

# I 運輸安全マネジメント

輸送の安全確保は運輸事業の根幹として、平成18年10月に「運輸安全マネジメント制度」が導入され、15年が経過しました。本制度は運輸事業者の間で概ね定着し、一定の効果をえています。一方、未だ取組の途上にある事業者も存在すること、自動車輸送分野においては、相当数の事業者が努力義務に留まっていること、自然災害、テロ、感染症等への対応の促進等の課題があります。また、貸切バス事業者や小規模海運事業者に対する安全性の確保の社会的要請も高まっています。

これらを踏まえ、国土交通省では運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について議論を行い、平成29年7月に「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を改訂し、今日的課題として「人材不足・高齢化」「自然災害・テロ・感染症」などへの対策を盛り込みました。また、この改訂で明記した「自然災害対応」へのガイダンスとして、令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」を策定し、「自然災害」への対応について、運輸事業者が参考とすべき考え方として公表しています。

鉄道モードでは、令和2年度以降の評価実施方針が定められ、鉄・軌道事業者にあつては、6年間で第三種事業者を除くすべての事業者を原則1回以上、索道事業者にあつては8年間で普通索道を可能な範囲で原則1回以上、特殊索道で評価実績の無い事業者の評価を行うこととしています。

自動車モードでは、平成25年10月から全ての貸切バス事業者に安全管理規程の届出が義務付けられ、対象事業者が大きく増加したため、一定規模以下の貸切バス事業者に対しては中小規模事業者向けの効率的な評価を実施することで、平成29年度から令和3年度までの5年間で全ての貸切バス事業者に評価を実施しました。また、平成30年4月からは、運輸安全マネジメント制度の取組を更に促進させるため、トラック事業者及びタクシー事業者の適用範囲を拡大し、200両以上の車両を保有する事業者に安全管理規程の届出が義務付けられました。

海運モードにおいては、平成24年度末で管内の全事業者の評価を終了し、平成25年度からは一定規模以上の事業者を2期に分け3年連続で評価を実施したところとす。令和元年度からは向こう6年間の「中期評価実施計画」を策定し、概ね3年に1回定期的に評価を行うこととしています。また、小規模海運事業者に対する評価のあり方について、有識者を交えた議論が進められています。

中国運輸局では、当局職員による事業者への評価に加え、運輸安全マネジメント制度の周知のため「運輸安全マネジメントセミナーを開催しています。また、運輸事業者の防災力を高めるため「運輸防災マネジメントセミナー&ワークショップ」を令和2年度より開催しています。

## ●令和3年度中国運輸局運輸安全マネジメント評価実施状況

モード別	本省評価	本省と運輸局 合同による評価	運輸局単独評価	計
鉄 道	0	0	0	0
自 動 車	2	2	16	20
海 運	0	1	17	18
計	2	3	33	38

## ●運輸安全マネジメントセミナー受講者数

モード別	令和3年度 ※オンライン	令和2年度 ※対面	令和元年度 ※対面
鉄 道	51	45	40
自 動 車	126	134	130
海 運	184	5	38
そ の 他	22	0	3
計	383	184	211

※延べ人数。毎回内容・コマ数が異なる。

●運輸防災セミナー&ワークショップ受講者数

モード別	令和3年度 ※オンライン	令和2年度 ※対面
鉄道	4	14
自動車	23	41
海運	1	1
その他	9	0
計	37	56

※令和2年度より開催。

# 運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

国

運輸安全マネジメント評価＝本社等で経営トップ等へのインタビュー等により、安全管理体制の取組み度合いをチェック・評価及び助言



## 1. チェックの基本的考え方

➢事業者が構築した安全管理体制が、システムとして適切に機能しているかをチェック  
⇒モード間に共通した手法

## 2. チェック項目の例

➢経営トップが、安全管理体制を具体的に把握し、現場の情報、課題等がフィードバックされる仕組みが構築されているか。  
①安全に関する方針、目標が適切に設定されているか。  
②現場のヒヤリハット情報が社内でも共有されているか。  
③内部監査体制は機能しているか。  
④安全管理体制の適時適切な見直しの仕組みが構築されているか。等



総務部編

事業者

## 1. チェックの基本的考え方

➢輸送行為の個別の要素(輸送施設、運転手等)の基準等の遵守状況及び事故防止対策の実施状況等をチェック  
⇒モード固有の特性に応じた手法

## 2. チェック項目の例

①航空機・鉄道車両、諸施設が安全基準を満たしているか。  
②適格な資格を有する運転・操縦者による運行・運航がされているか。  
③現場における運行(航)の責任者(運行(航)管理者)が選任されているか。  
④事故防止対策の実施状況が適切か。等

国

現行の保安監査＝本社や支社、営業所等の事務所や輸送現場等で、管理者への聞き取り、施設等への現認により、技術基準等への適合性等を含む輸送の安全の取組みをチェック・改善命令

## 運輸防災マネジメント指針の概要について

### 背景

- 自然災害の頻発化・激甚化  
→輸送の安全の脅威に
- 運輸事業は国民生活・経済を支える重要インフラ  
→災害時も事業継続が必要
- 運輸事業者の防災意識を一層向上させることが必要

### 「運輸安全マネジメント」の自然災害対応への活用

- 運輸安全マネジメントは、平成18年の制度開始以来、輸送の安全向上に実績
- 運輸安全マネジメントの基本方針及びガイドラインに「自然災害対応」を明記(H29)
- 自然災害への具体的対応が必要

### 「運輸防災マネジメント指針」の策定

- 自然災害対応に運輸安全マネジメントを活用するためのガイダンスの不在
- **「指針」を策定**
- **運輸事業者**
- ・自然災害対応への取組 **(防災+事業継続(BCP))** を促進
- **国土交通省**
- ・運輸安全マネジメント評価を活用して事業者の「防災マネジメント」の取組を評価し、**運輸事業者の自然災害への対応の取組についてコンサルタント等の支援**を実施



報道発表資料

### 防災力向上+事業継続を目指す取組

- “自然災害対応”は、**被災時の被害を軽減する「防災」**に加え、被災後、いかに安全を確保しつつ早期に復旧して事業を再開し、**国民の生活と経済を支えるかという「事業継続」の取組**。
- 自然災害にどう対応するかという危機管理に加え、事業継続に要する経営資源(人、モノ、資金等)の配分、優先事業の絞り込み等の経営判断を伴うため、**経営トップが率先して対応**することが必要。
- 経営層参画の下で定期的にマネジメントレビュー等を行い、PDCAサイクルによるスパイラルアップを行う。

### 平時の「備え」と迅速な初動

- 被災時に最も重要なのは**迅速な初動**。**トップダウンによる危機管理体制**が必要。遅れば遅れるほど被害は拡大する。
- **平時の「備え」**が初動の成否を握る。災害は必ず来ると認識しハザードマップを参考にすると**被害想定**を行った上で、自社の拠点等が被災した場合の**代替措置の検討も含め平時から準備**することが肝要。準備に当たっては、災害種別ごとの対応の違いを意識する。予測が可能な台風・豪雨災害等においては、タイムラインを考慮した**発災直前の備え**も重要。

### 「備え」と初動①：関係者との連携等

- 即応体制(災害対策本部の設置)、対応要領、情報連絡体制、事業継続計画(BCP)等の整備が必要。
- 被災時には、地方自治体をはじめ、国の行政機関、関係事業者、事業者団体等の様々な関係者が総力で対応する。このため、これら**関係者との緊密な「顔の見える関係」の構築**が防災力を高める。

### 「備え」と初動②：教育と訓練

- 災害に遭うことが稀なため、**実践的な訓練**を定期的実施し、**振り返り**を行うことが必要。他機関の訓練への参加や**他事例に学ぶ**ことも重要。
- 発災時の即応能力を向上させるためには、まず、社員には基本理念と基本動作を習得させ、応用力を訓練及びレビューで鍛えるよう取組むことが効果的。