

# 運輸安全マネジメント制度①

## ～概要・導入の経緯～

---

令和8年3月4日

国土交通省 近畿運輸局  
総務部 安全防災・危機管理課

# 1. 運輸安全マネジメント制度の 導入の経緯と概要

## 平成17年にヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

### 鉄道

- 3月 東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故 (死者2名、負傷者2名)
- 4月 J R西日本福知山線脱線事故 (死者107名、負傷者549名)



### 自動車

- 4月 近鉄バス転覆事故 (死者3名、負傷者20名)
- 大川運輸踏切衝突事故 (スーパーひたちと衝突)



### 海運

- 5月 九州商船フェリーなるしお防波堤定衝突
- 6月 知床半島観光周遊船乗揚



### 航空

- 1月 J A L新千歳空港における管制指示違反
- 3月 J A L客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- 4月 A N K小松飛行場における管制指示違反



考えられる原因：  
① 経営陣の安全確保に対する関与が不十分  
② 経営・現場間の意思疎通・情報共有が不十分 等

平成17年6月14日 第1回公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会開催  
(事務次官主催・関係局長等及び民間有識者で構成)

平成17年8月4日 公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会中間とりまとめ  
➤ 事業者による安全マネジメント態勢の構築が必要  
➤ 国による安全マネジメント態勢の評価が必要

➤ 平成18年3月31日 運輸安全一括法の公布  
➤ 平成18年度 大臣官房新組織設置

平成18年10月1日～  
運輸安全マネジメント制度の開始

# ヒューマンエラーの種類と事故防止

「ヒューマンエラー」には2種類ある

うっかりミスや錯覚等により  
「意図せず」に行ってしまうもの  
(うっかりミス ぽかミス)

狭義のヒューマンエラー

行為者がその行為に伴う「リスク」  
を認識しながら「意図的に」行うもの

不安全行動

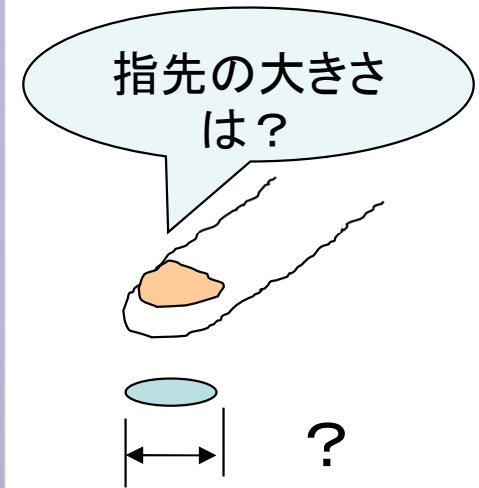
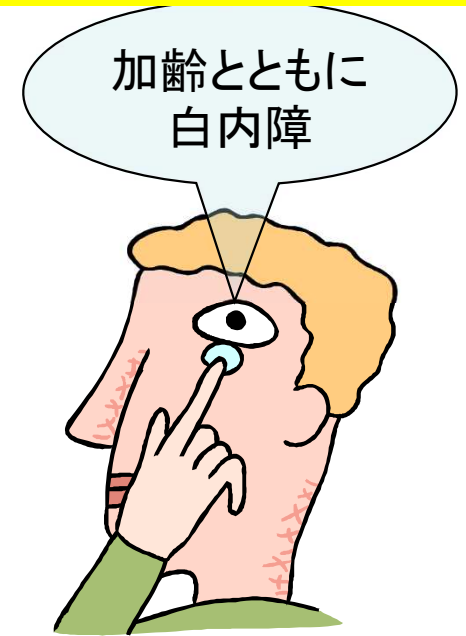
ヒューマンエラーによる事故を防止するためには...

狭義の「ヒューマンエラー」を極力減少させる人間工学等を活かしたシステム作り  
→システム（設備・手順）  
でカバー

行為者が「不安全行動」を行わないようにする対策

→安全文化の確立

# 事例：人間特性に応じたヒューマンエラー防止対策（設備）



# 狭義のヒューマンエラーと事故防止

なぜ、ヒューマンエラー？…単に個人の責任ではない！

## 発生しやすいヒューマンエラー

- 知覚 見間違い、聞き違い
- 判断 思い込み、短絡的発想、楽観視
- 行動 うっかり（…してしまう、…しそこねる）
- 注意 見落とす、一点集中、注意力欠如、聞き逃す
- 記憶 記憶違い、失念

## 人間の能力の限界を超えるもの（…にくい）

- 見にくい、押しにくい、分かりにくい

## 人間の特性に反する（…やすい）

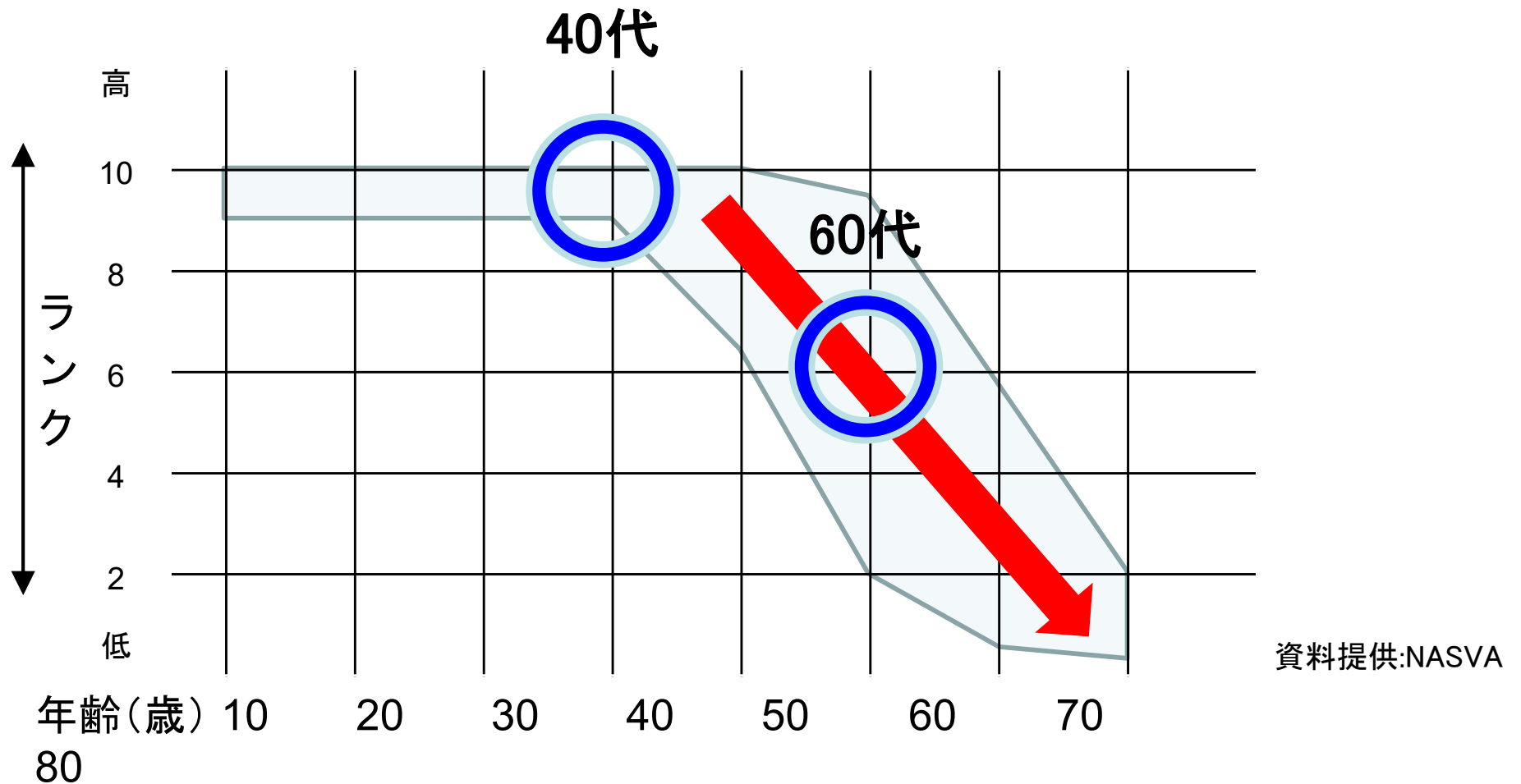
- 間違いやすい、見落としやすい

限界を超えるものは、設備・手順でカバー



• 警報  
• 衝突予防装置  
• 指差呼称  
等

# 人間特性事例：加齢による視覚機能（**周辺視野**）の低下



**40歳以降、周辺視野の能力が徐々に低下していく**

# 事例：不安全行動(一旦停止)

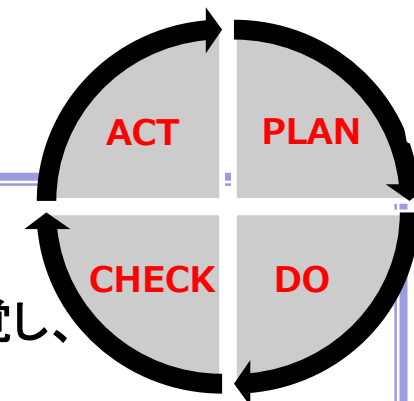


皆さんしっかり止まっていますか？

### 運輸安全マネジメント制度の内容

#### 運輸事業者

- ◆ 各事業法に基づき、以下を義務づけ
  - ① **全ての運輸事業者**は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、**絶えず輸送の安全性の向上に努めること。**
  - ② **組織的な安全管理を実施すべき運輸事業者**は、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定めた**安全管理規程**を作成するとともに、**安全統括管理者**を選任し、届出ること。
- ◆ 経営トップのリーダーシップの下、**自主的な安全管理体制を構築・運営**すること。



#### 国土交通省

評価  
啓発

- ◆ **運輸安全マネジメント評価**  
安全管理規程の実施状況を確認するために、運輸事業者には報告の徴収又は立入検査を実施し、継続的に改善に向けて評価を実施
- ◆ **ガイドラインの策定**  
輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定めた安全管理規程のガイドラインを策定
- ◆ **セミナー、シンポジウムの実施**  
全国各地で中小事業者を中心に普及・啓発を実施し、事業者の自主的な取組みを促進

## 参考：運輸安全マネジメント評価の概要（保安監査との関係性）

- 過去の運輸事業における重大事故の教訓から、各運輸事業者が経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制の構築や安全に関する取組について、P D C Aサイクルを意識したスパイラルアップを図っていくことが重要
- このため、陸・海・空の各事業法を改正し、平成18年10月に運輸安全マネジメント制度がスタート

### 運輸安全マネジメント評価

事業者の経営トップ等経営部門に対するインタビュー等を通じた、自主的な安全管理体制の構築に対する支援制度

#### 【主な特徴】

- 事業者の自主的な安全管理体制の構築のため評価・助言
- 経営トップの主体的関与の下での自律的な安全管理体制の構築・改善（スパイラルアップ）を期待
- 自律的な取組が継続的に効果を上げているかどうかを評価
- 中長期的に効果が発現

相互補完的に密接に作用

### 保安監査

事業者の現場における業務実施状況のチェックを通じた事後監督制度

#### 【主な特徴】

- 安全に関する法令等基準を策定
- 事業者の基準への遵守状況等を確認し、改善命令
- 現場における施設や取組内容等の基準等への適合を意図
- 改善命令等による改善
- 短期的に効果が発現

# (3) 各モードの運輸安全マネジメント評価対象事業者一覧

鉄道  
モード  
(735者)

自動車  
モード  
(4,047者)

全モード合計(11,124者)

海運  
モード  
(6,272者)

航空  
モード  
(70者)

鉄道	自動車				海運	航空
モード (735者)	バス	タクシー	トラック	合計	モード (6,272者)	モード (70者)
鉄軌道 JR 7者 大手民鉄 16者 公営地下鉄等 9者 計 32者	保有車両 200両以上 98者	保有車両 200両以上 79者	保有車両 200両以上 412者	4,047者	本省評価（より高い安全性が求められる事業者） 45者 地方局評価 407者 計452者	本邦 航空運送事業者 70者
準大手民鉄 5者 その他の鉄軌道事業者 182者 計187者	保有車両 200両未満 【貸切バス】 3,458者	保有車両200両未満 【乗合バス】約2,300者	保有車両 200両未満 約62,800者	義務付け 対象外合計 約82,100者	小型旅客船事業者 139者	
索道 516者		事業者が自主的に運輸安全マネジメント制度に参画することを促進するための措置： ◆ インセンティブを付与 ◆ セミナー等を通じて普及・啓発を実施	安全確認・指導 対象事業者 5,681者			

※鉄道及び航空モードは、令和6年度時点  
 自動車モードは、令和5年度時点  
 義務付け対象外の事業者総数は令和4年度時点  
 海運モードは、令和3年度時点、小型旅客船事業者数は令和6年7月時点

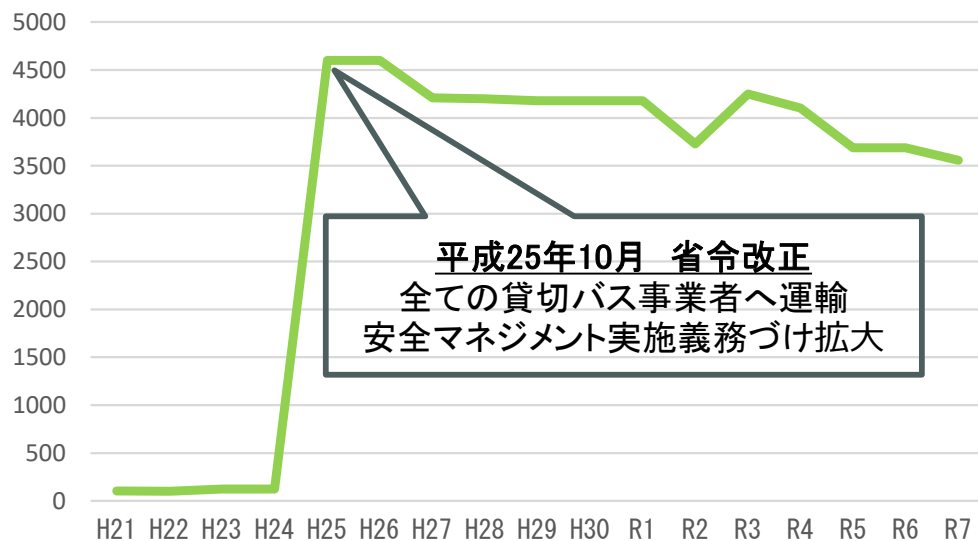
【凡例】

- 安全管理規程の義務付け
- 安全マネジメントに関する指針（告示）が適用

## 運輸事業者数推移(H21年～R5年) 運輸モード別

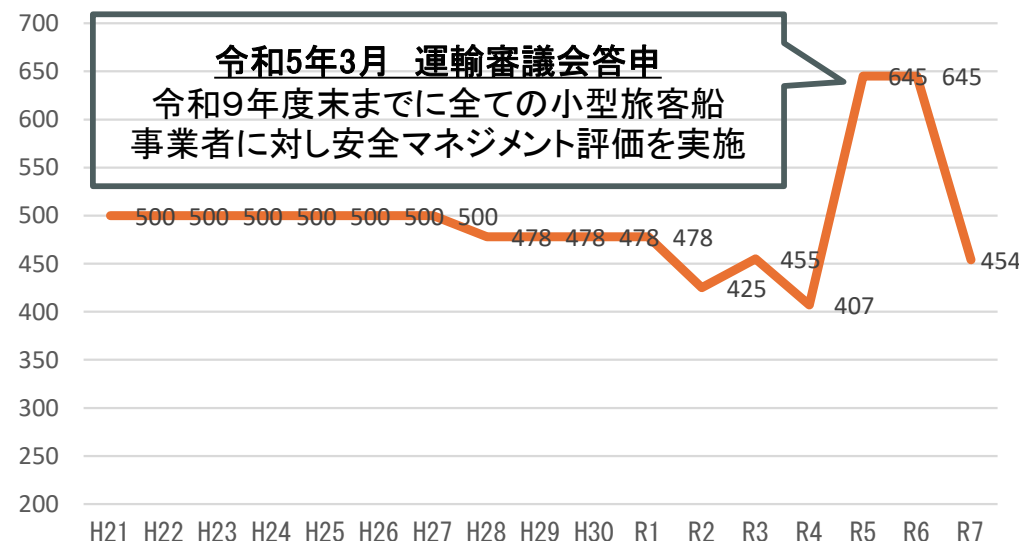


### 評価対象事業者の推移(バス)



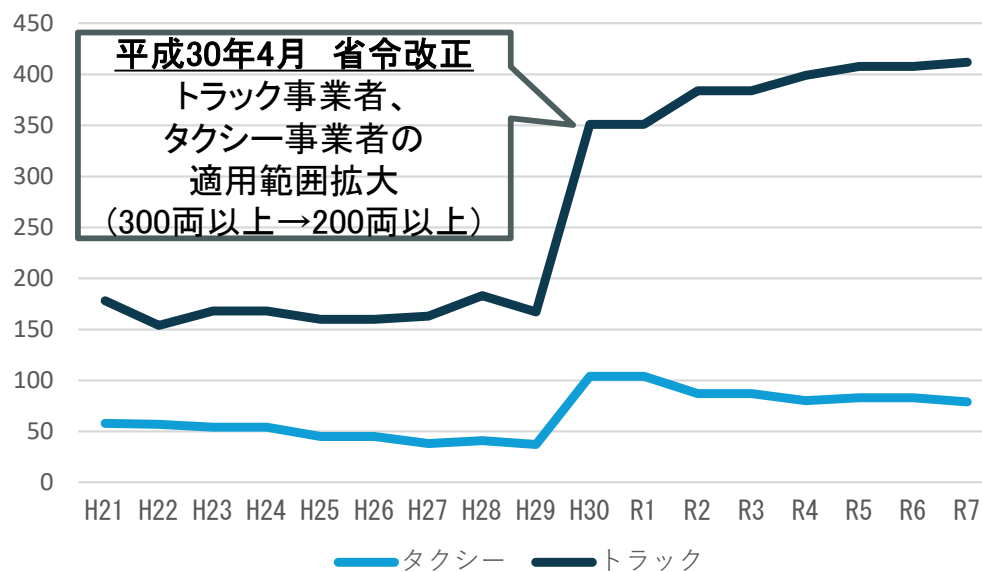
【出典】国土省

### 評価対象事業者の推移(海事)



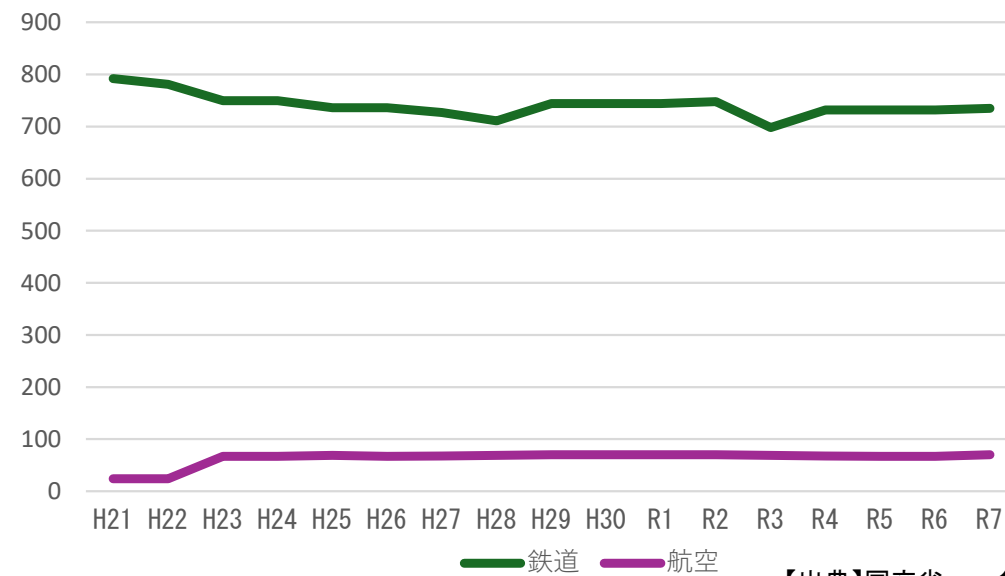
【出典】国土省

### 評価対象事業者の推移(タクシー、トラック)



【出典】国土省

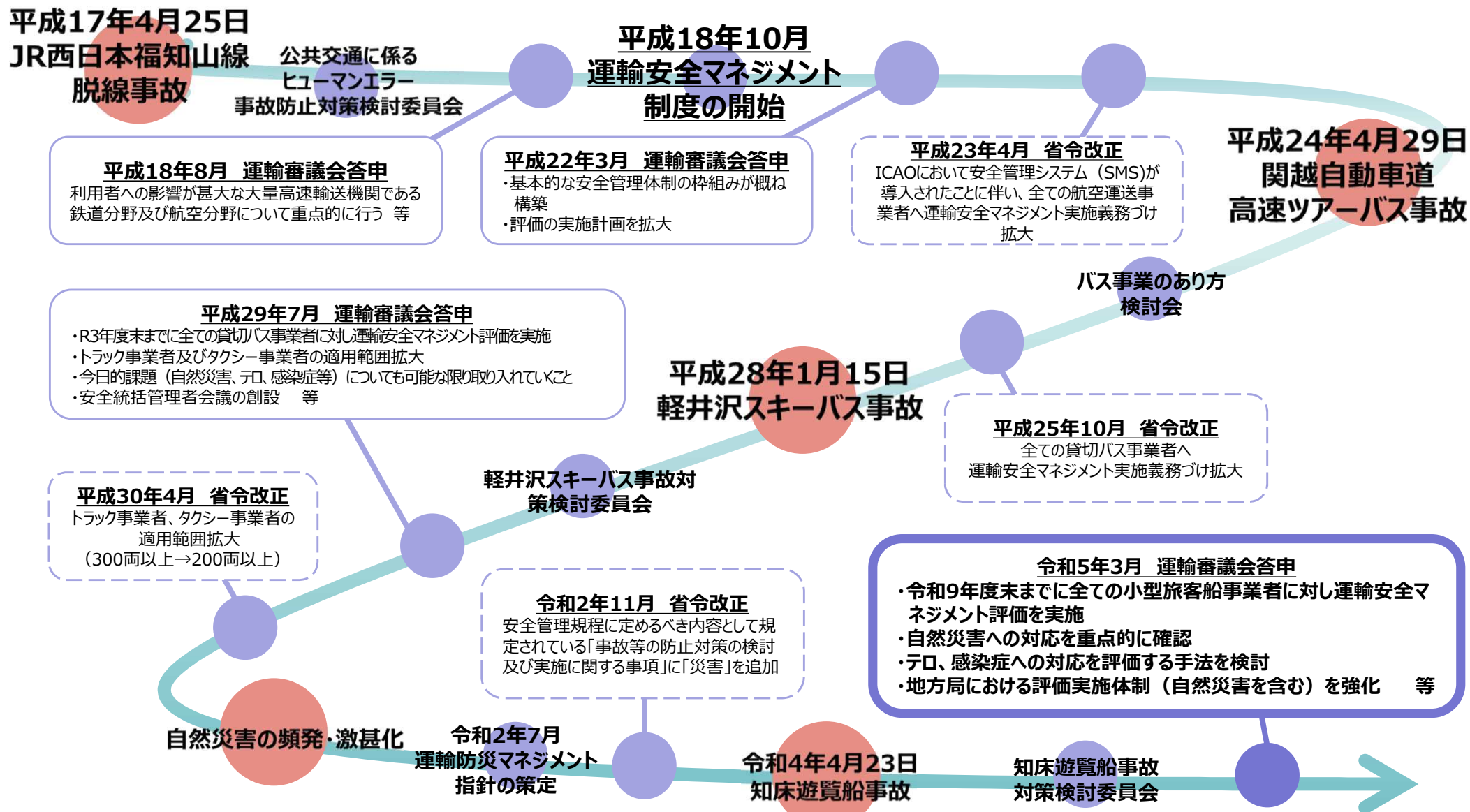
### 評価対象事業者の推移(鉄道、航空)



【出典】国土省

## 2. 運輸安全マネジメント制度の 見直しの経緯について

# (1) 運輸安全マネジメント制度の導入から見直しの経緯



# 運輸審議会について

## 運輸審議会

(委員:6名)

16

## 運輸審議会 確保部会

(委員:9名)

設置年月日:1949(昭和24)年6月1日

根拠法令:国土交通省設置法 第6条

所掌事務:鉄道事業法、道路運送法、航空法等の規定により運輸審議会に諮ることを要する事項のうち国土交通大臣の行う処分等に係るものを処理する。

庶務担当部署:総合政策局運輸審議会審理室

設置年月日:2006(平成18)年5月30日

根拠法令:運輸審議会令(政令) 第2条

所掌事務:報告の徴収又は立入検査のうち安全管理規程(輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項に係る部分に限る)に係るものを適正に実施するための基本的な方針について調査審議する。

庶務担当部署:総合政策局運輸審議会審理室

# 安全管理の進め方に関するガイドラインの制定・見直しの経緯について

## 契機となった事故等

平成17年4月25日 JR西日本福知山線列車脱線事故

死者107名、重軽傷者562名



平成24年4月29日 関越道高速ツアーバス事故

死者7名、重軽傷者39名



平成28年1月15日 軽井沢スキーバス転落事故

死者15名、重軽傷26名



自然災害の頻発・激甚化

令和3年8月6日 小田急線車内傷害事件

令和3年10月31日 京王線車内傷害事件

令和4年4月23日 知床旅客船沈没事故

死者、行方不明者26名



## 運輸安全マネジメントの動き

▼ 平成17年6月 第1回 公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会

▼ 平成17年12月 第1回 ガイドライン検討会

▼ 平成18年3月 運輸安全一括法成立、10月1日施行

▼ 平成18年3月 第8回 HE事故防止対策検討委員会 最終とりまとめ

▼ 平成18年5月 ガイドライン公表

▼ 平成18年10月 運輸安全マネジメント制度導入

▼ 平成22年3月 ガイドライン改定

▼ 平成24年10月 第1回 バス事業のあり方検討会（新）

▼ 平成25年4月 あり方検討会最終とりまとめ

▼ 平成25年10月 全ての貸切バス事業者へ 運輸安全マネジメント実施義務づけ拡大

▼ 平成29年7月 運輸審議会諮問答申により運輸安全マネジメント制度を見直し、ガイドライン改定

▼ ・令和3年度までに全ての貸切バス事業者の安全管理体制の確認

▼ ・トラック事業者、タクシー事業者の適用範囲の拡大

▼ ・今日的課題に対し、経営トップの認識と組織全体としての対応促進

▼ ・安全統括管理者会議の創設 等

▼ 令和2年7月 運輸防災マネジメント指針策定、公表

▼ 令和5年3月 運輸審議会諮問答申により運輸安全マネジメント制度を見直し、ガイドライン改定（令和5年6月）

▼ ・小規模な海運事業者等に対する運輸安全マネジメントの展開

▼ ・自然災害、テロ、感染症への対応

▼ ・取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進

▼ ・効果的な評価実施のための国の体制強化 等

## (2) 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について

(運輸審議会答申(平成29年7月))

### 審議内容

- ◆ 自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性
- ◆ 未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性
- ◆ 効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性 等

### 答申内容

#### 自動車輸送分野における措置

##### 貸切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置

- 今後5年間で全ての貸切バス事業者の安全管理体制を確認
- 貸切バス事業者が行政処分を受けた場合、第三者認定機関による運輸安全マネジメント評価を事業許可更新の要件化

##### 自動車輸送分野における取組を促進するための方策

- トラック事業者、タクシー事業者の適用範囲を拡大(300両以上保有 → 200両以上保有)
- 努力義務事業者に対する各種インセンティブの付与

#### 全分野共通の措置

##### 運輸事業者の取組の深化を促進する方策

- 事業環境や社会環境の変化(要員の高齢化、施設の老朽化、自然災害、テロ、感染症等の新たなリスク等)に対し、経営トップの認識と組織全体としての対応を促進
- 運輸安全マネジメント評価における重点確認事項の拡充
- 安全統括管理者会議の創設
- 国土交通大臣表彰制度の創設
- 中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進

##### 国の体制の強化

- 評価を実施する国の職員の人材育成の強化

##### 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用

- ビッグデータ解析、IoTやAIの技術進歩等の情報通信技術活用の検討

# 運輸事業者の取組の深化を促進する方策

- 運輸安全マネジメント制度の導入から10年が経過したことを踏まえ、平成29年7月に運輸審議会の答申を得て、制度を強化・拡充
- 国土交通大臣表彰や、安全統括管理者会議（安統管フォーラム）を創設するとともに、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を継続的に開催し、制度の普及啓発及び事業者の安全に関する取組強化を推進

## 運輸安全マネジメントに関する優良事業者等表彰式

- 運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を強力に支援するため、運輸事業者の取組に対するインセンティブとして国土交通大臣表彰を平成29年度から実施。
- 表彰候補者の選出方法は本省・運輸局職員からの推薦に加え、令和5年度より公募（自薦・他薦問わない）を追加。

### 【令和6年度】

- 国土交通大臣表彰  
・ロジスティード株式会社
- 危機管理・運輸安全政策審議官表彰  
・三和運輸機工株式会社



## 安全統括管理者会議(安統管フォーラム)

- 同業他社、あるいは交通モードの垣根を越えて、安全統括管理者が交流を深めることにより、各社の「横の連携」の場づくりを目指すものとして令和元年度より実施。

### 【令和6年度】

日時: 令和7年1月30日(木) 14:00~17:00  
場所: 霞ヶ関合同庁舎3号館10階共用会議室  
出席者数: 36名(随行者別途)  
グループディスカッション

### ～実施テーマ～

- ・安全意識の浸透・実践できる環境づくり
- ・人材育成・技術継承における課題と対応
- ・事故・ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
- ・報告される文化の醸成～隠す文化、隠す心理を考える～



## 運輸事業の安全に関するシンポジウム

- 運輸事業の安全確保に関する意識向上を図り、安全に関する取組を推進する場として、また、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透・定着に向けた取組の一環として平成18年度から毎年開催。

### 【令和7年度】

日 時: 令和7年11月19日(水) 13:00~16:00  
開催場所: 有楽町よみうりホール(対面・オンライン配信)  
テーマ: 「安全管理体制構築のこれまでの歩みと新たな課題」

### プログラム:

- ・この20年における運輸事業者の安全管理体制構築に向けた取組  
鉄道事業: 西日本旅客鉄道株式会社、バス事業: 宮城交通株式会社、航空事業: 全日本空輸株式会社、
- ・安全管理体制の更なる強化に向けた新たな視点  
大和証券株式会社・関西電力株式会社
- ・パネルディスカッション「新たな課題とその対応について」  
コーディネーター: 関西大学名誉教授 安部 誠治 氏

# 運輸防災マネジメントの概要（令和2年7月～）

- **自然災害が頻発化・激甚化・広域化する中、輸送の安全を確保するため、国民生活や社会経済活動の維持に大きな役割を担う運輸事業者の災害対応力の向上が急務**



- 運輸防災マネジメントの取組により、**運輸事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）を促進することが重要**

※運輸防災マネジメントは「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」において、**主要施策の一部**に位置付けられている。

## 運輸防災マネジメントの推進

- 運輸事業者の自然災害対応への取組（防災＋事業継続）を促進するため、令和2年7月に運輸事業者の企業防災体制の構築・実践の要点をまとめた運輸防災マネジメント指針を策定
- 運輸防災マネジメント指針を活用し、**運輸安全マネジメント評価の一環として**運輸事業者の取組状況を確認のうえ、評価・助言等を行い、**PDCAサイクルによる改善を支援**。
- **セミナーやワークショップ等を実施**し、防災意識の啓発や取組の促進を図る。

## 運輸防災マネジメントの目指す姿 ：「防災力の向上」＋「事業継続」

**防 災**

災害時の人的・物的  
被害最小化

**事業継続**

安全を確保しつつ  
早期復旧・事業再開

経営トップ  
が率先  
↓  
全社一丸  
で取組

**危機管理**

自然災害に対峙

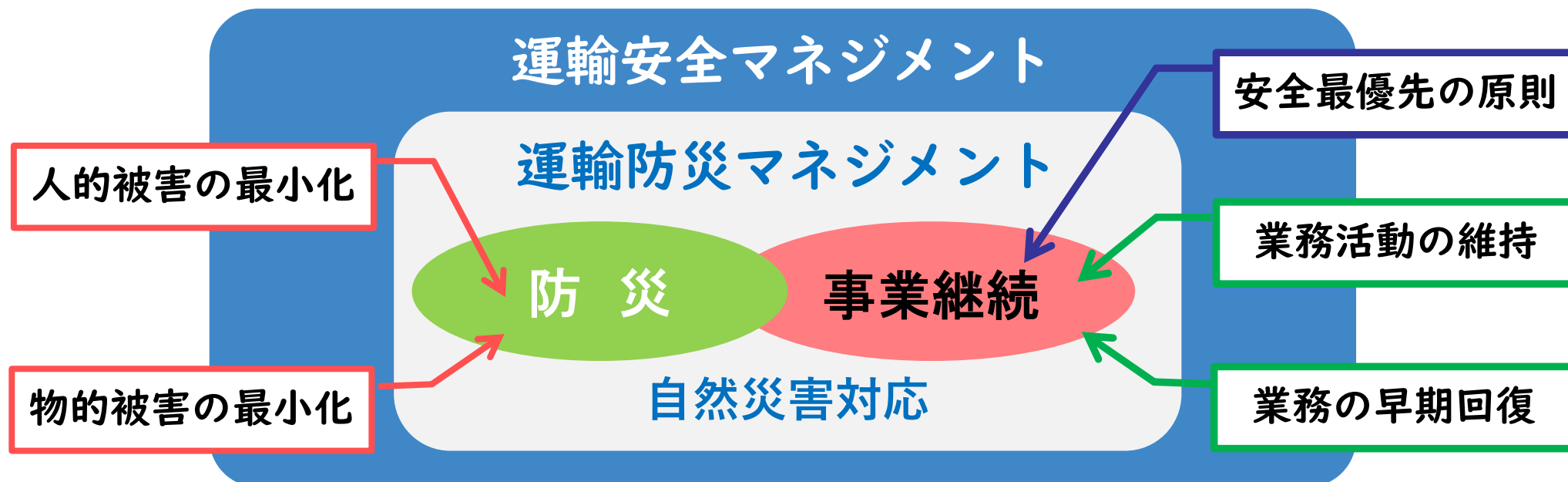
**経営判断**

事業継続に要する  
経営資源の配分、  
優先事業の絞り込み等

**迅速な初動**

**平時の備え**

## 自然災害対応＝防災力の向上＋事業継続



- 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。

# リスク感受性向上セミナーの導入(令和3年度～)

## 運輸安全マネジメント評価から見えてきた課題

- 現業実施部門の管理者が事故・現場の課題に関する背景要因に気付いて対応すれば事故が減少することが期待される。
- 一方で、多くの事業者において、現業実施部門の管理者の果たす役割が重要であることが経営管理部門に理解されていない状況がみられる。
- また、現業実施部門の管理者への登用システムは構築されていても、安全管理に必要な力量を身につける仕組みが構築されていないことが多い。

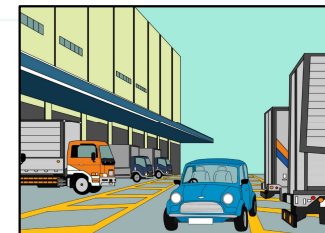
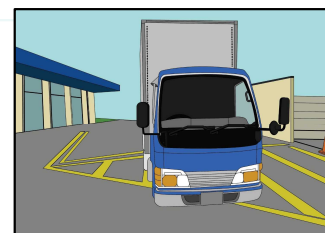
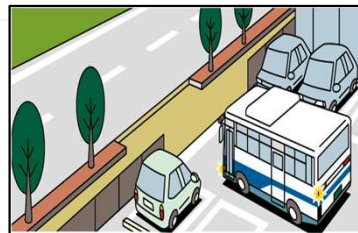
## 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドラインへの追記

このため、**平成29年のガイドライン改定において**、経営管理側の安全に関する考えを現業実施部門の管理者が現場に伝えること、現業実施部門の管理者が現場の安全に関する課題に気付き経営管理部門に報告することが、安全管理体制の維持改善に重要であるとして、**現業実施部門の管理者に対する教育・訓練等が追記**された。

## 「リスク感受性セミナー」の導入(令和3年度～)、認定セミナーへの追加(令和4年度～)

当該ガイドライン改定に従い、現業実施部門の管理者の「ヒューマンエラーへの理解」と「気づく力(リスク感受性)の向上」をめざし、**令和3年度より、現業実施部門の管理者(現場管理を直接行う経営管理層を含む)を、対象とした「リスク感受性向上セミナー」を国により実施。**

より多くの事業者において現業実施部門の管理者(現場管理を直接行う経営管理層を含む)の強化が求められるため、**令和4年度より、第三者認定機関における認定セミナーによる実施も推進。**



# 貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価

- 貸切バス事業の安全対策強化のため、事業許可の更新制において運輸安全マネジメント評価を要件化（令和4年4月1日以降）

## ○道路運送法の一部を改正する法律（平成28年12月16日法律第106号）

### ① 事業許可の更新制の導入（平成29年4月施行）

- 貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか 5年ごとにチェック

### ② 不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止

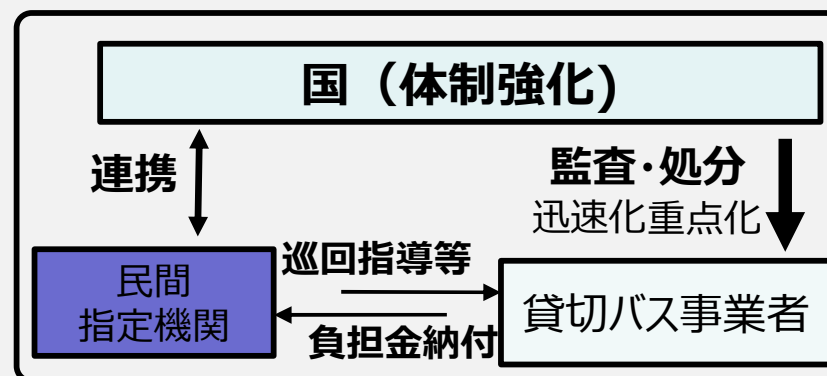
- 事業の許可について、欠格期間の延長
- 運行管理者の資格者証の交付について、欠格期間の延長
- 休廃業を30日前の事前届出へ

### ③ 監査機能の補完・自主的改善の促進

- 貸切バス事業者に対して民間指定機関による巡回指導等を行うため、当該機関による貸切バス事業者からの負担金徴収の制度を創設

### ④ 罰則の強化

行政処分を受けた貸切バス事業者は、更新許可申請時まで **第三者認定機関** による運輸安全マネジメント評価を受けることを要件化。（令和4年4月1日以降）



# (3) 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について

(運輸審議会答申 (令和5年3月))

## 審議内容

- ◆ **小規模な海運事業者等に対する運輸安全マネジメントの展開の必要性**
- ◆ **自然災害、テロ、感染症への対応の必要性**
- ◆ **未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性**
- ◆ **効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性** 等

## 答申内容

### 海事分野における措置

小型旅客船事業者の安全性向上のための重点的な措置

- **今後5年間で小型旅客船事業者（平水区域以外で定員13名以上の小型船を使用して人の輸送をする事業者）の安全管理体制を確認**

小規模な海運事業者等に対する運輸安全マネジメントの普及啓発

- **小規模な海運事業者に対して運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸安全マネジメントの重要性を個別に啓発**

### 全分野共通の措置

運輸事業者の取組の深化を促進する方策

- **事業環境や社会環境の変化（職員の高齢化、自然災害・テロ・感染症等の新たなリスク等）**に対し、経営トップの認識と組織全体としての対応を促進
- **運輸安全マネジメント評価における重点確認事項の拡充（マネジメントレビュー）**
- **安全統括管理者会議の地方展開、中小規模事業者の安全統括管理者への情報提供**

国の体制の強化

- 評価を実施する国の職員の**人材育成の強化**

情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用

- **IoTやAI等の先進情報通信技術活用の取組事例を収集**

運輸安全マネジメント制度の周知

- 運輸安全マネジメント制度について、運輸事業者に加え、利用者、利害関係者等にも周知し、事業者の安全確保の取組を促進

# 中小海事事業者の運輸安全マネジメントについて

- ◆ 対象は、海上運送法及び内航海運業法の安全管理規程届出事業者
- ◆ 事業規模等に応じ、メリハリのあるマネジメントを実施

## 運輸安全マネジメント対象事業者

対象

海上運送法上の許可事業者及び届出事業者

内航海運業法上の登録事業者

現行制度

### 【通常評価】

- 「[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](#)」に基づく評価（3日間程度）

- 主要事業者（約240者）
- 中規模事業者（約170者）

### 【小規模海運評価】

- 「[小規模海運事業者ガイドライン](#)」に基づく評価（半日程度）

- 主要事業者・中規模事業者のうち事業規模が小さい事業者（約80者）

### 【運輸安全マネジメントの普及・啓発】

- 「[安全管理確認シート](#)」に基づく運輸安全マネジメントの普及・啓発（1～2時間程度）

- 【事業規模が小さい事業者】
- （旅客） 許可事業者 約600者  
届出事業者 約4,500者
- （貨物） 登録事業者 約500者

追加した制度

### 【小型旅客船事業者評価】

- 「[小規模海運事業者ガイドライン](#)」に基づき小型旅客船事業者の実態に合った評価を実施(半日程度)
- 事業規模等に関わらず、下記の条件に該当する事業者は、全て「小型旅客船事業者評価」の対象
- 令和9年度末までに全ての小型旅客船事業者に対する評価を実施（年間50者程度）
- 平水区域以外の水域で総トン数20トン未満の船舶であって13人以上の旅客定員を有するものにより人の運送をする不定期航路事業の許可を受けた者（小型旅客船事業者）（約240者）

# 運輸事業者の取組の深化を促進する方策

## ～事業環境や社会環境の変化、重点確認事項の拡充（マネジメントレビュー）～

### ①事業環境や社会環境の変化への対応

○経営トップの責務として、社員・職員の高齢化、自然災害、テロ、感染症等の新たなリスク等への対応を明文化し、啓発に努めるとともに、運輸安全マネジメント評価を通じて実態確認を行い、必要に応じて助言等を実施。

#### 【自然災害関係】

- ・大雨による新幹線やバスの水没等に伴う滞留者の発生等、自然災害が頻発化・激甚化していることを踏まえ、令和2年7月に「運輸防災マネジメント指針」を作成・公表
- ・令和3年2月には、「運輸防災マネジメント指針」を詳細に分かりやすく解説することで、更なる理解を促すこと等を目的とした「運輸防災マネジメント指針の解説」を作成・公表
- ・同指針に従い、運輸事業者の自然災害への対応に関する取組状況を聴取し、改善に向けた評価を実施



運輸防災マネジメント指針



指針の解説

### ②マネジメントレビューの確認強化

○運輸安全マネジメント評価における重点確認事項に「マネジメントレビュー」を追加

○評価の際に取組状況を重点的に確認、必要に応じて助言等を実施

#### 評価項目

- (1) 経営トップの責務
- (2) 安全方針
- (3) 安全重点施策
- (4) 安全統括管理者の責務
- (5) 要員の責任・権限
- (6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保
- (7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
- (8) 重大な事故等への対応
- (9) 関係法令等の遵守の確保
- (10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
- (11) 内部監査
- (12) マネジメントレビューと継続的改善
- (13) 文書の作成及び管理
- (14) 記録の作成及び維持

- 取組が進捗している運輸事業者の取組事例「運輸安全取組事例」を国土交通省ホームページに掲載しています。(2025年9月現在、231事例を掲載)
  - 今日の課題として「自然災害」の項目を新設しました。
- URL: [http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen\\_torikumi.html](http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_torikumi.html)



ホーム > 政策・仕事 > 運輸安全 > 運輸安全取組事例

- 主な施策等
- ◆ 運輸安全
- 運輸安全マネジメント制度
- 運輸安全セミナー
- 運輸安全マネジメント総合セミナー
- 運輸安全シンポジウム
- 安統管フォーラム
- メルマガ「運輸安全」
- 運輸安全取組事例
- 事故事例に見る教訓
- 認定セミナー
- 運輸安全マネジメント優

## 運輸安全取組事例

国土交通省では、運輸安全マネジメント評価等を通じて知り得た運輸事業者における様々な取組苦慮したが効果があった、安全性が向上した」等の事例を、運輸事業者のご協力のもと、「運輸安全

運輸事業者の皆様におかれましては、自社の安全管理体制の構築・改善の取組の充実・強化を[安全性の更なる向上を図り、安全文化の構築・定着にご活用ください。](※他の輸送モードの取組

運輸事業者における取組事例

- [全件\(新着順\)](#)
- [今日の課題](#)
  - 自然災害**
  - 人材不足
  - 高齢化
- [輸送モード別](#)
  - 鉄道モード
  - 自動車モード
  - 海事モード
  - 航空モード
- [ガイドライン項目別](#)

**自然災害対応を  
集約した項目を新設**

クリック後、表示

(1) [経営トップの責務](#)

## 自然災害対応の取組事例一覧

モード	テーマ	
鉄道	耐震補強と地震観測体制の強化で安全性向上 (鉄道モード: 国土省HP 取組事例No. 155)	地震・津波
	災害時の避難場所情報整備、マップ、ハンドブックで備えあれ (鉄道モード: 国土省HP 取組事例No. 156)	地震・津波
	専用アプリ(津波避難ナビシステム)で、土地に不慣れな乗務員でも迅速に避難誘導 (鉄道モード: 国土省HP 取組事例No. 132)	津波
自動車(バス)	乗務員の迅速な対応とバスの運行継続体制を構築(ハザードマップ、高機能装備の車両を導入) (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 137)	地震・津波
	防災マップ(浸水エリア情報、路線毎の避難場所)、ハンドブック、ドラレコに連絡機能を追加 (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 123)	地震・津波
自動車(トラック)	「洪水・土砂ハザードマップ」「土砂・洪水災害対応マニュアル」でスムーズな迂回、運行停止を判断、事故の未然防止に (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 121)	地震・台風
	タブレット型車載端末で運行管理、リアルタイムで動体把握・健康応因による事故予防、安否確認等が可能に (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 160)	全般
自動車(トラック)	「セールズドライバー携帯用・災害一覧表」を常備、乗配中に発見した災害情報の社内共有、自治体に提供で住民の迅速な避難に (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 138)	土砂
	広域連携、官民連携(指定公共機関)、企業連携で事業継続、支那物資の円滑輸送、訓練の共同開催等が進展 (自動車モード: 国土省HP 取組事例No. 134)	全般
海事(旅客)	船舶の緊急離岸、出港・移乗訓練 (海事モード: 国土省HP 取組事例No. 149)	地震
海事(貨物)	着岸中の船舶、津波から避難 → 甲板乗員で主機の緊急起動訓練 (海事モード: 国土省HP 取組事例No. 169)	地震・津波

# (5)運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会

## 運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の経緯

- 運輸安全マネジメント制度が発足して5年超が経過した平成23年12月に「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」として、その後の取り組みのあり方について取りまとめたところであるが、その中でも指摘されているとおり、中小事業者には運輸安全マネジメントに取り組む意義についての理解が浸透しておらず、普及・啓発をより強化することが必要。
- 個々の運輸事業者の視点から見ても、重大事故の発生は直接的な被害のみならず企業イメージの低下等の影響もあることから、運輸安全に係るリスクマネジメントはますます重要
- こうした認識に立ち、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省が連携して中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及・啓発を推進するため、平成24年5月に運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会を設立（当初メンバー10者（国交省除く））
- 平成25年7月25日の第2回協議会にて、普及・啓発の効果的な手法として民間機関等が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナーを実施する仕組み（認定セミナー制度）を導入
- 平成26年7月23日の第3回協議会にて協議会メンバーの追加参加3者（公益財団法人 関西交通経済研究センター、株式会社 品質保証総合研究所、株式会社 テクノファ）
- 令和元年7月23日の第8回協議会にて協議会メンバーとして追加参加1者（黒井産業株式会社）
- 令和3年8月31日の4者通達改正により、認定機関による運輸安全マネジメント評価を本格実施（平成21年10月から試験的实施）

## 協議会の構成メンバー

- ◆ S O M P O リスクマネジメント株式会社
- ◆ M S & A D インターリスク総研株式会社
- ◆ 東京海上ディーアール株式会社
- ◆ 一般財団法人 日本品質保証機構（JQA）
- ◆ 独立行政法人 自動車事故対策機構（NASVA）
- 一般財団法人 日本海事協会
- ◆ 一般社団法人 日本海事検定協会
- 公益社団法人 全日本トラック協会
- 公益社団法人 日本バス協会
- 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 一般財団法人 近畿陸運協会
- 株式会社品質保証総合研究所
- 株式会社創造経営センター
- 黒井産業株式会社
- 株式会社テクノファ（ISOマネジメントシステムの研修機関）
- 国土交通省物流・自動車局、海事局、大臣官房運輸安全監理官室

## 協議会の事業内容

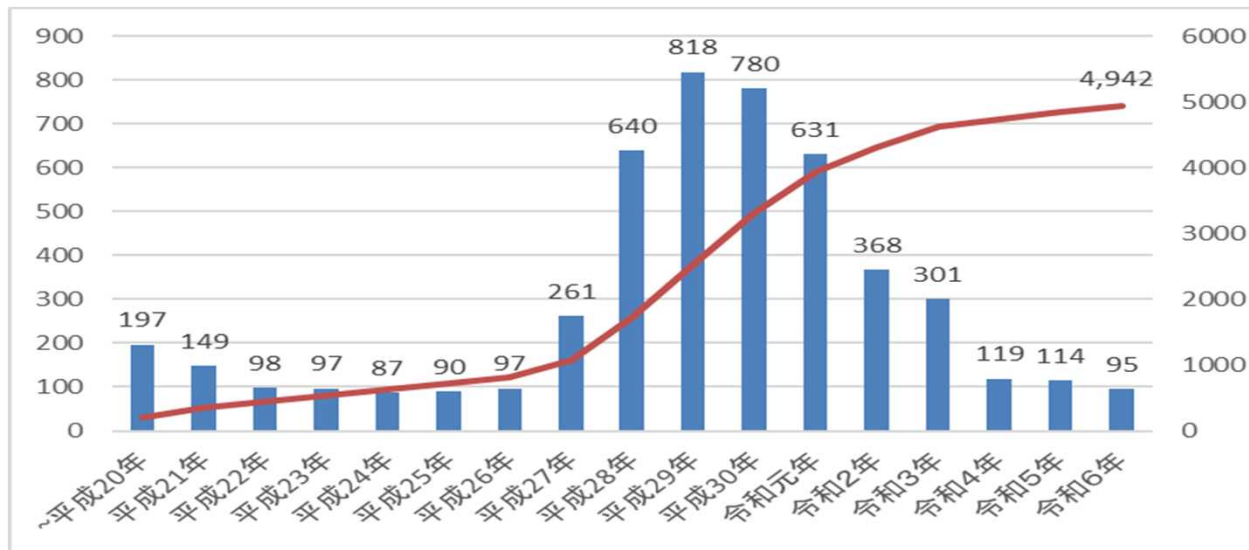
- 認定セミナー制度など運輸安全マネジメント普及・啓発の効果的な推進の支援
- 運輸関係団体等を通じた運輸安全マネジメントの運輸事業者への理解と周知の増進

注：◆ 評価及びセミナーの第三者認定機関  
□ セミナーのみの第三者認定機関

# 参考. 運輸安全マネジメント制度の状況

～国又は第三者認定機関による「運輸安全マネジメント評価(自動車モード)」の実施～

## 国による評価 (自動車モード)



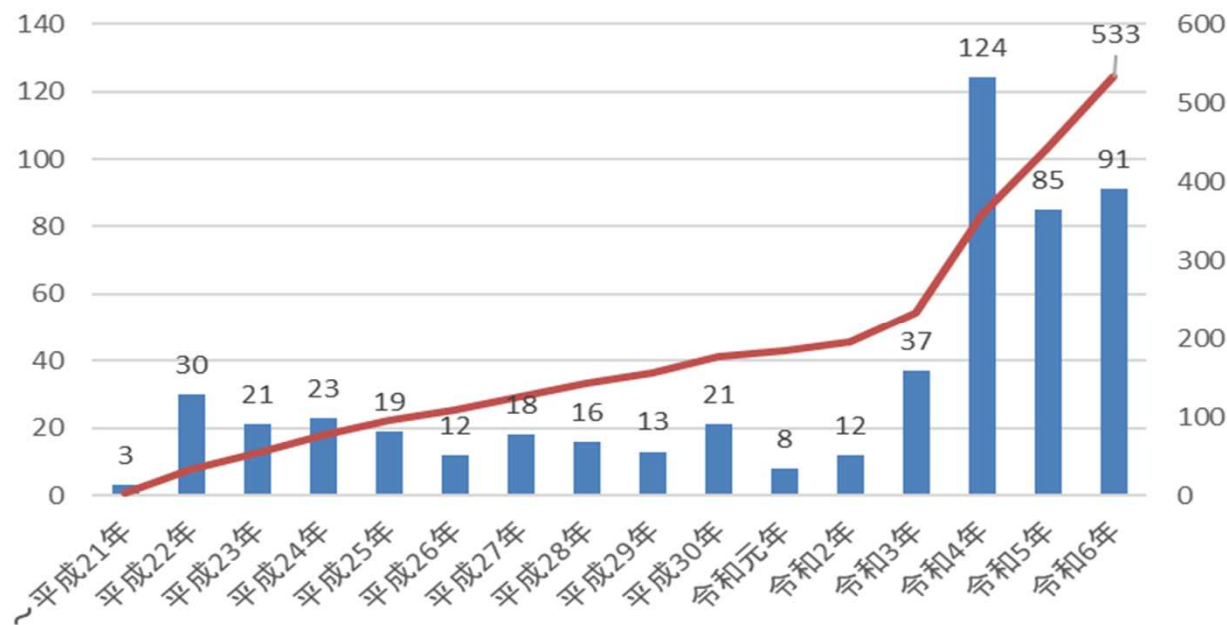
評価の様子(イメージ)

## 第三者認定機関による評価

民間機関等の活力とノウハウを活用して、中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメント制度の効率的な浸透・定着を図るため、運輸安全マネジメント評価を実施する民間機関等を第三者機関として認定(平成21年10月開始)

○評価認定機関※: 6者(令和7年現在)

※国土交通省から運輸安全マネジメント制度にかかるマネジメント評価の実施について認定を受けた第三者認定機関



# 参考. 運輸安全マネジメント制度の状況

## ～運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナーの実施～

### 国の運輸安全マネジメントセミナー開催状況

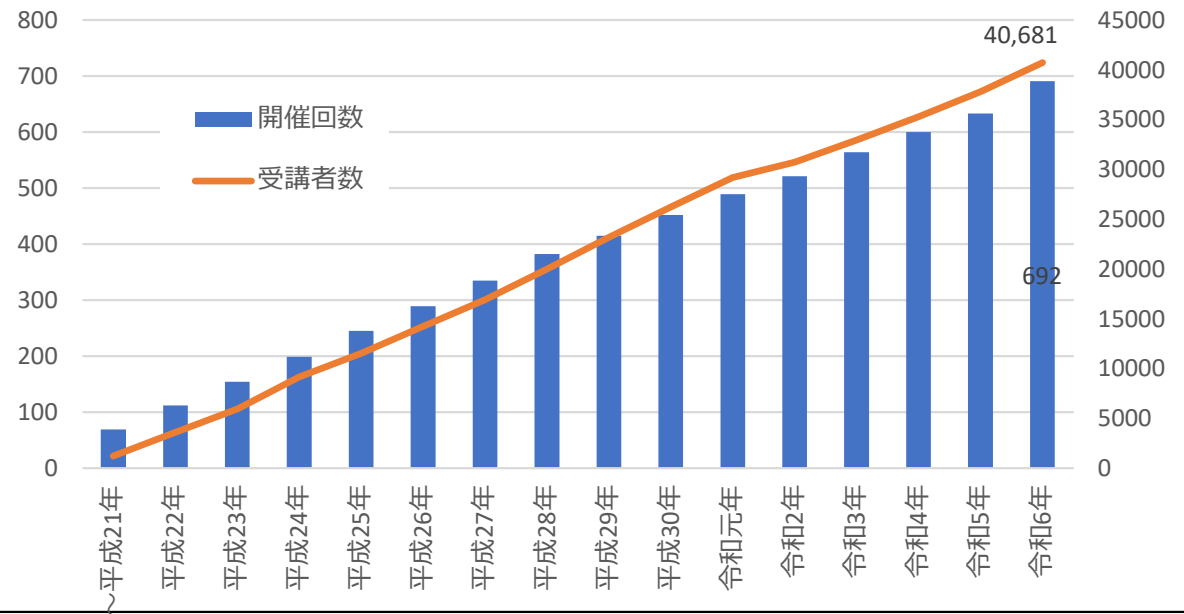
運輸事業者において安全担当部署に所属される方を対象に、本省では原則年8回程度（WEB方式）、各地方運輸局等では年1回程度（対面方式）を開催

#### 【セミナーの種類】

- ・ガイドラインセミナー
- ・内部監査セミナー
- ・リスク管理セミナー
- ・リスク感受性向上セミナー



セミナーの様子



### 認定機関による認定セミナー開催状況

民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナー等で、一定の基準を満たし、**事業者の安全管理体制の構築・強化に有効であると国土交通省が認定したセミナー**（平成25年7月に構築）

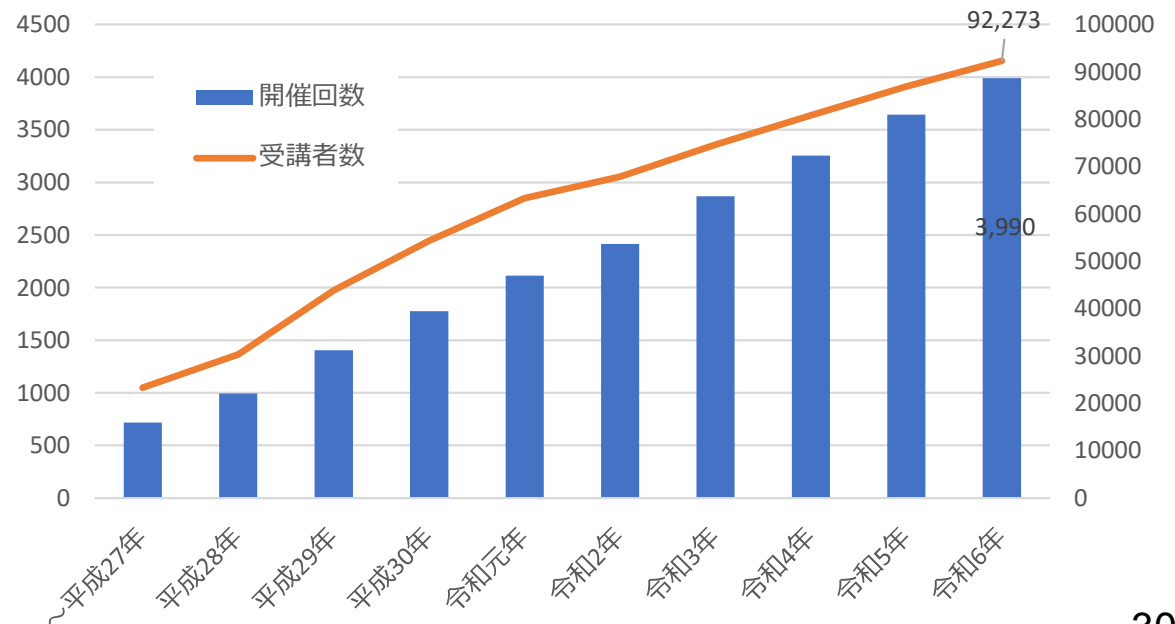
○セミナー認定機関：8者（令和7年10月現在）

#### 【セミナーの種類】

- ・ガイドライン（通常、中小事業者）
- ・リスク管理（基礎、上級）
- ・内部監査（基礎、上級）
- ・防災マネジメントセミナー
- ・リスク感受性向上セミナー

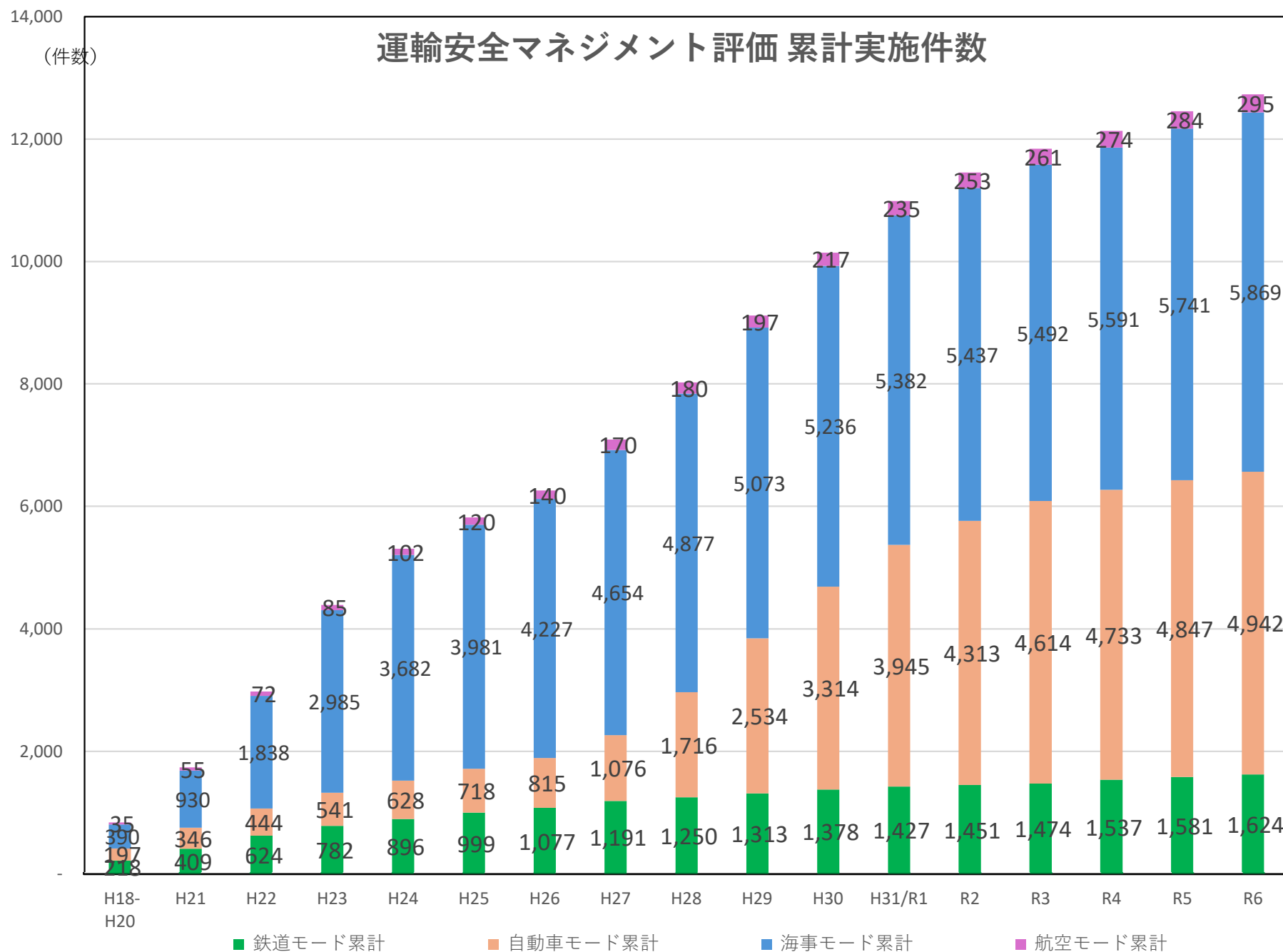


セミナーの様子



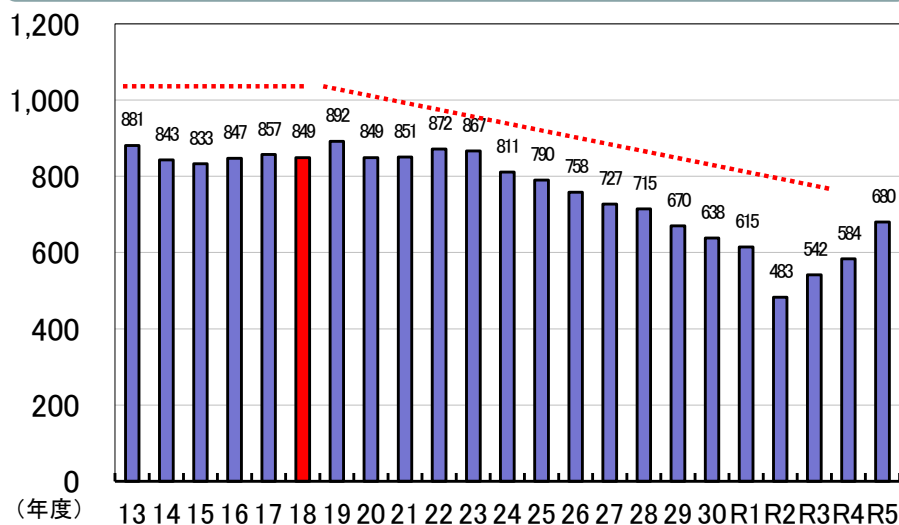
## 3. これまでの成果と今後の課題

# (1) 運輸安全マネジメント評価の実施件数 (鉄道、自動車、海事、航空モード)



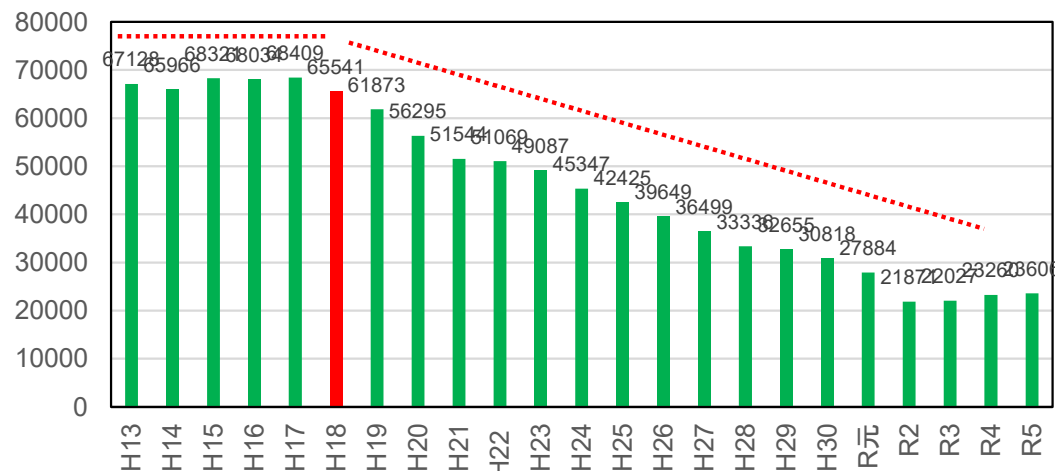
# (2) 運輸安全マネジメント制度の効果

### 鉄道モード事故件数推移



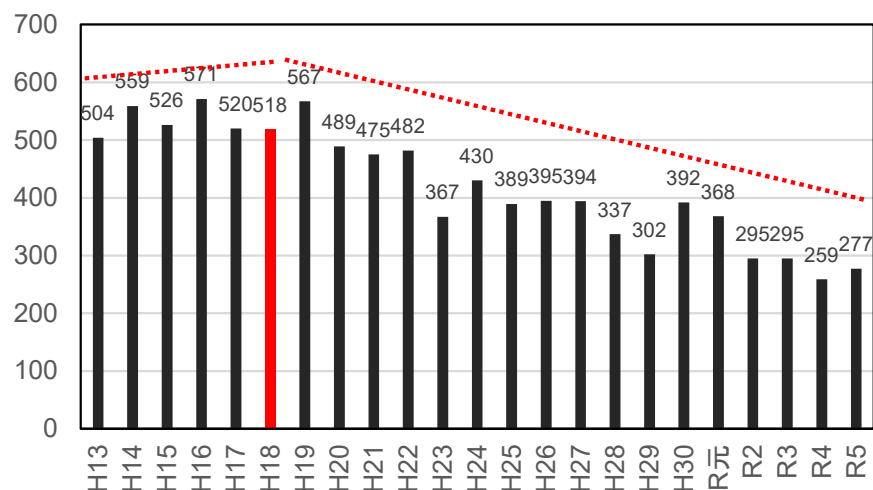
【出典】鉄軌道輸送の安全に関わる情報(国交省)

### 自動車モード事故件数推移



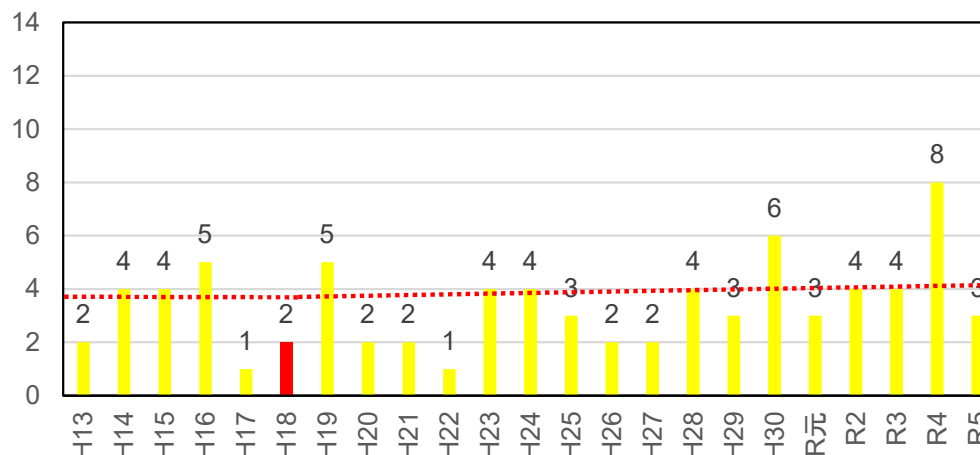
【出典】事業用自動車の交通事故統計(国交省)

### 海事モード事故件数推移



【出典】海難発生状況(国交省)

### 航空モード事故件数推移



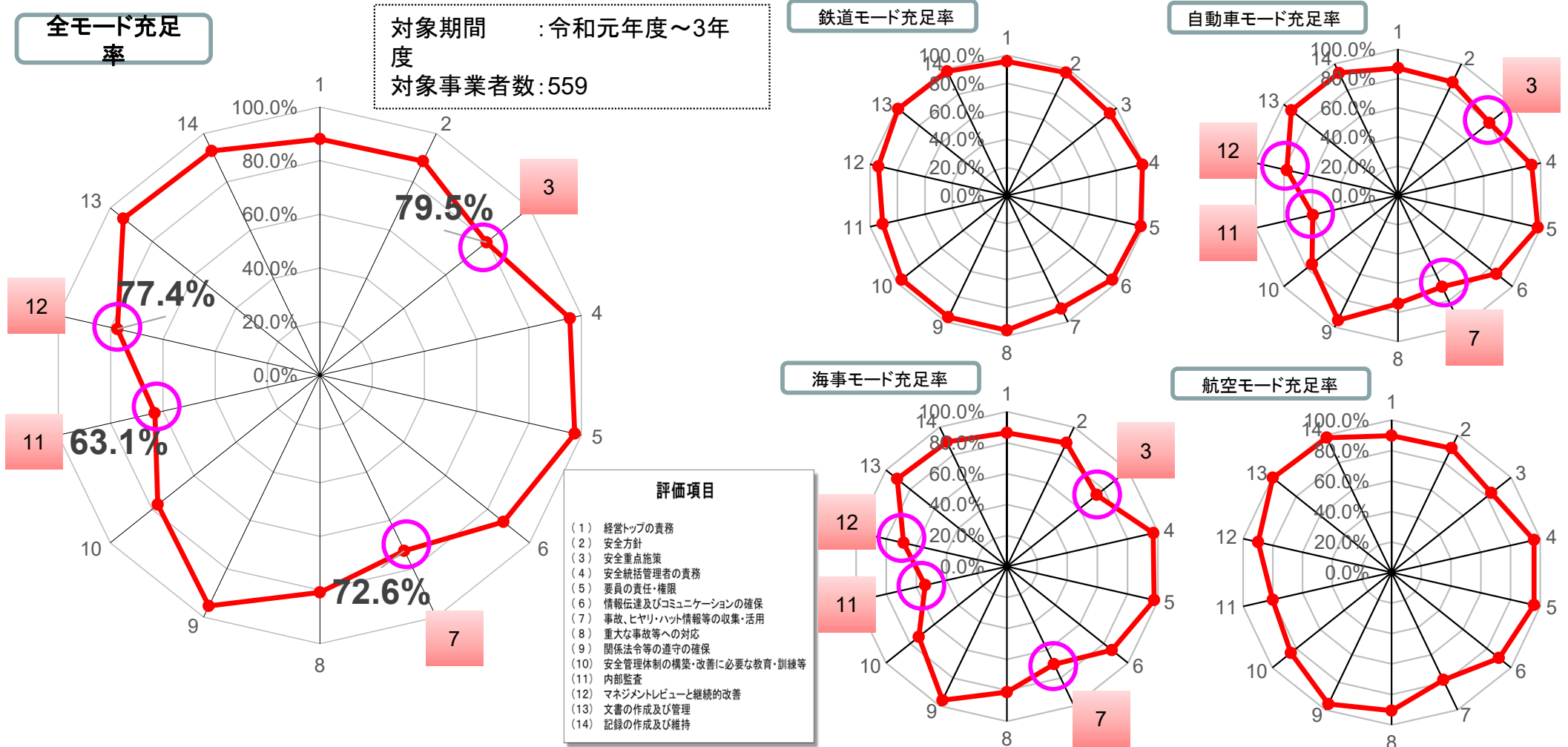
【出典】航空輸送の安全にかかわる情報(国交省)

※グラフ記載の赤棒は運輸安全マネジメント制度が導入された時期(平成18年10月)を示す

# (3) 運輸安全マネジメント評価結果

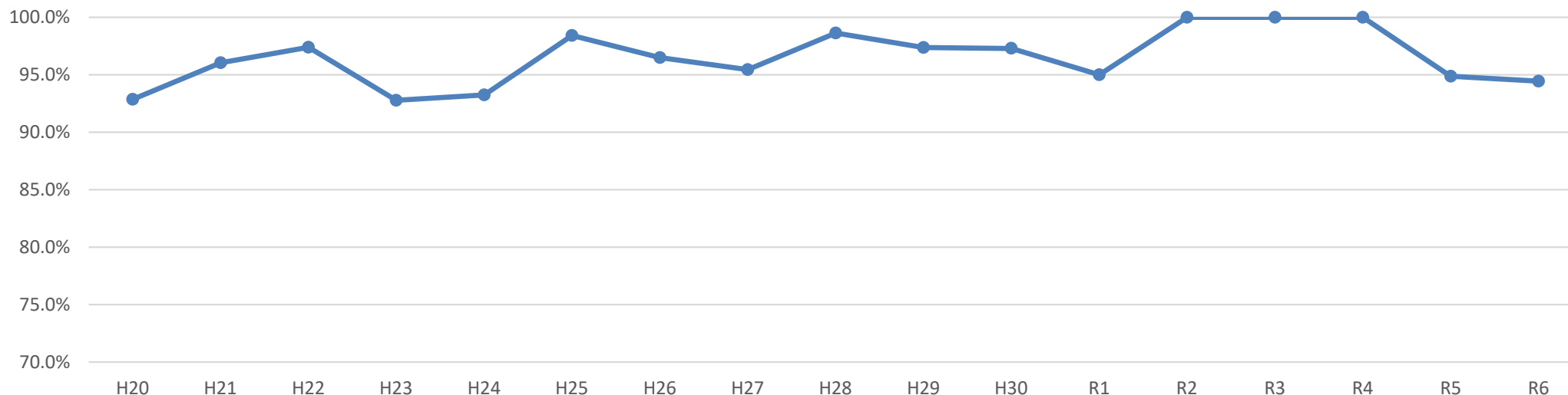
## 近年の事業者に対する運輸安全マネジメント評価の結果概要

モード毎の充足率で比較すると、自動車及び海事モードは低評価の項目も多く、モード毎による差異が見られた。特に、「(3)安全重点施策」、「(7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」、「(11)内部監査」、「(12)マネジメントレビューと継続的改善」が低い傾向にある。

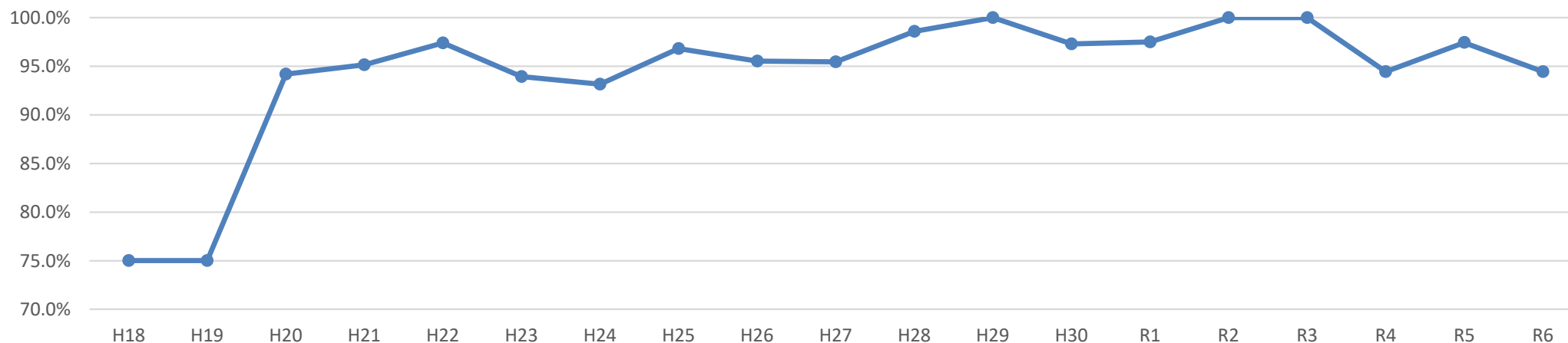


(5段階評価のうち「非常に有効」または「有効」の割合)

## ●運輸安全マネジメント制度(評価を含む。)は、御社に安全確保に有効と感じているか。



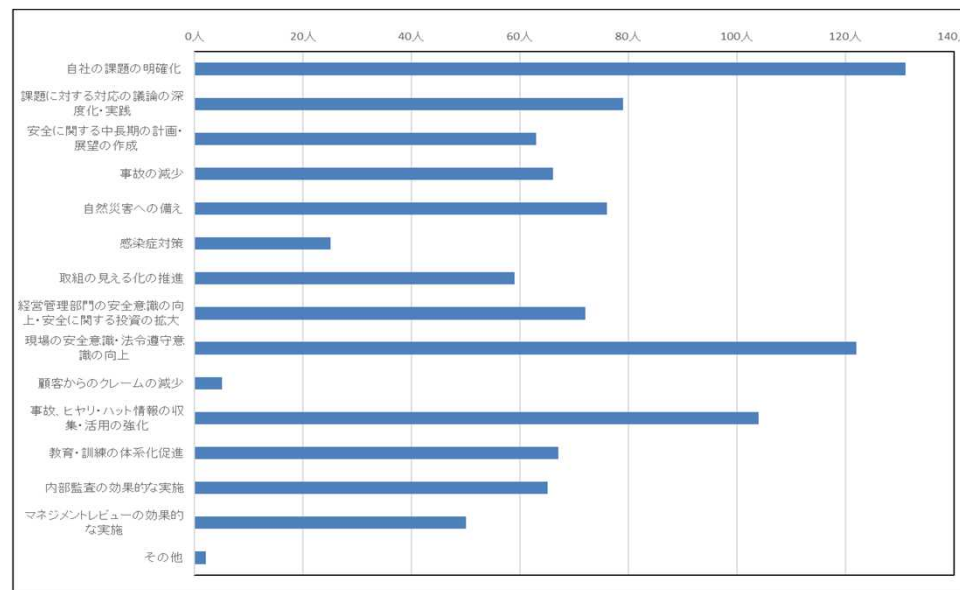
## ●講評・指摘のあった内容について、御社の安全管理体制の構築に有効だと感じているか。



【出典】運輸安全マネジメント評価に関するアンケート(国交省)

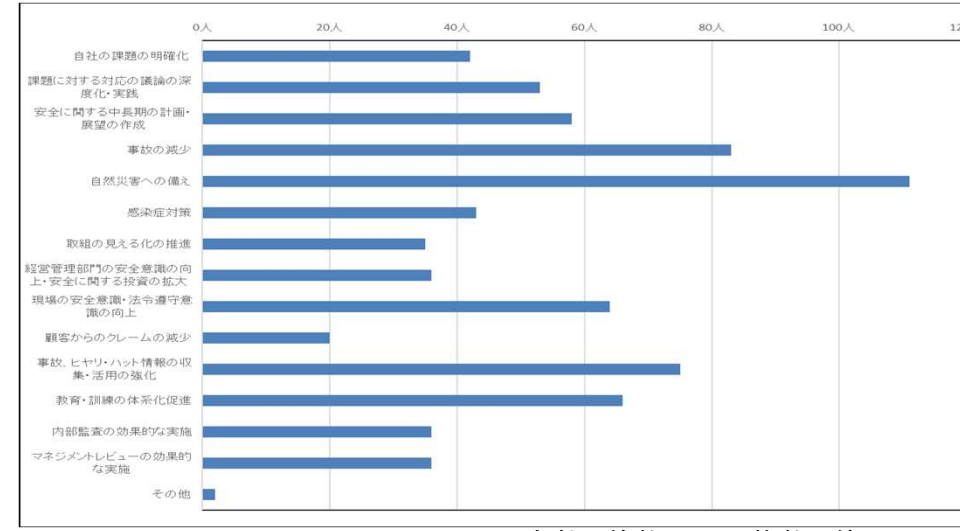
## ①運輸事業者等が運輸安全マネジメントにより、成果が上がっていると考えている事項について

	回答
1 <b>自社の課題の明確化</b>	131人
2 課題に対する対応の議論の深度化・実践	79人
3 安全に関する中長期の計画・展望の作成	63人
4 事故の減少	66人
5 自然災害への備え	76人
6 感染症対策	25人
7 取組の見える化の推進	59人
8 経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	72人
9 <b>現場の安全意識・法令遵守意識の向上</b>	122人
10 顧客からのクレームの減少	5人
11 <b>事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化</b>	104人
12 教育・訓練の体系化促進	67人
13 内部監査の効果的な実施	65人
14 マネジメントレビューの効果的な実施	50人
15 その他	2人



## ②運輸事業者等が運輸安全マネジメントの取組の中で課題と考えられる事項について

	回答
1 自社の課題の明確化	42人
2 課題に対する対応の議論の深度化・実践	53人
3 安全に関する中長期の計画・展望の作成	58人
4 <b>事故の減少</b>	83人
5 <b>自然災害への備え</b>	111人
6 感染症対策	43人
7 取組の見える化の推進	35人
8 経営管理部門の安全意識の向上・安全に関する投資の拡大	36人
9 現場の安全意識・法令遵守意識の向上	64人
10 顧客からのクレームの減少	20人
11 <b>事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の強化</b>	75人
12 教育・訓練の体系化促進	66人
13 内部監査の効果的な実施	36人
14 マネジメントレビューの効果的な実施	36人
15 その他	2人



有効回答数238 ※複数回答可

## 1. 不正事案の防止・根絶

- データ改ざん、点呼の不実記載、酒気帯び運転等、相次いで発生する不正事案にどう対処すべきか。
- 不正の防止のためには、行政の罰則等に加え、事業者自らの内部監査の仕組みづくりが必要であり、内部監査に外部有識者の知見を取り入れることも重要ではないか。
- 内部監査は、内部規則への適合を確認するのみならず、内部監査部門が不適合の理由を分析し、現場とともに是正策を検討することも重要ではないか。

## 2. 企業統治の変化への対応

- コーポレートガバナンス改革の進展や物言う株主の経営参画等により、安全投資よりもプロフィットセンターや株主還元が優先される経営風土になっていないか。
- ホールディングス会社化やグループ会社化に伴い、事業者の安全管理体制に関する裁量が制限されていないか。事業者の経営者は、ホールディングス会社等から何を期待されていると認識しているか。

## 3. 高齢化・人手不足への対応（DX等の新技術の活用を含む）

- 高齢化、人手不足の中、運輸の安全確保に必要な人材・技術をいかに維持・継承していくか。
- 人手不足の中、管理監督者の負担が増大しており、本来行うべき業務や指導・教育が行えず、安全確保に支障が生じる事態になっていないか。
- AIや自動運転等の新技術を安全対策にどのように活用できるか。  
例えば、AIに過去の事案から事故の傾向を分析させ、運転手への教育に活用できないか。