

運輸安全マネジメント評価について

国土交通省 九州運輸局
地方運輸安全調査官
令和8年2月

1. 本講義は、輸送の安全に関する担当者の皆様が、「運輸安全マネジメント」について把握していただき、社内で説明・教育を行う際の参考にしていただくことを目的としています。
2. 本資料は、「運輸安全マネジメント」に馴染みが薄い方を主な対象としています。
3. 既に何度も「運輸安全マネジメント評価」を受けている事業者にとっては、見知った内容になりますが、振り返りにご利用ください。(運輸安全マネジメントセミナーと同じ資料を一部利用しています)
4. お役立ち資料のリンクを付けていますので、適宜活用いただけますと幸いです。

1. 運輸安全マネジメント制度の沿革・概要
2. ヒューマンエラー、「安全管理体制」について
3. 運輸安全マネジメント評価「助言・期待事項」
の一例 & 運輸安全取組事例
4. 取組事例(運輸安全シンポジウムより)

はじめに・・・「運輸安全マネジメント」が目指す終着点は

「安全確保」は経営者と現場が一丸となって取り組むことです。

安全確保は経営課題です。
過去の事故事例を皮切りに、「運輸安全マネジメント制度」
の沿革・概要を紹介します。

●平成17年3月

鉄道



踏切障害事故
《死者2名、負傷者2名》

●平成17年4月

鉄道



列車脱線事故
《死者107名、
負傷者562名》

●平成17年4月

自動車



バス転覆事故 《死者3名、負傷者20名》

●平成17年4月

自動車



トラック踏切衝突事故 《飲酒運転》

●平成17年5月

海運



フェリー防波堤衝突《負傷者23名》

●平成17年3月

航空



客室乗務員の非常口扉の操作忘れ

それぞれに共通した原因は・・・

- 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・情報共有が不十分など

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

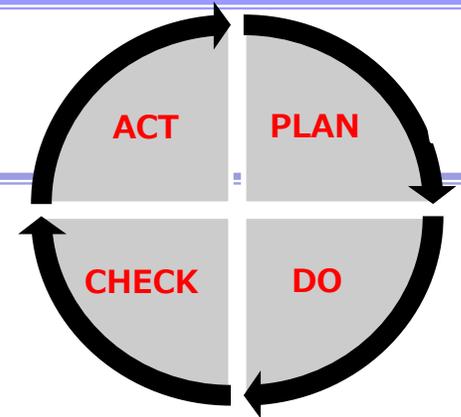
- 平成18年3月31日 運輸安全一括法の公布
- 平成18年度 大臣官房新組織設置

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の開始 🔍

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(平成18年10月1日～)
 - 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、運輸事業者へ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



・・・大企業しか関係なさそう？
フェリーとか大きい船だけ？

内航貨物船や、小規模の旅客船・海上タクシーも対象となっています。

【「ヒューマンエラー」における事故の例】

係船作業に当たっていた甲板員が係船ロープに手が巻き込まれる事故が発生。
理由は船長が係船ロープにビットがかけられたと勘違いし、係船ロープを巻き取ったもの。船員に聞き取りすると、作業中、船員同士でトランシーバーを適切に使用しておらず、コミュニケーション不足が発覚。



管理部門の皆様、再発防止対策はどうでしょうか？

①と②、どちらをやるべきでしょうか？

- ① ミスしたのは船長だから、船長に反省文を書かせる。さらに見せしめとして船長を減給処分とし、それを船員に周知する。
- ② 作業中は全員トランシーバーを使い、声を掛け合うことや、繋がりにくい場合は手合図で確認し作業に取り組むルールを作り、船員に周知。ルールを実施し、結果を点検し、更に改善する。

ヒューマンエラーの種類と事故防止

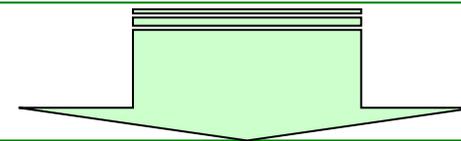
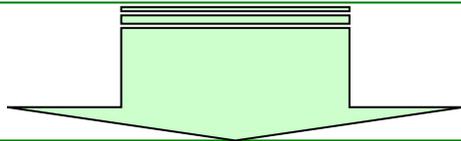
「ヒューマンエラー」には**2種類**ある

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

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



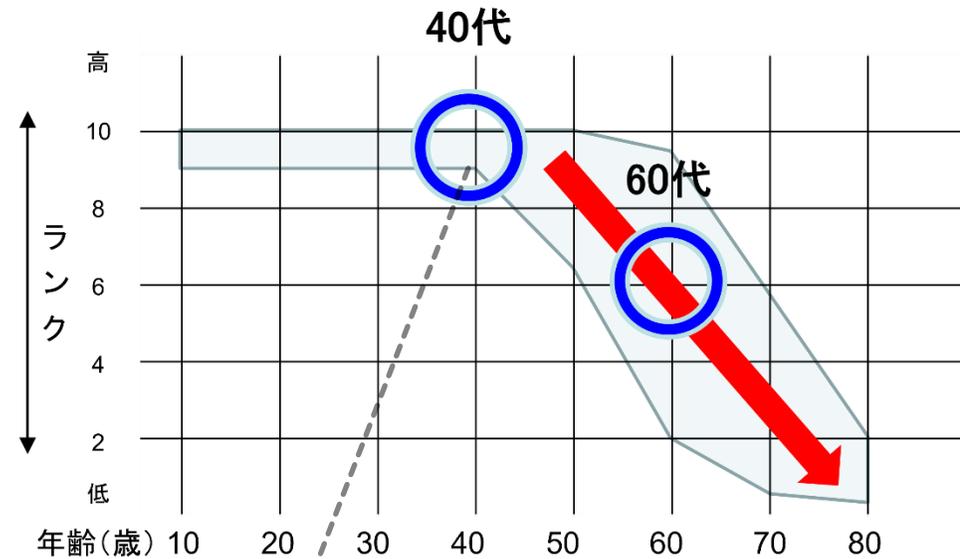
- 警報
 - 衝突予防装置
 - 指差呼称
- 等

ヒューマンエラー事例

事例: 人間特性に応じたヒューマンエラー防止対策(設備)

人間特性事例: 加齢による視覚機能(周辺視野)の低下

出典: 早稲田大学 工学博士 小松原 明哲 教授による講義資料より引用



40歳以降、周辺視野の能力が徐々に低下していく



皆さんしっかり止まっていますか?

エラーをした個人の責任を追及することで再発を防ぐことができると考え、責任追及として再教育や懲戒を実施。



このことにより、乗務員はエラーの隠蔽や言い訳に意識が向かいがちになった。

結果として逆に事故を誘発しかねない状況になっていた。

- 個人を責めても、その場限り。**根本的**な問題は解決しない。-

PDCAサイクル

(Plan(計画)、Do(実行)、Check(点検)、Act(改善)の循環)

の仕組みの導入した
「**安全管理体制**」を構築して
ヒューマンエラーを
抑える仕組みを作りましょう。



輸送の安全に関するPDCAサイクル



①経営トップの責務

経営トップは、安全管理体制に主体的かつ積極的に関与し、リーダーシップを発揮



②安全方針

安全方針を策定・周知

③安全重点施策

安全方針に沿って、年度の安全に関する目標とそれを達成するための取組計画を策定・周知

P

④安全統括管理者の責務

⑥情報伝達及びコミュニケーションの確保

⑤要員の責任・権限

⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

D

⑧重大な事故・自然災害等への対応

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

C

⑪内部監査

自社の安全管理体制の構築・運用状況の社内チェックを少なくとも1年毎に自らチェック(重大事故等の場合は随時)



⑫マネジメントレビューと継続的改善

レビューの結果等、安全管理体制の中で明らかになった課題等について、継続的に是正措置及び予防措置を実施

A



⑬文書の作成及び管理

⑭記録の作成及び維持

◆ 収集したヒヤリハットの傾向把握や分析を行っていない。

- ◆ 収集の工夫・・・船員にインセンティブを与える。(表彰制度など)
- ◆ 傾向把握や分析は「なぜなぜ分析」「特定要因図」「MECE」等、合った方法で。
- ◆ 収集→分析→対策→効果検証→活用 (PDCAサイクル)

(Microsoft 365 Copilotになぜなぜ分析させた例)

なぜ①なぜ手が巻き込まれたのか→

ロープが巻き取られた状態で、危険域に手を出していた

なぜ②なぜロープが巻き取られたのか→

船長がビット掛け完了と誤認し、巻き取り操作を行った

なぜ③なぜ誤認したのか→

ビット掛け完了の連絡が曖昧で、無線での復唱確認がなかった

なぜ④なぜ復唱確認が行われなかったのか→

トランシーバー使用ルールが徹底されていなかった

なぜ⑤(真因)なぜルールが徹底されていなかったのか→

係船作業における通信・確認手順の標準化と教育が不十分だった



運輸安全取組事例(一部抜粋)

(事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用、情報伝達及びコミュニケーションの確保)

◆ 用船乗組員の報告モチベーションを高める情報収集・展開の取組み

- ◆ ヒヤリ・ハット報告を通じた**本社と用船船主・乗組員との円滑なコミュニケーション実現**のため、ポジティブ表現やイラストを用いて**乗組員に読んでもらえる報告書をフィードバック**。これにより内容への理解を高め、**危機意識の向上と報告意欲の維持を図る**。
- ◆ 強制ではなく**自主的な報告により収集件数を増やし**、事故等の未然防止に繋げたい。内容を戒めではなく、**「事故になる前に気が付いてくれてありがとう」**との感謝を伝えることで前向きに報告してもらいたい。



同行船...避航していない? 汽笛もVHFもサーライトも反応しない...寝てる!?

自船

同行船

同行船は島に衝突ギリギリでハードスターボード回避...!

報告書

船主コメント

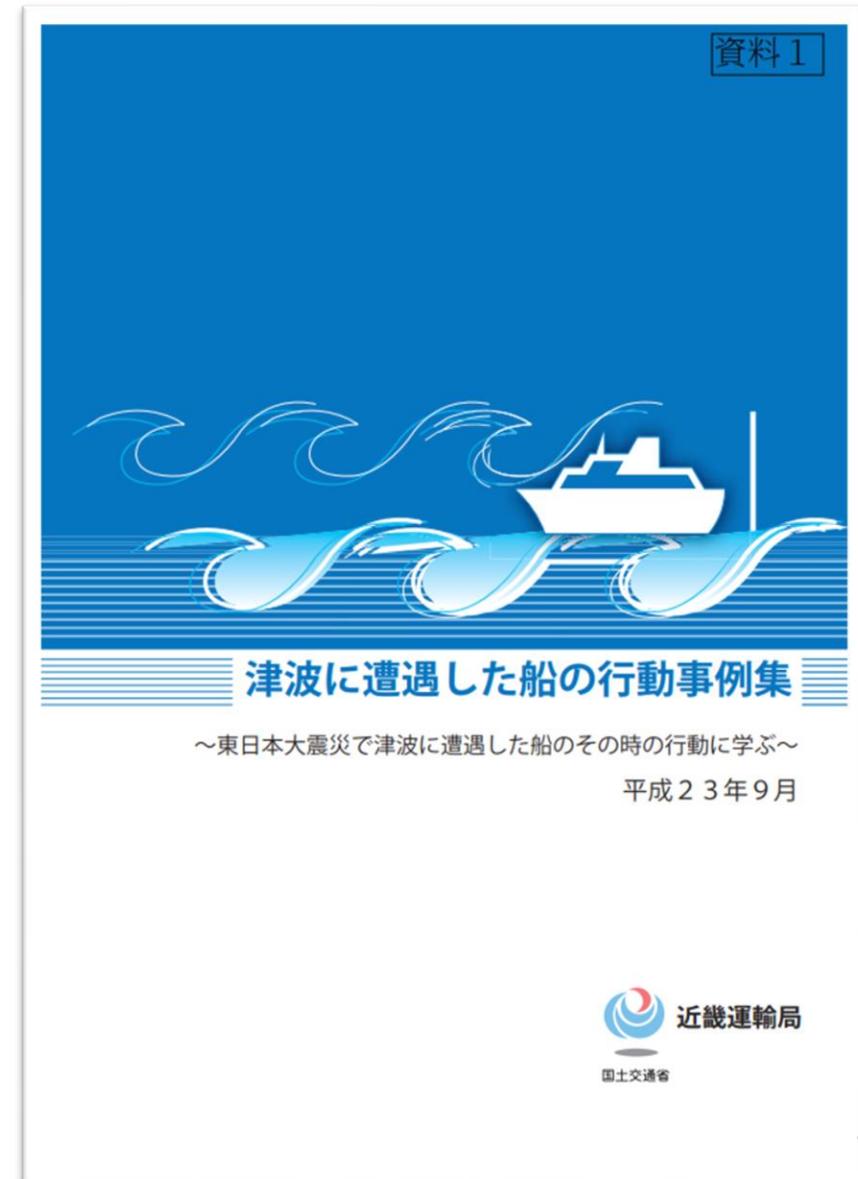
安全安心運航を継続する為、管理マニュアルに沿って当直をお願いします。見張りを最優先にし、気象海象影響のほか、他船の状況も継続監視してください。

よくぞ気づいてくれました!
ありがとうございます!

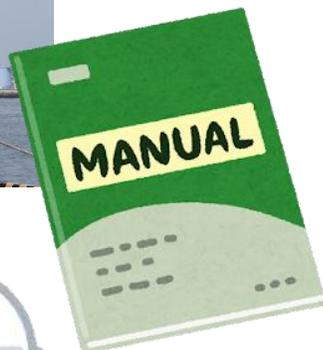
自船ヒヤリハット報告
本船も1人ワッチの為、
他人事とは思わずに
海難を防ぐ最大限の
努力する。

◆ 重大な事故等への対応（津波避難訓練等）の備えが不十分。

- ◆ 津波に遭遇した船の行動事例集といった過去の教訓をまとめた資料などを参考に、まずは出来る範囲で行って、少しずつ改善していく（PDCAサイクル）
- ◆ 重ねるハザードマップやわがまちハザードマップも活用（次スライド参考）



◆ 地震による津波から避難するため甲板部職員による主機の緊急起動訓練 ～重大な事故等への対応(津波避難訓練等)～



着岸中は一部の乗組員しかいない。
甲板部職員のみが乗船している時に**地震**が発生したら…
主機が起動できないことが懸念される。

津波等により緊急出港の備えとして、
甲板部乗組員に対する主機起動訓練を実施。

(1)主機の起動手段を確認(半日)

船員指導の専門会社が事前に訪船して、主機の起動手段を確認

(2)起動マニュアル作成(1日)

起動マニュアルは、船毎に異なるため、以下の①～③を船毎に作成して印刷の上、ハードケースに収めて備え置いている。

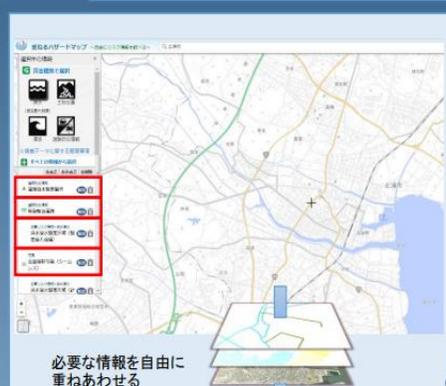
- ① 主機関 緊急起動手順
- ② 機関室 機器配置図
- ③ 主機関 起動のための 解説と番号が付いた写真

(3)現場で起動訓練実施(1時間程度)

重ねるハザードマップ

～災害リスク情報などを地図に重ねて表示～

○洪水・土砂災害・高潮・津波のリスク情報、道路防災情報、土地の特徴・成り立ちなどを地図や写真に自由に重ねて表示できます。



必要な情報を自由に重ね合わせる



防災に役立つ情報を一元的に閲覧できます

閲覧できる情報

洪水浸水想定区域
河川氾濫により浸水が想定される区域と浸水深が閲覧可能。想定最大規模と計画規模があります。



道路冠水想定箇所
アンダーパスなど、大雨の際に冠水し、車両が水没するなどの重大な事故が起きる可能性がある箇所。



緊急輸送道路
災害直後から、救難・救助・物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路。



事前通行規制区間
大雨などで土砂崩れや落石の恐れのある箇所について、規制の基準を定めて、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間。



【その他に閲覧できる情報】

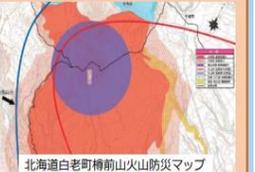
- ・ため池浸水想定区域
- ・津波浸水想定
- ・土砂災害警戒区域等
- ・土砂災害危険箇所
- ・予防的通行規制区間
- ・過去から現在までの空中写真
- ・土地条件図
- ・沿岸海域土地条件図
- ・治水地形分類図
- ・明治期の低湿地
- ・活断層図
- ・火山基本図
- ・火山土地条件図
- ・色別標高図
- ・自由な色別標高図
- ・大規模盛土造成地

わがまちハザードマップ

～地域のハザードマップを入手する～

○各市町村が作成したハザードマップへリンクします。地域ごとの様々な種類のハザードマップを閲覧できます。

閲覧できる主な情報

<p>洪水ハザードマップ</p> <p>河川が氾濫した時に想定される浸水域や浸水深、避難場所等を表示</p>  <p>東京都大田区洪水ハザードマップ</p>	<p>内水ハザードマップ</p> <p>下水道等の排水能力を超えた大雨の際に想定される浸水域や浸水深を表示</p>  <p>東京都港区浸水ハザードマップ</p>	<p>高潮ハザードマップ</p> <p>台風等の影響により、海水が堤防を越えて浸水が想定される地域と浸水深を表示</p>  <p>山口県下関市高潮ハザードマップ</p>	<p>火山ハザードマップ</p> <p>火山噴火により噴石、火砕流、融雪型火山泥流等の影響が及ぶ範囲を表示</p>  <p>北海道白老町積前山火山防災マップ</p>
<p>津波ハザードマップ</p> <p>津波が陸上に押し寄せたときの浸水域や浸水深を表示</p>  <p>高知県高知市津波ハザードマップ</p>	<p>土砂災害ハザードマップ</p> <p>土砂災害(急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり)の発生危険地域を表示</p>  <p>栃木県大田原市土砂災害ハザードマップ</p>	<p>ため池ハザードマップ</p> <p>ため池が決壊した時に想定される浸水域や浸水深等を表示</p>  <p>青森県むつ市ため池ハザードマップ</p>	<p>震度被害(ゆれやすさ)マップ</p> <p>地震時の、震度などの揺れの大きさを表示</p>  <p>静岡県三島市ゆれやすさ・防災マップ</p>

※全国の市町村が作成したハザードマップを地図や災害種別から簡単に検索することができます。

身のまわりの災害リスクを簡単に調べることができます！

<https://disaportal.gsi.go.jp/>

※ハザードマップポータルサイトホームページから登録なしで利用できます。

ハザードマップ

検索



別紙-5-2

内部監査チェックリスト (安全管理体制の有効性確認用)

監査結果の凡例：◎優良、△改善の機会、▲不適

経営トップの責務		
チェック内容 (★：チェックする際のポイント)	監査結果	監査所見
★自社が構築している安全管理体制のリスクについての把握、対応、効果把握、検証の観点		
1. 自社の運輸事業の現状、今後の方向性 ★自社の運輸事業の動向を把握し、安全管理体制の構築・運用において考慮すべき点の把握 ★人材不足に起因する社員・職員の高齢化、老朽化した輸送施設等、自然災害、テロ、感染症等への対応等の課題への認識		
2. 経営トップ自らの関係法令等遵守や安全最優先の原則の社内周知の状況		
3. 関係法令等遵守や安全最優先の原則が周知されていることの把握		
4. 関係法令等遵守、安全最優先の原則が十分に周知されていない部門・要員への対応		
5. 経営トップの安全方針策定にあたっての関与・指示の状況		
6. 経営トップの安全重点施策策定にあたっての関与・指示の状況		
7. 昨年度の安全重点施策の達成状況及び今年度の安全重点施策策定のポイント		
8. 経営トップの重大事故等への対応体制の整備・強化にあたっての関与・指示の状況		

◆内部監査を実施していない。

- ◆ 安全管理の適合性(○か×か)と有効性(深掘り)のチェック。
- ◆ 国の保安監査は主に適合性のチェックだが、安全面の向上で最も大事なものは有効性の確認。
- ◆ 有効性を確認して質を高めていくことが重要。
- ◆ まずはやってみて少しずつ改善していく(PDCAサイクル)

安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために

35p 参考資料より 内部監査チェックリスト

◆ 円滑な内部監査を実施するための環境整備の取組み

～安全管理体制が有効に機能しているかどうかの確認に重点を置いた視点の内部監査を実現～

船舶安全会議



内部監査員

進行状況をチェック...

経営管理部門が、内部監査チームが自由に活動できるよう、被監査部署に対し協力を指示するなど必要な支援を実施

(例えば…)内部監査員が「安全協議会の安全活動実態確認」を重点監査項目に設定して、船舶安全会議に同席し進行状況を監査。

- 内部監査チームは、自由な発想で重点監査項目を策定し、不適合の指摘にとどまらず、安全監理体制の改善を目的とした視点で監査を実施。事故・インシデント分析の深度化や協議体のあり方、訓練内容、優良事例の抽出などについて提言。
- これらを監査報告書に明記し、経営管理部門へ提出することで有益なマネジメントレビューにつなげている。
- 被監査部署も、課題解決のために有効であると理解し、協力的な雰囲気醸成された。

-東尋坊観光遊覧船株式会社 (運輸安全シンポジウム2022)

- 自主ルールを作成
- PDCAサイクルに沿った自主訓練
- ヒヤリハットの活用
- 他者の事故を受けて

[詳しくはこちら](#)

-株式会社アズーロジャパン (運輸安全シンポジウム2023)

- 女性船員、船員未経験者の積極採用
- 未経験者に対する安全教育
- ベストプラクティス制度の取り組み
- 労働環境改善の取り組み
- 魅力的な職場環境への構築

[詳しくはこちら](#)

-株式会社そともめぐり (運輸安全シンポジウム2024)

- 安全性に係る設備の搭載
- 情報共有と安全教育
- 海難想定訓練
- 実際の 事故対応
- BAN を通じて地域の安全に寄与

[詳しくはこちら](#)

今回の講義内容は「ほんのさわり」です。
これを機に、御社の安全管理体制を見直してはいかがでしょうか。

- 運輸安全マネジメント制度に関する参考資料
 - ◆ 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
 - ◆ 運輸防災マネジメント指針
 - ◆ 安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために
 - ◆ 小規模海運事業者における安全管理の進め方～事故・トラブルの防止に向けて
etc
- 運輸事業者の安全担当者向け運輸安全マネジメントセミナー
- 運輸安全取組事例(海事モード)

以下参考

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)
鉄軌道	バス	タクシー	トラック	合計	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
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		
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		保有車両 200両未満 約17,000者			安全確認・指導 対象事業者 5,681者	
516者						

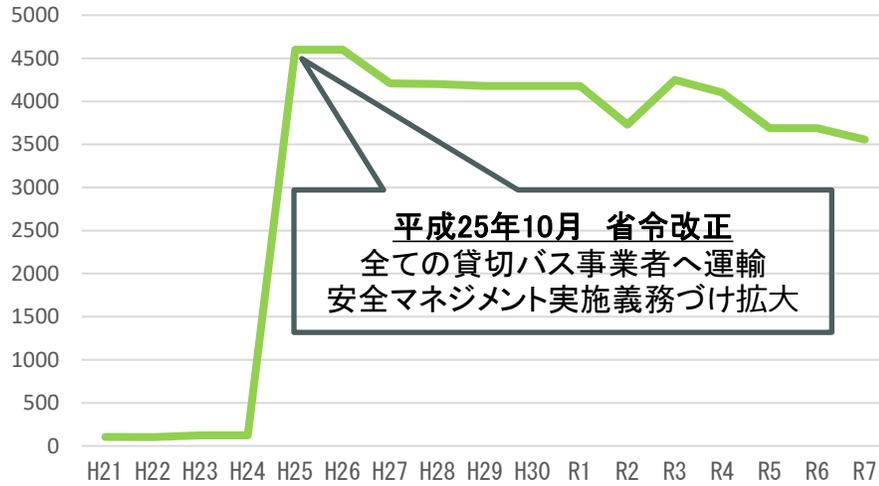
※鉄道及び航空モードは、令和6年度時点
 自動車モードは、令和5年度時点
 義務付け対象外の事業者総数は令和4年度時点
 海運モードは、令和3年度時点、小型旅客船事業者数は令和6年7月時点

【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



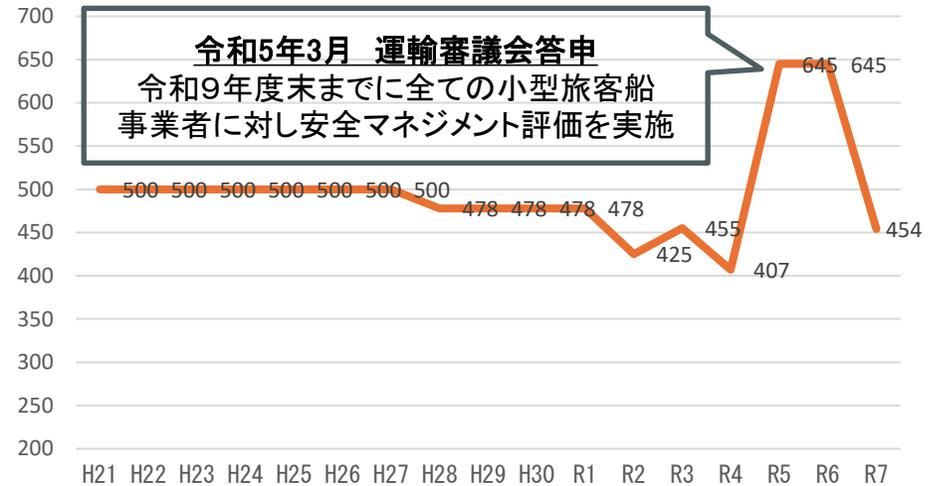
評価対象事業者の推移(バス)



平成25年10月 省令改正
 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

【出典】国交省

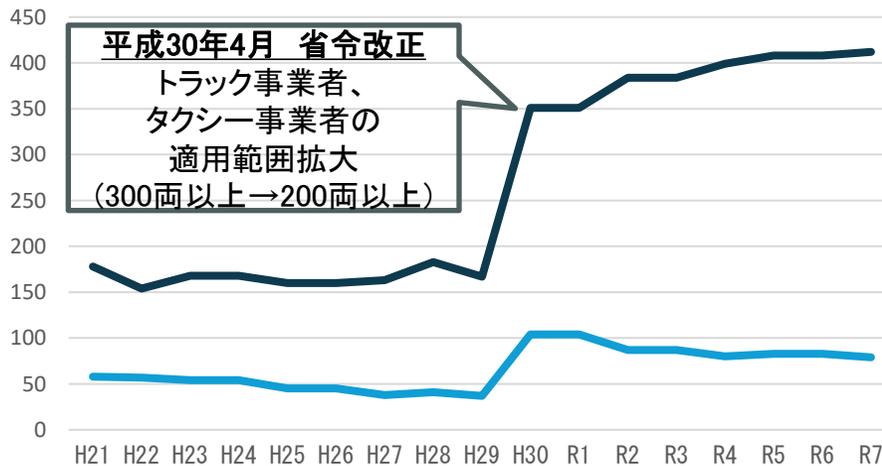
評価対象事業者の推移(海事)



令和5年3月 運輸審議会答申
 令和9年度末までに全ての小型旅客船
 事業者に対し安全マネジメント評価を実施

【出典】国交省

評価対象事業者の推移(タクシー、トラック)

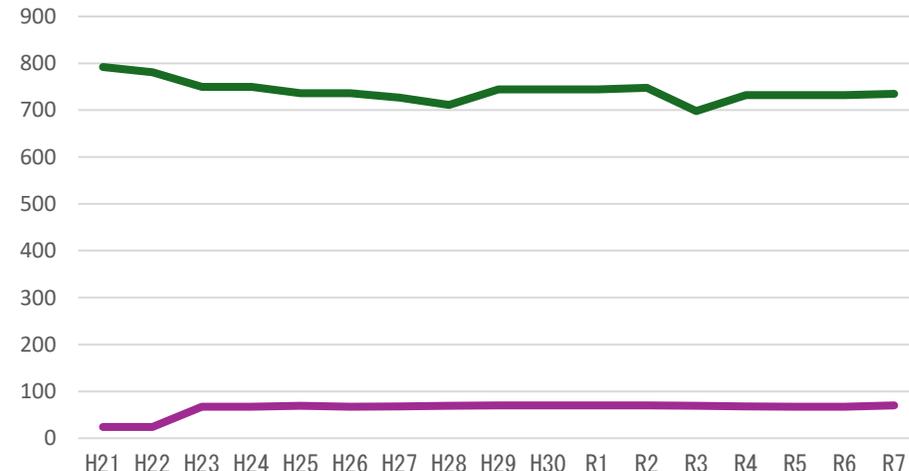


平成30年4月 省令改正
 トラック事業者、
 タクシー事業者の
 適用範囲拡大
 (300両以上→200両以上)

— タクシー — トラック

【出典】国交省

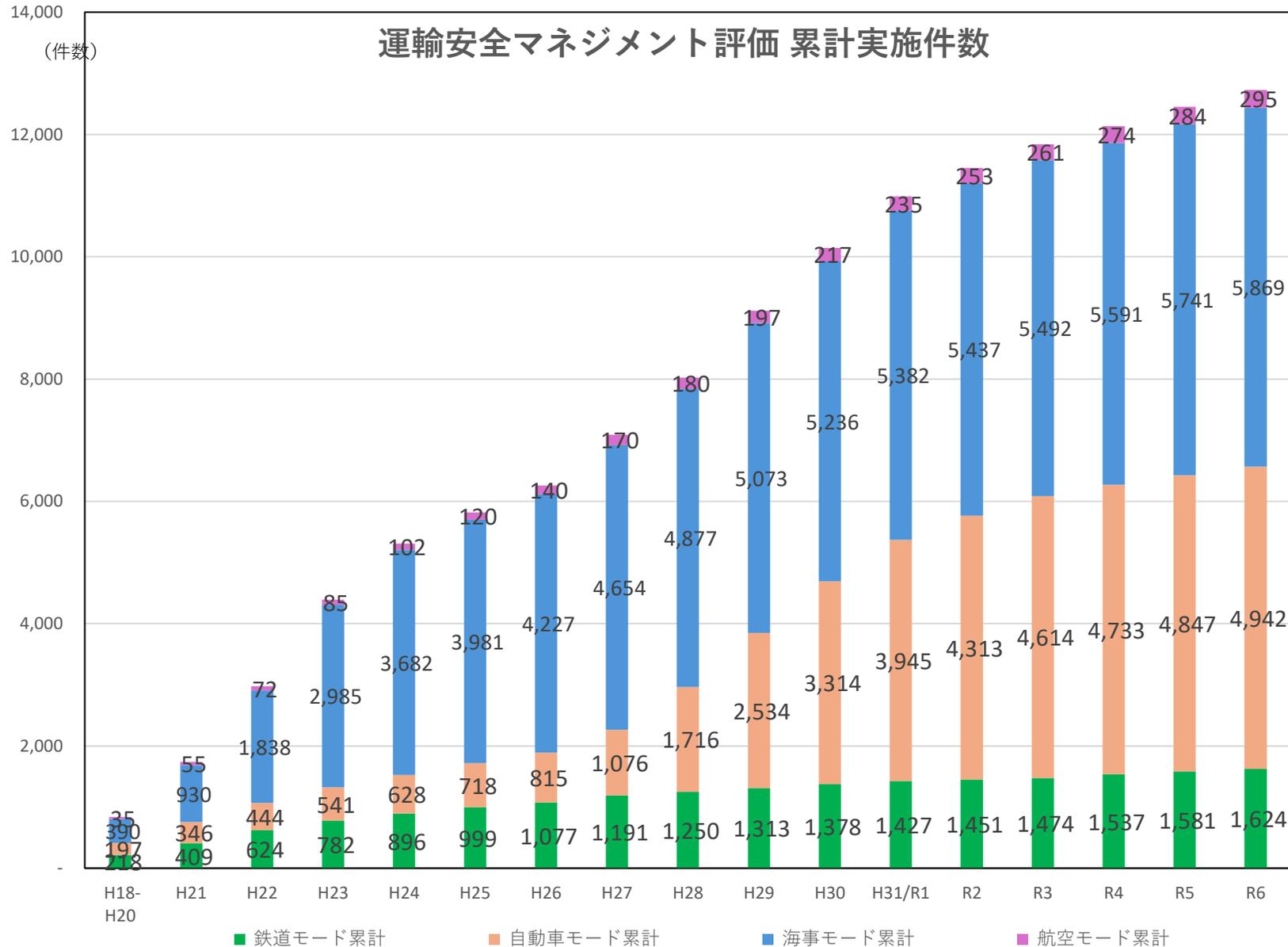
評価対象事業者の推移(鉄道、航空)



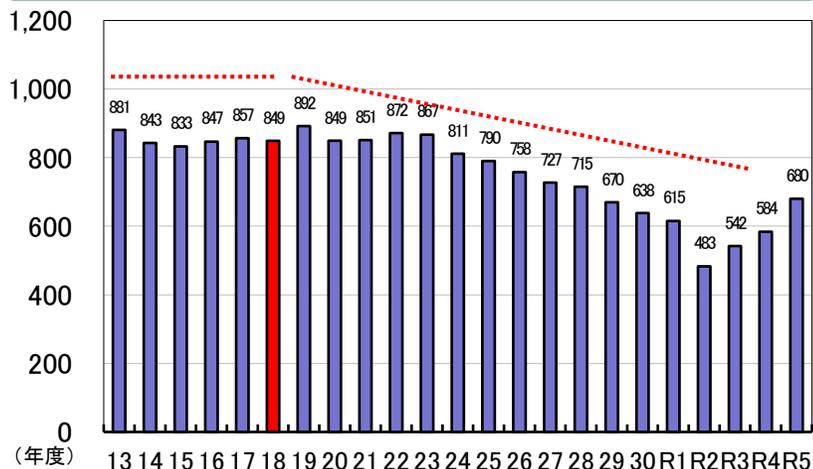
— 鉄道 — 航空

【出典】国交省

(5) 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)

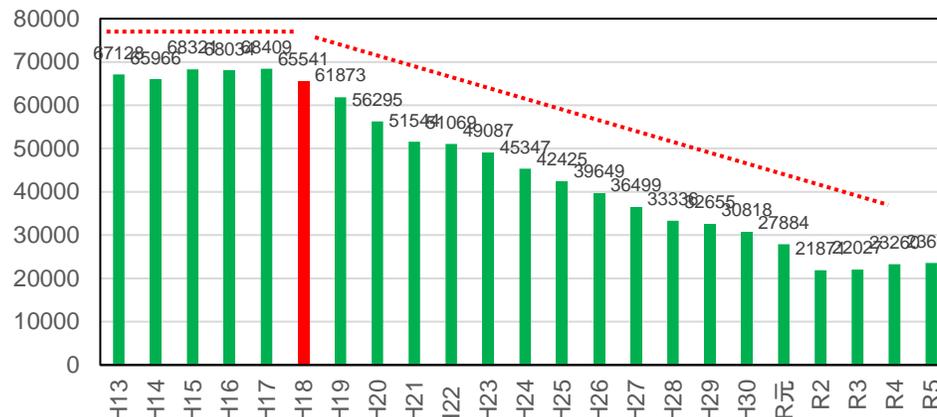


鉄道モード事故件数推移



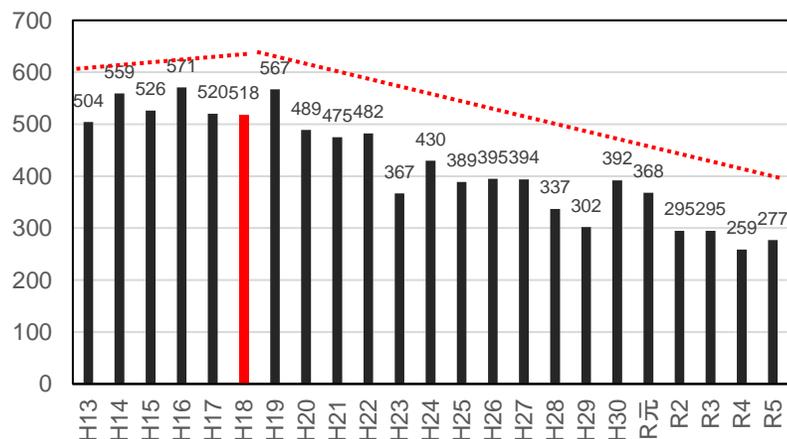
【出典】鉄軌道輸送の安全に関わる情報(国交省)

自動車モード事故件数推移



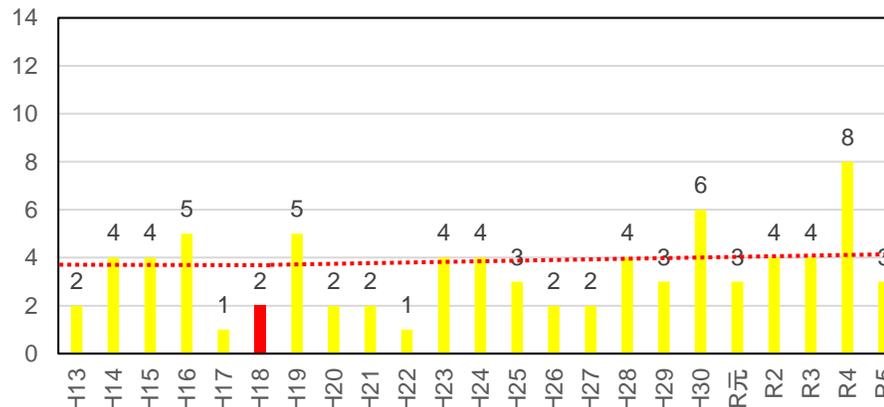
【出典】事業用自動車の交通事故統計(国交省)

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

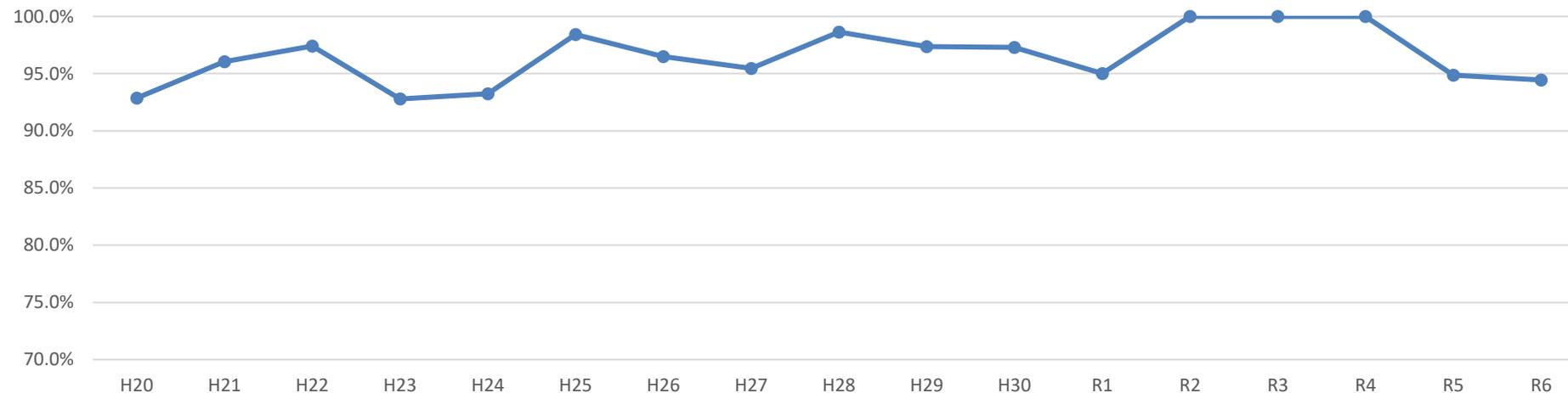


【出典】航空輸送の安全にかかわる情報(国交省)

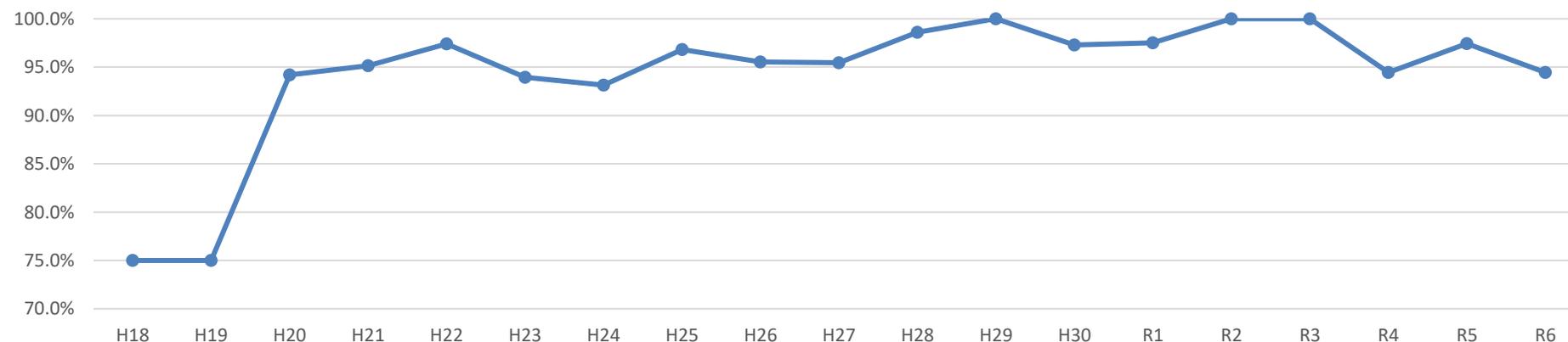
※グラフ記載の赤棒は運輸安全マネジメント制度が導入された時期(平成18年10月)を示す

(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。



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。

ご静聴ありがとうございました。