

今日的なリスクに対処するために
～人材不足による高齢化問題と自然災害への対応を～

昨年7月に改訂された「安全管理の進め方に関するガイドライン」では、今日的なリスクとして、「自然災害、テロ、感染症等への対応」、「人材不足と高齢化問題、老朽化した輸送施設への対応」が追加されました。

| 安全重点施策 ガイドライン本文 |
|--|
| <p>(3)安全重点施策</p> <p>1) 事業者は、安全方針に沿い、かつ、★自らの安全に関する具体的問題解決★に向け、組織全体、各部門又は支社等において、輸送の安全の確保に関する目標(以下「目標」という。)を設定し、目標を達成するため、輸送の安全を確保するために必要な具体的な取組計画(以下「取組計画」という。)を作成する。</p> <p>2) 事業者は、目標の設定及び取組計画の作成にあたっては、以下の点に留意する。</p> <p>① 目標年次を設定すること。また、可能な限り、★半年度の目標及び中長期の目標の両者を設定すること</p> <p>② 可能な限り、数値目標等の具体的目標とし、外部の者も容易に確認しやすく、事後的にその達成状況を検証・評価できるものとする</p> <p>③ 事故やヒヤリ・ハットの発生状況、現場からの改善提案、内部監査の結果、マネジメントレビューの結果、保安監査の結果、運輸安全マネジメント評価の結果、利用者からの意見・要望などにより、輸送現場の安全に関する課題を具体的かつ詳細に把握し、それら課題の解決・改善に直結するものとする</p> <p>④ ★社員・職員の高齢化、老朽した輸送施設等を使用することから生じる安全上の課題に配慮すること★</p> <p>⑤ 取組計画実施にあたっての責任者、手段、実施期間・日程等を明らかにすること</p> <p>⑥ 現場の声を汲み上げる等、現場の実態を踏まえた改善効果が高まるよう配慮すること</p> <p>⑦ 社員・職員が理解しやすく、輸送の安全性の向上への熱意・モチベーションが高まるよう配慮すること</p> <p>⑧ 目標達成後においては、その達成状況を踏まえ、必要に応じて、より高い目標を新たに設定すること</p> <p>3) 事業者は、目標を達成すべく、取組計画に従い、輸送の安全に関する取組を着実に実施する。</p> <p>4) 事業者は、安全重点施策について定期的に取組計画の進捗状況及び目標の達成状況を把握するとともに、内部監査の結果等を踏まえ、マネジメントレビューの機会等を活用して、少なくとも1年毎に見直しを行う。</p> <p>国土交通省</p> |

文字ばかりで恐縮ですが、左図はガイドラインの中の安全重点施策の本文です。★の部分

がその追加された項目です。人材不足と高齢化は今に始まったことではありませんが、この課題に対するキーワードとして、○若年離職率 ○定年再雇用 ○定年延長 ○健康診断 ○動体視力 ○時間短縮 ○女性乗務員 ○休息設備 ○保育施設 等が考えられます。これらの取組は、継続して行わなければならないので、短期目標(単年度)及び、中長期的な目標も策定することが必要となってきます。同時に老朽化するハード的な課題にも配慮することとなっています。

また、安全重点施策の項ではありませんが、重大事故等の対応訓練において、「事故・災害等」が発生した場合に備え訓練を・・・の部分が「事故・自然災害、テロ等」と追加されています。この場合の関連キーワードとしては、

- 初度対応 ○ハザードマップ ○外国人対応 ○多言語
- 安全啓発活動 ○事故訓練 ○教育 ○避難 ○防災
- 復旧 ○津波 ○動物災害 ○帰宅困難者 ○マニュアルの充実等

年々強大化する自然災害は避けることが出来ず、新たな認識、また、身近な問題として、どうやって年間の取組、事故訓練に組み込んでいくのかが課題となってきます。

テロ対策としては、運輸事業者だけでなく取組となっており警察や関係省庁等で訓練も実施されているところです。



前回のコミュニケーションの号でも触れましたが、安全啓発活動を「利用者に対して」から、「旅客・荷主等に対して」(※荷主等＝踏切の利用者、路線バス営業所付近の住民・通行者、貸切バス事業者に発注を行う旅行事業者、運輸事業者の事業に影響を及ぼすおそれのある者等を想定)と修正されました。これは、旅客輸送のみならず、貨物輸送においても安全の確保のためには荷主をはじめとする関係者の協力が不可欠であることにかんがみたまものとなっています。

【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】
<http://www.mlit.go.jp/common/001217521.pdf>