

交通リスク情報 <2017 No.1>

「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」の平成29年改訂概要

1. はじめに

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、運輸審議会運輸安全確保部会において平成28年12月から4回にわたり議論を行い、平成29年4月にとりまとめを行った。

その後、平成29年5月30日付けで国土交通大臣から運輸審議会に対し「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の改正」につき諮問され、その運輸審議会において、諮問された案を一部修正して改正することが適当であるとの結論がまとまり、平成29年7月6日付けで国土交通大臣に対して答申が有った。

それに伴い上記「基本的な方針の（別添）」である「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」（以下、「ガイドライン」とする。）が平成22年3月から7年ぶりに改訂されることとなった。

運輸安全マネジメントのガイドラインは運輸事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組のねらいとその進め方の参考例として国土交通省から発出されている文書である。そのため、改正内容は運輸事業者における今後の安全管理体制の構築・改善に少なからぬ影響を及ぼすことが考えられる。そこで、本稿ではこの度のガイドライン改訂を理解するために、その背景と平成22年3月に発出されているガイドラインからの主な改訂点について概説したい。

2. 平成29年ガイドライン改訂の背景

国土交通省は、運輸審議会運輸安全確保部会の中では、運輸安全マネジメント制度に関して平成18年から10年の成果を踏まえて、制度が運輸事業者の間で概ね定着し、事故件数、事故原因等から見て一定の効果を得ていると確信する一方、制度実施後10年を経て、未だに達成できていない課題、社会環境の変化により新たに生じた課題も多いと整理している。

運輸審議会運輸安全確保部会のとりまとめの中で、10年間の制度運用から明らかになった課題を主に以下の3点としている。

- ① 未だ取組の途上にある事業者が多数存在すること
- ② 自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性
- ③ テロ、感染症等の新たなリスクへの取組の促進の必要性

特に自動車輸送分野においては、事業規模によって(a)安全管理規程の作成・届出、(b)安全統括管理者の選任・届出等の義務対象外事業者が多数存在するが、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を契機とした貸切バス事業者の安全性の確保に対する社会的要請の高まりに応えるためにも、同制度の一層の浸透・定着が必要であるとしている。

また、全ての分野に共通する課題として、同制度10年間の知見を踏まえたガイドラインの見直し、運輸安全マネジメント評価の類型化等を行うとともに、効果的な評価の実施に向けた評価体制の強化、安全統括管理者との密接な連携等の措置を講じることが必要と整理している。運輸審議会運輸安全確保部会でのとりまとめについては、表2-1を参考とされたい。

上記の背景を踏まえ、ガイドラインは改訂されることとなった。

表 2-1：運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ（概要）

I 自動車輸送分野における措置	
1 貸切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置	①貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価を重点的に実施し、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 ②前回の更新以降に行政処分を受けた貸切バス事業者が事業許可の更新を行う場合、認定事業者による運輸安全マネジメント評価を受けることを更新の要件化
2 自動車輸送分野における取組を促進するための方策	①各種インセンティブの付与 表彰制度の創設、G マーク制度等との連携、損害保険会社との連携強化等により、努力義務事業者の運輸安全マネジメント制度への自発的参加を促進 ②トラック事業、タクシー事業の適用範囲を拡大 評価対象事業者を現状の 300 両以上保有する事業者から、200 両以上保有する事業者へ拡大
II 全ての分野に共通する措置	
3 運輸事業者の取組の深化を促進する方策	①職員の高齢化やテロ・感染症等の新たなリスク等事業環境や社会環境の変化について経営トップの認識と対応を促進 ②安全統括管理者とのコミュニケーション強化のため安全統括管理者会議の創設、オンラインによる相談・助言を実施 ③グループ、系列事業者一体となった自発的な取組等を促進するインセンティブ強化 ④親会社やグループ会社、民間リスクマネジメント会社の活用等による中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進
4 効果的な運輸安全マネジメント評価のための国の体制の強化	①評価職員の分析力・提案力向上のため、人材育成方策の強化や民間リスクマネジメント会社等との連携を推進 ②10 年間の評価事例を類型化したデータベースを作成
5 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 の技術進歩を視野に入れ、情報通信技術を活用したより効率的・効果的な安全管理体制の構築方策を検討

（国土交通省「運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方 ～これまでの 10 年を踏まえた運輸安全マネジメントのスパイラルアップに向けて～」をもとに弊社にて整理）

3. 平成 29 年ガイドラインの主な改訂点

今回のガイドライン改訂では、主語の明確化や細かな字句の訂正もあったが、本稿では事業者の理解を促進させるために実施された主な改訂点についてのみ触れることとする。

まず、国土交通省は平成 29 年ガイドラインの改訂にあたって、次に掲げる考え方を踏まえて改訂したと記述している。

- ① 今日的な課題である人材不足から生じる高齢化、輸送施設等の老朽化、自然災害、テロ、感染症等について明記する。
- ② 多くの運輸事業者において未だ改善の余地が大きい「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」や「内部監査」について、円滑な取組の促進を図る参考手順等を追記する。
- ③ 引き続き、事業者の自主性が最大限発揮できるようなものとする。
- ④ 中小規模自動車運送事業者における安全管理体制の構築・改善等の実情を踏まえ、本ガイドラインを基礎に理解しやすさに留意した「中小規模自動車運送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」を本ガイドライン付属書として添付する。
- ⑤ 前回改訂において本ガイドラインの付属書とした取組事例集は、本ガイドラインの付属書とはせず、適時適切に事例の収集・更新・公表を行う。

以下、それぞれの章での主な改訂点について触れたい。

(1) 「4. 用語の定義」の主な改訂点

ガイドラインの用語の定義では、「(6) 安全重点施策」について定義が詳細化された。安全重点施策の目的が課題解決だと強調されている点と、組織の各階層での目標設定が強化された記述となっている。

表 3-1 : 「4. 用語の定義」の主な改訂点 (新旧対照表)

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
(6) 安全重点施策：安全方針に沿い、かつ、自らの安全に関する具体的な課題解決に向け、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	(6) 安全重点施策：安全方針に沿って追求し、達成を目指すための輸送の安全の確保に関する目標とその目標達成のための具体的な取組計画

(2) 「(1) 経営トップの責務」の主な改訂点

経営トップの責務については、運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめにある通り、人材不足、職員の高齢化、施設の老朽化、テロ・感染症等、事業環境や社会環境の変化によって発生する新たなリスクに対して、経営トップが課題として認識することがガイドラインの中に盛り込まれた。

新たなリスクの例としては、①人材不足による採用基準の低下が招く現場従業員の技術の低下、②職員の高齢化による健康起因事故の発生増・勤務割の困難増等が考えられる。それらに対して経営トップが認識を高め、可能な部分から対応を実施していくことが期待されている。

表 3-2 : 「(1) 経営トップの責務」の主な改訂点 (新旧対照表)

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
1) 経営トップは、輸送の安全の確保のため、次に掲げる事項について、主体的に関与し、事業者組織全体の安全管理体制を構築し、適切に運営する。また、人材不足に起因する社員・職員の高齢化、厳しい経営状況に起因する老朽化した輸送施設等の使用から生じる安全上の課題や社会的要請が高まっている自然災害、テロ、感染症等への対応などの課題に対して的確に対応することが重要であることを認識する。	1) 経営トップは、輸送の安全の確保のため、次に掲げる事項について、主体的に関与し、事業者組織全体の安全管理体制を構築し、適切に運営する。 (新設)

(3) 「(3) 安全重点施策」の主な改訂点

安全重点施策については、用語の定義が改訂されたことに関連して、安全重点施策では目標設定に際して課題解決への意識を持つことが前面に打ち出されている。背景には、当該制度の取組が長年に及ぶことで、安全管理体制の構築・改善という本来の目的を失い、制度対応のためだけに目標を設定するようになることを回避する狙いが伺える。

また、単年度のみならず中長期に亘る目標の設定、目標の定期的な進捗管理等、マネジメントシステムに代表される目標管理の要素が強化されている。

さらには、社員・職員の高齢化、老朽化した輸送施設等を使用することから生じる安全性の課題等に配慮する旨が単独項目として追加された。

表 3-3 : 「(3) 安全重点施策」の主な改訂点 (新旧対照表)

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
1) 事業者は、安全方針に <u>沿い、かつ、自らの安全に関する具体的な課題解決に向け</u> (後略)	1) 事業者は、安全方針に <u>基づき、事業者が達成したい成果として</u> (後略)
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。 ① <u>目標年次を設定すること、また、可能な限り、単年度の目標及び中長期の目標の両者を設定すること</u>	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。 ① 目標年次を設定すること
④ <u>社員・職員の高齢化、老朽化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</u>	(④ 新設、以降項番ずれ)
4) 事業者は、安全重点施策について定期的に <u>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。</u>	4) 事業者は、安全重点施策について定期的に <u>進捗・達成状況を把握するとともに、少なくとも1年毎に見直しを行う。</u>

(4) 「(4) 安全統括管理者の責務」の主な改訂点

安全統括管理者の責務については、今まで当然の責務と認識されていた「安全方針の浸透・定着の状況」が明文化された。

また「現業管理部門等からの改善提案」が「改善提案」になり、現業管理部門等に限らず、どこからの改善提案も経営トップに報告することが責務として明確になった。

全体的に表記上の改訂であり、従来の安全管理体制の運用に大きな影響がでることはないと思予想される。

表 3-4 : 「(4) 安全統括管理者の責務」の主な改訂点 (新旧対照表)

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
2) 安全管理体制の課題又は問題点を的確に把握する立場として、以下の事項を経営トップに適時、適切に報告又は意見上申する。 ・安全方針の浸透・定着の状況 (後略)	2) 安全管理体制の課題又は問題点を的確に把握する立場として、以下の事項を経営トップに適時、適切に報告又は意見上申する。 (新設)
・改善提案	・ <u>現業管理部門等からの改善提案</u>

(5) 「(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保」の主な改訂点

情報伝達及びコミュニケーションの確保については、主に3つの改訂点が伺える。

一つ目は、現業実施部門の管理者におけるコミュニケーション力の強化が重要であると強調されている点。背景として、現業実施部門の管理者には、経営管理部門の方針等を現場へ適確に伝えるとともに、現場の課題を経営管理部門へ適確に報告する必要があることによる。

二つ目は、「情報伝達及びコミュニケーションにおいて、明らかになった課題等について、必要な措置を検討・実施」と、平成22年ガイドラインの「現場から報告・上申があった情報」に比べ取り扱う課題の範囲が拡大している点。

三つ目は、委託先事業者や旅客、荷主等との情報伝達、コミュニケーション及び安全啓発活動について追記された点。背景として、貨物事業者であれば荷主の要請、旅客事業者であれば旅行代理店や利用者といった顧客の要請によって、不安全行動が惹起される場合があることによる。また視点を変えると委託事業者との間においても、安全の確保に係るコミュニケーションが必要になる。多くの利害関係者が関与する運輸事業においては、事業者の努力だけでは安全管理に限界があり、

利害関係者を巻き込んだ輸送の安全の確保が重要になる。

表 3-5：「(6) 情報伝達及びコミュニケーションの確保」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
1) 事業者は、事業者内部に、以下のとおり、輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。 ④ 経営管理部門が自ら、又は、現業実施部門の管理者を通じて、経営管理部門の方針、目標、取組計画等の考えを的確に現場に伝えたとともに、現場の課題等を的確に把握する。	1) 事業者は、事業者内部に、以下のとおり、輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。 (新設)
⑤ 情報伝達及びコミュニケーションにおいて、明らかにになった課題等について（後略）	④ ②で現場から報告・上申があった情報について（後略）
2) 事業者は、委託先事業者との間においても輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。	(新設)
4) 事業者は、必要に応じて、旅客、荷主等に対して、旅客、荷主等の行動が輸送の安全の確保に影響を与えるおそれがあることを伝えるなどの安全啓発活動を適時、適切に行うとともに、旅客、荷主等からの意見・要望を収集し、事故の未然防止に活用する。	3) 旅客運送を行う事業者においては、必要に応じて、利用者に対し、利用者の不適切な行動が輸送の安全の確保に影響を与えるおそれがあることを伝えるなどの安全啓発活動を適時、適切に行う。

(6) 「(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」の主な改訂点

事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用については、2) の追記に関して、事故、ヒヤリ・ハット情報等の分類・整理、対策の検討及び効果把握・見直しは、依然として難易度が高いと感じている事業者が多数存在するという背景を踏まえて、親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等、社外を活用することができるということを明確にしたもの。

3) の追記に関して、過去、隠す文化によって問題を発生させた事業者が存在したことから、事故、ヒヤリ・ハット情報等を正直に報告する文化醸成の重要性を強調している。また、報告者の自発的な報告を促すように、報告者の非懲罰制度等の整備を期待していることが伺える。

表 3-6：「(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
2) 事業者は、輸送の安全を確保するため、以下の手順により 1) で収集した情報の活用に取り組む。 なお、情報の分類・整理、対策の検討及び効果把握・見直しに親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等を活用することができる。	2) 事業者は、輸送の安全を確保するため、以下の手順により 1) で収集した情報の活用に取り組む。 (新設)
3) 事業者は、必要に応じて、1) 及び 2) の取組の円滑かつ有効な実施に向けた業務環境の整備を図る。特に報告することの重要性を周知浸透するとともに、報告者の自発的な報告を促すよう配慮する。	3) 事業者は、必要に応じ、1) 及び 2) の取組の円滑かつ有効な実施に向けた業務環境の整備を図る。(新設)

(7) 「(8) 重大な事故等への対応」の主な改訂点

重大な事故等への対応については、重大事故以外の自然災害、テロについて明確に記載した。

表 3-7：「(8) 重大な事故等への対応」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
(前略) 事故・ <u>自然災害</u> 、 <u>テロ</u> 等（後略）	(前略) 事故・災害等（後略）

(8) 「(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」の主な改訂点

安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等については、現業実施部門の管理者の必要な能力について、計画的な教育・訓練・研修を求める文章が追加されている。その背景として、従来から、現業実施部門の管理者には、現業実施部門の社員・職員を指導する力量（＝教える力）が必要であると考えられていることが予想される。

表 3-8 : 「(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
4) 事業者は、 <u>現業実施部門の管理者に対して、安全管理体制を運用する上で必要な能力を習得させるための教育・訓練・研修を計画的に実施する。</u>	(新設)

(9) 「(11) 内部監査」の主な改訂点

内部監査については、項目の文章が最も大きく改訂されているが、内容の改訂というよりは、今まで内部監査の実施事項、実施手順、実施環境の整備、内部監査員の教育・訓練といった内容が入り混じって記述されていたものが、1) に実施事項、2) に実施手順、3) に内部監査員の教育・訓練を含む実施環境の整備、と整理され、読みやすくなっている。

完全な新設項目としては、今まで国土交通省大臣官房運輸安全監理官室が公表した冊子「安全管理体制に係る内部監査の理解を深めるために」に記載されていた内部監査の重要な要素の一つである「優れた取組事例の積極的な収集・活用や正措置・予防措置の提案」が3) ③に明記された点だ。

表 3-9 : 「(11) 内部監査」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
3) 内部監査の実施にあたっては、以下の点に留意する。	3) 内部監査の実施にあたっては、必要に応じ、経営トップ等がその重要性を事業者内部へ周知徹底する等の支援を行う。
③ 事業者は、 <u>内部監査要員に対して、他部署に展開することが望ましいと思われる優れた取組事例の積極的な収集・活用や正措置・予防措置の提案などが内部監査の重要な要素の一つであることを伝え、理解を促す。</u>	(新設)

(10) 「(12) マネジメントレビューと継続的改善」の主な改訂点

マネジメントレビューと継続的改善については、2) 継続的改善において、トラブルや不具合への対処に限定することなく、「マネジメントレビュー」、「内部監査」、日常業務における活動等の結果という幅広い観点から明らかになった全ての課題に対して、継続的改善を実施する旨を明確に打ち出す形に改訂された。

表 3-10 : 「(12) マネジメントレビューと継続的改善」の主な改訂点（新旧対照表）

平成 29 年ガイドライン	平成 22 年ガイドライン
2) 継続的改善（是正措置及び予防措置） 事業者は、 <u>「マネジメントレビュー」、「内部監査」又は日常業務における活動等の結果から明らかになった安全管理体制上の課題等</u> については、	2) 継続的改善（是正措置及び予防措置） 事業者は、 <u>日々の輸送活動で発生する輸送の安全に関するトラブルや不具合に対処するため、輸送の安全に関する明らかになった課題等</u> については、

(11) その他の主な改訂点

新設の「中小規模自動車運送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」が付属書として添付され、前回改訂において添付されていた「取組事例集」は付属書から外れた。

「中小規模自動車運送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」は、保有車両数が概ね 50 両未満の貸切バス事業者（乗合バス事業を兼業している者を含む）並びに、保有車両数が概ね 100 両未満の乗合バス事業者、トラック運送事業者及びタクシー事業者を対象として、より効果的に安全管理体制の構築・改善に取り組むことが出来ることを企図して策定されたガイドラインである。

付属書と銘打たれながらも、今後中小規模自動車運送事業者においては、強く意識するガイドラインとなることが予想される。国土交通省が別途発出している「安全マネジメントの実施に当たっての手引 別添 2（中小規模事業者用）」との関係性やその使われ方等が未だ明確でなく、行政動向を深く注視する必要があるため、本稿とは別の機会に触れたい。

4. おわりに

平成 22 年 3 月のガイドライン改訂から 7 年間という長い年月を経て改訂された今回のガイドラインだが、これまでに運輸安全マネジメント評価によって国土交通省へ蓄積された多くの実績を元にした改訂内容と、これから 10 年先の未来を見据えた改訂内容が含まれ、運輸事業の安全性の確保について過去の成果と未来への期待を感じさせる内容となっている。

運輸安全マネジメント制度の事故削減への寄与は一定の成果を得ていることから、今回のガイドラインの改訂により、未だ取組みが進んでいない事業者が存在する自動車輸送分野を中心として、当該制度のより一層の浸透・定着が図られることを期待したい。

株式会社インターリスク総研
リスクマネジメント第二部 交通リスク第一グループ
マネジャー・上席コンサルタント 梶浦 勉

<参考文献>

- 1) 国土交通省「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」
<https://www.mlit.go.jp/common/001192077.pdf>
- 2) 国土交通省「運輸審議会運輸安全確保部会とりまとめ 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方～これまでの 10 年を踏まえた運輸安全マネジメントのスパイラルアップに向けて～」
<https://www.mlit.go.jp/common/001181109.pdf>

株式会社インターリスク総研は、MS&AD インシュアランスグループに属する、リスクマネジメントについての調査研究及びコンサルティングに関する専門会社です。
コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問合せ先、またはあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

【お問い合わせ先】

株式会社インターリスク総研 リスクマネジメント第二部 交通リスク第一グループ
TEL.03-5296-8916 / FAX 03-5296-8942 <http://www.irric.co.jp/>

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。
また、本誌は、読者の方々に対して企業の交通事故防止等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright 株式会社インターリスク総研 2017