

2013.11.11

交通リスク情報 <2013 No.1>

準大手・中小の自動車運送事業者に対する「運輸安全マネジメント制度」並びに「認定セミナー」

インターリスク総研（以下、当社）は、2013年9月、「運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効なセミナー」（以下、「認定セミナー」）の実施機関として、国土交通省から認定を受けた。

「認定セミナー」とは、民間機関の活力とノウハウを活用して、主に準大手・中小規模の自動車運送事業者（以下、中小事業者）に対する運輸安全マネジメントの更なる浸透・定着を図るため、国土交通省が導入した制度である。本稿では、運輸安全マネジメント制度の制定経緯とポイント、中小事業者をめぐる最近の運輸安全マネジメント制度の動向、並びに「認定セミナー」について概説する。

1. 運輸安全マネジメント制度の概要

(1) 運輸安全マネジメント制度制定の経緯

運輸安全マネジメント制度が制定される発端は、2005（平成17）年4月25日にJR西日本の福知山線において発生した列車脱線事故である。また、同時期には鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者にて死傷者を伴う重大事故や重大事故につながりかねないインシデント(*1)が多発した。

(*1)重大事故に至る可能性がある事態で、なおかつ実際には事故につながらなかった潜在的事例のこと。

平成17年に発生した、ヒューマンエラーが原因と見られる事故等			
鉄道	自動車	海運	航空
●平成17年3月 踏切障害事故 《死者2名、負傷者2名》 ●平成17年4月 JR西日本福知山線脱線事故 《死者107名、負傷者562名》	●平成17年4月 バス転覆事故 《死者3名、負傷者20名》 - トラック踏切衝突事故 (特急列車と衝突)	●平成17年5月 フェリー防波堤衝突事故 《負傷者23名》 ●平成17年6月 観光周遊船乗揚事故 《負傷者26名》	●平成17年1月 管制指示違反 ●平成17年4月 客室乗務員の非常口扉の操作忘れ ●平成17年4月 管制指示違反

図1 平成17年に発生したヒューマンエラーが原因と見られる事故等
(国土交通省セミナー資料をもとに当社が作成)

これらの事象の多くについて、共通して、ヒューマンエラー（人的な要因）との関連が指摘され、2005（平成17）年6月、国土交通省に「ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」が設置され、事故原因の検証が行われた。2006（平成18）年3月にはヒューマンエラー検討委員会で最終とりまとめが行われ、2006（平成18）年10月に「運輸安全一括法」（運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律、国土交通省）の施行にあわせて運輸安全マネジメント制度がスタートした。

この制度は、ヒューマンエラーによる事故・トラブルの多発を受けて創設された制度で、企業等の品質管理の自己評価基準であるISO9001シリーズを参考に行っている。

(2) 運輸安全マネジメント制度のポイント

運輸安全マネジメント制度の柱は次の2つである。

運輸事業者	鉄道・自動車・海運・航空、全ての運輸事業者は、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、「PDCA サイクル」(*2)による継続的取組を行い、改善を図る。(*2)P: Plan (計画)、D: Do (実行)、C: Check (検証)、A: Act (改善・処置)
国土交通省	国土交通省は運輸事業者の安全マネジメント体制が有効であるかを確認するために立ち入り、評価・助言を行う。 (いわゆる指導・処分といった性格ではなく、安全確保のための助言等を中心に行う)

上記を行うことにより、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図ることが、ポイントとなっている。本制度は、PDCA サイクルによる取組の向上を図るもので、「保安監査」と両輪となって実施することにより、輸送のより一層の安全の確保を図ることが期待されているのである。

具体的には、運輸関係事業法改正により、鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者共通に、以下の義務が課せられている。

- ①「輸送の安全の確保」 ②「輸送の安全性の向上」 ③「安全管理規程の作成及び届出」
④「安全統括管理者の選任及び届出」 ⑤「輸送の安全にかかわる情報の公表」

また、自動車運送事業者における運輸安全マネジメントの実施義務と行政処分との関係については以下の通りである。

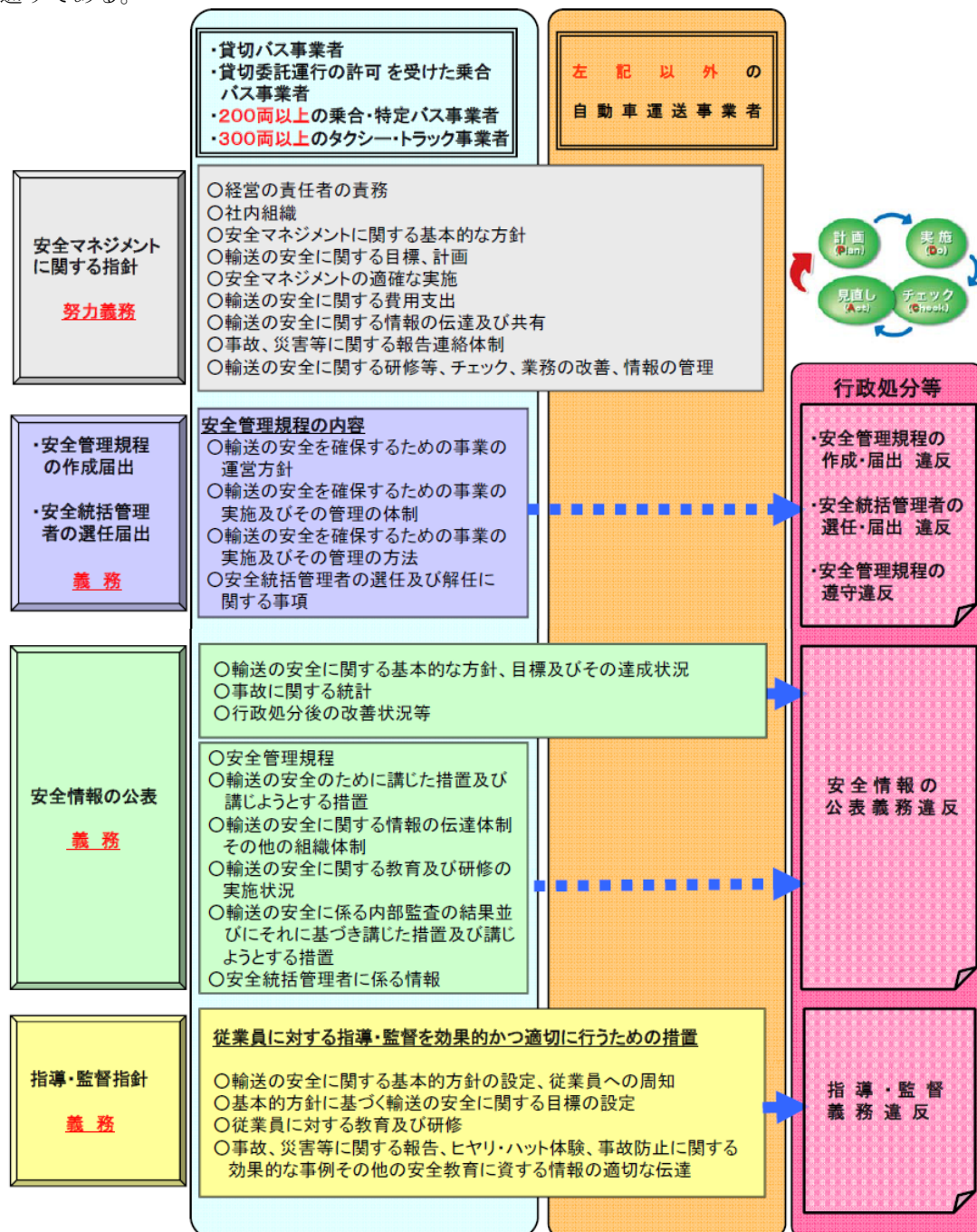


図2 運輸安全マネジメントの実施義務と行政処分等との関係

(国土交通省HP 自動車総合安全情報<http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03management/laws.html>)

上記の通り、一定規模以上の自動車運送事業者(*3)は「安全管理規程」を作成し、「安全統括管理者」を選任することが義務付けられており、経営トップの関与のもとで全社的な安全マネジメント体制を構築し、「PDCA サイクル」の継続的取組を行い、安全文化を醸成し、安全管理体制の構築・改善を図る仕組みとなっている。

(*3)一定規模以上の自動車運送事業者：200 両以上のバス事業者、300 両以上のタクシー・トラック事業者。

2013 年 10 月 1 日から、200 両未満の全ての貸切バス事業者も実施義務付け対象となった。

2006（平成 18）年、運輸安全マネジメント制度制定時の「安全管理規程に係るガイドライン」は、安全管理規程に記載する項目とその考え方を示しているが、2010（平成 22）年の改正ガイドラインは、事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組の狙いと参考例を記載している。この改正ガイドラインは、「安全管理体制構築のための指南書」と言われており、ガイドラインで示されている 14 項目を参考に、運輸安全マネジメントの構築・改善に向けた取組を進めることが期待されている。

2. 中小事業者をめぐる最近の運輸安全マネジメント制度の動向

2006（平成 18）年 10 月に運輸安全マネジメント制度がスタートし、7 年が経過するが、安全管理規程の届出等の義務付け対象外事業者である中小事業者については十分浸透しておらず、また 2012（平成 24）年 4 月関越自動車道での高速ツアーバスの大きな事故の発生もあり、この 2 年間で中小事業者への普及・啓発へ向けて以下の取組が推進された。

- (1) 「運輸の安全の確保に関する政策ビジョン」の策定（2011 年 12 月）
- (2) 「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」の設立（2012 年 5 月）
- (3) 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の策定（2013 年 4 月）

この（1）～（3）の概略は以下の通りである。

(1) 「運輸の安全の確保に関する政策ビジョン」の策定

2011(平成 23)年、運輸安全マネジメント制度がスタートし 5 年が経過し、同制度に関する現状を踏まえ国土交通省が今後の方向性を示した「運輸の安全の確保に関する政策ビジョン」を策定した。

大手・中堅事業者は P D C A サイクル全体を回せる段階になってきているが、中小事業者については深く浸透しておらず、今後は中小事業者に対して運輸安全マネジメントの一層の普及を図る施策が必要と指摘した。

中小事業者数は非常に多く、国の体制のみでは限界があり、民間機関等と連携して普及・啓発を図る方向性が示された。

(2) 「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」の設立

上記ビジョンを受けて、中小事業者に運輸安全マネジメント制度の一層の普及を官民で図っていくことを目的として、2012(平成 24)年 5 月、国土交通省、リスクコンサルティング会社（当社を含む）、バス・トラック・タクシーの業界団体などをメンバーとする「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」が設立された。

同協議会では、6 月大阪、7 月東京にて、試行的に中小事業者向けに「運輸安全マネジメント制度」の普及・啓発のトライアルセミナーを実施、中小事業者に対して同制度の普及・啓発に取組んだ。

(3) 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の策定

2012（平成 24）年 4 月に関越自動車道で起きた高速ツアーバスの大きな事故を受け、国は「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」や「バス事業のあり方検討会」など検討会を設置し、2013（平成 25）年 4 月、各検討会からの報告を踏まえ「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定した。

同プランは大きく 2 つの柱で構成されている。

① 「高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化」

新高速乗合バス事業者が貸切バス事業者に運行の委託を行う場合には、委託者・受託者が一体

となった運輸安全マネジメントの実施を義務付ける（2013年8月）。

②「貸切バスの安全性向上」

全貸切バス事業者に安全管理規程の届出等の義務付けを拡大（2013年10月）。

同時に、国土交通省は中小事業者への運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発推進に向け、通達の一部を改正、「運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効なセミナー等の認定」（認定セミナー制度）を開始することとした。

3. 「認定セミナー」制度について

開始経緯については上記で説明した通りであるが、その詳細について解説する。

運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会は、2013(平成25)年7月22日付けの国土交通省の通達を受け、第二回の協議会を開催、中小事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、「運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効なセミナー」（認定セミナー制度）を開始することを発表、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の「認定セミナー」を実施する制度がスタートした。

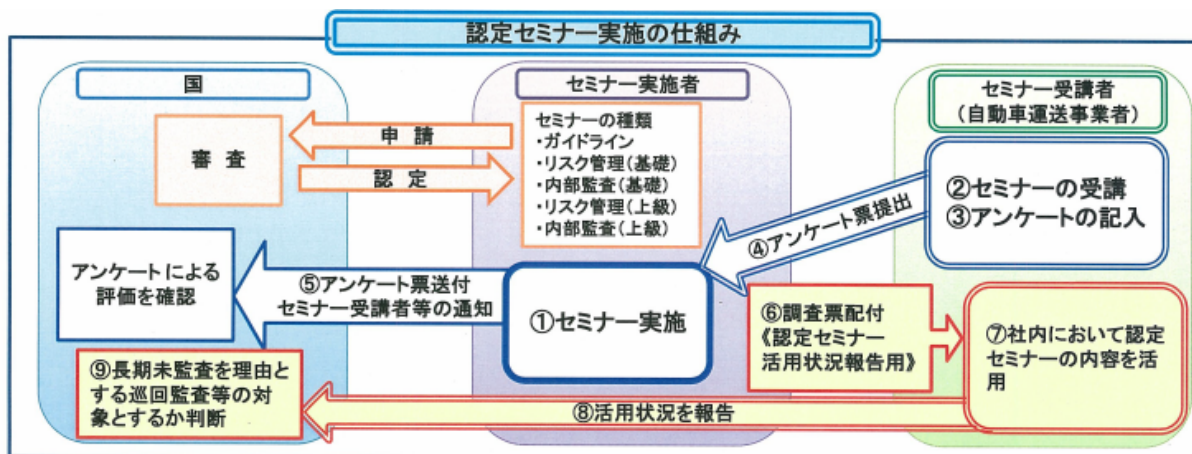


図3 認定セミナー実施の仕組み（国土交通省資料より抜粋）

なお、認定セミナーの目的、実施者、種類等は以下のとおりとされている。

- 目的：主に中小事業者への運輸安全マネジメント制度の浸透・定着を目指す。
- セミナー実施者：国土交通省から、「認定セミナー」実施者として認定を受けた者。
組織としてセミナー実施能力や講師の力量が十分に備わっている旨、国土交通省に届け出て、国土交通省が一定の基準に基づき、その適合性を確認し、当該機関に認定を与える。
- セミナーの種類：①ガイドライン ②リスク管理（基礎） ③内部監査（基礎）
④リスク管理（上級） ⑤内部監査（上級）
- セミナー講義時間：①ガイドライン ②リスク管理(基礎) ③内部監査(基礎) は3時間以上
④リスク管理（上級） ⑤内部監査（上級）
上記④・⑤は6時間以上、受講者数は講師一人当たり20名を下回ること
- 受講者のインセンティブ：
インセンティブの内容は、自動車運送事業者の経営管理部門(*4)の要員が受講し、かつ、受講内容を活用されていること(*5)が確認された事業者について、地方運輸局は当該事業者を長期未監査を理由とする巡回監査及び呼出監査の対象から除外することができる。

(*4)現業実施部門を管理する責任・権限を持つ部門及び階層（経営トップ及び安全統括管理者を含む）。

(*5)受講内容を活用されていること：セミナー実施者は受講者あて「調査票」を配布し、受講者は運輸安全マネジメント実施している内容につき記載、国土交通省あて送付、同省が活用の有無の判断を行う。

※「認定セミナー」を受講したことで直ちに監査除外の対象となるわけではないため注意が必要。

4. 今後の展開

「認定セミナー」実施機関として認定された機関が、バス協会・トラック協会等の業界団体や個別企業等からの要請に応じ「認定セミナー」を実施することにより、中小事業者の運輸安全マネジメント制度の浸透・定着が一層進むことが推測される。

「認定セミナー」を受講した事業者が、出来ることから一つ一つ始め、PDCAサイクルを回していくことにより、「輸送の安全の確保」並びに「輸送の安全性の向上」はより一層図れることと思われる。

セミナー実施機関の当社としても「認定セミナー」を随時開催し、運輸安全マネジメント制度が多くの自動車運送事業者浸透・定着するよう支援して参りたい。

株式会社インターリスク総研
コンサルティング第四部 交通リスク第一グループ長 木村 能成
上席コンサルタント 梶浦 勉

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専門のコンサルティング会社です。
コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問い合わせ先、または、お近くの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

㈱インターリスク総研 コンサルティング第四部 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 2013