

運輸安全マネジメント評価に関する調査・研究

令和2年度報告書

一般社団法人日本海事検定協会
(検定サービスセンター審査評価チーム)

目次

文献目録.....	2
1.目的.....	3
2. 運輸安全マネジメント制度の概要.....	3
3 運輸安全マネジメント制度導入の発端と経緯.....	3
3-1 平成 17 年以降に発生した社会的に大きな影響を与えたと考えられる事故・トラブル等	3
3-2 主な行政の歩みについて.....	7
4 運輸安全マネジメント制度とその他認証との関連.....	31
4-2-1 貸切バス事業者安全性評価認定制度とその概要.....	31
4-2-2 貸切バス事業者安全性評価認定制度と運輸安全マネジメント.....	31
4-3-1 安全性優良事業所(G マーク)認定制度の概要.....	33
4-3-2 安全性優良事業所(G マーク)認定制度と運輸安全マネジメント.....	33
5.運輸安全マネジメント評価員育成計画の実施状況.....	34
6.来年度以降の事業について.....	34

添付資料 別表 1 各評価基準の詳細

文献目録

国土交通省.運輸安全委員会. 報告書検索. 参照日: 2021 年 2 月 25 日, 参照先: <https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/index.php>

国土交通省. 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会. 参照日: 2021 年 2 月 25 日, 参照先: 国土交通省:

<https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/guideline.html>

国土交通省. 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会の設置について. 参照日: 2021 年 2 月 25 日, 参照先: 国土交通省:

https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/15/151130_.html

国土交通省. 公表済みの報告書. 参照日: 2021 年 2 月 25 日, 参照先: 国土交通省事業用自動車事故調査委員会:

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/jikochousa/report1.html>

国土交通省. 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会・事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議.

参照日: 2021 年 3 月 3 日, 参照先: 国土交通省: https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000001.html

1. 目的

貸切バス事業者の事業許可の更新要領の変更に伴い、2022 年度から行政処分を受けた事業者は民間による運輸安全マネジメント評価を受けることが必須となった。行政処分を受ける貸切バス事業者は年間 300 者程度とされている。予てから評価機関の認定を目指している当協会は 2022 年度から開始される評価体制に取り組む為の評価員育成に取り組む。また、グリーン経営認証審査を通じて、保有車両 300 両未満の中小規模事業者に対する運輸安全マネジメント制度の取組み状況等の調査・研究を実施し自動車輸送の安全に寄与することを目的とする。

2. 運輸安全マネジメント制度の概要

輸送の安全確保は運輸事業の原点となるもので、利用者である国民に信頼される輸送サービス実現のためには必要不可欠なものである。平成 17 年にヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブルが連続して発生したことを受けて、従来からの保安監査に加え、運輸事業者が経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成 18 年 10 月に導入された。運輸事業者は、自主的かつ積極的に輸送の安全の取組みを推進し、構築した安全管理体制を PDCA サイクルにより継続的に改善し、安全性の向上を図ることが求められている。

また、国土交通省においては、事業者の安全管理体制の実施状況を確認するための運輸安全マネジメント評価が行われている。この評価は、保安監査とは性質が異なり、運輸事業者において、それぞれの運輸事業者に合った方法で輸送の安全性を向上するための自主的な取組みを確認し、評価(助言や期待事項を含む)を行うものであり、従来の行政手法には無かった新たな制度である。運輸安全マネジメント制度は、従来の保安監査と併せて実施することにより、輸送の安全確保に係る取組みを促進し、より一層の安全性の向上を図ることを目指しているものである。

3 運輸安全マネジメント制度導入の発端と経緯

3-1 平成 17 年以降に発生した社会的に大きな影響を与えたと考えられる事故・トラブル等

運輸安全マネジメント制度は、平成 17 年にヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブルが多発したことで導入に至っている。ここでは、平成 17 年に発生した主な事故と経緯を下記にまとめる。(記載内容については、事故の防止に寄与することを目的とし、事故の責任を問うためではない。)

平成 17 年 1 月 22 日、新千歳空港において JAL 機が、先行着陸機がまだ滑走路から離脱していない状況下で管制官の離陸許可のないまま離陸滑走を開始したため、管制官に停止を命じら

れ緊急停止した。

平成 17 年 3 月 15 日夕方、東京都足立区の東武伊勢崎線・竹ノ塚駅近くの踏切脇の詰め所において、遮断機を手動で操作していた踏切の保安員は、準急電車の接近を知らず赤ランプが告げていたが、その確認を失念し次の電車に来るまで時間があると考え、人や車を横断させるためにロックを解除して遮断機を上げた。そこに準急電車が差しかかり、4 名が巻き込まれ、うち 2 名が死亡した。

平成 17 年 3 月 16 日、JAL 機の出発時に客室乗務員が非常口扉のドア・モードを変更すべきところ、この操作を失念しそのまま出発した。

平成 17 年 4 月 22 日石川県小松空港において、ANK 機が管制官の離陸許可のないまま離陸滑走を開始したため、管制官の停止指示を受け離陸滑走を中止した。

平成 17 年 4 月 25 日、西日本旅客鉄道株式会社の宝塚駅発同志社前駅行きの上り快速電車(7 両編成)は、塚口駅を通過後、名神高速道路の南にある半径 304m の右曲線を走行中、1 両目が左へ転倒するように脱線し、続いて 2～5 両目が脱線し停止した。1 両目は左に横転し、前部が線路東側にあるマンション 1 階の機械式駐車場奥の壁に衝突し、後部下面がマンション北西側の柱に衝突した。死亡者数は 107 名(乗客 106 名及び運転士)、負傷者数は 562 名である。

平成 17 年 4 月 28 日猪苗代町三ツ和付近の磐越自動車道上り線において、第 1 車線(走行車線)を走っていた近鉄バス運行の夜行高速バス「フォレスト号」が中央分離帯に衝突した。その後、蛇行した後に横転した。乗客らが割れた窓から車外に投げ出され、うち 3 人が死亡。車内に取り残された乗客を含め 20 人が重軽傷を負った。運転士が走行中に柵の戸を閉めようとした際、ハンドル操作を誤ったとされている。

平成 17 年 4 月 26 日 JR 常磐線羽鳥駅付近の踏切において、進入してきた大型トレーラーと上野発いわき行き下り特急「スーパーひたち 23 号」が衝突、先頭の 11 号車が脱線した。大型トレーラーの運転手が軽傷、乗客にけがはなかった。大型トレーラーが大型貨物自動車等通行禁止とされている本件踏切内に侵入し脱輪したこと、及び特殊信号発光機に停止信号が現示されていたにもかかわらず列車が本件踏切までに停止しきれなかったことのため、本件列車が大型トレーラーに衝突して脱線した。

平成 17 年 5 月 1 日平漁港へ入港時する際、濃霧の中、沖防波堤灯台の北東側 18.6m の地点の沖防波堤に約 10 ノットの速力で船首からほぼ直角に衝突した。事故当時、乗員 11 名、乗客 71 名が乗船、車両 7 台を搭載していたが、乗客 23 名が打撲傷などを負った。

平成 17 年 6 月知床岬沖において、乗客 32 名を乗せた遊覧船が知床半島の景観を鑑賞してもらうため、通常よりも陸岸に近い海域を航行し、陸岸に接近し過ぎたことにより岩場へ乗揚げ、その衝撃により 26 名の乗客が重軽傷を負った。

平成 19 年 2 月 18 日早朝、あずみ野観光バスがツアーバス(旅行会社サン太陽トラベル主催)として運行していたスキーバスが大阪府吹田市津雲台の大阪中央環状線を走行中、中央分離帯にある大阪モノレールの高架支柱に激突する事故が発生した。添乗員として乗務し最前部の補助席に座っていた社長の長男(当時 16 歳)が死亡、運転手として乗務していた社長の長男(当時 21 歳)

と乗客2人が骨折などの重傷、ほかに乗客23人が打撲などの軽傷を負った。旅行代理店からの強要があったとされている。

平成21年3月16日、東名高速道路上り線においてジェイアールバス関東株式会社(以下「JRバス関東」という。)の大阪駅発東京駅行き高速バス(以下「本件バス」という。)が静岡県牧之原市付近を走行中、本件バスの運転者が、本件バスの後部からの白煙を認めたため、本件バスを約5km前方の牧之原サービスエリア内に停車し、乗客全員を避難させた。直後に出火、全焼したが、本件バスの乗員乗客78名(うち乗客77名)に死傷者はなかった。

平成21年9月20日、株式会社ローレル観光バス(以下「ローレル観光」という。)の貸切バス(以下「本件バス」という。)が東名高速道路を走行中、バスの後部から炎と煙を認めたため196.7キロポスト付近の路肩に停車し、乗客を避難誘導させた。バスは2階部分とエンジンルーム内が焼損した。なお、バスの乗員乗客59名(うち乗客57名)は避難したため、死傷者はなかった。

平成24年4月29日、大阪府豊中市の旅行会社「株式会社ハーヴェストホールディングス」が主催する都市間ツアーバス「ハーヴェストライナー」(千葉県印西市の貸切バス会社「有限会社陸援隊」が運行)が、4時40分頃、群馬県藤岡市岡之郷の関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近で防音壁に衝突。バスは大破して、7人が死亡、2人が重体、12人が重傷、25人が軽傷を負うなど、乗員乗客46人全員が死傷する事故となった。

平成26年3月3日、5時10分頃、富山県小矢部市の北陸自動車道上り線の小矢部川サービスエリアで、宮城交通(株)の運行する高速乗合バスが止まっていた大型トラック側面に、バスの正面が衝突した。これにより、バス運転者1名と乗客1名が死亡したほか、乗客及び交代運転手24人が負傷し、病院に搬送された。

平成27年7月14日3時19分頃、三重県四日市市の東名阪自動車道下り車線において、貸切バス(ロウズ観光株式会社)が乗客25名を乗せて片側2車線の第1通行帯を走行中、前方の同通行帯を走行中の大型ダンプに追突し、両車両とも路側帯左側に設置されていたガードレールを突き破り、約2m下の茶畑に転落して横転した。この事故により、貸切バスの運転者及び乗客2名の計3名が重傷を負い、貸切バスの乗客21名及び大型ダンプの運転者の計22名が軽傷を負った。併走する別の大型トラックと前方とを交互に見ながら走行したことにより、前方への注意がおろそかになり、大型ダンプとの車間距離が急激に縮まっていることに気付くのが遅れ、結果、大型ダンプに追突して発生したものと考えられる。

平成28年1月15日1時55分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号碓氷バイパスの入山峠付近(軽井沢駅約2kmの群馬県・長野県境付近)で、定員45人の大型観光バスがガードレールをなぎ倒して道路脇に転落した交通事故。乗員・乗客41人(運転手2人、乗客39人)中15人が死亡(うち乗員は2人とも死亡[3])、生存者も全員が負傷する事態となった。この事故が発端となり、同年12月に道路運送法の一部が改正され、平成29年4月1日から一般貸切旅客自動車運送事業許可の更新制が導入されることになった。

平成29年11月25日13時02分頃、乗合バスが乗客16名を乗せて見通しの良い直線道路を走行中、バスを安全に進行させるためのハンドル操作、ブレーキ操作をすることなく、道路左側の

歩道に乗り上げ、ガードパイプをなぎ倒し、その先の電柱に衝突した。乗客など 13 人がけがをした。事故の前に運転手が「睡眠時無呼吸症候群」の検査で「経過観察」とされていたことを事業者が知りながら、適切な対応をとっていなかったことが調査で報告された。

平成 30 年 10 月 28 日 21 時 17 分頃、横浜市西区の国道 16 号において、乗合バスが乗客 6 名を乗せて片側 3 車線直線道路の第一通行帯を走行中、道路左側に逸れて進行し、道路左側高架橋支柱に接触し左側後写鏡を脱落させた。その後乗合バスは約 215m 進行を続け、道路左側高架橋支柱に車両前面左側が衝突するとともに、進路前方で赤信号により停止していた乗用車に追突した。乗用車は衝突の衝撃で前方に押し出され、乗用車の前で信号待ちをしていた別の事業者の乗合バスに追突した。この事故により、当該乗合バスの乗客 1 名が死亡し、乗客 2 名及び運転者が重傷、乗客 2 名及び乗用車の運転者の計 3 名が軽傷を負った。運転者が運行途中に意識を消失したため、道路左側高架橋支柱に衝突して発生したものと考えられる。

令和元年 9 月 5 日午前 11 時 40 分頃、横浜市神奈川区亀住町の京急本線の踏切において、下り快特列車(8 両編成)と 13 トントラックが衝突し、列車の先頭から 3 両目までが脱線、一部が横倒しになった。神奈川県警によると、トラック運転手が列車の下敷きになり死亡。30 名以上が重軽傷を負った。

令和元年 12 月 4 日の午後 6 時半過ぎ、東京都新宿区西新宿 2 丁目の路上で、ツアー運行中のバスが停車中のハイヤーに乗り上げる事故が発生した。車のトランクを開けて作業していたハイヤー運転手が下敷きになり死亡した。事故を起こしたバス運転手は警察病院に搬送され、インフルエンザと診断された。

平成 17 年 1 月	JAL 新千歳空港における管制指示違反
平成 17 年 3 月	東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故(死者 2 名) JAL 客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
平成 17 年 4 月	ANK 小松飛行場における管制指示違反 JR 西日本福知山線列車脱線事故(死者 107 名) 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)
平成 17 年 5 月	九州商船フェリーなるしお防波堤衝突(負傷者 23 名)
平成 17 年 6 月	知床半島観光周遊船乗場(負傷者 26 名)
平成 19 年 2 月	吹田スキーバス事故

	(有限会社あずみ野観光バス 現社名 株式会社ダイヤモンドバス)
平成 21 年 3 月	東名高速道路におけるジェイアールバス関東株式会社のバス火災事故
平成 21 年 9 月	東名高速道路における株式会社ローレル観光バスのバス火災事故
平成 24 年 4 月	関越自動車道高速バス居眠り運転事故
平成 26 年 3 月	北陸道小矢部川サービスエリアにおける高速夜行バス追突事故
平成 27 年 7 月	大型貸切バス、ダンプカー追突転落事故
平成 28 年 1 月	軽井沢スキーバス事故
平成 29 年 11 月	乗合バス(小田急バス)の衝突事故
平成 30 年 10 月	乗合バス(神奈川中央交通)が乗用車に追突
令和元年 9 月	京急脱線事故(大型トラックと衝突)
令和元年 12 月	はとバスが停車中ハイヤーに乗り上げる事故

表 1. 平成 17 年以降に発生した社会的に大きな影響を与えたと考えられる事故・トラブル等

3-2 主な行政の歩みについて

平成 17 年 6 月 7 日、国土交通省はヒューマンエラーによる重大事故やトラブルが続発している状況に鑑み、公共交通に係る総合的かつ効果的なヒューマンエラー事故防止対策を検討するため、「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」を設置され、同月 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」が開催された。主な意見の要旨は以下のとおりである。

- ▶ 事故の重要な要因がヒューマンエラーであるならば、事故防止のために何をなすべきかを、人と機械のシステム全体を視野に入れて対策を検討することが必要。エラー予防より事故予防が重要。違反・リスク行動は個人ではなく、組織の責任等の観点が必要。ものごとの「事実」ではなく、「誰が言っているか」を重視する「属人思考」が企業の組織風土になると、組織的違反の大きな原因となる。組織的違反を防止するためには、組織風土のモニタリングが必要で

あり重要である。ヒューマンエラー防止には、トップ自身がリスクを把握するとともに対応方針や優先順位について説明を実施するという、トップのコミットメントを強調すべき。

- ▷ 職業に対する責任や誇りをもつことと、「最も誠実かつ安全な公共交通機関を目指す」といった高いところに目標を置くという意識が大切。
- ▷ 交通移動体の機械化、高速化、高密度化等により、自動化の皮肉として人間に過大な役割が課せられ、人と高度技術システムにミスマッチが生じている。
- ▷ ヒューマンエラー事故の防止のためには、人間の側の危険状態への移行を防止するための予防安全技術が必要。
- ▷ 人と機械の協調をいかに設計するかが重要であり、人間にいかに早く気づかせるかという状況認識の強化、最終的な決定権を人と機械が共有して、適切な自動化レベルを設定し、機械が人を積極的なサポートすることも考えていく必要がある。
- ▷ 安全管理にPDCA (Plan, Do, Check, Action) サイクルを導入することが重要。それが人間工学原理を導入した科学的事故防止につながる。
- ▷ 責任追及より再発防止優先の事故調査に基づく科学的事故防止策が重要。
- ▷ 関係者のネットワークにより事故防止の連携を図るとともに、その手法として、インシデント情報を共有し、そのインシデント情報を関係者の安全への取り組みに活用することが重要。

平成 17 年 6 月 21 日、第 2 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」が開催された。主な意見の一部要旨は以下のとおりである。

- ▷ 公共交通機関の場合、競争状態にあっても、基本的に倒産しない場合が多いことから、善管注意義務の重さに関する自覚や従業員の意識が低くなりがちと思われる。
- ▷ 脱線事故などこれまで発生した公共交通機関におけるヒューマンエラーの構造的原因の分析から、「なぜ過密なスケジュールを設けたのか」、「組織としてなぜ問題を認識できなかったのか」などが各公共交通機関の共通項として浮き彫りになる。
- ▷ トップのコミットメントを形で示すことが重要。その際、若手・中堅社員の参画を促し、リスクの洗い出し作業を行うことが有効。
- ▷ 安全運行に関しては労使協調が必要。また、社会的責任に関する意識改革のための集中的な教育も重要であり、トップは若手・中堅社員や現場で直接対応にあたった社員などと対話すべき。大惨事の発生直後であるこの時期こそ効果は大きい。
- ▷ 属人風土があると、職業的威信・自尊心が低下し、組織的違反の原因となる。
- ▷ 過度の懲罰は、従業員の職業的自尊心を害し、主観的自由度を奪うため、結果として属人風土を生むものとなる。
- ▷ 大都市圏の人口稠密の状態等を踏まえれば、今後とも安くて安全な鉄道の維持が必要。
- ▷ リスクアセスメントに基づく proactive な事故防止対策、ミスや違反を犯した者に対する研修のあり方、安全文化育成のための具体的手法開発等について検討することが必要。
- ▷ 今、なぜトラブルが目立つかについては、①社会の透明性の向上、②安全システムのほころ

びという 2 つの理由がある。①は健全な方向であるが、②は気質・教育システムの変化による個人の安全能力の低下、責任感の欠如という問題。

- ▶ 有効な対策として、トップの姿勢として安全部門と直結すること、現場職員の自主性の重要性、行政を含めた安全運航という共通目的への連帯感の醸成等が必要と考えられる。
- ▶ 個別的対応を行うための専門知識が重要であるとともに、原子力、医学など他分野の事例の研究が必要。

平成 17 年 7 月 4 日、第 3 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」が開催された。主な意見の要旨は以下のとおりである。

【予防安全型技術の確立】

- ▶ 高い知能と自律性を備えた技術システムを導入しても、ヒューマンファクターへの考慮が的確でないと、多機能をコンパクトにまとめたデザインによるエラーの誘発、人間が機械の意図を理解できないこと(オートメーション・サプライズ)、自動化システムへの過信等による新しいタイプの事故に至ることがある。
- ▶ 「事故原因の 80%はヒューマンエラー」といわれる背景には、交通移動体の高速化や高密度化の中で、運転員への過大ともいえる能力の要求があることから、運転員が状況認識や意図形成に失敗していないか、過労、漫然運転に陥っていないかなどを検知し、潜在的危険状態への移行をできる限り早期に防止する予防安全型技術が必要である。
- ▶ 人間側を支援するシステムの設計は多層的に行われる必要があり、1 状況認識の強化策として、ヒューマンインタフェースの設計に当たり、人間側で機械側の状況認識、意図等を理解できるようにするとともに、2 直面する状況、人間の能力の多様性、環境の動的な変化に対応するため、最終的な決定権は人間と機械が共有するシステム設計も検討する必要がある。
- ▶ 既に航空で導入されているが、運航状況、システム作動状況等をモニターし、基準値と継続的に比較し、「逸脱」の発見により、標準的操作手順の設定や訓練システムに潜む問題点の究明に有用とされる FOQA(運航品質保証システム)のようなしくみを他の交通機関でも導入を検討すべきではないか。ただし、勤務評価や処罰を目的とするものではないことを明確にしておく必要がある。

【事故の再発防止策のあり方】

- ▶ 事故の再発防止対策には、人間の注意力ではなく、システムを構成する人間と他要素の相互作用に着目した人間工学の原理を導入することが有効。
- ▶ 事故防止対策には、責任追及より再発防止優先の、捜査と峻別された事故調査が重要。この事故調査には、事実の収集・記録に徹すること、イベントツリーを用いて時系列を整理すること、4M(Man, Machine, Media, Management)の視点に立って不注意の誘発要因を探ること、事故関係者のメンタルモデルのギャップに着眼することが重要である。
- ▶ 交通事故(95 万件)の 4 分の 1 を占める出合い頭事故の発生メカニズムは、交差点視環境が未整備の為、運転者が法定一時停止線で一時停止しないというヒューマンエラーを誘発する

事にある。運転者視点でカーブミラーを設置し運転者を支援すれば、ヒューマンエラーを有効に防止でき事故は削減出来る。視覚情報の的確な表示はヒューマンエラー防止に有効である。

- ▶ 事故の未然防止には、グループワークを基本とした参加型で、アクション志向のローコスト改善を柱とする職場の自己点検を継続的に積み重ねる方策が有効である。自己点検の具体的方法として「作業の人間工学チェックリスト」活用などが有効である。

【安全管理のあり方】

- ▶ 安全管理には、PDCA のマネージメントサイクルを導入することが重要。
- ▶ 安全管理の標準化とそのチェックが重要。安全管理には、安全の方針や会社・構成員の責任・権限等の役割が明記されることが重要。海運ではISMコードによりこれを明確化。
- ▶ 危険を直視する社会意識(危険情報の開示等)や危険を認識する仕組み(報告制度、情報の共有等)などにより危険を事前に認識し、危険防止に活かしていくことが重要。
- ▶ インシデント情報の活用により多くの有効な情報が得られる。
- ▶ 安全コストを経済性の対立概念として捉えるのではなく、企業価値を高めるものとして位置づけることや、安全に対する企業と個人のインセンティブを高める仕組みが必要。

平成 17 年 7 月 12 日、第 4 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」が開催された。全日本空輸株式会社、日本通運株式会社、日本ハム株式会社、日本郵船株式会社、東日本旅客鉄道株式会社から自社で取り組んでいる具体的なヒューマンエラー対策が発表された。

平成 17 年 7 月 22 日、第 5 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(議事概要は公表なし)」、同年 8 月 4 日、第 6 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(議事概要は公表なし)」が開催された。ヒューマンエラーに起因すると考えられる事故・トラブル等が頻発した平成 17 年に、同年 6 月から 8 月の間で合計 6 回の対策検討会議が行われ、その発生のメカニズムを検証するとともに、「ヒューマンエラーは発生するもの」との認識の下に、企業風土や組織のあり方、個人の教育、健康管理、事故防止技術など、総合的な対策の検討が行われた。

そして、平成 17 年 8 月 12 日に中間とりまとめが行われた。その中の「IV 国の果たすべき役割」という項目に、「保安(安全)監査」の考え方や思想、その背景について下記のようにまとめられている。

- 「保安(安全)監査」は、「部分最適の集合が全体最適をもたらす」との考え方の下、現場主義的な静態的定点チェックとして実施されてきた。これは「現場において法令・基準等が遵守されていれば事業者全体として安全確保は大



図 1. 保安監査における部分最適のイメージ

丈夫」との思想に基づくものである。

- その背景には、「公共交通において安全確保は最大、最優先の使命である」という行政と事業者双方にとっての大原則のもとで、「経営トップは常に安全確保に留意し、現場の状況も把握しつつ問題があれば改善するマネジメント態勢を構築できているであろう」との暗黙の信頼関係が存在していた。

平成 17 年 8 月国土交通省「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」より一部抜粋

この中間結果を踏まえ、運輸安全マネジメント制度のガイドラインや評価について平成 17 年 12 月 2 日に具体的な話し合い（「第 1 回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」）が開かれた。議事の一つには、「ガイドライン策定の基本的考え方」があり、出席者から以下の意見（一部）があげられた。

- ▷ 各交通モード横断的なガイドライン等の検討にあたっては、交通モードの違いや事業者の自主性の発揮ができるものとするように十分に配慮して欲しい。
- ▷ 運輸事業者は、自らの運輸安全に係る判断のプロセスについて、十分な説明ができるようにならなければならない。
- ▷ 零細事業者が多い交通モードもあることから、ガイドラインの適用にあたっては幅を持ち、実行可能性に配慮して欲しい。

平成 17 年 12 月 6 日、第 7 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」が開催された。以下の意見があげられた。

- ▷ 運輸安全マネジメント評価を実施する運輸安全調査官は、高い事務処理能力はもちろんのこと、ヒューマンファクターや輸送モードの専門技術についても高い水準を有する者である必要がある。
- ▷ 運輸安全マネジメント評価の結果が優良な事業者には、インセンティブを与える方策についても検討が必要ではないか。
- ▷ 運輸安全マネジメント評価に当たっての説明責任は、国側ではなく、事業者側にあるものであり、それを明確にすべきである。
- ▷ 運輸安全調査官は特定の事業者担当として固定するよりも、モード横断的に様々な事業者を調査させるようにすべきではないか。
- ▷ 原子力発電所の監査についてはかなりの程度民間からの出向者で行っており、長期的には民間からの出向者が運輸安全調査官になることも検討してはどうか。
- ▷ 航空分野ではすでにアライアンスの中では相互の監査が行われており、実質的に同業他社の者が監査を行っているところ。例えば、自動車に他モードの居眠り事故防止のための技術を応用するなど、クロスモーダル的に技術の交流を進めるべき。現在の自動車の適性検査は

やや古典的なので見直した方がよいのではないか。原子力発電所に対する監査の例もあり、モード横断的な運輸安全マネジメント評価にあたっての参考となる。

- ▶ 配慮すべきは過剰なマニュアルなどにより現場の負担を増やすことにつながるおそれのある文書主義に陥らないこと。現場の負担を避けないと却ってリスクを増やすおそれがある。
- ▶ 運輸安全マネジメント評価は経営トップのコミットメントを促す。トップにインタビューしたときに、トップが知らないという説明をすれば、事業者が安全マネジメントを行っていないという評価となる。

平成18年1月13日に、「第2回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」が開かれた。この会議では、「安全管理規程(仮称)に係るガイドライン(骨子案)」の検討が第一課題であった。参加者からの意見は一部だが以下の通りであった。

- ▶ 過去の事故データや事故の残骸を収集し、職員が目で見えて理解できるように教育・訓練に役立てている。
- ▶ 既存の文書及び記録を可能な限り活用し、過剰な文書作成や記録保存が行われないように、事業者の負担についても考慮してほしい。
- ▶ これまでは、事故対応にしても事後的な対応が多かったが、一連の調査の結果、予防的な対応が大切との認識に至った。また、安全に関する小さな情報であっても現場から吸い上げ、その処理結果や評価について現場にフィードバックすることが大切。

平成18年2月3日に、「第3回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」が開かれた。この会議では、「安全管理規定にかかわるガイドラインのとりまとめと内容」について主に議論された。参加者からの意見は一部だが以下の通りであった。

- ▶ 交通モード(鉄道・海運・自動車・航空)共通のものとして定めるガイドラインをもとに、事業者における具体的な取組の仕方については、今後、各交通モードの業態に応じて検討を進める。
- ▶ 安全管理業務について外部事業者に委託している場合の適用について、今後、交通モードごとの実態に応じて検討を進める。
- ▶ 既存の安全関係の取組について、安全マネジメント態勢において最大限活用できるように考慮してほしい。

この討論会では「安全管理規定に係るガイドライン(骨子)」がとりまとめられている。このガイドラインの位置付けは、次のようなものとされた。

1. 「ガイドライン」は、各事業法の規定に基づき事業者が作成する安全管理規程に記載する項目として、各交通モード共通のものを定めるものである。
2. 「ガイドライン」を基に、各交通モードの担当局において、各項目における具体的な取組の深

度等、各交通モードの業態に応じた具体的な検討を進め、各事業法の関係省令、通達等を制定することとなる。

本ガイドラインの目的は、①適切な安全マネジメント態勢の自律的・継続的な実現と見直し・改善、②関係法令等の遵守と安全最優先の原則の事業者内部への徹底及び実現のための不断の動機付け、③事業者内部への安全風土・安全文化の定着の3点の実現を図ることとされた。

平成18年3月29日、第8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」が開催された。議題は、「最終とりまとめ(案)について」とされ、4月26日に「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 最終とりまとめ」が公表された。これはこれまでの検討委員会での専門家の意見や企業の取り組み事例のヒアリング等を踏まえ、陸・海・空の各輸送モードに横断的なヒューマンエラーの事故防止に係る問題点の整理と課題の抽出を行うことに加え、各輸送モードの特性も加味して、交通機関全般のヒューマンエラー事故防止対策の取り組みをまとめたものである。この中にある「IV 国の果たすべき役割」の「(2) 社会環境の変化と行政手法転換の必要性」の部分では、以下の理由等によって「新たな行政手法の検討が求められる」と明記されている。

- ▶ (一部省略)公共交通の安全を確保するためには、従来にも増して、交通事業者が経営トップのリーダーシップの下でPDCAサイクルを重視したプロセスチェックを実現するためのマネジメント態勢を強化することが必要不可欠である。
- ▶ 一方、JR西日本の福知山線列車脱線事故やJALグループの各種トラブル等が相次ぎ、各社が作成した「安全性向上計画」や事業改善命令等に対する改善措置報告によれば、これらの事業者においては経営トップが現場の状況を把握せず、安全マネジメントが十分に機能していなかったという事実が判明した。
- ▶ この際、事業者の安全確保に対する取り組みをより確実にするためには、これまでの現場中心、定点チェック中心であった行政手法の転換を図る必要があるものと思われる。具体的には従来から実施してきた「保安(安全)監査」に加えて、事業者内における安全マネジメントの取り組みについても従来どおり事業者の自主性、自己責任原則を基本としつつそれを補強する形で「経営トップのコミットメントはあるか」「プロセスとして機能しているか」等について、行政による評価を行うなど新たな行政手法についての検討が求められる。

さらにこの最終とりまとめの中で、公共交通に共通する特性として、以下の4点をあげている。①移動体の制御であること、②常時、事故の危険にさらされた業務であること、③24時間、昼夜の区別なく連続的な運転・制御を要求されること、④運行(航)の安全性は運転者に依存するところ大であること等としている。モード毎の特性の違いについては、この最終とりまとめに当たり、「交通モード横断的な視点からの整理に加え、交通モードの特性を加味して、各交通モードの取り組みもまとめ、各交通モードの取り組みについては、これを一層具体化する必要がある」とされた。

これまでの趣旨に沿い、平成18年3月31日「運輸の安全性のための鉄道事業法等の一部を

改正する法律」(以下「運輸安全一括法」)が公布された。運輸安全一括法により改正された事業法は、鉄道事業法、軌道法、航空法、道路運送法、貨物自動車運送事業法、海上運送法、内航海運業法(以下「各事業法」という。)である。これによって、事業者に安全管理規程の作成の義務付け等を行い、経営トップ主導の下、現場まで一丸となった安全管理体制を構築させることとし、事業者内部に安全風土、安全文化が構築され定着し、関係法令等の遵守と安全最優先の原則の徹底がされていくものであるとした。運輸安全一括法による各事業法改正の骨子のうち、各輸送モード共通で特に事業者に関わりが深いのは次の3点である。安全管理規程に定める事項の詳細は、各事業法の省令に規程された。

- ① 安全管理規程の作成及び届出の義務付け
運輸事業者は、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等を定めた安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出ること。
- ② 安全統括管理者の選任及び届出の義務付け
運輸事業者は、安全統括管理者を選任し、国土交通大臣に届け出ること。
- ③ 安全に関する情報の公表の義務付け

国土交通大臣は、毎年度、輸送の安全にかかわる情報を整理し、これを公表することとするとともに、運輸事業者は、輸送の安全にかかわる情報を公表すること。

施行期日は、平成 18 年 10 月 1 日とされた。(航空法の一部は平成 19 年 3 月 30 日、貸切バス事業者は平成 25 年 10 月 1 日)安全管理規程の作成・届出等義務付け対象事業者は次表のとおりです。

[安全管理規程の作成・届出等義務付け対象事業者]

法律名称	安全管理規程の作成・届出等義務付け対象事業者
鉄道事業法	許可を受けた鉄道事業者及び索道事業者すべて
軌道法	特許を受けた軌道経営者すべて
道路運送法	許可を受けた 旅客自動車運送事業者のうち、200 両以上の事業用自動車を保有するバス事業者及び 300 両以上の 事業用自動車を保有するハイヤー・タクシー事業者
貨物自動車運送事業法	許可を受けた貨物自動車運送事業者のうち、300 両以上 の事業用自動車(被けん引自動車を除く。)を保有する事 業者
海上運送法	許可を受け又は届出を行った事業者すべて
内航海運業法	登録を受けた内航海運業者すべて(船舶の貸渡しをする事 業のみ行うものを除く。)
航空法	許可を受けた本邦航空運送事業者のうち、運航する航空機 の客席数が 30 席以上又は最大離陸重量 15, 000 キログラム以上である事業者

平成18年4月28日に、「第4回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会」が開かれ、安全管理規定に係るガイドラインが取り纏められ、同年5月12日に「安全管理規定に係るガイドライン」が公表された。このガイドラインの中の重要な部分である「2. 安全マネジメント態勢の構築の意義と目的」には、事業者における輸送の安全の確保の取り組みを活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップによる明確な安全方針の設定をはじめとしたコミュニケーションの実現、法令遵守及び安全最優先意識の徹底、内部監査の実施、「事故の芽」情報の明確化等と効果的な対応の実現、安全マネジメント態勢の見直し等の、PDCA サイクル(輸送の安全に関する計画の策定、実行、チェック、改善のサイクル(Plan,Do,Check,Act)を明示し、これをベースとした安全マネジメント態勢の構築が必要であると明記されている。また、安全マネジメント態勢を構築する際には、事業者が安全マネジメント態勢のコンセプトを理解し信頼すること、安全マネジメント態勢に係る要員に適切な教育・訓練を行うこと、過剰な文書・記録作成を排除すること、事業者の事業形態及び事業規模に相応しい取り組みを行えるような態勢とすることが必要である。このように、安全マネジメント態勢に組み込まれるPDCA サイクルが適切に機能することによるスパイラルアップの結果として、事業者内部に安全風土、安全文化が構築され定着し、関係法令等の遵守と安全最優先の原則の徹底がされていくものであるとして、本ガイドラインは、事業者が作成し、実施する安全管理規程について、当該事業者の安全マネジメント態勢に係る記載事項に関し、準拠すべき事項等を定めることにより、次に掲げる事項の実現を図るものであるとしている。

- (1) 適切な安全マネジメント態勢の自律的・継続的な実現と見直し・改善
- (2) 関係法令等の遵守と安全最優先の原則の事業者内部の全要員への徹底及び実現のための不断の動機付け
- (3) 事業者内部における安全風土・安全文化の構築・定着

平成18年9月には、「運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引」が公表された。本手引は、ガイドラインの理解を深め、安全マネジメント態勢構築に関する具体的なイメージを育むことを主たる目的とし、ガイドラインの項目毎にそのねらいと解説が記述された。

平成18年10月18～19日に、国がはじめて運輸安全マネジメント評価を実施した。評価対象は、西日本旅客鉄道株式会社であった。安全管理体制の構築に係る一連の取り組みは相当程度評価すると同時に、「全社一丸となった安全管理体制の構築・維持に向け経営トップが引き続き強力なリーダーシップを発揮すること」、「安全憲章等社内の安全方針についてすべての社員に対し一層の周知徹底を図ること」等、助言を行った。

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した「あずみ野観光バス」による重大事故を契機に、国土交通省、貸切バス事業者、旅行業者、両業界の団体、労働組合の実務者をメンバーとし、貸切バスや(主にツアーバス)に係る安全性の確保・質の向上に向けた方策を検討するため、平成19年6月6日に第1回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。この時は、平成12年2月に受給調整規制が撤廃された後の貸切バス事業の現状と、今後との進め方を主として議論が行わ

れた。規制緩和により貸切バス事業者が増加する中で、旅行者による貸切バス事業者に対する運行の強要などが発生していることが確認され、貸切バスに係る安全規制、契約、利用者などへの情報提供の在り方が今後の検討項目としてあげられた。

平成 19 年 7 月 23 日に第 2 回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。貸切バス事業の安全性の確保、質の向上を図るための方策を検討する上で、貸切バス事業の実態把握が必要とし、各地方運輸局が貸切バス事業者合計 20 者に対しヒヤリング調査を実施した。また貸切バス事業者と旅行会社間における運送契約の実態や安全性確保のための方策等貸切バスを利用した国内旅行商品の実態、また旅行会社の意見や要望等について把握をする目的で、ツアーバス実施旅行会社等 105 業者に対してアンケートを実施した。

(貸切バス事業者からの意見の一部抜粋)

- ▶ 旅行者とバス事業者は対等ではない。無理な注文が多すぎる。時間に余裕をもった旅行行程の作成を。
- ▶ バス事業者の格付けを行い、選ばれ、利用されやすいシステムをつくる。
- ▶ 第一に運賃の適正収受が出来る業界にすべき。
- ▶ 監査等による指導・処分を厳正に行い、悪質事業者を退出させる体制の強化。
- ▶ 契約書に安全運行に関する規定を明記させ、事故が発生した場合に旅行者も責任を免れない仕組みが必要。

(旅行会社等からの意見の一部抜粋)

- ▶ バス会社と旅行会社が、安全に関する情報をお客様に分かりやすい言葉で公表する
- ▶ バス会社、旅行会社の安全に関する格付けを、第三者機関で実施する。
- ▶ 小規模、新免バス会社が参加する、新バス協の設立。
- ▶ 規制緩和による貸切バス事業者(特に小規模)が増えたことによって、いわゆる車庫飛ばしによる規制対象区域外に事業所を構えるバス事業者のバス車両の質の低下およびバス料金の低価格化で、お客様(消費者)には、低価格のバス料金というメリットになっているが、安全面はどうか、また、法令遵守で安全運行をおこなっているバス会社や旅行会社には、収入低下等のデメリットになっている。やはり、安全運行のための車両の整備(新車導入)や乗務員の確保には、経費がかかるので適性な貸切バス料金が必要であり、そのためには、法等の規制を NOX-PM かけるのであれば、区域限定でなく全国一律にしなければ、公正な競争ができないのではないか。

平成 19 年 7 月 30 日に第 3 回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。貸切バス事業の運転者が組織する労働組合から貸切バスにおける労働実態、貸切バス事業の現状等(過労運転の防止など安全対策、運転者に対する安全教育体制、安全な運行のための旅行行程)についてヒアリングが行われた。

平成19年8月23日に第4回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。これまでのヒアリング、アンケート結果等を踏まえ、貸切バスにおける問題点の整理・課題の検討が行われた。

平成19年10月2日に第5回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。報告書骨子(案)をもとに、貸切バスに関する安全等対策について検討を行った。主な検討項目は次の通りである。

- ▷ 交代運転手の配置のあり方等運行時の安全確保について
- ▷ 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築等貸切バス事業者の質の向上について
- ▷ 相互理解等を図るための場の設置等貸切バス業界・旅行業界の連携・協力のあり方について

平成19年10月15日に第6回 貸切バスに関する安全等対策検討会が開催された。貸切バスに関する安全等対策検討報告についての検討及びとりまとめが行われた。検討項目については次の通りである。

- ▷ 乗務距離に基づく交代運転手の配置基準のあり方の検討について
- ▷ 「安全等に対する取組を、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明」、「旅行会社との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もある」といった問題点があるという指摘に対して、安全等に対する取組を適切に行っているかという視点で、貸切バス事業者を利用者(と旅行会社)が貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築について提言が行われた。

平成20年11月25日、第1回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会が開催された。この中で、安全マネジメントに関わる以下の意見があがった。

- ▷ 安全マネジメントを導入したとき、今後、中小規模の事業者に広げるという話だったはず。
- ▷ 全ての事業者に対し、企業として安全文化を意識しているかチェックするべき。
- ▷ 安全マネジメントは全ての事業者に適用されていると認識している。

尚、安全マネジメントに関する課題として、下記があげられた。

- ▷ 自動車運送事業においては、一部の大規模事業者を除き、安全マネジメントの理念が浸透しているとは言い難い状況であり、特に中小規模事業者に対して安全マネジメント制度を定着させるため、安全マネジメント評価の対象を中小規模事業者に拡大する等の措置を講ずるべきではないか。その際には、行政の取組みだけでは限界があることから、関係団体の活用を検討すべきではないか。
- ▷ 基本的には事業者自らが自主的に取り組むべきものであり、関係業界団体においても、自らの活動の一環として、制度を定着させるための取組をより積極的に行うよう促すべきではないか。
- ▷ トラック運送事業においては、概して条件の悪い運送業務を下請け事業者が請け負うことが多いとの指摘があることから、安全マネジメント評価に際しては、下請け事業者に対する安全管理状況も含め、指導を徹底する必要があるのではないか。
- ▷ 安全意識があまり高くない事業者においては、安全マネジメント評価を受けるメリットを感じられず、安全管理体制の構築も進まないとの現状があり、安全マネジメント評価を受けた場合の

インセンティブについて検討する必要があるのではないかと。

平成 21 年 1 月 23 日、第 2 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会が開催された。この中でも、安全マネジメントに関する意見(ヒヤリング結果)として、以下の意見がまとめられた。

【バス事業者】

- ▶ 安全マネジメントの取り組みが優良な事業者に関しては、社名公表したり、事業計画変更に係る服喪期間の軽減等のインセンティブを与えてもらいたい。
- ▶ 他社の具体的な取組について、もっと情報がほしい。
- ▶ 中小規模事業者にとっては、安全マネジメントに必要な書類の作成等は手間がかかり大変な負担となる。(安全担当者が他の業務も兼務しているため)
- ▶ ある程度の規模がないと、現在のやり方で安全マネジメントを実施するのは難しいのでは。
- ▶ 大規模事業者と中小規模事業者では、組織体制にも差があることを考慮して頂きたい。

【タクシー事業者】

- ▶ 安全マネジメントもマンネリ化してきているのではないかと。
- ▶ 中小事業者は、安全マネジメントのノウハウ(資料作り等)がない。どのようなことをすればよいのかわかるような資料があれば、便利であり、PDCA サイクルの構築も進むのではないかと。
- ▶ NASVA において行われている安全マネジメントコンサルていんぐは、有効である。

【トラック事業者】

- ▶ 安全マネジメントの経営トップから運転者まで安全意識を浸透させるとの考え方・内容はすばらしいと考えるが、特に、中小に対しては、その趣旨を理解させるには厳しいものがあると考えられる。
- ▶ 安全マネジメントは、各社が自主的に行うものであるが、例えば東京都では保有車両数 20 両以下の事業者が 72%を占める中小企業である、継続は非常に困難。よって、行政処分の軽減や G マーク取得の軽減等のインセンティブを付与することが必要。

平成 21 年 2 月 17 日、第 3 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会が開催された。平成 20 年度から社会的影響の大きい事故の抽出とマイクロ調査・分析を試行的に実施開始となっていることや、「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」で検討内容や制度のとりまとめに向けてのスケジュールも報告された。

平成 21 年 3 月 16 日、第 4 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会が開催された。ここでは、「事業用自動車総合安全プラン 2009(案)」について主に話し合いが行われた。事業用自動車の事故死者数の削減目標「平成 20 年 513 人を平成 30 年 250 人(今後 10 年間で 半減)」を達成するため「事業用自動車総合安全プラン」の具体的な取組内容が検討された。「重点施策」の中には「安全マネジメントの評価の対象を中小規模事業者にも拡大」、「講習会の開催等事業者団体による安全マネジメントの浸透のための支援の拡充」が明記された。また、各事業者に対する安全マネジメント評価や監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効

ある方向に改善していく必要があり、関係事業者団体等との連携のもと、地方ブロックごとに「地域事業用自動車安全対策会議(仮称)」を設置し、地域における施策実施目標の設定、毎年における進捗状況の確認等について、PDCA サイクルに沿って進めることとすべきである、とした。その後、平成 21 年 3 月 27 日、「事業用自動車総合安全プラン 2009」が公表された。

平成 21 年 10 月 28 日、第 1 回「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」が開催された。安全マネジメントについての中では、安全マネジメントの周知・啓発、NASVA の活用、安全マネジメント講習(NASVA の実施する安全マネジメント講習会等の受講費用に対する助成を拡充を含む)、国土交通大学校における安全マネジメントについての研修への派遣、安全マネジメント評価対象の中小規模事業者への拡大(公共性の高い事業者及び安全性のレベルが低い(社会的に影響の大きい事故を惹起した等)事業者から優先的に実施)、運輸安全マネジメント調査事業(NASVA)、安全マネジメント評価に当たって NASVA を活用すること、NASVA は安全マネジメント業務を推進し、自動車事故防止のトータルソリューションを強力に展開するとし、安全マネジメント講習、支援ツール講習、内部監査講習、安全マネジメント・コンサルティングを全国 50 支所で開催・実施の公表を継続する。事業用自動車総合安全プラン 2009 の講ずべき施策のひとつとして、貨物自動車運送事業安全性評価項目の「I.安全性に対する法令の遵守状況」の中項目に「6. 運輸安全マネジメント」、小項目に「運輸安全マネジメントを適確に実施し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一連の過程を円滑に進めている。(配点 3 点)」を新設した。「III. 安全性に対する取組の積極性」の「8.定期的に「運転記録証明書」を取り寄せ、事故、違反実態を把握して、個別指導に活用している。(配点 1 点)」、「9.ISO9000 シリーズを取得している。(配点 2 点)」の自認項目の 2 か所が見直しされ、「8.定期的に「運転記録証明書」を取り寄せ、事故、違反実態を把握して、個別指導に活用している。(配点 2 点)」、「9 グリーン経営認証や ISO (9000 シリーズ又は 14000 シリーズ)等を取得している。(配点 1 点)」となった。要するに、ISO 関連が減点され、事故・違反に対する指導項目が重視され加点された。

平成 22 年 3 月 3 日、第 1 回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」・「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」合同会議が開催された。この中では、平成 18~22 年の間に事業用バスの火災事故 61 件発生していることや、平成 21 年 3 月 16 日及び同年 9 月 20 日に発生した東名高速道路上り線におけるバス火災の問題に関する意見や、コンテナトレーラーに係る重大事故を踏まえ、新たな法律案を国会へ提出されたことについて意見があがっている。運輸安全マネジメント関連では、各地域における運輸安全マネジメント説明会・セミナーの計画、マネジメント評価実施計画、マネジメント評価員養成計画等が平成 21 年度実績と合わせて報告された。

平成 22 年 1 月から運輸審議会運輸安全確保部会において、事業者における安全管理体制の構築・改善の取組のあり方等について、2 回にわたり議論を行い、平成 22 年 3 月に本ガイドラインをとりまとめ、改訂が行われた。改訂にあたっては、取組を行う主体(主語)を明確にするとともに、一般的に判りにくいマネジメント システムの用語や表現を極力排除し、より簡明な内容とすることや、「安全重点施策」、「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」、「内部監査」等について、当該

事業者にとって参考となるよう取組手順を比較的詳細に追記すること、参考資料として取組事例集等を添付するなど具体的に取組みが行えるような工夫がされた。

平成23年9月29日、平成23年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」が開催された。運輸安全マネジメント関連では、第一当事者事故惹起等事業者に対する運輸安全マネジメント評価実施要領を制定(平成22年3月19日施行)や、第三者機関による安全マネジメント評価の実施のため第三者機関(安全マネジメントについての知識経験を有する職員が相当数いる等の要件に該当する者)も安全マネジメント評価をすることができることとし、その場合には、国が行った評価と同等に扱おうとし、NASVA(平成21年10月26日)を第三者機関として認定に加え、平成22年3月に3法人(SOMPOリスクマネジメント株式会社、東京海上日動リスクコンサルティング株式会社、一般財団法人日本品質保証機構(JQA))、同年9月に1法人(MS&ADインターリスク総研株式会社)を第三者機関として追加認定した。中小規模事業者向け手引の作成としては、(公社)日本バス協会、(社)全国乗用自動車連合会、(社)全日本トラック協会が、それぞれ手引きや視聴覚教材(DVD)等を作成し、配布した。国土交通省では、事業者向け安全マネジメントの手引を改定した。事業所規模別にわかりやすく具体的な取組例を入れた。

平成23年8月19日、公益社団法人日本バス協会において実施している「貸切バス事業者安全性評価認定制度」に基づき、今般、安全確保への取組状況が優良な貸切バス事業者について、初めての認定が行われました。(第1回目認定事業者21事業者)評価認定の方法は、具体的には、①安全性に対する取組状況、②事故及び行政処分の状況、③運輸安全マネジメントの取組状況について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、日本バス協会に設置された学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される貸切バス事業者安全性評価認定委員会において評価認定が行われた。

平成25年11月20日、平成25年度「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」が開催された。国土交通省は、平成24年4月に関越道で発生した高速ツアーバス事故を踏まえ、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出義務付け対象を、全ての貸切バス事業者及び貸切バス委託型管理の受委託の許可を受けている乗合バス事業者に対象を拡大し、運輸安全マネジメントを実施させることとする省令改正及び関連する実施要領の改正(平成25年10月1日施行)をした。さらに、中小事業者に対し運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、民間のリスクマネジメント会社、運輸関係団体、国土交通省等が連携した「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を平成24年5月に設立し、普及・啓発の効果的な手法について検討した。平成25年7月に第2回協議会を開催し、そ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を導入した。平成25年10月30日現在、4事業者が実施する運輸安全マネジメントセミナーを認定した。

【認定セミナー実施機関一覧(平成 25 年 10 月 30 日現在)】

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	内部監査(基礎)、 リスク管理(基礎)
<ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人自動車事故対策機構 ・東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 ・損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社 ・株式会社インターリスク総研 ・一般財団法人日本品質保証機構 	<ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人 自動車事故対策機構 ・一般財団法人 日本品質保証機構

【安全管理規程の作成・届出等義務付け対象事業者】

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者(対象拡大)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を得ているもの)	全ての事業者(対象拡大)
乗合バス事業(上記を除くもの)	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を 合計 200 両以上所有している事業者
特定旅客事業 ※同一事業者で複数種類の事業許可を有する 場合であって、上記のいずれか一つに該当す るものは、安全管理規定の届出等が義務付け られます。	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を 合計 200 両以上所有している事業者

平成 26 年 6 月 27 日、平成 26 年度 事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議が開催された。運輸安全マネジメントについては、多数の運輸事業者等に対し、安マネの普及・促進につなげることができたとし、運輸事業者の安マネへの取組が導入段階から拡大期へ向かう中で、これまで安マネへの取組が不十分であった事業者に対して、認定セミナーやコンサルティング等を提供して安マネの普及拡大を図っていく方向性が示された。尚、貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業検討委員会・ワーキンググループとりまとめも公表された。このコンサルティング実施内容の中には、「法令遵守や運輸安全マネジメントに問題があれば改善指導を行う。」ことが含まれた。

平成 26 年 11 月 5 日、「平成 26 年度第 2 回事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」が開催された。平成 21 年～25 年までの 5 年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成 30 年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、事業用自動車総合安全プラン 2009 の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重

点施策を追加する等、当該プランの改訂が行われた。運輸安全マネジメントに関しては、安全体質の更なる強化のために、更なる運輸安全マネジメントの実効性向上が必要とされた。認定セミナー等を活用した自動車運送事業者への「運輸安全マネジメント」の普及・啓発も実施していくとされた。

【運輸安全マネジメントセミナーの認定機関】

運輸安全マネジメントセミナーの認定を受けた者
<ul style="list-style-type: none"> ・独立行政法人自動車事故対策機構 ・東京海上日動リスクコンサルティング株式会社 ・損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社 ・株式会社インターリスク総研 ・一般財団法人日本品質保証機構 ・一般社団法人日本海事検定協会 ・公益財団法人関西交通経済研究センター
(平成 26 年 11 月 5 日現在)

平成 28 年 12 月 19 日、運輸審議会運輸安全確保部会が開催された。運輸安全マネジメント制度の今後の展開について議論が行われた。議論の中には、現行の「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」で規定している手法は中小事業者には取り入れにくいという話があり、それを踏まえてガイドラインを見直すとともに、民間リスクマネジメント会社等を活用して中小事業者の内部監査を支援してもらう仕組みがつかれないか検討しているとあった。

平成 29 年 2 月 3 日、運輸審議会運輸安全確保部会が開催された。運輸安全マネジメントに係る取組の深化を促す方策等について議論が交わされた。顕在化しているリスク(例:運転手の確保困難・高齢化、車両・施設の老朽化、災害・感染症、テロ等発生時の対応等)への対応する趣旨を記載することや、取組事例集の事例の追加・最新化、社会環境の変化に応じた安マネ評価の見直し・改善が方策としてまとめられた。

平成 29 年 3 月 24 日、「平成 28 年度事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」が開催された。)貸切バス事業者安全性評価認定制は平成 23 年 4 月から開始され、平成 29 年 1 月 19 日現在、全国で 1,016 事業者、22,759 両の貸切バスが認定を受けている。なお、運輸安全マネジメントの更なる普及が重要と考えられることから、平成 29 年度の実施より、中小規模事業者が国土交通省が認定した運輸安全マネジメントセミナーを受講した場合、評価点数を加点することになったことが報告された。

平成 29 年 3 月 6、29 日、運輸審議会運輸安全確保部会が開催された。運輸安全マネジメント制度の今後の展開についての取りまとめ(案)について議論が行われた。貸切バス事業については、平成 24 年の関越道事故を受けて、全事業者を運輸安全マネジメント制度の対象となった。しかし、その後平成 28 年に軽井沢スキーバス事故が発生し、貸切バス事業の安全性の確保の要請が高ま

り、平成 28 年 12 月に道路運送法が改正された。このような状況を踏まえ、安全確保の取組に構造的な問題がある貸切バス事業者の存在も否定できないことから、運輸安全マネジメント制度においても、貸切バス事業について、以下の措置を重点的に実施すべきであるとして、貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価の重点的実施が掲げられ、未だ約 3,400 者の貸切バス事業者に対する評価が未実施となっていることから、平成 29 年度以降、本省を中心に貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価を重点的に実施し、概ね今後 5 年間で全ての貸切バス事業者の安全管理体制をチェックすると示された。さらに、行政処分を受けた貸切バス事業者の事業許可の更新に際しての運輸安全マネジメント評価の要件化として、改正された道路運送法では、貸切バス事業について事業許可の更新制が導入がなされた。これと連携し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とすることも示された。尚、「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」の改訂についても、社会環境や事業環境の変化、10 年の評価で得られた知見について、経営トップが強く認識し PDCA サイクルを用いた対応を新たに行っていくべきことを明記すべきとした。さらにトラック事業、タクシー事業における運輸安全マネジメント制度の適用範囲の拡大については、300 両以上の車両を保有する事業者から、200 両以上の車両を保有する事業者とするとされた。これらを踏まえ、平成 29 年 4 月 11 日、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」が公表された。

平成 29 年 4 月 1 日より、道路運送法の一部を改正(平成 28 年 12 月成立)し、貸切バス事業許可の 5 年更新制が開始した。これは平成 28 年 1 月 15 日に発生した軽井沢スキーバス事故が導入の背景にあった。

平成 29 年 5 月 11 日、平成 29 年度「第 1 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」が開催された。次期事業用自動車総合安全プラン策定や新プランのスケジュールなどが議題となった。新プランの中にも、安全・安心な運送サービスの提供を図るための安全対策として、運輸安全マネジメントを通じた安全文化の徹底が案として明記された。死亡事故件数に関しては、平成 27 年に一時増加に転じたが、全体として減少傾向。事業用自動車の交通死亡事故件数は、減少傾向で推移し、各モードの交通死亡事故件数は、近年乗合バス及び貸切バスは横ばい傾向にあり、タクシーは平成 25 年以降増加傾向、トラックは減少傾向であった。

平成 29 年 6 月 14、23 日、前述の「運輸安全マネジメント制度の今後のあり方」を踏まえ運輸安全確保部会が開催された。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及び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改訂作業と確認が行われた。

平成 29 年 6 月 28 日、平成 29 年度「第 2 回事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」が開催された。次期事業用自動車総合安全プラン(案)の内容について意見交換が行われた。事業用自動車総合安全プラン 2009 から以下の点を新たに追加し、2020 年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、ソフト・ハード両面から総力を挙げて事故の削減に取り組むとして、「事業用自動車総合安全プラン 2020」が公表された。事業者

における法令遵守の徹底と安全輸送の取組強化として運輸安全マネジメント制度の適用対象事業者の拡大、貸切バス事業者への評価の重点的实施等、制度に係る取組の強化等も盛り込まれた。

【主な追加対策事項】

- 各業態(バス、トラック、タクシー)における目標設定
- 軽井沢スキーバス事故等による安全対策を反映
- 「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築
- 自動運転など交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映

平成 29 年 7 月、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 ～輸送の安全性の更なる向上に向けて～が改訂された。本改訂にあたっては、事業者が安全管理体制を構築・改善するにあたり、その効果を実効性のあるものとするため、次に掲げる考え方を踏まえて改訂された。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

平成 30 年 4 月 1 日より、運輸審議会運輸安全確保部会の答申を受け、旅客自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業安全規則の一部改正に伴い(2017 年 12 月公布)、車両を 200 両以上保有するトラック運送事業者、タクシー事業者に対しても運輸安全マネジメントに係る「安全管理規程」の設定と届出、安全統括管理者の選任と届出の義務づけ拡大がされた。

平成 31 年 3 月 29 日、「平成 30 年度事業用自動車総合安全プラン 2020 フォローアップ会議」が開催された。最近の交通事故発生状況、目標達成に向けた取組、これまでの講ずべき施策の実施状況、意見交換が行われた。貸切バスの事故の特徴として、以下の 3 点が報告された。運輸安全マネジメント評価では、各地方運輸局より貸切バス事業者への重点実施の進捗状況が報告された。

- 交通事故は減少しており、他車との事故が最多となっている。
- 平成 29 年は事故類型のうち、追突事故が最多で 83 件発生しており、貸切バス事故全体の 30.1%を占めている。
- 死亡事故は近年 3～4 件前後で推移しており、平成 29 年の死亡事故は全て人との事故であった。

令和 2 年 3 月 26 日、当会の申請が認められ、国土交通省が運輸安全マネジメント評価を行う第三者機関として、一般社団法人日本海事検定協会を認定した。

令和 2 年 7 月 6 日、「令和 2 年度 第 1 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」が開催された。最近の交通事故発生状況、目標達成に向けた取組、これまでの講ずべき施策の実施状況、意見交換が行われた。貸切バスの事故の特徴として、以下の 3 点が報告された。運輸安全マネジメント評価では、各地方運輸局より貸切バス事業者への重点実施の進捗状況が報告された。

- 交通事故は前年に比べ増加しており、他車との事故が最多となっている。
- 平成 30 年は事故類型のうち、追突事故が最多で 104 件発生しており、貸切バス事故全体の 33.8%を占めている。
- 死亡事故は近年 3～4 件前後で推移している。

令和 3 年 1 月 22 日、「令和 2 年度 第 2 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」が開催された。次期「事業用自動車総合安全プラン」策定スケジュール、次期プラン策定に向けて重点的に検討すべきテーマ、次期「事業用自動車総合安全プラン」案が議題となった。時期プランの策定に向けて重点的に検討すべきテーマとして以下の 3 つがあげられ議論が行われた。尚、運輸安全マネジメント制度については、事業者の間で概ね定着し、一定の効果を得ているとし、制度の更なる浸透を図るため、引き続き適用対象事業者の拡大等が必要であるとされた。運輸安全マネジメント評価の一環として、事業者の自然災害への取組に対する評価・助言等を行い、事業者の自然災害対応能力(防災＋事業継続)の向上を促進すること、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と附帯作業の増加への対応への施策とし、運輸安全マネジメント評価を通じ、感染症に係る事業者の取組を確認し必要に応じて助言等を実施することも盛り込まれる予定となっている。

時期プランの策定に向けて重点的に検討すべきテーマ

- 自動車運送事業における飲酒運転対策
- ICTの活用による運行管理の高度化
- 自動車運送事業における高齢者対策(高齢運転者対策、路線バスにおける車内事故対策)

平成 17 年 6 月	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設置 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」
	第 2 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 7 月	第 3 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」
	第 4 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」
	第 5 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 8 月	第 6 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」 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公表
平成 17 年 12 月	第 7 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」 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会設置 第 1 回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会
平成 18 年 1 月	第 2 回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会
平成 18 年 2 月	第 3 回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会 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 (運輸安全一括 法)公布
平成 18 年 3 月	第 4 回 運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会 (議事概要なし。) 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 (以下、運輸安全一括法)公布
平成 18 年 4～5 月	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 最終とりまとめ公表 安全管理規定に係るガイドライン公表

平成 18 年 5 月	運輸安全確保部会を設置
平成 18 年 9 月	運輸安全一括法に規定する安全管理規程に係るガイドラインの手引き公表
平成 18 年 10 月	運輸安全一括法施行、運輸安全マネジメント制度の開始 国土交通省大臣官房運輸安全監理官室による <u>初めての</u> 運輸安全マネジメント評価実施(評価実施事業者は西日本旅客鉄道株式会社)
平成 19 年 6 月	第 1 回 貸切バスに関する安全等対策検討会
平成 19 年 7 月	第 2 回 貸切バスに関する安全等対策検討会 第 3 回 貸切バスに関する安全等対策検討会
平成 19 年 8 月	第 4 回 貸切バスに関する安全等対策検討会
平成 19 年 10 月	第 5 回 貸切バスに関する安全等対策検討会 第 6 回 貸切バスに関する安全等対策検討会 貸切バスに関する安全等対策検討会報告書が公表
平成 20 年 4 月	自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会にて、社会的影響の大きい事故の要因分析を試行的に実施開始
平成 20 年 11 月	第 1 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会
平成 21 年 1 月	第 2 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会
平成 21 年 2 月	第 3 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会
平成 21 年 3 月	第 4 回 事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会 自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書(平成 20 年度) 社会的影響の大きい重大事故の要因分析を公表 貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会報告書 公表

平成 21 年 10 月	<p>「事業用自動車総合安全プラン 2009」公表</p> <p>第 1 回「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」</p> <p>独立行政法人 自動車事故対策機構 (NASVA) が安全マネジメント評価第三者として初認定。</p>
平成 22 年 1 月	<p>運輸審議会運輸安全確保部会 (2 回開催)</p>
平成 22 年 3 月	<p>第 1 回「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」・「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」合同会議</p> <p>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～輸送の安全性の更なる向上に向けて～改訂</p> <p>SOMPOリスクマネジメント株式会社 東京海上日動リスクコンサルティング 株式会社 一般財団法人 日本品質保証機構(JQA) 上記、三法人が安全マネジメント評価第三者として認定。</p>
平成 22 年 9 月	<p>MS&ADインターリスク総研 株式会社が安全マネジメント評価第三者として認定。</p>
平成 23 年 8 月	<p>「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の初めて認定の実施 (Safety Bus)</p>
平成 23 年 9 月	<p>平成 23 年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」</p>
平成 24 年 5 月	<p>「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」 設立</p>
平成 25 年 11 月	<p>平成 25 年度「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」</p>
平成 26 年 6 月	<p>平成 26 年度 事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議</p>

平成 26 年 11 月	平成 26 年度 第 2 回事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議 事業用自動車総合安全プラン 2009 ～死者数半減、飲酒運転ゼロを目指して～改訂
平成 28 年 12 月	運輸審議会運輸安全確保部会
平成 29 年 2 月	運輸審議会運輸安全確保部会
平成 29 年 3 月	平成 28 年度 事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議 運輸審議会運輸安全確保部会
平成 29 年 4 月	道路運送法の一部が改正 一般貸切旅客自動車運送事業許可の更新制導入(5年ごと) 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」公表
平成 29 年 5 月	平成 29 年度 「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」
平成 29 年 6 月	運輸安全確保部会(2回) 平成 29 年度 「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」 事業用自動車総合安全プラン 2020 ～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～公表
平成 29 年 7 月	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～輸送の安全性の更なる向上に向けて～改訂
平成 30 年 4 月	旅客自動車運送事業運輸規則、貨物自動車運送事業安全規則の一部改正(2017年12月公布)が施行

平成 31 年 3 月	平成 30 年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」
令和 2 年 3 月	一般社団法人 日本海事検定協会(NKKK)が安全マネジメント評価第三者として認定。
令和 2 年 7 月	令和 2 年度 第 1 回 「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」
令和 3 年 1 月	令和 2 年度 第 2 回 「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」

表 2. 主な行政の歩み

4 運輸安全マネジメント制度とその他認証との関連

4-2-1 貸切バス事業者安全性評価認定制度とその概要

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するものである。

貸切バス事業者安全性評価認定制度の検討経緯としては、平成 19 年 2 月に大阪吹田市で発生した貸切バスの重大事故が契機となり、平成 19 年 6 月に貸切バス事業の安全性の確保、質の向上を図るための方策を検討する目的で、「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置された。その取組の中で、旅行会社の意見や要望等について把握をする目的でツアーバス実施旅行会社等に対するアンケートが行われ、その回答のひとつに「バス会社、旅行会社の安全に関する格付けを第三者機関で実施する」という提案があった。平成 19 年 10 月、「貸切バスに関する安全等対策検討会」でとりまとめが行われ、「安全等に対する取組を、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明」、「旅行会社との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もある」といった問題点があるという指摘に対し、安全等に対する取組を適切に行っているかどうかという視点で、貸切バス事業者を利用者（と旅行会社）が貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築について提言がされた。このため、平成 20 年 9 月に国土交通省、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行会社、両業界団体、労働組合をメンバーとする「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」を設置し、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度として、評価認定基準、実施主体の要件、実施方法等について検討が行われ、平成 21 年 3 月に報告書がとりまとめられた。その実施主体の要件に基づき、公益社団法人日本バス協会が実施主体となり、制度の詳細設計が行われた。平成 21 年 3 月に公表された「事業用自動車総合安全プラン 2009」の「目標の達成に向けて当面講ずべき施策」にも盛り込まれ、平成 23 年度から運用を開始した。

4-2-2 貸切バス事業者安全性評価認定制度と運輸安全マネジメント

貸切バス事業者安全性評価認定制度では、安全性に対する取組状況、事故及び行政処分状況、運輸安全マネジメントの取組状況の項目について、日本バス協会において書類及び訪問審査が行われ、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成された貸切バス事業者安全性評価認定委員会にて審議し、認定事業者を決定するとしている。配点に関しては、上位事項の 80 点中 30 点を占めている。運輸安全マネジメント取組状況については、事業規模を考慮し、「安全マネジメントの実施に当たっての手引」（国土交通省）に基づき、事業規模毎に作成した評価基準により、PDCA と情報公開のそれぞれの取組状況について評価が行われる。

① 評価点数の合計が 60 点以上であること。
 ② 各評価項目が下記の基準点以上であること。

大項目	法令遵守事項(20点)		上位事項(80点)	
	配点	基準点	配点	基準点
I.安全性に対する取組状況	20点	10点	40点	10点
II.事故及び行政処分の状況	/		20点 (事故 10点) (行政処分 10点)	事故のみ 10点
III.運輸安全管理取組状況			20点	10点

注 基準点とは、各評価項目において最低限必要となる点数である。
 注 行政処分の点数は、配点－累積点数(配点を超える場合は0点)であるため、基準点は設定しない。

表 3. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の基準点・配点

事業規模に関しては、以下、表 4 の通りとなっている。

対象事業者	事業規模	評価基準数
大規模事業者	車両数が 200 両以上である事業者	26 基準
準大規模事業者	車両数が 100 両以上 200 両未満又は 営業所が 2 箇所以上である事業者	26 基準
中小規模事業者	車両数が 100 両未満かつ 営業所が 1 箇所である事業者	18 基準

注意事項
 ※車両数が 100 両未満でも営業所が複数ある事業者は準大規模事業者になります。
 ※事業規模の車両数及び営業所数は貸切バスのみを対象とします。

表 4. 事業規模について

運輸安全マネジメントに関する各評価基準については、PDCA ごとに評価基準が設定されており、各評価基準を満たしていることを証明できる資料を添付する必要があります。各評価基準の詳細は、「別表 1 各評価基準」の詳細の通りである。

4-3-1 安全性優良事業所(G マーク)認定制度の概要

利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、事業者の安全性を正当に評価し、認定し、公表する制度です。全国貨物自動車運送適正化事業実施機関に指定されている社団法人全日本トラック協会が貨物自動車運送事業安全性評価事業として平成 15 年 7 月から実施している認定制度である。貨物自動車運送適正化事業実施機関とは、トラック運送事業の運営を適正かつ合理的なものにするるとともに、民間団体等による自主的な活動を促進することにより事業の健全な発展を図ることを目的に、平成 2 年 12 月、「貨物自動車運送事業法」が施行され、この事業法に基づき「貨物自動車運送適正化事業実施機関」が創設されたものである。

4-3-2 安全性優良事業所(G マーク)認定制度と運輸安全マネジメント

平成 21 年 3 月に公表された「事業用自動車総合安全プラン 2009」の「目標の達成に向けて当面講ずべき施策」の「安全マネジメント体制の整っている事業者に対するインセンティブの付与」として、社団法人全日本トラック協会が平成 21 年度から安全マネジメント体制が整っていることをトラック事業者の G マーク認定の評価項目の中に取り込み、重点的な配点を実施するとした。具体的には、貨物自動車運送事業安全性評価項目の「I 安全性に対する法令の遵守状況」の中項目に「6. 運輸安全マネジメント」、小項目に「運輸安全マネジメントを適確に実施し、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善の一連の過程を円滑に進めている。」、配点 3 点を新設した。更に、平成 30 年 4 月から巡回指導に係る評価手法の全国均一化の観点から「巡回指導の指針」「巡回指導マニュアル」を改訂するとともに、指導項目に運輸安全マネジメントを追加し 38 項目とした。指導項目としては、以下の 4 点であり、これらの取り組みの「有無」を確認するとしている。

指導項目
1. 輸送の安全に関する基本的な方針が定められているか。
2. 輸送の安全に関する目標が定められているか。
3. 輸送の安全に関する計画が定められているか。
4. 運輸安全マネジメントの公表がされているか。

(平成 30 年 4 月 1 日時点)

5.運輸安全マネジメント評価員育成計画の実施状況

評価機関の認定を目指している当協会※は、2022年度から開始される評価体制に取り組むため、国土交通省主催の「運輸安全マネジメント評価研修」を職員に受講させる等、運輸安全マネジメント評価員の育成に取り組んでいる。

国土交通省より示された「貸切バス評価に適用される評価員等資格要件について」に基づき、今年度、国土交通省主催の「運輸安全マネジメント評価(初級)研修」に、職員3名を参加させた。尚、評価回数については、当会単独の評価件数は3件、国交省実施の評価(立会)は2件、合計5件の評価回数となった。

資格要件以外では、当会評価員に対し運輸安全マネジメント評価の能力向上の一環として、運輸安全マネジメント評価を実施する上で重要な能力のひとつであるプレゼンテーション能力を向上させるため、プレゼンテーション術に関する通信教育を職員1名に受講させた。また、運輸事業者が運行の安全を確保する上で、重要な役割を果たしている運行管理者について、当会評価員の運行管理者の業務知識レベルの標準化を目的とし、職員1名に運行管理者資格(旅客)を取得させた。

来年度は今年度の状況を踏まえ、引き続き、運輸安全マネジメント評価員の育成に力を入れ取り組んでいく必要がある。今年度の目的にある「グリーン経営認証審査を通じて、保有車両300両未満の中小規模事業者に対する運輸安全マネジメント制度の取組み状況等の調査・研究を実施」に関しては、運輸事業者へのヒヤリングを行ったが、多くの運輸事業者でグリーン経営認証の担当者と運輸安全マネジメントの担当者が異なり、実施が困難であった。

※令和2年3月26日、安全マネジメント評価第三者認定機関として認定。

6.来年度以降の事業について

平成18年10月から運輸安全マネジメント制度が導入され、一定の効果がでてきているところではあるが、未だ重大事故が各モードで発生している状況を考慮すると、一層の運輸安全マネジメント制度の普及・啓発が重要である。したがって、今後も運輸安全マネジメントに係る「安全管理規程」の設定と届出、安全統括管理者の選任と届出等の義務づけの対象拡大が想定される。当会は今後も公益事業を通し、運輸安全マネジメントに関する調査や評価員の育成等を行い、自動車輸送の安全に寄与することを目的とし活動を続ける。

別表 1 各評価基準の詳細

