

■経営リスク情報■

2014.02.20

安全性向上のための運輸安全マネジメント制度への取組み

1. はじめに

2005年に起きた運輸業界における重大事故の多発を受け、2006年10月、「運輸安全マネジメント」制度が開始されました。同制度は、全ての運輸事業者、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築・改善し、事業者内部における安全意識の浸透・安全文化の形成を図ってもらうことをねらいとした制度です。その中で、自動車運送事業者（以下、運送事業者）に対しては、輸送の安全に関する方針の策定と従業員への周知、また数値や期限を用いた具体的な目標設定や従業員に対する教育及び研修の実施などが義務付けられ、さらに一定規模の運送事業者等^{※1}（以下、大手事業者等）に対しては、安全管理規程の策定と安全統括管理者の選任及びその行政機関への届出が求められました。

同制度が開始されてから7年が経過し、特に大手事業者等においては、安全輸送の確保に向けたヒヤリ・ハット情報や他社取組み事例等の収集と活用、また教育や訓練の充実などを通じた取組みが、事故件数の減少という形で一定の効果を挙げているといえる状況にまでなってきました。しかしながら、同制度は、全ての運送事業者に義務付けられた制度ではあっても、規程の策定や管理者の選任及び届出などは大手事業者等に限られます。そのため、その取組みが求められていない運送事業者（以下、中小事業者）においては、同制度の趣旨やねらいが十分に理解されておらず、その取組み状況はまだまだ途上段階にあることも事実であり、中小事業者の安全対策のレベルアップが次なる課題となっています。

そこで、本レポートでは、制度そのものを振り返りながら、今後、中小事業者が、同制度に対応しながら安全管理体制の構築に取り組んでいくにあたり、踏まえておくべきポイント等について説明します。

※1 300両以上のトラック・タクシー事業者と200両以上のバス事業者。なお2013年4月に中小事業者を含む全ての貸切バス事業者が対象に追加されました。

2. 「運輸安全マネジメント」制度の変遷

(1) 制度制定の背景

運輸業界では、2005年、JR西日本福知山線脱線事故^{※2}や近鉄バス転覆事故^{※3}、九州商船フェリー防波堤衝突事故^{※4}などの重大事故、またJAL客室乗務員による非常口扉の操作忘れ^{※5}などの重大インシデント（重大事故に至るおそれがあると認められる事態）が多発し、共通の事故原因としてヒューマンエラーとの関連性が指摘されました。

同年6月、国土交通省は、民間有識者も交えた「公共交通に係わるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を設置し、翌2006年4月に報告書を取りまとめました。その中で、事故防止策としては、安全輸送の実現に向けた安全文化の形成が不可欠であり、経営トップから現場までが全社一丸となって取組む事業者内部への仕組みづくりの必要性が指摘されました。同指摘の下、運送事業者に先述の規程の策定や管理者の選任及び届出を義務付けるための法改正（「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）」の成立及び「道路運送法」、「貨物自動車運送事業法」の改正）が行われ、2006年10月より「運輸安全マネジメント」制度が開始されました。

※2 4月25日 兵庫県尼崎市の塚口駅～尼崎駅間で発生した脱線事故。大幅な制限速度超過により右カーブで脱線

- した車両は列車進行方向左側のマンション1階部分に激突。死者107名、負傷者562名発生。
- ※3 4月28日 福島県猪苗代町の磐越自動車道で発生した横転事故。運転手が運転中にシートベルトを外し、運転席から落下。そのはずみによる急ハンドルで暴走。死者3名、負傷者20名発生。
 - ※4 5月1日 長崎県五島列島の宇久島で発生した衝突事故。濃霧のため視界が運航基準以下まで悪くなっていた中で、レーダーを頼りに入港を続け、港入り口の防波堤に衝突。負傷者23名発生。
 - ※5 3月16日 出発時、非常口扉のドア・モードについて「脱出スライド自動展開モード」（緊急脱出時等、脱出スライドを自動展開とするモード）への変更操作を失念したまま離陸し飛行。

(2) 制度が開始されてから現在に至るまで

「運輸安全マネジメント」制度が開始されてから現在に至るまでの主な動きを以下に示します。

同制度は、義務項目と努力義務項目から構成されており、また事業者の事業規模等によって各項目の対象事業者は異なります（3. (2)「中小事業者に求められる対応」ご参照）。以下の各取組みを見てみても、特に今後は中小事業者への同制度の普及と浸透を通じた安全輸送の実現を図ろうとする行政機関の姿勢が伺えます。

- 2009年 3月 「事業用自動車総合安全プラン2009の策定」
「運輸安全マネジメント」制度に対する事業者の取組み状況を行政機関が評価する「運輸安全マネジメント評価」の評価対象事業者が中小事業者にまで拡大された。
- 2010年 3月 「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の策定」
「運輸安全マネジメント」制度の開始以降、実施された「運輸安全マネジメント評価」などで得られた知見を基に、制度開始当初発行されたガイドラインの見直しが行われた。
- 2011年 12月 「運輸の安全確保に関する政策ビジョンの策定」
中小事業者においては、大手・中堅事業者と比較して、個々の取組みの実施率も低い状況にあった背景から、中小事業者に対する啓発・普及に努めていく必要性が指摘された。
- 2012年 5月 「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会の設立」
中小事業者に対する「運輸安全マネジメント」制度の一層の普及・啓発を推進するために、民間機関や業界団体及び国土交通省等をメンバーとする協議会が設立された。
- 2013年 4月 「高速・貸切バスの安全・安心回復プランの策定」
2012年発生的高速ツアーバス事故^{※6}を受け、中小事業者も含めた全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出と安全統括管理者の選任・届出が義務付けられることとなった。
※6 4月29日 関越道上り線藤岡ジャンクション付近で発生した衝突事故。乗客45名を乗せた高速ツアーバスが道路左側の壁に激突。死者7名、負傷者38名発生。
- 2013年 7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等の認定の開始」
一定の基準を満たし国土交通省が認定した民間機関等^{※7}が実施する運輸安全マネジメントセミナーの活用により、中小事業者への制度普及がさらに促されることになった。
※7 認定を受けている事業者：東京海上日動リスクコンサルティング(株)、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント(株)、(株)インターリスク総研、ほか

3. 中小事業者に求められる「運輸安全マネジメント」制度への対応

(1) 制度の特徴

「運輸安全マネジメント」制度は、ヒトやモノなどの経営資源を活用しながら運輸事業を進めていく中において、安全輸送の確保のための一つひとつの過程に対し、見直しと改善を重ねることで事故削減を実現していくことをねらいとしています。また、同制度は、マネジメントシステムの国際規格の一つである ISO9001^{※8}がベースとなっています。

※8 ISO (International Organization for Standardization : 1947年に設立された世界中の国際標準を定めている非政府組織)が1987年に制定した品質管理及び品質保証のための国際規格(品質マネジメントシステム)。

同制度の特徴としては、大きく以下2点が挙げられます。

①経営トップによる現場までが一丸となった安全確保のための体制をつくること。

経営トップがリーダーシップを発揮し、主体的かつ積極的にマネジメントシステムの構築に関与し、

企業全体に安全意識を浸透させることが求められています。

同制度で求められている安全管理体制の構築・改善に係わる取組みのねらいやその進め方の参考例が示されたガイドライン（2006年4月発行・2010年3月改訂、4.「中小事業者の取組みのポイント」ご参照）には、「事業者自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組みを推進し、輸送の安全性を向上させる」ことが同制度の趣旨であると明記されています。

②事業者が構築した安全管理体制を「運輸安全マネジメント評価」として行政機関が評価・助言すること。

これは、行政機関の評価担当者が、運送事業者から届出を受けた安全管理規程への規定項目に関し、実際の実施状況等について、経営トップや安全統括管理者、運輸部長等の経営管理部門に対し、直接インタビューを行うものです。同評価についても、いわゆる指導・処分を目的としたものではなく、各事業者が安全輸送の確保に向けた取組みをより一層向上させ、安全輸送を実現するための改善方策について、行政機関が事業者との対話の中で助言を行うものとの位置付けとされています。なお、その評価対象事業者については、制度開始当初は安全管理規程策定の義務付け事業者である大手事業者等が対象とされていましたが、2. (2)「事業用自動車総合安全プラン2009の策定」で説明したとおり、同規程の義務付け対象外である中小事業者にまで拡大されました。

(2) 中小事業者に求められる対応

「運輸安全マネジメント」制度の構成と中小事業者に求められる義務項目を図表1に示します。

図表1 「運輸安全マネジメント」制度の構成

取組み項目	内容	対象事業者	
		大手事業者等	中小事業者
安全マネジメントに関する指針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経営の責任者の責務 ・ 社内組織 ・ 安全マネジメントに関する基本的な方針 ・ 輸送の安全に関する目標、計画 ・ 安全マネジメントの的確な実施 ・ 輸送の安全に関する費用支出 ・ 輸送の安全に関する情報の伝達及び共有 ・ 事故、災害等に関する報告連絡体制 ・ 輸送の安全に関する研修等、チェック、業務の改善、情報管理 	努力義務	
安全管理規程の作成届出 安全統括管理者の選任届出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送の安全を確保するための事業の運営方針や実施管理体制及びその方法、また安全統括管理者の選任及び解任について規定 	義務	対象外
安全情報の公表	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送の安全に関する基本的な方針、目標及びその達成状況、事故に関する統計、行政処分後の改善状況等 	義務	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全管理規程 ・ 輸送の安全のために、また輸送の安全に係わる内部監査の結果に基づき、講じた措置及び講じようとする措置 ・ 輸送の安全に関する情報伝達体制、その他組織体制、また教育及び研修の実施状況 ・ 安全統括管理者に係わる情報 	義務	対象外
指導・監督指針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送の安全に関する基本方針の設定、従業員への周知と目標の設定 ・ 従業員に対する教育及び研修 ・ 事故情報やヒヤリ・ハット体験、その他事故防止に関する効果的な事例など安全教育に資する情報の適切な伝達 	義務	

出典：国土交通省HPを参照に当社作成

大手事業者等については、義務または努力義務として図表中の全項目に対し取組む必要がありますが、中小事業者についても、対象外項目があるものの努力義務のみならず、以下に説明する取組み項目が義務として課されており、未実施の場合には行政処分を受ける可能性があります。

○「安全情報の公表」の一部

「安全情報の公表」項目では、安全管理規程や輸送の安全に関する基本的な方針、目標及びその達成状況、事故に関する統計、行政処分後の改善状況、輸送の安全のために、また輸送の安全に係わる内部監査の結果に基づいて講じた措置及び講じようとする措置などについて外部に公表しなければなりません。

これらの中で、中小事業者にも求められる対応としては、毎事業年度の経過後 100 日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針や目標及びその達成状況等、輸送の安全に係わる情報について、インターネットを利用するなどして広く公表しなければなりません。また、事業改善命令や行政処分を受けた場合には、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容を公表しなければなりません。

○「指導・監督指針」

実際に業務を行うのは、現場の従業員です。従業員に対する指導・監督を効果的かつ適切なものとするために、輸送の安全に関する基本的な方針を定め、従業員へ周知徹底し、安全意識の高揚に努めなければなりません。周知後には従業員の意見なども参考にしながら、事後的にその達成状況が検証可能な目標を設定し、事故情報やヒヤリ・ハット事例なども活用しながら目標達成のための従業員教育に努めなければなりません。そして、設定した目標に対する達成状況を踏まえ、毎年度、継続的な見直しを実施しなければなりません。

ちなみに、全項目への取組みが求められている貸切バス事業者については、制度開始当初、事業規模が小規模な場合、“安全管理規程の作成届出”等までは求められていませんでしたが、2. (2)「高速・貸切バスの安全・安心回復プランの策定」で説明したとおり、2012 年の関越道高速ツアーバス事故発生を契機に追加されることとなりました。こうした貸切バス事業者への同制度の義務付け拡大や、先述の「運輸安全マネジメント評価」対象事業者の範囲拡大からも分かるように、安全輸送に対する社会の要請に応える形で、中小事業者に対する同制度の義務付け項目はさらに拡大されるものと考えられます。また、現在、同制度の対象事業者は、運輸事業者に限られますが、同制度のねらいは事業者内部において構築された安全管理体制による事故の削減であり、その趣旨は多数の営業車両などの自家用社有車を運行・管理する企業にも通じます。同制度の考え方は、今後、運輸事業者以外の事業者へも求められていくものと考えられます。

4. 中小事業者の取組みのポイント

(1) 求められる取組み姿勢

3. (2)「中小事業者に求められる対応」で説明したとおり、「運輸安全マネジメント」制度では、中小事業者にも、取組み項目の一部を義務として課しています。少なくとも、同義務項目に対応した体制を整えれば、行政処分を受けることはありません。ただし、例えば、行政処分回避のために義務項目に対応させただけのような体制づくりでは、安全輸送の実現は難しいと思われます。先述したとおり、事故の未然防止に求められる体制づくりとは、企業トップから現場までが全社一丸となって取組む安全文

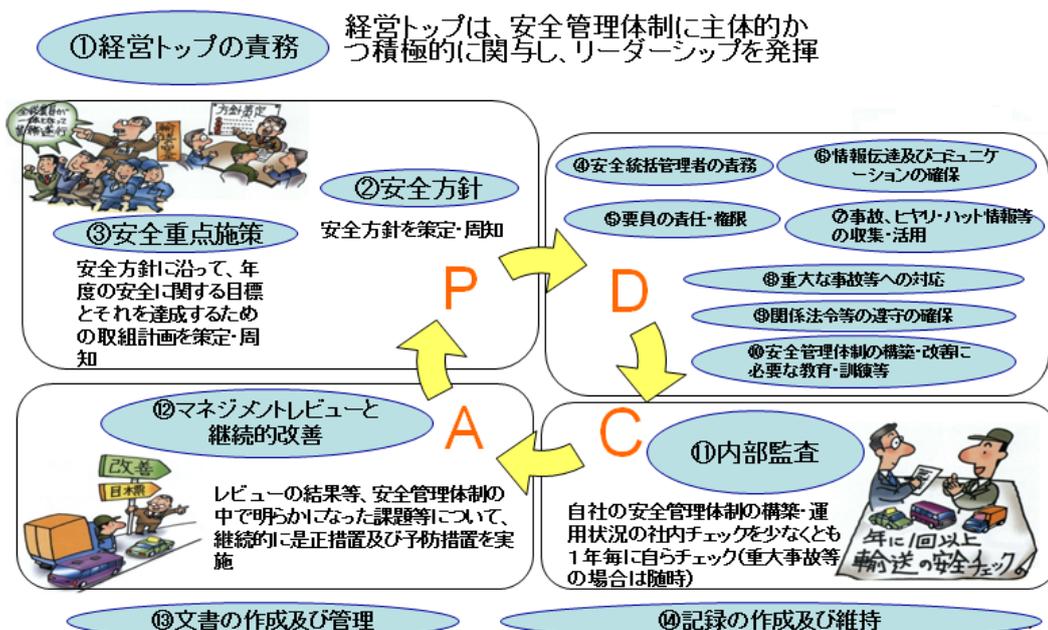
化の形成であり、そのためには、同制度のねらいを理解した上で、義務及び努力義務にとらわれない取組み項目全てへの対処が望まれます。

例えば、大手事業者等は、義務項目の中で安全管理規程の作成等が求められていますが、国土交通省が示す安全管理規程への規定項目は、努力義務項目とされている「安全マネジメントに関する指針」を満たす内容となっています。つまり、安全管理規程の作成と運用においては、実質的に全ての取組み項目に対応していくことが必要となり、経営トップがリーダーシップを発揮した不断のその取組みが、安全輸送を実現し、事故削減に伴う保険料コストの削減などの副次的効果（5. 「運輸安全マネジメント」制度に取組むことによる効果」ご参照）をもたらしているといえます。同制度への取組みにあたり求められる姿勢としては、行政処分の回避などを目的とした形式的かつ部分的な体制づくりではないのです。

(2) 2010年版ガイドラインを活用した具体的取組み

大阪陸運協会が、「運輸安全マネジメント」制度が開始されてから5年間の進捗状況の把握等を目的に、運送事業者に対してアンケート及びヒアリング調査を実施し、2011年12月に「運輸安全マネジメントについての調査報告書」を公表しました。同調査結果によると、取組みにあたって苦勞した点として、多数の事業者が、“仕組みや進め方がよくわからなかった”、“何をしてよいのかよくわからなかった”と回答していることから、同制度へ取組むにあたっての困惑状況が伺えます。安全管理体制の構築・改善に向けた取組みについては、2010年3月に国土交通省から改定公表された「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」（以下「2010年版ガイドライン」）を参考に取組みを進めることが効率的です。2006年の制度開始当初に公表された改定前のガイドラインが、安全管理規程への規定項目とその考え方を示すものであったのに対し、改定版は、事業者が同制度への対応を通じて安全管理体制の構築・改善に向けた取組みを進めるにあたって押さえておくべき14項目を示すものとなっています。同14項目を各要素としたPDCAサイクルを実現していく過程の中で、事業者内部に事故削減に向けた安全文化が形成されていくわけです。

図表2 安全管理体制構築のための14項目



出典：国土交通省HP

例えば、P「③安全重点施策」では、掲げた安全方針に基づく、従業員の意見なども参考にした輸送の安全の確保に関する目標の設定、また目標を達成するための事業者による取組み計画の立案の必要性が述べられています。その目標は、いつまでにという期限や対前年比加害事故件数など具体的数値を用いたものであり、事後的にその達成状況が検証できるものである必要があるとも示されています。取組み実施にあたっての責任者の選任、損害保険会社・代理店が実施している安全運転講習や社外研修への参加などの取組み手段、またスケジュールなどもできる限り具体的に立案します。D「⑦事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」では、長時間運転がヒューマンエラー事故の大きな原因の一つであることを受け、デジタルタコメーター等を装着して長時間運転を含む運転状況の把握と管理を行うといった取組みなども多くの事業者で行われています。また、C「⑩内部監査」では、自社で安全運転管理体制の有効性と運用状況を監査し、さらにA「⑫マネジメントレビューと継続的改善」では、少なくとも年1回、方針・目標の達成状況、安全運転管理体制の運用状況、是正・予防処置の取組み状況、教育・訓練の実施状況などにに基づき、管理体制がシステムとして有効に機能しているかを検証し、それを継続的に改善していくことが求められます。

(3) 自社のための安全管理体制の構築

2010年版ガイドラインで示されている14項目については、必ずしも全て一度に取組む必要はありません。自社の事業規模等を踏まえ、歩みは遅くとも自社なりの取組みを着実に進捗させながら、自社に相応しい安全輸送確保のための体制を構築していくことが必要です。

また、「事業者自らが自主的かつ積極的な輸送の安全の取組みを推進し、輸送の安全性を向上させる」という「運輸安全マネジメント」制度の主旨に鑑み、事業者が2010年版ガイドラインに示す取組み以外の進め方で輸送の安全の取組みを行うことを否定するものではありません。

事業者が構築する安全輸送を実現するための安全管理体制は、運送事業者の数だけあるはずであり、あるべきです。例えば、「安全情報の公表」義務への対応からインターネットを検索すれば、数多くの運送事業者の輸送の安全に関する方針をはじめとした体制構築状況が閲覧できますが、それを参考にすることはできても、他社が構築した体制をそのまま自社にとっての体制とできることはありません。自社の事業形態や事業規模、また過去の事故発生状況などから、事業者が構築する安全管理体制は、事業者によって異なるはずであるからです。

5. 「運輸安全マネジメント」制度に取組むことによる効果

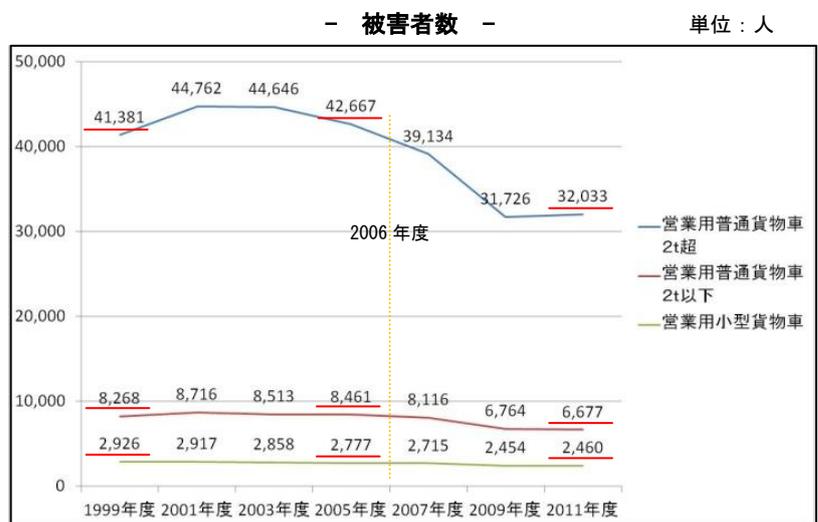
社有車による事故が発生した場合、事業者には、被害者に対する損害賠償や自動車修理のための費用、また従業員が負傷した場合にはその治療費など相応のコストが発生します。従業員の負傷や車両の不稼働による業務効率の低下や企業イメージの悪化による取り引きの解消なども起こり得ます。また、自動車保険料についても、損害保険会社から保険金が支払われた場合には、事故後の保険契約更新の保険料コストは上昇します。

図表3は、一般社団法人日本損害保険協会のデータで、営業用貨物車による自動車事故に伴う損害賠償に係わる損害物数および被害者数を示したものです。「運輸安全マネジメント」制度が開始された2006年を境として、その前後の推移をみると、減少傾向にあったものはより大幅な減少傾向へ、増加あるいは横ばいの傾向にあったものも減少傾向へ転じている状況が伺えます。

さらに、国土交通省が同制度の効果検証のために実施した調査結果のデータを示します。図表4は、

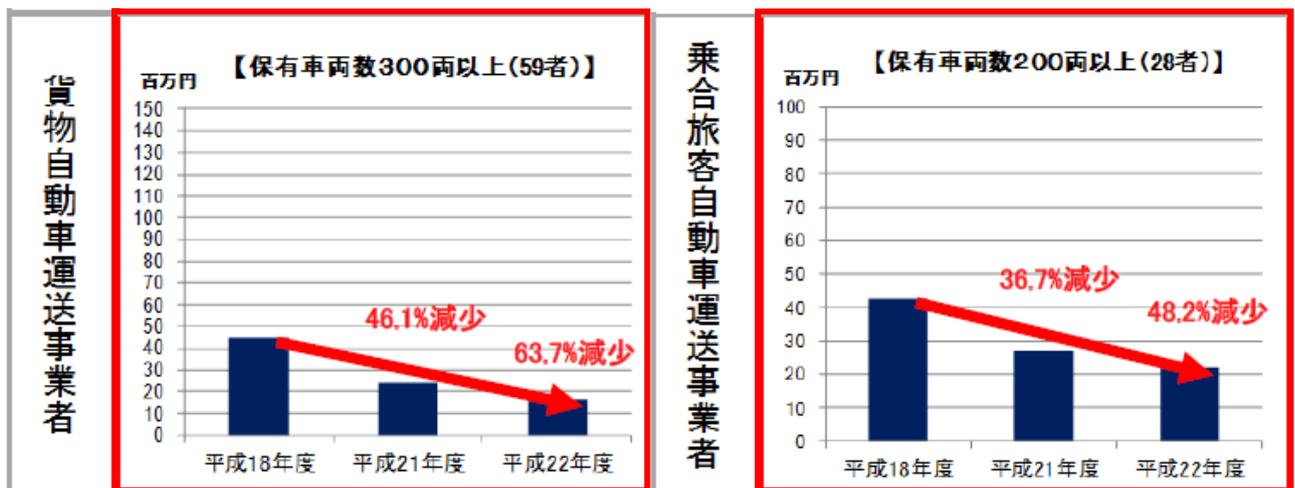
同制度が開始されて以降、同じ保険会社との保険契約を継続している事業者を無作為に抽出し、“安全管理規程作成等が義務付けられ、「運輸安全マネジメント」制度に取り組んでいる事業者”への自動車保険金（自賠責は除く）の支払い状況を調査し結果をまとめたものです。同制度が開始された当初から安全管理規程の作成等が求められていた大手事業者等においては、貨物自動車運送事業者、乗合旅客自動車運送事業者ともに支払保険金（事業者側からすれば受取保険金）は大きく減少しています。特に、貨物自動車運送事業者においては、制度開始から2010年までの短い期間の中で、60%以上の削減に成功しています。自動車保険からの受取保険金額が減少することで、自動車保険契約の割引率は上昇し、保険契約を更新する際の保険料は減少します（フリート契約の場合）。安全輸送が実現されていく過程において、様々な副次的効果がもたらされるのです。

図表3 自動車事故に伴う損害物数と被害者数の推移



出典：日本損害保険協会データを基に当社作成

図表4 安全管理規程の作成等義務付け事業者への保険金支払い状況



※保険契約台数 1000 台あたりに換算した支払保険金（対人傷害事故、対物事故及び車両事故）

出典：国土交通省 メルマガ「運輸安全」（2013.4.2. 第27号）

6. さいごに

中小事業者の「運輸安全マネジメント」制度の取組みについて説明してきましたが、まずは、経営トップが主体的かつ積極的にマネジメントシステムの構築に関与し、リーダーシップを発揮することが重要です。今後の取組みとしては、2010年版ガイドラインの項目を参考として自社としての取組み方法を具体的に策定し、目に見える形でマニュアル化していくことをおすすめします。その際、行政機関からのサポート及び業界団体や認定を受けた民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーの活用も有効です。また、インターネットで公開されている2010年版ガイドラインには、行政機関が「運輸安全マネジメント評価」等で確認した安全管理体制の構築・改善に関する取組みをまとめた事例集が綴られていますので、他社の取組み事例を参考にしてみることも有効です。

2012年10月に道路交通安全マネジメントシステムに関する国際規格であるISO39001が発行され、運輸安全に関する関心はさらに高まっています。運輸事業者においては、輸送の安全向上のための取組みを行い安全を確保することは企業の本来的な責務であり、積極的な取組みが求められています。

また、先述のとおり、自家用の社有車のみを運行・管理する企業については、同制度への取組み義務はありません（以下、制度対象外事業者）。ただし、制度対象外事業者にとっても交通事故の削減・撲滅は常に重大な経営課題であり、また事故削減に伴う保険料コストの削減など同制度に取組むことによる効果は大きいと考えられることから、制度対象外事業者についても、安全運転管理体制構築へ向けた取組みの中で同制度を参考とする意義は大きいものがあると考えられます。

保険リスクコンサルティング第一部 小川 泰広

【参考文献】

- ・国土交通省（2006）「安全管理規程に係るガイドライン」
- ・国土交通省（2006）「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」
- ・国土交通省（2009）「事業用自動車総合安全プラン2009」
- ・国土交通省（2010）「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」
- ・国土交通省（2011）「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」
- ・財団法人大阪陸運協会（2011）「運輸安全マネジメントについての調査報告書」
- ・山本 昌幸（2011）『運輸安全マネジメント 構築・運営マニュアル』日本法令
- ・国土交通省（2013）「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」
- ・国土交通省（2013）「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 セミナー資料」

◆本レポート及びコンサルティングに関するお問合せ先◆

銀泉リスクソリューションズ株式会社は、銀泉グループのリスクマネジメント・コンサルティング会社です。本レポートに関連した道路交通安全及びリスクマネジメント体制構築に関する相談や各種コンサルティングを実施しています。本レポートの内容及び弊社コンサルティングに関するお問い合わせは下記の弊社連絡先、または営業担当者までお気軽にご連絡ください。

銀泉リスクソリューションズ株式会社 リスクマネジメント部

102-0074 東京都千代田区九段南 3-9-14

Tel : 03-5226-2212 Fax : 03-5226-2884 <http://www.ginsen-risk.com/>

*本レポートは、企業のリスクマネジメント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。