



運輸安全調査官

運輸事業者の安全対策を 幅広い視点でチェック

ヒューマンエラーによる交通事故を未然に防ぐため、平成18年に創設された「運輸安全マネジメント制度」。各事業者の対策を評価する運輸安全調査官の仕事とは？



通勤の足として多くの人々が利用する京王電鉄。6つの路線を持つ。



大臣官房運輸安全監理官付 運輸安全調査官 山村政則

中国運輸局で自動車・鉄道の安全対策に携わったのち現職。地方運輸局の調査官研修も担当している。

全国の事業者に出向き 取り組み体制を調査

「運輸安全マネジメント制度」という言葉を聞いたことがあるだろうか。

これは運輸事業の安全性を向上させるため、各事業者の経営トップから現場までが一丸となった体制を作り、その体制について国が評価・助言していくというもの。交通関連の事故やトラブルの多くはヒューマンエラーに起因する。平成17年頃に鉄道、自動車、フェリーなどで重大事故が続いたことを受け、安全最優先の事業体制確立をめざして、翌18年に創設された制度だ。

制度の対象は人や物を運ぶ企業だ。電車や航空機。車なら、保有車両

数などの条件はあるがバス、タクシー、

トラックなど。船なら貨物船やタンカーからフェリー、小型の遊漁船まで。路面電車やロープウェイ、スキー場のリフトも対象になるそうだ。それぞれの事業者は、安全統括管理者を定めるとともに、国が定めたガイドラインに沿った安全管理規程の作成届け出が義務づけられる。もちろん、規程を作れば終わりというものではない。常に見直しと改善を進め、安全への意識を進化させていくことも求められている。

国土交通省では、運輸安全マネジメント制度が始まると同時に、各事業者の取り組み状況を年に1回チェックし、改善への具体的な助言を行う「運輸安全マネジメント評価」の担当を設けている。それが、大臣官房運輸安全

監理官という部署だ。

所属する運輸安全調査官は21名。全国に対象企業は5000社以上もあり、地方運輸局でも分担するが、比較的大規模な企業に対しては、地域がどこであれ本省の調査官が出向いているという。

今回話を聞いた山村政則は、制度のスタート時から中国運輸局で評価を担当し、平成21年度から本省に移ったベテラン調査官だ。全国を飛び回る日々の中、東京の私鉄大手・京王電鉄で行った評価に同行した。

常日頃から “聞く技術”を磨く

一般的に評価の実施は1〜2日間。対象の企業を訪ねて、インタビューや書類の確認を行う。1事業者に対して調査官は3〜5人ほどでチームを組む。日程調整、前年までの評価報告書の内容確認、新聞記事やホームページのチェックといった事前準備はチームリーダーの仕事だ。

チームの編成は事業者ごとに変わる。今回の評価は山村がリーダーで行われが組まれた。

1日目は桜上水乗務区で行われた。

京王電鉄桜上水乗務区に山村ほか2人が出向いた。電鉄側は安全推進部長、安全推進部課長補佐、計画管理部長、乗務区長、副乗務区長の5

上/桜上水乗務区で行われた評価風景。3人の調査官が、安全推進部長や乗務区長と向き合う。下/壁に貼ってある「運転課かわら版」などの掲示物もチェック。



一運輸安全マネジメント評価の流れ一

実施期間：1〜2日間

場所：事業者の本社など

作業内容：経営トップほか経営管理部門へのインタビューと書類の確認

評価指針：安全管理規定に係わるガイドライン

■評価日程例 ～2日間の場合～

1日目	2日目
13:00 オープニングミーティング	9:40 総務部長インタビュー
13:30 トップインタビュー	10:30 文書・記録の確認
14:50 安全統括管理者インタビュー	12:00 評価担当者打合せ
16:20 安全推進室長インタビュー	15:30 クロージングミーティング
17:30 諸連絡	16:00 評価終了
17:40 初日終了	



2日目は京王電鉄本社で実施。
永田社長による説明から始まった。



上／乗務点呼の立ち会い。運転士と車掌が1組ずつ、当日の状況や乗務内容を確認する。右／乗務前にはアルコール呼気のチェックも。



京王電鉄株式会社
鉄道事業本部
安全推進部長兼安
全推進担当課長の
岡崎雅幸さん。

人が列席。会議室で、対面式による評価が始まった。最初に全社的な安全対策の状況や進展を聞き、次いで乗務点呼の様子に立ち会う。京王電鉄では毎月27日を「安全再確認の日」と決め、安全推進部による点呼立ち会いや報告会なども行っているそうので、これはその実施形態の確認だ。

続いて、乗務区長、副乗務区長へのインタビュー。

——安全方針の周知はどのように？

——現場ではどのような苦勞をされているんでしょうね？

——運輸安全マネジメント制度で、みなさんはどう変わったでしょう？

問いかける山村は常に笑顔だ。共感の言葉や笑いも出るなごやかな雰囲気。調査の堅苦しさも感じさせない。それもそのはず、調査官たちは互いにしばしば模擬インタビューを行い、話を聞く技術を磨いているのだとか。調査官は実際の調査だけでなく各地方運輸局職員の研修も担当している。ダミー企業の社長役になって、職員のインタビューに答えることもある。研修の効果を高めるために「わざと研修生が困るような答えを用意することもありますよ」と笑う。

京王電鉄の評価2日目は本社で実施。永田正取締役社長による取り組み状況の説明の後、社長、安全統括管理者、安全推進部長それぞれへのインタビューを行い、職場に戻って評価報告

書を作成する一連の作業は朝9時過ぎから夜遅くまで続く。

京王電鉄の「運輸安全マネジメント評価」は今年で5回目。3回目までは全社的な体制作りの助言が中心だったが。乗務区など現場の状況を聞くのは4回目から。安全への取り組みが進むにつれ、調査する内容も少しずつ変わっていく。

京王電鉄安全推進部長の岡崎雅幸さんは「制度発足以来、組織も改変し、安全性の確保を最重要課題としています。今は安全管理の体制を現場まで浸透させている最中。評価の際に他社の例なども聞かせてもらい、生かしていけるのはありがたいですね」と話す。

**事業者に喜んでもらう
それが一番のやりがい**

山村が担当する企業は年間約25社。関東以外の企業に行く時は1回



経営トップによる現場視察も安全管理には不可欠。高幡不動検車区構内で線路の説明を受ける永田社長。



職場に戻り、次に控えている評価について打ち合わせ。チームワークが抜群だという同僚たちと。

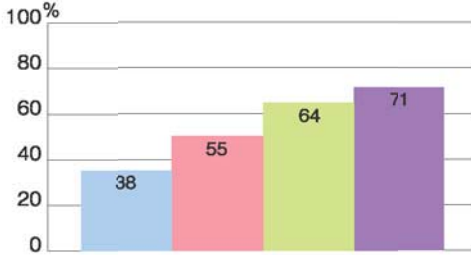


過去の報告書もすべて大切な資料として保管。鉄道、航空、自動車など色分けされたファイルが並ぶ。

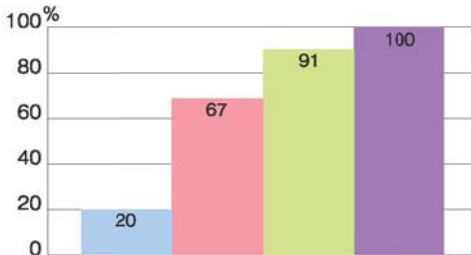


調査後には事業者アンケートを取り、今後の評価実施方針に反映させる。

運輸安全マネジメント制度導入後の事業者の取り組み実績



事故が起こるかもしれない「ヒヤッ」とした、「ハッ」とした情報を現場から収集し、未然防止に活用する取り組みも進んでいる。



マネジメントレビュー(安全管理体制全般の見直し)は、当初ほとんどの事業者で実施されていなかったが、現在では全ての事業者で実施されている。

■ 1回目評価 ■ 2回目評価 ■ 3回目評価 ■ 4回目評価

に2社を回るの、1週間ほどの地方出張になる。東京であれ、地方であれ、評価を行った後の報告書はその日のうちに8割がたは作成する。「翌日ではだめ。内容が鮮明なうちにチームで話し合っけてまとめます。夜10時や11時までにはかかりますが、すぐに次の事業者が控えていますから」報告書を提出した後は、対象事業者に出したアンケートも回収される。内容は、調査手順への評価や有効性。調査官の態度への感想なども含まれる。こちらが評価すると併せて、調査官も事業者から評価される。こうした結果もふまえ、「運輸安全マネジメント評価」の実施要領も毎年見直されていき、お互いの安全意識を高め

ていく。「各事業者さんに安全対策の見直しと改善を求めると同じく、我々の業務もつねに次の段階へと進んでいかなければなりません。そこがこの仕事の大変な点です」今では全国の大手事業者では、100%が、ガイドラインに即した安全方針策定や安全コンセプト教育実施を達成している。「事故が減ったんです。と言われるとうれしいですね。やはり、事業者さんに喜んでいただけたことが一番のやりがいです」そう話す山村の思いの先には、身近な運輸機関を利用するすべての人々の、安心安全な暮らしがある。