

## 「運輸防災マネジメント指針」の概要

### 自然災害への対応に関する運輸安全マネジメント

土田 敏勝 Toshikatsu Tsuchida

リスクマネジメント事業本部  
モビリティコンサルティング部  
特命部長

#### はじめに

今年2020年も全国で豪雨による甚大な被害が発生している。このような中、国土交通省は、2020年7月6日に、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」(以下、「本指針」という。)を策定、公表した。

同省では、国民の命と暮らしを守る抜本的かつ総合的な防災・減災対策を確立するために「国土交通省防災・減災対策本部」を設置し、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト<sup>2</sup>」を立ち上げているが、本指針はそのとりまとめで示された主要施策<sup>3</sup>にある「5. 交通・物流の機能確保のための事前対策」としての「交通運輸事業者の防災マネジメントの推進」を実施するために策定された。

なお、本指針の内容は、防災分野の有識者へのヒアリング実施結果及び運輸審議会運輸安全確保部会からの意見を踏まえたものとなっている。同省では今後、運輸事業者の経営トップとの対話を通じた防災マネジメント評価の実施などにより、運輸事業者の取組を支援するとしている。<sup>4</sup>

本稿では本指針に関し、「指針策定の背景」、「指針の位置付け」、「指針の具体的内容」に整理して述べるとともに、今後の動向について推察する。

#### 1. 「運輸防災マネジメント指針」策定の背景

##### 1.1. 自然災害の頻発化・激甚化

近年、自然災害は頻発化・激甚化の傾向が顕著であり、運輸事業における輸送の安全確保の脅威となって

<sup>1</sup> 国土交通省、運輸防災マネジメント指針、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001354413.pdf> (アクセス日: 2020-7-21)

<sup>2</sup> 国土交通省、総力戦で挑む防災・減災プロジェクト(概要)、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351319.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)

<sup>3</sup> 国土交通省防災・減災対策本部(第2回)会議、資料3 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト主要施策、<https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaihonbu/2kai/pdf/siryou03.pdf> (アクセス日: 2020-7-10)

<sup>4</sup> 国土交通省、報道発表資料「運輸防災マネジメント指針の策定について」、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351720.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)

いる。地震については平成23年東日本大震災、平成28年熊本地震、平成30年北海道胆振東部地震、令和元年山形県沖地震といった震度6弱以上の地震が相次いで発生しており、風水害では平成30年西日本豪雨、台風第21号、令和元年房総半島台風（台風第15号）、東日本台風（台風第19号）、令和2年7月豪雨などが毎年発生して各地に甚大な被害をもたらしている状況である。

## 1.2. 事業継続の必要性

運輸事業は国民生活及び経済を支える重要なインフラであるため、災害時も事業継続が必要であることから、運輸事業者が自然災害にいかに対応し、迅速かつ的確に対応するか、また、利用者や運輸事業者の社員等の安全を最優先し、安全を確保した上でいかに早く事業を再開するかが大変重要な課題であると考えられる。

加えて、現在、新型コロナウイルス感染症の拡大をいかに抑止し収束させるかが重大な課題となっているが、公共交通、物流等を担う運輸事業者は、政府の基本的対処方針において、国民生活と国民経済の安定確保に不可欠な事業として、事業を継続することが求められている。

## 1.3. 防災意識の向上の必要性

運輸事業者が災害時において事業継続を果たすためには、各事業者が防災意識を一層向上させることが必要と考えられる。経営トップが率先して自然災害対応へ取り組み、災害に立ち向かう防災体制を整備することにより、十分な備え、迅速な行動と早期復旧を可能とし、安全の確保と事業継続が実現できると考えられる。

## 1.4. 運輸事業者の現状

一方で、運輸事業の大半は民間の運輸事業者が担っており、特に地域交通・物流の多くは、地域に存在する中堅・中小の運輸事業者によって支えられている。これらの運輸事業者の自然災害への対応体制・取組は、まさに強化の途上にあると考えられる。

なお、災害対策基本法に基づき公共機関に指定されている運輸事業者は、その責務として、発災時において運輸事業を維持確保することが求められており<sup>5</sup>、災害等が発生した際、運輸事業の維持を実践している。

## 2. 運輸防災マネジメント指針の位置付け

上述の背景を踏まえ、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方を取りまとめ、本指針が策定されたが、本指針の位置付けについては二つの側面がある。一つは「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の主要施策である「5. 交通・物流の機能確保のための事前対策」の構成要素としての位置付け、もう一つは運輸安全マネジメント制度の一環として、運輸事業者の防災体制の構築・実践に向けたガイダンスとしての位置付けである。

### 2.1. 「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」との関係

頻発化・激甚化する災害から国民の命と暮らしを守るための対策として、国土交通省は2020年1月、大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置し、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を立

<sup>5</sup> 平成25年6月災害対策基本法改正 第7条第2項「災害応急対策又は災害復旧に必要な物資若しくは資材又は役務の供給又は提供を業とする者は、基本理念にのっとり、災害時においてもこれらの事業活動を継続的に実施するとともに、当該事業活動に関し、国又は地方公共団体が実施する防災に関する施策に協力するように努めなければならない。」

ち上げ、「いのちとくらしをまもる防災減災」をスローガンに、分野横断的な検討を進めてきた。

プロジェクトは10の主要施策で構成されており、その中に「5. 交通・物流の機能確保のための事前対策」がある。これは令和元年東日本台風をはじめ近年の激甚化した災害により、交通機能が長期にわたって損なわれ、社会・経済活動に大きな影響を与える事態が発生している現状において、運輸事業者の災害対応力向上や被害を甚大にさせないための対策を講じることにより、激甚化する災害に対応した交通・物流の機能確保を推進することを目的としている。

この施策の具体的対応として「交通運輸事業者の防災マネジメントの推進」<sup>6</sup>が掲げられている。具体的な課題の一つに「交通運輸事業の大半は民間が担っており中小企業が多く、自然災害への対応体制・取組は強化の途上」にあるとし、その対応として、2020年7月のとりまとめにおいて以下の二点が示された。

- ① 事業者全体で取り組むべき防災体制の構築・実践の進め方を示した「運輸防災マネジメント指針」を策定する
- ② 国土交通省による「評価・助言」により事業者の防災マネジメントの取組を支援する

## 2.2. 「運輸安全マネジメント制度」との関係

「運輸安全マネジメント制度」は2006年の制度開始以降、運輸事業者への「運輸安全マネジメント評価」実施を主軸とした支援により、輸送の安全性向上について着実に実績を積み重ねている制度である。制度開始当初より、国土交通省令において安全管理規程に記載すべき事項の一つとして、事故災害等が発生した場合の対応に関する事項を定めることにより、自然災害についても制度の対象としていたが、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、2017年には運輸安全マネジメント評価基本方針及び「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」<sup>7</sup>に「自然災害対応」が明記された。

運輸安全マネジメント制度において、自然災害対応を重要事項とするのは、自然災害対応が輸送の安全を確保する上で、優先すべき課題として重要性が高まっていることに加え、発災時における事業の維持・確保が求められているからである。それらへの対応については、①経営トップのリーダーシップが必須であること、②事業者全体が一体となった体制の構築が必要であること、③PDCA サイクルによるスパイラルアップが必要なこと等、アプローチとして従来から取り組んでいる運輸安全マネジメントにより達成できると考えられている。

一方現状では、自然災害対応に運輸安全マネジメント制度を活用するためのガイダンスが不在であることから、運輸事業者の自然災害への状況に応じた的確で柔軟な対応力の向上と、自然災害への対応について輸送の安全確保を図るための取組について、本指針をガイダンスとして運輸事業者が参照し、取組を進めることが可能であることが示されている。

また、本指針は災害対策基本法に基づく責務を着実に果たすための取組を支援するものでもあり、ひいては運輸事業者の事業活動の維持や経営の安定にも資するものと示されている。

<sup>6</sup> 国土交通省防災・減災対策本部（第2回）会議，資料3 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト主要施策，P. 7，<https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaihonbu/2kai/pdf/siryou03.pdf>（アクセス日：2020-7-10）

<sup>7</sup> 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/nyuanzen/content/20200615.pdf>（アクセス日：2020-7-6）

### 3. 「運輸防災マネジメント指針」の具体的内容

#### 3.1. 運輸防災マネジメント指針の構成

運輸防災マネジメント指針は下表の項目で構成されている。

表1 運輸防災マネジメント指針（目次）<sup>8</sup>

1. 運輸防災マネジメント指針の位置付け
2. 目的等 （1）目的 （2）対象 （3）自然災害対応においてマネジメント上考慮すべき点 （4）経営トップの責務
3. 自然災害対応の体制 （1）安全管理体制の構築 （2）事前の「備え」
4. 防災力を高める連携と情報発信 （1）様々な関係者との連携 （2）利用者への情報発信
5. 教育と訓練 （1）基本を習得する教育 （2）実践的な訓練 （3）他事例に学ぶ
6. 災害予防から応急・復旧までの留意点 （1）災害の種別に応じた対応 （2）想定被害への対応 （3）平時からの準備、迅速な初動

国土交通省は、運輸事業者が指針に示す項目を踏まえた取組を推進することで、自然災害に対する安全の向上を目指し、利用者からの安心が得られるとしている。

また、指針全体を以下の4つの要点にまとめて示すことにより、運輸事業者への指針内容の理解を促している。<sup>9</sup> 以下、4つの要点に沿って運輸防災マネジメント指針を抜粋、整理するので、指針の理解を進めるための一助とされたい。

#### 3.2. 【要点1】防災力向上＋事業継続を目指す取組

##### ①「防災」と「事業継続」

事故を未然に防ぐ事故防止に対し、自然災害対応は、被災時の被害を軽減する「防災」に加え、被災後、いかに安全を確保しつつ早期に復旧して事業を再開し、国民の生活と経済を支えるかという「事業継続」の取組であるとしている。

（運輸防災マネジメント指針抜粋）

##### 2. 目的等 （2）対象

- ・ 「防災」の目的は、主に、利用者・荷主、運輸企業の社員、地方公営企業や関係団体の職員の安全確保、物的被害の軽減ですが、これに対し「事業継続」は、それに加えて、利用者や社員・職員（以下「社員等」という。）の安全の確保を大前提とし災害発生時の安全の確認を行った上での業務活動の維持や早期回復を目指すものです。
- ・ 「防災」による人と物の被害最小化は、事業継続の重要な一部を構成するものと言え、両者は自ずと密接不可分なものです。あえて分けて述べれば、狭義の「防災」が自然災害に対して脆弱なポイントごとに被害軽減対策を講ずるものであるのに対し、「事業継続」のアプローチは、被災時に活用できる経営資源は何か、優先すべき業務をいつまでどのレベルまで回復させるか、という経営判断を要するアプローチと解されています。
- ・ とりわけ運輸事業の場合は、国民生活と国民経済を支える重要インフラとして、発災時においても、必要な物資の輸送、住民の足として、その機能を維持することが求められています。従って、運輸事業においては、防災マネジメントの一環として、事業継続マネジメントの取組を促進することが期待されます。

<sup>8</sup> 「運輸防災マネジメント指針」をもとに当社作成

<sup>9</sup> 国土交通省大臣官房運輸安全監理官、運輸防災マネジメント指針の意義と要点、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351718.pdf>（アクセス日：2020-7-6）

- ・ 事業継続の観点から防災マネジメントに取り組むことによっても、事業者の防災に必要な安全確保の施策、経営トップの主体的関与、社員等への周知、関係者との連携等も同時に一体的に進めることが可能であり、また、事業者全体の取組として進めることがより円滑にできると考えられます。

### 3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の備え ④事業継続計画の策定

- ・ 事業継続計画の策定により、必要な自然災害対応をより実効性のある形で事業者の組織内の各部門に周知でき得る。
- ・ 事業継続と結びつけることで、防災を経営に必要な事業活動として一体化することが可能となります。

## ②経営トップの関与

自然災害にどう対峙するかという危機管理に加え、事業継続に要する経営資源の配分、優先事業の絞り込み等の重要な経営判断を伴う取組であり、経営トップが率先して全社の取組とする必要があるとしている。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

### 2. 目的等 (4) 経営トップの責務

- ・ 特に自然災害による被災の直前から直後の対応は、危機管理そのものですから、トップダウンで対応する体制が必要です。
- ・ また、前述の通り、事業継続マネジメントの観点からも、事前の備えや事業の継続のために要員と予算等の経営資源をどのように配分し、どの事業から優先的に再開するか予め決めておくこと等も求められ、経営上重要な判断が必要となります。
- ・ 逆に、利用者の安全を確保するために、鉄道の計画運休などのように一旦中止する経営判断が必要となるケースもあります。この観点からも、自然災害対応は経営トップの対応が必要です。
- ・ 重要な視点は、「防災」も「安全」同様、いざというときの取組の前に、平時からマネジメント部門が経営課題として俎上に載せ、事業者全体が対応策を考え、実践することが肝要であるということです。そうした意味でも経営トップが牽引していく必要があります。
- ・ もちろん、災害発生時には、経営トップはいち早く災害対策本部に駆けつけ、自ら指揮を執る必要があることは言うまでもありません。

## ③防災マネジメントレビュー

経営陣参画の下で定期的に防災マネジメントレビューを行い、PDCA サイクルによるバージョンアップを行うことを示している。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

### 2. 目的等 (1) 目的

- ・ 自然災害対応については、①経営トップのリーダーシップが必須であること、②事業者全体が一体となった体制の構築が必要であること、③PDCA サイクルによるスパイラルアップが必要なこと等、アプローチとして従来から取り組んでいる運輸安全マネジメントにより達成できると考えられます。事故防止の取組との間に共通する基本理念があり、輸送の安全確保の上で、運輸安全マネジメントを活用する必要性がますます高くなっていると考えられるからにほかなりません。

## 3.3. 【要点2】平時の「備え」と迅速な初動

### ①平時の「備え」

平時の「備え」が初動の成否を握り、災害は必ず来ると認識し「ハザードマップ」を参考にすると等して被害想定を行った上で、自社の拠点等が被災した場合の代替措置の検討も含め平時から準備することが肝要で

あるとしている。また平時からの準備にあたっては、災害種別ごとの対応の差異を意識すること、予測がある程度可能な台風・豪雨災害等においては、発災直前の備えも重要であることを示している。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

6. 災害予防から応急・復旧までの留意点 (1) 災害の種別に応じた対応 ②風水害

- ・ 台風や集中豪雨等は、発生の予測がある程度可能であり、最新の気象予報・警報をもとに移動経路や規模に関する情報を把握し、それに基づいて発生直前に必要な準備をできるだけ行っておくことが必要です。
- ・ 地方自治体が作成・公表しているハザードマップ等をもとに鉄道、バス等車両の事前退避等による浸水対策、施設被害の発生を想定した代替輸送の備え、運行(航)要員の手配、速やかに応急作業に着手するための技術系社員等の配置を行う等の事前準備を行うことが求められます。

6. 災害予防から応急・復旧までの留意点 (2) 想定被害への対応

- ・ 自然災害の種別を想定した後、地方自治体等が作成・公表しているハザードマップ等も参考に、事業者及び社会インフラの被害の規模・程度を見積もり、対応を計画します。ただし、被害想定を細かく見積ると、多数の計画を詳細に作るようになるため、注意が必要です。実践的で簡潔な計画が望まれます。
- ・ また、被害想定を見積もる際には、ある地域の業務機能が喪失しても、他の地域の業務拠点がカバーでき、企業全体としては事業を行うことができるよう、「代替性」の確保を意識することが重要です。

②迅速な初動

被災時に最も重要なのは迅速な初動であり、トップダウンによる危機管理体制が必要であること、初動が遅れば遅れるほど被害は拡大するとしている。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

3. 自然災害対応の体制 (1) 安全管理体制の構築

- ・ 自然災害発生時には、経営トップの強いリーダーシップの下で災害対策本部を立ち上げ、経営トップを本部長とする災害対策本部に全ての情報を集中するとともに、トップダウンで迅速に判断し、現場に速やかに指示する体制をとることが求められます。
- ・ 経営トップが万一参集できない場合は代理を予め指定しておくこと、社外からも参画できるよう ICT を活用すること、例えば台風襲来等の場合は予め至近のホテル等に宿泊すること、通信手段を代替的なものを含め複数用意しておくこと等の対策も必要です。

6. 災害予防から応急・復旧までの留意点 (3) 平時からの準備、迅速な初動

- ・ 防災のポイントは、「事前に備えて先手先手で行動すること」及び「迅速な初動」です。実践的な「備え」と発災直後の初動の巧拙によってその後の被害の大きさが左右されます。
- ・ 迅速な初動により利用者・社員等の安全確保と被害軽減ができれば、その後の事業の早期回復・継続に速やかにつながるすることができます。

3.4. 【要点3】「備え」と初動 (1) : 関係者との連携等

①体制整備

即応体制(災害対策本部の設置)、対応要領、情報連絡体制、事業継続計画(BCP)等の整備が必要であるとされている。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の「備え」 ①計画的装備

- ・ 想定した地震や台風の規模毎にどのような被害が発生するのかをシミュレートしておくことは重要です。そして、地方自治体等が作成・公表しているハザードマップ等も参考に想定される被害の見積りを行い、最大被害の想定をもとに、必要な事前準備(備え)のレベルと内容を検討し、防災品、燃料、食料の備蓄、避難施設の準備、宿泊場所の確保、非常電源の配備等の対応を計画的に進めておくことが必要です。

3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の「備え」 ②緊急連絡網の整備

- ・ 企業内の緊急連絡網は、携帯電話やスマートフォンの電話番号リスト等に入れて、いつでも取り出せるようにしておく必要があります。
- ・ 地方自治体、消防や警察、地方運輸局、地方整備局、関係事業者、事業者団体等の防災関係担当との連絡体制も整えておく必要があります。

3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の「備え」 ③防災マニュアル

- ・ 自然災害を予め想定しシミュレーションを行い、社員等の対応マニュアルを整備することは、個々の社員等に役割を確認させ、防災意識を高める意味でも有意義です。
- ・ ただし、留意すべきは、想定されるシナリオをできるだけカバーしようとするあまり、マニュアルの「詳細化」を目指してしまわないようにすることです。必要なのは、基本理念と基本動作を身につけること、そしてその上で柔軟に対応できる応用力を発揮することと考えられます。

3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の「備え」 ④事業継続計画の策定

- ・ 事業継続計画の策定により、必要な自然災害対応をより実効性のある形で、事業者の組織内の各部門に周知でき得ます。事業継続と結びつけることで、防災を経営に必要な事業活動として一体化することが可能となります。

3. 自然災害対応の体制 (2) 事前の「備え」 ⑤タイムライン

- ・ 自然災害への対応は大きく分けて、「平時の準備」「直前の準備」「直後の応急(初動)」「復旧(事業継続)」に分かれると考えられますので、災害対応に当たっては、災害ごとに異なる態様に応じて、タイムラインを設定し、関係者との訓練等を通じて共有・調整しておくことが有用と考えられます。

②関係者等との連携

被災時には、地方自治体をはじめ、国の行政機関、関係事業者等の様々な関係者が総力で対応することが重要であり、このため、これら関係者との緊密な「顔の見える関係」の構築が防災力を高めるとしている。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

4. 防災力を高める連携と情報発信

- ・ 平成29年ガイドラインは、事業者内部及び取引先や荷主、旅客等との情報伝達及びコミュニケーションを重視しています。自然災害対応も同様であり、さらに加えて、地方自治体、国の行政機関、他の運輸事業者との連携関係を構築することが防災力を高める上で重要といえます。これら関係機関と平時より「顔の見える関係」を築くことが期待されます。

4. 防災力を高める連携と情報発信 (1) 様々な関係者との連携 ①地方自治体との連携

- ・ 自然災害対応においては、地方自治体に現地対策本部が設置され、地方自治体を中心となって災害対応を行います。住民への避難勧告発令も市町村が行います。このため迅速かつ正確な災害・被災情報の収集、地方自治体や国の機関の防災や救難救助活動等の情報に速やかに接するため、地方自治体との間で連携関係を構築しておくことが大変重要です。さらに、緊急物資輸送や代替輸送等に関する活動を円滑に行う上でも必要と考えられます。



4. 防災力を高める連携と情報発信 (1) 様々な関係者との連携 ②国の行政機関との連携

- ・ 緊急時の警察、消防、海上保安庁への救助要請のみならず、国土交通省の地方行政機関である地方運輸局、地方整備局、地方航空局は、TEC-FORCE<sup>10</sup>の派遣等による被災地支援をミッションとしていますので、事業者から様々な支援をこれら機関へ要請することができます。

4. 防災力を高める連携と情報発信 (1) 様々な関係者との連携 ③事業者間連携

- ・ 被災して事業者自らの輸送ネットワークが途絶した場合、代替輸送を迅速に行うためには、予め他の事業者との間で代替輸送に係る取り決めを行っておくと、速やかに代替輸送を立ち上げることができます。また、運転再開後の利用者の混乱を回避するため段取り合わせも含めて取り決めることが期待されます。

4. 防災力を高める連携と情報発信 (2) 利用者への情報発信

- ・ 自然災害の発生が予期される場合や発生時には、利用者に対して運行情報や被害の具体的状況、点検・復旧作業の進捗状況などをきめ細かく情報提供し、利用者自らが行動を選択できるように情報発信を行うことが重要です。また、情報発信に関しては、最近の事例などを参考に、事前の「備え」としての情報発信に関するマニュアルの改善や訓練に取り組むことも推奨されます。

3.5. 【要点4】「備え」と初動(2): 教育と訓練

①訓練の重要性

災害に遭うことが稀少なため、実践的な訓練を定期的実施し、振り返りを行うことが必要であり、また他機関の訓練への参加や他事例に学ぶことも重要であるとしている。

(運輸防災マネジメント指針抜粋)

5. 教育と訓練 (2) 実践的な訓練

- ・ 自然災害への対応力を向上させるためには、実際の機会に遭遇することが殆どないため、実践的な訓練の実施が極めて重要であり、訓練で覚えたことが実践で役立ちます。
- ・ 訓練の企画と実施に当たって留意すべき点は以下の通りです。
  - 経営トップが参加すること。
  - できるだけ多くの関係者(他の事業者、地方自治体、国の行政機関等)の参加を募ること。
  - 時間と情報の制約がある中で、関係者との調整、適格な意思決定、実行に移すような実践さながらの訓練を企画すること。
  - 地震、風水害、火山噴火といった異なる災害態様の訓練シナリオを企画し、適時にシナリオを変え実施すること。連鎖事象や2次・3次災害の想定とその対応訓練、複合災害の可能性についても想定しておくこと。
  - 直後に必ず振り返りを行うこと。
- ・ また、地方自治体、地方運輸局や地方整備局が主催する防災訓練も定期的実施されています。そうした機関の訓練に積極的に参加することは、事業者の自然災害対応の応用力を高めるとともに、各関係機関との連携を深める場としても有効と期待されますので、積極的な参加が望まれます。

②必要な社員教育

発災時の即応能力を向上させるためには、まず、社員には基本理念と基本動作を習得させ、応用力を訓練及びレビューで鍛えるよう取り組むことが効果的であるとしている。

<sup>10</sup> Technical Emergency Control Force の略。緊急災害対策派遣隊。国土交通省職員が指名され、被災地方自治体等が行う被害状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に関する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施。(引用元：運輸防災マネジメント指針P.9)



(運輸防災マネジメント指針抜粋)

5. 教育と訓練 (1) 基本を習得する教育

- ・ 自然災害対応の要員として指定されている社員等の多くは、普段は他の業務を担っており、自然災害が発生した時にはじめて、割り当てられた災害対応業務を行うことになるケースが多いと思われます。
- ・ このため、自然災害対応の研修・教育を行うにあたっては、徒に緻密で専門的なものとはせず、簡潔で理解しやすい実践的な内容とすることが必要と考えられます。
- ・ 型通りやってくる自然災害など一つもなく、現場での各社員等の対応力が試されることとなりますが、いざというときに役に立つのは基本理念と基本動作、そしてその上に立つ柔軟な応用力です。
- ・ 基本となる心構えや所作は研修で習得し、応用力は実践的な内容の訓練により身につけると考えられます。
- ・ 教育に当たっては、防災の技術論にとどまらず、基本理念をしっかりと伝達し、企業文化を醸成することについて、意識的に取り組んで頂きたいと考えます。

4. 今後の動向について

上述の「防災マネジメント評価」は、防災マネジメントに特化した評価の機会が新たに設けられるのではなく、これまで国土交通省がモード・事業規模等に応じて実施している「運輸安全マネジメント評価」の機会を捉えて、防災マネジメントについても取組状況を確認することが想定される。

具体的には、運輸事業者が策定した防災対策（方針やマニュアル、事業継続計画等）に示される内容及び取組状況の確認や、本指針に沿った防災マネジメントの視点からの取組状況の確認を通じ、必要に応じて評価・助言を行うことで運輸事業者のP D C A推進を支援することが推察される。

なお、当社（SOMPOリスクマネジメント株式会社）は、2010年3月に国土交通省より「運輸安全マネジメント評価を行う第三者機関」として認定を受け、運輸事業者への運輸安全マネジメント評価を実施している。今後、「運輸防災マネジメント指針」に則した運輸安全マネジメント評価の実施に向け、準備を進めることを計画している。

本年2020年7月より、国土交通省は地方運輸局等主催の説明会を通じて中堅・中小企業の理解の醸成を図るとしている<sup>11</sup>ことから、指定地方公共機関を含め地域交通・物流を支える中堅・中小の運輸事業者による、今後の自然災害への対応体制・取組強化が期待される。

おわりに

今般発表された「運輸防災マネジメント指針」は、自然災害の頻発化・激甚化を背景に、運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめたものである。

各運輸事業者におかれては、運輸安全マネジメントの取組に本指針の内容を組み込むとともに、自然災害対応を含む幅広いリスクへの対応を目指していただきたい。

<sup>11</sup> 国土交通省、報道発表資料「運輸防災マネジメント指針の策定について」、<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351720.pdf>（アクセス日：2020-7-6）

## 参考文献

- 国土交通省, 報道発表資料「運輸防災マネジメント指針の策定について」,  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351720.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)
- 国土交通省, 運輸防災マネジメント指針, 運輸防災マネジメント指針,  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001354413.pdf> (アクセス日: 2020-7-21)
- 国土交通省大臣官房運輸安全監理官, 運輸防災マネジメント指針の意義と要点,  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351718.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)
- 国土交通省, 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト (概要),  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001351319.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)
- 国土交通省防災・減災対策本部 (第2回) 会議, 資料3 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト主要施策,  
<https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaihonbu/2kai/pdf/siryoku03.pdf> (アクセス日: 2020-7-10)
- 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/unyuanzen/content/20200615.pdf> (アクセス日: 2020-7-6)

### 執筆者紹介

土田 敏勝 Toshikatsu Tsuchida

リスクマネジメント事業本部

モビリティコンサルティング部

特命部長

専門は運輸安全マネジメント、自動車事故防止

2016年4月より2018年3月まで、国土交通省大臣官房運輸安全監理官付 運輸安全調査官

### SOMPOリスクマネジメントについて

SOMPOリスクマネジメント株式会社は、損害保険ジャパン株式会社を中核とするSOMPOホールディングスのグループ会社です。「リスクマネジメント事業」「サイバーセキュリティ事業」を展開し、全社的リスクマネジメント(ERM)、事業継続(BCM・BCP)、サイバー攻撃対策などのソリューション・サービスを提供しています。

### 本レポートに関するお問い合わせ先

SOMPOリスクマネジメント株式会社

総合企画部 広報担当

〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル

TEL: 03-3349-3500 (2020年9月1日変更)