

ISO 39001 (道路交通安全マネジメントシステム)

最新情報による ISO/DIS 規格の詳細解説 (パイロット審査の結果を踏まえて)

入口 秀俊 Hidetoshi Iriguchi

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
部長

はじめに

ISO 39001 (道路交通安全 : Road Traffic Safety (RTS) マネジメントシステム) は、2012 年 11 月の ISO 発行に向けた DIS (Draft International Standard : 国際規格原案) の段階でありながら、急速な普及拡大が予想される第三者認証規格である。

NKSJ グループでは、2011 年 9 月から 10 月にかけて、ISO 39001 の情報を提供するセミナーを東京・名古屋・大阪で開催した。その後、「セミナーの申込多数による追加開催」「審査やコンサルティングに関する問い合わせ」など、本規格について反響が大きくなっており現在も全国のさまざまな業種の企業からの問い合わせが続いている。その理由として、以下のようなニーズや期待があると考えられる。

- (1) 交通事故や交通安全に対する、企業のリスクと社会的責任が注目されている
- (2) ISO 39001 による自動車事故への「削減効果 (リスクの低減)」が期待されている
- (3) この ISO 39001 は、統合マネジメントシステムを導く「トップランナー」の規格となる

また、今回、ISO 39001 の普及等を担う ISO (国際標準化機構) の組織である ISO/PC241 では「2020 年までに認証件数 10 万件」という大規模な普及を目標に掲げ、さまざまな広報やマーケティング及び啓発の活動を世界規模で推進している。その一つが「パイロット審査」という、ISO/DIS 39001 にもとづく事前・予備の審査制度である。早期の認証取得を目指す企業や組織にとっては、現時点からこの審査を受けることによって、正式な認証取得の準備や計画を着実なものにできるというメリットも生まれている。日本国内でも、すでに数社がパイロット審査を受けており (2012 年 3 月 2 日現在)、この動向も企業の認証取得を加速させる背景となっている。

2012 年 1 月、NKSJ グループの中核会社である日本興亜損害保険株式会社ならびに株式会社損害保険ジャパンの両社も「パイロット審査」を受けたが、筆者は両社の審査事務局の一員として臨んだ。

本稿では、その体験や情報をもとに、この ISO/DIS 39001 の概要や特徴について最新情報を解説する。なお、ISO/DIS 39001 は、文字通り「ドラフト (原案)」の段階であること、現在は英文のみの公開であり¹、本文における邦文 (日本語) 解説は当社の解釈にもとづくことをご理解いただきたい。

¹ 財団法人日本規格協会などから公表されている。

1. ISO 39001 は ISO マネジメントシステムの「進化形」であり、統合マネジメントシステムを導く

現在 ISO/TMB (技術管理評議会) /TAG13-JTCG (合同技術調整グループ) において、ISO 9001 (品質マネジメントシステム) や ISO 14001 (環境マネジメントシステム) などのマネジメントシステム規格の整合化のためのビジョン及び HLS (High Level Structure: 上位構造) とその共通テキストと用語等が検討されている(図 1)。

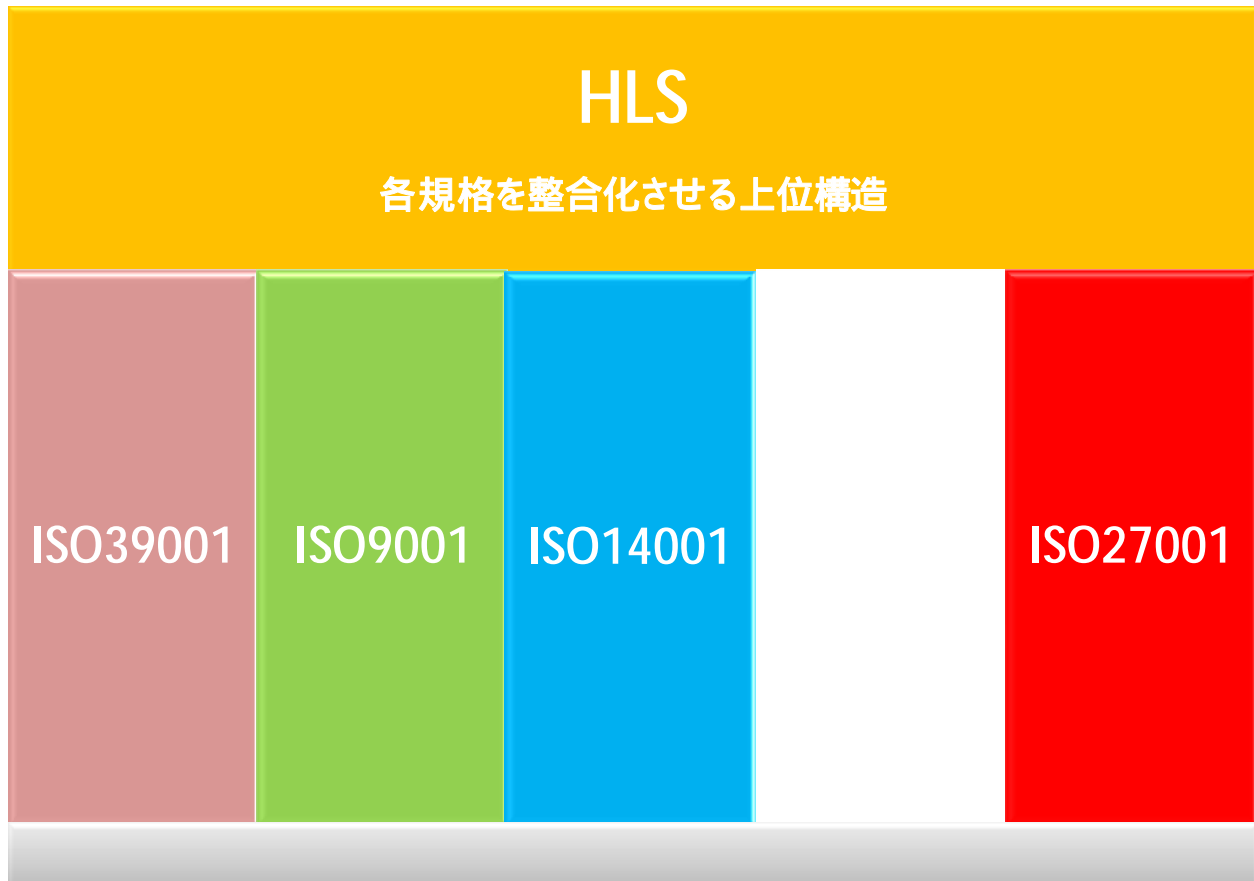


図 1 HLS のイメージ²

その内容は ISO D Guide 83 (D は Draft の略) として ISO の Web サイトなどで公開されており、まもなく ISO/TMB 会議において確定される予定である(2012年2月29日現在)。ISO 9001 や ISO 14001 など複数のマネジメントシステムを運用する企業・組織が増えていることをうけて、複数のマネジメントシステムを統合したり、整合性を取ったりできるような配慮や検討がされていると思われる。

ISO 39001 は、この ISO D Guide 83 に沿って策定されている「第 1 号」のマネジメントシステム規格となっている。ISO 9001、ISO 14001、ISO 27001 (情報セキュリティマネジメントシステム) 及び ISO 22000 (食品安全マネジメントシステム) なども数年後以内に予定されている次回改訂時には、ISO D Guide 83 に沿って整合性が確保されて、「要求事項タイトル」「要求事項の順序」「定義」などが改訂されていくことになる。したがって、企業は、ISO 39001 の要求事項をいち早く採用すると、将来の ISO 9001 や ISO 14001 などの改訂対応や統合マネジメントシステムへの着手を「先行」することができる(図 2)。

² 各種公開資料をもとに当社作成。

ISO/DIS39001	HLS(現行案)	ISO9001:2008	ISO14001:2004
序文		序文 0.1 一般 0.2 プロセスアプローチ、 0.3 ISO9004との関係、 0.4 他のマネジメントシステムとの 両立性	序文
1. 適用範囲 1.1 適用	1. 適用範囲	1. 適用範囲 1.1 一般 1.2 適用	1. 適用範囲
2. 引用規格	2. 引用規格	2. 引用規格	2. 引用規格
3. 用語及び定義	3. 用語及び定義	3. 用語及び定義	3. 用語及び定義
4. 組織の状況	4. 組織の状況		
4.1 組織及びその状況の理解 4.2 利害関係者のニーズ及び期 待の理解	4.1 組織及びその状況の理解 4.2 利害関係者のニーズ及び期 待の理解	4.1 一般要求事項	4.1 一般要求事項
4.3 マネジメントシステムの適用範 囲の決定	4.3 マネジメントシステムの範囲の 決定	4.1 一般要求事項	4.1 一般要求事項
4.4 RTS(Road Traffic Safety) マネ ジメントシステム	4.4 × × マネジメントシステム	4. 品質マネジメントシステム	4. 環境マネジメントシステム要求 事項

ISO/DIS39001	HLS(現行案)	ISO9001:2008	ISO14001:2004
5 リーダーシップ	5 リーダーシップ		
5.1 一般	5.1 一般		
5.2 経営者のコミットメント	5.2 経営者のコミットメント	5.1 経営者のコミットメント	4.2 環境方針 4.4.1 資源、役割、責任及び権限 の明確化 4.6 マネジメントレビュー
		5.2 顧客重視	4.3.1 環境側面 4.3.2 法的及びその他の要求事項
5.3 方針	5.3 方針	5.3 品質方針	4.2 環境方針
5.4 組織の役割、責任及び権限	5.4 組織の役割、責任及び権限	5.5 役割、権限及びコミュニケー ション 5.5.1 責任及び権限 5.5.2 管理責任者	4.4.4 資源、役割、責任及び権限
6 計画	6 計画	5.4 計画	4.3 計画
6.1 一般			
6.2 リスクと機会に対処するた めの処置	6.1 リスク及び機会への行動		
6.3 RTS(Road Traffic Safety) パフォーマンスファクター			
6.4 RTS目的及びそれらを達成す るための計画	6.2 × × 目的及び目的を達成す るための計画	5.4.1 品質目標 5.4.2 品質マネジメントシステム の計画	4.3.3 目的、目標及び実施計画

ISO/DIS39001	HLS(現行案)	ISO9001:2008	ISO14001:2004
7 支援	7 支援	7 製品実現	4.4 実施及び運用
7.1 調整			
7.2 資源 7.3 力量 7.4 自覚	7.1 資源 7.2 力量 7.3 認識	6 資源の運用管理 6.1 資源の提供 6.3 インフラストラクチャー 6.4 作業環境 6.2 人的資源 6.2.1 一般 6.2.2 力量、教育・訓練及び認識	4.4.1 資源、役割、責任及び権限 4.4.2 力量、教育訓練及び自覚
7.5 コミュニケーション及び促進	7.4 コミュニケーション	5.5.3 内部コミュニケーション 7.2.3 顧客とのコミュニケーション	4.4.3 コミュニケーション
7.6 文書化された情報	7.5 文書化した情報	4.2 文書化に関する要求書 4.2.2 品質マニュアル 4.2.3 文書管理 4.2.4 記録の管理	4.4.4 文書類 4.4.5 文書管理 4.5.4 記録管理
8 運用	8 運用	7 製品実現	4.4 実施及び運用
8.1 運用計画及び管理	8.1 運用計画及び運用管理	7.1 製品実現の計画 7.2 顧客関連のプロセス (7.2.1 ~ 7.2.2) 7.3 設計・開発(7.3.1 ~ 7.3.7) 7.4 購買(7.4.1 ~ 7.4.3) 7.5 製造及びサービス提供 (7.5.1 ~ 7.5.5) 7.6 監視機器及び測定機器の管理	4.4.6 運用管理 4.3.1 環境側面 4.3.2 法的及びその他の要求事項 4.5.1 監視及び測定
8.2 緊急事態への準備及び対応			4.4.7 緊急事態への準備及び対応

ISO/DIS39001	HLS(現行案)	ISO9001:2008	ISO14001:2004
9 パフォーマンス評価	9 パフォーマンス評価	8 測定、分析及び改善	4.5 点検
9.1 監視、測定、分析及び評価	9.1 監視、測定、分析及び評価	8.1 一般 8.2 監視及び測定 8.2.3 プロセスの監視及び測定 8.2.4 製品の監視及び測定 8.4 データの分析	4.5.1 監視及び測定 4.5.2 順守評価
9.2 道路交通衝突事故及び他のインシデント調査			
9.3 内部監査	9.2 内部監査	8.2.2 内部監査	4.5.5 内部監査
9.4 マネジメントレビュー	9.3 マネジメントレビュー	5.1 経営者のコミットメント 5.6 マネジメントレビュー (5.6.1 ~ 5.6.3)	4.6 マネジメントレビュー
10 改善	10 改善	8.5 改善	
10.1 不適合、是正措置	10.1 不適合及び是正措置	8.3 不適合製品の管理 8.4 データの分析 8.5.2 是正処置 8.5.3 予防処置	4.5.3 不適合並びに是正措置及び予防処置 4.5.1 監視及び測定
10.2 継続的改善	10.2 継続的改善	8.5.1 継続的改善	4.2 環境方針 4.3.3 目的、目標及び実施計画 4.6 マネジメントレビュー

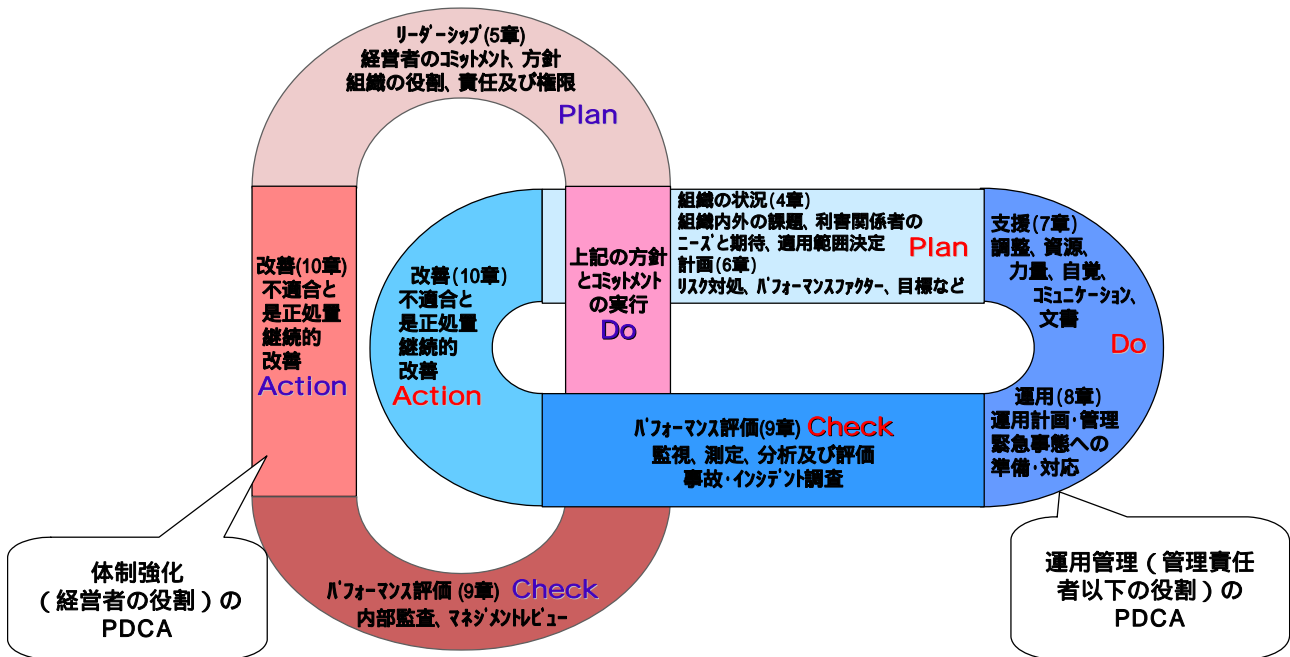
図 2 HLS と ISO 39001 等に関する比較表³

³ 同上。

2. 進化した PDCA : ISO/DIS 39001 の要求事項とその PDCA サイクル

ISO 39001 は、従来の ISO 9001 や ISO 14001 と同様、「PDCA サイクル」を基本にするマネジメントシステムの規格である。

しかしながら、今回の ISO 39001 は HLS にもとづく「新たな構成」が採られており、従来とは趣旨が異なった「進化形」ともいえる PDCA サイクルとなっている。一言で言うと、「二つの大きな PDCA サイクル」が企図されていると言える（図 3）。



【体制強化 (経営者の役割)】と【運用管理 (管理責任者以下の役割)】の二つの大きな PDCA が存在する

図 3 ISO/DIS 39001 のマネジメントシステムの概要 (PDCA サイクル図)⁴

まず、一つ目の大きな PDCA サイクルは、「体制強化 (経営者の役割) の PDCA サイクル」であり、概略は、以下のようなになる。

【体制強化 (経営者の役割) の PDCA サイクル】

(1) Plan (計画):

道路交通安全に対する、企業・組織の「コミットメント (忠誠や貢献)」を経営トップ自ら明確に打ち出し、その姿勢も明らかにする。そのうえで、

自社の「(道路交通安全) 方針」を経営トップ自らの責任で公表する。

上記の「コミットメント」「方針」の達成に向けて、経営資源を投入し、組織のマンパワーなどの役割権限を明確にする。

(2) Do (実施):

上記の Plan (「コミットメント」「方針」) を整育と実行する。

⁴ 同上。

具体的には、この経営者の Do の部分を「二つ目の大きな PDCA サイクル」全体（管理責任者以下の役割）に委ねる仕組みと言ってよい。

(3) Check（点検・評価）:

内部監査とマネジメントレビューで、自社の「体制」と「パフォーマンス（目標の達成状況など）」等を点検し評価する。

(4) Act（改善）:

上記の Check をもとに、経営層は自社のマネジメントシステム「体制（態勢）」全般の改善に向けて「改善指示」や「是正処置」を出す。そして、次の Plan の策定に繋げていく。

続いて、二つ目の大きな PDCA サイクルは、「運用管理（管理責任者以下の役割）の PDCA サイクル」であり、その概略は、以下のようになる。

【運用管理(管理責任者以下の役割)の PDCA サイクル】

(1) Plan（計画）:

企業・組織の「コミットメント（忠誠や貢献）」にもとづいて、道路における交通事故の死者等の撲滅に対して、自社の役割や「立ち位置」を検討し、主体的に取り組む範囲を決める。そのうえで交通事故の死者等の撲滅に対する、自社のリスクを洗い出し、その影響評価を行うとともに、取り組みの目標項目とその指標等を検討し決定する。

決定された目標（指標）等の達成に向けた、具体的な計画（アクションプラン）を策定する。

(2) Do（実施）:

自社の「方針」ならびに目的・目標達成等に向けた具体的な計画などを整斉と実施していく。

(3) Check（点検・評価）:

監視・測定などで、自社の実施状況を点検し評価する。ここには、事故・インシデント調査なども含まれる。

(4) Act（改善）:

上記の Check をもとに、不適合対応を中心に「是正処置」を行う。そして、次の Plan（計画）の策定にも繋げていく。

今後は、ISO 9001 や ISO 14001 等も次回の改訂時には、HLS にもとづく「二つの大きな PDCA サイクル」の構成が反映されていくことになる。

二つ目の大きな PDCA サイクルとなる「運用管理(管理責任者以下の役割)の PDCA サイクル」が、ISO 9001、ISO 14001 等とは異なってくるが、一つ目の大きな PDCA サイクルとなる「体制強化(経営者の役割)の PDCA サイクル」は基本的には変わらない。したがって、統合マネジメントシステムの構築と運用がスムーズになってくるのである。

3. 道路交通安全：RTS 対策の規範を定める「パフォーマンスファクター」

ISO 39001 は RTS のマネジメントシステムであるが、今後、世界の RTS 対策の「規範」となっていくであろう『パフォーマンスファクター』が DIS の 6.3 章で定められている。世界中の有識者が、幾度となく議論を重ねたうえで取り纏められた、RTS における最重要ファクターである。その内容は、大きく「a) リスクに曝される（リスクの大きさを示す）ファクター」「b) 最終的な安全ファクター」「c) 安全性に対する間接的なファクター」の 3 項目から構成されている。さらに、3 項目のファクターは各々について、下記のように分類されている（表 1）。

表 1 RTS パフォーマンスファクター⁵

RTS パフォーマンスファクター	想定される具体的なファクターの事例など
a) リスクに曝される（リスクの大きさを示す）ファクター	
・「走行距離」など	
・「車の台数」など	積荷の量なども影響すると考えられる
b) 最終的な安全ファクター	
・「死亡者」及び「重傷者」の発生数もしくは事故件数	
c) 安全性に対する間接的なファクター	
1. 設計や計画などのファクター	
・道路設計に関する事項	信号機や高速道路の付帯設備も含まれる
・道路の利用に関する事項	歩行者の利用なども含まれる
・シートベルトなど安全器具の使用	
・運転速度に関する事項	安全や事故と速度の関係など
・運転者に関する事項	安全や事故と健康状態の関係など
・運行計画に関する事項	
2. 「エントリー」と「排除」のファクター	
・安全な車両（のエントリー）	相応しい性能や積載量など
・免許取得者（のエントリー）	相応しい免許種別など
・不適切な車両や運転者の排除	* 上記以外の排除
3. 事故による負傷者対応のファクター	
・事故発生後の対応、応急手当などに関する事項	救急体制、メディカルの問題など

これらの RTS パフォーマンスファクターは、RTS マネジメントシステム構築にあたって、

- (1) リスク分析の検討の視点
- (2) 現状分析における、要因分類や指標
- (3) 目的目標や運用管理項目の参考指標

など、多項目にわたる準備や作業に使用できるものとなっている。文字通り「パフォーマンス（効果）を発揮する、もしくは計測する指標」といえるものである。

⁵ 同上。

ただし、この列挙されたパフォーマンスファクターを使用するのみでは、ISO 39001 が要求している上記(1)～(3)の工程すべてを満たすことにはならないことに留意する必要がある。その一例として、自社における独自となるような RTS パフォーマンスファクターを付加するかどうかの検討などが挙げられる。

4. その他、RTS パフォーマンスファクターの活用について

従来、運輸事業者以外いわゆる「白ナンバー」で、営業・物流・通勤等において道路と自動車を使用する企業の場合、安全に関する取り組みのガイドライン等はなかったが、この ISO 39001 特に RTS パフォーマンスファクターを自社の取り組みの「指標」や「ものさし」にしたり、安全方針、目標やアクションプランを作る「きっかけ」にしたりすることができる。

また、自動車及び道路の設計・製造・保守に関連する企業・組織の場合、RTS パフォーマンスファクターを、自動車や道路に対する「ユーザーのニーズ」や「グローバルなトレンド及び変化」を計る「指標」とすることも有効である。

おわりに

ISO 39001 の 2012 年 11 月の「正式発行」に向けて、最終の国際会議となる「南アフリカ会議」が 2012 年 2 月に開催された。近いうちには、「FDIS (Final Draft International Standard : 国際規格最終原案)」が ISO から公開されると思われるが、正式発行に向けての準備は着実に進められている。

当社は、今後も ISO 39001 の要求事項などの動向や関連情報について、情報発信していく予定である。

参考文献

- ・ DRAFT INTERNATIONAL STANDARD ISO/DIS 39001 (Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use)
- ・ ISO/TMB/TAG 対応国内委員会事務局, 「ISO マネジメントシステム規格の整合化に関して (ISO/TMB/TAG13-JTCG の動向)」

執筆者紹介

入口 秀俊 Hidetoshi Iriguchi

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部

部長

専門は、ISO マネジメントシステム全般の審査・コンサルティング及び運輸安全マネジメントの評価・コンサルティングなど

NKSJ リスクマネジメントについて

NKSJ リスクマネジメント株式会社は、株式会社損害保険ジャパンと日本興亜損害保険株式会社を中核会社とする NKSJ グループのリスクコンサルティング会社です。全社的リスクマネジメント (ERM)、事業継続 (BCM・BCP)、火災・爆発事故、自然災害、CSR・環境、セキュリティ、製造物責任 (PL)、労働災害、医療・介護安全および自動車事故防止などに関するコンサルティング・サービスを提供しています。詳しくは、NKSJ リスクマネジメントのウェブサイト (<http://www.nksj-rm.co.jp/>) をご覧ください。

本レポートに関するお問い合わせ先

NKSJ リスクマネジメント株式会社
自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル
TEL : 03-3349-5436 (直通)