

INTERVIEW to the Key-person in Certification Body

リレー連載 第11回

取材先 一般財団法人 日本自動車研究所 認証センター (JARI-RB) 上級経営管理者 西名 秀芳 氏

工程ごとに技術専門性を確保した審査体制 「審査員の成長」がキーワード

日本自動車研究所認証センター(JARI-RB)は1996年に設立、自動車業界の差し迫った環境ニーズに対応すべく、まずISO 14001の認証事業をスタートさせた。EMS審査員の力量を、産業分類で分けず、独自に「工程」という考え方を導入、工程ごとに技術専門性を確保する仕組みを作り上げ、認証組織から高い評価を得た。現在、認証事業のラインアップは、ISO 14001/9001/50001(エネルギー)/39001(道路交通安全)の4つ。審査員育成においては、専門家を招いた技術専門教育や審査員同士によるグループ討議など、工夫を凝らした技術検討会を、全審査員出席のもと毎月開催している。JARI-RBの他機関にない特徴と、新規格・ISO 39001に対する熱い想いについて、同機関の上級経営管理者である西名秀芳氏から話を聞いた。(編集部)

自動車業界のニーズに対応し ISO 14001認証からスタート

—JARI-RBの認証事業の取り組み経緯について。

私どもの母体である日本自動車研究所は創立45年になる歴史のある機関ですが、そこに自動車業界に強い認証機関を立ち上げようということで1996年に認証センターを設立しました。当時は認証規格としてはISO 9001が先行して取り組まれていましたが、自動車業界の差し迫ったニーズは環境負荷を下げるための仕組みづくりだったことから、私どもでは、まずISO 14001の認証から始め、その3年後からISO 9001認証も事業化しました。最近では、新たなマネジメントシステム認証事業としてISO 50001とISO 39001も事業化しています。

—JARI-RBの他機関にはない特徴は何ですか。

通常、「技術専門性」というと、JABの認定範囲分類に出てくるNACEコード・39分類を想定しますが、私どもが言う「技術

専門性」は、工程における技術専門性のことです。例えばカーメーカーの工場には、溶鉱炉、プレス、樹脂成形、塗装等の工程があり、本来、この工場の環境を審査で見ると、各工程独自の技術専門性が必要です。工程というのは、分かりやすい言葉で言えば「プロセス」のことです。前述した39分類だと、カーメーカーなので「22 その他輸送装置」の業界知識があれば、それで審査ができることになっています。このような産業分類で環境を審査するのは問題であると考えたことから、私どもは工程の技術専門性を評価し、その力量を育成する仕組みを持つことにしたのです。これは他機関では類例がないようです。私どもはJABとRvA(オランダの認定機関)から認定を受けていますが、認定審査においても「このような技術専門性の考え方は大変適切であり、本来はこうあるべきである」といったコメントを得ています。

—工程ごとの技術専門性は、どの審査でも適用しておられるのですか。

EMS審査のみに適用しています。例えば、環境面からプレス工程を見た場合、その業種が自動車部品であれ、家電製品で

あれ、やっていることはほぼ似通っています。典型的なのが事務所業務という工程です。どんな業種であれ、事務所業務の環境側面にあまり違いはありません。ですから、EMS審査における審査員の技術専門性については、産業分類で考えるのは適切ではなく、工程で考えるべきです。一方、QMS審査の場合は、製品に対する要求事項が相当大きなウエイトを占めていますので、こちらはNACEコードによる分類で力量確保を行っています。つまり、マネジメントシステムによって使い分けしているのです。

—組織は複数の工程を持っていますから、審査員には複数の工程が審査できる力量が求められます。EMS審査では、それをどのように確保し適用しているのですか。

審査員が組織にいた頃に経験している工程の種類には限りがありますので、それだけではなかなか審査はできません。ですから、各工程別に、機関内教育を行います。テキストを使った座学と、審査現場での実地教育です。これを数年間続けることで、徐々に審査できる工程の範囲を広げていくようにしています。

組織の審査に入る時は、その組織にど

のような工程があるのかを事前に調べます。それと、私どもの審査員が持っている力量とを照らし合わせ、どの工程にも見合った審査員を配置するようにしています。

全審査員が参加する 技術検討会を毎月開催

—技術専門性を含め、審査員の育成をどのような考え方で実施しておられますか。

「審査員は成長しなければならない」というのが、私どものキーワードです。では、審査員の成長をどのように実施していくのか。これについては、重層的にいろんな仕掛けを行っています。

一番重要視しているのが、毎月開催している、全審査員を集めての技術検討会です。ここではさまざまな取り組みを実施していますが、そのうちの1つが工程の技術専門性についての教育です。特に、最新技術を習得するため、企業からその分野の専門家を講師に招いて講義をもらうことや、高い専門技術を有する当機関の審査員が講師を務めることもあります。

また、審査員は個人で動いていますから、考え方がばらつくことがありますし、ベテラン審査員と新人審査員とは、審査の力量に大きなギャップがあります。そういった相違点や格差を擦り合わせるため、グループ討議も実施しています。例えば、法令審査はどうやればいいのか、環境側面の審査はどうあるべきか、といったテーマを機関側から出して、それについて審査員がグループを作って議論してもらい、その結果を発表します。このような議論を続けていくと、審査員同士の考え方の違いがコンセンサスを得て収斂されたり、ベテランの言



一般財団法人 日本自動車研究所 認証センター(JARI-RB) 上級経営管理者 西名 秀芳 氏

うことを新人が理解し始めたりして、うまく擦り合ってきます。

さらに、他機関と違うのは、自動車業界の情報については、毎回しっかりと審査員にインプットします。もちろん、ISO 9001/14001の改正に関する最新情報についても技術検討会で提供し、個々の審査員がきちんと改正情報を認証組織に説明できるように教育しています。

ISO 39001の普及が 交通事故削減につながる

—最近の新たな取り組みについて。

ISO 39001に注目しています。これまで交通安全のため、過去にいろいろな取り組みが行われてきましたが、最近の大きな成果として国交省の運輸安全マネジメント制度があります。運輸安全マネジメントの導入前と後とで、どれくらい運輸事業者の交通事故が減ったかということを、支払い保険金額で示したグラフが一昨年公表されました。それを見ると導入前と後とで金額が半減しています。いかに運輸安全マネジメントが交通安全施策として有効であるかが分かります。ISO 9001をベースにした運

輸安全マネジメントとISO 39001とを比較しますと、非常に親和性が高い。ですから、ISO 39001を普及させることは、間違いなく交通事故削減に効果があると思います。

ここで問題なのは、交通事故を起こしている車両の9割以上が白ナンバーですが、運輸安全マネジメント制度の登録事業者は緑ナンバーが対象であることです。ですから、白ナンバーの車両を管理しておられる会社に、ISO 39001が交通事故削減に効果があることに早く気づいて欲しいのです。社用車をたくさん抱えている事業者は、交通安全の取り組みを必ずやっていますが、やっている事業者でさえ、ISO 39001を取り入れると交通事故の削減に大きな効果があります。マネジメントシステムを導入すると、トップが組織の方針として交通安全に取り組むことを示し、その取り組みがきちんと機能しているかを厳しくチェックしていきますから、組織としても意識が上がり得ないのです。JARI-RBとしては、ようやく今月に認証が発行される予定ですが(3月27日にISO 39001第一号認証を登録)、当機関の認証に限らず、ISO 39001認証が普及することで、交通事故が削減されることを願って止みません。▼

(取材日:2014年3月24日)