

ISO 39001 道路交通安全マネジメントシステム (RTS-MS)

一般財団法人 日本自動車研究所
認証センター 西名秀芳

はじめに

- ◆ **規格名称** 「ISO 39001:2012 道路交通安全マネジメントシステム
— 要求事項及び利用の手引き」
- ◆ **規格発行日** : 2012年10月1日 (2013年4月、対訳版発行)
- ◆ **規格制定の背景**
 - 1) 世界で、1年間の交通事故による**死亡者は130万人、
負傷者は2千～5千万人**と推計。
自動車の普及拡大で、2020年には**死亡者が190万人**になる。
(WHOの予測)
 - 2) スウェーデン等の交通安全推進活動の先進国で展開された
「**安全システムアプローチ**」の思想が規格のベースである。
- ◆ **国連での活動** — “**道路安全10年計画**”
 - 1) 2011年5月11日にスタートし、活動中。
 - 2) 5本柱での活動メニューを提示
一本目の柱「道路安全マネジメント」で**ISO39001**の推進を謳う。
- ◆ **共通テキストを採用** : 統合マネジメントシステムの構築が容易。

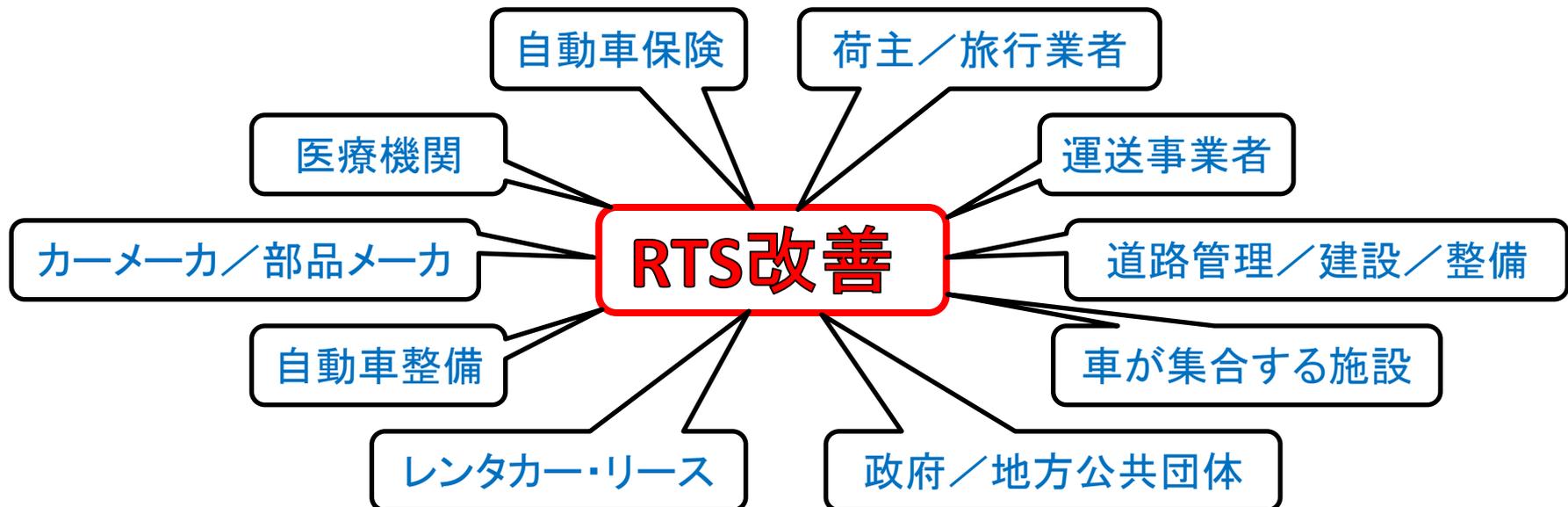
適用対象組織

1) 交通安全に関するあらゆる組織が対象 「1. 適用範囲」

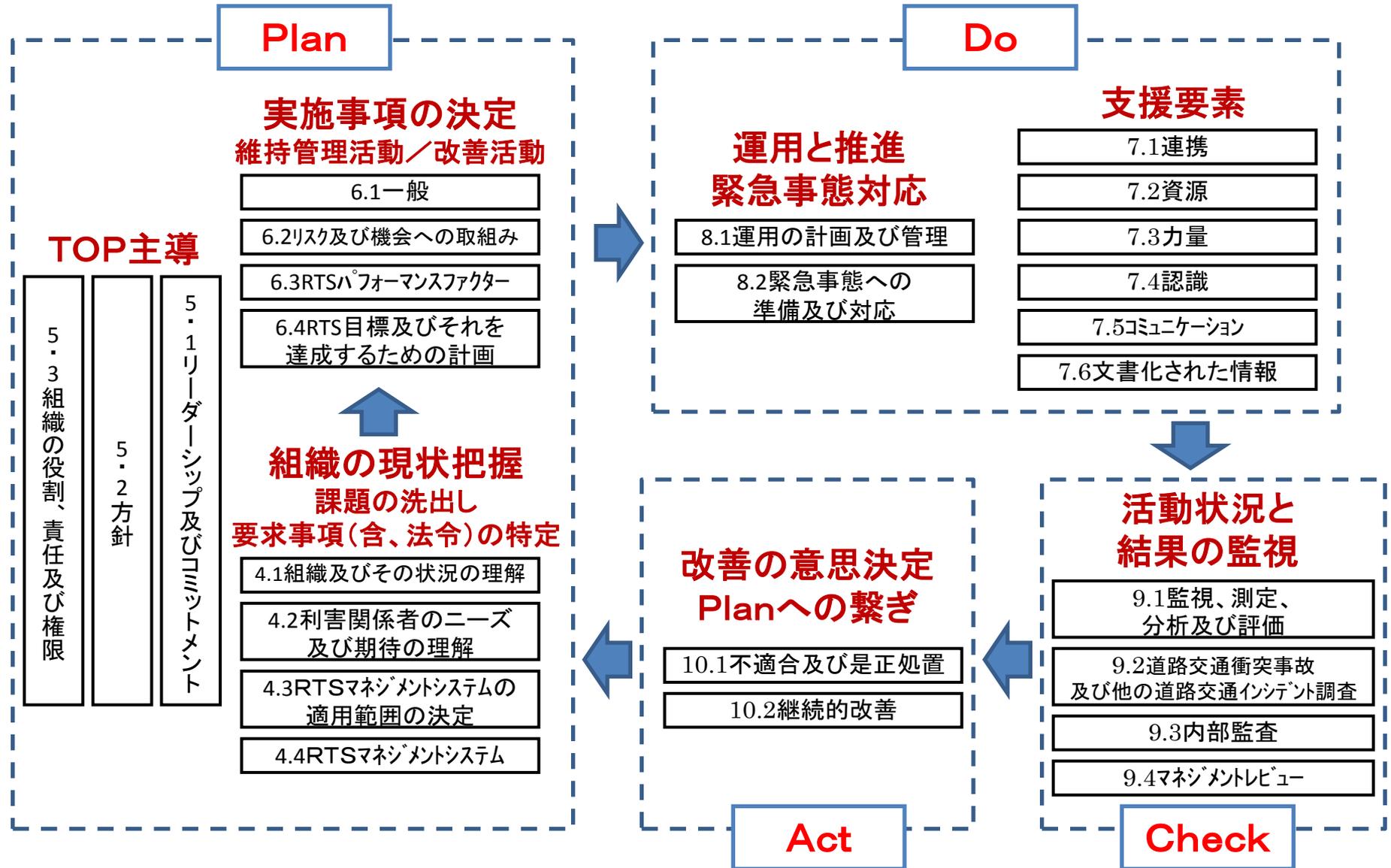
この国際規格は、組織の種類や大きさや提供されるサービス又は製品にはよらず次の事項を行いたいとするあらゆる組織に適用できる。

- a) RTSパフォーマンスを改善する
- b) RTSマネジメントシステムを確立し、実施し、維持し、改善する
- c) 表明したRTS方針への適合を自ら確信する
- d) この国際規格への適合を実証する

2) 具体的には「緑No車両管理」／「白No車両管理」／ 「道路管理」等様々なケースが考えられる。



要求事項の全体概要



4.1 組織及びその状況の理解

斜体字は共通テキスト

<要求事項>

組織は、組織の目的に関連し、かつ、そのRTSマネジメントシステムの意図した成果を達成する能力に影響を与える、外部及び内部の課題を決定しなければならない。

組織は、次の事項を行わなければならない。

- ①道路交通システムの中で組織の役割を特定する。
- ②RTSに影響を及ぼす可能性のある組織のプロセス、関連する活動、及び機能を特定する。
- ③それらのプロセス、活動及び機能の配列順序と相互関係を明確にする。

<解説>

MS構築のステップとして、以下の例が考えられる。

- 1) データ等を基にした組織のRTSパフォーマンスのレビュー。
- 2) 道路交通網の中での組織の役割を特定。
- 3) ②&③業務プロセスの構成を明確化RTSとの関係性の把握。
⇒外部と内部の課題を明確化する。

4.2 利害関係者ニーズ及び期待の理解

組織は、次の事項を決定しなければならない。

- RTSマネジメントシステムに関連する利害関係者
- その利害関係者の要求事項
- 法的要求事項、及び組織が同意するRTSに関連するその他の要求事項

- * 利害関係者とは、RTSに関して組織に要求してくる者と、組織から要求する者を考える。
- * 利害関係者を網羅的に把握する。
- * その要求の内容、また彼らへの要求の内容を明確化する。
- * 組織の個別機能と利害関係者をマップ化することも有効。
- * 「法的要求事項」は、9.1監視の活動で、順守評価を行うことまで見通して特定する。
- * 「組織が同意するその他の要求事項」には、業界団体自主規制、地域との協定、コミュニティでの約束事項、顧客からの要求事項、自主的な行動規範等々。

6.2 リスク及び機会への取組み

RTS マネジメントシステムの計画を策定するとき、組織は、4.1に規定する課題及び4.2に規定する要求事項を考慮し、次の事項に取り組む必要のあるリスク及び機会を決定しなければならない。

- RTS マネジメントシステムが、その意図した成果を達成できることを確実にする。
- 望ましくない影響を防止、又は低減する。
- 継続的改善を達成する。

組織は、次の事項を計画しなければならない。

a) それらのリスク及び機会への取組み。

b) 次の事項を行う方法。

- その取組みのRTS マネジメントシステムプロセスへの統合及び実施。
- それらの取組みの有効性の評価。

* 前半部 : 考えられるリスクと機会を全て、網羅的に洗い出す。

その後、取り組むべきリスクと機会を絞り込む。

* 後半部 : 以下の3点を要求している。

- ・決定したリスクへ取り組む「**行動**、actions」を定める。
- ・その行動をMSの中で位置付ける方法を定める。(⇒8.1運用)
- ・その行動が有効であることを評価する方法を定める。(⇒9.1監視)

6.3 RTSパフォーマンスファクター

a) リスク暴露ファクター : (走行距離、輸送量、実運行日等、検討のベースとなる要素)

b) 最終安全成果ファクター : (例えば、死亡及び重大な負傷の数)

c) 中間安全成果ファクター : (交通安全活動に意味付けをもつ要素)

- ◆ 分離(車の往来及び脆弱な道路利用者)、路側帯及び交差点設計を特に考慮した、**道路の設計及び安全速度の設定**
- ◆ 車両の種類、利用者、積荷の種類、及び装備に応じた、**適切な道路の利用**
- ◆ シートベルト、チャイルドシート、自転車用及びオートバイ用ヘルメット、視認性をよくする手段と被視認性をよくする手段などを特に考慮した、**個人用安全装備の使用**
- ◆ 車両の種類、交通量及び気象状況も考慮した**安全運転速度の利用**
- ◆ 疲労、注意散漫、アルコール及び薬物を特に考慮した**運転者の適格性**
- ◆ 移動・運搬のニーズ、移動・運搬の量及び形態、並びにルート、車両及び運転者の選択に関する考慮を含む、**安全な運行計画**
- ◆ 乗客・乗員保護、他の道路使用者(他の乗客・乗員同様脆弱である)の保護、道路交通衝突事故の回避・緩和策、道路走行性、車両の可能積載重量、及び車両に搭載する積荷の安全性確保を特に考慮した、**車両の安全性**。
- ◆ 当該の等級の車両(二輪車両を含む)を運転するための**適切な免許**
- ◆ 不適格な車両及び運転者の**道路網からの排除**
- ◆ **衝突事故発生後の対応**及び応急手当、緊急事態への準備、並びに衝突事故からの回復及びリハビリテーション。

日本の交通事故

1) 死者数・負傷者数の推移と現状 (人)

	死者数(24h)	負傷者数
昭和45年	16,765	約98万
平成23年	4,612	約85万
平成24年	4,411	約82万

2) 諸外国との比較 (2013年交通安全白書より)

- ◆2011年の10万人当たりの30日以内死者数は「4.3人」
- ◆(少)イギリス<オランダ<スウェーデン<ルウェー<アイスランド
 <デンマーク<スイス<アイルランド<日本

3) 第9次交通安全基本計画 (昭和45年制定の交通安全対策基本法による)

- ◆平成27年までの目標
 - ・24時間死者数を3,000人以下
 - ・死傷者数を70万人以下

**交通安全活動の
強化が望まれる!**

認証の周辺状況

- 1) 日本では既に10数件の認証実績が有り、増加中。
業種は、保険会社／リース会社／貨物運送事業者／
タクシー／バスなどバラエティに富んでいる。
- 2) 日本陸送協会では協会活動として認証取得を推進中。
- 3) 埼玉県のトラック協会では、認証取得に助成金を出す。

認証取得のメリット

- 1) 直接的な**利益改善**の可能性あり。
(保険料の低減／治療費削減／事故処理費用の削減等)
- 2) 「RTS国際規格認証取得」による**差別化**による事業拡大の可能性あり。
- 3) CSRの面で、**交通安全を重要視していることを効果的に訴求**できる。
(認証は、社会との分かり易いコミュニケーションツール)
- 4) RTS施策が組織内に確実に展開でき、**管理のレベルが向上**する。
- 5) 企業の**サステナビリティの向上**(RTSリスクの低減／法令順守)
- 6) 共通テキストを先取りでき、将来、**EMS/QMSとの統合**が容易になる。

交通安全は、全ての組織の願い！
JARI-RBは使命感を持って認証に臨みます。

ご興味があれば、説明に伺います。
お問い合わせは、事業部までお気軽に。
(TEL:03-5733-7934)

ご清聴ありがとうございます。