

ISO39001と運輸安全マネジメント制度 の共通点と相違点

1. 運輸安全マネジメント制度とは

運輸安全マネジメント制度について 国土交通省HPから抜粋

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

- | 鉄道 | 自動車 | 海運 | 航空 |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故 JR西日本福知山線脱線事故 | <ul style="list-style-type: none"> 近鉄バス転落事故 大川運輸踏切衝突事故(スーパーひたしと衝突) | <ul style="list-style-type: none"> 九州商船フェリーなるしお防波堤衝突 知床半島観光周遊船乗崩 | <ul style="list-style-type: none"> JAL新千歳空港における管制指示違反 JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ ANA小松飛行場における管制指示違反 |

原因: >経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有が不十分
>経営陣の安全確保に対する関与が不十分

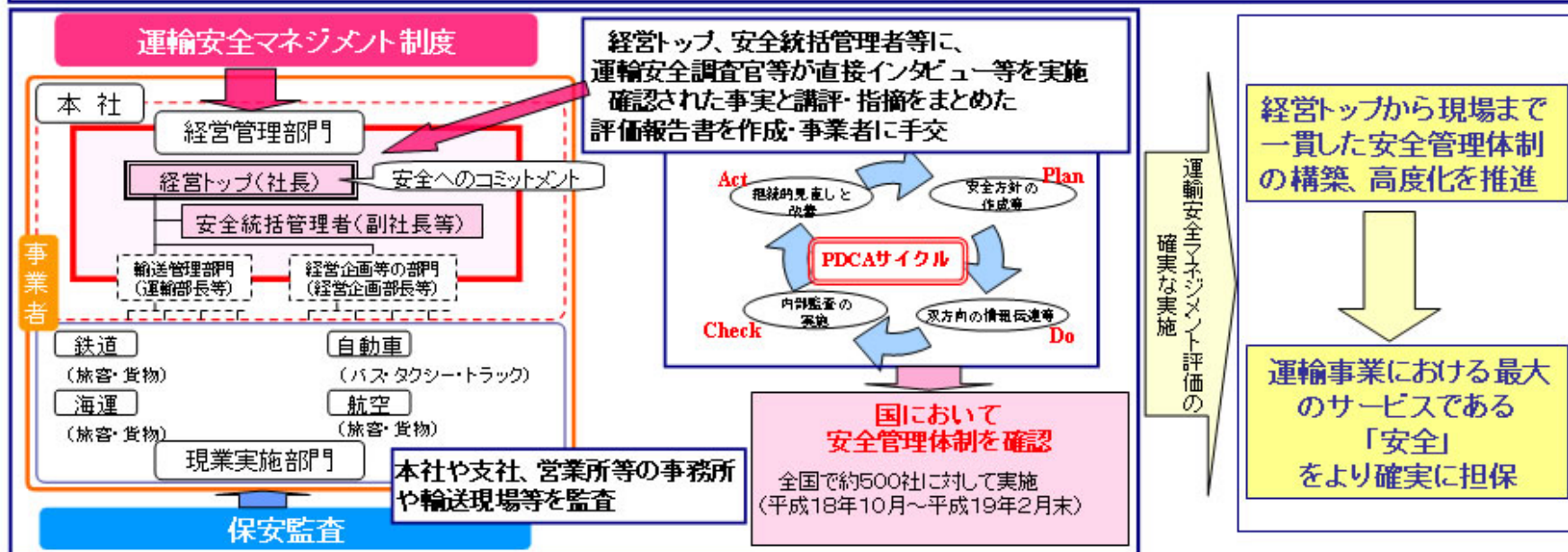
> 運輸安全一括法の制定(平成18年3月31日公布)

各モードの運輸事業者に対し、安全管理規程の作成及び届出の義務付け等の措置を講じ、「安全意識の浸透」、「安全風土の構築」を図る。

> 新組織設置(平成18年度)

運輸安全政策審議官以下約30名の新組織を設置。

平成18年10月1日～
運輸安全マネジメント制度の開始



あどばる経営研究所 A.V.MANAGEMENT

2. 運輸安全マネジメント制度とISO39001／対象組織

運輸安全マネジメント制度	鉄道モード	海運モード	航空モード	自動車モード			義務の程度
				バス事業者	タクシー事業者	トラック事業者	
	➢ 鉄軌道事業者等	➢ 海運事業者等	➢ 航空輸送事業者等	➢ 保有車両200両以上	➢ 保有車両300両以上	➢ 保有車両300両以上	安全管理規定等義務付対象
			➢ 安全管理規定義務付対象外航空輸送事業者	➢ 保有車両100～200両 ➢ 高速バス、高速ツアーバス ➢ 第一当事者の死亡事故の惹起	➢ 第一当事者の死亡事故の惹起	➢ 危険物の大量漏洩事故の惹起 ➢ 第一当事者の死亡事故の惹起	安全管理規定等義務付対象外
				➢ 保有車両100両未満	➢ 保有車両100～300両 ➢ 保有車両100両未満	➢ 保有車両100～300両 ➢ 保有車両100両未満	
上記事業者以外に、以下の活動を通じて道路交通安全に影響を与える組織				任意			
ISO 39001				➢ 乗客・貨物輸送(営業者、白ナンバー車)に関わる組織 ex. バス、タクシー、トラック事業者以外の自家用輸送や輸送を委託する組織等 ➢ 輸送ニーズを生む施設の運営に関わる組織 ex. 道路管理者、駐車場を持つスーパーマーケット等 ➢ 道路周辺での作業に関わる組織 ex. 道路の清掃会社、通信事業者等 ➢ 道路の設計・製造・運用・保守に関わる組織 ex. 道路管理会社等 ➢ 関連法規の制定・規制に関わる組織 ex. 国、地方公共団体等 ➢ 自動車・同部品の設計・製造・保守・検査に関わる組織 ex. 自動車メーカー、自動車部品メーカー等 ➢ 救急救命医療の準備に関わる組織 ex. 消防署(救急車)、救急病院、リハビリテーションセンター等			

3. 運輸安全マネジメント制度とISO39001／要求事項

ISO39001:2012／規格要求事項		運輸安全マネジメント／ガイドライン(2006年施行)
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 4.3 RTSマネジメントシステムの適用範囲の決定 4.4 RTSマネジメントシステム	
5 リーダーシップ	5.1 リーダーシップ及びコミットメント 5.2 方針 5.3 組織の役割、責任及び権限	1 経営トップの責務 2 安全方針
6 計画立案	6.1 一般 6.2 リスク及び機会への取り組み 6.3 RTSパフォーマンスファクター 6.4 RTS目的及びそれを達成する為の計画策定	3 安全重点施策
7 サポート	7.1 連携 7.2 資源 7.3 力量 7.4 認識 7.5 コミュニケーション 7.6 文書化された情報	4 安全統括管理者の責務 5 要員の責任・権限 6 情報伝達及びコミュニケーションの確保 10 安全管理体制の構築・改善に必要な教育訓練等 13 文書の作成及び管理 14 記録の作成及び維持
8 運用	8.1 運用の計画及び管理 8.2 緊急時の準備態勢及び対応	7 事故・ヒヤリハット情報等の収集・活用 8 重大な事故等への対応 9 関係法令等の遵守の確保
9 パフォーマンス評価	9.1 監視、測定、分析、及び評価 9.2 道路交通事故及び他のインシデントの調査 9.3 内部監査 9.4 マネジメントレビュー	11 内部監査
10 改善	10.1 不適合及び是正処置 10.2 継続的改善	12 マネジメントレビューと継続的改善

パフォーマンス評価がポイント

ISO9001がベース→適合性が主体

4. 運輸安全マネジメント制度とISO39001／その他の相違点

特徴	ISO39001	運輸安全マネジメント
制度	✓ 審査登録制度 ✓ 部門単位での認証が可能	✓ 運輸安全マネジメント評価制度 ✓ 原則、全社単位で評価
認証の有無	✓ 希望による認証取得が可能	✓ 認証制度無し ✓ 関係事業法規に基づく行政行為
対象事業者	✓ 道路交通安全に関係する全産業	✓ 各事業法に基づく航空・鉄道・海事・自動車の4モード
要求事項	✓ 規格による要求事項	✓ ガイドライン及び法令に定める事項
審査対象	✓ 製造／サービス部門が主な審査対象	✓ 主として経営管理部門を対象に立ち入り検査
強制力	✓ 任意の制度	✓ 法律を根拠にした義務の制度（一部努力義務あり）
審査(評価)するPDCA	✓ 道路交通安全に関する業務プロセス全般のPDCA	✓ ガイドラインの14項目を中心としたPDCA

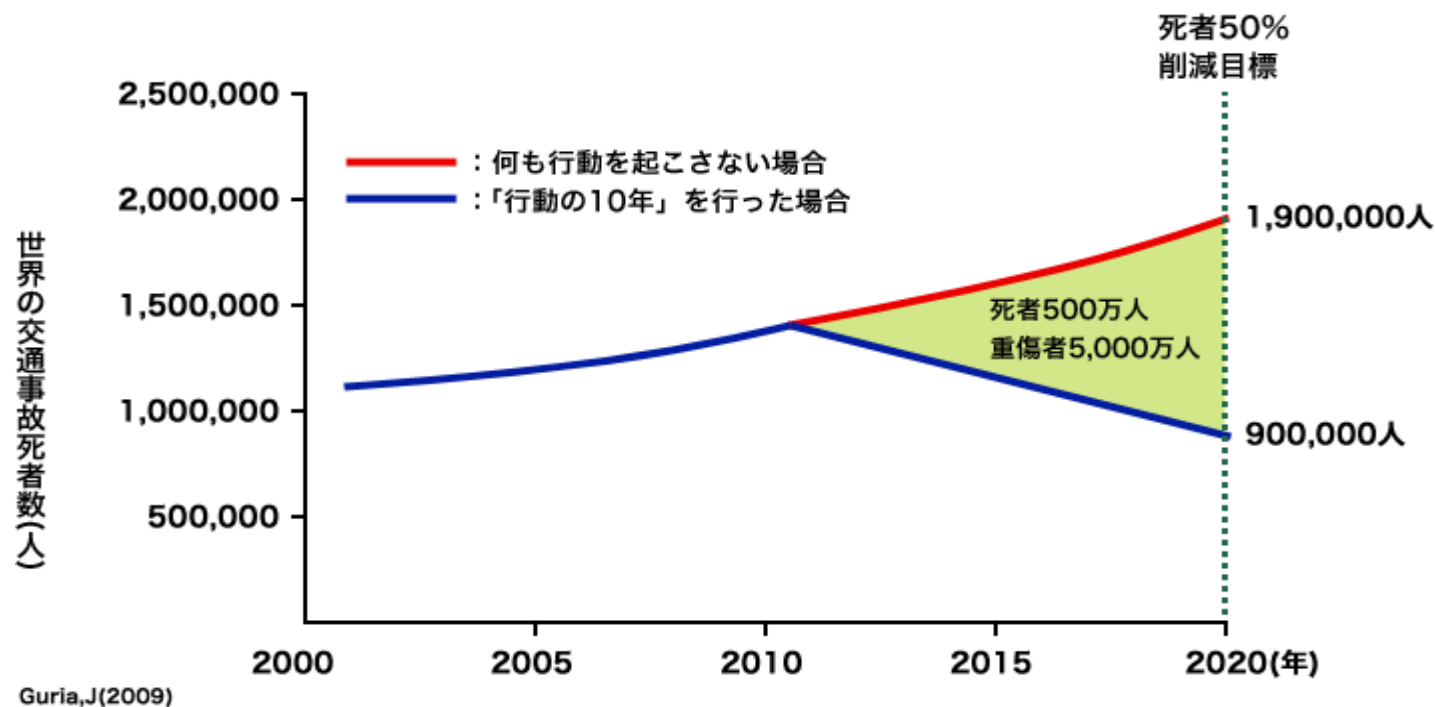
5. 国連による道路交通死傷者事故削減計画(1)

(1) 国連「交通安全のための行動の10年」

*** 2011～2020年の10年間で、交通事故死者500万人、重傷者5000万人削減を目標**

- 2009年11月、世界で初めて「交通安全に関する世界閣僚会議」がモスクワで開催されました。この会議では、2011～2020年を「交通安全のための行動の10年」とするよう国連総会に要請する「モスクワ宣言」が採択されました。
- これを受け、2010年3月、国連総会において2011～2020年を「交通安全のための行動の10年」とすることが決議され、正式に宣言されました。
- また、これに呼応し、WHO(世界保健機関)も、2011年5月11日に世界的な取り組みを開始すると発表し、世界共通の活動および各国の実情に応じた活動の指針を発表しました。
- 国連「交通安全のための行動の10年」は、2011～2020年の10年間に発生すると予測される全世界の交通事故死者、重傷者のうち、死者500万人、重傷者5,000万人の削減を目的としています。

「交通安全のための行動の10年」の可能性



6. 国連による道路交通死傷者事故削減計画(2)

(2)「4つの核」で削減／ISO39001が横串の役割

* ①安全な道路／輸送システム ②安全な自動車 ③安全な道路利用者 ④衝突事故後の対応

道路交通安全 マネジメントシステム	安全な道路 安全な輸送システム	安全な自動車	安全な道路利用者	衝突事故後の対応
➢ 経営トップによるコミットメント ➢ 全従業員の参画 ➢ 安全統括管理者の任命 ➢ 安全を事業計画の中へ統合 ➢ 長期目標の設定 ➢ 交通安全事例の分析と恩恵の実証 ➢ 道路交通安全企業風土の醸成 ➢ ISO39001道路交通安全マネジメントシステムの活用	➢ 危険箇所・ルート of 明確化 ➢ 歩行者・自転車と分離された道路の利用 ➢ 公共交通の利用 ➢ 代替手段による移動の回避(テレビ会議など) ➢ 適切な移動計画(ルート・時刻)	➢ 安全な自動車の利用 ➢ 安全装置装着の拡大 ➢ 3点式シートベルトの装備 ➢ 安全装置装備によるインセンティブ(保険等) ➢ 不良自動車の輸出禁止 ➢ 映像機器の搭載禁止 ➢ 疲労検知装置の搭載	➢ ドライバーのリスク要因の自覚促進 ➢ 企業間のリスク要因共有 ➢ 総合的訓練プログラムの採用 ➢ 正しい制限速度管理 ➢ 飲酒運転の厳格な禁止 ➢ シートベルトの着用 ➢ ヘルメットの着用 ➢ 若年・未経験ドライバーへの対応 ➢ 通勤のための自家用車利用	➢ 応急処置キットの搭載 ➢ リハビリテーションの資金となる保険付保 ➢ インシデントの報告 ➢ 重大事故の調査 ➢ 適切なデータ収集による事故予防

道路交通安全マネジメントシステム(ISO39001)が横串の役割