

2012年本格スタートするISO39001 (道路交通安全マネジメントシステム： RTSMS)規格の概要と取得のメリット(上)



あおいコンサルティング株式会社 主席コンサルタント

山本 昌幸氏

——2011年10月号「図書案内」にて著作をご紹介しましたが、出版に至る経緯と主旨を教えてください。

山本 国土交通省が運輸関連のヒューマンエラーを原因とする事故を防ぐためにISO9001(QMS)を参考として作成したしくみである「運輸安全マネジメント」のガイドライン策定し、昨年、その運輸安全マネジメントに関する書籍を出版しました。出版社から中小運送業者向けのテキストとしてわかりやすい内容に解説して欲しいと依頼されて執筆した書籍で、現在でも多くの組織に利用されていると思います。

もともと行政書士、社会保険労務士で、お客様には運輸関係の企業が多く、それらの企業に、人事制度や労務管理のコンサルティングも行っています。約15年前、ISO9001：94年版の審査員としてISOの世界に入ったことをきっかけに現在では、ISO9001・ISO14001・ISO22000の審査業務やコンサルティング業務を行っています。

ISO39001とはどんな規格なのか

——ご専門であるISO39001(道路交通安全マネジメントシステム：RTSMS)について教えてください。

山本 39001は道路交通安全のマネジメントシステムで、スウェーデンが主導となって規格を策定しています。スウェーデンは交通事故削減の先進国で、1997年に国会で交通事故死・重傷ゼロを目標とした「ヴィジョン・ゼロ」を決議し、翌年からスタートしました。最初は誰もが「ゼロはいくらなんでもムリだろう」と思われていたのが、

非常にめざましい効果をあげることができ、世界中から注目されるようになりました。そうした背景から、ISO39001を国として提案することになったのです。現在ISOのTC241委員会で討議をしており、議長国はスウェーデン。メンバーは20カ国を越えて、日本や中国、アメリカなどが参加しています。さらにそれより若干少ないオプザーバ国があります。

——日本も参加しているのですか？

山本 そうです。日本の運輸安全マネジメントは空や海も含めたすべての運輸事業者にあてはまるもので、幅は広いのですが、バスやタクシー、トラックといった道路交通上の「運輸安全マネジメント」においては日本のシステムと類似性が高く、国交省も興味を持っており、積極的に参加しているようです。

今のところISO規格の前のDIS段階で、フライングドラフト(FDIS)が今年の5～6月。早ければ4月にも発行されるかもしれません。最終版であるISは11月に発行が予定されていますが、多少遅れる可能性もあるでしょう。現時点で発行されているDIS版が英語版で、日本語訳もされています。個人的には日本語に訳したのですが、判断し難い箇所もあり、今後どのように捉えられていくのか様子見の状態でもあります。

——日本の「運輸安全マネジメント」と違う点は？

山本 日本の「運輸安全マネジメント」は「ヒューマンエラーを防止して事故をなくす」という着眼点のもと、「ヒューマンエラー」を防止するためには、運輸安全マネジメントが有効」という考えです。「運輸安全マネジメント」は非常に良いし

くみであり、策定した国交省には頭が下がります。ISO39001(RTSMs)はDISの段階なので正確なことは差し控えますが、ただ、“ヒューマンエラー”という文言はわざわざ使用されておらず(山本注:FDIでは“ヒューマンエラー”という文言は削除される予定)、“ヒューマンエラー防止が主役の規格”とは、捉えられないイメージです。そして、目的としては、“交通事故全般”の削減ではなく、「重傷事故と死亡事故を無くす」ことが目的です。もちろん、重傷事故と死亡事故を無くすことにより、軽微な事故が削減できるのであれば、それを否定するものではありませんが、あい入れないこともあります。

——EMSとQMSの両方に共通するISO39001(RTSMs)

山本 規格そのものについてお話ししますと、基本的にISO9001(QMS)・ISO14001(EMS)と類似性の高い規格だと感じています。また、スウェーデン国内の責任者はOHSAS18001との類似性も指摘していました。ISO39001(RTSMs)の一つひとつの章を解説していくと、ISO9001・ISO14001に馴染みの無い方は、「ほーっ、そうなんですかあ」と一つひとつ納得されたり、難しいと感じるかわりませんが、ISO9001とISO14001の両方を理解している方からすると、「この部分はISO9001の○○、この要求事項はISO14001の◇◇」とつながることが多いですね。このように、ISO39001(RTSMs)はISO9001・ISO14001と類似性も高いのですが、私がこの規格で非常に重要だと思う6章では、重傷事故・死亡事故につながる要因やリスクは何かを明確にしたうえで、その影響を考慮し、運用するうえでの指標を予め明確にしたうえで、どのような取り組みをするかを決めなければなりません。

要因やリスク、指標を明らかにして、目標と達成手段を運用していくことで、確実に事故は減ります。目的・目標を決定することと達成手段を実施することはEMS、QMSですで行ってきたことですね。ただこのことは、QMSよりEMSが参考になるでしょう。

緊急事態を定義して防止する要求事項は、運輸

安全マネジメントとの類似性もありますが、EMSそのものの要求事項と捉えた方がしっくりくるでしょう。

また、インジケント部分も入って来ており内部監査、マネジメントレビューと継続的改善もあります。

一つだけ、予防処置の部分がどうなるかという問題もあります。QMSなどでは明確にされなければいけません。ISO22000(FSMS)では規格全体が予防処置ともいえるので、ISO39001(RTSMs)もその様なイメージなのでしょう。ただ、インジケントに関することが予防処置といえないこともないですね。

あと、非常に重要なことは法令遵守です。運送業者がISO39001(RTSMs)に取組む場合、運送業関連法令(労働基準法を含む)を完全に遵守する必要があります。この“法令遵守”は、ISO39001(RTSMs)を指導する立場であるコンサルタントの力量としても非常に重要だと思います。

その他、力量、認識、コミュニケーション及び文書管理についてもEMS、QMSではおなじみですね。ただ逆にEMS、QMSに馴染みの無い組織がISO39001(RTSMs)に取組む場合は苦労するかもしれません。私自身、ISO22000(FSMS)の審査でよく遭遇することは、ISO9001では当然のことができていないのです(例えば文書管理や力量関係)。これらの組織はISO22000(FSMS)にいきなり取り組み、ISO9001を全く知らないのです。

これは私の私見ですが、ISO39001という規格を策定する側(TC241)も、「ISO39001に取組む組織は、ISO9001・ISO14001は当然理解していますよね」という考えのもとに策定しているように思えます。これは、ISO39001(RTSMs)に限ったことではありませんが、ISO39001/DISにおいても、当然のようにISO9001、ISO14001との対比表が掲載されています。ただし、この対比表は誤記もあり賛同しかねる内容もありますし、スウェーデンの責任者も「内容に誤りがあり変更予定である」とのことでした。

一つ、誤解が生じそうな表現がありますので解説します。“52Management commitment(経営者

のコミットメント)”に“focusing on RTS results in the RTS management system to secure the desired RTS performance”という規程を始め、他の規定内容から“結果を重視”について“結果のみを重視する”と安易に考えてしまう可能性がありますが、あくまで“事故削減のために適切なプロセスを踏んだうえでの結果を重視する”という理解をして頂きたいのです。決して、「結果さえ良ければOK」ということではありませんので、「プロセス管理の重要性」を重々認識しておいてください。現に同項目には“プロセスマテローチの採用”についても規程されていますね。この辺のことは、ISO9001(QMS)が1994年版から2000版に改訂した際の“八原則”の重要性を叩きこまれた審査員諸氏であれば誤解はないと思われませんが。

また、ISO39001(RTSMS)は、他のマネジメントシステム(ISO9001、ISO14001等)と統合して取り組むための配慮が施されている規格であることも付け加えておきます。

規格の対象は加害者と被害者の両方

——規格の対象となる組織について教えて下さい。

山本 規模に関わらず、交通事故の加害者、被害者になり得る組織及び関連する組織全てと言えます。もちろん中心はトラック・タクシー・バス会社です。また、商品の自社配送を行っている組織、自動車で営業を行っている企業及び従業員が自動車・自転車通勤を行っている企業等たくさんあります。もちろん、自動車自体を製造・販売している自動車メーカーなども含まれます。他には、大きな駐車場を管理しているスーパーマーケットやデパート、交通弱者である子供が通う小学校、中学校も含まれます。

スウェーデン規格協会の担当者と話したとき、「ぜひ学校にも取り組んでほしいしくみ」という意見で一致しました。子供の命に関わる問題なので、特に生徒が遠隔地から通学してくる私立の学校で取り入れて、生徒の交通事故ゼロを目指していただきたいと思います。

また、ぜひ、ISO39001(RTSMS)に興味を持って頂きたい組織として、荷主企業があります。荷

主企業は、運送会社に輸送を依頼する立場ですが、そのような協力会社である運送会社が交通事故を起こさないしくみであるISO39001(RTSMS)や「運輸安全マネジメント」を奨励して頂きたいのです。一つの例ですが、自社ビルや自社が販売するマンションの建築現場で死亡事故があると施主としては問題ですよ。輸送に関しても、自社製品の輸送中に死亡事故や重傷事故が発生しては問題だと思っのです。これは一つの考え方ですが、旅客運送業(バス、タクシー等)が重大事故を起こしたとき、乗車していた方の名前が報道されます(もちろん被害者保護の観点からもあります)。今後は貨物運送業(トラック)が重大事故を起こしたとき、ナニを運んでいたのか報道されるかもしれません。その時、荷主として、「当社は荷主として〇〇運送に全て任じていたので責任は一切ありません」といい切れるのでしょうか？まして、荷主企業がQMS(ISO9001)を認証取得しているのであれば、“4.1一般要求事項”で、マトリクスしたプロセスの管理についての要求がありますし、“7.4.1購買プロセス”において、購買先を評価、選定しなくてはならないので尚更ですね。そのような意味でも、荷主企業の認識という役割は重要だと思えます。ただ、荷主企業にお願いしたいことは、「安全はカネがかかる」ということです。荷主企業として、購買先である運送会社が安全管理を高めるためには、それなりの経費が必要なんです。ですから、運賃の過剰値下げ要求だけではどうなのかと。「良い運送業＝運賃の安いこと」ではなく、「良い運送業＝安全管理が万全なこと」と考えて頂きたいです。

運送会社の言い分としても、「この低廉な運賃でもとても適切な安全管理まで手が回らない」との言い分があるでしょうが、実際、荷主企業・元請企業から、「安全管理の費用は、多少運賃に上乗せしますので適切な安全管理を実施してください」と要望された場合に、応えることができるのでしょうか。重傷・死亡事故が発生した場合、困るのは自社なのです。そのためにISO39001が必要なのではないのでしょうか(受審の可否は別として)。

(次号へ続く)