



道路交通安全マネジメントシステム（ISO39001）の策定動向

国際標準化機構（ISO）で策定が進められている「道路交通安全マネジメントシステム（ISO39001）」について、規格策定の背景、規格の内容、特徴、事業者への影響を説明する¹。

1. 規格策定の背景

道路交通安全（以下、単に「交通安全」という）をテーマとした、国際的な標準規格の策定に向けた議論が進められている背景は、以下のように考えられる。

（1）世界的な背景

2005年には、交通事故によって100万人以上が死亡し、5000万人以上が負傷した²。世界的なモータリゼーションの進展に伴い、交通事故死の90%以上が低・中所得国において発生しており、その経済損失は、GNPの1~1.5%に上り、先進国からの開発援助総額を超えるとも言われている³。

一方、先進国においても、死亡事故は減少傾向にあるもののゼロには至っておらず、一部の国では減少傾向が緩やかになっている⁴。

（2）日本における背景

日本においても、運送事業者（バス・タクシー・トラック）に対して、国土交通省が運輸安全マネジメント制度⁵の中で、必要な取組みを定めている。この制度は、品質管理の規格であるISO9001を参考にして策定され、大企業を中心に国内に浸透しつつあるが、中小事業者への浸透は今後の課題であり、安全運行の実現に向けた更なる努力が求められるところである。

上記を背景として、先進国のノウハウを体系的に整理し、安全な自動車社会を実現するための活動が求められていた。そのような中、民間の取組みとして、2007年にスウェーデンからISO規格としての制定が提案され、本格的な議論が始まった。

¹執筆時点（2011年8月）においては、国際規格原案（DIS）段階の情報であるため内容が修正される可能性がある点について、あらかじめご理解いただきたい。

²TOWRS ZERO: AMBITIOUS ROAD SAFETY SYSTEM APPROACH - ISBN978-92-821-0195-7 OECD/ITF, 2008

³2009/11/20 モスクワ宣言（First Global Ministerial Conference on Road Safety: Time for Action）

⁴注2に同じ。

⁵運輸事業者（鉄道・自動車・海運・航空）が、経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、PDCAサイクルを回しながら継続的取組みを行うことを定めた制度。2006年10月より開始。

2. ISO39001とは？

本規格の目的、対象組織、内容、今後のスケジュールについて、ポイントは以下の通りである。

（1）目的

本規格の目的は「交通事故による死亡・重傷事故を撲滅させること」である（当然ながら、死亡・重傷事故を撲滅するには、軽微な事故やヒヤリハット⁶を減少させていくことが必要であることは、要求事項の中で言及されている）。

（2）対象となる組織

本規格が対象とする組織は、「交通安全に関わる全ての組織」である。

したがって、運送事業者（バス・タクシー・トラック）だけでなく、いわゆる白ナンバー企業や自動車メーカー、道路管理者、さらにはスクールバスを運行する幼稚園や駐車場をもつスーパーマーケットなども対象であり、極めて広い範囲の組織が対象となっている。

（3）規格の全体概要

本規格の全体構成は下記の通りである。

< ISO39001の全体構成 >

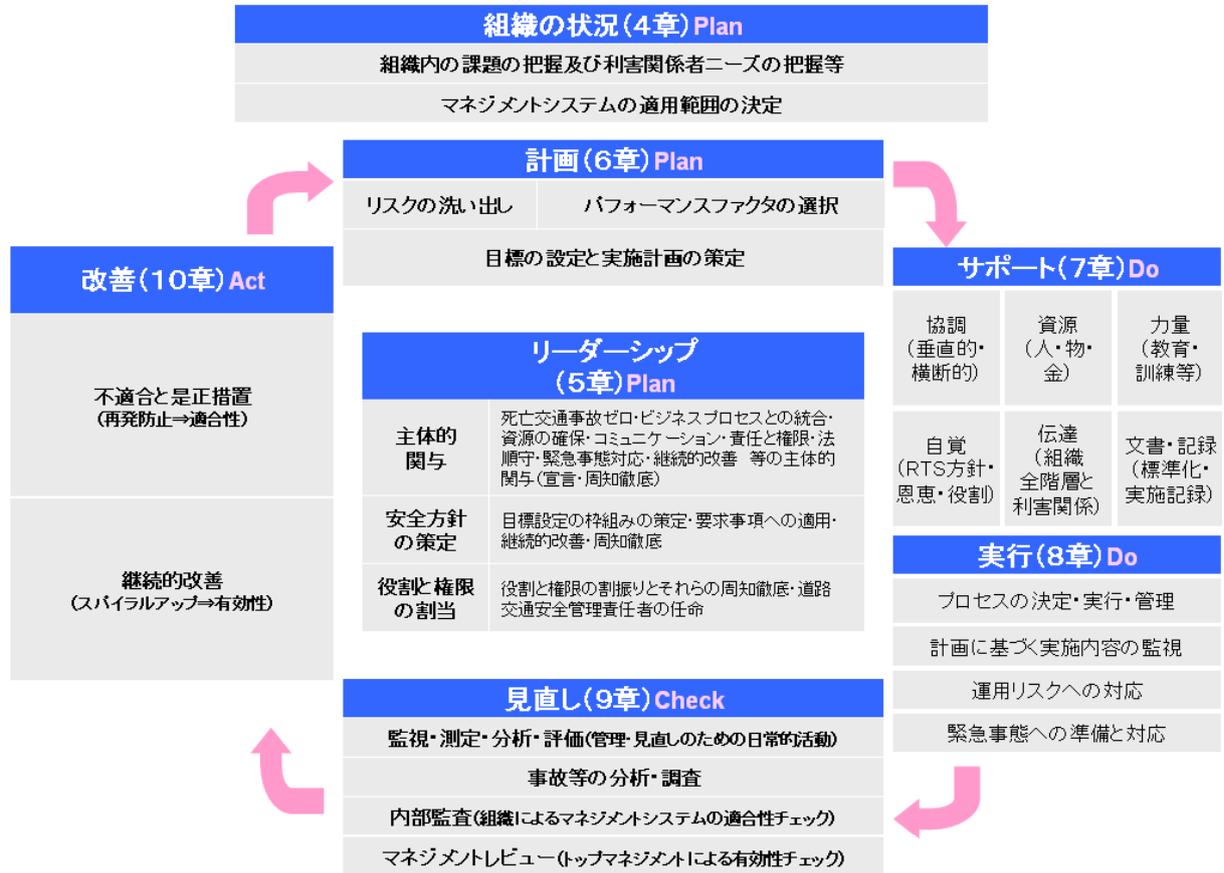
- ・序文
- ・第1章 : 適用範囲
- ・第2章 : 引用規格
- ・第3章 : 用語と定義
- ・第4章 : 組織の状況
- ・第5章 : リーダーシップ
- ・第6章 : 計画
- ・第7章 : サポート
- ・第8章 : 実行
- ・第9章 : 見直し
- ・第10章 : 改善

ISOの他のマネジメント規格と同様、PDCAを回しながらマネジメントレベルのスパイラルアップを図るという枠組みで、関係と内容を整理すると、次頁の図のようになる⁷。

⁶結果として事故には至らなかったが、極めて危険であった場面。

⁷第1章~第3章は、前書や定義など、要求事項ではないため第4章以降の各章の関係を図示している。

【図 ISO39001の各章の関係（PDCAサイクル全体像）】



(4) 各章の内容

(出典：(独)自動車事故対策機構提供資料)
※表現を一部修正

①組織の状況【4章】

交通安全に関し、組織の内部にある課題や、利害関係者からのニーズを整理する。当該組織の交通安全の実現に、「何が影響するのか」や「誰が関係するのか」を把握し、そのうえで適用範囲（全社を対象とするのか、特定営業所のみを対象とするのか等）を決定する。

②リーダーシップ【5章】

組織のトップが果たすべき責務を、「主体的関与」「安全方針の策定」「役割と権限の割当」の3つに分けて規定している。現場任せにせず（主体的関与）、組織としての方向性を明確にし（安全方針の策定）、必要な経営資源を手当てする（役割と権限の割当）ことをトップマネジメントに求めている。

③計画【6章】

パフォーマンスファクタとリスクを特定し、目標を設定した上で、目標達成のための具体的な計画を定めるプロセスである。パフォーマンスファクタとは、管理すべき安全指標であり、「活動指標」「中間的な安全指標」「最終目標」の3つに分けられる。例えば、自社の輸送量や走行距離を把握し（活動指標）、速度違反や車両の整備不備をなくし（中間的な安全指標）、死亡・重傷事故ゼロを目指す（最終目標）といった計画が考えられる。中間的な安全指標については、細かく分類され、体系的に例示されている。

パフォーマンスファクタ設定後、リスクを特定する。パフォーマンスファクタを用いて「好ましくない」結果を定義し、そのような結果をもたらす要因を特定する。

リスクを特定した後、「好ましい」結果としての目標を設定する。責任者、実施事項、活用する経営資源、完了日、評価方法を決定するプロセスである。

④サポート【7章】

実行が目的の達成に結び付くための（経営による現場への）サポートについての規定である。「協調」「資源」「力量」「自覚」「伝達」「文書・記録」の6つの観点で規定されている。

⑤実行【8章】

計画の実行段階に関する規定である。組織で決めた計画通りに実行されているか、判断基準を設定して管理・判断しながら進めていくよう規定している。合わせて、運用リスクへの対応や緊急事態への準備と対応についても定めている。

⑥見直し・改善【9・10章】

内部監査とマネジメントレビューについて規定している。内部監査では、実施状況を確認し、組織の決定事項やISO規格の要求事項との適合性をチェックする。マネジメントレビューでは、内部監査結果を受け、必要な組織決定を検討して改善につなげ、PDCAを回す。

(5) 今後のスケジュール

本規格は、2012年11月頃の発行に向けて、開発作業が進められている。

3. 特徴と事業者への影響

(1) ISO 39001の特徴

①パフォーマンスファクタの選択

ISOの他の規格においては、目的達成のために管理するパフォーマンスファクタについては、当該組織が実情に合わせて自由に設定する規格が多いが、本規格では、選択すべきパフォーマンスファクタ（管理指標）が体系的に例示されている。交通安全は、新しい問題ではないため、先進国を中心とした先行的な知見を整理し、例示しているものと思われる。なお、例示された指標では不十分な場合は、追加の指標を設定することができ、フレキシビリティが確保されている。

②組織トップの主体的関与

他の規格と比較して、組織トップの責務について丁寧に記述されている。安全管理は、短期的には組織の効率的活動とトレードオフの関係となる場面が多くあるため、長期的な視点で判断できる組織トップの強いリーダーシップを求めることで取り組みの有効性を高める意図が感じられる。

③「事故後」の対応に関する重層的な記述

第8章（実行）における「運用リスクへの対応」や「緊急事態への準備と対応」や第9章（見直し）における「事故等の分析・調査」等、本規格においては、事故発生後の対応について複数の章に重層的に記述されている。死亡・重傷事故を低減するには、軽微な事故やヒヤリハットを適切に把握・評価し、それらを踏まえて改善につなげることが重要であることを反映していると言える。

(2) 事業者への影響

①利害関係者からの取得要請（第三者認証）

本規格は、第三者認証規格である。第三者認証規格とは、当該組織の取り組みについて、評価機関が規格への適合性を第三者の立場から評価し、適合している場合にその旨を認証するという規格である。審査能力のある第三者が確認するという点で、利害関係者からの信頼が得られやすい。

ISOというと、代表的なものとして9001や14001がある。これらが普及している理由の一つとして、第三者認証規格であることが挙げられ、取引先等の利害関係者から認証取得を求められることも少なくない。この点において、本規格も利害関係者からの認証取得の要請が各事業者になされる可能性がある。

②運送事業者への影響

先述の通り、本規格の対象組織は広範に亘るが、中心的な対象となるのは、運送事業者（バス・タクシー・トラック）であろう。運送事業者においては、運輸安全管理制度があるが、これは、ISO 9001の考え方を参考にして作られている。

本規格がどこまで普及し、荷主や旅客を初めとした利害関係者からどの程度要請されるかは現時点では未知数であるが、まずは下記のように頭の整理をしておくといいのではないか。

- ・運輸安全管理とISOは、考え方や枠組みが極めて類似している
- ・運輸安全管理よりも、ISOの方が記録や手続きが厳格であり、適合の難易度が高い
- ・上記観点に加え、運輸安全管理において「国土交通省が提供する各種ツールにおいて、事業者規模に応じた具体的な取組みが記述されていること⁸」「ISOで規定するマネジメントプロセスと矛盾しないこと⁹」から、まずは、運輸安全管理でPDCAを回す仕組みを構築し、その上でISO 39001に準拠して記録や手続きを厳格化していくという順序で検討する

4. 最後に

他の乗り物と比較したとき、自動車はその「自由度」に大きな特徴がある。時間、目的地、ルート等をドライバーが自由に選択でき、また、ドライバーとなるためのライセンス（運転免許証）も希望すればほとんどの人が取得できる乗り物である。一方、その自由度と引き換えに、交通事故という大きな社会損失を産み出していることも事実である。すでに数十年前にモータリゼーションを経験した日本においても、いまだに年間4,863人が亡くなり、約90万人が負傷している¹⁰のが実態である。

そのような背景を踏まえれば、交通事故を防止するための効果的な取組みについて、国際的な合意がなされつつあることは、道路交通安全に関わる組織のみならず、社会全体にとって大きな前進であると言える。

一方で、マネジメント規格は、あくまで「成功する可能性が高い枠組み・考え方」であって、事故防止の正否は運用する側の意識とスキルにかかっている。ISOの取得要否を議論するまでもなく、安全管理には、組織トップの強いリーダーシップの下、PDCAがしっかり回る仕組みづくりが必要である。ISOの取得を目的化することなく、事故防止という目的のための手段と位置づけて、（取得要否も含めた）議論を進めることが必要である。

【謝辞】

本稿執筆にあたっては、本規格の国内審議委員会事務局である（独）自動車事故対策機構に多大なご協力をいただきました。ここに記し、改めて御礼申し上げます。

⁸ <http://www.mlit.go.jp/jidosha/enzen/03management/laws.html>（国土交通省ホームページ）

⁹ <http://www.mlit.go.jp/unyuanzen/>（国土交通省ホームページ）

¹⁰ 警察庁「平成22年中の交通事故の発生状況」