



ISO39001の国際動向等について



平成25年10月8日
独立行政法人自動車事故対策機構
審議役 八木 一夫

■ISOについて (1)



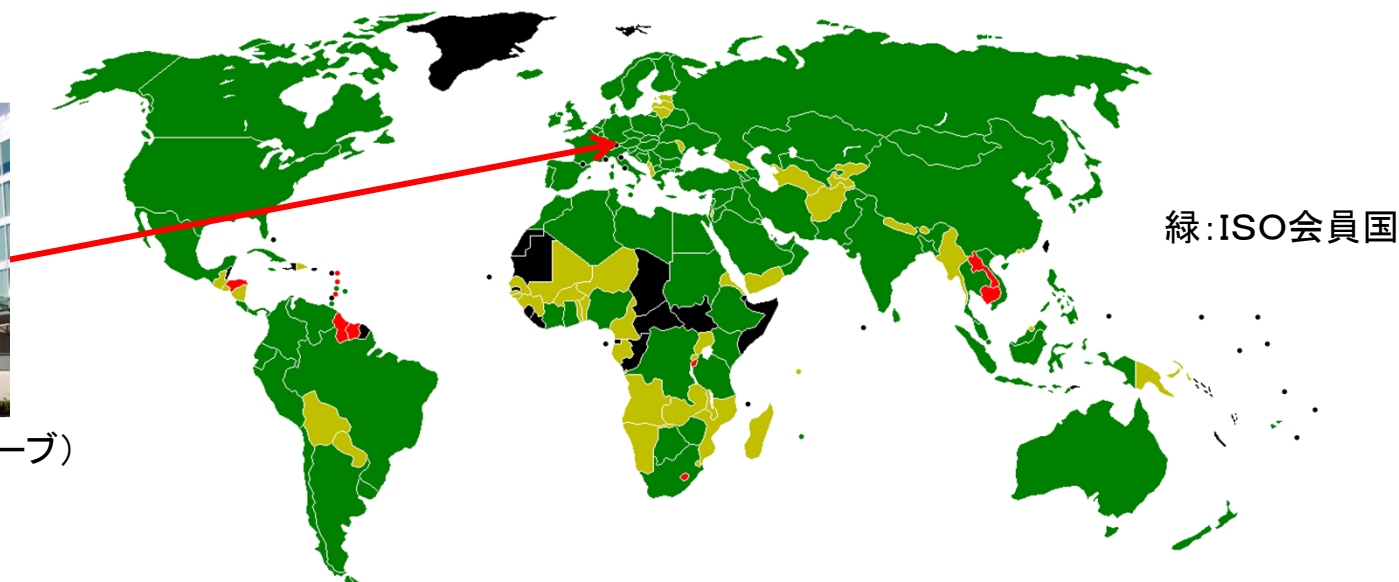
国際標準化機構 : International Organization for Standardization

電気分野を除く各産業分野の国際標準を策定するための国際組織 (民間の非政府組織)

全世界で通用する規格



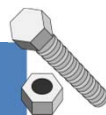
ISO本部(ジュネーブ)



緑:ISO会員国

○ ISO規格の大別

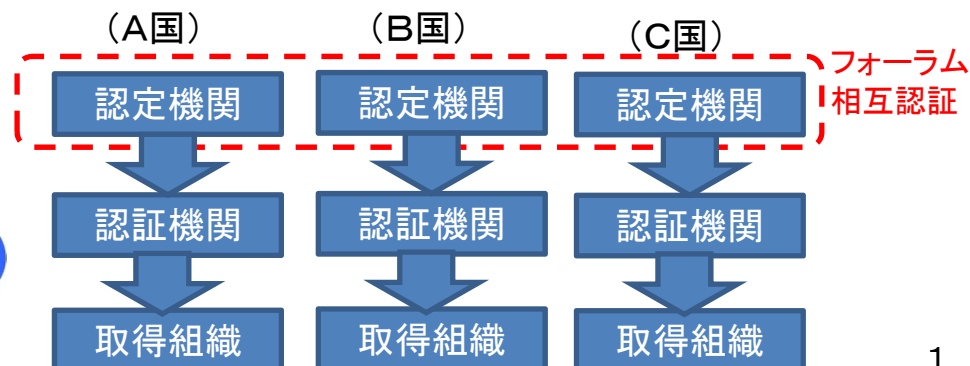
工業製品等に対する規格
...ねじの寸法規格や表面の粗さの規格



マネジメントシステム規格
...企業(組織)の管理体制に対する規格



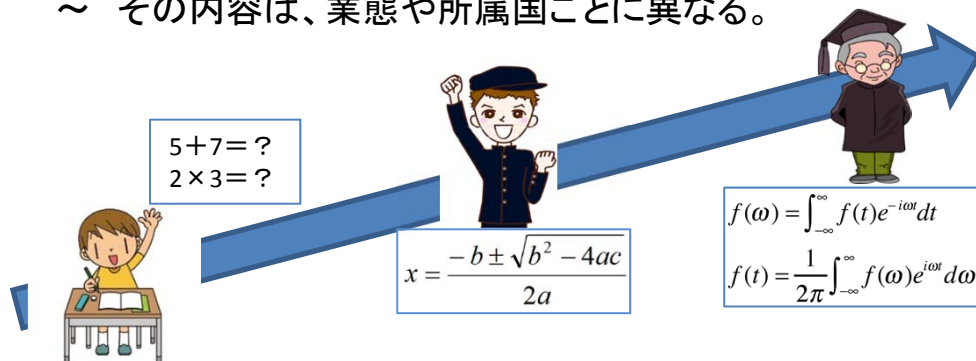
○ マネジメントシステム規格の国際的統一性確保の仕組み



■ISOについて（2）

○マネジメントシステム規格の汎用性・柔軟性

- ・ISOは、トップの方針の明示、PDCAサイクルの構築などの、取得組織におけるマネジメントの確立を求めている。
～ 安全対策の具体的な内容を定めているわけではない。
- ・法的要求事項及び組織が同意する道路交通安全に関連する要求事項の遵守することを求めている。
～ その内容は、業態や所属国ごとに異なる。



○主なISOマネジメントシステム規格

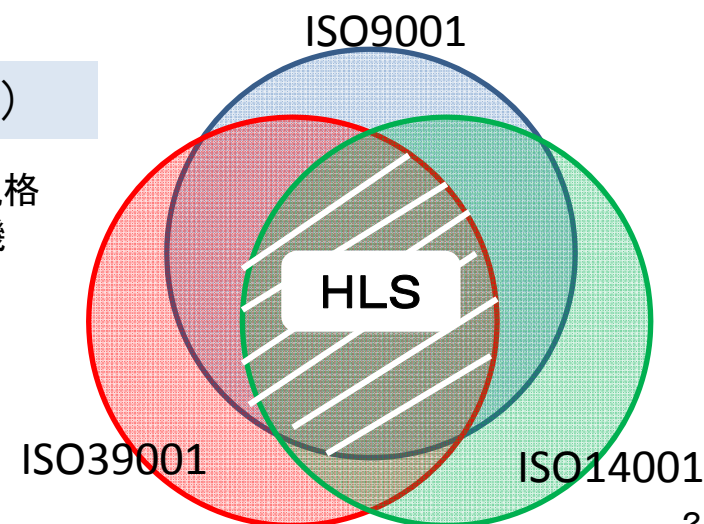
記号	規格	件数
ISO9001	品質マネジメント	45,567
ISO14001	環境マネジメント	24,285
ISO27001	情報セキュリティ //	4,341
ISO22000	食品安全マネジメント	735
ISO39001	道路交通安全 //	32

件数: JAB認定審査機関の認証件数(2012年12月現在)
ISO39001は、NASVA調べ(2013年10月2日現在)

○ HLS構造 (High Level Structure)

ISO39001は、HLS構造を備えた最初のISO規格
(ISO9001、ISO14001等でも、今後の改正の機会にHLS構造を採用予定)

→他のISOマネジメント規格と
複合審査・統合審査が容易



■世界の交通事故死者数

出展:総務省統計局「世界の統計2012」(IRF, World Road Statics 2011)

○人口10万人当たり死者数

順位	国(地域)	10万人当
1	南アフリカ	27.9
2	マレーシア	24.6
3	アラブ首長国連邦	23.5
4	ロシア	18.4
5	モロッコ	13.2
6	ギリシャ	12.9
7	アルジェリア	12.9
8	韓国	12.0
9	ポーランド	12.0
10	ウクライナ	11.6
11	アメリカ合衆国	11.0
12	インド	10.9
13	イラン	9.7
14	アルゼンチン	9.6
15	チリ	8.9
16	ニュージーランド	8.9
17	ベルギー	8.8
18	チェコ	8.6
19	ハンガリー	8.2
20	エジプト	7.8
21	オーストリア	7.6
22	イタリア	7.0
23	フランス	6.8
24	オーストラリア	6.8
25	カナダ	6.6
26	スペイン	5.9
27	トルコ	5.8
28	デンマーク	5.5
29	アイルランド	5.4
30	フィンランド	5.2
31	中国	5.1
32	ドイツ	5.1
33	日本	4.5
34	メキシコ	4.5
35	スイス	4.5
36	オランダ	4.4
37	ノルウェー	4.4
38	スウェーデン	3.9
39	ブラジル	3.8
40	イギリス	3.6
41	パキスタン	3.1
42	バングラデシュ	2.0
43	香港	2.0
44	フィリピン	1.2

○死者数

順位	国(地域)	死者数
1	インド	125,660
2	中国	67,759
3	アメリカ合衆国	33,808
4	ロシア	26,084
5	南アフリカ	13,768
6	ブラジル	7,376
7	イラン	6,830
8	マレーシア	6,745
9	エジプト	6,486
10	韓国	5,838
11	ウクライナ	5,348
12	パキスタン	5,280
13	日本	4,914
14	メキシコ	4,870
15	ポーランド	4,572
16	アルジェリア	4,422
17	トルコ	4,324
18	フランス	4,273
19	イタリア	4,237
20	モロッコ	4,162
21	ドイツ	4,152
22	アルゼンチン	3,783
23	バングラデシュ	b 3,160
24	スペイン	2,714
25	イギリス	2,222
26	カナダ	2,209
27	チリ	1,508
28	オーストラリア	1,489
29	ギリシャ	1,456
30	フィリピン	1,096
31	アラブ首長国連邦	1,024
32	ベルギー	944
33	チェコ	901
34	ハンガリー	822
35	オランダ	720
36	オーストリア	633
37	ニュージーランド	385
38	スウェーデン	358
39	スイス	349
40	デンマーク	303
41	フィンランド	279
42	アイルランド	238
43	ノルウェー	212
44	香港	139

- ・データがある44国(地域)についてランキング
- ・主として2009年の統計値



■国連 道路交通安全10力年行動計画(2011～20)(1)

- 低中所得国で交通事故の多くが発生(全体の90%)。年間コストは、GNPの1～1.5%で開発支援総額を超える深刻な状況
- 2009年11月 モスクワ交通安全大臣会合「モスクワ宣言」
→2010年3月 国連総会決議

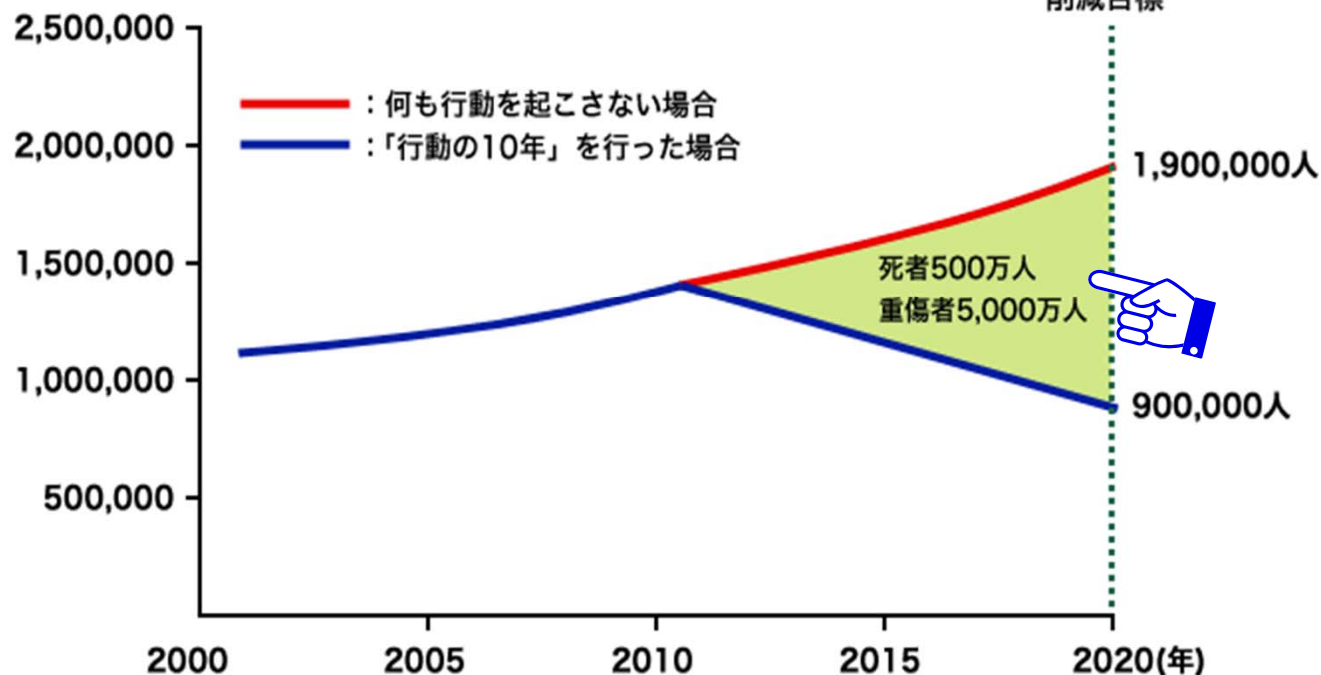


今後10年間の道路交通安全死傷の減少を目的とし、目的達成により500万人の死者、5000万人の重傷者の減少を通じ5兆ドル相当の損失を防ぐ。



「交通安全のための行動の10年」の可能性

全世界の死者数推計



Guria, J(2009)

(出典：SAVING MILLIONS OF LIVES)

■国連 道路交通安全10力年行動計画(2011～20)(2)

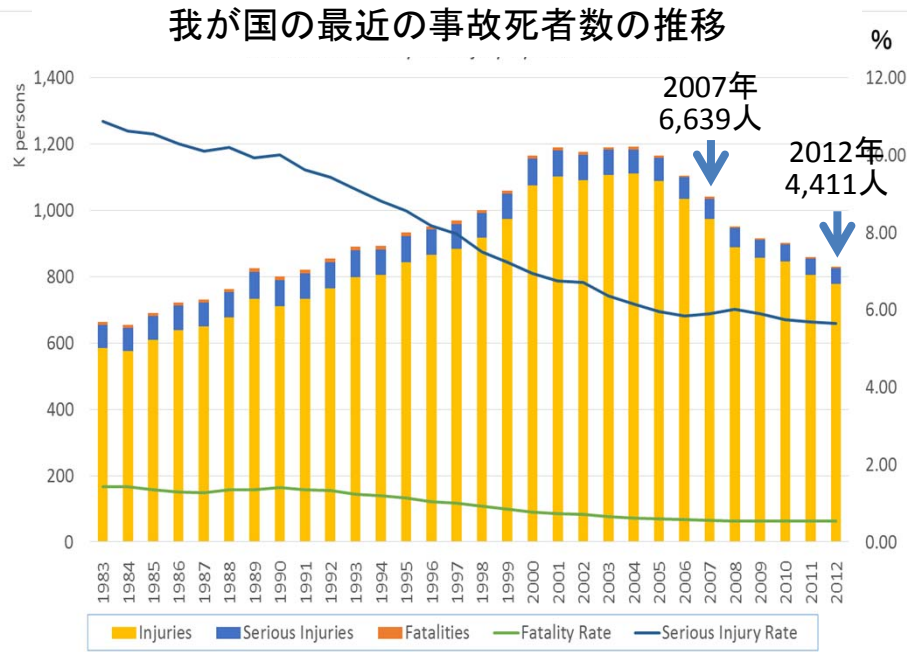


2007年スウェーデンから提唱

■ 我が国の交通事故(1)－先進各国との比較

	日本	米国	フランス	スウェーデン
統計年度	2,007	2,008	2,007	2,007
死者数(人)	6,639	42,642	4,620	471
人口(千人)	127,771	299,398	61,538	9,113
人口百万人当たり死者数(人)	52.0	142.4	75.1	51.7
面積(千km ²)	378	9,629	552	450
面積千km ² 当たり死者数(人)	17.6	4.4	8.4	1.0
車両数(百万台)	74,407	235,591	36,661	4,696
車両百万台当たり死者数(人)	0.089	0.181	0.126	0.100
車両走行距離(10億km)	762.6	4794.3	525.4	66.8
車両走行10億km当たり死者数(人)	8.71	8.89	8.79	7.05

我が国の最近の事故死者数の推移



○事故死亡者に占める歩行者等及び老人の割合が、他国と比べて顕著に高い。

○道路が狭く歩行者等と車両との分離が十分でない地域が多い。



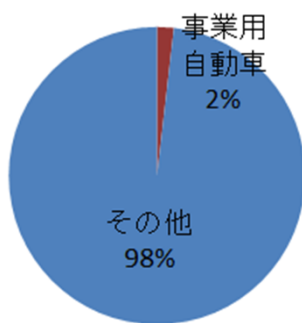
被害者の種類	日本	米国	フランス	スウェーデン
歩行者等(%)	33.3	11.2	12.1	12.3
乗車中(%)	66.7	88.8	87.9	87.7

被害者の年齢	日本	米国	フランス	スウェーデン
65歳以上(%)	33.3	11.2	12.1	12.3
65歳未満(%)	66.7	88.8	87.9	87.7

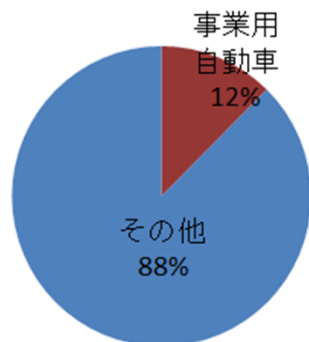
■我が国の交通事故(2)ー全自動車と比較した事業用自動車

○事業用自動車のシェア

・車両数

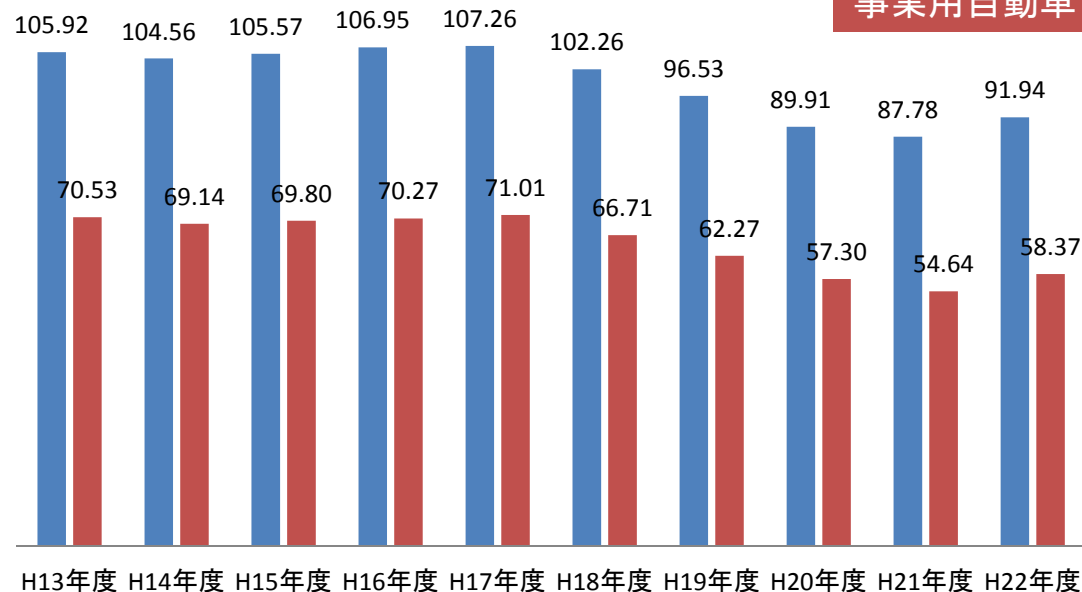


・走行距離

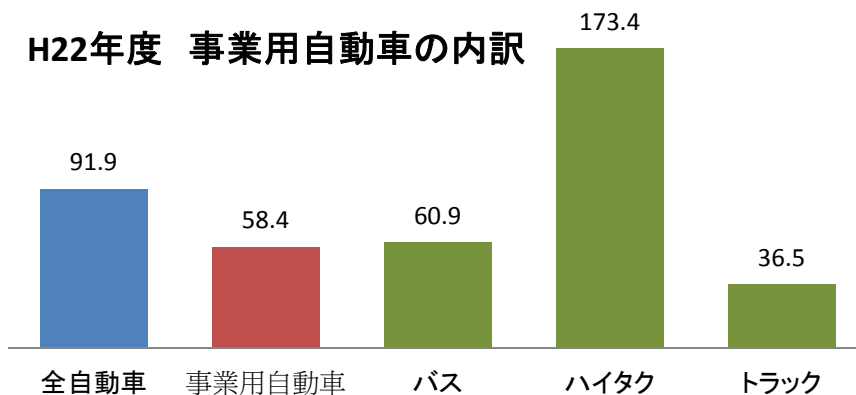


出展:イタルダ
事業用自動車の交通事故統計(H22年度版)

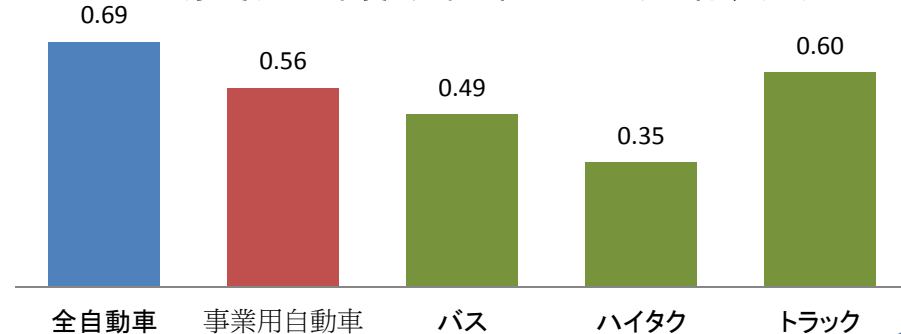
○走行1億km当たり事故件数



H22年度 事業用自動車の内訳



(参考)H22年度 走行1億km当たり死者数(人)



■ 国際会議 “Towards Zero Conference” (1) 2013年6月4・5日 於ストックホルム

- 趣旨 : 陸上交通の犠牲者ゼロを目指して、スウェーデン政府(運輸省及び基盤省)が主催し、各国の道路交通及び鉄道の安全対策に係る官民の関係者の間で最新の安全対策、技術革新等について意見換を行った。
(総勢170名)。
- 主 題 : 安全マネジメント、安全文化、暮らしやすい都市、情報通信、交通の自動化
- 我が国の出席者: NASVA、JR東日本

**TOWARDS
ZERO
CONFERENCE**
STOCKHOLM
4-5 JUNE 2013
STRIVING
FOR EXCELLENCE IN
**TRANSPORT
SAFETY**



TRAFIKVERKET
SWEDISH TRANSPORT ADMINISTRATION



NASVAの主な発表内容

- ・日本の交通事故の特徴
- ・日本における道路交通安全対策
- ・日本の法規制と取り組み事例
- ・運輸安全マネジメント制度
- ・ISO普及の現状
- ・ISO導入事業者の声
- ・ISOの実りある将来のために



セッションE「安全マネジメント」でプレゼンテーション



パネルディスカッション

■ 国際会議 “Towards Zero Conference” (2)



■ISO39001の対象 ～道路交通システムに関わるすべての組織



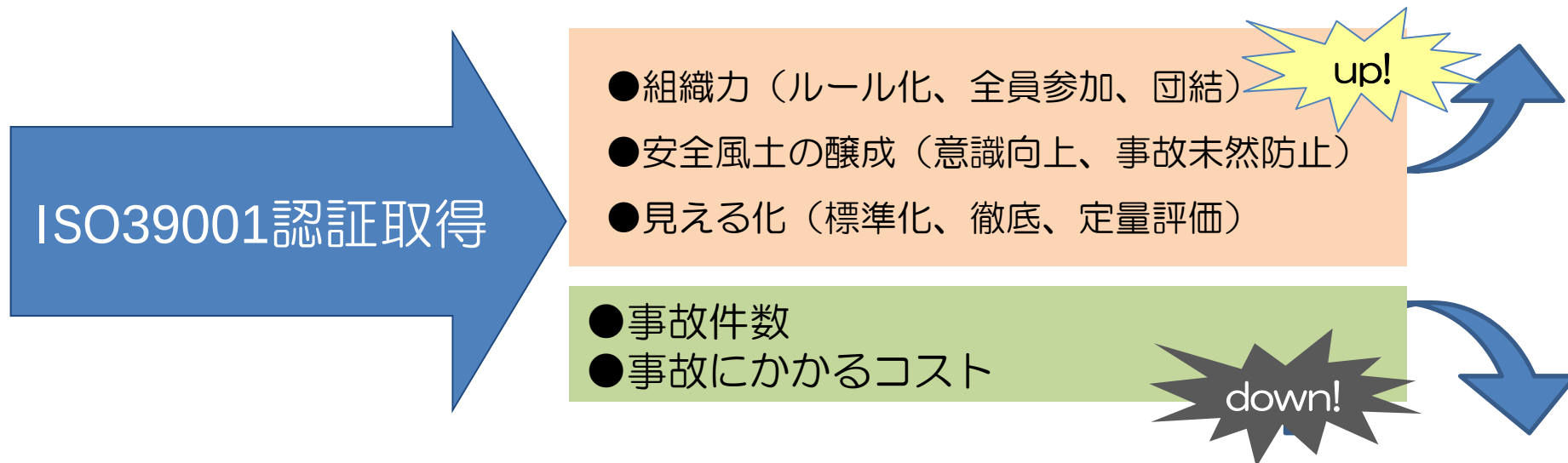
Introduction ～ This international Standard is applicable to public and private organizations that interact with the road traffic system.

(序文 ～この国際規格は、道路交通システムに関わる組織ならば、公的か民間かを問わず適用できる。)

7.2 Coordination ～ It shall ensure that there is appropriate internal and external consultation and coordination of its activities designed to achieve the established RTS objective(s) and RTS targets.

(7.2 連携 ～組織は、策定されたTRS目標及びRTS詳細目標を達成するために設計された活動について、内部及び外部の協議及び連携が適切に行われることを確実にしなければならない。)

■ ISO39001 の効果—PDCAの徹底、複合的な安全対策、社会全体として事故削減の推進



業態	効果	取得事業者（H25/10/2）
運送事業者	徹底したPDCAサイクルが構築等によって、既存の取り組みの体系化や有機的連携が進み、安全の一層の増進が期待できる。	16社 (バス:1, ハイタク:3, トラック:12)
白ナンバー事業者	これまで本格的な安全マネジメントのツールがなかったことから、当該企業の状況に適合した実効あるマネジメント構築が可能となる。	15社 (損保, 自動車リース, 商社など)
その他の道路交通 に関する企業 (例：インフラ管理会社、 駐車場事業者)	道路インフラや駐車場などは、隠れた事故防止の重要分野。ここに効果的な安全対策が導入できれば、社会全体の事故の削減への貢献が期待できる。	1社 (運行支援サービス会社)
合計		32社

最近の他のISOマネジメント規格と比べて堅調な滑り出し！
世界をリード！

ISO39001の普及に向けたNASVAの取り組み

刊行物の制作



対訳本
2013年4月1日

邦訳版販売にあたっては、発行者と
に基づいて行っています。日本版



ISO 39001:2012
道路交通安全
マネジメントシステム
日本語版と解説

中條 武志 監修
独立行政法人自動車事故対策機構 編
江波戸啓之・梶浦 勉 著
木下 典男・永井 勝典 著

日本規格協会

解説本
2013年10月

マスコミやインターネットを通じた広報



ISO関係雑誌, 2012
年11月26日

物流関係専門誌
特集記事
2013年4月1日



フェイスブック登録
2012年11月～

■ISO39001と運輸安全マネジメント制度

○類似点～ トップマネジメントのリーダーシップの下、PDCAサイクルによるマネジメントシステムを採用するとの観点から双方は類似

ISO39001		運輸安全マネジメントガイドライン
現状把握	■内外の状況把握 ■適用範囲の決定及び構築	
リーダーシップ	■コミットメント ■安全方針の策定 ■役割・責任・権限の付与、明確	1. 経営トップの責務
計画	■自社の道路交通安全に影響を与える活動の特定 ■リスクの特定 ■目的及び目標、実施計画の策定 等	2. 安全方針 3. 安全重点施策
支援 (環境整備)	■責任者の任命 ■教育訓練 ■文書化 等	4. 安全統括管理者の責務 5. 要員の責任・権限
実施	■計画・運用上のリスク対応 ■事故発生時の対応	6. 経営トップ・現場双方向のコミュニケーションの確保 7. 事故・ヒヤリハット情報等の収集・活用 8. 既存マニュアルで対応できない重大事故等対応マニュアルの整備
結果評価	■事故及びヒヤリハットの調査 ■内部監査 ■マネジメントレビュー（見直し）	9. 関係法令・社内規定等の遵守の確保 10. 必要な教育・訓練等の実施（13～14. 文書及び記録の作成及び管理）
見直し	■不適合、是正措置 ■継続的改善	11. 内部監査（社内相互チェック）の実施 12. 安全管理体制のレビュー・継続的改善の実施

○相違点

	ISO39001	運輸安全マネジメント制度
特徴	審査登録制度	評価制度
制度の適用	・任意(取得の有無は企業等の意志による) ・グローバルスタンダード	国内法に基づく適用義務、努力義務
対象範囲	取得組織が必要に応じ対象範囲を決定することが可能(特定の支店のみ等)	本社経営管理部門を中心に会社全体
トップマネジメント	取得範囲におけるトップ(社長もしくは、支店長)	社長
PDCAサイクルに係る要求事項	任意制度であることもあり、要求事項が高度な部分もある。	大企業以外の企業に対しても適用義務があることを踏まえ、基本的な項目とするとともに、文書化要求も簡素化。

ご静聴ありがとうございました

