

ISO 39001:2012 道路交通安全マネジメント
システムに関する追加要求事項
(N-RTS マネジメントシステム)

独立行政法人自動車事故対策機構



改 版 履 歴

版数	制定／改訂日	改定箇所（改訂理由）	備考
初版	2014 年 8 月 11 日		

目 次

序文

第 1 章 総則

- 1.1 適用範囲
- 1.2 引用規格
- 1.3 用語及び定義

第 2 章 組織に対する追加要求事項

- 2.1 一般
- 2.2 RTS マネジメントシステムに対する追加要求事項
- 2.3 運行管理プロセスに対する技術的要求事項
- 2.4 適用宣言書
 - 2.4.1 適用宣言書の作成
 - 2.4.2 適用宣言書の定期更新

第 3 章 審査員に対する追加要求事項

- 3.1 一般
- 3.2 力量の評価
- 3.3 教育
- 3.4 業務経験
- 3.5 教育・訓練
 - 3.5.1 審査に関連する教育・訓練
 - 3.5.2 道路交通安全に関する教育・訓練
- 3.6 審査経験
- 3.7 知識及び技能
- 3.8 力量の維持及び更新

第 4 章 認証機関に対する追加要求事項

- 4.1 一般
- 4.2 認定登録
- 4.3 認証の基準
- 4.4 N-RTSMS マーク

4.5 情報の報告

4.6 登録料

第5章 認定機関に対する追加要求事項

5.1 一般

5.2 IAF 相互承認

5.3 認定の基準

5.4 N-RTSMS マーク

5.5 情報の提供

序文

ISO 39001:2012 は、道路交通衝突事故による死亡及び重大な負傷を撲滅するために、2012 年 10 月 1 日に発行された ISO マネジメントシステム規格である。

道路交通安全（以下「RTS」という。）をめぐる法規制やインフラの整備状況等に国際間で大きな格差が存する中で、ISO 39001:2012 は、各国の状況に応じて柔軟に適用できるように作られているが、これら法規制等の整備が世界でも最も進んでいる我が国においては、RTS の取組にもおのずから相応の水準が求められるところであり、長期的な視点に立った場合、この水準を確保していくことが、ISO 39001:2012 を広く我が国社会で機能する有用なツールとして発展させていくために不可欠であると考えられる。そのためには、ISO 39001:2012 の規定の解釈について、認証機関間のばらつきを最小限に留めるとともに、審査員の力量についてより客観的な基準を設ける必要があり、加えて、これらを担保するために ISO 39001:2012 の運用に携わる諸機関が協力して取り組んでいくことが重要である。

このような観点から、ISO/TC 241 の国内審議委員会の事務局を務める独立行政法人自動車事故対策機構（以下「NASVA」という。）は、ISO 39001:2012 に係る認定機関、認証機関、要員認証機関及び研修機関と協議を重ね、上述のような我が国の実情に適合した ISO 39001:2012 の運用を可能とするために、ISO 39001:2012 に加えて求める諸事項（追加要求事項）をとりまとめた。この追加要求事項は、2014 年 7 月、運送事業者団体、自動車関係団体、学識経験者などの我が国の RTS の主要な関係者が広く参加した検討の場において了承を得ることにより、我が国における ISO 39001:2012 の運用に係る準則として確立した。

ISO 39001:2012 に基づく RTS マネジメントシステムを構築しようとする組織にとって、追加要求事項を満たすことは必須ではないが、我が国の実情に適合した実効あるマネジメントシステムを構築していくために、ISO 39001:2012 に加えて、追加要求事項をも満たしたマネジメントシステム（以下「N-RTS マネジメントシステム」という。注）N:NIPPON）を目指していくことが強く望まれる。

第 1 章 総則

1.1 適用範囲

本文書で規定する追加要求事項は、ISO 39001 が適用される組織のうち、その種類、規模及び提供しているサービスに関係なく自ら車両の運行を行う組織に適用されるほか、N-RTS マネジメントシステムの審査員、審査及び認証登録を行う機関並びに認証機関の審査及び認定登録を行う機関に適用される。

1.2 引用規格

以下の規格は、本文書で引用された範囲において追加要求事項の一部となる。

ISO 39001 : 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

JIS Q 17011 (ISO/IEC 17011) : 適合性評価—適合性評価機関の認定を行う機関
に対する一般要求事項

JIS Q 17021 (ISO/IEC 17021) : 適合性評価—マネジメントシステムの審査及び
認証を行う機関に対する要求事項

ISO/IEC DTS 17021-7 : 適合性評価—マネジメントシステムの審査及び認証を行う機関に対す
る要求事項 第 7 部: 道路交通安全マネジメントシステムの審査及び認
証に対する力量要求事項

JIS Q 19011 (ISO 19011) : マネジメントシステム監査のための指針

注記 ISO/IEC DTS 17021-7 については、今後対応する TS が発行され次第、読み替えるものとする。

1.3 用語及び定義

本文書で用いる主な用語及び定義は、ISO 39001、JIS Q 17011、JIS Q 17021、ISO/IEC DTS 17021-7、JIS Q 19011 による。

第2章 組織に対する追加要求事項

2.1 一般

- (1) ISO 39001 は、マネジメントシステムに対する要求事項を定めており、各組織は、これに沿って独自の RTS マネジメントシステムを構築することとなるが、一通りのマネジメントシステムを構築した組織において当該システムが有効に機能するためには、人的資源の管理や道路交通衝突事故・インシデント調査などを強化することも有効である。このため、ISO 39001 に加えて、これらの事項を追加的に要求することが、より効果的なマネジメントシステムの構築・運用において重要となる。
- (2) また、各組織は、ISO 39001 に沿って独自の RTS マネジメントシステムを構築し、それぞれの置かれた状況を踏まえて運行管理プロセス等を改善することとなるが、道路交通衝突事故を防ぐためには、運行管理プロセス等が一定の要件を満たしていることが重要である。
- (3) これら追加的に要求する項目について、運送事業者とそれ以外の車両の運行者との間で法的要求事項の内容が大きく異なるなど、RTS が複雑な状況にある我が国においては、組織の RTS の取組は、適合／不適合の2段階だけではなく両者の中間の段階を設けて取り組むことが適当であることを踏まえ、次の①及び②の区分を設けるものとする。
 - ①必須項目： N-RTSMS 組織が、満たさなければならない項目（組織の活動内容が、当該項目に該当するものがない場合は、除外することできる。）
 - ②推奨項目： 必須項目以外の項目であって、より高い水準の RTS マネジメントシステムの構築を目指す N-RTSMS 組織にとって、一つでも多く満たすことが推奨される項目

注記1 ある組織にとっては法的要求事項である事項が、別の組織にとってはそうではないことは頻繁に生じる事象であり、これに応じて、附属書に掲げられた項目についても、ある組織にとっては（法的要求事項であるがゆえに）必須項目であるが、別の組織にとってはそうでない場合があることに留意する必要がある。

注記2 必須項目／推奨項目の表記は、法的要求事項が最も少なく課せられている組織を前提に記載している。したがって、法的要求事項が多く課せられている組織にあっては、附属書において推奨項目に区分される項目についても、（法的要求事項として）必須項目として取り扱わなければならないことがあることに留意する必要がある。

2.2 RTS マネジメントシステムに対する追加要求事項

上記 2.1 (1) にいう、N-RTS マネジメントシステムが、ISO 39001 の箇条の運用について追加的に求める要求事項（RTS マネジメントシステムに対する追加要求事項）は、附属書 A に掲げられる。

2.3 運行管理プロセスに対する技術的要求事項

上記 2.1 (2) にいう、運行管理プロセスに対する技術的要求事項は、附属書 B に掲げられる。

2.4 適用宣言書

2.4.1 適用宣言書の作成

N-RTSMS 組織は、附属書の右側に記載欄を追記して、附属書に掲げられたすべての項目に対し次に掲げる事項を記載した一覧表（以下「適用宣言書」という。）を作成しなければならない。

- ①必須項目について、具体的な RTS の取組の内容又は手順
- ②推奨項目について、適用／不適用の別
- ③適用するとした推奨項目について、具体的な RTS の取組の内容又は手順
- ④不適用とした推奨項目について、不適用とする理由

2.4.2 適用宣言書の定期更新

適用宣言書を作成した N-RTSMS 組織は、適用宣言書により宣言された項目の適合状況を定期的に評価する手順を確立し、実施し、及び維持しなければならない。

上記の過程において、N-RTSMS 組織は、適用する推奨項目の数を順次増やし、RTS の向上を継続的に改善するよう努めなければならない。

以上の取組は、ISO 39001 箇条 10.2 の継続的改善の主要な取組とみなすことができる。

第3章 審査員に対する追加要求事項

3.1 一般

本章では、N-RTS マネジメントシステムの審査員（以下「N-RTSMS 審査員」という。）に、JIS Q 17021 に規定する要求事項に加えて求める追加要求事項を規定する。

3.2 力量の評価

N-RTSMS 審査員は、本章の要求事項を満たしていることを、客観的に評価されていなければならない。

ここで“客観的に評価されている”とは、審査員が、IAF 加盟認定機関により認定された要員認証機関に N-RTSMS 審査員として登録されていることとする。ただし、認証機関が、IAF の品質マネジメントシステムにおける相互承認を受けた認定機関から N-RTS マネジメントシステムの認定を受けた場合は、当該認証機関の審査員は“客観的に評価されている”ものとみなす。

3.3 教育

N-RTSMS 審査員は、高等学校卒業、若しくはこれと同等以上の教育を修了していなければならない。

3.4 業務経験

N-RTSMS 審査員は、4 年以上の常勤（フルタイム）での業務経験がなければならない。また、その内 2 年以上は、道路交通安全に関する常勤（フルタイム）での実務経験がなければならない。道路交通安全に関する実務経験には、以下のものを含む。

- ① 自動車の運行管理に関する業務。
- ② 運輸安全マネジメント制度に関わる評価業務。
- ③ 運送事業者に対する適正化指導に関する業務。

なお、RTS マネジメントシステムに関連するコンサルタント業務、道路を利用した輸送分野に対する、RTS マネジメントシステム及びそれ以外のマネジメントシステム審査業務における経験でも、例外的に上記を同等とみなすことができる。上記マネジメントシステム審査業務における経験については、評価を受ける以前の 2 年間に 2 回以上、3.6(1) “完全な審査” に審査チームメンバーとして参加している場合、例外的にこれを実務経験として認めることができる。

3.5 教育・訓練

3.5.1 審査に関連する教育・訓練

N-RTSMS 審査員は、次の教育・訓練を修了していなければならない。

- JIS Q 17021 及び JIS Q 19011 に基づく審査技法
- N-RTS マネジメントシステム要求事項

(注) IAF 加盟認定機関により認定された要員認証機関によって承認された、40 時間以上の「N-RTSMS 審査員研修コース」、又はこれと同等の審査員研修コースを成功裏に修了することは、上記教育・訓練を修了しているものとみなすことができる。

3.5.2 道路交通安全に関する教育・訓練

N-RTSMS 審査員は、平成 7 年 4 月 1 日以降に国土交通省により認定を受けた機関が実施する 16 時間の「運行管理者等基礎講習」を受講していなければならない。

3.6 審査経験

(1) N-RTSMS 審査員は、正式な審査チームメンバーとして審査を行う前に、4 回以上、かつ現地審査 5 日以上、力量がある指導者の監督下で、“完全な審査”に審査チームメンバーとして参加していなければならない。

“完全な審査”とは、次の①～③のすべてを満たす審査（監査）をいう（以下本章において同じ）。

① ISO 39001 及び本文書の第 2 章「組織に対する追加要求事項」を審査基準とする審査（監査）であること。

② JIS Q 17021 に従って実施された認証審査、又は JIS Q 19011 に従って実施された第三者監査、内部監査等であって、“システム全体を対象とした審査”であること。

③ 現地での活動が、実働 6 時間以上あること。

(2) N-RTSMS 審査員は、正式な審査チームリーダーとして審査を行う前に、3 回以上、かつ現地審査 5 日以上、力量がある指導者の監督下で、“完全な審査”の審査チームリーダーの役割を務めていなければならない。

(3) 上記(1)、(2)の指導者は、審査チームリーダーとしての力量が認められた N-RTSMS リーダー審査員、若しくはこれと同等の力量が認められた者でなければならない。

また、N-RTSMS 審査員は、この指導者から審査員又はリーダー審査員としての力量を認められていなければならない。

(4) 上記(1)、(2)の指導者による監督下での審査経験は、N-RTSMS 審査員が、すでに品質マネジメントシステム、環境マネジメントシステム、又は他のマネジメントシステムの審査員又はリーダー審査員としての力量が認められている場合は、それぞれ 2 回以上、かつ現地審査 3 日以上とすることができる。

3.7 知識及び技能

N-RTSMS 審査員は、JIS Q 17021 附属書 A で求められる知識及び技能に加えて、以下の事項に関する知識及び技能を審査に適用できる能力(力量)を実証することを確実にしなければならない。

① 自動車の運行管理に関する知識。

② RTS マネジメントシステムに関連する法的要求事項の知識。

③ RTS のために取り組む必要があるリスクと機会の決定に関して、その適切性を判断できる知識。

- ④道路交通衝突事故又は他の道路交通インシデントによって引き起こされた死亡及び重大な負傷に関する緊急事態への準備及び対応に関する知識。
- ⑤道路交通衝突事故及び他の道路交通インシデント調査に関する知識。
- ⑥附属書に掲げる“RTSのための必須項目及び推奨項目”を理解して、適用される RTS パフォーマンスファクターを特定し、使用する RTS パフォーマンスファクターの要素及び基準の適切性を判断できる知識。
- ⑦ISO 39001 以外の、我が国における RTS に関する諸制度（運輸安全マネジメント制度、安全性優良事業所認定制度（G マーク）、貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）、適正化事業制度など）の知識。

3.8 力量の維持

- (1) N-RTSMS 審査員は、“N-RTSMS 審査員に必要な力量”を維持・向上させ、これらを最新のものとするために、15 時間／年以上の「継続的専門能力の開発（CPD）」を実施しなければならない。
- (2) N-RTSMS 審査員は、法令の改正状況等の情報を得るため、2 年に 1 回以上、国土交通省により認定を受けた機関が実施する 5 時間の「運行管理者等一般講習」を受講しなければならない。なお、この「運行管理者等一般講習」の受講は、上記（1）の「継続的専門能力の開発（CPD）」の一部とすることができる。
- (3) 審査を行う N-RTSMS 審査員は、1 回／年以上、3.6(1) “完全な審査”を実施していなければならない。
審査チームリーダーを務める N-RTSMS 審査員は、1 回／年以上、3.6(1) “完全な審査”の中で、リーダーとしての役割を務めていなければならない。
- (4) N-RTSMS 審査員は、少なくとも 3 年毎に、審査員として必要な能力（身体的能力等を含む）、知識及び技能並びに適切な審査経験を有していることを客観的に確認され、評価されていなければならない。

第4章 認証機関に対する追加要求事項

4.1 一般

本章では、N-RTS マネジメントシステムの審査及び認証登録を行う機関（以下「N-RTSMS 認証機関」という。）に、JIS Q 17021 の要求事項に加えて求める追加要求事項を規定する。

4.2 認定登録

N-RTSMS 認証機関は、第5章に規定する追加要求事項を満たしている IAF の品質マネジメントシステムにおける相互承認を受けた認定機関により、N-RTSMS 認証機関として認定されていなければならない。

4.3 認証の基準

N-RTSMS 認証機関が、組織に対して N-RTS マネジメントシステムの認証を行うに当たっては、第2章に規定する“組織に対する追加要求事項”を基準として用いなければならない。

4.4 N-RTS マネジメントシステムマーク

- (1) N-RTS マネジメントシステムマーク（以下「N-RTSMS マーク」という。）を、次のとおり定める。



- (2) N-RTSMS 認証機関は、発行する登録証、報告書、証明書等に、N-RTS マネジメントシステムの証とするために、N-RTSMS マークを使用することができる。
- (3) N-RTSMS マークの清刷に関して、次のとおり定める。
- ①清刷は、認定の授与が決定された後に、NASVA から N-RTSMS 認証機関に提供する。
 - ②清刷は、NASVA が提供した一体の状態で使用しなければならない。分解、組み換え等を行って使用してはならない。
 - ③N-RTSMS マークを縮小又は拡大して表示する場合は、与えられた清刷の比を維持し、これを変更してはならない。
 - ④清刷は、解像度を低めるなど、NASVA が提供した状態よりも画像を劣化させる改変を行ってはならない。
 - ⑤N-RTSMS 認証機関は、NASVA が提供した清刷を適切に管理しなければならない。
 - ⑥N-RTSMS 認証機関が、他社に NASVA の清刷の複製を提供した場合、提供を受けた者に清刷を適切に管理するよう要求しなければならない。

4.5 情報の報告

N-RTSMS 認証機関は、自らが認証した N-RTSMS 組織に関する次の情報を 1 年に 1 回 NASVA に報告しなければならない。

組織名、事業所名、初回登録日、有効期限、産業分類、所在地、登録範囲、事故件数、適用宣言書の版

注記 1 産業分類については、付表に示すとおり。

注記 2 事故件数における「事故」とは、保険請求を行った事故又は死亡及び重傷（入院 14 日以上）の事故とする。

4.6 登録料

N-RTSMS 認証機関は、本文書によって構築される N-RTS マネジメントシステムに参加することの対価として、次に定める登録料に消費税を加えた額を、NASVA に納付するものとする。

- | | |
|--------------|------------|
| ①スキーム参加料（初回） | 100,000 円 |
| ②登録証発行（年間） | 20,000 円／枚 |

第5章 認定機関に対する追加要求事項

5.1 一般

本章では、N-RTSMS 認証機関の審査及び認定登録を行う機関（以下「N-RTSMS 認定機関」という。）に、JIS Q 17011 の要求事項に加えて求める追加要求事項を規定する。

5.2 IAF 相互承認

N-RTSMS 認定機関は、国際認定フォーラム(IAF)において品質マネジメントシステムに関する認定機関として相互承認を受けている機関でなければならない。

5.3 認定の基準

N-RTSMS 認定機関は、N-RTSMS 認証機関に対して N-RTS マネジメントシステムの認定を行うに当たって、第4章に規定する“認証機関に対する追加要求事項”を基準として用いなければならない。

5.4 N-RTSMS マーク

- (1) N-RTSMS 認定機関は、発行する認定書、報告書、証明書等に、N-RTS マネジメントシステムの証とするために、前章に定める N-RTSMS マークを使用することができる。
- (2) N-RTSMS マークの清刷に関し、前章の規定を準用する。

5.5 情報の提供

N-RTSMS 認定機関は、NASVA からの要請に基づき、認定した N-RTSMS 認証機関及び N-RTSMS 認証の有効性に係る重大な不適合・苦情に関する情報を提供するものとする。

附 則

〈施行期日〉

本文書は、平成 26 年 9 月 1 日から施行し、その後 3 年以内に見直すこととする。

（経過措置）

平成 29 年 8 月 31 日までの間は、「道路を利用した輸送分野において実施したマネジメントシステムの審査（監査）」をもって、“完全な審査”に係る 3. 6(1)①の審査（監査）に代えることができるものとする。3. 4、3. 6(2)、3. 8(3)において、3. 6(1)の“完全な審査”を引用する場合も同様とする。

附 属 書 A

RTSマネジメントシステムに対する追加要求事項

NO.	必須項目／推奨項目	区分
1 リスク暴露ファクター【箇条6.3 a) 関係】		
①	組織が直面する道路交通衝突事故のリスクの程度を客観的に明らかにするに十分なデータの収集(組織が保有する車両台数、運行時間、運行回数、移動距離、車両が提供するサービス量などによって示す。)	必須
②	上記①において、データを条件別(例:車両の種類別、運行の態様別)に整理するなどにより、リスクの存在する傾向まで把握できるようにデータを収集すること	推奨
③	上記②の収集したデータを分析・評価し、それに基づいたリスク対策の基本的考え方の検討	推奨
2 最終安全成果ファクター【箇条6.3 b) 関係】		
①	組織における道路交通衝突事故(軽微な無責事故に限り除外することができる。)に関するデータの収集	必須
②	上記①のデータの収集を過去3年以前まで遡って行うこと	推奨
③	上記①の道路交通衝突事故に伴う直接損失(被害者への賠償金、車両の修理費など)及び間接損失(保険料の増加、事故処理に要する時間などのコスト換算など)に関するデータの収集	推奨
3 安全文化の醸成【箇条7関係】		
①	組織の要員の、RTSの意図する成果やRTS方針に対する理解度及び浸透度を、定期的に把握すること	必須
②	上記①の結果を踏まえ、RTS方針の内容や要員への周知方法について、見直しの必要性を検討し、必要があれば見直すこと	必須
③	要員に対する、ISO 39001の要求事項、実践マニュアル、組織に課せられている法的要求事項、それらの相互関係等を体系的に理解させる教育訓練を定期的を実施すること	推奨
④	RTSに関して取った処置の有効性の把握を踏まえて、上記③の教育訓練の内容を定期的に見直すこと	推奨
4 意図しないヒューマンエラー及び意図的な不順守への対策【箇条8.1関係】		
①	組織は、運行において発生する意図しないヒューマンエラー及び意図的な不順守の潜在的な危険を明確にし、致命的な事故につながる可能性のあるものについては、事前に対策を講じる取組を図らなければならない。	必須
5 道路交通衝突事故及び他の道路交通インシデント調査【箇条9.2関係】		
①	調査を実施すべき道路交通インシデント(上記6. 3 b)①の道路交通衝突事故を含み、それよりも相当程度広範なものとする。以下「調査対象インシデント」という。)の定義及びそれらに関する情報収集の手順の設定	必須
②	上記①の定義及び手順に基づく情報の収集	必須
③	上記②の収集された情報のうち、RTSにとって特に重要なものを、適時、適切にトップマネジメントまで報告する手順の設定と実施	必須
④	上記②の収集された情報から、次の手順例に従って、道路交通衝突事故の再発防止・未然防止のための対策を確立すること (手順) ア)情報の分類・整理 イ)対策をたてるべき原因の絞り込み ウ)絞り込んだ原因に対して対策の検討、実施 エ)必要に応じア)で分類・整理した情報等を参考に、対策をたてるべき潜在的な危険の選定 オ)潜在的な危険から発生し得る事故の未然防止対策の検討、実施。カ)実施した対策の効果を把握し、必要に応じ、見直し	推奨

附 属 書 B

運行管理プロセスに対する技術的要求事項

NO.	必須項目／推奨項目	区分
1 道路の設計及び安全速度の設定		
①	組織として順守すべき車両の安全速度の設定（法定速度との関係を明らかにし、かつ、高速道路はその他の道路と区分する。）	必須
②	上記①の安全速度が順守されるようにするための管理方策の設定	必須
③	上記②の管理方策の証拠としての文書化された情報の保持	必須
④	上記②の管理方策として、一部の車両について、計測機器（例：デジタルタコグラフ）による管理の実施	推奨
⑤	上記②の管理方策として、すべての車両について、計測機器（例：デジタルタコグラフ）による管理の実施	推奨
⑥	上記①の安全速度の設定において、高速道路に加え、交差点、通学路、商店街等を他の道路と区分した安全速度の設定	推奨
⑦	上記⑥の区分された安全速度の設定に対応した上記②から⑤までの処置	推奨
2 適切な道路の利用		
2-1 車両の種類等に応じた適切な道路の利用		
①	車両を通常運行するエリアにおける道路状況を調査し、道路交通衝突事故の発生の可能性が高い道路の洗い出し	必須
②	大型車両、特殊車両又は大型貨物、危険物等を運送する車両を運行する場合は、これらの車両の特殊性を考慮し、利用する道路を必要に応じ限定すること	必須
③	上記①の「道路交通衝突事故の発生の可能性が高い道路」は、原則として運行しないものとし、やむをえず運行する場合は、運転者に特別の指導を実施する管理方策の設定	必須
2-2 運転者に応じた適切な道路の利用		
①	運転者の力量に応じて、利用する道路を区分する管理方策の設定	推奨
3 個人用安全装置の使用		
3-1 シートベルト等の使用		
①	運転者に、運転中シートベルトを使用させるための管理方策の設定	必須
②	車両の同乗者（幼児を除く。）に、車両の走行中シートベルトを使用させるための管理方策の設定	必須
③	幼児が同乗する可能性がある車両にあっては、幼児に、走行中チャイルドシートを使用させるための管理方策の設定	推奨
3-2 オートバイ用ヘルメット等の使用		
①	オートバイの運転者に、運転中ヘルメット（転倒時に頭部の十分な保護が図られるものに限る。）を使用させるための管理方策の設定	必須
②	自転車の運転者に、運転中ヘルメットを使用させるための管理方策の設定	推奨
3-3 視認性及び被視認性をよくするための手段		
①	すべての車両について、夜間等における視認性及び被視認性に支障が無いことの確認（支障がある場合は改善処置を講じることを含む。）	必須
②	一部の車両について、被視認性向上のための処置（例：反射テープの貼付、デイルイトの増設、ドア開閉事故防止LEDランプの増設）	推奨
③	すべての車両について、上記②の処置	推奨
④	運転者等の、路上作業時における被視認性向上のための処置（例：反射材ベストの着用）	推奨
4 安全運転速度の利用		
4-1 車両の種類を考慮した安全運転速度の利用		

①	車両の種類(例:普通自動車、大型自動車、オートバイ、原動機付自転車、軽車両)によって、1①の安全速度をさらに区分して設定する必要性の検討。必要がある場合には、区分して設定すること	必須
②	上記①の区分して設定した安全速度に対応した、1②及び③の処置	必須
③	上記①の区分して設定した安全速度に対応した、1④から⑦までの処置	推奨
④	大型車両、特殊車両及び原動機付自転車について、1①の安全速度を区分して設定すること	推奨
⑤	上記④の区分して設定した安全速度に対応した、1②から⑦までの処置	推奨
4-2 交通量及び気象状況を考慮した安全運転速度の利用		
①	一日における交通量及び気象状況の変化(例:通勤、通学、通院等のため一時的に多数の歩行者が発生する/早朝、薄暮、夜間等において視界が低下する)を考慮し、当該時間帯における当該道路の運行について、1①の安全運転速度をさらに区分して設定する必要性の検討。必要がある場合には、区分して設定すること	必須
②	上記①の区分して設定した安全速度に対応した、1②及び③の処置	必須
③	上記①の区分して設定した安全速度に対応した、1④から⑦までの処置	推奨
④	RTSに支障を及ぼすおそれがある気象(例:暴風雨、降雪、濃霧)に関する情報が、確実に入手できるようにしておくこと	必須
⑤	上記④の情報に基づき、車両の減速運行等の必要な指示の実施又は運行の中止その他の運行計画の変更を決定する手順の設定	必須
⑥	上記⑤の手順の設定の証拠としての文書化された情報の保持	必須
5 運転者の適格性		
5-1 疲労管理		
①	運転者が疲労その他の身体上の理由によって安全な運転ができない状態にはないことを確認するための、対面又はそれに準じる方法による管理方策の設定(運転できない状態にあることを確認した場合は、運転させないことを含む。)	必須
②	上記①の管理方策の証拠としての文書化された情報の保持	必須
③	運転者の労働及び運転の条件に関する基準の設定(労働条件について、一日の労働時間、連続勤務日数、休憩時間など労働条件を特定する主要な事項が含まれ、運転条件について、少なくとも連続運転時間又は運転距離が定められているものとする。)	推奨
④	上記③の基準が守られるようにするための管理方策の設定	推奨
⑤	上記③の基準の設定及び④の管理方策の証拠としての文書化された情報の保持	推奨
5-2 注意散漫防止		
①	運転者による運転中の通信機器(例:携帯電話)の使用制限に関する基準の設定	必須
②	すべての車両について、運転者が運転中に画像表示用装置(例:テレビ)を注視していないことの確認	必須
③	上記②以外の画像表示用装置(例:カーナビ)の使用方法(例:信号待停止時等に操作しない)に関する基準の設定	推奨
5-3 アルコール管理		
①	運転者が酒気を帯びていないことを確認するための、対面又はそれに準じる方法による管理方策の設定(酒気を帯びている場合は、運転させないことを含む。)	必須
②	上記①の管理方策の証拠としての文書化された情報の保持	必須
③	上記①の管理方策として、一部の運転について、アルコール検査機器による管理の実施	推奨
④	上記①の管理方策として、すべての運転について、アルコール検査機器による管理の実施	推奨
⑤	上記③、④のアルコール検査機器を常時有効に保持する管理の実施	推奨
⑥	運転者に対して、飲酒運転の危険性に関する正確な知識を与える教育の定期的な実施	推奨

5-4 健康管理、特に疾病、薬物管理		
①	運転者が定期的に健康診断を受診していることの確認(受診していない者には、受診させることを含む。)	必須
②	上記①の健康診断の結果等から、運転者が安全な運転ができる視力を有することの確認(十分な視力を有しない場合は、運転させないことを含む。)	必須
③	上記①の健康診断の結果等から、運転者に、安全な運転に支障を及ぼすおそれがある疾病への罹患に係る所見が認められた場合は、精密検査を受けさせること	必須
④	運転者が眠気を催す可能性がある薬物等を服用する場合に、運転者からの申告又は運転者への聞き取りにより、当該服用が安全運転に支障を及ぼすおそれがないことの確認(必要に応じ当該薬物の使用上の注意等も参照する。安全な運転に支障が生じる可能性があるときは、運転させないことを含む。)	推奨
⑤	上記③の疾病が、意識の喪失を引き起こすおそれがある疾病、重度の眠気を呈する睡眠障害など、RTSに重大な支障を及ぼすおそれがある疾病の場合は、それぞれの疾病に応じた適切な医師の治療を確実に受けさせること	推奨
⑥	運転者に、専門機関が実施する運転適性の診断を数年ごとに受診させ、自らの運転行動の特性を自覚させること	推奨
6 安全な運行計画		
①	車両の運行は、代替処置(公共交通機関の利用、モーダルシフト化、テレビ電話の使用など)、移動・運搬の量及び携帯並びにルート、及び安全性、効率性、経済性に配慮した無理・無駄のない運行計画への考慮を行うこととする方針の設定	必須
②	長距離の移動又は大量の貨物運搬を伴う車両の運行について、上記①の方針に基づき、ルート、運転時間、道路状況、ハザード等を考慮した運行計画書を作成し、同計画書に基づいて運転者に対し組織として運転指示を行う運用の設定(問題があると認められたときは、運行計画を変更させることを含む。)	必須
③	すべての車両の運行について、上記②の方針に基づき、ルート、運転時間、道路状況、ハザード等を考慮した運行計画書を作成し、同計画書に基づいて運転者に対し組織として運転指示を行う運用の設定(問題があると認められたときは、運行計画を変更させることを含む。)	推奨
7 車両の安全性		
7-1 乗員、乗客の保護及び他の道路利用者の保護		
①	すべての車両が、車体の改造、シートベルトの不備等により、道路交通衝突事故が発生した場合に乗員(運転者及び同乗者)及び乗客(旅客運送事業等の場合)の安全が確保できないものではないことの確認(安全が確保できないことが確認された場合は、改善処置を講じることを含む。)	必須
②	すべての車両が、装備の破損、突起物の付着等により、道路交通衝突事故が発生した場合に他の道路利用者(例:歩行者)の安全が確保されないものではないことの確認(安全が確保できないことが確認された場合は、改良することを含む。)	必須
③	車両の選定に当たり、自動車アセスメント(JNCAP)の結果を用いて、より乗員及び歩行者の保護性能の高いものを選定すること	推奨
7-2 道路交通衝突事故の回避・緩和策		
①	一部の車両に、道路交通衝突事故の発生を回避し、又は発生した場合の被害を緩和する安全装置(例:アンチロック・ブレーキシステム、車両横滑り時制動力・駆動力制動装置、車間距離警報装置、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、衝突被害軽減ブレーキ)を装備すること	推奨
②	すべての車両に、上記①の安全装置を装備すること	推奨
7-3 道路走行性		
①	すべての車両及び安全装置について、道路条件に応じて安全な運転ができるものとなっていることの確認(例:積雪時にスタッドレスタイヤを使用)	必須
7-4 積荷の安全確保		

①	積荷を運送する場合には、積荷が、周囲への影響を含むのRTSに支障を及ぼさないものであることの確認	必須
②	積荷情報の収集(例:荷主等から積荷内容・重量等の情報取得、事前の検量の実施)	推奨
③	積荷運送の安全向上のための処置(例:適切な積付用資材の車両への装備、取扱担当者に対する積付手順等の教育の実施)	推奨
8 適切な免許		
①	すべての運転者について、適切な公安委員会の運転免許を保有していることの確認(運転する車両の種類に適合し、有効期限内にあり、免許停止等の行政処分を受けていないことをすべて確認)	必須
②	上記の確認の証拠としての文書化された情報の保持	必須
③	運転者に運転免許に係る行政処分(免許停止等)があった際の報告の義務づけ	推奨
9 不適格な車両及び運転者の道路網からの排除		
9-1 不適格な車両の道路網からの排除		
①	すべての保有車両について、有効期限内にある適切な車検証が存することの確認	必須
②	すべての保有車両について、法定の点検整備が行われていることの確認(万一行われていない場合に速やかな点検整備を図る。)	必須
③	上記①又は②の確認の証拠としての文書化された情報の保持	必須
④	車両の使用条件から法定の基準を上回る点検整備が必要な場合に、当該整備に関する基準の設定	推奨
⑤	運転途中における車両の点検に関する基準の設定	推奨
9-2 不適格な運転者の道路網からの排除		
①	車両が、権限を有しない者、又は、明らかに適切な運転能力を欠いている者によって運転されないようにする処置	必須
②	運転者の過去の死亡及び重傷事故の惹起経歴の把握	推奨
③	8③及び上記②によって把握した情報から、当該運転者に支障があると判断されるときは運転をさせない運用に係る基準の設定	推奨
④	組織が、運転者の運転技量を確認し、十分な運転技量を保持する者にのみ運転を行わせる基準の設定	推奨
⑤	運転者の運転技量の維持・向上を図るための取組(自ら訓練を行ってもよいが、外部の教育機関等を活用してもよい)の実施	推奨
10 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		
10-1 衝突事故発生後の対応及び準備		
①	道路交通衝突事故発生時における車両の運転停止、負傷者の救護、道路での危険防止処置等に関する緊急事態対応手順の設定	必須
②	上記①の緊急事態対応のための実地訓練の実施	推奨
③	上記①の緊急事態対応のための器具、装備等の準備	推奨
④	要員に専門機関が実施する救命に関する講習を受講させること	推奨
10-2 損害を賠償するための処置		
①	必要な自動車保険への加入等の、道路交通衝突事故によって生じる対人賠償責任を担保するための処置(すべての車両が自動車損害賠償責任保険に加入していることの確認を含む。)	必須
②	すべての車両について、対人賠償任意保険(補償額有限)への加入	推奨
③	すべての車両について、対人賠償任意保険(補償額無制限)への加入	推奨

付表 産業分類

分類番号	認定範囲
1	農業、林業、漁業
2	工業、採石業
3	食料品、飲料、タバコ
4	織物、繊維製品
5	皮革、皮革製品
6	木材、木製品
7	パルプ、紙、紙製品
8	出版業
9	印刷業
10	コークス及び精製石油製品の製造
11	核燃料
12	化学薬品、化学製品及び繊維
13	医薬品
14	ゴム製品、プラスチック製品
15	非金属鉱物製品
16	コンクリート、セメント、石灰、石こう他
17	基礎金属、加工金属製品
18	機械、装置
19	電氣的及び光学的装置
20	造船業
21	航空宇宙産業
22	その他輸送装置
23	他の分類に属さない製造業
24	再生業
25	電力供給
26	ガス供給
27	給水
28	建設
29	卸売業、小売業、並びに自動車、オートバイ、個人所持品及び家財道具の修理業
30	ホテル、レストラン
31	輸送、倉庫、通信
31-1	輸送
31-1-1	バス
31-1-2	ハイタク
31-1-3	トラック

3 1 - 1 - 4	その他
3 1 - 2	倉庫
3 1 - 3	通信
3 2	金融、保険、不動産、賃貸
3 3	情報技術
3 4	エンジニアリング、研究開発
3 5	その他専門的サービス
3 6	公共行政
3 7	教育
3 8	医療及び社会事業
3 9	その他社会的・個人的サービス

独立行政法人自動車事故対策機構 安全調査室

〒130-0013 東京都墨田区錦糸 3-2-1 7ルカイ-スト 19 階

TEL. 03-5608-7639 FAX. 03-5608-8610

2014 年 8 月