

INTERVIEW

K・E・Y・M・A・N

キーマンに聞く

聞き手//柿川鮎子

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(下)



あおいコンサルタント株式会社 主席コンサルタント **山本 昌幸氏**

—前月号でISO39001という新しい規格について概要を教えていただきました。今月号はもう少し掘り下げて、規格の要求項目などについても伺います。

山本 規格の要求事項ですが、現時点で私の手元にあるISO39001はDIS版なので今後、FDIS、ISが発行され規定内容が改訂されるかもしれないと言う前提でご理解頂ければと思います。

ISO39001で非常に重要と思われる点は、次の2点と考えます。

- ①プロセスアプローチの採用(マネジメントへのシステムアプローチも当然考慮)
- ②6章(6 Planning)が非常に重要(6.1 General, 6.2 Actions to address risks and opportunities, 6.3 RTS performance factors, 6.4 RTS objectives and plans to achieve them)

プロセスアプローチの重要性については、既に述べた通りですが省略しますが、ただ「結果だけを重視」することでは無いことを理解してください。

6章については、規格の中心的な要求事項です。ISO39001に取組む企業が、ISO39001に取組むことによる望ましい結果を達成するためや、望ましくない影響を避けるため及び改善に向けた取組のための「リスク」「機会」の特定や、管理すべき「パフォーマンスファクタ(安全指標)」を特定し、達成すべき「目標」と「実施計画」を策定します。リスクの特定については、組織の立場の違いにより、アプローチも異なります。例えば、交通事故の被害者となりえる立場と加害者となりえる立場。他にも、交通事故を起こす可能性のある設備(自動車等)

を直接、操作する組織と、そのような設備を提供(製造)する組織ではアプローチが変わってきます。この辺の考え方は、ISO14001の“組織が管理できる環境側面”と“組織が影響を及ぼすことができる環境側面”の考え方が参考になりますので、リスクの洗い出しの際、参考になるでしょう。

ISO39001取得のメリットとは

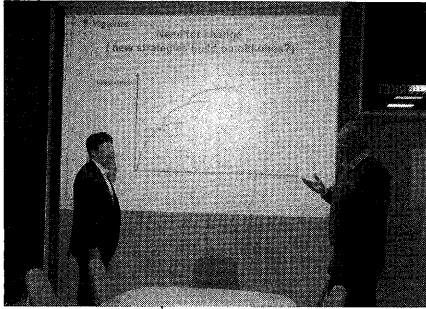
—実際に取得した企業は事故が減りますか?

山本 規格に則り適切なしくみを構築し、皆が前向きに取り組む組織であれば確実に減ります。減らない組織は、しくみが悪いか、前向きに取り組んでいないと言うことでしょう。ただ、「運輸安全マネジメント」同様、即効性のあるしくみではありませんので、効果を実感できるまでにしばらくかかることも事実であり、即効性のある取組も同時に行えると良いですね。

QMSやEMSも確かに取引材料として使われてきましたが、きちんと取り組んできた企業にとっては漢方薬的に効いているはずですが、しかし、“成果”を表現することに多少難ありの組織もあるでしょう。その点、ISO39001(RTSMS)はズバリ「交通事故削減の仕組み」ですから、成果として損害保険料が削減されたり、交通事故のもろもろの処理費用・精神的負担が削減でき、成果は明らかです。損害保険料を例にとりますと、2トン以上の車輛を30輛保有している企業で、支払い保険金が半額となった場合、年間約100万円以上は損害保険料が安くなるという試算もあります。これは「売上対経常利益率=2%」の会社の5000万円の売上に匹敵します。要するに売上を5000万円挙げるのと同じぐらいのレベル

INTERVIEW

K・E・Y・M・A・N



スウェーデン交通省のISO 39001責任者であるアンダース・リー氏[左]との意見交換

なので、財務効果は高いと言えるでしょう。

さらに、国交省のデータでも、「運輸安全マネジメント」を導入しているところは損害保険料が半額になったというデータもあります。

しかし、私自身、会社としてどんなメリットがあるか？ということよりも、第三者認証を受けるかは別として、組織としてISO39001(RTSMS)に取組むこと自体、組織として常識であると思って欲しいのです。

交通事故自体、アクシデントで急なものです。そんなことで命を奪われることはあってはならないことです。確かに減多にないけれど、いつか起こることでもある。そうしたことを日常業務の中できちんと考えて備えておく。そうした組織風土になって欲しいのです。

——すでに取得しているQMSやEMSと統合して取組むことは可能ですか？

山本 もちろんです。先ほど説明した通り(注：前月号)、ISO39001は、他のマネジメントシステム(ISO9001、ISO14001等)と統合して取組むための配慮が施されている規格であり、ISO9001・ISO14001認証取得組織はISO39001と統合で取組んでいただきたいですね。また、ISO9001・ISO14001に取組んでいない組織もISO9001、ISO14001(出来ればOHSAS18001も)を理解したうえで取組んで頂きたいです(もちろん、認証取得するか否かは別として)。

このことは、ISO39001の審査にあたる審査員にも該当することであり、ISO39001の審査員は、ISO9001・ISO14001の知識は当然必要と思われまます(コンサルにとっても)。

——確かに突然家族が事故で命を失ったらと想像すると恐ろしい……。

山本 拙著でも、「トラック(自動車)=ヒトを殺傷する可能性のある道具」と書きました。トラックを

そのように定義することに私自身抵抗もありましたが、ピストルや爆薬は確実に武器であり、使う人は訓練を受け、道具としてきちんと管理されています。だったら、事故を起こす可能性のあるトラック(自動車)も乗る人がちゃんと管理すべきなのです。それは使用者としての義務でもあります。

「トラック(自動車)=ヒトを殺傷する可能性のある道具」であるからこそ、自動車メーカーも安全装置の開発に大変な努力をしていると思うのです。

運送業の経営者と話をすると、事故を起こした後、被害者(場合によっては遺族)にお詫びに行くのは非常に辛いことだと誰もがおっしゃいます。ISO39001(RTSMS)で事故を起こさない仕組みを構築することで、経営者の心の負担を取り除くこともできます。

さらに、取引先からの評価もあるでしょう。例えば、製造業の場合、不良品を納入した際、それを厳しく指摘し、是正処置を求める取引先は良い取引先です。運送業も同じで、ISO39001(RTSMS)を取得し、死亡事故・重傷事故ゼロを目標に掲げた運送会社に頼みたい、そう評価する取引先が増えることは自然の流れでしょう。

ヒトは、自動車に対して非常に脆弱な生き物です。また、ヒトの中でも特に交通弱者である子供、お年寄り、障害者の方に優しい交通社会を作るためのしくみとしてもISO39001(RTSMS)を活用してほしいですね。余談ですが、数年前に他界した私の母は、晩年車いす生活だったのですが、高速道路のサービスエリアや商業施設の駐車場の障害者専用駐車スペースに平気で駐車する健常者に悩まされました。このような小さなこともISO39001(RTSMS)に取り入れて運用してほしいですね。

——TC241の議長国であるスウェーデンを訪問されたのですか

山本 はい。2011年11月にTC241の議長国であるスウェーデンを訪問しISO39001(RTSMS)の策定状況について、ご担当の方からレクチャーを受けてきました。ストックホルムではスウェーデン規格協会のISO39001(RTSMS)プロジェクトリーダーのティナ・ボーリン氏と、TC241の秘書であるピーター・ハーゼル氏から。ストックホルムから500キロ離れたイエテボリでは、TRAFIKVERKET(道路交通省：日

本の国交省に該当)を訪ねスウェーデンにおけるISO39001(RTSMS)の責任者であるアンダース・リー氏からいろいろ情報や考え方を教えて頂きました。特にアンダース・リー氏は、「ヴィジョン・ゼロ」の責任者でもあることから、「ヴィジョン・ゼロ」についてもいろいろ教えて頂きました。FDIS発行後の6月下旬にも環境科学博士や運輸安全マネジメント専門家とスウェーデンを再訪し、アンダース・リー氏から詳細なレクチャーを受ける予定です。

今後の普及に向けて

山本 もう一つ、ISOマネジメントの読者の多くはEMSになじんでいる方も多いので理解しやすいと思いますが、交通事故の発生自体“著しい環境側面”ではないのでしょうか。もちろん、EMSに取り組む組織の適用範囲により変わりますが、交通事故を減らすことは環境保全につながります。つまり、ISO39001(RTSMS)への取り組みで環境保全企業になり得ますね。

もともと交通事故を起こさないような安全運転は燃費の良いエコドライブです。また、事故を起こした場合の、オイル漏れ、自動車の修理、最悪の場合廃車になれば、環境負荷は大きいですね。——PC241では、全世界で10万件の認証を目指す目標があるようですが。

山本 このことをスウェーデン規格協会で質問したのですが、10万件というのはあくまで10年間の目安であり、あまり“10万件”に拘らないでほしいとのことでした。

——今後の普及のカギはどこにありますか？

山本 日本では自動車会社の意識次第だと思います。多くの方は「また新しい規制ができて、面倒なことだ」と感じていらっしゃるかもしれませんが、ぜひ人の命に関わるシステムであることを認識して、積極的に取り組んでいただきたいですね。

幸い、昨年11月にスウェーデンのイエテボリを訪問したとき、アンダース・リー氏から、スウェーデン国内において「ヴィジョン・ゼロ」普及の際、日本の自動車メーカーは非常に協力的であったとのことでした。

また、スウェーデン規格協会では、TC241において日本の代表は非常に協力的であるとのことでした。

した。よく外国人がインタビューに行った際のお世辞ではなく、「感謝している。良かった」とはっきり言って下さったのが印象的でした。そこで、私としては気になる質問をしてみました。「ISO39001の策定において、自動車業界は好意的なのか？(新しい規制がかかるのでは？と疑心暗鬼になり非協力的ではないかと)」。その回答としては、「アメリカとドイツは法規制につながることを心配している。日本、韓国、スウェーデン、中国は危機を感じていない。日本の自動車メーカーは支持してくれている」とのことでした。このことから規格に関する各国の温度差についても知ることができました。

スウェーデンでは死亡事故・重傷事故ゼロを目指し、ボルボの本社があるイエテボリ市を事故ゼロモデル都市とし、街づくりを進めています。例えば、交差点の代わりに、ロータリーに変えたところ、小さな事故が増えた代わりに、死亡事故・重傷事故が無くなる事例が報告されており、その他の取組もあり、世界中から交通安全担当者が視察に訪れています。

事故を起こさない道路の構造が完成されていて、それを守るマナーなど人々の意識があれば、交通事故死をゼロにするのは夢物語ではありません。事故ゼロモデル都市はイエテボリ市だけではなく、ぜひ、トヨタ自動車の本社のある愛知県豊田市に実践して頂きたいのです。私も名古屋に住んでおり、豊田市にはよく行くのですが、そのような街づくりをお願いしたいです。日本人もスウェーデン人と同じく、ムリに突っ込んだり、平気で割り込むようなメンタリティが少なく、社会的マナーの良い国民性だからです。

すでに国連においても交通事故死亡者・重傷者を削減する取組が2011年から始まっており、丁度良い時期にISO39001(RTSMS)が発行されるのではないのでしょうか。日本でも2011年は4611名が交通事故で大切な命を失っています。ISO39001(RTSMS)でこの数字が一件でも少なくなって欲しいというのが私の願いでもあります。

山本昌幸氏連絡先：あおいコンサルタント株式会社
☎052-269-3755
E-MAIL: aoi@unyuanzen.net