# EHS&S テクニカル基準

# 465.TEC.01 フリート安全上の事故および負傷報告要件

## 1.0 目的

世界中のJ&Jで一貫性のあるタイムリーなデータ報告を確実にするため、事故、負傷、走行距離は、ここに概説した定義に従って正確に報告する。

## 2.0 適用範囲

本基準の全範囲については「465.TEC.02 ジョンソン・エンド・ジョンソンフリート安全行動規範（FSCC）」の付録1（運転者に対する車両安全基準の適用および車両カテゴリー）を参照。

## 3.0 レファレンス

### 3.1 EHS&S基準

465. 車両安全

### 3.2 その他のJ&J資料

465.TEC.02 ジョンソン・エンド・ジョンソンフリート安全行動規範（FSCC）

465.TEC.03 Powered Two Wheeled Vehicles

465.TEC.04 Preferred External Ground Transportation Service Suppliers

### 3.3 外部／第三者基準の書類

N/A

## 4.0 定義

明確に定められた定義はすべて、青字、大文字、太字、および斜体のフォントを使用しています。

EHS&S基準に記載されている用語の定義は、EHS&S用語集に記載されています。

**マイレージの定義と基準**

**<u>定義と基準</u>**

**<u>個人使用走行距離</u>**：

- 通勤：通常の勤務地
- 従業員が複数の勤務地で業務し自宅と複数の勤務地を往復する場合、自宅から最初の勤務地までの移動、又は最後の勤務地から自宅までの移動は個人使用走行距離とみなされます。

**業務走行距離／業務上の移動**:

- 通常の勤務先以外で開催されるビジネスミーティングに車で移動する。
- 通常業務での立寄り先への往復、顧客訪問、ビジネスミーティングのために顧客先への移動、又は修理依頼。
- 勤務地間の運転

**車両の適切な駐車**

「車両の適切な駐車」とは、駐車および乗員の乗降が許可されている公有地または私有地に車両を駐車することを指す。適切に駐車された車両とは、法的に指定された安全な場所に駐車し、駐車ブレーキをかけ、ドアを施錠した車両のことである。何らかの理由で路上に停車している車両は、適切に駐車されているとみなされない。

**損耗**

車両の使用中に蓄積する非常に細かい傷は、「損耗」の一例である。 ある特定可能なイベントに起因する傷、へこみ、およびその他の目に見えるイベントは「損耗」とはみなされない。損傷、負傷または死亡が発生した場合、事故として報告しなければならない。

**100万マイルあたりの事故回数（Crashes per Million Miles、CPMM）**

CPMMは、事故発生率の尺度である。CPMMを計算するには、事故回数に100万を掛け、その結果を車両の総走行距離で割る。この尺度は以下の式で求められる。

$$\text{CPMM} = \frac{\text{事故回数} \times 1{,}000{,}000}{\text{車両総走行距離}}$$

**100万マイルあたりの負傷回数（Injuries per Million Miles、IPMM）**

IPMM は、負傷発生率の尺度である。IPMMを算出するには、傷害負傷を伴う事故回数に100万を掛け、その結果を車両の総走行距離で割る。この尺度は以下の式で求められる。

$$\text{IPMM} = \frac{\text{負傷した運転手の数} \times 1{,}000{,}000}{\text{車両総走行距離}}$$

以下の場合の負傷は報告が必要となる。

1. J&Jの従業員または認定運転者の傷害負傷を伴う事故*
2. 他方の運転手が負傷した事故
3. 歩行者／自転車または居合わせた人が負傷した事故

*このカテゴリーは、世界および地域のIPMM目標に照らして評価され、以下に定義する業務関連の「recordable」負傷のみが含まれる。

**負傷報告の想定（車両関連の負傷の場合）**

以下の条件のいずれかに該当する負傷は報告せねばならない。

- 応急処置以上の医療処置が必要となった
- 業務内容が制限されるか、従業員が一時的または永続的に別の職務に異動する
- 1日でも休業が発生した
- 意識を失った
- 重篤な負傷もしくは疾病（Serious Injury or Illness Case、SIIC）、すなわち従業員の健康に重大な影響を及ぼす負傷とみなされる。これには、死亡、切断、骨折（骨のひびまたは指の非転位性骨折を除く）、入院（観察目的以外）、外科的介入、持続的障害などがある

これらのカテゴリーに関する詳細については、EH&Sおよび／またはグローバルヘルスサービス&ウェルビーイング担当者に問い合わせるか、以下のリンクを参照して更なる情報を入手する。フランチャイズ報告要件に基づき、SAFE FLEET報告要件以外の負傷／疾病報告手順に従わなければならない。

負傷の報告は、J&Jおよびその系列会社の従業員またはその他の認定運転者の負傷を含めなければならない。損傷の重症度に応じて、SAFE FLEETは場合によっては幹部までのエスカレーション経路に従う必要がある。（当社運転者またはその他の第三者が関与する）死亡またはその他の生命を脅かす負傷の場合、インシデントを知ってから24時間以内に、ローカルマネジメントとリージョンのSAFE FLEETシニアマネジャー/マネジャーに報告せねばならない。「深刻な影響又は死亡事故の前兆」（SIFp）という用語は、生命を脅かすものを含む最も深刻と思われる種類の傷害、疾病、環境への影響、死亡事故を分類するために使用される。従業員が報告プロセスのあるEH&S、SAFE FLEET SME、及びGHSの現地連絡先に報告する必要がある車両関連のSIFpは8種類ある。SIFpとして報告する必要がある車両事故の種類については、付録2を参照のこと。車両及び現場関連のGood SavesはSAFE FLEETもしくはEH&Sの責任者に報告する。「Good Save」とは、もう少しで発生するところだった事故や、もう少しで起こるところだった環境災害の事である。これはケガや病気、環境への影響や建物の損傷などの原因となりうるニアミス、安全でない状況や行動が含まれる。Good Savesについての詳細はこちらのリンクで確認すること。
via this link.

## 5.0 要件

### 5.1 役割と責任

5.1.1 セーフ・フリート・サブジェクト・マターエキスパート(SME) はフリートドライバーがこれらの定義に基づいて事故と負傷を正確に報告していることを確認する責任がある。

5.1.2 SAFE FLEET報告者は、これらの定義に従って事故および負傷を分類する責任がある。

5.1.3 SAFE FLEET SMEは車両管理会社、リース会社、事故管理会社がこれらの定義を用いて正確に結果を 報告していることを確認する責任がある。

5.1.4 チームは走行距離、事故数、負傷者数、車種、及び修理費用のデータを正確に報告するために、CURVEにおいて毎年プログラムレビューを実施しなければならない。

5.1.5 EH&Sと協力し、期日内の事故報告を確実にし、EH&SのCURVE入力およびCAPA完了プロセスをサポートする情報を提供する。

### 5.2 走行距離

5.2.1 各報告期間（地域により毎月または四半期ごと）の終了時に、運転者は社用車による総走行距離（マイル／キロメートル）をセーフフリート報告者に報告しなければならない。

5.2.2 業務と個人の両方の走行距離が必要な国において、会社所有または会社リース車両を運転する従業員は、現地の法律および現地の要件に従わなければならない。

5.2.3 業務のために自家用車を運転し（年間総走行距離の10%以上が会社の業務によるもの）、手当、報酬、又はコミッションを受け取る従業員は、業務に関連する走行距離のみを報告しなければならない。

5.2.4 従業員は走行距離を正確に記録する責任があります。オドメーターに表示された走行距離、フリートマネジメントサプライヤー、燃料サプライヤー、またはJ&Jサイトを通じて提供される給油カードのデータ、走行距離計画／記録アプリ、または出張報告書が走行距離の情報源として認められる。

5.2.5 ガソリン消費量、サービス時間、またはその他の方法に基づいて算出された走行距離は、走行距離として認められない。

5.2.6 このような方法で走行距離を報告しているJ&J拠点は、この基準を受け取ってから1年以内に認可された走行距離情報を収集する方法に移行しなければならない。例外はリージョナルオフィスやSME（シニアマネージャー／マネージャー）の書面による承認を得なければならない。

## 5.3 事故報告基準

5.3.1 会社所有の車両またはリース車両（又は業務で使用している自家用車）の事故は報告しなければならない。

5.3.2 付録1に定義されている通り、人身傷害または車両損傷をもたらした業務上の事故は事故とみなされ、事故発生から24時間以内に上司、不在の場合はラインマネジメントの他のメンバー、及びSAFE FLEETチームまたはフリートベンダーに報告しなければならない。

5.3.3 「J&Jドライバー」、「他のドライバー」、又は他の道路利用者（歩行者または自転車利用者）が死亡した車両事故は、発生から24時間以内にグローバル・ディレクター・オフィスおよびロードセーフティー、リージョナルオフィス及びSME（シニアマネージャー又はマネージャー）にも報告しなければならならない。

5.3.4 社内または外部の第三者に対するすべての事故及び負傷は、現地のSAFE FLEETデータ報告者を通じてCURVE事故管理ツールに報告されなければならない。

5.3.5 付録1に記載されているカテゴリーに起因する（J&J車両または他の車両への）車両損傷（修理費に関係なく）は事故とみなされ、24時間以内に上司、又は不在の場合はラインマネジメントの他のメンバーに報告しなければならない。

5.3.6 24時間以内に事故を報告しなかった場合は重大な違反とみなされ、従業員の解雇又は車両使用の取り下げを含む懲戒処分の対象となる場合がある。

## 5.4 CURVE報告基準

5.4.1 フリート車両が適切に駐車されていた場合、車両又は物的損害のみをもたらす事象は、CURVEに報告する必要はない。

5.4.2 時間の経過と共に発生する可能性があり、特定可能な事象に起因するものではなく、車両の外観や性能を目に見える形で変化させない通常の「摩耗および損傷」（定義参照）は事故とはみなされず、報告する必要はない。

# 6.0 添付資料

## 6.1 付録 1: 事故報告の分類

各J&Jサイトは、以下に示す事故を分類する体系を保持し、すべての第三者の業者がお同じ規則に従っていることを確認しなければならない。

| 内容 | 死亡または負傷 | 車両に金属の歪みの損傷のみ、またはその他の物的損害 |
|---|---|---|
| **1）運転中の車両間の衝突：**<br>車にぶつかったり、ぶつけられたりした | | |
| 1.1）J&J運転者が、道を開けなかった（譲らなかった） | CURVEへの報告要 | CURVEへの報告要 |
| 1.2）他の運転手が、道を開けなかった（譲らなかった） | | |
| 1.3）J&J運転者が他の車両の後方に追突した | | |
| 1.4）他方の運転者がJ&Jの車両後方に追突した | | |
| 1.5）J&J運転者の駐車時／駐車場からの発車時*（他方の運転者が運転中または停止していたが未駐車の状態）*J&J運転者が前進または後進中 | | |
| 1.6）他方の運転者の駐車時／駐車場からの発車時 *（J&J運転者が運転中または停止していたが未駐車の状態）*他方の運転者が前進または後進中 | | |
| 1.7）J&J運転者が当て逃げ／ひき逃げした（他方の運転者に追突） | | |
| 1.8）他方の運転者が当て逃げ／ひき逃げした（J&J運転者に追突） | | |
| 1.9）当社の運転者が車両の制御を失い、他の車両に追突した | | |
| 1.10）他方の運転者が車両の制御を失い、当社の車両に追突した | | |
| **2）固定された物体との衝突：** | | |
| 2.1）静止した物体に衝突、他の車両は関与していない（車庫の扉/側面、ポール、障害物など） | CURVEへの報告要 | CURVEへの報告要 |
| **3）非衝突事故：** | | |
| 3.1）J&J運転者が、車両の制御を失った（例：車両が転倒） | CURVEへの報告要 | CURVEへの報告不要 |
| 3.2）自然災害：木、岩、動物、雨、落雷、地震、暴風雨など | | |
| 3.3）車両の適切な駐車：無人車両への損害 | | |
| 3.4）火災、窃盗または器物破損：<br>火災、器物破損または窃盗に起因する死亡または負傷（車両への侵入） | | |
| 3.5）車両または機器の故障：<br>車両または機器の故障に起因する死亡または負傷（例：電気火災、タイヤのパンク） | | |
| **4）歩行者／自転車または居合わせた人との接触：** | | |
| 範囲内の車両、車両積載物又は走行により移動した物体との衝突による死亡または負傷 | CURVEへの報告要 | CURVEへの報告要 |

## 6.2 付録2: *MVI SIF-P*（自動車事故 深刻な衝突又は死傷の前兆）の自動車分類

| | | | |
|---|---|---|---|
| 自動車事故（MVI）（自動車、電動二輪車（POTW）、バス） | SIFの被害が発生する可能性のあるあらゆる自動車事故 | • アルコール又は中毒物質の影響下での運転、疲労状態での運転（運転／走行中の居眠り）、注意散漫（携帯電話の使用など）による衝突事故。<br>• エアバッグの展開、シートベルトの不適切な使用、ヘルメット、膨張式ベストの作動を伴う事故に巻き込まれた運転者、同乗者、乗客<br>• 歩行者、自転車、又は居合わせた人がJ&Jの車両にはねられた場合<br>• 車両の制御不能／横転、又は車両が道路から逸脱した場合<br>• 正面衝突、大型トラックとの衝突、又はJ&Jドライバー／ライダーが正面衝突を避けるためにハンドルを切らなければならなかった場合<br>• 交差点での側面衝突事故<br>• J&J の二輪車（スクーター、オートバイ、自転車など）による事故<br>• 速度超過による事故 | 二輪車を含む標準定義によるフリート車両。歩行者の安全。共有車両。外部陸上輸送業者（タクシー、ライドシェア、従業員輸送バスなど） |
| 敷地内運搬車両（産業用動力車両、配送トラック、MEWP、自転車） | SIFを引き起こすのに十分な速度での転覆、衝突、側面衝突、又は歩行者との接触 | • SIFを引き起こすのに十分な速度での転覆、衝突、側面衝突、又は歩行者との接触<br>• 歩行者と走行中の車両との接触<br>• ラックを含め、2mを超える高さに積み重ねられた、または保管された材料との接触<br>• 運転者が運転中に挟まれる／巻き込まれる<br>• 横転<br>• ドックからの逸脱、又はトレーラーの横転、転倒、倒壊<br>• 車両が他の車両に接触<br>• 産業用動力車両（PIV） の制御不能<br>• 敷地内輸送車両の不正使用<br>• 輸送車両の荷崩れ／パレット倒壊 | ドック：例）プレート、ドック内の運転、固定されていないトレーラー） 、歩行者との衝突、物的損害、横転、他の車両との接触、制御不能 |

*** END OF DOCUMENT ***

## 7.0 改訂履歴

| Issue Number | Review Date | Author | Description of Change |
|---|---|---|---|
| 3 | Nov 2020 | | TruVault Format |
| 4 | Nov 2021 | G. Kardos | Updated for clarify and added Appendix 2 |
| 5 | April 2023 | G. Kardos | Addition of SIF-p and Good Saves, updated J&J logo |