

## JAB MS200:2015 第20版(D2)へのパブリックコメント及び処置

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント 区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○: 採用、△: 修正等、×: 不採用)
1	小森 秀司	7.4.1	3	T	「また、認定審査チームは、公平性委員会での審議への立会い及び / 又は当該要員への面談を行うことがある。」とあるが、ISO/IEC17021-1:2015 で「公平性委員会」は削除されたため、この記述は不要と思われる。	「また、認定審査チームは、公平性委員会での審議への立会い及び / 又は当該要員への面談を行うことがある。」を削除する。	: ISO/IEC 17021-1:2015 の規定に基づき、7.4.1 の記述を修正します。
2	JACO 山本	付表 2-6		G	分野の名称が NACE コードとの対応が記載されていないため、分野を主観的に判断する可能性があります。 (例) 4.原子力産業は核燃料の製造業を意味しているのか、原発を運営している電力会社を意味しているのか、また電力会社の下請けとして原発の維持を	付表 2-6 の分野に NACE コードを対応付ける。	×: 本協会では NACE コードを、認定範囲分類を定義する目的で採用していません。 また、AMS の認定分野分類では、当該分野に含まれる活動に関するアセット(のマネジメント)を意味しており、例示されているような、企業形態や組織による分類を行うものではありません。  なお、「原子力産業」という名称は、原子力の平和利用を目的とした産業として、我が国に

注：コメント区分には、必ず「G(全般に関するコメント)」、「T(技術的コメント)」、「E(編集上のコメント)」又は「Q(質問)」の区分をご記入ください。

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○: 採用、△: 修正等、×: 不採用)
					している会社も含むのか、この定義だけでは分かりません。なお、QMS、EMS では核燃料と言う分類になっています。11: 核燃料		において広く認識されており、大学等の教育・研究分野では「原子力工学」という専門的学問領域が定着しています。リスクの高い核燃料や放射性物質を取り扱うという特殊性から、他の産業分野とは別に取り扱うこととしたものです。
3	JACO 山本	付表 2-6		T	2.製造業を 2a、2b と分ける理由が不明です。 EnMS でも同様な表現がありますが、エネルギー多消費産業と言う意味で EnMS では意味がありますが、AMS ではエネルギーと言うよりも事故が起きた時のリスクの大きさ（事故が重いか軽い、局所か広範囲か、一般市民を含むか従業員だけかなど）で判断する。	重工業と軽工業と言う分類を行わずに、産業ごとに個別にリスクの大きさから判断する。	×: 一般に重工業の方が、軽・中工業と比較して多額の投資を必要とし、大量の原材料及びエネルギーを消費する製造施設となることから、長期的な視点が必要となるのに対して、軽・中工業では短期的な需要対応等が求められる傾向にあることから、EnMS と類似の分類としたものです。
4	JACO 山本	付表 2-6		T	5-d 自動車輸送（有料道路）と6 一般公共インフラ（一般道、橋梁、トンネル）とは分ける必要があるのでしょうか。NACEの考え	6 一般公共インフラ（一般道、橋梁、トンネル）は 5-d 自動車輸送（有料道路）に統合する。NACE では operation of roads, bridges, tunnels, car parks or , bicycle parkings, winter storage of	×: NACE の考え方に基づく分類ではありません。 一般道、有料道路ともに、アセットポートフォリオは「道路」ですが、そこから生み出される価値は、前者は intangible であるの対

注：コメント区分には、必ず「G（全般に関するコメント）」、「T（技術的コメント）」、「E（編集上のコメント）」又は「Q（質問）」の区分をご記入ください。

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○: 採用、△: 修正等、×: 不採用)
					方は同じことを行っているならば国営であれ、民営であれ区別しない原則です。	caravans という AMS 向きの産業分類が存在する。	して、後者は financial なものが中心となります。また、適用される法律が異なる場合が多く、後者では、一般により高い自由度をもってアセットを運用することが可能です。
5	小森 秀司	付表 3		T	「認定審査(現地審査)の標準工数」が表3に規定されているが、「立会い」については「実際に要した工数」とあるだけで、「実際に要した工数」が何を意味しているのか不明と思われる。例えば、8.1b)で「検出した不適合及び観察事項がある場合には口頭で説明するとともに、必要な内容を書面で示す。」とあるが、組織審査立会いで不適合が検出された場合の不適合報告書等の書面作成時間は、審査計画及び現地審査工数にどのように反映されるのか、不明である。「事務所審査」では、不適合報告書等の書面作	組織審査立会いで不適合が検出された場合の不適合報告書等の書面作成時間(現地審査工数への追加)の取り扱いを明確にする。	×: 立会いの現場で認定審査員が書面を作成する時間や、認証審査チームに内容の説明をする時間が含まれるため、「実際に要した工数」としています。

注：コメント区分には、必ず「G(全般に関するコメント)」、「T(技術的コメント)」、「E(編集上のコメント)」又は「Q(質問)」の区分をご記入ください。

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント 区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○:採用、△:修正等、×:不採用)
					成時間は、表3に規定された工数でカバーできると思われるが、「立会い」の場合、特に最終日などで不適合が検出された場合、認定審査員が不適合報告書等の書面を作成することを想定した、十分な審査計画及び工数設定がなされるのか、明確になっていないように思われる。特に「立会い」の場合は、立会組織の現地で審査を行うため、対象の機関のみだけでなく、認定審査計画段階で立会組織との時間調整も要することから、現地審査工数の取り扱いを明確にすることが望ましいと思われる。) )		
6	JACO 青木	付表 5 2.(2)		G	MS の種類を拡大する場合の立会い数に AMS が漏れています。	(2)の MD-QMS を MD-QMS/AMS とする。	: 記載もれです。追加します。
7	JACO 山本	付表 5		T	リスクの大きい産業とし	付表 2-6 を AMS の視点で再検討す	×:

注：コメント区分には、必ず「G(全般に関するコメント)」、「T(技術的コメント)」、「E(編集上のコメント)」又は「Q(質問)」の区分をご記入ください。

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○: 採用、△: 修正等、×: 不採用)
		初回及び拡大審査における組織審査立回数 4 . (5)AMS に係る立会い必須分野			<p>て選択したということであれば、次の基準ではリスクの大きさが一様ではなく、これから抜けた産業でもリスクが大きい場合があります。このため、この基準は不適切です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重工業の中の化学製品製造は爆発事故を起こし周辺住民も巻き添えにするが、半導体、造船業は主に従業員の OHSMS リスクであり、事故の広範囲性を加味すると化学製品製造の方がリスクが高い。</li> <li>・鉱業採炭業も坑道の崩落、粉じん爆発など従業員の OHSMS リスクは高いが、一般市民を巻き込んだ事故までは可能性が小さい。</li> <li>・原子力産業はもっともリスクが大きいことは、他の産業に比べるとダントツ</li> </ul>	<p>る。(案としては添付別紙 AMS 認証市場の分析と計画のための産業分類参照) また、リスクの大きさは個別に検討するか、分類をもう少し詳細化してリスクの大きさを明確にする。(例、下記の鉄道参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・重工業、軽工業の分類を止める。</li> <li>・7、ユーティリティの電気供給から原発を抜き出し、原子力産業と統合する。</li> <li>・鉄道輸送をアセットで分けると、鉄道を作るための土木基盤(橋、トンネルなど)軌道、電力線路(線路)監視制御、列車(新幹線、電車など)のように分解できる。鉄道のための橋、トンネルは鉱業の坑道と近いリスクがある。また、列車の中でも新幹線、リニア新幹線であればなおさらであるが、航空機並みのリスクがある。ドイツ、スペインでの高速鉄道の事事故例がある。</li> </ul> <p>5-a 航空輸送 空港、航空機 5-b 鉄道輸送 線路、駅施設、列車</p>	<p>認定範囲分類は、認証に必要な力量によって区分するものであり、事故などのリスクも考慮していますが、それだけではなく、リスクマネジメント等に関する他の規格の適用状況、認証市場の大きさ、及び産業としての複雑さ、特殊性なども考慮しています。</p>

注：コメント区分には、必ず「G(全般に関するコメント)」、「T(技術的コメント)」、「E(編集上のコメント)」又は「Q(質問)」の区分をご記入ください。

No	コメント 提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメン ト区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○:採用、△:修正等、×:不採用)
					<p>である。特に電力会社が大 きい。これを電力会社を火 力も原子力も一からげに してユーティリティとす るのはおかしい。ユーティ リティの中でもリスクの 大きさは大いに異なる。</p> <p>・5-a 航空輸送は空港、航 空機に分けられる。航空機 は安全上のリスクが大き いので理解できるが、空港 は AMS の対象に依存す る。航空管制システムであ ればリスクは大きい。空 港の到着ゲート、出発ゲ ートなどのトイレの清掃も 含む一般的なビルの運営 であれば、リスクは小さ い。</p> <p>5.運輸の中の「5-a 航 空輸送」</p> <p>7.ユーティリティ</p>	<p>5-c 水上輸送 港湾施設、船舶</p> <p>5 運輸</p> <p>5-d 自動車輸送 有料道路、バス、 タクシー</p>	
8	JACO 山本	付表 5		G	産業分野ごとにリスクを	産業分野をいくら精密に定義して	×

注：コメント区分には、必ず「G（全般に関するコメント）」、「T（技術的コメント）」、「E（編集上のコメント）」又は「Q（質問）」の区分をご記入ください。

No	コメント提出者 (敬称略)	条項 No.	行 No.	コメント 区分	コメント内容	提案	MS 技術委員会処置 (凡例 ○: 採用、△: 修正等、×: 不採用)
		初回及び拡大審査における組織審査立回数 4 . (5)AMS に係る立会い必須分野			まとめて評価することは無理があります。鉄道でも鉄道のための橋、トンネルと新幹線の車両ではリスクが違います。このため、立ち会い必須分野を決めるためには、該当産業分野の中で、AMS の適用範囲について確認する必要があります。鉄道であれば保線区だけを対象として、車両、監視制御は適用除外の場合が想定されます。	も、適用範囲で判断しない限り、リスクは把握出来ない。 このため、産業分野と適用範囲を総合してリスクを判断する。 ただし、基本的な考え方は、事故、不適合が発生した場合の激甚度、影響の広範囲性(工場だけか、水道に毒が混入したような多くの住民に影響など)、原発事故のような500年単位の長期的な影響などを土台とする。	重工業、鉱業・採石業、原子力産業、航空輸送はリスクの観点から、立会い必須としています。ユーティリティは、対象となるアセットが多岐にわたり、利害関係者も多いため、重要視しています。  なお、認定審査における考え方になりますが、立会いを行った認証審査の適用範囲が非常に限定されており、当該カテゴリにおける認証機関の力量が十分確認できなかったと判断する場合、さらなる立会いを行う場合があります。認定範囲はある幅を持つものであり、左記のような問題が発生することを100%避けることはできません。

注：コメント区分には、必ず「G(全般に関するコメント)」、「T(技術的コメント)」、「E(編集上のコメント)」又は「Q(質問)」の区分をご記入ください。