

~2020 年 7 月号~

関西 RM タイムズは、関西企業の方に知っていただきたいリスクピックスについて、MS&AD インターリスク総研(株)関西支店が発信するレポートであり、2 か月に 1 回のペースで発行予定です。

※関西＝大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県の 2 府 4 県

今号では、梅雨前線や台風等の活動がこれから本格化することを踏まえ、「水災対策」をテーマにしたレポートをお届けします。また、世間で関心が高い「あおり運転」に関して、運行管理者として押さえるべきポイントをシリーズでお届けします(今号は第 1 回目)。

<本号のトピックス>

I

関西における水災リスクと防災・減災対策の方向性

災害・事業 RM グループ マネジャー上席コンサルタント 長島 睦

【要旨】

- 関西において、水災リスクの発生可能性は低くはなく、また、被害発生時のインパクトも小さくはないことを十分認識しておくことが必要。
- 防災・減災対策（ハード面）としては、費用対効果の観点から、守るべき「資産」や「建物」を絞り込んで対策を講じるのが一般的かつ現実的。ここでは対策の事例等を整理。

II

新型コロナ禍における水災対策（BCP）のポイント

災害・事業 RM グループ 主任コンサルタント 中島 翼

【要旨】

- 水災対策（ソフト面）として、事態の深刻度に応じて対応組織（誰が）や対応事項（何をするか）について整理する対応（≒タイムライン）は重要。
- 新型コロナ禍においては、出社可能な人的資源が長期間に渡って全世界で不足することを前提に、水災対策を見直すことが重要。ここでは対応事項（何をするか）ごとに見直しのポイントを整理。

III

「あおり運転」について①（全 3 回）

自動車 RM グループ長 岩田 幸大

【要旨】

- 最近話題となっている「あおり運転」に関して、運行管理者として押さえるべきポイントを、3 回シリーズでお届け。
- 今回は、「あおり運転」の動向や法改正の動き等、基礎知識について解説。

1. 関西における水災リスク

(1) 水災リスクの発生可能性

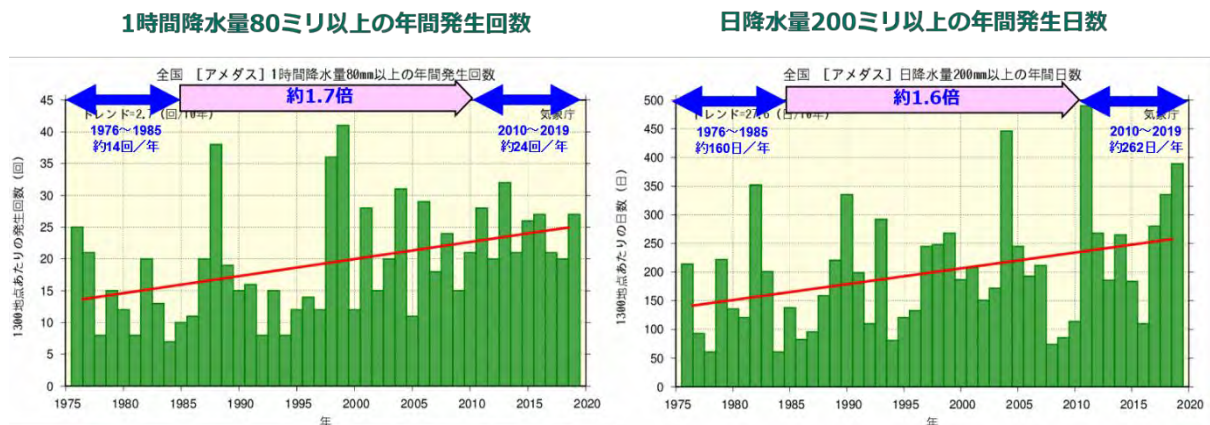
近年、日本全国で風水害が多数発生しているが、過去 3 年の風水害による被害状況を見る限り、関西も例外ではない。(表 1)

【表 1】関西における主な風水害の被害状況 (過去 3 年間)

期間	名称	関西 (2 府 4 県) における被害の概要
平成 29 年 11 月 21 日 ～23 日	平成 29 年台風 21 号	死者 3 名、負傷者 120 名、住家全壊 3 棟、半壊 11 棟、一部破損 397 棟、床上浸水 1,598 棟、床下浸水 1,911 棟など
平成 30 年 6 月 28 日 ～7 月 8 日	平成 30 年 7 月豪雨 (西日本豪雨)	死者 9 名、負傷者 22 名、住家全壊 36 棟、半壊 70 棟、一部破損 149 棟、床上浸水 779 棟、床下浸水 2,849 棟、非住家・その他 19 棟など
平成 30 年 9 月 3 日 ～5 日	平成 30 年台風 21 号	死者 11 名、負傷者 817 名、住家全壊 25 棟、半壊 184 棟、一部破損 49,243 棟、床上浸水 60 棟、床下浸水 429 棟、非住家・公共 4 棟、非住家・その他 25 棟など
令和元年 10 月 10 日 ～13 日	令和元年台風 19 号	死者 1 名、負傷者 29 名、住家全壊 0 棟、半壊 1 棟、一部破損 25 棟、床上浸水 1 棟、床下浸水 3 棟など

(出典：気象庁、内閣府 災害情報ホームページの情報を基にインターリスク総研にて作成)

また、気象庁の統計データ (統計期間：1976 年～2019 年) によると、「局地的な大雨」の発生回数が増加傾向にあること (図 1)、台風上陸や線状降水帯発生の可能性はゼロではないこと等から、関西でも、「水災発生リスクは低くはない」ことに留意が必要である。



【図 1】局地的大雨の発生傾向

(出典：気象庁 HP「アメダスで見た短時間強雨発生回数の長期変化について」を基にインターリスク総研作成)

(2) 水災発生時の被害想定

関西の地形は、西は中国山地、北は丹波高地・伊吹山地、東は鈴鹿山脈、南は高見山地・紀伊山地に囲まれており、大阪平野、京都盆地、播磨灘沿岸、和歌山平野などでは標高の低い地域が見られる。特に大阪湾沿岸では標高 0m 未満の地域もあるので留意が必要である。(図 2)

水災発生時には、かかる標高の低い地域で浸水被害が発生することになるが、以下、水災の発生形態ごとに浸水想定区域を見ていく。



【図 2】関西の地形図（色別標高図）

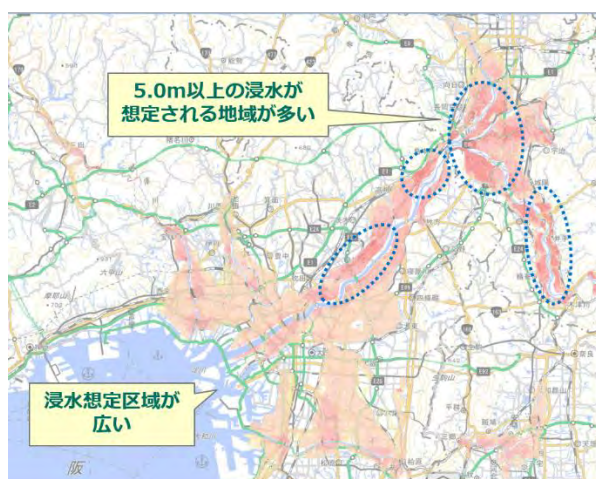
（出典：国土地理院地図を基にインターリスク総研作成）

①河川氾濫

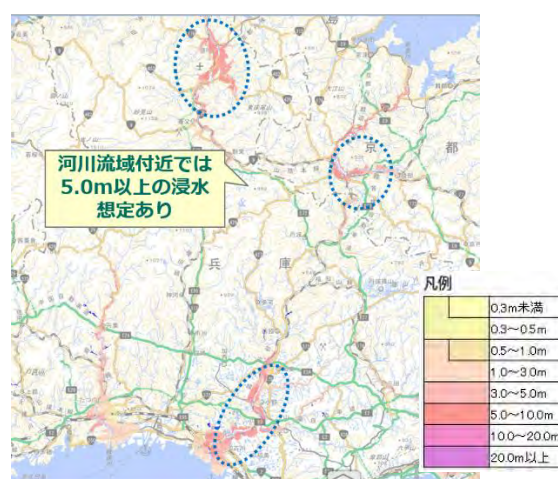
関西では各府県に一級河川が流れており、いずれの河川流域も、想定しうる最大規模の大雨により大規模な河川氾濫が想定されている。

大阪府北部、兵庫県東部、京都府南部、奈良県北部における被害想定では、淀川水系、武庫川水系、大和川水系の洪水が想定されている。特に、淀川や木津川では最大 5m~10m 未満の浸水が想定され、標高の低い地域では浸水区域が広範囲に及ぶ可能性がある（図 3）。また、兵庫県西・北部、京都府北部では、加古川水系、揖保川水系、円山川水系、由良川水系の洪水により最大で 5.0m~10m 未満の浸水が想定され（図 4）、滋賀県の琵琶湖東岸（次頁図 5）や和歌山県の紀ノ川流域（次頁図 6）でも広範囲に浸水すると想定されている。

想定最大規模の洪水は概ね 1000 年に 1 度の発生確率であるが、ひとたび発生すれば人命にかかわる甚大な被害を及ぼすものであり、事前に十分な対策を検討しておく必要がある。



【図 3】浸水想定区域①（大阪府ほか）



【図 4】浸水想定区域②（兵庫県・京都府北部）

（出典：国土交通省「重ねるハザードマップ」を基にインターリスク総研作成）



【図 5】浸水想定区域③（滋賀県）



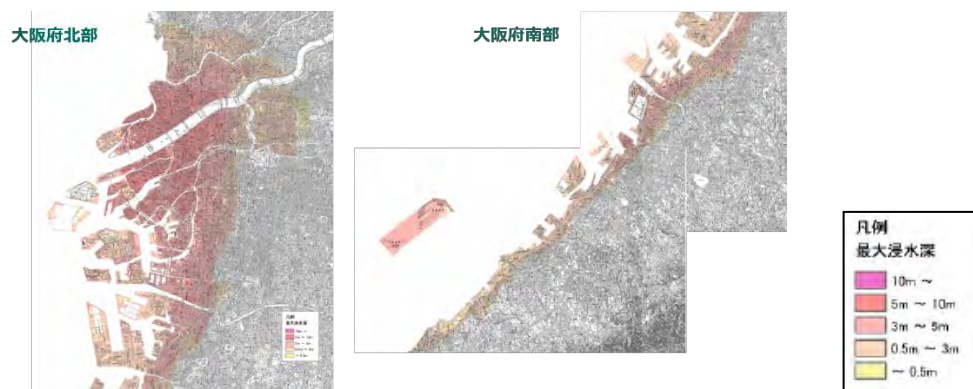
【図 6】浸水想定区域④（和歌山県）

（出典：国土交通省「重ねるハザードマップ」を基にインターリスク総研作成）

②高潮氾濫

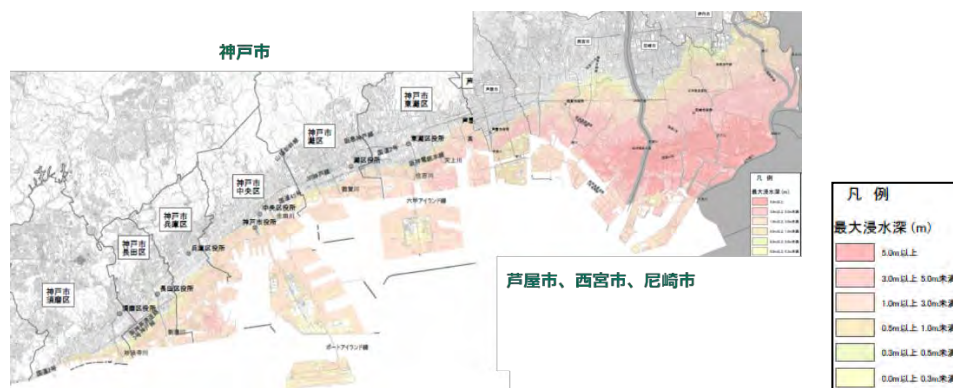
大阪府や兵庫県の大阪湾沿岸では、高潮被害にも備えておく必要がある。特に、大阪市、尼崎市、西宮市などは標高の低い平地が多く、想定最大規模の高潮が発生した場合、最大 5m~10m 未満の浸水が想定されている。芦屋市や神戸市でも最大 3m~5m の浸水が想定される。（図 7、図 8）

直近では、平成 30 年台風 21 号の高潮により約 1.5m ほど潮位が上がり浸水被害が発生しているが、このときの経験や教訓を記録・整理しておき、今後の災害対応計画に活かしていくことが重要である。



【図 7】高潮による浸水想定区域①（大阪府）

（出典：大阪府河川整備審議会 第 4 回高潮専門部会資料）



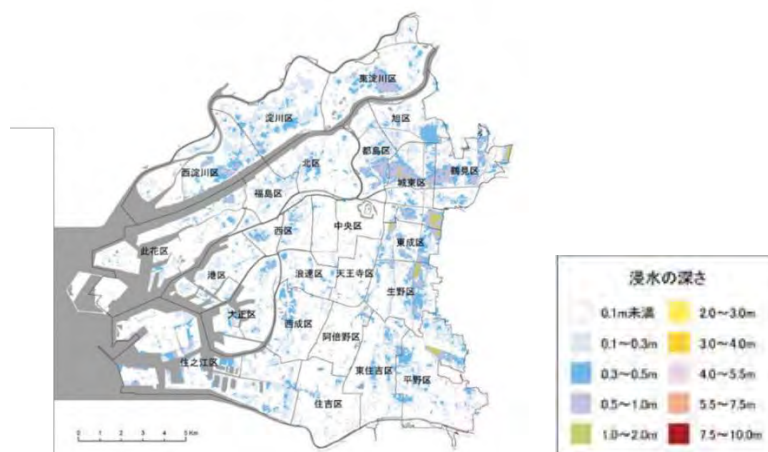
【図 8】高潮による浸水想定区域②（兵庫県）

（出典：兵庫県大阪湾沿岸高潮浸水想定区域図）

③内水氾濫

内水氾濫とは、短時間に激しい雨が降ると降水量が一時的に側溝や下水道の排水能力を超え、河川に排水される前に街中で雨水が滞留し道路や低い土地で冠水が発生する現象で、内陸のどこでも発生する可能性がある。道路のアンダーパスが水没して通行中の車両に被害が発生することがある。

大阪市の鶴見区、城東区、東成区、生野区、平野区などでは、最大 1m~2m 未満の浸水が想定されている（図 9）。



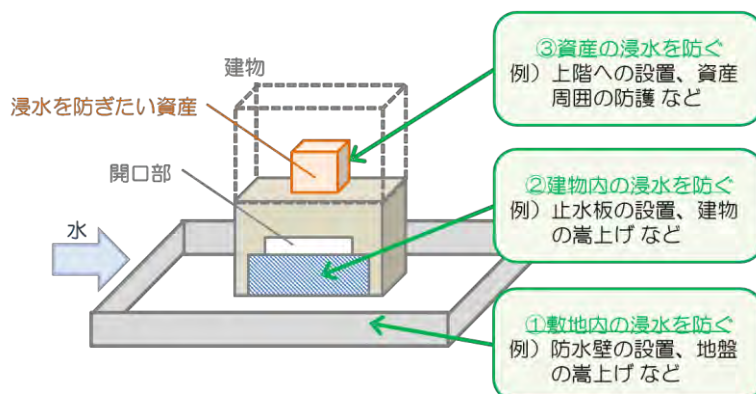
【図 9】大阪市における内水氾濫による浸水想定区域

（出典：大阪市地域防災計画「内水氾濫した場合の浸水想定区域図」）

2. 防災・減災対策のポイント（ハード）

（1）ハード対策における基本的な考え方

建物に収容される資産の浸水を防止するためには、①敷地、②建物、③資産の三つの境界（屋外設置物は①、③の二つ）で水の流入を防ぐことが重要である（図 10）。



【図 10】浸水防止対策の方向性

①の方法は、敷地内のすべての資産を守ることができるが、費用が高額となるケースが多く実現のハードルは高い。②の方法は、優先順位の高い建物に絞って対策ができるため、①よりもコストは抑えることが可能であるが、「建物全体を嵩上げする」等方法によっては費用が高額になることに留意が必要である。一方、③の方法は、優先順位の高い資産に絞って対策ができるため低いコストで実現可能である。このことから、資産の重要度に応じて、②と③の方法のいずれか、もしくは、両方を組み合わせた複合的な対策を検討することが一般的・現実的と考えられる。

（２）止水板設置事例について

前記②の方法のうち「止水板」については、各出入口の状況に応じて、スライド式、スイング式、起伏式等を設置をしている事例が確認できる。また、夜間等の人が少ないときに不意の大雨で浸水が発生した場合でも、止水板を遅滞なく起動させることができるよう「浸水センサー」を設置した事例もある。（写真 1、2）



【写真 1】止水板設置事例

【写真 2】浸水センサー設置事例

（出典：国土交通省「浸水被害防止に向けた取組事例集」）

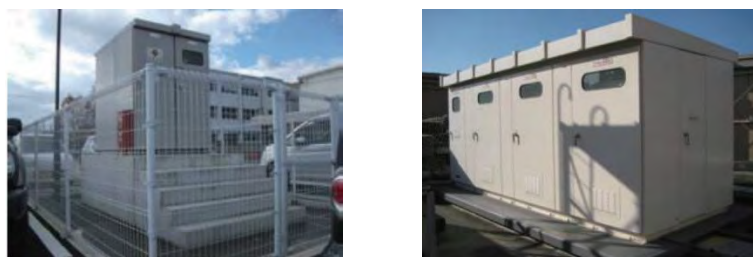
また、これら止水板等、建物開口部の止水対策用資機材の導入にあたっては、以下のポイントを確認する必要がある。

- 目標とする止水高さ（ハザードマップで想定浸水深を確認）
- 防護したい開口部（ドア、シャッターなど）の間口の広さ
- 予定設置場所は、隙間なく設置できる環境か
- 止水作業に必要な時間、人数
- 止水対策用資機材をどこに保管するか（備え付けではない場合）
- 開口部以外に、想定浸水深より低い位置に浸入経路はないか

（３）資産の高所設置事例について

前記③の方法においては、電気設備のほか、非常用発電機、コンピュータ（サーバ）、ボイラ、コンプレッサ等事業継続に欠かせない重要設備を高所に設置して浸水防止を図る事例が確認できる。

（写真 3、4）



【写真 3】受変電設備のかさ上げ事例

【写真 4】受変電設備の屋上設置事例

（出典：国土交通省「浸水被害防止に向けた取組事例集」）

（４）ソフト対策

前記ハード対策に加え、ソフト対策についても十分に検討しておく必要があるが、詳細は後記「Ⅱ．新型コロナウイルス禍における水災対策（BCP）のポイント」で整理をする。

以 上

Ⅱ

新型コロナ禍における水災対策（BCP）のポイント

1. 前提

水災は地震と異なり、事象発生から被害発生まで一定時間がかかる。例えば、地震は、地震という事象が発生したと同時に事業所に被害が発生するが、水災は、台風という事象が発生しただけでは事業所に被害は発生せず、事業所付近に上陸してはじめて被害が発生する。そして、この期間内の対応の出来不出来が、その後の復旧に大きな影響を与えることになる。

水災のソフト対策は多々あるが、本稿では上記特性を踏まえ、台風等の事象発生から段階的に事態が深刻化する中、「どのタイミングで」（事態の深刻度）、「誰が」（対応組織）、「何を」（対応事項）するかにフォーカスして整理をする（ここではこの整理を「水災 BCP」と呼ぶ）。

なお、かかる整理手法は「タイムライン」と呼ばれるが、ここでの整理は「事業継続」まで想定しているため、時系列が長くまた整理事項も広がっていることにご留意願いたい。

2. 水災BCPのポイント

前記「水災BCP」は以下のような表形式で整理をするとわかりやすい。（図 1）

この表は、横軸で対応の「タイミング」（事態の深刻度）、縦軸で「誰が」（対応組織）、「何を」（対応事項）について整理をしたシンプルなものだが、軸の設定等、昨年度の台風の事例等を盛り込む工夫を各所で実施しているので、以下で解説する。

事態の深刻度		ステージ1	ステージ2	ステージ3	ステージ4	ステージ5	終息期
状況		・台風発生 (24h前)	・台風接近 (12h前)	・さらに接近 (3h前)	・台風直撃 (被害発生)	・深刻な被害	
	(参考)警戒レベル	・レベル2	・レベル3	・レベル4	・レベル5		
	(参考)計画運休	・可能性	・計画発表	・実施			
対応組織		・総務部門	・対策本部 (注意体制)	・対策本部 (警戒体制)	・対策本部 (緊急体制)	・対策本部 (緊急体制)	
対応基本方針							
対応事項							
(a) 社員の安全確保	個人で実施						
	組織で実施		・帰宅指示 ・出社制限	・(事業所内) 避難指示			
(b) 設備類の被害発生防 止・軽減・復旧措置	(略)		・止水板設置 ・設備高所移 動・養生等				
(c) 被害等状況把握	(略)	・災害情報 モニタリング	・他社動向把 握		・被害状況把 握		
(d) 事業継続対応	重要業務					・重要な業務 のみ継続	
	上記以外の 業務				・業務停止		
(e) 情報発信・共有	(略)	・社内向け情 報伝達			・社外向け情 報発信		

赤字:例として記載

色付:特別対応の本格実施タイミング

【図 1】水災 B C P モデル

(1) タイミング（事態の深刻度）

ここでは、事態の深刻度を「ステージ」という言葉で表現をしているが、どのタイミングでステージが変わるのかの整理がポイントとなる。この点、気象庁・国土交通省・自治体等が発信する情報から総合的に判断することになるが、昨年の台風の対応事例を踏まえ、原則、自治体の出す「警戒レベ

ル」に沿って判断することを推奨する。また、同様に昨年の台風の対応事例等から、鉄道会社等の「計画運休」の考え方も組み込むとよい。

(2) 誰が（対応組織）

ここでは、事態の深刻度に応じて対応組織が変わる形で整理をしている。例えば、ステージ1では総務等危機管理を担当する部門のみ、ステージ2では人事等人命安全確保を行う部門を巻き込む、ステージ3では施設管理等建物や設備の管理を行う部門を巻き込む、ステージ4以降は事業継続に関係する全部門を巻き込むといった具合に、事態の深刻度に応じて、段階的に対応体制を大きくしていく対応を推奨する。

(3) 何を（対応事項）

ここでは、対応事項を大きく (a) 社員の安全確保、(b) 設備等の被害軽減・復旧措置、(c) 被害等の状況把握、(d) 事業継続対応、(e) 情報発信・共有の5つの大項目で整理をしている。各項目ごとのポイントは以下のとおりである（表1）

【表1】水災BCPにおける対応事項のポイント

大項目	具体的な対応事項	ポイント
(a) 社員の安全確保	・事業所にいた社員に対する帰宅指示、避難、救出救護、備蓄品活用 ・安否確認 ・出社制限（臨時休業） 等	・安全配慮義務への配慮が必要。具体的な内容が曖昧な義務であるため、対応項目ごとに、「情報の収集」と「判断のプロセス」を明確にしておくことがポイント。また、事業継続責任と社会的責任とのバランスを考慮して対応することも重要。 ・安全配慮義務を考慮すると、早めの対応を推奨。
(b) 設備等の被害軽減・復旧措置	・被害発生前の窓や扉の閉鎖/施錠、屋外品の撤収/養生、建物の浸水防止、設備の保護、高所移動、電源停止等 ・被害発生時の応急措置、復旧手配 等	・実際に被害が発生したステージ4以降の対応が原則となるが、水災状況、他社動向については、早めのステージからの対応を推奨。 ・サプライヤーの対応状況においては、確認対象が多いため、担当者以外を巻き込んで手分けして確認する体制の構築を推奨。
(c) 被害等の状況把握	・水災状況、社会インフラ被害状況、他社動向、自社被害状況、顧客対応状況、サプライヤー対応状況、物流その他業者対応状況の収集 ・収集した情報を踏まえて自社事業への影響を整理 等	・ステージ2～3の早期の段階からテレワークを活用する対応がトレンド。
(d) 事業継続対応	・経営資源を重要業務に集中 ・その他業務の段階的停止 等	・実際に被害が発生したステージ4以降の対応が原則となるが、社内の情報共有は当初から実施することを推奨。
(e) 情報発信・共有	・社内への情報発信 ・社外（社会全体）への情報発信 ・顧客、サプライヤー、物流業者等への情報発信 等	

3. 新型コロナ禍における水災BCPのポイント

(1) 「水災BCP」の見直しの必要性

新型コロナ禍においては、感染予防の観点から、事業所に出社可能な人的資源が不足する状況が発生する。しかもその状況は全世界で長期間に渡って継続する。かかる状況下で水災が発生した場合、ステージ1の段階から出社可能な人的資源が不足する事態に直面することになるため、前記「水災BCP」についても見直すことが必要となる。

そこで、ここでは、前記「水災BCP」の見直しのポイントについて、水災発生時の「対応事項」（前記2.（3））を例に整理する。

（2）見直しの方向性

感染防止の観点から出社する人的資源が不足する場合の見直しの方向性としては、大きく以下の3つに整理できる（表2）。また、これらはすべての「対応事項」に共通する方向性といえる。

【表2】全対応事項に共通する見直しの方向性

見直しの方向性	具体的な内容
出社してもらう ＝感染予防環境の整備	・広い執務スペースの確保、スペースの分散化（複数の部屋確保、サテライトオフィスの活用等） ・レイアウト変更（座席配置、パネル設置等） ・サーキュレーター設置 ・非接触型体温計、消毒液、マスク、手袋、防護服等衛生資材の配置 ・対応要員を期間限定で近所に住まわせる 等
他のヒトに出社・対応してもらう ＝対応可能要員の増加	・対応要員以外への事前教育（＝スキルを有するヒトを増やす） ・マニュアル化の推進（＝スキルがないヒトでも対応できるようにする） 等
出社せずに対応してもらう ＝リモート対応	・リモート対応する業務の棚卸し ・リモート対応の環境整備（非常用電源、Wi-Fiルータ、通信手段の貸与、決済ルールの整理等） ・情報共有ツールの整備（クラウドを使った情報共有ツールの活用、報告・とりまとめフォーマットの整理等） 等

（3）対応事項ごと見直しのポイント

上記に追加して、前記水災BCPの「対応事項」ごとに検討すべき見直しのポイントは以下のとおり。（表3）

【表3】水災BCPにおける対応事項のポイント

大項目	具体的な対応事項	ポイント
(a) 社員の安全確保	・事業所にいた社員に対する帰宅指示、避難、救出救護、備蓄品活用 ・安否確認 ・出社制限（臨時休業） 等	・帰宅指示、出社制限（臨時休業）においては、帰宅・出勤途上の三密状態の発生が想定されるため、通常よりも「早め」に指示を出すことを推奨 ・避難においては、避難場所や避難経路での三密状態の発生が想定されるため、避難場所やルートを見直すことを推奨 ・救出救護においては、救出救護対象者との濃厚接触の発生が想定されるため、対応要員にゴーグル、防護服等感染予防ツールの装着の義務化を推奨
(b) 設備等の被害軽減・復旧措置	・被害発生前の窓や扉の閉鎖/施錠、屋外品の撤収/養生、建物の浸水防止、設備の保護、高所移動、電源停止 等 ・被害発生時の応急措置、復旧手配 等	・窓や扉の閉鎖/施錠等、水災被害に直面している「現場」でしか対応できない事項においては、要員が現場にいる間に対応できるよう、通常よりも「早め」に対応指示を出したり、緊急時に対応しなくてもいいよう、期間限定で平常時から対応を済ませておくことを推奨 ・また、「現場」でしか対応できないため、出社シフトを組む際は、スキルを有する要員の出社がゼロにならないよう配慮が必要。

大項目	具体的な対応事項	ポイント
(c) 被害等の状況把握	・水災状況、社会インフラ被害状況、他社動向、自社被害状況、顧客対応状況、サプライヤー対応状況、物流その他業者対応状況の収集 ・収集した情報を踏まえて自社事業への影響を整理 等	・前記 3 つの「見直しの方向性」を組み合わせることで推進していく対応が中心
(d) 事業継続対応	・経営資源を重要業務に集中 ・その他業務の段階的停止 等	・水災だけの被害は小さくても、その影響が長期化することが想定されるため、経営資源を重要業務に集中投入する対応を、通常よりも「早め」に実施する可能性があることに留意。 ・水災と新型コロナ禍が掛け合わさることで、状況の変化が激しくなるため、事前に整理をした事業継続戦略（例：代替生産、他社連携、在庫活用等）を臨機応変に途中で変更する可能性があることに留意
(e) 情報発信・共有	・社内への情報発信 ・社外（社会全体）への情報発信 ・顧客、サプライヤー、物流業者等への情報発信 等	・前記 3 つの「見直しの方向性」を組み合わせることで推進していく対応が中心

以上

Ⅲ

「あおり運転」について①（全3回）

1. これまでの動向

新型コロナウイルスに関連する報道が世間を席捲しているが、そのような中で「あおり運転」が再び「厳罰化」というキーワードとともに話題となってきている。

新型コロナウイルス禍がまだ今ほどの状態となる前に、交通トラブルが世間の関心を多く集めたのは記憶に新しい。昨年 8 月に常磐道で発生した「あおり運転」とその後の相手方に対する暴行行為のドライブレコーダー映像は、テレビのニュース番組やワイドショー等で繰り返し放映され、その強烈さ、生々しさから未だ記憶に残っている方も多いであろう。その後、容疑者は同様の行為を本件のみならず方々で行っていたとの報道もあり、その悪質性が強い非難を集めている。

もともと「あおり運転」について世間の注目を集めるきっかけとなった一つに、3 年前の 2017 年 6 月に東名高速道で発生した事故が挙げられる。ご記憶の方も多いと思うが、神奈川県内の東名高速道において一家四人が乗ったワゴン車が 20 歳代の容疑者による「あおり運転」で追越車線上に停止させられ、ここに後続のトラックが追突してその一家 4 人が死傷した事故である。このことがひとつのきっかけとなり、「あおり運転」などの悪質な運転の実態が認識され、厳罰化を求める風潮が一気に高まったともいえるであろう。

2. 警察の動き

(1) 警察庁通達

2018年1月には警察庁から全国の警察に対し、「いわゆる『あおり運転』等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について」通達が発出された。この中では「悪質・危険な運転に対する厳正な捜査の徹底」として「客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、道路交通法違反のみならず、危険運転致死傷罪(妨害目的運転)、暴行罪等あらゆる法令を駆使して厳正な捜査の徹底を期すこと」を指示している。また悪質・危険な運転の未然防止のため、車間距離不保持等の道路交通法違反について積極的な交通指導取締りを推進することも含まれている。また悪質・危険な運転者に対しては迅速かつ積極的な処分を実施することも指示されている。(例えば「危険性帯有者」への行政処分…交通違反による点数累積がなくとも、自動車などを運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれが認められる場合、都道府県公安委員会は最長180日間の運転免許停止処分に行うことができる。)

(2) 取締り状況

これを受け取締件数で増加傾向がみられ、例えば高速道路上での車間距離保持義務違反においては2017年6月末の取締件数が3,057件だったのに対し2018年6月末では6,130件、2019年6月末には6,267件となっている。また法令の適用で「あおり運転」行為に対して刑法を適用した件数においては2018年から2019年6月末で殺人1件、傷害5件、暴行40件、威力業務妨害で1件となっている。警察の取締状況は上記の通りであるが、また一部地域では通常のパトカーや白バイに加えてヘリコプターなども使用し取締りにあたっているとの報道もあり、「あおり運転」に対しては相当注力をして取締りを行っていることがうかがえる。

3. 2020年6月に道路交通法を改正

しかし残念ながら「あおり運転」を含む危険な運転行為は依然として多いように思える。もちろん世間の関心が高い事柄であることを踏まえ、マスコミも積極的に取り上げているという傾向もある

のかもしれないが、実際に運転をしているとそのような行為を目にすることがある、というのが多くの方の実感ではないだろうか。

このような情勢を受け、これまで法的に規定のなかった「あおり運転」を「妨害運転」とし「妨害運転罪」として取締る改正道路交通法が 6 月 30 日に施行された。

このことでより取締りや牽制機能が強化され悪質運転が減少されることが期待される。その内容や管理者による安全運転上の指導のポイント等については次稿以降で述べたい。

以上

MS & AD インターリスク総研株式会社は、MS & AD インシュアランスグループのリスク関連サービス事業会社として、リスクマネジメントに関するコンサルティングおよび広範な分野での調査研究を行っています。

関西支店では、関西エリアの企業に向けて、さまざまなリスクに関するコンサルティング・セミナー等を実施しております。

コンサルティングに関するお問い合わせ・お申込み等は、下記の弊社お問合せ先、またはあいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

MS & AD インターリスク総研（株） 関西支店
大阪市中央区北浜4-3-1 <http://www.irric.co.jp/>
・災害・事業RMグループ TEL:06-6220-2913
・自動車RMグループ TEL:06-6220-0173

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。

また、本誌は、読者の方々に対して企業のRM活動等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製／Copyright MS & AD インターリスク総研 2020