

～2022 年 3 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トピックスについて、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

<本号のトピックス>

I

関西における津波リスク

災害 RM グループ マネジャー・上席コンサルタント 長島 睦

【要旨】

- 南太平洋トンガ沖の海底火山が 1 月 15 日午後到大規模な噴火を起こし、同日夜から 16 日午前にかけて、鹿児島県奄美市で最大 1.2 メートルなど、日本列島の太平洋沿岸などで噴火の影響とみられる潮位上昇を観測。和歌山県串本町や御坊市でも 0.9 メートルの潮位上昇を観測した。
- 関西においても、太平洋側では南海トラフ沿いの巨大地震による大津波の襲来が想定されており、日本海側においても海底断層地震により津波が発生するおそれがある。今一度、津波対策の重要性を再認識し、災害に対する万全の備えを心掛けておきたい。

II

ニューノーマル時代の BCP のあり方

事業 RM グループ マネジャー・上席コンサルタント 野崎 久之

【要旨】

- 新型コロナウイルス感染症の流行を契機として、多くの企業でテレワーク（在宅勤務）など勤務形態が多様化している。企業の災害対応においても、テレワークを前提としたニューノーマル時代に即した BCP の見直しを迫られている。
- 災害時に、テレワークを前提とした対応がスムーズにできるよう、BCP の見直しの方向性とポイントについて説明する。

III

安全運転管理者の役割（業務の拡充）

自動車 RM グループ マネジャー 柳河 知宏

【要旨】

- 白ナンバー事業者の安全運転管理者の業務に、4 月から運転前後の酒気帯び確認が義務化されることに伴い、安全運転管理者の役割が関心を集めている。事業者は今回の安全運転管理者の業務拡充を機に、安全運転管理体制を見直し、その軸となる安全運転管理者の機能をすべからく発揮させる必要がある。
- 運転者がひとたび飲酒運転等の危険運転による重大な交通事故を惹起すれば、企業の経営を揺るがし存続自体が危うくなりかねない。安全運転管理者の役割において自社を守る観点から、交通事故を起こさせない指導・教育はもちろん大切だが、交通被害者を出さない強い意識を運転者に涵養していくことが真の役割といえる。

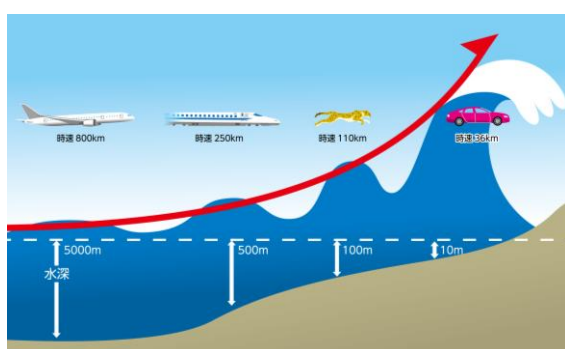
I

関西における津波リスク

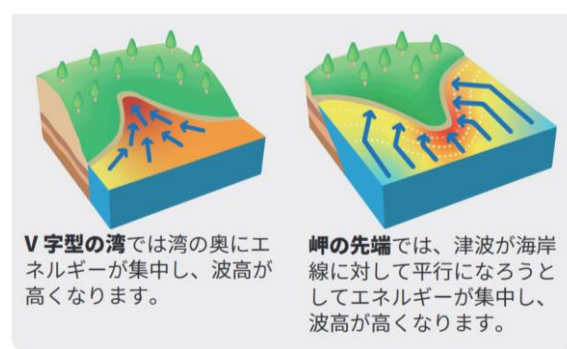
1. 津波の基礎知識

(1) 津波のメカニズム

津波とは、海底下で大きな地震が発生した際、断層運動により海底が隆起または沈降し、それに伴って海面が変動し大きな波となって四方八方に伝播したものである。津波は海が深いほど速く伝わる性質があり、沖合いではジェット機に匹敵する速さとなり、水深が浅くなるほど速度が遅くなる(図1)。津波が陸地に近づくにつれ、減速した波の前方部に後方が追いつくことで、波高が高くなる。津波の高さは海岸付近の地形によっても大きく変化し、岬の先端やV字型の湾の奥など特殊な地形の場所では、波が集中し波高が高くなる(図2)。津波は反射を繰り返すことで何回も押し寄せたり、複数の波が重なって著しく高い波となり、第一波よりも後で襲来する津波の方が高くなることもあるため注意が必要である。



【図1】津波の伝わる速さ



【図2】地形による津波の増幅の例

(出典：気象庁HP)

(2) 津波による被害イメージ

津波の高さと被害程度を下表に示す。家屋被害については建築方法等によって異なるが、木造家屋では浸水1m程度から部分破壊を起こし始め、2mで全面破壊に至る。また、浸水が0.5m程度であっても、船舶や木材などの漂流物の直撃によって被害が出る場合がある。

【表1】津波波高と被害程度(首藤(1993)を改変)

津波波高(m)	1	2	4	8	16	32
木造家屋	部分的破壊		全面破壊			
石造家屋	持ちこたえる				全面破壊	
鉄筋コンクリートビル	持ちこたえる					全面破壊
漁船		被害発生	被害率５０％		被害率１００％	
防潮林	被害軽微 津波軽減	漂流物阻止	部分的被害 漂流物阻止		全面的被害 無効果	
養殖筏	被害発生					
音			前面が砕けた波による連続音 (海鳴り、暴風雨の音)			
			浜で巻いて砕けた波による大音響 (雷鳴の音。遠方では認識されない)			
			崖に衝突する大音響 (遠雷、発破の音。かなり遠くまで聞こえる)			

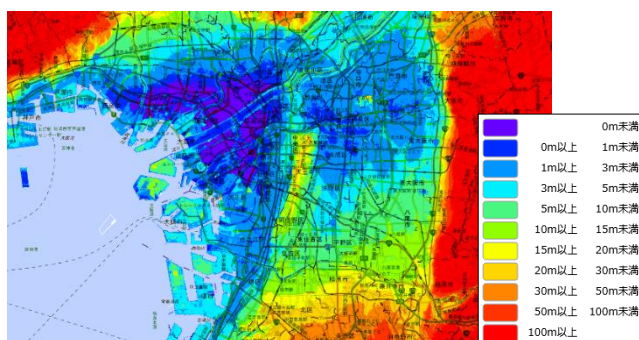
(出典：気象庁HP)

2. 太平洋側の津波想定

(1) 過去の津波被害

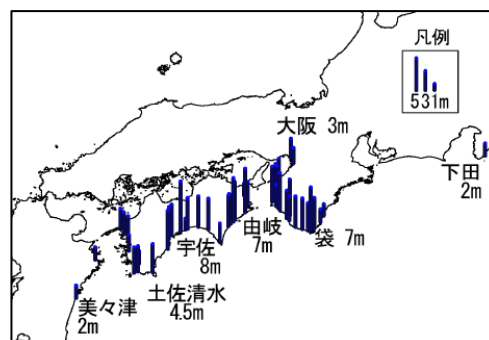
兵庫県南東部および大阪府西部は、大阪湾に面し、沿岸部では古くから埋立が行われ、特に淀川水系下流域周辺は地盤沈下の影響もあり海拔0m地帯（海面よりも低い土地）が広がっている（図3）。そのような標高の低い地域に経済圏が集中しているのも一つの特徴である。また、和歌山県は太平洋（紀伊水道）に面し、南海トラフ地震の想定震源域に非常に近いため、南海トラフ沿いで発生する巨大地震による津波リスクが非常に高い地域と言える。

過去の津波被害では、1707年の宝永地震や1854年の安政南海地震の際に、大阪付近で高さ3m程度、和歌山沿岸で高さ5~7m程度の津波が襲来（図4）しており、今後も100~200年に1回程度の頻度で同程度の津波が発生する可能性がある。



【図3】色別標高図

（出典：地理院地図）



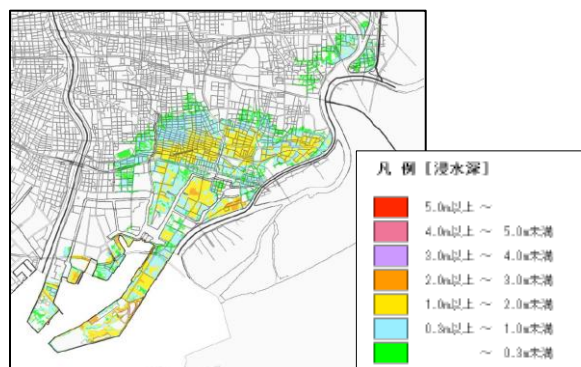
【図4】1854年安政南海地震の津波の高さ

（出典：地震調査研究推進本部）

(2) 津波浸水想定

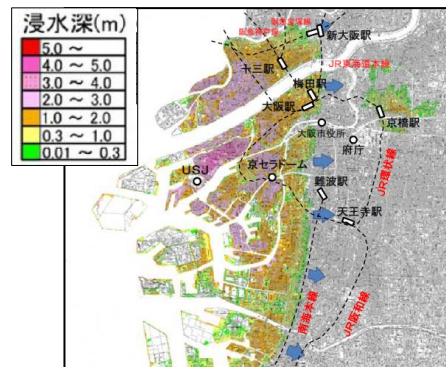
関西では、太平洋に面している1府2県が、国とは別に独自の津波浸水想定を公表している。発生頻度は極めて低いが発生すれば甚大な被害をもたらす「最大クラスの津波（L2津波）」による浸水想定図の例を以下に示す（図5~7）。

いずれも内閣府「南海トラフの巨大地震モデル検討会」が公表したデータを基に各府県が独自にシミュレーションしたもので、尼崎市の浸水想定（図5）では、津波が猪名川を遡上して内陸部まで達し、深いところで最大2.0~3.0m浸水すると想定されている。大阪府の浸水想定（図6）でも、河川遡上の影響により最大で4.0~5.0m浸水すると想定されている。ただし、本シミュレーションでは幅10m以上の河川に限り遡上計算が行われているため、幅10m未満の河川でも遡上が発生した場合、浸水域の範囲が拡大するおそれがあることに留意する必要がある。



【図5】兵庫県津波浸水想定図（尼崎市）

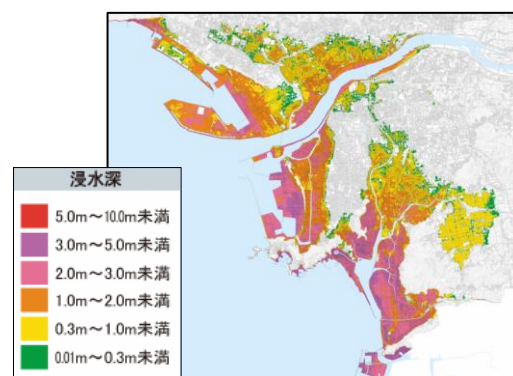
（出典：兵庫県）



【図6】南海トラフ巨大地震による津波浸水想定

（出典：大阪府）

和歌山市では、津波高が最大8m（平均6m）の津波が襲来すると想定されている。そのため、標高が低い地域では、最大で3.0~5.0m浸水する想定となっている（図7）。また、より震源に近い紀伊半島南東部の沿岸地域では、最大津波高が御坊市や白浜町などで16m、串本町で17m、すさみ町で19mと想定されており、甚大な被害が発生するおそれがある。これらの地域は津波到達時間も短いため、予め避難計画を策定し、定期的な避難訓練を実施することが重要である。



【図7】津波浸水想定
(出典：和歌山市)

3. 日本海側の津波想定

(1) 過去の津波被害

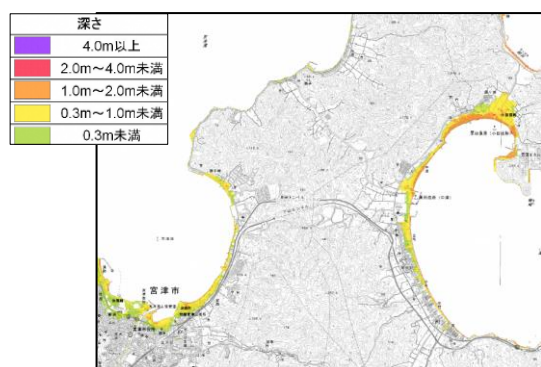
兵庫県および京都府の北部は日本海に面しているため、日本海側で発生した地震による津波の影響を受ける。日本海には複数の海底断層が確認されており、兵庫県や京都府に近い断層で地震が発生した場合、短時間で津波が襲来する可能性がある。大阪湾沿岸のような標高の低い土地が広がっている地域はないが、若狭湾沿岸は地形が複雑であるため、場所によっては局地的に津波高が大きくなるおそれもあり、注意が必要である。

過去の津波被害では、1927年北丹後地震の際に丹後半島西岸で高さ1~3mの津波が発生したとの記録があるほか、1983年日本海中部地震や1993年北海道南西沖地震では関西沿岸でも高さ1.2~1.6m程度の津波が到達し、京都府内で床下浸水が発生した。

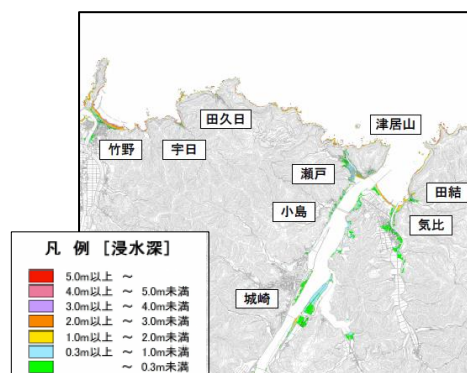
(2) 津波浸水想定

関西では、日本海に面している1府1県が、国とは別に独自の津波浸水想定を公表している。太平洋側と同様、L2津波による浸水想定図の例を以下に示す（図8~9）。

宮津市の浸水想定（図8）では、粟田湾や宮津湾の湾奥で概ね0.3~1mの浸水となり、豊岡市の浸水想定（図9）では、円山川河口付近の一部で概ね0.3~1mの浸水が想定されている。いずれも浸水範囲は限定的であり、早期の避難により被害を最小限にすることが重要である。



【図8】京都府津波浸水想定図（宮津市）
(出典：京都府)



【図9】兵庫県津波浸水想定図（豊岡市）
(出典：兵庫県)

以上

Ⅱ

ニューノーマル時代のBCPのあり方

1. 新型コロナウイルス感染症の流行を契機とした働き方の変化

新型コロナウイルス感染症が発生してから2年以上が経過しているが、依然として収束の兆しは見えない。この2年間で、感染拡大防止対応等を踏まえた企業の勤務形態は大きく変化し、テレワーク（在宅勤務）やシフト勤務を積極的に活用する企業が増えている。現在、日本は新型コロナウイルス感染症の第6波の渦中にあるが、この状況下での企業における対応例は次のとおりである。

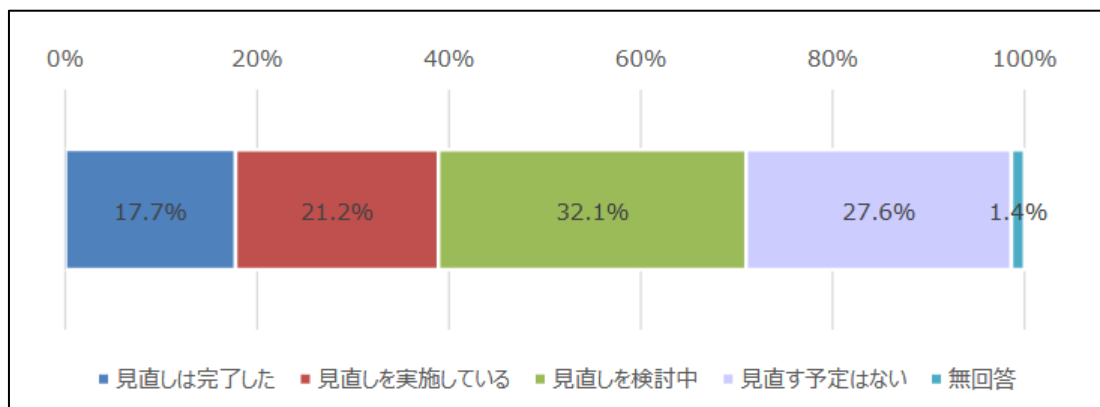
- ＜新型コロナウイルス感染症流行下での企業の対応例＞
- ・ 出社率の制限、テレワーク推進
 - ・ シフト勤務（出社とテレワークの組み合わせ）の徹底
 - ・ 時差通退勤の推進
 - ・ 出張、イベント、飲食を伴う懇親会等の自粛

このような勤務形態の変化は、「ニューノーマル」として新型コロナウイルス感染症が収束した後も、普及・拡大していくことが予想され、出社している従業員が限定されている中で、様々な通信手段を利用し、適宜役割分担して業務を実施していくことが求められる。

2. ニューノーマル時代のBCP見直しの方向性

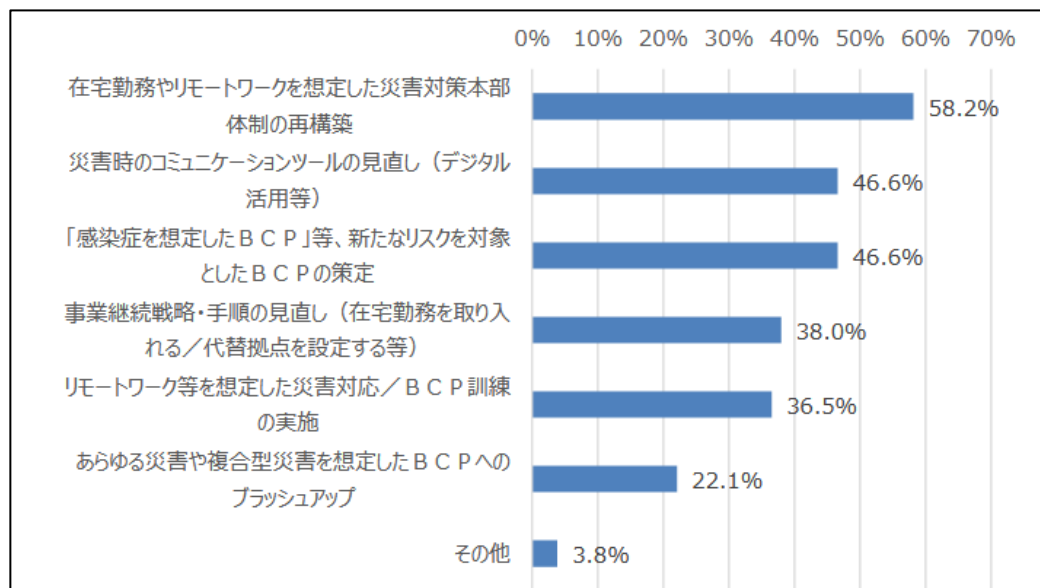
ニューノーマル時代には、企業の災害対応、BCP対応も見直しが迫られる。弊社が2021年に日本国内の上場企業を対象に実施した調査によると、新型コロナウイルス感染症の流行を踏まえて、既存のBCP等の見直しを完了／実施中／検討中の企業の割合は【表1】のとおり、合計約71%にのぼる。

【表1】新型コロナウイルス感染症の流行を踏まえた既存のBCP等の見直しの取組状況



また、新型コロナウイルス感染症の流行を踏まえて、既存のBCPの見直しを実施（検討）している項目としては、【表2】にあるように、「在宅勤務やリモートワークを想定した災害対策本部体制の再構築（58.2%）」が最も多く、「災害時のコミュニケーションツールの見直し（デジタル活用等）（46.6%）」や「リモートワーク等を想定した訓練（36.5%）」といった、テレワーク等を想定した見直しが多いことがわかる。

【表2】新型コロナウイルス感染症の流行を踏まえて既存のBCP等の見直しを実施（検討）している項目



前記のとおり、既存のBCPをテレワークを前提に見直していくことが求められるが、ニューノーマル時代に災害が発生した場合の特徴として、出社している従業員が限定され、対面ではなく各種通信手段を介してのコミュニケーションを余儀なくされる点があげられる。

大半の従業員が出社していることを前提に策定されている既存のBCPでは、人員が不足し、またキーマン不在による意思決定の遅れも想定される。

よって、BCPの見直しにおいては、出社／テレワークの従業員の適切な役割分担と緊密な情報連携、さらに電力や通信の途絶も想定した代替手段の確保・拡充、およびその習熟もキーとなってくる。

これらの特徴を踏まえて、ニューノーマル時代のBCP見直しのポイントを見ていきたい。

3. ニューノーマル時代のBCP見直しのポイント

BCP対応の実効性を向上させるための、見直しのポイントについて説明する。

（1）現場／リモートで実施する業務の仕分けと役割分担

ニューノーマル時代においては、災害発生時には出社している従業員とテレワークの従業員が混在するが、災害時にすべての業務をテレワーク等によるリモート対応で実施できるわけではない。救出・救護等の人命に直結する対応、現場の安全防護対応、被災現場の復旧対応などは現場でしか対応できない。特にテレワーク中の従業員は、直接現場の被害を確認することができないため、適切な判断がしづらくなる。一方で、周辺の被害情報等の情報収集は「現場対応＋リモートでサポート」または「リモート対応」で実施可能である。

このため、災害時の実施事項の仕分けを推奨したい。それぞれの実施事項について、実施事項の特性を踏まえて、「①現場で対応」、「②リモート対応」、「③現場で対応＋リモートでサポート」に分類する。また、これらの分類も災害発生後の時間の経過とともに変化するため、その点も考慮したい。

次に、出社している従業員とテレワークの従業員の適切な役割分担も重要である。あわせて、キーマン不在のケースも想定されるため、あらかじめ代行者を決めておくことも必要である。

(2) 通信手段の確保・拡充

リモート対応を前提とする場合、通信手段が必須となる。従来の電話、メールに加えて、WEB会議システムやSNSなどの通信手段を複数準備することを推奨する。特に、家庭の電力や通信はオフィスよりも脆弱な場合が多く、途絶の可能性が高いことを前提に準備したい。通信手段は、災害時にもスムーズに利用できるような可能な限り日常業務・生活で利用しているものが望ましいが、それだけでは不十分な場合は他の選択肢を用意し、有事に向けて訓練をしておくといよい。

また、出社／リモートの従業員の情報整理・共有のために、社内外からアクセス可能な情報整理用の「箱」を用意したい。イントラシステムの掲示板やWEB会議システムなどに、情報整理用のフォーマットを用意し、メンバーが情報を編集・更新でき、対応状況などを共有できる場とする。その場合、Excelなどのファイルは、複数ユーザーが同時に編集・更新できるよう共有設定しておくといよい。

(3) 実施事項の汎用化

ニューノーマル時代を踏まえたBCPの見直しに合わせて、BCP関連業務の「汎用化」も検討したい。特定の要員しか対応できないような属人的なノウハウでなく、出社できる人が限定される前提で、現場にいる人がすぐに対応できるよう準備をしておくことが重要である。そのためには、マニュアルの整備や複数人が対応できるような体制整備があげられる。

(4) BCP訓練の実施

災害対応力は、日常業務の中で養うことができないため、訓練や教育が必要となる。特にテレワーク環境下での災害対応は、ほとんどの企業が実際に経験したことがない。このため、従来以上に訓練と教育を重ねて対応力を強化することをおすすめる。

4. おわりに

本稿ではニューノーマル時代のBCP見直しの方向性とポイントについて説明してきた。既にBCP見直しを進めている企業も多いが、できるところからひとつずつ取り組みをすすめていただきたい。テレワークを前提としたBCPの見直しは、人員が不足する夜間・休日の災害対応にも役立つはずである。

また、中小企業等では、テレワークがまだ定着していないという声も聞くが、その場合は、従業員が出社できない、つまり人員が不足していく中で、どのように役割分担して、各種通信手段を使って災害対応をしていくかという観点で検討を進めていただきたい。

本稿の内容が、BCPの見直し、災害対応力の強化の一助になれば幸甚である。

以 上

Ⅲ

安全運転管理者の役割（業務の拡充）

1. はじめに

平成の中頃に大きな社会問題となった飲酒運転による交通事故は、厳罰化や交通安全啓発活動などにより減少しているが、依然として飲酒運転による悲惨な交通事故は後を絶たない。昨年 6 月に千葉県八街市で飲酒運転のトラック（自家用：白ナンバー事業者）が小学生の列に突っ込み、5 人が死傷した交通事故では、事業所に安全運転管理者が選任されておらず、飲酒運転の常習者を放置していた。運送事業者（事業用：緑ナンバー事業者）に義務付けられているアルコール検知器による運転前後のアルコールチェックは、白ナンバー事業者には義務付けられておらず、今年 4 月および 10 月に施行される法改正の契機となった。

このような飲酒運転等の危険運転による重大な交通事故が発生すると「企業の安全運転管理はどうだったのか」ということに焦点が当てられる。そして、管理体制不十分と判断されれば、企業の経営を揺るがし、存続が危ぶまれる事態に発展することもある。企業の安全運転管理体制の基軸ともいえる安全運転管理者の役割は、これまで以上に重要性を帯びてきている。

2. 安全運転管理者制度の課題

（1）安全運転管理者の未選任事業所の存在

安全運転管理者制度は、一定台数以上の自家用自動車を使用する事業所等において、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせる者を選任させ（表 1）、道路交通法令の遵守や交通事故防止を図ることを目的としている。

ところが、昨年 11 月の警察庁の通達「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令等の施行に伴う安全運転管理者業務の拡充について」の趣旨に、千葉県八街市で発生した交通事故を受け 8 月に決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」において「自動車を一定数以上保有する使用者に義務付けられている安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図る」とされたことが記載されている。現状では安全運転管理者を選任していない白ナンバー事業所が相当数存在するということが実態と推察される。

当該通達では留意事項として、「違反行為を契機とした安全運転管理者の選任の有無の確認」とある。因みに上記千葉県の死傷事故では、配車指示をしていた親会社が、安全運転管理者を選任していなかったとして道路交通法違反容疑で書類送検されている。

【表 1】安全運転管理者の選任基準および資格要件一覧

項目	安全運転管理者	人数	副安全運転管理者	人数
選任基準	定員 11 名以上の自動車を 1 台以上使用している事業所、その他の自動車を 5 台以上（自動二輪車 1 台は 0.5 台で計算）使用している事業所	1 人	20 台以上の自動車を使用している事業所 ・ 20 台以上 40 台未満	1 人
			・ 40 台以上 60 台未満	2 人
			・ 60 台以上 80 台未満	3 人
			・ 80 台以上 100 台未満	4 人
			以降、20 台毎に 1 人を加算	
資格要件	20 歳以上（副安全運転管理者を選任する場合は 30 歳以上）で次のいずれかに該当 ・ 運転管理実務経験 2 年以上 ・ 公安委員会の認定を受けている		20 歳以上で次のいずれかに該当 ・ 運転管理実務経験 1 年以上 ・ 運転経験 3 年以上 ・ 公安委員会の認定を受けている	

（出典：大阪府警察 HP および神奈川県警察 HP より弊社作成）

(2) 安全運転管理者の業務遂行に関して

一方、事業者によっては選任がなされていても、以下の様な理由で安全運転管理者が本来の役割を発揮できず、安全運転管理体制が形骸化することもある。

- ・安全運転管理に係る規程が無い（企業内に安全運転の風土が無い）
- ・役割・業務を行使するための権限を与えられていない
- ・本来業務との兼務で安全運転管理に注力できていない
- ・断片的な取り組み（安全運転キャンペーン期間のみ活動等）

前述の警察庁通達において、「業務中の飲酒運転等を検挙した場合には、その背後責任について徹底した捜査を行い、安全運転管理者の選任の有無やその業務の実施状況について確認を行うこと。その際、安全運転管理者等に対して飲酒運転の防止を図るための措置の実施状況について報告を求める（以下省略）」とある。4 月の法改正以降、安全運転管理者の業務遂行に係る行政の取り締まり厳格化は容易に想像できる。これまで安全運転管理者の業務遂行が実質的に不十分だった事業者においては、権限の付与や規程の整備等を行い、安全運転管理者がその機能をすべからず発揮できる体制の構築が喫緊の課題といえる。

3. 安全運転管理者の業務の拡充

制度上（道路交通法施行規則第 9 条の 10）の安全運転管理者の業務を整理する。今年 4 月と 10 月の施行（改正後）では、表 2 の 6 および 7 の業務が拡充される。1～5 および 8、9 は改正前からの業務であり、4 月以降は「目視による酒気帯び有無の確認およびその記録と保存」、10 月以降は加えて「アルコール検知器による酒気帯び確認および検知器の常時有効保持」が義務化される。

【表 2】安全運転管理者の業務

項目	業務内容
1 運転者の状況把握	運転者の適正、技能、知識及び法令等の遵守状況を把握するための措置を講ずる
2 運行計画の作成	最高速度、過積載運転、過労運転及び放置駐車違反行為の防止など安全運転の確保に留意して、自動車の運行計画を作成する
3 交替要員の配置	運転者が長距離運転、夜間運転に従事する場合、疲労等により安全な運転ができなくなるおそれのあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置する
4 異常気象時等の安全確保の措置	異常な気象、天災などで、安全な運転の確保に支障が生ずるおそれがあるときは、運転者に必要な指示や安全な運転の確保を図るための措置を講ずる
5 安全運転の指示	運転者に対して点呼を行い、自動車の点検の実施の有無や飲酒、過労、病気等の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を確認し、安全な運転を確保するために必要な指示を与える
6 酒気帯び有無の確認 【2022 年 4 月 1 日施行】	運転前後の運転者の状態を目視等で確認することにより、運転者の酒気帯びの有無を確認すること
【2022 年 10 月 1 日施行】	アルコール検知器を用いて確認を行うこと（検知器を常時有効に保持すること）
7 6 の記録と保存 【2022 年 4 月 1 日施行】	酒気帯びの有無について記録し、記録を 1 年間保存すること
8 運転日誌の備付、記録	運転者名、運転の開始及び終了の日時、運転した距離など、運転日誌を備え付け、運転者に記録させる
9 運転者に対する指導	運転者に対し、自動車の運転に関する技能、知識など、安全な運転を確保するため必要な事項を指導する

（出典：警察庁 HP および神奈川県警察 HP より弊社作成）

一見、安全運転管理者の業務が二つ増えただけに見えるが、そう単純ではなさそうである。白ナンバー事業者で、一人ひとりの運転者に対し、緑ナンバー事業者等と同様に、自社の安全管理規程等に則り、点呼を行っている事業所・営業所等はどれだけあるだろうか。制度上は新たに二つの業務が追加された形だが、むしろ多くの白ナンバー事業者は、これまでの七つの業務のあり方も見直す必要が出てきている。

例えば、点呼による酒気帯び確認において、酒気帯びが認められた場合、安全運転管理者の判断でその日の運転を禁止する権限等が与えられていないと適切な対応が取れない可能性がある。アルコール検知器の装備を含めて、このような安全運転管理体制の整備・構築は事業主（経営者）の役割である。経営層が主体的に取り組まないことには体制構築は難しい。

4. 安全運転管理者の役割

(1) 安全運転管理者のポスト

交通事故防止に向けて、運転者に適切な指導をする役割であるため、その拠点のトップ（営業所長、支社長、店長など）が安全運転管理者を担うことが望ましいが、選任対象は、表 1 の資格要件を満たせば、必ずしもその拠点のトップである必要はない。ただし、運転者との信頼関係を形成し、耳を傾け、親身になって共に考えるよき理解者・援助者になりうる人選は不可欠である。そのような役割は、緑ナンバー事業者の運行管理者と大きく変わりはないが、安全運転管理者は運行管理者のように専任者は少なく、本来業務との兼任者が大半である。業務の拡充を考慮すると今後は専任体制が望ましいが、そうでない場合は選任された者の本来業務のウェイトを下げるなどの配慮が望ましい。

(2) 安全運転管理者の実務での役割

実務の中では一方的な指導にとどまることなく、運転時のヒヤリハットの有無等を把握し、交通事故防止について一緒に考え、運転者に安全運転確保の義務と責任があることを自覚させ、「交通事故は起こさない」、「不安全行動（違反）はしない」、「飲酒運転は絶対にしない」というコミットメントを引き出すことが期待される。

また、安全性向上に向けた指示を運転者に出す際は、より具体的な指示を出すことが肝要である。具体的な指示のポイントは以下になる。

- ・ 行動、手順を明確に指示する（全員が同じ安全運転行動ができる指示）
- ・ 効果を測定できるよう数値化した指示を出す
- ・ 第三者が評価できるものにする

こうした具体的な指示は、指示された側に「伝わり」、「理解・納得」することで行動に結びつくことになる。運転者には安心感が生まれ、信頼関係の醸成に繋がる。表 3 に具体例を示すので参考にされたい。

【表 3】安全性向上に向けた指示の例

具体性に欠く指示例	具体的な指示例
・ 安全確認をしっかりと行うこと	・ はっきり確認するために、指差呼称を励行すること
・ 車間距離を十分にとること	・ 一般道では常に前車両と〇秒以上あけること
・ 駐車場では接触に注意	・ 駐車場では乗車前に自車を一周し、死角にあるものや隣の車両が近接していないか等状況を確認すること

また、飲酒運転による交通事故が根絶されない要因のひとつであるアルコール依存症も意識する必要がある。運転者のアルコール依存度も管理者として把握しておくべきことである。健康起因による交通事故防止の観点にも通ずることだが、家族の支援状況も把握しておきたい。運転者の疾患の把握だけではなく、服用している薬や治療状況のほか、健康管理面での最良の管理者は家族ともいわれる。

睡眠時無呼吸症候群（SAS）ではないかと疑えるのは、横で寝ている家族であり、アルコール依存に注意を促せるのも家族である。家族の協力も含め、運転者とコミュニケーションを図ることも大切である。

何よりも、交通被害者を出さない意識を運転者に涵養していくことが安全運転管理者の真の役割といえる。

5. おわりに

多くの白ナンバー事業者は、今般の法改正への対応に追われていると思われるが、法令の遵守が目的化し、安全運転の確保という本質を見失わないことが重要だ。運転者が飲酒運転等による重大な交通事故を起こしてしまった場合、法令に基づく企業責任が問われ、社会的信用の失墜や従業員の士気低下なども想定されるが、本当に大切なことは、交通事故による被害者を出さないことという点を改めて認識しておきたい。

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

<https://www.irric.co.jp/>

・災害RMグループ

TEL:06-6220-2913

・事業RMグループ

同上

・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 2022