

～2021 年 9 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

企業のレピュテーションリスクを左右する社有車事故～危険運転～

自動車 RM グループ マネジャー・上席コンサルタント 大島 伸二

【要旨】

- 近年、危険運転と目される状態での社有車人身事故の事例が報道されている。平成 26 年に施行された自動車運転死傷行為処罰法では「危険運転致死傷」に対する厳罰化が明記された。
- 社有車管理・指導において、企業へのレピュテーションリスクがより高くなる「危険運転」による事故を回避するための取り組みを紹介する。

II

台風リスクを考える～平成 30 年台風第 21 号を振り返って～

災害 RM グループ マネジャー・上席コンサルタント 朝久野 晃一

【要旨】

- 平成 30 年台風第 21 号が、関西各地に甚大な被害をもたらしてから 3 年が経過する。自治体の災害対策への取り組み状況を確認する。
- 当社が提供する台風や大雨等のリスク対策を支援するコンサルティングメニューを紹介する。

III

関西の中小企業における BCP 策定の推進に向けて

事業 RM グループ マネジャー・上席コンサルタント 小島 勝治

【要旨】

- 関西の多くの中小企業では、コロナ禍において地震・津波対策の整備が遅れている。
- BCP 策定に向けて、特に中小企業の経営者にとって不可欠なリスク認識を考察する。

I

企業のレピュテーションリスクを左右する社有車事故～危険運転～

～昨今の自動車事故をめぐる状況～

本年6月28日、千葉県八街市で発生した飲酒に起因としたと思われる（執筆時点では起訴段階であり、原因は特定されていない）小学生5人死傷事故など、近年、危険運転と分類される自動車事故が大きく世間を騒がしている。本件は、ワイドショー等でも連日大きく扱われ、運転者本人のほか、雇用主の責任も問われている。また、本件に限らず連日のようにドライブレコーダーやスマートフォンで撮影された危険運転と思われる映像が各種媒体で報道されている。

従前であれば狭い範囲のみで共有されていた情報が、SNSなどにより広く拡散し、企業価値を左右しかねないケースが増えている。交通事故により企業に対するマイナスイメージが広まり、企業の信用や価値が低下するリスク（レピュテーションリスク）が高まっており、「危険運転による事故」回避は、企業にとって重要な課題といえる。

なお、「危険運転」に該当するか否かは、当事者や世の中の受け止め方により種々に解釈されうるが、本稿では、後段で解説する平成26年に施行された自動車運転死傷行為処罰法における危険運転致死傷罪に該当する行為とする。

1. 自動車運転死傷行為処罰法について

自動車運転において人身事故を起こした場合、原則として自動車運転死傷行為処罰法により「過失致死傷罪」または「危険運転致死傷罪」によって裁かれる。

【表1】自動車運転死傷行為処罰法（平成26年5月20日～）より抜粋

罪名	概要	刑罰上限
危険運転致死傷罪	酩酊運転・薬物運転・あおり運転など	懲役 20 年
	準酩酊運転・病気運転など	懲役 15 年
過失運転致死傷罪	必要な注意を怠って人を死傷	懲役・禁錮 7 年 または罰金 100 万円

表1の通り、危険運転致死傷罪の判決を受けた場合、刑罰も間違いに重くなる。まずは、危険運転致死傷罪とはどのような行為の結果、適用される可能性があるのかを理解し、最悪の結果を避けるために、社有車運転管理のリスクマネジメントを考えたい。

2. 危険運転致死傷罪に該当する行為

危険運転致死傷罪に該当する行為を表2に整理した。法令の解釈を容易にするため、通称を用い、便宜上6つに集約した。

【表2】危険運転致死傷罪となる行為（自動車運転死傷行為処罰法第2条をもとに作成）

通称	行為
飲酒運転	アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
大幅なスピード違反	その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
無免許運転	その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
あおり運転	人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為（他にも具体的なあおり運転の行為が追加規定）
信号無視	赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為
逆走など	通行禁止道路（道路標識等により車両の通行が禁止されている道路又はその部分）を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為

現状においては、表2に区分されるが、あおり運転の事例^{注1}のように全国的に注目を浴びる大きな事故を契機に法改正に至るケースもあり、今後、対象となる行為が増加する可能性もある。

（注1）平成29年、東名高速道路の追越車線上で停止させ、後続のトラックに追突され被害者夫婦が死亡した事件が令和2年の道路交通法改正における高速道路上での妨害運転を定義させる契機となったともいわれている。

3. 運転者管理・指導について

前述のとおり、企業のリスクマネジメント上、社有車の「危険運転」を防ぐことは必須の取り組みである。管理者が「安全運転で」と繰り返し唱えても、運転者は日々の運転において、「経験をもとにした勘や思い込みによる運転」や「感覚中心の運転」に偏重しがちだ。

「勘や思い込み」はズレる

「感覚」は衰える

のである。そのためには第三者（管理者）によるチェック、指導が重要となる。

筆者は年間 200 社ほどの企業の社有車管理の実態を見ており、危険運転の各項目について、最近の企業の取組事例を紹介したい。

① 飲酒運転について

トラック、バス、タクシー事業者といった国土交通省管轄のいわゆる緑ナンバーについては、乗車前のアルコールチェックが義務化されているが、自家用自動車を社有車（いわゆる白ナンバー）とする企業では行っていないところが大半であろう。

前出の千葉県における飲酒（起因と思われる）小学生死傷事故を契機に、白ナンバーでもアルコールチェックを行う企業も増えている。また、報道によれば本事件を契機に事業使用の白ナンバーを対象としたアルコールチェックを義務化する道路交通法の改正が検討されているようである。これらも踏まえ、白ナンバー社有車におけるアルコールチェック実施はより好ましいものとする。

ただし、他の項目もそうであるが、運用面を公平かつ整合性のとれるものにしておかなければ名目のみに終わってしまう。例えばアルコールチェックの結果、酒気帯び運転となる基準値以下であってもゼロでない限り飲酒運転となる。

そのような場合は

- ・運転をさせないという判断を役席者の職責に加えること
 - ・当該飲酒者の勤務をどうするかルールを定めておくこと
 - ・どの程度の飲酒が残酒につながるかを正しく教育しておくこと
- などが運営の前提となるべきである。

② 信号無視について

おそらく、一番該当者が多いのがこの項目である。日常的に遭遇するのは「黄色信号で加速し交差点に進入する車」である。さらに言えば赤信号（になった直後）に交差点へ進入する車や、右折可の矢印信号が消えた後に前の車に続いて交差点に進入する車も見かけることが多い。すべて「信号無視」である。赤信号同様、黄色信号も例外を除き「止まれ」である。このように、原則を意図的に無視し、「急いでいるから」など自身の勝手な都合により人身事故を起こし、危険運転とされた判例もある。

対策として、ドライブレコーダーの映像を確認することが考えられるが、事故後に初めて確認する企業が大半だろう。日常の行動をチェックすることは、事故防止に効果的だが、映像のチェックには膨大な労力が必要となる。一部の損害保険会社では、AIを活用し、録画した映像からヒヤリハット場面を自動的にピックアップするドライブレコーダーのシステムを提供している。活用をお勧めしたい。

4. 企業の効果的な事故防止対策

ここまでの述べてきた通り、

現状の評価（自社の取組状況や法令）



課題の整理、計画化



対策の実行（管理監督手法の改善）



効果の確認

という、日常業務でも行っているPDCAサイクルが社有車管理でも有効であることがご理解いただけるだろう。とかく社有車の安全運転というと、運転者への安全運転講習が全てと捉えがちであるが、実際の運営では

- ・管理指導の現状把握と課題の洗い出し
- ・管理者への指導方法の周知
- ・運転者への研修
- ・効果を確認し、必要に応じて対策を修正

という地道な取り組みが有効であると経験上認識している。

こういった取り組みを通じて、企業に安全運転文化を定着させることが、リスクマネジメントの基本ではないだろうか。

また、社内で検討した対策のほかに、社外の専門機関によるコンサルティングを利用し、第三者視点からの効果的な対策の提案してもらい、取り組むことも有効である。MS&ADインターリスク総研 関西支店自動車RMグループでは、豊富な経験に基づき、各企業の実態にあった適切な支援が提供可能なので、基本的なことからでもご相談いただきたい。

5. おわりに

「運転免許更新の帰り道が一番安全運転」とよく言われる。事故映像などによるショック療法の成果とも言えるが、長続きしない。社有車の永続的な安全運転には、会社の覚悟と取り組みが必要だ。覚悟と取り組みのない、たまたまの無事故は長続きしない。運転者は免許を持っている、基本ルールは知っている、しかし守れないという現実の先に「危険運転」がある。できもしない立派なルールを並べるより、「わかっているけどやってしまうこと」をさせない指導管理が大切だ。それがレピュテーションリスク回避の第一歩でもあることを肝に銘じたい。

以 上

Ⅱ

台風リスクを考える～平成30年台風第21号を振り返って

今年も台風が日本列島を襲来するシーズンを迎えている。毎年、全国各地に様々な被害をもたらす台風だが、関西においては平成30年台風第21号の強風と高潮の被害が記憶に新しい。当時の甚大な被害を教訓として、この3年間で大阪府、兵庫県などの自治体は、巨大台風に備えた減災対策に取り組んできた。

また、当社が提供する災害分野のコンサルティングにおいても、台風対策に寄与する風災リスクサーベイ、水災リスクサーベイのほか、机上での評価が可能な浸水危険度判定などのサービスが好評である。

本稿では、自治体の取り組みとともに当社が提供するサービスメニューについて紹介する。

1. 平成30年台風第21号の振り返りと対応状況

①強風被害の状況

表1は、過去に記録された最大風速の順位である。上位の記録地点に沖縄、九州、四国などが並ぶ中、関西では17位に台風第21号で多大な被害を受けた関西国際空港近くの関空島が入っている。

【表1】過去に記録された最大風速の順位

順位	都道府県	地点	観測値 m/s	風向	発生日
1	静岡県	富士山 *	72.5	西南西	1942年4月5日
2	高知県	室戸岬 *	69.8	西南西	1965年9月10日
3	沖縄県	宮古島 *	60.8	北東	1966年9月5日
16	千葉県	銚子 *	48	南南東	1948年9月16日
17	大阪府	関空島	46.5	南南西	2018年9月4日
18	長崎県	野母崎	46	南東	2006年9月17日
19	愛知県	伊良湖 *	45.4	南	1959年9月26日
20	沖縄県	盛山	44.9	南西	2015年8月23日

出典：気象庁ホームページ

住宅被害は、表2に示すとおり大阪府が突出しており、大半は一部破損の被害である。被災者生活再建支援法の支援対象が半壊以上となっているため、多くの被災者は自力での再建を強いられることとなった。また、高潮による浸水被害は、大半が当該台風が上陸した兵庫県で、強風による屋根や窓ガラスが破損するなどの一部破損の被害は、大阪府、京都府、和歌山県など台風進路の東側のエリアで多く発生している。企業の所有する工場等も同様の被害を受けている。

【表2】物的被害の状況（平成30年10月2日時点）

都道府県名	全壊	半壊	一部破損	床上浸水	床下浸水
滋賀県	1	12	1,184	0	0
京都府	4	4	3,448	6	71
大阪府	12	155	42,735	0	0
兵庫県	2	1	353	48	318
奈良県	0	0	19	2	0
和歌山県	6	12	1,504	4	40

出典：消防庁

②高潮被害の状況

大阪湾では、冷蔵倉庫、コンテナ、クレーンや一部事業所に高潮被害が発生し、港湾物流に多大な影響が出た。



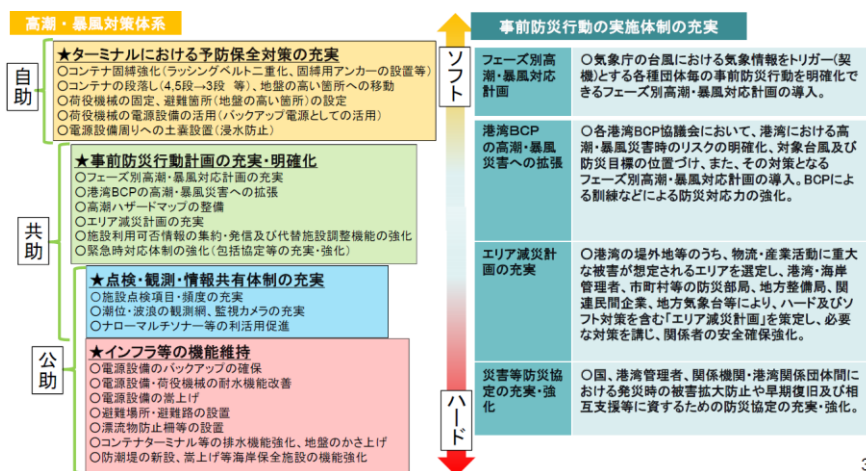
【図1】 平成30年台風第21号の高潮による浸水被害状況

出典：国土交通省

2. 国及び自治体の動き

①国土交通省

国土交通省近畿地方整備局が平成30年9月18日に「大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会」の設置を公表している。平成31年3月まで合計4回の有識者会議を実施。最終とりまとめから港湾物流の高潮・暴風対策としてハード・ソフト方策の整理を実施。併せて、事前防災行動によるフェーズ別高潮・暴風対応計画の導入、港湾BCPの高潮・暴風編の作成および、災害等防災協定の充実・強化によりソフト対策を強化していくことを提言している。

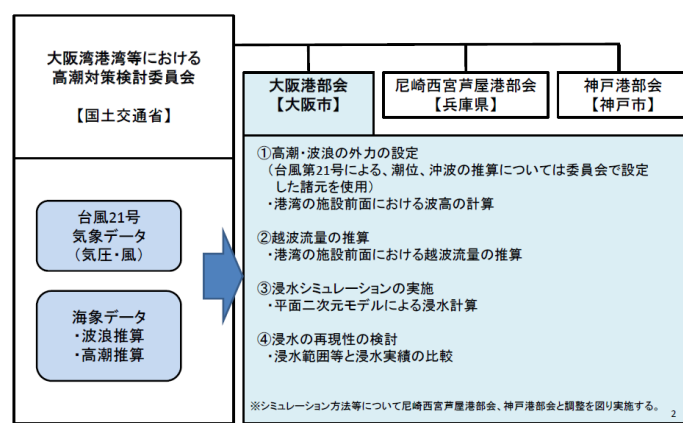


【図 2】 港湾事業における今後の高潮・暴風対策

出典：大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会 最終とりまとめの概要

②大阪市港湾局

水門と防潮扉を事前に閉鎖することで高潮による浸水被害は限定的と総括しているが、高潮ハザードマップの見直しを実施・公表している。また、有識者を交えて大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会（大阪港部会）を3回実施し、コンテナ流出対策について協議している。



【図3】 波浪・浸水再現シミュレーションへの取り組み

出典：大阪湾港湾等における高潮対策検討委員会

③兵庫県

平成30年台風第21号では、潮位が過去最高値を超えたことから、下図の方針で令和元年度からの高潮対策10箇年計画（事業費約450億円）を策定し、取り組み中である。

しかし、高潮を想定したハード対策に限定され、暴風への公的な対策は講じられていない。



【図4】 兵庫県の高潮対策基本方針

出典：兵庫県

3. 台風リスクに関する主なサービスメニュー

サービスメニューは、実際に現地に出向いて調査を実施するサーベイと既存の各種データに基づいてリスクを評価する机上分析に区分される。また、サーベイは、既に風水災の被害を受けてしまった後に実施するものと想定される台風被害の軽減を目的とするものがある。当社が提供している主なメニューは下表の通り。

【表3】 ご提供可能な台風リスクに関する主なサービスメニュー

分野	主なサービス	特徴
サーベイ	水災サーベイ	現場調査を実施し、施設固有の水災危険を確認・整理し、リスク低減のための対策をご提案。
	風災サーベイ	現場調査を実施し、風災被害箇所および修復状況を確認・整理し、リスク低減のための対策をご提案。
机上分析	ハザード情報調査	「特定拠点」における複数の自然災害リスク（地震、水災、風災、火山噴火、落雷、積雪等）を、マップや図等を活用しながら整理。
	浸水危険度判定	ハザードマップなどに基づき、浸水リスクが高い拠点を洗い出し。
	浸水簡易シミュレーション	対象拠点付近の浸水状況をシミュレーション技術により評価。※洪水、集中豪雨、高潮に対応。
	風水災リスク分析	「特定拠点・物件」における風水災発生時の被害想定額等を整理。

平成30年台風第21号以前は、風災リスクサーベイや水災リスクサーベイの依頼は非常に少なく、火災や地震に比べて、注目度の低いリスクであった。しかし、平成30年下期から増加傾向にあり、企業の特定の施設の所在地における浸水状況をシミュレーションする「浸水簡易シミュレーション」の活用も進んでいる。

4. おわりに

平成30年台風第21号以降、幸い関西には大規模な台風は直撃していないが、日本各地では、毎年のように台風や線状降水帯による大雨で被害が発生している。今年も8月11日からの秋雨前線にともなう大雨により、各地で大きな被害が発生している。年間降水量の半分を数日で超えるような集中豪雨が発生した地域もある。

2021年8月9日に公表された国連気候変動に関する政府間パネル（IPCC）第6次評価報告書では、人間が地球温暖化を引き起こしたことを「疑う余地がない」と断じ、豪雨や熱波、干ばつなどの極端な気候や自然災害の増加を予想している。

新型コロナウイルスの感染防止対策も講じつつ、地震への備えも怠ることはできない。多くの企業にとって、対応しなければいけないリスクは増加の一途だ。しかし、その中でも台風等による風水災リスクは、頻度と影響度の両方において対策を優先すべきものだ。これまでは被害が想定しづらかった場所も油断はできない。

当社がご提供するメニューも活用いただき、リスク対策の強化にお役立ていただければ幸いである。

以 上

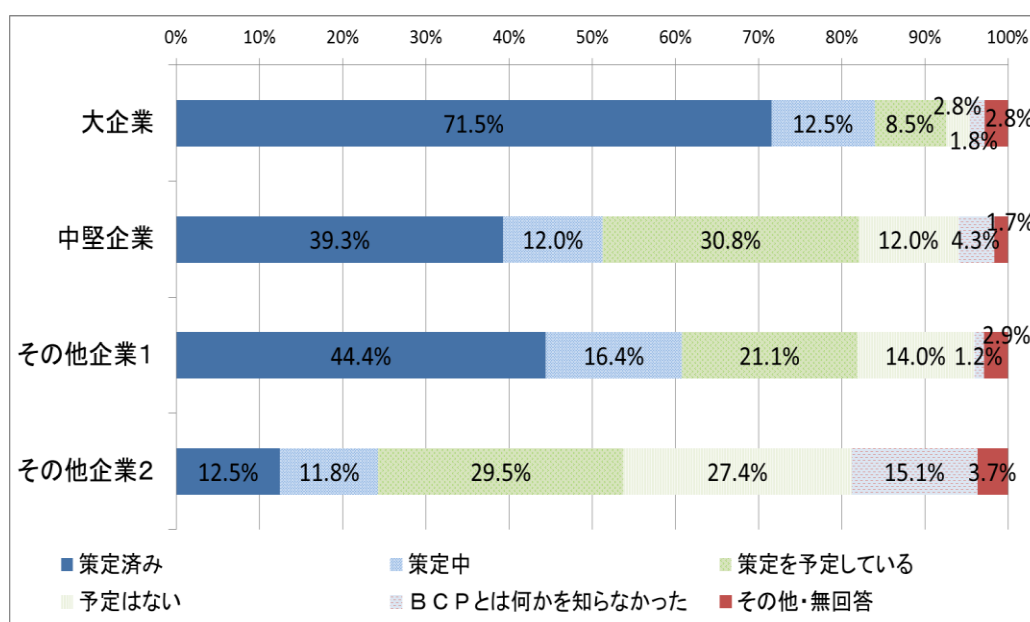
Ⅲ

関西の中小企業における BCP 策定の推進に向けて

1. 大阪・関西におけるBCPの策定状況

大阪府内の企業のBCP（事業継続計画）策定状況をみると、大企業と中堅・中小企業の差は大きい。図1のとおり、平成30年の実態調査によると、資本金10億円超の大企業では70%超がBCP策定済みであるのに対して、資本金3億円以下の中小企業（図1：その他企業2に該当）では同13%にとどまった。この結果は内閣府の平成30年実態調査と比較してほぼ同じ傾向にある。

現在、大阪府では、中小企業に対して「超簡易版 BCP『これだけは！』シート（主に自然災害対策版）」を活用した BCP の作成を推進中である。また、関西の各自治体では、商工会議所と連携し、中小企業庁の「事業継続力強化計画認定制度」の活用を積極的に働きかけている。



【図1】BCPの策定状況

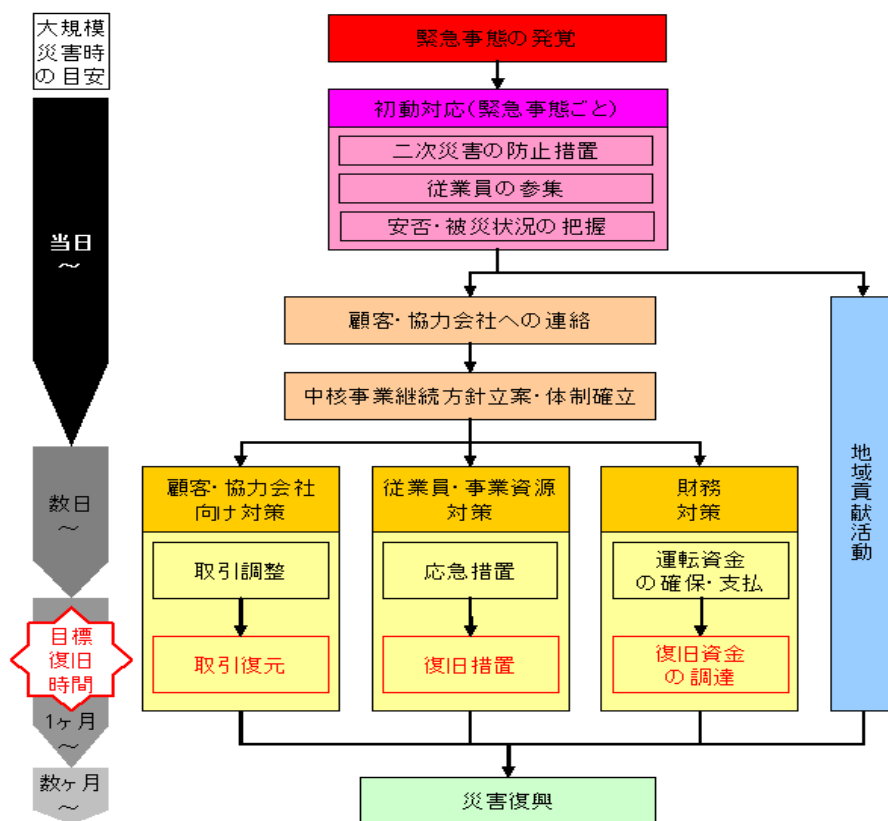
出典：大阪府危機管理室 平成30年11月「企業の事業継続及び防災の取組みに関する実態調査」及び「大阪府北部を震源とする地震の状況」の調査結果報告書

2. 地震・津波対策のポイント

（1）前提

2018年以降、大阪北部地震や西日本豪雨等を機に関西の中小企業の経営者には自然災害へのリスク認識が高まりつつある。一方、多くの中小企業ではBCPの十分な整備まで進んでいないのが実態である。

地震・津波対策を考えるうえで、中小企業庁の「中小企業BCP策定運用指針」の緊急時におけるBCP発動フロー（図2）に着目したい。特に中小企業の経営者にとって地震・津波発生時に最も重要な初動対応（「二次災害の防止措置」、「従業員の参集」、「安否・被災状況の把握」）に焦点をあて、よくある課題例、対策のポイントについて解説する。



【図2】緊急時におけるBCP発動フロー

出典：中小企業庁HP「中小企業BCP策定運用指針」を参考としてインタ総研にて一部追加

（2）地震・津波対策のポイント

【表1】地震・津波対策のポイント

項目	課題例	対策のポイント
二次災害の防止措置	<ul style="list-style-type: none"> ● 停電対策ができていない。 ● 建物や設備への耐震対策ができていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 停電に備え、充電用モバイルバッテリー等を準備 ● 建物の耐震性、設備の固定状況を確認し、必要に応じて設備の固定または免震装置を導入 ● 建物内の怪我人の救護方法、応急手当について確認 ● 自社周辺の病院への搬送方法について確認
従業員の参集	<ul style="list-style-type: none"> ● 経営者の対応が決まっていない。 ● 従業員の参集基準が決まっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 経営者が社外にいる場合、直ちに出社し、出社までの間、電話等で従業員に指示 ● 従業員が自主的に参集する基準を事前に作成 ● 津波到達予想時間が短いことが想定される地域は個別に要検討（水平避難、垂直避難等）
安否・被災状況の把握	<ul style="list-style-type: none"> ● 経営者が従業員との連絡手段・体制を整備していない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安否確認システム導入や災害伝言ダイヤルの周知等で、非常時でも連絡が取れる体制を構築 ● 予め連絡先リストを作成し、連絡体制も整備 ● 対応手順の確認、訓練の実施

3. BCP策定の推進に向けて

関西の中小企業で BCP 策定が進まない理由は一体何であろうか。ここでは「大阪北部地震の体験」、「南海トラフ巨大地震に対する誤解」、「経営資源の不足」の3点に焦点を絞って考察したい。

1 点目は、大阪北部地震において、「BCP がなくても自社は事業が継続できた」という経営者の過信。この地震は関西で出社困難等の混乱をもたらしたが、被害は局所的であり、インフラは早期に復旧した。大阪府所在の中小企業の経営者からは「2018 年に大阪北部地震が来たから、暫く、次の地震は来ないだろう」という楽観的な声を聞くことがある。

日本全国各地で大きな地震に見舞われる可能性があること、地震調査研究推進本部によると大阪の上町断層帯では最大震度 7 と想定されていることから、楽観的な思い込みを払しょくする必要がある。

2 点目は、南海トラフ巨大地震に対する誤解。南海トラフ巨大地震は、関東で想定されている都心南部直下地震に比べると、想定震度が低く、「津波にさえ気をつけていれば大丈夫」と誤解されている経営者が多いように思える。

この地震により、関西では震度 6 強から 5 弱程度の揺れに見舞われる。揺れによる被害と、沿岸部では津波による被害も想定される。津波に関する緊急時対応策を整備するとともに、建物の耐震対策も必須である。

3 点目は、人、モノ、資金、情報といった「経営資源の不足」。大企業と比較し、経営資源の制約のある中小企業は、地震・津波リスクを一定認識しつつも、対策が先送りとなり、BCP 策定にも着手できていないケースは多いようだ。

経営資源が不足していても、自治体、商工会議所、NPO 法人等の中小企業の支援組織が実施している無償のワークショップやセミナー等の機会を活用し、必要な対策を講じることが考えられる。また、業界団体が提供する BCP 関連情報を活用することも有効といえる。多くの経営資源を投入せずとも、実現可能な対策は決して少なくない。

4. おわりに

政府の地震調査委員会は、今後 30 年以内に南海トラフ巨大地震が 70～80%の確率で発生すると予測しており、最大 220 兆円超の経済損失、死者 32 万人超といった甚大な被害を想定している。

関西の中小企業の経営者の方々が、リスクを正しく認識し、様々な情報や支援策を活用して、大地震に備えられることを願ってやまない。

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 2021