

2021 年 6 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

複合災害を想定した BCP 訓練のあり方

事業 RM グループ 主任コンサルタント 中島 翼

【要旨】

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大下においても、複合災害の発生を想定し、現状の BCP の見直しと訓練の実施が求められる。
- 感染予防策を講じながら実施できる BCP 訓練の形式・手法とともに、複合災害を想定し、訓練で検討すべき事項について紹介する。

II

コロナ禍でもご提供可能な災害リスク分野メニュー

災害 RM グループ長 マネジャー上席コンサルタント 吉村 伸啓

【要旨】

- 新型コロナウイルスの感染拡大が続く中であっても、自然災害が発生した場合に備えておくことが求められる。
- 感染リスクを最小限に抑えて、活用いただける災害リスク分野の弊社サービスメニューを紹介する。

III

運輸安全マネジメント制度の現在地

自動車 RM グループ長 マネジャー上席コンサルタント 吉田 健

【要旨】

- 運輸安全マネジメント制度は、運輸事業者で概ね定着し、事故件数、事故原因等から一定の効果があると評価されている。一方、テロ、感染症等の新たなリスク、自然災害等リスクへの取り組み促進の必要性が認識されている。また、令和 2 年に策定された「運輸防災マネジメント指針」では、自然災害発生時の事業継続、必要物資や人員を輸送する機能の維持が期待されている。
- 運輸安全マネジメントの取り組みを支援する弊社サービスメニューを紹介する。

I

複合災害を想定した BCP 訓練のあり方

1. 複合災害とは

新型コロナウイルス感染症が発生してから一年以上経過するが、その影響はとどまるところを知らない。そのような中、コロナ禍における大地震や風水害の発生、すなわち複合災害の発生も懸念されている。

複合災害とは、複数の事象が同時または短期間のうちに発生する災害である。コロナ禍での自然災害発生だけでなく、大地震発生後の風水害発生や、逆に風水害被害下における大地震発生等も複合災害に該当する。

複合災害が発生すると、単一災害での想定とは異なる被害や影響が発生するため、従来の初動対応マニュアルやBCP（事業継続計画）がそのまま適用できない恐れがある。企業においては、複合災害の発生を想定して現状のBCPの見直しを図るとともに、コロナ禍においても可能な限りBCP訓練を実施しておくことが求められる。

2. BCP訓練の重要性

BCP訓練は、従来より多くの企業において実施されているが、その多くが災害対策本部メンバーが実際に参集し、緊急時の対応について顔を合わせて議論するものと推察される。しかし、感染拡大防止の観点から訓練参加者が一堂に会することを避けるため、従来実施していた訓練を中止・延期せざるを得なかった企業も多いだろう。

一方で、コロナ禍においても自然災害は待ってくれない。感染症対策と並行して、訓練手法を工夫し、BCP訓練を実施することが求められる。また、手法を工夫するのみならず、複合災害への対応策についても、訓練において検証することが重要である。

以下、コロナ禍におけるBCP訓練の手法を紹介する。

3. コロナ禍における訓練手法

BCP訓練の実施形式としては、(1) 実際に参加者が集合して実施する形式（集合型）、(2) 完全リモートで実施する形式（リモート型）、(3) それらの組合せ（複合型）が挙げられる。訓練を企画する際は、それぞれのメリット、デメリットを把握した上で、在宅勤務の活用状況などの勤務形態も踏まえ、形式を選択することが重要である。各形式の主なメリット、デメリットは以下の通り。

【表1】訓練の各形式の利点と欠点

	メリット	デメリット
(1) 集合型	・運営事務局と参加者、および参加者間のコミュニケーションがとりやすく、訓練における検証効果が高い ・訓練中の臨機応変な対応が容易	・他の形式と比べて感染拡大リスクが高い
(2) リモート型	・感染拡大リスクを最小限にできる ・リモートでの情報連携を検証できる	・参加者間のコミュニケーションがとりにくい ・訓練中の臨機応変な対応が難しい ・システムの不具合により訓練が成立しない恐れがある
(3) 複合型	・勤務形態に合わせて訓練を実施できる ・リモートでの情報連携を検証できる	・対面参加者とリモート参加者でコミュニケーションの質に差が出る

訓練の形式が定まったら、感染症拡大防止にも考慮しつつ、①全体進行方法、②設問・課題の付与方法、③参加者間のコミュニケーション方法等について、具体的な手法を検討するとよい。以下に、弊社関西支店での支援事例も踏まえ、上記（１）～（３）の各形式で実施した場合の訓練概要を紹介する。

（１）集合型の例

参加者が事務所などの訓練会場に集合して実施する形式で、製造拠点等のようにコロナ禍においても出勤率が比較的高い組織での実施例が多い。感染拡大リスクに留意して、全員を同じ会議室に集合させるのではなく、グループごとに複数の会議室に分散させるなどの運営を推奨する。また、パーティションや消毒用アルコール等の感染対策備品を配備することも重要である。訓練の進め方のイメージは以下の通り。

項目	概要
①全体進行	・メインの会議室で説明を実施 ・各会議室をテレビ会議システムやWEB会議システムでつなぎ、説明を配信
②設問・課題の付与	・課題が記載されたカードを各会議室の参加者に直接付与 ・あらかじめ封筒にカードを入れて配置しておくことで、接触機会を削減
③参加者間のコミュニケーション	・同じ会議室のグループ内は口頭で実施 ・他の会議室のグループとは内線電話や携帯電話、WEB会議システム等を活用

（２）リモート型の例

すべての参加者が、職場の自席や自宅等からWEB会議システムで参加する形式で、在宅勤務率の高い組織での実施例が多い。訓練では、WEB会議システムのブレイクアウトルーム機能を活用し、複数のグループを作成する。訓練の進め方のイメージは以下の通り。

項目	概要
①全体進行	・WEB会議システム上で全体に向けて説明資料を画面共有し、説明を実施
②設問・課題の付与	・訓練説明と合わせて、全体に向けて提示
③参加者間のコミュニケーション	・ブレイクアウトルーム機能を活用し、複数のグループに分割 ・グループ内で、設問に関するディスカッションを実施 ・各グループにコーディネーターを配置し、適宜サポートを実施

（３）複合型の例

各参加者が勤務形態を踏まえ、会場・職場の自席・自宅など様々な場所から参加する形式である。複数のWEB会議を設定（例えば、参加者全体が参加する「全体会議室」と各班メンバーのみが参加する「班別会議室」を設定）するなどし、訓練を実施する。訓練の進め方のイメージは以下の通り。

項目	概要
①全体進行	・「全体会議室」上で説明会資料を画面共有し、説明を実施
②設問・課題の付与	・「班別会議室」内のチャットやメールを用いて付与
③参加者間のコミュニケーション	・グループ内の連携は「班別会議室」内で実施（会場参加者は口頭でも実施） ・グループ間の連携は、内線電話や携帯電話、共有ファイル等を利用

4. 複合災害を想定した検討事項

訓練の手法を工夫することとあわせて、訓練において、複合災害の発生を想定した設問・課題を取り入れることも重要である。例えば、緊急時対応の観点では、自然災害対応中の三密対策や、出社制限時に自然災害が発生した際の対応等について、議論することを推奨する。

また、事業継続の観点では、経営資源（人、建物設備、インフラ、システム、物流等）が使用できない事態を想定した対策について議論しておくことも有効である。「経営資源の使用不可」という結果事象に注目した議論を実施しておくことで、発生したハザードに関係なく、また複合災害発生時においても、一定の対応が期待できるためである。

本稿では、新型コロナウイルス感染症などの感染拡大下においても訓練を実施するための手法や、複合災害を想定した訓練での検討事項について紹介した。感染の収束がまだまだ見通せない状況ではあるが、本稿の内容も踏まえ、効果的なBCP訓練を企画・運営し、危機対応力の強化を図っていただけると幸甚である。

以 上

Ⅱ

コロナ禍でもご提供可能な災害リスク分野メニュー

昨年から猛威を振るっている新型コロナウイルスは一向に収束する気配がない。関西地区においては、大阪府、京都府、兵庫県に3回目の緊急事態宣言が発令され、不要不急の外出や都道府県を跨ぐ移動の自粛、テレワークの活用による出勤率の抑制など、人同士の接触機会を減らす取り組みが継続している。

コロナ禍における企業活動では、直接面会による商談機会が減り、ウェブ会議システムなどを利用した会議や打ち合わせが一般化している。従来の仕事のやり方にとらわれず、柔軟な対応が求められる状況となっている。

弊社の災害リスク分野のサービスメニューにおいても、多くの企業に利用いただいているリスクサーベイでは、これまで現場を訪問して、対面形式によるサービス提供を基本としていたが、遠隔での調査体制を整え、柔軟な対応を推進している。

本稿では、コロナ禍でも感染リスクを最小限に抑えて、活用いただける災害リスク分野のサービスメニューについて紹介する。

1. リモートで提供可能な主なサービスメニューの概要

表1は、リモートで実施することで、感染リスクを最小限に抑えて、活用いただけるサービスメニューの一覧である。サーベイと机上分析に分類される。

【表1】主なサービスメニュー一覧

分野	主なサービス	特徴
サーベイ	リモートサーベイ	ウェアラブルカメラ、タブレットのカメラ機能を用いて、お客さまの現場の映像をリモートで中継し、調査を実施。現場訪問型のサーベイに類する調査が可能
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
	拠点リスク診断 （国内版・海外版）	「複数拠点」の自然災害リスク（地震、津波、水災等）を一覧化
	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）
	地震リスク分析	「特定拠点・物件」における地震発生時の被害想定額等を整理
	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

次項以降で、リモートサーベイと机上分析の中でご利用ニーズの高い3つのメニューについて紹介する。

2. リモートサーベイ

リモートサーベイは、お客さまの事業所を訪問して対面で実施していたリスクサーベイを、ウェアラブルカメラ、タブレットやスマートフォンなどのカメラ機能を用いることで、直接訪問せずに遠隔で調査するものである。外部の人との接触を回避できるため、感染リスクを排除しながら、現場訪問型に類する調査が可能である。現場状況の撮影をお客さま自身で行っていただき、調査側はウェブ経由で送信される映像を確認しながら調査を進める。

コロナ禍以降、現場訪問型の代替手法として採用いただくケースが増えており、今後もニーズが続くものと思われる。



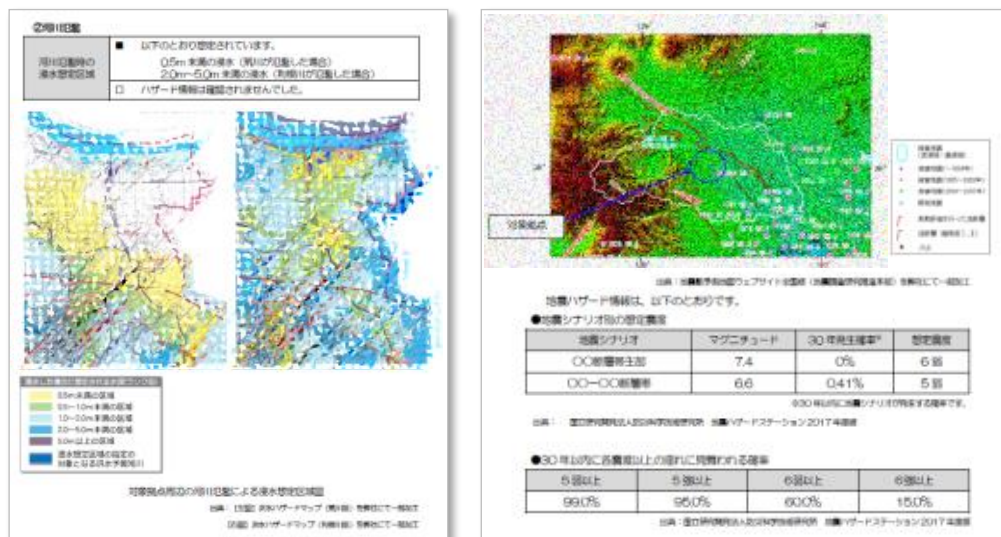
【写真1】リモートサーベイの様子

3. 机上分析型メニュー

昨今の自然災害の激甚化に伴い、水害を中心としたハザード情報の整理、リスク分析の依頼が急増している。ハザードマップなどの公表データ、弊社所有のシミュレーションデータの活用により、拠点ごとのリスク実態の把握などに役立てられる。これらは対面でのやり取りは不要のため、コロナ禍であっても従来と変わらずご利用いただけるメニューである。その中でもニーズの高い3つのメニューを紹介する。

(1) ハザード情報調査

公的機関が示している各種自然災害のハザード情報を拠点ごとにまとめるものである。自然災害ハザードの洗い出しや、対策が必要なハザードの優先順位付けを行いたい場合の基礎情報となる。



【図1】ハザード情報調査報告書イメージ

(2) 浸水危険度判定

物件の所在地情報を基に、浸水想定に係わる公的情報を調査・整理し、複数拠点の浸水危険度を一括判定するものである。お客さまが所有する複数の拠点のうち、どの拠点から水災対策を講じるべきかを判断する材料に用いることが可能である。

NO	拠点名	所在地	最大想定浸水深（地形評価による危険等級）			判定
			河川氾濫	内水氾濫	高潮氾濫	
1	〇〇工場	東京都台東区××1-2-3	2.0～5.0m未満	1.0～2.0m未満	浸水なし	A
2	〇〇事業所	東京都江東区××1-2-3	=	浸水なし	1.0～2.0m未満	A
3	〇〇工場	東京都大田区××1-2-3	0.5m未満	=	0.5m未満	B
4	〇〇事業所	東京都足立区××1-2-3	=	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	C
5	本社	東京都墨田区××1-2-3	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	C
6	〇〇倉庫	東京都荒川区××1-2-3	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	D
7	〇〇事業所	東京都台東区××1-2-3	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	〔可能性あり〕	D

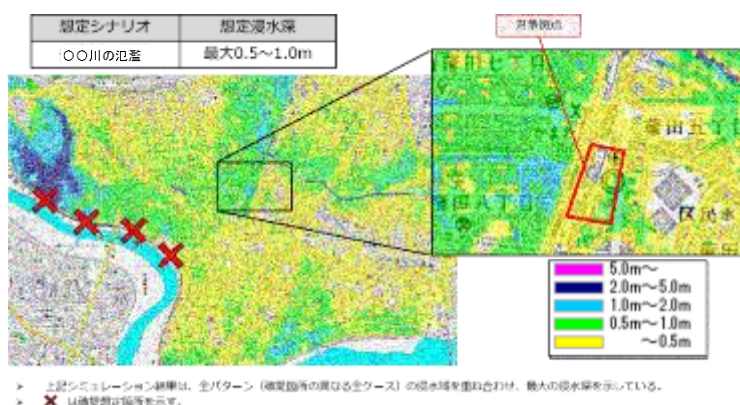
危険度	浸水危険度の判定基準	拠点数
A	公的資料で1m以上の浸水が想定されている範囲	2
B	公的資料で1m未満の浸水が想定されている範囲	1
C	公的資料で浸水は想定されていないが、周辺の地形や河川・海岸との位置関係から浸水リスクが強いと判断される範囲	2
D	公的資料で浸水は想定されておらず、周辺の地形や河川・海岸との位置関係から浸水リスクが弱いと判断される範囲	2

【図2】 浸水危険度判定結果イメージ

(3) 浸水簡易シミュレーション

シミュレーション技術を用いて、対象拠点付近の浸水状況（浸水の最大値）を細かいメッシュで評価するものである。洪水、集中豪雨、高潮※に対応している。公表されているハザードマップよりも詳細な浸水深情報を入手したい場合に有効である。

※高潮については、評価未対応の港湾があるため、事前に確認いただきたい。



【図3】 浸水簡易シミュレーション結果イメージ

4. おわりに

新型コロナウイルスの感染リスクを、最小限に抑えて利用いただける弊社サービスメニューを紹介した。コロナ禍であっても、企業活動においては、自然災害をはじめとして様々な災害リスクと対峙しなければならない。弊社からご提供できるメニューが、貴社の防災活動の一助になれば幸いである。

以 上

Ⅲ

運輸安全マネジメント制度の現在地

1. 運輸安全マネジメント制度とは

運輸業界でのヒューマンエラーによる事故多発を受け、平成18年、自動車、鉄道、海運、航空の各事業法が改正（いわゆる「運輸安全一括法」の施行）され、運輸事業者は安全管理規程の作成、安全統括管理者の選任等を義務付け、経営トップの強いリーダーシップのもと事業者一丸となった安全管理体制の構築により、経営トップや管理部門が輸送の安全確保を最優先に責任をもって取り組むことが明文化された。

また、国土交通省が事業者を訪問し、運輸安全マネジメントへの取り組みを評価、助言することにより、事業者の継続的改善への支援をする運輸安全マネジメント評価が導入された。

以上より、運輸安全マネジメント制度は、輸送の安全性向上を運輸事業者だけに任せるのではなく、国も事業者の取り組みを助言する形で支援する姿勢が特徴で、行政処分による保安監査と運輸安全マネジメント制度との両輪で運輸事業者の輸送の安全確保につなげるねらいがあるといえる。

2. 運輸安全マネジメント制度の普及状況と課題

(1) 運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン

事業者が運輸安全マネジメントを自立して取り組むためにその進め方の参考例として「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」（以下、「ガイドライン」とする）がまとめられている。表1のとおり14項目に大別され、PDCAサイクルをスパイラルアップさせるマネジメントシステムにより、年々運輸安全マネジメントの取り組みをレベルアップさせる仕組みとなっている。

【表1】運輸安全マネジメントガイドライン14項目

項目	ガイドライン	マネジメントサイクル
①	経営トップの責務	
②	安全方針	P
③	安全重点施策	
④	安全統括管理者の責務	
⑤	要員の責任・権限	D
⑥	情報伝達及びコミュニケーションの確保	
⑦	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集活用	
⑧	重大事故等への対応	
⑨	関係法令等の遵守の確保	
⑩	安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等	
⑪	内部監査	C
⑫	マネジメントレビューと継続的改善	A
⑬	文書の作成及び管理	
⑭	記録の作成及び維持	

注) ①「経営トップの責務」はマネジメントシステムを構築するうえで大前提となるもの、⑬「文書の作成及び管理」および⑭「記録の作成及び維持」は、すべてにかかわるマネジメントシステムの下支えとなるものであるためPDCAからは外した。

(2) 運輸安全マネジメントの今後のあり方

国土交通省では、平成29年、制度開始後10年の節目を迎えるにあたり、運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について、運輸審議会運輸安全確保部会で検証し、本制度が運輸事業者で概ね定

着し、事故件数、事故原因等から一定の効果があると評価している。一方、達成できていない課題、社会環境の変化により新たに生じた課題を以下と整理している。

- 未だ取り組みの途上にある事業者が多数存在すること
- 自動車輸送分野においては、相当数の事業者が努力義務に留まっていること
- テロ、感染症等の新たなリスク、自然災害等リスクへの取り組みの促進の必要性

これらへの対策は、表2のとおりであるが、その進捗は自動車輸送分野での全貸切バス事業者への運輸安全マネジメント評価の実施やトラック事業者、タクシー事業者の運輸安全マネジメント評価対象台数の「300両以上」から「200両以上」への拡大等、対策は着実に進展している。

【表2】運輸安全マネジメント制度の今後あり方
～ これまでの10年を踏まえた運輸安全マネジメントのスパイラルアップに向けて～

分野	措置	主な対策
自動車輸送分野	貸切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置	・ 貸切バス事業者に対する運輸安全マネジメント評価の重点的实施 ・ 行政処分を受けた貸切バス事業者の事業許可更新に際しての運輸安全マネジメント評価の要件化
	自動車輸送分野の取り組みを促進する方策	・ 各種インセンティブの付与による運輸安全マネジメントへの自発的参加の促進 ・ トラック事業、タクシー事業における運輸安全マネジメント制度の適用範囲の拡大
全ての分野	事業者の取組深化を促進する方策	・ 社会環境の変化に応じたガイドラインの見直し ・ 安全統括管理者への支援 ・ 自主的な取り組みを促進するためのインセンティブの強化 ・ 中小規模事業者への対応
	効果的な評価を行うための体制強化	評価職員のスキルアップ、評価事例の類型化
	情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用	デジタコ、ドラレコのほか、ビッグデータ解析、IOT、AIの活用

表2の「社会環境の変化に応じたガイドラインの見直し」については、平成29年に改訂されているが、事業者が安全管理体制を構築、改善するにあたり、その効果を実効性のあるものとするために、以下の考え方を踏まえている。

- 今日の課題である人材不足から生じる高齢化、輸送施設等の老朽化、自然災害、テロ、感染症等について明記する。
- 多くの運輸事業者において未だ改善の余地が大きい「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」や「内部監査」について、円滑な取り組みの促進を図る参考手順等を追記する。
- 引き続き、事業者の自主性が最大限発揮できるようなものとする。
- 中小規模自動車運送事業者における安全管理体制の構築・改善等の実情を踏まえ、本ガイドラインを基礎に理解しやすさに留意した「中小規模自動車運送事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」を本ガイドライン付属書として添付する。
- 前回改訂において本ガイドラインの付属書とした取組事例集は、本ガイドラインの付属書とはせず、適時適切に事例の収集・更新・公表を行う。

ガイドラインの各項目の具体的な記載内容は表3のとおり。運輸安全マネジメント全般の取り組みのほか、社会環境の変化に応じた取り組みに問題意識を抱えている事業者の自立した取り組みが

期待されるが、専門性を有する第三者を活用することも選択肢となる。

【表3】平成29年ガイドライン改訂の主な記載内容

ガイドラインの項目		明記されている内容
①	経営トップの責務	人材不足に起因する社員・職員の高齢化、厳しい経営状況に起因する老朽化した輸送施設等の使用から生じる安全上の課題や社会的要請が高まっている自然災害、テロ、感染症等への対応などの課題に対して的確に対応することが重要であることを認識する。
⑦	事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用	情報の分類・整理、対策の検討及び効果把握・見直しに親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等を活用することができる。
⑧	重大な事故等への対応	重大な事故等（通常の事故等の対応措置では対処できない事故・自然災害、テロ等）が発生した場合に備え、・・・・・適切かつ柔軟に必要な措置を講じる・・・・・。
⑪	内部監査	必要に応じて、親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等を活用して内部監査を実施することもできる。

(3) 運輸防災マネジメント指針

平成29年ガイドライン改訂に加えられた「自然災害への対応」を具体化した「運輸防災マネジメント指針」が令和2年に策定されている。事業者による自主的取り組みと国土交通省による評価助言により深化を目指す方策は運輸安全マネジメント制度の仕組みを導入したものとなっている。

国土交通省は、自然災害の頻発化、激甚化への対策として、国、地方自治体、企業、住民などすべての関係者が連携し、国民の命を守るプロジェクト「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト〜いのちとくらしをまもる防災減災〜」を掲げ、そのプロジェクトにおいて運輸事業者は「主要施策5. 交通・物流の機能確保のための事前対策」の第一に運輸防災マネジメントの推進が求められている。自然災害発生時において、運輸事業者は事業継続はもとより、必要物資や人員を輸送する機能を維持確保することにより、社会、経済活動への影響を最小限にとどめる役割を担うことが期待されている。国土交通省はその推進策として、「運輸防災マネジメント指針」を策定し、説明会等を通じての中堅・中小企業の理解醸成、災害対応力に関するコンサルティング、経営トップとの対話を通じたマネジメント評価・助言等の支援を実施し、防災マネジメントの導入を促進することを企図している。今後、本指針が事業者へ浸透し、自主的な取り組みが期待されるが、専門性を有する第三者の活用も検討すべきであろう。

3. 運輸安全マネジメントに関するサービスメニューの紹介

弊社では、運輸事業者向けに様々なサービスメニューを用意している。社外の知見も活用して、取り組みの一層の強化を進める場合、是非活用を検討いただきたい。

(1) 国交省認定セミナー（運輸安全マネジメントセミナー）

国土交通省は、中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメント制度の普及・啓発を目的として、民間機関等が実施する運輸安全マネジメント「認定セミナー」制度を立ち上げた。弊社は「認定セミナー」実施機関として国土交通省より認定を受けており、受講することで、長期未監査を理由とする監査の除外やGマーク申請の評価項目（安全性に対する取り組みの積極性 5..外部の研修機関・研修会へ運転者等を派遣している）に該当する。

(2) 運輸安全マネジメントコンサルティング

ガイドラインで示された14項目に対して、取り組みの一層の深化を図りたい項目への支援や管理者層への教育などを行う。平成29年のガイドライン改正において、⑦「事故、ヒヤリ・ハット情報

の活用」、同⑪「内部監査」は民間の専門機関の活用が明記されており、取り組みに行き詰まりを感じている事業者には、課題解決の一助として活用いただきたい。

(3) BCP（事業継続計画）コンサルティング

運輸事業は、重要インフラとして、災害発生時においてもその機能を維持することが求められる。運輸防災マネジメント指針でも、事業継続マネジメントの取り組みを促進することが期待されている。弊社では、BCPの策定に留まらず、従業員教育やBCPの実効性を検証するための様々な訓練、その結果あぶりだされる課題解消への取り組みを一気通貫で支援可能である。

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