

~2021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、まもなく東日本大震災の発生から10年を迎えることや、福島県沖地震が発生したことを踏まえ、地震リスクや地震対策をテーマとしたレポートをお届けします。また、4月から新しい社員を迎える企業や組織が多いことを鑑み、若手層における安全運転指導のポイントについても解説します。

<本号のトピックス>

I

関西における地震リスク

災害・事業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】

- 関西における地震リスクとして懸念される南海トラフ巨大地震と活断層の分布を示し、関西全域に地震リスクが潜在していることを再確認。
- 近い将来、発生が懸念される南海トラフ巨大地震と上町断層帯地震が発生した場合の震度分布図と津波浸水深分布図により、地震発生時の被害をイメージ。

II

福島県沖地震から学ぶ地震対策（BCP）のポイント

災害・事業RMグループ 上席コンサルタント 小島 勝治

【要旨】

- 2月13日に発生した福島県沖地震により、企業が受けた被災状況、対応状況を検証。
- 福島県沖地震による企業への影響およびBCPの整備状況を踏まえ、企業が地震対策（BCP）を整備する上でのポイントを解説。

III

若手層における安全運転指導のポイント

自動車RMグループ長 岩田 幸大

【要旨】

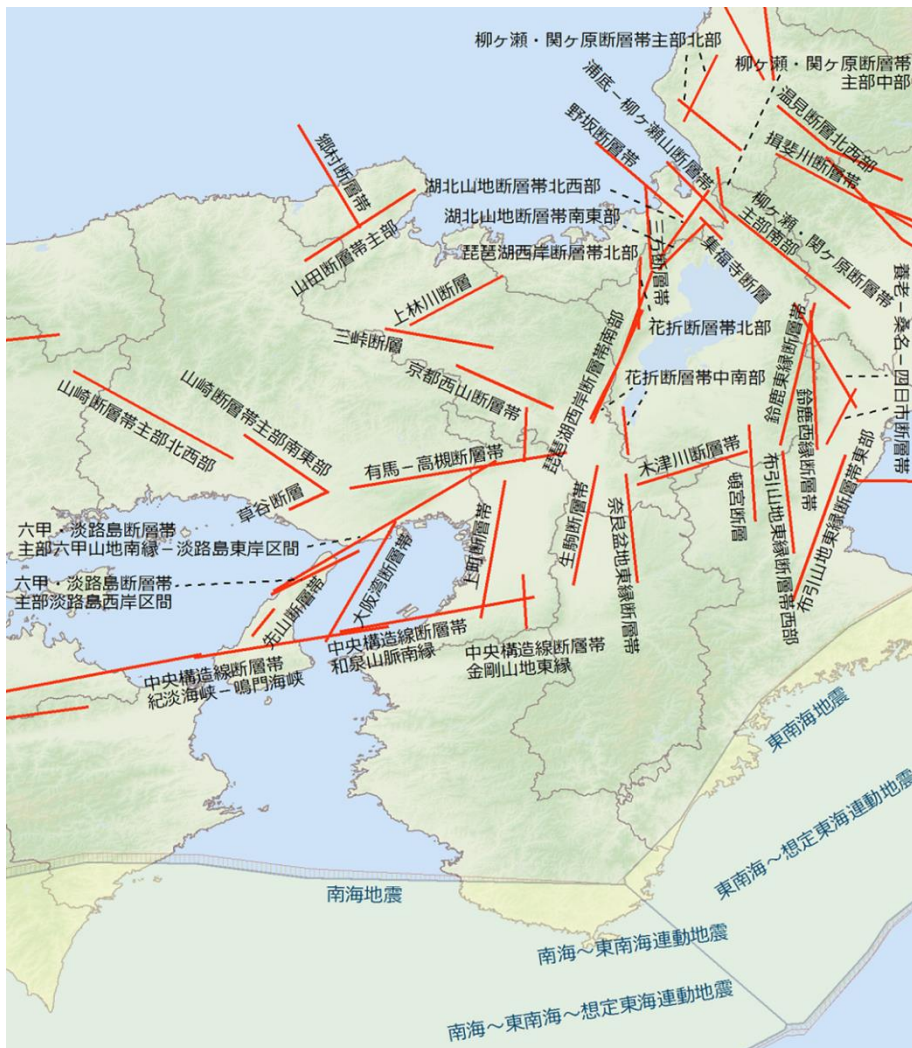
- これからの季節、会社・組織で迎える若手層に対し、安全運転指導の中で生かしていただきたいポイントについて解説。

南海トラフ巨大地震は発生の可能性が高いと懸念されているが、ここ最近では、平成28年4月熊本地震、平成30年9月北海道胆振東部地震、令和3年2月13日福島県沖地震等、様々な地域で地震が発生しており、関西においても、平成30年6月18日の大阪北部地震が記憶に新しいところである。本稿では、関西で発生が懸念されている南海トラフ巨大地震に加え、活断層型地震のリスクについて確認する。

1. 関西に被害をもたらす地震の概要

関西で発生する地震のタイプは、フィリピン海プレートと陸側のプレートの境界付近で発生する地震、陸域の浅い場所で発生する地震（活断層型地震）の大きく2つに分けることができる。

以下は、地震調査研究推進本部が公表している関西エリアにおける海溝型地震の震源域と主要活断層であるが、関西には近い距離で海溝型地震の震源域が存在し、数多くの活断層が存在することがわかる。



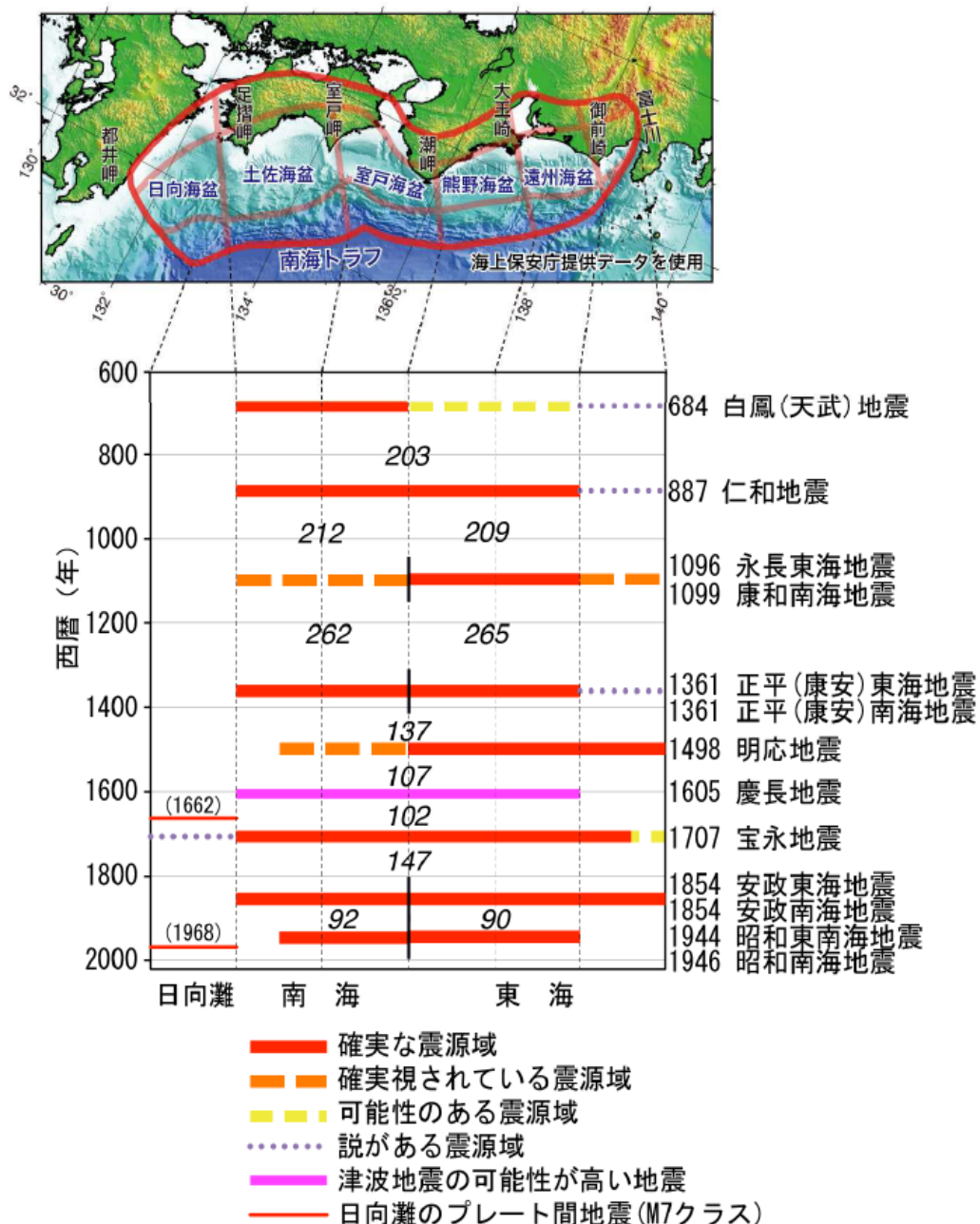
【図1】 関西の主要な活断層と海溝型地震の震源域

(出典：地震調査研究推進本部の情報を基にインタ総研にて作成)

以下では、海溝型地震、活断層型地震の順に、関西エリアにおける発生可能性と発生時の影響（インパクト）について確認していく。

2. 南海トラフ巨大地震

関西において一番懸念される海溝型地震は「南海トラフ巨大地震」であり、その発生確率は30年以内に70～80%とされている。図2に示すとおり、南海トラフ沿いでは、マグニチュード8クラスの巨大地震がほぼ100～200年間隔で繰り返し発生しており、いつ発生してもおかしくない状況といえる。

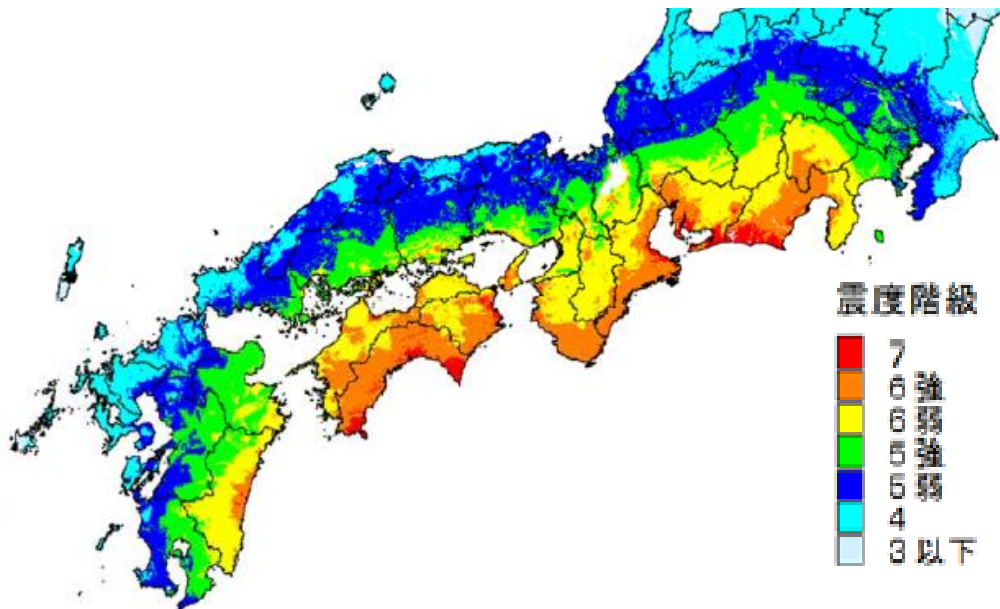


【図2】南海トラフで過去に起きた大地震の震源域の時空間分布

(出典：地震調査研究推進本部)

かかる南海トラフ巨大地震が発生した場合の影響（インパクト）について、内閣府では、2012年に、マグニチュード9クラスの地震が発生したことを前提に、震度分布、津波高、浸水深、到達時間等の想定結果を公表している。

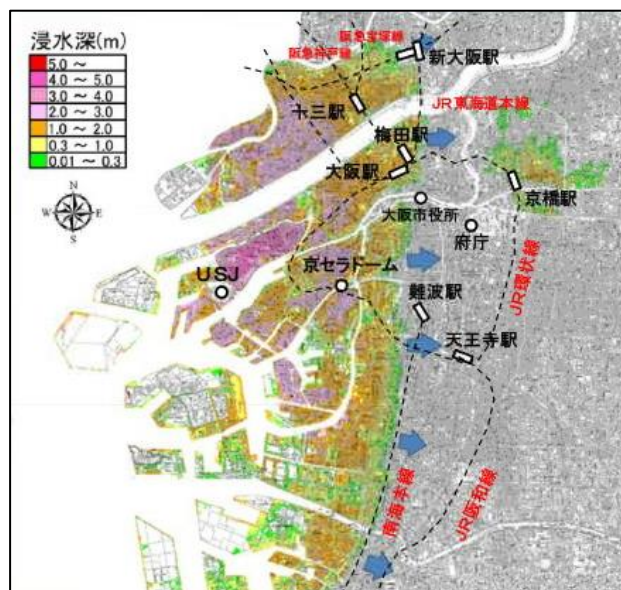
上記想定は5つのケースに分けて公表されているが、図3に、想定された5ケースを重ね合わせた震度分布図を示す。関西では、地震発生時に震度6弱以上の揺れに見舞われる地域が広範囲に渡って分布していることから、広域に渡って大きな影響がでる可能性があることに留意が必要である。



【図3】南海トラフ巨大地震（M9.0）の震度分布図

（出典：内閣府_南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ）

また、上記想定には、津波による浸水深についても公表されているが、図4で大阪府における浸水深の分布を示す。浸水深が1m以上となる地域が広範囲に渡って分布をしており、津波によって大きな影響が出る可能性があることにも留意が必要である。



【図4】南海トラフ巨大地震（M9.0）の津波浸水深分布図

（出典：大阪府_危機管理室資料）

4. 活断層型地震

先に図1で示したとおり、関西には広く活断層が分布している。表1ではこれら活断層を原因とする地震が発生する可能性を示す。地震調査研究推進本部では、30年以内の発生確率が3%以上となる場合を発生可能性が高い「Sランク」と評価しているが、関西ではこの「Sランク」の地震が3つあることに留意が必要である。

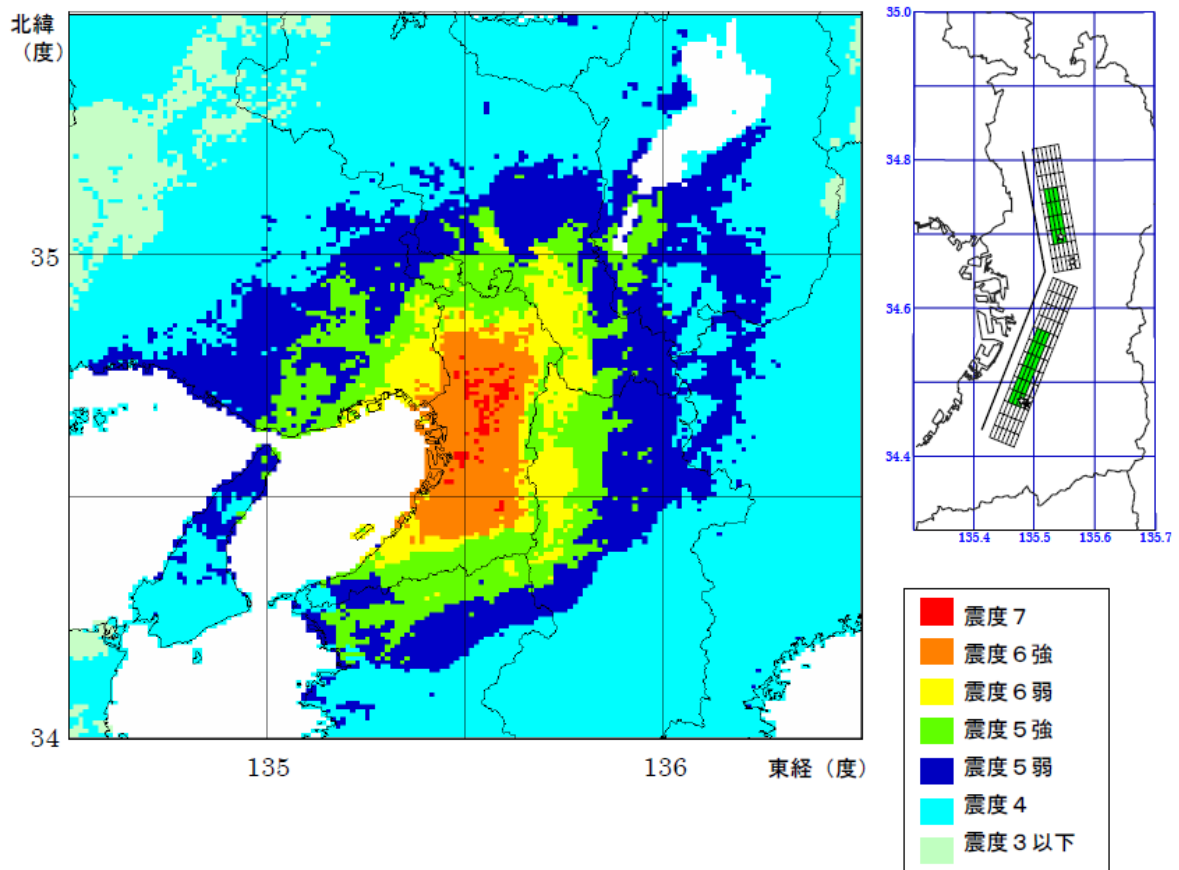
【表1】 関西の主要な活断層の長期評価一覧

名称	概要	将来の地震発生の可能性			過去の地震
		規模	30年以内発生確率	平均活動間隔	
奈良盆地東縁断層帯	北部は京都市山科区から宇治市付近まで延びる活断層帯で、南部の奈良盆地東縁断層帯は、京都府城陽市の南部から奈良県桜井市までほぼ南北に延びる長さ約35km	M7.4程度	0%~5%	5000年	
上町断層帯	大阪府豊中市から大阪市を経て岸和田市にほぼ南北方向に伸びており、全長約42km	M7.5程度	2%~3%	8000年	
琵琶湖西岸断層帯	滋賀県高島市(旧マキノ町)から大津市国分付近に至る断層帯で、南北の2区間で構成				
	断層帯北部は、高島市に分布する断層であり、長さは約23km	M7.1程度	1%~3%	1000~2800年	
	断層帯南部は、高島市南方(旧高島町付近)の琵琶湖西岸付近から大津市国分付近に至る断層であり、長さは約38km	M7.5程度	0%	4500~6000年	1185年(元暦2年)の地震
山崎断層帯	山崎断層帯は、岡山県東部から兵庫県南東部にかけて分布し、那岐山断層帯(岡山県)、山崎断層帯主部、草谷断層帯から構成				
	山崎断層帯主部は、岡山県美作市から兵庫県三木市に至る断層帯で、ほぼ西北西-東南東方向に伸びており、全体の長さは約79km	北西部:M7.7程度 南東部:M7.3程度	北西部:0.1%~1% 南東部:0%~0.01%	北西部:1800~2300年 南東部:3900年	北西部:868年(貞観10年)播磨国地震
	草谷断層帯は、兵庫県三木市から兵庫県加古川市にかけて東北東-西南西方向に伸びており、長さは約13km	M6.7程度	0%	6500年	
六甲・淡路島断層帯	大阪府北西部から淡路島に伸びており、長さ約71kmの六甲山地南縁-淡路島東岸区間	M7.9程度	0%~1%	900~2800年	
	長さ約24kmの淡路島西岸区間	M7.1程度	0%~1%	1800~2500年	1995年兵庫県南部地震
三峠・京都西山断層帯	丹波高地西部から京都盆地西縁にかけて分布し、上林川断層、三峠断層、京都西山断層から構成	M7.2程度	上林川:不明 三峠:0.4%~0.6%	上林川:不明 三峠:5000~7000年	
	上林川断層は約26km	M7.2程度	不明	不明	
	三峠断層は約26km	M7.2程度	0.4%~0.6%	5000~7000年	
	京都西山断層は約44km	M7.5程度	0.3%~0.7%	3500~5600年	
花折断層帯	滋賀県高島市から京都市を経て京都府宇治市に至る断層帯であり、京都盆地-奈良盆地断層帯北部を含み、全長約58km	北部:M7.2程度 中南部:M7.3程度	北部:不明 中南部:0%~0.6%	北部:不明 中南部:4200~6500年	北部:1662年(寛文2年)の地震
生駒断層帯	大阪府枚方市から羽曳野市までほぼ南北に伸びており、全長約38km	M7.0~M7.6程度	0.2%~0.4%	3000~6000年	
中央構造線断層帯	金剛山地の東縁から、和泉山脈の南縁、淡路島南部の海域を経て、四国北部を東西に横断し、伊予灘、別府湾を経て由布院に達する全10区間約444kmで構成				
	金剛山地東縁区間は、奈良県香芝市から五條市付近まで	M6.8程度	0%	6000~7600年	
	五条谷区間は、奈良県五條市から和歌山県紀の川市付近まで	M7.3程度	不明	不明	
	根来区間は、和歌山県紀の川市から和歌山市付近まで	M7.2程度	0.008%~0.3%	2500~2900年	
有馬-高槻断層帯	兵庫県北部有馬温泉西方から高槻市北部までの約55km	M7.5程度	0%~0.04%	1000~2000年	1596年慶長伏見地震
木津川断層帯	三重県伊賀市から京都府笠置町に至る断層帯で、長さは約31km	M7.3程度	0%	4000~25000年	1854年伊賀上野地震

(注) 赤線の枠内が、Sランクの活断層

(出典: 地震調査研究推進本部の情報を基にインタ総研にて作成)

この「Sランク」の活断層のうち関西に最も影響が大きな地震として、上町断層帯による地震が想定される。内閣府の「中部圏・近畿圏直下地震対策」における被害想定(2007)では、上町断層帯を震源としてM7.6規模の地震が発生した場合、大阪府の平野部ではほぼ全域が震度6弱以上の揺れに遭うとされている。



【図5】上町断層帯による地震（M7.6）が発生した場合の震度分布図

(出典：内閣府_中部圏・近畿圏直下地震対策)

5. おわりに

関西は、地震の発生が少ないイメージがあるが、近い将来ほぼ確実に発生するとされている南海トラフ巨大地震だけではなく、活断層による地震についても予断を許さない状況であることを改めて認識すべきである。なお、既に策定されているBCPの見直し等は、後記「Ⅱ. 福島県沖地震に学ぶ地震対策（BCP）のポイント」で整理をする。

以上

II

福島県沖地震に学ぶ地震対策（BCP）のポイント

今般、2021年2月13日に福島県沖地震が発生し、企業の事業活動にも一定の影響が確認された。
 前記「I. 関西における地震リスク」で整理をしたとおり、関西においても、南海トラフ巨大地震や上町断層帯等の活断層型地震のリスクが決して低くないなか、福島県沖地震における企業の対応等から学び、自社の地震対策（BCP）のブラッシュアップにつなげる活動は重要だと考える。
 そこで、本稿では、福島県沖地震による社会インフラ等への影響や、企業の被害状況・対応状況等を振り返り、そこから得られる地震対策（BCP）のポイントを整理する。

1. 福島県沖地震による社会インフラ等への影響

福島県沖地震における社会インフラ等への影響は、表1のとおりである。
 2018年の大阪北部地震や2016年の熊本地震と比べて、社会インフラへの影響が突出して大きくはないが、停電の件数が多く広範囲に渡っている点が特徴としてあげられる。このことで、多数の企業が設備の安全点検等のために事業を一旦止めるような事態が発生した。
 また、表1では、前記「I. 関西における地震リスク」で紹介した南海トラフ巨大地震や上町断層帯を原因とする地震が発生した際の、社会インフラ等の被害想定をあわせて整理しているが、今回の福島県沖地震で確認した社会インフラ等の被害よりも格段に影響が大きいことが見て取れる。かかる状況が発生した場合、多数の企業が長期間に渡って事業を止めるような事態が発生する可能性が大きいことに留意が必要である。

【表1】福島県沖地震による社会インフラ等への影響（過去の大地震、関西で気を付けるべき大地震との比較）

項目	福島県沖地震	過去の主な地震との比較			関西で気を付けるべき大地震との比較	
		大阪北部地震	熊本地震	東日本大震災	上町断層帯	南海トラフ巨大地震
発生日時 想定時間	2021年2月13日 23:07	2018年6月18日 7:58	(前震)2016年4月14日 21:26 (本震)2016年4月16日 1:25	2011年3月11日 14:46	早朝 5:00 昼間 14:00 夕刻 8:00	地震火災:冬18時 夏12時 津波避難: 夜間、昼間
最大震度	6強	6弱	7	7	7	6強
死者数	1人	6人	44人	約18,000人 行方不明者 約2,800人	約10,000人	最大 約133,000人
負傷者数	約186人	約460人	1,114人	約6,200人	約130,000人	最大 約83,000人
火災	-	8件	14件	330件	消失棟数 約37,000棟	全焼 約61,000棟
水道	最大3.6万戸断水。 翌日に復旧	ほとんどの地域は 1日で復旧	最大42万戸断水。 1週間で9割、1ヶ月 でほとんど復旧	最大179万戸断水、 1ヶ月で9割復旧	断水人口545万人 復旧期間約40日	断水人口832万人 復旧期間約40日
電力	東北電力管内で10 万軒、東京電力管内 で86万軒停電。翌 日に復旧。	最大17万軒停 電。当日中に復 旧。	最大47万軒停電。 3日で9割、6日で ほとんど復旧。	最大440万軒停 電。5日で9割復 旧。	停電約200万軒。 停電率約45%。 復旧期間約1週間。	停電約234万軒。停 電率約55%。1週間 で応急送電がほぼ 完了。
固定電話	宮城県内、被害なし	一部発信規制。	輻輳期間3時間程 度。5日程度で完全 復旧。	約150万回線障 害。輻輳期間9時 間。1ヶ月95%復 旧。	輻輳回復5日間。 復旧期間約2週間。	最大約142万件で通 話障害。1ヶ月程度 で約97%解消。
携帯電話	宮城県内、被害なし	当日中に復旧。	無線局1週間で約 95%復旧。	約50日でほぼ復 旧。	大阪市内の一部地 域で輻輳。約12万 人程度に影響。	1週間で約95%解 消。

都市ガス	宮城県内、被害なし	約 11 万軒供給停止。復旧に 1 週間。	最大 10 万軒供給停止。1 週間で 1 割、2 週間で 9 割、20 日で完全復旧。	最大 46 万軒供給停止。1 ヶ月で 8 割復旧。	293 万軒供給停止。復旧期間約 2~3 ヶ月。	約 115 万軒供給停止。1 ヶ月で概ね供給停止解消。
鉄道	東北新幹線復旧に 10 日間	主要路線当日中に復旧。	熊本新幹線 4/27 全線復旧。	JR 各路線は約 1 ヶ月後から順次再開。首都圏は翌日にほぼ運転再開。	概略的な鉄道網の脆弱箇所の把握のみ	在来線 1,452 ヶ所で被害発生。新幹線 22 ヶ所で被害発生。
道路	高速道路、国道の複数個所で通行止め。国道は翌日通行止め解除。	高速道路、国道、有料道路は当日 13 時に通行再開。一般道路に大渋滞が終日発生。	高速道路 2 週間程度で概ね復旧。5/11 全線復旧。	高速道路 15 路線、国道 178 区間、県道等 540 区間被災。	広域緊急交通路における橋脚被害の箇所数の算出のみ。	被災箇所 1,883。

(出典：過去の報道内容を基にインタ総研にて作成)

2. 福島県沖地震による企業活動への影響

福島県沖地震による企業の企業活動への影響（被災状況・対応状況等）は表 2 のとおりである（2月25日現在）。

前記のとおり、広範囲に渡って発生した停電によって数多くの企業が設備点検等を実施するために一旦事業を停止したが、その停止、またその後の回復の状況から以下の特徴を確認できた。

- (1) 停止期間が長期に渡る企業の多くは設備が損壊
- (2) 従業員の安全確保を理由に事業停止した企業が散見（安全配慮義務の浸透）
- (3) 長期間停止によりサプライチェーンへの影響が発生

【表 2】福島県沖地震による企業（製造業）の被災状況

企業	被災状況	対応状況
製造業（電機）A社	工場の電力確保が不安定になり、生産設備にも一部被害があった。	電力確保にほぼめどがつき、20日から生産を一部再開。ただし、全面復旧の見通しは立っていない。
製造業（自動車）B社	工場の一部の部品供給が不安定になったため、工場を稼働停止。工場の停止は取引があるA社が被災し、部品供給が滞っていることが主な要因。	国内のすべての工場の稼働を25日から再開。B社はA社の被災を受けて、数十人の技術者を現地に派遣して復旧を支援。海外拠点の海外サプライチェーンからも部品を一部代替で調達。
製造業（重工業）C社	工場の一部で変電設備や製造設備に異常があり工場を停止。	工場の全面復旧は3月中の見込み
製造業（製紙）D社	工場のボイラーなどの設備が損傷	3月中旬～5月下旬に再開見込
製造業（化学）E社	工場が停電の影響により停止。設備に異常は確認されていない。	再稼働に10日～2週間程度かかる見込み
製造業（鉄鋼）F社	設備点検のために工場の操業を停止。	20日から全面的に再稼働
製造業（食品）G社	工場で製品の生産設備が損傷	製造再開と出荷が3月上旬までずれ込む

(出典：過去の報道内容を基にインタ総研にて作成)

3. 地震対策（BCP）のポイント

それでは、前記「2. 福島県沖地震による企業活動への影響」を踏まえ、地震対策（BCP）をどうブラッシュアップしていけばよいのだろうか。

ここでは、前記の企業活動への3つの特徴ごとにポイントを整理していく。

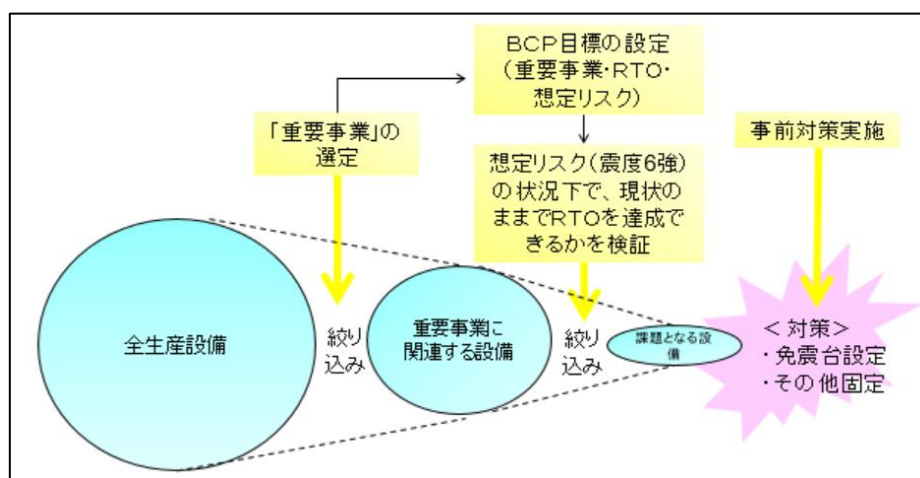
（1）特徴「停止期間が長期に渡る企業の多くは設備が損壊」への対応ポイント

本特徴は過去の大地震でも確認できたものであるが、地震の発生に備えて設備を固定するなど、設備への被害を防止・軽減する事前対策が重要であることは言うまでもない。

一方、全設備にかかる事前対策を講じるとなると、莫大なコストがかかってしまうため、事前対策を講じる設備を絞り込む対応が不可避である。そして、かかる絞り込みを実施する際のポイントは以下のとおりである。

- ①会社の「重要事業（重要業務）」に関連する設備を優先
- ②想定リスクが発生した際に、事前に立てた目標復旧時間（RTO：Recovery Time Objective）内の稼働再開が難しいと思われる設備を優先

図1は、2016年の熊本地震の際、設備に対する優先順位をつけた事前対策のおかげで、生産停止の影響を最小化できた企業のインタビュー結果を絵にしたものであるが、BCPの策定過程で必ず実施する「BCP目標の設定（何をいつまでに復旧させるか）」がしっかり出来ていれば、これらポイントを押さえた対応が可能であることがわかる。



【図1】生産設備への事前対策実施イメージ

(出典：インタビューを基にインタ総研にて作成)

（2）特徴「従業員の安全確保を理由に事業停止した企業が散見」への対応ポイント

本特徴は、2019年の台風19号で台風が上陸する前に事業所の閉鎖した対応、今般の新型コロナ禍のもと事業所を閉鎖した対応等でも確認できたものであるが、近年、従業員の安全に配慮する「安全配慮義務」の重要性が企業に一定浸透しつつあると推測できる。

もっとも、2011年の東日本大震災に関連する判例等から、企業が災害等の非常時にも従業員に対して「安全配慮義務」を果たさなければならないことは間違いないが、判例数が少ないことから、その義務の具体的内容は明確ではない。かかる曖昧な義務への対応のポイントは以下のとおりである。

- ①災害時の対応が「行き当たりばったり」の対応にならないよう留意
 ②そのために、少なくとも予め「情報収集体制」と「対応ルール（プロセス）」を構築
 ③また、上記対応ルールは従業員に周知しておくことも必要

(3) 特徴「長期間停止によりサプライチェーンへの影響が発生」への対応ポイント

本特徴は、2011年の東日本大震災、2018年の西日本豪雨等過去の災害でも確認できたものであるが、特に、今般の新型のコロナ禍によりグローバル規模でサプライチェーンが途絶した状況を踏まえ、企業における取組も進んできた印象である。

表3は、過去に報道された企業における大災害に備えた調達戦略や対策を整理したものであるが、近年は、部品在庫の積み増しや、代替調達先の確保等の戦略に加えて、臨機応変対応を実施せざるをえないことを前提に、情報収集がスムーズにできるよう事前に「サプライチェーンの見える化」を推進する戦略の有効性に注目が集まっている。

【表3】調達機能に関する対策のポイント

戦略	具体的内容
部品在庫積み増し	➤ 部品在庫積み増し
代替調達	➤ 代替調達の推進
	➤ 内製化の推進（臨機応変対応が可能）
	➤ 代替部品の使用を想定した使用で設計
	➤ 納入先にバックアップ部材の事前承認の協力を依頼
その他	➤ サプライチェーンの見える化（臨機応変対応が可能）
	➤ 地域ごとに独立したサプライチェーンを構築

(出典：過去の報道内容を基にインタ総研にて作成)

4. おわりに

BCPに関する各種アンケート結果を見る限り、本稿で指摘したポイントへの対応は十分に進んでいるとは言い難い。前記「I. 関西における地震リスク」で整理をしたとおり、関西においては、地震リスクが低いとは言い切れない中、地震対策（BCP）のブラッシュアップは喫緊の課題であると考えられる。本稿が貴社における事前対策や事業継続戦略の整備にあたり、参考となれば幸甚である。

以上

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症の拡大は、一部で収束の兆候は見られるものの未だ予断を許さない状況である。経済活動への影響も深刻さが増している一方で、各企業や組織では新たなメンバーを向かい入れることが多くなる季節でもある。

これまでハンドルを握っていなかった者はもとより仕事としてハンドルを握ることが初めてというメンバーも、新たに仕事の一環として会社・組織の車を運転することが出てくる。そのような者に対しても、会社や組織としては安全運転に関する指導監督を行っていくことが当然のことながら求められる。今回はそういった若手層、特に新入社員に対して安全運転指導を行う上でのポイントについて述べる。

2. 座学による安全運転教育

(1) 仕事の一環としての運転

事故、特に加害事故を起こした場合、これまでは被害者・運転者本人が事故当事者となったわけであるが、会社・組織の車での事故ではこれらに加え、会社・組織も当事者となり、事故による責任や影響が生じることとなる。これまでのプライベートでの運転との違いを強調し、安全運転に対する意識を向上させる必要がある。一旦事故を起こすことで本人のみならず会社・組織にも大きな影響が出てしまう可能性があることを教育する必要がある。

①直接的な損害

直接金銭を支出するものであり、使用者責任（民法第715条）、運行供用者責任（自動車損害賠償保障法第3条・人身事故の場合のみ）に基づき生じる被害者、被害物に対する損害賠償（治療費、慰謝料、逸失利益など）がまず挙げられる。この他にも当方の車に関しても修理費、買い替え費用や代車料などが生じる場合もある。この直接的な損害に対しては、その多くはカバーできる保険があり、予め加入しておくことでこの損害に備えておくことは可能ではあるが、保険を使用するとその多寡により翌年以降の保険料に影響が出る（上昇する）ケースが多い。また恒常的に事故が多く、改善の見込みに乏しい場合には、保険自体の加入を断られるケースも想定される。このため保険に入っているから大丈夫、という感覚はなくすべきであろう。

②間接的な損害

金銭的には見えにくいものの企業にとって確実にダメージとなる損害も生じる。例えば事故を起こした運転者本人の時間を損失する。人身事故では場合によっては身柄を警察に拘束されたり、そこまですらなくとも事故対応として貴重な時間を費やしたりすることとなる。また周りの社員や上司、経営層に対しても事故対応や謝罪、運転者本人の仕事の肩代わりなどで影響が出るのが想定される。

また会社全体の士気の低下やマスコミによる社名公表等に至っては、企業イメージが大きく棄損される場合もある。社有車による重大事故を発生させたことを機に、顧客がどんどん離れ売り上げが減少していき、結果的に社業が立ち行かなくなったという例もある。

(2) 炎上したケースでは、会社が抗弁する機会は殆どない

会社名やブランド名を表示した車両を使用している場合には、看板を背負っていることの重大さを繰り返し指導していく必要がある。特に近年は、SNSやツイッターといった個人による情報発信が容易になったこと、またドライブレコーダーの普及率も上がってきていることから、会社名の表示された車でのルール違反運転がきっかけの炎上事例も起きている。事故を起こさないのみならず、社会人としてルールはもちろんマナーを守った運転を指導していく必要もある。近年では危険運転やあおり

運転の法改正もあり、社会の関心も高くなっている傾向にある。そのような運転をするつもりはなくても、前後のいきさつを意図的に切り取られた映像をオープンにされ炎上したケースでは、会社が抗弁する機会は殆どないと思われる。危険運転やあおり運転と誤解をされないためにも、ルール、マナーを守った運転を指導していく必要がある。

運送業以外の会社では、社有車の運転はややもすると営業や顧客対応に比べ付随的な業務であり、社員の意識としては、極端な場合は「移動時間は息抜き」と解釈している者があるかもしれない。しかし、一旦事故を発生させれば、その影響は本人のみならず会社・組織にも及ぶということや、ルール（交通ルールだけでなく社内ルールも）やマナーを守ることの重要性を指導していく必要がある。

（3）若年層の特性

「ゆとり世代」など若年層の特性をとらえた呼び方はその時々の特徴点を踏まえ変遷してきているが、以下は一般的傾向に基づき若年層の特性について述べる。

まず特徴として身体機能は相対的に優れているものの、安全に対する意識はそこまで至っておらず、知識も不十分な点がある傾向がある。経験による蓄積が浅いためと思われるが、安全運転にかかる指導の上では具体例や事例を出し、事故の場合の周りへの影響や、結果的に自分にもそれが跳ね返ってくることなどを丁寧に説明し納得させる（ハラオチさせる）ことを心掛けたい。

また運転に係る特性について「運転適性診断」などを活用し、各個々人の適性に応じた指導を行うことも重要である。指導者の主観による運転傾向の指摘だけではなく、このような診断結果も併せて指導することで納得により結び付きやすくなるものと考えられる。MS&ADグループの損保会社ではお客さま向けサービスとしてこのような「適性診断」を提供している。このようなサービスの活用も検討いただきたい。

3. 実車を用いた安全運転教育

（1）専門機関の活用

ペーパードライバー等免許はあるものの実運転から離れている者については、感覚を取り戻すために自動車教習所等の専門機関の活用も検討すべきである。（教習所によっては持ち込み車による教習を実施しているところもある）

（2）自社での教育

費用面、時間面から専門機関の活用は困難な場合でも、自社で実際に使用する車を用いて教育することを検討願いたい。

①車両を知る

例えばワンボックス車であれば、運転上把握しておくべき車両特性（運転席の位置の違いや高さなど）が乗用車とは大きく異なる。安全な駐車場などで

- ・車両の寸法（幅、長さ、高さ）
- ・運転席からの死角（ピラー、ミラー、後部など）
- ・ハンドルを切った時の曲がり方（内輪差、外輪差、オーバーハングによる車体のはみ出し）

などを実車の運転席から確認したり、車を降りて確認するなど車両感覚を身に着ける。

またミラーや目視でも見えない死角があることを実感させ、それをカバーするために必要な安全運転行動や確認の重要性を体感させる。何れも「免許を持っているから分かっているはず」「教習所で習っているはず」で済ますことなく、その理解度や習熟度を確認し、足りない部分を実体験を含めて「ハラオチさせる」ことが重要である。

②添乗指導

上司や先輩社員が同行し、添乗（横乗り）する際に、安全運転指導を行うケースが想定される。この場合でも各人の感覚や経験などによりその場その場で指導するのではなく、あらかじめ定められ

た観点で客観的に観察した上で運転終了後に指導を行うことが望ましい。(チェックシートは、各地のトラック協会等が様式を HP で多く公開しており、これらを活用することが効率的である) 指導した結果は記録として残し、次の指導者に連携することで、その効果向上が期待できる。

若手層指導に限らず安全運行の実現は企業のリスク管理上重要な課題である。管理者においては組織や社員を守るために、実施できる点、改善点があればまずは手を付けることからお取り組み頂きたい。

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 2021