

経営に生かす企業のリスクマネジメント②

消費者保護や環境保護などへの意識の高まりから、企業の社会的責任(CSR)が重視され、既に久しい物流会社にとって、「物資を消費者の下へ安定的に供給する」ことはCSRにおける最重要テーマの一つであることは言うまでもないが、これを実現するためのキーワードの「ひとつ」として「輸送の安全」が挙げられる。

とて自動車を運転する者と、自動車の運行中に発生する事故は、発生頻度が高く、歩行者など交通弱者を主と

した第三者の安全を損なうため見過ごすことが多いためである。そのためないからである。そのため物流会社から「事故防止を実現させるための方法」に関する相談が多い。そして、その内容の多くは「事故性

数を早急に減らすための「手間を掛けずに成果が出来る事故削減の特効薬」が欲しい」とある。筆者がます考へる特効薬的解決策はやはり、I-T(情報技術)やA-I(人工知能)技術を生かした自動車の安全性支援技術の導入である。特に、衝突被害を軽減する。ドライバーの低覚醒状態における事故を防ぐためのハンドル操作の警告や支援を行なう装置など、最近の安全設備に関する技術の進歩は目覚ましい。

しかし、自動車の全自动運転が実現されていない現時点では、運転操作は必ずまで人間が主体となつて行われなければならない。そうなると、ヒューマンエラーによる人為的な自動車事故には避けられない。ヒューマンエラーの解決は厄介である。なぜならば、ヒューマンエラーを発生させないた



## PDCAサイクル回せ

## 運輸安マネ制度活用

ラブルが多発した」とを避け、国交省が從来の規制・監査に加え、運輸事業者自らが経営トップから現場まで一丸となって安全管理体を構築し、その取り組みを国が評価・助言する」として事業者内部における安全意識の浸透・安全文化の醸成を図ることを目的として導入した制度である。

具体的に「何をすればいいか」については本制度に関するガイドラインで「輸送の安全管理体制の構築・

からやつてみる」が大事である。なお、同じ「P」「D」のうち、「事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」「安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」は事故削減に効果の出る手法であるが、効果が出づるまでに時間がかかる。

また、事前にヒト・モノ・力ネの手配も必要であり、まずは前述の項目を整備した後、課題を掘りえて取り組むべき課題でよいかも知れない。第2段階は「内部監査」

は、前述のいずれかの箇所が抜け落ちている可能性が高い。運輸安全マネジメント制度にしつかり取り組み、安全管理の「型」を身に付けていたたゞことで事故削減の成果を出される」とを期待している。

ように筆者が優先順位をつけてみたので参考としていただきたい。

じしなく回し続ける、「スパイラルアップ」させていくこと  
が重要である。

である。安全管理体制構築委員会ではすべき14項目、そしてこの14項目をPDCAサイクルで回し続ける」とが、本制度のポイントであり、事故防止に効果を出すための「型」の特徴である。一方、本制度によりあきらめず着手しようとするステーションの物流会社にとって、この14項目を実施する上では、実質的に荷が重いのではないかだろうか。そのため、最終的には14項目全て実施するには、着手する手間がある。

なく終わってしまっているからである。「OJ」ですが、最も施策の「プラスニューブ」に効果的な点を再認識いたたきたい。

また、物流会社の安全担当から「いつまでも事故防止活動を続けるべきなのか」と聞かれることがある。永続的な自動車事故防止には、自動車事故防止体制を「安全文化」として組織内に浸透・定着させることが必要である。そのためには、P D C Aサイクルを1回（あるいは数回）で止める

改善に係る14項目」を示している。なお、安全管理体制は構築して終わりにいうものではない。常にプラットフォームアップしていくなければ、すぐに課題化してしまう。

「マネジメントコンローと  
継続的改善」なるPDCA  
サイクルの「C」「A」を  
実施する」とある。ただ、  
多くの物流会社へ訪問して  
氣付くことは、「C」が不  
十分、あるいは、なされて  
いないケースが多いこと。  
ある。これはとても残念で  
ある。なぜなら、苦労して  
立ち上げた「P」「D」が  
事故削減の成果を確認(C)  
するところなく、もつと成果  
を出すための工夫(A)も

SOMPOリスクマネジメント

モビリティコンサルティング部  
主席コンサルタント

落合  
律

業者が数多く出ている。り  
スクマネジメントの手法の