



運輸安全マネジメント評価が示す自動車事故防止の ポイント

運輸安全マネジメント制度導入後 7 年経過の現状と課題

落合 律 Ritsu Ochiai

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部
部長

はじめに

「運輸安全マネジメント制度」は、平成 17 年にヒューマンエラーに起因する運輸事業者の事故・トラブルが多発したことを受け、国土交通省が、従来の規制・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制を構築し、その取り組みを国が評価・助言すること（運輸安全マネジメント評価）で、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。

平成 23 年 12 月に国土交通省が発表した「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」では、運輸安全マネジメント制度の現状を踏まえ、運輸の安全確保に向けた方向性が示されている。同ビジョンによれば、今後さらに安全管理体制を確保していく上の課題として、中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及、大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保、運輸安全マネジメント評価を行う人材の確保及び育成、安全管理に関する新たな動向（ISO 39001）への対応の 4 点が掲げられている。

本稿ではこのうち および について取り上げる。 については最新の動向、 については、国土交通省が実施した運輸安全マネジメント評価に基づき、大手・中堅事業者がどのようにして安全の実効性の確保をしてきているかについて解説するとともに、運輸安全マネジメント制度導入後 7 年経過の現状と課題を洗い出し、運輸安全マネジメント評価が示す自動車事故防止のポイントを解説する。

1. 「中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及」について

1.1. 中小事業者に対する運輸安全マネジメントの普及活動に関する最新動向

中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するために発足した、官民連携の「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会（以下「本協議会」）の第 2 回会議が、平成 25 年 7 月に開催された。本協議会において、民間の活力とノウハウを活用して貸切バス等の中小自動車運送事業者に対する運輸安全マネジメントのさらなる浸透・定着を図るため、リスクコンサルティング会社などの民間機関が国土交通省の認定を受けて運輸安全マネジメントセミナー（以下「認定セミナー」）等を実施する仕組みが導入されることとなった。

当社では、本協議会には幹事会社を2年連続で務めるなど積極的に関わっている。また、認定セミナーの実施事業者としても、運輸安全マネジメント評価を実施する上で指針となる「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」¹（以下「平成22年ガイドライン」）の取り組みポイントの再確認と理解の促進を目的とした「平成22年ガイドライン」コースを実施するなど、中小事業者に対する運輸安全マネジメントの一層の普及を図るための教育・啓発活動を実施している²。

なお、平成22年ガイドラインについて認定セミナー実施事業者が説明しているポイントは次節で説明する。

1.2. 「平成22年ガイドライン」のポイント

「平成22年ガイドライン」は事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取り組み方法例を示したものである。なお、安全管理体制はいったん構築したら終わりではなく、継続的にそのレベルアップを図ることが重要である。そのためには、自らが考え（計画：「P」）、行動し（実施：「D」）、取り組みを振り返り（チェック：「C」）、その結果から見直し・改善（見直し：「A」）を、継続的に実施していく（PDCAサイクルを回す）ことが重要である（図1）。このガイドラインに規定された14項目を実施することで、自動的にPDCAサイクルを回すことが可能となる。以下に「平成22年ガイドライン」のポイントを記載する。

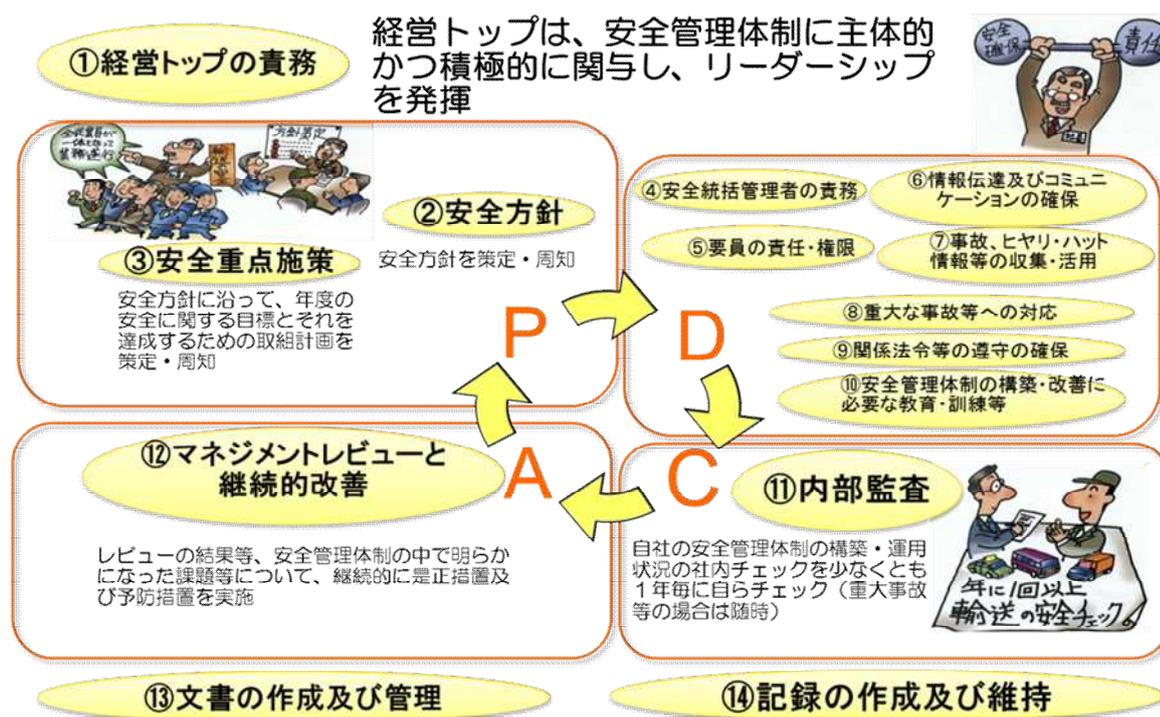


図1 平成22年ガイドラインを用いた輸送の安全に関するPDCAサイクル³

(1) 経営トップ⁴の責務

経営トップは、輸送の安全の確保のため、次に掲げる事項などについて主体的に関与し、事業者組織全体の安全管理体制を構築し、適切に運営する。

¹ 事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取り組みのねらいとその進め方の参考例を示すもの。

² 平成26年7月現在、当社ではその他「リスク管理（基礎）コース」「内部監査（基礎）コース」も国土交通省から追加認定を取得。

³ 出典：国土交通省（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）資料 P12

⁴ 運輸安全マネジメントでは最高位で指揮し、管理する個人またはグループをさす。

関係法令等の遵守と安全最優先の原則を事業者内部へ徹底する。

安全方針を策定する。

安全統括管理者、その他経営管理部門で安全管理に従事する者（以下「安全統括管理者等」）に指示するなどして、安全重点施策を策定する。

安全統括管理者等に指示するなどして、重大な事故等への対応を実施する。

マネジメントレビューを実施する。

(2)安全方針

安全方針には、輸送の安全の確保を的確に図るために、少なくとも「関係法令等の遵守」「安全最優先の原則」「安全管理体制の継続的改善等の実施」の趣旨を盛り込むものとする。

経営トップをはじめ経営管理部門は、各要員に安全方針の内容を理解させ、その実践を促すため、事業者内部への周知を効果的に行う。

事業者は、安全方針に関する各要員の理解度及び浸透度を定期的に把握する。

(3)安全重点施策

事業者は、安全方針に基づき、輸送の安全の確保に関する目標（以下「目標」）を設定し、目標を達成するために必要な取り組み計画（以下「取り組み計画」）を作成する。

事業者は、目標の設定及び取り組み計画の作成に当たっては、（ ）目標年次を設定する、（ ）可能な限り数値目標を設定するなど、その達成状況を検証・評価できるものとする。

現場の実態を踏まえた改善効果が高まるよう配慮する。

事業者は、安全重点施策について定期的に進捗・達成状況を把握するとともに、少なくとも1年毎に見直しを行う。

(4)安全統括管理者の責務

安全統括管理者は輸送の安全を確保するための管理業務を統括管理する者であり、安全のプロフェッショナルとして、経営に参画し、経営トップに対して意見具申することが求められる。

(5)要員の責任・権限

事業者は、安全管理体制を適切に構築・改善するために必要な要員の責任・権限を定め、事業者内部へ周知する。また安全管理体制上の責任に見合った権限を、必要とされる要員に与える。

(6)情報伝達及びコミュニケーションの確保

事業者は、輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションを実現する。特に、現場で明らかとなった課題や潜在している課題等が、現場から経営管理部門に対して報告・上申される仕組みを構築する。また、それらについて必要な措置を検討・実施、効果検証、見直しを行う仕組みを構築し、適切に運用することが求められる。

なお、情報伝達のボトムアップを定着化させるポイントとして、現場からの声に対する「フィードバック」、「現場管理者層のコミュニケーションの力量（具体的には 気づく力、 説明する力、 報告す

る力)」等があげられる。

(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用

輸送の安全を確保するため、経営層が牽引役となり、まずは事故情報、次にヒヤリ・ハット情報の順で情報を収集し、活用に取り組む。

事故分析は、基本的な項目（日時、場所、事故形態、自車行動等）が盛り込まれた事故報告書フォーマットを作成し、業務の特徴・実態を考慮しつつ、「なぜなぜ分析」⁵等で分析を行う。

次に、ヒヤリ・ハット情報の収集であるが、「如何に現場から情報を集めるか」（例：一人ひとつ運動、キャンペーンの実施）「報告しやすいか」（例：報告する行為をプラス評価（褒める文化）、管理者が口頭報告を受け作成）等がポイントとなる。整理の結果、根本的な原因の分析を行う必要がある事象を抽出し、当該事象が発生した根本的な原因を究明するための分析を行う。

これらの分析結果から事故の未然防止対策を検討し、実施するとともに、実施した当該対策の効果を把握し、必要に応じ、見直しを行う。

なお、事故原因、対策について、経営管理部門のほか、乗務員にも周知することが、事故の再発防止に取り組むうえで重要である。

(8) 重大な事故等への対応

事業者は、重大な事故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ことができるように、その責任者、対応手順を定め、事業者内部へ周知する。

(9) 関係法令等の遵守の確保

事業者は、最新の関係法令等の規定を常にチェックするとともに遵守する。安全統括管理者等は、各部門や各要員におけるそれらの遵守状況を定期的に確認する。

(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等

事業者は、「経営管理部門の要員」に対して、運輸安全マネジメント制度の趣旨等の理解を深めるため、必要な教育・訓練を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じ、当該教育・訓練の内容等の見直し・改善を図る。

また、「従業員」に対しても、必要な能力の習得及び獲得した技能の維持のための教育・訓練を計画的に実施し、その有効性、効果を把握し、必要に応じ、当該教育・訓練の内容等の見直し・改善を図る。

(11) 内部監査

事業者は、監査の範囲、頻度及び方法を定めて、少なくとも1年毎に内部監査を実施し、監査終了後は、速やかに監査結果を取りまとめ、経営トップ及び安全統括管理者等に報告するとともに、被監査部門関係者に監査結果を説明・伝達する。また、事業者は、取られた措置内容の検証を行い、検証内容をマネジメントレビューで報告する。

⁵ 事故につながる原因を「なぜ・なぜ」と掘り下げることにより、最終的に事故が起こった根本的な原因を明らかにする方法

事業者は、安全管理体制の構築・改善のために有効な内部監査の取り組みを推進するため、内部監査の取り組み状況や内部監査要員の力量を定期的に把握・検証し、内部監査の方法や内部監査要員に対する教育・訓練などの見直し・改善を図る。

(12) マネジメントレビューと継続的改善

経営トップは、安全管理体制の機能全般に関し、内部監査結果等を踏まえた実効性を確保するために、安全に資する予算を考慮に入れたマネジメントレビューを、少なくとも1年毎に行う。

なお、明らかになった課題について、必要な是正措置⁶及び予防措置⁷を講じるとともにそれらの事後の有効性の評価を行う。

(13) 文書の作成及び管理

担当者の異動等があったとしても、誰もが業務を引き継げるように業務を標準化するために必要な文書の作成及び管理が必要である。

(14) 記録の作成及び維持

次のマネジメントレビューの際に、過去の安全対策の実施状況を把握するために適切な記録の作成及び維持が必要である。

2. 「大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保」について

2.1. 運輸安全マネジメントの取り組み状況の推移

運輸安全マネジメント評価は、運輸事業者の安全管理体制の構築・改善を国が支援するものであり、安全輸送の取り組みを活性化させ、一層の安全の確保を図ることが目的である。具体的には、平成22年ガイドラインに規定されている14項目に基づき、安全管理体制の構築、改善が適切に行われているかについて、経営トップをはじめとする経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を行い、その結果、取り組みの優れている点は評価し、さらに推進すると効果が向上すると思われる事項及び努力・工夫する余地がある点については改善策等の助言を行うものである。なお、この評価結果における助言は監査のような処分につながる性格のものではなく、事業者の実態にあった方法で輸送の安全性向上のための自主的な取り組みを行う上で参考となるものである。

このように、運輸安全マネジメント評価とは点数をつけたり、他者と比較するものではない。しかしながら、国土交通政策研究所では全事業者の評価の変遷をみるために、「(運輸安全マネジメント)評価項目全体に占める体制の構築等ができている割合」(以下「充足率」)を用いることで、各年度の評価を数値化している。

本稿では国土交通政策研究所の「組織的安全マネジメントに関する調査研究 運輸安全マネジメント評価を事例に」⁸の分析結果を参考に、「大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保」について考察す

⁶ 明らかとなった課題等を是正する措置(例えば、発生した事故の原因を除去するために行う、根本的な再発防止措置のこと。)

⁷ 潜在的な課題等の発生等を予防する措置(例えば、ヒヤリ・ハットや他社事例を踏まえ、事態を想定することで、将来起こる可能性のある事態を予防する措置として、必要不可欠かつ有効な措置)

⁸ 国土交通政策研究所報第52号 P34～P41

る。平成 18 年から現在に至るまでの充足率変動の予測を行いつつ、安全管理体制の推移を示したのが図 2 である。同図、中央の「国土交通政策研究所の調査研究期間」における充足率推移を示したものが表 1 である。

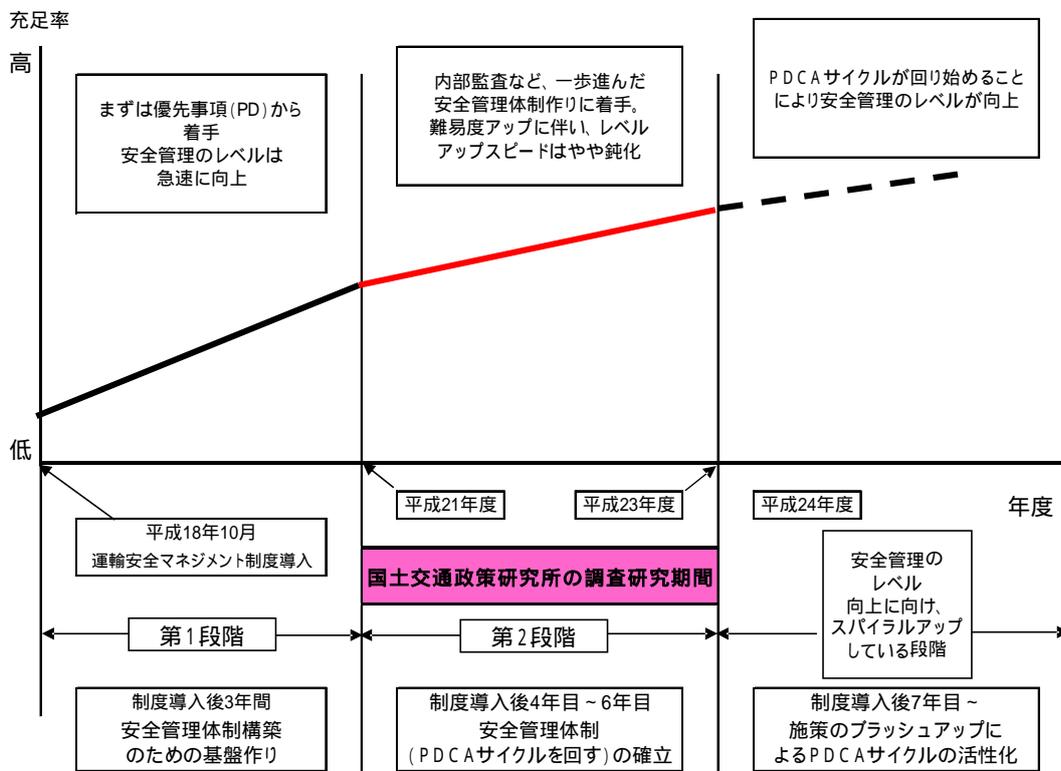


図 2 充足率と運輸安全マネジメント体制構築の推移⁹

表 1 国土交通政策研究所の調査研究期間における平成 22 年ガイドライン項目の充足率推移¹⁰

| ガイドライン項目 | 平成21年度 | 平成22年度評価 | | 平成23年度評価 | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|
| | | | 前年比 | | 前年比 | 21年比 |
| (1)経営トップの責務 | 93.7% | 95.8% | 2.1% | 98.2% | 2.4% | 4.5% |
| (2)安全方針 | 92.5% | 93.8% | 1.3% | 97.5% | 3.8% | 5.0% |
| (3)安全重点施策 | 88.8% | 93.8% | 5.0% | 93.8% | 0.0% | 5.0% |
| (4)安全統括管理者の責務 | 96.7% | 98.3% | 1.7% | 100.0% | 1.7% | 3.3% |
| (5)要員の責任・権限 | 97.5% | 100.0% | 2.5% | 100.0% | 0.0% | 2.5% |
| (6)情報伝達及びコミュニケーションの確保 | 92.5% | 91.3% | -1.3% | 93.8% | 2.5% | 1.3% |
| (7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用 | 73.3% | 78.3% | 5.0% | 82.9% | 4.6% | 9.6% |
| (8)重大な事故等への対応 | 91.7% | 94.2% | 2.5% | 95.8% | 1.7% | 4.2% |
| (9)関係法令等の遵守の確保 | 100.0% | 97.5% | -2.5% | 100.0% | 2.5% | 0.0% |
| (10)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等 | 75.0% | 85.6% | 10.6% | 88.3% | 2.8% | 13.3% |
| (11)内部監査 | 73.8% | 82.9% | 9.2% | 89.2% | 6.3% | 15.4% |
| (12)マネジメントレビューと継続的改善 | 72.0% | 82.5% | 10.5% | 91.5% | 9.0% | 19.5% |
| (13)文書の作成及び管理 | 93.8% | 95.0% | 1.3% | 95.0% | 0.0% | 1.3% |
| (14)記録の作成及び維持 | 93.8% | 95.0% | 1.3% | 93.8% | -1.3% | 0.0% |
| 計 | 84.7% | 89.3% | 4.6% | 92.8% | 3.4% | 8.0% |

(1) 第 1 段階 (平成 18 年度 ~ 20 年度)

まず、平成 18 年度から 20 年度にかけての 3 年間は、事業者が運輸安全マネジメント制度の導入に伴い、

⁹ 当社作成

¹⁰ 国土交通政策研究所報第 52 号 P36

安全管理体制の構築のために急速に基盤づくりを行った期間（以下「第1段階」）と位置付けられる。この期間は、運輸安全マネジメントの平成22年ガイドラインでPDCAサイクルの「P」「D」にあたる項目である「(1) 経営トップの責務」、「(2) 安全方針」、「(4) 安全統括管理者の責務」、「(5) 要員の責任・権限」、「(8) 重大な事故等への対応」、「(9) 関係法令等の遵守の確保」などが運輸安全マネジメント体制の確立のための第1段階として、重点的に取り組まれたと思われる。結果として、表1で示されているようにこれらの項目は平成21年度で充足率が90%を超える高水準となり、総合評価である全体の充足率を84.7%に引き上げる大きな要因となっている。

(2) 第2段階（平成21年度～23年度）

次に、平成21年度から23年度にかけての3年間は、運輸安全マネジメント制度についてある程度の周知・啓発がなされ、分析対象となった事業者が、PDCAサイクルを回すことで安全管理体制を確立した期間（以下「第2段階」）と位置付けられる。ガイドライン項目をみると、総合評価を引き上げる上で、最も効果のあった項目であるPDCAサイクルの「C」にあたる「(11) 内部監査」（平成23年度充足率89.2%（平成21年度比+15.4%））及びPDCAサイクルの「A」にあたる「(12) マネジメントレビューと継続的改善」（平成23年度充足率91.5%（平成21年度比+19.5%））に注力したことがわかる。その結果、全体の充足率が平成23年度には92.8%（平成21年度比+8.0%）まで高まり、運輸安全マネジメントで求められている「PDCAサイクルを回す」ことができるようになった、つまり、運輸安全マネジメントの形を完成させたといえる。他に着目すべき点としては、平成21年度における充足率が低調であった「(7) 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」、「(10) 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」の改善率が、この間に各々、通算9.6%、13.3%と高い伸びを示していることが挙げられる。

(3) 平成24年度以降

最後に、平成24年度以降であるが、国土交通政策研究所の「組織的安全マネジメントに関する調査研究 運輸安全マネジメント評価を事例に」には充足率のデータはない。しかし、平成23年12月に国土交通省で策定された「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」によると、この期間の運輸安全マネジメントに関する個々の取り組みの実施率は向上している。今後は、さらに安全管理の実効性を高めていくために、PDCAサイクルを回すことで「安全に関する施策」をつねにブラッシュアップしていくことが求められる。そのためにはさらに「C」「A」を機能させることが重要な課題であり、そうすることで、より効果の見込まれる「P」「D」が実施されることになるだろうと思われる。

(4) まとめ

以上、平成18年10月に運輸安全マネジメント制度が導入され、現在に至るまでの「大手・中堅事業者における安全管理の実効性の確保」の流れをみてきた。図3はその流れを踏まえ、運輸安全マネジメント体制構築の過程をモデル化したものである。

運輸安全マネジメント体制構築の第1段階としては、表1から平成21年度の充足率が90%を超える高水準にあった「(1) 経営トップの責務」、「(2) 安全方針」、「(4) 安全統括管理者の責務」、「(5) 要員の責任・権限」、「(8) 重大な事故等への対応」、「(9) 関係法令等の遵守の確保」などPDCAサイクルの「P」「D」にあたる項目を、早急かつ重点的に取り組むべきと考えられる。

第2段階としては、平成21年度から23年度で総合評価を引き上げる上で、最も効果のあった項目である「(11)内部監査」及び「(12)マネジメントレビューと継続的改善」などPDCAサイクルの「C」「A」にあたるガイドライン項目に注力することで、いったんは、運輸安全マネジメントの形を完成させることとなると考えられる。その後は、PDCAサイクルを回すことによって安全風土のスパイラルアップをしていくことが求められている。

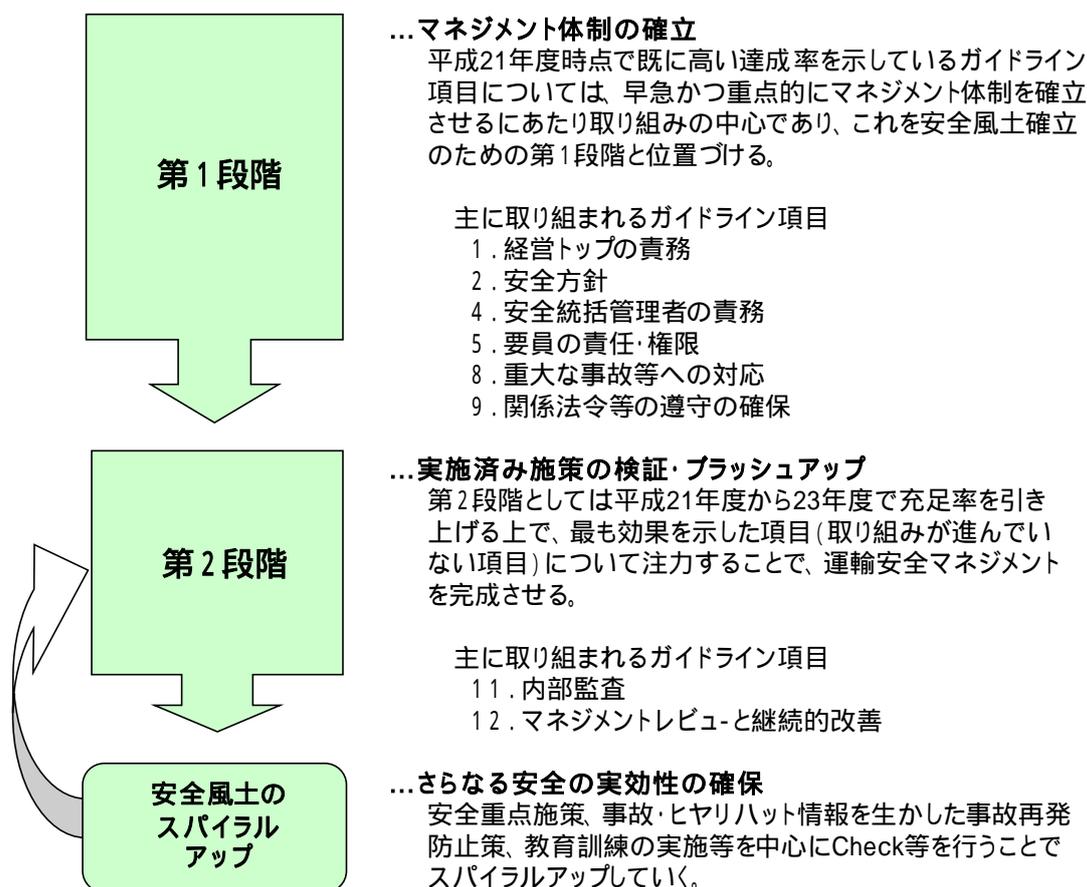


図3 運輸安全マネジメント体制構築の推移¹¹

2.2. さらなる安全の実効性の確保に向けて

運輸安全マネジメント制度では安全管理体制の構築にとどまることなく、PDCAサイクルを回すことによって安全の実効性を高めていくために、常により良い取り組みをしていくことが求められている。

ガイドライン項目別では、まず、「安全重点施策」を事故防止に効果的に機能させるために、できるだけ「計数管理(定量化)ができる指標」を持てるようにしていくことが理想である。これは平成22年ガイドラインにおいても「可能な限り、数値目標等の具体的目標とし、外部の者も容易に確認しやすく、事後的にその達成状況を検証・評価できるものとする」と記載されていることから、安全重点施策を策定する経営管理部門¹²は留意する必要がある。

¹¹ 出典：国土交通政策研究所報第52号 P39

¹² 運輸安全マネジメントでは現業実施部門(輸送の安全に係る運行(運航)・整備等輸送サービスの実施に直接携わる部門及び階層)を管理する責任及び権限を持つ部門及び階層(経営トップを含む)をさす。

また、経営管理部門は、表1から第2段階の総合評価を引き上げる上で効果を示せたPDCAサイクルの「D」にあたる「(7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」に一層、注力することが必要であると思われる。この項目は浸透に時間を要し、表1の充足率をみても平成23年度評価時で82.9%と、平成21年度比+9.6%引き上げられたものの、平成23年度の全体の充足率92.8%を9.9%下回っていることから、平成22年ガイドライン14項目のなかでは、依然、不十分なためである。

「(7)事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用」は、事故の再発防止、予防のための「リスク管理」の手法として運輸安全マネジメントでは有効と位置付けられている。リスク管理が不十分であれば、同じような事故が繰り返し発生したり、最悪の場合、死亡事故などの大事故が発生し、利用者からの信頼が失墜したりする可能性がある。一方、このリスク管理をきちんと行うことにより、事故が減ることはもとより、事故に係るコストが削減される、利用者からの信頼が高まる、などの効果を期待することができる。

また、この項目では事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集にとどまることなく、それらを「なぜなぜ分析」などを行うことで潜在的なリスクを洗い出し、根本的な原因分析をすることが、リスク管理に有効性を持たせる上でとても重要である。根本的な原因分析がなければ、再発防止に向けた適切な対策までたどり着けず、適切なリスク管理を実施できないからである。

なお、リスク管理は手順を作るだけでは不十分であり、「(10)安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」を同時に進めていく必要がある。その際には、計画的な教育訓練の継続実施、参加・体験・実践型の教育訓練、効果把握を訓練計画、或いは訓練手法にフィードバックする、など効果を高める進め方が経営管理部門に求められている。また、この項目は、経営トップの安全に対する意向を経営管理部門、現場中間管理職及び現場担当者に浸透させるためのカギとなる項目であり、第1段階の施策を支えるものでもあることから、重点的に取り組まれることが望まれる。

加えて、運輸安全マネジメントを実施する前提として、「円滑なコミュニケーションがとれる、風通しの良い職場の環境整備」が必要となる。そのため、現場においては中間管理者層が、日常の点呼の際に安全に関する注意事項をわかりやすくていねいに伝達する、朝礼の際に自社のヒヤリ・ハット事例を用いたKYT(危険予測訓練)活動を実施するなど、日々、地道に現場作業者との対話を通じたコミュニケーションをとっていくことは安全文化のレベルを上げていく上で必要不可欠である。このような点から「(6)情報伝達及びコミュニケーションの確保」は、運輸安全マネジメントにおけるPDCAを回していく上で必要な「潤滑油」としての役割を担うと考えられる。

運輸安全マネジメント評価は、より一層の安全の確保を図るために運輸事業者自らが考え(計画:「P」)、行動し(実施:「D」)、取り組みを振り返り(チェック:「C」)、その結果から見直し・改善(見直し:「A」)を、継続的に実施している活動状況について、取り組みの優れている点は評価し、さらに推進すると効果が向上すると思われる事項及び努力・工夫する余地がある点については助言を行うものである。したがって、この運輸安全マネジメント評価を受けることは、安全管理体制をさらにブラッシュアップしていくうえで、とても有効であると考えられる。

おわりに

以上、運輸の安全管理体制を確保していく上での課題とそれぞれの対応ポイントを見てきた。各事業者におかれては改めてこれらのポイントを確認し、安全管理に役立てていただきたい。なお、当社では「2.2.」で述べた運輸安全マネジメントを効果的に実施する上で必要な円滑なコミュニケーションをとるための「コーチング手法の習得による事故防止プラン」¹³や、リスク管理の一層の取り組みを促進させるために、「事故、ヒヤリ・ハット情報等の分析の習得による事故防止プラン」¹⁴の実施に力をいれているので、ぜひご活用いただきたい。

参考文献

- ・国土交通研究所．国土交通政策研究所報第 52 号 P34～P41 ページ 「組織的安全マネジメントに関する調査研究 運輸安全マネジメント評価を事例に」
- ・国土交通省．運輸の安全確保に関する政策ビジョン～特に、安全管理体制の確保について～
- ・国土交通省．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
- ・国土交通省．運輸安全マネジメント制度の理解を深めるために
- ・国土交通省大臣官房 運輸安全監理官室．事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方～事故の再発防止・予防に向けて～（自動車モード編）
- ・運輸安全マネジメント普及・推進協議会．国土交通省認定運輸安全マネジメントセミナー「平成 22 年ガイドラインコース」資料

執筆者紹介

落合 律 Ritsu Ochiai

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部

部長

専門は運輸安全マネジメント及び ISO マネジメントシステムを用いた自動車事故防止コンサルティング全般

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントについて

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社は、株式会社損害保険ジャパンと日本興亜損害保険株式会社を中核会社とする NKSJ グループのリスクコンサルティング会社です。全社的リスクマネジメント（ERM）、事業継続（BCM・BCP）、火災・爆発事故、自然災害、CSR・環境、セキュリティ、製造物責任（PL）、労働災害、医療・介護安全および自動車事故防止などに関するコンサルティング・サービスを提供しています。

詳しくは、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントのウェブサイト（<http://www.sjnk-rm.co.jp/>）をご覧ください。

本レポートに関するお問い合わせ先

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社

自動車リスクコンサルティング本部 企画開発部

〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル

TEL：03-3349-5436（直通）

¹³ 国土交通省平成 26 年度事故防止対策支援推進事業の補助対象となるコンサルティングに認定

¹⁴ 同上