

～法人マーケット開拓に役立つ～

貨物運送業

4

## 業種別リスクマネジメント対処法

株式会社アルマックインシュアランスパートナーズ

<http://www.almac-ips.co.jp>

代表取締役 松本 一成

◆株式会社アルマックインシュアランスパートナーズ

平成20年7月に営業開始。法人マーケットに対してリスクマネジメントを切り口とした提案を行い、業容の拡大をしている。リスクマネジメントのコンサルティング及び教育・研修事業を得意とし、理念を共有する代理店と積極的にノウハウやシステム及びブランド共有を進めており、昨年1年間で10代理店が支店参画し収入保険料は1年間で損保ベースで10億円の増加を達成。

〔代表執筆者：伊藤 健吾氏（関西本部長）〕

## 貨物運送業のリスクマネジメント

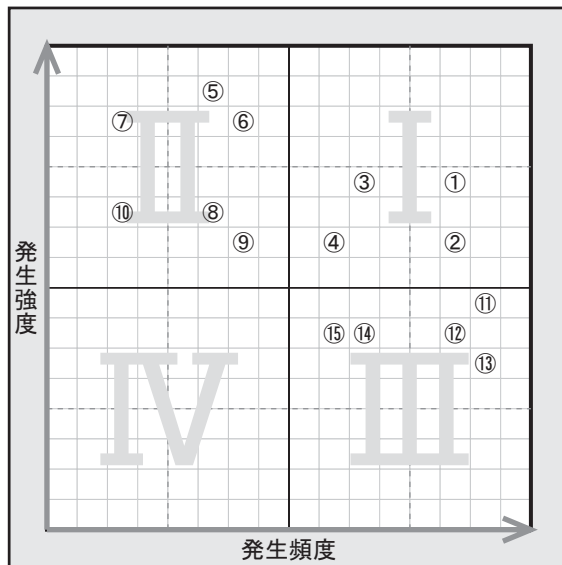
### ◇貨物運送業の特徴

平成2年の規制緩和以後、貨物運送業の企業数は約5,000社増加しました(その9割が5台以下しかトラックを保有しない小規模事業者)。その乱立の影響で過当競争と供給過剰が続き、荷主優位の需給環境から燃料費の変動費を運賃に転嫁できずに、非常に厳しい経営を余儀なくされている事業者が多いのが実情です。

また、平成18年には度重なる運輸事業者の事件・事故や不祥事を背景に、「運輸事業者における安全性の確保」を実現するために施行された「運輸安全一括法」において、「運輸安全マネジメント」として“安全に関する管理体制”が義務付けられました。それによって、企業規模の大小に関係なく全ての運輸事業者において、常に安全性を向上させるためのPDCAサイクル(プラン・ドゥー・チェック・アクション)を確立することが義務付けられました。「安全性の確保(運輸安全マネジメント体制の確立)」は、貨物運送業者の存続のための絶対条件であり、リスクマネジメントの視点から経営そのものを見直す必要があると考えられます。さらに、環境問題の視点も近年は非常にクローズアップされており、環境への配慮も欠かせない絶対条件となって来ました。従来より自動車事故等を含めリスクの高い業界ではありますが、業界を取り巻く大きな変化がリスクとなって、運送業者の経営の困難を助長していると言っても過言ではないでしょう。

### ◇リスクマップ例

- I ① 過当競争
- ② 燃料費の高騰
- ③ 荷主からの要求の高度化(安全・環境)
- ④ 資金調達難
- II ⑤ 交通事故(重大事故)
- ⑥ 受託貨物の破損・汚損
- ⑦ 代表者・役員の死亡・就業不能
- ⑧ 主要取引先の倒産・取引停止等
- ⑨ 法令違反の発覚
- ⑩ 地震・火災等
- III ⑪ 交通事故(軽微な事故)
- ⑫ 労働災害
- ⑬ 人材確保・育成難
- ⑭ 法改正・規制強化(コンプライアンス対応)
- ⑮ 搬送中の第三者賠償



### ◇運輸事業の特徴的リスク

これからの運輸事業の存続発展に求められるキーワードは、運輸安全マネジメントに象徴される「安全」と、他業種においても共通するテーマである「環境」の2点であると言えます。運輸事業者の選択において、特に安全・環境といった点においての「③荷主(顧客)からの要求の高度化」は避けて通ることが出来なんでしょう。このポイントにおいて同業他社との差別化を図ることが出来なければ、「①過当競争」に巻き込まれることが想定されます。荷主優位の需給環境から燃料費の高騰が価格に転嫁できないため、「②燃料費の高騰」も大きなリスクとなりますし、そのような状況において利益率が改善せず、「④資金調達」に苦しむ事業所も増えていると考えられます。また、「⑧主要取引先の倒産・取引停止等」も大きなリスクであり、荷主(顧客)からの安全・環境に関する要求に応えることが出来なければ、取引停止に繋がる可能性が高いと考えられます。当然のことながら、「⑥交通事故」や「⑥受託貨物の破損・汚損」は企業の信用を著しく損なうものであり、今後「安全」というテーマを避けて通ることは出来なんでしょう。

### ◇具体的リスク対策

「安全性優良事業所認定(Gマーク)」や「グリーン経営認証」などの認定・認証等の取得は貨物自動車運送事業者のスタンダードな基準であり、他社との差別化の証としても非常に有効です。しかし、「取得ありき」で中身が伴わない(書類や体裁を無理やり整える)取り組みではなく、運輸安全マネジメントで求められるPDCAサイクルの実践の中に上手く各種認証の取得を組み込んでいくことが大切です。即ち「実態の改善を伴った取り組み」のなかで認定・認証を取得していくことが求められるでしょう。そういった取り組みをすることが、コンプライアンス対応や荷主からの要求に応えるということになり、更には過当競争に巻き込まれないための同業他社との差別化に繋がっていくと考えられます。

多くの中小零細の運輸事業者においては、実に厳しい経済環境下で疲弊しているという実態があります。だからこそ、工夫を凝らし無理のないコストでこのような取り組みを形にできるか否かが、発展する企業と淘汰される企業の明暗を分けると言っても過言ではありません。

### ◇運輸事業における保険活用

自動車事故や労災事故など…運輸業において想定されるリスクの多くは、損害保険で補償されます。しかし前述の通り、運輸業に求められるのは「事故を起こさないこと(およびそのための取り組み)」です。「保険に入っているから事故を起こしても大丈夫…」といった空気が社内に蔓延することは避けなければなりません。特に自動車保険等については、損害率が大きく保険料に影響を与えるため、保険商品や保険会社の選択よりも事故を減らすことが保険料の増減に影響すると考えても過言ではありません。また、損害率の高い事業者の保険契約は保険会社としても積極的に引受をしない方向性にあり、最悪の場合は保険なしで事業を進めることになる可能性もあります。そのため、保険活用を最大限に行う一方で、保有という考え方を保険設計に取り入れ、リスクを保有することで保険料負担を減らすと共に、リスクを保有しているという意識から事故を減少させていくことも必要です。

また「貨物の損害を補償する保険」や、「納品作業中の第三者賠償を補償する保険」に関しては、保険会社ごとに特徴のある保険商品が販売されており、比較するとかなり補償範囲や保険料に差が出てきています。旧来の保険商品のままで更新している場合には、新しい保険商品と、補償内容及び保険料の比較検証をしてみる必要があると言えるでしょう。