

チェコ日本商工会会員の皆様、

いつも大変お世話になっております。東京海上火災の松尾でございます。

先日は 5 月例会において講演のお時間を頂戴しまして、誠にありがとうございました。当日ご参加いただいた皆様から頂戴しましたご質問に対して、以下の通り回答申し上げますところ、宜しくご査収ください。

● 人間工学に基づくロスプリに関する質問

- 日頃から事故削減に取り組んでいるが、その取り組みが一部人間工学の考え方に基づいていることがわかり大変興味深かった。人間工学の考え方について是非社員に紹介したいので、その考え方がわかるような資料、小冊子、文献等があれば教えてほしい。

人間工学ロスプリの基本的な考え方について、当社社員が解説している記事がございます。ご興味ございましたら、資料をお送りいたしますので、松尾 (rmatsuo@tmhcc.com) までメールでご連絡を頂戴できれば幸いです。

- パレットの斜め置きなどの二次元での対策は会社で取っているが、荷物の高さ等の三次元での事故削減策を取った例があれば、是非教えてほしい。

実際に当社グループでの改善を行った事例としては以下があります。作業環境と作業員のオペレーションを踏まえて“実現可能性のある”改善を行うことがポイントになります。

- ✓ 空きパレットの高積みを禁止する
- ✓ 背伸び作業をやめて脚立を利用する（さらには、できれば脚立を使って取り出すような場面を控える）
- ✓ 人間の視線はやや下を向くのが自然なので、頭上はあまり見えない前提でレイアウトを考える。

● EVER GIVEN 座礁事故に関する質問

- スエズ運河で事故が発生した後、企業側ではロスコンとしてどのような対策が取られていたか例があれば教えてほしい。

実際に今回の事故で伺った代替策としては、航空便での代替品輸送を行うケースが多くなっています。（ただし、コロナ以降、コンテナ不足もあいまって航空輸送コストが相当嵩む事例もあるとのこと。）

他にぎりぎりのサプライチェーンではなく一定の在庫量を確保して生産ラインを止めないという選択肢もあり得ますが、業務プロセスの効率化/最適化を図り在庫数を減らす取組みを行っている企業様も多いと伺っており、在庫リスクをとるか生産停滞・遅延リスク（急送費用）をとるか、判断が分かれる部分かと考えております。

- アジア⇄ヨーロッパ間の物流について、従来海上輸送を行っていた企業が、例えば緊急時の代替策として陸上・鉄道輸送を活用する事例はあたりするか？

中国～欧州等、鉄道輸送ルートは拡充してきており、徐々に陸上・鉄道輸送の需要が大きくなっていますが、日系企業様で実際に活用している事例はまだそこまで多くないという認識です。（現状では緊急時のルートということまでは至っておらず、あるとしてもトライアル的に鉄道輸送も採用している企業様が多いと把握しております。また一部、コストやリードタイム等のメリットがあるということで鉄道輸送を採用している企業もあります。）

(了)