



BCP

ガイドライン

平成25年3月 初版

一般社団法人日本自動車部品工業会編
BCPガイドライン
[平成25年3月 初版]

－ 目次 －

本ガイドラインの使い方	1
■本ガイドラインにおけるBCPの定義	1
はじめに	2
■本ガイドラインの目的	2
■東日本大震災・タイ洪水からの教訓	2
■災害に強いサプライヤーであるために	2
■事業継続計画(BCP)を作成しましょう	2
BCPチェックシート	3
解説	4
■リスクの把握	4
§ 1. サプライチェーン上のリスクについて	4
■リスクの分散	4
§ 2. 生産拠点の耐震化・分散化	4
§ 3. 性能評価等、平時からの備え	5
§ 4. 在庫の積み増しは暫定的な対策	5
§ 5. 本社機能の代替拠点の確保	5
■防災・減災	5
§ 6. 立地地域と対策の喫緊性	5
§ 7. 復旧期間の想定	6
§ 8. ライフラインの想定	6
§ 9. 従業員と家族の安全・安心の確保	6
§ 10. 建物の耐震化、配線・配管等の補強	6
§ 11. 設備の固定化、浸水防止対策	6
§ 12. 金型データの二重化・サーバー等の耐震化	6
■マネジメント体制と非常時対応	7
§ 13. 経営トップの直接関与とBCP担当の設置	7
§ 14. 人材育成としてのBCP	7
§ 15. コンティンジェンシープランの検討	7
§ 16. 燃料、副資材の緊急確保	8
§ 17. 非常用通信手段の確保	8
§ 18. 非常用電源の設置	8
■まとめ ～サプライヤーに求められるBCPとは？～	8
BCP基本文書の雛型	9
■BCP基本文書とは	9
■BCP基本文書の構成	9
§ 1. 目的・基本方針	9
§ 2. 被害想定	10
§ 3. 事前対策	10
§ 4. 緊急時の体制とコンティンジェンシープラン発動プロセス	11
§ 5. BCPの実施と運用	12
■付属資料の作成	12
§ 6. コンタクトリストの作成	12
§ 7. 設備・物品リストの作成	13
§ 8. 復旧マニュアルの作成	13
■BCP策定の留意事項	15
参考情報	16
■引用文献	16
■参考URL	16

本ガイドラインの使い方

本ガイドラインは、自動車部品メーカー（サプライヤー）が事業継続計画（BCP）を策定する上での指針となるものです。本ガイドラインの使い方を以下に示します。



「はじめに」では、なぜ今BCPが必要なのかについて理解をしていただきます。

「BCPチェックシート」は、自社の防災や事業継続の取り組みの水準をチェックしていただくために使用してください。

「解説」では、「BCPチェックシート」の各項目の内容、または関連した内容について解説しています。ここでは、BCPを構築する際に基本となる考え方について整理しています。

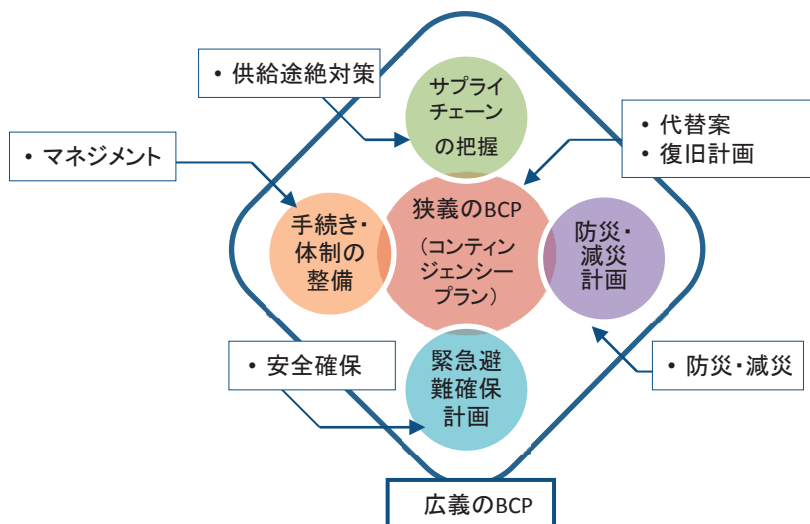
「BCP基本文書の雛型」では、これからBCPを作成しようとするサプライヤーに対して、参考となるBCPの雛型を提示しています。ここでは、さまざまなサプライヤーに共通する点に限定して解説していますので、この通り作れば良いというものではなく、あくまでも参考にご利用ください。

本文中、専門用語は青字で強調表示して、ページ下に用語解説をしています。また、文中に [] で括られた上付き数字は引用文献の番号となっています。本ガイドラインの最後に引用文献の一覧を掲載しています。

■ 本ガイドラインにおけるBCPの定義

BCPとは、狭義には緊急時における事業継続のための具体的な代替計画、復旧計画を指します。広義には、緊急時を想定した各種事前対策や計画、意思決定の手続き・体制の整備を含みます。

本ガイドラインにおけるBCPとは、広義のBCPを指し、そこで関連して検討されるべき内容について解説します。



- 事業継続計画（BCP: business continuity plan）: 災害や事故などの予期せぬ出来事の発生により、限られた経営資源で最低限の事業活動を継続、ないし目標復旧時間以内に再開できるようにするために、事前に策定される行動計画のことです。

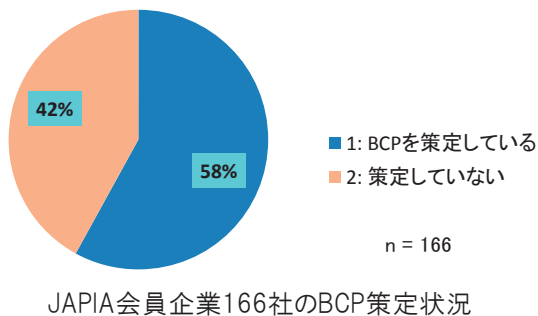
はじめに

■本ガイドラインの目的

2011年3月に発生した東日本大震災では、東北地方にある自動車部品のサプライヤーの約500拠点が被災したといわれています。未曾有の大災害によって、自動車メーカーの生産が再開できたのは震災から1ヵ月以上経ってからのことでした。生産が震災前の水準に戻ったのは同年8月下旬頃といわれています。さらに、9月末にはタイ洪水の影響を受け、再び自動車メーカーの一部に深刻な生産活動の停滞が起こりました。

これらの経験を踏まえて、今、自動車業界において事業継続計画(BCP)の見直しが行われています。当工業会が会員企業に対して実施したアンケート調査(2012年10月)からは、BCPを策定している企業は58%を占めていることが分かりました(下図)。この数字は直近のBCP対応に関する調査結果^[1]と比較しても、高い比率となっており、自動車業界の危機意識の高さが伺えます。

本ガイドラインは、先の大震災や洪水の教訓を踏まえて、自動車業界として要求されるBCPのあり方について解説したものです。



■東日本大震災・タイ洪水からの教訓

世界のどこでも大規模な自然災害は必ず起こるものとして想定する必要があります。東日本大震災やタイ洪水の経験からは、ある特定の地域にサプライヤーが集積していること、もしくは、代替の利かない製品のサプライヤーが自社のサプライチェーンのどこかに存在することが、企業の生産活動の早期復旧を妨げるリスク要因であることが明らかになりました。

そのため、自動車メーカーの関心は、自社のサプライチェーンの全体像の把握と、各サプライヤーのリスク対応がどのようになっているかということに向かっています。

■災害に強いサプライヤーであるために

日本は地震大国です。M7級(震度6程度)の地震は日本全国でいつ・どこでも起こる可能性があるとされています^[2]。従業員の人命確保は当然のことですが、地震や津波によって自社の生産ラインが壊滅的な損害を受けないように備える必要があります。

また、防災や減災だけでなく、自社の生産拠点等が被災して、人的・物的被害が発生することを想定して、緊急時の初動対応や復旧計画などを予め検討しておく必要があります。

大規模な自然災害では、自社の取引先(さらにはその先の取引先)が被災して供給がストップすることも考えられます。自社のサプライチェーンの情報を入手しておき、顧客とリスク情報を共有しておくことが必要です。いざという時はどのような協力・支援が必要かについても予め検討しておく必要があるでしょう。

グローバル調達の流れが進む中で、災害に強いサプライヤーであることは、供給責任を果たしていく上でコスト競争力や品質と同じくらい重要な企業の評価基準になります。

■事業継続計画(BCP)を作成しましょう

災害に強いサプライヤーであるために、BCPを作成しましょう。BCPとは、大規模自然災害などによって自社もしくは自社の取引先が被災した場合に、自社が供給責任を果たすために、いかに早く生産活動を復旧できるかを予め検討したものです。

BCPには、事前対策の検討、緊急時の意思決定の体制、緊急避難確保などの初動対応、被災した状況からの復旧手続きなどが含まれます。

BCPは、自社の生産活動のみならず、自社と取引関係にある企業と協力すべき内容も考慮して作成する必要があります。BCPは今や、取引の基本条件となりつつあります。

・ **サプライチェーン** (supply chain):ある製品の原材料が生産されてから、最終消費者に製品が届くまでの供給の連鎖のことです。

BCPチェックシート

■ 自社の取り組みのレベルの確認

BCPを作成する前に、自社の事業継続に関する取り組みレベルについて確認してみましょう。

以下のチェックリストのうち、該当する項目についてチェックしてみてください。チェックの数を集計してみて、おおよその取り組みレベルについて判断してみましょう。

	NO.	項目	Check
リスクの把握	1	自社の製品の原材料、部品などを調達している取引先の生産拠点などの情報を把握している。	☐
	2	自社の取引先の主要な調達先(素材メーカー等)を把握している。	☐
リスクの分散	3	原材料、部品などの調達先が特定のサプライヤーや地域に依存しないよう、調達の分散化を図っている。	☐
	4	生産ラインの拠点分散化、供給体制の分散化に取り組んでいる。	☐
	5	本社が被災した場合を想定して、本社機能を代替する拠点の構築に取り組んでいる。	☐
防災・減災	6	東海地震、首都直下型地震などの災害を想定して、施設や設備等への被害に関する具体的なシミュレーションをしている。	☐
	7	緊急避難訓練や帰宅困難者対策など、従業員とその家族の安全・安心を優先した取り組みを実施している。	☐
	8	建物の耐震化、配線、配管等の補強などの対策に取り組んでいる。	☐
	9	設備の固定化、浸水防止などの対策に取り組んでいる。	☐
	10	金型等の図面データの二重化、サーバー等の耐震化などの対策に取り組んでいる。	☐
マネジメント体制と非常時対応	11	経営トップが直接関与する事業継続の体制が構築されており、訓練等を定期的実施している。	☐
	12	自社製品の供給に深刻な影響を及ぼす緊急事態が発生した場合、事業を継続するための行動基準(指揮命令系統や権限代行順序)やマニュアル等が取り決められている。	☐
	13	緊急事態の際には、速やかに対策本部を立ち上げ、復旧作業を指示したり、関係機関との連絡・調整が行えるようになっている。	☐
	14	緊急事態の際にも、自社の製品生産に関わる情報資産(データ、図面、工程表等)にアクセスすることができるようになっている。	☐
	15	緊急事態の際の、取引先や顧客との連絡・調整の方法や協業・支援に関する事項が予め取り決められている。	☐
	16	非常事態を想定した輸送ルートや燃料調達等について、自社内もしくは物流業者との間で具体的な検討が行われている。	☐
	17	一般回線や携帯電話網が自然災害等により使用不可能になった場合でも、自社の拠点間で通信・連絡できる手段がある。	☐
	18	停電した場合を想定して、非常用発電機等による必要最低限の電源を確保している。	☐



Checkの数	評価の目安
0～6	このままですと、有事の際にサプライヤーとしての供給責任が果たせません。早急に各種対策を実施する必要があります。
7～13	取り組みを高度化する余地があります。事業継続の観点やリスク分散の観点からの対策を着実に実施してください。
14～18	高度なレベルで取り組みが行われています。関係企業等との協議の上、さらなる改善に取り組んでください。

解説

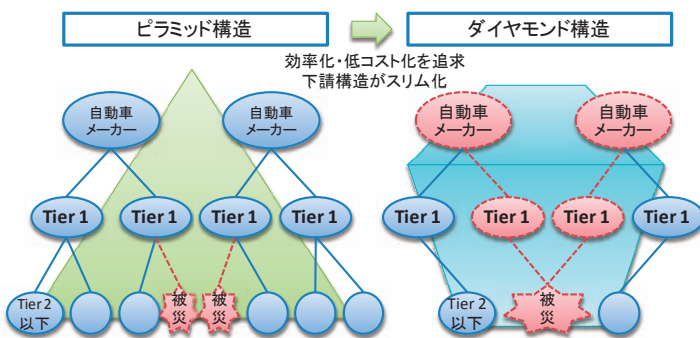
■リスクの把握

§ 1. サプライチェーン上のリスクについて

【チェックシート対応 NO.1, 2】

自動車産業は部品点数が3万点に及ぶ集合産業です。たった一つの部品が供給されなくなっただけでも自動車は組み立てることができません。そのため、自社製品の供給責任を果たそうとすれば、自社が調達する部品のリスクまで把握する必要があります。

自動車メーカーが従来、ピラミッド構造として捉えていたサプライチェーンが実は、2次サプライヤー以降で共通のサプライヤーを活用しており、ダイヤモンド型の構造だったということが指摘されています(下図参照)^[3]。東日本大震災では、より上流の、共通したサプライヤーが被災したために、自動車業界全体のサプライチェーンが寸断されました。



サプライチェーンが寸断されると、完成車メーカーは自動車を作ることができません。納入先である自動車メーカーが生産できないために、被災地以外のサプライヤーにも影響が及びます。

サプライチェーン上のリスクは次のように考えると非常に明確です。

	生産拠点が複数 (同時被災の可能性無)	生産拠点が 一箇所
素材・生産工程 が一般的	リスク(低)	リスク(中)
素材・生産工程 が特殊	リスク(低)	リスク(高)

自社または自社の取引先が調達する部品や素材は、上の表に当てはめるとどのような位置を占めているかを把握することが重要となります。素材・生産工程が特殊で、生産拠点が一カ所しかないような部品はリスクがもっとも高くなります。

このようなポジションにあるサプライヤーが、国の中央防災会議が定める強化地域、指定地域に立地している場合、早急に対策を講じる必要があります。

サプライチェーンでは、常に顧客の視点から物事を考える必要があります。今回の東日本大震災では、いわゆる「ニッチ・トップ」、「オンリーワン」のサプライヤーは、市場において「強み」を有すると同時に、リスクの面では「弱み」を持っていることが明らかになりました。

こうしたサプライヤーが今後も競争力を維持していくためには、有事の際に生産が停滞しないように、さまざまなかたちで代替案を持っておくことが大切です。

こうしたリスク情報を最終的な顧客である自動車メーカーと共有し、よく協議して、必要な代替案をお互いに検討することが重要といえます。

■リスクの分散

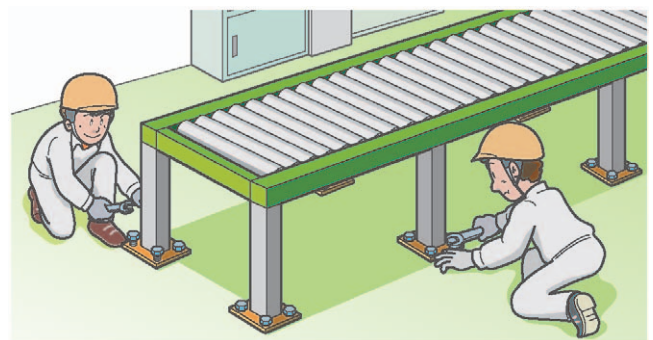
§ 2. 生産拠点の耐震化、分散化

【チェックシート対応 NO.3, 4】

生産拠点が国内に一箇所しかない場合には、優先すべきは施設の耐震化、設備の固定化などの措置を取ることです。設備の固定化は、レイアウト変更の際にボルト取り外しなどの手間がかかり、生産性を損ねるという意見もありますが、人命にも関わることで、優先的に実施する必要があります。

次に、代替生産の可能性を検討します。生産拠点が地震や津波等で使用不可能になった場合でも、金型等があれば、他の拠点で生産を再開することができるでしょう。東日本大震災では、他社の工場の「スペース貸し」が自動車メーカー等の支援の下で実施されました。また、有事の際の他社の工場の「ライン借り」など、他社との相互補完による代替生産の可能性についても把握・検討することが重要です。

すでに生産拠点をグローバル展開しているサプライヤーに関しては、大規模自然災害の同時被災の可能性は限りなく低いと考えられます。国内で生産拠点が被災した場合でも、他の海外拠点で代替生産が可能であれば、サプライチェーンを麻痺させてしまうという事態は避けられるでしょう。このようなサプライヤーにおいても、地震による被害を最小限にとどめるために、施設の耐震化や設備の固定化、データの二重化による拠点間での相互保有等を施せば、被災前の生産水準への復旧も早くなります。



§ 3. 性能評価等、平時からの備え

【チェックシート対応 NO. 3, 4】

自動車部品は厳しい性能評価を経て、自動車メーカーに採用されます。非常時だからという理由で、他の拠点での代替生産や材料や部品の調達先の変更、代替材料・部品の使用ができるわけではありません。

こうした分散化や代替化の検討は、平時から自動車メーカーなどで行っておく必要があります。特に、生産拠点や原材料等を変更するような代替案については、自動車メーカーと共同で、工場の認証や当該部品の性能評価を事前に協議しておく必要があります。

§ 4. 在庫の積み増しは暫定的な対策

【チェックシート対応 NO. 3, 4】

我が国の自動車産業は、ジャストインタイムに見られるように、在庫をなるべく持たずに少ない資源で生産効率を上げる生産方式で国際的な競争力を獲得してきました。したがって、いつ起こるか分からない自然災害のために常に在庫を一定程度持つ、という対策はコスト競争力を落とすことになります。

サプライチェーンにおけるBCP対応として、当面の在庫の積み増しが必要なケースは、製造方法や原材料が特殊で、短期的には生産ラインの十分な耐震化や分散化がなされておらず、かつ、在庫コストがあまり掛らないような小さな部品を製造しているような場合です。在庫については、個々のサプライヤーの状況に応じて検討されるべきでしょう。

また、自動車物流に関しても**ミルクラン**が主流となり、部品の工場軒先渡しが基本になっています。

BCP対応として、在庫の積み増しによる供給継続ということが議論されることがありますが、これは平時の**サプライチェーン・マネジメント**と逆行する考え方になります。

高度に発達したサプライチェーンでは、緊急時にモノが足りなくなるのではなく、実はモノが余ってしまうことの方が問題といえます。平時に完成車を100台生産しているサプライチェーンが自然災害によって供給途絶となり、一部の車種が30台しか作れない状況となった場合、サプライヤーも同時に減産しないと、70台分の部品が余ってしまい、サプライチェーンの至るところで在庫が増えてしまいます。この在庫はサプライチェーンが100%復旧しない限りは死蔵品であり、コスト負担となります。

問題があったらラインを止めて、点検し、復旧させるという工場生産の原則はサプライチェーンにおいても同様です。

そして、より重要なことは、有事の際にいかに適切にサプライチェーンをコントロールすることができるか、という問題です。サプライヤーも自動車メーカーも優先しなければならないのは、最終製品である自動車の生産が一定水準で可能なようにサプライチェーンの機能を復旧させることです。サプライヤーが有事の際に無駄な在庫を抱えることがないように、どの製品がどれだけ必要なのかについての情報を、自動車メーカーと共有する必要があります。

§ 5. 本社機能の代替拠点の確保

【チェックシート対応 NO. 5】

事業継続の観点で盲点なのは、緊急時に本社ビルが被災して、立入禁止になってしまう、使用不可能となってしまう場合があることです。

初動対応、事業継続のための緊急対策本部を立ち上げたとしても、拠点が使用できなければ機能しません。地域的に同時被災しない場所に、代替拠点もしくはバックアップ拠点を確保することが重要です。

■ 防災・減災

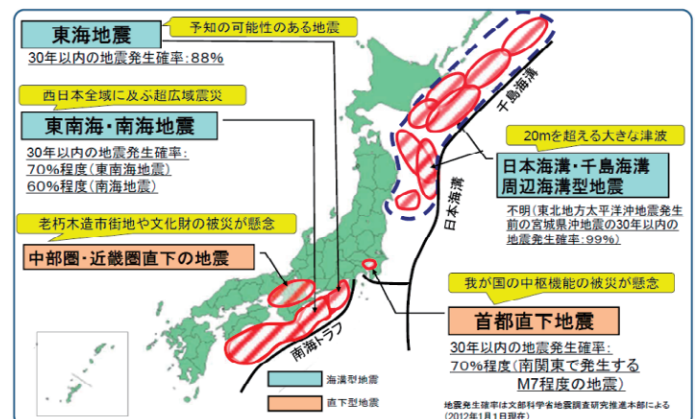
§ 6. 立地地域と対策の喫緊性

【チェックシート対応 NO. 6】

中央防災会議で報告されている、今後30年以内に発生が確実視されているM7級地震は、東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震、中部圏・近畿圏直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震です^[4]。

これらの地震はいつ起きてもおかしくないといわれ、影響を受ける地域では、防災対策は待たなしという状況にあります。

このような地域に立地するサプライヤーは早急にBCPを策定し、耐震化等の設備投資を実施するなどの具体的な対策が自動車メーカーからは求められています。



- **ミルクラン(milk run)**: メーカーの部品調達物流効率化方策の一つで、納品量が車単位にならないような小規模部品メーカーを回って集荷することです。牛乳屋が牧場を回ってミルクを回収したことに由来します。
- **サプライチェーン・マネジメント(supply chain management)**: 企業や組織、部門の壁を越え、一つのビジネスプロセスとして経営資源や情報を共有し、全体最適を目指してプロセスの無駄を削減することです。

§ 7. 復旧期間の想定

【チェックシート対応 NO. 6】

東日本大震災では、自動車産業は約1ヵ月で生産を再開することができました。この経験から、サプライヤーに対しては、東日本大震災クラスの災害の場合でも被災時点から最大でも1ヵ月以内に生産を再開することが求められています。

そこから逆算すると、同規模の災害を仮定した場合、初動対応に1週間から10日、復旧計画の実施に10日から20日間で現実的なBCPの復旧手続きとなるでしょう。

§ 8. ライフライン復旧の想定

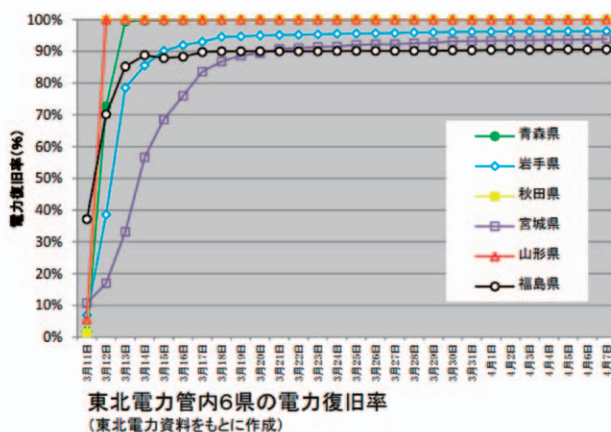
【チェックシート対応 NO. 6】

BCPを策定する際に、どこまでの被害を想定して事前対策や復旧計画を検討すれば良いかという点で多くの企業が悩んでいます。特に、ライフラインの想定が難しいという意見を多く聞きます。ライフラインが復旧しないかぎりには生産は再開できないわけですが、復旧期間が長引いた場合を想定して、自家発電設備を導入すべきかどうかという点で悩まれるようです。

現実問題として、生産ラインを稼働させるために必要な出力の自家発電設備は非常に高価であるため、導入できる企業は限られてしまいます。

東日本大震災の場合は、電力は早い地域で2日目から、宮城県内では10日目まで全戸の90%への電力供給が回復しました(下図参照)^[5]。被災時点から約1週間程度を想定すれば、電力は回復していることが見込まれます。(※工場等で使用する特別高圧の電力は復旧が比較的早く、宮城県下でも3日目に回復したという報告があります。)

したがって、大規模自然災害の場合には、ライフラインの回復を前提として、復旧計画を検討するのが現実的であるといえます。



ただし、グローバル展開をしているサプライヤーについては、供給責任を果たすため、代替拠点での生産や自家発電設備の導入など、よりハイレベルの対応が自動車メーカーから求められることになります。

§ 9. 従業員と家族の安全・安心の確保

【チェックシート対応 NO. 7】

職場環境における従業員の生命の確保は大前提として、休日や出張中などの場合も想定した従業員とその家族の安否確認はもっとも重要な初動対応になります。

社内の緊急連絡網を作成している企業が多いと考えられますが、大規模災害時には携帯電話などは通話制限が掛けられますので、思うように安否情報が集められず、確認に時間がかかることが想定されます。

安否確認サービスを利用すれば、従業員だけでなく、家族についても安否確認が可能です。また、ただちに参集可能かどうかについての情報等もメニュー化されているので、情報収集が迅速に、かつ、正確に実施できます。

50人以上の従業員数であれば、安否確認サービスを利用する方がよいでしょう。

§ 10. 建物の耐震化、配線・配管等の補強

【チェックシート対応 NO. 8】

工場や本社ビルの耐震化は喫緊の課題です。地震のタイプ(直下型、横揺れ型)や地盤の強さ等によって建物への影響は異なるため、まずはプロの診断を受けて、必要な措置を取ることが重要です。

また、建物の耐震化だけでなく、工場では配線・配管等の補強が不可欠です。天井からの吊り下げ配線の場合などは、落下防止のための補強工事をする事で、人命や設備の安全確保にもなります。

§ 11. 設備の固定化、浸水防止対策

【チェックシート対応 NO. 9】

設備の固定化はラインのレイアウト変更の際の手間となるために、サプライヤーの中にはアンカーボルト等による固定が未実施のところもあるかもしれません。設備を固定していない場合、工場全体の耐震性能は著しく低下します。設備の転倒、移動による従業員の負傷、避難経路の阻害などが発生し、人命に関わりますので早急 to 実施しましょう。

また、配電盤や制御盤などは、床上浸水を想定して設置するなどの浸水防止対策を実施しましょう。

§ 12. 金型データの二重化・サーバー等の耐震化

【チェックシート対応 NO. 10】

東日本大震災では、津波で金型を含む設備機械が流されてしまったという事態が起きました。そのような最悪の場合でも、金型データが無事であったために、代替工場で生産再開に漕ぎ付けたサプライヤーもありました。

金型データの二重化(同時被災しない複数拠点での保管)や、データサーバー等の耐震化はサプライヤーの責任でしっかりと対策をする必要があります。それだけでなく、金型データから金型を再調達する必要日数等も確認しておく必要があります。

■ マネジメント体制と非常時対応

§ 13. 経営トップの直接関与とBCP担当の設置

【チェックシート対応 NO.11】

被災した企業とそうでない企業とでは、BCPに対する意識レベルの高さ、取り組みの真摯さに決定的な差があります。被災企業では経営トップだけでなく社員全員が経験を共有し、災害時にできることとできないことが感覚として理解でき、想定外とされる事態に対しても組織的に対応することができるようになっています。

被災していない企業ではなおさらのこと、経営トップが積極的にBCPに取り組み、それを継続的に運用するBCP担当者を組織の中に設置しなければなりません。また、BCPは継続的な見直しが必要になりますが、そのためにもトップの関与が重要となります。

有事の際にもっとも必要とされるのは、リーダーシップなのです。

§ 14. 人材育成としてのBCP

【チェックシート対応 NO.11】

BCPの策定は、単に形式的な書類を取りまとめるということではなく、新しく会社に入ってきた従業員への業務研修の一環として、平時の業務と緊急時の優先的業務の区別、会社のバリューチェーンの成り立ちなど、多くの学びの機会を提供するための絶好の機会です。

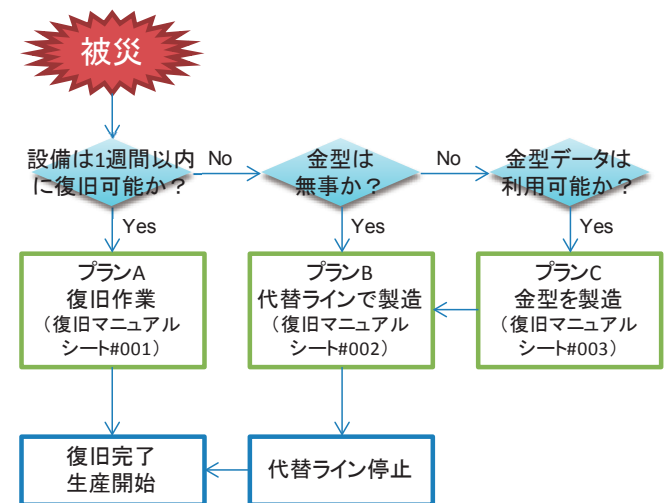
あるメーカーのBCP担当者は、「ものづくりはひとつづくりでなければならない」との理念の下、全社的なBCPの構築を進められたとのことでした。BCPの策定、訓練、見直しを契機として、業務の理解を深め、新しい改善の気づきとなるように、組織を運営していくことの大切さを述べられています。

§ 15. コンティンジェンシープランの検討

【チェックシート対応 NO.12, 13, 14, 15】

コンティンジェンシープラン(contingency plan)とは、ある状況(緊急時)に陥ったら実行に移す計画のことです。このコンティンジェンシープランをどれくらい具体的に持っているか、ということがBCPでは重要になります。

例えば、生産拠点が被災してラインが稼働できない状況を考えてみましょう。



被害状況から設備が1週間以内に復旧できそうであれば、プランAとして復旧作業にとりかかり、復旧できず、金型が無事であれば、プランBとして代替ラインで製造し、金型が被害を受けていたら、プランCとして金型データから金型を製造し、代替ラインで製造するという具合にコンティンジェンシープランを遂行します。このように状況に応じて復旧計画を柔軟に検討します。

コンティンジェンシープランの具体的対策として「代替ラインの確保」と「金型データの二重化」などが必要になります。

例えば、「代替ラインの確保」にしても、「同じ設備を使用しているサプライヤーが遠隔地に存在していることを確認した」、「実際に金型を交換して生産が可能かどうかを確認した」、「有事の際は、製造ラインの相互融通ができるような協定を結んだ」という具合に、取り組みのレベルを徐々に上げていくことが重要です。

§ 16. 燃料、副資材の緊急確保

【チェックシート対応 NO. 16】

東日本大震災の際に「想定外」だったと語られることに、輸送用燃料の緊急確保ができなかったというものがあります。被災地域ではもちろんのこと、関東圏から被災地へ向うにしても、トラックが現地で給油できないために輸送ができませんでした。

また、工場では、原料も資材も調達できたのに、離型剤などの副資材の調達ができなかったために、一部製品の生産ができなかったという事例もありました。

こうした燃料、副資材の緊急確保は、サプライヤーの責任で調達しなければなりません。有事の際の緊急融通や、相互支援のあり方などを平時から検討しておく必要があります。また、平時から、車両の燃料については営業終了時に必ず満タンにしておくなどの心がけも大切でしょう。

§ 17. 非常用通信手段の確保

【チェックシート対応 NO. 17】

東日本大震災のケースでは、固定電話回線で190万回線が不通となり、復旧までに1ヵ月弱かかりました。また、携帯電話は2万9000の基地局が停電等の理由もあって停止し、さらに通常の50～60倍の通話トラフィックが発生したため、通信制限が実施されました。

したがって、災害時にも利用可能な非常用通信手段の確保が課題となります。

拠点間の通信手段としては、衛星携帯電話やデジタルMCA無線が利用できます。また、1～2kmの拠点内の通信には簡易業務用無線機が利用できます。

§ 18. 非常用電源の設置

【チェックシート対応 NO. 18】

東日本大震災では、停電のために冷却装置が停止し、火災などの二次災害が生じた事例がありました。生産設備を動かすだけの設備容量は難しくても、二次災害を発生させないことを目的とした非常用電源等の設置は不可欠といえます。

また、サーバー等の精密機器に関しては、無停電電源装置(UPS)が設置されている必要があります。瞬断による設備損害などが生じないように、必要な容量の非常用電源の設置を検討しましょう。

■ まとめ

～サプライヤーに求められるBCPとは？～

東日本大震災では被災したサプライヤーに対して、自動車メーカーなどが支援の手を差し伸べました。自動車業界のサプライチェーンが予想以上に早期復旧を果たすことができた要因に、こうした我が国ならではの互助・共助の精神や現場の強さ、底力があつたことを見逃すことはできません。

しかしその一方で、大震災やタイ洪水を契機として、これまで看過されていた事業継続の問題が浮かび上がってきました。したがって、こうした互助・共助の精神や現場力に加えて、自動車業界で実効的な事業継続の枠組みができれば、日本の自動車産業の競争力強化に結びつくものと考えられます。

今回、BCPガイドラインを作成するにあたり、自動車メーカー、サプライヤーの実務担当者のご意見を伺って集約されたことは次の3点であるように思われます。



◆ 事前対策

まずはサプライヤーとして供給責任を果たすために自然災害等に対してどのような備えがあるのか、ということを確認することです。ここでの最低限の要求事項は、

- ・緊急避難確保計画の策定
 - ・生産施設、設備等の耐震化
 - ・データの二重化対策
- などです。

◆ 代替手段

生産を再開するための代替案をどの程度具体的に検討しているかが求められます。

- ・有事の際の代替生産ラインの確保
 - ・有事の際の原材料、副資材等の調達先の確保
 - ・有事の際の輸送手段の確保
- などが具体的に検討される必要があります。

◆ コミュニケーション

サプライチェーンの観点から初動対応、復旧対応を行う必要があります。そのためには、

- ・平時からの顧客との対応策の検討
 - ・平時からの取引先、同業他社との対応策の検討
 - ・平時からの社内の危機意識の共有、訓練等
- など、社内外のコミュニケーションが大切です。

BCP基本文書の雛型

■BCP基本文書とは

BCP基本文書とは、有事の際に自社がどのように事業継続を行うかについて、自社内の取り決めにまとめた文章です。

BCP基本文書には二つの役割があります。一つは、自然災害等を想定して、事業への影響の精査と中長期的に必要な事前対策、その取り組み状況の確認です。もう一つは、実際に事業が中断した際に、BCP基本文書に記述されている内容にしたがって事業を早期に復旧するためのマニュアル作りです。

これらの役割を果たすために、どのような体制で、何を必要としているのか、やるべきことは何かを取り決めていきます。

本ガイドラインでは、BCPに未着手のサプライヤーを対象に、BCP基本文書の作成例を解説します。

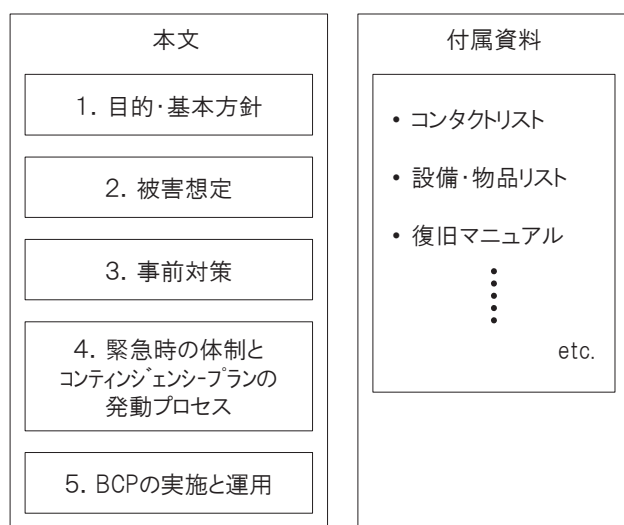
■BCP基本文書の構成

本ガイドラインでは、BCP基本文書を本文と付属資料の二つから構成されるものとして考えます。

本文では、BCPをどのように取り決め、運用し、見直すかについての基本方針が記述されます。

付属文書は、緊急連絡先や物品類などの各種リスト、業務の復旧マニュアルなどが格納されます。

このように本文と付属文書を分けるのは理由があります。一つには、個別具体的な情報は付属文書に詳細にとりまとめるため、本文は全体方針だけをシンプルに記述できることです。もう一つは、本文が付属文書のインデックスとなり、情報が新しくなったら付属文書の一部だけを改定すればよいからです。以下にBCP基本文書の本文の構成例を示します。



BCP基本文書の構成例

本ガイドラインでは、本文の構成を5つに分けています。

「1. 目的・基本方針」では経営者のBCPに対するコミットメント、BCP策定の基本方針を記述します。

「2. 被害想定」では、自然災害や感染症など、自社の事業継続を脅かす要因について検討し、どの程度の災害であればどれくらい事業に影響を受けるかについてできるだけ客観的に考察します。

「3. 事前対策」では、「2. 被害想定」を受けて、事業影響を軽減するために必要とされる対策を検討します。また、深刻な事業影響が起きた場合も想定して、事業復旧や企業存続のために必要な手立てを講じておきます。

「4. 緊急時の体制とコンティンジェンシープランの発動プロセス」では、有事の際に設置する緊急対策本部の体制や役割、意思決定フローに関する取り決めに記述します。

「5. BCPの実施と運用」では、コンティンジェンシープランの発動が決定された後、どのように業務を復旧するかについて記述します。また、策定したBCPの継続的改善を促すために、訓練計画や見直しの方法などについても記述します。

以下では、それぞれの項目について解説します。

§ 1. 目的・基本方針

BCPの策定にあたっては、経営トップが積極的に関与する必要があります。有事の際に従業員とその家族の生活を守るため、顧客の利益を守るため、会社を存続させるため、災害に強い会社にするという「覚悟」を社内外に示すことが大切です。

そのため、BCP基本文書の冒頭には代表取締役社長の名前でBCP策定に関する意気込みを記述することが望ましいでしょう。

企業活動の理念と、緊急時に果たすべき役割、社会的責任について、経営者からのメッセージとして1枚紙程度で作成します。

これに関連して、BCP策定の基本方針を定めます。基本方針は企業におけるBCP策定の理念といっても良いでしょう。「理念」とは、BCPで想定していない事態が起きたり、判断に迷った場合に立ち戻って考える拠り所です。通常、次のようなものが一般的に示されています。

① 従業員、家族、顧客等の生命を守る

従業員のみならず、顧客や取引先、従業員の家族の生命に危険が及ぶ場合にはこれを最優先に確保することが緊急時対応の第一原則となります。

② 供給責任を果たし、顧客からの信用を守る

自社の供給が停止することでサプライチェーン全体が停滞することのないよう、事業継続の取り組みを積極的に果たしていくことが第二となります。

③ 従業員の雇用を守る

従業員の雇用を守るために最大限の努力を行うことを表明します。

④ 会社の経営を維持する

災害に強い経営を行い、株主等のステークホルダーに対する経営責任を果たすことを表明します。

⑤ 地域へ貢献する

被災地では行政や取引先企業、住民と協力して復旧・復興を行う必要があります。

§ 2. 被害想定

BCPの策定方法として一般的なのが、具体的な災害事象のレベルを設定し、その状況になったらコンティンジェンシープランを発動するというものです。

BCPは**事業継続を阻むすべての要因※**について検討されるべきですが、日本では地震によるサプライチェーン中断が喫緊の課題ですので、まずは地震(沿岸部では地震による津波も)についてBCPを策定されることが望ましいでしょう。

以下では、地震を検討対象としたBCP策定を考えてみましょう。

一般的には強い地震(M7級、直下型で震度6弱)が発生したことを前提に被害想定を行うケースが多いようです。

震度6弱の地震が発生したとして、例えば工場などでは以下の点について検討をする必要があります。

- 1) 従業員の生命の危機
- 2) 土地の陥没、傾斜の可能性
- 3) 建物の倒壊、破損の可能性
- 4) 配管・配線の破損の可能性
- 5) 設備機械の破損、移動等の可能性
- 6) 資材、仕掛品等の転倒、破損の可能性
- 7) 二次災害の可能性
- 8) 倉庫、在庫の破損の可能性
- 9) データ喪失の可能性
- 10) 停電
- 11) 断水、ガス供給停止
- 12) 通信手段への影響
- 13) 道路交通の麻痺、交通機関の停止

こうした点について情報を整理し、現状で震度6弱の地震が発生した場合にはどの程度の物理的な損害が発生するかについてシミュレーションします。シミュレーションは高度に専門的な方法を使う必要はありません。工場が全体としてどの程度使用不可能になるかが情報として整理できれば大丈夫です。

インフラやライフラインの復旧には一定の時間がかかることが想定されますが、おおよその目安が市町村の防災計画等で示されていますので参考にしましょう。

§ 3. 事前対策

有事を見据えて事前に打つべき手立てとしては、以下のようなのが考えられるでしょう。

- 1) 建物の耐震化
- 2) 配管・配線等の補強
- 3) 設備機械の固定
- 4) 資材等の固定
- 5) データの二重化、サーバー等の耐震化
- 6) 災害時における原材料、燃料等の調達先の確保
- 7) 代替拠点における生産ラインの確保
- 8) 本社機能の代替拠点の確保
- 9) 各種保険、コミットメントライン等の活用

1)から4)は、被害想定で明らかになった地震の影響を軽減するために、どのような対策が可能かどうかを検討したものです。

震度6弱の地震によって資材や設備の転倒、施設の倒壊などによって、従業員の生命が脅かされないよう、建物の耐震化、資材や設備の固定などが最優先されます。これらは同時に事業継続のためにも重要な対策となります。

建物の耐震化などは早急に着手することができない場合もあるでしょう。その場合でも、耐震化のスケジュールを示し、経営計画に投資案件として盛り込むことが重要です。

5)と6)は、実際に被害が発生した場合を想定し、より早期に生産を復旧させるための対策も検討します。金型データなどが喪失しないよう、データの二重化による拠点間の相互保有等の対策を実施します。

東日本大震災では、輸送用の燃料が調達できないことが問題となりました。有事の際には遠隔地の取引先等と燃料の融通が可能かどうかの情報確認や協定を結んでおくなどの対策も必要でしょう。

7)は、早期復旧に関わる事前対策の他に、代替拠点における生産ラインの稼働について検討します。

さらに8)では、企業経営を継続するための手立てを検討します。取引金融機関などとコミュニケーションを図っておくことに加え、機械利益保険や利益保険、災害が発生した際に予め定められた融資条件で借入が可能なコミットメントラインなどが検討されます。

このような事前対策のうち、何をいつまでに、どの程度実施するかについて決定した内容をBCP基本文書に記述します。

※ 一般に**事業中断の5大リスク**としては、1. 自然災害、2. 感染症・伝染病、3. ヒューマンエラー(システム障害、能力不足、うっかりミス)、4. 故意の事象(テロ、サボタージュ、コンピュータウイルス、盗難、破壊)、5. 戦争・紛争が挙げられます。

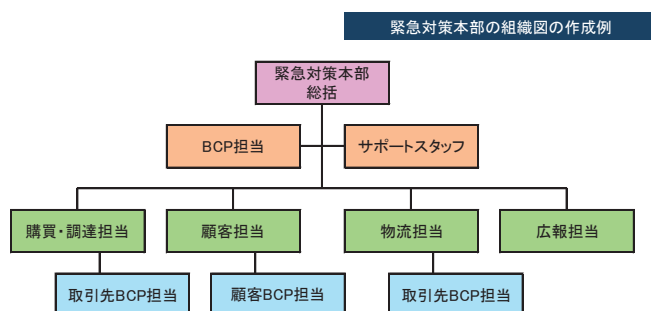
§ 4. 緊急時の体制とコンティンジェンシープランの発動プロセス

地震を例にとると、震度6弱の地震が発生した時点で緊急対策本部を立ち上げます。緊急対策本部は初動対応やコンティンジェンシープランの実施に関わる司令塔の役割を果たします。ここでは、以下のような内容を取りまとめます。

1) 緊急対策本部の構成

緊急時にコンティンジェンシープランを実行する対策本部の責任と権限を定めます。対策本部は機能的に構造化されたチームでなければなりません(下図参照)。対策本部の総括は通常、企業の経営トップが兼任するのが一般的です。その直下にBCPを管理・運営するBCP担当者、サポートスタッフが配置され、次にそれぞれの業務担当に応じた責任者が配置されます。

緊急時に責任者またはメンバーが参集できない場合も想定し、必ずバックアップの体制を構築します。バックアップ体制が稼働する場合の条件も予め定めておきます(事象発生から1時間以内に連絡が取れない場合は副担当が対処する、など)。また、就業時間中と就業時間外では参集状況や体制が異なってくることも考慮する必要があります。



東日本大震災の教訓としては、サプライチェーン上の取引先の事業継続情報も把握しておくことが重要な課題として指摘されています。取引先のBCP担当部署、担当者の情報等は付属資料のコンタクトリストに明記しておきましょう。

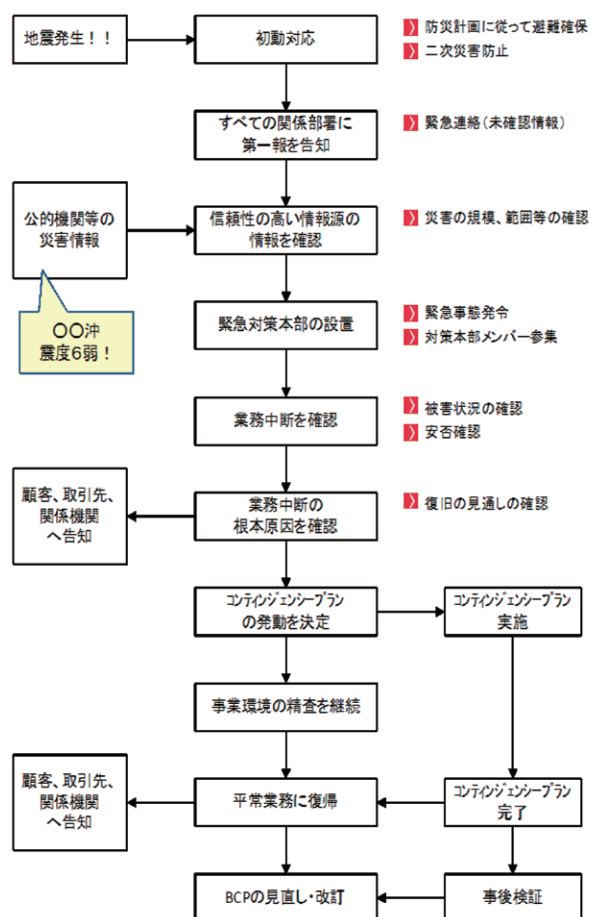
2) 緊急対策本部の設置と意思決定フロー

緊急対策本部の構成が決まりましたら、これらが設置される手続きについて、フロー図を作成しましょう。ここでは、右図のような意思決定フロー図を作成してみました。

地震が発生した時点では防災避難計画等に従って初動対応を取ります。業務主任は地震の影響がどのような形で業務環境に及ぶかについて調査します。そして関係部署に第一報を告知します。この時点では可能性があるという程度でも構わないので、まず現場の即応性が求められます。

次に信頼できるソースから確度の高い情報を得て、初期情報として主要機関に対して公表します。同時に、BCPで定められている緊急対策本部が設置されます。緊急対策本部は業務中断の根本原因を確認した後、コンティンジェンシープランを作動させる意思決定を行います。

コンティンジェンシープランが実施された後は、事業を取り巻く環境を精査しながら平常業務への復帰を図ります。取引先に業務中断の原因がある場合には、その復旧作業を支援するための活動などが行われます。



意思決定フロー図の例

コンティンジェンシープランが完了し、生産活動が平常レベルに復帰したら、BCP全体の事後検証を行います。具体的には事後報告書のかたちでBCP担当者がとりまとめ、総括である経営トップに報告します。

§ 5. BCPの実施と運用

BCPそのものは事業継続のためのマニュアル群です。基本本文書の本文に記載すべき内容は、コンティンジェンシープラン発動の条件と完了した後の手続きです。

もし、実際にコンティンジェンシープランを発動した場合には、完了後の手続きとして事後検証とそれに基づく評価が必要となります。想定したように対処できたか、想定外の事態が起きなかったか、取り組みとして不十分な点がなかったかなどがBCP担当がとりまとめ、BCPを改善する必要があります。

また、幸いにしてコンティンジェンシープランを発動する機会がない場合でも、策定したBCPが実際に機能するかについて、仕組みとしてどのように担保しているのか、ということが重要になります。具体的には、BCPの実地訓練や見直しの時期をBCP基本本文書に明記することが大切です。

■ 付属資料の作成

§ 6. コンタクトリストの作成

緊急時に連絡を取るべき部署、担当者のリストを作成します。主担当者で連絡が取れない事態を想定して、副担当者も定めておきます。

また、取引先や顧客、行政機関などの連絡先もリストに含めておきます。

人事異動等、コンタクトリストに少しでも変更があった場合には、すぐに反映させる必要があります。

下表はコンタクトリストの作成例です。

必ず主担当と副担当を
取り決めます。

必ず最新バージョンを作成し、
日付で管理します。

コンタクトリストの作成例

日付 2013年3月1日 現在

組織	緊急対策本部担当 (下段:役職)	担当	氏名 (役職)	衛星電話	携帯電話	内線/固定回線	メール
本社	緊急対策本部統括	主担当	織田 信長 (代表取締役)	XXX-7890	090-XXXX-1234	181	n.oda@japiabcp.co.jp
		副担当	羽柴 秀吉 (専務取締役)	XXX-7891	090-XXXX-1235	182	h.hashiba@japiabcp.co.jp
	BCP担当	主担当	羽柴 秀吉 (専務取締役)	XXX-7891	090-XXXX-1235	182	h.hashiba@japiabcp.co.jp
		副担当	黒田 勘兵衛 (総務部部长)	XXX-7896	090-XXXX-1236	183	k.kuroda@japiabcp.co.jp
第一工場	ライン担当	主担当	徳川 家康 (工場長)	XXX-7892	090-XXXX-1237	201	i.tokugawa@japiabcp.co.jp
		副担当	本多 忠勝 (副長)	XXX-7897	090-XXXX-1238	202	t.honda@japiabcp.co.jp
本社	サプライチェーン担当	主担当	井伊 直政 (購買部長)	XXX-7893	090-XXXX-1239	184	n.ii@japiabcp.co.jp
		副担当	石川 数正 (購買課長)	XXX-7898	090-XXXX-1240	185	k.ishikawa@japiabcp.co.jp
	カスタマー担当	主担当	大久保 長安 (営業部長)	XXX-7894	090-XXXX-1241	186	n.okubo@japiabcp.co.jp
		副担当	酒井 忠次 (営業課長)	XXX-7899	090-XXXX-1242	187	t.sakai@
	広報担当	主担当	服部 半蔵 (常務取締役)	XXX-7895	090-XXXX-1243	188	h.hattori@japiabcp.co.jp
		副担当	柳生 宗矩	XXX-7896	090-XXXX-1244	189	m.yagyu@japiabcp.co.jp
取引先	〇〇株式会社営業部	-----	武田 信玄 (営業部部长)	-----	080-YYYY-5555	03-AAAA-5555	takeda@xx.jp
	株式会社△△物流事業部	-----	上杉 謙信 (営業部課長)	-----	080-ZZZZ-6666	043-BBB-1111	uesugi@yy.jp
顧客	??自動車株式会社	-----	毛利 元就 (購買部課長)	-----	080-XXXX-7777	045-CCC-1100	mouri@ww.jp

取引先も含めて記載します。

§ 7. 設備・物品リストの作成

事業継続の可能性をチェックするためのリストを作成します。

生産ラインを稼働させるのに必要なすべての工程における機械、器具、データ、資材、燃料等の一覧に対して、現場からの報告によって平時と何が異なる状況なのかについての確認を取ります。

このリストにおいて特に重要な項目は、設備等の再調達に関する情報です。調達の方法は様々ですが、最悪の事態が発生し、設備が損壊した場合にその設備を再調達できるかどうか、代替的手段があるかどうか、ということを事前に確認しておくことが重要です。この他にも、再調達のコスト、部品交換や修理日数に関する情報など、必要に応じて工夫することで、有事の際の復旧手続きに役立てることが可能です。

また、実際に災害が発生した時には、このリストを持って被害状況の確認を行います。被害レベルの判断基準は「事業継続が可能かどうか」という観点からチェックできるもので構いません。地震直後にリストにある設備や機器をチェックし、緊急対策本部に報告する際に役立てることが可能です。

この設備・物品リストも、少しでも設備等の情報に変更があれば、リストに反映させる必要があります。

必ず再調達に関する情報を事前に入手しておきます。

設備・物品リストの作成例

NO	設備・物品名	設置場所	設置年	再調達可能日数	被害レベル
1	押出し成型機	本社工場	2001年	30日	高
2	射出成型機	本社工場	2005年	30日	中
3	三次元測定機	本社工場	2010年	30日	中
4	放電加工機	本社工場	2004年	45日	中
5	フライス盤	本社工場	2000年	30日	低
	⋮				
	⋮				

被害レベルの判断基準(例)

無:被害は特になし。試験運転後、通常稼働可能なレベル

低:レイアウトのずれなど、修理までいかないレベル

中:部品交換などの修理を要するレベル

高:設備そのものを再調達する必要があるレベル

§ 8. 復旧マニュアルの作成

復旧マニュアルはBCP基本文書でもっとも重要なコンテンツです。拠点別、優先的業務別に復旧手続きの詳細を作成します。具体的な復旧の手続きが記載されていないBCP基本文書は意味がありません。

マニュアルは文章で作成すると分かりづらく、長大になってしまう可能性があります。緊急時に分厚いマニュアルを取りまわすのはできれば避けたいところです。

ここでは、「復旧マニュアルシート」の作成をご紹介します。

復旧マニュアルシートの雛形

シナリオNO.	#001	拠点	○△工場		トリガー	大地震(震度6弱)			
状況	工場の建屋倒壊			中断業務					
レベル	高	MTD	7日	RTO	4日				
復旧活動の目的		代替生産ラインにおいて製造							
Step	復旧活動の内容			復旧活動の担当					
				統括	BCP	購買	生産管理	取引先	3PL
Step 01	工場の損壊状況の確認と復旧の見通しの把握				◎		○	□	
Step 02	代替生産ラインの使用開始通達			◎	○			□	
Step 03	入荷先の変更通知					○			□
Step 04	バックオーダーの確認						○	□	
Step 05	入荷					○			□
Step 06	代替生産ラインでの製造開始						○		
Step 07	出荷							□	□
Step 08	代替生産ラインでの製造停止・通常ラインへの移行決定			◎	○			□	
Step 09	BCPレポートの作成 (BCP完了)			□	○				

復旧手続きを
段階的に記述

復旧活動の責任が誰に
あるかを明記

外部の組織の関与のあり方も明記

復旧マニュアルシートでは、以下の要素を表形式で記述します。

- 拠点
- トリガー(地震などのリスク事象)
- 緊急事態の状況
- 中断する業務内容
- 事業影響ならびに意思決定のレベル
- 最大許容中断期間(MTD)
- 目標復旧期間(RTO)
- 復旧活動の目的
- 復旧活動の内容
- 復旧活動の担当

「拠点」とは中断してしまった業務が主にどこで行われていたかという場所に関する情報で、通常は拠点の名称を記入します。

「トリガー」とはBCPで良く使われる用語ですが、業務中断の原因事象です。上の例では地震を想定しています。

「緊急事態の状況」とは、トリガーによって何が起こったか、という業務中断の直接の原因です。上の例では地震によって工場の建屋が倒壊したことを想定しています。

「中断する業務内容」は、具体的な業務内容の名称を記入します。

「意思決定のレベル」は復旧手続きに関する意思決定のレベルを定義しています。上の例では「高」と記入していますが、例えば、現場の判断で復旧作業ができるものは「低」、緊急対策本部の判断を仰ぐものは「高」などの想定が可能です。

「最大許容中断期間(MTD)」とは、経営的判断から業務が中断してもやむをえないと考えている期間のことです。MTDは日数で記入します。

「目標復旧期間(RTO)」とは、復旧のための努力目標で、MTDよりも小さい値を記入します。このRTOは訓練などによって縮小することができる数値です。

「復旧活動の目的」とは、復旧手続きによって何を実現するのかという具体的な情報です。ここでは、「代替生産ラインにおいて製造」することが目的となっています。

「復旧活動の内容」は手続きの詳細情報となります。上の表ではStep 01からStep 09までやるべき事柄が並んでいます。

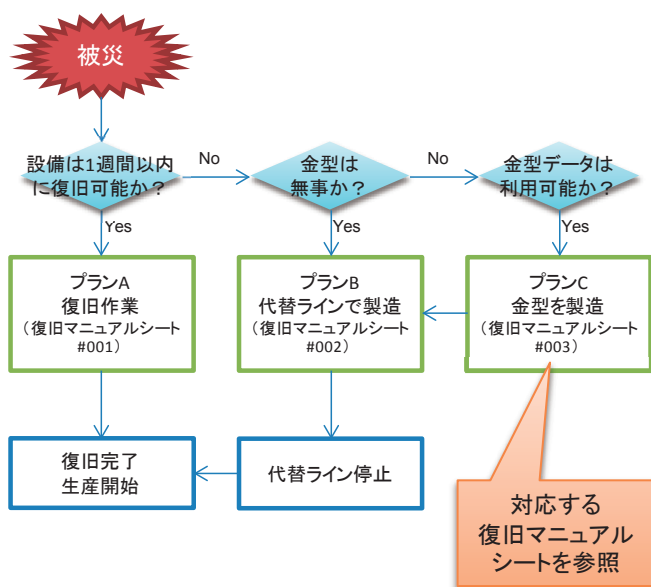
「復旧活動の担当」は、「復旧活動の内容」にある各Stepにおける復旧活動の役割分担と責任が誰にあるのかを明記しています。担当には、取引先や顧客など、外部の組織の関与についても明記します。

このような復旧マニュアルシートを、災害時に優先すべき業務の数だけ作成し、ナンバーを付けて管理します。

最大許容中断期間(MTD): MTD:maximum tolerable downtimeの略。

目標復旧期間(RTO): RTO:recovery time objectiveの略。必ず、RTO<MTDが成り立ちます。

復旧マニュアルシートはできるだけ分かりやすく、一枚紙で閲覧できるように作成します。また、復旧手続きの途中で条件によって対策が異なるようであれば、複数の復旧マニュアルシートを作成します。この方法によって、ひとつひとつの復旧マニュアルシートは、コンティンジェンシープランとなり、災害時において状況に応じた復旧手続きが可能なマニュアルを提供することになります。復旧マニュアルシートをナンバーで管理することは、コンティンジェンシープランを管理することに役立ちます。



復旧手続きのシナリオとコンティンジェンシープラン、
復旧マニュアルシートの対応関係

想定しうる限りの復旧マニュアルシートが揃ったら、上の図のように復旧手続きのシナリオを条件分岐も踏まえて作成します。

同じ中断業務に関する復旧マニュアルシートは、その業務に関するコンティンジェンシープランとなっています。それらを集めて、復旧手続きのシナリオとして論理的に矛盾がないか、条件分岐として考慮していない要因はないか、など、複数のメンバーで検討しながら作成することが大切です。

BCPを継続的に改善することは、この復旧マニュアルシートの内容と、シナリオの中での位置づけに関して見直しを図っていくことです。

BCPに関するマネジメントという高価なソフトウェアを使用し、BCPに関する情報を管理するようなイメージがありますが、大切なことは復旧の手続きを誰でも理解可能のように整理し、全体の観点から構造化することです。

こうした作業が可能なのは現場を知っている会社の中の人材です。

■BCP策定の留意事項

BCPはリスクを想定した事前対策から自社が被災した場合の復旧手続き、代替拠点での業務継続など一連の手続きをとりまとめたものです。その運用には継続的な見直しが必要です。一度作ればよし、というものではなく、常に継続的改善を図っていく必要があります。

東日本大震災の時に、BCPを導入していた企業でも、BCP文書類が基本的に電子化されていて、停電時に参照できなかったという事態が多くありました。パソコンやプリンターは緊急時には使用できないという事態も想定してマニュアル化を図る必要があります。

最後に自社でBCPを策定されましたら、自社のWebサイト等で事業継続への取り組みとして告知することをお勧めいたします。サプライヤーとしての社会的責任を全うしようとしている姿勢だけでなく、災害に強い企業であることをPRすることは、攻めの経営を取引先や関係者に示していることになります。

参考情報

■引用文献

- [1] 株式会社日本政策投資銀行「事業継続計画に関する東海企業の意識調査」2012.7
http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/tokai/pdf_all/tokai1207_01.pdf
- [2] 文部科学省地震調査研究推進本部「【最新版】活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」2012.1
http://www.jishin.go.jp/main/p_hyoka02_chouki.htm
- [3] 経済産業省「日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会(中間とりまとめ)」2011.6
<http://www.meti.go.jp/press/2011/06/20110615002/20110615002-4.pdf>
- [4] 中央防災会議南海トラフの巨大地震モデル検討会「東海地震、東南海・南海地震について」2011.1
http://www.bousai.go.jp/jishin/chubou/nankai_trough/1/2.pdf
- [5] 国土交通省「ライフライン途絶時における庁舎の機能確保について」2012.7
<http://www.mlit.go.jp/common/000217020.pdf>

JAPIAでは本ガイドラインについて今後改訂を行うとともに、会員企業様向けにBCPセミナーやワークショップ等を企画していきます。

詳しい内容につきましては、以下のホームページで周知いたします。

一般社団法人日本自動車部品工業会(JAPIA)

<http://www.japia.or.jp/index.html>

■参考URL

本ガイドラインの他にも、国等でBCPに関するガイドラインが公表されています。

- ◆ 中小企業庁「中小企業BCP策定運用指針」
<http://www.chusho.meti.go.jp/bcp/index.html>
- ◆ 内閣府「事業継続ガイドライン 第二版」
<http://www.bousai.go.jp/MinkanToShijyou/guideline02.pdf>
- ◆ 東京商工会議所「災害に備えよう！みんなで取組むBCP(事業継続計画)マニュアル(第2版)〈東京版「中小企業BCPステップアップ・ガイド」〉」
<http://www.tokyo-cci.or.jp/survey/bcp/stepguide/>
- ◆ 内閣府企業防災のページ「都道府県が発行しているガイドライン等を参照する」
http://www.bousai.go.jp/kigyoubousai/jigyousk_05.html

以下は被害想定等に役立つURLリンク集です。

- ◆ 内閣府企業防災のページ「地方公共団体(都道府県)での被害想定」
http://www.bousai.go.jp/kigyoubousai/jigyousk_03.html
- ◆ 内閣府企業防災のページ「国での被害想定」
http://www.bousai.go.jp/kigyoubousai/jigyousk_02.html
- ◆ 国土交通省「浸水想定区域図・洪水ハザードマップ」
<http://www.mlit.go.jp/river/bousai/main/saigai/tisiki/syoza/iti/index.html>

MEMO

本BCPガイドラインは一般社団法人日本自動車部品工業会が株式会社日本経済研究所に委託して、株式会社日本政策投資銀行の調査協力の下、制作したものです。
本ガイドラインに関するご意見・お問い合わせは一般社団法人日本自動車部品工業会までお願いします。

[お問い合わせ]

一般社団法人 日本自動車部品工業会

〒108-0074 東京都港区高輪1-16-15 自動車部品会館5F

TEL. 03-3445-4214(業務部) FAX. 03-3447-5372

