
北陸地域国際物流戦略チーム 令和6年度 第1回 広域バックアップ専門部会

日 時：令和6年8月29日(木)15:00～17:00

場 所：朱鷺メッセ新潟コンベンションセンター 301中会議室

方 式：対面・オンライン会議 (Microsoft Teams) 併用形式

出席者：別紙、名簿のとおり 32名(会場14名、WEB18名)

－ 議事概要 －

(挨拶)

【座長】

- ・夏の暑い盛りではあるが、皆さんご存じのように先週ぐらいから台風10号がコンピューターの予測を裏切るような形で、そして今まで見たこともないような進路で、現在は南九州に大きな被害を出している。
- ・また一方、地震活動についても1月1日から能登で揺れ、最近も日向灘で揺れている。火山活動もアイスランド、インドネシア等で活発化している。こういった形で天災が常態化していることをひしひしと感じる。
- ・その昔、寺田寅彦が、「天災は忘れたころにやってくる」と言っていたが、今は「天災は日々やってくる」という感覚である。
- ・そういう意味で我々の想像力や予測を超えた災害が、これからも頻繁に発生する可能性が高い。従って今日の話し合いで我々は先の先を考えつつ、こういった天災に対抗していく「しくみ」づくりを会議の方向性の一つとして位置付けていきたい。今日ご参加の皆様のいい知恵をこの場で出していただければと思っている。

議事①：これまでの専門部会の活動内容

議事②：今年度の専門部会の取組内容

【座長】

- ・議事②については一人1分でご意見をいただきたい。

【委員】

- ・弊社は新潟に主要工場があり、新潟は豪雪地帯ということで、大量の降雪がある。年によっては2回、3回と寒波が来て輸送に支障が生じることがあり、解決したくても相手が天候ということで悩みの種である。皆さまにお知恵があればご紹介いただきたい。

【委員】

- ・今後の訓練テーマが物流BCPということで、我々物流業者としては非常に有難く、有意義なものになることを期待している。東日本大震災時に被災港の代替港として作業・業務を経験したが、一番大事なのはコンテナの蔵置能力と陸上の輸送能力だと感じた。どんどん貨物が新潟港に揚がって被災地あるいは被災地近郊の工場等に届けるのだがスペースが足りない、実際の車両が足りないということを経験した。例えば新潟港であれば、新潟港の近郊にインランド・デポあるいはトラック業者のバン・プールで、どれくらい貨物をプラスして置けるのか、その辺をチェックしておく必要がある。陸上輸送においては東日本大震災のときにも近県の輸送業者や被災地でも被害のなかった輸送業者に応援に来てもらったが、これに関しても引き続き協力関係を作つておくということ。あとは2024年問題でも注目されているリレー方式や中継地利用についても輸送能力確保という意味で研究しておく必要があるかと考えている。

【委員】

・今年度の訓練は首都直下型を見据えてやられるということだが、首都直下型だと我々敦賀の港は離れすぎていて、あまり協力できることはないのかなと思う。やはり南海トラフ大地震が発生した場合の対応というのもぜひともやっていただきたい。

【委員】

・鉄道が寸断された際の BCP としては通常の走行線区以外の線区の運転訓練も行っており、そういった意味では RORO 船を活用した代替輸送訓練の取り組みということであれば、私たち鉄道においてもこういったものが想定されることもある。実際に船舶代替ということをやっているので非常に参考になり、重要な訓練になると認識している。

【委員】

・今年度から新潟県でも BCP などに備えたルート確立のための補助金を創設しており、この会議での議論も参考にさせていただく。物流を複線化する際にいずれかのルートをチョイスするが、それを始めるために投資が必要となるのではないかということで、多少のご支援をさせていただけないかと制度を作った。これから来年度の事業を考えていく中で引き続きその枠組みを継続したいので、ぜひまた今日の議論を聞かせていただいて制度に組み込めればと思っている。

【委員】

・物流の複線化ということでは、BCP のためだけに物流のコスト以外の要因で変えるのは非常に難しいのだが、ちょうど 2024 年問題に伴うドライバー不足等により、物流を変えなければならないというタイミングなので、その点をからめながら新しい複線化を広くメーカーさんも含めて考えていただけたら船会社としてはうれしい。また弊社は大型の RORO 船を保有しており、比較的吃水も浅く多くの港に入港でき岸壁にランプを下すことができる。しかし、入港したからといってそこで荷役をしていただける会社、人手、ドライバーがないと船が入っただけでただの飾りになってしまう。年に 1 度でも 2 度でもこういう場で顔を合わせることによっていざというときに協力できればいいと思っており、引き続きこういう取り組みに参加していきたい。

【委員】

・BCP のいろいろな想定や迫りくるリスクはニュースで見えてきているところであるが、BCP のためだけに平時からどこかに施設を造ったり、多額の予算をかけてどこかに備蓄するなどは現実的にはなかなかできない。そんな中で想定される、物流の複線化、シミュレーションごとに実際に発生した際の対応を具体的に作っておき、多くの訓練を行うといったことが重要になってくる。当社が持っている港の免許やそれ以外に広域の物流業者としての様々な免許の中でどれが使えるか、またこのような想定を基に各企業を含めてある程度の流れを日頃から作っておくということが重要だと感じている。

【委員】

・台風や降雪は想定できる災害なので、大雪の予想を基に外出を控えるように行動変容を求めるなどという対応をしていくべきだと思っている。最終的にはお客様に迷惑をかけないことがあるが、止まる勇気が大事だという気がしている。地震や大規模災害はまったく予想できないが、日々の自然災害は小さくても大きな影響が出ることについては想定して、各社が考えていけるのではないかと考えている。

【委員】

・今年元日の能登半島地震で金沢港が被災し、岸壁が一部使用できないということでイレギュラーな荷役をやっている。こういう災害が起きたときに他港の代替輸送のみならず、自社の港湾機能が使えないときの代替についての自社としての取り組みとして、金沢港の分を別の地方港なり一部の太平洋側に代替できるという協力関係のようなものを今後はもうちょっと突き詰めて考えなければいけないと思っている。

【委員】

・我々も富山の港ということで、元日の震災の際には被災して確認事項等々時間に追われた。金沢港と同じように何とかして自分たちの港で作業ができているが、できない場合の対応について今後いろいろと皆さんのお知恵も拝借したい。太平洋側のバックアップとしての日本海側の訓練をしてきたが、最寄りの港、隣の県である新潟県

など近いところでも協力し、日本海側同士の BCP というのも必要だと思うので、また皆さまからのご指導をお願いしたい。

【委員】

- ・2018 年の胆振東部地震のときに私は被災地で勤務しており、BCP も手引書も社内にあったが、想定していた以上に被害が大きかったことにより、なかなか手引書どおりに行かなかった。資料に書かれている「広く業界を巻き込んだ連携が求められる」ということがまさしくこれを指すのだと感じている。こういった定期的な会合や訓練がとても大事だと感じており、継続していきたい。

【委員】

- ・一般企業の活動においても、年々サプライチェーンの複雑化等が進んでいることから、「るべき企業 BCP」においても物流 BCP の視点を取り入れることが非常に重要と感じている。私どもがお客様と企業間の防災や BCM について会話する中でもサプライチェーン上における企業様の取り組みは非常に重要視しており、しっかり意見交換している。特に物流 BCP を考えるにあたって、先般の能登半島地震においては道路の寸断や港湾が使用不可になるなど広い範囲にわたって物流に支障をきたす影響が出たと認識しているが、そうなったときに地域の行政自治体やそこにいる地域の企業や物流事業者など、多くの関係者が迅速に連携しながら対応する必要があり、まさにこういった訓練などを活用し、平時においても充分に関係者がコミュニケーションを取ることが求められると感じている。

【委員】

- ・今回の能登半島地震では自然災害の恐ろしさ、平時よりの災害対策の重要性と発災時の緊急対応の大切さを痛感したところである。今回さまざまな職種での救援活動が展開されたが、その活動を支えたのが物流業界の尽力だったと思っている。物流戦略チームでも長きにわたって様々な訓練に取り組まれていることは我々の参考にさせていただいている。今回の震災で得られた教訓、さまざまな実態を参考にしながら災害対策の一層の強化を図らなければならないと感じている。

【委員】

- ・今日は南海トラフ地震臨時情報が出されるなど、夏休み・お盆休みの国民生活に大きな影響が出ていると報道されていた。まさに広域バックアップへの備えということが差し迫ってきていると改めて痛感した。機を同じくしてこのお盆期間中には新潟県内の養豚場で初めてのブタ熱の感染が確認され、県トラック協会としては県との協定に基づき、防疫関連資機材の緊急輸送の対応をした。お盆期間中ということで通常期とは異なり戦力的に薄い時期であった。非常に戦力の手配に苦戦したが、一昨年の鳥インフルエンザで対応した際の協力事業社との連絡体制をフルに活用して迅速に対応できた。今回改めて緊急時の連絡体制について確認しておくことが重要であると認識した。最終的にはエンドユーザーまでお届けするのがトラックだと思っているので、こうすることも広域バックアップへの備えとして生かしていきたい。

【委員】

- ・先ほどお話を伺った物流 BCP は非常に大事だと思っている。また、日本海側の BCP も非常に大事なことだと思った。事業を続けるにあたっては一つだけのルートでは非常に心細いのが分かってきているので BCP 訓練は必要だと思っている。現在、2024 年問題などいろいろな補助事業もある。JR 貨物においては大阪から旧北陸本線を使用してコンテナを金沢へ、金沢の荷物をトラックではなく貨物運送、コンテナ輸送を使って大阪から欧米へという話も出ている。こういう方法を使い、1 つだけのルートではなく 2 つ以上のルートを確保しながら事業を進めていくのが大事ではないかと思っている。

【委員】

- ・多くの方々の発言にもあったように、今年 1 月に能登半島での地震、8 月に南海トラフ地震の臨時情報ということで、ますますこの専門部会での取り組みの重要性が高まっていると思う。これまで専門部会・幹事会で述べてきたが、専門部会で取り組んできている代替輸送訓練というのはとても評価されるべき重要なことをやっていると思っている。これは何が重要かというと多くの企業がこの取り組みをしていただくということで、社

会に広く広がっていくことが要件だと思っている。取り組んでいることはとても重要だが社会に広く広げていくところの訴求力がまだひとつ足りないと思っていた。その点で、その重要性を喚起する意味で資料2に基づき、「物流BCP」と名付けたこと、物流BCPが企業BCPの一部であると整理されたことが、社会に対しての訴求力を高めるためにとてもいい表現だと思った。さらに言えば、この企業BCPというものが日本全体のBCPの一部分だというふうにまでいうと、さらに訴求力が高まっていいのかなと思った。

【委員】

- ・方向を変えるという話が冒頭にあったが、この際考えてもらいたいことが2つある。1つは企業のBCPにいかに物流が大切かということで、そうすると国や地方公共団体がインフラ関係の被災情報、道路情報、こういったものをどれくらい与えるかというところをもう一度、国や地方公共団体でブラッシュアップし、そういったものを単に与条件として訓練で与えるのではなくて、実際に使える形で与える、そういう情報を出せるような準備を、今回からそろそろ力を入れてされるのがいいのではないか。また、代替輸送を北陸地整の中、港湾関係でやっているものとして、北陸の広域港湾BCPがあり、こちらとのダブリ感があるため、連携を考えてもいいのではないか。

【委員】

- ・富山県の伏木富山港については港湾計画の改訂の取り組みを今年度から進めており、その中でBCP、代替機能、防災、2024年問題への対応がキーワードになるとを考えている。今後とも今日の議論を含めて港湾管理者として検討していきたいと考えている。

【委員】

- ・物流BCPというキーワードでこれから進めていくということだが、これまでの代替輸送訓練等に参加させていただいていて感じているのが、港湾BCPなどいろいろ策定しているものの、港湾管理者としてまだ実際の物流の流れについてまだ理解できていない部分が多くあるということ。今回のように港運事業者、物流事業者が一堂に会する場等を生かしてさらに知見を深めていきたいのでこれからもご指導をよろしくお願いしたい。

【委員】

- ・物流BCPという言葉が真新しいわけではなく、JR貨物が会長で、日本通運が事務局を担当されている日本物流団体連合会で物流BCPを出しておられる。陸海空の運送の皆さんができるようになっており、日本の全部の物流業者が入っているわけなので、ぜひ連携をするのがよいと思う。また、先ほど「広めていく」という話があったが、これは以前から課題になっていたと思う。経団連に「危機管理社会基盤強化委員会」という組織があり、ここがBCPをいろいろと検討し、政府にも民間からしっかりとこうすることをやっていきたいので、こういう形で支援をしてほしいと提言している。我々のこのいい取り組みを経団連側に落とし込んでもらって広めていくというのも一つの方法である。せっかく経団連側でもBCPをどうやっているか、全体で広めていこうという議論をしているので、この北陸地域の国際物流戦略をうまく伝えてはどうか。経団連でぜひご発表いただくとよいと思う。

議事③：能登半島地震の被害と復旧

※特段、意見・質問などなし

議事④：国内輸送に関する事例紹介

- ・北越コーポレーション株式会社の「モーダルシフト」「2024年問題への取組」

※特段、意見・質問などなし

議事⑤：意見交換・質疑

【委員】

・荷主の事業者、物流事業者が代替を考えると訓練の際に「コストがあがる」「社長に了解を得てからでないと代替を頼めない」という声があったため、全ての損害保険会社が持っている「営業継続費用補償」についてご紹介する。台風、洪水、火災、雨、雪すべてに対応しており、臨時輸送費、代替商品購入費などの経費を持ってくれるものとなる。修理費用の突貫工事の工事費用も持つのでBCPに合う保険である。荷主や物流業者が加入することで対応ができる。参考にしていただきたい。

【座長】

・どうもありがとうございました。こういった新しい商品が出ていているということでご活用いただければと思う。

【委員】

・先ほどの続きになってしまふが、企業がそれぞれの立場から事業継続を進めることは、場合によっては災害時に様々な企業競争が持ち込まれるということでもある。災害が企業競争のひとつの環境かもしれない。そういう意味では平場で普通のBCPというのは議論しにくくて、当然その延長にある物流BCPは議論がしにくい。では企業は何を望んでおりそれに対して何をどのように提供すれば社会・地域経済を支える物流を維持できるかという観点からすると、公共側が自分たちの持っているBCPに基づいていかにうまく行動できるかということであり、企業に対してどういう情報を発信できるかということである。港湾側のBCPについてどのように企業を誘導していくか、もしくは企業にそれぞれ創意工夫をしてもらうか、災害に対して備えをしてもらうか、そのような観点が今回の議論を機会に展開されていくことを期待する。

【座長】

・物流BCPを含めて企業BCPをきっちり作りこんでいけば企業にとって最も大切な従業員の命を守ることにも繋がっていく。
・最終的にはこのような災害への対応の成否を通じて企業の社会的信用の向上や失墜にもつながっていくだろう。引き続き物流BCPをしっかり研究していただき、秋以降の実践・経験につなげていただきたい。
・本日の会議の各事案について、皆さんから特に修正意見は出なかったと思う。皆さんにお認めいただいたということで、事務局の提案どおり「外貿コンテナ代替輸送訓練」及び「内航フェリー・RORO船を活用した代替輸送訓練」を進めてもらい、次回の専門部会においてご報告いただければと思う。

(挨拶)

以上