
北陸地域国際物流戦略チーム 令和6年度 第2回 広域バックアップ専門部会

日 時：令和7年2月7日(金)15:00～17:00

場 所：朱鷺メッセ新潟コンベンションセンター 302 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 30 名(会場 15 名、WEB 15 名)

－ 議事概要 －

(挨拶)

【座長】

- ・人の考え方は大きく三つほどに分けることができる。一つはロジカル・シンキングで原因と結果を論理的に考えることを日本の教育では高校時代までにしっかりと教え込む。もう一つが水平思考、ラテラル・シンキングで何かの考え方をアナロジーで真似ていくという考え方である。
- ・この二つも大事だが、私たちににとって一番大事なのは仮説思考、クリティカル・シンキングであり、「もしも～だったらどうするか」ということである。
- ・ここ数日、ずっと雪が降っている。もしもこれがずっと続いた場合は、あるいはこの雪の中で大きな地震が起きたとき、雪の重みを持った家屋が道路のほうに損壊してきたとき、本当にBCPを動かせるのだろうか、そんなことを仙台からこちらに向かいながら風景を眺めて考えていた。
- ・後ほど訓練の様子が紹介されるが、私たちは想像力、例えば、もしも本当に全部が止まったときに何をすればいいのか、天を仰ぐのではなくて、止まっている時も次々いろいろな仕込みを入れて、道路でも航路でも啓開したら、一気にアクセルを踏んで取り返していくという思考法をもって動いていく必要があると思う。そういう意味では天から与えられた様々な障害に対してはいつも半歩前に出て行って対応を考えていく。そんな風に行っていると思う。今日はそういった観点からも、ぜひ皆さんの奇譚のないご意見を頂戴したい。

議事①：令和6年度の代替輸送訓練・ワークショップの概要

議事②：令和6年度の代替輸送訓練・ワークショップの結果

【座長】

- ・議事①②について、ご意見をいただきたい。

【委員】

- ・議事②P.15の「課題と解決策」について：コストに関する課題が非常に印象的だった。課題1の「BCP対応時に料金が多くかかる場合、対応が継続すると会社の経営に負担がかかる。」という部分の主旨だが、「BCP対応時に料金が多くかかる」とはBCP策定時、あるいは運用時にコストがかかるという意味なのか。
- ・課題2の「自社だけでは完結しない。平時からコストをかけることはできない。」というのが、事前の平時の備えにコストをかけることができない、というように聞こえて、とてもショッキングだ。要するに、BCPの趣旨からどうしてこういう話が出てくるのかと思った。そして、内航のほうではこのような課題が出ていないが、それは質問の仕方に違いがあるためなのかを確認したい。

【事務局】

- ・課題1の「BCP対応時に料金が多くかかる場合、対応が継続すると会社の経営に負担がかかる。」という部分については、まさにおっしゃる通りである。

- ・BCP に書いてあることを発動すると、例えば東京では 10 ドルで運べるものが、日本海側に来たら 20 ドルかかる、ということになる。倍のコスト負担をどう行っていくかという課題が出る。そういったコスト負担はなかなか難しく、長期間になれば経営に負担がかかってくる。
- ・平時からコストをかけることができないというのは、二港使いといったこともそうだが、物流の多様化をしておくことによって、いざというときにリスクを分散化しようとしても、それは必ずしもコストのベストチョイスにはなっていないというところがある。やはり余分なコストをかけないと物流のサステナブルなものが築けないのではないかとこのところ、そういった部分はやはり企業としては負担が難しいというふうに考えられているようだ。
- ・内航のコストに関しては、物流BCP の方向性についてという質問はしているが、なぜか 2024 年問題というところがクローズアップされており、あまりコストの課題は出ていない。どちらかというと国内物流は 2024 年問題があるからコストはしょうがないという前提があるにも関わらず、船にかかるお金はちょっと違うという感じを受けているようだ。

【委員】

- ・京浜港を使っている事業者新潟港を使ってくださいとセールスすると、今のようなお話が返ってくる。「総論は賛成だが、コストがかかり、なかなか実現できない」とよく言われる。ポリシーによってコストをかけてでもやるということもあれば、コストアップは駄目だということもあり、どちらかというと駄目なほうが多い。しかし粘り強く BCP の重要性を説明して使ってもらおうということについて、我々は現在取り組んでいる。
- ・また、コスト削減方法だが、輸入であれば往復の輸送の際にコンテナをお客様に納入して空で帰ってくるということがほとんどであるが、復路でコンテナを空で帰ってくるのではなく、輸出品を積んで帰ってくるという、いわゆるコンテナラウンドユースという輸送方法で、輸出と輸入のお客様でコストを分けてもらうという、マッチングに取り組んでいるところである。

議事③：今後の展開に向けて

【座長】

- ・議事③について、ご意見をいただきたい。

【委員】

- ・「物流 BCP 作成支援のチェックリストの作成」を行うということだが、今まで行ってきた代替輸送のマニュアル化のような事ととても近いが、微妙にズレがあるということを認識されるべきかと思う。例えば製造業の企業 BCP だと確かにサプライチェーン全体を見ているわけではなくむしろ外付けなので、そちらが落ちているということで、それをカバーしようということは分かる。
- ・「何が危ないか」という「リスクの発見」というステージが最初にある。その場合、企業 BCP で考えている一番危ないことは、「製造も含めて何が起こるか」であるが、理屈から言えば物流が止まることと必ずしもイコールではないので、そういうズレのようなものを充分注意してチェックリストを作られた方がいいのではないかと。
- ・今回の訓練に参加されている企業を見ると、物流事業者が一番多いが、製造業、小売、卸売業もいらっしゃる。それぞれリスクの捉え方が少し違うので、そういったところで共通した物流リスクをうまくチェックリストなどに入れてチェックされるようにしないといけない。代替輸送だけではないということに、注意しなければならない点があるのではないかと思います。

【事務局】

- ・代替輸送手引書自体も業種別に分けており、まずはできるところから行っていくような形にはなると思う。おっしゃる通り、今回は物流事業者がかなり多かったということもあるので、まずは物流事業者を対象として行っていきながら、次は製造業というように順を追って行っていきたいと思う。適宜、アドバイスをいただけるとありがたいので、引き続きよろしくお願いしたい。

議事④：国内輸送に関する事例紹介

- ・2024年4月以降の物流の変化について

※特段、意見・質問などなし

議事⑤：交換・質疑応答

【座長】

- ・一人1分でご意見をいただきたい。

【委員】

- ・物流BCPの観点から、私ども物流事業者は物流を止めない、止められない思いで事業に取り組んでいる。大事なのは輸送力と蔵置力。いくらモノが集まっても、運べない、置けないとモノは流れない。東日本大震災の際も経験した。我々は常にこれをどう解決していくか考えている。
- ・輸送力の中には海上輸送についてもコンテナ関連の物流混乱が昨今起きている。コロナ禍でも発生し、昨年春以降、秋くらいまでのコンテナ輸送でも非常に混乱した。これは日本のマーケットが外国船社から軽視されており、なかなか日本にスペースを与えてくれないという状況にあるため。日本の輸送力確保の課題の一つである。日本の船会社と共にどう対応していくかという議論が必要である。

【委員】

- ・議事④でもお話があったが、私どもトラック運送業界では昨年4月からドライバーの時間外労働の上限が罰則付きで規制される、いわゆる物流2024年問題、トラックドライバーが一日で働ける時間が少なくなるという問題がクローズアップされている。政府も2024年を物流改革革新元年として、これまでにないくらいに社会的に注目される年となっている。
- ・しかし、今のところモノが運ばれなくなったというニュースもなく、それほど影響が出てきていないという印象である。事業者が国の監査を受けてペナルティを受けるのが本年以降となると思われるので、ドライバー不足、高齢化の影響も含め様々な影響が出てくるのではないかと懸念している。
- ・2024年問題を受けて当初はトラックからの需要シフトが想定された。JRコンテナ、内航船について2月3日の業界新聞に記事が出ていたが、2024年上半期時点では2024年問題を受けたトラックからの大幅なシフトは見られないという記事があった。ちなみにJRコンテナは前年度比で上半期0.6%増、内航船コンテナは2.3%減、内航RORO船とシャーシはマイナス1.1%減となっていた。
- ・国内物流の9割を担うトラック業界としては、今後ともモーダルシフトは進めていかなければならないと思っている。ラストワンマイルを担っていく、エンドユーザーまでの配送はトラックにしかできないと思っているので、引き続きドライバーの待遇改善と人材確保に取り組んで輸送体制を維持していかなければならないと思っている。

【委員】

- ・昨年9月に羽越線が豪雨災害で寸断された際、新潟市内にある新潟貨物ターミナル駅と酒田港駅間をトラックによる代行輸送を行い鉄道輸送につなげるという代替輸送を試みた。しかし、当初計画していた列車の輸送力に合ったトラックの手配・協力がなかなか得られず、課題を感じている。今後も代替輸送訓練を含めて課題の認識を踏まえた実施・検討を行うところで我々もいろいろと考えていきたい。

【委員】

- ・第一回専門部会でも伝えたが、当県では既存の輸送のルートを変更・複線化する試みに対して補助金を出している。今年度はいろいろな企業に活用していただいた。BCP策定にあたり試してみて、計画に具体的な記載ができるような使いかたで多少コストに対するハードルを下げるなどにも利用してもらおうとよいかと思っている。この取り組みは継続して実施していきたい。ご参加の皆さまからも、こんな制度があるのでトライしてみてほしいという声かけをしていただければと思う。

【委員】

- ・今まさに寒波の影響で弊社の船が運行できない状態になって苦労している。このような中でも生活物資を陸送・運送事業者様を中心にドライバーが輸送を継続していることに敬意を表する。
- ・本部会で紹介された代替輸送訓練・ワークショップに実際に参加したが、気になった点が2点ある。まずは物流BCPに対して経営トップの方がどれほど理解していただけるかということ、もう一つは新潟県からお話があった物流の複線化。これがいかに通常時からできるか、この2点が物流BCPとして重要である。BCP対策にはコストがかかることをトップの方に許容していただけるか、また、トップの方からBCPを見据えた物流の複線化を働きかけることが重要な点だということワークショップの中で確認した。
- ・2024年問題について、時間外労働が以前ほどできなくなり一人当たりの働く時間も減る。更に今後ドライバーが高齢化により順次引退し、2024年問題以上に少子高齢化により輸送に従事者の減少、若い人の参入も少なくなるという課題があり、ここから加速的に進んでくると思うので、我々船会社ができることを見つけて一生懸命行っていきたい。

【委員】

- ・座長の発言であった、半歩前に出た浸透・基軸の部分だが、資料3の「令和7年度取組み」の物流BCPの認知度の向上、効率的な周知、各団体との連携の取組みについて、私がお客様の委員も行っている中で、その団体主催で2月～3月にかけて3回行われる「太平洋側有事」に関連したセミナーがある。日本海側の各港のプレゼンがあり、新潟港においても県の港湾振興課と新潟国際貿易ターミナルのプレゼンが予定されている。このような連携・認知度の向上は大変意義のあるものであると考えている。

【委員】

- ・金沢港は昨年の地震以降、港の中の施設の損壊なども平常に戻っていない状況。今年度から本格的な復旧ということになっているが、まだまだ内航船等の平常荷役が不自由な中で行っている。
- ・BCPについては被災港の代替港の予定という話ではあるが、これまでに太平洋側から金沢港を使ってくださいということはあるが、逆に「被災港となったときにはこういう問題が起きる。」ということを経験値として今後のBCPの中で活かせることがあれば発信していきたい。

【委員】

- ・富山県からの支援もいただきながらトライアル輸送をさせていただいている。BCPも含めて国内の長距離輸送を、富山の港を使って輸出入に使っていただくということでPRをしている。輸入のお客様では消費地に近い港を利用される企業が出てきている。輸出では最寄りの港を利用してもらえるように私どもも鋭意努力しているところである。富山ということで、最寄りの太平洋側の港は名古屋港であると考えている。南海トラフ地震の際には富山や北陸エリアの港の利用をPRしていきたい。それについてはいろいろな方法があると思うので近隣の港と協力して行っていきたい。

【委員】

- ・当社は北陸地方では富山、金沢、新潟の3港に日中コンテナ航路を配船している。今日ご意見いただいたことを踏まえてBCPの課題に向けて関係者、物流事業者のお知恵を借りながら当社としてできることを検討していきたい。

【委員】

- ・今後の展開・方針について、物流BCPについてまったく異論はない。BCPについて日頃様々なお客様と話して課題として感じることは、この分野については行っている人は非常に注力して行っているが、追加のコストの面などを気にして、なかなか一步を踏み出せないお客様も多い。そのような中で充実した代替輸送訓練をされているので、今後はより多くの方にご参加いただき広めていただけると日本全体の事業継続力が上がっていくのではないかと感じている。私どもも金融という観点からBCP・BCMの普及に注力していきたい。

【委員】

- ・私どもは、大規模災害発生に備えて日頃から関係機関との連携を図り、国や県が実施する防災訓練にも積極的に参加している。私どもの会員であるトラック運送事業者はほとんどが中小企業であるためBCPや防災に関する認

識が正直低い。令和 7 年度に新たな取組みとして大規模災害に対する備えやリスク管理を強化するために、有識者や実際に被災経験がある方を招いて、会員に対する BCP や防災の勉強会を企画しており、会員事業者の BCP や防災に対する意識向上を図っていききたい。

【委員】

- ・トラック運送事業者は荷主企業のパートナーとして荷主企業の事業継続の要でもあるので、輸送を止めることなく様々な事象に対応ができるよう、業界団体として人材確保、BCP の浸透と平時の取組み、緊急時における対策など会員への支援をしっかりしていききたい。

【委員】

- ・2024 年問題の中でモーダルシフトの話が出たが、長野は港がないので鉄道ということになる。JR 貨物の長野支店の資料によれば、2024 年 4 月から 12 月まで、前年と比べてコンテナ輸送の実績が増えているとのことである。対前年 116.4%、問い合わせも増えているという資料がある。協会の会員もこれまでずっと微増だったのが、今年度になって会員数、車両数が減った。長野県は燃料価格が全国トップクラスということも影響して、事業継続ができないということが多いのではないかと想像される。

【委員】

- ・北陸には 4 つの港がある。金沢港が今回被災されたが、新潟・富山で代替ができる BCP があればよいと思う。ある県の港湾利用の担当者に聞くと、太平洋側の企業においても災害発生の可能性はあるが、やはりいま一步進んでいないと聞いている。新潟県が言われたトライアル輸送をしていただければ、来年の物流 BCP のチェックリスト作成の担当者なども簡単に書ける。太平洋側の荷物をすべて北陸側でできるわけではないので、日頃からの付き合いも大事なのではないかと思った次第である。

【委員】

- ・今日の内容を含めて物流を止めない、継続するということについて港運会社、港湾利用者の企業、他港の関係者の方々とともに連携したい。そのためにも平時からの交流が大切である。今回の代替輸送訓練にも参加させていただいた。富山県では港湾計画の改訂に取り組んでおり、BCP、トラックドライバー不足、モーダルシフトやモーダルコンビネーションなどをキーワードに取組んでいければと考えている。

【委員】

- ・港湾の立場ということでは被災した場合にはすみやかな物流再開に向けて復旧するのが大事である。そのうえで緊急物資輸送等の役割を担う必要がある。また、太平洋側が被災し貨物が集中した場合はどういった貨物を扱わせていただくかなど、いろいろなことを想定し港運事業者とオペレーションについて検討していく必要がある。

【委員】

- ・年 1 回開催される中部・南海トラフの戦略会議があり、全部はバックアップできないが、北陸のバックアップは優先順位の高いものを普段から使ってもらい有事に備えることが出来る、と伝えるチャンスである。ただ、その議論の中で能登半島地震の振り返りとして船舶・港湾をもう少し使わないと物流が回せないという議論があり、それは追い風のような向かい風。親会社の民間企業の物流を北陸の 7 つの港でバックアップするという枠の中に、政府の緊急支援物資が入ってくると、人命が優先となり、民業があとに放っておかれる。しかし地域の産業や日本全体の経済基盤を同時に支えていかないと、避難した人達が仮設に行き、そのあと食い扶持を稼がなくてはならないので、経済活動を維持する必要がある。そういう意味では我々がこれまで行ってきたことをアピールする。また、これから内閣府も人員を倍増し防災庁ができる中で、新潟県からも人が吸い上げられる。国交省からもそこに入っていく中で、これから起きる国難級の災害に対しては、太平洋側と日本海側のバックアップの仕組みをしっかりと作る必要がある。全部本省が何とかするという発想は捨てたほうがいい。このことを今日の前半の会議で考えた。今こそ北陸のバックアップのことを彼らに入れ込んで、防災庁も利用して、日本の枠組みをシステム的に行っていくためにはこの仕組みこそが重要であるということを伝える大事な機会である。

【委員】

- ・第一回専門部会で、日本物流団体連合会、日本経済団体連合会をぜひ訪問し訓練に巻き込んでいこうと提言をしたところ、本当に動いていただいて、何人か代替輸送訓練に来ていただいた。自分も内航の代替輸送訓練に参加したが素晴らしい訓練をされているのに参加者が少ないのはもったいない。
- ・日本経済団体連合会には、70 の委員会があるが、ソーシャルコミュニケーション本部の翼下に7つの委員会がある。その委員会のひとつに危機管理・社会基盤強化委員会というグループがあり、200 社くらいの企業が入っている。BCP、危機管理、国土強靱化等を議論する委員会である。このグループには名だたる会社、荷主側のメンバーがかなり入っている。このメンバーに年に4～5回官庁や有名人が来られてご説明をされる。ぜひこちらに行つてこの取組みを説明していただき、名だたるメンバーの方に良い取組みだと認識していただきたい。訓練を行うので参加してくださいという説明をすると参加者が増える。・せっかくなので代替輸送訓練を継続的に行うということが大切である。例えば、3000 名ほど加盟している事業継続推進機構（BCAO）はBCP の資格を取れる団体である。資格をとった後はそれで終わりではなく教育訓練を受ける仕組みになっている。年間所定のポイントをとるとその資格を維持することになる。この訓練の中に北陸バックアップの内容を入れ込んでいくと、企業でBCP を行っているメンバーが触れることになり、荷主企業の方々も訓練に参加することとなる。
- ・もう一つは日本危機管理士機構。明治大学の先生が中心で600 人くらい危機管理士という資格をもったメンバーがいる。まさに危機管理である。ここの教育にも非常によい。事業継続と危機管理の両方の団体があるので、継続教育のカリキュラムに入れていくのはどうか。
- ・先ほど新潟県からご説明のあった補助金について、「平時からBCPを行うとコストダウンにつながる。」「供給責任がしっかり果たせるので事業が発展する。」「儲かる。」という話にすると企業としてやろうという話になっていく。
- ・BCP のコンサルをさせていただいて必ず言うのが、平時にできないことは有事にできないということ。だから、訓練を実施するということが大事である。

【委員】

- ・能登半島地震を契機に広域港湾BCP の考え方を変えて、従来広域港湾BCP は人口が集中している場所が自然災害に見舞われた時にうまく港湾相互に海上ルートをつかってハードでバックアップするという仕組みで、それをうまく回すための取組みではあったが、能登半島地震の際に起きたことは、金沢港や富山港をベースに全国から集まったものを中継地として、さらに現地に海路を切り開いて運んだ。当面は人命中心だが、時間の流れにそって変わっていく。
- ・その流れで考えると、今まで港湾局が行ってきたバックアップや港湾BCP は点である。その点をいかに災害時に早く復旧するかということであるが、バックアップ専門部会で行ってきたことは線であり、どう行つてつなぐかということ。港湾の点の機能が元に戻っているか、陸上輸送へつなぐためにシャシのベースがあるか、荷役があるか、関連する機器類があるか。そういったことがセットにならないと点が線にならない。物流BCP の在り方・中身を広めていただくことが今後の方針として出されていた。先ほど申し上げたことをちょっと強く意識してもらいたい。
- ・物流BCP となるとハザードも対応も違う。対応の中の一番大きな武器がルートのバックアップ。それ以外にいろんなやり方があることを一緒に考えて入れ込んでいただく。バックアップのほうは既存のインフラをうまく使いまわすことにももう少しリーチを広げていただければどうか。
- ・発展軸はかなり見えてきているので、引き続き事務局は対応願いたい。

【座長】

- ・恐らく国土政策という観点からすると国交省などは国土管理と産業配置、その上に展開される産業活動の維持が基本にあると思う。しかし私たちはその中でも瞬間的破壊、天変地異によって寸断されていく、それをできるだけ維持し速やかに回復するかが目標として与えられたものであると理解している。その中で私たちは北陸地域という形で地域を切りとって長い議論をしてきた。

- ・この委員会は不思議な委員会であり、普通はこれだけ長く続くと中だるみがあって決まったことだけをルーティンワークで繰り返すというところがあるのだが、この委員会だけは新しい知見が順番に付け加わっていくという、毎回学べる委員会だと感じている。
- ・ただ、自然が相手なので非常に手ごわい。奥行きもあり、まだまだと感じている。これからもう少しリアルな、なるべく現場に近い委員会を組成して、私たちの意思決定も現場に近いところから発想し、なおかつ知見をきちんと折り込んでいけるような、そういう仕組みづくりと実践と現場力に力点を置いて、どんどんこれを深化させていきたい。
- ・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判断している。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、次年度に向けて引き続き尽力をお願いしたい。

(挨拶)

以上