

日 時：令和5年2月17日(金)14:00~16:15

場 所：新潟グランドホテル 3階「悠久」

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37名 (会場18名、WEB19名)

－ 議 事 －

(挨拶)

【座長】

- ・ウクライナ情勢をめぐる東西の陣営の対立の先鋭化、一方、中国は人口面でピークアウト、インドの台頭、最近のゴールドマンサックスのレポートでは2050年インドネシアがGDPベースで4位、人口3億人超となる見込みである。今後、アジアを中心とし貿易構造を含め相当な変化が予想される。今日の議論は、大きな変化は鳥の目で見えていただき、当面の物流戦略をどう組み立てるかを蟻の目で見、両者を接合させる形にしたい。

(意見交換・質疑)

【委員】

- ・「資料1-2」のp6の3の対策について、「③：各県（隣接する内陸県含む）の事業継続支援担当部局や各県商工会議所等と一層の連携を行い、中小企業の訓練参加数増加を目指す。」とあるが、商工会議所としての役割を考えたいと思う。

【福井県】

- ・「資料2」p29の補足だが、昨年8月豪雨で敦賀港と北のほうと人流物流が寸断され、当時船が使えないかという議論が内部でもあった。実際に新日本海フェリーさん、近海郵船さんにも相談したが、現実的には災害が起こってからでは対応が間に合わない。実際に詰めていくと課題もたくさんある状況である。今後も、こうした事象が起こることが想定され、災害以降、新日本海フェリーさん、近海郵船さんとは、こうした事象を想定しどのような協力をしていただけるか勉強し始めており、最終的には協定を締結できればと協議を進めている。

【委員】

- ・ブルボンさん、日通さんは社会的使命を超えた果敢な取組をされており、我々が取組んできたことが机上の空論ではなく、実践するには課題がたくさんあるということを知られる素晴らしいプレゼンテーションであった。
 - ・日通さんに質問だが、コンテナはトラックや船舶に対応できるフレキシブルなものなのか？
- ⇒ (日通) マルチモーダルに、その時に輸送できるルートをつなぎ合わせるものである。
- ・御社 (日通) クラスでもデータやり取りのシステム標準化も難しいと認識した。そこは国、運輸業界全体でやっていかなければならないと思う。
 - ・RSVコンテナは独自とのことだが、独自のコンテナに起因するリスク、需給関係のコントロールはどのように考えているか？
- ⇒ (日通) 私有コンテナとして保有しているが、発着のバランスもあり、非常に難しいところがある。荷物の到着の多いところに偏り、発地ではコンテナが不足し空回送しコストが上がる。ラウンド輸送が永遠の課題だが、地域によっては片荷となる。今後、運賃面については顧客に転嫁することも考えるが、それでは単にコストアップになるので積載を高める努力をしたい。- ・北陸が取組んで実効性が上がっている中で気になるのは、中部整備局や中部経済圏では、こういう話が上がってこない。中部地方整備局では南海トラフ戦略会議でレジリエンスをどう上げるかという議論をやっている。全体枠としては内閣府等があるが、結局、災害時に重要なのはロジスティクスで、これを担っている国交省が実効性を担保できる立場であるが、今回やってきたことについて本省は国の仕組みとしてどう考えているのか？せっかく頑張っているのに全国展開しないのはなぜか？そこに障壁があれば我々も声を上げるし、バックアップするからにはバックアップされる側も乗ってこないといけない。

⇒ (事務局) 特に障壁はございません。それぞれの地域でやれるべきことをやって、繋いでいく。北陸のバックアップ体制を構築して、中部や関東に構想ではなく「もの」としてもっていくことを考えている。

【委員】

- ・今年度の代替輸送訓練の検証結果によればBCPの策定が無くとも悪い結果が出なかったとのことだが、BCPの有無に関する検証については訓練なので十分にできなかったのか。どのように解釈しているか。

【委員（上記質問についての見解）】

- ・本来であれば、自社のBCPの内容を把握していればスムーズに動くと思うが、架空の模擬会社を設定し、はじめて読むBCPであったために差があまり見られなかったということで、現実の会社でやれば大きな差が出てきたのではないかと考える。

【委員】

- ・「資料2（付属資料）」p1の内航フェリーを使用した場合の業務フローでは、集荷配送情報については発地運送業者から発荷主に直接行くようになっているが、フォワーダーを通してであろうと思う。同様にp4のフローも同様に集荷配送情報についてはフォワーダー経由になろうかと思うし、最後の受領証明書については、着地運送業者、発地運送業者、フォワーダーを経由して発荷主に情報提供されると思う。内航RORO船の場合、フォワーダーは発地運送業者に丸投げするのではなく、発地運送業者、船社、着地運送業者をトータルコーディネートして発荷主の要請に応じる場合もある。

【委員】

- ・コンサルをやっていると「平時にできないことは有事にできない」という言葉をよく聞く。いきなりよろしくではなく、平時に契約リスクを分かち合う必要がある。
- ・大手コンビニやパンメーカーは自社で配送しているが、一般のメーカーはロジスティクスを物流業者任せである。さらにサプライヤーも含めた訓練は全然できていないのが現状であるなかで、この訓練は貴重な体験である。
- ・内航フェリー・ROROのチェックリストは素晴らしい形である。分厚いBCPを作るより、訓練を通じ誰が何をするのか理解し、抜け漏れをチェックリストで確認すればよく、訓練を通じてBCPは薄くしたほうが良い。
- ・今年のダボス会議での「グローバルリスクレポート」によると、企業にとって今後2年間の短期的なリスクの2位に「自然災害と極端な異常気象」があり、今後10年の中期的なリスクは環境系で、大災害が頻発することが危惧されている。世界的なリスクへの対応という観点でも、この取組はぜひ続けていただきたい。

【委員】

- ・一般的な質問になるが、BCPの策定が現状進んでいるのかが疑問で、大企業は5-7割程度導入しているとも聞くが、中小企業はあまり進んでいないと聞く。そのあたり、どのように策定させていくのかは課題である。
- ⇒（事務局）訓練に参加していただき、少しの企業でもBCPの重要性に気づいていただきたい。実際自社でBCPを作成するムーブメントを起こしていただければ、訓練をやった意義があると考えている。

【委員】

- ・我々トラック業界としては、日通さんのモーダルシフトのような、CO2排出量削減のための事業をしていかなければならないと考えている。

【委員】

- ・「資料1-1」p20のような、港湾のバックアップの有無やBCPの有無、BCP内での代替輸送手順の有無により、初動対応力・事業継続対応力の結果が変わってくることについては、興味深く貴重な情報なので対外的にも情報発信してほしい。
- ・企業と接していると、経営として事業継続対策を重要だと考えられている企業は平時から必要な対策を進めているが、そうでない企業もまだまだ多く、事業継続対策を単なるコストと捉えて尻込みしている傾向がある。平時からの海上輸送活用は非常に有意義で、利用しやすくするためのサービス提供側のコスト低減策も素晴らしいが、サービス提供側の努力でまかないきれない部分については、国が政策等で補助・支援するなど後押ししてほしい。

【委員】

- ・重大な災害発生時に、太平洋側の物流を一部日本海側で代替するとボリューム感が違うので、混乱が生じる可能性がある。ソフト面であるが、海上輸送のボトルネックとなりがちな部分は、実際の荷役を行うステベ（船内荷役業者）のマンパワー不足である。非常時には、会社の枠組みを超えて、相互のチームを融通し合えるようなフレームワークを設定する必要がある。

【委員】

- ・これまで大型のトレーラーが主力で、なかなか船と小ロット輸送が結びつかなかった。日通さんのSea & Railにより、小ロットと船が結びつき、輸送モードの多様化、モーダルシフトが進むことで、BCPに対しても有効となるよう日通さんとやっていきたい。

【委員】

- ・ブルボンが物流事業者に全部任せるのではなく、自分たちも運航管理の資格を取って、輸送ルートは全て指示を出すということで感銘を受けた。他の荷主さんたちもこのようにやっていただければ、大雪のときも長期にわたる立ち往生とかも無くなると思う。

【委員】

- ・東日本大震災の際に新潟港をバックアップ機能として使っていただいたときに際を感じたことは、日通さんの話にもあったように、荷主のコストアップ、リードタイムの問題についてご理解を求め、もう少し平時からバックアップ機能としてのプランだけでなく実行という形にできればいいと思う。
- ・2024年問題の働き方改革で、今後ドライバー不足となり、中小のトラック業者の運航の効率をどうするかという問題があるが、トラックの高速無償化等、運送業者に向けた対策をしていただけないと物流が機能しないと危惧している。

【委員】

- ・ブルボンさんの非常に奥の深い取組、物流業者と対等というスタンスはありがたい。もっと他の企業も同様に取組んでいただければ、先ほどリンコーさんもおっしゃったように、2024年問題と合わせて我々自身の問題にも取り組んでいきたい。

【委員】

- ・金沢港の役割の中では、RORO船のある敦賀さんや新潟さんのようにはいかないが、勉強していきたい。

【委員】

- ・「資料2」p11の「トップマネジメントの関与というのは…」と前回発言したが、営業をいくらやっても一担当ではなかなかできることではないので、トップダウンで是非ともやっていただきたい。福井県では代替輸送トライアル助成で助成金も出したが、なかなか変えてもらえないので、行政の方と一緒にやっていただきたい。

【委員】

- ・新潟ではこの年末・年始、大雪のため鉄道が止まった。全て代行輸送できず、若干であるが、近隣の貨物駅までトラックで運んで、そこから鉄道輸送した。引き続き、こうしたことを拡大しながら、皆さんからさらにご利用いただけるような鉄道輸送を目指したい。

【委員】

- ・今回の訓練では、手順を規定しているかどうかを取り上げた点はあるが、港湾BCP、広域港湾BCPを作っている委員会に参加していると、BCPだけでは動かないので、手順の規定や誰でもわかるアクションカードを作成するよう言っているが、この部会ではそうした点にも光が当てられている。
- ・次に、模擬訓練をするとき、参加者の属性に関わらず役割を当てられるのかと理解するが、その中に物流業者もいるので、その中でいろいろな模擬体験ができるのであれば面白い。
- ・フェリー・ROROのガイドラインを作っているが、重要なのは、公がどのように情報を出すかである。H28年の熊本地震の際は、国交省海事局は災害対応として瀬戸内海のフェリーを使うよう情報を流し、瀬戸内海フェリーが使われた。こういうこともあってH30年豪雨のとき、陸上交通は止まったので瀬戸内海のフェリーがかなり使われた。したがって、来年度の代替輸送訓練をするときに、公が何らかの情報を出したという要素を入れたほうがいい。それに基づいて各主体がどう判断するかということ。
- ・民間企業は情報が無いと動けないので、被災状況・復旧情報の災害時の代替輸送のための情報プラットフォームをどこに求めるか検討すべき。

【委員】

- ・次年度のキーワードは、地震だけでなく台風になっていくと思う。台風は、見舞われた後では遅く、見舞われる前から切替える発想で、この気づきがキーワードになる。コストアップという問題については、見舞われた後に遅延したほうがもったかかると、だから事前に代替性を含めてやるとなる。事例に即した形で、遅延したらもったコストアップしますよ、事前に代替を準備していればそれを軽減できますよとメリットの話の話を訓練の前のワークショップでやりつつ、担当のレベルではコスト問題はクリアできないため、企業文化として打ち出したい。

【座長】

- ・本日発言の機会が無かった方も、引き続き事務局でご意見を承りたい。特に修正意見は無かったので、事務局の提案の通り、次年の専門部会に向けて進めていただきたい。

以上