

北陸地域国際物流戦略チーム 令和元年度幹事会 主な質疑・ご意見

項目	質疑・ご意見	回答
資料1 「広域バックアップ専門部会」の取組について	災害発生時を想定した取組は非常に大切。代替輸送する物品の優先順位などについて被害想定度合い毎に予め決めておくことで、初動時に迅速な対応が可能となるのではないか。また、規格の統一により作業の迅速化が図られると思います。そのほか、片荷の問題を想定して、非常時においては被災地への支援物資の国内からの供給も視野に、荷主・貨物の需要情報の一元化を図るAIを活用したマッチング機能(輸送マッチングプラットフォーム)をポータルサイトに予め盛り込んでおき、業者間連携を図ることで物流の効率化を図れるよう制度設計しておいてはいかがでしょうか。	・大規模災害時における初動時の対応等については、事業者が策定した事業継続計画に基づいて実施されることとなります。事業者の事業継続計画策定の基礎資料として、社会情勢の変化に対応し、実効性を高めるために、今後も定期的に「代替輸送基本行動計画」のフォローアップを行ってまいります。 ・マッチング機能を盛り込んだポータルサイトの制度設計については、災害時におけるリアルタイムな情報の混乱を招くことがないよう、港湾管理者や港湾利用者等のご意見を伺いながら、慎重に検討していく必要があると考えております。
	太平洋側の荷主企業、物流関係者と北陸地域港湾の関係機関・企業等との相互理解、共通認識等が重要と思われる。	・毎年開催している代替輸送訓練やweb等で広く情報発信していきたいと考えておりますので、引き続きご支援をお願いいたします。
	代替輸送訓練を今後とも継続的に実施し、中部地方の広域防災訓練との連携も検討いただきたい。	・代替輸送訓練の実施に当たっては、各地方との広域連携の必要性も認識しており、今後はそういった可能性についても検討していきたいと考えております。
	道路も鉄道も被災、港湾も被災、電気・水道・ガスも停止の経験をしたので、この専門部会の取組みは重要です。	・本専門部会における各種取組がより深化し、事業者の大規模災害時における支援策となるよう、引き続きご協力をお願いいたします。
	(2)代替輸送基本行動計画のフォローアップで、●代替港湾、輸送機関等の紹介で、各港からJRコンテナを利用した代替輸送は非常に実現性が高く、今後、具体的に進めていければいいと思います。	・「代替輸送の基本行動計画」でのモデルルートは、一般道を対象としておりますが、今後も現実的な代替輸送について検討を行って参ります。
	(2)『代替輸送基本行動計画』のフォローアップⅣ 代替輸送訓練の開催状況の「代替輸送訓練のデモンストレーション」が好評だったとのことで興味がありました。その様子(動画等)をweb上で広く確認できたらいいのではないのでしょうか。	・代替輸送訓練のデモンストレーションのweb上への公開については、時期、目的等を考慮して検討していきたいと考えております。
	(2)『代替輸送基本行動計画』のフォローアップⅢの◆フォローアップの方法で社会的ニーズの高い品目を選定とあるが、発災からしばらくは、社会的要請としては民生優先となるように思われるが、この間においても、企業活動へのバックアップができるよう取り組むということに理解して良いか。	・大規模災害時における初動時の対応等については、事業者が策定した事業継続計画に基づいて実施されることとなります。今回の検討は、「代替輸送基本行動計画」の実効性を高めるためのフォローアップとして、震災時の社会的ニーズの高い品目やコンテナ化の可能性が見込める品目を選定し、バルク貨物のコンテナ化による代替輸送の可能性を検討したものです。
	『今後の取組み』に関し、パンデミック時代に対応して何かバックアップ専門部会でできることがないかを検討してはどうか。	・昨今の新型コロナウイルス感染症拡大による物流への影響を検証した上で、適切に判断していきたいと考えております。
資料2 農林水産品の輸出促進の取組について	BCPの観点から北陸地域の港湾は日本海側港湾の代替港として重要であるが、平時から利用することで航路の維持にも繋がるので、そういった活動を支援する制度ができるといい。	・日頃から繋がりのある企業や関係機関との連携等は、大規模災害時の代替輸送においても比較的に円滑に進むと考えられるため、BCPの観点から平時の利用も重要であると考えており、引き続き、北陸地域の港湾の利用促進に取り組んで参ります。
	農産物の生産者や加工業者による輸出が可能とする条件整備を行い国内販売の他、輸出への選択肢を提供するといった取組みなのか、海外とのマッチングまで持っていき取組みなののでしょうか。	・将来的な北陸地域の農林水産品輸出促進に向け、混載輸送の可能性を探るとともに、地域商社による仕組み作りを検討していきたいと考えております。
	令和2年2月、北陸地方整備局で実施された農林水産品の実証実験について、最終結果が出れば、提供をお願いしたい。また、実施内容、実施方法、課題等についても、今後、意見交換させてもらえればありがたい。	・実験結果については、web上もしくは次回幹事会において提供させていただくことを想定しております。
資料3 国際物流の取組について	海外マーケティングの結果を共有できれば、農林水産品で新たにコンテナ利用を始める荷主が増える可能性があるため、継続して実施していただきたい。	・引き続き、北陸地域の農林水産品輸出促進に資する取組について検討して参ります。
	海外では鉄道は道路ではなく、線路でもない「航路」と言われ列車は大陸を進む船のようなものとなっています。日本の鉄道貨物とは規模も違い大量輸送となっています。これをうまく日本貨物鉄道にマッチング出来たら面白と思います。	・国交省といたしましてもモーダルシフトの取組みは重要と考えており、導入に向けた国庫補助等も用意しているため、活用を考えていただければと思います。
	シベリア鉄道利用のコストなどの課題が改善できれば、日本海側港湾の大きな利点になるので、継続して実施していただきたい。	・仰るとおり、ユーラシア大陸を横断して、欧州へ輸送できれば日本海側港湾に大きなメリットになると考えております。今後ともご協力をいただきますようお願いいたします。
	シベリア鉄道による貨物輸送は、長年、官民で可能性について検討されてきているがいっこうに利用が進んでいない。そうこうしているうちに中欧横断鉄道が動き出し利用も進んでいると聞いている。パイロット事業では良い結果が報告されているが、企業の利用が進まないのは何か根本的な問題が改善されないのではと思われる。	・シベリア鉄道の活用に関しては、昨年度、一昨年度と検証してきたところ、やはりコストが一番のネックになっている模様です。 ・本事業については、令和2年度も検証していくと聞いております。引き続き、シベリア鉄道の利便性向上を通じて、海上輸送、航空輸送に並び、第3の輸送手段の選択肢となるよう、ロシア運輸省及びロシア鉄道と協力し、シベリア鉄道の利用拡大に向けて取り組んで参ります。
シベリア鉄道を利用した貨物輸送パイロット事業について、令和2年度も、国交省において実施予定と聞いている。これまでも、富山県では主に本省と意見交換させていただいているが、引き続き連携を密にして、意見交換等させていただきたい。	・本事業については、今年度も実証実験を行う予定と伺っておりますので、前広に情報提供、意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。	
その他	コロナショック後の世界において、物流においても、society5.0に標ぼうされるデジタル化の進展、様々な規制緩和により、効率化や人手不足などの対応が進むものと期待しています。自動化・機械化の急速な進展を加味したビジョンとなることを期待します。	・北陸港湾ビジョンについては、平成30年7月に国土交通省港湾局においてとりまとめた「港湾の中長期政策『PORT2030』」や、これまでの経済社会情勢の変化を踏まえた検討を進めて参りたいと考えております。
	国内輸送については、鉄道貨物輸送をお願いしたいと思います。特に、中・長距離輸送は1名で26両編成(最大)1300トン輸送出来る力を持っています。トラックドライバー不足等でニーズにあった輸送機関であると思います。トラック(短距離)、鉄道(中・長距離)、船輸送で、国内外輸送を更に盛り上げていただきたいと思います。現在、新型コロナウイルス感染拡大が心配される中、トラックドライバーは県外に出られ感染リスクが高くなります。鉄道の運転士は、中・長距離を移動しますが、人との接触はほとんどありません。鉄道輸送は感染防止に最適な輸送機関であります。	・2016年に物流総合効率化法が改正され、モーダルシフトについても、認定の対象となったところです。北陸信越運輸局といたしまし、持続可能な物流体系の構築を図るため、複数の者の連携による物流の省力化・効率化を図り、また、環境負荷低減への取組みを支援して参ります。なお、モーダルシフトについては、取組みを支援するための補助金の制度もあるため、積極的に活用していただきたいと思います。
	東京、横浜港が、特に輸入貨物で逼迫している中、新潟地区以外(なるべく新潟から中長距離)から新潟港から輸出貨物を取扱う需要は無いでしょうか？JR貨物の(空)コンテナ回送している現状とマッチングさせて物流費の削減、環境面にも貢献が可能なスキームを鉄道+船+トラックで仕組みが出来たらと思っています。無駄な空コンテナ回送費用を掛けるなら、ある程度リーズナブルな鉄道運賃提示をして、お客様を含めた4者がWIN、WINとなる取組みを引続き取組んでまいります。	・2016年に物流総合効率化法が改正され、モーダルシフトについても、認定の対象となったところです。北陸信越運輸局といたしまし、持続可能な物流体系の構築を図るため、複数の者の連携による物流の省力化・効率化を図り、また、環境負荷低減への取組みを支援して参ります。なお、モーダルシフトについては、取組みを支援するための補助金の制度もあるため、積極的に活用していただきたいと思います。