

日 時：令和4年10月12日(水)14:00～16:00

場 所：万代シルバーホテル 万代の間

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16名、WEB19名)

－ 議 事 －

(挨拶)

【座長】

- ・北陸地域の港湾には2000年代半ばから関わってきたが、振り返ると概ね5～6年おきに北陸地域の港湾が直面する課題が変遷してきたと思う。最初の2005年頃の日本海は平和な海で中国やロシアとの貿易をどう構築していくかと考えながら三角航路等を提案した。それでも「チャイナ+1」という形で、チャイナリスクを避けるためもう一か国をどう考えていくべきかという意見もあった。
- ・当時は、BCPや防災という視点はほとんどなかったが、2011年の東日本大震災以降から事態は一気に変わった。また、時を同じくして中国経済が急激に伸びてきたこともあり、チャイナリスクに備えて、東南アジアとどう繋がっていくか検討を本格的に始めた。さらに、自然現象の視点ではあらゆる面で地球が活動期に入り、至る所で地震や津波等の減少が起き始めてきた。
- ・2015年以降は、大型台風が日本を次々襲い、洪水、土砂崩れ等が発生し、地震以外の災害にも対応する必要性がでてきた。
- ・2020年台に入ってから、新型コロナウイルスによるパンデミック。そしてウクライナ戦争と、概ね5年おきに課題が変複雑化・多岐化してきている。その点で時代の変化を読むのがますます難しくなっているといえる。
- ・以前は平和な海が危険な海となり、大陸とつながることに熱心だったが、北陸港湾ビジョンでも現代版北前船構想ということで、内航をどう繋いで、東南アジアと如何に繋がっていくかが描かれているなど、考え方が変化してきている。
- ・北陸港湾の位置と持ち味を大事にしなが、次の次の時代を読んで、戦術論のみではなく長期の大変動を見据えた戦略論に落とし込んで議論していきたい。

(議事①、②後のご意見)

【委員】

- ・日本は南北の相互運用性・互換性が弱い。ポイントは、太平洋側を如何に日本海側がバックアップできるかということである。また、日本海側でも有事の場合に、太平洋側でもバックアップできるような相互運用性を普段から構築できるかどうかのポイントだと思う。
- ・そういう意味で、普段からモーダルシフト・ミックスをしていくことが大きな体系になっていくのだと思う。
- ・今回の訓練における実験的な試みは研究者としても大変面白い試みだと思うので、代替輸送の意識のありなしでどういった結果が出るかは是非知りたい。一方で、BCPといっても代替輸送が位置付けられていない実効性の低いものもあり、付与するBCPにも、代替輸送が位置付けられているのかいないのかで、BCPに代替輸送を位置づけることの重要性に気付いて頂けるような仕掛けがあると良いと考える。
- ・今回の訓練は新たな試みもあり、人数を絞った形できめ細やかにやるといったことも検討いただければと思う。

【委員】

- ・企業のBCP/BCMを評価しているため、物流の代替戦略を伺う機会があるが、代替輸送の戦略をお持ちの企業は少ない。戦略があるとお答え頂く企業でも、複数の物流事業者と契約しているので問題ないとお答えになる方が多いが、実効性がない状態。そういう意味では、今回の訓練でも、どのようにBCPに代替輸送を位置づけるかもポイントになると考える。ブルボンのような具体的なものがよいと考える。

【委員】

- ・BCPに代替戦略が位置付けられていないという話があったが、訓練において代替輸送に切り替えることに着目した訓練というのは他ではやられていない。訓練の中でも、参加者が代替輸送に切り替えるところまではなかなか難しいという状況もある。
- ・今年度の訓練で取り組もうとしており、代替輸送に関してBCPに位置付けるというのは初めての取組ではないかと思う。どのようにBCPに書くのが良いかも分からない分野にチャレンジするので、位置づけ有無によってどんな効果があるのかを測れるか不確実ではあるが、その意味でも、こういった形式で付与するBCPに

代替輸送を位置づけるのかについても、事務局とよく検討していきたいと考えている。日本でも初めての訓練になると考えている。昨今の社会環境の変化に対応して、企業は物流の継続について注目していると考えているので、是非、皆様にもご参加いただきたいと考えている。

(議事③後のご意見)

【委員】

- ・内航航路の災害時の活用について、民間企業が活用する場合には、株主や市場等から経済合理性が要求されるため、普段から使ってもらえる、経済合理性を担保するような仕組みづくりや事例が整理できると良いのではないかと考える。
- ・北海道、東北、北部九州等に展開するというのは良いことなので、取り組んでいただけると良いと思う。

(議事④、⑤後のご意見)

【委員】

- ・行政が物流関係者と連携できている専門部会はとても大きな強みがある。企業でBCPを作る際にも、サプライチェーンのBCPがどこまで確認出来て、どこまで実効性があるものなのかという点で悩んでいるというのが現状。ブルボンのような好事例は珍しい。
- ・企業はBCPを作るときに一次サプライヤーに対してBCP策定状況に関するアンケートをするが、サプライヤーの窓口は営業部門になることが多く、取引を継続するためにポジティブな回答をする。二次・三次のサプライヤーまでとなるとよく分からないというのが現状。
- ・サプライヤーまで巻き込んだ訓練というのは少ないので、専門部会の訓練というのは重要。
- ・いま荷主が気にしているのはサプライチェーンからの温室効果ガスの排出量である。特に、GHGプロトコルのスコープ3にスポットが当たっており、物流分野もその対象となっている。そのため、トラックから船、鉄道に変えようとしていて、平時からのニーズも増えてくると、代替手段というのも変わってくると思う。

【委員】

- ・代替輸送訓練に一度参加したが、訓練の前提条件について、東日本大震災時の実態も踏まえると違和感がある。弊社の事務所も東日本大震災の時に津波に被災した。その時のことを考えると、港が機能していない中で、外貿コンテナを敦賀にもっていきと考えると、トラック事業者は動いているか、港での空バンのピックアップはどうか、輸出の手続きは誰がどこでやるのか、という設定がなかったと思う。特に、自社以外のトラック、海運等がすべて稼働しているという前提の部分が実態とは異なり戸惑った。自社でもBCPの策定をしており、コンサルタントに聞くと、自社のみが被災したという前提で考えると言われたこともありやり方があっているのかとも思うが、前提条件に違和感があった。
- ・内航フェリー・RORO代替輸送の方は、例えば、敦賀から大阪に荷物を取りに行くと考えたら、敦賀のトラック等が使えると思うので問題ないかとは思っている。

【委員】

- ・東日本大震災の後に、弊社の小樽―舞鶴航路、小樽―新潟航路についてJR貨物と連携してSea&Railサービスを実施した。その際はJR貨物のコンテナ台車をフェリーに載せて輸送したということがあった。その際は、コストが合わない、現在はサービスを終了している。
- ・日本通運が課題として挙げているように、平時からの利用を考えると、コストが高くなるのが大きな問題。内航代替輸送の検討においても、リードタイムやコスト等の問題が出てくるのではないかと感じた。

【委員】

- ・荷主の皆様からBCPの観点で、地方の港も平時から輸送実績を作っておきたいというニーズは高まっている。トライアルでご利用いただく件数も増えている。
- ・日本通運から鉄道と海運を組み合わせるというビジネスモデルをご紹介頂いたが、輸送ルートを複線化(鉄道、海上輸送の2本が併存)するのは良いと感じたが、コスト増を受け入れてまで検討された背景を伺いたい。

【委員】

- ・複数の輸送モードを確保することで、お客様に選択肢を示すとともに、どこかが寸断された際に代替できる。コストについては、お客様からご理解を得ながら、平常時から一部だけでも複線化して頂いている。どうしても乗り継いでいくと割高になるため、まだ理解が得られていない部分も多い。そのため、お客様のご理解を得る努力とともに、行政からの支援も頂ければありがたいと考えている。

【委員】

- ・東日本大震災の際には、新潟港で代替輸送の役割を担ったが、輸送力の強化が課題となった。その経験から、輸送力の確保というか、鉄道、海運も含めて、輸送を実施するプレイヤーを確保することが大事だと感じている。

【委員】

- ・東日本大震災や過去の災害では代替輸送は未経験であるが、南海トラフ地震等でリスクがある中で、中京圏の荷主への説明をしているが、コストがどうしてもアップしてしまう場合には、平常時には選ばれにくい傾向がある。この点については、担当者レベルで話をしてもなかなか難しいと感じている。一方で、敦賀港では、トヨタ自動車に代替利用の実証をして頂いたというのも事実であり、そういった企業もいらっしやる。
- ・福井県では、トライアル輸送ということで利用者にインセンティブを出すということをして頂いている。これはBCPに限らず、モーダルシフトを対象にしている。こういった制度も活用して、まずはトライアルでもいいので、平時から利用して頂ける港になることが大事だと考えている。

【委員】

- ・物流業界はCO2を排出しながら事業をしており、カーボンニュートラルからはまだ遠い状態で、環境対策となると肩身が狭い。環境にやさしい物流にということでモーダルシフトという議論もあるが、いまだに国内物流の9割を支えているのがトラックであるということも実情。災害時に鉄道や海運という議論も出ているが、その9割を急に支えられるとは思えないため、平時から鉄道も海運も使用し、日ごろから分散を図っておくことが重要。
- ・代替輸送ではコストが増加する点については、代替輸送網や輸送力を、荷主のご理解を得ながら育てていくことが課題と考えている。

【委員】

- ・日本通運のSea & Railは東京から北海道向けは満載とのことであったが、逆向けはどうでしたでしょうか。
- ・災害時の緊急輸送と一般貨物輸送のトリアージも課題と感じた。

【委員】

- ・北海道から東京向けは、平常時は埋まっていないが、災害時には満船となった。

【委員】

- ・日本通運の描かれている日本全体を結ぶ陸上輸送と海上輸送の複線化が進むととてもよいと感じましたが、平常時からこのルートが実現するために最も大きな障壁となっていることはなにか。

【委員】

- ・お客様と話す中では興味を持っていただけるが、コストが障壁。ESG経営としては魅力的で理解して頂いているが、コストが障壁となっている。

【委員】

- ・訓練では、割高だから災害時の代替輸送をやめるといった意見は聞いたことがない。日常のコスト管理という視点では、コストアップを許容できないというお考えがあると思いますが、災害時にコストが上がるので物流を止めるという選択肢はない。
- ・担当者レベルでは限界があるが、経営の視点では災害時の物流コストの増加は許容されると考えている。災害時に急に代替輸送しようとするコストは上がるが、平常時からやっておくことで一定の範囲に収まるということを経営側に認識して頂き、大きな枠組みで平常時の利用も考えていくことが重要。
- ・経営的な視点でいえば、燃料の問題、環境対応については、コストアップでも対応しなければいけないと考えているため、訓練中にも取り入れていくと問題意識が変化する可能性がある。また、災害時の物流に取り組み、社会的責任を果たそうとする企業を評価するようになれば、コストという問題は経営判断で解決されるのではないかと考える。

【委員】

- ・2024年問題の話題が出たが、トラック輸送のコスト構造にどのような影響があるかお考えがあれば教えてほしい。

【委員】

- ・トラックドライバーの残業時間の上限が年間960時間となる。すでに人手不足の中で、総労働時間が減るため、運べる荷物の総量が理論上減ることになる。そうなるとうしてもコストが高くなると考えている。

【委員】

- ・荷主はスイッチングコストが高くなって身動きが取れないが、カーボンニュートラルも実現しなくてはならないということで、ある程度はモーダルシフトしなくてはならない。その先は、モーダルミックスの状態になるが、どういうミックスが最適なのか選択できるプラットフォームを作っていく必要がある。例えば、政策的なものや、システム化、データや機材等の標準化、インターオペラビリティ（相互運用性）を確保することは政府の役割だと思う。

【委員】

- ・リスク分散はしたいが、日常使いしないと災害時に使えないという問題。日常使いするとコストが高くなるという問題。細坪委員も言及されたが、企業として理解していくのはこれからで、その意味でも訓練というのが有用だろうということ。リスクプレミアム（投資家が、株式という価格が変動するものに投資をするために、価格の変動しないものと比較をして、どのくらい見返りが大きければ、投資をする気になるのか、その度合いを表す。）のようなものがあって、どの程度までなら支払うのかという経営判断がある。
- ・自然災害だけではなく、ウクライナ侵攻等の影響でコスト構造が全く変わってしまうことがあるので、物流ルート途絶に対してもどの程度かのリスクプレミアムがあって、これは拡大していくと思う。
- ・本日プレゼンのあった 2 社のように民間事業者がサービスを拡充していてモーダルシフトの敷居が低くなると思うが、どこかでリスクプレミアムとコストがマッチすると実現するのではないかと考える。
- ・内閣府が実態調査をしているが、リスク経営を行っている企業が検討中も入れるとほぼ 100%となっていて、リスク管理の感覚は浸透してきていると思う。トップマネジメントの関与というのは BCP の基本であるため、そういった中でコストアップしても代替経路の日常使いをしていく日が近づいてきているのではないかと思う。
- ・公共が何らかのかたちでこれを肩代わりすると、それができないときには全く機能なくなってしまう。社会経済システムの中に組み込まれていくのが正しい姿だと思う。
- ・公共の役割としては、北陸の広域 BCP にも位置付けているが、インフラの被害情報を有事に発信できるかということ。これに基づいて、民間事業者が地域経済の復旧のための活動を再開していくことになるが、このための鍵は、情報インフラを活用した公共サイドからの迅速な情報提供である。これは公共サイドへの宿題だと思う。

【座長】

- ・事務局の提案の通り、今年度の代替輸送訓練を進めるということ、内航フェリー・RORO を活用した災害時代替輸送の検討を事務局の論点をベースに進めるということで、了承を頂いたので、次回の専門部会に向けて作業を進めて頂ければと思う。

以上