

北陸地域国際物流戦略チーム  
第2回広域バックアップ専門部会

平成25年3月8日



【事務局（長田）】 定刻前ではございますが、メンバーの方、皆さんおそろいなので、北陸地域国際物流戦略チーム、第2回広域バックアップ専門部会を開催させていただきます。よろしくお願いいたします。

議事が始まる前までの進行を務めさせていただきます北陸地整の港湾空港部長、長田でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、主催者を代表いたしまして北陸地方整備局、松原次長よりご挨拶申し上げます。

【事務局（松原）】 北陸地方整備局次長の松原でございます。前任の東山に続きまして、引き続きよろしくお願いいたします。

本日の会合、北陸地域の国際物流戦略チームの中では、広域バックアップ、つまり、日本海側の地域として全国の物流をしっかりと支える役割を担っていくこと、また、その際に太平洋側で切迫している地震、あるいは、津波に対して日本海側からどのような役割が担えるのかということで、本部会を専門的に設置させていただいて、ご審議をいただくということでございます。座長の柳井先生にはいろいろとお世話になりますが、引き続きよろしくお願いいたしますと思います。



先般、24年度の補正予算が決まりました。その中の大きな柱として防災・減災、あるいはインフラ関係では老朽化対策ということがしっかりと盛り込まれ、措置されたところでございます。我々公共事業を担う者として、あるいは物流を支える者としてしっかりとこの予算も活用しながら前へ進めていきたいと思っています。今日は、ご審議のほどよろ

しくお願いいたします。

【事務局（長田）】 次に、出席者のご紹介をいただくところでございますけれども、お手元にメンバーの一覧、席次表を配らせていただいておりますので、これにてかえさせていただきますと思います。



ここで、報道関係者の皆様方、事前のご案内のとおり、カメラ撮りはここまでさせていただきます。本日の議事概要につきましては、幹事会終了後、18時から小会議室202においてご説明申し上げますので、またよろしくお願いいたします。

これから本部会の議事につきましては、専門部会の座長であります東北学院大学の柳井先生にお願いしたいと思います。先生、よろしくお願いいたします。

【柳井座長】 皆さん、こんにちは。東北学院大学の柳井でございます。今日は早速、議事を進めさせていただきます。今回の東日本大震災を受けて、東北地方のロジスティックは大分乱れました。先ほどもご紹介がありましたように、まだまだ地震の影響がいろいろと残っております。今後、想定されている大きな地震が来たとき、この北陸地域がどういったバックアップ体制を組めるのか、そして各ステークホルダー同士の課題、問題点はこういったものがあるのか。パソコンで言いますと、トラブルが起きた後、セーフティモードで立ち上げるわけですが、そうした意味合いで私たちが貢献できるものについて、これから皆さんと議論を深めていきたいと思っておりますので、ひとつよろしくお願いいたします。



では、議事を進行させていただきます。それでは、早速、お手元の議事次第にございますように、議事（1）について事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【事務局（齋藤）】 北陸地方整備局港湾物流企画室長の齋藤でございます。どうぞよろしく申し上げます。それでは、資料1でご説明させていただきます。これは前回、第1回目の専門部会のときに示させていただいたものから抜粋したものでございます。今回、初めてご参加いただく方もいらっしゃると思いますので、簡単に説明させていただきますと思います。



まず、1 ページ目でございます。中段の「論点」の右側にありますように、東日本大震災発生時の教訓を踏まえまして、今後、大規模地震発生時に我が国の国際物流を維持するために北陸地域としてどのような貢献ができるのかという論点がございまして、昨年度、幹事会が開かれた際に、今後の具体的な検討については専門部会を設置してやっという提案がありました。この提案が本部会です承されまして、昨年12月に広域バックアップ専門部会というものが開かれたわけでございます。

次の2 ページ目ですけれども、こうした取り組みや方向性は、国土交通省の交通政策審議会港湾分科会におかれましても、資料右下の「広域的なバックアップ体制の構築について」として位置づけられているところでございます。

それから、3 ページ目でございます。こちらは北陸地方整備局港湾空港部で試算したものでございます。今後、発生が確実視されております首都圏直下地震や南海トラフ巨大地震、こうした大規模災害が起こった際にどれだけの被害となるのかを我々で試算させていただきました。資料左下に表がございますけれども、Case 5 首都圏直下地震の場合には月間20万TEUの貨物が行き場を失い、南海トラフ巨大地震の場合には月間11万TEUのコンテナがあふれることが試算結果として出てございます。こうしたものに対して、北陸地域としてどれだけ貢献できるかをこれから検討していこうというものでございます。

続きまして4 ページ目でございます。こうした大規模震災が我が国に及ぼす影響の紹介でございます。我が国の外貨貨物の約8割が、3大湾と言われる京浜港・伊勢湾・阪神港で扱っている現状がございます。首都圏直下地震や南海トラフ巨大地震などの大規模地震が襲ってくると、直下エリアである東京・中京・大阪だけではなくて、背後圏企業の事業継続についても、かなりの深刻なダメージを受けることも考えられるということでございます。

5 ページ目でございます。では、3大湾がダメージを受けるのであれば、簡単に日本海側を使えばいいというお話になろうかと思いますが、通常、欧米基幹航路につきましては、それなりに大きい船舶が就航しておりまして、資料左側の我が国に寄港・就航するコンテナ船の必要岸壁水深に関するグラフを見ていただくと分かりますとおり、大体14メートル以上の岸壁がないと着岸できないということがございます。日本海側の新潟港も伏木富山港もコンテナを扱える岸壁としまして、14メートルのスペックを持っていませんので、それなりに大きい船舶が急遽、日本海側を使おうとしても、現状では使えないということでございます。

それから、6ページ目でございます。東日本震災時に日本海側がバックアップの役割を果たした事例の紹介でございます。新潟港、代替の拠点としてエネルギー輸送・物資輸送にかなり貢献したということでございます。コンテナターミナルについても、かなり取扱量が増加しました。資料右上の写真でございますけれども、赤で囲っておりますエリアにつきましては、通常、コンテナを使っていない区画でしたが、急遽、保税区域の拡大など、関係する方々にご協力いただいて、月間最大21,531TEUコンテナを扱ったということでございます。右下に、赤色の棒グラフで書いてございますけれども、平成23年5月については、前年同月比の大体1.6倍の貨物を扱ったということでございます。

最後に、7ページ目でございます。この専門部会としてどういう方向で検討していくべきかについて、簡単に紹介させていただきます。首都圏直下地震、南海トラフ巨大地震などに対応した事業継続を考えていく上では、日本海側に代替拠点や代替輸送ルートを確保して、事業継続が可能となる柔軟なサプライチェーンネットワークを確立することが必要ではないかということでございます。この専門部会といたしましては、下に書いてあります1)から3)までの、社会インフラの確保、事業継続の支援制度充実、災害時の情報共有、この3つの方向性で、今後検討していくことを、1回目の専門部会でご了解いただいたところでございます。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。第1回目のおさらいと確認を兼ねてご報告をお願いいたしました。

続きまして、議事(2)の方、委員等からの話題提供についてお伺いしたいと思います。

それでは、内閣府の方、よろしく願いいたします。

【筒井事業継続担当主査】 ただいまご紹介いただきました、内閣府にて事業継続の取り組みの普及啓発を担当しております筒井と申します。どうぞよろしく願いいたします。本日は、事業継続に関する現状と国の取り組みについて、概要をお話しさせていただきます。



それでは1枚目、民間企業等の事業継続に関する現状という資料でございます。こちらは、内閣府で調査しているものですが、大企業、中堅企業におけるBCPの策定状況に関するアンケート結果になります。平成23年度でございますが、大企業では72%、中堅企業では36%等の策定済み・策定中といったデータが

出ておりまして、今後に向けては積極的なBCP策定支援とともに取り組みの継続や改善を促す段階に入っている、こう認識している次第でございます。

2枚目は民間企業等の事業継続における業種別の傾向でございます。こちらは大企業、中堅企業を業種別に少々詳しく書かせていただいた内容です。この中では建設業、情報通信業、金融・保険業において、顕著な増加が見られるところでございます。また、運輸業では、平成23年度で27.1%策定済みとなっております。21年度と比較してやはり増加しているといったところでございますので、ご参考ください。

では、3ページ目から本題に参ります。事業継続の取り組みを推進するに当たって、今後どういう課題があるのか、また、その必要性について、まとめております。1つ目は策定済みBCPの見直しの必要性でございます。事業継続の取り組みには常に見直しが必要であるというところは、我々も啓発しています。特に今後は、重要な経営資源に関して、機能喪失させないことを追求するだけではなく、機能喪失したという状況について、多角的な検討が必要であると考えており、そうした意味でのBCP見直しが必要であると思っています。BCP見直しの一例では、ハード的対策、ソフト的対策ともに重要であること、代替機能、重要な機能を分担していることなどがご覧いただけます。

4ページ目に移っていただきたいと思っております。ここでは代替戦略の必要性を挙げております。我々も注視しているところでございます。東日本大震災などを鑑みるに、大規模災害時には事業の早期復旧という戦略が機能しないところもございまして。これによって代替戦略が必要不可欠となっていることは、これからの課題と思っております。こうした課題にどのように適切な対策を講じていくかということをお我々は普及・啓発していきたいと思っています。

資料の下にデータを出しておりますが、例えば東日本大震災では重要な業務の再開まで2日以上を要した企業が9割近くございまして。また、自社で幾ら設備を増強しても、停電等々、交通機関、道路の途絶、通信の途絶といった、自社以外のところで重要業務が停止するという状況が比較的多いことから、代替戦略の必要性を検討していくべきと考えております。

5ページ目に移っていただきたいと思っております。次はサプライチェーン確保の必要性でございます。こちら東日本大震災の話で、自社が大丈夫であったところでも、自社以外が要因でサプライチェーンに大きな影響が出たことを示しております。下はデータですが、自社以外で重要な業務が停止した理由として、取引先の業務が停止したことを挙げており

ます。この割合が、自社の直接的被害を挙げている割合とほぼ同程度ということですので、やはりその重要性を強く啓発していこうと思っているところでございます。

それでは、次の6ページ目に行かせていただきます。こちらはまた別の観点でして、サプライチェーンや地域内・地域外で連携した事業継続の必要性ということでございます。中小企業や零細企業を含めた企業連携や地域連携の促進方策についても検討を進めるところですが、このような連携においては、どの辺りを協力すべきか、できるかに関して、よく検討して普及・啓発していきたいと思っているところでございます。この下の図におきましては、この後に中部経済産業局様から詳しくお話があると思います。恐縮ながら使わせていただきました。

それでは、次の7ページ目に行かせていただきます。事業継続における教育・訓練の必要性です。まさに、BCPは常に改善が必要であるという話なのですが、BCPを策定しても訓練が十分ではない企業が多いという状況がございます。訓練は実動訓練が有効ですが、机上訓練等々できることからやっていくというところも必要だろうと思っております。また、ステークホルダーとの連携など、対応方法が自社にとどまらないケースが多いことも認識してございます。そこで、企業の枠組みを超えた横断的な訓練、また、連携をとるシナリオが必要になってくるのが、我々としても課題と思っているところでございます。

下のデータでは、「事業継続について教育・訓練を実施していますか」という質問に対して、「実施している」と回答した企業がご覧になれますが、数値としてはある程度の実施率が出ている一方で、その内容については、資料右側にあるように、数値が高い項目は、周知の徹底、避難訓練、安否確認などでしょうか。要は、防災訓練となっている企業が多いため、事業継続という観点をもっと取り入れることを考えなければいけないと思っております。左下の表でも、サプライチェーンの連携・訓練への必要性について、「必要性は感じるが参加したことはない」という項目で高い数値となっております。

それでは、次の8ページ目に行かせていただきます。民間企業における事業継続に関する取り組み状況を、内閣府として把握させていただいているところでございます。内閣府では「事業継続ガイドライン」を策定・公表させていただいているわけですが、こちらが民間企業のBCP策定時に参考文献として多く挙がっていることは、データでも把握しているところでございます。それから、BCP関連の各種ガイドラインにおいても参考文献となっています。しかしながら、ガイドラインだけでは具体的な課題が認識できないであるとか、実効性のあるBCP策定、また、改善の方向性が分からないという声も聞き取れ

るところでございました。

実際、現場でもBCP策定・運用プロジェクトが志半ばで頓挫しています。社内の一部だけで検討している、自社の現状に合わない、テンプレートのままであるなど、課題として挙げられているところは認識してございます。そうした意味で今後の事業継続の取り組みを推進するためには、昨今の課題を踏まえた有用な情報を提供しながら、自社の現状を把握して、取り組むべき方向性を実感できる指針として、ガイドラインをさらに充実したものにしていこうではないかと考えるところでございます。

次の9ページ目に行かせていただきます。事業継続ガイドライン改訂を我々としては検討しているところでございます。その目的と方針等でございますが、資料左側のトピックについては、説明を割愛しまして、真ん中のガイドライン改訂の目的をご説明いたします。4本柱がございますけれども、1つ目がBCM普及啓発への転換。これは「有事のためのBCPから平時からのBCMへ」というところで、企業の意識転換を図ること。要は、平時から事業継続に取り組むことが肝要であって、それはすなわち経営戦略であるということ、よりガイドラインの中に組み込んでいきたいと思っております。経営戦略としてぜひ経営者の皆様方とともに現場と一体となってやっていただきたいと考えているところでございます。もう一つは災害などの教訓の反映。これは先ほどから繰り返し申しましたところを必要性として認識してやっていくことです。それから、運用に係る内容の充実。この項目が教育・訓練であるとか、そうした内容の充実です。最後に、国際標準との関係性でございますが、事業継続の国際標準はISOの223シリーズで策定されているところであり、我々としましてはISOとの整合性、つまり、用語の整合性等を図りながらも、より我々のガイドラインを効果的なものとして策定、仕上げたいと思っております。資料右側に方針の具体化の例を挙げております。これらと共に財務手当の必要性等も充実させたいところでございます。

それでは、次の10ページ目です。こちらが最後のページになるのですが、内閣府では民間企業などの事業継続に関する普及啓発の取り組みをさまざま行っているところです。平成15年度以降、BCPの認識定着、それから、策定の促進、運用の改善という流れで徐々にスケールアップさせていただいております。取り組みの概要としまして、図の左側に4つの項目を挙げておりますが、最も大きな柱としては①のガイドライン等の充実でして、今年度から来年度に向けてはガイドラインの第3版、それに伴う解説書等の策定といったところを目的に取り組んでいるところでございます。

その次のページから参考の文献になりますのでご説明は割愛させていただきますが、位置づけ等々の話をご覧いただければと思います。

以上で私からのご説明を終わらせていただきます。この内容が今回のバックアップ専門部会におけるご検討の参考に、一助になればと思うところでございます。ご清聴、どうもありがとうございました。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして中部経済産業局の金森様と、あと北陸ブロックの川岸様、よろしく願いいたします。

【金森地域振興課長補佐】 ただいまご紹介いただきました中部経済産業局地域振興課の金森と申します。よろしく願いいたします。私から資料-3の前半を少しご紹介させていただきます。それから後半を私どもの北陸支局の川岸からご説明をさせていただきたいと思っております。



それでは、まず、資料-3でございますが、私ども中部経済局の地域振興課では、実は東北の大震災を踏まえて産業防災という観点から、昨年度からいろいろ取り組みを行っておりまして、その内容につきまして少しご紹介をさせていただきます。まず、2ページ目でございます。経緯からお話をさせていただきたいと思っておりますが、中部地域も南海トラフのリスクを相当懸念している地域でございまして、BCP事業継続の計画につきましてもさらなる実効性のある、一段高いレベルでの計画をつくるべきではないかということで取り組んでまいりました。当局では実際に2年前の大震災を受けて地域一体となった防災力、減災力を向上させるということで、資料左上にございます東海地域の新たな産業防災・減災を考える研究会を設立させていただきました。

研究会を4回ほど開催させていただきまして、取りまとめを行っております。ホームページ等で公表しておりますので、もしお時間があればご覧いただければと思っております。この研究会でのアウトプットといたしまして、資料右側の①、②にございますが、中部地域産業防災フォーラムというものを昨年4月に設置しております。それからもう一つが地域連携BCP策定ポイント集ということで、私どもの観点は地域で防災力を高めることでございますので、地域連携できる部分を整理させていただいたということでございます。こちらのポイント集につきましてもホームページで掲載させていただいておりますので、またご覧いただければと思います。

次の3ページ目でございますが、私どもの地域連携の在り方を示してございます。個社では十分対応できない部分、また、効率的に対応できない部分につきまして、下図のイメージで検討してまいりました。図を見ていただきますと、中部地域が真ん中にございますけれども、その中で、いわゆる工業団地、いろいろな組合の方、それから、業界がございます。こちらの中の連携を地域内連携と定義づけさせていただきます。それから、その周辺に各地域、近畿地方とか北陸地方とか、それぞれございます。いわゆる同時被災しないような地域との連携として、地域間連携という考え方でそれぞれの連携策を検討させていただいたものでございます。

具体的な対応策は次のページで表にさせていただいておりますが、地域内連携が白い四角で囲ったもので、16項目ございます。それから、地域間連携が長丸のピンク色で示させていただいているもので、9項目ございます。これが全てではないですし、また、この全てを実施しないといけないわけではございません。それぞれの地域の実情に応じて対策を検討いただければということで、細かい部分をポイント集で整理させていただいている状況でございます。

それから、次の5ページ目でございますが、もう一つのアウトプットといたしまして中部地域産業防災フォーラムを設置しております。資料にもございますように、中部地域の産学官が一体となって「災害に強いものづくり中部」を構築するためにネットワークを構築したということでございます。当初から一体となって対応策まで講じるのは非常に難しい状況もございますので、まずは緩やかなネットワークをつくることでスタートさせていただいております。資料左側の真ん中の四角い枠にございます。具体的な内容としたしましては、BCPの普及促進はもとより、地域連携BCPの普及、防災訓練とか実証事業、それから、人材育成事業等についてフォーラムの中で支援していくことになってございます。資料右側に構成がございますが、また後で少しご説明をさせていただきます。

具体的な事業計画は、次の6ページ目からでございます。今年度は、人材育成、実証事業、研究会を中心に取り組みさせていただいております。また後でご覧いただければと思います。1枚めくっていただきまして8ページ目がフォーラムの組織体制図でございます。中部経済連合会の三田会長にヘッドになっていただきまして、各機関、大学などの代表に顧問に就任いただいて、組織させていただいております。具体的な事業につきましては左下に支援機関がございますが、こちらで地域問題研究所が研究会・実証訓練を実施していただいております。中部産業連盟で人材育成を実施させていただいております。

それから、次の9ページは産業防災フォーラムの会員募集のページでございますので、割愛させていただきます。

以降、参考でございますので簡単にご紹介をさせていただきたいと思っております。「地域連携を活用した事業継続計画のススメ」は、経済産業省本省の予算を使わせていただいて私どもで実施したものでございます。これは、BCPをこれから見直しするとき、つくっていくときに地域連携という観点を少しでも取り入れて検討いただきたいということを目的に作成したものでございます。事例や考え方を載せさせていただいておりますが、説明は割愛させていただきます。

その次にセミナーの受講者募集がございますが、これは人材育成事業として実施したものでございます。簡単にご紹介をさせていただきます。こちらのセミナーには、本日お見えの細坪様、蛭間様にも講師としてご協力いただきまして、東北の事例、あと実際の図上での訓練を実施させていただいた状況でございます。参加企業の方からは、まだ企業内でBCPが浸透していかないという課題があるとお話をちょうだいしておりまして、経営者の理解が全然ないということでございますので、今後は経営者向けの事業についても取り組んでいきたいと思っております。

今回のセミナーは、シナリオによる実施訓練もさせていただいたのですが、こちらについては非常に好評を得ましたので、引き続き図上訓練的なものを実施していきたいと思っております。ただ、今回、専門部会でご検討いただいている物流、さらにはインフラ等につきましても、当然、事業継続するには欠かせないので、そうしたところと連携を今後深めていきたいと思っている次第でございます。

私からは以上でございますが、次に川岸からご説明をさせていただきます。

【川岸地域経済課長補佐】 中部経済産業局北陸支局の川岸でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、私から物流戦略ということで、最近の北陸の企業立地の動向、あるいはさらなる国内の空洞化を踏まえた企業立地の促進に対して、関係省庁、国で連携促進としてどういう動きを行っているかについて簡単にご紹介したいと思っております。ご承知のとおり、円高、国内需要の減少等によって生産機能の海外移転、国内拠点の再編等が進んでいるということで、さらに東日本大震災の影響もあって自然災害の少ない北陸地域へのリスク分散を行うために太平洋側等から生産拠点の移転及び集約が図られている状況でございます。



人工透析、医薬関係の人工透析の薬剤、医薬品等の供給がストップした場合に大きな影響が生じる業種、それから、航空機部品供給等の最先端分野のサプライチェーンの強化という意味での業種、または物流センターとか、コールセンター等の生活に密着した業種の立地が北陸で近年進んでいるということでございます。

進出事例といたしまして十数社書かせていただいておりますけれども、主要なところをご紹介します。括弧内は本社の場所でございますが、日機装、これは医薬品関係の人工透析装置、それから、航空機部品の生産を行っているわけでございますが、リスク分散のために静岡県から金沢に移管を決めております。それから、NTNはベアリング等のメーカーでございますが、石川県志賀町に風力発電の部品製造の工程を行う新工場を着工しております。また、アクティブファーマーはジェネリックを行っております日医工の企業でございますが、富山市に医薬品の新工場を建設するということでございます。

それから、少し飛びまして物流関係におきましては、下から3つ目でございますけれども、プレステージ・インターナショナルがコールセンターを富山県に2015年2月に運用開始を決めております。また、ATM、自動現金預払機でございますけれども、監視・運用を行う北陸ATMを富山市に設置し、本年5月から運用開始という話でございます。それから、一番下に書いてあります森精工でございますが、これは最初に申し上げました日機装の関連業務を行っている会社でございますが、医薬品、機器部品の精密板金加工を実際に行っております。親会社が金沢に移転したということもあり、その部品を供給しやすいように下位の企業も北陸に移転しているという例を記載しております。

次の2ページでございます。最近の関係省庁の動きでございますが、地域経済が疲弊するという中で、空洞化が進んでいるわけでございますけれども、地域がみずからの強みを生かし、地域経済の自律的、継続的な発展を実現するために国としては、これら地域を支援するために企業立地促進法を平成19年に制定しております。この制定のもと具体的な支援策の立案等を関係省庁の連携のもと図ってきております。北陸においては毎年連絡会議を開催して、より効果的な政策が打てないかを検討してきているわけでございます。これが今年で5年目を迎えて、さらに連携強化を図り、地域経済の危機的状況に対応していけないかということで、関係省庁で連携強化策を考えて進めているところでございます。

この具体的な話としては、3ページ目に参考1と書いてございますが、会議体を3つほどつくっております、1番は本省間で、これは総務省様、文部科学省様、厚生労働省様、農林水産省様、それから、国土交通省様で関係省庁の連絡幹事会ということで、新たな予

算施策、各地方の抱える課題等の情報共有をしております、どう連携しながら地元の企業に提供できるか、また、各国の出先機関でどう対策ができればよいかということを検討している会議でございます。その下に2番ということで、地域の連絡会議のさらなる現場で出先機関がどうやっていけばいいかを検討するもの。それから、3番としては各省庁の出先機関で地元に対して自治体とか、産業支援機関に対して国から情報提供するような説明会の場を設けていくことで、これらの3つの会議体をうまく連携させながら、地域の活性化を図ろうということでございます。

少し戻りまして2ページ目の(2)の連携概要でございますけれども、これらの会議体に基きまして今年1月末になりますけれども、関係省庁が集まりまして北陸で国の予算施策のお話と、あるいは自治体等から企業立地に係るいろいろなニーズということで立地の手続き、各省の施策に対する意見、要望等を吸い上げる場として地域説明会を開催したところでございます。今後につきましては、北陸支局においては、これらの説明会を継続的に実施することに加え、さらに企業立地を進めるためには道路、それから、港湾、鉄道等の交通、物流基盤の整備が不可欠だということも認識しており、また、東日本大震災以降、企業のリスク分散、BCPのニーズの拡大、これらをしっかり捉えて企業にサポートしていくことも重要であると考えております。

さらなる国の関係機関の役割、それから、業務目的とそれぞれ違う部分もあるわけでございますが、うまく企業立地促進に結びつけるような連携が検討できないかということで、いろいろなポータルサイトの設立、あるいは、立地のセミナー・シンポジウムを、各々のものを持ち寄って連携できないかを考えておまして、継続的に意見交換を進めているところでございます。

これらのイメージといたしまして、資料の最後でございますけれども、5ページ目に今後の連携の在り方でポンチ絵を1枚掲載しております。オレンジ色の右側は現在の支援体制で、ブルーの左側は今後の支援体制を載せております。経済産業省と立地促進法における関係省庁の横連携を図り、地域が作る協議会を下側に記載しておりますけれども、雇用対策、あるいは立地対策等における各自治体等での協議会が設置されているわけございまして、これらに対して連動しながら、説明しに行ったり、あるいは意見を吸い上げたりということに関係省庁の協調のもとにやっといこうと考えているところでございます。

簡単ではございますが、以上でございます。ご清聴、ありがとうございました。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして日本道路交通情報センターの杉田様です。よろしくお願いいたします。

【杉田調査役】 日本道路交通情報センターの杉田と申します。よろしくお願いいたします。



今回、私どもがご紹介させていただきますのが、3年ほど前からですけれども、災害時の道路の通行止め、渋滞等の情報をどう提供すればドライバーの方々に役立つのかという観点から、全国でグループインタビューやアンケート調査を行って、パイロット版を作成しまして愛知県、岐阜県、三重県の3県で実際のドライバーの方に情報を見ていただきながら、機能の改善等、ご意見をいただきながらブラッシュアップしてきたものでございます。今年度は、システムの構築をやっております。後ほど、映像でご覧いただこうと思うのですが、実際に、新潟県で試験提供してございます。その状況をまた来年度の実施に向けていろいろと評価につなげていきたいと考えております。

資料-7でございます。まず、資料で説明を差し上げて、その後、映像をご覧いただきたいと思っております。1ページ目でございますけれども、災害時情報提供サービスの特徴についてご説明をいたします。このシステムにつきましては、震災、それから、異常気象等が発生したときに道路交通情報を提供するという仕組みでございます。

主な特徴としましては、全国の警察、それから、北陸地方整備局様、新潟県様、富山県様、そうした道路の管理者の方々の通行止め、渋滞等の情報を提供するものです。基本的にはカーナビで提供されるVICSとほとんど同じものになりますが、実はカーナビで出ている情報につきましては、VICSリンクというデータが整備されていない道路については提供できないことになっています。私どもでは、VICSリンクがないところでも情報提供できるような仕組みを今回作りまして、どんな情報でも提供できるような仕組みにしております。

また、今までインターネットで提供しているものではあまり表示されていないのですが、道路の線形に沿って、カーナビのように、渋滞、通行止めを表示する。それに加え、今回は、新たにポリゴン、つまり、多角形データを使いまして、例えば通行止めが多発している地域、火災の発生場所、津波の浸水エリア等を表す工夫をしております。

2ページ目でございます。このサイトは、情報提供画面のイメージ、情報提供の入り口なのですが、災害が発生したときだけ提供するルールになっております。実際に、

震災発生、異常気象で大規模な交通規制が行われるようなときに、ドライバーの方が、サイトがどこにあって、情報の在処が分からないということで、私どもの「道路交通情報Now!!」というサイトが、現在、運営されています。このサイトは、比較的皆さんに人気があって、年間15億ページビューのサイトでございます。このサイトに、災害サービスの新しいサイトへのリンクボタンを張って、それで情報に導こうと考えてございます。

2ページ目の左側が「道路交通情報Now!!」について、現状の画面です。そして、右側が今回の新しいサービスのイメージで、新潟県が赤くなっておりますけれども、新潟で災害が発生したという想定イメージ画像でございます。

それから、3ページ目が実際の道路交通情報の提供画面です。今回は見やすさを考えてデジタル地図を使っています。しかも、皆さんが普段利用できる、Yahoo!の地図を使いましたが、普段から見慣れた地図を使って、その上に通行規制の区間、それから、渋滞の区間が分かるように表示をしております。それと、地図中、長岡ジャンクションの左下にカメラのマークがついてはいますが、現在、道路の画像データを表示できるように工夫してございます。動画ではないのですけれども、短いところでは5分間隔から15分間隔で、カメラの画像を、実際に視認性を高めるために別の画面で表示できるような仕組みをつくってございます。これらを来年度4月1日、運用開始できるように構築をしています。

今後の展開としては、資料では4ページ目になりますけれども、来年度以降、カープロープなど、今、どこが通れるのかという情報も非常に重要になってきていると思います。それで、通行できないという情報だけではなくて、どこを通れば通行ができるのかという情報、それとやはり移動性、移動体のメディアに対しても情報提供は非常に大切になってくるということで、スマートフォンでの情報提供というものを現在検討しているところでございます。

資料上のご説明は大体以上で、次にデモ画面を説明させていただきます。

今、ご覧いただいているページが既に提供されている「道路交通情報Now!!」というページでございます。現在もこのお知らせのページ、ここに現在新潟県で試験提供していることを明記して、ここにリンクボタンを張り付けてあります。このリンクボタンを入り口にして飛んでいただきますと、新潟県のところだけ、想定ではここで震災が起きているという、そんなイメージで、今表示しているのが基本的にはVICSデータということになります。それで、カーナビと同じようなものですが、どこでどういう状況が起

きているか、区間、色、色彩を変えて、一目で分かるようにしてあるのと、今ご覧いただいたような詳細な文字情報でコメントがあり、カメラの画像でほぼリアルタイムの状況が見て取れるように画面をつくり込んでおります。

現在、ここまでのつくり込みが既に終わっておりまして、ここから先が、東京都で試みにテスト提供しているものです。東京都は震度6弱以上の地震が発生したときに環状7号線という道路の内側が全部通行止めになります。このときにやはり全部の道路を塗るよりは面的に今どういう状態にあるかをもっと協調性を高めようということで、ポリゴン、つまり、多角形を使って情報提供しようと考えています。現在、実はある自治体さんと、カープローブ、どこが通れるかという情報を車のセンサーを使って集めて、この画像にあわせて提供しようと考えています。これによって、通れない箇所だけではなくて、どこが安全に通れるかについても示せるので、今後、こうした新しい取り組みに着手していきたいと考えております。

このほか、特に物流という観点で考えれば、大きな車は通れるところが限られてくると思いますので、重さの指定道路、高さの指定道路を事前に埋め込んでおいて、震災が発生したときに、トラックが安全に通れるとか、そうしたものをつくり込んでおくことも可能ではないかと考えています。

これでご説明は終わります。ありがとうございました。

**【柳井座長】** どうもありがとうございました。

続きましては、全国物流ネットワーク協会の松永様、よろしくお願いいたします。

**【松永常務理事】** 全国物流ネットワーク協会の松永でございます。本日はお招きいただきまして、ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。



お手元の資料-4でございます。項目ナンバー1をご覧ください。今年1月で満60周年を迎えた特積み事業者を中心とする業界団体であります。会費のみで運営しています。本日、ご紹介する物流ネットシステムもまた会員企業の負担のみで構築するシステムであります。協会の創設はヤマト運輸の創業者、小倉康臣氏の声かけでダンピング防止を目的に都内に事業所を置く路線事業者、今の特積み事業者で設立したと記録されております。協会活動の中心は創業以来、都市部の端末物流効率化に関する取り組みであるため、8年前に大規模再開発地区など中心市街地で共同集配事業を行うコラボデリバリー株式会社を設立しました。現在、東京駅前の丸

ビルなど都心の高層ビル8棟、商店街2カ所で共同集配事業を実施しています。今後は渋谷駅前地区、池袋駅前地区など再開発が予定されている場所の共同集配に向けて、現在、関係者と協議をしているところであります。

項目ナンバー2はトラック協会と倉庫協会との関係図を図形化いたしました。項目ナンバー3は首都直下型地震や南海トラフ巨大地震に備えた緊急物資輸送の仕組み構築に取り組んだ動機を記載しました。項目ナンバー4から7にかけては東日本大震災の教訓などをまとめております。項目ナンバー8をお開きいただきたいと思います。お手元にお配りしたパンフレット、求められる物資を求める人へ、場所へ、求められるときというパンフレットがありますけれども、その見開きの中にも記載しておりますけれども、プロジェクト開発の仕組み、物流Netシステムはネットショップや通販に見られるプル型の物流システムとして活用することで、本来機能を発揮する仕様になってございます。システムの基本機能は、必要な物資がどこにどれぐらいあるのかを見える化して、トラックの配車、配送と連動させる垂直統合型の物資調達の実現ということであります。

項目ナンバー9をご覧ください。資料右側に①、②、発注オペレーションの説明書きを書いております。発注者である被災地の自治体、避難施設、小売店の小売業の方がポータルサイトを発注画面に表示された物資の在庫データを見ながら、必要な物資を必要な数量選択して、配達日時を指定して発注する仕様しております。東日本大震災の緊急物資輸送では、被災者が求める物資を12の倉庫からピッキング、集荷して780カ所に1週間単位で定期配送したという実績を持っております。もちろん、プル型だけではなくて、物資保管の倉庫側で在庫データと納品先を同時に入力いただければプッシュ型にも対応するというところであります。また、在庫データとして表示できない品目について、要望者が希望するものであるならば、それも入力することで供給側のポータルサイトに表示するような仕組みにも工夫を凝らしております。

項目ナンバー10をご覧ください。そうした仕組みを情報でネットワークしたイメージを示しました。地方自治体、支援する国・自治体、備蓄倉庫、民間物流センター、物資拠点となる倉庫、運送事業者を情報システムでネットワークしたイメージであります。項目ナンバー11から15は物資の集荷と配達のイメージ、被災地域の前線拠点候補として想定する私ども会員企業のターミナル施設を例示しております。

項目ナンバー13と15のところで地図の上に前線拠点候補例と書いてあるのは、万が一津波、火災などで中心市街地のターミナル施設や物資拠点が被災を受けて使えなくなっ

たという場合には、代替ターミナルとして、その外側、被災地の外周のところに拠点を設けて、そこから被災地中心部の配送を行おうというような例を地図にインプットしたわけであり、各色の丸印が私たちのターミナルでございます。これもプロジェクトメンバー、24社のターミナルですので、会員全体とすると数が増えるわけですが、とりあえずプロジェクトメンバーのターミナルをそこにインプットしたわけでございます。

項目ナンバー16は物流Netシステムの概要図を記載しました。最新のIT技術を採用したと思っております。東日本、西日本の2カ所にデータセンターを置いたバックアップ体制も整えてございます。概要図下段の配車システムは現在、日通、西濃、ヤマトなど特積み事業者をネットワークして配車、生産などを行っている実稼働の情報システムであります。物流Netシステムは、この配車システムを基盤としているため、市場の変化に対応して日々改良する、進化するシステムであります。また、物流事業者総がかりの配車システムとして稼働させるために、都道府県トラック協会加盟の運送事業者の方々なども参加できる仕様に改良して集荷場所である倉庫に近接する運送事業者をシステムの中で自動的に検索、配車指示する仕様に仕上げしております。

項目ナンバー17でございます。これは内閣府防災担当の方、経済産業省、防衛省の方々からご指導を受けて作り込んだNetシステム運用のイメージでございます。国・自治体の方は物資調達や調達物資に関するコントロールシステムとしてご活用いただく想定でございます。私たち運送事業者は点々の下段のところの配車、配送の実務に関するシステムとして活用するイメージをあらわしております。パンフレットにも記載しておりますが、資料下段のところ、右側のところに防衛省のご了解を得た記載をしております。危険地域や孤立した地域で、私たちが入らない、先ほどJARTICさんの情報でも入れないことがわかったときは、災害派遣部隊と協力して物資を届けるということについて100回程度の協議を行っているところでございます。

項目ナンバー18は関係者別にご提供いただく情報を掲載しております。項目ナンバー19は、この仕組みに参加する国・自治体、倉庫、民間事業者、運送事業者、それぞれの関係者が必要な情報を共有するポータルサイトの項目を例示しました。例えば左側の支援側自治体ということであれば、ポータルサイトの中にこうした項目を入れて、これをクリックすると、それに関連する物資の情報、その在処、発送時期というような情報を表示できるようにしようという情報共有の項目であります。その一例です。表示したデータはCBS形式でダウンロードすることもできます。ポータルサイト立ち上げのIDやパスワード

ドの交付、また、システムの保守管理などは全国都道府県に事業店を展開するサーバー運営会社が年中無休、24時間体制でフォローしてくれるということになってございます。

項目ナンバー20から24までは、都道府県が進める地域防災計画の見直しを進める都道府県や自治体に対する説明要旨を記載しております。現時点では東京都と滋賀県と協定を取り交わして、他のところについては現在協議中でございます。資料ナンバー25でございますが、物流Netシステム最大の特徴が書いております。第1に災害時だけでなく平常時にも使える物流プラットフォームを特積み事業者総がかりの体制でご提供するということであります。

次の項目ナンバー26は特徴の第2で、物資調達に際してどこの倉庫に何がどれぐらいあるのかを関係者間で共有しながら在庫側から発注側に至る各オペレーションを垂直統合する利点について説明しております。中抜きであります。これらは特積み事業の特徴でもあるわけでありまして、サプライチェーンネットワークに対する1つの大きな強みにもなっているわけでございます。そうした特徴や仕組みをカスタマイズして物流Netシステムの中に取り込んで構築しているというわけでございます。首都直下型地震や南海トラフ巨大地震などに備えた被災者救援の緊急物資輸配送の仕組みとして、また、復旧、復興に貢献するサプライチェーンネットワークとしてぜひお役に立てていただきたいと思っているわけでありまして。復旧、復興しなければ物資、荷物が出ませんので、私たちの業界も苦しくなってしまうというわけで、そういう意味で社会貢献システムとして組み立てているわけでありまして。

最後になりましたけれども、代替輸送へのかかわりについて一言ご説明申し上げますと、もしこれで代替輸送ということであれば、まず初めに先ほども申し上げましたように、港湾倉庫の在庫データをお預かりするということになりますので、物流Netシステムのポータルを立ち上げまして、そこから在庫情報を入力していただくことになると思います。そうしますと、関係者はどこの倉庫に何がどれぐらいの数量保管されているかということをお知らせすることが出来ます。発注側、これは太平洋側になるかと思えますけれども、その発注側がその在庫情報を見ながら必要な品目を必要な数量選んで発注することで、その倉庫の直近にいる登録事業者が総がかりで配車し、指定の場所へワンストップ配送するという、そういう効率化につながるのではないかと考えております。また、もしそういうのを実験したいということであれば、実は私ども1メートル、1メートル、170の約2立方メートルのロールボックスパレットを1単位とした荷物の輸送の方法も持っておりますので、

こうしたものを1つの貨物として実験をすることも可能であろうということを考えております。

以上でございます。ありがとうございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、北陸信越倉庫協会連合会の高山様、よろしくお願いいたします。

【高山事務局長】 北陸信越倉庫協会連合会の高山でございます。若干協会の説明をさせていただきますと、上部団体は日本倉庫協会ということで全国53地区の倉庫協会の傘下に持っておりまして、その中の4協会、石川、富山、新潟、長野の連合会でございます。ご説明するに先立ちまして、まずもっと倉庫業においては事業をなして、通常物流を行いながら支援物流を受け入れ、それで事業継続を策定していく、こういう大前提があるということを申し添えさせていただきますまして説明に入らせていただきたいと思います。



資料-6の2ページ、3ページですが、これは東日本大震災における対応ということで、各地の被災状況を写真で示させていただいております。

4ページですけれども、これは宮城県の例を持ってまいりました。これは被災地での倉庫の対応として1つの指標の数値をこちらで示させていただいております。これは支援物資の受け入れでございますが、1次物資集積拠点として協会内の22の施設で保管した実績の推移表でございます。発災時から半年、取り扱いが増えておりまして、最大2,100種類のアイテム数の保管をいたしました。新潟県での災害時では150という数字を持っておりますが、実際、東日本のときには2,100種類というアイテム数を、ケースで言うと30万ケース弱を保管した実績がございます。その保管にかかった面積は、およそ9,000坪、支援物資ということではございますが、1つの数字としてご紹介申し上げます。

このほかに宮城県では登録倉庫としては80万平米ございまして、そのうち被災が、全壊が30万5,000平米、率にして40%、半壊が14万2,000平米、これは率にして18%、一部倒壊が23万平米、30%。全体で87%の倉庫が倒壊被害に遭ったということも申し添えさせていただきます。また、協会の人的側面といたしましては、5ページになりますが、協会として3名、これは会員事業者の出向を交代で災害本部へおよそ1年間、物流専門家として派遣してございます。5の表の左側は実際の対策本部の表を平面図として添付させていただいております。災害本部以外ではそれぞれ事業所単位でもちろ

ん対応していますことはご了解いただけるかと思えます。

6 ページに参りますけれども、北陸連合会、当協会の対応といたしましては、物流専門家の被災地の派遣、地区協会別、あと荷主の直接要請から生産機能、物流機能代替拠点として保管を行い、物流のバックアップ等、多々支援活動を行いました。現在もSCMの中、荷主の代替拠点として機能している最中がございます。

7 ページに行かせていただきます。これは上部団体の日本倉庫協会の対応といたしましては、全国対応ということでもよろしいかと思うのですが、主に災害支援対策本部を東日本大震災発災の3月11日の発災の後、3月14日に設置いたしまして、多岐にわたる支援活動を実施しました。特に情報共有に関しましては、我々地区協会を通じ、3,300超の会員事業者、あとはメールマガジン形式をとっておりまして、登録者、これは数値がございませんけれども、幅広く現況、活動状況、あと法的対応を実際荷主とのトラブルもしくは多々資金の関係であるとか、そういった事業者からの声を上部団体が吸い上げて、顧問弁護士等々を通じまして回答例を具現化して発信しております。これは大変実務的にも効果があったと思っております。

8 ページに参りますが、ここでバックアップを検討する際に前提とさせていただきます支援物資を視野に入れる必要がどうしてもございます。支援物流における問題としては、2つ、必要以上の在庫は被災地に送らない。これが徹底した教訓として残っております。被災地以外の倉庫で支援物資を預かること、通常時でも倉庫としての事業を成り立たせまして、荷主の皆様は通常時もしくは災害時の対応ができる倉庫が必要ではないかという認識を今持っております。また、この右側に緑色の冊子をご紹介申し上げてありますが、これは東日本大震災の記録ということで、上部団体の協会において昨年5月、冊子にまとめられており、災害時において具体的には保管より輸送の考えが先行してしまった。倉庫業者、倉庫という考え方よりも輸送の考えが先行して自治体との災害協定を含めて物流が機能しなかったこともあわせて挙げられているところでございます。

ちなみに、我々協会傘下、各県と災害協定を結ばせていただきますが、その内容も輸送にとらわれがちだったということが今非常に問題視しているところで、あとは有事の際のバックアップの部分も改めて見直しが必要ではないかというところで現在調整している最中がございます。

9 ページですけれども、国土交通省のアドバイザー会議という報告書にも物流のノウハウを有する者が不在もしくは情報が途絶してしまった。10ページのほうに参りますが、

関係者間の役割分担の連携がうまくいかなかった。あと物資集積拠点の機能が低下してしまった。これは大量な物質が一気に送り込まれたために拠点として全く機能しなくなってしまった。あとは時間の変化、これはニーズに合わないもの、これも各フェーズで今ご計画されているところもございますけれども、時間経過とともにニーズに合わないものが送り込まれてきて、最終的には廃棄してしまった。その費用をどうするかというような問題も含めて問題視されているところがございますが、支援物流のシステムの基本的な考え方は、こちらの報告の中でまとめられております。

我々のこの報告書の考え方、また、一昨年、政府が策定した復興の基本方針のもとに支援物流はもとより、今後の後方支援の拠点的な役割、連携、バックアップを倉庫もしくは保管という立場を前面に押し出しまして、その在り方を考えており、先月5日でございますが、新潟市においては防衛省から講師をお招きして震災時のヒューマンパワーの実態についてお話を聞いて啓蒙活動も実施したところでございます。

11ページに行かせていただきます。現状からこの大規模震災に対して先ほども申し上げましたが、まずもって倉庫業として事業をなして利益を出して、かつ事業継続の計画を備えるということが必要だと考えているところです。また、災害に強い倉庫を念頭にデータバックアップ、非常用電源装置、非常用発電装置の設置検討を行い、大規模地震発生時には受寄物、荷物の損傷を極小化、早期の入出庫体制を整えましてサプライチェーンの棄損を最小化すべく対応を、IT対策を含めまして周到的な備えを講じ、これからの荷主の求めに対応してまいります。特にこのITの事業継続は担当者のスキルに負っている状況にございまして、高レベルの担当者が事業者にいないということで、特にITへの事業継続の取り組みが必要であると認識しております。

12ページでございますが、いずれにしましても倉庫協会は社会経済を支えて公共性の高い倉庫事業者でございます。発災時においても重要な物資供給の拠点にならないと認識して対応に当たってまいりますし、倉庫業においては日常業務で再保管、再寄託といった同業者間での連携がとれる仕組みがございます。これは倉庫間での物流面の事業継続もしくは連携ネットワークの体制が整っているということが1つの強みでもあろうかと認識しているところでございます。

13ページでございますが、対応の具体的事例といたしましては、国土交通省の支援物資物流に関する協議会の協力を大前提に会員事業者の登録倉庫を民間物資拠点として提供してまいります。官民の連携、協力体制を構築いたしまして、特に防災訓練に物流専門家

を派遣するなど、仕分け作業から物流機器を実際に活用していただきまして、行政の担当者の方と一緒に行ってまいりたいと思います。北陸ではまだ事例はございませんが、全国的には4県くらいで専門家を交えた訓練がされております。また、訓練して、これが満足して終わる傾向が非常に高いのですが、災害時に機能すべく対応をとって、その訓練によって自治体の皆様と我々倉庫業者、物流業のプロが信頼を得て体制を築きたい。こちらが大事ということで、その重きを置くような訓練をしていきたいと提言しております。また、先ほどと繰り返しになって恐縮ですが、自治体との災害協定のほうにも輸送想定でなくバックアップということも強く申し入れているところでございます。

14ページでございますが、BCPの手引きについては先ほど申し上げましたとおり、来春、日本倉庫協会のほうで今年の3月、4月をめどに公開を予定しておりまして、内容としましては2部構成となっております。第1章は会社レベルの取り組みといたしまして、リスクの想定から復旧時間の目標を定めまして、平常時と通常時の事業活動を定めた内容、第2章は先ほどITが大事ではないかというような話の中から、情報システムに特化した内容となっております。情報につきましては、バックアップのノウハウがありまして実際、復旧を体験した我々担当の者が少ないということで、その辺も復旧というものの訓練も授与しております。

最後でございますが、15ページになります。行政への要望ということで、まずは物流政策についてでございますが、物流政策自体は社会資本、産業、交通、国際経済、貿易、環境など多岐にわたることから、省庁の皆様の連携がより一層必要ではないかと考えておりまして、倉庫業の側面から考えさせていただきまして、物流効率化法の有効活用、これは災害ロジスティクスの構築を後押しするという法改正に対しても、期待を持っております。

あとは15ページにオレンジ項目で記載させていただいたところが15、16、17、18ページまで多々業界の意見を入れさせていただきまして、最終になります18ページでございますが、最終的にこのバックアップの倉庫、倉庫業としてどう考えているかということで、バックアップ機能の体制としてバッファ機能の拠点の設置、これは具体的には平屋建て、あとは燃料不足の関係からインタンク、免震構造、通信、電源、通信は衛星通信を想定しておりますが、その設置が必要ではないか。この設置についても民間物資拠点の施設の選定及び機能分担ということで、食糧物資の保管倉庫、備蓄物資の保管倉庫、あとクロスドック型倉庫というような形で事前に品目、荷動き、保管期間を考慮してあら

かじめケースに選定を分けて、機能別に分けて、3つくらいに分けた形で選定をしておく必要があるのではないかというように思っております。

最後になりますけれども、昨今では4温度帯に対応できる倉庫でございますとか、海岸から20キロ以上離れるという数字を持った形で地盤層が強いところに同様な倉庫の設置が進んでいることもご紹介申し上げさせていただきまして終わりにさせていただきます。

以上でございます。

【柳井座長】 貴重なご意見、どうもありがとうございました。

続きまして、JR貨物の佐久間さん、よろしいでしょうか。よろしくお願いいたします。

【佐久間委員（代理）】 ご紹介いただきましたJR貨物新潟支店、輸送のほうを担当しております佐久間といたします。ひとつよろしくお願いいたします。前回の第1回の会合のときには北陸地域、雪による輸送障害が発生していたことで欠席をさせていただきました。今回初めての参加ということになっておりますので、よろしくお願いいたします。



私どもの資料は、資料-5で1枚でございます。これは既に皆さん見られた方も多くいらっしゃるかと思いますけれども、発生から2年が経とうとしております東日本大震災、その際に弊社が緊急物資輸送、特に石油関係を送ったその実績、ルート、これらをお示した資料です。当時を振り返りながら、今後発生しようとしております首都直下型の地震、また、東南海等の地震が発生した場合の弊社のとるべき対応方、また、課題等について少しお話ししたいと思います。

まず、図ですけれども、横浜の根岸、これは京浜東北線の根岸駅から新潟を經由しまして郡山、それから盛岡、こちらのほうへ緊急の油を輸送したルートであります。それから、①、②ということで表が載っておりますけれども、特に盛岡方面への輸送につきましては、3月11日の地震発生から1週間後の3月18日に輸送を開始しました。また、郡山につきましても3月26日からということで、短期間でこれだけの準備をして輸送を行ったことがわかるかと思えます。ただ、皆様方からよく運んでくれたと言われるのですけれども、ここにお示ししているのはあくまでも石油類の輸送であります。我々、実際の輸送に携わっておりましたけれども、実はこのほかに緊急物資輸送、コンテナで行っております。

この北陸地域の日本海縦貫線と言われる北陸線、それから、羽越線、これらを経由して現在九州と北海道を1往復、それから、関西と北海道で3往復、それから、関西、東北で

1往復、名古屋から北海道1往復という、これだけの列車が連日走っているのですけれども、その以外に東北本線、常磐線が不通になったということで、東京ー北海道を經由しております貨物列車が全て動かなくなったこともありまして、新潟の上越線を経由して新潟から羽越線経由で北海道までを2往復、それから、太平洋側を走っております名古屋から北海道までの列車を1往復、それから、急遽、大阪から北海道の列車1往復ということで合計、この石油列車も合わせまして普段走っている列車よりも8往復増やして運転をしたという経緯がございます。油だけがクローズアップされていますけれども、実際はそれだけ緊急迂回輸送を弊社は行ったということがございます。

ただ、今後の課題としましては、これだけの列車を動かそうとしますと、どうしても輸送機材と言われます機関車、それから、貨車、それから、実際に動かす運転士、これらが現行のままでとても運転をできる状態ではありません。震災の緊急当時、電気機関車につきましては富山にあります弊社の機関区の、今年廃車にしようとしていた機関車を急遽生かして、1両生み出しまして残りのもう2両につきましては九州の関門トンネルを専門に走っております同形式の機関車、この2両を急遽新潟に持ってまいりまして、この日本海縦貫線の迂回輸送に対応いたしました。それから、運転士につきましても関東一円の弊社の運転士を新潟勤務の経験者を中心に5名、新潟に連れてまいりまして、この運転に対応いたしました。

それから、特に磐越西線の郡山への迂回の輸送だったのですけれども、こちらにつきましては非電化区間でありますので、ディーゼル機関車でありますDD51形式、これを全国から5両集めまして、この輸送に1日2往復の磐越西線の輸送に対応いたしました。これらの状況について、弊社だけでは当然運転ができませんので、JR西日本さん、それから、JR東日本さんなどのJRグループのバックアップ、これが相互に緊密に連携をして初めての緊急輸送、それから、迂回輸送ができたということでもあります。そして、今後予想される大震災等に備えまして、弊社ではまだ具体的な対応をとっておりませんが、今までの阪神・淡路の震災、それから、中越地震、中越沖地震、これら等の経験を踏まえまして、もし一度震災が発生いたしましたら、その被災地に一番近い貨物駅、ここを拠点駅としまして全国から物資をそこに集積して、そこから運び込もうという計画を立てております。

先ほど、物流Netシステムさんからもお話がありましたけれども、それらが有機的に結びつき合いますと、より迅速に、かつ効果的な支援物資の輸送ができるのではないかと

ということで拝聴しておりましたので、今後また連携を密にしていきたいと考えております。それともう一つは、当然、レールがあれば旅客列車も貨物列車も全て走れるという発想を皆さんお持ちですけれども、実はレールは線区ごとにそれぞれ規格、容量がありまして、旅客列車が走っているのだから、貨物列車も走れるというわけにはなかなかいきません。今回もいろいろな線区を貨物が通って輸送しようとした経緯もあるのですけれども、実はそれらの規格が合わない、容量が合わない。特に線路の強度、橋梁等の強度等もありまして運転できなかったという経緯もございます。

それと、当然、事業免許がありまして、貨物が普段走っていない線区を走ろうとしますと、国交大臣に対しまして事業免許の許可申請を行います。これらも平常でありますと何カ月も時間がかかるわけですけれども、こういう有事の際はぜひ迅速な対応をお願いしたいということがあります。それと、我々の使命としまして、どうしても被災地への救援物資も、これが第1番なのですけれども、そのほかに例えば東海道線が分断されたとなりますと、東日本、それから、西日本、九州へ向かっての輸送も分断されるということになりますので、これらの迂回輸送、これらも急遽計画ということになります。その際も国の支援等もいただきながら、いかに迅速に弊社の貨物列車が運転できるようにお力添えいただければと考えております。

引き続き、先ほど申し上げましたようにこれらの支援物資の輸送が有機的に密接にシステム化されていくなれば、より効果的な支援体制が組めるのではないかなと考えておりますので、今回のこの場を通しまして引き続きご検討のほどもよろしくお願ひしたいと思ひます。簡単でありますけれども、以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、本省港湾局のほうからお願いいたします。よろしくお願ひします。

【黒川第二調査係長】 国土交通省港湾局計画課の黒川と申します。日ごろより港湾行政にご協力いただきまして、まことにありがとうございます。本日は専門部会に参加させていただきます。バックアップにかかわるこの取り組みについて、国と港湾局などいろいろ最近の取り組みをご紹介して、まさに最新の情報ということで資料が用意できておりませんが、ご容赦いただきたいと思います。



まず、新しい総合物流施策大綱についてですけれども、グローバルサプライチェーンの

進化など情勢の変化と、それに伴う新たな課題に対応するために委員会を開催されているところです。この中で東日本大震災、そういった自然災害による物流の寸断の経験を踏まえた災害に強い物流システムの構築の要請の対応も取り上げられておりました、これまで4回の委員会が開催されております。委員会におきましては、論点として、被災時における我が国の経済動向への影響を最小限とするために、災害に強い海上輸送ネットワークの構築と広域連携体制の確立を図るべきではないか。例えば太平洋側の港が大きく被災した場合に備えて、日本海側の港の整備が重要ではないか等ということが挙がっております。

再来週、18日の週になると思いますけれども、意見交換、それから、提言に向けた作業に入られると聞いております。閣議決定は7月を目指してこの新しい政策大綱に向けて、今後さらに論点を深めていくと聞いております。それから、国土強靱化につきましては、国民の生命と財産を守り抜くために事前防災、それから、減災の考え方に基きまして強く、しなやかな国をつくるということで、レジリエンス、強靱化ということで総合的な施策の推進をするために今意見を聞くことで懇談会が開かれております。まさに今月5日、3日前になりますけれども、第1回の懇談会が開催されました。

委員会、委員の方からは中越地震や阪神・淡路地震のときは事後にいかに迅速に対応できるかということに重点を置いてきたけれども、東日本大震災を踏まえて事前準備が非常に重要であるということをおっしゃっているご意見がありました。今後、数度の懇談会を開催しまして、5月下旬にナショナル・レジリエンス、防災・減災に向けた当面の対応ということで取りまとめが行われるという予定になっております。この2つの懇談会等につきましては、港湾局からもいろいろと意見、タマ出し等して積極的に取り組んでいきたいと思っております。

それから、港湾局、港湾分科会の防災部会では昨年6月13日に地震・津波対策の在り方という答申が出されておりますけれども、その中で災害に強い海上輸送ネットワークの構築として広域的なバックアップ体制の構築が、示されております。港湾局といたしましては、東日本大震災で被災した東北地方太平洋側の港湾にかわりまして、日本海側の港湾が緊急支援物資のみならず、コンテナや石油、飼料用穀物など東北一円の住民生活や生活、活動等の継続に必要な物資輸送の代替ルートとして重要な機能を果たしたと考えております。万一に備え、太平洋側と日本海側の港湾が相互に補完し合える体制を確保するため、あらかじめ被災地の輸送ルートなどについて検討を行い、関係者で災害協定を締結するなど事前に十分な準備をしていくことが重要だと考えております。

また、この災害に強いネットワークを構築するというこのためには、日本海側の港湾機能が重要だと思っております。現在、この北陸地方をはじめまして、他の地方でも関連する検討会がいろいろと開催されておりますので、各地域の検討内容を踏まえながら、港湾局としても本件についていろいろと取り組みを進めていきたいと考えております。

簡単ではございますが、以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、議事を進めさせていただきます。議事の3の進捗状況確認をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【事務局（齋藤）】 それでは、再び北陸地方整備局の齋藤から説明させていただきます。資料8を使って説明させていただきます。こちらは、先ほど冒頭説明させていただきました専門部会の3つの方向性を示させていただきます、それぞれの進捗状況の報告、確認、それから、新たな提案を2つほどさせていただこうかなと考えてございます。

まず、1ページ目でございます。「社会インフラの確保」というところでございます。こちらは前回の資料で説明させていただいた際にコンテナターミナルの沿岸荷役という箇所、こちらについて非常時にどれだけ貨物を扱えるかということの試算の手順を示させていただきましたが、今回は、このコンテナターミナルだけではなくて、ターミナルゲートとか、船内荷役とか、航路・泊地・岸壁、こういったところもそれぞれ港湾機能としてございますので、そういった個々の施設に注目しまして、それぞれ非常時にフル稼働したらどれほど取り扱えるのかということもこれから試算させていただこうと考えてございます。それによってそれぞれの能力の最大値というものを算定いたしまして、各港湾としてのネックポイント、これを課題として挙げさせてもらって、これを整理させていただこうかなという手順を考えているところでございます。

次の2ページ目でございます。簡単に1例の紹介でございます。こちら、新潟の例でございます。シナリオごとに例えば今の現有施設をフル稼働させたりとか、若干の整備を行ったりとか、そういったシナリオを設けまして、そのシナリオごとにこの港湾の各施設機能、船舶、船内荷役、ゲート、コンテナターミナル、沿岸荷役、これらの規模ですとか、利用効率、これを変化させることによって、各港湾の課題の検証を行ってまいりたいということでございます。こちらの表で簡単に例を示させてもらっておりますけれども、大震災後の平成23年5月における対応時の、各施設のスペックを書いたものでございます。例えば船舶については、平成23年5月については月に56隻の入港しておりまして、そ

のときの消席率は54%ほどでした。

それから、船内荷役についてもガントリークレーンで実際に10時間労働、3つのガントリーで1時間当たり25個平均して扱ったとか、あとゲートについても11時間オープンだったとか、これら施設の規模の拡大、利用率の向上などを変化させることによってそれぞれの施設がどれだけ貨物を取り扱えるかということのをこれから試算しようとするものでございます。一応、例示として書いてございますが、例えば船舶については消席率が54%だったのを75%にしてみようとか、岸壁も震災当時はまだできていなかったのですが、耐震岸壁が新しくできましたので、この岸壁を3つにしてみるとか施設拡充した際にはこの入港隻数を74隻まで実際伸ばせるのではないかとか。

それから、そうした変数を赤字で書いてありますが、規模とか利用率を変えて試算をしてみようということでございます。その先にこういったそれぞれの港湾の能力の最大値というものを確定させてから、前回も少し触れましたけれども、月に20万TEU、11万TEUという貨物があふれてきた際に、それぞれの港でどれだけ請け負えるのかといったこの貨物の配分についても今後考え方を整理していこうかなと考えてございます。

続きまして3ページでございます。2つ目の柱の事業継続支援制度充実というところでございます。こちらは一覧表にしてございますけれども、これは以前、高橋委員からご提示いただきました表が非常に見やすかったものですから、そちらの表に我々の今考えているもの、それから、今現在、港湾管理者などがお持ちの支援制度について一覧でまとめてございます。いわゆる代替戦略と言われる代替輸送ですとか、代替立地については、表の左下に該当すると考えてございます。この代替輸送訓練、先ほどから事前の準備が必要だということもいろいろな方からご意見をいただいている中で、我々としてもこの専門部会で、こうした輸送訓練をしてはどうかということのを今回提案させていただこうと考えてございます。

4ページでございます。代替輸送ということを実際に行う場合にどんなことが手続きとして必要になってくるのか、どんなことが課題として出てくるのかということのを思いつままま書き出してみた図になります。普段使っている港を切りかえるだけでも数多くの確認作業と変更手続が必要になってまいりますので、的確な情報で的確にすぐに判断して、それを処理するというのを確実に実行しないと物流が滞って事業継続が困難になってしまうということでございます。それで、5ページでございます。こういった課題を解決するためにもやはり訓練が必要であろうということでございます。今回、提案させていただ

こうと考えているところでございます。

黄色の枠で囲っているところでございますけれども、大規模災害時においてもスムーズに代替輸送手段を確保できるように、荷主企業の方、それから、今回のこの広域バックアップ専門部会の方々が協力しまして、この代替輸送訓練を実施しようというものでございます。この実施に当たりましては、この専門部会だけではなくて、この下部の組織でも結構ですが、ワークショップみたいなものを設けまして訓練の企画、実施、評価というものを行ってまいりたいと考えてございます。このバックアップ専門部会につきましては、このワークショップでの訓練の成果を踏まえまして、物流ルートを変更する際の手引き書、ここでは代替輸送手引き書と言っておりますけれども、こういったものをつくって荷主とか、物流関係者の方に周知、配布してはどうかと考えてございます。

続きまして6ページでございます。先ほど、松永さん、高山さんからもいろいろご指摘、お話がございましたけれども、物流センター、倉庫というものが非常に重要だということでございます。港湾が被災したら代替港が必要というお話をさせていただいておりますけれども、この倉庫についてもかなり臨海地区に集中していることもございまして、津波とか地震があった場合には港湾が被災するのと同じように倉庫も大きく被災するであろうということございまして、こういった今回想定している首都圏地震ですとか、南海トラフ巨大地震が起こった際にも、この太平洋側の倉庫、物流センター、非常に不足するということが想定されます。

また、日本海側地域の現状といたしましては、港湾のスペックもそうですけれども、倉庫、物流センターにおいても量が圧倒的に不足しているということでございますので、こういったところの改善も図っていくべきだろうと考えてございます。それで、この専門部会では、2つ目の提案でございますけれども、下のほうに検討事項とございますが、この事業継続というものに求められる物流センター、倉庫の「量」、「質」、「機能」、それから、ロケーション、どこに設置したら効率的な物流を維持できるかということ、この専門部会で調査してみてもどうかと考えています。それから、緊急支援物資という話も出ておりますので、防災備蓄との連携も一緒に模索して新たな倉庫、物流センター等を提案できないかなと考えてございます。

それから、7ページでございます。災害時における情報共有でございまして、こちらの一覧はポータルサイトのコンテンツということで、第1回の専門部会でも示させていただいたものでございます。それから8ページにつきましては、先ほど松永さんからご紹介い

いただきましたので、こちらは割愛させていただきます。

9ページでございます。こちらは港湾EDIでございまして、NACCSセンターが持っているシステムのご紹介でございます。こちらは入出港に係る船舶、航空機及び輸出入される貨物について税関その他の関係行政に係る手続及び民間業務をオンラインで処理するシステムということでございまして、先ほど代替港を利用する際の必要な手続き、いろいろと書かせてもらいましたが、こちらは港湾の関連行政手続一覧ということで書かせてもらっておりまして、入港する前から出港するまでにいろいろな関係行政機関にこれだけの申請をしなくてはいけない、許可を取らなくてはいけないということでございまして、今、NACCSセンターでは、これを全て電子化して手続できるというものでございます。NACCSを使わないと全部紙での申請ということになりますので、いざ代替港と使おうと思っても、これを全て紙で申請するのは非常に困難を極めるということでございますので、代替戦略ということを考えていただく際には、電子申請していただくことが必要ではないかということでご紹介致します。

それから、10ページでございます。具体的なポータルサイトのつくり込みの話ですが、ここでもトップページのイメージで書かせてもらっています。先ほどの7ページにあったものの、それを実際にこのポータルサイトのトップページに落としたものがこちらの図になります。それで、先の11ページに進みますけれども、今後、こういったポータルサイトをつくっていく際には、いきなり全てフルスペックでつくるのは時間もお金もかかるということで、段階的な整備を考えてございます。まず、第1ステップといたしましては、先ほどの7ページに示しましたポータルサイトのコンテンツがございましたけれども、こういったものから直接関係機関にリンクできるような形、リンク集というもので立ち上げさせていただきたいと考えてございます。

それから、第2ステップといたしまして、情報の鮮度ですとか、内容ですとか、その様式などを統一していこうと考えてございます。それから、時期を見て第3ステップということで、紹介いただいていますいろいろな他事業さんのシステムとの連携、統合というものも、この先いろいろご相談しながら進めてまいりたいと思います。その際にはどんな内容にするのか、費用負担をどうするのか、更新頻度、ユーザーのニーズに応じて変えていかななくてはいけないところもあろうかと思っておりますので、そのあたりはいろいろと関係する方々と相談しながらポータルサイトづくりを進めていきたいと考えてございます。

以上、進捗状況の報告でございました。よろしく申し上げます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

以上の説明に対して自由討議をこれから行っていきたいと思います。それから、先ほど意見表明をしていただいた方で最後にもしも追加のお話がありましたときは、後ほど挙手でお願いしたいと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

【井上委員】 新潟県商工会議所連合会の井上です。2分ですので手短かに感想になります。今、最後に説明がありました資料8について、1ページ目は港でフル稼働したときにどのぐらいになるかということですが、実際にこれを計算してみても、想定対象とする地震にもよって、港の能力が全



く足りないようなことになったときに、足りない分を有事のときに備えて整備していくことなのか、それとも、ある中で何とかしていくことなのか、気になったところです。

あとは、例えば有事に備えるものと平時のものが企業としてはあまり差がないほうがいいですので、平時の状態ですらどれだけ有事に備えられるのかなということでも少し気になりました。人員にしても、設備投資にしても、過剰なものを抱えられないこともありますので、その辺も考えていくことが必要であるのと、あとは行政がどこまで関与して、あとはどこまでビジネスに委ねるのが気になるのと、あとは情報共有という話もありましたけれども、その反面、情報の漏洩にもなりますので、事業者に関してはライバル事業所の情報をどこまで共有していいのかということ。

あとは規制の緩和と強化の関係で、どこまで緩和してどこまで強化するのかということも今後の規制改革みたいな話も今出ていますけれども、少し念頭に置いてバランスを考えていかざるを得ないのかなということでございます。あともう一つ、最後ですけれども、決まり事、決め事をつくっていくのはいいと思いますけれども、逆にそれが足かせになる場合もあるので、どれだけ自由度を持たせていくのかについても今後の話題なのかなと少し思いました。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、寺尾様、よろしく願いします。

【寺尾委員】 北陸経済連合会の寺尾でございます。今、皆さんからお話を聞きまして、何かあったときにいろいろな関係団体



が関係するということで、いざ事があったとき、誰が指令するか、本当にどうなるのかということをおもった次第です。第1回のバックアップ専門部会でありました、いわゆる日本海側の港が何かあったときのリダンダンシー、代替措置をとるということで2つ挙げられたと思います。一つは太平洋側で扱っている荷物を日本海側で扱えるか、それとも一つは、日本海側の港が対応できるのかということです。

太平洋側で扱っている荷物はいろいろな皆さんの連携により、また、北陸3港の連携により何らかの形でのバックアップができるのではないかという気はしましたけれども、大型船が現在のところ日本海の港に寄れないのが現実です。阪神大震災があったとき、復旧は早々に行われたのですが、荷物は戻らなかったことを考えますと、インフラ整備を将来に向けてどう考えていくのか。日本全体の物流はどうあるべきかということもやはりここら辺で考えるべきではないかと思ひます。

日本海側拠点港の整備ということをやられておりますけれども、なかなかその予算についてははっきり見えてこないこともありますし、また日本海側拠点港が整備されたときには、大きな船が入ることを想定されなかったと思ひますけれども、それらもやはり将来の日本の物流、海外と向き合っていかなければいけない状態を考えますと、そこら辺もあわせて考えていくべきではないかなという感じがいたしました。

**【柳井座長】** どうもありがとうございます。

続きまして、細坪様、よろしくお願ひいたします。

**【細坪委員】** 危機管理対策機構の細坪ですが、実は昨日、神戸で南海トラフの地震の検証会をやっております、今日プレゼンいただいたのは非常に参考にはなりましたが、正直言って国、行政、自治体がいざとなったとき、このトラックを全部押さえられてしまうという方向性がどうしても進んでしまう。今回の話は民間のBCPとして捉えていかなければいけない話ですので、特に中小企業がどんどん後回しにならざるを得ない。特に北陸系の方々は大手も含めて、どちらかというと中小の仕事が多いわけですから、逆にそこにトラックが回らないとか、今日お話を伺っていてシステムは非常に素晴らしいのですが、恐らく東京、南海トラフが発生すると、そっちのほうに今ご提案いただいた内容、ほとんど資源が流れて、バックアップどころではなくて、逆にこちらに仕事が回らないという危惧を感じました。



そういう意味でやっぱり、1つは今回、事務局からご提案いただいているように代替輸送の訓練という具体的な訓練もいいのですが、ワークショップが非常に必要ではないかなと痛感しました。と言いますのは、北陸側に来るメリットをもっと打ち出さないと、私は前回、もうけるBCPと言いましたけれども、結果として違うところに流れていきそうな気がしました。そういう意味では、北陸側に回るメリットは、量的に回るという、自動的に回るのではなくて、なぜ北陸に回せるのかというところを議論していく必要があるのではないかな。もう1点、これは国の流れで考えていくと、お互いの仕事の取り合いをしてもしようがないわけですから、海外に流れない仕組みを北陸側はどうつくるのかという打ち出しを、柱を設けて進めていくべきではないかなという気がしました。

それと1点、ご提案の中にあつた防災備蓄倉庫という考え方が、北陸側に倉庫がないということからいくと、この位置づけが今、首都圏としては実は非常に危惧している内容です。そういうところの1つの切り口から入って行って、倉庫物流システムを確立しながら港湾を活用するという、こういう流れを是非つくられたら如何かなという感じがしました。

以上です。

**【柳井座長】** はい。貴重なご意見、どうもありがとうございます。

では、引き続きまして高橋さん、よろしくお願いいたします。

**【高橋委員】** 保険とBCPと両方の立場から一言だけ。これは平時からやっぱりここをきちっと使おうという、まず基本的なところからスタートしないと、有事だけやろうと思っても、先ほど細坪さんがおっしゃった、もうかる、いわゆるもうけていく、必ずレジリエンスみたいな形があつて、その先にもうかるというものがあるから皆さんやろうとするのであつて、有事でいつ来るかわからないねということだけを考えると、防災で絶対止まりますのでやらない。特に中小企業の社長さんクラスになれば、何でそこに金を出すのという話になりますので、ぜひ平時から使う。日本の市場を守ろう。釜山とかに持っていかれないぞ、というところぐらいは一生懸命やるべきだと思います。



あと、保険のお話をしますと、実は保険だとか、デリバティブだとか、いろいろな金融商品はいろいろな形で今進化していますので、ご要請いただければそれぞれつくることは可能です。ただ、1つだけポイントがありまして、誰が掛け金を払うの、誰がもらうのと

いうところを明確にしておきませんと、今の保険は基本的にもらう方が払うんですね。これはちょっと進化しますと、自分たちが最後もらえるから第三者のためにかけてあげようということも可能なんですね。第三者契約と呼んでいますけれども、そういう新たな仕組みをもしやるのであれば、これはこれでまたすばらしい仕組みなので、そこはまた今後検討という形ですね。

最後に、私は実は経団連の仕事もさせていただいてまして、法律とか規制の問題、これはいつもつきまといますので、今でしたら安倍首相がボタンをポッと押したら有事対応で柔軟な体制となって、申請を簡略化して良いよというのを早く国民に明確にしないと、足かせがずっとかかってしまうということです。これはぜひ内閣府さんを中心に全ての省庁さんに、ここは良いよと。人の生死にかかわるものについてはだめだと多分おっしゃるのでしょうけれども、ぜひ簡略化して良いものはいいように。先ほどのJR貨物さんで、申請が必要だなんてありましたが、やってくればいいわけですよ。ですから、簡略化できるものを明確化していけば、先ほどの有事対応も楽になるだろうということでございます。

以上でございます。

**【柳井座長】** どうもありがとうございました。

では、続きまして、蛭間様、よろしくお願いいたします。

**【蛭間委員】** 日本政策投資銀行の蛭間でございます。本日もありがとうございます。

恐らくこのプロジェクトで目指しているゴールに対して、プラットフォームをつくるということは解ではないですよ。1つの手段だと思います。その先に何かあるのかをもう少し考えたほうが良いと思います。その際に強靱化とか、いろいろな言葉が使われていますけれども、なぜ代替が、バックアップが必要かという、いろいろな国土の機能、資源が遍在してしまっているからで、ここを少し考えなければいけないのがそもそもの大きな問題としてあるのではないかと思います。そのときに公の介入と民間側の役割がありますけれども、インセンティブの話はやっぱり出てきているんですね。あと重要なのはペナルティーだと思います。ある一定の社会機能の維持をするのであれば、そこに満たない人たちは強制力を持って維持する、そういうフレームも法制度になるかもしれませんが、必要になってくるのではないかと思います。



あと、途中、どこか誰かがナショナル・レジリエンスという言葉が使われたのですが、私、世界経済フォーラムのリスクのメンバーで、日本で唯一入っています。そこでナショナル・レジリエンス、国としての災害時の強さということを議論していますけれども、日本は極めて低い。139カ国中、67位と評価されています。ナショナル・レジリエンスの議論はまだこの部会では恐らくいかないのでしょうかけれども、もしそういう議論ができるのであれば、港湾として、国としてのレジリエンスにどういう貢献ができるのかは別で議論するべきですね。恐らく今のこの研究会ではターゲットにまだ行かない議論だと思います。

ちなみに、金融業界で言うと、最近おもしろい動きが始まってきました。南海トラフの被害を想定した静岡銀行さんが大規模被災時に広島銀行さんに資金の搬出、全面バックアップを委託する。こういう動きが始まってきていますね。ですから、やはりどの業界においても大体バックアップ戦略はオールジャパンで展開していこうという動きはあります。港湾も1つの産業というか、機能として同じ動きに行くのではないかなと思います。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、西野様、よろしくお願ひいたします。

【西野委員】 日本通運の西野です。私どもこういった業界から言うとやはり代替輸送訓練、先ほどあったんですけども、これを各企業さんにどうしてもやっていただきたいなという思いがあります。その中で先ほど細坪さん、高橋さんからもお話はあったんですけども、やるに当たってきちっとした指針といいますか、単純なことを言えば、今、お客さんに逆に代替輸送訓練をしてくださいよと言えば、みんな釜山港を通して持ってくるという形になってしまいますので、先ほども言われた岸壁の整備をして大型船をどこに着けるかということはある程度やっぱり決めてあげないと、各企業さんは代替輸送訓練をやるにもできないというところがあると思います。私どもからすると、ちゃんとその輸送訓練をやるにしても、各企業さんにある程度の条件を与えてあげるような形がとれないかなと思いますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。



【柳井座長】 どうもありがとうございました。

では、続きまして、三輪様、よろしくお願ひします。

【三輪委員（代理）】 神原汽船の三輪と申します。よろしくお願ひします。今日、本来、岩井が出席する予定だったのですけれども、業務の都合上、出席できなく、かわりに出席させていただきました。前回の会議にも岩井から発言があつたと思ひますけれども、うちの方針としましては、地域、地域の経済を活性化していくのが方針であり、地方港を主体に寄港しております。その中で昨年1月から12月まで、新潟港、直江津、富山、金沢、敦賀には10社の船社が寄港しております。まだ確定ではないですけれども、その中で実入りコンテナ、中身の入つたコンテナを約25万TEU扱つております。



それで、災害時において20万TEUのコンテナが来るといふことは、現行の倍近くこなさなければならぬといふ形ですね。その中で私ども17年前は、最初の船は300TEU、それで、その5年後に倍の600、それと現行、1,000TEUといふ形で推移しております。ところが、1,000TEU、これは船を導入してからも丸4年過ぎましたけれども、おかげさまで貨物も増えてきております。ここで大型船、増やしたいのですけれども、ただ、岸壁、いろいろな各港、事情がありまして現行1,000で抑えているような形です。これは大型にすれば1TEU当たりのコストがかなり削減できて、大量に貨物が運べるという現状です。お願ひしたいのは、1,000TEU以上の船が着けられるような港をお願ひしたいと思ひます。

以上です。

【柳井座長】 貴重なご意見、どうもありがとうございました。

続きまして、南波様、よろしくお願ひいたします。

【南波委員】 新潟のリンコーコーポレーションの南波と申します。よろしくお願ひいたします。

先ほど齋藤室長から社会インフラの確保といふことで、これは新潟港を1つの例としましてモデルケース、表にさせていただきました。非常にわかりやすい表で大変参考になるのかなと思つております。この中で先ほど来、船舶の大型化につ



港の例でいきますと、船内荷役のところで施設を拡充した場合、ガントリークレーンの数が4基ということで1基増えております。また、ゲートのところは、震災時は11時間のゲートオープンでございましたが、施設を拡充した場合は、やはり同じくフル稼働で24時間という設定がございます。

ガントリークレーンを増やすというときは、ガントリークレーンは、今度は自治体、新潟県のほうの費用負担になります。ゲートオープンを24時間ということになりますと、今度、私ども民間の業務になってまいります。ということで、こういった代替機能を果たすために施設を拡充するというときには、国、自治体、民間企業、これ全てがタイアップしてやらないとできなくなってしまいますので、特に自治体に対する施設の拡充等求める場合にはよく連携をしていただいて、場合によっては本来、自治体が行うべきことも国で主導して、そうした対応をしていただければ非常にやりやすくなるのではないのかなと思いますので、ひとつご検討をお願いしたいと思います。

以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

では、続きまして滝田様、よろしくお願ひいたします。

【滝田委員】 直江津海陸運送の滝田と申します。今聞いていますと、直江津港はコンテナに限って言いますと、ガントリークレーンが1基、大型船が入るかという、それも入らないぐらいの小さなクレーンです。今、リンコーさんもおっしゃいましたけれども、インフラの整備は中小企業だけではどうにもならないので、県または国には本当に強く要望していきたい部分ではあります。我々としてできるのは、労働者をいかに有効的に回転させるかということで、これもまた直江津港の我々だけではなくて、日本海地区もしくは全国の港湾労働者のネットワークがつくれていけばいいなと今考えております。

以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、大門さん、よろしくお願ひいたします。

【大門委員】 伏木海陸運送の大門といいます。今ほどのお話を聞いておまして、やはり私どもも伏木富山港の施設の拡充、特に日本海側の港は太平洋側と比べまして1万TEUのコ



ンテナ船が入ってくるわけは絶対にありません。2,000から3,000TEUのコンテナ船が入ってくるのが目いっぱいではないかなと。そのときには、まずは伏木富山港にはガントリークレーンが2基おりますので、コンテナ船の接岸できる岸壁を、バースを延長していただければ2基のガントリークレーンを使って同時に荷役をすることで、1時間当たりの作業効率が格段に上昇すると思っております。

また、災害時につきましては、緊急支援物資のほかにもありますし、太平洋岸の港のバックアップということにもなります。これは支援物資のほかに、当然、通常の企業の経営される上での原材料も、製品も入ってくるということでもあります。表日本の港湾業者と違いまして、日本海側の我々港湾業者は、当然、トラック協会、倉庫協会、通運協会、そういうものを一手にやっている総合的な、コンパクトな物流業者でございますので、災害時に、国の機関が旗を振っていただいて、我々を指導していただいて、いろいろな仕事の優先順位を決めていただいた上で、我々が精いっぱいできることを協力してやっていきたいと、こう思っております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、左古様、よろしく願いいたします。

【左古委員】 金沢港運の左古でございます。今ほど、ほとんど皆様から出たと思います。私どもの港も直江津さんと同じ小さい、三輪所長が言われたように1,000TEUの船が限界でございます。そしてまたガントリーは1基、ガントリーは大体1時間当たり30本、それをまず24時間フル稼働して720本、それは労働者も考えますと事実上不可能。場所等についても個々の港の特質もありますし、私どもの場合には非常に狭いため、これからまだ増やしていくことについては検討していきたい。国にこれからも協力していきたい。皆様とほぼ同じようなお答えになるかと思っておりますけれども、以上でございます。



【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、藤田様、よろしく願いいたします。

【藤田委員】 敦賀海陸運輸の藤田と申します。我々敦賀港の特徴といたしますと、日本海フェリーが就航しておりますフェリーポート、国内RORO、それから、外航ROROという



航路が今のサービスであります。こうしたものを先般の東日本大震災のときにも物資輸送でフェリー、RORO船が活躍をしたわけでありますので、物資輸送で特別に敦賀港が活躍できるのではないかと考えられます。

コンテナに関しましては他港と全く同じでありまして、今、一応、ガントリーとしましては2基ありますが、1基は休航で使っていなかったですけれども、県の実証実験を行うために、今、メンテナンスをやっております。3月中にはメンテナンスが終わりますので、今後は、2基での荷役が可能となりますが、コンテナを中心に取り扱っている多目的国際ターミナルは、水深は14メートルあり、大型船が着けますけれども、残念ながら新しくつくったガントリーが1,000TEU対応ですので、CIQなど関係機関の猶予をいただければ、場所については他のヤードでもプラスアルファで利用することができます。ただ、現行のいろいろな機械、ガントリーを含めたハード面では難しい問題があるという現実論になると、いろいろと問題が出てくるところを改善していかないと、前へ進まないという感じであります。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、新潟県の小池さん、よろしくお願いいいたします。

【小池委員】 新潟県の小池でございます。手短に3点ほど。まず、1点目でございますが、瞬間的に莫大な量、膨大な量の貨物を追加で取り扱わなければいけないということで施設整備のご要望等々ございますけれども、先ほど一部お話にもございましたとおり、企業さんとしてそのBCPにどれだけ乗っけるかということと同じように、行政側も例えば岸壁の整備にどれぐらいかけるのかということとは十分見極めていかなければいけないという意味で、平時にどれだけ使われるかという前回からも出ている議論、これをもう少しこの場で議論していかなければいけないかなということを考えております。新潟港も平成23年は、震災の影響で貨物の取扱量、コンテナが増えましたけれども、平成24年、若干減ってきておりますので、その辺の分析も要るのかなと思っております。



2点目、今日の議論はどちらかというと緊急物資輸送の対応に係る話かという気がしておりますが、ここでの議論、前回からもそうですけれども、やっぱり企業BCPということが中心でございますので、そのあたり少しちゃんと区分けをして議論をしないといけな

いのかなということでございます。

3点目、そういったことも含めて社会実験というか、実証実験をやろうということでございますけれども、この提案には賛成でございますので、やり方等についてまたご相談いただければと思います。

以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、林様、よろしくお願ひいたします。

【林委員（代理）】 富山県の林でございます。3点ほどお願ひいたします。まず、中部経済産業局さんの資料によりますと、北陸におきまして企業立地が太平洋側の企業のバックアップの拠点として進んでいるということでございますが、昨年末の新聞報道によりますと、全国の県庁所在地でいきますと金沢とか富山などが今後大きい地震の起きる確率が約3%とか6%とかといった非常に低い数字であるということで、こうした流れは今後ますます進むのではないかなと期待をしております、この辺は少し北陸の強みではないかと思っております。



2点目でございますが、インフラの整備という面でございますと、何人かの方もおっしゃいましたけれども、太平洋側の港のバックアップという面では、日本海側は14メートル以上のヨーロッパ航路の船が標準としているような水深がないということでございますので、その辺はぜひ進めていただきたいなと思っております。

それともう1点、大震災のときを見ますと、どうしても港単独での議論よりも、サプライチェーンの話もありますが、道路の整備、アクセスということでございます。特に伏木富山港につきましては、中京圏と東海北陸自動車道が約180キロで、1本でつながっております。これが平成20年に全線開通しておりますが、残念ながらまだ全線、4車線ではなくて約6割が暫定2車線整備ということでございます。対面交通ですので非常に事故も多いですし、一度事故が起こりますと半日から1日通行止めになる。あるいは災害時には東日本大震災でわかりますように、4車線道路につきましては非常に復旧が早いこともございます。そういった意味でも東海北陸自動車道の4車線化、富山県、関係県等含めて強く要望しているわけでございますが、どうかよろしくお願ひしたいと思っております。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、有識者の先生方にもご意見をお伺いいたします。まず、最初は新潟大学の溝口先生、よろしくお願いいたします。

【溝口委員】 新潟大学の溝口です。今日、委員の方々のプレゼンテーションを聞かせていただきまして、強く持った印象、感想なのですが、事業継続の支援、充実ということはこの専門部会の方向性の1つにしているわけなのですが、そこにおいて連携が1つのキータームだったかなと思います。

その際に支援をする側、支援に取り組む側の連携も非常に重要なのだと。つまりは、事務局の側の、これから支援するので皆さん連携してくださいねという側が十分に各関係省庁や自治体や、場合によっては民間と十分な連携がとれた上で非常時には、その命令系統はこんな形で一本化されている中の、こういう我々だと位置づけがないと、さあ、皆さん連携してくださいという時にも説得力が出てこないのかなと。そのところの取り組み体制の構築が、実は事業継続を支援しますという仕事の前半部分を実は占めるのではないかというところを、感想として強く持ったところでございます。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、東海大学の松尾先生、よろしくお願いいたします。

【松尾委員】 東海大学の松尾でございます。よろしくお願いいたします。今日、たくさんのお話がありまして、私の小さな処理能力ではオーバーフローしてしまったのですが、まず、1つは、第1回目は被災地への緊急支援物資はあまり考えなかったのですが、今回、それが入ってきて少し混

乱をしましたので、新潟県の小池様がおっしゃられましたように少しそこは区分けすることが必要ではないかなと思いました。

それから、新聞によりますと関東地方整備局が東京港のBCPで1週間以内にターミナルを復旧させますという話が出ていますので、やはり北陸側だけではなくて、そういう太平洋側の動きも見つつ、どう進めていくかは非常に重要だろうと思います。そして、前回少し混乱したのですが、やっと少し理解できたのは、細坪さん、高橋さんのお話が少し理解できて、やはり災害時の話をするときには、平時にできていなければいけない。そのために民間企業であれば、もうかっていかなければいけない。そうでなければ絶対続かないと



ということだと思っんですね。

1つ感じたのは、この部会での方向性の最後が災害時における情報共有ですね。そうすると、平時においても情報共有しなければいけないのですが、全国物流ネットワーク協会さんのお話で非常にすばらしいとは思っただけけれども、平時からそういう港湾倉庫内の在庫情報がほんとうに開示できるのかなと。それはちょっと無理ではないかなと思っ、このあたりに大きな壁があるのではないかなと思っしました。

以上でございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、京都大学の小野先生、よろしくお願ひいたします。

【小野委員】 ありがとうございます。実は私も今、松尾先生がおっしゃったのと全く同じことを考えておっまして、今日プレゼンいただいて非常に情報がたくさんあって実りがあっと思っのですけれども、少し混乱していただのではないかなと、そういう危惧をいたしました。あくまで個々でやるのは復旧、復興支援のためのバックアップであっ、緊急時



のロジスティックではないことを事務局でしっかりと、節々で確認していただきながら議論を進めていただきたいと思っわけであります。そういうふうに見た上で、今日、倉庫協会様とか、それから、物流Netのプレゼンをしていただきましたけれども、どういふふうに使えるのか。

それを松尾先生、今おっしゃられたんですけれども、ある意味では平時から使えるシステムになっているということだから、それを災害後、災害時と平時の間ぐらいにそういうバックアップをする時期が出てくるのか。要するに市場経済のもとで日本経済が再度回り出す中で北陸のその港がバックアップをする役割を担うわけですから、半平時、しかし、その災害時の爪痕が残っている状態なので、そういう状態で何ができるのかという観点で、今日いろいろいただいた情報も翻訳していただいて、それで調査を進めていただく必要があるかなと、こう思っわけでございます。

実はあるところで別の議論をしておっしまして、これは港運協会関係の非常にクリティカルな問題だと思っのですけれども、バックアップをするときに岸壁規格だとか、そういった計画があるのですけれども、やっぱり荷役体制など、今の港湾運送事業法の枠内では、なかなか免許の縛りが強いですから、簡単によその港にみんなで行ってワッとやっちゃ

ということができない。非常にクリティカルな問題だと思うのですけれども、あるところでパネルディスカッションをした際に、意地悪な質問がございまして、どうも東日本大震災でのケースは相当日本海側の港に荷物が流れたと聞いているんだけれども、これは地元の港湾運送事業者さんとしては、それを推し進め、背中を押したのですか、それともどうだったのですか、という質問があったんです。

これは回答されないかなと思ったのですが、2つの回答をいただきまして、ある港では地元を挙げてコンテナ船を誘致したので、とにかく早く回復することで、少しでも、1個でもコンテナがこぼれないようにした。それは自分たちの努力だったというお答えと、もう一つは、やはりクライアントの問題なので、自分たちにも責任があるので、迂回ルートを、どういうふうなルートが取り得るかという情報を、実はお渡ししたとおっしゃった港がいらっしゃいました。ただ、その港に行って自分たちが扱えないのは非常につらかったけれどもとおっしゃいまして、このあたりに荷役体制という観点からの協働化といいますか、ともに働くヒントがあるのかなと思うわけでございまして、岸壁とか、そういうハードのものについてだけではなくて、ソフトの部分についてどういうふうにバックアップしていけるのかということをおこの場を通じてか、この場がきっかけとなって詰めていただきたいと思いますと思うわけでございまして。

それからハードのほうなのですけれども、大型岸壁の話が出ているのですが、これも事務局で意識的にやっていただきたいのですが、最初にご説明のあった資料1で、もう一度読んでみますと、大量な貨物を日本海側港湾で扱うことが考えられる。必要である、考えられるという言葉と、それから、港湾間連携が必要である。この間にものすごいギャップがありまして、一体どうするつもりなのかというところがまだ抜けているのではないかと。そこはむしろ、事務局さん、行政の戦略かと思うんです。何を言っているかといいますと、大型船を代替寄港させるつもりなのか、それともあくまでバックアップは貨物を日本海側の港湾を通して流すという話なのか、その整理がないと思うんですね。

今のまま、港湾の規模ですと、大型船が着けないので、そうすると釜山を使おうという戦略になってしまう。それが非常に穏当でない可能性がありますので、なかなかその話ができないと思いますけれども、それが実態になると思いますので、だから、大型バースをどうするのか、それと、日ごろの埠頭を急遽転用できるようにするのかとか、そういったことを、そこを整理していただきたいなと。そうでないと、これ以上詰まらない気がいたします。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

活発で、なおかつ貴重なご意見、本当にどうもありがとうございました。それで、意見表明された事業所も含めてなのですが、いかがでしょうか、事務局から提案のありました3つの方針、皆さんのお話を伺っていると、特段やってはいけないという話はなかったと思います。ただ、個別的にいろいろと検討する課題もあったと思いますので、引き続き議論していただきたいと思います。では、道路部さん、よろしくお願いいたします。

【事務局（野沢）】 若干ご説明させていただきます。

北陸地方整備局の地域道路課長の野沢と申します。よろしくをお願いします。

実は道路は、ある意味物流の一翼を担うということがございまして、阪神・淡路の大震災以降いろいろと検討されてもってきています。特に緊急輸送道路ということで全国を網羅するような道路網を整備させてもってきています。しかしながら、当然、川とか、そういったところに橋がかかっているございまして、そういったものが地震のときに非常にネックになるだろうということがございまして、今、耐震化を急ピッチで進めています。それから、去年、仮設しましてから何年経過したというのがあるんですけども、既に50年経過しているのが非常に多くなっているということがございまして、そういったものの長寿命化ということを今一生懸命取り組んでいます。



特に耐震補強の面で言いますと、緊急輸送道路の中に5万5,000橋ほどありますが、そのうちの約1万3,000橋が非常に危ないと言われていました。そのうち現在まで1万1,600橋は何とか阪神・淡路の震災ではもつところまでは補強したのですが、まだ1,400橋ぐらいい残っているという状況がございまして、それで、今年の補正予算などを見ていただくとご承知になると思うのですが、防震災に非常に重点的に力を入れていくということでございまして、これらの改修を非常に急ピッチに進めるということ。

それからもう一つ、物流ネットワークというところにも道路としても着目しながら、どういう拠点にどういう形で使われているので、そういう路線については重点的に整備していきましょうというような方針を出しながら、道路としても物流の一翼を担える、そのようなことで施策も展開しているというところをご紹介しますと終わりにさせていただきます。ありがとうございました。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

ほかによろしいでしょうか、皆さん。では、手短かにひとつよろしく申し上げます。

【南波委員】 先ほど京都大学の小野先生から、こういった災害時に同業者間での連携とといいますか、共同作業ができないかというお話がございました。実は東北大震災のときに新潟港では東北地方の同業者の方から来ていただいて一緒に作業はしております。ですから、できるところは共同で作業をさせていただきました。ただ、コンテナ船に限って言いますと、使っている機械が違うとか、システムティックにやっておりますので、やり方、方法が違うということから、かえって危険ということで、コンテナ船についてはやっておりますが、一般の在来の貨物船については同業者の方と連携して一緒に共同作業はやっております。もしまたそういった事例、災害があれば、また共同で作業をすることになるかと思っております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

意見・発言は一応閉じさせていただきます。

それで、私事ではございますが、座長、私が1年間留学することになりました。それで、今回の開催時期と次期座長については、後日、事務局と相談をさせていただきます。また、特段のご意見もなかったことですので、事務局の提案である3つの方針を軸に引き続き検討させていただくということをご報告及びご承認をぜひお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。どうもありがとうございました。

【事務局（長田）】 委員の皆様、活発なご議論、ありがとうございます。一部ご指摘があったとおり、少し本来の目的と緊急物資の関連、少し混乱した部分、事務局のほうございましたので、不手際をおわび申し上げたいと思います。きちんとBCPの関係ということで、これからまた議論を深めていきたいと考えております。また、小野先生からご指摘があったとおり、港湾としての戦略がどうかといった点、確かに重たい宿題なので、そこはまた私どもとして検討させていただきたいと思います。

それでは、今、委員長からありましたとおり、次期の開催と、あと次期の座長につきましては、一度事務局で検討させていただいて、次の専門部会につなげさせていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

それでは、最後ですけれども、事務局を一緒に行っております北陸信越運輸局交通環境

部の平栗物流課長から閉会の挨拶をいたします。

**【事務局（平栗）】** 北陸信越運輸局交通環境部の平栗でございます。本日は大変お忙しい中、このように各方面から多数の方々にお集まりいただきまして、まことにありがとうございました。



今後、発生が懸念されております首都圏直下型地震や南海トラフ巨大地震が起こった際、太平洋側に依存した物流形態のままでは我が国における生産活動、経済活動全体が甚大な被害を受けることが危惧されているところでございます。このような事態を避けるために太平洋側の東海道メガロポリスに近い北陸地域は今後一層重要な役割を担う地域となっていくものと考えられます。今ほどいただきましたご意見、ご要望、参考情報を踏まえまして、本専門部会が目指します太平洋側の物流代替機能確保につきまして、皆様方と連携を図りながら議論を深め、その実現に努めてまいりたいと考えておりますので、今後ともどうかよろしくお願い申し上げます。

大変簡単ではございますが、閉会に当たりましてのご挨拶とさせていただきます。本日は、まことにありがとうございました。

**【事務局（長田）】** ありがとうございました。

以上をもちましてバックアップ専門部会、第2回を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —