

北陸地域国際物流戦略チーム

平成25年度第1回広域バックアップ専門部会

平成25年7月24日



【事務局（齋藤）】 それでは、定刻でございますので、北陸地域国際物流戦略チーム平成25年度第1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。

議事が始まるまでの進行を務めさせていただきます北陸地方整備局港湾物流企画室長の齋藤と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず始めに、主催者を代表しまして、北陸地方整備局港湾空港部長、浅輪よりご挨拶申し上げます。

【事務局（浅輪）】 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部長の浅輪でございます。7月16日付をもちまして、前任の長田から引き継ぎ現職に人事異動させていただきました。よろしくお願いいたします。



本日は、今年度第1回目となります北陸地域国際物流戦略チームの広域バックアップ専門部会に、各方面からお忙しい中ご出席いただきましてまことにありがとうございます。東日本大震災を踏まえまして、昨年12月にスタートいたしました本専門部会でございますが、いかにして大規模災害時を想定しまして日本海側地域が太平洋側地域のバックアップを図っていくのか、その方向性について皆様にご議論いただいているところでございます。その結果、社会インフラの確保、あるいは事業継続の支援制度の充実、災害時における情報共有の3点につきまして、本専門部会で検討していくことについてご了解をいただいているところでございます。

本年度25年度につきましては、専門部会での議論を実行のステージに移しまして具体の検討をお願いしてまいりたいと存じております。特に代替輸送訓練につきましては、本日の専門部会に先立ちまして6月18日に東京でワークショップを開かせていただいたところでございます。今後実際の貨物を想定した訓練を行ってまいりたいと思っております。

本日までご出席の皆様方におかれましては、本日の議論が実りあるものになるよう、ぜひとも忌憚のないご意見をいただくことをお願いといたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

【事務局（齋藤）】 次に、委員の紹介ですけれども、今回より松尾委員にかわりまして、名古屋工業大学の渡辺教授にご参加いただくことになりました。渡辺教授、どうぞよろしくお願いたします。

【渡辺委員】 よろしくお願いたします。

【事務局（齋藤）】 なお、時間の都合上、その他の委員におかれましてはお手元の名簿をもって紹介にかえさせていただきます。

それから、報道関係者の方にお願でございます。事前にご案内したとおり、カメラ撮りはここまでにさせていただきたいと思っております。本日の議事の内容につきましては、専門部会終了後にご説明申し上げます。ご退席いただくよう、よろしくお願いたします。

それでは、この先の進行につきましては専門部会座長でいらっしゃる東北学院大学、柳井先生に進めていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【柳井座長】 どうも皆さん、こんにちは。東北学院大学の柳井です。

日本の全国総合開発計画、あるいは産業振興計画は、従来は規制や誘導を中心に、産業の振興策や国土の改造を行ってきたわけです。しかし、この委員会は、現状の改革や発展戦略をどう描いてくのかという意味で、従来の地域政策や産業政策の中でも、より積極的な取り組みを目指しております。そういった意味でも、皆様の英知を集めながら、より良い、使える政策を考えていきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いたします。



さて、それでは議事に従って進行をさせていただきます。事務局からまず説明を、よろしくお願いたします。

【事務局（齋藤）】 事務局より説明申し上げます。

本日は資料—1から4まで用意してございます。私から、資料—1について説明させていただきます。

大きな流れとして、まず1つは、3月8日前回の第2回専門部会を行いましたけれども、それ以降の動きということで、その情報提供をさせていただこうと思っております。



もう一つは代替輸送訓練です。こちらは6月18日にワークショップを東京で開催しましたけれども、そういうものも含めまして代替輸送訓練をこれからどういう形で行っていくかについて、事務局より案を提示させていただきますので、本日専門部会の皆様にご議論をいただければと考えております。

それでは、資料—1に基づいて説明させていただきます。

まず、内閣府から報告、発表されました南海トラフ巨大地震対策最終報告書でございます。これは先般5月28日に内閣府より提示されたところでございまして、大きな特徴としては、南海トラフの地震はどういったものかという特徴、それから、地震対策はどういう方向で進めていくか具体的な対策、それから、今後検討すべき課題という形で構成されているということでございます。この資料についてはもう皆さんご承知と思っておりますけれども、内容を見ますとかなりこの専門部会で議論されていることと、同じ方向を向いて議論されているところが多々見受けられます。そういった箇所を簡単に紹介させていただきたいと思っております。

1ページに表の下、具体的に実施すべき対策というところで、赤字で書いてございますけれども、事前の防災であるとか、被災地内外における混乱の防止というところで、特に我々のバックアップ専門部会で議論されている内容が記述されておりました。次のページでそのあたりを紹介したいと思います。

2ページ目でございます。この事前防災でございますけれども、情報インフラの確保対策ですとか交通施設の安全機能確保対策、広域連携のための交通基盤確保対策ですとか、防災教育など、事前防災に関する情報周知、対策、防災技術開発、リスクファイナンス等々がこの報告書でうたわれているということでございます。

また、3ページでございますけれども、事業継続に特化したお話もかなり書かれておまして、企業の方々ですと我々で言うところの荷主、それから、物流事業者、それから、

国、地方公共団体などが、どういったことを今後進めていくべきかがこの報告書では細かく記載されています。特に上に書いてございますけれども、このサプライチェーンが寸断されることによって生産や消費サービスの低下が長期的になると、企業活動の停滞のみならず、生産機能の海外流出、国際競争力の不可逆的な低下を招く恐れがあることが指摘されております。交通基盤につきましてもルートを確保するためには、交通施設の代替性や異なるモード間のネットワーク向上が必要であることも具体的に指摘されているところでございます。

それから4ページ目でございます。報告書を受けて各方面で様々な動向が取られている事例の紹介でございます。この報告書を受けまして民間企業の皆さん、それから、地方公共団体各々がいろんな動きをされておきまして、企業におきましては独自に調達先の複線化ですとか、在庫の分散ですとか、こういった代替戦略についていろいろ取り組みを進められておられます。特にこの事業継続がサプライチェーンという形で機能するためには、企業単独では対応に限界がございますので、行政も含めた形で太平洋側、日本海側が連携していくことが必要であろうと考えております。

それから5ページ目以降、各企業の動きということで、新聞情報をもとに簡単な事例紹介を掲載させていただいておりますが、全てを説明すると時間がかかりますので、抜粋して特にコメントさせていただきたいと思っておりますのが8ページ目でございます。トヨタ自動車、それから、ルネサスの事例でございます。

こちらのルネサスにつきましては、平成24年度第1回専門部会の際にも紹介させていただきました。平成24年12月11日に産業革新機構がこのルネサスに対して支援をすると。それによってアメリカの企業からの買収を免れたという事例を報告させていただいたところでございますけれども、今年3月10日の日経新聞によりますと、ルネサスにつきましても生産拠点を分散させるなど、同じものを2つの工場で作るといった動きをしております。

また、ルネサス製品の調達先であるトヨタ自動車におかれましても、1,500ある工場の様々な資機材のデータベース化ですとか、リスク分散、代替戦略について独自に取り組みされているということでございます。

それから11ページ目でございます。

これは港湾管理者における動向のご紹介でございます。災害時における港湾管理者の相互協定の締結は、平成24年11月時点では3協定が発効しているということでございます。

す。伏木富山港につきましては、日本海側拠点港の選定に用いる計画書の中に高速道路、鉄道など、交通ネットワークが充実している名古屋港と協力体制を構築したということで、災害協定の基本合意がなされたところでございます。

また、この伏木富山港は名古屋港以外にも、例えば北海道の室蘭港、苫小牧港、小樽港や、石狩湾新港とも連携を始めるということでございます。これは後ほど富山県からコメント等々をいただければと思います。

つづいて12ページですが、港湾運送事業者の方々における災害協定でございます。東日本大震災を契機として、平成24年に伏木海陸と名港海運が協定を結んだということでございます。

協定の内容といたしましては、それぞれの港湾が大規模災害に見舞われた際に取り扱えなくなった貨物を名港海運と伏木海陸相互で優先的にバックアップするというところでございます。これは具体的に個別の細かい取り決め、協定がどのような状態になったら発動するかとか、詳細な取り決めもあろうかと思うのですが、やはり柔軟に対応するために、特に細かい取り決めはしていないということでございます。こちらについても、後ほど伏木海陸さんから詳細をご報告いただければと思います。

13ページですが、リスクファイナンスの情報提供でございます。代替戦略をとる上で資金がショートするのを防ぐことは大事なことでございまして、こういったものへの対応として、損保ジャパンさんが特定地震危険補償利益保険を開発されました。詳細については後ほど高橋委員からご報告いただければと思います。

それから、15ページでございます。こちらは5月22日に内閣府が出された事業継続ガイドライン第3版の案でございます。こちらでは平常時における事業継続マネジメントの普及促進ですとか、災害教訓、国際動向などが今回の第3版で盛り込まれたということでございます。特に災害の教訓を踏まえて事業継続、代替戦略が特に必要だということを主な改定内容でも書かせていただいておりますけれども、今回の第3版では、大幅に中身を充実されたところでございます。

それから、16ページでございます。事業継続については、BCM、BCPと言われておりますけれども、世界標準規格化の動きについての紹介でございます。ISOの223シリーズにおいて、22301が特にBCMに係る要求事項、規格でございますが、この取得によって社会的なアピールですとか、社内での作業のいろんなトレーサビリティの作業が出てきますけれども、そういった負荷の軽減ですとか、こういった取り組みが形骸

化することの予防や、関係者間で事業継続にかかる情報共有もできるという、メリットもあるということでございます。

一応これまでが情報提供でございます。17ページ以降、具体的に代替輸送訓練についてのお話をさせていただきます。

17ページ、代替輸送訓練の必要性でございます。こちらは過去の第1回、第2回の専門部会における議論を踏まえまして、代替輸送訓練がいかに必要かというエッセンスを取りまとめたものがページ上の方で四角く囲った箇所でございます。

簡単に読ませていただきますと、大規模災害におきましても企業が事業継続するためには代替戦略が必要にということ。特にサプライチェーンネットワーク全体で事業継続を図るためには、企業単独のBCMだけでは不十分であり、関係者間での連携が必要であるということでございます。

ただ、物流ルートを切りかえる、代替輸送をするということに関しては、多くの確認作業、手続が必要になってまいりますので、日ごろからの訓練によって実効性を高めていくことが必要であろうということでございます。そこで、専門部会では、この代替輸送訓練を実施いたしまして、サプライチェーンネットワーク全体での事業継続力の強化を支援してまいりたいと考えております。

模式的に図を描いてございます。これは前回の第2回広域バックアップ専門部会の資料でも紹介させていただいたとおり、いろんな確認、それから、変更の手続が必要になってまいります。

それから、18ページでございます。今回代替輸送訓練をするに当たってのどんな全体構成、企画になっているかを、前回の第2回専門部会でも簡単にご紹介させていただきましたが、少し踏み込んだ形で紹介をさせていただきたいと思っております。

代替輸送訓練につきましては、ワークショップ、それから貨物の動きを想定した訓練というステップで構成されています。特に災害時の貨物動向を想定した訓練につきましては、PDCAサイクルにより継続的にブラッシュアップ、改善を行って訓練の実効性を高めていく方向性で進めたいと、今回の代替輸送訓練では考えております。

それで、19ページでございます。先ほど申し上げた図上訓練と実働訓練でございますけれども、こういった形で進めていくかということで、簡単にイメージしていただくために下に表をまとめてございます。

上から下に時系列的に書いてございますけれども、被災直後、それから、その状況の把

握、仮に代替輸送をするということであればどういうステップを踏んで決断をするかといったこと。それで、決断した後はどういった手続を踏んでいくかと。それで、最終的に代替輸送に至るかということフェーズごとに分けまして訓練していきたいと考えております。

具体的な内容につきましては書いてあるとおりで、それぞれステージにおいて訓練の具体的な狙いを右側に書いてございます。まず、被災した際には緊急時の対応方策、妥当性検討ということで、いきなり代替輸送を前提としたものではなくて、まずは家族の安否の確認とかそういった人命を優先することもあるかと思っておりますけれども、状況把握等々を含めてその辺の妥当性、ある行動をとることの妥当性についての検証をこのステージでやろうかなと考えています。

また、3つ目の代替輸送決定の判断でございますけれども、この意思決定の判断基準ですとかタイミングの妥当性、こういったものをこの訓練で取得できればと考えています。

あと、代替輸送手続でございます。これは自分の港が被災した場合にどの港を代替港として使うかと。それで、使う港が決まった場合に、どういった連絡系統でその手続を進めていくかということこの訓練の中で検証できればと思っております。

また、代替輸送訓練の実施というステージにおきましては、具体的に動かすに当たってコストとか、時間とか、非常に重要になってまいりますので、そういったものを事前に把握しておくことを狙いとした訓練を実施していきたいと考えてございます。

それから、20ページでございます。今度は図上訓練に特化したお話でございます。下に表がございますけれども、これは内閣府で出されている連携訓練の手引きをひな形にして書かせていただいております。こちらについて、この連携の手引きを今回の国際海上物流に適した形にカスタマイズして図上訓練を実施したいと考えております。

そこで、この訓練で得られた知見を代替輸送手引き書、最終的なアウトプットにしっかりと反映できるような形でこの図上訓練を行っていただきたいと考えております。

実施の項目から概要ということで表にまとめてございます。上から行きますと、この訓練目的の設定ですけれども、第2回専門部会で提示させていただいたものでございますが、代替港湾を介した確実な納品、それから商品、資材の調達力強化を目的としたもの、それから、個々の会社ではBCPをつくられておりますが、こういったものを改善する際にこの代替輸送をより確実なものにするという、こういう2つを大きく目的といたしまして訓練を実施したいと考えております。

それで、具体的な実施の方式ですけれども、後ほども説明いたしますが、手順の確認、図上訓練でございまして、これは訓練の際に具体的に手引き書の案を提示させていただきたいと思っておりますので、それを皆さんで読み合わせることをしていきたいと考えています。また、第2部では、実際に被災を想定して模擬災害体験演習ということで、個別のサプライチェーンについて皆さんに議論をいただくやり方で第1部、第2部の2部構成で考えてございます。

あとは対象場面の設定ということで、議論の内容でございまして。3つほど大きく書いてございますけれども、まずは通信手段の確保、どうやって通信を確保するかと、情報収集をどうやってするかでございまして。被害状況の共有の仕方ですとか、各部門への内容の通達、復旧の準備のお話、それから、ボトルネック対策、物流状況に応じたサプライチェーンの継続、こうしたものを特に議論いただくことを想定してございます。

あと、参加者の選定、役割分担でございましてけれども、いろんな災害の訓練をするに当たっての情報提供する部署として災害対策本部を設置いたします。それから、荷主についても、これは人数が限られますけれども、生産設備部門の方ですとか管理部門、それから、資材購入購買部門と、これだけの方をそろえられればこういった方にもご参画いただきたいなど。それから、陸運、港運、倉庫、船社、それから行政関係者という、こういう形で構成した訓練をしたいと考えています。

また、シナリオイメージでございましてけれども、1から7まで書いてありますとおり、災害対策本部の設置、それから、被害状況の説明を行いまして、その後対策本部から各社に、こんな状況になっているとかを状況付与シート形式で皆さんに通知して、その後シートをもとに関係する方々で情報共有を行っていただく形にしたいなど。

それから、各部門での応急対応のやり方、ボトルネックとなる部材、原材料の手当て、どうしていくかということ。

それから、物流の状況、どの道路が止まっているとか、港が機能しているとか、船社はちゃんと動いているとか、そういったものの確認をしていただくと。それから、確認に基づいて供給計画、事業継続計画をもう一回その災害に応じてつくり変えていただいと、いつごろそれが復旧するのか、代替が可能なのかとか、どのくらい供給できるのかとか、そういったことを情報共有していただいて代替輸送の判断をしていただくということなんです。

細かいことは21ページ以降に簡単にまとめさせていただいております。これは後ほど

細坪委員から、どんな形で進めていくのか具体的にご紹介いただければと思います。

23ページ目、最後でございます。こちらは代替輸送訓練の企画ということで最後はワークショップでございます。これは先般6月18日に首都圏直下地震に対応したワークショップをオリンピックセンターで開催しております。この際にはD-PACプロジェクト、北陸信越運輸局、それから、北陸地方整備局の主催で行っておりまして、内閣府さん、あと、東京商工会議所、それからDRIジャパン、それから危機管理教育演習センター、事業継続推進機構、こういったところの共催で開催してございます。会場には全部で90名ほどのご参画があったところです。

そこで行った内容でございますけれども、参加者にはあらかじめテーブルを用意いたしまして、10テーブルぐらいのグループに分かれていただきまして、ブレインストーミング形式で行わせていただきました。

そのテーブルには荷主の役割ですとか、陸運事業者、海貨事業者、倉庫事業者、船社とか、それぞれの役割を割り振りまして、それぞれの立場に応じた状況シートを与えまして、そういった課題に対してどう取り組んでいくかと。どういう対応をするか、判断をするかをそのテーブルにいらっしゃった方々でご議論いただきました。また、ファシリテーターである細坪さんから全体進行をいただきつつ、各テーブルにもファシリテーターを配置いただいて進行の補助をいただきながら進めました。

それで、議論をいただく際には、状況に応じて、どういう判断、対応をするのか、情報共有をどうするのかとか、あと、どういうものが課題として上げられるのかということ、それぞれフェーズを区切りまして話し合いをいただきまして、それを附箋に張って皆さんでディスカッションしていただく形をとらせていただきました。

それで、最終的には、グループごとにその議論の結果を報告していただくという形をとらせていただいたところでございます。これは東京会場で行いましたが、今度は8月1日に名古屋会場で南海トラフ巨大地震に対応した同じようなワークショップをやらせていただきますので、専門部会の方々、皆さん、お時間が許す限りご参画いただければと思います。どうぞよろしく申し上げます。

それから、別添資料でワークショップのアンケートについて用意させていただきました。こちらは細かく説明するところではございませんけれども、どんな質問項目で、その結果どんなものになっているかを簡単に集計したものを載せてございます。

サンプル数も70弱でして、今度名古屋会場でも同じようなアンケートをとろうかと考

えております。そのときにこのアンケート結果を集計、前回結果とあわせまして、有意なことが言えるかどうかを分析してまいりたいと思います。

専門部会の委員の皆さんにおかれましては、このアンケートの質問内容を相談する前に、こういう形をとってしまいまして申しわけなかったのですが、今日もし、この中身を見ていただいて、追加質問したほうがいいのか、言いかえたほうがいいのか、ご指摘いただけるようでしたら次回に反映したいと考えております。また名古屋と東京で質問が変わるということであれば、それ用にまたアンケートを別途させていただくことも可能でございますので、専門部会の皆様におかれましては忌憚のないご意見をいただければと思います。

私から資料の説明は以上でございます。

【柳井座長】 どうもご説明ありがとうございました。

ご質問、ご意見等に関しましては後ほど改めて時間を確保したいと思います。

続きまして、議事の2つ目について委員からの話題提供に進めさせていただきたいと思っております。

まず、渡辺委員より情報提供をよろしくお願いいたします。

【渡辺委員】 改めまして、名古屋工業大学の渡辺と申します。よろしくお願いいたします。

専門はリスクマネジメント、事業継続マネジメント、重要インフラ防護でして、ただ、私、教員職といいますか、研究職は10年目でございます。今日いただいたお題は事業継続マネジメント、これは齋藤室長からのお話にもありましたが、国際化が進んでおりますが、なぜ標準化が必要かということと、それから、今のISOでの開発状況、それから、本会議の広域バックアップにどのように適用可能かというところの話題提供をさせていただきます。

資料一2でございます。アジェンダは、ネットワーク型社会、いわゆるサプライチェーンでつながった社会におけるBCM、この標準化がいかに重要であるかというお話、それから、先ほど申し上げたようなBCMSと言いますが、事業継続マネジメントシステムの標準化、一部標準化されたものがJIS化、日本工業化されつつありますので、この動向と地域間の連携への適用可能性をお話しさせていただきます。



4 ページに参ります。

これは今のネットワーク型社会、これは何もサプライチェーンだけでなく、電子的なネットワークも含みますが、いかにつながっているかという話でございます。今、私が話をさせていただいています、この東和のマイクロホンも、マイクの素子であったり、光っている部分であったり、それから、スピーカーのマグネットであったり、コイルの電線であったり、外側のケースをつくっている射出成形をしている企業だったり、バラバラなわけですね。それぞれが特殊な技術を持って付加価値を加えて、それがサプライチェーンを経由して、このホテルが買って今ここにあるという世界でございますので、全てがつながっていると。

これが真ん中の概念図であります。その一番右側がさらに3層の図になってはいますが、3つの層の図になっておりますけれども、一番上が我々の日常生活とか、それから、社会経済活動、真ん中がそれを支えている重要インフラ、電気、ガス、水道、通信、それから、金融、医療等々、運輸も入ります。この中に港湾機能というのが当然入ってくるわけですが、それをさらに支えている行政機能とか、自治体機能とか、法規制がございます。

それぞれが独立してつながっているわけではなくて、例えば港湾事業であったとしてもたくさんの利害関係者がいらっしゃる。それから、例えば電力会社であったとしても、多くの業務を外部委託している。それから、内閣府官房の役人であったとしても、一般住民としての顔をお持ちになっていると。家族もおありになると。ですので、いろんなものが依存していると。その依存性については事実としてあるわけですが、水平分業化という観点からしますと、今のサプライチェーンというのは、先ほど申し上げたように、それぞれの担当のところを高度に専門化することによって全体最適を図っているということですね。

ただ、その効率性というのはどこかで障害が発生する。例えば工場が火災で止まってしまふ、あるいは、地震で何かの港湾機能が止まってしまふということと、その障害の伝播が大変効率的に伝わってしまう。これは先の東日本のときにもございましたけれども、第5次、6次ぐらいのサプライヤーという部品供給メーカーになりますと、さすがの我が地におけるT自動車もわかっていなかったですね。それで、ヒドゥンリスクといいますが、隠れたリスクがあつて、それが止まったことによってサプライチェーンが止まって、そこにそういうリスクがあつたことが初めてわかったと。それだけ高度に相互依存関係があるということでございます。

この中の途絶が発生するとどのような被害になるかというのが5ページでございます。これは社会的損失、これは地震の例でございますけれども、大きくストック、ハードウェアとか、それから真ん中のフロー、ソフトウェア、タンジブルという言い方をしますと形のあるものの被害、それから、インタンジブルというのは形のないものの被害でございます。港湾関係のところは赤字で示しておりますけれども、港湾の例えばガントリークレーンが倒れたとか、液状化でヤードが使えないとか、そういったものは物理的な被害でございます。それで、インタンジブル、物理的でない形のない被害というのはそこに流れていた物流とか商流であります。

その下の図は、これはある建設系の研究会から引用させていただいたものですが、横軸がいわゆるガルという地震の加速度です。右に行けば行くほど強いということですね。縦軸が被害額でありますけれども、この濃いオレンジと薄い黄色っぽいものが何の違いかというと、オレンジがいわゆるハードウェアです。当然地震動が大きくなればなるほど被害は大きくなりますが、ある程度で止まるというのは、極論しますと壊れた建物は建てかえればいいという、その瓦れきの処理と、それから建てかえの費用で上限が決まるということなんです。

それに対して、その上側というのは、その建物、あるいは道路、港湾機能を使っていて行われていた商行為であるとか生産行為であります。これが機会損失と言われているものですけれども、これは例えば1年間工場が止まって1年後にその売り上げが戻ってくるかということとそんなことはないわけですね。

阪神・淡路のときの、神戸港の積み上げ・積みおろしの取扱高が世界第4位であったものが、その後1年間港湾が使えなかったことによって釜山に流れ、いろんなところに流れて、たしか今もう四十数位です。二度と戻ってこないわけですね。ですので、壊れたものを戻せばそれを使っていたそういったインタンジブルは戻ってくるかということ、そうではないということでもあります。

そういう意味で、BCM、事業継続マネジメントというのはハードウェアだけを守るというよりも、先ほど齋藤室長からありました代替性とか日常化をすることによって、違うところでもそれができるようにすることも含めて事業継続するのがポイントになってまいります。

ところが、6ページを見ていただきますと、英語で恐縮なのですが、簡単に言いますとビフォー、デュアリング、アフターというのは、事前、最中、事後、大きな災害の場合の

発生前と、それから、発生して初動をとっている緊急事案対応の段階、それから、復旧復興のフェーズに読みかえていただけたらと思います。

その下は、プリペアードネスというのは準備をする段階、レスポンスは対応する、リカバリーが復旧復興で、コンティニューイティーは継続です。いろんな議論があるのですが、さておき、図の下側のいろんな団体、組織が、例えば企業Aは今日お越しの内閣府さんのガイドラインを適用していると。それで、ある中小企業は中小企業庁の指針を適用している。企業Cは、後で申し上げるISO22301の認証を受けていると。それで、ある自治体さんは内閣府の業務継続手引きを見ていると。

それぞれが不整合を起こしているわけではないのですけれども、もともとなるような立ち位置が少しずつ違っているということと、同じガイドラインを適用したとしても、実際の計画は各組織によってまちまちであります。それが、実際に事が発生しますと、いつその計画を発動するかというタイミングも違いますし、どのような地域内のリソースをとりに行くかも違いますし、情報の流し方も違いますし、結局皆さんばらばらに動くことになってきます。

これは、最初に申しあげました単体の単独の組織が幾ら一生懸命計画を立ててご立派な計画を持っていたとしても、実際にばらばらに動きますと何が起こるかといいますと、その右側に書いてございます情報が錯綜するということ。

希少リソースというのは、例えば燃料とか、水とか、宿泊設備とか、あと、レンタカーとか建機、重機とか等々、道路交通というのも入れてもいいと思いますけれども、皆さんが計画どおり取りにいても、それはないということです。そうしますと、調整をするような事前の連絡協議体がないと調整すらできない。そうしますと全体の意思決定がおくれる、対応がおくれることになりまして、地域全体の復旧復興が遅延するという構図になってしまいます。ですので、事前の計画が幾らご立派なものがあったとしても、その利害関係者間の連絡協議体がなかったり、あるいはそれに基づいた訓練、演習をしていないと実際には実効性は低い形になります。

そういった状況を受けて、企業を中心に、あるいは自治体を中心にどのような動きになっているかというのが7ページ、8ページであります。

7ページは、企業はもう単体だけでつくった計画というのはそこにして、企業グループでどのように事業継続ができるのか、あるいはサプライチェーンでどのようにできるのか。今日はそういったところでサプライチェーンの話になると思いますし、あと、業界という

単位でも取り組まれております。あと、地域コミュニティー、どんな企業でも、物理的に存在している限りそのコミュニティーとの利害関係者がありますので、地元の自治体とか住民も含めた、コミュニティー等も含めた事業継続を考える。

8 ページに参りまして、自治体も最近このような動きになっております。東日本大震災のときには沿岸部の自治体は流されてしまいました。職員、あるいは住民データ、あるいはコンピューターシステムを含めてですね。ですので、自治体は災害時にはふだんの業務の1.5倍から2倍ぐらい業務をこなさなきゃいけないのですが、機能を失ってしまったので、近隣の自治体とバックアップを試してみたり、あるいは同時被災、同じ災害で同時被災しないぐらいの距離感で離れている自治体とバックアップを試してみたり、あと、政府の機関の地方局、例えば整備局さんと経産局さんとやってみたり、あるいは中央政府と直接やってみたり、あと、地域の企業とやっぺいこうという、地域コミュニティーという枠組みでその事業継続をする、あるいは考えるスコープを、範囲を広げてきております。

そうしますと、その接点は当然ながら9ページにございます地域コミュニティーになるわけですが、今回の議論の中心としてはコミュニティー、あるいは地域という意味では、今回日本海側と太平洋側という意味では非常に広大ですので、多分この図はまた本会議に関しては書きかえなきゃいけないなと思っておりますけれども、大体今の世の中の動きとして、企業側と自治体側はこういうふうに動いているということでございます。

ただ、その地域コミュニティーもふたをあけてみますと大変なことでございます。10ページを見ていただきますと、これは名古屋港ですけれども、大変ご立派な企業群が並んでおります。輸出港であったり、あるいは生産をしていたり、発電をしていたり、LNGを上げていたり、しかもその自治体が4つの市、それから1つの村にまたがっております。それぞれの防災計画にこの企業群のものはあまり入っておりませんし、行政の区域ごとでぶちぶち切れている状況でございます。

それぞれの企業はご立派な防災計画、あるいは事業継続計画をお持ちであります。ただ、これを全体で協議するような体制はございません。ですので、この中で何か事が起こったときにどのように情報共有をして、期間限定で同じ事案に皆さんで対応するときの意思決定のプロセスが構築し切れていないということでございます。

11ページです。防潮堤もありますけれども、ひびが入っております。その先にLNGの栈橋がありますが、これは潜在するリスク群ということで、どこの会社かわかってしまう。マークが描いてありますけれども、これはあくまで例示・推測・私見と書いてあるの

は、必ずしもここが危ないと言っているわけではございませんけれども、防潮堤の外にあるこのLNGの陸揚げ棧橋はむき出しになっているということですね。これは通常の陸揚げのプロセスを考えると、こうじゃないと非効率になってしまいますので、仕方がないのでけれども、津波が想定され、あるいは高潮被害が想定される中で、これらの企業群と行政機関がなかなか話し合いを進めない。これはおそらく利害関係者が多過ぎることがあると思います。

ですので、8月1日に名古屋に乗り込んできていただくのは大変歓迎でございます、名古屋はこのままですと誰も何も動かない。ところが、北陸から来ていただきますと、緊張感が高まっております、やはり皆さんで顔を見合わせて進まなかったことが一石を投じていただくことによって、全部が一斉に動くわけではないですけれども、気になっていた企業群が動き始めますと大変いい動きになると思います。

それから、室長からありました資料-1の12ページで既に海運港運業者間における協定は進んでいるということであれば、まさに渡りに船でございます、こういう話は行政が一番先頭に立ちますとなかなか進まないのが常でございますので、ある程度企業がもう始めたところに行政が側面支援をするという動きによってとても良い形にならないかなと期待しております。

話は戻りまして、12ページです。これはいわゆる地域コミュニティーで事業継続をするというぐりにどういう組み合わせがあるかという例でございます。これは経済産業省が補正予算で5億円ほど、投資をされた。

私もさっきのような図を描きながら、実際、どんな組み合わせがあるのだと聞かれて、こういう組み合わせもあるけど、うまくいっていない例ばかりだったのですが、このメンツは企業のグループで取り組まれていたり、あるいは病院を中心にしたサプライチェーンで取り組まれていたり、あるいは四日市などでコンビナードを中心にやってみたり、それぞれの地域で事業継続をしなければいけないのですけれども、単体ではそれは実効性が低いと思う組み合わせがとりあえず28団体出てきたということでございます。

5億円をこれらに分散投資をしたわけですがけれども、担当課の方もまあ半分ぐらいは成功してモデル事業としてほかの地域に展開し得るような形になるだろうと。残りの半分はなぜできなかったかということがちゃんと分析できればということですので、行政機関としてはインベストメントといいますか、やってみるというモードですので、大変注目に値することであろうと思います。

13ページです。それを先ほどの図にちりばめると、ばらばらとなりますけれども、いろいろな組み合わせで、単体では実効性が上げられない事業継続マネジメントをやってみようという動きが出てきております。

さて、15ページ、ISOの話に移ります。22301は既に昨年の5月に発効されております。この中身はいろんな国がそれぞれ持っていた国内規格を投げ込んでおります。

ISOの議論に手ぶらで行きますと英米主導で、日本はそれに追従せざるを得ない状況ですので、当時2005年に発行されておりました内閣府さんの第1版のガイドライン、それから、経産省さんのガイドラインを無理やりくっつけて英訳をして日本にもあるという形で持ち込んだものでございます。リスクという言葉に対してある国はテロリズムであると、ある国は自然災害であると、ある国はそうでないリスクも含めてきますので、その議論は長引いたのですが、ようやく昨年の5月に出てきたということでございます。

ただ、これは1つの組織の事業継続マネジメントですので、冒頭申し上げたロジックによってこれだけでは不十分だということで、次のページにございます22301を補足するガイドライン及び規格がたくさん出てきております。ある方によると、22301はスカであると、ある先生ですと骨ですと、肉をつけるのはこれらのガイドラインですということたくさんあるわけですね。

ちょっとトゥマッチな感はありますが、特に下の段を見ていただきますと発行済み、当然ISOですので、用語の定義が出ております。それから、事業継続マネジメントシステム、先ほど申し上げたもの、それから、組織間、組織をまたがった危機管理・緊急時対応・要求事項も出ております。この3つについては国内規格、工業規格、JISの原案も、もう、答申をしておりますので、内閣府で最終審査をかけて秋にはJISとして、日本語で出てまいります。

それから、最終段階の22398というのがございます。これは訓練・演習ガイドライン、これは私が議長をしております分科会の担当なのですが、これはおそらく本会議での今後のアクティビティーに影響があるといえますか、関係あるということでございます。これもJIS化の予定でございます。要するに訓練は決められたことを決められた時間内に手順どおりできるかをチェックすることであり、演習というのはいろんなシナリオを投げつけて何ができないかを洗い出すことである。全然目的も違いますし、評価体系も違う。その訓練と演習の定義の仕方、あるいは評価の仕方を整理したガイドラインがもうじき出てまいります。

それから、その次の22397、これは組織間の連携合意ガイドラインがございまして、これも私の分科会の担当なのですが、今、日本の中では災害時協力協定とか、防災協力協定が、たくさんあると。それらに安心している自治体もおありになるわけですが、それは契約でもないわけですので、全部がそろうとは限らないわけですね。

ですので、こうやって合意をすることはそういった覚書のレベル、MOUと言いますが、そのあたりからSLA、サービス・レベル・アグリーメント、契約に落とし込むまでの段階がこれだけありますよねと。そのときの法的な詰める話、あるいはこういった形の項目を入れるべきか、ということのガイドラインも出てまいります。これもおそらく日本海側と太平洋側をお互いバックアップするときには個別の組織間がどのような合意をすべきか、というところでおそらく役に立つと考えております。

17ページは、22301を中心にどのような整理ができるか試みたものでございます。

真ん中の英語の部分はちょっと割愛しまして、その下の四角に囲ったもの、要は災害時の情報共有とコミュニケーションにかかわる標準化であります。これは、異なる組織が、ある時間内に期間限定で、ある特定の共有する事案に対して動かなきゃいけないときに、情報の共有の仕方、あるいは指揮命令の仕方、これを統一しないとでばらばらになってしまうので、標準化が必要であろうということで、そのグループが1つございます。

それから、2番目が組織間の相互運用性、インターオペラビリティと申し上げますが、これが先ほど申し上げました事前に訓練・演習をして、どのような形の訓練・演習をしておけば本番のときも一緒に動けるかということ、あるいは合意事項に関しましても、事前にどういう合意をしておけば、法的な部分も含めてその組織がお互いに動けるかというようなこと、こういったガイドライン群がございまして。

一番下は、これは事前に緊急時の対応能力についての評価ということで中国が出してきておるものですが、事前の評価でございます。

右側にあります新規提案2というのは、イギリスから、サプライチェーン・リスク・マネジメントという新規提案がございまして、実はISO28000というのはコンテナセキュリティがもう出ております。これはコンテナを閉めてから開けるまでの間のセキュリティをいかに守るかという標準化なのですが、イギリスは開ける前と開けた後も含めたサプライチェーンに関してのセキュリティをやりたいということで出てきておりますけれども、まだ文書が出ていませんので、これはもしかすると、近い将来この会議にもフィードバックをしなきゃいけないものかもしれません。

最後でございます。ポンチ絵でございますけれども、やはり遠隔といいますか、同じ災害で同時被災しないような組み合わせをする。本件の場合もそうですけれども、そのときにある程度同じような方法論に則っていないとなかなか話が進みませんということでございます。そういう意味では、ISOは1つの選択肢としてプロトコル、共通言語にもなるでしょうし、当然ISOからJISになりますので、そういった形で活用が可能かと思えます。

あと、マネジメントシステムですので、先ほど齋藤室長からありましたPDCAですけれども、プランのところを幾ら時間をかけて高度化したとしてもそれは使えない場合が結構あります。細坪委員がやっているようなPDCのチェックのところから入っていくちょっと荒々しいやり方もありまして、演習をして追い詰めて、判断をさせながらだめ出しをして、計画をつくりましょうという、多分最近はそういう動きで行っています。

これを、プランを立派につくって、それに基づいた訓練ばかりぐるぐる回していると、その計画を正当化するための訓練しかしないわけですね。ですので、それは硬直化しますので、もちろん体で覚えてチェックをする。何時何分に何ができましたという訓練は必要なのですけれども、演習モードに持っていかないといけないということです。

あと、最後、今回国交省の方々が皆さんいろいろ動いていらっしゃると思いますが、災害時は特に自衛隊とは別に現場力をお持ちになっている唯一の省庁でございますので、今回は何となく民間が日本海側と太平洋側を組もうとしている動きでございますので、ぜひその機動力を最大限支援に回していただければと思います。

ちょっと長くなりました。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。大変興味深い情報提供をありがとうございました。

続きまして、筒井委員から情報提供をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【筒井委員】 それでは、内閣府から情報提供をさせていただきます。

まず、お手元の資料—3、事業継続ガイドラインの改定について、筒井からご説明させていただきます。

まず、最初に事業継続ガイドライン改定の背景です。

先ほど齋藤室長からもご説明があったとおり、5月22日に改定版に関してパブリックコ



メントを掛けたところではありますが、現在、第3版に向けて最終確認を進めているところで、そろそろでき上がりますので、今日はその概要を説明させていただきます。端的に短くさせていただきたいと思っておりますので、ご承知ください。

まず1ページ目、改定の背景ですけれども、我々では内閣府のガイドライン第1版、第2版まで出させていただいております。こちらは平成17年に第1版、平成21年度にはインフルエンザ等々も含めた幅広いリスクに対応できることを強調した形で第2版を出させていただいております。本書及び関連文書をもとに事業継続の認識定着、計画策定、運用改善を推進して参りましたところ、並行して現状の課題も把握しておりました。その課題について、どのように本書の拡充、ガイドラインの第3版への拡充をしていけばいいか、必要性を検討していたところです。

ガイドラインの活用状況については、我々のガイドラインがいろんなところで使われているのは認識しておりますけれども、BCPの文書を作成する時に使う指針であるというところとか、また、事業継続ガイドラインは災害のための災害に特化した指針であると言われるところがあって、もっと汎用的に使えるものを目指すことを課題にしておったところです。

また、民間企業などにおける課題で、社内の一部の方々の取り組みで満足されているとか、BCPが誰もが運用できるようなものではなく、実情に合っていないであるとか、BCPを維持運用するごとに文書が厚くなっていき、コストがかかり、実際は机上の空論になっていくといったところがございます。

4つ目には平時の取り組み、これは従前より重要と思っていたのですが、平時の取り組みというのがこのガイドラインからどこまでやっていいのか分からないといったことを課題として上げられておりました。

最後に、我々は特に民間企業等についての普及啓発をしていたところですが、とりわけ中小企業等々については必要性を感じても敷居が高く対応できないといったところをどのように担保していくか常々以前から課題に思っており、総じて事業継続ガイドラインの充実が必要であると考えていたところです。

次のページです。事業継続ガイドラインの改定の目的と主なポイントですが、これは先ほど齋藤室長からご説明があったものの追加修正版になります。

左側のトピックスについてですが、先ほどの課題を踏まえ、今回の第3版への改定については、現状の動向を盛り込んでいこうと思ったところです。それについてはBCPの策

定済み企業の増加、これは質の問題ではなく量の問題として、量としては増えているということですね。平成23年度ですが、大企業では45.8%、中堅企業では20.8%、中小企業さんへも取り組みの認識は拡大しているところがございます。そうはいつでも質の問題がございまして、特にBCP策定後の運用不全といったところはあるということがございます。

さらには、東日本大震災やタイの洪水、こういうところでもサプライチェーンの途絶等々でBCPの発動がなかなか難しかった、あるいはそもそもBCPが全く発動できなかった現状は分析しているところがございます。最後は、渡辺先生からもお話がありましたとおり、国際規格ISO22301及び22313、その他もろもろが発行されております。このようなところを我々は把握しておりまして、それらをもとに今回の第3版の改定については目的として4つ大きく上げさせていただき、改定の検討会を開催し、委員にお話も伺いながら、第3版の策定を進めていったところです。

まず目的の1つが、BCMの普及啓発であります。これは先ほども申したとおり、BCPは事業継続計画ですけれども、こういう計画をつくるにとどまらないところを改めて啓発するために、マネジメントつまりBCMに意識転換を図って取り組むべきところを、ガイドラインに取り入れたいと思ったところです。

2つ目は、運用にかかわる内容はより具体的によりわかりやすくといったところを目的にしたところで運用の内容を充実させました。

3つ目が、災害等の教訓、これはサプライチェーンの途絶であるとか、そのほかに想定外の事象への対応についても盛り込んでいかなければならないといったところがございます。

最後には、国際動向への留意です。ISO223シリーズに書いてある語句であるとか、そういうものについては、説明等々が入っているような形はとらせていただいた認識です。改定の主なポイントは、章立ての再構築によるBCMの強調、2つ目がBCMの実施、BCP、BCMの見直し、改善に関する章の拡充、3つ目が事業継続戦略に関する章の新設、あるいは経営者に言及する項目の追加になります。次のページから書かせていただいております。

ここからは補足のようなものでして、最終的には第3版が発表になったとき、こちらを見ていただきながら確認していただければわかりよいのかなと思っておるところなので、大まかにお話しします。

3. 章立ての再構築によるBCMの強調については、BCPの単なる文書化が目的とならないことをまず目的の1つに上げています。それで、平時からの取り組みが大事であるといったところをどのように構成していくか。章立てから構成を考えたところがここにあられています。

①をご覧ください。左下のところですが、第2版でBCPと言われたものはBCMという概念に置きかわっております。同じことは言っているのですが、まずは置きかえましたと。②は右上です。BCPはどこに移ったかという、緊急時の計画として、計画の策定といったところの1項目に落とし込んでおります。

そのほかにも3つほど計画があるのですが、これら全て平時に使用する計画であるといったところで、このようなものに取り組み、日々改善していくことがBCMの本質であるところに強調しております。

なお、4番目に文書化については、別項目立てといったところで絶対条件ではないところをお話しさせていただいているという流れになっております。

次ページです。PDCAを意識して、章立てでプラン(P)の部分はドゥー(D)もあり、流れの担保をとっています。こちらは以上です。

次に5ページです。事業継続戦略に関する章の新設、これが先ほどのご説明にもあったとおり、どちらかという一番本質的なところの1つであります。1つが幅広いリスクに対応するための考え方を盛り込んだ。これはよく言う結果事象型になりまして、ISOの22301等々でもお話し入っているのですけれども、ここの考え方を特に拡充、充実させて書くことによって皆さんにリスク、特定リスクのみで対応していくのではなくて、幅広く柔軟に対応できるようにしていただきたいという思いを込めて書かせていただいているところがございます。

もう一つが、サプライチェーン途絶の経験も踏まえて、連携の重要性も鑑み、代替戦略に関しての内容は充実させていただいたところがございます。これは本件にかかわる今回の戦略チームさんの案件にかかわることであると思っておりますし、これからどんどん深掘りしていかなければならない分野だと思っておりますので、今後に向けていろいろと改めて事例等々を分析させていただきたいと思っておりますのでございます。

次のページは経営者に言及する項目の追加です。これはもう本編をご覧いただかないとわからないので、あまり書かなかったのですが、経営者の方々に対して、我々のガイドラインではかなり言及させていただいてございます。

I S Oでも経営者の関与等々は書かれているのですが、我々は多めに書かせていただいて、基本的には経営者の方が重要であるところを押し出しています。B C Mは経営戦略であるといった認識を持っていただきたい意図はここにもあります

では、最後に7. 今後の取り組みについて、ご説明いたします。

我々の事業継続ガイドライン改定後、これは改めて申しますけれども、今夏中を予定しております。次の段階には、その詳細な説明とか補足説明、あるいは分野ごとの説明等々も必要なものがございます。そういうもの盛り込んだ事業継続ガイドライン第3版における解説書の策定を検討しております。これは要するに今年度の施策になります。また並行して、ベストプラクティスであるとか、あるいは悪かった事例をこうしたらよくなったであるとか、そういうところが皆さんからの要望でとても多いことは認識しております。それを事業継続ガイドライン第3版の項目に沿うような形で、この項目ではこういう良事例等々を事例集として策定を検討したいと思っておるところです。

これについてはこちらでの取組が関係してくると考えておりますので、ぜひ連携させていただきたいと思っておるところです。

そのほか、最後はつけ足しですが、B C P・B C Mの連携や訓練の普及について特に日本でうまくやっていける方法があるか、あるいはB C P・B C Mへの動機づけに関して最適な方法があるかどうかも含めて、調査・分析を進めさせていただきたいと思っておるところです。

追加して申し上げますと、現在、国土強靱化の施策が進んでおるところでして、そちらでもやはりB C P・B C Mというのはかなり出てきておまして、特にサプライチェーンを通したB C P・B C Mが重要であるといったところのお話もあり、我々としてはこのB C P・B C Mの連携や動機づけについて、平時の競争の部分と有事の協調の部分があると思うのですが、そこら辺をどのようにバランスを取っていくのかも含めて、分析、検討をしていきたいと思っておる次第でございます。

参考1は第1版から第2版への変遷をまとめているところです。参考2は第2版の構成、先ほどのものと比較してもらえればどのような比較になるかがわかるといった簡単な資料です。

最後に参考3ですが、先ほど齋藤室長からもご説明があった連携訓練の手引きでして、これは右下に書いてあるホームページからダウンロードできますので、ぜひご覧になっていただければと思います。私からのご説明は終わらせていただきます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

じゃ、続きまして、蛭間委員より情報提供をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【蛭間委員】 政策投資銀行、蛭間でございます。

お手元の資料の4番目です。簡単にご説明申し上げます。

B C P 格付ではありません。B C M 格付です。こちらをおめくりいただきますと足元の実績ですが、結構増えていることをご理解いただきまして、また、銘柄に関しましては以下のとおりです。

それで、次のページですね。ロゴマーク、お客さんは自由に使っていただけるのですが、いろんなメディア媒体にご利用いただいているというのが最近の事例になります。今4ページ目のお話をしています。

それで、5ページ目をご覧になっていただきますと、我々の顧客基盤ではあるのですが、さまざまな業種の会社さんと取引がございます。そんな中で、こういう業種特性というのが見えてくるのですね。そういったときにさまざまなガイドラインが今出ていますけれども、地域のインフラなのか、あとは、製造なのか卸なのかによって、どこに重点を置いたB C Pを整えればいいのかというのはやっぱり違ってくると思うのですね。目指す形としては、冒頭渡辺先生からありましたように、地域、各社会のレイヤー、層を踏まえた社会全体としてのレジリエンスだと考えています。その際に広域的なバックアップも1つの選択肢ではないかと考える次第です。

次をおめくりいただきますと、B C Pを一生懸命やられている会社さんで、特に財務の役員の方がこの観点、関心が高い企業さんはリスクファイナンスに気がつき始めています。すなわち、どれだけ頑張っても企業経営、キャッシュフローの機会損失は出てくるわけですね。なおかつ、上場している企業であればあるほど配当云々には必ず目が入りますから、そのヘッジ、リスクファイナンスには非常に関心が高いです。

我々で1つ新しい商品を昨年つくりました。6ページ目のオレンジの部分です。震災時復旧資金特約付融資です。こちらのご利用の第1号が、昭和電工さんになります。彼らはいわゆるB I Aというところで、首都直下の地震なのですが、想定被害額、金額面での算出がなされていて、復旧に係る費用、あとはその間のキャッシュフロー云々というのをしているのですけれども、この必要な金額というのを、リスクファイナンスを活用したとい



うことです。

この商品の詳細は簡潔に、次のページをご覧くださいと、彼らの事業拠点はまず本社、あとは工場ともに首都圏に立地をしています。この四角の対象エリアの中で、事前に震源の深さですとかマグニチュードのトリガー条件を定めます。それに応じたプレミアムを平常時に払っていただいて、地震が発生してこのトリガーにヒットした時点で5億円なら5億円、10億円なら10億円キャッシュインがなされる。これは二、三週間で我々からキャッシュインを実施いたします。

ですから、保険とはまたちょっと違うのですね。保険でいいますと少し物的云々の査定が入って時間もかかったりするわけですが、そういう違う新しいリスクファイナンス商品です。すなわち、リスクマネジメントという話がありますけれども、大きくはやっぱりリスクをコントロールする話、その1つがBCP、BCMだと思いますが、もう一つの手段として、リスクファイナンスというのも重要な手段ではないかと考えます。

さて、以降は物流会社さんの事例を改めて幾つかご紹介申し上げます。そして、彼らが今どういうことに悩んでいらっしゃるかというのも共有できればと思います。

まず、危険品、医薬品を扱っていらっしゃる日陸さんですね。一生懸命BCPに取り組んでいらっしゃる会社さんです。

新潟ですと日本海曳船さんもBCM格付をご取得いただいております。彼らも非常に重要な港湾BCPの中での機能を担っています。彼らが悩んでいるのは、やっぱり民民連携ですね。港湾BCPの横の連携というのがまだ始まったばかりなので、一生懸命、頑張りますということです。

続いて、寺田倉庫さんです。文書管理を得意としているのですけれども、ある種のサイトビジネスですね。ですから、首都直下等が発生いたしますと彼らのキャッシュフローというのは非常に厳しい状況になる中で、新しい経営計画というのでしょうか。どこに新規の倉庫を立地するのか、そういう経営課題の話になっているわけです。

さらに、清水の港と言えば鈴與さんです。鈴與さんは陸海空グループ会社を含めると150社ぐらいあります。彼らの担っている役割は非常に大きいのですけれども、やっぱり行政と一体となった地域の有事の強さを考えているわけですね。

その下はSGホールディングスさんです。SGホールディングスさんの悩みは、隣に日通さんもいらっしゃるのですけれども、同じロジスティクスを担当しているものの有事にどういったプランを持っているのかというところの業界の横連携がないので、実は同じ行動

を有事にするのではないか。それは無駄ではないか、そういう問題意識もあるようです。

あとは、ほかにも載せていない会社さんもあるのですけれども、特に鈴與さんもそうですかね。南海トラフ関係で相当な被害量を見込まれている地域の港の関係会社さんはおそらく自分たちのキャパシティーでは対応し切れません。そうなったときに地域の横連携、これも重要なのですけれども、そこでもキャパシティーを超えてしまうのですよ。そうなったときに誰か、おそらく国が関与する話かと思うのですが、スケールメリットを働かせたいという、そういうニーズはあります。ですが、そういうところはガイドラインとかには書いていないのです。そういうところをこの委員会の中では、こちら側から能動的にご提案できるような、そういうスタイルもあっていいのではないかと考えます。

そして、最後、14ページ目ですが、震災から2年4カ月ぐらいが過ぎまして、いろんな委員会、勉強会が立ち上がりましたが、国交省、あとは経産省がまだ一生懸命やられているような状況です。あとは、産業競争力懇談会と東京大学が今年度レジリエント・ガバナンスという研究会を立ち上げて、何を目的にしているかといいますと、有事立法ですとか、そういう法的強制力を、現時点では日本にはあまりないので、何か強制力を持ったものができないかということで検討しています。

その際にやはり優先順位の問題が出てくるわけですね。メンバーは右側、小さいのですけれども、産業界からは日立さん、富士通、トヨタさん、ほかにも出てきているわけですね。彼らはこの委員会の中での発言、ここで共有したいと思うのですけれども、サプライチェーンという言葉が今日も使われていますけれども、別に日本国内だけで活動しているわけではないですね。となったときに、彼らの事業継続計画というのは実はよく踏まえておかないと、我々は実は広域バックアップしてもどこまで貢献できるのかという疑問が出てくるかもしれません。

彼らが代替生産を完全に海外でやると言ったときに、実は港の日本のバックアップはそんなに彼らにとってハッピーかというのはわからないですね。例えば日本だけではなくて、韓国の港、シンガポールの港との広域連携が実は日本国として必要なのかもしれません。それはトヨタ然り、彼らの製造業のBCPのサポートをするためにはとかなですね。

ですから、この委員会はどこにスコープを当てるのかにも議論する必要はあるかと思いますが、実産業界のそれぞれの企業が有事にどういう企業行動をするのか。それは財を追いかけていけばサプライチェーン、バリューチェーンのレジリエンスの話になるのですが、そういうところも踏まえた上で広域バックアップの物流政策立案を検討するのもいいので

はないかと思えます。

そういう話をしていますと、今、経済産業省ではAPEC、次に開かれて日本が議長国ですね。そこで1つのテーマがサプライチェーンレジリエンスということで、日本から何か出されるみたいです。これはご参考ということで置いておいてください。何を申し上げたいかといいますと、いろんなところでいろんな議論がある中で、今一生懸命残っているのは、おそらくこの産業競争力懇談会と国交省のこれらの委員会、あとは経産省、この3つぐらいではないかなと思えます。

ひとまず私からは以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

これまで事務局からの説明、あるいは提供された情報に関しまして自由討議を行いたいと思います。ご意見、あるいはご質問がある方は挙手をお願いして、お名前を言ってから質問をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

【寺尾委員】 北陸経済連合会の寺尾といいます。

質問なのですが、資料1、本編資料にあります11ページ、管理者間による災害協定、これを見ていますと非常に少ないのだなという気がします。いわゆる災害が起きる前の連携というのは、先ほどからお話がありましたように、非常に大事だと思いますので、この管理者間による災害協定を結ぶのはそれぞれの管理者間に任せられているのか、それとも国の方針としてはもう結べというのか、それとも勝手に任せるのか、そこら辺の国のお考えをお聞かせいただければと思っています。



【柳井座長】 では、事務局からよろしくをお願いします。

【事務局（齋藤）】 事務局より回答いたします。

その管理者間の協定でございますけれども、この東日本大震災が起こって、その後、国でも交通政策審議会でその辺の答申を出させていただいております。

それで、港湾間の広域的な連携ということで取り組みの方針を出させてもらっておりますけれども、強制的にどこどこを結べとか、マッチングをこうしろとか、そこまでの指導までには至っていないところでございまして、現状やっぱり港湾というのを管理しているのがそれぞれの自治体であったり、そういう組合であったりしますので、まずはそうい

った自主的な取り組みに委ねている現状でございまして、ただそれは国の責任を放棄しているというわけではございませんので、まずは地元の方々のお気持ちを優先させつつ、必要とあれば支援させていただきたいと考えております。

【寺尾委員】 ありがとうございます。

【柳井座長】 ほかにご質問はございますか。

もしも特にないようでしたら、自由討議から今日ご出席の方に順次お話をお願いしたいと思います。一、二分程度で全員回しますので、ポイントをぜひ絞ってお話をお願いします。国交省関係の方は必要に応じて応答、あるいはご意見がありましたらそのときは間に入ってください。よろしくお願いいたします。

それで、急で申しわけないのですが、今日代理で来られた福田様からお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

ポイントですけれども、何でも自由ですが、基本的には代替輸送訓練の進め方について、あるいはワークショップのアンケート結果が出ていましたので、それに対するご意見、あるいは代替貨物の受け入れ側の体制について、もしくはそれにかかわらなくても結構ですので、自由にご意見をいただければ。

【福田委員（代理）】 神原汽船の福田と申します。
本日は当社の岩井の代理として出席させていただきました。

私も前回から出席していないものですから、流れ等があまり詳しくわかっていないのですが、一応船社といたしまして社内報告で聞いていますのが、太平洋側で災害時のときには月間約20万TEU、これが日本海側へ流れてくるということが想定されると聞いておまして、現状日本海側の港ではいろいろな問題があって対応はできないと認識しております。

その中で、私ども船社として、まず何ができるかというところで、災害時のときに少しでも混乱を避けるという意味で、常日ごろから太平洋側主要港をご利用している各企業様に少しでも日本海側をご利用いただきたいと思います。それによって各港も貨物が増えることによって各港の整備をしないといけない。そういった中で港の発展につながると。我々も船の大型化ができて、災害時にも多少なりとも対応できるのではないかと考えております。その中で、官民一体となって企業誘致等ご協力いただければと考えております。



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。

事務局の要請で、先に先生方にご意見を頂戴することになりますので、小野先生からよろしかったでしょうか。

【小野委員】 いきなり振られて、頭の整理ができておりませんが。

今ご説明いただきました非常に多岐にわたるご報告と
いいですか、情報をいただいておりますけれども、この部会ではやっぱり日本海側の港湾機能がどのように太平洋側の港湾の、もし何かあったときに、特に東京湾とそれから伊勢湾を次にターゲットにされていますけれども、何ができるか、そういったことをバックアップという観点から検討するというところに主眼を置いているのですけれども、同時に日本海側の各港がどのように日ごろから事業継続をしていくかという、そういう観点も重要だということで、例えば今のBCMの最新の情報などもいただいていると思うのですけれども、その辺のマッチングがまた少し議論としてにくいかなというのが、まだありまして、そういう意味では、今いただいた議論の中で、特に興味深かったのは渡辺先生にいただいたコミュニティーという言葉でありまして、それで確かに港単位でどのように活動していくかというときにワングバナンスでできていない訳ですから、港そのものがコミュニティーであると。

それから、バックアップということを考えると、今のご質問にありました管理者間における災害協定では苦小牧とか、それから名古屋と伏木富山が組んでいるという、そういうある種の機能を軸とした、必ずしも地理的なものじゃなくて、そういう機能だとか、ある政策目的を切り口とした組み方、コミュニティーの作り方がありと思いますけれども、そういったあたりの作り込み方をもう少し議論していったほうがいいのかと思うわけ
であります。

東京に引き続き、今回伊勢湾でも訓練をされるということですが、その訓練のリアリティーというか、それぞれの方にいろんなことを考えていただく観点からは非常に有効だと思うのですけれども、実際にそういうシチュエーションになったとして、一体自分たちが何を求めてバックアップをしていくのか、その辺のリアリティーを高める意味でもはっきりとした軸が要るのではないかなと思っておりまして、そこについてのもう少し突っ込んだご議論をいただければもう少しコメントがしやすいのですけれども、よろしくお



願いいいたします。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

じゃ、続きまして、渡辺先生、よろしくお願ひします。

【渡辺委員】 私はもう話しましたので簡単にいきますが、そういう意味では、広域バックアップに相互という言葉をつけたほうがいいかなと思うのは、何も日本海側だけが受けるということではなくて、日本海側がだめになったときに太平洋側が受けるという形にしなければいけないと思います。そのためには、私が申し上げました相互運用性ですね。例えばいろんなシステムとか、プラットホームを標準化しておくとか、あるいは職員の方も、民間企業も含めて両方の港がわかるように人材育成をしておくとか、いろんな形、柔軟性を上げるのと、その共通項目を増やしていく。

ですので、小野先生がおっしゃった、例えばこの北陸整備局の管轄だけじゃなくて、東北とか、中国とか、四国とか、そこにも展開しなければいけないですし、今回は私が一番期待している実際の突っ込んでいって訓練をするというのを北陸がやるということをぜひほかの地域でもやって、これは先ほどの寺尾委員と室長とのやりとりで行政が旗を振らないのかということがあったのですけれども、おそらくほんとうの協定については民間で自分でやらなければいけない経営判断がありますが、演習に関してはどんどん北陸が中心に突っ込んでいっていいと思うのです。そうしますと、やっぱり相互バックアップでどこどこを組み合わせれば、例えば名古屋のキャパシティがバックアップできるのか。

あと、港湾と一言で言っていますけれども、機能分解をして、どういう機能をどういうパターンで振っていけば本当のバックアップになるかを、少しネットワークツールのような形でやっていったほうがいいのかなと思います。そんな感想を持っております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、リンコーコーポレーションの南波様、お待たせしました。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。

私はこの会議に最初から参加させていただいております。個人的にはかなりBCPですとか理解が深まったと自分で



は勝手に思っているのですが、これをいかに広めていくかということで、当社がおつき合いをしている業者さん、取引先は中小企業というところも非常に多いわけですが、果たして中小企業の皆さんがBCPですとか、あるいは代替輸送の取り組みをしていることをどこまでご理解しているのかなというのによろしく気がつきまして、常日ごろ我々はお客さんへセールスさせていただく際には新潟を利用すればこれだけメリットがありますというようなアプローチの仕方で行ってきたのですが、今後はこういったBCPとか、代替機能を織り込んだセールスの仕方で行っていき、並びに平時からのこういった代替輸送の実例に結びつけていくべきかな、と感じた次第です。

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。

続きましては、服部様、よろしく申し上げます。

【服部委員（代理）】 直江津海陸運送の服部と申します。本日は、当社滝田のかわりに代理として出席させていただいております。

直江津港といたしましては、挟まれている新潟港、富山港と比べても規模の小さい港でありますので、実際インフラ等もまだ未整備の状況にあります。バックアップ体制としても現状で対応しているのがほぼ身の丈に合ったような状況ではあるのですが、中期的な見通しで見ると、需要を広げるという部分も含めて、お客様に営業的な部分も含めてそういったバックアップ体制、災害等のあったときのことも含めてセールスしていく必要もあるのかなと思っております。その中で、直江津港自体の体制も広げながら、少しでもバックアップにご協力できるような形ができていけばいいのかなと考えております。

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、大門様、よろしく申し上げます。

【大門委員】 伏木海陸運送の大門でございます。

昨年からの会議に出させていただいておまして、今回資料-1の12ページに手前ども伏木海陸運送と名古屋の港運業者であります名港海運さんとの間の災害協定と申しますか、そういうものも事例紹介の中で発表を若干させていただきます。



平成24年に名港海運さんからお話を承りまして、この南海トラフの問題が現実的に非常にクローズアップされているという中で、万が一名古屋港が被災をしたときには伏木富山港で伏木海陸さん、いろんな仕事をやっていただけないかというお話もありました。

当然災害というのは何も名古屋だけで起こるわけじゃございませんので、お互い裏表の関係といたしますか、お互いにこれをやっていきましょうと。ちょうどその前に伏木富山港と名古屋港で港湾管理者同士が緩やかな協定といたしますか、そういうものも結ばれたことを存じ上げておりましたので、これをまず当社としましては異論なく災害協定というのですかね。それを結んだわけでありませぬ。

わざわざいつ発動するのかとか、どのような規模でやるのかというのを結んでいないのは、どのような災害がいつどのようなところで、どんな道路状況とか、港湾状況がどんなように災害によって変わるかわかりませぬので、そのときには当然この基本的な合意に従ってお互いに協力体制を引いた上で、優先的に貨物を取り扱っていきましょうということでありませぬ。

今度8月1日に名古屋で、北陸地方整備局さん、また、北陸信越運輸局さんの共催によりワークショップが行われます。当社からも出張っていきます。また、名港海運さんにお声をかけましたら、名港海運さんからも、ぜひ参加したいということで案内もいただいておりますので、北陸地方整備局、北陸信越運輸局さんが切り込み隊長になってこの問題に石を投げるというのですかね。まず行動を起こしてから計画を考えていこうという、先ほど渡辺先生のお話にもありましたので、私もそれについては同意をいたし、積極的に対応をしていきたいと、こう思っております。

以上です。

【柳井座長】 心強い発言をどうもありがとうございました。

続きましては、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、大門さんがおっしゃられた名港海運さんなのですが、実は金沢港、我々とも協定は結ばせていただきました。名古屋ではそういう危機感を非常に持っているなと思っております。

また、協定は結ばないにしても、当然我々営業でも各同業者からそういう災害があった場合の問い合わせに関しては当然あると思ひますし、



それには最大限応えていきたいと思いますが、金沢港は直江津さんもおっしゃいましたけれども、非常にキャパが少ない。そうしたところでは協力させていただきます。

それで、今回の代替についてもどうなのかなと。こちらに敦賀さんもありますし、伏木さんもあります。じゃ、どちらの荷主を振り分けるのかな、振り分けていただけるのかな。何かそういう仕分けみたいなものが必要なのか。それとも、どれでもこれでもここがだめだから次は金沢とあって、そういう流れでやっていくのかというところにちょっと興味を持っております。

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、藤田様、じゃ、よろしく願いいたします。

【藤田委員】 敦賀海陸の藤田と申します。

うちの福井県でもBCP関係は、県の方もおられますけど、緩やかでありまして、来月から敦賀港のポートセールスをいろいろと各県でやっていくのですけれども、岐阜県で行う中で各荷主さんに対してBCP問題を少し問かけると。なかなかお客様に対して表沙汰にできないところもありましたけれども、真剣にそういうところをやっているという、今やっと芽が出てきたというところです。



代替輸送の件で、敦賀港そのものは港ですから動きようがないのですけれども、実は私どもの取扱貨物の50数%は滋賀県なのです。ですから、倉庫関係が敦賀に近い滋賀県に在籍という経緯をしておりますので、そういった意味で敦賀港を中心とする陸送部門、あるいは倉庫部門、いろんなところも敦賀港のバックヤードだけではなくて、そういった特殊的、敦賀港そのものは滋賀県、あるいは岐阜県といった形のところなので、そういったところと提携をしながらやらないと、なかなか今言われたように、近隣にいろいろな港がある中で、どういった形で対応できるかというのは今後の1つの問題かなとも思いますので、今後はいろんな中で幅広く考えていかななくてはいけないなど、今思っております。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、自治体関係の方ですか。小池様、よろしく願いいたします。

【小池委員】 新潟県庁の小池でございます。

この会合も3回目ということで、当初1回目、2回目、なかなかBCPの概念が共有化できていないという印象もあったのですが、今日の会合でいろんなご説明がございまして、BCPと申しますか、BCMの概念が少し収れんされて共有化されてきたのかなと思っております。

やはり企業さんのBCPだと。それをどういうふうに行政を含めてバックアップしていくかだと思っております。そういったこともあって、今日議論を聞いている途中で、港湾はどういう役割ができるのだろうかということを、ちょっと置いていかれた感があったのですが、渡辺先生の標準化のイメージ、この中でおそらく行政部門の太平洋側の地震に対するバックアップということになると、私ども北陸の港湾管理者は近隣自治体の概念のところのカテゴリ化されると思うのですが、そういったところに入れるのかなというイメージをちょっと持ちながら、どういった役割ができるかをもっと考えていきたいと思っております。

東京で行われたワークショップは、港湾管理者ではたしか新潟県だけが参加させていただいたと思います。概して言うと、荷主の方からはやはりどういったキャパシティがその港湾にあるのか、どういったサービスを提供できるのかという情報をとにかく求められておられましたので、そういった情報をどう提供していいのか。そこについてまたこの場も使いながら議論し、考えていきたいと思っております。

以上でございます。

【柳井座長】 ありがとうございます。

続きまして、河様、よろしく申し上げます。

【河委員（代理）】 富山県の港湾課の河と申します。お世話になります。本日は富山県に来県いただきましてありがとうございます。

先ほどからちょっと何度か話題に出てきております本編の11ページですが、管理者間における災害協定ということで、国交省さんで大変きれいな格好の資



料をつくっていただいて、伏木富山港が大変進んでいるように見えるのですが、実を言いますと、昨日、今日、職員2人を名古屋港に派遣しておりまして、この協定について具体的にどうするかということで協議に行っております。

実は、平成23年7月基本合意済みということで、協定を結ぶことで意見が一致しただけでありまして、実際には協定を結んでおりません。現在作業中なのですが、実際に管理者間で協定を結んで何を具体的にバックアップ、サポートしていくのかと考えたときに、ハタと実は困ってしまったというのが実態です。

というのは、例えば自治体間で災害が発生したときには職員を派遣したり、物資を輸送したり、いろんなことをもう事実やっています。では、港湾管理者が実際に何をやるか。いや、港を使ってくださいという話はあるかもしれませんが、そんな名古屋港と伏木富山港というのは、取扱量が全く違うのに何ができるかと考えたとき、確かに使っただけことはできるかもしれませんが、具体的に文面、協定の中身をどうしようかということ、職員を派遣するという話もあるかもしれませんが、そんなのは普通どおりやっていますし、だから、あまり具体的に思い浮かばないんですね。

実は本日行っているのですが、具体的な中身なしにとりあえず行ってこいと。とりあえず何か向こうが思っているものがあるかも知れないし、こっちの思いをぶつけて、それがないと作業が進まないということで行っているのです、これがもし具体的にほんとうに中身があるのであれば、他の港もみんなもう協定を結んでいるはずですよ。

ところが、これは実態として難しいので、例えば室蘭の上の緑にありますけれども、港湾管理機能や早期復旧に資する人的支援と書いてある。これは、実際富山県は、石巻とかいろんなところに職員を派遣していますね。そうすると、改めてこういう協定を結ぶ意味というのは何があるだろうと。では港湾施設を、例えば施設の中身を富山県が名古屋港の施設のデータを持っているとかいう話もありますけれども、そんなのはインテックのサーバーに入れておけば済むような話であったりとか、だから、我々としては今ここが非常に困っている。

先ほど小野先生も言われたように、どういう機能をバックアップしていくのだということ、具体的に考えるのは大きな話だという話もありましたし、渡辺先生が言われましたように、最初はやっぱり自治体がやるよりも民間が引っ張るほうがいいよねという話もあったと思いますので、先ほど言いました伏木海陸運送が名港海運さんとやったようなものを、逆に言ったら港湾管理者がサポートしていけるような、そういうマッチングしながら2つ

でやれるようなことを考えていかないと、何となく難しいのではと思っております。

ということで、11ページの説明は、一生懸命進めているということでご理解いただきたいと思います。よろしくお願いします。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

質問めいたものも出ていますので、後でまた事務局からまとめてお答えをよろしく願います。わからないところはわからないと言っていただいても結構ですので、よろしく願います。

続きまして、久保様、よろしく願います。

【久保委員（代理）】 石川県商工労働部長の代理で参りました久保でございます。よろしく願います。

石川県でも港湾管理者の立場からこのようなバックアップ専門部会、これを開催することによって、リダンダンシー確保の観点からこの議論が深くなればハード整備も進んでいくのではないかと、そういう期待の中でこの会議を毎回楽しみにしておるところでございます。



石川県でもなかなか小さい港ながら、やはり冗長性の確保ということでハードのインフラ、ソフトのインフラ双方で今進めておるところです。ハードでは、先日4月にやっとトランスファークレーンが2基導入することになりまして、これまでの蔵置能力から3割アップすることになりまして、その点では冗長性の確保という点では少し進んでいるかと思っております。

それから、ソフトインフラでも、金沢港では週11便の航路が韓国、中国に出しております。これはコンテナ・RORO合わせてですけれども、石川県だけの貨物で考えたら11便も要らないのではないかと思うような貨物量ですけれども、そういったソフト面での冗長性ですね。リダンダンシーというところも少し進んでいるのではないかと思っています。本日来ていただいている神原汽船さんの航路もあるわけでございます。

そして、もう一つは、今のコンテナ航路に加えて、我々が今度代替輸送実験ということも加わらせていただきたいなと思っております。そこはコンテナ貨物だけではなくて、在来貨物についても少し幅を広げてトライアルさせていただけたらなと思っております。

名古屋は重工業大産業のメッカですから、そういったところの貨物がもし出せなくなっ

た場合に、そういう在来貨物をいかに北陸地方から出せるかという観点も大変重要な観点かと思っております、例えば道路のオーバーサイズのことを、道路を輸送するときどこが物流ボトルネックになるかの調査も含めて今後考えていくべきかと思っております、そういった代替輸送のトライアルをぜひ進めていきたいと思っております、今度の8月1日の会議にはそういった話もさせていただきたいなど、このように考えておる次第でございます。

【柳井座長】 どうも具体的な点をありがとうございました。

続きまして、浦様、よろしくお願いいたします。

【浦委員（代理）】 福井県土木部の浦でございます。
よろしくお願いいたします。

福井県には敦賀港と福井港で2港がありまして、首都圏からはちょっと距離的には遠いところがありますが、逆に言いますと中京圏や関西圏からは距離的には比較的近いこともございます。一応今日議論になっていますような大規模な災害等がありましたときには代替機能も果たせるのではないかなと思っております。1点目は今後の代替輸送訓練についても港湾管理者として参画していきたいなどと思っております。



それから、もう一点、実際に災害が起こったとき、土木部の立場としましては、港湾管理者であるとともに道路管理者でもありますので、どこが被災している、どの道路が被災していて今復旧状況はどうかという情報も時々刻々入ってまいりますので、そういった情報を共有することによりまして、こういう輸送関係、代替輸送の関係のルートといいますか、そういったところも港湾運送事業者と連携をとりながら考えていくことができると思いますので、そういったことも今後考えていきたいと思っております。

いずれにしても、ふだんからの情報共有とか、訓練の参画によりまして、お互いに情報共有して顔を知るといことで、実際の災害時に対応できるのではないかなと思っております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、オブザーバーの方にもちょっとお伺いしたいので、中洲様、よろしくお願いいたします。

【オブザーバー（中洲）】 オブザーバーとして参加をさせていただいております東京税関企画調整室の中洲と申します。

ご存じのとおり税関の業務ということですので、外国から輸入される貨物、または外国へ輸出される貨物に対する通関の担当をしております。したがって、災害時等において、いかに迅速に通関できるのかなというのがまさに税関に与えられた使命だとも思っております。したがって、物流を阻害することなく迅速に通関するためには、皆様方の協力ですとか、連携をいただきながら対応をしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。



【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、田島様、よろしく願いいたします。

【オブザーバー（田島）】 中部経済産業局の田島でございます。本日はお招きをいただきましてありがとうございます。

中部経済産業局は経済産業省の一部門でございますので、名古屋を起点にして経済産業省のやっている事業を展開しているわけでございますけれども、物流ということに関しましては実はまだしっかりした調査を私どもはやっておりません。正確に言いますと、例えばこの中にもございましたトヨタ自動車のような大きな産業界がございますけれども、こういったところのサプライチェーンも我々はヒアリングさせていただいているのですが、わからないところが非常に多いというのが現状でございます。



例えば万一の時にそうした物の流れがどうなるのかは、実はあまりよくわかっていないというのが現状でございます。ただ、名古屋港という大きな港がございます、その機能が失われれば、回りにそれが移るのかというと、一旦止まるのだらうなというのが我々の直感でございます、その後、復旧の過程の中でどれだけ代替していただけるのかは、逆に言うと生産拠点が中部圏、特に愛知を中心とするエリアの中がございますので、そこからどれだけ物を外へ出すことができるのかという、道路の問題とあわせて考えないといけないというのが私どもの中で議論になっているところでございます。

渡辺先生の資料を借用させていただきますけれども、渡辺先生の資料の12ページに経

済産業省が、事実上今年度でございますけれども、事業継続の新たなマネジメント企画のモデル事業をやっておるところでございますけれども、ここの中で幾つか港と関係している事業継続のマネジメント事業を私どもはやろうとしております。

全国で行きますと中部経済産業局だけが黒子になって今事実上いろんなところをお願いをしている状況で、ほかの課局はあまり関心がないのが正直なところでございますけれども、中部経済局で青い印の1番、一般社団法人地域問題研究所と書かれておりますが、ここが今やっておりますのは四日市、主に主要企業は東総でございますけれども、このサプライマネジメントで仕事をしようとしております。10社程度の企業さんがかかわっております、ガス会社とか石油会社からいわゆる素材を受けて、それを加工して関係会社に流していくのがパイプラインで繋がっているところでございます。こうしたものの事業継続マネジメント事業をやろうとしているのが1つ。

それから、青い印の同じ行列の中で7番目でございますが、百五経済研究所というのがございます。これは実は尾鷲でございます。尾鷲の港は実は大きな地震が起きますと一気に波が来る。あまり時間のないうちに10メートルぐらいのものが来るのですけれども、ここについては大きな企業さんはほとんどいらっしゃいません。小さな企業さんばかりでございます、地元の商工会議所さんをお願いをいたしまして、その小さな企業さんが大急ぎで逃げるというのと同時に、その後事業をいかに復旧できるかを、実はISOはほとんど考えたことがない企業さんばかりでございますので、ISOとは何かから始まって、個別研修を行いながら図上訓練もしっかり取り入れて、実際に自分たちに何ができるのかをやろうとしていると。

この四日市と尾鷲は、いずれも市がきちんと入っていただいている。四日市市、尾鷲市という行政機関が中に入って、一緒に仕事をしていただいている。同時に、港の管理者の一翼を担っていただいています三重県さんにも、入って議論をしていただいているところでございます。

それから、もう一点、右側の12番、公益社団法人東三河地域研究センターとございますけれども、これが豊橋でございます。ここはサプライチェーンとは実際関係なくて、埋立地に100社ぐらい入っているのですが、中核となる企業は輸送系でデンソーという会社がございますけれども、ここでしかつくっていない部品があつて、この部品がないと自動車は動かないことになるのですけれども、そういう部品をつくっているところでございます、それにあわせてその周辺に100社ぐらいあるのでございますけれども、全く横

のつながりのない企業群ばかりでございます。

肥料とか飼料の類いもあれば、鉄、鉄鋼のようなもの、それから、自動車の部品、いろんなものがあるわけですが、そうした企業群の中で、同じ工業団地の中で実は問題点としては橋が落ちると孤立するという、そういう大きな問題点から何年かにわたって一生懸命勉強していると。これは港も一緒に勉強していただいております、去年初めて60社ぐらい参加したんですかね。参加人数としては多分1,000人を超えていたと思いますけれども、一斉に避難訓練をやってみますかということで一度避難訓練をやらせていただいておりますけれども、これもこれで結構大変だったと思っておりますが、そうした一つ一つ今できることを積み重ねて、隣の事業さんとは直接ISO、BCPは関係ないのですけれども、問題意識は共有化して、エリアとしていかに早く復旧できるかというところから今少しずつ計画を進めているところでございます。簡単なお紹介まで。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、筒井様、もう一度お話しされますか。よろしく申し上げます。手短によろしく申し上げます。

【筒井委員】 それでは、一つだけ。私からご説明させていただいた中身と今回のバックアップ専門部会とのお話のかかわり合いです。連携について今後どんどん進めていかなければいけないところは先ほどご説明したとおりですが、今回バックアップ専門部会でやられる連携、これはもう業界連携の1つのベストスキームなのかなと思っております。

こういう連携をどのように意識を共有化していくかといったところが一番のノウハウだと思っておりますので、我々としては、今回皆様がやられている取り組み自体が継続しより普及していくという、例えばいろんな関連会社にお伝えしていただいて取り組みが広がっていく過程などについて、我々の取り組みの中でもヒアリング等々を通して、深掘りさせていただきたいと思っております。ぜひ今後もこういう業界連携等々を広げたいと思っておりますのでございます。

以上です。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、菅井様、よろしくお願いいいたします。

【菅井委員】 JR貨物の新潟支店から参りました菅井と申します。

今回鉄道会社ということで参加させてもらっておりますけれども、私も今回から初めて参加させていただいております。今回の国際物流戦略チームのバックアップ専門委員会で

すので、港湾がメインになるんですけども、われわれ港関係には弱いものですから、今日の資料にありましたように、東京のワークショップに参加させていただいたときの感想を述べて意見させてもらいたいと思います。

オブザーバーという立場で参加させてもらったんですけども、実際に会場へ行きましたら物流業者関連のテーブルに着きまして、皆さんとディスカッションをやらせてもらいました。この中で今回アンケートの結果ということで別冊がついておりますけれども、この中で事前に想定とか説明があつて、皆さんディスカッションしてくださいという話になったんですけども、想定が直下型で関東を襲ったということで、皆さん、起こってすぐ何をしましょうかと言われて、皆さん戸惑いを感じるということで、来月は8月1日に名古屋で今度ワークショップをやるということですけども、1つの提起としまして、参加される方々に事前にこういう想定で議論を進めていきたいという、そのような事前の情報も与えたほうが実際のワークショップをやったときに話がよく進むのかなど。自分の考えを持って参加できるのかなと感じましたので、今後のご参考にできればということで意見としてお願いしたいと思います。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、松永様、よろしく申し上げます。

【松永委員】 今まで出ささせていただいた中で大変勉強になり、今日は3つのことを確認させていただいたと思っております。

1つは、私どもは、日通さんとか、JR貨物さんなんかも含めて、ヤマト、西濃など会員になっている路線の業界団体です。確認できた1つ目は業界連携のことであります。現在私どもは前回ご案内したような情報システム「物流Netシステム」をつくっているんですけども、そのシステムの中でどうしても必要なデータベースとして、会員各社のターミナルや事業所、及び事業エリア、集荷のエリアはどこかの何丁目なんだとか、



配達はどこどこをやっているんだというような、細かい情報を会員の皆さんの協力を得てデータベース化しております。

私たちは今日お話を聞いたような深い意味はなかったのですけれども、もともとが、何か起こったときに会員総がかりで物流に貢献できるといいよねということだったものですから、その前提として、会員の持っているターミナルだとか、倉庫だとか、引越営業所は全部データベース化するから、報告してちょうだいという単純な発想からだったのですけれども、今日お話の中でそれは1つの業界連携として、これをデータベース化している最中ですので、何かあれば個社ではできないようなことが業界の中でそれぞれバックアップするとか、支え合って行動できる。今回、この専門部会で議論されているようなことに対して大いに活用できるじゃないかと、応用できるじゃないかという自信を持ったことが1つ目であります。

2つ目は、都道府県庁さんだとか、政令指定都市さんから緊急物資輸送の協定の話は来ているのですけれども、それはそれでお役所のためにシステムをつくることで立ち上げたわけですからいいのですけれども、特異な例としては企業さんだとか、団体の方からオファーが来ている。それはまさに今回渡辺先生がお話になったようなコミュニティーというのか、地域型BCMというのか、そういうものだなと思いました。私たちも総がかりのデータベースをつくったわけだから、これをうまく活用してオファーのあった企業や団体の方たちの民間部門との地域型BCMにできるだけ完璧性を求めながら貢献していかなくちゃいけないだろうと確信をしたわけであります。

団体さんなどは日本全国に三百何十カ所といういろいろな施設を持っていらっしゃる場所であり、食品から医療からいろんなところに手を出していらっしゃるシェアの高い企業さんですけれども、自分たちの卸部門と卸業者とも連携をした中で、私たち業界がつくったシステムを真ん中に置いて代替輸送の仕組み、BCMをつくりたいのだというようにオファーが来て、それに向かってやっている最中です。今日のお話、渡辺先生のお話だとか事務局のお話を聞きながら、方向性は私たちももともと誤っていないのですけれども、それほど論理的に深い考え方を持っていなかったもので、頭の中が少し整理をできて理論武装でき大変ありがたかったと思っています。

それと、3つ目は、オファーを受けた民間企業だとか団体、それと私たち業界の連携を基礎にしながら、今回ここで議論されている専門部会の陸上代替輸送のところで貢献できるような力を発揮していきたいと思います。そのためには、まだまだ今日お話を聞いてい

るといろいろと課題が残っていますので、早急にその辺を詰めて、日本でただ1つのデータベースだと私は自負しておりますので、会員たちがみんな協力してくれたこの大きなデータベースをうまく活用しながら、専門部会の中での代替陸上輸送の中で貢献させていただきたいと思っております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、浅田様、よろしく申し上げます。

【浅田委員（代理）】 日本通運の浅田と申します。
本日は代理で出席をさせていただきましてありがとうございます。

私は今日初めて参加させていただいたんですけれども、非常に重要だと思うのは、初期段階における正確な情報をいかにして収集できるのかだと思います。どの港が

使える、どれぐらいのキャパがある、どういうサービスがあるというのはもちろんですけれども、その港に行くまでにどういうルートが使えるんだとか、そこに行くまでの障害は何なんだというようなところを正確に、いかに早く掴むかによって、どういう判断ができるのかにつながっていかうかと思えます。

それには平時からの情報収集も重要になってくると思うんですけれども、先ほどの議論の中にもありましたが、この競争と協業が出てくるんだと思うんですが、それぞれの企業で同じことを調査していくのは、やっていること自体には意味はあるんでしょうけれども、重複している部分もあるのではないかなと。公的機関といいますか、1つ代表の部門から発信できるような体制というのも必要ではなかろうかと思えます。

もう一つ、利用運送の立場から申し上げますと、例えば日本海の港から船積みができるとなりましても、現状ではなかなか仕向地に限りもあるのかなと思います。これを、例えば韓国の港を利用する、もしくは船会社間同士のコンテナの融通とか制限をなくすことによってスムーズな輸送が確保できるということも、1つ検討すべき課題ではないかなと考えております。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

蛭間さん、お願いいたします。



【蛭間委員】 おそらくこの委員会に問われているのは、有事においても日本の物流システムは魅力的かということだと思えますよね。それは誰にとってか、日本企業、クライアントにとってだと思えます。彼らの判断基準の中でこういう代替というのが1つの物流モードとしてどうかということだと思えます。その際に今日いろいろ思いましたのは、いろいろな事実確認、定量、定性を含めてやっぱりもう少しやったほうがいいのかなと感じました。

あとは、おそらく代替をするといったときの機能の優先順位という議論にもなってくるでしょうし、そのときに誰が代替というスイッチを押すのか、そういう話にもなってくるんじゃないかなと感じました。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

高橋様、よろしく申し上げます。

【高橋委員】 損保ジャパン日本興亜リスクの高橋でございます。

私は、コンサルティングを通じてよく社長さんからBCMって何のためにやるのと聞かれますので、3つありますよと申し上げています。「儲かる・儲ける」、「役立つ」、それから、「誇れる」、この3つがそろわないとBCMは企業で長続きしないと思っています。



「儲かる・儲ける」というのは、平時から儲かる仕組みでBCMに取り組む。だから、有事にもちゃんと儲ける。それから、「役立つ」というのは、仕事のやり方をBCMを通じてより良く変えますので、自分たちにとっても役立つ。これは荷主さんにとってもものすごく役立つ。だから、受け入れてもらえる。最後にそれを立派に皆さんに情報発信して、「誇れる」んだから情報発信しながらそれを活用していただくと。多分ここをしっかりとやらないと、今日は企業さん、それから、国の皆さんがいらっしゃいますけれども、特に企業の皆さんは儲かるというキーワードがないとずっとやっていけないと思います。いわゆる企業防災だけではお金を使うだけですので、社長さんからすると「えっ金だけかかるの」という話になると。

私はいつもこういう形でコンサルティングをしていますので、同じような形でバックアップというのは京浜だとか、名古屋だとか、大阪の皆さんにとってもこの北陸がうまくも

わかる仕組みというのをつくっていかないといけないんだろうなと思っています。

その中で、1つ補足として、13ページにリスクファイナンス、先ほど齋藤室長がお話をしていただきましたけれども、私、昨年から委員をさせていただいて、この特定地震危険補償利益保険というのを親会社にいろいろ働きかけをして先月から発売をしています。これは見ていただくともうすぐおわかりのとおり、東京は首都圏直下型、名古屋港、大阪港は東海・東南海・南海が起きますと、当然のことながら荷主さんがお困りになります。自分のところが壊れていなくても交通遮断による流通停止、いわゆる物流が止まると利益が減ります。その分を補填しましょうという保険ですので、損害の査定が要りません。

マグニチュード7.1、もしくは8.4を超えてくれればそのまま補償としておりてきますので、1口100万、単純に言えば、1億円欲しいと言えば100口入っていただいて、4万5,000円でしたら450万、12で割れば月々40万円で1億円補償です。こういうものが荷主さんを中心として、倉庫業の皆さんもそうですけど、お入りになれるので、保険会社からしますとお役に立てる1つの保険、リスクファイナンスということになります。私は昨年から委員をさせていただいた1つの成果として今日ここへお持ちしておりますし、ぜひ、儲かる、役立つ、誇れるというキーワードで今後も活動できればなと思います。

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。大変参考になりました。

続きまして、細坪さん、お願いいたします。

【細坪委員】 シャベりたいことがたくさんあるんですが、短くしなきゃいけないので。

先ほどの小野先生からありました、軸という意味で、私はやっぱり大義をつくらないと意味がないと思っていまして、先日東京でもワークショップをやりましたけど、みんな課題を出させるといろんな個々の課題が出ていて、今日も見ていますとそれは当然必要なことが出てくるんですが、結局それをどうやって包括していくのかというのが1つキーワードだなと思っていまして、そういう意味では、今日の資料の特に先日この8月1日のワークショップをするに当たって、名古屋に切り込み隊長に齋藤さんと渡辺さんと私と3人で、最初北陸から何でこんな名古屋に来るんだ、みたいな。



そういう意味では、この資料の1ページ目の南海トラフの巨大地震の中であります基本方針というところの(4)がキーワードかなと思いました。

国内外の経済に及ぼす甚大な影響の回避という意味では、今回の北陸の活用という考え方は実は日本経済にとってやはり回避する問題であるという考え方をしないと、個々の企業がとか、個々の港がとかいうレベルで幾らやっても、先ほどの話からでも、結局北陸ではキャパを上回ってしまうというのが前回の東京のワークショップで答えを出してしまいました。

それで、何が起きるかという、南海トラフ規模で起きるとおそらく荷主側は海外にもう振りかえるはずで、おそらく次の生産を。そうすると何が起きるか。全体の貨物量がまた減ってしまう事態に、多分おそらくそれを懸念するために、先ほど出ました物流の魅力がキーワードかと思うんですね。

そうすると、せっかく今日、実はずっと物流のやつをやっていますけど、資料の先ほどの11ページになると思いますが、行政機関のまだ名古屋と富山が決まっていないという話が出ましたけど、少なくともこの新潟、富山、石川、福井が、この4県が集まっていってやるので、まずここはお互いやりましょう。ここをやらないと、まず始まらないような気がしました。そういう意味では、確かに太平洋側、日本海側、単体でやっても、間違いなくキャパを上回って、海貨さんは「もう、いっぱい」で終わるだけです。

それで、行政で何をするかという、実は今日の午前中に私は東京で、東京の企業と新潟の企業に関するお互いさまBCを打ち合わせしてきたのですが、キーワードはやっぱり情報が勝負です。人の人材とか、物の物資とか、いろいろやりますけど、そういう意味ではキャパが上回っても「こちらはまだやります。」あるいは「向こうからこういう応援を頼めます。」というところ。やはりこれは行政レベルからの情報じゃないと動けません。

先ほど南波さんから出ましたけど、民間企業は間違いなくこの情報が欲しいです。誰も知りません。そういう意味で、こういう連携ができることを実は行政が橋渡ししてくれたり、行政がやるから民間が出てくる。先ほどと全く逆のパターンになりますけど、少なくともこういう構築には行政がサポートしていただかないと非常に難しいというのはありますので、少なくともまず県レベルでお互いに組んでいただいて、そうすると海貨業者も同じくやりましょうというのが、私はスタートだと思っています。北陸連合じゃないですけど、何かあったら北陸は全体的に受けます。

それで、11ページの絵じゃないですけど、北陸がダメだったら北海道と、あるいは九

州と、という世界をここは切り込み隊長で、ぜひこの地域が連合体で日本全体の物流を守っていくんだ。そのために整備もちゃんと必要ですということも、これまた言っていかなきゃいけないキーワードじゃないかなという気がしますので、まずこれが整備されないで個々に訓練をやってもこんな課題が出た、あんなのが出たって終わってしまうような気がしまして、何となく目指す方向はそこにぜひ行っていただきたいなと思っています。明らかに名古屋でやっても東京でやっても、間違いなくキャパを上回る問題をどうするのかというのが、まさに今日お集まりのメンバーの中で知恵を絞っていただかなきゃいけないポイントではないかという気がします。

それと、もう一つは、先ほど出ましたそこを連合体にしたとき、じゃ、誰が窓口にするのかという、その領域にそろそろやっていただかないと、私ども昨年関西広域連合というところで実は南海トラフで訓練をさせていただいたんですけど、やっぱりそういう連合体の自治体を組むと窓口業務をつくらない限り非常に難しくなります。やっぱりその窓口業務って民間主導ではできなくなりますので、実はそういう連合体の窓口みたいなのを行政の方々がしっかりサポートしていただいて、そこに民間がぶら下がるというような仕組みづくりが、今回の訓練を通じて、最初アウトプットはそういうことで物流を守っていくというメッセージをぜひほかの地域にも出せたらいい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。

寺尾さん、よろしく願いいたします。

【寺尾委員】 今ほど私の言いたいことをほとんど言っていただいたと思うんです。先ほど言いましたように連携が非常に少ないということですが、12ページの資料にありますように、名古屋の取扱量と伏木海陸取扱量が書いてあります。取扱量はもっと伏木での対応可能だと思いますけれども、まだ非常に段差があると。まさにこれは日本海側の港が太平洋側の港の代替ということになれば1港では当然無理であり、3港そして日本海全体の連携というのはどんどん必要になってくるんだろうと思います。

少なくとも北陸は連携していただきたいなということで、我々は3県さんと北経連で1つの勉強会、いわゆる港湾活用の拡大に対する勉強会を持っていますので、その中からどういう連携を、具体的なものができれば良いと思いますし、また、この専門委員会を通じて、やっていただければなというような形。

それが、北陸なり、日本海側の港の太平洋側に対してのPRとかアピールにもなっ

てくると思いますし、日本の物流、何かあった場合、先ほど阪神港が1回落ちたときに戻らなかったと。いわゆる1つ変わればもう戻らないと思いますし、それが日本経済にとって非常に大きなダメージになってくると思いますので、とりあえずは北陸の港をもう少し、拡大するとは言いませんけれども、少しは連携という方向で対応しなきゃいけないと思いますので、そこら辺はバックアップ専門委員会を通じて皆さんと議論できればいいなと思います。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

では井上様、よろしくお願いいたします。

【井上委員】 最後ですので、ほとんど皆さんに意見を言われたような感じですがけれども、代替輸送の訓練に関しましては、ワークショップのアンケートでも80%の方が参考になったという高評価のようですので、このまま進めていただければと思います。ただ、やっていること、新潟日報でも報道されましたけれども、もう少し広くこんなことをやっているというのが企業の皆さんに知っていただけるといいなと思いました。



あと、BCPに関しましては、これは前回3月の委員会的时候も申し上げましたけど、やはりビジネスを考えると、ライバルの会社とか、先ほど利害関係という話もありましたけど、どこまで平時のときに情報を共有できるかという問題、それと平時のときにどれだけ設備投資を行って人員配置ができるかということは、やはり企業にとっては大命題の1つでありますので、その辺がちょっと課題かなということでございます。

あとは、リスクの考え方もそれぞれ企業によっても違うし、その立地条件によっても違いますので、そこの共有も必要だと思うし、あとはサプライチェーン、既存のサプライチェーンの中でも、こういう言い方をしているかどうか分かりませんが、上下といいますか、あと、体力の企業の差もあると思いますので、その辺もなかなか難しいのかなと思います。また、やっぱり面倒くさいやということ、あといろいろお金もかかってしまうなということでやめている中小企業が多いのかなということで、先ほど報告がありましたとおり、増えたと言ってもBCPの策定をしているのは20%という程度にとどまっていますので、この辺も会議所としてもPRを進めながら周知を図っていきたいと思っています。

れども、この名古屋と伏木さんでもやはり詳細な内容の取り決め、これは災害協定でしょうけれども、詳細な取り決めはあえて行っていないということで、ある意味それは理にかなっているのかなとも思います。ですので、これからガイドライン等も必要だとは思いますが、最低ここまではみんなで作っていきますよというのが当面必要なのかなということを感じました。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

お約束の時間を随分過ぎているのですけれども、テーマがかなり重要なテーマに差しかかっていますので、もうちょっとだけ時間を頂戴したいと思います。

一通り皆様からご意見を頂戴したのですが、いかがでしょうか。事務局でその事実関係とか、あと、質問に対する一部お答えもあったかと思うのですが、そのあたりを含めてちょっとお願いしたいと思います。

【事務局（齋藤）】 それでは、私から、今皆様方からいただいたご意見の中でお答えしなくてはいけないと思うものを幾つかお答えさせていただきたいと思います。

先ほど石川県さんから、代替輸送訓練について、在来貨物についてもというお話、提案がございました。一応本件については、もともと専門部会立ち上げ当初についてはコンテナということで議論を進めてまいりました。これは背後圏のコンテナの中には例えばいろんな荷主さんが混ざってくるということで、かなり公共性が高いという面、それから、いろいろ我々が分析、調査しておりまして、その背後圏をいろいろ追跡できたりとか、分析できたりということもあって、コンテナということでこの議論をスタートさせていただいたのですけれども、在来貨物についてもいろんな荷主さんの相積みとかいろんなニーズ、公共性が結構高いところもあろうということで、皆さんのご了解をいただければ、こういった在来貨物についてもバックアップの輸送訓練、そういったものも対象にしたいなと考えているところでございます。これについては、何か不都合があればご意見をいただければと考えております。

それから、先ほど金沢港運さんからいただきました、貨物の分配とか分担ですね。どの貨物はどこの港が担うかというようなお話があったかと思えます。これは一番最初の専門部会の際にも、当時の松尾委員から、この地震に対してはこの港が、この地震に対してはこの港がとか、そういった役割分担があったかと思えます。

有事の際に、強制的に行政なりどこかの機関が振り分けるということも1つあろうかと

は思いますけれども、まずはやはりこういったお話、平時からのもうかる仕組み、システムということで進めていくに当たっては、まずは民間事業者さんのレベルで、ふだんからのおつき合いの中で貨物を融通し合うとか、平時からこういった使い方をしていただくというようなところからまず始めていただいて、その中で今まで99対1、99が太平洋側を使っていたものを日本海側に切りかえるという、ふだんのおつき合いの中から貨物を増やしていただく、分担していただくというところをまずやっていただくのが第一なのかなど。そこで、そういった取り組みをされていない新たな一見さんのお客さんに対してはどうするかというところは、またこれから考えさせていただきたいなと考えてございます。

それから、これはJR貨物さんから、事前にワークショップでやるその内容を周知していただければ、内容についてよく理解できてワークショップもうまく進むんじゃないかというようなお話があったかと思うのですけれども、このワークショップの趣旨、これは細坪さんからお答えいただいたほうがいいのかもしれないけれども、「想定外への挑戦」というのがサブタイトルについておまして、やはり何か想定をしてしまうと、それ以上の災害が起こったときにはもう一気に麻痺して何もできなくなるというのが東日本大震災のときにもあったかと思えます。

ですので、ワークショップでも、マグニチュード9というのをあらかじめ設定しておりますが、まさにそういう事態で課題を投げかけられたけれども、何をしたいのかわからないと気付いていただくことが、実はこのワークショップ、訓練の狙いというところもございます。ですので、あらかじめ決められたマニュアルというのをつくることも大事ですが、それ以上のものが来たときにいかに対応できるかということ柔軟に考えていただくことをワークショップの狙いとしてやっております、そのあたりについて啓発とか、気づきというのでしょうか、そういったものをワークショップの狙いとしておりますので、そこはあえて名古屋会場のときには事前周知はむしろしないようにして、当日その辺をぶつけてみたいなと考えております。

それから、連合体の情報を集約して窓口的なもの、その指示系統を誰にするかというご質問、投げかけもありましたけれども、これは昨年度第2回の専門部会の際に情報共有というところで、この北陸の新潟、直江津、富山、金沢、敦賀と、こういったところでお持ちの貨物情報とか、いろんな配船情報等々があると思います。

それぞれの主体から定期的に皆さん情報発信いただいているところでございますけれども、北陸地域で一元的に集約して情報提供し、それがリアルタイムに情報提供できるよう

な仕組みをつくるということで、荷主さん、物流事業者さんの負担を減らそうという取り組みも今まさに考えているところでございますので、それをこの北陸管内だけではなく、全国に広げるといった必要も出てまいりますので、そういった際にどこが窓口になるかというところ、まさにその辺が議論になろうかなと思います。

ただ、まずは北陸地域の中でそういったもの、情報提供を連携しながら一元的に提供できるようなシステムをつくってまいりたいと思いますので、そこはいきなり最初から全て、取りまとめをどんと決めてからやるというのもいいですけども、まずはこの北陸地域をモデルケースにしてやらせていただきたいなと思っております。

本当に細坪さんのご指摘は非常に重要なことですので、これから北陸地域だけではなく、ぜひ本省で、国土交通省本省なりほかの省庁も巻き込んだ形で、東京でも議論していただくようにこれから働きかけしていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

委員の方、まだ質問とかあるかもしれませんが、最後に有識者の先生、お二人の先生にちょっと簡単にご意見を頂戴して後、まとめていきたいと思っておりますので、渡辺先生からひとつよろしく願いいたします。

【渡辺委員】 今回はいろいろ間接的に、垣間見られたのですが、荷主さんのご意向がこの委員会に直接反映されていないのが気になりまして、彼らは災害時にはコストを度外視して飛行機で物を運びますので、彼らが何を考えているか、あるいは、その考えを踏まえて、これは事務局がおっしゃったようなふだんから分散的に物流を回していただく。ですので、日本海側も太平洋側も使っていただくことが多分キーだと思います。これは普段使っていないシステムは緊急時で使えないというのは多くの事例で出ていますので。

そうしますと、今度は運輸会社さんが困ると。それは商売が流れちゃうので困ることですけども、これは逆にこちらから流れた分はそちら側からもらってくるという意味ではプラスマイナスはゼロになるようなバランスをとりながら、実は物の流れが二重化、三重化していくということで地理的な分散と、それから、先ほど出たモーダルシフトじゃなくてモーダルミックスですね。いわゆる飛行機でも、鉄道でも、陸でも海でも運ぶということ、ドキュメンテーションとかシステムを踏まえて普段使っていないといざというときに使えませんので、何か荷主さんを、少し大手の人たちが来て皆さんで問い詰め

るというようなセッションがあってもいいかなと思います。

以上です。

【柳井座長】 ありがとうございます。

小野先生、お願いいたします。

【小野委員】 大体議論を尽くしていただいたと思うのですが、先ほどの繰り返しになりますが、あと、訓練をやるとか、さらに詰めていく上でかなり行政と、これは北陸地整のようなこういう国の機関、それから、港湾管理者さんという意味ですが、それと、ビジネス界との間でほんとうに広げて、そういう議論までさらけ出すかどうかは別にして、かなり突っ込んだものが要るんじゃないかなと思います。

例えば他港に荷物を持っていく場合にも、キャンバシングエージェンシーとしてどのくらい手放さないでグリップをきかせたまま他港に持っていけるかという、そういう極めてシリアスな問題もあると思いますし、それから、先ほど出ました在来貨物の話も、多分在来貨物の荷役技術って相当扱える人が少なくなっているの、緊急時は極めて限られた状態になるだろうということでもありますとか、それから、緊急時も災害発災後もほんとうの緊急、今流動していて荷主、仕向け先に必ず届けなきゃいけない荷物と、それから、その後出てくる荷物じゃ全然状況も違うと思いますし、いろんな状況が出てくるとは思います、そういったことをかなり詰めていただきたいという気がいたします。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございます。

皆さんのご意見を伺っていますと、おそらく今後に向けての作業というのが見えてきたと思うんですね。この北陸の持っているキャパシティというのは明らかに三大都市圏の港湾と比較して小さい。しかし、小さいなりにどう光を輝かせていくのかという、そういう魅力づくりをやっぴり考えていかなきゃいけない。つまり、地域の個性化というのをどう進めるのか。あと、当然連携も絡んでくると思います。

それと、あともう一つは、やはりまだ何をしたらいいのかわからない声もちらほら出ていますので、ここのところをきちっと詰めていく必要があるだろうと思っています。それと同時に、ボトルネックの点検作業をちゃんとやらないと、先ほど県から出ていたと思うんですが、道路の幅の問題とか、いろんな課題がやっぴり出てきていると思います。その点検作業をちゃんとあわせてやっていくということです。

そういった中に情報を武器にしながら行政の役割というのも出てくるであろうし、あと、

日常の業務の中で魅力的な業務をしていくことがすなわちBCPにつながっていくという、そういったきちっと見える化を図って皆さんが参加したくなるようなそういった取り組みに最終的にはやっぱり仕上げていかなくちやいけないだろうと。

そして、各ステークホルダーが単独で取り組んでもこれは必ず限界というのがありますので、いかに垣根を外してお互いの協力体制を進めていくか。そういったあたりに収れんしていくのではないかと思いました。

それでは、随分長い時間おつき合いいただきましてありがとうございました。議事は事務局にお返しいたします。ありがとうございました。

【事務局（齋藤）】 皆様、活発なご議論をありがとうございました。

実は柳井先生が8月より1年間海外に留学されるということでございます。それで、それまでの間、座長の代理を立てる必要がございます。事務局の案といたしましては小野委員に座長代行をお願いしたいと思いますけれども、皆さん、何かありますでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【事務局（齋藤）】 ありがとうございます。

それでは、次回の専門部会におきましては座長代行を小野委員をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

それでは、最後に北陸信越運輸局交通環境部長、高橋より閉会のご挨拶を申し上げます。

【事務局（高橋）】 共同事務局を務めております北陸信越運輸局交通環境部の高橋でございます。25年度の第1回目の広域バックアップ専門部会の閉会に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

もう時間が大分過ぎておりますので、簡単にしたいと思います。本日は大変お忙しい中、また暑い中、各方面の皆様方からお集まりをいただきまして大変ありがとうございました。大変議論が活発になりまして30分ほどオーバーしております。ご意見、ご感想、ご要望等多々ございましたので、その中では特に国や地方自治体が先頭に立って引っ張っていくようにという、リーダーシップを発揮するようにというお言葉もございました。

また、皆さんご承知のとおり、本省の物流の組織が少し変わりました、局長クラスの審議官ができたりしております。そんなようなこともありまして、またこのバックアップの専門部会については、いろんな専門誌等でいろんな情報が流れておりまして、本省でもかなり注目をしていると聞いております。ぜひ1歩でも2歩でも進められるように、皆様方

の熱い議論を期待したいと思っております。

また、この後名古屋でのワークショップもございますし、さらには図上・実働訓練等の実施を予定しております。これらの場におきましても、皆様方からますます連携を図りながら議論を深め、目的とするこのバックアップ機能の確保の実現に努めてまいりたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いをいたします。

簡単ではございますが、閉会に当たりましてのご挨拶にかえ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（齋藤）】 ありがとうございました。

以上をもちまして、北陸地域国際物流戦略チーム平成25年度第1回広域バックアップ専門部会を閉会いたします。長時間にわたりご議論をありがとうございました。

— 了 —