

北陸地域国際物流戦略チーム

平成26年度広域バックアップ専門部会

平成27年1月22日

【事務局（高橋）】 事務局からでございます。本日、NPO法人の危機管理対策機構の細坪委員、そして日本政策投資銀行の蛭間委員は、ご都合により欠席されるという報告がございましたので、お知らせいたします。

各委員の皆様おそろいですので、平成26年度北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会を開催いたします。

進行役を務めさせていただきます、北陸地方整備局港湾空港部港湾物流企画室の高橋と申します。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、北陸地方整備局港湾空港部長吉永より、開会のご挨拶を申し上げます。吉永部長、よろしくお願いいたします。

【事務局（吉永）】 10月1日付で北陸地方整備局港湾空港部長を拝命いたしました吉永と申します。

本日は、皆様、お忙しいところ、北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会にご出席をいただきまして、ありがとうございます。

本専門部会は東日本大震災を踏まえスタートいたしました。我が国の産業力維持のためには、北陸地域が太平洋側のバックアップを行うことが不可欠であるという考え方のもと、これまで検討を行ってきたわけでございます。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、それから、災害時における情報共有、こういった3点について検討してきたわけでございます。

後ほど事務局からご報告があるかと思いますが、国土のグランドデザイン2050をはじめとして、国土強靱化基本計画にも、日本海側国土地区の重要性というものが示されてございます。広域的な観点による輸送手段の重要性といったものが明記をされているわけでございます。

本専門部会につきましては、そういった施策について、先駆けての検討を行っているということで、全国的にも注目をされているというふうに伺っております。今後の我々の役割といたしましては、これまで検討してきた結果を実効性あるものにすることが求められ

ているわけでございます。そのためには、北陸4県が一体となった受け入れ体制といったものを構築することで、この地域の重要性が再認識され、さらなる港湾の利活用、地域産業の活性化、そしてインフラの充実につながっていくものというふうに考えております。

本日、ご出席の皆様におかれましては、ぜひとも忌憚のないご意見をいただくようお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

【事務局（高橋）】 ありがとうございます。

ここで、各委員のご紹介をさせていただくところですが、時間の関係もございまして、お手元に配付させていただきました名簿と配席図をもってご紹介にかえさせていただきます。

次に、議事の進行を次の方針で進めていきます。まず、各議題の報告を事務局より行います。その後、議事ごとに各委員からご意見やご質問を頂戴したいと思います。また、報道関係者の皆様には、議事の進行へのご協力をお願いするとともに、専門部会終了後にこの会場で事務局がご質問をお受けいたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、その先の進行を専門部会座長、東北学院大学の柳井先生にお願いしたいと思います。柳井先生、よろしくお願いいたします。

【柳井座長】 どうも皆さん、こんにちは。お寒い中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。1年間、ドイツのケルン大学の方に在外研修で行ってまいりました。やっと帰ってまいりました。またよろしくお願いいたします。

ドイツでは1,000社以上の日系企業が立地しております。最近、ハンブルグからの物の輸送が段々ロッテルダムの方に集約化されつつあるという現実を目撃してまいりました。こちらに帰ってから、今日はBCPで、これから深い話をしていくわけですが、日本の火山が爆発したり、あるいは地震が起きたりとかして、活動期に今は入ってきているということです。これがおそらく数年前でしたら、そのうちという話の気持ちが、どこかそういうところがあったと思うのですが、もう今、そして明日起きても不思議のない、そういうような切迫感というものを日本に戻ってから感じております。

つきましては、今日の一挙手一投足が企業の生き死に、あとは人の命を守れる、守れないということがありますので、今日の議論は、是非とも業界あるいは企業の立場だけじゃなくて、もっとベースのところの、人間的な人を救うという立場から、そういった観点もぜひ盛り込んで、議論を深めていきたいと思っております。どうかよろしくお願いいたします。

ます。

それでは、早速ですが、ここからは座って議事のほうを進行させていただきます。それでは、最初の議事に入りますが、専門部会の方向性につきまして、事務局の方からご報告、よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、説明させていただきます。

まず、資料1を使って説明させていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元の資料と後ろのスライドの資料は同じものになっていますので、細かい部分はお手元の資料でご確認いただければと思います。

まず、資料の構成ですが、5つのご報告をさせていただきたいと思っています。まず、最初の1つ目が専門部会の方向性でございます。専門部会の方向性といたしまして、この部会の設置の背景を説明いたします。東日本大震災の教訓から、大規模災害が発生した際にも国際物流を維持するために、北陸地域でどのような取り組みを行っていくべきなのかという問題意識のもと、具体的な対応の検討を行うために、物流関係者ですとか有識者の皆さんに集まっていただき、この専門部会を設置しております。

その専門部会でございますが、平成24年度からこれまでに3つの柱で、以下のような検討をさせていただいた状況でございます。

1つが、社会インフラの確保という観点でございます。こちらは、具体的に言いますと、代替港湾を必要とするコンテナ貨物量の試算ですとか、非常時における北陸港湾のコンテナ貨物の取り扱い能力の検証といったところを平成24年度に行わせていただきました。それから、昨年度の平成25年度は、代替港湾を必要とするコンテナ貨物量の試算にあたり、地震動の新しいデータが公表されましたので、再設定をした検討結果をご報告をさせていただきました。今年度、平成26年度に関しましては、バルク貨物の代替輸送の可能性の検討、それから、代替輸送を必要とするコンテナ貨物量の試算についてご報告させていただきます。こちらの試算は貨物量のデータを少し更新した形のものをご報告いたします。

それから、2つ目の柱といたしましては、事業継続支援制度の充実という柱でございます。こちらに関しましては、事業継続の支援メニューに関する情報提供、それから代替輸送訓練の提案といったところを平成24年度にさせていただきました。昨年度、平成25年度におきましては、実際にその訓練を実施させていただきまして、その訓練の結果のまとめとして、手引書の作成ですとか、そのときにおける課題の抽出といったところを行わ

せていただきました。今年度は、引き続き訓練を実施するとともに、昨年度実施した内容のブラッシュアップですとか、昨年度の課題への対応、そういったところを行っておりますので、後で改めてご報告させていただければと思います。

最後、3つ目の柱といたしましては、災害時における情報共有というところがございます。具体的にはポータルサイトの構築を目指して、3年間、検討をしているという状況でございます。

次のページの資料は、昨年度の専門部会で示された方向性と、今年度、それに対してどうやって対応したのかという概要でございます。

大きく4つのお話がございます。1つ目の社会インフラの確保という観点からは、昨年度まではコンテナ貨物のみを対象としていたという状況がございました。それから、個別貨物の特性ですとか、取り扱い規模により異なってくる社会インフラの機能といったところの観点を今後加えていく必要があるのではないかという方向性をいただきました。そこで、今年度はバルク貨物の検討ですとか、そういった新たな情報を取り込んだ上でのコンテナ貨物の試算を行いました。

それから2つ目といたしましては、事業継続の支援制度の拡充に関するところがございますが、こちらに関しては、まず、訓練です。事業継続に関する意識の啓発ですとか、太平洋と日本海側の関係者が共通認識を形成する意味でも重要なため、来年度——つまり今年度ですね——も実施したいということで、流れを整理しておきまして、実際にその訓練を実施したところがございますので、その内容のご報告をさせていただきます。それから、北陸地域におけるバックアップの仕組みというものを検討いたしましたので、その仕組みをご提案したいと考えてございます。

3点目は、災害時における情報共有に関する部分でございます。これまでも、ポータルサイトにこういった内容を載せるべきか、こういった形で運営していくか、そういったところを検討してまいりましたが、具体的に、今回、第1弾の案ができましたので、それをご提案させていただくと同時に、運用体制に関して皆様にご審議いただければと考えてございます。

最後は、この専門部会自体に関する項目でございますが、これまでも一定の役割を果たしてきたという認識でございますので、今年度も継続させていただいているという状況でございます。

それでは、ここから、このバックアップ専門部会にも関わる各機関の取り組み状況の情

報提供をさせていただきたいと思います。

まず1つ目が、国土のグランドデザイン2050というものです。こちらは国土交通省総合政策局のほうで平成26年7月に作成されているものでございますが、ここに記載されております通り、ネットワークの多重性、代替性の観点から、太平洋側の国土軸とともに日本海側の国土軸を確立し、両者の連携を確保することが重要であるといったことが記載されてございます。右の絵は、東日本大震災時に、まず最初の船ですとか、道路や鉄道といったものがどういう状況で入ってきたのかという期間を矢印の中に示して、整理したものでございます。海上輸送に関しましては、太平洋側も復旧するにつれて受け入れを始めたのですが、直後は日本海側を利用して代替的に輸送したという実績がございまして、そういったところから、こういったバックアップの考え方を整理されたということでございます。

また、2つ目といたしまして、交通政策基本計画でございまして、こちらでも赤字で示しておりますとおり、相互に代替性のある交通手段の確保、こういったところをうたわれている状況でございまして、その法律の条文に対する計画といたしましては、一番下の箱書きの中にございまして、サプライチェーンの維持をするために広域的な観点による多様な輸送手段の活用であったり、官民の連携を推進するということが位置づけられてございます。こちらはまだ決定されたものではございませんが、平成26年11月に交通政策審議会のほうで了承された内容となっております。

次に、6ページ目でございます。こちらは国土強靱化基本計画に関する内容でございまして、内閣官房のほうで平成26年6月に示されているものでございます。抜粋しますと、交通事業者間の連携強化、それから企業連携型BCPの策定を含めたBCP、BCMの充実、訓練などソフト対策の備えを交通・物流事業者等は万全にしておくですとか、啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等の間の情報共有の連携体制の強化を図るなど、まさにこのバックアップ専門部会で議論しているような内容が示されております。

次に、7ページ目でございます。こちらは只今説明しました基本計画に沿って国土強靱化アクションプラン2014というものが示されてございます。ここで示されているBCPの策定ですとか、そういったものをしっかり進捗管理を行って、計画的に作成をしていきますということになっております。港湾関係のいわゆる港湾BCPの策定というところでは、平成28年度までに100%を目指して準備をしていくということになっております。ちなみにですが、平成26年度時点の北陸地域港湾では57%の策定率でございまして、

続きまして、ここから北陸広域港湾BCPの説明をさせていただきます。少し説明をかわります。

【事務局（橋本）】 北陸広域港湾BCPについて説明いたします。

北陸管内で策定している個別港湾毎のBCPを連動させようとするもので、あくまで日本海側の北陸地域の港湾同士が連携して、相互支援体制を構築していこうと考えているものです。検討会は平成27年の3月に設置する予定にしております。具体的には、緊急物資輸送や一般貨物の代替輸送が円滑にいくようにするための連携について検討していく予定です。

9ページですが、先ほどの検討会とバックアップ専門部会とのすみ分けを示したフローです。まず、フローの上の部分についてですが、北陸地域国際物流戦略チーム幹事会と同列に、北陸地域の港湾における地震・津波対策協議会というものを位置づけております。その右下の部分が先ほど説明しました検討会のことで、名称はまだ案の段階ですが、北陸地域港湾の災害時広域連携検討会というものです。この検討会では、管内の港湾ごとのBCPで生じている広域的な課題を検討することにしておりますが、その結果は、北陸地域国際物流戦略チームの幹事会にも報告することで考えております。なお、この検討会での検討結果については、広域バックアップ専門部会とも共有すべき点が出てくるということも考えられますので、将来的には統合することも考えています。

以上です。

【事務局】 ここまで専門部会の方向性といたしまして、全体の方向性と関連する取り組み状況をご報告させていただきました。以上で事務局からの説明を終えます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

ここまでのところですが、内容につきまして質問等がございましたら受け付けたいと思いますが、いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

そうしましたら、この北陸港湾BCPをこの戦略チームの方で取り込んでいくことについて、我々も積極的に関わっていくということで、ここはまとめたと思います。

それでは引き続きまして、社会インフラの確保につきまして、引き続き事務局の方からご報告お願いいたします。

【事務局】 それでは、説明させていただきます。

10ページ目からが社会インフラの確保に関するご報告内容でございます。

まず、コンテナ貨物の代替輸送需要量の推計に関するご報告でございます。まず、背景

といたしまして、先ほど来、ご挨拶の中でもいただいていた通り、地震の発生が迫っているということが想定されている状況が1つございます。また、2点目といたしまして、物流が滞ってしまうことによる影響が、国際的な物流の流れの中にあっては、全世界にその影響が及ぶといったことが想定されていることであります。また、東日本の事例でも、そういったことが起こったということでございます。こういったことを踏まえまして、大規模地震の発生時にも物流を維持する必要性がわかってきたということでございます。それから、北陸地域では、物流を継続させるための取り組みとして、こういったことを踏まえた代替的な輸送の実現に向けた取り組みが必要だということがわかってきたところでもあります。

そういった背景のもと、コンテナ貨物代替輸送需要量の推計を行っています。その目的といたしましては、首都直下ですとか南海トラフ地震が発生した際に、コンテナ貨物流動を検証して、北陸地域の港湾での大規模災害時のコンテナ貨物の受け入れ貨物量といったものを推計しておくことで、北陸地域で今後行っていくべき震災への対応の基礎資料とすることを目的としています。

昨年度までも、この検討はさせていただいておりましたが、昨年度までの検討との違いは、一番下の箱にございます。まず、シミュレーションに用いる基本の貨物データであります全国輸出入コンテナ貨物流動調査、いわゆるコンテナ流調を平成25年度版に更新していることです。そのデータの特徴といたしましては、平成20年度版に比べて地方の港湾での貨物取り扱い量が増加していること、それから、東日本大震災を契機とした国内の物流構造の変容といったことが起こっているという状況がございます。

それから、各港湾の災害時のコンテナ取り扱い能力の設定を一部見直してございます。昨年度までは、港湾計画の上でどのぐらいの貨物を扱うこととするという計画値をもとに一部検討を行っておりましたが、そこを実績ベースに切りかえてございます。具体的には通常時の取り扱い量に1.4倍する形で、災害時の代替する側の港湾の能力を設定することと統一してございます。

11ページ目です。こちらが需要推計のための計算のフローになります。大きく左右に赤と青の箱がございまして、これが検討のベースになります。1つは貨物の需要でございます。この需要は、まず、通常時の利用港湾別の生産・消費量をもとに、災害時にはどれぐらい需要が出てくるのかというものを、地震の被害想定を行った上で算定してございます。一方で、コンテナの取り扱い能力でございます。こちらは先ほど少しお話ししたしま

したが、平常時の取り扱い能力に対して、阪神・淡路大震災の事例などから災害時は少し能力が上がると想定しております。かなり混雑はする状況にはなると思いますが、そういった能力が期待できるというところで、能力を設定してございます。この需要と供給能力の2つを比較いたしまして、代替輸送をする必要がある需要量というものを算定してございます。その量に対して、どこに向かうのかという代替可能な港湾への配分の検討を行ってございます。

12ページがその結果でございます。まず、首都直下地震時の配分結果でございます。首都直下地震における代替貨物需要の推計結果といたしましては、昨年度が20万TEUであったのに対しまして、今年度は23万6,000TEUとなりました。港湾の貨物受け入れ能力の設定方法を変更したことを加味すると、おおむね昨年の検討と同程度の値と言えるのではないかと考えています。ただし、昨年度の推計では、貨物の配分は、神戸港が西側の端であったのですけれども、本年度の推計では博多港にまで至る結果となっております。

続きまして、13ページでございます。こちらは南海トラフ地震の結果でございます。昨年度の調査と比較いたしますと、近畿、それから瀬戸内側で大きく受け入れ可能量が減少している傾向があります。これは、受け入れ能力が昨年度の設定値よりも全体的に小さくなったということに起因しているものでございます。首都直下地震にいたしましても、南海トラフ地震にいたしましても、今回、各港が受け入れられるという能力を実績値ベースに直したことで、昨年度までの受け入れ可能量から大幅に小さくなっている港湾もございまして、そういったことを加味すると、例えば首都直下では神戸までで代替可能だったのが、それよりも西側に代替しなければならないというような結果が出ているという傾向がございまして、つまり、実績値ベースで考えると、こういったことも起こるのではないかとという可能性が1つ示されたのではないかと考えてございます。ここまでがコンテナに関するご報告でございます。

続きまして、14ページからがバルク貨物の代替可能性の検討のご報告でございます。

まず、背景といたしまして、我が国の海上輸送を重量ベースで見た場合に、コンテナ貨物に対してバルク貨物は2倍程度でございます。そういった状況でございますので、首都直下地震ですとか南海トラフ地震が発生した際のバルク貨物の代替輸送の可能性について検討を行う必要があるのではないかと考えています。

次に、北陸地域の港湾での取り扱い実績、東日本大震災時の代替輸送の実績、それから

被災港湾におけるバルク貨物の取り扱い状況から、こういった品目を対象として検討すべきかということをもまず検討しました。その上で、北陸港湾の受け入れ能力と比較いたしまして、代替の可能性を検討しました。

具体的な流れとしましては、以下のフローになってございます。繰り返しになりますが、北陸での実績、それから東日本大震災時の代替輸送の実績、それから被災することが想定されている港湾で主に扱われているバルク貨物、こういったものを抽出しまして、検討対象の品目を設定いたしました。その品目に対して、北陸港湾の受け入れができるのかどうかという比較検討を行って、代替の可能性を検討したという流れでございます。

続きまして、15ページ目でございます。こちらは、北陸地域港湾での取り扱い実績を示した資料になってございます。これは、公共岸壁での取り扱いを港湾統計から整理したものでございます。例えば新潟港では、完成自動車、それから木材チップ、それから石油製品、こういったところのバルク貨物の取り扱いが多いということで整理をしております。各港とも、実績値から上位3品目を整理する形にしております。この中で特に重複してくる部分が、今回の検討対象になるのではないかとということで整理をしております。

それから、16ページ目でございます。こちらは東日本大震災時の代替輸送の実績を示している資料でございます。左側は石油製品の代替輸送のイメージを示しております。例えば青森県では41万キロリットルといった代替輸送を行ったという実績がございます。それから、右側は配合飼料でございます。こちらも同様に、青森港では14万8,000トン、それから他港でも同様に代替輸送が行われたという実績が整理されています。この量は、発災から4月28日までのデータとなっております。

続きまして、17ページでございます。こちらは被災港湾におけるバルク貨物の取り扱い状況というものを整理するに当たりまして、まず、国際バルク戦略港湾で策定されている品目を抽出してはどうかということで整理をしております。その具体的な品目といたしましては、石炭、それから穀物、鉄鉱石、この3品目でございます。具体的に策定されている港といたしましては、少し被災エリアとかぶせて日本地図で整理しておりますが、鉄鉱石、穀物に関しましては、被災エリアとかぶる港湾でもそういった貨物が扱われているという現状がございます。また、石炭に関しては、策定されている港湾とは少し離れておりますが、実績値ベースで見ますと、その被災エリアにいる港湾でも石炭が多く扱われているという現状がございますので、代替検討をするための品目として抽出したいと考えます。

ここまでの3つの観点から抽出した品目を整理したのが18ページでございます。それぞれ、これらの品目を扱うために、どういった施設が必要になってくるのかという観点から、北陸港湾との比較検討を行っております。そのときに品目ごとに船のサイズというものを想定しました。輸出入が想定される品目に関しましては、平常時に太平洋側港湾に入港する船舶のサイズということで想定してございます。また、移入の形で入ってくる品目に関しましては、平常時は原料から太平洋側で製品をつくっているという品目でございます。代替生産を行ったものを北陸港湾に輸送する内航船のサイズを想定いたしまして、必要バースの延長ですとか水深といったものを整理するというふうにいたしました。

その結果が、めくっていただいた19ページに示してございます。

1つ目は、新潟港でございます。例えば一番上の完成自動車に関しましては、航路水深、岸壁水深、岸壁延長ともにクリアしているという状況でございます。また、完成自動車といえますか、実際には中古車などの取り扱いだと思われそうですが、こちらに関しては、主に荷役機械の必要はないということで、横棒を入れています。それから、蔵置施設に関しても丸という形で整理しています。それから、輸送車による陸送といったことも可能であろうということで、丸というふうに整理してございまして、こちらに関しては代替輸送の可能性があるのでないかというふうに整理をいたしました。

同様に整理いたしますと、新潟港におきましては、完成自動車、石油製品、重油、セメント、原木、配合飼料に関しては代替の可能性のある品目として考えられるのではないかと整理をいたしました。

それから、直江津港、伏木富山港、金沢港については、見開きのページで整理をしている通りでございます。

めくっていただいて、21ページに移ります。こちらでは、七尾港と敦賀港のものを同様に整理してございまして、例えば七尾港では完成自動車や原木、配合飼料といったものが代替の可能性のある品目なのではないかというふうに整理をいたしました。

続いて22ページに移ります。こちらでは、北陸地域の産業特性を生かした被災地への対応という観点から、どういったことが北陸で考えられるかを整理しています。この検討をした背景といたしましては、地震が発生した初期には、生活に必要なさまざまな物資が不足するということが想定されます。港湾統計では示されない、災害時に付加価値が高い物資を抽出するというふうにいたしました。やはり重量ベースではなかなか表にあらわれてこない重要な品目というものがあるのではないかとということで整理をした次第でございます。

ます。

具体的には、下の箱書きにございますが、医薬品、日用品、アウトドア用品、機械部品といったものが考えられるのではないかと検討いたしました。例えば医薬品におきましては、置き薬で全国的にも有名になっております北陸地域の医薬品生産の集積といったものを生かせるのではないかと考えてございます。

続きまして、23ページでございます。ここまでのまとめを整理をしてございます。

まず、コンテナ貨物の受け入れに関しましては、南海トラフ地震、首都直下地震ともに発生が想定される代替輸送需要貨物量を北陸地域の港湾のみで取り扱うことは難しいということが、昨年度からも引き続きになりますが、わかっております。

それから、代替輸送需要の全てを取り扱うことは難しいんですけれども、少しでも多くの貨物を取り扱うための検討ということを行っていく必要がありますので、北陸4県の港湾間の貨物調整ができる仕組みづくりが必要なのではないかと考えております。

それから、個別港湾の対応といたしましては、インフラの整備、コンテナヤードゲートオープン時間の延長等などの回転率を上げる方策、コンテナの新たな蔵置スペースの確保の検討、例えば、臨港地区内の空き地の工業用地の利用などが考えられるのではないかと整理をいたしました。

2つ目は、バルク貨物の代替可能性に関しての内容です。こちらに関しましては、バルク貨物のうち、完成自動車、石油製品、配合飼料等の一部の品目に関しては、太平洋側港湾の代替として、北陸地域の港湾で取り扱える可能性があるということを整理いたしました。ただし、コンテナと同様になるのですけれども、その代替需要量の全てを賄うことはできないのではないかとということで想定してございます。

最後は、北陸港湾のあり方についてです。課題の部分になりますが、北陸港湾としましては、キャパシティー不足となるという現状がございますが、関東圏、中京圏、関西圏に輸送拠点を持っている地元企業の地元港利用を推進することですとか、命に直結するような貨物の輸送拠点となることが北陸港湾のあり方として理想なのではないかと整理をいたしました。

以上で2章の説明を終わります。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

ここからは、少しご意見を頂戴したいと思います。ただいまの説明で、1つは大規模災害時における北陸地域の港湾での対応についてどうなのか、そのキャパシティーの問題等

が様々ございました。次に、北陸地域の特色を出すということで、どういった形で我々が貢献できるのかといったことについて、少し数字も含めまして説明を受けたと思います。

最初に、先生方からご意見を頂戴したいと思いますので、まず小野先生から、1人二、三分程度でよろしく願いいたします。

【小野委員】 本部会のメンバー表の上から2人目に書いております、京都大学防災研究所の小野でございます。

今までの説明の中から申し上げます。1つは、バルクの代替の可能性について、随分いろんな資料を出していただきましたので、これをもとに、もう少し議論を進めていくことになるかと思いますが、多分、各港の関係の方々には、これをご覧になると、そうは言われてもというように思われるのではないかと思います。ハード面では確かにそうなのだけれども、しっかり対応するための受け皿ができていないか、ということになると全く別だろうと思います。

例えば、完成自動車が扱えるといっても、完成自動車を積み込むのは極めて特殊な、ある意味では技能が必要となるわけですし、そういう意味では、実際の港のオペレーションは、私が言うのは釈迦に説法みたいなどころはあるのですが、困難であろうかと思われまます。一般にBCPの世界でよく言われますのは、電力だとかエネルギーだとかといったものの供給の話、それから人の話、設備や装置といったもの、それからコンピューター、情報システムを含むシステム系及びオフィスだとか、そういった入れ物のようなものを5つの資源として分類するのですが、そういった視点で見ると、資料にある検討ではその資源のうちの1つについて語られています。このバルクの代替の可能性については、それぞれの港で、前述した港を運営する上での資源が、現状でどれくらい揃うのか、また、逆に言うと、現状は揃っていないが、その港として、将来のことを考えると、どのようなことができるのかという戦略に沿って詰めていくと生産的ではないか思います。

特に必要なのは、やはり制度的なものといえますか、実際に扱うための手続を担保するために、それなりの準備が必要となるので、準備として何が必要かということをしてできればシステマチックなアプローチで分析していくということが必要ではないかと思うわけでございます。また、実際に荷役機械が動いてもオペレーターの方がいらっしゃるか、オペレーターの技能がそこに達しているか等、様々な問題がありますので、逆に言うと、それが欠けているということは、そこを補えば、代替輸送が可能になる可能性があるもので、それが各港にとってメリットがあるのかどうかというアプローチができるのかと思いますの

で、そこは大変重要かと思えます。

もう一つは、最後に、災害対応で日本海側の港に何ができるのかについて、少し説明がありました。これは非常に大きな要素だと思います。実際、東日本大震災のときは日本海側の港を使ってエネルギー資源を運べました。その意味では、首都直下地震ですとか、それから南海トラフの巨大地震ですとか、太平洋側の港には様々な意味で課題が満載しておりますので、緊急時に特に人を救う、それから、人命を救うだけではなくて、人の健康だとか、その後の生活再建をうまく支えてあげるような救い方が求められているわけでありますので、そのために何ができるのかということを考えるのも、非常に大きな日本海側の港の役割かと思えますので、その2つについて、さらに詰めていきたいと思えます。

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。実際のバルクとかコンテナの積み込みのノウハウや、その能力については、後ほど海運の方、港湾関係の方にお話をお伺いしたいと思います。

では、引き続きまして、渡辺先生よろしくお願ひいたします。

【渡辺委員】 名古屋工業大学、渡辺でございます。よろしくお願ひいたします。

きのう、おとといと、阪神・淡路20周年の会議がありまして、今朝まで神戸におりました。ポートアイランドに泊まったものですから、ガントリークレーンがよく見えるが、コンテナがないという寂しい風景を見てまいりました。神戸から中越から10周年の新潟に、10年ぐらいタイムマシンに乗ってきたような感じがしております。途中、沿線火災で新幹線が大きく、ぎりぎりになりましたけれども、と言っている時間はないと思えますので、中身に入ります。

9ページの今後の専門部会の方向性というところで、バックアップを受け持つからには、まずは北陸地域の広域連携検討会を立ち上げることに大賛成でございます。やはりバックアップを受け持つからには、この地域の港湾が、そもそもBCPを適切に策定していなければならないということ、そして、それぞれの個別のBCPの限界を連携することによって補うということができていなければ、バックアップなどできないので、これはぜひ並行して、より速く、スピードに乗って進めていただきたいと思えます。

そこで、例えば中京地区全てのバックアップができないといったときに、これは小野先生もおっしゃいましたし、説明もありましたが、産業特性を生かす、優先的に扱う貨物を特徴づけていく、といったことをそろそろ議論しなければならないと思えます、キャパシ

ティーだけの問題ではないということです。産業特性を生かしたものにするのかバルクにするのか、あるいは冷凍、冷蔵物に強くするのか、何か特徴を持たせないといけないのではないかというように思います。

また、様々な議論の中に、そろそろ荷主さんを入れなければならないのではないかと思います。今回の代替輸送の需要ピークの算定等々も、本来、彼らがどのように貨物を動かしたいと思っているのかという意向がわからないと、間違った方向に行くのではないかという懸念が少しございます。

訓練の話はまた後にあると思いますが、名古屋で行われている訓練には荷主さんも入ってきております。港湾利用会社等が入ってきて、彼らは既に通常業務として分散オペレーションしたいと思っており、いざというときだけでは、代替輸送はできないということは彼らもわかっているので、訓練に参加し、通常の物流を少しずつ回し始めるということなので、おそらく荷主さんを入れていくということが、このタイミングで非常に重要になってきたのだろうというように思います。

また、被災地側の自治体を入れていくことも重要であると思います。名古屋の演習には、愛知県や名古屋市は参加していません。やはりお客さんがとられてしまうという懸念があるのか、商工会議所も、場所は貸すけれども出てこないという雰囲気がございます。被災地側の自治体、通過するであろう自治体の方々を抑えていき、貨物の発着地と港湾をつなぐ際の土地のロジスティックスを整備するという観点からは、その流れをより推し進めていき、最終的には北陸の地域の自治体も抑えていくということが必要ではないかと思えます。

あと、国交省さんにおかれましても、道路、鉄道等と横連携をとっていただき、モダルミックスというか、様々な手段で、とにかく物を届けて、物を出したり入れたりするというようなところで、機動力を発揮するような議論を少し横展開していただければと思います。

大体3分というところのぐらいでしょうか。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、溝口先生、よろしく願いいたします。

【溝口委員】 次の3章の事業継続にかかわるところは、そのときにまたお話しすることにして、2章の社会インフラの確保のところまでで申し上げますと、23ページのところに2章のまとめとして、1つ上の棒、中黒点の2つ目ですけれども、北陸4県の港湾間

の貨物調整ができる仕組みづくりが必要になるのだということがうたわれております。これは全く正しい事柄だと思います。しかし、1つ確認なのですが、9ページの専門部会の方向性のページの右側の赤字で書いてある、北陸地域港湾の災害時広域連携検討会というものがそれに当たるという理解でよろしいのかという確認を先にさせてください。もしそうであるとするならば、その4県の貨物調整をする仕組みづくりというときの最終的な着地点といいますか、どこまで持って行くのだという目標を定めて、ロードマップのようなものがあるべきなのかなと思います。そこをしっかりとつくっていただきたいというお願いでございます。

以上です。

【柳井座長】 溝口先生は、今、ご質問という形、それとも要望という形で。

【溝口委員】 確認が1点と、そうであるならばお願いしますというお願いです。

【柳井座長】 わかりました。それでは、事務局のほうからお答えいただきます。

【事務局（橋本）】 ご質問にありました9ページの北陸地域の災害時広域連携検討会は、そこまで進んでいなくて、これはあくまでも北陸地域内で災害が起きたときに連携を検討していきましょうということで、太平洋側の貨物をコントロールするような会としては考えておりません。将来的には、ここでネットワーク的なものができていけば、そういったところに応用できるのではないかと考えているところです。

【溝口委員】 よろしいでしょうか。

【柳井座長】 はい。続けてよろしく願いいたします。

【溝口委員】 そうしますと、先ほどお伺いした、23ページの上から2つ目の中ポツで書かれている北陸4県の港湾間の貨物調整ができる仕組みづくりが必要というときの受け皿になっていくものというのは、現状ないという理解でよろしいのですか。

【柳井座長】 そのあたり、いかがでしょうか。

【事務局（橋本）】 改めて言いますと、今のところ、そういうシステムというのはでき上がってなくて、今後、そういうものにも使えれば良いのではないかと考えています。

【溝口委員】 そうであるならば、貨物調整をしていく仕組みづくりをしていく場をどのようにつくるか、というところまで踏み込んで、ぜひ明確にしていきたいというように思います。

以上です。

【柳井座長】 では、溝口先生、今のところ、基礎資料をつくり、まだ動き出したばかり

りですので、事務局にそういう要望があったということで、ここはお話をまとめさせていただきます。そのあたりも、今後、検討課題としてよろしく願いいたします。

【事務局（橋本）】 わかりました。

【柳井座長】 では、引き続きまして、今度は港運関係の方にお話をお伺いたいと思います。南波さん、トップバッターでお願いしたいのですが、我々はまだまだ現場についてわからないところがありますので、そのあたりの問題点も含めてお話を手短によろしくお願いいたします。

【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。

17ページの資料に国際バルク戦略港湾の図が示されておりまして、これを拝見しますと、北陸も当然そうなのですが、日本海側には国際バルク戦略港湾という港湾が1つもないのです。これはなぜかといいますと、当然のことながらユーザーがいないということであろうかと思えます。当然、ユーザーがおりませんので、そういった受け入れ施設もないということになっているわけなのですが、そういった港湾にバルク貨物を受け入れるというのは、かなり無理があるのではないかという気がいたします。

細かく品目ごとに明記されておりますが、この中で、いろいろ拝見いたしますと、例えば石油製品、セメント、この辺は当然のことながら受け入れ施設が必要だということで、それでしたら、各港湾にこういったものを取り扱っている荷主さんがいらっしゃるはずで、先ほど渡辺先生のお話にも、そろそろ荷主さんも入れる時期ではなかろうかといったようなお話がございましたが、もし、こういったバルクも北陸地方で受け入れをするのだというようなことであれば、石油製品、セメント、配合飼料、あるいは穀物といったものを取り扱っている荷主さんにも様々な意見を伺うということも、今後必要になってくるのかなというふうなことを感じました。

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。今後、そういったことを想定しながら、引き続き検討を進めていきます。

引き続き、直江津の吉田様、よろしく願いいたします。

【吉田委員（代理）】 直江津港の直江津海陸運送です。

先ほど南波常務がおっしゃられた新潟港よりも、直江津はよりローカルな港でございます。現在のインフラ整備の状況をみると、今回挙げられている品名の中では、扱えるものは非常に少ないと考えております。

また、置き場や我々の倉庫等で蔵置できる数量等についても非常に制限がございまして、これまでの方がおっしゃられたように、荷主さんを含めた中で、今後どのようにしていけば良いのか、インフラ整備の方向性を含めた検討が必要になってくるだろうというように考えます。

以上です。

【柳井座長】 はい、わかりました。どうもありがとうございました。荷主さんというのが大事だというのがすごくよくわかってきました。

続きまして、伏木海陸の細川様、よろしくお願いいいたします。

【細川委員（代理）】 富山県の伏木海陸運送の細川でございます。よろしくお願ひします。

大体同じような意見になってくるかもしれませんが、バルク貨物については、伏木港で東日本大震災のときに、石炭の取り扱いが実はありました。それは伏木港の背後地に弊社の私有ヤードが空いておりましたので、揚げることができたということです。

例えば、先ほどから話題に上がっている、石油製品やセメントは地場密着の荷主さんが、それぞれの日常使用量、プラスアルファはあると思いますが、そういったものに合わせてタンクを設置されており、また、配送に必要なローリーやトラック等の車両、人員も使用料を考慮して準備されているということであろうかと思えます。これを、例えば県内や隣県、地域の需要をもっと拡大していきたいというような意向があるかないかは別にしまして、大規模災害時の被災地の需要もそのときは取り込むのだということあまり前提になっていないと思えます。

それと、BCPは代替の機能ということで議論ですけれども、一方、民間企業というのは、被災したときの体制などということも考えながら、災害への備えをされていると思いますので、その両方のスタンスも取り入れながらの検討することも必要なのではないかと思えます。これらは、様々な会議で検討されていますが、こういった両方の観点からの検討も必要ではないかと思えます。

以上であります。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。後で北陸経済連合会の方にもご意見を頂戴したいと思うのですが、こういった危機対応時における産業集積策であるとか、関東周辺からどのように持ってくるか、また、余剰分のキャパを日常的にどのように活用していくのか、このような議論にもつながっていくのではないかと考えております。どうもあ

りがとうございました。

それでは続きまして、金沢港運の左古様、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。

今の石油の輸送に関しましては、地元の需要という話がありましたが、被災地のタンクローリーが自然と集まってくるのではないかと思います。各石油屋さんが、例えば金沢のタンクを利用し、そして被災地へ持っていくローリーについては、被災地で調達し、そのローリーを手配し、石油屋さん自らが動かしていくようなことになろうかと思います。そのため、地元だけでやりくりはできないというように思っております。

あと、コンテナに関しては、金沢でも1,150TEUとかという取扱需要が資料には出ております。ただ、これにつきましては、地元既存のお客様で手いっぱいであり、苦慮しているところで、ここに増えてきても、なかなか対応できないのではないかと思います。これについても、被災地で空いている車両に来てもらう、また、荷役作業についても何か手配できないか、何かしら手を打つことが必要ではないかと感じました。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、敦賀海陸の藤田様、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。

一般的な話は、今まで皆さん、話されたので、ほぼ同じだと思うのですが、敦賀港はここ一、二年で非常に形態が変わってまいります。2017年4月から敦賀港で商社さんが木材チップのバイオマス発電を行われるということで、大体、年間28万トンのチップが入ってくるということになっており、今、その置き場等々で敦賀港はどうしようかと困っている状況です。

バルクに関しては、行政の方も来られていますが、北陸新幹線のトンネルの残土を用いて、南埠頭第2バースの埋め立を行うというような計画もあるので、第2バースを早急につくっていただき、BCP対応もできる港にして欲しいということが1点。

そして、敦賀港のコンテナは関西の方面に多く顧客を持つコンテナ会社なので、敦賀港を利用するということが可能なのですが、水深は14メートルあるにも関わらず、ガントリークレーンが1,000TEU積みの船舶にしか対応できないという問題点が1つあります。もう一つのコンテナバースは、今、釜山との間にコンテナRO-RO船が就航しております。ガントリーはありますが、昨年1年間は止まっております。次年度に向けて、

ガントリーを動かしてほしいという要望をしております。そういった意味も含めて、敦賀港だけの問題ではなく、将来のBCPという問題の解決にも、ぜひ港全体のハードの対応を推し進めていただきたいとの要望をお話しさせていただいて、終わりたいと思います。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。いろいろ要望がございました。

今度は県のほうから、担当の方にお話をお伺いしたいと思います。最初に新潟県の交通政策局の稲荷様、よろしくお願いいたします。

【稲荷委員（代理）】 新潟県庁の稲荷でございます。よろしくお願いいたします。

まず、9ページの先ほど来、話が出ていることについて申し上げたいと思います。今回、新たな考え方として示されたのが、27年3月の設置予定と書いてある広域連携検討会ということです。これは北陸4県をベースにお考えだというように理解をしていますが、従来あった広域バックアップ専門部会というのは、様々な議論を経て、民間企業をどう手助けできるか、支援するか、という視点で進んできているかと思います。しかし、港湾のBCP自体が、果たして専門部会の対象とすぐ直結するかというと、直結しない部分がおそらくあるのだと思うので、検討会の守備範囲をどういうところに設定するのかということをもまず決めるような議論が必要なのではないかと思っています。

また、加えまして、今ほど港運の方々からもお話があったように、新潟港でも、地元で事業をされている方というのは自分の力に見合った形での設備の設定とかということがある中で、港運の方々もそれに応じた対応をされると思います。港運の方々の設備も事業をされている方の設備を前提にした形での整備が進んでいると思いますので、仮に受け入れをするにしても、様々な意味での必要性といいますか、調整というのが出てくるのだと思うので、そこは北陸地域の中でも、また専門部会での議論と同じ議論になるかと思っていますので、その辺を意識してやっていく必要があるかなと思います。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。前半の守備範囲という、ご質問について事務局からお話しできますでしょうか。

【事務局（橋本）】 今の段階で、まだ検討会は設置していないものですから、はっきりしたお答えはできないのですが、9ページにある今の検討会というのは、あくまでも個別港湾毎の港湾BCPを補完するという位置づけで、各港湾BCPの中でも代替輸送の必要性とか緊急物資について、あまり具体性を持っていないので、その部分を北陸管内の港湾相互で支援できないかということをも、まず地域内で検討していこうと考えているところです。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。港湾そのもののボトルネックと同じように、こういった港湾間の連携にもいろんなネックがありますので、今後そういった点も含めて、この新しい検討会については案を練っていただければと思います。それでよろしいでしょうか。

【稲荷委員（代理）】 結構です。

【柳井座長】 はい。どうもありがとうございました。

では、続きまして、富山県土木部の加藤様、よろしくお願いいたします。

【加藤委員（代理）】 今話題になりました9ページの災害時の広域連携というところですが、最終的に、この1つ目のインフラ整備の議題のみでなく、災害時の情報共有等にも関係がありますが、各港の今現在において入港可能な船、また、どういう船が実際に入っているのか、あるいは荷役機械がどのような状態になっているのか、あるいは、今後どういった計画を持っているか。各自治体が持っている情報をストレートに出すことはなかなか難しい面もあるかもしれませんが。こういった情報をポータルサイトになるのかわかりませんが、共有していくということも大切なのではないかと思います。これは当然、災害時における情報共有もそうですが、平常時の状況についても把握しておくべきではないかというようには思いました。

以上でございます。

【柳井座長】 一応、ご提案ということでよろしいですね。ありがとうございました。

では、引き続きまして、石川県商工労働部の浅田様、よろしくお願いいたします。

【浅田委員（代理）】 石川県の浅田です。

どこの港もそうだと思うのですが、港のスペックというのは現状の取り扱い荷物量、平時の荷物量の中長期的に予測して、ハード整備を行っていくと思います。こういった災害時のことまで見越して、ハード整備を行うことは難しいのではとっております。

そのような中で、15ページに、各港の上位取扱品目がありますが、例えば金沢港では難しいのかもしれませんが、七尾港であれば、バルクの受け入れをできる可能性がある。言い方は悪いですが、今、取扱量が伸び悩んでいるところはまだ余裕があります。金沢港なんかですと、貨物量が年々増えており、中長期的に対応している状況の中で、代替輸送貨物をどれだけ受け入れるのか。地元の企業さんの荷物を日常的にさばっている中で、災害時の対応というのも考えていく場合には、七尾港のようなところがBCPに役立っていくのではないかというような感じがしております。

以上になります。

【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、福井県土木部の浦様、よろしくお願いいいたします。

【浦委員（代理）】 福井県土木部の浦でございます。

大きく2点、ご報告とお話をさせていただきたいと思います。

1点目は、先ほど敦賀海陸の藤田さんからお話があった敦賀港の現状でございますが、ご指摘のとおりでございます。今後の敦賀港のあり方を踏まえまして、鞠山南というところですが、その整備を北陸地方整備局のご支援もいただきながら、県としても整備を考えていきたいというように思っているところでございます。1点目が今後の整備についてであります。

2点目は、各委員からお話が幾つか出ておりましたが、今後のあり方と、そして、この会を立ち上げられたきっかけが首都直下とか南海トラフ地震を念頭に、北陸地域でバックアップしようということですので、資料の23ページにありますように、北陸4県で、その際に全てはカバーできないのですが、各港湾で調整しまして、少しでも対応することが国としても、国全体として意義のあることでございますので、やはりここは、北陸地方整備局さんになるのか、国のほうがかなりイニシアチブをとっていただいて、仕組みづくり、受け皿をつくっていただきたいと。実際、そのような大きな災害になりますと、とにかくできるところから対応していこうということになるかと思っておりますので、そのルールもある程度の方を整理し、実情に応じて、そのときの状況に応じてやっていくことになると思っておりますので、ぜひそういうイニシアチブをとっていただきたいということ。

それから、荷主さんのご意見も伺いながら、大規模災害時の対応をしていくということになるかと思っておりますので、やはり先ほども藤田さんのお話にあったようにガントリークレーンが足りない。現状で使っていないものを災害時に使うわけにいかないですし、ガントリークレーンも、使わないで置いておくと、それだけでも費用がかかりますので、やはりそういうことを想定して、日ごろから少し使っていただくようなことも考えなければならぬと思っております。

地元だけの荷物だけじゃなくて、やはり敦賀港でいきますと中京圏、関西圏の荷物の一部、1割もいかないと思っておりますが、そこは荷主さんのご意向も伺いながら、少し使っていただくと。しかし、荷主さんのお話を聞きますと、やはり中京圏、関西圏の港から出すよりも、日本海側の港から出すと少しコストがアップするということですので、その分を、

例えば国策として国のほうでご支援いただくといったことも必要ではないかと思っておりますので、ご検討いただければと思っております。

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。我々のほうの理解の仕方では、もう単純にキャパシティの不足という意識が強かったのですが、今のお話を伺っていると、それ以外にも設備の能力、また、そういったものが適切に普段から使われているか、あるいは荷主さんの意向がどうであるか、様々なボトルネックが明らかになってまいりました。そういった中で、北陸港湾としての特徴なり、災害危機時のバックアップ体制をどうとっていくかという視点で、おそらく民間企業の立場や考え方というものも大事になってくるかと思えます。

そこで、最初に、北陸経済連合会の小林様のほうからお話を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。

【小林委員】 北陸経済連合会の小林でございます。

私は昨年、連合会に参りました。正直に申し上げまして、この港の関係は全くの素人です。昨年10月と11月に名古屋で行われた南海トラフの対応の代替輸送訓練に参加させていただきました。初めてこういう会合に出させていただいたわけなのですが、様々な感想も踏まえて申しますと、意外だったのは、中京地区、北陸地区の港湾や物流の関係者さんが、集まられたのですが、様々な方に聞くと、このような機会は少ないということでしたので、ほかの業界と比べて違うのかなということを思いました。

また、私は仕事の関係で、観光にも携わっているのですが、最近、広域観光という話があります。考え方は従来からあり、実際に行動として動き出しているのですが、港の関係というのは観光みたいなわけにいかないなと思いました。広域、港湾、物流ということになるのですが、そう簡単にいかないというような感じが徐々にしてきました。

そのような中で、整備局さんが、一堂に会して情報交換、認識の共有化という形で代替輸送訓練をされたというのは、大変意義があったのではないかと思います。

また、先生への直接のお答えにはなっていないのですが、先ほどから何度も話に出ている、9ページの北陸地域港湾の災害時広域連携検討会というのを、私も今日初めて拝見したのですが、非常にいい話だと思います。しかし、素人考えで、また叱られるのですが、平時から連携すれば良いのではないかと思います。災害時だけやるというのはどのようなことだろうかということがありまして、災害時というのを取って、北陸地域港湾の広域連

携検討会にすれば良いのではないかと単純に思います。多分、様々な事情があって、玄人から言うと、ばかなことを言うなという話なのでしょうが、少しそのようなことを感じました。

いずれにしましても、日ごろから様々な連携をとらなければ、災害時といいますか、有事には機能しないと思いますので、そういう観点で、今後とも何らかの形で整備局さんには音頭を取っていただいて、継続していただきたいと思います。また、私どもの経済連合会といたしましても、この検討会、どういう形かわかりませんが、何らかの形でお手伝いさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。心強いお言葉、ありがとうございます。では、続きまして、新潟県商工会議所連合会の井上様、よろしくお願いいたします。

【井上委員】 新潟県商工会議所連合会新潟商工会議所の井上でございます。

大体、皆さんから出た話で良いかと思いますが、私も少々気になったのは、9ページに北陸地方の港湾が頑張っって連携していきましょうということがあるのですが、では、太平洋側のほうの港湾の関係者との連絡協議会的な、連絡を密にしていくような会があるのか、ないのかを、お聞かせいただきたい。災害時にかかわらず、あるのかどうかということをお聞きしたいというのが1つあります。

2つ目は、23ページに北陸港湾が一体となつてとあります。字面とか聞こえは良いのですが、港湾が一体となるというイメージが、具体的にわいてきません。港運会社さんが一体となるということがないと、なかなかうまくいかないと思いますし、そもそも、そのようなイメージで良いのかどうか。港湾が一体となるということについて、皆さんが統一したイメージを持っていらっしゃるのかどうかということが少々気になるところです。

最後なのですが、これは毎回、私が会議に出席するたびに申し上げてきたことで、今、どなたかもお話しになりましたが、平時と同じ状態で、災害が起きた時に、どのように対応しようかと。要するに、平時の港湾規模で何とかしていこうということなのか、それとも、災害時に備えて少し身に余ると言う大げさですが、平時には少々大き過ぎる施設であること理解しながら整備していこうということなのか、私は後者の方でぜひ行っていただきたいと思うのですが、その辺も統一した皆さんの認識があるのかどうかということが少し気になるところです。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。事務局のほうから、今の件に関しまし

て、何かお答えできることはありますか。

【事務局（高橋）】 ご質問ありがとうございます。

まず、1点目の太平洋側との連携があるかということなんですが、私ども、広域バックアップで、訓練を太平洋側と北陸港湾関係者とでやっているのですが、なかなか4県の港の連携というのが今はなっていないくて、例えば太平洋側の荷主さんと北陸の港湾、例えば新潟港なり伏木富山港なり金沢港、敦賀港なりのそれぞれの港湾管理者さんと港運さんと、あと、太平洋側の荷主さんが訓練を通じて通じ合うということで、それが金沢港と敦賀港と伏木富山港と新潟港が通じ合うということはちょっと違う流れになっております。でも、実際のところ、例えば伊勢湾であれば、名古屋港と富山県さん、港運さんが連携しているとか、そういう情報もあるということは事実でございます。

あと、2点目の北陸の港湾が一体となるということのも、先ほど言いましたけれども、なかなか難しいことございまして、私どもの吉永部長の挨拶の中でありましたが、ぜひとも4県が一体となって連携していかないと来る難局を乗り越えられないということで、お願いというか、我々の目指すところということで、スローガンという形で挙げているところでございます。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。これでよろしかったでしょうか。なかなか一体化というのは難しいということで、もうずっと昔からその議論をやっているのですが、どこかで1度、決着をつけないと、多分、10年後もまた同じ議論になっているのではないかという感じがしますので、引き続きそれは検討していただくということだと思います。

【事務局（吉永）】 一言よろしいでしょうか。

【柳井座長】 どうぞ。よろしく申し上げます。

【事務局（吉永）】 すみません。先ほどから9ページの資料にご意見が集中していることに関してなんですけれども、3月に設置予定とありますように、これから立ち上げて検討していくものであります。こちらとしても、まだその成果のイメージを持っていないような状況でしたので、非常に歯切れの悪い説明で、わかりにくかったとは思いますが、ただ、立ち上げに向けて、各港湾管理者さんの考え方については聞かなきゃいけないと思っています。それから、この戦略チームとも情報交換、報告を密にしていきたいと思いますので、検討が進んだ段階で、もう少しイメージがわかりやすいようなご報告ができると考えております。

それから、もう一点、全く違った角度から、これは問題提起というふうに受け取っていただければと思うのですけれども、本日の説明の中で、北陸の4県が担うことができる代替機能ということで整理をしてもらっているわけなのですが、単純な疑問として、北陸以外の日本海側港湾との競合というものがあるのではないかと思います。北陸港湾の優位性みたいなものが前段で整理できていればいいと思います。例えば、それがその港湾施設の面なのか、あるいは陸送距離が大都市圏から近いとか、どういう整理になるのかわからないのですけれども、あらかじめ北陸港湾の優位性というものがちゃんと整理できていれば、成果の説得力が増すのではないかと思いますので、検討させていただきます。

【柳井座長】 どうもありがとうございます。吉永様が今おっしゃられたことにちょっとかかわるのですけれども、施設だけをつくれとかという議論はすごく簡単なんです、実は芽出しとか気づきとかというのを考えると、例えば工業団地、あるいはインランドデポ、あるいは民有地とか、例えばコンテナの蔵置という形で考えた場合、そういう利活用も可能性としてはあり得るわけですね。そういった可能性も、もうちょっと我々の意識を広くとって考えていくと、実は新しい使い道とか節約の仕方というのが見えてくるのではないかと思います。そういった点も含めまして、後半の議論をより深めていきたいと思っています。

それでは、休憩に入らせていただきます。

(休 憩)

【柳井座長】 それでは、議論を再開させていただきます。

予定している時刻よりは20分ほど遅れておまして、すみませんが、これからの方は少し手短にご意見、ご発言をお願いしたいと思います。

それでは続きまして、事業継続の支援制度の拡充ということで、事務局のほうから説明をしていただきます。よろしく願いいたします。

【事務局】 それでは、3章について説明させていただきますが、その前に1点訂正がございます。資料の12ページの首都直下地震の需要の推計結果の箱書きの本文でございまして、右方の23万6,405TEUとなっているところが、22万9,650TEUと訂正いたします。失礼いたしました。

それでは、3章のご説明をさせていただきます。24ページから説明をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

まず、こちらの事業継続の支援制度拡充でございます。こちらにはバックアップ体制の

基本的な考え方を整理いたしました。北陸地域が担うバックアップ体制を下記の3点で構築したいと考えてございます。まず、基本スタンスといたしまして、災害時には民間企業が代替輸送を円滑に行える環境をつくるといったところが北陸地域のバックアップ体制の根幹になる、基本スタンスになると考えてございます。

3つの観点でいいますと、まず1点目が、代替輸送訓練により北陸地域港湾と関係者との関係構築の場づくりを行うことです。具体的には、こちらは代替輸送訓練の場を提供するというをまず1つ実施してございます。

2つ目といたしましては、民間企業における代替輸送の考え方、手法に関しての啓発を行っていきたいと考えてございます。こちらは、現場で訓練をすることで同時に啓発も行っていると考えます。また、ここで整理しております代替輸送の手引書を策定することで広くこういった手法を啓発してまいりたいと考えています。

それから3点目といたしまして、災害時における情報共有の部分でございます。こちらは情報ポータルサイトを構築することによる情報発信を行っていきたいと考えています。この詳しい説明に関しましては、4章のほうで改めてさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

これらの3つ挙げたものを模式図にあらわしたのが下の絵でございまして、基本的には代替港湾を使って物流業者さんですとか荷主企業さんなどの民間企業様が実際には物流を行っていくことになると思うんですが、それを支えることを行政のほうからやっていきたいと考えております。これも後で詳しく説明いたしますが、物流効率化に関する制度改正等も行政としてやっていきたいということです。それから、情報ポータルサイトの構築で、そういった災害時の情報共有を円滑にするための取り組みもサポートしていきたいと考えてございます。

続いて、25ページでございます。こちらは、バックアップの仕組みの1つの考察でございます。これは東日本大震災時の新潟港と八戸港の状況を示しているものでございまして、新潟港では、今回もいらしていただいている代理店の方が関係してくる話ではあるのですが、利用船社といたしまして、韓国航路ですとか、そういった船を扱っていたという状況がございまして。一方で八戸港でも同じような船社の利用があったという状況がございまして。

こういった状況があるのですが、実際には、こういったラップしている船は、おそらく代替として寄港していた可能性が考えられます。逆に言うと、なかなか普段から利用され

ていない船社の方々というのは、代替することが難しかったのではないかと考えております。

続きまして、26ページでございます。ここからは、実際のバックアップの基本的な仕組みとして、代替輸送訓練を実施してきたわけですが、その概要を整理してございます。訓練の全体計画といたしましては、まず、初年度におきましては、輸出に観点を絞りまして、被災地側から北陸港湾を經由して輸出を行う際の手続を確認するといったことを目的として実施をいたしました。

今年の2年目では、もちろん輸出も引き続き検討は行ったわけですが、その帰り荷を利用した支援物資の搬送ですとか、また、その逆、支援物資として入ってきたトラックなどを利用して輸出貨物を乗せるといったことを1つ観点として加えまして、訓練を実施いたしました。

そして、来年度の3年目に関しましては、輸入に関する観点を加えて、訓練を実施していきたいと考えています。この3カ年でコンテナ貨物の輸送の種別ごとに訓練で確認していきたいと考えてございます。

続きまして、27ページでございます。まず、その訓練を3カ年で行わせていただくというふうに説明をしましたが、その必要性といたしましては、大規模災害時においても企業が事業を継続するためには、やはりどうしても物流の継続が必要であるという背景があります。また、特にサプライチェーンネットワーク全体での事業継続を図るためには、企業単独のBCPだけではなかなか難しいといった状況がございまして、やはり関係者間での連携が必要になってくると考えております。そしてまた、物流ルートを切りかえる、実際に代替輸送を行うに当たっては、多くの確認作業ですとか手続が必要になってくると考えております。そういったことを確認する場として、その訓練の場を準備しまして、そこで確認したことを踏まえて、実効性を高めていきたいと考えてございます。

続きまして、28ページでございます。こちらは、代替輸送訓練で養う3つの力といたしまして、本日欠席ではございますが、危機管理対策機構記の細坪さんから、訓練の際にもご提案していただいた内容でございます。訓練では、まず想定外にチャレンジすることが重要です。そして、強靱な、しなやかな、レジリエンシーな力を養うということが重要なのではないかとご提案いただいております。

その中身といたしまして、大きく3つ観点がございまして、まず1つ目が被害想定に縛られない発想力を持ちましょうということです。訓練では、内閣府が想定している以上の地

震の規模を想定して訓練を行いました。実際の災害はどのような規模になるのかわからない状況にあります。常に危機をイメージすることで、マニュアルに縛られずに行動する力を養うことが必要というのがまず1つの観点でございます。

2つ目といたしまして、災害時の利益を考えた企業の戦略力です。バックアップをする、被災してしまっところを助けるというのがまず大前提になるわけですが、そういった形で助けるという社会貢献をしていく中で、災害時にマーケットが大きく変わっているという状況の中で、しっかりと北陸の港湾が役割を果たすことで、マーケットの信頼を獲得することができるのではないかといいものです。そうすることで、企業の利益だけではなくて、北陸側の港湾の利益にもつながっていくのではないかといいことも視野に入れて訓練に取り組んではどうかといいことでご提案をいただいています。

最後に3つ目でございます。事業継続には、まず予測が必要であるという観点です。言い換えれば確かな情報が入ってくるのを待っている時間はないということをおっしゃられています。そのためには、ただ情報を収集するだけではなくて、情報を分析・加工してインテリジェンスに変えていく必要があるといいことをおっしゃられています。これは、情報をとりにいくだけでは、なかなか実際の行動にはつながらないという状況が訓練の中でもございまして、何のために情報をとるのか、その情報でもって何を判断するのかといいのを前もって考えておく必要があるといいことでございます。

続いて29ページに移ります。こちらは代替輸送訓練の開催概要でございます。今年度は、首都圏開催、それから中京圏開催の2カ所で開催いたしました。それぞれ日を分けて、ワークショップと図上訓練という形で実施してございます。それぞれ70名程度に参加していただきまして実施することができました。

今回のワークショップのシナリオといたしましては、先ほどと繰り返しになりますが、帰り荷を利用して、その空になったコンテナを利用したり、トラックを利用して、被災地から搬出をするという輸送効率化の観点を加えて実施をした次第であります。

それから、訓練の深化といたしまして、参考資料の⑩で示してございますが、情報収集のためのチャンネルの1つとして、ウェブ上に訓練用掲示板というものを作成いたしました。それを活用して、実際に訓練を行いました。ちょっと資料をお示しします。こちらです。スライドで出しましたが、こういった掲示板で、どこの企業で、こういったものを必要としているか、あるいは、受け入れる側ではこういったことができますといいことを双方向でやりとりできるような掲示板をダミーでつくりまして、訓練で使用したという状

況であります。

それでは、資料に戻ります。30ページをお願いいたします。こちらはワークショップを開いた後にアンケート調査を行っておりまして、その結果をまとめさせていただきました。まず左側は事業継続計画の検討状況でありまして、こちらを見ていただきますと、参加企業の8割以上が事業継続計画を策定済み、あるいは策定中、今後策定する予定があるとお答えいただいております。この訓練にまず参加していただいている時点で、かなりこういった意識の高い方々が集まっていたのかなと思います。また、昨年度から比べますと、こういった企業が増えている傾向にあるのかと考えております。また、右側では日本海側港湾を利用していない理由も伺っておりまして、そちらを整理してございます。

続きまして31ページに移ります。訓練参加者が感じた課題というところでございます。まず、情報取得に関して、こういった課題を挙げていただきました。その中で、先ほどの細坪さんにご提案いただいた内容の情報を持たない判断力という、まさにこの部分に結びついてくると思いますが、情報を集めるだけで、なかなか判断ができなかったとかといったことがありまして、そういったことの解決策の1つとして、情報を一元発信できる掲示板ですとかといったものは有用であったというようなコメントをいただいております。

それから、災害時の対応に関する2点目のところでございますが、対応の方向性に関して、まだなかなかスタート時点の想定が甘くて、方向性を決めるのに時間がかかってしまったとか、これも繰り返しになりますけれども、もともと情報をとりにいくに当たって、こういったことのためにそれをとるのかといったことをあらかじめ決めておく必要があるということがわかったという状況であります。

それから、3点目といたしまして、企業が策定するBCPに関するところでございまして、やはり企業単体だけではなくて、ネットワークを結ぶような企業間の連携が必要であるというふうに感じたということコメントとしてもいただいております。

それから、インフラに関しまして、4点目のコメントをいただいております。災害時にはやはり非常にターミナルが混んだ状態になるため、内陸にインランドポートなどの中継地点があるとよいのではないかといたこともコメントとしていただいております。

続きまして32ページでございます。こちらは代替輸送訓練の反響でございます。これは昨年度の訓練についての反響でございまして、左側の絵は、訓練参加企業の社内誌でございます。その訓練でこういった取り組みをされたのかというのを広く社内に周知していただいているという状況であります。それからまた、右側の絵は、「工場管理」という雑

誌がございます。そこで、この訓練に関して取り上げていただきました。このような状況で、訓練が徐々に様々なところに浸透しつつあるという状況がございます。

続きまして33ページをお願いいたします。3章のまとめをさせていただきます。行政機関の役割といたしまして、民間企業が代替輸送をスムーズに行えるように、行政は災害時のサプライチェーンネットワーク構築のための環境づくりを行うというものです。また、災害時には行政が行えることは限られてくるという状況があります。平常時から、円滑な代替輸送に支障を来す制度上の課題をしっかりと認識しまして、検討を行っていきたいと考えています。

例えば、制度の例といたしましては、代替輸送経路の車両制限ですとか、港湾運送事業法上の制限といったところは、現状で課題があるということを確認しております。こういったところについては今後検討を進めて、対応していきたいと考えています。

それから最後に、訓練の継続でございます。代替輸送訓練を契機とした企業や製造業等の業界への災害時の対応の機運が高まっているとの認識から、訓練を今後とも継続して開催していくことが必要であると考えてございます。

以上で3章の説明を終わります。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。ここでは、事業継続性ということで、バックアップ体制の基本的な考え方、あるいは北陸地域の港湾の入港の可能性等々について説明をいただきました。

最初に、平常時において北陸地域港湾に寄港していない船社が災害時に寄港する可能性について、それに携わっている会社の方にお伺いしたいのですが、最初に、船社の立場から、神原汽船の岩井様、ご発言をお願いしたいのですが、よろしくをお願いいたします。

【岩井委員】 神原汽船の岩井でございます。

幸いにして、我々船会社、北陸全ての港に寄港しています。船会社としては、東日本大震災のときに仙台塩釜港が使えなくなった場合は、近隣の近い港を利用して、船は荷物をおろすわけです。B/L約款でもそうなっています。そのため、普段寄港している港が使えないのであれば、一番近い港におろすことが荷主さんにとってもいいだろうという判断で、韓国船社さんは新潟港に——当然、新潟港に寄港するにしても、事前協議等々、必要となりますが、船名が変わるといったことは軽微案件ですから、非常に早く寄港ができた

のではなからうかと思えます。

今、全体的なお話でいくと、首都直下地震や南海トラフ地震があった場合に、北陸の港でカバーできるかという、これはとてもカバーできませんよね。入っている船型も全く違うので、例えば2,500TEUで首都圏に持ってこようとした船会社がいたとすると、2,500TEUがおろせる港を探すわけです。そうすると、北陸には対応できる施設がないということで、北陸は選択肢から既に外れてしまうわけですね。そうすると、どこにおろすかということになると、北九州におろそうということになる、北陸にする意味がないと。

したがって、様々なものを運ぶと思うのですが、どこから、何を、どれぐらい運ぶのかということをもまず協議し、その上で、この部分はこの港で整備するという対応を行わなければ、全てをカバーするということは無理です。まず、何を運ぶのかということに優先順位をつけてもらうなど、全ての民間企業の貨物をバックアップすることは、到底不可能であることを前提に整理して考えないと、幾ら北陸だけで頑張っても、船会社の立場からしたら何を言っているのだというような考え方になります。その辺、参考になるかどうか分かりませんが、優先順位をつけてやっていくと必要があると思えます。

地方港がこれだけ注目されたのは、阪神・淡路大震災後です。神戸港が使えなかったときに、近隣の水島や福山という港に、神戸港の代わりになる航路があったと。そのため、地方港がつかわれ、地方港がどんどん発達していき、今のような形で四十数港、60港近く伸びていったのです。ただ、航路がないと、それも選択肢から外れると。何をどこから運ぶのかということをしかりと明確にしてもらわなければ、弊社もそういったサービスができるかできないかというのを検討しておかないと、いざ何かあったときに、この港に寄ってください、この港から運んでくださいと言われても、全く対応できないのです。

そういう意味では、有事に様々な規制等を取り外してもらうことを今から勉強しておかなければ、難しいのではないかという感覚です。資料にあるのは、偶然に東日本大震災の場合にはうまくいったという例であり、船の大きさ、運ぶもの、物量等を全て総合的に考えた場合、全部は無理であるため、もっと具体的に落としこんだ方が、よろしいのではないかと考えています。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。プライオリティーの問題をお話していただきました。

港運会社の方で、どなたか1社の方に、この件に関してご意見を頂戴したいと思うので

すが、いかがでしょうか。ご意見ある方はいらっしゃいますか。

では、天井を見詰めている南波さんをお願いします。

【南波委員】 これは国交省の本省の政策に相反しているのですが、地方港にこれだけ、様々な港に船が入るようになったのは、近隣の貨物を釜山経由で様々なところへ出せるようになった、あるいは、持ってこられるようになった、これが一番大きな理由なのです。

25ページに、新潟港に入っている船社さんが幾つか記載されておりますが、実は、これ以外にも様々な船社さんのコンテナが新潟港にはございます。これはどうやって来ているかという、全て釜山経由で、韓国船社に積みかえられて、新潟港に集まっているわけです。

したがって、太平洋側が被災したときに、例えば、ここには書いてございませんが、日本の川崎汽船という船会社がございます。あるいは商船三井という船会社がございますが、彼らが新潟港に船を入れる必要はないのです。釜山へ持って行って、韓国船社に積んでもらえば、新潟港に物は届きます。あるいは、新潟港に物が届いて、空のコンテナがあれば、新潟港から釜山経由で、あるいは上海経由で、貨物を輸出したり輸入したりすることができるわけなのです。よって、船会社が寄港していないから北陸地方の港が使えないということに、一概にはならないと我々は考えております。

ただ、岩井さんがおっしゃったように、北陸地域港湾には物理的なキャパが十分あるわけではございません。あるいは、韓国船社も大きな船を入れているわけではございませんので、当然、輸送には限界がございます。そのため、例えば、北陸地方に入っている各韓国船社は、釜山と日本だけをシャトルではなく、釜山を経由して中国へ行っている航路も幾つかございます。そういった航路は、この緊急事態においては、釜山と北陸地方をピストンで運んでもらって、中国の貨物は神原さんから運んでもらえば良いわけです。そうすれば、既存の荷主さんにも大きな迷惑もかかりませんし、頻度を上げることによって輸送能力も増えるのではなかろうかというように考えますので、船会社が入っていないから使えないとかという心配は、私はあまりないのではないかなと考えております。

【柳井座長】 アドバイス、どうもありがとうございました。グローバル化の問題と、あと、法律の問題ですよね。こういった点から重要な指摘があったと思います。どうもありがとうございました。

それから、日通さんからもお話を頂戴したいと思うのですが、よろしく願いいたします。

【織田委員】 日本通運海運事業部の織田と申します。

私ども、外航利用運送事業者、フォワーダーの立場といたしましては、こういう有事のときに、先ほどおっしゃいましたような、運航可能な船会社さんや、釜山経由で輸送できる場所を選択して、対応する立場でございます。

ただし、少々次元は異なるのですが、今、アメリカの西海岸の港が混雑をしております、その影響で、例えばアイダホ産のポテトの輸送に支障を来し、マクドナルドのポテトがSサイズしか販売できなくなったといった形で影響が出ています。これは日本からの輸出にも支障があり、西海岸の港が混雑をしている。いろんな理由がありますが、アメリカの景気がよく貨物量が多いであるとか、シャーシが不足しているであるとか、労使の対立といったことがあります。当然、いろんな荷主さんから、代替ルートはないのかというお話をいただきます。

そのときに、まず考えられるのは、東海岸に着けて、そこから内陸へ持っていくという輸送なのですが、例えばパナマ運河を通して東海岸に行く船は、既に既存の荷主さんでいっぱいであると、新規はとて扱えません。また、日本からアジアを通して、スエズ運河から東海岸に行くという航路もあります。しかし、この航路は日本で積み取りはしておりません。このような状況なので、受けてもらえませんかという話をしても、アジアで、中国で、シンガポールでいっぱいになるため、日本発の貨物は受けられませんという状況になります。

さらに、東海岸にたとえどり着いたとしても、理屈上、リバース I P I (Interior Point Intermodal) というサービスで、アメリカの内陸までSea and Railで行きますよという、通常、西海岸から行くのを東海岸からリバースで戻りますよというサービスがあるというふうにずっと我々も講習なんかで言ってきたのですが、実際にそれをお願いすると、いや、もう今は、実際にはそういう物流はなく、鉄道会社との契約がないためできませんという話になってしまいます。

そのため、西海岸の場合には時間が解決することになりますが、平時から有事の対応を想定した上での検討が必要かと思えます。

すみません、長くなりました。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

皆さんが三、四分間しゃべってくれたおかげで大分遅れています。すみません、手短によろしくお願いいたします。

物流ネットワーク協会の山内様、よろしくお願ひいたします。

【山内委員】 まだ今日の議論の段階では私どもの出番はなく、陸路をどうつなげていくかというところで役立てるかと思います。また、私ども、特積み大手の会社、荷主さんもそうなのですが、海運系、フォワーダー側をグループ会社で持っているところ等がありますので、訓練の情報等を会員に流しつつ、情報の共有等を行っている状況です。

先ほど来、少々気にかかったことは、これから立ち上げるという、自分たちが被災した場合のお話で、そもそも、まずそれが先にありきだと思います。いろいろな自治体との災害協定なんかを見ていると、自分たちが被災した場合の対応が先にあり、支援の方を考えていくという形が多いです。これからやるということもまだ遅くないので、一緒にやっていくということが大事なのかなと思います。自分たちが被災した場合の対応を行なうことで、今度は代替輸送を考えると見えなかったものが見えてくると思います。そのため、これから進めていかれるのも、良いタイミングかなと思います。

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。

それじゃ、日本貨物鉄道株式会社の菅井様、よろしくお願ひいたします。

【菅井委員】 日本貨物鉄道の菅井でございます。

ご意見ということで、1点だけ。質問になるのですが、今回、この代替輸送のワークショップ、2回目ということですが、平均して70名ほどのご参加をいただいているということで、1回目、2回目と、続けて出ていらっしゃる方はいらっしゃるのか、教えていただければありがたいなと思います。

【事務局（高橋）】 会社として出ている方はいらっしゃいますが、全ての方が昨年出て、今年も出てというわけではなくて、会社の中でも違う人に出ていただいているという形になります。

【菅井委員】 はい。ありがとうございました。私も、1回目、25年度の東京でやったときに、ワークショップに参加させていただきました。私は鉄道的な話はわかりませんが、船舶、港湾に関する問題等は詳しいことがわかりませんので、勉強がてら参加させていただきました。引き続き、こういう案内は大切かなと思いますので、よろしくお願ひいたします。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

続きまして、北陸信越運輸局の齋藤様、震災時に私も仙台にいたのですが、トラック不

足というのが結構深刻化していたと思います。そのあたりのトラック不足の件に関して、ご意見を頂戴したいと思います。よろしく願いいたします。

【事務局（齋藤）】 実は、東日本大震災時に、私は物流担当ではなかったもので、当時の状況について把握できかねる部分もあるのですが、旅客部門から言わせていただきますと、トラック部門も同じだと思うのですが、各運送事業者さんは災害の緊急時に備えて、余計なという表現が的確かどうかかわからないですが、余裕を持った職員、それから車両というものを確保していないわけです。そういった意味で、非常に困難を来したという部分があるかと思います。

ここで、皆様にお話を聞いていただきたい部分は、今年度、私どもの北陸管内におきまして、中越地震、それから中越沖地震、能登半島地震、それから昨年の方の長野の白馬の地震、そういったことを踏まえて、各自治体と運送事業者さん、それから倉庫事業者さんは、緊急支援物資の輸送協定を結んでおります。しかし、ご承知のとおり、担当が変わっていきます。担当の顔が見えないわけです。そのため、実際に被災した場合に、自治体の危機管理担当としても、どのように動けるかということに不安を持っているわけです。

そのようなことから、私の方で音頭をとらせていただきまして、今年からそういった方に一堂に会していただき、意見交換を行っています。この中で、運送事業者さんからは、運送の部分での、人、車、倉庫事業者さんからも、災害時の支援物資を想定して倉庫の面積を確保しているわけではないため、中越地震などの時に非常に困難な部分があったというお話は聞いております。そういった部分でスムーズに物流が、緊急物資が流れるような形になるよう私どもは今後も取り組んでいきたいと思っております。

以上であります。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

それでは、議論のほう、議事のほう進めさせていただきます。災害時における情報共有ということで、事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは続きまして、4章の災害時における情報共有に関して説明させていただきます。

まず、情報共有の方向性に関して説明させていただきます。災害時における迅速かつ効率的な情報取得の必要性は、代替輸送訓練において多くの関係者からコメントをいただいているところでもございます。また、港湾を経由した輸送におきましては、やはり関係者が非常に多いため、災害時には確実な情報を提供者は提供する必要があります。また、情

報を受ける側は自らが必要な情報をしっかり取捨選択する必要があります。そのためには、訓練参加者からは情報の一元配信が必要なのではないかと伺っています。それから、利用者が情報を一方的に与えられるという状況ではなくて、発信・受信の双方向性を持たせてはどうかという議論がございます。ニーズとシーズに対応可能なメディアを構築することがいいのではないかとこのことです。それから、4点目といたしまして、災害時におけるさまざまな事象と同様に、災害時に特別な対応を急に行うことは難しいという話がございます、災害時の対応は通常時の対応の延長線上にあることが望ましいのではないかとこのことです。こういった4つの観点から、ポータルサイトのコンテンツを考えております。

コンテンツといたしましては、このポータルサイトは北陸地方整備局の港湾空港部のホームページ内に開設することを考えておりますが、まず先行して、下表に示しますコンテンツを配信したいと考えてございます。航路情報ですとか港湾基本情報、道路交通情報、それから、こちらに関しては皆様にご了解をいただいてという話になりますが、外部リンクとして関係者の皆様方の情報といったものを載せさせていただきたいと考えてございます。

続きまして35ページにその中身を少し書き下したものがございます。まず、情報発信に関するもので、特に赤い枠で囲った先行配信の部分を先行的に構築したいと考えています。今つくっている例をスライドのほうにお示して、ご紹介します。これで確定という訳ではないのですが、北陸広域バックアップウェブという形で作って、港湾の基本情報ですとか道路交通情報といったものを整理したいと考えております。また、皆様からご了解をいただければ、各社のコンテナに関する基本的な情報ですとか、各社の情報といったものも載せていきたいと考えています。例えば、基本情報を開いてみますと、各港同じ様式で、各港の航路の情報といったものを整理しておくことを考えてございます。

それから、この発信情報のコンテンツの中では、今後加えていきたい情報ということで、港湾利用企業のデータベースですとか、それから港湾船舶の空き状況といったものを中長期的な時間をとって加えていきたいと考えてございます。

それから、この発信情報の中の災害時に関する部分でございます。災害時には、その港湾が利用できるのかどうか、そういった利用可能状況を発信していきたいと考えております。ただし、まだこれに関しては情報の収集方法ですとか運用体制の検討が必要な状況でございます。

それから、臨時航路の情報というところで、臨時航路が出てきた場合には、そういったものを発信していきたいと考えておりますが、こちらに関しては、代理店の皆様からの情報提供ですとかそういったことも必要になってくると考えてございます。それから、寄港船舶の空き状況ということで、こちらに関しても同様でございまして、中長期的に皆様と議論を進めながら載せていきたいと考えてございます。

一方で、右側のオレンジ色の部分に関しましては、双方向コンテンツと考えてございます。民間企業同士がビジネスベースでの交流を行うことができる場所をつくってはどうかと考えています。こちらもやはり通常時から使っておくことが重要という観点から、通常時における運用も考えております。昨今、様々なところで検討は進められていると思いますが、コンテナマッチングに関するものですか、共同備船ですか、それから船内スペースの融通マッチング機能といったものを平常時から使っておくということを考えてたらどうかと検討してございます。

それから、こういったベースをつくっておいて、災害時にはそれを情報共有掲示板として運用することですか、それから、災害時には、訓練で行いましたような帰り荷を入れるといったことに利用できないかということを検討してございます。

ここまでで4章の説明を終わります。

【柳井座長】 ありがとうございます。ここでは、コンテンツについて不足しているものがあるかどうか、あるいは港湾船舶の空き状況の情報をどのように収集するか、あと双方向性をどのように担保していくか、このような、ポイントがあったと思います。基本的に港運関係の会社の方と船社の方に、1人1分ぐらいずつで、手短にご意見を頂戴して、それ以外の方でももしもご意見がありましたら、挙手の上、発言いただきたいと思います。

【南波委員】 ここに当社にリンクできるようにしていただいておりますので、当社のPRにもなりますから、ぜひ、この形でつくっていただきたいと思っております。

【柳井座長】 何か足りないものはないですか。足りないものとか、もっとこういう情報があるといいなというような。

【南波委員】 ちょっと今、これを拝見しただけでは何とも言えないのですけれども。

【柳井座長】 わかりました。じゃ、後にまたありましたら。

吉田さん、いかがでしょうか。

【吉田委員（代理）】 コンテンツについてはよろしいかと思えます。

あと、双方向のコンテンツで、コンテナのマッチング、船内スペースの融通、マッチン

グ機能、長期とありますので、このあたりは多分、時間がかかってくるようなコンテンツかとは思いますが、もし、こうした取り組みが現実的になれば、有効性はあるかなというように考えます。

【柳井座長】 ありがとうございます。

細川様、よろしく申し上げます。

【細川委員（代理）】 私もいいことだと思います。異論ありません。

【柳井座長】 よろしいですか。

【細川委員（代理）】 はい。

【柳井座長】 左古さんはいかがでしょう。

【左古委員】 私どもも全然問題ございません。

【柳井座長】 よろしいですか。

じゃ、藤田さん、よろしく願いいたします。

【藤田委員】 基本的には問題ないと思いますので、進める中で、今後、意見を出していきたいと思います。よろしく申し上げます。

【柳井座長】 ありがとうございます。じゃ、パーフェクトですね。ありがとうございました。

いかがでしょう。ほかの方で、ここは発言したいという方はいらっしゃいますか。では、渡辺さん、よろしく申し上げます。

【渡辺委員】 1分以内でいきます。

こういう情報は、おそらく地図情報載せないと、うまく意思決定に使用できないので、GISで情報が入ってくれば、地図上に見えるというように、このフローが見えるようにしていただくことが必要だと思います。

また、情報共有は何のためにという意思決定が必要ですので、これは溝口先生に最初のほうでご指摘いただいた、オペレーションをするような組織をつくらないと、情報だけかき集めてももったいないような気がしますので、石油連盟がやっているような共同オペレーションセンターを例えば国交省の整備局に立ち上げて、何が足りない、足りるところを、誰がオペレーションするかというのは、なるべく中立的な立場の方がいいのですが、最後は商売の契約になりますので、この辺をどうするかはあ検討の必要がありますが、少し情報を使って何をするか、そのためこの情報がこういう形で必要だという整理がこの後に必要と思います。

以上です。

【柳井座長】 どうもありがとうございました。

ここの災害時における情報共有ということについては、ここまでにしたいと思います。よろしいでしょうか。

続きまして、委員等からの情報提供ということですが、これは高橋さんのほうからでしょうか。よろしく願いいたします。

【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。

情報提供ということで、実は私ども、経団連の危機管理タスクフォースに入っております。企業間のBCPの連携向上という提言を3年前から行っています。

今日、お手元に用意しましたのが、資料3-1と3-2でございます。これは、ちょうど1年前にこの会合があったときに出ていたのですが、間に合いませんでした。現在もこの検討は続いていますので、情報提供をさせていただきます。ちなみに、座長は出光興産の副社長で、30社が集まり、企業としてどのようにしたらBCPの連携強化ができるのかという提言をしています。

3-1を見ていただき、ポイントのみを言いますと、企業に求められる取り組みのほうの右側、例えば通信業界では、アンダーラインを引いています、無線LANの共同利用をしっかりとやりましょうと。ですから、auだとかdocomoだとか、ああいうのも共同利用できるだとか、今、渡辺先生がおっしゃった石油業界、石油連盟が非常にいいことをやられています。出光興産の石油をJX日鉱日石石油のタンクローリーに積んで、それぞれのガソリンスタンドに入れるというのを有事にやろうという形で、ただし、そうするとカルテルの問題等が出てくるので、公正取引委員会にも話をつけ、経産省を動かし、有事のときにそこが独禁法に触れないように、除外にしてもらっています。ということで、非常にいい取り組みをされている。

有事の際には様々な規制の問題が出てくるので、平時からその対応をしておこうというのを石油連盟がやっています。損保業界はすでに共同査定を行っており、東京海上、損保ジャパン、それから三井住友海上、みんな同じ形で査定することになっています。

今度は一番下の行政に求められる横断的な支援ということを見ていただくと、4つ提言してまして、まず、初等・中等ということで、これは文部科学省に教育しましょうという話です。2番目、これが重要で、防災・減災に関する各種法規制の緩和。これは多分、会合でもしっかりやっておくべきだと思っています。3番目がオープンデータ化の推進。ま

さに今回、ポータルサイトという話なので、これは非常にいい取り組みだと思います。4番目は、3月14日からスタートします国連防災会議です。このときに、経団連に属している企業の防災技術・ノウハウを国際社会に発信していきましょうということで、これは今、取り組んでいまして、300ぐらいの減災・防災の技術が様々なメンバー会社から出てきていますので、これを国連防災会議で発表し、この技術を売っていこうと、いわゆる儲かるBCPのような形にしましょうということを行っています。

その中で、本日、お役に立てるのが、もう一つの資料の3-2を見ていただきますと、24ページに先ほどの2015年の第3回国連防災会議の話が下のほうに出てきています。

その次に、27ページを見ていただくと、これは少ないのですが、できればこの会議で皆さんから出していただければと思うのですが、各種法規制について、それぞれの省庁さんに対応可能か否かという、規制緩和をお願いしました。そうしたところ幾つか出ていまして、その中で、我々に関係するところ、例えば28ページの道路規制の緩和というのが災害対策基本法上あります。一番問題なのが、実は一番下のポツで、事業継続に必要な緊急対応要員を招集するために、自転車とかバイクを通行可能とする措置。例えば、首都圏直下型が起きると、環七の内側に入れません。それに対して、企業はBCPをやるために必要要員が入ってこなければならぬのですが、バツがついており対応不可のことです。ですから、企業は非常に厳しい状態になるため、何をやっているのかというと、自分たちの企業の周りに参集要員を住まわせるという形をとらざるを得ないと、こういう問題が出てきています。

29ページの14というのを見ていただくと、海上油濁の規制に関して、被災した製油所で船舶に油がついていると、海洋汚染防止法で問題となりますが、可能であると。これは一定条件つきでオーケーにすると、輸入船は年12回しか入れないとソーラス条約で結ばれているが、可能かと言ったら、これもある程度、何とかすると、外航船の内航船臨時投入とかは可能かと言ったら、それは手続緩和すると。これは内航海運組合法等に位置づけが有ります。ただし、その下の沿岸船については20マイル以内の航行が義務付けられているが、これは船舶安全法で規制緩和できないというところでは。

丸があったりバツがあったり三角があったり、これを見ていただくと、全部で30、40ぐらいしか出ていませんので、港湾についても、多くの規制がまだあると思いますので、それらが有事の時に緩和ができるかどうかを確認していかなければならないというお話です。

それと、もう一つが、儲かるためには平時からしっかり準備するということが必要です。そのために訓練と法規制とポータルサイトという話が出ていますので、ぜひ、その法規制の問題も検討していただきたいと思います。

それから、誇れるためには、絶対に情報発信が必要になりますので、今日はマスコミの方も来られていますから、ぜひ、いいことはどんどん発表して、この北陸からしっかり発信していくということは必要だろうと思います。

儲かる、役立つ、誇れると、私はBCPを企業が策定するためには絶対に儲かる仕組みをつくらなければ、防災のみであるとやる気をなくして、お金の投下はありませんので、もうかる仕組みを平時からつくるというのは重要だと思っています。

以上、情報提供も含めてです。

【柳井座長】 どうも情報提供をありがとうございました。

次は5番目の議事なのですが、幹事会への報告事項ということです。今後の北陸地域港湾の取り組みについてとあわせて事務局からご報告お願いいたします。よろしくお願いたします。

【事務局】 それでは、説明させていただきます。

36ページから説明させていただきたいと思います。今後の北陸地域港湾の取り組みというところでございます。4つ書いておりまして、社会インフラの確保の観点から、今回、皆様からいただいたご意見を踏まえながら、今後検討を進めてまいりたいなと考えてございます。

それから、事業継続の支援制度の拡充のところでございます。こちらは、来年度も訓練を行いたいと考えてございます。繰り返しになりますが、最終年は輸入も含めて考えていきたいと考えてございます。

それから、災害時の情報共有に関しては、ポータルサイトを平成27年度の6月を目途に提供を開始したいと考えています。それまでに皆様ともご相談をさせていただきたいと考えてございます。

それから、広域バックアップ専門部会に関しましても、この検討を引き続き検討していきたいと考えてございます。

それから、幹事会への報告の内容です。今の説明に加えまして、本日も議論をいただきました北陸広域港湾BCPとの連携に関しましても連携を行うことをしっかり幹事会の方

にも上げていきたいと考えてございます。

以上です。

【柳井座長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。今、事務局からの説明がございましたが、今日、全体をとおして、これだけは言い忘れてしまったとか、今日言わないと夜眠れないという方がいらっしゃったら、ぜひご意見をいただきたいのですが。逆に、今度は時間が随分余りましたので、この際ですから、意見を言っておきたいという方はいらっしゃいませんか。

【事務局（吉永）】 本日は、委員の皆様にご貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。私自身、この会には初めての出席ですので、的外れな発言ならば申しわけないとお断りしてからなんですけれども、実は冒頭の挨拶でもさらっと触れたつもりだったんですが、この検討については、太平洋側の災害があったときに困ることのないように、あらかじめ北陸港湾のバックアップ機能について検討するというものだと認識しているんです。そういった災害時だけでなく、平時の港湾の利用促進にもつながるものであってほしいなというふうに考えていまして、バックアップを取っかかりにして、北陸港湾のよさに気づいてもらうということを目指したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【柳井座長】 ありがとうございます。事務局の準備の中で私も説明を伺って、うまくできているなということを感じていたのですが、今日、こうして皆さんのご意見をいただいていますと、まだまだ深掘りしなくてはならない場面があり、また、現状に合っていない、机上の空論みたいなのところもまだございます。

ただ、今日の議論をお伺いして思ったのは、グローバル化の時代における、この北陸港湾のあり方、そこの部分の視点が大事になってきます。もう一つは効率性というものをどう捉えて考えていくのか。あるいは、その優先順位といったものをどう捉えていくのか。そこのところをきちっと詰めた上で、必要なハードの整備等を行っていかなければ、まずハードありきという議論を行っていくと、本来は要らないものが、そして、肝心なときに使えないものが多く出てきたなということになります。

また、もう一つは、そういった効率性等といったソフトを確実に詰めていくことによって、むしろ北陸地域の特徴、地域における貢献度というものが出てくるのではないかと、本日の議論を聞いていて感じました。

最初にお話しさせていただきましたように、私たちの決定が会社の生き死に、あるいは

生命の生き死にに直接かかわってきます。したがって、ここはやはり手を抜かず、今後とも頑張っていきたいと思っておりますので、皆様のご協力、よろしくお願いしたいと思います。

そろそろ時間になりましたので、マイクを事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

【事務局（高橋）】 柳井先生ありがとうございました。そして、委員の皆様、ご活発なご意見をいただきまして、ありがとうございます。ご頂戴いただきましたご意見につきましては、今後に活かしていきたいと考えております。

それでは、最後になりましたが、北陸信越運輸局交通環境部長齋藤より、閉会のご挨拶を申し上げます。齋藤部長、お願いいたします。

【事務局（齋藤）】 改めまして、北陸信越運輸局交通環境部の齋藤と申します。

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、誠にありがとうございました。

昨年、東京、名古屋で開催されました代替輸送訓練時の出席者の方の発言の中で、太平洋側における大地震発生の際、バックアップ機能としての北陸地域の港湾活用という部分が重要だというご意見、それから、非常時には各業種の業界や団体との連携が必要とのご意見があったということを担当から報告を受けているところでございます。地震等の災害が、本当にいつ、どこで起きるかわからないことから、平時からの事業継続計画を意識した業務運営が重要と考えております。私どもといたしましても、本日、皆様から頂戴しましたご意見等を踏まえ、本専門部会が目的とするバックアップ機能の確保につきまして、今後とも皆様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ますので、どうかよろしくお願いいたします。

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

【事務局（高橋）】 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26年度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いただき、ありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。

— 了 —