

北陸地域国際物流戦略チーム幹事会

平成27年3月3日

【吉永部長】 それでは、定時になりましたので、幹事会を始めたいと思います。私は本日の司会進行を担当いたします北陸地方整備局港湾空港部長の吉永と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、北陸地域国際物流戦略チーム幹事会、開催したいと思います。開会に先立ちまして、北陸地方整備局次長の田所よりご挨拶を申し上げます。

【事務局（田所）】 皆さん、こんにちは。本日は年度末のお忙しい中、沢山の委員の皆様にご集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本幹事会は北陸地域の国際物流のあり方や、その戦略について関係者の皆様と議論をし、認識を共有する場として設けられております。北陸地域におきましては、この3月14日に待望久しい北陸新幹線の開業を迎えます。人の動きは勿論ですけれども、観光、ビジネス、情報、物流の動きにつきましても大きく変わっていくものと考えております。私ども北陸地方整備局としましては、北陸地域の生活、産業、経済、観光を支える社会資本の整備を推進しておりますが、お集まりの皆様方と連携を図り、地方の創生や国際競争力の強化に結びつくようしっかりと取り組んで参りたいと考えております。

開会に当たりまして、北陸地方整備局が取り組んでおります国際物流に関連した施策を2点ほどご紹介させていただきたいと思います。1点目は、東日本大震災から丸4年を迎えることとなりますが、その東日本大震災のときに日本海側が救援とか、あるいはバックアップにおいて大きな役割を果たしました。今後、想定されております太平洋側の大規模地震等の災害の発生時に国民生活の確保ですとか、我が国の産業活動維持のために北陸地域を中心に日本海側が太平洋側をバックアップする仕組みというものをつくることが不可欠であります。

国土のグランドデザイン2050や国土強靱化基本計画におきまして、日本海側の地域の果たす役割の重要性が改めて示されておりますし、広域的、そして多重的な観点から輸送ルートや手段を確保する重要性が認識をされております。東北学院大学の柳井教授にこの戦略チームの専門部会の座長をお務めいただき、北陸地域の果たすべきバックアップの具体的な取り組みにつきまして、現在、議論を深めていただいているところでございます。

専門部会では、東京ですとか、あるいは名古屋で代替輸送訓練を行うなど全国的にも注目された取り組みとなっております。皆様からも応援をいただいております、さらには取り組みを進めて参りたいと考えております。

2点目は、現代版北前船と名付けました国際、あるいは国内物流の検討についてであります。江戸時代に反映した日本海における海上輸送を現代の実情にあわせた形で復活させ、サービスの向上や連携によりまして、海運の賑わいを取り戻そうというような取り組みであります。北陸地域の港湾は日本海側を挟んで対岸諸国と向かい合う地理的優位性を持っております。対岸諸国の経済発展を取り込む対岸貿易のゲートウェイとしての役割を果たしていくことが重要であります。

我が国全体の基幹的な国際物流ネットワークの確保という観点から、京浜港ですとか、阪神港という、いわゆる国際コンテナ戦略港湾政策が進められているところではあります。現代版北前船の検討を進めることによりまして、国際コンテナ戦略港湾と共存し、北陸地域の国際物流サービスの向上につながるような国際コンテナ物流のあり方を再構築する必要があると考えております。本日は、日本通運の宮崎次長様、そして井本商運の井本社長様にご参加をいただいております。後ほどホットな取り組みにつきましてご紹介をいただけるということになっております。宮崎様、井本様、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

最後になりますけれども、北陸地域の地方創生、経済の活性化に向けて国際物流のサービスレベルを向上させる取り組み、そして日本海側と太平洋側の連携を強化する取り組みが本当に重要であります。地域や荷主のニーズに適切に応えつつ、それぞれの港が個性を生かして発展できるよう、関係者が連携、協力して取り組むことが重要だと考えております。ご出席の委員の皆様におかれましては、本日、忌憚のないご意見、そしてご協力をお願い申し上げます。開会のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【吉永部長】 それでは、出席者の紹介でございますが、このように出席者、多数お集まりですので、紹介はお手元の幹事会名簿と配席図に代えさせていただきたいと思ひます。

それから、本日の会議でございますが、全編公開ということでさせていただきたいと思ひます。マスコミの皆様に対しまして、質疑であります。会議後にお受けしたいと思ひますので、どうかよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず、議事次第に続きまして幹

事会名簿、配席図とありまして、資料－１、広域バックアップ専門部会の取り組みについて。資料－２が北陸地域港湾の事業継続計画検討会について。資料－３、現代版北前船の実現に向けた検討について。それから、資料－４、日通コンテナマッチングセンターその目的と取組状況について。資料－５、内航コンテナ輸送の現状。それから、参考資料が１枚、カラーの資料がついているかと思いますが、過不足等ございませんでしょうか。

それでは、早速、議事に入りたいと思います。(１) 広域バックアップ専門部会の取り組み状況の報告でございますが、専門部会座長の東北学院大学、柳井教授より説明をお願いいたします。

【柳井先生】 皆さん、こんにちは。広域バックアップ専門部会の取り組みについて、これから少し時間を頂戴して説明をさせていただきます。お手元の資料－１をご覧ください。１枚めくっていただきますと、資料構成がございます。これは大体１から５まで書いてありますが、主に検討をしたのは２、３、４と、そしてあと５については、その結果を受けてお話し合いをして参りました。

それでは、２ページ目をご覧くださいなのですが、この２ページ目では、社会インフラの確保、事業継続の支援制度充実、そして災害時における情報共有ということについて、この３年間にわたって議論してきたことを説明したものでございます。今年度につきましては、まず、社会インフラの確保ということで主に２点お話をしております。

１つはバルク貨物の代替輸送の可能性の検討になります。あともう一つは、代替輸送を必要とするコンテナ貨物量の試算ということで、これは貨物量のデータの更新を行いながら議論を進めて参りました。それから、２番目の事業継続の支援制度の充実につきましては、バックアップの仕組みの検討、それともう一つは、代替輸送訓練の実施ということで、これは訓練内容のブラッシュアップ、昨年度の課題への対応という視点に力を置いて話し合いを進めて参りました。それから、３点目は災害時における情報共有ということで、代替輸送訓練において試験運用を実施し、きちんと動くかどうかを確認しました。あともう一つはポータルサイトの具体的な運用体制の検討ということで、サーバーや管理主体をどこに置くのかというような話を参りました。

この３つについて、もう少し詳しく説明を進めていきます。次のページを開いてください。社会インフラの確保についてということなのですが、コンテナ貨物の受け入れについて説明をさせていただきます。まず、最初にこの南海トラフ地震時、首都直下地震時に発生が想定されています代替輸送需要を北陸地域の港湾のみで全てを取り扱うのは困難であ

るといふ問題意識があります。そして、そのためにはそういった実態は認めつつも、少しでも多くの貨物を取り扱うために、その検討を北陸地域港湾が一体となつて行う必要があります。こういった確認を行いました。そして、北陸4県の港湾間の貨物調整ができる、そういう仕組みづくり、これが必要であるという認識を得たわけでございます。それから、個別港湾の対応としてはインフラの整備、あるいはコンテナヤード、ゲートのオープン時の延長など、いわゆる回転率の向上、これをどう行うか、そういったことも検討を行いました。また、コンテナの新たな蔵置スペース確保の検討、これは具体的に言いますと、臨港地区内の空き工業団地、そういったものが利用、あるいは活用ができないか、そういった議論も行って参りました。

次のページをご覧ください。バルク貨物の代替可能性についての説明でございます。北陸地域港湾の現況の施設、あと荷役機械及び貯蔵施設の受け入れ体制、あるいは陸上輸送の可能性などを勘案すると、この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ついては、太平洋側港湾の代替として、いわゆるこちらの北陸地域港湾が取り扱える、そんな可能性があるという議論をしました。しかし、コンテナ貨物と同様に、この取扱量については限界がございます。そういったとき、どうしたらいいのかということも検討して参りました。

次のページをご覧ください。もう一つは北陸港湾のあり方ということで、北陸港湾がキャパシティ不足になることを想定して、関東圏・中京圏・関西圏の輸送拠点を置いている地元企業の地元港利用を促進していくということです。また、命に直結する貨物の配送拠点になることが理想だということで、具体的に申し上げますと、この医薬品であるとか日用品、あるいはアウトドア用品と言われているもの、こういったものを私たちがそういう役割を担っていく、こういった議論もされて参りました。

続きまして6ページをご覧ください。今度は3番目の事業継続の支援制度の充実についてです。バックアップ体制の基本的な考え方ということで、以下の3点を構築したいということです。基本スタンスといたしましては、代替輸送を円滑に行えるということがポイントになるわけですが、①は代替輸送訓練によって北陸地域港湾と関係者との関係構築、そういった場づくりを行っていくことです。それは具体的に言いますと、この代替輸送訓練を通じて行っていくということでございます。2点目は、民間企業における代替輸送の考え方、あるいは手法に関しての啓発活動を行っていくということです。これは当然、代替輸送訓練を行って、なおかつ代替輸送手引き書をつくっていくといったことで

考えております。それから、3点目は、情報ポータルサイトによる情報発信ということで、ポータルサイトの運用を行っていくということを考えております。そういった考え方を下に、この図のような形で表しております。

次のページをご覧ください。お手元の資料、7ページになります。事業支援の代替輸送訓練についてです。これは主に我々のメンバーの細坪さんの考え方をベースにしながらかつメモをつくったものなのですが、かなり現実的な提案がなされております。1つは被害想定に縛られない、そういう発想力を持つてくではないかということです。通常、内閣府が想定しているのは、マグニチュード7.3ですが、もっと大きい地震も想定すべきであるということ。実際どのような規模になるかわかりません。あるいは時間帯によっても相当ケースが変わってくるかもしれません。そういった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していく、こういった柔軟な発想を常に持つていようという考え方です。

2点目は、災害時の利益を考えた企業の戦略力ということで、1点目は大規模、被災後の港湾においては、いわゆる復旧期に当たりますが、ここでは人命救助が最優先事項になります。そして、港の即座の啓開、その後の復旧作業、こういったものがなかなか困難です。そういった場合はどうするのかといえば、代替戦略です。これを持たなくては行けないということになります。その次は企業のBCPについては、この災害というものを単に災害として捉えるだけでなく、もっとポジティブに環境の変化、そして事業継続戦略というものが企業の経営戦略、あるいは成長戦略、こういったものまでも取り組んでいく必要があるのではないかということです。そういったことにおいて、むしろ企業のBCPの整備というのは進んでいくのではないかと考えております。

それから、災害後にはこのマーケットが大きく変容することが考えられます。実際、私も仙台の方におりまして、東北地方の津波の被災地域では非常に大きなマーケットの分捕り合戦がありました。もっと具体的に言いますと商店街の閉鎖と大きなスーパーマーケットの進出、そういったものが各所に現れてきております。こういったマーケットの変容、そういった場合、適切なBCPを事前に策定して、災害後、確実に実行することで、その変容後のマーケットにおいて信頼を得ていく、こういったことも大事になってきているのではないのでしょうか。

また、個々の企業のみだけではなくて、場合によっては同業者と連携を組んでいく、こういった発想の転換を養うことも大事だと思います。それから、情報を持たない判断力と

ということも併せて議論をいたしました。BCには予測が必要なのですが、確かな被害情報というのは、こういった事案が発災したときはなかなか正確な情報が入ってきません。そういった意味では情報収集に追われるだけではなくて、それを分析、加工したインテリジェンスに変えていく、そういう力というものが、ここにも書いてありますように現場の判断力、あるいは現場力というものを鍛えていく必要があるのではないかと考えています。

続いて8ページ目をご覧ください。我々、こういった代替輸送訓練を行う中で、いろいろな反響が出てきております。ここに新聞、あるいは雑誌の記事が出ていますように、1つはマルカキカイ株式会社さんの社内誌にこういった形で紹介をされております。もう一つは、工場管理の方で、首都直下地震を想定してこういった図上訓練を通じ、課題を抽出したという紹介です。こういった取り組みが注目され、紹介されております。

続いて9ページ目をご覧ください。次はポータルサイトの先行配信を含めてなのですが、災害時における情報共有についてのお話でございます。情報共有の方向性については、多くのこの訓練に参加した人たちが述べているのですが、効率的な情報取得の必要性、こういったものを感想として多く述べられております。あともう一つは、我々のこの計画では、このステークホルダーになる方、いわゆる利害関係者の方がたくさん介在しております。そういった意味では、情報の一元配信というものが、特に信頼される情報なのですが、そういったものが求められております。また、当然のことなのですが、1方向の情報の配信ではなくて、受信と配信の双方向性を持つ必要があるということです。そういったニーズとシーズに対応できるようなメディアを今から構築しておくことが望ましいであろうということです。

それから、災害時における様々な事象と同様に、この災害時に特別な対応を突然行うというのはなかなか難しい場面がございます。そういった意味で、災害時の対応というのは通常時からの運用ということで、その延長上にあることが望ましいということでございます。それで、そのコンテンツは何なのかという話をしております、このページの下の方でございますようなステークホルダーと、あとページデザインということで右側のほうに絵がございますが、こういったイメージで配信を行っていきたいということでございます。それから、今後の北陸地域港湾の取り組みについてということで、これは皆様のご意見もこれから出てくるのではないかと考えているのですが、1つは、社会インフラの確保ということで、産業特性を活かす、あるいは取り扱う貨物に優先順位をつける、こういった議論が

必要ではないかということです。

また、今後の代替輸送の検討には荷主、被災者側の自治体も巻き込んだ議論が必要であります。また、災害時における北陸4県の港湾間の貨物調整、これが可能となる仕組みをどう構築するか、そういったロードマップも含めて提示していく必要があります。さらに、バルクについては、代替輸送の検討、単にハード面の検討だけではなくて、貯蔵施設、あるいは荷役の体制、あるいは輸送体制、荷主の意向、こういった議論をもう少し深めていかないといけないのではないだろうかという意見が出ておりました。それから、事業継続の支援制度の拡充ということで、人命を救うだけではなくて、健康、被災後の生活再建に関して日本海側で何が担えるのか、特に土地利用条件という点からいきますと、例えば富山の菓産業がございます。そういったものがこういった事案の発災時にどう貢献できるのか、そういった議論ももう少し深めていく必要があるのではないかとということでございます。

それから、大規模災害時における自地域の対応と他地域の支援、これはセットとして考えていく、そういったことが必要ではないかという議論も出ております。それから、災害時における情報共有ということで、現時点での北陸地域各港の入港可能な船舶、あるいは入港船舶の実績、荷役施設及び荷役体制、今後の計画といったものを共有していくことも大切であろうということでございます。災害時は当然ですから、これについては平常時からきちんとした訓練を通じて把握を行っていくべきであるということでございます。それから、こういったものはやはりビジュアルに情報提供を行っていく必要があるということで、地図情報、一般にGISという言い方をしますが、この地図情報と一体的に提供する、そういったことで意思決定に利用可能な情報にレベルアップしていきたいということでございます。

次、11ページをご覧ください。それでは、専門部会の今後の取り組みということで、3つの方向性と今後の取り組みと専門部会について示したのがこの説明のページになります。1つは社会インフラの確保ということで、この災害時のキャパシティ不足、これにどう対応していくかということで、先ほども少し申し上げましたけれども、オープン時間の延長とか、回転率の向上に努めていく。それでもっていろいろな足りないものを補っていかうということです。

2つ目は北陸4県の連携のあり方です。どのように最大限、マックスの貨物を受け入れるのか、こういった検討を行っていくということでございます。それから、コンテナの新

しい蔵置スペースを確保してどうするのかということです。また、バルク貨物のうち完成自動車、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取り扱いますが、全てを賄うことはできないことから、この北陸地域の特性を生かした検討を行っていくということです。それから、荷主、被災地域側の自治体を巻き込んだ議論は検討の段階から参加を求めて議論を深めていくということでございます。場合によっては一般の企業も含めて、ぜひこの北陸地域に来てくださいという議論になるかもしれません。

それから、事業継続の支援制度の拡充ということで、災害時に円滑な代替輸送ができるように支障となる制度上の課題を認識した検討、あるいはこの代替輸送訓練、非常に色々な学ぶべき点があります。これについての継続的な開催、あるいは参加者の熟度の向上、そういったものを進めていきたいと思っております。それから、災害時における情報共有については、ポータルサイトのコンテンツの充実を図るために併せてアンケート調査なども実施してレベルアップに努めていきたいということです。また、共通フォーマットを作成したり、あるいはリアルタイムの情報の取得、発信、あるいは双方向性というものについて引き続き検討を行っていききたいということでございます。それから、4つ目になりますが、広域バックアップ専門部会については、我が国でも先進的な取り組みを現在行っているという自負がございます。したがって、来年度もぜひ引き続き開催を行っていききたいと思っております。

12ページをご覧ください。部会の今後の方向性ということでございます。これは一部、最初のほうと重複しておりますので、この絵の下のほうの将来のところをご覧くださいになっていただきたいのですが、社会インフラの確保の点については、北陸地域が代替輸送貨物を受け入れるためのソフト、ハード、そういった施策を実施していきたいということです。

それから、事業継続の支援制度の充実につきましては2点ございまして、まず1点目は民間企業が主体となった訓練を開催していく。2つ目は北陸地域独自の代替輸送に関する制度の構築、これを目指したいと思っております。3点目の災害時における情報共有ということですが、それについてはポータルサイトの情報コンテンツの強化を行っていき、そして、双方向コンテンツの提供ということで、これは今までご紹介してきた内容をより際立たせながら議論を深めていきたいということでございます。そして、最終的には大規模災害時の北陸地域港湾における代替輸送の実現を力強く進めていきたいということ、そういった議論を行っております。

最後のページに部会関連の新聞記事がございますので、こういった形で情報の発信も行っているということで、皆様のご参考になさってください。私からの説明は以上でございます。どうもありがとうございました。

【吉永部長】 どうもありがとうございました。

専門部会の取り組みのうち、最後の北陸地域港湾の事業継続計画検討会について、こちらは北陸地方整備局より紹介をさせていただきます。お願いします。

【事務局（橋本）】 北陸地方整備局港湾空港部の広域港湾管理官の橋本と申します。よろしく願いいたします。

それでは、資料－２に基づきまして、３月９日に立ち上げる予定の北陸地域港湾の事業継続計画検討会について報告させていただきます。資料の１ページをお開きください。ここでは北陸地域が連携する必要性と北陸の特性から見た連携のしやすさを整理しております。被災により考えられる問題として、１つ目が定期航路の維持という点での影響、２つ目が港湾で働く人の生活への影響、３つ目として荷主の業績悪化、４つ目として他地域への貨物の移転などがあると思います。

そのための対応策として、①港湾機能を早期に回復させ、生活や産業への影響や、②港湾の利便性を維持するため、北陸地域内の取扱貨物量の減少を最小化する必要があります。このような対応による効果としまして、北陸地域の港湾全体の信頼性向上につながっていくと考えております。また、連携のしやすさという点では、①管内の港湾が同時に被災する可能性が低いと考えられること、②韓国船社等の外貿コンテナ船が北陸地域内の港湾に多く寄港していること、③太平洋側からの海上距離に比較すれば、港湾間の距離が近いということ、④背後圏の一部に重なりが見られることなどから連携しやすい環境にあるのではないかと考えております。

２ページをお開きください。検討会では港湾ごとに策定している個別港湾BCPをもう少し実効性を高めるために、１つの港湾だけでは解決が困難な広域的な課題を検討していきたいと考えております。具体的な検討項目は、①緊急物資輸送体制の構築、②一般貨物の代替輸送体制の構築、③復旧資機材等の支援体制の構築の３つを考えています。検討の成果は、北陸地域の事業継続計画として取りまとめるとともに、結果として協定等の締結が図れればということで考えております。また、この検討会の結果は個別港湾のBCPにも記載していただきたいと思っております。

３ページをお開きください。もう少し詳しく説明しますと、まず、緊急物資の輸送体制

の構築についてです。大規模災害によって被災した場合は、緊急物資の輸送が最優先となります。より迅速、確実に緊急物資を輸送するためには、船の調達がまず必要となります。そのため、北陸管内に就航している船を利用した連携体制について検討を行っていききたいと考えております。

4 ページをお開きください。次に一般貨物の代替輸送の構築についてです。ここでは被災していない港湾を利用した代替輸送が円滑にできるような連携体制について検討していききたいと考えております。検討については、標準的な輸送条件が確立されているコンテナを事例として検討していききたいと考えております。

5 ページをお開きください。次に復旧資機材等の支援体制の構築についてです。被災した港湾のより早い機能回復を目指すには、航路啓開や係留施設等の復旧などは欠かせないプロセスになると思います。そこで、作業船や資機材などについて迅速に所在を把握し、移動するための手段や方法、また、情報共有の方法などについて検討し、即応性を高める支援体制を検討していききたいと考えております。

今ほど述べた3つの検討項目に関して、今後、検討会を進めていく上で関係する方々に色々とヒアリングなどをさせていただき、現状や課題を抽出して、検討会での議論を通じて課題解決策を検討していききたいと考えております。その際はご協力をお願いいたします。以上で3月9日に設置する予定の北陸地域港湾の事業継続計画検討会についての報告を終わります。

【吉永部長】 ただいまの説明、少しだけ補足をさせていただきますと、最初に柳井先生からご説明があった広域バックアップ専門部会とただいまの事業継続計画検討会なのですけれども、現時点では全くの別組織ということで、それぞれ検討を進めてまいりたいと考えております。ただ、どちらの検討につきましても各港湾の連携という共通点がありますので、将来的には事業継続計画の方の検討が進んできた段階でバックアップ専門部会のほうに統合するとか、そういったことも含めて考えて参りたいということでもあります。現時点では独立した組織だにご理解いただければと思います。

それでは、ここまでの説明に対してのご質問、ご意見等あればお願いいたします。なかなか急に説明を聞かれてご意見も出にくいようですので、ご指名もさせていただきたいと思っております。最初のバックアップのところで、北陸4県の連携が非常に大事だというようなお話がありました。今日、幹事会のメンバーとして北陸港湾の管理者さんも出てきておられますので、大変恐縮ではございますが、代表して新潟県の小池さんから何か今の

説明を聞かれてコメントなどあればお願いいたします。

【小池委員（代理）】 ご指名をいただきました新潟県交通政策局の小池でございます。バックアップ部会には委員として参加させていただいておりますので、特にここで改めて新しいコメントというのはないのですけれども、いろいろとバックアップ部会という取り組み自体、全国の港湾の中でも、特に北陸の地域で先進的に進めているという取り組みでございますし、これを3年間進めてくる中でいろいろな課題が見えてきたという部分がございますので、さらに北陸4県の港湾間の連携という議論を進めていく中で、それが最終的にどういうふうな形になるかわかりませんが、この議論をすることによってまたいろいろな課題が見えてくる部分もあると思いますので、ぜひこの議論に積極的に参加させていただきたいと思っております。

【吉永部長】 どうもありがとうございます。

ほかにご意見等いかがでしょうか。広域バックアップにつきましては、特に社会インフラの確保を、どういう貨物をどこで扱うかという議論、これが極めて重要なのかなと思っております。これについては関係者である荷主であるとか、それから、物流、港運、船社、こういった方々の調整を図る必要があるのかと考えております。それから、先ほども申し上げましたが、何より4県の港湾管理者による連携についてどういう仕組みでやっていくのかということが課題になろうかと思っております。

それから、事業継続計画、いわゆる広域BCPであります。来週、その検討会がスタートするというので、最終的にその目指すものとしては、北陸管内での災害協定、これを締結することを目指していくわけではありますが、それによって個別港湾のBCPの実効性が高まる、そういった効果もあるのかと考えているところであります。

それでは、議事を先に進めたいと思います。(2)の各種取り組みの紹介というところではありますが、最初に現代版北前船の実現に向けた検討状況ということで、北陸地方整備局より説明をさせていただきます。

【事務局（高橋）】 現代版北前船の実現に向けた検討についてということで、状況報告という形で報告させていただきます。私は北陸地方整備局の港湾空港部港湾物流企画室の高橋でございます。よろしくお願いいたします。

北陸地方整備局では、現在、現代版北前船の実現に向けた検討を行っております。その状況を取り組み状況という形で本日説明させていただきます。先ほど私どもの田所次長からも少しお話がありましたけれども、具体的には現在の日本海側で取り扱っているコン

テナ貨物が欧米行きの貨物であっても釜山港経由で行っているということなので、京浜港、阪神港などの戦略港湾経由の基幹航路へシフトする、青字の部分になりますけれども、それがまず1つ。また、日本海側港湾の地理的優位性、大陸に近いという地理的優位性からロシア、アジア向け貨物を行き先別にダイレクトで結ぶような近海航路を実現させることです。オレンジの部分になりますけれども、それが2点目です。あと、日本海側各港湾がありますけれども、ここに新規の内航航路を開設したいというものがあります。これが3点目でございます。これを具体的に実現していくというのが現代版北前船でございます。そのためには、日本海側の各港湾の連携とか機能分担が必要であるというのは昔から言われておりますが、ぜひそれを連携していかなければいけないというのが事実でございます。

ここで北陸地域が取り扱うコンテナ輸送の現状と現代版北前船の実現に向けた検討の1つであります戦略港湾につながる内航フィーダーの新規航路開設の検討シミュレーションについて報告したいと思います。まず、日本海側各港湾の現状コンテナ取扱量についてということございまして、左のほうに平成25年の速報値になりますけれども、年報の取扱量、あと縦軸に北海道から九州周辺までの港があります。真ん中の棒グラフは横棒が25年のコンテナ流調です。ここでは、釜山トランシップとダイレクトという形で、直送はブルーと赤で棒グラフをつくっております。また、右のほうに行くとトランシップ率がありますけれども、いかに釜山トランシップに頼っているかというのがわかります。

このページは、北陸5県の発着貨物ということで利用港湾別・東アジア主要港でのトランシップ率をお示ししております。北陸管内5県ということではございますが、本日は長野県さんご欠席だということなのですけれども、新潟から長野について、いかにトランシップされているか、地元港を使うのですけれども、そのうちトランシップ率が高いかというのがおわかりになるかと思えます。

ここで新規航路開設検討シミュレーションということでお示ししております。ここでは内航フィーダー航路開設の検討を行っておりまして、まず、赤とブルーということで戦略港湾の京浜につながるルートと阪神につながるルートということでお示ししております。今日は直江津から新潟、酒田、秋田、八戸を経由して京浜、欧米についていく航路、赤について検討しております。それについて報告させていただきたいと思えます。

このページでございますが、まず、1つ目としてコンテナ取扱量より京浜港ルートを週1便の内航フィーダーで提案しますということであらうと思っております。右のほうの基幹航路の提案ということになりますけれども、後段の赤いところがそのルートとなります。この

提案につきましては、平成25年のデータなのですが、直江津、新潟、酒田、秋田から欧米向けの輸出、輸入別のコンテナ貨物量の合計を現在運航されているもので、例えば内航フィーダー船で1,000グロストンの250TEU積みの船で、年間52週ありますが、それを週で割って、消席率70%を反映させて就航可能便数を算出しております。結果、輸出が1.06と数字で出てくるのですけれども、この1.06ということから航路が成立する可能性があるのではないかなと仮説を立てております。しかしながら、現在、釜山港積み替えと急ぐ貨物については陸上輸送で京浜に持っていつているというのが実態でございます。

そこで2番目として内航フィーダーの可能性について検討するために、釜山港積み替え、内航フィーダー、陸上輸送で輸送費用と輸送時間で比較しております。なお、この陸上輸送につきましては、京浜まではトラック輸送ということにしておりまして、JR貨物は想定せずトラックで計算しております。その結果が左下のアバウトな図になります。また、費用や時間については、費用対効果分析で用いられている、公表されている数字から算出しておりまして、企業様からいただいた数字ではないので、実態と合っていないかもしれませんが、公表値から算出しております。

具体例としては、直江津から釜山港積み替え、内航フィーダー、陸上輸送のそれぞれの1TEU当たりの輸送費用を例えば北米、欧米別の輸出・輸入別に、輸送費用にそれぞれの輸出とか輸入量というウェイトを乗じております。それを新潟、酒田、秋田でも行いまして、そのサマリーを合計TEUで割ったもので1TEU当たりの費用として算出して比較しております。また、輸送時間につきましては、このルートにおける最長時間ということで決定しております。結果は、グラフを見ていただければわかりますが、陸上輸送費用においては、陸上輸送が高く、釜山積み替えの方が安くなっているということになります。輸送時間につきましては、陸上輸送が速く釜山の方が遅くなっています。ただ、内航フィーダーにつきましては、陸上輸送と釜山積み替えのメリットを2つ持っているのではないかと考えております。

では、内航フィーダーによる効果とは何かということを考えてみましたのが、右下の円グラフになります。このグラフを見ていただきますと、これもイメージで申しわけないのですが、欧米向け貨物で地元港湾から釜山港積み替えで貨物を(a)というふうに扱っています。また、戦略港湾陸上輸送(c)となっている中で、例えば内航フィーダー航路が成立すると、今まで釜山港積み替え、あるいは戦略港湾に陸上輸送されていた貨物(b)

というのが内航フィーダーによることで、戦略港湾にシフトされ、結果的に地元港湾の取り扱いというのが $a + b$ というふうに増えます。また、内航フィーダーが成立すれば、例えば釜山で積み替えていた航路が一部内航フィーダーにシフトします。例えばこれを (d) と仮定しますと、戦略港湾は $c + d$ ということで戦略港湾の貨物が増えるということに計算上ではなりません。

しかし、この報告というのは、分析というのが定性的であるということから、今後、定量的に照査していく必要があります。そのため、内航フィーダーの航路開設のためにはどうすべきかということをお示しして報告します。3. に、今後の検討の方向性についてお示ししております。以下の可能性について検討しますとうたっています。まず、荷主や物流事業者の連携による貨物の確保ということで、ヒアリングを行ってきまして輸送費用とか、輸送時間の実勢値、実態の値をお聞きして、それをこの仮説に当てはめて、貨物の掘り起こしを行って照査していきたいと考えています。また、2つ目として既存の内航航路との連携による輸送の効率化というのがありまして、実際にフェリー、ROROなど、色々な輸送モデルがありますけれども、それを何とか活用して効率化が図れないかという検討であります。

あと、3点目が日本海側の各国の連携による寄港地の集約化というのがあります。これは例えば、ロシア向けのダイレクト航路を持っているとか、東南アジア向けのダイレクト航路を持っている港があれば、その既存の内航輸送モードを利用して、その航路を持っている港に集約させれば、釜山まで持っていかななくてもコストも安くなり、リードタイムや輸送時間も短くなるのではないかと考えております。そして、ここには書いていませんけれども、この後、ご講演になりますコンテナマッチングですとか、内航フィーダーの現状と展望について、参考にさせていただいて、引き続き検討を進めていきたいと思っております。

以上が現代版北前船の実現に向けた検討状況ということで、紹介と報告をさせていただきました。ありがとうございます。

【吉永部長】 続きまして、「コンテナマッチングセンター」その目的と取り組み状況についてということで、日本通運株式会社海運事業部ロジスティクス企画次長の宮崎雅人様より説明をお願いいたします。

【日本通運（株）宮崎様】 皆さん、こんにちは。日本通運本社海運事業部から参りました宮崎と申します。よろしく願いいたします。弊社の方で色々今マッチングという

ことで取り込みをさせていただいているのですけれども、ちょうど去年の5月22日に日通のコンテナマッチングセンターというのを立ち上げました。そこでいわゆる輸送業者としましてのマッチングセンターの開設というのが初めてだったこともありまして、色々なところから問い合わせをいただいたり、いろいろとどういうことをやっているのですか、うまくいくのですかみたいなことをこれまでいろいろとヒアリングをされてきたり、やりとりをしながら半年以上が過ぎました。実際にこれまでどういうふうなことを取り組んできたのだろうか、そして、弊社としましてどういった実績が積み重なってきたのか、そして今後はどういった形でやっていくのか、その結果をこちらの北陸の方に持ってきて、どういった形で展開できるのだろうかというようなことを本日ご説明させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

こちらの方に出ておりますのが日通のコンテナマッチングセンター設立の目的と機能、役割ということで書かせていただいております。これは最初に策定しましたそのままなので、若干京浜港寄りになっているのですけれども、お許しく下さいませ。そのままなのですけれども、エクスポーター、そしてインポーターを初めまして、我々の会社、輸送会社、インランドデポなど関係する事業体への仲介を日本通運が中に入って行って実践することによりまして、ずばり空コンテナの輸送、陸上の輸送比率を削減させる取り組みであるということでございます。その目的としまして、主たる目的としましては5つございます。

1つがCO₂の削減、環境負荷の低減です。これはややもするとコスト削減の陰に隠れつつあるのですけれども、大きなお客様であればあるほど、実は相当に気になっている部分でございまして、物理的に空コンテナ、重量、そんなに重くないだろうと考えますが、実際に100キロ、120キロ走れば、1回コンテナが走ったら60キロ、70キロとか普通に削減できて参ります。これはチリツモの話になりますので、ばかにはできません。そして、その次がお客様の物流コストの削減です。これで名だたる荷主様、食いついてきました。しかも、色々日経新聞には何となくリップサービスの言ってしまったことがそのまま数字として定量的に載ってしまったもので、今から一緒にやって参りましょうという形で進んできたのですけれども、こちらの方は間違いなく効果がございます。

そして、次に港頭地区における交通渋滞の緩和です。実は京浜港では、これが一番大きなテーマです。皆様ご存じの通りだと思っておりますけれども、特に東京港の大井5号がひどくて、さらにひどいのが青海のAの3番、4番とか、ひどいときは実入りコンテナを取るのに7時間、8時間並びました。例えばほんとうに4時半カットでそこからやっぱり、ひ

どいときは出てくるのが夜中になったという報告も聞きました。あるときは、私も当時東京で課長していましたが、そこでコンテナが取れない、取れない、まだ取れない。夜中の10時ですよ、どうなっているのですかということで現場を見に行くと愕然としたことがあったのですけれども、そういった京浜港には切実な問題がございまして、これが1つの要因にもなっております。

そして、あともう2つあるのですけれども、そのうちの1つが実輸送者である海コン輸送事業者の差益率改善です。これもまたひどくて、実際のところ、当時の平成3年のタリフ等、届出料金と呼ばれたものの、収受率というのが非常によろしくありません。それで、もってマーケットレートがずっと固定されています。これは本当に実入りを取るのに7時間、8時間、空コンテナを返すのに3時間、4時間、牛歩的に進む中で非常にご苦労されているコンテナドレージ運転手さんの仕事離れというのが激しくて廃業に直面しています。その中でやはり、まずは差益率を改善しなければならないのではないかとということが動機の中の1つになっております。

5つ目が内貨輸送手段への展開によるトラックドライバー不足への対応です。これが実は私もちょうど去年の5月に今の現職、日本通運の本社のほうに着任したのですけれども、その前が神戸の店で、実際に支店で営業次長という立場で仕事をやっていたのですけれども、そのときに何を苦労したかという、神戸港はガラガラなんですよ。悲しいほどガラガラなのですけれども、何が苦労したかという、国内のトラックがつかまらないことです。いや、トラックはあるのですけれども、ドライバーがいないのです。バラ積み、積みめないのです。路線業者が引き取りに来てくれないのです。こちらでオーダー毎に仕分けして持ち込まないと取ってくれないのです。そういう状況がありました。それで、お客様と一緒に本当にご苦労して、もうトラックドライバーの確保に奔走したというのが経験則としてあります。これはやはり京浜港だけではなくて、もう全国的にトラックドライバーの問題というのはどこでも抱えているのではないのでしょうかということです。そうしたら、海上コンテナの空で走っている部分というのをトラック輸送の部分に代替手段として使えないかというところがありました。この5つの動機がありまして、先ほどの目的、空コンテナの輸送比率を削減させるというところにつないできたところがございます。

それで、マッチングセンターの役割と機能としまして、マッチング輸送立案と設計及び提案ということでございます。同一顧客の輸入コンテナの輸出使用について説明します。例えば、新潟港から長岡のほうに輸送している輸入のコンテナがございまして、そして、同

じく配送先で実は新潟発の輸出もある場合があります。ところが、実際にそういったパターンで、その空コンテナに積み込めばいいのに積めないでいる現実というのは非常に多いです。例えば、お客様の中でも大きければ大きいほど、輸入であれば調達、輸出であれば販売とか、やっぱり部門の壁があります。部門の壁で現場を調整することができないといったことが実は非常に多くて、実際にお客様の方から社内調整もできないので入ってもらえないかというところでマッチングセンターをお入れいただくケースが実は多々ございます。そういったところの組み立てもさせていただきます。

あとは、その次にA社輸入コンテナとB社輸出コンテナのラウンド輸送のマッチングです。これはよくあるパターンでございまして、A社の輸入がございまして、その内陸で空いた空コンテナを輸出するところに持って行って、そこに貨物を詰めて出します。そして、その下にあります輸入コンテナのインランドデポ返却推進です。そして輸入コンテナのインランドデポPick Up推進ということですので、実は本当にこれが簡単ではありません。先ほど同じ企業様の中でさえも難しいのに、別の会社、企業様との間のマッチングというと相当厳しいものがあって、現場の方にまで踏み込んでいかなければなかなか解決しません。なぜ、なぜ、なぜ、なぜ、なぜと、トヨタさんではないのですけれども、深掘していかないとなかなか解決に向かえません。オペレーション構築が組めないというのが現状でございまして、これまでラウンドユースというのは数年に一度、ブームのように上がってきては沈み込む状況でした。そこで定着しなかった理由はそのあたりにあるのではないかなと思うのですけれども、そういったことを仲介に入らせていただいてやらせていただいております。

そして、次に外航コンテナの内貨貨物輸送案件とのマッチングです。これは先ほど申し上げました通りの内容でございます。例えば、今やっておりますのが、これは京浜港で恐縮なのですが、内陸の栃木ある飲料メーカーさんの工場から出している京浜港の舞浜というところに物流センターがあります。そこにトレーラーを1日20台ぐらい出しておられるというところがあります。増税前の駆け込み需要とかがありまして、その直前は全然トラックがつかまりませんでした。通常料金の3倍払うと言っても捕まりませんでした。それで何とか会社としても代替手段を確保しなければならないなというところに目をつけられているお客様が実は相当いらっしゃいます。

それで、具体的にすごくハードルの高い、例えばお酒とかそういった飲料など、衛生状態を問われるような貨物ですとか、あとは例えば日通の航空事業部というのがあるのです

けれども、その集配した貨物の羽田空港に持っていくところに空コンテナのスペースを使うみたいな取り組みをやっていたり、ありとあらゆる可能性のある方法を使って何とか代替手段を確保しなければなりません。物流担当者としては、そのときになって何もやっていなかったのかなんて言われるわけにはいかないという本心も聞こえたりしまして、必死になってお客様と一緒にやっている最中でございます。

その次がインランドデポとの交渉と契約です。これはインランドデポとはそもそも何なのだろうかということで、なかなかお聞きになられない方もいらっしゃると思うのですが、基本的には内陸部分に置きますコンテナのターミナルです。そのターミナルというのはいろいろな形態がございます。本当に立派に、それこそ何億もかけて地面をきちんと整備しまして、リーチスタッカーとかを入れたりした実入りのコンテナまで置けるような立派なもの、船会社との契約を持っているもの、オフドック機能まで備えつけており内陸まで引っ張ってそこに返せば実は港頭地区のコンテナターミナルに返したのと同じ効果を得ることができるというものもあれば、普通の運送会社さんのシャーシ置き場みたいなところもあります。そういったところというのは、もちろん船会社さんは基本的に契約してくれないです。契約してくれないのですけれども、基本的なラウンドユース契約を結んで、そこに1回オンシャーシの状態、シャーシにコンテナを載つけた状態でそこに置いて、そしてまた輸出の出荷があるときに、タイミングを合わせてそこから引っ張って持っていくみたいな、そういったパターンもございます。

そういったインランドデポについての交渉についてですが、これは何を交渉しているかという、既存であるところはいいのですけれども、例えば京浜港で申しますとOICT、宇都宮のUICT、そして筑波にTICT、これは旧TICTで、今はもう港運送さんのところでされているのですけれども、そういったところというのはいいのですけれども、お客様は基本的に近くにいるわけではないので、近くにあるところに対して運送会社さんの車庫を使えないかとか、日通の倉庫を使えないかとか、あるいは日通、一緒にやっていかんかと声をかけていただいた事業者様の施設を使えないかとか、そういった交渉をしております。

そして、うまくいけばそこを船会社に認めてもらえて、デポ契約を結んでもらえれば、そのオン、オフの費用とか、そこに持っていけば港頭地区で返したのと同じ効果になりますので、うまくいくとコスト低減にもつながるということです。そういった、いわゆる仲介みたいな交渉とか契約もしております。今、実際にインランドデポは、もう本当に

数え切れないくらいなのですけれども、船会社さんも邦船3社を含めまして13社と交渉しておりまして、そのうちデポ契約は6カ所、そしてラウンドユース契約は実に全ての船会社さんから了解を取り付けているのが現状でございます。

次に3番目が船会社との運賃交渉、契約、海上輸送のラウンド化提案についてです。これは一歩先なのですけれども、例えばコンテナラウンドユースです。非常に重要なのがコンテナの色が合わないとだめなことです。輸入で例を出してあげると、MOLで積んできた場合、その輸入のコンテナをOOCLという会社の船に積めるかということ、これは積めません。ですので、輸入する船会社、輸入社様の使われている船会社様と輸出社様の船会社が合わないとだめだということです。ところが、やっぱり合わない場合もあります。その場合、基本的にはどっちかに合わせるしかありません。どっちかに合わせるしかない場合は、例えば契約にもよるのですけれども、輸入の方を輸出の方に変えてもらいます。もしくは輸出の方を輸入の方に変えてもらいます。そういうときの運賃交渉などもさせていただいているということになっております。そして、あとは海上輸送についてもラウンド化を提案しているということも、稀にするということで、そういう形で今取り組みをやっております。

そして、次に日通コンテナマッチングセンターが目指す姿ということで書かせていただいています。先ほど申し上げました役割・機能の全うによる目的の達成、これでもって価値を創出すること、効率化により創出された価値を関係する事業者に公平に分配すること、それによって当該事業の継続性を確保すること、とかなり固めに書いているのですけれども、価値の創出とは何かと申しますと、コストとCO₂しかありません。他の部分ももちろんあるのですけれども、主だったところではコスト削減です。基本的には空コンテナを同じ距離だけ移送するという現行の輸出入のスキームからラウンド輸送スキームに変えて、例えば100キロで往復200キロ、それが輸入、輸出、似たようなところである2つの会社様のラウンドが実現すれば、合計400キロのところ、例えば100キロ+100キロ+50キロ、250キロになるかもしれません。

これはロケーションにもよるのですけれども、そういったところで組み立て方によってはコストが下がってくるということです。そして下げることできたコストと、そしてCO₂、特にコストなのですけれども、それについては公平に分配させていただきます。これは余分にとられようとされたりするようなことはなきにしもあらずですが、そのあたりのところは弊社の方で、あらかじめお話を差し上げた上で、荷主様、輸送業者様、デポ事

業者、そして先ほど申し上げたドレージ業者様、そちらに関しても平等に分配させていただいております。

ちょうど、あるお客様と重点的に物理協業ということでラウンドユースを中心に進めてきているのですけれども、その中で75レーンぐらいの実績があります。その全てのレーンで、それについてはそのような形で平等に分配をさせていただいております。逆に、こういう形ですから損をする、我慢をするというパーティーがないというところで継続性が出てくるのだろうというのが弊社としての考え方でございます。

それで、活動指針といたしまして、こちらの方に書かせていただいております。これもまた京浜港で恐縮なのですけれども、弊社の方で月間の取り扱いというのが輸出、輸入と合わせて大体9,000本ございます。これで新規の引き合いは、これは古くて申しわけなのですけれども、127社様ございます。あとドレージ業者様、ほかの輸送業者様、そして最近特に協力要請をしているのが、いわゆる弊社の競合と言われる会社様、そういった会社様にも声をかけております。日通で月間9,000本持っているのですでしたら、あとほかの会社様で同じ9,000本持っているのであれば、1万8,000本の方がよりよいスキームを描けますよねというところでございます。

ただし、そのところで絶対に弊社としましては既存の商圏を侵しません。弊社のサービスを無理やり売り込むとか、ドレージを取るとか、既存の輸送を取るとか、そういったことは絶対にいたしません。これは本社としてお約束する中で協力を要請しております。この中で何とか2010年度、事業年度中にターゲットを何とか100社のマッチングということで書いているのですけれども、現状で76社達成ということです。何とか今月、あと1カ月しかないのですけれども、何とか日経新聞にリリースしたことに嘘をつかないように今必死になってやっております。

そして、これまでの弊社の北関東のほうで、なかなかスピーディーに動いていない部分もあったりしたのですけれども、北関東でやってきた事例を何とか経験値とか、ラウンドユースの何かコツみたいなものを北陸の方にも横展開できないだろうかということで、実は弊社の海運事業部の方では色々な形での検討をやっております。その中でまだ具体的に動いている案件ではないのですけれども、3件ほどこちらの方に紹介させていただきます。

まだ具体的に開発した例ではないのですけれども、こちらの普通の輸出、輸入マッチングの例です。新潟港を起点とした輸出入の開発検討ということで、まず新潟CYで入ります。そして、十日町、こちらのほうへ輸入のコンテナを配送します。そして、日通魚沼の

方にデポ機能を備えまして、そこにコンテナを返却します。空コンテナをを、これは当面オンシャーシになると思うのですけれども、返却したタイミングでまたその前に返却した空コンテナをピックアップします。そして、こちらの方、小千谷の方でのコンテナバンニングに充てまして、新潟CYに搬入するというものが1件目です。

次に、こちらは国内転用です。こちらも輸入のコンテナ出し後の空バンに国内貨物を載せられないかということで、新潟CYから十日町、輸入コンテナを配達しまして、ここから空コンテナをガラガラ引っ張って返す途中に長岡市千歳で国内貨物を積載いたしまして、新潟港の港頭地区の倉庫にそれを輸送します。そして、輸送して荷卸した後に新潟CYのほうに返却します。こういったパターンが2件目です。

そして、3パターン目が、これはJRを利用する場合です。新潟CY、同じく新潟貨物ターミナル、非常に由緒のあるターミナルですね。こちらの方に持っていきまして南長岡駅です。こちらはリーチスタッカーも立派なのを備えた駅です。そして、こちらを経由して今度は陸上輸送で十日町に輸入コンテナを輸送します。そして、そこでコンテナでバンが終わったタイミングで南長岡駅へ空バンを返却します。そして、その空バンをそこでまた同じようにデポ機能を付加したこちらの方から空バンをピックアップしまして、そして小千谷でのバンニングに使って、そして南長岡経由でまた新潟貨物ターミナル経由で新潟CYに輸送します。非常にややこしく、まどろっこしく見えるのですけれども、そういった形のスキームも物理的には検討することはできるかと思えます。

もちろん、まだこの中で申し上げましたターミナルについてのデポというのは、まだ全然実際にJR貨物様の方にも相談もしておりませんので、まだこれから、どうできるかということで考えていかなければならないことなのです。ただ、北関東の切実な状況を何とか、この港頭地区でゲートオープン時間も長くない中で、何とか必死にひねり出したコンテナラウンドユースではなくて、どっちかという北陸の方は既存の色々な施設にある種のラウンドユースという切り口でもって機能をつけ加えることで付加価値を持たせることができないかと思いました。

これはまだ検討もまだまだできていなく、深堀もできていなく、かつ色々なところでの話し合いもしていない中、大変恐縮なのですけれども、弊社の海運事業部の方で考えておりますのは、こういった形の検討を幾つか深く掘り下げていく中で、ラウンドユースを切り口として付加価値を持たせ、それがひいては新潟港自身の競争力強化にもつながっていくのではないかといった検討をこれからできていければいいかと考えた次第でございます。

そして、次に、こちらの方はずっとこれまで色々と各官庁並びに地方自治体様との連携と情報交換をやって進んでいるということで、こちらの方の説明でございます。

そして、こちらの方なのですけれども、先ほど少し言及いたしましたラウンドユースには、これは本当に切っても切れないのがデポでございます。デポ、これは立派な施設を構えたデポでなくても、デポという機能があればいいのです。デポに先ほど申しました船会社としてのオフドック、つまりコンテナターミナルと同様の機能があれば一番いいのですけれども、それに行かなくてもとりあえずそこに返バンできれば良いのです。リーチスタッカーがなくても、まずはオンシャーシからできればいいのではないかとということで、開発した事例がこちらです。

一番上の亀山サテライトデポです。これは中部エリアになるのですけれども、三重県です。これもやっぱり輸入がございます。輸入、そして、そこから輸出のお客様にコンテナをやるのですけれども、コンテナ出しをした後というのが実は、そのまま輸出用に転用できるかどうかという、これはある調査機関からするとわずか54%しかないみたいな報告も出ている通り、そのままでしたらとても怖くて輸入のお客様のところに持っていきません。となると、どこかでコンテナチェックしたり、コンテナを清掃するような機能が必要になるということです。そういったスキームを組み立てるためにやったのがこの1番、2番のデポです。実は1番は、弊社の関連会社の日通商事の梱包工場なのです。ただ、梱包工場側としましては、これでデポがくっついたのですから日通商事としても付加価値がついたんですと言っているというのもあります。

2番目は、これは橋本サテライトデポということで、これは相模原です。相模原といいますと、このすぐ近くにM重工さんがございます。そちらのマッチングのために検討したデポです。こちらも通常は日通の相模原流通センターというコンテナマッチングをさせていないのですかというようなお店なのです。しかしながら、ここのロケーションでしかできないことがありますということで、デポ化に協力いただきました。そうすることによって、この近くに落とす輸入コンテナをここに入れて引き取ってもらって、そこで輸出に使えるようなコンテナのコンディションにしてもらって、それでM重工さんに持っていくということです。こういった形で必要に応じて、どんな、どこもの、身内であろうが、他業者様であろうが、交渉するというのが日通のマッチングセンターでございます。

次に、マッチングシステムを開発することです。開発といいましても、たかだか日通の中で持っているのも京浜港で9,000本なので、そうしたら他業者様ともう少し協力し

てできないかということです。そうしたら、日通のデータベースから吸い上げた情報をこのシステムの中に表出します。あとは協力いただく他業者様からいただいた情報もまたもう一つデータベースをもって、そこにガッチャンコして、そこに空コンテナのマーケットをあらわそうではないかというものです。そして、その空コンテナのマーケットを1つのマーケットにして引き当てます。マッチングしたいものをこの中から検索していく、そういったシステムです。

この開発は、ほぼ終わりました、今日デモでもできたらよかったですけれども、そういったタイミングまで来ております。4月の何日かにはデリバリーできるようになるかと思えます。具体的にこれに参画いただける他業者様、そして輸送業者様、荷主様も今募集中です。あとは日通の冠がついていたらちょっとしんどいだけどという皆様がいらっしゃいましたら、将来的にどうしようか、日通の名前を外したほうがいいのかとか、そういったことも併せて考えて、今後検討していければいいかと考えております。

そして、これは、結構大事なのですけれども、マッチングの保険です。もうフルで、包括で物保険とか入られているお客様はいいのですけれども、逆に基本的に物保険が入っていない、無保険状態があった場合とか、輸送事業者様の自賠責、ライアビリティで賄うしかありません。そうなったときに、色々違うのです。事業者様によっては、平均すると大体5,000万は入っているのですけれども、1,000万しか入っていない、2,000万しか入っていないという事業者様もいらっしゃいます。

そして、基本的に自賠責は非常に大きな落とし穴があって、法的に第三者に対して責任を負った分しか保険は下りませんということです。追突されたらどうするのですか、当て逃げされたらどうするのですかということになると、これは保険が下りなくなるリスクもあるということです。そうなったら心配で荷主さんもラウンドユース、預けられません。船会社としてもやっぱり心配ですというところで、そうしたら、物保険、協定保険価格で保険金が下りるような商品をつくれればいいじゃないかということです。これは弊社の関連会社でもあります損保ジャパン日本興亜の方でこれをつくってもらいました。

こういうのも先ほどのシステム経由で気軽に保険のお引き受けができるような内容になることを目指しております。こういった取り組みをやっていきまして、何とかラウンドユースに関する従来持っていたハードルを少しでも下げていきたいなと思いながらやっております。いずれにしましても、今後、先ほど少し紹介した事例、まだまだ未検討の部分で書いた絵のレベルで恐縮なのですけれども、今から日本通運として何がやっていけるかと

いうことを弊社の新潟支店と一緒にになりまして、今後検討しまして、いち早く実現したいなど考えております。ご清聴、ありがとうございました。

【吉永部長】 どうもありがとうございました。

それでは、3つ目の取り組み紹介になります。「内航コンテナ輸送の現状 内航フィーダーとモーダルシフト」と題しまして、井本商運株式会社代表取締役社長の井本隆之様、よろしく願いいたします。

【井本商運（株）井本様】 紹介いただきました井本商運の井本と申します。今日は15分しかないので少し早口になるかもわからないのですが、内航コンテナ輸送の現状ということと、内航フィーダーとモーダルシフトというような視点で今日はお話しさせていただけたらと思います。

まず、事業概要なのですけれども、これは見てもらったらわかると思うのですけれども、運航隻数が20隻で499の小型船、100個積みの船、これが9隻。749GTの大型船、250TEUぐらい積める船、これが10隻あります。去年、一昨年ですか、2,400GT、400個積みというコンテナ船を就航させて、全部で20隻です。こちらに書いてあるように北海道から太平洋岸、瀬戸内、九州という航路を配船しております。航路数で言うと、37航路です。国内の寄港地は54港の寄港地に寄港しております。これを見てもらったらわかるのですけれども、日本海側はありません。これは、内航フィーダーは外航の船社さんから貨物を受けて商売して、外航船社さんが内航フィーダーを選ぶか、近海フィーダーを選ぶかという判断をされていますので、我々日本海側はなかなか韓国と日本海側のフィーダーに勝てていないというような状況になっております。

これが輸送量の推移なのですけれども、1973年、42年前に内航フィーダーとして創業しました。いまだに内航フィーダー業がメインで、我々の扱いの中の九十数%が内航フィーダー貨物です。70年からずっと順調に伸ばしてきたのですけれども、90年をピークに近海フィーダー、韓国とのフィーダーが瀬戸内にどんどん開設され始めて、我々の内航フィーダーというのは頭打ちでここ数年悩んでいたところでした。そこに阪神の震災がやってきて神戸港が壊滅しました。そのときに航路が全てとまってしまったので、我々は京浜ハブのフィーダーに進出しました。それからがどんどん京浜と阪神のハブとしたフィーダーでどんどん扱い量を伸ばしてきているというところで、リーマンと東日本の震災で扱い量は落としたのですけれども、それなりに復活して伸ばしてきているというのが実績です。

日本の内航フィーダーの総輸送量というのは、内航総連合さんから発表されています。これでいきますと、2013年度は64万TEUということなので、弊社は35万から36万TEUということで大体日本のフィーダーの56%ぐらいが弊社の内航コンテナ船で輸送されているということが言えます。まず、内航フィーダーの役割というのは、いろいろお話ししているのですけれども、先ほど言いましたように基幹航路の外航船が寄港しない地方港とハブ港を接続する役割です。これが一番大きな役割です。要するに、新潟には北米とかヨーロッパの航路は寄港していませんから、内航フィーダーとして韓国とかに輸送されます。これがフィーダーということで、一番大きな輸送の目的です。その次に多いのが、外航の船社さんが配船替えとか、天候とかで、定期的な輸送が乱れたときに抜港します。そのときのバックアップの輸送、それとかオーバーフローしたときに、次の国内の港に追っかけてくれよというような役割で外航の船社さんからオーダーが来ます。

それと3番目は、それ以外に輸出入の不均衡による空のコンテナの国内間の輸送です。これは我々三十何航路も持っていますから、輸入型の港と輸出型の港というのがあります。これはどうしても空のコンテナがダブつきます。だから、輸入型の港に余ったコンテナを輸出型の港に空のコンテナを持っていく。例えば京浜港でしたら、輸入が多いです。名古屋港はトヨタさんの輸出が断然多いので、京浜から名古屋向けには空のコンテナがどんどん動いています。名古屋でバンニングされたものが輸出されているというような状況です。そういった3つの役割で輸送しているということが言えます。

これが2013年度の韓国と日本の貿易の実績を韓国の港湾局が出した資料です。これは先ほどチラッと北陸地整さんが扱い個数を出しておられるのと少し違うのです。これは韓国側の発表した数字です。これを見ると大体日韓の貿易の貨物は270万TEUぐらいあります。

その中のトランシップ貨物は、日本から出て韓国でどこかにトランシップされて北米、ヨーロッパ、アジアに持っていかれている個数が、大体137万TEUあります。その中で、ここを見てもらったらわかるのですけれども、新潟については、これはこの韓国の数字では10万TEUぐらいです。新潟－韓国間の輸送があって、日韓のローカル貨物が3万4,000TEUぐらいです。フィーダー貨物が7万本ぐらいです。新潟で揚げ積みされる貨物の7割が韓国でトランシップされるか、韓国でトランシップされて日本に入ってくるか、外地に持っていつているかというようなことになっていると思います。この部分が戦略港湾として京浜港に集まればというようなことを今、北前船構想で、どれだけ我々

内航フィーダーで京浜に持ってこられるかということがこれからの課題になっていくと思います。

次に内航のコンテナ船なのです。我々が当初始めたときは、内航の一般の貨物船499の1,500トンとか600トン積める船を利用して配船しておりました。大体コンテナで言うと54個から72TEUぐらい積む船で初めはやっていましたのですけれども、効率が悪いのでどんどん専用化しました。同じような499タイプの船でもハッチを強化してオンデッキにもコンテナを積めるというような船で、大体120から140TEU積める船に専用船化をしてきました。さらにもう一回り大きい749GT、大体2,000トンぐらい積める船で230から250個積める船をどんどんつくってきました。コンテナの専用船というのは何が違うかというと、オンデッキに貨物が積めるということと、もう一つは冷凍コンテナのプラグをたくさん備えていることです。大体うちの大きな船では40本から50本ぐらい冷凍のコンテナも積めるような能力を持っております。

これが今最大と言われている国内の内航フィーダーの専用船なのですが、400個型ということで、2,400GT、3,850D/W、重量では3,850トンぐらい積める船です。これが今、北海道、東北、京浜に就航しております。これぐらいのクラスになると、日本海に来て冬場も安定した航海ができるのかと思います。我々はなぜ日本海に配船できないかというと、船が小型で夏場は多分走れるのでしょうけれども、冬場に安定した寄港ができないということで、はなから日本海はもう無理というようなことで検討もしていなかったというのが現状なのです。しかし、これから大型のコンテナ船がどんどん就航してくるような計画をしておりますので、その中の1つぐらいはこちらに回ってくる可能性があるのかということと、その北前船の時代はもっと小さい船で日本海側を走っていたのでしょ。だから、そういう意味で言うと、我々はちょっと甘えているのかと思います。うちの船員さんも頑張って日本海にやってこないといけないのかと感じております。

それと、さらに大型化を進めていまして、今年の12月に就航してくる予定なのですが、これは7,000トンの船です。扱いのコンテナは、積み個数は540TEUのコンテナ船ができています。こういうようなできるだけ省エネ型にして堪航性をよくした新幹線みたいな形の船を開発しています。これは省エネ効果が一般の同型船と比べれば約1割ぐらい燃料消費の効果が見込めるというようなことで、国土交通省さんの補助をいただきながら、こういう船を開発してつくったということになっています。大型の時代に入

ってきています。

それで、内航と日韓のコンテナ船の競争力の比較を少しやってみたのです。これは、左側に内航コンテナ船、右側に日韓のコンテナ船、これを比較してどこが一体劣っているのだろうかと考察しました。内航フィーダー船を見てください。まず、船の形なのですけれども、70TEUから250TEUの小型、この間できたのでも400個型、400TEU型です。一方、日韓のコンテナ船は船の大きさが大体300から1,000TEU、1,100とか1,200という船も入ってきており、船の大きさが違います。競争力でいくと、当然、大型船の方が1本当たりのコストが安く、貨物があれば安く積めるので大型船のほうが有利です。貨物については、内航コンテナ船はフィーダー貨物しか積んでいません。ほとんど国内の貨物というのは数%しか積んでいません。一方、日韓のコンテナ船は日本から出るフィーダー貨物と日韓のローカル貨物を130万TEUぐらいずつ積んでいます。内航コンテナ船はフィーダー貨物を全て集めても64万TEUなのです。これは大型化がなかなかできません。

ということで、大型ではなくコストが高いから貨物が集まらないのか、船の便数がないから貨物が集まらないのか、このニワトリか卵かの状態で我々もにっちもさっちも行かないというのが今の状況です。小型船と大型船の競争力の違いというのは、当然、大型船が有利です。内航コンテナ船を大型化したいのです。でも、すぐにはできません。どうしたらいいのでしょうか。韓国内航フィーダー貨物を全部取っても、我々内航フィーダーが130万TEUなのです。これだけのマーケット規模しかないのです。では、どうするかというと、我々内航フィーダーは内貿のローカル貨物を集荷していかないといけないのではないかと考えています。韓国の釜山港と阪神港を例にとった違いなのですが、これは左側に釜山港というところがあって1,600万TEUぐらい扱っています。

この内訳は韓国の釜山港の背後地から海外、アジア、ヨーロッパ、北米に出る貿易貨物、これともう一つは日韓のローカル、貿易貨物、日韓ローカル貨物、それと日韓のフィーダー貨物、この3つを扱うことで韓国の釜山港は1,600万TEU扱っているのです。一方、ここは阪神港を例にとっていますけれども、阪神港は阪神の背後圏から出る貿易貨物と、我々瀬戸内、九州からのフィーダー貨物、これは大体40万TEUぐらいです。これを集めて阪神港としては400万TEUです。何が足りないのでしょうか。国内のローカル貨物、阪神港から東京、阪神港から瀬戸内、九州、要するに阪神港を経由する阪神港発

着の貨物プラス、阪神港を経由する貨物を、これは国交省さんの流動調査でうちが独自に調べて、そのトン数を12.5トンで割ってみたのです。そうすると、1,200万TEUあります。これは多分、新潟も同じだと思います。新潟で今10万TEU、3万が日韓ローカル、7万が日韓フィーダー、それだけでしょうか。それ以外に新潟発着の国内のローカル貨物もあるのではないかとこのことが言えると思います。

今後、我々は色々な地方港、戦略港湾も含めて内貿の貨物をコンテナに積めていこうということを考えています。昔から言われているのですけれども、モーダルシフトという言葉がありますよね。この海運へのモーダルシフトということは、世界的に今、省エネで温暖化とか色々な問題でモーダルシフトという、CO₂削減という問題が出ています。これともう一つは、先ほど日本通運さんも仰られたように、海運にモーダルシフトすることで道路混雑の緩和、それとかトラックの運転手さんの不足ということも、鉄道とか海運にモーダルシフトすれば解消されるわけです。それと同時にCO₂の排出も抑制できるということで、これは国も推薦しています。世界もこちらの方向に向いています。海運、頑張りましょう。海運のモーダルシフトというのは、まずフェリーとかRORO船に行っているのです。コンテナというのは、まだあまりメジャーではないので、これからです。

先ほど見てもらったように、54港、37航路のネットワークを我々は引いています。これに1本単位で20フィート、40フィートのコンテナに積めてもらえれば輸送することができます。何をやりたいかということ、動脈物流、静脈物流のモーダルシフト、内航コンテナ船によるモーダルシフトをしましょうということです。今の我々の内航フィーダーのネットワークを利用して動脈物流をしましょう。コンテナ船は多目的船です。コンテナに入れば液体でもバラ物でも幾らでも何でも運べるのです。コンテナにしてくれれば、我々の航路に載つけることができます。もう一つは静脈物流です。これについて、下に書いてあるのは、国土交通省さんが広域的な静脈物流ネットワークを海上で構築しなはれということで、こういうパンフレットをつくってくれているんです。今まで静脈物流というのは、ほとんどダンプカーとか、陸でしかほとんど運ばれていません。1割も海運では運んでいません。これをコンテナに入れて運ぶことで我々のコンテナのネットワークに載ってくる。イコール大型化ができていく、競争力がついていく、となっていくといけなると考えています。

これは井本商運の実績なのですけれども、先ほど日本通運さんがマッチングの話をされていまして、我々も同じようなことはずっと考えているのですけれども、うちの扱いの中

の67万TEUの中の大体3割が空のコンテナを運んでいます。3割が空コンですから、まず何を考えるかという、当然、輸入のコンテナに輸出を積みましようというの考えるのです。また、今言った内貿の貨物を積めたらどうなのですかというのを、今一生懸命検討しているところです。日本には色々地方の港が、国際コンテナ港湾をつくろうということで、ここに書いてあるように、この2010年の少し古い資料なのですがけれども、65の港がコンテナの作業ができる港、要するにガントリークレーンないし重量物のコンテナを荷役できるクレーン、もう一つはストラドルキャリアとかトップリフター、こういうコンテナが作業ができる岸壁とターミナルと機器を持っています。これは貿易貨物だけでしょうか。我々内貿の貨物がここを利用して輸送すれば、有効利用できるということで、もう既にコンテナのターミナルはできているので、これを有効利用することも可能です。

海陸一貫によるドア・ツー・ドアの一貫輸送で、これは外貿と一緒にです。これの内貿版です。仕出地からコンテナに積み込んでトラックでコンテナターミナルに持っていきます。内航船で運んでコンテナターミナルで保管します。地方の港は、京浜港などにコンテナを置いておくと怒られるのですけれども、地方の港では結構場所もスペースもあるみたいです。ここでストックしたりしながらジャスト・イン・タイムで輸送ができます。何でも輸送の時間というのがあって、今日の貨物が明日着かないといけないというのは、お客さん、速いほうがいいのでしょう。同じ値段でしたら。でも、遅くても安いのがいいという人がいるかもわからないというので、船で運べば、トラックと比べれば時間はかかるのですけれども、その分、計画的に輸送すれば船便も使えないことはないのではないのでしょうか。全てが変わるとは思いません。宅急便とか急ぐ貨物はトラックで運んだらいいのですけれども、船でゆっくり運べる貨物、船で計画的に運べる貨物、こういうのを我々は集荷できるのではないかなと思っております。

そうすることによって、この戦略港湾の話をしていきます。戦略港湾の扱い個数は貿易貨物以外にこういう内貿のコンテナの貨物を集めてはどうでしょうか。これは逆に言うと地方港も同じです。貿易貨物以外に内貿のコンテナ、ここで味噌なのは20フィート、40フィートのISOの国際規格のコンテナに貨物を積むことです。こうすることでガントリークレーンが利用できます。そして、我々は内航船のスペースが利用できるというふうになっていくと思います。こうなることで内航の貨物が増えれば、ターミナルの稼働率がアップします。稼働率がアップすれば競争力がついてきます。そうすればまた、外航のコンテナの取扱量も増えていきます。また、ターミナルの稼働率がアップするという、こう

いう好循環の実現が可能かと考えています。

それと、次は災害時です。災害時の物資の輸送というのは、先ほどもチラッと色々話をされていたみたいなのですが、荷主さんは災害時に移動するには物流を切らずに、要するに、このサプライチェーンの維持をしたいということです。今、平時に物流の多ルートとか、多モードとかということで、色々なところに分散を始めています。この中の多ルート化で迂回ルートというものもあるでしょうけれども、多モード化で内航海運、それもコンテナというのも1つの選択肢になるのではないかと考えています。これは震災があって、被災地を経由する物流がストップしますから、何をするかというと、トラックでしたら迂回するのです。もう一つ何かあるかということ、船を使って海上で運ぶということもできます。

もう一つは、被災地に向かう物流です。被災地に向かう物流というのは2つあります。支援物資もあります。物流も支援物資と動脈、静脈物流も当然あるでしょうけれども、支援物資もあります。この支援物資をどうするか。支援物資をコンテナで輸送したらどうかということで、海上コンテナで輸送してはどうでしょうか。海上輸送は陸上の状況に関係なく輸送できます。内航船、うちの小型船は、499の船で水深が大体4メートルぐらいあったら入っていただけます。この間の仙台の港に入ろうと思ったときに、まず、津波でコンテナが航路に流れているから、海上保安部さんは航路の確保ということで水深調査をされたのです。5メートルや、4メートルとか言うのですけれども、そのときに考えていたのはフェリーとかRORO船の大きな船を入れようと思ったので港をずっとストップされていました。

我々の499の船は水深が浅いです。行きます。4メートルキープできたら入れますということが言えます。その当時、我々は東北航路に10隻の船を配船しました。あの地震が来たと同時に全船は沖で待機です。1カ月、2カ月、待機していました。あのときの物資を運ぶ能力が十分あったのです。航路も調べてもらったら、我々の小型船でしたら、仙台でもどこでも入れました。ただ、問題はクレーンなのです。ガントリークレーンが壊れていたのです、すぐには復旧しなかったのですけれども、我々のコンテナはモービルクレーンとか、トラッククレーンでも作業できるのです。こういうのを陸上側で用意してもらえれば、すぐに我々の船が物資を持って入ることができますし、津波で流された倉庫も何もないところにコンテナを並べておけば、それがそのまま倉庫になります。それは荷物を出した後は陸から来た倉庫に転用もできるし、こういう便利なコンテナの輸送はあります。

神戸の震災のときは、あれだけ神戸港がやられたのですけれども、我々は1週間で、1月17日が震災だったのですけれども、1月23日に既に我々が独自にクレーンを引っ張ってきて、港に据えつけて神戸港の滞留貨物を吐き出す行為を1週間後に始めました。東北の震災のときもその経験があったので、いろいろ掛け合っただけですけれどもなかなか。神戸は地元なので色々クレーン屋さんとか知っていたので、持ってきてくださいとできたのですけれども、なかなか地方の港は難しいところがあって、実現しませんでした。八戸でやっと1カ月後、仙台で5月にモービルクレーンを借りてきて動き始めたというふうになっています。

それともう一つ、静脈物流です。廃棄物・リサイクル輸送の取り組みというのもやっています。この震災のときがきっかけで、我々は震災が起こったときに、これは震災の瓦礫の輸送をしようということになりました。すぐに廃棄物の処理業者さんと色々話をして、こういうハードトップ型の密閉型コンテナというのを開発しました。天井が開いて、お尻も開くようなコンテナをすぐに研究、開発してつくりました。700本つくりました。何としてもこの東北の震災の瓦礫を運ぶぞという意気込みでこのコンテナをつくって、やろうとしたときに放射能の問題で1年ぐらいストップするのですけれども、こういうのを検討はしていました。その検討をしてコンテナができてきて運べるのに運べない状態のときに、平成23年の台風12号によって紀伊半島で川が氾濫して、同じような水害になって瓦礫が出たのです。

この新宮の市長さんが一生懸命トラックで廃棄物を輸送していたのですけれども、につきもさっちも行かないということで神戸に連絡があって、神戸港さん助けてくれというような話で、新宮の市長から神戸の市長に手紙を入れてもらったそうです。我々がちょうど震災でつくったコンテナがさらのまま神戸港にあったので、これを使って新宮でやりましょうということになりました。ただし、新宮港はクレーンがないのです。何をしたかという、神戸からクレーンを持っていきました。フォークリフト、トップリフターも神戸から船に積んで持っていきました。新宮の港にコンテナの荷役のできる基地をつくりました。これは2万トンを約半年ぐらいかけて新宮から、これはトラックでやっていたらもっと時間がかかっていたと思います。神戸に持ってきて、神戸の埋立にそのまま使いました。埋立処分場に入れて持っていきました。

やっと東北の震災の瓦礫が、入札案件で、北九州と大阪が放射能の問題をクリアして運び出したときに北九州は仙台と石巻の瓦礫を2万5,000トン、大阪は岩手県の宮古の

瓦礫を約1万5,000トン、我々のコンテナ船で週1便の定期配船をして運んで処理をしました。

それで、内航のコンテナ輸送ということで、我々はもともとフィーダーが本業です。いまだにフィーダーのコンテナは全体の扱いで9割以上運んでいるのです。今言ったように内貿の貨物、こういうことを取り扱うことで大型化をして、内航フィーダーの競争力をつけようということで、国際戦略港湾の構想においても、内航フィーダーは重要な役割、切っても切れない役割を果たしています。それともう一つはモーダルシフト、これによるCO₂の削減、環境問題においても海運というのは非常に重要な手段であります。その中でも我々はコンテナ船、コンテナというキーワードで色々な地方港、六十何港の港に我々はネットワークを張りめぐらす可能性を持っています。

それと3番目、災害時の物資の輸送、この確保についても内航コンテナ輸送は重要です。阪神港でもそういう研究をされていて、平時に、大阪は毛布の担当、神戸は水の担当、徳島は食糧の担当ということで、コンテナを何十本かずつくらい平時から持っておけば、いざとなればそれが集まって緊急体制がとれていくということを今一生懸命発信して研究が始まっているように聞きます。その3つのことが連携することで内航フィーダー輸送の競争力強化にもなりますし、モーダルシフト、環境問題、そして災害時の物資輸送にも我々の内航コンテナ輸送というのは貢献できると我々は信じております。なかなか日本海側は、今言ったように船が小さくて、冬場の日本海というのは僕らも未知の世界なので、今まで考えていなかったのですけれども、北陸地整さんの北前船構想があって、何とか日本海側から戦略港湾、日本海側から別に戦略港湾でなくても動脈、静脈物流は日本海側同士でも運べます。例えば、新潟から九州、新潟から北海道という便も当然考えられないことはないかと思えます。

以上で、時間が足りなくて申し訳ないのですけれども、内航フィーダー、内航コンテナ輸送についての今までの現状と我々がやろうとしていることを説明させていただきました。ぜひ井本商運をお忘れなく、もし利用されるときがあればいつでも、今日は営業部長も連れてきておりますので、いつでも対応しますのでよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【吉永部長】 どうもありがとうございました。

予定の時間も来ておりますので、(3)の自由討議に入りたいと思います。ただいまのご説明、それから全体を通してでも結構ですので、ご発言のある方をお願いいたしますと

思います。

それでは、全体を通してなのですけれども、新潟大学の溝口先生に何かコメントがあればお願いしたいのですが。

【溝口先生】 最初の報告の方にございました広域バックアップ専門部会での話では、3本の柱がございました。その3本の柱の中の2つ目として事業継続の取り組みがありました。これは1つ目の社会インフラというのがどちらかというとハード面、2つ目の事業継続というのがソフト面ということで理解しております。この取り組みについてなのですけれども、事業継続というこの言葉、概念というのを私自身は究極的には日本社会全体の事業継続なのだということで理解しております。それを通じて日本社会全体の信頼性と競争力がアップすることが、その構成員である個別地域であったり、事業体であったりにも配分されるものなのだと理解しております。

したがって、これは大変すばらしいものでぜひやっていきたいということなのですけれども、誰が音頭をとるのか。みんなで日本全体の事業継続のために連携を深めていきましょうということで、我々の北陸地域の国際物流戦略チームの下位部会として専門部会がつくられているので、日本全体の事業継続の中のこの部分について、つまり、北陸での物流というのが太平洋側にとってのバックアップ機能を持てるということが担えるのではないかということなのですけれども、それは全く賛成なのです。しかしながら、日本全体の事業継続という大きなプランの中のどういう一部を誰が担っているのだということを明確にさらにしていただけるとよいと思います。そうすると、ついていこうとする構成員の方々、社会の側もより受け取りやすくなるのではないかと思います。

したがって、行政というのもなかなか一枚岩では恐らくなくて、色々な省庁があって、恐らく事業継続ないしは震災に対しての対策、対応などということは幾つかの部門が恐らくやられていると思います。そうした複数の声かけ、リーダーシップをとられている各々がどうつながっていったら、我々はこういうものなのだと思いますということを言っていただくと、さらに説得力が増すのかと思います。どちらかというと、これは事務局へのお願いということになりますけれども、そんな印象を持ちました。

以上です。

【吉永部長】 どうもありがとうございます。事務局に対しての宿題と受けとめましたので、引き続き検討をさせていただきたいと思います。

その他にはよろしいでしょうか。それでは、時間も来ておりますので、閉会ということ

にさせていただきたいと思います。閉会に当たりましては、北陸信越運輸局の齋藤交通環境部長よりご挨拶をお願いいたします。

【事務局（齋藤）】 　　ただいま、ご紹介をいただきました北陸信越運輸局交通環境部の齋藤と申します。本日の北陸地域国際物流戦略チーム幹事会閉会に当たり、一言感謝のご挨拶をいたします。皆様、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、誠にありがとうございました。専門部会座長であります柳井先生からの報告もありましたように、今年度専門部会において実施しました代替輸送訓練も2年目となりました。物流分野での災害対策としての太平洋側港湾の被災時における日本海側港湾の重要性が改めて確認されるなど、この戦略チームで取り組んで参りましたことの重要性が再認識されたものと考えております。

また、田所次長の開会の挨拶にも触れられておりましたが、来週14日土曜日には北陸新幹線が開通するなど、今後、太平洋側と北陸地域間との人的交流が一層進むことに伴い、物の流れも大きく変わろうとしております。併せて、巨大地震発生時の我が国における生産活動、経済活動への影響を考慮したとき、太平洋側の代替機能としての北陸地域のポジションはより一層重要な役割を担っていくものと考えております。しかしながら、この北陸地域経済の一端を担っておる、私ども運輸局が所管しております物流業界に目を向けますと、なかなかその経営状況は楽観視できるものではないという現状でないかとも思っております。

北陸地域の物流業界の多くは、中小企業も多く、決して経営基盤が盤石ではありません。全国的な面が多々ありますけれども、最近でこそ一部に国内に拠点を戻している例も聞き及んでおりますが、荷主となるメーカーの海外進出で貨物量全体は需要減の現状かと思われれます。また、一旦下落しました燃料価格、これが再高騰の恐れが危惧されておりますし、本日のお話の中でも色々ございました運転手さんの労働力不足など、多くの課題を抱えております。私どもでもこれからこれらの課題や、本日幹事会でいただきました貴重なご意見を踏まえまして、来年度も引き続き幅広く情報交換を行い、皆様方と連携を図りながら、常日頃より物流の効率化、モーダルシフト推進、災害に強い物流システムの構築などの展開も考慮しつつ、代替輸送ルートの確保などの具体的な施策の実現に努めて参りたいと考えております。どうか皆様、今後ともよろしくお願いいたします。本日は、誠にありがとうございました。

【吉永部長】 　　どうもありがとうございました。

事務局より連絡事項があるということですので、よろしく申し上げます。

【事務局】 長い時間のご討議をいただきましてありがとうございました。この後も意見交換会を予定しております。お時間の許す方がいらっしゃいましたら、お時間の許す限りで結構でございますので、事務局の方まで言っていただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【吉永部長】 以上をもちまして、北陸地域国際物流戦略チーム幹事会を終了したいと思います。本日は、皆さんどうもありがとうございました。

— 了 —