

第1回「支援物資物流システムの基本的な考え方」 に関するアドバイザリー会議

日 時：2011年9月22日（木）18:00～20:00

場 所：合同庁舎3号館8F国際会議室

民間出席者：東京海洋大学理事・副学長 苦瀬 博仁

流通経済大学流通情報学部教授 矢野 裕児

阪神・淡路大震災記念人と防災未来センター主任研究員 宇田川 真之

日本通運(株)業務部専任部長 興村 徹

ヤマト運輸(株)CSR推進部部長 藤口 英治

(代理：CSR推進部 広報課長 高松 徹)

佐川急便(株) 総務部環境推進担当部長 石野 順三

三菱倉庫(株) 倉庫事業部倉庫事業部長 渡部 能徳

日本貨物鉄道(株) 経営企画部担当部長 尾本 和彦

日本自動車ターミナル(株) 取締役総務部長 吉野 毅

(社)全日本トラック協会 交通・環境部長 伊藤 勝利

(社)日本倉庫協会 業務部長 熊谷 哲郎

日本内航海運組合総連合会 調査企画部長 藤井 英男

日本長距離フェリー協会 業務部長 成実 信吾

(社)日本港運協会 業務部部長 名村 悦郎

(社)日本物流団体連合会 業務部長 早乙女 貴行

(敬称略)

○ 国土交通省 藤岡政策統括官挨拶

- ・震災からの復興について、政府として、本年7月に「東日本大震災からの復興の基本方針」を策定したところ。
- ・国土交通省が担当する物流行政については、基本方針の中で「類似災害に備えての倉庫、トラック等の事業者など民間のノウハウや施設の活用などソフト面を重視した災害ロジスティクスの構築」が謳われた。
- ・政府全体の支援物資物流のあり方については、災害応急対策の全体を俯瞰する観点から、内閣府がとりまとめを行っているが、国土交通省としても、物流行政を担当する立場から、有識者・事業関係者の皆様の知見もいただきながら、着実にこの検討を進めてまいりたい。
- ・東日本大震災下、全国の地方公共団体や企業・団体等から、被災地に対して相当量の物資支援が行われている。この中で、民間物流事業者が無償で輸送等のサービスを提供されるなどの多大な貢献をされたと聞いており、この貢献に深く感謝するとともに、災害インフラとしての物流の重要性を認識したところである。

- ・政府においても、自ら支援物資をメーカーなどから調達し、運送事業者を手配して、被災県に届ける取組みを初めて実施している。
- ・多様な関係者が緊急支援物資のオペレーションに尽力したわけであるが、県の物資集積拠点に大量の物資が溢れている一方で、避難者の方の手元になかなか物資が届かないなどといった物流上の問題が発生した。
- ・この原因として、震災による情報の途絶、燃料油の不足、物流拠点に大量の物資が到着して荷捌きに困難を極めたことなどが考えられる。
- ・こうした事態を改善するためには、多様な関係者の情報共有と役割分担を図った上で、単に物資を「輸送する」という視点ではなく、避難者のニーズを踏まえ、適正な在庫管理や荷捌きを行って支援物資の流れを戦略的にコントロールする「物流」としてのシステムを構築することが必要であり、このために必要な事項を「支援物資物流システムの基本的な考え方」として横断的にとりまとめていく。東日本大震災の経験と課題について、今後の発生が想定される大規模震災への備えに活かしていくために年内を目途にとりまとめていきたいと考えている。

○ 意見交換

● 出席者

- ・今回の緊急支援物資輸送については、基本的には上手く機能したと考えている。
- ・オペレーションについては、今回の経験から、輸送という観点のみから見るのではなく、仕分け等も含めたオペレーション全体を重視すべきということを学んだ。
- ・ノード（物流拠点）については、岩手県のアピオの様に、実際に使用されているところを物流拠点として利用することは困難が予想されるため、物流施設等のノードをどう組み立ておくのか、どう確保しておくのか計画を建てることが重要である。
- ・被災者のニーズについては、平時は消費者のニーズを酌みとりながら送り届けるというプル型で行動しているが、被災時は、それが機能するかどうかは分からない。従って、「こういう場所でこういう条件で被災した場合は、こういう物資が必要として、プッシュ型で物資を輸送する」という考え方を整理する議論もあって良いのではないかと。

● 出席者

- ・今回の緊急支援物資輸送に関しては課題もあつたが、民間事業者の体制を迅速に組み立てたことなどは大きく評価できる。
- ・津波対応の欠如ということを課題として指摘したい。物流施設が臨海部に集積しているため、津波によりダメージを受けた結果、初動の 72 時間以内に、十分に物資を調達することができなかったという点が問題であった。

- ・被災地外から被災地への連動も重要である。県の第 1 次集積拠点は機能したが、その先の第 2 次以下の集積拠点は機能しなかったし、末端への輸送も円滑にできなかった。このあたりについては、見直しが必要である。
- ・官と民の連携が必要である。初動から民間事業者を物流施設に入れて、緊急物資輸送に対応していく必要がある。
- ・物資については被災地外ですぐに使える状態にしておき、被災地への負荷を最大限に減らすことが重要である。
- ・緊急物資の輸送の優先順位とライフラインの確保をどうリンクさせていくかも重要である。

● 出席者

- ・費用の負担関係が曖昧なことから、市町村が対応に躊躇する場面があったように考えられる。災害時に、市町村では手続きまでには手が回らない。災害時に、しっかり緊急支援物資輸送をできるように、初動期から民間事業者を体制に組み込む枠組みを作る際には、市町村が災害時に手続きを円滑に行えるように、その費用面についても救助法の適用範囲などを、あらかじめ整理しておく必要がある。
- ・被災者のニーズの変化はとても速いので、ある程度事前に必要となる物資を予測することも必要であるが、それでもやはり緊急支援物資の滞留は生じるであろう。そのあたりのオペレーションは自治体職員では難しいので、全体の戦略に関しては、初動段階から物流事業者の協力が必要となる。

● 出席者

- ・政府が調達した緊急支援物資の輸送業務は、当社にとっても初めての取組みであった。
- ・発災当初は、地方自治体から現地支社への物資輸送の要請や、民間企業・ボランティア等から物資輸送の要請などが寄せられ、これらをどのようにさばくかが問題であり、この整理に 2、3 日を要した。
- ・当時、政府の体制がどうなっているのかなど、全体の物資輸送の体制を把握しておらず、情報の大元がどこなのか全く分かっていなかったため、情報を得ようにも多数の主体を通す必要があるため、円滑な情報収集に関して問題が生じた。
- ・多方面から物資輸送の要請はあったが、被災地側市町村・県が受入れを承知しているか否かを前提としていない物資の輸送を受託することは、被災地側の混乱を招くことになりかねない。

そのため社内に対して、国をはじめとした行政として仕切られるであろう被災地向け物資調達・輸送に係る、全体の流れ（窓口、手続き等の手順）がきちんと把握できるまでは、官民それぞれからなされる物資輸送要請を引き受けないよとの指示を出した。その後、内閣府の輸送チームの情報を得て、緊急支援物資輸送を担った。

- ・緊急支援物資輸送に関して考えるときには、発災から 3 日後までの時期は、混乱が生じるのは当たり前という意識を持つことが重要である。
- ・自然災害が発生した現地で、どれだけ車が動かせるのか、どれだけ車を集められるのかなどは、その時になって見ないと分からないので、ガチガチに固めた計画等を作成しても無意味である。むしろ、実際に自然災害が発生した後に、被災地でどれほどの人を動かせるのかなどを把握し、事前に「誰（部門・担当）が」「何をどうする」といった役割分担を整理（ひとつではなく複数の選択肢を確保）しておくことが重要である。
- ・業界団体等を通せば、物流に携わるあらゆる企業を動員できるため、フレキシブルに対応をすべきである。

● 出席者

- ・当社が関与した中で上手くいった事例として、ある市の緊急支援物資の輸配送業務の支援がある。この市では、まず物資集積極点の、受け入れ口と搬出口を分けるところから始めたが、これだけでもかなり混乱が改善された。また、2 トントラック 10 台が 100 カ所の避難所を 1 日 3 回物資輸送を行う際に、ドライバーが被災者のニーズを直接聞いて把握することができたので、次の物資の納入にフィードバックすることができた。

● 出席者

- ・緊急支援物資輸送のスキーム自体は機能していた。
- ・初動の物資輸送において、中央の団体と地方の団体から同一の要請があったり、当社側も本社と支社で同一の依頼を受けるなど、混乱があった。初動から窓口を一本化する必要を感じた。
- ・配送車の手配の問題があるので、物資輸送の発注については、物資の形態や個数等のスペックや保冷の要否等を明確化・統一化が必要である。
- ・東日本大震災後、被災地だけでなく首都圏においても深刻な燃料不足に見舞われ軽油やガソリン給油のために乗用車が行列をなすスタンドや、営業休止に追い込まれたスタンドもあったが、天然ガスは安定供給されたことで、首都圏の数千台の CNG トラックへの燃料供給に支障を来すことはほとんどなかった。緊急時における輸送において、エネルギーソースの多様性の重要性を改めて認識。

● 出席者

- ・国からの支援物資輸送要請があり、現地で荷役体制を整備し、3月31日までの荷役実績で合計 62 隻に係る荷役を行った。
- ・問題点としては、情報通信の途絶と費用面の話がある。港湾運送は、当初情報途絶で上手く機能しない中で、緊急物資に係る荷役の体制（荷役機器は主にリースで確保）は整えたが、その費用負担は誰が行うのかといった問題が生じた。

また、懸命な啓開作業で岸壁は確保されたが、入港船舶等の情報が把握できなかった。

● 出席者

- ・当協会では、阪神・淡路大震災を受け今後の類似災害が発生した際に備えて、緊急支援物資輸送に係る実施要綱を作成していたが、今回の東日本大震災では機能したとは言い難い。
- ・従って、机上のマニュアルは機能しないという意識が必要ではないのか。今回の会議では、「支援物資物流システムの基本的な考え方」を最終成果物としてとりまとめるとのことだが、それを現実に生かすにはどうすれば良いのかというところまで、考えるべきである。

● 出席者

- ・倉庫業界に関しては、事業者の 9 割が中小企業という状況であり、その状況下で発災時にどれだけ対応できるのかに関しては、疑問が残る。
- ・倉庫事業者には、それぞれに専門分野があるので、各事業者の特性をどう活かすのが問題となる。
- ・自治体職員にも物資の仕分け等の訓練が必要ではないのか。

● 出席者

- ・国土交通省から指示を受けて、緊急物資輸送対応船舶としてコンテナ船・RORO船などを準備していたが、被災地では、岸壁や荷役機器の損傷、港内のがれき滞留、灯台や航路標識の損傷、停電による夜間照明の使用不能などで、港湾が機能せず、準備していた船舶が活用されなかった。
- ・力を発揮できたこととしては、2つある。一つは、タンカーによる燃料輸送である。3月21日に、震災後初めて被災した塩釜港へ燃料 2000kl を内航タンカーで輸送した。
- ・もう一つは、RORO船やフェリーは荷役機械がなくても機能することができるので、被災港湾が応急措置を終えた段階で、物資輸送を実施した。
- ・港湾に関しては、津波等の災害に強い港湾にしていくことが必要である。

● 出席者

- ・フェリーを活用して、震災の翌日から自衛隊や警察、消防等の輸送を実施した。
- ・フェリーを活用すれば一度に 700 人ぐらい運送できるが、スペースにも限界があるので、複数省庁にまたがるため困難であるかもしれないが、自衛隊や警察、消防等を何人ずつ運ぶのかなど、政府が事前に調整することが必要である。

● 出席者

- ・実際に被災地へ行ってヒアリングを実施するなど、災害に強い物流システムに関して、物流連において検討しているところである。その中で、国・自治体・物流事業者が実施すべきことについて 10 項目を設定しているところである。

● 出席者

- ・今回の東日本大震災においては鉄道の復旧は遅れ、仙台まで輸送できるようになったのは 4 月 21 日になってからであった。
- ・普段使用していない日本海側ルートを活用して、盛岡や郡山までの輸送を実施するなど、今回の東日本大震災後の物資輸送で貢献した。

● 出席者

- ・弊社も津波の被害を受けて実感したが、被災地の倉庫施設では職員も被災者であり、自社施設の業務復旧作業をしながら、支援物資物流の担い手となることは現実的には無理がある。被災地域の外から、いかに迅速に応援の人材や物資の供給を行えるかが、被災地の物流施設復旧の鍵になる。なお、当社施設では MCA 無線を設置していたため、被災地における安否確認等を迅速に進めることができたが、連絡手段の確保も復旧のための重要な要素である。
- ・倉庫事業者が広域を対象とする一次物資集積拠点を運営することは可能だが、数百箇所乃至二次物資集積拠点も含めて、すべて民間物流業者に運営を委託することは現実的には難しいのではないか。
- ・倉庫事業者は 9 割が中小企業であり、震災に備えた設備投資を積極的に進めていく余裕がないのが実情。非常用発電機や緊急連絡用無線機などの設置に関して、公的支援をご検討頂けるとありがたい。

● 出席者

- ・当社のトラックターミナル施設内には、1 箇所ずつガソリンスタンドを設置しているが、各方面から自動車が乗り入れてきたため、短時間で燃料が尽きるという事態が生じた。当社のターミナルを利用頂いている運送事業者の方への燃料を十分に供給できなかった。
- ・計画停電の影響で、利用する運送事業者に対して大変な迷惑をかけることとなった。
- ・通信網が不通になったため、東北地方にある一般トラックターミナル 4 社の被害状況を把握するのに 1 週間ほどかかった。
- ・第 1 次物資集積拠点として東京都から指定を受けているため、燃料や電力等の確保に関しては一企業の事業継続計画（BCP）だけにとどまらない対応が必要となる。

● 出席者

- ・国交省のヒアリングによると、大企業が支援物資輸送の仕事を受注し、中小企業にまで

仕事が進まなくてこないという批判もあったようだが、支援物資輸送等を担うに当たっては、現実のオペレーションを被災から 24 時間継続的に機能させられるのか、またマンパワーは足りるのかという視点が重要である。

- ・今回の支援物資輸送に関しては、動けるところが動くべきであるというスタンスで臨んだが、一方で他社からは前述のような批判を受けたので、官の側から支援物資輸送等に関する指定をしてもらえれば、ある程度そうした問題は解消できると考えられる。

● 出席者

- ・防災計画は、応急対策と予防対策とに分けることができる。国、都道府県、市町村や民間などの役割分担の整理にあたっては、応急対策での役割分担だけではなく、予防対策での役割分担も整理できるとよい。
- ・あらかじめという点では、官と民のインターフェースは標準化しておくべきである。たとえば、救援物資の調達や輸送に関する書類様式の標準化である。また、災害時に救援物資関連業務を担当する行政の体制は自治体毎にばらばらであるので、民間事業者は混乱することになる。国が主導して、市町村の体制を標準化するなどの対応が望ましい。

● 出席者

- ・今回の資料を見ると、東日本大震災を踏まえた問題点等について論じられているが、こうしたことが首都直下型地震が発生した際にも妥当するのか疑問である。いざ首都直下型地震が発生すると、今回の東日本大震災とは違って、需要と供給の関係は非常にタイトになると考えられる。また、調達の観点からも検討が必要ではないのか。

● 出席者

- ・震災対応に関する事前検討は建前の議論に終始してはならず、もっと具体性が必要ではないか考えられる。
- ・緊急医療の現場では、トリアージとあって、治療の優先度について、黒・赤・黄・緑という 4 色を使って、患者の対応を区分している。緊急支援物資輸送に関しても、これと同様にわかりやすく優先度の区分けが必要ではないかと考えられる。またシグナルとして行動指針を具体的に整理しておく必要があると思う。

以 上