

多様な災害に対応した BCP 策定ガイドラインに関する検討会

第 1 回検討会 主な意見とその対応

1. 調査の範囲について

(1) 通常事業における商品の供給確保か、支援物資物流か

- ・ BCP ガイドラインの目的は、各企業が通常業務を確保するため、商品の供給を維持・復旧することか、生活を守るため、被災地に生活必需品（緊急支援物資）を届けることか。
 - ・ 被災直後の緊急支援物資確保と、ある程度経過した通常流通段階の BCP のどちらを焦点としているか。
 - ・ 緊急支援物資への対応は通常対応にプラスオンされるため、負荷が大きくなる。
- 各企業が通常業務を確保するために BCP を策定する際、荷主・物流事業者が互いにどのような連携をすべきかを示し、よりよい BCP を作っていくためのガイドラインとする。なお、企業の BCP という観点からは、ある程度経過した後でなく、被災直後（さらには被災前）も含む対応を対象とする。
- また、災害時には通常業務に加えて緊急物資物流への対応が必要となることにも留意する。

(2) 予見できる災害への対応と BCP の関係

- ・ 予見できる災害を想定して対処することを BCP の概念に加えてよいのか。
- 各企業が策定する BCP のうち、予見可能な災害への対処について荷主・物流事業者間でどう連携すべきかという点を検討対象とする。

(3) 着荷主側の視点

- ・ アンケート調査対象に製造業が加わることになったが、発荷主と着荷主の関係をどう捉えるか。発荷主は運送契約で対応できるが、着荷主は契約では対応できない。
 - ・ 発荷主と着荷主の関係も含め、サプライチェーンとしてどう捉えるか。
 - ・ 大雪の際にドライバーの安全を考えると、着荷主の理解を得て、発荷主が輸送しないという判断になる。発荷主、着荷主を区分した対応が必要ではないか。
 - ・ コンビニエンスストアの場合、物流センターは発荷主、店舗は着荷主になる。
 - ・ コンビニエンスストアでは、製造型商品の工場側が被災した場合に商品が入ってこない。最低限の流通でどこまで確保すればよいかという問題もある。
 - ・ 中小スーパーの物流では、震災のあった地区から震災のなかった地区にモノを送るということをやっているため、着荷主に加え、発荷主の側面も有する。
 - ・ 荷主の種類を踏まえたアンケートの対応を行うべきである。
 - ・ アンケートでどの物流プロセスを対象とするのかを明確にすべきである。
- 発荷主、着荷主、物流事業者の 3 つの主体があることを踏まえ、アンケートでは、発荷主、着荷主それぞれの立場に関する質問を行う。

ガイドラインにおいては、一般に物流事業者と契約関係があるのは発荷主であることを踏まえ、発荷主と物流事業者の連携を主な対象とするとともに、それぞれと着荷主との関係にも留意する。

サプライチェーンを構成する製造・卸売・小売間の連携も必要となるが、本ガイドラインでは、物流事業者に着目し、発荷主・着荷主との関係を対象とする。

(4) 物流事業者の元請けと下請けの関係

- ・ 物流事業者は元受け、下請けの関係もあるのでその視点も必要である。
- アンケートでは、元請事業者が下請事業者に対して荷主としての側面を持つことを踏まえ、その際の双方の立場から質問を行う。ガイドラインにおいても、元請け・下請けの関係を対象とする。

(5) 被災施設の想定とガイドラインの関係

- ・ 災害の想定について、東日本大震災では被災地の着荷主とその周辺の状況が問題となったが、道路の被災・寸断、発荷主となる工場の被災などの状況による違いもある。
 - ・ サプライチェーン上の道路の被災状況を即座に入手できることが重要である。
 - ・ 鉄道・海運という幹線物流の寸断を想定した時の代替手段となるトラックとの連携を確保する点がポイントだと思う。通常の代替輸送のようにはいかないの、荷主側の在庫の持ち方・センターのあり方などについて議論が深められればと思う。
- ガイドラインで想定する被災の対象には、発荷主、着荷主、道路等の輸送インフラ等を含み、特に道路など輸送インフラ寸断時の情報収集・情報共有に注目する。ガイドラインでは、前述のとおり物流事業者に着目し、発荷主・着荷主との関係を対象とする。

2. 荷主・物流事業者の具体的な連携内容について

(1) 無理な運行要請の防止に関する認識の共有

- ・ 荷主から無理な運行を強られるという話はよく聞くので、無理な運行の要請を防ぎたい。国交省の基準もあるので、その遵守を反映させたい。そうした対応を反映したい。
 - ・ トラック事業者は多くの荷主との契約があり、対応がバラバラだと混乱する。
- ガイドラインでは、発着両側の荷主企業がBCPを策定する際、無理な運行要請の防止について認識し、基準を遵守すべきことを記載する。

(2) 予見可能な災害に対する計画運休等の対応

- ・ 天気予報の精度向上を踏まえ、大雪、大雨、台風などの事前対策として、被災状況の事前情報を収集し、事前に輸送を止めるという計画運休や、別の輸送手段を確保するなどの対策を行っている。災害時の事前運休について関係者が合意できるとよい。
 - ・ 予見できる災害の対応において、各社判断だと混乱する。「シグナル」のようなもので、まとまった対応ができるとよい。
 - ・ 事前対策の際の課題も明らかにできるとよい。
- 計画運休をはじめとする予見可能な災害の事前対策について、アンケートでは、輸送の計画運休・物流センターの計画休止など、具体的な対策に即して実施状況や課題等を質

問するとともに、ガイドラインにも反映させる。

3. アンケート調査全般について

- ・ どのような被害を想定してどのような対策を考えるか、例えば、事前の対策について契約が結ばれているかということも確認していく必要がある。
- ・ 「予見可能」の定義やBCPの策定率も業界で違うので、アンケートでこうした業界ごとの対比もできるとよい。
- ・ 予見可能な過去災害が文献調査の対象として挙げられているが、これらの課題指摘を踏まえたアンケートとするのか、アンケートで課題を把握していくのか。

→予見可能な災害への取組状況、具体的な災害対策の取組状況について、アンケート調査で把握する。

文献調査では、予見可能な災害の被災状況や対策の実施状況について、断片的な情報しか得られていないことから、地震・津波等も含めた一般的な災害対策について文献等を踏まえてアンケートの設問や選択肢を作成し、実態や課題を把握する。