

「多様な災害に対応した荷主・物流事業者のBCPに関するアンケート調査」

アンケート調査結果(荷主企業)

(速報・単純集計)

2023年02月



三菱UFJリサーチ&コンサルティング

目次

1	調査の概要	1
2	調査結果	2
2-1	Q1 業種	2
2-2	Q2 資本金	2
2-3	Q3 取扱い商品	3
2-4	Q4 取扱い商品の特性	4
2-5	Q5 物流業務の実施状況	4
2-6	Q6 物流センターの設置状況	5
2-7	Q6SQ1 設置箇所数_自社で運営	5
2-8	Q6SQ2 設置箇所数_物流子会社に運営委託	6
2-9	Q6SQ3 設置箇所数_物流子会社以外に運営委託	6
2-10	Q7 店舗数	7
2-11	Q8 予見可能な自然災害_支障の有無	8
2-12	Q8-1 予見可能な自然災害_災害名	9
2-14	Q8-2 予見可能な自然災害_支障内容	10
2-16	Q8-3 予見可能な自然災害_支障・影響の具体的内容	11
2-17	Q8-4 予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況	12
2-18	Q8-5 予見可能な自然災害_発災前の対策	13
2-19	Q8-6 予見可能な自然災害_発災前の対策による効果	14
2-20	Q8-7 予見可能な自然災害_講じておくべきだったと考えられる対策	15
2-21	Q9 予見不能な自然災害_支障・影響の有無	16
2-22	Q9-2 予見不能な自然災害_支障内容	17
2-24	Q9-3 予見不能な自然災害_支障・影響の具体的内容	18
2-25	Q10 物流業務を対象に含むBCP策定の有無	19
2-26	Q11 物流に関するBCPの対象リスク	19
2-27	Q12 自然災害が予見された際の物流に関してあらかじめ講じている対応策	20
2-28	Q13 委託先の物流事業者に求める災害対策	21
2-29	Q14 物流事業者との災害対策に関する協力内容	22
2-30	Q14.2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整しているの該当事項	23
2-31	Q14.3.物流事業者のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっているの該当事項	24
2-32	Q14.4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有しているの該当事項	25
2-33	Q14.5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしているの該当事項	26
2-34	Q15 発荷主として、着荷主となる取引先(販売先)との災害対策に関する協力内容	27
2-35	Q16 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)に求める災害対策内容	28
2-36	Q17 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)との災害対策に関する協力内容	29
2-37	Q17.2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整しているの該当事項	30
2-38	Q17.3.発荷主のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっているの該当事項	31
2-39	Q17.4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有しているの該当事項	32
2-40	Q17.5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしているの該当事項	33
2-41	Q18 物流事業者や発着荷主との連携課題	34
2-42	Q18-1 物流事業者や発着荷主との連携課題の具体的内容	35
2-43	Q19 物流事業者や発着荷主との連携課題解決にあたって必要なこと	36
2-44	Q20 ガイドラインに盛り込むべき重要なこと	37
2-45	Q21 ガイドラインを広く周知し、活用を図るために必要なこと	38

1 調査の概要

図表 1-1 調査概要

<p>調査対象</p>	<p>本調査は、食料品や日用品など生活必需品を取り扱う製造業・卸売業・小売業を対象としている。調査実施にあたっては、日本チェーンストア協会、一般社団法人日本フランチャイズチェーン協会、一般社団法人全国スーパーマーケット協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人全国清涼飲料連合会のご協力を得た。調査票の送付先は、各団体の会員企業等、もしくは公開されている企業名簿から抽出し、対象企業数は以下のとおりである。</p> <p>■製造業:147社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全国清涼飲料連合会:企業会員、組合会員 ・日本石鹼洗剤工業会:正会員 ・日本衛生材料工業連合会:正会員のうち役員企業 ・日本ロジスティクスシステム協会:食品に分類される法人会員の一部 <p>■卸売業:105社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本加工食品卸協会:正会員 ・全国化粧品日用品卸連合会:本部役員企業 <p>■小売業:392社</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本チェーンストア協会:通常会員 ・日本フランチャイズチェーン協会:正会員 ・全国スーパーマーケット協会:正会員 <p>■計:644社</p>
<p>調査期間</p>	<p>令和4年12月下旬～令和5年1月下旬</p>
<p>調査項目</p>	<p>■概要及び貴社物流業務の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業種、資本金、取扱い商品の品目、取扱い商品の特性 ・物流業務の実施状況 ・物流センターの設置状況、設置箇所数 ・店舗数(小売業・飲食業のみ) <p>■近年の自然災害による物流面での対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予見可能な自然災害による支障の有無、災害名、支障内容 ・予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況 ・予見可能な自然災害の予見後・発災前の対策 ・予見可能な自然災害の予見時点で得講じておくべきだったと考えられる対策 ・予見不能な自然災害_支障・影響の有無、支障内容 <p>■BCP等における荷主(発荷主・着荷主)と物流事業者の連携に関する状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流業務を対象に含むBCP策定の有無、対象リスク ・自然災害が予見された際の物流に関してあらかじめ講じている対応策 ・委託先の物流事業者に求める災害対策 ・物流事業者との災害対策に関する協力関係、具体的な内容 ・発荷主として、着荷主との災害対策に関する協力関係、具体的内容 ・着荷主として、発荷主に求める災害対策 ・着荷主として、発荷主との災害対策に関する協力関係、具体的な内容 ・物流事業者や発着荷主との連携にあたっての課題、課題解決に必要なこと <p>■「多様な災害に対応したBCP策定ガイドライン」に関する意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガイドラインに盛り込むべき内容 ・ガイドラインを広く周知し、活用するために必要なこと
<p>配布・回収数</p>	<p>配布数:644 回収数:119 回答率:18.4%</p>

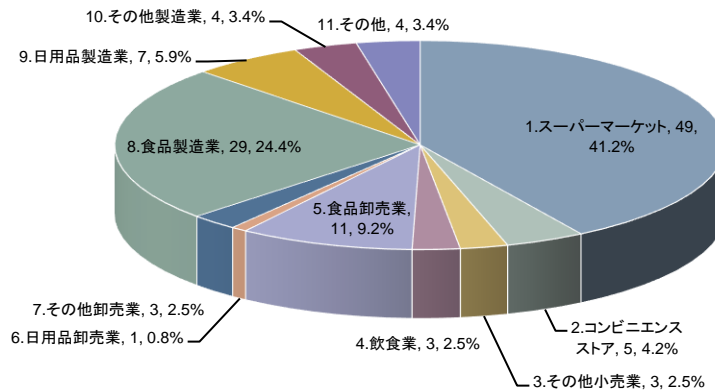
2 調査結果

2-1 Q1 業種

「1.スーパーマーケット」の割合が最も高く41.2%となっている。次いで、「8.食品製造業(24.4%)」、「5.食品卸売業(9.2%)」となっている。

図表 2-1 Q1 業種

(n=119)

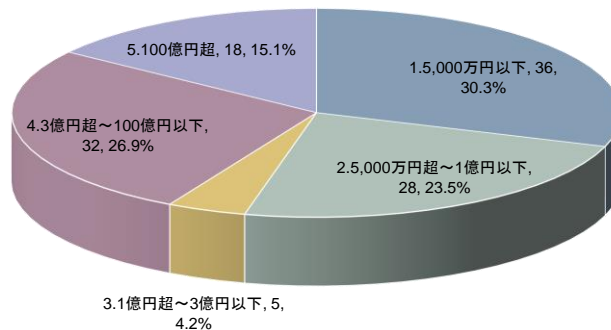


2-2 Q2 資本金

「1.5,000万円以下」の割合が最も高く30.3%となっている。次いで、「4.3億円超～100億円以下(26.9%)」、「2.5,000万円超～1億円以下(23.5%)」となっている。

図表 2-2 Q2 資本金

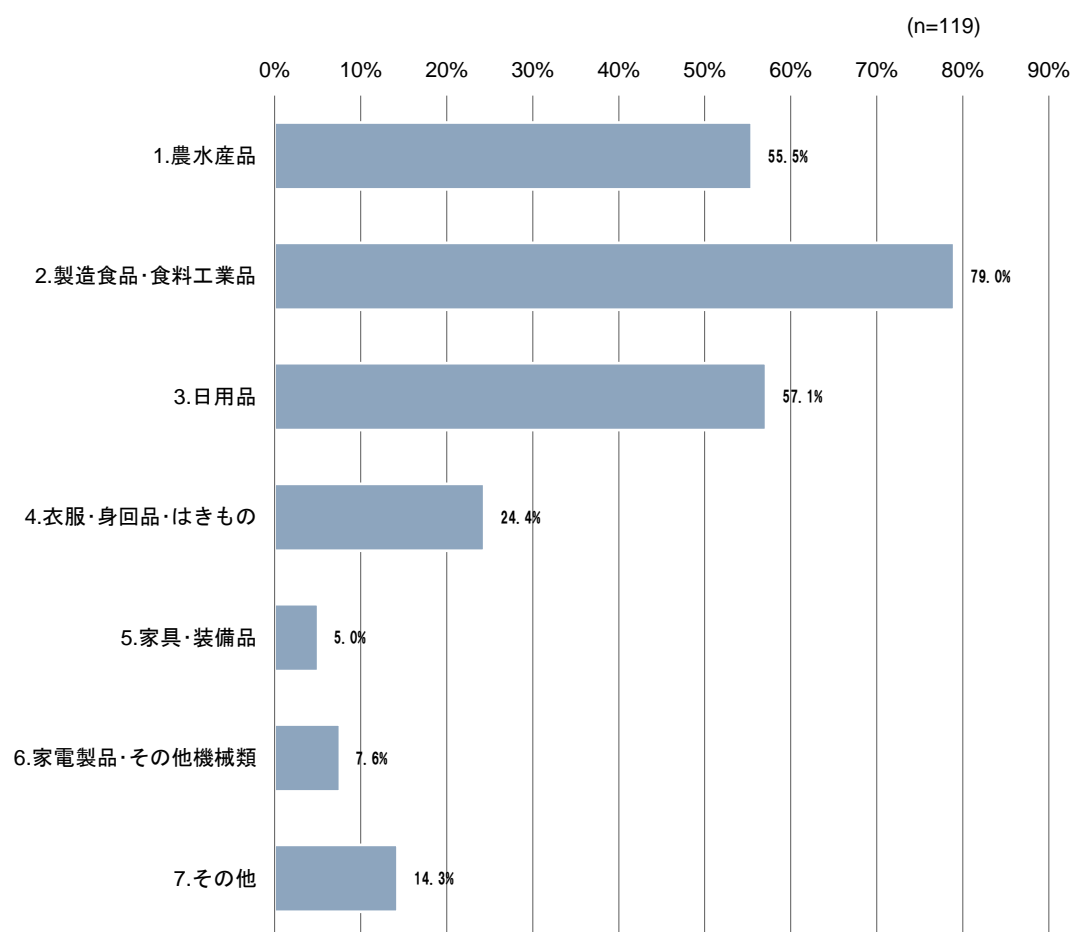
(n=119)



2-3 Q3 取扱い商品

「2.製造食品・食料工業品」の割合が最も高く79.0%となっている。次いで、「3.日用品(57.1%)」、「1.農水産品(55.5%)」となっている。

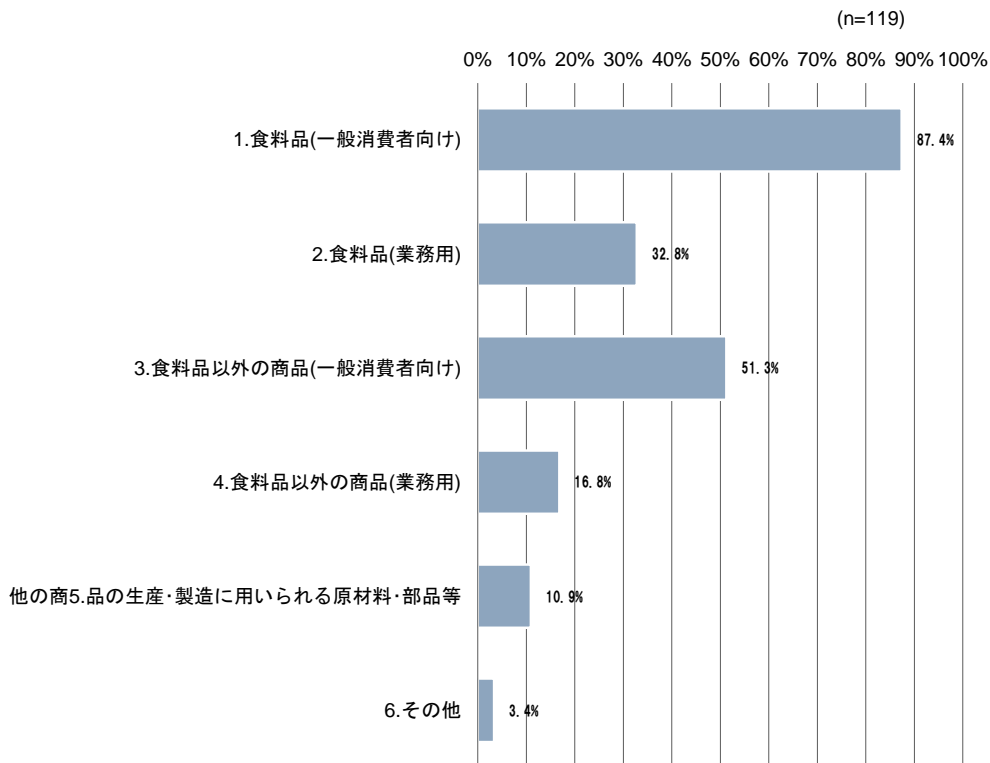
図表 2-3 Q3 取扱い商品



2-4 Q4 取扱い商品の特性

「1.食料品(一般消費者向け)」の割合が最も高く87.4%となっている。次いで、「3.食料品以外の商品(一般消費者向け)(51.3%)」、「2.食料品(業務用)(32.8%)」となっている。

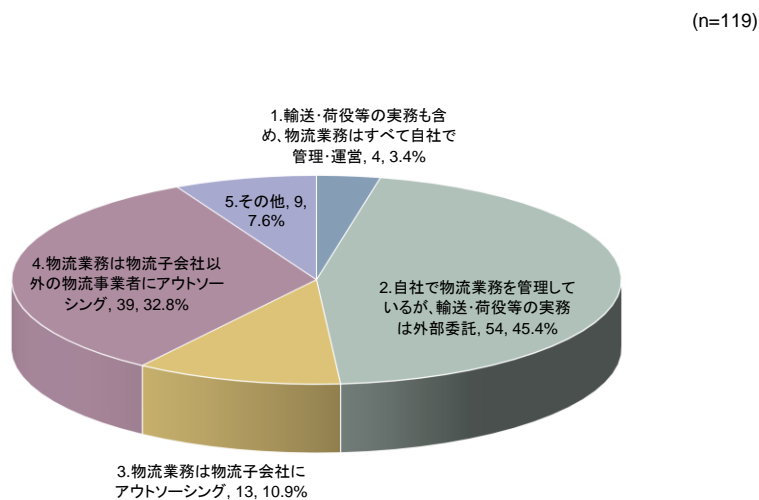
図表 2-4 Q4 取扱い商品の特性



2-5 Q5 物流業務の実施状況

「2.自社で物流業務を管理しているが、輸送・荷役等の実務は外部委託」の割合が最も高く45.4%となっている。次いで、「4.物流業務は物流子会社以外の物流事業者にアウトソーシング(32.8%)」、「3.物流業務は物流子会社にアウトソーシング(10.9%)」となっている。

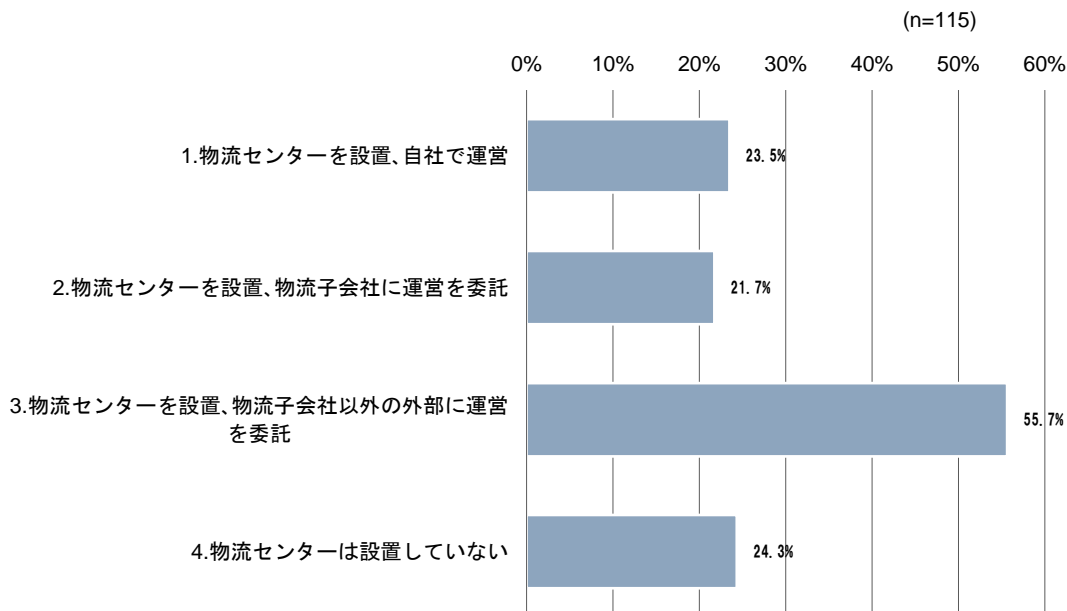
図表 2-5 Q5 物流業務の実施状況



2-6 Q6 物流センターの設置状況

「3.物流センターを設置、物流子会社以外の外部に運営を委託」の割合が最も高く 55.7%となっている。次いで、「4.物流センターは設置していない(24.3%)」、「1.物流センターを設置、自社で運営(23.5%)」となっている。

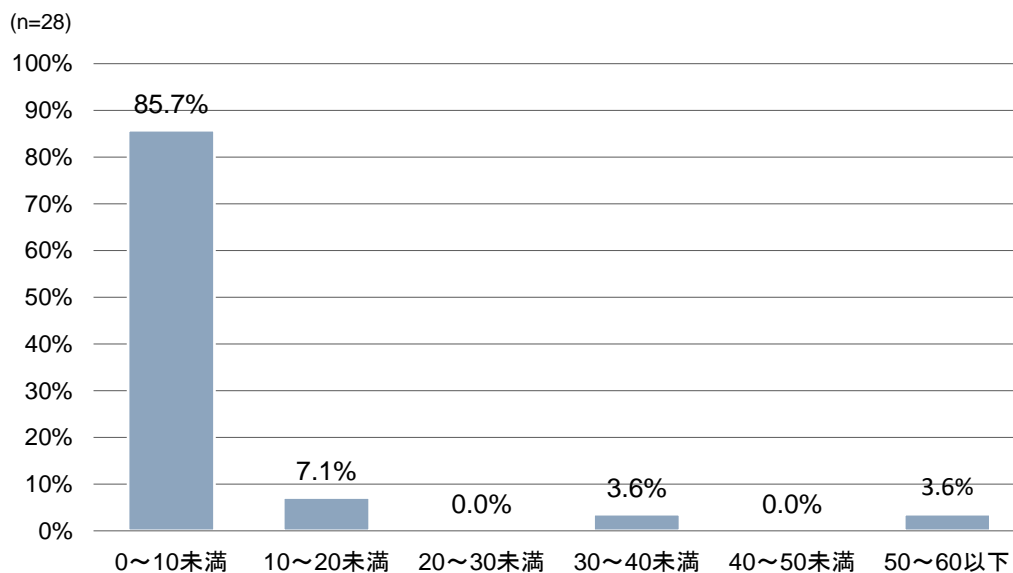
図表 2-6 Q6 物流センターの設置状況



2-7 Q6sq1 設置箇所数_自社で運営

平均値 5.9、最小値 1.0、最大値 55.0、標準偏差 11.7 となっている。

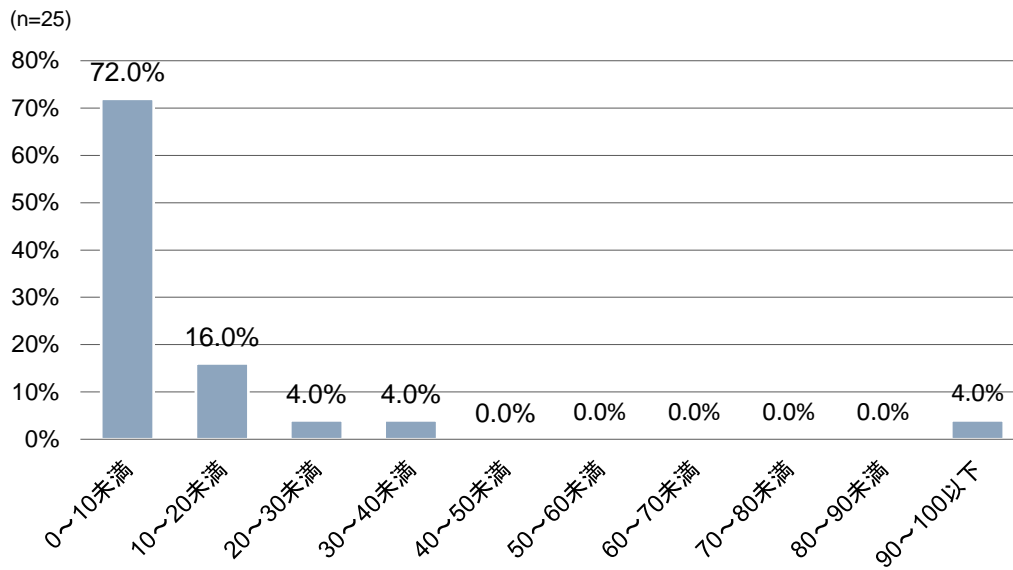
図表 2-7 Q6sq1 設置箇所数_自社で運営



2-8 Q6sq2 設置箇所数_物流子会社に運営委託

平均値 9.8、最小値 0.0、最大値 91.0、標準偏差 18.5 となっている。

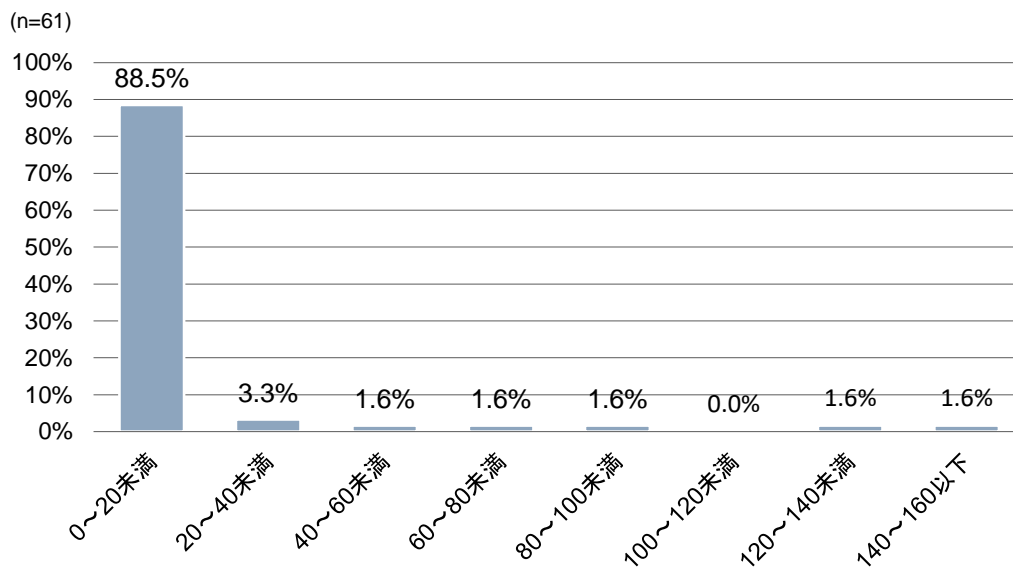
図表 2-8 Q6sq2 設置箇所数_物流子会社に運営委託



2-9 Q6sq3 設置箇所数_物流子会社以外に運営委託

平均値 13.7、最小値 1.0、最大値 153.0、標準偏差 28.0 となっている。

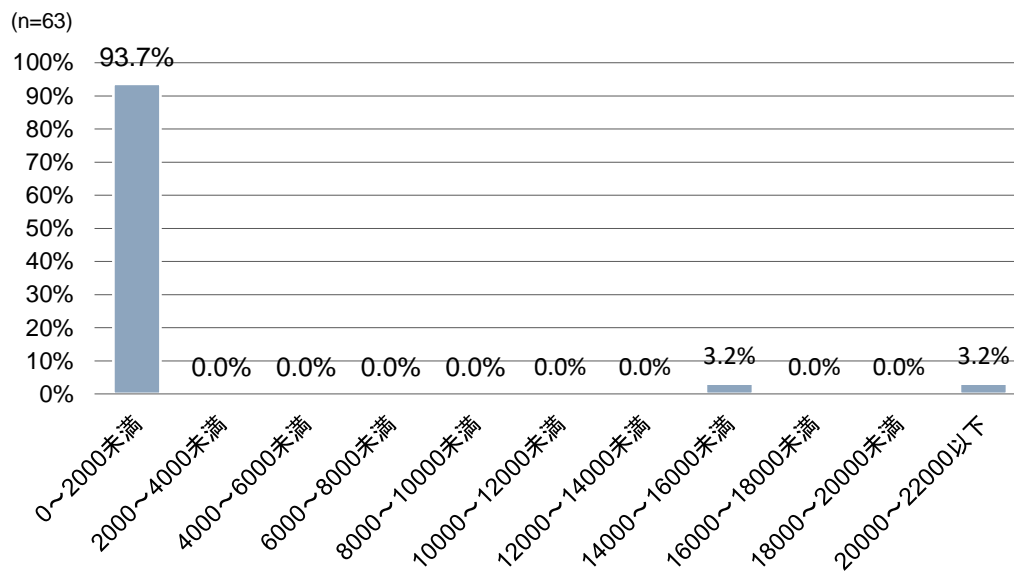
図表 2-9 Q6sq3 設置箇所数_物流子会社以外に運営委託



2-10 Q7 店舗数

平均値 1272.4、最小値 1.0、最大値 21350.0、標準偏差 4452.1 となっている。

図表 2-10 Q7 店舗数

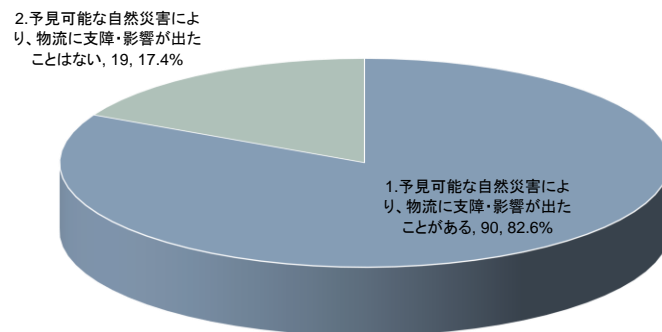


2-11 Q8 予見可能な自然災害_支障の有無

「1.予見可能な自然災害により、物流に支障・影響が出たことがある」の割合が82.6%となっている。次いで、「2.予見可能な自然災害により、物流に支障・影響が出たことはない(17.4%)」となっている。

図表 2-11 Q8 予見可能な自然災害_支障の有無

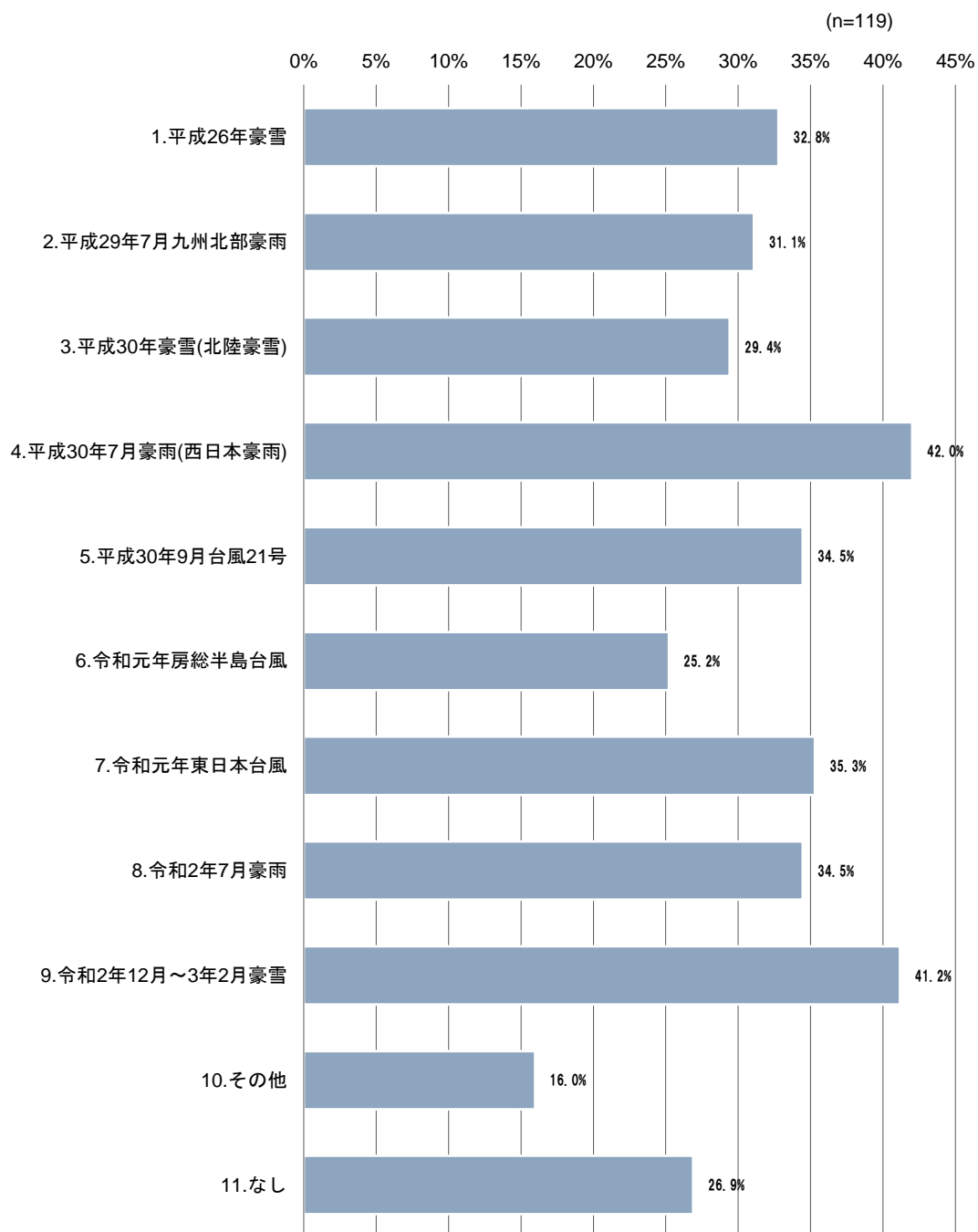
(n=109)



2-12 Q8-1 予見可能な自然災害_災害名

「4.平成30年7月豪雨(西日本豪雨)」の割合が最も高く42.0%となっている。次いで、「9.令和2年12月～3年2月豪雪(41.2%)」、「7.令和元年東日本台風(35.3%)」となっている。

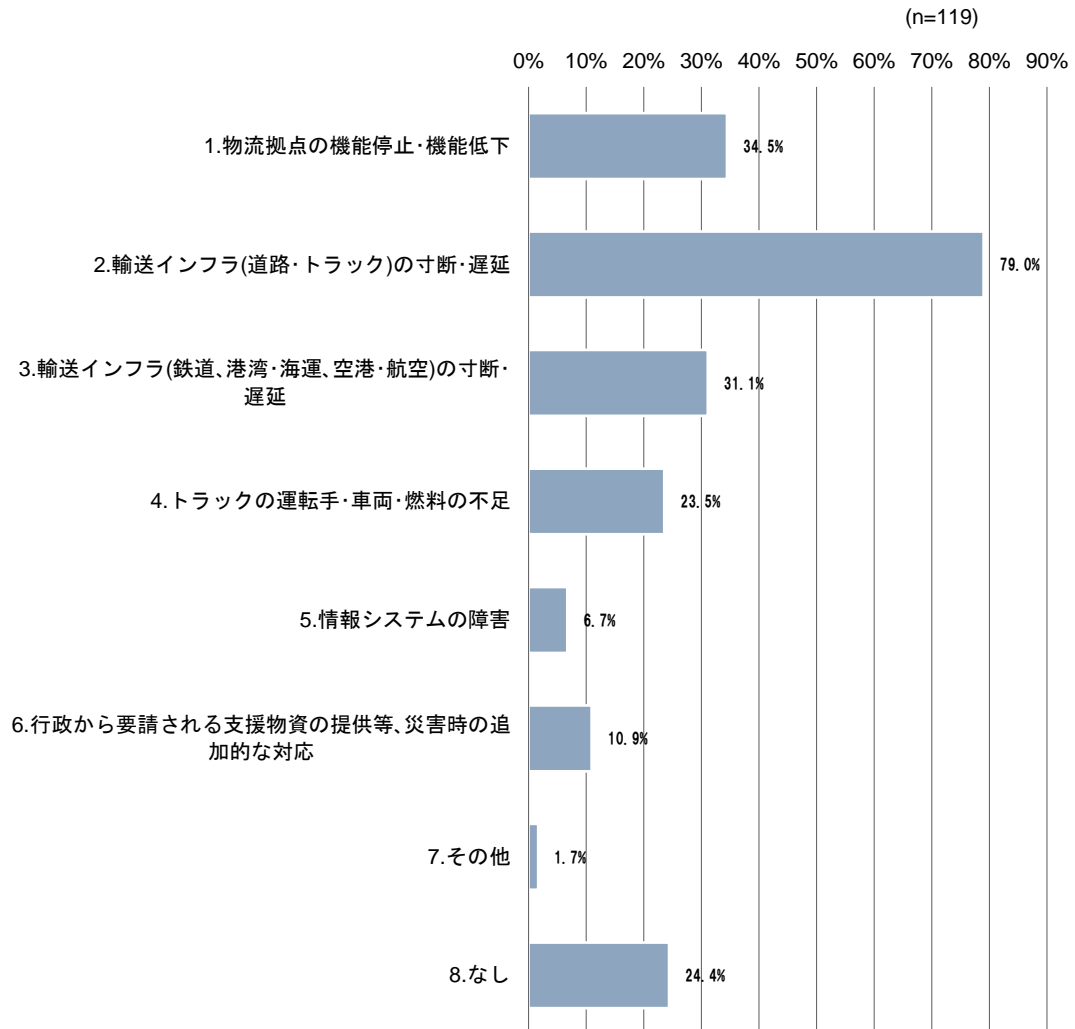
図表 2-12 Q8-1 予見可能な自然災害_災害名



2-14 Q8-2 予見可能な自然災害_支障内容

「2.輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延」の割合が最も高く79.0%となっている。次いで、「1.物流拠点の機能停止・機能低下(34.5%)」、「3.輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延(31.1%)」となっている。

図表 2-13 Q8-2 予見可能な自然災害_支障内容



2-16 Q8-3 予見可能な自然災害_支障・影響の具体的内容

(主な回答抜粋)

1. 物流拠点の機能停止・機能低下

- ・ 従業員の被災により荷役リソースの深刻な不足が発生。付近の川が増水し、浸水被害。
- ・ センター付近の地区一帯が3日間停電し、上下搬送機器停止により入出荷不可能となった。
- ・ 停電による冷蔵機能停止による商品廃棄。
- ・ 従業員が出勤できないことによる庫内作業・輸送の遅れ
- ・ 計画運休による庫内作業要員も出勤できず、物流拠点機能が大幅に低下した。
- ・ 公共交通機関停止により作業員が出勤できない事による物流拠点機能低下。
- ・ 物量が通常の3倍程度に膨れ上がり、在庫欠品や取引先入荷の遅れ、自社構内作業の遅延・欠品の発生。センター建物設備の突風による破損。

2. 輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延

- ・ 輸送途中のトラックが立ち往生で荷物の遅配。出発拠点に帰れず便数不足で残荷。帰ってきた運転手休憩の為便数不足で残荷。指定日に間に合わず。
- ・ 雪害による立ち往生等で道路に閉じ込められ、運転手が数日間も帰庫できないことがある。結果として運転手の疲弊・不足となる。災害により、高速が止まると一般道に車両が流れて大渋滞を引き起こし、物資の配送ができなくなるなど大きな影響が発生する。
- ・ 積雪による渋滞・交通規制の発生。渋滞・交通規制による帰着困難ドライバーの長時間拘束、それによる業務可能ドライバー不足の発生。延着及びセンター出発不可により大量の商品がセンターに滞留しセンター機能が低下。納品先の受入れ能力低下。
- ・ 通行止めとなり、配送ができない、引き返せない状態となりドライバーが長時間立往生することとなり、就労拘束時間オーバーや店着できない商品の廃棄が発生
- ・ 降雪時は高速道路の予防的通行止めによる下道渋滞が発生し、納品および配送に大きな遅れが発生する。
- ・ 雪でベンダーからの物流センターへの納品が遅延、もしくは不可となり、結果として店舗への配送が遅延、もしくは不足した。
- ・ 雪や台風により高速道路、一般道路の通行止めで配送の遅延や持ち戻りが発生し食材供給が滞ったり廃棄が発生。ドライバーの待機、休憩などの労務問題
- ・ 強風により運行不能となる時間帯が発生した為、欠品・入荷遅れ・出荷遅れが発生。
- ・ 平成30年台風で関西方面で輸送トラック横転により商品破損発生。
- ・ 高速道路、主要道路通行止めによって、輸送ができなくなり、商品の供給が止まってしまう。
- ・ 工場から物流センターへの補給が遅延。お届け先への配送が最大数日間遅延。
- ・ 納品遅延が発生し、得意先よりクレームが発生した。
- ・ 物流過程における配送遅延(物流センターへの供給や得意先への納品)が生じ、得意先調整等が発生する事により、車両確保、物流センター運営調整、及び社内調整が発生する。
- ・ 道路が寸断され、大きくうかいして商品を届けた。

3. 輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延

- ・ フェリー運行中止による陸送対応、納品先での受け取り拒否(不可)
- ・ 広島での鉄道の寸断により、九州への輸送に影響(名古屋より)
- ・ 関西九州方面の輸送に於ける JR コンテナの寸断・運送便遅延が目立つ。また、沖縄輸送に関しては秋の台風シーズンに大しけにより欠航し、遅延が毎年のように発生している。

4. トラックの運転手・車両・燃料の不足

- ・ 燃料の不足
- ・ 遠方への輸送車両が不足、一日当りの配送量を制限した。

5. 情報システムの障害

- ・ 通信障害
- ・ データ処理拠点を置くエリアでの災害時はデータ処理にも影響あり。

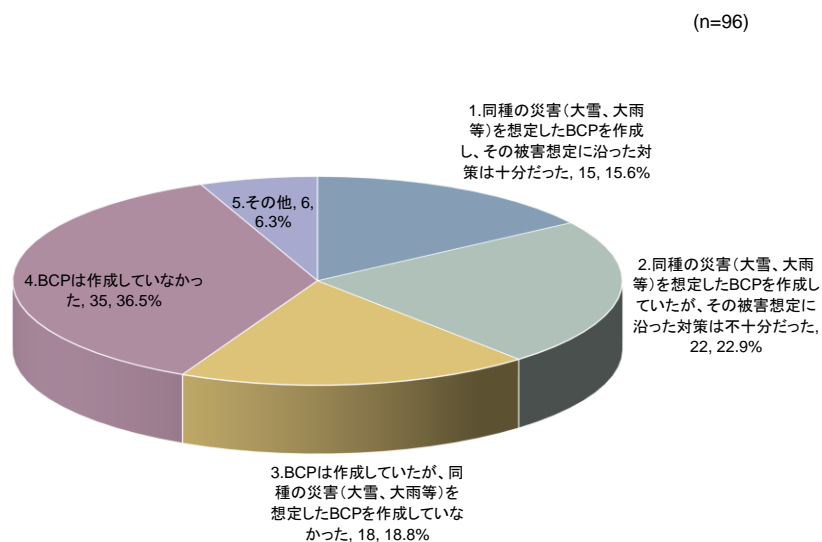
6. 行政から要請される支援物資の提供等、災害時に求められる追加的対応

- ・ 水やインスタント食品を中心とした、行政への支援物資配送。

2-17 Q8-4 予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況

「4.BCPは作成していなかった」の割合が最も高く36.5%となっている。次いで、「2.同種の災害(大雪、大雨等)を想定したBCPを作成していたが、その被害想定に沿った対策は不十分だった(22.9%)」、「3.BCPは作成していたが、同種の災害(大雪、大雨等)を想定したBCPを作成していなかった(18.8%)」となっている。

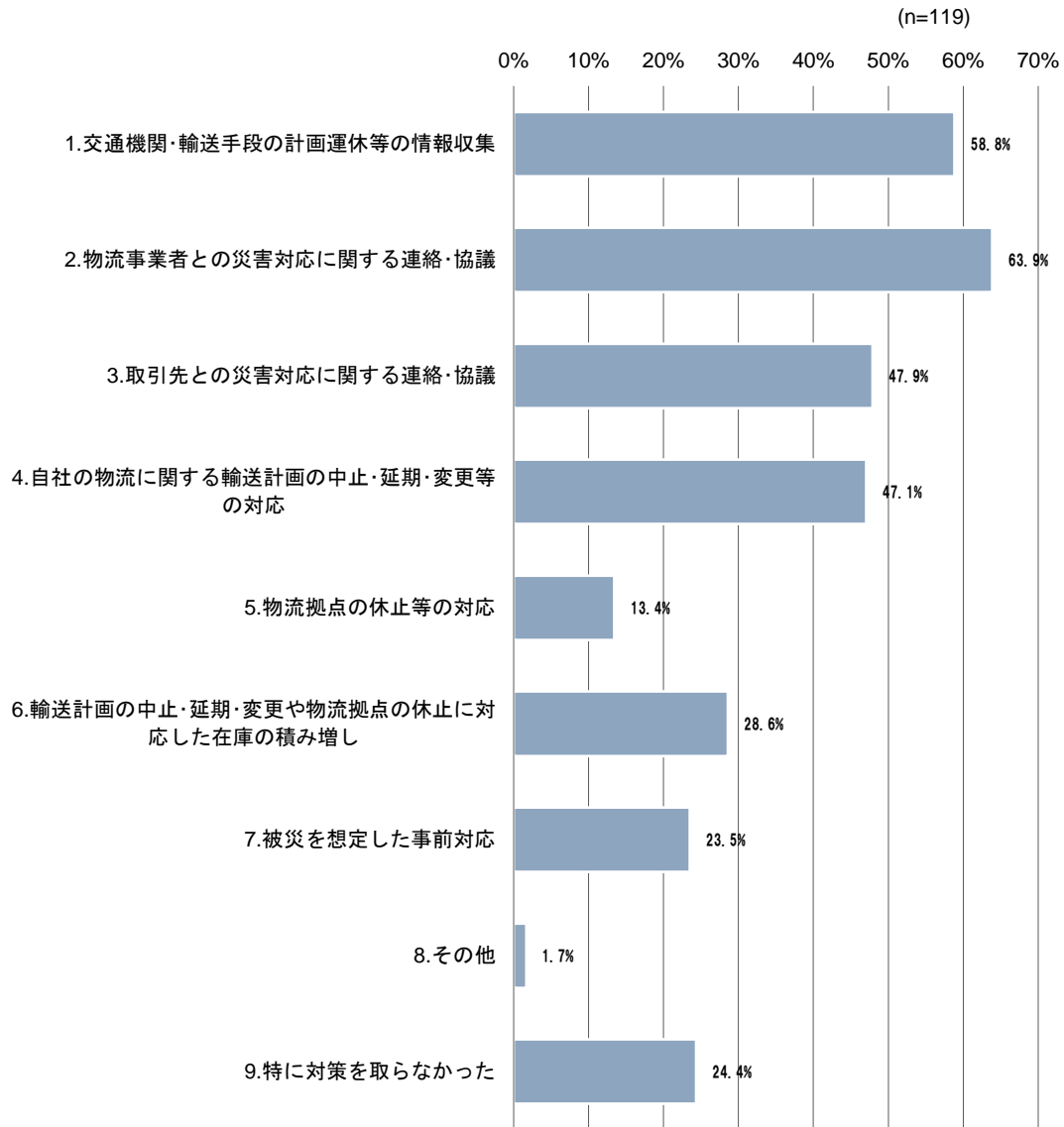
図表 2-14 Q8-4 予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況



2-18 Q8-5 予見可能な自然災害_発災前の対策

「2.物流事業者との災害対応に関する連絡・協議」の割合が最も高く63.9%となっている。次いで、「1.交通機関・輸送手段の計画運休等の情報収集(58.8%)」、「3.取引先との災害対応に関する連絡・協議(47.9%)」となっている。

図表 2-15 Q8-5 予見可能な自然災害_発災前の対策



2-19 Q8-6 予見可能な自然災害_発災前の対策による効果

(主な回答抜粋)

■物流従事者の安全確保

- ・ 部分休業による従業員の安全確保。
- ・ 人的被害の防止。
- ・ 配送を取りやめ、ドライバーの安全確保できた。
- ・ 物流従事者の安全確保

■在庫の積み増し、欠品の防止

- ・ 店舗販売商品の欠品防止に役立った
- ・ 事前に予見される場合は前倒しで輸送を行う。メイン商品を優先で運ぶ
- ・ 取引先への納期遅延などにより、供給不足を避けるため、予見される災害情報が入った時は事前取引先在庫を積み増す事が出来た。
- ・ 自社の物流拠点での在庫対応にて、輸送不可の期間も実害は発生しなかった
- ・ 事前に物流拠点のある関西・関東から北海道・九州の遠方地への在庫積み増しにより、在庫切れを起こさなかった。
- ・ 在庫の積み増しを行い、欠品を防ぐことができた。

■物流への影響の最小化

- ・ 店舗への商品供給停滞を最小限に抑制することができた。
- ・ 出荷日を早めて、災害による配送遅延を回避
- ・ 降雪や暴風雨がひどい時には配送を中止し、雪や風雨が止んだ時に万全な対応が取れるように備え、店舗配送の正常化を早める取り組みをした。
- ・ 店舗の営業に対する支障を最小限にとどめることが出来た。
- ・ 店舗への配送遅延を最小限に抑えることはできた。
- ・ 応援人員、応援車両により影響度を軽減できた。
- ・ 台風に関して、予想進路に当たる納品先に配送中止の連絡を入れ、2次災害防止に努めた。
- ・ 応援体制構築による物流機能の維持、継続
- ・ 配送ができなかった時の事後対応について計画した
- ・ 被災後のリカバリー迅速化
- ・ 遠隔地からの配送をストップする事で、渋滞等に巻き込まれることを回避できたため、早期の配送再開が出来た

■災害発生時の対応の円滑化

- ・ 社内連絡網の整備・物流会社との連携方法の事前協議により災害時の対応がスムーズに進んだ。
- ・ 取引先との調整で出荷量を調節でき、それに基づく作業計画で運用できた。
- ・ 車両確保の面では対策を講じた事により、大きな混乱を招くような事には発展しなかった。
- ・ 特に影響がありそうな日の配送を停止し、前倒しで在庫を送り込んだため、足止めされることは無かった。
- ・ 災害発生後の対応、供給に余裕が出た
- ・ 納期調整により混乱回避
- ・ 代替策の検討により、販売先への報告やその後の実務が円滑に進められた。
- ・ 輸送計画の日程変更・延期などで輸送中のトラブル(破損や荷物の積み残し、延着)を防止。

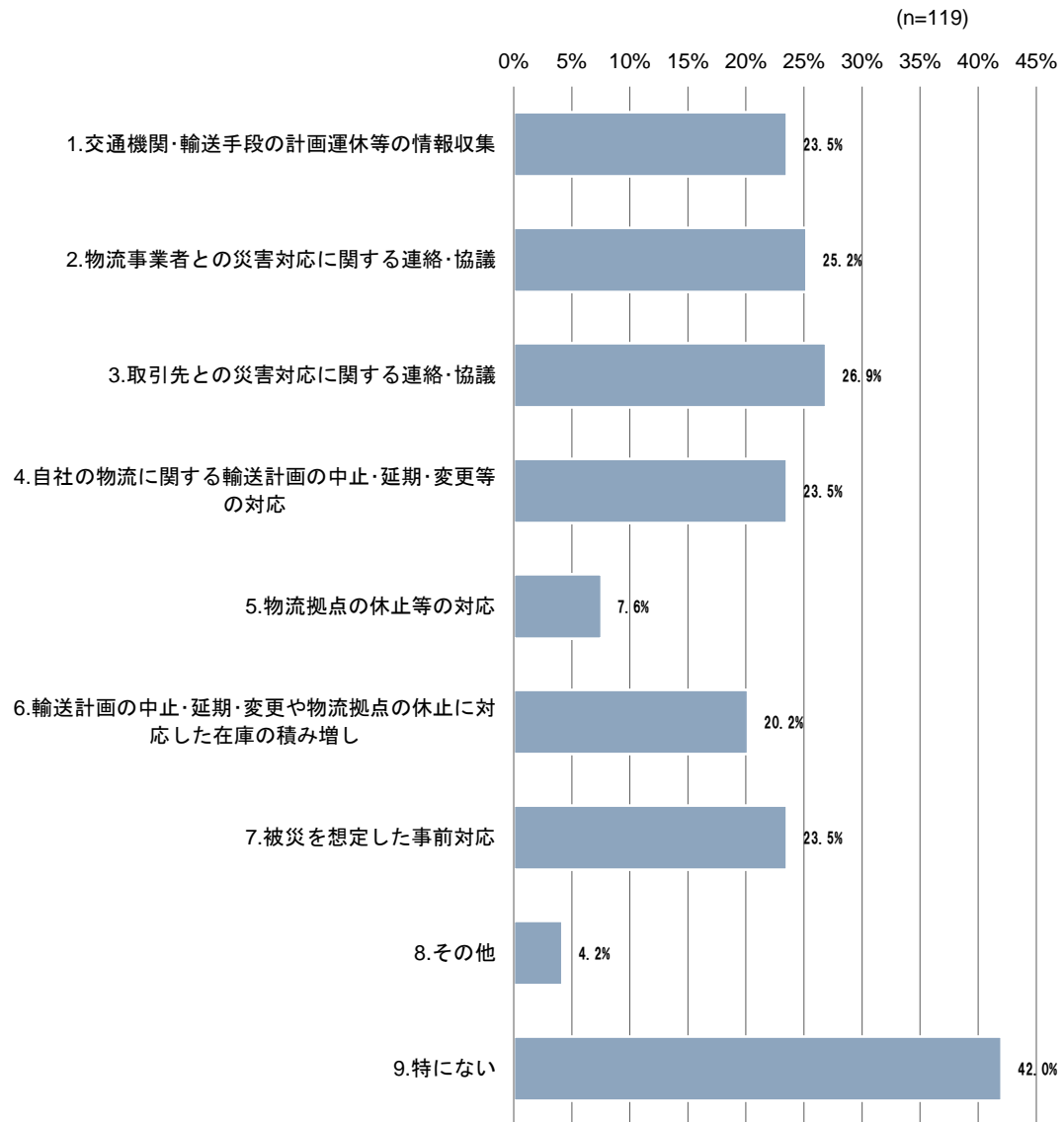
■取引先の理解醸成

- ・ 取引先に了解を取り、出荷予定日を早めた分は影響が出なかった。
- ・ 着荷主(店舗)からの苦情が軽減。
- ・ 配送遅延が想定された為、得意先への事前の音出しを実施し、トラブルを未然に防いだ。
- ・ お得意先との納品トラブル回避
- ・ お客様からの(災害に関する対応についての)問い合わせが減った。
- ・ 起こりえる物流影響を関係者に事前共有する事で納品先などの理解を得やすかった。
- ・ 納品先に承解を取れた
- ・ 関連するプレーヤーとのリスク意識の共有等

2-20 Q8-7 予見可能な自然災害_講じておくべきだったと考えられる対策

「9.特にない」の割合が最も高く 42.0%となっている。次いで、「3.取引先との災害対応に関する連絡・協議(26.9%)」、「2.物流事業者との災害対応に関する連絡・協議(25.2%)」となっている。

図表 2-16 Q8-7 予見可能な自然災害_講じておくべきだったと考えられる対策

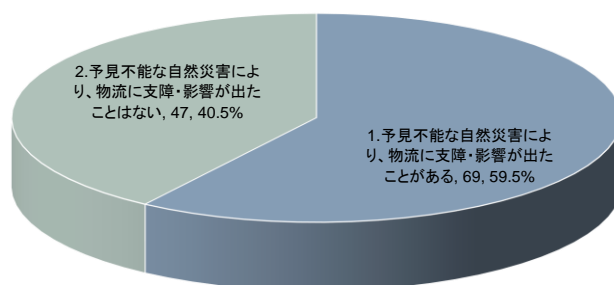


2-21 Q9 予見不能な自然災害_支障・影響の有無

「1.予見不能な自然災害により、物流に支障・影響が出たことがある」の割合が最も高く 59.5%となっている。次いで、「2.予見不能な自然災害により、物流に支障・影響が出たことはない(40.5%)」となっている。

図表 2-17 Q9 予見不能な自然災害_支障・影響の有無

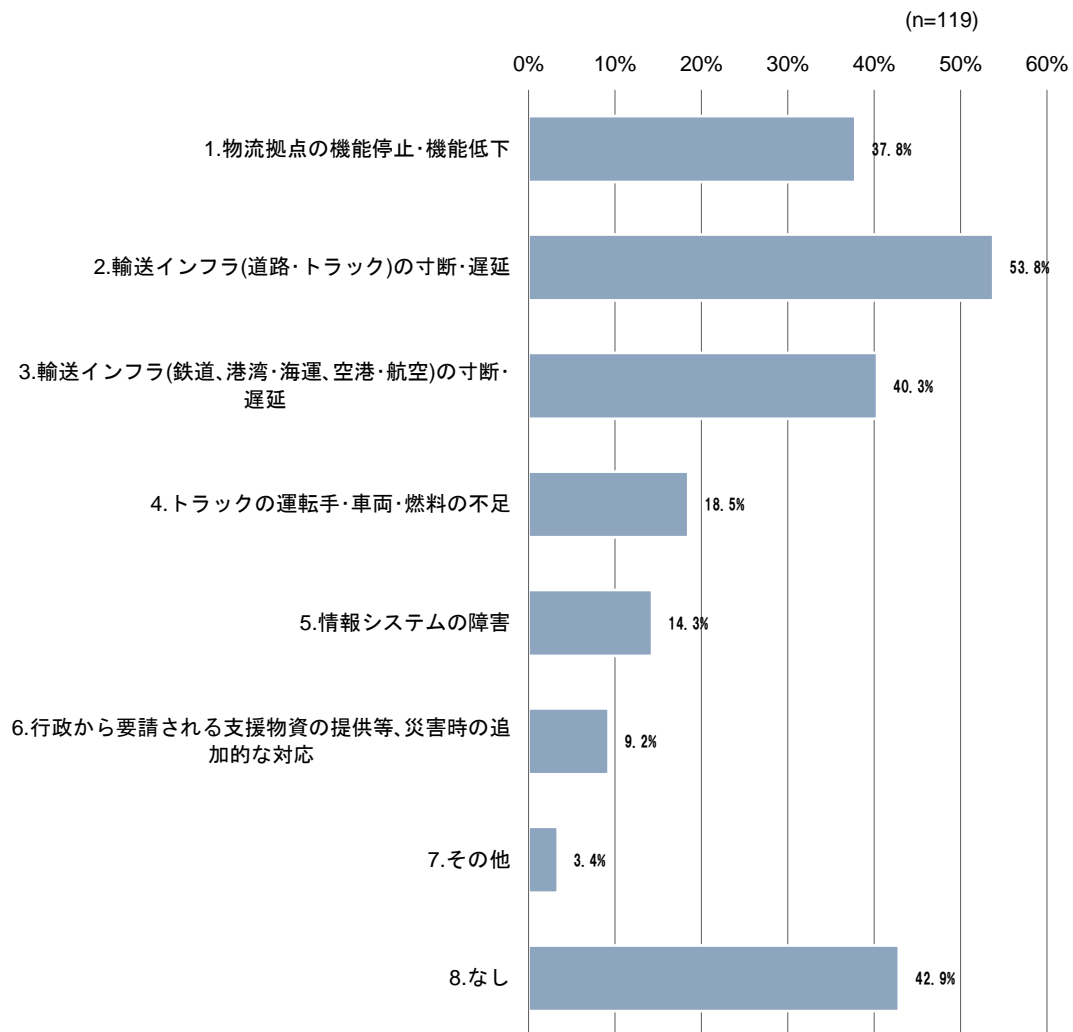
(n=116)



2-22 Q9-2 予見不能な自然災害_支障内容

「2.輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延」の割合が最も高く 53.8%となっている。次いで、「8.なし(42.9%)」、「3.輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延(40.3%)」となっている。

図表 2-18 Q9-2 予見不能な自然災害_支障内容



2-24 Q9-3 予見不能な自然災害_支障・影響の具体的内容

(主な回答抜粋)

1. 物流拠点の機能停止・機能低下

- ・ 荷崩れ商品発生により、不良品発生。庫内安全確保までの出荷停止。
- ・ 保管商品の破損など
- ・ 物流拠点の建屋被害、マテハン停止、該当地域作業者の被災による出勤不能
- ・ 火災による物流拠点の焼失
- ・ 停電による冷蔵機能停止による商品廃棄。
- ・ 落下等による製品の損傷が発生し、出荷できない状況が約5日間続いた
- ・ 直近のエレベーター停止は入荷した荷物が上げられずに、生産作業の遅れが発生
- ・ 物流拠点において、商品の落下や破損、躯体の損傷が発生し、甚大な被害となった。復旧にも時間を要し、商品調達や供給にも支障が出た。
- ・ 停電による物流拠点の機能停止、店舗停電による納品不能、復興期における特需により物流機能のオーバーフロー。
- ・ センター停電により、センター構内業務を行うことが出来ず、センター内に商品が滞留
- ・ センター内床上浸水

2. 輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延

- ・ 除雪が追い付かず、交通が混乱。1週間ほど資材入荷及び製品出荷不可＝操業停止状態
- ・ 降雪、大雨による道路の寸断による商品物流の遅れ。
- ・ 高速道路通行止めや一般道路渋滞による輸配送大幅遅延及び中止
- ・ 高速、国道などすべての道路が寸断され、商品の入・出荷が著しく低下した。
- ・ 道路の通行止めで遅延や納品先での納品を拒まれる事があった。
- ・ 納品予定の得意先に配送できなかった。
- ・ 納期の遅延・お客様被害により納品先の変更及びご注文のキャンセル
- ・ 道路状況悪化に伴う加盟店に対する商品供給不能や大幅な遅延、ドライバーの勤務時間増加。
- ・ 物流過程における配送遅延が生じる事で、得意先調整等が発生する事により、車両確保、物流センター運営調整、及び社内調整が発生する。
- ・ 配送リードタイム延長し納期調整、他工場での応援生産と在庫移動

3. 輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延

- ・ 鉄道寸断
- ・ フェリー運行中止による陸送対応
- ・ JR 北陸線が長期間通行止め。物流に遅延発生。
- ・ 羽田～札幌の航空便が停止したため、店舗への納品リードタイムが+1日遅延した。

4. トラックの運転手・車両・燃料の不足

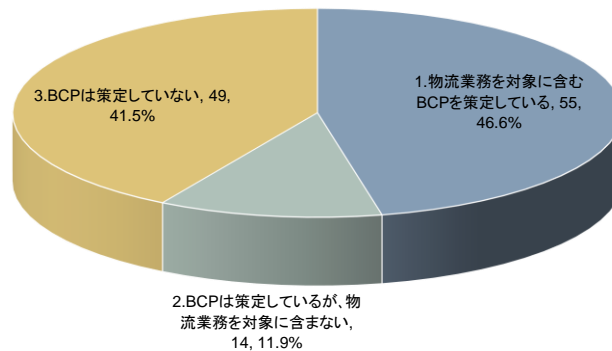
- ・ 地震の影響で車両が確保できずに納品が出来なくなることがあった。
- ・ ドライバー不足

2-25 Q10 物流業務を対象に含む BCP 策定の有無

「1.物流業務を対象に含む BCP を策定している」の割合が最も高く 46.6%となっている。次いで、「3.BCP は策定していない(41.5%)」、「2.BCP は策定しているが、物流業務を対象に含まない(11.9%)」となっている。

図表 2-19 Q10 物流業務を対象に含む BCP 策定の有無

(n=118)

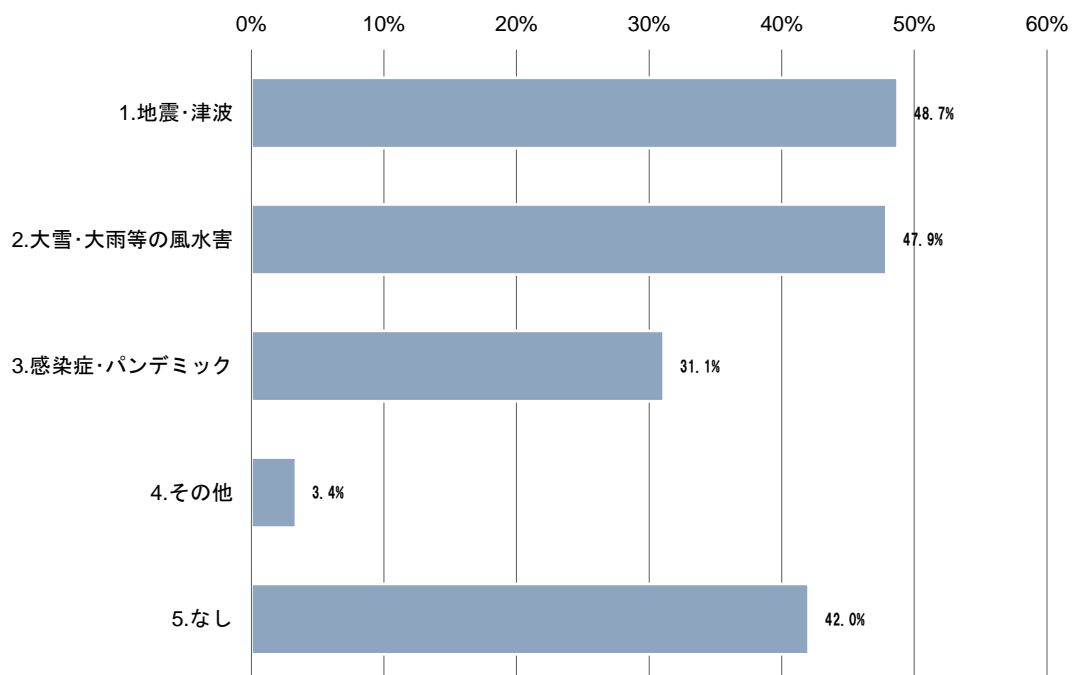


2-26 Q11 物流に関する BCP の対象リスク

「1.地震・津波」の割合が最も高く 48.7%となっている。次いで、「2.大雪・大雨等の風水害(47.9%)」、「5.なし(42.0%)」となっている。

図表 2-20 Q11 物流に関する BCP の対象リスク

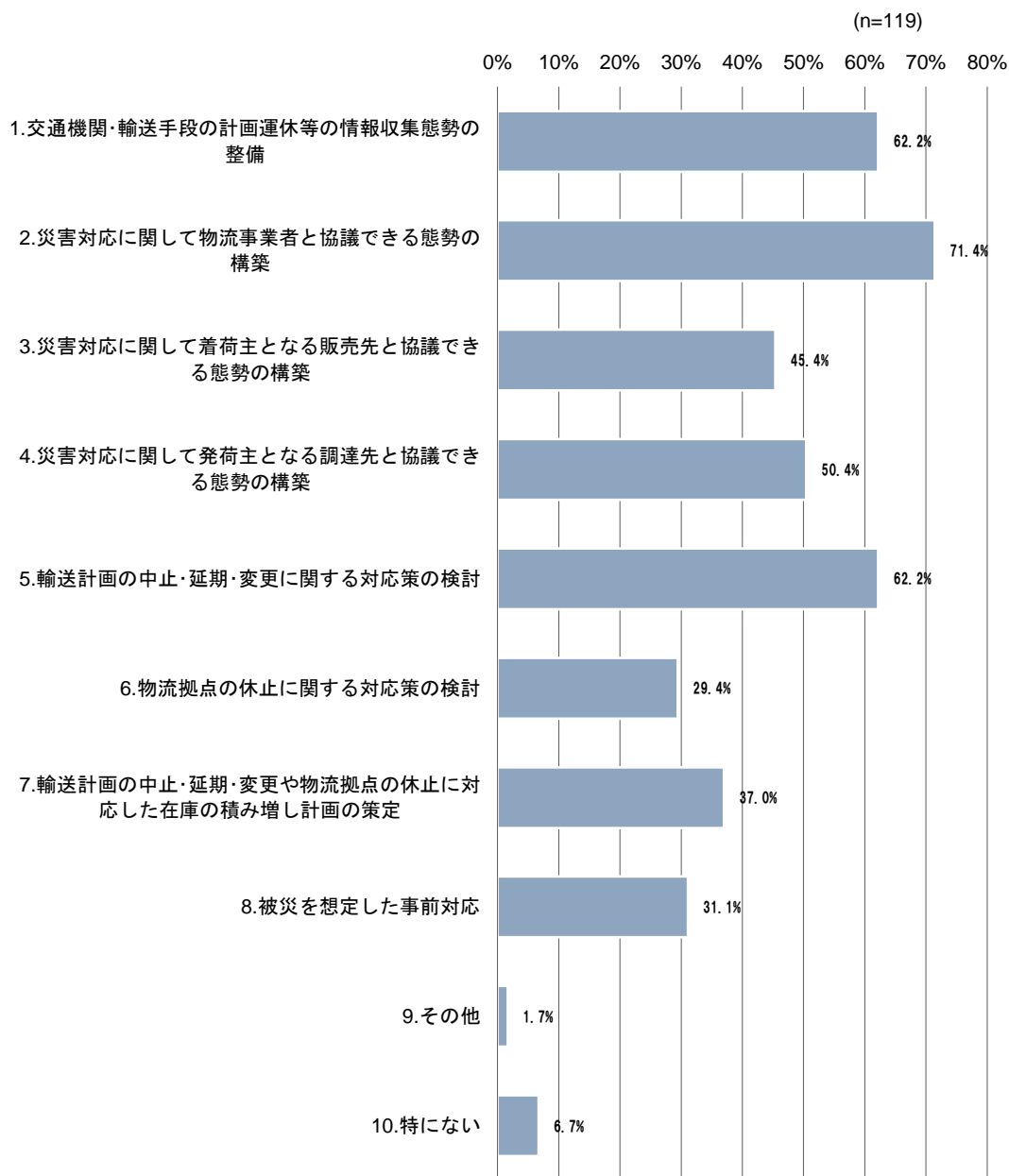
(n=119)



2-27 Q12 自然災害が予見された際の物流に関してあらかじめ講じている対応策

「2.災害対応に関して物流事業者と協議できる態勢の構築」の割合が最も高く71.4%となっている。次いで、「1.交通機関・輸送手段の計画運休等の情報収集態勢の整備(62.2%)」、「5.輸送計画の中止・延期・変更に関する対応策の検討(62.2%)」、「4.災害対応に関して発荷主となる調達先と協議できる態勢の構築(50.4%)」となっている。

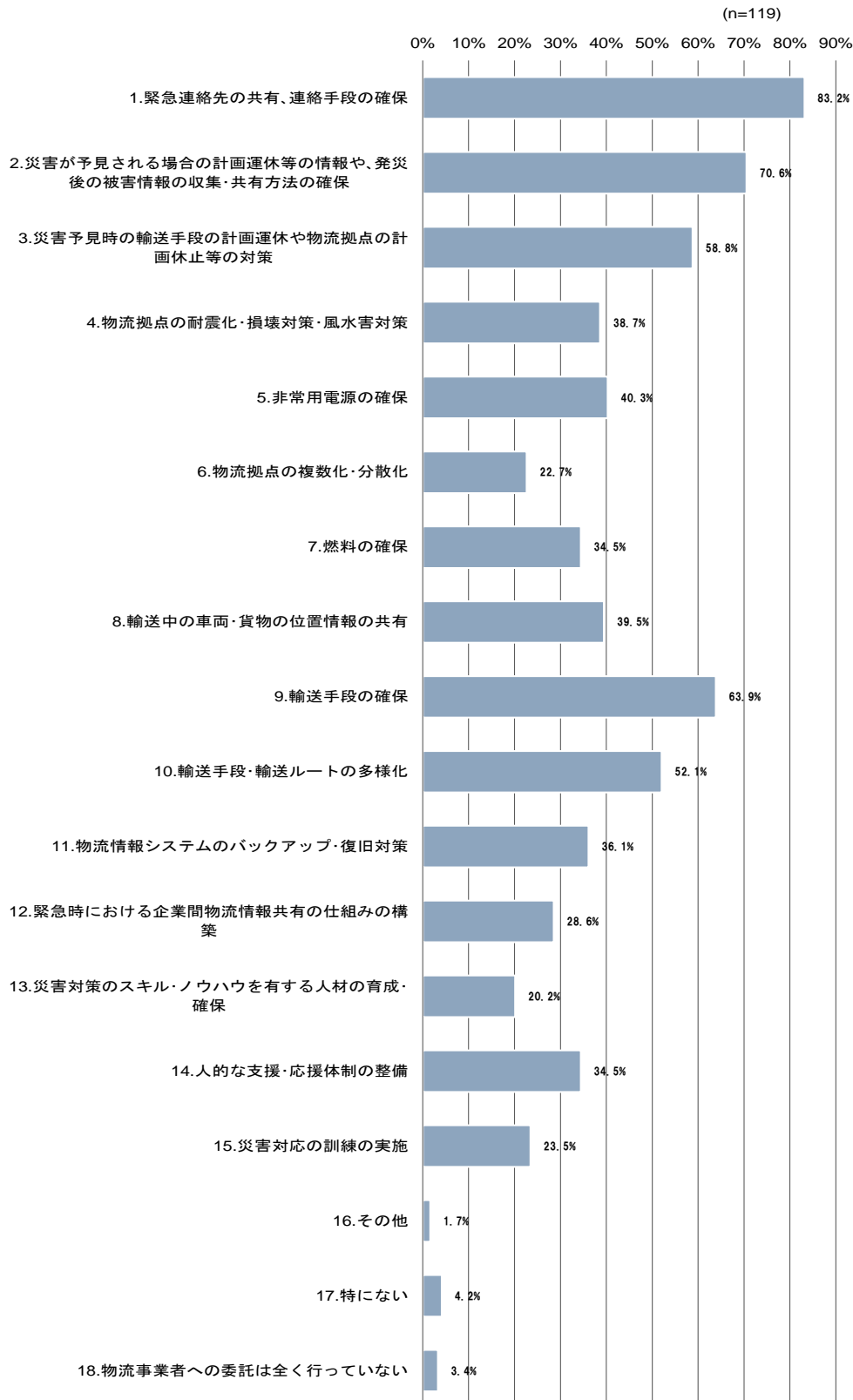
図表 2-21 Q12 自然災害が予見された際の物流に関してあらかじめ講じている対応策



2-28 Q13 委託先の物流事業者に求める災害対策

「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保」の割合が最も高く83.2%となっている。次いで、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(70.6%)」、「9.輸送手段の確保(63.9%)」となっている。

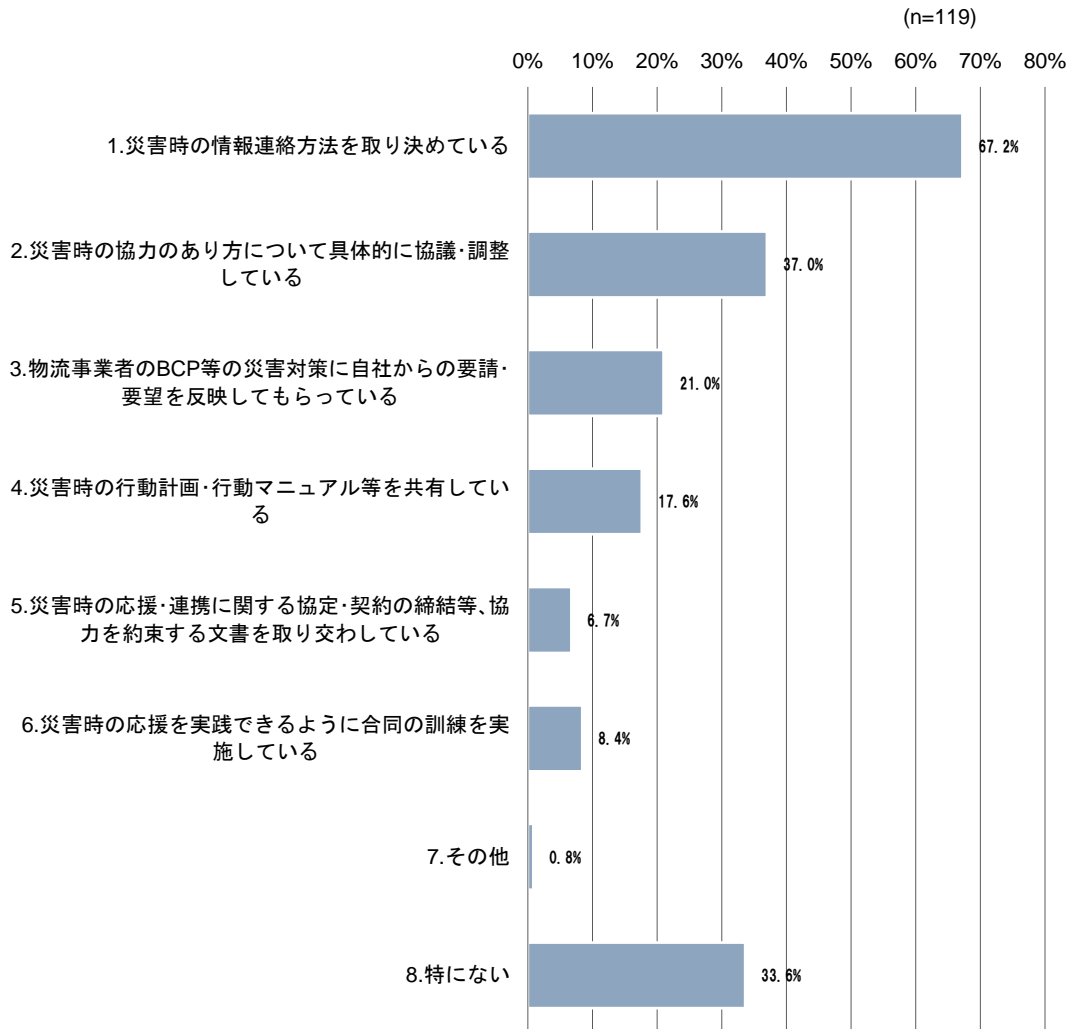
図表 2-22 Q13 委託先の物流事業者に求める災害対策



2-29 Q14 物流事業者との災害対策に関する協力内容

「1.災害時の情報連絡方法を取り決めている」の割合が最も高く67.2%となっている。次いで、「2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している(37.0%)」、「8.特にない(33.6%)」となっている。

図表 2-23 Q14 物流事業者との災害対策に関する協力内容



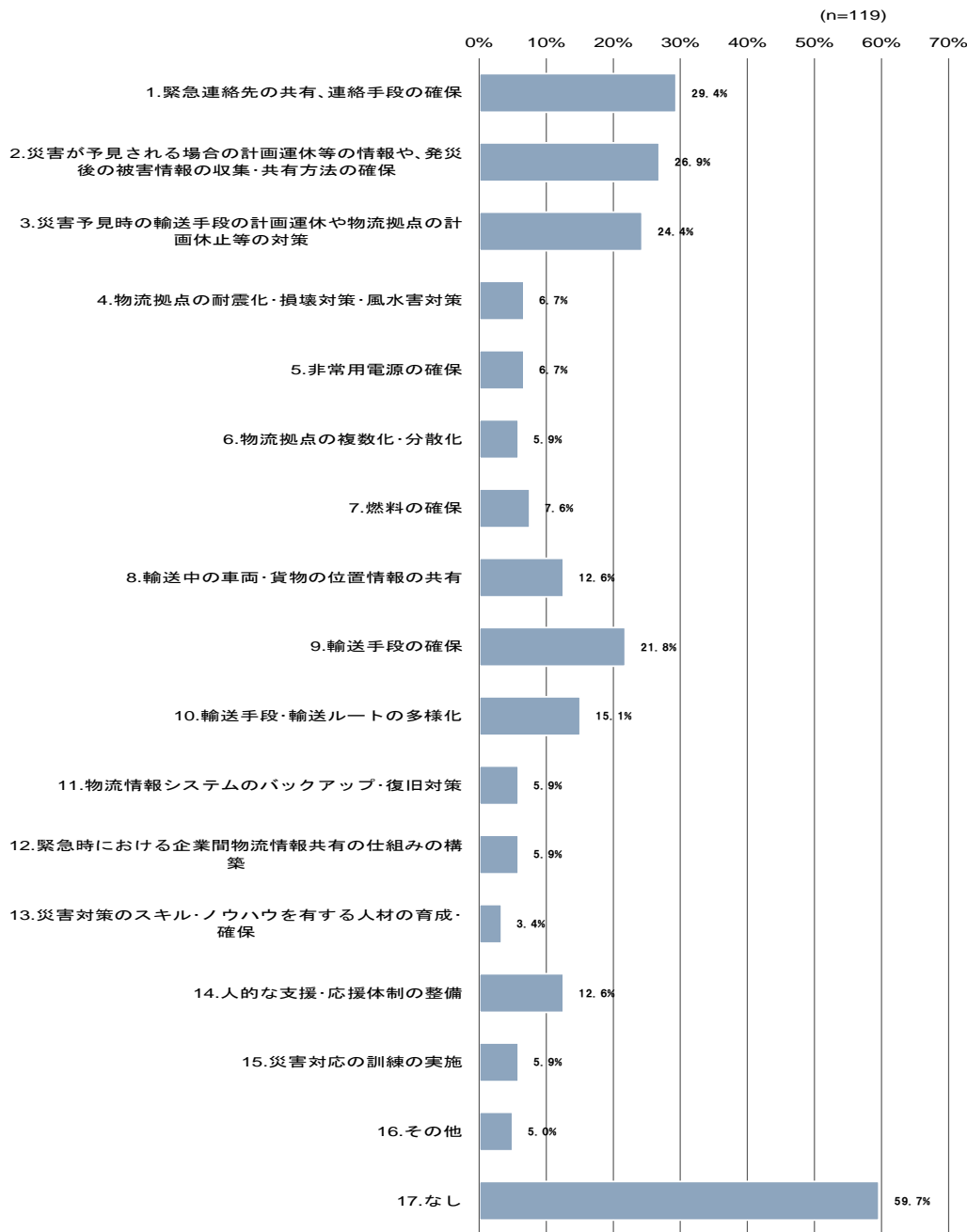
40Q14 物流事業者との災害対策に関する協力内容

合計	1. 災害時の情報連絡方法を取り決めている	2. 災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している	3. 物流事業者のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている	4. 災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している	5. 災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている	6. 災害時の応援を实践できるように合同の訓練を実施している	7. その他	8. 特にない
119	80	44	25	21	8	10	1	40

2-30 Q14 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

「17.なし」の割合が最も高く 59.7%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保 (29.4%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保 (26.9%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策 (24.4%)」となっている。

図表 2-24 Q14 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項



43Q14 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

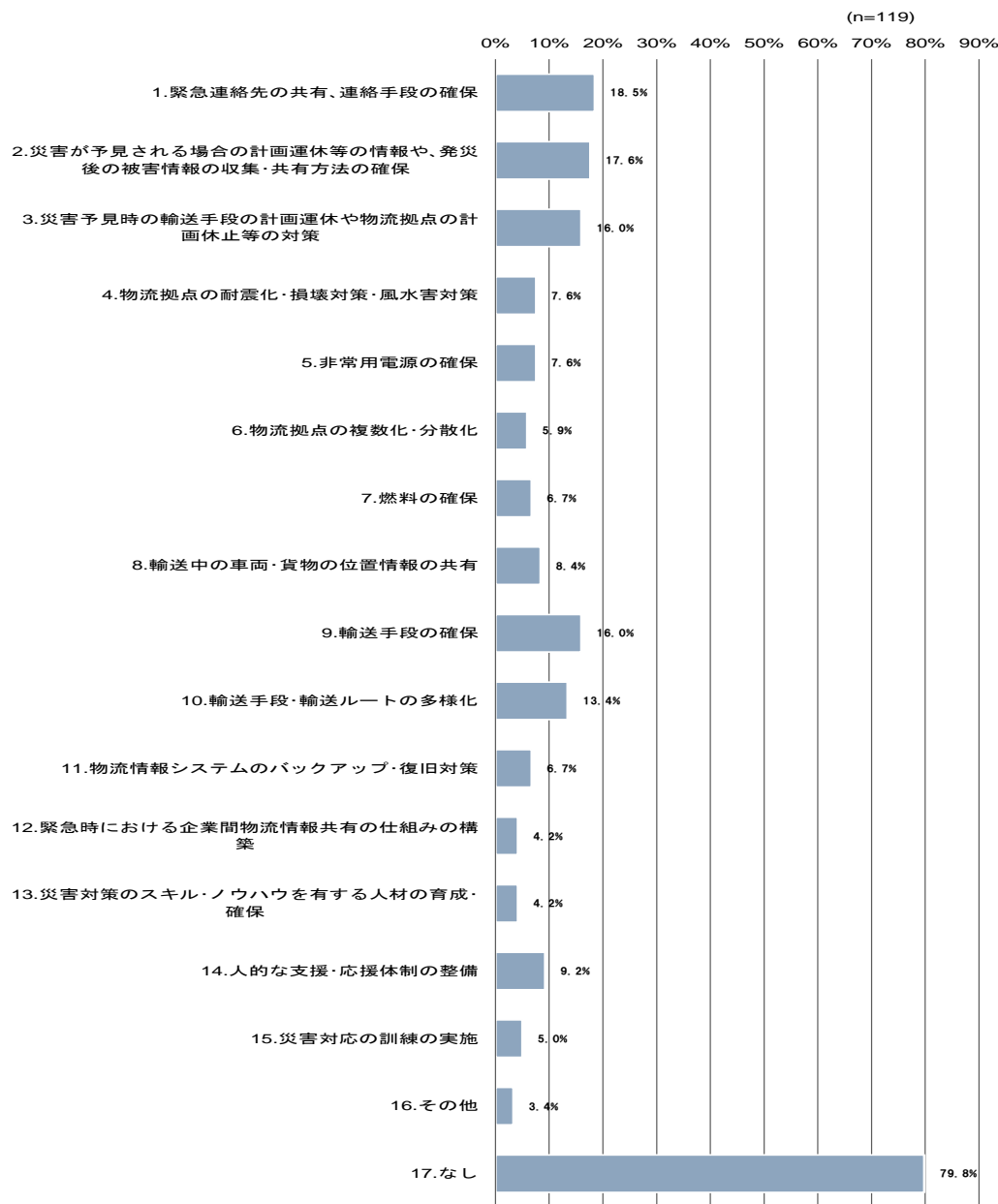
合計	1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4.物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5.非常用電源の確保	6.物流拠点の複数化・分散化	7.燃料の確保	8.輸送中の車両・貨物の位置情報の共有	9.輸送手段の確保
119	35	32	29	8	8	7	9	15	26

10.輸送手段・輸送ルートの多様化	11.物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12.緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13.災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	14.人的な支援・応援体制の整備	15.災害対応の訓練の実施	16.その他	17.なし
18	7	7	4	15	7	6	71

2-31 Q14 3.物流事業者の BCP 等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっているの該当事項

「17.なし」の割合が最も高く 79.8%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(18.5%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(17.6%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(16.0%)」となっている。

図表 2-25 Q14 3.物流事業者の BCP 等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっているの該当事項



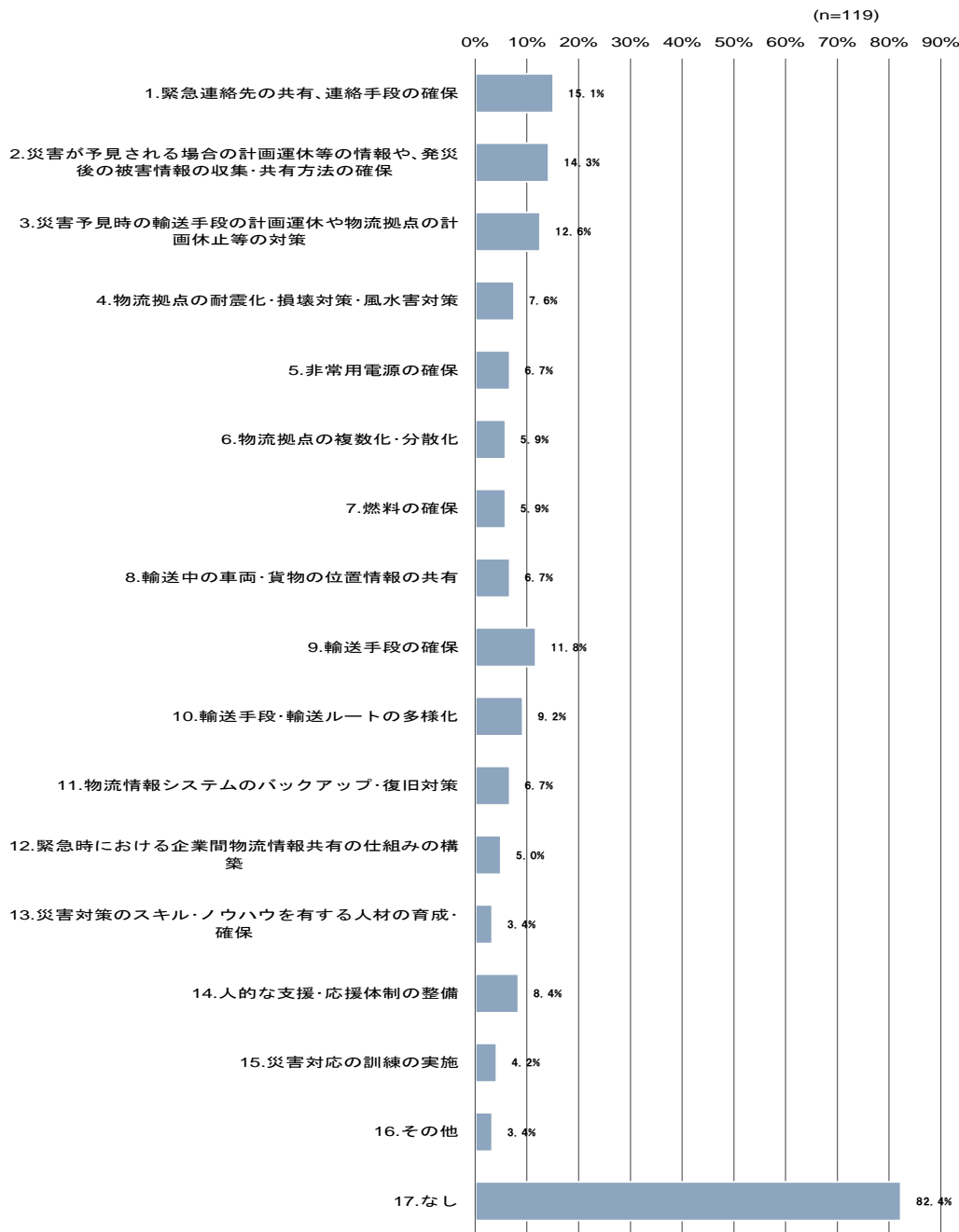
45Q14 3. 物流事業者のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっているの該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 輸送中の車両・貨物の位置情報の共有	9. 輸送手段の確保
119	22	21	19	9	9	7	8	10	19
	10. 輸送手段・輸送ルートが多様化	11. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	14. 人的な支援・応援体制の整備	15. 災害対応の訓練の実施	16. その他	17. なし	
	16	8	5	5	11	6	4	95	

2-32 Q14 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

「17.なし」の割合が最も高く82.4%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(15.1%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(14.3%)」、「9.輸送手段の確保(11.8%)」となっている。

図表 2-26 Q14 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項



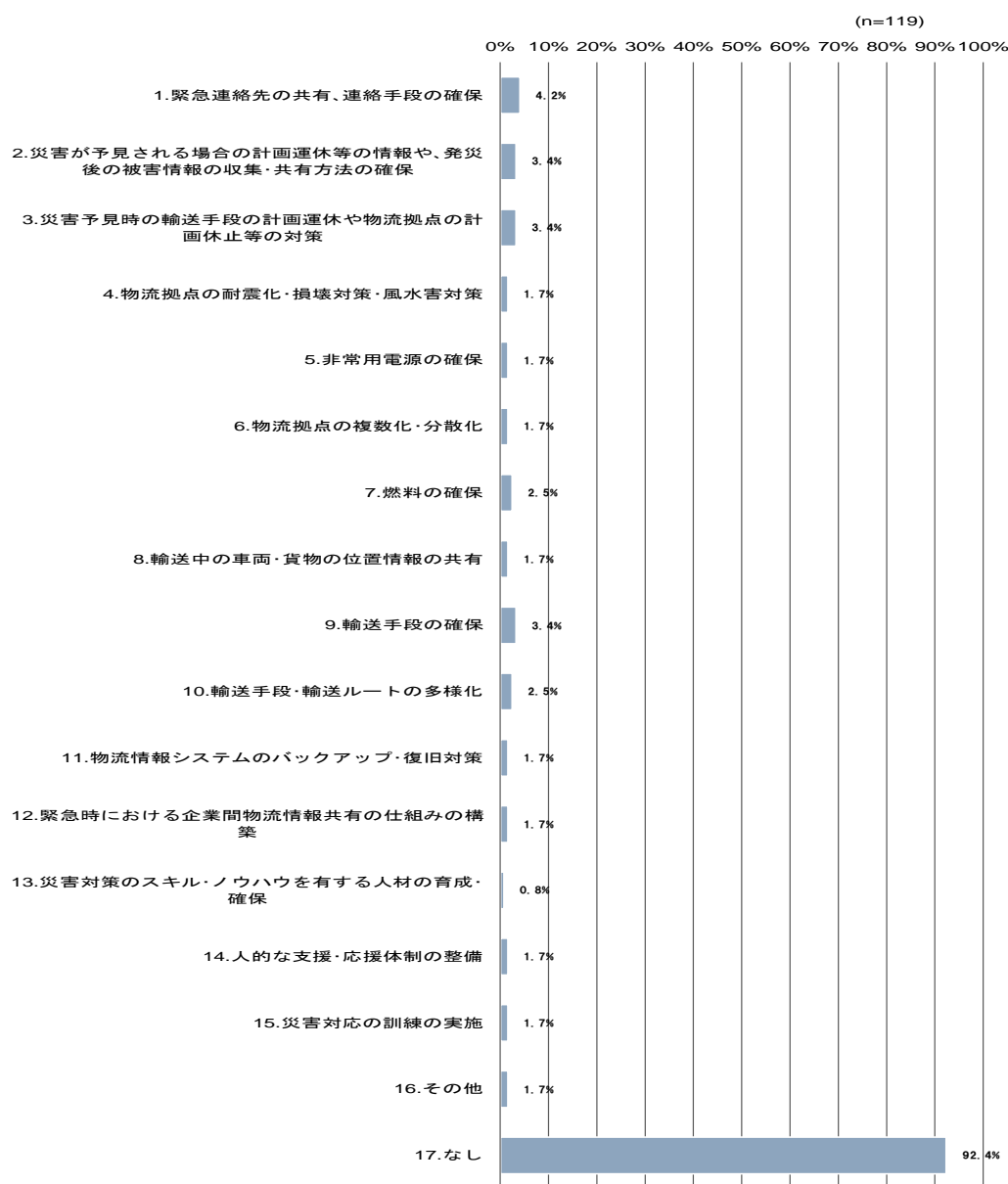
47Q14 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 輸送中の車両・貨物の位置情報の共有	9. 輸送手段の確保
119	18	17	15	9	8	7	7	8	14
	10. 輸送手段・輸送ルートが多様化	11. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	14. 人的な支援・応援体制の整備	15. 災害対応の訓練の実施	16. その他	17. なし	
	11	8	6	4	10	5	4	98	

2-33 Q14 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項

「17.なし」の割合が最も高く92.4%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(4.2%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(3.4%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(3.4%)」、「9.輸送手段の確保(3.4%)」となっている。

図表 2-27 Q14 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項



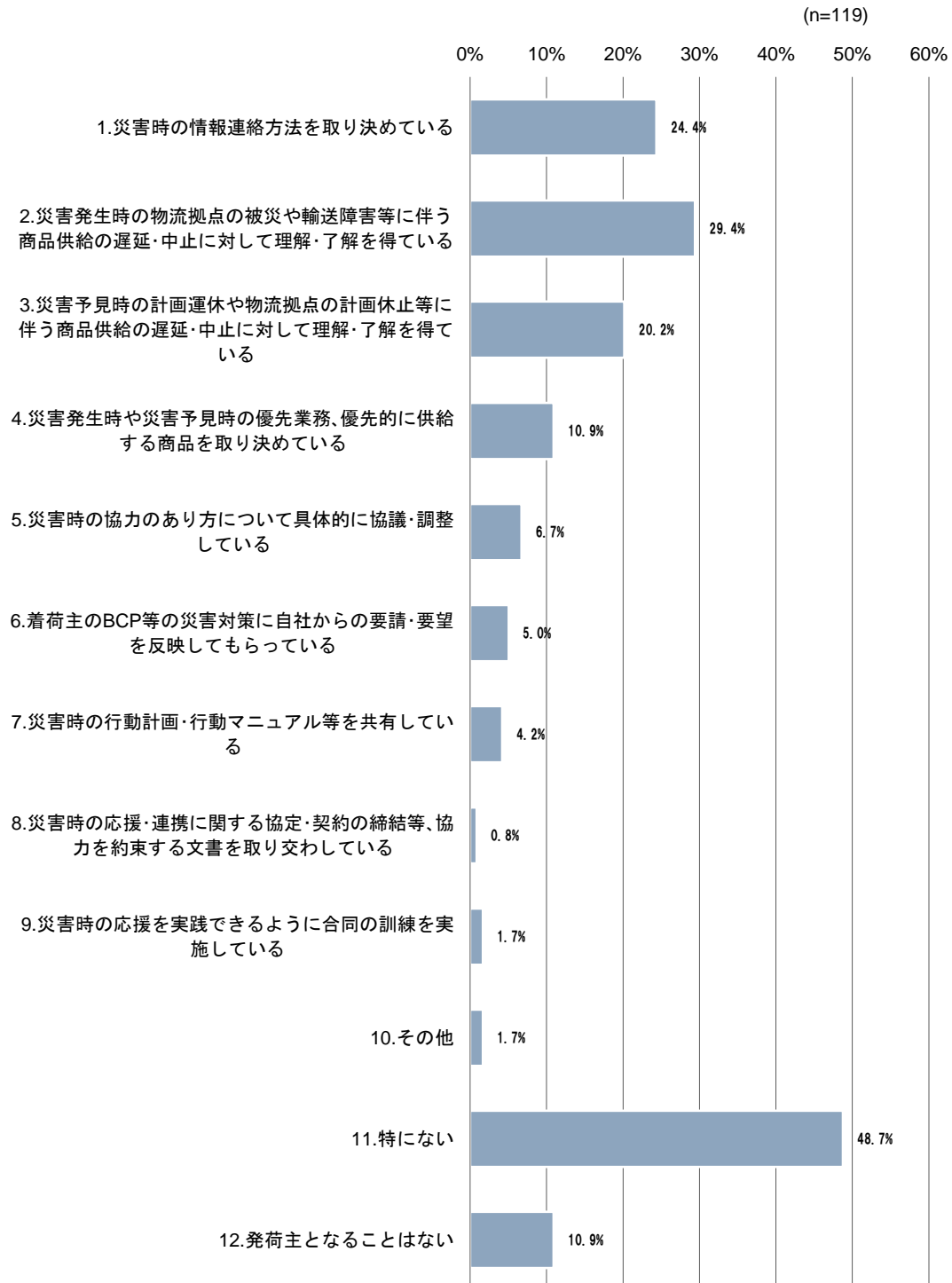
49Q14 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 輸送中の車両・貨物の位置情報の共有	9. 輸送手段の確保
119	5	4	4	2	2	2	3	2	4
	10. 輸送手段・輸送ルートが多様化	11. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	14. 人的な支援・応援体制の整備	15. 災害対応の訓練の実施	16. その他	17. なし	
	3	2	2	1	2	2	2	110	

2-34 Q15 発荷主として、着荷主となる取引先(販売先)との災害対策に関する協力内容

「11.特にない」の割合が最も高く48.7%となっている。次いで、「2.災害発生時の物流拠点の被災や輸送障害等に伴う商品供給の遅延・中止に対して理解・了解を得ている(29.4%)」、「1.災害時の情報連絡方法を取り決めている(24.4%)」となっている。

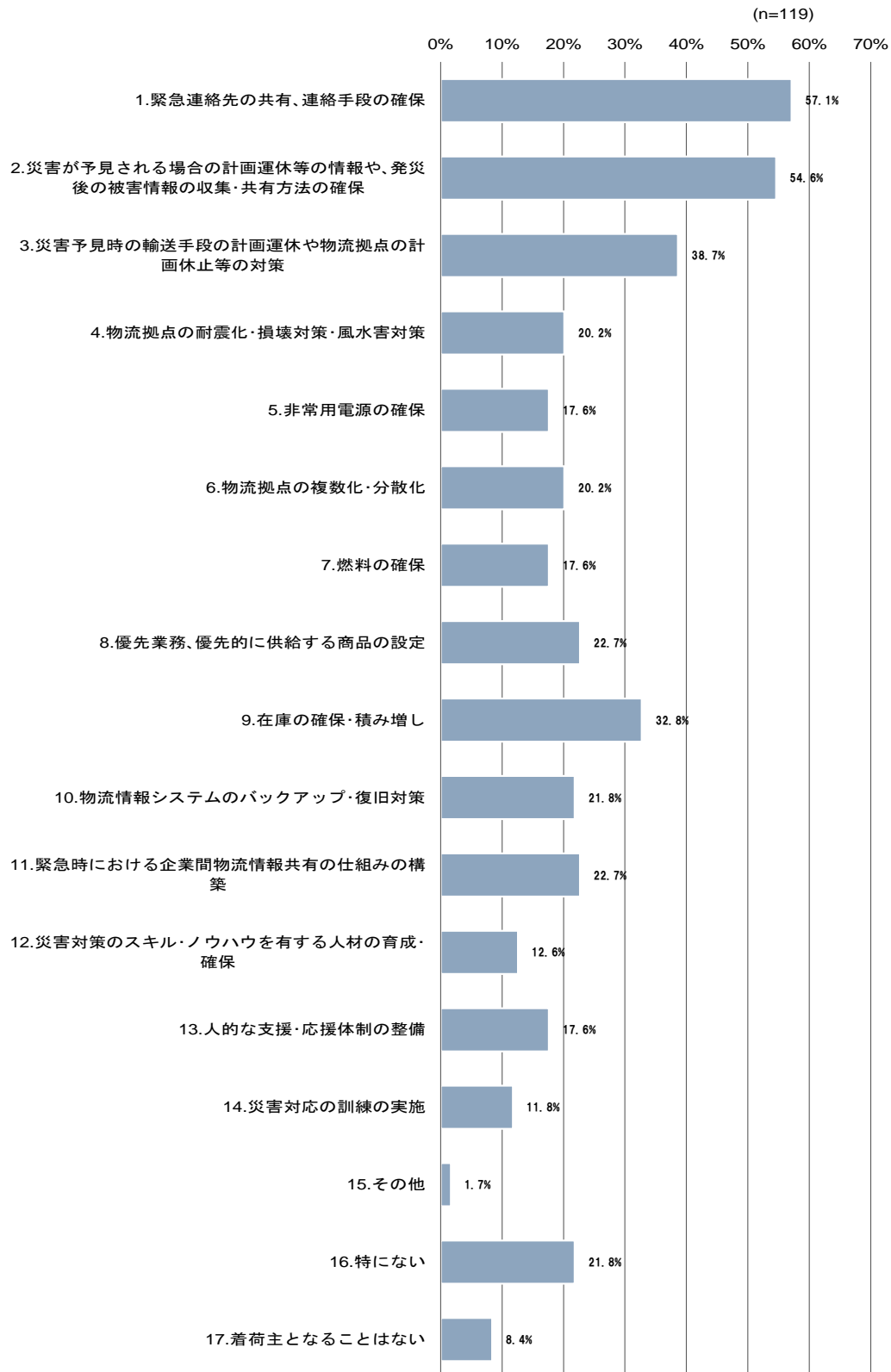
図表 2-28 Q15 発荷主として、着荷主となる取引先(販売先)との災害対策に関する協力内容



2-35 Q16 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)に求める災害対策内容

「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保」の割合が最も高く57.1%となっている。次いで、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(54.6%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(38.7%)」となっている。

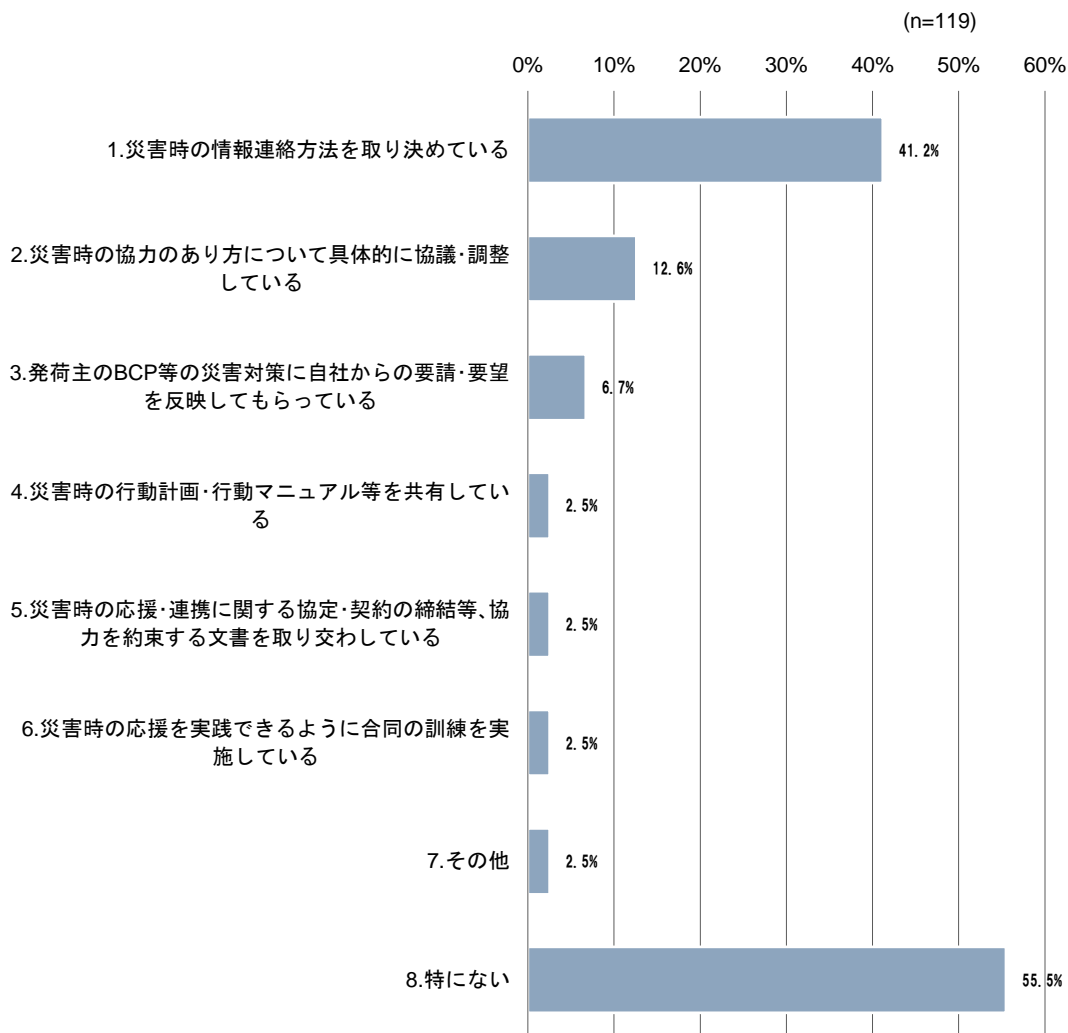
図表 2-29 Q16 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)に求める災害対策内容



2-36 Q17 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)との災害対策に関する協力内容

「8.特にない」の割合が最も高く 55.5%となっている。次いで、「1.災害時の情報連絡方法を取り決めている(41.2%)」、「2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している(12.6%)」となっている。

図表 2-30 Q17 着荷主として、発荷主となる取引先(調達先)との災害対策に関する協力内容



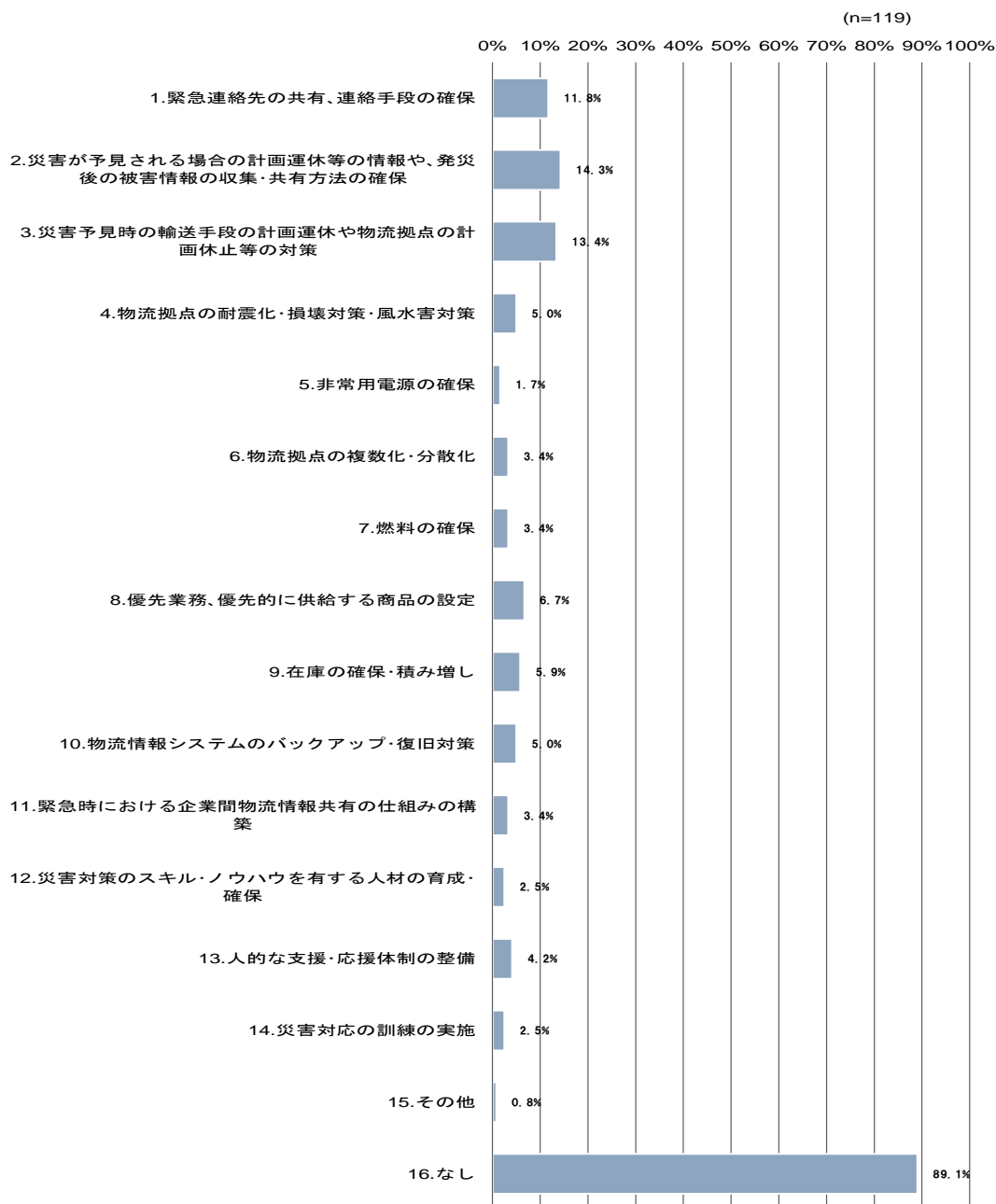
Q17 取引先(調達先)に求める災害対策内容

合計	1. 災害時の情報連絡方法を取り決めている	2. 災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している	3. 発荷主のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている	4. 災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している	5. 災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている	6. 災害時の応援を実践できるように合同の訓練を実施している	7. その他	8. 特にない
119	49	15	8	3	3	3	3	66

2-37 Q17 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

「16.なし」の割合が最も高く 89.1%となっている。次いで、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(14.3%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(13.4%)」となっている。

図表 2-31 Q17 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項



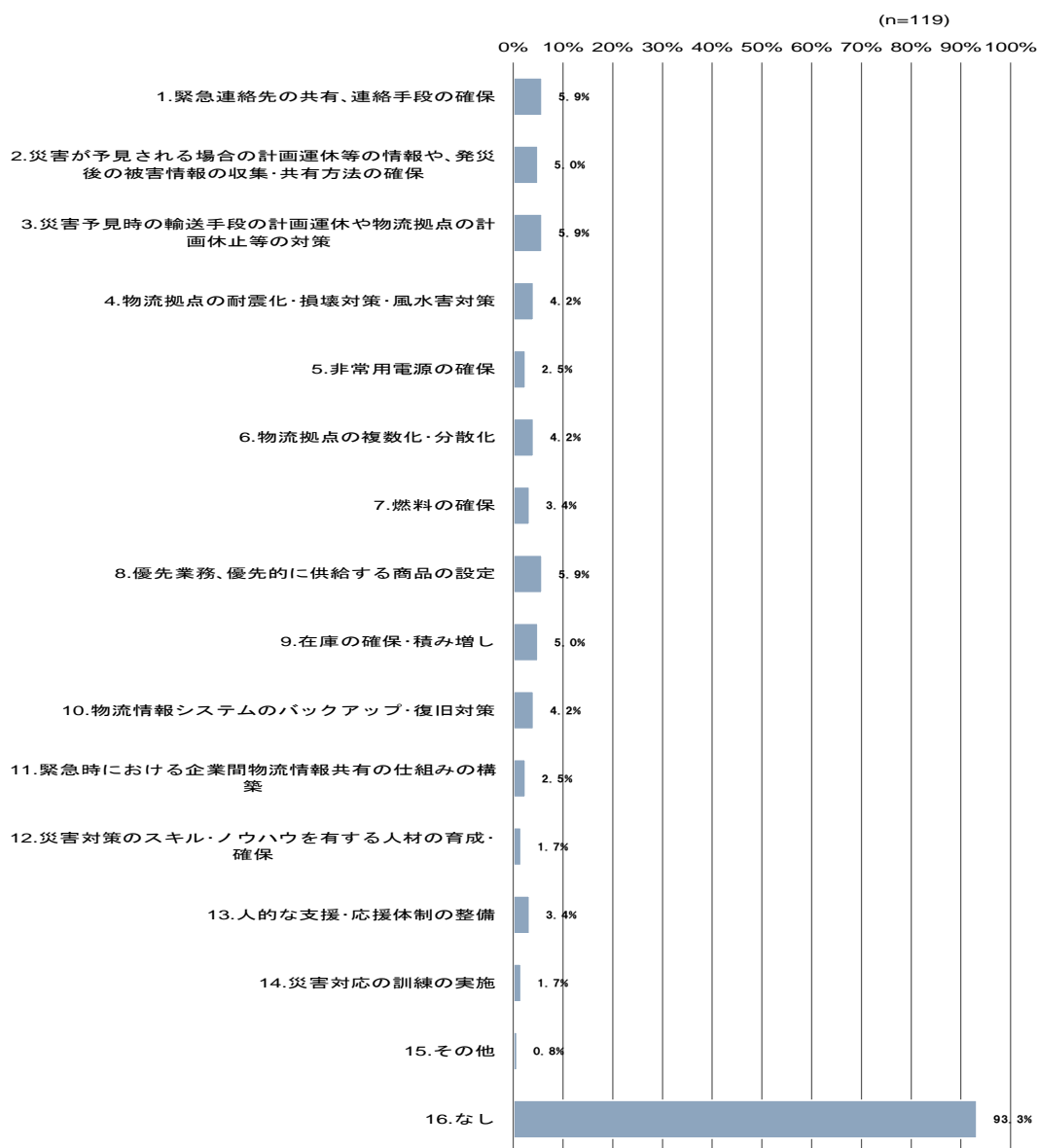
57Q17 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
119	14	17	16	6	2	4	4	8
	9. 在庫の確保・積み増し	10. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	11. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	12. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	13. 人的な支援・応援体制の整備	14. 災害対応の訓練の実施	15. その他	16. なし
	7	6	4	3	5	3	1	106

2-38 Q17 3.発荷主の BCP 等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている の該当事項

「16.なし」の割合が最も高く 93.3%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保 (5.9%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策 (5.9%)」、「8.優先業務、優先的に供給する商品の設定 (5.9%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保 (5.0%)」、「9.在庫の確保・積み増し (5.0%)」、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保 (5.9%)」となっている。

図表 2-32 Q17 3.発荷主の BCP 等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている の該当事項



59Q17 3.発荷主のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
119	7	6	7	5	3	5	4	7
	9. 在庫の確保・積み増し	10. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	11. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	12. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	13. 人的な支援・応援体制の整備	14. 災害対応の訓練の実施	15. その他	16. なし
	6	5	3	2	4	2	1	111

2-39 Q17 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

「16.なし」の割合が最も高く 94.1%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(4.2%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(4.2%)」、「10.物流情報システムのバックアップ・復旧対策(4.2%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(3.4%)」、「6.物流拠点の複数化・分散化(3.4%)」、「8.優先業務、優先的に供給する商品の設定(3.4%)」、「9.在庫の確保・積み増し(3.4%)」となっている。

図表 2-33 Q17 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項



61Q17 4. 災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

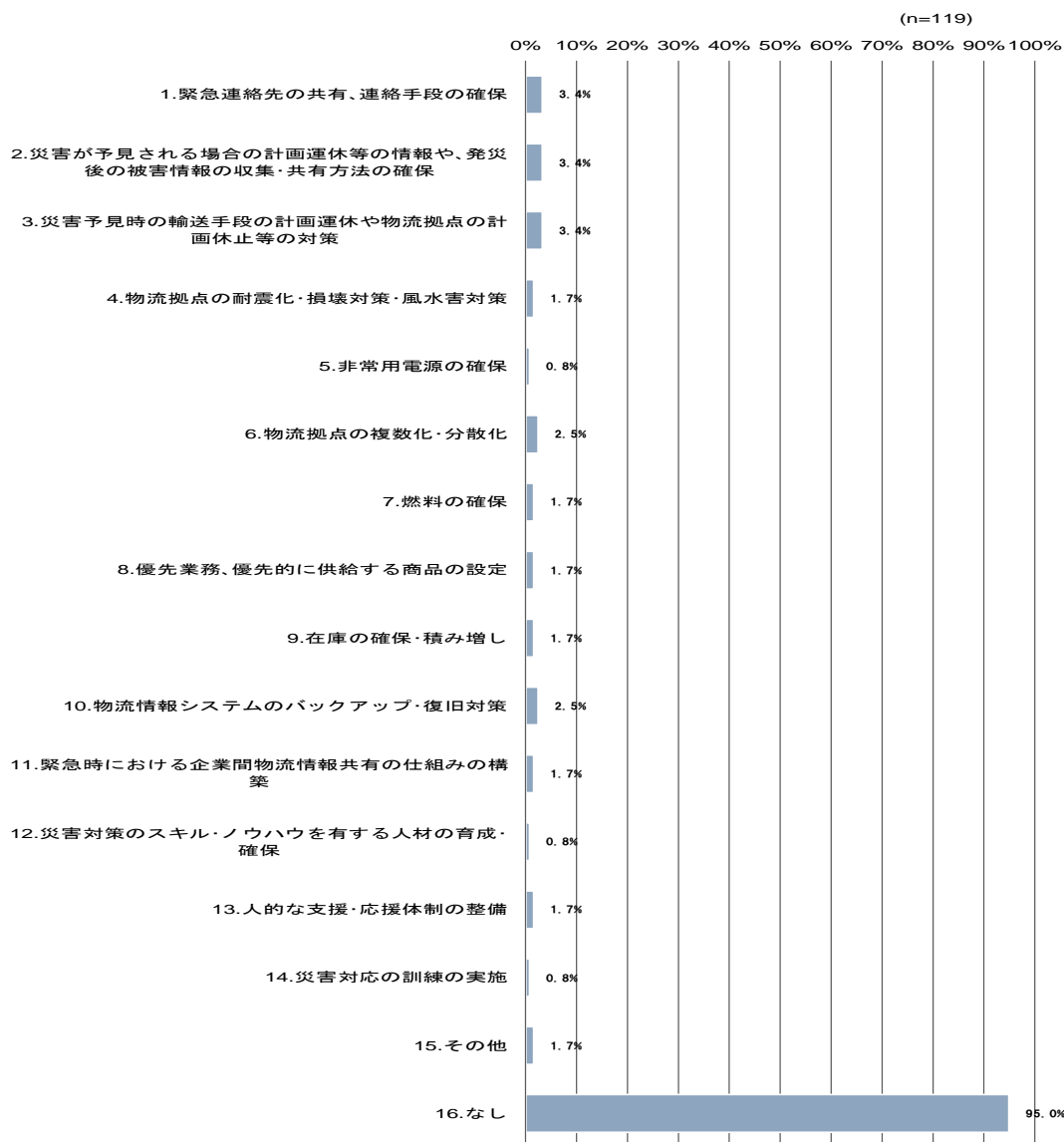
合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
119	5	4	5	3	2	4	3	4

9. 在庫の確保・積み増し	10. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	11. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	12. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	13. 人的な支援・応援体制の整備	14. 災害対応の訓練の実施	15. その他	16. なし
4	5	3	2	3	2	1	112

2-40 Q17 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項

「16.なし」の割合が最も高く95.0%となっている。次いで、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(3.4%)」、「2.災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保(3.4%)」、「3.災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策(3.4%)」、「6.物流拠点の複数化・分散化(2.5%)」、「10.物流情報システムのバックアップ・復旧対策(2.5%)」となっている。

図表 2-34 Q17 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項



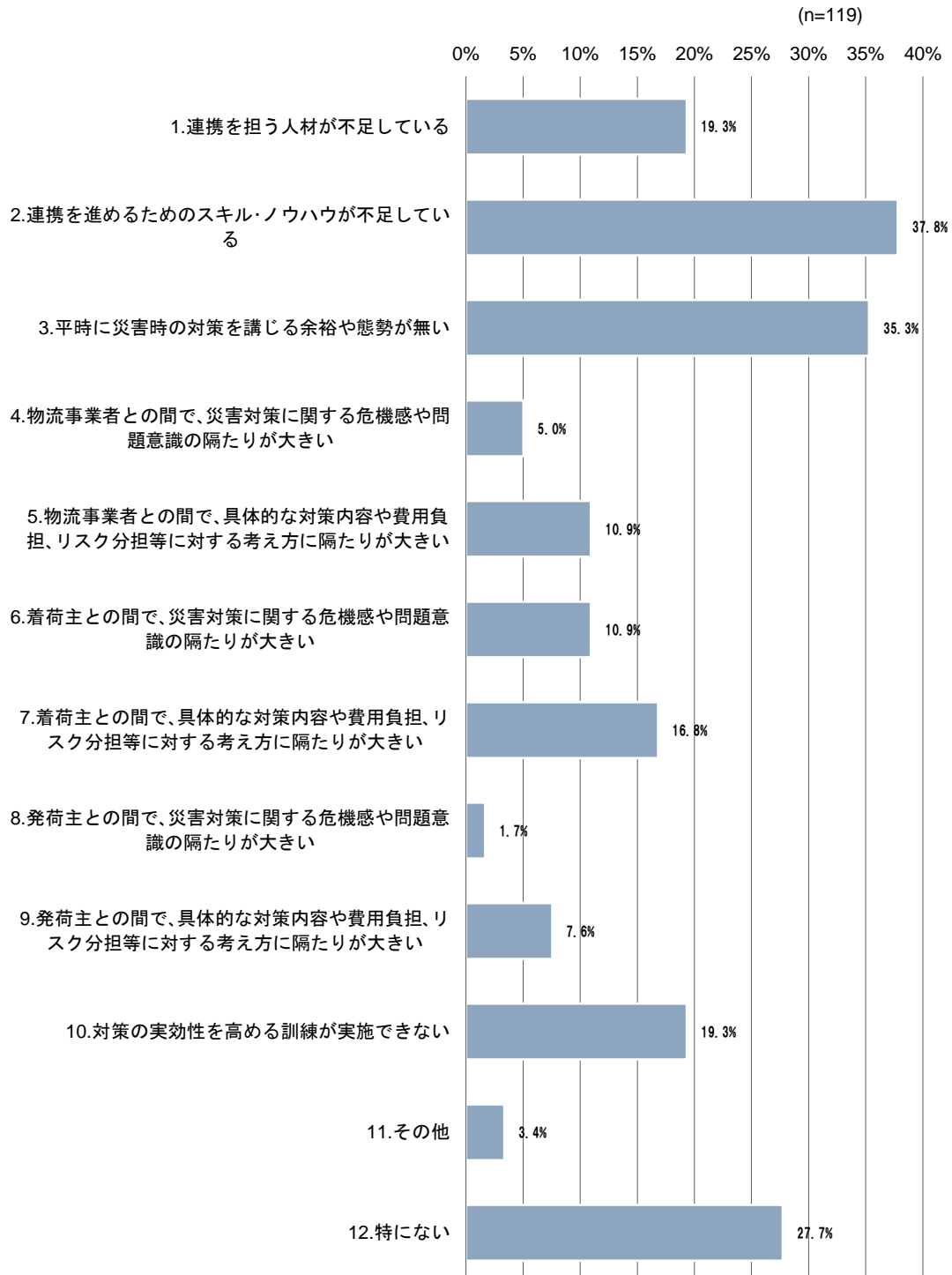
63Q17 5. 災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
119	4	4	4	2	1	3	2	2
	9. 在庫の確保・積み増し	10. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	11. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	12. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	13. 人的な支援・応援体制の整備	14. 災害対応の訓練の実施	15. その他	16. なし
	2	3	3	2	1	2	1	2
								113

2-41 Q18 物流事業者や発着荷主との連携課題

「2.連携を進めるためのスキル・ノウハウが不足している」の割合が最も高く 37.8%となっている。次いで、「3.平時に災害時の対策を講じる余裕や態勢が無い(35.3%)」、「12.特にない(27.7%)」となっている。

図表 2-35 Q18 物流事業者や発着荷主との連携課題



2-42 Q18-1 物流事業者や発着荷主との連携課題の具体的内容

(主な回答抜粋)

■連携を担う人材が不足／連携を進めるためのスキル・ノウハウが不足

- ・ BCP に関する専門的な知識を持った人材が不足している。
- ・ 必要物資の在庫量の持ち方
- ・ 災害レベルに応じた運行可否判断とその基準の共有化

■平時に災害時の対策を講じる余裕や態勢が無い

- ・ 根本に、日本は災害列島なのでいつでもどこで災害が起きても仕方がないとの考えがあるので、対応が寛大である。諸々の災害に備えるコストを掛けられない企業が多い。
- ・ 日々の仕事に追われ、落ち着いて話せる時間が取れていない。
- ・ 事前に話し合いの場を設けていない

■物流事業者との間で、危機感や問題意識／対策内容や費用負担等の考え方に隔たり

- ・ 物流事業者だけではなく、荷主も物流の抱えている問題に真剣に取り組む時期に来ている。当たり前で物が届く考え方を、改める必要がある。
- ・ 災害対応に対する温度差が利害関係で発生している(何とかして欲しい荷主、リスクを回避したい物流事業者)
- ・ 災害時、物流事業者側は業務員の安全確保、長時間拘束防止等の企業としての規定に重点を置く。荷主側は出荷・着荷に重点を置く。
- ・ 予見できる災害に向けた事前発注、災害時は物流事業者の安全が最優先であることの浸透
- ・ 対策には多額の費用がかかるため、費用負担の協議や優先順位の取り決めが必要。俗にいう総論賛成、各論反対に陥りやすい課題である。
- ・ 災害時のみを想定すると、相互にとって過剰な費用・投資を要すること
- ・ 会社方針の違いにより、コスト・人工への考え方に隔たりがあり、実務レベルの進行が遅い
- ・ 複数の物流事業者や発着荷主との連携が必要な中、各社での災害対策における温度感や考え方の違いが大きく、統一した基準を決め、運用することは難しい。
- ・ 災害予見時の計画運休や計画停止への理解が完全ではない。
- ・ 納品先毎、災害の大きさ等様々な状況が予想される中、個別に対策を協議することは難しい
- ・ 具体的な取りきめが出来ておらず、物流事業者とは災害時においては現状復帰を待たなければいけない。(インフラの復旧)

■着荷主との間で、危機感や問題意識／対策内容や費用負担等の考え方に隔たり

- ・ 着荷主の理解不足(いかなる時でも納品を要請される)
- ・ 着荷主の先き、(小売りや消費者)の行動が問題であり、(買いしめ等)その対応を考えなければ大きな改善にはつながらない。
- ・ 発着荷主と物流事業者との連携は可能と考えるが、着荷主との連携は困難
- ・ バイイングパワーを背景とした着荷主側の不当な要求
- ・ 对着荷主(得意先):ライフラインに関わる商品を取り扱う為、災害時程需要が高くなる”
- ・ 着荷主については、他種多様な沢山のお客様がいて、連携して対策を講じる事は困難。

■発着荷主との間で、危機感や問題意識／対策内容や費用負担等の考え方に隔たり

- ・ 商品発注先が多岐にわたる為、連携に時間を要している。
- ・ 対発着荷主(仕入先):窓口の一本化が難しい
- ・ 発着荷主が非常に多いため、全ての発着荷主との連携や意思伝達をするのが非常に難しい。

■対策の実効性を高める訓練が実施できない

- ・ コロナの影響で、具体的な訓練が実施できていない。
- ・ 災害時の避難訓練は出来るが、実際に機能停止した際のあらゆる対応は訓練できない。

■その他

- ・ 人命と安全確保の基準
- ・ それぞれの業界内で議論を進めている感はあるが、物流自体は業界の垣根なく動いている問題なので、それをまとめる何かが必要
- ・ 法整備。
- ・ 発着荷主、着荷主、物流事業者ともに対策を講じているが、SCとして連携がとれていない。

2-43 Q19 物流事業者や発着荷主との連携課題解決にあたって必要なこと

(主な回答抜粋)

■相互理解の促進

- ・ 状況と認識の共有化
- ・ 昨今、問題視されつつある物流業界における労働環境の改善にも起因している事かと思えます。その為、災害発生時には双方の理解と協力が必要である旨を認識する必要があります。
- ・ 問題意識の共有と目線合わせ
- ・ 平時からの信頼される関係づくり

■業界横断的な協議の場の設置

- ・ 業界を超えた物流体制について議論できる場があれば少しは進歩するのではないかと
- ・ 連携のための協議から始める必要がある
- ・ 災害対策における体制づくりや考え方の基準を、業種をまたいで設定すること。

■業界レベルでの合意形成・ガイドライン策定

- ・ 共通認識が醸成されるための上位方針の打ち出しと浸透
- ・ 荷主・物流事業者相互によるガイドラインの提案と協議
- ・ 各立場で1対複数である為、時間と手間がかかり過ぎる。業界での取り決めが必要。
- ・ 納品先毎、リスクを評価し、輸送方法をはじめ在庫管理等サプライチェーン全体が連携する必要があります。

■マニュアル等の策定

- ・ マニュアル作成により想定される対応及びその手段を明記しておく。
- ・ どのように対応すべきかのガイドラインがあると良いと思います。
- ・ 輸送便の計画運休や物流拠点の計画停止についてのマニュアルの整備。
- ・ 様々な事態を想定し、商品の供給中止をも決定するプロセス(仕組み)が必要と思われる。

■国としての方針・指針等の策定

- ・ 官庁関係から、災害時でのサプライチェーンをどのようにするのか、指導的指針を策定してほしい
- ・ 国として行動指針を打ち出す(ドライバーの命優先)
- ・ 個社による着荷主との協議だけでなく国としての方針(物流事業者の安全優先による着荷不可を容認)策定が必要
- ・ 官民共同作業の促進。

■発荷主・着荷主への働きかけ

- ・ 対発荷主(仕入先):災害対策窓口の一本化
- ・ 対着荷主(得意先):対策内容の明確化と費用負担、リスク分担の明確化、書面化
- ・ 連携すべき発荷主・着荷主を特定する。
- ・ 着荷主に理解を求める努力

■各企業の危機管理対策の強化

- ・ 危機管理部門の常設
- ・ BCPをレベル別に作成(軽微～重大)

■平時からのコミュニケーション・信頼関係の構築

- ・ 災害時よりも、平時に相互の信頼関係による安定運用を行うことを重視する
- ・ 平時からのコミュニケーションと信頼関係維持
- ・ 定期的な物流課題の意見調整
- ・ 通常時からの定期的な情報共有体制の構築。
- ・ それぞれの立場で危機管理を共有して、定期的に打合せをし、問題解決をすることが必要。

■災害時の緊急連絡体制の構築

- ・ 確実に連絡が取れるツール
- ・ 緊急連絡方法の確認

2-44 Q20 ガイドラインに盛り込むべき重要なこと

(主な回答抜粋)

■安全が最優先であることの徹底

- ・ 物流は災害時の物資供給網として重要な役割だが、ドライバーの命を守る事が最重要
- ・ 物流事業者の安全を最優先とし、無理な納品は行わないというガイドラインが必要
- ・ 関係する全ての人の人命最優先であること(荷主の都合最優先ではない)
- ・ 発荷主、着荷主、物流事業者が各々の状況を相互理解し、「安全」を最優先として判断する

■災害時輸送や計画運休の基準の設定

- ・ 人命と安全確保の基準化
- ・ 危険とされる降雨量・風速・降雪量など、目安では無く明確に運行規制する事
- ・ 異常気象、災害時の輸送対応のガイドライン(目安ではない)
- ・ 災害予見時の輸送便計画運休や物流拠点計画停止について基準の設定。
- ・ 災害レベルに応じた運行可否判断基準
- ・ 災害予見時の輸送取り止めに対する理解
- ・ ①計画通行止めの定義、早めに通行止めを発信することで配送車をそのエリアに向かわせることなく、配送中止を決定することができる。②渋滞により数時間にわたる立ち往生が発生する場合のドライバーの食事・燃料補給等のケアに関する(行政としての)指針③情報共有手段
- ・ 平常時よりハザードマップを作成・確認する等、代替輸送ルートの方針を決めておく

■関係者間のパートナーシップ、適切な取引関係の遵守

- ・ 荷主と物流事業者は上下関係ではなく、パートナーであると理解すること
- ・ 着荷主の災害影響による延着遅延への理解。
- ・ 販売店・卸業者からの強要に近い要望に対する罰則規定。
- ・ 発荷主や物流事業者にペナルティを課すような言動(優越的地位の濫用)
- ・ 災害発生時、小売業は需要が急激に高まり、メーカー側は供給が滞る。商品供給における調整に膨大な労力が発生する。特に卸は横並びで他卸と対応を比較されるため、お互い無理をしがちになる。その結果2次災害の危険性が高まる。商品供給のガイドラインが求められる。

■国等が取るべき行動のガイドライン

- ・ 各事業者が進めるべき対応に加えて国や都道府県が大規模災害時に主導して取る行動を規定しておくべき。災害時には、需要が供給を大きく上回り、トラック(車両)やドライバー、燃料等の不足、道路渋滞によりインフラが維持できない場面を多く経験している。
- ・ 感染症への対応と同様に、国や都道府県が主導し、行動制限を行ったり、交通規制を行ったり、物資の供給を限定させたり、消費者の生活必需品を優先に供給できる対応を行えるよう、ガイドラインで規定ができないか。”

■道路等輸送インフラの早期復旧や使用優先度

- ・ 災害時のサプライチェーン維持より早期復旧に重点を置いたガイドライン。
- ・ 災害時の一般車両の交通規制は必要。甚大な災害時は一般車両の規制を行い、復旧やサプライチェーンの復旧の早期化を最優先としてほしい
- ・ 災害発生時の緊急輸送路の定義、正確な道路情報を得ることができる窓口・HP等の情報源
- ・ 限られたインフラを使用する優先度を取り決める。食料品、医療関係商品を優先してほしい。

■その他

- ・ 災害の規模、種別に応じた内容
- ・ 必要な情報共有体制の構築と、弾力的な運用の仕組み作り。
- ・ 必要最低限のやるべき事を明確化して多くの物流事業者認知してもらう必要がある。
- ・ 平常時から災害対策検討(誰がいつ何をどのように実施するかまでを取り決めておく)
- ・ 事業を続ける最低レベルの目標数値が必要。
- ・ 災害時に遅納を想定した必要物資の在庫を適正に持つ事
- ・ 不必要な買ひだめは控える旨のアナウンスを関係機関へ依頼する。
- ・ 文章でなく図・絵など見て分かり易いガイドライン
- ・ 必要不可欠なものにしばった内容にする

2-45 Q21 ガイドラインを広く周知し、活用を図るために必要なこと

(主な回答抜粋)

■業界団体を通じた情報発信・協議

- ・ 業界団体を通じて、各企業に対し、周知を行う。
- ・ 経営トップに対する情報発信
- ・ 取締役以上が出席される、各企業が加入している団体の中でキチンと説明することが肝要。
- ・ 業界を超えた協議会等の設置
- ・ 業界団体を通じた業界全体での十分な協議。
- ・ 業界団体を通じた周知、遵守要請

■一般消費者を含む幅広い普及啓発活動

- ・ 災害時の商品供給の妥当性を消費者、小売業への啓蒙が必要。無理な商品供給偏りを無くすことが重要。
- ・ メディアや SNS を利用し、物流業者だけではなく一般にもガイドラインを周知することが重要。
- ・ 定期的な啓蒙活動
- ・ 国や都道府県からの積極的な発信。コロナウイルスのワクチン接種については、さまざまなメディアで、首長クラスの方が発信されている。ガイドラインの発信という側面よりは、災害時の行動について、消費者の方々が行うべき備えと、発災時の行動、国や都道府県が主導し行う交通制限等を平常時から伝えておくことが必要と感じる。
- ・ マスコミなどを使い、世間に広める事
- ・ 専門紙などに限らず、AC 広告など一般も巻き込んだ PR

■定期的な検討・見直しの場の設置

- ・ 策定したガイドラインを定期的に見直し、サプライチェーンと定期的に内容の確認を行うことが重要と考えます。
- ・ モデルとなる BCP のモデルをいくつか出して、実際のケースにあてはめて検討していく場を作ってほしいです。通常から BCP を話せる公的なフォーラムも必要かと。

■内容を絞り込んだ分かりやすい情報発信

- ・ 共感性、納得性が得られる強いメッセージの打ち出し(関連するプレイヤーの安全確保を最優先とする等)
- ・ 発信される内容が精査され絞り込まれた情報として解りやすく発信する(あれもこれもではやりきれない)
- ・ 見てわかりやすい様に絵、写真、図で表現する

■その他各種媒体による周知

- ・ 国土交通省のホームページでの告知。
- ・ 各行政機関の横断的な情報サイト(窓口・HP 等)
- ・ 国からのメディア等の使用した広告
- ・ 様々な手段(HP・雑誌・セミナー・講和等々)での周知
- ・ 都道府県公安委員会からの同一のツールを用いての啓蒙(駅等の公共交通機関・施設へのポスター掲示等)