

「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(物流事業者向け)  
(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 主な顧客	4
2-6	Q6 物流センターの設置状況	5
2-7	Q6SQ1 設置箇所数_親会社を対象とした物流センター	5
2-8	Q6SQ2 設置箇所数_特定の荷主を対象とした物流センター	6
2-9	Q6SQ3 設置箇所数_幅広い荷主を対象とした物流センター	6
2-10	Q7 車両数	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
2-13	Q8-2 予見可能な自然災害_支障内容	10
2-14	Q8-3 予見可能な自然災害_支障・影響の具体的内容	11
2-15	Q8-4 予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況	12
2-16	Q8-5 予見可能な自然災害_発災前の対策	13
2-17	Q8-6 予見可能な自然災害_発災前の対策による効果	14
2-18	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
2-19	Q9 予見不能な自然災害_支障・影響の有無	16
2-20	Q9-2 予見不能な自然災害_支障内容	17
2-22	Q9-3 予見不能な自然災害_支障・影響の具体的内容	18
2-23	Q10 BCP策定の有無	19
2-24	Q11 物流に関するBCPの対象リスク	19
2-25	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
2-26	Q13 荷主企業に求める災害対策	21
2-27	Q14 荷主企業との災害対策に関する協力内容	22
2-28	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
2-29	Q14.3.荷主企業の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	24
2-30	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
2-31	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
2-32	Q15 下請事業者に求める災害対策内容	27
2-33	Q16 下請事業者との災害対策に関する協力内容	28
2-34	Q16.2.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	29
2-35	Q16.3.下請事業者の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 30	30
2-36	Q16.4.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	31
2-37	Q16.5.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	32
2-38	Q17 荷主企業や下請事業者との連携課題	33
2-39	Q17-1 物流事業者や発着荷主との連携課題の具体的内容	34
2-40	Q18 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	35
2-41	Q19 ガイドラインに盛り込むべき重要なこと	36
2-42	Q20 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	37

## 1 調査の概要

図表 1-1 調査概要

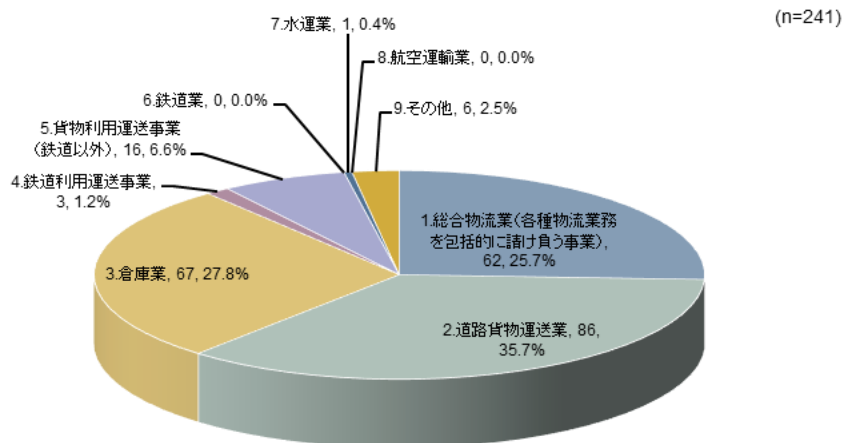
調査対象	<p>本調査は、物流事業者を対象としている。調査実施にあたっては、一般社団法人日本物流団体連合会、公益社団法人全日本トラック協会、一般社団法人日本倉庫協会のご協力を得た。調査票の送付先は、各団体の会員企業等、もしくは公開されている企業名簿から抽出し、対象企業数は以下のとおりである。</p> <p>■物流事業者：691社</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本物流団体連合会：企業会員 81社</li> <li>・全日本トラック協会：各都道府県トラック協会の青年部会から 320社を抽出</li> <li>・日本倉庫協会：会員事業者から 270社を抽出</li> <li>・全国通運連盟：理事・監事会社のうち連盟組織を除く一般企業 20社</li> </ul>
調査期間	令和4年12月下旬～令和5年1月下旬
調査項目	<p>■概要及び貴社物流業務の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・業種、資本金、取扱い商品の品目、取扱い商品の特性</li> <li>・主な顧客</li> <li>・物流センターの設置状況、設置箇所数</li> <li>・車両数(道路貨物運送業のみ)</li> </ul> <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"> <li>・予見可能な自然災害による支障の有無、災害名、支障内容</li> <li>・予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況</li> <li>・予見可能な自然災害の予見後・発災前の対策</li> <li>・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</li> <li>・予見不能な自然災害_支障・影響の有無、支障内容</li> </ul> <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"> <li>・BCP策定の有無、対象リスク</li> <li>・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</li> <li>・荷主企業(下請けの場合は元請事業者、以下同様)に求める災害対策</li> <li>・荷主企業との災害対策に関する協力関係、具体的な内容</li> <li>・下請事業者に求める災害対策</li> <li>・下請事業者との災害対策に関する協力関係、具体的内容</li> <li>・荷主企業や下請事業者との連携にあたっての課題、課題解決に必要なこと</li> </ul> <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"> <li>・ガイドラインに盛り込むべき内容</li> <li>・ガイドラインを広く周知し、活用するために必要なこと</li> </ul>
配布・回収数	配布数:691 回収数:244 回収率:35.3%

## 2 調査結果

### 2-1 Q1 業種

「2.道路貨物運送業」の割合が最も高く35.7%となっている。次いで、「3.倉庫業(27.8%)」、「1.総合物流業(各種物流業務を包括的に請け負う事業)(25.7%)」となっている。

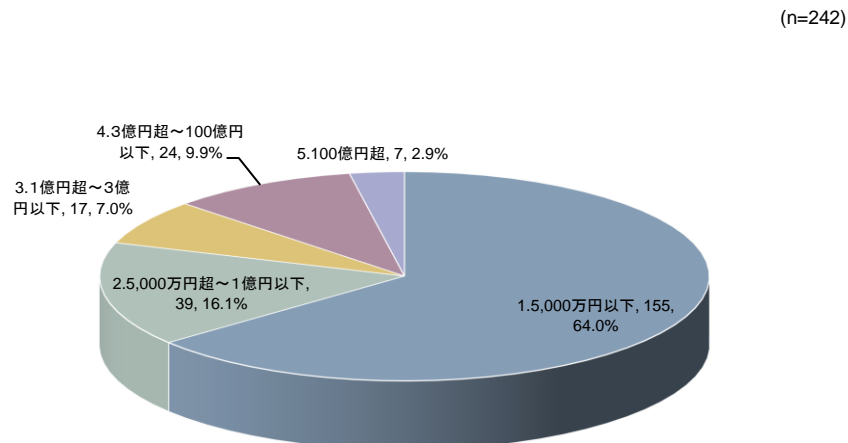
図表 2-1 Q1 業種



### 2-2 Q2 資本金

「1.5,000万円以下」の割合が最も高く64.0%となっている。次いで、「2.5,000万円超～1億円以下(16.1%)」、「4.3億円超～100億円以下(9.9%)」となっている。

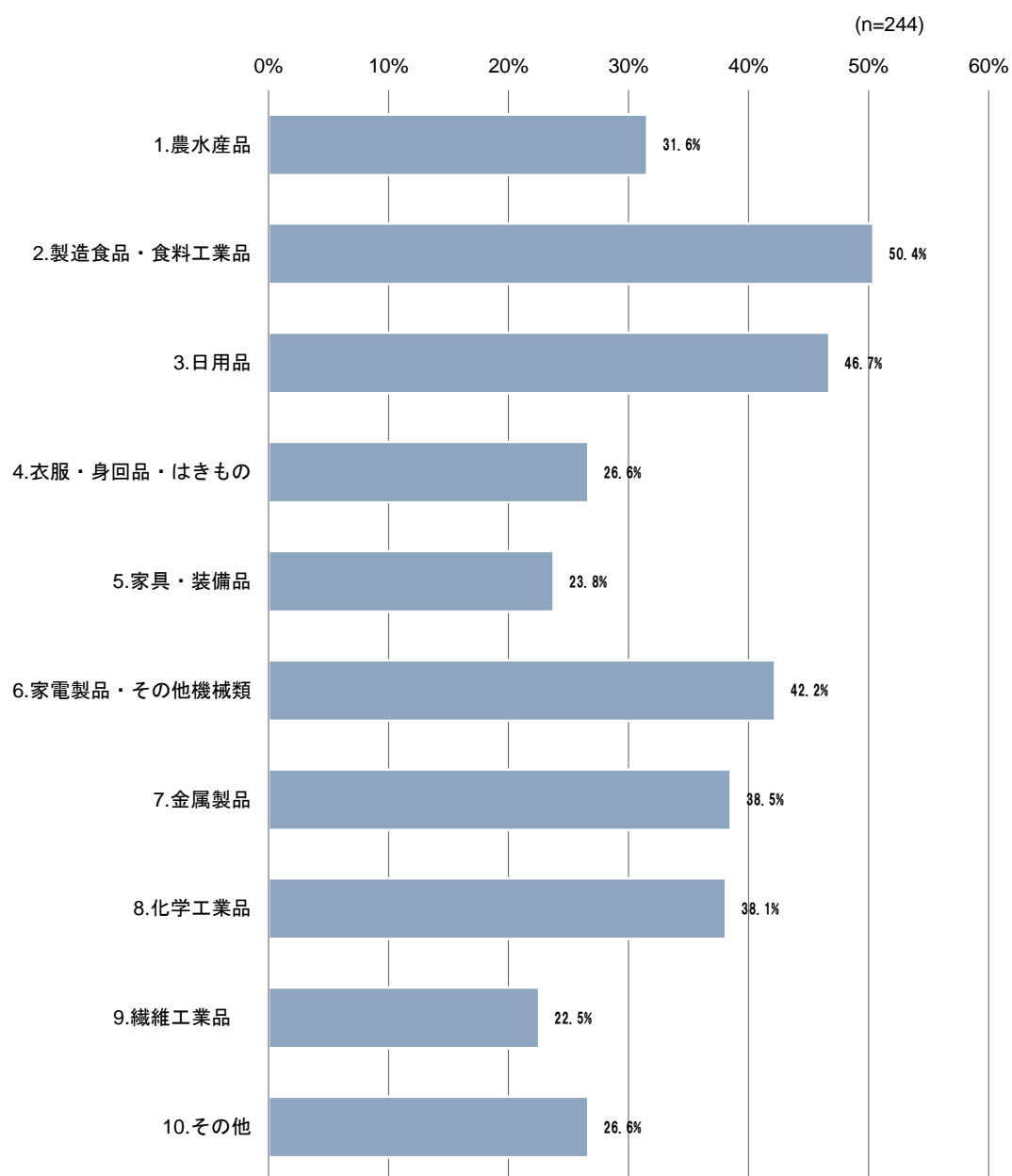
図表 2-2 Q2 資本金



### 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50.4%となっている。次いで、「3.日用品(46.7%)」、「6.家電製品・その他機械類(42.2%)」となっている。

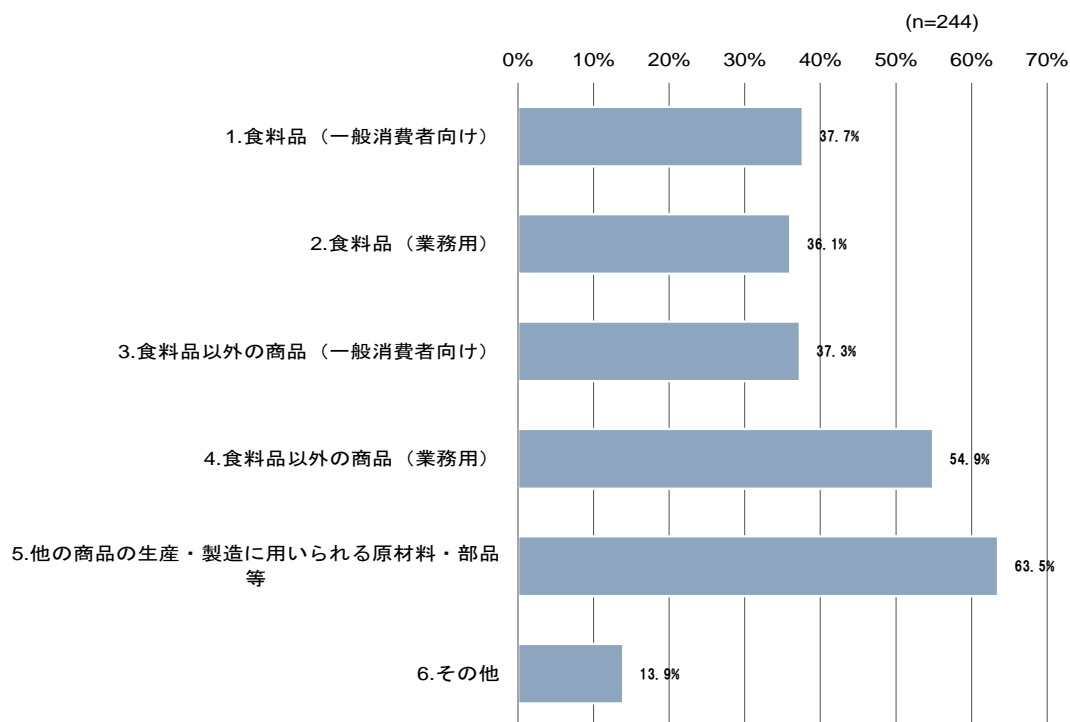
図表 2-3 Q3 取扱い商品



## 2-4 Q4 取扱い商品の特性

「5.他の商品の生産・製造に用いられる原材料・部品等」の割合が最も高く63.5%となっている。次いで、「4.食料品以外の商品(業務用)(54.9%)」、「1.食料品(一般消費者向け)(37.7%)」となっている。

図表 2-4 Q4 取扱い商品の特性

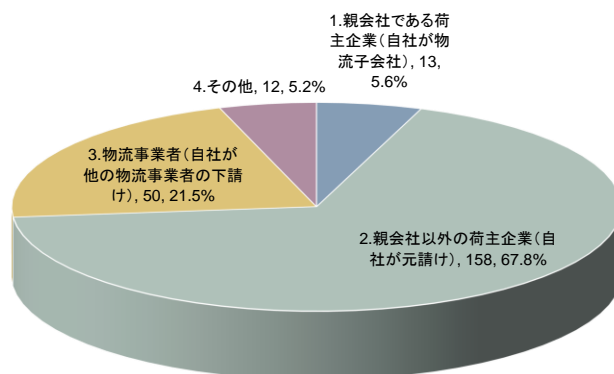


## 2-5 Q5 主な顧客

「2.親会社以外の荷主企業(自社が元請け)」の割合が最も高く67.8%となっている。次いで、「3.物流事業者(自社が他の物流事業者の下請け)(21.5%)」、「1.親会社である荷主企業(自社が物流子会社)(5.6%)」となっている。

図表 2-5 Q5 主な顧客

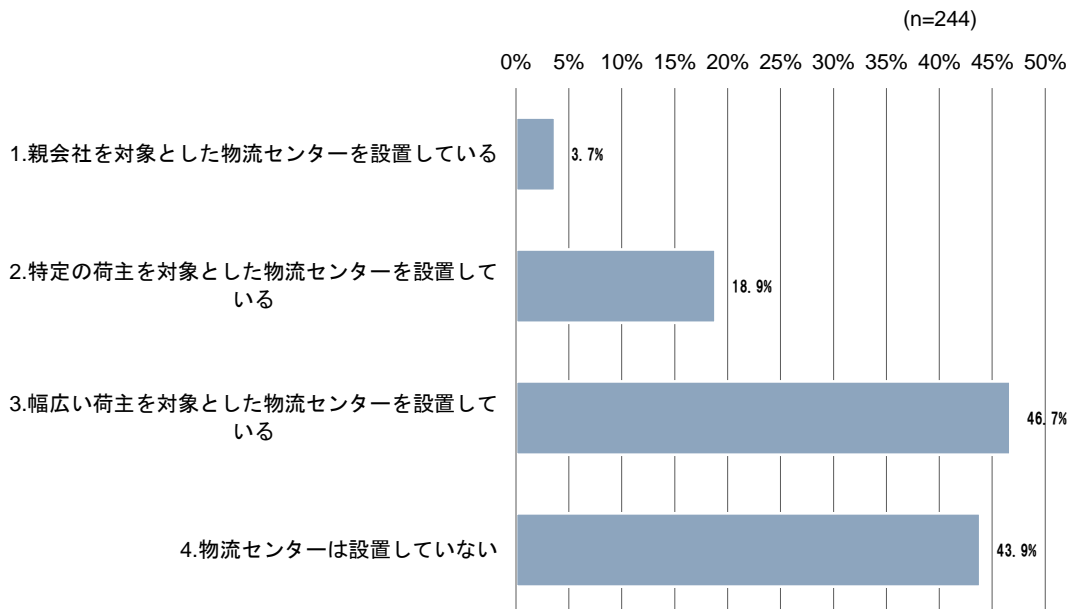
(n=233)



## 2-6 Q6 物流センターの設置状況

「3.幅広い荷主を対象とした物流センターを設置している」の割合が最も高く46.7%となっている。次いで、「4.物流センターは設置していない(43.9%)」、「2.特定の荷主を対象とした物流センターを設置している(18.9%)」となっている。

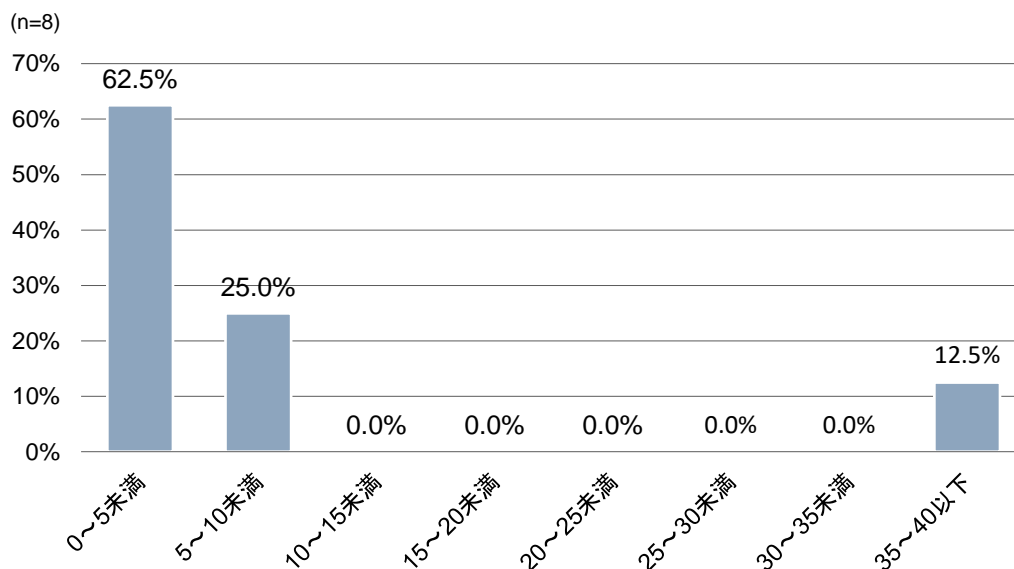
図表 2-6 Q6 物流センターの設置状況



## 2-7 Q6sq1 設置箇所数\_親会社を対象とした物流センター

平均値 7.8、最小値 1.0、最大値 40.0、標準偏差 13.2 となっている。

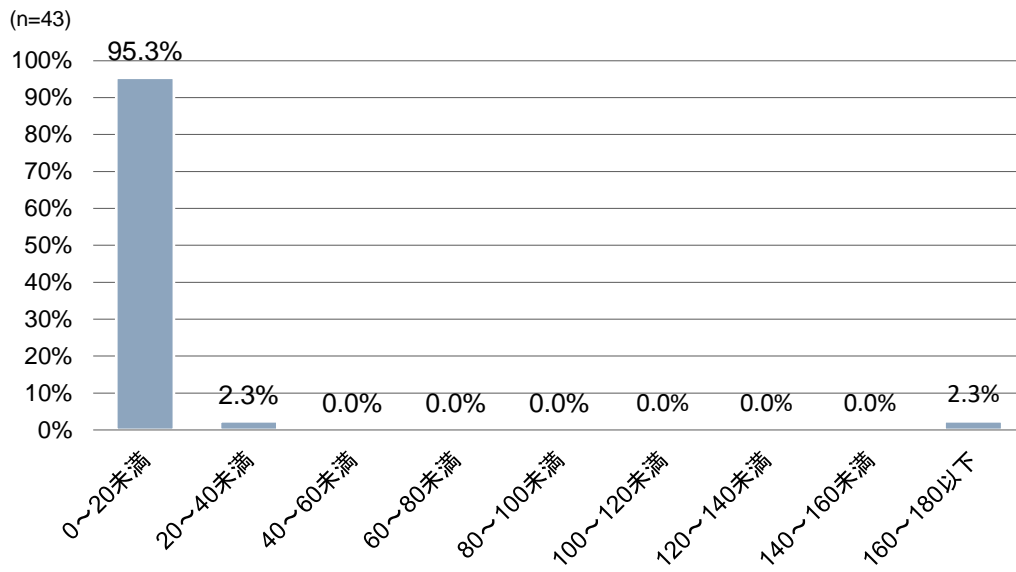
図表 2-7 Q6sq1 設置箇所数\_親会社を対象とした物流センター



2-8 Q6sq2 設置箇所数\_特定の荷主を対象とした物流センター

平均値 7.5、最小値 1.0、最大値 168.0、標準偏差 25.4 となっている。

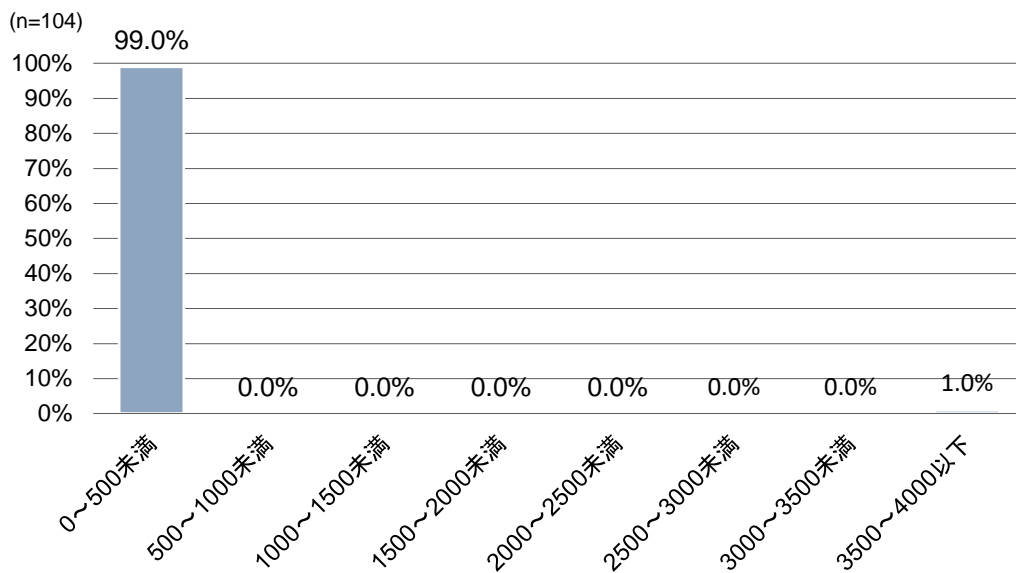
図表 2-8 Q6sq2 設置箇所数\_特定の荷主を対象とした物流センター



2-9 Q6sq3 設置箇所数\_幅広い荷主を対象とした物流センター

平均値 49.9、最小値 1.0、最大値 3916.0、標準偏差 384.8 となっている。

図表 2-9 Q6sq3 設置箇所数\_幅広い荷主を対象とした物流センター

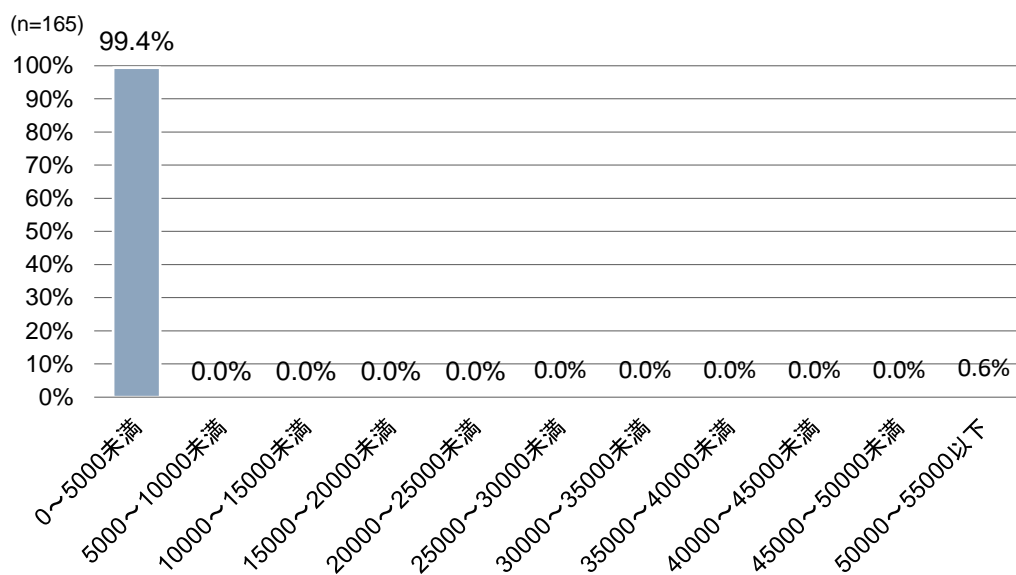




## 2-10 Q7 車両数

平均値 397.9、最小値 0.0、最大値 51087.0、標準偏差 3975.8 となっている。

図表 2-10 Q7 車両数

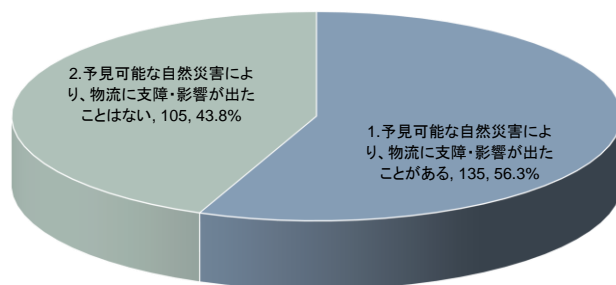


### 2-11 Q8 予見可能な自然災害\_支障の有無

「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 56.3%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(43.8%)」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

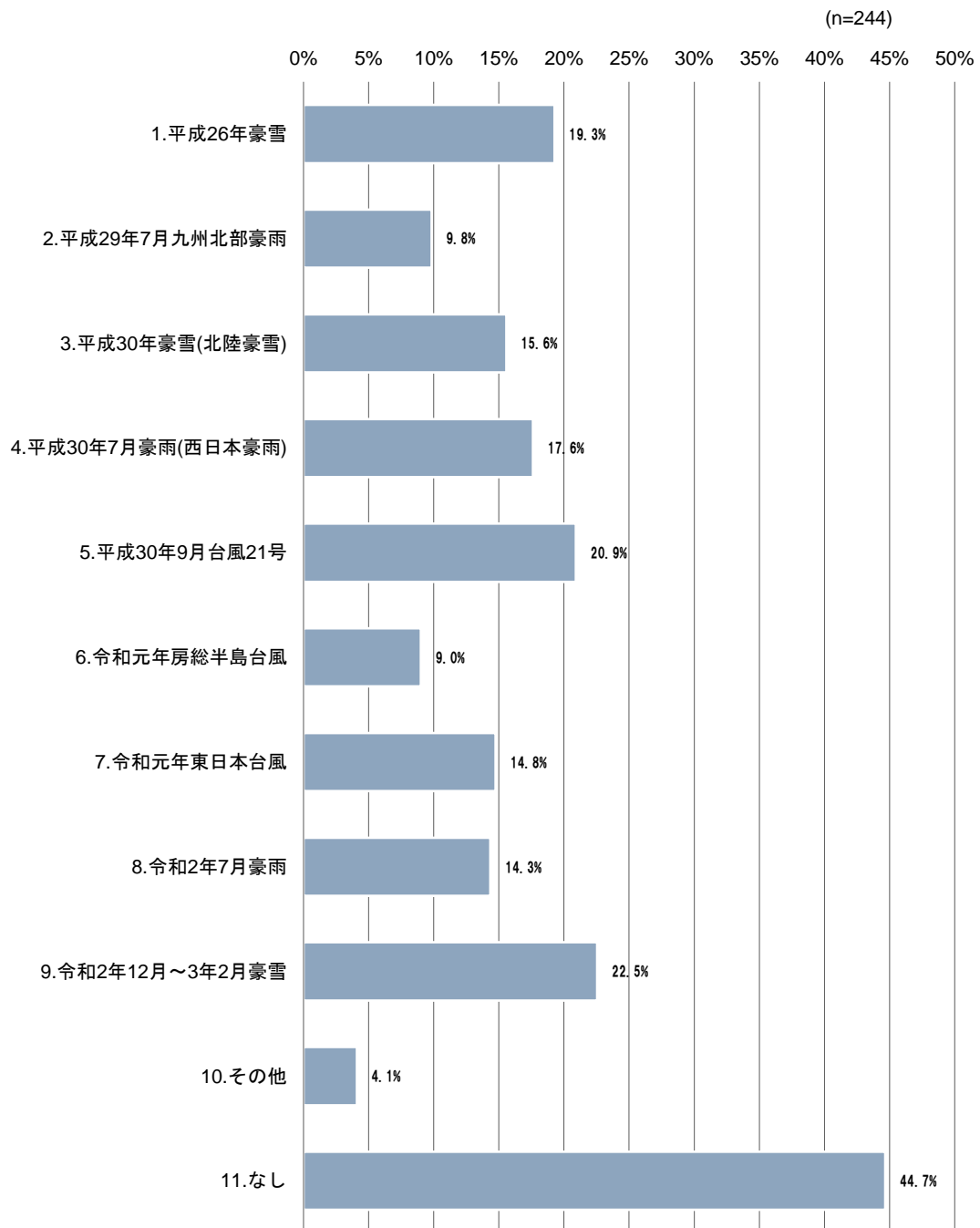
(n=240)



## 2-12 Q8-1 予見可能な自然災害\_災害名

「11.なし」の割合が最も高く44.7%となっている。次いで、「9.令和2年12月～3年2月豪雪(22.5%)」、「5.平成30年9月台風21号(20.9%)」となっている。

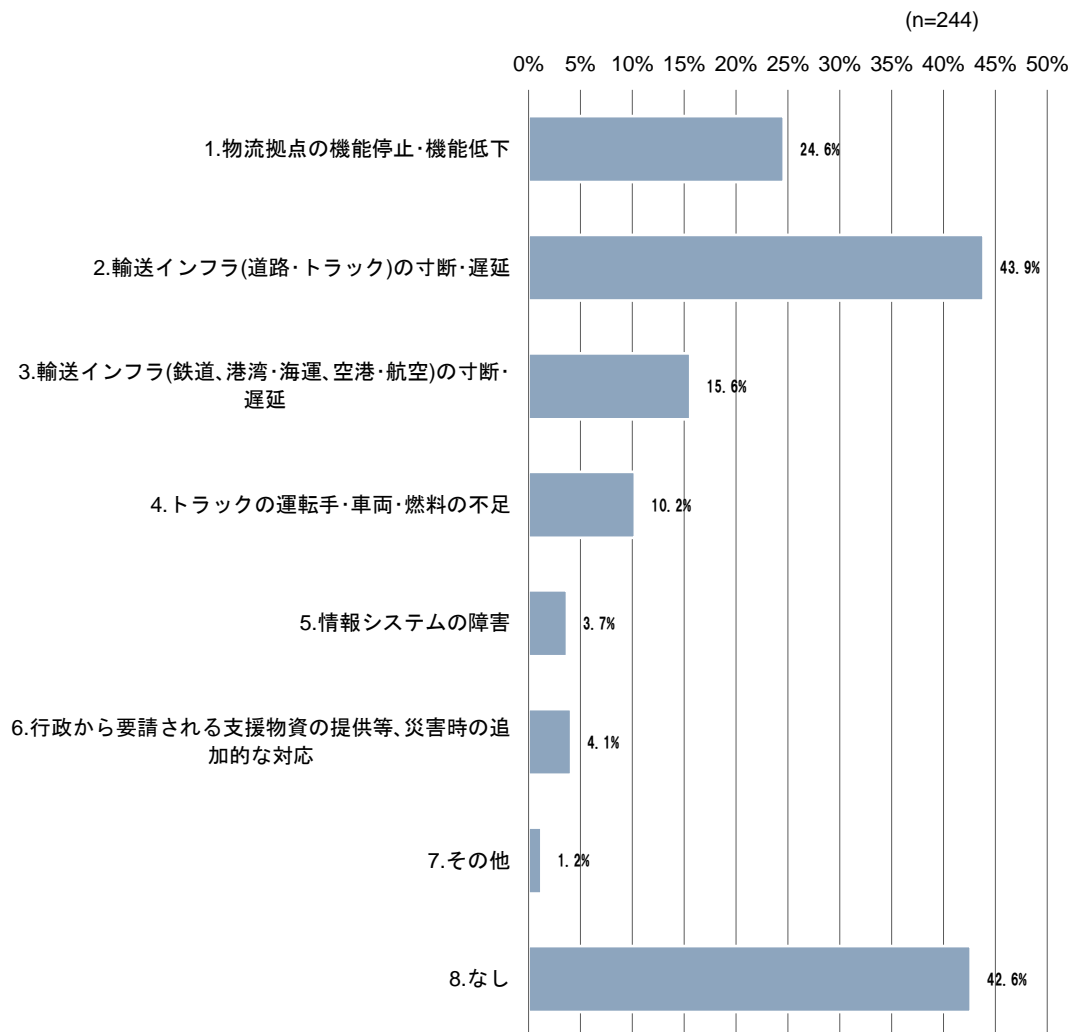
図表 2-12 Q8-1 予見可能な自然災害\_災害名



### 2-13 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43.9%となっている。次いで、「8.なし(42.6%)」、「1.物流拠点の機能停止・機能低下(24.6%)」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



## 2-14 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

- ・ 物流倉庫(第1類営業倉庫)は約1.2m浸水し、約3箇月間機能停止となった。同倉庫に駐車していた車両5台も浸水し、内3台は廃車となり、残り2台も多額の修理代が発生。
- ・ 蔵置貨物やフォークリフトなどの荷役機器を高潮対策として高所に移動させたが、想定以上の被害のため、被害を免れることはできなかった。これにより倉庫内設備も被害を受け、電気の供給や修理に対し時間と費用を要した。被害状況の確認や庫内貨物の整理が必要であり、物流拠点の機能が一時的に低下した。
- ・ 強風で倉庫の屋根が一部破損し、貨物の保管に支障が出た。
- ・ 昇降機のトラブルにより階上貨物の出荷停止が数日間発生。
- ・ 停電による倉庫機能低下、施設破損による業務遅延
- ・ 最大9日間の停電による機能停止

### 2. 輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延

- ・ 豪雪により国道等の除排雪が追い付かず国道・高速道路が通行止めとなり、孤立状態の為納品時間に大幅な遅延が生じた。食品の為翌日でも良いと言う荷主は少なく道路状況の悪い中18時間かけての配送を余儀なくされる。
- ・ 大雪により車両がスタックしてしまい動けなくなってしまった。また、通行止めになって閉じ込められた運転手もいた。
- ・ 雪により幹線道路が通行止めとなり、迂回運行をした。
- ・ 降雪による高速道路通行止め。また通行止めに伴う一般国道の渋滞。配送外地域への応援配送実施。
- ・ 大雪の際、渋滞で動かなくなり、運転手の水分や体力、燃料が不足してきた。
- ・ 荷主の指示のもと配送に出て、2日間帰れず。
- ・ インフラ寸断状況が事業所では判断できず、現場ドライバーに判断を委ねざるを得なかった。
- ・ 本来集まってくる荷物が間に合わず、運行予定が狂う。道路災害通行止めで運行経路変更など。
- ・ 通行止めや迂回などにより、延着や運行不可が発生する。運行管理者と共に情報収集を行うが現場の状況を完全には把握できないため、難しさを感じる。
- ・ 土砂崩れ等での道路の寸断で配送日や配送ルートの変更、配送時間の遅延等が発生した
- ・ 代替道路がないところで立ち往生に巻き込まれた。(2日間)
- ・ 高速道路の長時間にわたる通行止め、国道及び県道等の幹線道路の渋滞等により大幅な荷物の遅延が発生。予定時刻に帰庫できず、翌日以降の交番スケジュールに支障がでた。
- ・ 幹線道路の通行止めによるサービス遅延など
- ・ 道路の信号機が破損して、停止する日が一週間以上経過した

### 3. 輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延

- ・ 貨物列車の運休・遅延。新規貨物の受託停止。向け先変更・納期調整。トラック代行輸送増による車両不足・道路渋滞。
- ・ 鉄道が運休となったため、お客様のJRコンテナ貨物輸送ができなかった。
- ・ JR貨物の寸断に伴う納期遅延
- ・ 関西空港被災により羽田/成田空港へ陸送して空輸せざるを得なくなった。
- ・ 船舶到着遅延、強風による本船荷役の中止
- ・ 神戸港の記録的な高潮による浸水で、事務機能が停止した。
- ・ コンテナヤード、倉庫と、強風でコンテナが倒れ復旧に時間を要した

### 4. トラックの運転手・車両・燃料の不足

- ・ 停車中に台風による高潮に見舞われ、車両浸水事故が発生した。車両は海水を受けたため、修理は不可となった。
- ・ 運転手の自宅被災により出勤不可

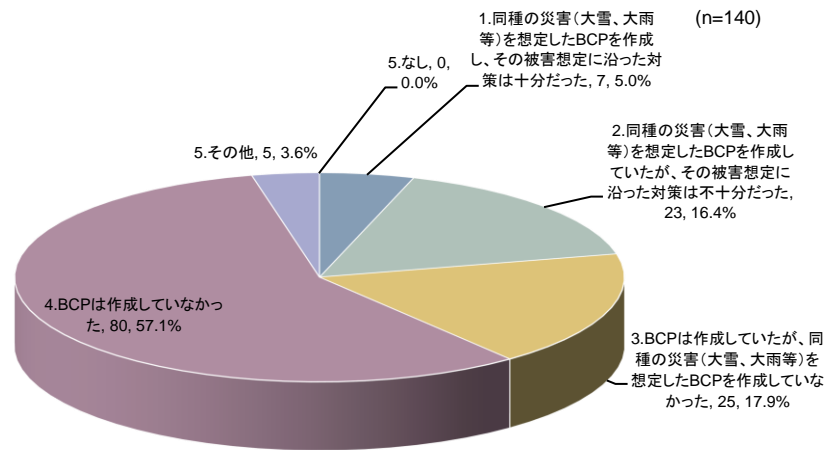
### 5. その他

- ・ ライフラインの整備、開発不足

## 2-15 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57.1%となっている。次いで、「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(17.9%)」、「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(16.4%)」となっている。

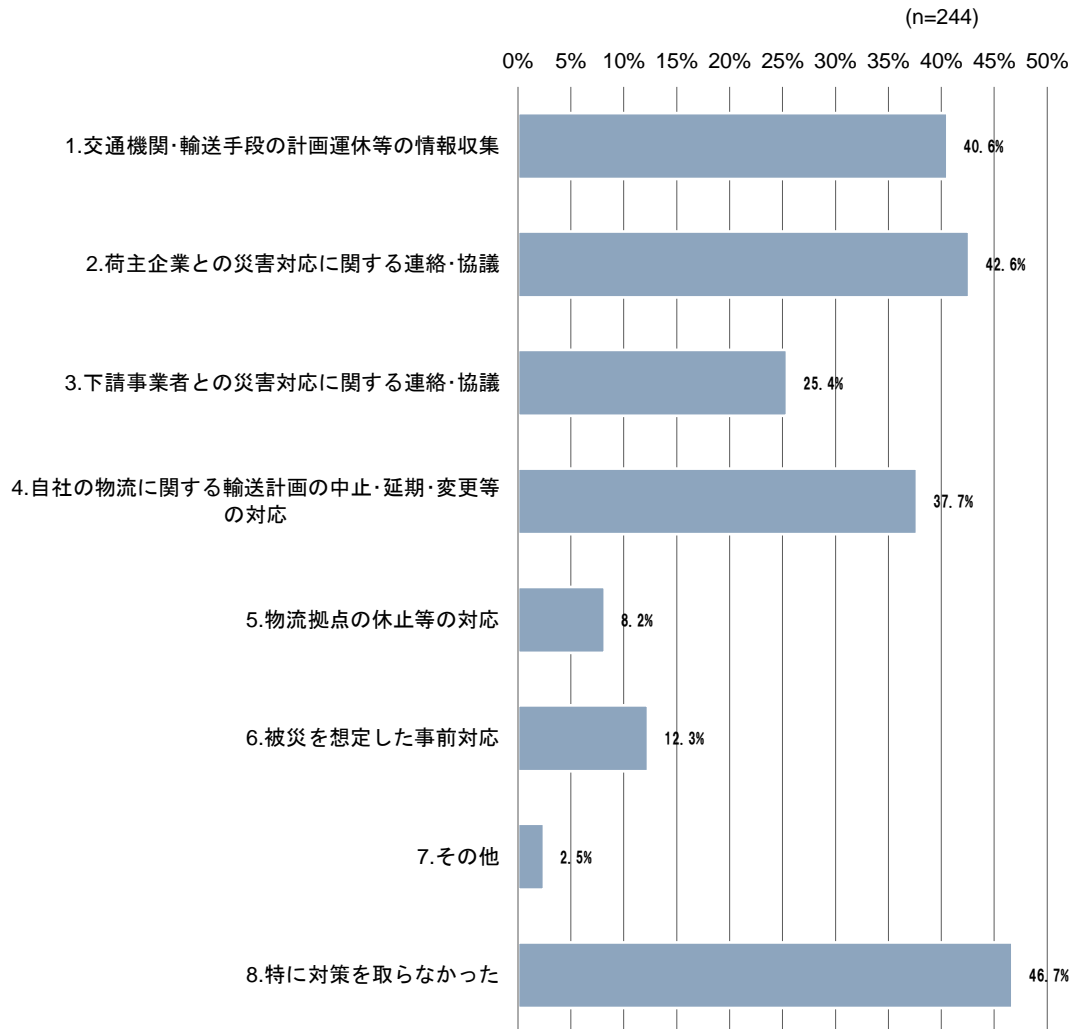
図表 2-14 Q8-4 予見可能な自然災害へのBCPでの想定状況



## 2-16 Q8-5 予見可能な自然災害\_発災前の対策

「8.特に対策を取らなかった」の割合が最も高く46.7%となっている。次いで、「2.荷主企業との災害対応に関する連絡・協議(42.6%)」、「1.交通機関・輸送手段の情報収集(40.6%)」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



## 2-17 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

- ・ 余裕をもった運行計画の作成。
- ・ 無理な運行の中止
- ・ 危険な作業や、悪天候での配送を避けることが出来た。
- ・ 立往生等の発生を未然に防げた
- ・ 警報級台風の際、事業所を荷主と調整の上、休業し、人的被害の発生を未然に防止できた。
- ・ トラックドライバーに水、非常食、簡易トイレを支給し、最低限の安全を確保できた。
- ・ 人的被害(社員・協力会社社員)、物損被害事故(施設・設備)の未然防止
- ・ 交通機関の計画運休情報の早期収集により、安全に社員を帰宅させることができた。

### ■延着の防止

- ・ 延着がなく荷物を届ける事ができた
- ・ 輸送ルート変更により、荷主からの指定配送日が維持出来た。

### ■代替手段の確保

- ・ 発災前にお客様と輸送手段の協議を行い、一部の貨物について、鉄道からトラックへ輸送手段を変更して対応した。
- ・ 代替センターによるバックアップが機能した
- ・ 荷主との着日変更等の交渉、船舶を使用した運航に変更
- ・ 輸送手段の変更により遅延等を避けられた。

### ■物流への影響の最小化

- ・ 大雪の予見ができていいる際には、配送量を荷主と調整し、最小限にしている。ドライバーにも無理はさせず、逐次連絡を取り合い、対応している。そのことで、走行不能になったり、立ち往生したり、営業所に帰ってこれなくなったりしたことはない。
- ・ 荷主企業と事前に打ち合わせができた為、事故等の2次災害を防げた。
- ・ 保管場所を切り替えることで、貨物に対する被害のリスクを軽減した。
- ・ 早めの対応をした結果、翌日以降の影響を最小限に抑えることができた
- ・ 荷主と協議し延期可能なものについては延期した為、立ち往生等に巻き込まれなかった。

### ■災害発生時の対応の円滑化

- ・ 自然災害への対応手順を定め、事前に情報収集し高リスク地域への事前の注意喚起を行うことで、浸水被害の防止や、早期にお客様へサービス影響のご案内をできている。
- ・ 飲料・軽食の事前準備で心の余裕ができ、冷静に対応できていた。
- ・ 物的準備、燃料確保を実施したことで対応がスムーズにいった。
- ・ 運行を中止することで以降の予定を計画しやすかった
- ・ 通常のルートを避け迂回した結果、延着が多発したが、自然災害でありご了解をいただいた。
- ・ インフラの情報収集・荷主企業との事前協議・被災を想定した事前対応により、災害発生後の帰り荷物の配車対応・翌日以降の交番スケジュールの支障を最小限に止めることができた。
- ・ BCP 対応として、事前に輸送や商品の搬出入遅延の可能性を顧客に説明、理解を得ることで、被災後の後続処理についてスムーズに実施することができると考える。
- ・ 安全委員会、所属長と事前打ち合わせ机上演習を行い出来ることの確認と、どこまでの被災で拠点業務停止するか意志統一しておいたことで行動が一体化した
- ・ 発災した拠点以外は、多少の業務遅延は想定内として、通常業務に近い対応、又は配送の日延べ等が予定通りに行えた。

### ■取引先の理解醸成

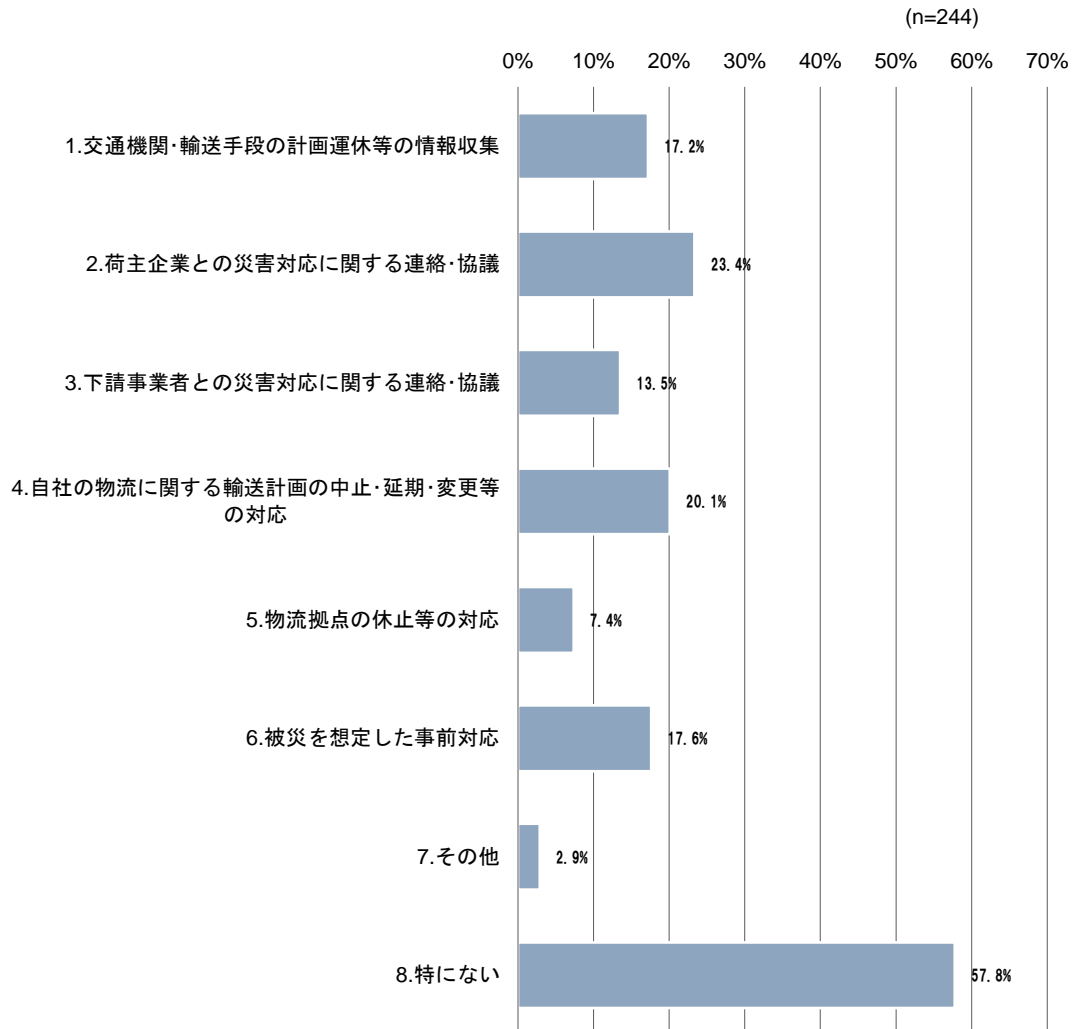
- ・ 配達の延期や遅延があった場合でもお客様に一定の理解を得られた
- ・ 荷主との夜間緊急連絡網の見直しを行い、緊急時のリアルタイム報告が可能となったことで、荷主と共に対応策を考えたことで、荷主との意志相違が解消された。
- ・ 得意先からのクレームが少なくなった。
- ・ 一部の荷主企業からは遅延等に対して理解頂いた
- ・ 納品先に納得してもらえた



## 2-18 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

「8.特にない」の割合が最も高く 57.8%となっている。次いで、「2.荷主企業との災害対応に関する連絡・協議(23.4%)」、「4.自社の物流に関する輸送計画の中止・延期・変更等の対応(20.1%)」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

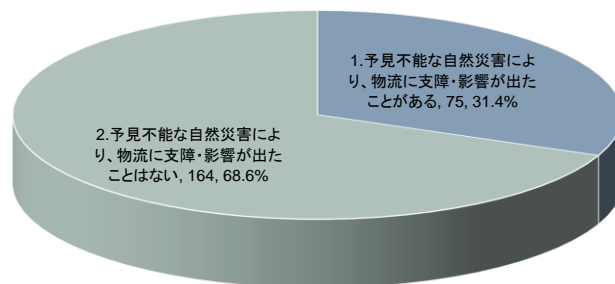


## 2-19 Q9 予見不能な自然災害\_支障・影響の有無

「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」の割合が最も高く 68.6%となっている。次いで、「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(31.4%)」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

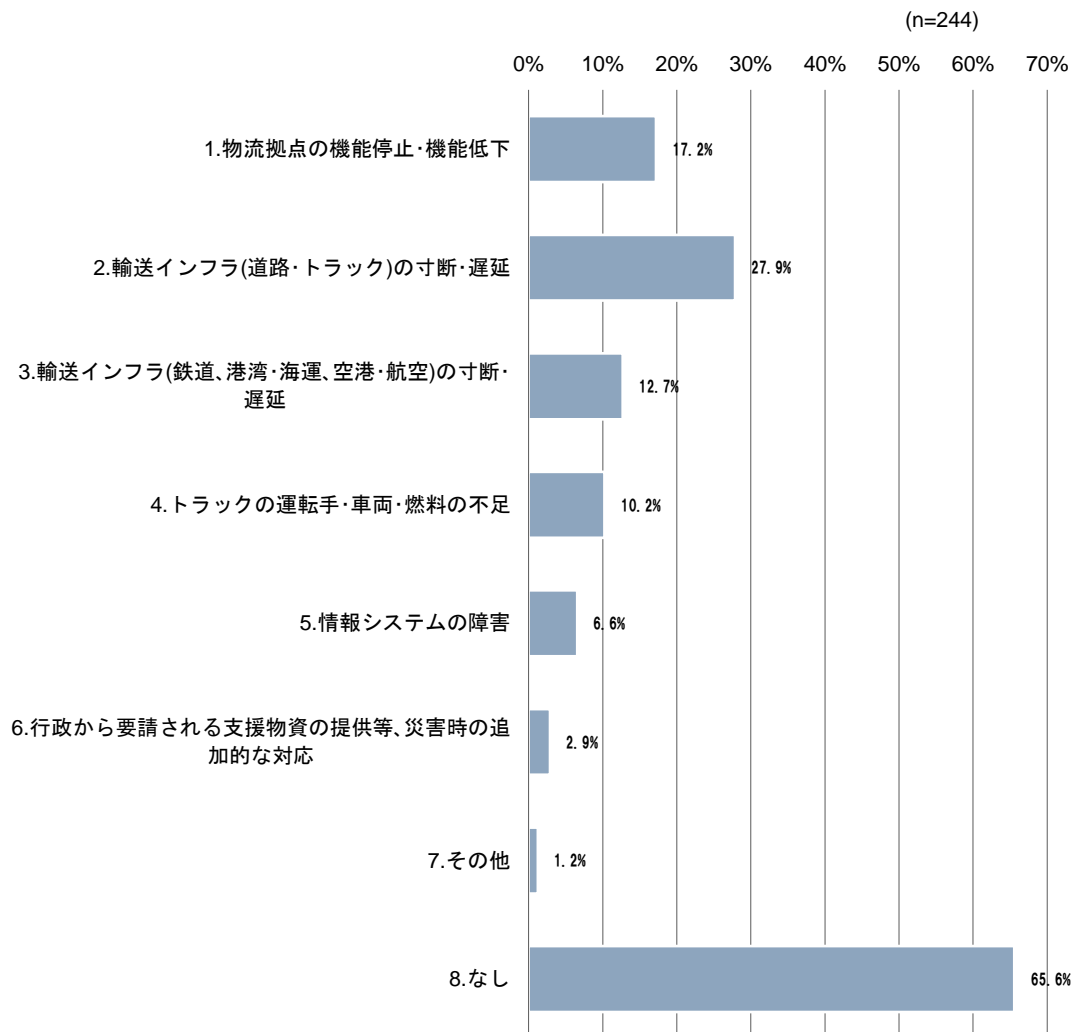
(n=239)



## 2-20 Q9-2 予見不能な自然災害\_支障内容

「8.なし」の割合が最も高く 65.6%となっている。次いで、「2.輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延(27.9%)」、「1.物流拠点の機能停止・機能低下(17.2%)」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



## 2-22 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

- ・ 倉庫業において、地震により保管貨物が荷崩れし破損が発生。建物にも一部破損が見られた。余震に備え、一時トラックを待機させた。大雨については幹線道路が通行止めとなり、災害復旧するまで大きく迂回して運行した。
- ・ 停電による事務所・倉庫全ての電源消失(約2日間)
- ・ 保管物の被害・車両・自家用車の被害
- ・ 地震により昇降機が機能停止した。昇降機の修理だけでなく、出庫が必要な貨物があったため、上階から該当貨物を人力で移動させるなど、出庫対応を行った。
- ・ 貨物の荷崩れ、倉庫の破損
- ・ 倉庫施設内の荷崩れによる業務遅延
- ・ 従業員の安全を確保する為の作業人員の減少、

### 2. 輸送インフラ(道路・トラック)の寸断・遅延

- ・ 道路の混雑、通行止めによる運航の遅延と拘束時間の増加
- ・ 通行可能ルート of 把握が難しい
- ・ 生存確認さえ難しい状況となることがあった。
- ・ 高速道路の通行止めによる遅延
- ・ 道路が寸断され納入先まで行けなかった。迂回を余儀なくされたが渋滞し2次災害の恐れがあった。
- ・ 強風、豪雨、事故による高速道路、橋梁部分の通行止め
- ・ 輸送インフラの寸断による輸送ルート変更による遅延、荷主様との調整。
- ・ 地震による道路被害等にて輸送が遅延した。一時的に物流拠点の機能が低下した。
- ・ 計画ルートの変更、受け取り側からの納期調整要請
- ・ 遅延と代替輸送の不足
- ・ 高潮災害による荷物の入出庫止め
- ・ 輸送の寸断、遅延、中止、物流拠点の損傷、保管貨物の倒壊
- ・ 津波による車両損失、電気設備等の故障等

### 3. 輸送インフラ(鉄道、港湾・海運、空港・航空)の寸断・遅延

- ・ 鉄道レール補修に伴う運休・トラック代行。
- ・ 鉄道が長期運休となり、代替輸送を検討したものの、一部しか対応できなかった。
- ・ 鉄道路線の不通
- ・ 貨物船の遅れ、航路変更。

### 4. トラックの運転手・車両・燃料の不足

- ・ 運転手の出勤対応及び燃料確保に苦労した
- ・ 沿岸部防波堤決壊による車両水没

### 5. 情報システムの障害

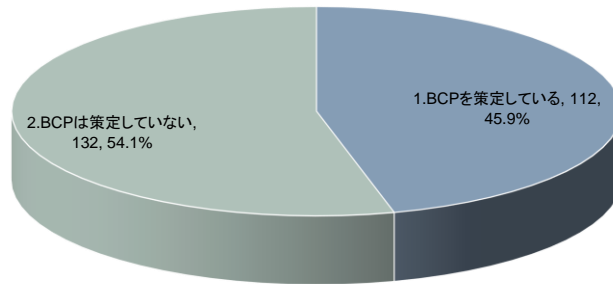
- ・ 社内及び社外基幹システムの停止。

### 2-23 Q10 BCP 策定の有無

「2.BCPは策定していない」の割合が最も高く54.1%となっている。次いで、「1.BCPを策定している(45.9%)」となっている。

図表 2-19 Q10 BCP 策定の有無

(n=244)

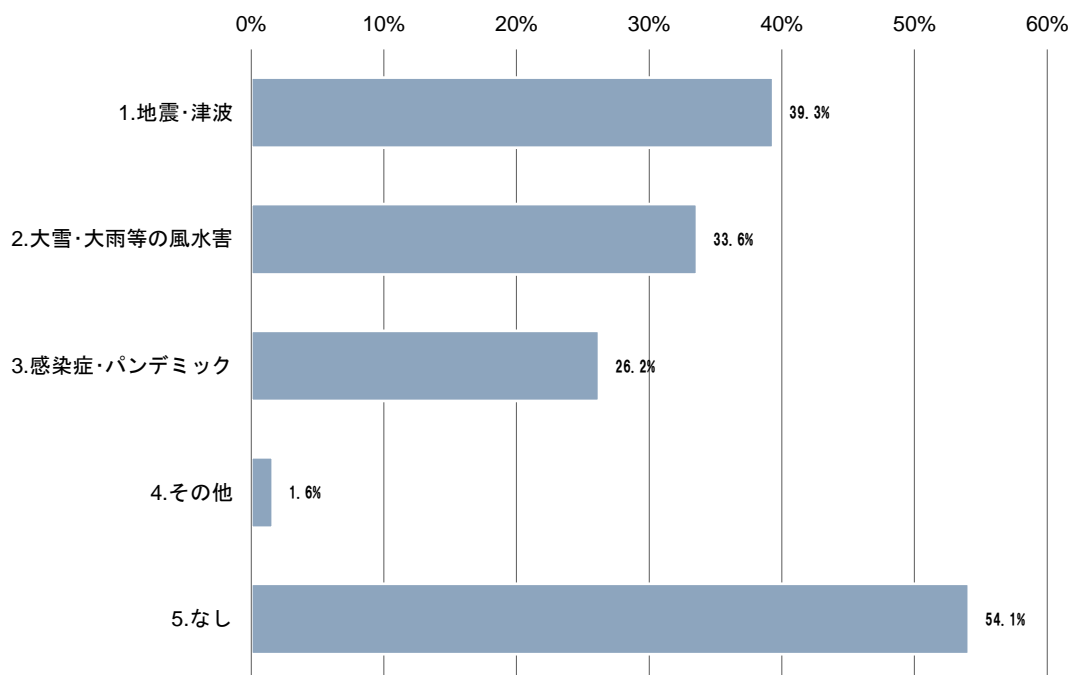


### 2-24 Q11 物流に関するBCPの対象リスク

「5.なし」の割合が最も高く54.1%となっている。次いで、「1.地震・津波(39.3%)」、「2.大雪・大雨等の風水害(33.6%)」となっている。

図表 2-20 Q11 物流に関するBCPの対象リスク

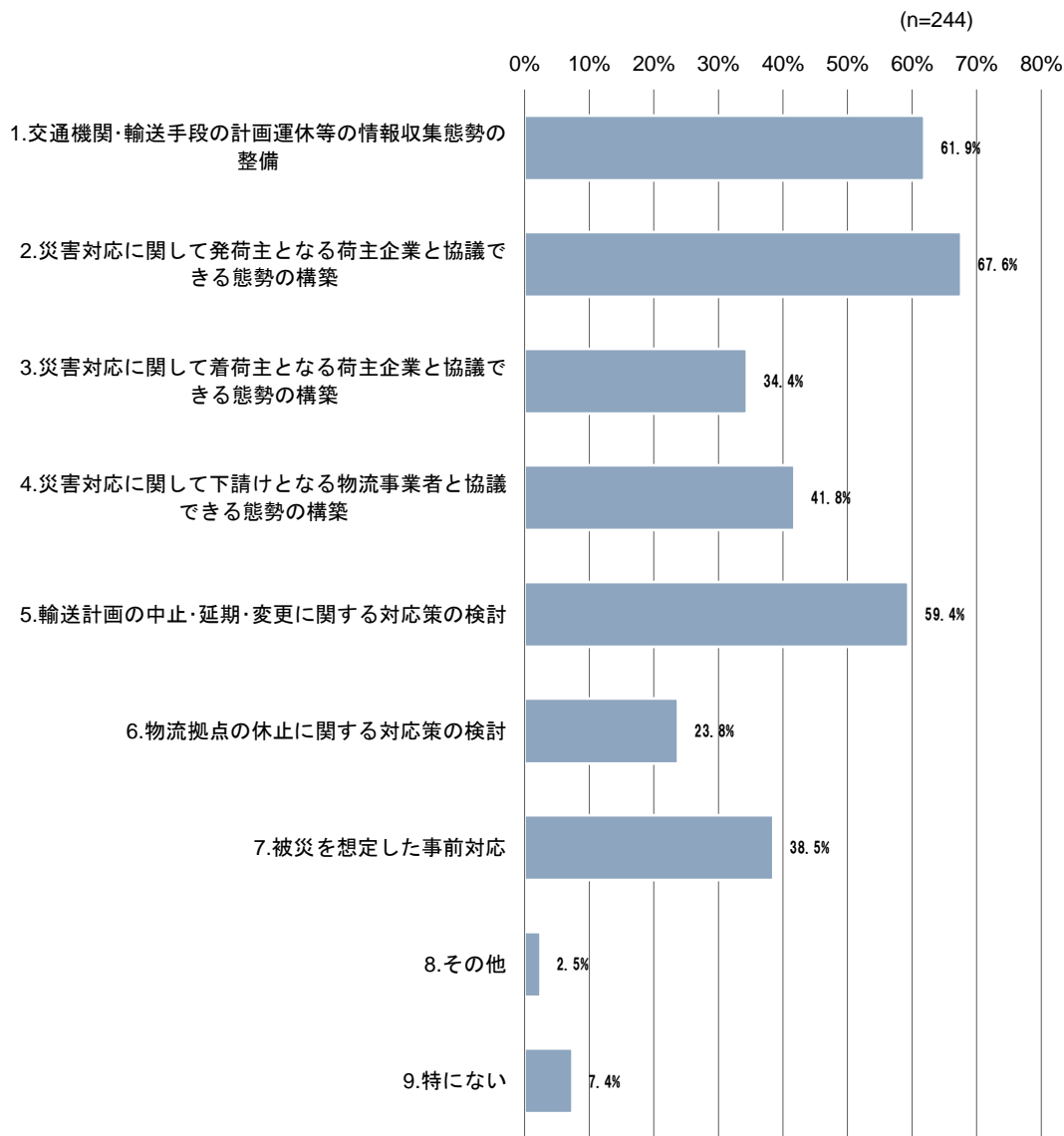
(n=244)



## 2-25 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.災害対応に関して発荷主となる荷主企業と協議できる態勢の構築」の割合が最も高く67.6%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(61.9%)」、「5.輸送計画の中止・延期・変更に関する対応策の検討(59.4%)」となっている。

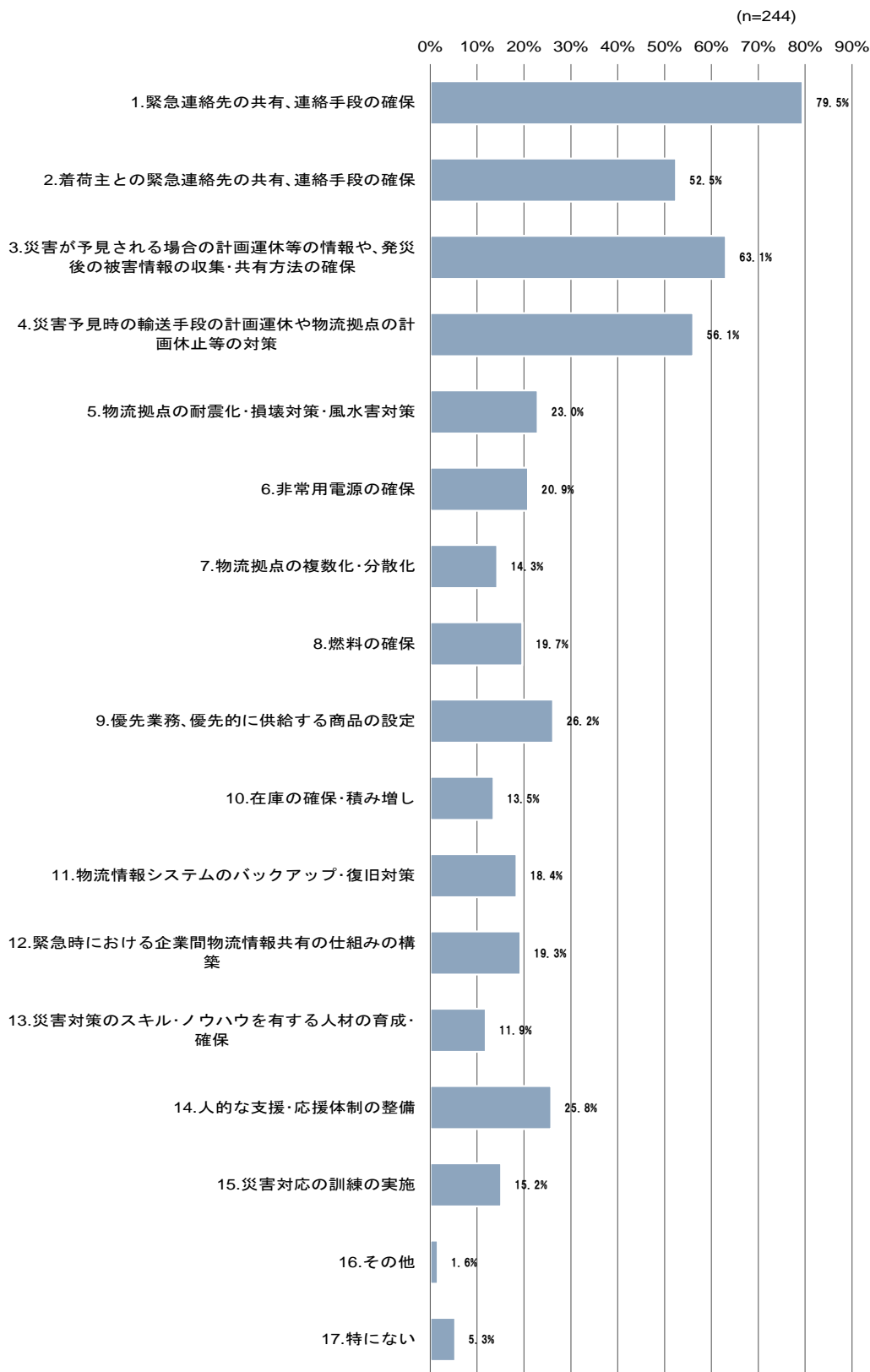
図表 2-21 Q12 自然災害が予見された際の物流に関してあらかじめ講じている対応策



## 2-26 Q13 荷主企業に求める災害対策

「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保」の割合が最も高く79.5%となっている。次いで、「3.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(63.1%)」、「4.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(56.1%)」となっている。

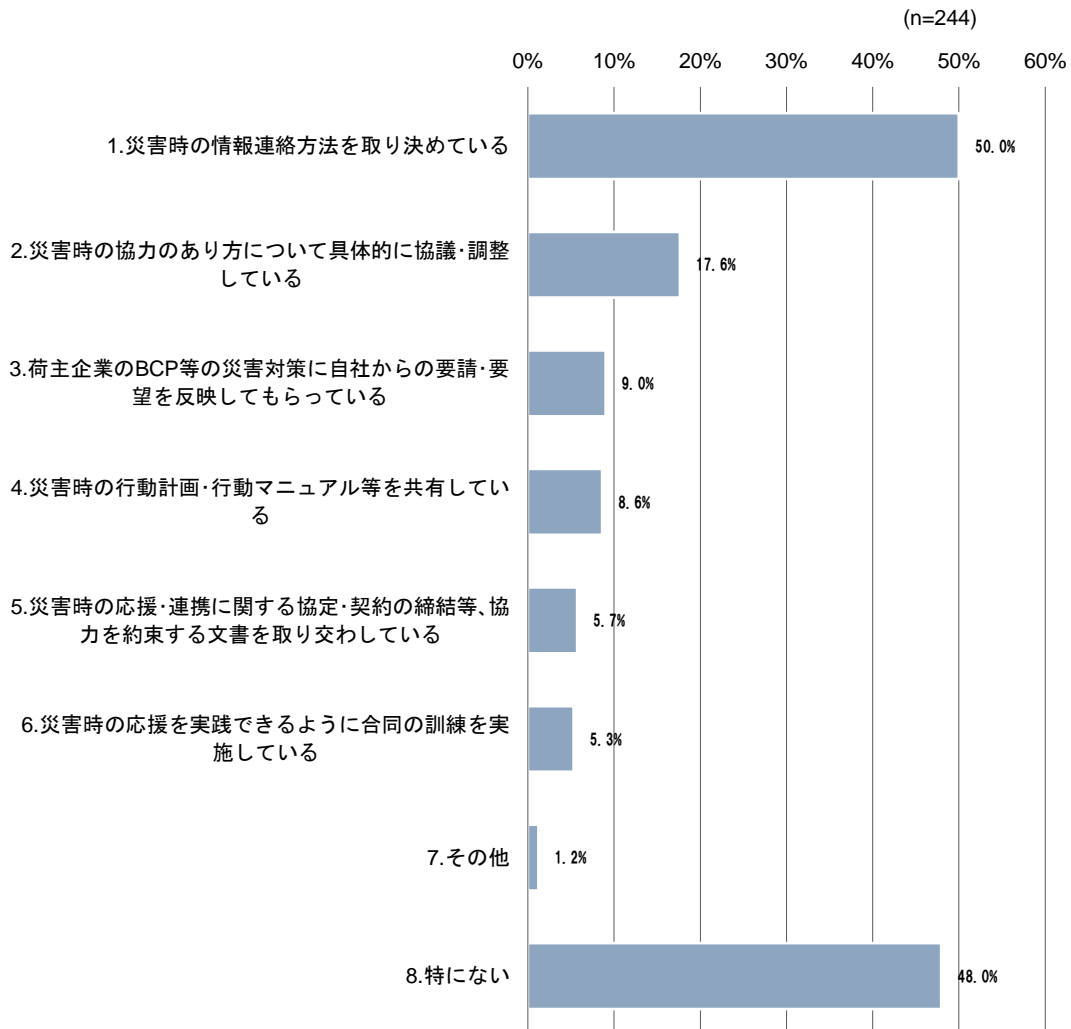
図表 2-22 Q13 荷主企業に求める災害対策



## 2-27 Q14 荷主企業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50.0%となっている。次いで、「8.特  
にない(48.0%)」、「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(17.6%)」となってい  
る。

図表 2-23 Q14 荷主企業との災害対策に関する協力内容



40Q14 荷主企業との災害対策に関する協力内容

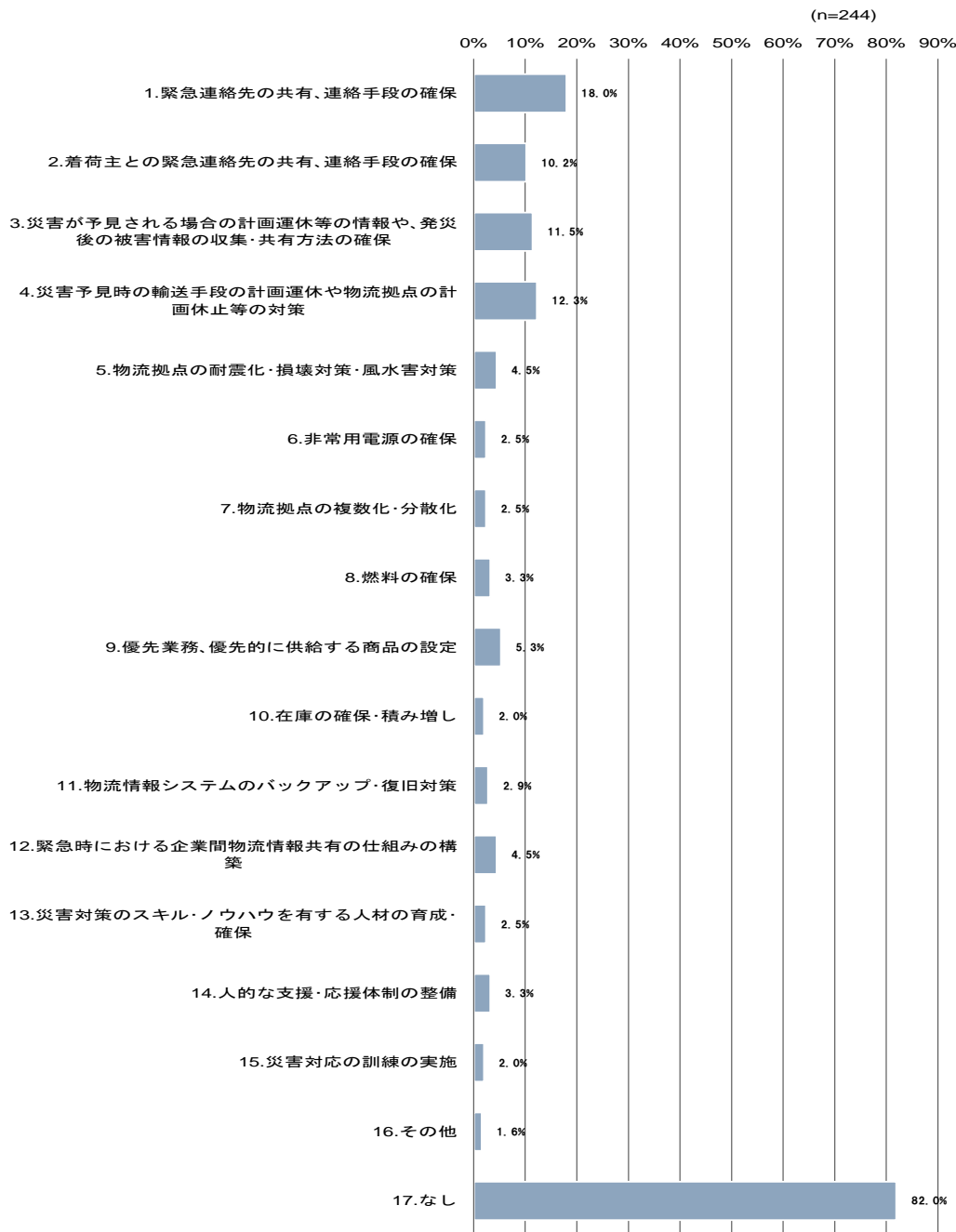
合計	1.災害時の情報連絡方法を取り決めている	2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している	3.荷主企業のBCP等の災害対策に自社からの要請・要望を反映してもらっている	4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している	5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている	6.災害時の応援を実践できるように合同の訓練を実施している	7.その他	8.特にな
244	122	43	22	21	14	13	3	117



2-28 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 82.0%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 (18.0%)」、「4.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 (12.3%)」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



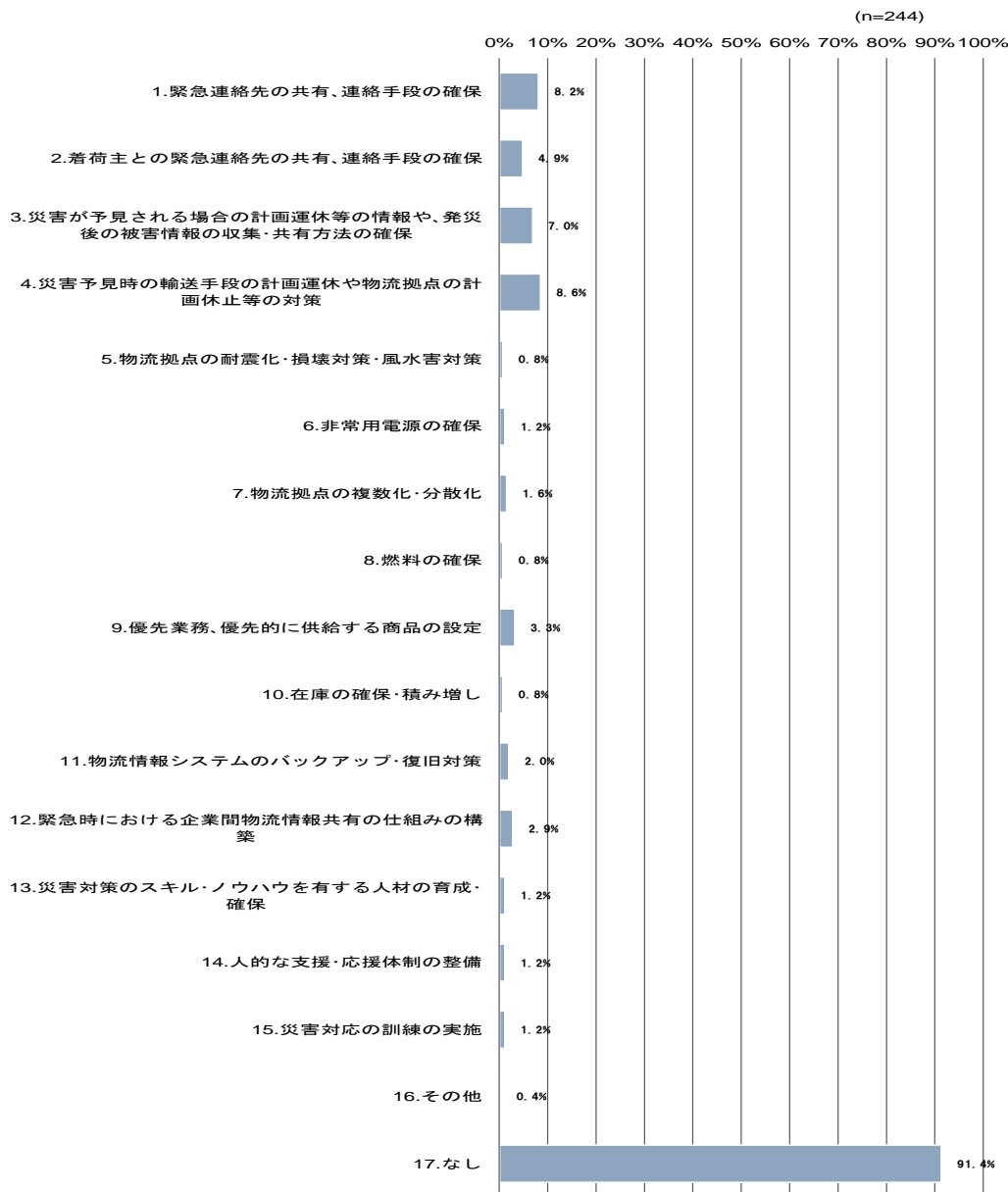
43Q14 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 着荷主との緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	3. 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	4. 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. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	6. 非常用電源の確保	7. 物流拠点の複数化・分散化	8. 燃料の確保	9. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
244	44	25	28	30	11	6	6	8	13
	10. 在庫の確保・積み増し	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	
	5	7	11	6	8	5	4	200	

2-29 Q14 3.荷主企業の 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 91.4%となっている。次いで、「4.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(8.6%)」、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(8.2%)」となっている。

図表 2-25 Q14 3.荷主企業の 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. 荷主企業の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

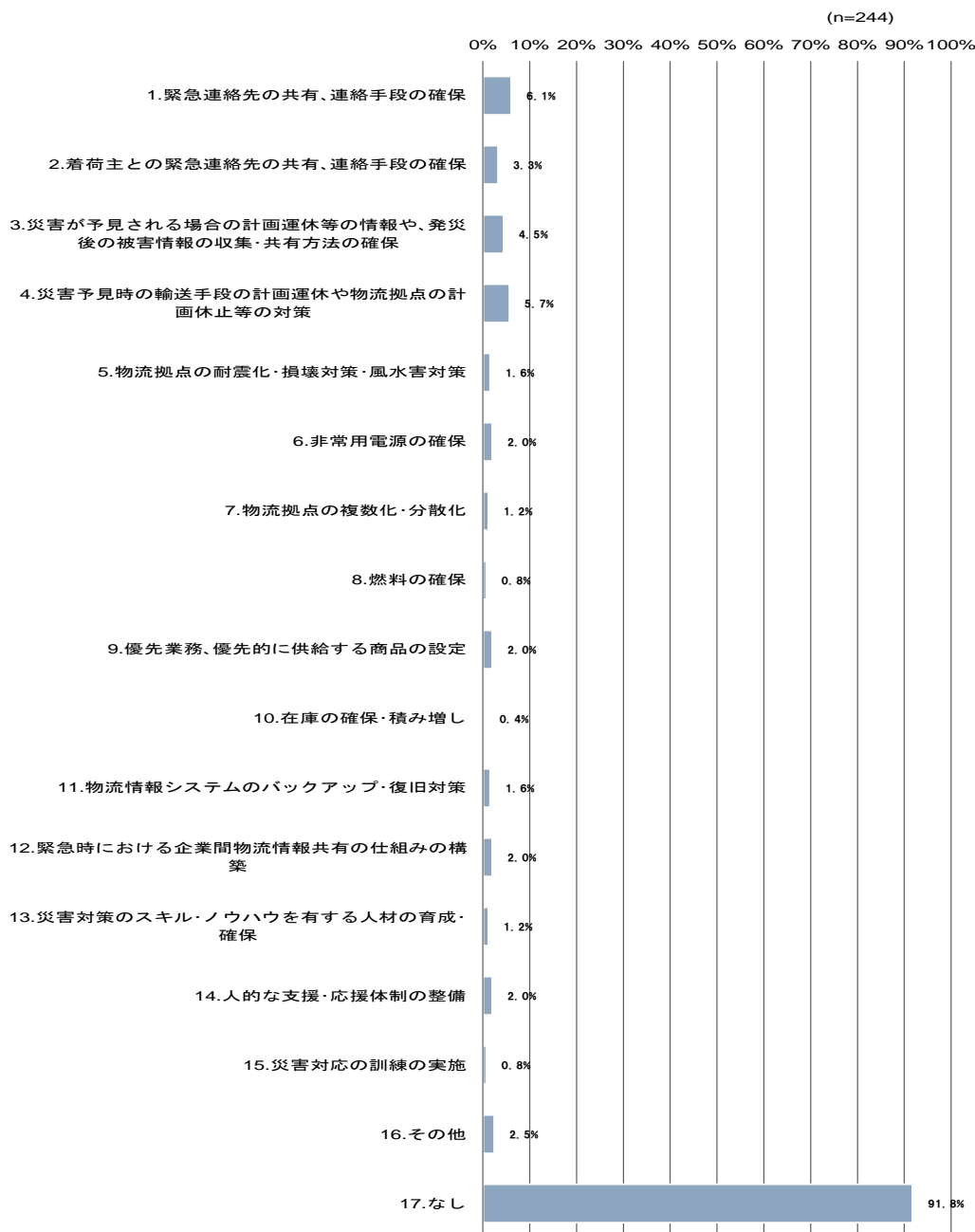
合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 着荷主との緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	3. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	4. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	5. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	6. 非常用電源の確保	7. 物流拠点の複数化・分散化	8. 燃料の確保	9. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
244	20	12	17	21	2	3	4	2	8

10. 在庫の確保・積み増し	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
2	5	7	3	3	3	1	223

2-30 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 91.8%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 (6.1%)」、「4.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(5.7%)」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



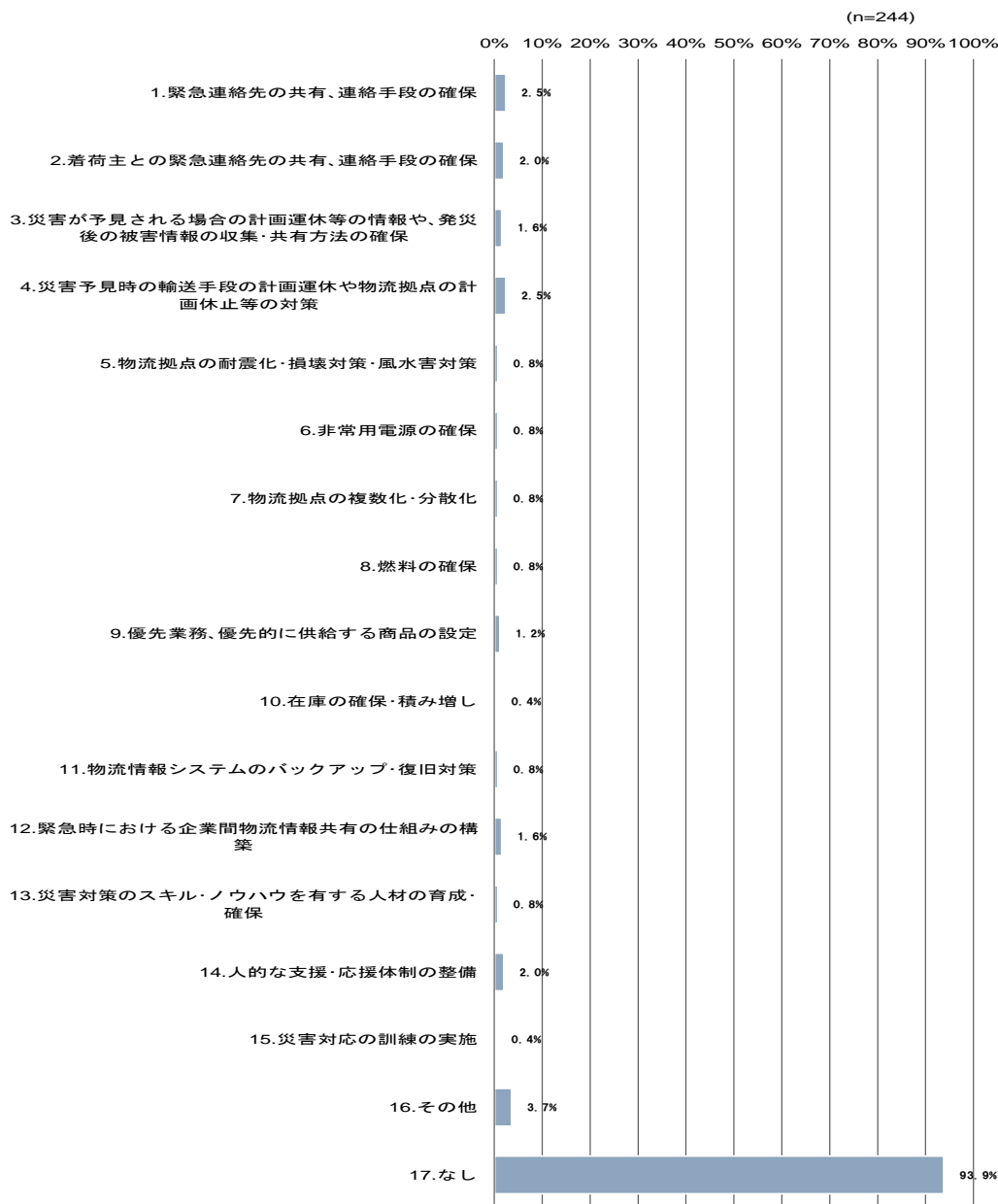
47Q14 4.災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 着荷主との緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	3. 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	4. 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. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	6. 非常用電源の確保	7. 物流拠点の複数化・分散化	8. 燃料の確保	9. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
244	15	8	11	14	4	5	3	2	5
	10. 在庫の確保・積み増し	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	
	1	4	5	3	5	2	6	224	

2-31 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93.9%となっている。次いで、「16.その他(3.7%)」、「1.緊急連絡先の共有、連絡手段の確保(2.5%)」、「4.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(2.5%)」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. 着荷主との緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	3. 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	4. 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. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	6. 非常用電源の確保	7. 物流拠点の複数化・分散化	8. 燃料の確保	9. 優先業務、優先的に供給する商品の設定
244	6	5	4	6	2	2	2	2	3

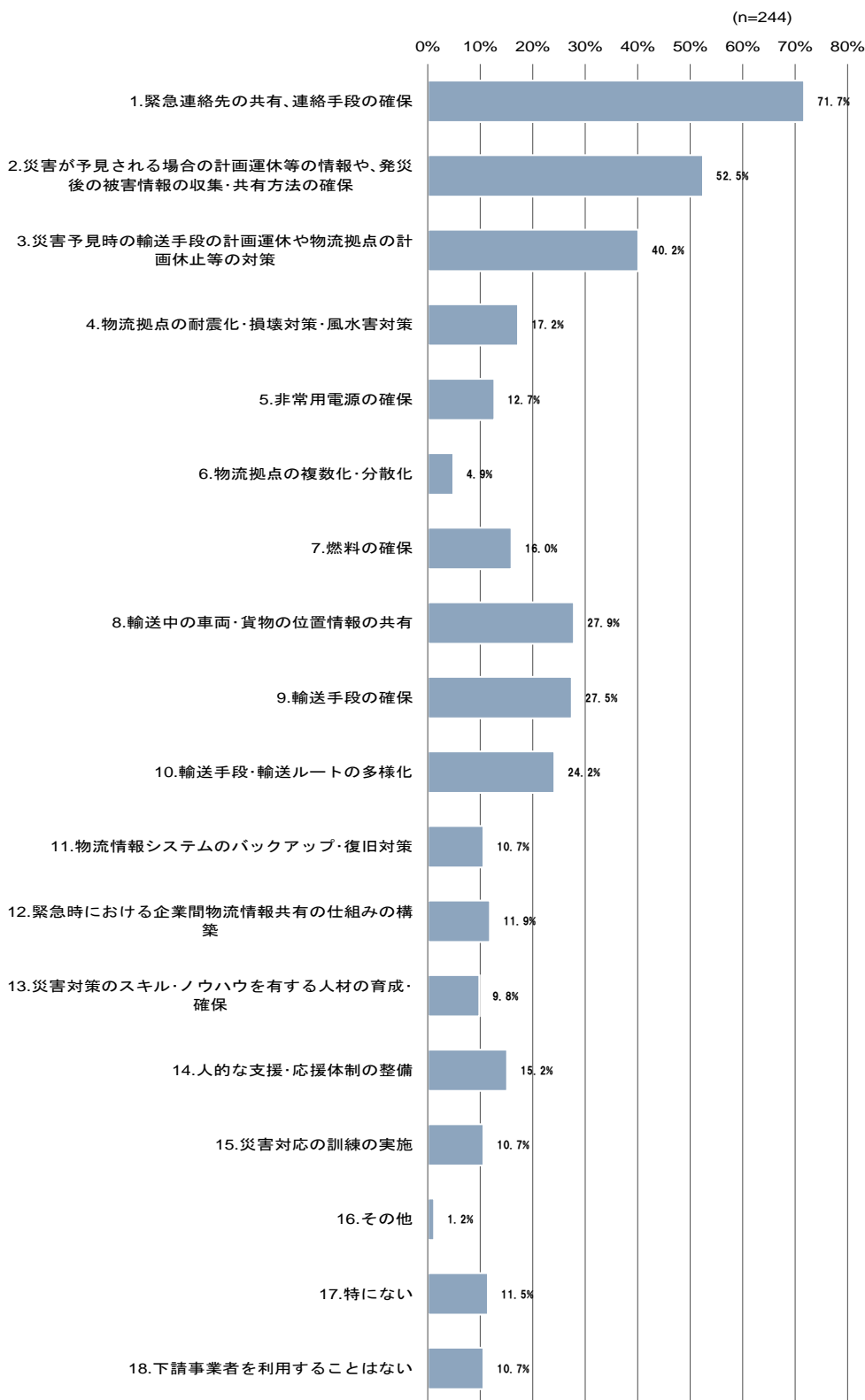
  

10. 在庫の確保・積み増し	11. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13. 災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保	14. 人的な支援・応援体制の整備	15. 災害対応の訓練の実施	16. その他	17. なし
1	2	4	2	5	1	9	229

## 2-32 Q15 下請事業者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71.7%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(52.5%)」、「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(40.2%)」となっている。

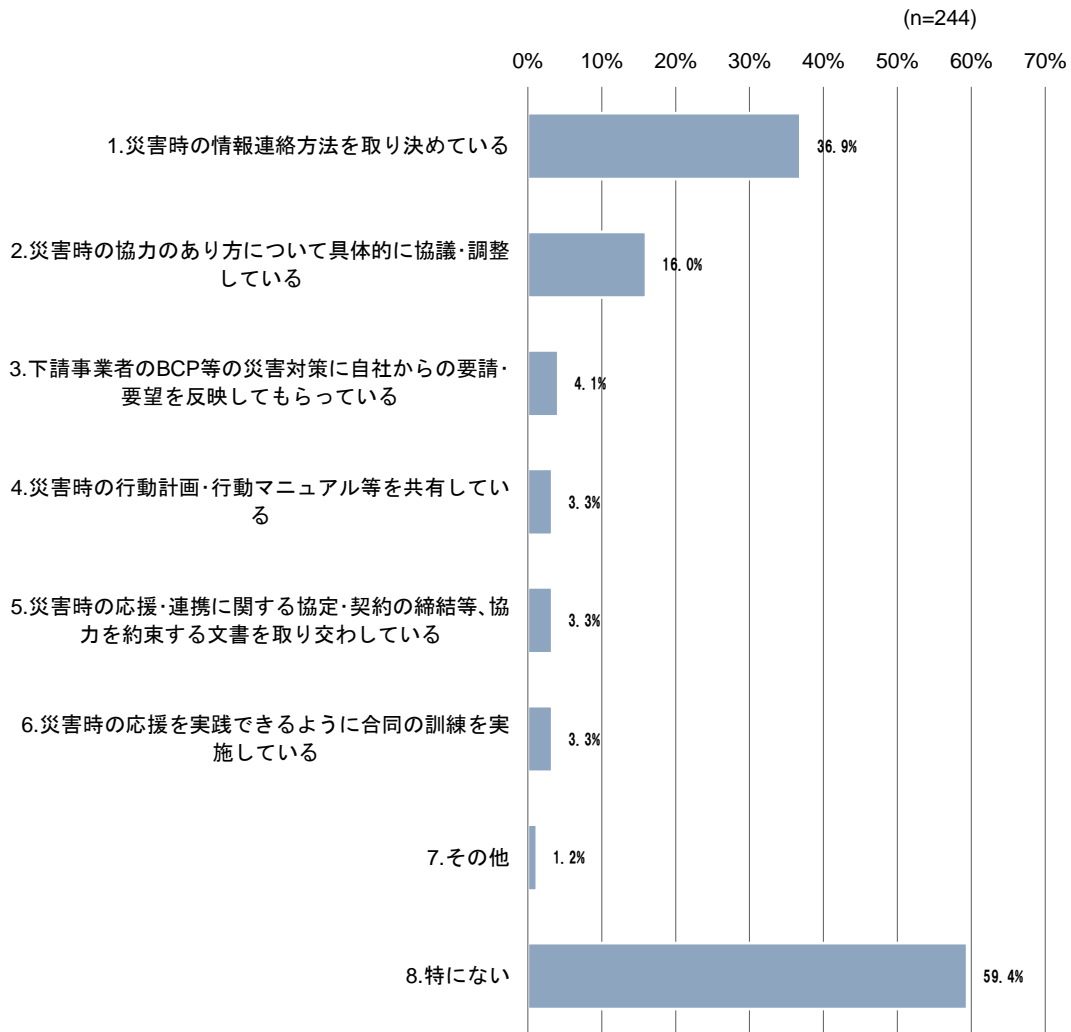
図表 2-28 Q15 下請事業者に求める災害対策内容



### 2-33 Q16 下請事業者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 59.4%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(36.9%)」、「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(16.0%)」となっている。

図表 2-29 Q16 下請事業者との災害対策に関する協力内容



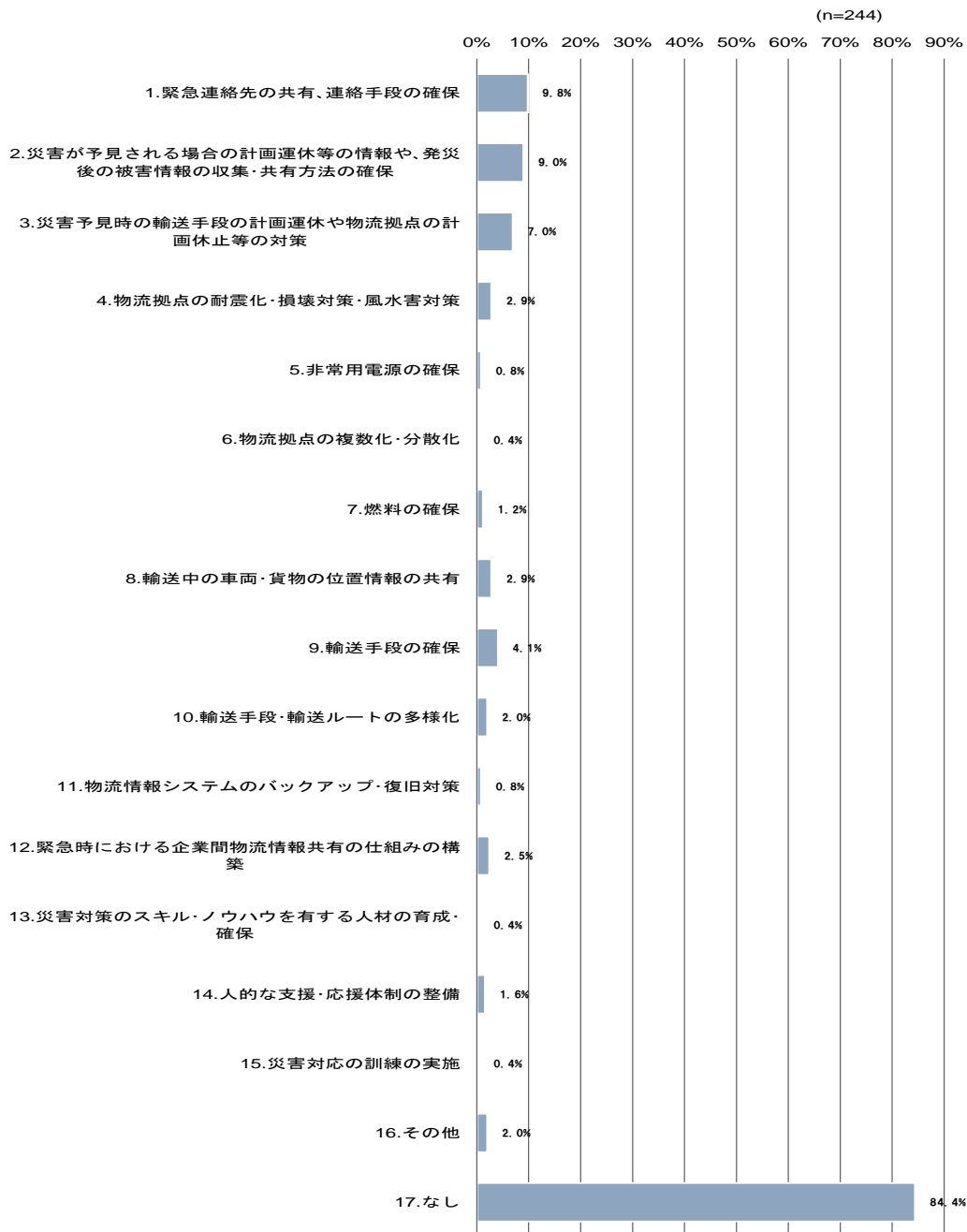
54016 下請事業者との災害対策に関する協力内容

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.下請事業者の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
244	90	39	10	8	8	8	3	145

2-34 Q16 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84.4%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(9.8%)」、「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(9.0%)」、「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(7.0%)」となっている。

図表 2-30 Q16 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



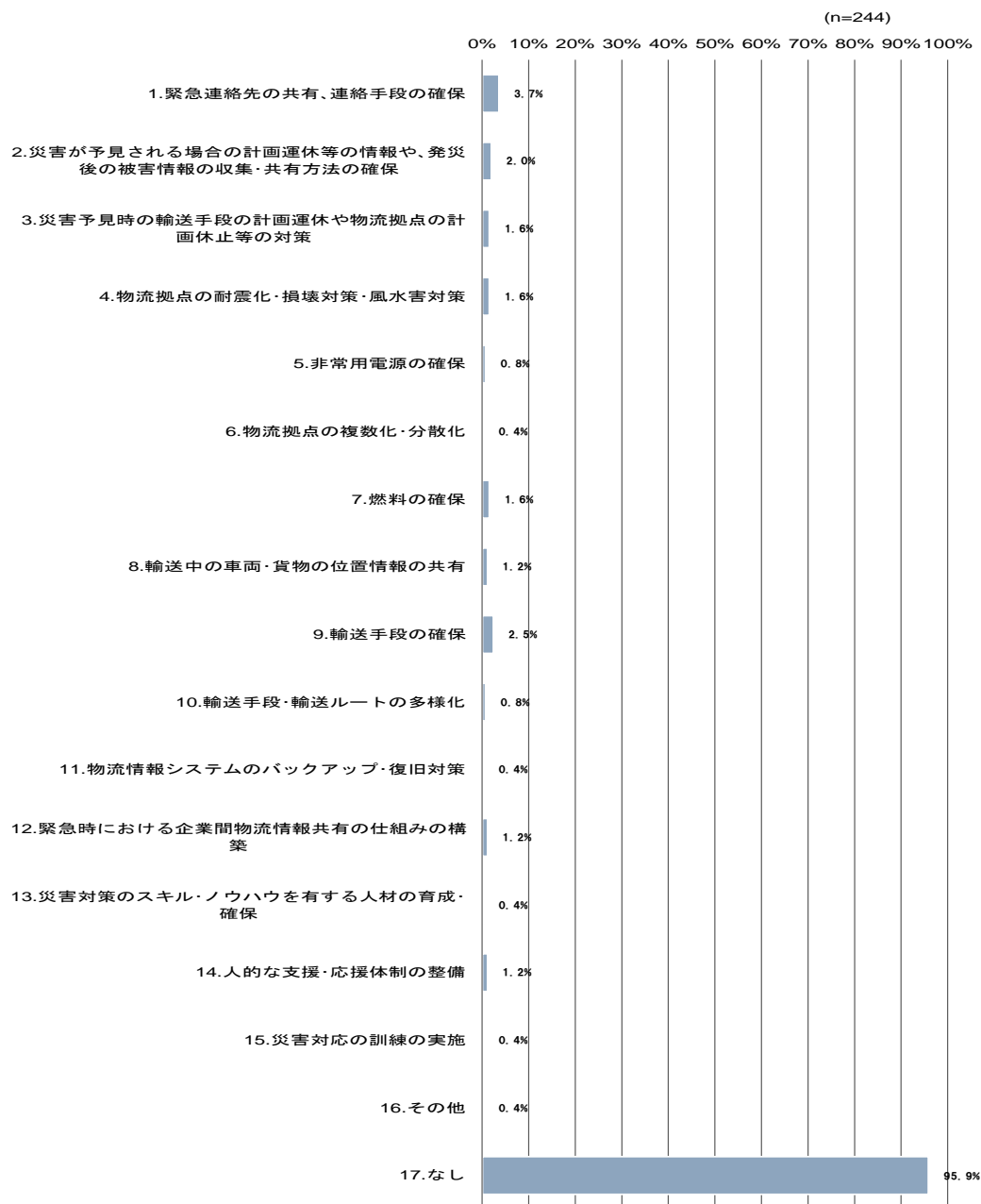
57Q16 2.災害時の協力のあり方について具体的に協議・調整している の該当事項

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
244	24	22	17	7	2	1	3	7	10
	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	
	5	2	6	1	4	1	5	206	

2-35 Q16 3.下請事業者の 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 95.9%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(3.7%)」、「9.輸送手段の確保(2.5%)」となっている。

図表 2-31 Q16 3.下請事業者の 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



59Q16 3. 下請事業者の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

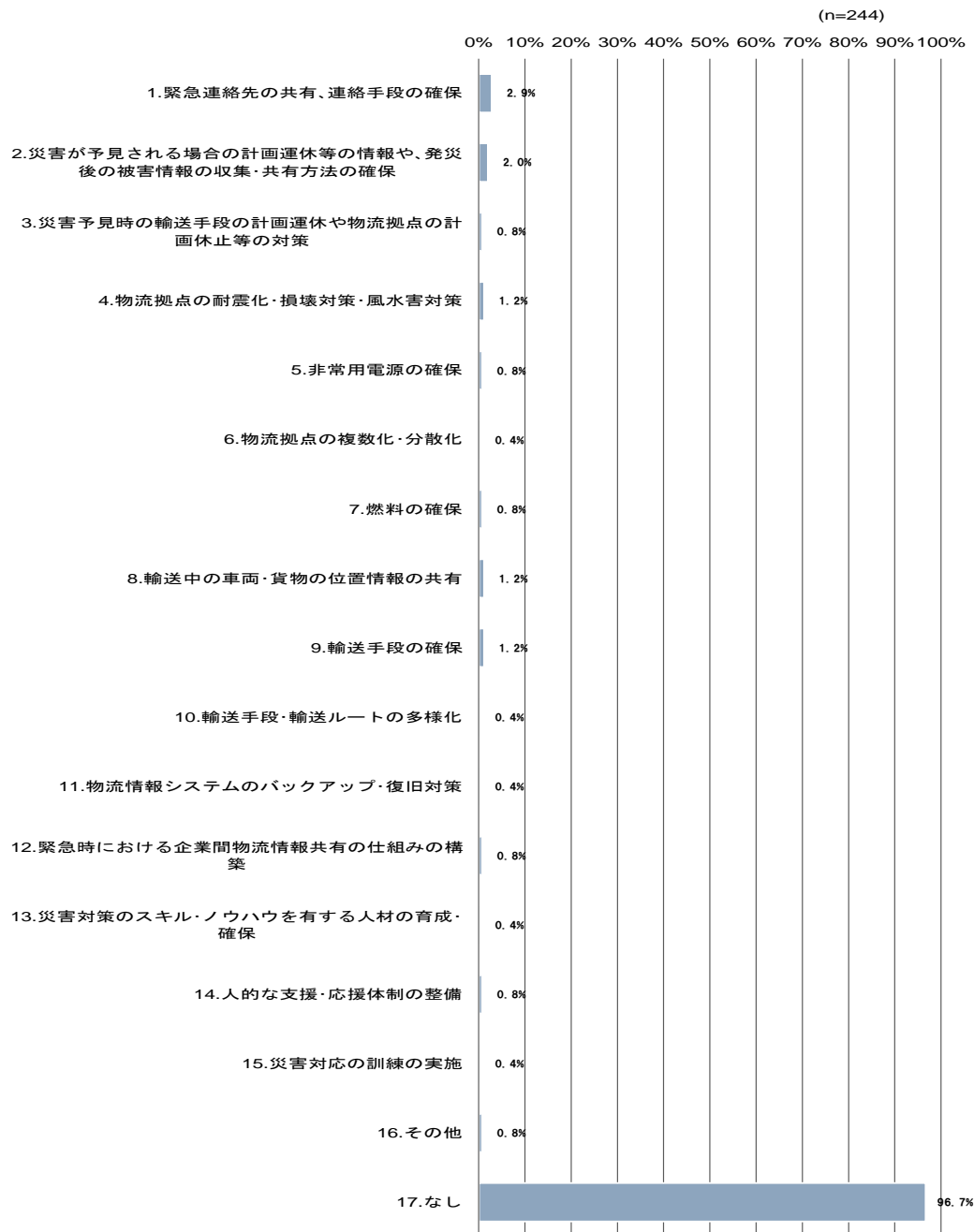
合計	1. 緊急連絡先の共有、連絡手段の確保	2. 災害が予見される場合の計画運休等の情報や、発災後の被害情報の収集・共有方法の確保	3. 災害予見時の輸送手段の計画運休や物流拠点の計画休止等の対策	4. 物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策	5. 非常用電源の確保	6. 物流拠点の複数化・分散化	7. 燃料の確保	8. 輸送中の車両・貨物の位置情報の共有	9. 輸送手段の確保
244	9	5	4	4	2	1	4	3	6
	10. 輸送手段・輸送ルートの多様化	11. 物流情報システムのバックアップ・復旧対策	12. 緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築	13. 災害対策のスキル・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	
	2	1	3	1	3	1	1	234	



2-36 Q16 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96.7%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(2.9%)」、「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(2.0%)」、「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(0.8%)」、「4.物流拠点の耐震化・損壊対策・風水害対策(1.2%)」、「5.非常用電源の確保(0.8%)」、「6.物流拠点の複数化・分散化(0.4%)」、「7.燃料の確保(0.8%)」、「8.輸送中の車両・貨物の位置情報の共有(1.2%)」、「9.輸送手段の確保(1.2%)」、「10.輸送手段・輸送ルートの多様化(0.4%)」、「11.物流情報システムのバックアップ・復旧対策(0.4%)」、「12.緊急時における企業間物流情報共有の仕組みの構築(0.8%)」、「13.災害対策のスキル・ノウハウを有する人材の育成・確保(0.4%)」、「14.人的な支援・応援体制の整備(0.8%)」、「15.災害対応の訓練の実施(0.4%)」、「16.その他(0.8%)」となっている。

図表 2-32 Q16 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



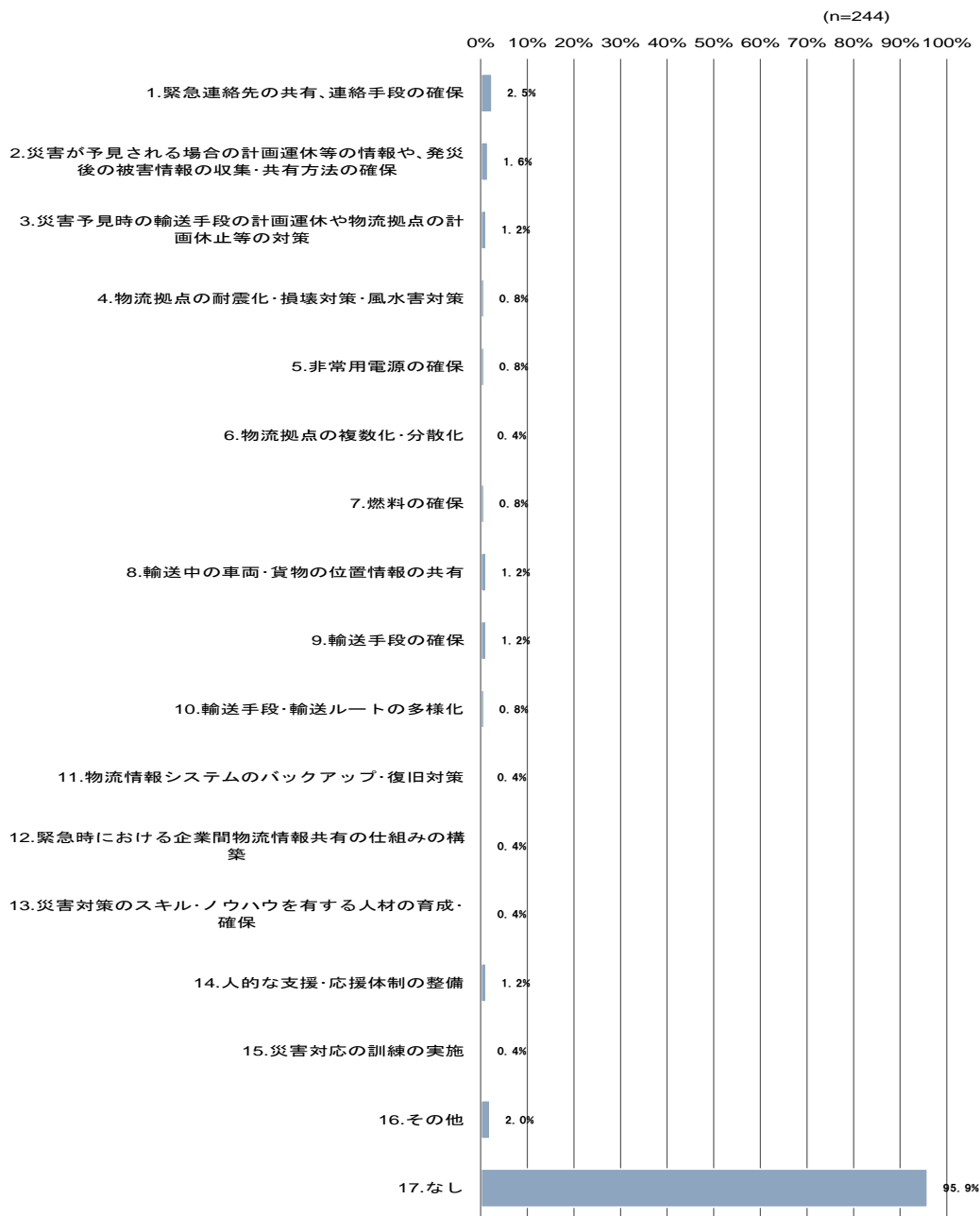
61Q16 4. 災害時の行動計画・行動マニュアル等を共有している の該当事項

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
244	7	5	2	3	2	1	2	3	3
	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	
	1	1	2	1	2	1	2	236	

2-37 Q16 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95.9%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(2.5%)」、「16.その他(2.0%)」となっている。

図表 2-33 Q16 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



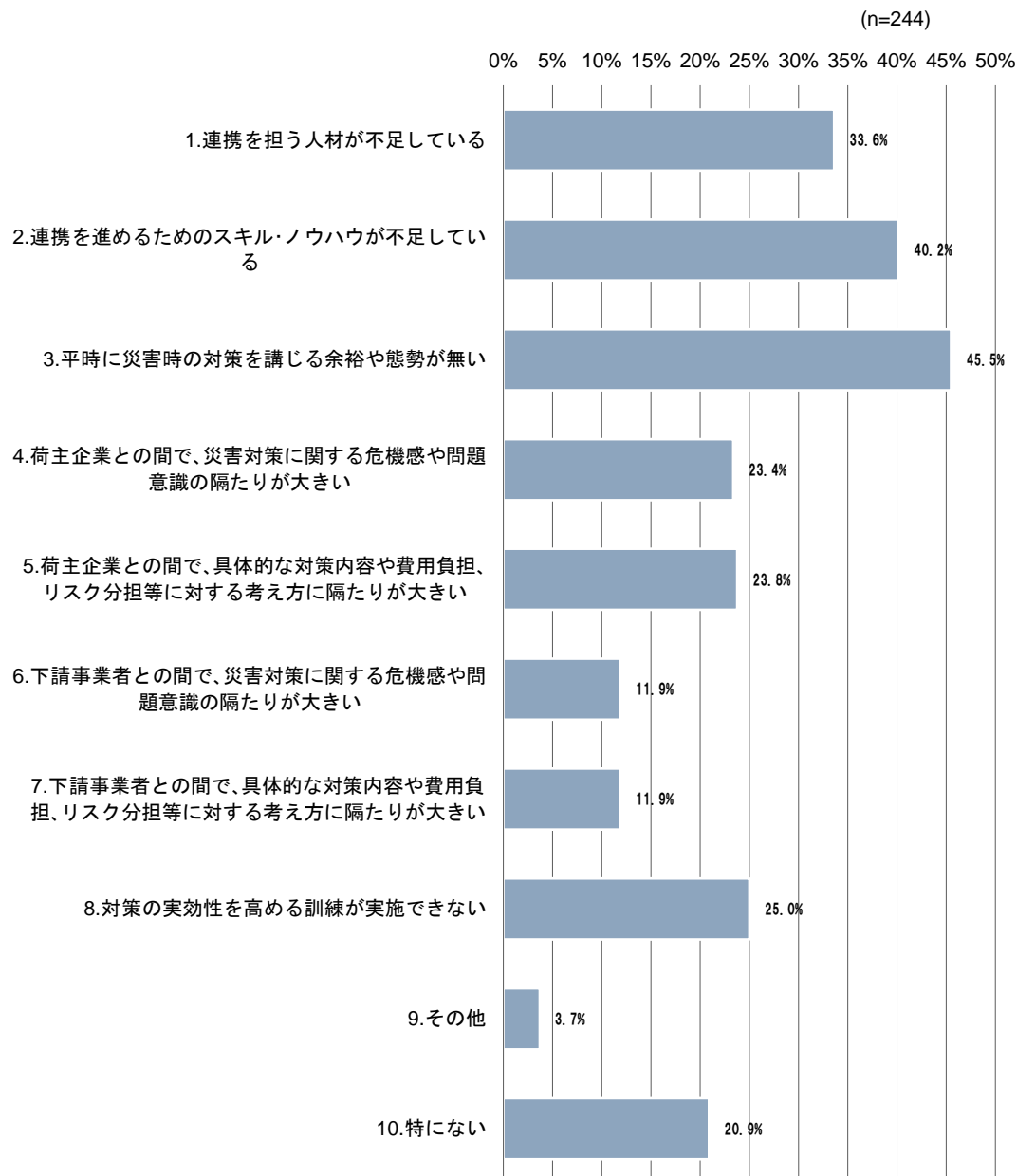
63Q16 5.災害時の応援・連携に関する協定・契約の締結等、協力を約束する文書を取り交わしている の該当事項

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
244	6	4	3	2	2	1	2	3	3
	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	
	2	1	1	1	3	1	5	234	

## 2-38 Q17 荷主企業や下請事業者との連携課題

「3. 平時に災害時の対策を講じる余裕や態勢が無い」の割合が最も高く45.5%となっている。次いで、「2. 連携を進めるためのスキル・ノウハウが不足している(40.2%)」、「1. 連携を担う人材が不足している(33.6%)」となっている。

図表 2-34 Q17 荷主企業や下請事業者との連携課題



## 2-39 Q17-1 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

- ・ 恥ずかしながら、何から始めればいいのかわからない。
- ・ 下請事業者の人材確保
- ・ BCPの専門部署を作り、定期的に協議を重ねていくのが理想だが、人員不足。
- ・ リスク対策への費用負担が課題。
- ・ 日々の業務に忙殺される中で、BCP担当のものを専属でおき、進めていくことが出来るか

■平時に災害時の対策を講じる余裕や態勢が無い

- ・ 平常時には発災の意識がないため、災害対策に頭が回らない。
- ・ 優先順位がどうしても後回しになってしまう。
- ・ 打合せや契約に要する時間の捻出、調整が課題である。
- ・ 何をどこまでの対策を準備しておくのかを話し合う場面がない。
- ・ 連携をとる人員に余裕がない

■荷主企業との間で、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

- ・ 以前よりは荷主の理解が深まっているが、費用負担を嫌う荷主が少なからず居る。コストが発生する対策について、互いの理解が必要。
- ・ 荷主から下請まで、各社それぞれが優先していく業務や問題点等を考慮していく必要があるが、現実的には上流に合わせるしかない。
- ・ 荷主が着荷主に言えないのが問題。現場の人間を軽視している。
- ・ 発着企業の運行中止についての理解が欠如
- ・ 荷主や荷主のお客様で災害対策のルールがないと車両を止めれない。
- ・ 災害が予想される状況でも、輸送の中止を認めてもらえないケースが多く、特に雪に関してはまだまだ荷主の認識が低い。
- ・ 一時でも荷物受け入れや送品を止めたら自社にとっての不利益であり、何があっても荷物を運ぶのが運送会社の責任であるとの短絡的な思考に支配されている。”
- ・ 基本的に荷主企業のBCPに従って行動するという方針だが、企業毎の危機意識やBCPにも大きな差があり、統一性がない。
- ・ 関係する会社・事業者の数が多すぎる。個々の企業だけでBCPを策定しても災害発生時に有効に機能しないと思われる。
- ・ 荷主ごとに考え方が異なるため、荷主の側からのアプローチに対して応える形とせざるを得ない。(温度差や内容の軽重に差がある)
- ・ 荷主企業の窓口が一極集中(所在東京)であり、関東以外での災害状況を正確に把握出来ていないため、対応が遅れることがある。
- ・ 荷主企業(大手)に対してBCP策定について提案をした際、BCPの存在を知らず理解してもらえなかった。以降BCPについて協議していない。
- ・ 費用負担の面で協議するが、荷主に理解を得られない場合が多い
- ・ 協議はするが、実際にマニュアル化等が出来ていない。

■下請事業者との間で、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

- ・ 自社と荷主企業、下請事業者との意識のギャップがある。荷主企業にもさらに客先がいることは理解するが、災害時については、現場の判断を最優先に考えてほしい。
- ・ BCPについて元請け、下請け事業者と議論したことがない
- ・ 物流子会社は下請け(実運送)事業者の被災リスクに対する意識が低いこと。
- ・ 荷主企業や下請事業者との三位一体の連携は難しいと思われる。
- ・ パートナー企業様に対し、災害への備えを過度に求めることは優越的地位の濫用につながりかねず、適切な対策内容や費用負担、リスク分担を定めることが難しい。
- ・ 下請事業者に対しても統一した要請等を出せていない。

■対策の実効性を高める訓練が実施できない

- ・ 普段の忙しさが故、なかなか共同で訓練を実施することができずにいる。
- ・ 人繰りの関係で、合同訓練の実施が難しい

## 2-40 Q18 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)

### ■各企業の危機管理対策の強化

- ・ 大前提として自社の BCP 作成を行う。その後、荷主等に対して発災時対応についての会議の場を設けてお互いに連携を確認し合う。

### ■BCP に関する相互理解の促進

- ・ 災害対策の第一歩として、通常の商談とは別に BCP に関する打ち合わせの場を設定し、両社の考えを共有することが必要。
- ・ 災害発生時を想定し、荷主・下請けとの情報共有および協議、連絡網の構築が必要
- ・ 荷主企業・下請事業者ともに、災害対策を定期的に協議する場を設けること。
- ・ 荷主から下請まで常日頃から円滑なコミュニケーションを図ること。
- ・ 有事の際の費用負担等に関して、事前協議が必要
- ・ いかなる課題であろうと課題解決に向かい真剣に協議をするしかない。
- ・ 荷主企業の担当者レベルでの BCP についての理解が必要であると思われる。
- ・ 自社の BCP 対応を荷主に提示し、理解いただく
- ・ 運行中止もありえることへの理解
- ・ 連携した BCP の策定
- ・ 自社の BCP 対策において、災害レベルに応じた荷主企業に対する対応を策定する。災害時における物流体制のガイドラインの共有と合意の場を設ける。
- ・ 有事を具体的に想定すること。荷主に対し都度相談をし、理解を徐々に深めてもらうことが必要。また同業他社も積極的に荷主に相談をして欲しい。
- ・ 荷主に限らず、ユーザーの理解

### ■経済的・技術的支援

- ・ 指導員を派遣して頂き取引先と下請けのまず 1 社ずつサンプルをご教授して欲しい。
- ・ BCP 策定に対する国の支援(策定したら補助金受給、減税等)が必要。
- ・ BCP 対策を講じた事業所へのインセンティブの付与。例えばインタンク設置、発電機、備蓄品の購入の際の助成金支給。
- ・ 人材の確保と育成が必要で、人材を確保するための支援が必要。
- ・ 行政が主体となって、コスト的にもリーズナブルな非常用無線通信モードの標準仕様を設定すべきである。
- ・ 荷主や下請事業者とのリアルタイム情報共有ツールを用いて問い合わせをしなくとも情報が随時見れるような仕組み

### ■業界横断的な協議の場の設置

- ・ 物流事業者と各荷主企業との間だけでなく、経済界全体での意識共有が必要だと感じる。

### ■マニュアル等の策定

- ・ 判断基準を決める。
- ・ 適切な対策内容のガイドラインや具体例、助成金制度があると、協議を進めやすい。
- ・ 物流事業者として BCP に関する最低限の基準を設けることで、荷主企業の BCP がない場合に発動し、また下請事業者に対して共有・連携する。
- ・ 物流事業者の統一的な基本マニュアルの作成
- ・ 災害時の対策が出来ている企業の好事例を挙げよう。
- ・ 危機意識や取り組み意識を高めるため取り組んでいた事業者の実例での紹介をするなどのセミナーの実施等、広く PR して行く必要がある。

### ■国としての方針・指針等の策定

- ・ 国から大筋の案を発表し、地域にあった解決策を見出すのがいいと思う。
- ・ 物流は一企業のみで完結しないため、公的機関が旗振り役となることが必要。
- ・ 実施の義務化
- ・ 国や自治体から一定規模以上の荷主企業に対して「物流に関する BCP を策定していない場合は、社名を公表する」など罰則を伴ったルールを課してほしい。
- ・ 荷主企業が小規模な運送会社の意見も聞かざるを得ない状況を作してほしい。

## 2-41 Q19 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

- ・ 荷物より、人命優先。
- ・ 運行より人命を優先する旨、運行中止の判断基準、遅延における補償問題
- ・ 無理を絶対しない
- ・ 災害が発生した場合は直ちに納品をせず帰庫し身の安全を確保する
- ・ 気象庁発表等において事前に災害を予測できる場合、荷主側は物流事業者に対して運送事業の遂行を無理強いしてはいけないということ。

### ■災害時輸送や計画運休の基準の設定

- ・ 災害が起きそうな地域やその周辺の地域を走行もしくは着地としたときは、運行の中止を早期に検討する。(荷主、物流事業者)
- ・ 運送事業者が、独自で運行の中止を決めることは困難なので、荷主企業、納入先企業が率先して判断をしてほしい。大手企業でも降雪を災害として定めているケースが少ないので、昨今の状況を鑑みて、災害級の降雪時の対応を検討してほしい。
- ・ 規模に関わらず早期判断の基準を明確に盛り込んで頂きたい
- ・ 異常気象時の運行中止の目安のガイドライン

### ■関係者間のパートナーシップ、適切な取引関係の遵守

- ・ 荷主企業と輸送会社の対等な関係
- ・ 着荷主及び発荷主への強い協力を求めること
- ・ 物流事業者からの発信ガイドラインでなく、荷主企業への意識向上を徹底できるような内容にすることが重要と考える。社会全体がニュースや SNS で十分な災害情報を入手できるようになっているので、それをどう受け止めるべきかを盛り込むべきだと感じる。食品や日用品については、行政からの支援物資のみとし、企業・個人の不急の貨物は災害地へ入れるべきではない。サプライチェーンの維持を目的にする内容でなく、早期復旧ができるように運休計画を立て、復旧対応を重点においた内容とすべきである。
- ・ 物流事業者が一方的に事務作業の労力や金銭的な負担を強いられるものではなく、サプライチェーンに係わる全ての事業者にとって WIN-WIN なものであるべき。荷主企業は超大手有名大企業も多く人的・コスト的にも負担力が大きいはず。

### ■BCP 策定のガイドライン

- ・ 他社の良い事例等を紹介して頂きたいです。使用しているフォーマット等
- ・ ガイドラインに基づく具体例
- ・ BCP 策定を段階的に進めることが可能なフォーマットの提供
- ・ BCP 訓練の具体的な実施内容と実施手順を示していただきたい(災害発生時により有効に活用できる BCP とするため)
- ・ 災害・BCP に関する正しい知識をわかりやすく理解できるコンテンツ
- ・ 物流事業において大規模災害での事例・ケースについて幅広く活用が出来る指針・ガイドラインである事
- ・ サプライチェーン全体の基盤となり、取り組みへの費用や重要性を荷主企業に理解してもらえる内容

### ■その他

- ・ 多様な災害という事で、感染症の蔓延に対する内容も盛り込まれていると良い。近年の災害時における荷主と物流事業者が連携した実際の事例なども盛り込まれているとガイドラインの内容を具体的にイメージしやすくなって良いと思います。
- ・ 大震災発生時は燃料の確保に大変苦労した。会社での備蓄にも限界があるので緊急用以外のトラックに対しても安定した燃料の供給をしてくれる仕組みが出来れば助かる。
- ・ 燃料や電気料金の異常高騰なども BCP に盛り込むべき内容だと思います
- ・ 自然災害、感染症パンデミック以外のリスク事象シナリオの反映。電力などのインフラ停止、エネルギー資源の調達難その他国際間を含むサプライチェーンの寸断等。
- ・ 具体的に活用ができる内容にすること。作成しやすい内容にすること。

## 2-42 Q20 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

- ・ 荷主企業に対しては業界紙等における広告。物流業者に対しては、業界紙広告に加えてセミナーの開催やホームページへの情報掲載(わかりやすいように各都道府県トラック協会等のページも含め)
- ・ 荷主への周知は、物流事業者側からなかなか取り合ってもらえない実情があるため、多角度からのアプローチがあればよい。
- ・ 広報活動が必要であるので、全ト協を通じて周知徹底を図ると共にアンケート等を行い実施の実態調査が必要である
- ・ 荷主の各業界団体への周知、ガイドライン活用によるインセンティブなどがあると活用が進むように思います。
- ・ 個別企業での対応は限界があるので、連絡協議会のようなものを作り、対策や情報共有する機会を創出する
- ・ 各県のトラック協会を主体として会員に BCP 策定指導を行い、災害対応の訓練を実施する
- ・ 各協会からの告知や新聞広告掲載
- ・ 各業界団体及び上部団体からの周知
- ・ 事業者団体が主導する意識啓発、優先的自主取組

### ■荷主に加え、一般消費者を含む幅広い普及啓発活動

- ・ 国土交通省や経済産業省が進めていくことが重要(荷主の理解は得られないだろう)
- ・ 物流事業者への周知はうまく進むと思うが、果たして広く荷主へ周知することが本当に可能か疑問に思います。
- ・ 荷主・物流企業だけでなく、エンドユーザーにも理解いただけるようにして頂きたい
- ・ 日頃から、時代のニーズに合致した「スローデリバリー」「ホワイト物流」に対する取組みを推進するという強い意志が必要

### ■講習会等の開催

- ・ BCP に関する講習を開催していただき、多くの事業者に参加してもらうこと
- ・ 会社規模、業務内容に応じた講習会の開催
- ・ 継続的にセミナー等を開催し、ガイドラインの内容をわかりやすく説明してくれる機会を設けること。
- ・ 策定した BCP について評価を受ける機会があること。”
- ・ 危機意識や取り組み意識を高めるため取り組んでいた事業者の実例での紹介をするなどのセミナーの実施等、広く PR して行く必要があると思います。
- ・ Web 会議を利用した図上訓練。公的機関が主となり、地域ごとに選ばれた企業が参加して行う。また、その図上訓練に飛び入り参加ができる仕組みを設けておいて、情報の共有化を図れる訓練を行う。

### ■内容を絞り込んだ分かりやすい情報発信

- ・ 各業種別に実情に合った内容かつ、そのまま利用できるものを配布する
- ・ 単純明快なガイドライン
- ・ 表現平易であること

### ■各種媒体による周知

- ・ 動画コンテンツ等の各種メディアを活用して、効果的な制度の周知を行う。
- ・ 積極的にメディアを利用すること。
- ・ 国土交通省のホームページに掲載する。損害保険会社に公告・PR させる。
- ・ 国土交通省発行で、容易に読むことができ、得意先や各業者に渡せるチラシ(年 3 回程度)

### ■その他

- ・ 事業者間でのやり取りではなく法律で定めるべき
- ・ 対策を講ずることを義務付けること
- ・ 荷主企業に対して「物流に関する BCP を策定していない場合は、社名を公表する」など罰則を伴ったルールを課してほしい。