

中国、四国、九州地域における大規模災害時の多様な輸送手段を活用した支援物資物流システムの構築に関する協議会  
第2回協議会 意見及び質疑事項と対応

第2回協議会における意見及び質疑事項	意見及び質疑事項に対する対応
<p><b>【報告書の前提及び全体構成について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まず報告書のスコープを明らかにすべきである。第二に、前提として、本調査における支援物資供給の具体的な時期についても 68 ページに記載があるものの、報告書の冒頭に明記した方がよいのではないか。(星野座長)</li> <li>・第1章をみても、調査の趣旨が非常に曖昧という印象を受ける。「汎用性を持たせる」という趣旨はわかるが、範囲・前提・目的ともに明示されていないのではせっかくの成果も、活用方策が曖昧なまま活用されずに終わってしまうとの懸念もある。(星野座長)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査の目的、前提条件及び範囲を明確に示すため、第1章に次のとおりその旨を明記することとする。</li> <li>・本調査は、国（中国・四国・九州の各運輸局）が主体となって、多様な輸送モードの活用による支援物資物流システムの構築を図るため、広域エリアでの大規模災害時における多様な輸送モードを活用した支援物資輸送を行う際の課題の抽出等を行い、地方自治体や民間事業者に求められる取組み、国との役割分担、今後の課題の整理・とりまとめを行うことを目的として実施するものであること。</li> <li>・検討結果については、今後、地方自治体が地域防災計画を見直す際や、民間の物流事業者と協働し支援・受援計画、マニュアル等の策定を行う際などにおいて、幅広く活用いただくことを想定しているものであること。</li> <li>・本調査では、物資供給の時期として、災害発生から概ね1週間程度が経過し、被災状況や各輸送モードにおける被災地域での使用可能な拠点施設がある程度確認できた段階を想定していること。</li> <li>・本調査は、ブロック間の広域連携による支援物資物流システムの構築に主眼を置くものであり、被災の想定が比較的低い九州北部地域や中国地域から、広域的な支援物資の供給を行う状況を想定していること。一方で、南海トラフ巨大地震では、宮崎県、大分県においても大きな被害が想定され、九州域内での応援体制のもとでの支援物資の供給が予想されるが、上記の観点から本調査の対象とはしていないこと。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・本報告書は施設リストも含めると非常に膨大なので、報告書の冒頭にエグゼクティブサマリー（要旨）を追加してはどうか。（星野座長）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書の全体像がわかるようにするため、冒頭にエグゼクティブサマリーを明記することとする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業は先行研究の知見を活かす形となっているが、報告書の中で東日本大震災や熊本地震の対応が出てくるなど、既往調査と本調査の内容か、構成上わかりづらくなっていることから、これを整理してはどうか。（星野座長）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本調査での検討内容については「本編」、東日本大震災や熊本地震における輸送モードの活用実態、各種規制、検証内容等については、報告書の末尾に「資料編」として分離・整理する形で再構成を行う。</li> <li>・また、「施設情報リスト」については、「第3章（施設情報リスト）」としていたが、これを「第2章（支援物資物流に関する現状）」の中に包含する形で再構成を行う。</li> </ul>
<p><b>【ケーススタディについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書 84 ページ「1）中国（岡山・広島）地域から四国地域への支援ルート」について、図表 4-14（四国4県に就航する定期航路）の岡山・宇野－高松航路を入れていない理由は何か。（四国旅客船協会）</li> <li>・報告書 84 ページ、ケーススタディによる支援ルートの選定について、その妥当性が明らかになるよう、その選定理由をよりわかりやすくすることが必要である。（星野座長）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ケーススタディのケース設定については定期航路全てを設定しているものではなく、総合的に検討した上で、中国（岡山・広島）地域から四国地域への支援ルートとして2つの支援ルートの選定を行っているものである。</li> <li>・支援ルートの選定については、「1）中国（岡山・広島）地域から四国地域への支援ルート」、2）九州（福岡・佐賀）地域から四国地域への支援ルート」のそれぞれについて、選定理由をより明確に示す。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書 83 ページ、四国フェリーの運航事業者は「四国急行フェリー」が正式名称である。（四国旅客船協会）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運航事業者名を指摘のとおり補正する。</li> </ul>
<p><b>【情報伝達訓練の実施結果について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書 109 ページ及び 137 ページに「訓練における検証事項」として7項目を設定し、137 ページ以降に、訓練参加者のコメントを項目別にまとめているが、この7項目がわかりづらい内容となってい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実際の情報伝達訓練は、事前に設定した7項目について検証する形で実施したため、項目の内容自体は変更せず、各項目の表現をわかりやすく見直し、補正することで対応する。</li> </ul>

<p>る。</p> <p>例えば、「輸送ルートに関するフロー」、「インフラとしてのモード選択」、「担当組織の問題」、「情報フロー・集積」といった括りとする ことで明確に分類できるのではないか。(星野座長)</p>	
<p><b>【第6章（提言）の位置づけについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>この報告書は誰から誰に向けて提言されるものか。例えば、「課題と対応策」が取りまとめられているが、報告書の活用方法としてはどのような場面を想定しているのか。(愛媛県)</li> <li>報告書の位置づけとして、誰から誰への提言であるのかを明瞭にすることが必要ではないか。(大分県)</li> <li>報告書のとりまとめに向けた方向性や活用方策をもっと明確にすべきではないか。(高知県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本調査は、国（中国・四国・九州の各運輸局）が主体となって、広域エリアでの大規模災害時における多様な輸送モードを活用した支援物資物流システムの構築に向けた課題の抽出等を行い、地方自治体や民間事業者に求められる取り組みや国との役割分担、今後の課題について整理・とりまとめを行うことを目的としているものであり、第1章（調査の概要）及び第5章（広域的な支援物資物流システム構築に向けた取り組みと課題）にその旨を明記する。</li> <li>報告書の内容については、今後、地方自治体が地域防災計画を見直す際や、民間の物流事業者と協働し支援・受援計画、マニュアル等の策定の際などにおいて、幅広く活用いただくことを想定している。</li> <li>「提言」の表現は、「取り組みと課題」に改める。</li> </ul>
<p><b>【自治体間の応援の枠組みについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>福岡県は、シナリオでは高知県を支援することとなっているが、南海トラフ巨大地震では、九州域内で宮崎県、大分県の大規模被災も想定されており、その場合、九州・山口9県協定が発動されることとなる。本調査においても、九州域内での応援が必要になることについても検討する必要があるのではないか。(福岡県)</li> <li>高知県は物資配送計画を検討しているが、より広い視点で検討していることもあり、報告書は非常に参考となる。(高知県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本調査では、南海トラフ巨大地震を想定した場合、四国地域ではほぼ全域が被災し、四国内での物資の調達・供給が困難となる状況が想定されることから、被災の想定が比較的低い九州北部地域や中国地域から、広域的な支援物資の供給を行う状況を想定している。</li> <li>一方で、南海トラフ巨大地震では、宮崎県、大分県においても大きな被害が想定され、九州域内での応援体制のもとでの支援物資の供給が予想されるが、本調査は、ブロック間の広域連携による支援物資物流システムの構築に主眼を置くことから、本調査の対象とはしていないものであり、ご理解願いたい。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書 147 ページ「第 6 章 1. (1) 広域的な地方自治体間の協力・応援態勢の構築と事前対策の推進」で、中国・四国の自治体間はカウンターパートがあるのに対し、九州はカウンターパートの位置づけがないなかで、同様の組み合わせの設定を求めることについては、やや求めすぎという印象を受ける。基本的に各自治体間の応援体制の構築に向けては全国知事会のブロック応援の枠組みが前提となっており、それが間に合わない場合には近接ブロックから応援を受けるシステムとなっている。九州としては九州域内がまずあるべきで、中国・四国の自治体間のようなカウンターパートを前提とすることは難しいと思われる。(大分県)</li> <li>・協議会における検討に資する調査結果を提供することを目的とするのであれば、このような方法があるという情報提供に留めるのも一つの方法であると思われる。一步踏み込んだ形で各自治体に取り組みを求めるのであればまた違った表現とすべきではないか。(星野座長)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州・四国地域では、中国・四国地域のような地域ブロック間の協定の締結や、応援県・被災県の組み合わせの想定は行われていないものの、南海トラフ巨大地震の発生時には、北部九州から大分県・宮崎県への九州域内の応援に加え、四国への応援も必要となる状況を想定し地域ブロックを超えた支援体制の枠組み、例えば、中国・四国地域と同様に、広域的な応援協定の締結や、応援県・被災県の組み合わせの設定に向けた検討を行っておくことについても有効な方策のひとつと考えられることから、その旨を明記する。</li> </ul>
<p><b>【物流専門家の派遣及びラストワンマイルについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流事業者における物流専門家派遣体制の構築について、どのような支援が求められているのか。具体的にどのような内容を想定しておくことが必要となるのか。(九州地方通運業連盟)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・物流専門家の役割として、主に広域物資拠点のオペレーションに関する指揮や、各自治体の災害対策本部における物資調達・輸送に係る検討・決定に係るアドバイスなどを想定している。</li> <li>・今般の訓練シナリオでは後者を想定しており、被災自治体からの支援要請を踏まえ、応援自治体としてどのようなルート、どのモードにより支援物資輸送を行うのが適切、有効であるかについて、具体的な助言等を求めることを想定しているものであることから、その旨を明記する。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 支援物資輸送全体において最大のボトルネックとなるのは、被災地側の避難所までの末端輸送である「ラストワンマイル」の部分である。こうした点を踏まえ、物流専門家をどのように運用するのかを検討願いたい。(九州地方通運業連盟)</li> <li>・ 報告書の範囲に関わるものであるが、ラストワンマイルの重要性は認識しながらも、避難所までの配送は今回の報告書の範囲には入っていないという整理で良いのか。そうではなく検討すべきということであるならば記載内容を再度検討することが必要である。(星野座長)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本調査における支援物資物流の対象範囲については、ブロック間の広域連携を通じ、多様な輸送モードを活用した支援物資物流システムを構築することに焦点をあて、海運、鉄道、航空、トラック等の幹線輸送を中心とした円滑な輸送体制の確立に向けた検討を行うものであるが、一方で、応援地における物資の調達場所から、被災地における避難所までの一連の物流システムの構築が必要であり、特に市町村の物資拠点から避難所に至る端末輸送、いわゆる「ラストワンマイル」の円滑な輸送のあり方についても、支援物資物流全体を俯瞰するなかで、一定の課題整理を行う旨を明記する。</li> <li>・ 関連して、「第6章 2. 継続的な取り組みを通じた知見・経験の蓄積と課題への対応」については、「(1) 実証訓練の継続的な実施による訓練シナリオのスパイラルアップ」と「(2) 訓練シナリオのスパイラルアップを通じて解決を図るべき課題」に再整理し、ラストワンマイルについては(2)の一項目として明記することとする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 報告書 149 ページ「(3) ①物流専門家の派遣体制」について、協定締結はまだ進んでおらず、協定があっても内容にはばらつきがある。モード別に標準的な協定フォーマット等があれば、より取り組みを行いやすいのではないか。(中国旅客船協会)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時における協定の締結はトラック協会が先行しているところであり、既に締結している協定書の内容を参考として活用することも一つの方法となる。また、協定書のフォーマットを作成している業界団体もあると聞いているので、参考としていただければと考えている。</li> </ul>

<p><b>【訓練シナリオのスパイラルアップについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・訓練シナリオをさらにスパイラルアップすることは必要であり、そのためにも次年度以降も今回3運輸局が行ったような広域での連携による取り組みは必要と考えるが、今後も継続されていくのか。(愛媛県)</li> <li>・3つの地域ブロックにわたり広域的に検討することが本事業の最大の特徴と理解している。訓練を個別に実施するのでは、3ブロックが連携して協議するという意義が希薄になるとの懸念もある。また、継続的に実施するというのであれば、より具体的な連携訓練を実施していくことが重要と考える。(愛媛県)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・訓練のスパイラルアップについては、国が今後継続して実施する調査においても、今回の調査結果を踏まえたものとしていくこととなる。</li> <li>・また、本調査の目的である広域エリアにおける地域ブロックを超えた支援物資物流体制の確立は今後も継続的な検討が必要であり、その一環として訓練シナリオのブラッシュアップを可能な範囲において行っていきたいと考えている。</li> <li>・あわせて、今回の訓練シナリオは汎用性を確保したものとしており、地域ブロックにおいて地方自治体や民間事業者が実施する訓練においても活用できるものと考えており、継続的な取り組みをお願いしたいと考えている。</li> <li>・そして、そうした国や地方自治体、物流事業者が今後継続的に実施する訓練の(結果)情報を共有し、関係者間においてPDCAサイクルを進める中で、訓練シナリオの継続的なスパイラルアップを図っていくことがより効果的であると考えている。</li> </ul>
<p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書148ページ「(2) 国・地方自治体間における緊密な連携」に記載されているマッチングシステムについて、現状においてはまだ十分に機能しているシステムとはなっていないと考えている。(中国旅客船協会)</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書150ページ「①1)「支援物資物流に関する情報ハブ」の明確化について、本調査での検討の前に、政府対策本部がどのような形で設置されるか等が関係してくるが、この想定についてはどのように考えているか。(中国旅客船協会)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書は、船舶・港湾のマッチングシステムを有効に活用できることを前提としているものであるが、ご指摘の点を踏まえて、マッチングシステムについては、常に最新情報を活用できるよう、今後も継続的なデータ更新を行うなど、より効果的な活用が図られるよう措置する旨の表現を明記する。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「①1)「支援物資物流に関する情報ハブ」における情報の一元化とは、訓練シナリオにおける支援物資のフローについて、応援地、被災地側それぞれにおいて一元的に情報を管理、確保の必要性を想定しているものであり、政府対策本部における情報一元化とはその目的が異なるものと考えている。</li> </ul>

