

東日本大震災に関する J I L S としての要望・提言

(第 2 版)

はじめに.....	1
1 JILS から国・地方自治体等への要望 その1 今後の大規模災害対策.....	3
2 JILS から国・地方自治体等への要望 その2 東日本の復旧・復興対策.....	6
3 JILS から産業界への提言～東日本大震災から学んだ教訓～.....	8
4 国・地方自治体への規制緩和要望項目.....	11
5 国・地方自治体等に対する支援項目.....	12

2011 年 12 月

はじめに

(J I L Sとは)

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会（以下、JILS と略す）は、多様な業界の荷主と物流事業者の会員企業を中心として構成されている専門団体であり、荷主と物流事業者のパートナーシップの醸成をはじめ、製造・卸・小売のサプライチェーンの円滑化・効率化を図り、物流システム機器、コンサルタント、ソフトベンダー、物流不動産、建設会社、人材派遣会社等の幅広い業種にわたる会員が一体となって、対等な立場で業際的なロジスティクスの課題について検討を行っており、ロジスティクスの高度化・効率化を促進するための改善努力を行っています。

(東日本大震災の特徴)

東日本大震災では、東日本地域における港湾、空港等の輸送基盤をはじめ、工場、物流・流通施設、輸送車両、コンテナ等、多様な生産流通資源の同時被災に伴って、自動車部品をはじめ各種資材、部品の供給が途絶し、サプライチェーンへの影響が、深刻かつ広範に及びました。特に、半導体のように特定工場における製品が国内的にも国際的にも高い市場シェアを有している場合には、その供給途絶が、国内だけでなく、海外を含めて幅広い関連産業に多大な影響をもたらし、被災地だけでなく、非被災地にも広範かつ多大な影響を与え、サプライチェーン強化の必要性を再認識させました。

また、東日本大震災では、地震・津波による製油所の被災・燃料不足、福島原発事故、それに伴う計画停電、放射線被害など、複合的な要因が錯綜して影響しました。特に、初期の段階では、燃料供給の不足等に伴って、緊急支援を含めて物資輸送が大幅に遅延しました。他方、同じ時期に、国が行った緊急物資輸送だけでなく、大手小売業を中心とした日常的な流通網の復旧・活用による水・食料・生活用品の供給も重要な役割を果たしました。

このように、阪神・淡路大震災が大都市直下型地震で比較的狭域における被災であったのに対して、東日本大震災は、東北から関東までの広域にわたる直接被災がみられ、津波による直接被害が甚大であったことに特徴がありました。

(東日本大震災とロジスティクス)

東日本大震災によるサプライチェーンへの影響については、ジャストインタイム生産等の在庫をもたない生産・流通システムの見直しに関する議論も多く見られました。

ロジスティクスの基本機能は、必要なものを、必要なだけ、必要な場所に、必要なタイミングで届ける仕組みづくりにありますので、在庫の最適化は、重要な基本目標です。しかし、最適な在庫水準や拠点配置のあり方は、社会経済条件の変化に応じて、絶えず見直す必要があります。今後、災害に強いサプライチェーン構築もその一つの条件になると考えられます。

同時に、大規模災害時には、サプライチェーン全体にわたって必要な物資の所在を把握し、迅速

かつ適切な対応を行うための情報や統合管理機能の役割が重要になります。

(本提言の位置づけと内容)

JILS は、各種委員会、研究会、セミナー等における指摘やアンケート調査、公開情報、文献調査にもとづき、このような東日本大震災の被災状況認識と教訓をふまえて、以下のような国・地方自治体等への要望と産業界への提言をまとめました。

1) 今後、発生が強く懸念される、首都直下型地震、東海地震および南海地震等の大規模災害に強いサプライチェーンを構築することが必要とされています。このために必要と考えられる災害に強いサプライチェーン構築のための国・地方自治体等への要望をまとめました。

2) 現在、急速な円高の影響もあり、産業再編成に対応するために、一刻も早い復旧・復興による生産・流通システムの再構築が必要とされています。このため、東日本大震災の喫緊の復旧・復興に関わる国・地方自治体等への要望をまとめました。

3) 産業界自らが対応すべきサプライチェーン強化の方策として、すでに先進的企業の間で実施されている取り組み等をふまえ、広くロジスティクスに関わる関係者各位が共有すべきだと考えられる教訓を、情報システム、包装・輸送・保管、省エネ対応、企業の共同化等の観点から提言としてまとめました。

JILS は、単なる要望だけにとどまらず、特に物流人材育成に関するノウハウを活用し、幅広く産官学の英知を結集し、災害に強いサプライチェーン構築に関する国・地方自治体等の活動を支援します。

また、大規模災害時には、輸送面でも施設復旧面でも人命救助を最優先として社会的に要請されるサプライチェーンの確保を図ることが必要です。このため、大規模災害発生直後には、水、食料、毛布や医薬品の被災地への緊急輸送や被災地へのアクセス手段の確保等、対応すべき措置に自ずと社会的な優先順位が求められます。

JILS 会員企業は、このような社会的に優先度の高い緊急物資輸送や施設復旧整備への支援を進めます。

1 JILS から国・地方自治体等への要望 その1 今後の大規模災害対策 今後の大規模災害時におけるサプライチェーン強化のための要望

大規模災害時の応急復旧にあたっては、民間企業における自助的な復旧活動を促進するために、各種規制の弾力的運用や交通基盤の復旧状況等の情報提供が必要です。また、緊急物資の保管・輸送のためには、自治体等において物流人材教育を実施し、物流管理手法等を活用することが必要です。

さらに、国・地方自治体レベルの事業継続マネジメントシステム（BCP、BCM）を再構築し、個人や企業の努力だけではカバーできない公的支援の範囲を明確にするとともに、災害発生直後の人命救助、救援物資輸送、緊急輸送ルート確保および情報公開等を行うことが必要です。

1) 大規模災害発生時の包括的な規制緩和措置の適用

大規模災害発生時には、民間企業による支援も含めた関係者の迅速な対応が可能になる制度的な仕組みづくりが必要です。このため、非常事態宣言等の発令と共に、安全確保に必要な条件の確保を前提として、人命救助のための応急措置や緊急輸送、燃料供給等に必要となる各種規制緩和措置が自動的に適用となる法制度の整備が必要とされています。

このようなロジスティクス関連規制緩和措置には、以下のような例が考えられます。

①緊急時に必要とされる人命救助のための輸送システムに関わる規制緩和措置の例

- ・緊急輸送のためのヘリの離着陸や救援物資の投下等制約の弾力的運用
- ・空港の発着制限時間、海上輸送・港湾・漁港、船舶利用等に関わる制約の弾力的運用
- ・トラックドライバーの連続労働時間、営業所帰社等の弾力的運用

②緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和措置の例

- ・企業内インタンクの燃料の他企業、社員、住民への提供
- ・タンクローリーの代替的な備蓄タンクとしての活用と給油装置の整備

③建築許可手続き、自家発電の設置申請等に必要な手続き及び運用基準の弾力的運用

④廃棄物処理、リサイクル法にかかる処理手続きの弾力的運用等

⑤海外からの緊急輸入または海外災害支援のための緊急輸出に関する規制緩和措置の例

- ・医薬品等の緊急輸入・輸出の許認可
- ・救助犬等の緊急入出国の許認可
- ・航空機の夜間離発着等の規制緩和

2) 緊急時に必要なロジスティクス機能の確保

大規模災害発生時には、規制緩和措置だけでなく、各種情報を集中管理し、必要に応じた迅速な措置が適用できるような管理機能の整備や緊急輸送車両の優先的走行に関する交通規制措置の強化も必要とされています。特に、東日本大震災では、福島原発事故による放射線汚染の問題が発生する前から、被災地以外の首都圏でも生活必需品の買い占めによる物資不足が発生し、被災地への支援に加えて調達・生産・流通のサプライチェーンにも深刻な影響が見られました。

このようなロジスティクス機能の確保に関する緊急措置には、以下のような例が考えられます。

①緊急時に必要とされる通信網の確保

- ・衛星通信、データ通信等の災害発生直後の緊急時通信網の確保

②緊急輸送網の確保

- ・緊急輸送のためのトラック優先レーンの確保
- ・ガソリンスタンド等の停電時の手動給油機器の整備等
- ・緊急輸送用に民間企業が提供する車両・船舶等の適切な管理運用、所要経費の負担等

③買い占め等の消費者行動抑制に関する情報提供

- ・物資の在庫と供給方法・所要時間に関する情報の提供による買い占め等の消費者行動の抑制
- ・商品の所在・在庫情報の共有による円滑な商品供給

3) 防災倉庫や物流施設等の配置

大規模災害時には、防災倉庫をはじめ、民間物流施設の活用を含めた施設配置・保管・輸配送機能の確保を図る必要があります。

①被災地避難場所への水、食料、毛布、医薬品などの輸送を達成する最低目標期限の設定

②緊急物資集散地・避難所周辺におけるトラックバース等の設定

③物資別の所要輸送時間に応じた防災倉庫や物流施設等の配置、保管品目の選定管理等

④民間物流施設の防災備蓄機能に対する制震・免震装置等の整備支援

⑤備蓄物資情報の提供と被災地・避難所における物資入手方法の連絡

4) 大規模災害による輸送途絶における代替ルートの確保

大規模災害時には、高速道路網や幹線鉄道網、重要な港湾・空港・鉄道駅等と大規模物流施設については、以下のような点に考慮して輸送途絶時における災害に強い代替ルートを確保する必要があります。

①重点的に確保すべき幹線物流網の選定

②十分な耐震強度の確保

③輸送機能確保に関する情報共有システムの整備

5) 企業自らが実施する緊急支援物資輸送等の円滑化のための措置

大規模災害時には、国や地方自治体等の要請にもとづく緊急物資輸送の確保だけでなく、民間企業自らが実施する小売機能の確保や緊急支援物資の輸送機能についても以下のような措置によって円滑化を図り、サプライチェーン全体の機能強化を図る必要があります。

①企業自らが実施する緊急支援物資等の輸送許可手続き方法の開示

- ・緊急支援物資輸送のための通行許可証取得のための許可窓口等の情報公開・手続き等の簡素化
- ・各種窓口における申請手続き、許可基準、処理方法の統一

②食品、日用雑貨等の生活必需品に関する優先順位付けや輸送車両指定等の措置による災害発生時の初動体制の迅速化

③被災地における輸送条件・施設・給油状況の情報提供

④企業間情報交換における緊急時受発注、輸送・荷役依頼のための共通情報基盤の整備

6) 災害時に必要な物流人材教育の実施

東日本大震災では、物流専門家の派遣・活躍と同時に、被災地市町村や避難所における緊急物資の輸送や荷扱いにおける課題が数多く指摘されています。このため、被災地における緊急物資の取扱にあたって必要とされる以下のような基本的ノウハウを広く周知徹底させておくことが求められています。

- ①荷扱い・輸送に関する基本的なノウハウの周知徹底
- ②庫内管理・輸送管理ノウハウを有する指導的人材育成
- ③地方自治体等におけるロジスティクス専門家の育成と登録
- ④民間企業における物流専門家データベースの整備による協力体制の整備

7) 緊急物資輸送における物流管理手法の適用

大規模災害時には、被災地における対応が困難となるロジスティクス機能の支援措置として、物資の発送側において以下のような補完的機能をもたせることが必要になります。

- ①被災地への緊急物資「発送時」の品目・数量ラベル表示の統一
- ②乳幼児、子供、老人向け生活用品等の救援物資のパック化と「出荷地での」仕分け・混載の実施
・参考例：米国連邦緊急事態管理庁（FEMA）における生活用品パック
- ③緊急輸送時の混載等の輸送効率化・共同輸送の推進

2 JILS から国・地方自治体等への要望 その2 東日本の復旧・復興対策 東日本大震災の復旧・復興におけるサプライチェーン強化のための要望

1) 復旧事業に関する要望

(1) 物流基盤の早期復旧に関する要望

現在、電気、水道等のライフラインをはじめ、空港、港湾、道路、鉄道等の復旧事業が鋭意進められています。これら物流基盤の復旧事業につきましては、大規模物流施設や物流ネットワークの機能を考慮し、主要拠点・区間における重点的・集中的な整備を促進し、一刻も早い復旧・物流機能回復が可能になるように、国・地方自治体等の関係機関の強力な支援を要望いたします。

(2) 廃棄物処理の促進に関する要望

東日本大震災では、大量の廃棄物が発生し、特に、塩分を含んだ廃棄物は焼却炉を傷めるので、津波の浸水による廃棄物の脱塩処理が課題になっています。こういった廃棄物処理にあたっては環境にやさしい循環型社会構築のためのリサイクル、リユースのノウハウを活用することが必要です。

JILS では、循環型社会構築に必要なロジスティクスシステムの構築を進めており、リサイクル法の対象分野は、容器包装・家電・食品・建設・自動車と広範にわたっています。

今後は、異なるメーカーの製品の共同回収システムや分別・部材・資源の再生処理ノウハウ、再利用システム等、リサイクル・リユースのノウハウを積極的に活用し、一刻も早い復旧・機能回復が可能になるように、国・地方自治体等の関係機関の強力な支援を要望いたします。

(3) 放射線検査対策に関する要望

福島原発事故に伴う放射線検査では、船舶・コンテナの検査をはじめ、輸出品の検査に多大な作業負担を要しています。現状では、指定放射線検査機関に対する補助が実施されていますが、メーカーを含め企業各社が自社内で実施している放射線検査に対しても、同様の補助や税制優遇等の各種支援を要望いたします。

(4) 省エネ施策の促進支援に関する要望

福島原発事故に伴う電力不足に対して、長期的にも省エネ措置や各種機器の導入を促進することが必要不可欠であり、自家発電や太陽光発電装置の購入をはじめ、各種省エネシステムの導入を一層迅速に進める必要があります。このため、エコポイントのような住宅・家庭用の省エネ施策の促進措置を含め、産業界全体の自家発電や省エネ対策にも設備投資に対する補助や税制優遇等の各種支援措置を要望いたします。

2) 復興事業に関する要望

現在、急速な円高の進展に伴い、産業の再編成が求められています。ロジスティクスシステムの再構築にあたっては、前提となる生産・流通システムの整備が必要になります。このため、経済特区の設定を含め、市街地整備方針や産業集積のあり方について早急に方針を示すことが求められています。

復興計画の策定にあたっては、ロジスティクス機能強化の観点から以下のような点に留意していただくよう要望いたします。

(1) 市街地整備における物流機能の確保

市街地整備においては、物流機能を十分に考慮した都市計画の策定が望まれます。

たとえば、荷さばき用の駐停車場所の確保やビルにおける貨物用エレベータの設置等、物資の搬出入の効率化や輸配送車両の駐停車スペースの確保等、都市内物流の円滑化・効率化、省エネや環境負荷の削減にも貢献することができる都市内物流システムの整備をあわせて行うように配慮する必要があります。大規模物流拠点の整備にあたっては、災害に強い立地選定と共に、高速交通の結節部等の利便性、都市環境の改善に資する交通網や土地利用の整序を考慮した整備を行うように要望いたします。

(2) 半島・離島地域や山間地域等における生活関連物流の再構築

半島・離島地域や山間地域等の過疎化、高齢化に進展に伴う生活基盤の確保にあたっては、高齢者の買い物等における宅配サービスの強化、介護サービスにおける巡回配送機能の強化等、医療・福祉、生活・消費を支援する物流サービスの活用を検討する必要があります。

(3) 幹線物流網の確保

東日本大震災では、太平洋側の港湾・漁港が、壊滅的な損害をこうむりました。緊急輸送としては、フェリーによる自衛隊等の輸送やバルク船による物資輸送等が活躍しました。また、代替機能として新潟港等の日本海側の港湾を経由した物資輸送が行われました。

さらに、燃料供給にあたって日本海ルートを利用した鉄道貨物輸送も活躍しました。他方、東北自動車道や国道4号の応急復旧は迅速に行われ、緊急輸送に重要な役割を果たしました。

このため、代替ルートとして必要となる鉄道貨物輸送、フェリールートや港湾施設を重点的・効率的に確保しておくことが必要です。

3 JILS から産業界への提言～東日本大震災から学んだ教訓～

1) 災害発生直後に有効なロジスティクス機能

(1) 事業継続のためには被災地のデータセンターに対する代替機能を確保することが有効です。

東日本大震災では、仙台のデータセンター機能が停止した際に、新潟に代替センターを設け、クラウドシステムによって受発注、入出荷、配送管理を支援し、各種物流施設の運営を行うことができ、緊急輸送に対応できた事例がみられました。

このように、各事業者が、被災地域に位置していた物流機能を確保するためには、非被災地域において代替する機能を確保できるようにしておくことが有効です。このため、今後の物流拠点の組織・機能整備にあたっては、地域別に完結した独立組織とするのではなく、情報システムのデータセンターの機能、電源や通信機能の確保を含めて、西日本・東日本等の相互融通・代替・補完可能なロジスティクス管理・運営方法（受発注情報、入出荷情報、在庫情報、輸配送・保管・荷役、調達・生産・販売に関わる関係企業との連携等の管理・運営方法）を構築しておくことが有効です。

(2) 輸送可能なルートに関する情報共有のための共通基盤を有することが有効です。

東日本大震災では、道路交通については、GPS・通信端末搭載車両の走行履歴情報がウェブサイトにて無料公開され、通行可能道路に関する情報が共有でき、各種緊急輸送に幅広く利用されました。

ただし、異なるデータベースのデータの集約・共有には変換処理に関する課題が残されています。このため、関係機関が協力して、各種輸送機関や輸送経路に関する情報共有の共通基盤（プラットフォーム）を整備しておくことが有効です。

(3) 地震等に対する保管品の特性を考慮した荷崩れ防止措置を行うことが有効です。

東日本大震災では、数多くの物流施設で大規模な荷崩れが発生し、その復旧に多大な時間と労力を要しました。同時に、ラックに格納されたパレットやケースのズレを防止するストッパーやラック相互の連結、積付け方法の改善や留め具等を活用した場合には、被害の軽減につながりました。

また、今回の教訓をふまえて、高層物流施設の場合には、停電時の手荷役に対応するために、重い荷物を下に、軽い荷物を上に置くといったロケーション方法の変更を行う例もみられました。

こうしたパレットやケースの取扱いやロケーション管理については、荷役作業の効率との関係を十分に考慮する必要がありますが、平常時から、保管品の特性を考慮した荷崩れ防止の措置を講じておくことが有効です。

(4) 大規模災害による停電や電力不足に対応するために、省エネシステムの整備が有効です。

東日本大震災では、福島原発事故に伴って、計画停電をはじめ、夏期や冬期の電力需給対策が必要になり、サマータイムの実施や空調・照明の節減、工場操業度の抑制、木金休業・土日営業等の電力需要

の平準化等のソフト面での措置とともに、自家発電や太陽光発電の導入、LED（発光ダイオード）照明への切替え等が進められています。

たとえば、倉庫の屋上を利用した太陽光発電の導入等や電力消費センサーを活用した省エネシステムは、従前から環境にやさしいロジスティクスシステム構築の一環として検討が進められていました。

JILSでも、環境会議を設置して長年にわたり環境にやさしいグリーンロジスティクスの構築を推進しています。今後とも、輸送の効率化も含めて、こうした省エネ推進のノウハウを積極的に活用することが有効です。

2) 今後の被災影響を軽減するためのロジスティクス機能

(1) 大規模災害時には標準的な輸送容器の利用が有効です。

東日本大震災では、大手小売業によって、その全国ネットワークを活かした現地への水、食品等の緊急物資供給が有効に機能しました。

このため、従来から飲料・加工食品業界で取り組んでいる輸送容器の共通化・標準化を一層進め、たとえば、業界標準のプラスチック・パレットの使用の徹底により、輸送の効率性向上、段積みにおける荷崩れ防止等の安定性確保、入出荷、仕分け、保管における作業生産性の向上や輸送効率の向上を図ることが有効です。さらに可能であれば国際規格との整合性を確保することも有効だと考えられます。

(2) 地震対策には、総合的な災害リスクの再評価が有効です。

①物流拠点の総合的な災害リスク評価の必要性

東日本大震災では津波による被害が甚大であったために、一部で臨海部を避けて内陸部に移転する検討が行われています。しかし、地震の伝搬は地質・地層に依存するため、内陸部に移転すれば安全というわけでもありません。震源から離れた宮城県や福島県の内陸部でも高い震度を記録した地域があります。また、広域的には、施設の分散立地の検討も行われています。

このため、立地拠点の再検討にあたっては、調達・生産・販売のネットワークをふまえ、既存の大規模物流施設の耐震性等の災害リスクの評価を行うと共に、特定地点での被災リスクを多面的に確認する総合的な災害リスクの再評価を行うことが有効です。

②制震・免震システムの検討

東日本大震災では、大規模物流施設の機能停止とその復旧が大きな問題となりました。応急的な措置としては手動による搬送や荷降等の機能も必要とされています。他方、免震装置を備えた物流施設では、荷崩れも含めて被災例が皆無に近く、その有効性が検証されました。

また、津波に対しては給電装置の設置場所によって影響に大きな差異がみられました。

さらに、建物の耐震設計とユニット式自動倉庫の免震装置等の構造によっては結節部の吸収緩和措置が必要なこともわかりました。

このため、今後の大規模物流施設の震災対応にあたっては、新規措置の費用対効果の検討をふまえて、制震技術や免震システムの整備を検討することが有効です。

3) 復興・再生に向けたロジスティクス機能

(1) 共同化による資源利用の効率化を促進することが有効です。

リーマンショックに続く東日本大震災は、産業再編成を一層迅速に進めることを必要としています。

グローバル競争の下での、産業の再編成にあたっては、既存の余剰資源、設備、工場、物流施設等の社会的な再編成を進め、資源利用の効率性を高めることが必要です。

このためには、従前から進められてきた共同輸配送の促進や、物流施設の統合・集約の促進等、関係事業者の共同利用可能な範囲を拡大するために関係各社が協力することが有効です。

たとえば、輸送容器や物流機器などのハード面の共通化・標準化をはじめ、E D I（電子データ交換）、自動識別技術、I T S（高度道路交通システム）等、I C T（情報通信技術）の一層の活用など、ソフト面のロジスティクス・ビジネスインフラのプラットフォーム化（共通基盤）を拡大し、サプライチェーン全体の社会的な効率性向上、資源利用の効率化を図ることが有効であると考えられます。

4 国・地方自治体への規制緩和要望項目

- 1-1 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の発動による初期活動の迅速化
 - 111 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用（災害対策基本法）
- 1-2 緊急輸送の迅速化
 - 121 緊急輸送のためのヘリの離発着許可（空港法、航空法）
 - 122 緊急物資の投下（航空法）
 - 123 空港の発着時間制限緩和（空港法、航空法）
 - 124 海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和（海上運送法、港湾法、漁業法、漁港法）
 - 125 緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和（消防法等）
 - 126 トラックドライバーの連続運転等に関わる規制緩和（貨物自動車運送事業法）
- 1-3 自家発電等の停電対策の促進
 - 131 非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設備整備の規制緩和（消防法等）
 - 132 電源設備の代替電源の新設に関する諸手続きの簡素化・適用除外（電気事業法等）
 - 133 非常用予備発電機の常用利用に関する規制緩和（電気事業法等）
- 1-4 産業廃棄物処理の促進
 - 141 産業廃棄物の社内処理の促進（産業廃棄物処理法）
 - 142 工場内被災製品の処理の促進（リサイクル法）
- 1-5 海外からの緊急輸入の迅速化
 - 151 海外からの緊急輸入に関わる通関・検査手続きの簡素化（関税法、食品衛生法等）
- 1-6 物流施設の防災対策の促進
 - 161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法）
- 1-7 企業自らが実施する緊急車両通行輸送の円滑化
 - 171 企業自らが実施する緊急車両通行手続きの簡素化等（道路交通法、災害対策基本法）
- 1-8 省エネルギー対策の促進
 - 181 環境負荷低減に資する設備整備の規制緩和（建築基準法）
(再掲 161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法）)

5 国・地方自治体等に対する支援項目

JILS は、特に物流人材育成に関するノウハウを活用し、幅広く産官学の英知を結集し、災害に強いサプライチェーン構築に関する国・地方自治体、ボランティア団体の以下のような活動を支援します。

1) 物流人材の育成支援

- ①緊急物資の荷扱い・輸送に関する基本的なノウハウの防災訓練等を通じた幅広い階層への周知徹底
- ②復旧時における物資集散施設における輸送・荷役業務実施ノウハウを有する人材育成
- ③地方自治体等におけるロジスティクス専門家の育成と登録
- ④民間企業における緊急物資に関する物流専門家の登録、支援方法等の情報共有、派遣ルールの制定
- ⑤緊急物資輸送における物流管理マニュアルの作成

2) 情報共有プラットフォームの構築支援

- ①企業が行う緊急物資の配送状況に関する情報共有および配信
- ②輸送可能経路に関する情報共有および配信
- ③企業が行う緊急物資の所在及び出荷状況に関する情報共有および配信

以上

東日本大震災に関する J I L S としての
国・地方自治体への規制緩和要望および支援について

2011 年 12 月

 公益社団法人
日本ロジスティクス システム協会
JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS

国・地方自治体への規制緩和要望項目

- 1-1 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の発動による初期活動の迅速化
 - 111 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用（災害対策基本法）
- 1-2 緊急輸送の迅速化
 - 121 緊急輸送のためのヘリの離発着許可（空港法、航空法）
 - 122 緊急物資の投下（航空法）
 - 123 空港の発着時間制限緩和（空港法、航空法）
 - 124 海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和（海上運送法、港湾法、漁業法、漁港法）
 - 125 緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和（消防法等）
 - 126 トラックドライバーの連続運転等に関わる規制緩和（貨物自動車運送事業法）
- 1-3 自家発電等の停電対策の促進
 - 131 非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設備整備の規制緩和（消防法等）
 - 132 電源設備の代替電源の新設に関する諸手続きの簡素化・適用除外（電気事業法等）
 - 133 非常用予備発電機の常用利用に関する規制緩和（電気事業法等）
- 1-4 産業廃棄物処理の促進
 - 141 産業廃棄物の社内処理の促進（産業廃棄物処理法）
 - 142 工場内被災製品の処理の促進（リサイクル法）
- 1-5 海外からの緊急輸入の迅速化
 - 151 海外からの緊急輸入に関わる通関・検査手続きの簡素化（関税法、食品衛生法等）
- 1-6 物流施設の防災対策の促進
 - 161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法）
- 1-7 企業自らが実施する緊急車両通行輸送の円滑化
 - 171 企業自らが実施する緊急車両通行手続きの簡素化等（道路交通法、災害対策基本法）
- 1-8 省エネルギー対策の促進
 - 181 環境負荷低減に資する設備整備の規制緩和（建築基準法）
（再掲 161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法））

1-1 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の発動による初期活動の迅速化

111 大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用（災害対策基本法）

視点	大規模災害発生時における各種規制緩和措置の自動的・包括的適用
根拠法令	災害対策基本法
経団連要望	なし
要望内容	災害対策基本法に民間企業が自ら行う緊急対策に必要な規制緩和措置を一括して自動的に適用とする措置を設ける。
現状・要望理由	現状の災害対策基本法は、災害発生時における国等の緊急対策を中心とするもので、民間の自助・共助努力を支援する仕組みがない。
所管官庁	内閣府

1-2 緊急輸送の迅速化

121 緊急輸送のためのヘリの離着陸許可（航空法）

視点	緊急輸送のためのヘリの離着陸許可
根拠法令	航空法第 79 条
経団連要望	なし
要望内容	緊急輸送のためのヘリの離着陸にあたって適正かつ安全な離着陸場所が確保できる場合の緊急利用を可能とする。
現状・要望理由	現状では空港、ヘリポート等の指定場所以外での離着陸は原則として禁止されている。 (離着陸の場所) 第 79 条 航空機（国土交通省令で定める航空機を除く。）は、陸上にあつては空港等以外の場所において、水上にあつては国土交通省令で定める場所において、離陸し、又は着陸してはならない。ただし、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。 (搜索又は救助のための特例) 第 81 条の 2 前 3 条の規定は、国土交通省令で定める航空機が航空機の事故、海難その他の事故に際し搜索又は救助のために行なう航行については、適用しない。
所管官庁	国土交通省航空局

122 緊急物資の投下（航空法）

視点	緊急物資の投下
根拠法令	航空法第 89 条
経団連要望	なし
要望内容	緊急物資の輸送において、適切な離着陸場所が確保できない場合に、緊急物資の投下を可能とすること。
現状・要望理由	現行法規では、物件の投下は、原則として禁止されている。 (物件の投下) 第 89 条 何人も、航空機から物件を投下してはならない。但し、地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼすおそれのない場合であつて国土交通大臣に届け出たときは、この限りでない。
所管官庁	国土交通省航空局

123 空港の発着時間制限緩和（空港法）

視点	空港の発着時間制限緩和
根拠法令	空港法第 12 条（空港供用規程）
経団連要望	なし
要望内容	緊急物資の輸送において、夜間の離着陸を可能にするように運用時間制限を緩和すること。
現状・要望理由	現状では各空港管理者が定める空港供用規程において、その運用時間が規定されており、災害時には、各空港管理者毎の規制内容の変更が必要となる。
所管官庁	国土交通省航空局

124 海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和（海上運送法、港湾法、漁業法、漁港法）

視点	海上輸送・港湾、漁港、船舶利用の制限緩和
根拠法令	海上運送法、港湾法、漁業法、漁港法
経団連要望	なし
要望内容	緊急輸送にあたって、漁船や漁港を利用した貨物輸送を可能にすること。
現状・要望理由	緊急輸送時には、旅客船による緊急物資輸送を含め、利用可能な港湾、漁港等の代替施設の活用が必要になる。
所管官庁	国土交通省、農林水産省

125 緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和（消防法等）

視点	緊急輸送のための燃料供給・補給に関わる規制緩和
根拠法令	消防法等
経団連要望	なし
要望内容	企業が自ら実施する緊急輸送のための車両の燃料供給・補給にあたって、社内のインタンクの活用、走行中のタンクローリーの活用その他、通常の燃料販売経路以外の燃料供給を可能とすること。
現状・要望理由	現行法規では、社内のインタンクの石油類の販売、転用やタンクローリーからの給油は、安全性確保の観点から禁止されている。
所管官庁	消防庁等

126 トラックドライバーの連続運転等に関わる規制緩和（貨物自動車運送事業法）

視点	緊急輸送におけるトラックドライバーの連続運転時間制限の緩和
根拠法令	貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第6項、第20条第1項第5号 国土交通省基準告示第1365号、「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」
経団連要望	なし
要望内容	災害時の緊急輸送にあたって、運転者の過労防止等の適切な措置を確保しつつ、連続走行や営業所への帰社に関する管理基準を緩和すること。
現状・要望理由	トラック事業者が、勤務時間及び乗務時間を定める基準は、平成元年労働省告示第7号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に定められており、運転者が所属営業所を出発して帰着するまでの「一の運行」に要する時間は、144時間（6日間）を超えてはならないとされている。また、1日の最大拘束時間は16時間、15時間を超えることができる回数は1週間につき2回が限度とされている。 しかし、大規模災害時の輸送にあたっては、被災地での滞在時間が長く、当該規則を遵守した運行が困難となることが多いため、運転者の過労防止のための適切な休憩・休息时间および場所の確保を前提として、拘束時間緩和の措置を適用して欲しい。
所管官庁	国土交通省自動車交通局

1-3 自家発電等の停電対策の促進

131 非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設備整備の規制緩和（消防法等）

視点	非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設備整備の規制緩和
根拠法令	消防法、大気汚染防止法
経団連要望	なし
要望内容	緊急時の電力供給を可能とする非常用発電機・発電室、備蓄燃料タンク等の設備整備にあたって、所要の手続きを簡素化し、迅速な整備が可能になるようにすること。
現状・要望理由	危険物取扱主任の設置、大気汚染防止法等の制限
所管官庁	消防庁、環境省

132 電源設備の代替電源の新設に関する諸手続きの簡素化・適用除外（電気事業法等）

視点	電源設備の復旧・代替電源の新設に関する諸手続きの簡素化・適用除外
根拠法令	電気事業法48条（工事計画届出）、電気事業法9条（変更届出） 建築基準法6条（確認申請）、工場立地法8条（特定工場） 消防法11条、11条の2（設置許可・完成検査）等
経団連要望	経団連要望 2011.4.28
要望内容	被災した電源設備の復旧、代替電源の設置、およびそれらに付帯する事務所・宿舍の設置に係わる関係法令諸手続きについて、簡素化または適用除外する。
現状・要望理由	震災時等には、電源復旧または新設に伴う工期を短縮し、関連設備の早期使用開始を実現することが望まれるため、以下の法規制の緩和を要望する。 電事法48条：工事計画書の届出から着工まで審査期間が30日必要とされているが、届出後の速やかな着工あるいは事後届出を可能とする。 電事法9条：変更届出から実施まで審査期間が20日必要とされているが、届出後の速やかな変更又は事後の変更届出を可能とする。 建築基準法6条：建築確認申請の審査期間（現状35日以内）の大幅な短縮。 工場立地法8条、11条：特定工場の変更届出から変更実施まで審査期間が90日必要とされているが、届出後の速やかな変更又は事後の変更届出を可能とする。 消防法11条：製造所、貯蔵所若しくは取扱所を設置する場合、完成検査後でないで使用できないが、完成検査の分割実施及び実施済箇所の仮使用を可能とする。 また、製造所、貯蔵所若しくは取扱所の完成のために危険物配管の洗浄及び危険物配管の耐圧試験に使用する場合は、完成検査前の危険物使用を可能とする。 消防法11条の2：完成検査の前に、工事の工程ごとに技術上の基準適合の検査を受ける必要があるが、書面記録審査とする。 石油コンビナート等災害防止法7条：変更届出後の速やかな着工または事後届出を可能とする。 文化財保護法125条第1項：対象地域内の工事における仮設事務所等設置の場合、変更申請が必要であるが、工事完了後に撤去する場合は申請手続きを免除する。
所管官庁	経済産業省、国土交通省、総務省、文部科学省

133 非常用予備発電機の常用利用に関する規制緩和（電気事業法等）

視点	非常用予備発電機の常用利用に関する規制緩和
根拠法令	電気事業法、大気汚染防止法
経団連要望	経団連要望 2011.4.28
要望内容	<ul style="list-style-type: none"> ・非常用予備発電機の半常用利用を、緊急措置による「非常用」扱いとして認めて頂きたい。 ・非常用予備発電機の半常用利用が、「常用」扱いとなる場合は、大気汚染防止法及び東京都条例で定められている排出規制を緩和頂きたい。
現状・要望理由	<p>現行の規制では、非常用予備発電機を半常用的に利用することは、「常用」の発電機であると判断され、大気汚染防止法（及び東京都条例の上乗せ規制）の排出制限がかかり、発電機の利用自体が制限されるため。</p>
所管官庁	経済産業省、環境省

1-4 産業廃棄物処理の促進

141 産業廃棄物の社内処理の促進（産業廃棄物処理法）

視点	企業グループでの産業廃棄物の自ら処理
根拠法令	<p>廃棄物処理法第3条（事業者の責務）、第7条（一般廃棄物処理業）、第12条（事業者の処理）、第14条（産業廃棄物処理業）</p> <p>同施行令第2条（産業廃棄物の定義）、同施行規則第10条の3（産業廃棄物の許可を要しない者）</p>
経団連要望	経団連要望 2011.9.20
要望内容	<p>産業廃棄物の処理を持分法適用会社等に委託する場合には、予めグループの範囲を明確にした上で、グループ内で発生する産業廃棄物の処理を同一法人の「自ら処理」と位置付け、産業廃棄物処理業の許可を不要とするような選択肢を用意すべきである。</p> <p>同様に、産業廃棄物をグループ会社が収集運搬する場合についても、同一法人の「自ら運搬」とみなし、産業廃棄物収集運搬業の許可を不要とするような選択肢を用意すべきである。</p>
現状・要望理由	<p>現行制度では、グループ内で連携して産業廃棄物の処理を行う場合、排出側と処理側の法人格が異なれば、産業廃棄物処理業の許可が必要となるため、事務手続きも煩雑となり、効率的な廃棄物処理を進めることができない。</p> <p>昨今、企業経営の効率化の観点から、企業の分社化が進んでいる。たとえば、廃棄物の処理設備を持つ親会社が製造した商品を、分社化した子会社が卸売業として販売する場合、子会社が親会社に不良品等のリサイクル処理を委託する際には、親会社は産業廃棄物処理業の許可を取得しなければならない。</p> <p>また、生産工程で発生した産業廃棄物を、廃棄物処理設備をもつ同一法人内の事業場に運搬する際、自社製品の物流を活用すれば効率的であるが、運搬をグループ会社が行う場合は、産業廃棄物収集運搬業の許可が必要となる。</p> <p>グループ内での産業廃棄物の再生利用が促進すれば、資源の有効利用につながる。また、都市部で不足しているバイオマス等からのエネルギー回収が進めば、地球温暖化対策にもつながる。</p>
所管官庁	環境省大臣官房廃棄物・リサイクル対策部産業廃棄物課

142 工場内被災製品の処理の促進（リサイクル法）

視点	工場内被災製品の扱い
根拠法令	リサイクル法
経団連要望	経団連要望 2011.4.28
要望内容	震災・津波で被災し、市場に出せなくなった製品から再生したパルプを古紙パルプの特例として認めてほしい。
現状・要望内容	運用通達（3 生局 343 号）の定義によれば「一度使用され、又は使用されずに収集されたもの」が古紙とされており、汚損した紙も古紙回収業者を通せば古紙として取り扱えるとは考えられるが、一度に大量の製品が津波により潮をかぶり出荷すること自体が全くできなくなっている。合理的に再利用したい。
所管官庁	環境省

1-5 海外からの緊急輸入の迅速化

151 海外からの緊急輸入に関わる通関・検査手続きの簡素化（関税法、食品衛生法等）

視点	製品・原材料輸入に関する通関・検査手続きの簡素化
根拠法令	関税法、食品衛生法
経団連要望	経団連要望 2011.4.28（一部 JILS 追記）
要望内容	<p>震災対応にて急遽対応する製品・原材料や、被災地向け物資（飲料・食料など）の輸入に際する税関・検疫手続きの簡素化を求める。</p> <p>具体的には、過去に輸入実績のある食品・飲料については輸入届書（確認願い）の提出のみでの輸入を可能とする。また、新規の場合についても、事前サンプル取得による社内安全性評価を実物での衛生確認の代替として通関証明用に使用可能とする。</p> <p>また、薬事法に該当する「薬品」の輸入規制緩和や家畜伝染予防法に該当する「救助犬」輸入における動物検疫免除を可能とする。</p>
現状・要望理由	<ul style="list-style-type: none"> ・現状においても、被災地向けの援助物資の輸入においては簡易な輸入手続き並びに免税扱いの特認といった大幅な優遇措置が講じられている。しかしながら、直接の被災地向け物資ではないものの、福島原発事故による放射能汚染に伴う一部地域での取水制限によるボトル入り飲料水に対する需要の急増、また、同事故の長期化に伴い、その他の地域でも水道水利用に対する不安等から小売店でのボトル入り飲料水の入手は全般的に困難となっており、これらを背景とした飲料水の輸入量は激増している。この中には、社員安全確保の観点から企業による従業員への配布を目的とした輸入も相当量に及んでいる。 ・さらに、震災時に使用された非常用備蓄物資の補充や積み増しに関する需要も急増しているが、内国産品の応需能力は限定的であることから、企業がそれぞれ自社の海外ネットワークを活用して備蓄食料・飲料の手当てに動いていることから、輸入量が大幅に増加している実態がある。これらの輸入飲料水、食料品は被災地隣接地における切実な生活需要に応えるとともに、将来発生する災害時の対応能力を強化するために必需といえる物資である。 ・しかるに現行法規においては、これらの食料・飲料の輸入においても食品等輸入届書の提出・審査、場合により登録検査機関による検査の実施が義務付けられており、必ずしも、迅速な通関態勢が確保されているとは言い難い。叙上の背景をご賢察頂き、規制緩和を早急の実施願いたい。 <p>・薬事法に該当する「薬品」の輸入規制緩和</p> <p>今回震災の場合、日本で未承認の薬品が援助物資の対象であった場合、外国援助隊が持参する場合または直接同隊に直送される場合は通関可能となり、日本国内の医療機関宛の場合には、援助物資であっても通関不能であった。いずれも安全性確保を前提に通関可能とすることが望まれる。</p> <p>・家畜伝染予防法に該当する「救助犬」輸入における動物検疫免除</p> <p>外国救援隊が連れてくる救助犬については、適切な事前措置の適用を前提として動物検疫を免除し、一刻も早く救助活動に入れるようにすることが望まれる。</p>
所管官庁	財務省、厚生労働省

1-6 物流施設の防災対策の促進

161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法）

視点	防災及び環境負荷低減に資する設備の規制緩和
根拠法令	建築基準法第 52 条、53 条、56 条 平成 23 年 3 月 25 日 国住街第 188 号
経団連要望	経団連要望 2011.9.20
要望内容	<p>防災及び環境負荷低減に資する設備の整備を進めるため、免震構造・制震構造設備、非常用発電機・発電室（事業継続可能な需要電力を自前で発電できる設備）、備蓄燃料タンク、コージェネレーション設備、緊急給水設備等、及び、災害発生時に行政中枢・業務中枢の維持・継続に資する設備に関する容積率、建ぺい率や高さに係る規制を緩和すべきである。</p> <p>また、「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 項の許可準則」で容積率制限の特例が認められている設備等についても適切な運用が図られるよう、適用条件等を明示すべきである。</p>
現状・要望理由	<p>平成 23 年 3 月 25 日の国住街第 188 号「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 号の規定の運用等について（技術的助言）」において、省エネ・新エネ設備の導入促進のための容積率等の緩和が図られている。しかし、太陽光設備等の再生可能エネルギー施設以外のコージェネレーション設備等では、高さ制限のあるエリア等で容積率の緩和のみでは解決できないケースも生じており、建ぺい率や高さに関する規制の緩和も必要となっている。</p> <p>また、今回の東日本大震災の発生も踏まえ、環境のみならず、建築物に対する防災設備を整備するニーズが高まっている。首都圏をはじめとする建築物の防災対応の促進は、優良な社会ストックの形成を促し、人々の安全にも資することとなる。そのため、免震装置等や非常用発電機、備蓄燃料タンク等に加え、防災拠点となるビルにおける必要設備（帰宅困難者受入スペースや地域防災センター等）の整備に関する容積率等の緩和が必要である。</p> <p>一方、現状で「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 号の許可準則」で容積率制限の特例が認められている設備等について、適用が認められないケースが生じている。そのため、適切な運用を図るべく、適用条件等を明示する必要がある。</p>
所管官庁	国土交通省住宅局建築指導課

1-7 企業自らが実施する緊急車両通行輸送の円滑化

171 企業自らが実施する緊急車両通行手続きの簡素化等（道路交通法、災害対策基本法）

視点	緊急通行車両手続きの簡素化等
根拠法令	災害対策基本法第 33 条
経団連要望	経団連要望 2011.9.20
要望内容	<ul style="list-style-type: none"> ・有事の際の緊急通行車両手続きを簡素化すべきである。 ・地方自治体（災害対策本部）や経済産業省 資源エネルギー庁（石油連盟）を含めた「緊急通行車両」の取扱いのルールを策定すべきである。
現状・要望理由	<p>・現状、緊急通行車両の確認は、車両単位での「事前登録」が原則となっているが、東日本大震災のような大規模災害の場合、通信事業者の社用車では足りず、レンタカーを借りて物資の輸送を行う場合もあるため、「事前登録」による緊急通行車両の確認を得ることが困難な状況にある。</p> <p>従って、有事の際には、緊急通行車両の確認を簡素な手続きで受けられる制度の構築を要望する。（例えば「通信事業者」等災害時の社会インフラの復旧作業に従事する事業者であればすぐに緊急通行車両の確認を受けられる等）</p> <p>・現状、緊急通行車両の確認を受けることにより、「規制された高速道路の通行」が認められているが、東日本大震災では、これに加え、災害時の対応として自治体により通行止めとなっている地域の通行許可が得られた、重点サービスステーションでの給油を優先的に受けられた等の事例がある。そこで、今後も有事の際には、迅速な通信インフラの復旧のため、同様の対応が確実に受けられるよう、自治体や資源エネルギー庁を含めた、緊急通行車両に対する取扱いルールの策定を要望する。</p>
所管官庁	警察庁

1-8 省エネルギー対策の促進

181 環境負荷低減に資する設備整備の規制緩和（建築基準法）

（再掲 161 防災に資する設備整備に関わる規制緩和（建築基準法））

視点	防災及び環境負荷低減に資する設備の規制緩和
根拠法令	建築基準法第 52 条、53 条、56 条 平成 23 年 3 月 25 日 国住街第 188 号
経団連要望	経団連要望 2011.9.20
要望内容	<p>防災及び環境負荷低減に資する設備の整備を進めるため、免震構造・制震構造設備、非常用発電機・発電室（事業継続可能な需要電力を自前で発電できる設備）、備蓄燃料タンク、コージェネレーション設備、緊急給水設備等、及び、災害発生時に行政中枢・業務中枢の維持・継続に資する設備に関する容積率、建ぺい率や高さに係る規制を緩和すべきである。</p> <p>また、「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 項の許可準則」で容積率制限の特例が認められている設備等についても適切な運用が図られるよう、適用条件等を明示すべきである。</p>
現状・要望理由	<p>平成 23 年 3 月 25 日の国住街第 188 号「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 号の規定の運用等について（技術的助言）」において、省エネ・新エネ設備の導入促進のための容積率等の緩和が図られている。しかし、太陽光設備等の再生可能エネルギー施設以外のコージェネレーション設備等では、高さ制限のあるエリア等で容積率の緩和のみでは解決できないケースも生じており、建ぺい率や高さに関する規制の緩和も必要となっている。</p> <p>また、今回の東日本大震災の発生も踏まえ、環境のみならず、建築物に対する防災設備を整備するニーズが高まっている。首都圏をはじめとする建築物の防災対応の促進は、優良な社会ストックの形成を促し、人々の安全にも資することとなる。そのため、免震装置等や非常用発電機、備蓄燃料タンク等に加え、防災拠点となるビルにおける必要設備（帰宅困難者受入スペースや地域防災センター等）の整備に関する容積率等の緩和が必要である。</p> <p>一方、現状で「建築基準法第 52 条第 14 項第 1 号の許可準則」で容積率制限の特例が認められている設備等について、適用が認められないケースが生じている。そのため、適切な運用を図るべく、適用条件等を明示する必要がある。</p>
所管官庁	国土交通省住宅局建築指導課

東日本大震災に関するJILSとしての国・地方自治体等に対する支援項目

1) 物流人材の育成支援

項目	① 緊急物資の荷扱い・輸送に関する基本的なノウハウの周知徹底
趣旨	緊急物資荷扱い・輸送に関する基本的なノウハウの防災訓練等を通じた周知徹底
研修内容	<ul style="list-style-type: none"> ・荷役作業時の労働安全衛生上の留意点 ・積付の基本的な方法と留意点 ・入出荷検品や入出荷作業の基本的な方法と留意点

項目	② 復旧時における物資集散施設における輸送・荷役業務実施ノウハウを有する人材育成
趣旨	防災訓練等における指導的人材のための庫内管理・輸送管理ノウハウの研修
研修内容	<ul style="list-style-type: none"> ・荷役作業時の労働安全衛生上の留意点 ・積付の基本的な方法 ・物資の分類・整理方法（水、生鮮品、医薬品、衣類等） ・物資の配置、作業動線の簡易な設定方法 ・入出荷検品や入出荷作業、在庫管理の簡易な基本的な方法 ・被災者の所要情報と配送確認の基本的な方法等 ・被災地への緊急物資「発送時」の品目・数量ラベル表示の統一 ・生活用品等の救援物資のパック化と「出荷地での」仕分け・混載の実施 参考：米国連邦緊急事態管理庁（FEMA）におけるパック（乳幼児、子供、老人向け） ・緊急輸送時の混載等の輸送効率化・共同輸送の推進 ・研修終了者の登録、災害発生時の連絡・活用方法

項目	③ 地方自治体等におけるロジスティクス専門家の育成と登録
趣旨	地方自治体等におけるロジスティクス専門家の育成と登録
研修内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業継続性計画とロジスティクスの基本的な枠組み ・輸送機関別の輸送特性、輸送条件、運送依頼方法 ・倉庫および構内作業の基本、入出荷管理・仕分・検品の作業内容、保管依頼方法 ・ロジスティクス関連情報通信システムの概要 ・物流施設計画、土地利用・道路計画作成時の留意点 ・研修終了者の登録、災害発生時の連絡・活用方法

項目	④ 民間企業における緊急物資に関する物流専門家の協力体制の整備
趣旨	民間企業における緊急物資に関する物流専門家の登録、協力体制の整備
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・物流関連資格制度、有資格者のデータベース整備 ・災害発生時の連絡、協力依頼方法、派遣ルールの整備（法人、個人）

項目	⑤ 緊急物資輸送における物流管理マニュアルの作成
趣旨	緊急物資輸送における物流管理マニュアルの作成
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資のラベル付与方法の手引き ・緊急物資出荷時点におけるパッキング方法の手引き

2) 情報共有プラットフォームの構築支援

項目	① 企業が行う緊急物資の配送状況に関する情報共有および配信
趣旨	買い占め行動抑制および調達・輸送活動の円滑化
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資配送に関する情報共有に必要なデータ項目・仕様の特定 ・大規模災害時における情報共有サイトへの配信・提供仕様の整備 ・平常時および災害時の運用管理体制、運用ルールの整備

項目	② 輸送可能経路に関する情報共有および配信
趣旨	調達・輸送活動の円滑化
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・車両走行 GPS 軌跡情報による走行実績経路情報の共有 ・被災状況、工事、規制、気象等、関連情報との連携表示方法の整備 ・経路誘導、車両集中に伴う渋滞回避・誘導案内システムの整備

項目	③ 企業が行う緊急物資の所在及び出荷状況に関する情報共有および配信
趣旨	買い占め行動抑制および調達・輸送活動の円滑化
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資に関する所在・出荷情報共有に必要なデータ項目・仕様の特定 ・調達・販売活動に必要な業務提携・協力体制の整備 ・大規模災害時における情報共有サイトへの配信・提供仕様の整備 ・平常時および災害時の運用管理体制、運用ルールの整備

以上