令和元年度　総会・特別講演報告

株式会社クボタ　安達　徹

関西ライフライン研究会では、令和元年度の総会を開催し、併せて「経済社会の機能継続マネジメント」について阪神国際港湾株式会社の小野憲治氏による特別講演を実施しましたので、報告いたします。

１．日時　令和元年 5 月 29 日（水）　15:00～17:00
２．場所　ホテルメルパルク大阪　カナーレ（5 階）
３．プログラム
■総会（15:00～16:00）
（１）開会の挨拶
澤田純男氏（座長：京都大学教授）が開会挨拶。12 年間務めた座長を退任したい意向を示された。

（２）議長の選出
門脇正夫氏（幹事：阪神水道企業団）を議長に選出した。

（３）平成 30 年度　事業報告
鍬田泰子氏（幹事長：神戸大学准教授）より、【資料１】(pp. 1～5）に沿ってパワーポイントを用いて、平成 30 年度の事業報告を行った。事業内容は承認された。

（４）平成 30 年度　会計報告
鍬田泰子氏（同上）より、【資料２】(p. 6）に沿ってパワーポイントを用いて、平成 30 年度の会計報告を行った。
加藤俊昌氏（監事：株式会社ニュージェック）が、【資料３】(p. 7）により会計監査報告を行い、承認された。

（５）令和元年度　座長の選出
幹事会より、一井康二氏（副座長：関西大学教授）を次期座長に推薦。承認された。
新座長より挨拶。「発足時と比べて防災意識は高まってきた。一方、災害の経験のない世代も増えてきていることから、ライフラインコミュニティの再構築を目指していきたい。」

（６）令和元年度　役員の指名
一井康二氏（令和元年度　新座長）が、【資料 7】(p. 13）により新役員の指名・紹介を行った。

（７）会則の改定
一井康二氏（同上）が、【参考資料２】(pp. 17～21）により会則改定の趣旨を説明した。
①会員以外の個人から参加費徴収をもって、一部行事への参加を認める。（第 12 条第 2 項）
②法人会員の年会費を減額する。　99,000 円（付則）

以上、２点の改定案は承認された。

（８）令和元年度　事業計画及び予算の審議

鍬田泰子氏（同上）より、【資料４】及び【資料５】（pp. 8～11）に沿ってパワーポイントを用いて、令和元年度の活動内容及び事業予算案の説明を行った。事業計画及び予算は承認された。

（９）会員入退会の報告

鍬田泰子氏（同上）が、【資料６】（p. 12）により、会員の新規入会及び退会を報告した。

退会：角南進氏

新規入会：大阪高速鉄道（株）、ジオ・サーチ（株）、（株）日本港湾コンサルタント

（10）その他

12 年間座長を務められた澤田旧座長に感謝の意を込めて花束を贈呈した。





■特別講演（16:00～17:00）

テーマ　経済社会の機能継続マネジメント

講師　　小野憲治氏（阪神国際港湾株式会社　取締役副社長）

（１）過去の大災害とその教訓

・阪神淡路大震災からの神戸港の復旧過程では、荷主である企業の操業開始に対して、サプライサイドのインフラの復旧が大幅に遅れた。インフラ側は荷主のニーズを把握できず、韓国の釜山港や台湾の高雄港に顧客を奪われる結果となった。

・東日本大震災では、サプライチェーンの寸断により、関連する多くの企業で全国規模で生産が落ち込む等の経済損失が発生した。自動車用車載マイコンの国内メーカーの海外移転による国内生産量の大幅な減少により、大手半導体メーカーの経営が傾くという事態も発生した。

・事業継続のための経営資源は、一つが欠けても生産ラインが停止する。社会システムが複雑化し、洗練されたシステムになればなる程、災害時のリスクが高くなる。熊本地震の際も自動車産業で同様の影響が見られた。

（２）事業継続マネジメント（BCM）

・港湾の災害対策の対象は、最初は岸壁のみであったが、阪神淡路大震災を経験し、ヤードの液状化対策、港湾道路の整備、クレーンの免振と、対策の範囲を拡大してきた。

・台風 21 号による阪神港の被害では、風や高潮による多くの直接被害や二次被害を受けた。特に、高圧受電施設の水没、コンテナ等の海上流出、関西空港の水没・連絡橋の破損により、港湾機能の完全復旧の長期化と長期間の空港閉鎖による観光先進国政策への痛手を被った。この災害からの気づきとして、経営資源確保の視点、顧客信頼栓の確保の視点、緊急対応計画の視点に留意して、事業継続計画を策定すべきである。

・事業継続のための国際標準は、ISO22301 で規定されており、事業継続計画（BCP）、事業継続マネジメント（BCM）、事業継続マネジメント・システム（BCMS）を作成する。日本版は、内閣府事業継続ガイドラインで定められており、自然災害を視野に入れたものとなっている。

・BCM の策定においては、顧客満足を達成し、顧客を失うことを最小限に抑えることを目的とすることがポイントになる。

・国土強靭化計画において、重要港湾 125 港の BCP は、計画通り 2017 年で 100%作成済みとなっている。しかし、どういう経営資源が使われているかというサプライチェーンの観点での分析は抜けているのが現状である。顧客のリスク基準の測定手法の確立が今後の課題である。

（３）災害対応における港湾の役割

・輸送手段としての海運の特長を生かし、緊急輸送支援を行ってきており、東日本大震災では、ホテルシップ活用等広範囲な支援を実施した。また熊本地震ではフェリーによる自衛隊の緊急支援輸送も展開した。

・災害を経験して反省するだけではなく、災害を「奇貨」として事前準備を充実させることと、会社の更なる成長につなげることが大切である。

４．その他

特別講演は、土木学会 CPD プログラム認定（1.0 単位）となっている。



