

令和7年度 第2回 広域バックアップ専門部会

令和8年2月5日

北陸地域国際物流戦略チーム事務局

# 今年度の専門部会の進め方

## ■北陸地域国際物流戦略チームの進め方

### 外貿コンテナ代替輸送訓練

### 内航フェリー・RORO船を活用した代替輸送訓練

#### (1)過去に起きた各種災害時の物流等の課題整理

◇過去に発生した地震、台風、風水害および津波等の災害時に、物流網に与えた影響や被害事例、企業の代替輸送事例（企業BCPIにおける代替輸送に関する記載事例含む）を収集

自然災害等により物流機能が停止・低下した事例、企業の対応事例を幅広く収集。

#### (2)【令和7年度 第1回 広域バックアップ専門部会】（令和7年10月1日）

- 令和7年度の外貿コンテナ代替輸送訓練について
- 令和7年度の内航フェリー・RORO船を活用した代替輸送訓練について

#### (3)外貿コンテナ代替輸送訓練(令和7年11月18日)

- ◇南海トラフ巨大地震による太平洋側港湾の被災を想定し、北陸地域の港湾を代替利用する訓練を実施。
- ◇対面形式による実施(名古屋会場)

#### (4)内航フェリー・RORO船を活用した代替輸送訓練

(令和7年11月19日)

- ◇南海トラフ巨大地震発生を想定した訓練を実施
- ◇対面形式による実施(名古屋会場)

#### (5)代替輸送手引書のBCPへの活用に関する検討

訓練時のアンケート結果等を踏まえて検討する。

◇企業BCPIに具体性をもった物流機能継続対策（代替輸送ルートや代替輸送手順等）を記載してもらうためには？の視点で検討

#### (6)【令和7年度 第2回 広域バックアップ専門部会】（令和8年2月5日）

外貿コンテナ代替訓練・内航フェリー・RORO船を活用した災害時の代替輸送訓練実施報告

#### (7) 国際物流戦略チーム【幹事会】（令和8年3月2日）

◇本業務の実施内容を報告

- ◆令和7年度 代替輸送訓練について【議事①】
- ◆代替輸送基本行動計画フォローアップについて【議事②】
  - 全国輸出入コンテナ貨物流動調査等を踏まえ代替輸送貨物需要の再推計を行う
- ◆物流BCP作成支援について【議事③】
  - 企業BCPに必要な項目の整理を行い、「物流BCP作成支援の補助資料(仮称)」等を作成する
- ◆今後の広域バックアップ専門部会について【議事④】

# 1. 令和7年度 代替輸送訓練について【議事①】

# 1. 1 代替輸送訓練・ワークショップの実施内容

今年度は、南海トラフ巨大地震により太平洋側港湾が利用できなくなったことを想定し、北陸港湾への代替輸送に関する手続きや手順、社内外への対応について訓練を実施し、また、企業の事業継続計画(企業BCP)に不足している内容についてワークショップで討議した(参考資料P2)

	南海トラフ地震を想定した 北陸港湾への代替輸送訓練  －海外輸出を想定した訓練－	南海トラフ地震を想定した 北陸港湾への代替輸送訓練  －国内海上輸送を想定した訓練－
開催日時	令和7年11月18日(火)13:00～17:00	令和7年11月19日(水)13:00～17:00
場所	名古屋市 貸会議室 KUWAYAMA (愛知県名古屋市中村区名駅 2丁目 45-19 桑山ビル8階)	
参加人数 ※オブザーバ含む	53名(企業数23社)	37名(企業数13社)
訓練	■第1部 北陸港湾のご紹介 ■第2部 代替輸送訓練(外貿・内貿コンテナ) ■第3部 ワークショップ	

# 1. 2 代替輸送訓練・ワークショップの実施内容

## (1) 第2部 代替輸送に関するロールプレイング訓練

- 長野県に工場がある模擬会社が、南海トラフ巨大地震によって太平洋側港湾が被災した場合に、北陸港湾へ代替輸送する対応をテーマとした。地震発生直後の初動対応から北陸港湾への輸送まで、シナリオに従い訓練を行った

### 外貨代替輸送訓練(11月18日)

**第二部** 代替輸送訓練に関するロールプレイング訓練

- 中京圏の荷主企業・物流サプライヤの通常ルートが大規模地震の発生によって使用不能となったことを想定し、北陸地域港湾への切り替えを実施する。

太平洋側で発生した大規模地震によって通常ルートが使用不能に！！

代替輸送ルートの確保を！

日本海側港湾を使った代替輸送を実施

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 14

### 内貨代替輸送訓練(11月19日)

**第二部** 北陸管内港湾を活用した代替輸送のイメージ

- 全国の長距離国内輸送を行っている荷主企業・物流サプライヤの通常ルートが大規模地震の発生によって使用不能となったら・・・

南海トラフ地震によって太平洋側の港湾が使用不能に！

代替輸送ルートの確保を！

日本海側港湾を使った代替輸送を実施

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 14

**第二部** 想定：工作機械をベトナムへ輸出

輸出(荷主)会社

港運(陸運)会社 (北陸側代替先)

船社(代替先)

港湾管理者

お客様

港運(陸運)会社 (中京エリアが被災)

港運管理者(被災)

船社(被災)

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 15

**第二部** 想定：長野工場から製品を北海道へ国内輸送

(荷主)卸売り会社

港運(陸運)会社 (北陸側稼働)

船社(稼働)

港湾管理者

港運(陸運)会社 (北海道側稼働)

お客様 (北海道)

港運(陸運)会社 (中京エリアが被災)

港運管理者(被災)

船社(被災)

港運(陸運)会社 (太平洋側被災)

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 15


# 1. 3 代替輸送訓練・ワークショップの実施内容

## (2) 第3部 ワークショップ(外貿・内航共通)

- ワークショップ①では、企業BCPに足りていない内容について討議を実施した
- ワークショップ②では、代替輸送手引書から、企業BCPに取り込むべき点について討議を実施した

ワークショップ①  
企業BCPに足りていない内容について

- 「代替輸送手引書」を元に、各グループで下記の2点について討議してください。

15分 

- (1) 輸出入関連事業に携わる業務を遂行するうえで、太平洋側港湾が使用できない場合の事業継続対応としてどのような記載が必要か。
- (2) それらのうち、従来のBCPに足りていない内容としてどのようなものが挙げられるか。



- 一般的な企業のBCPを想定して討議してください。
- 記録担当の方には討議の中で出た意見をメモしていただき、討議した内容について最後にご発表いただけます。

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 52

ワークショップ②  
代替輸送手引書から企業BCPに取り込むべき点について

- 各グループで、下記の点について討議してください。

- (1) 代替輸送手引書から企業BCPにどのような項目・内容を取り込むと、物流業務の継続対応がよりスムーズに進められるか
- (2) 企業BCPにおける物流/サプライチェーンの継続について感じている課題とその解決策

10分   
10分 


- 討議の中には2024年問題と物流におけるBCPについても含めてください。
- 記録/発表担当の方は討議の内容についてご発表ください。

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 55

ワークショップ①  
企業BCPに足りていない点についての討議

発表


従来の一般的な企業BCPに足りていない点についてどのような点が抽出されたかをご発表ください。



Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 53

ワークショップ② 物流BCPの方向性について

発表

 以下の2点について話し合った結果をご発表ください

- ① 代替輸送手引書から企業BCPに取り込むべき内容について
- ② 企業BCPにおける物流/サプライチェーンの継続について感じている課題とその解決策

Copyright © 2025 北陸地方整備局 All Rights Reserved. 56

# 1. 4 代替輸送訓練・ワークショップのまとめ

## 目的

訓練参加者に代替輸送の必要性とBCPの記載内容や訓練参加の有効性を確認するとともに、既存ルートが使用できない場合において事業の継続を確実にするため、代替輸送訓練・ワークショップを実施する

## 結果

活発な議論、意見交換が行われ、訓練参加者からは「代替輸送訓練の有用性」、「物流BCPの方向性や課題」が理解でき、「自社のBCP策定更新に活用できる」との回答が得られた(参考資料P11)

このほか「意識向上を図ることができた」、「自社BCPを考える良い機会となった」などの声が寄せられた

今年度は、名古屋では6年ぶりの開催

新規参加者を中心に中京圏の荷主企業など約90人が参加した

来年度以降も継続的に参加いただくことはもちろん、さらに新規参加者・企業の獲得に向けた取組みを進める



# 1. 5 代替輸送訓練・ワークショップの実施結果

アンケートの主な回答は以下のとおり(アンケート結果は参考資料P5)

- ・対象者:代替輸送訓練・ワークショップ参加者
- ・回答者:68名(企業数27社)※外貿・内貿合計

## ◆参加者について

☞企業ベースでの集計では複数回参加が約6割であった。【参考資料P10】

☞新規の参加者は約8~9割であった。【参考資料P9】

→過去に参加した企業は、参加者の変更はあるが繰り返し参加している。

→参加者を増やす取組みとして、新規参加企業を増やす取組みが必要【議事④】

## ◆参加企業の事業継続計画(BCP)の策定状況【参考資料P12】

☞「策定済み」「現在策定中」「今後策定する予定」まで含めると85%(23/27社)であった。

## ◆代替輸送の内容の事業継続計画(BCP)への記載状況【参考資料P13】

☞「代替輸送経路」と「代替輸送の考え方」について、56%(15/27社)が記載している。

→参加企業のBCPの策定率は高いが、代替輸送の具体的な内容まで記載している企業は少ない。

→物流BCPの概念が浸透していないため、企業BCPに記載すべき内容について補助資料に記載する【議事③】

## ◆有事を想定した北陸港湾の利用について【参考資料P14】

☞北陸港湾を「既に利用」または「利用を検討している」企業は37%(10/27社)であった。

☞「必要だが課題があるため利用に至っていない」と回答した企業からは、コストや実現性が不明であるとの回答が多かった。

→北陸港湾の利用を促すため、平時からの輸送ルートの複線化やトライアル輸送について補助資料に記載する。  
【議事③】

## ◆代替輸送を行うことを想定した際に、代替輸送手引書に期待する要素【参考資料P15】

☞「有事の連絡先」「連絡方法の明確化」「社内の関係部署・関係者」などの明確化等に関する回答が多かった。

→これらは手引書に網羅されており、手引書等の記載箇所を補助資料に記載する【議事③】

→新たに検討する内容については回答なし。

# 1. 6 代替輸送訓練・ワークショップの実施結果

ワークショップにおける主な意見は以下のとおり(参考資料P16)

## (1) 企業BCPに足りていない内容について

○代替ルートの設定、連絡先の整備

※代替港、代替ルートを決めておく、関係連絡先リストの作成

○代替輸送によるコスト増の把握

○決定権の明確化、優先順位の設定

※決裁者不在の場合の対応を決めておく、BCP手順の「評価」「順位」を決めておく

## (2) 代替輸送手引書から、企業BCPに取り込む点について

○権限委任・移譲

※特にコストに関すること

※緊急時の決定権や本社機能の移譲の順位

○連絡先の整備、平時からの輸送手段の複線化・トライアル

※トライアルを行うなどの関係づくり

○判断基準の明確化

※優先順位を決めておく

上記の結果は、物流BCP作成支援補助資料に反映する【議事③】

## 2. 代替輸送基本行動計画フォローアップ【議事②】

## 2. 1 代替輸送基本行動計画フォローアップについて

全国輸出入コンテナ貨物流動調査等を踏まえ代替輸送基本行動計画の代替輸送貨物需要の再推計を行う

「代替輸送基本行動計画」

北陸港湾の関係機関等が代替輸送を円滑に行うための基本的な行動を定めたもの

### ■見直しの内容

#### ・被害想定

○令和7年3月南海トラフ巨大地震被害想定の見直し(南海トラフ巨大地震対策検討WG)

○令和7年12月首都直下地震被害想定の見直し(首都直下地震対策検討WG)

→これに伴い、太平洋側港湾の被害想定を見直す

#### ・代替輸送需要量

→令和5年度 全国輸出入コンテナ流動調査の結果と耐震強化岸壁の整備状況を反映し、太平洋側港湾から発生する代替輸送需要量を推計

取扱量が新型コロナ後の回復途上であることから、全国の取扱量に対する代替輸送需要量の割合を用いて、新型コロナ前のH30と最新のR6の取扱量でそれぞれ算出

#### ・北陸港湾(受入側)のポテンシャル

→北陸各港毎の状況の変化(荷役機械の更新、人手不足等)を反映させる

→令和4～6年の各港外貿コンテナ取扱量をもとに受入能力を推計

※平常時の取扱量に対してどの程度受け入れられるか

→アンケート、ヒアリング調査を実施

## 2. 2 北陸港湾（受入側）のポテンシャル

### ○北陸管内港湾の代替貨物受入能力(推計値)

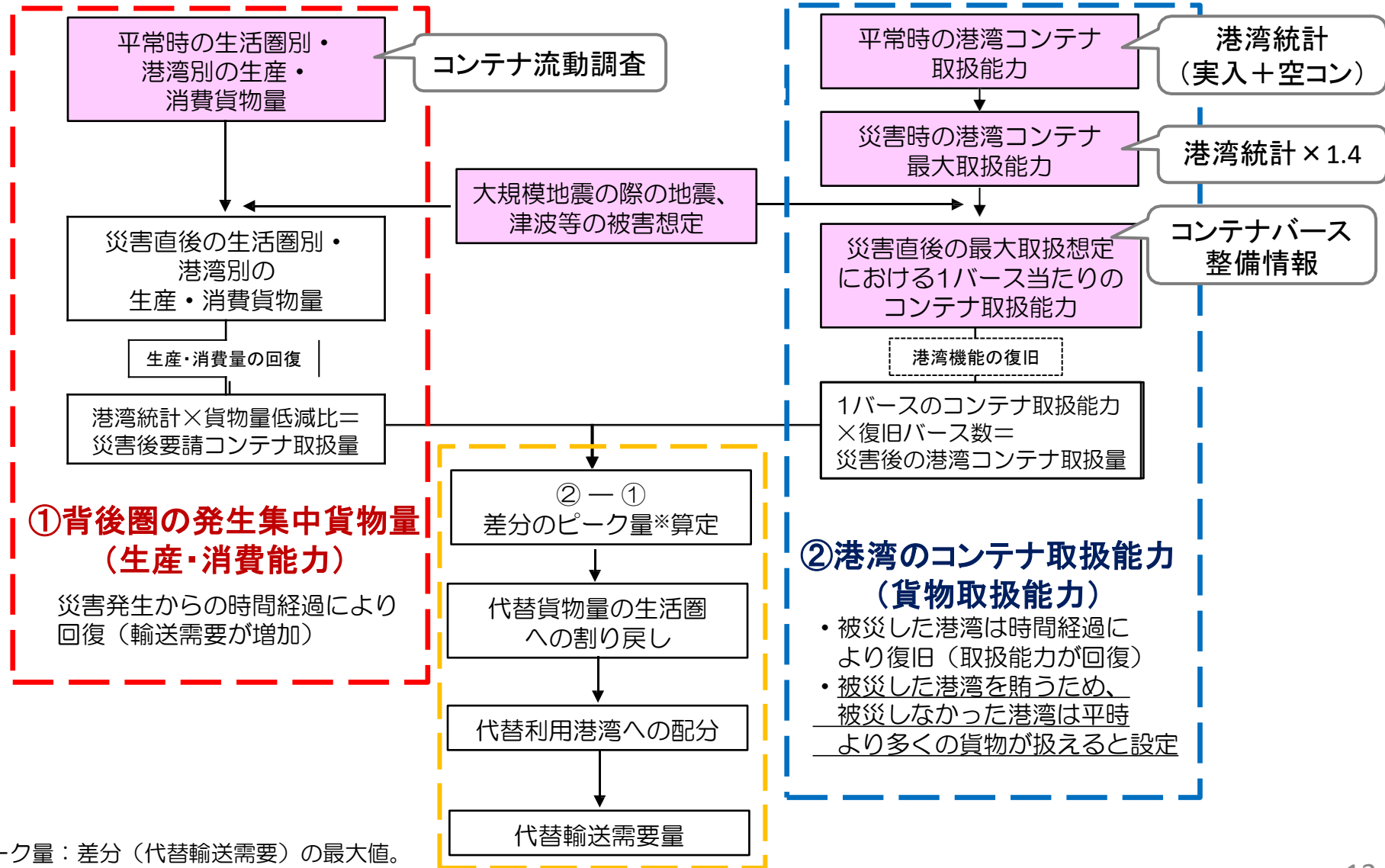
- ・北陸管内の港運事業者等にヒアリング調査を行い、災害時の代替貨物受入に関する最新の状況（平時（過去3年の取扱量）に対してどの程度受け入れられるか）を確認
- ・令和4～6年の取扱量の平均をもとに受入能力を推計
- ・なお、各港湾とも受入能力の維持に関して労働力不足等の課題がある。【参考資料P19】

港湾名	災害時の受入能力 【①】	平時の取扱い能力 ※令和4～6年実績の平均 (TEU/月) 【②】	災害時の最大取扱能力 (TEU/月) 【③(①×②)】 ※新潟港は固定値	代替貨物受入能力 (TEU/月) 【④(③-②)】
新潟港	20,000TEU/月	13,195	20,000	6,805
直江津港	平時の1.15倍	2,109	2,425	316
伏木富山港	平時の1.40倍	5,746	8,044	2,298
金沢港	平時の1.20倍	5,305	6,366	1,061
敦賀港	平時の1.20倍	2,449	2,938	490
北陸合計	平時の1.38倍 【※③÷②】	28,804	39,774	10,970

# 2. 3 代替輸送需要量の推計方法フロー

- 地震による輸送経路の損傷による交通規制、通行止め等は考慮していない
- 様々な仮定を置いた上での推計値であり、実際の震災の際には様々な要因から値が変動する

今回更新箇所



※ピーク量：差分 (代替輸送需要) の最大値。

## 2. 4 代替輸送需要量推計の前提条件

### 船積港・積卸港の使用可否

- ・被害想定 of 津波高が岸壁高を上回る港湾は使用不可
- ・港湾所在地の震度が震度6弱以上の非耐震強化岸壁は使用不可

### 代替輸送貨物

- ・コンテナの船積港、積卸港及び貨物量は令和5年度全国輸出入コンテナ流動調査を利用
- ・船積港、積卸港が利用できないコンテナ(被災した港湾の取扱能力を超えた分)を代替輸送貨物とした
- ・代替輸送貨物は貨物量が発災後最大となる地震発生後の1ヶ月後とした

### 港湾の受入能力

- ・平時の1.4倍※1、2

※1: 阪神・淡路大震災時に神戸港の代替港として機能した大阪港の平成6年から平成8年までのコンテナ取扱量(ft)1.4倍の実績(「港湾投資の評価に関する解説書2011」)より。

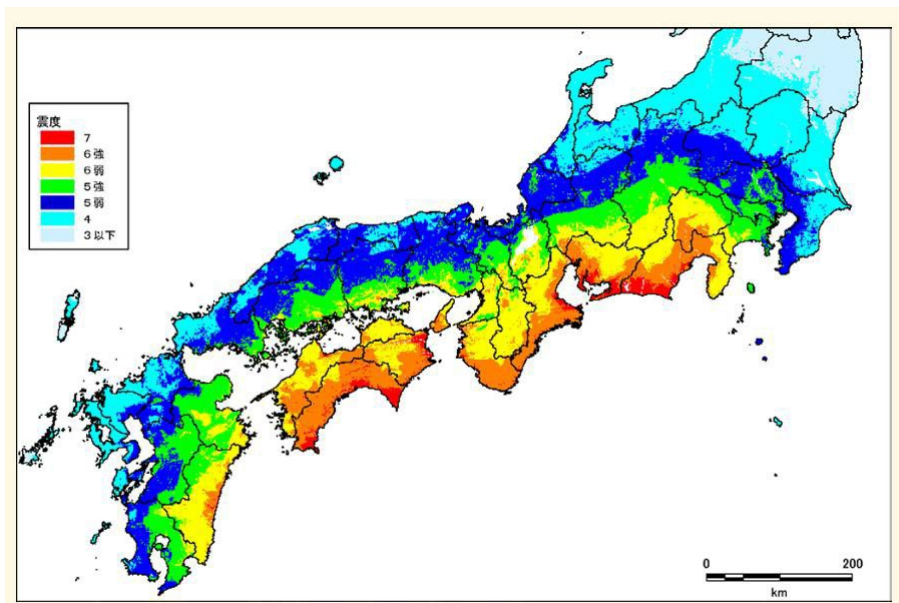
※2: 東日本大震災時に太平洋側の代替港として機能した新潟港の、平成22年と平成23年の月別コンテナ取扱量(TEU)の最大値の前年比より約1.4倍。

### 代替輸送貨物の配分

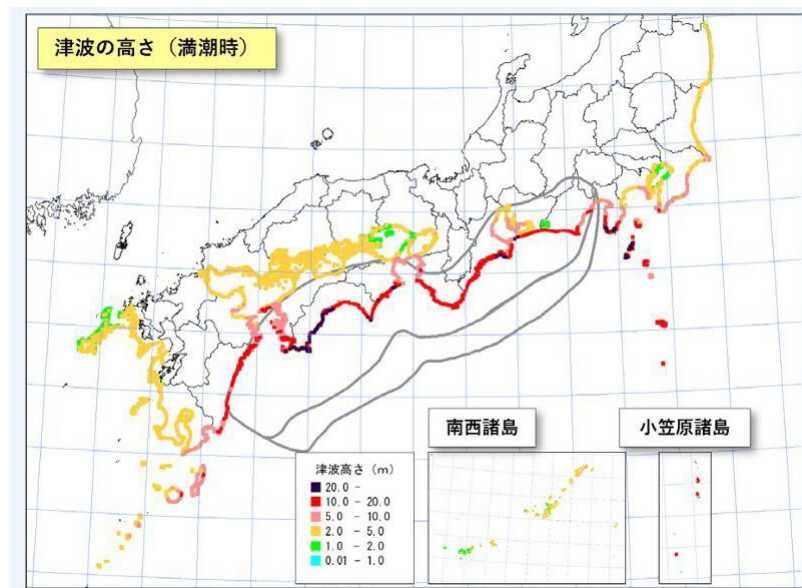
- ・コンテナの生産消費地から輸送時間が短い港湾から配分
- ・代替港が受入可能量に達している場合は、次に輸送時間が短い港湾から配分
- ・配分に際しては地震による代替輸送経路の損傷・交通規制等は考慮しない

## 2. 5 南海トラフ地震の被害想定の見直し

南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書(令和7年3月31日報告書とりまとめ)より



【強震波形4ケースと経験的手法の震度の最大値の分布】  
出典: 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ



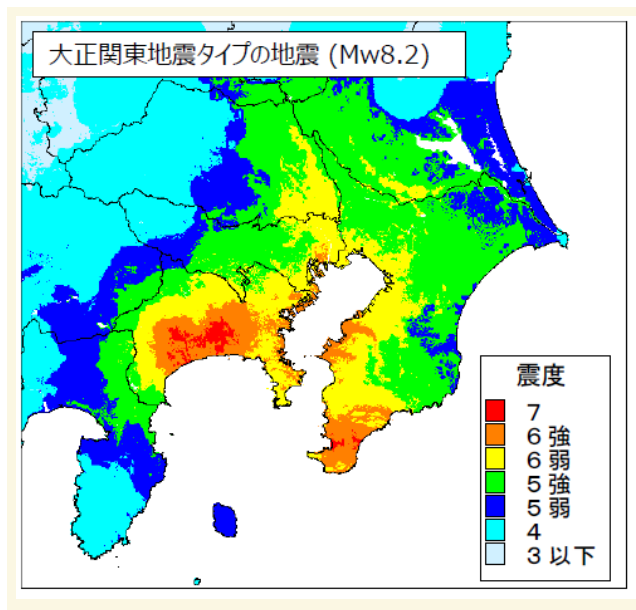
【全割れ全11ケースの最大包絡の津波高(満潮時)】  
出典: 南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ

○地震により被災時に非耐震岸壁が使用できなくなる可能性のある(港湾所在地の震度が6弱以上)港湾数  
19港湾

○津波により浸水する可能性のある(想定津波高が岸壁高を上回る)港湾数  
28港湾

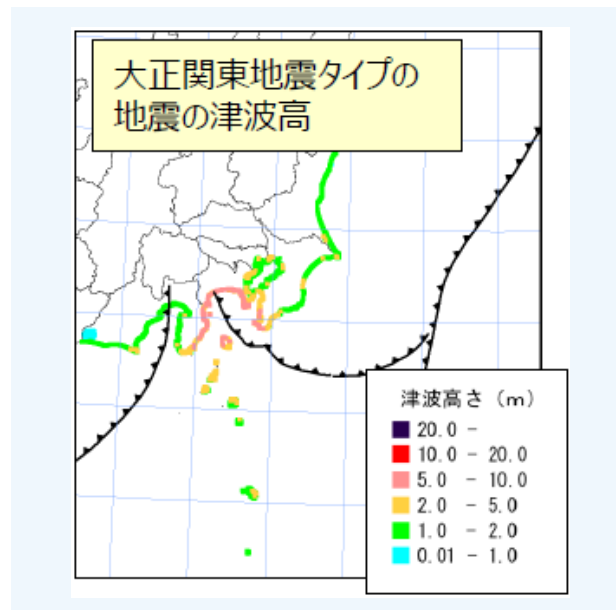
## 2. 6 首都直下地震の被害想定の見直し

首都直下地震対策検討ワーキンググループ報告書(令和7年12月17日報告書とりまとめ)より



【M8クラスの地震の震度分布】

出典:首都直下地震対策検討ワーキンググループ



【M8クラスの地震の津波高さ】

出典:首都直下地震対策検討ワーキンググループ

○地震により被災時に非耐震岸壁が使用できなくなる可能性のある(港湾所在地の震度が6弱以上)港湾数  
4港湾

○津波により浸水する可能性のある(想定津波高が岸壁高を上回る)港湾数  
なし

## 2. 7 主な港湾の施設整備状況

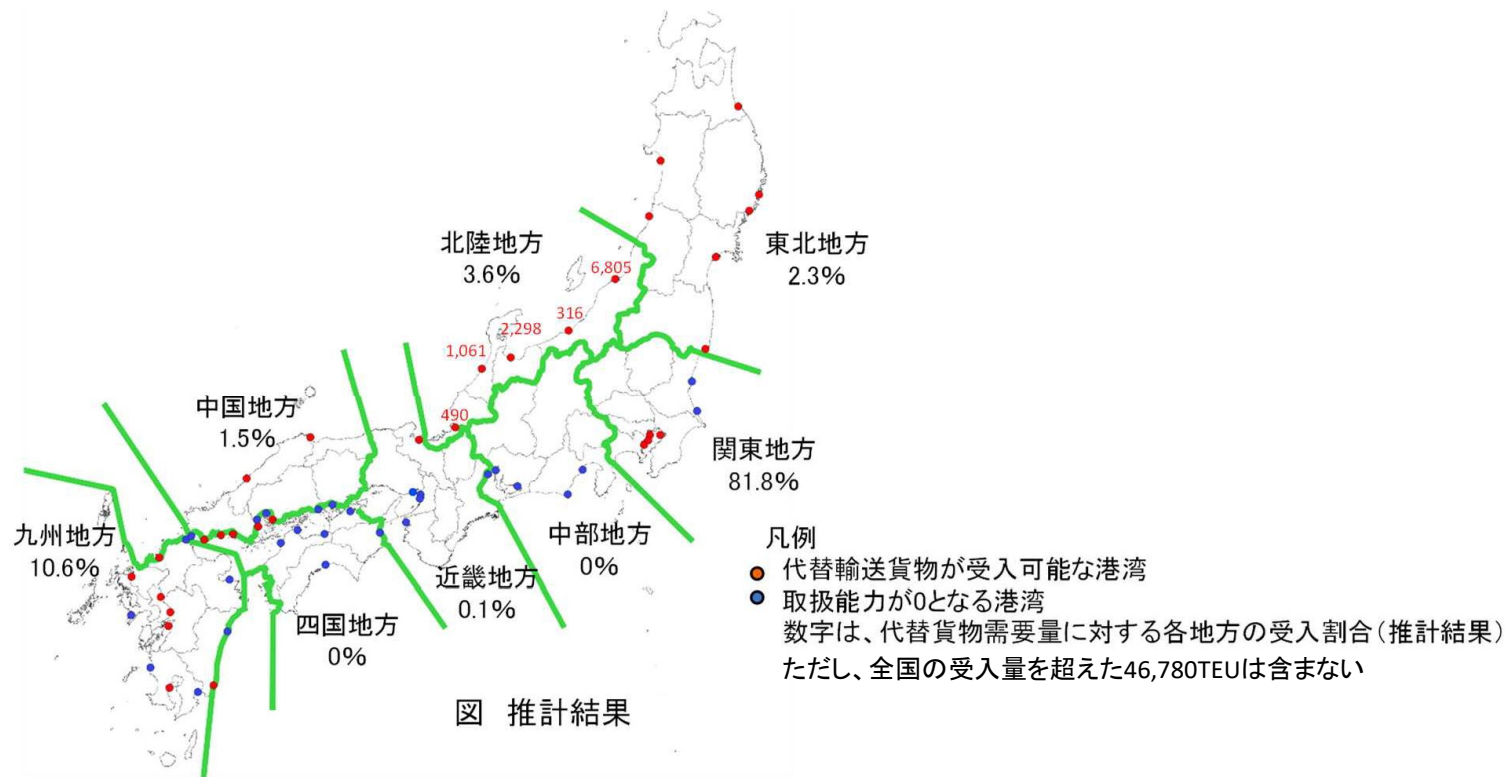
主な港湾の耐震強化岸壁の整備状況

		今 回	
		コンテナ取扱 バース数	うち 耐震強化岸壁数
首都直下地震の影響がある 主な港湾	常陸那珂港	3	1
	鹿島港	3	0
	千葉港	1	0
	東京港	16	4
	横浜港	15	4
	川崎港	1	0
南海トラフ地震の影響がある 主な港湾	清水港	5	2
	名古屋港	13	4
	四日市港	3	0
	大阪港	9	2
	神戸港	13	12
	広島港	5	0
	北九州港	9	0

## 2. 8. 1 南海トラフ巨大地震時の代替輸送需要量(最大)

南海トラフ巨大地震の発生を想定した場合に、代替輸送が必要となる貨物量を推計した結果、全国のコンテナ取扱量に対し、**約21.1%(306,843TEU/月)\***の貨物の代替輸送が必要であることがわかった。そのうち、北陸港湾(新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港及び敦賀港)で受け入れる貨物量は**約3.6%(4,649TEU/月)**となった。

※: 貨物量はR6データ。R6は新型コロナ後の回復途上であり、新型コロナ前のH30で試算すると217,385TEU/月



### 留意点

※1 上記の図は、令和5年度コンテナ流調、港湾統計をもとにした推計結果を示している。

※2 時系列で港湾側、生産消費側の復旧も考慮しており、「貨物取扱能力-生産・消費貨物量」が最大となる貨物量を用いて配分計算を行っている。(発災1か月後)

※3 貨物の生産消費地単位(生活圏)で輸送時間が短い港湾に優先的に配分している。

※4 港湾機能が受入可能量に達している場合、次に輸送時間が短い港湾に配分している。

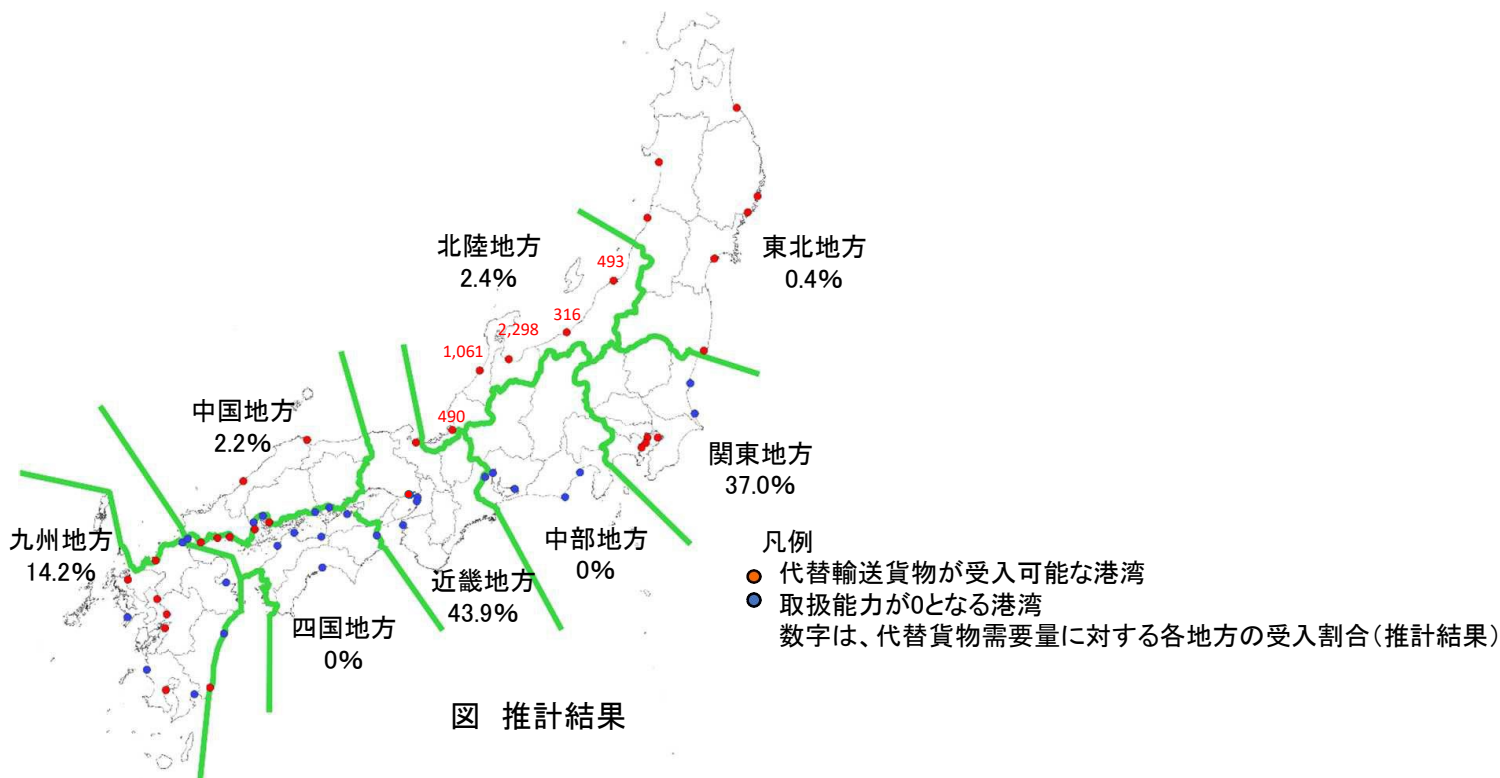
※5 配分に際して地震による輸送経路の損傷による交通規制、通行止め等は考慮していない。

※6 様々な仮定を置いた上での、あくまでも推計値であり、実際の震災の際には様々な要因から値が変動する。

## 2. 8. 2 南海トラフ巨大地震時の代替輸送需要量(最小)

南海トラフ巨大地震の発生を想定した場合に、代替輸送が必要となる貨物量を推計した結果、全国のコンテナ取扱量に対し、**約13.7%(199,628TEU/月)\***の貨物の代替輸送が必要であることがわかった。そのうち、北陸港湾(新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港及び敦賀港)で受け入れる貨物量は**約2.4%(4,658TEU/月)**となった。

※: 貨物量はR6データ。R6は新型コロナ後の回復途上であり、新型コロナ前のH30で試算すると217,385TEU/月



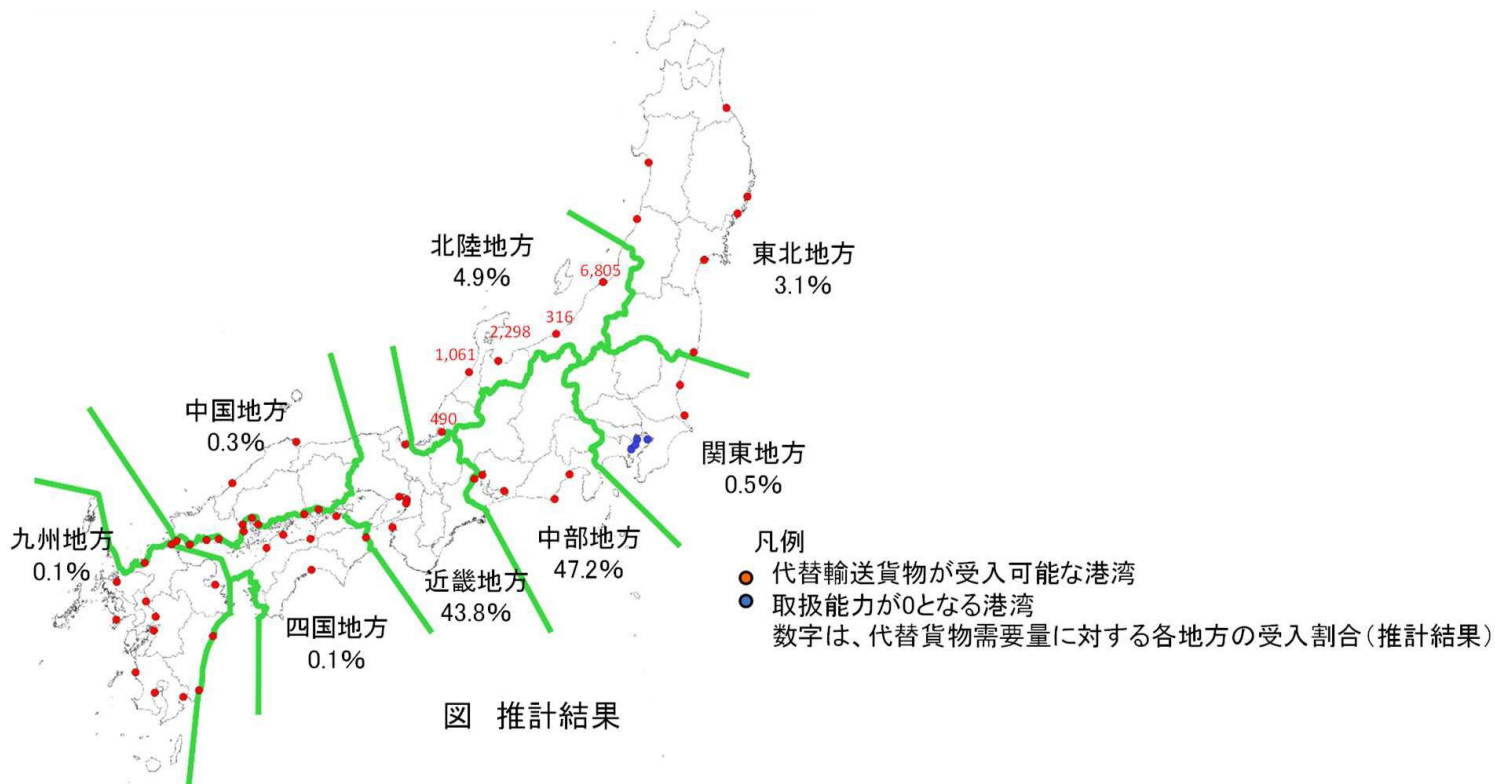
### 留意点

- ※1 上記の図は、令和5年度コンテナ流調、港湾統計をもとにした推計結果を示している。
- ※2 時系列で港湾側、生産消費側の復旧も考慮しており、「貨物取扱能力-生産・消費貨物量」が最大となる貨物量を用いて配分計算を行っている。(発災1か月後)
- ※3 貨物の生産消費地単位(生活圏)で輸送時間が短い港湾に優先的に配分している。
- ※4 港湾機能が受入可能量に達している場合、次に輸送時間が短い港湾に配分している。
- ※5 配分に際して地震による輸送経路の損傷による交通規制、通行止め等は考慮していない。
- ※6 様々な仮定を置いた上での、あくまでも推計値であり、実際の震災の際には様々な要因から値が変動する。

## 2. 9 首都直下地震時の代替輸送需要量

首都直下地震の発生を想定した場合に、代替輸送が必要となる貨物量を推計した結果、全国のコンテナ取扱量に対し、**約15.6% (227,178TEU/月)\***の貨物の代替輸送が必要であることがわかった。そのうち、北陸港湾(新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港及び敦賀港)で受け入れる貨物量は**約5.0% (11,270TEU/月)**となった。

※: 貨物量はR6データ。R6は新型コロナ後の回復途上であり、新型コロナ前のH30で試算すると247,387TEU/月



### 留意点

- ※1 上記の図は、令和5年度コンテナ流調、港湾統計をもとにした推計結果を示している。
- ※2 時系列で港湾側、生産消費側の復旧も考慮しており、「貨物取扱能力-生産・消費貨物量」が最大となる貨物量を用いて配分計算を行っている。(発災1か月後)
- ※3 貨物の生産消費地単位(生活圏)で輸送時間が短い港湾に優先的に配分している。
- ※4 港湾機能が受入可能量に達している場合、次に輸送時間が短い港湾に配分している。
- ※5 配分に際して地震による輸送経路の損傷による交通規制、通行止め等は考慮していない。
- ※6 様々な仮定を置いた上での、あくまでも推計値であり、実際の震災の際には様々な要因から値が変動する。

### 3. 物流BCP作成支援について【議事③】

# 3. 1 物流BCP作成支援について

## ■代替輸送手引書の課題

「代替輸送手引書」を活用し、各企業において、自社の実情に合わせて、物流BCPの概念を踏まえた企業BCPを作成する必要があるが浸透していない  
⇒一般的な企業BCPにおいては物流BCPの考え方が不足しており、物流BCPの概念が浸透していないことが伺えるため、物流BCP作成支援の補助資料(仮称)を作成することとする



### 代替輸送手引書の物流BCPの概念を企業BCPに反映するための補助資料

「代替輸送手引書」

太平洋側で巨大地震が発生した場合に迅速な対応が取れるよう、事前に代替輸送を想定し、その手順を整理したもの

# 3. 2 物流BCP作成支援の補助資料の記載内容

事前に確認しておくべき情報	
代替拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替拠点の選択ルール</li> <li>代替拠点・代替倉庫の候補</li> </ul>
意思決定の機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>決裁権限の委譲ルール</li> <li>各機能の責任者・代行者</li> <li>代替執行者の設定ルール</li> <li>輸送手段変更に必要な決断</li> <li>優先度一覧/判断基準</li> </ul>
コスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替輸送によるコスト増</li> <li>その他(倉庫・バンニングetc.)</li> </ul>
代替ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>平常時以外の輸送手段</li> <li>対象港湾の事前リストアップ</li> <li>陸送の代替ルート</li> <li>平常時の代替港トライアル</li> <li>トライアル制度(補助金)</li> <li>輸送手段変更に必要な手続き</li> </ul>
関係者との連絡手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者連絡先リスト</li> <li>取引先・代替業者のリスト</li> <li>通信手段(非常時の代替手段)</li> </ul>

物流BCPに必要な項目を、ワークショップ・アンケート結果を基に「事前に確認しておくべき情報」として体系別に整理。

青色着色部は、ページ下部と対応しており、特に重要度が高い項目である。

特に準備が必要なこと	
<input checked="" type="checkbox"/> 代替輸送ルートや必要なコストについて事前に調査し、明確にしておく。それを経営にあらかじめ承認してもらっておくことで、有事にも速やかに対応ができます。	<b>CHECK!</b> 詳細は基本計画 P14
<input checked="" type="checkbox"/> 代替港を使用するために必要な手続きは事前に明確にしておき、社内での調整ができていると、契約締結までの時間を短縮することができます。	<b>CHECK!</b> 詳細は手引書 P6
<input checked="" type="checkbox"/> 災害時に必要な関係者、取引先、代替業者のリストは非常に重要です。	<b>CHECK!</b> 詳細は基本計画 P72
<input checked="" type="checkbox"/> 意思決定のルールは、権限を持った人が不在の場合に備えて権限移譲ルールを決めておくこと、イレギュラーな状況となった場合のための判断基準を決めておくことが重要です。	<b>CHECK!</b> 詳細は手引書 P42

上記のうち、特に重要と考えられる項目(赤枠)を、「特に準備が必要なこと」として詳細説明及び索引を記載。

平時からの輸送の複線化するため、トライアル輸送の実施を呼びかけ。

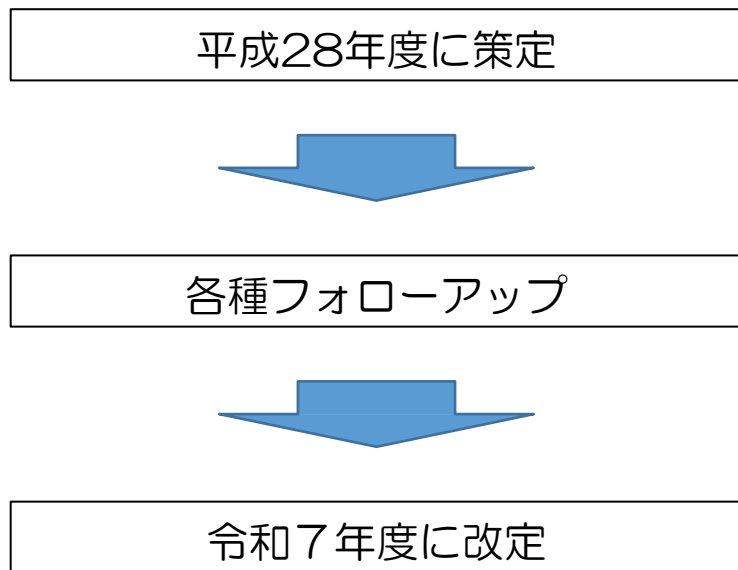
判断基準や権限移譲を明確にすることで、柔軟に対応できることを補足。

## 4. 今後の広域バックアップ専門部会について【議事④】

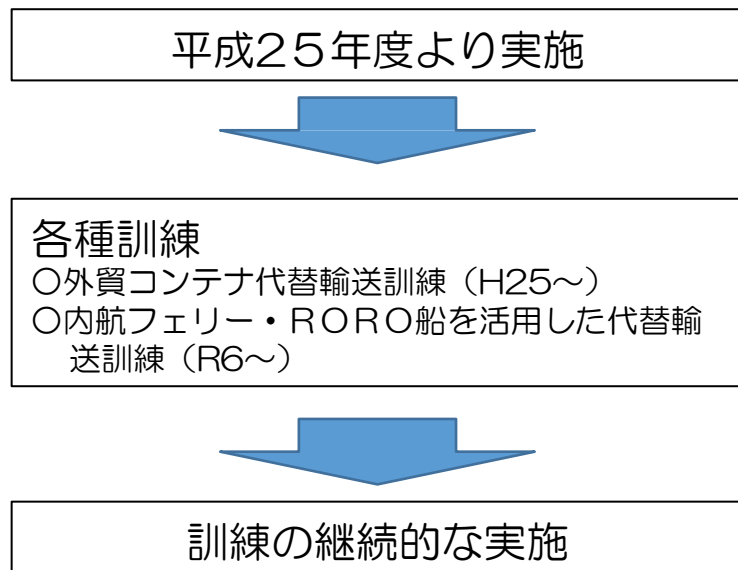
# 4. 1 これまでの広域バックアップ専門部会について

- 広域バックアップ専門部会について、平成24年度に設置して以来、下記のとおり代替輸送基本行動計画の策定や代替輸送訓練等を実施

## ■ 代替輸送基本行動計画



## ■ 代替輸送訓練



### 「代替輸送基本行動計画」

北陸港湾の関係機関等が代替輸送を円滑に行うための基本的な行動を定めたもの

## 4. 2 令和8年度以降の取組み

「代替輸送基本行動計画」や「代替輸送手引書」の内容に関して、当部会、代替輸送訓練アンケートにおいて特段の意見が無かったため、今後は必要に応じて検討することとする

今後は下記の取組みに絞って、別途設けるワーキンググループにおいて議論する

### ◆ 北陸港湾への代替輸送の実効性を高める取組みに関する議論

#### ▶ 代替輸送訓練の継続的な実施

・参加者増に向けた取組み

→後援団体等との連携

→埼玉、名古屋2会場での開催

※不参加者へのアンケートで「関東方面での開催を希望する」「名古屋での開催であったため参加を見送った」との回答があったため。(参考資料P22)

#### ▶ 北陸港湾の利用促進に向けた取組み

・平時からの輸送ルートの複線化、トライアル輸送(参考資料P24)

#### ▶ 北陸港湾の受入能力(ポテンシャル)の強化

・平時からの荷役能力向上

### ◆ 社会情勢の変化等に関する議論

▶ 地震以外の災害による代替輸送(遠隔地地震による津波、サイバー攻撃など)

▶ 担い手不足(トラックドライバー、港湾労働者)