

平成25年度 第2回
北陸地域国際物流戦略チーム
広域バックアップ専門部会

平成26年2月20日

北陸地域国際物流戦略チーム事務局

目 次

<u>1. 前回部会（平成25年7月）までの取り組み概要</u>	1
<u>2. バックアップをとりまく社会情勢（前回部会開催以降）</u>	6
<u>3. 港湾・物流に関する防災トピックス（前回部会開催以降）</u>	15
<u>4. 平成25年度 広域バックアップ専門部会事務局の取り組み</u>	20

前回部会（平成25年7月）までの取り組み概要

部会の問題意識

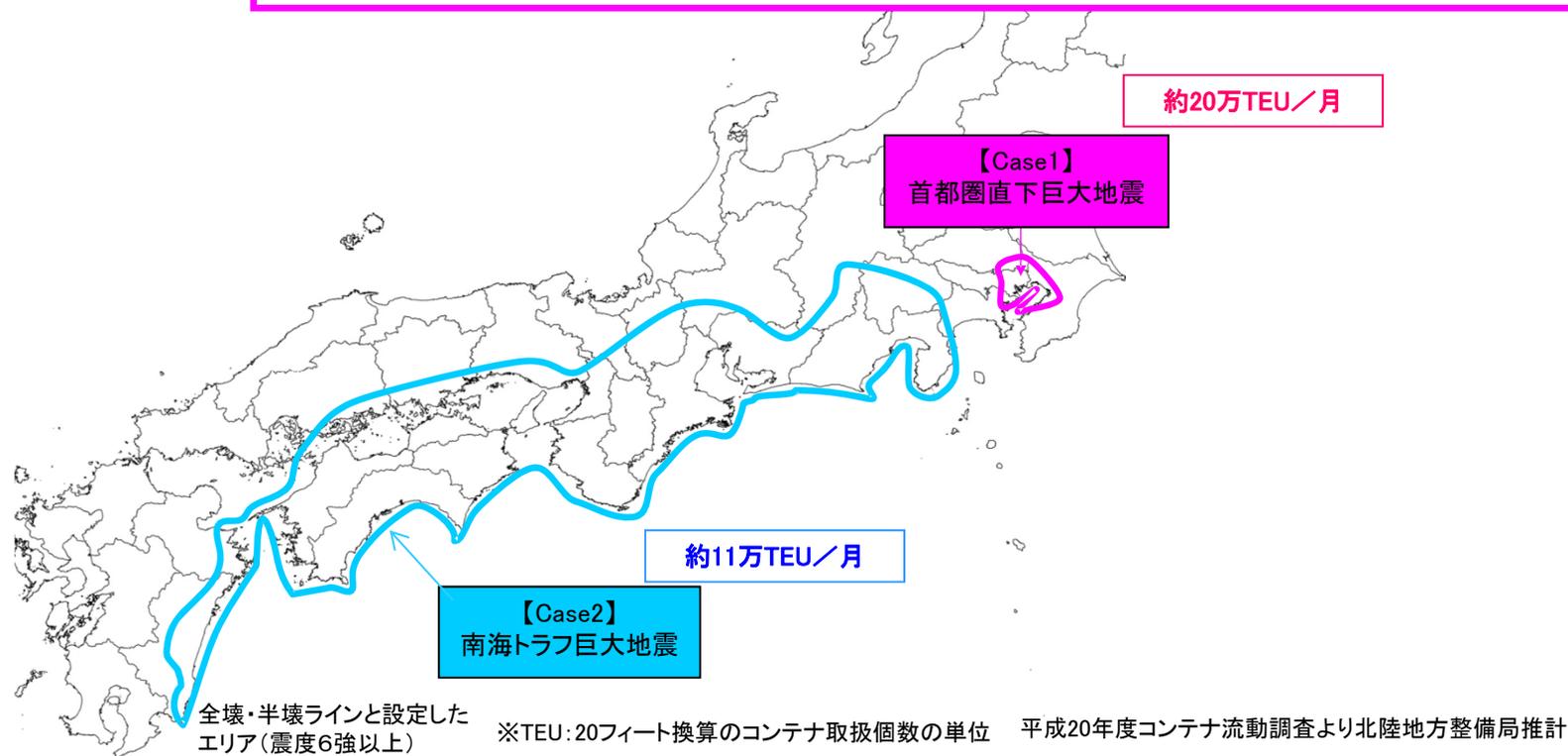
【問題意識】

首都圏直下地震や南海トラフ地震が発生した場合、大量の貨物を日本海側港湾で扱うことが必要になると考えられるが、事前の備えとして、北陸地域でどのような取り組みを行うべきか。

外貿コンテナ
物流の場合

最大で月間20万TEU（試算値）の貨物が代替港湾を必要とする

新潟・富山・石川・福井の取扱量は合計で年間40万TEU



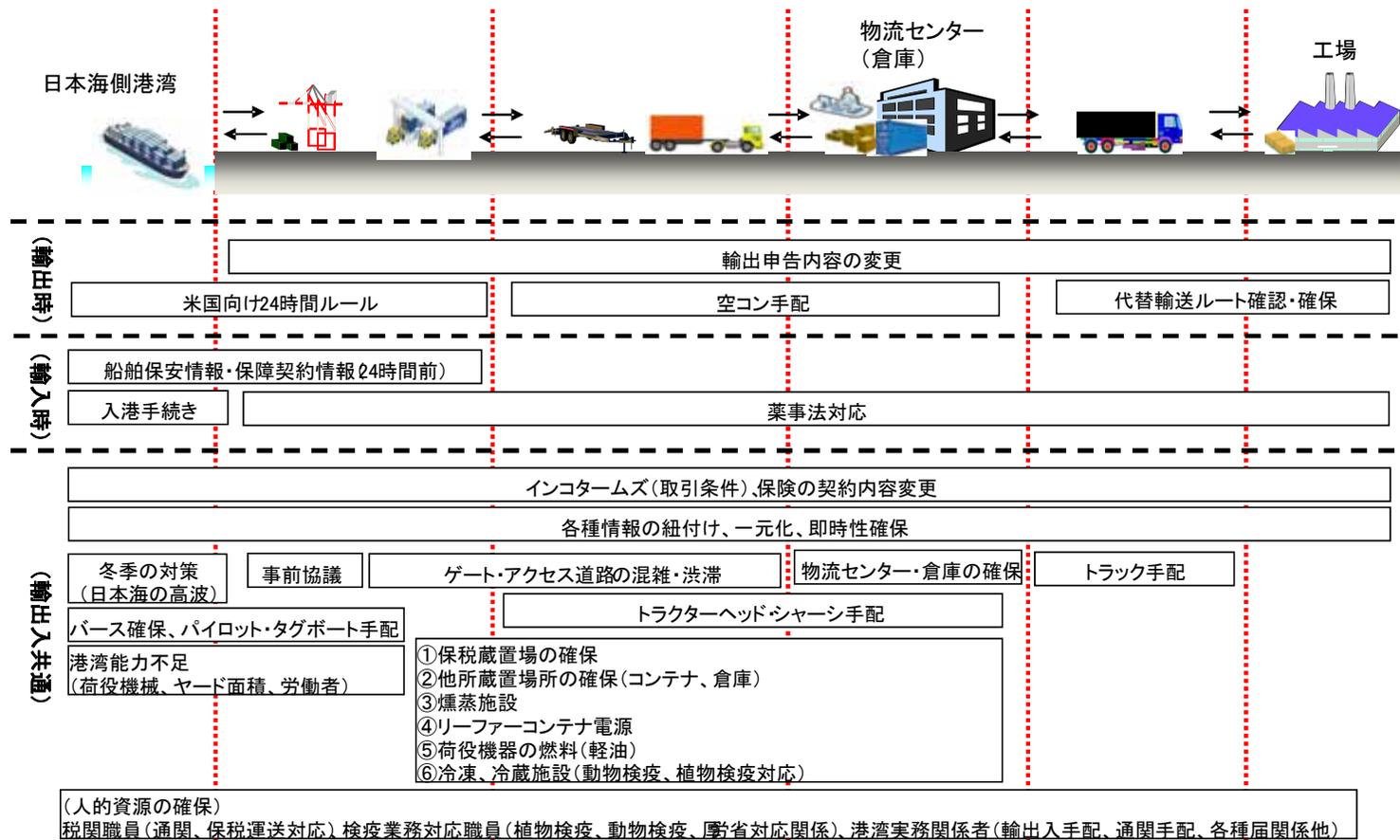
部会の問題意識

【問題意識】

代替輸送には、数多くの確認作業・変更手続きが必要となるため、発災後の対応には限界があり、事前の備えが重要ではないか。

代替輸送には、数多くの確認作業・変更手続きが必要。

コンテナ物流における手続きの流れ



前回部会までの取り組み

①平成24年12月 金沢

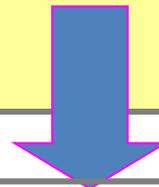
- ・部会の立ち上げ
- ・首都圏直下地震発災時、コンテナ物流においては最大で20万TEU/月が代替港湾を必要とする試算を提示
- ・検討の方向性は「社会インフラの確保(港湾等)」「事業継続の支援制度充実」「災害時における情報共有」とする旨を提示

②平成25年 3月 新潟

- ・検討の進捗状況の報告
- ・事業継続支援のひとつとして、代替輸送訓練を実施する旨の提示

③平成25年 7月 富山

- ・代替輸送訓練実施案の提示



代替輸送訓練の実施等

バックアップをとりまく社会情勢
(前回部会開催以降)

国土強靱化基本法の成立（平成25年12月4日）

正式名称：

強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法

代替性・事業継続に関連する部分の抜粋

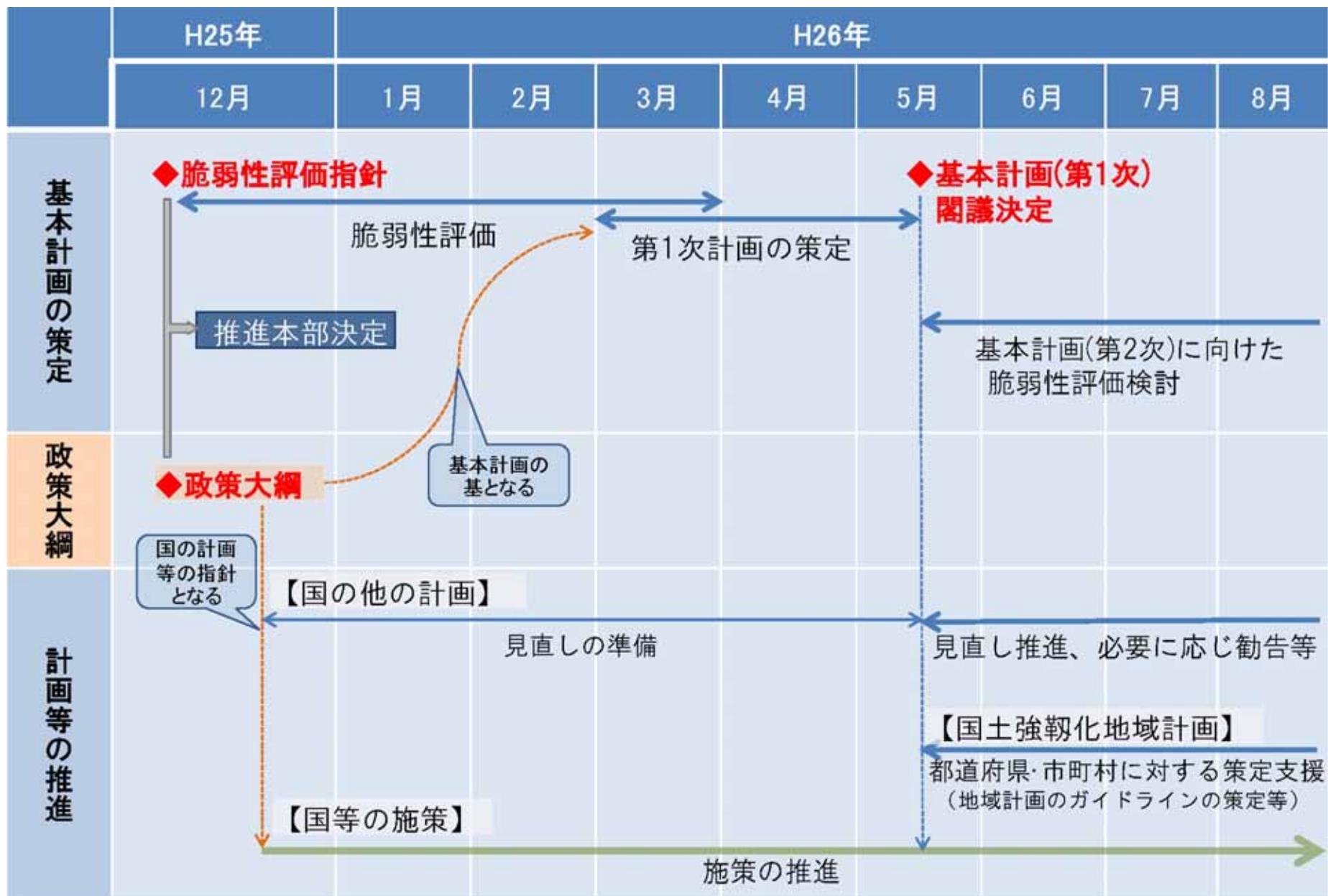
第八条 国土強靱化は、次に掲げる基本方針に基づき、推進されるものとする。

二 国家及び社会の重要な機能の代替性の確保、生活必需物資の安定供給の確保等により、大規模自然災害等が発生した場合においても当該機能が致命的な障害を受けず、維持され、我が国の政治、経済及び社会の活動が持続可能なものとなるようにすること。

四 地域間の連携の強化、国土の利用の在り方の見直し等により、大規模自然災害等が発生した場合における当該大規模自然災害等からの迅速な復旧復興に資すること。

五 予測することができない大規模自然災害等が発生し得ることを踏まえ、施設等の整備に関しない施策と施設等の整備に関する施策を組み合わせた国土強靱化を推進するための体制を早急に整備すること。

国土強靱化の当面の推進スケジュール



国土強靱化政策大綱の決定（平成25年12月27日）

国土強靱化政策大綱の概要

国土強靱化政策大綱について

- 国土強靱化基本計画の基となり、**国土強靱化の施策の推進、関係する国の計画等の指針**となるもの

第1章 基本的考え方

【理念】

- ①**人命の保護**
 - ②**国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される**
 - ③**国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化**
 - ④**迅速な復旧復興**
- 災害時でも**機能不全に陥らない経済社会システム**を平時から確保し、国の経済成長の一翼を担う

【基本的な方針等】

- ハード対策とソフト対策**の適切な組み合わせ
- 既存社会資本の有効活用等による**費用の縮減**
- PPP/PFIによる**民間資金の積極的な活用**
- 過剰な**一極集中の回避**、「**自律・分散・協調**」型の国土の形成
- PDCAサイクル**の繰り返しによるマネジメント 等
- 【**・プログラム・施策の重点化、脆弱性評価手法の改善、工程表による進捗管理**等によるステップアップ

【特に配慮すべき事項】

- 民間投資の誘発、BCP策定の促進、オリンピック・パラリンピックに向けた対策 等

第2章 プログラムの推進方針

- 事前に備えるべき**8の目標**、**起こってはならない45の事態、事態を回避する45のプログラム**(このうち重点化すべき15プログラム)を選定
- 省庁間で推進体制を構築する等、実効性を確保

第3章 施策分野の推進方針

- 45のプログラム推進及びより長期的な観点から必要な**取組を、12の個別施策分野と3の横断的分野に分類して推進方針としてとりまとめ**

- ・12の個別施策分野
行政機能/警察消防等、住宅・都市、保健医療・福祉、エネルギー、金融、情報通信、産業構造、交通・物流、農林水産、国土保全、環境、土地利用(国土利用)
- ・3の横断的分野
リスクコミュニケーション、老朽化対策、研究開発

○推進方針の例

- 政府全体の業務継続計画の策定と、それを踏まえた**対策の推進** (行政機能/警察・消防等分野)
- 重症患者の受入れ可能な診療ユニットの活用 (保健医療・福祉分野)
- 石油・LPガスサプライチェーンの機能確保(訓練及び備蓄から供給までの一連の対策) (エネルギー分野)
- グループBCPの策定促進 (産業構造分野)
- 交通の大動脈の分断・機能停止を前提とした代替ルートの確保(交通・物流分野)

～強靱な国づくりに向けて～

- 今後、**国土強靱化基本計画**を策定するとともに、**地域計画の策定・実施**の取組を支援・促進し、これらが**国・地方公共団体の計画等に反映**されること等を通じて、**強靱な国づくりを実現**

国土強靱化政策大綱（交通・物流部分の抜粋）

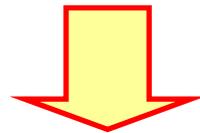
- 地域の災害特性に応じて、交通・物流施設の耐災害性の向上を図る。特に、人流・物流の大動脈及び拠点、中枢管理機能の集積している大都市の交通ネットワークについては、地震・津波、浸水等地域の災害特性に応じた備えを早期に講じる。その際、ハード面の施設整備のみならず、陸・海・空路の交通管制等の高度化や訓練の強化、研究開発の推進などソフト面の充実を図る。また、取組へのインセンティブとなるよう、各施設管理者が行う施設の耐災害性向上の進捗状況を公表する仕組みの構築について検討する。
- 我が国の経済を支える人流・物流の大動脈及び拠点については、大規模自然災害により分断、機能停止する可能性を前提に、広域的、狭域的な視点から代替輸送ルートを早期に確保する。特に、我が国の経済社会を支える東西大動脈の代替輸送ルートについては、輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けて、その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトである「リニア中央新幹線」に関しては、建設主体であるJR東海が、国、地方公共団体等と連携・協力しつつ、整備を推進する。あわせて、新東名高速道路をはじめとする高速道路ネットワークの着実な整備を図ることとする。
- 代替輸送ルートの整備にあたっては、求められる容量及び機能を見極め、必要なハード整備を行うほか、災害等発生後速やかに代替輸送が機能するよう、交通事業者間の連携強化、BCP/BCMの充実、訓練などソフト面の備えを交通・物流事業者等は万全にしておく。
- それぞれの交通基盤が早期に啓開、復旧できるよう、人材、資機材の充実を含めて災害対応力を強化する。また、様々な事態に適切に対応して必要な人員・物資等を円滑に被災地に供給できるよう、啓開・復旧・輸送等に係る施設管理者、民間事業者等との連携体制強化を図るとともに、無電柱化等の対策を推進する。

交通政策基本法の成立（平成25年11月27日）

○「災害時における交通の代替性」について、はじめて法制化

災害時における交通の代替性に関する部分の抜粋

第二十二條 国は、大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復を図るとともに、当該災害からの避難のための移動を円滑に行うことができるようにするため、交通施設の地震に対する安全性の向上、相互に代替性のある交通手段の確保、交通の機能の速やかな復旧を図るための関係者相互間の連携の確保、災害時において一時に多数の者の避難のための移動が生じ得ることを踏まえた交通手段の整備その他必要な施策を講ずるものとする。



更なる具体について、
今後、本法律に基づき策定（閣議決定）される交通政策基本計画において、
記載される見込み

物流施策大綱(2013-2017) (平成25年6月閣議決定)

「物流における災害対策」部分の抜粋

災害時に支援物資を被災者に確実に届けるための体制・システム整備を行うとともに、被災しても早期に復旧できるよう施設の強化や計画策定・事前準備を行うことを推進する。また、被災地以外での流通等の支障を最小化するための取組についても併せて推進する。

- 1) 道路、港湾、空港、鉄道、卸売市場等における地震・津波対策を推進するとともに、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備、非常時に交通インフラ等の機能を早期に回復できる仕組み等の検討を進める。また、災害時の機能確保が必要な緊急輸送道路等の沿道建築物について、耐震化を促進する。
- 2) 太平洋側港湾の被災時における日本海側港湾の活用など、災害に強い輸送ネットワークの構築に向けた広域連携体制の確立を目指す。また、地方公共団体と事業者等が連携して緊急輸送活動等に船舶を活用するための環境整備を推進する。
- 3) (支援物資関係のため略)
- 4) 物流事業者の危機管理能力を向上させるため、BCP(業務継続計画)策定の支援を行うとともに、実践的な訓練の実施を促進する。
- 5) 非常時に物流機能を維持できるエネルギー供給の仕組みの構築を推進する。
- 6) 大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するために航路機能の確保等の地震・津波対策を推進するとともに、物流、産業、エネルギー供給拠点等の重要施設が隣接しているコンビナート港湾における地震・津波対策と関係者間の連携強化を推進する。
- 7) 災害時にも消費者への円滑な食品供給を確保するため、食品の物流の維持・早期回復に向けた事業者間の協力・連携体制を構築する。
- 8) 災害時にも消費者への円滑な食品供給を確保するため、耐震対策が不十分な卸売市場について耐震化を支援する。また、卸売市場が災害時における救援物資の集積・供給拠点としての役割や復旧過程における生鮮食料品の確実な供給といった役割を果たしていることを踏まえ、卸売市場施設の整備を推進する。

「日本海側におけるバックアップ」への意識の高まり

前回の部会開催以降、与党国会議員からも多数の発言有り。

- ・東日本大震災が発生し、改めて、日本海側の港の重要性が認識されている。
- ・東日本大震災が発災した際、日本海側の港湾が太平洋沖にいる船舶を一時的に受け入れたり、自衛隊や消防や警察の方々が日本海側を経由して被災地に向かった。そういった意味で、何があってもお互いがバックアップできるような機能をしっかり持つということが重要。様々な事象に備えて、いついかなる状況であってもしっかりと機能をさせることができるように。
- ・首都圏直下型地震などを想定しなくてはならない。日本海国土軸を含め整備していくことが喫緊かつ重要な課題。日本国全体のリスク管理においても重要な課題。
- ・国のリスク分散としては太平洋岸の強化とともに、日本海側の港の機能強化、太平洋岸に何か起こったときに日本海側をどう生かすのかが必要ではないか。
- ・太平洋側の港湾機能が失われた場合、日本海側の港が物流の拠点として機能するということを考えると、経済の面では非常に結びつきの強い国々が日本海の向こう側にある。つまり日本海を取り巻く国々の経済圏というものも是非検討頂き、進めてほしい。
- ・もっと広範囲に太平洋側の企業が日頃から日本海側を使わないといけない。企業としては、太平洋側港湾を使えなくなった時のシミュレーションをどう考えて居るのか。

「日本海側におけるバックアップ」への意識の高まり

- 東日本大震災以降、各県、各地域で様々な取り組みが行われているところ。
- 各県、各地域のそれぞれの取り組みが、広域的な連携のもとで行われることにより、より実効性のある取り組みになるのではないか。

例1

群馬県が新幹線の無料情報誌に掲載した広報

「もしも」に備え、「ぐんま」を選ぶ。

災害が少ない。アクセスが良い。東京圏に近い。本社機能やデータセンターなどのバックアップ拠点は群馬県へ。

群馬県はバックアップ拠点の立地に最適です。

- 災害が少ない！
- 災害が少ない！
- 災害が少ない！

企業や行政機関のバックアップ拠点の誘致活動を官民協働で展開しています。

群馬県 大塚 正明

群馬県のアスコット ぐんまちゃん

群馬県バックアップ推進協議会（事務局：群馬県企業総合振興室） 群馬県企業総合振興室 群馬県企業総合振興室
〒427-8570 群馬県太田市1-1-1 TEL:027-256-5338 E-mail: acoedit@pref.gunma.lg.jp

出典：(株)ジェイアール東日本企画「トランヴェール」2013.11月号

例2

新潟県が首都圏で開催した危機管理セミナー

「首都圏危機管理セミナー 大都市圏が被災した場合～危機を乗り越える・代替戦略を考える～」



「大都市圏被災時の代替戦略を考える」をテーマにしたパネルディスカッション



出典：NPO危機管理対策機構、新潟県「首都圏危機管理セミナー」(平成25年9月9日)

港湾・物流に関する防災トピックス
(前回部会開催以降)

平成26年度予算新制度（港湾分野）

老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化の促進

○港湾に立地する物流施設の老朽化・陳腐化が進展しており、地震等の大規模災害時には、耐震性不足による施設の倒壊や物流の寸断、緊急輸送への支障等が懸念される。また、平常時においても、敷地内の荷さばき・転回スペースが狭隘であることや、周辺道路における渋滞の発生、昨今の高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分といった課題が顕在化している。

港湾における防災機能の向上及び効率的な物流網の形成を図るため、港湾に立地する老朽化・陳腐化した物流施設の再編・高度化に対する補助制度を創設する。

老朽化・陳腐化した物流施設



- ・耐震性が不足
- ・荷さばき・転回スペースが狭隘
- ・高度かつ多様な物流ニーズへの対応が不十分

【対象事業】

以下の要件を全て満たす事業

- 2以上の物流施設の更新を伴う、2以上の事業者による物流施設の整備であること
- 整備される物流施設の延床面積が3千㎡以上となること
- 当該港湾における防災機能の向上及び物流の効率化が図られるものであること

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台塩釜港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、阪神港、水島港、広島港、徳山下松港、関門港、博多港、那覇港

※臨港地区に限る

【補助対象施設】

- 物流施設の共用部(ランプウェイ、スロープ等)※及び共同施設(道路、緑地等)

※免震機能を含む

【補助率】

- 1/3

複数の物流施設を再編・高度化



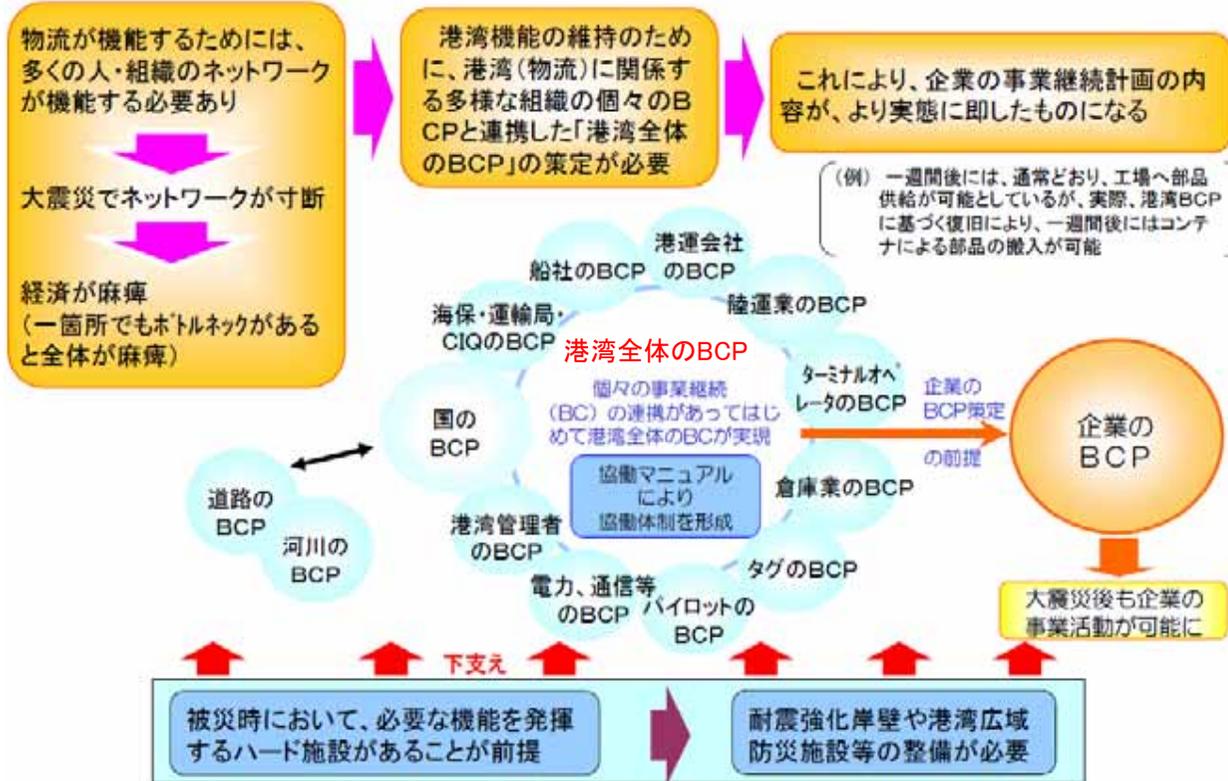
- ・耐震性の向上
- ・荷さばき・転回スペースの確保
- ・物流機能の高度化

○:補助対象施設の例

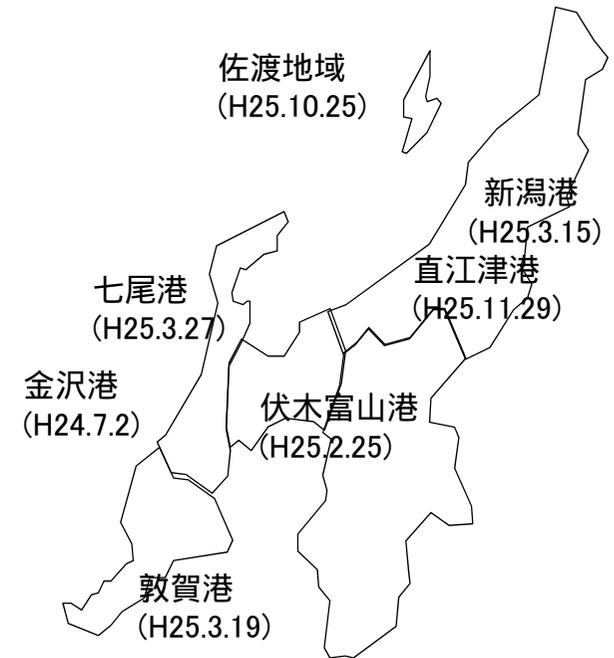
港湾の事業継続計画に関する北陸地整の取り組み

【災害への備え ～港湾BCP(事業継続計画)の策定～】

■ 港湾BCPの必要性



■ 港湾BCP協議会の設立



■ 金沢港災害時連携協議会の開催



敦賀港港湾業務艇による被災地支援（住民移送）の実施

- 平成25年9月の台風18号により、福井県若狭町の常神半島で土砂崩れが発生し、幹線道路が不通となったため、福井県知事からの要請に基づき、孤立した被災地住民を敦賀港湾事務所所有の港湾業務艇※「まつかぜ」により移送。

※ 港湾業務艇：港湾工事の監督や港湾施設の点検等を行うための船舶



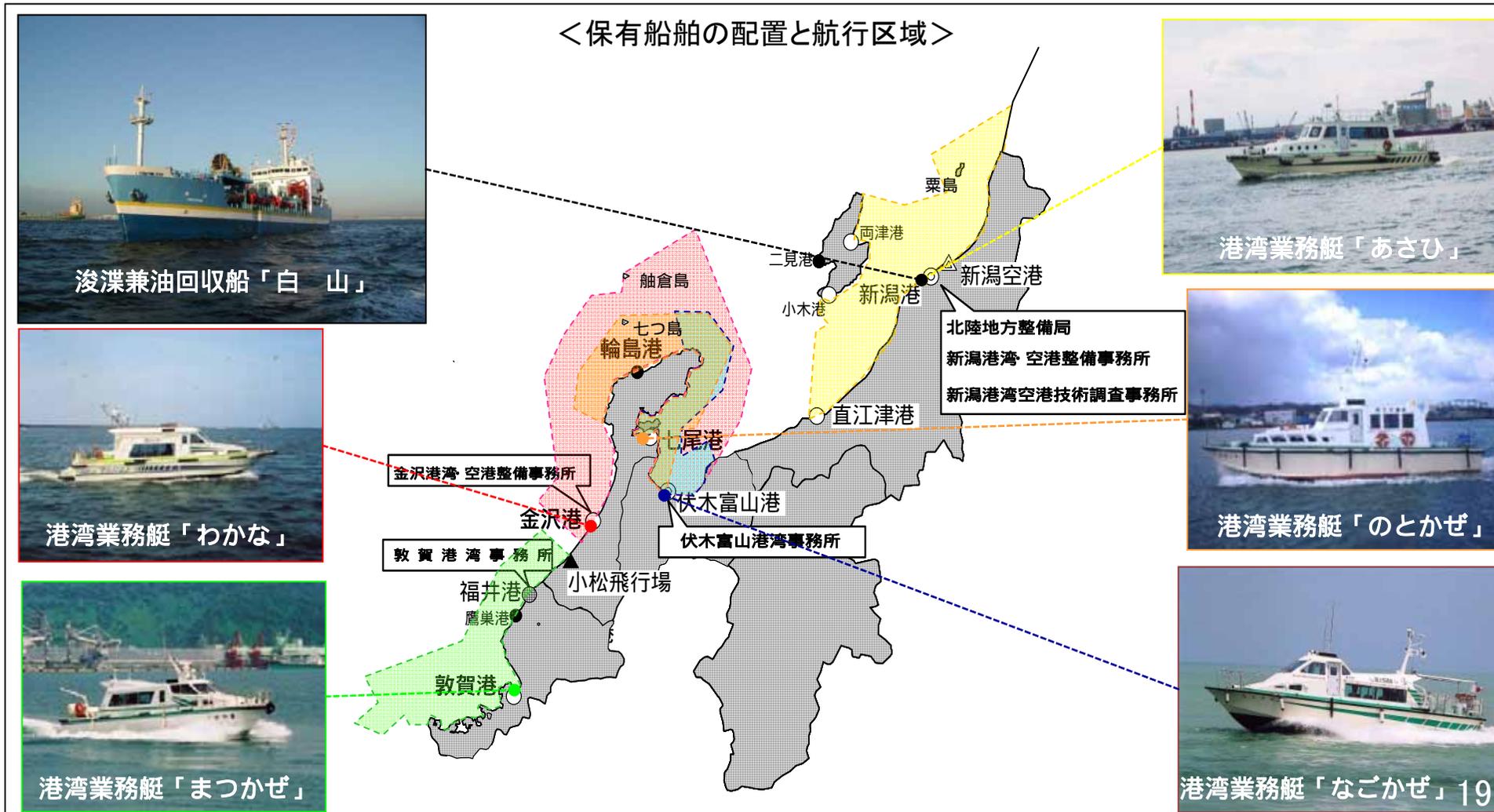
運航期間 平成25年9月30日(月)～10月4日(金)
運航区間 小川漁港－世久見漁港間
運航回数 住民の通勤・通学時間帯の午前午後で
合計7便(悪天候のため3便欠航)
輸送人数 130人
(別途、若狭町による臨時の定期連絡船の運航も有り)



小川漁港にて乗船を待つ住民の方々

北陸地方整備局 保有船舶による被災地支援活動の検討

- 平成23年3月11日に発生した東日本大震災や、近年相次いでいる風水害による幹線道路や離島ライフラインの寸断などにより、海上からの被災地支援の要請が相次いでいる。
- 北陸地方整備局では保有船舶による海上からの支援能力の優位性を最大限活用するため、「白山」および「まつかぜ」実働時の経験を生かし、航行区域の拡大や支援活動に必要な設備などの検討を行い、より効率的な被災地支援活動の実現を目指します。



平成25年度 広域バックアップ専門部会
事務局の取り組み

社会インフラの確保についての検討

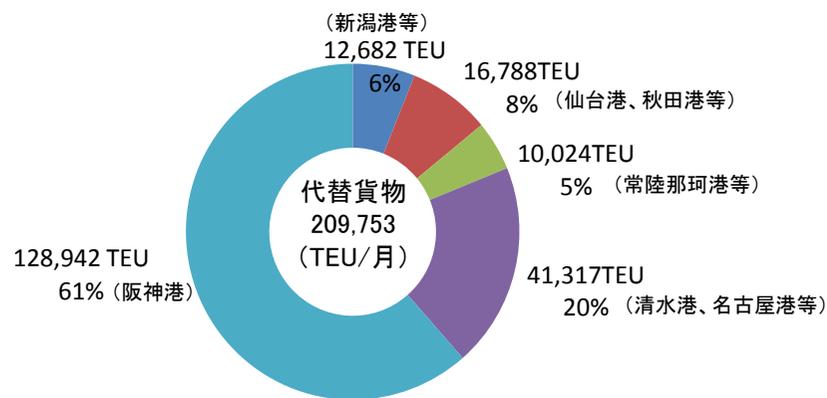
首都圏直下地震時に代替港湾を必要とするコンテナ貨物について、平常時の国内輸送時間を前提として、最寄りの港湾を利用することとした場合における、各港湾毎の受入量を試算した。

【計算条件】

- ・ 地図中着色した都道府県発着のもののみ注目（全体の8割程度）
- ・ 発着地との国内輸送時間が最短の港湾を利用。
- ・ ただし、受入量の上限は、当該港湾において「最大取扱実績 - 港湾計画上の現況取扱量」まで。
- ・ 各港の取扱貨物量は平成23年港湾統計、コンテナの流動には平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査のデータを利用し、北陸地方整備局において推計。

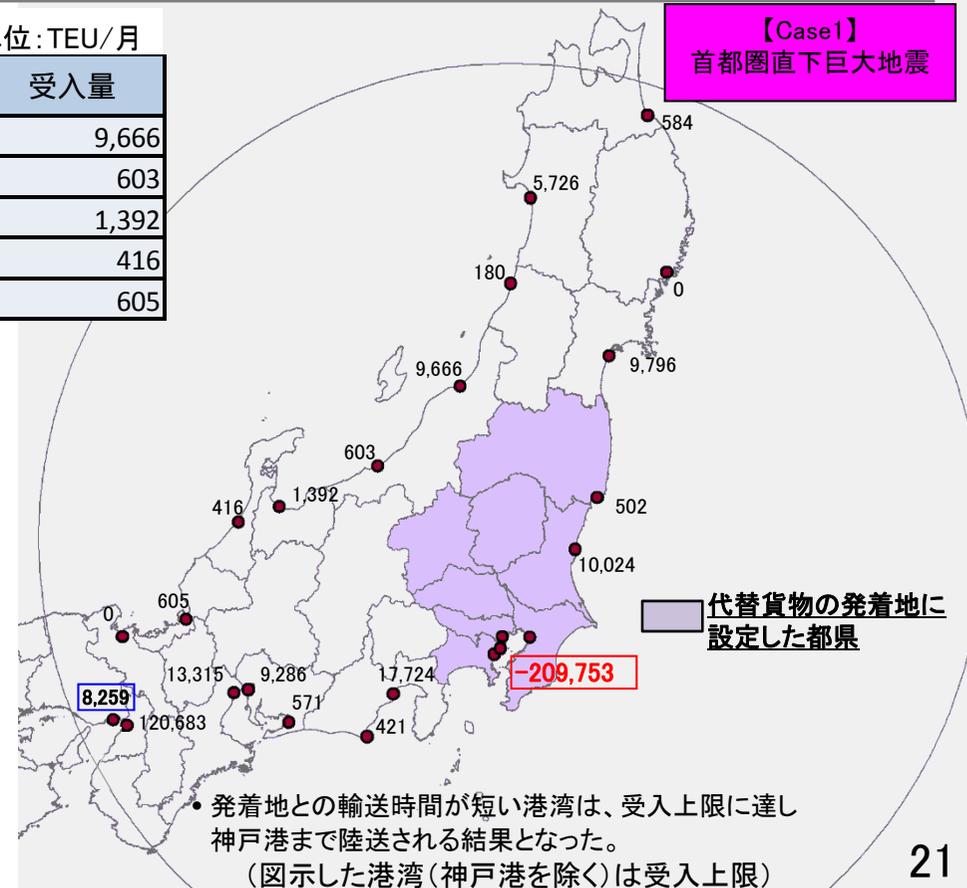
震災後(ピーク時)における北陸地域港湾の受入量 単位:TEU/月

港湾	最大取扱実績 (A)	計画現況取扱量 (B)	(A) - (B)	受入量
新潟	21,278	11,612	9,666	9,666
直江津	2,191	1,588	603	603
伏木富山	5,688	4,296	1,392	1,392
金沢	3,538	3,122	416	416
敦賀	2,578	1,973	605	605



■ 北陸管内 ■ 東北管内 ■ 関東管内 ■ 中部管内 ■ 近畿管内

図：各地域の代替貨物受入量(首都圏直下)



社会インフラの確保についての検討

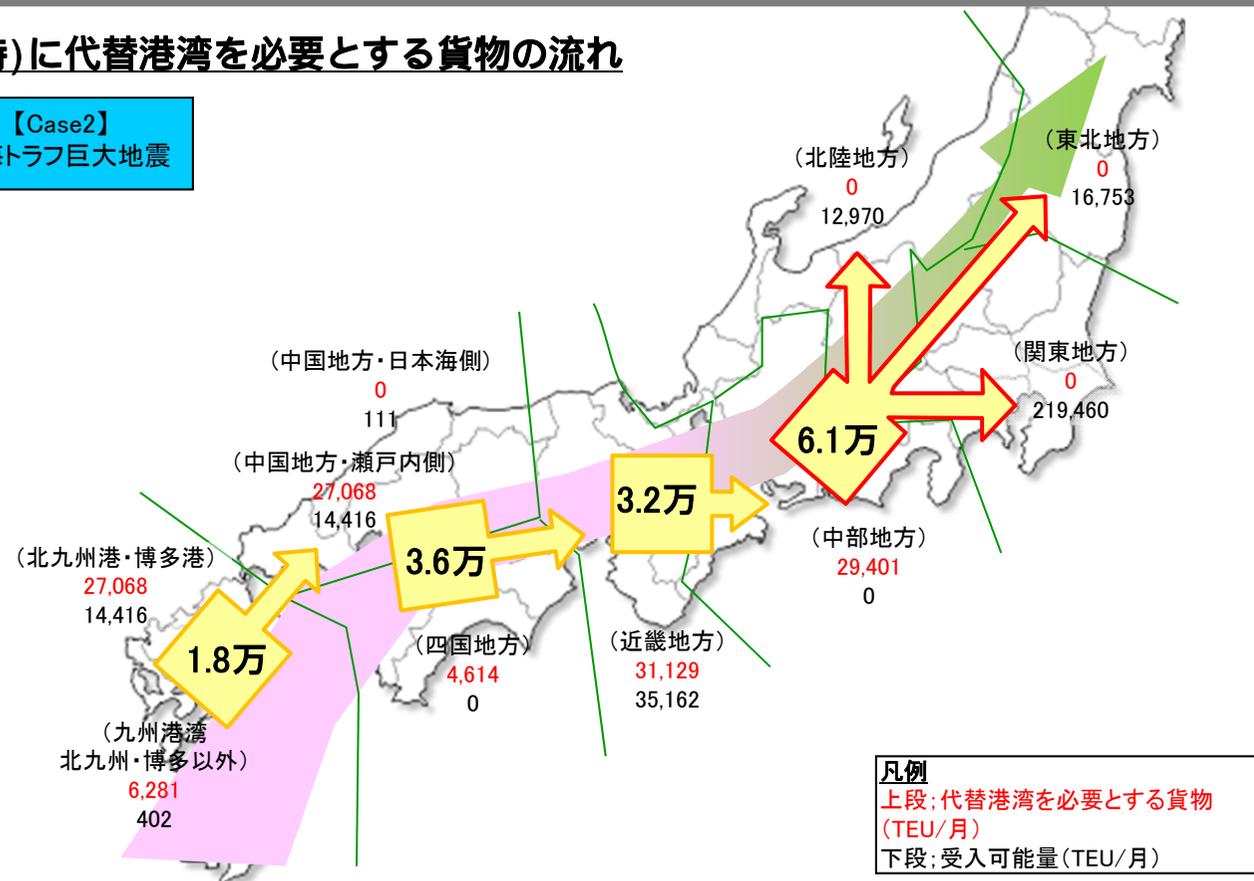
南海トラフ巨大地震時に代替港湾を必要とするコンテナ貨物について、平常時の国内輸送時間を前提として、最寄りの港湾を利用することとした場合における、各港湾毎の受入量を試算した。

【計算条件】

- ・ 発着地との国内輸送時間が最短の港湾を利用。
- ・ ただし、受入量の上限は、当該港湾において「最大取扱実績 - 被災で利用不可が想定される施設を除いた港湾計画上の現況取扱量」まで。
- ・ 各港の取扱貨物量は平成23年港湾統計、コンテナの流動には平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査のデータを利用し、北陸地方整備局において推計。

震災後(ピーク時)に代替港湾を必要とする貨物の流れ

【Case2】
南海トラフ巨大地震

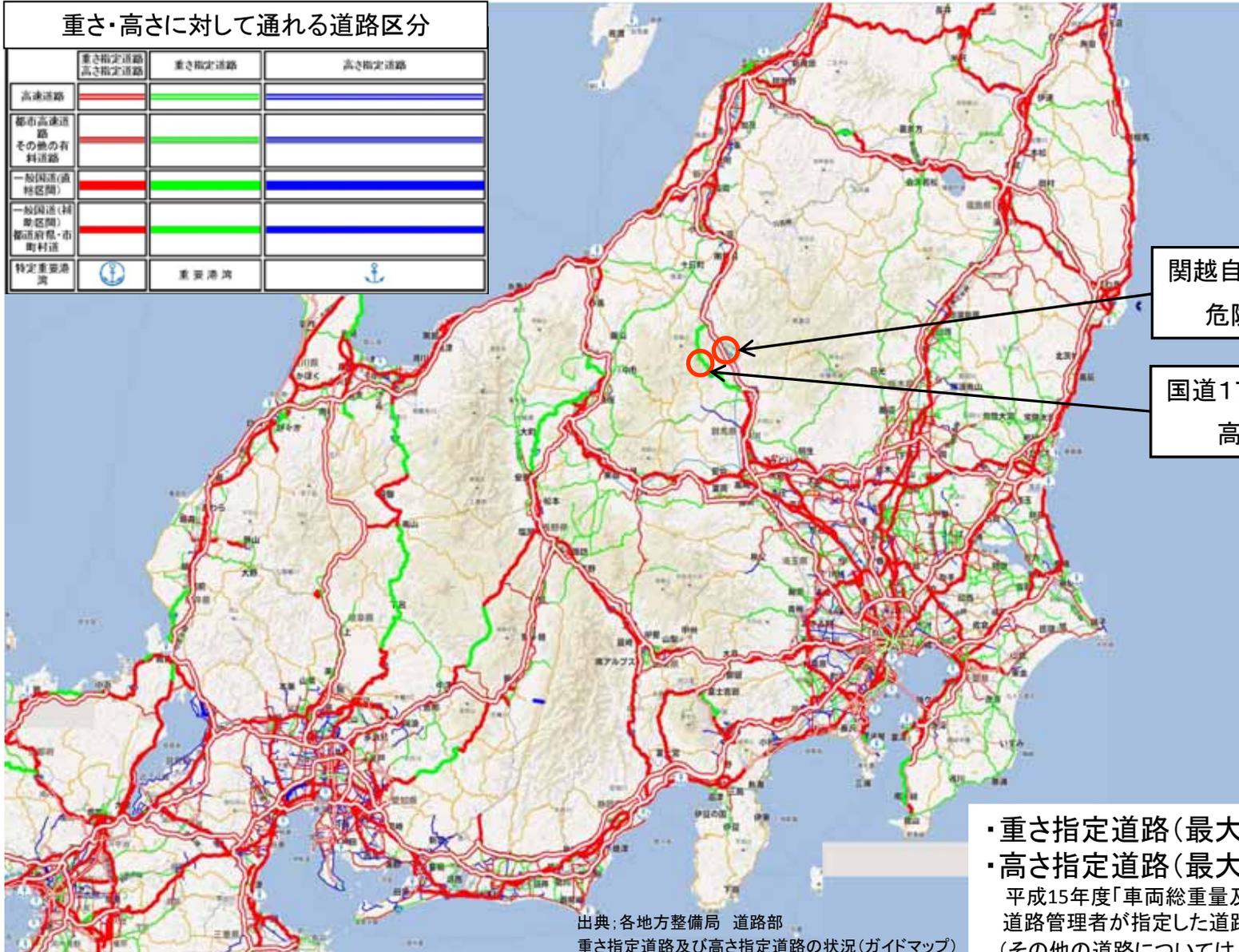


国内代替輸送ルートへの検討

○代替ルート(道路)の選定にあたっては、重さ・高さの制限を事前に把握することが必要。

重さ・高さに対して通れる道路区分

	重さ指定道路 高さ指定道路	重さ指定道路	高さ指定道路
高速道路			
都市高速道路 その他の有料道路			
一般国道(直轄区間)			
一般国道(特別区間) 都道府県・市町村道			
特定重要港湾		重要港湾	



関越自動車道(関越トンネル)
危険物積載車両通行不可

国道17号線(三国トンネル)
高さ制限3.8m

- ・重さ指定道路(最大25tまで通行可)
- ・高さ指定道路(最大 4.1mまで通行可)
平成15年度「車両総重量及び車高の規制緩和」以降に道路管理者が指定した道路について適用。
(その他の道路については、最大3.8m)

出典:各地方整備局 道路部
重さ指定道路及び高さ指定道路の状況(ガイドマップ)

代替輸送訓練の実施

- 大規模災害時のサプライチェーンを確実なものとするため、首都圏直下地震、南海トラフ型巨大地震を想定地震として、関東圏および中京圏の企業が北陸港湾で代替輸送を行うとした模擬訓練（ワークショップ、図上訓練）を実施。
- 企業単位での事業継続計画だけでは、事業が継続しないことについて啓蒙。

【訓練実施の狙い】

- ・代替港湾を介した海外企業への確実な納品（輸出）、代替港湾を介した商品・資材の調達能力強化（輸入）について必用な対応を抽出する（今年度は輸出についてのみ実施）

【各訓練の位置付け】

・「ワークショップ」

今後発生が想定される大規模地震発生時の想定外のリスクについて、参加者で議論することにより、代替戦略の必要性を認識する。

・「図上訓練」

災害発生時の代替輸送において、とるべき行動の判断・実行を模擬体験することにより、経験値を向上させる。

■開催概要

（首都圏開催）

（中京圏開催）

「首都圏直下型地震に対応した代替輸送訓練《ワークショップ》」

- ・日時：平成25年6月18日（火） 13時～16時
- ・場所：国立オリンピック記念青少年総合センター
- ・参加人数：約120人（専門部会関係者他含む）

「南海トラフ巨大地震に対応した代替輸送訓練《ワークショップ》」

- ・日時：平成25年8月1日（木） 13時～16時
- ・場所：名古屋商工会議所
- ・参加人数：約120人（専門部会関係者他含む）

「首都圏直下型地震に対応した代替輸送訓練《図上訓練》」

- ・日時：平成25年8月23日（金） 12時～16時30分
- ・場所：国立オリンピック記念青少年総合センター
- ・参加人数：約125人（専門部会関係者他含む）

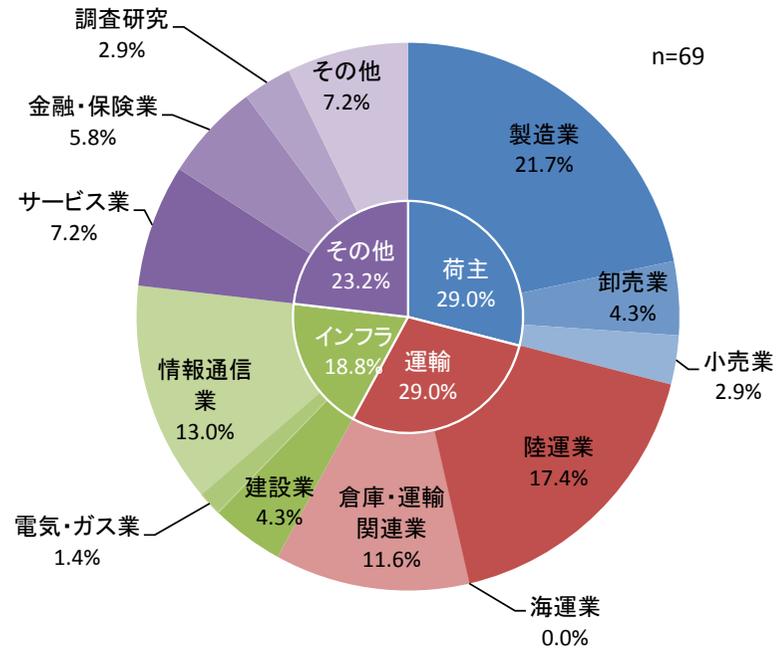
「南海トラフ巨大地震に対応した代替輸送訓練《図上訓練》」

- ・日時：平成25年10月9日（水） 13時～17時30分
- ・場所：名古屋商工会議所
- ・参加人数：約90人（専門部会関係者他含む）

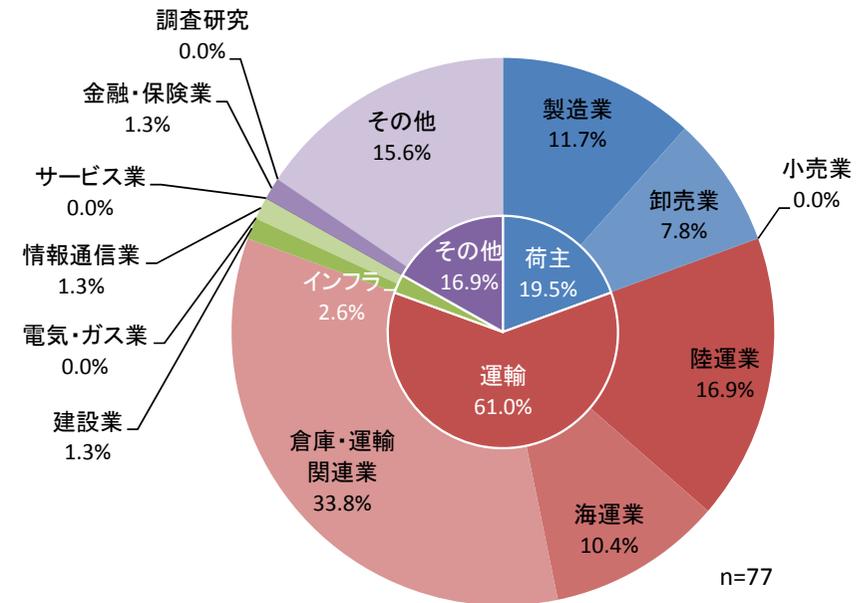
代替輸送訓練（ワークショップ開催から見る課題）

■参加者の構成比率

首都圏(回答数69名)



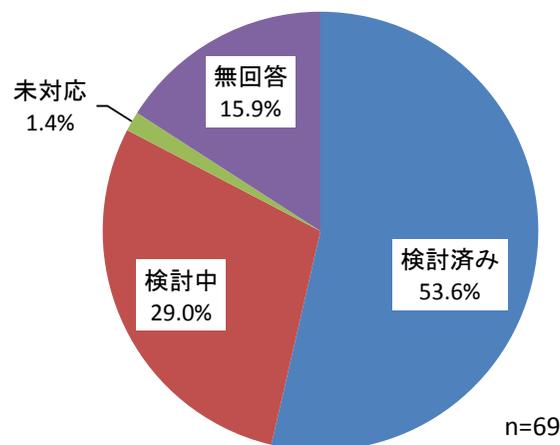
中京圏(回答数77名)



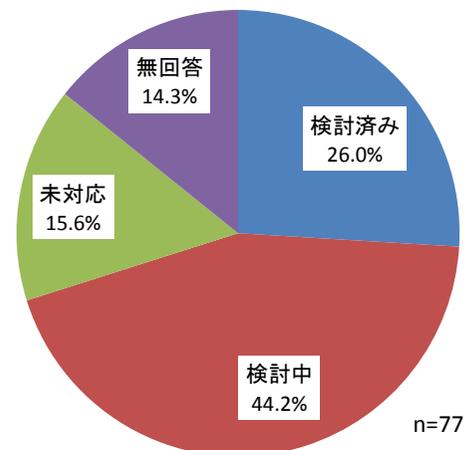
代替輸送訓練（ワークショップ開催から見る課題）

■事業継続計画の検討状況

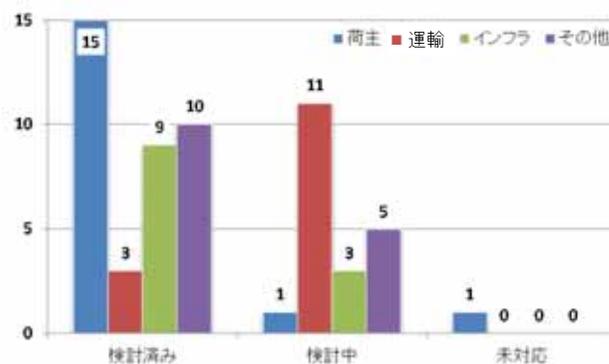
首都圏(回答数69名)



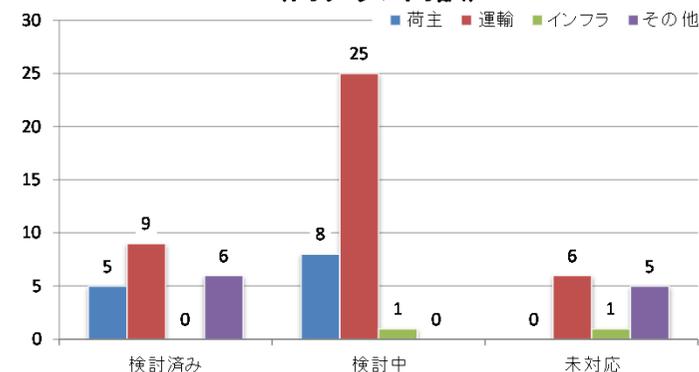
中京圏(回答数77名)



(円グラフ内訳)



(円グラフ内訳)

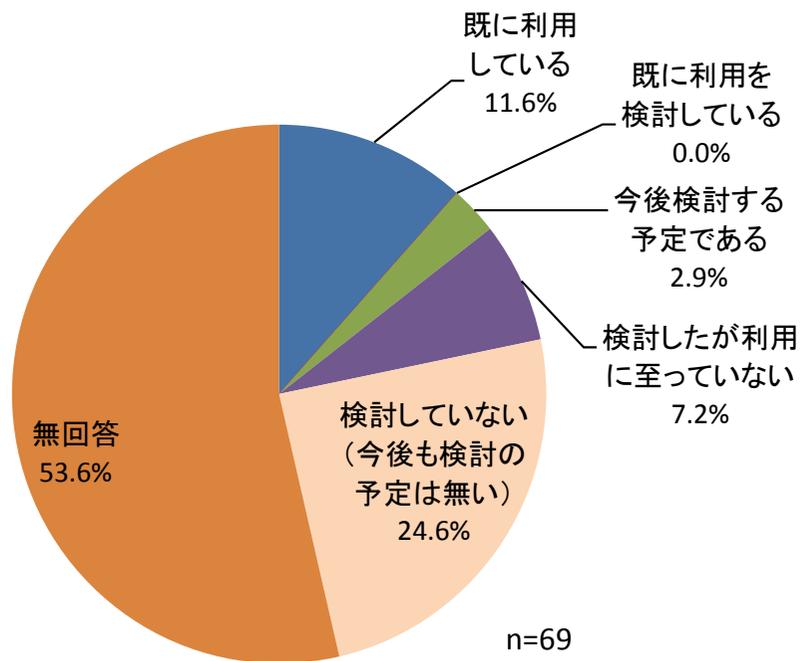


- 首都圏においては、事業継続計画策定済みの企業が過半数を超えているが、中京圏においては首都圏より遅れている状況。
- 運輸業界においては検討中の企業が多い状況。

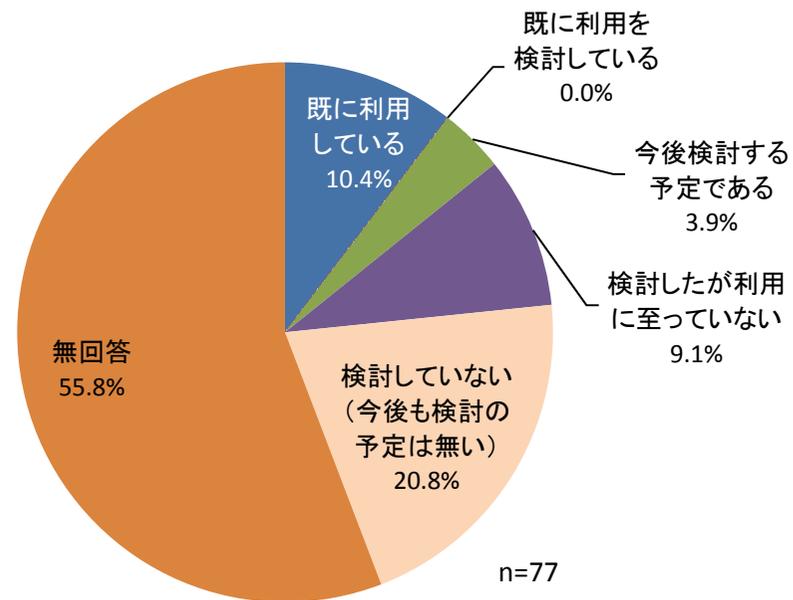
代替輸送訓練（ワークショップ開催から見る課題）

■北陸港湾の利用状況

首都圏(回答数69名)



中京圏(回答数77名)



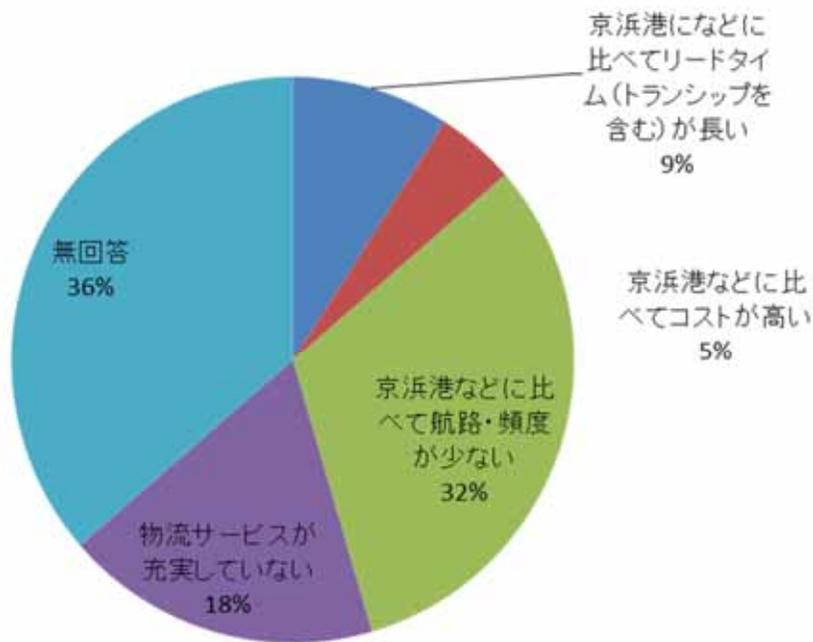
- 北陸港湾を利用している企業は、首都圏、中京圏ともに約1割にとどまっている。
- 北陸港湾の利用を検討したが、利用に至らなかった企業も約1割。

代替輸送訓練（ワークショップ開催から見る課題）

■ 日本海側港湾を利用していない理由

首都圏(回答数69名)

中京圏(回答数77名)



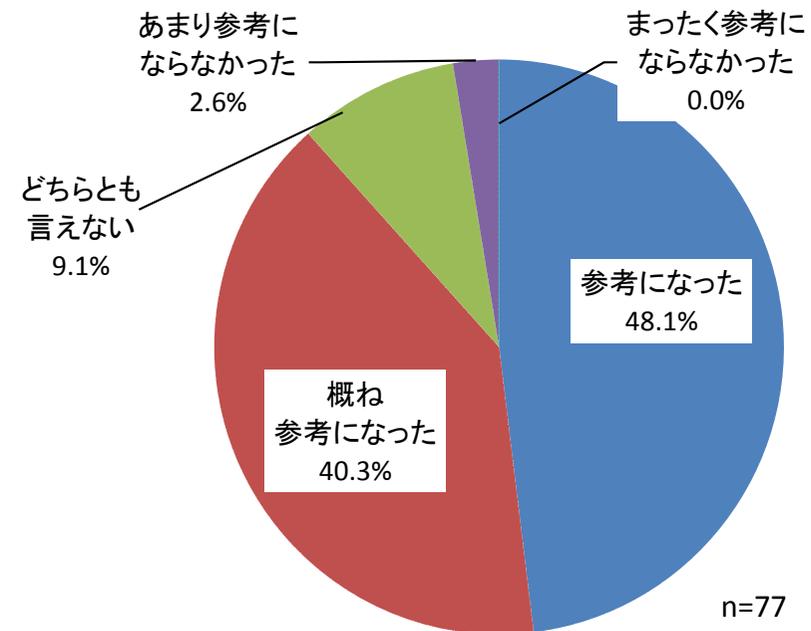
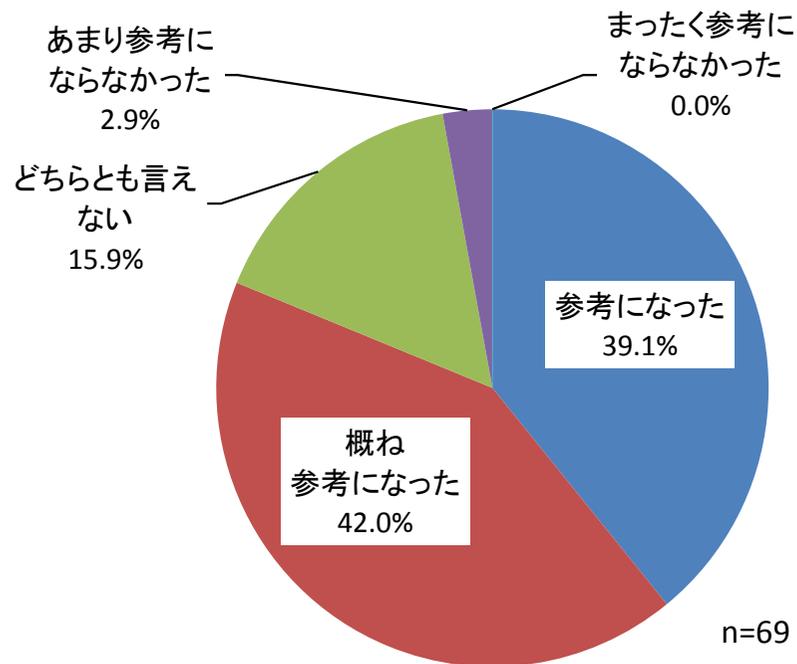
- 日本海側港湾について利用に至らなかった理由として、航路・頻度に関する利便性が首都圏、中京圏共に3割と最も多い。

代替輸送訓練（ワークショップ開催から見る課題）

■代替輸送訓練の感想

首都圏(回答数69名)

中京圏(回答数77名)



- 今回のワークショップでは、首都圏で8割、中京圏で9割の参加者から「参考になった」との「概ね参考になった」回答をいただいたところ。

代替輸送訓練（図上訓練から見る課題）

■ 訓練参加者が感じた課題

【荷主】

- ・普段取引のない代替輸送先とのコミュニケーション
- ・救援物資、支援物資輸送の優先性
- ・コストバランス
- ・連絡手段の多様性
- ・めまぐるしい状況変化における社内の情報伝達

【陸運業者】

- ・燃料確保
- ・車両、ドライバーの確保
- ・広域ネットワークの確保（単独会社の限界）
- ・代替先のインフラ情報

【海貨業者】

- ・施設キャパシティ
- ・人員の確保
- ・同業者間ネットワークの確保
- ・代替ルートが多様性

【倉庫業者】

- ・連絡調整の記録化（電話以外のFAX、メールでのやり取り）
- ・殺到する業務の順位付け

【船社】

- ・受入側としての情報発信
- ・コンテナの確保・収集

【港湾管理者】

- ・港湾間の連携協定
- ・代替側（受入側）の手引き書
- ・被災地港湾のユーザーニーズの事前把握

共通課題

- 広域的なネットワークの事前構築
被災地と受入側の事前想定による連携のあり方
- 緊急時対応体制の事前策定
- 人員、資材の確保



金沢港におけるバルク輸送訓練報告

○代替港において、目的仕向地の航路が存在しない場合のチャーター船対応を想定。
チャーター船確保の手続きや、要する期間、仕向港における輸送の確実性などを確認。

【チャーター船対応による輸送】

- ・仕出港 ; 金沢港
- ・仕向地 ; タイ(レムチャバン港)
- ・貨物 ; 大型建設機械、中型建設機械、ボトリング機械
- ・実施期間 ; (出港)2月5日 (着港)2月中旬頃



チャーター貨物船



船内荷役



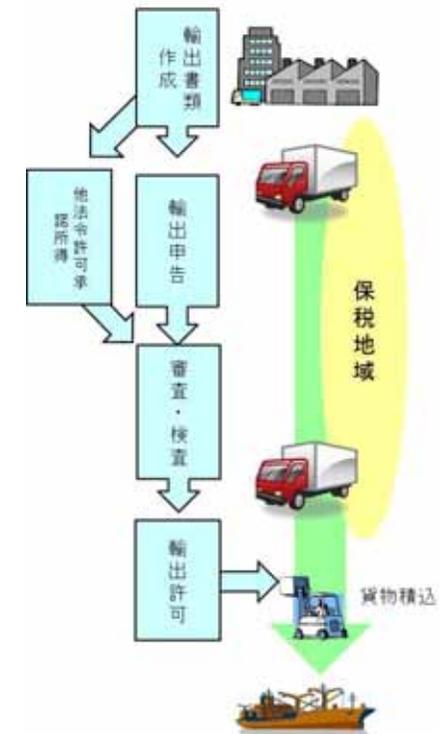
ラッシング用フックの溶接



船外荷役



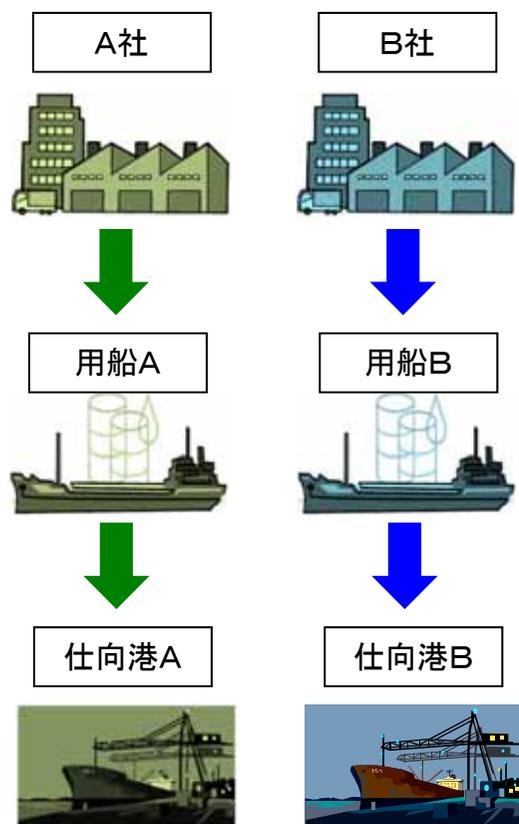
輸出手続きイメージ



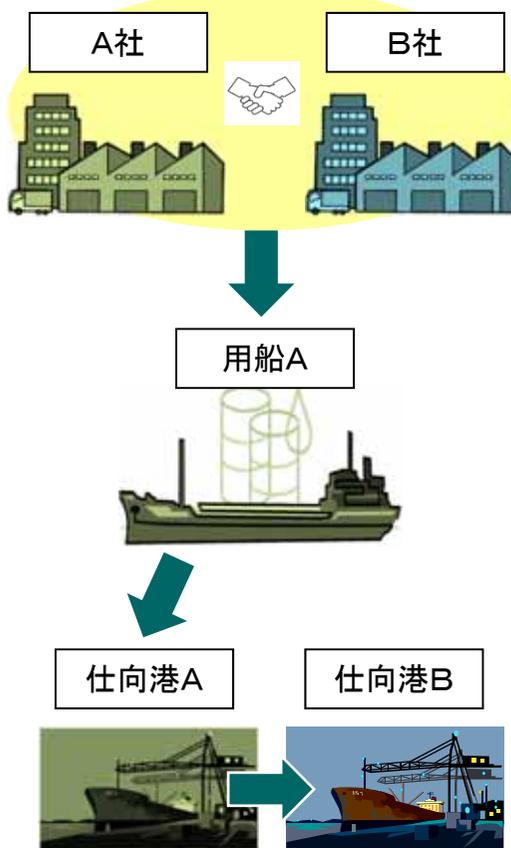
金沢港におけるバルク輸送訓練報告

- 本訓練においては、予定していた船舶が直前に利用不可能となったため、船舶の手配に苦労したところ。
- 緊急時におけるチャーターは、支援物資等の緊急輸送等、船舶の需要がさらに高まるため、事前に船舶確保のあり方についても、関係者間で様々に検討しておくことが重要。

単独用船

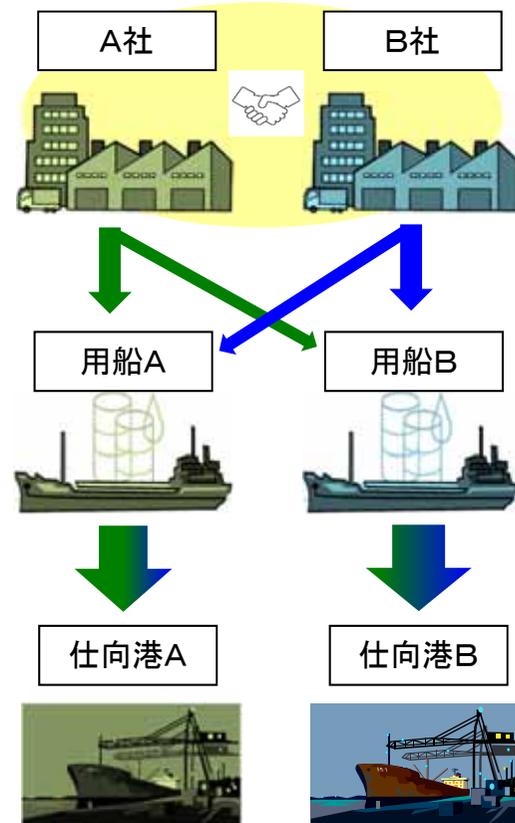


共用用船



フィーダー、トランシップ

船内スペースの融通



バルク貨物代替輸送関係者へのヒアリング

- これまで、当広域バックアップ専門部会においては、コンテナ貨物を主に対象として代替輸送について検討を進めてきたが、国内貨物量(重量ベース)の8割を占めるバルク(ばら積み)貨物の代替輸送についての状況も認識しておくことが必要。
- 東日本大震災で主要バルク貨物の代替輸送に携わった関係者に対して改めてヒアリングを実施。

東日本大震災でのバルク貨物対応ヒアリング結果(国土交通省港湾局と共同実施)

【代替輸送の打診】

- ・東日本大震災発災直後より、荷主・商社より代替輸送の打診があった。同じ者より日本海側の複数港に打診があった貨物もある。
- ・代替輸送に関しては、貨物を扱っている民間企業が個別に対応。

【代替港湾の選択要因】

- ①消費地に近い。
- ②少量でも同じ貨物の取り扱いがある。または、以前使ったことがある。
- ③荷役等に必要なふ頭用地面積・倉庫・荷役機械等を有している。

【代替輸送貨物の受け入れ判断】

- ・野積み場、上屋、倉庫等の現状や利用方法について、港湾管理者と港運事業者間で個別に連絡・調整を行った。

【代替輸送を断った理由】

- ・貨物を一時保管するための倉庫不足や荷役機械の不備など。
- ・代替輸送貨物の取り扱いが増えたことによる人手の不足。

バルク貨物代替輸送関係者へのヒアリング

東日本大震災でのバルク貨物対応ヒアリング結果(国土交通省港湾局と共同実施)

【バルク貨物を代替輸送する上での課題】

- ・貨物によって荷姿がそれぞれ異なるため、事前の関係者間の調整が、コンテナ貨物よりも一層重要となる。
- ・バルク貨物の中には、野積み出来ず、一時保管するために倉庫を必要とする貨物もあり、コンテナ貨物よりも対応が困難。
 - 秋田港・酒田港では、代替輸送貨物に対応するため、仮設の倉庫を設置。
 - 津波により飼料加工工場が破壊されたため、仕出港配合をオーダーし、代替港に入港後すぐにトラックで輸送。
- ・貨物によっては、特別な荷役機械等が必要な場合もある。また、陸送が困難な貨物もある。
- ・燃料系バルク貨物(石炭・コークス類)については、ふ頭内に一時仮置きする場合、簡易フェンスの設置、温度測定、散水設備を設けるとともに、消防の許可が必要。

【コンテナ貨物と共通の課題】

- ・次々と貨物が入ってきたため、沖待ちが生じた。
- ・人手が不足した。

【その他】

- ・代替輸送貨物については、被災港が復旧後も継続的に利用されているものもある。

災害時における情報共有

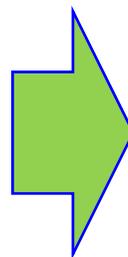
情報共有ポータルサイトの構成について検討を行ってきたが、ポータルサイト運用については今後の課題。

一方、各主体のホームページを統一フォーマット化する事も効果的な手法選択の一つ。

現在の各管理者港湾情報HP



北陸管内港湾情報(フォーマットの統一の例)



今後の方向性

- 今後の「広域バックアップ専門部会」については、平成24年12月以来これまで検討してきた内容を踏まえ、以下の方向性を持って継続することとしたい。

社会インフラの確保（港湾等）

- ・太平洋側港湾のバックアップは、港湾取扱貨物全体に共通する重要課題であるが、これまでの事務局の検討は対象貨物・輸送ケースに偏り。
- ・災害時は、総合的かつ多目的な施設利用が重要なため、個別貨物の特性や、取り扱い規模により異なる社会インフラ機能について、改めて把握した上で引き続き検討する。

事業継続の支援制度拡充

- ・これまでは、訓練を踏まえた代替輸送手引書作成を事務局の第一目標としてきたが、必要な手引書は各業種毎に異なる上、各主体においても取り組みが進んできた。
- ・訓練実施により、平時からのネットワーク構築の重要性を、改めて認識した。
- ・訓練は、事業継続に関する意識の啓発および、太平洋側と日本海側の関係者が共通認識を形成する意味でも重要なため、来年度以降も実施したい。

災害時における情報共有

- ・災害時の情報収集ツールである北陸地域のポータルサイト構築については、統一様式の事務局案を作成したところであるが、運用に係る諸課題（費用、情報の信頼性確保、サイトの乱立懸念）等から、社会におけるニーズ、情報提供者の意向を改めて把握した上で、そのあり方を検討する。

広域バックアップ専門部会について

- ・当専門部会については、関係者の情報共有・意見交換の場として一定の役割を果たしてきたと認識。
- ・来年度以降も継続する。

以上については、3月12日の「国際物流戦略チーム幹事会」において了承を得た上で実施する。