

平成27年度  
北陸地域国際物流戦略チーム  
第2回 広域バックアップ専門部会

平成27年12月9日

北陸地域国際物流戦略チーム事務局

1. <u>第1回専門部会での意見と対応</u>	・・・p.2
2. <u>代替輸送モデルケースの検討結果</u> ※（別紙 - 1）伏木富山港の例	・・・p.6
3. <u>代替輸送のための体制・役割の検討</u>	・・・p.12
4. <u>代替輸送訓練のまとめ</u>	・・・p.18
5. <u>今年度の報告のまとめ</u>	・・・p.26

# 1. 第1回専門部会での意見と対応

# 1. 第1回専門部会での意見と対応

## ■意見と対応

項目	意見のまとめ	対応方針	
基本行動計画の策定について	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本行動計画の策定については了解。</li> <li>計画を策定することが最終目標ではなく、<u>フォローアップ</u>が重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成28年度末を目標に作業を進める。</li> <li>継続的にフォローアップする旨を基本行動計画に示す。</li> </ul>	
基本行動計画策定における基本的な考え方について	①日本全体での防災対応の中で、基本行動計画の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回策定する基本計画は日本全体の防災対応で、<u>どの位置を占めるのか</u>を示すと理解が進む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本専門部会における検討は、平成24年から全国に先駆けてサプライチェーンの維持をテーマに検討を行ってきた取組みである。 (参考)首都直下地震緊急対策推進基本計画(H27.3閣議決定)、南海トラフ地震防災対策推進基本計画(H26.3中央防災会議)、および国土強靱化計画にも、<u>企業活動等の回復・維持を図る観点</u>が記載されており、本部会で行ってきた取組みの観点が明文化されている。</li> </ul>
	②基本行動計画内容の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>過年度の検討から北陸地域だけでは太平洋側の大規模災害時の物流を支えることは困難であることが明らかになっているので、<u>北陸地域以外の関係者との連携</u>を考えていくべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方整備局単位では、地域ごとの港湾BCPIに北陸港湾を代替港として想定するように働きかけを行う。</li> <li>基本行動計画は、<u>提言書の形</u>で本省等関係機関に具申することとしたい。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>最終的なサービスの<u>受益者である荷主のニーズ</u>を考慮して計画を策定することが重要である。</li> <li>計画内容の実効性の向上のためには、<u>計画の落ち度がないか内容の可視化</u>を行うことが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本行動計画策定作業の段階で代替輸送訓練参加企業を対象に、<u>意見照会</u>を行いニーズを取り入れる。</li> <li>検討内容のブラックボックスをなくすように、基本行動計画には策定の考え方の根拠を示す。</li> </ul>
	実効性の向上について	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画内容の<u>実効性を担保</u>出来るように、北陸地域の港湾の現況を考慮して、現時点で出来ること・出来ないことを明確にする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>策定段階から対応可能な項目と、今後の施策の進展により将来的に対応が必要なものを切り分けて整理する(p.15参照)。</li> </ul>
	計画の整理方法について	<ul style="list-style-type: none"> <li>行動計画は、時系列に整理することが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タスクのフローに対して大まかな時系列を作成する(p.8-9参照)。</li> </ul>
代替輸送モデルの検討について	<ul style="list-style-type: none"> <li>仮定でも良いので前提条件を設定し、より具体的な検討を望む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討条件を整理してモデルケースの検討を行う(p.8-9参照)。</li> </ul>	
情報共有・発信について	<ul style="list-style-type: none"> <li>代替輸送モデルルート等の検討結果については、荷主や物流業者に広く共有できるように、情報発信することが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要となる情報の収集、発信についてポータルサイトを活用することを検討する。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時に、検討したモデルルートが使用できる状態かを発信する必要がある。</li> </ul>		
北陸地域の港湾の発展について	<ul style="list-style-type: none"> <li>本計画では、<u>北陸地域の港湾の魅力</u>を発信できる内容にしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北陸港湾の魅力は、代替輸送における対応方策(P.13 赤囲み箇所参照)から得られると考える。</li> </ul>	
代替輸送訓練について	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間主導による代替輸送訓練実施のための動機付け、実施体制等に関して、検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今回、代替輸送訓練の枠組みを整理した。</li> </ul>	

# 1. 第1回専門部会での意見と対応

## ■本日の報告内容

- ・次年度策定を予定する基本行動計画の一部となる、「代替輸送モデルの検討」及び「対応方策実施のための体制・役割の検討」の検討結果を報告する。

## ●基本行動計画の構成

### 1. 北陸における代替輸送の基本的考え方

- ・首都直下地震及び南海トラフ地震時における北陸地域の港湾を利用した代替輸送実現のための基本的な考え方を整理

#### 今回の報告内容

### 2. 代替輸送の実行性向上のための方策と体制・役割分担

#### 2-1. 事前対策

- ・北陸地域の港湾を利用した代替輸送のための事前対策を整理
- ・代替輸送モデル及びその課題と対応方策を整理

#### 2-2. 体制・役割分担

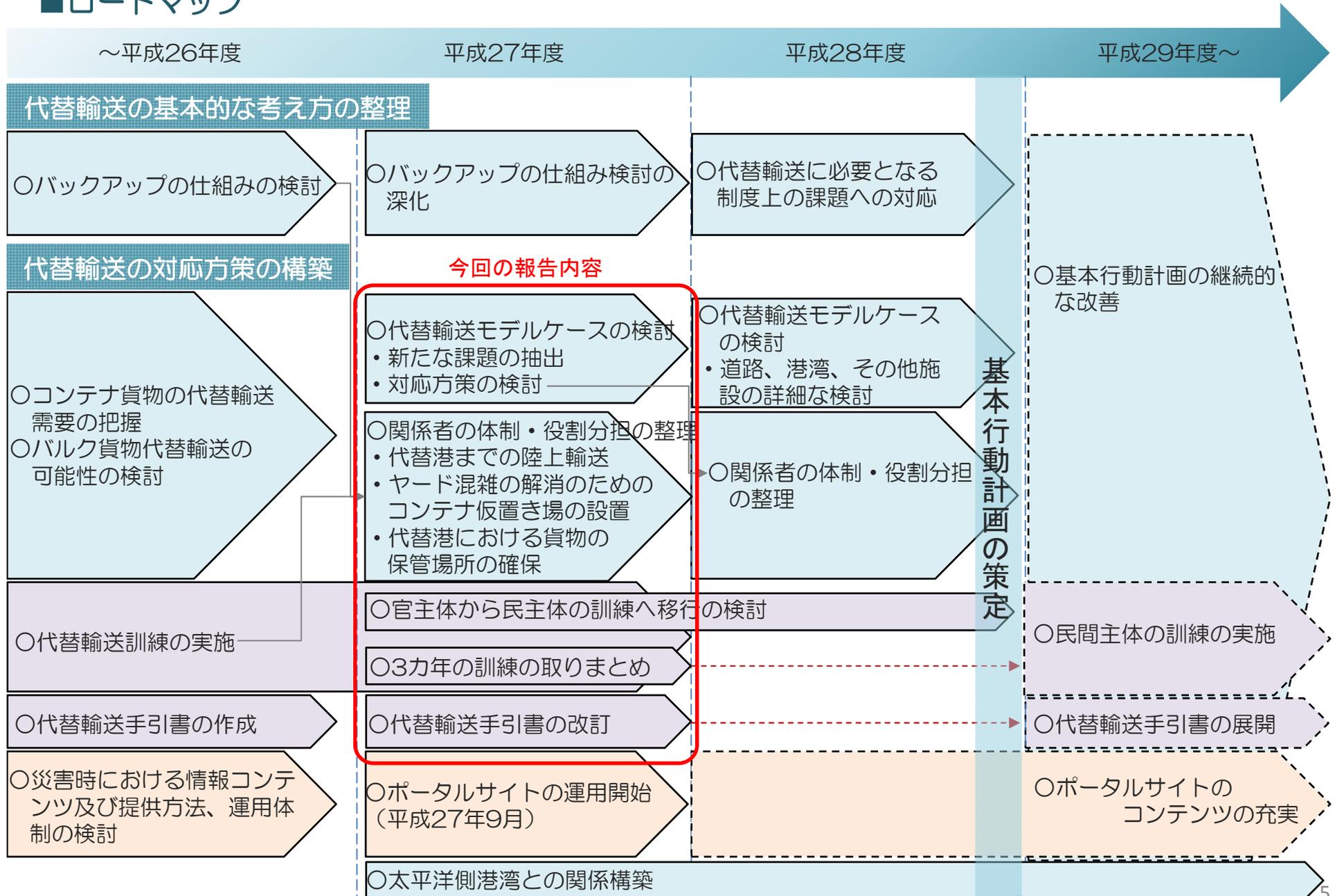
- ・災害時の対策および事前対策の実施体制と役割分担を整理  
(初動～代替輸送実施)

### 3. 計画の継続的な改善について

- ・民間活力の導入等による継続的な訓練の実施方法を整理
- ・事前対策の進捗管理の方法を整理

# 1. 第1回専門部会での意見と対応

## ■ロードマップ



## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

### ■ 代替輸送モデルケースの検討フロー

#### ① 貨物の発着点の設定

- 対象地震別に、被災エリアの主要港において平常時の取扱貨物量が多い生活圏を発着地エリアとした。対象とする代替港湾は、過年度シュミレーション結果より距離等を勘案し対象地震別に設定した。

対象地震	被災港	発地または着地	対象代替港
南海トラフ地震	阪神港	(輸出)播磨 (輸入)大阪	伏木富山港、金沢港、敦賀港
	名古屋港	(輸出・輸入)豊田	伏木富山港、金沢港、敦賀港
首都直下地震	京浜港	(輸出・輸入)浦和	新潟港、直江津港

※発着地エリアは、全国コンテナ貨物流動調査の生活圏を最小単位としている。

#### ② 代替ルートの設定

- ①重さ・高さ指定道路を考慮して発着点から北陸港湾までのルートを設定
- ②上記に加えて、大規模震災発生時の交通規制を考慮

#### ③ 港湾等での貨物の取扱の設定

- CY以外のバン・デバンニングの場所、蔵置場所、保管場所等を設定

#### ④ 陸上輸送手段の設定

- 陸上輸送の効率化のため、北陸各県から被災地に搬入される貨物の「返り荷」として一般貨物を扱うための検討も行う。

#### ⑤ 手続きの流れの検討

- ①～④までの貨物の動きに対して代替輸送時に必要となる手続き等を整理する。災害時におけるこれらの手続きへの影響についても検討する。

## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

### ■代替輸送モデルケース設定の考え方

#### ●検討の前提条件

- ・平常時に取り扱っている貨物量（コンテナ）の1.4倍に対応することを想定した。
- ※阪神・淡路大震災の際には、神戸港の代替港として大阪港が大きな役割を果たしており、平成6年から平成8年までの2年間で外貿コンテナ貨物取扱量（合計）が1.4倍（138.5%）に増加している。

出典：「港湾投資の評価に関する解説書2011」

(参考)表 平成25年の貨物取扱実績と月間・日間貨物量の40%（TEU）

	新潟	直江津	伏木富山	金沢	敦賀
年間貨物量(H25実績)	180,526	30,058	73,059	52,988	38,704
月間貨物量(年間貨物量/12)	15,044	2,505	6,088	4,416	3,225
月間貨物量の40%	6,018	1,002	2,435	1,766	1,290
災害時の月間貨物量の合計	21,061	3,507	8,524	6,182	4,515
日間貨物量(月間貨物量/30)	501	83	203	147	108
日間貨物量の40%	201	33	81	59	43
災害時の日間貨物量の合計	702	117	284	206	151

※外貿、実入り・空コンテナ個数の合計

※コンテナ貨物の輸送需要と港湾の輸送能力のギャップは概ね1ヶ月後に最大となった。  
 ※その後、港湾機能の復旧に伴い、需給のギャップは解消された。

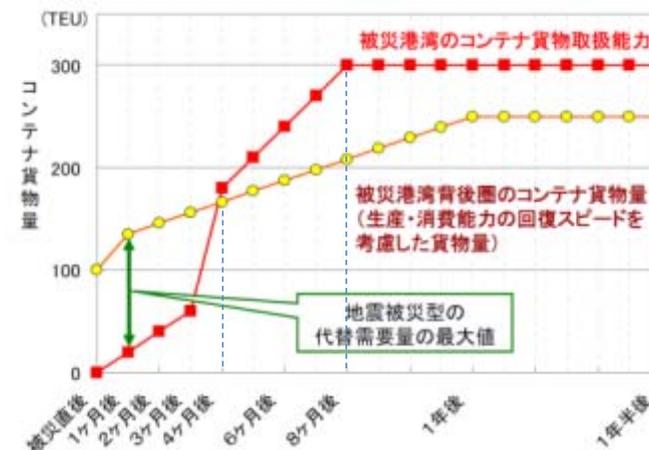


図 地震被害型の代替貨物需要  
 仙台塩釜港の例

## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

### ■ 検討条件

#### ● 各港物流関係者へのヒアリング調査

各港湾で事業を展開する物流業者へのヒアリング調査から、各港湾の現状と災害時に増加する貨物への対応の可能性を加味

#### ● 京浜港、名古屋港、阪神港背後の都市部の道路の一部は、東日本大震災の事例やその後の取組により、被災後に交通規制が敷かれることが想定される。そのため、これらの道路を経由しないルートを設定した。

##### 【交通規制の例】

東日本大震災：東北自動車道閉鎖 3月11日～24日（13日間）

首都直下地震：環状7号線から都心方向への一般車両通行禁止（警視庁）

南海トラフ地震：高速道路を中心に134路線で一般車両通行禁止（警察庁）

#### ● 輸送ルートは、ヒアリング結果を踏まえ、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とした。（高速道路は、コスト面等の理由から原則使用しない）

※一般制限値区間：高さ3.8m以下、重さ20 t 以下（背高コンテナは通行不可）

※高さ・重さ指定区間：高さ4.1m以下、重さ25 t 以下

※設定した輸送ルートにおいて、一般制限値区間は（別紙-1）代替輸送ルート図に記載

#### ● 災害時の北陸地域港湾における取扱貨物量の増加に対応するため、港湾機能の強化に資すると考えられる北陸地域港湾背後の空き工業用地、営業倉庫、保税蔵置場を整理

## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

### ■各港への代替輸送モデルケースの概要

発着地		【京浜港代替】 ・さいたま市役所を発着点に設定	【名古屋港代替】 ・豊田市役所を発着点に設定	【大阪港代替】 ・大阪市役所を 着点に設定	【神戸港代替】 ・神戸市役所を 発点に設定			
代替港		新潟港	直江津港	伏木富山港	金沢港	敦賀港		
陸上輸送	主要道	・国道17号 ・国道8号	・国道17号 ・国道28号	・国道41号	・国道41号 ・国道8号	・国道23号 ・国道258号 ・国道365号	・国道1号 ・国道161号	・国道2号 ・国道1号 ・国道161号
	距離	約320km	約280km	約310km	約360km	約180km	約160km	約190km
	車両手配	①自社車両を利用(余剰なし) ②協力会社へ要請 ③被災地からの協力を要請	①自社車両を利用(余剰なし) ②協力会社へ要請	①自社車両を利用(余剰なし) ②協力会社へ要請	①協力会社へ要請 ②被災地からの協力を要請	①自社車両を利用(余剰なし) ②協力会社へ要請		
	燃料	・港湾受入可能 ・自社タンクあり	・港湾受入可能 ・自社タンクあり	・港湾受入可能 ・自社タンクあり	・港湾受入可能 ・自社タンクなし	・自社タンクあり		
	備考	・三国トンネル通行不可 ・関越道へ迂回	・三国トンネル通行不可 ・関越道へ迂回	・名古屋市市街地の国道1号・41号の橋梁区間等で慢性的に混雑	・国道8号線と国道161号線の交差点付近は冬期にボトルネックの可能性 ・国道303・27号線に迂回		※各ケースともに市街地区間では、ピーク時を中心に混雑	
貨物の取扱	CYの能力×1.4 受入可能(木材ヤードを活用することで能力拡張が可能) ※想定拡張場所: 木材ヤード	受入可能(空コンヤードをCY外にだすことで蔵置能力の拡張が可能) ※想定拡張場所: 中央ふ頭	受入可能(空コンをCY外に蔵置すると能力拡張が可能) ※想定拡張場所: 富山新港臨海工業用地等	受入困難(現況のCYでは1.2倍程度であれば取扱可能) ※想定拡張場所: 港湾関連用地、金沢港東部工業団地	受入可能(空コンヤードをCY外にだすことで蔵置能力の拡張が可能) ※想定拡張場所: 川崎松栄地区			

※北陸各港でトレーラーヘッドは200台以上保有(余剰は限定的)  
※車両手配については、災害時の対応の順位を囲い数字で表示

※ヒアリング結果より各港から被災地域までの往復は燃料補給の必要なし

伏木富山港を経由する代替輸送ルート設定の例を別紙に示す。

## 2. 代替輸送モデルケースの検討結果

### ■モデルケースから抽出した課題とその受入能力向上のために考慮すべき事項

- 代替輸送モデルケースの検討やモデルルートに関するヒアリング調査から課題を抽出し、受け入れ能力を向上させるために考えておかなければならないことを示す。

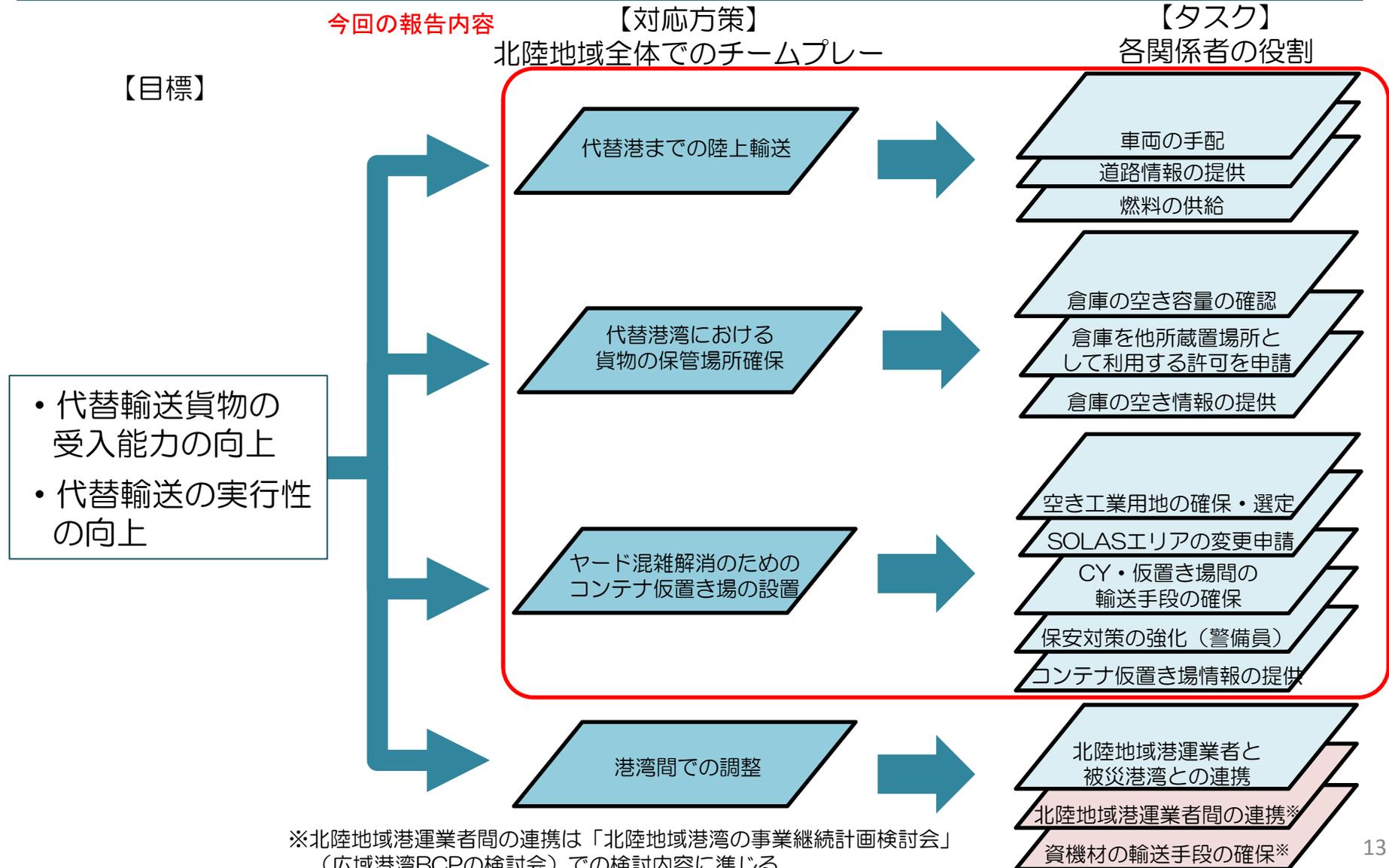
項目	課題	受入能力向上
冬期間の対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 雪に慣れていない太平洋側運送業への周知。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ポータルサイトでの積雪等の気象条件による道路交通情報を提供</li> </ul>
貨物の保管	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 倉庫の不足が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 他所蔵置場所の指定</li> </ul>
バンニング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 専用の倉庫・上屋が不足する場合には、平場でのバンニングが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コンテナへの簡易積込み台の準備</li> </ul>
仮置きコンテナの横持ち	<ul style="list-style-type: none"> <li>• トレーラヘッドの不足が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 協力会社との連携</li> <li>• 被災地域企業との連携</li> </ul>
CY以外でのコンテナの仮置き	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 荷役機械（リーチスタッカー等）の不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コンテナの平置き（用地の確保） ※大型重機の使用不可</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ターミナルオペレーション外でのコンテナの情報管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 災害時の対応についてベンダーとの事前調整</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 電源の確保が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 発電機等の調達方法の確認</li> </ul>
コンテナの確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 日本海側に寄港する船社が所有するコンテナしか利用できないことが課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• コンテナラウンドユースなどの活用</li> </ul>

### 3. 代替輸送のための体制・役割の検討

### 3. 代替輸送のための体制・役割の検討

#### ■ 対応方策とタスクの関係について

- 行動計画の検討にあたっては、各関係者がどのような役割を担っているのかを明らかにするために、対応方策を個別のタスク（各関係者の役割）に分解する。

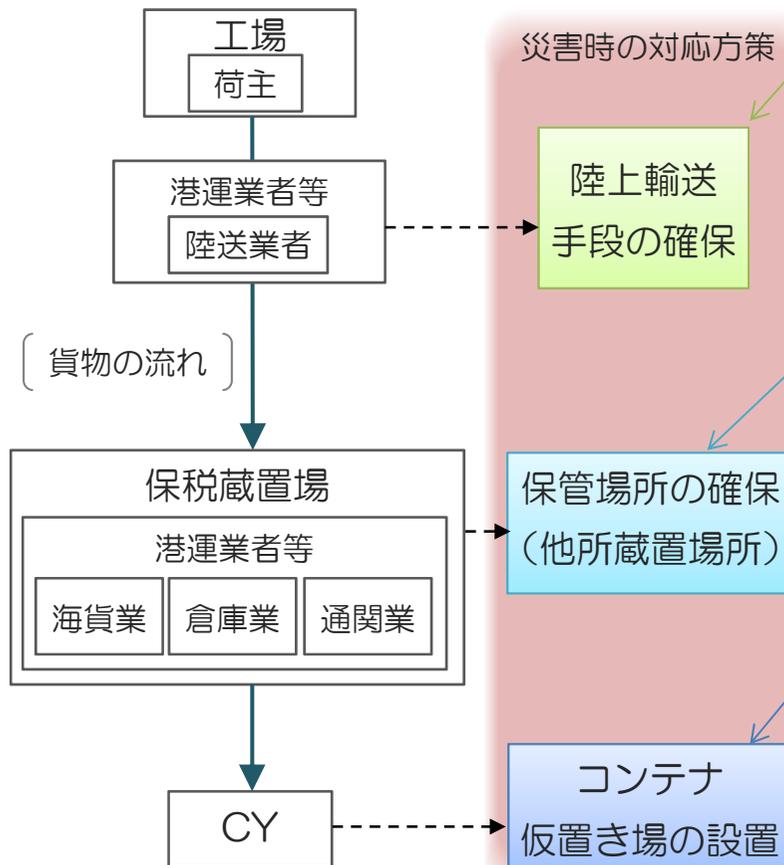


# 3. 代替輸送のための体制・役割の検討

## ■ 対応方策のタスクへの分解

- 本年度は「代替港までの陸上輸送手段の確保」、「代替港における貨物の保管場所の確保」、「ヤード混雑の解消のためのコンテナ仮置き場の設置」の3つの対応方策を対象に検討を行った。
- 検討にあたり、3つの対応方策をそれぞれ以下の様なタスクに分解した。

代替輸送時の3つの対応方策（輸出貨物の例）



対応方策：代替港までの陸上輸送	
<b>課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 港湾までの輸送車両の不足</li> <li>• 輸送車両のガソリンの不足</li> </ul>	<b>タスク</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両の手配</li> <li>• 道路情報の提供</li> <li>• 燃料の供給</li> </ul>
対応方策：代替港における貨物の保管場所確保	
<b>課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 北陸地域港湾の保税蔵置所等のキャパシティ不足</li> </ul>	<b>タスク</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 倉庫の空き容量の確認</li> <li>• 倉庫を他所蔵置場所として利用する許可を申請</li> <li>• 倉庫の空き情報の提供</li> </ul>
対応方策：ヤード混雑の解消のためのコンテナ仮置き場の設置	
<b>課題</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 取扱貨物量増加に伴う港湾の混雑</li> </ul>	<b>タスク</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 空き工業用地の確保・選定</li> <li>• SOLASエリアの変更申請</li> <li>• CY・仮置き場間の輸送手段の確保</li> <li>• 保安対策の強化（警備員）</li> <li>• コンテナ仮置き場情報の提供</li> </ul>

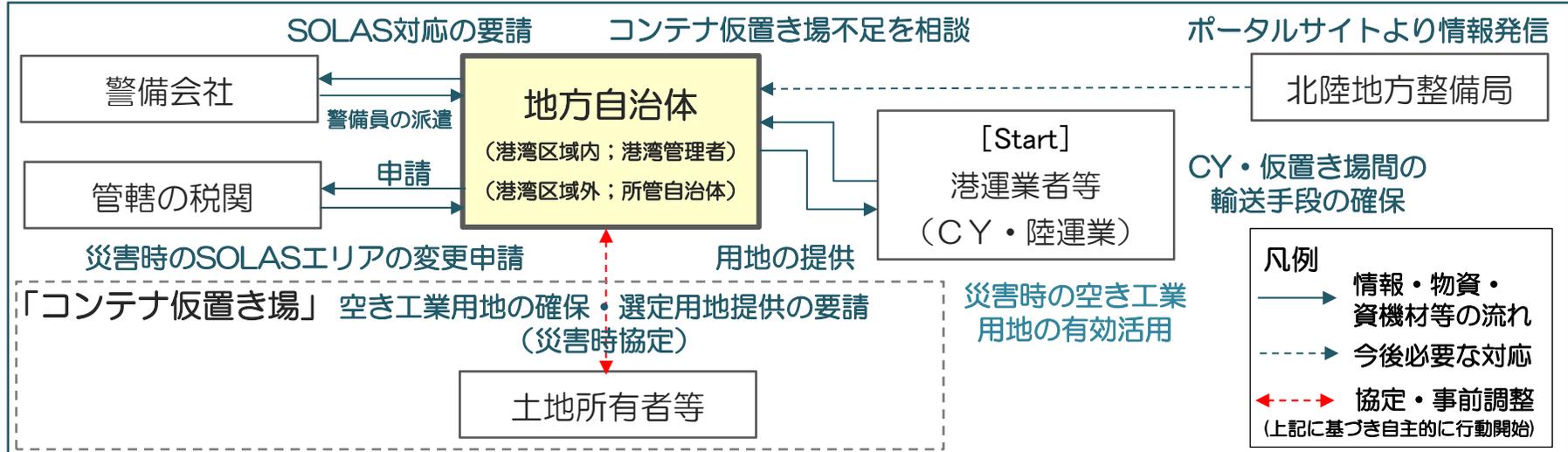




# 3. 代替輸送のための体制・役割の検討

## ■ 対応方策実現のための体制・役割

### ● ヤード混雑の解消のためのコンテナ仮置き場の設置（ヤード）



○各関係主体の連携内容のマトリクス ※CY周辺の空き用地をコンテナ仮置き場として利用する場合には、ターミナルオペレーションシステムの改変が必要 ※事前に連絡先を整理する必要がある。(別紙2)

	サポートの対象									
	北陸地方整備局	地方自治体 (港湾管理者)	税関・検査	港湾運送事業者等					荷主	その他
				CY	通関業	倉庫業	海貨業	陸運業		
北陸地方整備局				ポータルサイトよりコンテナ仮置き場の設置に関する情報を発信						
地方自治体 (港湾管理者)			SOLASエリアの変更の申請	コンテナ仮置き場の提供					SOLAS対応警備員の要請	
税関・検査		SOLASエリアの申請変更の許可								
主 体	港湾運送事業者等	コンテナ仮置き場の設置情報	[Start] コンテナヤードの混雑状況を相談							
	CY							CY・仮置き場間の保税輸送を要請		
	通関業									
	倉庫業									
	海貨業									
陸運業							CY・仮置き場間の輸送手段の確保			
荷主										
その他										
警備会社		警備員の派遣								

**凡例**

協定・事前調整により自主的に対応する行動

発災後関係者の要請に基づき対応する行動

## 4.代替輸送訓練のまとめ

## 4.代替輸送訓練のまとめ

### ■目的

- ・災害時における代替輸送の実行性向上のために、「関係者の顔の見える場づくり」、「代替輸送手引書の策定・改訂」を目的として、代替輸送訓練を実施した。

### ■訓練のテーマ

年度	テーマ	輸出入
H25	北陸の港湾を經由する代替輸送の手続きの確認	輸出
H26	輸送の効率化を図るため、支援物資を対象として輸送の双方向性をもたせる可能性を検証。	輸出・輸入
H27	トータル的な効率性を検証	輸出・輸入

### ■3年間の訓練の成果

#### ●関係者の顔の見える場づくり

- ・訓練に参加した一部の企業は、新潟港・敦賀港を代替港として利用する検討をしている。（訓練の開催を通して、北陸地域港湾と各地域の関係者との関係構築ができた。）

#### ●代替輸送手引書の策定・改訂

- ・3年間の訓練の実施を通して、代替輸送手引書を策定するとともに、参加者のご意見や新たなテーマ設定により第3版まで改訂を実施することができた。

#### ●情報共有ポータルサイトの開設

- ・一元化された情報共有の方法が有効であることが確認されたことから、今年9月にポータルサイトを開設した（随時更新）。

## 4.代替輸送訓練のまとめ

### ■本年度の代替輸送訓練の実施概要

#### 【首都圏開催(東京)】

##### 「首都直下地震に対応した代替輸送訓練」

- ・日時：平成27年10月26日(月) 13時～16時40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95人 参加主体数62社

#### 【中京圏開催(名古屋)】

##### 「南海トラフ地震に対応した代替輸送訓練」

- ・日時：平成27年10月19日(月) 13時～16時40分
- ・場所：名古屋商工会議所
- ・参加人数；約74人 参加主体数42社

### ■本年度の代替輸送訓練の効果および評価

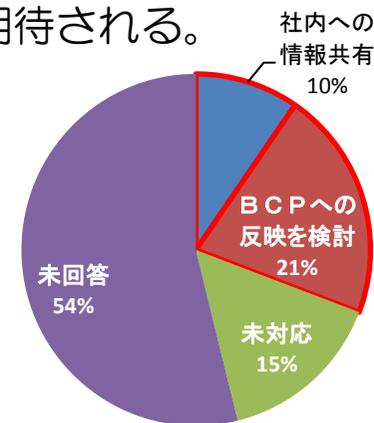
#### ●代替輸送手引書の配布

- ・今年度の代替輸送訓練において、代替輸送手引書を52社に配布した。
- ・今後、各社での災害時の代替輸送の取り組みに寄与することが期待される。

#### ●代替輸送訓練の実施による参加企業の危機管理対応の動向

- ・訓練内容や手引書について社内への情報共有（社内会議等）を実施している（31%）。
- ・企業BCPの策定および改訂を検討中で、訓練の経験や手引書の内容を活用している（21%）。

※平成27年度訓練参加主体の内、製造業等の自社の代替輸送を検討していると想定される52社に対して、ヒアリング調査を実施した。



(H27代替輸送訓練参加者へのヒアリング調査より)

#### ●他地域での代替輸送訓練実施の必要性

- ・これまで首都圏、中京圏を対象として訓練を実施してきたが、北陸地域の港湾だけでは全ての貨物の代替は困難であるため、北陸地域港湾が地理的優位性を持つ内陸の企業に対して啓発を行う必要がある。

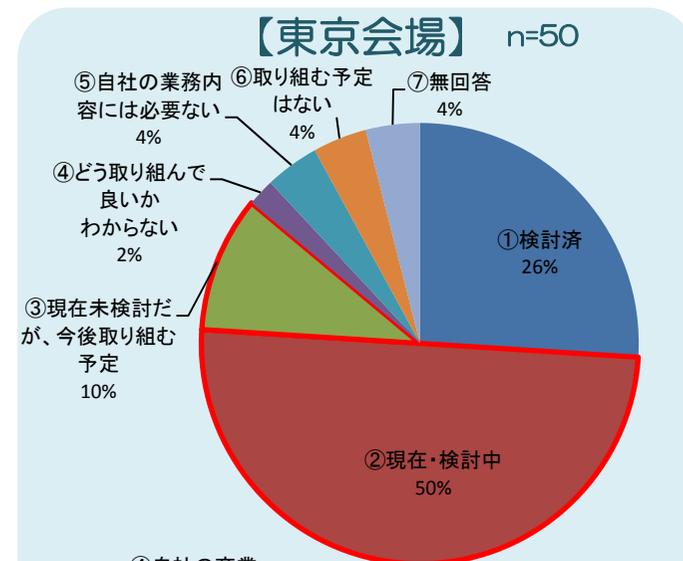
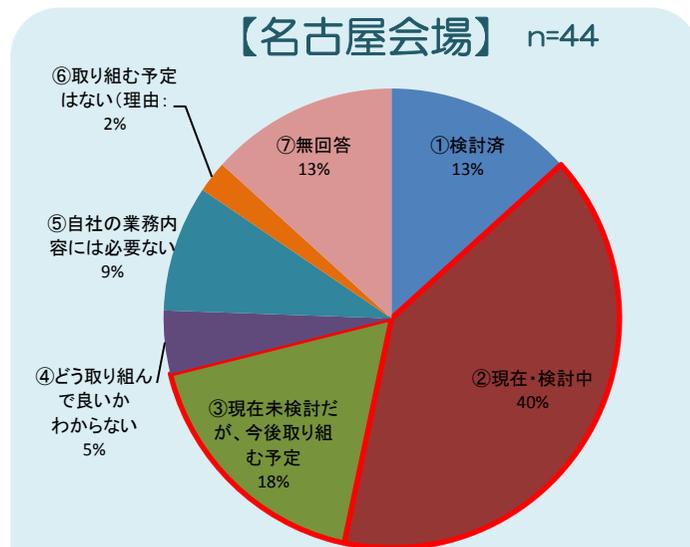
内陸地の例) 北関東圏(埼玉、群馬等)・中部圏(岐阜、滋賀等)での開催

# 4.代替輸送訓練のまとめ

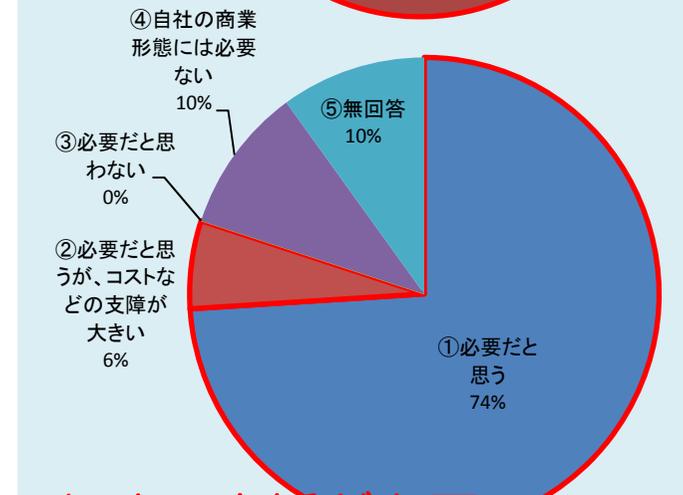
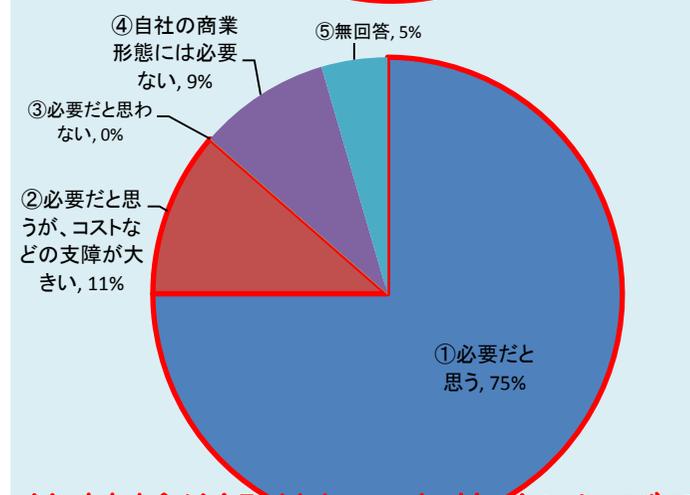
## ■代替輸送訓練実施の必要性について（H27代替輸送訓練参加者アンケートより）

- ・災害時の代替輸送の取組を検討している参加者が多い（名古屋58%、東京60%）。
- ・今後も代替輸送訓練を必要だと考えている参加者が同様に多い（名古屋86%、東京80%）。

### ○災害時における調達 ・供給に関する検討



### ○代替輸送訓練の 必要性

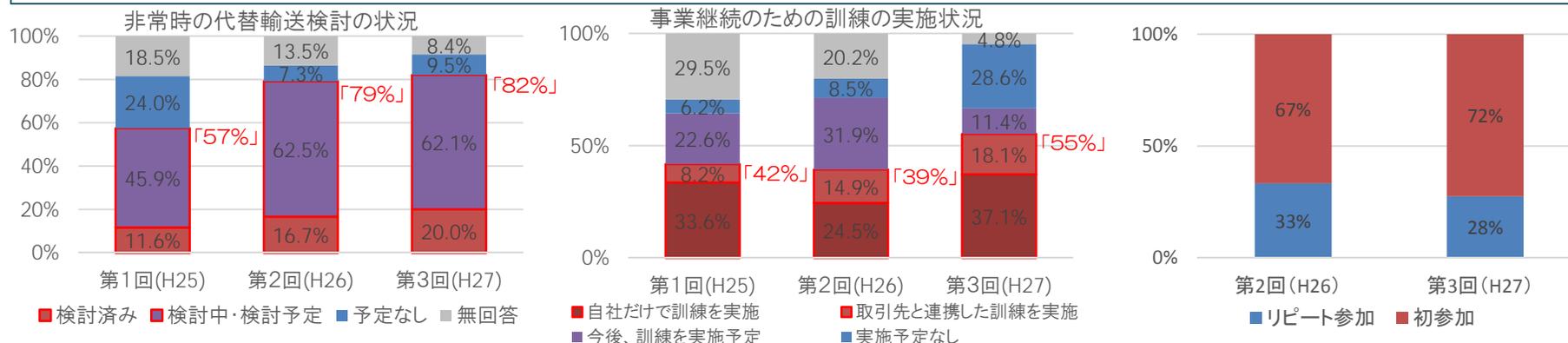


▶ 今後も代替輸送訓練の実施およびそのための支援が必要

## 4.代替輸送訓練のまとめ

### ■参加者の代替輸送に関する取組状況の推移について（代替輸送訓練参加者アンケートより）

- 非常時の代替輸送について検討している参加者は、57%から82%に増加した。
- 事業継続のための訓練を実施した参加者は、42%から55%に増加した。
- 訓練参加者のリピート率は概ね3割程度であった（H26：33%、H27：28%）。

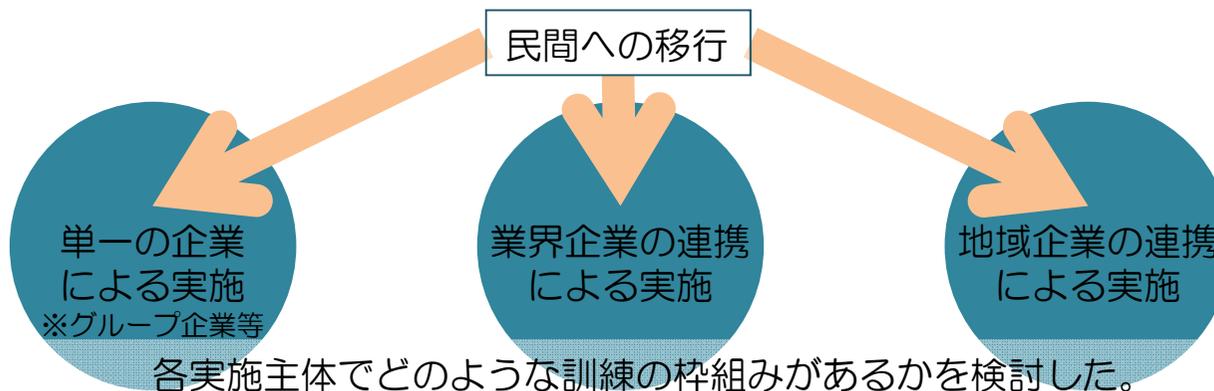


## ▶ 民間企業における代替輸送の取り組みが3年間で深化

### ■今後の代替輸送訓練について

#### ●行政主導から民間主導への移行可能性の検討

- 行政主導から民間主導への移行の可能性を検討した。



# 4.代替輸送訓練のまとめ

## ■代替輸送訓練の枠組み

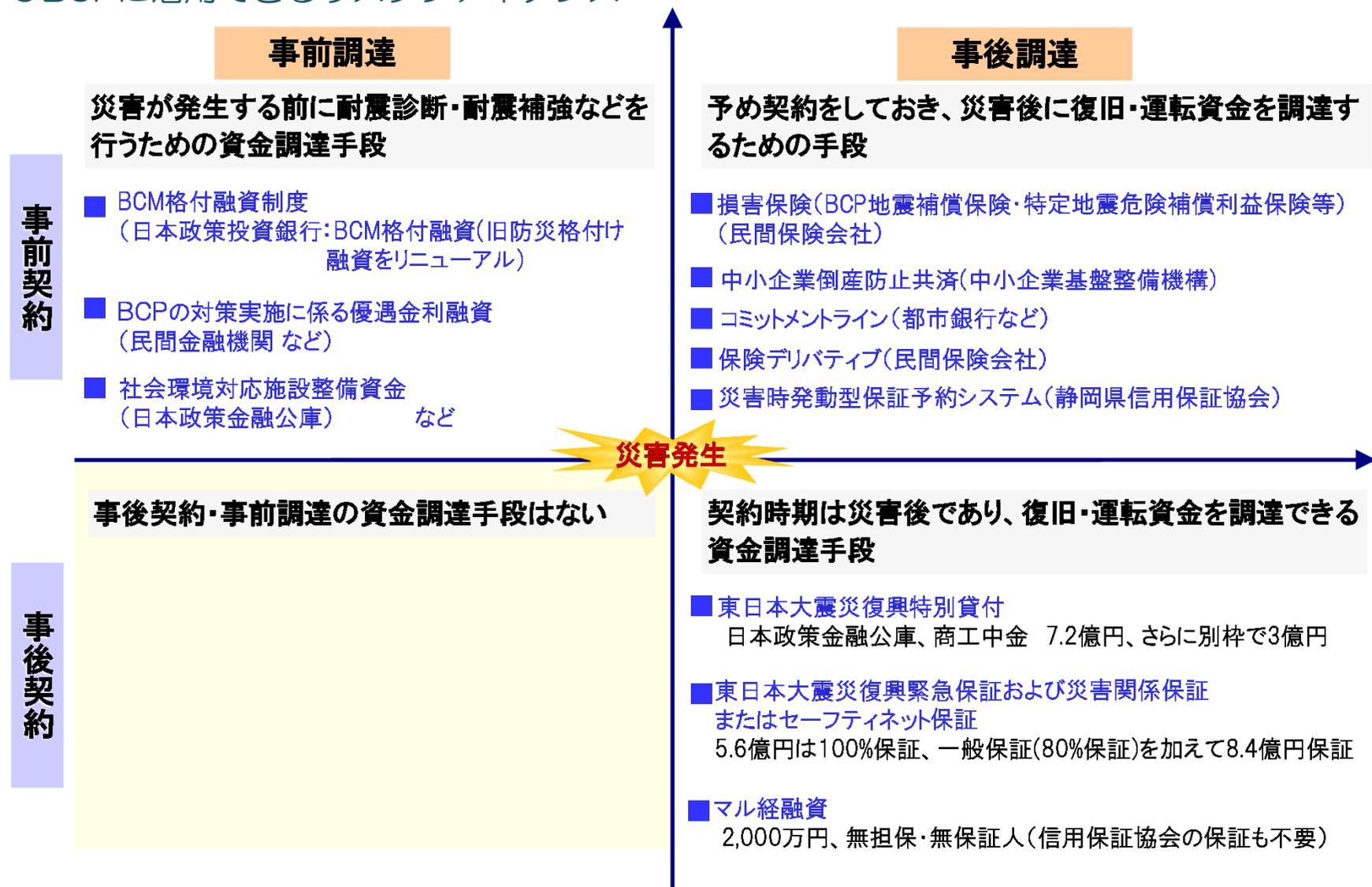
- ・民間企業が主体的に代替輸送訓練に取り組むための枠組みを検討した。

	参集型			非参集型
参加者	中小規模～大規模企業	中小規模	大規模企業	中小規模～大規模企業
	同一会場に他業種が集まる訓練 (部会の代替輸送訓練)	地域を限定し、同一協会等に所属する荷主企業5社程度を対象にした訓練	グループ企業の協力会社を対象にした訓練	WEBサイト、E-Mail、TEL、FAX等の通信機器を利用した訓練
内容	ワークショップ、図上訓練	ワークショップ、図上訓練	ワークショップ、図上訓練	実働訓練（情報伝達）
規模 (イメージ)	100名程度	30名程度	30～50名程度	—
課題	実施主体、訓練運営費、継続性	実施主体、訓練運営費	実施主体、訓練運営費	訓練システムの構築（ポータルサイト等）
メリット・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・異業種との連携による訓練が可能</li> <li>・顔の見える場づくりが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性に応じた訓練が可能</li> <li>・同一業種であるため偏りが生じる。</li> <li>・参加者が固定化する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サプライチェーンの元になる企業が必要</li> <li>・自組織のサプライチェーンについて、より専門性のある訓練が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社内で受講可能</li> <li>・旅費等の経費不要</li> <li>・場所を選ばない</li> <li>・訓練内容の把握、オリエンテーションの負荷が大きい</li> </ul>
活用ツール	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手引書</li> <li>・BCM格付け融資等の啓発パンフ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手引書</li> <li>・BCM格付け融資等の啓発パンフ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手引書</li> <li>・BCM格付け融資等の啓発パンフ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手引書</li> <li>・BCM格付け融資等の啓発パンフ</li> </ul>
想定実施主体	・行政等	・行政、協会団体等	・大規模企業	—

## 4.代替輸送訓練のまとめ

### ■訓練の実施による企業活動に対するメリットの啓発

#### ●BCPに活用できるリスクファイナンス



## 4.代替輸送訓練のまとめ

### ■訓練の実施による企業活動に対するメリットの啓発

- BCPに活用できる保険(東日本大震災後に発売した保険)

### (名称) BCP地震補償保険

2011年9月発売以来450件、ご契約者は太平洋側に多い

- ◆ 地震による利益損失を補償 建物などの物の損害は補償しないが、自社ビルが壊れて操業停止、取引先が地震で停止しているため連鎖的に操業停止、インフラが停止しているため操業ができないなどの利益の減少や事業継続のために出費した追加費用を補償
- ◆ ご契約時に指定した「震度観測点(関東、中部などのエリア)」において「震度6強」以上の地震が発生した時に補償
- ◆ 保険金請求から30日以内に全額返払いされる

○ー□100万円補償 ですので100□ 1億円補償

○ー□3万円~7万円 エリアによって掛け金が異なる

○ー□4万円のエリアの場合 100□で400万円(1年間の掛け金)1か月あたり33万円

## 5.今年度の報告のまとめ

## 5. 今年度の報告のまとめ

### ■ 代替輸送モデルケースの検討

- 太平洋側の大規模災害時において、北陸地域港湾を利用した代替輸送のためのモデルケースを検討した。
- これらの検討から、これまでの数値シミュレーションでは把握できていなかった、代替輸送を実施する関係者ごとの役割や必要な手続き（タスク）が明らかになった。

### ■ 代替輸送のための体制・役割の検討

- 代替輸送モデルケースの検討や関係者へのヒアリング調査等を通じて、抽出した関係者のタスクをマトリクスによる関係性の整理を行った。
- この検討により本年度は、「代替港までの陸上輸送手段の確保」、「代替港における貨物の保管場所の確保」、「ヤード混雑の解消のためのコンテナ仮置き場の設置」の3つの対応方策を対象に、代替輸送のための体制・役割を検討した。

### ■ 代替輸送訓練のまとめ

- 3年間の代替輸送訓練の実施により、参加企業に対して「代替輸送実施のための取組の必要性の啓発」、「各社の代替輸送のための取組の深化」などの効果があったことが分かった。
- 民間主導での代替輸送訓練の実施は、サプライチェーンを構成する関係者を自ら確保できる大規模企業が実施主体になる可能性がある。
- 自社でサプライチェーンを構成する関係者を確保しづらい、中小規模の企業に対しては、啓発活動の一環として、引き続き行政の関与を模索する。
- 北陸地域港湾の地理的優位性のある、内陸地での開催を検討する必要がある。