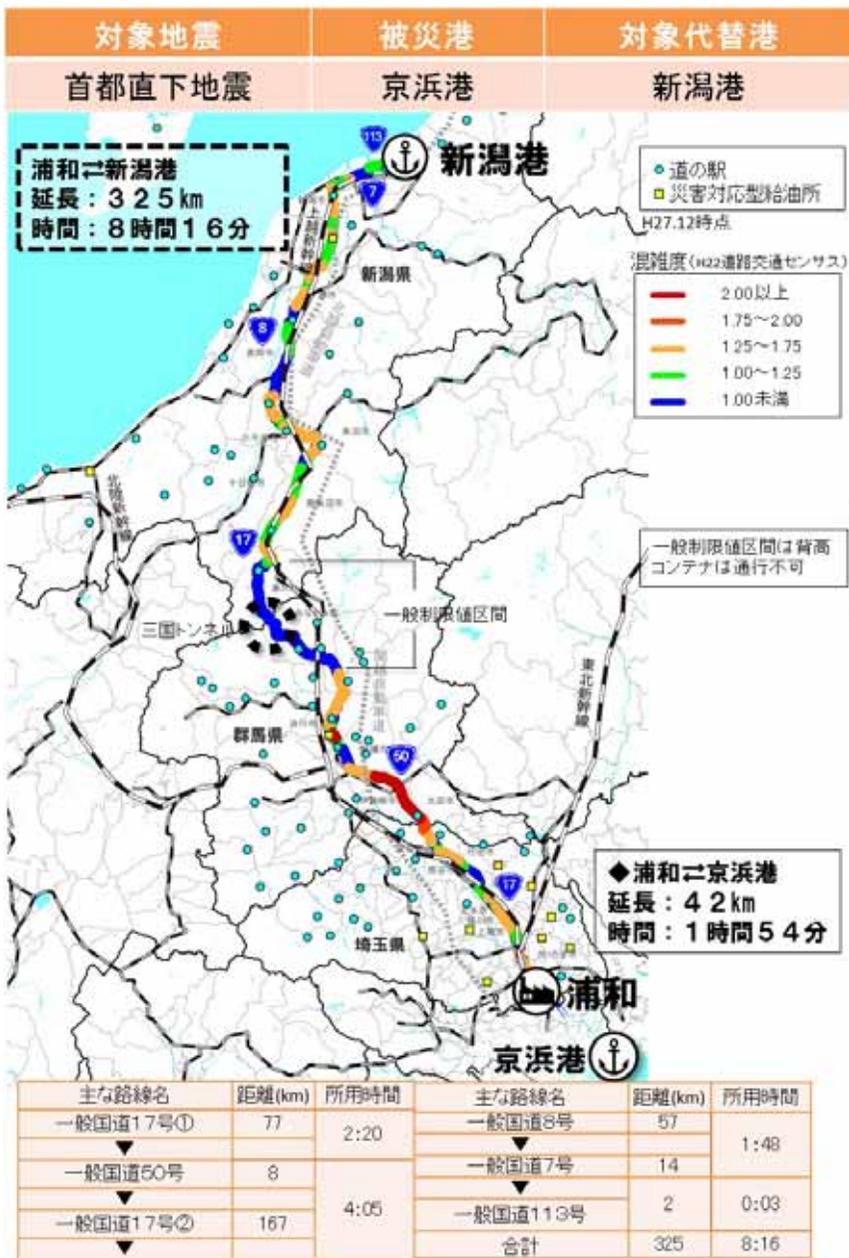


表 3 代替輸送モデルルート概要

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】 ・伊那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】 ・姫路市役所を 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18号	・国道153号 ・国道19号 ・国道18号	・国道41号	・国道23号 ・国道258号 ・国道365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330km	約280km	約210km	約310km	約290km	約170km	約160km	約240km
	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	※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		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	・港湾受人可能 ・自社タンクあり	・港湾受人可能 ・自社タンクあり	※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		・港湾受人可能 ・自社タンクあり	・港湾受人可能 ・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23号は慢性的に渋滞	・国道8号と国道161号の交差点付近は冬期にボトルネックの可能性 ・国道23号は慢性的に渋滞 ・国道303・27号に迂回		
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: 東ふ頭	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				

(1) 首都圏被災時



■ルート設定の考え方

- ・平常時に京浜港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に新潟港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・発着点は、首都直下地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産・消費量が多い生活圏（浦和）を設定
- ・輸送ルートは、さいたま市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定 ※背高コンテナの通行ができない一般制限値区間はルート図に記載
- ・港湾機能の強化のため、新潟県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにパンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・コンテナ輸送の場合は三国トンネル通行不可。関越自動車道への迂回が考えられる。
- ・国道17号の埼玉県上尾市・桶川市、新潟県魚沼市等の市街地区間で、ピーク時を中心に混雑
- ・慢性的混雑区間である伊勢崎市周辺では上武道路、渋川市周辺では渋川西バイパスが整備・事業中

■施設位置図

出典：新潟県HP 企業立地ガイド
税関HP(東京税関管轄)



図 16 代替輸送のモデルケース 新潟港（浦和発着）

対象地震	被災港	対象代替港
首都直下地震	京浜港	直江津港



主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道17号	85	2:50
一般国道18号	196	
県道350号	2	5:07
合計	283	7:57

◆浦和⇌京浜港
延長: 42 km
時間: 1時間54分

■ルート設定の考え方

- ・平常時に京浜港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に直江津港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・発着点は、首都直下地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産・消費量が多い生活圏（浦和）を設定
- ・輸送ルートは、さいたま市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・港湾機能の強化のため、新潟県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにバンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・埼玉県上尾市・桶川市(国道17号)、長野県上田市(国道18号)等の市街地区間で、ピーク時を中心に混雑
- ・国道17号の慢性的混雑区間では本庄道路が事業中
- ・国道18号の慢性的混雑区間では上新バイパスが4車線化のため、渋滞解消の可能性あり。高崎-安中拡幅が開通。坂城更埴バイパス等が事業中

■施設位置図

出典: 新潟県HP 企業立地ガイド
税関HP(東京税関管轄)



図 17 代替輸送のモデルケース 直江津港（浦和発着）

対象地震	被災港	対象代替港
南海トラフ地震	名古屋港	直江津港



主な路線名	距離(km)	所用時間	主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道153号	42	1:13	一般国道18号	77	1:43
一般国道19号	84	2:08	県道350号	2	0:05
			合計	205	5:09

■ルート設定の考え方

- ・ 平常時に名古屋港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に直江津港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・ 発着点は、長野県南側で名古屋港の利用が多い諏訪・飯田に設定
- ・ 設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・ 港湾機能の強化のため、新潟県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・ コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・ プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにバンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・ 長野県塩尻市から松本市の区間(国道19号線)、長野市(国道18号)等の市街区間で、ピーク時を中心に混雑

■施設位置図

出典：新潟県HP 企業立地ガイド
税関HP(東京税関管轄)

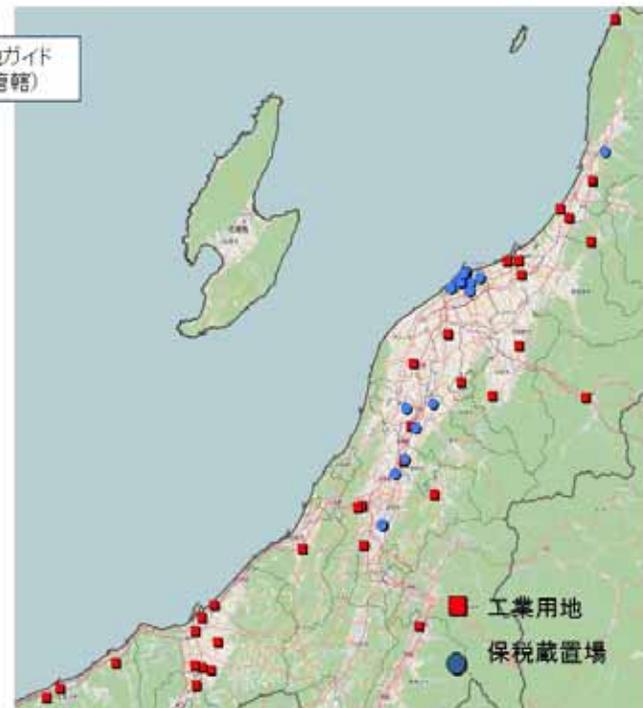
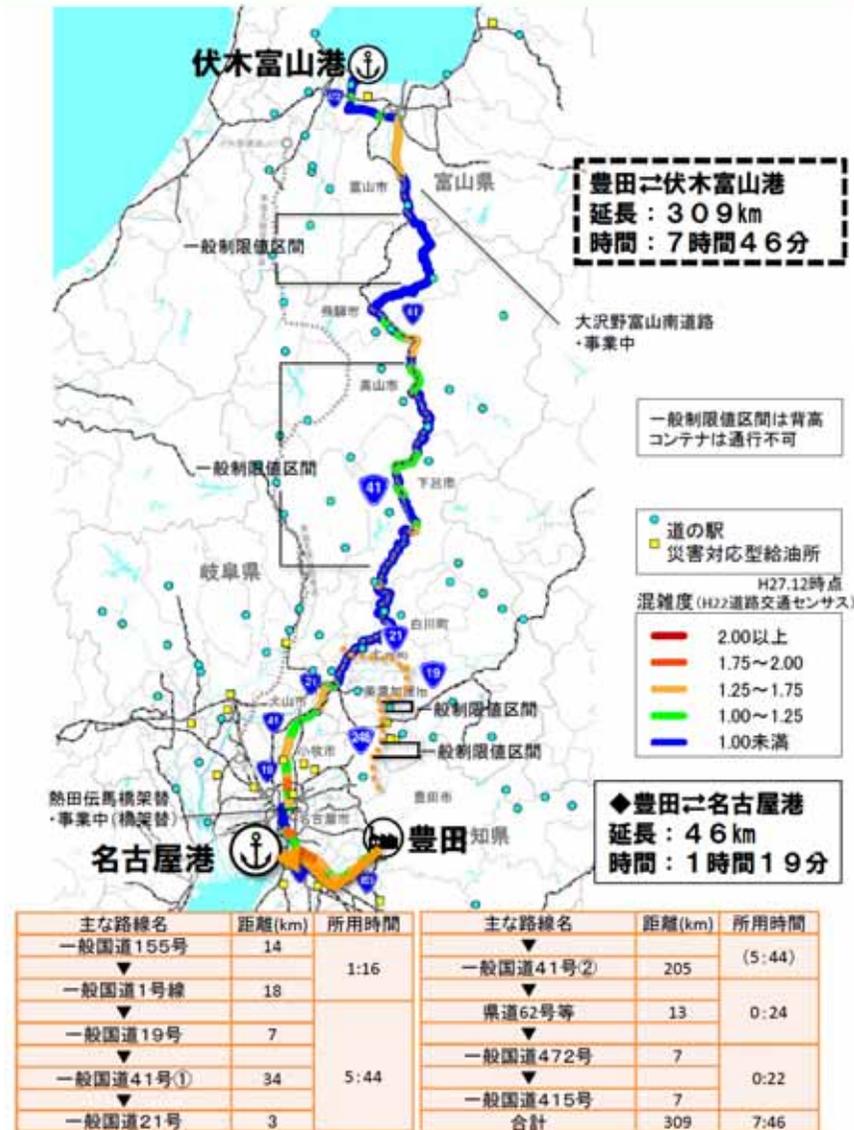


図 18 代替輸送のモデルケース 直江津港（諏訪・飯田発着）

(2) 中京圏被災時

対象地震	被災港	対象代替港
南海トラフ地震	名古屋港	伏木富山港



■ルート設定の考え方

- ・平常時に名古屋港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に伏木富山港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・発着点は、南海トラフ地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産・消費量が多い生活圏(豊田)を設定
- ・輸送ルートは、名古屋市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定 ※背高コンテナの通行ができない一般制限値区間はルート図に記載
- ・港湾機能の強化のため、伏木富山港背後のJR貨物駅、空き工業用地、倉庫、保税蔵置場を下図に記載
- ・コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにバンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・名古屋市街地(国道1号等)では、混雑度1.25~1.75の区間が複数存在し、ピーク時を中心に混雑することが想定される。
- ・名古屋市街地(国道1号・41号)では、橋梁区間等で混雑度1.75~2.00の区間があり、慢性的に混雑している。

■施設位置図



図 19 代替輸送のモデルケース 伏木富山港(豊田発着)

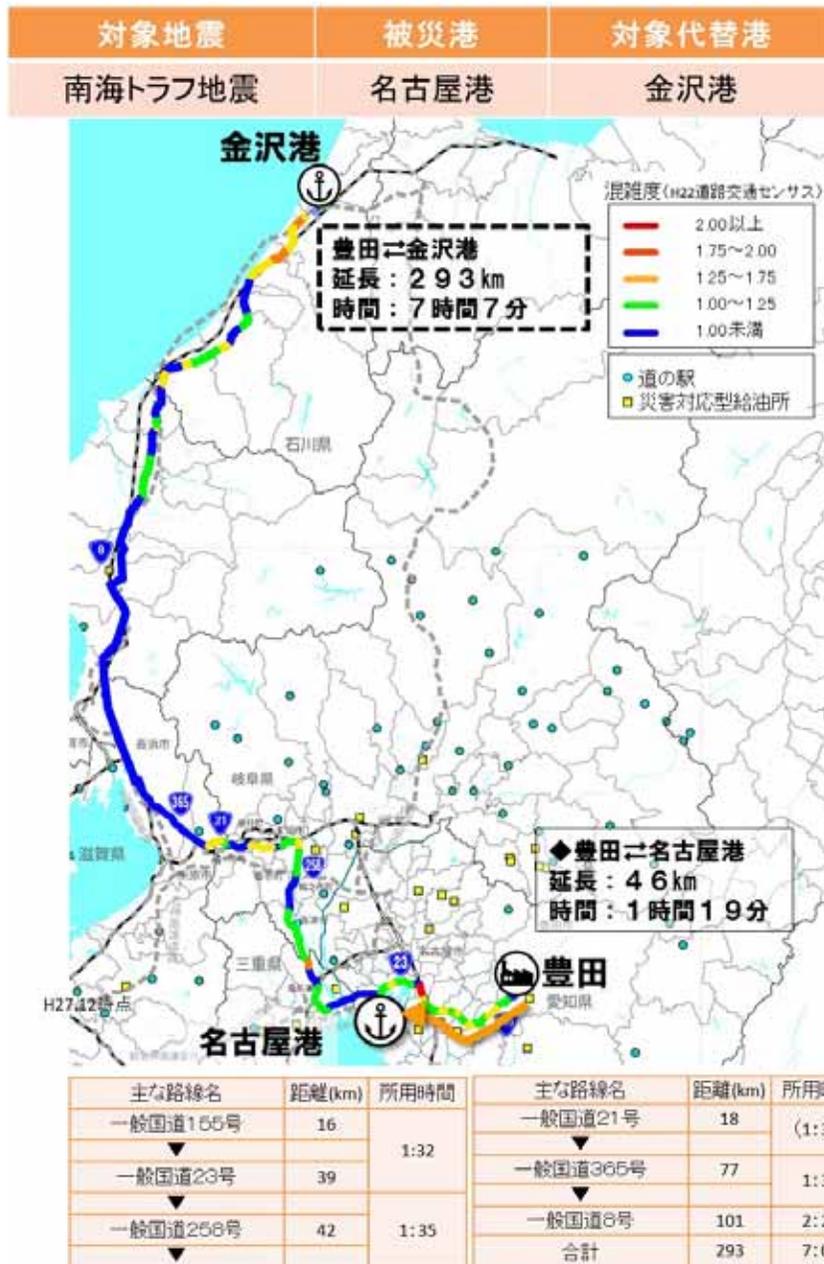


図 20 代替輸送のモデルケース 金沢港（豊田発着）

■ルート設定の考え方

- ・平常時に名古屋港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に金沢港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・発着点は、南海トラフ地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産・消費量が多い生活圏（豊田）を設定
- ・輸送ルートは、名古屋市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・港湾機能の強化のため、福井県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにバンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・名古屋市市街地の国道23号の一部で慢性的に混雑。他区間でもピーク時を中心に混雑

■施設位置図

出典：石川県HP 企業立地ガイド
税関HP(大阪税関管轄)



対象地震	被災港	対象代替港
南海トラフ地震	名古屋港	敦賀港



主な路線名	距離(km)	所用時間	主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道155号	16	1:32	一般国道365号	28	1:22
一般国道23号	39		一般国道303号	1	
一般国道258号	42	1:35	一般国道8号	29	合計
一般国道21号	18		合計	173	

■ルート設定の考え方

- ・平常時に名古屋港を利用して輸出入を行っている貨物を、災害時に敦賀港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・発着点は、南海トラフ地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産・消費量が多い生活圏（豊田）を設定
- ・輸送ルートは、名古屋市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・港湾機能の強化のため、福井県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・コンテナのバン・デバンは代替港周辺で行われるとし、発着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバン・デバンにパンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・名古屋都市街地の国道23号の一部で慢性的に混雑。他区間でもピーク時を中心に混雑

■施設位置図

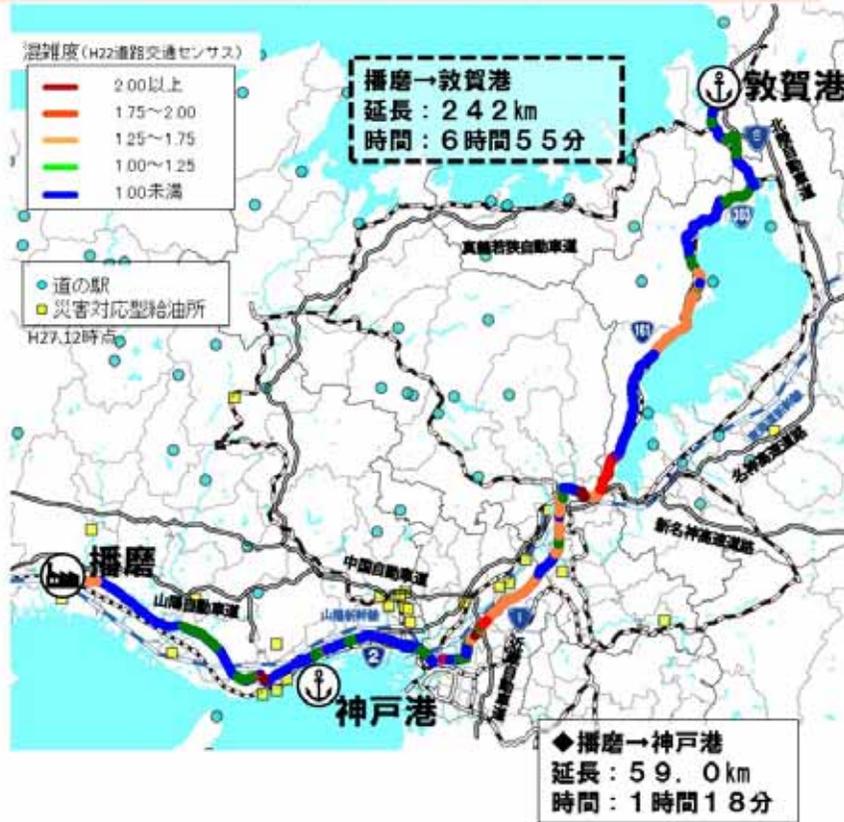
出典：福井県HP 企業立地ガイド
税関HP(大阪税関管轄)



図 21 代替輸送のモデルケース 敦賀港（豊田発着）

(3) 関西圏被災時

対象地震	被災港	対象代替港
南海トラフ地震	神戸港	敦賀港



主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道2号	48	1:18
▼		
神戸明石線	34	
▼		
一般国道2号	7.8	5:02
▼(神戸港)		
一般国道2号	30	
▼		

主な路線名	距離(km)	所用時間
▼		(5:02)
一般国道1号	54	
▼		
一般国道161号	70	0:35
▼		
一般国道303号	8	
▼		
一般国道8号	21	
合計	242	6:55

■ルート設定の考え方

- ・ 平常時に神戸港を利用して輸出を行っている貨物を、災害時に敦賀港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・ 発点は、南海トラフ地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の生産量が多い生活圏(播磨)を設定
- ・ 輸送ルートは、神戸市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・ 設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・ 港湾機能の強化のため、福井県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・ コンテナのバンニングは代替港周辺で行われるとし、発点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・ プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのバンニングにバンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・ 京都市市街地の国道1号の一部と大津市市街地国道161号で慢性的に混雑。他区間でもピーク時を中心に混雑
- ・ 国道8号と161号が渋滞した場合、303号→27号で迂回(ヒアリングによる)

■施設位置図

出典：福井県HP 企業立地ガイド
税関HP(大阪税関管轄)



図 22 代替輸送のモデルケース 敦賀港(播磨発)

対象地震	被災港	対象代替港
南海トラフ地震	大阪港	敦賀港



主な路線名	距離(km)	所用時間	主な路線名	距離(km)	所用時間
一般国道8号	29	0:34	大阪中央環状線	9	0:37
一般国道303号	8		築港深江線	5	
一般国道161号	70		一般国道25号	1	
一般国道1号	43	3:00	合計	157.5	4:12

■ルート設定の考え方

- ・ 平常時に大阪港を利用して輸入を行っている貨物を、災害時に敦賀港を利用して、代替輸送を行うことを想定
- ・ 着点は、南海トラフ地震の被災エリアの中からコンテナ貨物の消費量が多い生活圏（大阪）を設定
- ・ 輸送ルートは、大阪市周辺は被災後に道路交通規制を敷くことが計画されているため、交通規制予定路線を確認し、それ以外の路線から設定
- ・ 設定する路線は、一般道で重さ指定、高さ指定のある道路を基本とし設定
- ・ 港湾機能の強化のため、福井県内の空き工業用地、保税蔵置場を下図に記載
- ・ コンテナのデバンニングは代替港周辺で行われるとし、着点から代替港までの輸送には10tトラックが用いられると想定
- ・ プラットフォームが無い倉庫では、コンテナのデバンニングにパンステージ、シャーシの積み降ろし機材が必要

■備考

- ・ 京都市市街地の国道1号の一部と津州市市街地国道161号で慢性的に混雑。他区間でもピーク時を中心に混雑
- ・ 国道8号と161号が渋滞した場合、303号→27号で迂回（ヒアリングによる）

■施設位置図

出典：福井県HP 企業立地ガイド
税関HP(大阪税関管轄)

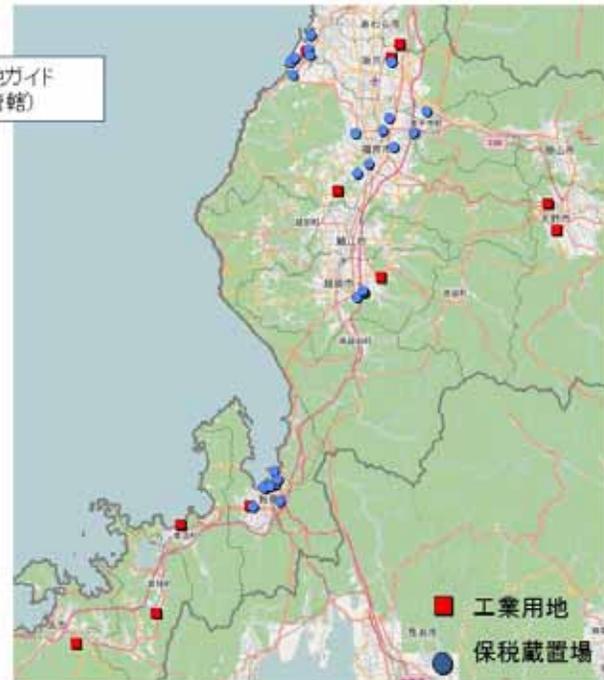


図 23 代替輸送のモデルケース 敦賀港（大阪着）

4. 事業継続のための支援

4-1 代替輸送訓練の実施

代替輸送訓練は、大規模災害発生後、北陸地域港湾への代替輸送を行うために、とるべき行動の判断・実行を机上にて模擬体験することにより、代替輸送に参加する企業等の経験値、代替輸送に対する意識の向上を目的として開催している。(資料2を参照)

代替輸送訓練を実施するなかで、太平洋側の荷主等は、通常時に利用していない北陸地域港湾の活用を想定することに抵抗があることが分かり、この課題を踏まえ、訓練の中で北陸地域への代替輸送ルートを想定しておくことがリダンダンシー上有用であり、災害の同時発生が考えにくい北陸地域を想定しておくことが有効である事を啓発した。

今後の代替輸送訓練については、首都圏及び中京圏の商工会議所等ともタイアップして太平洋側内陸部の中小企業へも代替輸送の有効性を啓発していくなど、訓練の実施体制や行政の支援体制及び民間企業への移行について検討していく必要がある。

表 4 代替輸送訓練の枠組み例

	参集型			非参集型
参加者	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)	中小規模 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	大規模企業 グループ企業の協力会社を対象にした訓練	中小規模～大規模企業 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)
特徴	・異業種との連携による訓練が可能 ・顔の見える場づくりが可能	・地域特性に応じた訓練が可能 ・同一業種であるため偏りが生じる。 ・参加者が固定化する可能性がある。	・サプライチェーンの元になる企業が必要 ・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	・社内で受講可能 ・旅費等の経費不要 ・場所を選ばない ・訓練内容の把握、オリエンテーションの負荷が大きい
活用ツール	・手引書 ・BCM格付け融資等の啓発パンフ	・手引書 ・BCM格付け融資等の啓発パンフ	・手引書 ・BCM格付け融資等の啓発パンフ	・手引書 ・BCM格付け融資等の啓発パンフ
想定実施主体	・行政等	・行政、協会団体等	・大規模企業	-

4-2 代替輸送手引書の作成

代替輸送手引書は、大規模災害により平常時の輸送手段が利用できない状況が生じた場合に、速やかに代替手段を確保するため、各業務の担当者が行動する際に活用することを想定して作成した。(資料3を参照)

手引書は、平成25年から27年の3年間、代替輸送訓練の実施を通じて参加者からの意見等を反映して策定し、ポータルサイトで公開している。

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。

代替輸送手引き書 第3版

輸出の対応

代替対応を含めた全体の輸出プロセス

通常の輸出業務の流れ

関係者の役割

輸入の対応

代替対応を含めた全体の輸入プロセス

通常の輸入業務の流れ

関係者の役割

輸出代替対応手順

1. 輸出荷主の代替対応手順【輸出編】

2. 陸運業者の代替対応手順【輸出編】

3. 港運業者の代替対応手順【輸出編】

4. 倉庫業者の代替対応手順【輸出編】

5. 船社の代替対応手順【輸出編】

6. 港湾管理者の代替対応手順【輸出編】

輸入代替対応手順

1. 輸入荷主の代替対応手順【輸入編】

代替輸送モデル

図 24 代替輸送手引書第3版の表紙

5. 災害時における情報共有

5-1 ポータルサイトの開設

国際海上輸送には、多くの物流関係者が係わることから、正確かつ即時性のある情報を確実に共有することが求められる。東日本大震災の際には、各機関から大量の情報が発信されたが、時々刻々と変化する状況を関係者間で共有できなかったため事業継続に多くの支障が出た。

大規模災害時における物流機能途絶を回避するため、北陸地域港湾を代替輸送ルートとして検討する太平洋側潜在ユーザー及びそれをサポートする港湾関係者を対象に、北陸地域への輸送に関する情報を一元化することを目的として、平成27年9月にポータルサイトを開設した。

北陸地方整備局港湾空港部のサイトに「北陸広域バックアップ体制Web」（災害時港湾情報ポータルサイト）がリンクされている。

リンク先 URL : <http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/saigaiportal/index.html>

【ポータルサイトのコンテンツ】

- ・北陸地域の港湾物流関係主体のホームページへのリンク
- ・道路交通情報へのリンク
- ・代替輸送手引書
- ・北陸地域港湾の物流関係者のリスト



図 25 ポータルサイトの画面

6. 代替輸送における制度上の課題

6-1 大規模災害時の交通規制

首都直下地震、南海トラフ地震等の大規模災害発生時には、緊急交通路の指定予定路線が通行できなくなる可能性があるため、それを考慮して代替輸送ルートを設定する必要がある。

そのため、当計画書のモデルルートは、北陸地域港湾の物流業者からのヒアリング結果を踏まえ、なおかつ指定予定路線を通らないよう設定している。



出典：警察庁ホームページ

図 26 首都直下地震発生時の緊急交通路の指定予定路線



出典：時事通信社ホームページ

図 27 南海トラフ地震発生時の緊急交通路の指定予定路線

6-2 保税地域の不足

輸入許可が下りる前の貨物、輸出許可を受けた貨物は「外国貨物」とされ、これらは保税地域内（一般的に SOLAS エリア内のコンテナヤードなど）で取り扱われなければならないが、大規模災害時は代替輸送貨物が集中し、保税地域が不足することが予想される。

保税地域が不足した場合は、保税地域外で空き用地を確保する必要があるが、新規に保税地域の指定手続きが完了するまでは、「外国貨物」となったコンテナを置くことができない。

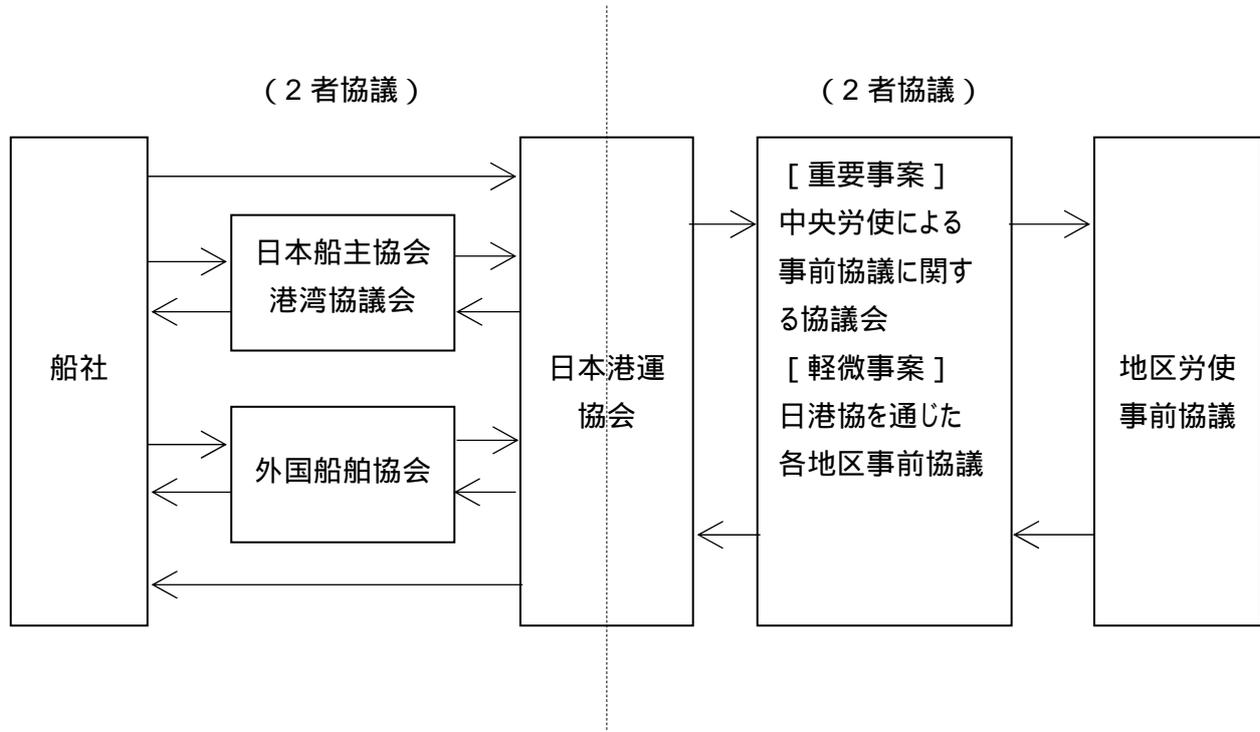
そこで、北陸地域港湾においては港湾運送業者へのヒアリングにより、以下の2点が確認されているため、現状では平常時の1.4倍程度の貨物であれば対応が可能であると想定される。（金沢港は1.2倍程度）

- ・保税地域内の木材ヤードは空きスペースが多く、災害時にそのスペースを利用することは可能である。（新潟港）
- ・保税地域内の空コンテナを保税地域外に出すことで、保税地域内のスペースを広げることが可能である。（直江津港、伏木富山港、敦賀港）

6-3 臨時シャトル便の航路開設に伴う手続き

(1) 船社と港湾労働組合との事前協議

臨時のシャトル便が寄港する港湾では、日本港運協会を通じて、船社と港湾労働組合が港湾作業員の確保や港湾施設の利用について事前協議を行う必要がある。



出典：協定書・確認書集（一般社団法人 日本港運協会、全国港湾労働組合連合会、全日本港湾運輸労働組合同盟）

図 28 臨時航路開設に伴う事前協議

(2) 海上運送法等に基づく届出

臨時シャトル便の航路を開設しようとするときは、以下の届け出が必要である。

①外貿（日本船社）

海上運送法に定義する貨物定期航路事業に該当し、航路を開設しようとするときは、海上運送法第19条の5に基づき、10日前までに国土交通大臣に届け出なければならない。

②外貿（外国船社）

海上運送法の適用外であるが、相手国の港湾の海事当局に届け出等の手続きが必要になるため、有事の際、円滑に手続きができるよう、窓口、届出内容、書式等を事前に確認しておく必要がある。

③内貿

海上運送法に基づく手続きは必要ない。

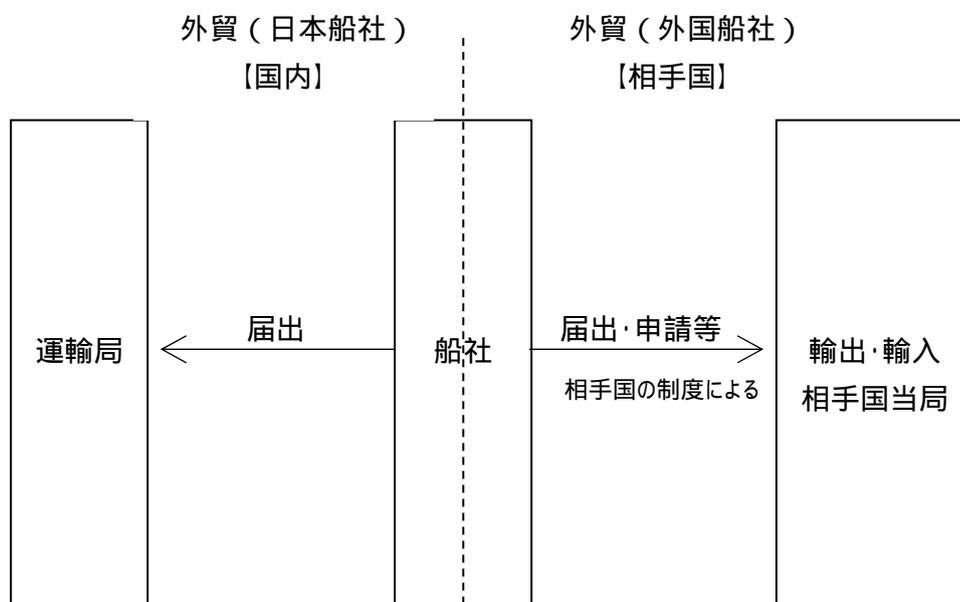


図 29 シャトル便開設のための届出

海上運送法（抜粋）

（貨物定期航路事業の届出）

第十九条の五 貨物定期航路事業を営もうとする者は、国土交通省令の定める手続により、航路ごとに、その事業の開始の日の十日前（人の運送をする貨物定期航路事業を営もうとする者にあつては、三十日前）までに、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。届出をした事項を変更しようとするときも同様である。

2 貨物定期航路事業を営む者（以下「貨物定期航路事業者」という。）が、その事業を廃止したときは、国土交通省令の定める手続により、航路ごとに、廃止の日から三十日以内に、国土交通大臣にその旨を届け出なければならない。

7. 基本行動計画のフォローアップ

大規模災害時、北陸地域港湾において代替輸送を円滑に行うために策定した「基本行動計画」について、実効性向上を図るため、フォローアップを実施する。

7-1 基本行動計画のフォローアップの基本的考え方

基本行動計画は、大規模災害時に代替輸送を円滑に行うため定めたものであり、対象とする事象が長期間発生しなければ、社会環境の変化等により、陳腐化、形骸化してしまう可能性がある。

そのため、PDCA サイクルに基づき、継続的に改善する。

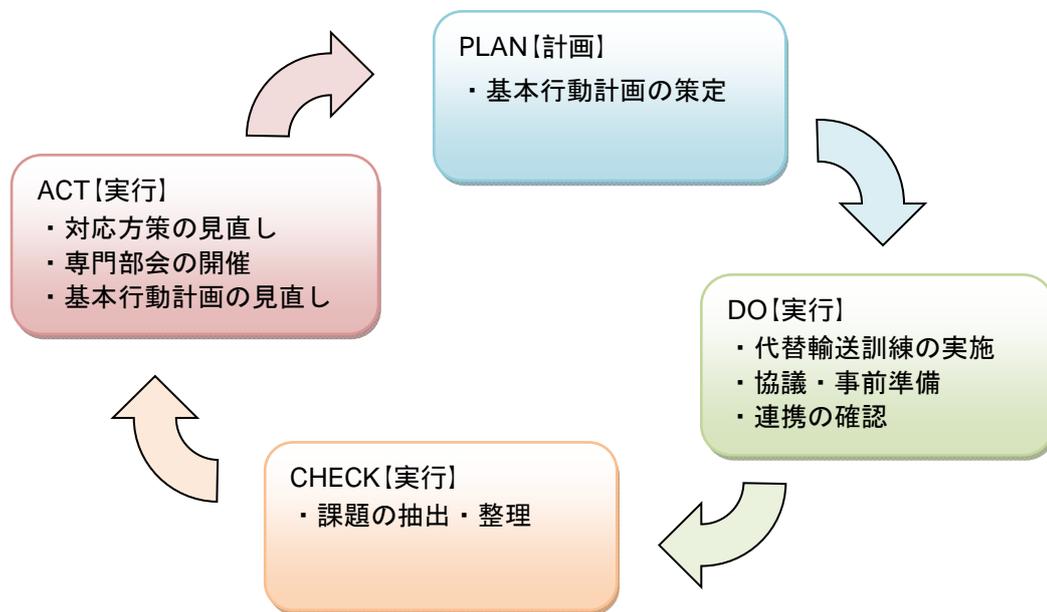


図 30 基本行動計画の継続的な改善のイメージ

7-2 基本行動計画のフォローアップ内容

社会環境などの変化に対応し、実効性を高めるため、基本行動計画の継続的なフォローアップを実施する。

(1) 対応方策の更新・情報収集等

対応方策の体制・役割図（P.11～P.13）において「協定・事前調整」が必要とされていた事項について、協定等の改定情報や、各関係者の動向など、情報収集に努める（毎年）。また、対応方策の更新や追加について、必要に応じて検討する。

(2) 代替輸送訓練の実施

代替輸送訓練は、太平洋側の荷主等に北陸地域を代替輸送ルートとして想定しておくことがリダンダンシー上有用であることの啓発及び大規模災害時の代替輸送に係る手順や役割を確認するための場として非常に有効であることから、継続して実施していくことが望ましい。

また、訓練の実施体制や行政の支援体制及び民間企業への移行について今後検討していく必要がある。

(3) 代替輸送手引書の更新

代替輸送手引書は、代替輸送訓練の実施を通じて、参加者からの意見等を反映して更新し、ポータルサイトで公開する。（随時更新）

(4) ポータルサイトの充実

北陸地方整備局港湾空港部のサイトに「北陸広域バックアップ体制Web」（災害時港湾情報ポータルサイト）がリンクされている。

今後も対応方策を実行するために必要な「倉庫の情報」や国土交通省（本省）が発信する「災害情報」などをリンクさせ、コンテンツを充実させていく。（随時更新）

(5) 広域バックアップ専門部会の開催

技術の進歩及び社会環境の変化に伴い、法令や規則等も改正されるため、本基本行動計画の見直しを行う必要がある。

しかし、技術の進歩及び法令の改正時期などは不定期で予測が難しいことから、専門部会委員に毎年意見照会を実施し、情報収集に努める。意見照会結果等を踏まえ基本行動計画の見直しを行う際は、座長が必要に応じて委員を招集し、専門部会において内容の審議を行う。

専門部会を開催しない年度については、意見照会結果等を事務局から各委員に情報提供を行う。

表 5 フォローアップのロードマップ

項目	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
① 対応方策の更新・情報収集等	代替輸送基本行動計画の策定	対応方策の情報収集等			
② 代替輸送訓練の実施		代替輸送訓練の実施			
③ 代替輸送手引書の更新		手引書の更新（随時更新）			
④ ポータルサイトの充実		コンテンツの充実（随時更新）			
⑤ 専門部会の開催				開催	