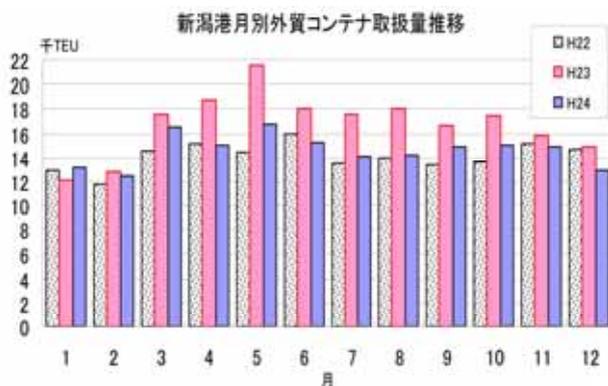
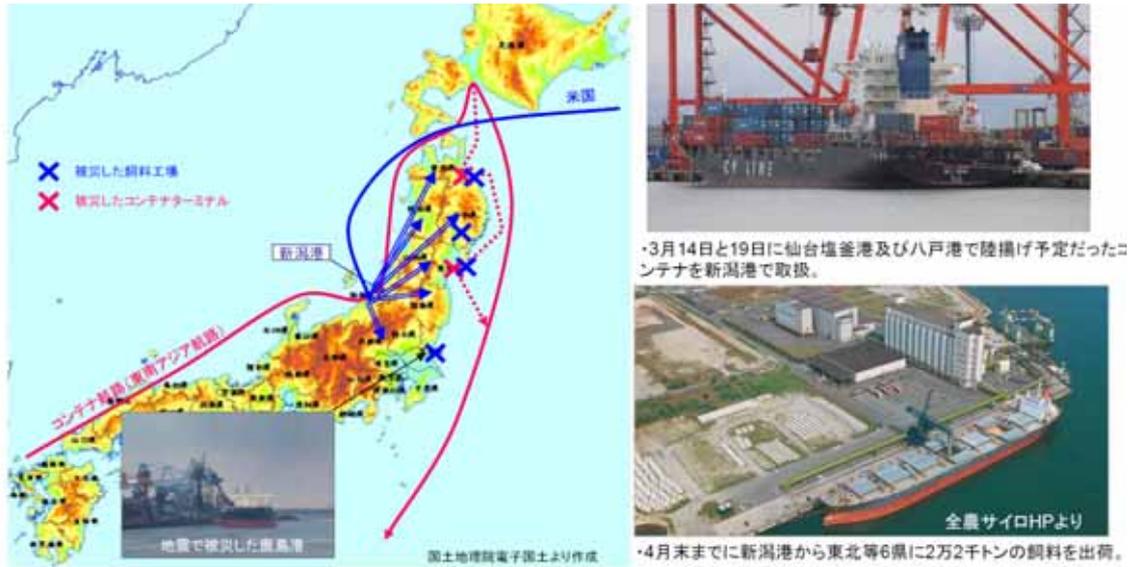


資料4 東日本大震災時に新潟港が果たした役割

○コンテナ貨物の受入

- ・新潟港では緊急的なコンテナ蔵置スペースの確保、他所蔵置場所において貨物の取扱を行う場合の手続きを簡素化するなどの対応を実施。
- ・新潟港では、平成23年5月に前年の月間最大取扱貨物量の約1.4倍となる21,531TEU/月の取扱量を記録。



※N-WTT取扱貨物量(空コン国内移送分含む)による速報値。

○燃油・救援物資の輸送

- ・東北太平洋側の石油精製及び配分基地が被災していたため、ガソリン・灯油等を新潟港へ輸送し、磐越道や国道113を経由して福島、宮城等への被災地へのガソリン・灯油等の供給を実施。（太平洋側の油槽所の復旧に伴い4月末にはほぼ収束）
- ・救援物資を積載した船舶が新潟港に入港し、東北各地への配送拠点として機能。
- ・鹿島港及び東北地方の工場が被災したため、家畜用飼料を新潟港から秋田、山形、群馬県等へ供給。



- 国土地理院電子国土より作成
- 太平洋側の精油所・油槽所が被災したため、新潟港から鉄道・タンクローリーで東北各地へ輸送
- 新潟港を拠点に救援物資を東北各地へ輸送



地震で被災した鹿島港
(飼料の原料となる穀物を荷揚げする岸壁やアンローダー等が被災)

石油製品



石油製品を輸送するタンカー
3月68隻、4月72隻のタンカーが入港(前年月平均48隻)。主要な油槽所における4月の取扱量約25万KL(対前年1.3倍)
被災地への配送拠点となった油槽所

救援物資



韓国からの救援物資増加し4月
4月1日に韓国政府、3月28日に国立大学協会からの救援物資を陸揚。復興関係資料も随時到着。
震災最大の被害地の被災者支援
コンテナハウスの増設、修繕
(新潟大学提供)

飼料



全農サイロHPより
・4月末までに新潟港から東北等6県に2万2千トンの飼料を出荷

資料5 バルク貨物の代替可能性

- ・首都直下、南海トラフ地震が発生した際のバルク貨物の代替輸送の可能性について検討を行った。
- ・北陸地域港湾での取扱実績、東日本大震災時の代替輸送実績、被災港湾におけるバルク貨物の取扱状況から品目を抽出した上で、北陸地域港湾の受入能力と比較を行い、代替の可能性を検討した。
- ・北陸地域港湾の現況の施設、荷役機械及び貯蔵施設の受入体制、陸上輸送の可能性等を勘案すると、バルク貨物のうち完成自動車、石油製品、配合飼料等の一部の品目に関しては、太平洋側港湾の代替として、北陸地域港湾で取り扱える可能性がある。
- ・しかしながら、コンテナ貨物と同様に扱うことができる量に関しては、代替需要量のすべてを賄うことはできない。

【代替輸送の検討に際しての前提条件】

バルク貨物の輸送船舶が入港するのに必要な施設の諸元を以下のように設定し、北陸地域港湾の現有施設と比較することで、取扱の可能性を検討した。

品目	サイズ	必要バース延長(m)	必要バース水深(m)	輸出入の想定	備考
完成自動車	60,000GT	260	12.0	輸出	港湾の施設の技術上の基準・同解説(技術基準)p.945の自動車専用船の最大値より設定
木材チップ	55,000DWT	280	14.0	輸入	木材チップ資源の開発と海運(国際臨海開発研究センターQuarterly78,2009/vol.1.2.p.9)表4-1チップ運搬船の推移より載貨重量トン数を設定した上で技術基準より水深、延長を設定
石油製品	5,000DWT	130	7.5	移入	国内の製油所からの内航を想定し、JX日鉱日石エネルギーHPを参考に輸送船舶の載貨重量トン数を設定した上で技術基準より水深、延長を設定
重油	5,000DWT	130	7.5	移入	同上
セメント	5,000DWT	130	7.5	移入	平成25年度内航船舶輸送統計母集団調査結果より載貨重量トン数を設定した上で技術基準より水深、延長を設定
原木	30,000DWT	240	12.0	輸入	運輸政策研究,2001.vol.4.No.2.p.34.図3原木運搬船のDWT分布から隻数の最頻値で載貨重量トン数を設定した上で、技術基準より水深、延長を設定
配合飼料	2,000DWT	100	5.5	移入	東日本大震災時に499GTばら積み船が輸送に投入されたとの実績より、総トン数から載貨重量トン数を設定した上で、技術基準より水深、延長を設定
石炭	80,000DWT (パナマックス)	300	16.0	輸入	パナマックスの一般的なサイズより
穀物	80,000DWT (パナマックス)	300	16.0	輸入	同上
鉄鉱石	150,000DWT (ケープサイズ)	370	20.0	輸入	ケープサイズの一般的なサイズより

【船舶のサイズについて】輸出入：平常時に太平洋側港湾に入港する船舶サイズを想定

移入：平常時は原料から太平洋側で製品を作っている品目で、代替生産を行ったものを北陸港湾に輸送する内航船を想定

【受入可否の評価結果】

ここでは、北陸各港での品目ごとの取扱の可能性を示す。港湾施設に関しては、上で設定した船舶を受入れることができる場合に○、受け入れられない場合に×、専用施設で受入られる場合に△と評価した。荷役機械等についても、貨物を取り扱うための体制がある（平常時に取り扱いがある）場合に○、ない場合に×、専用施設としてある場合には△とした。

さらに、東日本大震災時の輸送実績などより陸送の可能性についての検討も加えた。

代替輸送の可能性については今回行っている港湾施設、荷役機械等の観点からの評価に加えて、背後の道路網、施設の利用状況、作業人員、危険物への対応等に関して検討することでより確度が上がると考えられる。しかし、本調査では港湾施設の諸元と荷役機械等の状況がボトルネックとなる事項であると捉え、基礎的な検討としてこれらを対象として代替輸送の可能性の検討を行うものとした。

新潟港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、石油製品、重油、セメント、原木、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	輸入	○	×	×	○	○	×
○	石油製品	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	重油	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	セメント	移入	○	○	○	○	○(セメントサイロ有り)	○(バラセメント車)
○	原木	輸入	○	○	○	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	移入	○	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	輸入	×	×	×	×	×	×
×	穀物	輸入	×	×	×	×	×	×
×	鉄鉱石	輸入	×	×	×	×	×	×

直江津港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、石油製品、重油、原木、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	木材チップ	輸入	×	×	×	×	×
○	石油製品	石油製品	移入	○	○	○	○	○陸送(ローリー)
○	重油	重油	移入	○	○	○	○	○陸送(ローリー)
×	セメント	セメント	移入	○	○	○	×	○(バラセメント車)
○	原木	原木	輸入	○	○	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	配合飼料	移入	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	石炭	輸入	×	×	×	×	×
×	穀物	穀物	輸入	×	×	×	×	×
×	鉄鉱石	鉄鉱石	輸入	×	×	×	×	×

伏木富山港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、石油製品、重油、セメント、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	輸入	○	○	○	○	○	×
○	石油製品	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	重油	移入	○	○	○	○	△(専用)	○陸送(ローリー)
○	セメント	移入	○	○	○	○	○(セメントサイロ有り)	○(バラセメント車)
×	原木	輸入	○	×	×	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	移入	○	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	輸入	×	×	×	△(規格外の可能性有)	△(専用)	×
×	穀物	輸入	×	×	×	×	×	×
×	鉄鉱石	輸入	×	×	×	×	×	×

金沢港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、石油製品、重油、セメント、原木、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	輸入	×	×	×	×	×	×
○	石油製品	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	重油	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	セメント	移入	○	○	○	○	○(セメントサイロ有り)	○(バラセメント車)
○	原木	輸入	○	○	○	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	移入	○	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	輸入	×	×	×	×	×	×
×	穀物	輸入	×	×	×	×	△(小規模サイロ有り)	×
×	鉄鉱石	輸入	×	×	×	×	×	×

七尾港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、原木、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	輸入	×	×	×	×	×	×
△	石油製品	移入	△(専用)	△(専用)	△(専用)	△(専用)	△(専用)	○陸送(ローリー)
×	重油	移入	×	×	×	×	×	○陸送(ローリー)
△	セメント	移入	△(専用)	△(専用)	△(専用)	△(専用)	△(専用)	○(バラセメント車)
○	原木	輸入	○	○	○	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	移入	○	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	輸入	×	×	×	△(専用)	△(専用)	×
×	穀物	輸入	×	×	×	×	×	×
×	鉄鉱石	輸入	×	×	×	×	×	×

敦賀港【代替の可能性がある品目】：完成自動車、石油製品、重油、セメント、配合飼料

代替の可能性	品目	輸出入別	港湾施設			荷役機械等		
			航路水深	岸壁水深	岸壁延長	荷役機械の有無	蔵置施設	背後地への陸送(輸送)の可能性
○	完成自動車	輸出	○	○	○	-	○	○陸送(輸送車)
×	木材チップ	輸入	○	○	○	×	×	×
○	石油製品	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	重油	移入	○	○	○	○	○(タンク有り)	○陸送(ローリー)
○	セメント	移入	○	○	○	○	○	○(バラセメント車)
○	原木	輸入	○	○	○	○	○	○陸送(トレーラー)
○	配合飼料	移入	○	○	○	○	○	○陸送(トラック)
×	石炭	輸入	○	×	×	×	×	×
×	穀物	輸入	○	×	×	×	×	×
×	鉄鉱石	輸入	○	×	×	×	×	×

資料6 北陸地域の定期コンテナ航路

- ・北陸地域港湾は、新潟港、直江津港、伏木富山港、金沢港、敦賀港の5港で外貿コンテナ貨物を取り扱っており、対岸諸国との海上輸送ネットワークが確立している。
- ・韓国及び中国向けに関しては、1週間のうち全曜日で北陸地域港湾のいずれか一港以上においてサービスを提供している。

表 北陸地域港湾のコンテナ定期航路（1週間）

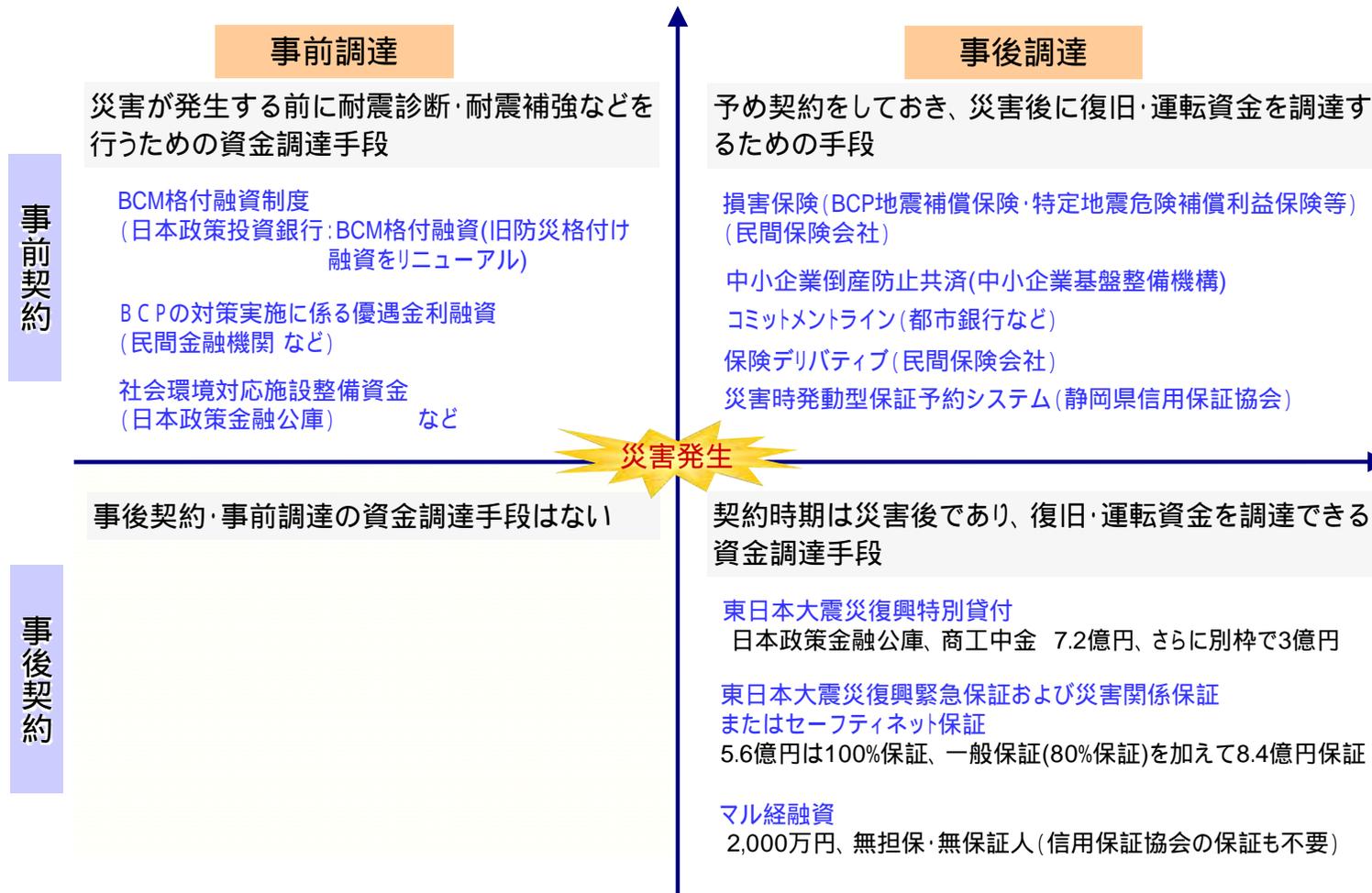
平成28年8月時点

航路名	船会社	新潟港	直江津港	伏木富山港	金沢港	敦賀港
韓国航路	高麗海運	③	②		①	
					①	
				①	②	
	日本郵船	①				
	興亜海運	②		①		
					①/③	②
	長錦商船	②	①	③		
				②	①/③	
南星海運			①			
航路本数		4	2	4	6	2
韓国・中国航路	長錦商船・天敬海運	①				
	南星海運	①				
		①				
	高麗海運・天敬海運	①	②	③		
	興亜海運・高麗海運	①				
	汎洲海運	①		②	③	④
航路本数		6	1	2	1	1
中国航路	神原汽船	①		②		
					①	
航路本数		1	0	1	1	0
露航路	FESCO・商船三井			① 月2便		
	航路本数		0	0	0.5	0
航路本数 合計		11	3	7.5	8	3

※○数字は海外港湾（釜山・上海・ウラジオ）を起点とした寄港順序を示す／管内の他にも国内港を経由している場合もある。

資料7 リスクファイナンス

事業継続計画に利用出来るリスクファイナンスの例を以下に示す。



資料8 関連計画・施策一覧

本計画に関連する計画・施策を以下に示す。

関連施策一覧

時期	関連計画・施策	法律・組織・機関等
H24.6	・港湾における地震・津波対策のあり方	交通政策審議会港湾分科会 (防災部会答申)
H25.5	・事業継続ガイドライン第三版の公表	内閣府
H25.6	・総合物流施策大綱(2013-2017)の決定	閣議決定
H25.12	・国土強靱化基本法の成立	関連法成立
H25.12	・国土強靱化政策大綱の決定	閣議決定
H26.6	・国土強靱化基本計画	内閣官房
H26.6	・国土強靱化アクションプラン 2014	内閣官房
H26.7	・国土のグランドデザイン2050	国土交通省総合政策局
H27.3	・港湾の事業継続計画(港湾BCP) 策定ガイドライン	国土交通省港湾局
H28.3	・北陸圏広域地方計画	国土交通省国土政策局

●港湾における地震・津波対策のあり方

～島国日本の生命線の維持に向けて～概要(平成24年6月13日)

課題	施策方針
<p>東日本大震災の教訓</p> <ul style="list-style-type: none"> ○防災・減災目標の明確化と避難対策の充実の必要性 ○防波堤による津波からの減災効果の発現 ○地域経済を支える物流基盤の耐震性・耐津波性確保の必要性 ○初動から復興に至る時間軸に沿った対応の必要性 ○災害に強い物流ネットワーク構築の必要性 <p>切迫性が指摘される大規模地震への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中央防災会議、内閣府等における検討状況 ○海溝型地震への対応の必要性 	<p>1. 港湾の津波からの防護</p> <ul style="list-style-type: none"> ○防災・減災目標に従った津波防護対策、避難対策の推進 (防潮堤等による背後市街地の防護、最大クラスの津波に対する施設による防護水準確保の検討、港湾における避難対策、避難に係る情報提供システムの強化・多重化 等) ○水門・陸開等の施設の管理・運用体制の構築 (安全確保を最優先とした管理体制、自動化・遠隔操作化の促進 等) <p>2. 港湾の災害対応力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○耐震強化岸壁を核とする港湾の防災拠点の形成 (復旧・復興の拠点となる防災拠点の位置づけ、耐震強化岸壁背後のオープンスペースの確保 等) ○施設や機能の重要度に応じた耐震性・耐津波性の向上 (国際物流ターミナル、エネルギー基地など重要度の高い施設の耐震性・耐津波性の向上、粘り強い構造の検討 等) ○液状化対策の検証 (液状化予測技術を確立し港湾の技術基準に反映 等) <p>3. 災害に強い海上輸送ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○海上輸送ネットワークの核となる施設における耐震性・耐津波性の向上 (全国的・国際的な観点から重要なターミナルの対策 等) ○湾域において船舶航行の安全性を確保する対策の推進 (避泊水域や航路配置のあり方の検討 等) ○広域的なバックアップ体制の構築 (最悪のシナリオを考慮した港湾相互のバックアップ体制 等)
<p>基本的考え方</p> <p>災害時においても国民生活及び産業活動を支えるため、島国日本の人口・資産を守り、港湾の物流機能を維持する</p> <p>1. 防災・減災目標の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○津波の規模、発生頻度に応じた防護目標の明確化 ○水門・陸開等の施設の管理・運用体制の見直し <p>2. 港湾BCPに基づく港湾の災害対応力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○港湾BCPの策定による物流機能の早期回復 ○港湾施設の耐震性・耐津波性の確保 <p>3. 港湾間の連携による災害に強い海上輸送ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域的な港湾間の連携による海上輸送ネットワークの維持 ○三大湾や瀬戸内海の船舶航行の安全性の確保 	

(港湾における地震・津波対策のあり方(答申)より抜粋)

Ⅲ. 港湾における地震・津波対策の施策方針

3. 災害に強い海上輸送ネットワークの構築に向けた対策の推進

(3) 広域的なバックアップ体制の構築

東日本大震災発生後の支援活動を通じ、港湾相互の広域的なバックアップ及び被災地外(オフサイト)における物資集積拠点の確保の重要性が認識されたことから、この教訓を踏まえ、港湾相互の広域的なバックアップ体制の構築を図る必要がある。体制の構築にあたっては、**各港湾において取り扱われる貨物や岸壁、荷役機械等の港湾機能を勘案した上で、被災時におけるバックアップ機能の発揮を可能とする港湾を選定し、必要に応じて国、地方公共団体間で災害協定等を締結するとともに、緊急物資に関する広域的な支援体制に必要な防災拠点の確保について、検討を進める必要がある。また、各企業との相互連携を推進することにより非常時のサプライチェーンの確保を図り、とりわけ、首都直下地震や東海・東南海・南海地震等の際の最悪のシナリオを考慮したバックアップ体制について検討することが必要**である。

● 事業継続ガイドライン第三版の公表

・内閣府より平成25年5月22日に事業継続ガイドライン第三版(案)が公表された。
 ・企業における平常時の事業継続マネジメント(BCM)の普及促進、災害教訓、国際動向等の反映が盛り込まれた。



● 総合物流施策大綱(2013-2017)

「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。

●国土強靱化基本法の成立

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

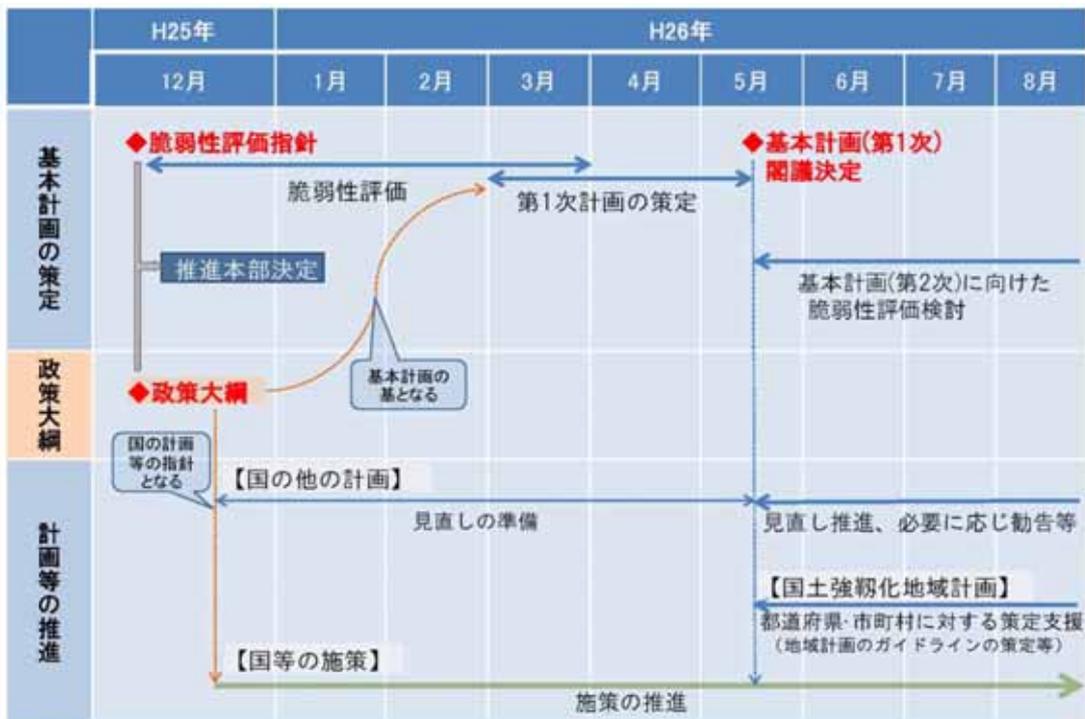
代替性・事業継続に関連する部分の抜粋

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。



●国土強靱化政策大綱の決定

国土強靱化政策大綱の概要	
<p>国土強靱化政策大綱について</p> <p>○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</p>	<p>第3章 施策分野の推進方針</p> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、老化化対策、研究開発
<p>第1章 基本的考え方</p> <p>【理念】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>○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</p> <p>【基本的な方針等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 <p>【特に配慮すべき事項】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>○推進方針の例</p> <ul style="list-style-type: none"> >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）
<p>第2章 プログラムの推進方針</p> <p>○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(このうち重点化するべき15プログラム)を選定</p> <p>○省庁間で推進体制を構築する等、実効性を確保</p>	<p>～強靱な国づくりに向けて～</p> <p>○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</p>

- 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、民間事業者等との間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。

●国土強靱化基本計画

○概要

- ・平成25年12月11日に公布・施行された「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」に基づく計画で、国土強靱化に係る国の他の計画等の指針となるもの。
- ・国民生活・国民経済に影響を及ぼすリスクは様々あることは認めつつも、まずは大規模な自然災害を対象として策定されている。
- ・災害等の発生に対する4つの基本目標、大規模自然災害を想定した事前に備えるべき8つの目標、その妨げとなる45の「起きてはならない最悪の事態」等が示されている。

○施策分野ごとの推進方策【交通・物流分野】

- ・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。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。
- ・代替輸送ルートの整備に当たっては、求められる容量及び機能を見極め、必要なハード対策を行うほか、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、企業連携型BCP策定を含めたBCP/BCMの充実、訓練などソフト対策の備えを交通・物流事業者等は万全にしておく。**
- ・それぞれの交通基盤、輸送機関が早期に啓開、復旧、運行(運航)再開できるよう、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、民間事業者等の間の情報共有及び連携体制の強化を図るとともに、無電柱化等の対策を推進する。**

●国土強靱化アクションプラン 2014

○概要

- ・毎年度、施策の進捗を評価し、これを踏まえて取り組むべき方針をアクションプランとしてとりまとめることにより、基本計画を着実に推進するためのもの
- ・プログラムの進捗管理にあたっては**重要業績指標(KPI: Key Performance Indicator)等の具体的な数値指標の目標を設定し、施策の進捗を可能な限り定量的に評価**
- ・プログラムごとの脆弱性評価の結果、これを踏まえたプログラムごとの推進計画(推進方針+KPI目標値)及び主要施策で構成

○プログラムの推進計画(バックアップに関連する項目)

起きてはならない最悪の事態	推進計画(一部抜粋)	KPI(一部抜粋)
太平洋ベルト地帯の幹線が分断する等、基幹的陸海上交通ネットワークの機能停止	地震、津波、火山噴火等による交通施設の被害想定の上をを図るとともに、幹線交通の分断が社会・経済に及ぼす影響に関する想定精度の向上を図る。	【国交】代替性確保のための道路ネットワークの整備 約47%(H23)→約50%(H28)
	港湾のBCPの策定に取り組むこと等により、港湾施設の多発同時被災による能力不足、船舶の被災による海上輸送機能の停止への対応を検討する。	【国交】国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合 3%(H24)→100%(H28)
	非常時に既存の交通ネットワークの円滑な活用を確保するための取組(代替ルートの検討・普及・啓発、海上・航空輸送ネットワークの確保のための体制構築等)を関係機関が連携して進める。	

●国土のグランドデザイン2050

○概要

「急速に進む人口減少」と「巨大災害の切迫」等を我が国が直面する大きな危機と捉え、2050年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示した構想コンパクト+ネットワークをキーワードに、「新しい集積」を形成し、国全体の生産性を高める国土構造を構築していくことが位置づけられている。

○基本戦略

2050年の目指すべき国土像を実現するため、12の基本線戦略が定められている。

基本戦略(4) 日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進

東日本大震災時に太平洋側のインフラが使用不可能となるなか、日本海側のインフラが重要な役割をはたした。このことに鑑み、**ネットワークの多重性・代替性の観点から太平洋側の国土軸とともに日本海側の国土軸を確立し、両者の連携を確保することが重要**であると位置づけられている。



●港湾の事業継続計画(港湾BCP)策定ガイドライン

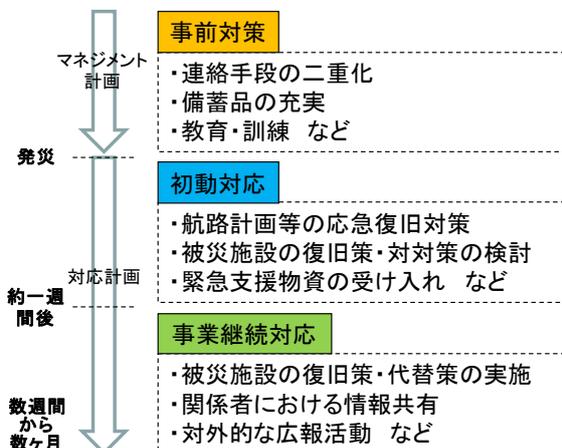
「国土強靱化アクションプラン2014」(国土強靱化推進本部決定 H26.6)において「国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾における港湾の事業継続計画(港湾BCP)が策定されている港湾の割合」が重要業績指標(KPI)の一つとして設定されている。

【3%(H24) → 100%(H28) (目標)】

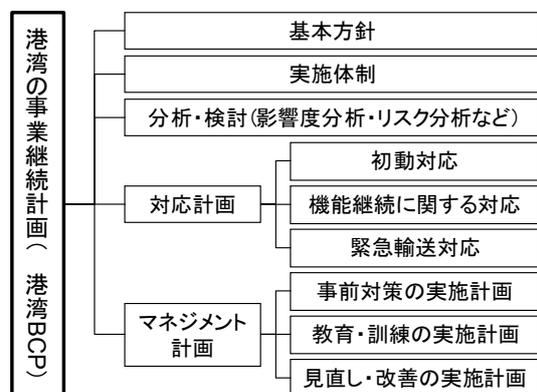
国土交通省港湾局では、この重要業績指標(KPI)を確実に達成するために「港湾の事業継続計画(港湾BCP)策定ガイドライン」を平成27年3月に策定している。全国の港湾管理者に配布し、実効性のある港湾BCPの策定と策定後の継続的な取り組みを促していくものとしている。

【H26.12末現在の策定済み港湾数30港/125港=24%】

■港湾BCPのイメージ



■港湾BCPの構成



出典: 国土交通省港湾局海岸・防災課災害対策室、港湾BCPの概要(2015.3)

●北陸圏広域地方計画

○概要

- ・計画では、急速に進む人口減少・少子高齢化及び、加速するインフラ老朽化、激甚化する気象災害や首都直下地震、南海トラフ地震等の切迫性を向き合う必要がある社会現象と捉えている。
- ・これらの社会現象を背景とする様々な課題に対応するとともに、特色ある地域の形成に向けて、「1. 暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く新・北陸」、「2. 三大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する新・北陸」を将来像に掲げている。
- ・この将来像を実現するための4つの目標と12の戦略の達成を効率的に推進するとともに、早期かつ相乗的に達成効果を発現、波及させていくため、北陸圏広域地方計画協議会の構成機関等が広域的に連携・協力して以下の9つのプロジェクトに取り組んでいくものとしている。



8

図 北陸圏広域地方計画の体系

目標3「日本海側の中枢圏域の形成」においては、「太平洋側の防災面に加え産業等機能においても代替性を発揮する防災・産業拠点及びネットワークの強化」が戦略として挙げられており、「強靱な国土づくりに貢献する広域的な防災体制の構築」がプロジェクトに位置づけられている。

○目標3

- ・目標3「日本海側の中枢圏域の形成」においては、「太平洋側の防災面に加え産業等機能においても代替性を発揮する防災・産業拠点及びネットワークの強化」が戦略として挙げられており、「強靱な国土づくりに貢献する広域的な防災体制の構築」がプロジェクトに位置づけられている。

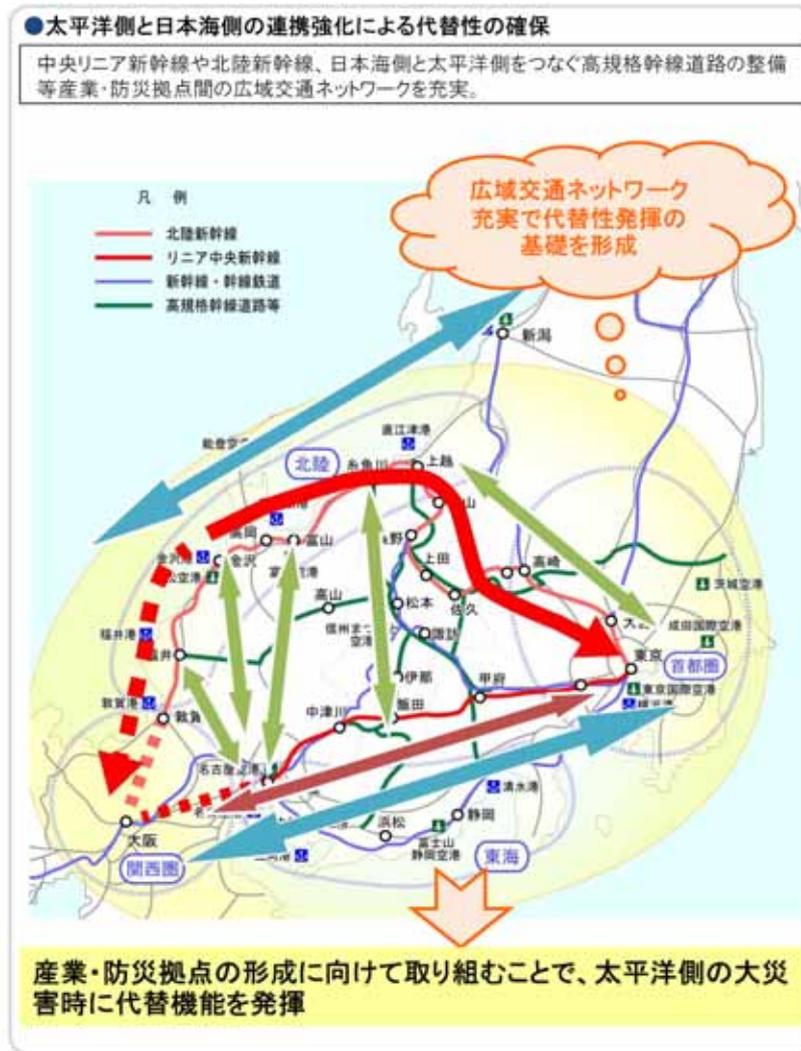


図 プロジェクトのイメージ

資料 9 北陸地域港湾の物流関係者連絡体制

	港湾	企業名	電話番号	F A X	メール	担当窓口
港湾運送事業・船舶代理店・通関・倉庫業・海上運送業・貨物運送事業等						
1	新潟港	(株)リンコーコーポレーション 東港支社	025-256-4120	025-257-5300	eigyo@rinko.co.jp	営業
2	新潟港	日本通運(株) 新潟海運支店	025-256-1177	025-256-3354	-	-
3	新潟港	富士運輸(株) 東港支店	025-256-1811	025-256-3258	k-inoue@fujyunyu.jp	東港支店
4	新潟港	丸肥運送倉庫(株)	025-388-5530	025-388-5540	maruhicy@rinko.co.jp	CY事務所
5	新潟港	新光港運(株)	025-384-6751	025-384-6752	shinkocy@rinko.co.jp	CY事務所
6	直江津港	直江津海陸運送(株)	025-543-3421	025-543-3417	containerteam@naoetsu-kairiku.co.jp	コンテナ課
7	直江津港	日本通運(株)直江津支店	025-544-5765	025-544-1090	-	-
9	伏木富山港	伏木海陸運送(株)	0766-45-1135	0766-45-1186	ml_fukugo@fkk-toyama.co.jp	複合輸送課
9	伏木富山港	日本通運(株)富山港支店	076-437-7111	076-437-9945	-	-
10	伏木富山港	富山港湾運送(株)	076-437-9231	076-437-9115	toyamakowan1@nws-toyama.co.jp'	コンテナ 物流部
11	金沢港	(株)金沢港運	076-268-1813	076-268-1816	sales-imp@kounknz.co.jp	営業2部
12	七尾港	七尾海陸運送(株)	0767-53-1250	0767-52-7120	nanaoagent@nanaokairiku.co.jp	営業
13	敦賀港	敦賀海陸運輸(株)	0770-24-5523	0770-24-3065	contena@tsurugakairiku.co.jp	国際物流課
コンテナターミナル運営会社(港湾管理運営)						
1	新潟港	(株)新潟国際貿易ターミナル (N-WTT)	025-388-1001	025-388-1008	n-wtt@ac.auone-net.jp	営業
2	伏木富山港	伏木富山港港湾運送事業協同組合	0766-45-1135	0766-45-1186	ml_fukugo@fkk-toyama.co.jp	伏木海陸運送課 複合輸送課
3	敦賀港	敦賀港国際ターミナル(株)	0770-47-5855	0770-47-5002	info@tsuruga-port.co.jp	-

	港湾	企業名	電話番号	F A X	メール	担当窓口
港湾管理者						
1	新潟港 直江津港	新潟県交通政策局港湾振興課	025-280-5455	025-280-5089	ngt170010@pref.niigata.lg.jp	港湾企画振興班
2	伏木富山港	富山県土木部港湾課	076-444-3336	076-444-4419	akowan@pref.toyama.lg.jp	計画係
3	金沢港 七尾港	石川県商工労働部産業立地課	076-225-1516	076-225-1518	e190100@pref.ishikawa.lg.jp	港湾活用推進室
4	敦賀港	福井県土木部港湾空港課	0776-20-0489	0776-20-0660	kowan@pref.fukui.lg.jp	整備・振興グループ
C I Q						
1	新潟港	東京税関新潟税関支署	025-244-9312	025-243-6973	-	総務課
2	直江津港	東京税関新潟税関支署 直江津出張所	025-543-2388	025-544-1471	-	直江津出張所
3	伏木富山港	大阪税関伏木税関支署	0766-44-6173	0766-44-6073	-	総務課
4	金沢港	大阪税関金沢税関支署	076-267-4490	076-268-7429	-	統括審査官
5	七尾港	大阪税関金沢税関支署 七尾出張所	0767-52-0689	0767-53-6709	-	七尾出張所
6	敦賀港	大阪税関敦賀税関支署	0770-22-0025	0770-24-2013	-	統括監視官
鉄道						
1		J R 貨物新潟支店	025-248-5150	025-248-5152	-	-
2		J R 貨物金沢支店	076-251-7164	076-251-7426	-	-
3		J R 貨物関東支社南東京支店長野営業所	026-266-7230	026-266-7231	-	-
空港						
1	小松空港	北陸エアターミナルビル(株)	0761-23-6111	0761-23-6124	soumu@hatb.jp	総務課

	港湾	企業名	電話番号	F A X	メール	担当窓口
道路情報						
		日本道路交通情報センター J A R T I C	050-3369-6666	-	-	お客様 センター
		N E X C O 東日本	0570-024-024	-	-	お客様 センター
		N E X C O 中日本	052-223-0333	-	-	お客様 センター
		N E X C O 西日本	06-6876-9031	-	-	お客様 センター
道路管理者（特殊車両通行許可申請）						
1	新潟県	北陸地方整備局 新潟国道事務所	025-244-2159	オンライン申請あり	-	
2	富山県	北陸地方整備局 富山河川国道事務所	076-443-4722	オンライン申請あり	-	
3	石川県	北陸地方整備局 金沢河川国道事務所	076-264-8800	オンライン申請あり	-	
4	福井県	近畿地方整備局 福井河川国道事務所	0776-35-2661	オンライン申請あり	-	
倉庫						
1		北陸信越倉庫協会連合会	025-246-1522	025-246-1532	niisokyo@triton.ocn.ne.jp	事務局
2		福井県倉庫協会	0776-34-2272	0776-34-1670	fkyokai@io.ocn.ne.jp	事務局
輸送車両						
1	新潟県	公益社団法人新潟県トラック協会	025-285-1717	025-285-8455	-	-
2	長野県	公益社団法人長野県トラック協会	026-254-5151	026-254-5155	-	-
3	富山県	一般社団法人富山県トラック協会	076-495-8800	076-495-1600	-	-
4	石川県	一般社団法人石川県トラック協会	076-239-2511	076-239-2287	-	-
5	福井県	一般社団法人福井県トラック協会	0776-34-1713	0776-34-2136	-	-

資料１０ 広域バックアップ専門部会委員名簿

区分	機関名等	職位等	検討委員
大学	東北学院大学 教養学部	教授	柳井 雅也
	京都大学 防災研究所	教授	小野 憲司
	名古屋工業大学 大学院	教授	渡辺 研司
	新潟大学 経済学部	准教授	溝口 由己
防災	特定非営利活動法人 危機管理対策機構	理事・事務局長	細坪 信二
経済	北陸経済連合会	常務理事	小林 真
	一般社団法人新潟県商工会議所連合会	事業部長	井上 達也
保険	SOMPO リスケアマネジメント株式会社	取締役リスクマネジメント事業本部長	高橋 孝一
金融	株式会社日本政策投資銀行	BCM格付主幹	蛭間 芳樹
船社	神原汽船株式会社	定期船部 営業部長	岩井 俊樹
港運	株式会社リンコーコーポレーション	取締役 常務執行役員	鶴巻 雅人
	直江津海陸運送株式会社	取締役 業務部長	滝田 守
	伏木海陸運送株式会社	代表取締役副社長	大門 督幸
	株式会社金沢港運	取締役兼統括部長	左古 信也
	敦賀海陸運輸株式会社	常務取締役	藤田 紀雄
物流事業	日本通運株式会社	海運事業支店 事業統括部	織田 博文
鉄道	日本貨物鉄道株式会社 新潟支店	担当課長	安達 光宏
港湾管理者	新潟県交通政策局	副局長	水口 幸司
	富山県土木部	土木部長	加藤 昭悦
	石川県商工労働部	商工労働部長	普赤 清幸
	福井県土木部	土木部長	辻 義則
国	北陸地方整備局 港湾空港部	港湾空港部長	吉永 宙司
	北陸信越運輸局 交通政策部	交通政策部長	清水 巖
	北陸地方整備局 港湾空港部	計画企画官	小倉 一仁
	北陸地方整備局 港湾空港部	港湾物流企画室長	田邊 文昭