

南海トラフ巨大地震対策計画

北陸地域対策計画(第2版)

平成27年4月1日

北 陸 地 方 整 備 局
北 陸 信 越 運 輸 局
東 京 航 空 局 新 潟 空 港 事 務 所
国 土 地 理 院 北 陸 地 方 測 量 部
東 京 管 区 気 象 台 新 潟 地 方 気 象 台
第 九 管 区 海 上 保 安 本 部

○本文

第1章 北陸地域対策計画の位置づけ

第2章 北陸地域のポジション

1. 北陸地域の位置

- 1) 南海トラフ巨大地震の被害想定
- 2) 大規模災害時の後方支援基地並びに代替ルート、代替施設の確保

2. 北陸地域が東日本大震災で果たした役割

- 1) 被災地への燃料を供給
- 2) 太平洋側の代替機能を発揮

第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

1. 策定にあたっての基本的な考え方

- 1) 対策計画としてとりまとめる事項
- 2) 各種活動計画の策定内容
- 3) 各機関相互の連携

2. 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

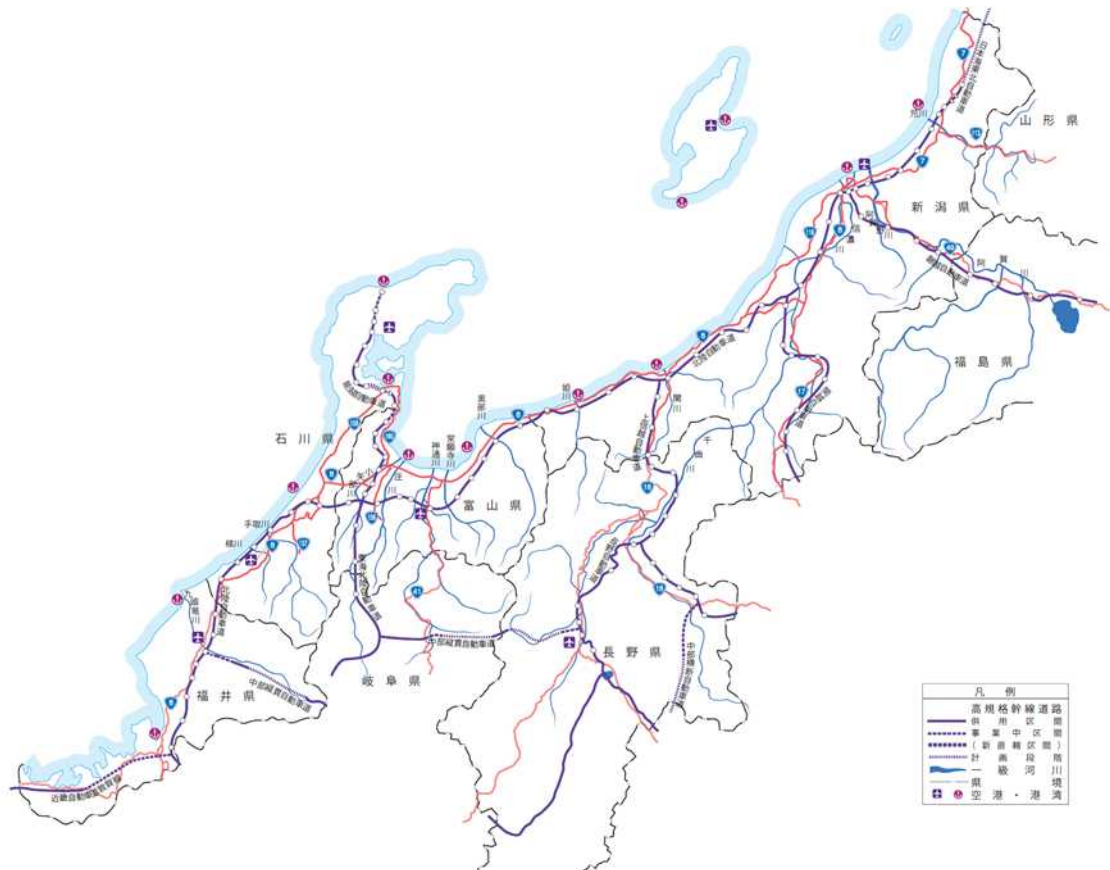
- 1) 被災地空港からのダイバート対応
- 2) 迅速な初動体制の立ち上げのための体制構築
- 3) 被災状況等の把握
- 4) 被災者の救命・救助
- 5) 被害の拡大防止・軽減
- 6) 被災した地方公共団体への支援
- 7) 被災者・避難者の生活支援
- 8) 施設の復旧

第4章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

第1章 北陸地域対策計画の位置づけ

本計画は、本省で策定した南海トラフ巨大地震対策計画一次案を基本に、巨大地震発生直後から概ね7日～10日目までの間を中心に、北陸地域の各地方支分部局が協力し関係地方公共団体等と調整し、緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるために予め平時から準備しておくべき事項を記載したものである。

実施又は準備しておく事項については、具体的かつ実践的に記載するとともに、関係機関等が連携して実施する広域的な防災訓練での課題や北陸防災連絡会議（101機関で構成）での検討結果等を踏まえ、地域対策計画を逐次改善していくこととする。なお、本計画で対象とする北陸地域とは、新潟県、富山県、石川県の全域と、山形県、福島県、長野県、岐阜県、福井県の一部とする。



図－1 北陸地域対策計画の対象地域

第2章 北陸地域のポジション

1. 北陸地域の位置

1) 南海トラフ巨大地震の被害想定

南海トラフ巨大地震が発生した場合、関東から九州までの太平洋側の広範囲で震度6強から震度7の強い揺れが発生し、沿岸域では場所によっては巨大な津波が短時間のうちに襲来すると想定されている。

北陸地域の被災については、極一部地域で最大震度5強となるもののほとんどが震度5弱以下のためその影響は小さいと思われる。

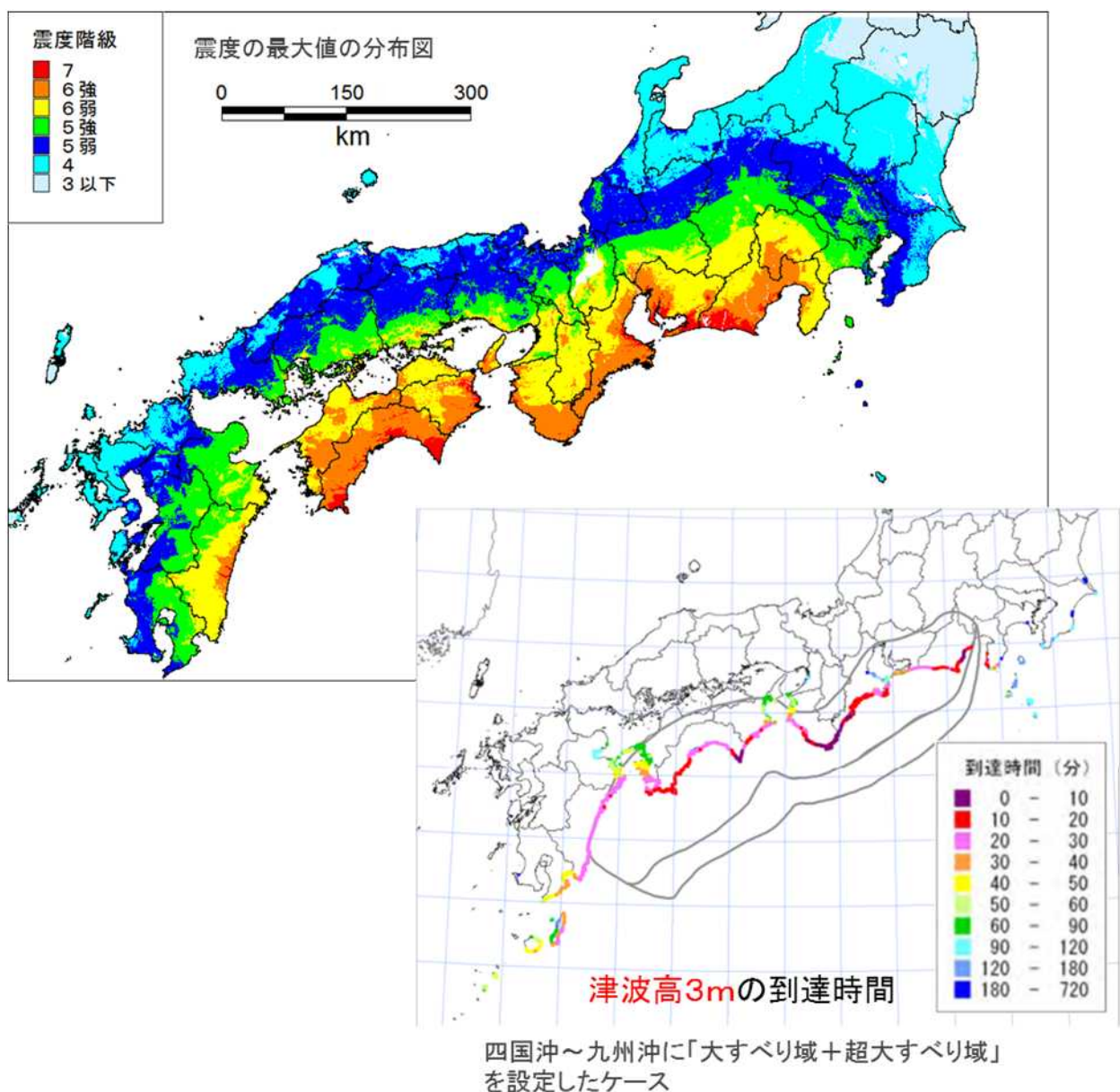
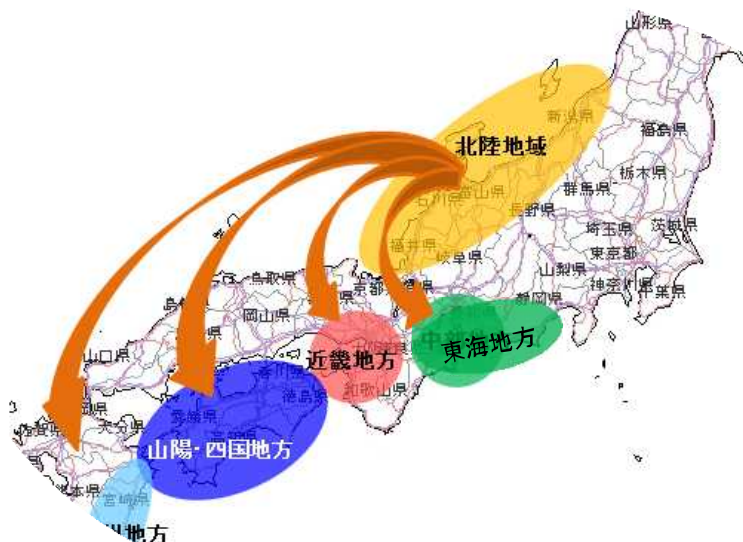


図-2 震度の最大値の分布図・津波3mの到達時間

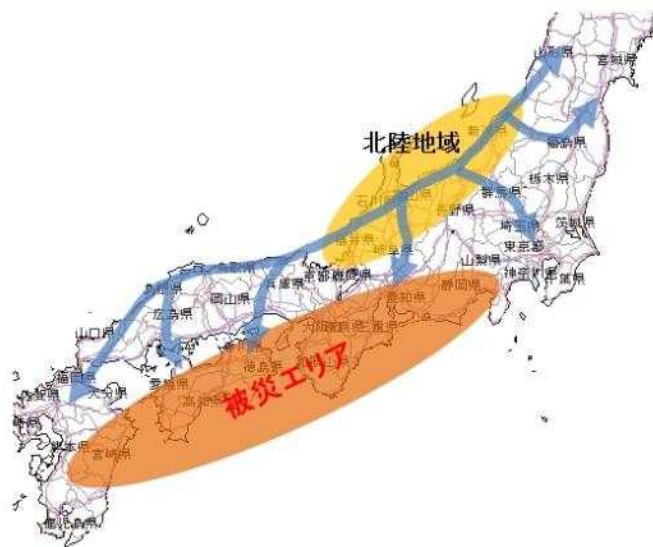
2) 大規模災害時の後方支援基地並びに代替ルート、代替施設の確保

北陸地域は地理的な面から東海地方、近畿地方に近接しているとともに、被害の比較的少ない東日本の中では、中国、四国、九州地方にも比較的近いことから、南海トラフ巨大地震による被災地に対して、重要な後方支援基地になり得る。



図－3 北陸の地理的な位置関係

また、被災地への緊急支援物資輸送やサプライチェーンを迅速に確保するため、関東、東北以北と近畿以西とを太平洋側を經由せず日本海側で結ぶ道路や鉄道、航空等の現況の代替ルートや港湾等の代替施設の確保でも北陸地域は重要な位置にある。



図－4 支援物資の輸送ルートのイメージ

2. 北陸地域が東日本大震災で果たした役割

1) 被災地への燃料を供給

- ・海上輸送された石油製品を新潟港等の日本海側の港に陸揚げし、タンクローリーに積み替え東北や関東地方の被災地に陸送。
- ・日本海側の鉄道ルートを活用し被災地に燃料を供給。

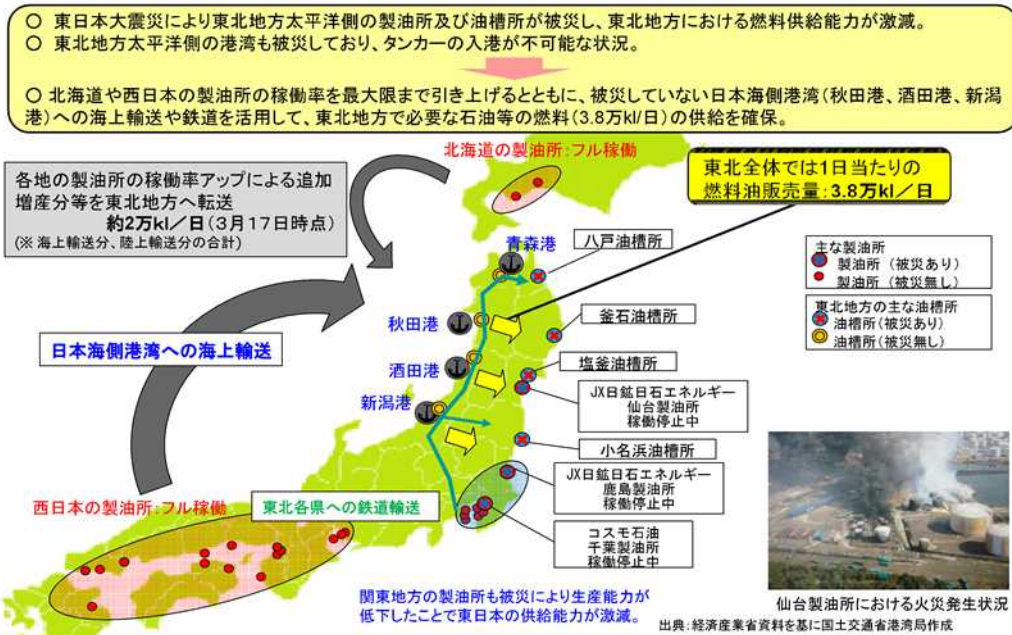


図-5 日本海側の代替ルートを活用し被災地へ燃料を供給

2) 太平洋側の代替機能を発揮

- ・日本海側の主要幹線や港湾の利用が急増するなど、太平洋側の代替機能を発揮。

●新潟港外貿コンテナ取扱量比較(3月、4月)

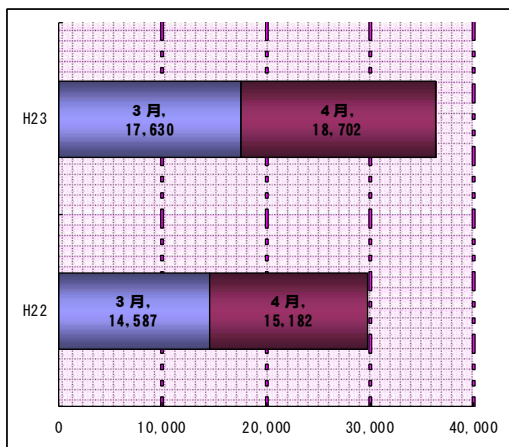


図-6 新潟港外貿コンテナの増加

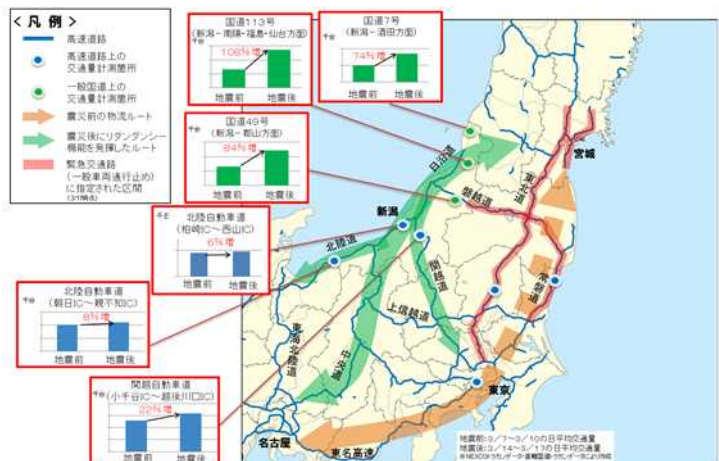


図-7 日本海側の幹線道路の交通量の増加

3) TEC-FORCE の派遣

- ・北陸地方整備局では、平成23年3月11日の東日本大震災発災日から6月9日までの90日間に延べ2,432人のTEC-FORCEを派遣し、被災状況調査、応急対策支援、支援物資運搬等現地支援、情報通信活動支援、被災自治体間リエゾン活動などの災害の復旧支援を行った。

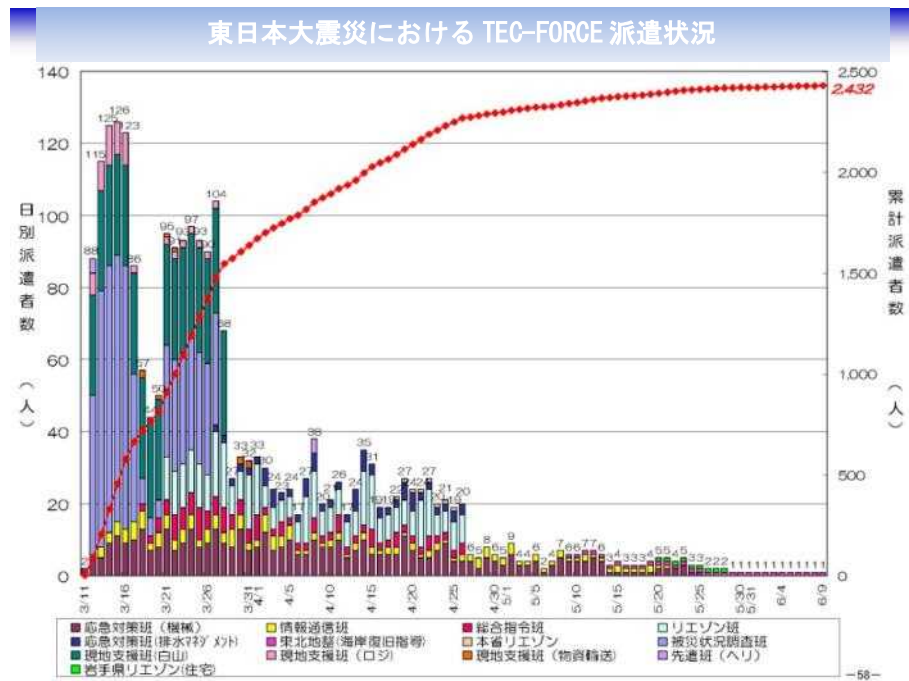


図-8 北陸 TEC-FORCE の派遣状況

4) 支援物資の緊急輸送

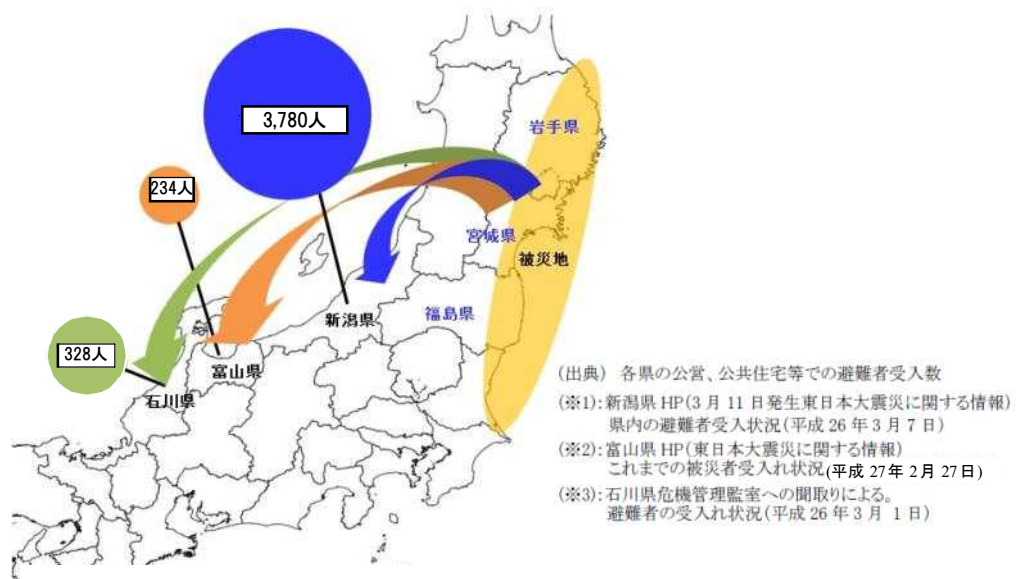
- ・北陸地域の各県では、備蓄していた食料を民間トラックや自衛隊及び北陸地方整備局の大型浚渫兼油回収船「白山」により緊急搬送した。
- ・また数日後からは、毛布、簡易トイレ、飲料水等避難生活に必要な物資を随時緊急輸送した。



図－9 支援物資の輸送

5) 被災者の受入れ

- ・被災者の緊急的な受入れが可能な県は、発災数日後から緊急措置として公民館等避難所施設等に受入れを開始した。また各県は避難生活の長期化を踏まえ、公営住宅や民間の借り上げ住宅等で受け入れており、新潟県3,780人(※1)、富山県284人(※2)、石川県328人(※3)の被災者を受け入れている。



図－10 新潟県・富山県・石川県の被災者の受入れ数

第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

1. 策定にあたっての基本的な考え方

1) 対策計画としてとりまとめる事項

南海トラフ巨大地震が発生した場合でも、北陸地域はほとんどの地域で震度5弱程度以下のため地震の影響は小さいと思われる。また、北陸地域は南海トラフ巨大地震による被災地に近いことから重要な後方支援基地になり得るとともに、太平洋側を経由せずに日本海側で結ぶ代替ルートや代替施設確保の面で北陸地方は重要な位置にある。

このため、北陸地域対策計画では、「被災地への支援に係る各種活動計画」及び「太平洋側の代替機能を果たすための施設整備計画」等について具体的にとりまとめる。

2) 各種活動計画の策定内容

南海トラフ巨大地震が発生した場合は、広範囲に甚大な被害が発生する恐れがあり、国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画一次案では「被災への対応は国土交通省の現有する活動能力を大きく上回る可能性が高く、実際の被災状況等を踏まえつつ求められる応急活動に対して優先順位をつけて対処することになる。」とされている。つまり、災害応援を求める規模が極めて大きく支援する規模を大きく上回るものであることから、支援側としては、支援可能な規模を設定するとともに、中部、近畿、中国、四国及び九州地方の進出拠点とそこへの経路をあらかじめ設定しておく。

3) 各機関相互の連携

各種活動計画のとりまとめにあたっては、単独の機関で実施できる活動もあるが、北陸地域に存在する各機関や地方公共団体等が連携することにより、効果的、効率的となる活動もあるため関係機関相互で十分な調整を図り計画を策定する。

2. 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

1) 被災地空港からのダイバート対応

強い揺れや巨大な津波による浸水により、中部国際空港、関西国際空港、高知空港、大分空港及び宮崎空港が閉鎖され、それらの空港を目的地とする航空機が他の空港へ目的地変更となる事態が想定されている。そのような状況になった場合、ATMセンターは報告されているスポット数により航空機の代替空港にスポットを割り当てることとなっている。

このような状況に備え、南海トラフ巨大地震が発生した場合のダイバート機の受入機数及び乗員・乗客数の把握、被災地周辺に位置する空港に運用時間の延長等の情報提供等を行うこととしている。

併せてダイバート機の乗客等への食料提供の有無、出発制限の解除予定時刻状況、本来の目的地までの移動手段確保等の情報を空港ビルディング（株）及び各エアラインから情報収集し、関係者等へ情報提供を行うこととする。

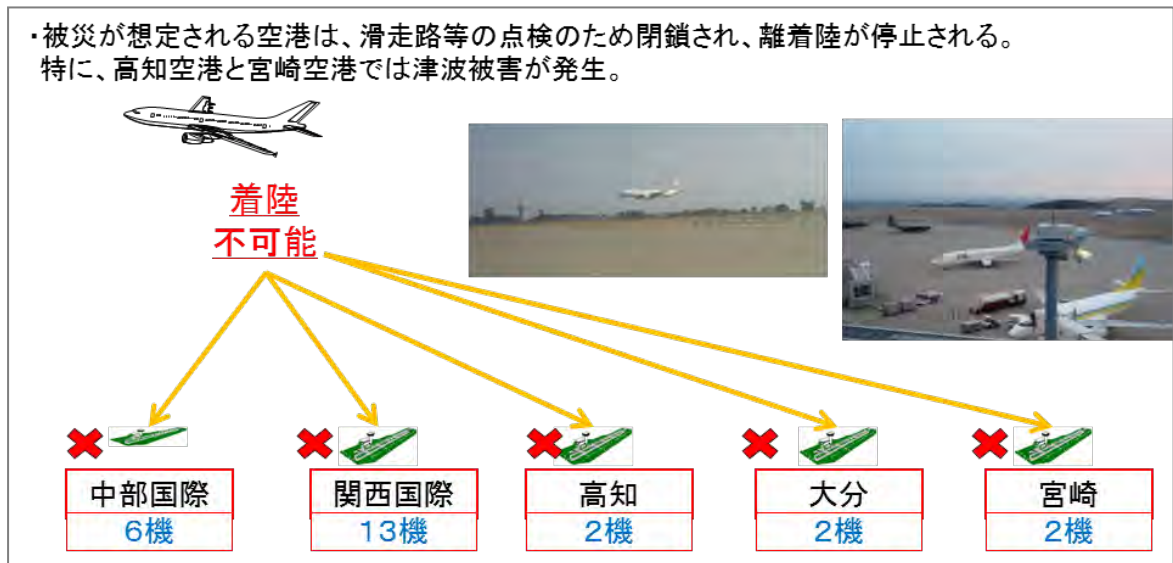


図-11 南海トラフ巨大地震発生時のダイバート対応

2) 迅速な初動体制の立ち上げのための体制構築

①北陸TEC-FORCE活動計画

発災後速やかにTEC-FORCE隊員や災害用資機材の派遣ができ、被災地で十分な活動ができるよう、TEC-FORCE活動計画を策定する。

TEC-FORCE活動計画には、派遣可能な隊員数、資機材の種類と台数及び進出拠点、経路、タイムラインを検討した。また、隊員が派遣先で使用する車、宿泊場所、燃料調達等についても、これまでの大規模災害時の派遣実績等を考慮し、事前の契約や協定の締結を行うこととし、詳細を別冊資料1に記載した。

なお、派遣先での具体の活動計画については、受援計画との整合を図り策定する。

②TEC-FORCEの拡充

TEC-FORCE隊の規模について今後も拡充を図るとともに、平成25年度内に衛星携帯等の通信機器の配備を行うほか、TEC-FORCE隊員の携行品の充実強化を図った。また、毎年度実施している訓練や研修を通じて隊員の技術力や現場対応力を向上する。なお、詳細は別冊資料2に記載した。

③協定業者との連携の確認

迅速な初動体制立ち上げのためには、災害協定を結んでいる協会及び事業者との連絡体制や活動可能な体制について確認しておくことが重要であり、毎年度実施する防災訓練の中でそれらの確認を行う。

北陸地域として何処でどのような応急活動を実施するかは、実際の被災状況や求められる応急活動により決まることになるが、協定を結んでいる事業者が保有している機械、資機材の種類と数量は毎年度そのデータを更新することとしており、詳細を別冊資料3に記載した。さらに当該事業者が経営しているガソリンスタンドの備蓄状況についても、情報収集して燃料の確保に努める。

一方、北陸防災連絡会議においても、緊急車両への燃料入手方法などについて

検討しており、その結果を反映させる。

④関係機関と連携した訓練の実施

南海トラフ巨大地震による応急活動をより効果的、効率的に実行するためには、多くの機関が連携して対応する必要がある。

緊急時に実施すべき応急活動を円滑かつ速やかに進めるためには、関係機関と連携した訓練が重要であり、毎年度実施している南海トラフ巨大地震の想定被災地における訓練に参加するとともに、北陸地域としての支援に係る関係機関からなる訓練の実施について、今後調整することとする。特に訓練のシナリオを作成する段階での関係機関との調整過程は、発災時に実行する連携内容を創りあげていくとともに担当者間の人間関係を深め、より一層円滑な活動に資することとなる。



海上自衛隊による災害対策車両搬送訓練



民間ヘリによる通信機材輸送訓練

図-12 南海トラフ巨大地震対策中部ブロック協議会広域連携訓練

3) 被災状況等の把握

① 防災ヘリ「ほくりく号」の被災地直近基地及び給油基地の選定

被災地情報の迅速・正確な収集は極めて重要であり、南海トラフ巨大地震では大規模な被災が同時多発すると想定されるため、空からの被災地情報の収集が有効である。

しかし、発災直後はどの地整がどの方面を調査するかも確定していないことが想定される。このため、いろいろな事象にも対応できるよう各方面毎にその直近の基地を選定した。また、九州や中国・四国方面の場合は途中で給油が必要となるためその給油基地についても選定しておりその詳細を別冊資料4に記載した。今後は「ほくりく号」の運営を管理する会社と毎年度当初に上記の確認を行う。

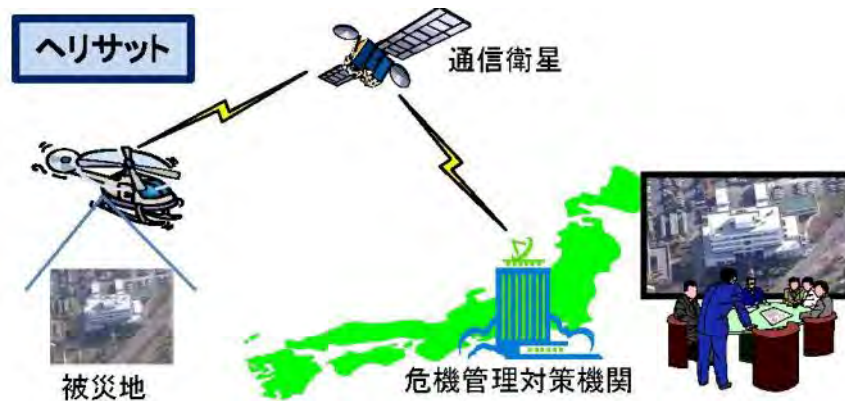
なお、基地の選定にあたっては概ね震度5強以下のエリア内の空港やヘリポートとする。



図-13 災害対策用ヘリコプター「ほくりく号」

② ほくりく号の装備充実

現在ヘリからの画像や音声の送信は、同じ被災現場に複数のヘリが調査を行っていても1回線しか繋がらないことがあること、及び被災箇所近づき飛行高度が低くなった場合や山の陰になった場合には送信が途切れるなど、被災状況の迅速かつ確実な把握に支障を及ぼしている。このため、衛星に向け送信するヘリSatを平成28年度までに整備し、通信障害の改善、通信カバーエリアや通信回線の大幅な拡充を行うこととする。



資料：総務省

図-14 ヘリ s a t イメージ

③被災地情報の共有

北陸防災連絡会議において、被災地における映像、ライフライン等の被災情報の入手方法等について検討しており、その結果を反映させる。

④地理空間情報の提供等

北陸地方測量部としては、発災後国土地理院が撮影した被災地の空中写真、当該地域の地図や地殻変動情報等を北陸管内の支援機関等に提供できる状況にある。

また、平成26年度末には北陸地方整備局等関係機関が入手した被災箇所とその状況、TEC-FORCE等の現地活動部隊が撮影した被害状況写真などの情報を一元的に共有する「電子防災情報システム」が構築され、平成27年4月より国土交通省及び各地方整備局において運用が開始される。北陸地方測量部は、そのシステムを活用するための技術的なサポートを行う。なお国土地理院が行う地理空間情報の提供等についての詳細は別冊資料5に記載した。

4) 被災者の救命・救助

①被災者の救命・救助

海上保安庁が作成した動員計画に従って、第九管区海上保安本部から被災地へ直ちに巡視船艇・航空機を派遣し、被災者の救命・救助にあたる。

巡視船艇・航空機等を派遣する際に、その物資輸送力を活用して、救

難用資機材、水路測量観測用資機材及び応急支援物資等を輸送し、被災地における活動の支援等を行う。



図一15 巡視船艇・航空機等の被災地への派遣イメージ

②総合啓開及び緊急排水作業への参画

発災後、道路、港湾、航路、空港は広範囲にわたり施設の被災や浸水、大量のがれき堆積等により寸断されると想定されている。そのような状況においても被災者の救命・救助を行うため被災地への進出経路（緊急輸送ルート）を確保するため、本省や受援地域の地方支分部局と調整し総合的な啓開や緊急排水作業に参画する。

北陸地方整備局としては、TEC-FORCE隊員、災害用資機材の迅速な派遣を行うため、派遣可能な隊員数、資機材の種類と台数及び進出拠点、経路、タイムラインを検討した。また、隊員が派遣先で使用する車両、宿泊場所、燃料調達等についても、これまでの大規模災害時の派遣実績等を考慮し、事前の契約や協定の締結を行うこととし、詳細を別冊資料1に記載した。

なお、派遣先での具体の活動計画については、受援計画との整合を図

り策定する。

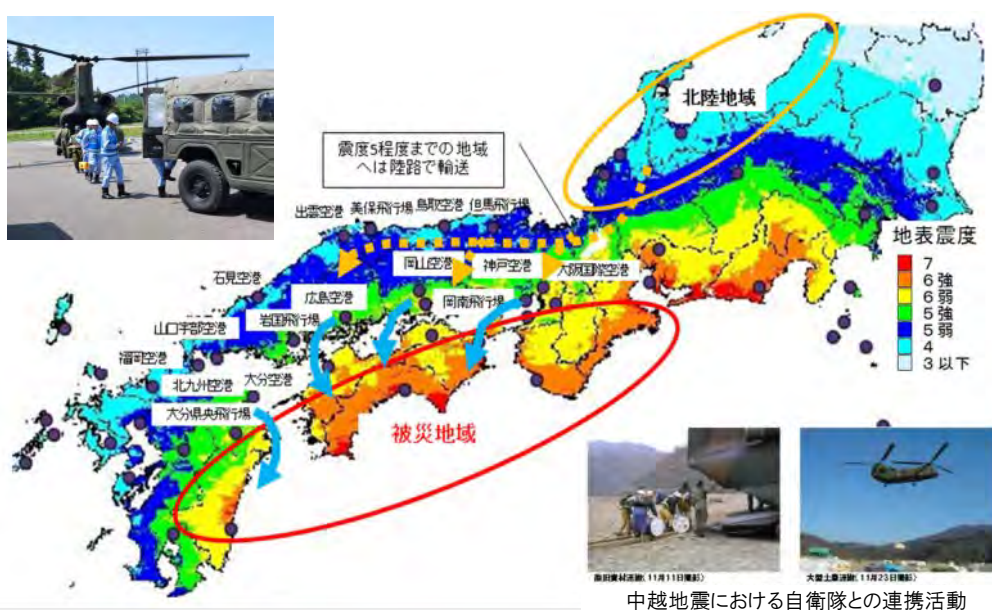
また、協定業者等が迅速に出動ができるよう、連絡体制や活動可能な体制について、毎年度実施する防災訓練の中で確認を行う。



図－16 航路啓開における障害物除去作業への参画イメージ

さらに陸路が被災し目的地に到達できない場合を想定し、TEC-FORCE 隊員や燃料の運搬についても自衛隊等と具体的に十分調整し、防災訓練の中で確認を行う。

被災直後は活動に近接した場所で宿泊や作業する施設を確保することが困難なことが想定されるため、民間フェリーの活用について今後関係機関と調整を図る。



図－17 TEC-FORCE 隊員、燃料の自衛隊による運搬イメージ

③ 応急活動等を支援する気象等に関する情報提供

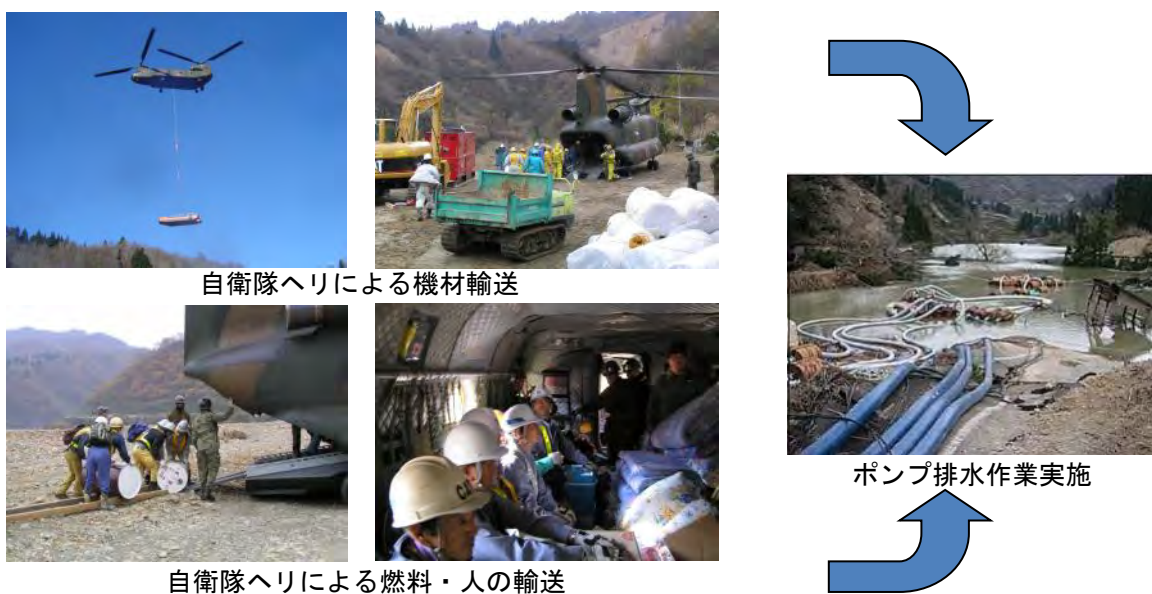
被災地において救命、救助等の応急活動を実施する場合、被災地の気象状況、余震活動状況等のもとより、緊急輸送等の活動拠点の気象状況の把握は、各種の活動を迅速かつ確実に実施するため有効な手段である。

気象台としては応急活動の支援、また二次災害防止等の観点から被災地等の気象状況、余震活動の見通し等に関する情報について、要請があれば既に提供できる状況にある。なお、提供可能な情報については別冊資料6に記載した。

5) 被害の拡大防止・軽減

強い揺れにより山間地域では斜面崩壊等が発生し河道閉塞が生じることが予想されている。北陸地方整備局には砂防部門に関する高度な知識を有するTEC-FORCE隊員を有しており、これまでも河道閉塞対策を実施している。

河道閉塞が発生した際には、災害協定を締結している建設業団体の協力を得て、排水ポンプ等必要な資機材を確保するなどいつでも出動できるような体制を構築しており、今後毎年の防災訓練の中で確認を行う。このほか山間部における調査には、被災の全容を効率的に把握するために有効なUAV(ラジコンヘリ)の活用を図る。なお、被災場所によってはTEC-FORCE隊員や資機材等を自動車で運搬できない場合も想定されるため、自衛隊の協力を得た運搬方法について調整を行うとともに、防災訓練の中で確認を行う。



図－18 新潟県中越地震における自衛隊との連携活動
(芋川の河道閉塞対策)



国道148号の土砂崩落状況把握
(UAVで撮影)



UAVの使用状況

図－19 長野県北部を震源とする地震でUAVの活用事例

巨大津波により沿岸部の工場やコンビナート等が集積する地域では、油等の危険物の海域への流出被害の恐れがある。それらの被害が発生した場合は北陸地方整備局が保有する大型浚渫兼油回収船「白山」が出動し、油回収装置を用いて流出油等の防除を実施する。



図-20 流出油回収として「白山」派遣イメージ

6) 被災した地方公共団体への支援

南海トラフ巨大地震では関東から九州地方にかけての広範囲にわたり多くの地方公共団体が甚大な被害を受け、発災直後から深刻な状況に陥ることが想定される。

地方支分部局からのリエゾン派遣については、受援計画との整合を図り具体的な行動計画を策定する。

また、通信機能の被害を受けた地方公共団体への衛星通信車や被災現場や津波の監視等のためKu-SAT等の情報通信機材の他、災害対策本部車、照明車等の災害対策用機械についても速やかに出動できるようTEC-FORCE活動計画を策定する。

TEC-FORCE活動計画には、派遣可能な隊員数、資機材の種類と台数及

び進出拠点、経路、タイムラインを検討した。また、隊員が派遣先で使用する車、宿泊場所、燃料調達等についても、これまでの大規模災害時の派遣実績等を考慮し、事前の契約や協定の締結を行うこととし、詳細を別冊資料3に記載した。

なお、派遣先での具体的な活動計画については、受援計画との整合を図り策定する。

応急危険度判定士については、本省建築指導課が地方整備局と調整し「支援調整本部」を設置し、被災地からの要請に応じ県、都市再生機構、建築関係団体等に支援を要請するとともに北陸地方整備局からもTEC-FORCEとして応急危険度判定士を派遣することとしている。また、被災者向け住宅等の供給支援としては、北陸地域内の各県等と連携し提供可能な公営住宅や民間賃貸住宅の状況把握を行うこととしており、詳細は別冊資料7に記載した。



災害対策本部車



Ku-SAT



被災建築物の応急危険度判定
合同訓練(整備局・県・市)

図-21 地方公共団体へのハード、ソフトの支援

7) 被災者・避難者の生活支援

① 避難者に必要な物資の広域輸送

南海トラフ巨大地震では、最大で430万人が避難所に避難することが想定されており、避難者への生活支援物資の輸送が重要な課題となっている。

北陸地域には被災地域への生活支援物資供給の役割が求められることから、被災地の要望等を的確に把握し、地方公共団体、民間事業者等と連携し積極的に対応することとする。

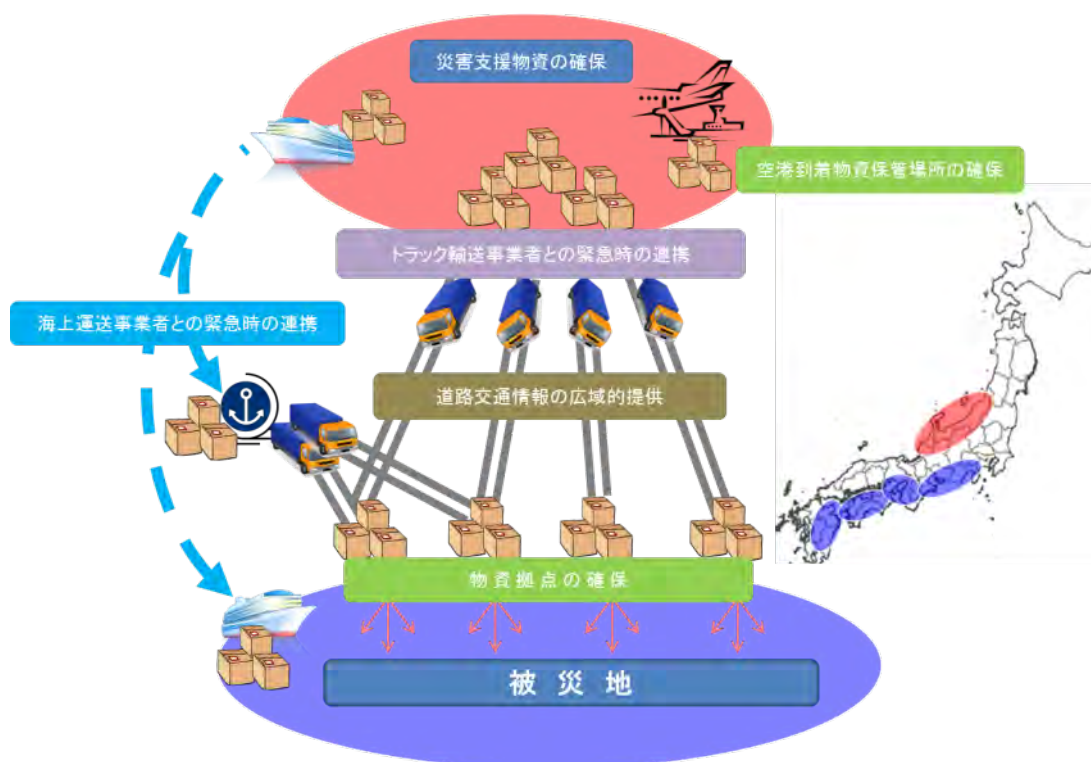


図-22 空港到着物資保管場所の確保イメージ

支援物資の保管について被災地域の一次物資拠点が不足する場合は、全国知事会の調整等により北陸地域にも開設が求められる場合が想定されることから、関係機関が協力して、民間施設の活用、物流専門家の派遣等により一次物資拠点の開設・運営を円滑に行うこととする。このため北陸信越運輸局は、本省及び被災地を管轄する運輸局、関係地方公共団体並びに管内関係者との調整に努めることとする。なお、空港到着

貨物物資等においては、空港施設を利用する等国の施設も積極的に活用することとする。

緊急物資の輸送については、民間事業者の協力で実施することを基本とし、被害の状況、緊急性、輸送する物資の量等を勘案して、陸、海、空のあらゆる交通機関を活用して実施することとする。その際には、北陸地方整備局の大型浚渫兼油回収船「白山」、第九管区海上保安本部の巡視船艇・航空機等、国の船舶等も活用することとする。



図-23 緊急物資を輸送する「白山」
(東日本大震災における活動事例)

トラック輸送は、被災地への緊急物資輸送の中心的役割を担うものである。このため、北陸信越運輸局は、すでに結ばれている協定により緊急物資輸送が円滑に行われるよう関係地方公共団体と事業者の調整を行うこととする。

海上輸送は、地震や津波の被害により陸上交通が利用できない場合においては、大量の物資を被災地に輸送する手段として有効である。北陸信越運輸局は、緊急物資輸送が円滑に行えるよう各県と海事事業者間の連絡・調整を行うとともに、各県及び関係事業者団体に対して緊急物資輸送協定の締結を働きかけることとする。

緊急物資輸送は、被災地のニーズを的確に把握し、迅速かつ確実に行うことが求められている。南海トラフ巨大地震発生時に緊急物資輸送を

速やかに行うためには、事前に関係者間で取り決めるべき項目、共有する情報等を明らかにしておくことが重要である。このため北陸信越運輸局では、国土交通省でとりまとめた「災害に強い物流システムの構築に向けて（広域物資拠点開設・運営ハンドブック）」について、支援物資の物流を取り扱う関係者の一助にして頂くべく、各地方公共団体や物流関係者等に対し、毎年開催される既存の各種会議等を活用して周知を行う。

② 避難者の受け入れ

南海トラフ巨大地震では、大量の避難者の発生が想定されており、避難場所の確保が重要な課題となると想定される。

大量の避難者が円滑に移動できるよう、道路交通情報の広域的提供、交通混雑対策を行う他、道の駅等道路施設を利用した避難者の休憩場所の確保を行うこととしており、詳細は別冊資料8に記載した。



中越地震時の避難者の受け入れ（道の駅「越後川口」）

中越地震時の避難者に解放（道の駅「ちぢみの里」）

中越地震時の避難者に仮設住宅を提供（道の駅「クロステン十日町」）

資料：国土交通省道路局

図－24 道の駅への避難者の収容

8) 施設の復旧

① 施設の本格復旧、緊急排水活動等への参画

南海トラフ巨大地震は、地震規模が巨大で多数の道路、橋梁等土木施設への被害が予想されるとともに、太平洋沿岸地域への津波により広範囲にわたり大規模浸水等が長期に継続して発生することが予想される。

このため、国土交通本省及び受援地域の地方整備局と調整し、各施設の被災状況調査の実施や緊急排水計画等に基づき各種活動に参画する。

速やかにTEC-FORCE隊員や災害用資機材を派遣でき、被災地で十分な

活動ができるよう TEC-FORCE 活動計画を策定する。

TEC-FORCE 活動計画には、派遣可能な隊員数、資機材の種類と台数及び進出拠点、経路、タイムラインを検討した。また、隊員が派遣先で使用する車、宿泊場所、燃料調達等についても、これまでの大規模災害時の派遣実績等を考慮し、事前の契約や協定の締結を行うこととし、詳細を別冊資料 3 に記載した。さらに、協定を結んでいる事業者が保有している機械、資機材の種類と数量については、毎年度そのデータを更新することとしており、詳細を別冊資料 3 に記載した。さらに当該事業者が経営しているガソリンスタンド等の備蓄状況について、情報収集して燃料の確保に努める。

一方、北陸防災連絡会議においても、緊急車両への燃料入手方法などについて検討しており、その結果を反映させる。

なお、派遣先での具体的な活動計画については、受援計画との整合を図り策定する。



図-25 台風 26 号災害（伊豆大島）における TEC-FORCE による現地被災調査

②代替輸送ルートの確保

地震の規模が巨大であり被害も甚大であることから、多数の通行止めの長期継続が想定され、サプライチェーンの被災による経済への影響が大きいものと予想される。

サプライチェーンを迅速に確保するためには、被災地を經由しない鉄

道、港湾、道路の代替ルートの確保が必要となるが、そのためには数多くの確認作業や変更手続きが必要となる。

このため、災害発生時に荷主や物流関係者がスムーズに日本海側の港湾による代替輸送手段を確保できるよう、平成25年度に代替輸送手引書を作成し、代替輸送訓練を通じてブラッシュアップを行っており、詳細は別冊資料9に記載した。

一方、北陸防災連絡会議においても、被災地及び被災地までの交通情報の入手方法等について検討しており、その結果を反映させる。



図上訓練

資料：北陸港湾・空港ビジョン 北陸地方整備局

図-26 南海トラフ巨大地震等太平洋岸での地震発生時の物流代替イメージ

第4章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

被災地からの緊急避難、被災地への緊急物資の輸送及び1日も早いサプライチェーンの回復等には、災害に強い道路、航路、鉄道及び航空のネットワークの確保が重要となる。



図-27 東日本大震災におけるサプライチェーン確保例

このため、太平洋側と日本海側を結ぶ広域幹線道路等の緊急輸送道路整備、港湾と高規格道路を結ぶアクセス道路、輸送道路を保全するための土砂災害対策、港湾施設の災害対応力の強化、災害に強い貨物鉄道ネットワーク、空港施設の耐震化等を計画的に推進する。なお、個別の具体的な計画は別冊資料10に記載した。



図一28 交通代替機能を担える北陸地域