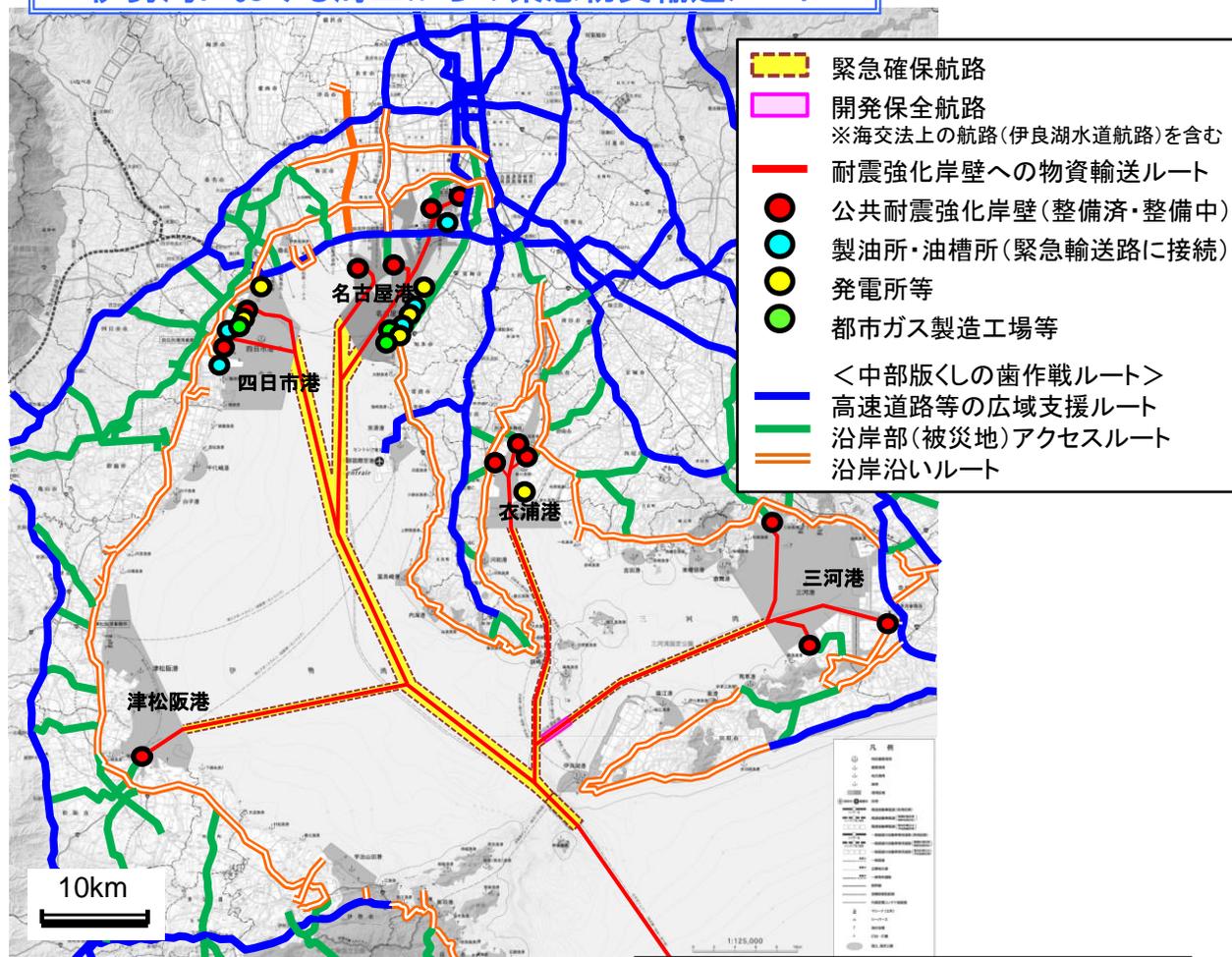


伊勢湾港湾機能継続計画(伊勢湾BCP)

～緊急確保航路等航路啓開計画～

伊勢湾における海上からの緊急物資輸送ルート



■ 緊急確保航路とは

東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾法が改正（平成25年6月）され、一般水域のうち災害が発生した際に障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある水域について、同法改正を踏まえ緊急確保航路として政令指定（平成26年1月）された。

■ 『くまで』作戦とは

緊急物送ルートのうち、海上輸送部分をくまでの柄の部分、耐震強化岸壁から背後被災地へ向けての陸上輸送部分をくまでのかぎ爪の部分に見立てるとともに、海上に流出したガレキを掻き集めて航路啓開する意味合いを込めて『くまで』作戦と命



伊勢湾『くまで』作戦

1 伊勢湾BCPの考え方

■伊勢湾BCPの目的

○南海トラフ地震等の大規模・広域災害に対して、伊勢湾内の広域連携※により緊急物資輸送や港湾物流機能の早期回復を実現することを目的として、伊勢湾港湾機能継続計画（伊勢湾BCP）を策定。

※広域連携とは、応急復旧に向けた航路啓開の優先順位、資機材の調達、機能回復情報の発信など、港湾相互の広域的な連携を図るもの



2 港湾機能の回復目標

■緊急物資輸送（燃料供給含む）

○国の南海トラフ地震対策、各自治体の地域防災計画、各港の港湾BCP、中部版くしの歯作戦を踏まえ、回復目標を設定。

《機能回復目標》

目標時間	回復目標
発災後3日以内	○湾内各港への最小限の海上輸送ルートの確保
発災後7日以内	○緊急物資輸送ルートの拡充（製油所・油槽所、LNG基地（電気、ガス）が立地する港湾への海上輸送ルートの確保を含む）

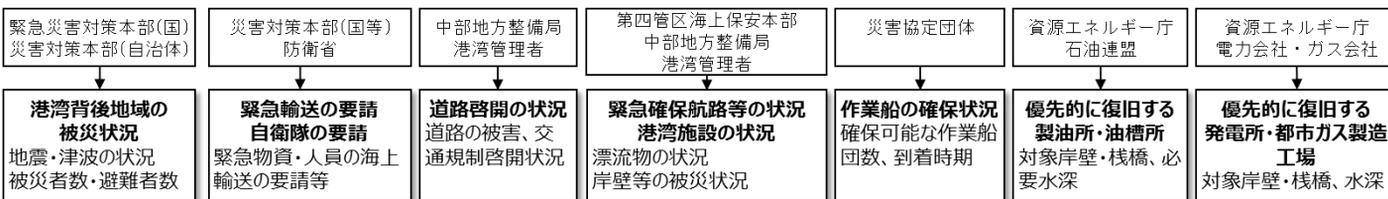
■通常貨物輸送

○一般貨物については、港湾BCPを踏まえ、緊急物資が落ち着いた段階からの再開を目安とし、コンテナ貨物については、発災後7日以内の再開を目安。

3 海上輸送ルートの優先順位

○優先的に確保すべき海上輸送ルートについては、被災地の状況、国や自治体等の要請、道路の状況、緊急確保航路等・港湾施設の状況、作業船の確保状況、製油所・油槽所及び発電所・都市ガス製造工場等を総合的に勘案し、広域連携体制において協議・調整して決定。

【優先順位設定の考え方】



広域連携体制

緊急確保航路等の優先順位 (優先的に確保すべき海上輸送ルートの協議・調整)

広域連携体制において収集した情報を総合的に勘案し復旧を優先する対象施設（耐震強化岸壁、製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場）と対象航路（港内航路、緊急確保航路等）を協議・調整して決定する。



各港湾BCPの目標
岸壁の目標復旧時期、必要水深

製油所・油槽所、
発電所、都市ガス製造工場の航路啓開
目標
製油所・油槽所
LNG火力発電所
石炭火力発電所
都市ガス製造工場

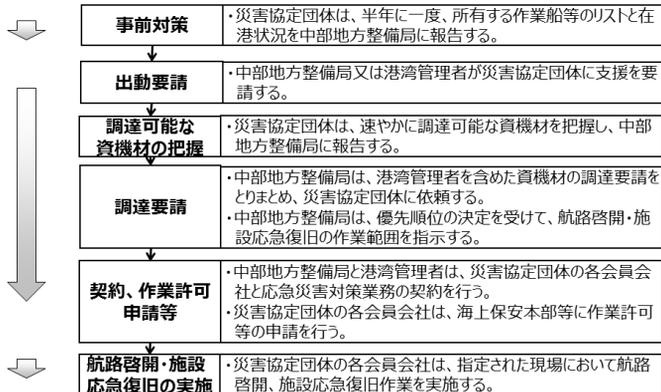
4 広域連携課題への対応

○災害対応を図るため、関係機関が連携した課題への対応が必要。

■ 資機材の調達

速やかな資機材等の調達が必要

【資機材の広域調達の手順】



■ 輸送体制の確保

緊急物資輸送やインフラ復旧のため、迅速な緊急輸送ルートを確認することが必要

【自衛隊の災害輸送体制】

○発災直後、北海道や東北の部隊がフェリーを利用して日本海側港湾より、被災地へ展開



■ 揚収物の仮置・保管

仮置・保管場所について事前に候補地の検討が必要
堤防が破堤した場合の海域に流出するガレキ量

【家屋ガレキ等】（地震発生24時間後）



ガレキ量は、内閣府が算出した南海トラフ検討会の計算結果（名古屋港は名古屋市の計算結果）から想定

■ 代替機能の確保

北陸、関東の港湾との代替輸送の連携



○北陸地域の情報発信サイトにおいて発信するコンテナ定期航路情報、港湾物流事業者等情報を活用

【北陸広域バックアップ体制web】

<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/saigaiportal/index.html>

5 緊急確保航路等航路啓開

○大規模時災害時に緊急確保航路・開発保全航路の啓開を迅速に実施するため、広域連携による航路啓開を具体的に定めた計画。

■ 航路啓開範囲(緊急物資)

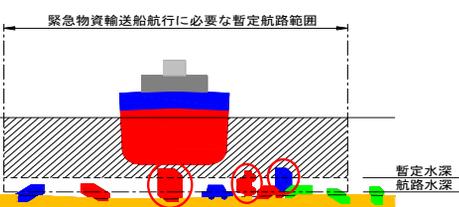
○暫定水深、暫定航路幅の考え方

緊急確保航路等における暫定水深と暫定航路幅は、緊急物資輸送を担うことが想定される船舶を参考に、以下のとおりとする。

暫定水深	9.0m	海上自衛艦「とわた型」
暫定航路幅	航路標識から1L (200m)	海上自衛艦「ひゅうが型」

【優先航路の啓開範囲】
伊勢湾においては、航路標識を基準に水源に向かって右側とする。

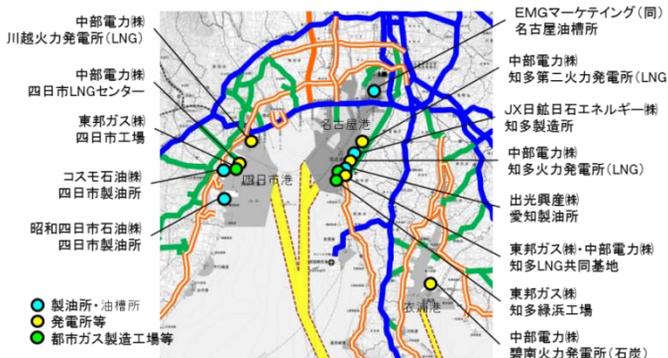
【応急公用負担権限行使の実施対象範囲の概念図】



※上図の実施対象範囲（○ 囲みの物件）において、権限行使を伴う揚収作業が可能。

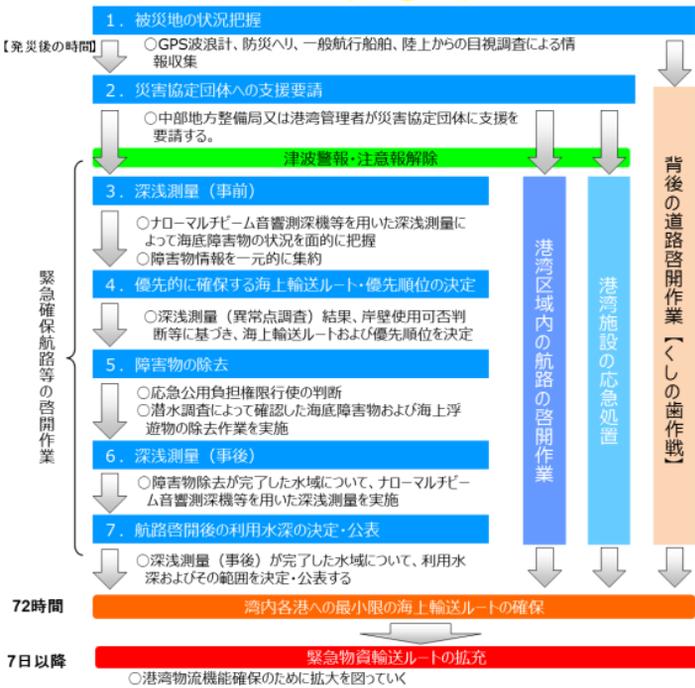
■ 航路啓開範囲(石油・石炭・LNG)

品目	船舶が通るために必要な航路幅・水深	対象港湾			
			船種	航路幅	必要水深
石油	石油製品	内航タンカー	100m	-7.5m	名古屋港・四日市港
	石油製品	外航タンカー	166m	-10.5m	名古屋港・四日市港
電力	石炭	石炭船	250m	-12m ※潮汐利用による	衣浦港
					名古屋港・四日市港
ガス	LNG	LNGタンカー	345m	-13.2m	名古屋港・四日市港



航路啓開の実手順

大規模地震発生・津波来襲



【浮遊物除去】



浮遊物の囲い込み

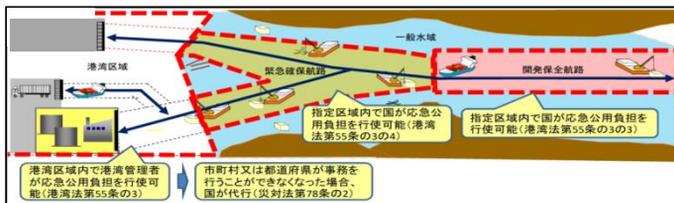
【障害物除去】



作業船による揚収物除去作業の様子

【応急公用負担権限とは】

非常災害時において、緊急の必要があると認められるとき、他人の物件等で支障となるものを収用、処分することができる権限をいう。



6 関係者間の情報共有

- 使用可能施設、暫定供用、船舶の交通制限等の海上交通情報を掲載した利用者への情報共有ポータルサイトを中部地方整備局HP内に開設。

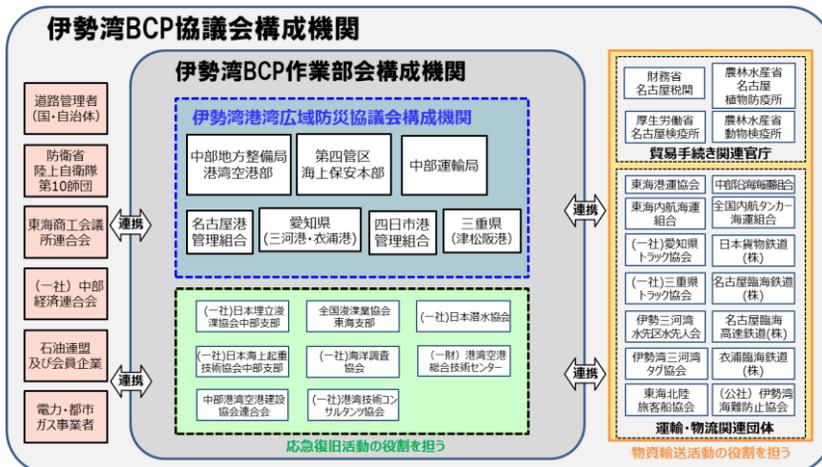


7 伊勢湾BCPの運用

■伊勢湾BCPの継続的改善

- 大規模・広域災害発生時に関係者が連携して緊急物資輸送及び港湾物流機能の早期回復を実現するためには、定期的な訓練の実施により関係者の連携体制を確認し、伊勢湾BCPの実効性向上と関係者の意識向上を図ることが重要である。
- 伊勢湾BCP協議会は、伊勢湾BCPを継続的改善（PDCA）により有効で実効性の高い計画に改善する。

■運用体制



■伊勢湾BCP協議会 (伊勢湾BCP作業部会)

- 平常時から関係者間の連携を構築、議論や訓練等を行い伊勢湾BCPの実効性向上に繋げる

■伊勢湾港湾広域防災協議会

- 災害時における港湾の機能の維持に関し必要な協議を行う場

