

令和6年能登半島地震を踏まえた 港湾における防災・減災対策について

令和7年7月8日

国土交通省 港湾局 海岸・防災課
災害対策室長 鮫島 和範

1. 港湾の被害状況

2. 港湾における対応状況

2-1. 点検・利用可否判断

2-2. 施設の復旧

2-3. 港湾を活用した支援活動

3. 能登半島地震を踏まえた政策展開

3-1. 令和6年7月交通政策審議会答申

3-2. 災害時の海上支援ネットワークの形成

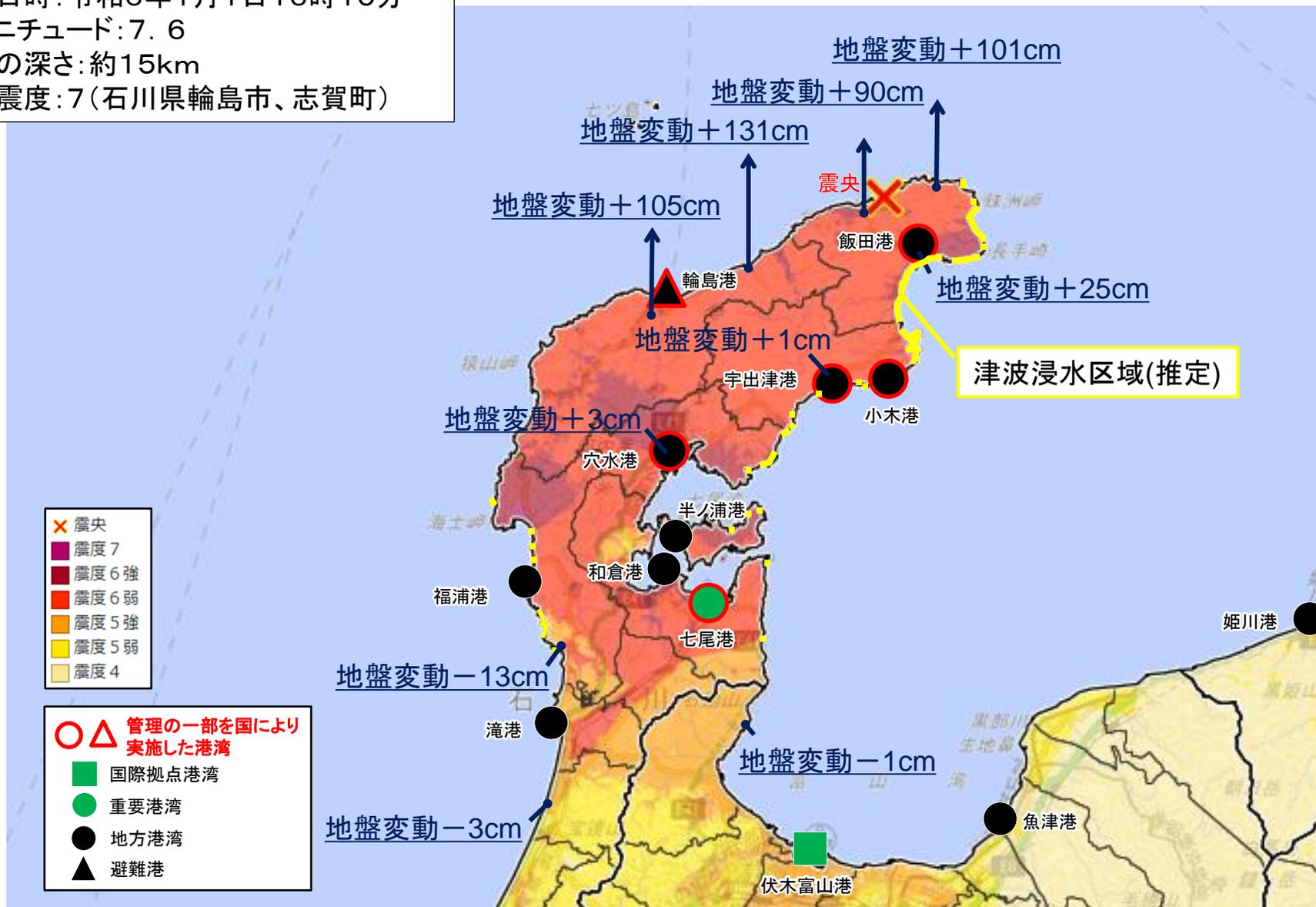
3-3. 港湾法等の一部を改正する法律

3-4. 港湾BCP・広域港湾BCP

1. 港湾の被害状況

令和6年能登半島地震の概況

発生日時: 令和6年1月1日16時10分
 マグニチュード: 7.6
 震源の深さ: 約15km
 最大震度: 7 (石川県輪島市、志賀町)



※津波浸水区域・地盤変動量は国土地理院情報を基に港湾局において作成

令和6年能登半島地震の被害状況

○1月1日に発生した「令和6年能登半島地震」により、北陸地方の29港のうち、能登半島地域を中心に22港で被害が発生。
 ○今回の地震では、岸壁自体の損傷に加え、ふ頭用地の沈下・液状化等、岸壁背後の被害も多く発生。

輪島港 (管理者: 石川県)



岸壁背後の沈下

飯田港 (管理者: 石川県)



岸壁の変位

防波堤・消波ブロックの転倒

- 凡例
- 地震動による被害
 - 津波による被害
 - 地殻変動による被害



小木港 (管理者: 石川県)



岸壁背後の沈下

直江津港 (管理者: 新潟県)



ふ頭用地の亀裂

- 被害あり: 赤着色、被害なし: 黒着色
- 国際拠点港湾
 - 重要港湾
 - 地方港湾 (避難港を含む)



地盤の隆起

穴水港 (管理者: 石川県)



岸壁の破壊

金沢港 (管理者: 石川県)



ふ頭用地の沈下

七尾港 (管理者: 石川県)



ふ頭用地の液状化

伏木富山港 (管理者: 富山県)



臨港道路の亀裂

宇出津港 (管理者: 石川県)



岸壁背後の沈下

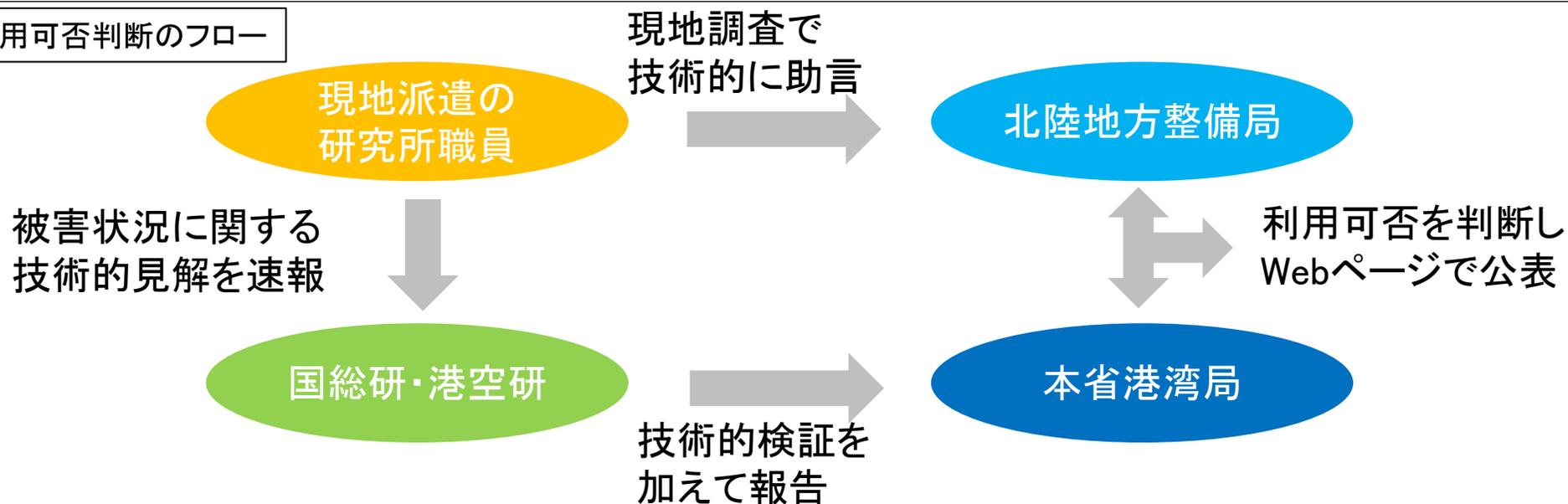
2. 港湾における対応状況

2-1. 点検・利用可否判断

地震後の施設の点検・利用可否判断

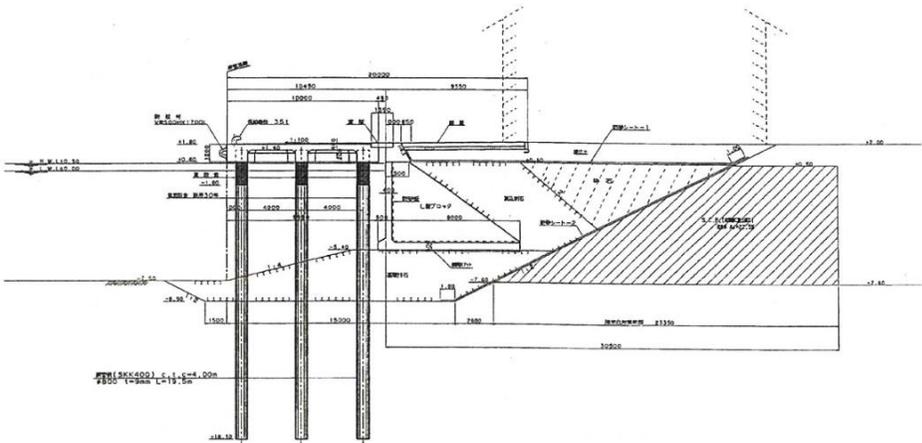
- 石川県からの要請を受けて、能登半島の6港湾の港湾施設の一部を国が管理。
- 地震発生の翌日より、地整・国総研・港空研職員がTEC-FORCEとして現地入りし、施設の点検や利用可否判断に必要な情報収集等を実施。
- 現地の研究所職員の見解も踏まえた被害調査報告に基づき、係留施設の利用可否判断を実施。

利用可否判断のフロー

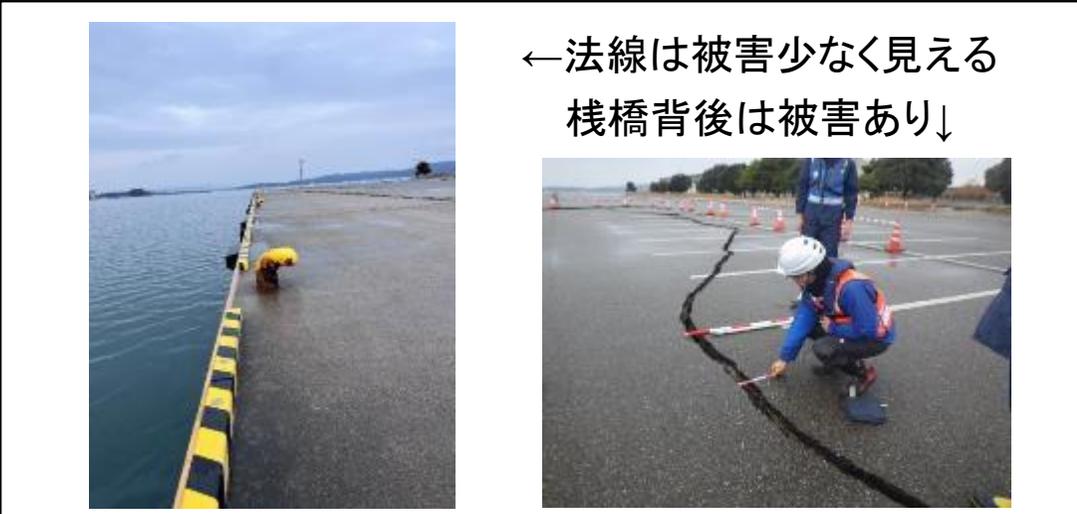


利用可否判断の事例①

【例1】 簡易な計測と過去の設計計算で即日判定した事例
 七尾港 矢田新さん橋(第一西)(耐震強化岸壁) (設計水深 -7.5m)



標準断面図



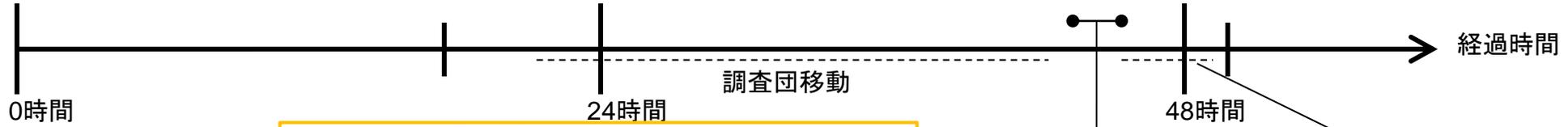
←法線は被害少なく見える
 栈橋背後は被害あり↓

地震発生
 1/1 16:10

津波注意報の解除
 1/2 10:00

現地調査
 1/3 11:00頃

給水支援船 接岸
 1/3 18:00頃



調査団移動

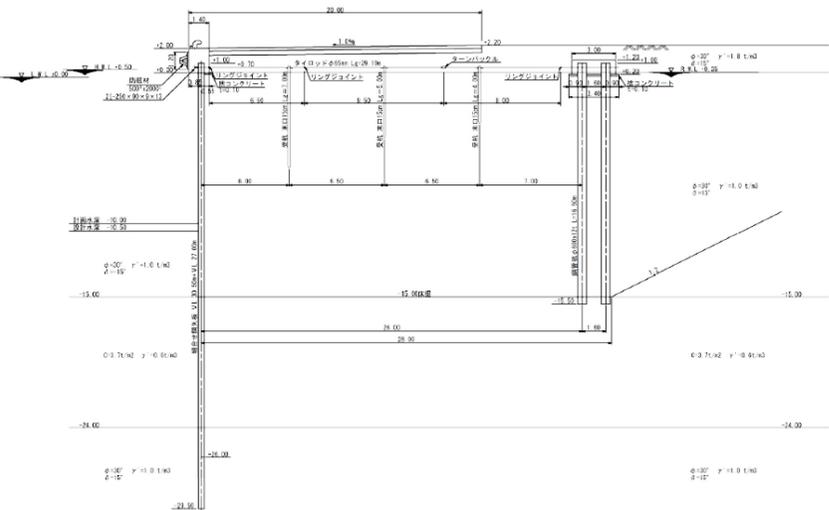
関係者への情報提供等

設計時の解析結果※を備えてあったため、これを参照することで、利用可否判断にかかる時間を短縮できた。
 ※L2地震を作用させる動的解析を実施し、栈橋上部工の変位量と栈橋杭の照査結果を整理したもの。

1/3 12:30頃
 利用可否の議論・判断
条件付で利用可

利用可否判断の事例②

【例2】 追加の測量・解析で改めて判断した事例
 金沢港 御供田1号岸壁(矢板式 設計水深-10.5m)



現地調査→**利用不可**
 (鋼材の変位量が不明確であるため)
 1/1 1/4

鋼構造物の正確な変位量を把握

測量、現地再調査
 潜水調査

条件付で利用可
 と判断
 1/20頃~ 1/26

再検討開始
 1/14頃

地震発生
 1/1



- ・施設に設計入力地震動以上の地震動を作用させた動的解析
- ・施設の残留変位量を正確に把握するシステムの導入
- ・残留変位量を踏まえた施設の残存耐力に関する検討などを事前に実施していれば、より迅速に利用可と判断できた可能性がある。

部材の静的解析 施設の動的解析
 施設の変位量を踏まえた解析を実施

2-2. 施設の復旧

マリンタウン岸壁（水深7.5m）は、岸壁本体（重力式）の被害は軽微だったものの、岸壁背後に最大約2mの沈下が生じた。また、地盤隆起等により水深が1～2m程度浅くなっている。



岸壁本体の被災状況



岸壁背後の被災状況



【時系列】

1月2日 現地検開始

→岸壁の利用可否判断の開始

同日 応急復旧の実施決定

4日 利用可否判断終了

→条件付き利用可能

(車両の岸壁進入不可、地盤隆起等により1～2m程度浅くなっている)

同日 支援船（第1船）入港

応急復旧に必要な資機材を現地で調達※
することにより、早期の復旧が可能となった。

同日 応急復旧現地着手

※砕石：岸壁背後の駐車場の路盤材を流用
重機：発災前より輪島市内にあった重機を活用

5日 応急復旧概成

→車両による岸壁までのアクセスが可能に

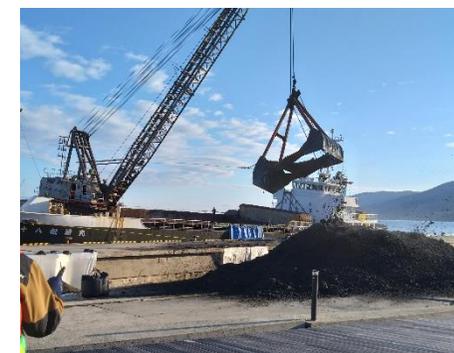
14日 海上保安庁による測量実施

29日～ 岸壁前面の土砂除去作業



応急復旧実施箇所

応急復旧の実施状況 (1/5)



土砂除去作業の実施状況 (1/29)

● 求められる港湾機能は応急復旧により一定程度確保しており、被災した施設の本格的な復旧を現在実施中。

- ▶ 5港(七尾港、輪島港、伏木富山港、金沢港、直江津港)において、国有港湾施設の災害復旧事業を実施。
- ▶ 8港(七尾港、輪島港、伏木富山港、飯田港、穴水港、宇出津港、小木港、和倉港)において、港湾管理者等の災害復旧事業の一部を国土交通省が代行。

● 主要な施設については、基本的には令和7年度末までの完成を目指し、地域全体のなりわいの再建に貢献。

輪島港 (最大水深7.5m) 石川県管理

- ・マリンタウン岸壁(水深7.5m)は、水深6m程度の岸壁として運用。
- ・応急的な浚渫作業が完了した小型船舶だまりでは、R6.7よりもずく漁、R6.9より刺し網漁、R6.11より底引き漁が再開。

直轄災 代行復旧

・R6.8より本格的な復旧工事を実施中(県施工)。
 [短期] 生業再建を最優先とし、段階的に供用させながら、令和8年度中の可能な限り早期の完了を目指す。
 [中長期] 令和7年6月に「輪島港中長期復興プラン」を策定。



浚渫作業の状況 (R6.10)



地域の生業であるカニ漁の再開 (R6.11)

和倉港・和倉港海岸 (最大水深3.0m) 七尾市管理

- ・護岸復旧方針を策定 (R6.9)。

直轄災 代行復旧

金沢港 (最大水深13.0m) 石川県管理

- ・現在、制限付きで利用している状態。

直轄災 代行復旧

穴水港 (最大水深4.0m) 石川県管理

- ・現在、制限付きで利用している状態。
- ・R6.10より、災害廃棄物の海上輸送を開始。

代行復旧

七尾港 (最大水深11.0m) 石川県管理

- ・現在、制限付きで利用している状態。
- ・R6.12月より、災害廃棄物の海上輸送を開始。

直轄災 代行復旧



宇出津港 (最大水深4.0m) 石川県管理

- ・現在、制限付きで利用している状態。
- ・R6.7より、災害廃棄物の海上輸送を開始。

代行復旧

飯田港・飯田港海岸 (最大水深5.5m) 石川県管理

- ・現在、制限付きで利用している状態。
- ・R6.7より、災害廃棄物の海上輸送を開始。

直轄災 代行復旧



大型木材船の入港 (R6.6)

直轄災 代行復旧

飯田港のふ頭用地の活用状況

災害廃棄物を輸送する船舶 (R6.7)

直轄災 代行復旧

伏木富山港 (最大水深14.0m) 富山県管理

- ・一部の施設について、制限付きで利用している状態。

直轄災 代行復旧

直江津港 (最大水深13.0m) 新潟県管理

岸壁の利用制限解除済み。

直轄災 代行復旧

[凡例]

港湾名	港湾管理者
●	直轄災
○	代行復旧
◎	本格復旧の現況・方針

○地盤の隆起により、多くの漁船が移動できない状況

- ➡ 2月16日より、漁船を移動または陸揚げするために必要な水深を確保するための啓開作業（浚渫）を開始。7月23日に啓開作業が完了し、8月より県による本格的な復旧工事に着手。
- ➡ 生業再建を最優先とし、段階的に供用させながら、令和8年度中の可能な限り早期の完了を目指す。

被害状況

凡例
[赤線] 啓開箇所

啓開箇所位置図

被災前
被災後
約1m程度の隆起が発生

船だまりの被害状況

船だまりの啓開状況

グラブバケット

土砂の引揚げ

土砂運搬船

土砂運搬船へ積込

現況

令和7年5月30日時点

啓開作業の状況

地域の生業であるカニ漁の再開

○津波の影響により、船だまりで漁船が転覆し、消波ブロックが散乱

- ➡ 2月27日より、船だまりの機能を回復し、漁船が移動できるようにするため、転覆した漁船や消波ブロックを引き上げるための啓開作業を開始。5月28日に啓開作業が完了。7月より、新潟県の姫川港（リサイクルポート）へ、災害廃棄物の海上輸送を開始。
- ➡ 令和7年度までの復旧を目指し、大規模災害復興法に基づき、被災した施設の一部の本格復旧を国が代行して段階的に復旧工事を実施。海岸保全施設については、隣接する区域と一体的に検討中。

被害状況

凡例
■ 啓開箇所



啓開箇所位置図



船だまりの被害状況

※PASCO提供

船だまりの啓開状況



防波堤のコンクリートブロックの引揚げ



小型船舶の引揚げ

現況

凡例
■ 利用可能な係留施設



廃棄物仮置き

小型船だまり 供用開始済

岸壁エプロンの撤去



岸壁(-4.5m) 供用開始済

飯田港の復旧状況



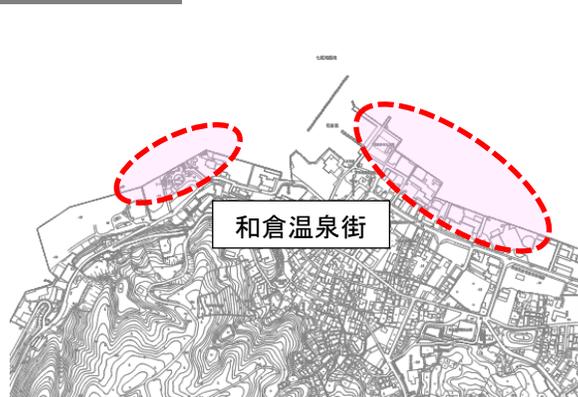
災害廃棄物を輸送する船舶

○和倉温泉周辺の護岸に倒壊・傾斜が発生

➡ 護岸の更なる倒壊を防ぐため、大型土のう設置工事（応急復旧工事）を実施。6月に応急復旧工事完了。

➡ 護岸復旧方針を策定（9月）。和倉温泉の早期復興を図るため、令和7年3月より工事を本格化。令和8年度中の可能な限り早期の完了を目指す。

被害状況



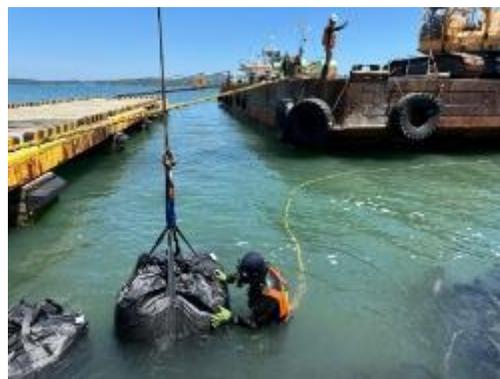
和倉温泉街

応急復旧実施位置



護岸の被害状況

護岸の復旧作業状況



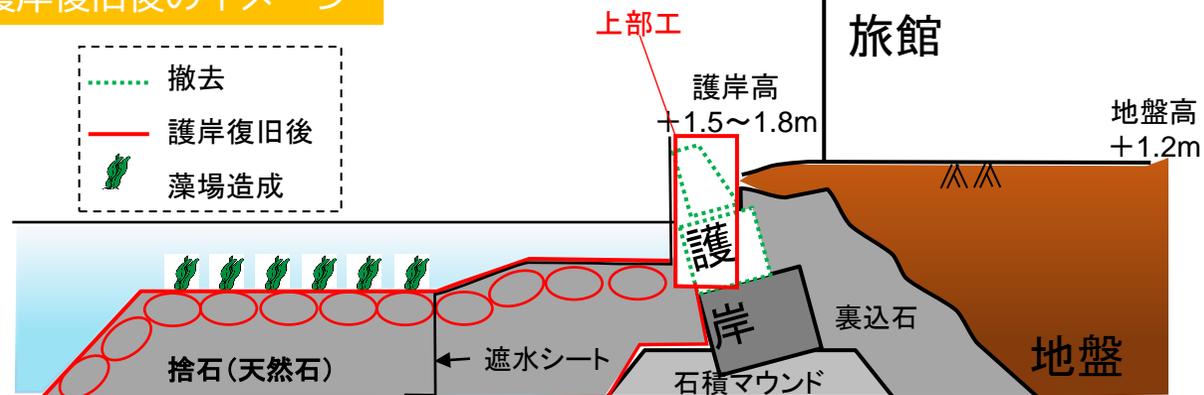
土のう設置

現況



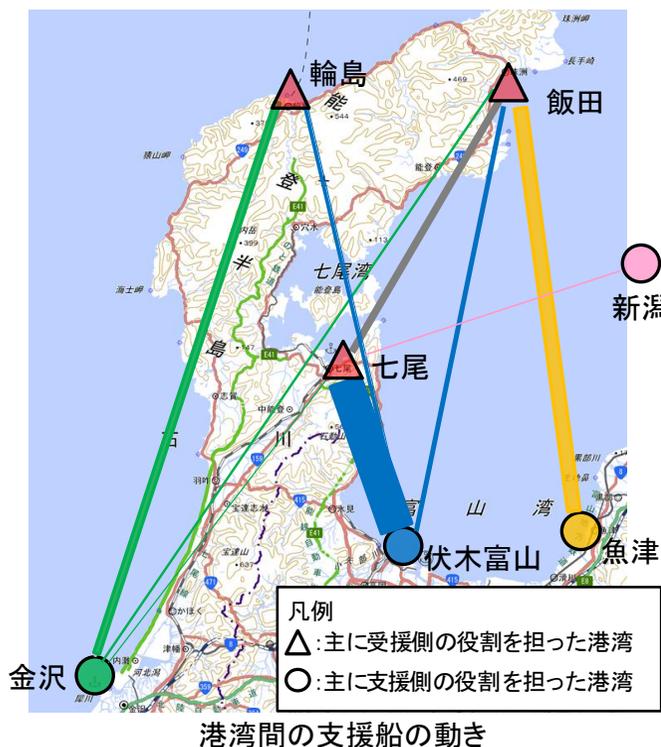
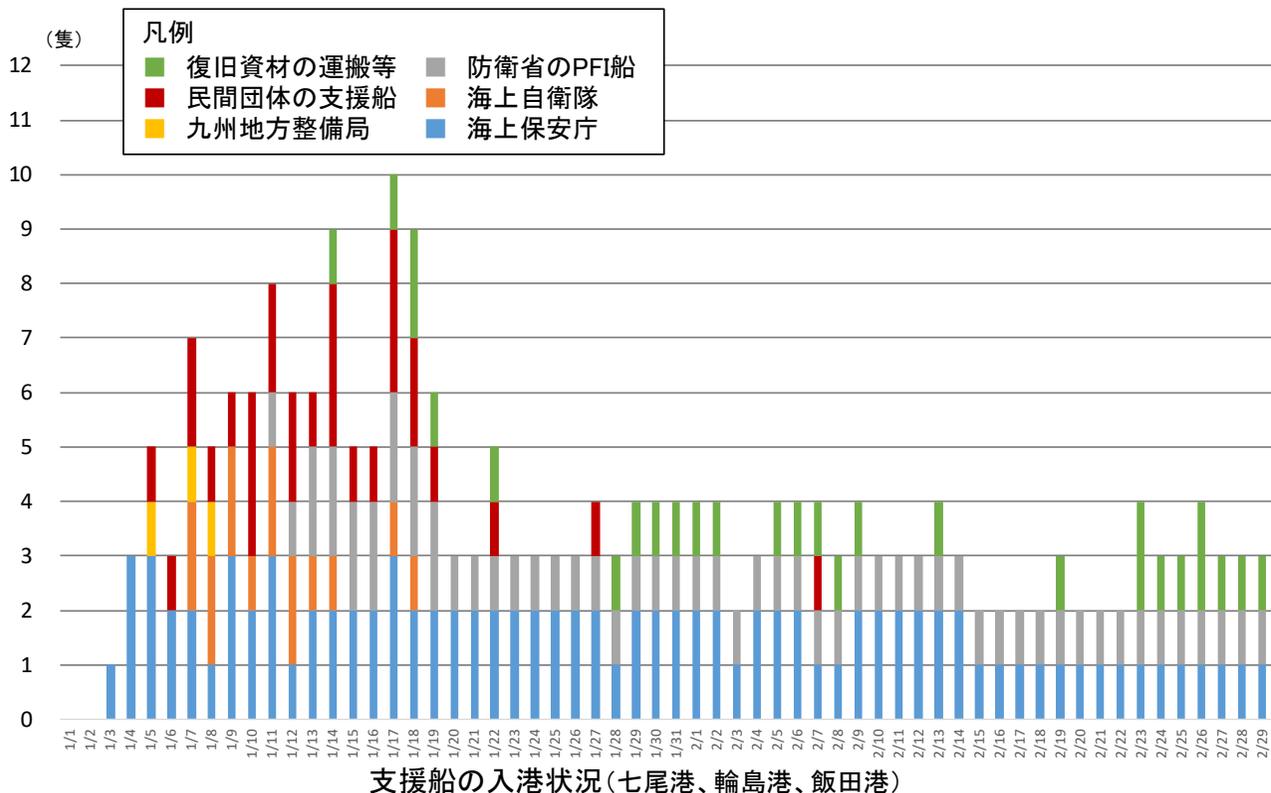
石材投入

護岸復旧後のイメージ



2-3. 港湾を活用した支援活動

○能登半島地域の港湾では、発災2日後から支援船舶が入港。2月末までに約130隻が利用し、支援物資輸送等を実施。
 ○また、耐震強化岸壁を有する七尾港に防衛省のPFI船が継続的に着岸し、被災者等の休養施設として約5,000人が利用。



九州地整所有の作業船による支援物資輸送(七尾港、1/5)



海上保安庁の巡視船による給水支援(七尾港、1/7)



民間団体の支援船「フェリー栗国」による支援物資輸送(輪島港、1/10)



防衛省のPFI船の被災者の休養施設としての活用(七尾港、1/13)

3. 能登半島地震を踏まえた政策展開

港湾に関する防災施策の変遷

- 日本海中部地震、阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震等の災害を踏まえ、防災施策は常に進化。
- 令和6年1月の能登半島地震を踏まえ、耐震強化岸壁を核とした防災拠点機能の確保により、受援側・支援側の港湾が相互に連携した海上支援ネットワークを形成する。

昭和58年5月26日

日本海中部地震

プレート境界型

平成7年1月17日

阪神・淡路大震災

直下型(港湾直下)

平成23年3月11日

東日本大震災

プレート境界型

平成28年4月14日、16日

熊本地震

直下型(内陸部)

令和6年1月1日

能登半島地震

直下型(半島部)

課題

- ・岸壁の被災
- ・海上輸送の途絶・迂回輸送
- ・陸路による緊急物資輸送等の途絶

- ・防波堤の倒壊
- ・航路・道路の閉塞
- ・緊急物資・燃料等の不足

- ・港湾利用の輻輳

- ・三方を海に囲まれた半島部で陸路が寸断・輻輳

防災施策

- 災害発生後の物流機能の維持
 - ・耐震強化岸壁の整備

- 津波からの人命・財産の防護
 - ・防波堤の粘り強い化
- 緊急物資等の輸送ルート確保
 - ・緊急確保航路の指定
- 港湾の最低限の機能維持
 - ・港湾BCPの策定

- プッシュ型支援への対応
 - ・岸壁の利用調整

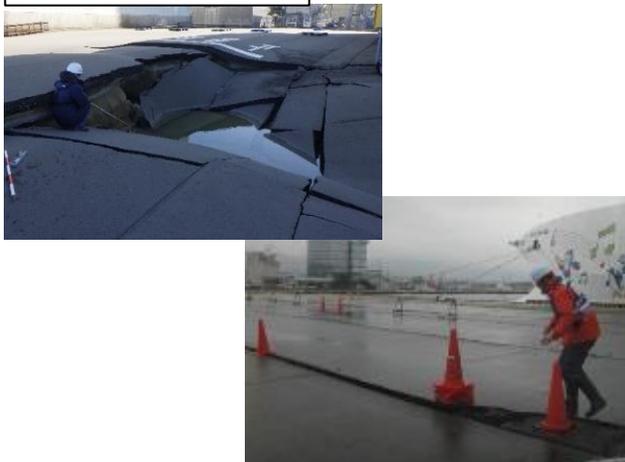
- 円滑な支援活動のための海上支援ネットワークの形成
 - ・広域・地域防災拠点の形成

3-1. 令和6年7月交通政策審議会答申

令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方 概要①(ハード面の施策)

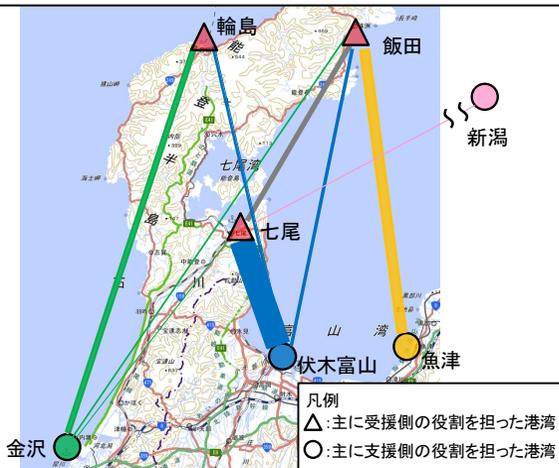
- 能登半島地震では、岸壁自体の損傷に加え、ふ頭用地の沈下・液状化等、岸壁背後の被害も多く発生。
- 支援活動の円滑化のため、海上支援ネットワーク形成のための防災拠点の確保や迅速な施設復旧の体制構築が重要。

岸壁背後の被災状況



岸壁自体の損傷に加え、**岸壁背後の沈下・液状化**により支援活動に制限。

港湾間の支援船の動き(線の太さは往来隻数を表す)



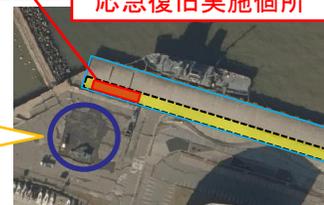
支援船は、**能登半島地域近傍の港湾で補給等を行い、被災地の港湾との間を往復。**

応急復旧の事例



応急復旧実施箇所

隣接駐車場の路盤材を砕石として流用することで、早期に応急復旧

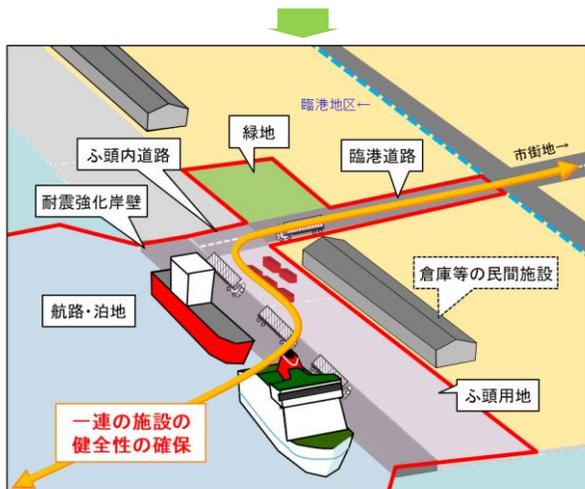


岸壁への車両アクセス経路確保等のため、沈下した岸壁背後を砕石により埋め戻し。

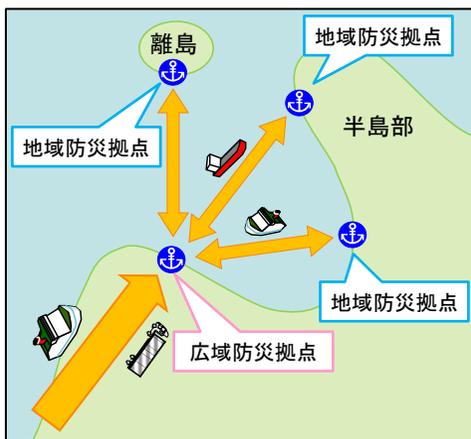
教訓

↓

今後の対応



耐震強化岸壁に加え、臨港道路、背後用地、航路・泊地等、**一連の施設の健全性を確保した防災拠点を形成。**



支援側の役割も想定した**広域防災拠点**と、被災地至近の**地域防災拠点**により海上支援ネットワークを形成。

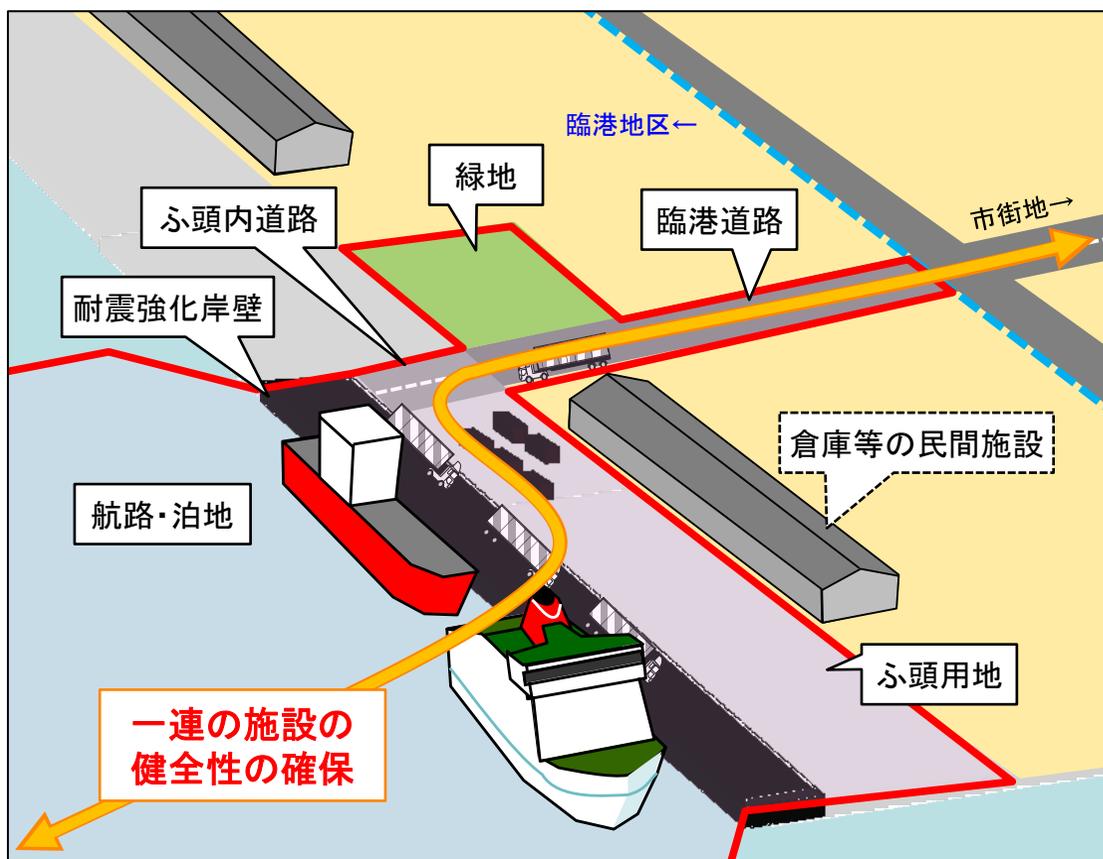


砕石・敷鉄板やバックホウ等、**復旧に必要な資機材をあらかじめ備えておくことで、迅速な応急復旧を実現。**

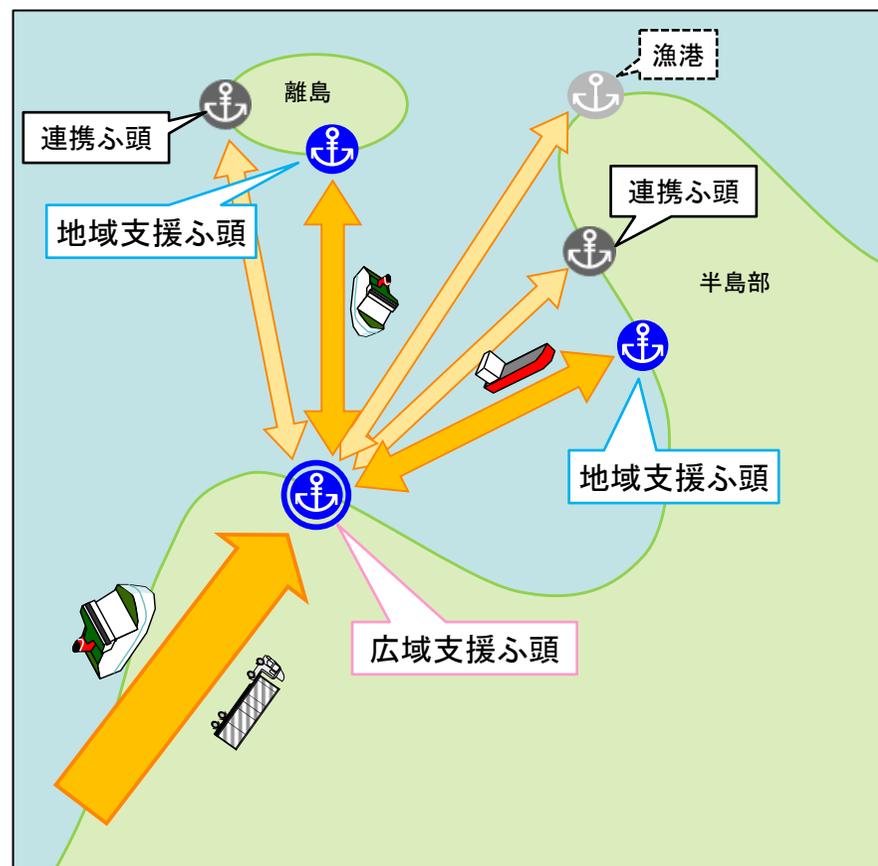
3-2. 災害時の海上支援ネットワークの形成

災害時の海上支援ネットワークの形成

- 地震等の災害時には、一度に大量の人員・物資等を輸送できる海上ルートを活用が有効。
- このため、人員・物資の輸送船舶が利用する岸壁、物資の仮置き等のための背後用地に加え、これらにつながる道路や航路・泊地等、一連の施設の耐震化・液状化対策等を講じた「地域防災拠点」を、既存ストックも活用しつつ確保する。
- また、災害時には、全国からの人員・物資等を一次集約拠点となる「広域防災拠点」に集約し、近隣の複数の「地域防災拠点」に海上輸送することにより、円滑な海上支援ネットワークを形成することが必要。



防災拠点イメージ

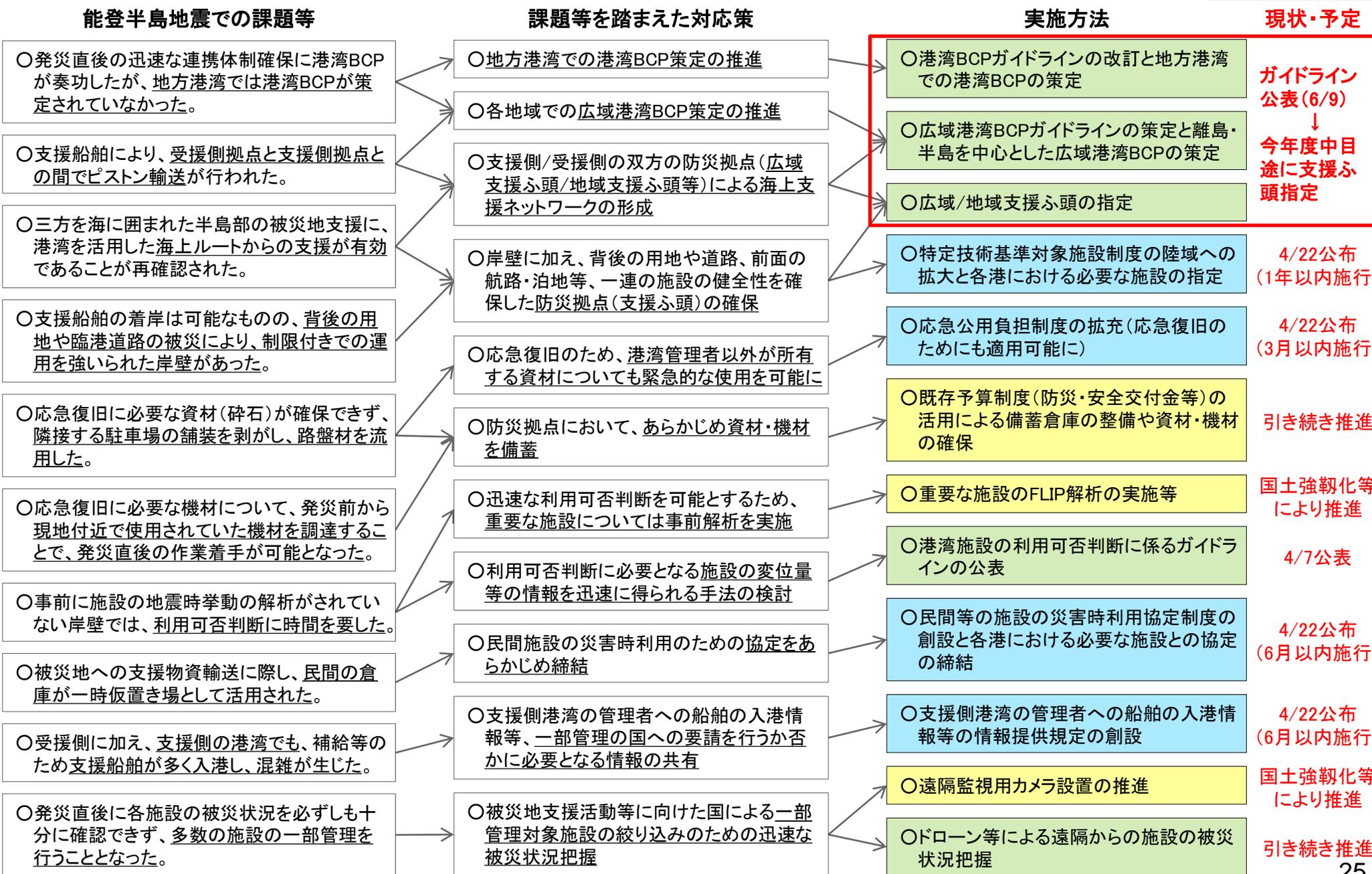


災害時の海上支援ネットワークのイメージ

能登半島地震を踏まえた今後の防災・減災施策



凡例	港湾法改正
	予算措置
	その他



3-3. 港湾法等の一部を改正する法律

背景・必要性

○令和6年能登半島地震では、港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築が不可欠。

岸壁背後の被災状況



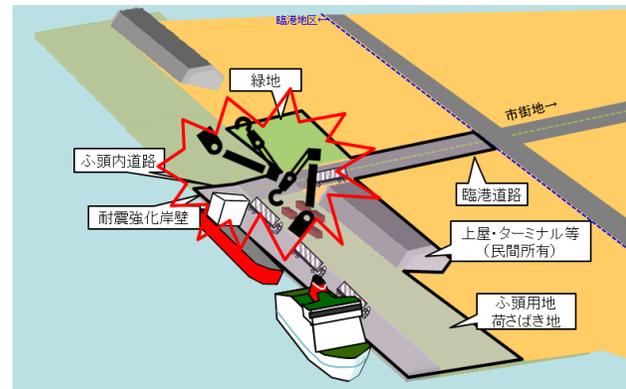
岸壁背後の用地の沈下、液状化が発生、発災直後、資材不足が深刻であり、迅速な応急復旧ができず、支援活動の障害に。

能登半島地震事例



支援物資の仮置き

復旧資機材・物資等の仮置き場が不足し、空きスペースのあった民間のテント倉庫を活用。災害時において、公共の港湾施設のみでは、災害時の緊急物資等輸送拠点としての機能を十分に果たせない場合がある。



非常災害によりクレーン等が倒壊した場合、耐震強化岸壁に接続する道路を閉塞してしまうなど、緊急輸送の実施に支障を及ぼすおそれがある。

改正案



災害時に、現場周辺の石材等を応急復旧に活用することで、迅速な応急復旧を可能に。
(港湾法第55条の3応急公用負担措置の拡充)
【第55条の3、第55条の4】

改正案

港湾管理者



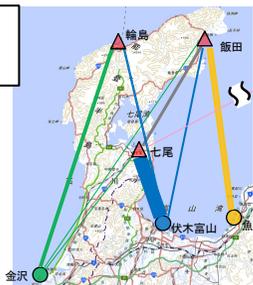
民有施設所有者等

災害応急対策の拠点としての機能の確保に資する民有港湾施設の所有者等との協定締結により、災害時における民間リソースの活用を可能に。
【第55条の4の2～第55条の4の4】

改正案

倒壊した場合に緊急輸送の確保等に支障を与える恐れのある港湾施設への勧告を可能に。
(特定技術基準対象施設に係る勧告の適用拡大)
【第56条の2の21】

港湾間の支援船の動き
(線の太さは往来隻数を表す)



凡例
△:主に受援側の役割を担った港湾
○:主に支援側の役割を担った港湾

支援船舶は、能登半島地域近傍の港湾で補給等を行い、被災地の港湾との間を往復したが、支援側港湾の港湾管理者は情報が不十分で負担が発生。

改正案

国が、港湾管理者に対して、支援船舶の寄港需要等必要な情報を提供。港湾管理者は、国による管理を要請するための検討材料に。(港湾法第55条の3の3関係)
【第55条の3の3】

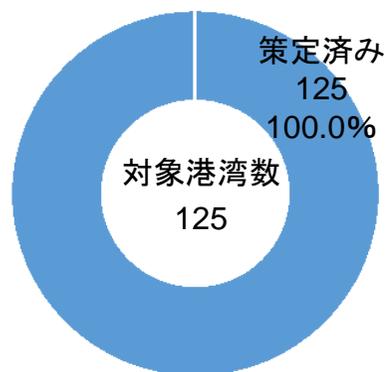
3-4. 港湾BCP・広域港湾BCP

○港湾BCPは、重要港湾以上の港湾は全125港湾において策定されているが、地方港湾については策定済み港湾は約2%にとどまっている。

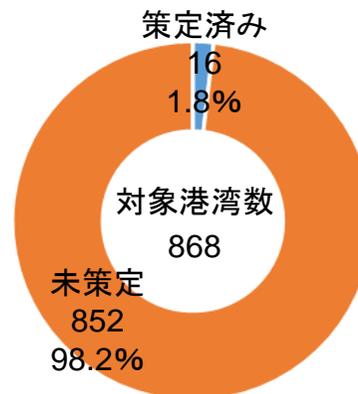
○港湾BCPは、地震・津波を被害想定として策定されており、加えて半数強の港湾においては台風等の風水害への対応についても想定している。

○港別の港湾BCPの策定状況

・重要港湾以上の港湾のBCP策定状況

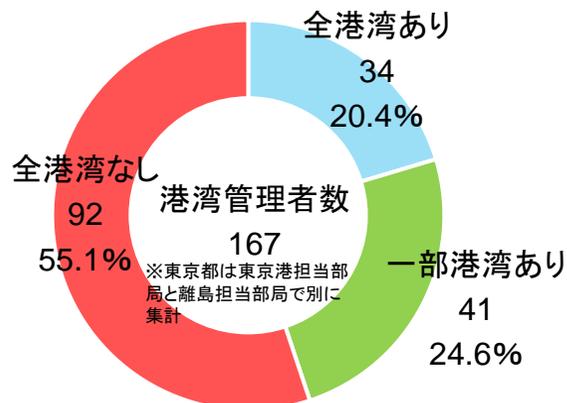


・地方港湾のBCP策定状況

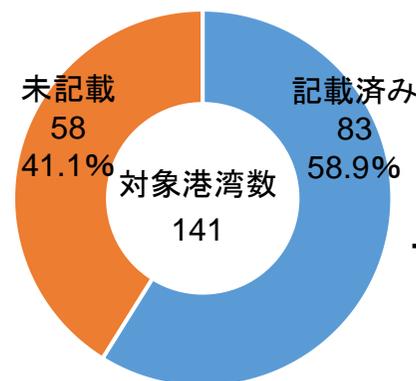


○管理者別の港湾BCPの策定状況

・港湾管理者別にみた港湾BCPの策定状況



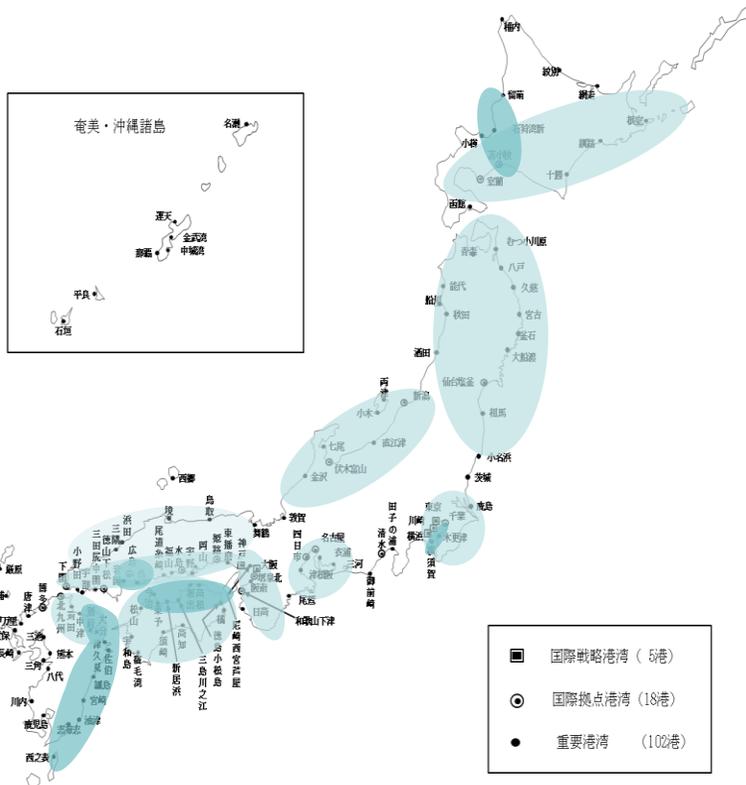
・台風等の風水害の対応の記載状況



・地方港湾の内、北海道の香深港のみ地震津波以外の大雨、流水災害を想定している。

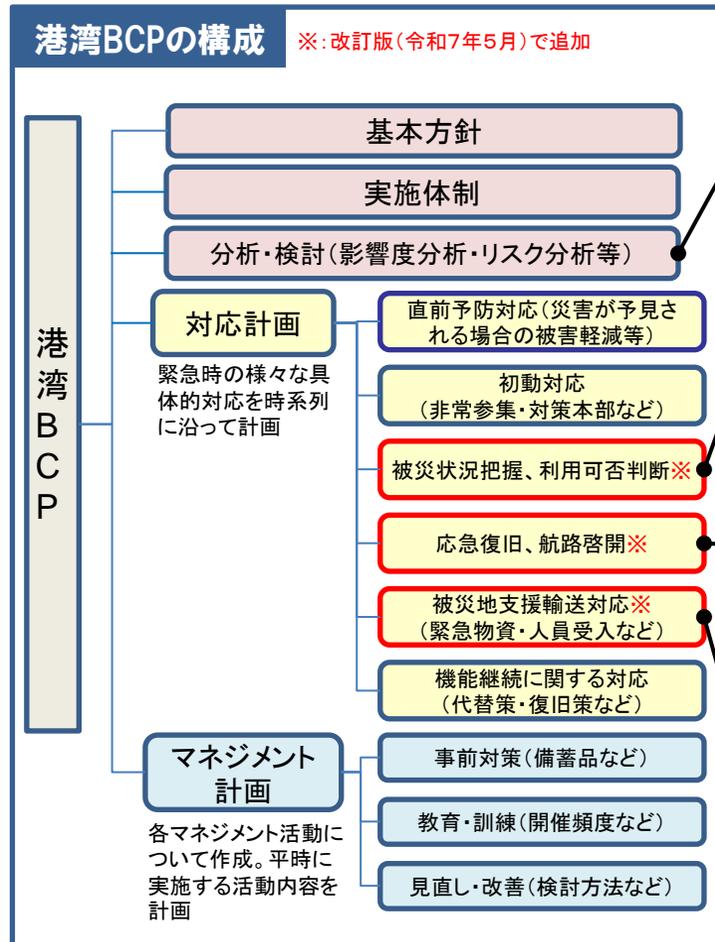
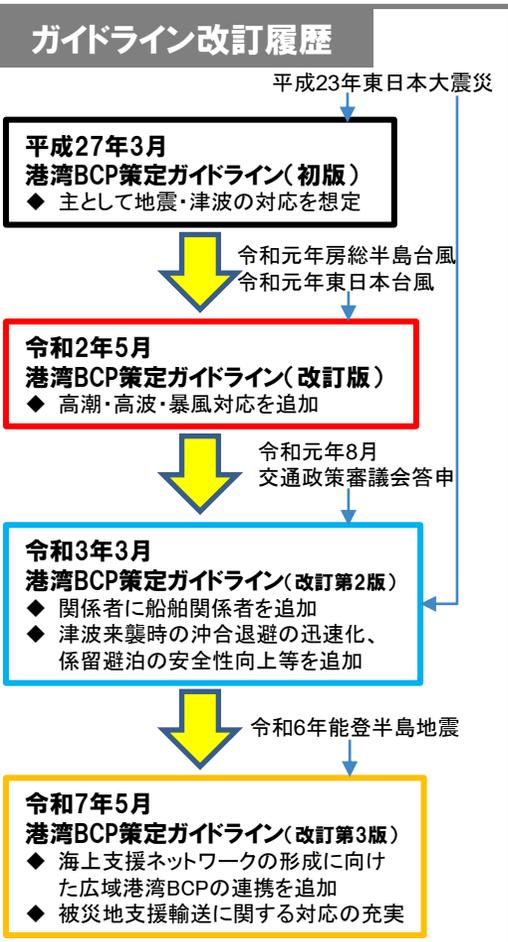
- 大規模地震やそれに伴う津波により複数の県にまたがる広域災害が発生した際に、各港湾において単独で対応することが困難となることを想定し、17地方ブロックにおいて、複数の港湾が相互連携し、緊急物資輸送、港湾機能の復旧に必要な資機材の広域調達や幹線物資の代替輸送等を行うため、広域的な港湾BCP等を策定している。
- 各地域において、広域港湾BCPに基づく訓練の実施等を通して、関係者間の連携強化や対処能力の向上を図っているところ。
- 現在策定されている広域港湾BCPは、「広域的な連携による幹線貨物等の代替輸送を主眼としたもの」と「緊急確保航路等の航路啓開を主眼としたもの」の2つのタイプに大別される。
- また、北陸地方や大阪湾では緊急物資輸送についても記載しているところ、計画の範囲が重要港湾以上の港湾のみとなっており、かつ受援側の港湾と支援側の港湾を船舶が往復する継続的な支援への対応については記載していない。

広域港湾BCP策定状況



No	協議会名	策定計画等の名称	策定期期 直近の改訂時期	主要計画テーマ	
				幹線貨物等の 代替輸送	緊急確保航路 等の航路啓開
1	道央圏港湾連携による防災機能強化 方策検討会	道央圏港湾BCP	H24.4.12/R2.5改訂	○	
2	北海道太平洋側港湾BCP策定検討会	北海道太平洋側港湾BCP	H28.4.22/H30.7改訂	○	
3	東北広域港湾防災対策協議会	東北広域港湾BCP	H27.3.31/R5.2改訂	○	
4	港湾BCPによる協働体制構築に関する 東京湾航行支援協議	東京湾航行支援に係る事前・震後行動 計画	H27.3.26/H29.3改訂		○
5	関東港湾広域防災協議会	関東BCP基本方針 (仮称)	-	-	-
6	北陸地域港湾の事業継続計画協議会	北陸地域港湾の事業継続計画	H29.3.15/R4.2改訂	○	
7	伊勢湾港湾広域防災協議会	伊勢湾における港湾相互の広域的な連 携に関する基本方針	H26.10	○	○
8	伊勢湾BCP協議会	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	H28.2.5/R4.6改訂	○	○
9	大阪湾港湾機能継続計画推進協議会	大阪湾BCP	H26.3.31/R5.3改訂	○	○
10	大阪湾港湾広域防災協議会	大阪湾BCP	H26.3.31/R5.3改訂	○	○
11	近畿地方整備局/中国地方整備局/四国地方整備局 /九州地方整備局の各港湾空港部	大規模地震・津波等発生時の緊急物資 輸送等にかかる瀬戸内海等における航 路啓開活動に関する申合わせ	H29.12.20		○
12	広島湾連携BCP関係者会議	広島湾連携BCP	H24.2.28	○	
13	中国管内の港湾における広域連携 BCP協議会	中国広域港湾機能継続計画	R3.12.20	○	○
14	四国地方整備局災害対策本部会議	南海トラフ地震に対応した四国の広域 的な海上輸送の継続計画	H26.3.31/R3.2改訂	○	○
15	四国地方整備局災害対策本部会議	緊急確保航路等航路啓開計画	H30.3/R3.2改訂		○
16	九州東岸地域の港湾における地震・ 津波対策検討会議	九州東岸地域の港湾における地震・津 波対策の方針	H24.7	○	
17	九州地方整備局 港湾空港部	緊急確保航路航路啓開計画	H30.3		○

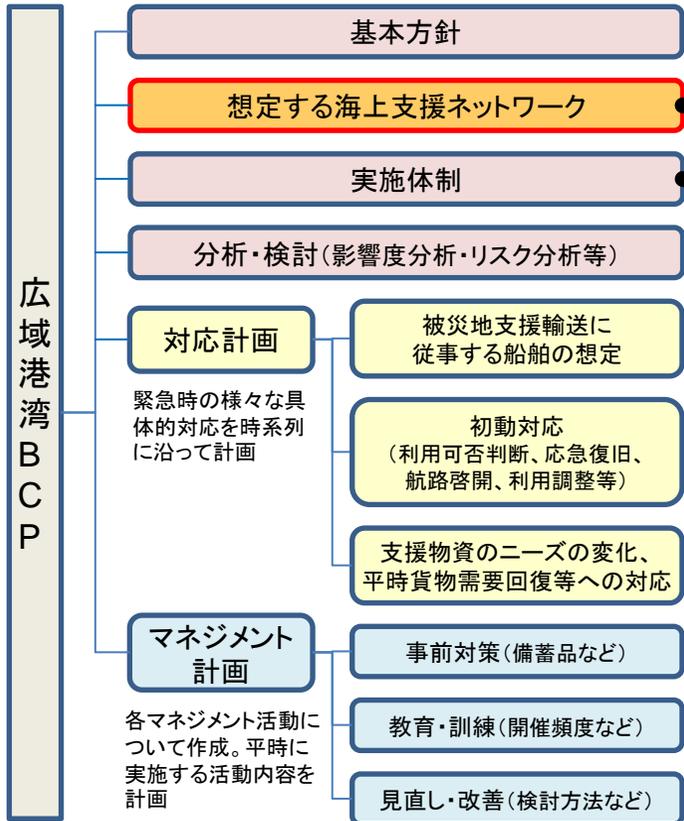
- 「**港湾BCP**」とは、大規模災害等の危機的事象が発生した場合であっても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、事案の発生後に行う具体的な対応と平時に行うマネジメント活動等を示した文書。
- 平成27年3月に**地震・津波等を念頭においたガイドライン**を公表し、その後、**台風**の事前対策や**津波襲来時に船舶に起こり得るリスクの軽減**など、新たな要請に対して随時ガイドラインを改訂し、**港湾BCPの充実化**を推進している。
- 能登半島地震を踏まえた交通政策審議会答申(令和6年7月)において、円滑な被災地支援輸送のため、**地方港湾を含む港湾BCPの実効性向上が必要とされたところ**、同年12月より「**港湾におけるBCP策定ガイドライン検討委員会**」において検討を進め、**被災地支援輸送に係る対応計画の充実**を図った、**港湾BCP策定ガイドライン**を改定。



- ### 【改訂のポイント】
- ・リスク分析の対象となる危機的事象に、地震・津波、台風等の個別災害に加え、地震+台風、地震+豪雪等の複合災害を追加。
 - ・カメラ等の活用による遠隔からの被災状況把握・把握した被災状況等に基づくトリアージ的視点によるその後の現地調査・利用可否判断を実施する**施設の優先順位付け**を追加。
 - ・施設の**利用可否判断のため**、技術的専門性の高い人材の確保・国の機関との連携体制の構築等を追加。
 - ・迅速な**応急復旧・航路啓開のため**、人員・資機材の確保やガレキ等の仮置き場所の確保等を追加。
 - ・多種多様な船舶による輸送に応じた輸送ルートについて、**地域防災計画との整合も含めた事前想定**の必要性を追加。
 - ・支援物資輸送(プッシュ型・プル型)、給水支援、燃料等の輸送、ホテルシップ等、**発災からの経過時間ごとに被災地支援輸送の内容が変化していくこと**を追加。
 - ・平時とは異なる荷役形態等を想定する場合について、**荷役機材等の対応可能性の検討**の必要性を追加。

- 大規模地震やそれに伴う津波により複数の県にまたがる広域災害が発生した際に、各港湾において単独で対応することが困難となることを想定し、複数の港湾が相互連携し、緊急物資輸送、港湾機能の復旧に必要な資機材の広域調達や幹線物資の代替輸送等を行うため、広域的な港湾BCP等を策定している。
- 能登半島地震を踏まえた交通政策審議会答申(令和6年7月)において、円滑な被災地支援輸送のため、広域港湾BCPの実効性向上が必要とされたところ、同年12月より「港湾におけるBCP策定ガイドライン検討委員会」において検討を進め、支援側の広域支援ふ頭と受援側の地域支援ふ頭が相互に連携した海上支援ネットワーク形成に係る考え方を整理した、広域港湾BCP策定ガイドライン(被災地支援輸送編)を策定。

広域港湾BCP(被災地支援輸送編)の構成



【改訂のポイント】

- ・各地域への支援輸送にあたり、一次輸送拠点(広域支援ふ頭)・二次輸送拠点(地域支援ふ頭・連携ふ頭)からなる海上支援ネットワークを検討・想定。
- ・広域支援ふ頭は受援側に加え支援側の役割も想定、地域支援ふ頭・連携ふ頭は主に受援側としての役割を想定。また広域/地域支援ふ頭は耐震強化岸壁が整備済みまたは整備中のふ頭を、連携ふ頭はそれ以外のふ頭を対象とする。
 - －広域支援ふ頭は、地域支援ふ頭・連携ふ頭との間を片道4～5時間程度で航行できる範囲に存することが望ましい。
 - －地域支援ふ頭・連携ふ頭は、道路ネットワークの災害発生後の速度低下も考慮し、広域支援ふ頭から被災地へ1日サイクルでの支援を可能とする範囲に存することが望ましい。
- ・広域港湾BCPは、港湾管理者、地方整備局等の国の機関、周辺自治体、港湾関係者等から構成される広域港湾BCP協議会が策定。
- ・事務局は、災害対応の主体となる港湾管理者(単独または複数)が務めることを想定。

