

# 伊勢湾港湾機能継続計画（一部改定）

改定案

令和 7 年 7 月 8 日

伊勢湾 B C P 協議会

策定、改定等の履歴一覧

版数	日付	改定箇所・追加資料	理由等
1	平成 28 年 2 月 5 日	—	新規策定
2	平成 29 年 3 月 9 日	1. 伊勢湾BCPの考え方 4. 伊勢湾の広域連携体制の行動計画 6. 港湾物流機能に関わる関係者間の情報共有（機能回復情報の発信） 7. 伊勢湾BCPの運用 （別紙）伊勢湾BCP協議会規約	改定
3	平成 30 年 3 月 12 日	3. 港湾機能の回復目標 （●各港の港湾BCPの機能回復目標） 4-1 緊急物資輸送ルート確保（図5） 4-2 伊勢湾の広域連携体制の設置 （発動基準、図9） 4-4 優先順位の設定 （図17、表7、参考：尾鷲港） 6-1 関係者間の情報共有（図58） 6-2 機能回復情報の発信（図59） 7-2 運用体制（図77） 7-3 推進課題（表27）	一部改定
4	平成 31 年 2 月 21 日	4-2 伊勢湾の広域連携体制の設置 （（1）本文、発動基準、図9） 6-1 関係者間の情報共有（本文） 6-2 機能回復情報の発信（本文、図59） 7-2 運用体制（図63）	一部改定
5	令和 2 年 2 月 21 日	4-1 緊急物資輸送ルート確保（図5） 4-4 優先順位の設定（図17、図19）	一部改定
6	令和 3 年 6 月 3 日	1-3 伊勢湾BCPの構成（図3） 2-1 想定災害 （（2）本文、表2、図5、図6） 2-2 被害想定（（2）本文、表4） 3. 港湾機能の回復目標（本文） 4-2 伊勢湾の広域連携体制の設置 （発動基準） 4-6 高潮・高波・暴風の直前予防対応 （本文、図28） 5-1 揚収物の仮置・保管（表17、図33）	一部改定
7	令和 4 年 6 月 23 日	2-1 想定災害（図5）	一部改定
8	令和 5 年 7 月 5 日	4-1 緊急物資輸送ルート確保（図7） 4-4 優先順位の設定（表9、参考図）	一部改定

版数	日付	改定箇所・追加資料	理由等
9	令和6年7月19日	7-3 推進課題（表 29）	一部改定
10	令和7年7月8日	4-2 伊勢湾の広域連携体制の設置 （図 11） 4-4 優先順位の設定 （表 9、表 10、参考図） 7-2 運用体制（図 66） 7-3 推進課題（表 30）	一部改定



## 目次

1.	伊勢湾BCPの考え方	1
1-1	伊勢湾BCPの目的	1
1-2	伊勢湾BCPの位置づけ	1
1-3	伊勢湾BCPの構成	5
2.	被害想定	6
2-1	想定災害	6
2-2	被害想定	9
3.	港湾機能の回復目標	11
3-1	緊急物資輸送	11
3-2	通常貨物輸送	14
4.	伊勢湾の広域連携体制の行動計画	15
4-1	緊急物資輸送ルート確保	15
4-2	伊勢湾の広域連携体制の設置	18
4-3	被害状況調査計画	21
4-4	優先順位の設定	25
4-5	資機材の調達	41
4-6	高潮・高波・暴風の直前予防対応	51
5.	広域連携課題への対応	52
5-1	揚収物の仮置・保管	52
5-2	緊急物資輸送体制の確保	62
5-3	燃料油輸送体制の確保	67
5-4	電力・都市ガス輸送体制の確保	70
5-5	代替機能の確保	72
6.	港湾物流機能に関わる関係者間の情報共有（機能回復情報の発信）	75
6-1	関係者間の情報共有	75
6-2	機能回復情報の発信	79
7.	伊勢湾BCPの運用	82
7-1	伊勢湾BCPの継続的改善	82
7-2	運用体制	83

7-3 推進課題.....	84
---------------	----

# 1. 伊勢湾BCPの考え方

## 1-1 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（以下、「伊勢湾BCP」という）を策定する。

伊勢湾BCPは、「伊勢湾の港湾相互の広域的な連携に関する基本方針」（H26.10策定伊勢湾港湾広域防災協議会）に基づき伊勢湾の広域連携体制の構築と、広域連携課題への対応及び港湾物流機能に関わる関係者間の情報共有について、基本的な考え方と各関係機関の役割等を定める。

伊勢湾BCPは、南海トラフ巨大地震・津波を対象災害とするが、大規模台風による高潮災害等についても準用できる。

※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

## 1-2 伊勢湾BCPの位置づけ

大規模災害時には、伊勢湾各港の港湾機能継続計画（以下、「港湾BCP」という）に従い港湾機能の回復がなされるが、広域連携課題に伊勢湾全体として対応する必要がある。

### ① 緊急物資輸送ルートの確保

- ・ 緊急物資輸送船舶の各港湾への入港を可能とするためには、緊急確保航路等の啓開が必要である。

### ② 優先順位の設定

- ・ 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・調整して決定する必要がある。

### ③ 資機材の調達

- ・ 航路啓開や港湾施設の応急復旧に必要な資機材の調達には困難が予想され、広域的に資機材を調達するとともに、限られた資機材を効率的に投入して啓開する必要がある。

### ④ 揚収物の仮置・保管

- ・ 航路啓開の揚収物は膨大な量になると想定され、処分まで相当の時間を要する。また、揚収物の仮置・保管場所が確保できなければ、航路啓開に着手できない。このため、中部地方整備局と港湾管理者は事前に候補場所を検討する必要がある。

### ⑤ 緊急物資輸送体制の確保

- ・ 緊急物資を海上輸送するためには、輸送手段の確保や、港湾と物資拠点における荷

役体制の確保等、国、港湾管理者、物流関連企業が連携して輸送体制を確保する必要がある。

**⑥ 燃料油輸送体制の確保**

- ・燃料油の供給を継続するため、国、港湾管理者、石油精製業者が連携し、臨海部に立地する製油所や油槽所への輸送ルートを確保する必要がある。

**⑦ 電力・都市ガス輸送体制の確保**

- ・伊勢湾には、中部地域に電力を供給する火力発電所、都市ガスを供給するガス製造工場が立地しており、電力や都市ガスの供給が停止した場合、医療や緊急物資の供給、住民生活に支障が生じる。また、産業復旧にも大きな影響を及ぼす。
- ・電力・都市ガス事業者の事業継続計画と連携をとりつつ、電気・ガスの燃料輸送基地である LNG 基地等へ通じる航路啓開を優先的に行う必要がある。

**⑧ 代替機能の確保**

- ・通常貨物について、各港の港湾機能が回復するまでの間、代替輸送を確保し、伊勢湾全体として港湾物流を維持することが必要である。

これらに対応するためには、伊勢湾の港湾物流機能を支えている国、港湾管理者、港湾物流事業者等（以下、関係者）による広域連携体制を構築し、被災状況・復旧状況等の情報を共有と適切な情報発信を行うことが不可欠である。

伊勢湾 BCP は、港湾相互の広域的な連携を踏まえた伊勢湾全体の課題への対応策を整理したものである。

災害時の対処行動

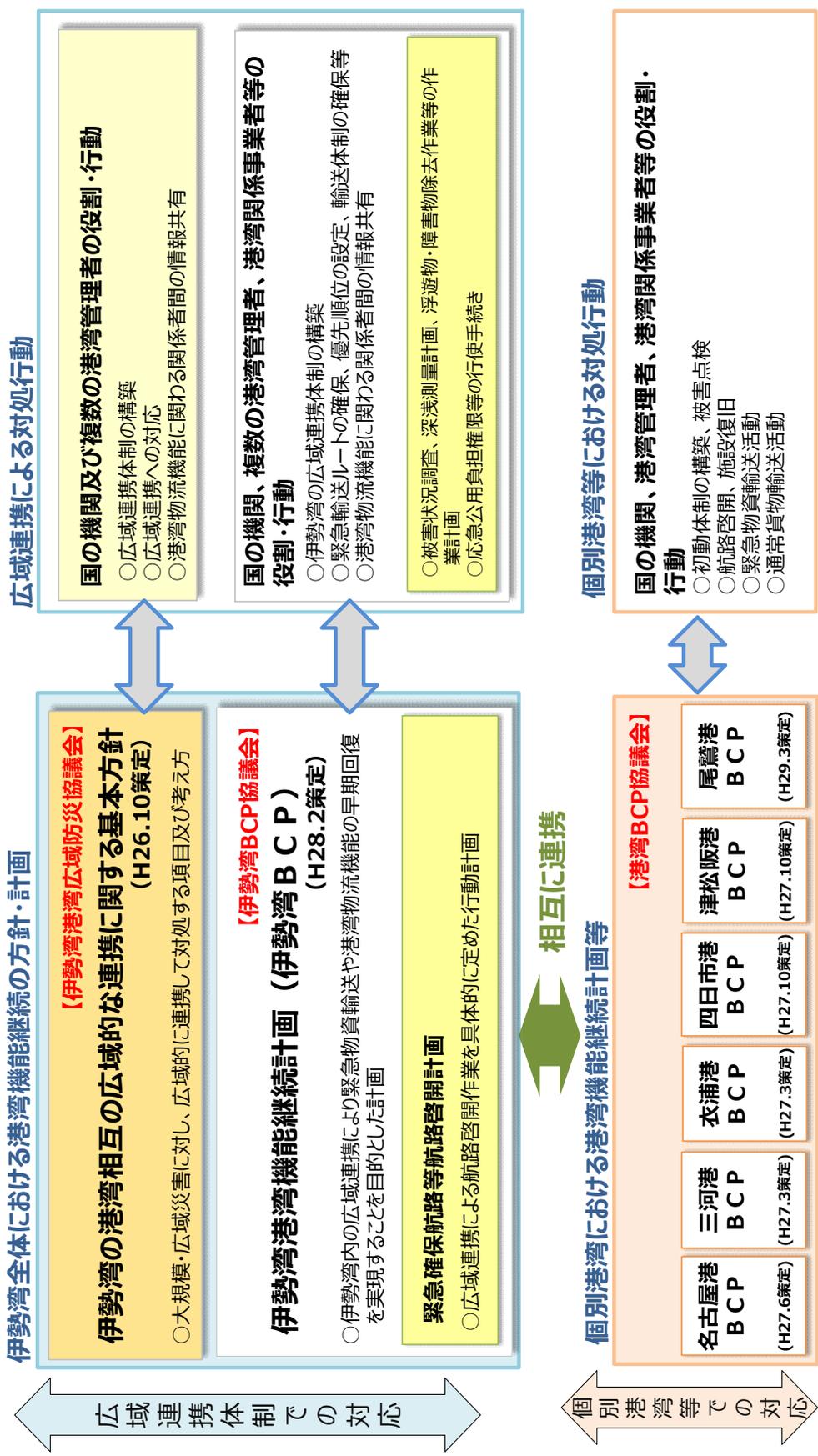


図 1 伊勢湾BCPの位置づけ

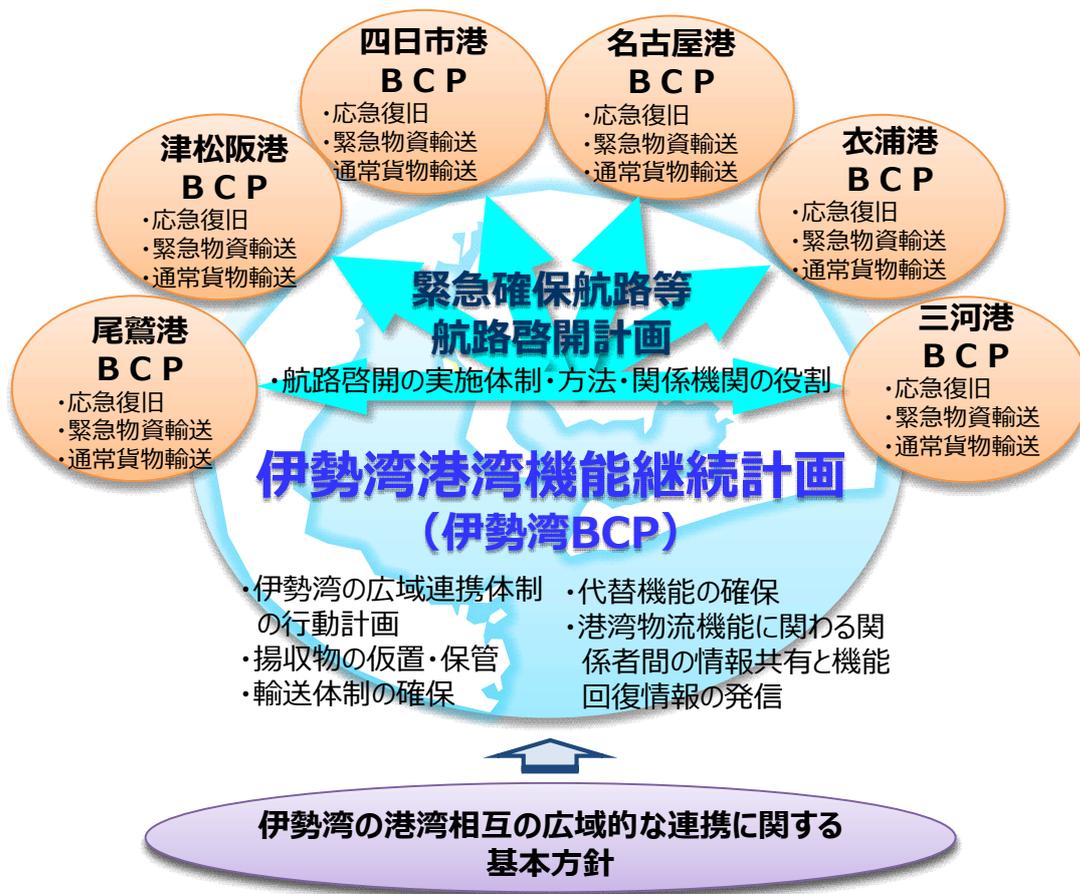


図 2 伊勢湾における港湾機能継続のための広域連携のイメージ

## 1-3 伊勢湾BCPの構成

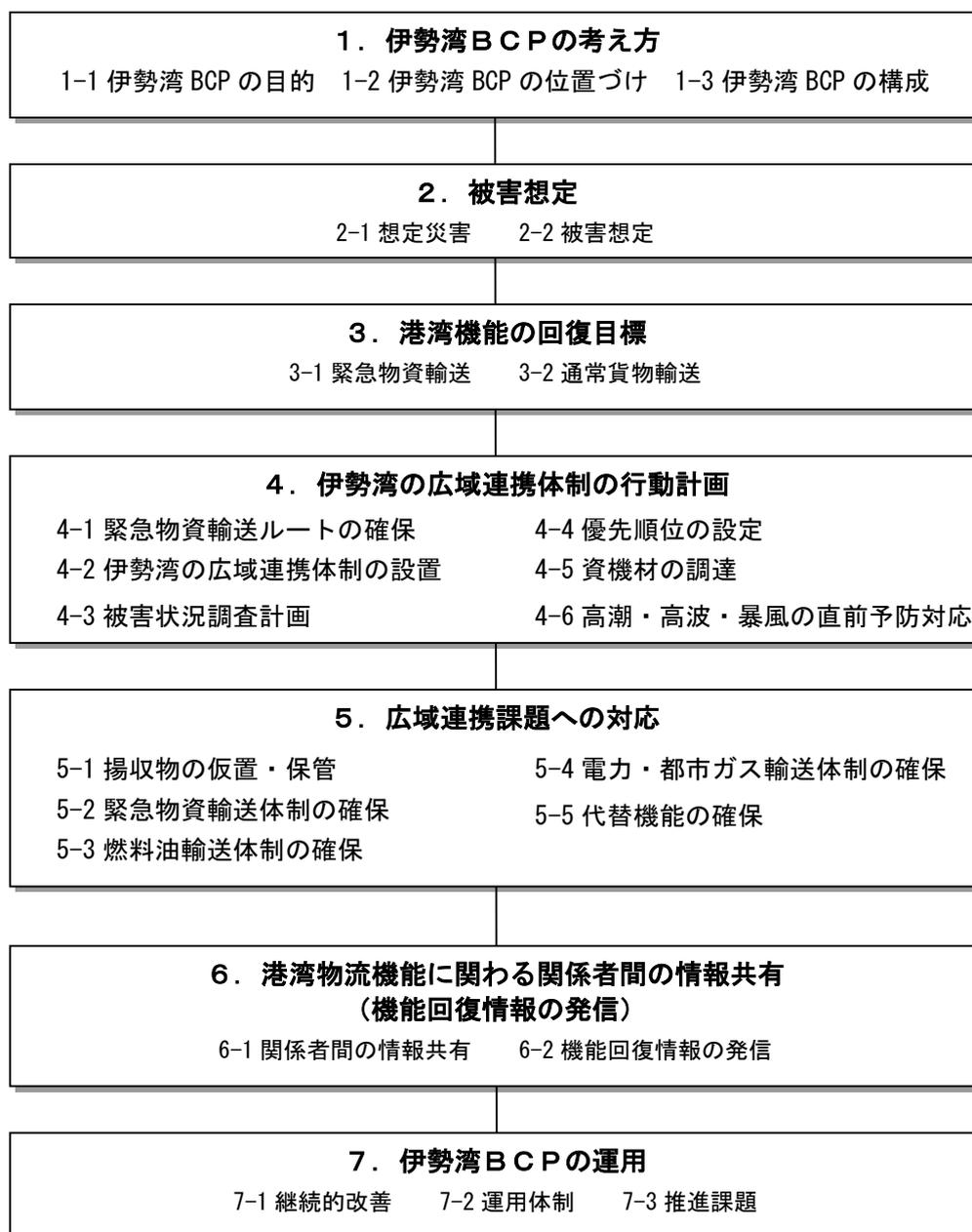


図 3 伊勢湾BCPの構成

## 2. 被害想定

対象とする災害は、「地震・津波」及び「高潮・高波・暴風」を想定する。

### 2-1 想定災害

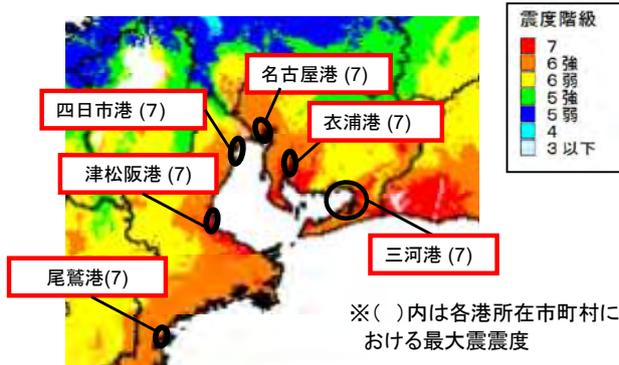
#### (1) 地震・津波

内閣府の南海トラフ巨大地震の被害想定（第二次報告）及び、伊勢湾沿岸自治体の地震・津波の想定を踏まえ、伊勢湾全体としての広域連携が必要となる災害として、広範囲にわたって強い地震と津波の発生が予測されている南海トラフ巨大地震の被害を想定する。

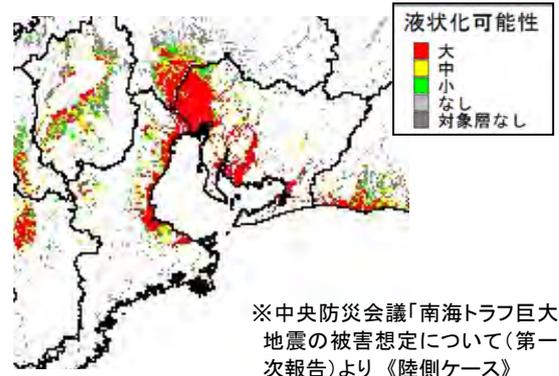
表 1 南海トラフ地震の想定ケース

区分	想定ケース
規模	マグニチュードMw 地震 9.0、津波 9.1
地震動	陸側ケース(想定地震動5ケースのうち、揺れによる被害が最大と想定されるケース)
津波	ケース1(駿河湾～紀伊半島沖に大すべり域が生じたケース)

#### ●震度分布

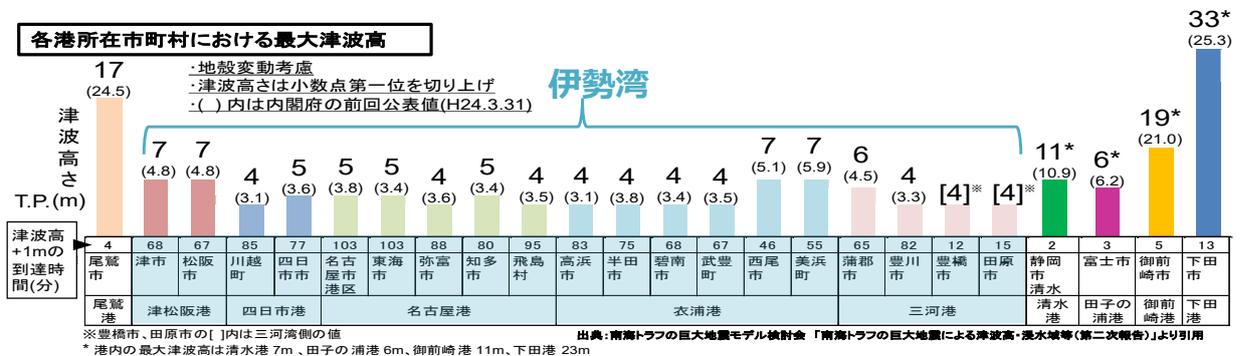


#### ●液状化可能性



#### ●各港湾所在市町村最大津波高

※1:( )内は、津波のMw



出典：震度分布と液状化可能性は、「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第一次報告)」(中央防災会議)より陸側ケース、各港湾所在市町村最大津波高は、「南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)」より作成

図 4 伊勢湾において想定される南海トラフ巨大地震の震度分布と津波高

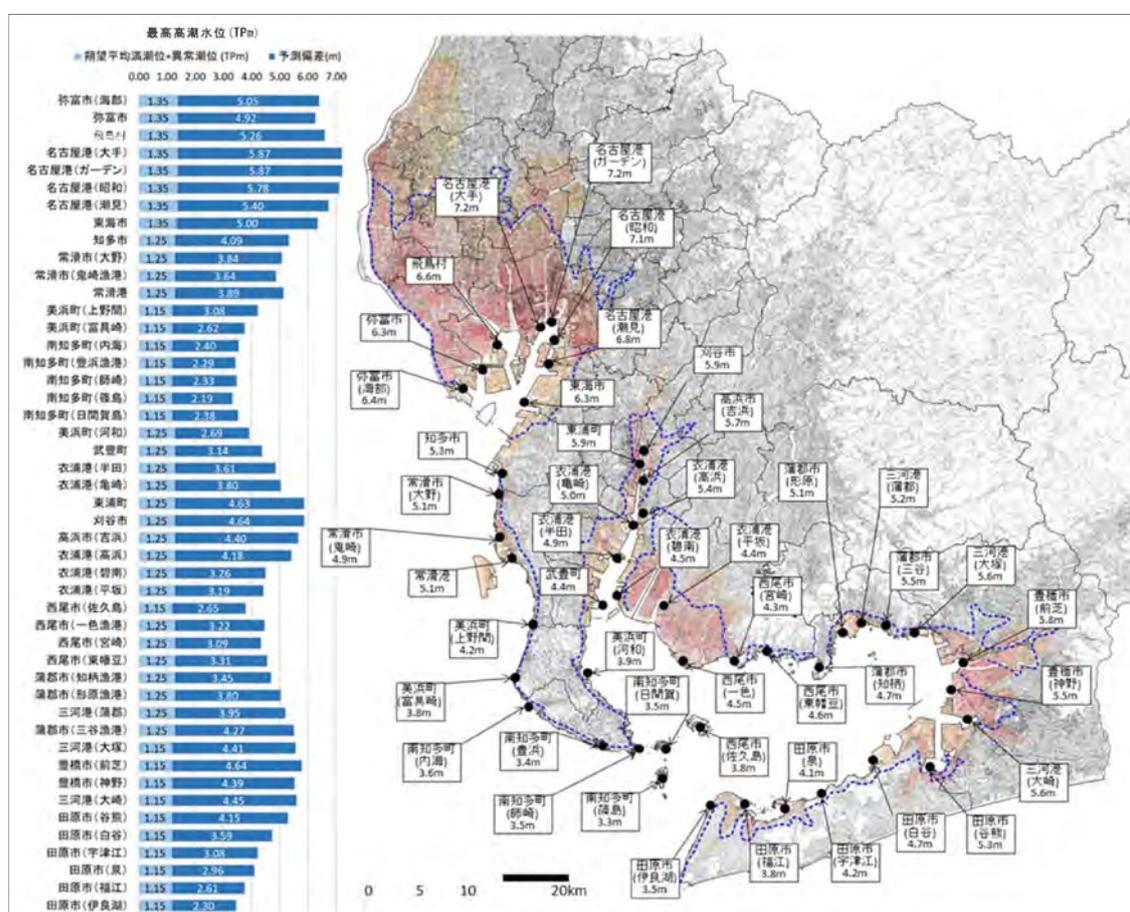
## (2) 高潮・高波・暴風

「高潮・高波・暴風」による災害については、台風規模（中心気圧）は日本に上陸した既往最大台風である「室戸台風級」とし、台風の移動速度は日本に上陸した既往最速規模の台風であり、伊勢湾周辺地域において過去最大級の被害が生じた「伊勢湾台風級」を想定する。

表 2 高潮・高波・暴風の想定ケース

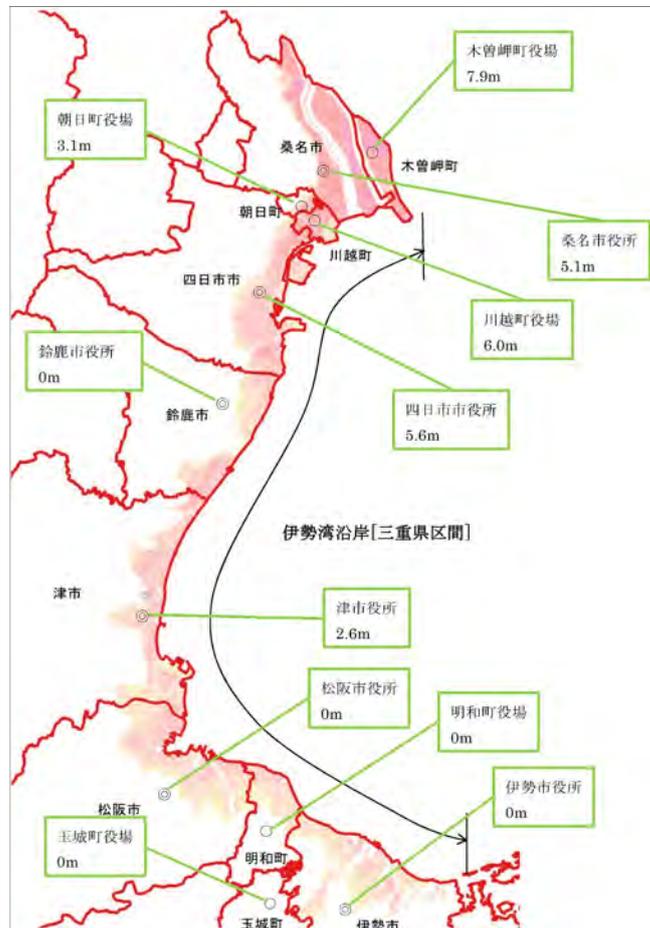
区分	想定ケース
台風	中心気圧 910hPa(室戸台風級) 移動速度 73km/h(伊勢湾台風級)

### ●伊勢湾沿岸の高潮浸水想定



出典: 愛知県(三河湾・伊勢湾沿岸)高潮浸水想定区域図について(R3.6 愛知県)

図 5 伊勢湾沿岸の高潮浸水想定 (愛知県区間)



出典:高潮浸水想定区域図について(R2.8 三重県)

図 6 伊勢湾沿岸の高潮浸水想定 (三重県区間)

## 2-2 被害想定

### (1) 地震・津波

港湾施設、道路、ライフラインの被害により港湾機能に支障が生じるものとして、次のような事態を想定する。

表 3 被害想定

項目		被害想定
災害	地震	・港湾所在市町村における最大震度は震度 7
	液状化	・各港の広い範囲で液状化・地盤沈下が発生
	津波	・伊勢湾内の港湾における最大津波高は 4～7 m
※1 港湾施設	水域	・ガレキや木材、自動車、プレジャーボート等が広範囲にわたって漂流、沈降
	岸壁	・耐震強化岸壁の被害は比較的軽微だが、それ以外の岸壁では、陥没・隆起・倒壊が発生 ・一般岸壁においては、岸壁のはらみ出しやエプロン部の段差等の損傷が発生
	荷捌地	・地震の揺れによって蔵置貨物が倒壊するとともに、一部では津波によってガレキが散乱 ・液状化によってヤードに不陸が生じ、舗装には亀裂が発生
	倉庫・上屋	・地震の揺れによって、上屋・倉庫が損壊・倒壊 ・一部の上屋・倉庫では、津波により浸水し電力が喪失
	臨港道路	・一部区間では津波によってガレキが散乱 ・液状化によって臨港道路に不陸が生じ、舗装には亀裂が発生
	荷役機械	・荷役機械の損壊・倒壊が発生 ・停電による影響でガントリークレーンなどの荷役機械が機能停止
※2 一般道路		・港湾に接続するくしの歯ルートは、3日～7日で啓開完了
※3 ライフライン	電気	・広範囲で停電が発生し、4日後までに概ね回復 ・受変電設備が被災すると復旧に数か月を要する可能性がある
	通信	・固定電話は広範囲で不通となり4日後までに停電率約10%に回復 ・携帯電話は広範囲で不通となり3日後までに不通回線率約10%に回復
	水道	・広範囲で断水し1ヶ月後までに断水率約10%に回復 ・臨港地区ではさらに時間を要する可能性がある

※1：中部地方整備局及び各港の被害想定を踏まえ想定

※2：中部版くしの歯作戦(H26.5)を踏まえ想定

※3：内閣府の南海トラフ巨大地震の被害想定(第二次報告)を踏まえ想定

(2) 高潮・高波・暴風

港湾施設の被害により港湾機能に支障が生じるものとして、次のような事態を想定する。

表 4 被害想定

項目		被害想定
災害	高潮・高波・暴風	・伊勢湾内の港湾の代表地点における最大高潮水位は4～7m
港湾施設	水域	・コンテナ、バラ貨物、車両等の航路・泊地への流出
	岸壁等	・堤防、護岸等のコンクリート構造物の損壊、倒壊
	荷捌地	・暴風等によるコンテナ等の飛散、倒壊 ・荷さばき地の冠水によるコンテナ、バラ貨物への被害
	倉庫・上屋	・上屋の損壊 ・上屋の浸水によるコンテナ、バラ貨物への被害
	臨港道路	・臨港道路等の冠水、海底トンネルの冠水
	荷役機械	・暴風等の影響による荷役機械等の倒壊、逸走 ・リーファープラグ等の電気設備の機能喪失、ガントリークレーン等へ電源を供給する受電設備の機能喪失 ・浸水によるトラクタ・トレーラ等の荷役に必要な車両の故障

※港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン(改訂版)(H31.3 国土交通省港湾局)の想定される被害例を参考に整理

### 3. 港湾機能の回復目標

被害想定は、「高潮・高波・暴風」と比べて「地震・津波」の方が大きくなるものとし、港湾機能の回復目標については、「地震・津波」対応を踏まえた目標とする。

#### 3-1 緊急物資輸送

国の南海トラフ地震対策、各港の港湾 BCP、中部版くしの歯作戦を踏まえ、以下のとおり回復目標を設定する。

表 5 緊急物資輸送の港湾機能の回復目標

目標時間	回復目標
発災後 3 日以内	湾内各港への最小限 <sup>※</sup> 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） <b>等</b> が立地する港湾への海上輸送ルートの確保を含む）

※緊急輸送に使用することが想定される船舶の航行に必要な範囲について最小限の測量と浮遊物除去等を実施した場合

表 6 緊急物資輸送ルート選定の優先順位の考え方

施設	考え方
緊急物資輸送用 岸壁及び航路	○緊急物資輸送活動を実施するため、早期の供用開始が可能となる岸壁及び航路を優先的に復旧
製油所・油槽所 LNG 基地 (電気、ガス)	○物資輸送活動や応急復旧活動に必要な燃料供給を確保するため、製油所・油槽所、LNG 基地（電気、ガス） <b>等</b> に接続するルートを優先的に復旧



【参考】

●地域防災計画の緊急物資輸送に関する目標

	緊急物資輸送の機能回復目標
愛知県	発災後3日目以降～1週間以内に緊急物資の供給を開始
三重県	発災後3日以内に海上航路を確保
名古屋市	24時間～72時間以内：港湾施設の応急復旧

出典：各自治体の地域防災計画

●各港の港湾BCPの機能回復目標

	緊急物資輸送の機能回復目標
名古屋港	発災後3日以内：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
三河港	発災後3日以内：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
衣浦港	
四日市港	発災後3日以内：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
津松阪港	発災後3日以内：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
尾鷲港	発災後3日以内：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

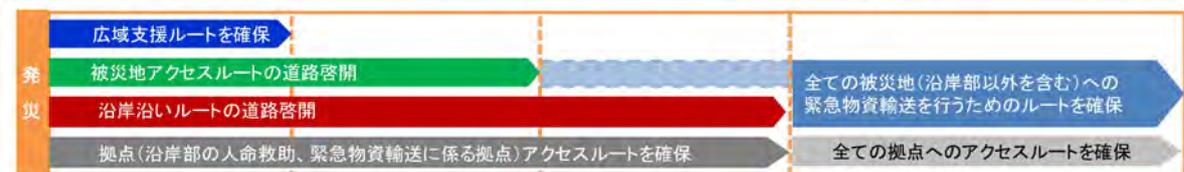
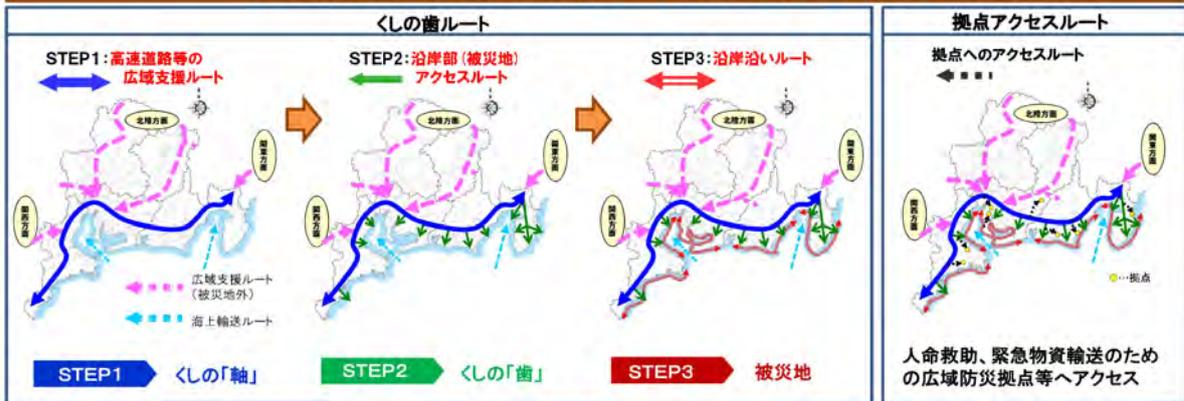
出典：各港の港湾BCP

●中部版くしの歯作戦（R6.5改訂版）の基本的な考え方

中部版「くしの歯作戦」の基本的考え方

- ・津波等により、甚大な被害を受けた地域での救援・救護活動を支援するための「道路啓開」を最優先に行う。
- ・全ての被災地への緊急物資輸送ルートを確保する。

人命救助のための救援・救護ルート確保に向けたステップ



### 3-2 通常貨物輸送

通常貨物輸送の機能回復については、各港の港湾BCPにおける機能回復の考え方を踏まえ地域産業の被災状況、港湾施設の被害状況、港湾利用者（荷主企業）の要望等を総合的に勘案し、伊勢湾全体としての港湾物流機能の早期回復に努める。

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とする。

#### 【参考】

##### ●各港の港湾BCPの機能回復目標

	通常貨物輸送の機能回復目標
名古屋港	・コンテナ貨物：発災後7日以内（岸壁4バース） ・一般貨物：緊急支援物資輸送が落ち着いた段階（岸壁3バース）
三河港	・目標復旧期間：発災後2ヶ月以内 ・目標物流回復率：80%以上
衣浦港	・目標復旧期間：発災後2ヶ月以内 ・目標物流回復率：80%以上
四日市港	・W23, W15（耐震強化岸壁）：緊急物資の取扱いが落ち着いた段階（発災後概ね1ヶ月程度） ・他の岸壁：被災状況に応じて設定
津松阪港	・発災後1週間から1ヶ月の緊急物資輸送と通常貨物輸送の共存
尾鷲港	・発災後1週間から1ヶ月の緊急物資輸送と通常貨物輸送の共存

出典：各港の港湾BCP

## 4. 伊勢湾の広域連携体制の行動計画

### 4-1 緊急物資輸送ルートの確保

- ・大規模災害発生後、速やかに広域連携体制を構築する。
- ・広域連携体制は、協議会構成機関が実施する被害状況調査の情報を踏まえ、資機材の調達、優先順位の設定を行う。
- ・広域連携体制にて協議決定した優先順位に従い、作業船等の資機材を緊急確保航路等と各港湾に投入し緊急物資輸送ルートを確保する。
- ・緊急物資輸送ルートは、まず、湾内各港の緊急物資輸送用岸壁（耐震強化岸壁等）、製油所・油槽所、LNG 基地（電気、ガス）等に接続する最小限のルートを確保し、その後、拡充する。
- ・中部地方整備局は、港湾管理者が行う港湾区域内の航路啓開、港湾施設の応急処置と道路管理者が行う道路啓開と連携し、緊急確保航路と開発保全航路を啓開する。
- ・中部地方整備局は、緊急確保航路等の啓開において、必要な場合には応急公用負担権限を行使する。

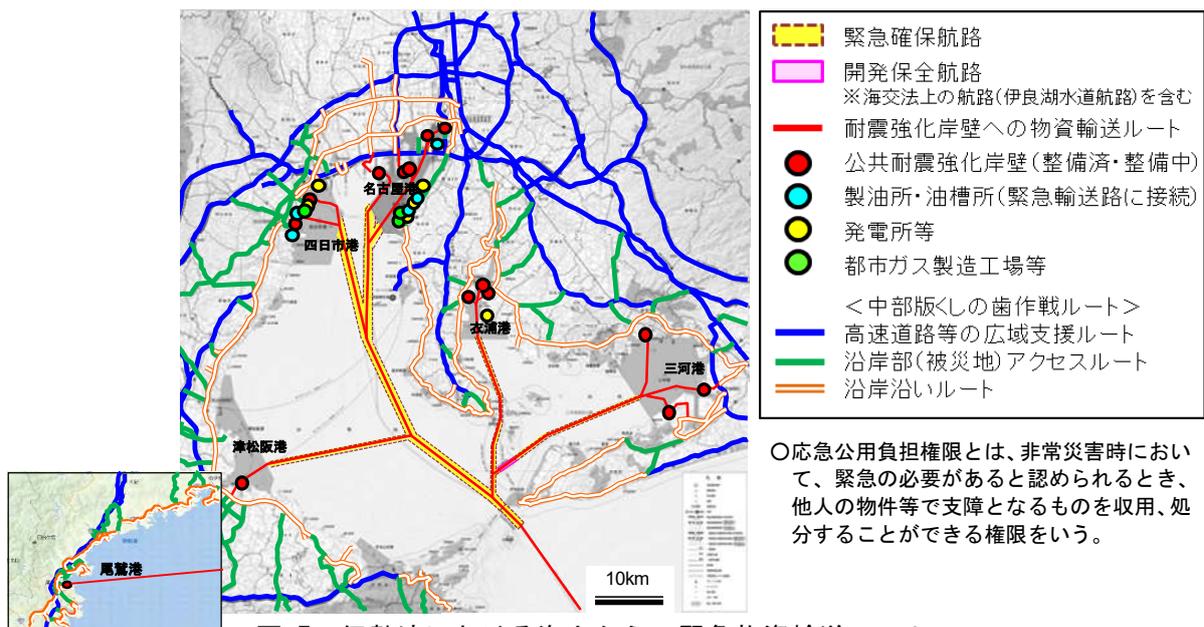


図 7 伊勢湾における海上からの緊急物資輸送ルート

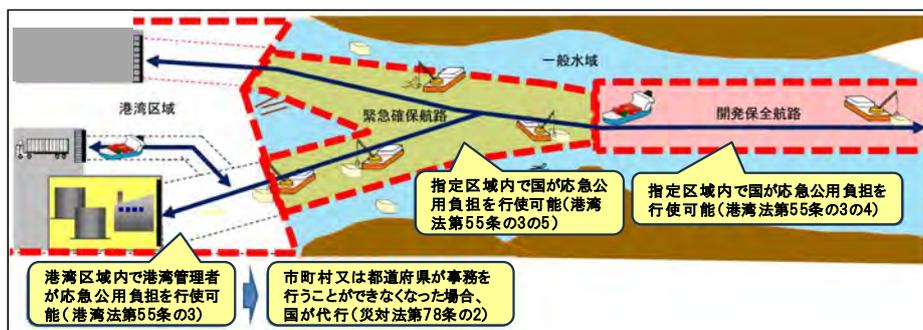


図 8 緊急確保航路の啓開における応急公用負担権限の行使

- ・啓開作業は、津波警報・注意報の解除後となるため、GPS波浪計、防災ヘリ等の情報を収集し、被災地の状況を把握する。
- ・航路啓開、港湾施設の応急措置の必要性が確認でき次第、津波警報・注意報の解除を待たずに災害協定団体に支援を要請する。
- ・中部地方整備局は、応急対策業務のため出動要請に対して必要な調整を行う。
- ・優先的に啓開する航路や揚収物の仮置・保管場所は、被災状況等を考慮し、伊勢湾全体について、関係機関が協議・調整し決定する。



注1: 発災後の時間は、津波警報・注意報が24時間で解除される場合の例であり、港湾機能の回復目標とは一致しない。実際の状況により相違があることに留意が必要

注2: ライフラインの状況は、中央防災会議の想定を参考。津波浸水域では、さらに時間を要する。

図9 緊急物資輸送ルートの確保の手順





## (2) 広域連携体制の役割

- ・広域連携体制は、港湾相互の広域的な連携を図るために必要な情報共有、優先順位の設定、港湾相互の連携等の各種対応に向けた調整を行う。
- ・広域連携体制の構成機関は、各々の組織の災害対策本部の指揮の下、港湾機能の維持・復旧に関する協議・調整を行う。

## (3) 広域連携体制の活動の流れ

- ①発動基準に該当する災害が発生、または発生が見込まれる場合、中部地方整備局港湾空港部内に広域連携体制を設置する。
- ②広域連携体制の構成機関は、速やかに連絡手段を確保する。
- ③中部地方整備局は、広域連携体制の構成機関にリエゾンを派遣する。
- ④災害協定団体は、広域連携体制が設置されたら、速やかに情報連絡員を中部地方整備局港湾空港部に派遣する。
- ⑤「災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定書包括協定」を締結する港湾関係団体（以下、「災害協定団体」という）は、広域連携体制に対し技術的な支援を行う。
- ⑥中部地方整備局は、必要に応じて広域連携体制の構成機関に参集を要請し、必要な協議・調整を行う。
- ⑦参集が困難な場合は、中部地方整備局が優先順位や広域的な連携に関する方針の案を作成し、構成員に FAX、メール等で照会する。
- ⑧広域連携体制において決定した事項は、伊勢湾BCP協議会の構成機関に速やかに通知する。

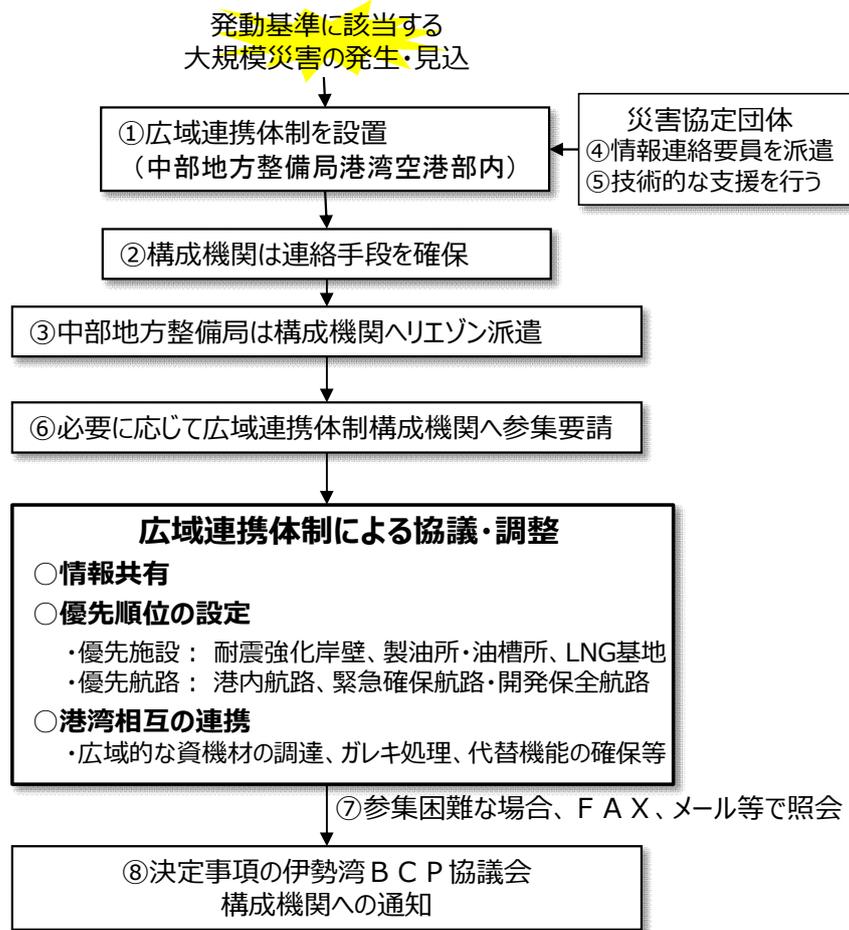


図 12 広域連携体制の活動の流れ

### 4-3 被害状況調査計画

#### (1) 被害状況の把握

- ・発災後、伊勢湾BCP協議会の構成機関は、職員の安全を確保した後、速やかに被害状況等の情報収集を行う。
- ・発災後、職員の安全が確保できたら、速やかに被害状況を把握する。
- ・中部地方整備局の各港湾事務所と港湾管理者、第四管区海上保安本部、中部運輸局、災害協定団体は、自組織が保有または管理する施設・設備の被害の状況や、業務遂行機能の状況を把握し、中部地方整備局港湾空港部に連絡する。
- ・災害協定団体は、中部地方整備局と港湾管理者が実施する港湾施設の被災状況調査に協力する。
- ・中部地方整備局及び港湾管理者は、緊急確保航路、港湾区域内の航路、泊地、係留施設等の状況を調査するとともに、港湾背後の被災状況、道路被害・啓開の状況、製油所・油槽所、電力・都市ガス施設の被災状況、広域物資拠点の開設状況等について情報収集を行う。
- ・津波警報・注意報が解除されるまでは、監視カメラの画像、ヘリコプター、無線ヘリによる調査、陸上からの目視調査、電話やメール等により情報収集を行う。
- ・特に航路では耐震強化岸壁に接続する航路や泊地、係留施設では耐震強化岸壁を優先的に調査を行い、また、操業可能な製油所・油槽所、電力・都市ガス施設の情報収集を行う。



図 13 中部地方整備局の災害対策用ヘリコプター（まんなか号）



出典：東北地方整備局 HP

図 14 東北地方整備局のヘリコプター「みちのく号」が撮影した津波の画像

表 7 収集する情報

区分	項目	収集する情報	実施機関
港湾	水域施設	漂流物、沈降物、可航水域	地方整備局 港湾管理者 海上保安本部 災害協定団体
		航路標識	海上保安本部
	係留施設	岸壁(前面岸壁を含む)、棧橋、物揚場の損傷、使用可否	地方整備局 港湾管理者 災害協定団体
	荷捌き施設	荷役機械、上屋の損傷、荷捌地の不陸・陥没・ガレキ・貨物の散乱状況	港湾管理者 施設管理者 災害協定団体
	臨港道路	臨港道路の被害、橋梁の被害、ガレキ・貨物の散乱状況等	港湾管理者 災害協定団体
	製油所・油槽所	火災、油漏れ、タンク・配管の損傷等	石油関係者
後背地	被災者	避難者数、死傷者数	自治体
	交通施設	道路、橋梁、駐車場、鉄道、運河及びヘリポート	各施設の管理者
	ライフライン	電気、上下水、通信、ガス	事業者、電力、都市ガス
	防災拠点	物資拠点、活動拠点、避難所等の開設状況	自治体
関係者の状況	広域連携体制	被災状況、連絡先、業務の状況	地方整備局 港湾管理者 海上保安本部 運輸局
	災害協定団体	確保できる要員と資機材	災害協定団体
	要望	国、港湾管理者、自治体からの要望	国、自治体の災害対策本部 港湾管理者

## (2) 被害状況の早期把握

- 津波警報発令等により沿岸域での現地調査が出来ない場合に、強震計データによる港湾施設の供用可否判定システム、GPS 波浪計による津波ハザードマップシステム、海洋短波レーダー観測情報の活用等により、岸壁復旧、航路啓開の迅速化を図る。

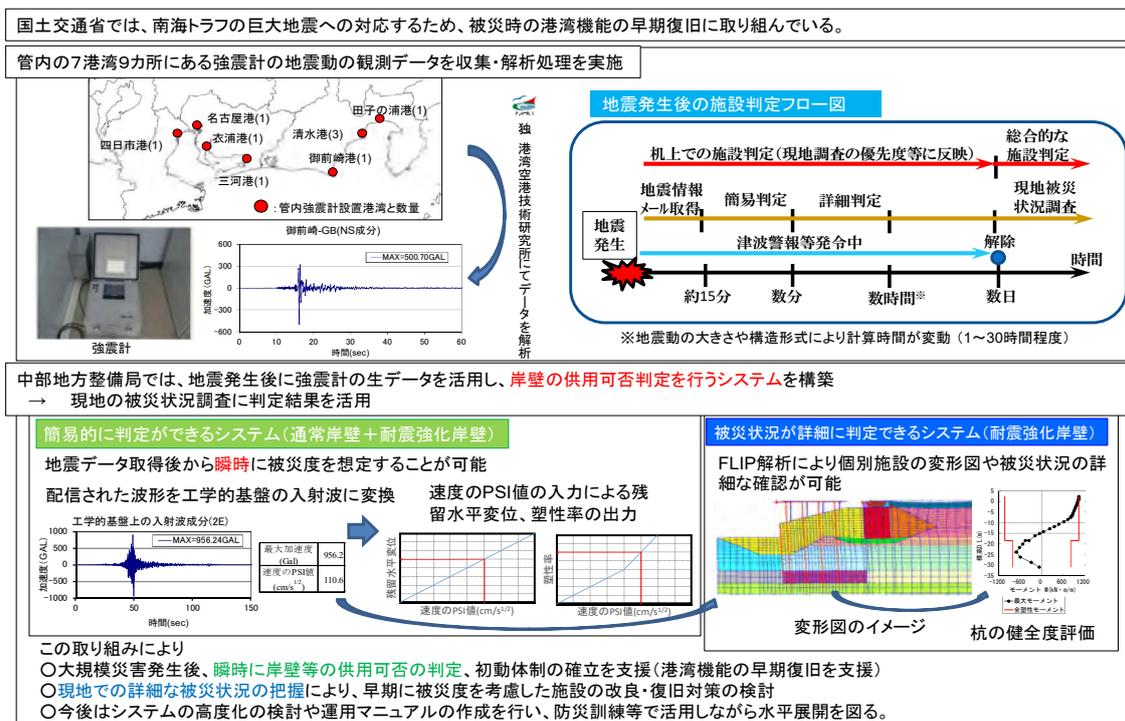


図 15 強震計データによる港湾施設の供用可否判定システム

中部地方整備局では、GPS波浪計で観測した津波データを元に津波波源域を推定し、さらには各港湾での津波浸水計算を瞬時にを行い、津波高や浸水域を想定できるシステムを開発中。

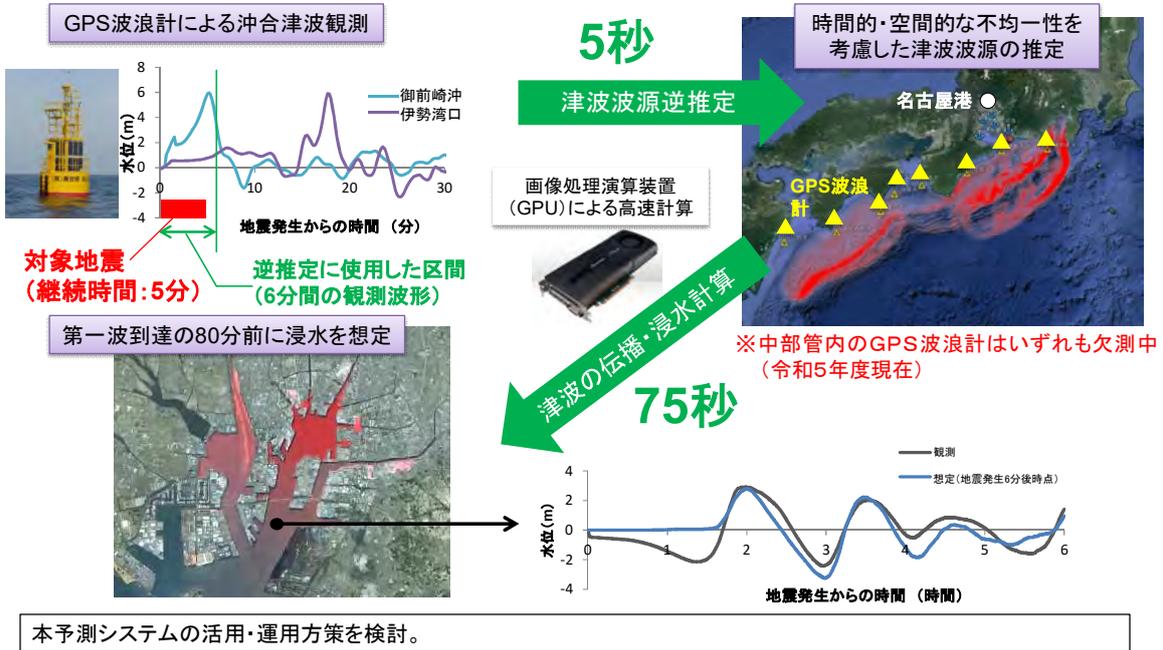


図 16 GPS 波浪計による津波ハザードマップシステム

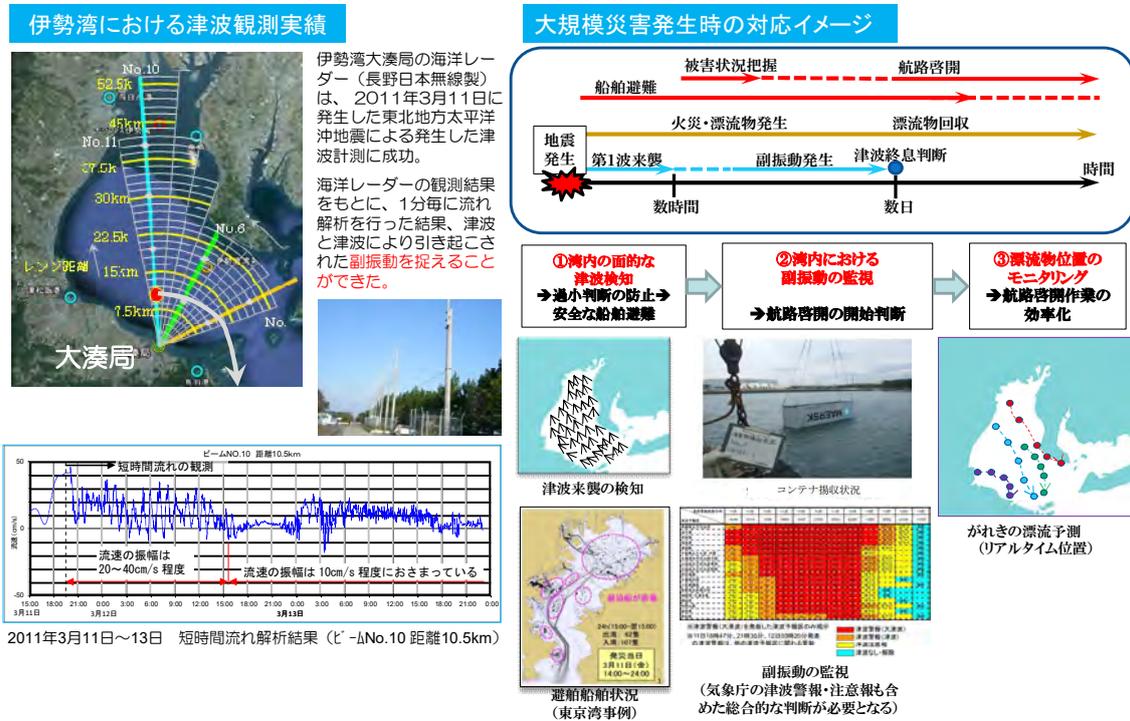


図 17 海洋短波レーダー観測情報の活用

#### 4-4 優先順位の設定

- ・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・調整して決定する。また、変更する場合も同様とする。
- ・中部地方整備局は、収集した情報をもとに優先順位の原案を作成し、広域連携体制において協議・調整して決定する。
- ・広域連携体制は、優先順位を決定したら、メール、FAX等により速やかに協議会構成員に通知する。

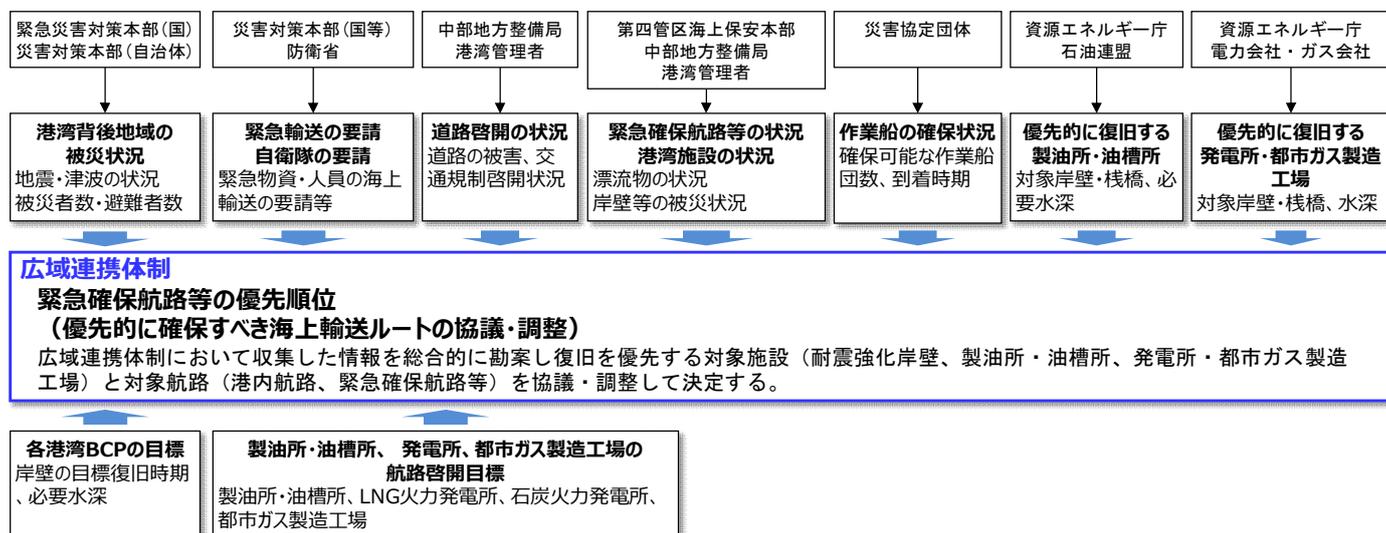


図 18 優先順位設定の手順

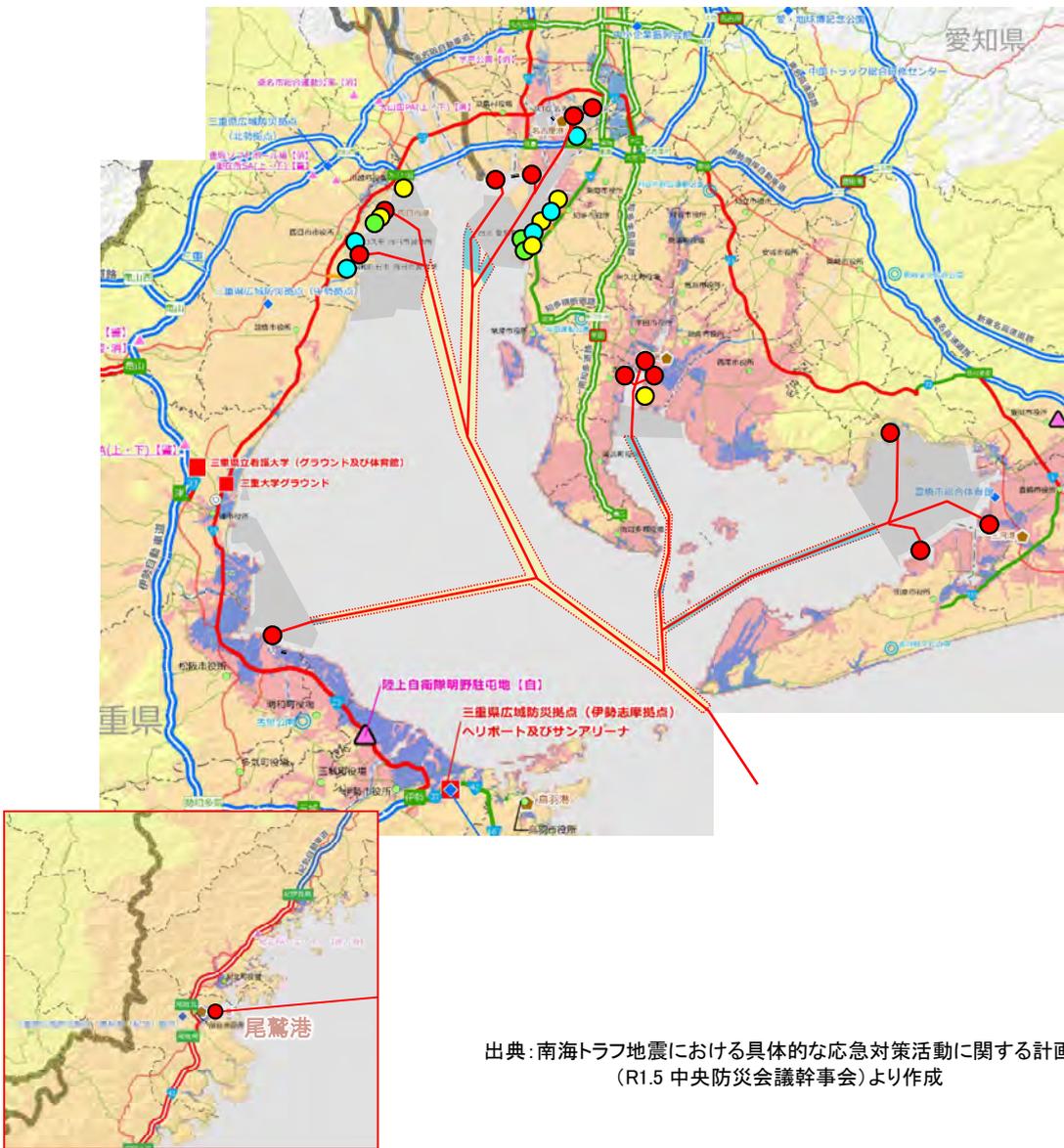
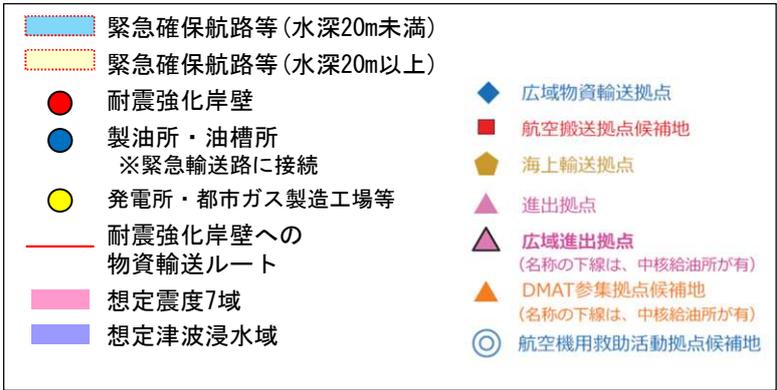


図 19 緊急確保航路等と南海トラフ地震の想定震度分布、防災拠点、緊急輸送路の重ね図



図 20 優先順位の設定フロー（案）

表 8 製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の航路啓開目標

品目	船舶が通るために必要な航路幅・水深	船種		航路幅	必要水深	対象港湾	根拠
		船種	航路幅				
石油	石油製品	内航タンカー	100m	-7.5m	名古屋港・四日市港	5000DWT級内航タンカーの標準船型 (港湾施設の技術上の基準・同解説)	
		外航タンカー	200m	-10.5m	四日市港	45000DWT級外航タンカー (ヒアリングによる)	
電力	石炭	石炭船	250m	-12m	衣浦港	ヒアリングによる	
ガス	LNG	LNGタンカー	345m	-13.2m	名古屋港・四日市港	世界最大のLNG船Q-MAXの船型による	

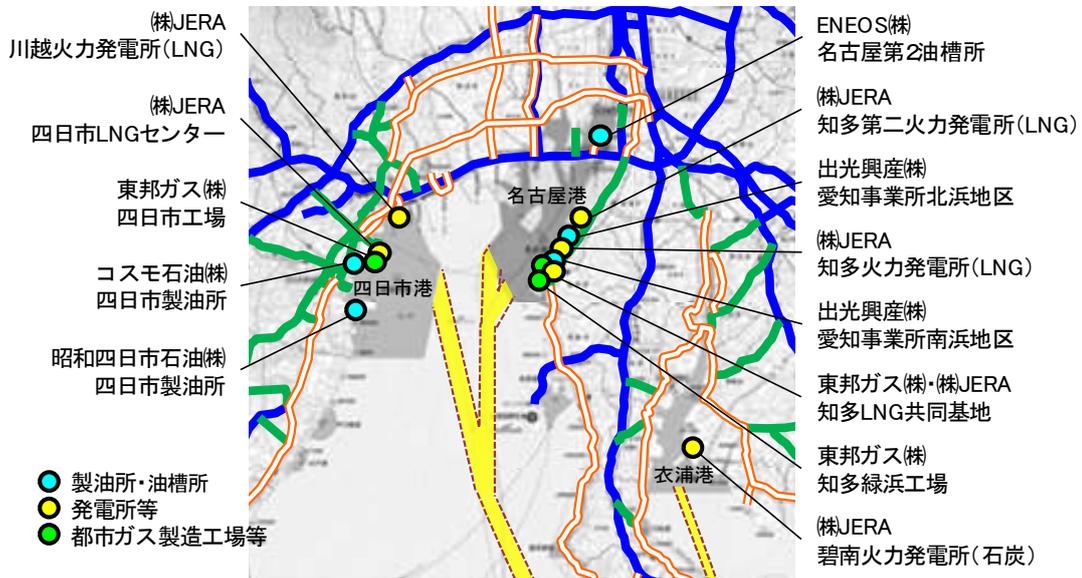


図 21 伊勢湾内の製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場



表 9 伊勢湾内の耐震強化岸壁の規模等

港名	物資／幹線	場所	岸壁	水深(m)	延長(m)	バース数	
名古屋港	緊急物資輸送用	大江ふ頭	38号	-10	185	1	
		潮凧ふ頭	28号	-7.5	130	1	
			29号	-10	185	1	
		金城ふ頭		-12	260	1	
	合計（水深は最大）				-12	760	4
	幹線貨物輸送用	飛島ふ頭	TS1		-16	400	1
			TS2		-16	350	1
			R1		-15	350	1
		鍋田ふ頭	T2		-14	350	1
			T3		-12	285	1
合計（水深は最大）				-16	1,735	5	
三河港	緊急物資輸送用	蒲郡ふ頭	9号	-10	185	1	
		田原ふ頭	2号	-5.5	100	1	
		神野ふ頭	7-4号	-12	260	1	
		合計（水深は最大）				-12	545
衣浦港	緊急物資輸送用	武豊北ふ頭	1号	-10	185	1	
		中央西ふ頭	3号	-10	185	1	
		中央東ふ頭	4号	-12	240	1	
		合計（水深は最大）				-12	610
四日市港	緊急物資輸送用	霞ヶ浦南埠頭	W23	-12	240	1	
		四日市第三埠頭	W15	-10	245	1	
		合計（水深は最大）				-12	485
津松阪港	緊急物資輸送用	大口北		-7.5	130	1	
				-5.5	100	1	
		合計（水深は最大）				-7.5	230
尾鷲港	緊急物資輸送用	林町地区		-5.5	100	1	
		合計（水深は最大）				-5.5	100

表 10 伊勢湾内の製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の規模等

港名	製油所・油槽所、 発電所・都市ガス製造工場	主要な岸壁・棧橋※1	水深(m)	延長(m)
名古屋港	ENEOS(株)名古屋第2油槽所	BCスタンダード油棧橋	-10	175
	(株)JERA 知多第二火力発電所 (LNG)	※2	-	-
	出光興産(株)愛知事業所北浜地区	J16~J19 (棧橋)	-12	400
	(株)JERA 知多火力発電所 (LNG)	J2 知多火力岸壁	-5.5	56
	出光興産(株)愛知事業所南浜地区	K5 知多第2棧橋	-14	433
	東邦ガス(株)・(株)JERA 知多LNG共同基地	L2 知多LNG第2棧橋	-14	460
	東邦ガス(株)知多緑浜工場	L1 知多LNG第1棧橋	-14	420
衣浦港	(株)JERA 碧南火力発電所 (石炭)	碧南揚炭棧橋 (南北)	-12	660
	(株)JERA 武豊火力発電所 (石炭)	武豊ドルフィン	-12	350
四日市港	(株)JERA 川越火力発電所 (LNG)	E-1 棧橋 (LNG)	-14	460
	(株)JERA 四日市LNGセンター	※2	-	-
	東邦ガス(株)四日市工場	※2	-	-
	コスモ石油(株)四日市製油所	午起第1号棧橋	-12	370
	昭和四日市石油(株)四日市製油所	E 棧橋	-10.6	206

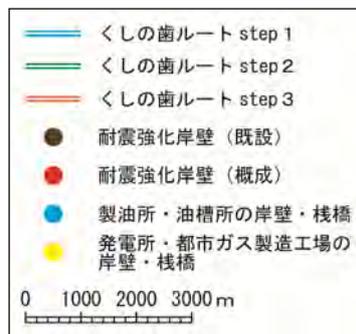
出典：サイバーポート（港湾インフラ分野） <https://www.cyber-port.mlit.go.jp/infra/>

※1 複数の岸壁・棧橋がある場合は、比較的規模が大きい岸壁・棧橋を掲載

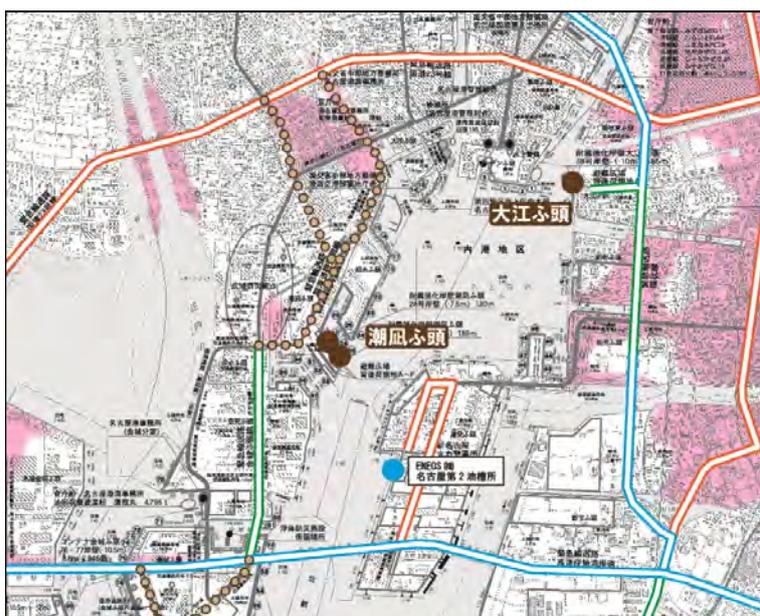
※2 最寄りに岸壁・棧橋が無く、他施設の岸壁・棧橋を利用

【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●名古屋港 全体

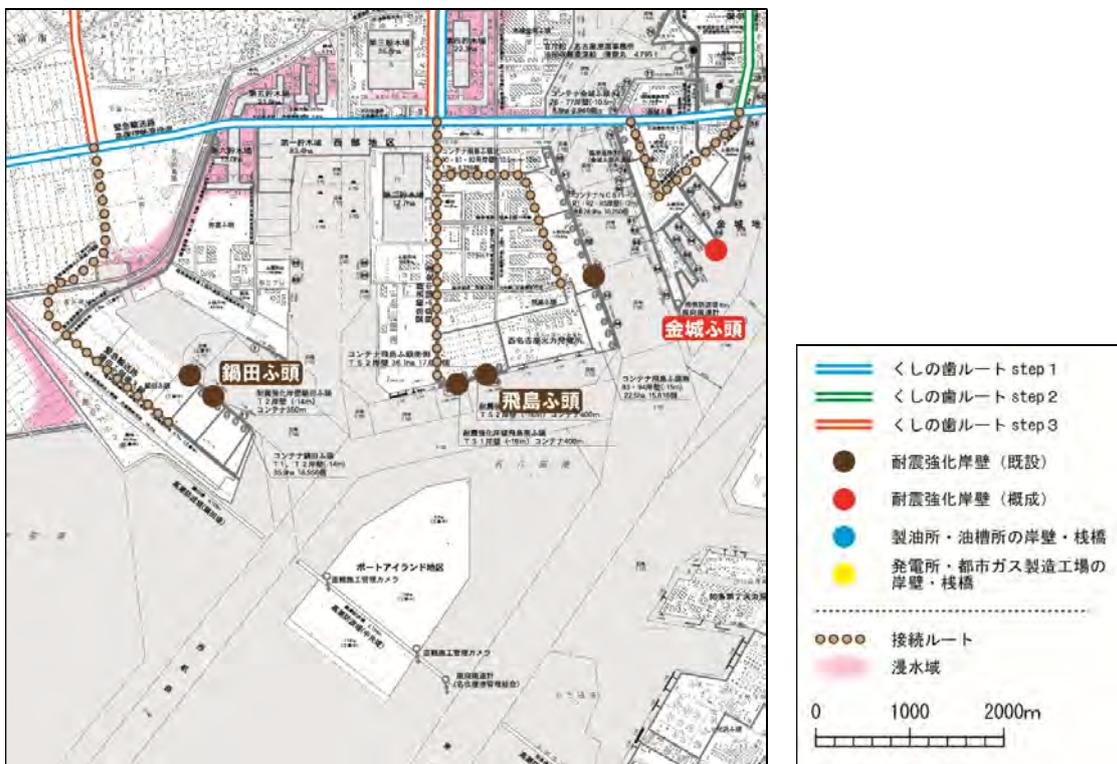


●名古屋港 大江・潮風ふ頭

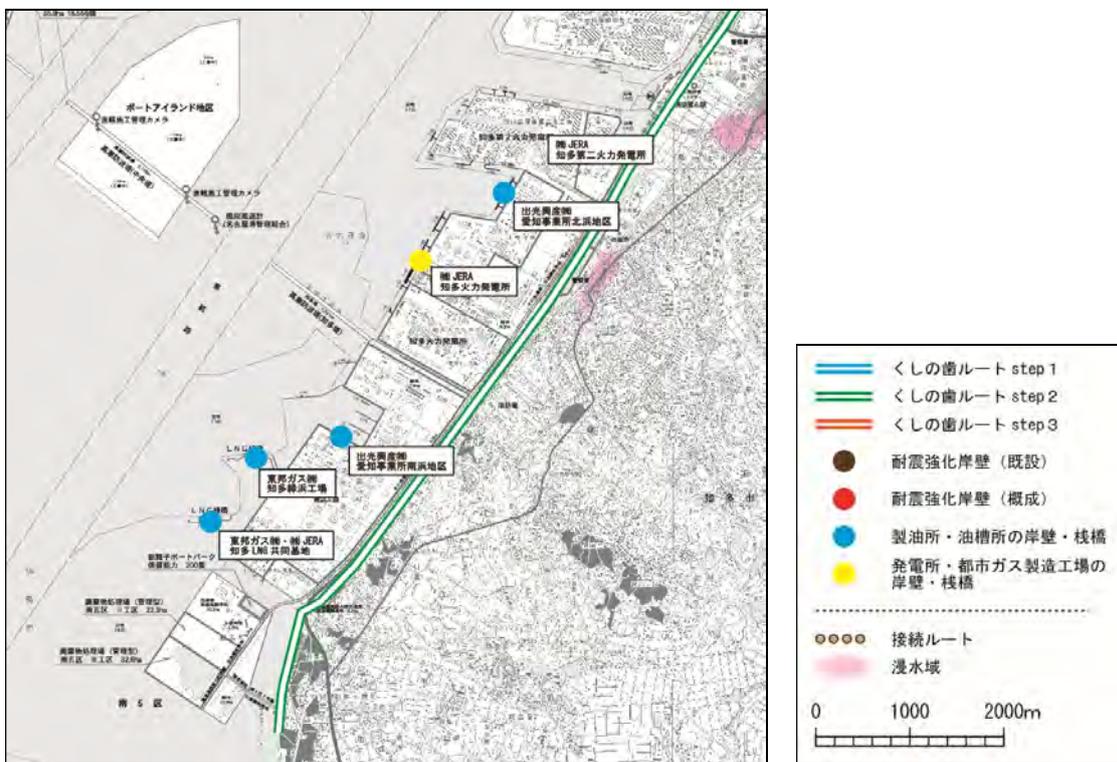


【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●名古屋港 飛島・鍋田ふ頭

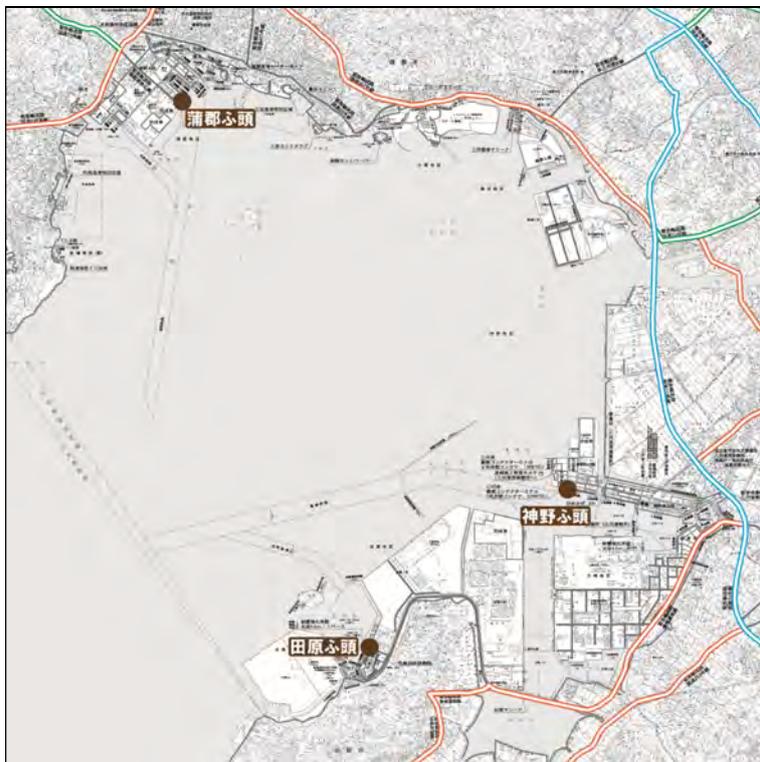


●名古屋港 北浜・南浜ふ頭、南5区



【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●三河港 全体

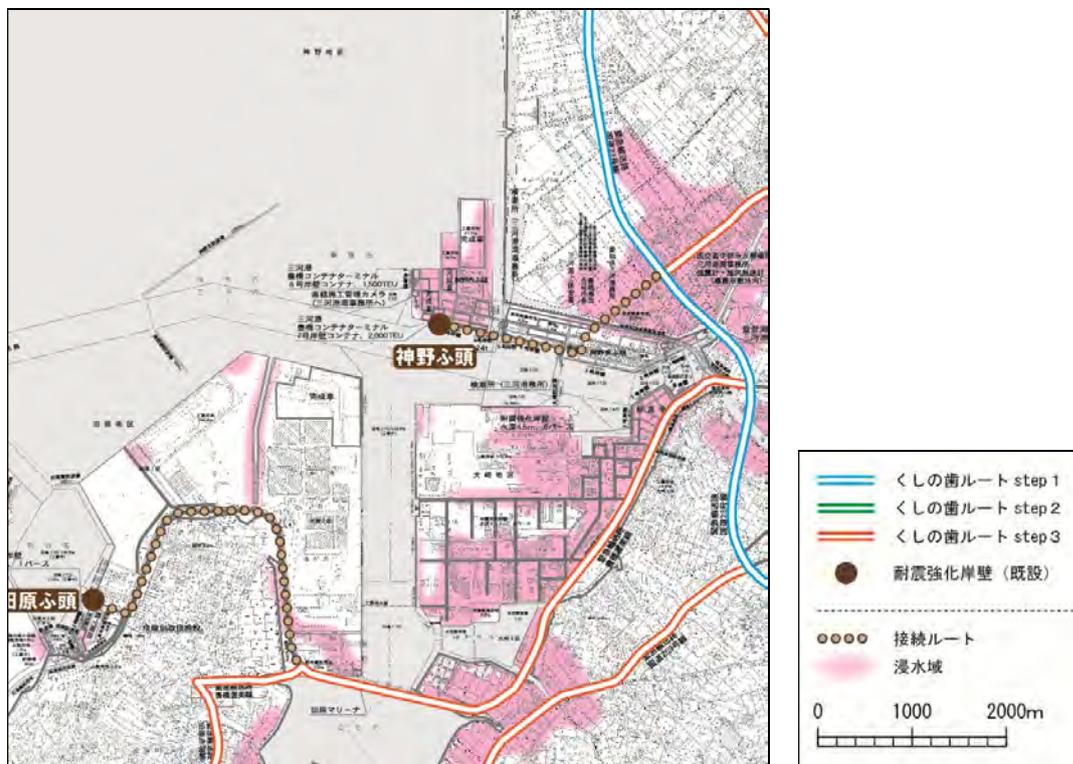


●三河港 蒲郡ふ頭



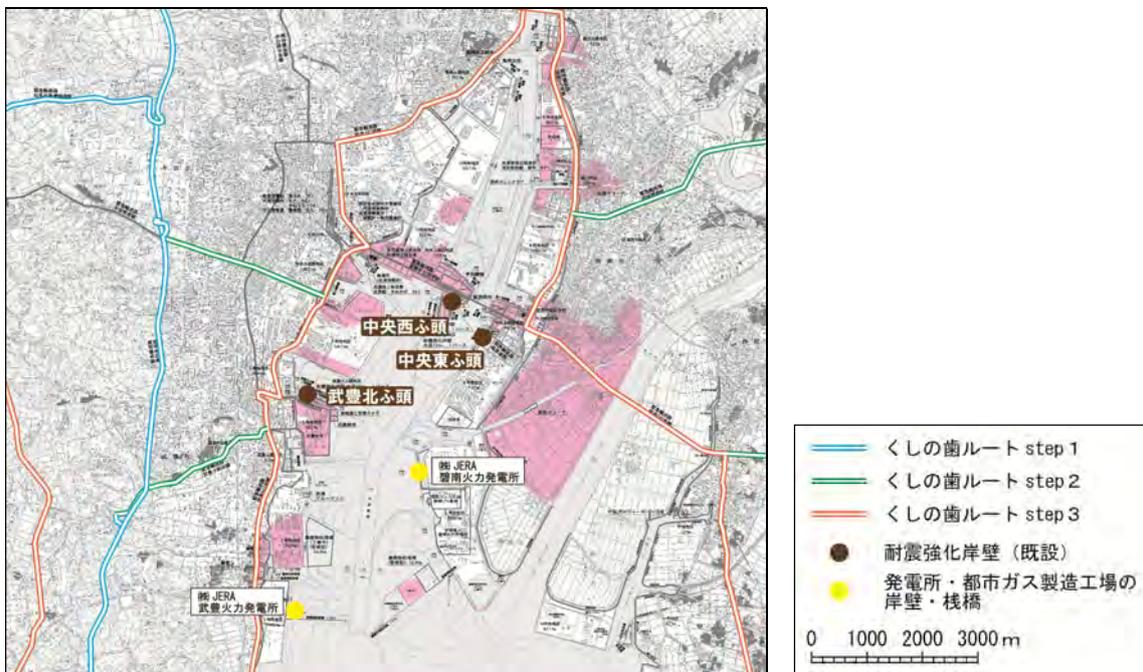
【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●三河港 神野・田原ふ頭

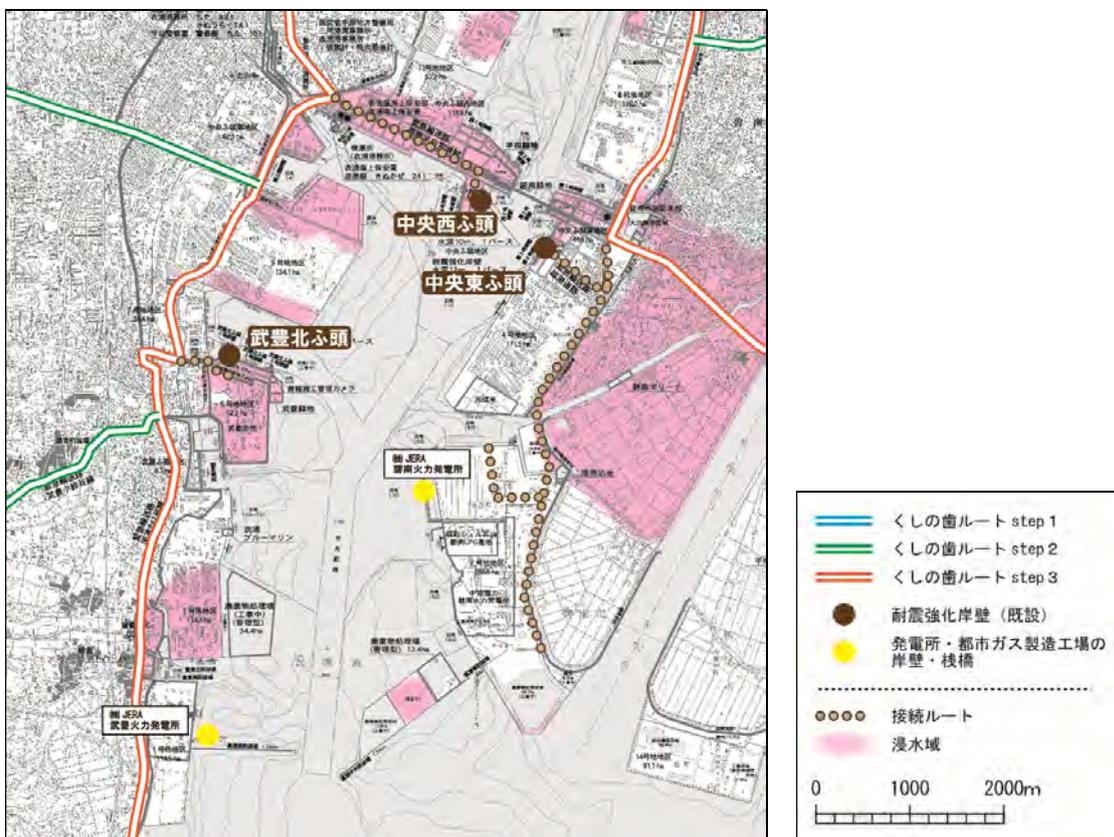


【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●衣浦港 全体

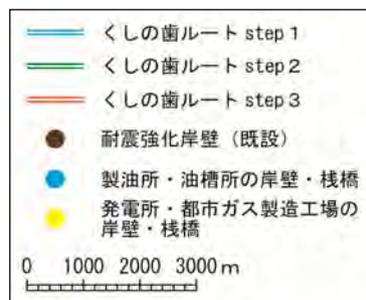


●衣浦港 武豊北・中央西・中央東ふ頭



【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●四日市港 全体

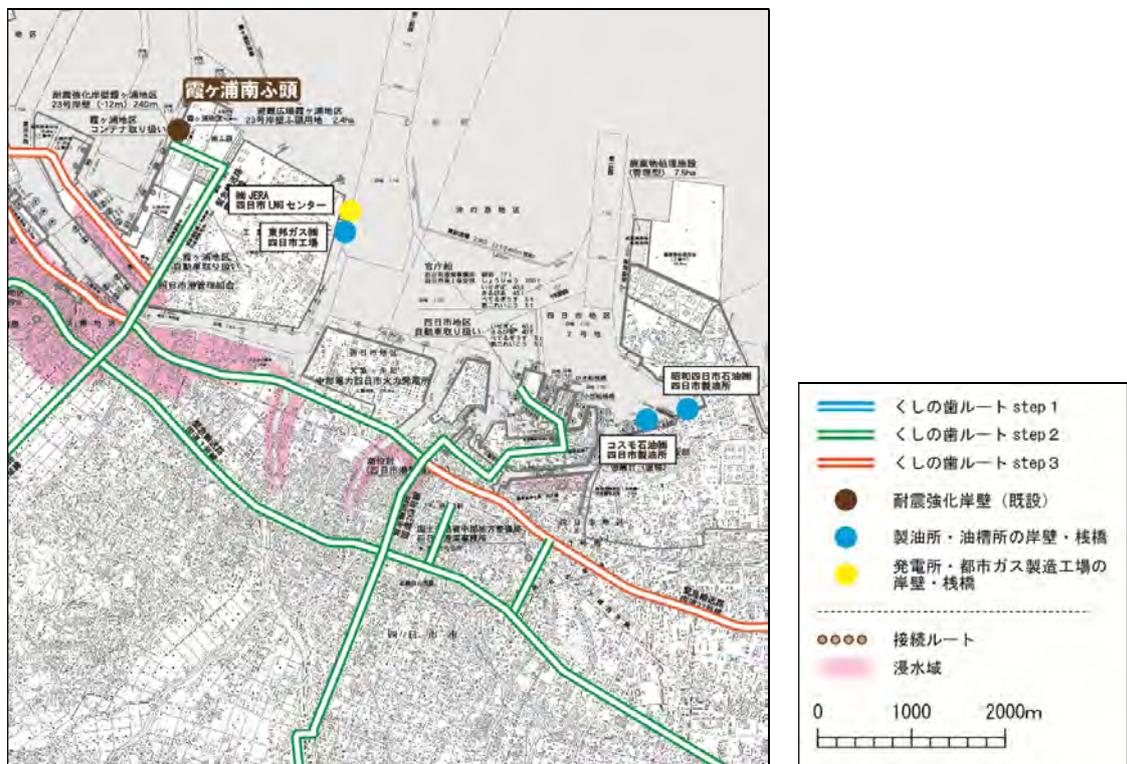


●四日市港 霞ヶ浦南・四日市第三埠頭



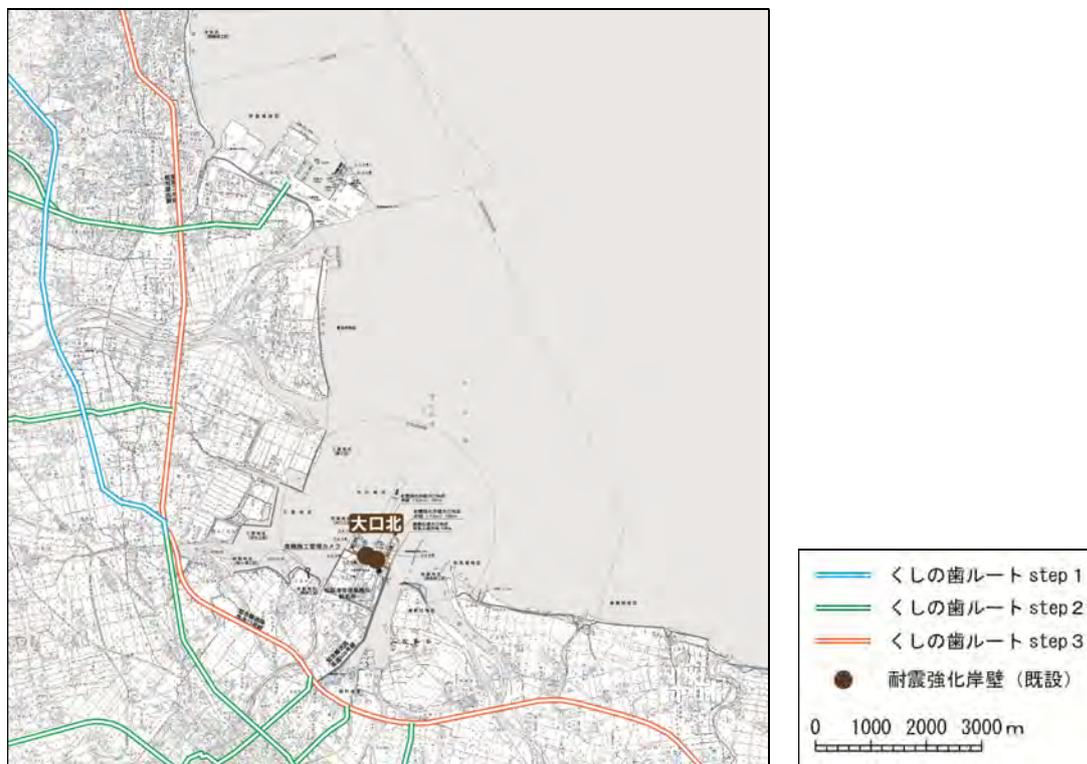
【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●四日市港 霞ヶ浦南・四日市第三埠頭

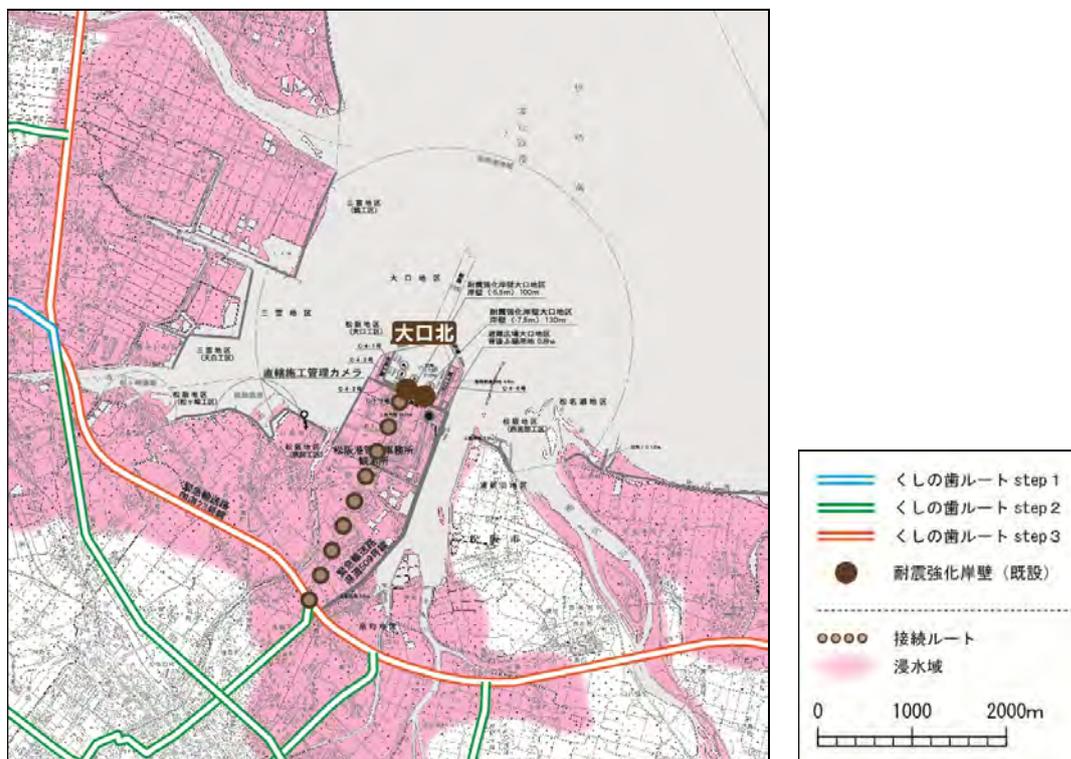


【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・棧橋の位置

●津松阪港 全体

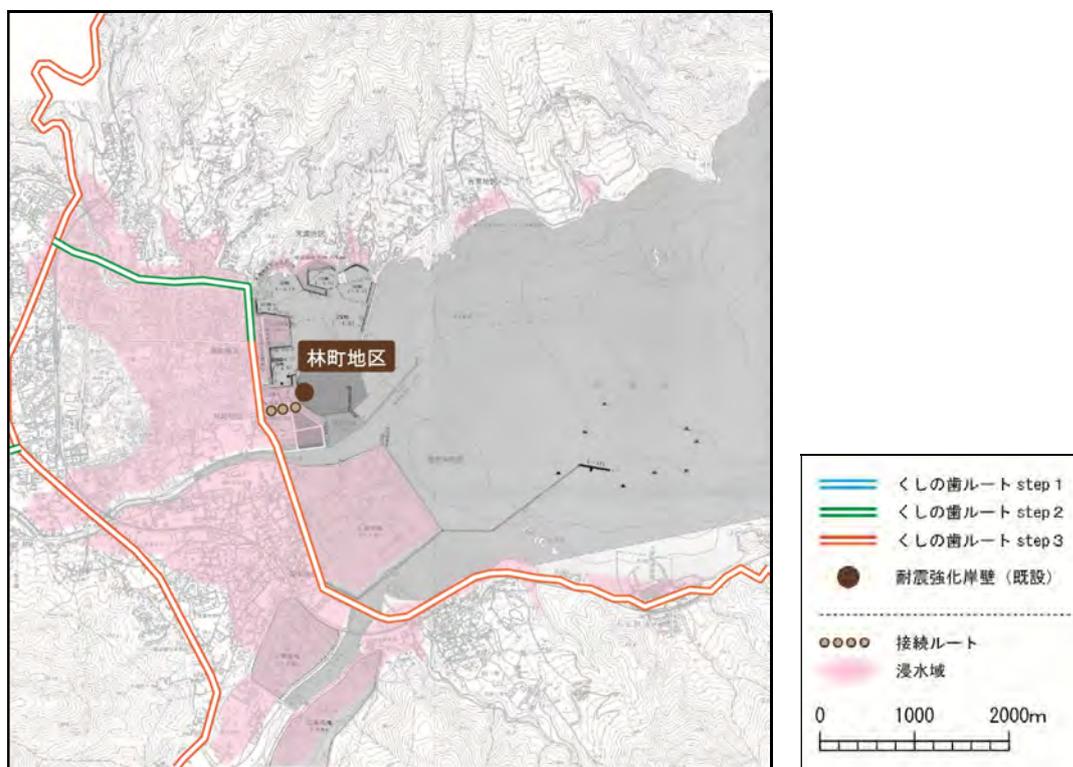


●津松阪港 大口北



【参考】耐震強化岸壁と製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の岸壁・栈橋の位置

●尾鷲港



## 4-5 資機材の調達

### (1) 通常時の対応

- ・中部地方整備局は、作業船等の資機材の動静を把握するため、半年に一度、災害協定団体から所有する作業船等のリストと在港状況の報告を受ける。

### (2) 発災後の対応

- ・中部地方整備局又は港湾管理者が災害協定団体に支援を要請する。
- ・災害協定団体は、発災後、速やかに調達可能な資機材（作業船の種別、船団数、時期等）を把握し、表 11 資機材調達の報告書 様式（案）により中部地方整備局に報告する。
- ・中部地方整備局は、包括協定に基づき港湾管理者が必要とする分も含めた資機材の調達要請をとりまとめ、災害協定団体に調達を依頼する。
- ・災害協定団体は、伊勢湾内で調達できる資機材が、必要量に対して不足する場合は、全国から調達する。

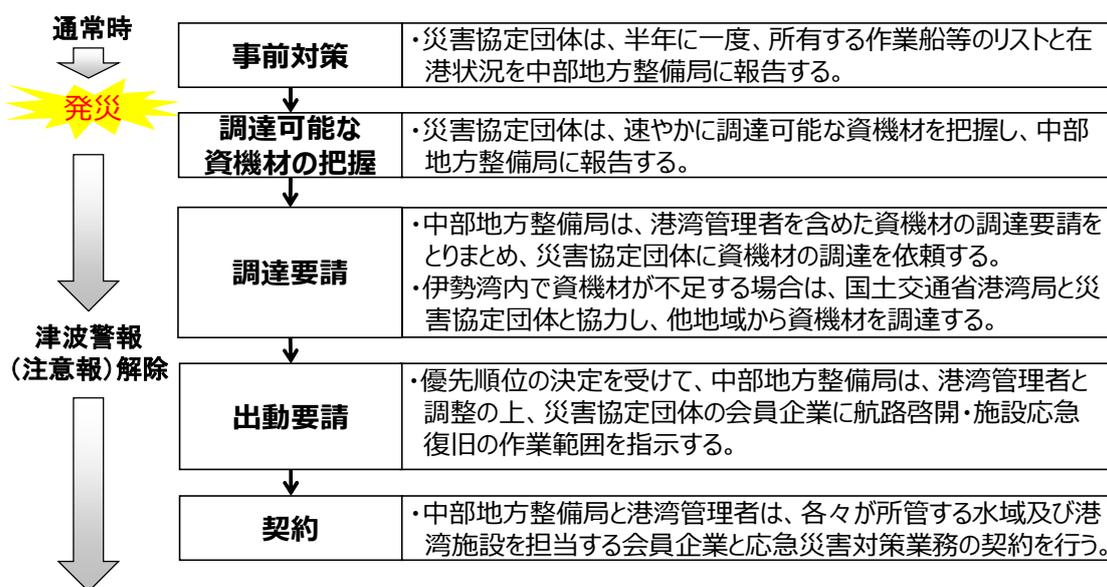


図 22 資機材の調達の手順



表 12 航路啓開に必要な作業船

作業区分	船舶の種類
浮遊（漂流）物揚収	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 潜水土船</li> <li>・ タグボート</li> <li>・ オイルフェンス展張船（①）</li> <li>・ 起重機船（②）</li> <li>・ ガット船</li> <li>・ ガットバージ船（自力航行不可のためタグボートが必要）</li> <li>・ バックホウ浚渫船</li> <li>・ 清掃兼油回収船</li> </ul>
異常点確認のための測量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 測量船（音響測深機搭載船）</li> <li>・ 港湾業務艇 （簡易艀装式音響測深機、サイドスキャンソナーを活用する場合）</li> </ul>
異常点揚収	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 潜水土船</li> <li>・ タグボート</li> <li>・ 起重機船（玉掛け（③）、バケット等（④））</li> <li>・ ガット船（⑤）</li> <li>・ ガットバージ船（自力航行不可のためタグボートが必要）</li> <li>・ グラブ浚渫船</li> </ul>
その他（揚収物の運搬等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土運船（⑥）</li> <li>・ 台船（⑦）</li> <li>・ 揚錨船</li> <li>・ 交通船</li> </ul>

①～⑦: 次頁写真参照

① オイルフェンス展開船



② 起重機船（浮遊（漂流）物揚収）



③ 起重機船（玉掛け）



④ 起重機船（バケット等）



⑤ ガット船



⑥ 土運船

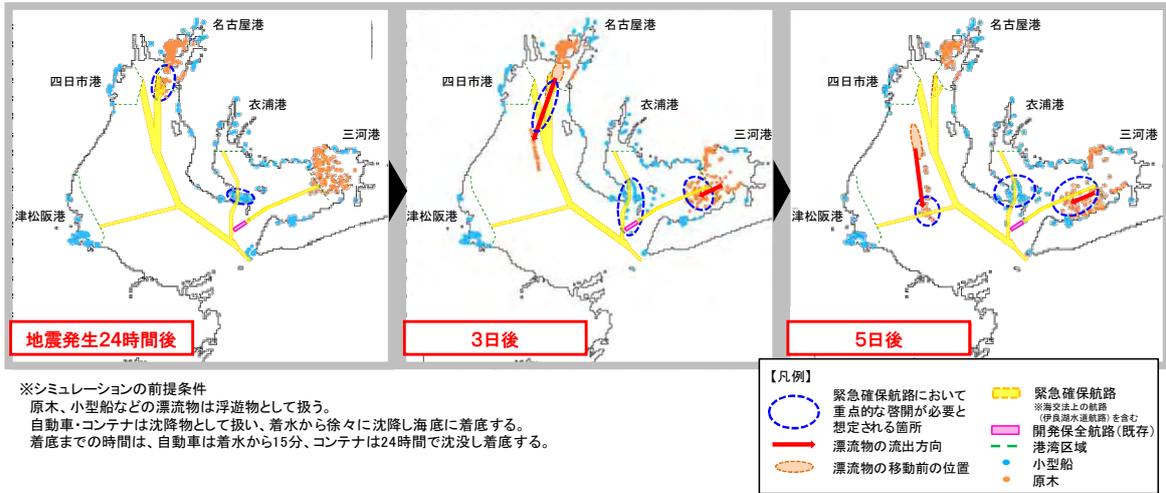


⑦ 台船



出典：①～⑤非常災害時における航路啓開作業要領（国土交通省港湾局）、⑥⑦一般社団法人日本作業船協会HP

図 23 航路啓開作業毎に必要なとなる船舶の例



出典：平成 25 年度大規模災害発生時における港湾物流機能の早期復旧方策に関する検討業務報告書（H26.3 中部地方整備局）

図 24 南海トラフ巨大地震による津波漂流物の想定

表 13 南海トラフ巨大地震発生時に伊勢湾内で調達できる作業船の想定

【災害協定団体の会員企業が伊勢湾内に保有している作業船】

区分	作業船（隻）						
	引船	起重機船	グラブ浚渫船	土運船	台船	潜水士船	交通船
名古屋港	27	23	17	30	42	35	32
三河港	0	3	0	0	6	0	3
衣浦港	3	2	1	0	5	0	4
四日市港	15	18	13	10	40	3	35
津松阪港	0	0	0	0	0	0	0
合計	45	46	31	40	93	38	74

※複数港に重複して協定登録されている作業船は、事業所所在地にもっとも近い港湾に在籍するものと想定

【作業船の在港状況と南海トラフ巨大地震による被災を考慮した利用可能な作業船】

区分	作業船（隻）						
	引船	起重機船	グラブ浚渫船	土運船	台船	潜水士船	交通船
名古屋港	13	4	5	13	14	16	15
三河港	0	0	0	0	2	0	1
衣浦港	1	1	1	0	2	0	1
四日市港	7	3	2	0	13	1	16
津松阪港	0	0	0	0	0	0	0
合計	21	8	8	13	31	17	33

注：平成 26 年 2 月の作業船の在港状況や過去の動静状況、首藤（1993）による津波高と漁船の被災率の関係を参考に設定

出典：平成 25 年度大規模災害発生時における港湾物流機能の早期復旧方策に関する検討業務報告書（H26.3 中部地方整備局）

災害時には十分な作業船を伊勢湾内で確保できない恐れがある。

※作業船の航行速度は、起重機船の航行速度 8 ノット (14.8km/h) とした場合。

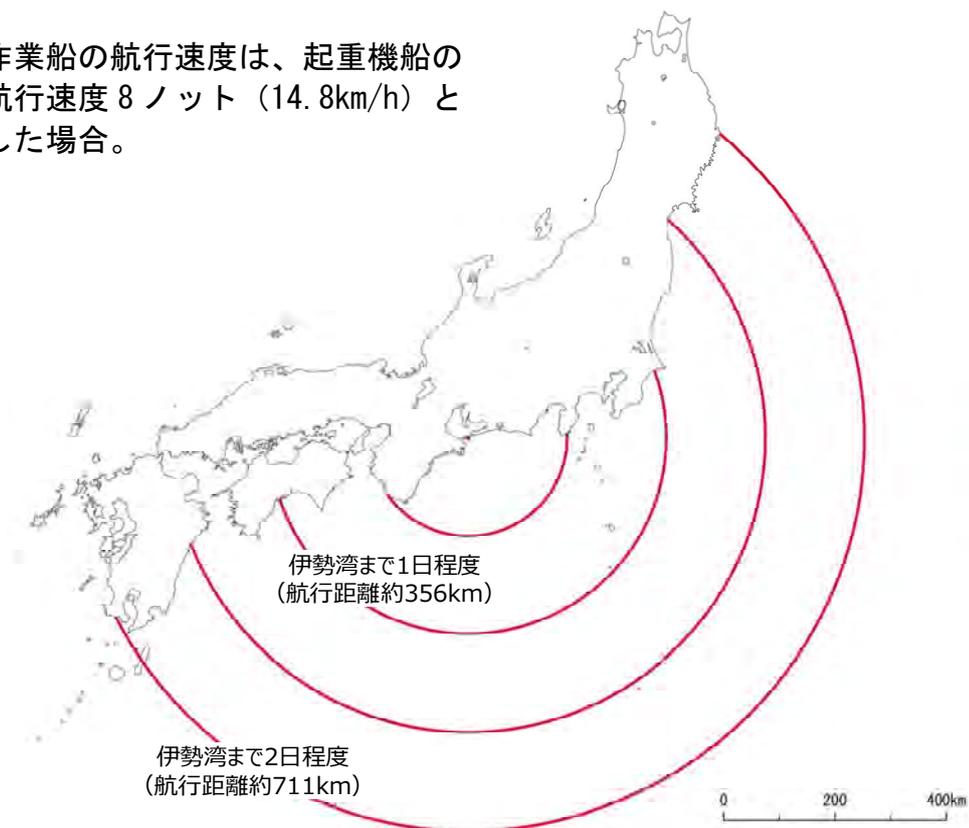
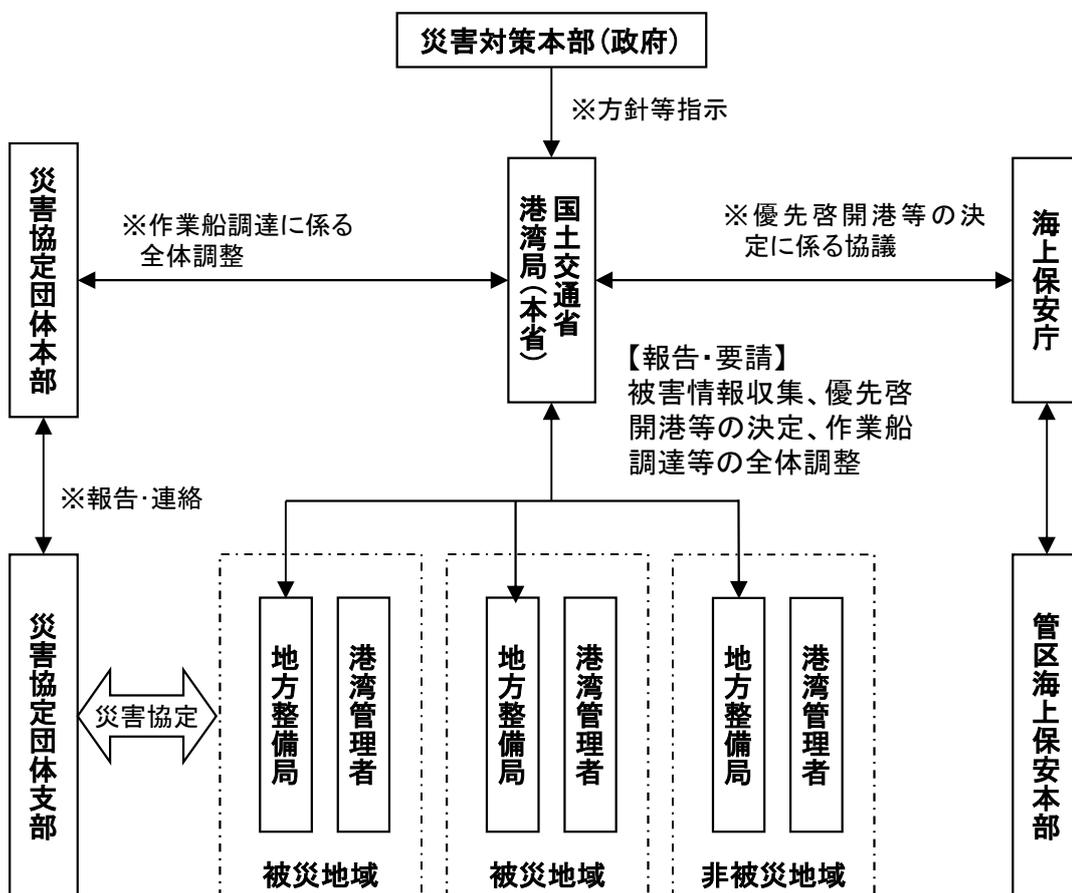


図 25 作業船団の伊勢湾への到達時間

### (3) 資機材の調達の調整

- ・南海トラフ巨大地震は、関東から九州にわたる広域災害となると想定されるため、資機材の調達要請が重複する等の混乱が生じる恐れがある。
- ・伊勢湾内で資機材が不足する場合、中部地方整備局は、国土交通省港湾局、災害協定団体と協力し、他地域から資機材を調達する。なお、燃料の調達支援についても検討する。
- ・作業船団等の資機材の配置は、優先順位と、確保可能な資機材の数量、港湾及び背後の被災状況、関係機関からの要請等を踏まえ、中部地方整備局が港湾管理者と協議して決定する。
- ・中部地方整備局は、被災状況及び資機材等の調達要請を速やかにとりまとめ、国土交通省本省及び災害協定団体本部へ報告・要請し、資機材の調達の確保に努める。



出典：非常災害時における航路啓開作業要領（国土交通省港湾局）

図 26 災害協定と国全体を考慮した調整のイメージ



出典：非常災害時における航路啓開作業要領（国土交通省港湾局）

図 27 航路啓開の実施における各部局の役割分担

#### (4) 包括協定書の締結

- 平成 28 年 3 月 29 日中部地方整備局、港湾管理者及び民間協力者は「災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定」を締結した。
- 東日本大震災の教訓を踏まえ、発生が危惧されている南海トラフ巨大地震など大規模災害発生時において、津波被害等による甚大な被害が想定される港湾施設等を迅速かつ円滑に応急復旧することにより、発災後の緊急物資の輸送や地域産業の早期復興等のため、中部地方整備局、港湾管理者ならびに民間協力者の 3 者が協定を締結したものの。
- 包括協定書には、応急対策業務の内容として、発災時における出動要請や資機材等の情報収集、情報連絡要員の派遣、定期的な資機材保有情報の連絡などを明記している。

表 14 包括協定の概要

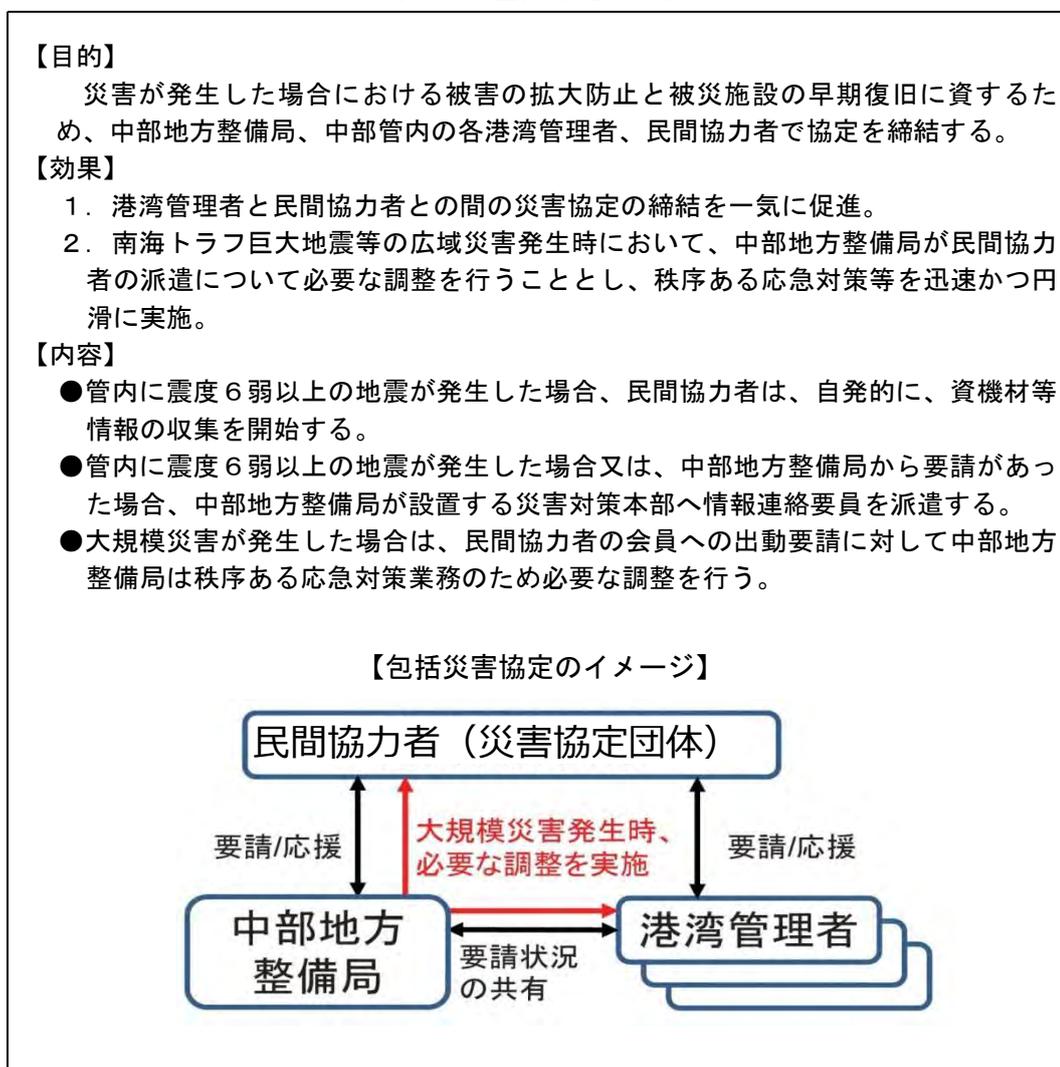


表 15 中部地方整備局の災害協定締結状況

名 称	協定締結者	締結年月日	内 容
災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定	国：中部地方整備局 港湾管理者：静岡県、愛知県、三重県、名古屋港管理組合、四日市港管理組合 民間協力者：一般社団法人日本埋立浚渫協会中部支部、中部港湾空港建設協会連合会、一般社団法人日本海上起重技術協会中部支部、全国浚渫業協会東海支部、一般社団法人日本潜水協会、一般社団法人海洋調査協会、一般社団法人港湾空港技術コンサルタンツ協会	H28.03.29	中部地方整備局、港湾管理者、民間協力者による、中部地方整備局管内で災害が発生した場合における応急対策業務に関する包括的な協定
災害時又は事故発生時における中部地方整備局所管施設の緊急的な応急対策業務に関する協定書	一般社団法人日本埋立浚渫協会中部支部 一般社団法人日本海上起重技術協会中部支部 中部港湾空港建設協会連合会 全国浚渫業協会東海支部	H26.03.25	地震・台風等の異常な自然現象等又は事故による中部地方整備局（港湾空港関係に限る）所管施設における災害時又は事故発生時の緊急的な応急対策の実施に関する協定
災害時における中部地方整備局所管施設の緊急的な応急対策業務に関する協定書	一般社団法人港湾空港技術コンサルタンツ協会	H24.04.26	地震・台風等の異常な自然現象等による中部地方整備局所管施設における災害時の緊急的な応急対策に関する調査・設計業務の実施に関する協定
災害時における中部地方整備局所管施設の緊急的な応急対策業務に関する協定書	一般社団法人海洋調査協会	H24.04.26	地震・台風等の異常な自然現象等による中部地方整備局所管施設における災害時の緊急的な応急対策に関する調査・設計業務の実施に関する協定
災害時における中部地方整備局所管施設の緊急的な応急対策業務に関する協定書	一般社団法人日本潜水協会	H24.04.26	地震・台風等の異常な自然現象等による中部地方整備局所管施設における災害時の緊急的な応急対策に関する調査・設計業務の実施に関する協定
港湾におけるTEC-FORCEと連携した水中部潜水調査業務に関する協定	一般社団法人日本潜水協会	H21.04.01	災害時にTEC-FORCEが出動した場合において、その活動と連携して行う管内港湾施設等の水中部調査の協定
災害時の緊急的な対応に係る業務等に関する協定書	港湾空港総合技術センター	H27.08.26	緊急的な被害状況調査、復旧工事、災害査定資料の作成等の業務支援の協定

#### 4-6 高潮・高波・暴風の直前予防対応

- ・中部地方整備局は、気象庁から伊勢湾周辺において災害の発生が想定される台風情報等が発表された場合、伊勢湾 BCP 協議会の広域連携体制構成員、災害協定団体に対して、事前措置として連絡体制の確認、人員・資機材の確認など必要な対応を行うよう連絡する。
- ・伊勢湾 BCP 協議会の広域連携体制構成員及び災害協定団体は、各機関が定めた「フェーズ別高潮・暴風対応計画」に従い、必要な措置を行う。

防災情報	フェーズ	時間目安	基本的な防災行動	
			情報収集・体制	対策・関係者対応
警報級の現象が予想される台風の発生	フェーズ1 準備・実施 段階	台風接近の 5～1日前	情報収集 災害時の体制準備	事前対策の準備 注意喚起
強風注意報、 高潮注意報  (危険度を色分けした時 系列により「注意報 級・警報級の時間帯」、 「予測潮位」等の確認)	フェーズ2 状況確認 段階	台風接近の 1日～半日 程度前	関係者への情報提供 避難準備、体制確認  夜間に警報級が予想されている場合には 防災行動を繰り上げ	状況確認
暴風警報、高潮警報 or 暴風特別警報、 高潮特別警報	フェーズ3 行動完了 段階	台風接近の 半日～6時 間程度前	従業員等の避難	対策完了の確認
			暴風が吹き始めると対策や避難が困難となることから、 暴風警報が発表されてから暴風が吹き始めるまでの間 (概ね3～6時間以内)に防災行動を完了させる	
		台風接近時 (高潮・暴風発生)		モニタリング
警報解除・体制解除		台風通過後 (高潮・暴風収束)	出動要請、派遣	点検

出典：港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン（改訂版）(H31.3 国土交通省港湾局)

図 28 フェーズ別高潮・暴風対応計画のイメージ

## 5. 広域連携課題への対応

### 5-1 揚収物の仮置・保管

#### (1) 揚収物の仮置・保管場所の決定

- ・航路啓開の揚収物は膨大な量になると想定され、処分まで相当の時間を要する。また、揚収物の仮置・保管場所が確保できなければ、航路啓開に着手できない。このため、中部地方整備局と港湾管理者は事前に候補場所を検討する。
- ・発災後、中部地方整備局と港湾管理者は、協議・調整し、揚収物の仮置・保管場所を速やかに確保する。
- ・揚収物の仮置・保管場所は、事前検討した候補場所を基本に揚収場所との距離や被災状況等を勘案し選定する。

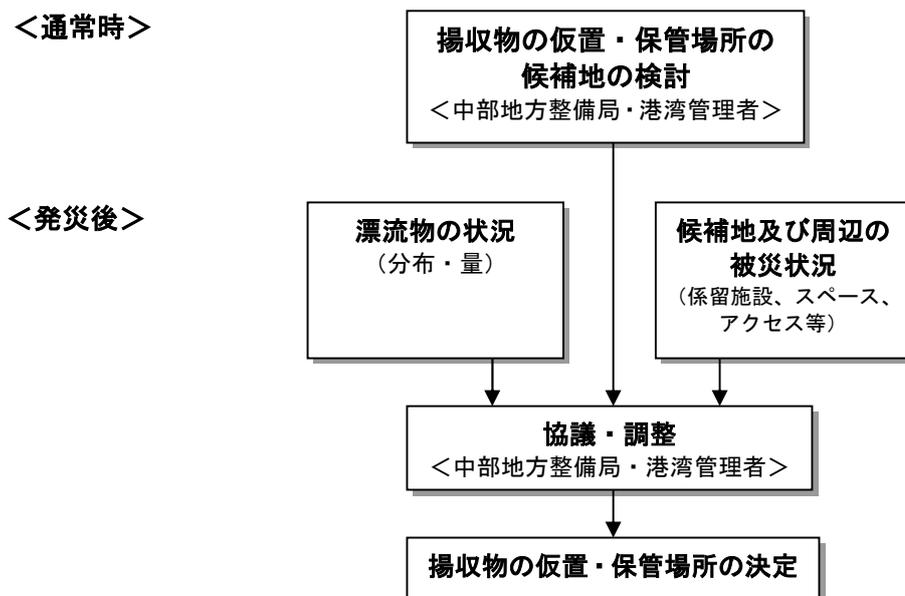


図 29 揚収物の仮置・保管場所の決定の手順

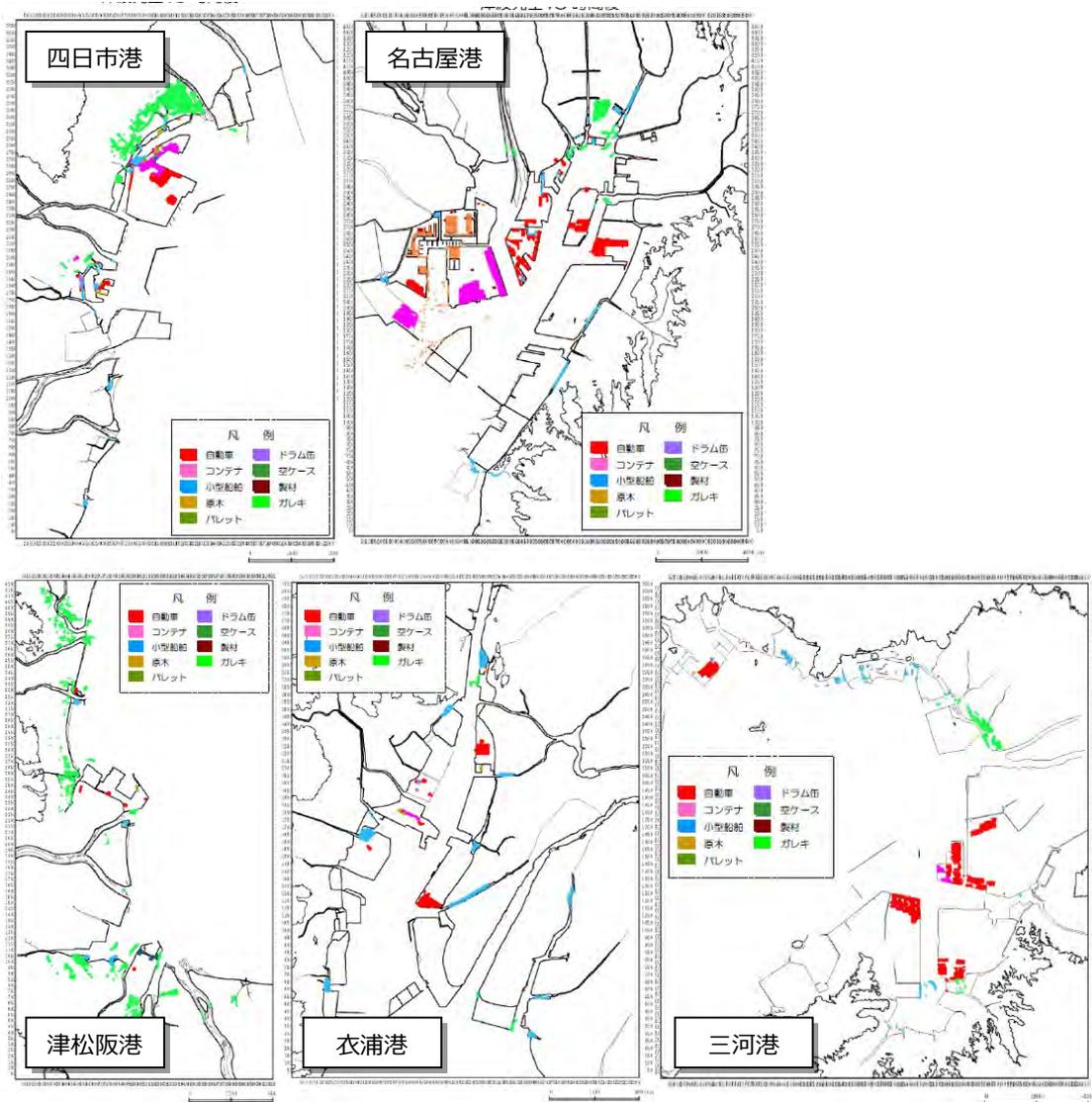
(2) 津波による漂流予測、海域に流出するガレキ等量

- ・津波によるシミュレーション漂流予測では、岸壁、航路・泊地利用に障害が発生することが懸念される。

表 16 津波による漂流予測

【自動車、コンテナ、小型船舶等】(津波発生 18 時間後)

津波による漂流予測結果	
名古屋港	岸壁、航路・泊地利用に障害が発生
四日市港	泊地利用に障害が発生
三河港	岸壁、泊地利用に障害発生
衣浦港	岸壁、泊地利用に障害発生
津松阪港	養殖施設の影響が懸念される



出典：中部地方整備局名古屋港湾空港技術調査事務所資料

図 30 津波による漂流予測【自動車、コンテナ、小型船舶等】(津波発生 18 時間後)

表 17 津波による漂流軌跡図  
【養殖施設、小型船舶】 (10日間冬期風)

三河湾口	養殖施設の影響が懸念される
------	---------------

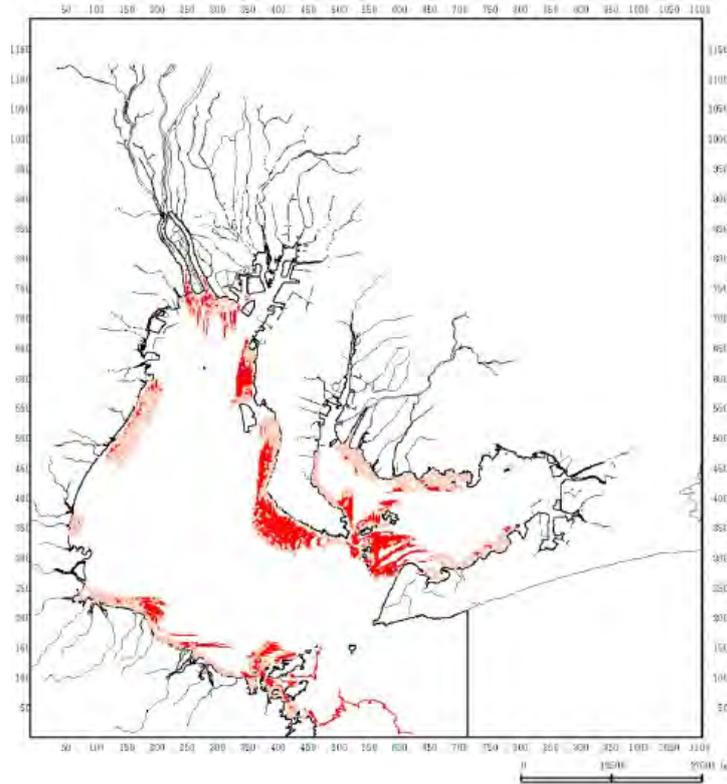


図 31 津波による漂流軌跡図【養殖施設、小型船舶】(10日間冬期風)

- ・南海トラフ巨大地震により海域に流出する家屋等ガレキ量は、破堤した最悪のケースで、約 449 万トンである。



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  
東日本大震災の事例から家屋等のがれきの海域への流出率は、発生量の17%と設定

図 32 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)

### (3) 揚収物の仮置・保管

- ・啓開作業に伴い揚収した物件のうちで保管が必要なものについては、所有者に返還するまで、或いは、所有権が放棄されるまでの間、残存価値が減少することのないよう適切な方法で保管する。
- ・揚収物の処分は、市町村、港湾管理者と調整の上、法令に従い適切に処分する。
- ・保管が必要なケースとしては、揚収した物件が有価物である場合が考えられる。応急復旧段階・本復旧段階を問わず、有価物については残存価値が減少することのないよう適切に保管する必要がある。

表 18 東日本大震災における漂流物の回収、一時保管、所有者探し、処理方法の実績（参考事例）

青字：国土交通省及び港湾管理者の役割

対象	漂流物の回収	仮置き場での一時保管 →自治体保管場所へ搬入	所有者探し →処理・処分	課題
がれき	・国土交通省または港湾管理者等が回収し、仮置場に仮置き →緊急確保航路等及び一般海域の回収漂流物は、仮置場で港湾管理者に引渡し	・仮置場での一時保管 →所在自治体のがれき災害廃棄物仮置場に移動（自治体の責任で移動）	→自治体の災害廃棄物仮置場に運搬し、事業者が一般廃棄物として責任を持って処理を行う（災害時の対応は市町村と要相談）	・受入れの搬入場が一杯で、仮置場での保管期間が長期化する懸念あり
自動車	<区域ごとの主な回収主体> 港湾区域 →港湾管理者（県、市） 緊急確保航路等 →国土交通省 漁港区域 →漁港管理者（県、市、町）	・仮置場での一時保管 →市町村と連携して所有者の確認	・自治体が、車両ナンバーから、可能な範囲で所有者等を探す努力を行う →所有者等に処分を委ねるか、自ら引き取るか意思を確認 →所有者と連絡がとれない場合は、自治体が引取業者に引渡す	・自治体の保管場所が一杯で、仮置場＝保管場所となった場合の、管理責任 ・仮置き場での保管期間が長期化する懸念あり
船舶	漁場 →県、市町村 海岸保全区域 →海岸管理者（県、市町村）	・仮置場での保管 ・港湾管理者が漁業組合、マリーナ管理者等に連絡	・漁業組合、マリーナ管理者等が登録情報等に基づき、所有者に連絡 →所有者が処理を行う →所有者特定不能の場合、及び所有者が所有権放棄した場合は、市町村が処理を実施することも可	・所有者が処理を行わない場合、所有者が見つからない場合は、保管期間が長期化する懸念あり ・保管時の燃料漏洩等2次災害のおそれがある場合の措置
流出コンテナ		・仮置場での保管 ・港湾管理者がターミナルオペレーターに連絡	・ターミナルオペレーターがコンテナNo.を記録、コンテナNo.から所有者を特定。 ・船社が荷主（所有者）に連絡。 ・港湾管理者が所有権放棄の有無を確認 →所有者が引取、処理 →所有者が所有権放棄した場合は、港湾管理者が廃棄処理を実施	・東日本大震災の事例では、港湾管理者が所有権放棄の確認、所有権放棄での廃棄処理を実施したが、港湾管理者が行う場合の、制度上の整理、財源確保が課題
漁具・漁網		・仮置場での保管 ・港湾管理者が漁業組合に連絡	・漁業組合が所有者に連絡 →事業者の責任で分別、処理 →市町村・地方公社が広域処理	・保管時の飛散・流出防止、悪臭・害虫発生防止の対策 ・事業者自らが処置できず、保管期間が長期化する懸念あり

※災害廃棄物処理の一元化は、事前に所在自治体との調整が別途必要

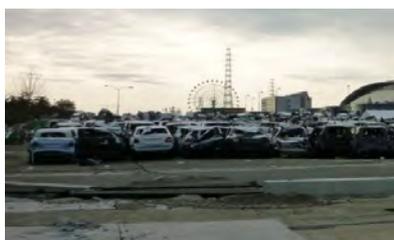
#### (4) 水域に流出した「がれき」の処理手順

- ・ 港湾区域内の水域に流出した「がれき」は、国土交通省・港湾管理者が所在自治体の「がれき」搬入場で受け渡すまでの処理を行い、搬入場では事業者が一般廃棄物として責任を持って処理を行う。



図 33 水域に流出した「がれき」の撤去～処分に至る役割分担

#### ● 仙台塩釜港



車両の損傷が進まないよう積み重ねず仮置きしている

#### ● 釜石港



コンテナを通常時と同様に仮置きしている



ガレキの仮置き状況

図 34 東日本大震災における揚収物の保管状況

### (5) 有価物の保管方法（コンテナ）

- ・コンテナを保管する場合、輸出許可を受けたものや輸入許可を受けていない外貨貨物は指定保税区域であるコンテナヤードから搬出することができないため、そのコンテナが外貨貨物か内貨物か判断できない場合は、コンテナヤードに保管することとなる。
- ・コンテナヤードが被災して保管場所として適さないことも想定されることから、コンテナヤード以外でのコンテナの保管について平常時に税関等関係当局と協議しておくことが望ましい。

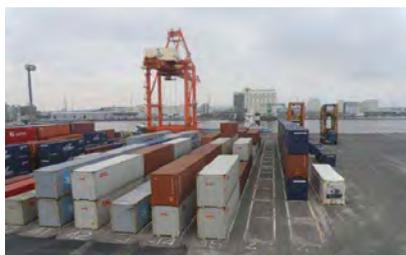
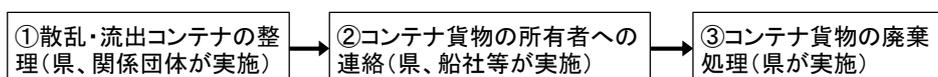


写真 東日本大震災でのコンテナ保管状況(仙台塩釜港(仙台港区))

### ○東日本大震災の事例：コンテナの処理（仙台塩釜港）

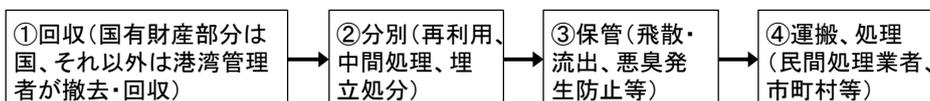


資料：震災直後の日本港湾協会現地調査結果、宮城県ヒアリング結果等より作成

図 35 コンテナターミナル内の被災コンテナの処理手順

### ○東日本大震災の事例：漁具等の処理

- ・漁業系廃棄物処理ガイドライン（H3.12.26、環境省）では、「事業者自らの責任において適正に処理されなければならない」とされている。
- ・東日本大震災の岩手県では、事業者自ら処理ができず、保管が長期間に及んだ事例もあり、配慮する必要がある。



資料：回収は、東日本大震災により海に流出した災害廃棄物の処理計画（H23.11.18、農林水産省、国土交通省、環境省）に基づく。分別～処分は、漁業系廃棄物処理ガイドライン（H3.12.26、環境省）に基づき作成。

注：有価物と認められるものは、船舶の通航、啓開作業等に支障をきたさない場所に移動し、事業者自らが処置する運用になる。（海上保安庁ヒアリング結果より）

図 36 漁業系廃棄物処理ガイドラインに示される廃棄物処理手順

## (6) 有価物の処理方法（自動車の処理）

### ○被災自動車の処理

- 被災自動車の処分には、原則として所有者の意思確認が必要である。
- 自動車リサイクル法に則るため、被災自動車を撤去・移動し、所有者もしくは引取業者（自動車販売業者、解体業者）へ引き渡すまでの仮置場での保管が主たる業務となる。

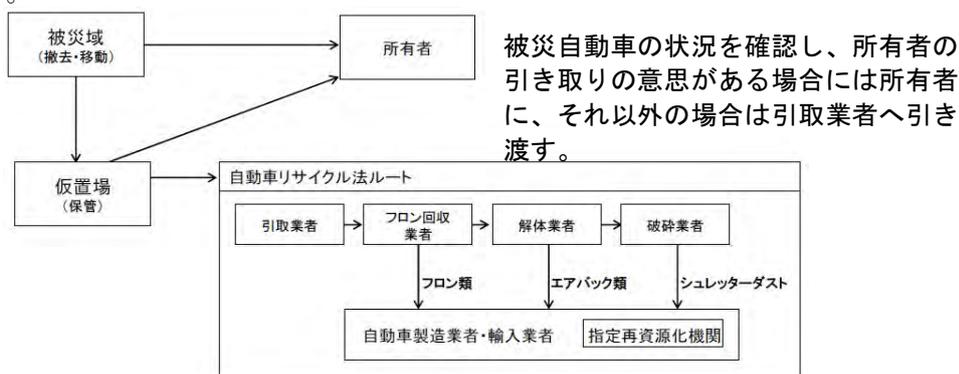


図 37 被災自動車の処理フロー

### 【STEP1】被災自動車の状況確認と被災域による撤去・移動

- 被災自動車の被災域からの引渡し先は、被災状況及び所有者の意思によって異なる。
- 被災車両は、レッカー車、キャリアカーにより仮置場まで輸送する。

表 19 被災自動車引き渡し先

外形上から見た自走可能か否かの判断	所有者照会	所有者の引取意思	引渡し先	
			所有者	一次仮置場
可能	判明	有	○	
可能	判明	無		○
不能	判明	有	○	
不能	判明	無		○
不能	不明			○(※)

(※) 一定期間保管が可能な場合は、公示期間経過後（6ヶ月）に移動（災害対策基本法第64条6項）

### 【STEP2】所有者の照会

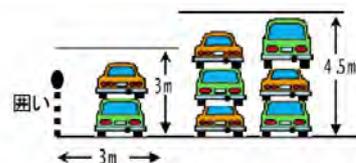
- 被災自動車の所有者を調べるには、情報の内容により照会先が異なる。
- 仮置場に搬入された被災自動車で、所有者が不明の場合は、一定期間公示し、所有権が市町村に帰属してから当該車両を引取業者に引き渡す。

表 20 所有者の照会先

情報の内容		照会先
車両ナンバー	登録自動車	各運輸支局、各自動車検査登録事務所
	軽自動車	軽自動車検査協会
車台番号		各運輸支局、各自動車検査登録事務所

### 【STEP3】仮置場における保管

- 使用済み自動車の保管の高さは、野外においては囲いから3m以内は高さ3mまで、その内側では高さ4.5mまでとする（ただし、構造耐力上安全なラックを設けて保管し、適切積み下ろしができる場合を除く）大型自動車にあっては、高さ制限は同様であるが原則平積みとする。



出典：環境省災害廃棄物対策指針 情報ウェブサイト、技1-20 廃棄物の種類別処理方法、技1-20-8 廃自動車の処理

○東日本大震災の事例：自動車の処理



資料：東北地方太平洋沖地震により被災した自動車の処理について（環境省）を要約し作成

図 38 被災自動車の処理手順

## (7) 有価物の処理方法（船舶の処理）

### ○被災船舶の処理

- ・ 移動可能な船舶は、必要に応じ随時、仮置場等に移動して差し支えない。
- ・ 外形上明らかに効用を失った被災船舶は処理可能とする。効用の有無と判断基準は下表の通りである。

表 21 効用の有無の判断基準

(1) 効用を失っていると推定される	(2) 効用がある推定される／効用の有無に所有者の意思確認が必要
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船体が破断、残骸となっている</li> <li>・ 船体が大破（原形をとどめない）し航行が不可能</li> <li>・ 家屋や廃棄物に埋まり、船舶を壊さずには分離することが困難な状態にある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船体の一部に破損・欠損があるものや水没による機器の損傷で航行不能な状態であっても、修復や修理によって使用可能となるもの</li> </ul>

※（2）のケースで、所有者の判断に一定の期間が必要な場合があり、意思確認の際に一定期間（2週間～1ヶ月程度）を設けるなどが必要。

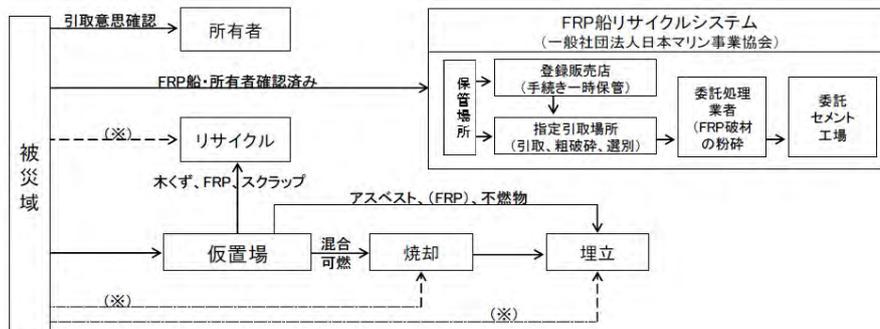


図 39 被災船舶の処理フロー

### 【STEP1】被災船舶に対する所有者の意思確認

- ・ 船舶に表示された①船舶番号（小型船舶：検査済番号）、②信号符字、③漁船登録番号、④船名、⑤船籍港の情報を基に、関係窓口所有者情報と被災船舶の取扱についての意思確認を行う。

表 22 船舶情報問合せ先と所有者の確認事項

船舶の種類	問合せ窓口	所有者に対する確認事項
漁船	各都道府県の関係部署	①被災船舶の所在地 ②保険の加入の有無及び補償の協議状況
漁船以外	大型船舶（20t 以上）	③処理方法の選択（所有者が再使用又は処理、市町村又は県に委託） ④所有者が再使用又は処理する場合の時期・場所 ⑤市町村が処理する場合の船舶の抹消登録手続きについての周知
	小型船舶（20t 未満）	

### 【STEP2】被災船舶の運搬

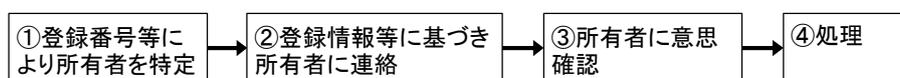
- ・ 船舶の運搬については、船のサイズにより判断する。
- ・ 大型船（～数百トンクラス）で岸壁に打ち上げられている場合、クレーン船等によって移動可能な場合もあるが、それ以外の場合（内陸地にあるもの、クレーンの能力より重量の大きい船）では、現場で運搬可能な大きさにしてから運搬する。

### 【STEP3】仮置場における被災船舶の解体処理

- ・ 廃 FRP 船は、船舶の残置物等を除去した後、一般社団法人日本マリン事業協会の「FRP 船リサイクルシステム」を利用して処理する。

出典：環境省災害廃棄物対策指針 情報ウェブサイト、技 1-20 廃棄物の種類別処理方法、技 1-20-10 廃船舶の処理

○東日本大震災の事例：東日本大震災の事例：船舶の処理



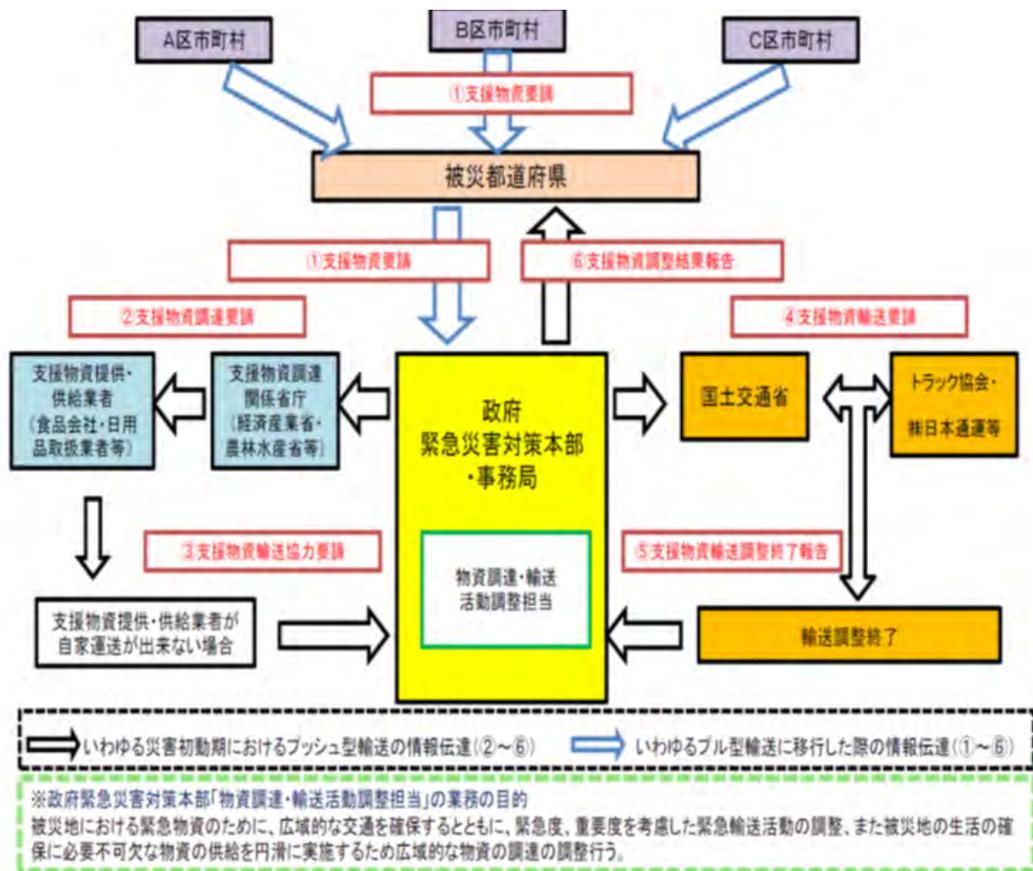
資料：東日本大震災により被災した船舶の処理に関するガイドライン（暫定版）（H23.4.21、農林水産省、国土交通省、環境省事務連絡）より作成

図 40 被災船舶の処理手順

## 5-2 緊急物資輸送体制の確保

### (1) 緊急物資輸送体制

- ・緊急物資輸送に係る体制の確保のため、災害に強い物流システムの構築に向けた物流団体及び物流事業者等による取り組みと連携強化を図ることとし、中部運輸局が中心となって情報共有化を行う。
- ・緊急物資輸送活動は、中部運輸局を中核機関として、港湾施設の供用、荷役機能の確保等に関する情報共有、連絡・調整により物資輸送オペレーションを支援する。
- ・フェリー等は、緊急物資輸送に加え、自衛隊や警察、消防の派遣部隊の人員や車両、資機材等の輸送に有効である。中部運輸局は、関係機関と情報を共有するとともに、船舶運航状況などHP等を活用し、情報提供を行う。



出典：「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）」（国土交通省総合政策局）

図 41 支援物資調達と輸送に係る情報伝達

# 多様な輸送手段を活用した支援物資輸送の検討

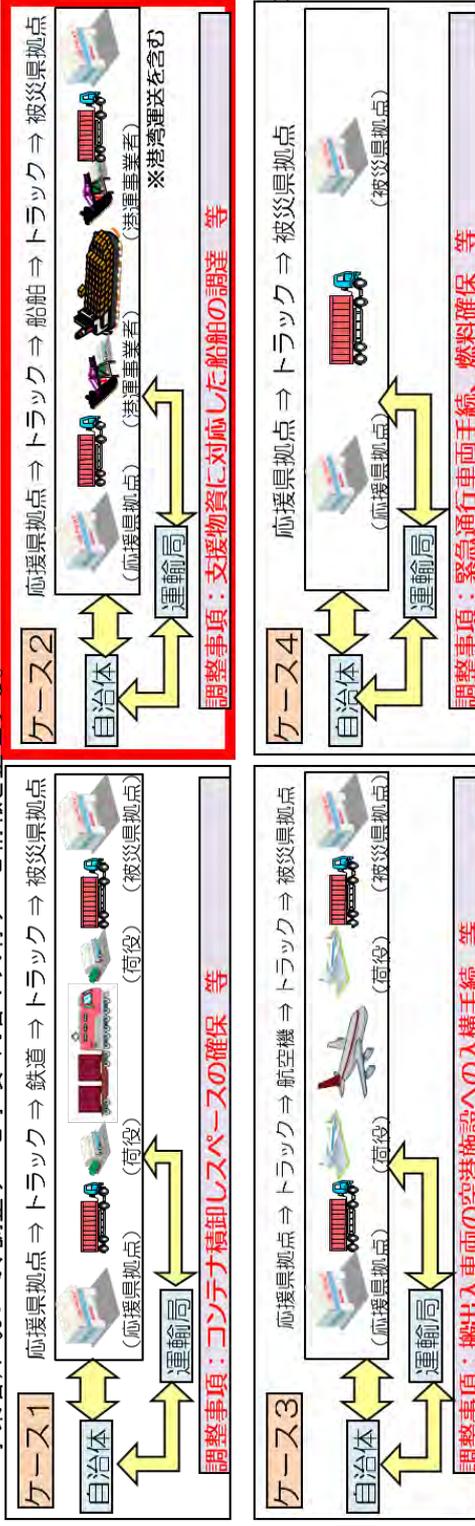
## 1. 目的

- 大規模災害時には、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、船舶、トラックといった多様な輸送機関が状況に応じてスムーズに連携・連結し、支援物資輸送を行う体制を整えておくことが求められる。
- また、被災地に十分な支援物資が供給されるためには、国による物資輸送のみならず、周辺の自治体や全国からの迅速な物資の輸送が重要となるが、現状では支援物資輸送に関する応援体制は十分なものはなっていない。
- このため、多様な輸送手段の活用による支援物資輸送のシステムと関係機関の相互応援体制の構築を図る観点から、国、自治体、物流事業者等の関係者による調整事項の整理や連携体制の整備に向けた検討を行う。

## 2. 検討内容

### 支援物資輸送関係者間における調整事項と共有情報の整理

多様な輸送モードを活用した支援物資輸送のケーススタディを行い、関係者間（自治体⇄事業者、各事業者間、運輸局⇄自治体・各事業者）において、調整すべき事項・内容や共有すべき情報を整理する。



図上訓練の実施(課題の抽出・対応策の検討)

出典：第6回 南海トラフ地震対策中部圏戦略会議 「2. 災害に強い物流システムの構築」より (H27.5 中部運輸局資料)

図 42 災害に強い物流システムの構築の取り組み

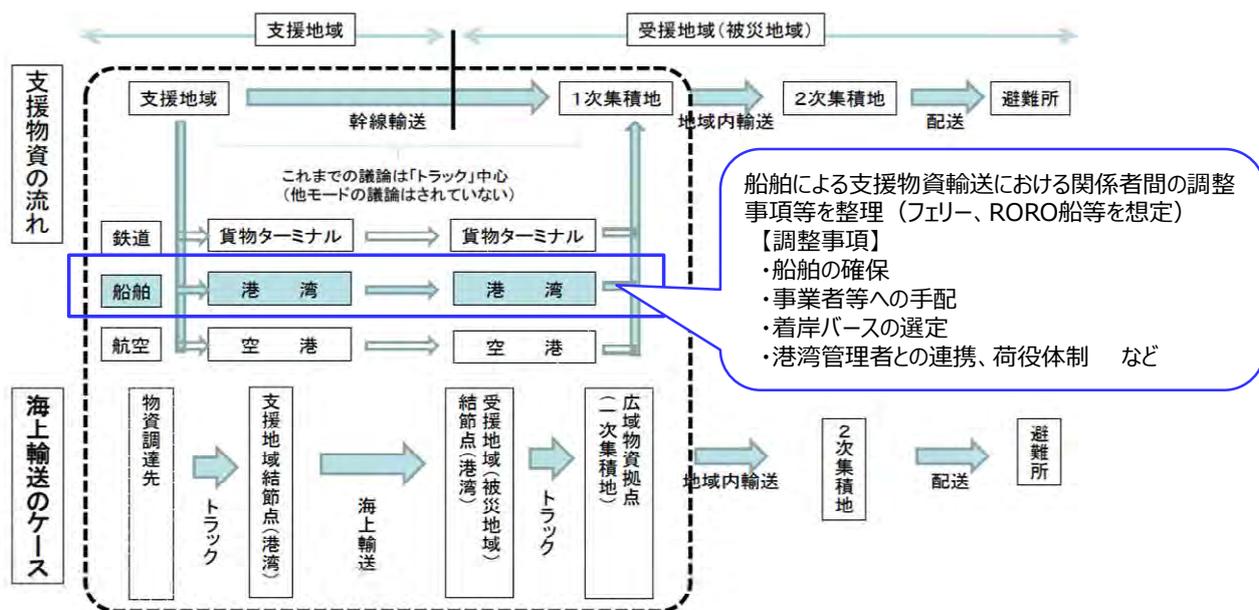


震災発生から4ヶ月間で自衛隊、消防、警察等、  
人員 約 60,500 人、車両 約 16,600 台を緊急輸送

図 43 東日本大震災におけるフェリーによる自衛隊、消防、警察等の輸送

## (2) 災害に強い物流システムの構築との連携

- 中部運輸局は、「多様な輸送手段を活用した支援物資物流システムの構築に関する協議会」において、支援物資物流システムと関係機関の相互応援体制の構築を図る観点から、国、自治体からの要請による支援物資輸送における関係者間の調整事項や共有すべき情報を整理し、連携体制を確立する。

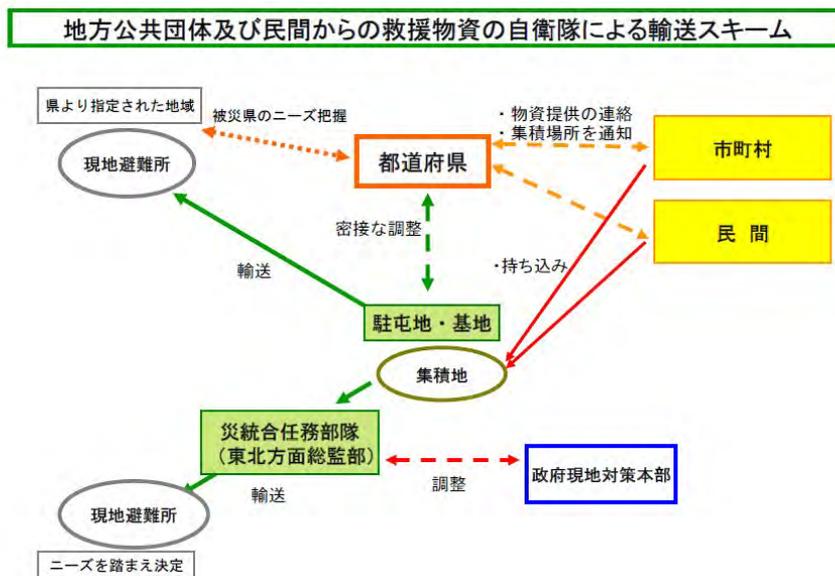


出典：「第2回多様な輸送手段を活用した支援物資物流システムの構築に関する協議会」資料（H27.12.21）

図 44 支援物資輸送の流れ（ケーススタディ）

### (3) 自衛隊の災害輸送体制

- ・東日本大震災以降、大規模災害発生時において国・自治体等からの要請に基づく緊急物資輸送は、自衛隊の任務となっている。
- ・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、被災地へ展開する。
- ・港湾の啓開が進めば太平洋側港湾を利用し緊急物資輸送を行う。
- ・したがって、港湾の啓開情報と自衛隊の輸送情報の共有及び連絡体制の確立が必要。



出典：防衛省・自衛隊 HP  
地方公共団体及び民間からの救援物資の自衛隊による輸送スキームについて

図 45 救援物資の自衛隊による輸送スキーム



図 46 大規模災害発生時における海上輸送等

### 5-3 燃料油輸送体制の確保

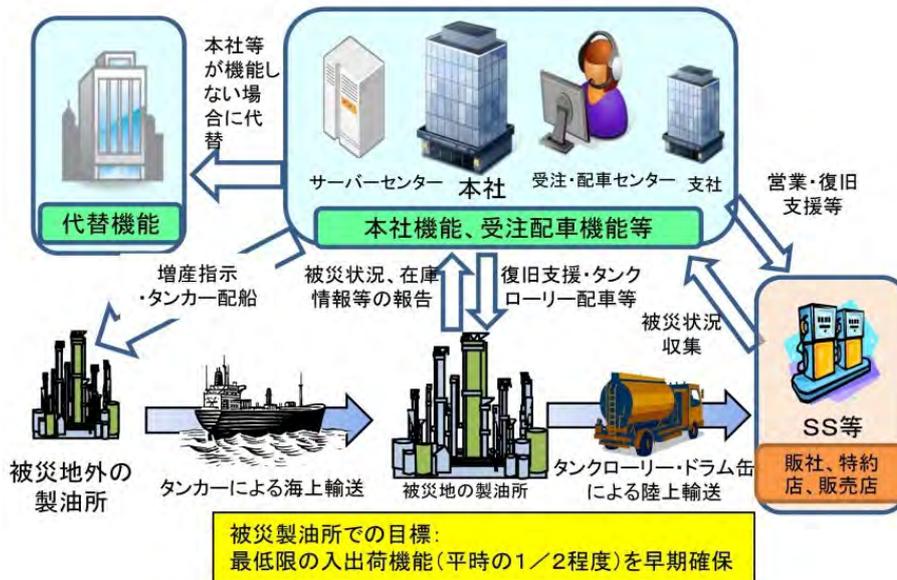
#### (1) 災害時の燃料油輸送体制

- ・南海トラフ地震発生時には、資源エネルギー庁は、石油精製業者等による系列供給網ごとの業務継続計画（系列BCP）を基本としつつ、必要に応じて、石油備蓄法第13条に定める「災害時石油供給連携計画」に基づく系列を超えた相互協力を行う供給体制を直ちに構築する。
- ・中部地方整備局と港湾管理者は、石油精製業者等の「系列BCP」を基本とした「災害時石油供給連携計画」に基づく供給体制を確保するため、被災地域内の使用できる又は早期に復旧できる製油所・油槽所に通じる航路啓開を優先的に行う。



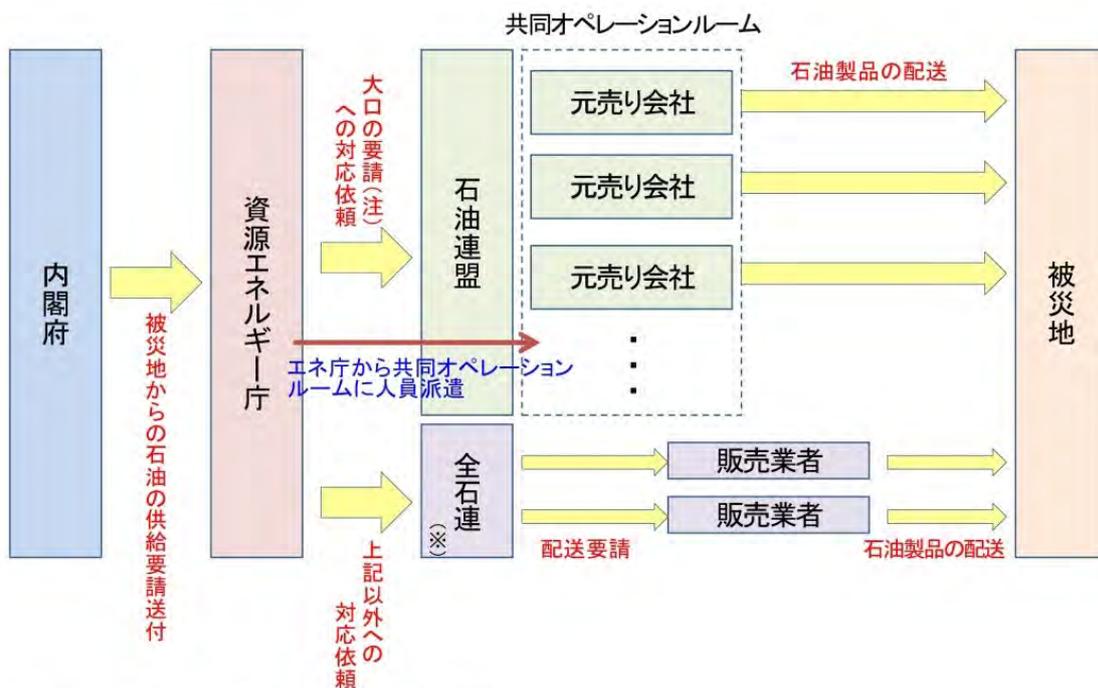
※①～⑤は、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」（R5.5 中央防災会議幹事会）において緊急物資輸送ルートに接続している製油所・油槽所とされている。  
 ※石油元売会社である ENEOS(株)、出光興産(株)、コスモ石油(株)が、災害対策基本法第2条第5号に基づく指定公共機関に指定されている。

図 47 緊急輸送道路に接続している製油所・油槽所



出典：総合資源エネルギー調査会 資源・燃料分科会（第6回）、石油・天然ガス小委員会（第4回） 合同会合 配布資料（H27.5.9 経済産業省）

図 48 石油精製業者等の系列BCPによる危機対応イメージ



(注) 5kl/件以上の要請は石油連盟、それ以下は全石連に割り振り。  
 (※) 全国石油商業組合連合会の略称。

出典：東日本大震災における燃料供給について（H23. 11 資源エネルギー庁資源・燃料部）

図 49 東日本大震災における被災地への石油供給の基本的な流れ

## (2) 製油所・油槽所へのアンケート、ヒアリング結果

- ・大規模災害時には、石油備蓄法に基づき「災害時石油供給連携計画」が発動する。
- ・「災害時石油供給連携計画」が発動されると、資源エネルギー庁の要請により、各社が連携して、燃料油の供給等を実施する。
- ・各社の「系列BCP」では、発災時は、製油所の精製機能がストップした場合、被災していない貯蔵タンクの燃料油をローリーにて陸上出荷する（発災後、24 時間以内を目標）。また、元売各社が被災していない施設を共同利用し、「災害時石油供給連携計画」に基づく供給体制を確保する。
- ・被災地外の製油所から内航タンカー等にて、精製した燃料油を海上受入する。

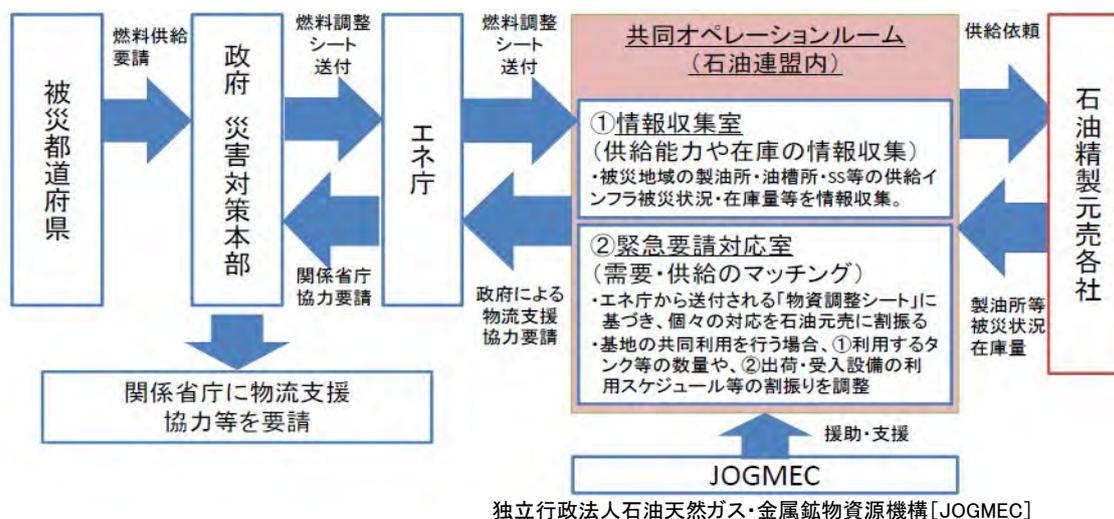
表 23 各社の事業再開時期の目標

<p><b>《各社のBCP目標》</b>  <b>○24時間以内に平常出荷量の1/2の出荷（陸上ローリー出荷）</b>          石油連盟のガイドラインに基づき「被災地域の製油所では24時間以内に平常出荷量の1/2の出荷を目標とする」としている。</p> <p><b>《航路啓開の目安》</b>  <b>○海上受入：3～7日、海上出荷：1週間程度</b>          被災状況にもよるが、各製油所・油槽所では、事業再開時期の目標（日数）を設定している。海上輸送再開のため、製油所・油槽所に通じる航路啓開が必要である。</p>
---

表 24 各社の発災直後の受入れ・出荷に必要な幅・水深

石油会社	製油所・油槽所	岸壁・延長	岸壁・水深	対象港湾
ENEOS(株)	名古屋第2油槽所	115m	-7.2m	名古屋港
出光興産(株)	愛知事業所北浜地区	120m	-12m	名古屋港
出光興産(株)	愛知事業所南浜地区	250m	-12m	名古屋港
コスモ石油(株)	四日市製油所	132m	-8.1m	四日市港
昭和四日市石油(株)	四日市製油所	200m	-10.5m	四日市港

※耐震化を含め対象棧橋を検討中



出典：総合資源エネルギー調査会 資源・燃料分科会、石油・天然ガス小委員会（第3回会合） 配布資料（H26.4.28 経済産業省）

図 50 石油備蓄法「災害時石油供給連携計画」実施の流れ

## 5-4 電力・都市ガス輸送体制の確保

### (1) 電力・都市ガス輸送体制

- ・伊勢湾には、中部地域に電力を供給する火力発電所、都市ガスを供給するガス製造工場が立地。電力や都市ガスの供給が停止した場合、医療や緊急物資の供給、住民生活に支障が生じる。また、産業復旧にも大きな影響を及ぼす。
- ・中部地方整備局は、電力・都市ガス事業者の事業継続計画と連携をとりつつ、被災地域内の使用できる又は早期に復旧できる LNG 基地（電気、ガス）等、これらへの輸送拠点に通じる航路啓開を優先的に行う。

### (2) 電力の供給

- ・伊勢湾内には、LNG 基地（3 箇所）、LNG 火力発電所（5 箇所）、石炭火力発電所（1 箇所）があり、中部 5 県に電力を供給している。
- ・伊勢湾内の火力発電所は機器取付の位置を高くしており、南海トラフ地震の津波による浸水が無いと想定している。
- ・被災直後は、火力発電所の被災が、避けられず電力供給が低下し、復旧までの約 1 ヶ月間、他社からの応援融通を考慮しても潜在需要と需要ギャップが生じる。
- ・発電施設等に被害が無く、電力需要があまり低下しない場合、通常時の LNG 供給が必要なため、発災後 1 週間後には入港の再開が必要（週 1 隻程度）である。

表 25 船舶が通るために必要な幅・水深

	航路幅	水深	対象港湾
LNG	345m	-13.2m	名古屋港、四日市港
石炭	250m	-12.0m※	衣浦港

※ただし朝夕利用を必要とする



図 52 伊勢湾内の主な LNG 設備

出典：いずれも中部電力株式会社資料



図 51 伊勢湾内の火力発電所

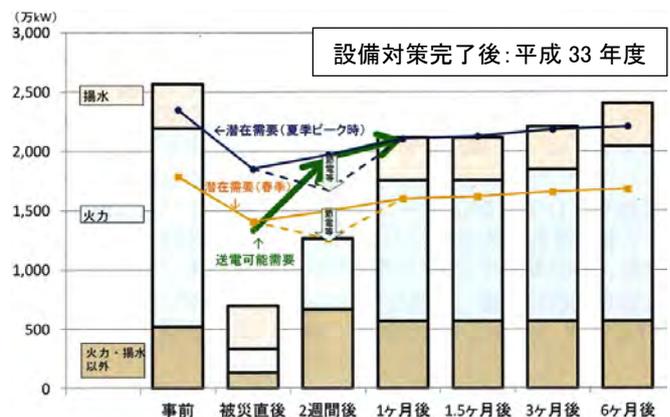


図 53 被災後の需給想定

### (3) 都市ガスの供給

- ・都市ガスは、LNG 輸送船で輸送される LNG を原料に名古屋港と四日市港の都市ガス製造工場で生産し、東海 3 県に供給している。
- ・災害直後においても中圧 A 導管は供給を継続、中圧 B 導管も迅速に供給を再開し、商業用他（病院、火葬場）、工業用（食品加工場、製造工業用工場）の需要に対応する。
- ・都市ガスの供給を継続するため、週 1 隻程度の LNG 輸送船入港が必要である。

表 26 船舶が通るために必要な幅・水深

	航路幅	水深	対象港湾
LNG	345m	-13.2m	名古屋港、四日市港



図 54 都市ガスの供給網



知多 LNG 共同基地と知多緑浜工場  
年平均 1 週間に 1 隻の頻度で  
LNG 輸送船が入港  
出典：東邦ガス株式会社資料

世界最大の LNG 輸送船 Q-Max  
全長 345m 型幅 54m  
満載喫水 12.0m

用途別ガス販売量の推移 (単位：千m<sup>3</sup>)  
※カッコ内は、販売量全体に占める割合 (%)

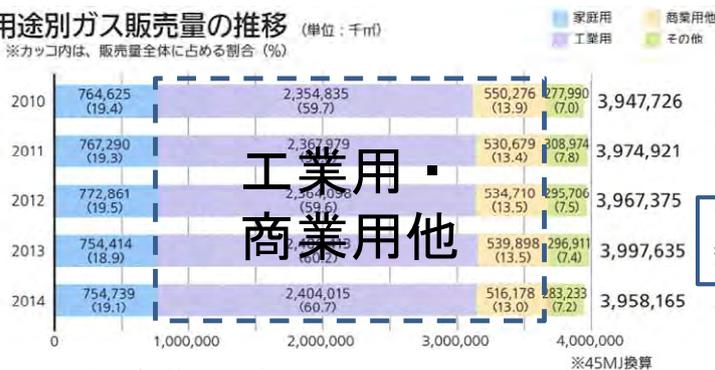


図 56 用途別ガス販売量

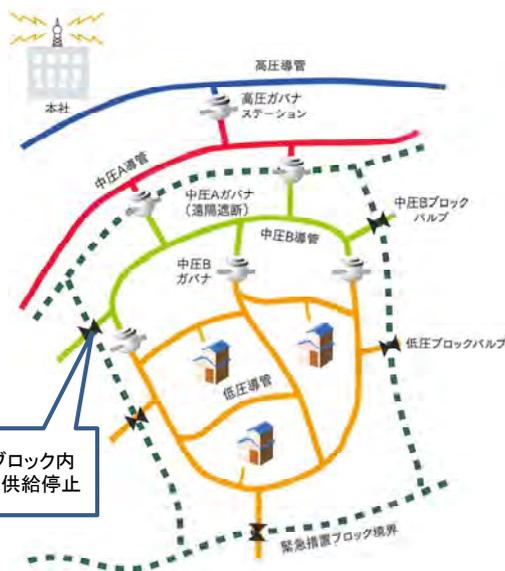


図 55 ブロック供給停止イメージ

## 5-5 代替機能の確保

### (1) 災害時の代替機能

- ・通常貨物輸送の機能回復については、各港湾の復旧における考え方を踏まえ、地域産業の被災状況、港湾施設の被害状況、荷主企業の要望等を総合的に勘案し、伊勢湾全体としての港湾物流機能の早期回復に努める。
- ・港湾物流機能の回復過程においては、利用可能な施設が限定され、輸送能力が低下する可能性が高いことから、伊勢湾内の港湾相互間または伊勢湾外港湾との連携により、代替輸送を確保する必要がある。
- ・また、代替輸送を行う港湾では、通常時の輸送能力を大幅に上回る貨物を受け入れることとなるため、荷役時間の延長や臨時の保管場所の確保、臨時職員の雇用等により輸送能力を強化する措置が必要となる。
- ・中部地方整備局は、使用可能な港湾施設に関する情報（岸壁水深・延長、荷捌地、上屋、臨港道路等）を集約。中部運輸局は、荷役の可否に関する情報（港湾運送事業者、荷役機械、倉庫等）を集約し、伊勢湾港湾広域防災協議会の関係者へ情報提供を行う。

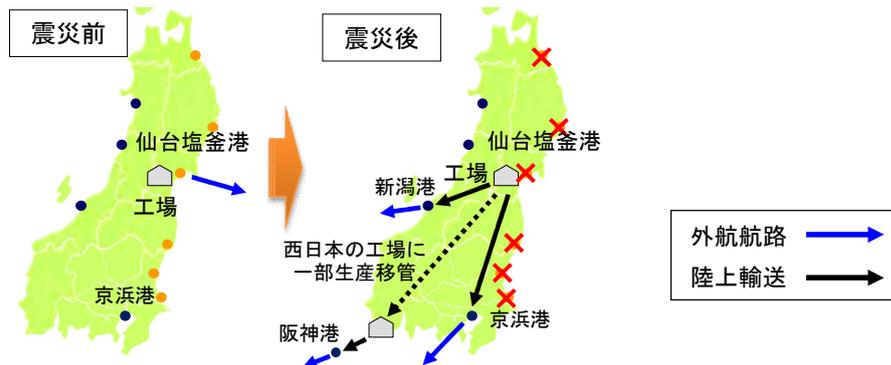


図 57 仙台塩釜港のコンテナ貨物の荷主企業の代替輸送の利用状況

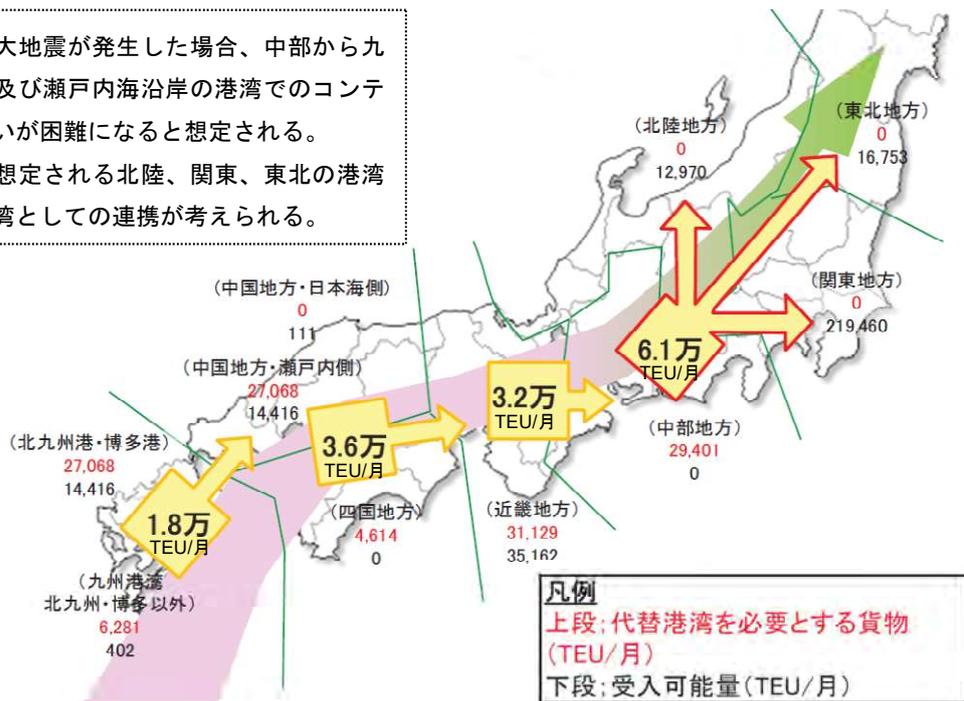
新潟港では、通常時を大きく上回るコンテナ貨物が流入し、臨時のヤード確保、船荷役やゲートオープン時間の延長により輸送能力を増強して対応した。



図 58 代替輸送を担った新潟港のコンテナターミナルの状況

南海トラフ巨大地震が発生した場合、中部から九州に至る太平洋及び瀬戸内海沿岸の港湾でのコンテナ貨物の取り扱いが困難になると想定される。

被害が軽微と想定される北陸、関東、東北の港湾との代替輸送港湾としての連携が考えられる。



【計算条件】

- ・発着地との国内輸送時間が最短の港湾を利用
- ・ただし、受入量の上限は当該港湾において「最大取扱実績－被災で利用不可が想定される施設を除いた港湾計画上の現況取扱量」まで
- ・各港の取扱貨物量は平成 23 年港湾統計、コンテナの流動には平成 20 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査のデータを利用し、北陸地方整備局において推計

出典：平成 25 年度北陸地域国際物流戦略チーム幹事会  
(H26.3 北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会事務局)

図 59 南海トラフ巨大地震後コンテナ貨物の輸送能力の推計結果

表 27 代替輸送に関する広域連携の状況（平成 27 年 10 月現在）

区分	関係団体等	年月	概要
伊勢湾内	港湾管理者間 名古屋港－四日市港 －中部地方整備局	H18.3	伊勢湾(名古屋港・四日市港)の災害時における国際コンテナ物流機能の確保に関する協定を締結
地域間	港湾管理者間 名古屋港－伏木富山港	H23.7	以下の内容について基本合意 ・東日本大震災を踏まえ、港湾間の災害時の協力体制を構築する予定。 ・災害時の港湾施設の相互利用、利用可能岸壁や航路などの情報共有を行うことにより、緊急支援物資の速やかな輸送等を実現し、地域経済への影響を最小限に抑える。

## (2) 災害時に備えた情報発信

- ・災害の代替輸送については、北陸地域の情報発信サイト（北陸広域バックアップ体制 web）において発信するコンテナ定期航路情報、道路交通情報、港湾物流事業者等情報を活用する

北陸地方整備局 港湾空港部 HP  
<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/saigaiportal/index.html>

北陸 広域バックアップ体制 Web
このサイトについて | プライバシーポリシー | お問い合わせ

空を渡り、海を渡り、  
みなとから広がる交流と連携

本サイトは、災害時の物流機能途絶を回避するため、北陸の港湾を代替輸送ルートとして検討する潜在ユーザーおよびサポートする港湾関係者を対象として、北陸地域への代替輸送に関する情報発信することを目的として設置するものです。

**港湾基本情報**  
(国研機構、港湾平図等、C7所収)

- 新潟県 | 新潟港・直江津港
- 富山県 | 伏木富山港
- 石川県 | 金沢港
- 福井県 | 敦賀港

**道路交通情報**

- JARTIC (日本道路交通情報センター)
- NEXCO 東日本
- NEXCO 中日本
- NEXCO 西日本

**各港湾情報**

**新着情報**

- 2024.01.05 令和6年1月5日現在、北陸管内5港湾のコンテナターミナルは運営中です。
- 2023.10.25 福井県の港湾基本情報にポートセールス資料を掲載いたしました。
- 2023.10.25 石川県の港湾基本情報にポートセールス資料を掲載いたしました。
- 2023.10.25 富山県の港湾基本情報にポートセールス資料を掲載いたしました。
- 2023.10.25 新潟県の港湾基本情報にポートセールス資料を掲載いたしました。
- 2023.09.08 11/1 大規模地震に対応した外貨コンテナ代替輸送訓練（オンライン）を開催します。
- 2023.09.08 10/31 大規模地震に対応した内航フェリー・RORO船を活用した代替輸送ワークショップ（オンライン）を開催します。
- 2022.12.06 12/12、13首都直下地震及び南海トラフ巨大地震に対応した代替輸送訓練（オンライン）を開催します。

**災害・防災情報**

- 国土交通省
- 北陸地方整備局

**倉庫情報**

- 新潟県倉庫協会
- 長野県倉庫協会
- 富山県倉庫協会
- 石川県倉庫協会

**港湾運送事業者等**

- 新潟国際貿易ターミナル  
NIIGATA WORLD TRADE TERMINAL COLLEGE

**情報発信コンテンツ**

- 各港湾の基本情報（港湾平面図など）
- コンテナ定期航路情報
- 道路交通情報（リンク）
- 各県港運関係者（リンク）
- 各県港運関係者情報（リンク）
- 港湾手続き情報（リンク）

図 60 北陸広域バックアップ体制 web

## 6. 港湾物流機能に関わる関係者間の情報共有（機能回復情報の発信）

### 6-1 関係者間の情報共有

- ・各構成機関は、大規模災害時に通信を確保するため、複数の連絡窓口と通信手段を確保する。
- ・伊勢湾BCP協議会は、通常時に各構成機関の連絡窓口と通信手段を記載した連絡体制表を作成し共有する。
- ・広域連携体制は、大規模災害発生後、協議会構成機関に情報配信を行う体制を速やかに構築する。
- ・港湾物流機能の回復に的確に取り組むため、中部地方整備局は、関係機関及び関係者からの復旧状況等の情報を一元的に集約するとともに、その情報を各関係者に情報提供し共有するものとする。
- ・共有すべき情報は以下のとおりとする。
  - 被災情報
  - 資機材の調達に関する情報
  - 航路及び港湾施設に関する情報（航路・港湾施設の被害、使用可否、復旧状況、供用の見通し等）
  - 民間事業者のニーズに関する情報等（港湾事業者、立地企業、荷主等）
- ・各港の港湾管理者と中部地方整備局の港湾事務所は、表 28 災害報告様式を用いて中部地方整備局の港湾空港部にメール、FAX 等によりこれらの状況を報告する。

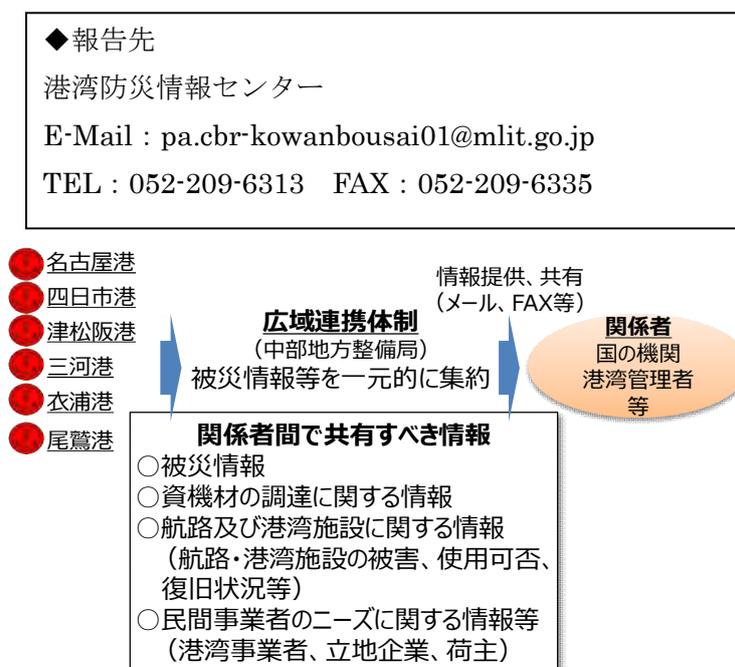


図 61 情報共有の考え方



・・・地震による港湾施設等の被害状況(第〇報)

※新情報・更新情報は、赤字により明示すること

中部地方整備局

2) 港湾施設の被害状況

都道府県名	管理者名	港格	港湾名	地区名	被害状況	備考
〇〇県	〇〇県	特重	〇〇港	〇〇地区	防波堤の一部損壊	練習帆船〇〇丸が防波堤に接触、詳細確認中。
〇〇県	〇〇県	重要	〇〇港	〇〇地区	●●岸壁(-14m)背後荷さばき地の舗装一部陥没	荷役作業に支障なし
〇〇県	〇〇県	重要	〇〇港	〇〇地区	◎◎岸壁(-12m)背後地の沈下 30cm(L=45m)	延長280m 取扱貨物 取り合わせ品(輸入 200万t)
〇〇県	〇〇県	地方	〇〇〇〇 〇〇港	〇〇地区	臨港道路3号線路肩の決壊	詳細確認中。
〇〇県	〇〇県	地方	〇〇〇〇 〇〇港	〇〇地区	浮桟橋取付部の破損	〇〇フェリー発着のため応急工事を実施予定
〇〇県	〇〇県	地方	〇〇港	〇〇地区	物揚場(-4m)背後地の沈下20cm L=30m	延長80m 取扱貨物 水産品
〇〇県	〇〇県	地方	〇〇港	〇〇地区	△△岸壁(-14m)背後荷さばき地のひび割れL=20m	明日中を目処に復旧予定

**この時点では、書ける範囲で構いません**

**本省への提出資料**  
 ・港の平面図、港湾計画図など(被災箇所を明記 ※手書きで構わない)  
 ・被災状況写真(データ量軽減のため、高画質でなくて良い。)  
 ・施設の断面図(構造形式が分かれば良いので 全く同じ場所でなくて良い)

利用の可否、復旧状況(復旧予定など)も記載すること。  
 岸壁の場合は、施設概要も記載すること。  
 ・水深、延長、取扱貨物(貨物量、輸出入など含む)

※港湾関係公共土木施設災害復旧事業査定要領第5による応急工事を実施する場合には、備考欄にその旨記載すること

3) 港湾局所管海岸保全施設の被害状況

都道府県名	管理者名	港格	海岸名	地区名	被害状況	備考
〇〇県	〇〇県	特重	〇〇港	〇〇地区	流木等の漂着	詳細確認中。
〇〇県	〇〇市	重要	〇〇港	〇〇地区	突堤本体ブロック傾斜、パラペット破損	越波のため背後の県道〇〇線が通行止め。〇〇により対応中。

ファイル名は「050726 1300【〇〇局】災害報告(第〇報)」など局名、報告時間がわかるようお願いします。  
 報告時のメールの件名については「〇〇地震【〇〇局】被害報告第6報 〇日〇時〇分現在」など局名等がわかるようお願いします。

## ・・・地震による港湾施設等の被害状況(第〇報)

※新情報・更新情報は、赤字により明示すること

中部地方整備局

## 4) 港湾における浸水被害の状況

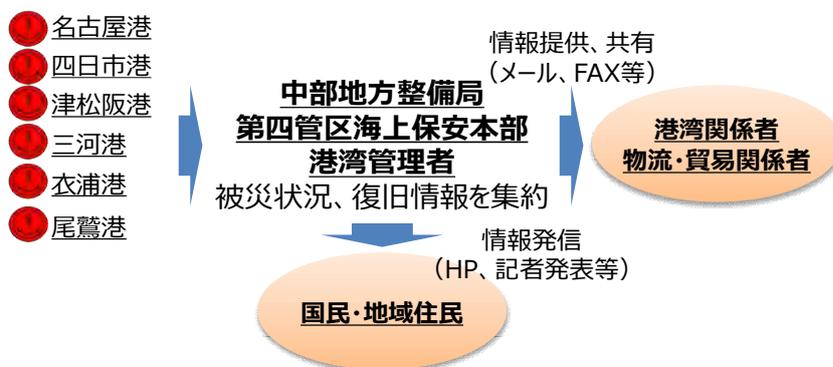
都道府県名	管理者名	港格	港湾名	地区名	被害状況	浸水家屋数		避難状況
						床上	床下	
〇〇県	〇〇県	特重	〇〇港	〇〇地区	陸開の破損による浸水	4	15	2世帯6名が自主避難。
〇〇県	〇〇市	重要	〇〇港	〇〇地区	高潮による浸水			詳細確認中。
〇〇県	〇〇県	地方	〇〇港	〇〇地区	越波により背後県道が冠水、通行止め。	-	-	

ファイル名は「050726 1300【〇〇局】災害報告(第〇報)」など局名、報告時間がわかるようお願いします。

報告時のメールの件名については「〇〇地震【〇〇局】被害報告第6報 〇日〇時〇分現在」など局名等がわかるようお願いします。

## 6-2 機能回復情報の発信

- ・港湾利用者の貨物輸送需要の回復に的確に対応して港湾物流機能の回復を図るためには、港湾施設の被災状況及び復旧状況をできる限り速やかに情報提供することが重要である。
- ・広域連携体制を中心とする関係者間の情報連絡系統を構築し、発災からすぐに正確な情報発信を行える体制を整える。
- ・中部地方整備局は、関係機関及び関係者からの復旧状況等の情報を集約し、その情報をポータルサイト等を通じて各関係者に情報提供し共有するものとする。その際、発信日時を明示する。
- ・各港における岸壁の使用可否、暫定供用、復旧等の情報、船舶の交通制限等の情報については、各港湾管理者及び各港長等からの発信に加えて、中部地方整備局が伊勢湾全体の機能回復情報を集約し、第四管区海上保安本部、港湾管理者と連名で発信するものとする。
- ・港湾関係者及び物流・貿易関係者に対しては、伊勢湾BCP協議会構成機関を通じて、暫定供用の見通しなど予定情報を含め情報を発信する。
- ・なお、情報発信に際しては、報道機関への情報提供やホームページへの掲載等の方法により、港湾利用者間での情報の公平性が確保されるように留意する。



配信・共有する情報（例）		対象	
		港湾関係者、 物流・貿易関係者	国民・ 地域住民
航路啓開情報	暫定供用開始(航路幅・水深)	○	○
	航路啓開進捗、暫定供用見通し	○	—
港湾施設情報	暫定供用開始(岸壁水深・延長、臨 港道路ルート・車線等)	○	○
	啓開進捗、暫定供用見通し	○	—
優先順位	航路啓開の優先順位	○	—
入港船舶情報	緊急物資輸送船初入港等	○	○
道路情報	港湾へのアクセス道路の啓開状況	○	○
全国の被災状況	全国の港湾の被災状況、復旧状況	○	○

図 62 機能回復情報の発信の考え方

- ・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内に開設する。

**中部地域港湾BCPポータルサイト**

港湾施設の被災情報・復旧情報・航路規制情報  
(2017.1.1更新)  
地図はまだリストから確認したい港湾等を選んでください。最新情報(pdf)を確認できます。

**港湾情報**

**愛知県**

1. 名古屋港
2. 三河港
3. 衣浦港

**三重県**

4. 四日市港
5. 津松原港
6. 尾鷲港

**静岡県**

7. 清水港
8. 御前崎港
9. 田子の浦港

**航路情報**

1. 緊急確保航路等

緊急確保航路等

**名古屋港 (一部供用)  
(0月0日0時現在)**

**三河港 (一部供用)  
(0月0日0時現在)**

**関係機関リンク**

<p>■地方出入機関</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>第四管区海上保安本部</li> <li>中部運輸局</li> <li>中部地方整備局 道路部</li> </ul>	<p>■中部地方整備局管内 港湾事業担当事務所</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 港湾事務所</li> <li>名古屋 港湾事務所</li> <li>三河港 港湾事務所</li> <li>四日市 港湾事務所</li> </ul>	<p>■中部地方整備局管内 港湾管理者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>静岡県(清水港・御前崎港・田子の浦港)</li> <li>愛知県(三河港・衣浦港)</li> <li>三重県(津松原港・尾鷲港)</li> <li>名古屋港管理組合</li> <li>四日市港管理組合</li> </ul>
---	--	--

図 63 中部地方整備局の情報共有ポータルサイト (イメージ)

# 【機能回復情報の発信の事例】

## ○石巻港

広 報

平成 23 年 3 月 23 日  
国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所  
宮城県石巻港湾事務所  
石巻海上保安署

**石巻港の一部供用開始について**

津波被災に伴い石巻港では、航泊禁止措置をとっていますが、関係機関による水路測量及び連絡調整により、石巻港における船舶等に対する航泊禁止措置の一部を本日解除し、下記のとおり供用を開始します。

なお、供用に当っては平成 23 年 3 月 18 日付け石巻港長公示第一号に従ってください。

記

1 供用開始日時 平成 23 年 3 月 23 日 午後 6 時 30 分

2 供用開始場所

(1) 中島埠頭

- 一号岸壁 (-5.5m 岸壁) ※
- 二号岸壁 (-10.0m 岸壁) ※
- 三号岸壁 (-10.0m 岸壁)

(2) 大手埠頭

- 一号及び二号岸壁 (-7.5m 岸壁) ※
- 三号及び四号岸壁 (-5.5m 岸壁)

(3) 日和埠頭

- 六号岸壁 (-9.0m 岸壁)
- 七号岸壁 (-10.0m 岸壁) ※

※中島埠頭一号及び二号岸壁、大手埠頭一号及び二号岸壁並びに日和埠頭七号岸壁の水深については、港湾管理者にお問い合わせください。

3 対象船舶

復旧岸壁の供用については、港湾管理者が認める船舶が対象となります。

**【問い合わせ先】**

国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所  
電話 090-3025-8932  
宮城県石巻港湾事務所 港政班  
電話 090-1490-0129  
宮城海上保安部 交通課 (代行)  
電話 022-367-3917



## ○仙台塩釜港

記者発表資料  
平成 23 年 3 月 23 日  
宮城県土木部港湾課  
担当：鈴木、狩野、福田、川越  
電話：022-211-3222・3214-3212

**平成 23 年（2011）東北地方太平洋沖地震  
宮城県内主要港湾の応急復旧の状況について**

宮城県（港湾管理者）は、平成 23 年（2011）東北地方太平洋沖地震発生直後より、これまで国土交通省、海上保安庁、自衛隊等の関係機関の協力を得ながら、航路、臨港道路等の修繕作業を行ってまいりました。

今後、救護物資等の緊急輸送に最低限必要な物流ルートの確保が完了しましたのでお知らせします。今後、通常の物流機能の回復に向けた本格的な復旧作業を行ってまいります。

1 利用可能な岸壁等

(1) 仙台塩釜港（仙台港区）

利用可能な岸壁	確保した水深	バース数	入港可能な船舶の標準船形 (載貨重量・数)
高松埠頭	-12.0m	1	30,000トン級
中野埠頭 2～6号	暫定-7.8～-9.1m	5	5,000～10,000トン級
雷神埠頭 1～2号	暫定-6.5m	2	3,000トン級
計 8 バース			

(2) 仙台塩釜港（塩釜港区）

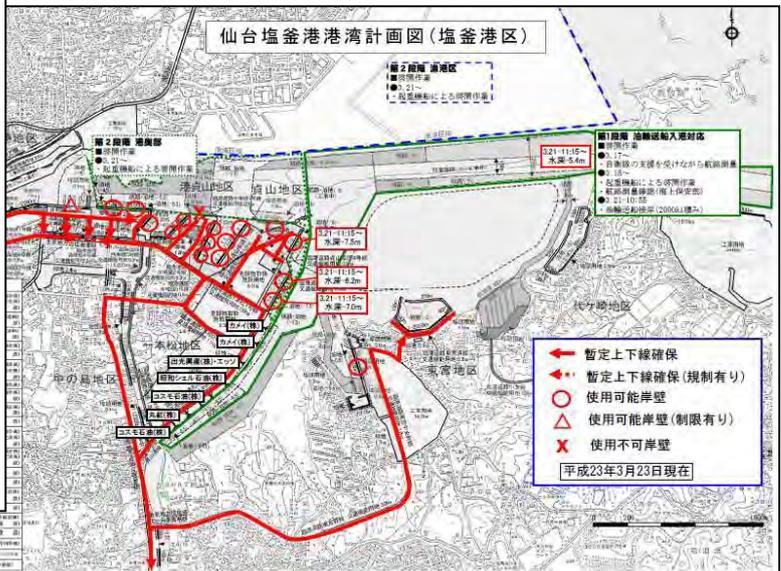
利用可能な岸壁	確保した水深	バース数	入港可能な船舶の標準船形 (載貨重量・数)
貞山埠頭 2～4号	暫定-6.2～-7.5m	3	3,000～5,000トン級
石油基地 3バース	暫定-5.4m	3	2,000トン級
計 6 バース			

(3) 石巻港

利用可能な岸壁	確保した水深	バース数	入港可能な船舶の標準船形 (載貨重量・数)
日和埠頭 6～7号	-9.0～-10.0m	2	10,000～12,000トン級
大手埠頭 1～4号	-5.5～-7.5m	4	2,000～5,000トン級
中島埠頭 1～3号	-5.5～-10.0	3	2,000～12,000トン級
計 9 バース			

2 利用可能な臨港道路  
上記各埠頭に接続する臨港道路は全て暫定上下一車線を確保しています。

3 その他  
航路及び臨港道路の詳細な啓開状況については、別紙図面を御覧ください。



## 7. 伊勢湾BCPの運用

### 7-1 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、定期的な教育・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サイクル）により有効で実効性の高い計画に改善する。



図 64 伊勢湾BCPの継続的改善のイメージ

表 29 広域連携訓練内容

区分	テーマ	訓練内容
図上訓練	初動対応の検討	発災から情報収集、集約、優先順位決定までの関係機関の動き等を、DIG方式で検討し、課題を抽出する。
	優先順位の決定	付与条件をもとに、優先順位を検討し、課題を抽出する。DIG方式、ワークショップ方式等
実動訓練	情報伝達	関係機関から所定の様式により通信機器や直接手渡しで被災情報等の情報伝達を行い、広域連携体制で集約し、関係機関に発信する。
	航路啓開(従来の広域連携訓練)	災害協定団体への出動要請、深淺測量(事前)、浮遊物除去、沈降物撤去、深淺測量(事後)、暫定供用の発表、揚収物の仮置までの一連の活動を行う。
	緊急物資輸送	緊急物資輸送に係る情報の伝達、船舶の誘導、荷役、広域物資拠点への輸送までの一連の活動を行う。

### ○実働訓練

・被害調査、航路啓開、緊急物資輸送等の実働訓練が考えられる。



航路啓開(漂流物回収)



岸壁緊急点検



オイルフェンスによる漂流物の囲い込み



緊急物資輸送

写真(左下): 関東地方整備局  
写真(左上・右上下): 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 (H26.8)

### ○図上訓練

・情報伝達訓練、対策本部設置、優先順位の設定等の訓練が考えられる。



写真: 道央圏港湾における大規模地震・津波を想定した図上訓練 (H26.2 北海道開発局)

図 65 訓練の手法

## 7-2 運用体制

・平常時から関係者間での密接な連携を構築及び継続的な議論を図るため、「伊勢湾 BCP 協議会」を組織する。(別紙 伊勢湾 BCP 協議会 規約)

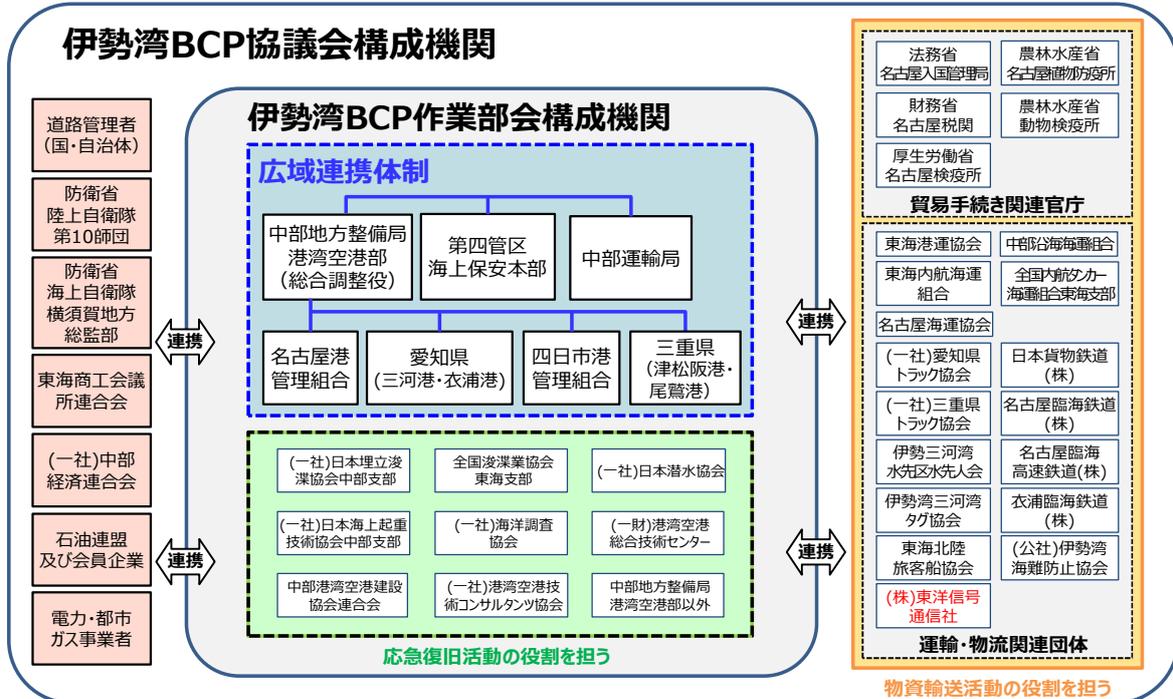


図 66 伊勢湾 BCP 協議会及び作業部会

### 7-3 推進課題

・伊勢湾BCPの実効性を高めるため、以下の推進課題に取り組む。

表 30 推進課題

区分	伊勢湾BCPにおける推進課題	備考
優先順位の設定手順	初動における情報収集体制の共有(新たな機器(ドローン、衛星画像等)を用いた方法の検討等)	継続課題※1
資機材の調達手順	現在の作業船情報についての更なる活用方法の検討(リアルタイム漂流監視システム等の新たな手法の活用を含めた検討等) 作業船のAIS情報による動静把握手法の検討	継続課題※1
航路啓開	各港における作業船係留場所の確保(被災の可能性が少ない場所等)	令和6年度実施
	各港における作業船係留時の曳船の確保(災害時協定の締結等)	個別課題※2
	各港における作業船の燃料油の確保(災害時協定の締結等)	個別課題※2
	海上調査用船舶の確保(ナローマルチビームが搭載されていない官庁船の活用等)	個別課題※2
	各港における作業船乗員(オペレータ及び作業員)の確保	個別課題※2
	伊勢湾外からのナローマルチビームの調達状況の確認	個別課題※2
	災害協定団体の現地移動における「緊急車両通行証」の事前手配	個別課題※2
災害協定団体の作業員(海・陸)の宿泊場所の確保(構成機関による相互連携)	個別課題※2	
揚収物の仮置・保管	揚収物の分類及び陸揚げ場所の確認(水域での分別、水域での一時囲み保管等を行うためのスペース確保の検討等)	
緊急物資輸送体制の確保	道路啓開との連携及び連絡体制を含めた総合啓開の検討	継続課題※1
伊勢湾BCPの運用	災害状況に応じた図上訓練・実働訓練の実施	継続課題※1
	防災担当者による教育プログラムの検討及び教育の実施	継続課題※1
	新技術に関する情報収集・共有(浮遊物把握、作業船動静把握等)	継続課題※1
	伊勢湾BCPの改定内容を協議会構成機関のBCPへ反映(各港BCPとの連携強化)	継続課題※1
	必要資源(人員・資機材・ライフライン・情報)が不足する際の対応策	継続課題※1
公表資料の検討	公表資料(記者発表)を行う際の記載内容(公表資料のひな形の作成、公表の方法の検討等)	令和6年度実施
情報伝達・共有	各種伝達情報・浮遊物情報図の共有方法の効率化(港湾防災情報システムの改善と活用)	
港湾法第55条3の3の3の手続き確認	港湾管理者が管理している水域施設についての権限代行の手続き行動	訓練課題

※1 継続課題: 検討などを一度実施すれば解決ではなく、継続的に取り組むべきもの

※2 個別課題: 「該当団体に全て一任する」という意味ではなく、作業部会の全構成員を交えて議論する必要はないため、「中部地方整備局港湾空港部と該当団体とで個別に検討を進める」もの