

伊勢湾港湾機能継続計画検討会議（第3回）議事要旨

1. 日時・場所：平成27年11月13日（金）13：30～15：30 名古屋栄カフレンスセンター
2. 議事次第：伊勢湾港湾機能継続計画の位置付けと検討経緯について
伊勢湾港湾機能継続計画（素案）について
緊急確保航路等航路啓開計画（素案）について 等
3. 主な意見：

○伊勢湾の広域連携体制の構築

- ・発災時に構成員が参集することが難しいのではないかと。（名古屋港管理組合）
- ・東日本大震災の経験を踏まえ、発災時に総合調整する場を作る必要がある。発災時に参集することが目的ではなく、誰と調整して、どう判断するのかと言うことが、広域連携体制である。（座長）

○優先順位の設定

- ・企業活動においてインフラの復旧は大変重要であるが、電気、ガス等のインフラを考慮すべきと考えるが、どの様に考えているのか。（東海商工会議所連合会）
- ・電気、ガス等のインフラの機能回復については、燃料油と同様に港湾の機能に由来しているのであれば、電気、ガス等にヒアリングを行い優先順位を検討する必要がある。（座長）

○資機材の調達

- ・南海トラフの場合、全国的に資機材が不足することが予想され、災害協定団体だけでは、円滑に資機材を調達することは難しいため、整備局や港湾管理者の協力をお願いしたい。（港湾空港総合技術センター）
- ・東日本大震災では、直轄工事を全て止めて必要な資機材を調達した。整備局、港湾管理者、協定団体が一体となって資機材の調達に取り組んでいきたい。（座長・事務局）

○災害対策本部の情報共有、包括協定

- ・港湾関係団体も災害対策本部に参加又は近くにおいて、すぐ情報が取れる体制にできないか。（日本埋立浚渫協会）
- ・災害協定に基づく作業実施部隊への出動要請が輻輳しないよう、一元化を図るための包括協定を要望している。
- ・災害協定の実施にあたり、災害対策本部の情報共有について、連絡員の派遣など体制を検討して欲しい。（日本埋立浚渫協会）
- ・港湾関係団体から広域連携体制への情報連絡要員の派遣等を検討したい。
- ・包括協定は、個別協定と違い国、県、港湾建設業者が連携、調整することを決めるものであり、港湾BCPを具体的に担保するものである。包括協定については、関係団体と個別に協議を進めたい。（座長・事務局）

○緊急確保航路等航路啓開計画と包括協定

- ・緊急確保航路等航路啓開計画は、港湾区域外の計画であるが、各港の岸壁まで航路啓開をする必要がある。包括協定が締結された場合どうなるのか。(愛知県)
- ・包括協定と個別協定の違いは、国、県、港湾建設業者が連携し総合調整するということ。優先して機能回復する岸壁に向かって、港湾管理者と国が連携・調整して集中的に航路啓開取り組む。BCPでは、そのような理念を決めており、具体的な担保としての手段が包括協定となる。(座長・事務局)

○伊勢湾BCP及び港湾BCPの機能回復目標について

- ・伊勢湾BCPと港湾BCPの機能回復目標の関係を教えて欲しい。(東海商工会議所連合会)
- ・機能回復目標については、各港BCPの目標を優先する。伊勢湾BCPは、各港の港湾機能回復の確実性を増すためにあり、各港BCPに準ずる。(座長)
- ・伊勢湾BCPでは、通常貨物輸送の回復目標を具体的に記していない。各港BCPを踏まえ、港湾物流機能の回復に努めるものとし、コンテナ貨物の目標時期は7日以内と考えている。(事務局)

○燃料輸送体制について

- ・課題として燃料油輸送体制の確保が挙げられているが、具体的にどの様なことか。(出光興産)
- ・燃料油輸送体制とは、組織などの体制のことであり、航路啓開を含めた輸送体制の確保を課題と捉えている。(事務局)

○緊急物資輸送の指示

- ・災害時の緊急物資輸送は、誰の指示に従えばよいのか。指示がなければ、動けない。(全国航タンカー海運組合)
- ・伊勢湾BCPは、岸壁までのアクセスの確保を検討するものであり、船舶の行先の指示は別である。
- ・緊急物資輸送の指示は、法的なルートに従い国と県の災害対策本部から指示が出される。国は、全国からの物資を受け取って、現地災害対策本部が指示を行い、これとは別に県が物資輸送を指示する。伊勢湾BCPや港湾BCPは、緊急物資輸送を要請するものではなく、使用可能な岸壁や航路を確保するものである。(座長・事務局)

以上