

## 港湾の避難対策に関するガイドライン検討委員会（第4回）議事概要

日時：平成 25 年 7 月 30 日（火）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎 2 号館 1 階共用会議室 2A、2B

出席者：磯部委員長、木場、清宮、田中、福田、熊谷（兼）、高橋、熊谷（哲）、辰巳、高松、熊谷（充）、西園、池田、朝堀各委員 他

### 1. 主な記事

○事務局より港湾の避難対策に関するガイドライン等について説明するとともに、検討委員会メンバー等より意見交換を行った。

### 2. 主な意見等

#### 【議事（2）関係】

- 地震動に関しては、新規については耐震性を確保したい。L2の時の漂流物についてはある程度規模の船舶を想定し、それ以上の大きさの船舶については違う観点での可能性を考えたいと思う。
- L2津波、外力については難しい問題であるが、L2を起こす地震に対して耐えられる構造であること、L2津波に対して漂流する船舶に関するシミュレーションを行い、見当をつけ様々な手段を講じて漂流物を避けることを含め、津波避難ビルが破壊しないことが原則になるのであろうが、L2津波の場合は最大限の努力をしても難しい可能性もあるため、暫定的なステップを含め今後検討していく必要があるだろう。
- 条件などの設定については、ガイドラインでは曖昧にせず、標準的なものを示せたらよいのではないか。
- 堤外地や臨港地区のなかだけで津波避難施設を検討するのには無理があり、堤内地を含めて考える必要があるのではないか。
- 堤外地にいる人が堤内地に避難できる場合もあれば、避難できない場合もあるため、避難する人がいる場所と避難先を別けて整理すると良いのではないか。

#### 【議事（3）関係】

- 消防庁のマニュアルでは、市町村全体の津波避難計画と、地域ごとに策定する津波避難計画について記載している。港湾における津波避難計画は、港湾ごとの特徴を示したもので、地域ごとの津波避難計画として示せればよいのではないか。
- 港湾のガイドラインと、市町村が策定する津波避難計画との位置づけや関係性については見直す必要があるのではないか。他の関係性についても見直す必要がある。また、消防庁マニュアルの記載について「同左」としている部分があるが、そのままではなく参照とするか、港湾色を出したほうが良いのではないか。
- 港湾のガイドラインと法律（災害対策基本法・津波防災地域づくりに関する法律）との関係性がよくわからない。本ガイドラインをだれが用いて計画するのかとい

ったガイドラインの位置づけが不明瞭であり、誰が指定するか等も不明確だと思われるので、整理する必要があるのではないか。

- 「連携」という言葉で曖昧になるが、リーダーシップはだれがとるのか。
- 現状では拘束力がないため、(港湾管理者等に対して)本ガイドラインで指導力を及ぼす方法について示すことはできないか。「支援」という位置づけでは弱い印象を受ける。
- 誰がどのようにふるまうか、という主体性については、主語と述語の記載の仕方が重要になってくると思う。(具体的には、「港湾管理者は、市町村長が指定する緊急避難場所、津波避難ビル、避難路について調整・支援するものとする。」という箇所の「調整・支援」など。)まだ記載が不足しているような印象を受けるので、今後検討を進めてもらいたい。
- 本ガイドラインは、堤外地の津波避難対策が「現状のものではカバーしきれていない」といった部分について補足する」という位置づけである点についてはガイドラインの発端でもあるためしっかりとやってほしい。また、誰が、ということに関してはプレイヤーが多いこともあるだろうが、責任の所在をはっきりとさせたほうがよいという意見があり、最終回までに事務局に整理を進めてもらいたい。
- 法律上、企業は津波避難計画を何に基づいて作成するのか。企業の位置づけについて明確にする必要がある。
- 港湾管理者の権限についても曖昧であるため、できることに限りがある。法律ではなくガイドラインであるため、仕組みについての提案を明記する必要があるのではないか。「連携」という表現だけでは難しいであろう。
- 避難について企業は、避難をするか、防護対策をするかということであり、防護対策との関係を検討する必要がある。
- 堤外地等、市町村との調整は非常に難しいと思うが、連携の方法について検討する必要がある。
- 「緊急避難場所」と「避難所」という用語は、住民には区別が難しいため明確に示してほしい。
- 「立地」企業という表現だけでは、港湾を「利用」している漁船、遊漁船を含む船舶関係者等は関係がないように思われる可能性があるため、「利用」という表現を加えるとよいのではないか。
- その他連携すべき計画について、船舶の避難行動には海上保安部の指示等大きく影響があるため、海上保安部の位置づけを示したほうがよいのではないか。
- 情報伝達について、現状がどうなっているのかという避難者からの情報が非常に重要になってくるため、現地の状況を収集する仕組みを作り出したら良いのではないか。
- 一時訪問者について、パンフレットやポスターでの普及啓発は難しいと思うので、掲示と事業者等の避難誘導者に対するトレーニング、誘導に必要な器具等の支援を行ったほうが現実的だと思われる。
- 初動体制については、港湾管理者は単なる支援にとどまらない責務を位置づける必要があるのではないか。
- 車の避難については、基本的には使用しないことになると思うが、港内の大部分は広くて車両の通行が自由に行えること、夜間時は車両の光が避難灯の役割を果たす場合がある等、港湾の特性を踏まえた検討の余地があるのではないか。
- 避難指示の発令について、港湾管理者からの市町村に対して独自に要請するのは

難しいと思われる。

- 避難指示の発令基準について、いちいち市町村に要請するというのは違和感がある。また、港湾管理者が企業に対して避難勧告できるとは思えないが、対船舶、対企業等、何が今の法律体系でできて、何ができないのか整理してほしい。
- 避難指示については、例えば港湾荷役作業での避難指示は、元請業者の避難指示により関係作業員が避難するというのが通常となっている。沿岸であれば独自の判断で避難することがあるかもしれない。誰が避難指示を出すのかが重要ではないか。
- 設計指針とも関係してくるため、(L1 津波による緊急避難対策として、例えば照明塔のある高さに踊り場と梯子を設けるといった避難利用など)ガイドラインではどこまで積極的な姿勢で取り組んでいくのか、思想について明記してほしい。