

大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会
最終報告

平成26年3月

国土交通省海事局内航課

はじめに

大規模災害時における船舶の活用については、東日本大震災や阪神・淡路大震災等の大規模災害時において、被災地への支援物資、自衛隊、警察、消防等の要員や車両の緊急輸送など、きわめて重要な役割を果たし、そのポテンシャルの高さが再認識されている。

しかしながら、災害時の船舶の活用自体の認知度が高いとは必ずしも言えないことや大規模災害時に活用できる船舶を把握することに時間を要したなどの反省点もあった。平時から具体的な活用方策等を検討・準備することにより、大規模災害時の船舶の活用について広く周知され、さらに効果的な活用等が可能となり、被災地に対する支援活動に大きく貢献できるものと考えられる。

このため、国土交通省では平成25年5月28日に大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会を設置し、大規模災害時における船舶の具体的活用方策について検討を行ってきた。

本報告書は、この検討会における議論をとりまとめたものである。

目 次

第1章 調査の目的及び検討の範囲	---	3
1. 目的		
2. 検討の範囲		
第2章 過去の震災における船舶活用等の状況	---	4
1. 検討の目的		
2. 過去の災害時における船舶活用実態の整理		
3. 問題意識		
第3章 船舶が発揮しうる機能・役割	---	7
1. 検討の目的		
2. 大規模災害時において船舶が発揮しうる機能・役割		
第4章 活用可能船舶の確保	---	13
1. 検討の目的		
2. 活用可能船舶の確保		
3. 船舶活用ニーズと活用可能な船舶のマッチングのあり方		
4. 災害対応における船舶活用ニーズの情報伝達のあり方		
第5章 大規模災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化	---	23
1. 検討の目的		
2. 船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策について		
第6章 大規模災害時の防災計画体系における船舶活用の位置付けの整理	---	25
1. 検討の目的		
2. 現行の防災計画体系における船舶活用の位置付け		
3. 新たに位置付けを検討すべき内容の方向性		

(参考)「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会」委員名簿

第1章 調査の目的及び検討の範囲

1. 目的

船舶は、人や物を輸送する能力があるだけでなく、電気、水、食料その他の一定の生活を支える生活基盤を有している。大規模災害の際には、多様なニーズに即して、多様な可能性を持つ船舶を十分に活用することが重要である。実際に、阪神・淡路大震災、東日本大震災の際の災害対応の現場において、船舶が様々な用途で貢献をしている。

一方で、船舶の特性を生かした災害対応が十分なされ、また、船舶の活用を円滑に実施するためには、課題が残されているとの指摘がある。

本調査においては、①国・自治体の防災計画体系における船舶活用の位置付けの整理、②船舶の特性を踏まえた大規模災害時における船舶の機能・役割、及び③大規模災害時における効率的・効果的な船舶活用方策を実現するための配備上の課題、などの観点から、船舶の活用について検討を行い、次に大規模な災害に直面した際に、最大限に船舶の持つ能力を活用し、効率的・効果的な災害対応を実現することを目的としている。

2. 検討の範囲

- (1) 本調査においては、大規模災害時とは、大規模災害からの復興に関する法律（平成二十五年六月二十一日法律第五十五号）第二条第一号に規定する「特定大規模災害」を想定している。ただし、検討内容は特定大規模災害に限らず災害全般にあてはまるものが多いことに留意が必要。
- (2) 本調査においては、船舶運航事業者が事業の用に供する船舶（以下「民間船舶」という。）の活用を検討対象とする。したがって、政府艦船についてはその対象としていない。
- (3) 本調査においては、大規模災害発生後、船舶の活用が可能になった状態を前提として、検討を進める。大規模災害時における船舶の活用等に際しては、航路の啓開作業が終了し、着岸が可能であること、余震の可能性への対応等、様々な課題が存在している。これらの課題は、各関係省庁等において対応されるものである。したがって、民間船舶の中には航路啓開のための作業船等は含まれない。
- (4) 本調査においては、個別の災害を想定した検討ではなく、大規模災害における船舶の活用等に関わる課題一般について検討する。

第2章 過去の震災における船舶活用等の状況

1. 検討の目的

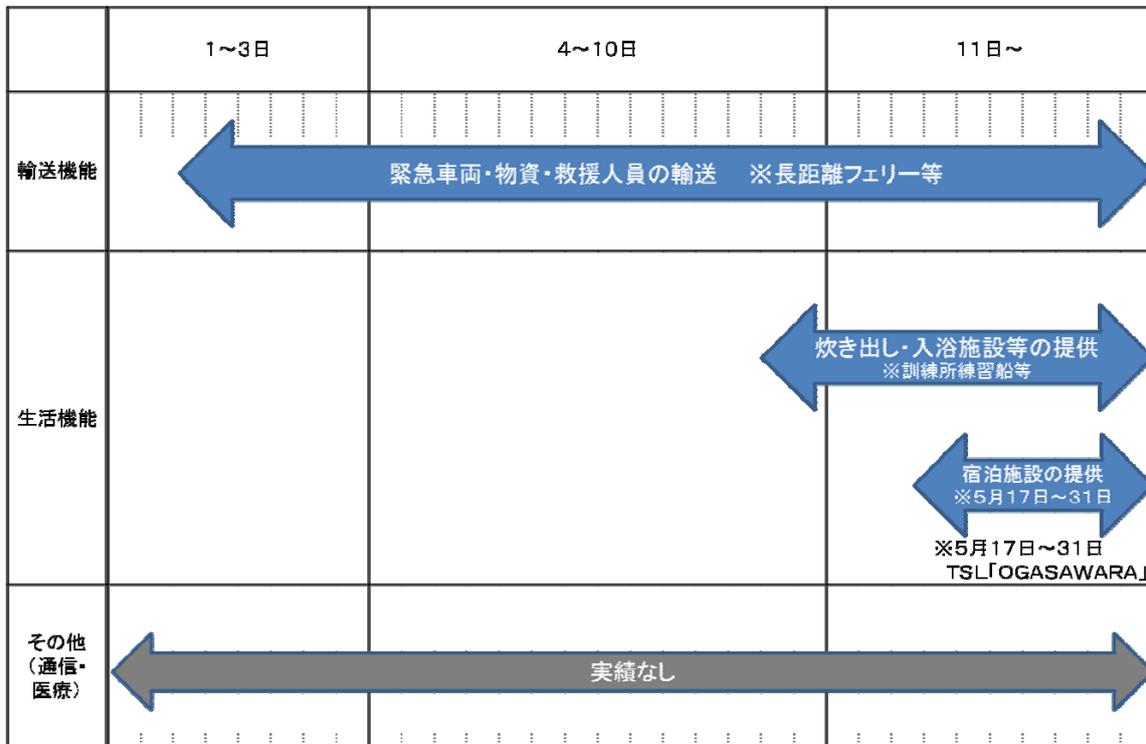
大規模災害発生時に、最大限に船舶の持つ能力を活用し、効率的・効果的な災害対応を実現するため、過去の災害における事例の整理により船舶の活用可能性を明らかにする。

2. 過去の災害時における船舶活用実態の整理

- (1) 阪神・淡路大震災及び東日本大震災をはじめとする過去の大災害においては、緊急車両、支援物資、人員の輸送並びに炊き出し、入浴施設及び宿泊施設の提供等が行われていた一方で、通信機能・医療機能の分野における顕著な支援実績は報告されていない。

(図-1) 阪神・淡路大震災における海上からの支援実績

(図-2) 東日本大震災における海上からの支援実績



- (2) 発災直後の救援部隊等の緊急輸送から、次第に陸上交通代替の海上交通輸送や被災者支援が増加するなど、大規模災害時からの時間の経過とともに船舶活用の内容が変化している。
- (3) 阪神・淡路大震災の対応としては、東日本大震災と比較して以下の点が特徴的である。
- ① 岸壁機能が残っているものがあつたことから、用途を問わずとにかく使える船舶を集める対応を発災後ただちに着手。
 - ② 陸上交通を補完する交通機能も数日後から開始。
 - ③ 生活機能支援も幅広く実施。
- 阪神・淡路大震災と東日本大震災では、津波による沿岸部の影響や余震に対する懸念の有無等が、船舶の活用等の程度にも大きく影響したのではないかと考えられる。
- (4) また、最近では平成25年10月に発生した台風26号による伊豆大島の土砂災害において、被災地が離島であつたために、緊急車両、支援物資、災害復旧人員の輸送に加え、近接して発生が予想されていた台風27号の到達前に島民が島外へ避難するための主要な輸送手段となつた。

(図-3) 伊豆大島災害における輸送実績

■旅客輸送の実績(10月20日～11月4日)※		※事業者調べ
東海汽船の対応		
■島民の避難		
○高速ジェット船		
・臨時便	4便(574名)	
・東京都によるチャーター便	1便(61名)	
○大型旅客船さるびあ丸		
・臨時寄港	1便(94名)	
■避難島民の帰島		
○高速ジェット船		
・東京都によるチャーター便	2便(136名)	
■ボランティア等輸送		
○高速ジェット船		
・臨時便	3便(ボランティア含め計610名)	
■貨物輸送の実績※		※事業者調べ
(10月16日～10月19日)		
月日	事業者	物資
10月16日	伊豆七島海運	・救急車2台、人員輸送車2台(東京消防庁) ・高機動車10台、トラック2台(自衛隊)
10月17日	伊豆七島海運	・公共応急作業車8台、キャンピング車1台、ステーションワゴン1台(関東地方整備局) ・高機動車7台、水タンク車1台、トラック3台(自衛隊) ・消防車(総務省消防庁) ・警察車両(警視庁) ・乗用車3台、給水袋25個、水417個、簡易トイレ20個、ドライアイス100kg(東京都)
10月18日	日鉄住金物流	・油圧ショベル2台、油圧クランプ3台、ブルドーザー3台(東京都)
	伊豆七島海運	・乗用車1台(関東地方整備局) ・消防車1台(千葉市消防局) ・ドライアイス1トン、土嚢袋2,000枚(東京都)
10月19日	伊豆七島海運	・消防車1台(東京消防庁) ・ウレタンマット200枚、ドライアイス2トン等生活用品(東京都) ・ポータブル発電機・備品(気象庁)
(10月20日～10月24日)		
月日	事業者	物資
10月21日	伊豆七島海運	・救急車1台、トレーラー1台、トラック1台(自衛隊) ・警察車両6台(警視庁) ・キャブオーバー1台、高所作業車1台(東京電力) ・災害対策本部車2台、ブルーシート1200枚、土嚢袋1000枚(関東地方整備局) ・救急車2台(日本赤十字社) ・乗用車2台、紙オムツ・ティッシュ228箱等生活用品(東京都) ・乗用車1台(内閣府)
10月22日	伊豆七島海運	ダンブ2台、公共応急作業車1台、パン1台、生活用品(東京都) トラック1台(自衛隊) マイクロバス(総務省) 衛生中継車1台、カラーコーン200個等(関東地方整備局)
10月23日	伊豆七島海運	・ダンブ1台、冷凍冷蔵車2台(自衛隊) ・東京都消防庁補給車1台、食料品・生活用品等(東京都) ・カラーコーン300個、土嚢袋11,000枚等(関東地方整備局) ・食料品24箱、飲物71箱(東京都消防庁)
10月24日	伊豆七島海運	・トラック2台(自衛隊) ・サイドポンプ8台、発動発電機8台、サニーホース8台、サクシオンホース24台、キャブタイヤ8台、接続金具2台、ドライアイス1個、感染防護服3個(東京都)

3. 問題意識

過去の災害における船舶活用事例を踏まえ、本調査における検討の前提となる問題意識は以下の通りである。

- (1) 緊急輸送など大規模災害の際にニーズに即した船舶の活用について、具体的にどのような機能・役割を果たすことができるのかが国、自治体、事業者などの関係者間で共有され、課題への対応が事前に準備できていれば、より円滑に実施できるのではないか。
- (2) 精査は必要なものの、高速道路料金の影響や燃料油の高止まり等により、船舶運航事業をめぐる環境が厳しい中、大規模災害時に活用できる民間船舶は十分に確保されるのか。また、事業者が平時の航路で果たしている役割（荷主へのサービス、離島島民へのサービス等）から円滑に離脱するための仕組みが必要ではないか。
- (3) 船舶の活用を実施する必要があっても、どこに船があるのか、どこに連絡すればよいのかが分からなかったとの指摘がある。活用可能な船舶を迅速に把握するための仕組みが必要ではないか。
- (4) 船舶に対する依頼は誰から行われるのか、自治体と事業者などで結ばれている協定との関係はどうかなど整理が必要ではないか。
- (5) 船舶活用に関する自治体等の実務手順を円滑化するため、事前確認内容や対応手順の詳細についての整理が必要ではないか。
- (6) 防災基本計画をはじめとする防災計画体系に、船舶の活用をより適切に位置付けることにより、船舶の特性を生かした災害対応がさらに円滑に実施できるのではないか。

第3章 船舶が発揮しうる機能・役割

1. 検討の目的

船舶の持つ多様な可能性を、大規模災害の際にニーズに即して十分に活用するためには、具体的にどのような機能・役割を果たすことができるのかについて整理し、当該機能・役割ごとに、実現のための課題についての検討を進めることが必要である。

本章においては、過去の震災における活用状況及び検討会における検討内容を踏まえ、大規模災害において船舶が発揮しうる機能・役割及び当該機能・役割を活用するための今後の取組の方向性について整理を行う。

2. 大規模災害時において船舶が発揮しうる機能・役割

(1) 輸送機能

① 想定される主な役割

- ア) 災害発生直後からの緊急輸送
- イ) 陸上交通の代替輸送

② 船舶を活用した輸送機能の特徴

- ア) 道路交通網が寸断されても被災地まで海からアプローチが可能。
- イ) 被災地に一度に大量の人員や物資を輸送することが可能。
- ウ) 陸揚げ後は被災者の収容及び給食・給水等生活支援が可能。

③ 今後の取組の方向性

- ア) 民間船舶は平時においては商業活動に従事していることから、早期かつ十分な数量の船舶の災害対応を実現するには、平時の事業活動との調整を円滑化する取り組みが必要。これは他の機能の活用にあたって共通の課題であるが、特に災害発生直後からの緊急輸送の迅速な手配は人命救助に関わるため、とりわけ平時の事業活動との調整の円滑化が重要である。詳細は第4章に後述する。
- イ) 輸送ルート選定にあたっては、港湾機能の復旧状況や航路の啓開との連携が必要。この点については、国土交通省港湾局において、港湾機能の維持に関する取組が進められており、広域的な連携による災害時における港湾機能の維持に関し、東京湾、伊勢湾、大阪湾において「港湾広域防災協議会」が設置される予定であり、今後具体的な検討が進められることになる。

(図-4) 「港湾広域防災協議会」を通じた災害時の港湾機能の維持

○国及び港湾管理者が、港湾相互間の広域的な連携による災害時における港湾の機能の維持について協議を行うための協議会を組織。

主な協議事項:

大規模地震や津波により、被災が広域に及ぶ場合において、港湾機能を維持するため、国が港湾管理者とともに以下の事項について検討する。

- 被害の想定、復旧目標時期の設定
- 航路啓開作業を行う手順、優先順位の検討
- 港湾相互間の連携、機能補完の考え方
- 関係機関との協力体制の検討

主な参加者:

(協議会の構成員)

- 国の機関(地方整備局、地方運輸局、海上保安部 等)
- 湾内の港湾管理者、地方公共団体

(協議会の構成員以外)

- 港湾運送事業者、海事関係者、港湾工事関係者、主要な港湾利用者、立地企業



大阪湾における広域的な港湾機能の維持(イメージ)

- ウ) 船舶は大量輸送可能な輸送手段である一方、荷役体制を含めた港湾機能及び港湾と輸送目的地との間の陸上輸送手段の確保や現地での受け入れ体制整備などが重要である。具体的な実務手順について平時からの準備が必要であり、第5章に詳述する。
- エ) 陸上交通の代替輸送手段としては、首都直下地震発生時の帰宅困難者の搬送対策として、「首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議（内閣府・東京都）」（参考1-1）の場で他の輸送モードと並んで船舶についても検討が進められている。ただし、バス・タクシーや船舶等の搬送手段は、鉄道に比べて輸送力に限りがあることから、補完的な輸送手段として障がい者、高齢者、妊婦等の特別搬送者を対象とすることを基本とされている。今後は、特別搬送者を対象とした搬送マニュアルの作成が進められる予定である。
- また、関東運輸局においては、首都直下地震発生時における船舶の活用という観点から、帰宅困難者対策も含め、関係行政機関、業界団体や船舶運航事業者等との連携体制の構築が進められている。（参考資料1-4）

（2）被災者等支援機能

① 想定される主な役割

被災者・被災地支援要員に対する宿泊支援、給食・給水支援、情報・通信支援、入浴支援

② 船舶を活用した支援機能の特徴

ア) 被災者に対する支援

阪神・淡路大震災においては、被災者に対する一時避難所の提供や、阪神・淡路大震災ならびに東日本大震災においては被災者に対する給食・給水支援、情報・通信支援、入浴支援など多くの活用事例がみられる。

イ) 被災地支援要員に対する支援

阪神・淡路大震災においては、医療団やインフラ復旧要員などへの宿泊所としての活用事例がみられる。

③ 今後の取組の方向性

医療団やインフラ復旧要員、高齢者や障がい者、妊婦や乳幼児などの要配慮者と考えられる者を被災地で受け入れる施設として船舶を活用することが考えられる。

その際、内閣府において検討が進められている要配慮者対策全体の

中での位置付けに留意する必要がある。

また、実際に活用するか判断は地域の実情に応じて個別の地方自治体に委ねられるが、船舶の活用も含めて幅広い検討がなされることが重要である。

地方自治体が被災者支援施設として実際に活用する際には、支援する船舶が係留される岸壁への被災者の宿泊施設からのアクセスに配慮する必要がある。

(3) 医療機能

① 想定される主な役割

被災地において必要とされる災害関連死予防に向けた高血圧、糖尿病等の慢性疾患の医療継続、悪化防止等のための救護所の設置場所の提供など。

② 船舶を活用した医療機能の特徴

阪神・淡路大震災及び東日本大震災においては、具体的な活用事例は報告されていない。

③ 今後の取組の方向性

ア) 道路の被害状況等により陸上搬送が困難な場合や、ライフラインが途絶し陸上の医療施設で医療活動を行うことが困難な場合等に陸上の医療機能を補完するものとして強みを発揮するが、医療関連の行為として、災害による外傷などへの緊急医療と被災生活の中での健康悪化を防止するための医療（慢性疾患の医療継続、悪化防止のための診療等）と分けて考える必要がある。

緊急医療については政府艦船やDMA Tが中心に対応すべき分野である。

被災生活の中での健康悪化等への医療については、東日本大震災において、救護班（JMA Tなど）が対応している。ただし、阪神・淡路大震災及び東日本大震災においては災害関連死が課題として認識されており、本検討会においても、被災者を船内に収容し船内に設けた救護所でJMA Tが医療活動をするというイメージのもとで被災生活の中での日常医療（健康管理や内科的疾患の診療）を行うことは、専門的な設備を持たない民間船舶にも十分に貢献できる余地があるのではないかと指摘があった。

また、透析患者や難病患者、在宅の患者、入院患者等々移送が必要な患者を近郊病院へ輸送するうえでも民間船舶活用の分野があるとの指摘があった。

イ) この分野の検討については、船舶からの視点だけでなく、災害

時における医療政策全体の中で位置付けられる必要がある。
災害時における医療のあり方全般については厚生労働省において検討が進められているところである。

海からの医療機能の提供については内閣府による調査・検討内容が報告されている（平成24年3月及び平成25年3月）。同検討においては、海からの医療機能の実現に向けては、医療スタッフ等の確保、陸上医療機関との役割分担等の課題を解決することが必要であり、当面、既存船舶に医療モジュールを搭載した実証訓練を行う等により課題を明らかにすることが有効な方策の一つとしている。

こうした災害時における医療政策としての検討のなかで、船舶の活用が有効とされる場合には、船舶の有する特性等について医療関係部局と情報共有を進め、その機能を発揮できるよう関係者間で検討を具体的に進めていくことが適当である。

- ウ) 医療政策として船舶の活用を進めることとなった場合、船舶側においてもコンセントの増設や廊下の拡張など設備改修が必要となる可能性がある。救援物資輸送のみならず医療対応を想定（大型ベッドの搬入が可能）した民間船舶も導入されている例はある。

（参考資料2）

（4）通信機能

① 想定される主な役割

ア) 船舶に設置されている通信機能の活用

イ) 船舶に放送施設・中継施設等を設置することによる地域の通信機能の強化

② 船舶を活用した通信機能の特徴

過去における通信機能等を活用した事例として、三宅島噴火災害（平成12年）の際に、東京都の現地対策本部が船舶内に設置された例がある。船舶に放送施設・中継施設等を設置することによる地域の通信機能の強化については具体的活用事例が報告されていない。

③ 今後の取組の方向性

ア) 現地における本部機能等を支援する場合、船舶が通信設備を備えていることが必要であることについて、内閣府災害時多目的船に関する検討会報告書（平成24年3月）において指摘されている。

イ) 地震発生時にVHF、携帯電話、衛星電話、船舶電話に通信障害が発生したことを踏まえ、船舶に放送施設・中継施設等を設置することについては、総務省において制度化に向けた検討が進んで

いる。これまで総務省では、大規模災害等緊急事態における通信確保のあり方に関する検討会において、被災した通信設備の応急復旧対応として、即時性・機動性に優れた移動基地局の更なる配備が重要であるとしている（平成23年12月）。また、地上の災害状況に影響されない海上（船舶）からの携帯電話サービスが有効として、災害時における携帯電話基地局の船上開設に向けた調査検討会では、船舶からサービスエリアを確保するための通話品質等の実地試験が行われ、災害時に津波等で被災した陸地における通信確保に有効であることが確認された（平成25年3月）。さらに、非常災害時における臨時災害放送局開設については、臨時措置（口頭による申請・免許）が整備されている。

このような活用のための環境の進捗状況を踏まえつつ、関係省庁と連携し、具体化に向けた取組が必要である。

（５）電力供給機能

① 想定される主な役割（参考資料3）

津波等によって陸上の送電設備が被災した場合に、船舶に搭載されている発電機を活用し、陸上側にある病院など優先度の高い施設に対して電力を供給。

② 船舶を活用した電力供給機能の特徴

これまで実際の災害時における具体的活用事例は報告されていないが、東日本大震災後に岩手三陸において実証実験が行われるなど実用化に向けた検証が進んでいる。

③ 今後の取組の方向性

地域において災害対策として導入する際には、以下の通り電力会社の協力や設備設置が必要となるため、関係機関・事業者との協定締結など平時からの協力関係の構築が重要である。

ア) 船舶から陸への送電については、技術的には可能であるものの、実際の送電時には電力供給量の関係で電力会社の協力が必要となる。

イ) 船舶からの電力を陸上で使用するためには電圧の変更等が必要となるため、可搬型電力変換器（約80万円）や送電線巻き取り機（約200万円）など必要な設備の設置にかかる費用が必要となる。

第4章 活用可能船舶の確保

1. 検討の目的

- (1) 緊急輸送への対応、代替輸送手段の提供、被災者支援など様々な機能・役割を果たしうる船舶を、災害時に実際に活用するためには、活用可能な船舶を確保する必要がある。
- (2) まず、活用可能な船舶が存在している必要がある。精査は必要なものの、高速道路料金の影響や燃料油の高止まり等により、船舶運航事業をめぐる環境が厳しい中、大規模災害時に活用可能な船舶が存在するための環境整備に取り組むことが必要である。また、事業者が、平時の航路で果たしている役割（荷主へのサービス、離島島民へのサービス等）から円滑に離脱できる方策を考える必要がある。
- (3) 次に、活用可能な船舶を把握しなければならない。過去の震災においては、船舶の活用を実施する必要があっても、どこに船があるのか、どこに連絡すればよいのかが分からなかったという反省があるとの指摘が本検討会においてなされている。活用可能な船舶を迅速に把握するための仕組みはどのようなものであるべきかについて検討する必要がある。
- (4) そして活用可能な船舶の手配をしなければならない。大規模災害発生時においては、被災自治体による対応はもちろん、都道府県、緊急対策本部等政府の体制、更に自衛隊、警察、消防等の実動関係省庁をはじめとして、様々な主体が船舶活用の要請を行うことが考えられる。また、自治体と船舶運航事業者の間には災害時の協定を結ぶ動きもあるため、活用可能な船舶の手配の主要な経路の確認、協定との関係について整理をする必要がある。

2. 活用可能船舶の確保

(1) 基本的考え方

厳しい経営環境の中で大規模災害時に必要な船舶を確保するためには、平時における船舶運航事業の存続や船員の確保が前提となることから、海上輸送にかかる政策的支援の充実に引き続き努めることが必要である。

その上で、大規模災害時に活用できる船舶を一定程度確保するためには、事業者が平時の航路で果たしている荷主や離島島民等への輸送サービスの提供という役割を、大規模災害発生時の緊急輸送等の船舶活用要請との間で、適切かつ円滑に調整させる仕組みの検討が必要である。

(2) 活用可能な船舶を確保するための施策の方向性

① 検討課題

ア) 潜在的に活用可能な船舶の現状把握

活用可能な船舶の確保方策の検討に際しては、全国にどの程度船舶が存在し、そのうちどの程度災害時に実際に活用しうる船舶があるのかを概観する。

旅客船、予備船及び貨物船の現状は以下の通り。

(図-5) 活用可能船舶の現状－旅客船

1. 旅客船

■現状

区分	事業者数	隻数
一般旅客定期航路事業	410	1,160
特定旅客定期航路事業	6	8
旅客不定期航路事業	534	1,106
計	950	2,274
うちフェリー航路事業	147	302

※平成25年4月1日現在

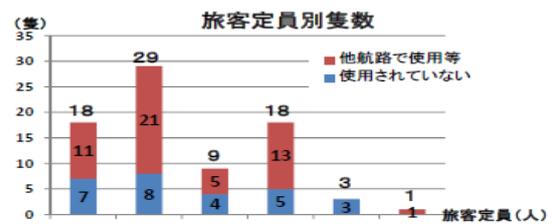
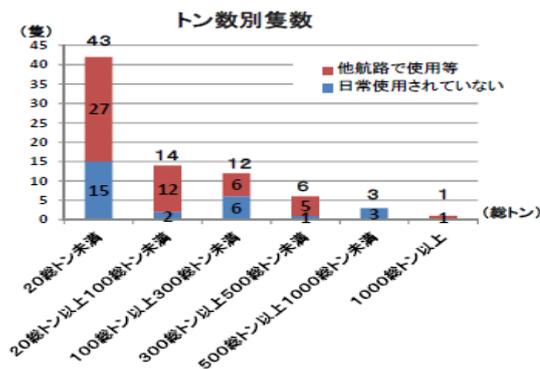
(図-6) 活用可能船舶の現状－旅客船（予備船）

■予備船の現状

一般旅客定期航路事業者及び特定旅客定期航路事業者の事業計画に記載されている予備船舶数、総トン数や旅客定員のほか、災害時に使用できるかどうかという観点から、日常の使用状況もあわせて調査。

船種	隻数
純客船	56
フェリー	21
貨客船	1
合計	78

トントン数別に見ると、全体の半数以上が20総トン未満以下の船であり、旅客定員別にみても、定員100名以下の船が半数を占める。使用状況を調査したところ、普段は他航路の主船として使用されている船が多く、災害時に実際に活用できると考えられる、日常的に使用されていない船舶数は78隻中27隻にすぎない。



(図-7) 活用可能船舶の現状－貨物船

2. 貨物船

■現状

船種	隻数
その他貨物船(RORO船を含む)	3,463
土・砂利・石材専用船	387
セメント専用船	139
自動車専用船	20
油送船	980
特殊タンク船	313
合計	5,302

※平成25年3月31日現在

特に旅客船（定期航路）については、平事業との調整ハードルが低い活用可能船舶として予備船が考えられるが、予備船として登録されている場合であっても普段は他航路に就航している船もあり、数は限定的であるため、予備船以外の定期航路就航船舶についても活用の円滑化を検討する必要がある。

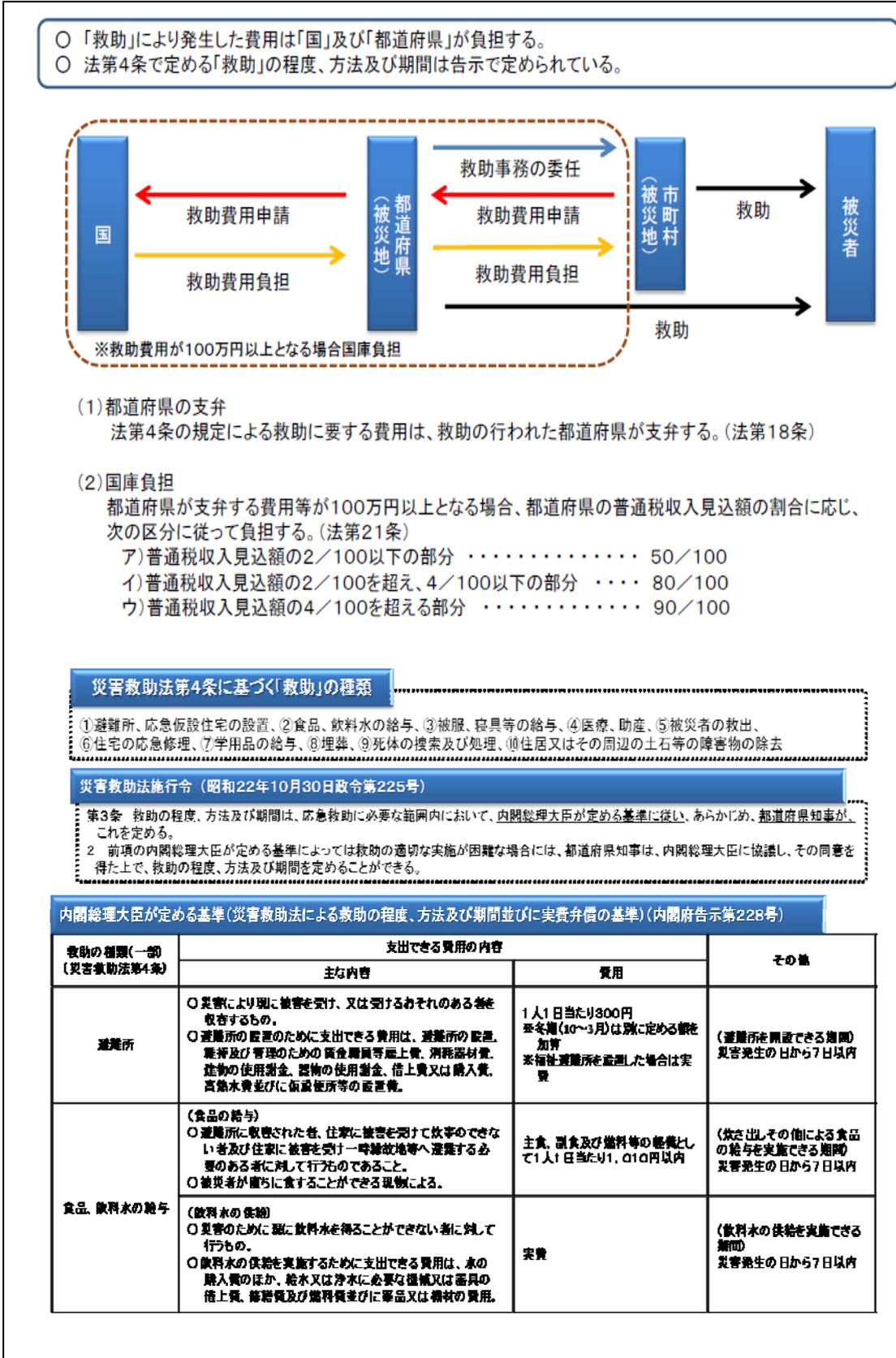
イ) 平時の事業からの離脱の円滑化

事前確認事項

【費用負担】

事業者が平時の事業から円滑に離脱するにあたっては、定期航路を利用する場合であっても、災害支援に係る費用負担について、自治体等の支出の範囲を整理し、明確な周知をしておくことが重要である。

(図-8) 災害救助法に基づく費用負担に関する枠組み



【運航に必要な物資や情報の円滑な入手及び協力条件】

燃料油や船員の確保、海図の確保、気象海象や潮汐に関する情報、啓開情報（旋回エリア、岸壁の被害状況）、給水・荷役・給電等の港湾設備情報の運航に必要な物資や情報等の円滑な入手が必要であるほか、危険回避のための離棧について船長判断が優先されることといった協力条件の整理も重要である。

【海事法令関係手続き及び船舶に関する保険の適用条件】

定期航路からの離脱や危険物等輸送内容に関する許可が必要な場合については、海事法令関係の手続きや船体保険、積荷保険、旅客保険等の船舶に関する保険制度の適用条件についてあらかじめ承知しておくことが必要である。

予約済みの旅客や荷主等への説明の容易化

災害支援を要請された際の予約済みの旅客や荷主等に対する説明を容易化するために、取り扱い停止が可能なもの又はサービス提供の抑制等について、事業者においてあらかじめ緊急時のルールを策定し、平時より周知理解を求めることが望ましい。

ウ) 協定締結による平時からの協力関係の構築

自治体等と地元で就航している船舶運航事業者や事業者団体との間で災害時の協力に関する協定締結の動きが進んでいる。協定を締結することにより、平時より航行・着岸可能な船舶があらかじめ特定され、その活用について事業者側、自治体側ともに習熟するきっかけとなるため、発災時初動期より迅速な対応が可能となると考えられる。特に、防災訓練や具体的な体制・枠組みの整備等が進むことにより、信頼関係の構築に貢献する。

また、平時からの協力関係や大規模災害時における船舶の意義についての理解が進むこと等を通じて、船舶運航事業の利用促進にも効果を有すると考えられる。

活用可能な船舶を確保するという観点から、発災時物資輸送等の実施に関する協定締結等を促進することが適当である。

他方で、発災時には協定相手以外の自治体に対する支援を要請されることも想定されることから、関係者間の理解を共有しておく必要がある。

【参考：協定締結状況（平成 25 年 7 月 4 日現在）】

i) 協定数

- 船舶運航事業者と自治体等との協定・・・・・・・・ 12

- 船舶運航事業者の団体と自治体等の協定・・・34

ii) 内容

- 自治体等からの要請に応じ、可能な限り対応する。
- 協力を要請した事項に要した経費は要請者（自治体等）が負担する。

② 今後の取組の方向性

ア) 具体的な輸送需要を念頭に置いた対応可能船舶を増やすための具体的方策の検討

上述したとおり、予備船以外の定期航路就航船舶についても活用の円滑化のための具体的方策を示す必要がある。便数抑制や船舶の配船の工夫や複数事業者間における輪番制といった方策が考えられるが、南海トラフ巨大地震等の具体的な災害において想定される緊急輸送等の輸送需要及び海上輸送ルートを踏まえた、より実際的な取組のあり方を示す必要がある。これは、具体的な輸送需要を念頭においた検討とすることにより、平時事業との調整を含め、対応可能な船舶を増やすための具体的な工夫等をあらかじめシミュレーションすることにつながり、災害発生時の配船手配の円滑化を期待するものである。

南海トラフ巨大地震発生時の具体的な輸送計画については内閣府をはじめとした関係省庁全体で検討が進められており、こうした動きを踏まえつつ、関係省庁・機関、事業者等の関係者と連携し、活用の円滑化のための具体的方策を示していく必要がある。

イ) 災害対策基本法に基づく指定公共機関の指定のあり方

また、平時の事業からの離脱の円滑化にあたり、災害支援関連の輸送等を優先させることの社会的位置づけや利用者、株主の理解を得る観点等から、災害対策基本法に基づく指定公共機関の指定のあり方についても示す必要がある。

その際には、災害対策基本法の中で平時及び緊急時において指定公共機関に求められる役割を踏まえた上で、当該枠組みの中で海運事業者に求められる役割や新型インフルエンザ等対策特別措置法等の他法令における指定公共機関の海運事業者に対する指定状況等を踏まえ、考え方を整理しておくことが重要である。（参考資料4）

3. 船舶活用ニーズと活用可能な船舶のマッチングのあり方

(1) 基本的な考え方

- ①大規模災害時に船舶を活用した救援活動を実施するためには、活用可能な船舶を迅速に選定することが必要である。
- ②このため、平時から、大規模災害時に対応可能な船舶の選定に必要な船舶情報及び港湾情報を集約・管理・共有する体制を構築する必要がある。先行事例として、中部運輸局において船舶情報のデータベース化及び共有化の取り組みが進められているほか、四国運輸局において、港湾施設と船型のマッチングシミュレーションの取り組みが進められている。
- ③また、船舶の位置情報を把握・活用することにより、大規模災害時に対応可能な船舶をよりの確に選定する手法についても検討を進める必要がある。

(2) 活用可能船舶情報の活用方法

① 大規模災害発生時

- ア) 緊急災害対策本部からの輸送手段等のための船舶確保要請に対応し、国土交通省海事局において、活用ニーズに応じた船舶の選定のために活用可能船舶情報を利用する。
- イ) 被災自治体からの輸送手段等のための船舶確保要請に対応し、地方運輸局（運輸支局等）において、活用ニーズに応じた船舶の選定のために活用可能船舶情報を利用する。
- ウ) 関係省庁・自治体等が輸送手段等のための船舶を直接確保する場合に、活用可能船舶情報を利用することも考えられる。ただし、情報の取り扱いに関しては、情報の提供範囲・手段などについて関係者の調整が必要となることに留意する。

② 平時

- ア) 各地域における災害応急対応の検討を行う際に、活用可能性のある船舶の事前把握に利用する。
- イ) ア) に基づき、具体の事業者との協定締結の検討など、平時からの関係構築のために利用する。

(3) 活用可能船舶情報の作成方針について

① 対象船舶の考え方

- ア) 情報集約の対象となる船舶に関し、船種を限定することについては慎重に検討すべきである。物資、車両運搬用としては、主な船種ではフェリー、一般貨物船、RORO船、タンカー等様々な船の活用が想定されるなど、実際の大規模災害時においてど

のような船舶の活用ニーズがあるかはその時々状況に委ねられる。

イ) 船舶の総トン数については、相対的に小型の船舶については、地域的な輸送等に活用される可能性が高いことや、市町村、都道府県等の災害対策本部においても、独自に船舶活用を進めることが想定されることから、地域における有効活用に委ねることが適当である。

② 活用可能な船舶の特定に必要な項目の整理

ア) 港湾施設とのマッチングに関する項目

(例) 船名・船舶番号、総トン数、航行区域、就航航路・区域、全長・全幅・満載喫水、サイドランプウェイの有無・長さ、サイドスラスタの有無

イ) 輸送ニーズへの対応能力に関する項目

(例) 船種、旅客定員(搭載人員)、速力、車両航走能力、積貨重量トン数、貨物積載容量、輸送燃油種類、危険物輸送許可の有無、サイドランプウェイの強度

ウ) 輸送以外のニーズへの対応能力に関する項目

(例) お風呂提供可否、食事提供可否、宿泊提供可否

エ) その他必要な項目

(例) 平時の航路からの離脱の可否、入渠時期、運航責任者連絡先(事業者名、所属海運組合等)、無線設備等

③ 港湾とのマッチングのあり方

ア) 必要となる港湾基礎情報の整理

(例) 港湾・岸壁諸元(航路幅、岸壁延長、岸壁水深、湾内水域、既設岸壁天端、岸壁強度、港湾付属施設等)

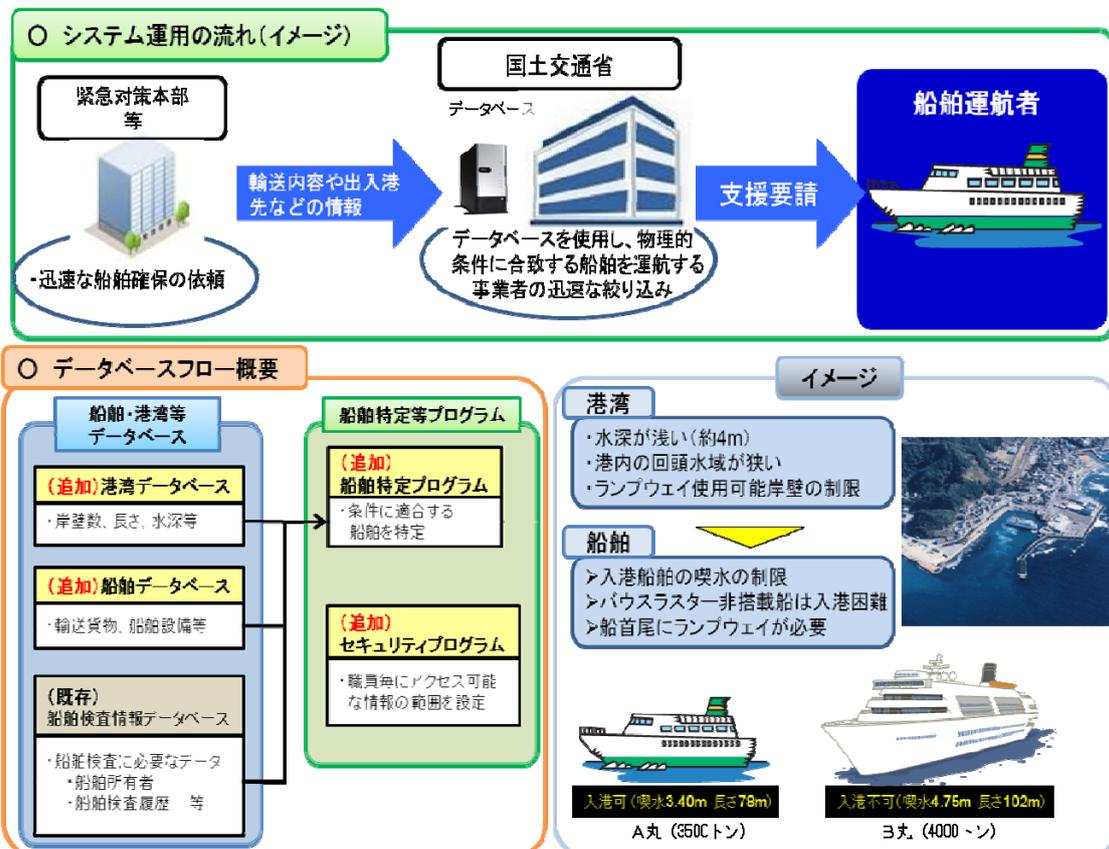
イ) 大規模災害時における機能復旧の優先順位など港湾側の事前計画との連携

災害発生時にどの港湾の岸壁が使用できるかについては、その時々状況によるものであるが、大規模災害時における港湾の機能維持の観点から、各エリアにおける優先復旧岸壁等の事前計画等の情報と連携し、活用可能な船舶の事前把握に役立てることも検討する必要がある。また、大規模災害時における岸壁の利用の可否の確認手段を検討する必要がある。さらに、着岸方法の工夫やそれに要する事前準備等により大規模災害時の船舶の活用可能性が広がることも考えられることから、着岸条件を整理することも有用である。

(4) 今後の取組の方向性

- ①情報管理の対象船舶について(3)①において既述のとおり、船種や総トン数で限定を行わないとすれば、膨大な船舶情報の中から活用ニーズや規模、派遣したい港湾に応じた活用可能船舶を迅速に抽出するプログラムの構築を行う必要がある。その場合、既存の船舶検査情報データベースを機能拡張し、上記プログラムの運用に必要な情報を追加収集した上で、一元的な情報管理体制とすることが有益である。
- ②また、活用可能船舶の絞り込みと同時に、大規模災害時に当該船舶を運航する事業者等との迅速な連絡体制にも留意する。
- ③さらに、(2)において既述のとおり、関係省庁・自治体等が船舶情報を効果的に活用できるように、平時及び災害発生時に関係者間における当該情報の共有のあり方についてもあわせて具体的に検討する必要がある。
- ④上記の通り利用可能船舶情報の管理体制を整備した上で、実際の災害発生時には、利用可能候補船舶の位置情報や港湾施設復旧、航路啓開などのリアルタイム情報との効率的な連携を更に図る必要がある。

(図-9) 利用可能船舶の情報管理体制(イメージ)



4. 災害対応における船舶活用ニーズの情報伝達のあり方

(1) 検討課題

- ① 災害発生時において、船舶運航事業者に対し、複数の自治体・国等からの情報提供要請等が集中したほか、同じ依頼元の内容に関する問い合わせが重複することもあった。また、事業者が手配の可否の判断をするにあたって必要な情報のやりとりに時間がかかった。円滑な手配を実現するためにどのような工夫が可能か検討する必要がある。
- ② 活用要請に対する優先順位の判断について事業者が主体となっている現状に対し、船舶手配の円滑化という観点から政府として整理できることがあるのか検討する必要がある。

(2) 船舶手配に必要な情報項目の整理・共有

特に緊急輸送支援にかかる船舶手配にあたっては、依頼を検討する事業者側にとって必要な情報（車両の諸元等輸送対象の詳細、積み地港湾への到着可能時刻など）を円滑にやりとりすることが、手配の可否の判断の迅速化につながる。このため、船舶手配にかかる情報連絡時の実務的な工夫として、船舶手配にあたって必要な情報項目を手配依頼側があらかじめ承知し、可能な限りまとめて伝達することにより、依頼を検討する事業者側との情報連絡を円滑化することが重要である。

(3) 様々な船舶活用ニーズの優先順位の考え方

活用要請に対する優先順位の判断については、以下に示すとおり、災害時における船舶手配の経路を踏まえる必要がある。

緊急災害対策本部を経由した依頼の場合※1)には、被災地の現況や各種応援体制の情報が一元的に集約されるであろう緊急災害対策本部において優先順位の判断をすることが妥当と思われる。

初動期における自衛隊、警察災害派遣隊、緊急消防援助隊、DMAT、緊急物資の輸送など、直接事業者等に対して手配依頼がなされる場合※2)には、これらすべてが人命に直結し迅速な対応が必要とされていることに鑑みれば、優先順位としてあらかじめ整理することは困難と考えられる。

なお、各自治体と船舶運航事業者等との間で大規模災害発生時の協力に関する協定が結ばれている場合において、協定を結んでいない自治体・機関等から緊急性の高い支援要請を受けた際の、協定相手に対する支援との優先順位の判断については、基本的に船舶運航事業者が行うことが妥当と考えられる。

※1)内閣府に設置される緊急災害対策本部(以下、「緊急災害対策本部」)

という。)を通して輸送手段の確保依頼がなされる場合

- ア) 被災自治体が直接輸送手段を確保することが困難である場合に、被災自治体は現地対策本部を経由し、緊急災害対策本部に対して輸送調整依頼を行う。
- イ) 緊急災害対策本部より国土交通省に対して輸送手段（民間船舶を含む）の確保要請がなされる。
- ウ) これを受け、民間船舶等を使用した輸送が必要と判断された場合には、海事局において事業者や業界団体等との連絡調整を行う。

出典：緊急災害対策本部事務局業務マニュアル（平成25年3月）

- ※2) 災害時の協力協定等に基づき、被災自治体や自衛隊、警察災害派遣隊、緊急消防援助隊、DMAT等の実動部隊から直接事業者や業界団体に対して船舶手配依頼を行う場合

(4) 今後の取組の方向性

- ①輸送調整実務に支障をきたさない範囲において、船舶手配にかかる情報連絡を円滑化するための具体的な工夫策について、関係省庁間で連携しつつ示すことが有効と考えられる。
- ②上述したとおり、初動期において実動省庁等が直接船舶手配依頼を行う場合の優先順位の整理は困難であるものの、民間船舶の活用を必要とする際に可能な限り迅速な手配を可能とするため、①に既述する船舶手配にかかる情報連絡の円滑化及び平時よりの関係者間の連携が重要であるとともに、上記2.(2)②ア)に既述する船舶活用の円滑化のための具体的施策の検討を通じて、事業者も含めた形での平時からの具体的な準備を進めることで、災害時の円滑な船舶活用を実現することが期待される。

第5章 大規模災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化

1. 検討の目的

- (1) 船舶の発揮しうる機能・役割について周知が図られるとともに、活用可能な船舶の確保及び迅速な把握のために必要な平時における環境整備がなされたとしても、災害発生時において実際に船舶活用に関する実務が円滑に行われるためには実務手順が整理される必要がある。
- (2) 自治体にとって、海上輸送は陸上輸送に比べて専門的知識と経験が必要となる輸送モードであり、大規模災害時において被災支援のための咄嗟の活用という点においては後回しになってしまうのではないかという意見もあった。

- (3) このため、大規模災害時における船舶の活用に関する実務の円滑化の観点から、自治体、国の地方支分部局、事業者など関係者間の情報連絡体制や対応手順の詳細を事前に確認しておくことや平時における防災訓練の実施などについて検討する。

2. 船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策について

(1) 実務手順円滑化のための事前確認

① 事前確認内容例

- ア) 船舶活用に関する関係者の役割分担や指示・命令系統
- イ) 関係者間の情報連絡体制や方法
- ウ) 海上支援の想定ルート
- エ) 地域周辺の使用可能船舶の把握
- オ) 地域内の港湾施設詳細の把握
- カ) 支援物資集積・保管場所の確保
- キ) 陸上ルートとの連結性

② 今後の取組の方向性

船舶活用に関する自治体等の実務手順を円滑化するため、①の事前確認内容や対応手順の詳細について、特定の地域ブロックをモデルとしてマニュアル例を作成することが有効と考えられる。

当該マニュアル例を参考に、各自治体において地域実情に応じたマニュアルの作成を促進することもあわせて重要である。例えば、災害の規模・状況によっては、特定地域の船舶の大部分が被災してしまう可能性もあることから、地域周辺の使用可能船舶の把握に際しては、小型船舶の広域的な運用も念頭に置きながらマニュアル作成に反映することも考えられる。

(2) 平時における防災訓練の実施

① 意義

- ア) 自治体、国の地方支分部局、事業者など関係者間の連携強化
- イ) 活用可能船舶の確保や出入港などの手順の習熟
- ウ) (1)の対応手順マニュアルの検証
- エ) 組織体制の機能確認及び評価
- オ) 地域住民の船舶活用に関する認識の高まり

② 今後の取組の方向性

(1)②に既述する災害時の船舶活用の対応手順マニュアルに基づき、各地域において平時より情報伝達訓練や実船舶を活用した対応訓練を可能な限り継続することが重要である。また、各省庁等で実施する防

災訓練の際の連携も手順の習熟や関係者間の連携強化には効果的であると考えられる。

ア) 情報伝達訓練イメージ

- ・ 輸送内容や目的地など要請内容の伝達ルートの確認
- ・ 要請内容から対応可能性のある船舶の抽出及び伝達に要する時間の確認
- ・ 特定の民間船舶の使用について交渉のシミュレーション
- ・ 港湾・航路の啓開に関する関係省庁、自治体等との連携の確認

イ) 実船舶を使用した対応訓練イメージ

- ・ 入港訓練
- ・ 港湾施設の状況、荷役や物資保管場所など船舶受け入れ体制の確認
- ・ 物資輸送終了後に行う被災者に対する生活支援（炊き出し、お風呂の提供等）に関する訓練
- ・ 子供向けの地震防災訓練（船上防災教室）の開催

(3) 関係事業者の事業継続計画や地域の防災計画への反映

対応手順のマニュアル化や防災訓練の実施によるフィードバックを基に、関係事業者の事業継続計画や地域の防災計画への具体的反映が期待される。

第6章 大規模災害時の防災計画体系における船舶活用の位置付けの整理

1. 検討の目的

- (1) 検討会における議論において、船舶の特性を生かした災害対応が円滑に実施されるためには、防災基本計画をはじめとする防災計画体系に、船舶の活用が適切に位置付けられ、関係者の共通認識の下に必要な環境整備が整えられている必要があるとの指摘がなされた。
- (2) 現行防災計画体系における船舶活用の位置付けの確認を行うとともに、上記の問題意識と前章までの議論を踏まえ、防災基本計画、地域防災計画等において盛り込むことを検討する内容の考え方を整理する。

2. 現行の防災計画体系における船舶活用の位置付け

大規模災害対策に係る政府の計画体系は、災害対策基本法に基づき整備されている。防災計画には、内閣総理大臣を会長とする中央防災会議が作成する我が国災害対策の最も基本となる防災基本計画、指定行政機関・指定公共機関が作成する防災業務計画、各地方公共団体が策定する地域防災計画があ

る。この他、災害応急対策については、地震発生時の各省庁の具体的な役割等を定める応急対策活動要領等を作成している。

以下においては、主要な計画等における船舶活用の位置付けについて整理する。

(1) 防災基本計画における船舶活用の位置付け

現行の防災基本計画においては、主に、物資供給のための海上交通の確保や、緊急輸送のための船舶の活用について記載されており、それ以外の活用方法については、一部、船舶による搜索活動や避難について記載があるものの、限定的である。

(2) 防災業務計画における船舶活用の位置付け

国土交通省防災業務計画においては、緊急輸送のための船舶の活用について記載されるとともに、被災者等に対する避難所の提供、炊事・入浴サービスの提供の場としての活用について記載がある。

(3) 地域防災計画における船舶活用の位置付け

岩手県、福島県、静岡県、愛知県、三重県、兵庫県、高知県及び神戸市の地域防災計画について確認したところ、それぞれの計画において船舶活用が位置付けられている。位置付け方や内容は様々であるが、緊急輸送手段としての活用が共通している。

三重県の防災計画においては、避難手段や一時的避難施設としての活用、医療施設が不足する場合の活用など船舶の機能の多面性に着目した位置付けとなっている。福島県、兵庫県及び神戸市の防災計画においては、救助・救急医療体制の文脈において傷病者の搬送や医療従事者の輸送手段としても位置付けられている。

岩手県の防災計画においては、船舶の確保経路、輸送の連絡や従事命令など緊急輸送を実施する際の実務手順について具体的に記載されている。

(4) 応急対策活動要領等における船舶活用の位置付け

首都直下地震、東南海・南海地震、東海地震それぞれの応急対策活動要領において、広域的に道路が寸断された場合に備えて海上輸送ルートが定められているほか、緊急災害対策本部等から海上輸送の依頼があった場合には国土交通省は船舶運航事業者等に緊急輸送の要請を行うこととされている。

自衛隊等の部隊輸送や緊急災害対策本部等による緊急輸送活動以外の船舶活用については明示されていないほか、輸送以外の機能の活用についての位置付けはなされていない。

3. 新たに位置付けを検討すべき内容の方向性

緊急輸送手段や陸上交通の代替輸送手段として活用する場合においても、前章までの議論を踏まえた十分な記載内容になっているかどうか改めて検討する必要がある。

また、一部の地域防災計画を除き、現行の防災計画体系においては、船舶の有する輸送手段以外の機能・役割を活用した内容がほとんど記載されていない。

輸送手段以外の機能についての議論の進捗や前章までの議論をふまえ、関係者間の役割分担を意識しつつ、防災計画体系のどのレベルにおいてどのような内容について位置付けを検討するか、考え方を以下に整理する。

(図-10) 防災計画体系への位置付けを検討する事項のイメージ (輸送機能)

船舶の機能・役割			防災基本計画における 関連記述(主な記述)	検討事項(案)		
機能	役割	内容		防災基本計画	地域防災計画	地方公共団体の実務マニュアル等
輸送機能	緊急輸送	・人員、車両等の輸送	<p>○緊急輸送(第2編第2章第5節3)</p> <p>緊急輸送関係省庁及び地方公共団体は、陸・海・空のあらゆる必要な手段を利用し、総合的・積極的に緊急輸送を実施するものとする。特に、機動力のあるヘリコプター、大量輸送が可能な船舶の活用を推進する。</p> <p>○国土交通省は、必要に応じ、又は非常本部等若しくは被災地方公共団体からの要請に基づき、港湾管理者、航空運送事業者、道路運送事業者、海上運送事業者、港湾運送事業者及び鉄道事業者に対して緊急輸送の協力要請を行うものとする。</p>	<p>○事業者に対して緊急輸送の協力要請を行うに際し、道路や港湾などのアクセスに関するインフラの復旧状況の情報提供を速やかに行うことが対応の可否の判断にとって重要であり、その趣旨について何らか盛り込むことを検討できないか。</p>	○左記に同じ。	○協力要請先である海上運送事業者のみならず、海上運送に関連する行政各部署、各種代理店、港運事業者など関係者連絡先の共有など。
		・通勤、通学者等の輸送	-			○発災時の具体的な代替交通手段として船舶の活用を念頭におき、具体手順等の内容を策定する際に考慮。
	陸上交通代替輸送	・帰宅困難者の輸送	<p>○帰宅困難者対策(第2編第1章第6節7)</p> <p>○首都圏を始めとする大都市圏においては、公共交通機関が運行を停止した場合、自力で帰宅することが困難な帰宅困難者が大量に発生することから、国及び地方公共団体は、「むやみに移動を開始しない」という帰宅困難者対策に対する基本原則や安否確認手段について平常時から積極的に広報するとともに、必要に応じて、滞在場所の確保等を推進するものとする。また、企業等に対して、従業員等を一定期間事業所等内に留めておくことができるよう、必要な物資の備蓄等を促したり、大規模な集客施設等の管理者に対して、利用者の誘導体制の整備を促すなど、帰宅困難者対策を行うものとする。</p>	<p>○帰宅困難者対策については、内閣府及び東京都等により検討が進められていることから、防災基本計画への盛り込むことを検討する内容については、同検討結果を踏まえた検討が妥当。</p>	○左記に同じ。	○左記に同じ。

(図-11) 防災計画体系への位置付けを検討する事項のイメージ (被災者支援機能・その他)

船舶の機能・役割			防災基本計画における 関連記述(主な記述)	検討事項(案)		
機能	役割	内容		防災基本計画	地域防災計画	地方公共団体の実務マニュアル等
被災者等支援機能	宿泊支援	・避難関連施設としての活用	○避難所(第2編第1章第6節7) ・市町村は、公民館、学校等の公共施設等を対象に、地域の人口、誘致圏域、地形、災害に対する安全性等に配慮し、その管理者の同意を得た上で、被災者が避難生活を送るための指定避難所をあらかじめ指定し、住民への周知徹底を図るものとする。 ○避難所の開設(第2編第2章第6節2) ・地方公共団体は、発災時に必要に応じ、指定避難所を開設し、住民等に対し周知徹底を図るものとする。また、必要があれば、あらかじめ指定した施設以外の施設についても、災害に対する安全性を確認の上、管理者の同意を得て避難所として開設する。さらに、要配慮者に配慮して、被災地域外の地域にあるものを含め、民間賃貸住宅、旅館・ホテル等を避難所として借り上げるなど、多様な避難所の確保に努めるものとする。	被災者等の一時避難所として船舶を活用することは、これまでも活用事例がある。 陸上の施設と比べ継続性は同等ではないことに留意しつつも、旅館、ホテルに加えて指定避難所の補完的機能としての一時的活用について検討を促進する観点から、旅館・ホテルに加え、船舶を追加することも検討できないか。	○宿泊施設として船舶を活用する事については、「指定避難所」の「補完的機能」として位置付けられると考えられることから、市町村が避難所を確保する際に、地域の特性を踏まえ船舶を宿泊施設として活用する旨を盛り込むことを検討できないか。	
	給食・給水支援	・被災者・支援者向けの活用	○ライフライン施設等の機能の確保(第2編第1章第1節2) ・ライフラインの被災は、安否確認、住民の避難、救命・救助等の応急対策活動等に支障を与えるとともに避難生活環境の悪化等をもたらすことから、国、地方公共団体及びライフライン事業者は、上下水道、工業用水道、電気、ガス、石油・石油ガス、電話等のライフライン関連施設や廃棄物処理施設について、災害に対する安全性の確保を図るとともに、系統多重化、拠点の分散、代替施設の整備等による代替性の確保を進めるものとする。廃棄物処理施設については、大規模災害時に稼働することにより、電力供給や熱供給等の役割も期待できることから、始動用緊急電源のほか、電気・水・熱の供給設備を設置するよう努めることとする。		○給食・給水・電力供給・通信等船舶の有する生活支援機能は、地域の実情によっては、応急対策活動を支援するために活用への期待が高い場合もあることから、「ライフライン施設等の機能」を補完するものとして、平時における海上運送事業者との協定締結などについて盛り込むことも検討できないか。ただし、船舶からの電力供給など陸上側にも設備設置を必要とする機能の活用については、そうした対応への準備もあわせて記載することを検討することが必要ではないか。	
	入浴支援	・被災者、支援者向けの一時的な活用		○「被災者支援機能」のうち「宿泊支援」に同じ	○「被災者支援機能」のうち「宿泊支援」に同じ	
その他の機能	電力供給	・電力供給が遮断されたエリアへの提供	○「被災者支援機能」のうち「給食・給水支援」に同じ	○「被災者支援機能」のうち「給食・給水支援」に同じ		
	医療	・災害関連死予防に向けた高血圧、糖尿病等の慢性疾患の医療継続、悪化防止のための救護所の設置場所の提供など	○被災地域内の医療機関による医療活動(第2編第2章第4節2) 被災地域内の医療機関は、患者の急増等に対応するため、相互に密接な情報交換を図り、必要に応じて、他の医療機関等に協力を求めるよう努めるものとする。	○内閣府において検討が進められている、医療モジュールを船上で使用(民間船舶の活用)することの検討状況を踏まえるとともに、被災者を船内に収容し船内に設けた救護所でJMATAが医療活動をするというイメージのもとで被災者への日常医療を行うことは、専門的な設備を持たない民間船舶にも十分に貢献できる余地があることを踏まえ、盛り込む内容を検討する必要がある。	○高度な医療を要しない、災害関連死予防に向けた高血圧、糖尿病等の慢性疾患の医療継続、悪化防止のための「救護所」として、船舶の活用が可能であると想定されることから、その旨を盛り込むことを検討できないか。	
	通信	・船舶に設置されている通信機能の活用 ・船舶に放送施設・中継施設等を設置することによる地域の通信機能の強化	○通信手段の確保(第2編第1章第6節2) 国、地方公共団体等は、災害時の情報通信手段について、平常時よりその確保に努め、その整備・運用・管理及等に当たっては、次の点について十分考慮するものとする。		○船舶の有する通信機能は、地域の実情によっては、災害時の情報通信手段としての活用も考えられることから、船舶の有する通信機能の活用について、「整備・運用・管理等」に当たって考慮する事項として盛り込むことを検討できないか。	

これまでの実例が少ない医療・通信等の機能については、災害時における医療や通信体制のあり方全体の検討の中で、民間の船舶活用がどの程度位置付けられるのかが現時点においては必ずしも明確でないため、本検討会における議論の中で指摘のあった意見について、一つの考え方として提示するものである。

更に、今後策定される南海トラフ地震防災対策推進基本計画及び首都直下地震緊急対策推進基本計画に合わせて、国土交通省においては、国土交通省が取り組むべき対策として南海トラフ巨大地震対策計画及び首都直下地震対策計画をとりまとめているところである。南海トラフ巨大地震対策計画中間とりまとめ（平成25年8月）では、今後、国土交通省の各地方支分部局が協力し、関係機関と連携しながら、地域の実情や被害想定等を踏まえた地方ブロックごとのより具体的かつ実践的な地域対策計画を策定していくこととしている。こうした地域対策計画策定の作業においても、本検討会での議論を踏まえ、防災計画体系における船舶活用の位置付けの検討との整合性を図りつつ具体的に反映していく必要がある。

おわりに

豊かな自然に恵まれる日本はその恩恵を享受する一方で、地震や台風などの自然災害の脅威に常にさらされている。東日本大震災発生から3年の月日が流れたが、その間にも平成25年10月には、台風26号による伊豆大島の土砂災害が起こり、大きな被害をもたらした。自然災害の脅威から完全に逃れることは不可能である以上、災害が発生した際の応急活動や被災者生活の支援を円滑化することは国民の生命、財産を守る上で重要な政策課題である。

船舶は人員、車両・機材等の大量輸送が可能であり、災害時には被災地への支援物資輸送、災害復旧要員や機材等の緊急輸送、入浴や食事の提供など被災者支援に活躍している。

本検討会では、約1年にわたって、災害が発生した際の応急活動や被災者生活の支援の円滑化にあたり、船舶の有する機能に基づく具体的な活用方策や課題への対応策を議論してきたものである。

今後、国土交通省においては、本検討会での議論を踏まえ、関係行政機関、事業者と連携を図りつつ、輸送や被災者支援のほか、医療や電力供給等の新たな機能も含め、災害時において船舶の果たしうる役割について一般にも広く認知を図るとともに、大規模災害時における民間船舶活用の円滑化に関し、平事業からの離脱円滑化方策、船舶活用ニーズと活用可能な船舶のマッチングのあり方、船舶活用に関する実務手順の円滑化等の具体的施策を実行することを強く期待する。

また、災害時において民間船舶が役割を果たす大前提として、船舶運航事業の維持・活性化が重要である。燃料油価格の高止まりや、精査は必要なものの、高速道路料金の影響等により、船舶運航事業をめぐる環境が厳しい中で、古くから人々の生活の足となり、物流の大動脈を担ってきた船舶運航事業の社会的意義について今一度喚起し、本報告のまとめとしたい。

(参考)

「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会」委員名簿

【学識経験者】

井上 欣三 神戸大学 名誉教授
武田 文男 政策研究大学院大学 教授
庄司 るり 東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科研究院 教授

【海運事業者関係】

藤井 英男 日本内航海運組合総連合会 調査企画部 部長
一色 昭造 一般社団法人日本旅客船協会 副会長
佐々木 正美 新日本海フェリー株式会社 常務取締役

【物流事業者関係】

赤坂 伸二 一般社団法人日本物流団体連合会 業務部 部長
富田 博行 日本通運株式会社 業務部 専任部長

【現地救援活動組織関係】

近藤 久禎 厚生労働省医政局災害医療対策室DMAT事務局 次長

【地方公共団体等】

會川 雅行 岩手県 総務部総合防災室 防災危機管理監
猪狩 英二 福島県 土木部港湾課 課長
有馬 英之 静岡県 危機管理部危機政策課 参事
原田 信一 愛知県 防災局災害対策課 課長
田中 貞朗 三重県 防災対策部災害対策課 課長
計倉 浩壽 関西広域連合 広域防災局広域企画課 課長
(兵庫県 企画県民部防災企画局広域企画室 室長)
春名 誠治 神戸市 みなと総局経営企画部 防災担当課長
中城 盛男 高知県 港湾・海岸課 課長

【関係省庁】

宮坂 祐介 内閣府政策統括官(防災担当)参事官(防災計画担当)
菅原 隆拓 防衛省 運用企画局事態対処課 課長
近藤 知尚 警察庁 警備局警備課 課長
杉田 憲英 消防庁 国民保護・防災部防災課 広域応援室 室長
渡邊 元尚 国土交通省 大臣官房参事官(運輸安全防災)
岩城 宏幸 国土交通省 大臣官房参事官(物流産業)
塚原 浩一 国土交通省 水管理・国土保全局防災課 課長
守屋 正平 国土交通省 港湾局海岸・防災課 課長
大石 英一郎 国土交通省 海事局内航課 課長

参考資料集

(参考資料 1-1) 帰宅困難者対策関係 (首都直下地震帰宅困難者対策協議会)

首都直下地震帰宅困難者対策協議会(平成23年9月20日設置)、内閣府・東京都共同事務局



背景

- ◆ 東日本大震災の影響により、首都圏では多くの公共交通機関等に支障が生じ、約515万人(内閣府推計)に及ぶ帰宅困難者が発生、首都直下地震発生時に備え、帰宅困難者等対策を一層強化する必要性を顕在化させた。
- ◆ こうした背景を踏まえ、内閣府(防災担当)及び東京都が、帰宅困難者等対策について、東日本大震災の教訓を踏まえ、国、地方公共団体、民間企業がそれぞれの取組に係る情報を共有するとともに、横断的な課題や取組について検討するために設置。

一斉帰宅抑制の基本方針を策定(平成23年11月)

平成23年11月、首都直下地震発生時においては、「むやみに移動を開始しない」という基本原則を実行あるものとするため、個人や事業者、行政機関が取り組むべき基本事項を定めた。

最終報告・ガイドラインの策定(平成24年9月)

ガイドラインの種類	内容
事業所における帰宅困難者対策ガイドライン	従業員を施設内待機させるための事前準備、災害時の手順 等
大規模な集客施設や駅等の利用者保護ガイドライン	利用者を保護するための事前準備、災害時の手順 等
一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン	一時滞在施設の確保のための役割分担、施設を円滑に運営するための事前準備、災害時の手順 等
帰宅困難者等への情報提供ガイドライン	帰宅困難者への適時・適切な情報を提供するため、関係機関間の連携、事前準備 等
駅前滞留者対策ガイドライン	駅前滞留者対策協議会の設立、概要、今後の展開の方向性 等

帰宅困難者等の搬送について(最終報告より)

- 帰宅困難者等は、地震発生以降の混乱が落ち着いた後、特に、救命・救助活動が落ち着いたと考えられる発災後おおむね4日目以降を目処に、順次帰宅することを想定している。
- バス・タクシーや船舶等の搬送手段は、鉄道に比べて輸送力に限りがあることから、帰宅困難者の全てを代替搬送手段により搬送することは現実的ではないことから、特別搬送者(障がい者、高齢者、妊婦又は乳児連れの人、遠距離通学の小学生等)を対象とすることを基本とする。
- 国、地方公共団体及び民間企業が調整の上、「帰宅困難者等搬送マニュアル(仮称)」を策定し、図上訓練や実働訓練を実施する。

(参考資料1-2) 帰宅困難者対策関係(首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議)

首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議(平成25年1月設置) 内閣府・東京都共同事務局

目的

- ◆ 平成23年9月に設置された「首都直下地震帰宅困難者等対策協議会」において策定されたガイドラインの更新、帰宅困難者搬送マニュアル(仮称)の作成、各構成員の対策の進捗状況の共有など、各機関における帰宅困難者等対策に係る調整や情報交換を行うことを目的として、平成25年1月に設置。

検討状況

- ▶ 本調整会議では、帰宅困難者を受け入れる施設として公的施設・民間施設を問わず一時滞在施設の指定を推進しているが、特に民間事業者が保有する施設の一時滞在施設の管理責任については統一的な考え方が示されていない。
- ▶ このため、これらの責任の範囲等を関係機関で明らかにして共有し、民間事業者による一時滞在施設の確保の促進を図ることを目的として、平成25年6月に「一時滞在施設の確保に関するワーキンググループ」を設置し、検討が進められている。
- ▶ また、上述の取組により徒歩帰宅者を対象とした対策の検討の他、「特別搬送者」を対象とした搬送マニュアルの作成の検討が進められている。



(参考資料 1 - 3) 帰宅困難者対策関係 (東京都関係)

東京都帰宅困難者対策条例(平成24年3月制定、平成25年4月施行)

目的

- ◆ 大規模災害の発生に伴い、多数の帰宅困難者が生じる事による混乱等の発生を防止するために、帰宅困難者対策の推進に必要な体制を確立するとともに、施策の基本的事項を定める事により、帰宅困難者対策を総合的かつ計画的に推進し、もって都民の生命、身体及び財産の保護並びに首都機能の迅速な回復を図る。

(条例の内容)

- 企業等従業員の施設内待機の努力義務化
- 企業等従業員の3日分の備蓄(飲料水、食料等)の努力義務化
- 集客施設、駅等の利用者保護の努力義務化
- 学校等における児童・生徒等の安全確保の努力義務化
- 官民による安否確認と災害関連情報提供のための体制整備等
- 一時滞在施設の確保に向けた都、国、区市町村、民間事業者との連携協力
- 帰宅支援(代替の交通手段及び輸送手段並びに災害時帰宅支援ステーションの確保に向けた連携協力等)

東京都帰宅困難者対策実施計画(平成24年11月)

対策の柱	主な内容
一斉帰宅の抑制	・企業における従業員等の施設内待機や、そのための備蓄を推進する。
一時滞在施設の確保	・帰宅困難者等を一時的に受け入れるための一時滞在施設を可能な限り多く確保するとともに、災害時における運営方法をあらかじめ明確にしておく必要がある。
安否確認と情報提供のための体制整備	・発災時の「むやみに移動を開始しない」ことの周知・広報 ・家族の安否、被害状況や公共交通機関の復旧見通し等、冷静な行動をとるために必要な情報を帰宅困難者が自ら入手できることが重要。
混乱収拾後の帰宅支援	・長距離の徒歩が困難な災害時要援護者に対しては、バスや船舶等の代替輸送を確保し、優先して搬送することが必要。

東京都帰宅困難者対策ハンドブック(平成25年1月)

目的

東京都帰宅困難者対策条例、東京都帰宅困難者対策実施計画、首都直下地震帰宅困難者等対策協議会でとりまとめた最終報告やガイドラインの内容を踏まえ、各事業所での帰宅困難者対策を進める上で参考となるよう作成。

(参考資料 1 - 4) 帰宅困難者対策関係 (関東運輸局関係)

首都直下地震発生時における船舶の活用(平成23年12月取りまとめ)

目的

- ◆首都直下地震帰宅困難者等対策協議会等で、帰宅困難者輸送等について議論が交わされていた中で、陸上交通モードの代替輸送手段、又は補完輸送手段として水路(船舶)の活用が注目されており、帰宅困難者の輸送手段・一時的避難場所、緊急物資輸送に活用する事を目的として、情報を収集・集約した。

内容

- ◆主な内容としては、東京湾内の海上(水上)交通の現状、災害時ホテルシップ可能船舶の現状、港湾・河川の岸壁の状況、災害時輸送協定の締結状況等であるが、東京湾内の耐震強化岸壁の整備状況、東京都内の防災船着場・リバーステーションの整備状況等についても整理した。これらの情報は、常に追加・更新していくとともに、各所へも提供し、活用している。

防災に関する意見交換会(平成24年1月20日設置)

目的

- ◆旅客船協会・事業者、港湾・河川を整備・管理している行政機関との連携が、首都直下地震発生時に船舶を活用する上で重要であることから、日頃から情報共有・交換できる体制を構築し、災害時には連携して対応していくことを目的として、意見交換会を開催。

「防災に関する意見交換会」連絡網を整備(平成24年6月)

- 東京都、関東地方整備局、関東運輸局、業界団体、船舶運航事業者により構成。
- 平常時は「安全・防災に関する情報」を提供し状況共有を図るとともに、緊急時の連絡網として活用。

防災訓練への参加

- 東京都が実施する帰宅困難者対策訓練に参加し、船舶を活用する上での問題点の洗い出しを行っている。

今後の方向性

- 船舶を活用した帰宅困難者搬送については、今後の、9都県市での議論との連携のあり方を検討していく。

(参考資料2) 医療対応を想定した民間船舶の導入事例

大型ベッドの搬入が可能



<船舶の特徴>

○通常個室、通路やエレベーター等において、幅や奥行きなどに配慮し、災害時等においてストレッチャーの搬入が可能なレイアウトとしている。

資料提供：津軽海峡フェリー株式会社



(参考資料3) 電力供給機能

1. これまでの利用及び実験例など

- 陸・海電カコネクティングユニットS2L※の開発(船舶電源を活用するためのユニット)
 - ・東京海洋大学エネルギーフロンティアセンター 刑部真弘教授
- 海を利用した省エネと災害対策の取り組み
 - ・岩手三陸(久慈市、野田市、田野畑村)で実証実験
 - ー東日本大震災において、津波被害等により陸上の電力供給機能が消失
 - ー沖合に避難していたイカ釣り漁船が沖合で煌々と明かりを放っていた
 - ー三陸の実証実験では、技術的な課題等を検証(船舶から陸へ送電)
 - ※久慈市において継続予定
 - ・横浜八景島、東京海洋大、横浜市が連携して実施
 - ー八景島エコプロジェクト(エコアイランド)
 - ーレストラン船を用いたデモンストレーション(横浜スマートイルミネーション)
- 昭和大学新豊洲病院(平成26年開院予定)
 - ・災害時には、東京海洋大学の船舶から電力供給を行う



津波等による送電設備の被災状況
 送電鉄塔の破損状況
 停電の一例) 洋野町種市病院 停電時間 32時間
 久慈市久慈病院 停電時間 30時間
 (資料: 船舶を利用したスマートグリッド 東京海洋大刑部教授)

2. 課題

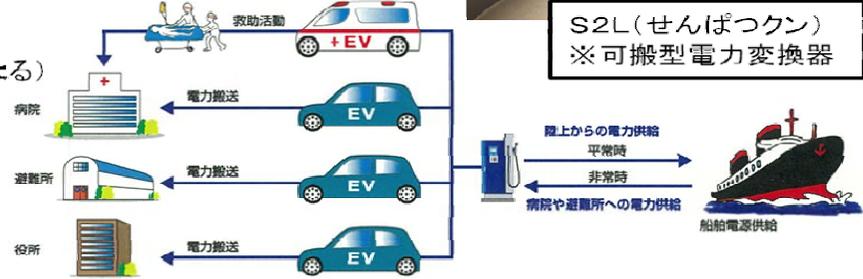
- 技術的には可能であるが、船舶から陸へ送電する為には電力会社の協力が必要となる。
 ※緊急時の送電については運用上認められていた。(管内開時)
- 船から電力供給を受けるために必要な設備の設置に係る費用が必要
 (必要となる主な設備)
 - ・可搬型電力変換器 ー約80万円
 - ・送電線巻き取り機 ー約200万円 ※数百m程度(配線延長による)



S2L(せんぱつくん)
 ※可搬型電力変換器

(参考) 電力供給効果の例

- 中型イカ釣り漁船(130~184GT)(400~500kw)
 - ー一般家庭1,000世帯相当
- 大型フェリー(約15,000GT)(約18,000kw×2機)
 - ー一般家庭72,000世帯相当



電力供給イメージ(バッテリーを通じた供給例)(資料: 東京海洋大学HP)

(参考資料4) 災害対策基本法に基づく指定公共機関の指定のあり方

活用可能船舶の確保に向けて、災害支援関連の輸送等を優先させることの社会的位置づけや利用者、株主の理解を得る観点等から、災害対策基本法の指定公共機関について検討する。

1. 災害対策基本法の指定公共機関について

■ 指定公共機関に求められる役割

平時

- ・防災業務計画の作成(法第39条)【義務】
→防災基本計画に基づく防災業務計画の作成及び修正、作成・修正時の内閣総理大臣への報告、関係都道府県知事への通知、要旨の公表、関係行政機関等に対する協力要請
- ・防災訓練の実施(法第48条)【義務】
→単独又は共同での防災訓練の実施、防災業務計画への訓練実施の定め
- ・防災に必要な物資・資材の備蓄(法第49条)【義務】
→平常時から災害応急対策又は災害復旧に必要な物資及び資材の備蓄・整備・点検、施設及び設備の整備・点検

緊急時

- ・災害時における応急対策の実施(法第50条)【義務】
→被災者の救難・救助その他保護に関する事項、緊急輸送の確保に関する事項等の実施
- ・災害時の情報の収集・伝達(法第51条)【努力義務】
→的確な情報の把握及び伝達
- ・防災業務計画に基づいた、災害応急・復旧の取組(法第80条、87条)【義務】
→応急措置の実施及びそれに必要な労務、施設等の確保について関係機関への応援要求、災害復旧の実施
- ・被災者の運送(法第86条の14)・物資の運送(第86条の18)【指定公共機関に対する協力要請】
→被災者の保護のための運送、災害応急対策に必要な物資・資材の運送

■海運事業者に求められる役割

➤被災者の運送

都道府県知事は、被災者の保護の実施のため緊急の必要があると認めるときは、運送事業者である指定公共機関又は指定地方公共機関に対し、運送すべき人並びに運送すべき場所及び期日を示して、被災者の運送を要請することができる。(災害対策基本法第86条の14第1項)

➤災害応急対策必要物資の運送

指定行政機関の長若しくは指定地方行政機関の長又は都道府県知事は、災害応急対策の実施のため緊急の必要があると認めるときは、指定行政機関の長及び指定地方行政機関の長にあつては運送事業者である指定公共機関に対し、都道府県知事にあつては運送事業者である指定公共機関又は指定地方公共機関に対し、運送すべき物資又は資材並びに運送すべき場所及び期日を示して、当該災害応急対策の実施に必要な物資又は資材(次項において「災害応急対策必要物資」という。)の運送を要請することができる。(災害対策基本法第86条の18第1項)

■指定公共機関と指定地方公共機関の役割分担

条文上の違い

災害対策基本法の条文上では、指定公共機関と指定地方公共機関で、義務等に明確な違いはみられない。

役割の違い

- ・ある一定の広域性があり、国の緊急災害対策本部による緊急輸送の要請に対応しうる等、国による指定がふさわしい事業者については指定公共機関として指定し、営業地域に限られる等、都道府県知事による指定で足りる事業者については、指定地方公共機関として関係都道府県において指定するもの。
- ・国の指定公共機関と、地方の指定地方公共機関が重複すると、国の緊急災害対策本部の本部長である内閣総理大臣からの緊急輸送の要請と、都道府県の災害対策本部の本部長である都道府県知事からの緊急輸送の要請の双方に対応することが困難になるため、重複して指定はしないこととしている。

(参考)

災害対策基本法第2条第6号

指定地方公共機関 地方独立行政法人(地方独立行政法人法(平成十五年法律第百十八号)第二条第一項に規定する地方独立行政法人をいう。)及び港湾法(昭和二十五年法律第百十八号)第四条第一項の港務局、土地改良法(昭和二十四年法律第百九十五号)第五条第一項の土地改良区その他の公共的施設の管理者並びに都道府県の地域において電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、当該都道府県の知事が指定するものをいう。

■ 指定公共機関の定義

指定公共機関は、災害対策基本法第2条第5号において、公共的機関及び公益的事業を営む法人で、内閣総理大臣が指定するものと定義されており、平成26年1月現在で63機関が指定されている。

(参考)

災害対策基本法第2条第5号

指定公共機関 独立行政法人(独立行政法人通則法(平成十一年法律第百三号)第二条第一項に規定する地方独立行政法人をいう。)、日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会その他の公共的機関及び電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、内閣総理大臣が指定するものをいう。

■ 指定公共機関一覧(平成26年1月現在)

公共的機関	独立行政法人	独立行政法人 独立行政法人防災科学技術研究所(H13.3) 独立行政法人放射線医学総合研究所(H13.3) 独立行政法人日本原子力研究開発機構(H17.10) 独立行政法人国立病院機構(H16.5) 独立行政法人農業・食品産業技術総合研究機構(H18.4) 独立行政法人森林総合研究所(H13.3) 独立行政法人水産総合研究センター(H13.3) 独立行政法人土木研究所(H13.3) 独立行政法人建築研究所(H13.3) 独立行政法人海上技術安全研究所(H13.3) 独立行政法人港湾空港技術研究所(H13.3) 独立行政法人水資源機構(H16.5) 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構(H17.10) 独立行政法人原子力安全基盤機構(H24.9)
	日本銀行(S37.8)	
	日本赤十字社(S37.8)	
	日本放送協会(S37.8)	
	その他の公共的機関	東日本高速道路株式会社(H17.10) 首都高速道路株式会社(H17.10) 中日本高速道路株式会社(H17.10) 西日本高速道路株式会社(H17.10) 阪神高速道路株式会社(H17.10) 本州四国連絡高速道路株式会社(H17.10) 成田国際空港株式会社(H16.6) 新関西国際空港株式会社(H24.7) 中部国際空港株式会社(H17.1) 日本郵便株式会社(H24.10)

■ 指定公共機関一覧(平成26年1月現在)(つづき)

公益の事業を営む法人	電気	北海道電力株式会社(S37.8) 東北電力株式会社(S37.8) 東京電力株式会社(S37.8) 北陸電力株式会社(S37.8) 中部電力株式会社(S37.8) 関西電力株式会社(S37.8) 中国電力株式会社(S37.8) 四国電力株式会社(S37.8) 九州電力株式会社(S37.8) 沖縄電力株式会社(S64.9) 電源開発株式会社(S37.8) 日本原子力発電株式会社(S64.9)
	ガス	東京瓦斯株式会社(S68.4) 大阪瓦斯株式会社(S68.4) 東邦瓦斯株式会社(S68.4) 西部瓦斯株式会社(H25.10)
	輸送	日本通運株式会社(S58.4) 福山通運株式会社(H25.10) 佐川急便株式会社(H25.10) ヤマト運輸株式会社(H25.10) 西濃運輸株式会社(H25.10)
	鉄道	北海道旅客鉄道株式会社 (S62.3) 東日本旅客鉄道株式会社 (S62.3) 東海旅客鉄道株式会社 (S62.3) 西日本旅客鉄道株式会社 (S62.3) 四国旅客鉄道株式会社 (S62.3) 九州旅客鉄道株式会社 (S62.3) 日本貨物鉄道株式会社 (S62.3)
	電気通信	日本電信電話株式会社(S60.3) 東日本電信電話株式会社(H11.6) 西日本電信電話株式会社(H11.6) エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ株式会社(H11.6) ソフトバンクテレコム株式会社(H25.10)
	移動通信	KDDI株式会社(H15.3) 株式会社NTTドコモ(H25.10) ソフトバンクモバイル株式会社(H25.10)

※平成26年1月現在で、海運事業者は指定されていない。

2. 他法令の指定公共機関について

■海運事業者の指定の現状

新型インフルエンザ等対策特別措置法

旅客	オーシャントランス株式会社
	商船三井フェリー株式会社
	新日本海フェリー株式会社
	太平洋フェリー株式会社
	マルエーフェリー株式会社
内航	旭タンカー株式会社
	上野トランステック株式会社
	鶴見サンマリン株式会社
	日本海運株式会社
	井本商運株式会社
	川崎近海汽船株式会社
	近海郵船株式会社
	栗林商船株式会社
琉球海運株式会社	

国民保護法

旅客	オーシャントランス株式会社
	商船三井フェリー株式会社
	新日本海フェリー株式会社
	太平洋フェリー株式会社
	マルエーフェリー株式会社
	株式会社名門大洋フェリー
	宮崎カーフェリー株式会社
	株式会社フェリーさんふらわあ
内航	阪九フェリー株式会社
	井本商運株式会社
	川崎近海汽船株式会社
	近海郵船株式会社
	栗林商船株式会社
琉球海運株式会社	