

南海トラフ巨大地震対策計画
北海道ブロック地域対策計画

< 第 1 版 >

国土地理院北海道地方測量部
東京航空局新千歳空港事務所
北海道運輸局
北海道開発局
札幌管区气象台
第一管区海上保安本部

平成 26 年 3 月

はじめに

本計画は、南海トラフ巨大地震による国家的な危機に備えるべく、国土交通本省で策定した「国土交通省 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22日)を基本に、北海道ブロックとして国土交通省の地方支分部局が協力し、巨大地震発生直後から概ね7日～10日目までの間を中心に、緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項を記載したものである。

緊急時に実施すべき又は平時から準備しておく事項については、具体的かつ実践的に記載するとともに、本計画に基づき関係機関等が連携して広域的な対応・支援策の検討を進め、その結果顕在化した課題を踏まえ、本計画を逐次改善していくこととする。

なお、本計画で対象とする北海道ブロックとは、北海道の全域とする。

北海道ブロック地域対策計画

目次

第1章 地域対策計画の位置づけ

- 1-1 南海トラフ巨大地震の被害想定 -1-
- 1-2 地域対策計画の意義・位置づけ -2-
 - (1) 地域対策計画としてとりまとめる事項
 - ① 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画(3章)
 - ② 南海トラフ巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策(4章)
 - (2) 各種活動計画の策定内容
 - (3) 各機関相互の連携
 - (4) 大規模災害時の後方支援基地並びに代替ルート、代替施設の確保
 - (5) 大規模災害時の諸資源供給拠点

第2章 南海トラフ巨大地震(M9クラス)が発生した場合に想定される事態

- 2-1 支援協力にあたり重視する深刻な事態 -4-
 - (1) 北海道の被災地支援
 - (2) 北海道から被災地への応援派遣

第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

- 3-1 「テーマ①:短時間で押し寄せる巨大な津波からの避難を全力で支える」 -7-
- 3-2 「テーマ②:数十万人の利用者を乗せる鉄道や航空機等の利用者について、何としてでも安全を確保する」 -8-
- 3-3 「テーマ③:甚大かつ広範囲の被害に対しても、被災地の情報を迅速・正確に収集・共有し、応急活動や避難につなげる」 -9-
- 3-4 「テーマ④:無数に発生する被災地に対して、総合啓開により全力を挙げて進出ルートを確保し、救助活動を始める」 -12-

3-5 「テーマ⑤：被害のさらなる拡大を全力でくい止める」 -13-

3-6 「テーマ⑥：民間事業者等も総動員し、数千万人の被災者・避難者や被災した自治体を全力で支援する」 -14-

3-7 「テーマ⑦：事前の備えも含めて被害の長期化を防ぎ、1日も早い生活・経済の復興につなげる」 -19-

第4章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

4-1 支援物資のバックアップ拠点 -22-

4-2 広域輸送ネットワークの強化 -23-

●重要テーマ

- ・災害対策用ヘリコプターの派遣による迅速な応援活動の実施
- ・TEC-FORCE の被災地への速やかな派遣

<添付資料>各種計画等

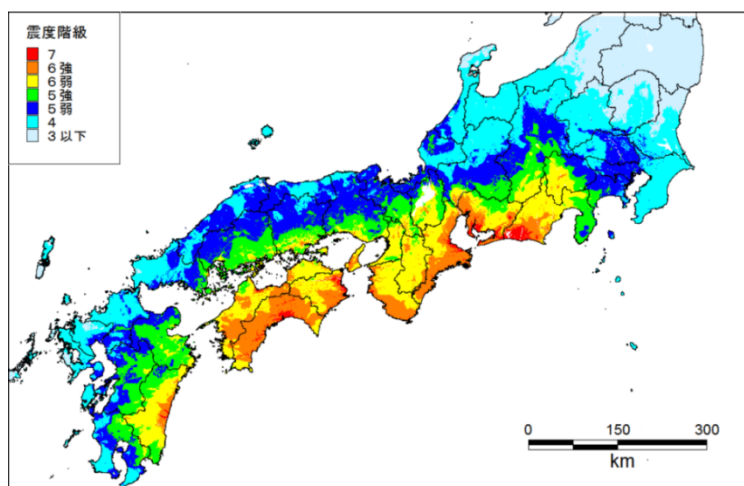
- ・南海トラフ巨大地震に対応した災害対策用ヘリコプター「ほっかい」応援飛行計画(北海道開発局)
- ・南海トラフ巨大地震に対応した TEC-FORCE 等派遣計画(北海道開発局)
- ・広域防災フロート運用マニュアル(広域防災フロートの派遣エリアの拡大について)(北海道開発局)
- ・北海道運輸局緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)活動計画

第 1 章 地域対策計画の位置づけ

1-1 南海トラフ巨大地震の被害想定

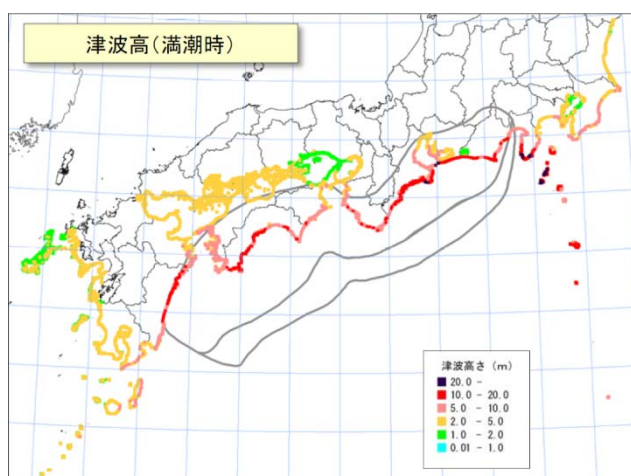
中央防災会議が平成25年5月に公表した「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」では、南海トラフ巨大地震が発生した場合、関東から九州までの太平洋側の広範囲で震度6強から震度7の強い揺れが発生し、沿岸域には場所によっては巨大な津波が短時間のうちに襲来すると想定されている。

北海道内の被災については、公表されている想定震度(図1)が最北の福島県で震度3であるため、北海道はほとんどの地域で被害が発生しないと想定される。ただし、北海道の太平洋沿岸部では、津波による影響(図2)に留意する必要がある。



出典：南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)(平成25年5月、中央防災会議)

図1 南海トラフ巨大地震(陸側ケース)の震度分布



出典：南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)(平成25年5月、中央防災会議)

図2 南海トラフ巨大地震(陸側ケース)の津波高分布図

1-2 地域対策計画の意義・位置づけ

(1)地域対策計画としてとりまとめる事項

北海道は、南海トラフ巨大地震で大きな被害を受ける関東以西に対し、応援要員、資機材や緊急支援物資等諸資源の供給拠点として大きな役割を担っている。

本計画は、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画 中間とりまとめ」に基づき、北海道ブロック地方支分部局等として、取り組むべき具体的な対策をまとめるものである。

取り組むべき対策は、応急活動計画と戦略的に推進する対策で構成し、以下の内容を整理する。

①南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画(3章)

東日本大震災の教訓を踏まえ、巨大地震発生直後から初動・応急期を中心に、北海道ブロック地方支分部局等として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項について記載している。

②南海トラフ巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策(4章)

円滑な支援体制を構築するため北海道ブロック地方支分部局等として取り組むべき予防的な対策を記載している。

北海道ブロック地方支分部局等は、本計画等に基づき、関係機関等と連携して更なる検討を進め、抽出された新たな課題を踏まえ、地域対策計画の更新時に反映していく。

なお、応急活動計画や戦略的に推進すべき対策等について、関係機関の他にも、支援協力を要請する協定事業者等、民間事業者等への理解や意識が深まるよう、今後、本計画等を広く周知する。

(2)各種活動計画の策定内容

南海トラフ巨大地震が発生した場合は、広範囲に甚大な被害が発生する恐れがあり、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策計画 中間とりまとめ」では「被災への対応は国土交通省の現有する活動能力を大きく上回る可能性が高く、実際の被災状況等を踏まえつつ求められる応急活動に対して優先順位をつけて対処することになる。」とされている。

つまり、災害応援を求める規模が極めて大きく支援する規模を大きく上回るものであることから、支援側としては、支援可能な規模を設定するとともに、中部や関西方面等一次進出先を仮に設定したうえで進出経路の設定を行う。

(3)各機関相互の連携

各種活動計画のとりまとめにあたっては、単独の機関で実施できる活動もあるが、北海道内の各機関等が連携することにより、より効果的、効率的となる活動もあるため関係機関相互で十分な調整、情報共有を図っていくものとする。

また、関係機関相互の情報共有や連携がより強固となるよう北海道大規模災害対応連絡会を活用するなどし、本計画に位置付けた被災地域の支援に資する連携方法等について、実効性を高めていくための検討を進めていく。

(4)大規模災害時の後方支援基地並びに代替ルート、代替施設の確保

南海トラフ巨大地震においては、北海道ブロック内は被災が少ないことが想定されることから、北海道内の陸・海・空路拠点の後方支援基地及び広域的な代替受入施設として活用し、関東から九州までの太平洋側の被災地へは、被災地の要請に応じた柔軟なルート選択により、支援を行うことができる。

(5)大規模災害時の諸資源供給拠点

北海道は、南海トラフ巨大地震で大きな被害を受ける関東以西に対し、即応要員、資機材や緊急支援物資等諸資源の供給拠点として大きな役割を担っている。

また、被災地への緊急支援物資輸送やサプライチェーンを迅速に確保するため、東北・北陸ブロックと連携し、日本海側の道路や鉄道、航路等の輸送ルートを活用した支援を行うことができる。

第 2 章 南海トラフ巨大地震(M9クラス)が発生した場合に想定される事態

本計画では、中央防災会議が公表した「南海トラフ巨大地震対策について(最終報告)」(平成 25 年 5 月)や東日本大震災の教訓を踏まえ、北海道ブロック地方支分部局等として、被災地への支援協力の観点から、南海トラフ巨大地震が発生に伴う事態を具体的に想定し、対策の検討を行う。

2-1 支援協力にあたり重視する深刻な事態

(1)北海道の被災地支援

①緊急支援物資・人員等の供給、人流・物流の受け入れ

南海トラフ巨大地震では、東日本大震災を越える甚大な被害が想定されており、多様な輸送モードを活用した緊急支援物資・人員の供給や、経済活動を支えるエネルギー等のサプライチェーンの確保が求められる。また、航空機や海上コンテナ貨物等の代替受入が想定されるため、受入体制等を確保しておくことが求められる。

(北海道が東日本大震災で果たした役割)

※緊急支援物資輸送については、北海道内の港湾(苫小牧港、室蘭港等)が東北地方太平洋側のバックアップ拠点として機能し、民間のフェリーが北海道開発局の TEC-FORCE 隊や自衛隊などの人員、車両、建設機械等、北海道開発局の広域防災フロートが燃料、生活物資等の緊急輸送を行った。

※被災した東北地方の石油製品需要(3.8万kl/日)のうち、半分弱(1.8万kl/日)を室蘭及び苫小牧製油所から青森油槽所等へ出荷した。

※地震直後に全面閉鎖した成田空港、羽田空港に向かっていた航空機14機が新千歳空港にダイバートした。また、被災港湾で積み降ろす予定であったコンテナを苫小牧港で受け入れた(3月～8月の外貿コンテナ取扱量が前年比1.12倍)。

(2)北海道から被災地への応援派遣

①災害対策用ヘリコプターの応援飛行計画

災害対策用ヘリコプター「ほっかい」により迅速な応援活動を実施するため、被災地への飛行ルートや中継地及び給油地等を定めた応援飛行計画を策定する必要があるが、長距離飛行(図3)のため目的地までの移動に必要な給油拠点や現地活動に必要な給油拠点の確保ができないことにより、情報収集が困難となるおそれがある。

※札幌からの直線距離

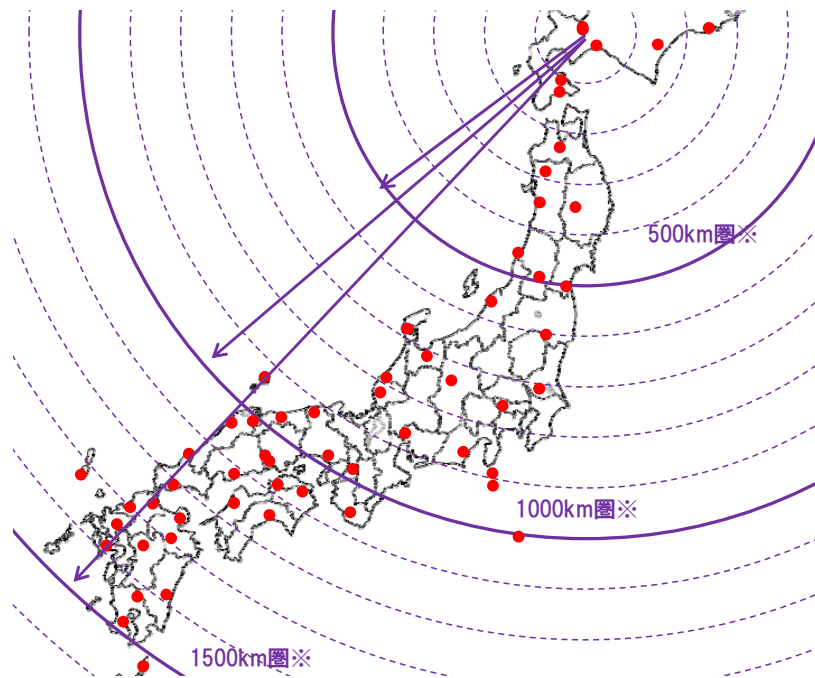
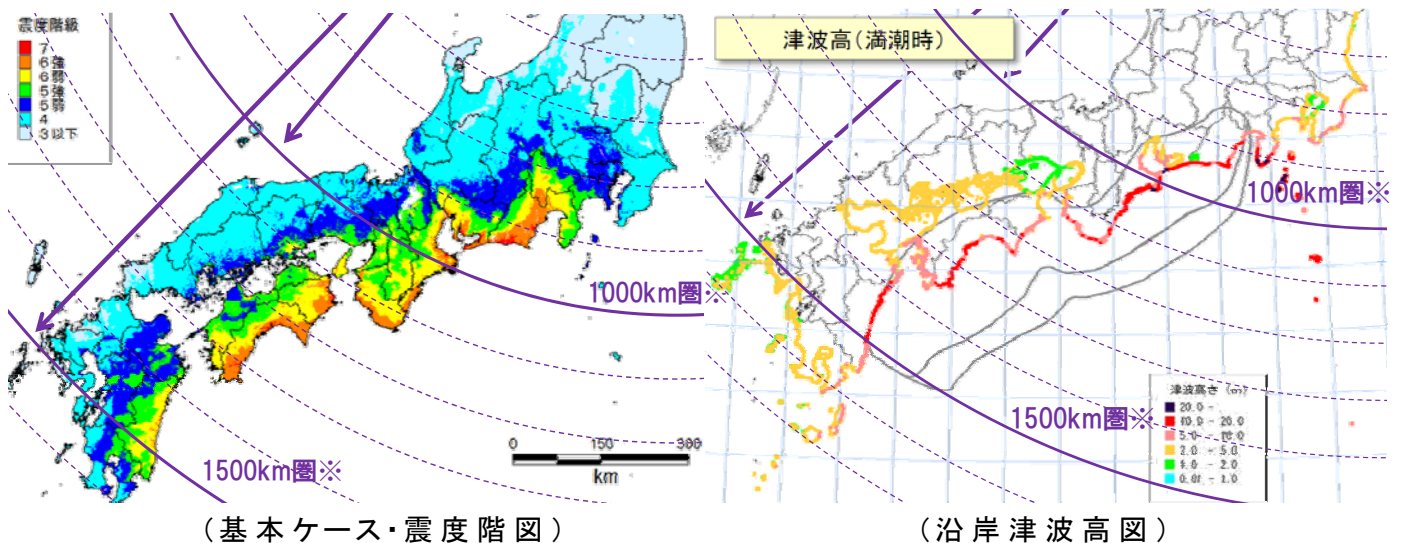


図3 給油可能なヘリポート・空港(●)の分布状況

②遠隔地からの派遣に伴う移動負荷と参集上の課題

甚大な被害が想定される地域に対し、一刻も早く TEC-FORCE 隊員及び資機材を派遣し、各種災害対応を行う必要があるが、被災が想定される地域は北海道から遠隔地(図4)であり、移動負荷を伴うことから、円滑な派遣ができないことにより、活動拠点への速やかな参集ができないおそれがある。

※札幌からの直線距離



(基本ケース・震度階図)

(沿岸津波高図)

図4 長距離派遣となる派遣先被災地域

第3章 南海トラフ巨大地震発生時における応急活動計画

本章では、地震発生からの時間軸を念頭に置き、東日本大震災の教訓や実際の対応も参考にしつつ、南海トラフ巨大地震発生直後から概ね7日～10日目までの間を中心に、北海道ブロック地方支分部局等として緊急的に実施すべき主要な応急活動並びに当該活動を円滑に進めるためにあらかじめ平時から準備しておくべき事項を記載している。

また、「国土交通省 南海トラフ巨大地震対策 中間とりまとめ」の7つのテーマ(図5)に対応した整理を行っている。

テーマ①: 短時間で押し寄せる巨大な津波からの避難を全力で支える

テーマ②: 数十万人の利用者を乗せる鉄道や航空機等の利用者について、何としてでも安全を確保する

テーマ③: 甚大かつ広範囲の被害に対しても、被災地の情報を迅速・正確に収集・共有し、応急活動や避難につなげる

テーマ④: 無数に発生する被災地に対して、総合啓開により全力を挙げて進出ルートを確保し、救助活動を始める

テーマ⑤: 被害のさらなる拡大を全力でくい止める

テーマ⑥: 民間事業者等も総動員し、数千万人の被災者・避難者や被災した自治体を全力で支援する

テーマ⑦: 事前の備えも含めて被害の長期化を防ぎ、1日も早い生活・経済の復興につなげる

図5 地域対策計画における7つのテーマ

3-1 「テーマ①:短時間で押し寄せる巨大な津波からの避難を全力で支える」

(1) 現地被災情報の共有体制及び応援体制の構築

「北海道大規模災害対応連絡会」を活用するなどして、北海道内の防災関係機関相互の現地被災情報の提供・共有体制を構築するとともに、被災情報を踏まえ、北海道ブロック地方支分部局は、応援体制の確立のための検討を進める。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 現地被災情報の共有

南海トラフ地震・津波により甚大な被害を受ける関東から九州までの被災情報について、連絡会(図6)を活用するなどして北海道内の防災関係機関相互の情報共有を推進する。

② 応援体制の確立

連絡会を活用するなどして情報共有した被災情報を踏まえ、北海道ブロック地方支分部局は、応援体制を確立するための検討を進める。

自治体:北海道、札幌市
警察・消防(北海道警察本部、札幌市消防局)

国:北海道開発局、北海道運輸局、東京航空局新千歳空港事務所、第一管区海上保安本部、札幌管区気象台、国土地理院北海道地方測量部、北海道総合通信局、陸上自衛隊北部方面総監部

関係機関:
医療機関(日本赤十字社北海道支部)
輸送機関(北海道旅客鉄道(株)、東日本高速道路(株)北海道支社)
ライフライン事業者
(北海道電力(株)、東日本電信電話(株)北海道支店、(株)NTT
ドコモ北海道支社、KDDI(株)北海道支社、ソフトバンクモバイル(株))
エネルギー事業者団体(一般社団法人北海道LPガス協会、
北海道石油業協同組合連合会)

図6 北海道大規模災害対応連絡会の構成

3-2 「テーマ②: 数十万人の利用者を乗せる鉄道や航空機等の利用者について、何と してでも安全を確保する」

(1) 航空機利用者の安全確保支援

東京航空局新千歳空港事務所は、地震発生時に長時間の閉鎖が想定される空港へ向かう便や目的地変更が必要となる航空機に対応するため、新千歳空港等での航空機及び旅客受け入れに関することについて、関係機関との調整を実施する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 被災地空港からの代替受入規模(対応可能機数等の把握)

ダイバートの対応にあたり、災害時の受入規模(国内線・国際線の受入可能機数等)について、関係機関との調整を実施する。

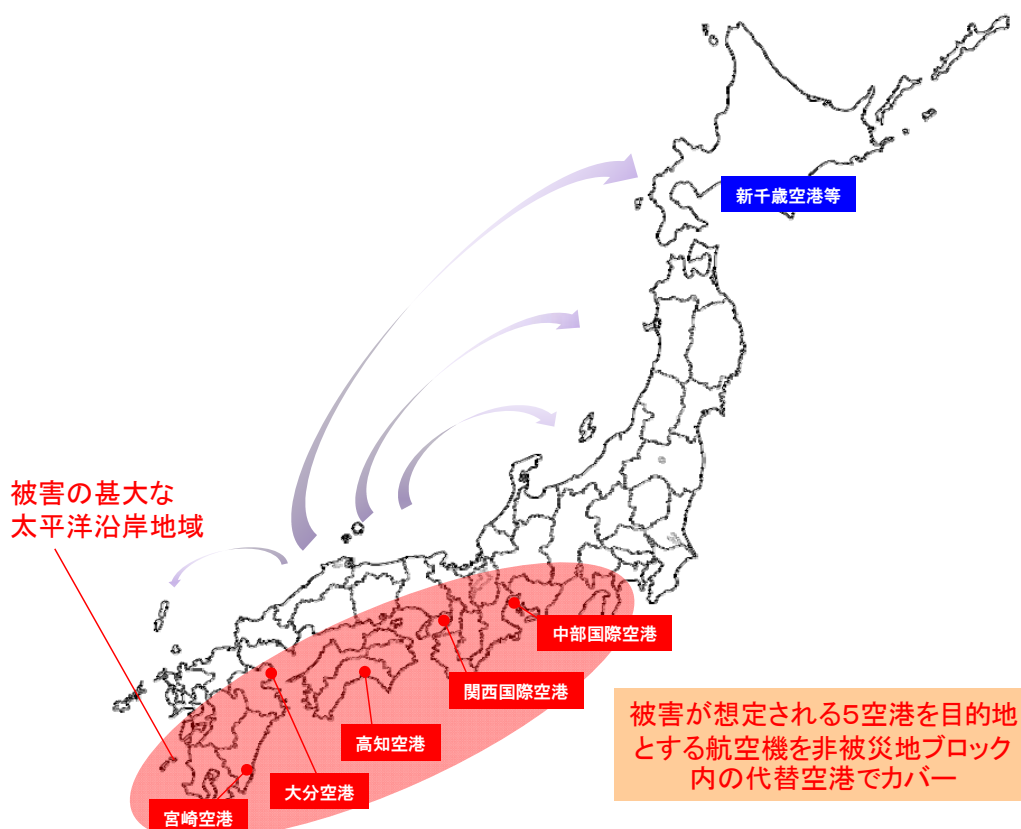


図7 目的地変更を伴う旅客機・乗客の受入に関する検討イメージ

② 旅客者への滞在及び目的地への移動手段等に関する情報提供

空港内の滞留者に対し、受入後の移動手段や滞在等に関する情報提供手段を確保し、ターミナル内及び空港周辺におけるホテル等の宿泊に関する情報や目的地等への代替移動手段に関する情報の提供が可能となるよう、構内放送やサインエージ等による案内・誘導體制を確立するよう指導する。

3-3 「テーマ③:甚大かつ広範囲の被害に対しても、被災地の情報を迅速・正確に収集・共有し、応急活動や避難につなげる」

(1)被災情報の迅速・正確な収集・管理に係る協力応援

北海道開発局は、災害対策用ヘリコプター「ほっかい」の被災地への飛行ルートや中継地及び給油地等を定めた応援飛行計画に基づき、被災地情報の収集や緊急調査等の応援活動を実施する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

①災害対策用ヘリコプター「ほっかい」応援飛行計画の策定

被災地情報の迅速・正確な収集は極めて重要であり、南海トラフ巨大地震では大規模な被災が広域に同時多発すると想定されるため、空からの被災地情報の収集や緊急調査等が極めて有効である。

また、柔軟な対応ができるよう事前に方面毎にその直近の基地を選定しておくとともに、途中で給油が必要となるためその給油基地(表1、図8)も事前に選定する。なお、基地の選定にあたっては、給油が可能であり、概ね震度5強以下で津波の影響を受けない空港やヘリポートとする。

(詳細は、「災害対策用ヘリコプター「ほっかい」応援飛行計画」による。)

表1 「ほっかい」応援飛行計画において想定する進入ルートと経由地(案)

方面	総距離	所要時間※
静岡方面	798km	6時間
愛知・三重方面	1,044km	10時間
大阪・神戸・和歌山方面	1,132km(神戸) 1,108km(大阪)	11時間(神戸) 11時間(大阪)
中国・四国・九州方面	1,259km(神戸経由) 1,253km(大阪経由)	12時間(神戸経由) 12時間(大阪経由)

※ 給油時間含む(1回1時間と想定)

ルート案②

丘珠AP → 函館AP → 秋田AP → 新潟AP →
 (156km) (246km) (208km) (224km)

富山AP → 小松AP
 (74km)

小松空港から

1. 名古屋空港(愛知県) 136km
2. 伊丹空港(大阪府) 200km
3. 神戸空港(兵庫県) 224km

伊丹空港から

岡山空港(岡山県) 145km

神戸空港から

岡山空港(岡山県) 127km

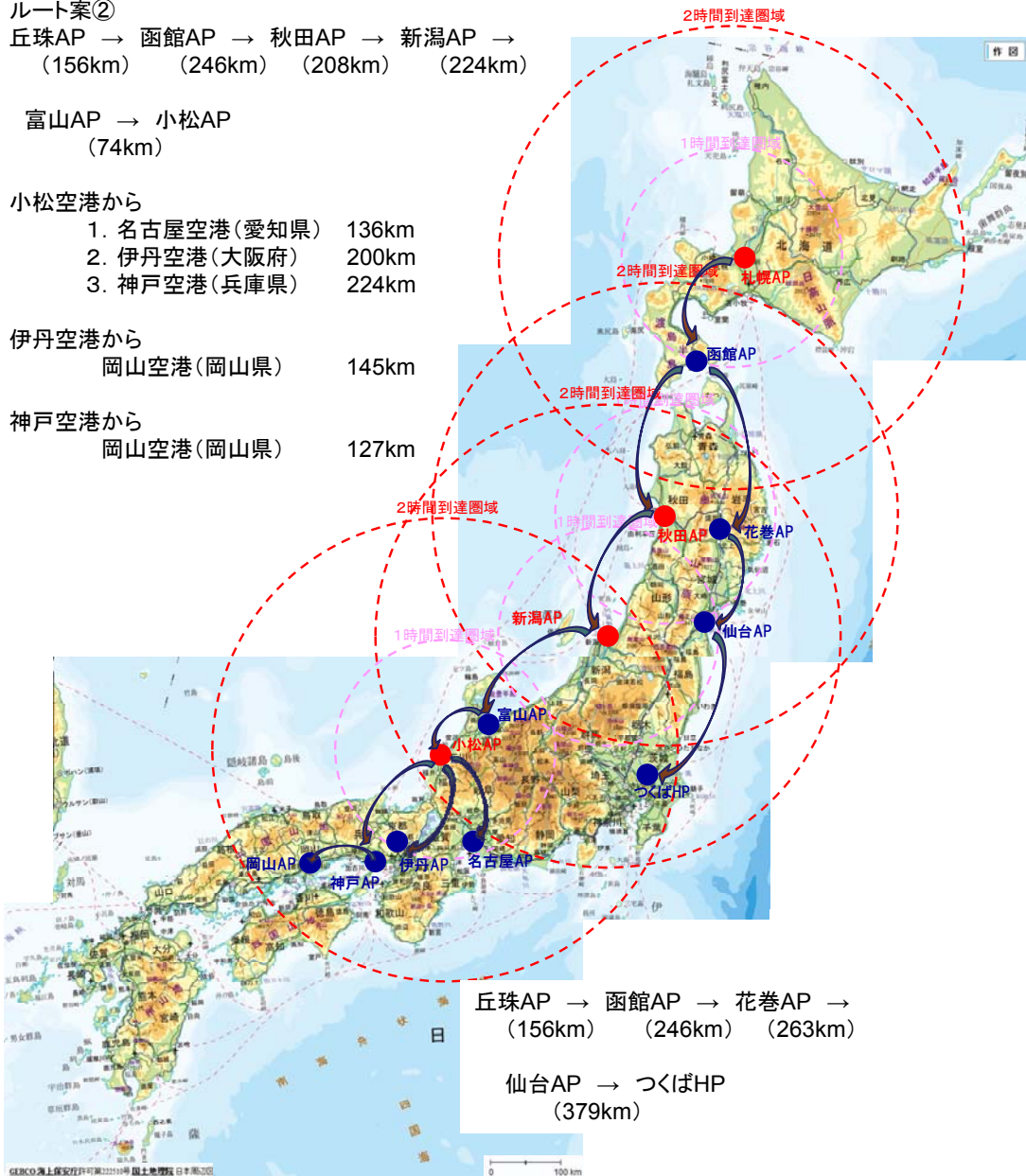


図8 「ほっかい」による調査応援の飛行ルート(案)

(2) 電子防災情報システムの具体的な活用方策の検討

北海道地方測量部は、北海道地域から被災地に派遣される TEC-FORCE 隊員等地方支分局等の迅速かつ確実な応急活動を支援するため、災害発生後に国土地理院本院が被災地を撮影した空中写真、当該地域の各種地図及び地殻変動情報を提供する。

また、北海道地域の地方支分局等が入手した被災箇所の状況や各機関が撮影した現況写真などの共有すべき情報を「電子防災情報システム」で発信するための技術的なサポートを国土地理院本院、他の地方測量部と連携して行う。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 防災情報管理(収集・表示・活用・更新)の調整

災害発生前に整備された精密標高データ等の基本的な地理空間情報及び災害発生直後から各情報源からオンラインで提供される各種情報(ヘリ等からの映像情報や現場情報、各種被害情報等)を集約し、リアルタイムに電子地図上に統合表示して共有し迅速に把握することができるフレームワークとして、電子防災情報システム(図9)を使用するため、必要となる防災情報管理(収集・表示・活用・更新)の調整を行う。

電子防災情報システムの構築及び TEC-FORCE の活動体制の強化による、災害発生時の応急活動の強化・充実について検討する。

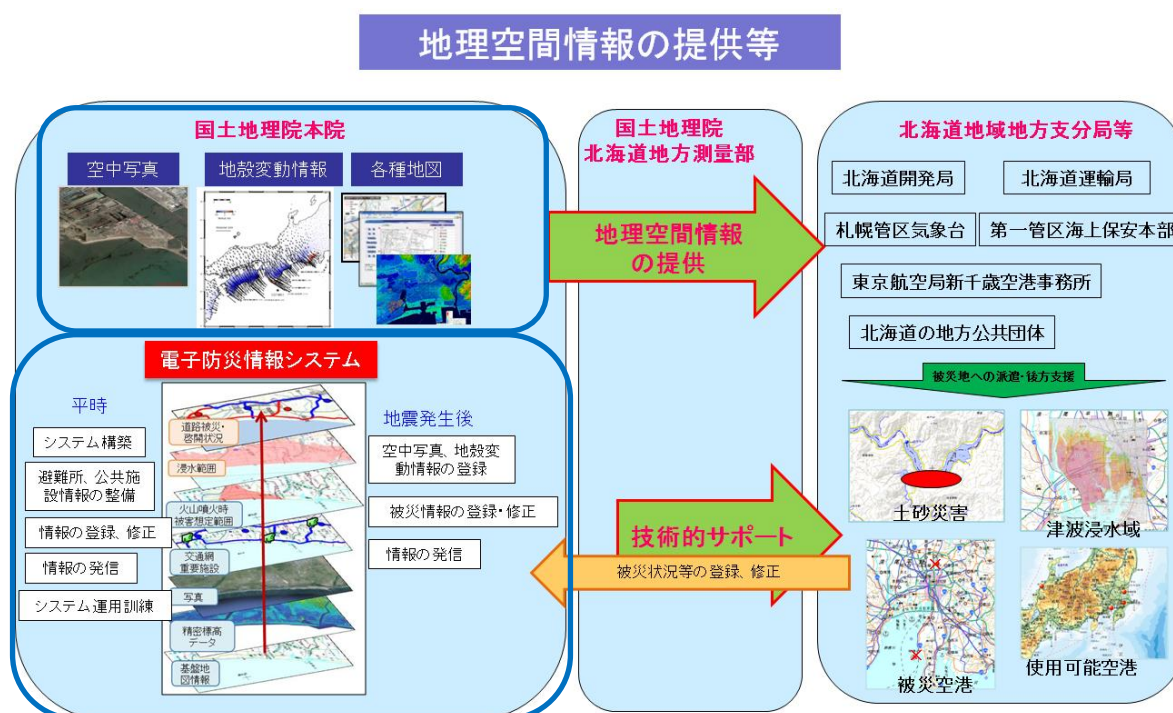


図9 電子防災情報システムの活用イメージ

3-4 「テーマ④：無数に発生する被災地に対して、総合啓開により全力を挙げて進出ルートを確保し、救助活動を始める」

(1) 総合啓開の応援体制

北海道開発局は、南海トラフ巨大地震に対応した TEC-FORCE 派遣計画及び被災地整等の受援計画に基づき、陸海空の総合啓開に向けて TEC-FORCE 及び資機材等を派遣する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① TEC-FORCE 等活動計画の策定

発災後速やかに TEC-FORCE 隊員や災害用資機材の派遣ができ、被災地で十分な活動ができるよう、TEC-FORCE 活動計画を策定する。TEC-FORCE 活動計画には、派遣可能な隊員数(表2)、資機材の種類と台数及び進出拠点、移動方法等(図10)を予め定める。

表2 北海道開発局の TEC-FORCE 派遣隊員数

段階	派遣隊員数
第1陣	186名 (各班計)
第2陣	181名 (各班計)
第3陣	155名 (各班計)

② TEC-FORCE 等の迅速な派遣及び円滑な現地活動のための準備

一次進出拠点(中部や関西方面)への海路や空路による派遣を迅速に行えるよう、各種運送事業者との協定について検討するとともに、大部分の隊員や資機材の運搬手段となるフェリーの到着地での初動活動の円滑化のため、到着地の自治体等との連携についても検討する。

また、想定する一次進出拠点での隊員の活動や災害車両に必要な燃料の確保について、被災地での販売可能なスタンドの情報入手や小型ローリーの手配に係る検討を行う。

(詳細は「北海道開発局 TEC-FORCE 等活動計画」による。)

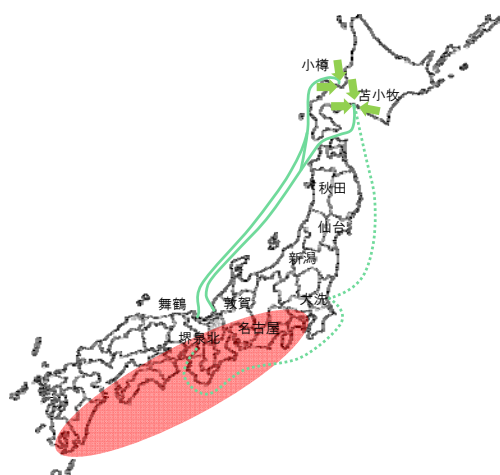


図10 一次進出拠点までの派遣ルート
(日本海ルート・海路:—)のイメージ

3-5 「テーマ⑤:被害のさらなる拡大を全力でくい止める」

(1) 臨海部等での二次被害抑止に係る応援

第一管区海上保安本部は、本庁の動員計画に基づいた船艇、航空機等の派遣を行う。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 第一管区海上保安本部から被災管区への派遣計画

沿岸、海域の二次被害防止に関する対応ニーズを踏まえ、本庁や被災管区と調整の上、動員勢力の追加や入れ替え等の対応(写真1)を的確に行う。



石油コンビナート・海上合同防災訓練における、海上に流れ出た油の拡散処理のための放水の様子(四日市港)



三重県・熊野市・御浜町・紀宝町総合防災訓練において、漂流者の吊り上げ救助をする巡視船みずほ登載のヘリコプター(鵜殿港)



広域医療搬送訓練において、「巡視船みずほ」に着船して傷病者を搬送する三重県防災ヘリコプター(伊勢湾)



名古屋市港区総合防災訓練において、避難住民を搬送する「巡視艇しゃちかぜ」(名古屋港)

写真1 臨海部における被害拡大の防止に向けた訓練の実施

3-6 「テーマ⑥：民間事業者等も総動員し、数千万人の被災者・避難者や被災した自治体を全力で支援する」

(1)被災者・避難者及び自治体への支援

北海道開発局は、運用マニュアルに基づき、緊急物資輸送、臨時ヘリポート、代替係留施設等の機能を有する広域防災フロートを、被災地へ派遣する。

<平時から準備しておくべき事項>

①広域防災フロートの派遣エリアの拡大

北海道開発局が室蘭港に配備している「広域防災フロート」(全長80m、全幅24m、高さ4m、最大喫水1.6m)は、大規模地震や火山噴火等の災害発生時に、被災地への緊急物資輸送、孤立地域の住民避難、被災した岸壁の代替施設等としての機能を有している(写真2、表3)。

東日本大震災では、大船渡港及び相馬港へ緊急支援物資を運び、その後も相馬港において作業船等の係留施設として活用された(図11)ことから、南海トラフ巨大地震発生時においても、緊急物資輸送や臨時ヘリポート等の機能を担う広域防災支援施設としての活用が期待される。

一方、東北までの運用マニュアルは策定済みであるものの、関東以西への派遣を考慮した計画内容が無いことから、その課題を整理するとともに派遣の際の航路及び所要時間等を検討し、運用マニュアルの更新を進め、被災地への迅速な派遣に備える。

(詳細は、「広域防災フロート運用マニュアル(広域防災フロートの派遣エリアの拡大について)」による。)



写真2 広域防災フロートの全景

表3 広域防災フロートの構造・機能特性

利用箇所	構造・機能
上甲板	<ul style="list-style-type: none"> ・避難、物資輸送のための1,000t級船舶の接岸が可能 ・ヘリポートとして利用 ・復旧支援用の車両の乗り入れが可能
第二甲板	<ul style="list-style-type: none"> ・避難、物資輸送のための漁船等の小型船の接岸が可能 ・物資格納用の貨物室を装備



図11 東日本大震災の際に活躍した広域防災フロート

(2) 輸送拠点、体制の確保

北海道運輸局は、物流事業者等からなる協議会成果の活用等により、「支援物資集積拠点、輸送拠点の確保」、「民間物流専門家の支援物資集積拠点、輸送拠点への派遣」、「陸上・海上連絡輸送の連携」に関することを関係機関と調整し検討を進める。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 支援物資集積拠点、輸送拠点の確保

北海道内のメーカー・卸事業者の流通在庫、行政機関等における備蓄等を民間物流拠点や公設の防災拠点等の要物資集積所に集約し、被災地の物資集積所へ、陸路、海路、空路の多様な輸送モード(図12)を活用して輸送することについて検討する。

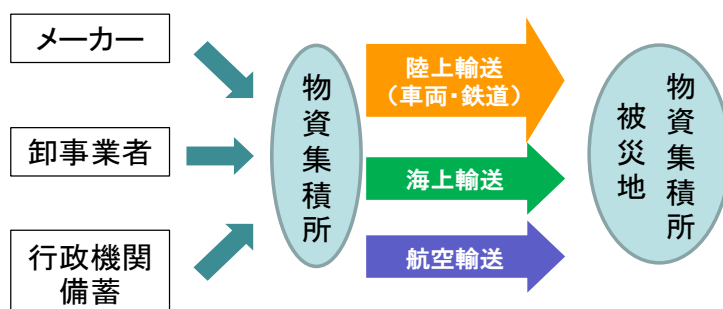


図12 北海道内(出発地)の物資集積及び被災地集積所への輸送

② 民間物流専門家の支援物資集積拠点、輸送拠点への派遣

道内物資集積所において、効率的な災害時物流システムを早期に構築できるよう、民間物流専門家を、道内物資集積所に派遣することについて検討する。

③ 陸上・海上連絡輸送の連携

被災地における総合啓開の進捗や必要物資のニーズの変化等に併せて、輸送品目・量に適した陸路、海路、空路の輸送モード(図13)の連携を調整していく必要が生じることについて検討する。

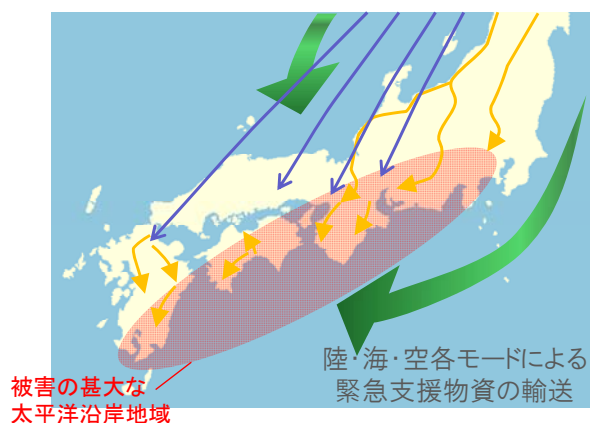


図13 陸・海・空の多様なモードを活用した緊急物資の輸送

(3) 支援物資のバックアップ拠点

東京航空局新千歳空港事務所は、災害時における物資輸送の拠点空港としての受け入れ体制を構築する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 航空輸送の連絡調整

東京航空局新千歳空港事務所は、災害時の緊急支援物資等の受け入れ体制（駐機場、保管場所等）を構築する。

(4) TEC-FORCE 等派遣計画の策定

北海道開発局は、南海トラフ巨大地震に対応した TEC-FORCE 派遣計画及び被災地等への受援計画に基づき、陸海空の総合啓開に向けて TEC-FORCE 及び資機材等を派遣する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① TEC-FORCE 等活動計画の策定（再掲）

平成25年度末までに、被災地方整備局等の受援ニーズや活動拠点の情報を踏まえ、北海道開発局 TEC-FORCE 等活動計画を策定する。

(5) 北海道運輸局における全国的な派遣体制の検討

北海道運輸局は、TEC-FORCE 隊員の増強及び活動計画の策定など、大規模災害発生時の適切な対応を図るための体制を整備し、本省指示に基づきリエゾン及び TEC-FORCE 全国派遣を実施する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① TEC-FORCE 活動計画の策定及び隊員の増強等

平成26年2月、北海道運輸局 TEC-FORCE 活動計画を策定するとともに TEC-FORCE 隊員の増員を図り、大規模災害発生時に対応した体制の整備を図った。今後、TEC-FORCE 隊員に対する教育・訓練の実施、活動に必要な資機材の整備を図る。

（詳細は「北海道運輸局緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）活動計画」による。）

②リエゾン及び TEC-FORCE の全国派遣

被害が甚大な地域においての、被災地方運輸局で対応する自治体リエゾン等の体制が確保できない場合を想定し、本省指示に基づき自治体リエゾン及び TEC-FORCE の全国的な派遣を実施する。

3-7 「テーマ⑦：事前の備えも含めて被害の長期化を防ぎ、1日も早い生活・経済の復興につなげる」

(1) 被災地における生活・経済の早期復興支援と事前対策

北海道開発局は、南海トラフ巨大地震に対応した TEC-FORCE 派遣計画及び被災地整等の受援計画に基づき、濃尾平野等の緊急排水に向けて、TEC-FORCE 及び協力業者、資機材等を派遣する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 緊急排水等に対応した TEC-FORCE 等活動計画の策定(再掲)

濃尾平野等における広域な緊急排水対応について、中部地整「濃尾平野の排水計画」等を踏まえ、陸路及び航路での TEC-FORCE 隊員や災害対策用機械(表4、写真3)の輸送体制(図14)について、一次進出拠点までの派遣の検討を進め、TEC-FORCE 等活動計画を策定する。

表4 道内の災害対策用機械の保有・配備状況

保有機械名 保有ブロック名 開発建設部名	災害対策用ヘリコプター	小形無人ヘリコプター	無人災害調査車	衛星通信車	情報収集車/衛星受信車	情報収集車/ヘリテレ受信車	対策本部車	待機支援車	排水ポンプ車	ポンプ自走装置	照明車	土のう造成機	水陸両用車	多目的支援車	応急組立橋	ブロック別保有台数
北海道開発局	1															1
道央ブロック 札幌、小樽、室蘭		1	1	1	1	1	1	2	11	4	6	1		1	2	33
道南ブロック 函館				1				1	2		2		1			7
道東ブロック 釧路、帯広、網走(一部)				1	1	1	1	1	8	3	5	1	1			23
道北ブロック 旭川、留萌、稚内、網走(一部)				1	1	1	1	1	6	2	4	1	1			19
計	1	1	1	4	3	3	3	5	27	9	17	3	3	1	2	83

※表に加え、除雪ドーザを85台、給水ポンプ付散水車を17台等保有。また、衛星携帯131台(可搬型)、71台(車載型)を保有。



写真3 災害対策用機械の活動状況



図14 陸路及び航路での災害対策用機械輸送体制の検討(道内)

(2) 広域防災フロートによる早期復興支援

北海道開発局は、運用マニュアルに基づき、災害復旧資材置場、代替係留施設等の機能を有する広域防災フロートを、被災地に派遣する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 広域防災フロートの派遣エリアの拡大

テーマ⑥に前述したように被災者・避難者及び自治体への支援を行うと共に、復興支援に資する災害復旧資材の置場、作業船の代替係留施設の機能を有する広域防災フロートについて、関東以西への派遣を考慮した計画内容が無いことから、その課題を整理するとともに派遣の際の航路及び所要時間等の検討により運用マニュアルの更新を進め、早期復興支援に備える。

(詳細は、「広域防災フロート運用マニュアル(広域防災フロートの派遣エリアの拡大について)」による。)

(3) 道内港湾での代替輸送受入体制の検討

北海道開発局は、地震発生後に、被災した港湾の代替機能を確保するため、港湾管理者、関係機関と連携して、道内港湾における受入体制を検討する。

< 平時から準備しておくべき事項 >

① 道内港湾での代替輸送受入体制

港湾の被災により、被災地だけでなく、国内全体におけるサプライチェーンの影響や取扱貨物の海外流出を抑止するため、道内港湾における代替輸送の受け入れについて、港湾管理者、関係機関との連携により、道内港湾における発災後の代替輸送受入体制について検討する。

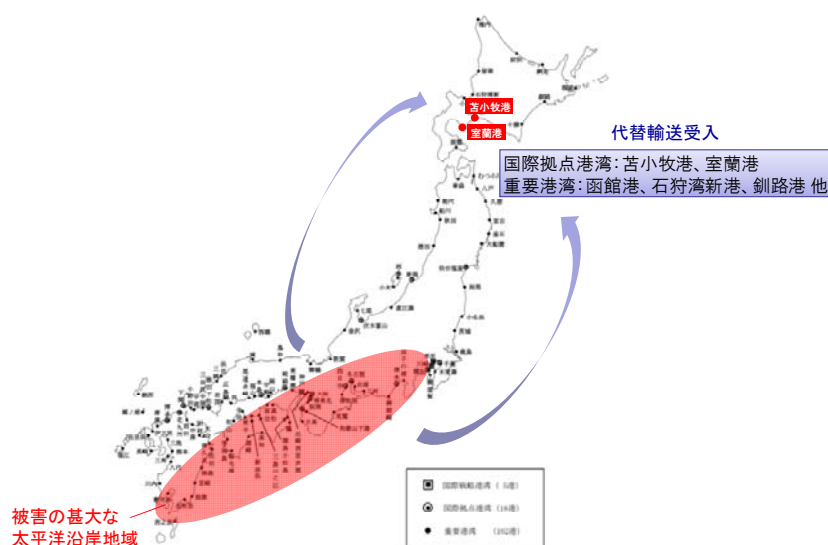


図15 代替輸送受入のイメージ

第4章 巨大地震の発生に備え戦略的に推進する対策

4-1 支援物資のバックアップ拠点

北海道開発局は、港湾管理者、関係機関と連携して、道内港湾における食料等支援物資のバックアップ拠点としての港湾機能について検討する。

①道内港湾におけるバックアップ拠点

道内港湾の取扱品目や民間物流拠点の平時における稼働状況や利用可能なスペース・荷役機械等の状況をあらかじめ整理し、食料供給基地の形成に向けた動きにも配慮しつつ、支援物資のバックアップ拠点としての港湾機能(図16)について検討する。

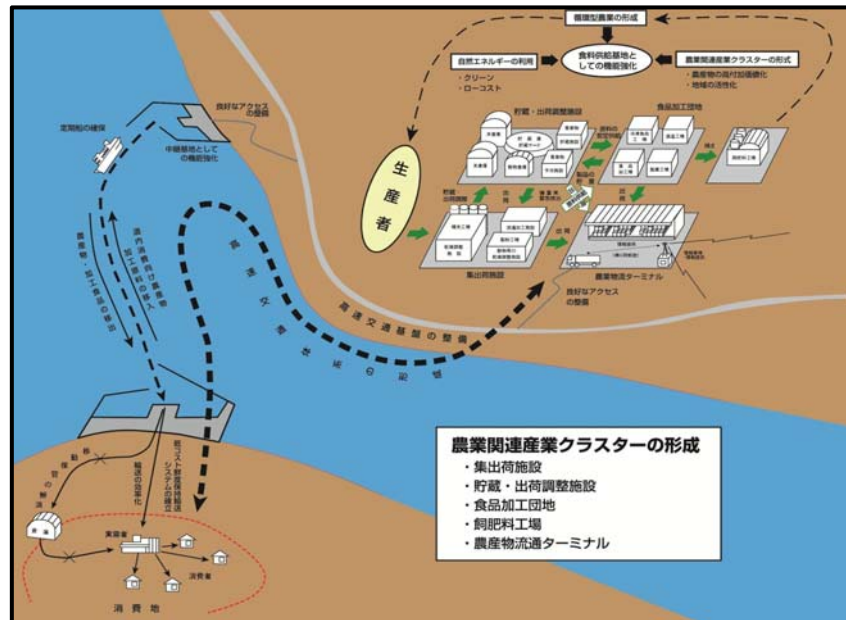


図16 食料供給基地のイメージ

4-2 広域輸送ネットワークの強化

北海道開発局は、広域的な応援要員や資機材の移動、緊急支援物資等の輸送を支えるため、さらには、210万人から430万人と想定される避難者のスムーズな受入や道内移動等にも資するよう、所管する道路、港湾、空港等社会資本整備を着実に推進し、広域輸送ネットワークの強化に努めるものとする。

① 広域輸送ネットワークの強化

南海トラフ地震の発災後に、迅速な応援活動や避難者の支援等に資するよう、北海道内における主要都市と拠点的な空港・港湾を結ぶ広域的な高速交通ネットワークの整備促進、港湾・空港機能の維持・強化等の社会資本整備を着実に推進し、広域輸送ネットワークの強化に努める。

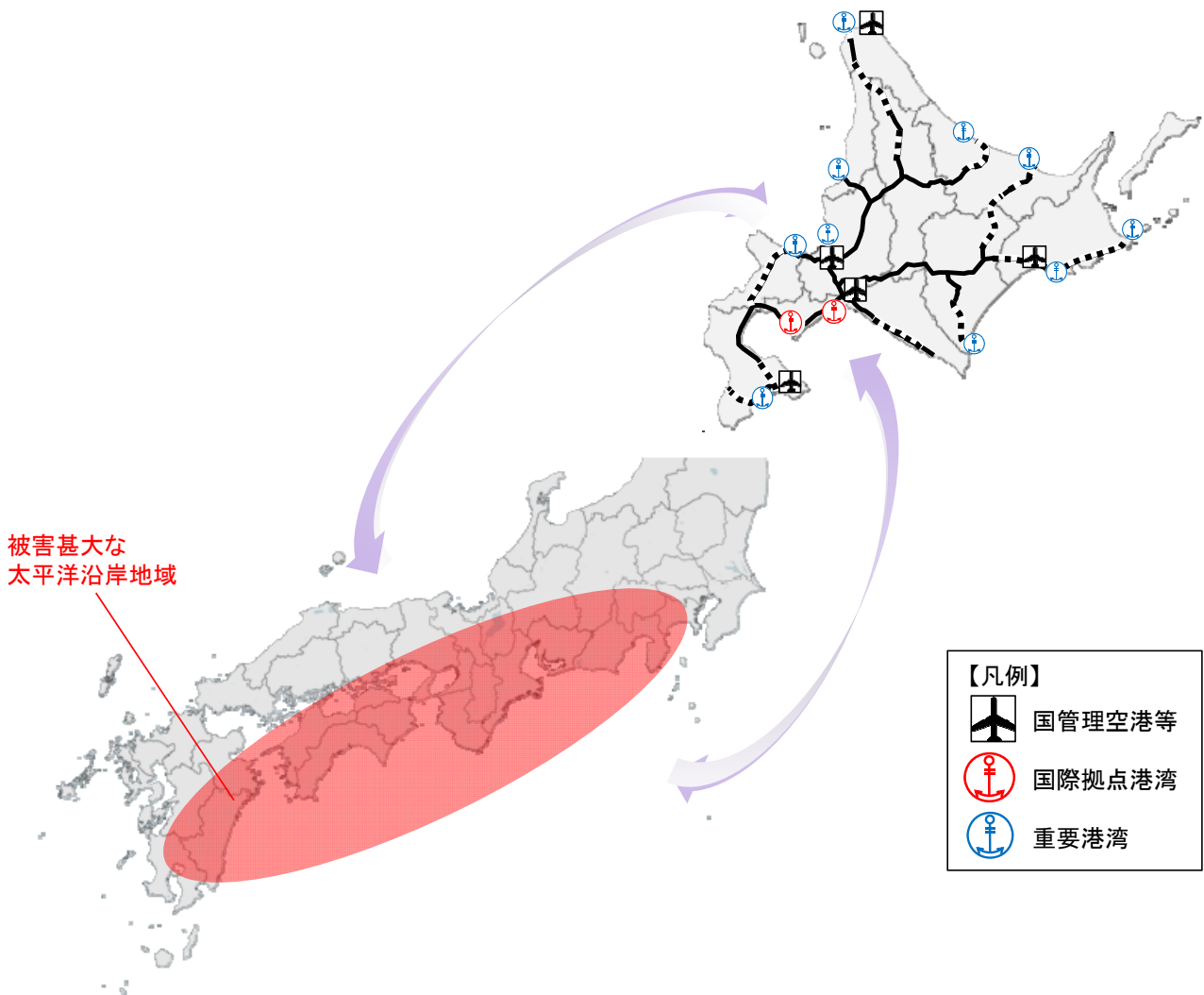


図 17 広域輸送ネットワークのイメージ

災害対策用ヘリコプターの派遣による迅速な応援活動の実施

深刻な事態

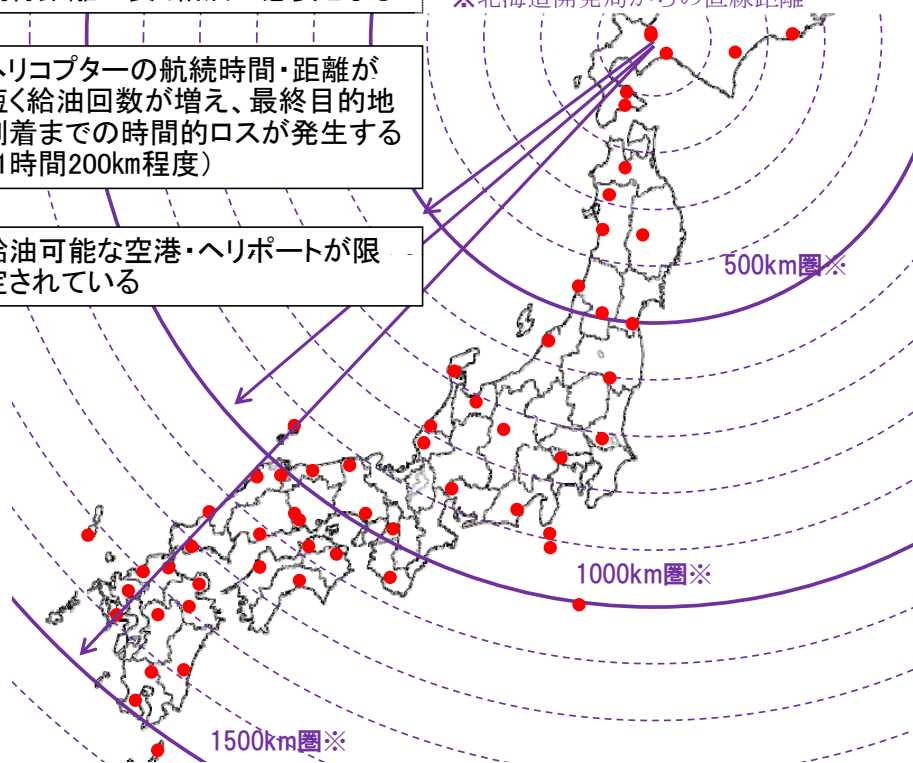
- 災害対策用ヘリコプター「ほっかい」により迅速な応援活動を実施するため、被災地への飛行ルートや中継地及び給油地等を定めた応援飛行計画を策定する必要がある。
- 長距離飛行のため目的地までの移動に必要な給油拠点や現地活動に必要な給油拠点の確保ができないことにより、情報収集が困難となるおそれがある。

北海道管内から被災エリアまでの航行距離が長く給油が必要となる

※北海道開発局からの直線距離

ヘリコプターの航続時間・距離が短く給油回数が増え、最終目的地到着までの時間的ロスが発生する(1時間200km程度)

給油可能な空港・ヘリポートが限定されている



給油可能なヘリポート・空港の分布状況

南海トラフ巨大地震対策計画

- 被害が甚大となる地域への飛行は、長距離飛行となり、出発地から目的地までの各飛行ルートで複数箇所の給油が必要となるため、給油基地も事前に選定する。
- 柔軟な事象にも対応ができるよう、方面毎にその直近の待機基地となる拠点(空港・ヘリポート等)を事前に調査し、被災地での情報収集活動等に備える。
- 詳細については、平成25年度末までに策定する「災害対策用ヘリコプター「ほっかい」応援飛行計画」においてとりまとめる。

[例:先遣隊の応援飛行・・・日本海側]

- ・10日分程度の宿泊用意を行い、防災課職員含め、本局へ集合
- ↓
- ・モバイルPC、防災服等、連絡車又はレンタカー等の手配を行い、丘珠空港へ向かう
- ↓
- ・丘珠空港出発後、函館空港→花巻空港→新潟空港→富山空港→福井空港へ向かい、被災エリアへ向けての派遣先を調整



給油可能なヘリポート・空港の分布状況

TEC-FORCEの被災地への速やかな派遣

深刻な事態

- 甚大な被害が想定される地域に対し、一刻も早くTEC-FORCE隊員及び資機材を派遣し、各種災害対応を行う必要がある。
- 被災が想定される地域は北海道から遠隔地であり、移動負荷を伴うことから、円滑な派遣ができないことにより、活動拠点への速やかな参集ができないおそれがある。

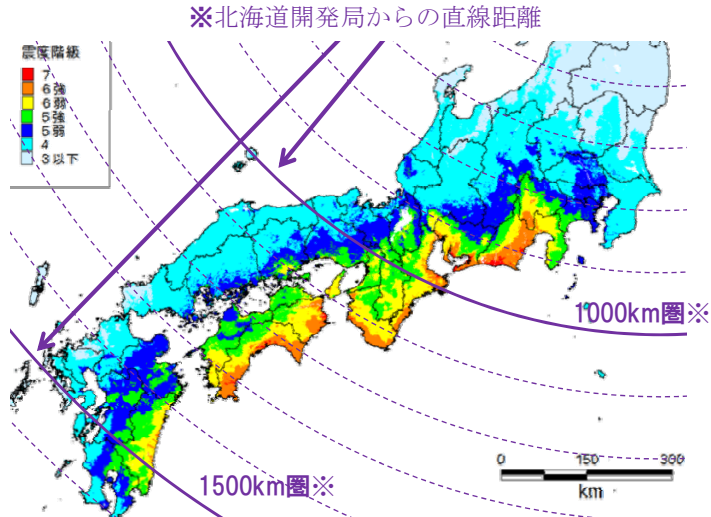


図 長距離派遣となる派遣先被災地域(基本ケース・震度階図)

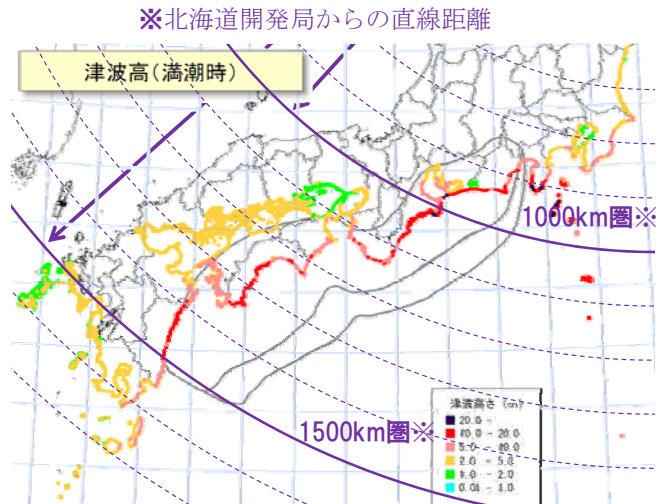


図 長距離派遣となる派遣先被災地域(基本ケース・津波高)

南海トラフ巨大地震対策計画

- 迅速なTEC-FORCE隊員及び資機材の派遣のため、一次進出 拠点(国営木曾三川公園、近畿地方整備局近畿技術事務所)の確保及び海路を基本とした現地への移動・運搬手段について検討する。
- 詳細については、平成25年度末までに策定するTEC-FORCE派遣計画においてとりまとめる。

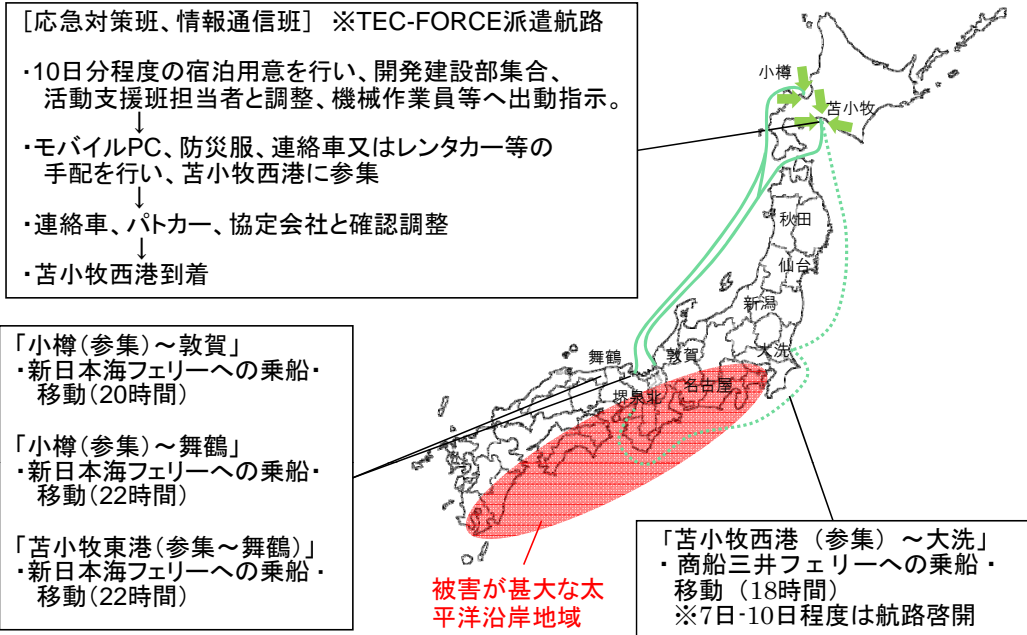


図 被災地への人員・資機材の派遣航路(イメージ)

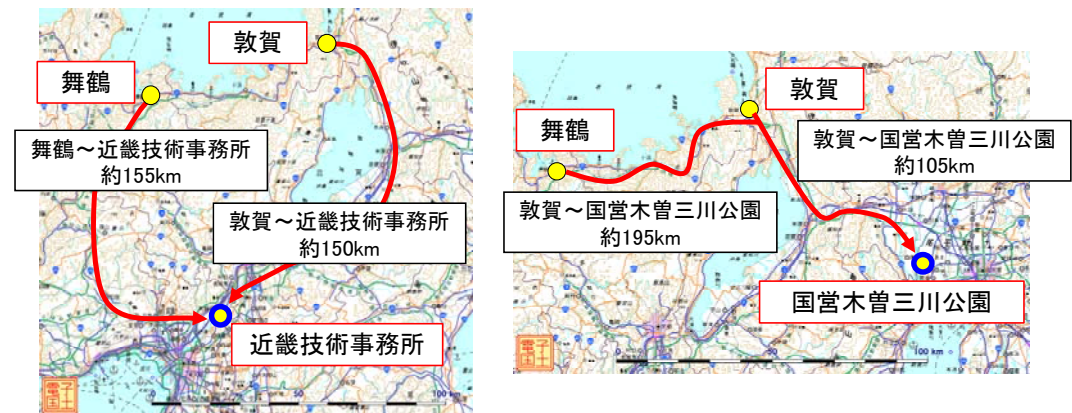


図 舞鶴・敦賀港から進出拠点への侵入経路

南海トラフ地震における

災害対策用ヘリコプター「ほっかい」応援飛行計画

平成26年3月

北海道開発局 防災課

目 次

1. 概 要

(1)派遣時期と隊員の構成	.....	1
(2)策定項目	.....	1

2. TEC-FORCE 隊員の「ほっかい」による派遣

(1)派遣隊員	.....	1
(2)派遣要請手順	.....	1
(3)「ほっかい」飛行ルート	.....	1

3. 資料一覧

資料－1 「ほっかい」要請手順一覧	.....	2
資料－2 「ほっかい」飛行ルート例	.....	3
資料－3 給油可能空港及びヘリポート	.....	4、5

4. 参考資料

参考資料－1 朝日航洋案内図(参考)	6
--------------------	-------	---

1. 概要

本計画は、北海道開発局が保有する災害対策用ヘリコプター「ほっかい」(以下、「ほっかい」という。)における「南海トラフ地震における災害対策用ヘリコプター応援飛行計画(以下、応援飛行計画という。))として、平成25年8月に国土交通省で策定した「南海トラフ巨大地震対策計画中間取りまとめ」、平成26年3月に北海道開発局で策定した「北海道ブロック地域対策計画」(以下、地域対策計画という。)及び「南海トラフ地震におけるTEC-FORCE(緊急災害対策派遣隊)等活動計画」(以下、活動計画という。)を踏まえ、被災地への派遣を想定し、その内容を取りまとめたものである。

(1) 派遣時期と隊員の構成

「ほっかい」については発災後、活動計画に示す北海道開発局TEC-FORCE隊員5名(総合司令部要員及び先遣班)を迅速に被災地へ輸送する。

(2) 策定項目

「ほっかい」について、派遣に際し事前に整理すべき以下の事項についてとりまとめた。

- ・派遣要請手順(派遣フロー)
- ・進入ルート(飛行経路)
- ・中継地及び給油地

2. TEC-FORCE隊員の「ほっかい」による派遣

(1) 派遣隊員

「ほっかい」によるTEC-FORCE隊員の派遣については総合司令部要員として1名、先遣班として事務、河川、道路、港湾部門より各1名、計5名を搭乗させ、派遣する。

搭乗者については「活動計画」「派遣隊員一覧」資料-1(P8)による。

(2) 派遣要請手順

「ほっかい」の派遣要請については北海道開発局防災課より運行委託会社へ連絡するものとし、派遣フローについては資料-1(P2)に示す。

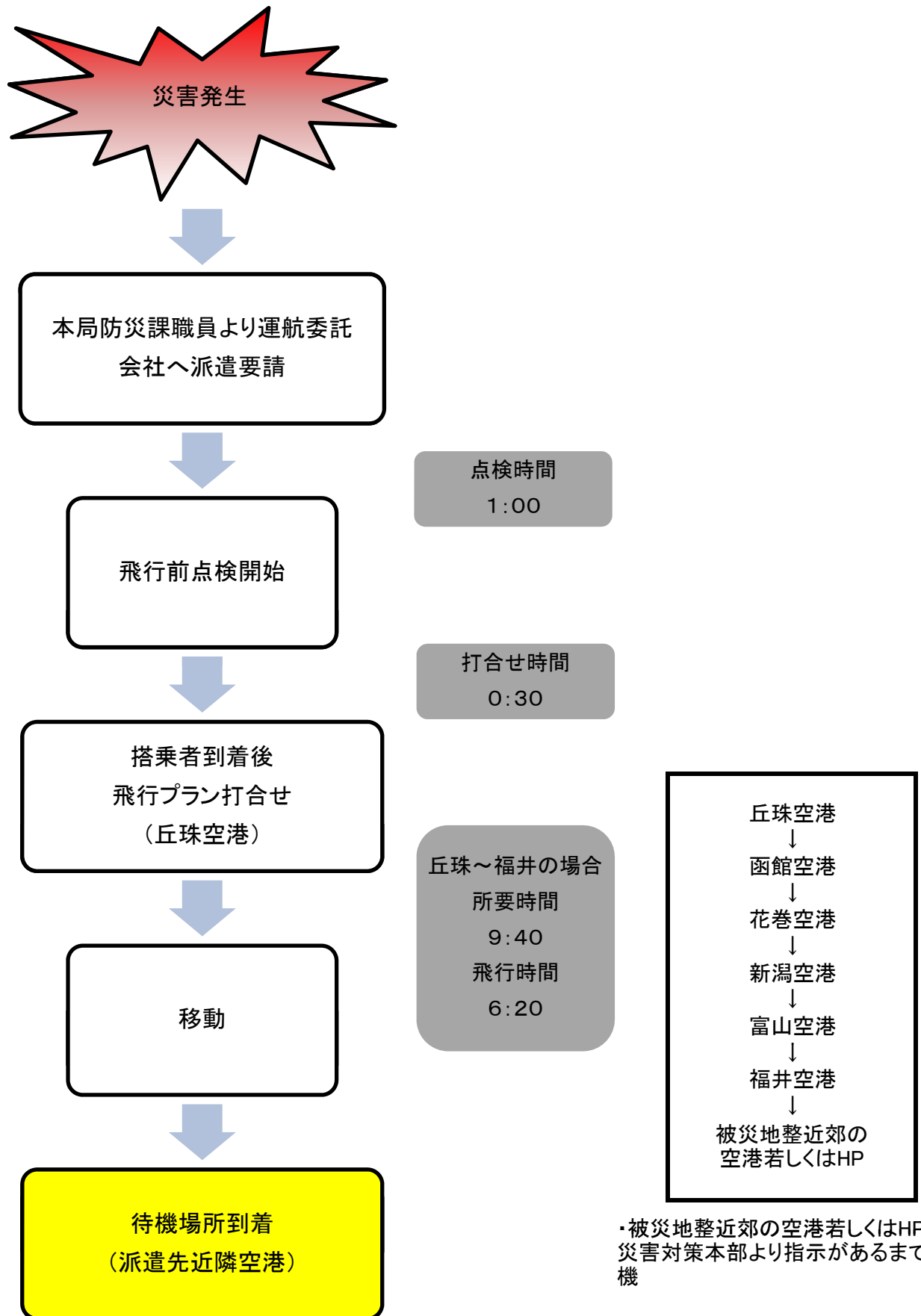
(3) 「ほっかい」飛行ルート及び給油地

発災後、進入ルートの空港及びヘリポートの使用状況を確認した上で、被災地に向け出発する。進入ルート例を資料-2(P3)に示す。

給油箇所については資料-3(P4, 5)に示す。

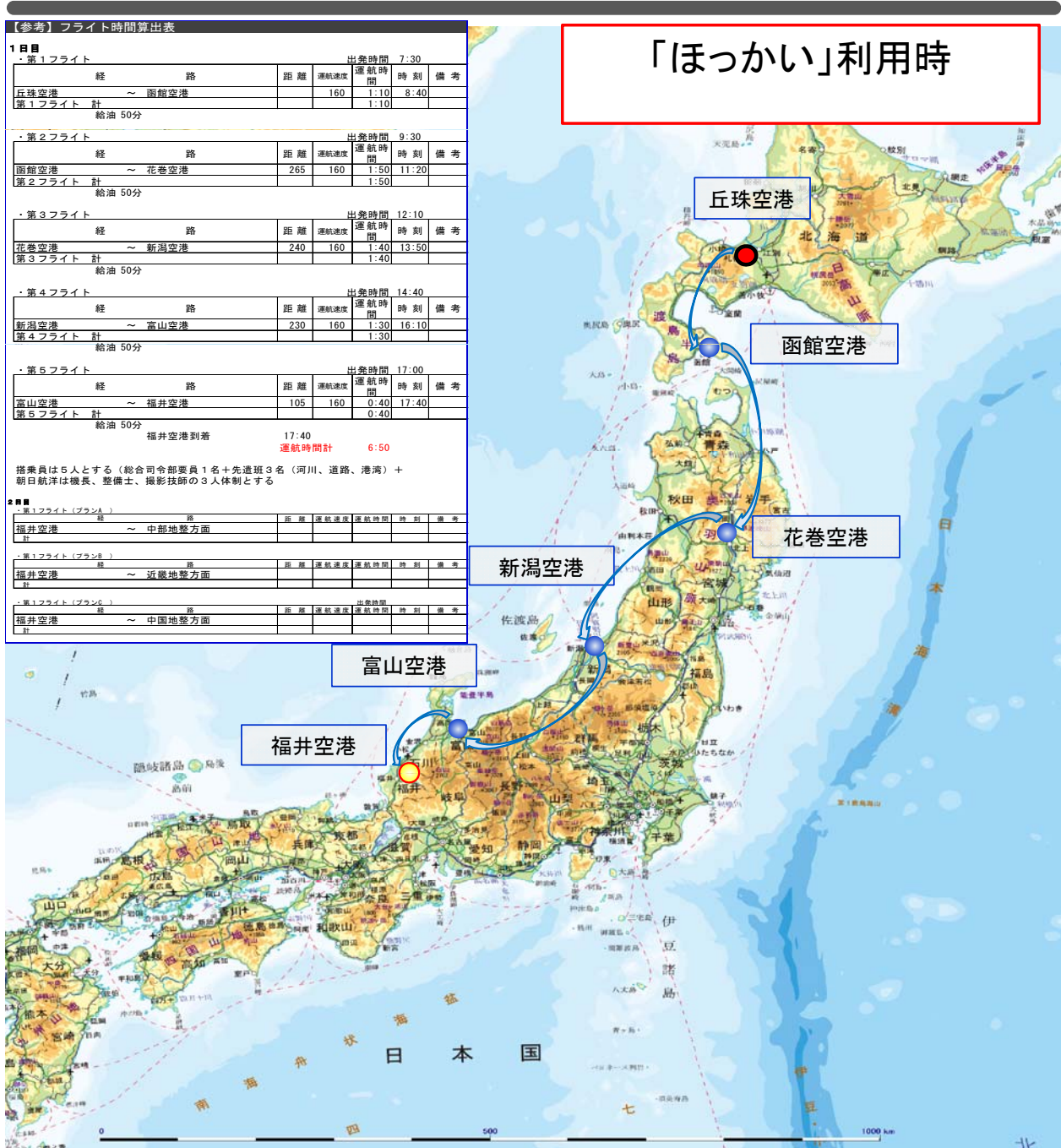
資料-1

「ほっかい」派遣要請手順



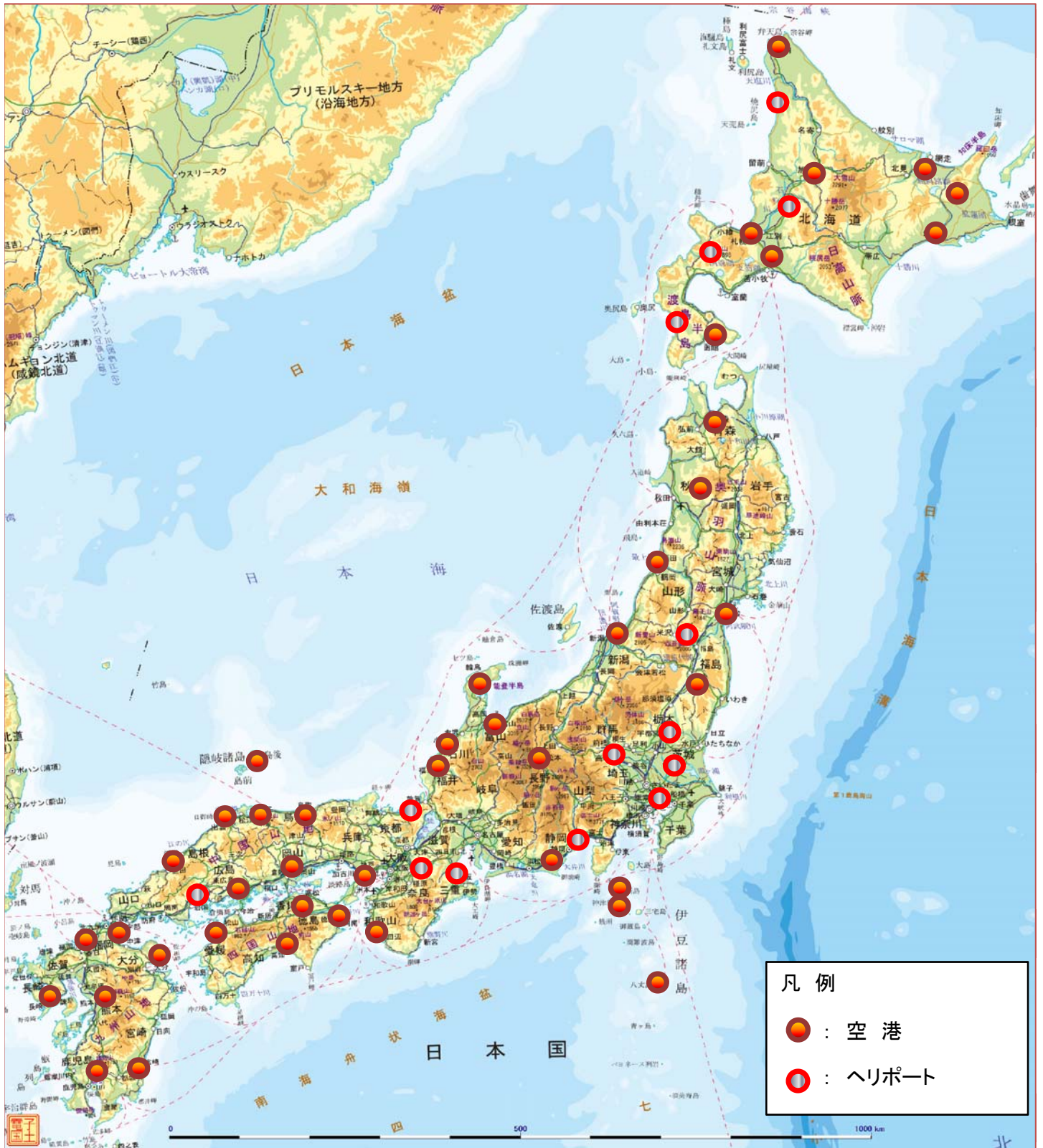
資料-2

「ほっかい」飛行ルート例



資料-3-1

給油可能空港及びヘリポート図



資料-3-2

給油可能空港及びヘリポート一覧表

【空港】

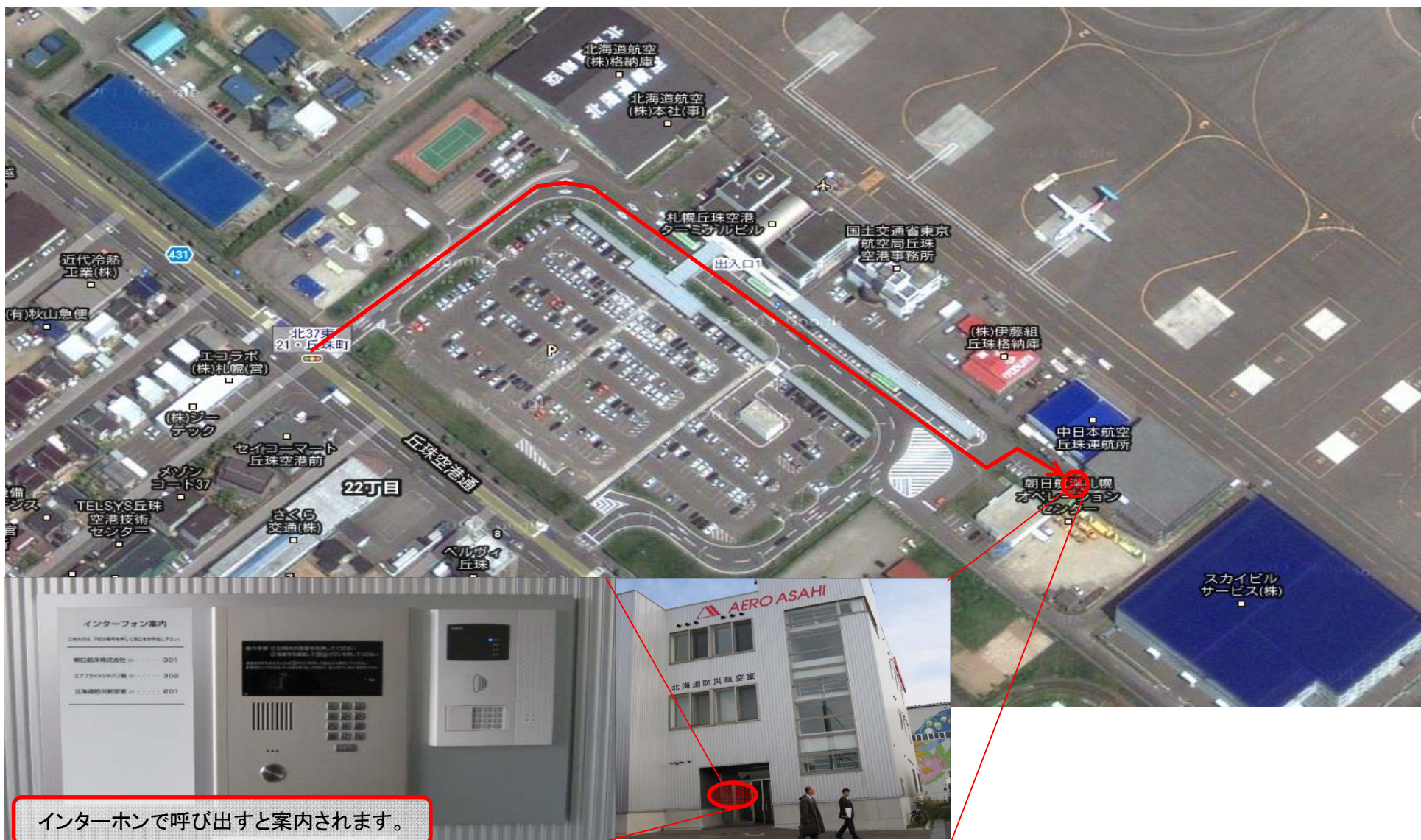
	空港名	給油設備有無	滑走路	所在地	連絡先	備考	
北海道 (21飛行場)	旭川空港	○	2500×60m	上川郡東神楽町字千代が丘10-138	0166-83-2200		
	函館空港	○	3000×45m	函館市高松町511	0138-57-1737		
	釧路空港	○	2500×45m	釧路市鶴丘2-260	0154-57-6284		
	女満別空港	○	2500×45m	網走郡大空町女満別中央256-3	0152-74-2222		
	中標津空港	○	2500×45m	標津郡中標津町字中標津1848-4	01537-2-2043		
	帯広空港	○	2500×45m	帯広市泉町西9線中8-41	0155-64-5320		
	札幌空港	○	1400×30m	札幌市東区丘珠町63	011-781-8321		
	稚内空港	○	2000×45m	稚内市大字声間村字声間6744	0162-27-2727		
	新千歳空港	○	3000×60m、3000×60m	千歳市美々	0123-23-4101		
	鹿部飛行場	○	890×30m	茅部郡鹿部町本別450-1	01372-7-3388		
	東北 (12飛行場)	秋田空港	○	2500×60m	秋田県秋田市雄和榑川山籠49	018-886-3366	
青森空港		○	2500×60m	青森県青森市大谷小谷1-5	017-739-2000		
花巻空港		○	2000×45m	岩手県花巻市東宮野第2地割53	0198-26-2016		
新潟空港		○	2500×45m、1314×45m	新潟県新潟市東区松浜町3710	025-275-2633		
仙台空港		○	3000×45m、1200×45m	宮城県名取市下増田南原	022-382-0080		
山形空港		○	2000×45m	山形県東根市大字羽入字柏原新林3008	0237-47-3111		
庄内空港		○	2000×45m	山形県酒田市浜中村東30-3	0234-92-4181		
福島空港		○	2500×60m	福島県石川郡玉川村北須釜はばき田21	0247-57-1511		
大館能代空港		○	2000×45m	秋田県北秋田市脇神字からむし岱21-144	0186-62-5330		
調布空港		○	800×30m	東京都三鷹市大沢6-11-25	0422-31-4431		
関東 (14飛行場)		八丈島空港	○	1800×45m	東京都八丈島八丈町大賀郷2839-2	04996-2-3311	
	新島空港	○	800×25m	東京都新島村字川原	04992-5-1267		
	竜ヶ崎飛行場	○	800×35m	茨城県龍ヶ崎市半田町3177	0297-62-1211		
	神津島空港	○	880×25m	東京都神津島村字金長	04992-8-1371		
中部 (9飛行場)	福井空港	○	1200×30m	福井県坂井市春江町江留中50-1-2	0776-51-0580		
	小松空港	○	2700×45m	石川県小松市浮柳町350番地先	0761-21-9803		
	松本空港	○	2000×45m	長野県松本市空港東8909	0263-57-8818		
	名古屋空港	○	2740×45m	愛知県西春日井郡豊山町豊場林先	0568-28-5633		
	富山空港	○	2000×45m	富山県富山市秋ヶ島	076-495-3000		
	能登空港	○	2000×45m	石川県輪島市三井町洲衛10-11-1	0768-26-2000		
	静岡空港	○	2500×60m	静岡県牧之原市坂口3336-4	0548-29-2000		
	西日本 (20飛行場)	出雲空港	○	2000×45m	島根県出雲市斐川町沖洲2633-1	0853-72-7500	
		高知空港	○	2000×45m	高知県南国市久枝乙58	088-863-2906	
松山空港		○	2500×45m	愛媛県松山市南吉田町2731	089-972-5600		
南紀白浜空港		○	2000×45m	和歌山県西牟婁郡白浜町才野1622-125	0739-43-0081		
岡山空港		○	3000×45m	岡山市北区日心寺1277	086-294-5550		
隠岐空港		○	2000×45m	島根県隠岐の島町岬町1889-12	08512-2-1221		
高松空港		○	2500×60m	香川県高松市香南町岡1312-7	087-835-8110		
徳島空港		○	2000×45m	徳島県板野郡松茂町豊今朝日野16-2	088-699-2831		
鳥取空港		○	2000×45m	鳥取県鳥取市湖山町西4-110-5	0857-28-1402		
山口宇部空港		○	2500×45m	山口県宇部市沖宇部625	0836-31-2200		
八尾空港		○	1490×45m、1200×30m	大阪府八尾市空港2-12	072-992-0031		
岡山飛行場		○	1200×30m	岡山県岡山市南区浦安南町640	086-262-0954		
石見空港		○	2000×45m	島根県益田市内田町イ597	0856-24-0038		
広島空港		○	3000×60m	広島県三原市本郷町善入寺64-31	0848-86-8151		
但馬空港		○	1200×30m	兵庫県豊岡市岩井1598-34	0796-26-1507		
九州 (24飛行場)	美保空港	○	2000×45m	鳥取県境港市佐斐神町1634番地	0859-45-6121		
	神戸空港	○	2500×60m	兵庫県神戸市中央区神戸空港1	078-304-7777		
	奄美空港	○	2000×45m	鹿児島県奄美市笠利町大字和野	0997-63-2295		
	福岡空港	○	2800×60m	福岡県福岡市博多区下臼井778-1	092-621-6059		
	鹿児島空港	○	3000×45m	鹿児島県霧島市溝辺町麓822	0995-58-2740		
	新北九州空港	○	2500×60m	福岡県北九州市小倉南区空港北町6	093-475-4195		
	熊本空港	○	3000×45m	熊本県上益城郡益城町大字小谷1802-2	096-232-2810		
	宮崎空港	○	2500×45m	宮崎県宮崎市赤江	0985-51-5114		
	長崎空港	○	3000×60m、1200×30m	長崎県大村市箕島町593番地	0957-52-5555		
	大分空港	○	3000×45m	大分県国東市武蔵町系原	0978-67-1174		
	大分県飛行場	○	800×25m	大分県豊後大野市大野町田代2592-2	0974-34-4411		
	種子島空港	○	2000×45m	鹿児島県熊毛郡中種子町増田2692-64	0997-27-5111		
	徳之島空港	○	2000×45m	鹿児島県大島郡天城町浅間1-1	0997-85-4141		
	対馬空港	○	1900×45m	長崎県対馬市美津島町鶏乙440	0920-54-3396		
	与論空港	○	1200×30m	鹿児島県大島郡与論町立長517番地	0997-97-3465		
	沖縄 (13飛行場)	枕崎	○				
		佐賀空港	○	2000×45m	佐賀県佐賀市川副町大字犬井道9476-187	0952-25-7104	
新石垣空港		○	1500×45m	沖縄県石垣市宇白保1960-104-1	0980-87-0468		
宮古空港		○	2000×45m	沖縄県宮古島市平良下里1657-128	0980-72-1212		
	那覇空港	○	3000×45m	沖縄県那覇市鏡水150	098-840-1304		

【ヘリポート】

	ヘリポート名	給油設備有無(○×)	着陸帯	所在地	連絡先	備考
北海道 (7箇所)	乙部ヘリポート	○	25×20m	爾志郡乙部町字姫川60番地	0139-62-2311	
	砂川ヘリポート	○	25×20m、25×20m	砂川市西豊沼231番地6	0125-54-2121	
	豊富ヘリポート	○	25×20m	天塩郡豊富町字上サロベツ264-2番地	0162-82-1001	
	ニセコヘリポート	○	25×20m	虻田郡ニセコ町字曾我870番地6	0136-44-2121	
東北 (1箇所)	米沢ヘリポート	○	25×20m	米沢市八幡原二丁目444-9	0238-28-4941	
関東 (5箇所)	群馬ヘリポート	○	25×20m	前橋市下阿内町377-2	027-265-0100	
	つくばヘリポート	○	52×47.5m	茨城県つくば市上境992	029-857-7515	
	栃木ヘリポート	○	35×30m	栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台128-1	028-677-4545	
	東京ヘリポート	○	90×30m	東京都江東区新木場4丁目7-28	03-3522-2681	
中部 (5箇所)	静岡ヘリポート	○	35×30m	静岡市葵区諏訪8番地の10	054-265-5500	
	津市伊勢湾ヘリポート	○	35×30m	三重県津市雲出鋼管町2番地2	059-229-3180	
	奈良県ヘリポート	○	35×30m、35×30m	奈良市矢田原町2446	0742-81-0501	
	若狭ヘリポート	○	35×30m	福井県小浜市高塚	0776-20-0488	
	西日本 (3箇所)	広島ヘリポート	○	35×30m	広島県西区観音新町4丁目10-2	082-234-6145

参考資料-1

朝日航洋 案内図



南海トラフ地震におけるTEC-FORCE
(緊急災害対策派遣隊)等活動計画

平成26年3月
北海道開発局 防災課

目 次

1. 概要	1
(1) 派遣する班等の構成	1
(2) 派遣時期と規模	1
(3) 策定項目	2
2. TEC-FORCE各班の派遣	2
(1) 総合司令部要員及び先遣班	2
(2) 被災状況調査班等	3
(3) 応急対策班、情報通信班	3
(4) 隊員活動支援・記録班	4
3. とりまとめ資料一覧	6
(1) 総合司令部及び先遣班	8
(2) 被災状況調査班	14
(3) 応急対策班、情報通信班	22
(4) 隊員活動支援・記録班	30

1. 概要

本計画は、北海道開発局における「南海トラフ地震における TEC-FORCE 等活動計画」(以下、活動計画という。)として、平成25年8月に国土交通省で策定した「南海トラフ巨大地震対策計画中間取りまとめ」及び平成26年3月に北海道開発局で策定した「北海道ブロック地域対策計画」を踏まえ、被災地への最大限の派遣を想定し、その内容を取りまとめたものである。

(1) 派遣する班等の構成

北海道開発局 TEC-FORCE 隊員の指名者の中から、以下の班等の隊員を派遣する。

- ・総合司令部要員及び先遣班
- ・被災状況調査班
- ・応急対策班、情報通信班
- ・隊員活動支援・記録班

(2) 派遣時期と規模

① 隊員

総合司令部要員及び先遣班については、防災対策用ヘリコプター「ほっかい」(以下、「ほっかい」という。)や民間航空機等により、迅速な派遣を目指すこととし、5名を派遣する。

被災状況調査班、応急対策班及び情報通信班については、現地活動の長期化にも対応するため、3陣に分けて第1陣より派遣する。各陣の派遣期間は現地での活動期間を概ね1週間とする。第2陣、第3陣は前陣の活動期間に合わせて交代する。

<派遣隊員数>

- ・第1陣 186名(各班計)
- ・第2陣 181名(各班計)
- ・第3陣 155名(各班計)

② 災害対策用機械等

災害対策用機械等については、応急対策班、情報通信班としての活動であり、被災が広域且つ深刻なことを鑑み、第1陣とともに当局が保有する台数の半数相当を派遣する。

<派遣台数>

- | | | | |
|---------|-----|--------|-----|
| ・排水ポンプ車 | 14台 | ・散水車 | 26台 |
| ・照明車 | 9台 | ・衛星通信車 | 2台 |

・ 対策本部車	2台	・ K u - S A T	12台
・ 待機支援車	2台	合 計	67台

(3) 策定項目

隊員及び災害対策用機械等について、派遣に際し事前に整理すべき以下の事項についてとりまとめた。

- ・ 派遣隊員の所属及び派遣順
- ・ 派遣手段、派遣フロー
- ・ 派遣航路、進入経路
- ・ 派遣災害対策用機械等の選定
- ・ 災害対策用機械等の運用やメンテナンスに従事する協定業者等の作業員・操作員（以下、機械作業員等という。）の人数

2. TEC-FORCE 各班の派遣

(1) 総合司令部要員及び先遣班

① 派遣隊員

総合司令部要員として1名、先遣班として事務、河川、道路、港湾部門より各1名、計5名を派遣する。

それぞれの派遣隊員一覧を資料-1(P8)に示す。

② 派遣手段

迅速な対応を取るため「ほっかい」又は民間航空機等による派遣とする。

派遣フローの例を資料-2-1(P9)、資料-2-2(P10)に示す。

③ 派遣行程

○ほっかい

丘珠空港より搭乗し、積載量等を考慮し、中継空港で給油する。

その間に本局応援本部に一時進出拠点、近傍ヘリポートの確認を行い、空港到着後、レンタカーやタクシー、公共交通機関等を利用して一時進出拠点へ移動し、その後の活動箇所等について本局応援本部の指示を受ける。

派遣行程の例を資料-3-1(P11)に示す。

○民間航空機

地震後の離発着状況（新千歳空港及び被災地域空港）を確認した上で、新千歳空港から被災地近傍空港へ移動する。

空港到着後、レンタカー又は公共交通機関等を利用して一時進出拠点へ移動し、その後の活動箇所等について本局応援本部の指示を受ける。

派遣行程の例を資料-3-2(P12)に示す。

(2) 被災状況調査班等

構成は河川、砂防、道路、港湾、営繕部門であり、事務部門も隊員活動支援・記録の担当として加わる。

調査用機材や車両を準備し、海路、空路等により、一次進出拠点に向け移動する。

① 派遣隊員（第1陣～第3陣）

各部門の派遣隊員の所属、派遣順を資料－4（P14）に示す。

② 派遣手段（第1陣～第3陣）

携行品も多く、現地での移動も頻繁なことが想定されるため、河川・道路パトローカー、連絡車等を利用し、フェリーによる派遣を基本とする。

なお、場合によっては民間航空機を利用し、現地空港到着後、レンタカー等を利用するなど柔軟に対応する。

各班の活動用の車両等を資料－5（P15）に、派遣フローを資料－6－1（P16）、資料－6－2（P17）に示す。

③ 派遣行程

○フェリー

派遣航路、進入経路（第1陣～第3陣）

小樽港又は苫小牧東港に参集した後フェリーに乗船し、舞鶴港又は敦賀港に到着する。一時進出拠点としている国営木曾三河公園（岐阜県海津市）及び近畿技術事務所（大阪府枚方市）へ集結する。

派遣航路図を資料－7－1（P18）に、進出拠点への進入経路図を資料－8（P20）に示す。

○航空機

地震後の離発着状況（新千歳空港及び被災地域空港）を確認した上で、新千歳空港から被災地近傍空港へ移動する。

空港到着後、レンタカー等を利用し、一時進出拠点としている国営木曾三河公園（岐阜県海津市）及び近畿技術事務所（大阪府枚方市）へ集結する。

派遣行程の例を資料－7－2（P19）に示す。

④ 派遣期間

現地での活動期間を概ね1週間とする。第2陣、第3陣は前陣の活動期間に合わせて交代で派遣する。長期化する場合は第4陣以降の派遣もある。

(3) 応急対策班、情報通信班

構成は応急対策班が機械部門、情報通信班が電気通信部門であり、事務部門も隊員活動支援・記録の担当として加わる。また、災害対策用機械等の運用やメンテナ

ンスに従事する機械作業員等も加わる。

①派遣隊員

部門別派遣職員の所属及び派遣順を資料－9(P22)に示す。

応急対策班、情報通信班は、現地での機械の配置等によって班数や構成が変わることもある。

②派遣災害対策用機械等

応急対策班、情報通信班として派遣する災害対策用機械等の一覧を資料－10(P23)に示す。

③派遣手段(第1陣～第3陣)

携行品も多く、現地での移動も頻繁なことが想定されるため、連絡車等を利用し、フェリーによる派遣とする。各班の活動用の車両を資料－11(P24)に、派遣フローを資料－13(P26)に示す。

④派遣機械作業員等

機械派遣作業員は、隊員の指示に基づいて行動する。災害対策用機械の運転やメンテナンスに従事する機械作業員の人数、及び使用する車両数を資料－12(P25)に示す。

④派遣航路、進入経路(第1陣～第3陣)

小樽港又は苫小牧東港に参集した後フェリーに乗船し、舞鶴港又は敦賀港に到着する。一時進出拠点としている国営木曾三河公園(岐阜県海津市)及び近畿技術事務所(大阪府枚方市)へ集結する。

派遣航路図を資料－14(P27)に、進出拠点への進入経路図を資料－15(P28)に示す。

⑤派遣期間

現地での活動期間を概ね1週間とする。第2陣、3陣は前陣の活動期間に合わせて交代で派遣する。長期化する場合は第4陣以降の派遣もある。

(4)隊員活動支援・記録班

被災状況調査班、応急対策班及び情報通信班の派遣と合わせた行動となる。

構成は事務部門であり、主に被災状況調査班、応急対策班及び情報通信班の隊員活動支援・記録の担当として活動する。2名で1班を基本とし、被災状況調査班、応急対策班、情報通信班の活動内容・範囲等を踏まえ、担当を決定することとする。

①派遣隊員

派遣隊員の所属及び派遣順を資料－16(P30)に示す。

②派遣手段(第1陣～第3陣)

携行品も多く、現地での移動も頻繁なことが想定されるため、連絡車を利用し、フ

エリーによる派遣を基本とする。

なお、場合によっては民間航空機を利用し、現地空港到着後、レンタカー等を利用するなど柔軟に対応する。活動用の連絡車を資料－16(P30)に、派遣フローを資料－17(P31)に示す。

③派遣航路、進入経路(第1陣～第3陣)

担当する被災状況調査班、応急対策班及び情報通信班に合わせた航路等になる。派遣航路図を資料－18(P32)に、進出拠点への進入経路図を資料－19(P33)に示す。

④派遣期間

現地での活動期間を概ね1週間とする。第2陣、第3陣は前陣の活動期間に合わせて交代する。長期化する場合は第4陣以降の派遣もある。

3. 取りまとめ資料一覧

資料 N o	資料 内 容	ページ	備 考
(1) TEC-FORCE等総合司令部及び先遣班			
資料-1	派遣隊員一覧(総合司令部要員、先遣班隊員)	8	
資料-2	派遣フローの例(総合司令部要員及び先遣班)	9	(2-1~2-2)
資料-3	派遣行程の例	11	(3-1~3-2)
(2) 被災状況調査班			
資料-4	派遣隊の班数及び隊員数	14	
資料-5	派遣隊の使用車両数	15	
資料-6	派遣フローの例	16	(6-1~6-2)
資料-7	派遣航路図	18	(7-1~7-2)
資料-8	進入経路図	20	
(3) 応急対策班、情報通信班派遣			
資料-9	派遣隊の班数及び隊員数	22	
資料-10	派遣隊する災害対策用機械の一覧	23	
資料-11	派遣隊の使用車両数	24	
資料-12	機械作業員等の人数、使用車両数	25	
資料-13	派遣フローの例	26	
資料-14	派遣航路図	27	
資料-15	進入経路図	28	
(4) 隊員活動支援・記録班			
資料-16	派遣隊の班数及び隊員数、派遣隊の使用車両数	30	
資料-17	派遣フローの例	31	
資料-18	派遣航路図	32	
資料-19	進入経路図	33	

(1) 総合司令部及び先遣班

資料－1

派遣隊員一覧（総合司令部要員、先遣班隊員）

派遣者職名		候補No	役 職 名	活動内容
総合司令部要員		第1候補	事業振興部 技術管理課 技術管理企画官	●第1次派遣として災害対策用ヘリコプター「ほっかい」や民間航空機等を利用し、出勤する。
		第2候補	建設部 河川計画課 河川調整推進官	
		第3候補	建設部 道路計画課 道路調査官	
先遣班隊員	事務部門	第1候補	開発監理部 総務課 課長補佐	●派遣要員は総合司令部要員及び先遣班として事務、河川、道路、港湾各1名の計5名とする。 ●目的とする空港に着陸後現地にてレンタカー等を活用し、活動する。 ●ほっかいは、被災地整近郊の空港若しくはHPIに待機し、被災地整災害対策本部の指揮下に入る。
		第2候補	開発監理部 総務課 企画第1係長	
		第3候補	開発監理部 総務課 企画第2係長	
	河川部門	第1候補	建設部 河川管理課 課長補佐(河計併任)	
		第2候補	建設部 河川管理課 河川情報管理官	
		第3候補	建設部 河川工事課 河川技術対策官	
	道路部門	第1候補	建設部 道路建設課 改良係長	
		第2候補	建設部 道路建設課 橋梁係長	
		第3候補	建設部 道路建設課 課長補佐	
	港湾部門	第1候補	港湾空港部 港湾建設課 建設第2係長	
		第2候補	港湾空港部 港湾建設課 港湾技術係長	
		第3候補	港湾空港部 港湾行政課 技術審査係長	

◎ 「ほっかい」が点検・整備時等で運航不可能な場合は代替機で対応するが、難しい場合は別途手段を取る

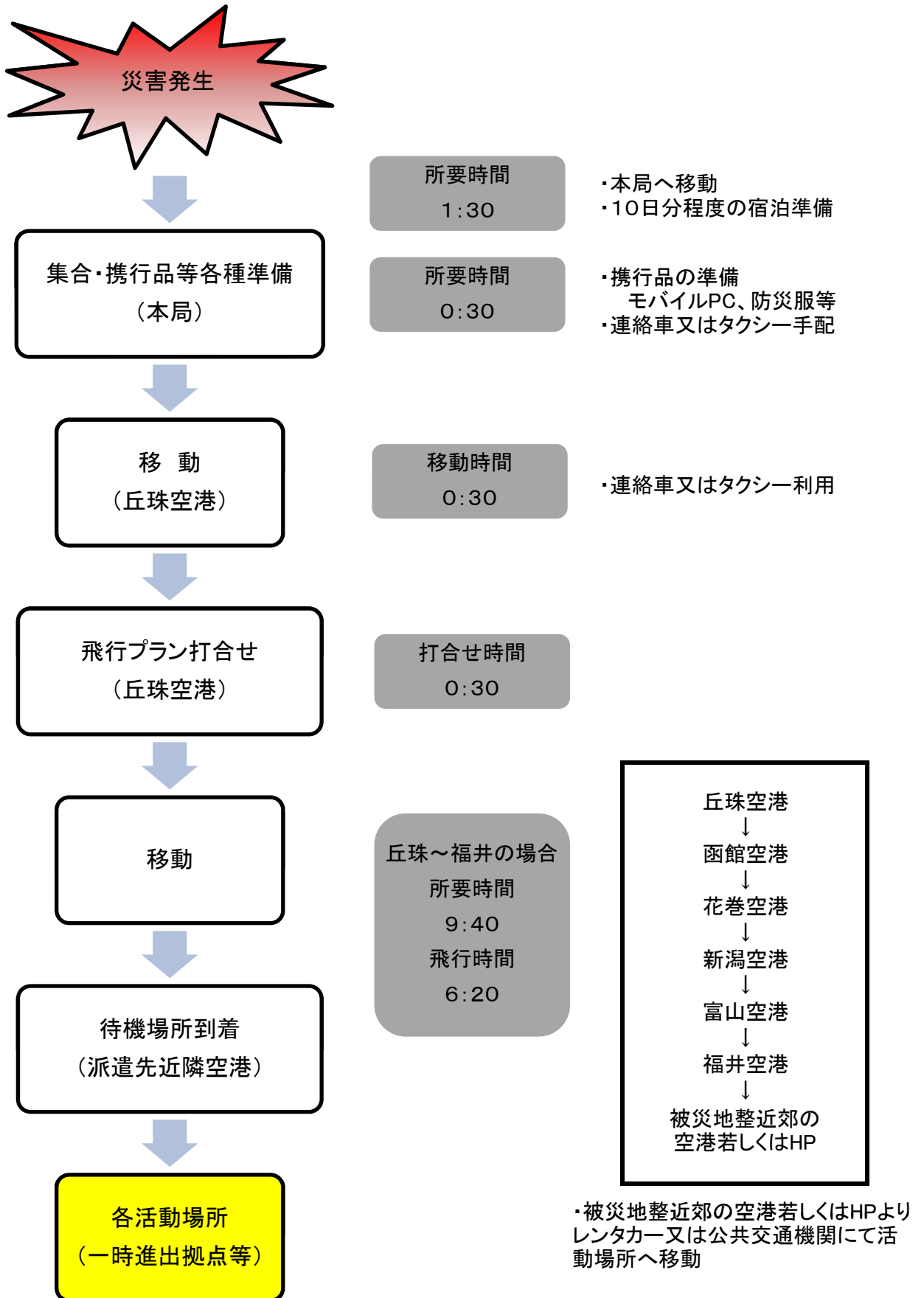
◎ 現地での活動において連絡車が必要な場合はレンタカーを手配する

◎ 交代要員等については派遣後北海道開発局にて調整を行う

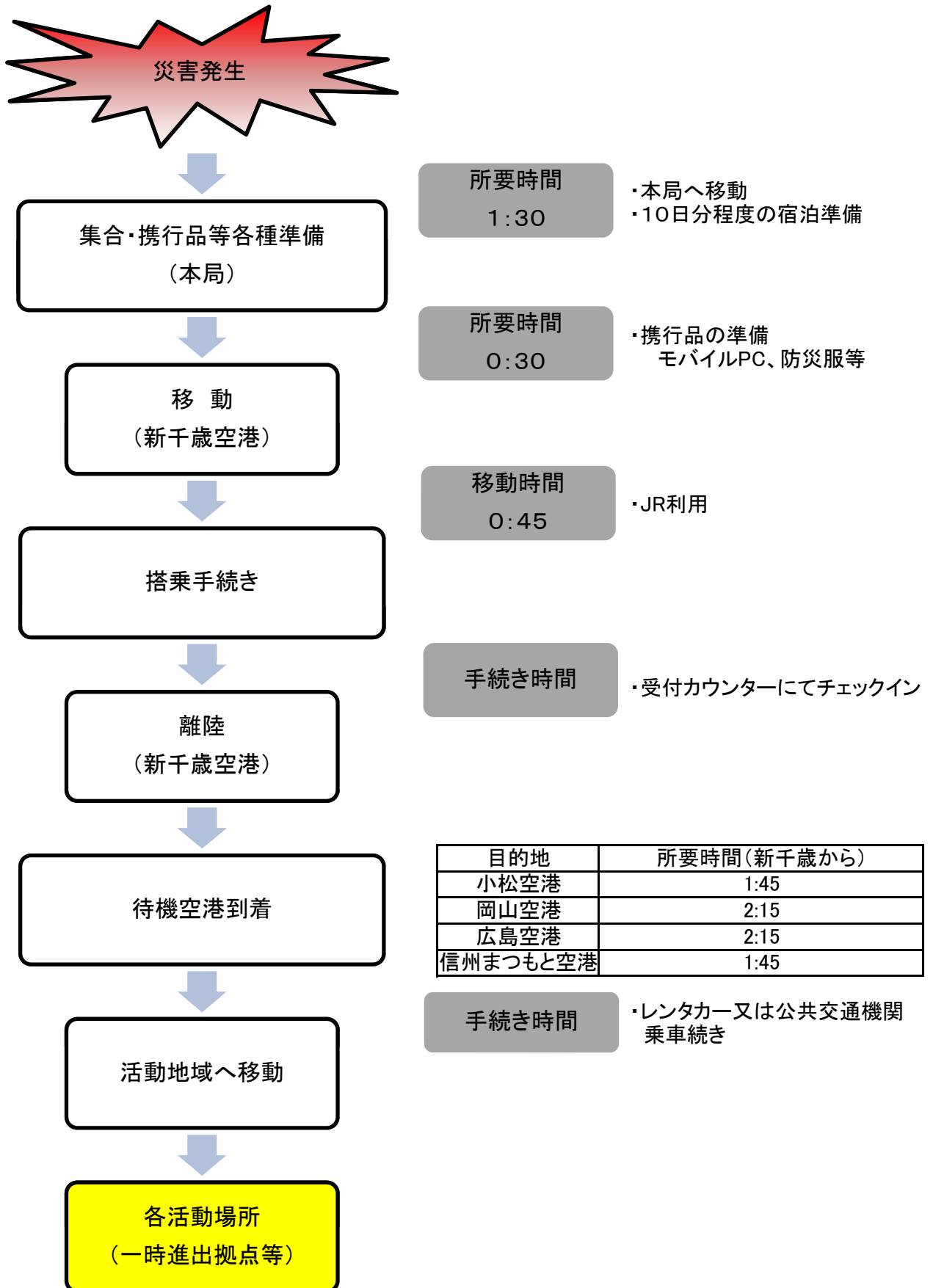
◎ 先遣班員はそのまま現地支援班(総合司令部付き)へと移行する

資料-2-1

派遣フローの例(災害対策用ヘリコプター「ほっかい」利用時)



派遣フローの例(民間航空機等利用時)



資料-3-1

派遣行程の例（災害対策用ヘリコプター「ほっかい」利用時）

【参考】フライト時間算出表

1日目

経路	距離	運航速度	運航時間	時刻	備考
丘珠空港 経 ~ 函館空港 路	160	1:10		8:40	
第1フライト 計				1:10	
給油 50分					
第2フライト 経 ~ 花巻空港 路	265	1:50		11:20	
第2フライト 計				1:50	
給油 50分					
第3フライト 経 ~ 新潟空港 路	240	1:40		13:50	
第3フライト 計				1:40	
給油 50分					
第4フライト 経 ~ 富山空港 路	230	1:30		16:10	
第4フライト 計				1:30	
給油 50分					
第5フライト 経 ~ 福井空港 路	105	0:40		17:40	
第5フライト 計				0:40	
給油 50分					
福井空港到着			17:40		
運航時間計				6:50	

搭乗員は5人とする（総合司令部要員1名+先遣班3名（河川、道路、港湾）+活動支援班1名（事務））
朝日航洋は機長、整備士、撮影技師の3人体制とする

2日目

第1フライト（プランA）

経路	距離	運航速度	運航時間	時刻	備考
福井空港 経 ~ 中部地整方面 路					
計					

第1フライト（プランB）

経路	距離	運航速度	運航時間	時刻	備考
福井空港 経 ~ 近畿地整方面 路					
計					

第1フライト（プランC）

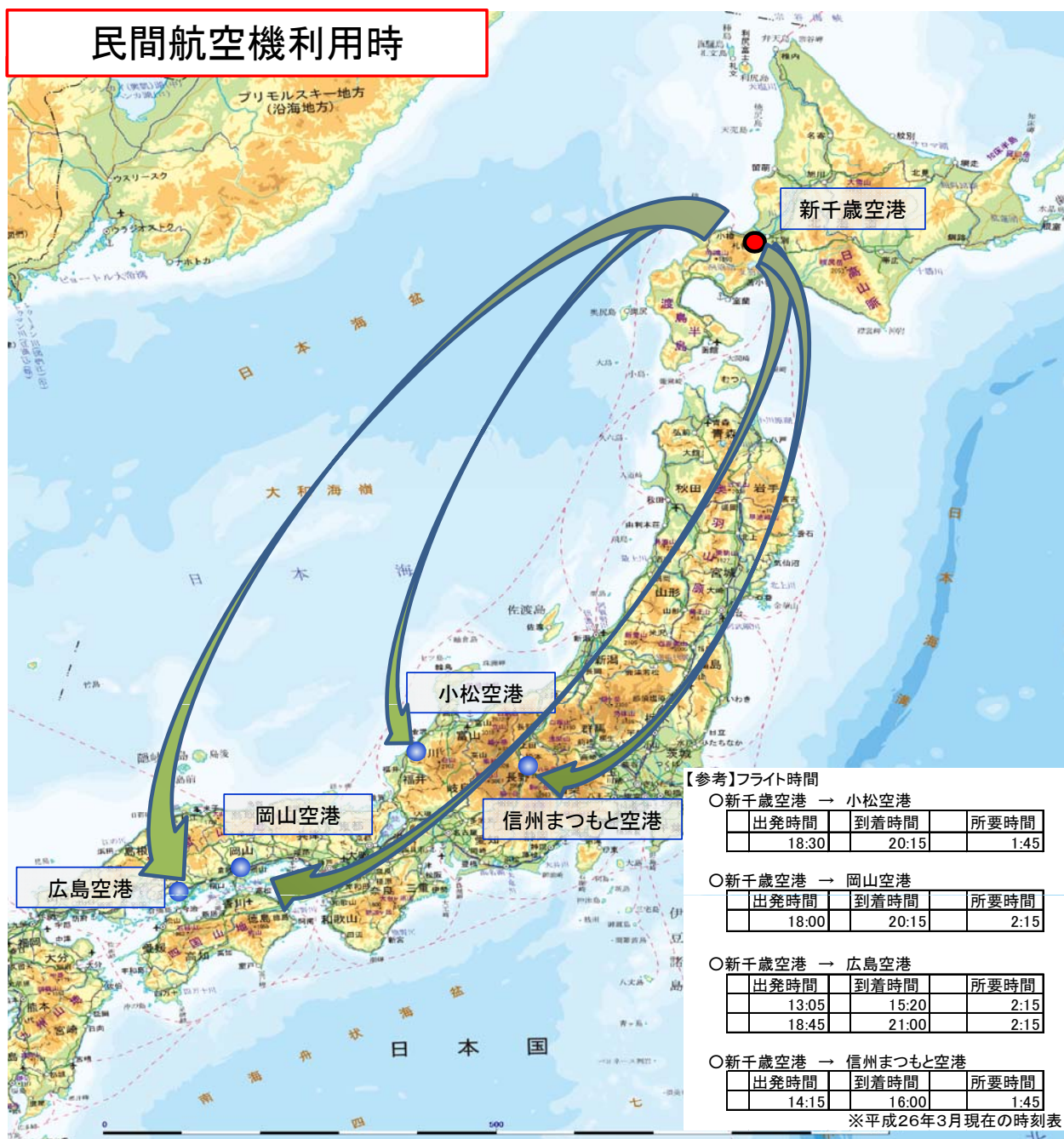
経路	距離	運航速度	運航時間	時刻	備考
福井空港 経 ~ 中国地整方面 路					
計					

「ほっかい」利用時



資料—3—2

派遣行程の例（民間機等利用時）



(2) 被災状況調査班等

- ・河川班
- ・砂防班
- ・道路班
- ・港湾班
- ・営繕(官庁営繕)班

資料－4

派遣隊の班数及び隊員数(被災状況調査班)

第1陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
河川		4	1			1						6	33
砂防		5				1						6	20
道路		4	1	4	1	1		2				13	64
港湾				1		2						3	12
営繕	3											3	11
計	3	13	2	5	1	5	0	2	0	0	0	31	140

第2陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
河川					3		1	3				7	32
砂防					2	2	1	1		1		7	22
道路		1	2		2		2	2	2	1	1	13	64
港湾			1	1		1						3	11
営繕	4											4	11
計	4	1	3	1	7	3	4	6	2	2	1	34	140

第3陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
河川				1					1	1		3	22
砂防					1			1		1		3	18
道路			2				2	1	3	2	2	12	63
港湾			1				1		1			3	11
営繕	3											3	8
計	3	0	3	1	1	0	3	2	5	4	2	24	122

資料一5

派遣隊の使用車両数(被災状況調査班)

第1陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
河川		3			1	1		1				6
砂防		2			1	2		1				6
道路		4	1	4	1	1		2				13
港湾				2		3				1		6
営繕	3											3
計	3	9	1	6	3	7	0	4	0	1	0	34

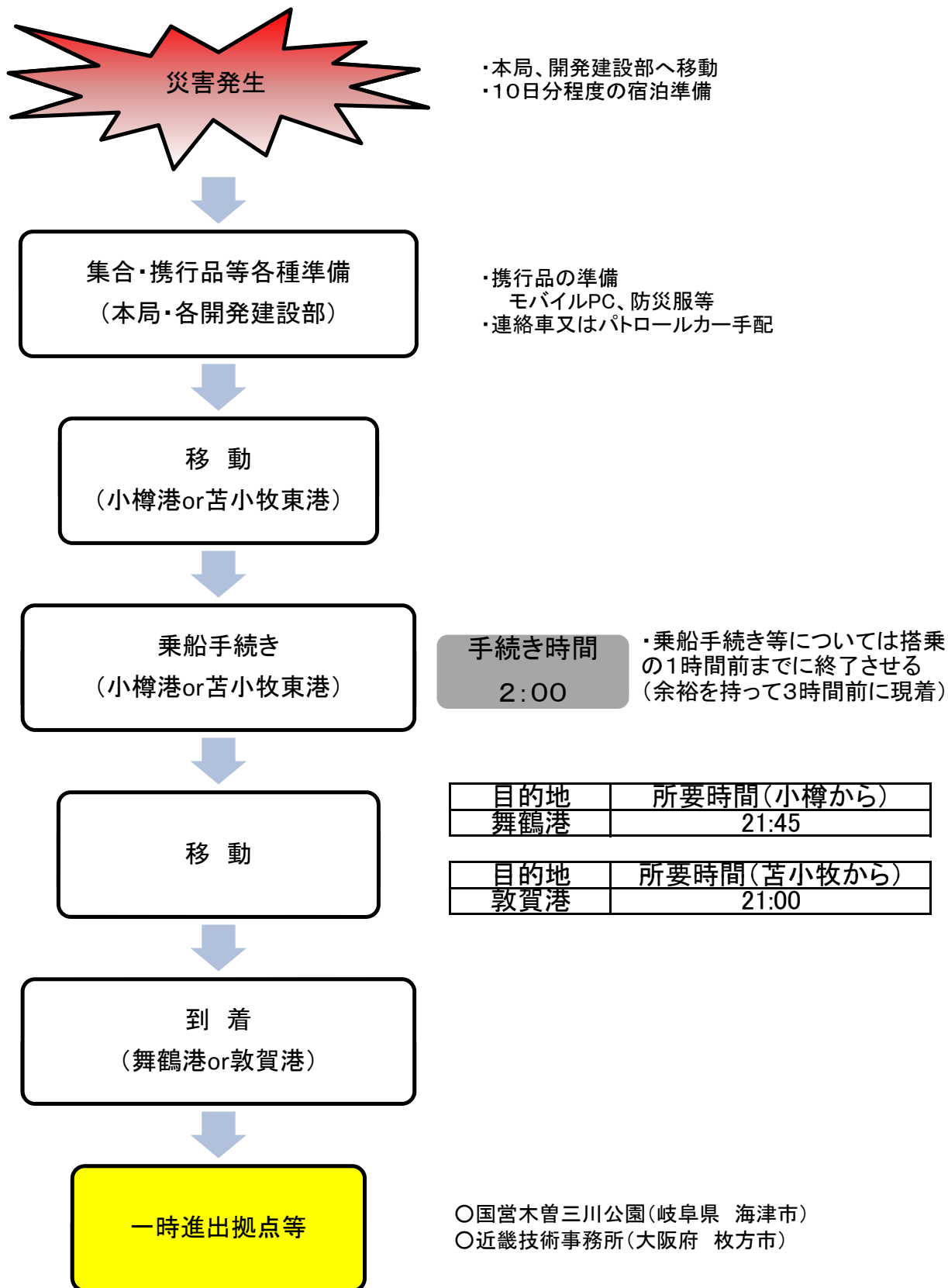
第2陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
河川		1	1		2		1	1		1		7
砂防		3			1	1		1	1			7
道路		1	2		2		2	2	2	1	1	13
港湾			1	2		2	1					6
営繕	4											4
計	4	5	4	2	5	3	4	4	3	2	1	37

第3陣

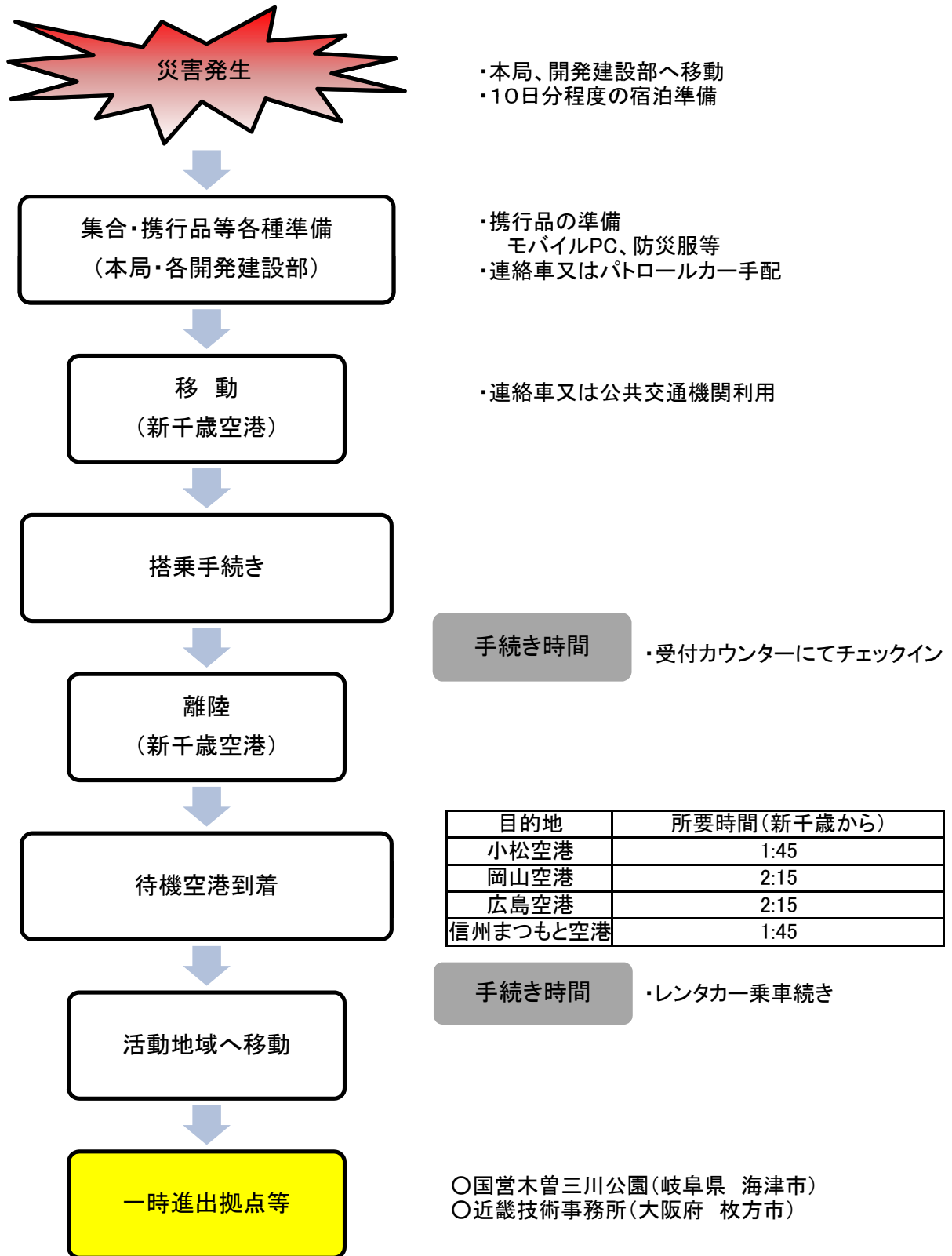
区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
河川				1				1	1			3
砂防					1		1			1		3
道路			2				2	1	3	2	2	12
港湾			1				2		1		1	5
営繕	3											3
計	3	0	3	1	1	0	5	2	5	3	3	26

派遣フローの例(フェリー利用時)



資料-6-2

派遣フローの例(民間航空機等利用時)



資料-7-1

派遣行程の例（フェリー利用時）

フェリー利用時

【参考】航路スケジュール

○小樽港 → 舞鶴港

出発時間	到着時間	所要時間
23:30	21:15	21:45

○苫小牧東港 → 敦賀港

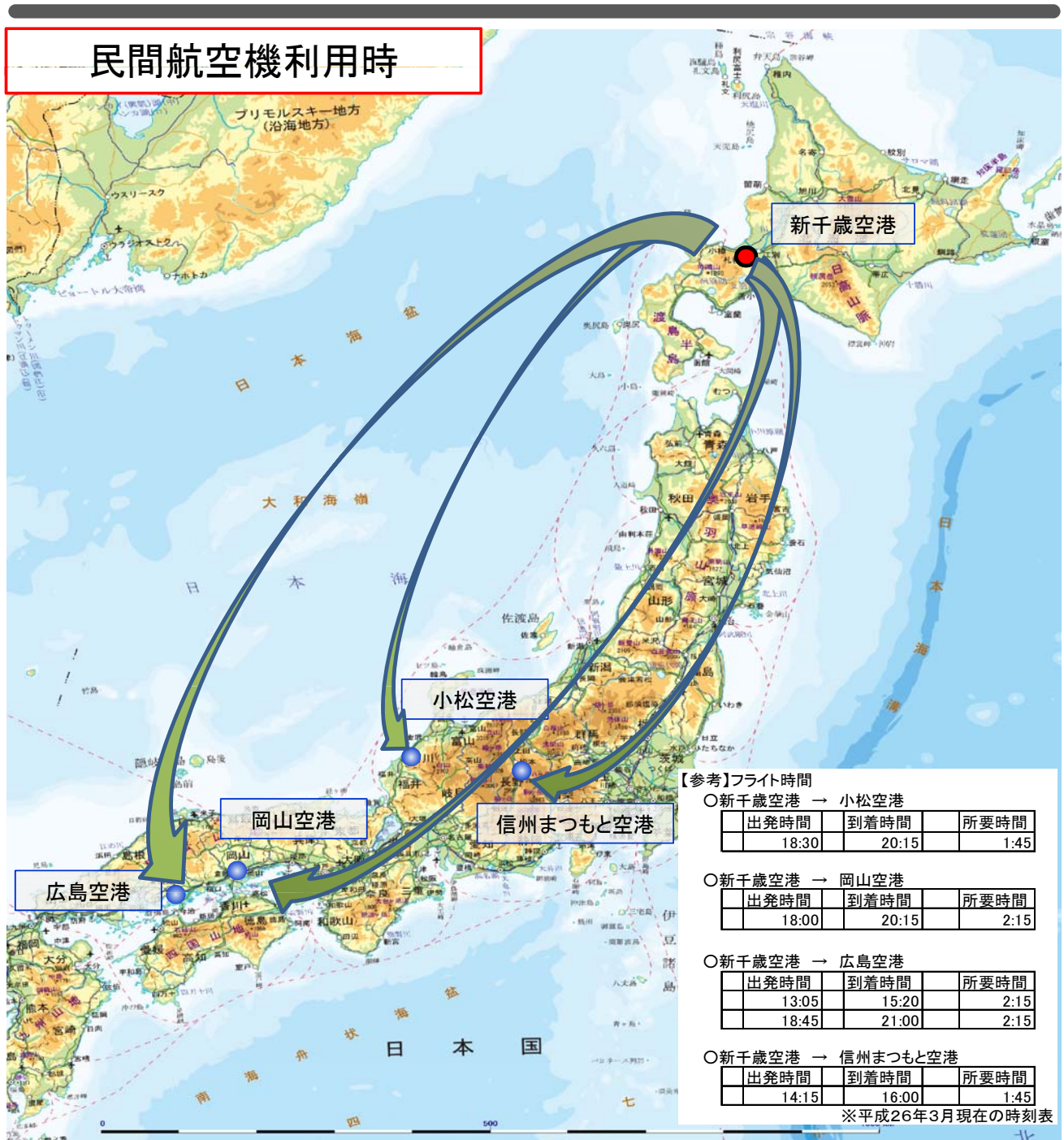
出発時間	到着時間	所要時間
23:30	20:30	21:00

※平成26年3月現在の時刻表






資料-7-2

派遣行程の例（民間機等利用時）



進入経路図 (被災状況調査班)



-  進出拠点 (集結場所)
-  進出拠点 (上陸場所)
-  進出ルート

(3) 応急対策班、情報通信班

資料－9

派遣隊の班数及び隊員数(応急対策班)

第1陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数		2			1						1	4	14

第2陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数		1	1			1			1			4	14

第3陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	1			1			1			1		4	13

派遣隊の班数及び隊員数(情報通信班)

第1陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	1	1					1					3	9

第2陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	1	1			1							3	9

第3陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	1		1	1								3	9

資料－10

派遣隊する災害対策用機械の一覧(応急対策班)

区分	派遣機械台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
排水ポンプ車		4		2	3	3		2				14
照明車		3	1	1	1	2		1				9
対策本部車		1			1							2
待機支援車		1						1				2
散水車		8	2	3	5	4	1	1	1		1	26
計	0	17	3	6	10	9	1	5	1	0	1	53

派遣隊する災害対策用機械の一覧(情報通信班)

区分	派遣機械台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
衛星通信車		1			1							2
Ku-SAT		3		2	2	2		1		2		12
計	0	4	0	2	3	2	0	1	0	2	0	14

資料－11

派遣隊の使用車両数(応急対策班)

第1陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
機械				1	1			1	1			4

第2陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
機械		1				1			1	1		4

第3陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
機械		1		1			1			1		4

派遣隊の使用車両数(情報通信班)

第1陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
電通		1					1	1				3

第2陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
電通					1	1			1			3

第3陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
電通		1	1	1								3

資料－12

機械作業員等の人数、使用車両数(応急対策班)

第1陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	16	4	6	10	8	2	2	2		2	52
車両数(台)	9	1	4	5	4		2				25

第2陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	16	4	6	10	8	2	2	2		2	52
車両数(台)	9	1	4	5	4		2				25

第3陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	16	4	6	10	8	2	2	2		2	52
車両数(台)	9	1	4	5	4		2				25

機械作業員等の人数、使用車両数(情報通信班)

第1陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	7			2							9
車両数(台)	4			1							5

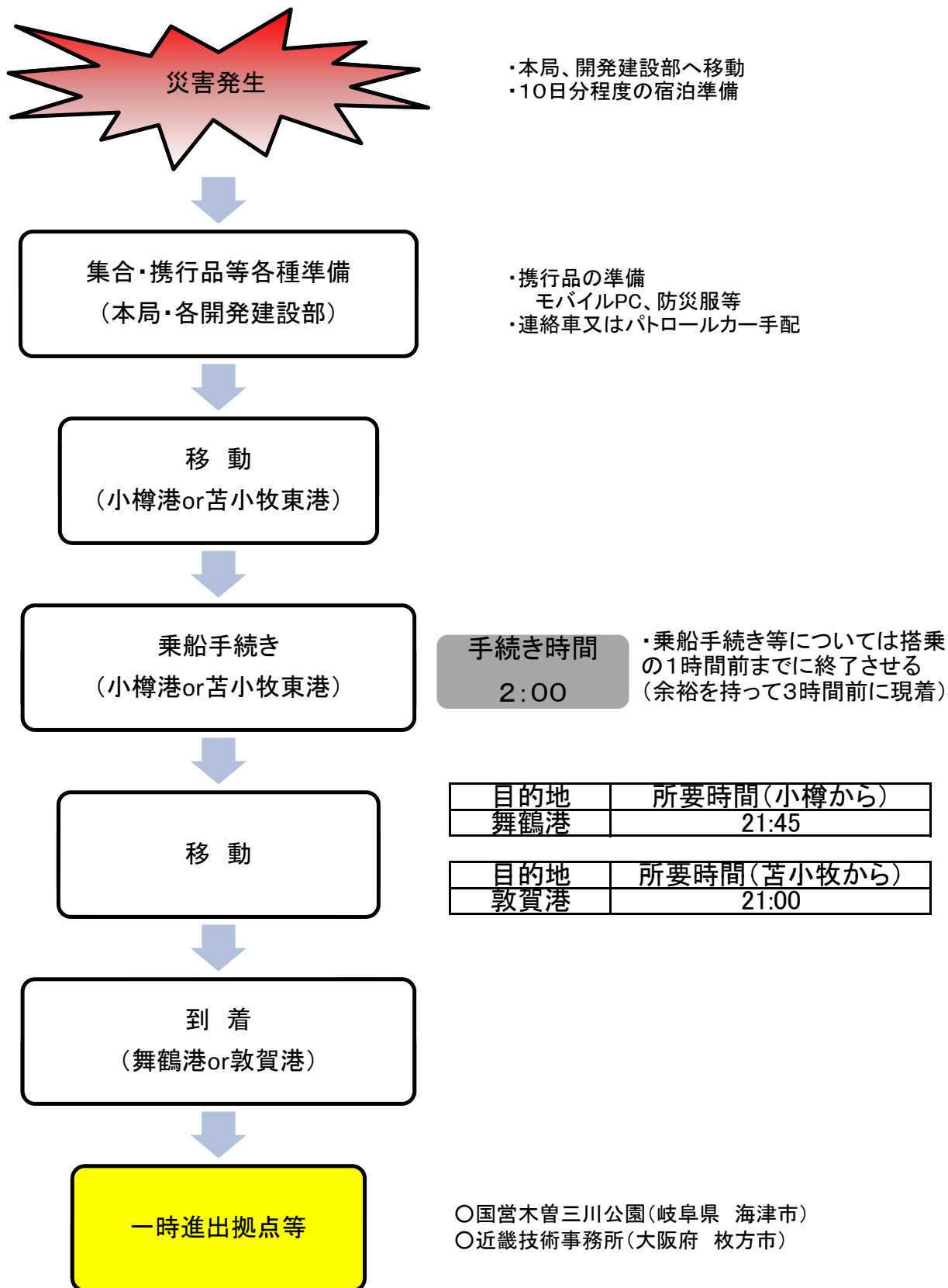
第2陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	7			2							9
車両数(台)	4			1							5

第3陣

区分	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
人数(人)	7			2							9
車両数(台)	4			1							5

派遣フローの例(フェリー利用時)



資料－14

派遣行程の例（フェリー利用時）

フェリー利用時

【参考】航路スケジュール

○小樽港 → 舞鶴港

出発時間	到着時間	所要時間
23:30	21:15	21:45

○苫小牧東港 → 敦賀港




出発時間	到着時間	所要時間
23:30	20:30	21:00

※平成26年3月現在の時刻表



進入経路図 (被災状況調査班)



-  進出拠点 (集結場所)
-  進出拠点 (上陸場所)
-  進出ルート

(4) 隊員活動支援・記録班

資料－16

派遣隊の班数及び隊員数(隊員活動支援・記録班)

第1陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	2	2	3			2						9	18

第2陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数		2		3	2			2				9	18

第3陣

区分	班数(班)												隊員数 (人)
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計	
班数	1						2		1	1	1	6	11

派遣隊の使用車両数(隊員活動支援・記録班)

第1陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
事務	2	2	2			3						9

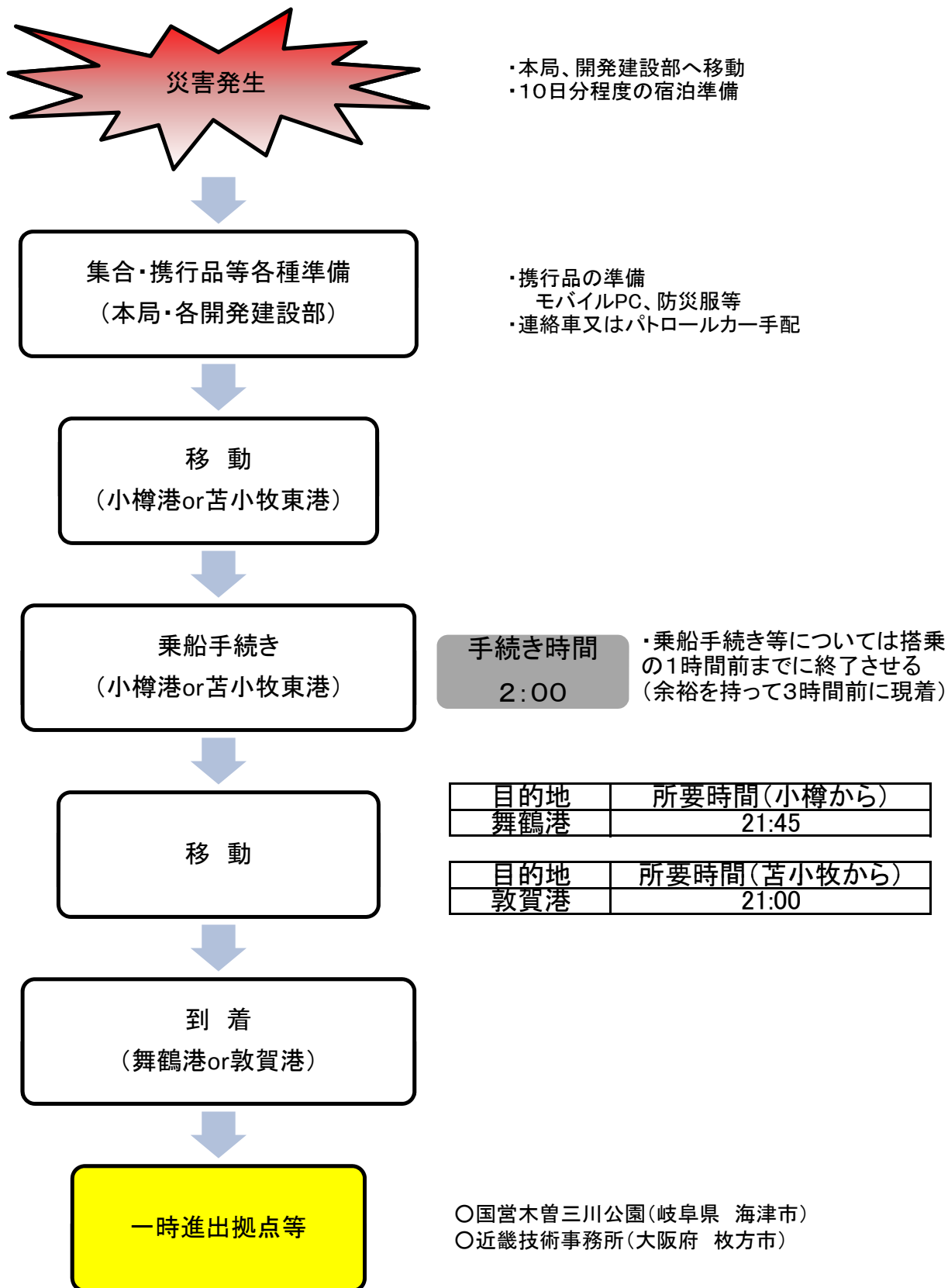
第2陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
事務		2		3	2			2				9

第3陣

区分	車両台数(台)											
	本局	札幌	函館	小樽	旭川	室蘭	釧路	帯広	網走	留萌	稚内	計
事務	1						2		1	1	1	6

派遣フローの例(フェリー利用時)



資料－18

派遣行程の例（フェリー利用時）

フェリー利用時

【参考】航路スケジュール

○小樽港 → 舞鶴港

出発時間	到着時間	所要時間
23:30	21:15	21:45

○苫小牧東港 → 敦賀港




出発時間	到着時間	所要時間
23:30	20:30	21:00

※平成26年3月現在の時刻表



進入経路図 (被災状況調査班)



-  進出拠点 (集結場所)
-  進出拠点 (上陸場所)
-  進出ルート

広域防災フロート運用マニュアル

～**広域防災フロートの派遣エリアの拡大について**～

広域防災フロートの派遣エリアの拡大について

＜現状と課題＞

- ・室蘭港に配備している「広域防災フロート」は、大規模地震等の災害発生時において、被災地への緊急物資輸送、臨時ヘリポート、代替係留施設、災害復旧資材置場等としての機能を有する。
- ・東日本大震災時には、大船渡港、相馬港への緊急物資輸送、作業船等の代替係留施設として活用。
- ・現状において派遣運用マニュアルは策定しているが、北海道・東北エリアへの派遣を想定したもの。

＜行動計画＞

- ・南海トラフ巨大地震想定地域への円滑かつ迅速な派遣に備え、東北派遣時の教訓を活かしつつ、諸課題等を整理したうえで、航路・所要時間等を検討し、派遣エリアを拡大した運用マニュアルを策定。

○広域防災フロートの概要

- ・室蘭市からH22.7に購入、国有化。
- ・全長80m,幅24m,高さ4m,吃水1.6m,積載可能重量800t。
- ・1000t級貨物船等の接岸、ヘリコプターの離発着が可能。
- ・航行区域は沿海区域（主に海岸から20哩以内）、国内全域を網羅。
- ・災害時は、緊急物資輸送、住民避難、代替係留施設等として機能。
- ・平常時は、工事資材置き場として活用。

○東日本大震災時派遣概要

- ・被災地支援のため、燃料、食料品等を積み込み3/22室蘭港を出港。
- ・大船渡港（岩手県）、相馬港（福島県）において物資を積み卸し。
- ・物資輸送後、引き続き相馬港で作業船等の係留施設として活用。
- ・約200日間に渡る任務を終了し、10/8室蘭港に帰港。

広域防災フロート全景



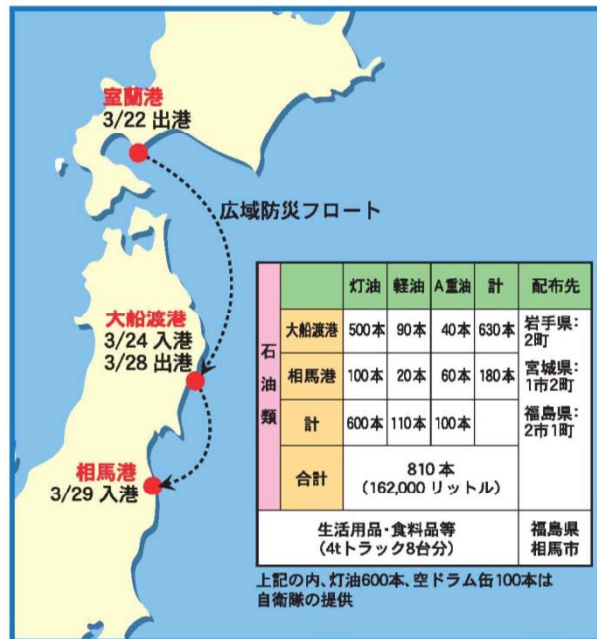
貨物室（支援物資格納場所、避難時乗船スペース）



臨時ヘリポート機能



平常時（工事資材置場）



大船渡港での活用状況



相馬港での活用状況

南海トラフ巨大地震想定地域の各主要港までの派遣計画

<派遣日数検討結果>

- ・ 派遣想定地域の東海～九州地方への最短での派遣日数（緊急物資無し）は**6日～9日間程度**。
- ・ 緊急物資の調達を考慮した場合には、安全航行が可能な状況下であっても、被災地に到着するのは、**発災後2週間前後**（H23震災時は発災後13日後に大船渡に到着）となる見込み。

※検討にかかる前提条件

- ・ 派遣想定地域は、東海、近畿、四国、九州地方の太平洋側とし、各地域主要港までの最短ルートで航行日数を算定。
- ・ ただし、四国、九州は、海象状況、津波の影響（ガレキ浮遊、警報発令状況）等による航行障害を考慮し、距離が大きく変化しない別ルートも検討。
- ・ 派遣日数は、航行日数に準備1日（諸手続き等）、要請内容等に基づき物資調達・積込日数を適宜加算。

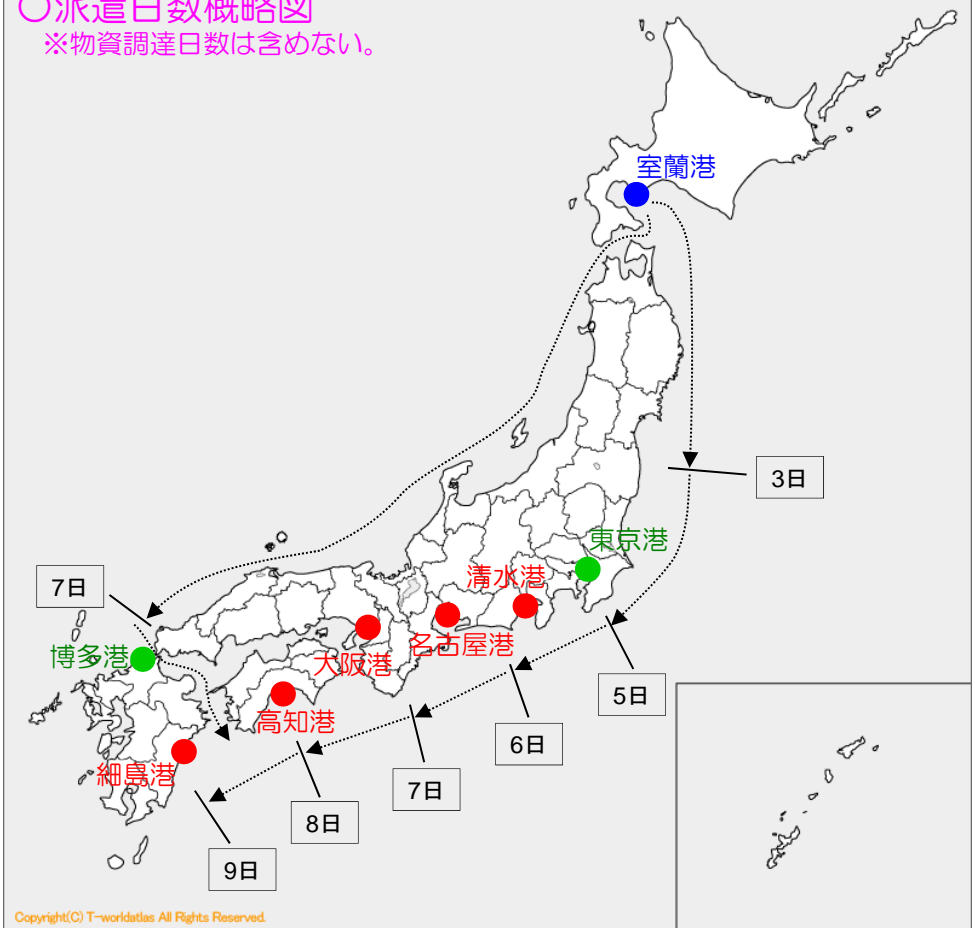
○各主要港までの派遣日数（算定結果）

地域	港湾名 (ルート)	距離 (哩)	派遣日数			
			準備日数(諸 手続等)	実航行日数	最短派遣 日数	物資調達 (適宜加算)
東海	清水港 (太平洋R)	584	1.0	4.9	5.9	最短2日 ～ 最長5日
	名古屋港 (太平洋R)	669		5.6	6.6	
近畿	大阪港 (太平洋R)	824		6.9	7.9	
四国	高知港 (太平洋R)	835		7.0	8.0	
	高知港 (日本海R)	951		7.9	8.9	
九州	宮崎細島港 (日本海R)	881		7.3	8.3	
	宮崎細島港 (太平洋R)	935		7.8	8.8	
参考	東京港 (太平洋R)	549		4.6	5.6	
	博多港 (日本海R)	761		6.3	7.3	

※曳航速度は5ノットとして航行日数を算定。なお、回航途中の給油時間は見込んでいない。
 ※物資調達等の日数については、H25訓練時の想定日数(2日)を最短日数とし、H23震災派遣時の実態調達日数(5日)を最長日数として仮定。

○派遣日数概略図

※物資調達日数は含めない。



遠隔地派遣時の諸課題・更なる迅速派遣に向けた今後の検討事項

遠隔地派遣時における諸課題等

南海トラフ巨大地震想定地域への派遣実績が無く、遠隔地となるため、実際の派遣にあたって、想定される諸課題等について整理する。

○航行期間長期化への対応

・航行日数の長期化、不測の事態に備えて、避難港、燃料補給港を適切に設定した想定回航計画の策定や必要な装備、設備（耐久性・耐波性を考慮）について検討しておく必要。

○海象予報を考慮した航行ルートを選定

・派遣時期により、海域ごとの海象条件が大きく異なる。
・広域防災フロートの限界波高は最大1.8mで、比較的発生頻度の高い波浪でも回航が困難となる可能性。
・回航の長期化を避けるため、海象予報を十分に把握、場合によっては最短ルート以外のルートを選択する必要。

○航行障害となる事案の把握

・巨大地震に伴う大規模津波が発生している可能性。
・津波警報、注意報の発令状況のほか、航行障害となる海上の浮遊物の詳細を把握する必要ため、関係機関と連携し、防災ヘリの航空映像、航路情報を入手。

○その他（原発事故が発生している場合）

・原発事故が発生し、原発から一定の範囲で航行が規制された場合、沿岸を航行することが困難となり、沖合に航行ルートを設定する必要。
・現行の航行許可区域の変更の必要性、変更の可否、手続き内容等を予め検討しておく必要。

更なる迅速派遣に向けた今後の検討事項

被災者、被災自治体への早期支援、被害拡大を防止する観点から、派遣日数の更なる短縮化を図るための方策等を今後検討する。

○早期の派遣調整、早期派遣決定

・発災後、速やかに出動準備に取りかかり、関係地方整備局と派遣にかかる各種調整を行う必要。
・早期調整が困難な場合は、出航準備が整い次第、被災地域に最も近い港湾に向けて出航することを検討。
・具体案としては、東海・近畿が被災した場合は東京港で待機、四国、九州の場合は博多港にて待機。

○緊急物資調達手法の多様化

・室蘭港で緊急物資を積込む場合、物資の内容、流通状況によっては、調達に手間取り、出航が遅延する可能性。
・早期派遣が必要な場合は、出航を最優先とし、経路地において支援物資の一部または全部を調達する方策も有効。（各地整局等の支援物資を積込むことも可能。）
・この場合、各地方整備局等との連携が不可欠となるため、予め物資調達にかかる協定の締結等について検討。

○関係機関と連携した定期的な防災訓練の実施

・遠隔地派遣時の課題を事前に解消、円滑かつ迅速な派遣を可能とするため、関係機関と共同で防災訓練を実施。
・より迅速派遣を確実なものとするためには、実際の大規模災害を想定した遠隔地への派遣訓練も有効と考えられるため、実施の可否について検討。

北海道運輸局緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)活動計画

第1 総則

計画の目的及び構成

本計画は、「北海道運輸局防災業務計画」第1編(総則)第2章(防災体制の整備)第22条(緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE))及び「北海道運輸局緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)組織・運営要領」で定める緊急災害対策派遣隊(以下、「TEC-FORCE」という。)の円滑かつ迅速な支援の実施を図るため、「国土交通省防災業務計画」第2編(地震災害対策編)第1章(災害予防)第2節(危機管理体制の整備)第4(応急復旧体制等の整備)等の規定に基づくTEC-FORCEの活動計画について規定する。

また、同業務計画第2編(地震災害対策編)第1章(災害予防)第2節(危機管理体制の整備)第1(情報の収集・連絡体制の整備)等の規定に基づくりエゾン(現地情報連絡員)の派遣体制の整備について、TEC-FORCEの派遣と密接に関わることから本計画において合わせて規定する。

第2 想定災害、支援対象

1 想定災害

TEC-FORCEの活動対象となる想定災害は、大規模な自然災害(地震・津波・風水害・雪害等のうち、人的・物的な被害の大きな災害、広範囲の災害)である。

具体的には、

- ① 高速道路・主要幹線道路の被害等による不通
- ② 鉄道駅・線路の被害等による不通
- ③ 海上生活航路(離島航路)の途絶
- ④ 大規模・広範囲の住宅等の被害

等の発生又は発生のおそれがある場合で、それらの原因により緊急物資の輸送、地域住民の移動手段の確保が困難と思慮される場合に活動することとする。

2 支援対象

北海道運輸局TEC-FORCEの支援対象は、北海道運輸局管内の被災地方公共団体とする。ただし、国土交通省災害対策本部長から北海道運輸局TEC-FORCEの管外被災地への派遣指揮を受けた場合にあっては、この限りでない。

他の地方運輸局からの要請があった場合及び災害の状況により対応が必要と判断される場合は、本省及び当該被災地の地方運輸局災害対策本部と連絡を取りつつ、必要な支援を実施することとなる。

3 TEC-FORCEの組織体制

北海道運輸局TEC-FORCEは、輸送支援班及び必要に応じその他の班を構成する。

第3 大規模自然災害発生時の対応

1 北海道運輸局管内が被災地(災害が発生した地域)の場合

(1) 北海道運輸局リエゾンの派遣

① 派遣決定

北海道運輸局リエゾンの派遣は、災害発生後直ちに北海道運輸局災害対策本部長が派遣の必要性を判断し、決定を行う。

② 派遣手順

派遣に際しては、派遣先地方公共団体災害対策本部に対し北海道運輸局リエゾンの派遣を通知する。

③ 指揮命令系統

北海道運輸局リエゾンは、北海道運輸局災害対策本部長の指揮の下で行動する。

④ 任務

現地地方公共団体災害対策本部に常駐し、次の事項を任務とする。

- ・地方公共団体に集まる被害状況を迅速かつ的確に収集し北海道運輸局災害対策本部へ伝達すること。
- ・地方公共団体から求められる旅客輸送、物資輸送の円滑な実施に関する連絡調整の窓口となること。
- ・北海道運輸局TEC-FORCEが到着後、問題点や課題等必要な情報を書面及び口頭にて引継ぎを行うこと。
- ・その他、北海道運輸局に関連する事項の情報収集と連絡調整の窓口となること。

⑤ 体制

- ・1名又は2名で行動し、3日をめぐりに交替するものとする。
- ・対応はおおむね被災直後から7日以内の期間とする。

⑥ 要員の指名

北海道運輸局災害対策本部長は、以下の各号を勘案して本局職員の中からリエゾン派遣要員を指名する。災害発生直後の対応として、TEC-FORCEの隊員に指名されている職員をリエゾンに指名することを妨げないものとする。

- ・運輸局・運輸支局等で海陸の旅客・貨物業務の経験を有していること。
- ・情報収集や調整窓口役としての資質を有していること。
- ・被災地域の交通事情に精通していること。

なお、本局職員が現地地方公共団体災害対策本部へ速やかに出向くことが出来ない場合は、支局職員の中から指名する。

(2) 北海道運輸局TEC-FORCEの派遣

① 派遣決定

北海道運輸局TEC-FORCE派遣の決定は、北海道運輸局災害対策本部長が行う。

② 派遣手順

北海道運輸局災害対策本部長は、北海道運輸局TEC-FORCEを派遣した場合、その旨を本省災害対策本部に報告する。

北海道運輸局災害対策本部長は、北海道運輸局のみの対応では不十分と判断した場合は、必要な増援規模・任務を明らかにして、本省災害対策本部に増援を要請する。

③ 指揮命令系統

北海道運輸局TEC-FORCE及び被災地到着後の本省等のTEC-FORCEは、北海道運輸局災害対策本部長の指揮の下で行動する。

④ 体制

輸送支援班は2名又は3名で行動し、3日をめぐりに交替するものとする。

対応はおおむね被災3日後から物資等が安定的に輸送されるまでの期間とする。

⑤ 任務

輸送支援班及び必要に応じて設置されるその他の班は、北海道運輸局が派遣するリエゾンと連携して、被災地方公共団体等が行う被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援、緊急・代替輸送に関する情報収集、ニーズの把握、調整など地方公共団体の支援に関する業務を行い、被害拡大の防止と被災地の早期復旧を図る。

⑥ その他関連する業務

- ・被災地に向かう途中及び被災現地では、適宜被災状況を撮影し、モバイルPC等により情報を北海道運輸局災害対策本部へ逐次展開する。
- ・被災現地では、リエゾンから、それまでの対応の継続性が損なわれないよう、業務を引継ぎ、関係機関と連絡調整を行う。
- ・被災現地では、可能な限り「物資・移動手段の確保」等輸送モードだけでなく、地方公共団体等の災害対策本部と共有すべき情報を幅広くとらえ、展開する。

(3) TEC-FORCE及びリエゾンのサポート

TEC-FORCE及びリエゾンのサポートは次の業務とし、北海道運輸局災害対策本部に組織された総務班が担当する。(本省及び他の地方運輸局などから派遣されたTEC-FORCEを含む。)また、運輸支局はTEC-FORCE及びリエゾンの任務遂行及びサポートについて全面的に支援する。

- ① TEC-FORCE隊員及びリエゾンの旅費及び必要な備品(モバイルPC、デジタルカメラ、防災服、防寒着)や消耗品等の確保に関すること。
- ② TEC-FORCE及びリエゾンの移動に必要な交通手段の確保に関すること。
- ③ TEC-FORCE及びリエゾンの宿泊や食事の手配に関すること。
- ④ TEC-FORCE及びリエゾンの派遣日程の調整に関すること。
- ⑤ TEC-FORCE及びリエゾンからの報告や連絡などを一元的に集約・整理し、保存すること。
- ⑥ TEC-FORCE及びリエゾンが円滑かつ的確な行動が取れるよう、隊員等への適切な情報提供を行うこと。
- ⑦ その他

【 TEC-FORCE・リエゾンの活動時期】

	活動時期(目安)			
	初日	3日以内	7日以内	8日以降
リエゾン(現地情報連絡員)	→			
TEC-FORCE 輸送支援隊		→		
TEC-FORCE 他局等からの支援			→	
北海道運輸局災害対策本部 (本部隊)	→			

2 他の運輸局管内が被災地(災害が発生した地域)の場合

(1) 北海道運輸局TEC-FORCEの派遣

① 派遣決定

北海道運輸局TEC-FORCEの派遣は、本省災害対策本部長が決定する。(参考：H20.4.25 国土交通省防災会議決定「緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)の派遣について」)

② 派遣手順

本省災害対策本部長は、北海道運輸局災害対策本部長に北海道運輸局TEC-FORCEの派遣を指揮し、派遣後に指揮を受ける被災地地方運輸局を示す。

上記指揮を受けた北海道運輸局災害対策本部長は、北海道運輸局TEC-FORCEを被災地に派遣する。

③ 指揮命令系統

被災地における北海道運輸局TEC-FORCEは、当該被災地を管轄する地方運輸局等の機関本部長(当該被災地を管轄する機関の災害対策本部長をいう。)の指揮の下で行動する。

(2) TEC-FORCEのサポート

被災地における北海道運輸局TEC-FORCEのサポートは第3.1(3)に掲げる業務とし、北海道運輸局災害対策本部に組織された総務班(災害対策本部が設置されていない場合は、安全防災・危機管理調整官)が担当する。

第4 職員の意識向上、訓練、関係機関等との連携等

1 災害発生時における対応業務の重要性をTEC-FORCEのみならず職員全員の共通の認識とするとともに、平時からその対応方法等に習熟し、必要時には各人がそれぞれの役割を十分に把握した上で確実にこれを果たし、TEC-FORCEの活動を効果的ならしめ、もって、十分な被災地支援を図るため、以下の取組みを行う。

(1) 活動計画の周知

安全防災・危機管理調整官は、本活動計画をイントラネットに掲載する等により、その内容を全職員に周知する。

(2) 活動支援資料の作成

① 各部、各支局は、TEC-FORCEの派遣先における活動を支援するため関係機関等と連携し、下記資料をあらかじめ作成し準備しておくものとする。

- ・ 関係機関、関係団体の名簿、連絡方法、連絡担当者名等
- ・ 物資集積拠点、物流関係事業者の名簿、連絡方法、連絡担当者名等
- ・ その他緊急・代替輸送等に関し参考となる資料

② 資料の内容は順次見直し、最新版としておく。

(3) 訓練の実施

① 安全防災・危機管理調整官は、発災時の行動がスムーズに取られるよう、TEC-FORCEの派遣を想定した防災訓練等を企画し、継続的に実施する。

② 安全防災・危機管理調整官は、TEC-FORCE隊員を対象とした研修を企画・実施する。

2 資機材等の整備

TEC-FORCEの活動が円滑に行われるよう、以下の通信手段、防災服等を確保する等の整備を図る。

- ・ 防災服、防災靴、帽子、ヘルメット、防寒着
- ・ モバイルPC
- ・ 公用携帯電話
- ・ デジタルカメラ