

港湾BCP・広域港湾BCPの現状

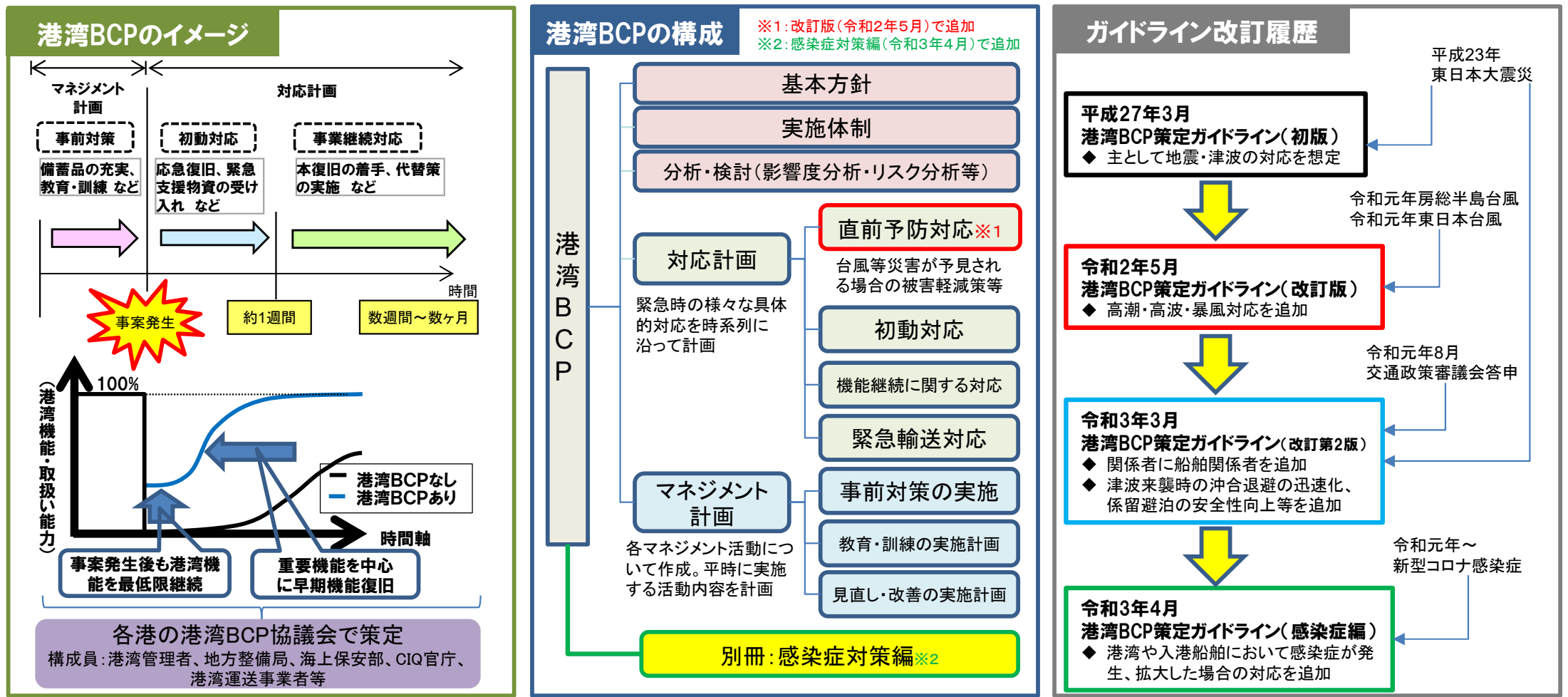
令和6年12月18日
国土交通省 港湾局

1. 港湾BCPの現状

2. 広域港湾BCPの現状

1. 港湾BCPの現状

- 「港湾BCP」とは、大規模災害等の危機的事象が発生した場合であっても、当該港湾の重要機能が最低限維持できるよう、事案の発生後に行う具体的な対応と平時に行うマネジメント活動等を示した文書。
- 平成27年3月、国土交通省港湾局が地震・津波等を念頭においたガイドラインを公表し、平成28年度末までに、各港協議会が主体となり、国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾の125港全てで、港湾BCPを策定。また、令和6年現在、全国16の地方港において港湾BCPを策定（北海道1港、新潟県2港、静岡県11港、徳島県、高知県各1港）。
- その後、台風の事前対策や津波来襲時に船舶に起こり得るリスクの軽減、感染症への対応など、新たな要請に対して随時ガイドラインを改訂し、港湾BCPの充実化を推進中。



- 港湾BCPガイドラインは、国際標準(ISO22301)や内閣府の事業継続ガイドラインに準拠して策定されている。
- 「港湾BCP」は、発生する被害の状況想定に基づく影響度合いに基づき、最低限の港湾機能継続の目標(時間とレベル)達成を目的とすることから、港湾BCP策定ガイドラインでは、計画の出発点である「危機的事象のリスク分析」を重視している。
- また、「港湾BCP」は、法定計画ではなく、任意の協議会による計画策定とマネジメントによって計画の実効性を担保することから、官民の多様な港湾関係者の連携対応が不可欠であり、計画実行のための「手順策定」や「情報共有体制構築、同手段システム維持等」の事前準備の必要性を重視している。
- さらに、同ガイドラインでは、PDCAサイクルによる計画の継続的な改善をマネジメントするものとしている。

表②-1 港湾の事業継続計画策定ガイドラインの構成と内容

項目		ガイドラインの内容
本ガイドラインの概要	計画の目的	・港湾BCPの計画事項の構成とともに、港湾BCPの必要性、有効性、策定方法、実施方法、留意事項等を示し、港湾BCP策定の推進と、関係者の対応能力の強化
	計画の対象となる事象	・「港湾機能の低下を引き起こす自然災害」を念頭に、感染症のまん延、テロ等の事件、大事故、突発的な港湾運営環境の変化など、あらゆる危機的事象
	計画及び実施主体	・港湾管理者及び港湾関係者で構成される協議会が、関係者の合意に基づき策定。策定後は、協議会がマネジメント計画に沿って対応。危機的事象発生時は、各関係者が連携して対応
第Ⅰ章 港湾BCPの概要と必要性	1 港湾BCPの概要	・港湾BCP計画書の構成及び危機的事象発生時の港湾機能回復の基本概念を明示 ・計画策定後のPDCAサイクルに基づく継続的で発展的な計画の改善
	2 港湾における従来の防災活動等との関係	・災害対策基本法に基づく「地域防災計画」と異なり、「港湾BCP」は、任意の協議会による関係者の自主的な協働連携活動のための計画。「地域防災計画」が人命や資産に係る防災を目的とするが、「港湾BCP」は、計画の範囲を港湾関係に限定し、官民連携による重要機能継続が主目的
	3 港湾BCPの必要性	・大規模災害が頻発するなか、災害時の経済活動保全に必要な人流やサプライチェーン維持及び発災直後の地域復旧拠点としての、最低限の港湾機能維持が重要
	4 港湾BCP協議会の設置と役割	・計画策定及び活動実施主体としての「港湾BCP協議会」の設置と、同協議会活動の実効性を担保するための事務局設置の必要性
	5 港湾BCPの取組手順	・実効性ある計画策定の手順として、対応計画策定のための「災害時のリスク評価」が重要
第Ⅱ章 分析・検討	1 影響度分析等	・港湾機能中断に伴う影響度分析や継続すべき港湾機能の重要業務を設定(表②-3参照)し、そのための復旧目標(復旧のレベルと復旧時間(表②-4参照))に応じて必要な要員・資機材の把握 ：実効性のある要員・資機材の把握のためには、ボトルネックの把握(表②-5参照)が必要
	2 リスクの分析・評価	・港湾機能中断に繋がる影響の大きさに応じて危機的事象を分類・特定し、対応すべき危機的事象の優先順位の検討が必要
第Ⅲ章 方針の策定	1 基本方針の策定	・港湾の特性に応じ、危機的事象と継続すべき重要業務を設定
	2 実施体制の構築	・港湾管理者が港湾BCP協議会の設立を主導し、設立後は同協議会がマネジメント活動を実施

港湾BCP策定ガイドラインの概要②

表②-2 港湾の事業継続計画策定ガイドラインの構成と内容(前頁からのつづき)

項目		ガイドラインの内容
第IV章 対応計画の 検討	1 対応計画の基本的考 え方	・重要機能継続のための「復旧策」「代替策」「事前予防策(風水害等事前に予見される危機的事象の場合)」の3方策の適用については、該当港湾の事情に応じた組合せを検討
	2 対応計画の検討	・重要機能継続のための具体策は、港湾BCPの最重要課題であり、より多くの選択肢を準備 ・対策実施者の協働による対応活動にとっては、情報共有体制の構築が重要。加えて港湾ユーザー(荷主等)への復旧情報発信も重要 ・情報共有を維持するための情報システム維持(バックアップ等)対策の事前構築が重要 ・迅速な応急復旧のための要員・資機材確保対策の構築
第V章 港湾BCPの とりまとめ	1 計画の策定	・災害発生時の、初動対応、緊急輸送対応、重要機能継続に関する対応のための連絡体制と対応手順(特に初動対応手順)の策定 ・計画の実効性担保のためのマネジメント計画策定(事前対策(役割分担/スケジュール)/教育・訓練) ・PDCAサイクルによる継続的で発展的な見直し・改善計画の策定
	2 計画等の文書化	・港湾BCPとして以上の検討結果を文書化し、異動時の引継ぎや教育用資料に活用
第VI章 マネジメント 活動	1 事前対策	・港湾BCP協議会による「事前対策の実施計画」の実行状況や進捗状況の管理
	2 教育・訓練	・港湾BCP協議会は、協議会を構成する関係者の状況に応じて、定期的・継続的訓練の実施を主導
	3 見直し・改善	・港湾BCP協議会は、「見直し・改善の実施計画」に基づく定期的な点検・評価の実施と、明らかになった問題点の早急な是正・改善

表②-3 物流・人流サービス中断による影響度の評価(例)

判断基準		基準点	岸壁A	岸壁B	岸壁C	岸壁D	岸壁E	岸壁F						
視点	基準		コンテナ	数物バルク	鉱石バルク	エネルギー	フェリー(耐震)	旅客						
初動時の復旧拠点	・取扱貨物/旅客の中断により影響が生じる対象者(とその重要度)を勘案してランク付け													
将来的な影響	・取扱貨物/旅客の中断により影響が生じる対象者(とその重要度)を勘案してランク付け	30	A	30	A	30	B	24	A	30			C	15
収益性低下の影響	・取扱貨物/旅客の中断により影響が生じる岸壁の収益を勘案してランク付け	10	B	8	B	8	B	8	B	8			B	8
コスト増の影響	・取扱貨物/旅客の中断により代替輸送を行う場合のコスト増を勘案してランク付け	10	B	8	B	8	A	10	A	10			C	5
損失/賠償の影響	・取扱貨物/旅客の中断により港湾利用者が負う損失/賠償を勘案してランク付け	20	A	20	B	16	B	16	B	16			C	10
事業停止/流出の影響	・取扱貨物/旅客の中断により港湾利用者の事業停止/流出を勘案してランク付け	20	A	20	A	20	A	20	B	16			C	10
信頼性低下の影響	・取扱貨物/旅客の中断により背後地域の社会的信頼性の長失を勘案してランク付け	10	A	10	A	10	B	8	A	10			C	5
総得点		100		96		92		86		90				53
重要事業の特定			特定①	特定②	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定	非特定

●影響度評価に基づく
重要業務の特定

表②-4 復旧目標(復旧時間と復旧レベル)の設定例(視点別)

岸壁A(コンテナ物流)の設定例

視 点	主な利害関係者	重要事業中断における影響							目標復旧 時間 (RTO)	目標復旧 レベル (RLO)	備 考
		～3日	～1週間	～2週間	～1ヶ月	～3ヶ月	～6ヶ月	～1年			
港湾利用者の事業停止・流出への対応	主要荷主(および船社)	小	小	小	中	大	大	大	85日	75%	目標が達成できない部分については、代替輸送等による対応。
地域社会の信頼性喪失への対応	背後圏立地企業	小	小	小	小	中	大	大	171日	100%	復旧が長期にわたる場合は、企業活動の支援や代替策を実施。

※ 影響：小(影響なし/限定的)、中(一時的・限定的で回復可能)、大(著しい影響あり/回復不可能)

表②-5 時間によるボトルネック抽出例(コンテナターミナル業務再開の場合)

必要とする要素		予測復旧時間					備考(想定される状況)
		～1ヶ月	～2ヶ月	～3ヶ月	～6ヶ月	～12ヶ月	
必要資源 (港湾施設)	水域施設				目標復旧時間: 約3ヶ月(85日)		漂流物等により航路・泊地が閉塞
	岸壁				目標復旧時間を超過⇒ボトルネック		岸壁本体が損傷
	ヤード						陥没及び散乱物多数
	荷役機械						クレーン脱輪、レール損傷
	上屋等						散乱物多数
	受変電設備				目標復旧時間を超過⇒ボトルネック		軽微な被害
	臨港道路						一部、陥没等
	管理棟						散乱物多数
必要資源 (人的資源)	クレーンオペレーター等 荷役要員						通勤困難
	管理業務要員						同上
	保安要員						同上
必要資源 (その他)	電力等						一部で停電、断水等
	通信						回線が繋がりにくい状況

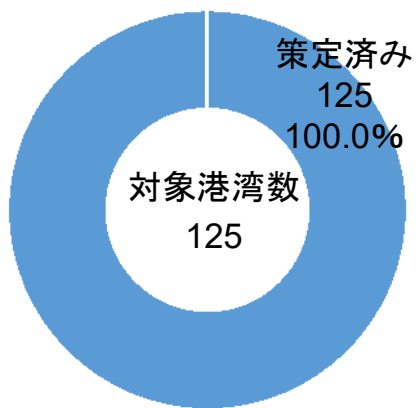
港湾BCPの策定状況

○港湾BCPは、重要港湾以上の港湾は全125港湾において策定されているが、地方港湾については策定済み港湾は約2%にとどまっている。

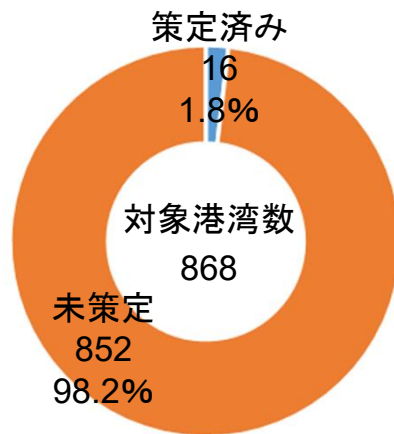
○港湾BCPは、地震・津波を被害想定として策定されており、加えて半数強の港湾においては台風等の風水害への対応についても想定している。

○港別の港湾BCPの策定状況

・重要港湾以上の港湾のBCP策定状況

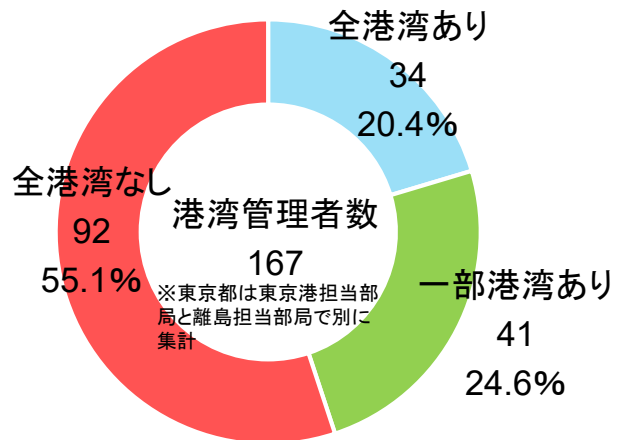


・地方港湾のBCP策定状況

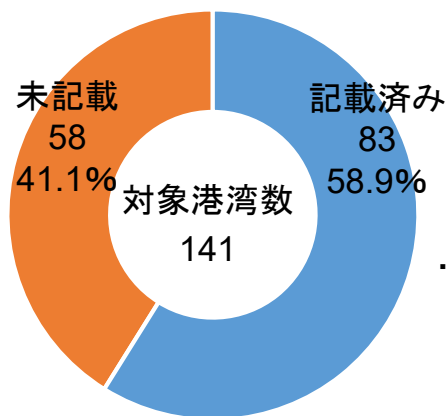


○管理者別の港湾BCPの策定状況

・港湾管理者別にみた港湾BCPの策定状況



・台風等の風水害の対応の記載状況



・地方港湾の内、北海道の香深港のみ地震津波以外
の大雨、流水災害を想定
している。

- 全国の港湾BCPにおいては、地域特性や港湾機能の特性等を反映した特徴を持つ港湾BCPを策定している。
- 特徴的な港湾BCPとして、以下のような策定事例がある。
 - ・防災拠点の整備状況・災害時の土地利用計画を記載したもの
 - ・災害ガレキ仮置き場の候補地を記載したもの
 - ・広域的な連携内容を定めているもの
 - －広域港湾BCPとの連携の明示
 - －離島や半島(及び対本土)との連携を重要業務として検討
- その他、「夜間荷役体制準備」「油流出対策」「非常用電源確保」等について記載をしている港湾もある。※

※夜間荷役体制準備(留萌港)／油流出対策(博多港)／非常用電源確保(室蘭港、函館港、釧路港、稚内港)

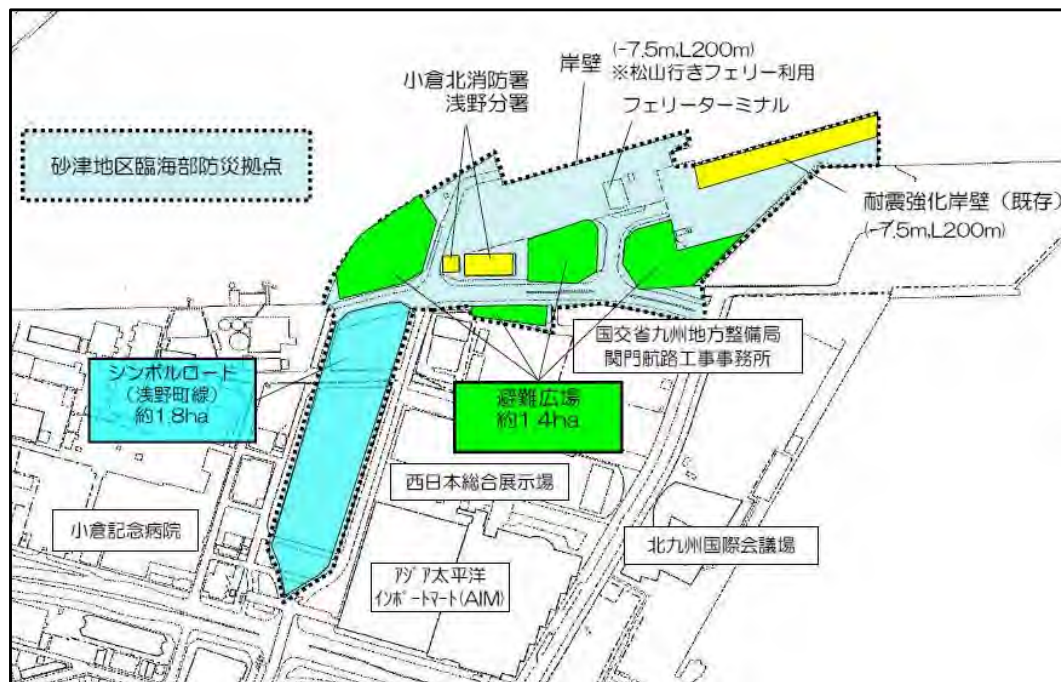
○港湾BCPの特徴的な港湾BCPを策定している事例

港湾名	特徴	その他の港湾
北九州港	防災拠点整備とBCPへの位置付け	－
阪南港	災害ガレキ仮置き場候補の位置付け	東北（１）、北陸（１）、中部（２）、近畿（１）、四国（３）、九州（５）
秋田港、能代港	当該港湾が位置する地方整備局管内の広域港湾BCPとの連携や管内の他港との連携を明示	北海道（２）、東北（６）、北陸（７）、近畿（１）、九州（１）
静岡県（伊東港、宇久須港、下田港、手石港、松崎港、沼津港、相良港、土肥港、熱海港、浜名港・舞阪漁港） 佐渡地域、（両津港、小木港、赤泊港、二見港）	本土や半島離島との相互支援の連携（人、救援物資、燃料等及び長距離フェリー機能維持）	北海道（４）、東北（１）、中部（３）、中国（５）、四国（５）、九州（１２）、沖縄（３）
船川港、三河港	周知のための概要版の作成	東北（１）、中部（１）

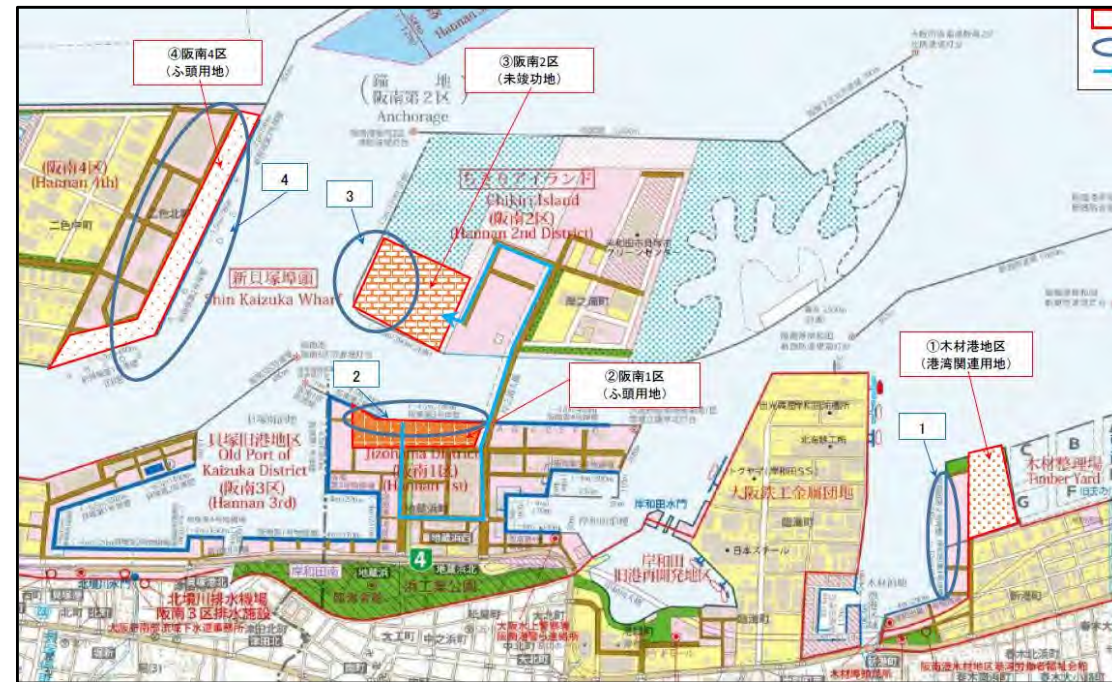
資料:全国各港の港湾BCPより作成

○阪南港では、航路啓開に伴う揚収物の量を推計するとともに、法規制や港湾施設利用条件によるスクリーニングに基づいた災害廃棄物の仮置き場の候補地を記載している。

○阪南港（災害ガレキの仮置き場の位置付け）



砂津地区の耐震強化岸壁は、岸壁と一体的に機能できる背後のオープンスペース等が十分に確保されていないことから、小倉都心に近接する砂津地区の臨海部防災拠点を整備



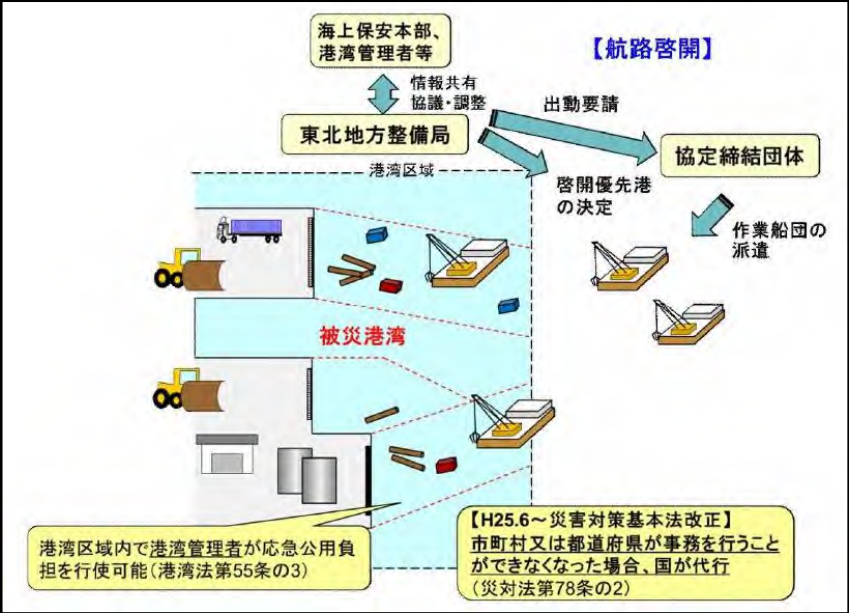
区分	仮置場候補地	面積	使用状況	土地所有者	管理者	形状	危険物施設	民家隣接	陸揚げ岸壁等(岸壁)	岸壁等の状況	岸壁背後一帯保管	輸送経路距離	航路・泊地	啓開日理	留意事項
陸上	① 木材地区区	約5ha	港湾関連用地	大阪府	大阪府港務局	舗装	無	無	1 岸和田第12号岸壁	公共岸壁	可能(仮置場隣接)	直背後約0km	岸和田航路	3日以内	緊急物資輸送との競合 岸壁の被災
	② 阪南1区	約7ha	ふ頭用地	大阪府	大阪府港務局	一部舗装	無	無	2 阪南第2、3号岸壁	公共岸壁	可能(仮置場隣接)	直背後約0km	阪南南航路	1ヶ月以内	岸壁の被災
	③ 阪南2区	約12ha	未竣功地	大阪府	(公財) 大阪府都市整備推進センター	未舗装	無	無	2 阪南第2、3号岸壁	公共岸壁	可能(仮置場隣接)	岸之浦大橋 経由約3km			
									3 阪南2区護岸	護岸	可能(仮置場隣接)	直背後約0km	阪南南航路	1ヶ月以内	護岸、消波ドック
	④ 阪南4区	約12ha	ふ頭用地	大阪府	大阪府港務局	舗装	無	無	4 新貝塚第1~3号岸壁	公共岸壁	可能(仮置場隣接)	直背後約0km	阪南南航路	1ヶ月以内	岸壁の被災 巨大土塊の被災

資料:海溝型地震時の阪南港港湾BCPのための活動指針(案)(平成31年2月)

資料:北九州港事業継続計画(平成29年1月 改訂版)

- 東北地整管内の多くの重要港湾では、管内の広域的な連携として、航路啓開、荷役機械調達、代替輸送の局面での港湾間の連携を定めている。
- 航路啓開、代替輸送については発災後の取組みが中心になるが、荷役機械の広域調達は事前の対策に重点をおいている。

○秋田港（航路啓開、荷役機械調達の広域連携）



○航路啓開の広域連携

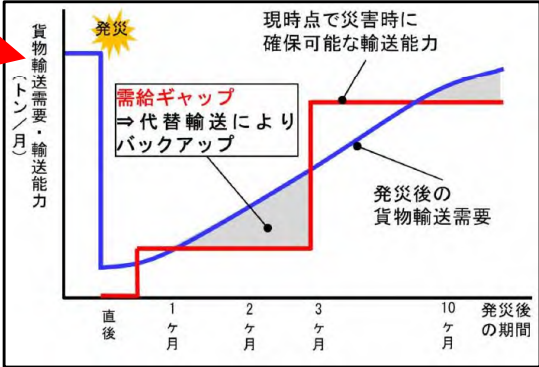
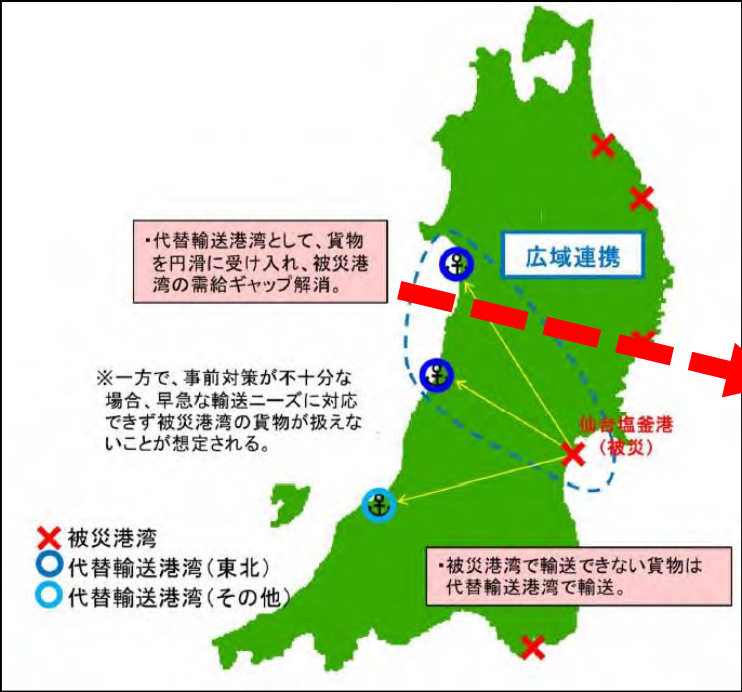
- ・大規模地震や津波等の非常災害が発生した際には、港湾管理者と東北地方整備局は港湾法及び災害対策基本法に基づき、迅速に航路啓開を行う。

○荷役機械調達の広域連携

- ・港湾管理者、港湾運送事業者等、荷役機械を所有・管理及び利用する関係者は、業界団体や他港湾の同業者、グループ会社等と連携し、大規模災害時に荷役機械を広域調達するための方策について、事前に対策を講じる。

資料：秋田港港湾機能継続行動計画（令和3年3月）

○能代港（広域連携による代替輸送）



○太平洋側港湾の代替輸送

- ・被災港湾の被災状況や復旧状況、応急復旧方針等の情報を踏まえ、引き続き、能代港を代替港湾として機能させるため、平常時からヤード蔵置能力や港湾輸送などの輸送能力の確保、減災に向けた事前対策について着実に進め、港湾機能の充実を図る。

資料：能代港港湾機能継続行動計画（平成31年1月）

- 静岡県、新潟県では、地方港湾を含む港湾間連携によって、海上経由の物資輸送体制の強化が想定されている。
- ・静岡県では、県内の拠点港湾(国際拠点港湾、重要港湾)を経由して地方港湾を活用する緊急物資輸送が想定されている。
 - ・新潟県の佐渡地域では、島内の重要港湾2港と地方港湾2港で機能を補完しながら全島一体的な、物流・人流機能維持を定めている。

○静岡県内港湾の港湾BCP

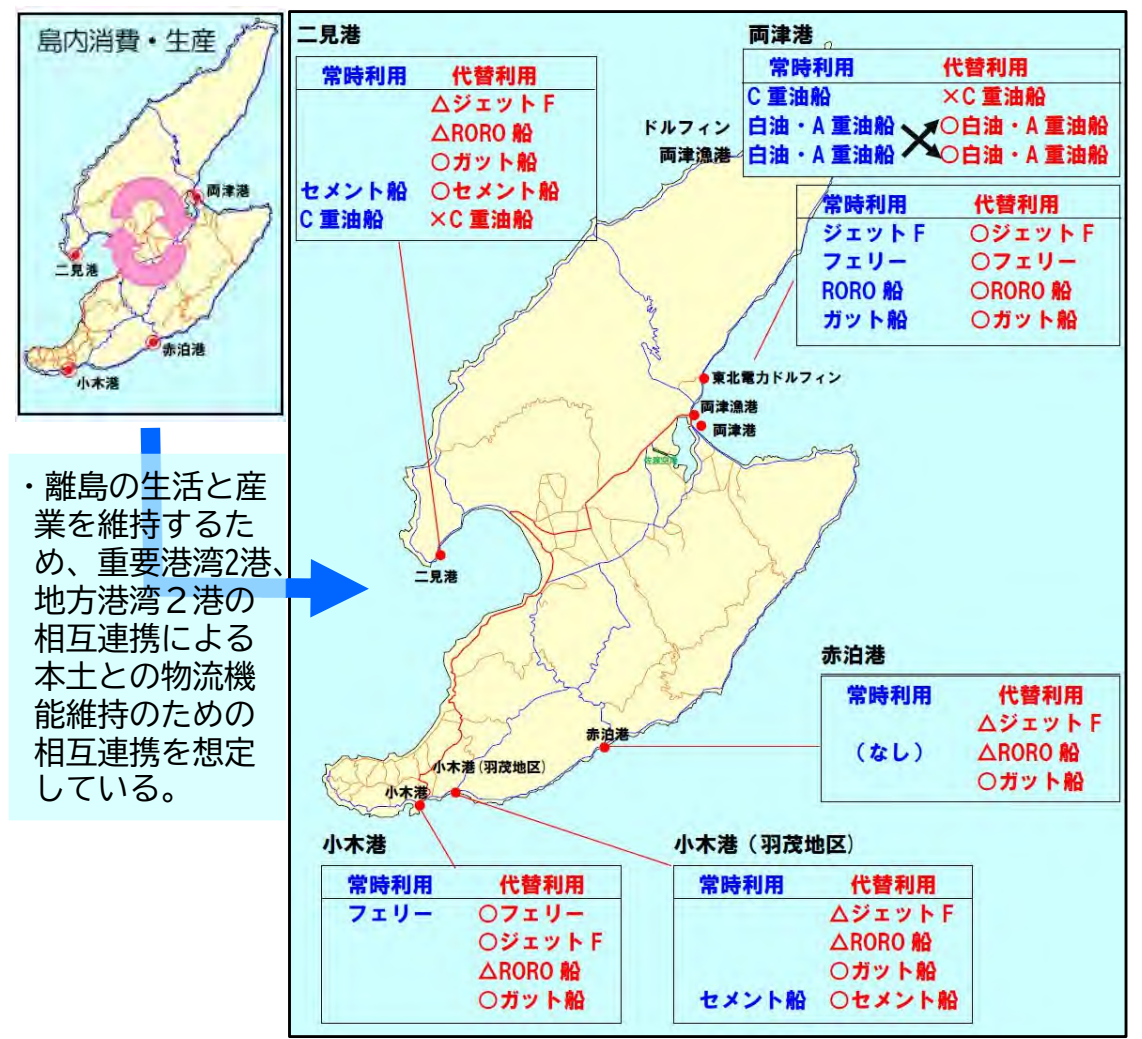


○静岡県内港湾における緊急物資輸送の海上ネットワーク体制

- ・静岡県内の地方港湾における港湾BCPは、基本的に避難計画と緊急物資輸送計画で構成され、緊急物資輸送計画では、広域からの海上輸送を県内の拠点港湾4港(清水港、田子の浦港、御前崎港、下田港)で受けとめるとともに、主に伊豆半島方面の地方港に転送する輸送体系が計画され、その受け皿として地方港湾のBCPが策定されている。

資料: 静岡県内の各地方港BCPの共通資料より

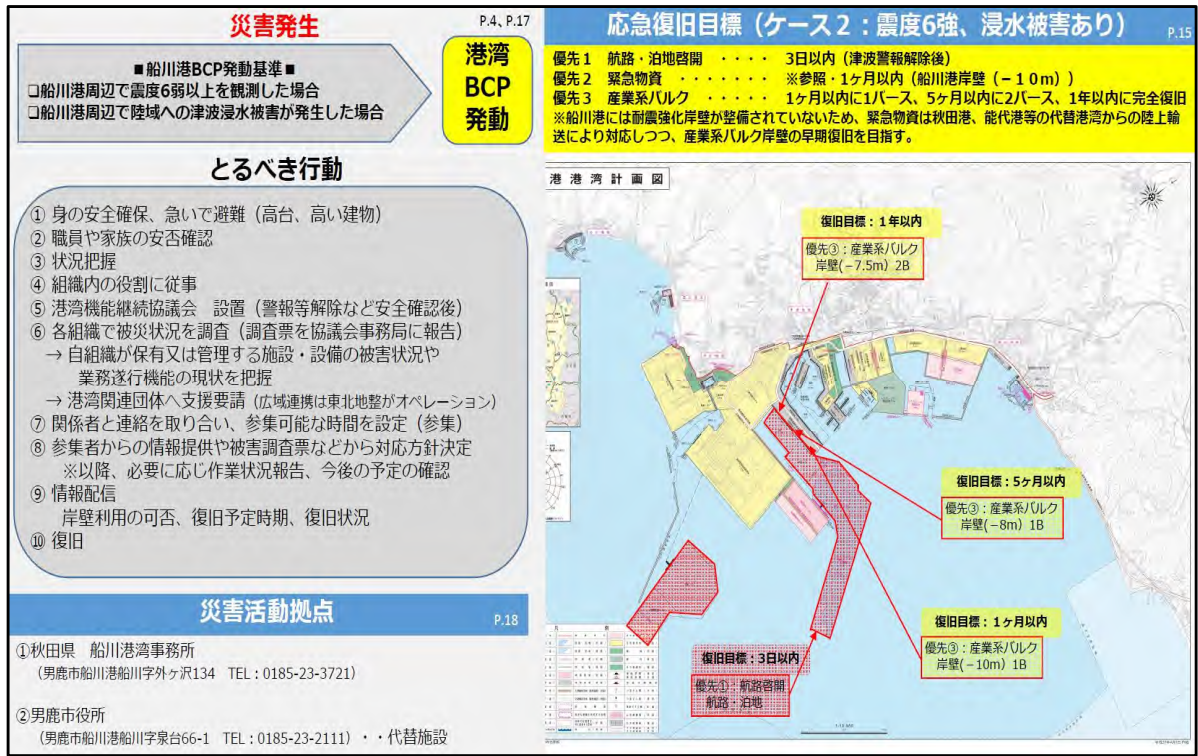
○佐渡地域港湾BCP (両津港、小木港、赤泊港、二見港)



資料: 佐渡地域港湾BCP(令和元年11 月改訂)

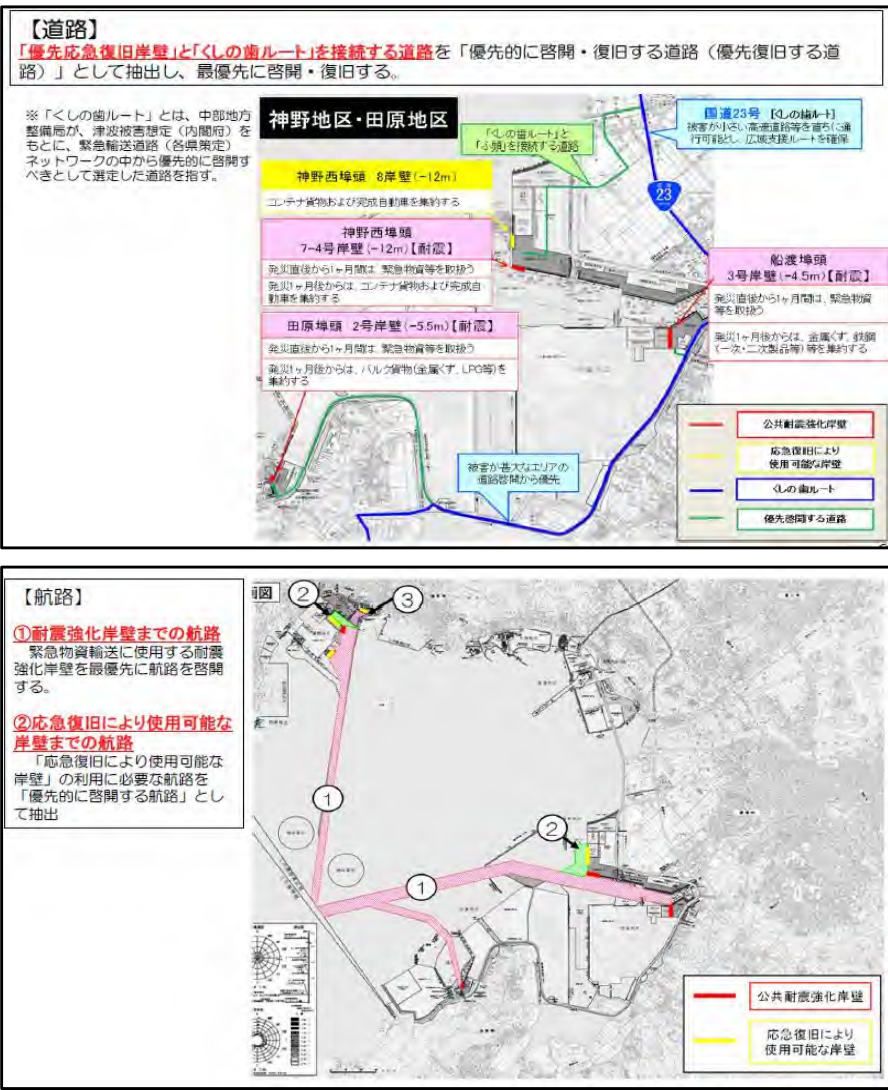
- 港湾BCPにおける連携活動を実施する関係者へのBCPの周知のための概要版を作成している事例がある。
- ・船川港BCPでは、BCP本文の前段に概要版を示し、発災後の行動内容、復旧目標、協議会の体制等を列記している。
 - ・三河港では、港湾物流編と避難対策編に分けて概要版等も作成するとともに、パンフレットも作成している。

○船川港（概要版－とるべき行動等）



資料：船川港港湾機能継続行動計画（平成31年1月）

○三河港（概要版－港湾物流編／目標の設定）

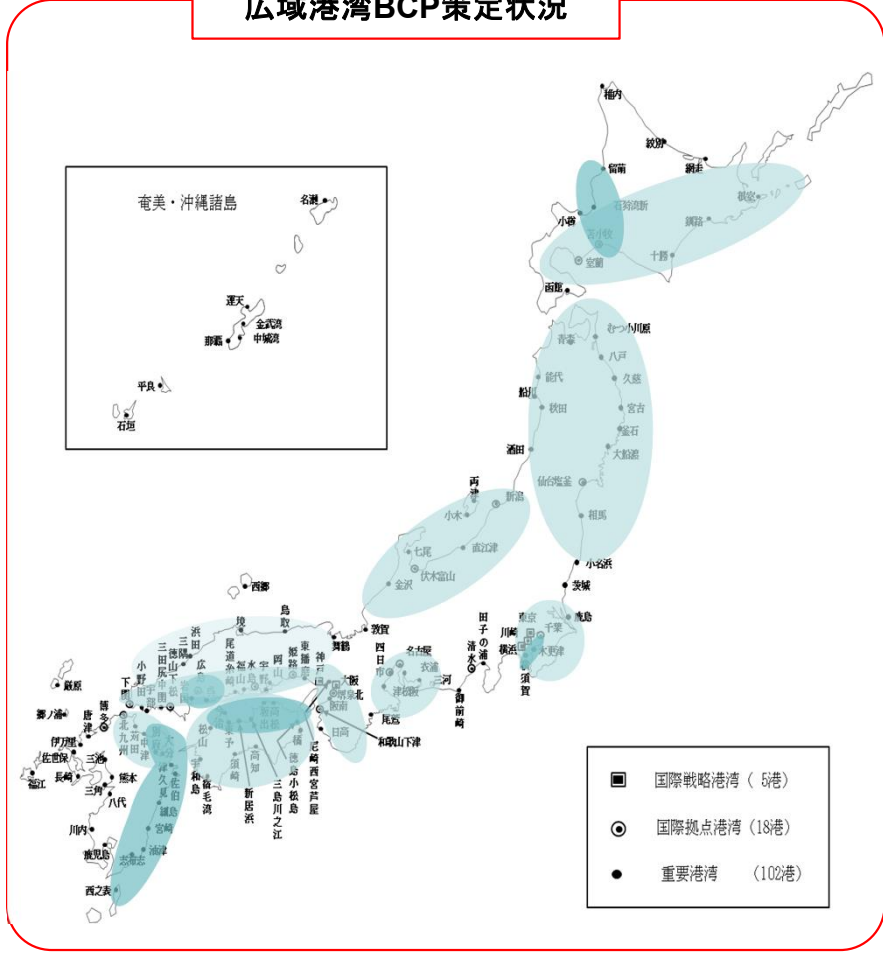


資料：三河港BCP（検討概要説明資料）（平成27年3月）

2. 広域港湾BCPの現状

- 大規模地震やそれに伴う津波により複数の県にまたがる広域災害が発生した際に、各港湾において単独で対応することが困難となることを想定し、17地方ブロックにおいて、複数の港湾が相互連携し、緊急物資輸送、港湾機能の復旧に必要な資機材の広域調達や幹線物資の代替輸送等を行うため、広域的な港湾BCP等を策定している。
- 各地域において、広域港湾BCPに基づく訓練の実施等を通して、関係者間の連携強化や対処能力の向上を図っているところ。
- 現在策定されている広域港湾BCPは、「広域的な連携による幹線貨物等の代替輸送を主眼としたもの」と「緊急確保航路等の航路啓開を主眼としたもの」の2つのタイプに大別される。
- また、北陸地方や大阪湾では緊急物資輸送についても記載しているところ、計画の範囲が重要港湾以上の港湾のみとなっており、かつ受援側の港湾と支援側の港湾を船舶が往復する継続的な支援への対応については記載していない。

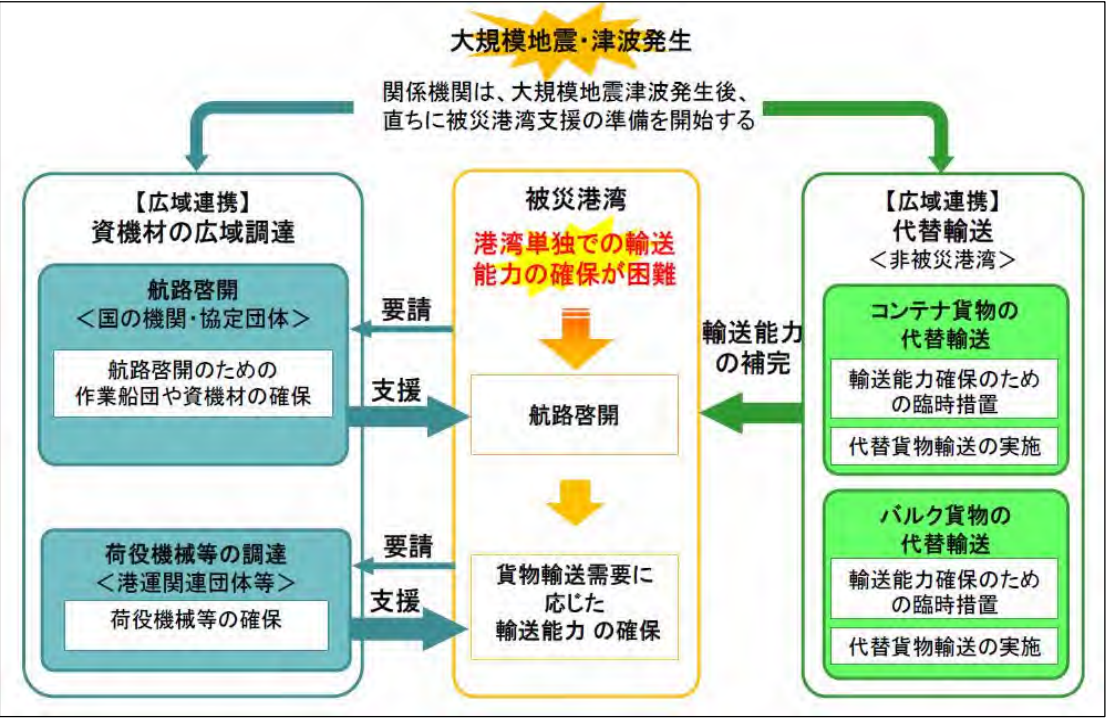
広域港湾BCP策定状況



No	協議会名	策定計画等の名称	策定期間 直近の改訂時期	主要計画テーマ	
				幹線貨物等の 代替輸送	緊急確保航路 等の航路啓開
1	道央圏港湾連携による防災機能強化 方策検討会	道央圏港湾 B C P	H24.4.12／R2.5改訂	○	
2	北海道太平洋側港湾BCP策定検討会	北海道太平洋側港湾BCP	H28.4.22／H30.7改訂	○	
3	東北広域港湾防災対策協議会	東北広域港湾BCP	H27.3.31／R5.2改訂	○	
4	港湾BCPによる協働体制構築に関する 東京湾航行支援協議	東京湾航行支援に係る事前・震後行動 計画	H27.3.26／H29.3改訂		○
5	関東港湾広域防災協議会	関東BCP基本方針（仮称）	—	—	—
6	北陸地域港湾の事業継続計画協議会	北陸地域港湾の事業継続計画	H29.3.15／R4.2改訂	○	
7	伊勢湾港湾広域防災協議会	伊勢湾における港湾相互の広域的な連 携に関する基本方針	H26.10	○	○
8	伊勢湾BCP協議会	伊勢湾港湾機能継続計画（伊勢湾BCP） 緊急確保航路等航路啓開計画	H28.2.5／R4.6改訂	○	○
9	大阪湾港湾機能継続計画推進協議会	大阪湾BCP	H26.3.31／R5.3改訂	○	○
10	大阪湾港湾広域防災協議会	大阪湾BCP	H26.3.31／R5.3改訂	○	○
11	近畿地方整備局／中国地方整備局／四国地方整備局 ／九州地方整備局の各港湾空港部	大規模地震・津波等発生時の緊急物資 輸送等にかかる瀬戸内海等における航 路啓開活動に関する申合わせ	H29.12.20		○
12	広島湾連携 B C P 関係者会議	広島湾 連携 B C P	H24.2.28	○	
13	中国管内の港湾における広域連携 BCP協議会	中国広域港湾機能継続計画	R3.12.20	○	○
14	四国地方整備局災害対策本部会議	南海トラフ地震に対応した四国の広域 的な海上輸送の継続計画	H26.3.31／R3.2改訂	○	○
15	四国地方整備局災害対策本部会議	緊急確保航路等航路啓開計画	H30.3／R3.2改訂		○
16	九州東岸地域の港湾における地震・ 津波対策検討会議	九州東岸地域の港湾における地震・津 波対策の方針	H 24.7	○	
17	九州地方整備局 港湾空港部	緊急確保航路航路啓開計画	H30.3		○

- 東北広域港湾機能継続計画では、物流機能の広域連携とともに、航路啓開や物流機能維持のための荷役機械の広域連携について定めている。
- 北海道太平洋側港湾BCPでは、被災が比較的軽微な港湾において、広域連携対象港湾に対する復旧のための前線基地的な機能を担うよう定めている。

○東北広域港湾機能継続計画(東北港湾の広域連携イメージ)

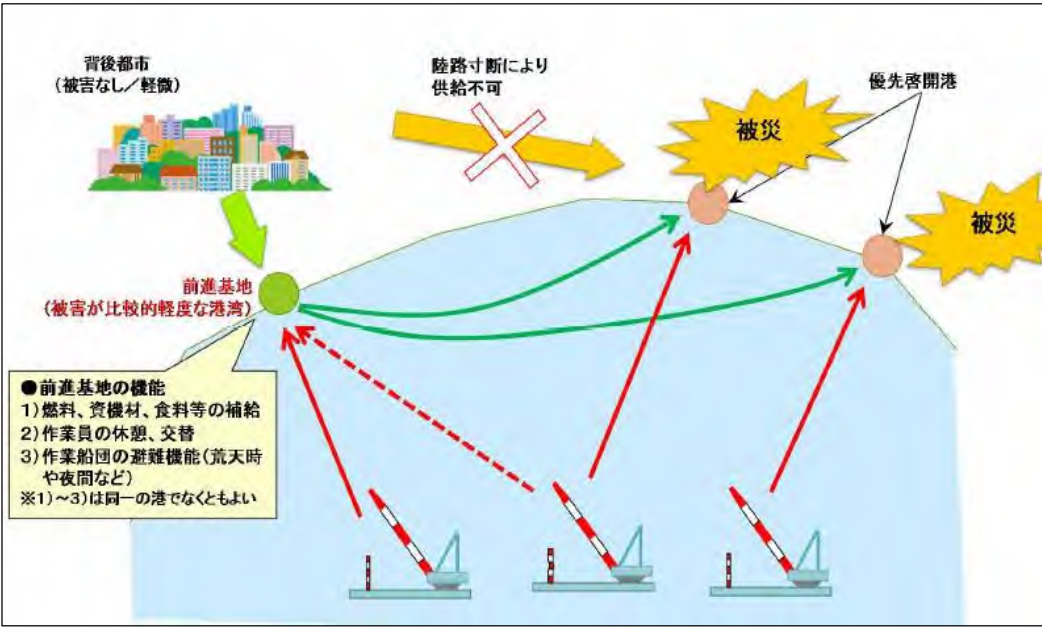


○広域連携の目的(抜粋)

- ・大規模災害時の被災港湾における資機材の調達とコンテナ貨物とバルク貨物の代替輸送による輸送能力の補完を目的とし、東北港湾における広域連携の考え方と、各関係機関の役割、連携体制等の方向性を示す広域港湾BCPを策定する。

資料:東北広域港湾機能継続計画 改訂版(令和5年2月)

○北海道太平洋側港湾BCP(応急復旧時の前進基地イメージ)



○前進基地機能について

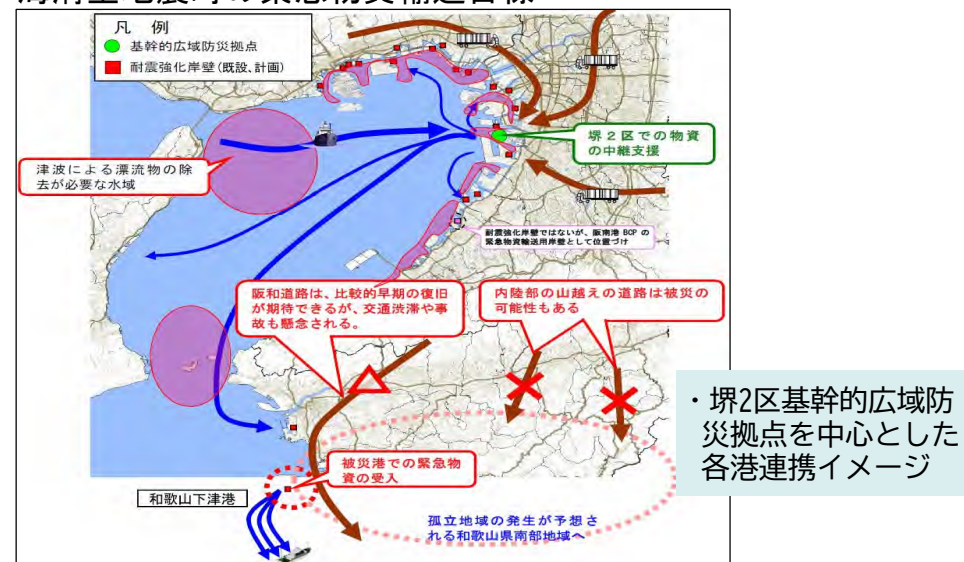
- ・被災港では、係留施設の不足や静穏度の悪化に加えて、啓開作業に必要な燃料、資機材、食料等の調達が困難となることが想定される。このため、広域的な啓開作業を支援するため、必要に応じて被害が比較的軽微な港湾を「前進基地」として活用

資料:北海道太平洋側港湾BCP(平成30年7月)

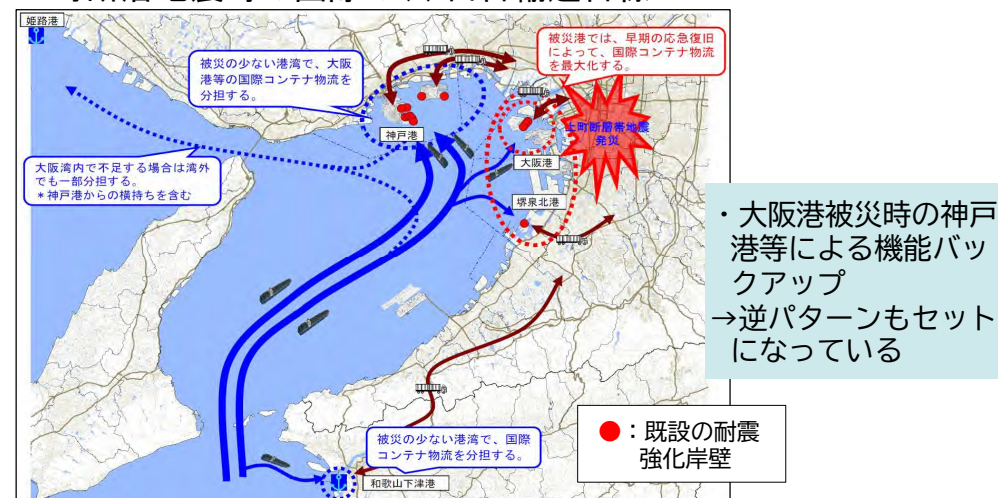
- ## ○北陸地域港湾の事業継続計画 ・一般貨物の代替輸送イメージ



○大阪湾BCP(大阪湾諸港の広域的な連携)
・海溝型地震時の緊急物資輸送目標



- ## ・上町断層地震時の国際コンテナ代替輸送目標

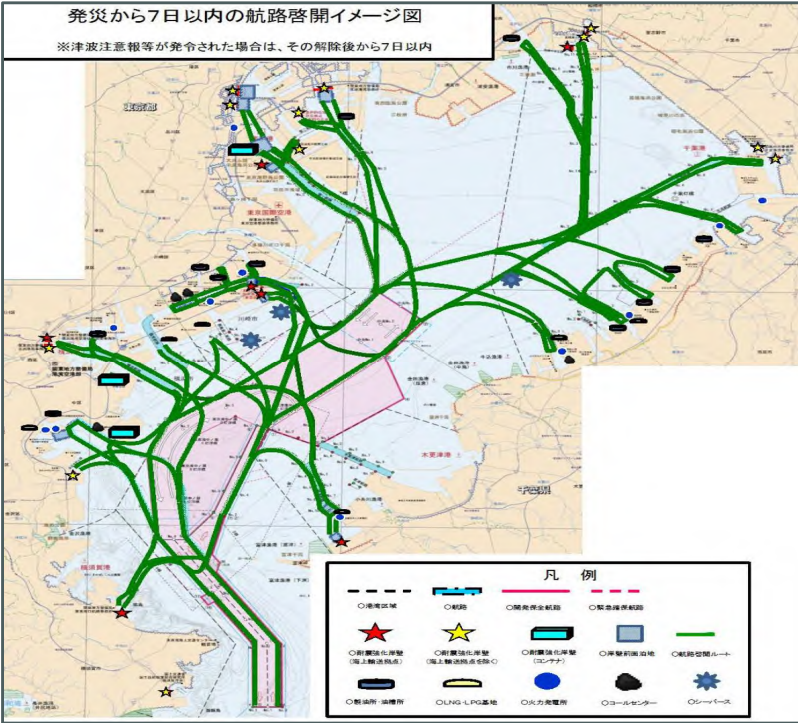


資料:大阪湾BCPのための活動指針(案)(令和5年3月)

○東京湾BCPでは、緊急物資輸送、国際コンテナ輸送、エネルギー関連輸送に分けて、航路啓開目標を定めている。

○伊勢湾BCPでは、湾内各港湾BCPの機能回復目標及び背後道路等の啓開と連動した緊急確保航路・開発保全航路の航路啓開目標を定めている。

○東京湾BCP(航路啓開イメージ)



航路啓開目標

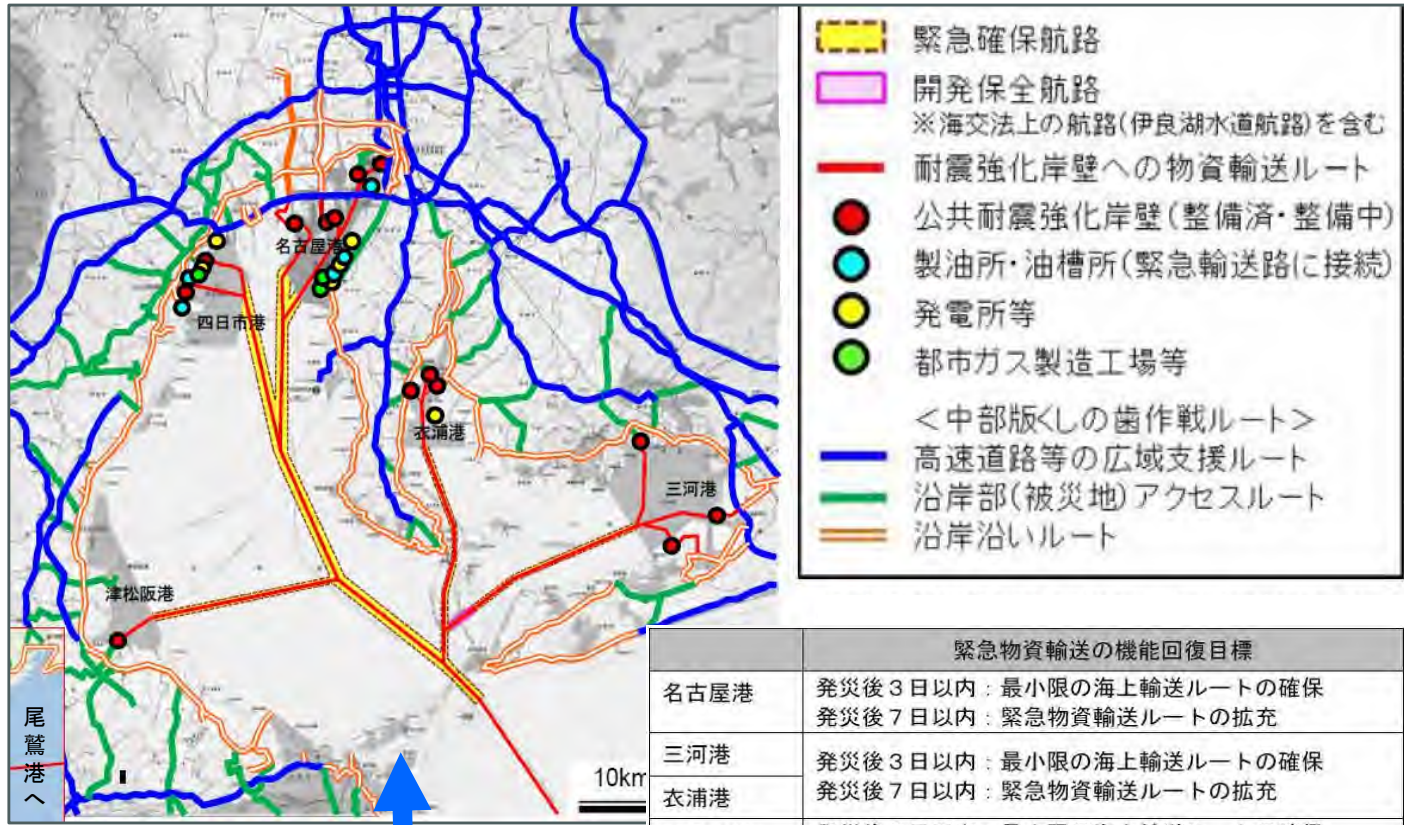
時間目標※7	対象施設					エネルギー関係施設
	耐震強化岸壁			海上輸送拠点を除く	コンテナ	
	海上輸送拠点					
	川崎港東原島	左記を除く				
24時間以内	※8 ↓ 緊急物資輸送船	↓ 緊急物資輸送船	↓ 緊急物資輸送船			
48時間以内		↓ 緊急物資輸送船				
72時間以内			↓ 緊急物資輸送船			
4日以内						
5日以内						
6日以内						
7日以内				↓ 大型コンテナ船	↓ エネルギー関係輸送船※9	

※7:発災からの時間目標(津波注意報等が発令された場合は、津波注意報解除後の時間)

※8:点線は作業中(航路啓開される施設を含む)、矢印は全体の作業終了を示す

※9:燃料の輸送については、人命救助のために重要な72時間を意識し、対応する

○伊勢湾BCP(海上からの緊急物資輸送ルート確保イメージ)



	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	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
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

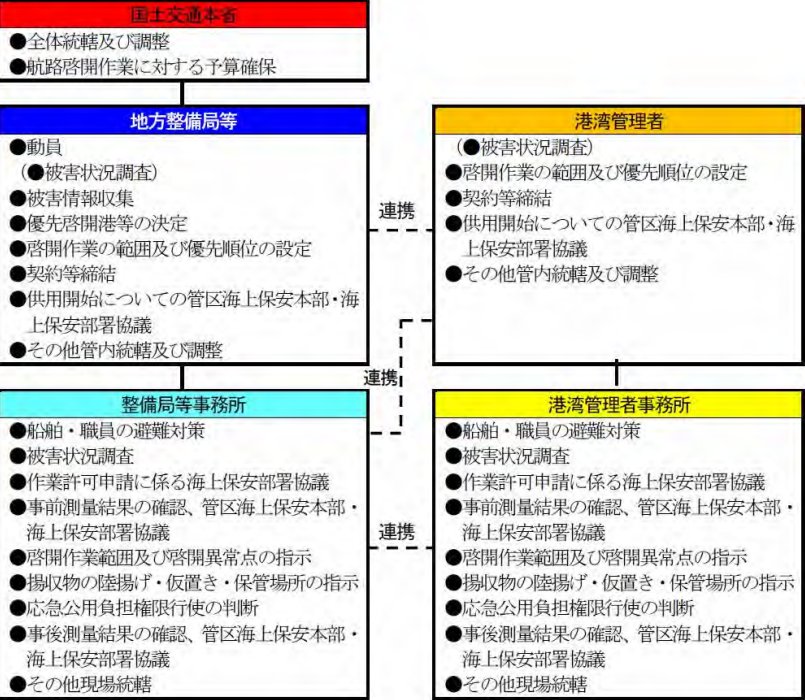
※各港BCPの目標と連携した航路啓開目標

資料:伊勢湾港湾機能継続計画(一部改定)(令和5年7月5日)

○四国地整の「緊急確保航路等航路計画計画」では、四国地方整備局港湾空港部、港湾管理者、管区海上保安本部(複数)及び包括協定団体と連携して、開発保全航路や緊急確保航路の航路啓開計画を定めている。

○航路啓開等の対象航路(緊急確保航路等航路計画計画／四国地整)

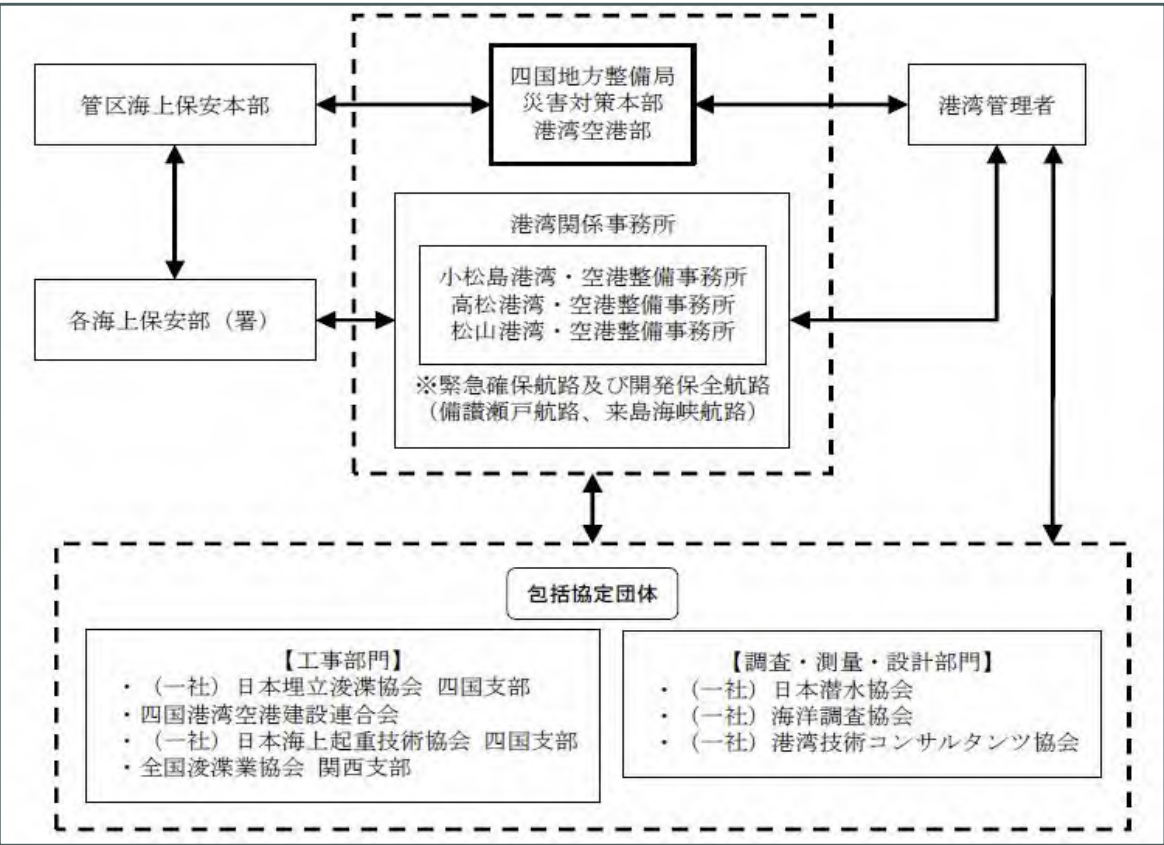
・役割分担別の航路啓開実施内容



・航路啓開の対象



・航路啓開実施体制



資料:緊急確保航路等航路啓開計画(四国地方整備局 港湾空港部)(令和3年2月)