

前回委員会等でのご質問・ご意見への 考え方・対応(案)

令和8年1月22日
国土交通省 港湾局

ガイドライン全般に係る内容のご質問・意見

主なご質問・ご意見	考え方・対応(案)	ガイドライン の該当ページ
ガイドラインでは読みやすさを考慮することも重要。CTに係る内容は読者が限定されることから、読むべき対象者やBCP策定の際の構成に関してもガイドライン内で示すことで、各港でも策定しやすくなる。	ご指摘を踏まえ、「港湾BCPについては、活用時の利用性確保の観点から、概要版を作成することが重要である」旨追記するとともに、対応計画及びマネジメント計画においては、CTに係る内容が分かりやすくなるような構成及び表示としました。	P14, 40, 46
ガイドラインが個別の港の事情や特殊な事項をどこまで示すのか検討が必要。各港(CT)に共通する最低限の事項のみを示すのか、あるいは、地域事情も考慮した内容も含めるのか。	ガイドライン全般として、基本的にどの港にも共通する内容を示しておりますが、個々のCTの状況等を踏まえて検討すべき内容については、個々の事情の考慮が必要となる旨記述しております。	P22, 40
ガイドラインは、専門家以外が読むことも考慮し、想定する事態や被災事例等、写真を示してはどうか。例えば、岸壁の耐震化やコンテナの荷崩れなど。ガイドラインに関心を持ってもらう観点からも重要。	読者への分かりやすさの観点から、ご指摘のような写真等を集約した参考資料集を別途作成することと致します。	-

第二部第III章分析・検討に係る内容のご質問・意見

主なご質問・ご意見	考え方・対応(案)	ガイドライン の該当ページ
各港BCPで示されている電源確保対策は、浸水などCT内で発生する事象により電源が停止した場合の対策であり、外部からのCTへの電源供給が途絶した場合の対策については考慮されていないことに留意が必要。これを踏まえて、ガイドラインの内容を検討する必要がある。	「分析・検討」、「対応計画」において、港湾への電力供給途絶時における対策検討の必要性を追記しました。	P20, 40
電源喪失期間に実施すべき最低限の業務内容を検討することが重要。これは港毎に異なり、利用者・船社など関係者間でも様々なシナリオが想定される。例えば、船の離岸だけはできるようにする、ガントリークレーン1基は荷役ができるようにする、最低限のリーファーコンテナは動かせるようにするなど。このような業務内容を踏まえて、最低限維持すべき水準を決めなければならない。これに基づき影響度分析を行い、対応計画やマネジメント計画を決めていくこととなる。このようなプロセスをガイドラインで明確に示す必要がある。	「目標復旧時間・目標復旧レベルの検討・決定」において、「個々の港の運営状況、船社や顧客のニーズも踏まえて、…電力喪失時の最低限の業務内容を設定し、目標復旧時間・目標復旧レベルの検討を行う必要がある」旨を追記しました。	P20
停電対策を特定の港とその他の港湾で別々の計画内容とすることについて、具体的にガイドラインではどのように示していくのか。	「目標復旧時間・目標復旧レベルの検討・決定」において、「コンテナ取扱量の多い特定の港においては、港湾への電力供給途絶による大規模停電に伴う、CTにおける電力喪失時に実施すべき最低限の業務内容を設定する必要がある」旨を追記しました。	P20
CTの停止はCTが利用する重要な経営資源の喪失により引き起こされる。現行ガイドラインでも明確にすることが示されているが、各港BCPではシステムティックにレビューがなされていないのが現状。「重要経営資源の明確化」をガイドラインにおいても適切に検討する必要がある。	「リスクの分析・評価」において、「重要機能・施設の実行に必要となる、重要経営資源の明確化」を追記しました。	P25
能登半島地震では地盤隆起・沈下が見られたが、それにより津波の実質的な高さも変わる。地盤隆起では船舶が入港できなくなる事態も想定されることから、このような事態を考慮することもガイドラインで示すべきではないか。	「リスクの分析・評価」の注釈部分に、「地震に伴う地盤沈下・隆起による影響についても留意することが望ましい」旨、注釈に追記しました。	P25

第二部第Ⅳ章対応計画に係る内容のご質問・意見

主なご質問・ご意見	考え方・対応(案)	ガイドラインの該当ページ
大規模災害時は、常に情報の共有・集約に関して混乱が生じる。特に停電時は通信が途絶するため、そのような状況下での情報共有・集約がどうあるべきかは、CTに係る防災を検討する上でも重要である。	危機的事象発生時における役割分担においては、「指揮命令系統を含め」て定めておく必要がある旨を追記するとともに、CTの機能継続段階で実施すべき対応例として、「通信途絶下でも可能な情報共有・集約体制の構築」を追記しました。	P35, P42
電源喪失時に想定されるシナリオをどのようにガイドラインに反映するのか検討する必要がある。	電力喪失時の対応計画の検討例としてシナリオを追記しました。	P41, 42
広域連携について、熊本地震では道路が使えたことが、大分港を活用したバックアップ体制の構築に寄与した。これは広域連携が上手く機能した事例。東北や北陸の事例とは異なるが、BCPの検討範囲によっては参考となる。	「代替港等の活用に係る内容の実効性の実効性確保のためには、港湾BCPの内容と広域港湾BCPにおいて策定した内容との整合が必要となることから、計画変更等があった場合においては、相互に反映するものとする」旨を追記しました。	P40, 43
非常用電源を用いた対応シナリオを示すべきではないか。最優先されるべきは安全対策であり、第一にガントリークレーンが吊るコンテナを降ろせるようにし、その次にヤード内で荷役機械が吊るコンテナを降ろせるようにする必要がある。2番目は貨物の保護であり、温度管理が必要な危険物、医薬品等を保護できるように機能を早期復旧すること。最後は、AGV等の自動化機器を機能させていく。整理にあたっては、安全対策、貨物保護、その他の大きく3つのシナリオが考えられる。	「安全確保の観点も含めた停電時に着岸している船舶の離岸支援や国民生活や企業の生産・販売活動維持の観点からの蔵置コンテナの早期搬出等への取り組みが必要となる」旨を追記しました。	P40
代替港を活用する際の連携については、国の役割にも言及することが望ましい。	注釈部分に、「国(地方整備局及び事務所)は、代替港の状況の情報提供など必要な支援を実施する旨を港湾BCPに位置づけておくことが望ましい」旨追記しました。	P42
先日のサンフランシスコの大停電では、自動運転タクシーが全て停止した。原因は正確には分からないが、停電により信号が点灯しないことで、安全装置が働いて停止した可能性が考えられる。CTにおいても、AGVなど自動運転機器があることから、自動運転の落とし穴として留意しておく必要がある。	注釈部分に、「電源喪失時の対応計画の検討にあたり、活用を予定する施設・設備に係る電源喪失時の安全対策等も踏まえた検討が必要である」旨を追記しました。	P42

第二部 V 章マネジメント計画に係る内容のご質問・意見

主なご質問・ご意見	考え方・対応(案)	ガイドライン の該当ページ
情報のバックアップについては、バックアップを取ると同時にそのデータをきちんと復帰させること、あるいは代替港でもそのデータを使えることを確認しておく必要がある。	注釈部分に、「バックアップシステムからの復帰の確認にあたっては、代替として位置付ける港でも同様にシステムが使用可能か、動作確認等を行うことが望ましい」旨を追記しました。	P47
電源確保において津波の高さは想定されているのか。原子力発電所においては、津波の高さが必ず想定されており、それに応じて非常用電源を設置する決まりがある。	電源確保における津波高さについては、マネジメント計画の事例の注釈に、「当該地域・港湾における津波高さも想定することが望ましい」旨を追記しました。	P47
港湾BCPで定めた内容がきちんとできるか、逆にできないことは何かを発見するため、演習形式のエクササイズを実施することも、計画の実効性を高めるために重要。	「教育・訓練」において、「港湾BCPの問題を発見し、港湾BCPの見直し・改善につなげる観点から、シナリオ非提示型訓練の実施も効果的である」旨を追記しました。	P48
関係者間の連絡体制についても、大規模災害時は混乱する。停電時、本庁舎であれば非常用電源もあり電話が使用できるが、出先事務所や民間事業所等では、非常用電源がなく電話が使用できないことが多いため、携帯電話やSNS等が役立つ。連絡手段については、実際に繋がる体制を訓練等で確認しておく必要がある。	「教育・訓練」において、「危機的事象発生時にも実際に活用できる連絡手段を、訓練を通して確認しておくべき」旨を追記しました。	P48