

広域港湾BCP策定ガイドライン改訂の趣旨

令和8年1月29日
国土交通省 港湾局

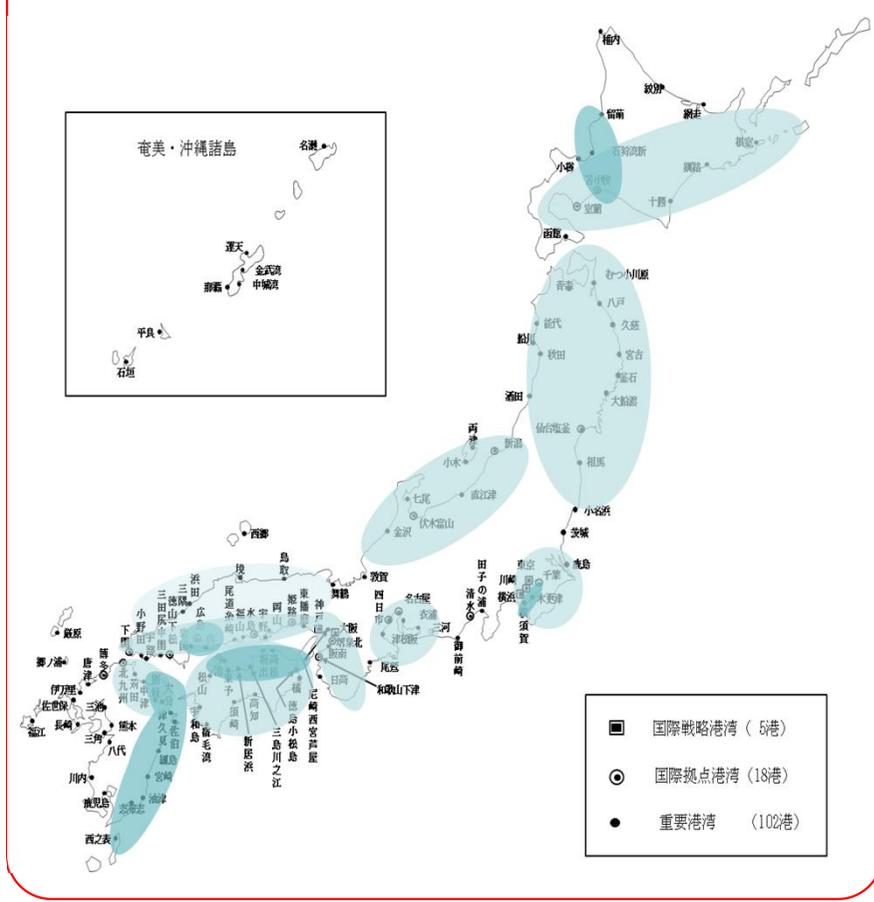
1. 背景

広域港湾BCPの策定状況

○広域港湾BCPについては、現在、14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による機能継続に係る計画が策定されている。

○一方で、これら計画については、記載内容にばらつきがあること、能登半島地震の教訓を反映することも踏まえ、令和7年6月に、先行的に被災地支援輸送編として、広域港湾BCP策定ガイドラインを公表したところ。

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BCP	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BCP関係者会議	広島湾 連携BCP	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	H24.7	○	
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		○

自然災害等による広域的な被害の発生

- 平成30年台風第21号は、神戸港をはじめとする大阪湾に存する港湾に対して広範囲に被害をもたらすとともに、平成30年北海道胆振東部地震においても、道内全域での大規模停電が発生し、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、室蘭港、釧路港のCTのガントリークレーンが稼働できない状況となり、道内のCT運営に係る広域的な影響が発生した。
- 経済活動維持輸送においても、自然災害や大規模停電等において港湾機能の維持・早期回復を図るにあたっては、広域的な被害を想定した対応が必要。

■ 平成30年台風第21号

- 2018年9月4日、台風第21号により、大阪港、神戸港では観測史上最高の潮位を記録するなど、大阪湾に存する港湾に対して広範な被害をもたらした。
- CTでは、暴風による積み上げられたコンテナの倒壊、高潮によるコンテナの冠水・流出等、GC等の荷役設備も電源設備の浸水により使用不可となり、港湾機能が一時的に停止した。



大阪港における被災状況



神戸港における被災状況



コンテナの流出



電源施設の浸水

(出典) 毎日新聞HP等より作成

■ 平成30年北海道胆振東部地震

- 2018年9月6日 03:07に発生した地震により北海道全土で停電が発生。苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、室蘭港、釧路港のCTのガントリークレーンが稼働できない状況となった。
- 同日09:30までに水力発電所5か所が起動し、徐々に供給エリアを拡大。停電発生から約45時間後にはほぼ全域で停電は復旧。
- なお、停電でガントリークレーンが稼働停止した場合、電源復旧後、事前点検、動作確認等を行ったうえで稼働を再開する流れ。

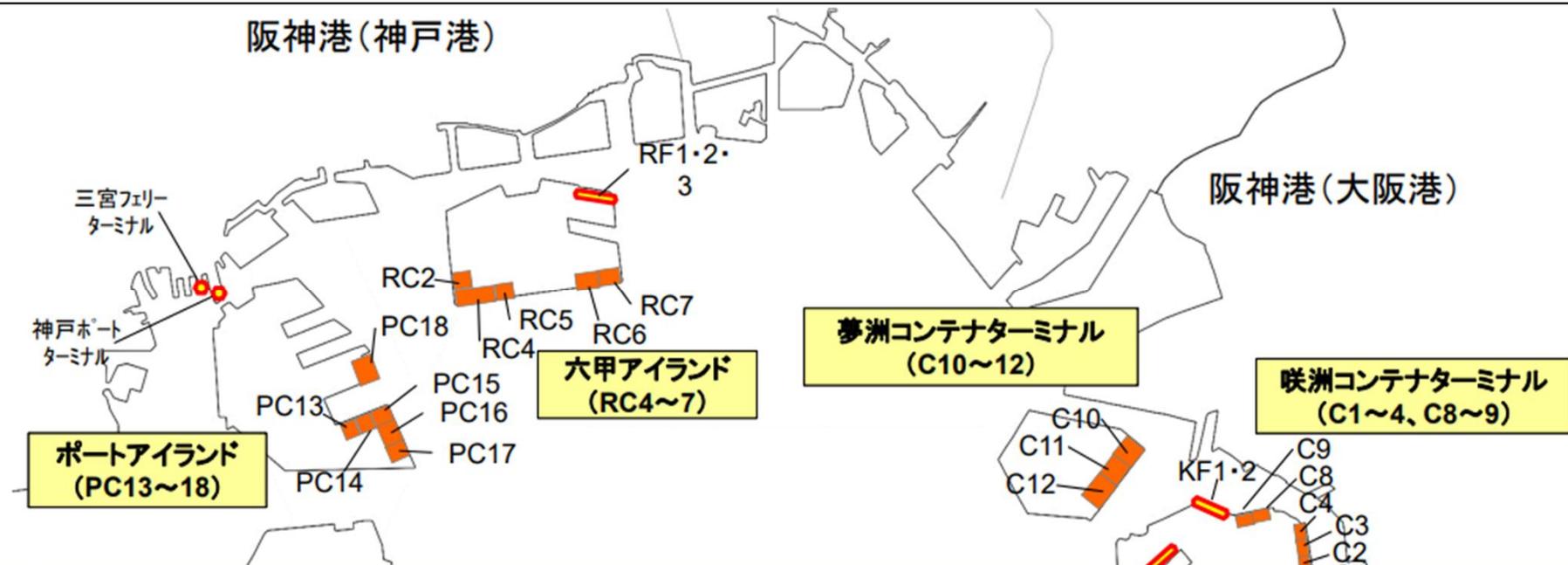
日時		苫小牧港※	小樽港	石狩湾新港	室蘭港	釧路港	函館港
9/6	3:07	発災					
	8:00 15:30	停電によりガントリークレーン(GC)停止					
9/7	15:00	↓	↓ GC点検 (自家発利用)	↓	↓	↓	↓
			GC稼働済 (自家発利用)		GC点検		
9/8	9:00	GC復旧済		GC点検	GC稼働済		GC稼働済
9/9	9:00			GC稼働済		GC稼働済	
9/10	15:00	CT仮復旧 (液状化対応)					
9/11	15:00	CT 荷役開始					

※各港の電力復旧のタイミングは北海道全土の復旧時間と必ずしも一致しない。
 ※苫小牧港では、CTに液状化やクラックの被害が発生したため、CTの仮復旧に時間を要し、GC復旧の3日後に荷役を再開している。

(出典) 国土交通省北海道開発局プレスリリース

コンテナ物流等経済活動維持輸送に係る広域連携の重要性

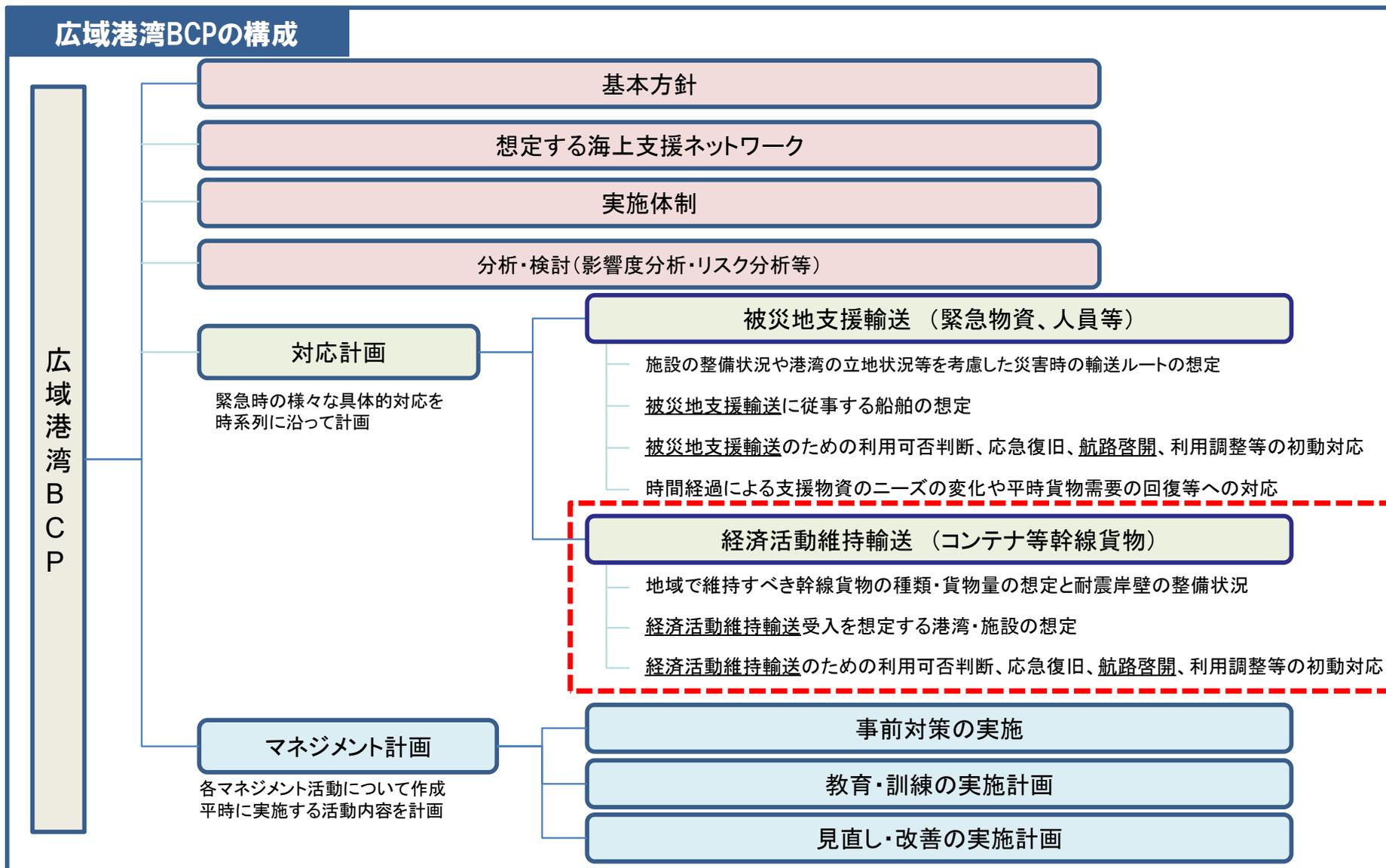
- 平成30年台風第21号は大阪湾の広範囲に被害をもたらし、神戸港のコンテナターミナル(CT)でも大きな浸水被害が発生。
- 神戸港の一部CTでは、ガントリークレーンや電気機器類の被災がコンテナの搬出入作業にも影響を及ぼしたことから、仮復旧作業の期間中、神戸港内の他のターミナルで入港予定であったコンテナ船を暫定的に受け入れるなどの対応を実施。
- また、フェリーターミナルにおいても、神戸港入港予定のフェリーを近隣港(大阪港、堺泉北港)に振り替えて対応。
- 自然災害等により広域的な被害が発生した際は、港湾間連携による海上輸送機能の確保が重要であることから、広域的な港湾間連携によりコンテナ物流を含む経済活動維持輸送機能を維持できるよう、経済活動維持輸送に係る対応等をガイドラインに位置付けておく必要がある。



RC6 ・RC7	9月11日に受電施設仮復旧を終え特別高圧受電再開。管理棟電源は通常通りに回復。来週にはガントリークレーンの復旧時期をお示しできるよう電気系統や機械類の点検。仮復旧作業を継続中。なお、仮復旧中は、 <u>同ターミナルの利用していた船社の航路は、神戸港内の他ターミナルで暫定的に受入中</u>	9月12日より引取可能コンテナの搬出を再開
---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------

神戸港	六甲RF1	フェリーさんふらわあ	神戸⇄大分	9月9日再開済	<u>(再開前は大阪港に振替で対応)</u>
神戸港	六甲RF2	阪九フェリー	神戸⇄新門司	9月8日再開済	<u>(再開前は堺泉北港に振替で対応)</u>

- 現行の広域港湾BCP策定ガイドラインは、港湾BCP策定ガイドラインの構成も踏まえ、大きく4つ(①基本方針、②分析検討、③対応計画、④マネジメント計画)の内容から構成されている。
- このうち対応計画について、現行ガイドラインでは被災地支援輸送に係る内容のみ記述されており、コンテナ物流を含む経済活動維持輸送に関する実効性の高い計画を策定する観点から、当該内容についてガイドラインを拡充する必要がある。



- 今年度、港湾BCP策定ガイドラインについては、コンテナ物流の機能維持のため、コンテナターミナル(CT)に係る事業継続の内容の観点から改訂を検討中。検討に際しては、有識者の知見を伺うため、別の会議体(CT事業継続計画検討委員会)を設置し検討を進めているところ。
- 広域港湾BCP策定ガイドラインについては、昨年度からの検討経緯も踏まえ、本検討委員会において経済活動維持輸送に係る内容を拡充することとし、広域港湾BCPガイドラインの内容については、別の会議体で検討を進めている港湾BCPガイドラインの改訂内容との整合を図ることとする。

委員会名	港湾における広域港湾BCP策定ガイドライン検討委員会 (委員長:多々納京都大学教授)	コンテナターミナル(CT)事業継続計画検討委員会 (委員長:小野京都大学客員教授)
検討趣旨	広域港湾BCPガイドラインの改訂 (経済活動維持輸送編の拡充)	港湾BCPガイドラインの改訂 (CTの事業継続に係る内容)
2025年12月		第1回(12/26開催済) (港湾BCP策定ガイドラインの骨子)
2026年1月	第1回(本日) (広域港湾BCP策定ガイドライン素案の提示)	第2回(1/22開催済) (港湾BCP策定ガイドライン素案提示)
3月上中旬	第2回 (成果:広域港湾BCP策定ガイドライン改訂)	第3回 (成果:港湾BCP策定ガイドライン改訂)



2. ガイドライン改訂の方向性

○コンテナ、フェリー、RORO等の経済活動維持輸送に関する広域港湾BCPを策定するにあたっては、危機的事象発生後に迅速な輸送機能の復旧が可能となるよう、計画対象とする幹線貨物の種類、施設の耐震化等の状況把握、活用を想定する港湾・施設や代替港湾・施設を想定することが必要であるとともに、関係する関係者、調整対象となる施設が多岐にわたること、さらに、南海トラフ地震をはじめとする大規模地震等による広域災害が発生した場合、広域港湾BCP策定対象港湾外の関係者との調整が必要となることを踏まえる必要があることから、以下の方向性に係る内容を含め、本ガイドラインの改訂を行うこととしたい。

方向性1

・危機的事象発災後の迅速な経済活動維持輸送の実施の観点から、対象とする経済活動維持輸送の整理、施設の耐震化等の状況把握の必要性とともに、活用を想定する港湾・施設及び代替港湾・施設の想定の必要性を記述。

方向性2

・複数港湾が連携した計画となり、港湾管理者含め、関係者が多岐にわたること、かつ、円滑な調整を実施する観点から、関係する機関等が幅広く参画した体制構築及び活動内容毎の関係者の役割分担整理の必要性を記述。

方向性3

・災害時においては、対応する人材・資機材が制限され、施設の被害状況等を踏まえ、機能復旧を優先する施設の選定が必要となることから、機能復旧を優先する港湾施設等の優先順位設定の必要性を記述。

方向性4

・大規模地震等による広域災害が発生し、計画対象港湾内で対応出来ない場合、対象外の港湾への代替輸送が必要となる場合も想定されることから、計画対象港湾外との広域連携体制確保の重要性を記述。

3. 広域港湾BCPの事例

○伊勢湾BCPでは、伊勢湾内に存する港湾管理者、地方整備局に加え、名古屋税関等の貿易手続き関連官庁、東海港運協会等の運輸・物流関係団体など、関係しうる機関等と幅広い連携体制を構築している。

○このように、経済活動維持輸送に関して関係する機関等を幅広い連携体制を構築しておくことは、災害時の迅速かつ円滑な港湾機能回復を行う上で、重要であると考えられる。

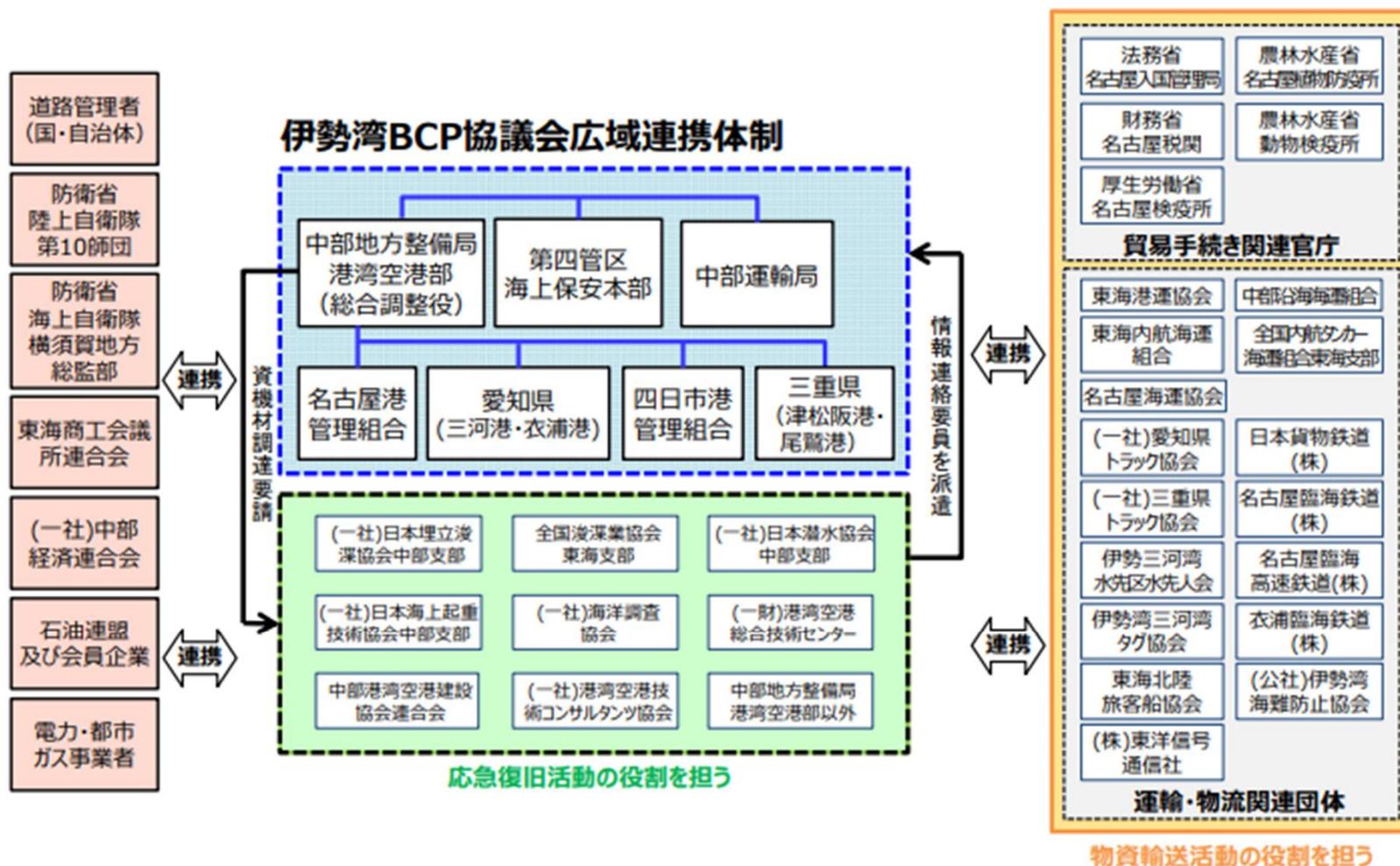


図 11 広域連携体制の概念図

優先順位設定の事例(伊勢湾BCP)

- 伊勢湾BCPでは、優先的に確保すべき海上輸送ルートを、被災地の状況、国や自治体等の要請、道路啓開の状況、緊急確保航路、港湾施設等の状況、作業船の確保状況、製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場の状況を総合的に勘案し、広域連携体制において協議・調整して決定することとしている。
- また、優先順位の決定後、同内容を速やかに協議会構成員に通知することとされている。
- 災害による被災規模が大きい場合、確保すべき海上輸送ルート・港湾施設の優先順位を決定することが重要であり、このように、復旧にあたって考慮すべき内容、制約条件を予め検討しておくことは、復旧施設の優先順位を決定するうえで、重要であると考えられる。

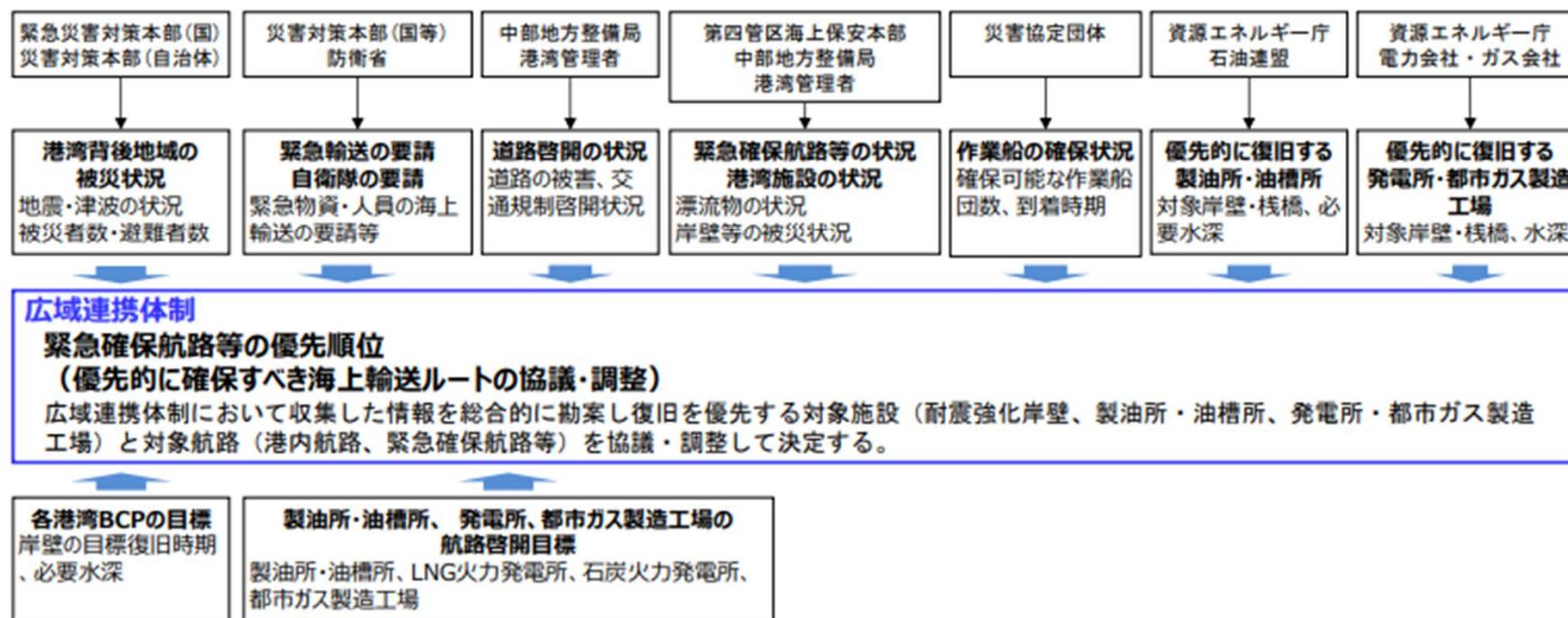


図 18 優先順位設定の手順

- 北陸地域港湾BCPでは、コンテナ物流を対象にして、円滑な代替輸送体制の構築について検討。
- コンテナ貨物を取り扱う港湾が被災した場合に、支援港を利用した代替輸送を行う場合を想定し、関係者(港湾管理者、船社又は船舶代理店、港運事業者等)が実施すべき業務活動をフローチャートにして整理した上で、タイムライン別に行動計画と役割分担を明確化。
- このように、コンテナ物流に係る関係者が多岐にわたることも考慮し、代替港を活用するための体制構築について、予め検討しておくことが望ましい。

	活動段階			関係者の役割分担						
	フェーズ1 災害発生～コンテナ代替輸送受入体制の構築	フェーズ2 コンテナ代替輸送の実施	フェーズ3 従来港湾でのコンテナ輸送への移行	広域連携体制				運送事業者	荷主	港湾労働組合
				北陸地方整備局	港湾管理者	港運事業者	船社又は船舶代理店			
	支援港	被災港	支援港	被災港						
事前協議活動	①被害状況の確認		○		○	△	△	△		
	②初動対応情報の収集		△		△	△		○		
	③荷主による代替輸送情報の収集・検討			△	○	○	△	○		
	④受入可否の確認		△	△	○	△	○	△		
	⑤受入れ体制の構築		○		○	△	△	○	△	
	⑥受入港の決定		△	△	○	△	△	○		
代替輸送活動	⑦代替港湾を利用して輸送の実施		△		○			○	○	
	⑧貨物受入業務及び情報発信	○	△		○		△	△	△	
	⑨コンテナ輸送再開			△		○	○	△	△	

凡 例	
	: 指示・予定・連絡・調整
	: 行動
○	: 主導的役割を担う主体
△	: 協議・調整・情報共有の対象となる主体

△ 港運事業者(被災港、支援港)との情報共有を示す。

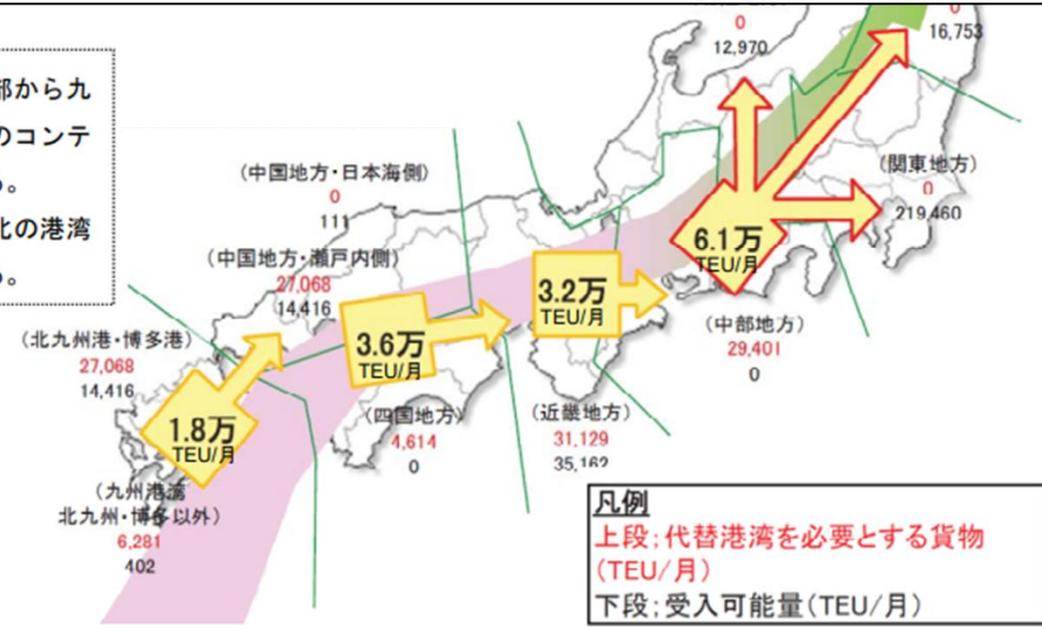
図 2-17 一般貨物の代替輸送体制における行動計画と役割分担(例)

※: ①～⑩の数字は図 2-16 体制モデルフローチャートと共通である。

広域連携の事例①(伊勢湾BCP)

- 伊勢湾BCPでは、災害発生後の港湾物流機能の回復過程において、利用可能な施設が限定され、輸送能力が低下する可能性が高いことから、伊勢湾内の港湾相互間又は伊勢湾外港湾との連携による代替確保の必要性を位置付け。
- 代替輸送の実効性確保のため、名古屋港・四日市港・中部地方整備局間で、国際物流機能確保に関する協定を締結するほか、名古屋港・伏木富山港間で、災害時の協力体制の構築、港湾施設の相互利用等に係る基本合意がなされている。基本合意においては、災害時の港湾施設の相互利用、利用可能な施設の情報共有を実施することとしている。
- このように、管内外の港湾との連携を予め検討し、必要に応じて関係者間で協定を締結又は基本的事項を合意しておくことが望ましい。

南海トラフ巨大地震が発生した場合、中部から九州に至る太平洋及び瀬戸内海沿岸の港湾でのコンテナ貨物の取り扱いが困難になると想定される。被害が軽微と想定される北陸、関東、東北の港湾との代替輸送港湾としての連携が考えられる。



凡例
 上段: 代替港湾を必要とする貨物 (TEU/月)
 下段: 受入可能量 (TEU/月)

(出典) 伊勢湾港湾機能継続計画 (R7.7.8 伊勢湾BCP協議会)

区分	関係団体等	年月	概要
伊勢湾内	港湾管理者間 名古屋港－四日市港－中部地方整備局	H18.3	伊勢湾(名古屋港・四日市港)の災害時における国際コンテナ物流機能の確保に関する協定を締結
地域間	港湾管理者間 名古屋港－伏木富山港	H23.7	以下の内容について 基本合意 ・東日本大震災を踏まえ、 港湾間の災害時の協力体制 を構築する予定。 ・ 災害時の港湾施設の相互利用、利用可能岸壁や航路などの情報共有 を行うことにより、緊急支援物資の速やかな輸送等を実現し、地域経済への影響を最小限に抑える。

広域連携の事例②(北陸地域港湾BCP)

○北陸地域港湾の事業継続計画においては、①北陸地方整備局管内、②日本海側近隣港、③太平洋側港湾の順で北陸管外港湾との連携の検討を位置付け。

○連携による実効性の向上が図られるよう、北陸地方整備局、北陸信越運輸局が中心となり、港湾管理者、海運事業者等の参画の下、太平洋側の港湾が利用できない状況下で日本海側港湾の利用を想定した代替輸送訓練を毎年実施。令和7年度は、南海トラフ地震での被災により太平洋側港湾が使用できなくなることを想定し、企業物流の代替ルートとして北陸地域の港湾への代替輸送(外貿コンテナ及びフェリー・RORO)を実施するための机上訓練を実施。

○このように、広域的な連携について具体的な状況を加味して、関係者との訓練を定期的実施することが望ましい。

表 5-3 北陸管外港湾との連携の考え方

対象港湾	考え方
日本海側の近隣港(秋田港、酒田港、舞鶴港、境港等)	<ul style="list-style-type: none"> 北陸地方整備局管内での連携の考え方を踏襲する。 新潟県や福井県の場合は、管内港湾よりも日本海側の近隣港の方が近い場合があるため、東北地方整備局、近畿地方整備局、中国地方整備局及び日本海側の近隣港の港湾管理者との連携について検討する。

表 5-4 太平洋側港湾との連携の考え方

対象港湾	考え方
太平洋側港湾(京浜港、名古屋港、阪神港等)	<ul style="list-style-type: none"> 北陸港湾からは輸送距離は長くなるが、様々な機能が質・量ともに充実している。そのため、被災状況、道路状況、キャパシティ等の面で日本海側での連携が困難な場合に連携の対象となる。 「北陸地域国際物流戦略チーム広域バックアップ専門部会」において太平洋側港湾(港湾管理者、企業等)との連携体制があることから、こうした既存体制を活用した検討を行う。



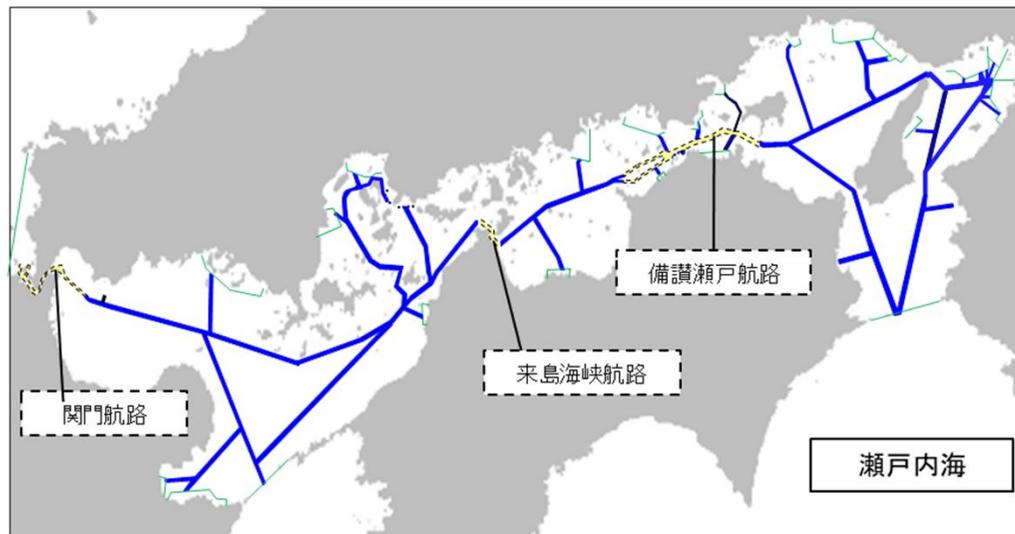
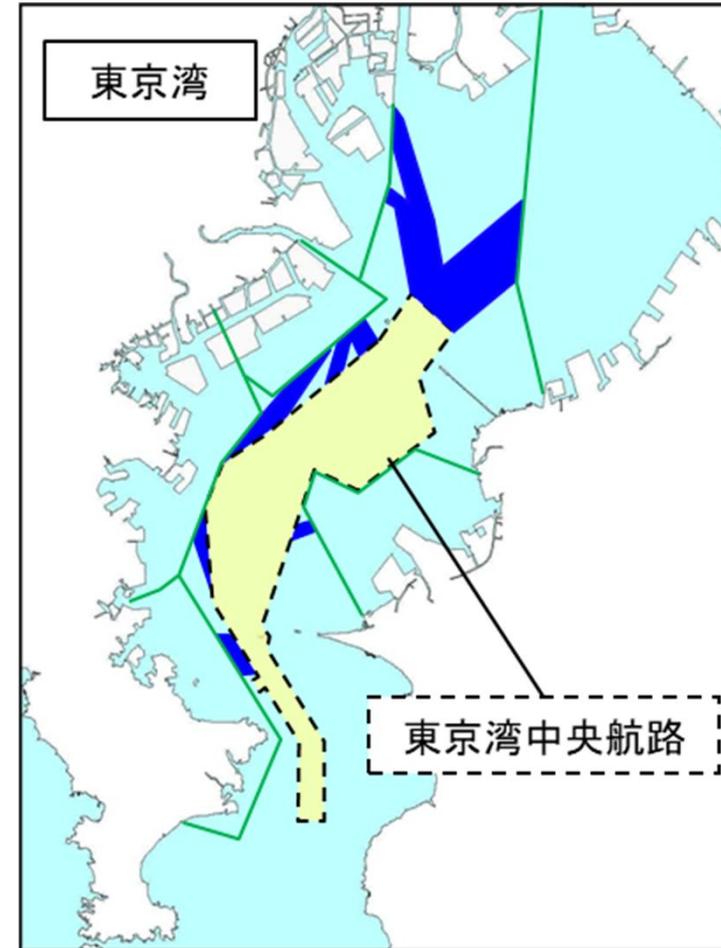
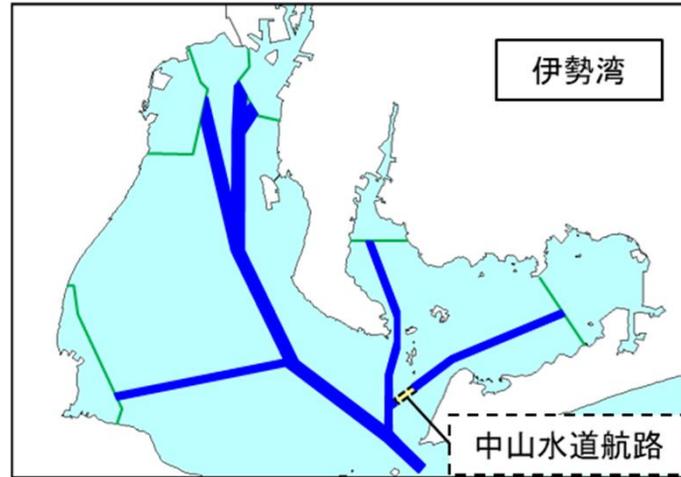
机上訓練の実施状況(R7.11)

3. 国の関与に係る論点

- 平成25年の港湾法改正において、港湾に至る船舶の交通を確保するため、三大湾において緊急確保航路を予め指定し、非常災害時に国が啓開作業を迅速に実施することで、一般水域の障害物を取り除くための制度を創設。
- 開発保全航路と合わせて航路啓開作業を実施することで、災害時の港湾機能の維持に取り組むこととしている。

凡例

- 緊急確保航路
- 開発保全航路
- 港湾区域

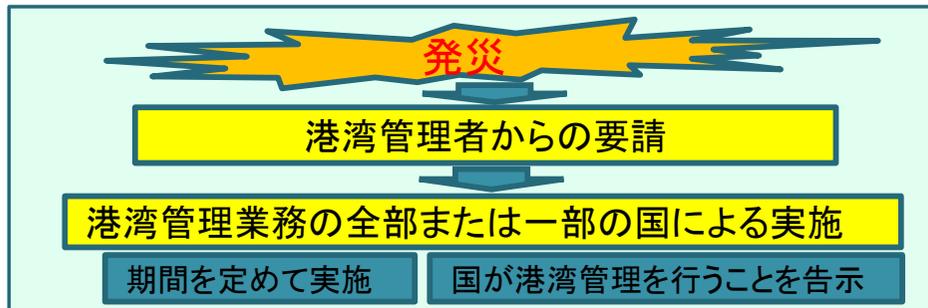


災害時の国土交通省の役割(国による港湾施設の管理)

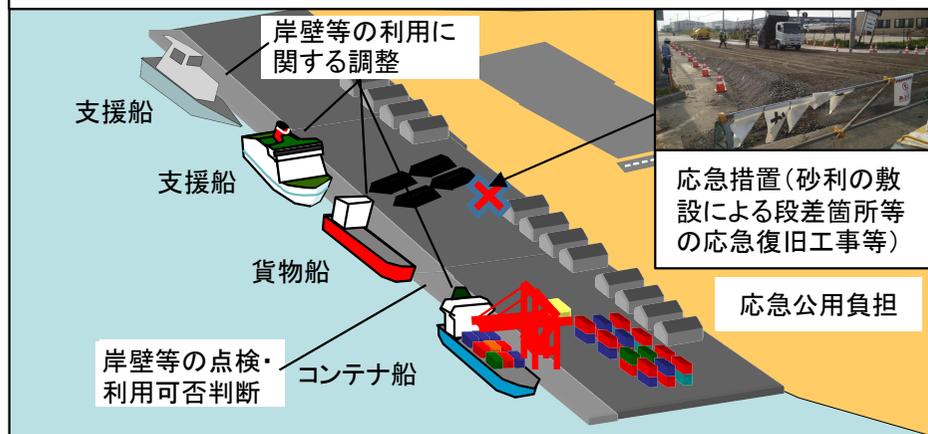
- 平成29年の港湾法改正では、港湾管理者からの要請に基づいて国が港湾施設の利用調整等の管理業務を実施できる制度を創設。
- 本制度は、これまで4例(平成30年7月豪雨、令和2年7月豪雨、海底火山の噴火による軽石の漂流漂着、令和6年能登半島地震)の適用事例があり、南海トラフ地震などの大規模地震発生時にはより広域での国による港湾施設の管理が見込まれる。

<背景・必要性>

- 熊本地震の発生後、支援物資等の輸送拠点となる八代港等において、通常の貨物船に加え自衛隊、海保等の支援船舶が集中したことにより港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障。
- 被災した熊本県からの要請を受け、港湾の利用調整やその前提となる施設の利用可否判断等について、国が実務上の支援を実施。
- 被災自治体からも、新たな仕組みの構築が提案されている。



【非常災害時に港湾管理者からの要請を受けて国が行う港湾施設の管理業務(イメージ)】



具体的な業務の想定

- 岸壁等の利用に関する調整
 - ・港湾を含む交通ネットワークの広域的な被災状況、復旧状況を踏まえ、自衛隊・海上保安庁等と支援船舶の受入港を調整する
 - ・自衛隊・海上保安庁等の支援船舶、民間企業の一般貨物船等について、利用希望時間、利用可能な施設の状況を踏まえ、利用岸壁・利用時間帯を割り当てることで、円滑な被災地支援を可能とする
- 岸壁等の点検・利用可否判断
 - ・岸壁やふ頭用地、臨港道路等の損傷の有無、状況について点検を行う
 - ・損傷の状況に応じ、利用可能か判断することで、緊急物資輸送等に利用可能な施設を抽出する
- 応急復旧・支障物件の撤去
 - ・臨港道路やふ頭用地に生じた段差について、砂利や式鉄板の敷設等の応急復旧工事を行い、緊急輸送車両の通行を可能とする
 - ・臨港道路やふ頭用地に散乱している瓦礫等の支障物件を撤去し、緊急輸送車両の通行を可能とする
 - ・航路に漂流、沈没している瓦礫、コンテナ、車両等を撤去し、航路啓開を行い、緊急物資輸送船の入港を可能とする

南海トラフ地震に係る政府計画における国の位置付け

- 現行ガイドラインは、広域港湾BCP協議会の事務局は単独または複数の港湾管理者が務めることを想定し、国は関係者として協議会に参与する役割に留まるが、各種計画における役割や港湾法上の役割も踏まえ、再度検討する必要。
- 例えば、南海トラフ地震及び首都直下地震発生時には、災害応急対策活動の具体的な内容を定める計画として、「南海トラフ地震/首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」(中央防災会議幹事会、令和7年6月30日最終改定)が策定されている。
- 同計画では、人員、物資等の輸送の受入れに活用することを想定する海上輸送拠点を定めるとともに、発災時には、国土交通省が輸送ニーズや被害状況を踏まえ、優先的に航路啓開を行う拠点を選定し、海上輸送を行う体制を構築する旨が記載されている。

南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画(抜粋)

第7章 防災拠点

(1) 陸路での到達が困難な場合、一度に大量の輸送を行う必要がある場合、輸送が長距離となる場合等、海路による輸送が効率的と見込まれる場合において、**人員、物資、燃料、資機材等の輸送の受入れに活用することを想定する海上輸送拠点を別表7-1のとおり定める。**

(略)

(3) 発災時において利用する海上輸送拠点の確保

① **国土交通省は、緊急災害対策本部、現地対策本部等が把握している被災地における人員、物資、燃料、資機材等の輸送ニーズや港湾の被害状況を踏まえ、別表7-1に掲げる海上輸送拠点の中から基幹的広域防災拠点(堺泉北港堺2区)の活用も念頭に置きつつ、優先的に航路啓開を行う拠点を選定し、港湾施設の使用に関する調整を港湾管理者と行う。**

(4) 海上輸送に関する調整

国土交通省は、海路による輸送が効率的と見込まれる場合には、(3)により確保した拠点を活用した海上輸送を行う体制を構築する。
 この場合において、国土交通省は、定期航路の利用だけでなく、臨時の航路の確保も含め、関係機関と海上輸送に関する調整を行う。

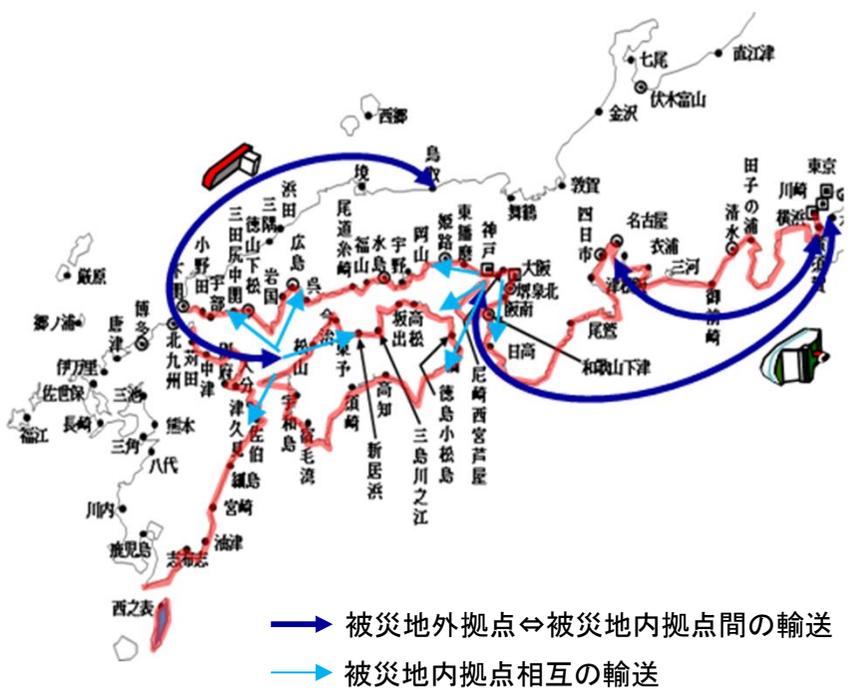
別表7-1 海上輸送拠点(受入港)

都道府県	港湾名	都道府県	港湾名	
静岡県	清水港	広島県	広島港	
	田子の浦港		福山港	
	沼津港		呉港	
	大井川港		徳山下松港	
愛知県	御前崎港	山口県	下関港	
	名古屋港		岩国港	
	三河港		宇部港	
	衣浦港		徳島小松島港	
三重県	四日市港	徳島県	橋港	
	鳥羽港		浅川港	
	尾鷲港		高松港	
	輪殿港		坂出港	
京都府	舞鶴港	香川県	丸亀港	
大阪府	大阪港		愛媛県	松山港
	堺泉北港			宇和島港
	基幹的広域防災拠点(堺泉北港堺2区)			新居浜港
	阪南港	東予港		
兵庫県	神戸港	高知県	高知港	
	姫路港		須崎港	
	尼崎西宮芦屋港		宿毛湾港	
	東播磨港		奈半利港	
	赤穂港		大分県	別府港
	津名港			大分港
和歌山県	和歌山下津港	宮崎県	津久見港	
	文里港		内海港	
	新宮港		宮崎港	
岡山県	水島港	熊本県	細島港	
	岡山港		油津港	
	宇野港		八代港	
		鹿児島県	鹿児島港	
			志布志港	
			川内港	

(出典)南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画 (R7.6.30 中央防災会議幹事会)

調査実施内容

- 発災後からの時間経過も含めた被災地域別・物資別の海上輸送需要量等の把握
 - ✓ 被害想定を踏まえた輸送量のシミュレーション(緊急物資/救援部隊の人員/石油・石炭・ガス等/応急復旧のための資機材)
- 被災地域別・物資別の海上支援ネットワークの検討
 - ✓ 被害想定及び輸送物資を踏まえた支援側・受援側港湾の想定及び発災時に利用可能な施設の調査・整理
 - ✓ 被害想定を基にした漂流物のシミュレーション及び支援船舶の船型を踏まえた啓開すべき航路の検討
- 国土交通本省・各地方整備局・港湾管理者等との全国的な連携体制の整理
 - ✓ 優先的に確保すべき海上輸送ルート協議・調整方法の整理
 - ✓ 速やかな緊急物資輸送のための関係者の役割分担の整理



計画の目次(イメージ)

- 被災地域別・物資別の海上輸送需要量
 - ✓ 各被災地域(中部地方/近畿地方/中国地方/四国地方/九州地方)の物資ごとの海上輸送需要量の想定
 - 緊急物資/救援部隊の人員/石油・石炭・ガス等/応急復旧のための資機材
- 物資別の海上支援ネットワーク(支援側・受援側防災拠点の役割分担・輸送網の整理)
 - ✓ 被災地域内の港湾のネットワーク
 - ✓ 非被災地域と被災地域の港湾とのネットワーク
 - 緊急物資/救援部隊の人員/石油・石炭・ガス等/応急復旧のための資機材
- 全国的な連携体制
 - ✓ 関係する機関間の広域的な連絡体制/役割分担の整理
 - ✓ 国土交通本省・地方支分部局・港湾管理者等との利用する港湾施設の優先順位の設定

災害対策基本法の改正(74条の4第2項)

- 令和6年能登半島地震では、強い揺れによる建物の倒壊や土砂崩れ、地盤の液状化、津波による浸水等により、住家被害等が生じるとともに、上下水道等の破損や道路の寸断などインフラ面においても広範囲にわたり被害が及んだことから、海上輸送を通じた緊急物資や給水支援等の被災地への支援輸送が実施された。
- 災害時における災害応急対策について国による応援が機動的に実施できるよう、令和7年5月の災害対策基本法の改正において、国による災害応急対策に係る先行支援が規定されたところ。
- 南海トラフ地震等の大規模広域災害の切迫性が高まっており、今般の災害対策基本法改正に基づく先行支援を実施する場合、海上からの被災地への支援輸送の実施において、国が主体的に港湾管理者との調整等を実施する必要がある。

災害対策基本法の改正について

74条の4第2項(新設)

指定行政機関の長又は指定地方行政機関の長は、都道府県の地域に係る災害が発生し、又は発生するおそれがあり、かつ、当該都道府県の知事が災害応急対策を的確かつ迅速に実施することが困難であると認める場合において、その事態に照らし緊急を要し、前項の規定による応援の要求を待ついとまがないと認められるときは、**当該要求を待たないで、災害応急対策について応援をすることができる。**

海上輸送を通じた支援活動(能登半島地震の事例)



巡視船による給水支援(七尾港)



民間船舶を被災者の休養施設として活用(七尾港)

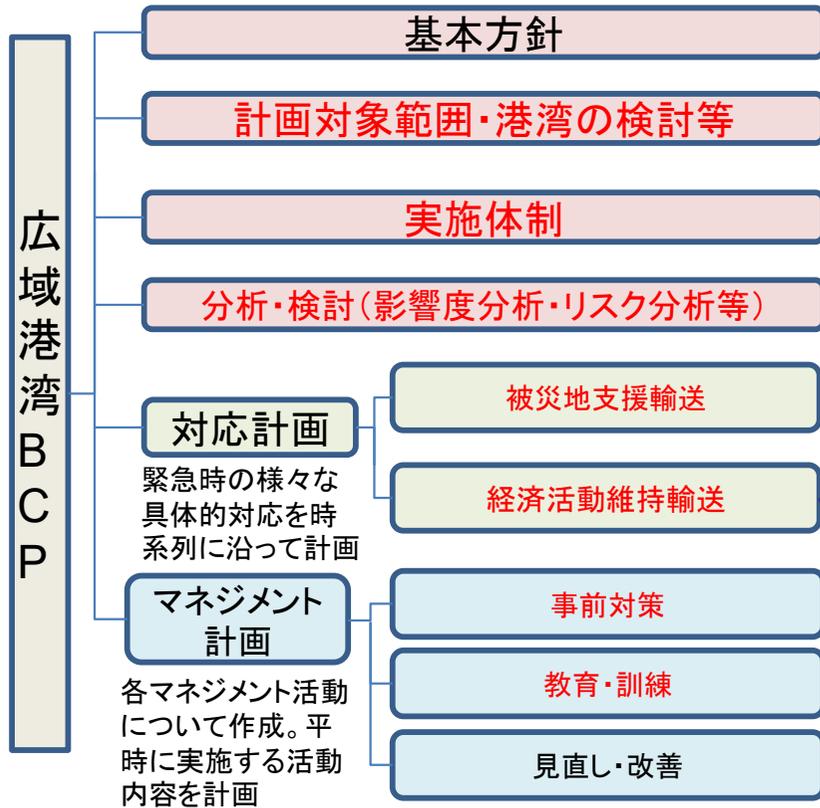


民間船舶による緊急物資輸送(輪島港)

3. 広域港湾BCPガイドライン改訂のポイント

○大規模地震をはじめとする自然災害や大規模停電等の事象により、単独港湾の背後圏を超えた広域的な被害が頻発する傾向がみられており、産業活動等に甚大な影響を与えないよう、コンテナ物流等の経済活動維持輸送について、港湾間連携による海上輸送機能の確保が重要となることから、各地域においてコンテナ物流を含む経済活動輸送の事業継続が適切に図られるための広域港湾BCP策定がなされるよう、広域港湾BCP策定ガイドラインに必要な検討事項を明示することが必要。

広域港湾BCP策定ガイドラインの構成



【実施体制】

- 広域港湾BCPの実効性を向上する観点から、協議会設立に係る調整の主体として、管轄する国土交通省地方整備局等を明示

【分析・検討】

- 広域港湾BCPにおける分析・検討について、個別港湾BCPと整合を図る観点から、計画対象範囲内の港湾における個別の港湾のBCPにおける分析・検討内容を踏まえた上で、分析を実施する必要がある旨追記
- 平行して検討している、「港湾BCP策定ガイドライン」の内容との整合を図る観点から、同ガイドラインの記載内容(素案)を本ガイドラインに反映

【経済活動維持輸送】

- 経済活動維持輸送における対応計画策定にあたって、貨物の取扱状況、港湾施設の耐震化等状況、電力・通信対策等の把握の必要性を明記
- 経済活動維持輸送の迅速な機能回復の観点から、災害時に優先的に活用する港湾・施設や代替港湾・施設を想定した対応の重要性を明記
- 初動対応にあたり、調整が必要となる関係者が参画した体制構築、取組の優先順位の考え方、関係者の役割分担に係る検討の必要性を明記
- 計画対象港湾外の港湾との連携による代替輸送の検討とともに、代替輸送を実施する港湾が地方整備局の管轄外となる場合は、実施体制に、管轄外の港湾に係る調整機関として、国土交通省港湾局も位置づけるのが望ましい旨明記

【教育・訓練】

- 計画対象外の港湾との連携確保の観点から、計画対象内外の港湾関係者間による合同訓練の取組も重要である旨追記

※南海トラフ地震等により、被害が広域的にわたる災害について、被災地支援輸送に関しては、中央防災会議幹事会策定の「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」等、経済活動維持輸送に関しては、「国土交通省防災業務計画」等の政府計画に国土交通省の役割が位置づけられており、本ガイドラインの対象としない。

※この他、「計画対象範囲・港湾の検討等」において、広域支援ふ頭、地域支援ふ頭等の各ふ頭の目安となる考え方に係る記述の追加等を実施