

# 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3月13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                  |
|---|---|-------------------------------|
| <p>本ガイドラインは自然災害を対象としているが、有事も対象としているのか不明確である。</p>  | <p>有事の対応は、別の法律及び制度に基づいて対応することとなることから、本ガイドラインでは対象としておりません。ご指摘を踏まえ、「4 本ガイドラインが対象とする危機的事象」に追記しました。</p>                                       | <p>P5</p>                     |
| <p>利用者に分かりやすいよう、本ガイドラインが対象とする事象と、別の法律及び制度に基づく事象を明示しておく方がよい。</p>   |   |                               |
| <p>個別の港湾BCPに国がどのように関与するかは重要な論点である。例えば、指揮命令系統や緊急的な連絡体制においてどのように関与するのか。また、同一港湾内の代替CTや代替港湾の状況確認についても、国土交通省地方整備局及び事務所のみならず、国土交通本省港湾局も場合によっては関係するのではないかと。実施体制だけでなく、個々の対応内容においても明確にしておく必要がある。</p> | <p>ご指摘を踏まえ、管轄する国土交通省地方整備局等の港湾事務所等を、港湾BCP協議会を構成する主体として位置付けました。そのうえで、コンテナ物流の維持に係る内容を中心に、国土交通省港湾局及び管轄する地方整備局等も含めて想定すべき連絡・調整体制について追記しました。</p> | <p>P6, 13, 36, 38, 40, 42</p> |
| <p>国の役割や関与については、港湾BCPの体制や運用に係る国と港湾管理者の連携の観点からも重要であり、ガイドラインにおいて明示が必要である。</p>   |   |                               |
| <p>官民の連携体制についても、港湾BCP協議会において議論すべきであることから、一定の考え方をガイドラインに示しておく必要がある。</p>  |   |                               |
| <p>ガイドラインに基づき港湾BCPを策定する港湾管理者の立場として、分かりやすいガイドラインとしていただきたい。</p>   | <p>ガイドラインの利用者にとって分かりやすいものとなるよう、参考資料集の充実化を図りました。</p>   | <p>—</p>                      |
| <p>広域連携に関する記述について、「望ましい」との記述であるが、これで広域連携が進むのか実効性に疑問がある。最低限必ず実施すべきこと、実施することが望ましいことなど、ガイドライン全般的に書き分けを意識いただくとうい。</p>   | <p>各港で共通的に実施・検討すべき内容については、「必要がある」と記載することとし、個々の港湾での判断となる内容等については「望ましい」旨を記載することとしました。</p>   | <p>—</p>                      |
| <p>国が中長期的に準備できる事項として、CTで用いるデータの標準化がある。データの標準化により、ベンダーやシステムが異なっても共通で利用できる。中長期的な課題として検討をお願いしたい。</p>   | <p>今後の中長期的な課題として検討してまいります。</p>  | <p>—</p>                      |

# 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   |
|--|--|----------------|
| <p>港湾BCP策定ガイドラインの改訂に伴い、利用者の港湾BCP策定のハードルも上がってきている。地方整備局と関係者とでワークショップを開催するなど、影響度分析も共同で行っていく必要がある。</p>                                  | <p>「1 港湾BCP策定のための分析・検討の手順」の解説にご指摘の趣旨を追記するとともに、三河港BCPではWSを開催している事例を参考資料集に追加しました。</p>                            | <p>P16</p>     |
| <p>分析・検討の手順において、船社や荷主は必ずしもインフラ側の状況が見えないことから、場合によっては難しい要請となり得る。リスクコミュニケーションの観点からも、「調整・交渉」などの文言を含めて、双方が対応計画を見直していく形とする必要がある。</p>       | <p>「第III章 分析・検討 1 港湾BCP策定のための分析・検討の手順」の解説にご指摘の趣旨を追記するとともに、「図2-Ⅲ-1 港湾BCP策定のための分析検討の手順」にも「船社・荷主との調整」を追記しました。</p> | <p>P16</p>     |
| <p>目標復旧時間に係る需要側の要望はなるべく早くとなりうることから、どのように具外的に決めるのか記載を工夫する必要がある。</p>   |  |                |
| <p>分析・検討の対象がCT、フェリー・RORO、港全体のどれか明確でない。基本的には、港全体の分析・検討が必要である一方、CTではより詳細な分析・検討が必要であるという考え方を示した方がよい。</p>                                | <p>「第III章 分析・検討 1 港湾BCP策定のための分析・検討の手順」の解説にご指摘の趣旨を追記しました。</p>   | <p>P16</p>     |
| <p>図2-Ⅲ-1の「重要経営資源」及び「リソースの復旧予想時間・水準」について、重要経営資源とリソースの具体的な内容が分かりづらい。人員、機器、システム、インフラなど、具体的に例示した方がよい。</p>                               | <p>「図2-Ⅲ-1 港湾BCP策定のための分析検討の手順」中にリソースの注書きを追加しました。</p>   | <p>P17</p>     |
| <p>電力喪失時の対応の検討が必要な「特定の港」は、具体の5港が示されているが、ガイドラインの利用者から見て分かりづらい。何故この5港で実施する必要があるのか、これら港以外でも個々の港で重要だと思えば対応を検討すべきであり、記載ぶりを工夫する必要がある。</p>  | <p>該当ページを、ご指摘を踏まえて修正しました。</p>  | <p>P21, 43</p> |
| <p>目標復旧時間・目標復旧レベルの検討を行う際の、電力喪失時の最低業務の業務内容については、何ができて、何ができないという最低限の決めが必要ではないか。</p>  | <p>ご指摘の業務は非常用電源の活用が前提となることから、その趣旨を追記しました。</p>  | <p>P21</p>     |
| <p>図2-Ⅲ-4のリスクマッピングの縦軸の「発生頻度」は、過去のデータに基づくが、近年、過去のデータの延長線上ではないことも発生していることから、発生頻度は基本的には用いられていない。ISOにおいても、「起こりやすさ(Likelihood)」としている。</p> | <p>「図2-Ⅲ-4 リスクマッピングの例」の縦軸の「発生の頻度」を、「起こりやすさ」に修正しました。</p>  | <p>P28</p>     |

## 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   |
|--|--|----------------|
| <p>港湾BCPを発動する際に必要となる本部及び関係者の調全体制に係る内容がガイドラインに明示されていない。災害時には関係者が一堂に会することが困難な災害時に、限られたリソースで官民が対応する際の本部機能の確保や各種調整の実施方法等を、国の役割も含めてイメージできるような体制をガイドラインにおいても示す必要がある。</p> | <p>「第IV章 対応計画の検討／2 対応計画の検討」にご指摘の趣旨を追記しました。また、ご指摘の体制図についても、事例集に追加しました。</p>    | <p>P36</p>     |
| <p>コンテナ内の貨物がどの程度の緊急性を有しているかは重要な視点であり、例えば医療用の物品等については、貨物の一部を可能な範囲で早期に蔵置・搬出するといった対応も考えられるのではないかと。</p>  | <p>ご指摘の趣旨を解説に追記しました。</p>   | <p>P42</p>     |
| <p>情報システムのバックアップは情報セキュリティの面から平時より行われているが、災害対応のためだけに余計にバックアップを増やすことは好ましくない。活用できるものは活用し、効率的に対応する必要がある。</p>   | <p>ご指摘の趣旨を注釈に追記しました。</p>   | <p>P43</p>     |
| <p>電力喪失時の対応計画の検討においては、緊急的に対応が必要なものとそうでないものが分かるようにした方がよい。安全確保のために実施する船舶の離岸等と、その後のヤード内コンテナの搬出とでは、時間的余裕が異なる。</p>  | <p>ご指摘の趣旨を追記しました。</p>  | <p>P44</p>     |
| <p>停電対策に関しては、CTでの対応が主として示されているが、フェリー・RORO、渡船でもサイドランプなど電力を使用し、停電のリスクがあることから、それらの停電対策も必要である。</p>   | <p>「(6) 経済活動維持輸送対応／【その他の幹線貨物等】においても、コンテナ物流と同様に、電力・通信システムへの最低限の備えを追記しました。</p> | <p>P46, 47</p> |
| <p>前回委員会では新たなリスクとして、サンフランシスコの停電で自動運転タクシーが止まった事例もご指摘があったが、その事例などを資料集にも追加してはどうか。</p>   | <p>ご指摘を踏まえて参考資料集の充実化を図りました。</p>  | <p>—</p>       |

## 第二部第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   |
|--|--|----------------|
| <p>荷役機器メーカー等においては、人材不足により災害時に対応できる人員も限られていることから、復旧等の対応を優先的に実施すべき荷役機器についても予め検討しておくことが望ましい。</p>  | <p>ご指摘の趣旨を注釈に追記しました。</p>                     | <p>P49, 50</p> |
| <p>港湾への電力供給途絶を想定した電源設備対策には、船の離岸など安全対策は含まれると思うが、最低限の荷役機能の確保まで含まれているのか。</p>  | <p>当該対策にどこまで含まれるのかが明確になるよう、注釈に追記しました。</p>    | <p>P49, 50</p> |
| <p>教育・訓練について追記いただいたが、演習として切り分けて示してほしい。演習には、BCPの内容を理解するための気づき(awareness)のレベル、BCPに決められたことができるか確認するドリルのレベル、変化を加えたストレステストを行うレベルがある。演習を通して、BCP通りに出来ないことをあぶり出し、改善につなげていくものである。</p> | <p>ご指摘の趣旨を、「2 教育・訓練」及び「3 見直し・改善」に追記しました。</p> | <p>P51, 53</p> |