

令和2年7月20日(月) 15:00~17:00

於：国土交通省(中央合同庁舎第3号館)10階港湾局会議室

## 交通政策審議会港湾分科会第5回防災部会 議事録

交通政策審議会港湾分科会防災部会

交通政策審議会港湾分科会第5回防災部会 議事録

1. 開催日時 令和2年7月20日(月)  
開会 15時00分 閉会 17時00分

2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)  
10階港湾局会議室

3. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 特任教授
青木 伸一	大阪大学大学院工学研究科 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 常任幹事
小野 憲司	京都大学経営管理大学院 客員教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
田島 芳満	東京大学大学院工学系研究科 教授
富田 孝史	名古屋大学大学院環境学研究科 教授

<委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社)日本港運協会 理事

4. 議事次第

令和2年7月豪雨における港湾の対応(報告)

今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策  
のあり方(審議)

その他

【高潮対策企画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会港湾分科会、第5回防災部会を開催いたします。

委員の先生方におかれましては、お忙しい中、ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。本日の部会の所要時間は2時間を見込んでおります。前回、第4回防災部会におきましては、事務局の通信機器の不具合によりご不便をおかけし、まことに申しわけありませんでした。今回は円滑な議事進行に努めてまいりますので、何とぞよろしく願いいたします。

早速ではございますが、本部会の開催に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。今日はテレビ会議ということで、大変恐縮ながら着座にてご挨拶とともにご説明させていただければと思います。よろしく願いいたします。

本日は、ご多忙の中、委員の先生方におかれましては、港湾分科会第5回防災部会にご参加賜りまして、まことにありがとうございます。また、部会長をはじめ、委員の先生方には港湾行政に日ごろからご指導、ご鞭撻を賜っておりますことをこの場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

初めに、令和2年7月豪雨でお亡くなりになられた方々に哀悼の意を表しますとともに、被災された方々に心からお見舞いを申し上げます。今回の豪雨では、有明海、八代海等に漂流物が流入いたしまして、港湾局のほうでは海洋環境整備船等による漂流物の回収を実施してきたところでございます。本日12時時点ではありますが、平成30年7月豪雨のときの総回収量、その約10倍弱、1万立米弱に相当する流木等を回収したところであります。また、八代港におきまして、港湾法に基づき、熊本県からの要請を受けまして、国による港湾施設の一部管理を行うとともに、被災自治体へのTEC-FORCEの派遣、緊急支援物資の輸送などを実施してきたところであります。今後とも地域に寄り添いながら、国交省の現場力を最大限に発揮して被災地の支援に全力を尽くしてまいりたいと思います。

なお、先週の末でございますが、17日に閣議決定されました骨太の方針2020におきまして、「防災・減災、国土強靱化」、これが大きな柱の1つとなっております、「気候変動」、「高潮・高波対策」など本部会でご検討いただいている内容も盛り込まれているところであります。

本日、お示しさせていただく答申案につきましては、前回の第4回防災部会におけるご審

議の結果と、その後のパブリックコメントの結果を踏まえた内容となっております。本日も忌憚なきご意見、ご議論を賜りましてとりまとめにつなげていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

【高潮対策企画調整官】 ありがとうございます。

続きまして、部会長より一言ご挨拶をお願ひいたします。

【部会長】 委員の皆様におかれましては、本日は、お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。前回の第4回防災部会では、本部会の答申案が事務局から示され、委員の皆様からさまざまなご意見をいただきました。今回は、前回ご審議いただいた内容やその後のパブリックコメントの結果などを踏まえた答申案を事務局からご説明いただけると伺っております。

また、事務局から示されておりました審議スケジュールでは、本日が最終回であり、本日のご審議をもって答申案としてとりまとめる予定となっております。防災の分野でご活躍の委員の皆様方におかれましては、ぜひご意見、ご議論をいただき、今後の港湾における総合的な防災・減災対策のあり方を示す答申としたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

【高潮対策企画調整官】 部会長、ありがとうございます。

カメラ撮りはここまでとなります。報道関係者はご退室をお願ひいたします。

では、続きまして、事前にお送りいたしました配付資料の確認をさせていただきます。お送りしました資料は、資料1、令和2年7月豪雨における港湾の対応。資料2 - 1は答申案の主な修正箇所が明示されているもの、資料2 - 2は答申案の主な修正箇所が反映されているものになります。資料3は、前回の防災部会で委員の皆様からいただいたご意見とその対応。資料4はパブリックコメントでの意見とその対応。資料5が答申の骨子案、資料6が参考資料となっております。このほか、議事次第、委員名簿、審議スケジュール、交通政策審議会港湾分科会防災部会運営規則、これらの資料をお送りさせていただいております。委員のご紹介につきましては、時間の都合上、配付資料の委員名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきます。

それでは、これより先の議事につきましては、部会長に進行していただきます。部会長、よろしくお願ひいたします。

【部会長】 それでは、初めに今般の令和2年7月豪雨における港湾の対応について、事務局から説明、ご報告をお願ひします。

【災害対策室長】 災害対策室長でございます。資料1でございますが、事前の紙での送付が間に合っておりませんので、画面をご覧くださいと思います。

まず1ページ目をご覧ください。7月3日以降、梅雨前線の長期停滞に伴い、西日本から東日本の広い範囲で記録的な大雨が降りました。左の図は各地域の総雨量ですが、軒並み1,000ミリメートルを超えており、また、真ん中の図は降雨量の総和ですが、大きな被害をもたらした平成30年7月豪雨を上回り、比較可能な1982年以降としては最高を記録しております。この降雨によりまして、本省、各地方整備局などは震度6弱以上の大震災発生時などに発令される非常体制をとり、対応に当たってまいりました。この豪雨により80名以上の死者・行方不明者が発生しておりますけれども、住宅やインフラ施設にも甚大な被害が発生いたしました。

次、お願いいたします。7月4日、昼ごろの八代海上空からの衛星画像です。球磨川から流入した大量の土砂などにより重要港湾八代港の主航路をはじめとして、八代海の広範囲にわたって茶色く濁っていることが見て取れます。

次、お願いいたします。大量の土砂とともに大量の流木等の漂流物が八代海に流入いたしました。左上は八代港の主要ターミナルである外港地区の沖合を浮遊する大量の流木等を映した状況でございます。

次、お願いいたします。これらの大量の漂流物は時間が経過しますと、各沿岸に漂着をいたします。その漂着量は約4万立米と見込まれており、この量は例年全国の海岸で災害対策として1年間に回収される量に匹敵する量です。

次、お願いいたします。九州地方整備局では、被災自治体を支援するため、7月4日より八代市に2名、水俣市に2名の職員を派遣しました。また、7月8日から順次近畿地方整備局及び中国地方整備局から10名のTEC-FORCEと呼ばれる職員を現地に広域派遣し、漂流物・漂着物の分布状況を調査し、得られた結果を海岸管理者である自治体や海上保安部などに情報提供いたしました。

次、お願いいたします。また、有明海・八代海に配備されている国土交通省の海洋環境整備船2隻により4日から漂流物の回収作業に着手いたしました。また、北九州港配備の海洋環境整備船、そして災害協定に基づき、(一社)日本埋立浚渫協会などから7隻のクレーン付台船を出していただき、最盛期には10隻体制で回収作業を行いました。回収量は、本日、12時時点では、先ほど港湾局長の挨拶にもございましたように9,849立米、大きな被害をもたらしました平成30年7月豪雨の際の10倍程度の回収量となっております。資

料は17日時点のものになっております。

次、お願いいたします。海洋環境整備船「海煌」と「海輝」による回収作業の様子です。  
次、お願いいたします。この次期の八代海に特有の南風により、流木は宇土半島周辺に吹き寄せられており、(一社)日本埋立浚渫協会等の台船の6隻を当海域に集中的に配備し、回収作業を行いました。

次、お願いいたします。2ページの衛星写真でもご覧いただいたとおり、球磨川等から流入した大量の土砂や流木により、重要港湾八代港には航路や泊地の機能低下が危惧されています。そのため、八代港を管理している熊本県からの要請により、港湾法第55条の3の3の規定に基づき、7月10日から1カ月間、国土交通省が航路・泊地の一部について熊本県にかわり管理を行うことといたしました。これにより国が港湾区域の内外を一体的に管理することにより、迅速かつ広域的に流木等の除去を行うことが可能となりました。

次、お願いいたします。国による管理代行を規定する港湾法第55条の3の3は、平成28年4月に発生した熊本地震の教訓を踏まえ、改正港湾法に規定され、29年7月に施行されました。平成30年7月豪雨の際に広島県の呉港において初めて適用され、今回は2例目の適用となります。

次、お願いいたします。熊本県にかわって国が港湾区域内の航路や泊地を調査した結果、既定水深より1メートル以上浅くなっている海域が数箇所あることが判明しました。今後、主要な箇所について災害復旧事業により国土交通省が浚渫等を行っていく予定です。

次、お願いいたします。そのほか、長崎県、熊本県、鹿児島県の地方港湾において、護岸の崩壊などの被害が報告されています。

次、お願いいたします。本豪雨災害において、九州地方整備局と各整備局の港湾空港部が連携し、支援物資の輸送を積極的に行いました。市街地の冠水で断水した芦北町や大牟田市への飲料水、食糧などを送り届けました。また、左下の写真ですが、近畿地方整備局では災害時に迅速な支援物資の輸送ができるよう、地元の(株)サカイ引越センターと災害協定を締結しており、今回の災害でも迅速な支援物資の輸送に協力をいただきました。

次、お願いいたします。大阪湾と東京湾には災害時の広域物資輸送の拠点となる基幹的広域防災拠点が臨海部に整備されていますが、今回、大阪湾にある拠点から投光器付き発電発動機20台を発災当日の4日午後に(株)サカイ引越センターのトラックに積み込み輸送し、うち10台が八代市の2カ所の避難所において洗濯場の照明として活用されました。

説明は以上でございます。



【部会長】 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの報告について、ご質問がありましたら、お名前をおっしゃってからご発言いただきたいのですが、これ、オンラインで調整するのは非常に難しいので、まず、お名前を言ってください。早い者の順番でご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 迅速な、いろいろな対応を、また、災害最中ですぐに対応され、大変だったと思います。お疲れさまでございます。敬意を表します。質問としましては、今回の九州の地域の災害において、想定外の災害というのがどういうふうだったのか、もちろん今ご説明で土砂や流木のお話を聞きましたけれども、それ以外でもやはり今まである程度想定済みというのと、これは想定外だったというところがありましたら、特筆すべきところがありましたら、お聞かせくださいませんか。

【災害対策室長】 ありがとうございます。先ほどご説明した流木については、想定はしていたものの、ここまで大量に出てくるというところの想定はしておりませんでした。そういう意味では非常に想定外だったということでございます。また、雨の降り方につきましても、今回はほんとうに長雨ということで、熊本を中心として氾濫が起こったわけでございますが、その後すぐにまた北のほうに雨が移りまして、そちらのほうでも決壊が生じた。そしてまた中部のほうに移って、今度は中部のほうで雨が降って、流木がまた伊勢湾に流れ込んだということで、多発的に発生したという意味でも想定外だと思っております。

【部会長】 よろしいですか。

【委員】 土砂と流木の量が思いのほか多かった、こういうことでございますね。

【災害対策室長】 はい。そうでございます。

【委員】 わかりました。ありがとうございました。

【部会長】 報告事項でございますので、議題に移りたいと思うのですが、よろしいでしょうか。次の議題に移りたいと思います。事務局に資料に沿ってご説明いただいた後に委員名簿の上から順に1人約5分、資料へのご質問やご意見をいただきたいと考えておりますので、そのご準備のほどよろしくお願ひします。それでは、事務局からまず答申案についてご説明、よろしくお願ひいたします。

【海岸・防災企画官】 事務局でございます。今回、お手元の資料2 - 1と書いてございます主な修正箇所が入ったあり方(案)こちらのほうで全体をご説明させていただきたいと存じます。

まず、内容をご説明する前に、ここに至るまでの経過を簡単にご報告いたします。6月26日、前回の第4回の部会におきまして、先生方から貴重なご意見を多数いただきました。この意見につきましては、別の資料のほうに先生方のご意見とその対応をまとめさせていただきます。先生方からは全部で23個の意見をいただいているところでございます。また、その意見を反映したものを7月6日から7月10日にかけて、パブリックコメントということで広く一般の方々からのご意見を頂戴しております。こちらにつきましては、全体で意見が44個出てまいりまして、そのうち、主要なものにつきましては、今回、反映させたものを準備しているところであります。

また、あわせまして先ほど事務局よりご説明させていただきましたとおり、令和2年7月豪雨での対応につきましても、前回の部会から少し状況の変化がございましたものですから、そちらのほうについても書き加えさせていただいたもので今日は準備をさせていただきました。

それでは、内容についてご説明をさせていただきます。まず、お開きいただきまして3ページ目でございます。3ページ目がまず「はじめに」ということで、全体の総論を書かせていただいているところでございますが、まず、行でいきますと51行目、こちらにつきましては前回、委員より台風の被害、それから、被害が影響であるといった、いわゆる内容の事情に沿った修正が必要であるというご意見をいただいておりますので、その旨を反映しているところであります。また、60行目、61行目でございますが、前回、委員より、いわゆる局所的な海面水位が毎年発生すると記載をしていたところでありますが、もう少し具体的に書いたほうがよいのではないかというご意見をいただきまして、IPCCの政策決定者向け要約の本文から和訳の部分をわかりやすく抜粋して記載をさせていただいているところであります。

続きまして、5ページ目になります。5ページ目の145行目のところからのパラグラフでありまして、こちらにつきましては、先ほどご説明させていただきました本年7月豪雨の事象を事務局のほうで追記をさせていただいているところであります。それに応じまして6ページ目ではありますが、2.の(2)ということで、熊本地震を踏まえた災害発生時の復旧・運用体制のところ、今回、国が港湾設備の一部の管理を実施しているという旨、記載を追記しているところであります。

続きまして8ページ目でございます。8ページ目の226行目でございますが、こちらにつきましては、前回、理事より、暴風等でコンテナの飛散ということで記載をしていたとこ



ろであります。ここは特に当初、房総半島台風の被害のみに着目して記載をしていたところですが、平成30年台風21号についても記載をしたほうがよいのではないかと  
いうご指摘をいただきましたので、その旨、内容を記載させていただいているところ  
であります。

続きまして、10ページ目でございます。10ページ目の300行目になります。この部  
分につきましては、前回、委員より海面上昇の部分につきまして、海面上昇以外にも高潮だ  
とか、高波だとか、このあたりについては不確実な部分はあるにせよ、極値が上がるといっ  
たことが海岸4省庁の委員会でも指摘がなされているので、その旨を書いたほうがよいの  
ではないかというご指摘をいただいたところでもあります。そのため、この部分につきまし  
ては、環境省、文部科学省、農林水産省、国土交通省、気象庁が公表いたしましたレポート  
から、その極値が高くなるという例を抜粋いたしまして、本文中に記載をさせていただいた  
ところでもあります。

その次の同ページの312行目でございます。こちらにつきましては、前回、委員より災  
害に強い港湾に向けたという観点を基本的な考え方にメッセージとして入れてはどうかと  
いうご提案をいただきました。その旨、事務局のほうでいろいろな文章を参考にいたしまし  
て、今回、災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方ということでタイトル  
を改めさせていただきました。

また、同様の趣旨の修正といたしまして、328行目、こちらにも修正をさせていただ  
いでいるところでございますし、同様の趣旨の修正を次ページの341行目、このあたりもさ  
せていただいているところでもあります。また、352行目につきましては、同じく委員より  
気候変動の影響に対する認識という書き方が適切であるということで、こちらも修正をさ  
せていただいたところでもあります。

次の12ページ目でございます。370行目でございますが、こちらにつきましては、前  
回、委員より問題意識として設計波を設定してから時間が経ったといった記載があるもの  
の、対策が明記されていないということでご指摘をいただいたところでございます。事務局  
といたしましては、後段の部分に最新の観測データや推算手法によって沖波等を更新して、  
また、照査も実施するという旨、ここは記載をさせていただいているところではあります  
が、もしも十分でないということでございましたら、ご意見をいただいて検討をしまいい  
たいと考えてございます。

その下の部分でございますが、396行目でございます。こちらにつきましては、パブリッ

クコメントの意見の反映ということでございまして、このパブリックコメントの意見の反映につきましては、青字で表記をさせていただいているところでありますが、こちらにつきまして、外力の強大化や景観に融合した防護方式、こういったものについても柔軟に検討していく必要があるのではないかとのご指摘をいただいているところでございまして、その旨、この記載の中で特に多重防護というものにつきまして、外力の強大化への追加的な対策という観点もございまして、また、天端が抑えられるということで景観の維持にも資するという内容を内容として書かせていただいているところであります。

次の13ページ目でございます。13ページ目、412行目でございますが、こちらにつきましてはパブリックコメントで、実際、コンテナの暴風対策をする上で優良事例ということで段数下げということを書いていたところでありますが、実際、そのヤードの関係で段数下げが難しいような港もあるということで、コンテナの固縛のやり方、そういったものも優良事例として共有したほうがよいといったご意見もございましたので、その旨、追記をさせていただいているところであります。また、同じくパブリックコメントの中でコンテナの飛散の原因としまして、暴風だけではなくて浸水によるものもあるというご指摘もございましたので、その旨を追記させていただいたところであります。

それから、423行目でございますが、これもパブリックコメントであったご意見でございますが、特に有価物が流出した際の貨物等の取り扱いのルールの方策、こういったものも大事であるといったご意見をいただいておりますので、その旨、例えばコンテナが流出した場合に事前に講じておくべきこと、それからまた、電源設備の故障等についても同じようなことが想定されますので、関係者の間で事前に対策を定めることが必要であるといったことを追記させていただいております。それから、その下、435行目でございます。こちらにつきましては、前回、委員より想定を超えたハザードが来るというのが明記されていたのですが、頻度が増えるというメッセージもあったほうがよいのではないかとのご指摘もございまして、特にこの赤字の部分の後段の部分に「堤外地における浸水の頻発化が懸念される」という文言を追記しているところであります。

それから、14ページ目でございます。こちらにつきましては、451行目、こちらに前回、委員より「風力の強大化」という表現ではなく、「風速の増大」というほうが適しているのではないかとのご指摘をいただいたところでございまして、これにつきましては、政府から出ている文書等々いろいろと参考にいたしまして、一番使われておりました「風況の変化」という表現で今回、原文案を書かせていただいたところでございます。それから、4

71行目、こちらにつきましては、前回、モニタリングの継続ということで見出しを書かせていただいたところではありますが、委員より技術開発についてももう少しこの内容について踏み込んだ提案があってもよいのではないかとといったご指摘もありましたので、見出しをモニタリングに加えまして「外力強大化に対応する技術開発」といった文言を追記の上、内容につきましても技術開発の必要性を内容に明記したといった修正を行っております。

それから、次の15ページ目でございます。483行目になります。こちらにつきましては、前回、委員より防災に強いと平常時にも港としてよい、そういったことが書けないかというご提案をいただきました。そのご意見を踏まえまして、災害の発生時の対策を講じることで、いわゆる港の信頼性や港湾の背後地の安全性向上を図ることによりまして、企業が安心して投資できる環境を整える、こういった観点から平常時からの企業活動を促進し得る面があるということを明確に記載させていただいたところでもあります。

それから、491行目でございます。こちらにつきましては、パブリックコメントで埠頭の統一化を図る上での連携ということで、港湾管理者の連携ということを書かせていただいたのですが、船舶関係者のこの連携も必要であるといったご意見もございましたので、その旨を追記させていただいたところでもあります。それから、505行目でございます。こちらにつきましては、津波来襲時における、いわゆる海、船の視点から見た港湾BCP策定の検討を行うという記載でありましたが、もう少し具体的に中身を記載したほうがわかりやすいのではないかとのご指摘がございましたので、これは部会長代理のご指摘ですが、そういった観点から船舶の沖合退避や係留強化、背後地の安全性の確保を考慮した港湾BCPということで内容を明記することといたしました。

続きまして17ページ目になります。17ページ目の572行目でございます。こちらには作業船の係留場所を港湾計画に位置づけるということで原文を記載していたところではありますが、パブリックコメントの中で実際に計画だけではなく確保をしていくといった観点も必要であるというご意見をいただきましたので、既存ストックを活用してその係留場所を確保するという旨の記載をさせていただいたところでもあります。

また、その下、588行目でございますが、こちら、委員より前回ご指摘をいただいた内容でございまして、いわゆる災害対応でスピードある対応をする上では、地域の裁量にある程度任せたいほうがよいということで、そういった旨の記載が必要ではないかというご提案をいただいております。その旨、この赤字の文章の中に「地域一体となって迅速な港湾機能の復旧に努めることが重要である」という内容を記載させていただいているところでありま

す。

それから、18ページ目であります。618行目、こちらにつきましては、前回、理事よりデータ連携基盤の解説が必要であるというご指摘がありましたので、その旨、下の欄外のところに記載をさせていただいているところであります。

次の19ページ目であります。こちらにつきましては、前回、委員より当初、CIMというワーディングでここを記載していたのですが、それよりもi-Constructionのほうがより包括的ではないかというご意見をいただいております。その旨、こちらの内容に記載を変更させていただくとともに、末尾のところにそのi-Constructionの内容を解説として追記をさせていただいたところであります。

それから、最後、「おわりに」の20ページ目でございますが、こちらにつきましては、前回、委員より、もう少し官民と連携してお互い協力し合って対策をしていくことが重要であるといったことを打ち出せないかというご意見をいただきまして、ここで当初、関係者ということで括っていた用語を「官民が連携して」ということで明確に対象を書くような形で修文を施しております。また、委員より、その下の部分であります。今回のコロナの情勢下で、いわゆるサプライチェーンということが脆弱化したと、そういった観点の中でアフターコロナの港湾の未来について、何かメッセージが書けないかということでここにご意見をいただいております。具体的な内容を書いたということで、ここに「例えば」という用語を記載した上で、文章としてつなげている。そういった修文を施しております。

以上、この資料2-1の修正について事務局よりの説明でありました。どうぞよろしくお願いたします。

【部会長】 ありがとうございます。

前回の部会でいろいろいただいたご意見を踏まえて修正した点と、それから、パブリックコメントに対する対応、それもあわせてご説明いただきましたけれども、冒頭申しましたようにご意見をお1人5分ずつ、恐縮ですが、委員名簿の上から順番にお聞きしてまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、よろしくお願いいたします。

【委員】 よくまとめていただいていると思いました。一応、全体をもう1回見直して、細かいことも気づいたことがありますので一緒に申し上げたいと思います。まず、この答申の体裁ですけれども、文章が1文1段落みたいになっている。基本、何かそんなふうになっているように読めますけれども、そうっていないところもありますけれども、何か答申の

体裁のスタイルというのは何か決まっています、1文1段落とかということになっているのかどうかというのがよくわからなかったのでお聞きしたいなと思いました。

それから、ページ数でいくと7ページの下の方の221行、2行あたりですけれども、この文章がおかしくて、港外退避が有効だが、港内退避が困難な港があるみたいなことが書いてあるので、ちょっと変なので、「港外退避が有効だが、東京湾のように混雑海域も存在している。また、泊地が狭隘で港内避泊が困難な港湾もある」みたいな、そんな書き方でないとなりがおかしいなと思いました。

それから、8ページの248行、9行あたりに「橋梁下のクリアランス情報が十分に把握できない状況にある」とありますけれども、これはどういう意味かなと思って、船側から見たクリアランスがよくわからないということなのか、そもそも船の高さがよくわからないという意味なのか、橋梁下のクリアランスがわからないという意味なのか、その辺よくわからなかったので、どういう意味なのかというのがお聞きしたかった点です。

それからあとは、12ページの下の方にエリア減災計画というのが出てくる。401行あたりですけれども、このエリア減災計画、高潮の浸水発生時のところに出てきていると思うのですけれども、確かにガイドラインをつくる時に、このエリア減災計画というのが出てきて、実際、神戸港などでも設定してBCPに書こうとか何か、そんなことまでやっていたと思うのですけれども、これは高潮に限って、最初は高潮で出てきましたけれども、高潮に限らずにある地域でいろいろな関係者が協力し合って減災、防災力を高めようみたいな、そういう取り組みなので、もう少し全体的、ソフト対応の1つの方法として書いてもいいのかなと思っていて、全体的に何かソフト的な対応が少し弱いような気もするので、防災面、ソフト面での、ソフト防災でのそういう地域での連携みたいなものをもう少し強調するには、このエリア減災計画とかいうのはいい方法ではないのかなと少し感じました。

とりあえず、私が気になったのは以上です。

【部会長】      ありがとうございました。

委員から4点ご指摘がありましたけれども、1つずつ事務局からご回答をいただければと思います。よろしくお願ひします。

【海岸・防災企画官】      ご質問、ありがとうございます。まず、1点目、ご質問のありました1行1段落等々で何か体裁のルールがあるのかということですが、基本的に、その関連する事象については1つの段落でまとめるという書き方を意識して書いたつもりです。なので、例えばその1つの塊の中で文が2つあるようなケースもございますが、



それは基本的に前段の部分の文章を受けて後段、そのまま引き続き補足するような中身については1パラグラフでおさめまして、別の中身を書くものについては改行している。そういった書き方を意識して書いているつもりであります。もし違うところがありましたら、またこれはご指摘いただければと思います。

それから、2点目のご質問であります、7ページ目の泊地のところの書き方ですが、確かにこれはご指摘のとおりでありまして、ここは記載ぶりを再検討させていただきたいと存じます。

それから、8ページ目の橋梁下のクリアランスの情報ということで、こちらにつきましては、趣旨としましては、前段、アクセスルートの話がありまして、海からアクセスをする場合に、防災対応をする者が船の派遣の輸送計画をつくるときに、そのクリアランスがなかなか把握できていないという問題があったものですから、そういった趣旨でクリアランスを少なくとも災害復旧をする者が把握していることが大事だろうということで、ここは書かせていただきました。趣旨がわかりにくいということでありますので、ここは記載を再検討したいと存じます。

あともう1点が、エリア減災計画のところ、12ページ目のところ、先生ご指摘のとおり、ソフト対応につきまして少し手薄ではないかというご指摘もありました。ここは全体を通して、もう一遍考えてみたいと思いますが、ここは事務局の中で再検討させていただきます。

【部会長】 ありがとうございます。

委員、よろしいですか。

【委員】 はい。結構です。1文1段落というのは、何か普通の文章にしたら違和感があったのですけれども、何かの狙いでそうされているのであれば結構かなと思いますけれども。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、次、お願いします。

【委員】 まず、全体的なところで申し上げますと、パブリックコメント、そしていろいろな先生方のご意見を踏まえまして、あらゆる角度から仕上がってきたと思います。ただ、できるだけ、こういう災害が多い時期でございますので、早く答申をして、そして地方に早くまた具体的な施策を打ってもらうことが大事です。また、その地域、地方に、ある程度抽象的な文面になってしまわざるを得ないところもたくさんございますけれども、そういっ



たことをある程度、同時に咀嚼し、解説していくことも必要なのだろうと思いました。

それから、今ごろ言うのは何ではございますけれども、このタイトルなのですが、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった」という「今後の」というのが、いいのかなと。まあ、今後に変わりはないわけではございますけれども、「災害下の港湾におけるハード・ソフト一体となった」とか、あるいは「あらゆる災害禍」、「か」というのはコロナ禍がよく言われますけれども、その「禍」を使ったらどうかと思うのです。「今後」でもいいのですけれども、「今後の」でいいのかなというようなこと、それがまず全体的なことではございます。

それから、もう少し具体的なことに入りまして、今回、先ほどお聞きした自然災害の頻発、そして激甚化、随分、九州をはじめ、中部、大変だったわけではございますけれども、新型コロナウイルス感染症など、ほんとうに新しい、コロナだけではなく、新たなリスクもやはり顕在化してきているところでございます。そういういろいろなリスクに対して、あらゆる事象に対しても港湾、港という機能を確実にやはり維持していかなければならないということを確認するような文章が少しどこかにあってもいいのかなと。

それから、これも港湾BCPについても記述自体はあるのですけれども、いざというときのBCPが働くような実効性を確保するような具体的な仕組みづくりというものを検討していただきたいと思います。コロナ禍ではございますので、ある程度非接触だとか、遠隔だとか、技術開発のことも記載にはございますけれども、そういったいろいろなものを駆使しながら、しかし、実効性の確保をほんとうに災害のときには、一番大事なのは現場の実効性ではございますので、そういったものがしっかり担保できる、実行できるような仕組みづくり、そういうのを少し一文どこかにあればと思います。

それから、最後に、これも「官民一体」というところを、「官民が連携して」というふうに変えていただきました。官民連携というものはあるのですけれども、もう少しほんとうに協議会をつくる、官民一体の協議会をつくるというところを法的に位置づける、自然災害ですとか感染症などの発生時に現場レベルで官民がほんとうに一緒になって、しっかり対応ができるような体制の構築のためにも、今の港湾広域防災協議会だけではなく、官民一体協議会を法的につくっていくべきではないかということをごどこかで記載できれば、そういう体制を構築することができればと思いますので、ぜひその文章の中にどこか工夫できないでしょうか。

以上でございます。先ほども、重複いたしますけれども、ぜひ現場のとっさの裁量権でも、少し文章にも入れていただきましたけれども、こういうものでどこまで地域が読み込める

かということもありますので、ぜひこれを早く出し、同時にいろいろ地方のほうにも解説もいただきたいなということ。以上です。

【部会長】 今回、最終回ですので、話を確定していきたいのですよね。だから、どこかということではなしに、どこか、どこへというぐらいのところ、もう限定していきたいのですけれども、今の説明、まず事務局のほうから話を聞いてみましょう。

【海岸・防災課長】 委員、ご指摘ありがとうございました。大きく4ついただいたかと思っております。最初に答申のタイトルについては、2番目にご指摘いただいたのは新型コロナとか、あらゆる対策を考えていく上でのことも含めて、どう考えていくかと考えていきたいと思っておりますが、もともとの諮問で、このタイトルで恐らくいただいていたのではないかと思うので、そこも含めて検討させてください。

2番目のご指摘、新型コロナウイルスとか、その他あらゆる対策に対して港湾の機能を維持していく、こういうことを再確認するということと、それから、4番目の官民一体、官民連携で取り組むときに、もう少し協議会をつくってしっかりやっていくべきというところのご指摘について、ご報告になりますけれども、先週の7月17日に、まさに委員がおっしゃったようなご指摘に関して、横浜港で今年の台風の災害、それから、今年春の感染症に対するダイヤモンドプリンセスを受けた教訓、それから、昨今のヒアリ等の外来生物、いろいろな対策について関係者、官民、まさに行政だけではなくて民間事業者の方も入って情報共有をしていく場を先週金曜日に開いたところでございます。

そういったところの問題意識について、具体的には部会長とご相談なのですが、17ページの557行のところに災害発生時の迅速な港湾機能の復旧、それから、最後のところの646行の「おわりに」というところの2つに散りばめて、体制の話については557行のところの中で、この災害発生時の迅速な港湾機能の復旧、港湾BCPの機能もでございます。こういったところについて協議会等で、もう少し連携を深めていくということをしかり書き込めたらなと思いますし、あと「おわりに」のところについては、今、656行に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえたことを触れております。ここをもう少し強く書いていけばどうかということをご相談したいと思います。

それから、3番目のBCPの実効性を確保する仕組みづくり、委員にご指摘いただいたとおり、今、港湾BCP、全国の重要港湾で策定はしておりますけれども、関係者の合意でつくったものでございますので、それ以上の効力を有するものではございません。ここについても、もしお許しいただけるなら557行の災害発生時の迅速な港湾の機能の復旧のとこ

るに、港湾BCP、特に581行から実効性の確保をするためのところの記述がございますので、ここで実効性確保のための仕組みづくり的なところを書いていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【部会長】 委員、どうですか。

【委員】 ぜひ今言っていただきましたように、官民一体協議会を含め、BCPの実効性確保、そういうところにぜひ書き込んでいただきたいと思います。また、コロナのところも、642行目ですか、19ページ、そういうところにも、こういうことがあってもしっかり港湾機能を確実にというふうなところで、少し書き加えていただいたらいかがでしょうか。

【部会長】 その件は引き取らせていただきたいと思いますのですけれども、また修文の段階で委員にご相談するかもわかりませんが、お任せいただきたいと思います。

【委員】 はい。承知しました。

【部会長】 それから、このタイトルですけれども……。

【委員】 それは、もうこのままのほうがいいですね。これで諮問が来ておりますので、すみません。

【部会長】 コロナとかいうのは、また政府全体の方向性とか、それが出てきてまた改めていうことに、多分、なってくるのだらうと思いますけれども、今のこの時点では。

【委員】 はい。これで諮問が来ておりますので、これでよいかと思います。

【部会長】 ありがとうございます。

では、続きましてよろしく申し上げます。

【部会長代理】 私のほうからは、大体、全体の構成といたしましては、もろもろの災害を全て、特に最近の災害についてしっかりと書いていただきまして、オールハザードに対する、どういうふうな安全策が展開できるかということをしっかり書いていただいておりますので、これはよろしいかなと思っております。幾つかコメントみたいな、コメントというか、感想なのですが、委員がおっしゃったソフトで、特に例えばエリアBCP、地区を守るような、そういうソフト対策が薄くなったなという感想をおっしゃっていらしたのですけれども、私も同じような感想を持ってしまして、ここで書かれているソフト対策は、地区を守る、それから、機能を守る、それも物流機能とか、それから、復旧・復興の拠点機能、こういったものがバランスよく書かれているので、こういったことだと思っておりますけれども、最初の議論は堤外地から入ったものですから、その辺を忘れないでいただくようにという、そういう感想が1つございます。

それから、委員がおっしゃったようにアフターケアといいますか、今後、政策展開していく上でのご意見みたいなものも同感でございまして、そういったキーワードがほぼしっかりと散りばめられていると思いますので、これはこれでよろしいかなと思うのですけれども、何か強化できる部分があるかなと思っております。特にBCPについて幾つか書いていただいているのですけれども、やはり実効性を、これだけ書いていただいておりますので、実効性を伴うものにする上で、このフォローが大変重要かなと思ってございます。港湾管理者を中心に港湾コミュニティの防災力というかそういう概念で、あくまで自主性であると。官民連携のもとで、港湾BCPのガイドラインにはイメージづくりなど既に書いていただきましたので、やり方というのは大分深めていただいているのですが、実際の準備と、それから、体制づくり、場合によっては法的な位置づけといったものを含めてですけれども、それに加えて資金なり、情報をどうしていくかといったことが重要だと思っておりますので、それはこの答申の外だと思っておりますけれども、できればそういったものをしっかりとフォローしていければなということでございます。

【部会長】 ありがとうございます。

今のご感想、ご意見でしたけれども、いかがですか。よろしいですね。

【海岸・防災課長】 部会長代理から、堤外地をしっかりと意識してエリア防災を考えていくというところをまたご指導いただいたことと、BCPの実効性の確保、そういったところについて、仕組みづくりの話をしていただいたので、先ほどのご指摘とあわせてしっかり考えていきたいと思っております。

【部会長】 よろしいですか。

【部会長代理】 はい。結構でございます。ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、お願いします。

【理事】 よろしく申し上げます。各委員、それから、パブリックコメントの意見を的確に反映していただいていると思っております。それで、幾つかコメントというか、指摘をさせていただきたいことがございます。1点目は、13ページの行でいって412行目のところなのですが、コンテナの飛散防止対策のところでございます。パブリックコメントを踏まえてコンテナの固縛等の優良事例の共有を図るとともにというふうに修正案をつくっていただいているのですが、私が思ったのは、コンテナの固縛というのは、だから、段落としたりとか、コンテナの固縛とか、あとは転落防止の何か柵をつくるみたいなやつとか、幾つかある中の1

つで、そのコンテナの固縛のところが入っていなかったからという意見だったと思います。

それで、私の意見としては、やはり飛散防止対策としてコンテナの固縛方法とか、それから、段落としの方法とか、それからあと転落防止の柵の配置とか、そういったことというのは、まだ引き続き技術的な検討というのがあるのではないかなと思うので、私の案は、コンテナの暴風からの飛散防止対策について、「コンテナ固縛などの技術検討を継続するとともに、優良事例の共有、暴風時の対応訓練の実施の呼びかけなど港湾関連事業者による取り組みの強化を促す必要がある。」だから、このいろいろな技術検討を継続、まあ、今もやっているわけだから、だから、技術検討を継続するとともに、周知の取り組みを進めるといふうにしたほうがいいのではないかなと思いました。それが1点でございます。

それからあと13ページの426行目のところで、迅速な復旧を可能とするための停留場所を確保するとともにという「停留場所」という言葉が何か、どういう停留場所という意味がわかりづらいのかなと思って、例えば迅速な復旧を可能とするための資材や人材というか、人の停留場所を確保するとともにという、何が停留する場所なのかということを書いたほうが、より明確かなと思いました。

それからあと、15ページの491行目ですけれども、このフェリーターミナル、港湾管理者及び船舶関係者という、ここでフェリーターミナルというのを、ここに船舶関係者というのが出てきたので、何かフェリーターミナルの運営者、港湾管理者及び船舶関係者というふうにしたほうが何かおさまりがいいのかなと思いました。

それからあと、17ページの先ほどから話のあります、特にBCPをより実効あるものにしていくという観点でございます。今の17ページの中でもBCPの重要性、それから、BCPを官民連携して進んでいくというのが書かれてあるのですが、例えば民間事業者がみずからのBCPを策定する場合はというふうに586行目にあるのですが、確かにそうなのだけれども、もう少し踏み込んでもいいのかなと思いました。といいますのは、港湾運送事業者の中では、既に港湾BCPというのは平成25年の10月には東日本大震災を受けて、特に地震、津波を対象としたガイドラインを(一社)日本港運協会のほうでつくって、そのBCPの策定のガイドラインに基づいて各港湾運送事業者さんが進めてきているという経緯がございます。それからまた、平成26年には新型インフルエンザが広がったということを受けて、やはりBCPをつくってきております。

いずれも、そのベースになるものは政府のほうの、例えば総合物流政策大綱ですとか、そういったものがあって、それを踏まえて(一社)日本港運協会のほうでもガイドラインをつ



くって、それにあわせて港湾運送事業者さんがBCPをそれぞれおつくりになるというような流れになってきておりますので、やはりここで言う港湾のBCP、それから、それとあわせての民間のほうでのBCPを今後さらに連携して、より充実させていく必要があるというように、もう一つ踏み込んでもいいのかなと思いました。特に(一社)日本港運協会のガイドラインでは、地震、津波に対してはBCPのガイドラインがありますけれども、台風、暴風雨については、今のところそういったガイドラインはつくっていない。今回の防災部会での提言が、今後検討していく上での、今後、ガイドラインをさらに充実させていく上での起点になると思っておりますので、もう少し踏み込んでいただいてもいいのかなと思いました。

それと最後に1点、パブリックコメントへの回答のところでは気になったところがございます。例えば6の6ページ、最後のページの34の意見に対する答え方なのですが、その意見というのは、今回の7月豪雨、流下土砂がいっぱい出て、それに対する対応、そういったことの対策の必要性を記載してはどうかという意見です。これに対する答えが災害復旧事業で迅速に対応しているところだと。確かにそうなのですが、多分、パブリックコメントを寄せた方というのは、それは重々承知の上で、この防災部会の答申の中でやっぱりどこか触れておいたほうがいいのではないかなということで、多分、意見を出されているのだろーと思います。そうしますと、実際、本文を読みますと、航路啓開についても記載しているところが幾つか、637行目とか、571行目とか、そういったところに記載されているので、そういったところでちゃんと受けていますよということを答え、回答のほうには書いてあげていたほうが、パブリックコメントを寄せた方に対して、よりわかりやすい回答になるのではないかなと思いました。

【部会長】 具体的なお意見、どうもありがとうございました。

【海岸・防災課長】 ご指摘、ありがとうございました。412行の技術開発に関するところ、理事がおっしゃるとおりなので、そこは加筆いたしたいと思います。それから、426行のところの停留場所について、わかりづらいということだと思しましたので、まず人、それから、資材ということで、人や資材の停留場所といった形で少し丁寧に説明したいと思します。それから、491行のフェリーターミナルのほうも運営者、おっしゃるとおりです。加えて、あと586行のところ、これはご指摘いただいた、まさにBCPの実効性の確保に関して、もう少し踏み込んで書くのが一番お答えになるのかなと思っております。現場をつかさどる業界の方からも取り組んでおられるということであれば、そこをもう少し意識し



て書きたいと思っています。

それから、パブリックコメント、すみません、理事がおっしゃるとおり、34番の答えは説明が不親切だったと思います。ちゃんとしっかりここで書いてありますよというところを丁寧に説明して、パブリックコメントでいただいたご意見に対して真摯にお答えしていきたいと思っています。ご指摘、ありがとうございました。

【部会長】 ありがとうございます。理事、よろしいですか。

【理事】 はい。以上で大丈夫です。よろしくお願いします。

【部会長】 それでは、お願いします。

【委員】 私のほうは手短で、ちょうど483から6のところ、そこは付け加えていただいて、ありがとうございました。「企業が安心して投資できる環境の整備に資するもの」というのは、これはいい表現ですよ。実際、前回、私が要塞にするのではないのですよねという話を申し上げたら、こういう言葉に翻訳していただいたということで、本質的な部分かなと思います。だから、この辺、私の意見としては十分反映していただいたかなと思います。全体的なトーンでいっても、特に私自身はそんなに違和感があるというものではないので、言葉の1つ1つを取り上げるとあるのかもしれないのですけれどもという感じですね。

【部会長】 反映していただいたということで、別に事務局から答えていただく必要はないですね。

【委員】 そうですね。私の場合、十分反映していただいたと理解していますので。

【部会長】 はい。それでは、次に行きたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。私からも細かいところだけになります。まず、61行目の直していただいたところですが、「歴史的に1世紀に一度の確率で」というところが、細かいですが、「過去のデータでは100年に1回程度の確率で発生する規模の局所的な海面水位」としていただくのがいいのかなと思いました。

あと、300行目のところ、これも直していただいたところですが、ここも304行目の「伊勢湾台風がもし21世紀末に発生したら」というところですが、これも正確には「21世紀末の気候変動条件下で発生したら」というふうにしたほうがいいのかなと思いました。

あとは、450行目ですが、これは委員が指摘されるかと思うのですが、強化する外力としてということで、風況の変化というのは強化しているということに

ならないような気がするので、「風速の増大」のほうがいいのかなど思ったのと、それと、ついでですけれども、その後ろのほうも変動量、潮位偏差の増大とか、波浪の増大とかと書いたほうが、その前が平均海面水位の上昇となっているので、それに合わせる形のほうがいいのかなと思いました。

【部会長】 ありがとうございます。

最後の2点は、これ、委員も多分ご指摘になるかもわかりませんので、前の点について、まずお答えいただいて、最後の部分は委員の意見をお聞きしてからお答えいただきたいと思いますが、表現をもう少しきちっと直しましょうということですが、事務局、いいですね。

【海岸・防災企画官】 ご指摘、ありがとうございます。まず、61行目と、それから、304行目のご指摘につきましては、委員のご指摘のとおり、わかりやすい記載に努めてまいりたいと思います。ここは部会長とご相談して表現の適正化を図ってまいりたいと考えております。

【部会長】 委員、いいですね。

【委員】 はい。ありがとうございます。よろしくお願いします。

【部会長】 はい。では、最後、先ほどの委員のご指摘のところも含めてご意見をいただければと思いますが、いかがですか。

【委員】 はい。わかりました。よろしくお願いします。まず、では、さっきの委員のお話で、確かに風況の変化は何となくなるとは、私も思いましたが、その後ろ、やっぱり潮位偏差の変動、波浪の変動だから、まあ、この並びだったらしようがないかなと、私はそういうふうに思っていました。

まず、それが委員のことと、あとほかに3つあるのですけれども、1つ目が私の意見に対して修正していただいた626行目のところになります。このとき、この修正に関しましては、国交省でCIMをやっている、さらにそれに傘をかぶせるような形でi-Constructionというのが出てきたのだろうと見て、私は思っていたので、そういうような意見をさせていただいたのですけれども、最近の国交省のホームページを見ると、また最近CIMに対しても何か新たな取り組みがあるので、i-Constructionでいいのか、CIMのままでもよかったのか、そこが悩ましいところです。i-Constructionでいいのか、CIMに戻すのかについては、事務局のほうにお任せしたいと思います。

あともう一つが、397行、12ページになりますけれども、景観の維持にも資するとい

うようなことが追加されたと思っていて、これはこれで確かにいいと思って賛成なのですが、景観の維持を加えるのであれば、その利用のところもやっぱり言っておいたほうがいいのではないかなと思っていて、そうすると「利便性の確保及び景観の維持にも資する」くらいのことがいいのではないかなと。特に港湾ですので利用というのがとても大事なことです。そういった利用の観点を入れていただけるといいかなと思いました。

あと、最後になりますけれども、「おわりに」の20ページの654行目で、官民が連携してということで、これは委員が前からおっしゃっていて、私もそうだなと思っていたのです。これを読んだとき、まあいいかなと思っていたのですが、私、別のところで官民とは何ぞや、産学民とは何ぞやという議論がありまして、そのときに官民とは、いわゆる行政と民間企業であるというような話が出たのです。ここで言う官民というのは、恐らく民間企業、行政と民間企業だけではなくて、何か市民も含めた形での自助、共助、公助の議論だろうと思うと、官民ではなくて、産官学民でもいいかなと思った次第です。特に今回のこの答申では、この技術開発だとか、あるいはまだわからない気候変動の話等も含まれるので、学もあっていい。要するに研究の部分もあっていいのではないかなと思って、産官学民でもいいかなと思った次第です。

以上4点になります。

【部会長】 ありがとうございます。

このi-Construction、CIMがいいかという話は、これは国交省の最近の動きを調べていただいて、事務局に最終的な判断をしていただきたいと思うのですが、事務局、いかがですか。

【海岸・防災企画官】 CIMについては、部会長のおっしゃるとおり、中で確認をした上で記載したいと思います。

それから、450行のところの、いわゆる気候変動における事象の書きぶりなのですが、今、委員から少しご意見をいただいたところではありますが、事務局としましては、潮位偏差の変動量とか、波浪の変動量、これは今、4省庁の会議で使われたワーディングと合わせた書き方にしております。ほかにもう少しいい書き方がないかなと考えてみたいと思います。

それから、風況の変化という観点で言いますと、確かに風が強いというニュアンスが伝わりにくいかなというところもありまして、ただ、設計する上で風向きとか、そういったファクターもあるので、全てを包含すると、こういった書き方なのかなと思って書いたところ

であります。委員、それから、最後、部会長とご相談しながら、この辺の記載ぶりは少し検討していきたいと思っております。

それから、396行目の景観の維持のところにつきましては、ご指摘のとおりでございますので、ここは修文を検討したいと思います。

それから、官民のところには産学官といった、もう少し幅広い枠組での挑戦の記載が必要ではないかというご指摘もありまして、ここは全体に及ぶところもございまして、中でもう一度、部会長と一緒に検討させていただければと思います。

以上です。

【部会長】 ありがとうございます。

まず、全般的に委員、どうですか。

【委員】 確認なのですが、ここで言う官民というのは、私の理解で、要するに行政と民間企業という形で、そういうイメージでよろしかったでしょうか。

【海岸・防災企画官】 一応、委員のおっしゃるとおりのイメージで、ここは記載をさせていただいたところでありまして。

【委員】 そうですね。わかりました。では、ご検討いただければありがたいと思います。

【部会長】 共助とか書いていますから、これはもう少し広い意味を持つのかなとは思いますが。風況の変化のところですが、どうでしょうか。委員、どう思われますか。

【委員】 それほど強い意見ではないので、そのままでもよいとは思いますが。

【部会長】 よろしいですか。

【委員】 ちなみに、つい最近終わった気候変動を踏まえた海岸保全のあり方検討委員会が出した提言書では、波浪の変動というと、時間で上がったたり下がったりする変動になって、おかしいだろうという話になって、波浪の変化という書き方になっていました。ここの文脈で言うと、やっぱり「波浪の増大」だと思いますけれども。

【海岸・防災企画官】 そういう意味で申しますと、外力の変化というところは今回のポイントですので、ご指摘のとおり、例えば波浪であれば、波浪の増加量とか増大だとか、そういった増えるというニュアンスがわかるような書き方にここを統一させていただきたいと思っております。

【部会長】 はい。では、そういうことでよろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。

【海岸・防災企画官】 風についても同様に風速の増大とか、そういった書き方で統一をさせていただきたいと思います。

【委員】 結構です。

【部会長】 先ほど官民連携の組織の話ですけれども、これは前からもっと大きな話として、ここのどういう連携の仕組みをつくるのか、組織的な枠組をつくるのかというのは、継続審議の対象になっているのですよね。今回、防災部会の中で書き込むということですので、この辺は官民連携の組織自体は相当大きな話になってきますね。ここだけ、防災のためだけに書き込むというのは、もう少し議論が要るかなという感じがしております。

その一方で、横浜でもそういう事例があるということであれば、その事例も踏まえた形で、文言は引き取らせていただいて検討して、芽が出てきたらフィードバックさせていただくことがあるかも知れませんが、そういう形で進めさせていただきたいと、そういうふうに思いますけれども、よろしいですかね。全体を通じてご質問やご意見の追加ということがありましたら、ご発言いただいたらありがたいのですが、最初に名前を言っていただいたら、ご指名させていただきますが、どうですか。よろしいですか。ご発言がないようですので、これは最後の部会ですので、議事全体を通じて何かご質問とかご意見がありましたらお願いしたいのですが、よろしいですか。

それでは、本日、各委員からいただいたご意見、答申への反映につきましては部会長に恐れ入りますが一任していただきたいと思います。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【部会長】 ご異議ございませんので、ご賛同いただいたものとさせていただきたいと思います。私と事務局の調整の上、防災部会の答申をとりまとめてまいりたいと思います。

以上で本日の審議は終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。

【高潮対策企画調整官】 部会長、そして委員の皆様、ありがとうございました。

最後に、港湾局長のより一言申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。この部会、昨年11月に設置させていただきました。本日まで計5回、開催をさせていただきました。委員の先生方におかれましては、ほんとうに長期間にわたりましてご審議を賜りまして、まことにありがとうございました。改めて心から御礼申し上げます。

今後、部会長におとりまとめいただく答申というのは、今後の港湾における総合的な防災・減災対策の基本的な方向性をお示していくものとなります。東日本大震災のときの教

訓としまして、「備えていたことしか役に立たなかった。備えていただけでは十分ではなかった」という教訓があります。一方、備えは役に立つということでございますので、今回も政府一丸となって防災・減災、強靱化に取り組む中で、この答申の内容をしっかりと備えに向けて具体化してまいりたいと思っております。引き続きご指導、ご鞭撻のほど、何とぞよろしく願いいたします。

なお、改めましてではございますが、活発なご審議とご討議を賜りましたことに改めて感謝を申し上げまして、御礼のご挨拶とさせていただきます。まことにありがとうございました。

【高潮対策企画調整官】      ありがとうございました。

本日の議事要旨の作成につきましては、部会長にご相談した上で、事務局のほうで整理をさせていただきます。また、議事録について、後日、委員の皆様にご確認をお願いしたいと存じます。

それでは、以上をもちまして本日の第5回防災部会を閉会いたします。皆様、どうもありがとうございました。

了