

行政からの報告

1. 運輸防災マネジメントの推進について
2. 千葉県北西部の地震への対応等について
3. 鉄道車内傷害事件等の発生を受けた対策について
(参考) 軽石に関する現状と国土交通省の対応

令和4年2月7日

国土交通省大臣官房運輸安全監理官

増田 直樹

1. 運輸防災マネジメントの推進について

自然災害の頻発化・激甚化

近年、**自然災害が頻発化・激甚化**している。



① 地震

平成 23 年 3 月: 東日本大震災、平成 28 年 4 月: 熊本地震、
平成 30 年 9 月: 北海道胆振東部地震、令和元年: 山形県沖の地震

➡ **震度 6 弱以上の地震が相次いで発生**



平成28年熊本地震
土砂災害の状況

② 風水害

平成 30 年 7 月豪雨(西日本豪雨)、平成 30 年 9 月の台風 第21 号、
令和元年 9 月の房総半島台風(台風第 15 号)、
令和元年 10 月の東日本台風(台風 第19 号)、令和2年7月豪雨

➡ **毎年発生して各地に甚大な被害**



令和元年東日本台風
千曲川における浸水被害

③ 洪水発生確率の上昇

地球温暖化により、気温上昇が最大のシナリオでは、今世紀末の
洪水発生確率は1951 年～2011 年の平均と比較し**約 4 倍と予測**

④ 巨大災害

今後発生が懸念される**南海トラフ地震や首都直下地震**といった
巨大災害のリスクも懸念

近年発表された特別警報と被害

No.	特別警報等	主な被害等の概要
1	平成30年7月豪雨 (西日本等) (福岡、佐賀、長崎、広島、鳥取、岡山、他11府県)	鉄道：【運行】32事業者115路線運休(最大時) 【施設】 呉線等で土砂流入・盛土崩壊、橋梁流失、橋脚傾斜等 自動車：【運行】バス：133事業者、424路線運休(最大時) 海事：103事業者126航路運休 航空：欠航便数286(最大時)
2	令和元年台風第19号 (令和元年東日本台風) (10月) (静岡、神奈川、東京、埼玉、群馬、山梨、長野、茨城、栃木、新潟、福島、宮城、岩手1都12県)	鉄道：【運行】 首都圏・中京圏等の鉄道の大規模な計画運休 新幹線1事業者1路線、在来線7事業者18路線運転見合わせ 【施設】 北陸新幹線車両センター車両、電気設備浸水 等 自動車 バス：【運行】34事業者80路線運休等【施設】2事業者で営業所浸水被害 タクシー：【施設】 39事業者車両浸水 トラック：【運行】4事業者全国的に集配遅延等 【施設】 59事業者で営業所、車両等浸水被害 海事：【運航】144事業者184航路で運休又は一部運休 【施設】1事業者の運航管理事務所冠水 等 航空：【運航】 空港の着陸制限実施等 、欠航便数1011(最大時)
3	令和2年7月豪雨 (熊本、鹿児島、福岡、佐賀、長崎、岐阜、長野 7県)	鉄道：【運行】12事業者22路線運転見合わせ 【施設】 9事業者13路線、橋梁流失、車両浸水、駅線路冠水等 自動車 バス：【運行】35事業者運休等【施設】 1事業者浸水被害(26両) タクシー：【運行】35事業者運休等【施設】 15事業者浸水被害(78両) トラック：【施設】 8事業者浸水被害(14両) 海事：【運航】6事業者6航路運休 等 航空：【運航】欠航便数35(最大時)

経緯・概要

◆趣旨

従来の運輸安全マネジメント制度では、主としてヒューマンエラーを起因とした事故の防止を目的としてきたが、近年の自然災害の激甚化に伴い、**運輸事業における自然災害対応力の向上が重要**になっていることから、令和2年7月より自然災害に起因する事故の防止について推進。



運輸安全マネジメント評価の様子

◆具体的な推進施策

- 大雨による新幹線やバスの水没、鉄道障害に伴う滞留者の発生等、多数の自然災害が発生していることを踏まえ、**令和2年7月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」及び「運輸防災マネジメント指針」を作成・公表、令和3年2月に「運輸防災マネジメント指針の解説」を作成・公表**
- 運輸安全マネジメント評価の際には、この指針に従い、**運輸事業者の災害への対応に関する取組状況を聴取し、改善に向けた評価を実施**（令和2年7月以降試行的に実施。令和2年度、3年度は緊急事態宣言の影響により実施回数が大幅に減少したため、令和4年度から本格実施予定）。
- 防災に関する**セミナーやシンポジウムを実施**し、防災意識の啓発や取組を促進。また、独立行政法人自動車事故対策機構等から認定申請のあった防災マネジメントセミナーについて、運輸安全マネジメント制度の浸透・定着に有効なセミナーとして認定（令和3年10月）。



安全統括管理者会議の様子

運輸防災マネジメントのポイント

1. 災害別の被害想定

- 災害発生時の自社施設について、**どの程度の被害が発生するかをハザードマップで確認し、事業への影響度を想定**



ハザードマップ例

2. 被害想定を踏まえた平時の備え

(1) 施設の改善

- 施設の耐震補強、代替施設の確保、非常電源の配備、防災品・燃料の備蓄等

(2) 災害発生時の対応に関する対応手順・マニュアルの整理

- 社員の安否、営業所・運行車両等の被害、他の交通事業者の運行状況、駅等の滞留者の状況を確認する手順について整理
- 利用者に対する運行情報(計画運休、運休、再開)の提供方法、代替輸送のための調整方法、優先的に再開すべき路線等の整理

(3) 関係機関との連携、訓練の実施

- 自治体との災害協定の締結、災害対応に関する職員の訓練・教育の実施、過去の教訓、同業他社の事例を踏まえた取組への反映

自然災害リスク評価の一般的な手順

STEP 1 自然災害の種類・程度を想定

事業者（本社、営業所等）の地理的位置・立地及び運行（航）エリアを対象に自社が遭遇する恐れのある自然災害ハザード（脅威）の種類・程度をハザードマップ、過去の被災経験・状況等を活用して特定

★ハザードマップは、国土交通省、地方自治体等が公表しているもの活用。過去の被災経験の内容も再確認。

STEP 2 事業者及び社会インフラの被害を想定・事業への影響を見積る

STEP1の情報をもとに、事業者の本社、営業所、施設、車両・船舶・機材等と運行（航）エリアに関して、発生する被害（規模・程度等）を想定し、事業への影響を見積もる。

★営業所、施設等の耐震基準、地盤の強さ、想定浸水深、海面の高さ、がけ崩れの恐れ等を確認。

★事業者の被害としては、①人的被害、②物的被害、③社会インフラ被害に分けて整理。

STEP 3 事前の備えから事後の対応までの対策検討(対応すべき課題を特定)

STEP 2の結果に基づき事前の備えから事後の対応まで対策(内容・レベル、ハード面、ソフト面の両面)を検討。事前の備えは、①計画的装備、②緊急連絡網、③防災マニュアル、④事業継続計画、⑤タイムラインを検討・決定。事後の対応は、初動対応と再開・復旧等を検討・決定

★事業への影響度（重要度）、費用対効果、社会的重要性等を考慮して短期、中長期的な計画に分けて検討。

STEP 4 対策を実行

STEP 3の結果に基づき事前の備え、事後の対応を実行 → 訓練等を通して検証し見直し・改善

【参考】重ねるハザードマップ、わがまちハザードマップ

出典：ハザードマップポータルサイトホームページ (<https://disaportal.gsi.go.jp/>)

重ねるハザードマップ

～災害リスク情報などを地図に重ねて表示～

○洪水・土砂災害・高潮・津波のリスク情報、道路防災情報、土地の特徴・成り立ちなどを地図や写真に自由に重ねて表示できます。

わがまちハザードマップ

～地域のハザードマップを入手する～

○各市町村が作成したハザードマップへリンクします。地域ごとの様々な種類のハザードマップを閲覧できます。

閲覧できる情報

洪水浸水想定区域
河川氾濫により浸水が想定される区域と浸水深が閲覧可能。想定最大規模と計画規模があります。

もしもの時の 予備が大切！

道路冠水想定箇所
アンダーパスなど、大雨の際に冠水し、車両が水没するなどの重大な事故が起きる可能性がある箇所。

緊急輸送道路
災害直後から、救難・救助・物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な道路。

事前通行規制区間
大雨などで土砂崩れや落石の恐れのある箇所について、規制の基準を定めて、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間。

【その他に閲覧できる情報】

- ・ため池浸水想定区域
- ・治水地形分類図
- ・津波浸水想定
- ・明治期の低湿地
- ・土砂災害警戒区域等
- ・活断層図
- ・土砂災害危険箇所
- ・火山基本図
- ・予防的通行規制区間
- ・火山土地条件図
- ・過去から現在までの空中写真
- ・色別標高図
- ・土地条件図
- ・自由な色別標高図
- ・沿岸海域土地条件図
- ・大規模盛土造成地

必要な情報を自由に重ねあわせる

防災に役立つ情報を一元的に閲覧できます

閲覧できる主な情報

<p>洪水ハザードマップ</p> <p>河川が氾濫した時に想定される浸水域や浸水深、避難場所等を表示</p> <p>東京都大田区洪水ハザードマップ</p>	<p>内水ハザードマップ</p> <p>下水道等の排水能力を超えた大雨の際に想定される浸水域や浸水深を表示</p> <p>東京都港区浸水ハザードマップ</p>	<p>高潮ハザードマップ</p> <p>台風等の影響により、海水が堤防を越えて浸水が想定される地域と浸水深を表示</p> <p>山口県下関市高潮ハザードマップ</p>	<p>火山ハザードマップ</p> <p>火山噴火により噴石、火砕流、融雪型火山泥流等の影響が及ぶ範囲を表示</p> <p>北海道白老町博前山火山防災マップ</p>
<p>津波ハザードマップ</p> <p>津波が陸上に押し寄せたときの浸水域や浸水深を表示</p> <p>高知県高知市津波ハザードマップ</p>	<p>土砂災害ハザードマップ</p> <p>土砂災害（急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり）の発生危険地域を表示</p> <p>栃木県大田原市土砂災害ハザードマップ</p>	<p>ため池ハザードマップ</p> <p>ため池が決壊した時に想定される浸水域や浸水深等を表示</p> <p>青森県むつ市ため池ハザードマップ</p>	<p>震度被害(ゆれやすさ)マップ</p> <p>地震時の、震度などの揺れの大きさを表示</p> <p>静岡県三島市揺れやすさ・防災マップ</p>

※全国の市町村が作成したハザードマップを地図や災害種別から簡単に検索することができます。

身のまわりの災害リスクを簡単に調べることができます！

<https://disaportal.gsi.go.jp/>

※ハザードマップポータルサイトホームページから登録なしで利用できます。

ハザードマップ

検索



STEP 1 自然災害の種類・程度を想定

※以下のリスク評価の手順は一例であり、網羅的なものではない。

事業者(本社、営業所、運行エリア)の地理的位置、立地等から**自社が被災する恐れのある**自然災害の種類・程度をハザードマップ、過去の被災経験等を活用して特定。

事業者の設定

◆ 社名 : ○○運送 貨物自動車運送事業者

【A営業所】◆営業所建屋:昭和54年建造

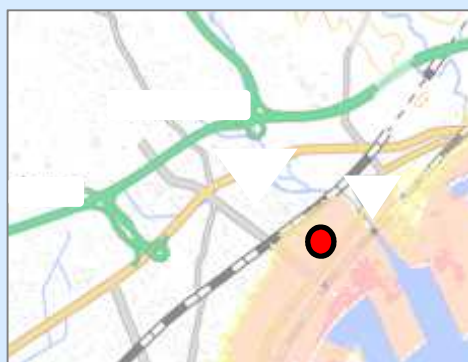
◆保有車両:トラック100両(営業所の同一敷地内に駐車)

◆地下燃料タンク:1,000ℓ(電動式ポンプ)、非常用発電機なし

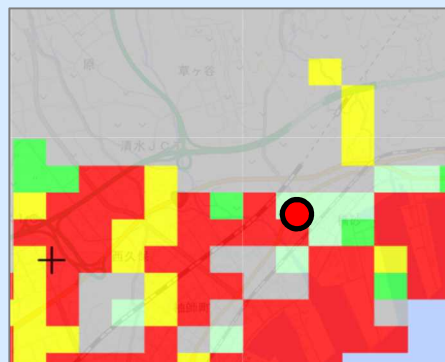


【A営業所のハザード】⇒「重ねるハザードマップ」より

津波予想



液状化予想



想定される災害の程度

種類	程度
地震	震度 6 強
津波	高さ5~10m 到達時間:約15~20分
液状化	大

自然災害リスク評価のデモンストレーション②

STEP 2 自然災害の被害想定・事業への影響を見積もる

ハザードマップ等により把握したハザードに基づき自然災害の被害を想定し、事業への影響を見積もる。

【A営業所】 種類・程度：地震：6 強、津波：高さ5～10m、到達時間15～20分、液状化リスク：大

被害の区分	被害想定と事業への影響	被害程度	事業への影響度
人的被害	経営管理層被災 運行管理者被災 ドライバー被災	甚大	大
物的被害	営業所建屋：半壊、津波による浸水 駐車場：一部地割れ、津波による浸水	壊滅的	大
	車両：津波による浸水、流出、転覆	甚大	大
社会インフラ被害	電気：停電による運行管理機能喪失 →地下燃料タンク用ポンプの不稼働 等	甚大	大
	水道：断水→トイレ使用不可	甚大	小
	ガス：使用不可	甚大	小
	通信：固定電話、携帯等の通信網の断絶	甚大	大
	燃料：軽油入手困難	—	大
	道路：一部崩落等による不通	—	大

自然災害リスク評価のデモンストレーション③

STEP 3 事前の備えの内容検討

被災可能性のある自然災害の種類、被害想定・事業への影響から、事前の備えを検討。
 (→ 対応すべき課題を特定)

【A営業所】

	課題	重要度	対策	費用	採用	備考
ハード対策	営業所耐震対策	大	営業所の建替	大	○	移転とセットで対応
			耐震補強	中	×	津波対策不十分
	営業所津波対策	大	営業所移転	大	○	次期建て直し時期
	車両対策	大	保険の加入	中	○	
	停電対策	大	非常用発電機設置	中	○	
	代替通信手段確保	大	代替通信手段配備	中	○	具体的な機種を選定
ソフト対策	運行管理データ	大	サーバーのクラウド化	中	○	
	運転予備要員の確保	大	バックアップ体制	小	○	他の営業所との連携
	対応手順、体制の整備	大	対応マニュアル・BCP策定	中	○	
	訓練の必要性	大	自然災害対応訓練の実施	小	○	本社との連携

STEP 4 重要度、費用面や取り組みの容易さ等を勘案し、優先順位で実施。

2. 千葉県北西部の地震への対応等について

千葉県北西部の地震概要及び被害状況について

【地震概要】

- ・発生日時: 令和3年10月7日 22時41分
- ・震源地: 千葉県北西部
- ・規模: マグニチュード5.9(暫定値)

【被害状況等】

- ・人的被害: 重傷4名、軽傷39名
- ・公共交通機関: 日暮里舎人ライナーで脱輪が発生したほか、首都圏の鉄道各線が一時運行停止
(揺れの小さい地域の路線から順次徐行運転等で再開。)

地震発生時における対応について

○今回の地震の際に対応した、旅客滞留状況に応じた終電時刻以降の運行継続、滞留発生駅へのタクシー優先配車、列車ホテルの手配等は、滞留解消に効果的であった。(8日3時AM頃には滞留はほぼ解消)

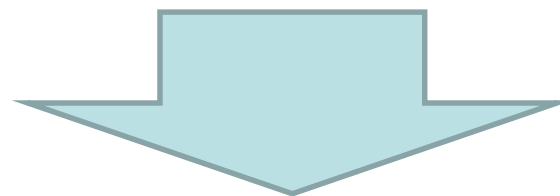
⇒今回は発災規模が大きくなかったこともあり、比較的早期に終息。今後も災害規模や復旧見込み等を踏まえて、必要な情報提供・対応を実施することが必要。

○駅周辺の帰宅困難者の状況については、消防庁や警察庁からの情報を入手することが効果的であった。

⇒地元警察・消防との間でも、災害初期段階から情報共有できるよう、平素から連携を深めておくことが必要。

首都直下地震帰宅困難者等対策検討委員会の開催について(内閣府防災)

- 平成23年3月11日の東日本大震災により、首都圏では約515万人が帰宅困難となり、社会的に注目を集め、対策の必要性が再認識された。
- 平成23年に首都直下地震帰宅困難者等対策協議会を設置し、「一斉帰宅抑制の基本方針」と5つのガイドラインを策定し、一時滞在施設の確保などその実効性を確保するための施策に取り組んできた。



近年、鉄道など公共交通機関の耐震対策の進展や、スマートフォンの普及などデジタル化の進展により個人への情報提供方法が多様化してきたこと等を踏まえ、被災状況や公共交通機関の運行状況等に応じた帰宅方法等について検討することとする。

本検討委員会において、被災状況や公共交通機関の運行状況等に応じた帰宅方法等を検討し、今後の帰宅困難者対策の方向性を示す。

第1回を令和3年11月19日(金)に開催。

3. 鉄道車内傷害事件等の発生を受けた 対策について

鉄道車内における傷害事件の発生を受けた対応については、2021年8月6日の小田急線車内傷害事件を受けて別紙をとりまとめ、各鉄道事業者や国土交通省において対策を進めていたところである。しかしながら、その後の同年10月31日の京王線車内傷害事件等を受け、国土交通省では、再度JR、大手民鉄、公営地下鉄等の鉄道事業者と意見交換を行い、線区や車両等の状況を踏まえた取組として、別紙に加え、以下の対策を追加し、順次実施することとする。

➤ 乗客の安全な避難誘導の徹底

- ・ 複数の非常通報装置のボタンが押され、かつ内容が確認できない場合は緊急事態と認識し、安全を確保するため、防護無線の発報等により他の列車の停止を図るとともに、当該列車についても速やかに適切な箇所に停止させることを基本とする。
- ・ 駅停車時にホームドアと列車のドアがずれている場合の対応として、ホームドアと列車のドアの双方を開け乗客を安全に誘導・救出することを基本とする。

(11/2開催の緊急安全統括管理者会議指示事項)

➤ 各種非常用設備の表示の共通化

- ・ 非常通報装置に加え、車内の非常用ドアコックやホームドアの取扱い装置についても、路線の特性や装置の機能に応じ、ピクトグラムも活用した表示方法の共通化について検討・実施する。

➤ 利用者への協力呼びかけ

以下の事項について、利用者への協力を呼びかける。

- ・ 乗車時に非常通報装置の位置を確認すること
- ・ 非常時には躊躇なく非常通報装置のボタンを押すこと

➤ 車内の防犯関係設備の充実

以下の事項について、費用面も考慮しつつ、必要な基準の見直しや費用負担のあり方も含め検討を開始する。

- ・ 車両の新造時や大規模改修時における車内防犯カメラの設置(録画機能のみであるものを含む)
- ・ 映像や音声により車内の状況を速やかに把握できる方法等(非常通報装置の機能向上等)

➤ 手荷物検査の実施に関する環境整備

- ・ 本年7月に改正された鉄道運輸規程に基づき、危険物の持込みを防ぐために必要に応じて手荷物検査を実施することについて旅客等に対し理解と協力を求めるとともに、車内への持込みが禁止されている物品についてのわかりやすい周知を図る。また、不審者を発見した場合の対処、検査のノウハウの共有、訓練の実施等について、警察との連携を図る。

※令和3年9月24日鉄道局公表資料

2021年8月6日に発生した小田急線における車内傷害事件を受け、国土交通省では、JR・大手民鉄・公営地下鉄等の鉄道事業者と意見交換を行い、線区や車両等の状況を踏まえた取組として、以下の対策をとりまとめ、順次実施。

警備の強化（見せる警備・利用者への注意喚起）

- 駅係員や警備員による駅構内の巡回や車内の警戒添乗等の実施
- 業界共通のポスターや車内アナウンス等を活用した警戒警備の周知
- 車内や駅構内の防犯カメラの増備
- 警察との連携の強化



警備員による巡回 画像解析（置き去り検知）

被害回避・軽減対策

- 最新技術を活用した不審者や不審物の検知機能の高度化
 - ・防犯カメラ画像の解析などによる不審者・不審物の検知機能について、AIを含む最新技術を活用した機能の高度化や技術の共有化等を検討（最新技術の活用状況等について関係者間で共有）
- ピクトグラムも活用した非常通報装置等の車内設備の設置位置や使用方法のよりわかりやすい表示
- 指令を含む関係者間のリアルタイムの情報共有
 - ・スマホやタブレットの活用
 - ・非常時映像伝送システムの活用 等
- 防護装備品や医療器具類等の整備
- 車内事件発生時における現場対応力を向上させるための社員の教育・訓練の実施及びマニュアル等の見直し

※具体的な方策の検討・実施に向けては安全統括管理者会議等を活用

（安全統括管理者：鉄道事業法に基づき、各鉄道事業者が選任する安全の責任者（副社長、専務・常務取締役等））

<参考>車内への携行品に関する関係法令の整備

- ・適切に梱包されていない刃物の持ち込みについては、省令改正（平成31年4月施行）により禁止
- ・手荷物検査の実施については、省令改正（令和3年7月施行）によりその権限を明確化



注意喚起ポスター
（9月24日より順次掲載開始）



非常通報装置の設置例

鉄道事業者と警察による合同訓練の実施状況について

参 考

※令和3年9月24日鉄道局公表資料

2021年8月6日の小田急線車内傷害事件や10月31日の京王線車内傷害事件の発生を受け、すべての主要な鉄道事業者※において、警察等の関係機関と合同で非常事態の発生を想定した訓練を実施済みまたは実施予定

※JR旅客各社、大手民鉄、公営等地下鉄事業者(31社局)

(合同訓練の実施状況:11月26日時点)

- ・小田急線車内傷害事件(8月6日)以降、主要な鉄道事業者において86件の合同訓練を実施済みであるほか、年内にも100件以上の合同訓練を実施予定(1月以降にも合同訓練の実施予定あり)

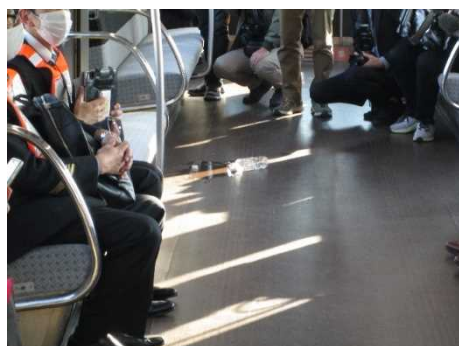
(合同訓練の主な実施内容)

- ・車内で不審者が刃物を振り回すことや液体を散布することを想定した対応訓練
- ・さすまたや防護盾等の装備品の使用方法に関する訓練
- ・ホームドアの機能や緊急時の取扱いなど鉄道側の設備に関する説明を含めた避難誘導訓練

合同訓練の実施例・実施状況



11/24 東京メトロ・大塚警察署
(車内で不審者を取り押さえる訓練)



11/18 近畿日本鉄道・名張警察署等
(車内で液体が撒かれたことを想定した訓練)



11/30 JR東日本・渋谷警察署
(さすまたの使用方法等に関する訓練)



11/22 東武鉄道・板橋警察署
(乗客の避難誘導に関する訓練)

(参考) 軽石に関する現状と国土交通省の対応

軽石発生の原因と現状

1. 発生とその概要

- 「福德岡ノ場」(ふくとくおかのば)は、南硫黄島の北東約5kmにある海底火山。(過去に1914,1986,2005,2010年に噴火を確認)
- 令和3年8月13日からの噴火により発生したとみられる軽石が太平洋を漂流し、沖縄県や鹿児島県奄美地方の島々に漂着。(8月下旬以降、噴火は認められないものの、引き続き、活発な火山活動が継続)



福德岡ノ場の現状(2021年12月27 海保撮影)



福德岡ノ場の周辺海域で採取した軽石(気象庁撮影)



2. 港への漂流・漂着の現状 (2月1日9時時点)

- すでに解消したものも含め、計90港で確認。
(沖縄県38港、鹿児島県37港、東京都9港、静岡県4港、宮崎県1港、高知県1港)

3. 定期旅客船の運航への影響

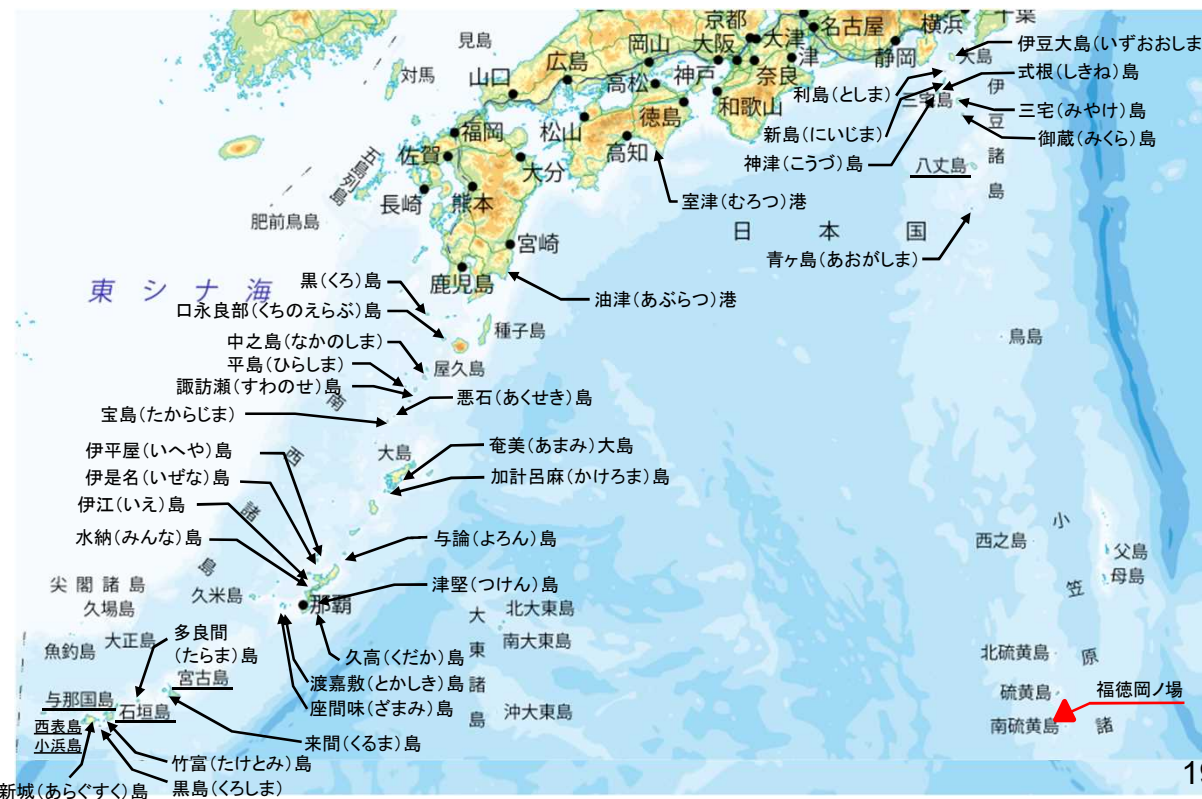
○運休・減便が発生中の航路(2月1日9時時点)

- ・沖縄本島～久高島(くだかじま)

○運休等していたが、現在は運航を再開している航路(2月1日9時時点)

- ・奄美大島～加計呂麻島(かけろまじま)
- ・沖縄本島～伊平屋島(いへやじま)
- ・沖縄本島～伊是名島(いぜなじま)
- ・沖縄本島～伊江島(いえじま)
- ・沖縄本島～水納島(みななじま)
- ・沖縄本島～渡嘉敷島(とかしきじま)
- ・沖縄本島～津堅島(つげんじま)

※運航状況は軽石の状況により日々変化している。



国土交通省の対応状況

- ① 海上保安庁の航空機により軽石の漂流状況を継続的に確認。
これまでに沖縄県や鹿児島県の奄美地方の島々のほか、高知沖や伊豆諸島でも漂流を確認。
航行する船舶等への注意喚起や自治体・関係機関へ情報を提供中。
気象庁ホームページでも海底火山の状況を情報提供。
- ② 海事局から、海運事業者等に対し、随時注意喚起。
軽石の影響によりフェリー等が運航できない航路については、港の変更や使用可能なバースに着岸できる小型船への変更を随時に認可する等、住民の移動手段の確保に柔軟に対応。
- ③ 港湾等の軽石について、港湾管理者等の自治体による軽石の除去について支援。
※災害復旧事業について交付税措置も加味した実質的な地方負担は1.7%未満 ※令和3年度補正予算にて60億円程度計上
- ④ 九州地方整備局及び沖縄総合事務局から鹿児島県、沖縄県に対しリエゾンを派遣。
港湾局及び全国の地方整備局等からTEC-FORCEを現地に派遣し、軽石回収に関する技術支援を実施。
- ⑤ 与論港では、石油タンカー等の入港支援を実施。
※荷役作業中、汚濁防止膜を設置し、サンドポンプで除去するなどの技術支援を実施。
- ⑥ 港湾管理者(沖縄県)からの要請を受け、国が運天港の港湾施設の一部を管理し、軽石対策を支援。民間の災害協力団体の協力により、流入防止及び除去を実施中。
- ⑦ 今後の広域的な軽石の漂流・漂着に備えて以下の取り組みを実施中。

【港湾局】

(海洋環境整備船の派遣)

- 三大湾への軽石接近等に備え、地方整備局が民間の災害協力団体の協力を得て、海洋環境整備船等による軽石の除去体制を構築中。

(伊豆諸島や東京湾・大阪湾への軽石漂着等に備えた対応)

- 各港湾管理者等と連絡調整会議を開催し、軽石除去に関する支援制度の積極的な活用等を周知。
- 東京湾・大阪湾への軽石接近等に備え、作業船及びオイルフェンスによる軽石除去訓練等を実施。

(軽石回収技術の検討)

- 漂流軽石の効果的な回収技術の検討を行うため、水産庁と連携し、「漂流軽石回収技術検討WG」を11月5日に設置。
11月16日、中間とりまとめ公表。11月26日の第3回WGにおける議論も踏まえ、11月30日に公表。

【海事局】

- 沖縄等の事業者から、運航の可否判断やストレーナーの清掃頻度等、軽石対策を行う際の参考となる情報を収集し、「軽石被害防止に向けた安全運航のポイント」及び「海運事業者における軽石対策事例集」を取り纏め、11月30日に公表したの続き、製造事業者団体と協力して小型船の軽石対策を取り纏め、12月22日に公表。

- ⑧ 観光庁HPおよびSNSにおいて、沖縄県と連携し、軽石による観光への影響について、旅行者に向けて情報を発信。



小笠原 母島沖 1/28 海保撮影



航海後のストレーナーの様子
(エレメントの目に詰まる軽石)



沖縄本島(運天港) 12/16撮影



運転港(沖縄)における軽石回収の状況



神津島港のオイルフェンス設置状況
設置延長: 約900m
11月18日設置