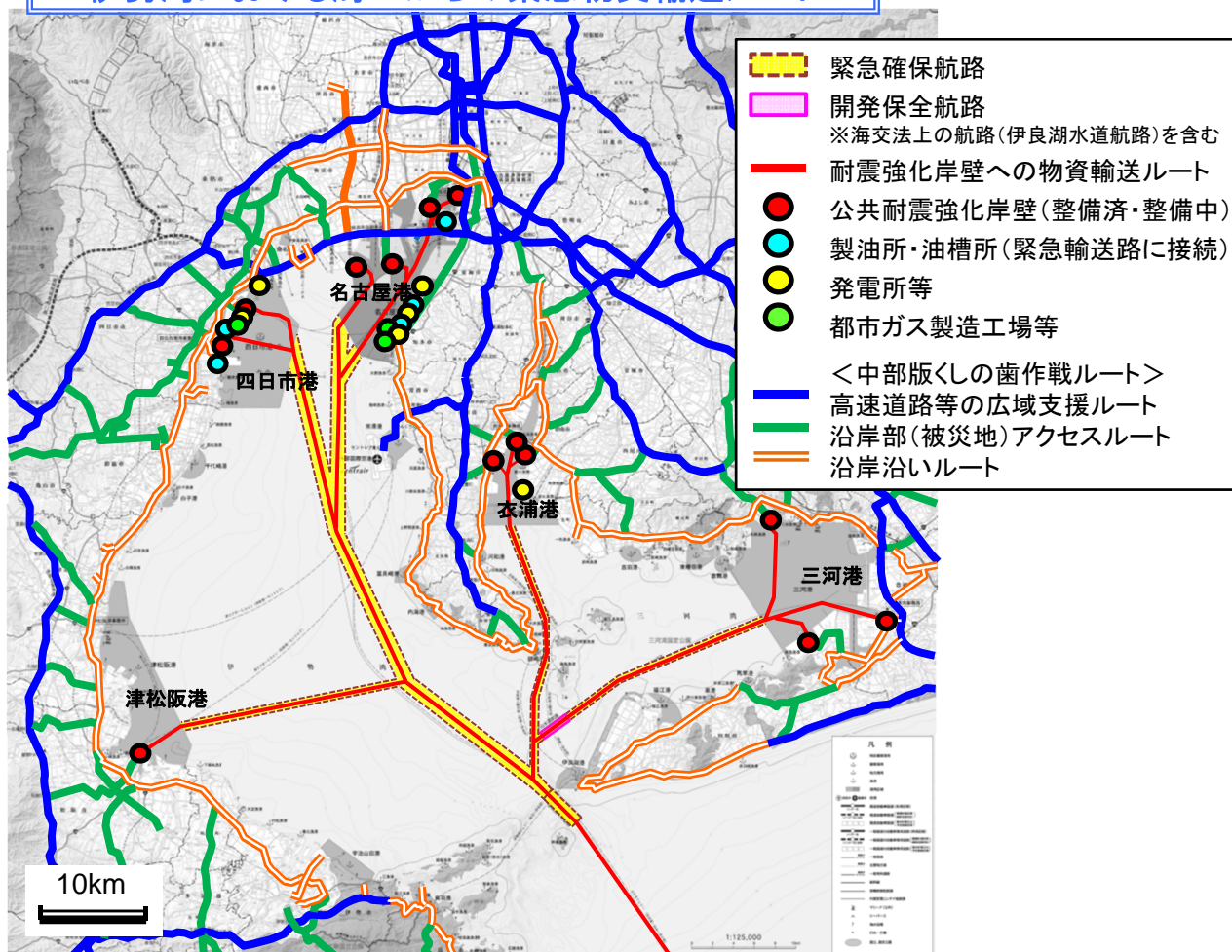


伊勢湾港湾機能継続計画(伊勢湾BCP)

～緊急確保航路等航路啓開計画～

伊勢湾における海上からの緊急物資輸送ルート



■ 緊急確保航路とは

東日本大震災の教訓を踏まえ、港湾法が改正(平成25年6月)され、一般水域のうち災害が発生した際に、障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある水域について、同法改正を踏まえ緊急確保航路として政令指定(平成26年1月)された。

■ 『くまで』作戦とは

緊急物送ルートのうち、海上輸送部分を“くまでの柄”の部分、耐震強化岸壁から背後被災地へ向けての陸上輸送部分を“くまでのかぎ爪”の部分に見立てるとともに、海上に流出したガレキを掻き集めて航路啓開する意味合いを込めて『くまで』作戦と命名。



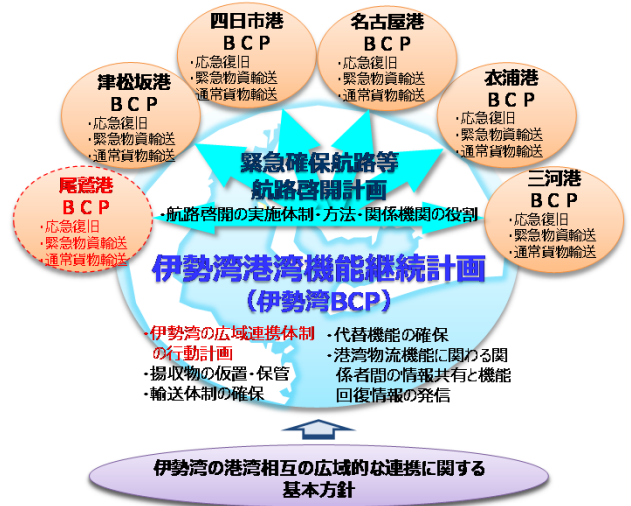
伊勢湾『くまで』作戦

1 伊勢湾BCPの考え方

■伊勢湾BCPの目的

○南海トラフ地震等の大規模・広域災害に対して、伊勢湾内の広域連携※により緊急物資輸送や港湾物流機能の早期回復を実現することを目的として、伊勢湾港湾機能継続計画（伊勢湾BCP）を策定。

※広域連携とは、応急復旧に向けた航路啓開の優先順位、資機材の調達、機能回復情報の発信など、港湾相互の広域的な連携を図るもの



2 港湾機能の回復目標

■緊急物資輸送（燃料供給含む）

目標時間	回復目標
発災後 3日以内	○湾内各港への最小限の海上輸送ルートの確保
発災後 7日以内	○緊急物資輸送ルートの拡充 (製油所・油槽所、LNG基地（電気、ガス）が立地する港湾への海上輸送ルートの確保を含む)

■通常貨物輸送

○一般貨物については、港湾BCPを踏まえ、緊急物資が落ち着いた段階からの再開を目安とし、コンテナ貨物については、発災後7日以内の再開を目安。

3 緊急物資輸送ルート確保の手順

○耐震強化岸壁をはじめ、使用可能な公共岸壁までの緊急確保航路の啓開及び港湾内の啓開を行い、緊急物資輸送ルートを確認する。



3日 携帯電話 概ね回復

4日 電気、固定電話 概ね回復

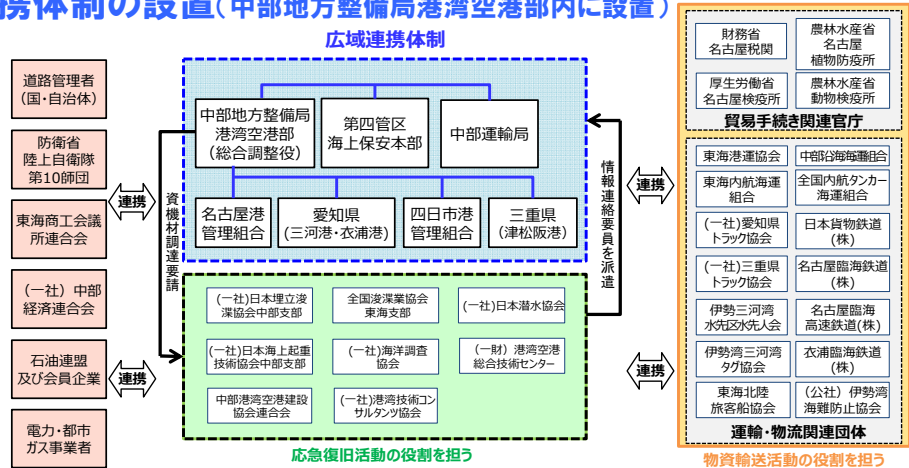
7日以降

水道 1ヶ月後 概ね回復

4 伊勢湾の広域連携体制の行動計画

■ 伊勢湾BCP協議会広域連携体制の設置(中部地方整備局港湾空港部内に設置)

- 大規模災害が発生、または発生が見込まれる場合に設置。
- 港湾相互の広域的な連携を図るために必要な情報共有、優先順位の設定、港湾相互の連携等の各種対応に向けた調整を行う。



■ 被害状況調査

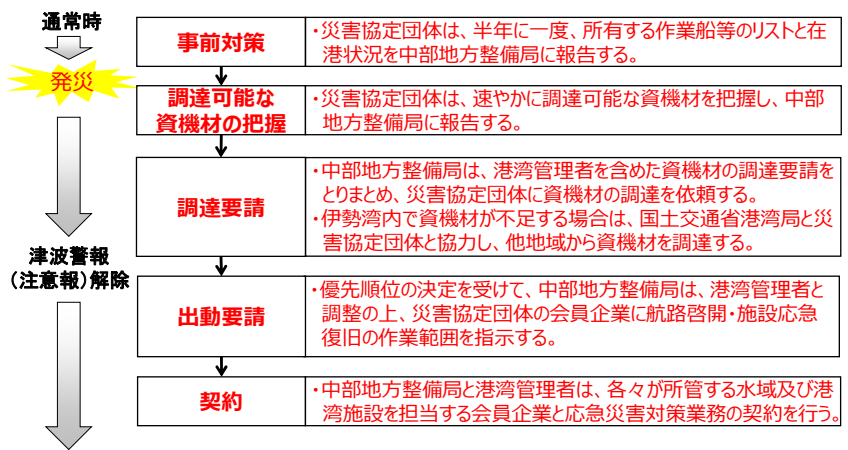
- 伊勢湾BCP協議会の構成機関は、速やかに被害状況等の情報収集を行う。
- 津波注意報・警報解除前について、監視カメラやヘリコプター等の手段により情報収集する。



■ 資機材の調達

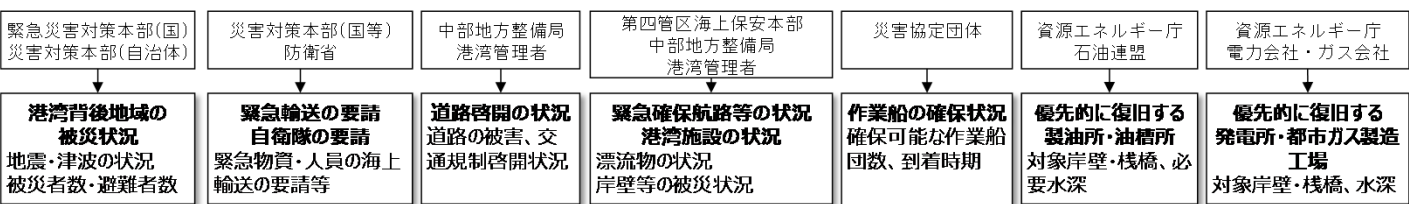
【資機材の調達の手順】

○ 中部地方整備局は、包括協定に基づき、災害協定団体に資機材の調達を依頼する。



■ 優先順位の設定

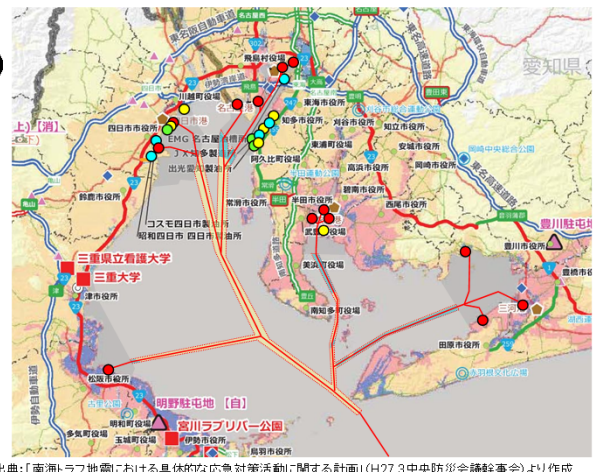
○ 優先的に確保すべき海上輸送ルートについては、被災地の状況、国や自治体等の要請、道路の状況、緊急確保航路等・港湾施設の状況、作業船の確保状況、製油所・油槽所及び発電所・都市ガス製造工場等を総合的に勘案し、広域連携体制において協議・調整して決定。



広域連携体制 緊急確保航路等の優先順位 (優先的に確保すべき海上輸送ルートの協議・調整)

広域連携体制において収集した情報を総合的に勘案し復旧を優先する対象施設(耐震強化岸壁、製油所・油槽所、発電所・都市ガス製造工場)と対象航路(港内航路、緊急確保航路等)を協議・調整して決定する。

- 緊急確保航路等(水深20m未満)
- 緊急確保航路等(水深20m以上)
- 耐震強化岸壁
- 製油所・油槽所 ※緊急輸送路に接続
- 発電所等
- 都市ガス製造工場等
- 耐震強化岸壁への物資輸送ルート
- 想定震度7域
- 想定津波浸水域
- 広域物資輸送拠点
- 航空搬送拠点候補地
- 海上輸送拠点
- 進出拠点
- 広域進出拠点 (名称の下線は、中核給油所が有)
- DMAT参集拠点候補地 (名称の下線は、中核給油所が有)
- 航空機用救助活動拠点候補地



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」(H27.3中央防災会議幹事会)より作成

各港湾BCPの目標 岸壁の目標復旧時期、必要水深

製油所・油槽所、発電所、都市ガス製造工場の航路啓開目標 製油所・油槽所 LNG火力発電所 石炭火力発電所 都市ガス製造工場

5 緊急確保航路等航路啓開計画

○大規模時災害時に緊急確保航路・開発保全航路の啓開を迅速に実施するため、広域連携による航路啓開の具体的な**実施体制や手順**を定めた。

■ 航路啓開範囲(緊急物資)

○暫定水深、暫定航路幅の考え方

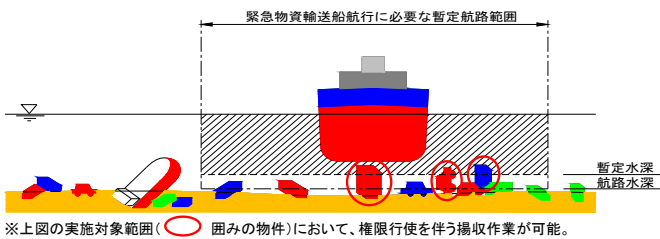
緊急確保航路等における暫定水深と暫定航路幅は、緊急物資輸送を担うことが想定される船舶を参考に、以下のとおりとする。

暫定水深	9.0m	海上自衛艦「とわた型」
暫定航路幅	航路標識から1L (200m)	海上自衛艦「ひゅうが型」

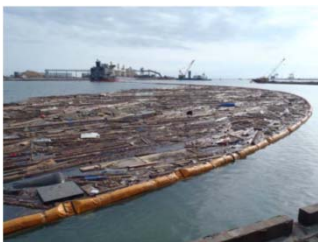
【優先航路の啓開範囲】

伊勢湾においては、航路標識を基準に水源に向かって右側とする。

【応急公用負担権限行使の実施対象範囲の概念図】



■ 航路啓開の実施



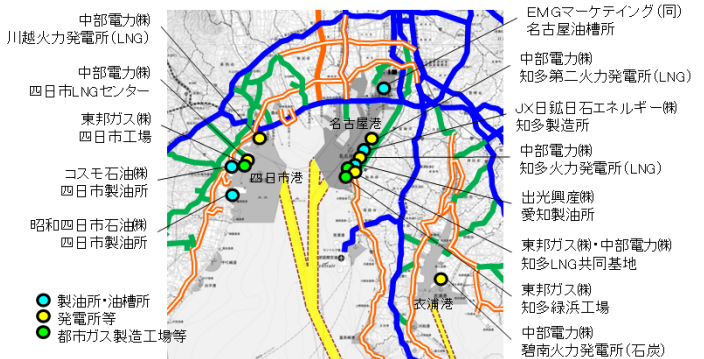
浮遊物の囲い込み



浮遊物・障害物除去作業

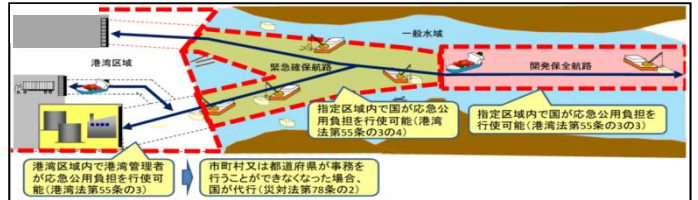
■ 航路啓開範囲(石油・石炭・LNG)

	品目	発災直後の受入れ・出荷に必要な船舶			対象港湾
		船種	総延長	必要水深	
石油	石油製品	内航タンカー	100m	7.5m	名古屋港・四日市港
		外航タンカー	200m	-10.5m	名古屋港・四日市港
電力	石炭	石炭船	250m	-12m	衣浦港
ガス	LNG	LNGタンカー	345m	-13.2m	名古屋港・四日市港



【応急公用負担権限の行使】

○非常災害時において、緊急の必要があると認められるとき、他人の物件等で支障となるものを収用、処分することができる権限をいう。



6 関係者間の情報共有

○使用可能施設、暫定供用、船舶の交通制限等の海上交通情報を掲載した利用者への情報共有ポータルサイトを中部地方整備局HP内に開設。

中部地域港湾BCPポータルサイト (イメージ)

名古屋港 (一部供用) (0月0日0時現在)
三河港 (一部供用) (0月0日0時現在)

7 伊勢湾BCPの運用

○大規模災害発生時に関係者が連携して緊急物資輸送及び港湾物流機能の早期回復を実現するため、定期的に教育・訓練を実施し、伊勢湾BCPの実効性向上と関係者の意識向上を図る。
○伊勢湾BCP協議会は、伊勢湾BCPを継続的改善 (PDCA)により有効で実効性の高い計画に改善する。

■ 伊勢湾BCPの継続的改善

