

静岡県広域港湾BCP

(被災地支援輸送編)

初 版

令和 8 年 3 月

静岡県広域港湾BCP協議会

目次

計画の概要.....	1
1. 基本方針	3
(1) 計画対象地域	3
(2) 計画対象港湾	3
1) 対象港湾	3
2) 重要機能・施設	4
2. 実施体制	5
(1) 協議会の設置.....	5
(2) 静岡県広域港湾 BCP 協議会.....	6
3. 想定する海上支援ネットワーク.....	7
(1) 伊豆半島で想定される最大規模の災害	7
1) 伊豆半島で想定される最大被害ケース	7
2) 南海トラフ巨大地震(地震動:東側、津波:ケース①)による交通インフラ被害.....	8
(2) 最大規模の災害発生時の海上支援ネットワークの想定	11
1) 災害発生時の被害想定	11
2) 海上支援ネットワークの想定.....	12
4. 計画の対象範囲	13
(1) 受援地域の設定	13
(2) 支援港湾の設定	13
5. 広域・地域支援ふ頭における海上支援ネットワーク	14
(1) 被災地支援のための輸送拠点の設定.....	14
1) 広域支援ふ頭	14
2) 地域支援ふ頭	14
(2) 広域・地域支援ふ頭における海上支援ネットワーク	15
1) 海上支援ネットワークの考え方	15
2) 広域支援ふ頭と地域支援ふ頭の関係	15
6. リスク分析・災害発生時の影響度・復旧目標	16
(1) 災害発生時の影響度・リスク分析	16
1) 大規模災害発生時(L2 地震・津波)の広域支援ふ頭・地域支援ふ頭への影響度	16
2) リスク分析	17
(2) 目標復旧時間・目標復旧レベル	19
7. 対応計画(被災地支援輸送)	20
(1) 被災地支援輸送に従事する船舶の想定	20
1) 従事する船舶の想定	20
2) 作業船等の想定	27
3) 被災地支援輸送に従事する船舶の変化	28
(2) 被災地支援輸送のための初動対応	29
1) 対象とする港湾の優先順位の考え方	29
2) 利用可否判断、応急復旧、航路啓開、利用調整等の初動対応.....	30
3) 応援体制の構築や対象範囲外への応援要請の手順等.....	30
(3) 時間経過による支援物資のニーズの変化や平時貨物需要の回復等への対応	31
1) 被災地支援の内容変化	31
2) 平時貨物需要の回復等への対応.....	32
8. マネジメント計画	33
(1) 事前対策.....	33
(2) 教育・訓練.....	34
(3) 見直し・改善.....	35

計画の概要

令和6年に発生した能登半島地震災害では、地理的・地形的条件により道路インフラが脆弱な地域への被災地支援輸送において、道路の復旧の遅れを補うとともに一度に大量の人員・物資を輸送できる海上からの支援活動が期待されたが、広域的な連携活動の拠点となる港湾の被災や事前準備の不足によって、支援活動が必ずしも十分ではなかった。

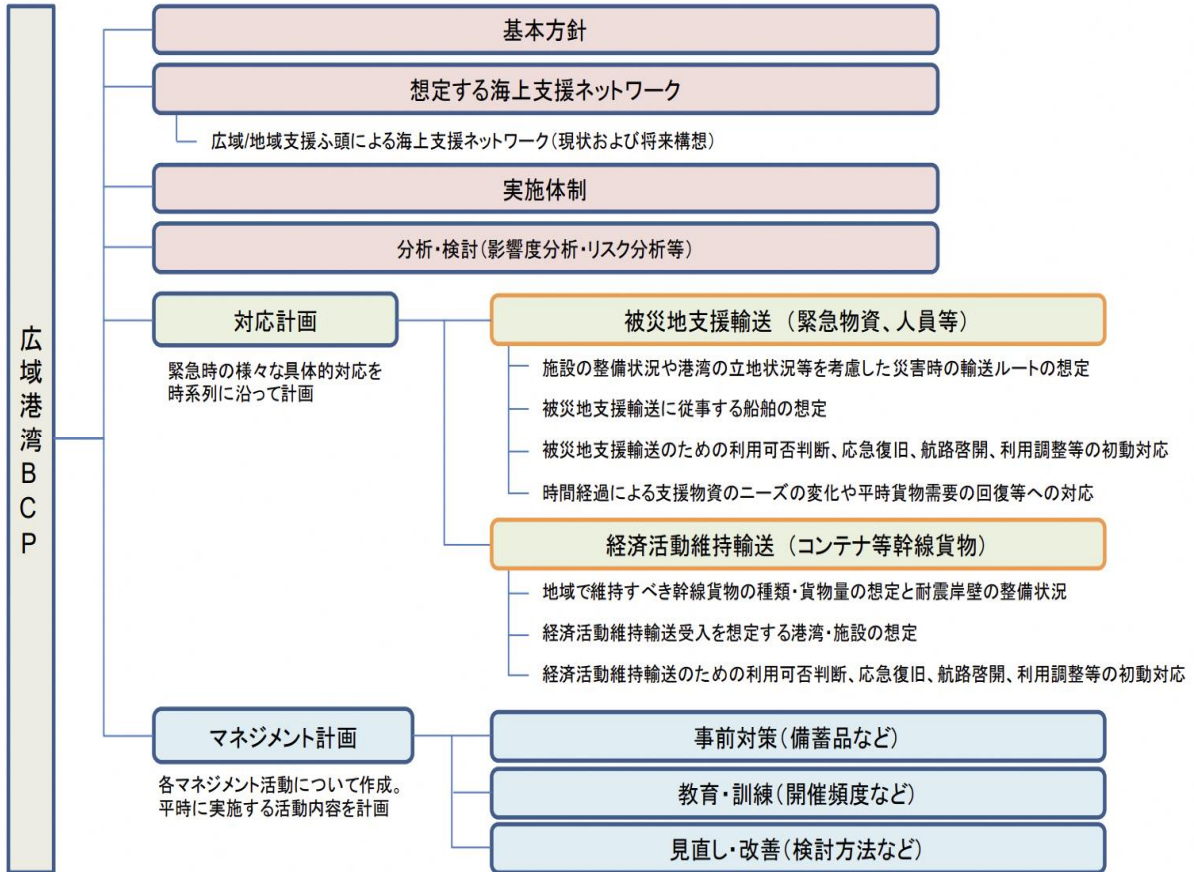
このため、国土交通省港湾局は令和6年7月の交通政策審議会答申「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方～港を核としたネットワークの形成～」を踏まえ、「広域港湾BCP策定ガイドライン(被災地支援輸送編)(令和7年6月)」を公表した。

静岡県においても、陸路寸断時に孤立集落の発生リスクを抱える伊豆半島を有し、南海トラフ地震等大規模災害発生時には、能登半島と同様の問題が起こりうる可能性があることから、能登半島地震における教訓を踏まえ、災害時における広域的な海上支援ネットワークの形成のあり方を整理するため、静岡県広域港湾BCP(以下、「本計画」という。)を定めるものである。

本計画は、静岡県が南海トラフ地震発生時における災害応急対策について定めた「南海トラフ地震における静岡県広域受援計画」(令和3年3月)(以下、「広域受援計画」という。)や各港湾で策定している個々のみなとBCP(機能継続計画)との整合を図りつつ、伊豆半島における道路の寸断を想定し、各港湾の重要機能・施設、広域支援ふ頭と地域支援ふ頭による海上輸送ネットワークの形成、各港及び関係者間の役割分担等について、一定の整理を行うものである。

静岡県では、半島防災を取り込んだ「半島振興計画(第5次計画)」、「国土強靱化地域計画」等が策定済みであり、今後、地震被害想定の見直し(第5次地震被害想定)も予定されていることから、これら計画の更新や見直し等で明らかになった課題を踏まえ、本計画についても改善のための不断の見直しを行うものとする。

なお、広域港湾BCPの計画内容の構成は次頁に示すとおりである。



出典:広域港湾BCP策定ガイドライン(被災地支援輸送編)(令和7年6月、国土交通省 港湾局)p.3
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001893276.pdf>

図 広域港湾BCPの基本的な構成

1. 基本方針

(1) 計画対象地域

伊豆半島を支える道路は、静岡県を東西方向に通る東名・新東名高速道路、国道1号を起点として半島中央部を南北方向に通る伊豆縦貫自動車道、国道136号及び国道414号等を縦軸に半島沿岸部に接続する道路網を形成している。山間部や海岸線に沿った幹線道路は急峻な地形を通り、異常気象時にはたびたび通行困難な状況が発生している。

このため、伊豆半島への海上からの支援を担う駿河湾沿岸から異常気象時や大規模地震発生時に陸路の途絶による孤立の可能性が高い伊豆半島沿岸までを本計画の対象地域とする。

(2) 計画対象港湾

1) 対象港湾

広域受援計画においては、緊急物資輸送に使用する港湾について、拠点として一次受入れを行う防災拠点港湾※1と、防災拠点港湾を補完し二次受入を行う防災港湾※2を定めている。

本計画の対象港湾は、伊豆半島への海上からの支援を念頭に、防災拠点港湾及び防災港湾の中から、耐震岸壁等の規模、荷さばき地、被災地との往復距離等を考慮し、以下のとおりとする。

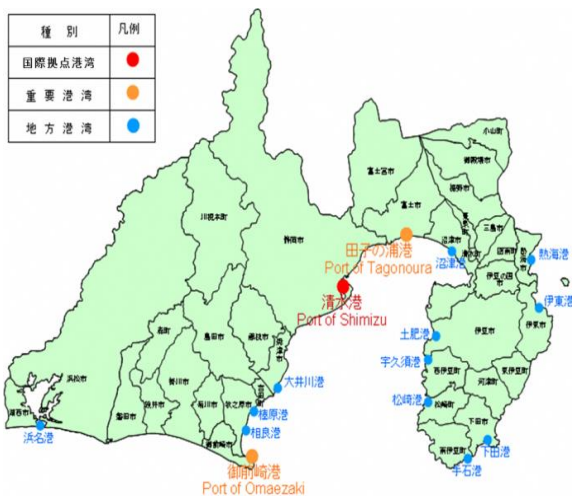
(港湾) 清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、下田港、沼津港、伊東港、土肥港、松崎港、宇久須港(10港)

(漁港) 稲取漁港、妻良漁港、網代漁港(3港)

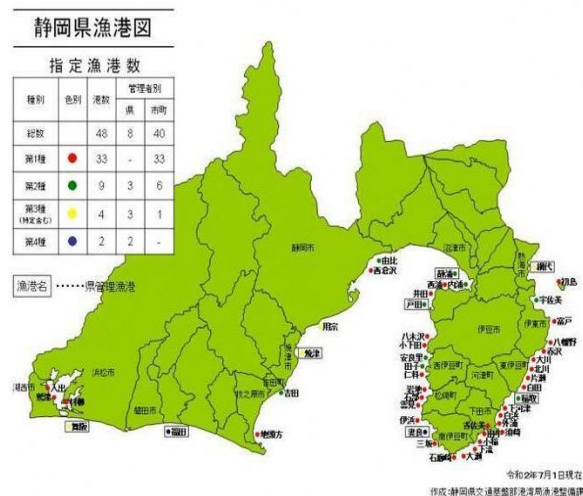
参考(耐震岸壁等を有する港湾)

防災拠点港湾※1	清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、下田港、沼津港
防災港湾※2	(港湾)伊東港、土肥港、松崎港、宇久須港、大井川港、浜名港 (漁港)稲取漁港、妻良漁港、網代漁港、焼津漁港、地頭方漁港、福田漁港

【静岡県の港湾】



【静岡県の漁港】



出典: 静岡県WEBホームページ「港湾紹介」、「県内の漁港」

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/kowan/1003578/1029594.html>

<https://www.pref.shizuoka.jp/machizukuri/kowan/1040514/1056304/1029677.html>

図1-1 静岡県の港湾・漁港位置図

2) 重要機能・施設

対象港湾における重要機能・施設は、下表のとおりである。

表 1-1 対象港湾における重要機能・施設(耐震)一覧

地域	防災拠点	港格・漁港種別	管理者	港湾・漁港名	地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	取扱原単位(t/m/日)
東部 (東伊豆)	◎	地方港湾	県	熱海港	和田磯	-7.5m岸壁	-7.5	155	23.3
		第3種漁港	県	網代漁港	網代	-3.5m岸壁	-3.5	60	7.8
		地方港湾	県	伊東港	玖須美	玖須美耐震岸壁	-4.5	80	15.5
賀茂	◎	第2種漁港	県	稲取漁港	稲取	東岸壁	-4.5	80	15.5
		地方港湾	県	下田港	外ヶ岡	外ヶ岡栈橋	-6.0	80	15.5
		第4種漁港	県	妻良漁港	妻良	-3.0m岸壁	-3.0	80	7.8
		地方港湾	県	松崎港	松崎	松崎栈橋	-3.0	68	7.8
					新港	岸壁(-6.0m)	-6.0	100	15.5
		地方港湾	県	宇久須港	宇久須	公共第二栈橋	-4.0	50	15.5
東部 (西伊豆)	◎	地方港湾	県	土肥港	大藪	大藪岸壁	-4.5	60	15.5
		地方港湾	県	沼津港	外港	外港西岸壁	-5.5	90	15.5
						外港東1号岸壁	-7.5	130	23.3
		重要港湾	県	田子の浦港	吉原	吉原1号岸壁	-9.0	167	23.3
					中央	中央2号岸壁	-12.0	240	23.3
中部	◎	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津1号岸壁	-10.0	185	23.3
						興津2号岸壁	-10.0	186	23.3
						興津11号岸壁	-12.0	220	23.3
						興津12号岸壁	-12.0	220	23.3
						日の出	日の出新1号岸壁	-12.0	240
					日の出新2号岸壁		-12.0	240	23.3
					江尻	江尻11・12号岸壁	-4.5	130	15.5
西部	◎	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭3号岸壁	-7.5	130	23.3
						西埠頭4号岸壁	-7.5	130	23.3
						西埠頭10号岸壁	-14.0	280	23.3

出典：広域受援計画資料編(令和4年6月、静岡県)p.69-70の2-4海上輸送拠点・防災拠点港湾・自衛隊活動拠点港湾等、2-5(1)海上自衛隊艦艇入港可能岸壁一覧から対象港湾の重要施設を抜粋

2. 実施体制

(1) 協議会の設置

静岡県広域港湾BCP協議会は、港湾管理者を事務局とし、地方整備局等関係する国の機関、関係市町、民間事業者等の港湾関係者から組織し、伊豆半島への海上輸送支援に係る情報提供や調整、各種マネジメント活動の確実な実施及び関係者間ネットワークの強化に努めることを目的として設置する。

港湾を利用する緊急輸送ルートについては、広域受援計画において、静岡県災害対策本部が、港湾等の被害状況及び復旧見込み、緊急輸送ルート(陸路)の確保状況等を踏まえ、優先的に復旧を行う港湾等を選定し、方面本部及び港湾等の管理者に通知することとされている。

静岡県広域港湾BCP協議会は、静岡県災害対策本部の選定に基づき、協議会を構成する関係機関との連絡調整を行うとともに、防災拠点港湾及び防災港湾におけるBCP協議会と相互に調整を行う。

また、県内の防災拠点港湾及び防災港湾におけるBCP協議会は、各港のBCPに基づき支援物資や人員輸送のための連絡調整を行う。

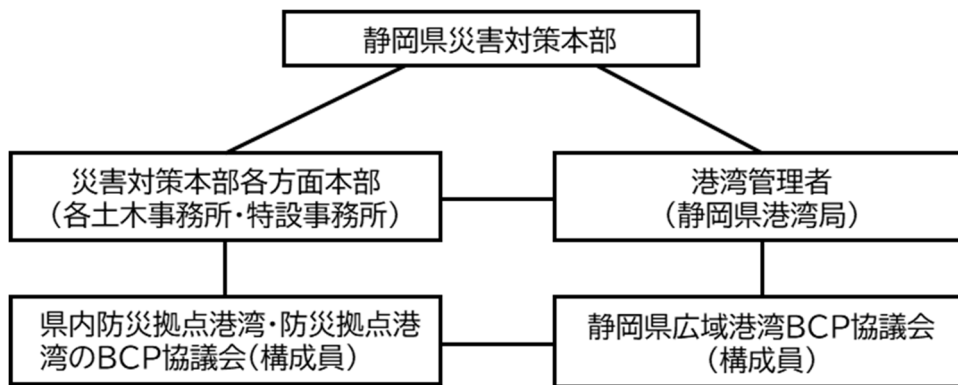


図 2-1 静岡県災害対策本部との関係図

(2) 静岡県広域港湾BCP協議会

静岡県広域港湾BCP協議会を構成する関係機関は、下表のとおりである。

表 2-1 静岡県広域港湾BCP協議会関係機関

区分		関係機関名
行政	国	国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所
		国土交通省 中部運輸局 静岡運輸支局
		海上保安庁 第三管区 清水海上保安部
		海上保安庁 第三管区 下田海上保安部
	県	静岡県 危機管理部 危機政策課
		静岡県 交通基盤部 港湾企画課
		静岡県 熱海土木事務所
		静岡県 下田土木事務所
		静岡県 沼津土木事務所
		静岡県 田子の浦港管理事務所
		静岡県 清水港管理局
		静岡県 御前崎港管理事務所
	市町	熱海市 危機管理課
		伊東市 危機対策課
		東伊豆町 防災課
		河津町 防災課
		下田市 防災安全課
		南伊豆町 防災課
		松崎町 総務課
		西伊豆町 防災課
		伊豆市 危機管理課
		沼津市 危機管理課
		富士市 防災危機管理課
		静岡市 危機管理課
		焼津市 防災計画課
		吉田町 防災課
		牧之原市 危機管理課
		御前崎市 危機管理課
		民間・団体

3. 想定する海上支援ネットワーク

(1) 伊豆半島で想定される最大規模の災害

1) 伊豆半島で想定される最大被害ケース


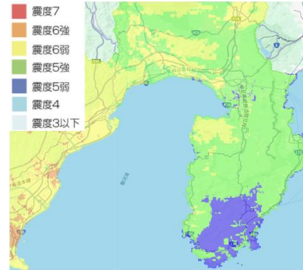
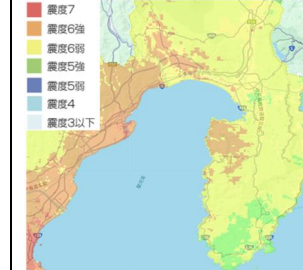
静岡県第4次被害想定において伊豆半島で最大の被害者数を発生させる地震は、「南海トラフ巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)」である。避難者数は1日後94,968人、1週間後109,545人、1か月後69,595人と想定されている。

以上より、本広域港湾BCPの計画対象とする想定被害は、「南海トラフ巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)」とする。

なお、静岡県第4次被害想定では相模トラフ沿いで発生する地震として「元禄型関東地震」(L2クラス)の想定もあるが避難者数は1日後45,661人、1週間後65,161人、1か月後30,384人であり、南海トラフ巨大地震に比べ最大被害ケースにはならないため表は省略している。

また、同被害想定震度分布図からみて熱海が最大で震度6弱であり土砂災害の発生可能性、広域被災や孤立発生の可能性はあるものの、南海トラフ巨大地震の最大ケースを想定しておけば海上支援ネットワークの対応は基本的に包含されるものと考えられる。

表 3-1 伊豆半島で想定される最大規模の災害

ケース		南海トラフ巨大地震 (地震動:基本ケース、 津波:ケース①)	南海トラフ巨大地震 (地震動:陸側ケース、 津波:ケース①)	南海トラフ巨大地震 (地震動:東側ケース、 津波:ケース①)	
震度分布					
避難者数(人)	1日後	賀茂	33,819	33,419	34,447
		東部	55,381	51,289	60,521
		合計	89,200	84,708	94,968
	1週間後	賀茂	24,840	22,772	26,503
		東部	73,985	54,165	83,042
		合計	98,825	76,937	109,545
	1か月後	賀茂	21,458	19,560	23,115
		東部	37,830	28,187	46,480
		合計	59,288	47,747	69,595

注:避難者数=賀茂:下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町の合計避難者数

東部:沼津市、熱海市、伊東市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町の合計避難者数

出典:静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

<https://www.gis.pref.shizuoka.jp/?z=14&ll=35.006523%2C138.523262&t=roadmap&mp=1801&op=70&vlf=-1>

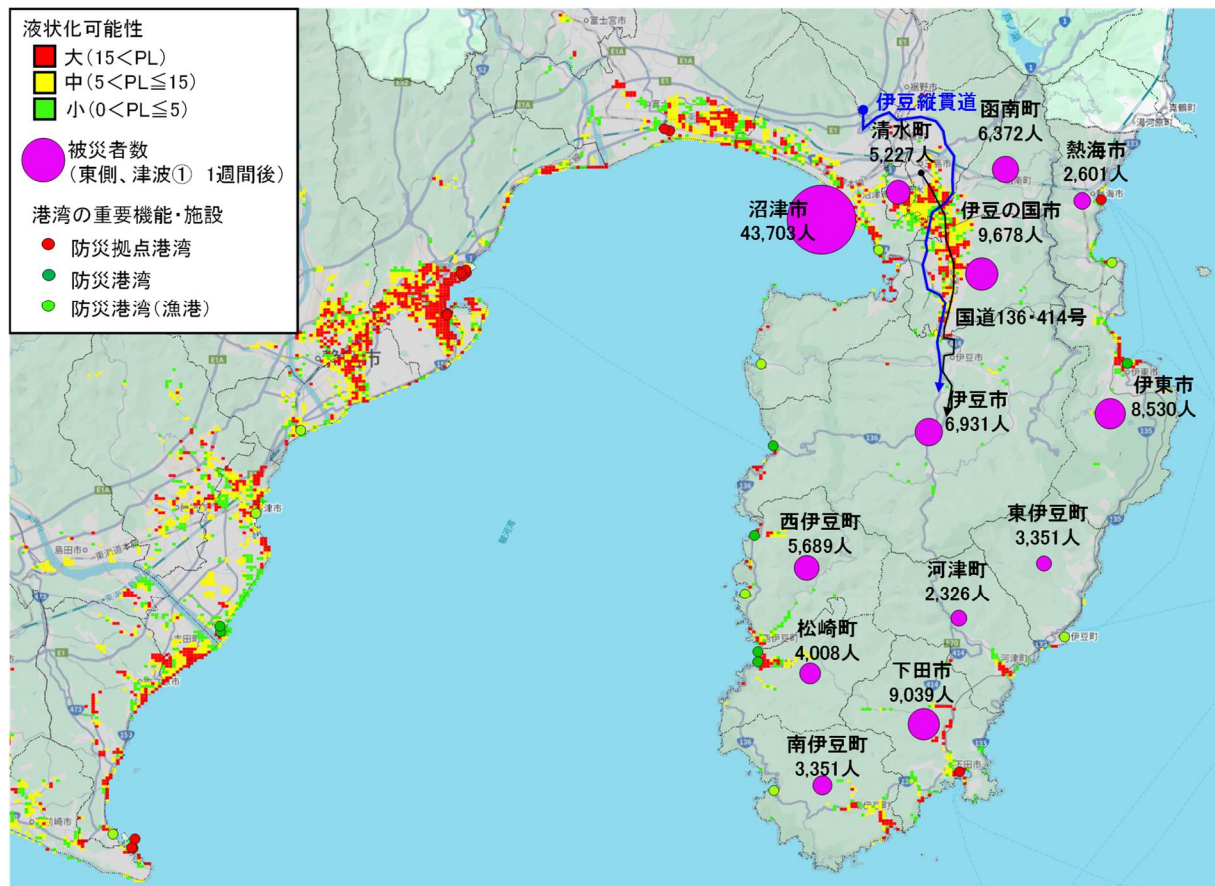
:静岡県第4次地震被害想定(第二次報告)報告書(平成25年11月29日、静岡県)p.148,151,154

https://www.pref.shizuoka.jp/_res/projects/default_project/_page/001/029/868/sizuokakendai4jijisinhigaisotueidai_nijihoukokuhoukokusyo.pdf

2) 南海トラフ巨大地震(地震動:東側、津波:ケース①)による交通インフラ被害

「南海トラフ巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)」による伊豆半島では、伊豆の国市にて広範囲な液状化の可能性が高く、伊豆市から南側は急峻な地形を有するため、揺れに伴う土砂災害の危険性が高い。その範囲内を通る伊豆縦貫自動車道、国道136号、国道414号等は、道路崩壊や土砂災害により、交通への影響が長期化する可能性がある。

伊豆半島の想定震度は6強～6弱のエリアが広範囲に渡り、液状化の可能性が低い場所でも土砂災害による障害が想定され、沿岸部を通る幹線道路では津波による瓦礫堆積により交通への影響が長期化することが予想される。



出典:静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

<https://www.gis.pref.shizuoka.jp/?z=14&ll=35.006523%2C138.523262&t=roadmap&mp=1801&op=70&vlf=-1>

図 3-1 南海トラフ巨大地震(東側、津波ケース①)での液状化と伊豆半島の被災者数

(参考)

令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、強い揺れにより457件の土砂災害が起き、複数の孤立集落が発生。孤立が実質的に解消したのは1月19日で約3週間を要した。(令和6年能登半島地震を踏まえた 災害対応の在り方について(中央防災会議)p.7より)

これほど道路啓開に時間を要した災害は過去に無く、海上支援輸送の重要性が見直されることとなった。このため、伊豆半島は能登半島に地形や道路網が似ていることから、南海トラフ巨大地震を想定した場合、同様の被災が起こりうるものとして捉えておく必要がある。



出典:静岡県地理情報システム(GIS)の土砂災害情報マップ

<https://www.gis.pref.shizuoka.jp/?z=11&ll=34.932057%2C138.725802&t=roadmap&mp=9002&op=70&vlf=-1>

図 3-2 伊豆半島の土砂災害(特別)警戒区域と緊急輸送路

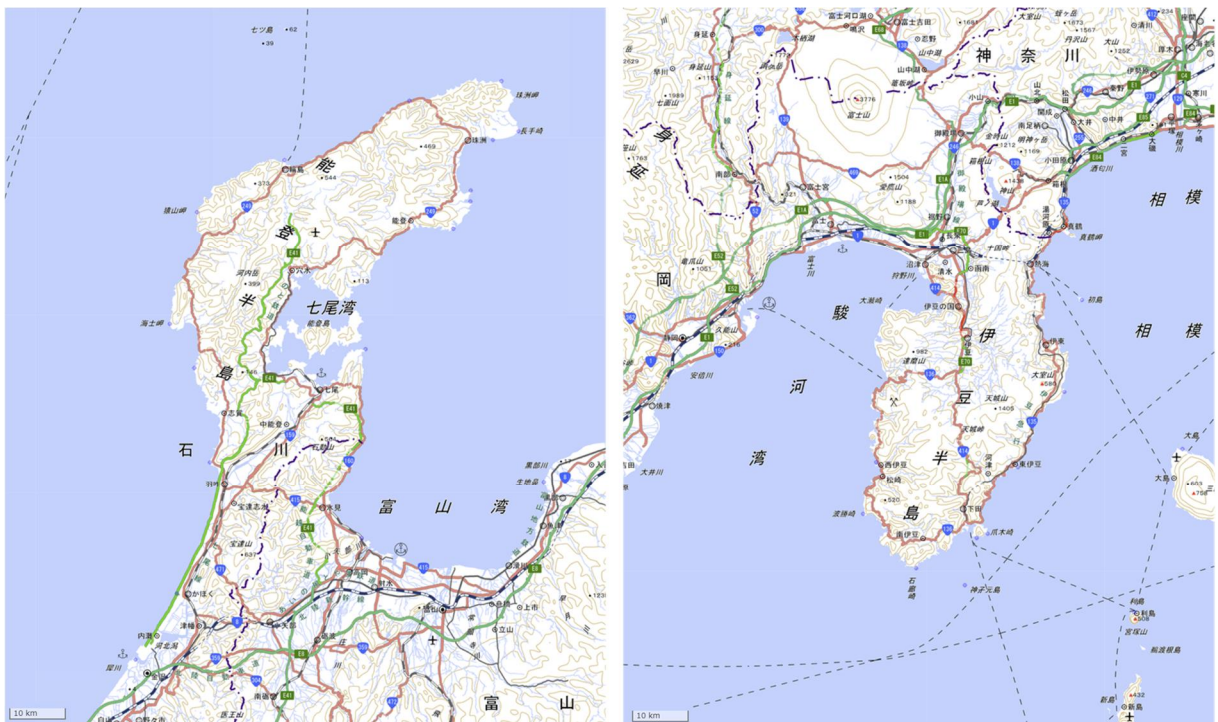
令和6年能登半島地震(最大震度7)による土砂災害発生状況

令和6年7月1日13時00分時点



出典: 国土交通省WEBホームページ「令和6年石川県能登地方を震源とする地震による土砂災害発生状況」
https://www.mlit.go.jp/river/sabo/jirei/r5dosha/notojishin_240701_1300.pdf

図 3-3 能登半島地震による土砂災害発生状況(参考)



出典: 電子国土WEBホームページ「地理院地図」
<https://maps.gsi.go.jp/#10/34.828459/138.140030/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c0g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1>

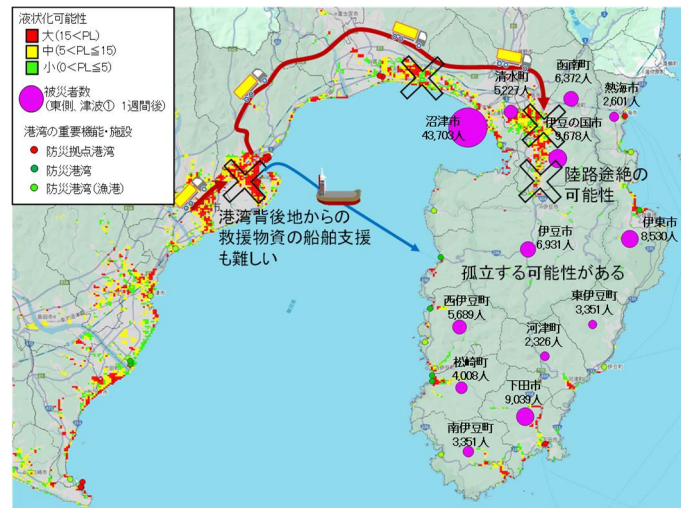
図 3-4 能登半島と伊豆半島の地形とサイズ(参考)

(2) 最大規模の災害発生時の海上支援ネットワークの想定

1) 災害発生時の被害想定

(i) 液状化・土砂災害による内陸部の道路寸断

「南海トラフ巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)」が発生した場合の液状化可能性分布より、伊豆半島方面の陸上輸送支援において伊豆縦貫道並びに一般幹線道路(国道136号、国道414号)が集中する伊豆の国市における交通への影響が長期化することを想定する。

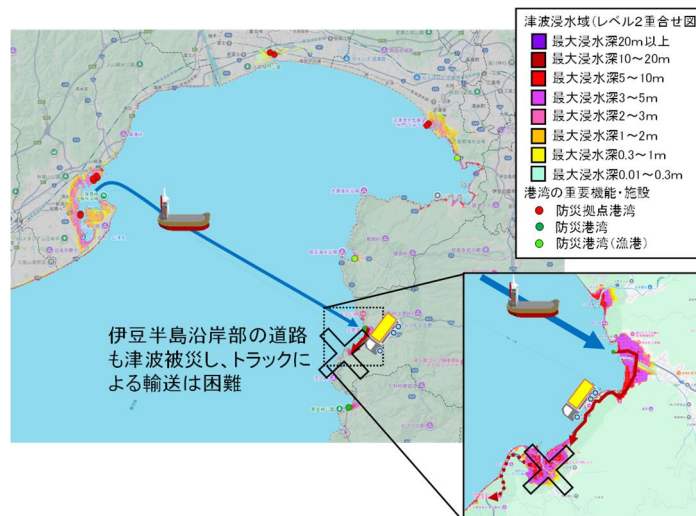


出典:静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

図 3-5 液状化による内陸部の道路寸断による伊豆半島孤立の可能性

(ii) 津波による伊豆半島沿岸部の道路寸断

伊豆半島の主要な港湾からトラックによる救援物資輸送では、幹線道路が沿岸部を通っているが、津波浸水域と重なる部分が多くあり、津波による幹線道路が寸断し、輸送困難が発生するものと想定される。



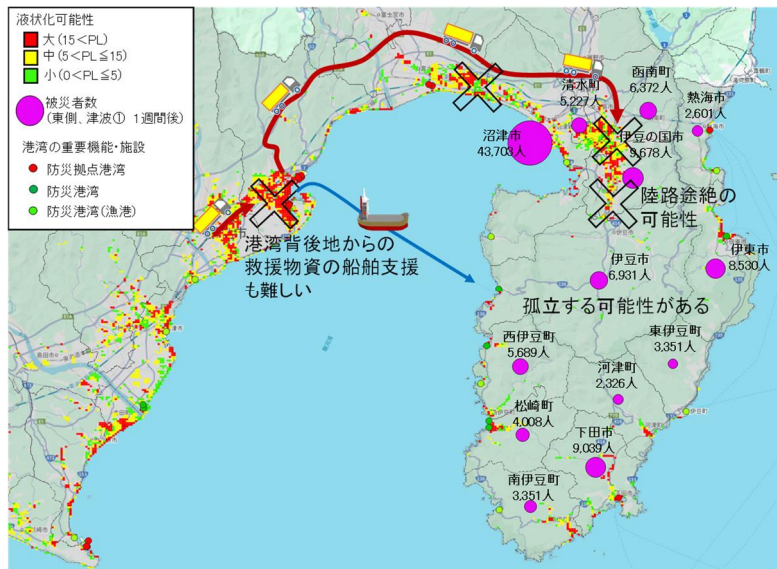
出典:静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

図 3-6 津波による伊豆半島内の港湾から隣接市町への沿岸部の道路寸断

2) 海上支援ネットワークの想定

(i) 広域との一次海上支援ネットワーク

被災地内での救援物資確保の困難性を解消するため、広域(県外)からの陸路及び海路による物資の受入れの拠点となる港湾を配置し、広域との一次海上支援ネットワークの形成を想定する。

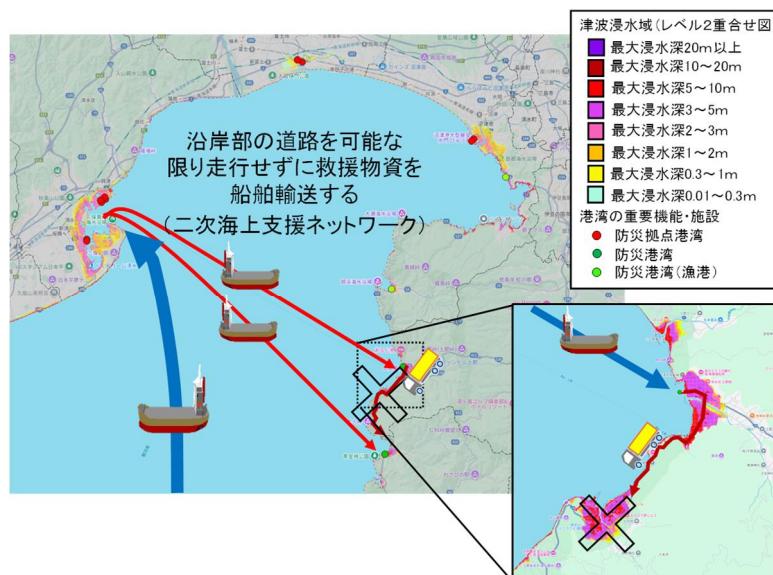


出典: 静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

図 3-7 広域からの一次海上支援ネットワークの形成

(ii) 伊豆半島への二次海上支援ネットワーク

伊豆半島の被災地に救援物資を船舶輸送する二次海上支援ネットワークの形成を想定する。



出典: 静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

図 3-8 伊豆半島への二次海上支援ネットワークの形成

4. 計画の対象範囲

(1) 受援地域の設定

静岡県において大規模自然災害により陸路が途絶する可能性が高い伊豆半島を受援地域とする。

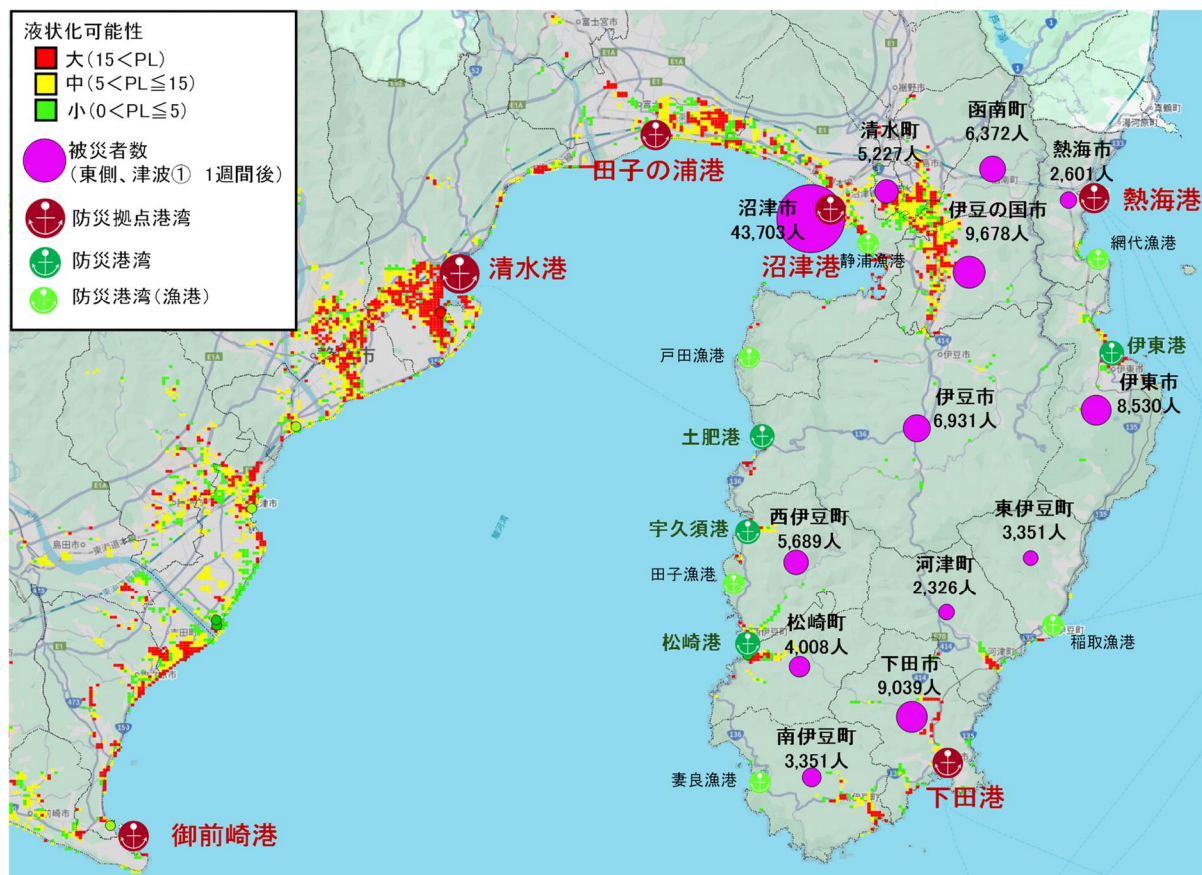
伊豆半島において支援対象とする市町は、静岡県第4次地震被害想定(第二次報告)報告書(平成25年11月29日)の南海トラフの巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)での被災者数及び陸路途絶の可能性を勘案し、賀茂地域の下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町の6市町、東部地域の沼津市、熱海市、伊東市、伊豆市の4市町とする。

なお、本計画は、計画対象の港湾の所在する地方自治体の地域防災計画や受援計画等、既存の計画との整合性に配慮して計画している。

(2) 支援港湾の設定

陸路が途絶する可能性が高い伊豆半島を支援するため、対象港湾のうち防災拠点港湾である清水港、御前崎港、田子の浦港、沼津港、下田港、熱海港を支援港湾とする。

なお、沼津港、下田港、熱海港は伊豆半島に属することから、被災の状況に応じ支援を行うものとする。



出典:静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果

図 4-1 広域港湾BCPの計画対象範囲

5. 広域・地域支援ふ頭における海上支援ネットワーク

(1) 被災地支援のための輸送拠点の設定

1) 広域支援ふ頭

広域支援ふ頭は、背後に一定の人口集積や都市機能等を有する要件を満たす、清水港、御前崎港、田子の浦港の各ふ頭とし、対象は下表に示す岸壁及び背後施設とする。

2) 地域支援ふ頭

地域支援ふ頭は一定規模以上の船舶の係船能力の要件を満たす、清水港、御前崎港、田子の浦港、下田港、沼津港、熱海港、伊東港、土肥港、松崎港、宇久須港の各ふ頭とし、対象は下表に示す岸壁及び背後施設とする。

表 5-1 被災地支援のための広域支援ふ頭・地域支援ふ頭(耐震施設)一覧

支援ふ頭の種別	地域	港格・漁港種別	管理者	港湾・漁港名	地区名	施設名	水深(m)	延長(m)
広域支援	東部	重要港湾	県	田子の浦港	中央	中央2号岸壁	-12.0	240
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津2号岸壁	-10.0	186
						興津11号岸壁	-12.0	220
						興津12号岸壁	-12.0	220
					日の出	日の出新1号岸壁	-12.0	240
					日の出新2号岸壁	-12.0	240	
西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭10号岸壁	-14.0	280	
地域支援	賀茂	地方港湾	県	下田港	外ヶ岡	外ヶ岡栈橋	-6.0	80
				松崎港	新港	岸壁(-6.0m)	-6.0	100
	東部	地方港湾	県	田子の浦港	吉原	吉原1号岸壁	-9.0	167
				沼津港	外港	外港西岸壁	-5.5	90
						外港東1号岸壁	-7.5	130
				熱海港	和田磯	-7.5m岸壁	-7.5	155
				伊東港	玖須美	玖須美耐震岸壁	-4.5	80
				土肥港	大藪	大藪岸壁	-4.5	60
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津1号岸壁	-10.0	185
					江尻	江尻11・12号岸壁	-4.5	130
	西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭3号岸壁	-7.5	130
						西埠頭4号岸壁	-7.5	130
その他	賀茂	第2種漁港	県	稲取漁港	稲取	東岸壁	-4.5	80
		第4種漁港	県	妻良漁港	妻良	-3.0m岸壁	-3.0	80
		地方港湾	県	松崎港	松崎	松崎栈橋	-3.0	68
		地方港湾	県	宇久須港	宇久須	公共第二栈橋	-4.0	50
	東部	第3種漁港	県	網代漁港	網代	-3.5m岸壁	-3.5	60

出典：対象施設は南海トラフ地震における広域受援計画資料編(令和4年6月、静岡県)p.69-70の2-4海上輸送拠点・防災拠点港湾・自衛隊活動拠点港湾等、2-5(1)海上自衛隊艦艇入港可能岸壁一覧から対象港湾の重要施設を抜粋

※ 各支援ふ頭等の位置づけは、下記条件で整理している。

広域支援ふ頭＝背後に一定量の物資供給能力(背後に一定の人口集積や都市機能等を有するふ頭)を有し、基本的に水深10mを有する耐震強化岸壁及び概ね1ha以上の荷捌き地を有するふ頭。なお、当該推進を有する耐震強化岸壁を有さない場合は、大型フェリーが着岸可能な水深-7.5m以上の耐震強化岸壁を有するふ頭。ただし、水深-7.5m以上の耐震強化岸壁がない地域においては、地域特性も踏まえ7.5m以下の耐震強化岸壁でも可。

地域支援ふ頭＝水深-4.5m以上の耐震強化岸壁を有するふ頭

その他ふ頭＝上記以外のふ頭で、受援対象となるふ頭

(2) 広域・地域支援ふ頭における海上支援ネットワーク

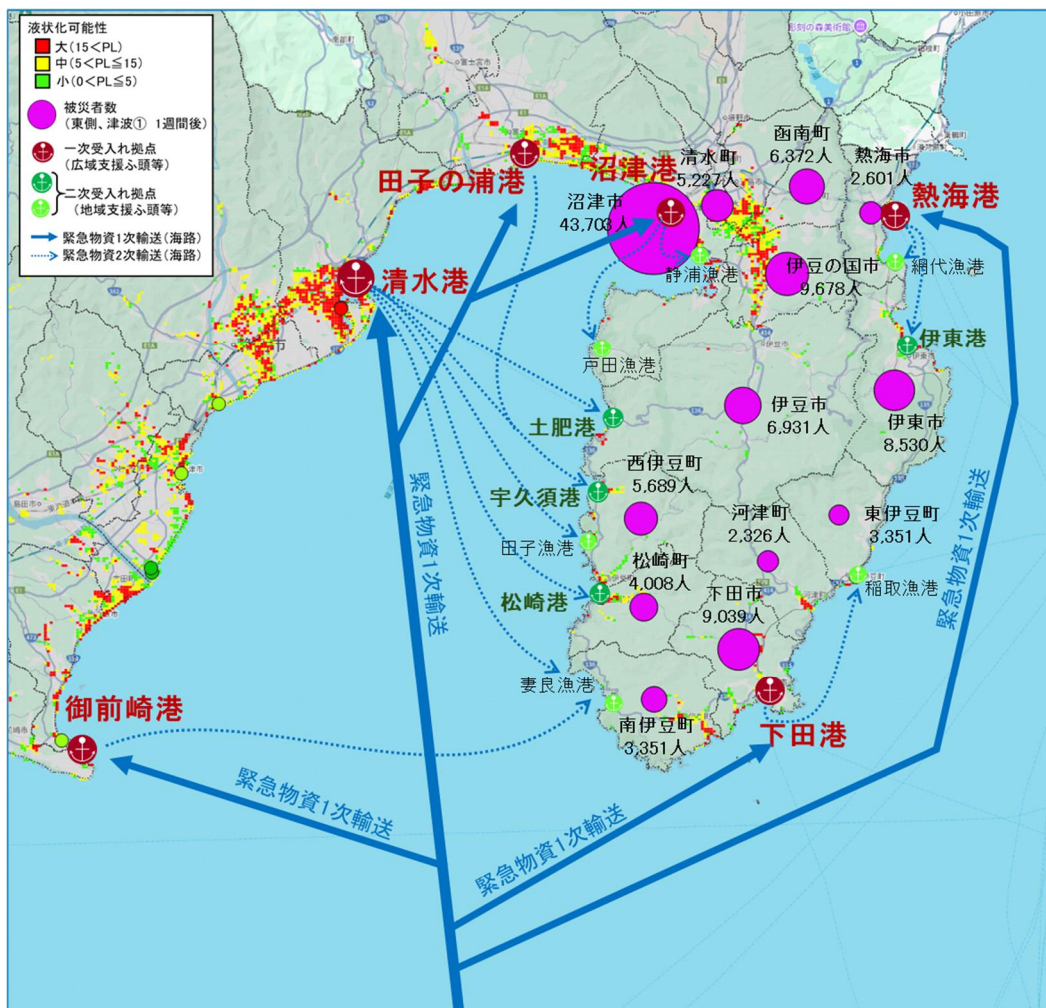
1) 海上支援ネットワークの考え方

広域から、陸路又は海路で広域支援ふ頭又は受入れ可能な地域支援ふ頭で救援物資を受け入れ、そこから、二次受入れ先となる地域支援ふ頭へ中継することで孤立した伊豆半島の被災地域を海上輸送により網羅的に支援する。

2) 広域支援ふ頭と地域支援ふ頭の関係

広域支援ふ頭又は受入れ可能な地域支援ふ頭に搬入された支援物資の種類や数量、二次受入れ先となる地域支援ふ頭の港湾施設の被災や後背地の道路被災の状況によって、各ふ頭を結ぶ海上輸送ネットワークに必要な物資量が大きく変化する可能性がある。(例えば、隣り合う二次受入れ先となる地域支援ふ頭間の道路が使えるのであれば、両方の地域支援ふ頭の啓開を行うのではなく、片方のみを集中して復旧し両地域支援ふ頭の背後地をカバーするといった対応が可能となる。)

このため、支援物資の変化に応じ、最適な供給網を形成できるよう、静岡県災害対策本部に対し随時、被災状況の報告を行う。



出典：静岡県地理情報システム(GIS)の静岡県第4次地震被害想定結果、各港のみなとBCPでの緊急物資海上輸送ネットワーク

図 5-1 伊豆半島の被災地支援のための海上支援ネットワーク

6. リスク分析・災害発生時の影響度・復旧目標

(1) 災害発生時の影響度・リスク分析

1) 大規模災害発生時(L2地震・津波)の広域支援ふ頭・地域支援ふ頭への影響度

南海トラフの巨大地震(地震動:東側ケース、津波:ケース①)が発生した際の広域支援ふ頭・地域支援ふ頭施設への影響をみると清水港、御前崎港において2~3mの隆起が発生する可能性が高いという結果になった。

広域支援ふ頭である清水港の興津、日の出地区は3m程度隆起しても変異後岸壁水深は-7.0~-9.0mが確保でき、499総トンのばら積み船、内航RORO船、カーフェリーであれば利用可能であるため、救援物資を輸送船による荷揚げ、地域支援ふ頭に向けた船積みは可能である。御前崎港は隆起が2mであるが、変異後岸壁水深は、西埠頭10号岸壁で-12m、西埠頭3・4号岸壁で-5.5mとなる。救援物資を10号岸壁での荷揚げ、船積みは可能であり、荷揚げしたのち、ふ頭内移動して3・4号で小型船に船積みする運用は可能である。

よって、L2クラスの地震による隆起リスクはあるものの救援物資輸送は可能であり、広域支援ふ頭と地域支援ふ頭間の中継機能は維持されるものと考えられる。

なお、隆起の場合、潮位によるが岸壁天端が海面よりも5m程度高くなり、小型船では岸壁天端に船舶のデッキが届かないケースがある。沈降の場合、岸壁自体の水没も想定されるため、隆起・沈降の発生は救援物資輸送への影響が大きいことを考慮する必要がある。

表 6-1 広域支援ふ頭・地域支援ふ頭(耐震施設)の影響度分析結果(L2地震・津波)

支援ふ頭の種別	地域	港格・漁港種別	管理者	港湾・漁港名	地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	L2地盤変異(m)	L2変異後岸壁水深(m)
広域支援	東部	重要港湾	県	田子の浦港	中央	中央2号岸壁	-12.0	240		-12.0
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津2号岸壁	-10.0	186	3.0	-7.0
						興津11号岸壁	-12.0	220	3.0	-9.0
						興津12号岸壁	-12.0	220	3.0	-9.0
					日の出	日の出新1号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0
						日の出新2号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0
	西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭10号岸壁	-14.0	280	2.0	-12.0
地域支援	賀茂	地方港湾	県	下田港	外ヶ岡	外ヶ岡栈橋	-6.0	80		-6.0
	東部	地方港湾	県	松崎港	新港	岸壁(-6.0m)	-6.0	100		-6.0
					田子の浦港	吉原	吉原1号岸壁	-9.0	167	
				沼津港	外港	外港西岸壁	-5.5	90		-5.5
						外港東1号岸壁	-7.5	130		-7.5
				熱海港	和田磯	-7.5m岸壁	-7.5	155		-7.5
				伊東港	玖須美	玖須美耐震岸壁	-4.5	80		-4.5
				土肥港	大藪	大藪岸壁	-4.5	60		-4.5
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津1号岸壁	-10.0	185	3.0	-7.0
					江尻	江尻11・12号岸壁	-4.5	130	3.0	-1.5
					西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭3号岸壁
	西埠頭4号岸壁	-7.5	130	2.0					-5.5	
その他	賀茂	県	第2種漁港	稲取漁港	稲取	東岸壁	-4.5	80		-4.5
			第4種漁港	妻良漁港	妻良	-3.0m岸壁	-3.0	80		-3.0
			地方港湾	松崎港	松崎	松崎栈橋	-3.0	68		-3.0
			地方港湾	宇久須港	宇久須	公共第二栈橋	-4.0	50		-4.0
			東部	第3種漁港	県	網代漁港	網代	-3.5m岸壁	-3.5	60

出典:対象施設は南海トラフ地震における広域支援計画資料編(令和4年6月、静岡県)p.69-70の2-4海上輸送拠点・防災拠点港湾・自衛隊活動拠点港湾等、2-5(1)海上自衛隊艦艇入港可能岸壁一覧から対象港湾の重要施設を抜粋

2) リスク分析

(i) 大規模災害に対する静岡県の共通認識の醸成状況

静岡県では、清水港、御前崎港、田子の浦港のほか主要な地方港湾や漁港でみなと機能継続計画、その他これに類するBCPを策定している。

これらのBCPでは大規模災害が発生した場合を想定し、港湾背後地域の被害が甚大であることを前提に港湾間の連携による輸送を行う計画としている点に特徴がある。

広域港湾BCPの主眼である港湾間連携活動の必要性に関する共通認識は既に醸成しており、港湾間及び関係者間における連携の必要性は共通認識化されている。

表 6-2 広域支援心頭・地域支援心頭(耐震施設)を有する港湾におけるBCP等の策定状況

支援心頭の種別	地域	港格・漁港種別	管理者	港湾・漁港名	地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	L2地盤変異(m)	L2変異後岸壁水深(m)	港湾BCP策定状況	
広域支援	東部	重要港湾	県	田子の浦港	中央	中央2号岸壁	-12.0	240		-12.0	○	
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津2号岸壁	-10.0	186	3.0	-7.0	○	
						興津11号岸壁	-12.0	220	3.0	-9.0		
					日の出	日の出新1号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0		
						日の出新2号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0		
	西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭10号岸壁	-14.0	280	2.0	-12.0	○	
地域支援	賀茂	地方港湾	県	下田港	外ヶ岡	外ヶ岡栈橋	-6.0	80		-6.0	○	
				松崎港	新港	岸壁(-6.0m)	-6.0	100		-6.0	○	
	東部	地方港湾	県	田子の浦港	吉原	吉原1号岸壁	-9.0	167		-9.0	○	
				沼津港	外港	外港西岸壁	-5.5	90		-5.5	○	
						外港東1号岸壁	-7.5	130		-7.5	○	
				熱海港	和田磯	-7.5m岸壁	-7.5	155		-7.5	○	
				伊東港	玖須美	玖須美耐震岸壁	-4.5	80		-4.5	○	
	土肥港	大藪	大藪岸壁	-4.5	60		-4.5	○				
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津1号岸壁	-10.0	185	3.0	-7.0	○	
					江尻	江尻11・12号岸壁	-4.5	130	3.0	-1.5		
	西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭3号岸壁	-7.5	130	2.0	-5.5	○	
西埠頭4号岸壁						-7.5	130	2.0	-5.5			
その他	賀茂	地方港湾	県	第2種漁港	稲取漁港	稲取 東岸壁	-4.5	80		-4.5	○	
				第4種漁港	妻良漁港	妻良	-3.0m岸壁	-3.0	80		-3.0	○
				地方港湾	松崎港	松崎	松崎栈橋	-3.0	68		-3.0	○
				地方港湾	宇久須港	宇久須	公共第二栈橋	-4.0	50		-4.0	○
	東部	第3種漁港	県	網代漁港	網代	-3.5m岸壁	-3.5	60		-3.5	○	

出典:各港湾のBCP、みなとBCPを基に作成

(ii) 大規模災害で考慮すべきリスク

① 隆起・沈降の影響

伊豆半島における海上支援ネットワーク構築における港湾の最大のリスクは、前述の隆起・沈降による影響が想定される。

岸壁の水深や延長が確保でき船舶の入港に支障がない場合であっても支援港側で隆起により水面から岸壁天端までが5m程度となってしまうことで、栈橋形式の岸壁では小型船では防舷材の下に船舶が潜り込んでしまい接岸できない、重力式岸壁で船舶が接岸できたとしても係留索が岸壁天端に接触してしまうため船舶を固定できない、船舶のデッキと岸壁天端が離れすぎて安全な乗降ができないといったことが考えられる。

また、隆起により必要水深が確保できなくなった場合、潮位により利用可能な時間帯が限られ、計画しても十分な支援ができないということが考えられる。

二次受入れ先の地域支援ふ頭で沈降がおきた場合においては、沈降により岸壁天端が潮位によっては水没し、係留自体ができなくなったり、船側まで車両が近づけなかったり、支援物資の仮置きができる場所が確保できないといったことが考えられる。

この結果、広域支援ふ頭と地域支援ふ頭間で使用できる船舶が限られ、船舶がマッチしない、施設の使用時間が限られる、施設復旧の方法も単純ではないことを考慮しておくことが望ましく、その対策について各港のみならず機能継続計画、その他これに類するBCPであらかじめ検討しておく必要がある。

② 複合災害の影響

伊豆半島は全国的に知名度が高い観光地であり、四季を通して多くの観光客が来訪するリゾート地であり、特に夏季のハイシーズンの8月では667万人(2024年度静岡県観光交流の動向、静岡県文化・観光部観光・空港振興局観光政策課より)に達する。この時期に大規模地震災害による孤立が発生した場合、静岡県の想定を超える避難者数が発生する。

更に夏季に発生した場合、豪雨、台風が重なると陸路の啓開は実施困難になり、孤立が長期化するため、伊豆地域にとっては、夏季における大規模地震災害の発生、これに加えて豪雨、台風の複合災害の可能性やその対策についても考慮することが望ましく、その対策について各港のみならず機能継続計画、その他これに類するBCPであらかじめ検討しておく必要がある。

(2) 目標復旧時間・目標復旧レベル

伊豆半島に最大被害を発生される災害は、南海トラフの巨大地震(地震動:東側ケース、津波:レベル①)であり、L2地震・津波に該当する。

広域支援ふ頭の耐震強化岸壁の目標復旧時間・目標復旧レベルは下記のとおりであることから、広域港湾BCPとしての目標復旧時間は3～5日、目標復旧レベルは水域の漂流物除去、背後地の上屋の応急復旧、施設がない場合(御前崎港)は仮設テントなどの設置を行い、中継機能としての緊急物資の受入れ体制を確保する。

地域支援ふ頭の耐震強化岸壁の目標復旧時間・目標復旧レベルについては、静岡県広域受援計画における防災港湾の確保目標として概ね7日と示されていることから、未設定の港湾においても目標復旧時間と目標復旧レベルの設定がなされるよう、各港湾BCP協議会を通じ支援していく。

表 6-3 広域港湾BCPにおける目標復旧時間・目標復旧レベル(L2地震・津波)

支援ふ頭の種別	地域	港格・漁港種別	管理者	港湾・漁港名	地区名	施設名	水深(m)	延長(m)	L2地盤変異(m)	L2変異後岸壁水深(m)	復旧目標	復旧目標レベル					
広域支援	東部	重要港湾	県	田子の浦港	中央	中央2号岸壁	-12.0	240		-12.0	4日後	航路啓開の実施、上屋4棟は応急復旧で利用可					
						興津2号岸壁	-10.0	186	3.0	-7.0	3日後	水域漂流物の優先除去、上屋3棟は応急復旧で利用可					
	中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津11号岸壁	-12.0	220	3.0	-9.0	5日後	水域漂流物の除去					
						興津12号岸壁	-12.0	220	3.0	-9.0	5日後	水域漂流物の除去					
						日の出	日の出新1号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0	5日後	水域漂流物の除去、上屋2棟は応急復旧で利用可				
							日の出新2号岸壁	-12.0	240	3.0	-9.0	5日後	水域漂流物の除去、上屋3棟は応急復旧で利用可				
						西部	重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭10号岸壁	-14.0	280	2.0	-12.0	5日後	水域漂流物の除去、上屋は津波により全壊
											下田港	外ヶ岡	外ヶ岡棧橋	-6.0	80		-6.0
	地域支援	賀茂	地方港湾	県	松崎港	新港	岸壁(-6.0m)	-6.0	100		-6.0	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				
							重要港湾	県	田子の浦港	吉原	吉原1号岸壁	-9.0	167		-9.0	3日後	航路啓開の実施、上屋3棟は応急復旧で利用可
東部		地方港湾	県	沼津港	外港	外港西岸壁	-5.5	90		-5.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)					
						外港東1号岸壁	-7.5	130		-7.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)					
						熱海港	和田磯	-7.5m岸壁	-7.5	155		-7.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)			
						伊東港	玖須美	玖須美耐震岸壁	-4.5	80		-4.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)			
						土肥港	大藪	大藪岸壁	-4.5	60		-4.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)			
						中部	国際拠点港湾	県	清水港	興津	興津1号岸壁	-10.0	185	3.0	-7.0	3日後	水域漂流物の優先除去、上屋2棟は応急復旧で利用可
江尻		江尻11-12号岸壁	-4.5	130	3.0						-1.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				
西部		重要港湾	県	御前崎港	女岩	西埠頭3号岸壁	-7.5	130	2.0	-5.5	5日後	水域漂流物の除去、上屋は津波により全壊					
						西埠頭4号岸壁	-7.5	130	2.0	-5.5	5日後	水域漂流物の除去、上屋は津波により全壊					
その他		賀茂	第2種漁港	県	稲取漁港	稲取	東岸壁	-4.5	80		-4.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				
			第4種漁港	県	妻良漁港	妻良	-3.0m岸壁	-3.0	80		-3.0	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				
			地方港湾	県	松崎港	松崎	松崎棧橋	-3.0	68		-3.0	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				
	地方港湾		県	宇久須港	宇久須	公共第二棧橋	-4.0	50		-4.0	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)					
	東部		第3種漁港	県	網代漁港	網代	-3.5m岸壁	-3.5	60		-3.5	被災状況より決定	港湾BCPで決定予定(今後検討)				

出典:復旧目標、復旧目標レベルは各港湾のBCP、みなとBCP

表 6-4 静岡県広域受援計画における一次・二次輸送拠点の機能確保目標

港湾区分	確保目標
油槽所を有する港湾	概ね3日
防災拠点港湾(一次輸送拠点)	概ね3日
防災港湾(二次輸送拠点)	概ね7日

出典:南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 本編(令和3年3月、静岡県)p.29

7. 対応計画(被災地支援輸送)

(1) 被災地支援輸送に従事する船舶の想定

1) 従事する船舶の想定

(i) 過去の大規模地震での投入船舶の使用実績

令和6年能登半島地震、平成28年熊本地震に使用された被災地支援輸送に従事する船舶は下記のとおりであり、海上自衛隊の護衛艦等、海上保安庁の巡視船艇、防衛省が確保した民間の貨客船、国土交通省の作業船等が使用されている。

南海トラフの巨大地震(地震動:東側ケース、津波:レベル①)は広域被災となり、何れの船舶が使用されるのかを想定することができないため、広域支援ふ頭と地域支援ふ頭の耐震強化岸壁等の水深、延長を開示し、係留可能な船舶が使用されるものと想定する。

なお、隆起・沈降が発生した場合は、喫水に1.1を乗じた水深以上の岸壁が必要になり、延長は係留索が船舶と係船柱との間で屈曲が生じない係留長が必要になるため、船舶の運航者に被災後の岸壁条件を開示し、接岸・係留・荷役の可否を判断する必要がある。

表 7-1 令和6年 能登半島地震の対応で使用された船舶等の一覧

船主等	船名等	船種等	総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)
海上自衛隊	おおすみ	輸送艦	8900*	178.0	25.8	6.0
	すずなみ	護衛艦	4650*	151.0	17.4	5.3
	ありあけ	護衛艦	4550*	151.0	17.4	5.2
	ゆうだち	護衛艦	4550*	151.0	17.4	5.2
	せとぎり	護衛艦	3550*	137.0	14.6	4.5
	さわぎり	護衛艦	3550*	137.0	14.6	4.5
	あさぎり	護衛艦	3500*	137.0	14.6	4.4
	せんだい	護衛艦	2000*	109.0	14.0	3.8
	おおよど	護衛艦	2000*	109.0	13.4	3.8
	てんりゅう	訓練支援艦	2450*	106.0	16.5	4.1
	ひうち	多用途支援艦	980*	65.0	12.0	3.5
	はつしま	掃海艇	570*	60.0	10.1	2.4
	あいしま	掃海艇	510*	54.0	9.4	3.0
	はやぶさ	ミサイル艇	200*	50.0	8.4	1.7
海上保安庁	だいせん	ヘリコプター1機搭載型巡視船	3100	105.0	15.0	-†
	ざおう	ヘリコプター1機搭載型巡視船	3100	105.0	15.0	-†
	みうら	3000トン型巡視船	3000	115.0	14.0	-†
	さど	1000トン型巡視船	1250	92.0	11.0	-†
	やひこ	1000トン型巡視船	1250	91.4	11.0	-†
	のと	1000トン型巡視船	1250	92.0	11.0	-†
	でじま	1000トン型巡視船	1200	91.4	11.0	-†
	とさ	1000トン型巡視船	1200	91.4	11.0	-†
	かがゆき	巡視艇	100	32.0	6.5	-†
防衛省	はくおう	貨客船	17345	199.5	25.0	7.2
	ナッチャン World	高速フェリー	10712	112.0	30.5	3.9
九州地方整備局	海翔丸	浚渫兼油回収船	4659	103.0	17.4	5.7
一般社団法人 日本埋立 浚渫協会	第七番神	浚渫兼起重機船(210 t吊り)	-‡	50.0	21.0	-‡
	新世丸	多目的作業船	697	61.0	11.8	4.6
NPO法人 ピースウィン ズ・ジャパン	豊島丸		240	40.0	8.0	2.8
公益財団法人 日本財団	フェリー粟国	フェリー	451	65.0	11.6	3.4
株式会社田中建材	第十二神徳丸	貨物船	199	50.2	3.0	3.0
東ソー物流株式会社	東駿丸	ケミカル船	499	64.7	4.5	4.5

*:海上自衛隊の艦艇については基準排水トンで示されている。

†:海上保安庁の船艇については喫水に関する情報が確認できなかった。

‡:情報が確認できなかった。

出典:港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.38

<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

表 7-2 平成28年 熊本地震の対応で使用された船舶等の一覧

船主等	船名等	船種等	総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)
海上自衛隊	いずも	ヘリコプター搭載護衛艦	19950*	248.0	38.0	7.1
	ひゅうが	ヘリコプター搭載護衛艦	13950*	197.0	33.0	7.0
	おおすみ	輸送艦	8900*	178.0	25.8	6.0
	しもきた	輸送艦	8900*	178.0	25.8	6.0
	あたご	護衛艦	7750*	165.0	21.0	6.2
	きりさめ	護衛艦	4550*	151.0	17.4	5.2
	やまぎり	護衛艦	3500*	137.0	14.6	4.4
	あまくさ	多用途支援艦	980*	65.0	12.0	3.5
海上保安庁	おおすみ	ヘリコプター1機搭載型巡視船	3500	120.0	14.0	_ [†]
	こしき	警備実施等強化巡視船	1300	89.0	11.0	_ [†]
	あまぎ	1000トン型巡視船	1300	89.0	11.0	_ [†]
	いわみ	1000トン型巡視船	1250	92.0	11.0	_ [†]
	さつま	救難強化巡視船	1200	91.4	11.0	_ [†]
	とさ	1000トン型巡視船	1200	91.4	11.0	_ [†]
	かとり	500トン型巡視船	650	72.0	10.0	_ [†]
	とから	350トン型巡視船	335	56.0	8.5	_ [†]
防衛省	はくおう	貨客船	17345	199.5	25.0	7.2
北陸地方整備局	白山	浚渫兼油回収船	4185	93.9	17.0	5.4
中部地方整備局	清龍丸	浚渫兼油回収船	4792	104.0	17.4	5.6
九州地方整備局	海翔丸	浚渫兼油回収船	4659	103.0	17.4	5.7
	海煌	海洋環境整備船	195	35.0	11.0	2.2
	海輝	海洋環境整備船	99	27.0	9.0	1.2
中国地方整備局	おんど2000	海洋環境整備船	144	30.7	11.6	1.8
	りゅうせい	港湾業務艇	30	18.9	4.5	0.9
四国地方整備局	いしづち	海洋環境整備船	191	37.0	10.6	2.1
	くるしま	港湾業務艇	28	18.0	4.4	0.8
近畿地方整備局	はやたま	港湾業務艇	19	17.1	4.2	0.7

*:海上自衛隊の艦艇については基準排水トンで示されている。

†:海上保安庁の船艇については喫水に関する情報が確認できなかった。

出典:港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.39

<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

(ii) 海上自衛隊の艦艇

海上自衛隊の艦艇の全長、型幅、喫水は下表のとおりである。

表 7-3 海上自衛隊の艦艇の一覧

艦種	艦級	基準排水量 (トン)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)	隻数
護衛艦	もがみ型	3900	133	16.3	-*	6
	むらさめ型	4550	151	17.4	5.2	9
	たかなみ型	4650	151	17.4	5.3	5
	あさぎり型	3500	137	14.6	4.4	8
	あきづき型	5050	151	18.3	5.4	4
	あさひ型	5100	150.5	18.3	-	2
	ひゅうが型	13950	197	33	7	2
	いずも型	19950	248	38	7.1	2
	こんごう型	7250	161	21	6.2	4
	あたご型	7750	165	21	6.2	2
	まや型	8200	170	21	-	2
あぶくま型	2000	109	13.4	3.8	6	
掃海艦	あわじ型	690	67	11	-	3
掃海艇	えのしま型	570	60	10.1	2.4	3
	ひらしま型	570	57	9.8	3	3
	すがしま型	510	54	9.4	3	9
掃海母艦	うらが型	5650	141	22	5.4	2
ミサイル艇	はやぶさ型	200	50	8.4	1.7	6
輸送艦	おおすみ型	8900	178	25.8	6	3
輸送艇	1号型	420	52	8.7	1.6	1
エアクッション艇	1号型	85	28	14.7	-	6
練習艦	かしま型	4050	143	18	4.6	1
訓練支援艦	くろべ型	2200	101	16.5	4	1
多用途支援艦	ひうち型	980	65	12	3.5	5
海洋観測艦	ふたみ型	2050	97	15	4.2	1
音響観測艦	ひびき型	2850	67	29.9	7.5	3
砕氷艦	しらせ型	12650	138	28	9.2	1
敷設艦	むろと型	4950	131	19	5.7	1
潜水艦救難艦	ちはや型	5450	128	20	3	1
試験艦	あすか型	4250	151	17.3	5	1
補給艦	とわだ型	8100	167	22	8.1	3
	ましゅう型	13500	221	27	8	2
特務艦	はしだて型	400	62	9.4	2	1

*:情報が確認できなかったことを示す。

出典:港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.40

<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

(iii) 海上保安庁の巡視船

海上保安庁の船艇の全長、型幅は下表のとおりである。

表 7-4 海上保安庁の船艇の例

所属	船名	船型	基準排水量 (トン)	全長 (m)	型幅 (m)
第六管区	こじま	PL型 3000トン型巡視船	2950	115	14
	くろせ	PM型 500トン型巡視船	325	67.8	7.9
	いぶき	PM型 350トン型巡視船	249	56	7.5
	いよ	PM型 500トン型巡視船	650	72	10
	いつくしま	PL型 練習船	5500	134	16.3
第七管区	やしま	PLH型 ヘリコプター2機搭載型巡視船	5300	130	15.5
	くにさき	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11.5
	いまり	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11.5
	でじま	PL型 1000トン型巡視船	1200	91.4	11
	あそ	PL型 1000トン型巡視船	770	79	10
	おおみ	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	きくち	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	むろみ	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	ふくえ	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	まつうら	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	ちくご	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	やまくに	PM型 350トン型巡視船	335	56	8.5
	ほうおう	PS型 高速特殊警備船	220	50	8
	あさじ	PS型 180トン型巡視船	195	46	7.5
らいざん	PS型 180トン型巡視船	195	46	7.5	
第八管区	ふそう	PLH型 ヘリコプター2機搭載型巡視船	5300	130	15.5
	だいせん	PLH型 ヘリコプター1機搭載型巡視船	3100	105	15
	みうら	PL型 3000トン型巡視船	3000	115	14
	きそ	PL型 2000トン型巡視船	1800	95	12.6
	おき	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11.5
	つるが	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11.5
	えちぜん	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11.5
	わかさ	PL型 1000トン型巡視船	1500	96	11
	いわみ	PL型 1000トン型巡視船	1250	92	11
	ほたか	PS型 高速特殊警備船	220	50	8
	あさま	PS型 高速特殊警備船	220	50	8
	さんべ	PS型 180トン型巡視船	195	46	7.5

出典:港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.41
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

表 7-5 海上保安庁の巡視船艇の全国での配備隻数

船種	船型		隻数	代表的な船型の大きさ
巡視船	PLH型	ヘリコプター2機搭載型巡視船、ヘリコプター1機搭載型巡視船	20	全長150 m
	PL型	1000～3500トン型巡視船	55	3500トン型:全長120 m 1000トン型:全長96 m
	PM型	350～500トン型巡視船	35	500トン型:全長72 m
	PS型	180トン型巡視船、高速特殊警備船等	35	180トン型:全長46 m
	FL型	消防船	1	総トン数280 GT、全長35 m、幅12.2 m
巡視艇	PC型	23～35メートル型巡視艇	70	30メートル型:総トン数100 GT、全長32 m
	CL型	18～20メートル型巡視艇	169	20メートル級型:総トン数26 GT、全長30 m

出典:港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.42
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

(iv) 地方整備局等が所有する作業船等

地方整備局等が所有する作業船等の全長、型幅、喫水は下表のとおりである。

表 7-6 地方整備局が所有する浚渫兼油回収船・海洋環境整備船の一覧

所属	船名	船種	総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)
北陸地方整備局	白山	浚渫兼油回収船	4185	93.9	17	5.4
中部地方整備局	清龍丸		4792	104	17.4	5.6
九州地方整備局	海翔丸		4659	103	17.4	5.7
関東地方整備局	べいくりん	海洋環境整備船	193	33.5	11.6	2.64
中部地方整備局	白龍		198	33.5	11.6	2.64
近畿地方整備局	海和歌丸		198	32.2	11.4	2.64
	クリーンはりま		197	32.2	11.4	2.64
	Dr. 海洋		196	32.5	11.6	2.64
中国地方整備局	おんど2000		144	30.7	11.6	1.82
四国地方整備局	美讃		196	33.5	11.6	2.64
	いしづち		191	37	10.6	2.13
	みずき		154	29.5	11.6	2.1
九州地方整備局	がんにりゅう		195	32.3	11.6	2
	海煌		195	35	11	2.2
	海輝		128	29.5	9	1.3

出典：港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.43
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

表 7-7 地方整備局が所有する港湾業務艇の一覧

所属	船名	総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)	
北海道開発局	りんどう	18.0	14.80	4.20	0.86	
	みずなぎ	19.0	17.00	4.20	0.76	
	しらゆり	12.0	14.80	3.50	0.62	
	ゆりかもめ	19.0	16.80	4.20	0.77	
	たんちよう	19.0	16.60	4.20	0.78	
	みさご	19.0	16.60	4.20	0.71	
	はやぶさ	19.0	16.80	4.20	0.81	
	はまなす	19.0	16.60	4.20	0.71	
東北地方整備局	ふよう	10.0	13.00	3.50	0.58	
	つがる	30.0	19.20	4.40	0.83	
	こはく	29.0	18.60	4.50	0.81	
	ほくと	19.0	16.50	4.10	0.80	
	くろがね	19.0	16.50	4.10	0.80	
	ひより	19.0	16.50	4.10	0.80	
	翔洋	19.0	16.50	4.10	0.85	
	あきかぜ	19.0	16.50	4.10	0.85	
	みずほ	19.0	13.70	4.20	0.88	
	そうめい	29.0	18.30	4.40	0.88	
関東地方整備局	おきかぜ	19.0	16.50	4.10	0.80	
	たかしまII	53.0	21.45	5.40	0.90	
	江戸	24.0	18.95	4.77	0.65	
	うらなみ	43.0	21.05	4.69	0.85	
	べいさーち	75.0	27.40	6.00	1.25	
	かしまII	29.0	17.40	4.58	0.75	
	ひたちII	19.0	16.70	4.20	0.68	
	あいりすII	19.0	16.70	4.20	0.68	
	北陸地方整備局	あさひ	19.0	17.40	4.10	0.75
なごかぜ		19.0	15.70	4.20	0.81	
のとかぜ		47.1	16.40	4.20	0.75	
わかなII		19.0	17.10	4.00	0.70	
まつかぜ		23.0	16.50	4.20	0.85	
中部地方整備局		まさき	19.0	15.80	4.00	0.80
		四日市庭浦	19.0	17.40	4.20	0.77
		しおさい	19.0	17.00	4.10	0.80
		翔龍	19.0	18.00	4.20	0.70
近畿地方整備局		ふじ	22.0	16.50	4.20	0.75
	しもだ	22.0	16.50	4.20	0.75	
	いずみII	19.0	17.40	4.20	0.70	
	ゆうづる	19.0	17.40	4.20	0.70	
中国地方整備局	はやたま	19.0	17.10	4.20	0.68	
	洲浪	19.0	16.40	4.00	0.68	
	はくしゅう	19.0	16.70	4.20	0.80	
	りゅうせい	30.0	18.90	4.50	0.89	
	おおつ	33.0	22.20	4.80	1.05	
	たましおII	19.0	18.00	4.20	0.75	
四国地方整備局	さんせと	18.0	16.00	3.99	0.90	
	ひのみね	19.0	16.70	4.20	0.63	
	くるしま	28.0	18.00	4.40	0.80	
	とさかぜ	27.0	18.00	4.44	0.78	
九州地方整備局	たちかぜ	19.0	16.50	4.00	0.80	
	あみかぜ	33.0	18.00	4.80	1.05	
	海燕	76.0	21.20	8.30	1.15	
	鎮西	42.0	21.50	5.10	1.00	
	すいせい	19.0	15.90	4.10	0.80	
	なじま	19.0	16.50	4.00	0.80	
	かがしま	19.0	15.00	4.20	0.80	
沖繩総合事務局	うりずん	19.0	16.20	4.20	0.75	
せきせい	19.0	16.30	4.20	0.75		

出典：港湾施設の利用可否判断に係るガイドライン(令和7年4月、国土交通省港湾局)p.43-44
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001882084.pdf>

(v) 民間のフェリー・RORO船

清水港に就航する清水-土肥航路に就航するカーフェリーの「富士」及び民間の中長距離定期フェリー航路、定期RORO船航路に投入されている船舶の全長、型幅、喫水は下表のとおりである。

隆起・沈降が2～3m程度発生した場合は、乗降ランプがおろせなく可能性があるため、船舶の運航者に被災後の岸壁条件を開示し、接岸・係留・荷役の可否を判断する必要がある。

表 7-8 清水-土肥航路に就航する駿河湾フェリー

船名	総トン数 (GT)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)	積載能力(車)	
					車両	旅客
富士	1,554	83.0	14.0	3.8	大型バス12台＋乗用車3台又は乗用車54台＋バイク8台＋自転車10台	414名

出典:駿河湾フェリーWEBホームページ、船舶明細書
<https://www.223-ferry.or.jp/shipinfo.html>

表 7-9 中長距離定期フェリー航路の投入船舶一覧

航路名	運航船社	投入船名	竣工・改造年月	船舶諸元					積載可能量		
				総トン数 (G/T)	全長 (m)	型幅 (m)	喫水 (m)	航海速度 (ノット)	トラック	乗用車	旅客定員
八戸-苫小牧航路	川崎近海汽船株	シルバーティアラ	H30.4	8,543	148.80	23.40	5.92	19.7	82台	30台	494名
		シルバープリンセス	H24.4	10,536	150.00	25.00	5.85	20.5	92台	30台	500名
		シルバープリズ	R3.6	8,901	144.10	23.00	5.90	20.0	70台	30台	400名
青森-室蘭航路	津軽海峡フェリー	シルバーエイト	H25.6	9,483	142.59	23.40	5.60	20.5	68台	30台	600名
		ブルーマーメイド	H26.4	8,820	143.58	23.00	5.90	20.0	71台	30台	583名
新潟-小樽航路	新日本海フェリー株	らべんだあ	H29.3	14,214	197.50	26.60	7.20	25.0	150台	22台	600名
		あざれあ	H29.6	14,214	197.50	26.60	7.20	25.0	150台	22台	600名
大洗-苫小牧航路	商船三井フェリー株	さんふらわあしれとこ	H13.9	11,410	190.00	26.40	6.85	24.9	160台	62台	154名
		さんふらわあだいせつ	H13.6	11,401	190.00	26.40	6.85	24.9	160台	62台	154名
		さんふらわあさつぼろ	H29.10	13,654	199.70	27.20	6.85	24.0	154台	146台	590名
		さんふらわあふらの	H29.5	13,539	199.70	27.20	6.85	24.0	154台	146台	590名
東京-徳島-北九州航路	オーシャントランス株	フェリーしまんと	H28.5	12,636	190.97	27.00	7.10	22.4	188台	80台	266名
		フェリーどうご	H28.7	12,636	190.97	27.00	7.10	22.4	188台	80台	266名
		フェリーりつりん	H28.9	12,636	190.97	27.00	7.10	22.4	188台	80台	266名
		フェリーびざん	H28.1	12,636	190.97	27.00	7.10	22.4	188台	80台	266名
横須賀-新門司航路	東京九州フェリー株	はまゆう	R3.3	15,515	222.50	25.00	7.20	28.3	154台	30台	268名
		それいゆ	R3.6	15,515	222.50	25.00	7.20	28.3	154台	30台	268名
名古屋-仙台-苫小牧航路	太平洋フェリー株	いしかり	H23.3	15,762	199.90	27.00	6.85	21.5	184台	100台	777名
		きそ	H17.1	15,795	199.90	27.00	6.85	21.5	183台	113台	768名
		きたかみ	H31.1	13,694	192.50	27.00	6.90	21.5	166台	146台	535名
敦賀-苫小牧航路	新日本海フェリー株	すずらん	H24.6	17,382	224.50	26.00	7.70	27.5	158台	58台	613名
		すいせん	H24.7	17,382	224.50	26.00	7.70	27.5	158台	58台	613名
敦賀-新潟-秋田-苫小牧航路	新日本海フェリー株	らいらつく	H14.4	18,229	199.90	26.50	6.80	22.7	146台	58台	846名
		ゆうかり	H15.2	18,229	199.90	26.50	6.90	22.7	146台	58台	846名
舞鶴-小樽航路	新日本海フェリー株	はまなす	H16.7	16,810	224.82	26.00	7.20	30.5	158台	65台	746名
		あかしあ	H16.7	16,810	224.82	26.00	7.40	30.5	158台	65台	746名
東予-大阪航路	四国開発フェリー株	おれんじえひめ	H30.8	14,759	199.94	27.50	6.70	20.0	160台	50台	519名
		おれんじおおさか	H30.12	14,759	199.94	27.50	6.70	20.0	160台	50台	519名
新居浜-神戸航路	四国開発フェリー株	おれんじホープ	H17.1	15,732	179.92	27.50	6.51	22.2	160台	30台	218名
		フェリーおおさかⅡ	H27.9	14,920	183.00	27.00	6.70	23.2	146台	105台	713名
大阪-新門司航路	株名門大洋フェリー	フェリーきたきゅうしゅうⅡ	H27.11	14,920	183.00	27.00	6.70	23.2	146台	105台	713名
		フェリーきょうと	R3.12	15,025	195.00	27.80	6.70	23.2	162台	140台	675名
		フェリーふくおか	R4.3	15,025	167.00	27.80	6.70	23.2	162台	140台	675名
神戸-新門司航路	阪九フェリー株	せつと	R2.3	16,292	195.00	29.60	6.70	23.5	277台(8m)	188台	663名
		やまと	R2.6	16,292	195.00	29.60	6.70	23.5	277台(8m)	188台	663名
泉大津-新門司航路	阪九フェリー株	いずみ	H27.11	15,897	195.00	29.60	6.95	23.5	277台(8m)	188台	643名
		ひびき	H27.4	15,897	195.00	26.60	6.95	23.5	277台(8m)	188台	643名
神戸-大分航路	株フェリーさんふらわあ	さんふらわあごーるど	H19.11	11,178	165.50	27.00	6.10	23.2	147台	75台	716名
		さんふらわあばーる	H20.1	11,177	165.50	27.00	6.10	23.2	147台	75台	716名
大阪-別府航路	株フェリーさんふらわあ	さんふらわあくれない	R5.1	17,114	199.90	28.00	7.00	22.5	138台	100台	716名
		さんふらわあむらさき	R5.4	17,114	199.90	28.00	7.00	22.5	138台	100台	716名
宮崎-神戸航路	宮崎カーフェリー株	フェリーたちほ	R4.4	14,006	194.00	27.60	6.72	23.1	163台	81台	576名
		フェリーろっこう	R4.10	14,006	194.00	27.60	6.72	23.1	163台	81台	576名
大阪-志布志航路	株フェリーさんふらわあ	さんふらわあさつまつ	H30.5	13,659	192.00	27.00	6.80	23.0	121台	134台	709名
		さんふらわあきりしま	H30.10	13,659	192.00	27.00	6.80	23.0	121台	134台	709名

出典:海上定期便ガイド(内航ジャーナル)

表 7-10 内航定期RORO船航路の投入船舶一覧

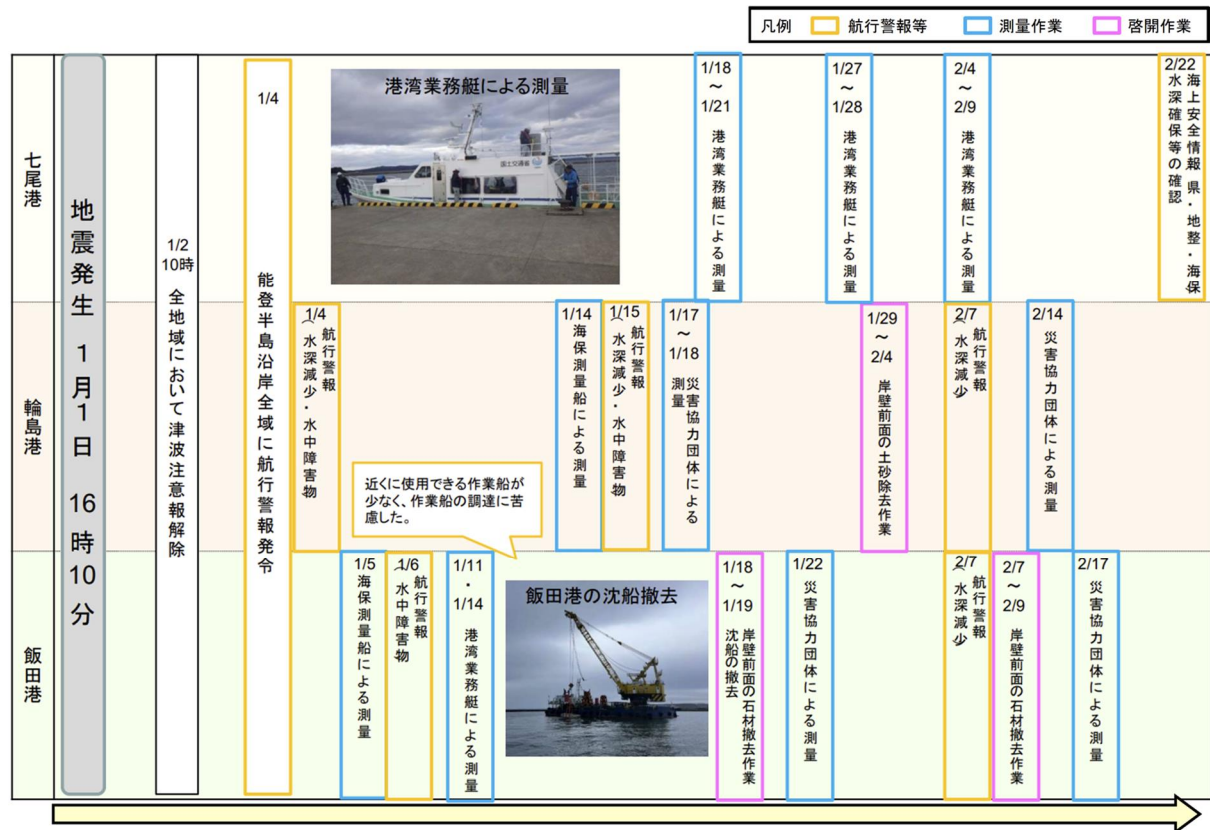
航路名	運航船社	投入船名	竣工・改 造年月	船舶諸元					積載可能量	
				総トン数 (G/T)	全長 (m)	型幅 (m)	満載喫水 (m)	航海速力 (ノット)	シャーシ (台)	乗用車 (台)
苫小牧-常陸那珂航路	川崎近海汽船、近海郵船	ほっかいどう丸	H31.2	12,265	179.94	27.60	7.02	22.70	160	100
		北王丸	H26.8	11,492	173.08	27.00	6.77	22.60	160	99
		まりも	H30.1	11,229	179.94	27.00	6.83	23.00	161	109
		ましう	H30.3	11,229	179.94	27.00	6.83	23.00	161	108
苫小牧-東京	栗林商船	神王丸	R2.3	13,620	190.00	27.00	6.85	21.50	194	203
釧路-東京-千葉	栗林商船	神明丸	H12.12	13,091	160.56	26.60	7.00	21.20	150	260
釧路-日立	川崎近海汽船	ほくれん丸	H25.2	11,386	173.08	27.00	6.92	22.60	160	100
		第二ほくれん丸	H18.7	11,413	173.08	27.00	6.92	22.60	163	88
釧路-苫小牧-東京	日本通運、日本マリン	ひまわり7	H25.4	10,497	166.90	27.00	6.73	23.00	172	95
		ひまわり8	H29.9	10,626	166.90	27.00	6.88	23.00	177	95
		ひまわり9	H29.11	10,626	166.90	27.00	6.88	23.00	177	95
三島川之江-堺泉北-(和歌山)-千葉-宇野 ※和歌山は1便/週	大王海運	第3はる丸	H27.10	8,558	153.92	25.00	6.52	21.00	100	250
		第5はる丸	R3.5	12,404	179.90	27.40	6.77	21.00	160	250
		第6はる丸	R3.9	12,404	179.90	27.40	6.77	21.00	160	250
追浜-神戸-苅田	北星海運	日王丸	H24.1	11,514	169.98	26.00	7.17	21.20	113	804
東京-博多-大分 (御前崎港は2023年12月寄港終了)	商船三井さんふらわあ 日本通運	さんふらわあはかた	H15.10	10,507	166.90	27.00	6.63	23.00	160	251
東京-松山-岩国-博多	商船三井さんふらわあ 日本通運	さんふらわあときょう	H15.11	10,503	166.90	27.00	6.63	23.00	160	251
		ひまわり5	H15.9	10,470	166.90	27.00	6.63	23.00	160	251
清水-大分	川崎近海汽船	富王丸	H18.7	13,950	173.34	26.60	7.14	23.50	130	0
東京-苅田-宇野-坂出	商船三井さんふらわあ	むさし丸	H15.9	13,927	166.03	27.00	7.01	23.00	160	120
		ぶぜん	H31.3	11,674	179.90	27.00	6.82	23.40	160	220
東京-大阪-那覇	近海郵船、琉球海運	しゅり	H14.7	9,813	167.72	24.00	7.21	21.00	127	103
		しゅれいII	H29.8	11,687	181.51	26.00	6.67	21.50	177	290
		にらいかないII	H29.11	11,687	181.51	26.00	6.66	21.50	177	290
東京-名古屋-志布志-那覇	マルエーフェリー	琉球エクスプレス3	H27.11	10,034	168.70	26.60	6.81	21.50	148	135
		琉球エクスプレス5	H29.10	10,034	168.70	26.60	6.82	21.50	148	144
苫小牧-八戸-仙台-名古屋	フジトランスコーポレーション	あつた丸	H24.1	16,053	167.00	30.20	7.62	23.40	150	930
苫小牧-仙台-名古屋	フジトランスコーポレーション	清和丸	H18.2	15,781	167.00	30.20	7.62	23.40	150	850
		ふじき	H30.6	15,986	167.00	30.20	7.60	23.00	150	870
		蓉翔丸	H15.1.1	14,790	167.00	30.20	7.50	23.50	150	688
名古屋-豊橋-鹿児島-那覇	フジトランスコーポレーション	ふがく丸	H9.2	11,573	165.00	26.40	7.20	20.70	100	934
苫小牧-敦賀	近海郵船	ひだか	H27.2	11,185	179.90	27.00	6.83	23.00	160	50
		ほくと	H27.9	11,193	179.90	27.00	6.83	23.00	160	50
		つるが	H27.5	11,193	179.90	27.00	6.83	23.00	160	50
敦賀-博多	近海郵船	なのつ	H11.11	8,348	167.72	24.00	7.20	21.70	120	150
		とから(備考参照)	H14.11	9,858	167.72	24.00	7.21	23.70	128	103
苫小牧-仙台-東京-清水-大阪	栗林商船	神加丸	H26.5	16,726	174.95	29.00	7.22	21.50	152	267
		神北丸	H29.5	12,430	169.99	27.40	6.79	21.60	150	271
釧路-苫小牧-仙台-東京-名古屋-大阪	栗林商船	神珠丸	R1.11	14,052	174.95	29.00	7.20	21.50	154	250
		神泉丸	R2.8	14,054	174.95	29.00	7.22	21.20	150	270
		神永丸	R3.1	14,054	174.95	29.00	7.22	21.50	150	270
大阪(堺泉北)-細島-宮崎	八興運輸	HAKKO ひなた	R2.2	4,999	134.00	21.00	7.00	18.30	71	100
北九州-那覇	マルエーフェリー	琉球エクスプレス2	H26.12	10,758	159.98	24.00	6.72	21.50	121	119
		琉球エクスプレス6	H13.5	10,329	158.03	26.00	7.31	21.00	102	810
博多-那覇	琉球海運	ちゅらしま	H26.4	9,483	168.71	26.00	6.72	21.50	183	78
		わかなた	H18.9	10,185	168.71	26.00	6.70	21.50	160	245
		あやはし	R3.2	11,681	181.51	26.00	6.72	21.50	170	270
		みやらびII	H22.7	10,184	168.71	26.00	6.71	21.50	160	240
鹿児島-那覇	琉球海運	わかなた	H18.9	10,185	168.71	26.00	6.70	21.50	160	245
		かりゆし	H14.11	9,952	154.07	23.00	7.00	21.50	125	240
		あやはし	R3.2	11,681	181.51	26.00	6.72	21.50	170	270
		みやらびII	H22.7	10,184	168.71	26.00	6.71	21.50	160	240
神戸-大阪-志布志-名瀬-那覇	マルエーフェリー	琉球エクスプレス3	H26.11	10,034	168.70	26.60	6.81	21.50	148	135
		琉球エクスプレス6	H13.5	10,329	158.03	26.00	7.31	21.00	102	810
大阪-鹿児島-那覇	南日本汽船	うりずん21	H30.4	5,848	141.85	22.40	6.02	20.50	166	62

出典:海上定期便ガイド(内航ジャーナル)

2) 作業船等の想定

広域支援心頭、地域支援心頭の復旧目標時間・復旧目標レベルを達成するため、港湾機能の回復に必要な測量機器を搭載した業務艇・調査船や漂流物の回収や沈降した支障物を撤去するための清掃船、作業船(Grab浚渫船/起重機船/クレーン付き台船等)の手配・入港が各港湾のみならず機能継続計画、みなどBCPで想定しているかを把握する。

発災後に測量、清掃、撤去作業が進められ、夜間は係留し、作業にあたっては撤去・収物を陸上に仮置き、処分するため、保管や作業スペースの候補地が利用可能な岸壁背後にあらかじめ確保されているかについても把握する。



出典: 交通政策審議会港湾分科会第1回防災部会資料2「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」(令和6年3月29日、国土交通省港湾局)p.20

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001736478.pdf>

図 7-1 令和6年能登半島地震の七尾港・輪島港・飯田港の航路啓開の状況

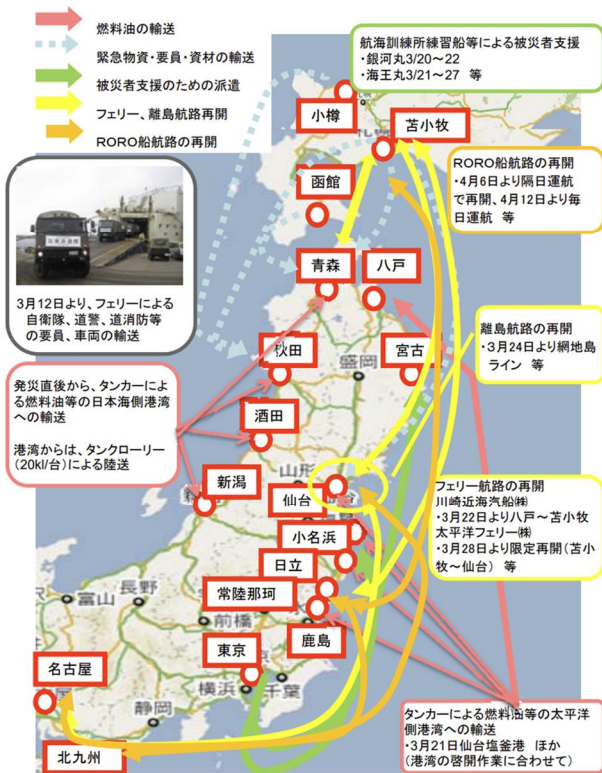
3) 被災地支援輸送に従事する船舶の変化

支援物資輸送がプッシュ型(※1)からプル型(※2)に移行した後も、インフラの復旧状況等により、給水支援(給水船)や燃料等(タンカー)の輸送、ホテルシップ(練習船、フェリー)による入浴支援、復旧資材の運搬など、発災からの時間経過とともに被災地支援輸送の内容が変化していくことで支援船舶も変化することを踏まえた輸送となることを各港湾のみならず機能継続計画、みならずBCPで想定しているかを把握し、被災後の限られた利用可能な施設のバース利用に滞りが発生せず、利用調整が円滑に進むよう調整する。

※1 プッシュ型輸送＝国が被災都道府県からの具体的な要請を待たないで、避難所避難者への支援を中心に、被災者の命と生活環境に不可欠な物資(基本8品目:①食料、②毛布、③乳児用粉ミルク又は乳児用液体ミルク、④乳児・小児用おむつ、⑤大人用おむつ、⑥携帯トイレ・簡易トイレ、⑦トイレトーパー、⑧生理用品)のほか、避難所環境の整備に必要な物資、冷暖房機器、感染症対策に必要なマスクや消毒液等を調達し、被災地に緊急輸送することをプッシュ型輸送と呼ぶ。

※2 プル型輸送＝被災地からの具体的な要請に基づき支援物資を輸送することをプル型輸送と呼ぶ。

【東日本大震災時の船舶による緊急物資輸送等への対応実績】

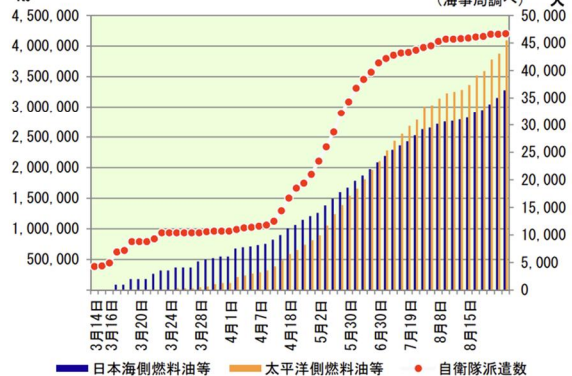


【東日本大震災時でのホテルシップ活用事例】

●銀河丸 (6,185 GT) (航海訓練所) (宮古港にて)
3月20日～22日 (延べ220名が利用)
➢ 被災者の入浴・食事提供、健康診断

●ふじ丸 (23,235 GT) (商船三井) (大船渡港、釜石港、宮古港にて)
4月11日～17日 (延べ4,451名が利用)
➢ 被災者の入浴、食事の提供、客室の利用、映画上映、船舶公衆電話の無料開放、携帯電話の充電

東日本大震災時における燃料油と自衛隊員の輸送状況 (海事局調べ)



出典:大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会 最終報告のポイント(国土交通省)p.1

<https://www.mlit.go.jp/common/001030539.pdf>

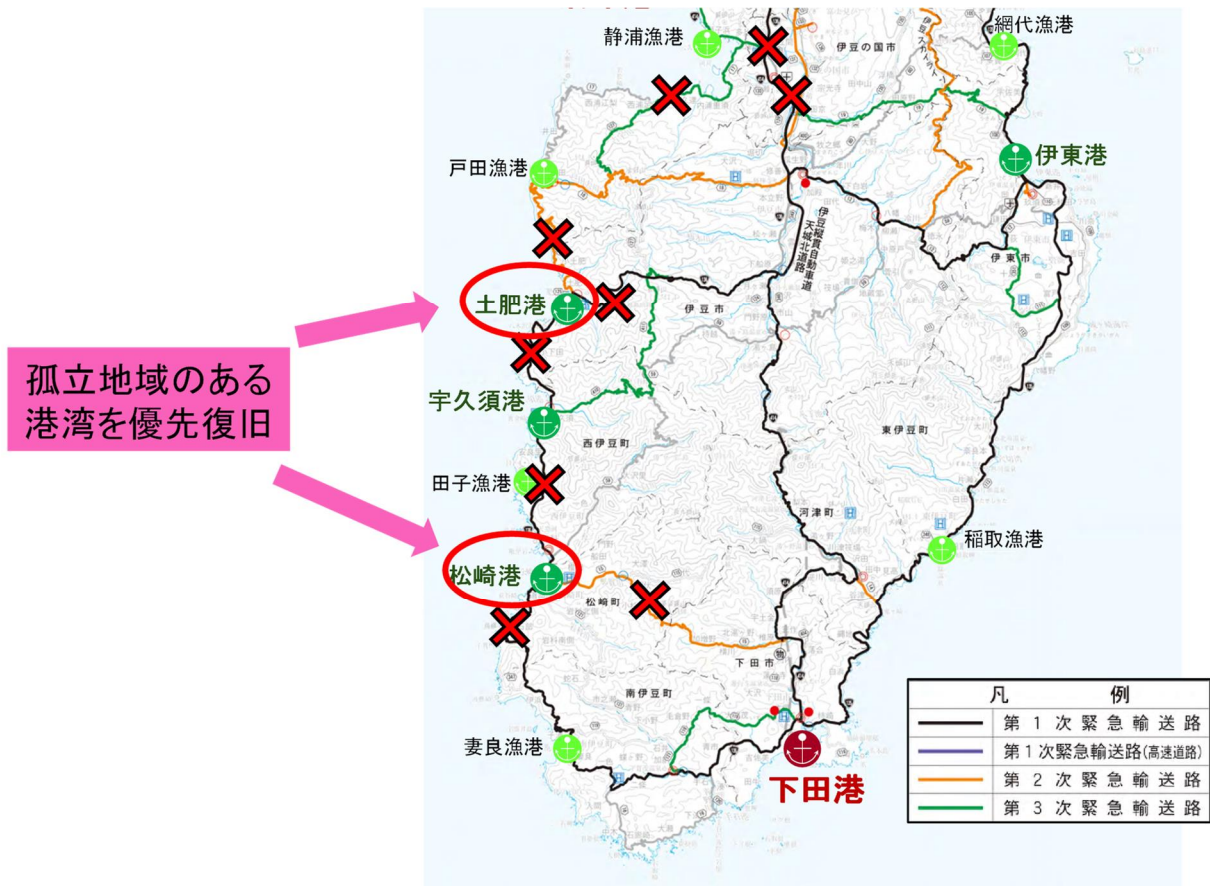
図 7-2 大規模災害時に被災地支援輸送で利用される船舶

(2) 被災地支援輸送のための初動対応

1) 対象とする港湾の優先順位の考え方

発災直後の限られた人員・資機材で対応する必要性から、静岡県広域受援計画に基づく航空偵察の道路被害の状況把握結果より、「陸路が途絶し、孤立集落が発生している地域であって港湾からの輸送路に依存せざるを得ない地域支援ふ頭」を優先的に復旧することとする。

なお、港湾からの輸送路に依存せざるを得ない地域支援ふ頭が複数存在する場合は、トリアージ的な視点として道路啓開等の状況を鑑みつつ、関係機関と調整して早急に海上輸送ルートを確認できる港湾を優先する。



出典：南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 資料編(令和4年6月、静岡県)p.67

図 7-3 対象とする港湾の優先順位の考え方

2) 利用可否判断、応急復旧、航路啓開、利用調整等の初動対応

静岡県広域受援計画に基づき、広域支援ふ頭・地域支援ふ頭における航路啓開等に関して、各港のみなと機能継続計画、みなとBCPに定めた初動対応を行う。

【みなとBCPに基づく対応】

港湾等の管理者は発災後速やかに、みなとBCP等に基づき、緊急輸送のための施設の復旧その他の港湾機能の回復に向けた行動を実施する。

作業船等の確保が困難な場合、港湾等の管理者は、県本部(港湾班)を通じ、国土交通省中部地方整備局等に支援要請する。(静岡県広域受援計画本編p.32-33より)

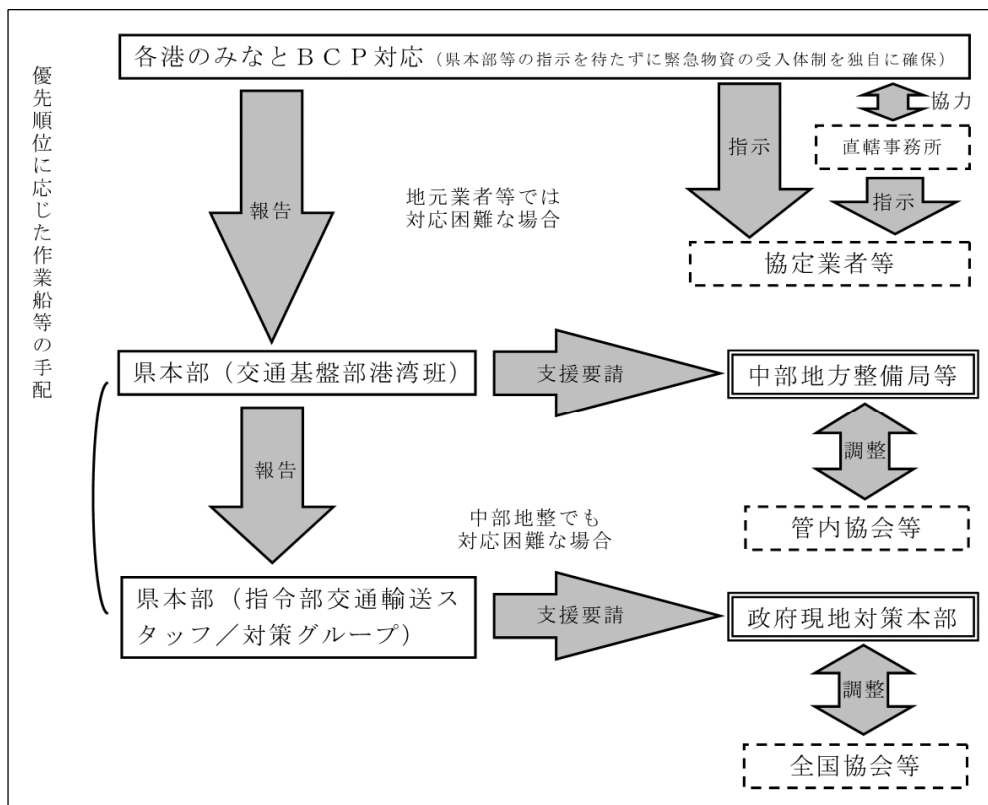
3) 応援体制の構築や対象範囲外への応援要請の手順等

広域支援ふ頭・地域支援ふ頭の航路啓開等に関して、各港のみなとBCPに定めた対応では対応困難な場合、必要に応じて、県本部を通じて防衛省・国土交通省に対して支援を要請する。

【優先的に復旧する港湾等の選定】

ア 県本部(交通輸送スタッフ、港湾班)は、港湾等の被害状況及び復旧見込み、緊急輸送ルート(陸路)の確保状況等を踏まえ、優先的に復旧を行う港湾等を選定し、方面本部(指令班)及び港湾等の管理者に通知する。(静岡県広域受援計画本編p.33より)

イ 県本部(交通輸送スタッフ)は、選定した港湾の航路啓開等に関して、必要に応じて、政府現地対策本部を通じて防衛省・国土交通省に対して支援要請する。(同上)



出典:南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 本編(令和3年3月、静岡県)p.33

図 7-4 港湾機能回復に向けた作業船等の手配の想定

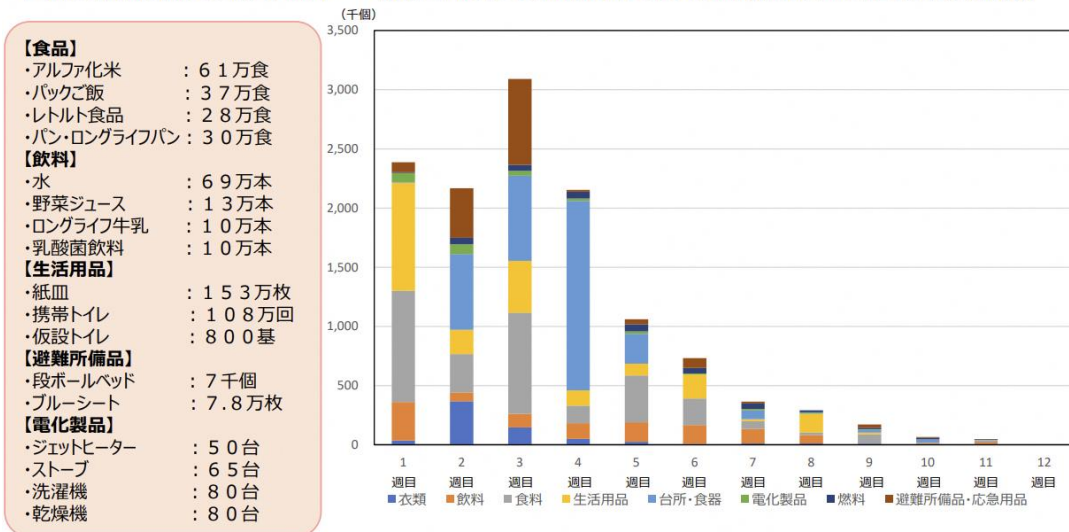
(3) 時間経過による支援物資のニーズの変化や平時貨物需要の回復等への対応

1) 被災地支援の内容変化

広域支援ふ頭、地域支援ふ頭においては、令和6年能登半島地震での時間経過による救援物資の変化が起きていることから発災が起きる時期(季節)、時間経過とともに物資内容に変化していくことを踏まえ対処する。

例)夏季に発生した場合、初期は暑さ対策用品(日差し除け、冷却グッズ、水分・塩分補給など)や防虫対策用品など、以降は下着・衛生用品、洗濯用キット、洗濯用水タンクなどに移行すると考えられる。冬季は能登に同じ。

■ 主な支援物資搬入実績 (暫定値) ■ 時間経過による要請品目の変化 (暫定値(物資調達・輸送調整等支援システムより))



出典: 令和6年能登半島地震における物資調達・輸送の状況(令和6年5月13日、内閣府(防災担当))p.6
https://www.bousai.go.jp/updates/r60101notojishin/pdf/kensho_team4_shiryo01.pdf

図 7-5 令和6年能登半島地震での時間経過による救援物資の変化

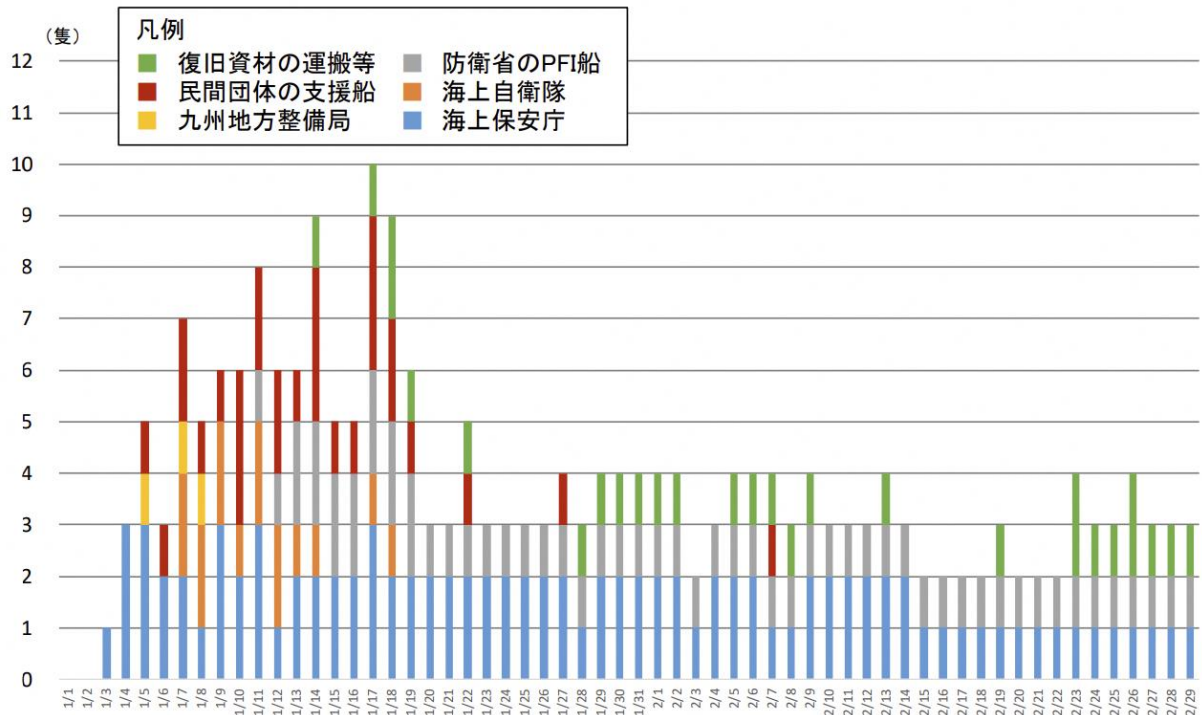


出典: 令和6年能登半島地震における物資調達・輸送の状況(令和6年5月13日、内閣府(防災担当))p.7
https://www.bousai.go.jp/updates/r60101notojishin/pdf/kensho_team4_shiryo01.pdf

図 7-6 令和6年能登半島地震での時間経過による救援物資の変化

2) 平時貨物需要の回復等への対応

一定の時間経過後の支援を担う広域支援ふ頭、地域支援ふ頭においては、一般貨物輸送の回復が進むことから、被災地支援輸送と一般貨物輸送との港湾施設の利用調整や荷役体制の再編等の構築を進める。



出典:「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾における防災・減災対策について」(令和7年7月8日、国土交通省港湾局海岸・防災課)p.17
https://www.pa.cbr.mlit.go.jp/file/content/file/Disaster-prevention/250728_10th-05_bcp-joho-teikyoo.pdf

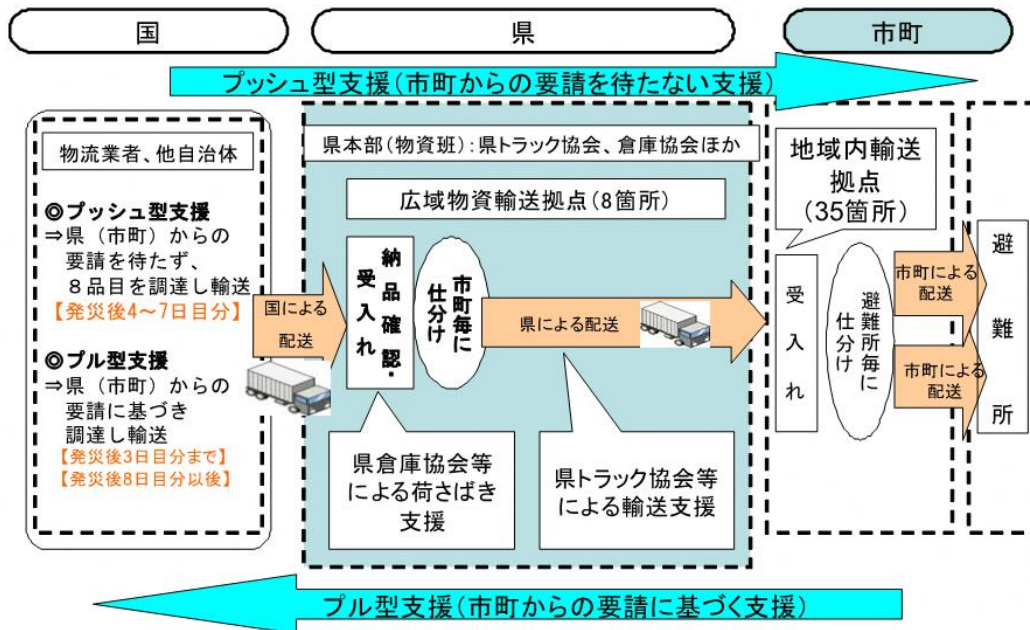
図 7-7 令和6年能登半島地震の七尾港・輪島港・飯田港の支援船の入港状況変化

8. マネジメント計画

(1) 事前対策

被災直後の伊豆半島の支援を実現するために、常日頃から各種BCPを確認・見直しを行い、有事の際に対応できる体制を整える。

最も重要な船舶についての初動活動を円滑に実施するため、静岡県広域港湾BCP協議会の関係機関は、訓練等を通して必要に応じ、船舶関連の協定等の締結を図る。



出典：南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 本編（令和3年3月、静岡県）p.56

図 8-1 緊急物資の調達に向けた国・県・市町の役割

(2) 教育・訓練

本計画の取組の重要性を認識、定着させるため、広域港湾BCP協議会(必要に応じて関係者を含む)は、各港で策定しているBCPに基づいて実施する航路啓開訓練等に参加し、連絡体制等の確認を行う。

訓練内容は、関係機関が訓練対象地域や訓練目的及び訓練参加者をその都度検討し、適切な頻度で教育・訓練を行う。

【訓練実施概要】

令和5年9月6日に官民が連携して、駿河湾フェリー及び旅客船を活用した広域緊急支援物資輸送・被災者支援訓練を実施しました。駿河湾フェリーを活用した訓練は今回が初めての取り組みとなります。

伊豆半島西海岸の地域において台風や豪雨等の自然災害が発生し、陸路による支援が困難となる場合に備え、海からの支援体制を強化するため、松崎港を拠点とすることを想定し、静岡市が備蓄する緊急支援物資を積載したトラック、国土交通省の照明車及びポンプ車等の災害対策車両を清水港から松崎港に海上輸送しました。

■主な訓練内容

- ①駿河湾フェリーを活用し、清水港・松崎港における入出港訓練及び災害対策車両の乗降訓練
- ②旅客船を活用した、堂ヶ島から松崎港への被災者移送訓練
- ③清水港から松崎港へ駿河湾フェリーによる緊急物資の輸送・荷下ろし訓練
- ④松崎港における駿河湾フェリーからの給水支援訓練

■主催 静岡県 交通基盤部 港湾局、経営管理部 賀茂地域局
国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所
松崎町

■参加機関 静岡県、国土交通省中部地方整備局(港湾空港部・清水港湾事務所・静岡国道事務所・静岡河川事務所・沼津河川国道事務所、静岡営繕事務所)、静岡市、下田市、伊豆市、南伊豆町、松崎町、西伊豆町、(一社)ふじさん駿河湾フェリー、富士山清水港クルーズ(株)、堂ヶ島マリン(株)、清水港港湾建設工事安全協議会、日本港湾空港建設協会静岡県支部、清水海上保安部、下田海上保安部、国土交通省中部運輸局(静岡運輸支局・下田海事事務所)、(株)ウィンディーネットワーク

【海上輸送ルート】



【駿河湾フェリーによる災害対策車両の運搬風景】



出典:命のみなとネットワークの形成に向けた取組について(令和6年2月8日、静岡県交通基盤部港湾局)p.26

図 8-2 命のみなとネットワーク形成に向けた防災訓練の実施例

(3) 見直し・改善

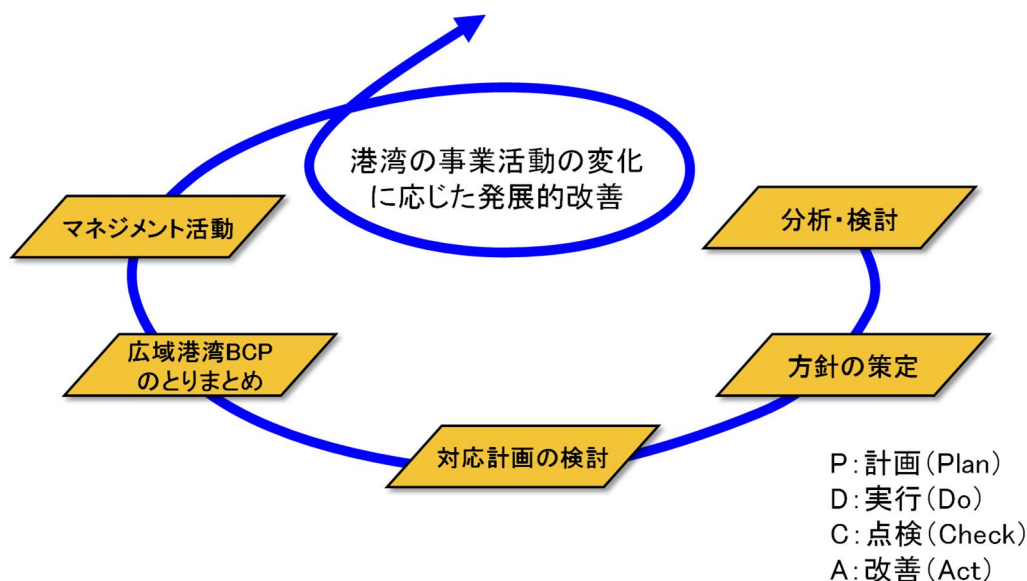
静岡県広域港湾BCP協議会は、定期的に計画対象港湾のみならず機能継続計画、その他これに類するBCPや関連する地域防災計画等の改訂、法令改正など様々な要因に対して、広域港湾BCPが合致しているかの観点から点検・評価を行うとともに、確認できた問題点については早急に是正・改善を行う。

特に、計画対象範囲内における個々の港湾における状況(個々の港湾BCPや港湾施設及び貨物取扱の状況)や取巻く環境(地域の人口、インフラの整備状況、企業の立地状況、関連する法令)などに大きな変化があった場合や、災害発生に伴い、本計画に基づく対応を実施した場合は、その変化や反省を踏まえた見直しを実施する。

表 8-1 定期的な点検・評価項目

項目	点検・評価内容
定期性	事前対策、訓練、点検等が年1回の頻度でスケジュール通り実施されているか。
適切性	教育・訓練は目標を達成しているか。
適格性	当該地域の災害対応力の向上に寄与しているか。

出典：広域港湾BCP策定ガイドライン(被災地支援輸送編)(令和7年6月、国土交通省港湾局)p.28
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001893276.pdf>



出典：港湾BCP策定ガイドライン(改訂版)(令和7年6月、国土交通省港湾局)p.10
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001893282.pdf>

図 8-3 広域港湾BCPにおけるPDCA