

第1回大阪港BCP協議会 議事録

1. 日 時:平成 27 年 10 月 28 日(水) 10:00~10:50
2. 場 所:ATCビル ITM 棟 10F 大阪市港湾局第 1 会議室
3. 議 題:○大阪港BCP協議会の設置要綱について(資料1・参考資料1)
○大阪湾BCP(案)の概要と課題について(資料2・参考資料2, 3, 4)
○大阪港BCPの概要及び協議会の進め方について(資料3)
○大阪港BCP策定にむけた検討について(資料4, 5, 6)
4. 出席者:出席者名簿のとおり

5. 議事

○開会

<司会:丸山課長>

- ・本日の協議会について、大阪市における「施策プロセスの見える化」の取り組みから、後日、配布資料は、市のホームページ上へ公開することについて、事前におことわり。

○大阪港BCP協議会の設置要綱について(資料1・参考資料1)

<説明者:綱課長代理>

- ・資料1「大阪港 BCP 協議会設置要綱(案)」の各条文について説明を行う。

<質疑事項>…「なし」

- ・資料1の「大阪港 BCP 協議会設置要綱(案)」について、事務局説明の内容で承認。
- ・以降の議事進行は、大阪港 BCP 協議会設置要綱の第5条に従い、大阪市港湾局計画整備部長の藪内を座長とし、進めていく。

<進行:藪内座長>

- ・議事進行の前に、大阪港 BCP 協議会設置要綱の第5条第3項にある「座長の代理」として、「近畿地方整備局」を指名し、了承を得る。

○大阪湾BCP(案)の概要と課題について(資料2・参考資料2, 3, 4)

<説明者:近畿地方整備局 中川課長補佐>

- ・資料2の P.1として、「大阪湾 BCP(案)」は平成 20 年度より、緊急物資輸送活動と国際コンテナ輸送活動の2本柱で検討を進めてきた。策定状況として、直下地震として上町断層帯地震・六甲・淡路島断層帯地震の2ケース、海溝型地震としては南海トラフの巨大地震等を想定したケースの合計3ケースに対する「大阪湾 BCP(案)」が策定済みとなっている。

- ・P.3の概要にある対応方針として、直下地震は地震動による港湾施設の直接的被害への対応、海溝型地震は津波による被害が大きいいため、水域の啓開対応とし、行動目標は緊急物資輸送で発災後72時間以内に受け入れを開始し、国際コンテナ輸送で発災後7日以内に各府県で少なくとも1経路確保としている。なお、堺2区は直下地震で発災後24時間以内、海溝型地震で津波注意報解除を発災24時間後と想定し、そこから24時間後の発災後48時間以内の供用開始を目標としている。
- ・大阪湾BCP(案)はあくまで湾全体のBCPであるので、今後、各港でBCPを策定することが重要であると考えている。また、港湾BCPについては、国土強靱化アクションプランにおいて、平成28年度までに全国125の重要港湾以上における策定を目標としている。現状、49港において策定済みで、割合としては約40%となっている。近畿においては、P.5右に示す大阪港を含む5港について、今年度中の策定を目標としている。
- ・港湾BCP策定ガイドラインの概要として、BCPのイメージは、事前対策・初動対応・事業継続対応からなり、この中で大阪湾BCP(案)においても事前対策にある連絡手段の確保は懸案となっている。構成の項目としては、基本方針・実施体制・対応計画・マネジメント計画からなる。
- ・BCPを策定することにより、発災後の港湾機能の低減を最小限に留め、重要機能の早期の復旧ということを目指す。対応計画のイメージとしては、「誰が・いつ・何をするのか」が重要となる。今後、具体的な対応や役割等を関係者の合意に基づき、BCP策定を進められたい。

<質疑事項>・・・「なし」

○大阪港BCPの概要及び協議会の進め方について(資料3)

<説明者:綱課長代理>

- ・資料3の右側に、大阪港BCPに記載すべき項目を示す。港湾BCP策定ガイドラインに示す、①～⑦の項目を2回の協議会で議論する予定。
- ・検討スケジュールを左側に示す。今回は計画の基本的な部分となる、①基本方針、②実施体制、③被害想定と港湾機能の回復目標の3項目の議論を行う。12月頃の第2回に、④災害対応計画、⑤事前対策、⑥教育・訓練、⑦見直し・改善を議論する予定。この中で、「④災害対応計画」が大阪港BCPの重要な部分であり、整備局さんの説明でもあった「誰が・いつ・何をするのか」を明確化していきたい。
- ・その後、来年2月頃の「大阪港BCP・海上対策関係小会議」で大阪港BCP全体のとりまとめ、3月の「大阪港地震・津波対策連絡会議」で大阪港BCPの策定を行いたい。最後に、国の法定協議会である「大阪湾港湾広域防災協議会」へ報告を行う予定。

<質疑事項>・・・「なし」

- ・資料3の「大阪港BCP協議会の進め方(案)」について、事務局説明の内容で進めていくことを確認。

○大阪港BCP策定にむけた検討について(資料4, 5, 6)

<説明者:綱課長代理>

- ・大阪港 BCP は海溝型地震編と直下型地震編の策定を考慮しており、資料4にその内容比較を示す。違いは、対象とする地震動とそれに伴う想定被害であり、その他は同じ。
- ・資料5(海溝型地震編)について、P.1 の基本方針において、南海トラフ巨大地震時における初動時の対応や緊急物資輸送、幹線貨物輸送としての国際コンテナ貨物輸送への対応を迅速かつ的確に行うことを目的としている。実施にあたっては、関係者の役割や対応の手順、復旧目標を明確化し、訓練などを通じて、実効性を確保することを基本方針としている。
- ・対象とする範囲は、海上輸送ルートの確保が港湾 BCP の大きな目的なので、海上から緊急交通路に至るまでの区間を対象としている。イメージとしては、海上輸送ネットワークを陸上の輸送ネットワークとなる緊急交通路へといかにつなげるかということになる。
- ・対象とする期間は、発災後、緊急物資輸送と幹線貨物輸送を開始するまでを対象とする。
- ・P.2 の実施体制として、BCP の策定のみならず、策定後の訓練実施などを通じた、見直し・改善を行う恒久的な組織として、大阪港 BCP 協議会を設置し、継続的に運営していく。今後、各機関の具体的な役割が明確になった段階で、緊急連絡網を作成する予定。
- ・P.3 の被害想定では、南海トラフ巨大地震が発生した場合、大阪港周辺では、震度 5 強から 6 弱の揺れや激しい液状化に伴い、耐震岸壁以外の多くの港湾施設の被害や津波による浸水被害が想定される。
- ・P.4 にライフライン等の被害として、広範囲に及ぶものの数日間にわたり、完全に機能マヒする状態にはないと想定される。
- ・P.5 の港湾機能の回復目標として、まず、津波注意報解除を発災 24 時間後と想定している。緊急物資輸送活動は、発災後3日以内に最低1バース以上の範囲で、耐震岸壁の応急復旧を行い、輸送ルートの確保を行う。3日以降、さらなる拡充を図る。
また、国際コンテナ貨物輸送は、発災後7日以内に耐震岸壁の夢洲 C10,11,12 岸壁の応急復旧を行い、輸送ルートの確保を行う。7日以降、一般の国際コンテナターミナルの応急復旧・輸送ルートの拡充を図る。
- ・P.6 は、大阪港内の耐震岸壁や緊急交通路の位置関係を図示したもの。
- ・資料6(直下型地震編)について、資料5との違いは対象とする危機的事象としての地震動とそれに伴う想定被害の違い。P.3 の震度が海溝型地震と比較して、やや大きくなっているが、液状化は中程度である。想定被害は、津波による被害を除き、ほぼ同程度と考えられる。P.4,5 に示す港湾機能の回復目標などは同様の内容となっている。

<質疑事項>・・・以下のとおり

(近畿運輸局 岡野課長)

- ・大阪湾 BCP(案)の議論においても「相互連携を図っていく」ということが示されており、とりわけ、緊急物資輸送における海上と陸上の結節点である港湾部分における協定が、全国的に

無い状況にあり、東日本大震災においても課題となった部分である。今後、議論を進めていく中で、関係者間で協議し、早期の協定締結に向けた作業を進めて欲しい。

(藪内座長)

・協定締結について、具体的に誰と誰を想定しているのか。

(近畿運輸局 岡野課長)

・緊急物資輸送ということで、具体的には自治体と港運協会ということになると思うが、詳細についてはご検討願いたい。

(綱課長代理)

・協定の必要性は認識しており、今後、荷役などの対応計画についての議論も踏まえた上で、協定の作業を進めていきたい。

(危機管理室 永井係長)

・海溝型地震編でライフライン等の想定被害の説明があったが、特に、市内西側については、低地盤のエリアが広がっており、津波浸水後、長期にわたり水が引かない恐れがあることが、府の被害想定でも指摘されている。広範囲に浸水した場合、下水道のポンプ稼働による排水と壊れた堤防の復旧をしないと、その後の道路啓開などに着手できないと思われる。そうなる緊急物資の回復目標である3日というのはやや厳しいように思うが、東日本大震災の復旧事例などがあれば、ご教示願いたい。

・また、国際コンテナの回復目標である7日について、被害状況によっては、道路が復旧した場合でも災害対応や緊急物資輸送の車両通行しかできないことが予想されるので、仮に、コンテナターミナルが7日以内に復旧した場合でも道路が通行できない恐れがある。

(藪内座長)

・東日本大震災の復旧事例と国際コンテナターミナル復旧後の道路通行ができない可能性の2点についてご指摘があった。7日以内の国際コンテナターミナルの復旧に関して、海上の港湾BCPと内陸の道路ネットワークとの接続は非常に重要であるが、逆に、道路のBCPについて、危機管理室の方で何か把握されている情報あれば、お願いしたい。

(危機管理室 永井係長)

・地上の道路は、津波浸水に伴う排水後でないと道路啓開が出来ない。どれくらいの期間で排水ができるかについて、国の方でも検討を進められているようだが、まだ、答えが出ていないので、何とも言えない状況にある。高速道路は高架構造なので、発災後、早い段階で通行可能になると思うが、大阪府において緊急交通路の位置付けがあるので、交通規制がかかることになる。交通規制の期間については、被害の状況により、どれくらいまで及ぶかわからないが、状況によっては7日を超えて、規制がかかっている場合も考えられる。

(藪内座長)

・今回、大阪湾BCP(案)の策定において、国際コンテナターミナルの復旧目標を7日間と設定された際、内陸部の交通状況なども踏まえたと思うが、そのあたり、近畿地方整備局さんの方からご意見いただければと思います。

(近畿地方整備局 中川課長補佐)

- ・まず、津波浸水に伴う排水に関する検討については、現在、国の方で検討中であるが、いつ排水が完了するかなどは、まだわからないので、この場での回答は差し控えていただく。
- ・また、国際コンテナターミナルの復旧目標7日間は、道路啓開活動というより、港湾利用者に行ったヒアリングより、復旧期間が7日を超えると他の港を利用するという結果から、貨物が奪われる可能性もあり、また、東日本大震災の実績も踏まえ、7日の復旧目標となっている。

(藪内座長)

- ・今回、計画策定にあたり、全体の都市活動との整合性を図る必要があるものの、何らかの目標設定は必要と考える。それに合わせて道路や都市の復旧がなされるなど、一方だけが復旧したとしても、港に物資だけが溜まることになる恐れもあるので、今後、内陸との調整は必要と考える。東日本大震災の事例などで、事務局から何か情報があればお願いします。

(綱課長代理)

- ・十分な情報は持ち合わせていないが、東日本大震災においてコンテナ活動については7日間くらいで復旧したという実績を聞いている。ただ、浸水に伴う排水については大きな課題であり、排水が完了しないと体制が整ったとしても、復旧活動に入れられないことも考えられるので、今後、議論していく必要はあると思う。

○閉会

<司会:丸山課長>

- ・第2回協議会は12月の開催を予定している。第2回については、対応計画として、「だれが・いつ・何をするか」を明確にするため、資料2の最終ページに示すような資料を作成する予定。内容については、事前に事務局で案を作成するので、ご検討をお願いします。

<綱課長代理>

- ・資料1について、第8条に「議長」とあるのは「座長」の誤りなので、修正をお願いします。

【本日の議論についてのまとめ】

- ・資料1の設置要綱(案)について承認し、資料2～6についても確認。
- ・緊急物資輸送に関し、港湾部分における「協定」については、今後、検討が必要。
- ・港湾BCP策定にあたり、内陸部の道路ネットワークとの接続は重要な課題なので、今後調整が必要。
- ・また、海溝型地震時については、津波浸水に伴う排水計画が回復目標に大きく影響するので、今後、考慮が必要。

以上