

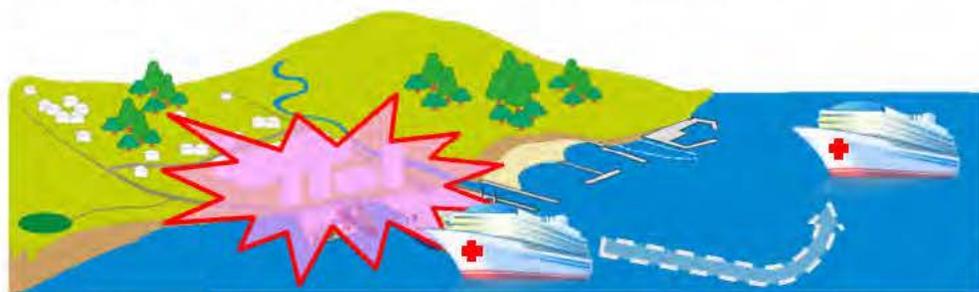
災害時における船舶を活用した医療の役割（案）

南海トラフ地震や日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震などの大規模災害が起きた場合、被災地の医療現場では医療資源が不足し、処置できない患者数が膨大になるため、一人でも多くの命を救うためには、被災地の医療機能継続とともに、外部からの支援が必要

➡ 病院船は、陸上医療機能を補完し、以下の役割を果たすことを想定

＜想定される役割①＞被災地の患者※に医療行為を実施しながら、被災地から離れた場所にある病院等に患者を移送する【**脱出船**】 ※ICU管理等が必要な重症者は除く

＜想定される役割②＞被災地付近の港に接岸し、一定期間、現地で救護活動する【**救護船**】

		
メリット例	受け入れ地域との往復により、より多くの患者を移送し、被災地の医療機関の負担を軽減することができる	自ら宿泊設備、食料等保管設備及び発電等のライフライン供給設備を持ち、自己完結性を有している
デメリット例	被災地から離れた場所に移送することについての患者・家族の同意取得が困難なことが予想される	当該救護船までの患者アクセス確保が困難なことが予想される

※ このほか、自衛隊艦艇については、洋上SCUとしての役割も想定される。

被災地のニーズに合わせて柔軟に対応できるよう、あらかじめ船自体に医療資器材等を備え付けるのではなく、災害時にカーフェリーに医療モジュール・資器材等を搭載する方式を軸に検討

船舶を活用した医療提供体制の整備について（船舶関係）（案）

- 将来的には、**内閣府（防災）において、主たる病院船として活用する船舶（カーフェリー）を確保することを目指す。**
- 少なくとも**同船を確保するまでの間**においては、民間事業者の協力に基づき、**民間事業者のカーフェリーを病院船として活用。**
- 具体的には、内閣官房において、**国内で定期航路を運航しているカーフェリー**や**防衛省がPFI契約で確保しているカーフェリー**を一時的に病院船として活用するための協力を図る方向性を軸に、各所との検討及び調整を進めているところ。

	国内で定期航路を運航している船舶	防衛省がPFI契約で確保している船舶
船舶の条件	病院船として活用する船舶としては、活動のために求められる積載能力、安定性、速力、航行可能性及び入港可能港湾数等を考慮し、 全長150～200m程度、総トン数1～1.7万 t 程度、最大速力25kt程度のカーフェリー が望ましい。	
船舶のイメージ (※)		
活用のイメージ	災害時に医療を提供する船舶として、内閣府（防災）と民間事業者との協力に基づき活用。（災害等により定期運航が不可能な場合を想定。）	災害時に医療を提供する船舶として、内閣府（防災）とPFI事業者との協力に基づき活用。（防衛所要が認められない場合に限る活用。）
検討状況	定期運航との兼ね合いや活動時の費用負担等の災害時に活用するための条件について船舶事業者等と調整中。	防衛省の防衛・警備の任務を阻害するリスクを回避しつつ、災害時に病院船として活用するための条件について防衛省と調整中。
	航行時に車両甲板で医療活動を実施する際の施設管理責任について検討中。	

(※) 画像は過去の訓練等に参加いただいた船舶のイメージであり、現時点で特定の事業者を想定しているものではない

能登半島地震における船舶を活用した被災者支援について

1月31日時点現在
被書報等をもとに作成

政府船舶	自衛隊艦艇	海上保安庁船舶	水産庁漁業取締船	国土交通省浚渫兼油回収船
活用船舶等	<ul style="list-style-type: none"> 護衛艦「あさぎり」他7隻、ミサイル艇「はやぶさ」、輸送艦「おおすみ」(LCACを含む)、多用途支援艦「ひうち」、掃海艇「はつしま」他1隻 	<ul style="list-style-type: none"> 巡視船「さど」、「みうら」、「でじま」、「やびこ」、「とさ」、「ざおう」、「のと」、「だいせん」、巡視艇「かがゆき」 	<ul style="list-style-type: none"> 漁業取締船「はやと」、「おおくに」、「白萩丸」、「白嶺丸」 	<ul style="list-style-type: none"> 浚渫兼油回収船「海翔丸」(4,659t) 国土交通省九州地方整備局保有
支援内容	<ul style="list-style-type: none"> 人命救助の実施（船舶に搭載しているSH-60を用いた患者搬送を含む） 人員輸送（自衛隊員、消防、警察、DMAT等）及び災害支援器材・物資等の輸送活動の実施（船舶に搭載しているSH-60やLCAC等を用いた輸送を含む） その他、入浴支援活動、情報収集活動、港湾調査等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 飲料水・毛布等の支援物資を新潟港から輪島港及び飯田港・七尾港へ、舞鶴港から輪島港へそれぞれ輸送 七尾港及び輪島港で自衛隊給水車等に給水支援を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 地元漁業者の協力を得て、珠洲市蛸島漁港に支援物資を輸送 	<ul style="list-style-type: none"> 七尾港に接岸し、輪島市内の避難所に支援物資を輸送



民間船舶	はくおう	ナッチャン world	東駿丸	フェリー 粟国	豊島丸	きずな	新世丸 等	若潮丸
船舶概要等	<ul style="list-style-type: none"> カーフェリー (17,345t) 防衛省がPFI方式により確保する船舶 	<ul style="list-style-type: none"> カーフェリー (10,712t) 防衛省がPFI方式により確保する船舶 	<ul style="list-style-type: none"> 特殊タンク船 (499t) コーウン・マリン (株) 及び東ソー物流保有 	<ul style="list-style-type: none"> RORO 船 (451t) 和幸船舶 (株) 保有 	<ul style="list-style-type: none"> 元高専練習船 (240t) ピースウィンズ・ジャパンが保有 	<ul style="list-style-type: none"> 海底ケーブル敷設船 (8,598t) NTTワールドエンジニアリングマリンが運用 	<ul style="list-style-type: none"> 多目的作業船「新世丸」 (697t) その他、「第18松前丸」も活動 	<ul style="list-style-type: none"> 練習船 (231t) 富山高等専門学校が使用
支援内容	<ul style="list-style-type: none"> 被災者の一時休養施設として活用 	<ul style="list-style-type: none"> 国・自治体職員が情報収集・共有を行う災害対策拠点として活用 	<ul style="list-style-type: none"> 水や簡易トイレ等の支援物資を七尾港に輸送 海運事業者による自発的な支援として派遣 	<ul style="list-style-type: none"> シャワー等の支援物資を輪島市及び珠洲市に輸送 (公財) 日本財団の支援活動の一環として派遣 	<ul style="list-style-type: none"> 食料等の支援物資を大三島から飯田港に輸送 七尾港から飯田港まで往復し物資輸送を継続 	<ul style="list-style-type: none"> 船上基地局としての運用 輪島市一部沿岸の携帯電話エリアの回線復旧 (ドコモ・KDDIに限る) 	<ul style="list-style-type: none"> 復旧工事に用いる資材を輪島港に運搬 (一社) 日本埋立浚渫協会の協力のもと活動 	<ul style="list-style-type: none"> 災害支援物資を七尾港に輸送



令和7年2月7日
港 湾 局

「港湾法等の一部を改正する法律案」を閣議決定 ～能登半島地震で顕在化した課題や海面上昇等に対応～

(1) 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の緊急物資等の輸送拠点機能の確保、
(2) 海面上昇等に対応した官民協働での備えの促進、(3) 技術職員が不足する港湾
管理者への支援及び(4) 洋上風力発電の基地港湾の円滑な利用調整等を図るための措
置を講ずる「港湾法等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

1. 背景

令和6年能登半島地震で生じた課題を踏まえると、災害時において緊急物資輸送拠点と
しての港湾機能を迅速かつ確実に確保することが必要です。

また、海面上昇等による浸水リスクの増大に対し官民が協働して備えること、港湾管
理者の技術職員不足の中でも公共岸壁等の適切な機能を確保すること、洋上風力発電の基
地港湾の円滑な利用調整の仕組みを設けることが必要です。

2. 法律案の概要

- (1) 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等
- 港湾施設の応急復旧に他人の石材等を活用できるようにする制度の創設
- 港湾管理者が災害時に民有港湾施設を使用することができる協定制度の創設
- 倒壊した場合に緊急物資等の輸送に支障を及ぼす恐れのある港湾施設への勧告制度
の拡充
- 国から港湾管理者への支援船舶の入港需要等の情報の提供 等
- (2) 気候変動に伴う海面上昇等に対応した港湾の保全
- 護岸の嵩上やコンテナの固縛等といった官民連携での海面上昇等への備え(協働
防護)を促進するための計画・協議会・協定制度の創設 等
- (3) 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等
- 港湾管理者の要請に基づき、国による高度な技術等を要する港湾工事の代行制度の
創設
- 国が行う港湾工事に必要な権限を代行する措置の創設
- (4) 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応
- 基地港湾の一時的な利用の調整のための協議会制度の創設 等

＜問合せ先＞

港湾局総務課 平澤、針谷、滝川

TEL : 03-5253-8111 (内線 46862、46827、46863)、03-5253-8711 (直通)

● 港湾法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

1. 令和6年能登半島地震で明らかになった課題

○ 港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、**港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保**するための体制構築が不可欠。

2. 気候変動に伴う海面上昇

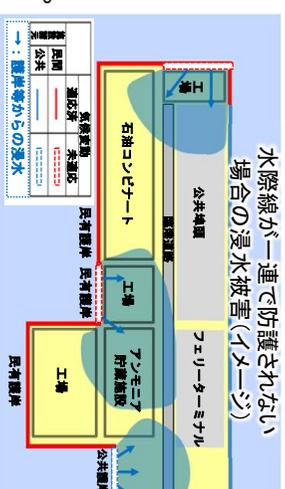
○ 気候変動に伴う海面上昇が予測される中、多様な主体が立地し、水際線に面するという港湾の特性上、官民の関係者の協働による備えが不可欠。

3. 港湾管理者の技術職員不足

○ 港湾インフラの老朽化・陳腐化が進む中、中小港湾管理者においては、**技術職員不足が深刻化**。地域を支える港湾インフラの機能確保に係る**工事の実施が困難**となっており、必要に応じてサポートする**仕組み**が必要。

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題

○ 洋上風力発電の導入が進む中、洋上風車の設置・維持管理に必要となる**基地港湾の利用スケジュール**がさらに過密になることが予想。2050年カーボンニュートラルの達成に向けた**洋上風力発電の導入目標を確実に達成**するため、**基地港湾の一時利用の調整を円滑に行うための仕組み**等が必要。



法案の概要

1. 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等

- 災害時やむを得ない場合、**港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度**（応急公用負担）の創設
- 緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する**民有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用**することができる**協定制度の創設**
- 倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼす恐れのある**民間の港湾施設**（荷さばき施設等）に対する**港湾管理者による勧告制度の拡充**
- 災害時における国から**港湾管理者に対する支援船舶の入港需要等の必要**な情報の提供等



2. 気候変動に伴う海面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）

- 気候変動に伴う海水面上昇から港湾の保全を図るための護岸の高上げ等といった、官民協働の取組を促進するための**協働防護計画制度の創設**
- 港湾管理者・立地企業等からなる同計画の作成・実施に関する**協働防護協議会の設置**
- 協働防護計画に基づき取組を促進するための**協定制度の創設**等



3. 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

- 港湾管理者の要請に基づき、**国による高度な技術等を要する港湾工事の代行制度の創設** <予算>
- 国が港湾工事を行う場合において、**港湾管理者と協議の上で、工事に必要な権限を代行**する措置の創設

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

- 基地港湾の**一時的な利用に関する協議を行うための協議会制度の創設**等
- ※ 3. 4. に関し、北海道港湾工手法・冲振法にも適用するための所要の改正を併せて行う。

【目標・効果】

- 能登半島地震を踏まえた緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等により、**港湾の防災対策の充実**を図る。
- (KPI) 能登半島地震を踏まえた防災対策を含めた港湾BCPの改訂率（重要港湾以上）（現在）0%→（2030年度）100%
- 洋上風力発電設備の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用の効率化等により、**洋上風力発電の導入促進**を図る。
- (KPI)（現在）約510万kW→2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成