

## 前回防災部会での委員の意見と対応

令和2年7月20日  
交通政策審議会  
港湾分科会第5回防災部会

資料3

No	要旨	反映箇所等	該当箇所
<b>はじめに</b>			
1	「台風」→「台風による被害」 「被害」→「影響」	ご指摘のとおり修正。	P3 52行目
2	局所的な海面水位が毎年発生するというのがよくわからないので、もう少し具体的に書いてほしい。	ご指摘を踏まえ、下記の文言を追記。 「これにより世界のほとんどの場所で、 <u>歴史的に1世紀に一度の確率で発生した</u> 局所的な海面水位（高い潮位）が毎年発生すると予測されている。」	P3 61行目
<b>I. 港湾における防災・減災対策の現状と課題</b>			
<b>3. 近年の災害の教訓を踏まえた課題</b>			
3	暴風等によるコンテナ等の飛散のところで、令和元年房総半島台風の被害について書かれているが、平成30年台風21号についても記載した方が良いのではないか。	ご指摘のとおり下記の文言を追記。 「 <u>平成30年台風第21号では、高潮に伴う浸水等により空コンテナが航路や泊地に流出する事態が発生した。啓開作業により航路や泊地の安全が確保されるまで、大阪港では3日間、神戸港では2日間、船舶の航行が制限され、港湾利用に大きな支障をきたした。</u> 」	P8 227行目
<b>4. 将来想定される切迫性のあるリスク</b>			
4	海面上昇はある程度の確度がいわれていて、高潮と波については不確かなところはあるということではあるが、海岸4省庁の（気候変動を踏まえた海岸保全のあり方検討）委員会では、極値があがるということは言われていたので、そこは書いて良いのではないか。	ご指摘のとおり下記の文言を追記。 「 <u>また、環境省、文部科学省、農林水産省、国土交通省、気象庁が2018年2月に公表した「気候変動の観測・予測及び影響評価統合レポート 2018～日本の気候変動とその影響～」では、台風の将来変化予測の研究例として、極端に強い台風の最大強度が顕著に増加し、その強度を維持した状態で日本等の中緯度帯にまで到達する可能性のあることを示唆する予測や、伊勢湾台風がもし21世紀末に発生したら、現在の気候のときより10～25ha程度、最低中心気圧が低くなるなどの結果等を紹介している。こうした知見から、将来、高潮時の潮位偏差は、極値が増加すると考えることが妥当である。</u> 」	P10 301行目
<b>II. 災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方</b>			
5	標題を、「災害に強い港湾に向けた」基本的考え方にするなど災害に強い港湾ということを書けないか。	ご指摘を受けて下記のとおり修正。 「 <u>災害に対して強靱な港湾機能の形成に向けた基本的考え方</u> 」	P10 313行目
6	1. 近年の地震・津波・高潮・高波・暴風に関する基本認識を「近年の地震・津波・高潮・高波・暴風への対応に関する基本認識」に修正してはどうか。	ご指摘のとおり修正。	P10 329行目

No	要旨	反映箇所等	該当箇所
7	(2) 高潮・高波・暴風による災害の頻発化及び激甚化を「高潮・高波・暴風による災害の頻発化及び激甚化への対応」に修正してはどうか。	ご指摘のとおり修正。	P11 342行目
8	2. 将来の気候変動に関する基本認識を「将来の気候変動の影響への対応に関する基本認識」に修正してはどうか。	ご指摘のとおり修正。	P11 353行目
<b>Ⅲ. 港湾における防災・減災対策の施策方針</b>			
<b>1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応</b>			
<b>(1) 波浪等に対する施設の安全性確保</b>			
9	問題意識として、設計波を設定してから時間が経っていると書いているものの、問題提起しているが対策が明記されていない。	ご指摘の部分は、「最新の観測データや推算手法により設計沖波等を更新し、主要な施設を対象に波浪や高潮に対する高さを改めて照査することが必要である。」と記載している。	P12 371行目
<b>(3) 暴風による船舶走錨やコンテナ等の飛散防止対策等</b>			
10	コンテナ飛散防止対策の検討や優良事例の周知や訓練実施の呼びかけの取り組みの両方が重要としてもらった方が良い。	ご指摘の部分は、「コンテナの暴風からの飛散防止対策について、コンテナの固縛等の優良事例の共有を図るとともに、暴風時の対応訓練の実施を呼びかけるなど、港湾関連事業者による取り組みの強化を促す必要がある。」と記載している。	P13 413行目
<b>2. 気候変動に起因する外力強大化への対応</b>			
<b>(1) 将来にわたる港湾機能の維持</b>			
11	想定を超えたハザードが来るということは書いてあるが、頻度が増えるということも言っているので、そこまではない堤外地が浸水するようなイベントの頻度が上がるということも言って良いのではないか。	ご指摘を踏まえて、下記の文言を追記。  「 <u>気候変動に起因する外力強大化に伴う高潮・高波により、特に堤外地における浸水の頻発化が懸念される中、</u> 基幹的海上交通ネットワークを維持し、臨海部の安全性を確保するため、気候変動に起因する外力強大化に対して、計画的に対策を講じていくことが必要である。」	P13 436行目
<b>(2) 施設設計への反映</b>			
12	風の強大化ではなく、風速の増大の方が適しているのではないか。	ご指摘を受けて下記のとおり修正。  「 <u>風況の変化</u> 」	P13 452行目
13	潮位偏差、波浪の変動ではなく、増加量が影響すると思うので、上昇量や変化量の方が良い。海岸4省庁と整合がとれる形で記述していただければ良い。	海岸4省庁と整合をとって記載。	—

No	要旨	反映箇所等	該当箇所
(3) モニタリングの継続や外力強大化に対応する技術開発			
14	技術開発についてもう少し提案があっても良いのではないか。例えば、海面上昇に関連して、岸壁をあげていくときに、新しい構造を考えて海面上昇に柔軟に対応できるような技術開発や、漂流や沈没したコンテナがどこにあるの分かるような単純にブイをつけるなど、深淺測量船をださなくても、漂流等したコンテナの探索を行えるような技術開発など、検討できることは他にもあるのではないか。	ご指摘を踏まえ、表題を修正するとともに、下記の文言を追記。 「(3) モニタリングの継続や外力強大化に対応する技術開発」 「さらに、気候変動による外力強大化に柔軟に対応するための技術開発も必要である。」	P14 472行目 479行目
3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築			
(1) 災害発生時の基幹的海上交通ネットワークの維持			
15	防災に強いと、平常時にも良いということを書けないか。	ご指摘を踏まえ、下記の文言を追記。 「災害発生時の対策を講じることで、基幹的海上交通ネットワークの信頼性や港湾背後地の安全性の向上を図ることは、企業が安心して投資できる環境の整備に資するものであり、平常時における企業活動を促進し得る面があることにも着目すべきである。」	P15 484行目
16	海・船の視点から見たBCPIについて、唐突な感じがする。船舶の緊急避難とかだと思うが、BCPと簡単に書くよりも、もう少しかみ砕いて書くべきではないか。	ご指摘を踏まえ、下記のとおり修正。 「津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化、背後地の安全性確保を考慮した港湾BCPや港湾施設の機能及び整備配置について検討を行う必要がある。」	P15 505行目
(2) 災害発生時の島嶼部や半島の輸送手段の確保			
4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上			
(2) 災害発生時の迅速な港湾機能の復旧			
17	地域性や地域の特色の中で、災害が起こったときにスピードがある程度要求されるので、一つ一つお伺いを立ててだと現場は間に合わないの、地域の裁量についても言及していただきたい。	ご指摘を踏まえ、下記の文言を追記。 「港湾BCP改訂時には、各地方公共団体が定める地域防災計画や業務継続計画との整合性に留意するとともに、港湾関係の公的主体や民間事業者が自らのBCPを策定する場合は、港湾BCPや各地方公共団体が定める地域防災計画や業務継続計画と整合性が図られたものになるよう、働きかけることにより、地域一体となって迅速な港湾機能の復旧に努めることが重要である。」	P17 584行目
(3) 復旧・復興の拠点としての機能強化			
18	港湾関連データ連携基盤について書かれているが、港湾関連データ連携基盤を紹介しているところがなかったため、注意書きか何かで入れるとわかりやすいのではないか。	ご指摘のとおり注釈を追記。 「港湾関連データ連携基盤は、港湾物流情報など港湾に関する様々な情報を連携させ、データ利活用による我が国港湾の生産性向上及び港湾行政の効率化等を目指す基盤。」	P18 注釈

No	要旨	反映箇所等	該当箇所
(4) 複合災害や巨大災害の発生も想定した広域的な支援体制の構築			
19	CIMよりもi-Constructionの方がより包括的ではないでしょうか。さらに言えば、ICTの全面的な活用でも良い。	<p>ご指摘のとおり修正するとともに、i-Constructionに関する注釈を追記。</p> <p>「<u>港湾工事におけるi-Constructionの取り組みから得られる3次元データ等を有効活用し、港湾関連データ連携基盤に取り込むなど、情報の共有を円滑に行う枠組みの構築が必要である。</u>」</p> <p>「<u>i-Constructionとは、調査・測量から設計、施工、検査、維持管理・更新までの全ての建設生産プロセスでICT等を活用し、建設現場の生産性向上を目指す取り組み。</u>」</p>	<p>P18 625行目</p> <p>P19 注釈</p>
おわりに			
20	もう少し官民、お互い協力し合っということを強調すべき。	<p>ご指摘のとおり下記の文言を追記。</p> <p>「施策の実施に際しては、地域の事情に即した「自助」「共助」「公助」の役割分担について、<u>官民が連携して</u>十分に議論を重ね、実効性ある進め方を官民で協力し合っ検討することが重要である。」</p>	<p>P20 653行目</p>
21	サプライチェーンというものの脆弱性が顕在化したこともあり、コロナの情勢の中で、国内回帰が次なる課題になる。地方の港湾の安全性に対してのハード・ソフトをどこまで整えていくか、それを積極的にしているかがこれからの国内回帰における企業の立地を考えるときの優先順位にもなると思う。積極的な防災・減災の港への投資を行い、アフターコロナの港湾の未来になることをメッセージとして書いておくことがよいのではないか。	<p>ご指摘の部分は、「新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、我が国のサプライチェーンの脆弱性が顕在化したことを踏まえ、例えば生産拠点の国内回帰や多元化を通じた強固なサプライチェーンの構築が求められる中で、これまで以上に臨海部の安全性向上や基幹的海上交通ネットワークの維持が重要な政策課題となっている。」と記載している。</p>	<p>P20 656行目</p>
その他			
22	答申をフォローアップしていくための準備することが重要。国、港湾管理者が検討していくが、アクションプラン、いつまでにどの辺を重点的にやっていくのか、関連企業や港湾管理者が対応できるのではないか。枠組みや予算、法整備を示すことも含め検討。	<p>答申がとりまとめられた後、引き続き検討を行う。</p>	—
23	パンチラインとしては、今までの強靱化の流れを継続して、新しい高潮の強靱化、複合・広域化した災害への対応、ここは港湾特有の重要な役割だとそこを強調してとりまとめていきたい。コロナについては、これから議論を深めていかなければならないところだと思う。	<p>答申がとりまとめられた後、引き続き検討を行う。</p>	—