

委員の意見と対応

令和2年6月26日
交通政策審議会
港湾分科会第4回防災部会
資料4

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
はじめに				
1	第1回	港湾が国民生活にとって大事な物流基盤だということも含めて、港の被害の影響を広報することが大切。	「我が国において港湾は、貿易量の99.6%を扱い、その背後地には人口と資産の約5割が集中するなど、社会経済を支える重要なインフラである一方で、沿岸域に存在する所以、台風や気候変動の被害が顕在化しやすい特性がある。」	港湾の重要性
I. 港湾における防災・減災対策の現状と課題				
1. 近年の災害による港湾の被害や対応状況				
2	第1回	港湾法第55条の3の3（非常災害の場合における国土交通大臣による港湾施設の管理）の制度を、港湾管理者に十分に周知することが必要。	「熊本地震の教訓を踏まえ、非常災害発生時に港湾管理者からの要請に基づき、国が港湾施設の利用調整等の管理業務を実施できる制度を創設した。※8 なお、平成30年7月豪雨では、本制度を適用して、国が被災した呉港港湾管理者である呉市からの要請を受けて港湾施設の一部管理を実施し、漂流物の回収等を実施している」旨を記載。 今後も引き続き、港湾管理者に十分周知を図る。	支援制度
III. 港湾における防災・減災対策の施策方針				
1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応				
3	第3回	台風の頻発化ではなく、台風災害の頻発化ではないか。	「1. 頻発化・激甚化する台風による被害への対応」	台風
4	第3回	台風については、気候変動との関係が強い。現在、起こっている台風による対応であることが分かるように記載したほうが良い。	「既に頻発化及び激甚化している台風による被害に対し、基幹的海上交通ネットワークの維持と再度災害防止の観点から、当面、次に掲げる施策を講じる必要がある。」	台風
(1) 波浪等に対する施設の安全性確保				
5	第1回	波浪については港湾で設計沖波と言わないまでもハザードとして、10年ぐらいのスパンでどこが変わってきているかというのをしっかり見ていくということと、結果をどう使っていくかということを議論していくことが重要。	「これらの照査を実施した上で、被害や影響の甚大性や、過去の被災履歴などの脆弱性等を勘案し、人口や産業が集積するエリアを防護する施設、また、基幹的海上交通ネットワークや緊急物資輸送網を構成する施設など、重要かつ緊急性の高い施設について、嵩上げや補強を実施する必要がある。」	設計沖波
6	第1回	基幹物流をどうするかというところの観点をしっかりと議論すべき。マルチハザードの発生も想定して、特に堤外地においてどうメリハリをつけた政策を考えるのが大切。		優先順位
7	第3回	岸壁の嵩上げなどを行うと、利用面で支障が出てくるため、簡単に嵩上げできるような技術開発をしていくことが大事。	「今後、施設の老朽化対策とあわせて施設の補強等を実施する場合や、供用中の施設の嵩上げを行う場合も考えられるが、既設構造物を活用して低コストで補強等を可能とする工法や、嵩上げを短期間に実施可能とする工法等についても検討が必要である。」	技術開発

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
(2) 浸水発生時の被害軽減				
8	第1回	堤外地に関しては、非常に重要な施設を重点的にハード対策を行い、あとのエリアは経済活動を続けながら、ある程度被災を受け入れるような場所として、メリハリをつけた対策が必要。	「波浪や高潮に対する脆弱性を評価し、台風等接近前に直前予防対応が必要な箇所を、優先順位を示して、港湾BCPIに明記するとともに、計画的に対策を講じることが重要である。」	優先順位
9	第1回	高波に関しては局所的に、特異なケースで非常に高い波が来ること考えられるので、重点的な箇所を絞り込んで、そこに関してはしっかり緻密にハザードの推定することが重要。		優先順位
10	第3回	何が起こるのかということはある程度理解しておくことが大事。災害の見える化のようなことができれば、対応策もハッキリとしてくる。		事前予防
11	第3回	設計は条件の更新もだが、堤外地もあるため、ハザードマップや危険度の想定などの更新についても明記すべき。		ソフト対策
12	第3回	台風時に土のうがすぐに手に入るなど民間物流施設への支援があるとよい。		民間への支援
13	第1回	ソフト対策は、L1を超過したものをカバーする役割と、時間を要するハード対策のタイムラグの補完する役割の2つがあることに留意。		エリア減災計画
14	第1回	新たに整備、改良するターミナルの地盤高さ、また、管理棟を新たに整備する場合には、その地盤高さが大切。電源施設も安全なところに配置をするなどの工夫が必要。管理棟、コンテナターミナルの管理棟の安全対策、防災対策が大事。		「護岸やコンテナターミナル、臨港道路等を対象に、電源喪失やコンテナ流出も含め、波浪や高潮に対する脆弱性を評価し、台風等接近前に直前予防対応が必要な箇所を、優先順位を示して、港湾BCPIに明記するとともに、計画的に対策を講じることが重要である。」
15	第1回	基幹物流をどうするかというところの観点をしっかりと議論すべき。マルチハザードの発生も想定して、特に堤外地においてどうメリハリをつけた政策を考えるのが大切。【再掲】	「特に、過去の高潮被害や既存の高潮浸水想定等により、物流・産業活動に重大な影響が想定される地域については、関係行政機関や民間企業と連携して、ハード及びソフト対策を含む『エリア減災計画』を策定し、必要な対策を講じることが重要である。」	優先順位
16	第1回	堤防の外にある非常に重要なエリアをどうやって守っていくのかという、ことが大きな話。		エリア減災計画
17	第2回	ハードとソフトの両方をコントロールする枠組みが必要		エリア減災計画
18	第3回	エリア減災計画について触れるべき。小規模な範囲において、地域の減災を推進していくもので記載できるのではないか。		エリア減災計画
(3) 暴風による船舶走錨やコンテナ等の飛散防止対策等				
19	第1回	港自体の防災に加えて港外の影響も考慮する必要がある。	「港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の避難港等において、防波堤の整備による広域的な視点からの避難水域の確保や船社への周知、また被害軽減に資する橋梁への防衛設備を設置する必要がある。」	港外における対策
20	第2回	遠隔地の離島は気象の影響を受けやすく船便が不安定。外郭施設の整備が必要。		離島の現状

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
21	第3回	コンテナの飛散対策については、固縛対策や海面への転落防止についても研究が進んでいるところ、技術的な検討が進められていることを答申に入れるべき。	「コンテナの暴風からの飛散防止対策について、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。」	コンテナ飛散防止対策
22	第3回	コンテナターミナルでも台風時にはコンテナの配置を工夫しており、災害時から平常時に戻すオペレーションについても検討されていることを答申に入れるべき。	「台風接近前に暴風対策として、港湾関連事業者がコンテナの段数下げや、重量の重いコンテナを重量の軽いコンテナの上に移動させる等の対策を講じているが、現場の負担軽減の観点からIoTの活用による作業効率化についても検討が必要である。」	コンテナターミナル
2. 気候変動に起因する外力強化への対応				
(1) 将来にわたる港湾機能の維持				
23	第3回	利用面からどのくらいの上昇量を目標にするのか施設ごとに考えるべき。必要に応じて、施設という点ではなく、多面的に考える必要もある。	「気候変動の影響による将来の海面水位の上昇等を考慮した港湾計画等の策定や、各港で将来の気候変動に対応するための計画を関係者で策定し、フェーズ毎の将来想定する外力の設定や対策を講じる優先順位等を定めることを検討する。」	気候変動への適応
24	第2回	耐震強化岸壁の老朽化対応については高波・高潮や気候変動などの外力の変化にも関係する話。総合的なプライオリティーのつけ方の議論。		気候変動への適応
25	第3回	条件が異なってくるので、構造物毎、役割毎に考える必要がある。		気候変動への適応
26	第1回	気候変動に伴う外力増大に対応できる対策が必要。ただ、ハードを柔軟に変えることは困難なので、ハードで一定程度は対応し、更なる上昇分についてはソフトで対応することによって、少なくとも人の命は守っていくような対策が、今後重要になるのではないかと。	「施設整備が講じられるまで、台風の来襲等の際に越波等の脆弱性が高い箇所に実施する直前予防対策を港湾BCPに明記する等の取り組みが必要である。」	気候変動への適応
27	第1回	ソフト対策は、L1を超過したものをカバーする役割と、時間を要するハード対策のタイムラグの補完する役割の2つがあることに留意。【再掲】		エリア減災計画
(2) 施設設計への反映				
(3) モニタリングの継続				
28	第1回	IPCCの予測には不確実性があることを前提に、今までやってきた計画を全面的に見直す必要性の可否まで踏み込む必要がある。	「気候変動の影響による外力強化については、現時点では、IPCC特別報告書においてもシナリオが複数あり、海面水位の上昇や台風への影響などに不確実性が残る。このため、継続した気象・海象のモニタリングを実施し、施策に反映させる必要がある。」	気候変動への適応
29	第3回	長期トレンドだけではなく、リアルタイムについても把握できるので、モニタリングを確実にすることが重要。		モニタリング
30	第3回	モニタリングの継続について、変わっていく外力をきちんと把握しておくことが重要。海面上昇もだが、波浪など、観測網も充実、研究面でも従来いわれていたことが変わっていることもあり得るので長いスパンでも検証していくことが重要。		モニタリング

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
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				
31	第2回	緊急物資支援用と経済活動維持用の耐震強化岸壁は分けて考えるべき。	耐震強化岸壁を活用した活動に着目して施策の構成を検討し、「3. 災害に強い海上交通ネットワーク機能の構築」と、「4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上 (3) 復旧・復興の拠点としての機能強化」に区分。	耐震強化岸壁
32	第2回	耐震バースだけではなく、その背後地のデポ機能の確保や、陸上支援の体制も議論した上で、耐震バースの増強、ハード整備をすることが重要。		ハード整備
34	第3回	需要 (demand) 側の視点で考えると、災害時の経済から、常時経済へと移り変わった際に、港湾で何ができるのかを考えるべき。例えば、フェリー・ROROはコマーシャル物流において、7月豪雨やコロナでも有効活用されていた。	「フェリー・RORO船等の就航環境の整備による物流網のリダンダンシーの確保やネットワークを意識したコンテナターミナルやフェリー・ROROターミナルの岸壁・臨港道路や関連施設の耐震化が必要である。」	物流
33	第2回	フェリーが使用する大規模なターミナルを全部耐震化するのは難しく、トラックレーンの手配は必要だが小回りの利く内航のコンテナ船の活用するも考えて総合的なハード整備を考えることが現実的。	「発災後の緊急物資輸送の機能確保等を効率的に行うため、フェリーターミナルや港湾管理者が連携し、船舶や埠頭の規格の統一等を図る必要がある。」	ハード整備
35	第2回	ヘリ搭載可能護衛艦では接岸したほうが、より広域な対応が可能と考えられる。自衛隊の協力が得られるのであれば、これを前提にオペレーションと、岸壁等の利用を検討してはどうか。	「近年、耐震強化岸壁の老朽化の進行や自衛隊や海上保安庁が災害派遣に使用している船舶の大型化を踏まえ、老朽化した耐震強化岸壁の性能照査を実施し、必要に応じて、ふ頭再編等と合わせて船舶の大型化も考慮した再配置を行う必要がある。」	災害派遣
36	第2回	船舶関係者では津波発生時の港内避泊が議論されていると聞いている。耐震強化岸壁でも津波発生時の係留力は考慮されていないだろうが、船側のニーズも考慮しながら、耐震強化岸壁の整備をすることが必要。		船舶
37	第3回	船と港の関係はフェーズによっていろいろ連携できることはある。サイドスラスターなど、船が持っていた機能を港が持つということもよいのではないか。	「津波来襲時における海・船の視点から見た港湾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。」	船舶
38	第1回	民間の力も借りながら、港湾の機能や物流を維持することが大切。		民間
39	第1回	官のイニシアティブによって民がどう投資をし、どう備えるかというのも1つの観点	「民間所有の施設も多数あることから、地震・津波発生時にも航路や関連施設の機能を確保するため、地域防災計画と整合性を図りつつ、行政による対策とあわせて、民有の護岸の耐震化や防潮堤の整備などを一体的に促進する必要がある。」	民間
40	第3回	民間施設の防災などについても地域防災との連携を活性化させるような記述があるとよい。		民間

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
41	第2回	エネルギー供給の拠点となる民間施設の耐震化に補助が必要。	「南海トラフ地震等の発災後も物流、産業、エネルギー供給機能を維持するため、地域防災計画との整合にも留意し、エネルギー供給拠点に資する港湾については、石油等の荷役・保管施設や、これに接続する航路・泊地等への対策の促進する必要がある。」	民間
42	第3回	民有護岸やエネルギー拠点、コンビナートなど巨大災害を考えると、法律に準拠して対応しているのでリスクは小さいかもしれないが、想定外に対応できているのかは怪しい。それとともに大きなコンビナートなどは周辺地域の地域防災に反映できていないのではないか。巨大災害については資金面の理由もある。災害が起きた場合に、責任は企業にあるため、連携しにくいこともある。そのような特性を何か突破できるものがあるかといふ。		民間
43	第3回	民有護岸については、緊急物資輸送やエネルギー供給施設など、いかに港湾が寄与していくのかを強くいえるとよいのではないか。		民間
(2) 災害発生時の島嶼部や半島の輸送手段の確保				
44	第2回	島嶼部ではスペックを落としてでも、緊急支援物資や捜索救助部隊の投入ができるような施設が必要。ただ、捜索救助のためには重機が要るので、これが可能なスペックは必要。	「離島・半島等において、コストを抑えつつ災害発生後の交通・物流機能を確保するため、耐震強化岸壁が未整備の港湾においては、耐震強化岸壁に求める耐震性能を確保できなくても、レベル1を超える地震動に対して、応急的な対応と併せた強靱性を確保する方策等を検討する必要がある。」	耐震強化岸壁
45	第2回	L1.5とかL1.2の概念はあっても良いが概念の整理が必要。		耐震強化岸壁
46	第3回	耐震強化岸壁だけではなく、コストをかけない方法も考える必要がある。		耐震強化岸壁
47	第3回	島嶼部については、島嶼部に住んでいる方々は、緊急時には慣れていないのではないか。その場所の港湾管理者等は代替輸送も想定しているのか。話も聞きつつ、機能性を高めていけばいいのではないか。彼らから学ぶこともあると思う。	「地域の関係者と協働し、地域の中心となる重要港湾に整備された耐震強化岸壁を核として、域内の地方港湾や漁港への小型船や漁船等を活用した二次輸送体制の構築を検討する必要がある。」	代替輸送
48	第2回	発生個所や事象をある程度したシナリオを考えて、これに合わせてルートを検討した上で耐震バースの更新や増強を検討してはどうか。		耐震強化岸壁
49	第2回	瀬戸内タイプの離島と遠隔離島は条件が違うので分けて考えるべき。		離島の現状
50	第2回	瀬戸内の離島でも脆弱なところがある。		離島の現状

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
4. 臨海部の安全性と災害対応力の更なる向上				
(1) 津波被害の軽減				
51	第3回	過去の答申の地震・津波がトーンダウンしないように留意すべき。	「東日本大震災以降、「港湾における地震・津波対策のあり方」を踏まえ、発生頻度の高い津波（レベル1津波）に対しては、海岸保全施設の耐震化や高さの確保に取り組み、また、発生頻度は低いが大規模な被害を及ぼす可能性が高い津波（レベル2津波）に対しては、防波堤等の粘り強い構造化の推進により減災効果を向上させるとともに、住民等の避難等を軸に、施設による多重防護、土地利用、避難施設などを組み合わせたハード・ソフト一体となった総合的な津波対策等に取り組んできた。 南海トラフ地震等の切迫性が指摘される中、ハード・ソフト一体となった津波対策を講じてきたが、さらに、これを加速する必要がある」	地震・津波対策
(2) 災害発生時の迅速な港湾機能の復旧				
52	第1回	現地の状況を映像や電子的に把握できるものを可視化し、既にあるものも含めて1つのシステムで統合してモニターしていくことが必要。	「リアルタイムで現地情報の収集が可能なライブカメラ、センサー等や、効率的な情報収集が可能なドローンを活用し、迅速に情報収集を行うとともに、IoTを活用した情報の統合・分析を行い、施設の早期に利用可否を判断して、関係者と共有する枠組みが必要である。」	被害の早期把握
53	第1回	港湾の防災に関する情報プラットフォームのようなものを、国が中心にしっかりと作ることが必要。		被害の早期把握
54	第1回	ICTの技術、AIを活用しながら、被害を早急に把握し、広域的な支援を求めることが必要。		被害の早期把握
55	第1回	波浪計やカメラなど、様々な手段を使って沿岸部での実現象をしっかりとモニタリングしていくということも重要		被害の早期把握
56	第3回	新型コロナについては、感染症が発生しているときの状況で、これから社会が進んでいったときの災害を、地域住民の情報を活用するなど情報収集体制をうまく防災にも活用する。		被害の早期把握
57	第3回	港湾周辺の外力を把握するため、観測網が不足していることについても記載すべき。		被害の早期把握
58	第3回	IoTの活用について、施設だけではなく、コンテナの状況や荷さばき地も見られるようなシステムがあると良い。		コンテナターミナル
59	第3回	新型コロナ対応で、全人数が足りない。人工知能で情報を収集して、管理者に必要な情報を戻していく。		新技術活用
60	第3回	アクセスルートの多重化については、臨港道路だけでなく、一般道路などの他の陸路が通行可能でないといけないので陸海空との連携が必要。		アクセスルートの多重化
61	第3回	東京港でも東京の港運協会だが、陸上部の渋滞緩和を目的として、河川を利用して、貨物を運ぶということもしようとしている。災害時においても重要になるので、河川輸送の活用も方法としてはある。		輸送ルート

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
62	第1回	防災協議会を設立し、BCPも策定したが、実際の災害対応を踏まえ検証すべき。	「災害発生時の対応や訓練結果を関係者で検証し、必要に応じて港湾BCP等の改訂やその詳細な対応の手順を整理した手順書の策定を図ることや、国において、港湾BCPの訓練の実施状況をフォローアップして、優良事例を周知することで各主体の対処能力の向上を図ることが必要である。」	災害対応の検証
63	第3回	BCPの実効性の確保について、まとめの方向としては訓練の記載があるが、訓練をした後、訓練の結果を手順書に書き落としていただき、災害が発生した際は活用し、その結果も踏まえ、また訓練していくことが重要。答申に入れるべき。		災害対応の検証
64	第1回	各民間事業者としてのBCPで対応すべき施設もあるのでこのモデル・指針になるようなものがあるとよい。		民間におけるBCP
65	第3回	港湾機能の復旧については、早く復旧（直す）するような技術の導入を考える必要がある。複合災害でも、地震で壊れて、そのあとの台風でさらに壊れるという可能性がある。	「発災後の港湾機能の早期回復を図るため、被災した港湾管理者に対する国の業務支援の更なる充実や簡易に港湾施設の復旧を行うことが可能となる技術開発を行うことも必要である。」	技術開発
66	第2回	栈橋の強化だけでなく、簡易に作れるような栈橋なども技術開発することが必要。		技術開発
67	第1回	特に管理棟の部分とかに例えば緊急復旧のための土のうを用意しておくとか、そういった共通で使えるようなものに関しては何か公的な支援ができないか。	「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、働きかけを行うことが必要である。」	民間支援
(3) 復旧・復興の拠点としての機能強化				
69	第3回	BCPについては、大枠は整理した上で、細かいところは地方で講じてもらうことが実効性の向上に繋がる。災害時の静脈物流の切り口を入れていくことが良いのではないか。	「静脈物流の拠点となる港湾いわゆるリサイクルポートとの連携についても検討を行うことが必要である。」	静脈物流
70	第2回	緊急支援物資輸送用の耐震パースは災害対応のステージに応じて用途が変わってくる。緊急物資用の耐震パースとして1つで考えると使うときに不満が出てくる。	「緊急物資輸送、市民移動支援、給水・入浴・洗濯その他生活支援等の要請に迅速に対応するため、港湾関連データ連携基盤等を活用し、災害発生時の緊急物資輸送の構築や生活支援に対応した港湾BCPの策定が必要である。」旨を記載し、港湾BCPにおいて、災害対応のステージに応じて用途を書き分けることを想定。	耐震強化岸壁

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
(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				
71	第1回	基幹物流をどうするかというところの観点をしっかりと議論すべき。マルチハザードの発生も想定して、特に堤外地においてどうメリハリをつけた政策を考えるのが大切。	「複合災害や同様に発生頻度が低いとされる巨大災害が発生した際には、ある程度の被害の発生は許容せざるを得ないが、基幹的な人流・物流や、人口・資産が集積する港湾における被害の拡大を抑制する必要がある。」	複合災害
72	第1回	非常に極端なことも今後起こるのではないかとすることも考慮することが危機管理上のポイント。		複合災害
73	第3回	何が起きたとしても共通の行動手順があって、災害毎に少し変わっていくことが良い。オールハザードの考え方を入れていくべき。		複合災害
74	第1回	様々なハザードに対して1個1個ばらばらに対策を考えるのではなく、まとめて対策を整理する「マルチレイヤー」という観点が重要。		複合災害
75	第1回	マルチハザードが起こり得るのだという想定を、この部会では持つておくべきではないか。これも含めてマルチレイヤーで考えていくことが必要。		複合災害
76	第3回	防災拠点については、必ずしも耐震強化岸壁ではなく、広域防災協議会が指定した施設を防災拠点としておくことも必要。	「港湾法第50条の4に定める港湾広域防災協議会等を活用し、関係行政機関との連携強化を図ることや、関係者で協定等を締結し役割分担を明確化することも有効である。」	港湾広域防災協議会

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード	
77	第2回	広域的な対応については防災とBCPはなじまない部分もあるが、メンバーはほぼ一緒なので、一つ大きくくりな仕組みで総合的に話し合っていくというのがいい。	「複合災害や巨大災害も視野に入れた訓練、港湾広域防災協議会等を活用した広域的な港湾BCPに基づく訓練、さらには地方ブロックを超えた訓練等を通じて、関係者の連携強化や役割分担の明確化を行い、対応能力の向上を図ることが必要である。」	広域港湾BCP	
78	第1回	港湾広域防災協議会を活用してBCPの中身を詰めていくべき。		港湾広域防災協議会	
79	第1回	ネットワーク論として、広域災害などの極端な事象も念頭に置くのだったら、リダンダンシーを確保は、広域的な連携があっても、相当無理しないと能力は確保できない。その前提に立って議論をすべき。		広域災害	
80	第2回	物流を維持する代替輸送訓練と被災地を救援する防災訓練は目的が違うので分けて考えるべき。		防災訓練	
81	第1回	共助の観点から国と地方の使い分けが必要。		共助	
82	第1回	DIG (Disaster Imagination Game) で、災害を想定した図上訓練を重ねて、指揮命令系統や優先順位を確認しておくことが必要。		防災訓練	
83	第1回	国が緊急的に港のバース調整等を行う際に、民間事業者と連携して協力できる体制が必要。		民間との連携	
84	第1回	台風が被災した地域に連続して来襲する可能性も気候変動などを考えるとあり得る。さらに地震などもあり得るかもしれないということ想定すると、その復旧や緊急支援には広域連携の発想が必要。		広域連携	
85	第3回	港をいつとめるかというのは、オペレーションレベルで考えるものであり、役割分担を明文化するべき。		役割分担	
86	第2回	首都圏のバックアップは他の港までの距離を勘案すると非常に難しいことを念頭に置く必要。ドライポートの活用も検討してはどうか。		ドライポート	
87	第3回	おのおのの港湾管理、広域的なところで、具体的にどのように落とし込んでいくのが重要。		広域連携	
88	第2回	ラストワンマイルまで啓開できるよう、関係部局との協力が必要。		「広範囲での津波が予想される南海トラフ地震等が発生した場合、迅速な航路啓開が不可欠であることから、開発保全航路の平時からの適切な管理や緊急確保航路等の航路啓開作業等に関する連携体制の構築が必要である。」	ラストワンマイル

No	回数	要旨	反映箇所等	キーワード
89	第3回	広域港湾BCPにも国が率先して手順書づくりに取り組んでいくとよい。基幹的広域防災拠点も同様。	「港湾法第55条の3の2の規定により、非常災害発生時に国が管理する基幹的広域防災拠点については、緊急物資輸送ネットワーク機能を強化するため、指定行政機関や港湾関係団体と連携した訓練の実施や、対応の手順を整理した手順書の策定等を通じた、運用体制の強化が必要である。」	広域連携
90	第1回	基幹広域防災拠点の活用方法や、指揮系統、自衛隊や県・市、港湾管理者との関係について、もう一度整備しておく必要がある。		広域連携
91	第2回	広域的な対応については特に民間事業者と問題意識を共有することが必要であり、訓練に参画してもらうことが大事。		広域連携
92	第2回	訓練を実施する際には自衛隊にも声をかけて連携して取り組むことが必要。		広域連携
おわりに				
93	第3回	防災は刻々と変わっており、マニュアル通りにはいかないところもある。地域の裁量をどこまでもたせられるのか検討する必要がある。想定外も含めた防災に対する想像力も踏まえながら、どこまで具体的に落とし込めるのか、地域の実情も踏まえながら、部分最適、全体最適を確保できるのか、整合を取る必要がある。	「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、関係者で十分に議論を重ね、実効性ある進め方を検討することが重要である。」	施策の実行
94	第2回	防災施策の連携して具体的にどう実現するのか議論が必要。	「この基本的な方向性に基づき、ハード・ソフト一体となった施策を講じることで、災害で発生する事象を「想定外」から「想定内」にすることで、社会経済への影響を極力抑制することが可能となる。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、関係者で十分に議論を重ね、実効性ある進め方を検討することが重要である。」	施策の実行
95	第3回	コロナの時でも日本の物流は止めずに役割を果たしていたことを強調すべき。	「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、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。」	新型コロナウイルス感染症
その他				
96	第1回	高潮・高波対策も津波と同様にレベル1、レベル2というような概念整理が必要ではないか。	海岸4省庁の議論も踏まえて引き続き検討。	