

網走港事業継続計画 (網走港港湾BCP)



令和 3 年 3 月

網走港港湾 BCP 協議会

目 次

| | |
|-----------------------------|----|
| 1. 網走港港湾事業継続計画（網走港 BCP）について | 1 |
| 1-1 網走港港湾 BCP 策定の必要性 | 1 |
| 1-2 基本方針 | 2 |
| 1-3 網走港港湾 BCP 協議会の設置と役割 | 3 |
| 2. 実施体制の構築 | 6 |
| 3. 被害想定 | 8 |
| 3-1 被害想定箇所 | 8 |
| 3-2 港湾機能停止により想定される影響 | 11 |
| 4. 初動対応 | 13 |
| 4-1 緊急物資輸送機能 | 18 |
| 4-2 背後圏産業を支える機能 | 19 |
| 4-3 エネルギー輸送機能 | 19 |
| 4-4 水産基地としての機能 | 20 |
| 4-5 施設復旧 | 21 |
| 5. 情報の発信 | 22 |
| 5-1 情報の整理と共有 | 22 |
| 5-2 情報の発信 | 22 |
| 6. ボトルネック（阻害要因）の抽出 | 23 |
| 6-1 ボトルネックと事前対策 | 23 |
| 6-2 災害時行動計画 | 27 |
| 7. 継続的な見直し（PDCA）の実行 | 36 |
| 7-1 計画の見直し | 36 |
| 7-2 教育・訓練 | 37 |
| 参考資料 | |
| 1 網走市津波ハザードマップ | 38 |
| 2 防災に関する情報入手先 | 41 |

1. 網走港港湾事業継続計画（網走港港湾 BCP）について

1-1 網走港港湾BCP策定の必要性

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、想定をはるかに超える規模の地震とともに、大津波の襲来により、岸壁等の損傷、ヤード・臨港道路等の液状化や荷役機械の損傷、航路・泊地の被災による物的被害のほか、サプライチェーンの一箇所の機能停止で生産全体が止まることにより国内生産活動に重大な影響を及ぼす状況となった。

オホーツク海沿岸地域においては、過去、大きな地震や津波による被害の記録はないが、網走港は、北網圏の農業、水産業、食品加工等の地域産業を支える物流の拠点港湾であり、地震・津波等の大規模災害により港湾機能が停止した場合、背後圏への影響は大きなものとなることから、網走港の港湾機能継続計画の策定に向けた取り組みが必要となる。

自然災害発災時には、網走港においても、地震動・津波による被害、液状化による後背地の被害に伴い、サプライチェーンの寸断による物流停滞等の発生が懸念されている。

港湾活動は、直接利用する企業だけにとどまらず、地域全体の多様な関係者間のネットワークが機能することで支えられており、災害が発生した場合、行政機関、民間事業者等の様々なネットワークが途切れることで、港湾機能の麻痺が生じる可能性が高い。

このため、港湾機能の回復目標、各々の役割分担、行動計画および情報連絡体制、事前対策等を整理し、網走港に関わる各関係機関が連携することで、自然災害が発生した際、港湾機能の維持および早期復旧を図ることを目的とする。

※サプライチェーン：ある製品の原材料が生産されてから、最終消費者に届くまでのプロセス（工程）

1-2 基本方針

「網走港事業継続計画」（以下、「網走港港湾 BCP」という）は、災害発生時に関係者が連携して的確に対応するために共有しておくべき目標や行動、協力体制をとりまとめ、整理・明確化することにより、港湾機能の早期回復を図ることを目的として策定するものである。

網走港港湾 BCP の取り組みを推進させるためには、平常時において港湾で活動している関係者と災害時において復旧を支援する関係者との協働が不可欠である。このことを関係者一同が認識し、関係者間で信頼関係を深めるものとする。

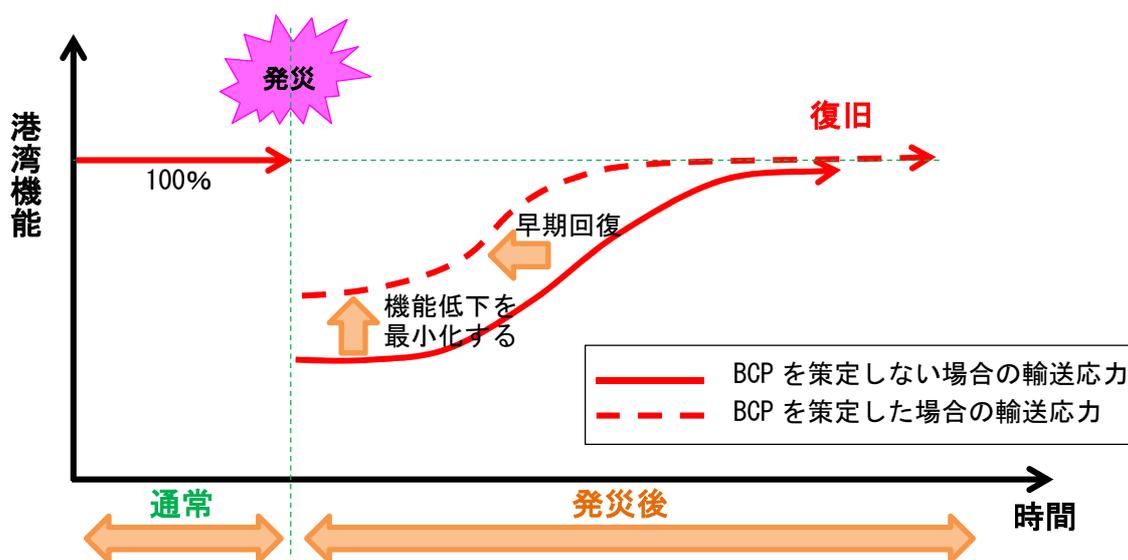


図 1-2-1 港湾 BCP の概念図

※網走港には、耐震性のある岸壁が未整備となっており、大規模災害時に使用可能な岸壁が存在しない可能性はあるが、網走港 BCP では、耐震岸壁の整備については、今後の整備課題として取り扱うこととし、本計画による耐震岸壁の早期着手が必要等の検討や提言は実施しない。

なお、耐震岸壁の整備については、平成 21 年改訂時の港湾計画に記載されているとおり、港町地区第 1 ふ頭岸壁前面部に新設する計画となっている。

1-3 網走港港湾 BCP 協議会の設置と役割

港湾の機能は、港湾において活動を行う様々な関係者の支えにより成り立っているものである。

これら、関係者の合意が得られない限り、港湾BCPの実効性は担保されない。

このため、国土交通省港湾局の「港湾の事業継続計画策定ガイドライン（以下「ガイドライン）」では、「港湾管理者及び関係者からなる協議会（以下「港湾BCP協議会」という）を港湾BCPの策定主体及び同BCPに基づくマネジメント活動の実施主体として想定」しており、「港湾BCP協議会を設置し、平時からの各種マネジメント活動を通じて関係者間の連携や信頼感を築いておくことは極めて重要なこと」と位置付けている。

これに則り、網走港港湾BCPにおいても、「網走港港湾 BCP 協議会」を設置し、議論を踏まえて各関係者の役割や行動計画、情報連絡体制等について整理し、「網走港港湾 BCP」を策定する。

次項に網走港港湾BCP協議会設置要綱、網走港港湾BCP協議会名簿を示す。

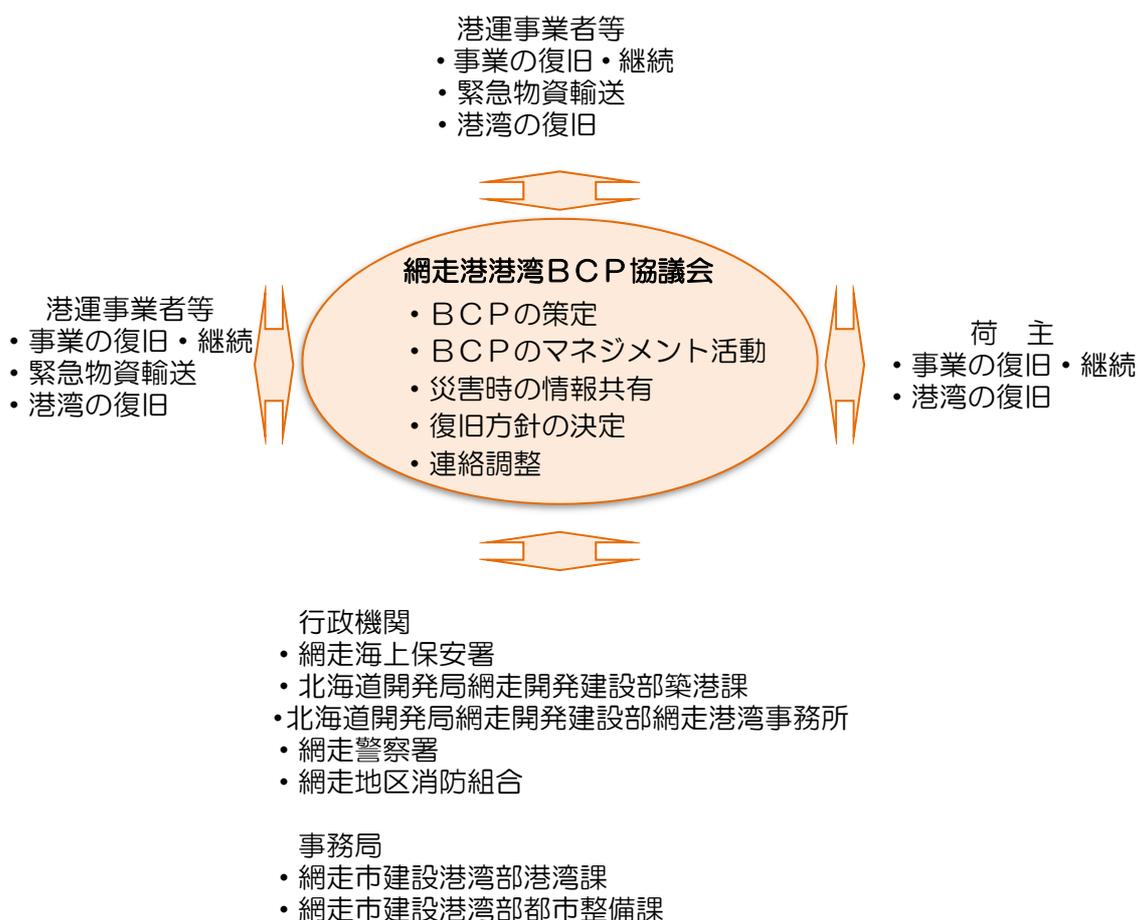


図 1-3-1 網走港港湾 BCP 協議会の連携協働体制イメージ

網走港港湾BCP協議会規約

(名称)

第1条 本協議会は、「網走港港湾BCP協議会」(以下、「本協議会」という)と称する。

(目的)

第2条 本協議会は、地震・津波等による大規模な災害が発生した場合に、港湾施設の被災によって港湾機能が低下することによる地域への影響を最小限とすべく、網走港を利用する関係機関等が相互に連携を図り、港湾機能の維持および早期復旧を図るために必要な事項を協議し、網走港における災害対応能力の強化を目的とする。

(業務)

第3条 本協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議し、災害発生時の連携等について検討を行う。

- (1) 網走港の港湾機能の維持および復旧方策に関する事
- (2) 災害時の連携体制の構築および情報の伝達に関する事
- (3) その他、本協議会の目的を達成するために必要な事項

(会員)

第4条 本協議会の会員は、別紙に掲げる網走港に関連する行政機関、網走港を利用する団体等で構成する。ただし、必要に応じて、新たな関係機関、団体等から会員を追加することができる。

(会長)

第5条 本協議会に会長を置くこととし、会員の互選によりこれを定める。

- (1) 会長は、会務を総理し、本協議会を代表する。
- (2) 副会長は、事務局の長が行う。
- (3) 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代行する。

(オブザーバー)

第6条 本協議会は、必要に応じて意見を求めるためオブザーバーを置くことができる。

(会議の開催)

第7条 本協議会は、会長が必要に応じて召集することができる。また、会長は必要に応じて、会員以外の関係者の出席を求めることができる。

(会員の代理)

第8条 会員の代理人の出席を認める。

(事務局)

第9条 本協議会の事務局は、網走市建設港湾部に置き、事務局は、本協議会の庶務を行う。

(規約の改正)

第10条 この規約は、必要に応じて改正でき、会員の承認を持って適用される。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか、本協議会の運営に関し必要な事項は、本協議会で協議の上、これを定める。

附則 この規約は、平成29年 3月24日より適用する。

2. 実施体制の構築

網走港港湾 BCP の作成のみならず、事前対策や教育・訓練、さらには PDCA の手法による継続的な「見直し・改善」を行う恒久的組織として、港湾関係者により網走港港湾 BCP 協議会（以下、「本協議会」と称する）を設置し、継続的に運営していく。

本協議会の構成を表 2-1-1 に、連携・協働体制緊急連絡網を図 2-1-1 に示す。なお、港湾管理者である網走市建設港湾部を協議会の事務局とする。

表 2-1-1 本協議会の構成

令和 3 年 3 月時点：順不同

| | 組織名 | 代表 | 担当 |
|-----------------|--------------------------|----------|-----------------|
| 関係団体 | 網走漁業協同組合 | 組合長 | 指導課長 |
| | 網走建設クラブ | 会長 | 事務局長 |
| | 北見通運株式会社 オホーツク支店 | 支店長 | 支店長 |
| | オホーツク農業協同組合連合会 | 会長 | 専務理事 |
| | 北日本石油株式会社 網走配送センター | グループ長 | グループ長 |
| | 釧路水先区水先人会 | 会長 | 会長 |
| | 佐川急便株式会社 網走営業所 | 所長 | 課長 |
| | 洪田海運株式会社 網走営業所 | 所長 | 所長 |
| | 太平洋セメント株式会社 網走サービスステーション | 所長 | 所長 |
| | 日本通運株式会社 網走支店 | 支店長 | 営業課長 |
| 松岡満運輸株式会社 網走営業所 | 所長 | 所長 | |
| 行政機関 | 網走海上保安署 | 署長 | 警防救難係 |
| | 網走開発建設部 築港課 | 課長 | 上席築港専門官 (港湾) |
| | 網走開発建設部 網走港湾事務所 | 所長 | 第 1 工務課長 |
| | 網走市 建設港湾部 | 部長 | |
| | 網走市 企画総務部 総務防災課 | 参事(防災担当) | |
| 事務局 | 網走市 建設港湾部 港湾課 | | |
| | 網走市 建設港湾部 都市整備課 | | |
| オブザーバー | 網走警察署 | 署長 | 警備係長 |
| | 網走地区消防組合 網走消防署 | 署長 | 警防課長 |

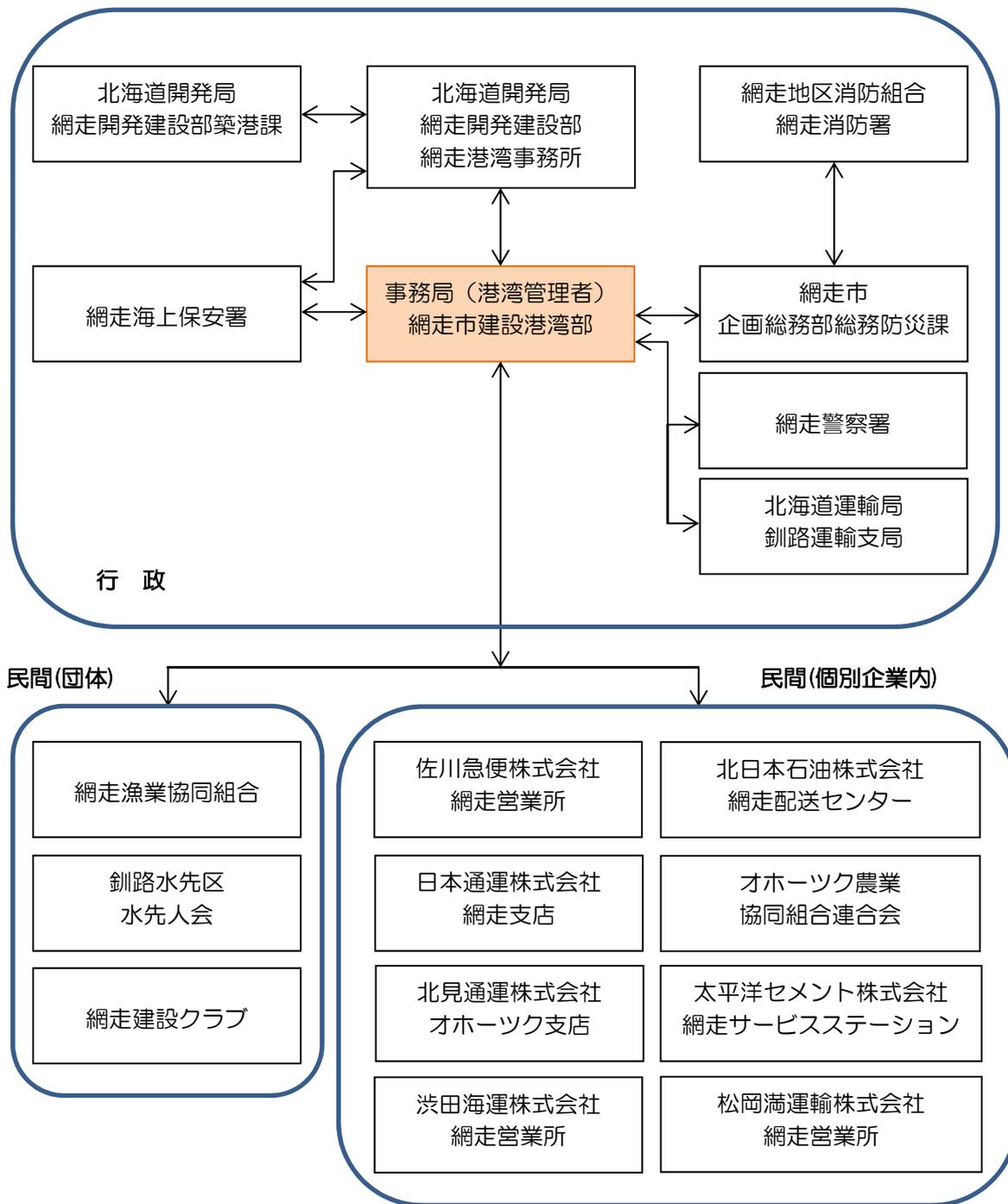


図 2-1-1 網走港港湾BCPにおける緊急連絡体制

3. 被害想定

3-1 被害想定箇所

(1) 被害箇所

被害想定箇所は、以下のとおりである。



図 3-1-1 被害想定箇所

(2) 被害レベル別被害イメージ

表 3-1-1 被害イメージ

| 施設 | 被害レベル | | |
|--------|-------------------|---|--|
| | 小 | 中 | 大 |
| 外郭施設 | 本体の被害なし | 基礎工の洗掘、ブロックの飛散 | 本体工の倒壊、沈下 |
| 航路・泊地 | 漂流物により一部閉塞 | 小型船舶の座礁により一部閉塞 航路の広範囲で漁具・流木等の漂流物が浮遊・沈降 | 大型船舶の座礁により閉塞 |
| 岸壁 | 漂流物、土砂等が堆積 | 許容限界内の残留変位が発生 | 許容限界以上の残留変位が発生 |
| 荷役機械 | 一部破損 | 車輪破損、一部損傷 電気設備に浸水 | 倒壊 |
| 心頭用地等 | 小型船、車輛、土砂が一部散乱・堆積 | 用地等に陥没、段差等の損傷 小型船、車輛、土砂が広範囲に散乱・堆積 | 用地等が広範囲に陥没、段差等の損傷 小型船、車輛、土砂が広範囲に散乱・堆積 |
| 臨港道路 | 一部陥没、土砂等が堆積 | 陥没、段差等が発生 | 道路が広範囲に陥没、段差等の損傷 |
| 保管施設 | 1階部分浸水 | 建物半壊 | 建物倒壊使用不能 |
| 庁舎・事務所 | 床下浸水 | 建物半壊 | 建物倒壊・流出 |

※冬期における被害は、雪氷現象による氷塊等の衝突による被害リスクが高まると考えられることから、雪氷期特有の被害には注意が必要である。

(3) 港湾施設の被害想定

主要施設において、想定される被害は下記のとおりとする。

表3-1-2 港湾施設の被害想定

| 港湾施設 | | 想定される被害 | 起因区分 | | | |
|--------|------|---------------|------|----|-----|----|
| | | | 地震動 | 津波 | 液状化 | 高潮 |
| 水域施設 | 航路 | 漂流・沈没する障害物の発生 | | ○ | | ○ |
| | 泊地 | | | ○ | | ○ |
| 外郭施設 | 防波堤 | 破損・倒壊・沈下 | ○ | ○ | | ○ |
| 係留施設 | 岸壁 | 破損・陥没・空洞化 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 物揚場 | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 臨港交通施設 | 道路 | 破損・陥没・空洞化 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 荷捌き施設 | 荷役機械 | 破損・倒壊 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 荷捌き地 | 破損・陥没・空洞化 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 上屋 | 破損・倒壊・浸水 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 保管施設 | 倉庫 | 破損・倒壊・浸水 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 野積場 | 破損・陥没・空洞化 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 保安施設 | フェンス | 破損・倒壊 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | カメラ | 破損・流失 | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 照明 | 破損 | ○ | ○ | ○ | ○ |

(4) 優先する港湾機能

網走港において一定の港湾機能を継続させるため、本計画において機能回復を優先する港湾機能は、下表に示すとおりとする。

表 3-1-3 優先する機能

| | |
|---------------------------|---|
| 第 1 位 | <p>【緊急物資輸送・災害援助】</p> <p>大規模災害発生時は、人命や生活を維持し、早急な復旧を図るためにも、速やかに機能を発揮する必要があることから、復旧するために必要な機能を最優先とする。</p> <p>ただし、網走港には、耐震性のある岸壁が未整備となっているため、大規模災害時に使用可能な岸壁が存在しない可能性はあるが、民間の船舶や自衛隊の艦艇、海上保安庁等の船艇にも対応できる岸壁（第 4 ふ頭 2 号岸壁（-12.0m：240m））を想定する。</p> |
| 各施設の破損状況などから判断して優先順位を決める。 | <p>【バルク輸送「石炭・小麦・セメント、他」】</p> <p>網走港背後圏には製糖工場や、輪作体系上の基幹作物として重要な位置付けとなる小麦産地があり、基幹産業を支える重要な役割を担っている。長期間機能が停止することになると、消費者への安定供給が滞ること、日常生活にも大きな影響を及ぼす恐れがあるため、継続的にバルク輸送を確保する必要がある。</p> |
| | <p>【水産基地としての機能】</p> <p>網走の水産業は、水産加工業も加えると、地域の基幹産業を支える大きな影響力と重要な役割を担っている。長期間機能が停止することになると、原料の供給がストップし、経済活動に大きな影響を及ぼす恐れがあるため、継続的に水産基地機能を確保する必要がある。</p> |

復旧を優先する係留施設は、原則として地震・津波による被害が少なく、水深の深い係留施設とする。

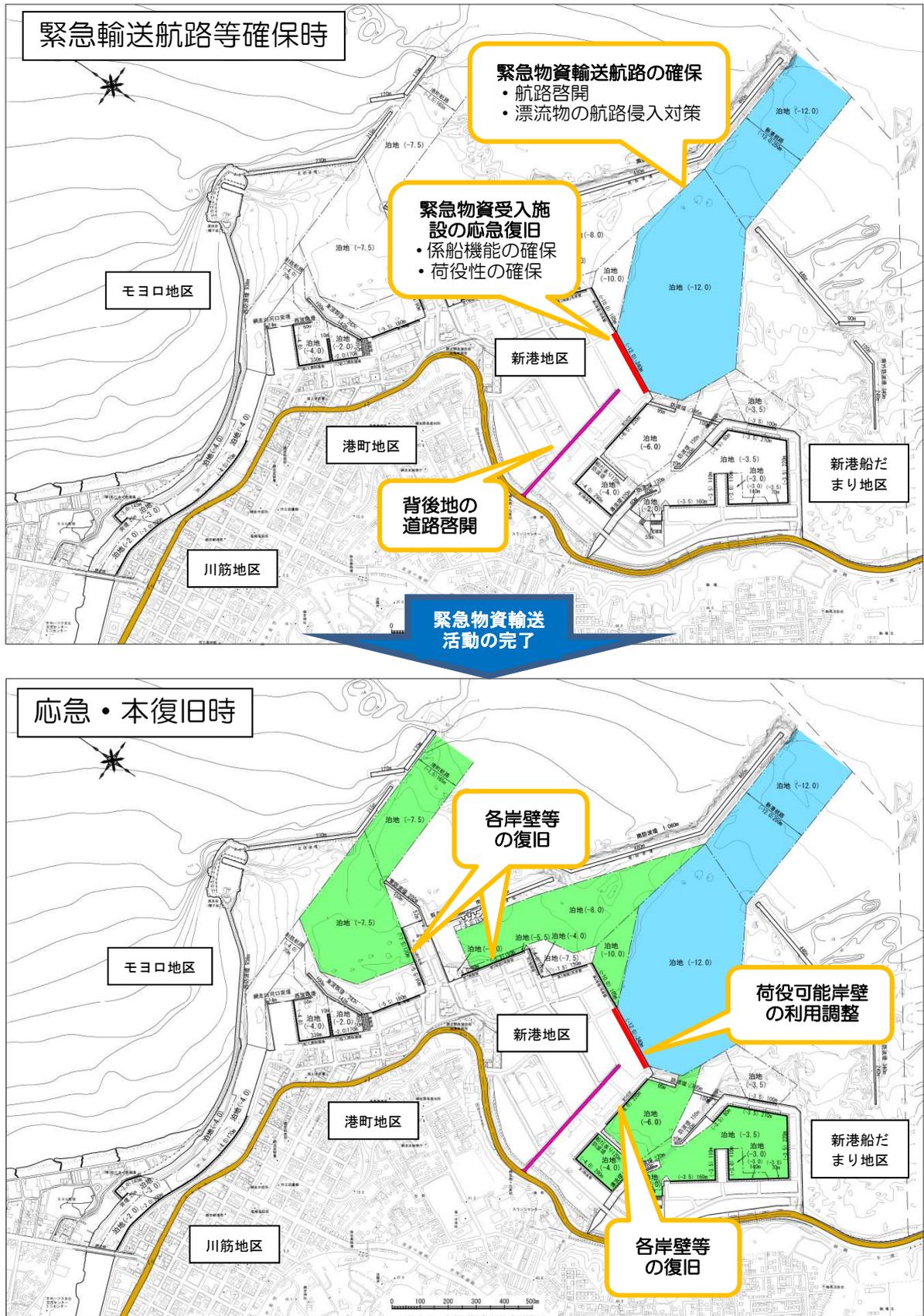


図 3-1-2 優先復旧のイメージ図

3-2 港湾機能停止により想定される影響

(1) 緊急物資輸送機能

大規模災害発生時において、緊急物資等の輸送を確保するため被害を受けていない近隣港から緊急物資を輸送する必要があると考えられる。このため、大規模災害時に緊急物資輸送機能が停止することにより、緊急物資輸送が滞り、市民生活に影響を与えることになる。

(2) 背後圏産業を支える機能（小麦・セメント）

網走港では、年間約 12 万トンの小麦を取扱っており、道内をはじめ関東・東海・近畿等にも運ばれ、製粉企業（日清製粉等）向けにオーダーされた供給を行っている。このため、小麦の輸送機能の停止により、背後圏の生産者及び全国の消費者に影響を与えることになる。さらに、網走港では、年間約 3 万トンのセメントを取扱っており、網走市内を含む周辺の関連取引先（2 市 3 町）となるコンクリートプラントに供給されている。このため、セメントの輸送機能の停止により、背後圏の消費者に影響を与えることになる。

(3) エネルギー輸送機能（石炭）

網走港では、年間約 8 万トンの石炭を取扱っており、主に製糖工場の燃料向けとして供給されている。このため、石炭の輸送機能停止により、背後圏の製糖工場の生産活動に影響を与えることになる。

(4) 水産基地としての機能（水産品）

網走港では、年間約 6 万トンの水揚げがあり、水産品は道内をはじめとして、全国に向けて移出されている。このため、水産基地の機能停止により、網走市内を含む周辺の水産業や水産加工業の生産活動及び消費者に影響を与えることになる。

港湾施設においては、各港湾施設の被害によって運送等に直接的影響が想定される。下図に港湾施設への被災による被害想定を取りまとめた。

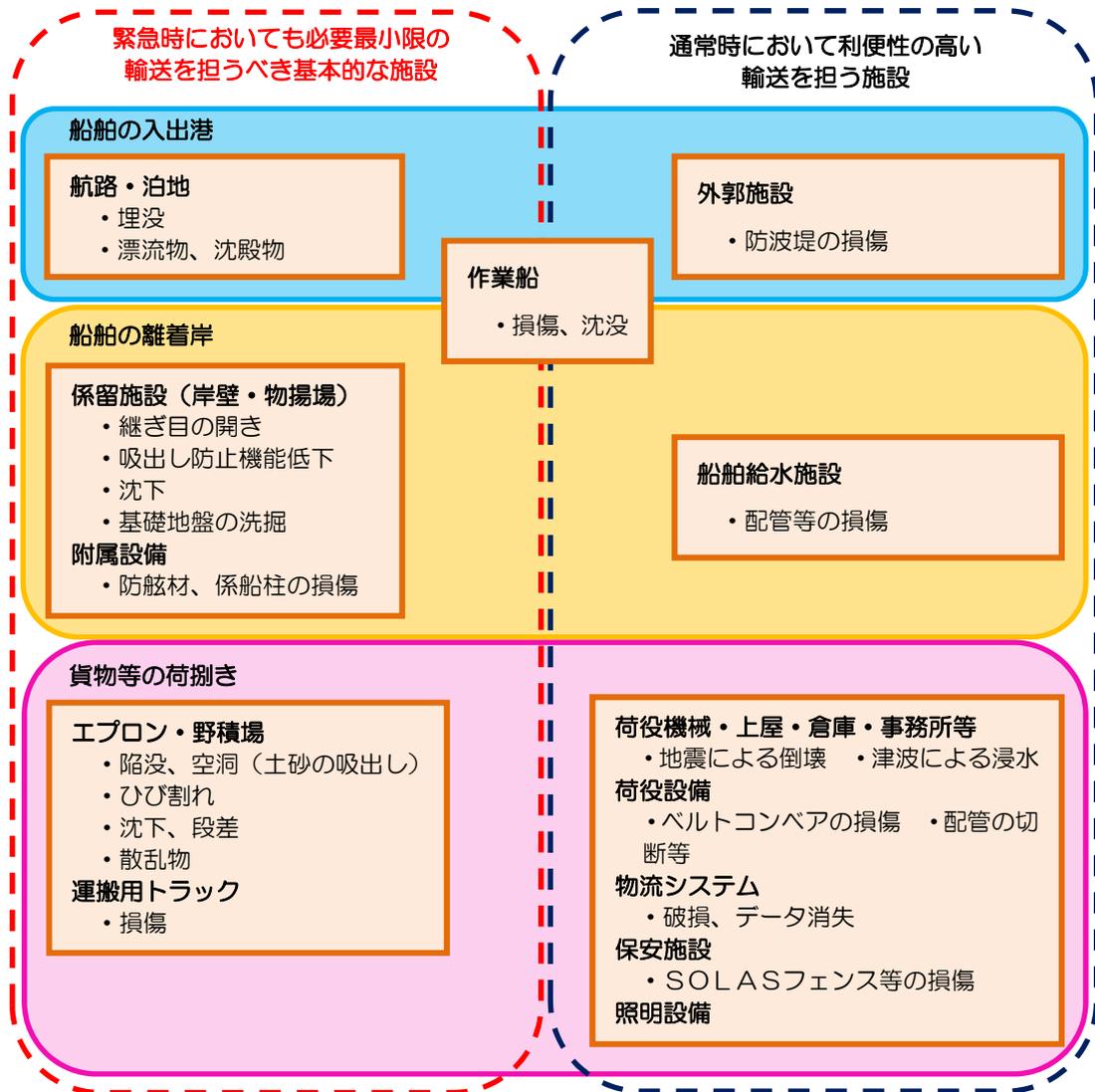


図 3-2-1 港湾施設への被害想定

4. 初動対応

①概要

- 地震及び津波発生後、速やかに命を守る避難行動をとる。
- 安全を確保した後、通信の確保を行う。
- 津波警報解除後、被害状況調査を実施し、航路啓開、被災貨物、瓦礫の撤去、必要に応じて港湾施設の応急復旧を実施する。

②網走港 BCP の発動要件

網走港 BCP における発動要件を下表に示すとおりとし、対象となる要件に合致する場合は、自動的に港湾 BCP を発動するものとする。

表 4-1-1 網走港における港湾 BCP 発動要件

| 災害種別 | 港湾 BCP 発動要件 | 発動手法 |
|------|--|------|
| 地震 | 網走地域において、震度 5 弱以上を観測したとき | 自動 |
| 津波 | 北海道オホーツク海沿岸（オホーツク総合振興局の管内）に津波警報または、大津波警報が発令されたとき | 自動 |

※他港での地震発動：苫小牧港・釧路港・室蘭港・十勝港（震度 5 弱以上）

③網走港港湾 BCP の対応範囲

災害発生時における港湾の機能復旧までの行動計画の対応範囲を下図に示すとおりとし、網走港港湾 BCP の発動から暫定供用が開始された時点で BCP を解除する。

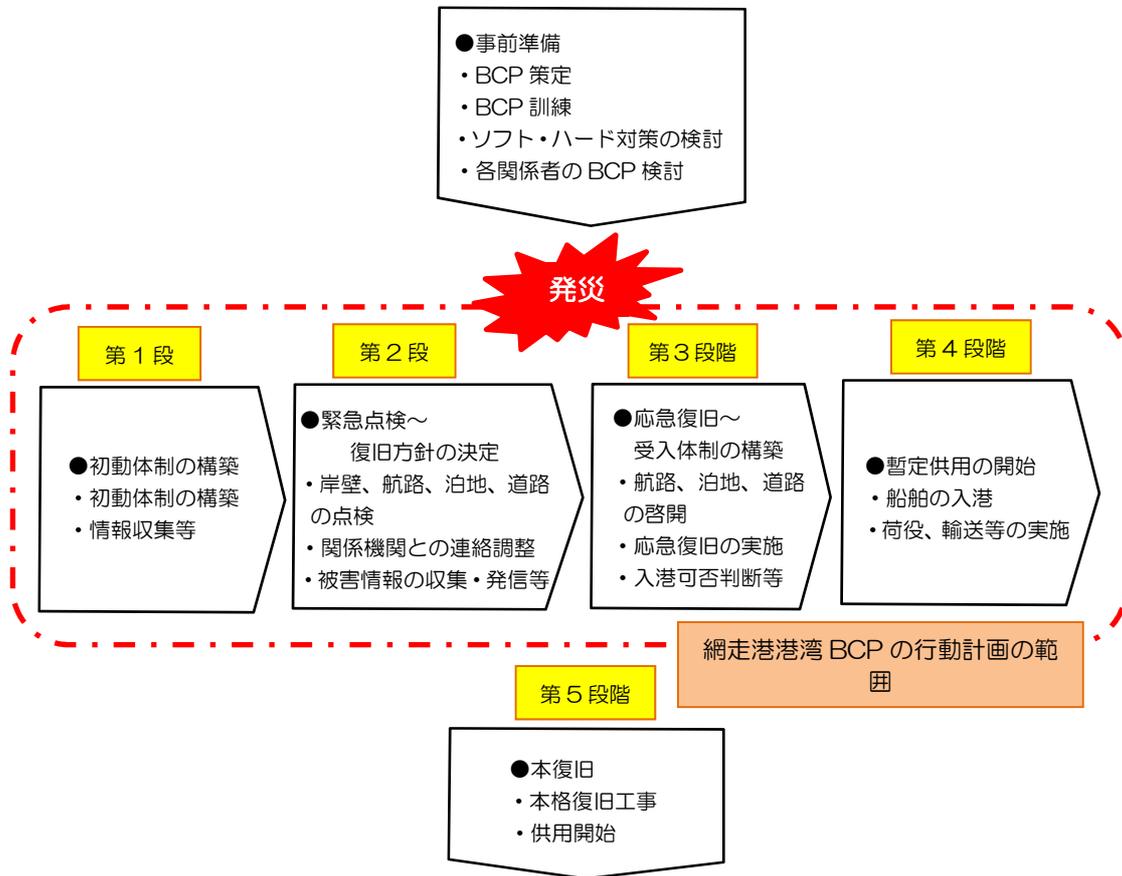


図 4-1-1 行動計画の対応範囲

(1) 初動対応

① 協議会会員の対応

網走港港湾 BCP が発動された場合、協議会の会員は、各時の組織において定める手順に則り、職員等の安否確認、通信等設備の確保、被害状況の確認を行う。さらに、協議会の事務局は、必要に応じて、協議会の会員等から情報収集及び情報提供により情報の共有を図る。

- 安否確認

協議会の会員は、各自の組織において定める手順に則り、職員等の安否確認を行う。

- 通信等設備の確保

協議会の会員は、各自の組織において、通信等設備の確保に努める。なお、自組織の設備が損壊するなど、外部との通信が途絶した場合は、近隣他組織の設備を一時使用するなど、可能な代替措置を講じる。

- 被害状況の確認

協議会の会員は、各自の施設やその周辺における被害の状況を、職員の安全確保に支障のない範囲で把握する。把握した情報は、表 4-1-3 の記入シートに記録しておく。

- 二次災害の防止

協議会の会員は、各自の組織において定める手順に則り、可能な範囲で二次災害の防止に努める。なお、港湾管理者や危険物取扱施設の施設管理者は、海上保安署や消防と連携しつつ、利用者や在港船舶、航行船舶へ必要な情報を提供するものとする。

- 情報の共有

協議会の事務局は、必要に応じて協議会の会員、消防、道路管理者等の関係者及び災害対策本部等から被害状況等の情報収集を行い、協議会の会員間での情報共有を図る。なお、通信設備等の状況により、臨機応変な対応を行うものとする。

② 電話連絡等が不可能な場合の対応

激甚な災害が発生した場合、通信手段（電話、携帯電話、メール、FAX 等）が使用不可能となる場合も想定される。その場合には、協議会事務局である網走市建設港湾部が、被災状況・復旧状況等の情報を集約できるよう、関係者は下表の手段等で少なくとも 1 日 1 回は、網走市建設港湾部に状況を報告し、関係者間での情報共有を図るものとする。

表 4-1-2 連絡手段の優先順位

| 優先 順位 | 連絡手段 | | とりまとめのし易さ | | | 備 考 |
|----------|-------|-----------------------|-----------|-----|-----|--------------------------------|
| | | | 簡易性 | 速達性 | 正確性 | |
| 1 | FAX | 連絡シートの使用 | ◎ | ◎ | ○ | 電気・電話回線が必要、被災状況写真を送付する場合、画質が劣る |
| 2 | 電子メール | 連絡シートの電子ファイル又は撮影写真の添付 | ○ | ◎ | ◎ | 電気・インターネット環境・保存環境が必要 |
| 3 | 電話 | 口頭伝達 | ○ | ◎ | △ | 電気・電話回線が必要 |
| 4 | 直接来庁 | 連絡シートの使用 | ○ | × | △ | 移動経路の安全確保が必要 |
| 5 | | 口頭伝達 | × | ◎ | △ | |

表 4-1-3 網走港港湾 BCP 情報連絡シート（全関係者が行う）

| 網走港港湾 BCP 情報連絡シート | | | |
|---|------------|-----------------|----|
| <p style="text-align: center;">港湾関係者が初期の段階で報告する内容（案） 目視点検レベル</p> <p>本表は網走港周辺で「震度 5 弱以上」の地震が発生、または、陸域で津波浸水被害が発生した場合、発災後できるだけ速やかに協議会事務局に提出をお願いします。</p> <p style="text-align: center;">（施設・機材の被災状況は発見しだい追加連絡）</p> | | | |
| <p>記入日 ： 年 月 日 時</p> | | | |
| ■協議会会員名： | | ■担当者名： | |
| ■連絡先 TEL： | | FAX： | |
| ■港湾施設、荷役機械等の被害状況（把握できるものだけで可、被災が無い場合は「なし」と記載） | | | |
| 名称 | 被害状況 | 数量等 (延長や個数等) | 摘要 |
| 例) ○○号岸壁 | ・岸壁背後に段差あり | 段差 30 cm | |
| | | | |
| | | | |
| ■通常操業の可否（○を記載） | | | |
| 操業できる | | 操業できない | |
| ■その他連絡事項（ライフラインの使用可否、代替事務所など） | | | |
| <p>網走市建設港湾部 連絡先</p> <p>TEL ：0152-67-5568（計画係）・67-5618（港湾課）</p> <p>FAX ：0152-45-1404</p> <p>E-mail ：zusr-kw-kowan@city.abashiri.hokkaido.jp</p> | | | |

※情報連絡シートを写真撮影した物の送付も可能とする。

(2) 港湾施設の点検・調査

港湾施設等の点検・調査は、津波警報の解除後より実施する。

網走市建設港湾部、北海道開発局網走港湾事務所、災害時における民間応援等が港湾施設の点検・調査を実施するにあたり、各分野における人員不足が想定されることから、水深-5.5m以深並びに漁船による陸揚げが主体となる港湾施設を優先的に点検・調査を行う。なお、利用可能な港湾施設から緊急物資等を受入れ後、陸路や海路から緊急物資を搬送するため、道路管理者等と連携し、物資集積拠点である網走市総合体育館が隣接する「道道490号」及び広域的ネットワークである「国道39号」や「国道244号」までの緊急輸送道路を確保する。

表 4-1-4 優先的な点検・調査の対象となる港湾施設

| 地区 | No. | 名称 | 水深 (m) | 延長 (m) | 主な貨物 | 備考 |
|----|-----|----------|--------|--------|--------|-----------|
| 港町 | ① | 第1ふ頭 | -5.5 | 180 | | S47年04月供用 |
| | ② | 第2ふ頭1号岸壁 | -5.5 | 090 | 水産品 | S40年08月供用 |
| | ③ | 第2ふ頭2号岸壁 | -7.5 | 130 | セメント | S43年10月供用 |
| 新港 | ④ | 第3ふ頭1号岸壁 | -5.5 | 180 | 小麦 | S62年05月供用 |
| | ⑤ | 第3ふ頭2号岸壁 | -7.5 | 130 | 石灰石 | S63年08月供用 |
| | ⑥ | 第4ふ頭1号岸壁 | -10.0 | 185 | 石炭、石灰石 | S63年08月供用 |
| | ⑦ | 第4ふ頭2号岸壁 | -12.0 | 240 | 石炭、石灰石 | H05年08月供用 |
| | ⑧ | 第5ふ頭 | -6.0 | 220 | 水産品 | H08年04月供用 |
| | ⑨ | 第3物揚場 | -4.0 | 290 | 水産品 | H08年04月供用 |



図 4-1-2 港湾施設と背後幹線道路網との関係

4-1 緊急物資輸送機能

(1) 回復目標

○被害レベル【小・中】

網走市の災害備蓄計画では、一般市民に対して3日分程度の食料、飲料水の備蓄、救急用品等の非常持出用品の準備をするよう啓発していることから、緊急物資輸送機能の回復目標は、被災した日から3日とする。

○被害レベル【大】

東日本大震災の事例では、緊急物資輸送を被災後6日で開始した実績があることから、網走港においても回復目標は、被災した日から6日とする。

| | 被害レベル | | |
|------|----------|----|-----------|
| | 小 | 中 | 大 |
| 回復目標 | 3日 | 3日 | 6日 |
| 設定方法 | 地域防災計画より | | 東日本大震災の事例 |

網走港には、耐震性のある岸壁が未整備となっているため、大規模災害時に使用可能な岸壁が存在しない可能性はあるが、港湾施設の点検・調査が概ね終了した段階で迅速な緊急物資輸送対応に移行できる、被災による影響が極力少なく、緊急物資の荷役が可能な港湾施設を想定する。復旧を優先する係留施設を想定するにあたり、民間の船舶や自衛隊の艦艇、海上保安庁等の船艇にも対応できる第4ふ頭2号岸壁（-12.0m・240m）を想定するものとする。

※1 緊急物資輸送は、大規模災害が発生した際に、他地域から避難所で生活する被災者等の被災地に届けられる食料や飲料水、生活必需品等の支援物資を港湾を利用して海上輸送を行うものである。

4-2 背後圏産業を支える機能（小麦・セメント）

（1）回復目標

○被害レベル【小・中】

網走港の臨港地区内の小麦集出荷施設指定管理者及び太平洋セメント株式会社網走営業所へのヒアリングによると、許容期間は10日～2週間程度であることが確認された。これにより、背後圏産業を支える機能（小麦・セメント）の回復目標は、被災した日から2週間とする。

○被害レベル【大】

東日本大震災の事例では、貨物船が約1ヶ月後で再開した実績があることから、網走港においても回復目標は、被災した日から1ヶ月とする。

| | 被害レベル | | |
|------|---------|-----|-----------|
| | 小 | 中 | 大 |
| 回復目標 | 2週間 | 2週間 | 1ヶ月 |
| 設定方法 | ヒアリングより | | 東日本大震災の事例 |

4-3 エネルギー輸送機能（石炭）

（1）回復目標

○被害レベル【小・中】

他港事例による石炭利用企業へのヒアリングによると、石炭の備蓄量は2週間程度であることが確認されている。これにより、エネルギー輸送機能の回復目標は、被災した日から2週間とする。

○被害レベル【大】

東日本大震災の事例では、石炭輸送に関わる施設が被災後47日で回復した実績があることから、網走港においても回復目標は、被災した日から1ヶ月半とする。

| | 被害レベル | | |
|------|--------|-----|-----------|
| | 小 | 中 | 大 |
| 回復目標 | 2週間 | 2週間 | 1ヶ月半 |
| 設定方法 | 他港事例より | | 東日本大震災の事例 |

4-4 水産基地としての機能（水産品）

（1）回復目標

○被害レベル【小・中】

他港事例によると、東日本大震災や釧路沖、十勝沖地震等の過去の災害においても、被災を受けた港湾を通じて水産品が流通していた。しかしながら、水産加工場の生産が停止したことにより、水産品の流通が2週間程度停止したことが確認されていることより、水産基地機能（水産品）の回復目標は、被災した日から2週間とする。

○被害レベル【大】

東日本大震災の事例では、仮設市場の整備に伴い、漁業活動の再開が被災後、約4ヶ月（石巻漁港）で回復した実績があることから、網走港においても回復目標は、被災した日から4ヶ月とする。

| | 被害レベル | | |
|------|--------|-----|-----------|
| | 小 | 中 | 大 |
| 回復目標 | 2週間 | 2週間 | 4ヶ月 |
| 設定方法 | 他港事例より | | 東日本大震災の事例 |

4-5 施設復旧

(1) 関係者と役割

施設の復旧は、北海道開発局が中心となって、その他関係者の協力のもとに実施する。

表 4-5-1 施設復旧に関する主な関係者と役割

| 関係者 | 協議会構成員 | 主な役割 |
|------------|--|---|
| 北海道開発局 | 北海道開発局網走開発建設部 (築港課) 北海道開発局網走港湾事務所 | <ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の被害調査(詳細) 港湾施設の応急復旧 |
| 港湾管理者 | 網走市建設港湾部港湾課 網走市建設港湾部都市整備課 | <ul style="list-style-type: none"> 臨港地区及び港湾区域内の被害情報の収集(詳細) 復旧方針の検討 荷捌地の応急復旧の支援要請 荷役・輸送及び船舶支援の要請 情報発信 |
| 建設関連団体 | 網走建設クラブ | <ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の被害調査(詳細) 港湾施設の応急復旧 |
| 港湾物流企業 | 日本通運株式会社 北見通運株式会社 松岡満運輸株式会社 オホーツク農業協同組合連合会 太平洋セメント株式会社 網走漁業協同組合 | <ul style="list-style-type: none"> 貨物、倉庫、荷役機械等の被害調査(詳細) 被災貨物撤去 荷役機械、倉庫の応急復旧 |
| 荷主企業 | 佐川急便株式会社 北日本石油株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> 貨物、車輛、荷役機械等の被害調査(詳細) 被災貨物、車輛、荷役機械等回収・処理 事故防止 |
| 船社 (タグ) | 茨田海運株式会社 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶、貨物の被害調査(詳細) 被災船舶撤去 被災した貨物の回収 |
| 網走海上保安署 | | <ul style="list-style-type: none"> 被害状況調査、情報収集 航路障害物の状況等の確認 |
| 釧路水先区水先人会 | | <ul style="list-style-type: none"> 情報の集約及び共有、入港船舶の支援、情報収集 |
| 網走警察署 | | <ul style="list-style-type: none"> 情報の集約及び共有 |
| 網走地区消防組合 | | |

5. 情報の発信

5-1 情報の整理と共有

協議会会員の被害調査の結果や復旧見通し等の情報は、随時、BCP 対策本部（網走市建設港湾部港湾課）に報告する。また、BCP 対策本部（網走市建設港湾部港湾課）は、伝達を受けた情報を一元的に管理し、適宜、協議会会員に情報提供する。

なお、被害や復旧見通し等の情報は、全ての関係者がいつでも閲覧できるように、港湾管理者等の既存のホームページにアップする。

5-2 情報の発信

(1) 情報発信の体制

情報発信は、BCP 対策本部の下に港湾管理者と網走開発建設部（築港課、網走港湾事務所）、網走海上保安署の連名で、3 者の情報媒体（ホームページ、記者発表等）を通じて発信する。

表 5-2-1 情報発信の責任者と責任を持つ情報

| 情報発信の責任者 | 責任を持つ情報 |
|--------------------------|--------------------------------|
| 港湾管理者 | 港湾の被災状況と復旧状況、応急復旧方針、港湾施設の供用再開等 |
| 網走開発建設部 (築港課・網走港湾事務所) | 港湾の被災状況と復旧状況、応急復旧方針 |
| 網走海上保安署 | 海上交通安全、航泊禁止の解除等 |

(2) 情報発信の方法

以下の方法により随時、情報発信を行う。

① 港湾関係者及び港湾利用者への発信

- ・ 記者発表、ホームページへの掲載

② 協議会会員への発信

- ・ 上記の他、電話、FAX、E-mail、掲示板等を使用して周知する。

表 5-2-2 発信する情報

| 項目 | 内容 |
|----------------|------------------------|
| 応急復旧方針 | 応急復旧方針で定めた対象施設、スケジュール等 |
| 港湾施設の被災状況と復旧方針 | 施設の使用可否、復旧工事の状況、供用の状況等 |
| 港湾施設の供用再開 | 供用再開の決定、船舶の入港等 |
| 船舶航行の安全確保 | 船舶航行にあたっての注意事項や航行禁止水域等 |
| 港内交通の整理 | 航泊禁止の解除等、水域、喫水制限 |

6. ボトルネック（阻害要因）の抽出

6-1 ボトルネックと事前対策

(1) 施設面等のボトルネックと事前対策

港湾への被災後、港湾機能を速やかに回復するためには、被災に伴うボトルネック※の抽出とそれらに対する事前対策が重要と考えられる。

想定被害に対する網走港の施設面等でのボトルネックと回復目標を達成するための対応策について、下表に示すように抽出する。さらに、港湾機能の早期回復を図るためには、関係者が連携・協働して対応する必要がある。

表 6-1-1 施設面等におけるボトルネック

| 機能 | ボトルネック | 考えられる事前対策 | |
|----------------------------|--|--|--|
| 共通 | 人的被害、事務所浸水被害、道路損傷による参集・体制構築の遅延 | 各団体におけるBCPの策定 事務所の耐震性・耐津波性に強化 | |
| | 情報収集・関係機関との情報共有、連絡調整が困難(遅延) | 情報連絡方法の構築(衛星電話、連絡網、HP、メール等) | |
| | 点検資機材、人員不足による点検着手への遅延 | | 点検マニュアルの策定 |
| | | | 建設業、コンサル等との協定 |
| | | | 点検資機材の補充 |
| | | | 点検資料、図面等のデータ保全方法 |
| | 車両、漁具等の漂流物への対応 | | 網走市内の重機、作業船情報の整理 |
| | | | 漂流物の撤去方法・撤去場所 漂流物の撤去に関する関係機関(持ち主)との協定 |
| | 重機・船舶の燃料不足 | | 重機・船舶燃料の確保の方法 |
| | 復旧作業における資機材、重機、船舶、人員不足による岸壁・航路・泊地、臨港道路等の復旧遅延 | | 重機・トラック等の確保の方法 建設業者・コンサル等との協定 |
| 重機、トラック等不足による緊急物資輸送の遅延 | | 運送会社等との協定 | |
| 復旧期間が長期化、緊急物資荷捌き、輸送時等の混乱発生 | | 航路・泊地及び臨港道路の応急復旧方法 岸壁が使用できない場合の代替輸送方法 | |
| 背後圏産業を支える機能(セメント) | 第2ふ頭2号岸壁の損傷 | 第2ふ頭2号岸壁の応急復旧方法 | |
| | 復旧期間が長期化 | 荷役機械、電源設備の応急復旧方法 荷役機械の耐震性・耐津波性の強化 第2ふ頭2号岸壁が使用できない場合の代替輸送方法 | |
| 背後圏産業を支える機能(小麦) | 第3ふ頭1号岸壁の損傷 | 第3ふ頭1号岸壁の応急復旧方法 | |
| | 復旧期間が長期化 | 荷役機械、電源設備の応急復旧方法 荷役機械の耐震性・耐津波性の強化 第3ふ頭1号岸壁が使用できない場合の代替輸送方法 | |
| エネルギー輸送機能(石炭) | 第4ふ頭2号岸壁の損傷 | 第4ふ頭1号岸壁の応急復旧方法 | |
| | 復旧期間が長期化 | 第4ふ頭1号岸壁が使用できない場合の代替輸送方法 | |
| 水産基地としての機能 | 新港地区第5ふ頭、第3物揚場の損傷 | 新港船だまり地区物揚場の復旧方法 | |
| | 復旧期間が長期化 | 新港船だまり地区物揚場が使用できない場合の代替輸送方法 | |

※ボトルネックとは、「事業継続のために必要不可欠な資源の欠乏・不足」のことを言う。

(1) ボトルネックの洗い出し

①岸壁

荷役機械、岸壁、ヤードなどが阻害要因となる可能性が高い。

これらの施設については、施設自体の地震や津波に対する耐力を向上させることが望まれるが、対策内容と被災程度には両立し得ない関係性を考えると、災害発生時の施設利用障害を最小限に止められるよう、各施設管理者が適時・適切に関係機関と早急に調整を行うものとする。

②航路・泊地

航路・泊地啓開[※]時の資機材や潜水土の不足、作業船や通信設備の確保などが阻害要因となる可能性が高い。

航路・泊地啓開にあたっては、障害物（浮遊物、沈下物など）除去の優先すべき範囲と回収物の置き場の確保などについての総合調整が阻害要因となる可能性が高い。

地域ニーズの確認や関係者調整は、港湾管理者が指揮・主導的に行い、実効性のある対応を行うものとする。

③臨港道路

人命確保のための誘導、緊急物資や電力・燃料輸送などに必要となる臨港道路は、液状化や陥没、漂流物の堆積などによる使用不能になることが想定されるため、阻害要因となる可能性が高い。

臨港道路啓開にあたっては、港湾管理者が指揮・主導し、優先順位の検討や港湾管理者以外が管理する国道等の道路管理者との調整を密に行うものとする。

※航路・泊地啓開：水中の障害物を除いて、船が航行できるようにすること。

(2) 事前対策の役割分担

抽出したボトルネックに対して、災害が発生する前に行っておくべき事前対策項目、実施主体についての役割分担（案）を下表に示す。

表 6-1-2 (1) 事前対策の役割分担

| 区分 | 事前準備項目 | 網走海上保安署 | 北海道運輸局 釧路運輸支局 | CIQ 小樽検疫所 函館税関 札幌入国管理局 横浜植物防疫所 | 網走開発建設部 (築港課 網走港 湾事務所) | 網走警察署 | 網走地区 消防組合 | 網走市 (建設港湾部) | 釧路水先区 水先人会 |
|----|--------------------------|---------|------------------|--|------------------------------|-------|--------------|----------------|---------------|
| 共通 | 各団体におけるBCPの策定 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 事務所の耐震性 耐津波性に強化 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 情報連絡方法の構築(連絡網、HP、メール等) | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 点検マニュアルの策定 | ○ | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 点検、応急復旧のための建設業、コンサル等との協定 | | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 点検資機材の補充 | | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 点検資料、図面等のデータ保全方法 | | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 網走市内の重機、作業船情報の整理 | | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 漂流物の撤去方法 撤去場所 | ○ | | | ○ | | | ◎ | |
| | 漂流物の撤去に関する関係機関(持ち主)との協定 | ○ | | | ○ | | | ◎ | |
| | 重機 船舶燃料の確保の方法 | | | | ○ | | | ◎ | |
| | 重機・トラック等の確保の方法 | | | ○ | ○ | | | ◎ | |
| | 運送会社等との協定 | | | | ○ | | | ◎ | |
| | 航路 泊地の応急復旧方法 | ◎ | | | ◎ | | | ○ | |
| | 臨港道路の応急復旧方法 | | | | ○ | | | ◎ | |

◎主体的な対応 ○協力

表 6-1-2 (2) 事前対策の役割分担

| 区分 | 事前準備項目 | 網走海上保安署 | 北海道運輸局 釧路運輸支局 | CIQ 小樽検疫所 函館税関 札幌入国管理局 横浜植物防疫所 | 網走開発建設部 (築港課 網走港 湾事務所) | 網走警察署 | 網走地区 消防組合 | 網走市 (建設港湾部) | 釧路水先区 水先人会 |
|---------------------------|------------------------------------|---------|------------------|--|------------------------------|-------|--------------|----------------|---------------|
| 背後圏産業 を支える機 能(セメント) | 第2ふ頭2号岸壁の応急復旧方法 | | | | ◎ | | | ◎ | |
| | 荷役機械、電源設備の応急復旧方法 | | | | ○ | | | ○ | |
| | 第2ふ頭2号岸壁が使用できない 場合の代替輸送方法 | ○ | ○ | | ○ | | | ○ | |
| 背後圏産業 を支える機 能(小麦) | 第3ふ頭1号岸壁の応急復旧方法 | | | | ◎ | | | ○ | |
| | 荷役機械、電源設備の応急復旧方法 | | | | | | | ◎ | |
| | 第3ふ頭1号岸壁が使用できない 場合の代替輸送方法 | ○ | ○ | | ○ | | | ○ | |
| エネルギー 輸送機能(石 炭) | 第4ふ頭1号岸壁の応急復旧方法 | | | | ◎ | | | ○ | |
| | 第4ふ頭1号岸壁が使用できない 場合の代替輸送方法 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ | |
| 水産基地と しての機能 | 新港地区第5ふ頭、第3物揚場の 復旧方法 | | | | ◎ | | | ○ | |
| | 新港地区第5ふ頭、第3物揚場が 使用できない場合の代替輸送方法 | ○ | ○ | | ○ | | | ○ | |

◎主体的な対応 ○協力

※小麦・セメント、石炭に係る代替輸送方法については、太平洋側港湾のうち、対象品目についての取扱実績があり、網走港から、又は網走港への陸上輸送距離が最短の港湾への陸上代替輸送を想定する。なお、水産品については対象施設が復旧するまでの間は、緊急物資の荷役可能施設として想定している第4ふ頭2号岸壁を代替施設として設定する。

6-2 災害時行動計画

(1) 災害時行動計画の考え方

災害発生時には、網走港に関係する各関係者が港湾機能の継続、早期復旧に向けて行動することが重要であることから、予め、発災後の段階によって、各関係者がどのような活動を行うかについて整理した。

表 6-2-1 関係機関と主な行動内容

| 関係機関 | | 主な行動 | |
|------|----------------|--|--|
| 行政 | 網走海上保安署 | 関連施設の被害情報の収集、情報の集約及び共有、泊地障害物の状況等の確認、船舶交通安全情報の提供、船舶交通の整理 | |
| | 北海道運輸局釧路運輸支局 | 情報収集、情報の集約及び共有、船舶に関わる許認可 | |
| | C I Q | 小樽検疫所釧路出張所 | 情報収集、情報の集約及び共有、CIQ 体制の準備、海外からの支援物資への対応、外航船の CIQ 対応 |
| | | 函館税関釧路税関支署 | |
| | | 札幌入国管理局釧路出張所 | |
| | | 横浜植物防疫所札幌支所釧路出張所 | |
| | 網走開発建設部築港課 | 臨港地区及び港湾区域内の被害情報の収集、情報の集約及び共有、岸壁の点検、航路・泊地の点検、復旧方針の検討、荷捌地・岸壁の応急復旧の支援、岸壁に関わる泊地啓開、船舶入港可否の判断 | |
| | 網走開発建設部網走港湾事務所 | | |
| | 網走市企画総務部総務防災課 | 地震・津波等の情報収集、被害情報の集約・発信、情報の集約及び共有、関係機関との連絡調整、緊急物資の要請及び受入れ、仕分け | |
| | 網走市建設港湾部港湾課 | 臨港地区及び港湾区域内の被害情報の収集、情報の集約及び共有、臨港道路・荷捌地・岸壁等の点検、復旧方針の検討、荷捌地の応急復旧の支援要請、岸壁の応急復旧作業の支援要請、泊地の啓開作業の支援要請、荷役・輸送の要請、岸壁使用可否の判断、航路・泊地使用許可の要請、港湾の使用可否情報の発信、船舶入港可否の判断 | |
| 民間 | 港湾運送事業者 | 情報収集、情報の集約及び共有、荷役・輸送の準備、緊急物資輸送船舶の手配、船舶に関わる許認可の申請、船舶入港可否の判断、荷役・輸送の要請及び実施、船舶の手配、緊急物資輸送船の運航、災害支援準備、市場・保管施設の点検及び復旧、水産物の水揚げ・生産・流通 | |
| | 陸上運送事業者 | | |
| | 製造事業者 | | |
| | 網走建設クラブ | | |
| | 網走漁業協同組合 | | |
| | 釧路水先区水先人会 | | 情報収集、情報の集約及び共有、船舶入港の支援 |

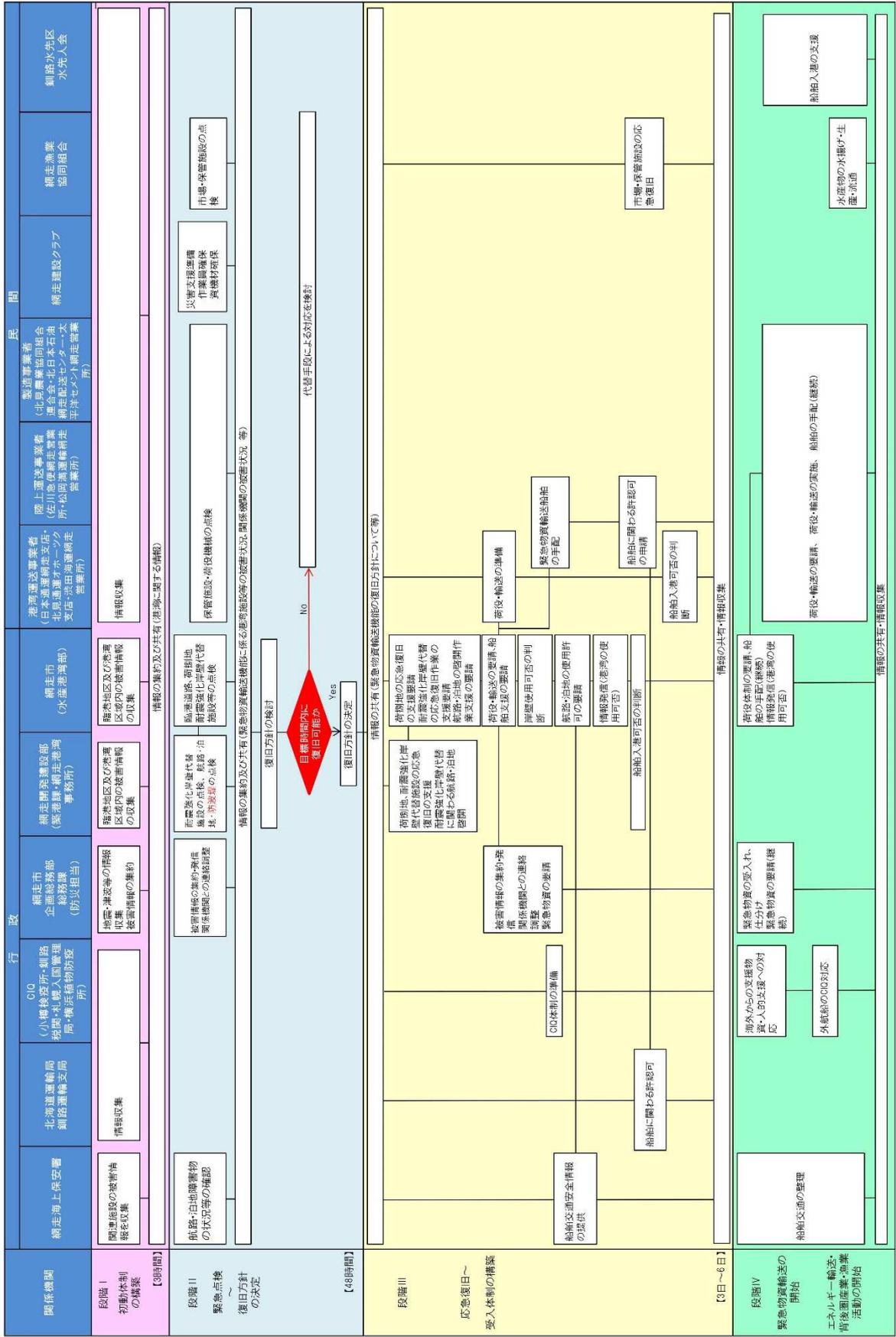


図 6-2-1 緊急物資輸送機能の行動計画

(2) 発災後の行動計画

発災後の港湾機能の早期回復を図るため、発災後の対応を時間軸で整理する。なお、被害の拡大等により、協議会会員以外の関係者の参集が必要となる場合には、協議会会長または、副会長の判断によって、その都度、体制を組み直すものとする。

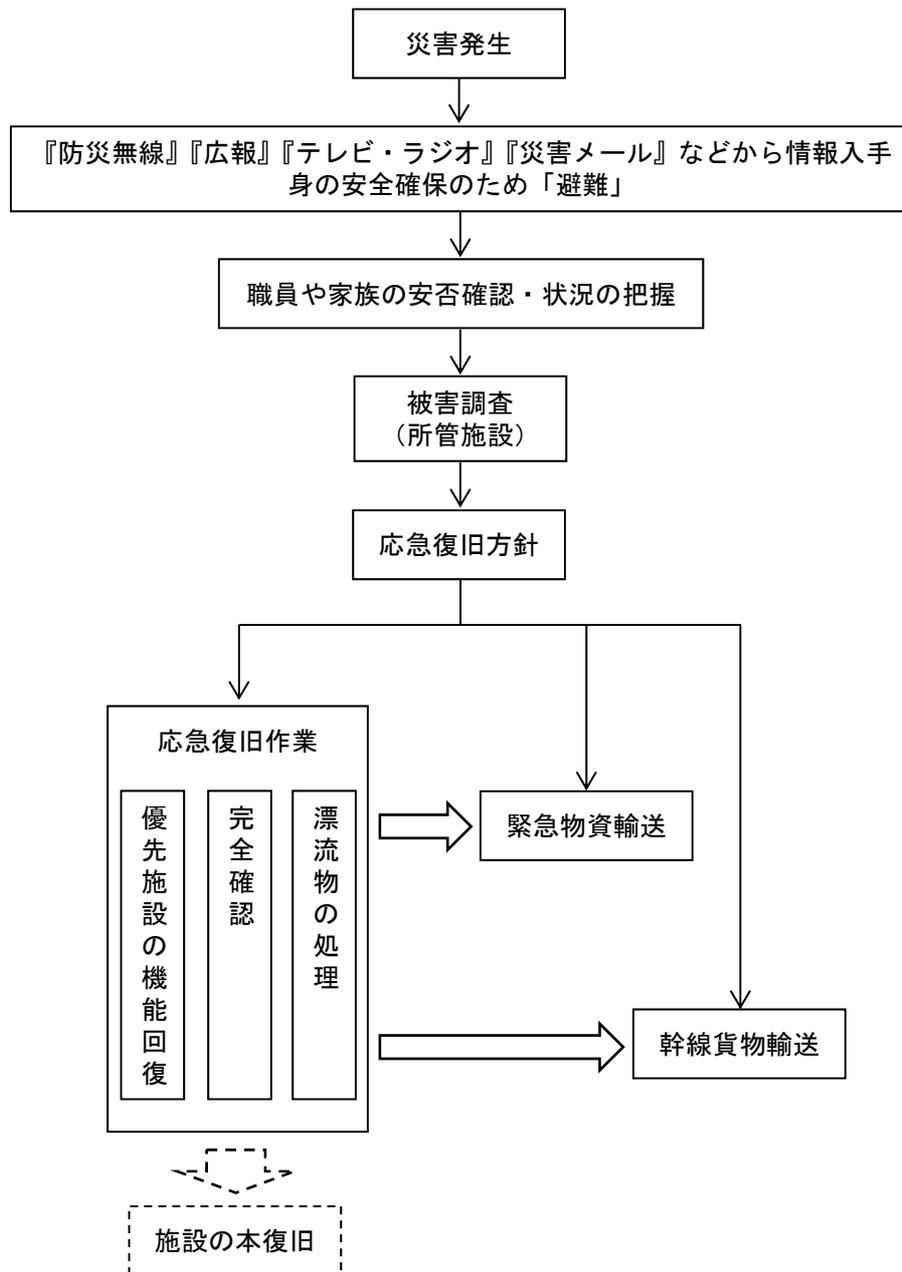


図 6-2-2 施設の応急復旧の概要図

(3) 施設復旧の手順

緊急物資輸送のための応急復旧の基本的な活動の手順は、図 6-2-3 に示すとおりである。

① 港湾管理者・北海道開発局・建設関連団体

港湾管理者と北海道開発局（網走開発建設部築港課・網走港湾事務所）は、災害協定を締結している建設関連団体に支援を要請し、施設の被害状況の詳細な調査と応急復旧工事の手順、数量等の検討に関する協力を求める。

港湾管理者は、港湾運送事業者や船舶代理店等と協力して、被災貨物や瓦礫の状況を調査し、撤去と一時保管を行う。さらに、北海道開発局等の関係機関との連絡調整を行い、一時保管している被災貨物や瓦礫の所有者に対し、回収・処理を要請するとともに必要に応じて支援を行う。

② 港湾物流企業

港湾物流企業は、自社が取り扱う貨物や自社の倉庫、荷役機械等の被害調査を行い、優先順位に従い応急復旧を行うとともに、港湾管理者と協力して、被災貨物の撤去を行う。

③ 荷主企業

荷主企業は、自社の貨物や車輛、荷役機械等の被害状況調査を行うとともに、被災した貨物や車輛、荷役機械等の回収・処理を行う。

(4) 航路啓開の活動手順

震災発生後の航路啓開の基本的な活動の手順は、図 6-2-4 に示すとおりである。

① 被害調査

- ・海上保安署は、津波警報解除後、陸上と海上から、港内における障害物の状況を調査し、航路啓開を担当する港湾管理者、北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）に情報提供を行う。
- ・港湾管理者と北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）は、津波警報・注意報解除後、陸上と海上から航路・泊地における障害物の状況を目視により調査し、被害の概要を把握する。
- ・被害調査の結果を取りまとめ、海上保安署に情報提供を行うとともに、BCP 事務局に報告する。

- ・建設関連団体は、港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）から要請があれば出動できるよう、震災発生後直ぐに、作業員の確保、資機材の確保等の航路啓開に向けた準備を行う。
- ・港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）からの要請を受けて、津波警報解除後、航路・泊地の深浅測量、漂流物の分布状況を調査する。報告結果については、港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）に報告する。
- ・港湾物流企業等は、貨物や自社の車輛や荷役機械等の流出状況を調査し、揚収された車輛や荷役機械等の回収・処分を行うとともに、荷主企業の被災貨物の回収・処分を支援する。これらの情報は適宜、BCP事務局に報告する。

②航路啓開

- ・網走海上保安署は、航路の安全確認を行う。
- ・港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）から航路啓開完了の報告を受け、出来形確認の成果等により安全確認を行う。安全が確認されれば、暫定水深による船舶交通の制限を行う。網走海上保安署は安全が確認できない場合は、港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）に安全が確認できるまで航路啓開作業を行うよう指導する。
- ・暫定水深による運用を終了する場合は、所要の精度による水深の測量結果の報告を受け、安全確認を行う。
- ・港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）は、航路啓開方針を受けて、建設関連団体に航路啓開への支援を要請し、航路啓開を実施する。
- ・緊急物資や燃料油等の輸送を行う岸壁に船舶を係留できるよう、最低限必要な航路と泊地を最優先で啓開する。
- ・その他の岸壁を、優先順位に従って暫定供用に必要な水域及び水深まで啓開作業を行う。
- ・啓開作業が完了した場合、網走海上保安署に報告し、安全確認を受ける。
- ・船舶交通制限の見直しが決定された場合、暫定水深、危険水域の位置、入港時間の制限等を海上保安署とともに広報し、BCP事務局に報告する。
- ・暫定水深による運用を終了する場合は、所要の精度による水深の測量結果を網走海上保安署に報告し、安全確認を受ける。
- ・建設関連団体は、港湾管理者及び北海道開発局網走開発建設部（築港課・網走港湾事務所）の指揮の下、航路啓開作業を行う。

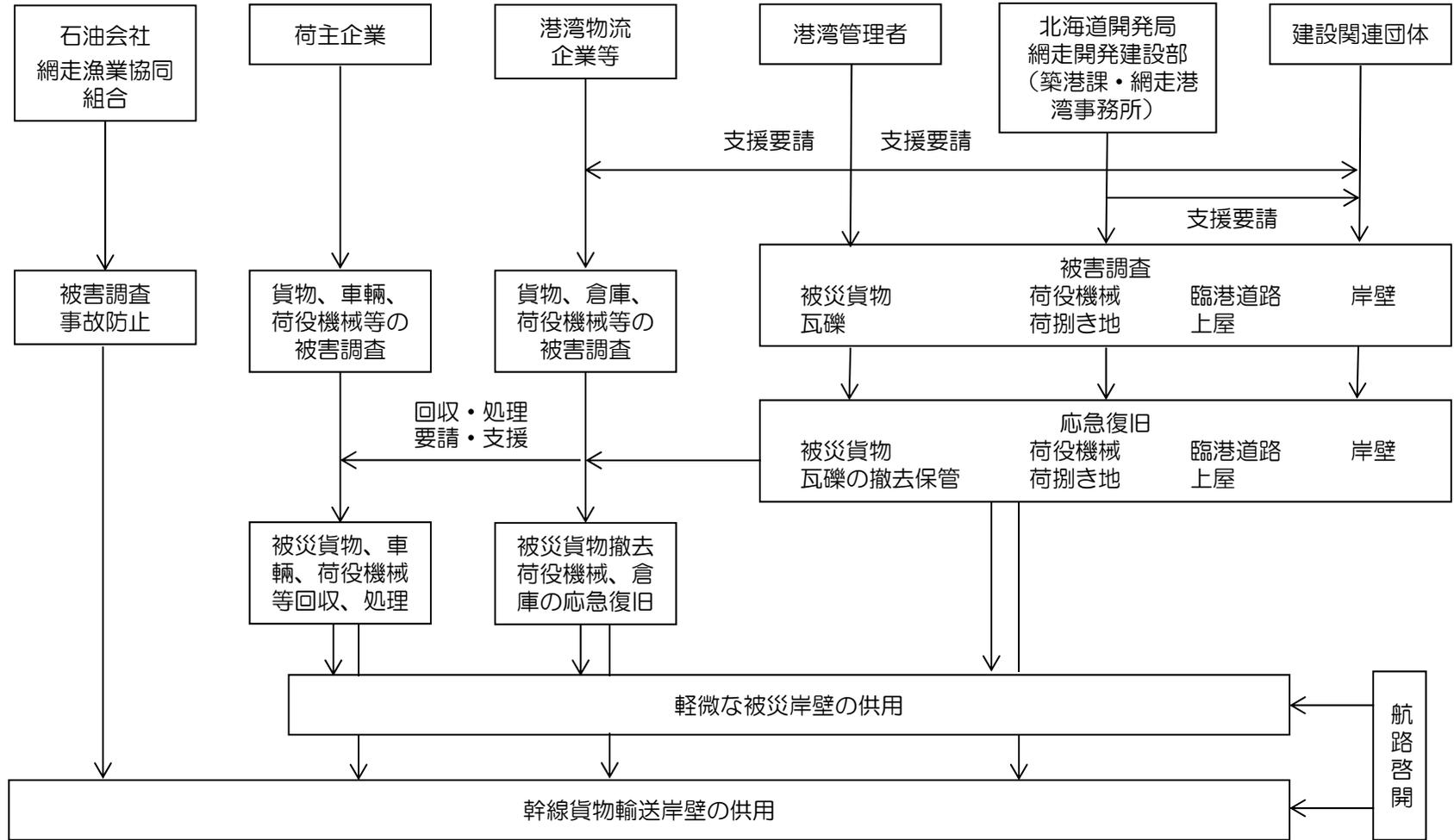


図 6-2-3 施設復旧の流れ

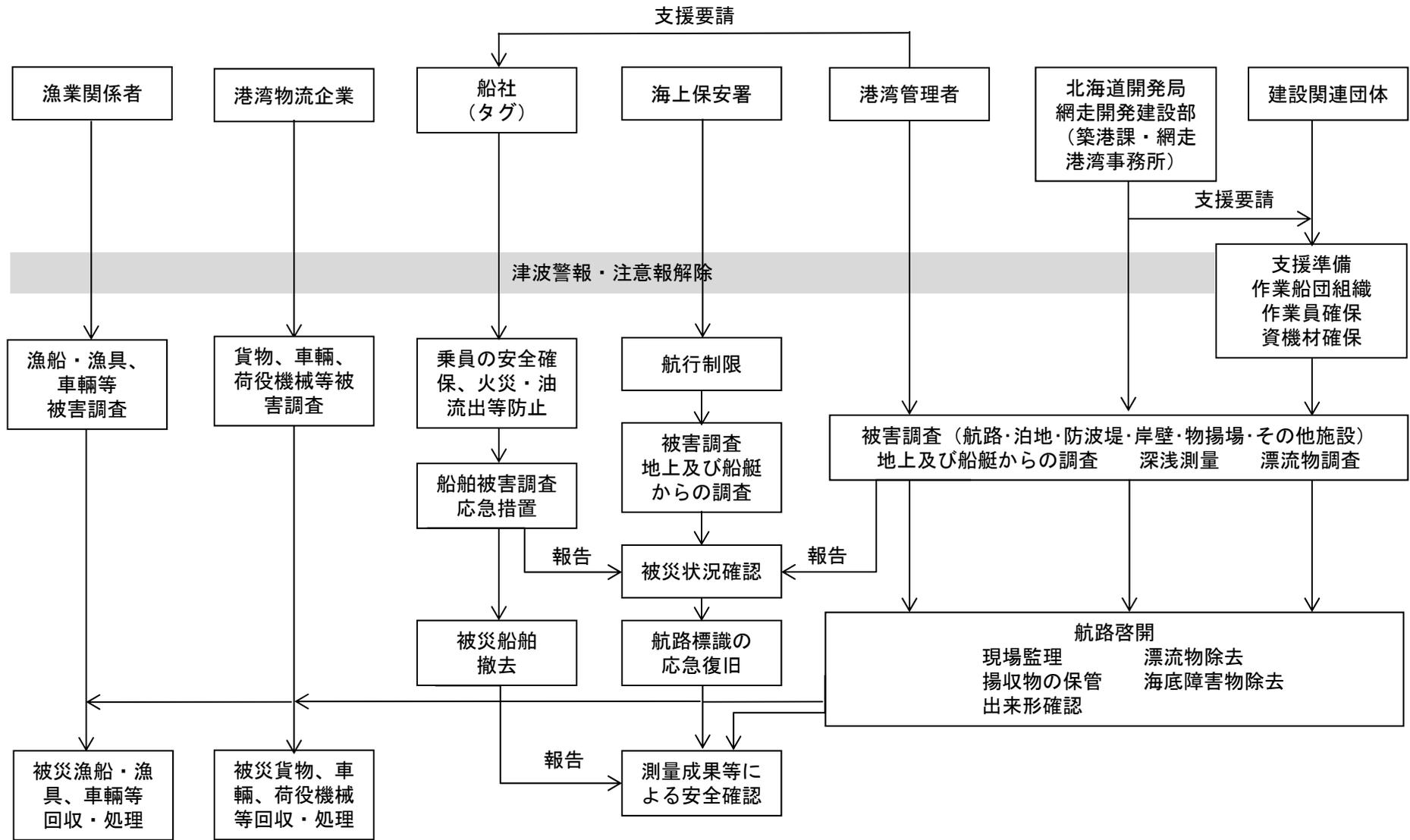


図 6-2-4 航路啓開の流れ

(5) 散乱物・漂流物などの一時保管場所

散乱物・漂流物（車輛、瓦礫）の一時保管場所は、以下の場所を想定する。ただし、時間の経過に伴い施設利用状況が変わることが想定されるため、平常時において事務局が一時保管場所の状況把握に努めるものとする。



図 6-2-5 散乱物・漂流物の一時保管場所

(6) 復旧作業用重機、作業船燃料の確保

大規模災害発生時には、道路啓開や航路啓開に必要とされる作業用重機、作業船の必要数の把握と速やかな派遣が重要となる。

平常時には、各種協定に基づき重機や作業船舶リストの確認を行い、実作業にあつての燃料調達計画や派遣計画についても事前に現実に想定される条件を取り入れて、実際に近い状況を検討しておくものとする。

(7) 災害時施設点検手順

大規模災害発生時、網走港における物流の早期復旧を図るために、施設の被災状況を速やかに把握し、災害発生後の対応方針を決定することが重要である。

概略調査点検については、主として港湾管理者等が目視で被災箇所の位置、被害程度、被害状況を確認することになるが、被災状況によって現場への到達が難しい場合等は、荷役機械等を使用している関係企業・団体に目視による被災状況の有無について確認をお願いする可能性もある。

このため、使用が困難な施設状態と使用できる可能性がある施設の被災状況を目視により行い、最低限のデータ収集が行えるよう定性的に被災状況を確認する。

表 6-2-2 概略調査での点検項目と内容

| 点検箇所 | 点検項目 | 結果 | 点検内容 利用可能の判断 |
|------|----------------------------------|----|--|
| 水域 | 泊地の確認、漂流物や障害物の確認 | 有無 | 船舶航行に支障となる漂流物、障害物を目視にて確認 |
| | 岸壁前面での漂流物や障害物、貨物、車両等の転落の確認 | 有無 | 岸壁に船舶の接岸が可能かどうか、支障となる漂流物、障害物を目視にて確認 |
| 防波堤 | 堤体の倒壊、ブロック沈下等の確認 | 有無 | 船舶航行に支障となる破損、倒壊、沈下を目視にて確認 |
| 岸壁本体 | 岸壁本体の法線出入りの確認 | m | 法線の出入り、沈下、傾斜、洗掘等の確認 船舶接岸の可能性 |
| | 岸壁本体の傾斜角 | 度 | |
| エプロン | エプロン上の段差 | m | エプロン沈下、ひび割れ状況、段差、空洞、隆起、液状化等の確認 |
| | エプロン背後の段差 | m | |
| 付帯施設 | 付帯施設の損傷 | 有無 | 係船柱、防舷材、車止め、梯子等の損傷確認 |
| その他 | 荷捌地、臨港道路、上屋等の確認 | 有無 | 陥没（沈下・段差）、亀裂（縦横断方向）、破損、液状化等異常の範囲の確認 沈下、傾斜、外壁の亀裂等外観の異常の範囲の確認 |
| | 荷役機械（ベルトコンベア等）の損傷 | 有無 | 目視によるベルトコンベア支柱の座屈、配管の切断等の確認 |
| | 照明・標識柱、電気設備（照明、受変電設備、電気ケーブル等）の損傷 | 有無 | 目視によるポール等の傾斜・わん曲状況、照明の破損、受変電設備の倒壊、電気ケーブルの切断等の確認 |

7. 継続的な見直し（PDCA）の実行

7-1 計画の見直し

網走港港湾BCPは、多様な機関が関係することから、策定当初から高い実効性を備えることができるものではない。このため、新たな災害の想定が生じた場合や、大規模地震に遭遇し、網走港港湾BCPを実際に運用した場合に限らず、必要に応じて計画の更新・見直しを行うことで、PDCAサイクルによる継続的な改善に努め、網走港港湾BCPをより有用で実効性の高い計画に更新していく必要がある。

網走港港湾BCPの見直しと改善については、網走港港湾BCP協議会で協議したうえで、必要に応じて実施する。

- 協議会を毎年実施し、必要に応じて見直し（緊急連絡網など）を行う。
- 大規模な計画の見直し（上位計画の変更など）は、協議会で協議する。
- 軽微な変更（名称の変更、連絡先・担当者の変更など）は、関係する協議会会員と事務局との間で協議する。

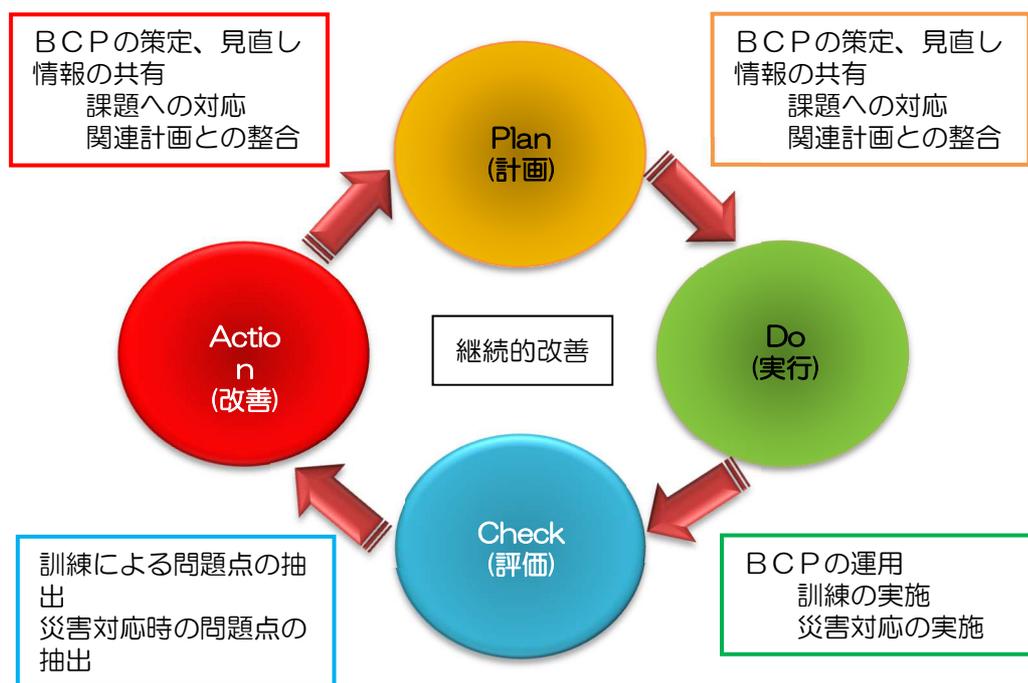


図 7-1-1 PDCA サイクルによる網走港港湾 BCP の改善イメージ

7-2 教育・訓練

(1) 教育・訓練の目的

BCP計画の関係者を対象とした訓練等の実施を通じて、平常時から災害に対する意識向上とBCP計画の実効性の向上を図るものとする。

大規模災害発生後の港湾物流機能の継続を円滑かつ確実に実施していくためには、関係者間の連携が不可欠である。

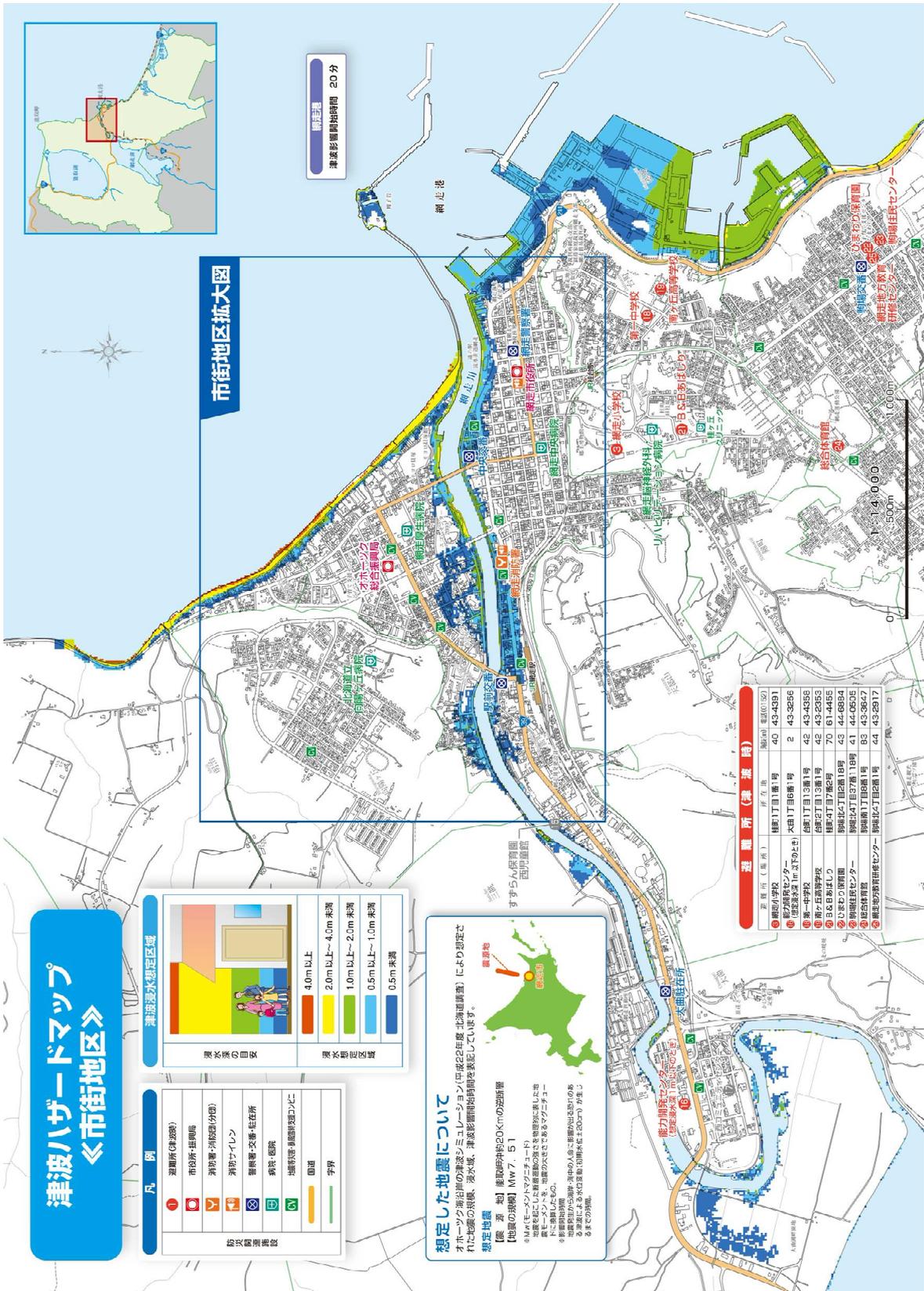
表 7-2-1 関係者の参加による訓練の種類及び内容

| 訓練の種類 | 概要 |
|---|--|
| 非常時参集訓練 | <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害発生後の初動体制を確認するため、関係者がそれぞれの事業所へ徒歩で参集する訓練 |
| 情報伝達訓練 | <ul style="list-style-type: none"> 情報収集伝達の流れについて、問題点等の洗い出しやより実効性のある情報連絡システムの構築を図るため、関係者が参加して情報伝達を実際に行う訓練 |
| DIG (Disaster Imagination Game) による災害図上訓練 | <ul style="list-style-type: none"> 与えられた課題に対し、考えられる多様な対応を検討する方式の図上訓練 組織や関係者間の相互理解を深めることができる 通常のDIGでは、災害発生後の混乱期に初動対応を対象とすることが多いが、訓練の目的に応じて対象とする期間や局面を設定することが重要 |
| PR (ロールプレイング) 方式による訓練 | <ul style="list-style-type: none"> 災害時と同じような状況を設定し、その中で役を通じて被害状況への対応を疑似体験する訓練方法となり、組織や関係者間の相互理解を深めることができる 演習者のほかに情報提供や要求を行うゲーム機能を設定し、演習者は現実に近い状況を体験することができる |

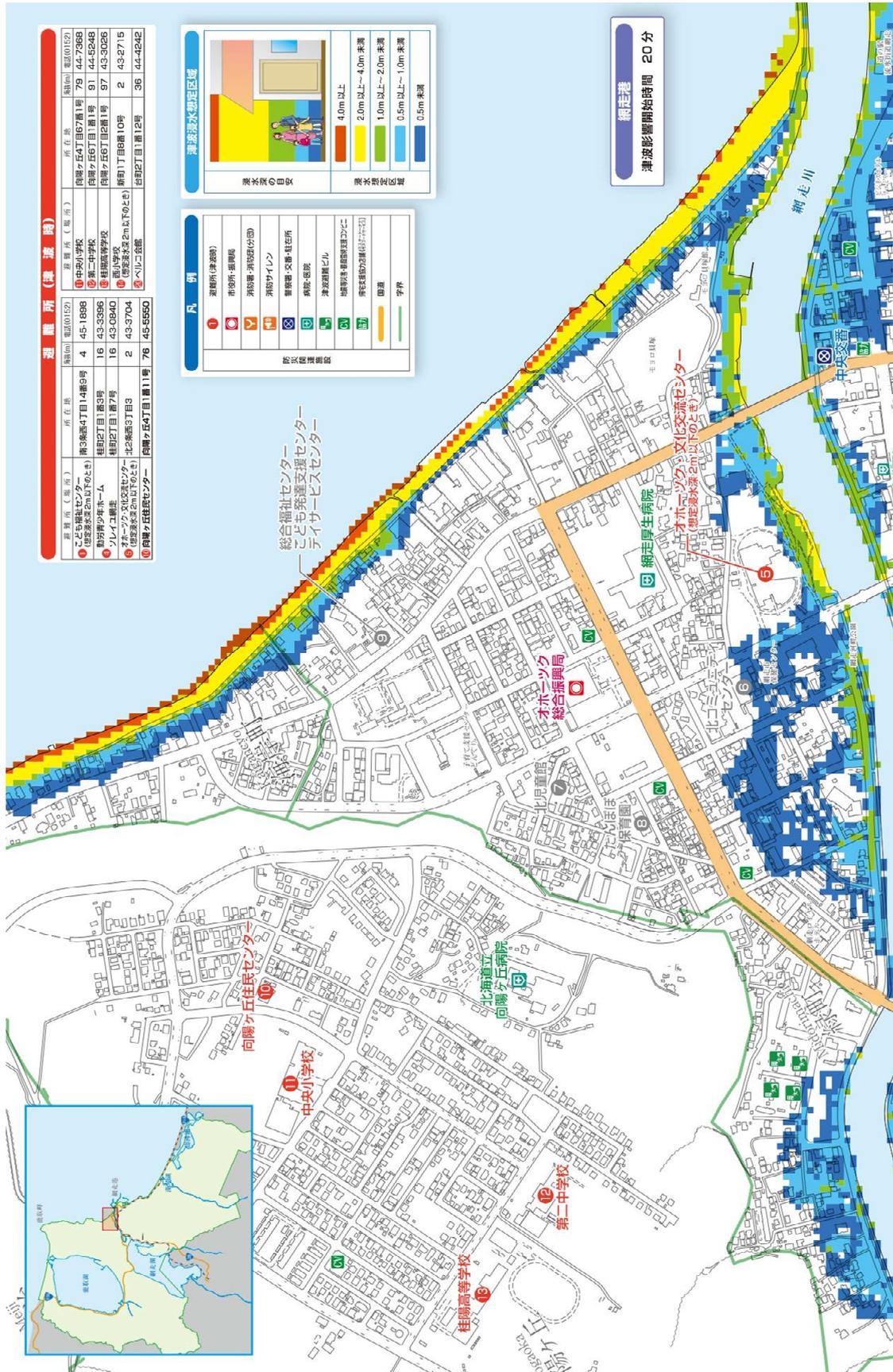
参考資料

1 網走市津波ハザードマップ

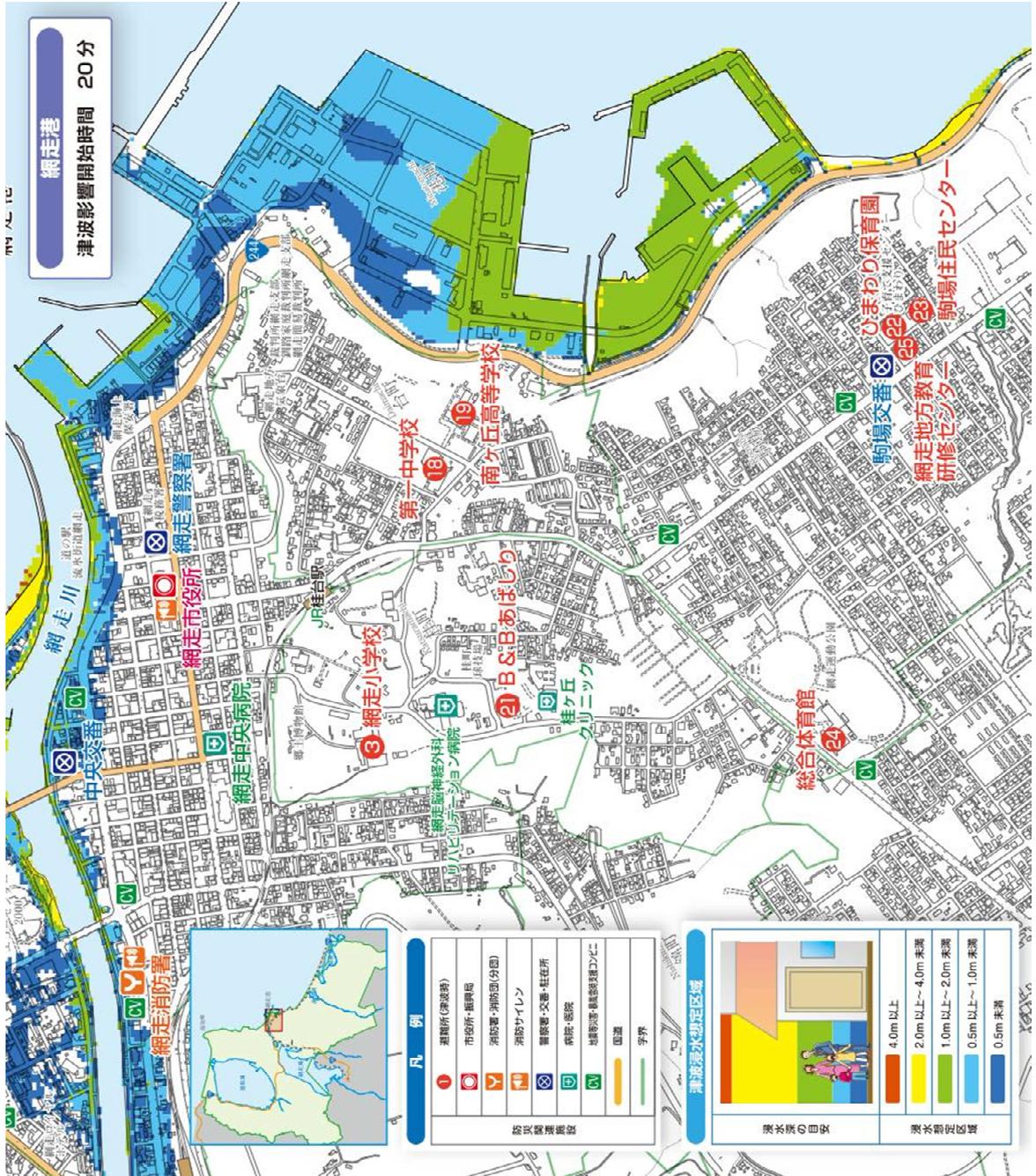
《市街地区 全図》



《北東・北西・緑町地区》



《南東・南西・港町地区》



2 防災に関する情報入手先

防災時に参考となる情報は下記のとおり。

(1) 網走市

- ① 緊急情報・災害情報（網走市 HP）

<https://www.city.abashiri.hokkaido.jp/life/1/1/>



- ② FM あばしり（コミュニティ FM）

周波数 78.7MHz

※災害等の緊急時は、地域の防災・災害情報を放送

- ③ お知らせメール@あばしり（網走市メール配信システム）

touroku@info.city.abashiri.hokkaido.jp

※メール配信登録は、上記メールアドレスへ空メール送信



(2) 防災情報ポータルサイト（北海道開発局 HP）

<https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/saigai/ud49g7000000o5ac.html>



(3) ハザードマップポータルサイト（国土地理院 HP）

<http://disaportal.gsi.go.jp/>

