

「緊急確保航路等航路啓開計画」改訂(案)概要

第 1 3 回 四国の港湾における地震・津波対策検討会議

令和 3 年 2 月 1 8 日

緊急確保航路の追加，啓開活動優先順位の検討に関する記述修正

・ 広域海上BCPと同様に、港湾法施行令による緊急確保航路の追加指定を受け、関係する図表を修正した。（P 2， P 3 1）

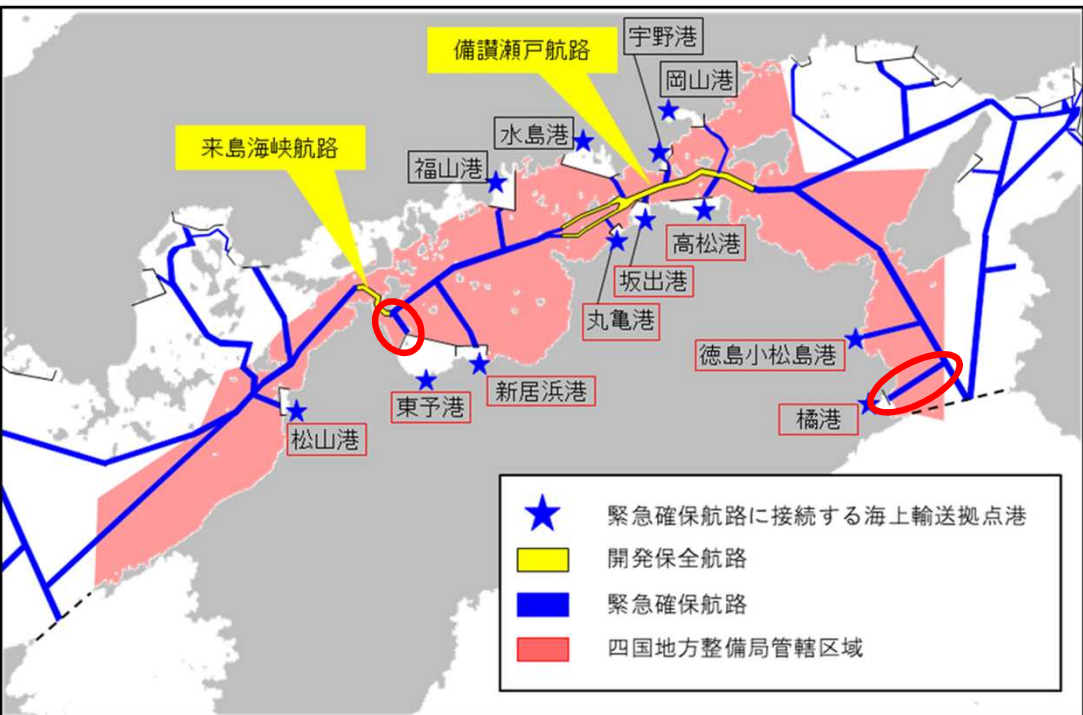


図-1.2(1)瀬戸内海に係る緊急確保航路、開発保全航路（来島海峡航路、備讃瀬戸航路）及び緊急確保航路に接続する港湾

○新たな緊急確保航路の追加指定を反映

「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」における橋港及び東予港の海上輸送拠点への追加指定を受け、各海上輸送拠点へ接続する新たな緊急確保航路を令和2年8月12日港湾法施行令の一部改正により追加指定。

・ 広域海上BCPと同様に、優先啓開港検討の方法及び航路の啓開順位について考え方を統一し、既存の表現を修正。（P 1 6， P 1 7）



図-2.2(1)啓開活動優先順位の各航路の位置付け

	備讃瀬戸航路	来島海峡航路	幹線①	幹線②	幹線③	支線①	支線②	支線③
備讃瀬戸航路	○							
来島海峡航路		○	○					
徳島小松島港						○		
高松港	○					○		
坂出港	○						○	
丸亀港	○							○
新居浜港			○					○
松山港			○			○		
水島方面	○						○	
大阪方面			○					
太平洋側方面			○					
関門方面			○					
大分方面					○			
優先順位	①	③	②	③	④	②	③	③

表-2.2(1)啓開活動の優先順位

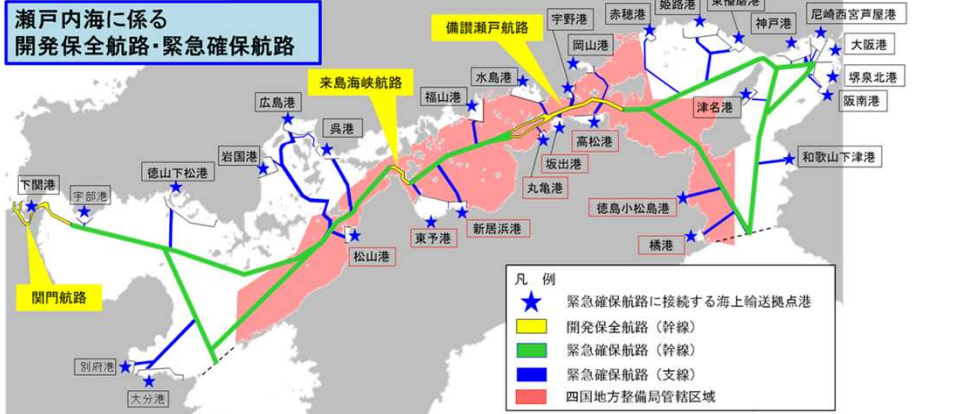


図-2.2(1)啓開活動優先順位を検討する上での各航路の位置付け

○各航路の啓開順位について既定ではない旨を表記

優先啓開港検討の方法は大きな修正はなく、緊急避難や長期孤立地域について追記したのみ。
各航路の優先順が固定的であるかのような表現を削除し、優先啓開港と併せて決定する旨を表記した。

測深方法の修正

- ・非常災害時の測深方法について「航路啓開に係る測量の手引き」（四国地方整備局港湾空港部、令和2年3月）の規定と整合するよう修正した。

○ 第五管区海上保安本部 及び第六管区海上保安本部との間で確認し、作成していた「航路啓開に係る測量の手引き（平成30年3月）」を各海上保安本部との調整や（一社）海洋調査協会へのヒアリングのうえ、令和2年3月に改訂した。

今回、「航路啓開に係る測量の手引き（令和2年3月）」の既定と整合するよう、緊急確保航路等航路啓開計画での測量についての記載を修正する。

表-3.3(1) 適用可能な異常点確認手法

No	名称	主な特徴等	備考
1	マルチビーム音響測深機	<ul style="list-style-type: none"> ・船の左右方向に指向角の広い音波を発信し、船の真下だけでなく左右方向の水深を一時に測量することができる。 ・面的な測量が可能である。 ・スワス測量と呼ばれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災での実績が多い。
2	インターフェロメトリ音響測深機	<ul style="list-style-type: none"> ・マルチビーム音響測深機と同様、面的な測量が可能である。 ・水深情報の取得と海底障害物の検出を1台で同時に行える。 ・直下付近の異物を検出し損ねるおそれがある。 	
3	サイドスキャンソナー	<ul style="list-style-type: none"> ・センサーを海中に曳航し、左右方向に広く扇状の音波を発信し、海底の障害物等を写真のような画像で得ることができる。 ・正確な位置と水深値の取得はできない。 ・面的な測量が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東日本大震災での実績が多い。
4	多素子音響測深機	<ul style="list-style-type: none"> ・船の両舷にブームを伸ばして送受波装置を適当な間隔でセットする等により船の真下だけでなく一時に多数の水深データを得る。 ・シングルビームを少しでも面的な測深に近づけるもの。 	

シングルビーム音響測深機は削除。

○測深方法の修正

- ・インターフェロメトリ音響測深機を追加し、シングルビーム音響測深機は削除した。
- ・測量における潮位補正の方法や、測量精度についての記載及び参考資料を修正した。
- ・測深方法について、航路啓開に係る手引きの記載を参考資料に追加した。

御遺体を確認した際の対応、四国地整保有船舶(装備)の追記

・御遺体を確認した際の対応について、118番に通報しオペレーターの指示に従うよう、記載を修正する。(P28, P29, P31, P37)

・高知港湾・空港整備事務所に保有する船舶及び装備を追記。(P25, P26, P38)

○御遺体を確認した際の対応

管区海上保安本部への確認により、118番へ通報するよう記載を修正するとともに、実際の啓開作業で起こり得るケースを想定し、具体的な対応を追記した。

○とさかぜ及び保有資機材を追記

瀬戸内(緊急確保航路)での運用には課題があるものの、四国での配備が少ないマルチビーム音響測深機など、港湾区域を含む航路啓開に有用な資機材を配備していることから、高知港湾・空港整備事務所が保有する船舶及び資機材について追記する。

■状況に応じた遺体発見時の対応

ケース1

啓開作業中、水中で車の中に遺体を発見した場合。

⇒遺体を発見した場合は、発見者はまず118番へ連絡し、オペレーターの指示に従うこと。(オペレーターから警察・消防等の各関係機関へ連絡が行く。)
その後、発見者は遺体が流れる又は沈むのを防ぐため、巡視船舶が到着するまで遺体の近くで監視していなければならない。

発見者以外の周囲で作業をしている船舶は、遺体に影響を与えない離れた場所である限り、啓開作業を続行しても問題ない。

ケース2

水中の自動車に遺体がないと判断した上での引き揚げ作業中に、遺体を発見した場合。

そのまま作業を継続し、船上に引き揚げた後に118番に連絡すること。海中に戻すと回収が不可能になるおそれがある。
また、船上に引き揚げた後に発見した場合には、陸まで運ばず、船上に置いたまま118番をすること。

ケース3

水中で自動車内部が確認できず、遺体の有無が分からない場合。

水中で作業中、自動車内部が確認できない場合は、引き揚げても良い。引き揚げた後遺体を発見すれば、ケース2と同様、速やかに118番へ連絡のこと。

遺体を発見したら、まずは118番へ電話すること。



高知港湾・空港整備事務所

表-3.1(2) 本局及び各事務所保有資機材

事務所名等	保有資機材	備考
本局	・災害用ヘリコプター「愛らんど号」	
小松島港湾・空港整備事務所	・港湾業務艇「ひのみね」 ・みなとカメラ(施工管理用)*	・マルチビーム音響測深機 ・GNSS測量機
高松港湾・空港整備事務所	・港湾業務艇「さんせと」 ・みなとカメラ(航路監視用)	・マルチビーム音響測深機 ・GNSS測量機
松山港湾・空港整備事務所	・港湾業務艇「くるしま」 ・みなとカメラ(施工管理用、航路監視用)	・マルチビーム音響測深機 ・GNSS測量機
高知港湾・空港整備事務所	・港湾業務艇「とさかぜ」 ・みなとカメラ(施工管理用)*	・マルチビーム音響測深機 ・GNSS測量機

図-3.2(1) 状況に応じた遺体発見時の対応