

平成 27 年度事業報告

災害時の臨時旅客輸送に 関するマニュアル

平成 28 年 3 月

災害時の旅客船による輸送に関する協議会

目 次

○平成 27 年度事業報告

1. 平成 27 年度事業計画及び検討日程	1
2. 平成 27 年度の検討結果	
(1) 航路開設訓練の実施	
①航路開設に至るまでの手順・役割分担等の検証のための図上訓練	2
②図上訓練から導かれた問題点等の整理	3
(2) 国土交通省における「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」との関係整理	5
(3) 使用岸壁等及び使用船舶における検討項目	5
(4) マニュアルの改正	6

資料 1 図上訓練の実施と総括

-1 図上訓練の参加者名簿	7
-2 図上訓練の進め方	8
-3 図上訓練状況付与と関係者の対応	13
-4 平成 27 年度訓練における想定資料	17
-5 図上訓練アンケート	33
-6 平成 27 年度図上訓練状況付与と関係者の対応	35
-7 平成 27 年度図上訓練レビュー	41
2 「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告（国土交通本省：平成 27 年 3 月）を踏まえた検討課題	47

○災害時の臨時旅客輸送に関するマニュアル	1
別紙 1 災害時の旅客船による輸送に関する協議会会則	3
別紙 2 臨時航路開設に至るまでの手順・役割分担等	7
別紙 3 臨時航路開設に至るまでのフロー図	14
別紙 4-1 発災時の臨時旅客輸送需要の推計	15
-2 鉄道輸送量と平成 7 年時の船舶輸送実績との相関に基づく試算	28
-3 兵庫県内と大阪府下の在籍船舶による想定航路輸送能力一覧表	29
-4 船舶毎の 1 時間あたりの輸送能力	30
別紙 5-1 災害時使用が想定される岸壁等（神戸港）	31
-2 災害時使用が想定される岸壁等（尼崎西宮芦屋港）	32
-3 災害時使用が想定される岸壁等（明石港）	35
-4 災害時使用が想定される岸壁等（東播磨港）	37
-5 災害時使用が想定される岸壁等（姫路港）	38
-6 災害時使用が想定される岸壁等（大阪港）	39
別紙 6 現在使用可能なタラップ一覧	41
別紙 7-1 神戸運輸監理部所管旅客船の在籍船舶一覧表	53
-2 近畿運輸局所管旅客船の在籍船舶一覧表	54
別紙 8 災害時の旅客船による輸送に係る緊急時の連絡先リスト	57

別紙 9 -1 津波浸水想定図説明	5 8
-2 神戸市	5 9
-3 阪神地区	6 0
-4 明石市	6 1
-5 姫路市	6 2
-6 大阪府	6 3

平成 27 年度事業報告

1. 平成27年度事業計画及び検討日程

本年度の事業内容及び協議会の開催状況は、以下のとおり。

(1) 当面する課題の検討のための事業

① 航路開設訓練の実施

- ・ 陸上輸送の代替として実施する臨時旅客輸送を対象として、関係機関における航路開設までの手順・役割分担等（以下「航路開設手順」）を踏まえ、本年度も図上訓練を実施。
- ・ 鉄道の被災状況を昨年の訓練よりも厳しい条件として実施するとともに、訓練当日における追加の状況付与を行う等訓練内容の深度化を図る。
- ・ 訓練の進行過程において、国土交通本省の「災害発生時に活用可能な船舶を迅速に選定するプログラム」を活用し、船舶及び岸壁を選定する。

② 国土交通本省における「災害時の船舶の活用等に関する調査検討会」との関係整理

- ・ 関連情報収集、協議会との関わりの検討、成果の活用等。

(2) 定常的に実施する事業

① 関連する法令、条例改正等の周知

② 協議会構成員リストの更新

③ 「災害時の臨時旅客輸送に関するマニュアル」の見直し

- 1) 災害時の旅客船による輸送に関する協議会会則
- 2) 臨時航路開設に至るまでの手順・役割分担等
- 3) 臨時旅客輸送航路開設に至るまでのフロー図
- 4) 発災時の臨時旅客輸送需要の推計
- 5) 災害時使用が想定される岸壁等
- 6) 現在使用可能なタラップ一覧
- 7) 在籍船舶一覧表
- 8) 災害時の旅客船による輸送に係る緊急時連絡先リスト
- 9) 津波浸水想定図

④ 対象航路及び協議体制のあり方に関する検討

協議会構成員の合意の下、拡大することも検討

⑤ 定期的な会議の開催

(3) 会議等の開催状況

① 第1回会議（平成27年7月29日）

1) 平成27年度事業計画（案）の検討

- ・ 昨年度改正した、「航路開設に至るまでの手順・役割分担等の具体化」の各手順の実効性を確認し、関係者の連携に係る習熟度を一層高めるために航路開設訓練を実施することの承認。訓練の実施に向けての準備は関係者と調整を図り実施することの承認。

2) 「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告

- (国土交通本省：平成 27 年 3 月) を踏まえた検討課題
- ・ 最終報告から本協議会の検討状況と対比させ、検討課題を抽出した。

②第 2 回会議（平成 27 年 12 月 16 日）

1) 図上訓練の進め方（案）

- ・ 本年度訓練では、鉄道の被災状況を昨年の訓練よりも厳しい条件とした。また、訓練時間の短縮等昨年度訓練を見直し、進行上の工夫等を議論。

2) 発災時の臨時旅客輸送需要の推計の修正の考え方（案）

- ・ 神戸港を起点とする航海距離の変更と需要推計への反映を説明。

③航路開設訓練の実施（平成 28 年 1 月 29 日）

- ・ 訓練は関係者の連携も円滑に行われ、時間内に終了した。その後、参加者や見学者のレビューを行った。

④第 3 回会議（平成 28 年 3 月 15 日）

平成 27 年度事業のまとめ、報告書案等の検討

- ・ 事務局案を提案、承認。

2. 平成 27 年度の検討結果

本年度事業の成果と今後の課題等は、以下のとおり。

「航路開設に至るまでの手順・役割分担等の具体化」の各手順の実効性を確認し、関係者の習熟を図るために航路開設に至るまでの図上訓練を実施した。また、「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告（国土交通本省：平成 27 年 3 月）から本協議会の検討状況と対比させ、検討課題を抽出した。

(1) 航路開設訓練の実施

①航路開設に至るまでの手順・役割分担等の検証のための図上訓練（参照：資料 1-1 ~7）

昨年度改正した手順・役割分担等で、実施すべき行動を時系列に整理し、発災時より臨時航路終了までを次の 4 段階に分類し、各段階において必要な行動等を整理するとともに、協議会各構成員の役割と分担を明確化し、平成 28 年 1 月 29 日に訓練を実施した。今回は、陸上輸送機関の被害想定を含め訓練の状況設定を昨年度よりも厳しく設定し実施した。

- 1) 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階
- 2) 発災数日後から臨時旅客船航路の開設に向けた調整をする段階
- 3) 許認可や旅客の安全確保等に向けた段階
- 4) 利用者のための広報や航海の安全確保、終了時の評価に向けた必要な作業

以上の過程で、訓練の参加者がそれぞれの立場で、時間の経過とともに変化する災害発生後の状況に応じた情報収集・判断・方針決定・処理を図上で行うものであった。

訓練は南海トラフ巨大地震が発生し、大津波警報が発令され、神戸市・大阪市・姫路市の震度は6弱、阪神間の交通網が寸断された想定で行った。発災数日後から神戸～大阪間の旅客移動の需要が高まり、同区間の臨時旅客船航路の開設を目指し、協議会を開催し臨時航路を決定した後、臨時航路の許可に向けた動きとそのプレス発表までの動きを検証した。

1) 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階は、司会者からの被害状況の発表のみで進行した。2) 発災数日後から臨時旅客船航路の開設に向けた調整をする段階で、臨時輸送のニーズが挙げた場面から司会者と関係者のやりとりが行われた。訓練中に追加資料を配付し、状況付与を加え、関係者の調整を図り連携を確認した。また、船舶と岸壁のマッチングでは、国土交通本省の「災害発生時に活用可能な船舶を迅速に選定するプログラム」を活用した。関係者間の調整内容等で昨年度訓練より習熟度が高められた。

訓練での決定事項は、神戸～大阪間での旅客船による輸送需要があり、神戸側で「かもめりあ」「中突堤」「高浜」「新港第3突堤」を使用可能岸壁とし、大阪港は「天保山」を使用可能岸壁とした。船舶は神戸側で10隻、大阪側で4隻を選定し、起終点のマッチングを図り、各機関の広報をもって終了した。

②図上訓練から導かれた問題点等の整理

訓練参加者等から当日出された意見や、後日アンケートを回収した結果は図上訓練レビュー（参照：資料1-7）のとおりであり、下記のとおりマニュアルに反映させた。また、図上訓練状況付与と関係者フローの作成作業において、下記のとおり、関係者間の整合性がとれない点等が指摘されたため、上記①の1)～4)の臨時航路開設に至るまでの過程毎に整理した。

1) 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階

- ・南海トラフ地震に関しては、被害予測や各機関の対応も進みつつあるので、関係機関（特にライフライン、交通機関）の対応状況に関しても事前に情報収集しておくことが望ましい。

2) 発災数日後から臨時旅客船航路の開設に向けた調整をする段階

- ・岸壁等の被害状況では、地震により津波が発生した場合、ポンツーンは流されている可能性が高く、前提が大きく変わってくる。
- ・旅客船事業者の被害状況では、訓練においては、高い津波が想定される淡路島の観潮船を臨時航路に投入したが、そもそも投入できるか検討が必要。
- ・臨時航路の選定に必要なファクターとして、啓開されている航路の情報が重要である。啓開作業が終了後の航行禁止措置の解除により航路が使用できることとなるが、各機関からの情報収集等を確実に行った上で、臨時航路を決定することとなる。
- ・訓練で、臨時航路に投入した神戸側の船舶のうち遊覧船、レストラン船は大阪～神戸の運航時間が90分を超えるため、定員は平時の半分程度等となる。平時の定員で輸送できる手法がない限り、これらの船舶で大量輸送は難

しい。通常時定員で動かせるよう船舶安全法の手続き等方法を検討する必要がある。

- ・昨年度実施した訓練において、神戸～大阪ルートの航海距離が15.5海里と判明したが、併せて、神戸～明石ルート、神戸～姫路ルートも再測し、輸送時間等の推計に使用し、結果を踏まえて推計等を見直した。
- ・実質的な安全面の審査等は、一般旅客定期航路事業の許可があってから実施され、それらに時間を要することから、臨時航路が確定した後の、できる限り早い段階で、許可申請が行われることが望ましい。
- ・陸上の復旧が臨時航路開設より速い場合には、事業者が手続きを完了した時点で、需要が予測を下回り、事業者への大きな負担となる可能性がある。こうした事態を避けるには、予め事前準備した上で許可申請を行う等弾力的措置が必要である。
- ・通常、定期航路許可申請に3ヶ月程度前から準備しているのが現状。本訓練のように3日間で手続きが完了するのは難しい。事前に、発災時の許可申請手続きについて、申請者と行政機関との間で決めておけば短期間で申請が可能ではないか。
- ・神戸港内遊覧船等、臨時航路開設に係る優先度の高い船舶に関して、平時から航路開設に係る事前調整（許認可の事前審査を含む）を行うことを検討しておくべきである。

3) 許認可や旅客の安全確保等に向けた段階

- ・以前 USJ 航路開設時は発着時間の調整に時間を要した。本訓練では時間調整がスムーズに進行したが、実際はもっと時間を要する。
- ・運航計画を作成し、許可申請が行われれば、安全面での審査が重要となり、運航労務監理官が海上保安部、港湾管理者、港湾空港部と連携のもと、迅速に審査項目により審査する。
- ・通常、遊覧船の乗組員は日帰り交代していることから、乗組員の宿泊場所の確保も必要となる。
- ・大阪～神戸間の輸送となれば船員法適用を受けるので、事業者への協力要請時には本法の適用と適用に伴う諸費用の発生を伝えたとき、事業者が受諾してくれるか懸念材料がある。
- ・海上運送法の手続きの流れを基に、他法令（船員法、船舶安全法の臨時定員取得等）は訓練ではクリアされることが前提であったが、他法令をクリアするためには相当時間を要することも考慮する必要がある。一方災害時には迅速な対応が求められるので、特例措置（例えば船員法非適用者が新たに適用者となる場合、適用期間が〇ヶ月を超えないと認められるときは船員法の適用を猶予することができる）など、訓練を通して明らかになった課題事項を本省に意見出しすることも必要。
- ・同一区間で大きく運賃が異なる場合の対応はどうか。
- ・阪神間等の同一航路で複数船舶に対する臨時航路開設を行う場合の運賃設定に関する考え方を整理しておく必要がある（利用者利便、公益性、独禁法等を考

慮)。

- ・ 運賃について独禁法に抵触しない方法で指導を願う。参入事業者が同一運賃となれば談合を言われる可能性もあり、最低～最高という形での指導を願う。
- ・ 災害時だからこそ運賃を統一し利用者の負担を少なくすることを検討できないか。

4) 利用者のための広報や航海の安全確保、終了時の評価に向けた必要な作業

- ・ 航路決定後の広報の実施では、神戸運輸監理部、近畿運輸局が主体的に広報を実施し、地方公共団体はその情報を基に、市民向けの広報を行う。本訓練でのプレス発表時間が18時であったが、その日の夕刊に掲載されるのと翌日朝刊に掲載されるのでは人の動きが大きく変わる。発表時間を工夫する必要がある。

(2) 国土交通省における「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」との関係整理

「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告における関連箇所について、本協議会の検討状況及び今後の検討課題を、資料2のとおり整理した。

今後の検討課題のうち、通常寄港しない港湾の受入態勢の構築（各種港湾サービスの手配、船舶保険の適用可否の確認等）や船員の確保等については、図上訓練やマニュアルにおいて反映した。

その他の検討課題のうち、例えば、複数事業者間の協力体制による船舶確保方策に関しては、輪番制導入の可能性について本協議会で継続的に検討する必要があるとしている。

(3) 使用岸壁等及び使用船舶における検討項目

① 使用岸壁等

本年度更新した使用岸壁に関する情報をマニュアル別紙5に掲載している。

これらは、災害発生時においても使用できる可能性の高い岸壁等を例示したにすぎない。臨時旅客輸送航路開設時の使用岸壁としては、岸壁の被害状況により選定するだけでなく、利用者利便の観点から、岸壁までの陸上面でのアクセスも考慮し、岸壁の付帯施設の状況も視野に入れ、岸壁を検討する必要がある。また、岸壁等が使用可能でも、各港湾での啓開された航路を勘案しつつ、今後啓開すべき航路はどこか等の航路啓開情報により、臨時航路を決定することとなる。そして、今後は港湾管理者が把握している岸壁の被害想定を勘案して岸壁を選定し、物資優先岸壁として整備されているものを人流に使用できるかの検討が必要である。

② 使用船舶

年度修正した神戸港等及び大阪港等における現在の在籍船舶一覧に関する情報をマニュアル別紙7-1、-2に掲載している。臨時航路に就航させる船舶選定の際には、昨年度検討したモデルケースで、投入船舶の優先順位を1)観光船、2)予備的船舶3)一航路を複数隻で運航している船舶の順に投入することを提案していたが、選定の

前段階として、定期航路の就航状況を把握する必要がある。定期航路の就航状況によっては、2)予備的船舶 3)一航路を複数隻で運航している船舶の使用が困難であることも考えられる。また、1)観光船を導入する際にも、津波の被害想定等を勘案し、すべての観光船が選定できるとは限らない。また、他港の観光船を使用する場合は、宿泊所の確保等乗組員の業務環境も勘案する必要がある。

③その他

使用岸壁と使用船舶、啓開された航路から臨時航路が確定するが、綱取り等の陸上側の支援体制の確保や事務所等の施設等の確保も重要である。その際には安全な旅客動線を確保し、最寄り駅からの看板等の誘導や施設等が利用者利便に沿ったものである事が重要である。

使用岸壁が輻輳した場合には、船舶の待避場所を確保する必要がある。その際にもバース前面の水深の確保、防舷材、係船柱等の安全確保が必要であり、安全面に留意する必要がある。

(4) マニュアルの改定

マニュアルは別構成で、別紙資料等の情報の更新（参照：別紙１～９）を行った。

訓練に至るまでの過程での意見や訓練後のレビューを、臨時航路開設に至るまでの手順・役割分担等（別紙２）に反映させた。航海距離等の変更に伴い、発災時の旅客需要推計（別紙４）を変更した。上記のとおり神戸運輸監理部所管の船舶リスト（別紙７-２）と近畿運輸局所管の船舶のリスト（別紙７-２）を現在のものに變更した。

以 上

資料 1

図上訓練の実施と総括

図上訓練の参加者名簿

	組織・担当部署名	職名	氏名
司会者	神戸運輸監理部 総務企画部	次 長	加藤 栄
国の機関	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾空港防災・危機管理課	課 長	柴田 悟
	近畿運輸局 総務部安全防災・危機 管理課	課 長	行平 和展
	近畿運輸局 海事振興部旅客課	課 長	仲田 克美
	近畿運輸局 海上安全環境部	首席 運航労務監理官	岩野 正義
	神戸海上保安部 航行安全課	専門官	稲澤 敏史
	神戸運輸監理部 海事振興部旅客 課	課 長	田中 広司
	神戸運輸監理部 海上安全環境部	首席 運航労務監理官	石川 邦夫
	神戸運輸監理部 総務企画部	安全防災・危機 管理調整官	井上 誠
地方自治 体等	兵庫県 企画県民部 災害対策課	防災・危機管理班 主幹	津田 徹
	神戸市 みなと総局 経営企画部	海岸防災担当部長	西森 正至
	神戸市 みなと総局 みなと振興部 海務課	港務係長	村井 宏一
	神戸旅客船協会	専務理事	山西 哲司
	ジャンボフェリー(株)	船舶部長	山下 裕久

図上訓練の進め方

災害時の旅客船による輸送に関する協議会 平成28年1月29日

訓練の概要

○訓練の目的

「臨時航路開設に至るまでの手順・役割分担等(必要な作業)」に基づき、以下の実効性を確認するとともに、当該手順に係る関係者(地方公共団体、旅客船協会、海上保安部、整備局、運輸局等)の習熟を図る。

- ①情報連絡体制の機能確認
- ②協議会事務局を中心としての情報の収集・整理と展開の確実性
- ③協議会での迅速かつ円滑な意志決定(航路・使用船舶等)
- ④関係者による航路決定に伴う就航船舶・乗降場等に関する広報

○訓練方式

- ・図上訓練(DIG形式)で実施する。



図上訓練とは

災害発生を想定し、訓練者がそれぞれの立場(役柄)で「災害」を模擬体験することで、時間の経過とともに変化する災害発生後の状況を想定し、状況に応じた情報収集や処理を行い、状況予測や判断・活動方針決定の能力向上などを目的とした災害対処活動を図上で行う訓練。

ODIG(災害図上訓練)とは？

D=Disaster 災害
I=Imagination 想像力
G=Game ゲーム



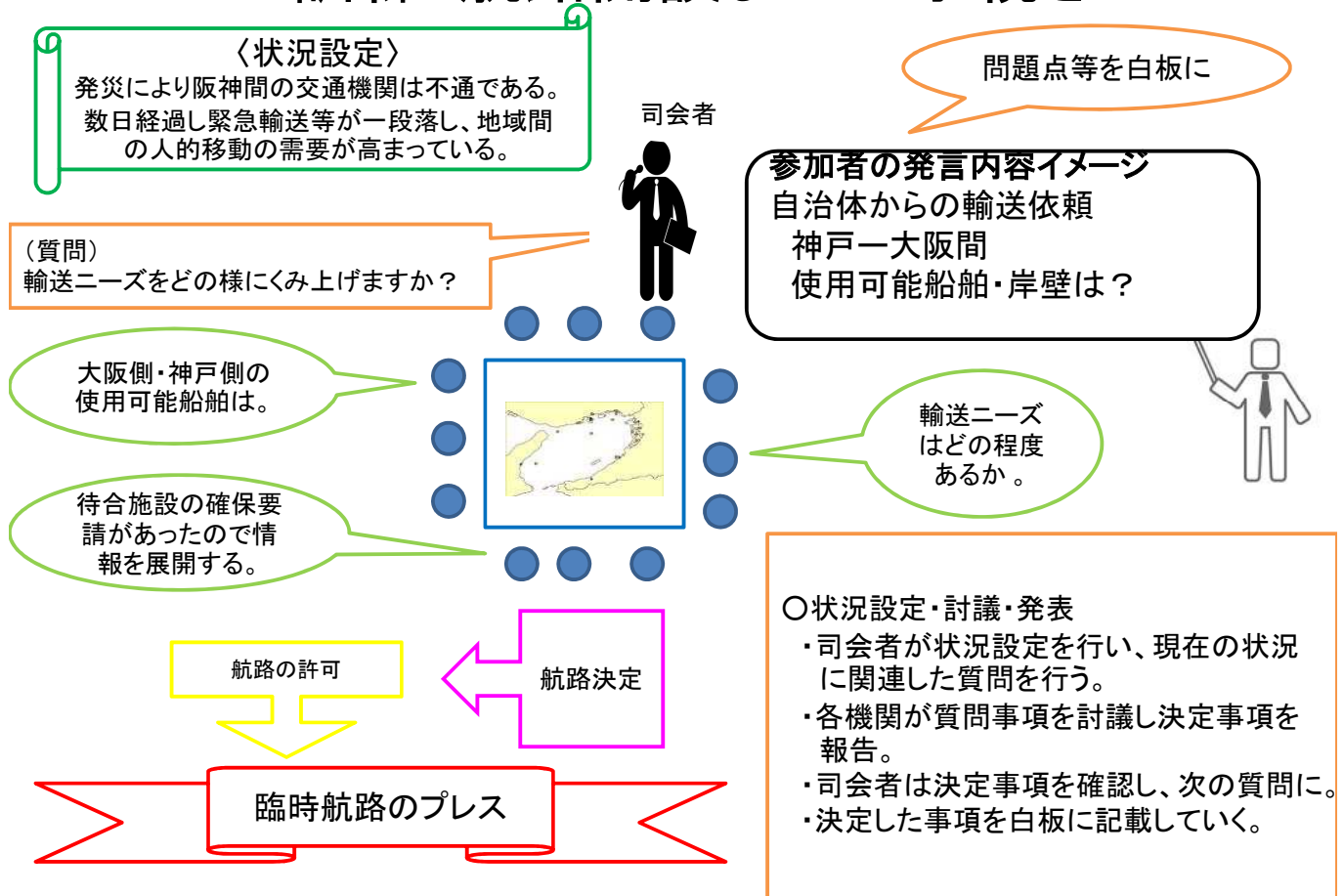
の頭文字を取って名付けられた誰でも企画・運営できる参加型で簡単な図上訓練。複数の参加者が、ある状況についてコミュニケーションをとりながら検討していく。

※「dig」=「掘る(英語)」→「探求する」「理解する」

訓練の進行上の留意点

- ① 訓練開始時には、あるフェーズまでの状況設定を提示し、その後司会者が新たな状況設定と訓練の参加者への質問を投げかけ進行する。
- ② 司会者からの質問に、訓練の参加者が議論し、調整の上、決定事項を回答する。決定事項を司会者が確認し、次の質問を投げかけ進行する。
- ③ 進行中、協議会開催時には司会者の役割は事務局が行う。
- ④ 船舶と岸壁のマッチングでは国土交通本省の「災害発生時に活用可能船舶を迅速に選定するプログラム」を活用して、訓練に取り入れる。
- ⑤ 当日、司会者から投げかける質問や資料も用意する。

訓練：航路開設までの手続き



各フェーズ毎の訓練のポイント

- ①フェーズⅠ 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階
 適用港の避難勧告の把握、道路・港湾のインフラの被災状況や事業者の被災状況の把握
- ②フェーズⅡ 発災数日後から臨時旅客輸送航路の開設に向けた調整をする段階
 被害状況の再確認、臨時航路輸送ニーズの把握と依頼、対象航路・船舶の選定、運航計画の作成
- ③フェーズⅢ 許認可や旅客の安全確保等に向けた段階
 施設等の確保、安全な旅客動線の確保、運航計画の策定・承認
- ④フェーズⅣ 利用者のための広報や航海の安全確保、終了時の評価に向けた必要な作業
 広報の実施、航路啓開や陸路の回復状況の把握、航路廃止

昨年度はフェーズⅠ～Ⅳ広報の実施まで幅広く実施

本年度はフェーズⅡ輸送ニーズの把握～Ⅳ広報の実施まで重点的に実施

災害想定及び開設航路のイメージ

- ①南海トラフ巨大地震が発生し、大津波警報が発令され、神戸市・大阪市の震度は6弱。阪神間等の主な主要交通網が寸断された。
- ②避難・救助のための人員輸送が一段落つき、被災地の企業や学校の活動の再開、被災地援助の活動等により、神戸市・大阪市を中心に、被災地間、被災地と非被災地間の人的移動の需要が高まってきた。
- ③港湾内外の海上交通秩序や主要航路の啓開に目途が立ちつつある。
- ④神戸～大阪間の臨時旅客輸送航路の開設を想定する。

.

平成27年度図上訓練における状況付与と関係者の対応							資料1-3
No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
	0分	当日 9:00		《被害想定》 南海トラフ巨大地震マグニチュード:Mw9.1 1月29日 (金)午前9時に発生。大津波警報発令。 大阪、神戸震度6弱、播磨地区震度6弱。 (注)震度想定は「内閣府南海トラフの巨大地震モデル検討会(H24.8.29発表)による」		想定資料1(震度分布図)	
			〈Ⅰ 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階〉				
1		当日 9:00 ↓	・大津波警報解除まで避難 ・インフラの被害状況の把握 ・鉄道、バス等の運行状況の把握 ・旅客船、乗降設備の被害調査の実施、 ・避難・救助輸送等情報				
2		翌日 9:00		翌日時点の被害状況の発表とまとめ		想定資料2(警報等の状況)(被害・復旧状況の概要)	関係者が被害等の状況を把握しているか。
			〈Ⅱ 発災数日後から臨時旅客船航路の開設に向けた調整をする段階〉			想定資料3(大阪湾にかかる緊急確保航路)	
3	5分	7日目 9:00 ↓	・使用岸壁等の地震等による被害の調査 ・鉄道の運行状況の把握 ・バスの運行状況の把握 ・旅客船事業者の被害状況確認 ・定期航路等の運航状況確認	7日目の被害状況、復旧状況の発表。		想定資料2(被害・復旧状況の概要)	関係者が被害等の状況を把握しているか。
4	10分	7日目 9:30	・航路啓開情報の発信	航路啓開はどの程度実施されているかの発表。		追加資料①(航路図)	関係者が航路啓開の状況を把握しているか。
5	12分	7日目 9:40	・臨時航路輸送のニーズの把握 ・臨時航路輸送量推計の展開 ・臨時航路輸送の依頼確認と準備	【司会者】神戸～大阪間の旅客輸送需要を確認します。 ニーズ・輸送需要を受けて 【司会者】輸送需要に対しての関係者の取組を確認します。	【兵庫県】輸送ニーズがあったことを報告します。 【近畿運輸局】輸送ニーズがあったことを報告します。 【事務局】輸送需要を報告します。 【事務局】臨時旅客輸送を開設するために協議会開催を提案します。 【近畿運輸局】輸送可能船舶をリストアップします。 【監理部】輸送可能船舶をリストアップします。 【神戸市】使用可能岸壁のリストアップします。道路アクセスを報告します。	追加資料②(臨時旅客輸送需要推計)	関係者が輸送需要を認識しているか。輸送需要にどう取組か。
				【司会者】協議会で臨時航路開設を検討します。協議会での司会進行は事務局に移行します。			
6	15分	7日目 13:00	協議会開催	協議会が開催されました。 【事務局】各機関が把握している被害状況、復旧状況で追加する情報を確認します。	【各構成機関】追加すべき事項があれば報告します。		各機関の追加すべき事項は正確に展開できたか。
7			船舶の選定。	【事務局】被害、復旧状況から、どのように船舶を選定するかを確認します。	【近畿運輸局】船舶を報告します。 【監理部】船舶を報告します。	追加資料③-1.2(船舶リスト:大阪港・神戸港)	船舶の選定は適切であるか。
8			岸壁の選定。	【事務局】被害、復旧状況から使用可能岸壁を、どのように選定するか確認します。	【近畿運輸局】使用可能岸壁を報告します。 【港湾管理者】神戸側の使用可能岸壁を報告します。	地図(大阪港、神戸港)	岸壁の選定は適切であるか。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
9			需要に応じた船舶の確認。	【事務局】選定した船舶数で、朝の通勤等時間帯の間で輸送需要が充足されるかを確認します。 充足していない場合 【司会者】充足していない場合の対応を確認します。	※充足していなければ関係者は対応を考える。 【近畿運輸局・監理部】対応を報告します。	追加資料④(船舶輸送量リスト)	輸送需要と船舶の関係は適切であるか。
10			臨時航路と使用船舶のマッチング 対象航路の選定、対象船舶の選定	【事務局】船舶と岸壁のマッチングを確認します。 (当日調整します。) ※船舶の数に対して岸壁は輻輳しないか。 ※船舶の待避場所の確保。	国土交通本省のプログラムを利用して。 【近畿運輸局】神戸側の船舶と大阪側の岸壁をマッチングを報告します。 【監理部】大阪側の船舶と神戸側の岸壁をマッチングを報告します。 【港湾管理者】神戸側の係留先として大阪側の船舶の着岸可否を報告します。 【海上保安部】安全面の問題を報告します。	追加資料④(船舶輸送量リスト)、 地図(大阪港、神戸港)	船舶と岸壁の関係は適切であるか。
11			臨時航路と使用船舶のマッチング 対象航路の選定、対象船舶の選定	【事務局】使用する岸壁から、接続する航路の啓開状況を確認します。	【港湾管理者】接続する航路の航路啓開作業状況を報告します。 【港湾空港部】航路啓開作業で補足すべき点を報告します。 【海上保安部】航路の安全性、航行禁止措置の解除状況を報告します。 【近畿運輸局】航路の啓開状況、安全性、航行禁止措置の解除状況を報告します。 【各機関】啓開された航路の情報発信の状況を報告します。	追加資料①(航路図)	岸壁と航路の関係は適切であるか。
12	35分		岸壁の周辺の確認。	【事務局】岸壁の背後地のアクセスの状況(復旧状況)を確認します。 【事務局】岸壁の付帯施設の状況(施設の有無、復旧状況)を確認します。	【市】アクセス状況を報告します。 【近畿運輸局】アクセス状況を報告します。 【港湾管理者】付帯施設の状況を報告します。 【近畿運輸局】付帯施設の状況を報告します。		岸壁の背後地の状況は適切であるか。
13	40分	7日目 15:00	協議会終了	【事務局】協議会で臨時航路開設を検討が終了しました。協議会の内容のまとめ。司会進行は司会者に移行します。			
14	45分	7日目 15:30 ～ 18:00	臨時航路の確定①	【司会者】どのように事業者から臨時航路の要請を行うかを確認します。 各機関の報告を受けて 【司会者】臨時航路の許可申請の指示はどのようになされるかを確認します。 各機関の報告を受けて 【司会者】関係機関同士の調整を確認します。	【近畿運輸局】各事業者からの回答を報告します。船員法の適用を報告を報告します。 【監理部】各事業者からの回答を報告します。船員法の適用を報告します。 【旅船協】臨時航路開設情報を会員に展開したことを報告します。 【事業者】協会からの情報に基づき申請準備の内容を報告します。		迅速な臨時航路の確定。
15	55分	8日目 10:00 ～ 18:00	臨時航路の確定②	【司会者】事業許可について確認します。 【司会者】運航計画の作成はどのようになされるかを確認します。 【司会者】決定した航路の情報展開はどのようになされるかを確認します。 第Ⅱフェーズのまとめ	【近畿運輸局】旅客船事業許可申請の提出、許可への対応について報告します。 【事業者】旅客船事業許可申請の提出を報告します。 【監理部】許可への対応について報告します。 【近畿運輸局】運航計画の決定内容を報告します。 【港湾管理者】使用する係留施設が決定したことを報告します。 【監理部】運航計画の決定内容を報告します。 【関係機関】協会からの情報に基づき運航計画の作成を報告します。 【事務局】確定した情報の展開を報告します。		迅速な臨時航路の確定。
			〈Ⅲ許認可や旅客の安全確保等に向けた段階〉				
16	60分	8日目 10:00	係留施設の確保	【司会者】係留施設を確認します。	【事業者】使用許可申請について報告します。 【港湾管理者】受理・処理状況について報告します。 【近畿運輸局】使用許可申請、受理・処理状況について報告します。		使用権限の確保。
17			待合施設の設置の検討	【司会者】待合施設の状況を確認します。 案内の設置を確認します。	【監理部】待合施設等について報告します。 【近畿運輸局】待合施設等について報告します。		付帯設備としての必要性の検討と協力。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
18			仮設事務所等の設置の検討	【司会者】仮設事務所等の設置を確認します。また設置できる期日を確認します。	【監理部】仮設事務所等について報告します。 【近畿運輸局】仮設事務所等について報告します。		連絡機能確保の観点からの必要性の検討と協力。
19			トイレの確保	【司会者】トイレが必要か確認します。	【監理部】トイレについて報告します。 【近畿運輸局】トイレについて報告します。		旅客の快適性や衛生保持の観点からの必要性の検討と協力。
20			ゴミ処理体制の確保 駐輪(車)場の確保 道路啓開の実施	【司会者】ゴミ処理体制、駐輪(車)場、道路啓開の必要性を確認します。	【港湾管理者】ゴミ処理体制、駐輪(車)場、周辺の道路啓開情報について報告します。 【近畿運輸局】ゴミ処理体制、駐輪(車)場、周辺の道路啓開情報について報告します。		衛生保持の観点、付帯設備としてのからの必要性の検討と協力。
21			誘導の実施	【司会者】発着場所周辺の誘導の必要性を確認します。	【事業者】旅客誘導について報告します。 【近畿運輸局】旅客誘導について報告します。		情報の入手と対応。
22		8日目 11:30	運航計画の検討①	【司会者】網取り等ホートサービスなどの支援体制を確認します。	【港湾管理者】支援体制に必要な情報を報告します。 【事業者】支援体制の確保、施設使用許可等を報告します。 【近畿運輸局】支援体制、施設使用許可等を報告します。		関係機関の連携は図られたか。
23	65分	8日目 11:40	運航計画の検討②	【司会者】ダイヤ等神戸ー大阪間の調整を確認します。	【監理部】ダイヤ等事業者調整を報告します。 【近畿運輸局】ダイヤ等事業者調整を報告します。	(ダイヤ)	関係機関の連携は図られたか。
24	70分	8日目 11:40	運航計画の検討③	【司会者】運航計画の安全面での指導内容を確認します。 ・輸送施設。 ・運航管理。 ・船舶交通の安全。 ・船舶保険。 ※その内容を確認します。	【監理部】安全面での確認を報告します。 【近畿運輸局】安全面での確認を報告します。 【事業者】安全指導への対応を報告します。 【監理部】安全面での照会を行います。 【関係者】安全面での照会事項に回答します。		関係機関の連携は図られたか。
25	75分	8日目 13:00	運航計画の充実	【司会者】運航計画の充実のため、給油・給水等の計画内容を確認します。	【事業者】給油、給水の対応を報告します。 【近畿運輸局】給油、給水の対応を報告します。		情報の入手と対応。
26	85分	8日目 15:00 ～ 9日目 15:00	一般旅客定期航路事業許可申請の審査	【司会者】安全面をクリアするための事業計画が策定できたか確認します。トライアルの実施を検討し確認します。 【司会者】港湾施設使用許可を確認します。 【司会者】大阪側の情報を確認します。 【司会者】審査内容の照会状況を確認します。 【司会者】現地確認の内容について確認します。	【監理部】安全面での審査内容を報告します。審査状況、トライアルについて報告します。 【港湾管理者】港湾施設使用許可の内容・状況を報告します。 【近畿運輸局】安全面での審査内容を報告します。審査状況トライアルについて報告します。 【監理部・近畿運輸局】審査内容の照会状況を報告します。 【監理部・近畿運輸局】現地確認の状況を報告します。		各種法令は遵守されているか。 各機関の進捗状況の確認。

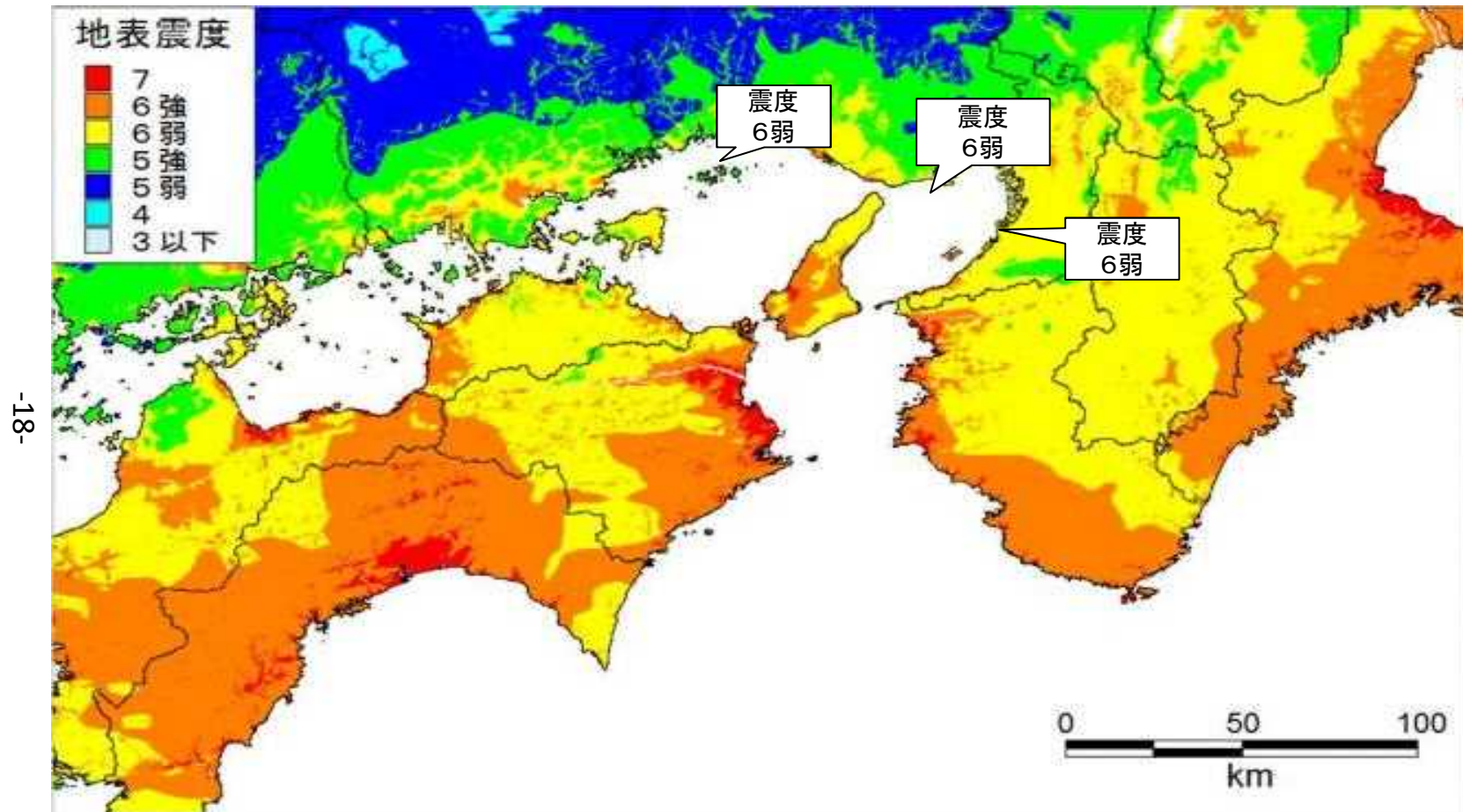
No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
27	90分	10日目 15:00 ～ 17:00	許可書の交付、運航計画・運賃の届出。	【司会者】事業許可を確認します。 【司会者】許可書公布後の届出（運航計画・運賃）を確認します。 第Ⅲフェーズのまとめ	【近畿運輸局】港湾施設使用許可の内容・状況を報告します。許可書交付の状況を報告します。 【監理部】許可書交付の状況を報告します。 【事業者】許可書受領を報告します。運航計画・運賃・入出港の届出を報告します。 【近畿運輸局】届出の受理を報告します。 【監理部】届出の受理を報告します。	（各許可書）	関係者への連絡、各機関の進捗状況の確認
			〈Ⅳ利用者のための広報や航海の安全確保、終了時の評価に向けた必要な作業〉				
28	95分～ 100分	10日目 18:00	広報の実施	【司会者】許可内容等の情報に基づいてプレス発表の内容を確認します。	【事務局】臨時航路決定の広報実施を報告します。HPの状況を報告します。 【近畿運輸局】臨時航路決定の広報実施を報告します。HPの状況を報告します。 【旅客船協会・事業者】各事業者のHPで臨時航路決定の広報展開を報告します。 【県】臨時航路決定のHP展開とプレスで情報入手次第後の情報展開を報告します。 【市】臨時航路決定のHP展開とプレスで情報入手次第後の情報展開を報告します。	（広報資料）	広報の時期と内容。市民に対して積極的な情報発信ができたか。

平成27年度図上訓練における想定資料

震度分布図

想定資料①

南海トラフ巨大地震マグニチュード:Mw9.1
1月29日(金)午前9時に発生



資料:内閣府南海トラフの巨大地震モデル検討会(H24.8.29 発表)

警報等の状況

想定 資料②

南海トラフ巨大地震(Mw9.1)が発生し、大阪湾内では4～5mの津波が発生

1月29日9時	1月30日9時
大津波警報発令→避難勧告	津波注意報に移行後解除→避難勧告は津波警戒態勢に移行し、後解除

被害・復旧状況の概要

神戸港	24時間経過後	7日目
	震度:6弱 津波高:4m	
震度・津波高	震度:6弱 津波高:4m	
耐震強化岸壁	・大きな被害は発生していない。	・被害は軽微。
一般岸壁	・揺れにより一部施設に被災。	・旅客船で使用する岸壁については被害は発生していない。
港内の流出物	・コンテナの流出はなかった模様。 ・中央航路～新港埠頭地区までのルート上の漂流物は少ない。 ・接続する水域で貨物の流出、船舶の座礁、転覆、流出、がれきの浮遊や上屋倉庫、荷役機械の損傷等が発生する可能性有り。	・水域の流出物等は除去された。 (高浜・中突堤・新港第1～4突堤・ポートアイランド)
港内の道路	・被害は僅かにとどまると想定。冠水等により一時的に道路閉鎖の可能性有り。 ・旅客船用棧橋とアプローチ部の臨海道路等は24時間以内に応急復旧完了。	・旅客ターミナルに至る道路は被害はなく、道路啓開済。
浸水被害	・浸水:中突堤、新港地区2m。 ・旅客ターミナルについては再開までに時間を要する。	・旅客ターミナル(かもめりあ)は汚泥・堆積物残存により1階部分(券売所待合施設)が使用不可。復旧見込みは1ヶ月後。2階オープンスペースは使用可能。 ・メクケンパークオリエンタルホテルは汚泥・堆積物残存により1階部分が使用できない。復旧見込みは未定。2階部分は使用可能。 ・モザイクは汚泥・堆積物残存により1階部分(券売所・待合施設)が使用できない。復旧見込みは1ヶ月後。2階部分は使用可能。 ・旅客ターミナル(第3突堤)は汚泥・堆積物残存により1階部分(券売所・待合施設)が使用不可。復旧見込みは1ヶ月後。2階部分は使用可能。
旅客船事業者	・被害がない模様。	・船舶については被害は確認されず。 ・旅客船の定期航路は航路啓開に応じ運航再開。

被害・復旧状況の概要

南海トラフ巨大地震(Mw9.1)が発生し、大阪湾内では4～5mの津波が発生

大阪港	24時間経過後	7日目
震度・津波高	震度:6弱 津波高:4m	
耐震強化岸壁	・大きな被害は発生していない。	・被害は軽微。
一般岸壁	・揺れにより一部施設に被災。	・岸壁6箇所にて亀裂が発生しているが、船舶の接岸に大きな支障はない。
港内の流出物	・漂流物があり、耐震強化岸壁までの啓開は1週間程度時間を要す。 ・コンテナの流出は50個程度の模様。	・コンテナ等の流出物は除去された。 ・天保山の客船用ポンツーンと岸壁の接合橋が浮遊物との接触により損傷したが、1週間経過し復旧工事が完了。
浸水被害	浸水:天保山、南港地区1m未満。	・天保山岸壁、国際フェリー岸壁、R岸壁、F岸壁、かもめ岸壁が1m程度浸水した。 ・南港のフェリーターミナルビルの一部が浸水により機能が低下したが復旧した。 ・天保山の発券所1箇所が浸水により機能を喪失したが、3日後に仮復旧した。 ・背後地の上屋・倉庫40棟が浸水により保管貨物に被害がでている。
旅客船事業者	・被害がない模様。	・船舶については被害は確認されず。 ・旅客船の定期航路は航路啓開に応じ運航再開。

尼崎・西宮・芦屋港	24時間経過後	7日目
震度・津波高	震度:6弱 津波高:5m	
耐震強化岸壁	・大きな被害は発生していない。	・被害はない。
港内の流出物	・港内は漂流物があり、耐震強化岸壁までの啓開は1週間程度時間を要す。	・港内の漂流物除去には時間を要するが、耐震強化岸壁までの除去作業は実施済。
浸水被害	・浸水3m。	・港内施設で被害有り。

姫路港	24時間経過後	7日目
震度・津波高	震度:6弱 津波高:3m	
耐震強化岸壁	・大きな被害は発生していない。	・被害はない。
港内の流出物	・コンテナの流出はなかった模様。 ・港内は漂流物があり、耐震強化岸壁までの啓開は1週間程度時間を要す。	・港内の漂流物は除去され、耐震強化岸壁までの除去作業は実施済。
浸水被害	・浸水なし。	・港内施設で被害なし。

被害・復旧状況の概要

南海トラフ巨大地震(Mw9.1)が発生し、大阪湾内では4～5mの津波が発生

鉄道	24時間経過後	7日目
阪急電鉄	・神崎川周辺で津波による被害があり、運転再開には時間を要する。	・十三～園田間で運休となっている。再開時期未定。
JR西日本	・尼崎、西宮市内で地震による被害。神戸、明石、加古川市内で地震、津波被害を受け再開時期未定。	・尼崎、西宮市内で地震による被害を受け、尼崎～西宮間で運休となっている。この間は代替バスが運行されている。三宮以西は部分的に運休があるが、運行されている全線の再開時期未定。
阪神電鉄	・尼崎、西宮、神戸市内で地震、津波被害を受けており、再開時期未定。	・尼崎～西宮間で運休。再開時期未定。
山陽電鉄	・神戸、明石、加古川、姫路市内で地震被害を受けており、再開時期未定。	・遅れはあるものの、神戸～姫路間で運行再開。
神戸市営地下鉄	・湾岸線の一部路線で津波による冠水被害を受けており、運転再開までに1週間程度かかる見込み。	・運行再開。
大阪市営地下鉄	・御堂筋線、谷町線、四つ橋線、千日前線で冠水被害を受け、復旧までに1ヶ月程度かかる見込み。中央線は運行見合わせ。	・御堂筋線、谷町線、四つ橋線、千日前線で冠水被害を受け、復旧までに3週間程度かかる見込み。中央線は運行再開。

危険物・コンビナート施設	24時間経過後
神戸市	・約380施設中、破損等は10施設。火災・流出施設はなし。
姫路市	・約570施設中、破損等は10施設。火災・流出施設はなし。
大阪市	・約580施設中、破損等は10施設。火災・流出施設はなし。
堺市	・約690施設中、破損等は20施設。火災・流出施設はなし。
高石市	・約700施設中、破損等は20施設。火災・流出施設はなし。

被害・復旧状況の概要

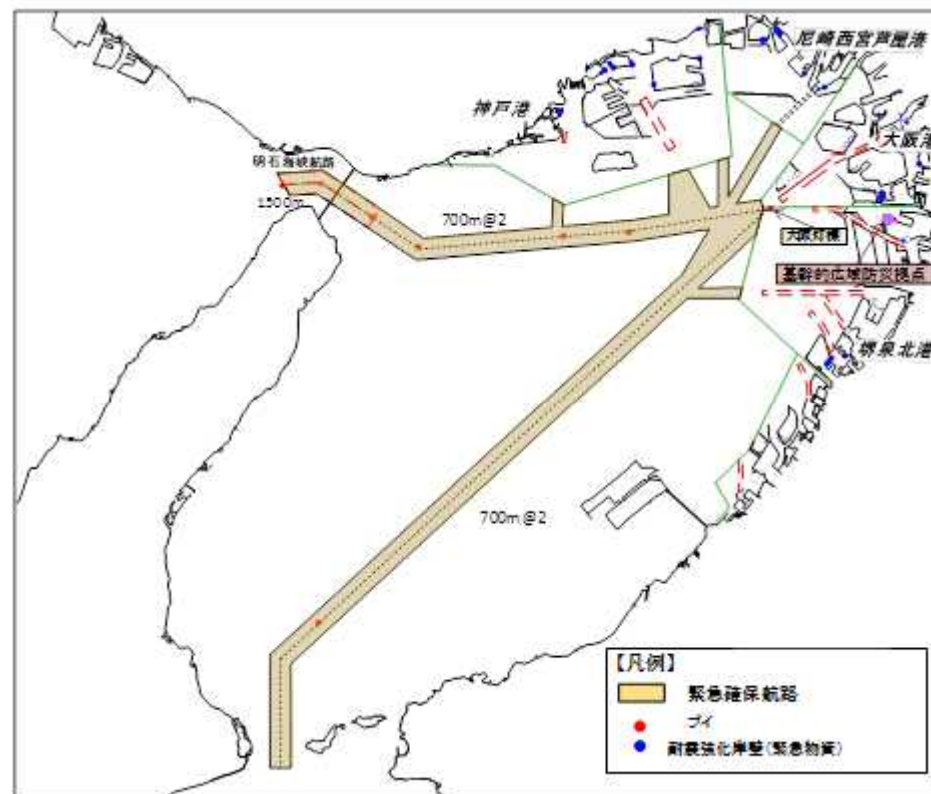
南海トラフ巨大地震(Mw9.1)が発生し、大阪湾内では4～5mの津波が発生

道路		24時間経過後	7日目
高速道路		・地震の影響で全ての区間で通行不可となっている。	・点検終了後開通。
国道43号		・尼崎や神戸市内で道路亀裂、沿線家屋の倒壊、冠水等で一部通行不可。緊急車両のみ通行可。	・尼崎や神戸市内で道路亀裂、沿線家屋の倒壊、冠水等で一部通行不可の状態が継続。
国道2号		・神戸市内、尼崎市内、大阪市で冠水被害を受けている。	・大阪～尼崎間で不通区間有り。全般的に渋滞が生じている。
神戸市内		・県道以上又は幅員3m以上の市道は中央区で22箇所の被害。亀裂、陥没、冠水や沿線家屋等の倒壊等で道路閉塞箇所多数。	・部分的に復旧され、道路啓開が行われた。
大阪市内		・府道以上又は幅員3m以上の市道は各区で亀裂、陥没、冠水や沿線家屋等の倒壊等で道路閉塞箇所多数。	・部分的に復旧され、道路啓開が行われた。
バス		24時間経過後	7日目
乗合		・各地域で道路が通行不可となった区間で運行休止。道路の復旧状況に合わせ運行再開予定。	・発災後4日目から、JR・阪急・阪神利用者のための代替輸送手段として、国道2号線と43号線を通る経路で大阪駅から尼崎、西宮等の主要地域を経由し、神戸に至るバスの運行を開始。高速道路、一般道路で通行できる区間、車両が制限されている影響から各所で渋滞が発生し、大幅な遅延が生じている。

大阪湾にかかる緊急確保航路

(非常災害時に迅速な航路啓開を可能とする水域)

大規模地震等の発生時に、緊急物資を輸送する船舶の通航ルートを確保するため、大阪湾の一般海域において国が障害物を迅速に除去できる区域として大阪湾に設定。



近畿地方整備局港湾空港部HPより

大阪港・神戸港の航路図

追加資料①



臨時旅客輸送需要推計

平成7年(阪神・淡路大震災時の実績)					平成22年					
OD片道		①OD往復	②船舶輸送実績往復	③船舶利用率	OD片道		④OD往復	⑤試算片道		⑥試算往復
神戸→大阪	大阪→神戸	神戸←→大阪	神戸←→大阪	神戸←→大阪	神戸→大阪	大阪→神戸	神戸←→大阪	神戸→大阪	大阪→神戸	神戸←→大阪
80,048	45,217	250,530	15,895	6.3%	87,198	29,294	232,984	5,532	1,859	14,782

算出方法

①OD往復 = {H7 OD(上り+下り)} × 2

②船舶輸送実績 往復 = 1 / 20 ~ 31日間の最大値 大阪 1 / 25

③船舶利用率 = H7実績 ÷ ①

④OD往復 = {H22 OD(上り+下り)} × 2

⑤試算 片道 = H22 OD(上り) × ③

⑤試算 片道 = H22 OD(下り) × ③

⑥試算 往復 = ④ × ③

「災害時の旅客船による輸送に関する協議会」平成25年度事業報告書

訓練時の試算の前提条件

①被害想定: 阪神～神戸間において阪急・阪神・JRが不通

上記の計算結果から神戸発大阪便は5,532名分の輸送を確保。1日分では7,391名(5,532+1,859)

大阪発神戸便は1,859名分の輸送を確保。1日分では7,391名(1,859+5,532)

神戸～大阪間では1日で14,782名分の輸送が必要となる。

片道の輸送需要は、通勤・通学利用者の通常の移動時間等を考慮し、3時間で充足させることを前提で船舶を確保することとする。

「災害時の旅客船による輸送に関する協議会」平成25年度事業報告書

平成 27 年度事業報告 内

資料 1 追加 - 1 (P 29 ~ 32) は

「災害時の臨時旅客輸送に関するマニュアルの策定の

別紙 7 - 1 (P 53 ~ 56)」と重複しますので

掲載は省略しています。

2月10日（水）までに返送願います。

差し支えなければお名前をお願いします。 ()

【訓練に関して】

- 今回の訓練で、どのような内容の訓練をしているか、また訓練の流れはわかりやすかったでしょうか？

$$[\quad]$$

- 状況付与の内容、タイミングの適切さについて意見があればお願いします。

- 訓練の進行における司会者等の質問内容の適切性について意見があればお願いします。

$$\left[\begin{array}{c} \\ \\ \\ \end{array} \right]$$

- 訓練の内容、実施方法について改善点がありましたら意見があればお願いします。

裏面に続く

【臨時航路開設に至るまでの手順・役割分担について】

1. 手順・役割分担に関する改善点

今回の訓練は、昨年度策定した協議会の関係者の手順・役割分担に基づき実施されましたが、今後、協議会マニュアルにおいて、手順・役割分担の部分で改訂が必要と思われるところがありましたら教えてください。



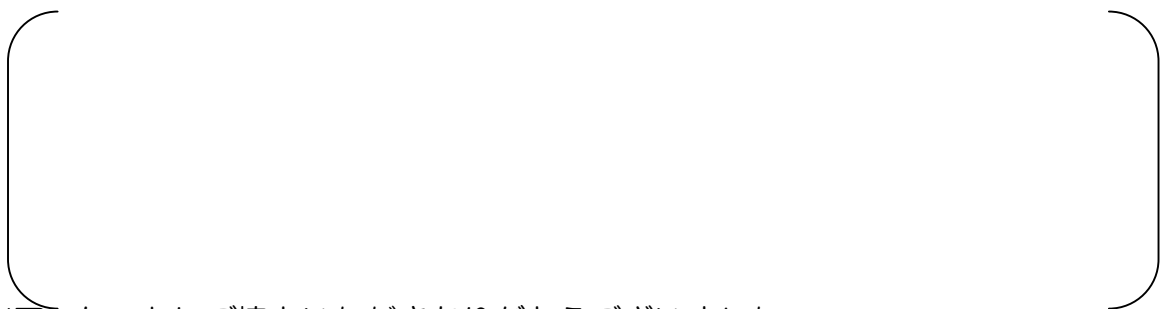
2. 航路開設に至る手続き的に関する改善点

今回の訓練は、航路開設に至るまでの手順をもとに実施されましたが、航路開設に関しての手続き面において、今後検討が必要と思われるところがありましたら教えてください。



【その他】

その他、今回の訓練全般に関してや、今後の訓練のあり方（メンバー、想定、実施内容等）、協議会マニュアル等に関してお気づきの点がありましたら教えてください。



※アンケートにご協力いただきありがとうございました。

平成27年度図上訓練における状況付与と関係者の対応							資料1-6
No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
	0分	当日 9:00		《被害想定》 南海トラフ巨大地震マグニチュード:Mw9.1 1月29日(金)午前9時に発生。大津波警報発令。 大阪、神戸震度6弱、播磨地区震度6弱。 (注)震度想定は「内閣府南海トラフの巨大地震モデル検討会(H24.8.29発表)による」		想定資料1(震度分布図)	
			〈Ⅰ 発災直後から避難・救助輸送を実施する段階〉				
1		当日 9:00 ↓	・大津波警報解除まで避難 ・インフラの被害状況の把握 ・鉄道、バス等の運行状況の把握 ・旅客船、乗降設備の被害調査の実施、 ・避難・救助輸送等情報				
2		翌日 9:00		【司会者】想定資料2に基づき、翌日時点の被害状況を発表。		想定資料2(警報等の状況)(被害・復旧状況の概要)	関係者が被害等の状況を把握しているか。
			〈Ⅱ 発災数日後から臨時旅客船航路の開設に向けた調整をする段階〉			想定資料3(大阪湾にかかる緊急確保航路)	
3	5分	7日目 9:00 ↓	・使用岸壁等の地震等による被害の調査 ・鉄道の運行状況の把握 ・バスの運行状況の把握 ・旅客船事業者の被害状況確認 ・定期航路等の運航状況確認	【司会者】想定資料2に基づき 7日目の被害状況、復旧状況の発表。		想定資料2(被害・復旧状況の概要)	関係者が被害等の状況を把握しているか。
4	10分	7日目 9:30	・航路啓開情報の発信	【司会者】追加資料①に基づき、神戸港は中央航路、大阪港も中央航路が啓開済。		追加資料①(航路図)	関係者が航路啓開の状況を把握しているか。
5	12分	7日目 9:40	・臨時航路輸送のニーズの把握 ・臨時航路輸送量推計の展開 ・臨時航路輸送の依頼確認と準備	【司会者】神戸～大阪間の旅客輸送需要を確認します。 ニーズ・輸送需要を受けて 【司会者】輸送需要に対しての関係者の取組を確認します。	【兵庫県】経済団体から災害対策本部に経済活動に支障が出るため、阪神淡路大震災時のように船舶による代替輸送の要請があった。 【近畿運輸局】経済団体から近畿運輸局に同様の要請があった。 【事務局】追加資料②に基づき、1日当たりのマックスで神戸→大阪5,532人大阪→神戸1,859人、往復14,782人の輸送需要が見込まれる。あくまでも推計なのでこの数字は目安。 【事務局】臨時旅客輸送を開設するために協議会開催を提案。 【近畿運輸局】当局で常時整備している船舶リストに基づき、事業者の被災等の情報を加味し、輸送可能船舶リストを現在作成中。余り時間を要せず提示可能。 【監理部】神戸も船舶リストに基づき、事業者の被災等の情報を加味し、輸送可能船舶リストを現在作成中。余り時間を要せず提示可能。本省船舶検索システムを活用する。 【神戸市】使用可能岸壁は「中突堤」「かもめりあ」「高浜」が使用可能。中突堤周辺の道路は啓開済。	追加資料②(臨時旅客輸送需要推計)	関係者が輸送需要を認識しているか。輸送需要にどう取組か。
				【司会者】協議会で臨時航路開設を検討します。協議会での司会進行は事務局に移行します。			
6	15分 ┐	7日目 13:00 ┐	協議会開催	協議会が開催されました。 【事務局】各機関が把握している被害状況、復旧状況で追加する情報を確認します。			各機関の追加すべき事項は正確に展開できたか。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
7			船舶の選定。	【事務局】被害、復旧状況から、どのように船舶を選定するかを確認します。	【監理部】追加資料③-1により船舶を報告。観光船と予備船を選定するが、関空航路が啓開されていないため定航船「A」「B」を投入。日中停泊しているMCの「D」「E」も投入。淡路島の観光船「F」「G」、神戸の観光船「H」、「I」、「ファンジー」、予備船「C」、以上10隻である。 【近畿運輸局】フェリーは、本来航路での輸送需要に対応する必要があるため、候補船としては、OBの「K」1隻とCLの「L」「M」「N」3隻が考えられる(追加資料③-2により船舶を報告)。	追加資料③-1,2(船舶リスト:大阪港・神戸港)	船舶の選定は適切であるか。
8			岸壁の選定。	【事務局】被害、復旧状況から使用可能岸壁を、どのように選定するか確認します。	【神戸市】背後のアクセス、被害状況等から中突堤周辺が妥当。(中突・ハーバーランド・かもめりあ)第三突堤も可能である。 【近畿運輸局】背後のアクセス、被害状況等からして天保山周辺が妥当。大阪の候補二者が従前から既存許可航路で使用している岸壁及びポンツーンは、現在も使用可能。	地図(大阪港、神戸港)	岸壁の選定は適切であるか。
9			需要に応じた船舶の確認。	【事務局】選定した船舶数で、朝の通勤等時間帯の間で輸送需要が充足されるかを確認します。 充足していない場合 【司会者】充足していない場合の対応を確認します。	【監理部】候補の全船が就航できる前提でシミュレーションすると、神戸→大阪は5,532人 大阪→神戸 1,859人の需要は確保できる。	追加資料④(船舶輸送量リスト)	輸送需要と船舶の関係は適切であるか。
10			臨時航路と使用船舶のマッチング 対象航路の選定、対象船舶の選定	【事務局】国土交通本省のプログラムを利用した。船舶と岸壁のマッチングでは「かもめりあ」「キャプテンライン」のポンツーンはデータがない。神戸側の船舶が天保山岸壁に着岸は可能。大阪側船舶が中突堤、高浜に着岸可能。 【事務局】船舶の数に対して岸壁は輻輳しないか。船舶の待避場所は確保できるか。 【事務局】安全面での留意事項はあるか。	【監理部】「A・B・C」「CL」は「かもめりあ」ポンツーンである。「F」「G」「K」は中突堤西岸壁。他は各船の本来岸壁とする。 【近畿運輸局】神戸の「A・B・C・J」、大阪のCLの3隻は「キャプテンラインポンツーン」の使用、それ以外の船は「K」と同じ天保山岸壁。 【神戸市】潮位は50cmあるとして、キャプテンラインはかもめりポンツーンNo2、No3。サンタリアは高浜B、中突堤AB。コンチェルト、ルミナス神戸2、こうべエクスプレスは既存岸壁。うみ、そら、かぜはかもめりあポンツーン、日本丸、咸臨丸は高浜B、中突堤AB。 【監理部】「かもめりあ」は同時に6隻が着岸可能。 【近畿運輸局】「天保山ポンツーン」は同時に2隻が着岸可能。 【神戸市】待避場所は臨時的ポンツーンを確保。 【近畿運輸局】待避場所はダイヤ線確保。 【神戸市】ダイヤ線で調整は可能。安全面は問題はない。 【海上保安部】安全性は確保できていると思うが、バース前面の水深、防舷材、係船柱の安全確保を願う。待避場所も安全な場所の確保を願う。 【近畿運輸局】詳細な検討は今後なされることになるが、安全面で大きな障害になる点は思い当たらない。	追加資料④(船舶輸送量リスト)、 地図(大阪港、神戸港)	船舶と岸壁の関係は適切であるか。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
11			臨時航路と使用船舶のマッチング 対象航路の選定、対象船舶の選定	【事務局】使用する岸壁から、接続する航路の啓開状況を確認します。 【事務局】航行禁止措置の状況を確認します。 【事務局】情報発信の状況を確認します。	【神戸市】中突堤、高浜に接続する神戸西航路の啓開作業は終了。 【港湾空港部】緊急確保航路も航路啓開作業済。 【近畿運輸局】大阪海上保安監部から、安全は確認され、航行禁止措置も解除されたと聞いている。 【海上保安部】啓開作業が終了し、航行禁止措置の解除手続きに入っている。 【海上保安部】情報は関係機関にFAXで周知。MICS(沿岸域情報提供システム)で情報発信。 【神戸市】バース前面の水深、防舷材、係船柱の安全確保できた。海務課より関係機関にFAXで周知。 【港湾空港部】HPで周知している。 【近畿運輸局】海保、整備局から航路啓開が終了し、関係先に周知済みとの情報を得ている。	追加資料①(航路図)	岸壁と航路の関係は適切であるか。
12	35分		岸壁の周辺の確認。	【事務局】岸壁の背後地のアクセスの状況(復旧状況)を確認します。 【事務局】岸壁の付帯施設の状況(施設の有無、復旧状況)を確認します。	【神戸市】中突堤・かもめりあ・高浜に至る周辺道路は啓開済み。 【近畿運輸局】天保山岸壁に至る周辺の幹線道路は啓開済みである。 【港湾管理者】中突堤・かもめりあは2階部分使用可。高浜も同様。 【近畿運輸局】海遊館、マーケットプレイスがあり、周辺に漂流したゴミ等の片づけも完了し、既に営業を再開。		岸壁の背後地の状況は適切であるか。
13	40分	7日目 15:00	協議会終了	【事務局】協議会で臨時航路開設を検討が終了しました。協議会の内容のまとめ。司会進行は司会者に移行します。			
14	45分	7日目 15:30 ～ 18:00	臨時航路の確定①	【司会者】どのように事業者に臨時航路の要請を行うかを確認します。 各機関の報告を受けて 【司会者】臨時航路の許可申請の指示はどのようなにされるかを確認します。 各機関の報告を受けて 【司会者】関係機関同士の調整を確認します。	【監理部】神戸旅客船協会に情報提供し事業者に協力を要請する。大量輸送となることから、この要請に加え個別にも依頼する。 【近畿運輸局】まず、臨時航路の情報を近畿旅客船協会に伝達するが、時間的余裕がないので、運輸局から候補船の船社に個別要請も必要。 【旅船協】神戸・大阪間の臨時航路の要請があり、会員に伝達。 【事業者】協会からの情報に基づき要請内容に沿うよう努力。意向を監理部に伝達。 【監理部】神戸側6社10隻については参加希望有り。 【近畿運輸局】大阪側の2社4隻については、協力要請に前向きな回答を得ている。		迅速な臨時航路の確定。
15	55分	8日目 10:00 ～ 18:00	臨時航路の確定②	【司会者】事業許可について確認します。 【司会者】運航計画の作成はどのようなにされるかを確認します。 【司会者】決定した航路の情報展開はどのようなにされるかを確認します。 第Ⅱフェーズのまとめ	【事業者】一般旅客定期航路事業許可申請を提出。 【監理部】6社からの申請申請を受理。 【近畿運輸局】2社の申請を受理。ただし、運航計画いわゆる「ダイヤ」(案)については各社の希望を書いているが、同一のポンツーンや岸壁を各社で使用するので、各社の全体の計画を踏まえて調整が必要。 【監理部】「A」、「B」「H」は朝夕2往復、他は1往復。 【近畿運輸局】各船朝1往復、夕1往復。 【神戸市】かもめりあポンツーンは「CL」「OK」「HK」、「H」、「I」、「MC」は既存施設。 「K」、「F」、「G」は「中突堤A,B」「高浜B」。 【近畿運輸局】神戸の「A・B・C・J」、大阪のCLの3隻は「キャプテンラインポンツーン」の使用し、それ以外の船はKと同じ天保山岸壁を使用。 【事務局】臨時航路の前広な情報展開をお願いする。 【事業者】HPで臨時航路をPR。		迅速な臨時航路の確定。
〈Ⅲ許可や旅客の安全確保等に向けた段階〉							
16	60分	8日目 10:00	係留施設の確保	【司会者】係留施設を確認します。	【事業者】かもめりあの使用許可申請を提出。 【神戸市】事業者からの使用許可申請を受理。既存施設を使用する場合は許可はしているので内容変更。新規の場合は内容を審査し許可する。 【近畿運輸局】各事業者から大阪市港湾局へ申請に向けた調整が行われており、港湾局においても可能なかぎり迅速に処理するとの方針を聞いている。		使用権限の確保。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
17			待合施設の設置の検討	【司会者】待合施設の状況を確認します。 案内の設置を確認します。	【監理部】かもめりあ・中突堤・高浜、三宮(新港3突)の2F部分使用。 【近畿運輸局】大阪側2社の既存施設も含め隣接施設の協力を得て確保できる見込み。		付帯設備としての必要性の検討と協力。
18			仮設事務所等の設置の検討	【司会者】仮設事務所等の設置を確認します。また設置できる期日を確認します。	【監理部】既存施設で対応可能。 【近畿運輸局】既存施設を共同使用する等により対応可能。		連絡機能確保の観点からの必要性の検討と協力。
19			トイレの確保	【司会者】トイレが必要か確認します。	【監理部】既存施設で対応可能。 【近畿運輸局】近隣の既存施設で対応可能。		旅客の快適性や衛生保持の観点からの必要性の検討と協力。
20			ゴミ処理体制の確保 駐輪(車)場の確保 道路啓開の実施	【司会者】ゴミ処理体制、駐輪(車)場、道路啓開の必要性を確認します。	【神戸市】ゴミ処理体制は清港会に依頼、駐輪(車)場は既存施設を使用、周辺の道路は啓開済。 【近畿運輸局】ゴミ処理体制は、回復した罹災前の処理体制で十分対応可能である。駐輪場は、最寄駅「大阪港駅」に無料が整備され、駐車場は岸壁近くにコインパーキングがある。最寄駅から船客乗場までの道路は、安全に通行可能。		衛生保持の観点、付帯設備としてのからの必要性の検討と協力。
21			誘導の実施	【司会者】発着場所周辺の誘導の必要性を確認します。	【事業者】施設から船舶までは自社誘導員を置く。混雑時は臨時誘導員を。 【近畿運輸局】施設から船舶までは自社誘導員を配置し、混雑時は臨時誘導員を増員計画である。		情報の入手と対応。
22		8日目 11:30	運航計画の検討①	【司会者】綱取り等ポートサービスなどの支援体制を確認します。	【港湾管理者】綱取り等は既存の業者で支援可能。ポートラジオも必要に応じ対応可能。 【事業者】自社で対応する。 【近畿運輸局】綱取り等は自社で対応する。		関係機関の連携は図られたか。
23	65分	8日目 11:40	運航計画の検討②	【司会者】ダイヤ等神戸ー大阪間の調整を確認します。	【監理部・近畿運輸局】申請のあった全社の運航計画案をベースにして、使用するポンツーン・岸壁の重複時間帯が発生しないよう調整が完了。これで各社の運航計画が固まった。	(ダイヤ)	関係機関の連携は図られたか。
24	70分	8日目 11:40	運航計画の検討③	【司会者】運航計画の安全面での指導内容を確認します。 ・輸送施設。 ・運航管理。 ・船舶交通の安全。 ・船舶保険。 ※その内容を確認します。	【監理部】神戸港の各輸送施設について現地確認を実施。特に問題は無いように思われるが、関係官署にも意見照会を行い、確認したい。 【近畿運輸局】同じく、大阪港の各輸送施設について現地確認を行い、特に問題は無いことを確認しているが、関係官署にも意見照会を行いたい。 【監理部】各社の運航監理体制には問題が無いことを確認。 【近畿運輸局】同じく、両社の運航監理体制には問題が無いことを確認。 【監理部】船舶交通の安全は、現在のところ特に問題は無いものと思うが、関係官署の意見を早急に伺いたい。また、本計画が整い次第、速やかに全使用船舶に対して就航前安全確認検査を実施予定。 【近畿運輸局】同様に、特に問題は無いものと思うが、関係官署への意見を早急に伺いたい。また、同様に、本計画が整い次第、全使用船舶に対して就航前安全確認検査を実施予定。		関係機関の連携は図られたか。
				【司会者】運航計画の安全面での照会はどの様に行いますか。	【監理部】関係者に意見照会を行う。①神戸市→神戸港における各施設について本計画を実行する上で支障の有無。 ②整備局→本計画を実行する上で支障の有無。 ③神戸保安部→港内水域及び航路上において、本計画を実行する上で支障の有無。 【神戸市・港湾空港部・海上保安部】支障はない。 【近畿運輸局】大阪港に関しては、既に意見照会は終了しており、関係官署から支障無しとの回答を得た。		関係機関の連携は図られたか。

No.	訓練時の進行時間	発災後の経過時間	訓練内容	司会者による状況付与	関係者の対応結果	添付物	訓練のポイント
25	75分	8日目 13:00	運航計画の充実	【司会者】運航計画の充実のため、給油・給水等の計画内容を確認します。	【事業者】給油施設に被害がでず、既存施設で対応可能。給水も同様。 【近畿運輸局】給油施設に被害がでず、既存施設で対応可能。給水も同様。		情報の入手と対応。
26	85分	8日目 15:00 ～ 9日目 15:00	一般旅客定期航路事業許可申請の審査	【司会者】安全面をクリアするための事業計画が策定できたか確認します。トライアルの実施を検討し確認します。 【司会者】港湾施設使用許可を確認します。 【司会者】大阪側の情報を確認します。	【監理部】神戸港各施設等の安全は確認できた。なお、就航までに神戸港を起点とする全使用船舶に習熟訓練を実施させ、最終的に就航前安全確認検査を行うこととなる。早急に運航労務監理官総出で、それら安全確認に当たる。また、その際、使用する岸壁及びボーンツーンとの組み合わせ及びタラップの安全性についても確認する予定。 【近畿運輸局】就航前の安全確認検査を残すのみ。早急に運航労務監理官総出で実施する。 【事業者】港湾施設使用許可は許可された。 【神戸市】各事業者からの許可申請は許可された。 【監理部】許可されたことを確認。運航労務監理官による安全審査の他、事業計画、事業遂行能力を審査。 【近畿運輸局】当初申請内容の補正及び追加申請も完了。		各種法令は遵守されているか。各機関の進捗状況の確認。
				【司会者】審査内容の照会状況を確認します。 【司会者】現地確認の内容について確認します。	【監理部】各社は既存事業者であり、事業遂行に問題はない等所謂「書面審査」は完了し安全確認の審査が残っている。 【近畿運輸局】各社の所謂「書面審査」は完了。 【監理部】神戸港を起点とする全使用船舶とその全乗組員に対する安全確認検査は終了。特に支障なし。また、使用船舶と岸壁及びボーンツーンとの組み合わせ等の確認も同時に行い、安全であることを確認。 【近畿運輸局】同じく、安全確認検査は終了。特に支障なし。また、使用船舶と岸壁及びボーンツーンとの組み合わせ等の確認も同時に行い、安全であることを確認。		各種法令は遵守されているか。各機関の進捗状況の確認。
27	90分	10日目 15:00 ～ 17:00	許可書の交付、運航計画・運賃の届出。	【司会者】事業許可を確認します。 【司会者】許可書公布後の届出（運航計画・運賃）を確認します。 第Ⅲフェーズのまとめ	【監理部】審査は終了した。許可する準備を整え、近畿局と調整している。 【近畿運輸局】神戸局と調整し同日付けで許可書交付できる準備は出来ている。 【事業者】許可書受領、運航計画書、運賃届出書提出。 【監理部】事業者から（許可に併せて審査済みの）運航計画書、運賃届出書提出あり、受理 【近畿運輸局】事業者から（許可に併せて審査済みの）運航計画書、運賃届出書提出あり、受理。	（各許可書）	関係者への連絡、各機関の進捗状況の確認
			〈Ⅳ利用者のための広報や航海の安全確保、終了時の評価に向けた必要な作業〉				
28	95分～ 100分	10日目 18:00	広報の実施	【司会者】許可内容等の情報に基づいてプレス発表の内容を確認します。	【事務局】2/8臨時航路開始の広報。HPでも展開。 【近畿運輸局】神戸と同様の広報。HPでも展開。 【県】情報を入手次第HP展開。災害対策本部にも展開。移動情報は生活関連情報なので積極的に県政記者クラブにも展開。 【市】情報を入手次第HP展開。直に問い合わせがあった場合にも対応。 【旅客船協会・事業者】HP等での広報	（広報資料）	広報の時期と内容。市民に対して積極的な情報発信ができたか。

平成28年1月29日に実施した図上訓練に関する訓練実施後の意見、アンケートをまとめたものである。

[訓練全般に関する意見]

意見等	対 応				
	意見を参考に 次回訓練 に活用する 事項	本年度のマ ニュアル改 正に反映さ せる事項	今後の検討課題		
			協議会で調 整すべき 事項	協議会以外 の関係者と 調整すべき 事項	本省と調整 すべき事項
(全体を通しての感想)					
1	・事業者を交えた関係者が集まり訓練することは有意義であり、意識の共有を図ることは有意義であった。	○			
2	・航路開設時の過密ダイヤの調整を担当した職員同士であったため調整がスムーズにできた。	○			
3	・訓練の見学者に姫路港、尼崎・西宮・芦屋港の港湾管理者の参加を検討願いたい。	○			
(訓練シナリオの全体構成に関して)					
4	・当初の想定を超える追加的な条件も付与し訓練に取り入れるべきである。 ・不測の事態の発生等、臨機応変の対応を要する状況を追加的に付与することも検討すべき。 ・災害発生後の状況の変化はコントローラーからプレイヤーに付与する訓練を実施している。スムーズにいかないが、実際に即した内容となっている。今後の訓練に状況付与の仕方を工夫してみてはどうか。 ・訓練で安全面の審査や許可の審査の場面でイレギュラーな質問があっても良かった。 ・おおまかなシナリオだけの訓練は困難であるか。	○			
5	・条件付与を厳しくするという意見もあるが、参加者は異動等で変更するため、基本的な流れを参加者が共有することを繰り返すことも大事。	○			
6	・地震により津波が発生した場合、ポンツーンが流されている可能性が高く、前提が大きく変わってくる。	○			

意見等		対 応				
		意見を参考に次回訓練に活用する事項	本年度のマニュアル改正に反映させる事項	今後の検討課題		
				協議会で調整すべき事項	協議会以外の関係者と調整すべき事項	本省と調整すべき事項
7	・岸壁選定に至るプロセスが速すぎて理解できなかった。	○				
8	・初めての見学者には、導入部分で協議会や関係機関の役割等の説明がないと理解できなかったと思う。	○				
9	・各船舶の選定に至った具体的理由等を説明するプロセスを盛り込むべきであった。	○				
10	・航路確定に係るプロセスがやや冗長であり簡略化できるのではないか。 ・安全確認の項目が細分化しすぎた。使用船舶、施設、ダイヤ、運航管理を含め審査済み又は関係機関と協議中で良いかも知れない。	○				
(時間設定・配分に関して)						
11	・時間経過が速いため、イメージするのに苦労した。フェーズ毎に休憩を入れるなど工夫が必要だった。	○				
12	・24時間経過後及び7日後の状況説明については資料が配付されているので、ポイントのみ口頭で説明すれば時間が節約できる(白板の記載も不要)。被災状況の項目毎に24時間経過後、7日後の状況を一括して説明するとわかりやすい。	○				
(進行要領に関して)						
13	・司会者のプレイヤーに対する儀礼的な言葉はできる限り割愛する方が冗長にならず聞きやすい。	○				
14	・各フェーズのまとめは抽象的文言でなく、白板のコピー等を活用し、ポイントを具体的に言及する方がよい。 ・新たな状況付与を行う際に、前段階の総括を追加説明すれば、理解が促進された。	○				
15	・要請→(検討)→報告という流れの中で、現実には検討に時間を要する案件もあり、同時に複数官署に要請→(それぞれ検討)→検討終了したところから順次報告という流れが現実的。	○				
16	・時間・日時の経過をわかりやすくするため「間を取る」と、シナリオの予備知識のない見学者にはわかりやすくなるのではないか。	○				

意見等	対 応				
	意見を参考に次回訓練に活用する事項	本年度のマニュアル改正に反映させる事項	今後の検討課題		
			協議会で調整すべき事項	協議会以外の関係者と調整すべき事項	本省と調整すべき事項
17	・訓練で大阪側は港湾管理者・保安部の発言内容を旅客課が全て行ったが、見学者は「なぜ近畿運輸局が回答しているか」わかりにくかった。司会者が大阪市港湾局の回答を代弁する方がわかりやすい。	○			
18	・数字標記できるテクニカルな質問も必要。使用予定栈橋等の構造(長さ、幅、ビット強度、乗降施設等)が、選定した各船舶(トン数、全長、型深さ等)に適合するか等。	○			
19	・訓練では意識的にゆっくり発言した方が良い。	○			
(訓練のロジに関して)					
20	・地図を用意していたのもっと活用すれば良かった。 ・地図へのマーキングが中途半端になっていた。ホワイトボードに記入した想定は、事前に作成したものを配付すれば足り、その分マーキングに人員を割ける。	○			
21	・管外の所管船舶を選定するのであれば、要目等を資料として配付すべき。	○			
22	・事務局の負担が大きかったと思うので、近畿局の運労官も手伝い要員に使ってもらえればと考える。 ・スタッフを増員すべき(3倍程度)。また、図面は別の場所に置き画像で見せてはどうか。	○			
[訓練の各課程に関する意見]					
(関係機関の連携に関して)					
23	・南海トラフ地震に関しては、被害予測や各機関の対応も進みつつあるので、関係機関(特にライフライン、交通機関)の対応状況に関しても事前に情報収集しておくことが望ましい。			○	
(臨時航路と使用船舶の選定に関して)					
24	・長距離フェリーを選定するのであれば、発災時の物流機能への影響を考慮し、関西圏との間で複数船社・航路がある門司・大分・別府航路のフェリーを選択肢とする方が現実的である。	○			
25	・管外の定期航路船舶を選定する場合、当該航路を所管する運輸局との調整プロセスを訓練でも想定すべきではないか。	○			

意見等		対 応				
		意見を参考に次回訓練に活用する事項	本年度のマニュアル改正に反映させる事項	今後の検討課題		
				協議会で調整すべき事項	協議会以外の関係者と調整すべき事項	本省と調整すべき事項
26	・カーフェリーへの乗船はボーディングブリッジが必要ではないか。天保山の乗降施設の有無が不明であった。フェリーの場合可動橋を含む乗降施設の確認が必要である。	○				
27	・在籍船舶一覧に各港に入出港しているフェリー、旅客船を取り上げて頂きたい。災害時に利用できるフェリーはサイドランプから出入りするタイプが特に望まれる。(マニュアル別紙4-4)	○	○			
28	・以前USJ航路開設時は発着時間の調整に時間を要した。本訓練では時間調整がスムーズに進行したが、実際はもっと時間を要する。	○		○	○	
(施設、安全な旅客動線等の確保に関して)						
29	・発着場所が船舶の大きさ等により異なるのは、利用者視点から非常にわかりにくいので、総合案内板の設置や最寄り駅から乗り場までの動線確保も検討すべき。	○		○	○	
(運航計画の策定に関して)						
30	・臨時航路開設の場合、事業者に対して採算性(赤字の可能性)についての説明が必要。			○	○	
31	・陸上の復旧が臨時航路開設より早い場合には、事業者が手続きを完了した時点で、需要が予想を下回り、事業者への大きな負担となる可能性がある。こうした事態を避けるには、予め事前準備した上で許可申請を行う等弾力的措置が必要。 ・通常、定期航路許可申請に3ヶ月程度前から準備しているのが現状。本訓練のように3日間で手続きが完了するのは難しい。事前に、発災時の許可申請の手続きについて、申請者と行政機関との間で決めておけば短期間で申請が可能ではないか。 ・神戸港内遊覧船等、臨時航路開設に係る優先度の高い船舶に関して、平時から航路開設に係る事前調整(許認可の事前審査を含む)を行うことを検討すべきではないか。			○	○	

意見等		対 応				
		意見を参考に次回訓練に活用する事項	本年度のマニュアル改正に反映させる事項	今後の検討課題		
				協議会で調整すべき事項	協議会以外の関係者と調整すべき事項	本省と調整すべき事項
32	・臨時航路に投入した神戸側の船舶のうち遊覧船、レストラン船は、大阪～神戸の運航時間が90分を超えるため定員は平時の旅客定員の半分程度等となる。平時の定員で輸送できる手法がない限り、これらの船舶で大量輸送は難しい。通常時定員で動かせるよう船舶安全法上の手続き等方法は検討できないか。			○	○	○
33	・訓練では高い津波が想定される淡路島の観潮船を臨時航路に投入したが、そもそも投入できるか検討が必要。	○				
34	・通常、遊覧船の乗組員は日帰り交代していることから、乗組員の宿泊場所の確保も必要となる。今後の訓練での障害として付加してはどうか。	○		○		
35	・大阪側の船舶は港内のみを運航する船員法非適用の船舶であったが、大阪～神戸間の輸送となれば船員法適用を受けるので、事業者への協力要請時には本法の適用と適用に伴う諸費用の発生を伝えたとき、事業者が受諾してくれるか懸念する。 ・海上運送法の手続きの流れを基に、他法令（船員法、船舶安全法の臨時定員取得等）はクリアされることが前提であったが、他法令をクリアするためには相当時間を要することも考慮する必要がある。一方、災害時には迅速な対応が求められるので、特例措置（例えば船員法非適用者が新たに適用者となる場合、適用期間が〇ヶ月を超えないと認められるときは船員法の適用を猶予することができる）など訓練を通して明らかになった課題事項を本省に意見出しすることも必要。			○	○	○
36	・希望ダイヤどおり岸壁が使用できない場合、バース調整役（結果的にはダイヤ調整役）は運輸局それとも港湾管理者なのか等想定される課題を条件付与に追加することも必要。	○		○	○	
(運賃に関して)						
37	・同一区間で大きく運賃が異なる場合の対応はどうするのか。			○	○	○
38	・阪神間等の同一航路で複数船舶に対する臨時航路開設を行う場合の運賃設定に関する考え方を整理しておくべきではないか（利用者利便、公益性、独禁法等を考慮）。			○	○	○

意見等		対 応				
		意見を参考に 次回訓練 に活用する 事項	本年度のマ ニュアル改 正に反映さ せる事項	今後の検討課題		
				協議会で調 整すべき 事項	協議会以外 の関係者と 調整すべき 事項	本省と調整 すべき事項
39	・運賃について独禁法に抵触しない方法で指導を願う。参入事業者が同一運賃となれば談合を疑われる可能性もあり、最低～最高という形での指導を願う。			○	○	○
40	・災害時だからこそ運賃を統一し利用者の負担を少なくすることを検討できないか。速い船も速度を統一できないか。輸送人員を考え船舶を増やすと調整が困難になる。			○	○	○
(広報の実施に関して)						
41	・本訓練でのプレス発表時間が18時であったが、その日の夕刊に掲載されるのと翌日朝刊に掲載されるのでは人の動きが大きく変わる。発表時間を工夫する必要がある。(マニュアル別紙2 No.38)	○	○			

資料 2

「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告（国土交通本省：平成 27 年 3 月）を踏まえた検討課題

「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告(国土交通本省:平成27年3月)を踏まえた検討課題

「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」最終報告における関連箇所について、本協議会のこれまでの検討状況及び今後の検討課題を下記のとおり整理した。

【注】頁： 最終報告の該当頁

定期・不定期： 本協議会の検討対象である旅客定期航路・旅客不定期航路に該当する場合は、その程度に応じ○△で表示。

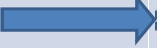
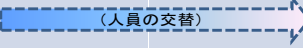
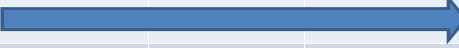
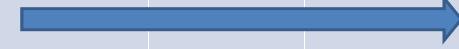
本協議会の検討状況及び検討課題の抽出： 検討課題に該当する箇所は下線で表示。

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
《 目 次 》 第1章 検討の目的 第2章 船舶活用の基本的類型 1. 災害時の船舶活用の基本的類型 2. 想定される船舶活用の要請ルート及び費用負担 (1) 救出救助・救援等に係る車両・人員の輸送(実働省庁等の要請に基づくもの) (2) 被災者の輸送(避難、他モードの代替) (3) 緊急支援／復旧復興事業に係る物資(災害廃棄物含む)の輸送(被災自治体の要請に基づくもの) (4) 燃料の輸送 (5) 被災者等支援 第3章 平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策 1. 検討の目的 2. 通常事業への影響の評価 (1) 災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化 (2) 通常事業への影響の評価 3. 災害時における船舶活用の円滑化方策 (1) 船舶活用にあたっての課題への対応策 (2) 通常事業への影響を抑制する船舶確保方策 (3) ホテルシップ等への活用に向けた課題について (4) 標準運送約款の見直し					

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告	頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
第4章 災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化方策 1. 検討の目的 (1) 災害時の船舶活用マニュアル策定のためのガイドライン (2) マニュアル例「高知港災害時船舶活用実施要領」 2. 災害時の船舶活用マニュアル策定ガイドライン (1) 全体構成 (2) マニュアルのねらい (3) 海上輸送・船舶の役割と諸条件の整理 (4) 対象範囲 (5) 初動対策編 (6) オペレーション編 (7) 予防対策編 (8) マニュアル策定の体制・検討項目 (9) 付表 第5章 おわりに				

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告

図表 1 災害時の船舶活用の基本的類型

活用目的	活用機能	想定される船舶	1～3日目	4～10日目	11日目～
救出救助・救援等に係る車両・人員の輸送（実働省庁等）	輸送（旅客輸送、車両航送）	フェリー、RORO船			
被災者の輸送（避難、他モードの代替）	輸送（旅客輸送、車両航送）	フェリー、旅客船			
緊急支援／復旧・復興事業に係る物資（災害廃棄物含む）の輸送	輸送（貨物輸送、車両航送）	フェリー、RORO船、コンテナ船、一般貨物船			
燃料の輸送	輸送（貨物輸送）	油送船（タンカー）、フェリー、RORO船、コンテナ船			
被災者等支援	宿泊、給食・給水、入浴、休養	客船（クルーズ客船）、練習船、フェリー等			
その他	医療、通信、電力供給	客船（クルーズ客船）、練習船、フェリー等			

図表 2 想定される主な船舶活用の要請ルート及び費用負担

活用目的	活用機能	想定される船舶	想定される要請ルート	費用負担先
救出救助・救援等に係る車両・人員の輸送（実働省庁等）	輸送（旅客輸送、車両航送）	フェリー、RORO船	自衛隊、警察、消防、DMAT等実働省庁（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	自衛隊、警察、消防、DMAT等
被災者の輸送（避難、他モードの代替）	輸送（旅客輸送、車両航送）	フェリー、旅客船	被災自治体（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	被災自治体※2
①緊急支援／②復旧・復興事業に係る物資（災害廃棄物含む）の輸送	輸送（貨物輸送、車両航送）	フェリー、RORO船、コンテナ船、一般貨物船	①被災自治体（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	被災自治体※2
			②被災自治体→事業者	被災自治体
燃料の輸送 （燃料供給業者が平時に利用しているフェリー等の定期船を利用できない場合。）	輸送（貨物輸送）	フェリー、コンテナ船、RORO船 （タンカーは平時と同様に石油会社等が手配）	被災自治体（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	被災自治体
被災者等支援	宿泊、給食・給水、入浴、休養	客船（クルーズ客船）、フェリー等	被災自治体、実働省庁（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	被災自治体※2、自衛隊、警察、消防、DMAT等
その他	医療、通信、電力供給	客船（クルーズ客船）、フェリー等	被災自治体等（→緊急災害対策本部→国土交通省）※1→事業者	被災自治体※2等

※1 要請ルートの（ ）については、船舶手配依頼が国土交通省等を通ず場合と通さない場合があることを示す。

※2 災害救助法に基づく応急救助として実施された場合、その費用の一部を国が負担。

頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
2	○	○	本協議会での検討事項である陸上旅客輸送の代替機能は「被災者の輸送（他モードの代替）」に該当。
3	○	○	同上

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告					頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出																																																	
第3章 平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策 2. 通常事業への影響の評価 (1)災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化 災害発生時における船舶活用のケースとして、既存航路の運航が継続されており、これを活用する場合と、既存航路の運航が休止し、臨時航路を開設すること等により活用する場合に大別される。 このうち前者については、通常航路と同様のルート・寄港地のままで対応するケース(A)を基本とし、状況に応じて、寄港地を変更するケース(B)や、既存航路の運航を継続しつつ、追加的に臨時航路等を開設するケース(C)に分けて捉えることができる。これに、後者の既存航路の運航が休止し、その船舶を活用して臨時航路を開設する等のケース(D)を加えた4ケースについて、災害時に船舶を活用する場合に想定される課題を整理したものが図表4である。 また、災害時の船舶活用に関する課題は、発災1～3日目の初動期から生じるものから、中長期的な船舶活用に伴って生じるものまで、時間軸に応じて変化する。図表4では、概ねこうした時間軸に沿って課題を示しており、初動期から生じる課題としては、「顧客・積荷の優先順位付け」、「航路申請等の手続き」、「予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更)」、「苦情・問合せ対応」といったものが挙げられる。 次いで、概ね発災3日目以降になると、上記に加え、「通常寄港しない港湾の受入態勢の構築」や「荷主等の航路利用者の理解」が課題となることが想定される。 さらに、中長期的な航路離脱を伴う場合には、「既存顧客の流出」や「船員の確保」といったことが新たに課題となるものと考えられる。					7																																																				
図表4 災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化 <table><tr><th rowspan="3">課題</th><th colspan="3">既存航路の運航継続</th><th>既存航路の運航休止</th></tr><tr><th>A.通常航路で対応</th><th>B.寄港地を変更して対応</th><th>C.臨時航路を開設等</th><th>D.臨時航路を開設等</th></tr><tr><th>寄港地・時刻の変更なし</th><th>運休・時刻変更の可能性あり</th><th>運休・時刻変更が発生</th><th>運休中の船舶を活用</th></tr><tr><td rowspan="2">発災1～3日</td><td>顧客・積荷の優先順位付け</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>航路申請等の手続き</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td rowspan="2">発災3日以降</td><td>予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更)</td><td>○</td><td>○</td><td>△(運休自体に伴い発生)</td></tr><tr><td>苦情・問合せ対応</td><td>○</td><td>○</td><td>△(同上)</td></tr><tr><td rowspan="3">中長期的な離脱(臨時航路、ホテルシップ等)</td><td>通常寄港しない港湾の受入態勢の構築(荷役、タグ、給油、給水等)</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>荷主等の航路利用者の理解</td><td>△</td><td>○</td><td>△(同上)</td></tr><tr><td>既存顧客の流出</td><td>△</td><td>○</td><td>△(同上)</td></tr><tr><td></td><td>船員の確保</td><td>—</td><td>△</td><td>○</td></tr></table>					課題	既存航路の運航継続			既存航路の運航休止	A.通常航路で対応	B.寄港地を変更して対応	C.臨時航路を開設等	D.臨時航路を開設等	寄港地・時刻の変更なし	運休・時刻変更の可能性あり	運休・時刻変更が発生	運休中の船舶を活用	発災1～3日	顧客・積荷の優先順位付け	○	○	○	航路申請等の手続き	—	○	○	発災3日以降	予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更)	○	○	△(運休自体に伴い発生)	苦情・問合せ対応	○	○	△(同上)	中長期的な離脱(臨時航路、ホテルシップ等)	通常寄港しない港湾の受入態勢の構築(荷役、タグ、給油、給水等)	—	○	○	荷主等の航路利用者の理解	△	○	△(同上)	既存顧客の流出	△	○	△(同上)		船員の確保	—	△	○	8	○	○	本協議会の検討対象とする臨時航路開設においては、同一の既存航路は存在しないため、左記A以外の課題の類型が該当。
課題	既存航路の運航継続			既存航路の運航休止																																																					
	A.通常航路で対応	B.寄港地を変更して対応	C.臨時航路を開設等	D.臨時航路を開設等																																																					
	寄港地・時刻の変更なし	運休・時刻変更の可能性あり	運休・時刻変更が発生	運休中の船舶を活用																																																					
発災1～3日	顧客・積荷の優先順位付け	○	○	○																																																					
	航路申請等の手続き	—	○	○																																																					
発災3日以降	予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更)	○	○	△(運休自体に伴い発生)																																																					
	苦情・問合せ対応	○	○	△(同上)																																																					
中長期的な離脱(臨時航路、ホテルシップ等)	通常寄港しない港湾の受入態勢の構築(荷役、タグ、給油、給水等)	—	○	○																																																					
	荷主等の航路利用者の理解	△	○	△(同上)																																																					
	既存顧客の流出	△	○	△(同上)																																																					
	船員の確保	—	△	○																																																					

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
① 顧客・積荷の優先順位付け 大規模災害時には、いずれの顧客・荷主も緊急性を主張するため、複数の顧客・積荷間の優先順位の付け方が課題となる。また、行政からの要請も同様に、民間事業者では何を優先すべきか抛り所がないため、複数の省庁・自治体から要請があった場合の優先順位の付け方が課題となる。 これらは図表 4のA～D のいずれのケースでも生じうる。		8	○	△	<u>定期航路事業者の場合は、顧客等の優先順位付けが課題。</u> 不定期航路では影響は限定的。
② 航路申請等の手続き 図表4のB、C、Dのケースでは、寄港地・時刻の変更や臨時航路の開設等により航路申請等の手続きが必要となる。東日本大震災の際には、行政の航路申請窓口の担当者によって対応が異なったり、平時の手続きに従い、変更のない事項に関する書類提出を求められたりするケースが見られたが、大規模災害時の船舶活用を円滑に行うため、寄港地・時刻の変更や臨時航路開設等の際に、迅速かつ円滑に航路申請等処理できる体制を確立することが課題である。		8	○	○	本協議会の対象とする臨時航路開設においても、迅速かつ円滑に航路申請等の手続きを円滑化するための手順を検討済み。
③ 予約済み旅客・車両・貨物との調整(解約・払い戻し・予約変更) 既存航路の運航が継続しているにもかかわらず、災害対応への船舶活用に伴い、予約済み旅客・車両・貨物の解約・払い戻し・予約変更等が必要となる場合(図表4のA、B、Cのケース)、多くの航路では継続的な利用者が多数を占めることもあり、対象となる旅客・荷主の理解を得つつ調整を行うことが課題となる。 調整に際して、トラックの荷主については、初動期の3日目頃までであれば、人命救助を優先するため、災害対応用途の利用を優先することについて比較的理解が得やすいのに対し、一般の旅客は、旅行中の宿泊施設なども予約済みの場合があるなどの理由から、3日目までであっても、荷主に比べて予約の変更や運航中止を納得してもらうのが難しいとの意見もある。 なお、既存航路が運航休止している場合(図表4のDのケース)には、船舶の災害対応の有無にかかわらず、運航休止自体に伴って同様の調整が必要となるが、運航が物理的に困難という事情に鑑み比較的理解が得やすいものと考えられる。 また、一般貨物船やタンカー、一部のRORO船の場合には、荷主の意向に基づいて配船しているため、災害対応への船舶活用の判断自体は荷主の了解が必要となり、運航事業者に加え荷主との調整も必要となる。		8	○	△	<u>定期航路事業者の場合は、予約済み旅客等の調整が課題。</u> 不定期航路では影響は限定的。
④ 苦情・問合せ対応 災害時には、船舶活用の有無にかかわらず問合せや苦情が発生しやすいことに加え、船舶を災害対応に活用する場合には、さらに多くの苦情・問合せが寄せられることが想定される。③と同様、既存航路の運航が継続しているにもかかわらず、災害対応のために船舶を活用する場合(図表4のA、B、Cのケース)には、利用者に対し理解と協力を呼びかけ、こうした苦情・問合せ対応に伴う負担をいかに軽減するかが課題となる。		9	○	△	<u>定期航路事業者の場合は、利用者の理解を求めることが課題。</u> 不定期航路では影響は限定的。

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
⑤通常寄港しない港湾の受入態勢の構築 大規模災害時の寄港地変更や臨航路開設等を行う場合(図表 4のB、C、D、のケース)、通常は航行しない海域(かつ津波発生時には大量の浮遊物等が存在する海域)における航路の安全の確保・確認が前提となる。 その上で、平時は利用していない港湾(特に当地の代理店とのネットワークがない港湾)では、以下の事項について受入態勢を構築することが課題となる。 一船の接岸条件等の確認:岸壁高さ、水深、岸壁長等 一各種港湾サービスの手配:タグ、パイロット、綱取り、港湾荷役、給油、給水、食料、清掃等)等 また、航路が変更されることから、船舶保険の適用可否の確認をし、必要な場合は新たに保険の付与も必要となる。 なお、通常寄港しない港湾の受入体制の整備については、マニュアル例策定検討会において整理をしている。 具体的には、活用する船舶の種類や用途によってオペレーションの手順や関係者、必要となる活動資源は異なるため、対象とする用途等を明確にしておく必要がある。受入態勢の整備の際に予め整理すべきポイントは以下が考えられる。(詳細は第 4章に記載) 整理すべきポイント ○業務手順・フロー ○各業務の実施内容 ○実施主体 ○情報伝達先・伝達・確認事項・伝達手段 ○情報連絡網の整理 ○主体別整理(役割・行動、資源調達の責任所在)		9	○	○	本協議会の対象とする臨時航路開設においても、各種港湾サービスの手配、船舶保険の適用可否の確認は必要であり、予め一定の準備をしておくことも可能であり訓練で手順を確認し、マニュアルに反映することが課題。
		10			
⑥荷主等の航路利用者の理解 災害対応への船舶活用にあたっては、図表4のA～Dのいずれのケースも何らかの形で荷主等の航路利用者に影響が及ぶことから、航路利用者の理解をいかに得るかが課題となる。		10	○	△	定期航路事業者の場合は理解を求めることが課題。不定期航路では影響は限定的。

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
⑦既存顧客の流出 船舶活用が中長期に及ぶ場合、定期航路の既存顧客の多くが定期利用の「枠」を持つ継続利用者（リピーター）であるため、こうした既存顧客の他航路や他の輸送手段などへ流出をいかに抑制するかが極めて重要な課題となる。 寄港地を変更して対応する場合（同B）には、時刻変更等により荷主の輸送ニーズに適合せず、顧客流出につながる可能性が出てくる。さらに、臨時航路の開設等の中長期的な航路離脱の場合（同C）、他の航路や交通手段に流出する可能性が高まり、その影響は甚大となる。 なお、既存航路が運航休止している場合（同Dのケース）には、船舶の災害対応の有無にかかわらず、運航休止自体に伴って同様の課題が生じる。 定期航路の場合、綱取り、横持ち、港湾荷役作業（フェリーの船内作業等も含む）、船員給食等の各種協力会社が船社と長期契約を結んでいたりと、設備投資を行っていたりするため、航路離脱にあたっては、荷主等の顧客に加え、これら協力会社等の協力・理解も必要となる。 （参考） 綱取り・放し：船舶が出入港した際に、岸壁などに係留するために係留用のロープを係留施設のビットにかけたりそこから放したりする作業。 横持ち：次の輸送や保管のため、貨物を別の場所に移動させること。		10	○	△	定期航路事業者の場合は、顧客流出が課題。不定期航路では影響は限定的。
⑧船員の確保 災害時に寄港地の変更や臨時航路を開設（図表4のB、C、D、のケース）する場合、船員及び船員組合の同意を速やかに得ることが課題となる。特に短距離フェリーでは自宅通勤が基本のため、通常の勤務地を離れることについては想定されておらず、調整を要する。 また、通常の航路とは異なる地域での活用や、中長期的な航路離脱の場合は、船員ローテーションを考慮する必要があるため、交代のための船員の確保や交通手段等の確保も課題となる。		11	○	○	航路変更に伴い勤務地変更が発生し、船員の同意や確保が必要となることが課題。

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
(2)通常事業への影響の評価 ① 既存顧客の流出に伴う収入の減少 ＜運休船舶活用の場合＞ 災害に伴う港湾施設等の支障により既存航路が運航休止している場合、運航休止自体に起因する既存顧客の流出懸念はあるものの、船舶自体は活用可能な状態であると考えられることから、行政等からの要請に基づき通常と異なる航路で運航することによる事業上の問題は少ないと考えられる。		11	○	○	本協議会での検討においても同様に問題は少ないと考える。
＜既存航路離脱の場合＞ 既存航路が運航されているにもかかわらず、当該航路を離脱して他の航路に船舶を投入することについては、他の航路や他の交通手段への顧客流出につながる可能性が高く、各事業者とも当該航路事業の死活問題と捉えており、顧客の理解を得られることが絶対条件となる。 ○ 中長期の場合 中長期的な航路離脱の場合、既存顧客の流出が懸念され、仮に離脱期間の金銭的補償がなされても定期利用の顧客を短期間に取り戻すことは難しいとみられることから、離脱することは多くの困難を伴うものと考えられる。 そのため、中長期にわたる航路離脱を余儀なくされる場合には、区間や船型等が類似する航路間・事業者間で負担を分担するなど、できるだけ特定の事業者には過大な負担が生じないような形にするよう配慮する必要がある。 (参考)中長期的な航路離脱に伴う既存顧客の流出による収入の減少を定量的に把握することは難しいが、定期航路の多くは2～4隻程度の船隊で毎日運航しており、定期利用の枠を持つ継続利用の顧客が多数を占めている状況であり、仮に1隻が離脱すると25～50%程度の減少が生じるものと考えられる。		12	○		<u>定期航路事業者の場合は同様の配慮が必要。</u>
② 関連産業に及ぼす影響 定期航路の場合、綱取り、横持ち、港湾荷役作業(フェリーの船内作業等も含む)、船員給食等、各種協力会社が船社と長期契約を結んでいたりと、設備投資を行っていたりするため、航路離脱に伴い既存航路の運休や減便が生じると、協力会社の収入も減少し、中長期に及ぶ場合には、この点からも事業の継続が困難になる恐れが出てくる。 (参考)フェリー事業者の関係会社である海陸一貫輸送事業者(フォワーダー)のうち、会社概要が公表されている事例では、従業員規模は数十人程度だが、トレーラー等の保有車両数は数百台～千数百台に上っている。実際には、これらの海陸一貫輸送事業者から依頼を受けて両端の陸上輸送をトラック事業者が担っており、そこに多数のトラック運転手が従事している。		13	○	○	<u>定期航路事業者の場合は影響が大きい。不定期航路事業者の場合でも一定の影響がある</u> と考える。

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告				頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出																																																																								
③ 寄港地変更や臨時航路開設等に伴う事業者の負担・顧客対応に伴うコストの増加や従業員の負担の増加 寄港地変更や臨時航路開設の場合には、航路開設準備や、就航先での港湾サービスの提供、運航する船員の確保などにあって追加的コストが生じることから、これらも含め費用を算定する必要がある。 (参考)船員の確保にあたっては、乗船する船員の人件費に加え、期間が通常のローテーションを超える場合には船員の交替に伴う現地までの往復の交通費や、短距離航路で船員が通い勤務の場合には宿泊施設の確保等に要する経費も必要となる。 (例)網取り、積み卸し作業、船内清掃、給油、給水、船員給食等といった各種サービスについて、東日本大震災では、八戸港から青森港へ、茨城港から東京港へ、既存事業者が通いで対応した例があり、この場合は交通費等の追加で済むが、遠隔地の場合には、当地の事業者新たに委託するか、既存寄港地から出張・宿泊対応を行うための費用が必要となる。				14	○	○	本協議会では、原則として運賃収受を前提とし、各社が事前に追加コストについて運賃に反映することとしている。																																																																								
3. 災害時における船舶活用の円滑化方策 (1)船舶活用にあたっての課題への対応策 災害時の船舶活用にあたっての課題それぞれについて、対応策との関係を整理したものが図表5である。これらの対応策は、主に行政側の施策や規制の運用等による対応策と、事業者側による通常事業への影響の抑制方策、さらに官民双方に関係するものとして標準運送約款の改正があげられる。また、事業者の方策については、単独事業者による方策と複数事業者間における協力体制に分けて捉えることができる。 以下ではまず、主に行政側の施策や規制の運用等による対応策について検討する。				14																																																																											
図表 5 船舶活用にあたっての課題への対応策 <table><tr><th>課題 対応策</th><th>顧客・積荷の優先順位付け</th><th>航路申請等の手続き</th><th>予約済み旅客・車両・貨物との調整</th><th>苦情・問合せ対応</th><th>通常寄港しない港湾の受入態勢の整備</th><th>荷主等の航路利用者の理解</th><th>既存顧客の流出</th><th>船員の確保</th></tr><tr><td>行政からの明確な形での要請</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td><td>—</td></tr><tr><td>事態の緊急性に鑑みた海事法令の運用</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr><tr><td>航路・船舶の特性に応じた活用形態</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td></tr><tr><td>国による情報収集・情報提供・連携支援</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>—</td><td>○</td></tr><tr><td>単独事業者による船舶確保方策</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>複数事業者の協力による船舶確保方策</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>標準運送約款の改正の要否</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr></table>				課題 対応策	顧客・積荷の優先順位付け	航路申請等の手続き	予約済み旅客・車両・貨物との調整	苦情・問合せ対応	通常寄港しない港湾の受入態勢の整備	荷主等の航路利用者の理解	既存顧客の流出	船員の確保	行政からの明確な形での要請	○	—	○	○	—	○	○	—	事態の緊急性に鑑みた海事法令の運用	—	○	—	—	—	—	—	—	航路・船舶の特性に応じた活用形態	—	—	—	—	○	—	○	—	国による情報収集・情報提供・連携支援	—	○	—	—	○	—	—	○	単独事業者による船舶確保方策	—	—	—	—	—	—	○	○	複数事業者の協力による船舶確保方策	—	—	—	—	—	—	○	○	標準運送約款の改正の要否	○	—	○	—	—	—	—	—	15			
課題 対応策	顧客・積荷の優先順位付け	航路申請等の手続き	予約済み旅客・車両・貨物との調整	苦情・問合せ対応	通常寄港しない港湾の受入態勢の整備	荷主等の航路利用者の理解	既存顧客の流出	船員の確保																																																																							
行政からの明確な形での要請	○	—	○	○	—	○	○	—																																																																							
事態の緊急性に鑑みた海事法令の運用	—	○	—	—	—	—	—	—																																																																							
航路・船舶の特性に応じた活用形態	—	—	—	—	○	—	○	—																																																																							
国による情報収集・情報提供・連携支援	—	○	—	—	○	—	—	○																																																																							
単独事業者による船舶確保方策	—	—	—	—	—	—	○	○																																																																							
複数事業者の協力による船舶確保方策	—	—	—	—	—	—	○	○																																																																							
標準運送約款の改正の要否	○	—	○	—	—	—	—	—																																																																							

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
① 行政からの明確な形での要請 船舶の離脱や臨時航路開設等にあたっては、優先順位を明確化にするとともに、顧客の理解も得られやすくする観点から、明確な形で要請が発出される形をとることが求められる。 国等の要請側から通常業務に優先して対応すべき緊急事態であることが広く周知されれば、事業者も「国の要請に基づき臨時の運航体制に入る」旨を示し、災害時の臨時の運航体制を取りやすいものと考えられる。 また、この場合において協力要請を行う際には、協力要請文書の発出、プレス発表の実施、ウェブサイト等各種メディアを用いて情報発信することなどが有効と考えられ、これらに基づき利用者への説明を行うことで理解を得る一助となるものと考えられる。 なお、協力要請の内容については、可能な限り航路名・時期・期間等を明示することが必要である。		15	○	○	本協議会の検討でも、兵庫県、市町村からの要請により臨時航路開設はスタートすることが前提。そのため、左記に準じ、<u>航路開設の前段階において対外的な発信をしておくことが必要。</u>
② 事態の緊急性に鑑みた海事法令の運用 ①に述べた行政からの要請に対応し、これ基に基づく航路の変更・開設等の手続きを円滑に行うためには、事態の緊急性に鑑みた海事法令の適切な対応が求められる。 具体的には、海事法令に基づき地方運輸局において行う各種事務手続きについて、過去の災害等における取扱い等も踏まえ、災害時における手順や必要書類を予め準備しておくことや、災害時に現場の裁量に委ねることが可能な事務や裁量の範囲を予め定めておくこと等が想定される。 災害時においては迅速な航路の開設・変更が求められる一方で、行政側・事業者とも対応に追われ、投入できるマンパワーや時間が限られることが想定されたため、このような手続き面における準備は平時から少しでも進めておくべきである。		15	○	○	航路開設の手続きは協議会で検討し、訓練等を実施している。 左記に準じた<u>事前準備は、全国共通の手順を定めることを含め、今後本省との協議が必要。</u>
③ 航路・船舶の特性に応じた活用形態 ＜船舶の資格・構造上の制約＞ 船舶の資格や構造上、航行できる海域や航行時間が限定される場合がある。また、多くの場合、個々の船舶の仕様がそれぞれ異なることから、航路の開設・変更を行う場合、現地との詳細なマッチング作業が欠かせない。 また、港湾条件についても、船舶の長さや喫水に応じて入港・接岸できる港湾・岸壁の条件を満たす必要がある。特にフェリーの場合、ランプウイ位置等により、利用可能な港湾はかなり限定される。 船舶と港湾の関係については、国土交通省において船舶及び港湾に関する情報データベースを構築し、被災地の港湾条件に照らして適切な船舶の候補を迅速に抽出できる仕組みを構築し、速やかにマッチング作業ができる体制を整えることとしている。		16	○	○	本省が作成した「<u>災害発生時に活用可能な船舶を迅速に選定するプログラム</u>」を活用し、<u>今年度訓練を実施することを含め、臨時航路開設時に迅速にマッチング作業を実施する。</u>
＜被災状況を踏まえた船舶の活用や停泊時間の活用＞ 既存航路を離脱しての対応が求められる場合には、例えば東日本大震災で東日本の太平洋側を就航する航路が運休を余儀なくされたように、南海トラフ地震の際は西日本の航路に運休が生じることも想定され、そのような場合、まずはこうした運休中の航路の船舶を活用することが想定される。		17	○	○	臨時航路開設では、<u>被災状況を確認し船舶を確保することが必要。</u>

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
④ 国による情報収集・情報提供・連携支援 災害時には、過去の事例に照らしても、国・地方自治体を含め複数の行政主体から船舶活用の要請が国の災害対策本部に寄せられる可能性がある。このような場合、要請の届いた順に処理することを原則としている。 また、災害時には、限られたマンパワーと時間で航路申請等の手続き、通常寄港しない港湾の受入態勢の構築、船員の確保等を行う必要があり、事業者の負担が大きい。そこで、災害発生時にこれらの各事項を事業者が円滑に行えるようにするため、国において適時・適切な情報提供や、関係者間の連携体制の構築支援等を速に行えるような事前準備・調整を行っておくことも有効と考えられる。		17	○	○	災害発生時には本協議会が、その役割を果たす。
(2)通常事業への影響を抑制する船舶確保方策 ① 単独事業者による確保方策 ウ) 運休中の船舶等の活用 運休中の船舶や予備船が存在する場合には、これらの船舶を災害対応として活用することが想定される。東日本大震災では、青函航路で運休中の高速船が臨時航路として活用された事例や、三井造船(株)が所有する貨客船テクノスーパーライナー(TSL)が食事や入浴機能等の提供を行った事例がある。 また、港湾施設の被災等により既存航路の運休を余儀なくされる場合、その船舶を災害対応として活用することが想定される。前述のとおり、東日本大震災で東日本の太平洋側を就航する航路が運休を余儀なくされ、通常使用している港湾が被災したため近隣の港湾に切り替えて運航を再開したり、臨時航路を開設して運航した例がある。 ただし、予備船については現在極めて限られた数しかなく、多くの定期航路事業者では、年に1度のドック入りの際には減便ダイヤを組んでいる状況である。多客期の増便や臨時航路の運航なども含め、平時の営業に加えこのような災害時での柔軟な活用も期待される予備船の保有に向け支援策の検討が求められる。		18	○	○	本協議会の検討においても、発災時の運休が見込まれる観光船を中心とした船舶活用を想定。一方、<u>全国的に予備船の保有情報の共有化や共通予備船導入等の支援策について、今後の検討が必要。</u>
② 複数事業者間の協力体制による確保方策 ウ) 輪番制による航路離脱 既存航路を離脱して船舶を活用する場合には、事業者間での交代制(輪番制)により、各社の負担を平準化することが想定される。 具体的には、複数の事業者が同一航路・近接航路で運航を行い、あるいは共同運航を行っている場合には、事業者間での輪番制で一定期間ずつ当該事業者の船舶を航路から離脱させることにより、各事業者の負担をできる限り平準化し、特定の事業者が著しい負担を受けることのないようにすることができる。 また、事業者数ができるだけ多数である方が、1社あたりの負担を軽減できる。		19	○		本協議会の検討対象である臨時航路開設においても、<u>既存航路を運航している船舶を活用する場合は、輪番制導入の可能性を検討する必要がある。</u>

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
第4章 災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化方策 (3)海上輸送・船舶の役割と諸条件の整理 船舶活用に関わる関係者は、具体的なプロセス等を検討するに先立ち、緊急時に船舶を活用する意図やその背景を認識しておくことが求められる。 このため、関係者は地域の被害想定や被災特性、港湾機能の被害想定などの基本事項について、十分に把握しておく必要がある。被災様相や想定すべき災害内容は、地域固有のものである点を熟知する必要がある。 ここでは、都道府県が定める被害想定、地域防災計画、行動マニュアル等に記載されている項目の中から、特に重要と思われる項目について関係者が共有することが重要である。 都道府県が、総合防災拠点構想・計画、防災拠点港整備構想・計画、緊急輸送道路ネットワーク計画といった災害時の人流・物流ネットワークに関する関連計画を定めている場合は、それらを参考にする必要がある。また、災害時の船舶活用に関する応援協定の締結先、災害救助法における費用負担の基本スキーム等についても、マニュアル策定にあたる前に関係者間で確認及び共有しておくことが望ましい。 (記載すべき項目例) ○地域の被害想定・被災特性 ○気象(冬季の積雪など)・海象条件 ○ハザードマップ ○総合防災拠点の概要 ○防災拠点港の概要 ○緊急輸送ネットワーク計画 ○災害時応援協定の締結状況 ○災害救助法における費用負担の基本スキーム等 <参考とする関連計画等> ◆都道府県及び市町村地域防災計画 ◆都道府県及び事業者等業務継続計画 ◆大規模災害に関する被害想定 ◆港湾計画 ◆港湾BCP・広域港湾BCP ◆ハザードマップ ◆総合防災拠点整備構想・計画 ◆防災拠点港整備構想・計画 ◆緊急物資輸送マニュアル ◆緊急輸送ネットワーク構想・計画 等		31	○	○	本協議会でも港湾及び道路等のアクセス状況を把握し、被災状況に応じた対応を想定し、マニュアルを策定している。 一方、<u>本協議会の検討結果を自治体の地域防災計画に反映することや、自治体と旅客船協会間の協定締結を促進することなどについて更なる取組が必要。</u>

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出																							
(6)オペレーション編 ①オペレーションに係る業務手順と各プロセスでのポイント ア) 応援要請および航路開設 ・ 応援要請ルートを明確にする(図表8参照) ・ 臨時航路開設と既存航路利用では手順等が異なるため明確に区別する ・ 船種によって適用される法律が違うため航路申請時に必要となる手続きが異なる ・ 応援協定を充実させる(締結の促進、内容の充実) 図表 8 海上輸送の要請ルート(例) <table><tr><th></th><th>要請団体</th><th>要請先</th><th>備考</th></tr><tr><td rowspan="4">Ⅰ</td><td rowspan="4">都道府県</td><td>船会社</td><td rowspan="2">個別協定に基づく</td></tr><tr><td>業界団体</td></tr><tr><td>船会社</td><td rowspan="2">直接依頼</td></tr><tr><td>業界団体 漁業関係者 等</td></tr><tr><td></td><td>地方運輸局→Ⅱへ</td><td>地域防災計画に基づく</td></tr><tr><td>Ⅱ</td><td>国災害対策本部 (海事局内航課)</td><td>船会社</td><td></td></tr><tr><td>Ⅲ</td><td>自衛隊</td><td>船会社(主に大型船)</td><td>直接依頼 ※被災3日目頃まで</td></tr></table>			要請団体	要請先	備考	Ⅰ	都道府県	船会社	個別協定に基づく	業界団体	船会社	直接依頼	業界団体 漁業関係者 等		地方運輸局→Ⅱへ	地域防災計画に基づく	Ⅱ	国災害対策本部 (海事局内航課)	船会社		Ⅲ	自衛隊	船会社(主に大型船)	直接依頼 ※被災3日目頃まで	34	○	○	本協議会の検討対象とする臨時航路開設は、発災直後の避難・救助輸送等が軌道に乗った後、陸上輸送の代替ルートを必要とする段階を念頭としており、左記Ⅰが該当。
	要請団体	要請先	備考																									
Ⅰ	都道府県	船会社	個別協定に基づく																									
		業界団体																										
		船会社	直接依頼																									
		業界団体 漁業関係者 等																										
	地方運輸局→Ⅱへ	地域防災計画に基づく																										
Ⅱ	国災害対策本部 (海事局内航課)	船会社																										
Ⅲ	自衛隊	船会社(主に大型船)	直接依頼 ※被災3日目頃まで																									
エ) 支援地側のオペレーション ・ 被災地側の都道府県および荷役体制と緊密に連携を図る必要がある。 ・ 支援地側では被災地の状況を把握した上で、スケジュール、船種、荷姿、荷役体制等を決定し、積付け計画や積荷目録等を被災地側と早めに共有していく必要がある。 オ) 被災地側のオペレーション ・ 被災地側においては、通常と異なる運航条件であることを踏まえ、不測の事態に備える必要がある。 ・ 津波警報の発令、船舶の集中、入港や荷役作業の遅延などによるバース調整の難航など様々なリスクを想定し、代替案や次善策を事前に講じておく必要がある。		36	○	○	本協議会では、被災地側としての輸送を検討対象。 なお、緊急物資輸送等に係る支援地側としての検討を行うためには別途の枠組みが必要。																							

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会 最終報告		頁	定期	不定期	本協議会の検討状況及び検討課題の抽出
②検討手法について ア)業務フローの作成 オペレーション編の立案にあたっては、船舶活用に必要な①具体的な活動項目、②必要手続き、③業務手順を棚卸し、必要となる活動資源(人・モノ・情報・施設等)や関係者の役割分担を検討する基礎資料として業務フローを作成すると有効である。 業務の流れが俯瞰できること、手順が明確になること、作成を通じて事前に机上シミュレーションを行えること等から関係者が業務フローを作成するプロセスは極めて重要である。 イ)活動資源抽出(業務フロー分析) 前述の業務フローに基づき、船舶の活用に必要な活動資源(人・モノ・情報・施設等)をプロセス毎に詳細に抽出する。 業務フローの作成にあたっては、業務の詳細なプロセスの把握と必要資源の抽出を目的として開発された業務フロー分析の手法を用いることが有効である。業務フロー分析を進めるにあたっては、図表12のような「仕事カード」と呼ばれるツールを用いて業務プロセスを一覧整理していくことで、各プロセスの順序や必要となる活動資源、諸手続き等(制御)を漏れなくチェックすることが可能となる。 仕事カードを用いて、抽出された資源と制御を転記した作業シートを作成し、抽出されたこれらの活動資源は、重複を除くと図表15の通りとなり、個々の活動資源の調達主体を明確にし、調達が困難な場合は予防策や代替策を事前に講じておくことで、緊急時の活動資源確保の可能性、すなわち緊急時の行動の実効性を担保することが可能となる。	図表 12 業務フロー図<詳細版>の記入ルール The diagram illustrates the structure of a 'Business Flow Card' (仕事カード). It features a central box divided into two main sections: '処理の主体:' (Processing Subject) and '処理の内容:' (Processing Content). Below this box is a field for 'No.'. Surrounding the central box are four key elements, each with a blue callout box: Top (Control): A green arrow labeled '制御' (Control) points down to the top of the card. The callout box contains the text: '規則、基準、マニュアル等、又はそれらに基づく指示、決定等' (Rules, standards, manuals, etc., or instructions and decisions based on them). Left (Input): A green arrow labeled 'インプット' (Input) points right into the left side of the card. The callout box contains: '業務の上流側からの要請、モノ、情報等の流れ' (Flow of requests, things, information, etc. from the upstream side of the business). Right (Output): A green arrow labeled 'アウトプット' (Output) points right away from the right side of the card. The callout box contains: '下流側に伝達される処理済みの状態、モノ、情報等' (Status, things, information, etc. of processed items transmitted to the downstream side). Bottom (Resources): A green arrow labeled '処理のための資源' (Resources for processing) points up into the bottom of the card. The callout box contains: '原材料、資機材、情報、労働、サービス等' (Raw materials, equipment, information, labor, services, etc.). (出典)京大防災研究所社会防災研究部門(港湾物流BCP研究分野)提供資料	37	○	○	<u>業務フローの作成及び活動資源抽出に係る左記の検討手法については、今年度訓練において考え方を導入することを含めて検討し、その結果をマニュアルに反映することが必要。</u>
		38			