

《博多港航路・泊地等啓開要領》

令和4年3月

博多港事業繼續推進協議会

【 目 次 】

1.	航路・泊地等啓開要領の策定	1
1-1	策定の目的	1
1-2	基本方針	1
1-3	要領の構成	2
1-4	航路・泊地等啓開水域の指定等	3
2.	航路・泊地等啓開	6
2-1	航路・泊地等啓開の考え方	6
2-2	実施体制及び役割分担	8
2-3	円滑な作業調整及び工事・作業許可手続きの迅速化	10
3.	被害状況調査計画	11
3-1	被害状況の把握	11
3-2	情報の共有	11
4.	浮遊物・漂流物除去作業計画	12
4-1	浮遊物・漂流物除去（準備工）	12
4-2	留意事項	13
5.	障害物除去作業計画	14
5-1	深浅測量（現状把握）	14
5-2	障害物除去	14
5-3	深浅測量（暫定水深確認）	17
5-4	暫定供用開始の決定・通知	17
6.	応急公用負担権限の行使手続き	19
6-1	応急公用負担権限の考え方	19
6-2	応急公用負担権限行使の手順	21
7.	揚収物仮置	22
7-1	揚収物仮置想定箇所	22
8.	その他	23
8-1	参考資料	23

1. 航路・泊地等啓開要領の策定

1-1 策定の目的

博多港において、警固断層東南部、西山断層及び対馬海峡東の断層に起因する大規模地震・津波等の災害が発生した場合、漂流物等により航路等が閉塞することが想定される。

博多港は、穀物、コンテナ、及び石油製品等の物流を担っているほか、離島への貨物・旅客輸送等も行いう重要な港湾であるため、早期に航路等を啓開する必要がある。

このため、航路・泊地等の啓開を早期に実施できるよう、実施体制及び役割分担の構築、関係機関等との情報共有や災害時における具体的な航路・泊地等啓開方法を事前に定め、迅速かつ適切な対応を図り、社会的要請に応えていくための航路・泊地等啓開要領を策定するものである。

1-2 基本方針

航路・泊地等啓開活動については、

- ◆「大規模地震・津波等災害時における緊急支援物資輸送等のための航路啓開活動に関する申し合わせ（平成25年12月20日：九州地方整備局長・第七管区海上保安本部長）」
- ◆「大規模地震・津波等災害時における緊急支援物資輸送等のための航路啓開活動要領～速やかに海上ルートを拓くために～（平成26年12月5日：九州地方整備局港湾空港部長・第七管区海上保安本部交通部長）」
- ◆「博多港の事業継続計画（港湾BCP）（平成29年3月28日：博多港事業継続推進協議会）」

に基づき、大規模な地震・津波が発生し、漂流物等により航路等の機能を失った場合において、早期に緊急支援物資輸送船等、発災後の緊急的な利用に供する船舶が航行できるように、暫定的な航路・泊地等啓開を実施する。

なお、人命救助並びに行方不明者捜索を最優先とし、暫定的に緊急支援物資輸送船等を入港させるにあたり、関係者間で十分な協議を実施する。

1-3 要領の構成

1. 航路・泊地等啓開要領の策定

- 1-1 策定の目的
- 1-2 基本方針
- 1-3 要領の構成
- 1-4 航路・泊地等啓開水域の指定等

2. 航路・泊地等啓開

- 2-1 航路・泊地等啓開の考え方
- 2-2 実施体制及び役割分担
- 2-3 円滑な作業調整及び工事・作業許可手続きの迅速化

3. 被害状況調査計画

- 3-1 被害状況の把握
- 3-2 情報の共有

4. 浮遊物・漂流物除去作業計画

- 4-1 浮遊物・漂流物除去（準備工）
- 4-2 留意事項

5. 障害物除去作業計画

- 5-1 深浅測量（現状把握）
- 5-2 障害物除去
- 5-3 深浅測量（暫定水深確認）
- 5-4 暫定供用開始の決定・通知

6. 応急公用負担権限の行使手続き

- 6-1 応急公用負担権限行使の考え方
- 6-2 応急公用負担権限行使の手順

7. 揚収物仮置

- 7-1 揚収物仮置想定箇所

8. その他

- 8-1 参考資料

1-4 航路・泊地等啓開水域の指定等

(1) 航路・泊地等啓開水域の指定

- 本計画は、「博多港港湾区域内の中央航路、東航路及び中央ふ頭地区、博多ふ頭地区、アイランドシティ地区、荒津地区、西戸崎地区の水域を対象とする。
- 啓開優先順位は、アイランドシティ地区、荒津・西戸崎地区、中央ふ頭地区の順を基本とする。（図1-1参照）

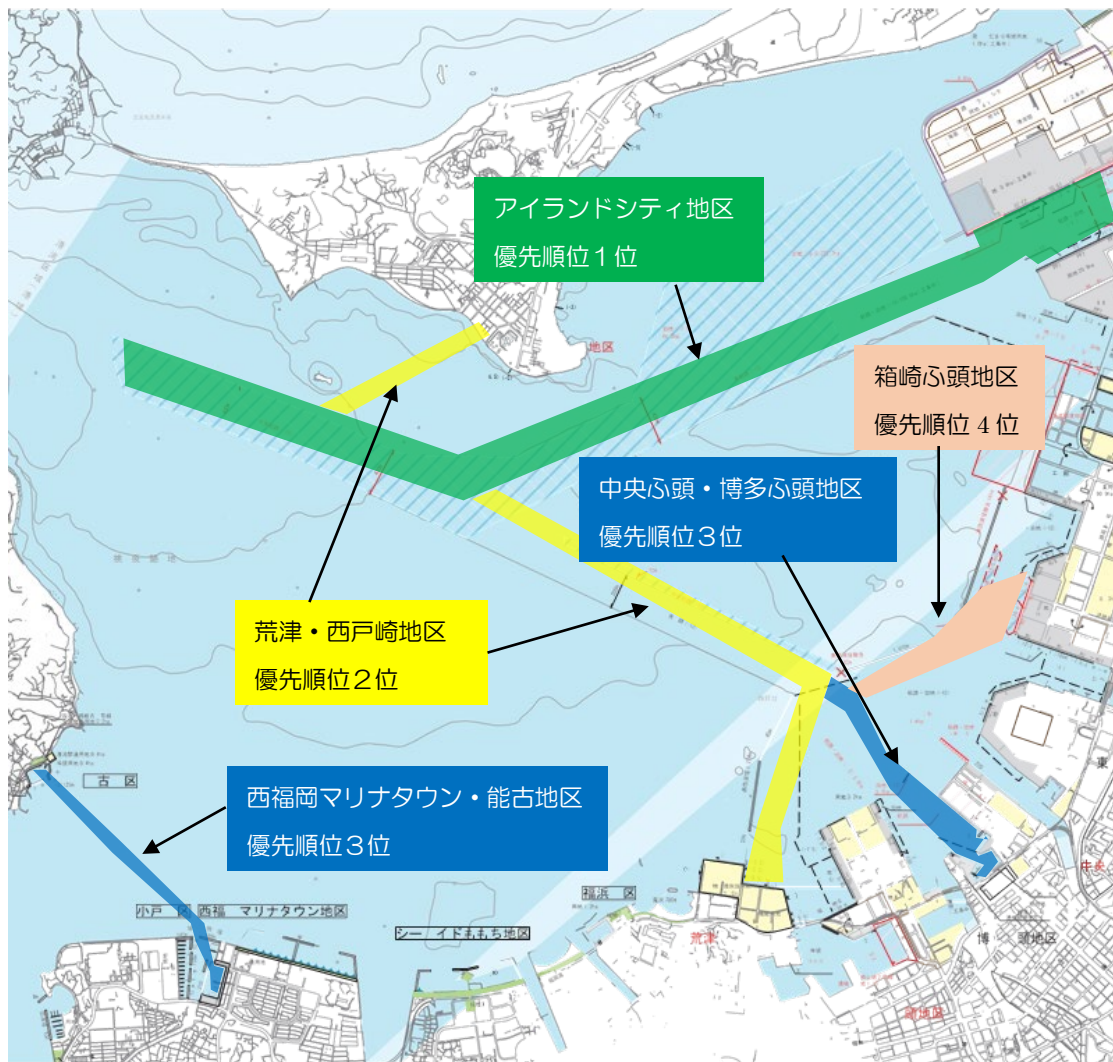


図1-1 博多港の航路・泊地等啓開水域図及び優先順位

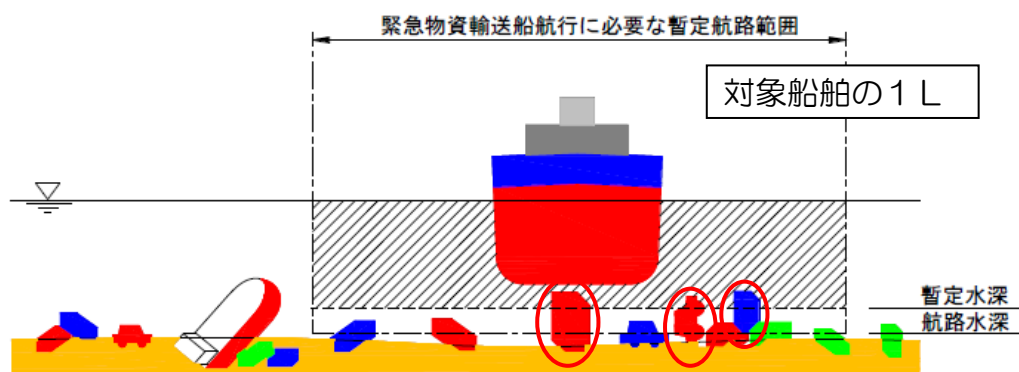
(2) 航路等啓開範囲

① アイランドシティ地区（緊急物資輸送機能）

- ・緊急物資輸送船を発災後早期に受け入れるため、耐震強化岸壁であるアイランドシティ7・8岸及び同前面泊地並びに東航路を優先啓開範囲とし、暫定航路幅、暫定水深を阻害する障害物について応急公用負担権限を行使して迅速に除去する。（図1-2参照）
- ・暫定水深は8.5m、暫定航路幅は（175m）とする。

○暫定水深・暫定航路幅の考え方

- ・港湾区域内の航路等における暫定水深と暫定航路幅は、大量の物資輸送が可能で、荷役機械がなくとも、多くの港湾で荷下ろしが可能な10,000GT級RORO船（全長172.0m 全幅25.3m 満載喫水7.7m）を想定し上記のとおりとした。



※上図の実施対象範囲（○ 囲みの物件）において、権限行使を伴う揚収作業が可能。

（出典：「非常災害時における航路啓開作業要領」、国土交通省港湾局）

図1-2 暫定水深と暫定航路の考え方

② 西戸崎・荒津地区（油槽所：エネルギー供給機能）

- ・西戸崎地区及び荒津地区の各油槽所へ入港する対象船舶を参考に、優先啓開範囲を設定し、暫定航路幅、暫定水深を阻害する障害物について応急公用負担権限を行使して迅速に除去する。（図1-2参照）
- ・暫定水深は5.5m、暫定航路幅は1L（110.0m）とする。

○暫定水深・暫定航路幅の考え方

- ・港湾区域内の航路等における暫定水深と暫定航路幅は、西戸崎地区及び荒津

地区を利用する油槽船（全長110m 満載喫水5m）を想定し上記のとおりとした。※各油槽所に着岸可能な最大船型ではない。

③ 中央ふ頭地区、博多ふ頭地区、西福岡マリナタウン地区、能古地区（離島航路輸送機能）

- ・市営渡船による志賀島や能古島、玄界島及び小呂島への離島等の住民に対する人や生活物資等の運送は、重要な事業であることから、早期に機能回復を開始する。
- ・離島航路の定期旅客船の対象船舶を参考に、優先啓開範囲を設定し、暫定航路幅、暫定水深を阻害する障害物について応急公用負担権限を行使して迅速に除去する。（図1－2参照）

○暫定水深・暫定航路幅の考え方

- ・暫定水深及び暫定航路幅は対象船舶を参考として航路ごとに都度設定する。

（図1－3参照）

船名	総トン数	全長	喫水	就航航路
フェリーちくし	1,926t	97.4m	4.4m	壱岐・対馬航路
フェリーきすな	1,809t	94.1m	4.0m	壱岐・対馬航路
うみてらし	1,125t	81.8m	3.7m	対馬（比田勝）航路
ヴィーナス	163 t	30.4m	5.4m	壱岐・対馬航路
ヴィーナス2	163 t	30.8m	5.4m	壱岐・対馬航路
フェリー太古	1,598t	94.0m	4.2m	五島航路
ニューおろしま	73 t	28.7m	2.6m	小呂島航路
みどり丸	94 t	29.0m	2.6m	玄海島航路
レインボーのこ	169 t	31.2m	3.1m	能古航路
フラワーのこ	169 t	31.2m	3.1m	能古航路
きんいん	19 t	19.9m	1.5m	志賀島航路
きんいん1	120 t	27.6m	2.6m	志賀島航路
ゆうなみ	99 t	28.9m	3.0m	共通予備船
なのつ	34 t	21.5m	2.0m	共通予備船

図1－3 離島航路に就航している船舶等

④ 箱崎ふ頭地区（防災拠点）

- ・箱崎ふ頭の岸壁は物流拠点（防災拠点）に指定されており、陸上の緊急輸送道路との接点になっているため、早期に機能回復を開始する。
- ・暫定水深、暫定航路幅は①アイランドシティ地区と同じとする。

2. 航路・泊地等啓開

2-1 航路・泊地等啓開の考え方

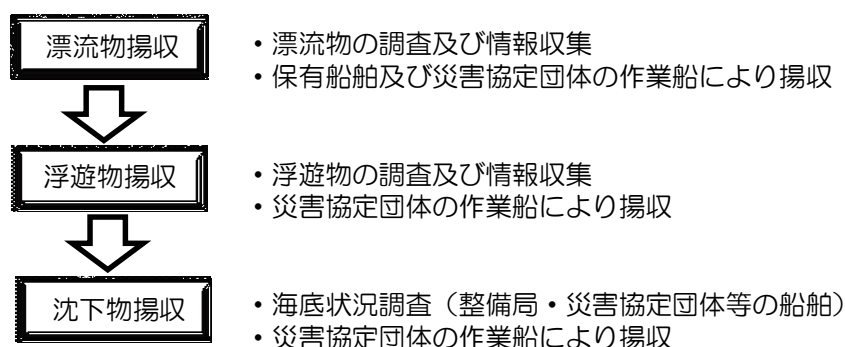
(1) 用語の定義

- ① 漂流物：海面上を漂流するガレキ等
- ② 浮遊物：海中に没水し、浮遊するガレキ等
- ③ 沈下物：海底上に沈下したガレキ等

(2) 航路・泊地等啓開手順

- ・九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所（以下本文中は「整備局」）及び福岡市港湾空港局（以下本文中は「港湾局」）は、発災後、速やかに被災状況を把握し、博多港事業継続推進協議会（以下「博多港BCP」という。）間で情報共有を図るとともに、災害協定団体への支援を要請する。
- ・整備局及び港湾局は、津波警報・注意報解除後、漂流物及び浮遊物の撤去を行った後に、深浅測量（現状把握）により、沈下物の状況を把握し、収集した情報に基づき、福岡海上保安部（以下本文中は「港長」）と連携、調整し、航路・泊地等啓開作業方針及び優先順位を決定する。
- ・その後、作業船により障害物を除去、完了後に深浅測量（暫定水深確認）を実施し、港長等関係者と協議の上、航路・泊地等啓開後の暫定水深・暫定航路幅を決定し公表する。（図2-1参照）

また、航路・泊地等啓開については、作業を実施する船舶等の安全を確保しながら、漂流物⇒浮遊物⇒沈下物の順に、迅速に揚収する。



大規模地震発生・津波襲来

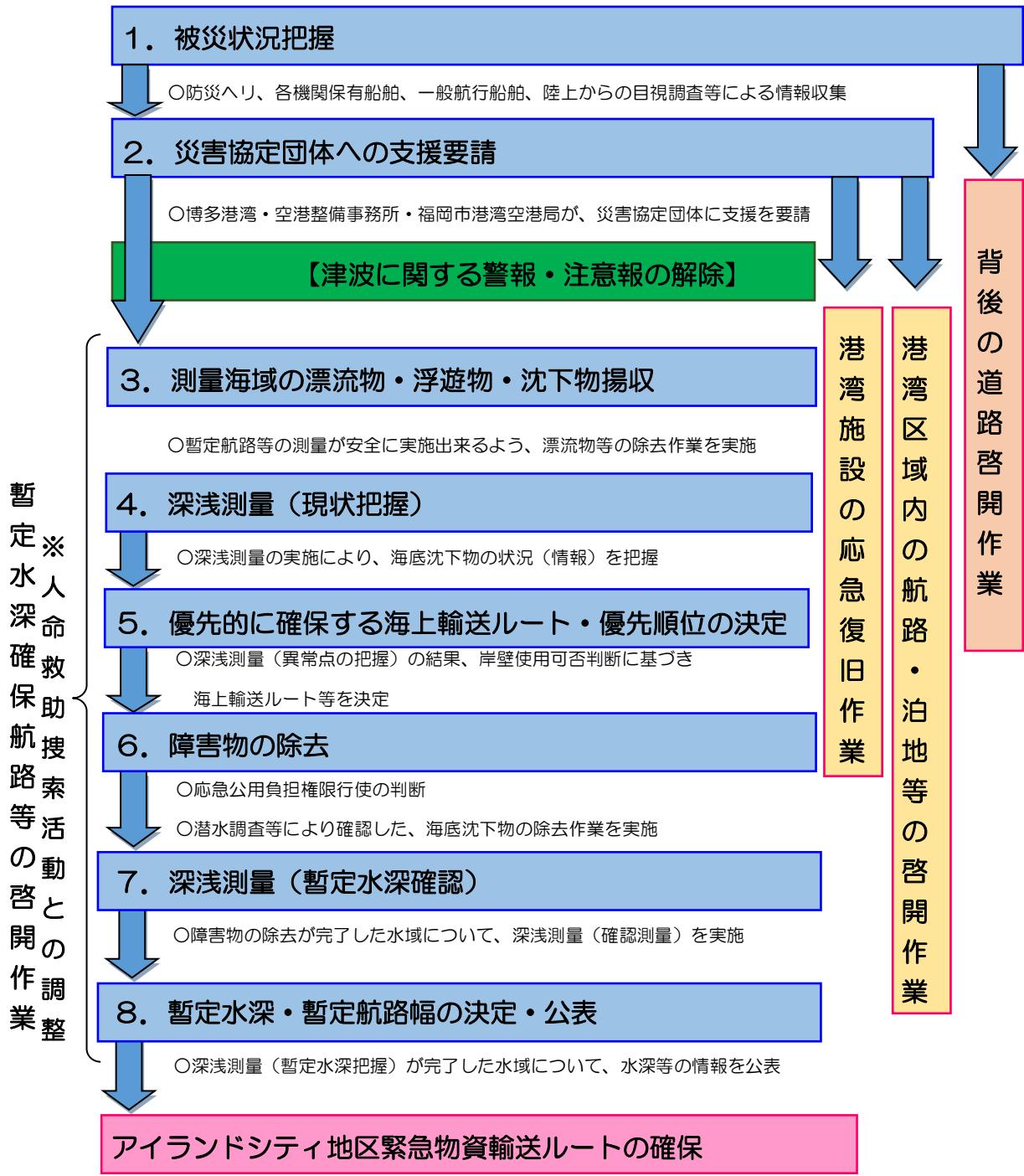


図2-1 緊急物資輸送ルート等の確保の流れ

2-2 実施体制及び役割分担

航路・泊地等の早期啓開のため、整備局、港湾局及び港長は関係機関と緊密に連携し、航路等の確保作業を進めることとする。（図2-2、表2-1、表2-2参照）

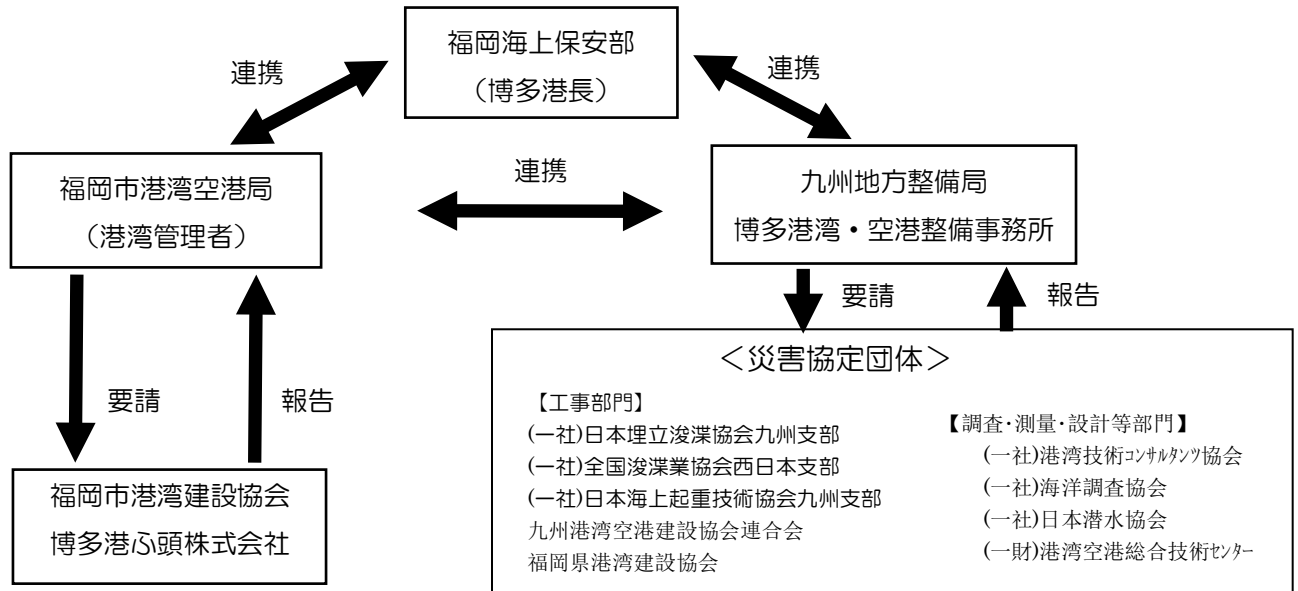


図2-2 航路等啓開に関する実施体制

表2-1 航路等啓開に関する関係者と役割分担

関係者	役割分担
福岡海上保安部	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 航路啓開作業時における安全対策にかかる指導・助言 ➢ 被災状況の調査、情報共有 ➢ 船舶交通の制限・指導、情報提供 ➢ 航路標識の状況把握・応急復旧
九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 被災状況の調査、情報共有 ➢ 航路啓開の作業方針及び優先順位等の調整 ➢ 浮遊物・沈下物の除去等の災害協定団体への支援要請、指示・監督
災害協定団体	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 災害協定に基づく作業船等の準備・契約・派遣 ➢ 各種手続き ➢ 博多港内の航路・泊地等における深浅測量、浮遊物除去の実施 ➢ 海底状況調査及び沈下物揚収等の実施
福岡市港湾空港局	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 被災状況の調査、情報共有 ➢ 航路啓開の作業方針及び優先順位等の調整 ➢ 漂流物の揚収場所・保管場所・処分等に関する調整 ➢ 浮遊物・沈下物除去等の福岡市港湾建設協会へ要請、指示・監督
福岡市港湾建設協会	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 博多港内の航路・泊地等における調査及び漂流物除去等の実施 ➢ 海底状況調査及び沈下物揚収等の実施
博多港心頭株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 港湾施設の維持補修

表2-2 航路等啓開の手順と関係機関の役割

	九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所	福岡海上保安部	福岡市港湾空港局	災害協定団体等
被害状況調査	被災状況確認・点検	被災状況確認・点検	被災状況確認・点検 被災状況調査 結果の集約	被災状況確認・点検 資機材の把握
災害協力団体への支援要請	災害協定団体への支援要請		災害協定団体への支援要請	支援要請の受理
航路等啓開エリア優先順位の確認	航路啓開の作業エリア 優先順位の確認			作業員・資機材の確保
浮遊物の除去(準備工)	浮遊物除去の依頼・要請 浮遊物除去	※状況に応じて実施	浮遊物除去の依頼・要請 浮遊物除去仮置場確保	浮遊物除去
深浅測量(現状把握)	深浅測量の依頼・要請 深浅測量	※状況に応じて実施	深浅測量の依頼・要請	深浅測量
航路等啓開エリア優先順位の決定	航路啓開の作業エリア 優先順位の決定			
潜水調査・目標物の確認	潜水調査の依頼・要請 潜水調査	※状況に応じて実施	潜水調査の依頼・要請	潜水調査
障害物除去	障害物除去の依頼・要請 障害物除去	※状況に応じて実施	障害物除去の依頼・要請 障害物除去仮置場確保	障害物除去
深浅測量(暫定水深確認)	深浅測量の依頼・要請 深浅測量	※状況に応じて実施	深浅測量の依頼・要請	深浅測量
啓開後の暫定航路水深・暫定航路幅の決定・公表	水深の確認			
	暫定水深・暫定航路幅の決定			
	係留施設使用の判断に関する協議			
	暫定水深・暫定航路幅の公表			

2-3 円滑な作業調整及び工事・作業許可手続きの迅速化

(1) 発災時における作業許可申請等の手続きの迅速化

- ・整備局及び港湾局は、復旧作業に係る港則法に基づく港長等への作業許可申請等の手続きを迅速に進めるため、現時点で想定される作業方法及び安全対策等についてあらかじめ協議しておく。
- ・港則法第39条1項又は3項により、一般船舶の航行を禁止している海域での手続きは不要、電話連絡のみとする。(2)に同じ。

(2) 作業許可申請等の弾力的かつ臨機応変な手続き

- ・作業許可等の申請手続きについては、窓口での通常の申請方法によることが困難な場合は、FAX・電話等、可能な範囲で弾力的かつ臨機応変な対応が行えるように港長と協議しておく。

(図2-3参照)

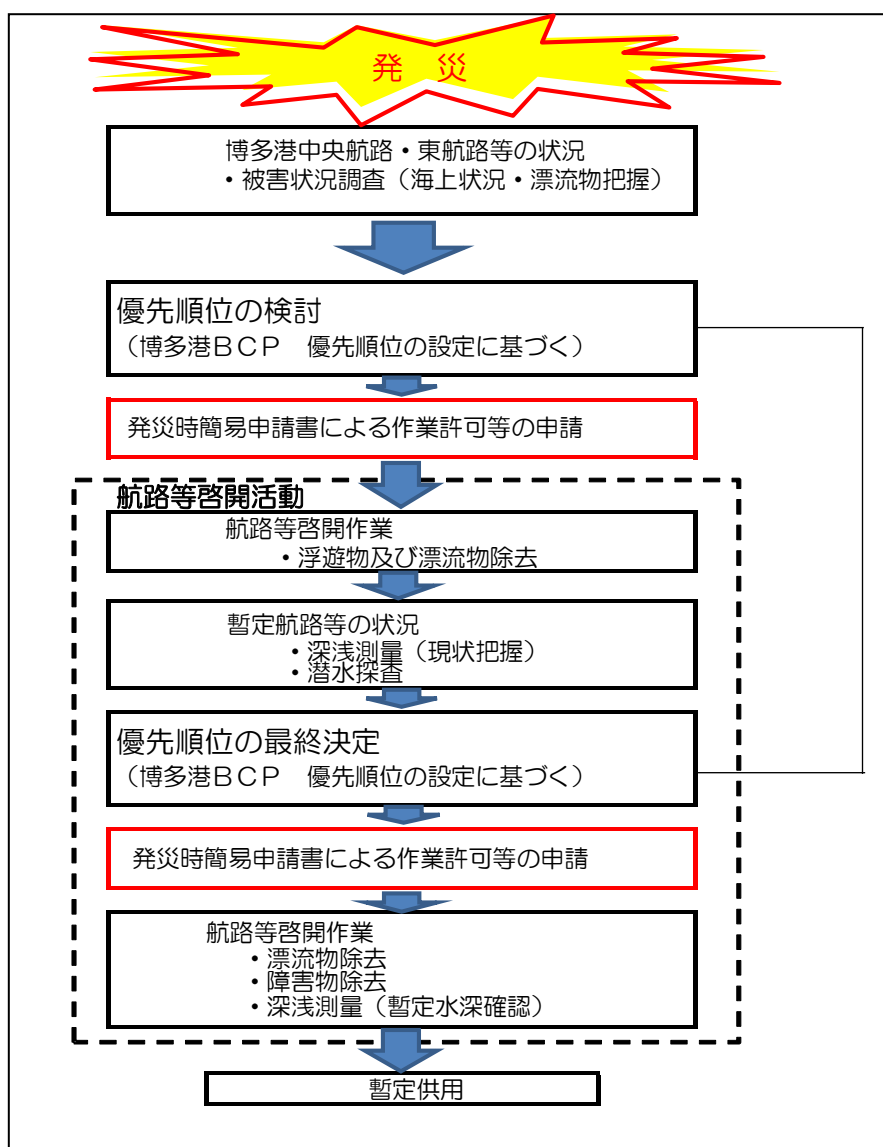


図2-3 航路啓開の手順

3. 被害状況調査計画

3-1 被害状況の把握

- ・協議会会員は、発災後に行動可能な状況となった場合、速やかに自組織及び自組織が保有または管理する施設・設備の被害状況を調査する。
- ・整備局、港湾局及び港長は、港湾区域内の係留施設や航路等の状況も調査する。特に、航路等においては、アイランドシティ地区の耐震強化岸壁に接続する水域について優先的に調査を行う。(表3-1 参照)
- ・整備局及び港湾局は、港湾施設背後の被災状況、道路被害・啓開の状況、油槽所、電力・都市ガス施設の被災状況、広域物資拠点の開設状況等について情報収集を行う。
- ・津波警報・注意報が解除されるまでは、陸上からの目視調査、電話やメール等により情報収集を行う。(航空機等)

表3-1 収集する情報

区分	項目	収集する情報	実施機関
港湾	水域施設	漂流物、沈降物、可航水域	九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所 福岡市港湾空港局 福岡海上保安部 災害協定団体等
		航路標識	福岡海上保安部
	係留施設	岸壁(前面岸壁含む)、棧橋、物揚場の損傷、使用可否	九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所 福岡市港湾空港局 災害協定団体等
	荷捌き施設	荷役機械、上屋の損傷、荷捌地の不陸・陥没・ガレキ・貨物の散乱状況等	九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所 福岡市港湾空港局
	臨港道路	臨港道路の被害、橋梁の被害、ガレキ・貨物の散乱状況等	福岡市港湾空港局 災害協定団体等

3-2 情報の共有

協議会会員の調査結果については、福岡市港湾空港局へ報告するとともに、協議会において情報共有を図ることとする。

4. 浮遊物・漂流物除去作業計画

4-1 浮遊物・漂流物除去（準備工）

- ・啓開区域における、暫定航路等の測量が安全に実施できるように、浮遊物及び漂流物（ガレキ等）の除去作業を実施する。
- ・浮遊障害物撤去の主な方法は、フォークアタッチメント付きのバックホウにより陸上から岸壁際のを掘りあげて撤去する方法や、オレンジバケットを装備した起重機船やガット船（オレンジバケットを備え自航できる船）により掘りあげする方法などがある。

（表4-1、図4-1参照）

○ 作業手順

① 被害状況調査（海上状況・漂流物把握）



② 応急公用負担権限の行使を判断



③ 優先的に啓開すべき航路等範囲及び優先順位を検討・決定する。



④ 作業（船団）態勢や作業工程を検討・決定する。



⑤ 浮遊物・漂流物の陸揚げ・仮置き・保管場所・処分方法を検討・決定する。



⑥ 関係官庁への作業許可等を申請する。



⑦ 作業従事者は③・④及び⑤の指示に従い、除去作業等を実施する。



⑧ 除去作業等の結果を報告する。

表4-1 主な浮遊（漂流）物の揚収方法

名称	主な特徴等	備考
汚濁防止膜等による囲い込み	<ul style="list-style-type: none"> 風による浮遊（漂流）物の移動を防ぐ、ないしは航路等啓開範囲から移動させるため、汚濁防止膜により囲い込む。 効率的な揚収が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災での実績あり。
起重機船等による方法	<ul style="list-style-type: none"> 押航式の起重機船やガットパージにより、オレンジバケット等で掴み揚げる。 スパッド式の場合、機動性に優れる。 比較的水深が浅い場所でも適用可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災での実績が多い。
ガット船による方法	<ul style="list-style-type: none"> ガット船により、オレンジバケット等で掴み揚げる。 比較的水深が深い場所に適する。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災での実績あり。
バックホウによる方法	<ul style="list-style-type: none"> バックホウにフォークアタッチメントを装着し、原木等を挟み揚げる。 原木の扱いとしては通常どおりで、極力価値を減少させない方法と考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災での実績あり。
清掃兼油回収船等による方法	<ul style="list-style-type: none"> 双胴船タイプで多関節クレーンを有し、機動性に優れる。 航路等啓開作業の指揮、調査及び能力に応じた有価物（原木、製材、漁具など）の回収に活用することが可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災での実績あり。

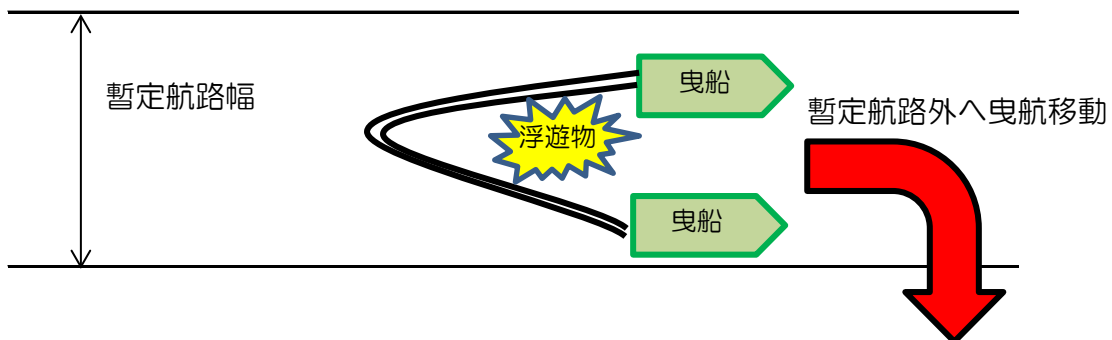


図4-1 浮遊（漂流）物の囲い込み（封じ込め工）の作業体制

4-2 留意事項

- ① 浮遊（漂流）物は、風向きによってその位置を変え、揚収作業が非効率となる場合がある。
- ② 港湾区域内では、汚濁防止膜等により囲い込んで除去する方法が有効である。
- ③ 汚濁防止膜ないしはこれに代わるものがある場合、まず浮遊（漂流）物を囲い込み、岸壁の前面や起重機船等の前面に集める。

5. 障害物除去作業計画

5-1 深浅測量（現状把握）

- 浮遊物除去後、測量機器を搭載した船舶を用い、水深や海底の異常な不陸等を調査する。
- 深浅測量（現状把握）の結果については、その測量成果（水深、残置障害物等）を情報図としてとりまとめ、啓開情報の提供等に供するとともに、異常個所については現地に浮標等を設置することで、その場所を明示する。
- 水深、海底の異常な不陸等の確認作業は、協議会会員が一体となって、それぞれの責務、投入可能勢力等に依りて、可能な範囲で取り組む。
- 最終的には博多港中央航路等の全域を調査することが望ましいが、発災後の災害対策支援を迅速に行うため、緊急物資輸送船の早期入港の観点から、航路等啓開優先順位により、海底障害物等の状況把握を進める。

5-2 障害物除去

- 深浅測量（現状把握）によって確認された障害物について、作業船等を用いてその除去を行う。
- 陸揚げした障害物については、仮置場に運搬・仮置きする。
- 港湾法第55条の3の4により、緊急輸送の用に供する船舶の交通を確保するためやむを得ない必要があるときは、港湾区域内において、船舶、船舶用品、その他の物件を使用し、収用し、又は処分することが出来る。その場合に損失を受けた者に対し、その損失を補填しなければならない。（応急公用負担権限の行使）

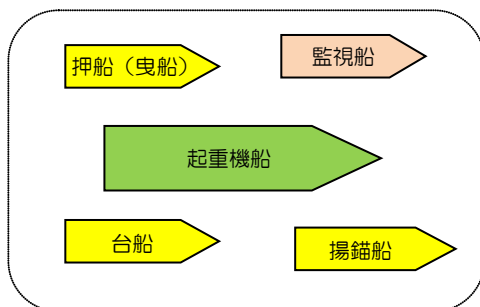
(1) 作業手順

- ⑨ 優先的に啓開すべき航路等範囲及び優先順位を検討・決定する。
↓
- ⑩ 作業（船団）態勢や作業工程を検討・決定する。
↓
- ⑪ 揚収物の陸揚げ・仮置き・保管場所・処分方法を検討・決定する。
↓
- ⑫ 関係官庁への作業許可等を申請する。
↓
- ⑬ 作業従事者は①・②及び③の指示に従い、揚収・陸揚げ作業等を実施する。
↓
- ⑭ 揚収・陸揚げ作業等の結果を報告する。

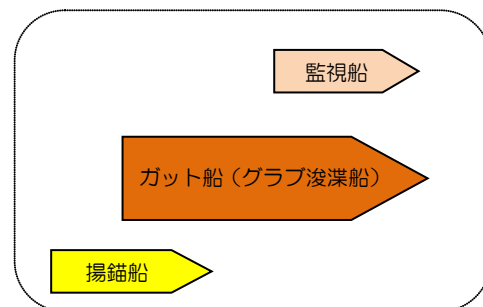
(2) 作業船団の形成

- ・啓開作業は船団単位で行う。
- ・東日本大震災での経験を踏まえると、起重機船団とガット船団の2つが想定される。

【起重機船団】



【ガット船団】



注) 代用としてクレーン付台船なども投入可能

図5-1 揚収作業において想定される船団構成

(3) 投入船団数の目安

- ・ 暫定航路等に投入する作業船団数は、暫定航路等面積をもとに検討する。
- ・ 東日本大震災での経験を踏まえた目安を、表5-1に示す。
- ・ ただし、これらの目安は、被害状況や啓開の緊急度等に応じて変わるものであることに注意が必要である。

表5-1 投入船団数の目安

項目	内容
暫定航路等面積 (被災前に検討可能)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 暫定航路等面積約500ha当たり1船団以上を用いる。 ・ 投入船団数の目安として3船団以上とする。

(4) 主な揚収作業の方法

- ・ 海底沈降物の主な揚収方法としては、起重機船（クレーン付台船）、ガット船、ガットバージ、グラブ浚渫船等を使った揚収方法が考えられる。
- ・ 最も標準的な揚収方法としては、潜水士が障害物に玉掛けし、起重機船により吊上げる方法とガット船や起重機船のオレンジバケットで障害物を掴み揚げる方法がある。(表5-2参照)

表5-2 主な沈降物の揚収方法

名称	主な特徴等	備考
起重機船等による方法 【玉掛け】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 起重機船（クレーン付台船）により玉掛けして、クレーンにて吊上げる。 ○ スパッド式の場合、機動性に優れる。 ○ 比較的水深が浅い場合でも作業可能である。 ○ 対象物件を極力保護し、価値を減少させることなく揚収可能な手法である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東日本大震災での実績が多い。
起重機船等による方法 【バケット等】	<ul style="list-style-type: none"> ・ 起重機船（クレーン付台船）により、オレンジバケット等で掴み揚げる。 ○ スパッド式の場合、機動性に優れる。 ○ 比較的水深が浅い場所でも作業可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東日本大震災での実績あり。
ガット船による方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ ガット船により、オレンジバケット等で掴み揚げる。 ○ 自船アンカーを備え、比較的機動性に優れる。 ○ 比較的水深が深い場所に適する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東日本大震災での実績あり。
ガットバージによる方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ ガットバージにより、オレンジバケット等で掴み揚げる。 ○ スパッド式の場合、機動性に優れる。 ○ 比較的水深が浅い場所でも作業可能である。 	
グラブ浚渫船による方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ グラブ浚渫船により、グラブ等で掴み揚げる。 ○ スパッド式の場合、機動性に優れる。 ○ 比較的水深が浅い場所でも作業可能である。 	

5-3 深浅測量（暫定水深確認）

障害物の除去が完了した水域について、マルチビーム音響測深機等の深浅測量機器により、深浅測量（暫定水深確認）を行い、測量成果（水深、残置障害物等）を情報図としてとりまとめ、啓開情報の提供等に供する。啓開情報の提供については、九州地方整備局、福岡市港湾空港局及び港長間で協議のうえ実施する。

5-4 供用開始の決定・通知

- 障害物の除去後、確認測量の結果を踏まえ、暫定水深・暫定航路幅等を決定し、航路啓開区域を公表する。公表については、九州地方整備局、福岡市港湾空港局及び港長間で協議のうえ実施する。
- 航路等啓開区域の利用については、港長の指示・指導により行う。
- 暫定供用開始にあたっては、九州地方整備局、福岡市港湾空港局及び港長間で十分な協議を行い決定する。（水先人へも状況に応じて情報提供を行う）

【暫定供用の考え方】

- ① 緊急物資輸送船が安全に航行・離着岸できる範囲とし、対象船舶の船型や航路等の形状、現場条件を踏まえ、関係機関（九州地方整備局、福岡市港湾空港局及び港長）により安全が確認された時点から供用始する。
- ② 緊急物資輸送のための暫定供用開始後も、引き続き航路等啓開・被災施設の応急復旧を実施する。
- ③ 暫定供用または一部供用については、関係機関（同上）が情報共有したうえで、各機関の情報媒体（HP、記者発表等）を通じて発信する。

※【正式供用について】

暫定供用海域において、現用状況回復後、改めて関係機関との協議のうえ決定する。

【岩手県釜石港の施設復旧情報の公表例】

問合せ先

国土交通省港湾局港湾防災課災害対策室
課長補佐 高橋 03-5253-8689 (直通)
海上保安庁東北地方太平洋沖地震災害対策本部
上村、中林 03-3591-6361 内 5391

国土交通省港湾局
海上保安庁
平成23年3月15日

岩手県釜石港の一部復旧について

東北地方整備局及び第二管区海上保安本部では、緊急物資の海上輸送の早期実現を図るため、岩手県釜石港の水路測量及び航路啓開活動を実施していましたが、本日、その作業が終了し、下記のとおり一部復旧しましたのでお知らせします。

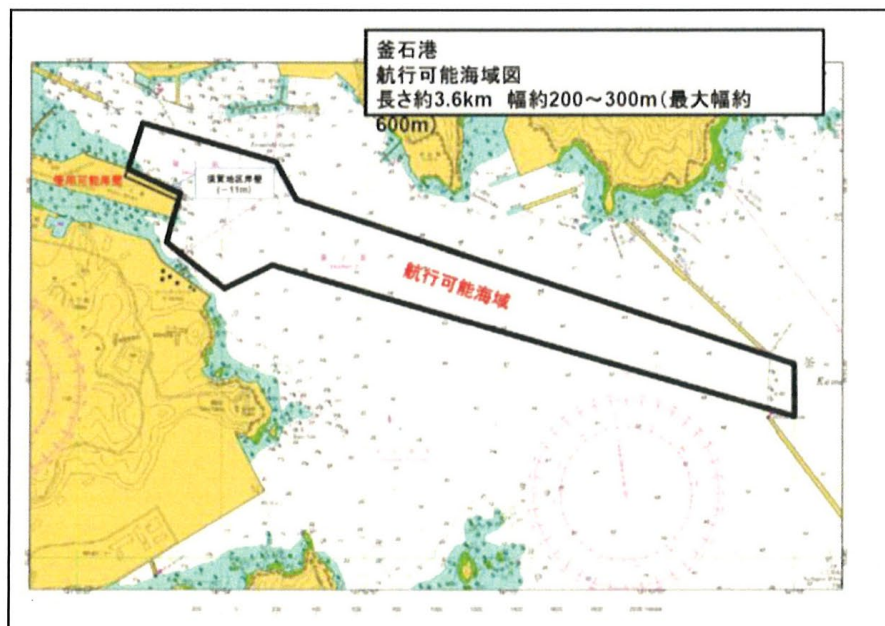
記

- 1 復旧日時
平成23年3月15日(火) 午後6時
- 2 復旧場所
須賀地区岸壁(-11.0m)
【別図参照】
- 3 対象船舶
復旧岸壁の供用については、港湾管理者が認める緊急物資輸送等に從事する船舶が対象となります。

釜石港

航行可能海域図

長さ〇〇km 幅約〇〇m 水深〇〇m



6. 応急公用負担権限の行使手続き

6-1 応急公用負担権限の考え方

- ・ 応急公用負担権限とは、非常災害時において、緊急の必要があると認められとき、他人の物件等で支障となるものを収用、処分することができる権限をいう。
- ・ 航路等啓開の揚収物に自動車、コンテナ、原木等の有価物が含まれる場合、港湾区域内においては港湾法第55の3に基づき、応急公用負担権限を行使し、撤去することができる。なお、港湾区域外においては、緊急確保航路や開発保全航路に設定されなければ応急公用負担権限を行使できない。(図6-1参照)

● 港湾法第55条の3

(非常災害の場合における土地の一時使用等)

第五十五条の三 港湾管理者は、非常災害による港湾施設に対する緊急の危険を防止するためやむを得ない必要があるときは、その現場に居る者若しくはその附近に居住する者に対し防ぎよに従事すべきことを命じ、又はその現場において、他人の土地を一時使用し、若しくは土石、竹木その他の物件を使用し、収用し、若しくは処分することができる。

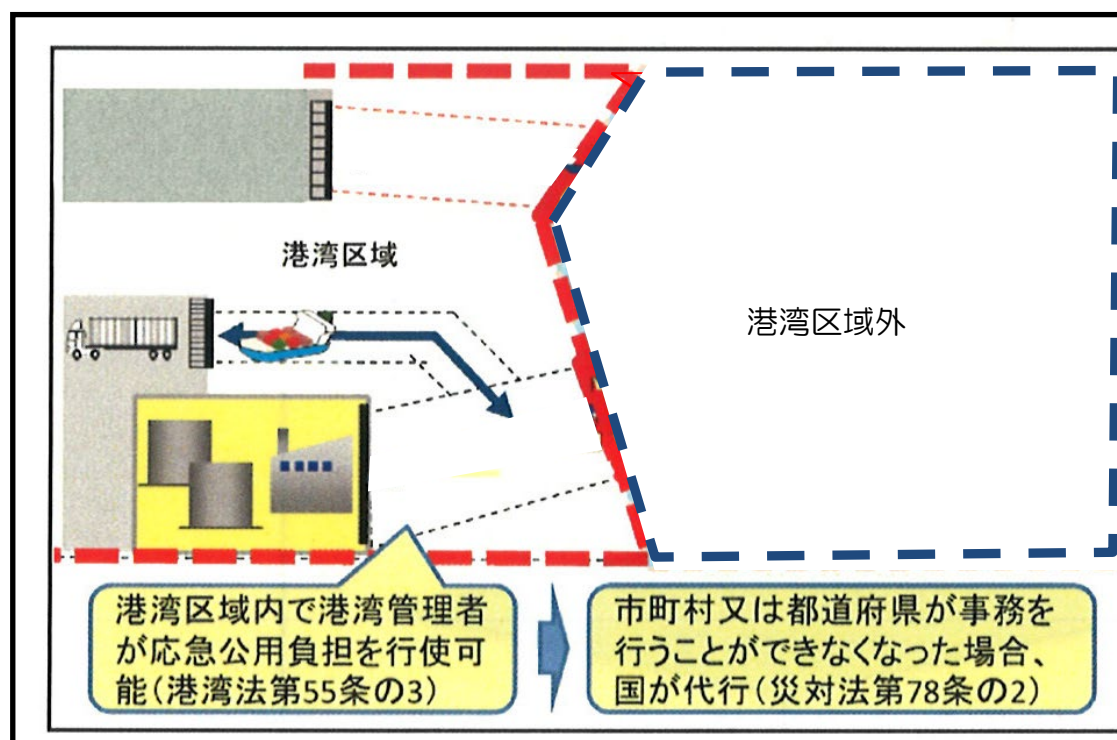


図6-1 応急公用負担権限行使の考え方

【権限行使の想定ケース】

- ① 残存価値があるとみられる原木等の材木が多数浮遊（漂流）し、その範囲が広い等の理由で汚濁防止膜による囲い込み等により仮置水域に迅速に曳航・移動することが不可能な状態であり、迅速に啓開するためにはオレンジバケットで掴むより他に方法がない。
- ② 残存価値があるとみられる（或いはその可能性がある）コンテナが多数沈没しており、玉掛けによる揚収では時間がかかる状況であり、迅速に啓開するためにはオレンジバケットで掴むより他に方法がない。また、中身が海洋汚染に繋がるものとは想定されない。
- ③ 残存価値があるとみられる（或いはその可能性がある）コンテナが折り重なって沈没しており、玉掛けによる揚収では荷崩れ等を起こして潜水土が事故に遭う恐れがある危険な状況であり、安全に揚収するためにはオレンジバケットで掴むより他に方法がない。また、中身が海洋汚染に繋がるものとは想定されない。

応急公用負担権限を
行使しない場合



ワイヤーによる吊り上げでの
揚収作業

応急公用負担権限を
行使する場合

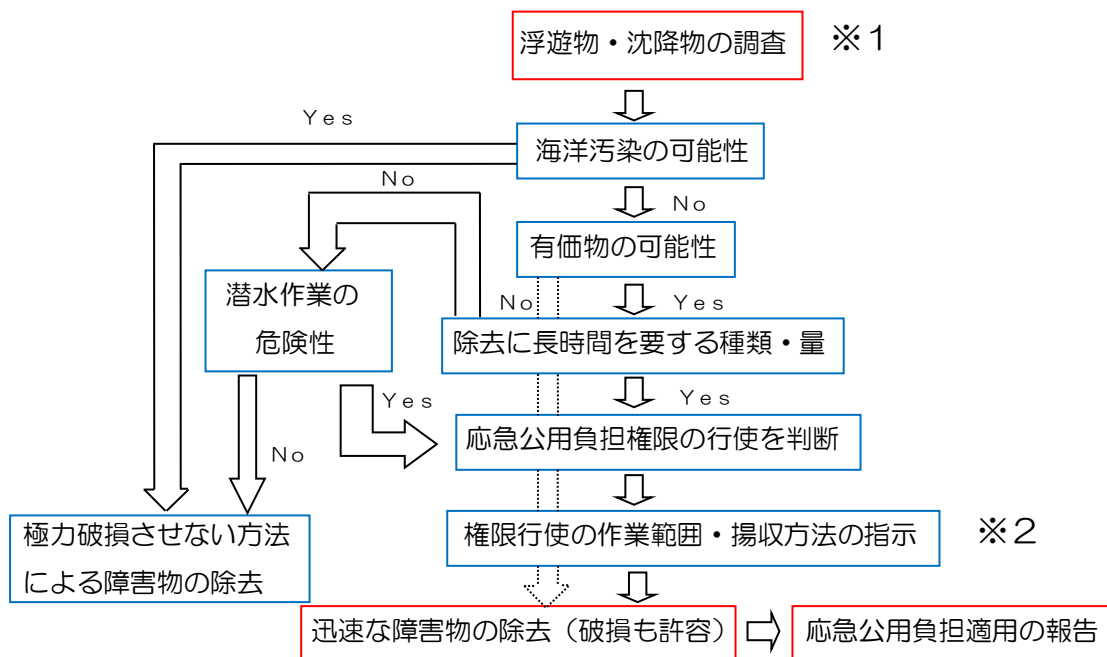


Grabバケットによる揚収
作業（揚収物が破損す
る可能性がある）

6-2 応急公用負担権限行使の手順

- ・ 応急公用負担権限を行使する場合には、浮遊物、沈降物が有価物である可能性を確認し、福岡市港湾空港局が応急公用負担権限の行使を判断し、作業を行っている災害協定団体に応急公用負担権限の行使の作業範囲、揚収方法を指示する。（図6-2参照）
- ・ 応急公用負担権限を行使し、障害物を揚収した後、災害協定団体は応急公用負担適用を福岡市港湾空港局に報告する。

※応急公用負担権限を行使するか否かの判断は、基本的に福岡市港湾空港局が行うが、災害対策基本法第78条の2で、「災害の発生により市町村及び都道府県が事務を行うことができなくなった時は、指定行政機関又は指定地方行政機関の長(国土交通大臣又は地方整備局長も該当)が、応急措置を代わって実施しなければならない」となっており、博多港湾・空港整備事務所が応急公用負担権限行使の判断を代行することもありうる。



福岡市港湾空港局が実施する内容

災害協定団体が実施する内容

※1) 必要に応じて福岡市港湾空港局が現場にて立合い確認を行う。

※2) 実施可能な揚収方法については災害協定団体と協議を行い、決定する。

図6-2 応急公用負担権限行使の判断フロー

7. 揚収物仮置

7-1 揚収物仮置想定箇所

- 航路等啓開作業で発生した揚収物の仮置きについては、東浜心頭地区、香椎パークポート地区を候補地とする。仮置箇所の決定については、揚収物やヤードの空き状況、作業場所等を考慮し、関係機関と協議のうえ決定する。
- その後、集約し速やかに場外搬出することとする。



図7-1 東浜心頭地区 揚収物仮置予定箇所



図7-2 香椎パークポート地区 揚収物仮置予定箇所

8. その他

8-1 参考資料

- (1) 「大規模地震・津波等災害時における緊急支援物資輸送等のための航路啓開活動に関する申し合わせ（平成25年12月20日：九州地方整備局長・第七管区海上保安本部長）」
- (2) 「大規模地震・津波等災害時における緊急支援物資輸送等のための航路啓開活動要領～速やかに海上ルートを拓くために～（平成26年12月5日：九州地方整備局港湾空港部長・第七管区海上保安本部交通部長）」

※個別情報に関する内容等は省略する。