LETTER OF PORT

港のたより

（一社）寒地港湾技術研究センター
COLD REGION PORT AND HARBOR ENGINEERING RESEARCH CENTER

トドマツ材の輸出（提供：留萌開発建設部）

Contents

港湾ニュース
十勝港港湾計画の軽易な変更と南洋材輸入について …… 2
「北方海域技術研究会 平成26年度 技術研究発表会」を開催しました …… 3
新たな地域ビジネスと農産物の販路拡大に向けて～地域づくり勉強会～ …… 4
第53回北海道開発局空港技術研究会議の開催 …… 5
『ひがし北海道の物流を考えるシンポジウム～道東3圏域の連携強化による発展を目指して～』 …… 6
「北海道『北極海航路』調査研究会」の開催 …… 9
第1回北海道太平洋側港湾 BCP 策定検討会の開催 …… 10

シリーズ
地域での「みなとオアシス」の取り組みについて vol. 3 …… 11

センター通信
「廣井勇工学博士　論集を読む」の発刊について …… 13
「第4回 CPC 交流セミナー」を開催 …… 13
第1回技術委員会の開催について …… 14
第2回常任委員会の開催について …… 14
メールアドレス登録へのご協力のお願い …… 15

お知らせ
「積雪寒冷地港湾の地域振興のための助成に関する募集」のご案内（予告） …… 15
「平成27年度定時総会」開催のご案内（予告） …… 16

vol. 112
2015.3.30

NEWS 港湾ニュース

十勝港港湾計画の軽易な変更と南洋材輸入について

広尾町 港湾課

十勝港では、釧路港において木材を取り扱っている企業から、釧路港の貯木水面の廃止決定に伴い、事業継続のため、十勝港の水面利用に関する要望を受け、木材取扱企業と港湾管理者である広尾町との協議の結果、十勝港北地区を南洋材の貯木拠点として利用することで合意が図られました。

この合意を受け、変更内容が軽易な変更となることを関係機関に確認した後、広尾町では、木材取扱企業の水面貯木利用計画を踏まえ、物揚場や水面整理場及び水面貯木場など必要な施設の規模や配置について検討を行い、計画案を策定しました。

新たに策定した計画案については、広尾海上保安署や北海道開発局、十勝総合振興局などの関係機関との調整を行い、平成 26 年 10 月の広尾町地方港湾審議会にて原案どおり妥当との答申を受け、告示を行いました。

十勝港北地区に新たに整備された水面貯木場において、平成 26 年 11 月 7 日から南洋材の受け入れを開始し、第 1 船としてマレーシアから入港した貨物船には約 7,400m^3 の南洋材が積まれ陸揚げされました。陸揚げ作業は船のクレーン、陸上の重機にて行われ、岸壁背後の用地に一時保管され、貨物船が出港した後に、南洋材は重機で岸壁前面の海面に投下され、地元の海運業者の作業員が、“ハヤスケ”と呼ばれる道具を用いて筏を組み上げ、タグボートにて水面貯木場へ搬入されます。

南洋材の取扱いは、年間約 3 万 m^3 を計画し、水面貯木場からは必要分を陸上クレーンで荷揚げ後、トレーラートラックで毎日白糠町にある合板加工工場に陸送をしております。

今回十勝港に進出した木材取扱企業は、合板製造で国内トップシェアを誇っていますが、近年は輸出国の規制や価格の高騰により、南洋材を取り巻く状況は厳しくなっていることから、今回の水面貯木関連施設の整備により輸送コストの削減など、企業の産業競争力の強化が図られること、また、十勝港での新たな取り扱い貨物として継続的に利用されることを期待しています。

貯木水面位置

木材陸揚状況

筏組上げ状況

「北方海域技術研究会　平成26年度　技術研究発表会」を開催しました

独立行政法人 寒地土木研究所 寒冷沿岸域チーム 水産土木チーム

2015年1月9日に当研究所講堂において、「北方海域技術研究会　平成26年度　技術研究発表会」(主催:日本技術士会北海道本部北方海域技術研究委員会、寒地土木研究所）を開催しました。本研究発表会は、港湾・水産関係技術者の技術力向上をめざして、毎年開催しており、技術者同士の交流の場としても貴重な機会となっています。日本技術士会北海道本部と当研究所は2011年11月に「連携・協力協定」を締結しており、連携行事の一環でもあります。

当研究所水産土木チームの佐藤主任研究員は「北海道南西日本海沿岸の磯焼け対策としてのコンブのロープ養殖について」と題して、生分解性素材を用いた海藻育成と藻食性動物への給餌手法などについて講演しました。また、寒冷沿岸域チームの森研究員は「防波堤港内消波工の耐津波安定性について」と題し、越流洗掘型の津波による被災パターンに対する港内消波工の機能や安定照査法などについて講演を行いました。

他機関からは、北日本港湾コンサルタント株式会社の佐藤典之氏が「防波堤の信頼性設計における波浪特性と期待滑動量」と題して、波力分布や滑動量分布は平均的にはモンテカルロシミュレーションを用いて推定が可能となることなどについて講演されました。

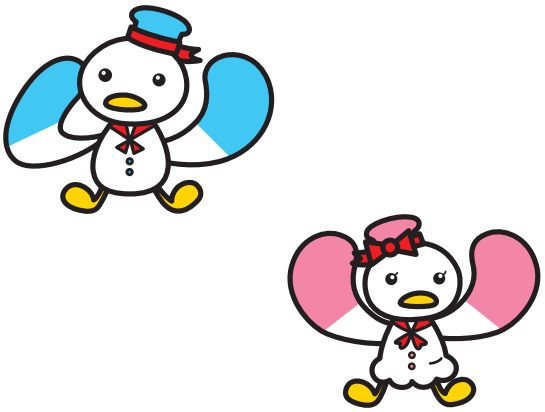
また、北海道立総合研究機構　環境・地質研究本部地質研究所の仁科健二氏は「地層から解き明かす過去の津波履歴」と題して、ボーリング資料を利用した古津波の規模と履歴などについて講演されました。

各講演とも興味深い内容であり、会場では活発な質疑が交わされ、この発表会への関心の高さが感じられました。今回の研究発表会には北海道開発局、寒地土木研究所、民間企業等から約60名の参加がありました。主催者の一員として、ここに記して謝意を表する次第です。

佐藤典之氏の講演

仁科健二氏の講演

会場の様子



新たな地域ビジネスと農産物の販路拡大に向けて
～地域づくり勉強会～

稚内開発建設部 地域振興対策室

稚内開発建設部では、平成26年12月18日と平成27年2月16日の2回にわたり、道北地域における物流とサハリン州との交易をテーマに「地域づくり勉強会」を開催しました。

第1回目の勉強会では、稚内市サハリン課の三谷将主査が交流について、㈱ホクユーストアーの吉川勝代表取締役が物流について、それぞれ現状と課題を説明しました。その後、留萌及び稚内開発建設部からの情報提供も踏まえ意見を交わしました。

第2回目の勉強会では、旭川市経済交流課の住吉俊彦主査がユジノサハリンスクでの道北物産展の概要を説明。また、ユジノサハリンスクとウラジオストクに勤務経験がある稚内道路事務所の鈴木芳朗第1工務係長、稚内港湾事務所の吉田勝則計画係長が現地の商品ニーズ等について、それぞれ説明しました。その後、旭川及び網走開発建設部からの情報提供も踏まえ意見を交わしました。2回の勉強会をとおして、参加者の皆さんと課題を共有し、今後の取組に繋げることとしました。

●サハリンには世界中の物が溢れている。ニーズの掘り起こしが必要。

稚内市サハリン課三谷将主査からは、稚内市とサハリン州との交易の歴史、民間レベルの文化・スポーツ交流等について説明があり、定期航路が交流の輪を広げ、その交流が経済交流に繋がった。この航路がなければ交流も生まれなかったと報告されました。

また、サハリン州には世界中からあらゆる商品が運ばれ、既に物で溢れている。新たにビジネスを展開していくためには、現地を訪れ肌で感じ、新たなニーズの掘り起こしをしていく必要があると提案されました。

●サハリンにはキャパシティがある。『民』は、多少のリスクがあってもチャレンジし続けよう。

サハリン交易の第一人者である㈱ホクユーストアーの吉川勝代表取締役からは、サハリン州にはキャパシティがある。旭川産の「りんご」は韓国産の2倍の価格でも完売している事例をあげ、工夫次第では販路拡大の要素があると報告されました。

「ユジノサハリンスク道北物産展」については、今後のビジネスに繋げることが目的。ゴールではなくスタートという認識で取り組む必要があると指摘。

「稚内・コルサコフ間定期航路」の存続については、「何を運ぶための航路」かという目的を明確にすべき。食材や消費財など生活物資を運ぶことも柱の一つになる。「民」は、多少のリスクがあっても商売にチャレンジするという気概を持ち、物を運ぶ努力をしようと提案されました。

●サハリンは、魅力あるマーケット！！物流の拡大が課題。

旭川市経済交流課 住吉俊彦主査からは、平成26年9月に道北地域の9市が参加した「ユジノサハリンスク道北物産展2014」は会場には約2万人が来場、葉物野菜などの生鮮品の人気が高く、約430万円の売り上げ(当時のレート)があったことなどが紹介されました。今後、物流をいかに拡大するかが課題であり、今年も9月の開催に向けて準備を進めていると報告されました。

意見交換では、地域が元気になる手段として「定期航路」があり、そのためにはベースカーゴを確立すること、サハリン州のニーズを掘り起こすことが課題として明らかになりました。

●北海道農産物の新たな海外販路に向けて…

サハリン州への物資は、そのほとんどがウラジオストクから運ばれています。その中で中国産等の野菜や果実は品質・安全性等に不安があり、一方で、安全、安心な日本製品や食品に対しては人気が高いことが報告されています。

サハリン州は、人口約 49.5 万人で商圏規模としては小さいですが、平均収入がロシア全体の平均収入の 1.6 倍程度の高い水準にあります。また、多くが親日家であり、北海道農産物の新たな海外販路となり得る可能性を持つ地域です。

稚内開発建設部では、今後も道北地域の関係機関と連携しながら、サハリン州との交流拡大、新規販路開拓に向け、この勉強会を続けてまいります。

第 53 回北海道開発局空港技術研究会議の開催

北海道開発局 港湾空港部 空港課

平成 26 年 12 月 3 日に札幌第 1 合同庁舎 2 階講堂にて第 53 回北海道開発局空港技術研究会議を開催し、およそ 100 名の参加がありました。

本会議は、空港整備に携わる担当者の技術の研鑽など図る目的として毎年開催されており、発表者及び聴講者は空港管理者（国・自治体）、建設業社、建設コンサルタントなどの方々に聴講していただきました。

開催にあたり、北海道開発局川合港湾空港部長から、北海道の国際線旅客の利用はアジア地域からの北海道観光が大変好調で、特に冬期においても観光客が多くなってきており、冬期運航のサービスレベルを向上するため、今後寒冷地空港の技術に力を入れて行きたいとの挨拶で始まりました。

はじめに「寒冷地における舗装体の健全度評価に関する一検討」（独立行政法人土木研究所寒地土木研究所安倍主任研究員）、「航空輸送が地域医療に果たす役割に関する実態調査の結果について」（国土技術政策総合研究所波多野国際海事分析官）、「旭川空港エプロン改良工事について」（旭川市宮森主任）、特別講演として「エアラインにおける冬期オペレーション」（全日本空輸㈱ラインサポートチーム大瀧様）、「釧路空港高盛土の安定解析について」（釧路開発建設部大水係長）「成田空港における手荷物取扱施設の現状と今後の展望について」（成田国際空港㈱片岡副主幹）、最後に「関西国際空港の運用状況と第 3 ターミナル計画等について」（新関西国際空港㈱江村次長）に発表していただきました。

発表していただいた内容について積極的な質疑があり、聴講者の方々の関心の高さが伺え、また、参加者から今後も本会議を継続して欲しい、次回の講演して欲しい内容などの多くのお声などもあり、本会議の重要性を感じております。

お忙しい中、本研究会議で発表していただいた皆様ならびに聴講にお越しいただいた皆様に感謝申しあげます。

発表の様子

特別講演の様子

『ひがし北海道の物流を考えるシンポジウム ～道東３圏域の連携強化による発展を目指して～』

釧路開発建設部 地域振興対策室

ひがし北海道３圏域（釧路・根室、十勝、オホーツク）は、広大な土地を有し、それぞれの土壌や気象の条件を生かして、地域ごとに特色のある農業や水産業が営まれています。これらの１次産品は、全国各地に様々な方法で移出されていますが､近年の燃料費高騰、トラック運転者の労働時間の厳格化､荷物の小口化等、陸上輸送は大きな転換点を迎えています。一方、道東自動車道白糠 IC の開通や、釧路港における国際バルク戦略港湾プロジェクトの新規着工など物流ネットワーク整備も進んできています。

このため、釧路開発建設部、帯広開発建設部、網走開発建設部が共催して、物流の視点による地域経済の活性化について情報を発信するとともに、各界の有識者をパネリストとしてお迎えし、物流における東北海道の広域連携戦略について議論するシンポジウムを開催しました。

はじめに主催者として、釧路開発建設部の數土部長から、３開発建設部では、平成 23 年度から『観光・物流・防災』をテーマに道東地域の連携・協力について勉強会を重ね、昨年３月には網走において、観光をテーマにシンポジウムを開催したことや、本シンポジウムが物流を通した３圏域の連携強化と地域振興に役立つことを祈念して挨拶がありました。

釧路開発建設部　數土部長の開会挨拶と会場の様子

基調講演は、北海道大学公共政策大学院特任教授の小磯修二先生をお迎えし、『物流の視点から東北海道の活性化戦略を考える』と題しまして、ご講演をいただきました。講演の最初には道東３圏域連携の意義について、日本全体での経済政策の効果はかなりの手応えを感じたが、地域によって格差が生まれており、この格差がある地方への政策展開が必要で、これまでは３つの圏域が個別に議論してきたことが、人口減少によって、道東地域全体で連携して進めていくべきことを見極めることの重要性を述べられました。今回のテーマである物流については、地域経済の発展という視点から考えると、経済活動はモノやサービスのやりとりだが、必ず生産と消費の間に距離という隔たりがあって、この隔たりを埋めるために物流の役割は大変重要な要素となっていること、人口減少によって消費投資の機会が減少して、需要も減少してしまうため、外から需要を取り込むために、地域の食品の付加価値を高めて販売し、観光客を呼び込む必要があり、物流機能の強化が経済活性化に大きく関わっているとのお話がありました。

東北海道における物流の現状については、「釧路港は国際バルク戦略港湾の指定は受けましたが、現実には苫小牧港への港湾貨物の集中は加速しており、航空貨物についても地方空港の機材が小型化されて、新千歳空港に集約されてきています。このため、３圏域がそれぞれ個別に道央圏との結びつきを強くしていますが、３圏域相互の経済的な繋がりは比較的弱い構造となっています。しかし、道央圏との距離がある東北海道地域は輸送コストの面で不利となっていて、トラック運転手の労務規定の厳格化により、長距離輸送ができなくなるなどの陸上輸送への支障が出てきています。また、北海道新幹線の「新函館北斗」開業によって、道東地域にも鉄道貨物輸送への大きな影響が出てきます。これらの現状から得られる懸念として、道東地域は食料の生産拠点でありながら、人口減少が進んでいて、その人口減少は産業の担い手不足や消費の縮小をもたらし、産業の停滞が生じ、さらなる人口減少をもたらすという負のスパイラルに陥ってしまう」とのことでした。

最後に東北海道における物流戦略の構築へ向けて、３つの視点を整理されました。一つ目が、道東で発生する貨物を道東圏から道外へ直接移･輸出するために、道央から道東へ物流機能をシフトしていくこと。二つ目が、そのための高速交通ネットワークの整備とともに、貯蔵施設、物流センター、加工センター等の物流の平準化に寄与する取組が必要なこと。三つ目が､バッ

クアップ拠点の構築として、民間を中心にBCPやBCMといったリスク分散のための取組について、道東地域でどう受け止めていくかという視点も重要とお話になりました。

北大公共政策大学院の小磯先生による基調講演

パネルディスカッションは、引き続き小磯先生がコーディネーターを務め、パネリストとして、十勝地区トラック協会会長の沢本輝之氏、オホーツク商工会議所協議会会長の永田正記氏、浜中町農業協同組合代表理事組合長の石橋榮紀氏、北海道開発局港湾空港部部長の川合紀章氏の５名が参加して『物流における東北海道の広域連携戦略』と題して討論されました。

最初にそれぞれの立場から、東北海道の物流の現状と課題についてお話をしてもらいました。

沢本会長からはトラック業界について、「今はボタン一つでモノもお金も送れるが、実際に手元まで届けるのは、運送業者にしかできないことで、確実に届けるためには、ドライバーの給料を確保して、トラックも荷物を傷めないために、サスペンションの良いものを導入するなど、荷主さんの理解を得て最低限度やっていける運賃をいただくために信頼関係を一番大事にしている」とのことでした。

十勝地区トラック協会の沢本会長

永田会長からは、「道東地域は食料生産供給基地に位置づけられながら、インフラが脆弱で、地域連携も希薄であると感じており、釧路・十勝・オホーツクの連携をどうやって取っていくか非常に重要な問題です。また、４年前にタマネギ列車の存続について問題になりましたが、自身もJR貨物に要望に行き、何とか継続することで決着しましたが、列車の輸送能力には限界があり、トラックによる輸送も行われて、その他にも水産物の輸送や電子部品メーカーの部品材料の輸送などもトラックを利用していることから、高規格道路の整備は大きな効果が期待できる」とのことでした。

オホーツク商工会議所協議会の永田会長

次に石橋組合長からは、「釧根地域は酪農が盛んですが、ここ３～４年は酪農家や乳牛の数、生乳生産量が減って基盤が弱体化していることが地域の最大の課題です。また、釧路・根室間の幹線道路は国道44号一本だけで、この道路を産業・生活・観光道路として使っているのは大変厳しく、凍結路面で運転が不慣れな人が時速30kmで走っていると、後ろを走る車全てに遅れが出て、大きな損失になります。このため、基幹となる道路網をしっかり整備しないと地域の物流が滞ってしまう可能性があります」とのことでした。

最後に川合部長からは、「道東地域では生乳を除く農産品のかなりの量を、苫小牧港湾や新千歳空港までトラック輸送してから移出されていて、トラックを長距離走らせることからコスト高になっています。しかし、道東は貨物が出来秋に集中していて通年で見ると航路を維持するだけの需要が無いため、航路の新設や航空機の大型化をすることができない状況になっています。また、トラック運転手の労務規定の厳格化により長距離運転が厳しくなり、このままでは、空路、陸路、海路のどれも道東から農産品を運べなくなってしまう恐れがある」とのことでした。

北海道開発局港湾空港部の川合部長

次に、小磯先生から各パネリストへ道東の厳しい状況を踏まえて、今後どのような方向で進むべきかについて、意見を伺いました。

川合部長は、「道東の農産物の輸送は出来秋に集中しすぎているため、東京・大阪で買い叩かれてしまっています。新たな流通型食料備蓄倉庫をつくり保管することで、出荷調整して高い価格で売ることや、水産物についても冷凍技術の進歩によって保存することが可能となっています。輸送量の平準化をすることで、フェリーの航路、大型航空路の運営の可能性が出てくるため、3圏域が連携して一定の輸送量を集めるために、道東のネットワークづくりが必要」とのことでした。

石橋組合長は、「道東における農水産物の加工技術を上げることも必要で、釧路では窒素水にて生鮮のまま発送する技術も出てきています。共同輸送についても顧客の情報等企業秘密もあることから、東京の配送拠点までを共同で運ぶシステムを考えるべき」とのことでした。

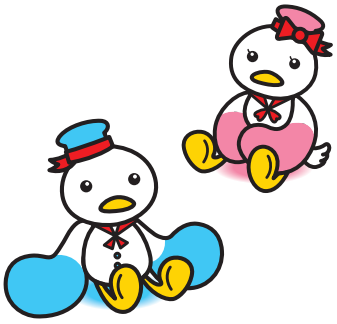
浜中町農業共同組合の石橋組合長

永田会長は、「オホーツクにある6つの商工会議所の包括連携をしようと動いていて、お互いの良いところを生かして効果が上がるような仕組み作りを考えており、これは、物流の話でも同様で、道東が酪農、漁業、農業で結束すれば、量を確保できる可能性が十分にある」とのことでした。

沢本会長は、「釧路から本州に農産品を運ぶ時に、釧路港では船の出航時間が合わないため、苫小牧港まで運ぶこともあります。この時は日勝峠を通って長距離を走ることになるため、商品が傷むこともあります。せめて釧路港からもう1、2便貨物船が増えてほしいと思う」とのことでした。

さらに3圏域が連携して取り組んでいくために、大切なことは何かを伺いました。パネリストからは、「出来秋に出荷した後の帰り荷として、生活物資など道東向けに集められるよう連携をすることが必要です」「環境問題を考えると、トラックから鉄道や海運に切り替えるモーダルシフトを国全体で考える必要があります。」「オホーツクには紋別もあり、ここは鉄道が無く医者も足りない、三次医療が可能な北見市内に救急の一つの目安である1時間以内に行けるように、高速道路をしっかりと整備してほしい」「農業や運送業は、国を支えていく大切な産業であるため、誇りを持って職業に就くためにも、きちんと評価をしてほしい」など、色々な意見が出されました。

最後に小磯先生からは、「札幌一極集中の中で、他の地域がどう連携していくのかが北海道にとっても大きなテーマとなります。それぞれの地域の持ち味を生かし、競争もしながら、本日のような場で問題・課題を提起しつつ共有していくことで、具体策が出てくると思います。このシンポジウムが開発建設部の連携によるものだけでは無く、色々な展開のきっかけになればと思います」と述べられて、シンポジウムが終了しました。



「北海道『北極海航路』調査研究会」の開催

北海道総合政策部交通政策局物流港湾室 主査　山下　香

研究会の様子

平成27年2月4日（水）、道は行政機関・研究機関・港湾関係者で構成する「北海道『北極海航路』調査研究会」を札幌市内で開催しました。

国土交通省
藤原専門官

北日本港湾コンサルタント㈱
大塚部長

研究会の前半では、2014年シーズンの利用実績など北極海航路の最新情報について講演をいただきました。

まず、国土交通省で北極海航路に関する施策を担当する総合政策局海洋政策課の藤原専門官から、北極海航路に関する動向について説明がありました。主な内容として、北極海航路の2国間の国際貨物輸送実績について2014年シーズンは1隻であり、2013年シーズンの18隻と比較して急減したこと。また、その減少要因として、海外の有識者の意見では、中国の鉄鉱石需要の低下、船舶燃料価格や原油価格の下落、ロシアの政治的要因が影響したとの見方が多いことについて触れられました。

続いて、これまで数多くの北極海航路関連の業務を担当され、様々な成果を取りまとめられている北日本港湾コンサルタント㈱の大塚企画部長から、2014年シーズンの国際貨物輸送が減少した要因について、海上輸送価格市場や鉄鉱石市場の推移など具体的なデータを交え詳細な追加説明がありました。また、北海道の関わりにおける今後の展望として、コンテナはまだかなり先の話であり、様々なバルク貨物の可能性を探る必要があるとの考えが示されました。

㈱寒地土木研究所
池田所長

稚内市
鈴木参事兼港湾課長

紋別市
佐藤参事

後半の北極海航路に関する話題提供では、昨年6月に外務省が主催した「北極圏開発調査団」に参加した㈱土木研究所　寒地土木研究所の池田所長から報告があり、フィンランドが北極圏の開発を国家戦略の柱として位置付け、北極海航路を含む北極圏の開発に積極的に取り組んでいる状況などの紹介がありました。

さらに、前半の講演とは視点を変えて、道内の港湾や地域の視点から、北極海航路への期待についてお二人の港湾管理者から話題提供をいただきました。

稚内市建設産業部の鈴木参事兼港湾課長は、北極海航路からアジアに向かう船舶の多くが宗谷海峡を通過している点に注目し、海峡に面する稚内港が、北極海航路に関する油防除、船舶修理、クルーチェンジ・補給、調査研究などの拠点なることに期待しており、一つでも実現できるよう頑張りたいと述べました。

続いて、紋別市産業部産業振興・企業誘致担当の佐藤参事は、北極海航路での氷海中の航行には、通常海域とは大きく異なる知識や経験が必要であることから、流氷が押し寄せる紋別は、氷海航行技術に関する訓練フィールドとして好適であるため、国の船員養成の取組に注目していると述べました。

本研究会には、様々な分野から約50名の参加がありましたが、参加者にとって北極海航路の最新情報を共有できる良い機会になったと思います。道では、北極海航路の玄関口という地理的優位性を有する道内各港において、航路の活用に向けた取組が一層進むことを期待しており、今後も本研究会を定期的に開催していきたいと考えています。

第１回北海道太平洋側港湾 BCP 策定検討会の開催

北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課

北海道太平洋側港湾は、北海道の国際拠点港湾及び重点港湾が集中しており、北海道における産業・物流拠点として重要な役割を担っています。

東日本大震災後の平成 24 年、北海道庁は「太平洋沿岸の見直し」報告書※において、北海道太平洋沿岸における最大クラスを想定した津波浸水予測図を作成しました。

それによると、北海道太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾では、いずれの港湾でも浸水域が港湾と背後地域に及び、特に道東の港湾においては、10m 以上の浸水深が予測されています。

このように北海道太平洋側において、大規模地震・津波が発生すると、広域かつ甚大な被害が想定され、北海道及び我が国の産業・経済・生活へ大きな影響を与えることになります。

また、広域かつ甚大な被害が発生した場合、個々の港湾の事業継続計画（個別港湾 BCP）で対応することは困難であり、北海道太平洋側港湾が連携して対応する必要があります。

このため、北海道開発局は災害時における港湾物流機能の継続もしくは早期回復のため、北海道庁、港湾管理者、埋立浚渫協会等、関係機関が連携・協働して取り組む、共通の行動計画の策定を目的とした「北海道太平洋側港湾 BCP 策定検討会」（座長：岸邦宏北海道大学工学院准教授）を組織し、平成 26 年度～平成 27 年度で検討することとしました。

なお、本検討では、太平洋側に位置する函館港、室蘭港、苫小牧港、十勝港、釧路港、根室港の 6 港湾を対象としています。

平成 27 年 2 月 16 日、札幌市の「セントラル札幌北ビル」で第 1 回検討会を開催しました。

最初に岸座長から、道内の港湾における BCP 策定状況にふれた上で、「各港湾における横の連携は重要ではある。しかし、横の連携は言うが易し、行うは難しと言われるが、まずは考え方を整理し、策定後の訓練などを通じて、長期的なスパンでの検討が必要」と述べられた上で、「良質な BCP の策定に向けた議論を」と呼びかけられました。

引き続き、事務局から「本計画の役割と基本方針」、「対象となる地震・津波」、「被害想定と背後地域への影響」、「港湾物流機能継続のための目標・方針」について提示しました。

委員からは、「今後、各港湾で検討される個別港湾 BCP と広域港湾 BCP との整合性はどうするのか」「航路啓開における作業船団の考え方や航路啓開作業にあたる人々の補給や休憩についてはどうするのか」「多様な被害が想定されるため、計画にこだわらず臨機応変に対応することが大事」などや、東日本大震災での実例を踏まえた意見なども出されました。

次回以降の検討会では、第 1 回検討会でいただいた意見を踏まえて、港湾物流機能継続のための行動計画についての検討も進め、平成 27 年度中を目標に「北海道太平洋側港湾 BCP」を策定する予定です。

※北海道に津波被害をもたらす想定地震の再検討のためのワーキンググループ「太平洋沿岸の見直し」報告書、H24.6.28（北海道防災会議　地震火山対策部会　地震専門委員会）

岸座長からの挨拶

検討会の状況の様子