

令和6年能登半島地震への対応

～被災地の復旧・復興と災害対応力の強化に向けて～

令和6年11月

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室長
工藤 健一

1 地震の概要

2 被害の概要(人的被害、主要インフラ等)

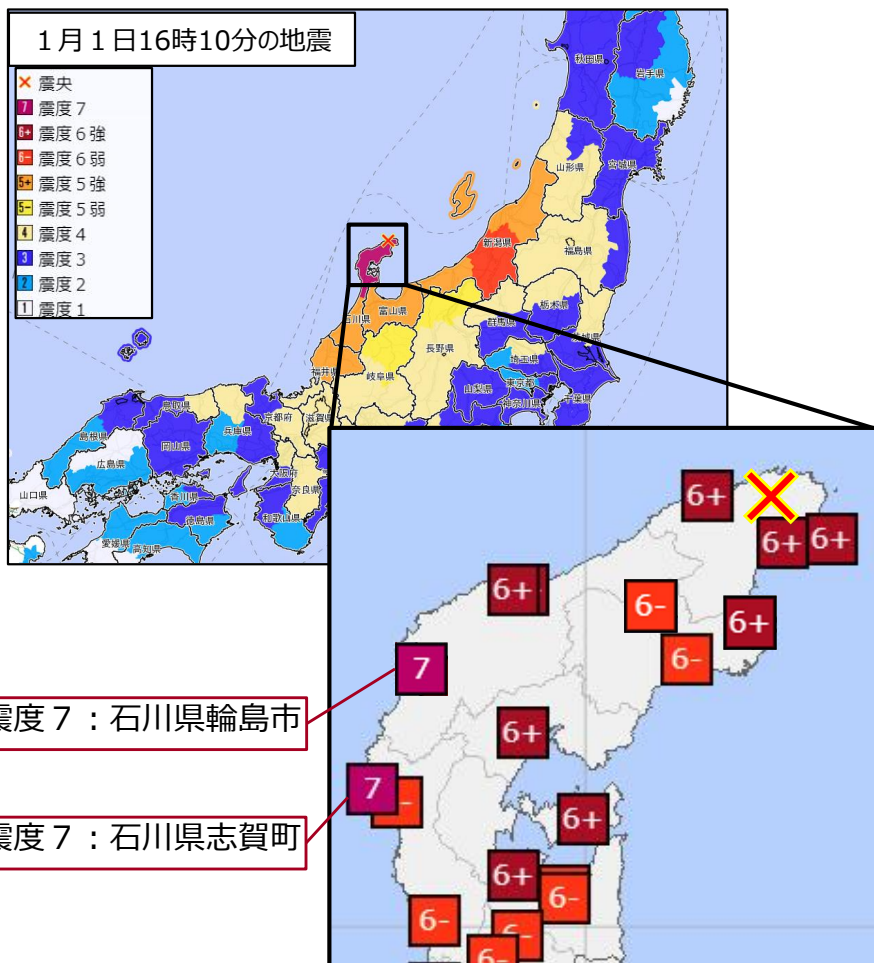
3 みなとの復旧・復興に向けて

4 能登半島地震を踏まえた災害対応力の強化

1 地震の概要

- 令和6年(2024年)1月1日16時10分にマグニチュード(M)7.6、深さ16kmの地震が発生し、石川県輪島市(わじまし)、志賀町(しかまち)で震度7を観測したほか、北海道から九州地方にかけて震度6強～1を観測。
- この地震により石川県能登に対して大津波警報を、山形県から兵庫県北部を中心に津波警報を発表し、警戒を呼びかけ。
- 気象庁では、1月1日のM7.6の地震及び令和2年(2020年)12月以降の一連の地震活動について、その名称を「令和6年能登半島地震」と定めた。

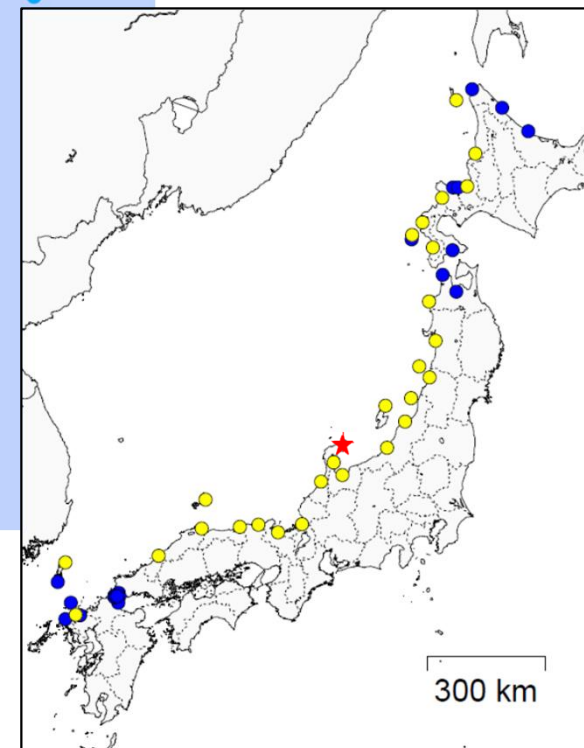
■ 震度分布図



■ 津波警報等発表状況 (1月1日16時22分発表)

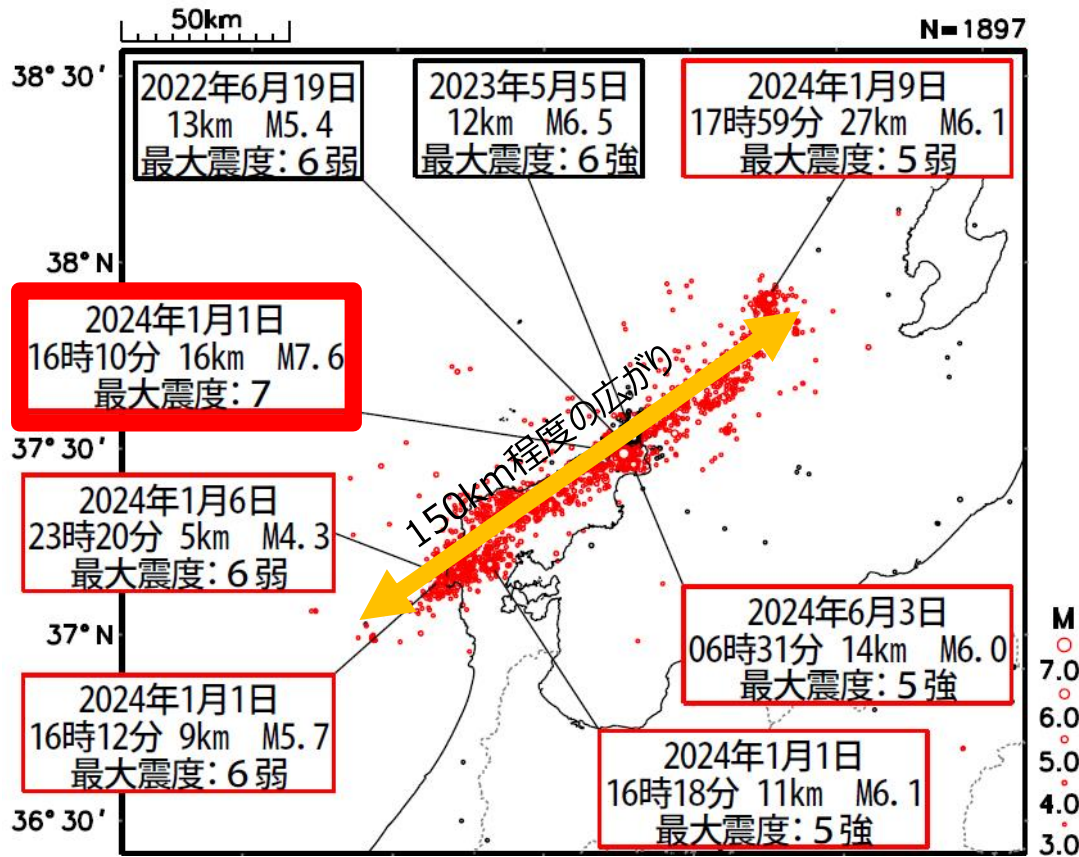


■ 津波の観測状況



- 1月1日に発生したM7.6（最大震度7）の地震の震源域では、地震活動が低下してきているものの、M7.6の地震の発生前と比較すると地震活動は依然として活発。
- 2020年12月以降の一連の地震活動は当分の間続くと考えられ、M7.6の地震後の活動域及びその周辺では、引き続き強い揺れを伴う地震に注意。海底で規模の大きな地震が発生した場合、津波にも注意。

■ 震央分布図

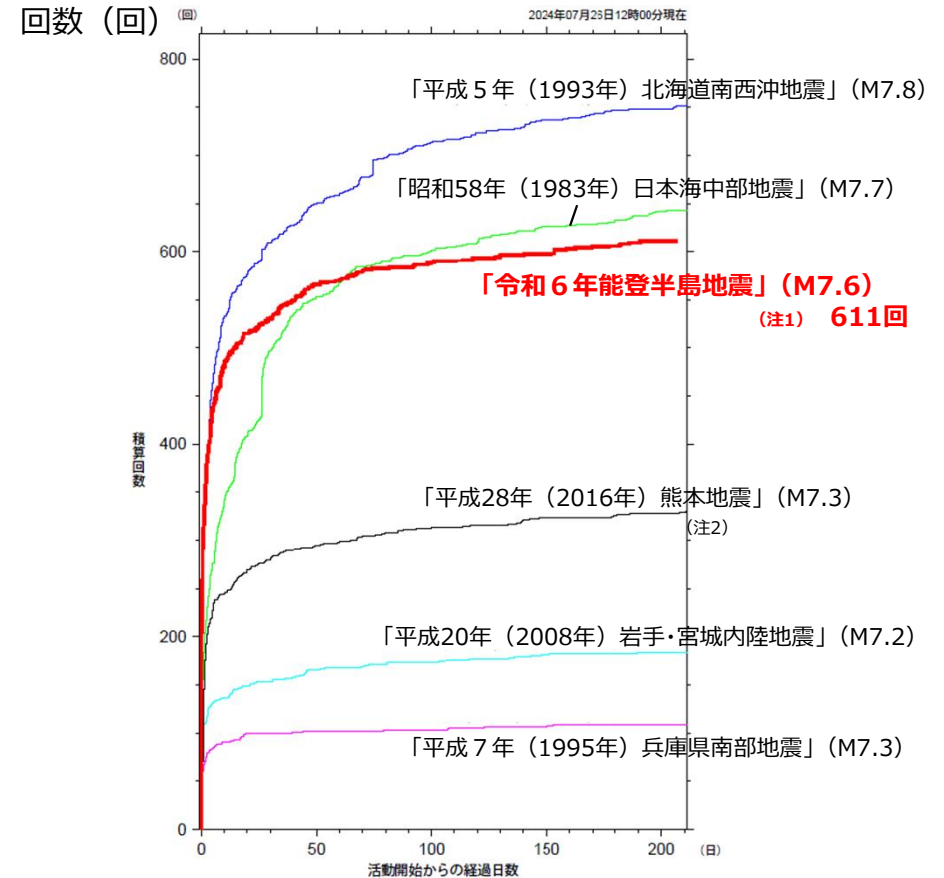


(2020年12月1日～2024年7月26日12時00分、深さ0～30km、M3.0以上)

※2024年1月1日以降の地震を赤く表示

※吹き出しは、最大震度6弱以上の地震又はM6.0以上の地震

■ 陸のプレートでの主な地震活動の地震回数比較 (M3.5以上)



※この資料は速報値であり、後日の調査で変更する場合がある。

※今回の地震のマグニチュードについては、これまでの最大を示している。

(注1)2024年1月1日16時10分(M7.6)の地震を起点にカウントしている。

(注2)2016年4月14日21時26分(M6.5)の地震を起点にカウントしている。

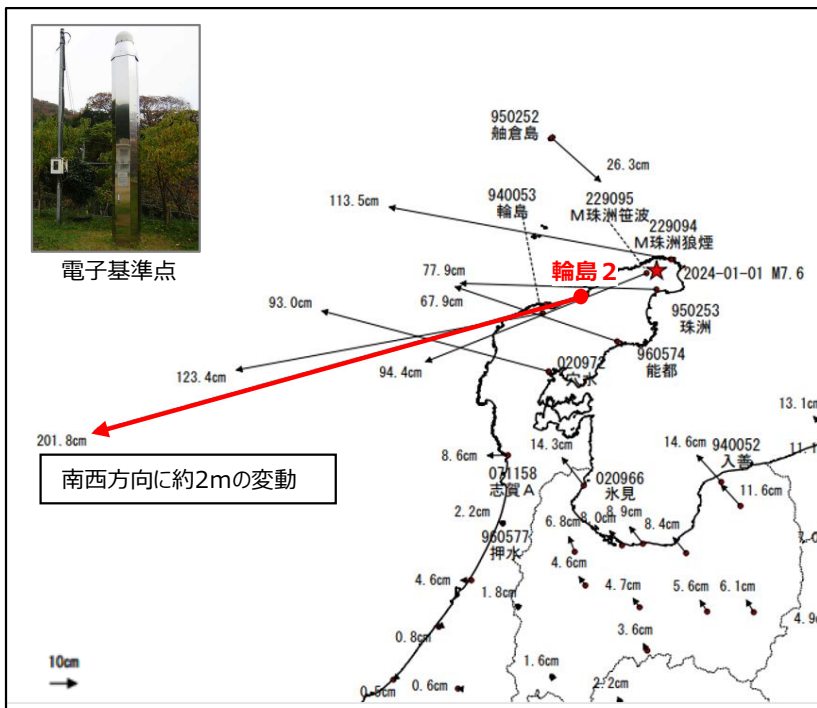
令和6年能登半島地震に伴う地殻変動

- 電子基準点の観測データの解析により、電子基準点「輪島2」で南西方向に約2.0mの変動が見られた。
- 国土地理院による「だいち2号」観測データの解析により、輪島市西部で最大約4mの隆起が見られた。

電子基準点の観測データの解析結果（1月1日公表）

地殻変動（水平方向）

（2024年2月15日 第5報）



★ 震央

基準期間:2023-12-25~2023-12-31[F5:最終解]
比較期間:2024-01-02~2024-01-02[F5:最終解]

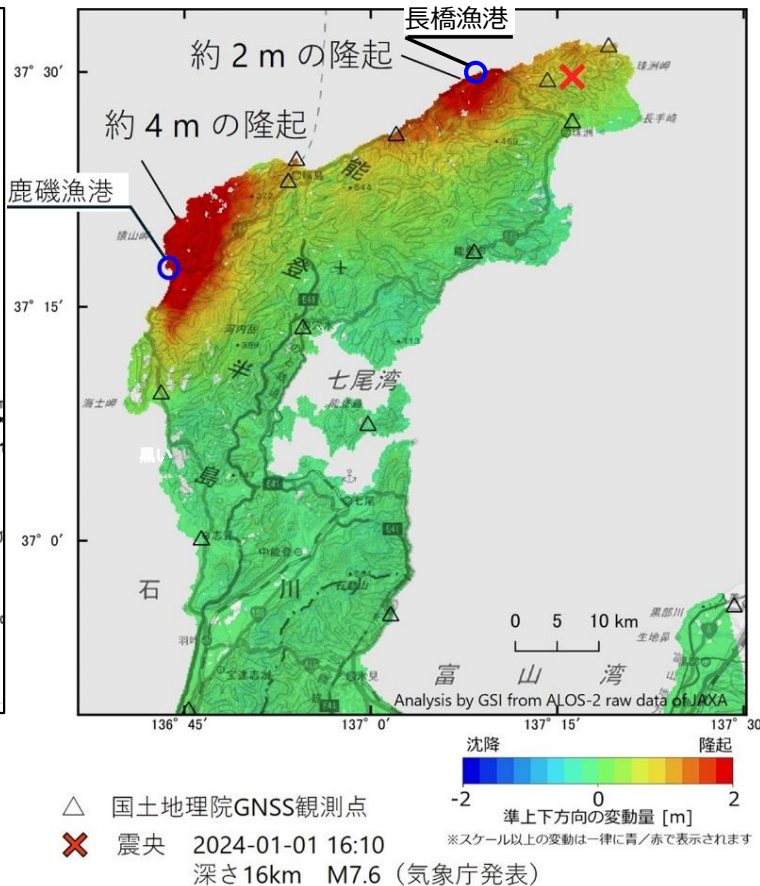
【出典】国土地理院

https://www.gsi.go.jp/chibankansi/chikakukansi_20240101noto_5.html

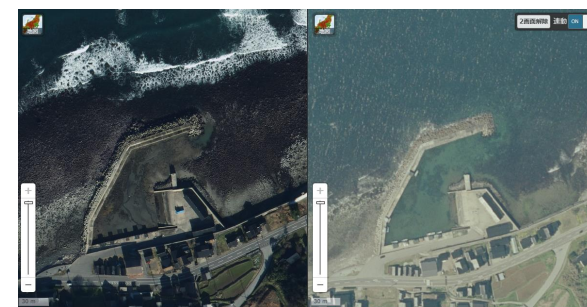
「だいち2号」の観測データの解析結果（1月2日公表）

地殻変動（準上下方向）

（1月19日更新）



空中写真による被災前後の比較（長橋漁港）



令和6年1月2日撮影

平成22年4月24日撮影

【出典】地理院地図

鹿磯（かいそ）漁港で約4mの隆起を確認





【出典】国土地理院

https://www.gsi.go.jp/BOUSAI/20240101_noto_earthquake.html#8-2

令和6年 能登半島地震

空中写真：令和6年1月2日、5日、11日、14日に国土地理院撮影

 空中写真（正射画像）から判読された斜面崩壊・堆積分布

 空中写真（正射画像）から判読された津波到達範囲

※現地調査は実施していないことから、実際に崩壊・浸水のあった箇所でも表示できていない場合があります。また、今回の地震による崩壊地等以外の箇所や浸水していない箇所を表示している場合があります。


※斜面崩壊・堆積分布は、積々の範囲がおおむね100平方メートル以上のものを表しています。

※一部雲による未判読範囲があります。また、判読結果は遅延のため、今後変わる場合があります。

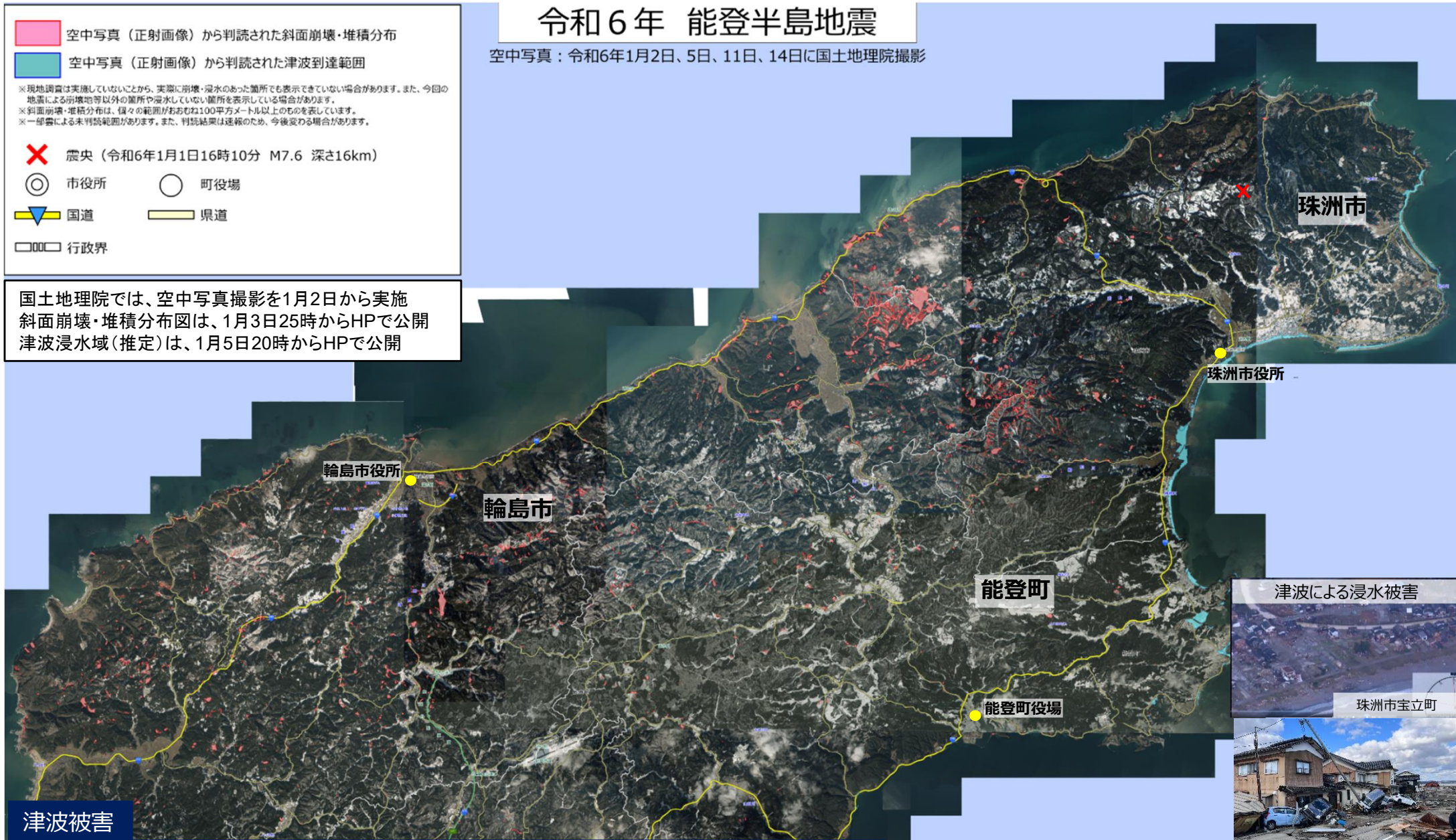
 震央（令和6年1月1日16時10分 M7.6 深さ16km）

 市役所  町役場

 国道  県道

 行政界

国土地理院では、空中写真撮影を1月2日から実施
斜面崩壊・堆積分布図は、1月3日25時からHPで公開
津波浸水域（推定）は、1月5日20時からHPで公開



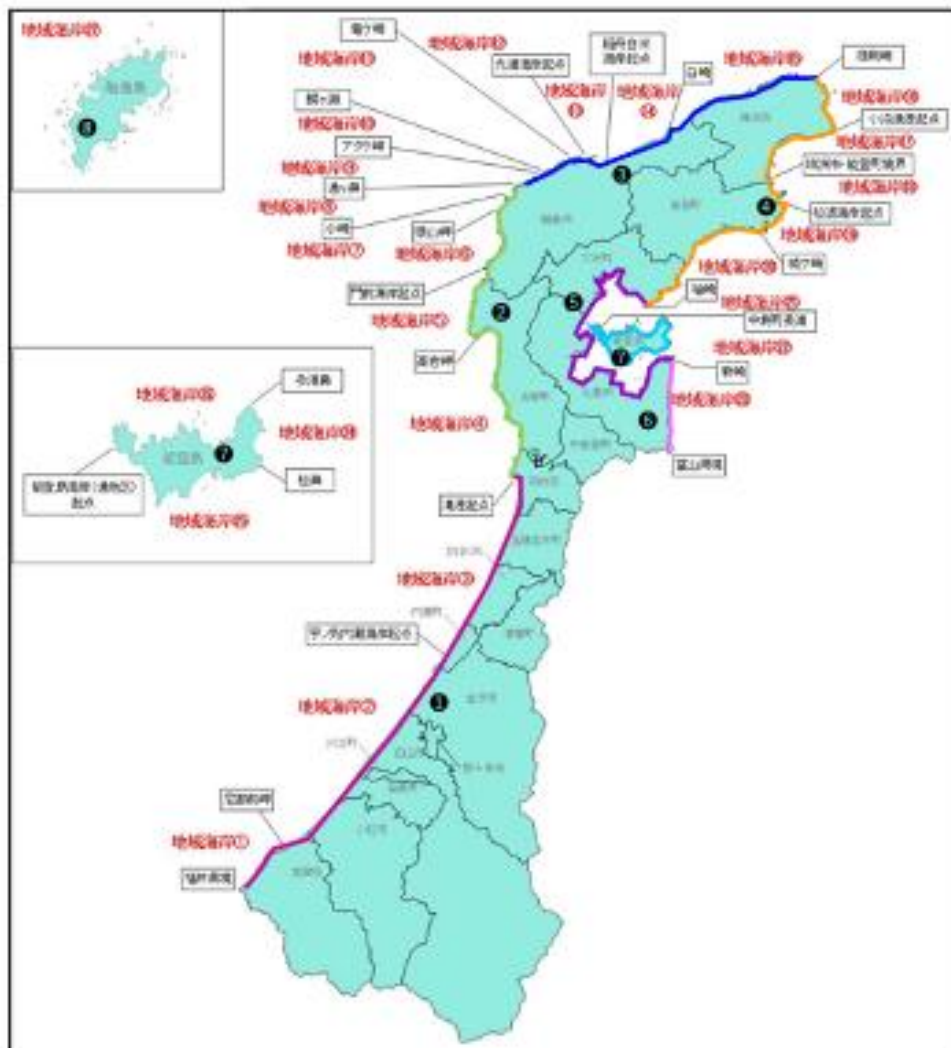
津波被害

石川県珠洲市、能登町及び志賀町の3市町において、合計約190haの津波による浸水を確認。特に浸水範囲の広い珠洲市における浸水深は、約4mに達したと想定。

津波痕跡高の整理

土木学会「能登半島地震津波調査グループ」による調査結果を基に整理されたもの。

地域海岸



地域海岸毎における津波痕跡最大値の整理結果

地域海岸 L1津波	地域海岸 L2津波	津波浸水高 (TP)m ※1	調査箇所
④	②	3.88	富来漁港 (志賀町)
⑤		4.17	赤崎漁港 (志賀町)
⑬	④	5.00	珠洲市寺家
⑭		4.60	珠洲市飯田町
⑮		4.51	能登町布浦
⑯		4.93	能登町白丸
⑰		2.43	能登町小木
⑱			
⑲	⑥	1.97	七尾市鶴浦町
⑳	⑦	2.27	七尾市能登島町向田
㉑	⑧	3.07	舭倉島漁港 (輪島市)

※1 能登半島地震津波調査グループ
 (<https://coastal.jp/info/library/noto20240101/>)
 による計測結果 (2024年5月1日参照)

2 被害の概要（人的被害、主要インフラ等）

住宅、ライフライン等の甚大な被害

- 地震による建物の倒壊・損壊に加え、輪島市では市街地の火災による「複合災害」が発生。
- 石川県珠洲市、能登町及び志賀町の3市町、新潟県上越市では、津波により約200ha浸水。
- 石川県、富山県、新潟県の広い範囲で、液状化による被害が発生。



建築物の損壊状況（七尾市）



焼失した市街地を北側から撮影した様子（輪島市）



木造建築物の倒壊状況（穴水町）



液状化による地盤の流動状況（内灘町）

■被災状況

死者・負傷者	死者 341名（うち、災害関連死112名） 負傷者 1,334名	（令和6年8月21日16:00 消防庁）
住家被害	全壊 6,273戸 半壊 20,892戸 床上・床下浸水 25戸 一部損壊 99,488戸	（令和6年8月21日16:00 消防庁）
避難者数	最大 51,605名（1道9県1府） 現在 869名（石川県）	（令和6年1月2日5:00 内閣府） （令和6年8月21日14:00 内閣府）
停電	最大 約40,000戸（北陸電力管内1/1 16:10時点） 現在 安全確保等の観点から電気の利用ができない家屋等を除き復旧(石川県)	（令和6年3月15日13:00 経済産業省）
断水	最大 約137,000戸（石川県、富山県、新潟県、福井県、長野県、岐阜県） 現在 早期復旧が困難な地区を除いて、断水解消。	（令和6年7月30日14:00 国土交通省）



津波の引き波による住宅2階部分の流出状況（能登町）

<死者・負傷者、住宅被害>

※新潟県の公表資料において新潟市の住家被害(罹災証明申請数)は本表に反映していない
 ※富山県の公表情報において住家被害の「未分類」と表記されている情報は本表に反映していない
 ※石川県の死者数は石川県の公表資料に基づく

※【写真出典】国土技術政策総合研究所現地派遣者および石川県知事会見資料より



○道路、上下水道施設を中心に甚大な被害が発生。



国道249号大谷トンネル（珠州市）



国道249号道の駅千枚田付近（輪島市）



輪島港の被災（輪島市）



能登空港の被災（穴水町）

■被災状況

（令和6年8月27日14:00国土交通省）

道路

能越自動車道、北陸自動車道、国道249号（石川県管理）、国道8号等で被災通行止め（北陸自動車道は1/2、国道8号は1/27に通行止め解除。能越自動車道は7/17に全区間で対面通行確保（越の原IC～穴水ICの能登大橋付近は9/10までに対面通行確保））

上水道

5月31日時点において、早期復旧が困難な地区を除いて、断水解消。

下水道

処理場33施設（石川県・新潟県・富山県）、ポンプ場14箇所（石川県）管路施設（石川、新潟、富山、福井県の62市町村のうち32市町村で被害無、30市町村で応急対応により流下機能確保済み）

河川

4水系4河川16箇所施設損傷等（国管理）、66水系113河川で施設損傷等（県管理）河原田川、山田川等で土砂崩れによる河道閉塞が発生

海岸

22海岸で堤防護岸の損傷等を確認（石川県管理の宝立正院海岸、三崎海岸等）

土砂災害

456件（新潟県18、富山県13、石川県424）

港湾

22港（石川県・富山県・新潟県・福井県）で防波堤や岸壁、ふ頭用地等に被害が発生

空港

能登空港（滑走路上に深さ10センチ長さ約10メートル以上のひび割れ4～5箇所）

鉄道

運転を見合わせている路線：なし



岩屋浄水場の被災（七尾市）



下水道マンホールの浮き上がり（輪島市）



浄水場から配水池へ向かう水道管の破損・露出（輪島市）

※【写真出典】国土交通省道路局 WEBサイトおよびTEC-FORCE撮影









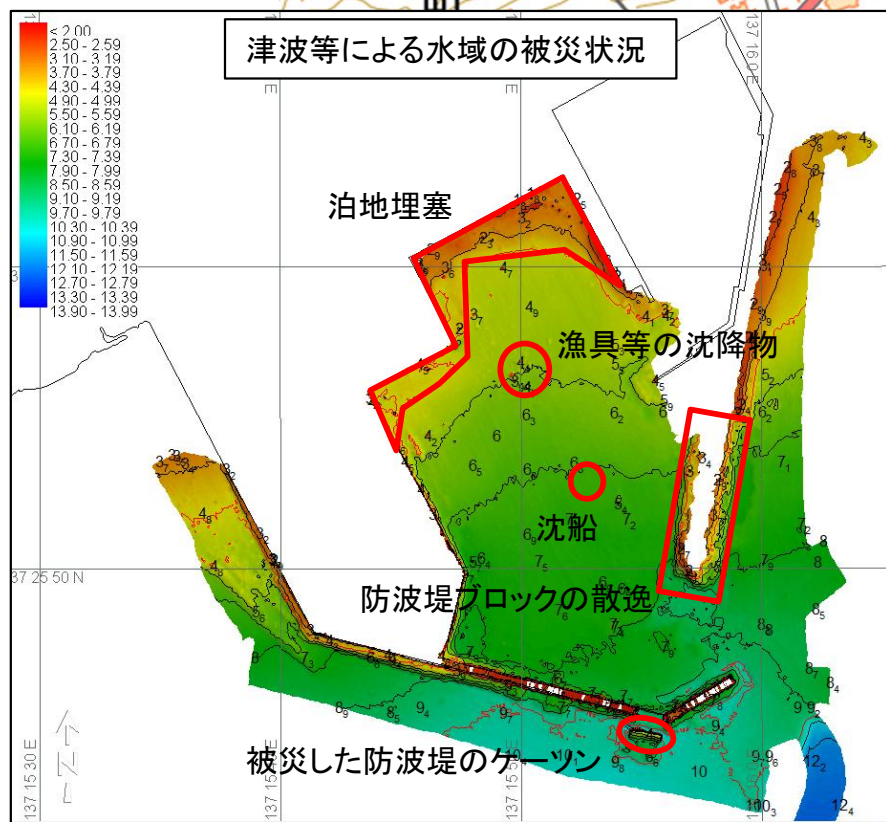


■ 北陸地方の29港のうち、22港で被害が発生。

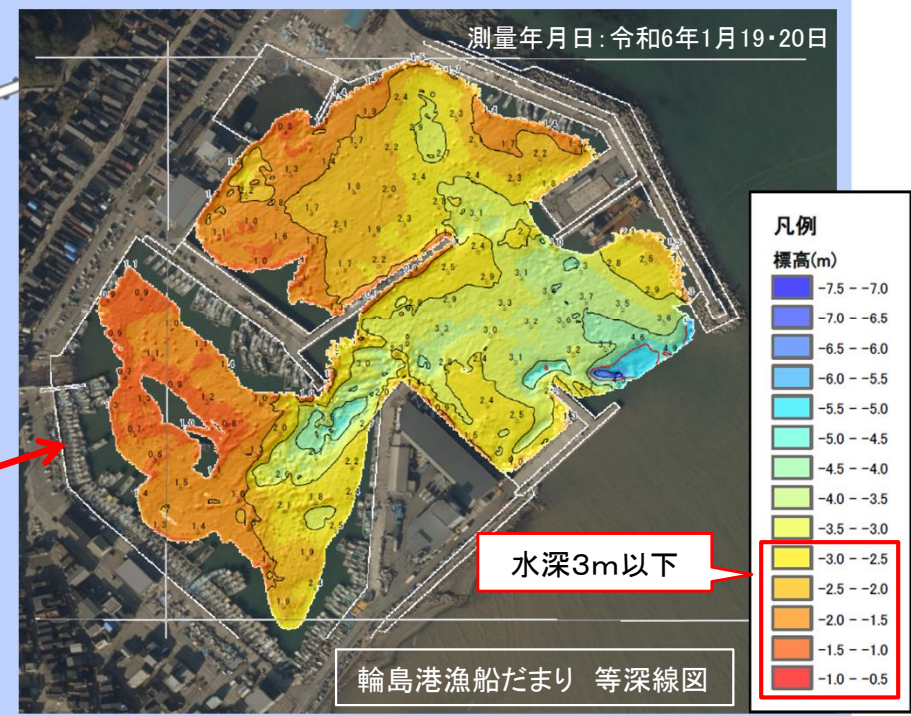


被害状況(津波によると思われるもの)【飯田港】

津波浸水域



被害状況(地盤の隆起によると思われるもの)【輪島港】



船だまりの被害状況



3 みなとの復旧・復興に向けて



発災

安否確認

七尾港、輪島港、飯田港、宇出津港、小木港、穴水港

港湾施設の被災状況の確認

能登地域の6港湾

係留施設の利用可否の判定

国による管理の一部の実施

水深4.5m以深の16岸壁中9岸壁の利用が可能であることを1/5までに確認)

[港湾法第55条の3の3]

船舶による支援活動の展開(水・食料・生活用品、休憩場所)

官民の支援船舶の利用調整

応急復旧(測深、浚渫、サルベージ、段差解消)

本格復旧

能登地域の6港湾+和倉港(七尾市)+伏木富山港

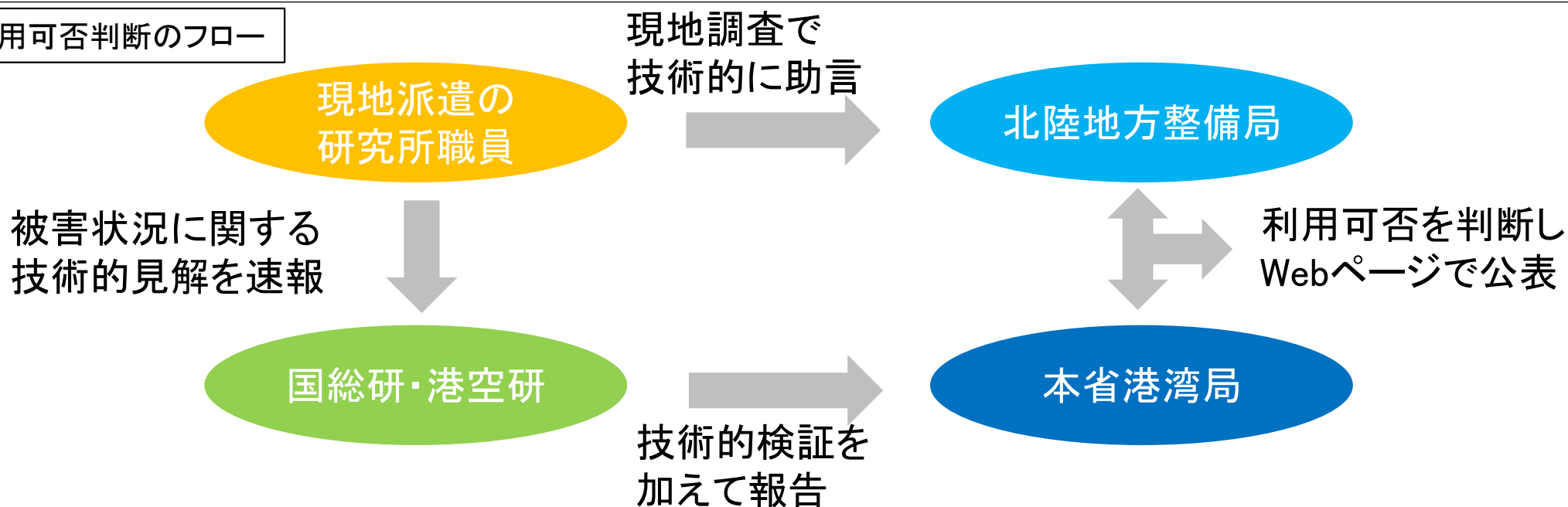
国による代行復旧

[大規模災害復興法第45条、第48条]

地震後の施設の点検・利用可否判断

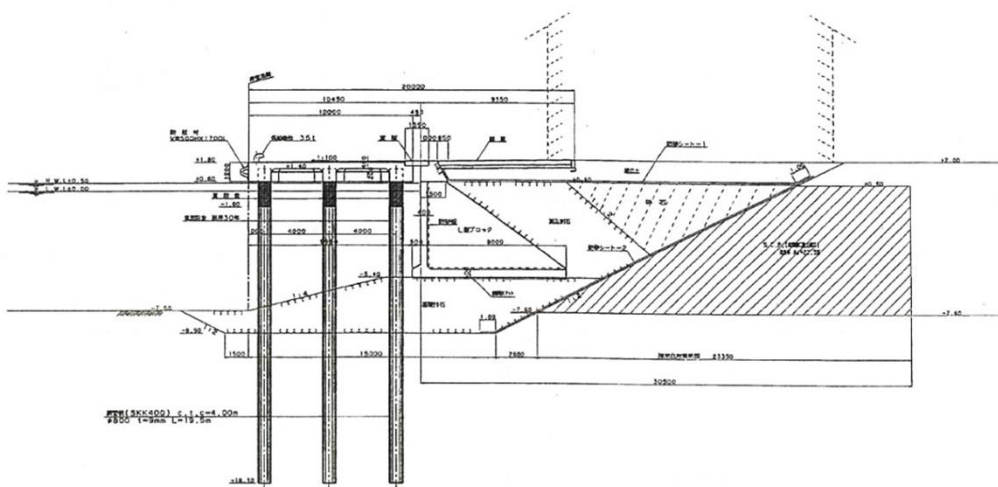
- 石川県からの要請を受けて、能登半島の6港湾の港湾施設の一部を国が管理。
- 地震発生の日より、地整・国総研・港空研職員がTEC-FORCEとして現地入りし、施設の点検や利用可否判断に必要な情報収集等を実施。
- 現地の研究所職員の見解も踏まえた被害調査報告に基づき、係留施設の利用可否判断を実施。

利用可否判断のフロー



利用可否判断の事例

【例1】 簡易な計測と過去の設計計算で即日判定した事例
 七尾港 矢田新さん橋(第一西)(耐震強化岸壁) (設計水深 -7.5m)



標準断面図



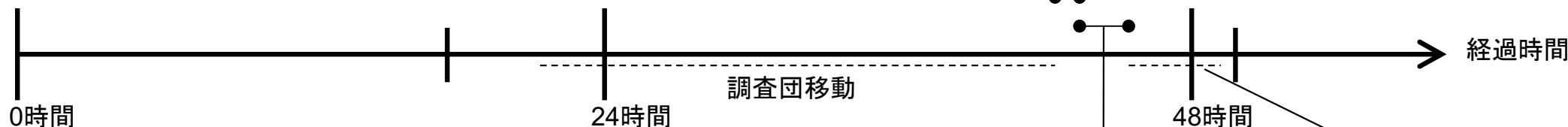
←法線は被害少なく見える
 栈橋背後は被害あり↓

地震発生
 1/1 16:10

津波注意報の解除
 1/2 10:00

現地調査
 1/3 11:00頃

給水支援船 接岸
 1/3 18:00頃



設計時の解析結果※を備えてあったため、これを参照することで、利用可否判断にかかる時間を短縮できた。
 ※L2地震を作用させる動的解析を実施し、栈橋上部工の変位量と栈橋杭の照査結果を整理したもの。

1/3 12:30頃
 利用可否の議論・判断
 条件付で利用可

関係者への情報提供等

耐震強化岸壁の被災状況(七尾港、金沢港)

■今般の地震において特に被害の大きかった石川県における耐震強化岸壁は、七尾港(矢田新さん橋)および金沢港(無量寺岸壁)の2港にのみ整備がなされている。

七尾港

(矢田新さん橋 (第一西)、水深7.5m、延長220m)

○被災状況

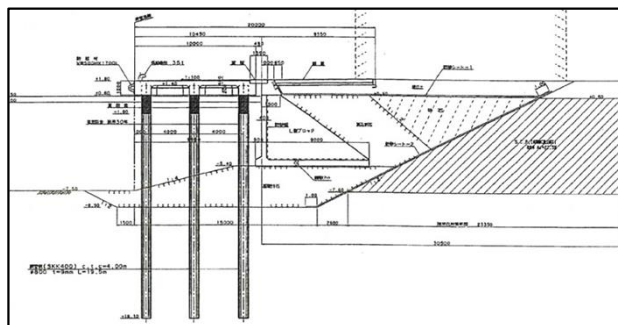
- ・棧橋部に20~30cm程度の変位が発生。
- ・一部の渡版が破損。

○利用条件

- ・棧橋本体は接岸・係留は可能だが、慎重に接岸する、陸側から海側への強風等による牽引力に注意することが必要。
- ・棧橋部・渡版(岸壁法線から約11m)には車両等の重量物の積載不可。

○利用状況

- ・上記の利用条件は棧橋の変位に起因するものであったことから、応急復旧による利用条件解消は困難と判断。
- ・このため、緊急物資の荷下ろし等の際は、車両を渡版より陸側に着け、船舶との間(約11m)は人力にて運搬等の対応を行った。



標準断面図



被災状況



支援船の利用状況

金沢港

(無量寺岸壁、水深10m、延長260m)

○被災状況

- ・岸壁に変位等の損傷なし。

○利用状況

- ・支援船舶の補給等のために利用。



地震後の状況



支援船の利用状況

応急復旧の状況(輪島港)

マリントウン岸壁（水深7.5m）は、岸壁本体（重力式）の被害は軽微だったものの、岸壁背後に最大約2mの沈下が生じた。また、地盤隆起等により水深が1～2m程度浅くなっている。



岸壁本体の被災状況



岸壁背後の被災状況



【時系列】

1月2日 現地点検開始

→岸壁の利用可否判断の開始

同日 応急復旧の実施決定

4日 利用可否判断終了

→条件付き利用可能

(車両の岸壁進入不可、地盤隆起等により1～2m程度浅くなっている)

同日 支援船（第1船）入港

応急復旧に必要な資機材を現地で調達※することにより、早期の復旧が可能となった。
※碎石：岸壁背後の駐車場の路盤材を流用
重機：発災前より輪島市内にあった重機を活用

同日 応急復旧現地着手

5日 応急復旧概成

→車両による岸壁までのアクセスが可能に

14日 海上保安庁による測量実施

29日～ 岸壁前面の土砂除去作業



応急復旧の実施状況 (1/5)



土砂除去作業の実施状況 (1/29)

- 能登地域の港湾においては、岸壁背後の沈下や液状化により、多数の岸壁で車両による岸壁までのアクセスが困難となった
- 支援物資輸送の中核となる水深4.5m以上の岸壁への車両アクセス経路を確保するため、応急復旧を実施することで、支援物資輸送等の円滑な実施に貢献している。

被災した港湾施設の応急復旧

輪島港では、岸壁背後に最大2mの沈下が発生。応急復旧により車両のアクセス経路を確保（1月5日）。



応急復旧後の状況



自衛隊車両の利用（1月5日）

飯田港では、岸壁背後のアクセス経路にうねりが発生。応急復旧により、車両のアクセス経路を確保（1月9日）。



応急復旧後の状況



応急復旧実施箇所

民間2船（RORO船等）の利用（1月11日）

支援船等の利用調整

支援物資の輸送や給水支援等のため、岸壁の利用調整を実施。

港湾	施設	1/3 (水)	1/4 (木)	1/5 (金)	1/6 (土)	1/7 (日)	1/8 (月)	1/9 (火)	1/10 (水)	1/11 (木)	1/12 (金)
輪島港	マリンタウン		巡視船 さど (海上保安庁)				多用途支援艦 ひうち (海上自衛隊)		フェリー東国 (日本郵船)		ひうち 巡視艦かがゆき (海保)
飯田港	-4.5m			豊島丸 (ピースウィンズ・ジャパン)			豊島丸			フェリー東国	豊島丸
七尾港	矢田新 (第二東)						海翔丸 (九州地方整備局)			豊島丸	さど 巡視艦みうら (海上保安庁)
	矢田新 (第一西)		巡視船のと (海上保安庁)	海翔丸 (海上保安庁)	巡視船のと (海上保安庁)	巡視船ざおう (海上保安庁)			さど 巡視艦やま (海上保安庁)	さど 巡視艦でじま (海上保安庁)	でじま ナッチャン World (防衛省)
	大田3号		さあろ								護衛艦せんだい (海上自衛隊)
											東陸丸 (保ソ)

支援船等の利用調整による港湾の利用の最適化



九州地整の所有する作業船「海翔丸」による支援物資の輸送（七尾港、1/7）



海上保安庁の巡視艇による給水支援（七尾港、1/14）

・TEC-FORCE派遣人数 のべ **25,967**人・日
 ・災害対策用機械等 のべ **6,748**台・日

- 令和6年1月1日(月)石川県能登地方を震源とする最大震度7、5強の地震が連続して発生し、日本海側に大津波警報が発表された。
- 北陸地方を中心に43市16町4村と**ホットラインを構築**し、被災地支援のため各地(北陸、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州地整、北海道開発、沖縄総合、北陸信越、北海道、東北、関東、中部、近畿、神戸、中国、四国運輸、東京・大阪航空局、地理院、国総研、土研、建研、港空研、気象庁、国土交通本省)から**TEC-FORCEを派遣**。
- 被害全容の迅速な把握のため、国交省が所有する**防災ヘリ4機(ほくりく号、みちのく号、あおぞら号、きんき号)**と**Car-SAT 3台**による**広域被災状況調査**を実施。
- 土砂崩れ等により通行不能となった県、市町管理道路に対して建設業者と連携した道路の**緊急復旧(道路啓開)**を実施。
- 断水となった地域へ**給水機能付散水車による給水支援**や(独)水資源機構が保有する**可搬式浄水施設を投入**。被災を受けた上下水道施設の復旧にあたっては、**厚生労働省と連携して復旧支援を実施**。また資材調達要請に応えた**物資支援**を実施。
- 停電が長期にわたる避難所等へ、**照明車を電源車として派遣し、被災者への電源支援**を実施。
- 被災状況調査**では**道路、河川、砂防、海岸、鉄道、港湾、空港**等の調査を実施。また、**建築物の応急危険度判定**を実施。
- 災害対策用機械(照明車、衛星通信車、対策本部車、待機支援車、排水ポンプ車、バックホウ、Ku-SAT)**を派遣し、各地の**被害に対する応急対策等**を実施。

■リエゾン・JETTによる情報支援

- リエゾンによる支援ニーズの聞き取り、被災情報の提供・収集等を実施



珠洲市長へ支援ニーズの確認
(石川県珠洲市)

■緊急復旧(道路啓開)

- 通行不能となった県市町管理道路の緊急復旧を行い、孤立解消や支援物資等の輸送路を確保



建設業者と連携した道路の緊急復旧
(石川県輪島市)

■給水機能付散水車、可搬式浄水施設による給水支援

- 断水となった地域へ、給水機能付き散水車による給水支援を実施
- 水資源機構所有の可搬式浄水施設2台を投入し浄水活動を実施



給水機能付散水車による給水支援
(石川県かほく市)



可搬式浄水施設の設置
(石川県珠洲市)

■照明車による電源支援

- 国交省所有の照明車を停電中の避難所へ接続、給電する電源支援を実施



避難所へ照明車からの電源支援
(石川県輪島市)

■自治体が管理する公共施設の被災状況調査

- 道路、河川、砂防、港湾等の公共施設等の被害調査を実施
- 上空や車上から広域の被災状況調査を行い、調査映像を自治体と共有



道路の被災状況調査
(石川県内灘町)



ドローンを使った被災状況調査
(石川県輪島市)

■被災建築物の応急危険度判定

- 国交省職員が現地で建築物の外観調査を実施し、倒壊の危険性などを判定



被災建築物応急危険度判定
(石川県穴水町)

■上下水道施設の復旧支援

- 国交省・厚労省職員が現地で連携し支援



七尾市長へ支援方針について説明
(石川県七尾市)

■待機支援車を活用した活動支援

- 国交省所有の待機支援車を派遣し、宿泊場所として活用し復旧事業等への活動支援を実施

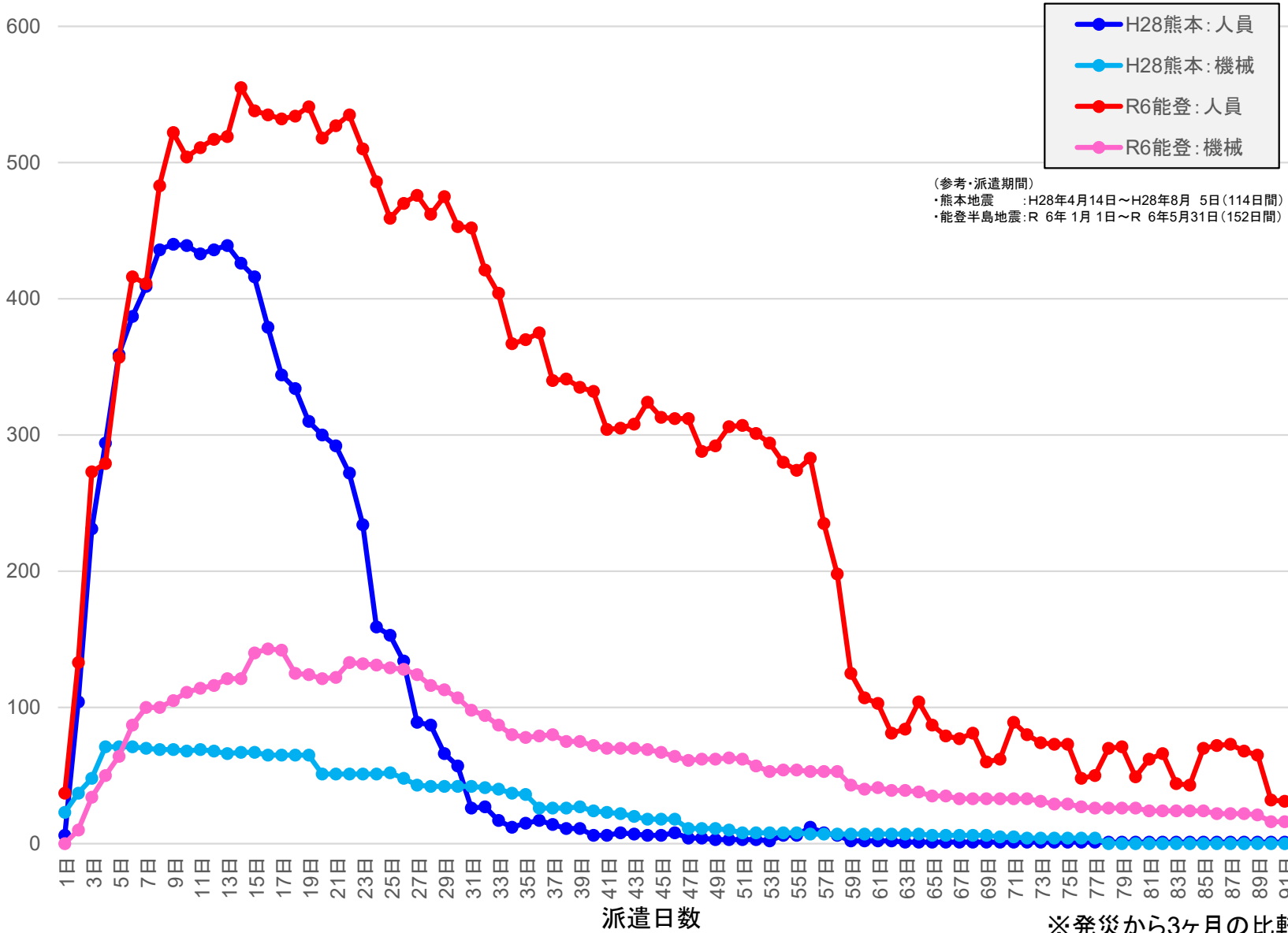


待機支援車による宿泊場所の確保
(石川県輪島市)

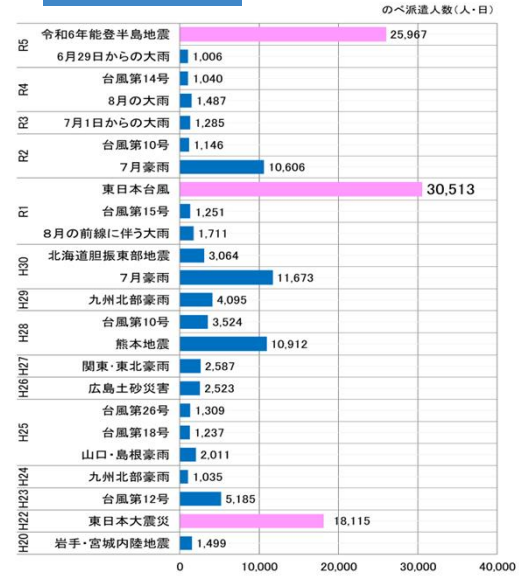
TEC-FORCEの派遣実績(能登半島地震)

○令和6年能登半島地震は、のべ派遣人数が歴代2位、日最大派遣人数は歴代3位の派遣規模。

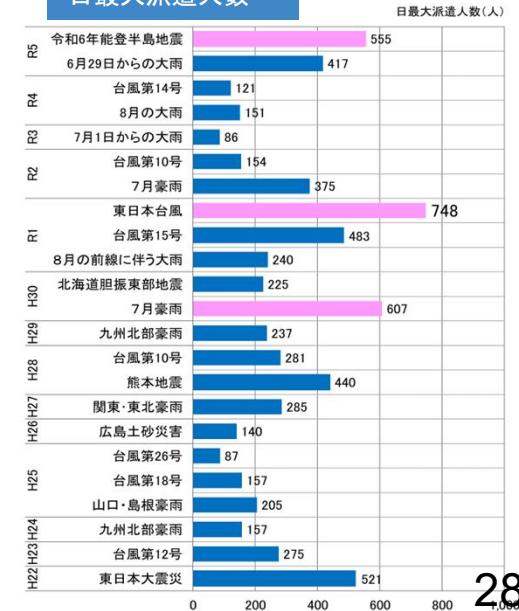
派遣数 熊本地震と能登半島地震へのTEC-FORCE(人員及び機械)派遣状況



のべ派遣人数



日最大派遣人数



※発災から3ヶ月の比較

- 被災地をはじめとした関係者のニーズの摺り合わせ等も行いながら、民間船舶による物資等の海上輸送支援を実施。
- あわせて、長距離フェリー等による緊急車両や物資等の広域輸送も実施。
- また、被災者の生活・生業の再建に伴う物資・資機材等の輸送需要に対して、海上輸送の活用も検討いただけるよう、「令和6年能登半島地震に係る海上輸送窓口」を設置。

<民間船舶による海上輸送事例>

① (公財) 日本財団による、和幸船舶(株)のRORO船「フェリー栗国」を活用した物資輸送

輪島港(1/10,17,18,2/7)、珠洲飯田港(1/11,14,19)に入港。

発電機や灯油、軽油、シャワールーム等の支援物資を輪島市及び珠洲市に輸送



輪島港に支援物資を積み下ろす(1/10) 飯田港に支援物資を積み降ろす(1/14) 珠洲市に設置された水循環式シャワー室及び手洗い場(1/14)

② コーウン・マリン(株)(荷主(東ソー(株))、オペ(東ソー物流(株)))の「東駿丸」を活用した物資輸送

七尾港(1/12)に入港。

水や保存食等の支援物資を七尾市に輸送。



七尾港への着岸の様子

積み下ろしの様子

③ (株) 田中建材による、新川内航海運(協)の「第十二神徳丸」を活用した物資輸送

珠洲飯田港(1/31~)に入港。

道路用資材・仮設住宅資材を輸送。



第十二神徳丸



【人員】

○警察職員、電力会社職員等延べ85名を輪島港、飯田港等に搬送

【物資】

○食料品、飲料水、毛布等を珠州市、輪島市等に輸送

【給水支援】

○七尾港及び輪島港岸壁に着岸した巡視船艇から自衛隊給水車等に給水

七尾港：合計2,926台 7,862トン

輪島港：合計11台 26.5トン

【人員】



輪島港へ消防職員搬送

【物資】



輪島港へ毛布及び飲料水輸送

【給水支援】



七尾港



飯田港及び輪島港へ
北陸電力職員搬送




輪島市へ食料品等輸送



七尾港

凡例 航行警報等 測量作業 啓開作業

七尾港	地震発生 1月1日 16時10分 能登半島沿岸全域に航行警報発令	1/2 10時 全地域において津波注意報解除	1/4 能登半島沿岸全域に航行警報発令	港湾業務艇による測量 	1/18 ～ 1/21 港湾業務艇による測量	1/27 ～ 1/28 港湾業務艇による測量	2/4 ～ 2/9 港湾業務艇による測量	2/22 海上安全情報(県・地整・海保) 水深確保等の確認	
輪島港		1/4 (水深減少・水中障害物) 航行警報	1/14 海保測量船による測量	1/15 (水深減少・水中障害物) 航行警報	1/17 ～ 1/18 災害協力団体による測量	1/29 ～ 2/4 岸壁前面の土砂除去作業	2/7 (水深減少) 航行警報	2/14 災害協力団体による測量	
飯田港		1/5 海保測量船による測量	1/6 (水中障害物) 航行警報	1/11 ・ 1/14 港湾業務艇による測量	飯田港の沈船撤去 	1/18 ～ 1/19 岸壁前面の石材撤去作業 沈船の撤去	1/22 災害協力団体による測量	2/7 (水深減少) 航行警報	2/7 ～ 2/9 岸壁前面の石材撤去作業

近くに使用できる作業船が少なく、作業船の調達に苦慮した。

○防衛省が、PFI方式により契約している民間船舶である「はくおう」及び「ナッチャンWorld」を七尾港に派遣(1/14~3月末)

区分	はくおう	ナッチャン World
外観	<p>被災者の休憩場所</p> 	<p>支援者の休憩場所</p> 
竣工	1996年	2008年
総トン数	約17,400t	約10,500t
全長	約199m	約113m
全幅	約25m	約30m
最大速度	29.4ノット (約54km/h)	30ノット (約55km/h)
最大積載量	旅客：507名 車両：大型車約200台	旅客：508名 車両：普通自動車110台+大型車50台
着岸条件	水深：9m以上、バース長：220m以上	水深：6m以上、バース長：130m以上
係留地	兵庫県相生市（相生港）	北海道函館市（函館港）

- 応急復旧により求められる港湾機能は一定程度確保。これにより漁業や地場産業等のなりわい再開に貢献。
- 被災した施設の本格的な復旧工事を進めるため、予備費を活用し、七尾港、金沢港、和倉港、穴水港、飯田港及び輪島港において、国土交通省が災害復旧事業を実施。また、石川県、富山県及び新潟県が実施する災害復旧事業に係る費用を補助。
- 国交省が実施する災害復旧事業については、年末までに現地での工事に着手。

(輪島港・和倉港を除き、令和7年度中の完成を目指す。地盤隆起の影響を受けた輪島港については、令和8年度中の復旧完了を目指すとした短期復旧方針を発表)



これらの取組を通じて被災地の迅速な復旧・復興を進め、令和7年度末には被災前の取扱貨物量への回復を目指す。

これによる経済活動の回復を通じて、地域全体のなりわいの再生に貢献する。

予備費の活用

令和6年9月に予備費を手当する対象港一覧



- 直轄災により復旧を行う港湾
- 権限代行により復旧を行う港湾
- 港湾管理者により復旧を行う港湾



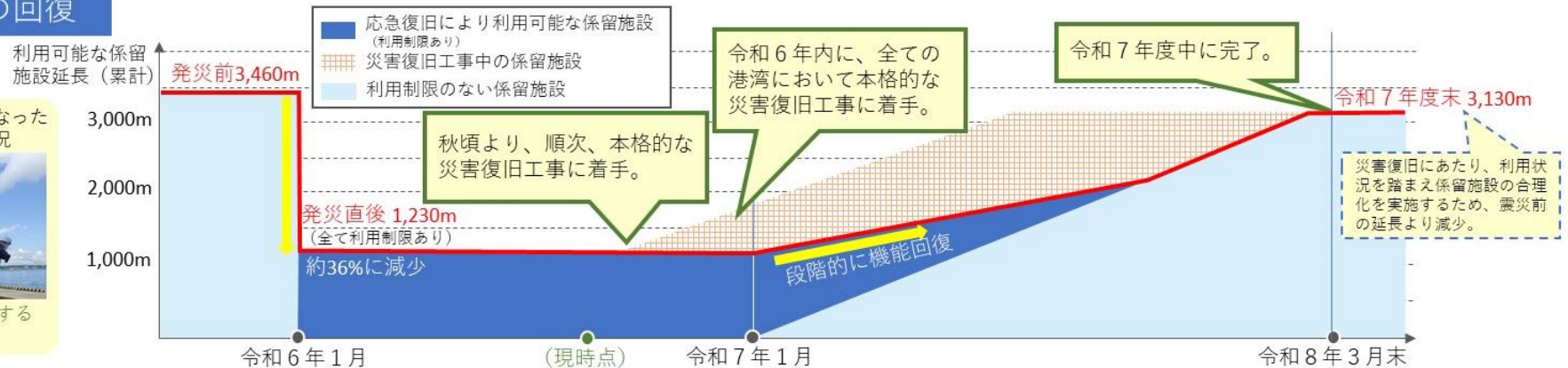
本格的な港湾機能の回復

能登地域における利用可能な係留施設延長の推移 (イメージ; 見込み)

応急復旧で利用可能となった係留施設の活用状況



北米から原木を輸送する船舶 (6/2 七尾港)



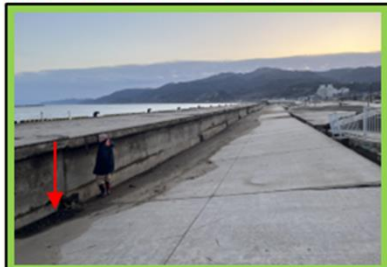
- 能越自動車道の石川県管理区間、国道249号沿岸部、国道249号沿いの地すべり対策事業、河原田川の河川・砂防事業、町野川の砂防事業について、道路法、河川法及び地すべり等防止法等に基づき、国が石川県に代わって本格的な災害復旧の代行等を実施。
- さらに、大規模災害復興法に基づく石川県や富山県等からの要請を踏まえ、輪島港や能登空港、宝立正院海岸、国道249号沿岸部における地すべり対策等、国が災害復旧工事の代行を実施。



写真① 国道249号大谷トンネル内の崩落



写真② 石川県珠洲市仁江町の地すべり



写真③ 輪島港



写真④ 河原田川(輪島市能野町崩壊箇所)

- 道路
- 地すべり
- 地すべり(直轄事業)
- 砂防
- 河川・砂防
- 港湾
- 空港
- 海岸



写真⑦ 宝立正院海岸



写真⑥ 能登空港



写真⑤ 能越自動車道の道路崩壊

権限代行等の実施箇所

- 道路 2箇所**
能越自動車道、国道249号沿岸部
- 地すべり 7箇所**
国道249号沿岸部関連土砂災害
(地すべり等防止法に基づく直轄事業4箇所を含む)
- 砂防 町野川**
- 河川・砂防 河原田川**
- 港湾 8港湾**
七尾港、飯田港、輪島港、宇出津港、穴水港、小木港、伏木富山港、和倉港
- 空港 能登空港**
- 海岸 3海岸**
珠洲市正院町～宝立町
○宝立正院海岸
○飯田港海岸
(・鶴飼漁港海岸(農水))
七尾市和倉町
○和倉港海岸

- 国が権限代行等により行う復旧・復興事業を迅速に進めるため、
2月16日に能登復興事務所を七尾市に設置するとともに、金沢港湾・空港整備事務所の体制を強化。
4月1日に能登復興事務所、金沢港湾・空港整備事務所を体制強化するとともに、上下水道の復興に向けた支援のため、能登上下水道復興支援室を七尾市に設置。
- **7月31日に、本復旧の加速化のため、上記の能登復興事務所等について、計24人の緊急増員や組織拡充等により、これまでの併任職員が中心の応急的な体制から、総勢104人の安定的な体制に移行。**

国の権限代行等による災害復旧（道路・砂防・港湾等）



復旧・復興に係る体制強化の経緯

<能登復興事務所（北陸地方整備局）>

2月16日 2課・16人体制で設置

4月1日 56人体制に規模を拡充

7月31日 **増員15人※や組織拡充等により**

専属で61人の体制を構築、8課・1出張所に組織拡充



能登復興事務所の設置（2月）

<金沢港湾・空港整備事務所（北陸地方整備局）>

2月16日 既存定員に加え9人を併任発令し体制を強化

4月1日 定員26人に加え実員14人を追加配置

7月31日 **増員8人※や組織拡充等により専属で40人の体制を構築**

<能登上下水道復興支援室（国土技術政策総合研究所）>

4月1日 3人体制で設置

7月31日 **増員1人※や組織拡充により専属で3人の体制を構築**

※計24人の緊急増員

上下水道の復旧・復興に係る支援

○全国の自治体の上下水道職員や関係団体などと連携し、上下水道の応急復旧の支援を実施。

○被災市町の復興に向けて、地域の意向を踏まえ、災害に強く持続可能な将来にふさわしい上下水道の復旧・復興に係る支援を行う。



浄水場から配水池へ向かう
水道管の破損・露出（輪島市）



可搬式浄水装置の設置
（珠洲市）



再度災害防止に向けた
被災メカニズム調査（輪島市）

○国土交通省が管理の一部を実施している輪島港と飯田港において、漁船が利用している船だまりの啓開作業が進展。

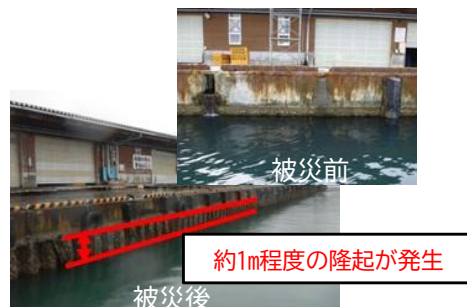
輪島港 地盤の隆起により、多くの漁船が移動できない状況

→ 2月16日より、漁船を移動または陸揚げするために必要な水深を確保するための啓開作業（浚渫）を開始

7月23日 啓開作業完了



啓開箇所位置図



船だまりの被害状況

飯田港

津波の影響により、船だまりで漁船が転覆し、消波ブロックが散乱

→ 2月27日より、船だまりの機能を回復し、漁船が移動できるようにするため、転覆した漁船や消波ブロックを引き上げるための啓開作業を開始

5月28日 啓開作業完了



啓開箇所位置図



船だまりの被害状況

輪島港における船だまりの啓開（浚渫）状況



飯田港における船だまりの啓開状況



現況



復旧・復興活動を支える物資輸送の拡大
漁船の移動・修繕の促進と漁業の再開

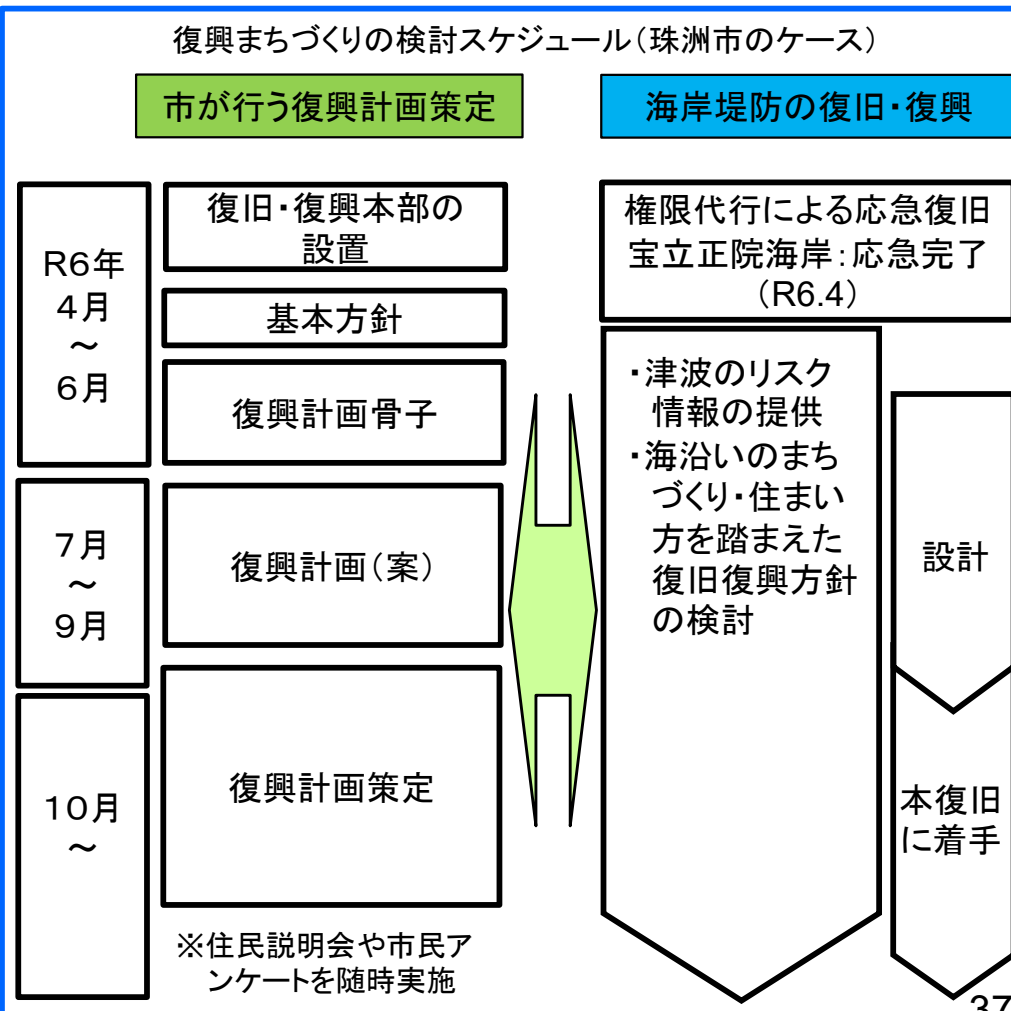
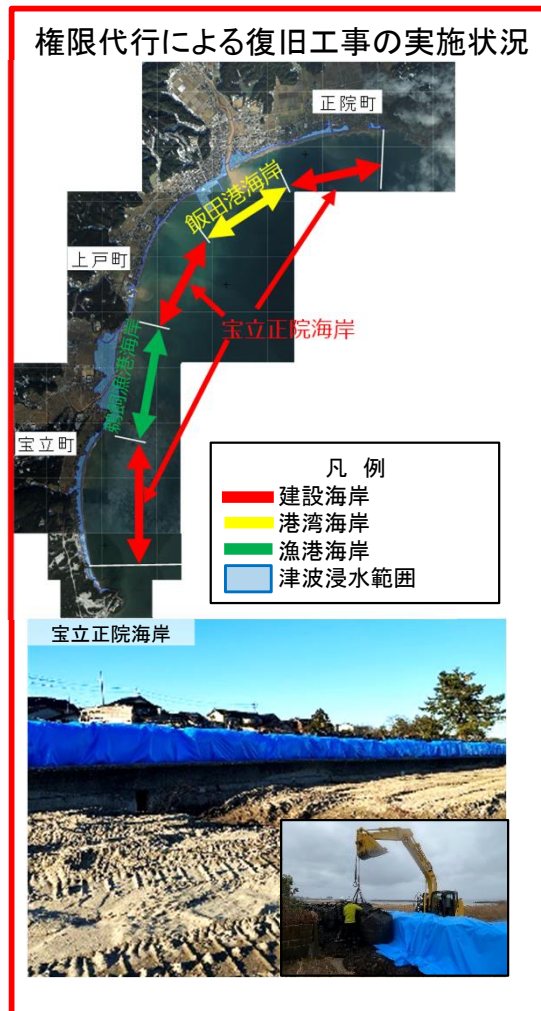
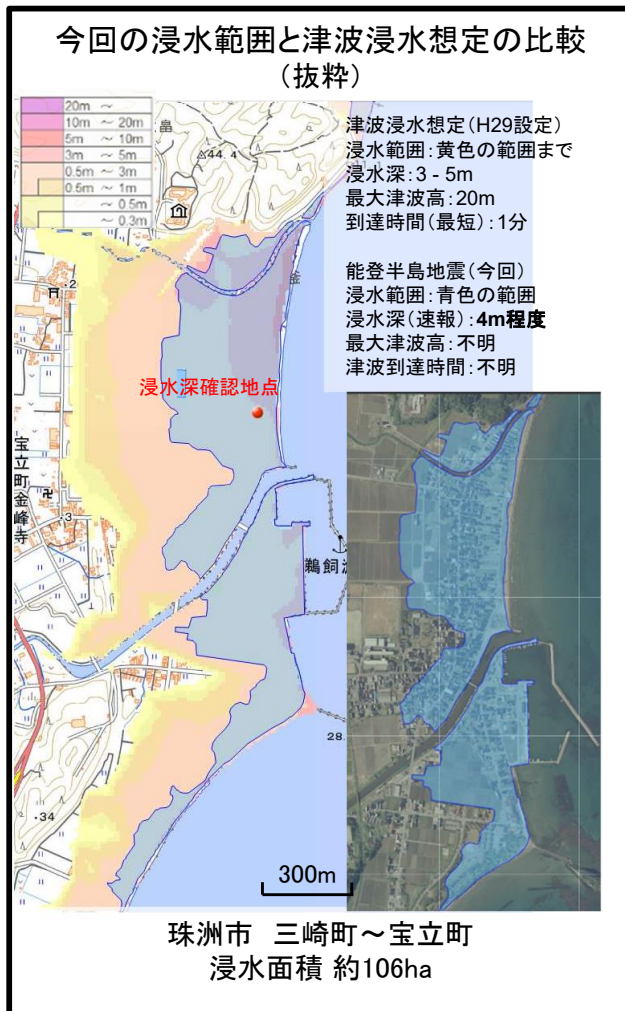
↓
地域のなりわい再生に貢献

現況



津波による浸水および海岸保全施設の対応状況について

- 令和6年能登半島地震後に発生した津波により、珠洲市、能登町を始め、甚大な浸水被害が発生。また、宝立正院海岸等の**12海岸（石川県管理）**において、**堤防護岸の損壊等を確認**。
- 背後に珠洲市の中心部をかかえ、甚大な被害があった**宝立町～正院町の海岸**では、**復旧工事を権限代行により国が実施中**。R6.4までに大型土のう等による応急対策を実施済。
- 津波のリスク情報を提供するなど、**珠洲市の復興まちづくり計画を支援**し、この計画と整合を図りつつ、**海岸堤防の本復旧**を行う。
- 他の海岸は必要な応急対策・立入禁止措置は実施済みであり、海岸堤防の本復旧を実施予定。



今回の津波は、L1津波（数十年～百数十年に一度）より大きいものでしたが、今回の津波より更に大きな津波が来ることも想定されています。

■対策の案

生命・財産の保護

- ・ **L1津波（数十年～百数十年に一度）** に対して
⇒ 既にある **海岸堤防を復旧** することで浸水を防ぐ

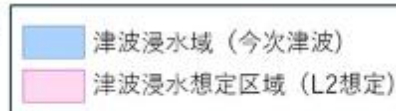
L1津波への対応に加え、地区の判断によっては、

- ・ **今次津波** に対して
⇒ 浸水範囲内の家屋は **移転** または **土地のかさ上げ** や **建物の建て方の工夫** で浸水を防ぐ

■飯田地区



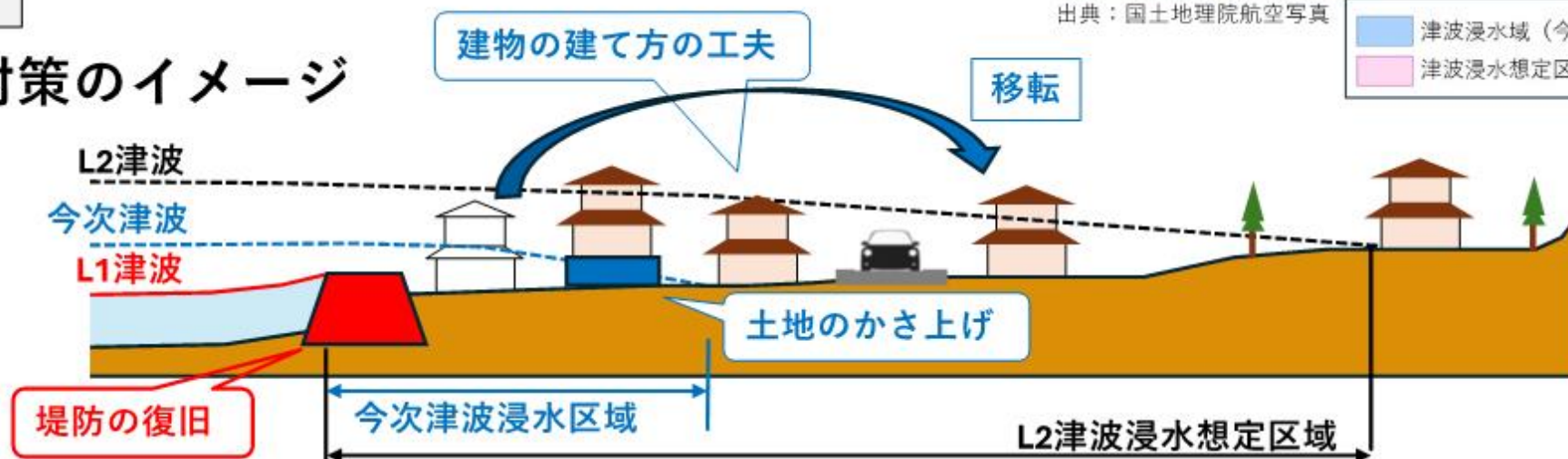
出典：国土地理院航空写真




生命の保護

- ・ **L2津波（最大クラス）** に対して
⇒ **避難路の整備** 等により生命を守る

■対策のイメージ





既存インフラの復旧、個別再建に加え、課題を解決し持続可能な地域にするための復興まちづくり


■ 集団移転 




※https://www.shinz.co.jp/works/jp_city_201603_minamisanriku.html

■ 個別再建 

■ 敷地の再編 
⇒ 次のページ


■ 災害公営住宅の整備 

■ 公園・広場等の整備 


■ 道路の拡幅・新設 



■ 避難路の拡幅・新設 

■ 堤防新設・復旧や
道路高上げ等 



■ 地域拠点施設や
避難施設の整備 等 



※あくまでイメージです

地区ごとの課題や被害状況、将来の住まい方をふまえて
復興まちづくりの方向性を検討します。

4 能登半島地震を踏まえた 災害対応力の強化

港湾に関する防災施策の変遷

○阪神・淡路大震災、東日本大震災、熊本地震等の災害を踏まえ、防災施策は常に進化。
 ○令和6年1月の能登半島地震を踏まえ、岸壁をはじめ一気通貫した施設の健全性の確保や、受援側・支援側の役割を含めた防災拠点により、災害時の海上支援ネットワークを形成する。

	課題	防災施策
平成7年1月17日 阪神・淡路大震災 直下型(港湾直下)	<ul style="list-style-type: none"> ・岸壁の前傾 ・陸路による緊急物資輸送等の途絶 	<ul style="list-style-type: none"> ○災害発生後の物流機能の維持 ・耐震強化岸壁の整備
平成23年3月11日 東日本大震災 プレート境界型	<ul style="list-style-type: none"> ・防波堤の倒壊 ・航路・道路の閉塞 ・緊急物資・燃料等の不足 	<ul style="list-style-type: none"> ○津波からの人命・財産の防護 ・防波堤の粘り強い化 ○緊急物資等の輸送ルート確保 ・緊急確保航路の指定 ○港湾の最低限の機能維持 ・港湾BCPの策定
平成28年4月14日、16日 熊本地震 直下型(内陸部)	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾利用の輻輳 	<ul style="list-style-type: none"> ○プッシュ型支援への対応 ・岸壁の利用調整
令和6年1月1日 能登半島地震 直下型(半島部)	<ul style="list-style-type: none"> ・三方を海に囲まれた半島部で陸路が寸断・輻輳 	<ul style="list-style-type: none"> ○円滑な支援活動のための海上支援ネットワークの形成 ・広域・地域防災拠点の形成

港を核とした海上支援ネットワークの形成(ハード面の施策)

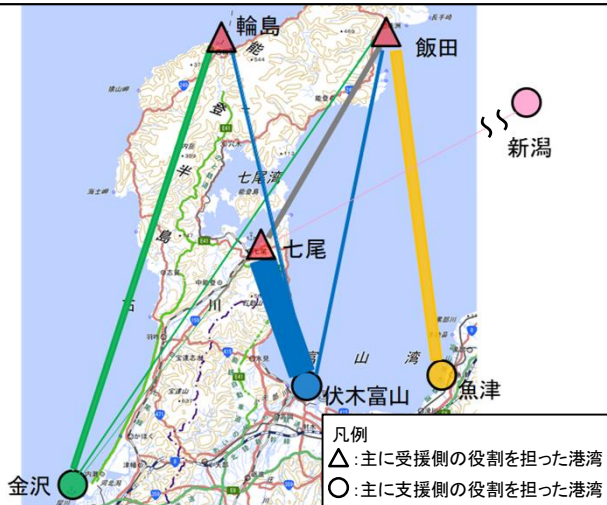
- 能登半島地震では、岸壁自体の損傷に加え、ふ頭用地の沈下・液状化等、岸壁背後の被害も多く発生。
- 支援活動の円滑化のため、海上支援ネットワーク形成のための防災拠点の確保や迅速な施設復旧の体制構築が重要。

岸壁背後の被災状況



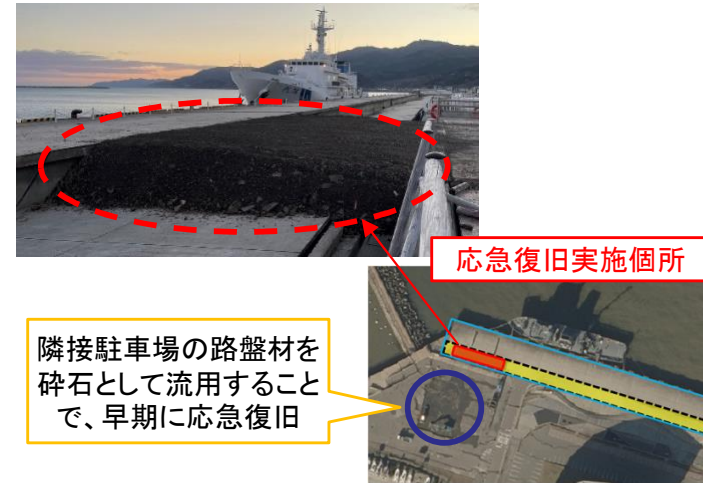
岸壁自体の損傷に加え、岸壁背後の沈下・液状化により支援活動に制限。

港湾間の支援船の動き(線の太さは往来隻数を表す)

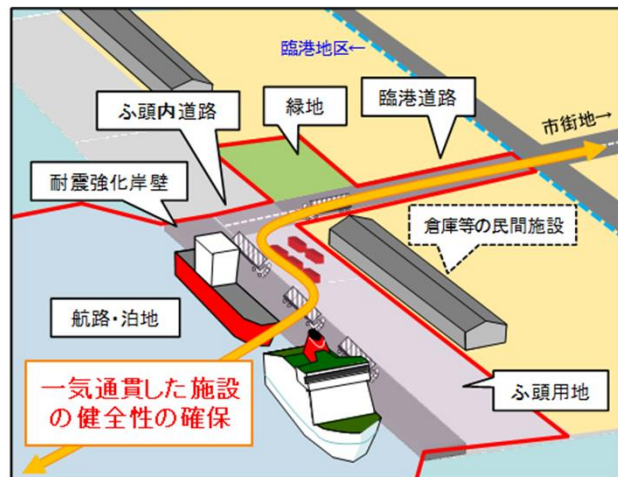


支援船は、能登半島地域近傍の港湾で補給等を行い、被災地の港湾との間を往復。

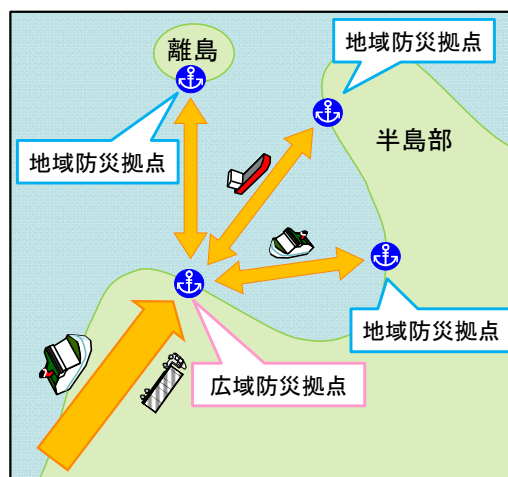
応急復旧の事例



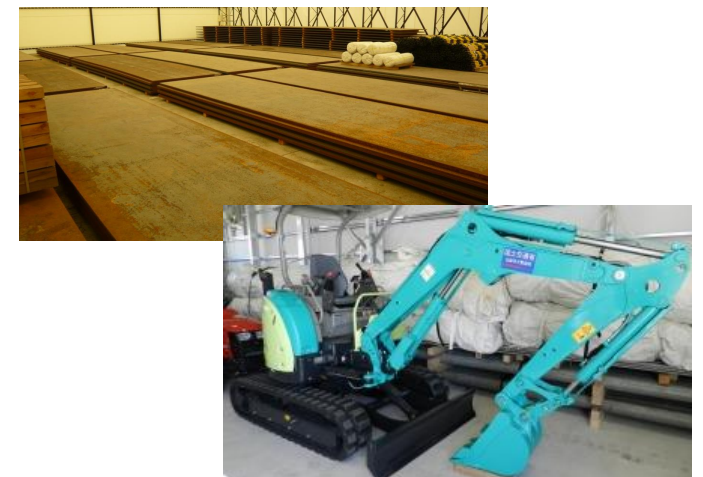
岸壁への車両アクセス経路確保等のため、沈下した岸壁背後を砕石により埋め戻し。



耐震強化岸壁に加え、臨港道路、背後用地、航路・泊地等、一気に通貫した施設の健全性を確保した防災拠点を形成。



支援側の役割も想定した広域防災拠点と、被災地至近の地域防災拠点により海上支援ネットワークを形成。



砕石・敷鉄板やバックホウ等、復旧に必要な資機材をあらかじめ備えておくことで、迅速な応急復旧を実現。

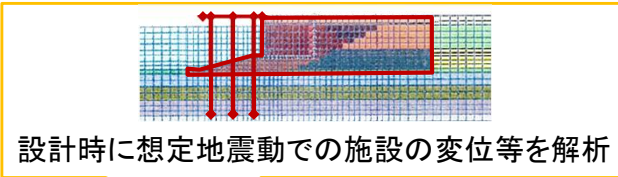
教訓

今後の対応

港を核とした海上支援ネットワークの形成(ソフト面の施策)

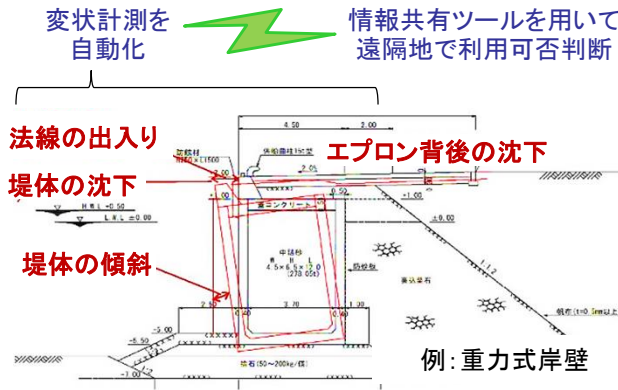
- 能登半島地震では、施設の利用可否判断や国による一部管理の実施等により支援活動の円滑化に貢献。
- 支援活動の更なる円滑化のため、ソフト面の施策についても推進する必要がある。

岸壁の利用可否判断の事例



事例①	事前の解析結果と現地での簡易な計測を照合	即日判断
事例②	潜水等現地での詳細調査や施設の解析を実施	約2週間で判断

支援船等の運航のため岸壁の利用可否判断が求められたが、施設の設計時の図書の有無により利用可否判断に要する時間に大幅な差。



施設の計測の自動化・遠隔化や、解析結果等必要な情報の共有ツールの活用により、施設の利用可否判断を迅速化。

国による一部管理に関する関係者からの声

- ・受援側となった能登半島地域では、国による調整で円滑な輸送ができた。(支援船運航者)
- ・支援側となった金沢港などでは、支援船同士の調整を運航者が行う必要があり、入港まで時間を要した。(支援船運航者)
- ・支援船の運航者が多岐に渡るため、国で一元的に対応してもらいたい。(港湾管理者)
- ・支援側港湾においても輻輳が発生したが、被災が比較的軽微であったため、国への一部管理の要請は不可能と思い込んでいた。(港湾管理者)

港湾法に基づく一部管理の実施により円滑な被災地支援に貢献。一方、支援側港湾では国による一部管理は未実施。

港湾	施設	1/3 (水)	1/4 (木)	1/5 (金)	1/6 (土)	1/7 (日)	1/8 (月)	1/9 (火)	1/10 (水)	1/11 (木)	1/12 (金)
輪島港	マリンタウン		調査完了	巡視船 さど (海上保安庁)			多用途支援艦 ひうち (海上自衛隊)	フェリー栗国 (日本財団)		ひうち	巡視艦 かがゆき (海保)
飯田港	-4.5m		調査完了	豊島丸 (ピースウィンズ・ジャパン)			豊島丸		フェリー栗国	豊島丸	
七尾港	矢田新 (第二東)		調査完了	豊島丸			海翔丸 (九州地方整備局)		豊島丸	さど	巡視船 みうら (海上保安庁)
	矢田新 (第一西)		調査完了	巡視船のと (海上保安庁)	海翔丸	巡視船 だいせん (海上保安庁)	巡視船のと	巡視船 ざおう (海上保安庁)	巡視船 けいこ (海上保安庁)	巡視船 けいこ (海上保安庁)	巡視船 けいこ (海上保安庁)
大田3号			調査完了							護衛艦 せんたい (海上自衛隊)	東駿丸 (民間)

支援側港湾の管理者への情報提供により、国による一部管理等を通じて支援活動を円滑化。

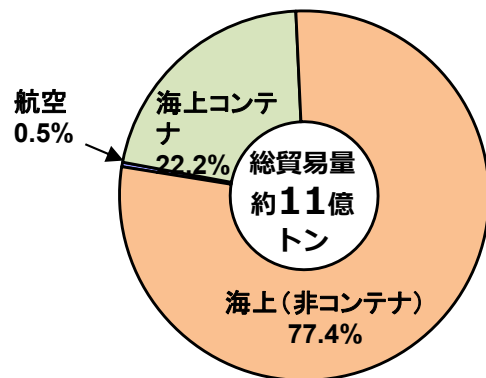
民間のリソースの活用事例



プッシュ型支援等による支援物資の仮置き場が不足し、空きスペースのあった民間のテナント倉庫を活用。



災害時に活用が想定される港湾施設を有する民間企業等との協定締結により、発災後のスムーズな民間リソースの活用を可能に。



日本の貿易量の
99.5%は
港を通じた海上輸送

【出典】
・総貿易量：港湾統計(2021年)
・総貿易額：貿易統計(2021年)
・海上コンテナ・海上非コンテナ比率：港湾統計(2021年)
・航空・海上比率：貿易統計をもとに国土交通省港湾局作成(2021年)

全国の面積に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村 約32% (約12万km ²)	その他(内陸部も含む) 約68% (約26万km ²)
--	--

(約38万km²)

【出典】全国都道府県市区町村別面積調(2022.10.1現在)

背後地が大都市やみなとまち



東京港(東京都)



呉港(広島県)

我が国の人口に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村 約47% (5,926万人)	その他(内陸部も含む) 約53% (6,740万人)
-----------------------------------	-------------------------------

(12,665万人)

【出典】総務省自治行政住民制度課編

「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」(2021.1.1時点)

物流・産業機能が高密度に集積



大阪港(大阪府)



千葉港(千葉県)

全国の製造品出荷額等に占める港湾所在市区町村の割合

港湾所在市区町村 約46% (約148兆円)	その他(内陸部も含む) 約54% (約175兆円)
----------------------------------	------------------------------

(約323兆円)

【出典】工業統計表(地域別統計表)(値は2021暦年値)

○台風21号（平成30年9月4日）

- ・大阪港、神戸港において、昭和36年（1961年）の第二室戸台風以来50年以上ぶりに既往最高潮位を更新する潮位が発生。
- ・浸水被害が多数発生し、コンテナの航路・泊地への流出等により、神戸港で2日間、大阪港で3日間、港湾機能が停止。

コンテナの流出（神戸港）



コンテナの浸水による火災（神戸港）



トランスファークレーンの倒壊（大阪港）



○令和元年房総半島台風（令和元年9月9日）

- ・各地で既往最大を上回る最大風速・最大瞬間風速を記録、東京湾湾口部では既往最高を更新する最大有義波高を観測。
- ・横浜港（福浦地区）では、高波による浸水により483事業所が被災。

護岸の損傷（横浜港）



被災した工業団地（横浜港）



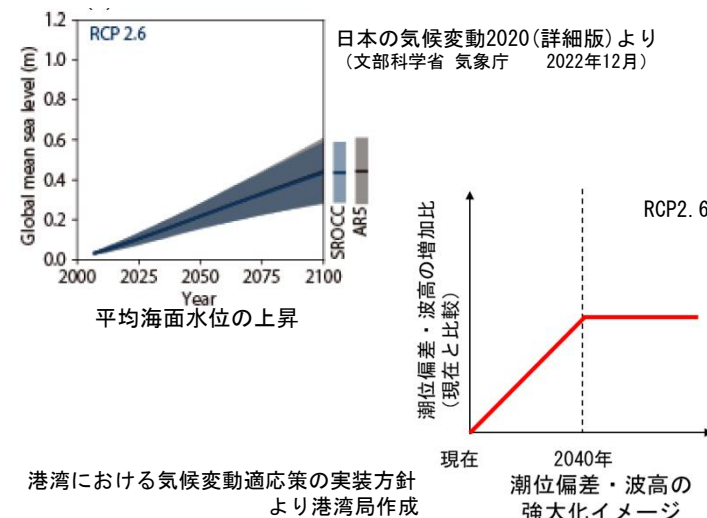
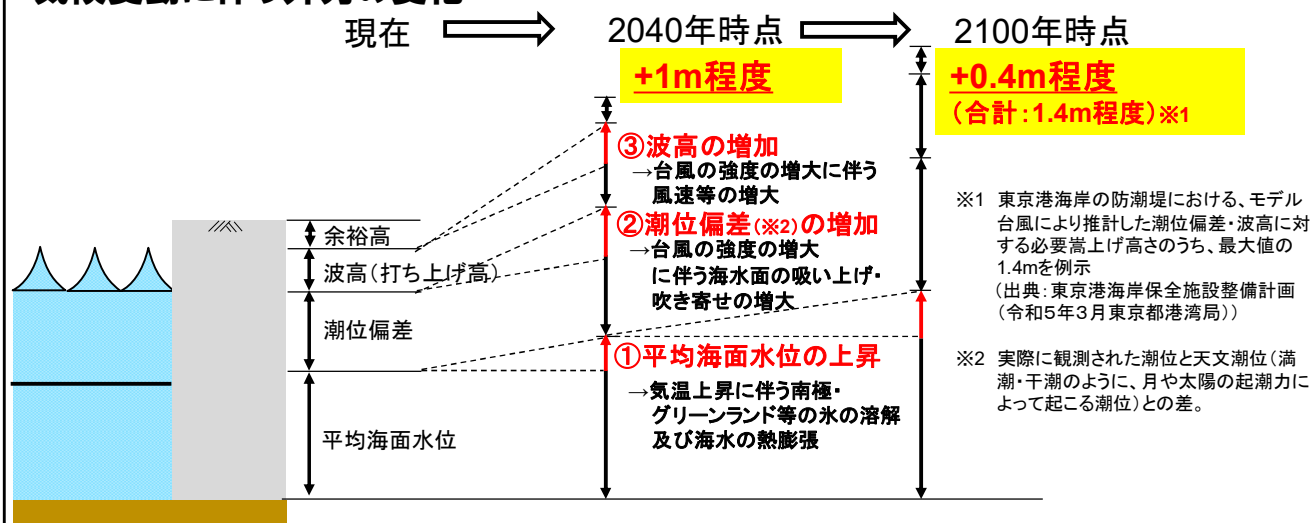
倒壊した空コンテナ（横浜港）



- 気候変動に伴い、港湾の施設の設計に影響のある ①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加。
- 気温の2℃上昇シナリオ^{注)}の場合、
 - ・ 2040年までの間は、①平均海面水位、②潮位偏差、③波高が増加。
 - ・ 2040～2100年の間は、①平均海面水位のみが増加。
- 2100年までに1.4m程度の嵩上げが必要な施設の場合^(※1)、2040年までには1m程度の嵩上げが必要となる。

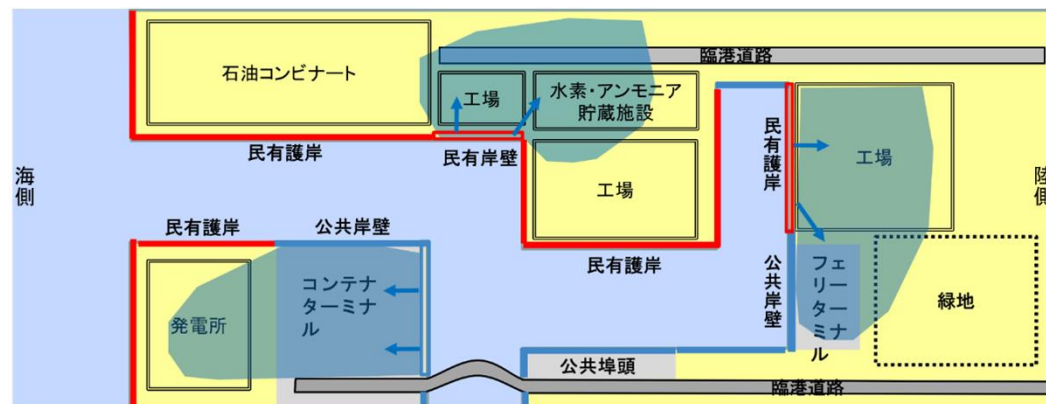
注)パリ協定では、世界共通の長期目標として産業革命以前からの気温上昇を2度に設定。将来の気温上昇が2度に収まっても、平均海面水位は上昇が続くことが予測されている。

気候変動に伴う外力の変化



- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積しており、一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、港湾全体に浸水被害が及び、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。

協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害



		気候変動	
		適応済	未適応
施設諸元	民間	—	—
	公共	—	—

→ : 護岸等からの浸水

○様々な関係者が集積する港湾地域において、気候変動への適応を図るためには、すべての関係者が協働して気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の考え方に基づき、総合的な防災・減災対策を進めることが必要。

①災害から「守る」

防護機能の強化

[国・港湾管理者・民間]

- 防潮堤・護岸等の整備・嵩上げ
- 胸壁・陸閘等の整備・嵩上げ
- 用地の嵩上げ
- 水門・陸閘等の自動化

浸水被害の軽減

[港湾管理者・民間]

- 電源設備の嵩上げ
- コンテナの固縛
- 流出防止柵の設置

②災害から「逃れる」

避難体制の強化

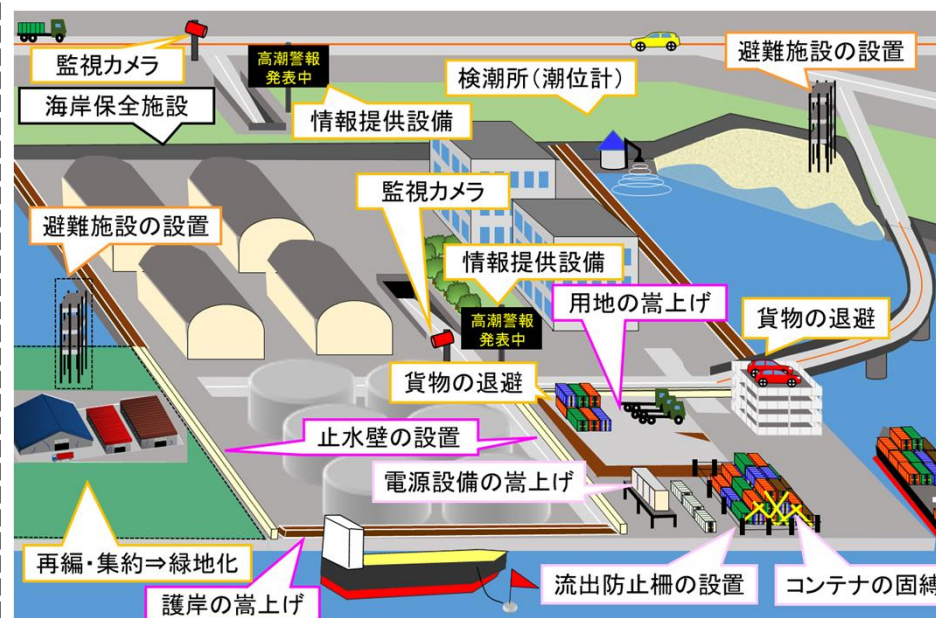
[国・港湾管理者・民間]

- ハザードマップや危険箇所マップの作成
- 総合的な避難訓練の実施

防護エリアの集約化

[国・港湾管理者・民間]

- 老朽化した施設の用途廃止や再編・高度化による港湾機能の集約・防災機能の向上



③災害時に「助け合う」

[国・港湾管理者・民間]

- タイムラインの考え方を取り入れた港湾BCPの作成
- 災害時応援協定の締結
- 施設協定の締結

【参考】TCFD提言と気候関連情報開示

- TCFD※¹は、気候変動がもたらす「リスク」及び「機会」の財務的影響を把握し開示することを狙いとした提言を、2017年に公表。
- 公表されたTCFD提言は、「ガバナンス」、「戦略」、「リスク管理」、「指標と目標」の各項目で、気候関連のリスクと機会(ビジネスチャンス)を整理し、企業での財務上の影響を把握するとともに、財務報告書等で開示することを求めている。
- 2022年には、東証プライム市場上場企業に対し、TCFD提言に基づく開示が義務化され、複数の港湾立地企業も、TCFD提言に基づく開示を行っている。

※¹ TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures)とは、G20の要請を受け、気候関連の情報開示及び金融機関の対応をどのように行うかを検討するため設立された「気候関連財務情報開示タスクフォース」

TCFD提言の概要

以下の4つの基礎項目で、気候関連のリスクと機会(ビジネスチャンス)を整理し、財務報告書等で開示することを求めている。



ガバナンス

- リスクと機会に対する取締役会の監督体制
- リスクと機会を評価・管理する上での経営者の役割 等

戦略

(重要情報である場合に記載)

- 短期・中期・長期のリスクと機会
- 事業・戦略・財務に及ぼす影響
- 様々な気候シナリオを考慮した強靭性 等

リスク管理

- リスクの特定・評価・管理方法 等

指標と目標

(重要情報である場合に記載)

- 組織が戦略・リスク管理に即して用いる指標 等

注: 気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の概要資料(環境省)を基に作成

TCFDの報道例

投資家がTCFD非開示に「ノー」
脱炭素戦略で企業を選別
2022.7.6 日経ESG(抜粋)

機関投資家は今後、運用ポートフォリオの脱炭素を実現するため、融資先企業への圧力をますます強めるとみられる。既に、世界の主要な機関投資家は、投資先企業の取り組みが不十分な場合、株主総会での反対やダイベストメント(投資引き揚げ)といった手段に出ている。

気候関連情報開示例

A社

<リスク>

- ・台風等による自社工場の被災による
売上機会の喪失(約15億円)

<対応>

- ・本社、事業所、工場含む全域における被害想定をもとにした事業継続計画(BCP)活動
- ・調達先の適正化、適切な在庫確保、バックアップ生産体制の構築

B社

<リスク>

- ・沿岸洪水発生による生産拠点の**被害増加**
(中期 **約50億円**、長期 **約400億円**)

<対応>

- ・今後、「自然災害の激甚化」による操業への影響を含めた評価を行った上で、必要に応じて対応していく。

C社

<リスク>

- ・自然災害の激甚化による対応コスト増
(2018年台風21号の被害に伴う**損失額: 約128億円**)

<対応>

- ・電源・供給設備の強靭化(防水壁の設置、**重要機器のかさ上げ**、しゅんせつの実施)
- ・復旧対応力の向上(災害対応訓練の実施)

注: 各社公表資料を基に、リスク及び対応に関する部分を抽出し作成

災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備の推進に関する法律

(令和3年6月18日 法律第79号)

目的 (第1条)

海に囲まれた我が国においては**災害が発生した時又は感染症が発生し若しくはまん延し、若しくはそのおそれがある時**(以下「災害時等」という。)における医療を確保する上で**船舶を活用した医療の提供が効果的**であることに鑑み、災害時等における**船舶を活用した医療提供体制の整備を推進**する。

基本理念 (第2条)

災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備の推進は、災害が発生し、又は感染症が発生し若しくはまん延し、若しくはそのおそれがある地域において**必要とされる医療を船舶を活用して的確かつ迅速に提供することにより、当該地域にある医療施設の機能を補完し、国民の生命及び身体を災害又は感染症から保護**することに資することを旨として、行われなければならない。

国の責務 (第3条)

国は、基本理念にのっとり、災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備を推進する責務を有する。

基本方針 (第4条)

- ① 災害時等における船舶を活用して提供される医療と陸上の医療施設において提供される医療との**適切な役割分担及び相互の連携協力の確保**
- ② 災害が発生した地域等において**必要とされる医療の的確かつ迅速な提供が可能となるよう、災害時等における医療の提供の用に主として供するための船舶の保有**(独立行政法人その他の国以外の者により保有することを含む。)
- ③ 災害時等における船舶を活用した医療の提供に必要な官民の医療関係者、船舶職員その他の**人員の確保**
- ④ 災害時等における船舶を活用した医療の提供のための教育訓練等を実施することによる**人材の育成**
- ⑤ 災害時等における船舶を活用した医療の提供に必要な医薬品、医療機器その他の**物資の確保**
- ⑥ **災害時等以外において、離島等における巡回診療、国際緊急援助活動等に②の船舶を効果的に活用**
- ⑦ **民間の資金、経営能力及び技術的能力の活用**
- ⑧ その他

必要な措置 (第5条)

政府は、基本方針に基づき、災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備の推進に必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講ずる。
必要となる**法制上の措置**については、この法律の**施行後一年以内**を目途として講じなければならない。

整備推進計画 (第6条)

政府は、政府が災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備の推進に関し講ずべき措置について必要な**整備推進計画**を策定しなければならない。内閣総理大臣は、整備推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。
政府は、整備推進計画を策定したときは、遅滞なく、**国会に報告**するとともに、インターネットの利用その他適切な方法により**公表**しなければならない。

本部 (第7条—第15条)

災害時等における船舶を活用した医療提供体制の整備の推進を総合的かつ集中的に行うため、**内閣に、全ての国務大臣によって構成される船舶活用医療推進本部**及びその事務局を設置(本部長は内閣総理大臣)

施行期日 (附則第1項)

公布の日から起算して**三年を超えない範囲内**において政令で定める日
(令和6年政令第194号により**令和6年6月1日施行**)

検討 (附則第2項)

本部について、**施行後五年を目途に検討**し、その結果に基づいて必要な措置を講ずる。

船舶を活用した医療提供体制の整備(船舶関係) (案)

[出典] 船舶活用医療推進本部会合(第1回) R6.7.9開催

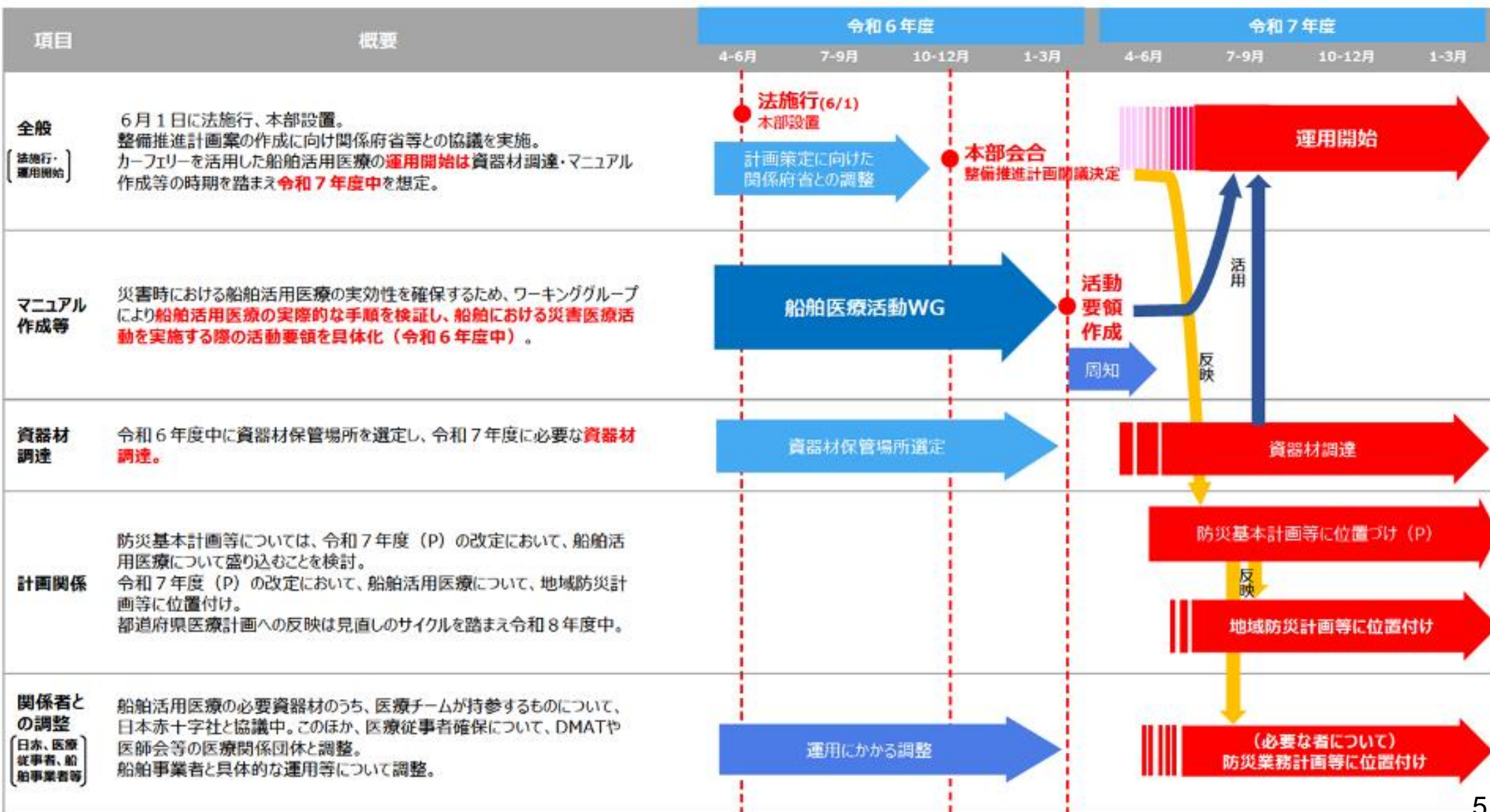
- 将来的には、**内閣府(防災)において、主たる病院船として活用する船舶(カーフェリー)を確保することを目指す。**
- 少なくとも**同船を確保するまでの間**においては、民間事業者の協力に基づき、**民間事業者のカーフェリーを病院船として活用。**
- 具体的には、内閣官房において、**国内で定期航路を運航しているカーフェリー**や**防衛省がPFI契約で確保しているカーフェリー**を一時的に病院船として活用するための協力を図る方向性を軸に、各所との検討及び調整を進めているところ。

	国内で定期航路を運航している船舶	防衛省がPFI契約で確保している船舶
船舶の条件	病院船として活用する船舶としては、活動のために求められる積載能力、安定性、速力、航行可能性及び入港可能港湾数等を考慮し、 全長150～200m程度、総トン数1～1.7万t程度、最大速力25kt程度のカーフェリー が望ましい。	
船舶のイメージ(※)		
活用のイメージ	災害時に医療を提供する船舶として、内閣府(防災)と民間事業者との協力に基づき活用。(災害等により定期運航が不可能な場合を想定。)	災害時に医療を提供する船舶として、内閣府(防災)とPFI事業者との協力に基づき活用。(防衛所要が認められない場合に限る活用。)
検討状況	定期運航との兼ね合いや活動時の費用負担等の災害時に活用するための条件について船舶事業者等と調整中。	防衛省の防衛・警備の任務を阻害するリスクを回避しつつ、災害時に病院船として活用するための条件について防衛省と調整中。
	航行時に車両甲板で医療活動を実施する際の施設管理責任について検討中。	

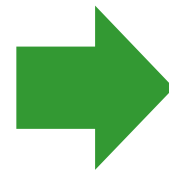
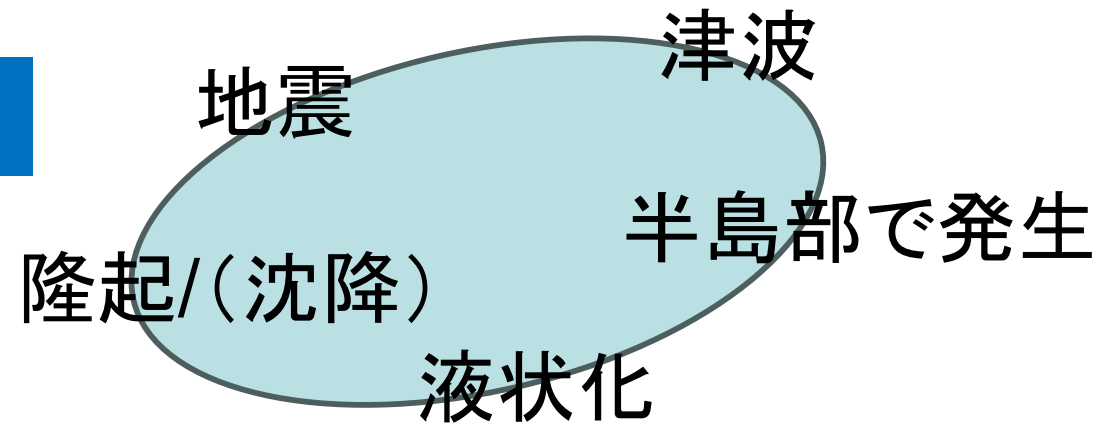
(※) 画像は過去の訓練等に参加いただいた船舶のイメージであり、現時点で特定の事業者を想定しているものではない

船舶医療船の運用開始に向けた主なスケジュール(案)

- 法施行後、令和6年度は整備推進計画の決定、活動要領(マニュアル)の作成等を予定。
- 運用開始は、資器材調達、マニュアル作成等の時期を踏まえ、令和7年度中を想定。
- 運用に向け関係者、自治体との調整を実施。地域防災計画、医療計画へ船舶活用医療の反映を予定。



令和6年能登半島地震の特徴



国が代行して災害復旧を迅速化

直面する課題

複合災害 リソースの不足
担い手の減少 切迫する大規模地震の発生

対応策

ハードとソフトの連携
デジタル技術の有効活用



ご静聴ありがとうございました
