

企業BCP認定制度における港湾空港専門項目創設の取組について

—港湾における官民一体となった災害対応力の向上を目指して—

藤田 淳¹

¹中部地方整備局 港湾空港部 防災危機・管理課 (〒460-8517 名古屋市中区丸の内2-1-36)

災害発生時の事業継続力の向上を目的に創設された企業BCP認定制度において、港湾特有の課題を考慮したさらなる事業継続力の向上のため、「港湾空港専門項目」を取り入れた。受付初年度となる令和2年度は29者の認定を行った。本論文では、企業BCP認定制度と「港湾空港専門項目」の必要性について述べるとともに、本取組の効果について報告する。

キーワード 企業BCP認定制度、事業継続力認定制度、港湾空港専門項目、事業継続計画

1. はじめに

近年、気候変動の影響により全国各地で激甚な被害をもたらす水災害（河川氾濫、内水氾濫、土砂災害等）が多発しているほか、南海トラフ地震や富士山の火山噴火など大規模自然災害の発生が危惧されている。

その中でも南海トラフ地震においては、駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域として概ね100～150年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震である。今後30年以内に発生する確率は70～80%であり、南海トラフ地震発生切迫性が高まってきている。

そのような状況の中、大規模自然災害直後から救命救助活動が可能となるよう道路啓開等にいち早く着手し、迅速に応急復旧対応及び二次災害の防止が実施できるよう事前防災の取り組みが重要になっている。

2. 建設会社における事業継続計画（BCP）策定の必要性

建設会社は災害が発生した場合、いち早く現場に駆けつけ、迅速に社会インフラの応急復旧を行い、ライフライン等の復旧を通じ、住民の日常生活を早期に取り戻す役割を担っている。

災害時は会社自体の被害を最小限にとどめることはもとより、操業の中断期間を短縮し、被災した社会インフラの応急復旧や二次災害防止に対して早急に対応するこ

とが不可欠である。

そのため、災害時において建設会社の社会的使命を果たすためにも、建設会社自らが継続して事業活動できる体制（事業継続計画）を構築しておく必要がある。

3. 事業継続力認定制度について

南海トラフ地震等の大規模自然災害の発生が懸念されるなか、発生直後から行政機関と建設業界が連携して災害対応に取り組んでいくことが重要である。そのため、建設会社において、災害時に事業活動が継続できる体制を整えておくことが必要となる。

そこで、中部地方整備局では管内の建設会社が備えている事業継続力を評価し、適合した建設会社に対して認定および公表することで、建設会社における事業継続計画（BCP）の策定の促進を図ることを目的に、「事業継続力認定制度（以下、「企業BCP認定制度」という。）」を設けている。

4. 企業BCP認定審査のための評価内容

企業BCP認定審査のための評価内容は、「建設会社における災害時の事業継続力認定評価要領」（以下、「評価要領（共通項目）」という。）に示し、公表している。評価要領（共通項目）で求めている計画の内容を表-1に

表-1 評価要領（共通項目）の確認項目と確認内容

	確認項目	確認内容
	計画の策定 (p 10 参照)	・計画策定の意義・目的 ・計画の検討体制 ・策定、改定等の責任者による承認
(1)	重要業務の選定と 目標時間の把握 (p 11, 12 参照)	・受ける被害の想定 ・重要業務の選定 ・目標時間の把握
(2)	災害時の対応体制 (p 14, 15 参照)	・社員及び家族の安否確認方法 ・二次災害の防止 ・災害対応体制 ・災害対策本部長の代理者及び代理順位
(3)	対応拠点の確保 (p 16, 17 参照)	・対応拠点、代替対応（連絡）拠点の確保 ・対応の発動基準
(4)	情報発信・情報共有 (p 18, 19 参照)	・発災直後に連絡を取ることが重要な国、県、市区町村との相互の連絡先の認識 ・施工中現場の連絡先等の認識 ・災害時にも強い連絡手段の準備
(5)	人員と資機材の調達 (p 20 参照)	・自社で確保している資源の認識 ・自社外（協定会社など）からの調達についての連絡先の認識
(6)	訓練と改善の実施 (p 21, 22 参照)	・訓練計画 ・事業継続計画の改善計画及び平常時の点検計画 ・事業継続計画の現状の課題と今後の対応 ・訓練、事業継続計画の改善及び点検の実施状況（2回目以降の申請の場合必須）

示す。

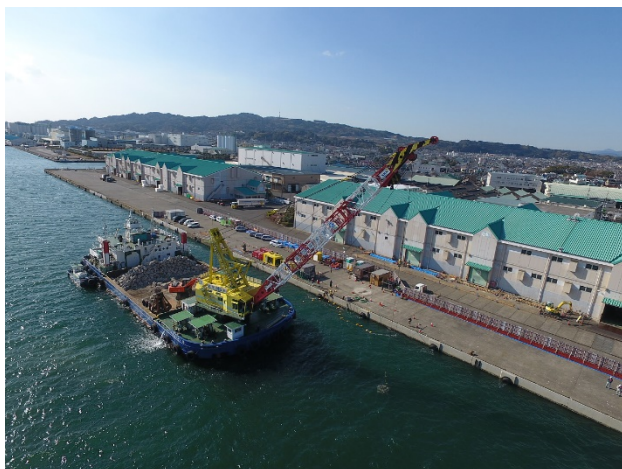
5. 港湾の早期復旧作業における課題と対応

中部地方整備局港湾空港部では、企業BCP認定制度における評価項目に、「共通項目」に加えて「港湾空港専門項目」を設定し、適合した会社を認定し公表することとした。理由は、港湾の早期復旧作業においては、以下の特有の課題があるためである。

(1)災害発生時の作業員・船舶に対する被災リスク

港湾工事を請け負った建設会社は、作業現場が堤外地、海上となる(写真-1)。作業員の作業場所、資機材の保管について沿岸部に近くなるため、高潮・津波に対するリスクが大きくなる。そのため、作業員・船舶を守るために事前に想定する避難計画が重要となる。

写真-1 港湾工事の作業現場の例



(2)災害発生後の復旧作業における被災・二次災害リスク

災害発生時の早期復旧作業には港湾施設の応急復旧や緊急確保航路の啓開等が考えられる。しかし、被災する危険のある沿岸部、堤外地へ近づくことはできないため、津波や高潮に伴う警報・注意報が発令されている間はこれらの現地作業には着手できない。また、警報・注意報の解除後も、気象・海象条件を適切に見極めた上で、作業に当たる必要がある。港湾特有の現場条件を熟知した計画がなされていないと、資機材の流出等の二次災害が発生し、復旧作業に影響が出る恐れがある。

(3)復旧作業のための作業船舶の確保

航路啓開のための主要機材となる作業船舶は、写真-2のように大型でコストが大きく、通常時から全国で共有されているものが多い。先月は名古屋港にいたが、請け負った工事の作業があるため今月は神戸港にいる、という状況も頻繁に起こる。つまり、個々の建設会社による計画では、被災地での船舶確保状況が計画通りとならない可能性が高い。実際に、災害復旧に関しては多数の建設会社および港湾管理者と包括的な協定を結んでおり、協定団体の中で船舶や資機材を調達、共有する体制となっている。

以上の港湾特有の課題について考慮された事業継続計画の策定を促すために、企業BCP認定制度における評価項目に、「災害発生時における緊急的な応急対策業務に関する包括的協定書」（以下、「災害協定」という。）の会員を対象とした「港湾空港専門項目」を設定した。

なお、企業BCP認定制度において、港湾空港に特化した評価項目を別途追加し、「共通項目」と一括で認定する手法は、中部地方整備局が全国で初めて実施している。

写真-2 航路啓開作業で主要となる起重機船(吊っているブロックは高さ4.5m)



6. 港湾空港専門項目の内容

「建設会社における災害時の事業継続力認定評価要領（港湾空港専門項目）」（以下、「評価要領（港湾空港専門項目）」という。）の確認内容を表-2に示す。5.で記載した港湾特有の課題に対応するために、「港湾空港専門項目」で求めている内容を以下に示す。

(1)災害発生時に、作業員・船舶を守るための項目

- ・被災時の海上及び堤外地からの避難について、想定する前提条件、避難の基準・考え方、避難先までの移動経路、手段、必要時間、避難先の立地状況、設備内容。
- ・災害から船舶を守るための避難対策として、各警報、注意報毎の避難の基準、避難先、移動経路、移動手段、時間。

(2)災害発生後の海上・堤外地での二次災害の防止を目的とした項目

- ・地震、台風発生時の警報・注意報解除前と後の取組について、発生災害の想定、対応手順（災害協定団体の会員としての行動も含む）、対応時間。
- ・浸水域に保管されている資機材の種類、数量、保管場所、保管状況、確認時期、浸水対策。
- ・海上流出の可能性がある資機材について、保管場所、保管状況、資機材の種類、数量、確認時期、流出防止対策。
- ・航路啓開等で使用する船舶の油流出対策資機材の種類、数量、保管場所、保管状況、確認時期、流出前後の対策。

(3)迅速な復旧作業のため、災害協定団体における船舶・資機材確保を目的とした項目

- ・自社で保有している人員、船舶、資機材の種類、数量、確認時期、担当者の所属、会社住所、連絡先。
- ・船舶については基地港、船種、規格、現在地、移動予定地、航路啓開における船団構成。
- ・災害協定締結団体への資機材数等情報の報告日、報告内容、報告者、報告先。
- ・自社外の協力会社の人員、機材、船舶、資材、資金の

表-2 評価要領(港湾空港専門項目)の確認項目と確認内容

確認項目		確認内容
1.	災害への準備・体制	(1) 災害協定団体の会員としての準備・体制 1) 警報・注意報の解除前と後の取組 2) 緊急的応急対策にむけた準備・体制 3) 被災時の連絡体制・連絡手段
	災害対応	(2) 被災時の対応 1) 海上及び堤外地からの避難行動 2) 浸水域における資機材の保管状況 3) 二次災害防止の取組 4) 船舶の災害時の対応

種類、数量、連絡先。

- ・被災時に連絡する団体の一覧、連絡先、通常時の連絡手段、災害に強い連絡手段。

7. 認定申請の結果

受付を開始した結果、令和2年度における事業継続力認定申込書（港湾空港関係）の提出社は29者であった。29者の内、8者はすでに企業としての災害対策計画または事業継続計画が策定されていた。申請書類作成にあたって、「共通項目」については既存の計画から引用した記載もあったが、「港湾空港専門項目」については引用されていなかった。

8. 「港湾空港専門項目」を設けたことによる効果

令和2年度の申請結果から、「中部地方整備局事業継続力認定制度」に「港湾空港専門項目」を設けた効果があったと考える。理由は、以下の2点である。

第1に、申請対象者の約4割の認定が完了したためである。申請条件を満たしている災害協定の会員企業数は約70者を想定していたが、令和2年度は29者の認定が完了した。初年度として進捗は順調であると考えている。

第2に、今回の申請において、「港湾空港専門項目」に該当する内容は、申請者による既存の計画からの引用はなかったためである。申請のあった29者の内、8者はすでに企業としての計画が策定されていたが、「港湾空港専門項目」については、今回の取組で初めて計画として記載されることとなった。これは、既存の計画では評価要領（港湾空港専門項目）を満足する記載が無かったことを表している。「港湾空港専門項目」を設けなかった場合、港湾特有の事情を考慮できた計画が策定されていたとは言い切れず、港湾における災害対応を迅速に実行できない恐れがあったと考える。しかし、上記については、「港湾専門項目」が必要以上の内容を求めていたため、既存の計画の引用がなかったのでは、という意見も考えられるが、申請者を対象に行ったアンケートによると「評価要領の確認項目は必要であったか」という質問に対し、75%が「必要でありおおむね妥当であった」と回答しており、求めている内容が過剰である可能性は低いと考えられる。

このことから、「港湾空港専門項目」の創設は事業継続力の向上に有効であり、今後も継続が必要であると考える。