

第5章 特別防災区域の概況

1 特別防災区域の範囲

石油コンビナート等特別防災区域を指定する政令（昭和51年政令第192号）により指定された区域の範囲は次のとおりである。

○ 釧路地区

釧路市西港1丁目の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

○ 苫小牧地区

(1) 勇払郡厚真町字共和の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

(2) 苫小牧市の区域のうち次の区域

ア 字静川及び字弁天の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

イ 晴海町及び真砂町の区域並びに字沼ノ端及び字勇払の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

○ 室蘭地区

室蘭市陣屋町1丁目、陣屋町3丁目、幌萌町、本輪西町1丁目、港北町1丁目、仲町、御崎町1丁目、茶津町及び入江町の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

○ 北斗地区

北斗市七重浜1丁目、七重浜6丁目及び七重浜7丁目の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

○ 知内地区

上磯郡知内町字元町の区域のうち特定事業所の所在する区域及び周辺

○ 石狩地区

石狩市新港中央4丁目の区域のうち特定事業所の所在する区域及びその周辺

2 各地区及び特定事業所の概況

○ 釧路地区

(1) 地 勢

南は太平洋に面し、後背に根釧原野を抱える釧路川河口部に位置する東北海道の拠点であり、コンビナート地区は釧路市街地の臨海部に位置している。

(2) 気 象 (平年値 (平成3年～令和2年))

年平均気温は6.7℃、日最高気温の月平均値は8月が最も高く21.5℃(極値33.5℃)、日最低気温の月平均値は1月が最も低く-9.8℃(極値-28.3℃)である。年平均風速は5.0m/s、年降水量は1,080.1mmである。

(3) 産業経済

水産、石炭、紙パルプ及び観光を基幹産業として着実に発展してきた。

200海里問題や石炭政策の変更等による産業経済への影響が懸念されるが、漁獲高の安定した推移や工業出荷額の着実な伸びなどに支えられ、道東の拠点都市となっている。

(4) 港湾及び船舶出入数 (数値は平成29年～令和元年の3年間平均である。)

昭和26年に重要港湾の指定を受けている。

昭和44年から西港区の建設に着手し、平成21年に西港区第3埠頭に国際コンテナターミナルを開設し、ガントリークレーンを設置した。

入港船舶は、総数で約9,900隻、輸移出入貨物の総量は約1,530万トンとなっている。

(5) 道路、鉄道及び陸上輸送

西港区域付近をJR根室本線が東西に走り、道路は、道道釧路西港線で国道38号線に結ばれ、さらに国道44号線と国道240号線が接続し国道や道道等の幹線道路が放射状に広がっている。

また、北海道横断自動車道、釧路外環状道路や地域高規格道路の整備など、交通アクセスの充実が着実に進んでいる。

(6) 特定事業所

特定事業所は、総数4事業所(第1種3事業所、第2種1事業所)で、石油等の貯蔵基地的性格を有しており、石油等の貯蔵取扱数量は概ね27万kl、液化天然ガスの処理量等は概ね39万Nm³となっている。

○ 苫小牧地区

(1) 地 勢

本道の中央部に広がる石狩低地帯の南に位置し、支笏・洞爺国立公園の樽前山の麓にひらかれ、南に太平洋を望み、北は空港を擁する千歳市と接している。

コンビナート地区は苫小牧西港に形成される西部臨海工業地帯と苫小牧東部地域内の苫小牧市と厚真町に位置している。

(2) 気 象 (平年値 (平成3年～令和2年))

年平均気温は7.9℃、日最高気温の月平均値は8月が最も高く23.4℃(極値35.5℃)、日最低気温の月平均値は1月が最も低く-8.1℃(極値-21.3℃)となっており、年平均風速は3.2m/s、年降水量は1,239.2mmである。

(3) 産業経済

製紙工業の単一都市として発展してきたが、苫小牧港の開発とともに石油精製、自動車、電力、木材のほか化学、非鉄金属、配合飼料などの多種多様な企業が立地し、一大臨海工業地帯を形成している。

また、苫小牧東部地域は、広大な用地と流通機能を持つ大型港湾、隣接する新千歳空港など交通の要衝に位置した立地特性を生かし、産・学・住・遊の複合開発を目指した北海道開発の拠点として発展が期待されている。

(4) 港湾及び船舶出入数 (数値は平成29年～令和元年の3年間平均である。)

昭和38年4月開港と同時に重要港湾の指定を受け、昭和55年10月苫小牧東港の開発、さらに昭和56年5月には特定重要港湾に昇格し、工業ばかりでなく流通拠点としての役割も大きく、北日本最大の国際貿易港として北海道経済の発展に大きな役割を果たしている。

入港船舶は約14,400隻、輸移出入貨物の総量は約1億800万トンとなっている。

(5) 道路、鉄道及び陸上輸送

国道36号線が東西に走り、国道235号線が地区の東側を南北に通っている。北海道自動車縦貫道が国道36号線の北側を通過しており、また、国道235号線と平行して日高自動車道が通過しており、都市間の高速度輸送に寄与している。

鉄道はJR室蘭本線が地区の北側を、日高本線が国道235号線と並行している。

(6) 特定事業所

特定事業所は総数13事業所(レイアウト規制3事業所、第1種6事業所、第2種4事業所)で、石油精製及び貯蔵基地を基幹としている。

石油等の貯蔵取扱量は概ね1,331万kl、高圧ガス処理量は概ね11,615万Nm³となっている。

このうち、苫小牧東部工業基地内の石油備蓄基地において、民間備蓄と国家備蓄とを合わせ概ね850万klの原油が貯蔵されている。

○ 室蘭地区

(1) 地 勢

本道南西部噴火湾の入口に湾曲状に突き出た絵鞆半島とその北部の丘陵地帯からなっている。

コンビナート地区は室蘭港を囲む臨海部に位置している。

(2) 気 象 (平年値 (平成3年～令和2年))

気候は比較的温暖で、冬季の積雪量も少ない。

年平均気温は8.9℃、日最高気温の月平均値は8月が最も高く23.6℃(極値32.8℃)、日最低気温の月平均値は1月及び2月が最も低く-4.0℃(極値-13.4℃)となっており、年平均風速は4.6m/s、年降水量は1,188.9mmである。

(3) 産業経済

鉄鋼、機械、造船、石油精製、セメント等の重化学工業都市として発展し、本道産業の先導的役割を担ってきた。

しかし、鉄鋼、造船などの構造的不況による合理化の促進に伴い、人口が著しく減少するなど地域経済に大きな影響を受けたが、先端産業の誘致や蓄積された高度な技術を生かし、「ものづくりのマチ」として環境産業拠点都市を目指している。

(4) 港湾及び船舶出入数 (数値は平成29年～令和元年の3年間平均である。)

室蘭港は天然の良港で古くから工業港として発展し、昭和40年には特定重要港湾の指定を受け、近年では、国内フェリー航路や外航コンテナ等の海上ネットワークにより、物流港として重要な役割を果たしている。

入港船舶は総数で約5,000隻、輸移出入貨物の総量は約2,090万トンとなっている。

(5) 道路、鉄道及び陸上輸送

幹線道路として国道36号線、37号線があり、36号線は輪西から母恋まで自動車専用道路(室蘭新道)となっている。また、北海道縦貫自動車道が市の北側を通過し、室蘭ICにより接続されている。

さらに室蘭港を跨ぐ東日本最大のつり橋である白鳥大橋(全長1,380m)が平成10年6月に完成し、幹線道路の環状線化が実現されている。

鉄道はJR室蘭本線が国道に沿って走っており、コンビナート地区にも臨港鉄道が敷設されている。

(6) 特定事業所

特定事業所は総数7事業所(レイアウト規制2事業所、第2種5事業所)で、製鉄を基幹としており、石油等の貯蔵取扱量は概ね211万kl、高圧ガス処理量は概ね377万Nm³となっている。

○ 北斗地区

(1) 地 勢

本道の南部に位置しており、東に函館市と接し、南は函館湾に面している。

コンビナート地区は、北斗市街地から東の函館湾に面している。

(2) 気 象 (平年値 (平成3年～令和2年))

気候は比較的温暖で、年平均気温は 9.4℃、日最高気温の月平均値は 8 月が最も高く 25.9℃ (極値 33.9℃)、日最低気温の月平均値は 1 月が最も低く -6.0℃ (極値 -21.7℃) となっており、年平均風速は 3.6m/s、年降水量は 1,188.0 mm である。

(3) 産業経済

農業、水産業など第一次産業とセメント、石油貯蔵等第二次産業の中心基地として着実に発展してきた。

今後、北海道新幹線の開業効果による更なる発展が期待される。

(4) 港湾及び船舶出入数 (数値は平成29年～令和元年の3年間平均である。)

函館港湾の一部を形成する地域にあり、函館港の入港船舶は総数で約 12,100 隻、輸移出入貨物の総量は約 3,260 万トンとなっている。

(5) 道路、鉄道及び陸上輸送

函館湾と並行して国道 228 号線及びコンビナート地区の中心を縦断する国道 227 号線が通っている。

鉄道は、コンビナート地区の中心に道南いさりび鉄道線が敷設されている。

平成27年3月、函館新外環状道路 (函館 I C・赤川 I C間) が開通し、函館新道、函館・江差自動車道 (函館 IC～茂辺地 IC間が平成24年3月までに開通済) とともに、函館圏の高速交通ネットワークを形成している。

(6) 特定事業所

特定事業所は総数2事業所 (第1種2事業所) で、石油等の貯蔵基地的性格を有しており、石油等の貯蔵取扱量は概ね45万klとなっている。

○ 知内地区

(1) 地 勢

本道の南部、渡島半島の南西部の海岸沿いに位置しており、コンビナート地区は知内市街地から南の津軽海峡沿いに位置している。

(2) 気 象 (平年値 (知内:平成17年~令和2年、木古内:平成3年~令和2年))

気候は比較的温暖で、年平均気温は8.9℃、日最高気温の月平均値は8月が最も高く25.1℃(極値34.1℃)、日最低気温の月平均値は1月が最も低く-5.7℃(極値-15.6℃)となっており、年平均風速は2.3m/s、年降水量は1,633.1mmである。

(気温・風速については木古内アメダス、雨量については知内アメダスの平年値を記載)

(3) 産業経済

農業、漁業などの第一次産業で古くから発展し、木材加工や食料品製造業も盛んとなっている。

近年は「ニラ」「ほうれん草」や「牡蠣」「マコガレイ」の生産に大きな成果をあげており、これらの健康志向特産品のブランド化を目指している。

(4) 道路、鉄道及び陸上輸送

国道228号線が津軽海峡沿いに東西に走っている。鉄道は青函トンネルの開口部から山間部を北海道新幹線が通っている。

(5) 特定事業所

特定事業所は1事業所(第1種事業所)で、石油等の火力発電用の貯蔵基地である。

石油等の貯蔵取扱量は概ね22万klとなっている。

○ 石狩地区

(1) 地 勢

本道の日本海側に臨む石狩湾沿岸のほぼ中央に位置し、道内の政治・経済の中心である札幌市に最も近く位置している。

コンビナート地区は石狩市街地から西の石狩湾新港地区に位置している。

(2) 気 象 (平年値 (平成3年～令和2年))

年平均気温は7.9℃、日最高気温の月平均値は8月が最も高く25.5℃(極値35.4℃)、日最低気温の月平均値は1月が最も低く-9.0℃(極値-23.1℃)となっており、年平均風速は2.9m/s、年降水量は993.8mmである。

(3) 産業経済

古くから水産業、農業を基幹産業として栄えてきたが、近年では、石狩湾新港の開発による発展で、石狩市の産業経済基盤としてはもとより、日本海沿岸地域と一体となって全国的な物流拠点となっている。

(4) 港湾及び船舶出入数 (数値は平成29年～令和元年の3年間平均である。)

昭和48年に重要港湾の指定を受け、平成18年に多目的国際ターミナルの核となる西地区-14m岸壁が共用され、平成27年7月現在、計画27バースのうち20バースが共用されている。

また、平成23年にLNG機能に係る日本海側拠点港に選定され、平成25年に北海道における災害時緊急物資輸送等の機能を確保する目的で耐震強化岸壁として整備されるなど、ハード・ソフト両面から、利便性の高い港湾空間の形成を目指している。

入港船舶数は約1,700隻、取扱貨物量は約650万トンとなっている。

(5) 道路、鉄道及び陸上輸送

国道231号線が地区の東側を南北に走り、国道337号線が地区の南側を東西に走っている。鉄道はJR函館本線が地区の南側を、国道5号線と並行している。

(6) 特定事業所

特定事業所は、3事業所(第1種1事業所、第2種2事業所)で、石油等の貯蔵基地的性格を有しており、石油等の貯蔵取扱量は概ね23万kl、高圧ガス処理量は概ね193万Nm³、液化天然ガスの処理量等は概ね1,469万Nm³となっている。

(8) 東京航空局新千歳空港事務所

- ア 航空機事故による特別防災区域災害の防止
- イ 特別防災区域飛行の規制
- ウ 各空港との連絡調整

(9) 札幌管区気象台

- ア 気象、地象、水象等の観測並びにその成果の収集及び発表
- イ 特別警報、警報、予報等の発表・解説
- ウ 防災訓練への助言、防災知識の啓発普及

(10) 北海道警察本部

- ア 情報の収集、伝達並びに災害原因及び被害状況等の調査
- イ 避難の指示及び誘導、被災者の救出、救護
- ウ 交通規制
- エ 警戒区域の設置及び被災地の警戒警備

(11) 北海道

- ア 防災本部の運営（事務局）
- イ 災害情報の収集、伝達、広報、災害原因及び被害状況等の調査及び関係機関相互の連絡調整
- ウ 危険物、高圧ガス施設の保安確保に必要な指導助言等の実施及び防災資機材の整備
- エ 救援物資の供給、調達
- オ 自衛隊災害派遣の要請
- カ 所轄する道路等の維持管理及び災害対策

(12) 関係市町

- ア 情報の収集、伝達並びに災害原因及び被害状況等の調査
- イ 避難の指示及び指導、被災者の救出、救護及び警戒区域の設定、被害拡大の防止
- ウ 自衛、共同防災組織の指導、育成及び防災教育、訓練の実施並びに防災資機材の備蓄、整備
- エ 危険物施設の保安確保に必要な指導、助言等の実施
- オ 消火活動等の災害防御活動
- カ 所轄する道路等の維持管理及び災害対策

(13) 港湾管理者

- ア 港湾区域及び港湾施設の維持、運営
- イ 港湾関連企業等との連絡調整
- ウ 防災資機材の備蓄、整備

4 災害広報

特定事業所及び防災関係機関は、正確な情報を迅速に提供することにより、災害時における社会的混乱の防止、住民の安全確保及び不安解消のため広報活動を実施するものとする。

(1) 広報の内容

災害広報の内容は、災害の状況、**避難の指示**や交通規制の状況、住民の取るべき措置、災害応急対策の実施状況、今後予想される災害の態様及びその他必要な事項とする。

ア 特定事業者

- (ア) 事故が発生した場合には、住民に対し、その原因と今後の対策等を積極的に広報する。
- (イ) 災害発生時に、災害の発生場所や災害の経過、避難の必要性や方法等の情報を住民に的確に知らせるための方策についても事前に協議するよう努める。
- (ウ) 防災訓練を実施するときには住民に参加・見学を呼びかけるなど、平時から住民とのコミュニケーションを深めるよう努める。

イ 防災本部

防災本部及び現地本部が設置されている場合の当該現地本部は、災害の状況等を取りまとめて報道機関への発表を行うものとする。各特定事業所及び関係機関の個別広報活動を妨げるものではないが、広報を実施する場合は各機関の連絡調整に留意するものとする。

広報時間は防災本部にあつては道政記者クラブ、現地本部にあつては地元記者クラブと協議して定めるが、発表は同時に公平に行うよう留意する。

(2) 広報の方法

多様な広報手段（ラジオ、テレビ、新聞、広報車両、インターネット、エリアメール、自治会役員や消防団員等による戸別訪問等）を利用して、迅速かつ適切な広報を行うものとする。

2 津波及び高潮

津波及び高潮に係る特別警報又は警報が発表された場合は、人命尊重を最優先とし、次の措置をとるものとする。

なお、津波は、長時間にわたり繰り返し襲来することも考えられるので注意が必要である。

(1) 特定事業所、自衛・共同防災組織

ア 海上入出荷作業を中止すること。

イ 荷役中の船舶は荷役作業を中止するとともに、直ちに離岸し港外へ避難すること。

ウ 自衛防災組織及び共同防災組織は、必要に応じて浮遊するおそれのある物件を固定又は除去するとともに、給排水口の閉鎖等の措置をとること。

エ 津波災害に対する初期防御措置は、「措置開始時刻から気象庁が発表する津波到達予想時刻」から、「退避時間」（退避に要する時間）及び「安全時間」（安全・確実に退避を完了するよう余裕を見込んだ時間）を差し引いた時間が活動可能時間となり、活動可能時間が経過した場合には、直ちに退避すること。

オ 平時から、従業員及び作業員等の避難を実施する体制を確立するため、退避命令を確実に伝達する手段、緊急退避場所、退避経路等について確認しておくこと。

(2) 消防機関

ア 津波及び高潮に関する情報を収集し、区域協議会に（区域協議会は特定事業所に）連絡すること。

イ 特定事業所等のとるべき措置について指導すること。

ウ 沿岸住民及び特定事業所等に対して、広報車等により避難等について広報すること。

(3) 関係市町

ア 広報車等により沿岸住民に対して**避難指示**をすること。

イ 避難誘導及び避難所開設の措置を講ずる。

(4) 海上保安部・署

ア 船舶等に対し警報を伝達すること。

イ 必要に応じ巡視船艇及び航空機を出動させ付近海域の警戒を実施するとともに、船舶に対して**避難指示**をすること。

第6節 津波に対する応急対策

1 特定事業所における応急対策

- (1) 津波情報（地震規模、津波の高さ、予想到達時刻等）の収集
- (2) 特定事業者は、あらかじめ津波からの避難場所を定め、その位置及び避難経路を示す図面等を作成し、全従業員及び事業所で従事する関係作業員等に周知するものとする。
- (3) 津波警報や津波に係る**避難指示**が発令されるなど、避難が必要なときは、従業員及び事業所で従事する作業員等に速やかに避難する旨、あらかじめ定められた避難場所の位置及び避難経路を知らせるものとする。
- (4) 浸水域へ設置されている装置の停止
- (5) 着積中の船舶への津波情報の提供
- (6) その他前節地震発生時の応急対策等によるもののほか、津波防災上必要な措置

2 特別防災区域協議会における応急対策

津波が到達するまでは、各事業所間の連携を図りながら津波情報の収集・伝達に努め、共同防災組織、自衛防災組織の効率的運用により被害の拡大防止を図る。

3 消防機関における応急対策

(1) 応急措置

関係消防機関は、第2編（災害対策）－第2章（災害応急対策計画）－第5節（自然災害に対する応急措置計画）定めるところのほか、地震情報の発表に対応して、あらかじめ定めてあるそれぞれの消防計画等に基づき、警戒体制を確立し、応急措置を迅速かつ的確に実施することにより、地震時の災害の防止と災害発生時の初期対応に万全を期することとする。

(2) 相互応援協力体制

大規模な津波が発生し、被災地域の消防機関単独では十分な災害応急対策が実施できない場合は、第2編（災害対策）－第2章（災害応急対策計画）－第8節（相互応援協力計画）に基づき応援を要請する。

4 第一管区海上保安本部（保安部・署）における応急対策

第2編（災害対策）－第2章（災害応急対策計画）－第4節（災害に対する応急措置計画）に基づき応急対策を講ずる。