

平時事業からの離脱を円滑化する 具体的方策の検討状況

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会WGの概要


検討の前提

具体的に以下のケースを想定し、活用可能船舶の具体的確保方策を検討する。

- 1) モデル地域
北海道～本州間の海上輸送
- 2) フェーズ
ア) 発災～3日間(実働部隊の輸送を想定)
イ) 発災3日以降(物資輸送及びホテルシップ等の被災者支援を想定)

検討内容

- ① 南海トラフを念頭に置いた災害対応時における事業者間の連携体制や配船上の工夫などの事前検討
ア) 実働部隊の輸送需要の大枠及び当該需要を念頭に置いた想定ルート of 把握(発災3日以内)
イ) ア)を前提に、事業者による便数抑制や配船の工夫や複数事業者間における輪番制等の具体策の検討
ウ) 発災3日以降に発生するであろう、物資輸送やホテルシップ等被災者支援の需要に対応する船舶の確保方策の検討
- ② 予約済の荷主や旅客に対する説明円滑化に関し、運送約款等における災害対応の取り扱いの検討
(標準運送約款等の改正の要否検討含む)

- 
- ① 災害対応に活用可能な船舶の具体的確保方策の提示
 - ② 荷主等への説明円滑化のための標準運送約款等改正の要否の整理

検討体制

災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会WGについては、下記のメンバーを委員とし、また、海事局内航課を事務局とし、平事業からの離脱を円滑化する具体的方策を検討することとする。

<海運事業者関係>

- ・ 梅本 安紀 昭和日タン(株)取締役常務執行役員安全管理部長
- ・ 大内 芳男 近海郵船(株)取締役
- ・ 岡田 俊樹 太平洋フェリー(株)常務取締役
- ・ 小川 正順 共栄運輸(株)取締役営業部長
- ・ 斎藤 聡 北日本海運(株)取締役安全統括管理者
- ・ 佐々木 正美 新日本海フェリー(株)常務取締役
- ・ 高橋 俊介 津軽海峡フェリー(株)社長室長
- ・ 寅谷 剛 川崎近海汽船(株)取締役・フェリー部長
- ・ 早光 篤彦 神鋼物流(株)常務取締役物流本部長
- ・ 百瀬 祐二 商船三井フェリー(株)常務取締役

<現地救援活動組織関係>

- ・ 大野 龍男 厚生労働省医政局災害医療対策室DMAT事務局 局員

<関係省庁>

- ・ 山本 悟司 内閣府政策統括官(防災担当)付参事官(災害緊急事態対処担当)付参事官補佐
- ・ 山下 孝司 防衛省 運用企画局事態対処課国民保護・災害対策室 防衛部員
- ・ 花岡 豊 警察庁 警備局警備課災害対策室 課長補佐
- ・ 塩谷 壮史 消防庁 国民保護・防災部防災課 広域応援室 課長補佐
- ・ 小田桐 俊宏 国土交通省 海事局内航課 企画調整官
- ・ 嶋倉 康夫 国土交通省 四国運輸局 交通環境部 部長

第1回WGでの委員からの意見のまとめ①

既存航路からの船舶の離脱に伴う影響 顧客への対応	<ul style="list-style-type: none">・行政からの要請を受け、通常とは異なる航路で運航したが、通常の寄港地が津波被害を受け使用不可となり、通常航路が停止していたため、直ちに輸送協力に対応できた。・阪神・淡路大震災当時は、まだ予備船を数隻保有していたため、被災地支援に活用できた。現在はそのような事業者は少ない前提で検討すべき。・定期航路については、船社だけでなく、航路があることを前提にシャーシなど様々な設備投資をしてきた航路利用者の存在についても考慮する必要がある。航路を離脱して長期間他航路へ就航するのは、平時の運航に戻っても利用者が戻らないなど、影響が大きいことが予想される。・フェリーの船員は2週間乗船して1週間休むというサイクルであり、内航では最長でも2～3ヶ月程度であるため、これを超えると船員の配乗サイクルの工夫等が必要になる。・タンカーの配船業務等はすべて荷主側で実施しており、船社独自に配船することはできない。バラ積み船も通常貨物の輸送を途絶えさせることは難しいため、活用するためには調整が必要。・対応に苦慮したのは、顧客の優先順位づけである。複数顧客から「緊急」であるとされた場合、会社として何を優先すべきか拠り所がなく混乱した。・膨大な輸送需要に対応するため、平時のダイヤではなくピストン輸送で対応したことから、非常に厳しい運航スケジュールとなり、荷主からいつ来るのかといった苦情が多くあった。・数多くの車やトラックなどが集まってきてターミナルから溢れる状況が続き、ターミナル周辺地域に迷惑をかけた。

第1回WGでの委員からの意見のまとめ②

定期航路とは異なる寄港地における受入態勢の整備	<ul style="list-style-type: none">・寄港地変更にあたり、新たな寄港地において荷役できる港運事業者、荷役作業員、タグボート、燃料等の手配が課題となった。・救援船が集中し、岸壁が確保できない船もあり、交通整理が必要と感じた。・通常航路以外に就航するにあたっては、港湾の情報収集や接岸時の岸壁側の受入態勢整備の整備に時間を要するため、そうした整理を事前に実施してほしい。
被災者支援機能	<ul style="list-style-type: none">・ホテルシップの要請を受けたが、船員の調達といった対応に膨大な調整が必要であり、時間を要した。・ホテルシップとして活用する際、ホテルシップ利用者とフェリー事業者の間で退去の際の調整を行うのは難しく、自治体による被災地支援の中で計画的に使用する形が望ましい。・大型フェリーはホテルシップとしても使いうるが、人と車を同時に大量に運ぶことができるのが強みであり、まずはそれが必要な用途に活用するのが効果的ではないか。・被災された方以外に、医師など支援に来られた方の休養施設として使う方法もあるのではないか。
行政の対応	<ul style="list-style-type: none">・大規模災害時の際には、寄港地変更も含め出来るだけ簡略、柔軟に手続きを進められるようにしてほしい。・本WGにおいて本省が中心となって事業者の意見を集約し、各地方が適切に対応できる枠組みを作っていただきたい。・船舶と港湾のマッチングデータベースについて、港湾に関する一部情報については、船舶事業者も閲覧可能とすることをご検討いただきたい。短期間で新規航路を就航させるのと同様の手配が必要となるため、港湾情報が事前に得られる方が事業者負担も軽減できる。
その他	<ul style="list-style-type: none">・東北沖では、航路上にコンテナ等が浮遊している状態だったと聞いている。港湾のみならず沖合も含めた安全確保面での配慮が必要である。

船舶活用の円滑化の具体的方策を検討する際の枠組み(事務局案)

大規模災害時に船舶を活用する場合について、想定される課題を整理したものが下表である。

検討課題	既存航路の運航継続			既存航路の運航休止	
	通常航路で対応	寄港地を変更して対応	臨時航路を開設等	臨時航路を開設等	
	寄港地・時刻の変更なし	運休・時刻変更の可能性あり	運休・時刻変更が発生	運休中の船舶を活用	
発災 1～3日	顧客・積荷の優先順位付け	○	○	○	△
	航路申請等の手続き	—	○	○	○
	予約済み旅客・車両・貨物との調整 (解約・払い戻し・予約変更)	○	○	○	△(運休自体に伴い発生)
発災 3日以降	クレーム・問合せ対応	○	○	○	△(同上)
	通常寄港しない港湾の受入態勢の構築 (荷役、タグ、給油、給水等)	—	○	○	○
中長期的な離脱 (臨時航路、ホテルシッ プ等)	荷主等の航路利用者の理解	—	△	○	○
	既存顧客の流出	○	○	○	△(同上)
	船員の確保	—	△	○	—

通常事業への影響の評価も含め、第2回WGで検討

第3回WGで検討

※この他、共通的な課題として、運送約款の改正の要否についても検討。(第3回WG)

第2回WGの検討項目リスト(案)

第1回WGの議論を踏まえた第2回WGの検討項目は以下の通り。

1. 災害時における船舶活用にあたって想定される課題の整理 →P.4

顧客・積荷の優先順位付け、クレーン・問合せ対応、寄港地受入態勢等、船舶活用にあたって想定される課題について、既存航路の運航継続の有無、臨時航路・臨時寄港地の有無等に着目しつつ整理する。

2. P.4の整理に沿って通常事業への影響の評価

- (1) 既存航路で対応する場合、既存航路を離脱して災害対応にあたる場合それぞれについて、通常事業への影響を評価。
- (2) 通常事業への影響を抑え、船舶を確保する具体的方策の可能性及び効果の検討。なお、第2回WGにおいては個別事業者に関する具体的方策を検討するものとし、複数事業者間における協力態勢については第3回WGにおいて検討する予定。

3. 災害時における船舶活用の円滑化方策を検討する際の基本的な類型の整理

災害発生からのフェーズの推移に留意しつつ、船舶の活用目的、活用すべき船舶の機能、想定される船舶（船種）等の組み合わせについて、万一の際、船舶活用の円滑化に資するよう想定される基本的な類型を整理する。

4. 課題の整理

上記の検討を踏まえた今後の検討課題の整理。

※第2回・第3回WGに向けて事業者から意見聴取を実施

- (1) 上記2. (1) を検討するにあたり、通常事業への影響について意見聴取。
- (2) 荷主や予約済の旅客に対する説明に際し、これまでの災害対応の経験等を踏まえ、現行の約款等において不足もしくは修正すべき点がないか意見聴取。

(参考) 北海道～本州間における既存定期航路(フェリー)の概要

事業者名	航路名(区間)	航路距離(km)	片道所要時間	便数	就航船名
新日本海フェリー	苫小牧～小樽～秋田～新潟～敦賀～舞鶴	1,818	小樽～舞鶴:20時間	小樽～舞鶴:1日上下各1便	はまなす、あかしあ
			苫小牧～敦賀(直行):19時間	苫小牧～敦賀(直行):1日上下各1便	すずらん、すいせん
			小樽～新潟:18時間	小樽～新潟:1週上下各6便	らいらっく、ゆうかり
			苫小牧～秋田～新潟:18時間	苫小牧～秋田～新潟:1週上下各5便	フェリーあざれあ、フェリーしらかば
			苫小牧～秋田～新潟～敦賀:31時間	苫小牧～秋田～新潟～敦賀:1週上下各1便	フェリーあざれあ、フェリーしらかば
商船三井フェリー	苫小牧～大洗	754	19時間	1日上下各2便	さんふらふあ「ふらの」「さっぽろ」「しれとこ」「だいせつ」
太平洋フェリー	苫小牧～仙台	555	15時間20分	1日上下各1便	いしかり、きそ、きたかみ
	苫小牧～仙台～名古屋	1,334	40時間	隔日上下各1便	いしかり、きそ
	仙台～名古屋	779	21時間40分	隔日上下各1便	いしかり、きそ
川崎近海汽船	苫小牧～八戸	242	約7時間	1日4往復	シルバープリンセス、シルバークイーン、ベにりあ、シルバーエイト
津軽海峡フェリー	函館～青森	113	3時間40分～50分	1日8～9往復	びなす・ブルードルフィン・ブルーマーメイド・えさん2000
	函館～大間	40	1時間30分	1日2～3往復	大函丸
青函フェリー	函館～青森	113	3時間50分～4時間	1日8往復	あさかぜ21、あさかぜ5号(北日本海運)
					はやぶさ、3号はやぶさ(共栄運輸)

(参考) その他既存定期航路(フェリー以外)の概要

事業者名	航路名(区間)	航路距離 (km)	片道所要時間	便数	就航船名
近海郵船	苫小牧～敦賀	948	28時間(含荷役時間)	1便/日	ほくと、つるが、とかち
	苫小牧～常陸那珂	746	24時間(含荷役時間)	1便/日	まりも、ましう
	東京～大阪～那覇	1,926	72時間(含荷役時間)	1便/週	しゅり
神鋼物流	仙崎～加古川	544	24時間		神祥丸
	宇部～加古川	385	18時間		神祥丸、喜英丸
	津久見～加古川	367	17時間		神祥丸、喜英丸
	須崎～加古川	302	14時間		喜英丸
	加古川～京浜	687	36時間		神友丸、神愛丸、甲山丸、神海丸、喜洋丸
	加古川～名古屋	439	24時間		神友丸、神愛丸、甲山丸、神海丸、喜洋丸
	加古川～神戸	46	3時間		神鋼丸