

平時事業からの離脱を円滑化する 具体的方策について

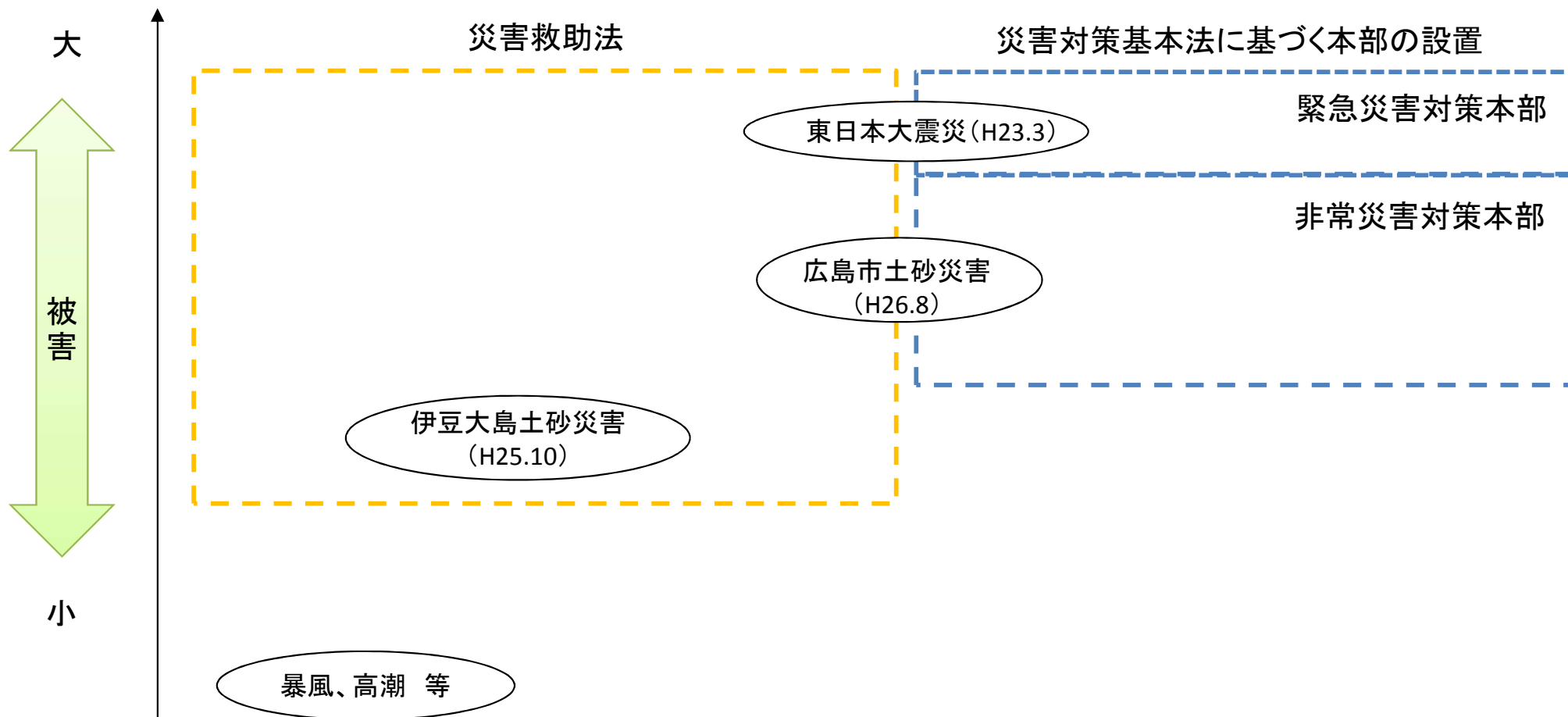
船舶活用の基本的類型と 費用負担の整理

災害時の船舶活用の基本的類型

WG委員事業者へのアンケート調査及び昨年度調査検討会報告書に基づき、東日本大震災、阪神・淡路大震災の実績を踏まえた大規模災害時の船舶の活用形態を整理したものが下表である。

活用目的	活用機能	想定される船舶	1～3日目	4～10日目	11日目～
救出救助・救援等に係る車両・人員の輸送(実働省庁等)	輸送(旅客輸送、車両航送)	フェリー、RORO船			
被災者の輸送(避難、他モードの代替)	輸送(旅客輸送、車両航送)	フェリー、旅客船			
緊急支援／復旧・復興事業に係る物資(災害廃棄物含む)の輸送	輸送(貨物輸送、車両航送)	フェリー、RORO船、コンテナ船、一般貨物船			
燃料の輸送	輸送(貨物輸送)	油送船(タンカー)、フェリー、RORO船、コンテナ船			
被災者等支援	宿泊、給食・給水、入浴、休養	客船(クルーズ客船)、練習船、フェリー等			
その他	医療、通信、電力供給	客船(クルーズ客船)、練習船、フェリー等			

災害対策本部の設置と災害救助法の適用範囲



○非常災害対策本部の設置

非常災害が発生した場合において、当該災害の規模その他の状況により当該災害に係る災害応急対策を推進するための特別の必要があると認めるときは、内閣総理大臣は臨時に内閣府に非常災害対策本部を設置することができる。(災害対策基本法第24条)

○緊急災害対策本部の設置

著しく異常かつ激甚な非常災害が発生した場合において、当該災害に係る災害応急対策を推進するため特別の必要が認めるときは、内閣総理大臣は、閣議にかけて臨時に内閣府に緊急災害対策本部を設置することができる。(災害対策基本法第28条の2)

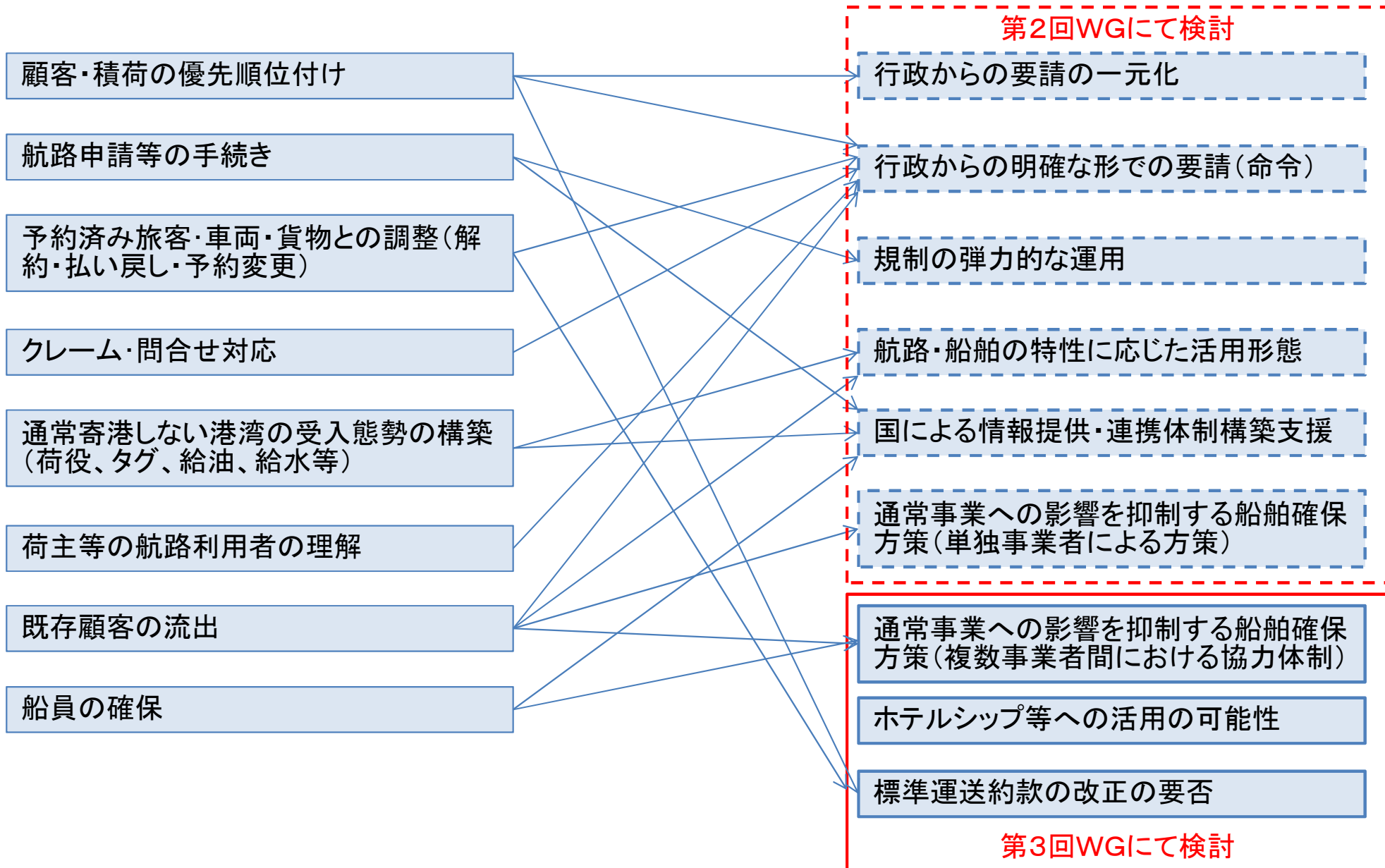
○災害救助法の適用範囲

災害救助法による救助は、災害により市町村の人口に応じた一定数以上の住家の滅失がある場合等(例 人口5,000人未満の場合、住家全壊30世帯以上)に行う。

船舶活用にあたっての課題と対応策

船舶活用にあたっての課題と対応策(案)

災害時の船舶活用にあたっての課題について、それぞれへの対応策を整理したものが下図である。



複数事業者間における協力体制について

複数事業者間における協力体制(案)

通常事業への影響を抑え、船舶を確保する具体的方策のうち、複数事業者の協力体制として想定されるものを整理したのが下表である。

項目	内容
分担制による既存航路のスペースチャーター	<ul style="list-style-type: none">・運航を継続している既存航路を災害対応に活用する場合、事業者間で輸送スペースを分担し、各社の負担を平準化することが想定される。・具体的には、複数の事業者が同一航路で運航を行い、あるいは共同運航を行っている場合には、災害対応に充てるスペースを複数の事業者の船舶に分散してチャーターすることにより、災害対応に伴う既存顧客への影響を軽減しつつ、災害対応に必要な輸送力を確保することができる。
複数事業者の連携による既存航路の増便	<ul style="list-style-type: none">・さらに、上記のように既存航路が災害対応のためスペースチャーターされている場合、事業者間で連携し、増便を行うことで、災害向け活用に伴う輸送力の低下を抑制することが想定される。・具体的には、複数の事業者が同一航路で運航を行い、あるいは共同運航を行っている場合には、事業者間で連携を図りつつ、平常時より速度を高めたり運航間隔を短縮したりすることで一定の増発を行い、最大限のシャトル輸送を行うことで、輸送力の低下をある程度抑制することができる。
輪番制による航路離脱	<ul style="list-style-type: none">・既存航路を離脱して船舶を活用する場合には、事業者間での交代制(輪番制)により、各社の負担を平準化することが想定される。・具体的には、複数の事業者が同一航路で運航を行い、あるいは共同運航を行っている場合には、事業者間での輪番制で一定期間ずつ航路を離脱することにより、各事業者の負担をできる限り平準化し、特定の事業者が著しい負担を受けることのないよう配慮する。・また、事業者数ができるだけ多数である方が、1社あたりの負担を軽減できる。

モデルケースの検討について(案)

前ページの観点に鑑み、分担制による既存航路のスペースチャーター(既存航路の増便を含めて)、輪番制による航路離脱を想定して、特定の事業者に負担が偏らないようなモデルケースの検討を進めている。

<モデルケース検討の前提(案)>

(共通)

- ・ 港湾・航路等は既に啓開されており、燃料、食料等必要な物資については、調整を行えば陸上側から供給される状況(発災2週間後以降を想定)。
- ・ 現地の受け入れ体制(タグ等)については既に整備されている。

(輪番制)

- ・ 国土交通省による要請に基づき、3社で3ヵ月程度の離脱を想定。
- ・ 抽出した船舶は西日本で活用することを想定。
- ・ このため、船員の交代する場合には交通手段の確保が必要となるほか、船舶の交代に際しては移動の日数(2~3日程度)を要する。
- ・ 離脱した船舶の活用方策としては、人員・物資輸送/被災者等支援(支援要員や被災者の休憩所、ホテルシップとしての活用)を想定。

<考えられる論点(案)>

(スペースチャーター)

- ・ 各社の負担の振り分け方をどのように決めるのか。(増便時)ダイヤはどのように設定するか。

(輪番制)

- ・ 船舶の移動、船員のローテーション等も考慮した場合、1隻あたりどの程度の期間が限界か。繁忙期・閑散期による違いはあるか。
- ・ 輪番制はどのような順番で行うのが良いのか。その間の既存航路のダイヤはどうなるか。
- ・ 交代により船舶や運航船社が途中で変更されることになるが、陸上側(港湾側)の受け入れ体制の構築に際し留意すべきことはあるか。
- ・ 通常運航から離脱することについて、顧客に対してどのような説明を行うことが望ましいか。また、その際、要請側(この場合は国土交通省)として何か協力可能なことはあるか。
- ・ 輪番制をとっている間の収入について、事業者間で特段調整する必要はないか。

ホテルシップ等への活用の可能性について

ホテルシップ等への活用に向けた課題について

項目	内容
<p>中長期的な航路離脱の可能性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテルシップ等、航路の離脱を前提とした船舶の活用については、特に中長期に及んだ場合、既存顧客の流出等、既存航路への影響が大きく回復まで非常に長い期間を要すると考えられる。このため、港湾の被災等により運休を余儀なくされている航路の船舶などを優先して、活用の可能性を検討すべきである。 また、中長期に及ぶ場合の実施にあたっては、特定の船社や航路に負担が集中しないよう配慮すべきで、例えば輪番制の採用も併せて検討すべきである。 ・船舶の活用にあたっては、船員の確保やそのローテーションの期間にも留意する必要がある。
<p>ホテルシップへの活用の可能性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時における船舶の具体的な活用策のひとつとして、被災者が一時的に避難するため、また医療団やインフラ復旧要員等の拠点としてのホテルシップが想定される。(阪神大震災や東日本大震災で活用事例あり。) 前者については、陸上の避難所の代替施設として長期滞在する施設ではなく、プライバシーの確保できる個室での滞在や入浴等補完的な短期の利用を中心に考えるべきである。 ・ホテルシップとして活用する場合には、宿泊、給食・給水、入浴等の機能を備えた船舶であることが望ましい。ただし、現在国内に就航している船舶のスペックを考えると、概ね3日間を超えて活動を行うためには、給水や食料等を陸上や他の船舶から供給する体制や、廃棄物や尿尿の処理体制、さらに使用する船舶の設備に応じ、厨房車や簡易トイレ等の追加配備等の準備が必要である。 ・フェリーは大量の旅客・貨物・車両の輸送が可能であり、危険物も含め、災害時における輸送機能として高い汎用性を有するため、まずはその輸送機能に着目した活用を考えるべきではないか。 ・中長期に渡るホテルシップの確保が求められる場合は、旅客設備や長期に渡る航海を想定した設備を有する純客船や、予備船、寄港地が被災する等により運航予定が立たない船舶の活用を優先的に検討すべきである。 ・なお、ホテルシップとしての活用にあたっては、現地におけるホテルシップとしての供用期間に加え、回航などにも費用を要することに留意が必要である。
<p>医療機能、通信機能、電力供給機能等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・上記のほか、船舶が様々な設備を有している点に着目し、被災地において医療機能、通信機能、電力供給機能を発揮することも考えられる。例えば、外傷などへの緊急医療ではなく、被災地での避難生活が続く中で健康悪化を防止するために行う医療機能等については、専門的な設備を持たない民間船舶を活用できる可能性もあるものと考えられる。 ・他方で、ホテルシップ等と同様の理由から、船舶による対応が求められる場合は、純客船や、予備船、寄港地が被災する等により運航予定が立たない船舶の活用を優先的に検討すべきである。

とりまとめに向けた論点

- ・長期にわたる航海を想定した設備を有する純客船や予備船、寄港地が被災する等により運航予定が立たない船舶の活用を優先的に検討すべき。
 - ただし、実際にホテルシップ等に活用できる純客船、予備船が極めて少ないことから、現実的には定期運航をしているフェリーの活用も視野に入れる必要がある。
 - フェリー事業者間で事前にシミュレーションをし、同時期に最大何隻の拠出が可能なのか検討をしておくことが必要ではないか。
- ・ホテルシップとして活用するには、どのような費用(回航費、船員費含め)を要するのか。
- ・既存顧客や船員のローテーション等を考慮した場合に、1隻あたり何日間対応することが可能か。
 - 宿泊機能だけではなく、入浴機能等に着目したデイサービスのようサービス提供の可能性もあるのではないか。
- ・上記のほか、(輪番制を採用した場合を含め)ホテルシップ等としての活用に向けた実務的な課題は何か。
- ・ホテルシップ等の活用の際に、水・食料等の供給、廃棄物や屎尿処理以外でどのようなものが必要となるのか。

標準運送約款改正の要否について

標準運送約款の見直しの論点について

● 第2回WGまでに出された意見

- ・ 必要な事項は概ね第5条第6項(旅客運送の部)に記載済みであり、それ以上に見直しは必要とは思わない、との意見が多かった。
- ・ 他方で、約款に直接規定する内容ではないが、関連して、予約済みの荷主や旅客に対する説明円滑化に関するニーズについての意見も表明されているところ。

● 災害時など平時とは異なる状況における取扱いについて明示する必要は無いか

災害時の運航など、運航事業者が注意を尽くしたとしても二次災害など予測し得ない事象が生じうる状況下の運航について、事業者がどのような責任を負うかが明らかではないのではないかと。(このため、平時とは異なるリスクについて利用者の事前に承諾を得た上で行われる運航については、平時とは異なる責任となることを約款上明示しておく必要はないか。)

また関連して、災害の発生等により約款第5条(旅客運送)などの「運航の中止等」の規定を適用する場合において、明らかにしておくべき事項はあるか。(例えば、国等からの要請について、第5条第6号に該当する要請である旨を明示することは有効か。)

→(第3回WGで出された意見)

- ・ 一般の旅客への説明円滑化のためには、国土交通省としてプレス発表で「〇〇の船に△△の要請をした」と明示するのが有効ではないか。
- ・ 災害時には約款に基づき運航の取りやめと運賃の払い戻しを行ったが、特段の問題はなかったとの考えが多数であった。
- ・ 通常の航行区域以外を航行する場合や天災による直接の被害の場合は、保険が適用されない可能性がある。

※標準運送約款(旅客運送の部)

(運航の中止等)

第5条 当社は、法令の規定によるほか、次の各号のいずれかに該当する場合は、予定した船便の発航の中止又は使用船舶、発着日時、航行経路若しくは発着港の変更の措置をとることがあります。

(1)～(5) (略)

(6) 官公署の命令又は要求があつた場合

WGとりまとめ骨子(案)

WGとりまとめ骨子(案)

1. 船舶活用の基本的類型 (→最終とりまとめ骨子(案)第2章)

(1) 船舶活用の基本的類型

- ① 救出・救援等に係る車両・人員の輸送 (実働省庁等)
- ② 被災者の輸送 (避難、他モードの代替)
- ③ 緊急支援／復旧・復興事業に係る物資 (災害廃棄物含む) の輸送
- ④ 燃料の輸送
- ⑤ 被災者等支援
- ⑥ その他

(2) 想定される要請ルート及び費用負担

2. 通常事業への影響の評価 (→最終とりまとめ骨子(案)第3章2.)

(1) 災害時の船舶活用にあたっての課題の類型化

- ① 顧客・積荷の優先順位付け
- ② 航路申請等の手続き
- ③ 予約済み旅客・車両・貨物との調整 (解約・払い戻し・予約変更)
- ④ クレーム・問い合わせ対応
- ⑤ 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)
- ⑥ 荷主等航路利用者の理解
- ⑦ 既存顧客の流出
- ⑧ 船員の確保

(2) 通常事業への影響の評価

- ① 既存顧客の流出に伴う収入の減少
- ② 関連産業に及ぼす影響
- ③ 寄港地変更や臨時航路開設、顧客対応等に伴う事業者の負担・コストの増加や従業員の負担の増加

WGとりまとめ骨子(案)

3. 災害時における船舶活用の円滑化方策 (→最終とりまとめ骨子(案)第3章3.)

(1) 船舶活用にあたっての課題への対応策

- ① 行政からの明確な形での要請
- ② 事態の緊急性に鑑みた海上運送法の運用
- ③ 航路・船舶の特性に応じた活用形態

(2) 通常事業への影響を抑制する船舶確保方策

- ① 単独事業者による確保方策
- ② 複数事業者間の協力体制による確保方策
 - －分担制による既存航路のスペースチャーター
 - －複数事業者の連携による既存航路の増便
 - －輪番制による航路の離脱

(3) ホテルシップ等への活用の可能性

- ① ホテルシップ等の活用の意義
- ② ホテルシップ活用例
- ③ ホテルシップの活用に向けた課題と可能性

(4) 標準運送約款の見直し