

第8章 安全・安心の確保や東日本大震災からの復興に向けて

第1節 海難等の動向

2014年に我が国周辺海域で発生した海難（本邦に寄港しない外国船舶の事故を除く。以下本節において同じ。）は、2,138隻で、前年より147隻減少し、過去10年で最低となった（図表I-8-1）。その内訳を船舶種類別にみると、プレジャーボートの海難が932隻（海難全体の約44%）、漁船の海難が577隻（同約27%）で、いずれも前年より減少したものの、この2船種で海難全体の7割を占めている（図表I-8-2）。

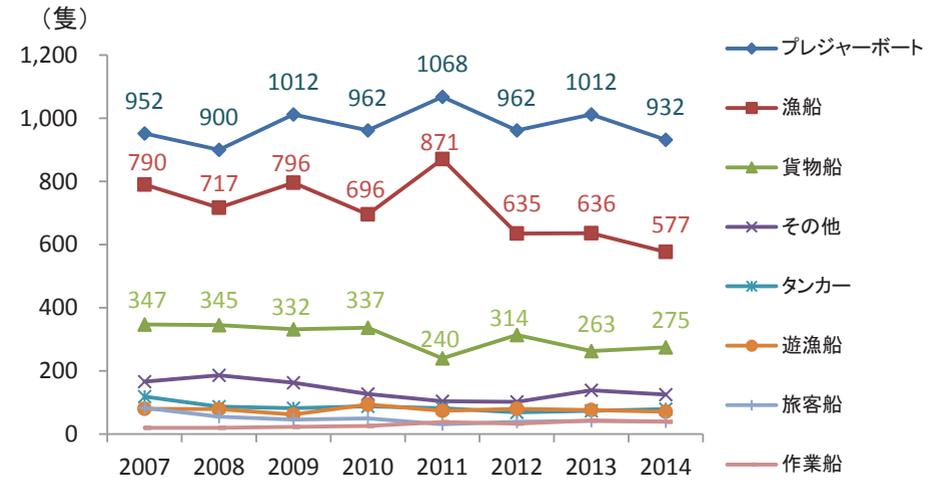
また、海難に伴う死者・行方不明者数をみると、2014年は73人で、前年より3人減少した。その内訳は漁船が38人（死者・行方不明者全体の約52%）、プレジャーボートが20人（同約27%）で、この2船種で死者・行方不明者全体の約8割を占めている（図表I-8-3）。

図表I-8-1 我が国周辺の海難発生状況の推移



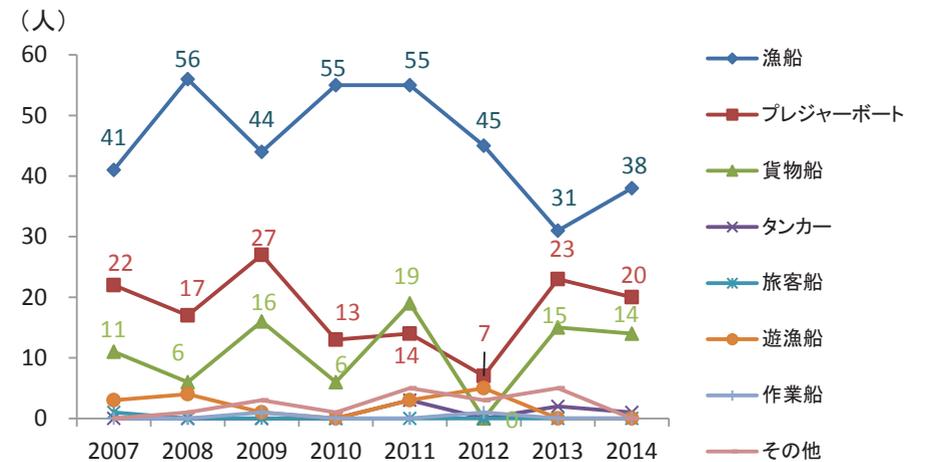
(注)海上保安庁の資料をもとに海事局で作成。  
船舶事故隻数は、我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数であって、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除いたもの。  
死者・行方不明者数については、上記の船舶事故による死者・行方不明者数。

図表I-8-2 船舶種類別の推移



(注)海上保安庁の資料をもとに海事局で作成。  
我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数であって、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除いたもの。

図表I-8-3 船舶種類別 死者・行方不明者数の推移



(注)海上保安庁の資料をもとに海事局で作成。  
我が国周辺海域で発生する船舶事故隻数であって、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除いたもの。

このように我が国の海難は全体としては減少しつつあるものの、個々に見れば、安全対策のさらなる検討や取組が必要であると考えられるような各種の事故が、我が国内外で発生している。2014年に発生した主な事故を挙げると以下のとおりである。

2014年に発生した主な事故

- 3月18日 貨物船・コンテナ船衝突事故：
 

神奈川県三浦半島沖で、パナマ船籍貨物船BEAGLEⅢと韓国籍コンテナ船PEGASUS PRIMEが衝突し、BEAGLEⅢは沈没。同船の乗組員9人が死亡・行方不明。
- 4月16日 旅客船セウォル号沈没事故（韓国）：
 

韓国南西部の珍島沖を航行中に浸水が発生し、その後沈没。乗客304人が死亡・行方不明。
- 5月6日 小型旅客船あおぼと乗揚事故：
 

北海道小樽市沖を航行中、暗岩に乗り揚げて乗客14人が負傷。
- 5月29日 油タンカー聖幸丸爆発事故：
 

兵庫県姫路市沖で、乗組員が甲板で作業中に船体が爆発し、1人（船長）が死亡、4人が重傷。
- 6月5日 小型旅客船はまかぜ旅客負傷事故：
 

愛知県西尾市沖を航行中、船体に高波を受けた際、乗客が床に投げ出されるなどして、乗客3人が重傷。
- 6月7日 プレジャーボートSRV転覆事故：
 

北海道岩内沖で、機関故障により航行不能となり、波の打ち込みにより浸水、転覆。乗船者4人が海中に転落し、死亡・行方不明。
- 7月18日 フェリーおーしゃんいーすと乗揚事故：
 

徳島港付近を航行中に、浅い場所に乗り揚げ、同所を自力で乗り越えて航行を続けたが、右舷船底部に破口を生じ、車両区域に浸水。
- 8月18日 さんま漁船第十五観音丸火災事故：
 

岩手県沖で火災が発生し、2人が船内で死亡。
- 10月17日 曳船第二海栄転覆事故：
 

福島県いわき市沖で、付近航行船に曳航索を横切られて転覆。船内に閉じ込められた乗組員もいたが、全員救助。
- 12月24日 まき網漁船第一源福丸転覆事故：
 

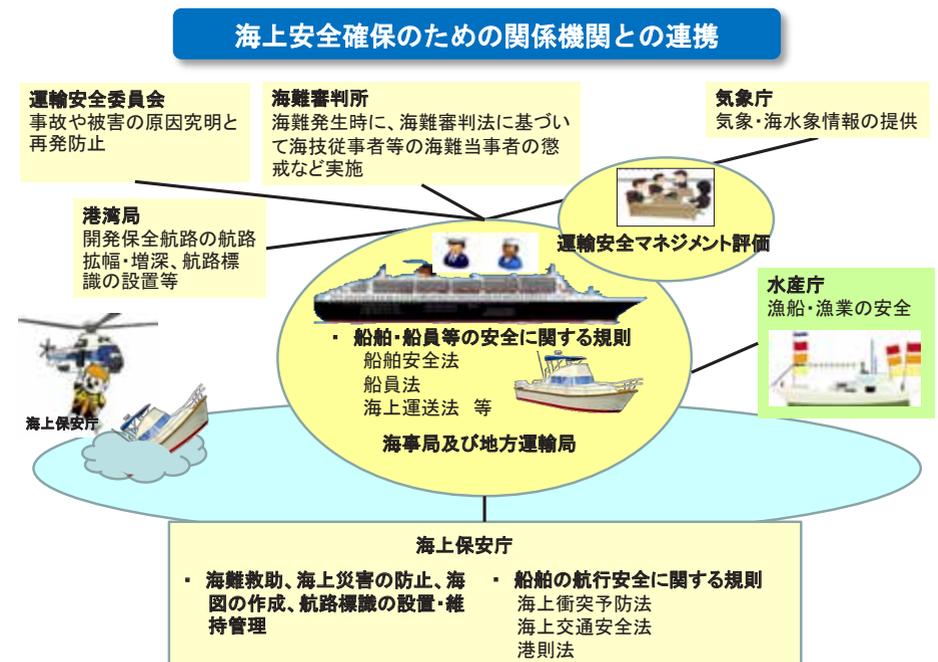
島根県浜田市沖で漁ろう中に転覆、沈没し、5人が死亡・行方不明。
- 12月28日 フェリーノーマン・アトランティック号火災事故（ギリシア）：
 

ギリシアのコルフ島沖を航行中に火災が発生（死者・行方不明者数は調査中であるが、ニュース等によれば死者13人、行方不明者18人）。

第2節 総合的な海上安全確保のための取組

(1) 海事行政の総合力の発揮

第9次交通安全基本計画（2011年3月31日中央交通安全対策会議決定。計画期間：2011年度～2015年度）においては、我が国周辺で発生する海難の隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く）を第8次計画期間（2006年度～2010年度）の年平均（2,473隻）と比較して、2015年度までに約1割削減（2,220隻以下）することを目標として定めている。海事局では、船舶の安全、船員の安全、運航事業者の安全という3つの分野を横断的に捉え、安全基準の策定、立入検査の実施、事故等の発生時における機動的な対応、事故原因を踏まえた基準・制度の改正等を相互に有機的連携を図りながら行うなど、ハード・ソフトの両面からの行政の総合力を生かした施策展開を積極的に推進しているところである。さらに、港湾局、海難審判所、気象庁、運輸安全委員会、海上保安庁、水産庁等の関係機関と連携・協力して海上安全確保のための総合的な取組みを進めている。



特に、基本政策部会における検討の結果、近年の事故原因の多くをヒューマンエラーが占めていたことから、これを未然に防止するため、①ハード面の技術の活用と普及、②船舶の航行に携わる関係者による自主的な安全対策の推進、③効果的な情報提供・注意喚起の3つの重点施策を推進することとした。

ヒューマンエラーを防ぐための3つの重点施策

①技術の活用と普及

プレジャーボートや漁船で利用できるスマートフォン向けアプリの開発・普及、衝突予防に資する装置（簡易型AIS等）の普及促進、情報通信技術等を活用した新たな技術開発の推進、インセンティブスキームの活用

②自主的な安全対策の推進

プレジャーボートや漁船の操縦者による自主的な点検・整備の促進、商船の運輸事業者による自主的な船員教育の推進、インセンティブスキームの活用

③効果的な情報提供・注意喚起

情報の一元化・情報提供ルートの確立、運航中船舶への訪船による情報提供、運輸安全マネジメント評価の機会を活用したきめ細やかな指導、インターネットの活用、免許証更新講習の内容の充実

2015年度は、総合的な海上安全確保のための取組として、(2)以降の課題に対して対策を推進していくこととしている。

(2) 船舶の安全基準の策定

国際的な船舶の安全基準は、海上人命安全条約（SOLAS条約）等によって世界的に統一され、技術の進歩や社会状況の変化に応じて、IMOにおいて適宜見直し作業が進められている。最近では、以下のようなSOLAS附属書の改正及び強制コードが採択された。

- ・ 極海（北極海及び南極海）を安全に航行するための要件（極海コード）（2014年11月採択、2016年7月発効予定）
- ・ ガス燃料船の安全要件（IGFコード）（2015年6月採択、2017年1月発効予定）

海事局では、これらの採択に当たって、造船メーカー、船社、検査機関等の海事関係者を招集し、様々な観点からその妥当性を検証するとともに、検証結果を踏まえたコード改正案を提案する等、積極的に策定作業に参画してきた。

また、2013年6月に発生した大型コンテナ運搬船「MOL COMFORT号」の折損事故を受けて、国土交通省において、事故原因の推定を踏まえた船舶の安全基準の見直しを行い、国際的にも同様の対策の実施を働きかけるため、IMOに事故の調査結果及び再発防止策を報告したところである（本節（5）の事故原因の推定及び再発防止に関する文書を提出・説明）。

今後も海上の安全確保のため、行政の総合力を生かした安全基準の策定を行っている。

なお、条約改正内容を担保するための船舶安全法等の国内法令改正や、事業者等からの要望を踏まえた国内規則改正等を適宜実施している。

(3) 執行業務の効率的かつ効果的な実施体制の整備・強化

安全政策の推進にあたっては、海事分野の各種規制・基準適合性の確認をより効果的かつ効率的に実施できるようにするとともに、船主等行政の受け手から見ても、一定水準・品質を確保した行政サービスを全国均一的かつ継続的に提供していくことが重要である。

そのためIMOにおいては、海事執行部門におけるPDCAサイクルの確立により行政サービス全体の品質を維持・向上させることを強く推奨しており、英・仏等海運先進国ではISO品質管理システムを導入している。

我が国においても、執行部門のうち、船舶検査、船舶測度、ポートステートコントロール等についてISO品質管理システムを導入し、2007年2月に我が国に対し行われたIMO加盟国監査において高い評価を得たところである。

なお、2013年11月に行われたIMO第28回総会において、加盟国監査スキームの条約による義務化（以下「強制監査スキーム」という）に係る決議が採択された。さらに、2015年には関連条約（SOLAS, MARPOL等）の改正案が採択され、2016年1月より強制監査スキームの運用が開始されることとなった。

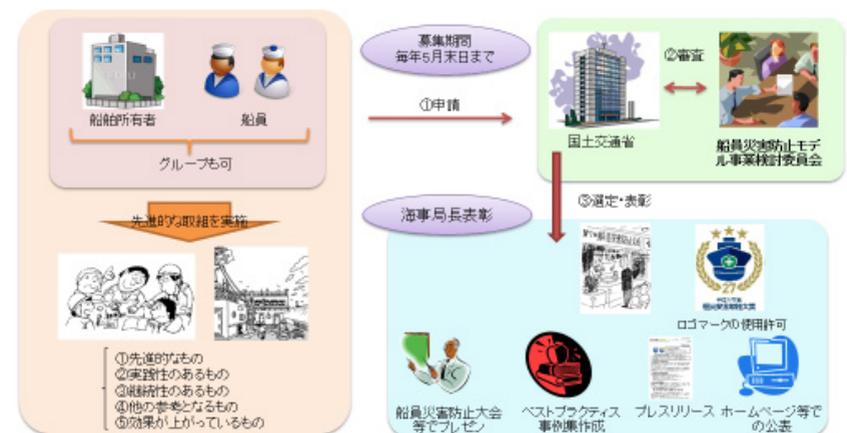
(4) 船員安全取組大賞の選定及び公表

第10次船員災害防止基本計画（※）期間の新たな取組の一環として、船員、船舶所有者及びその関係者が実施している又は実施しようとしている船員労働災害防止に関する先進的で優良な取組を選定し、「船員安全取組大賞」として表彰する。

また、表彰された取組を広く紹介することで、各船で行っている船員災害防止活動の質の向上や、活動への意欲の向上を図り、船員災害を減少させることを目的としている。

※ 船員災害防止基本計画とは、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、国土交通大臣が5年ごとに、交通政策審議会の意見をきいて、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し基本となるべき事項を定め公表しているもので、第10次は平成25年度から平成29年度までの5年間である。

船員安全取組大賞



(5) 大型コンテナ船折損事故の原因推定と再発防止策

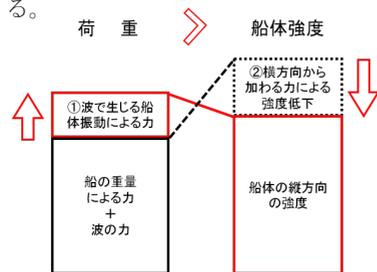
2013年6月、大型コンテナ船「MOL COMFORT号」が、インド洋を航行中に船体中央部が折損し、沈没した。この事故を受けて、国土交通省では、大型コンテナ船の今後の安全対策のあり方について検討を行うため、有識者及び業界関係者で構成する「コンテナ運搬船安全対策検討委員会」を同年8月に設置し、2015年3月に事故原因の推定と再発防止策を取りまとめた。



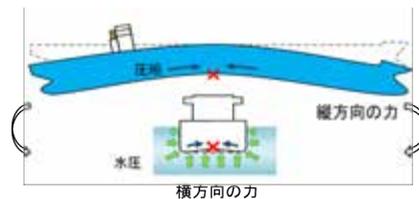
事故直後の大型コンテナ船

事故原因の推定

- 船舶の強度に関する従来の安全基準は、想定される船体にかかる力より、船体強度が上回り、かつ、それに安全上の余裕を加えたものとなっており、事故船は、従来の基準を満たしていた。
- 事故時の状況を詳細に再現する解析を行った結果、従来の安全基準では十分に想定されていなかった以下の2種類の力の影響で、事故船では、船体に加わった力が船体強度を上回り、折損に至ったと推定される。
  - ①「波の衝撃で生じる船体振動による力」により、船体に加わる力が増大する。
  - ②「横方向から船体に加わる力」の影響により、船体の縦方向の強度が低下する。



荷重及び船体強度への影響



横方向から船体に加わる力

なお、他の設計のコンテナ船では、同様の解析の結果、強度が力を上回ることを確認した。

再発防止策

上記事故原因の推定を踏まえ、船舶の安全基準として、長さ300m以上の大型コンテナ船を対象に、「波の衝撃で生じる船体振動による力」及び「横方向から船体に加わる力」の影響にも耐えられる船体強度とすることを新たに義務づけた。また、国際的にも同様の対策が必要なため、IMO及び検査機関の国際団体にも対策の実施を働きかけた。

第3節 旅客及び船舶の津波避難態勢の改善

(1) 旅客及び船舶の津波避難マニュアルの手引き

2011年3月11日に発生した東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、南海トラフ地震の今後30年以内の地震発生確率が70%程度（文部科学省地震調査研究推進本部（2012年1月1日現在））であること等を踏まえ、平時から船舶運航事業者において津波防災対策を行うことが重要となった。

上記を踏まえ、2014年3月、船舶の航路、使用岸壁、積荷の状態等に応じた津波避難マニュアルを作成するための手引きを作成した。本手引きは、これまで入手が困難であった津波による水位変化、流向・流速などの情報を津波防災情報図から事前入手する方法や、津波来襲時に係留索が破断する可能性を評価する方法、避難行動の判断フロー等を収録している。これらの活用により、船舶運航事業者は津波避難マニュアルの作成及び訓練等を行うことが可能となる。

(2) 津波避難マニュアル作成促進に向けた取組

2014年度は以下の取り組みを行った。

①説明会や個別相談の実施

海事局及び地方運輸局等において、船舶運航事業者や関係団体に対する説明会や個別相談を計42回行い、津波避難マニュアル作成の手引きの周知及び津波避難マニュアル作成に必要な支援を行った。

②第3回国連防災世界会議パブリックフォーラムでの説明

今後、我が国に寄港する外国船舶にもマニュアル作成等を促進するため、国際的な防災戦略について議論する国連主催の会議である国連防災世界会議のパブリックフォーラム（2015年3月16日、仙台にて開催。）において、国土交通省が取り組んでいる津波避難マニュアル普及活動について紹介した。

③津波避難マニュアルHP立ち上げ

船舶運航事業者における津波避難マニュアル作成の動きを促進するため、津波避難マニュアル作成に必要な情報を取りまとめたHPを立ち上げた。本HPには、津波避難マニュアルの必要性を認知してもらうためのポスター・リーフレット、既に作成されている津波避難マニュアル（サンプル）等を公表している。

<船舶における津波避難対策HP>

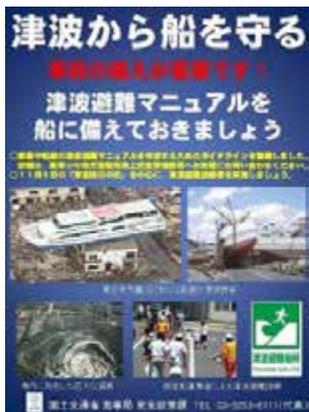
[http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_mn6\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn6_000003.html)

(3) 津波避難マニュアル作成状況・今後の取り組み

被災した際に大きな被害が想定される主要な旅客船事業者を対象に調査を行ったところ、津波避難マニュアル策定率は27%と低調であった(2015年3月)。各事業者の声を基に、この原因を分析したところ、現手引きでは津波避難マニュアルの例示が不十分であったことから、事業者における作成が困難であったと判明した。このため、船舶運航事業者において作成すべき津波避難マニュアルのイメージが明らかにならず、策定までに至らなかったこと等が挙げられる。

これを踏まえ、引き続きの説明会や個別相談を実施するとともに、既に作成されている津波避難マニュアル(サンプル)を更に国交省HPにおいて紹介し、これを用いて個別支援を進めていく。

また、津波避難マニュアルの作成に加え、普段から様々なシナリオでの避難訓練等を実施することで、マニュアルの実効性を高めていくことが重要であることから、特に11月5日の「津波防災の日」の機会を捉えて、津波避難マニュアルに基づく津波避難訓練を実施することを呼びかけていく。



津波避難マニュアルポスター



津波避難マニュアルに基づく旅客船事業者の避難訓練



東北は頑張っています!



東北運輸局管内には運航労務監理官が16名配置されています。

現在、東北運輸局の主要な施策の一つとして取り組んでいるのが津波避難マニュアルの普及活動です。これまでの具体的な取組としては、東北旅客船協会主催の旅客船乗組員研修や東北旅客船協会役員会・臨時総会の場において説明している他、管内の主要航路や離島航路を営んでいる事業者5社に対し早期作成を促すための説明行脚を行っております。



私が担当しています

2015年3月には、仙台で開催された第3回国連防災会議の期間中に行われた「津波が沿岸域の船舶や海洋環境に与える影響」と題したパブリックフォーラムにおいて、国土交通省が取り組んでいる津波避難マニュアルの普及活動を東北運輸局から紹介いたしました。

また、皆さまご承知のこととは思いますが、東北地方の太平洋沿岸は、東日本大震災により甚大な被害を受けました。青森、岩手、宮城、福島4県の旅客定期・不定期航路事業者で、人的被害を受けたのは3事業者、物的被害を受けたのは27事業者、うち、廃業に追い込まれたのは3事業者、今も休止中の航路は、7事業者・23航路となっています。

特に離島航路では、岸壁等が損壊、栈橋が流失し、または地盤沈下により使用できないため、嵩上げ工事が終了し完全に復旧するまでの間、発着場所を変更し、未だに暫定使用している所もありますが、島民の足の確保のため、懸命に運航しています。

こうした大津波を経験した東北地方の事業者であるからこそ、津波避難マニュアルの必要性を肌で感じており、震災経験を踏まえた生きた津波避難マニュアルを作成しようとする前向きな姿勢が感じられます。復興・復旧は未だ道半ばと言えますが、我々運航労務監理官も業務を通じて事業者の安全運航の確保等の支援をして参りたいと考えているところです。

最後に全国の皆さんの被災地に対するこれまでの暖かいご支援に感謝すると共に、これからも一層のご支援を頂きますようよろしくお願いいたします。



第3回国連防災世界会議の講演者



陸上に乗上げた船舶と浮栈橋 (浦ノ浜港)

第4節 大規模災害時の船舶の有効活用

政府において、2013年3月に南海トラフ巨大地震について、同年12月に首都直下地震についての被害想定がとりまとめられたほか、国土交通省においても2014年4月に「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」が策定され、今後予想される南海トラフ巨大地震等の大規模災害に対する対策が進められているところである。

大規模災害時における船舶の活用については、東日本大震災や阪神・淡路大震災等の大規模災害時において、被災地への支援物資、自衛隊、警察、消防等の要員や、車両の緊急輸送など、きわめて重要な役割を果たし、そのポテンシャルの高さが再認識されている。直近においても、本年5月の鹿児島県口永良部島の噴火では、島民避難においてフェリーは大きな役割を果たしたところである。

しかしながら、災害時の船舶の活用自体の認知度は必ずしも高くなくことや災害時に必要な船舶を把握することに時間を要した等の反省点もあった。平時から具体的な活用方策等を検討・準備することにより、大規模災害時の船舶の活用について広く周知され、さらに効果的な活用等が可能となり、南海トラフ巨大地震等今後予想される大規模災害発生時において被災地に対する支援活動に大きく貢献できるものと考えられる。

このため、国土交通省では、2013年5月に「大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会」を設置。当該検討会において、①過去の震災における船舶活用実態、②大規模災害時に船舶が発揮しうる機能・役割、③大規模災害時の活用可能船舶の確保策、④船舶の活用に関する実務手順の円滑化方策、⑤大規模災害時の防災計画体系における船舶活用の位置づけ、について検討・整理を行った。

その結果、災害時に民間船舶を活用するにあたっては、事業者が通常事業から離脱する際の様々な調整や船舶を活用する側の自治体等に専門的な知識が必要といった課題が浮き上がってきたことから、2014年7月に「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」を設置。当該検討会において、①平時事業からの離脱を円滑化する具体的方策、②災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化方策、について検討を行い、2015年4月28日に最終報告を発表した。

最終報告においては、民間船舶活用の基本的な考え方や通常の運航から離脱する場合の船舶の様々な活用パターンを整理した。さらに、各港における災害時の船舶活用マニュアルの策定促進に向け、機材や人的資源などの手配・連絡体制等についてまとめたガイドラインを作成した。

第5節 津波救命艇の普及・開発

(1) 津波救命艇とは

津波から身を守る手段としては、高所への迅速な避難が基本であるが、高台や避難タワー等の整備が難しい地域や、幼児・高齢者・要介護者等を想定した避難対策の確立が求められている。津波救命艇は「浮いて生き延びる」をコンセプトに、船舶用の救命艇をベースに開発された津波救命設備であり、津波の高さに依らず、浮き上がることで津波から身を守ることができる。



(2) 津波救命艇ガイドラインの策定

津波救命艇は、建物との衝突、転覆、海上火災等、過酷な状況下に置かれることが想定される。このため、実際の津波を想定し、必要な強度、復原性、艇内の安全装備等の機能要件や品質管理体制について検討を行った。また、この検討に基づき、より安全で信頼性の高い津波救命艇の普及を目的として、国土交通省海事局において2014年9月に津波救命艇の機能要件及び品質管理体制をまとめた「津波救命艇ガイドライン」を策定した。

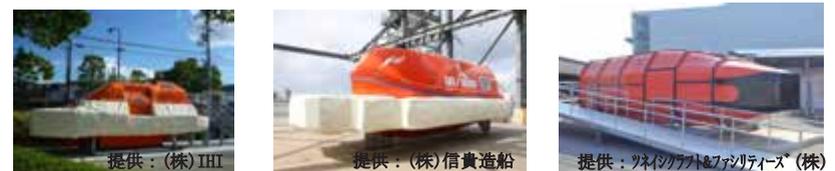
<津波救命艇の機能要件の例>



転覆しても自力で元の状態へ戻る自己復原性能試験

(3) 津波救命艇の普及状況

2015年4月現在、3社により同ガイドラインに適合した津波救命艇が開発・販売され、津波被害が想定される高知県、三重県、静岡県、宮崎県の自治体や民間企業等において計5艇導入されており、更なる導入も検討されている。海事局としては、津波救命艇の有用性を周知し、更なる普及促進を図っていくこととしている。



今後も普及の広がりを見せる津波救命艇

第6節 被災造船所の本格復興への取組

(1) 東日本大震災の発生に伴う造船業への影響

東北地方沿岸部の多くの地域は、水産業を基幹産業としており、この地域の造船業は、漁船等の建造・修理を通じて水産業を支えるとともに、地域経済・雇用を支える重要な位置を占めている。

2011年3月11日に発生した東日本大震災により造船所のほとんどが壊滅的な被害を受けた。



被災直後の様子(気仙沼地区)



被災直後の様子(南三陸地区)

国土交通省では、東北運輸局が中心となって被害状況を把握するとともに、関係省庁、関係団体とも連携し、各種支援制度の活用を通じて、被災造船所の早急な復旧を支援してきた。これらの取組により、被害を受けた主要37造船所のうち、そのほとんどの造船所が応急的措置により、操業を再開している。



仮復旧による船の修理(大船渡地区)

しかしながら、多くの造船所では地盤沈下により船台（船を陸上に引き揚げの施設）が一部水没したままであったり、防潮堤等の公共工事により移転を余儀なくされている等の課題を抱え、震災前の状態への復旧及び本格的な復興には至っていないのが現状である。

将来にわたり、地域の水産業を支えていく存在として造船業の復興は不可欠であるが、被災した造船所は経営基盤の脆弱な中小企業がほとんどであり、これらの造船所が復興するためには、事業の効率化や経営基盤の強化等を目的とした造船所等の協業化・集約化を行うことが必要である。

(2) 本格的な復興に向けた取組

国土交通省では被災した造船事業者の協業化・集約化による本格的な復興を支援するため、2013年度予算により、協業等を行う施設の整備費の一部を補助する制度として「造船業等復興支援事業費補助金」（造船復興補助金）を創設し、申請の受付を2014年度末まで行った。

この補助金制度を活用し、岩手県及び宮城県に立地する17造船事業者が本格的な復興に向け、協業化・集約化のための施設等の整備事業を進めているところである。

国土交通省としては、本補助金事業の着実な実施を図っていくとともに、地方自治体や関係省庁、その他関係機関と連携し、東北地方における被災地の早期復興に向け引き続き取り組んでいくこととしている。

<造船復興補助金制度の概要>

【補助金額】	160.24億円
【基金設置法人】	公益財団法人日本財団
【対象主体】	主として漁船の建造又は修繕を行う造船関連中小企業等からなる組合等
【対象施設】	事業者により共有される建造・修繕施設等
【対象経費】	調査設計費、施設費、移転費等
【補助率】	2/3以内

<造船復興補助金の活用状況>

合計 8件（17造船事業者）、約114億円（補助金交付決定額）



## 造船業における東日本大

## 震災からの復旧・復興の今

### □ はじめに

東日本大震災の発生から 4 年余りが経過し、東北太平洋沿岸の造船所は、仮復旧をし、事業を再開しています。その中で、岩手県（大船渡市）、宮城県（石巻市及び気仙沼市）の造船所の現状と事業者の復興に向けた想いをお聞きました。

### ■ 現在地での復興（大船渡ドック（岩手県大船渡市））

大船渡ドックは、津波により、工場は骨組しか残らず、船の修理を行う船台は傾き、船を載せるための台車も海中に沈んでしまいました。

その後、仮復旧し、操業を再開していますが、地盤沈下で一部が浸水したままであり、震災前と同規模の船の修理を行うことができないため、現在、造船復興補助金を活用して船台の大規模工事を行っています。

社長の中野氏は、「大規模修理後は、震災前と同規模の漁船の他、官公庁船の需要の取り込みも積極的に行っていきたい。また、周辺造船所と共同で船を受注して、作業を分担するなど、協業化を積極的に進めていく。」と語られました。



被災直後の大船渡ドック  
（津波により工場は大破）



被災直後の大船渡ドック  
（周囲には瓦礫が散乱）

### ■ 新天地での復興（鈴木造船所（宮城県石巻市））

鈴木造船所は、津波により 2 名の従業員の方が犠牲になられたほか、施設の一部が流出するなど大きな被害を受けました。

現在、施設等を修理して事業を再開しましたが、河川堤防の建設に伴い移転しなければならなくなったため、造船復興補助金を活用して市内の他の場所に移転する予定です。

専務の鈴木氏は、「移転後は、より大きな船の需要を取り込むことが可能となるほか、協業者と船台を共有することで FRP（強化プラスチック）船の修理売上の増加等に努めていきたい。」と語られました。



被災直後の鈴木造船所の船台  
（船台のレールが湾曲し修復が困難な状態）

### ■ 「みらい」のための新たな取組（宮城県気仙沼市）

宮城県気仙沼市の木戸浦造船(株)、(株)吉田造船鉄工所、(株)澤田造船所、(株)小鯖造船鉄工の 4 社は、津波による被害から復旧し、事業を再開しています。

しかし、気仙沼市の基幹産業である水産業を支える存在として、気仙沼の造船産業が将来にわたり生き抜くためには、集約化による経営基盤の強化が必要であり、100年以上続いているそれぞれの会社の看板を下ろして合併することを決断し、造船復興補助金を活用した新たな造船所を建設することにしました。

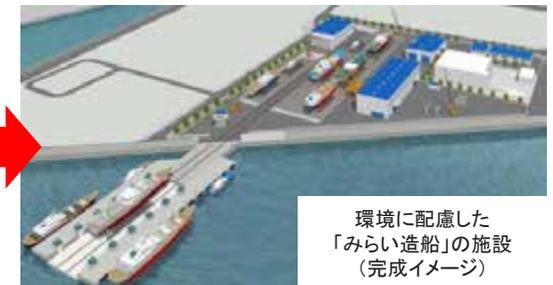
日本の中小造船業において、多数の事業者が合併や協業化により集約化する例は全国的にもなく、気仙沼地区での取り組みは、今後の中小造船業の集約化のモデルになると思われます。

新たに整備する造船施設は、シップリフトという、エレベーター式の上下架（船を陸揚げ、進水させること）設備を導入する予定で、このような施設は、現在日本には 2 箇所しかありません。

合併に伴い、2015年5月1日に設立された新会社名は「株式会社みらい造船」。合併する木戸浦造船(株)の木戸浦社長は、「瓦礫の中で仲間と語り合えたのは未来のことだけで、その中からみらい造船構想は生まれた」と会社名の由来を語られました。また、「情熱、知恵、信念そして仲間がいれば大抵のことは成し遂げられる。そして、みらい造船構想にはその全てが備わっているので、必ず成し遂げ、気仙沼造船産業をはじめ、漁船漁業を守っていきます。」と、熱い想いを胸に、構想実現に向けて日々奔走しています。



震災直後の気仙沼造船所上空  
（吉田造船鉄工所と木戸浦造船）



環境に配慮した  
「みらい造船」の施設  
（完成イメージ）

### □ 行政としての今後の取組

東北地方では、これ以外にも小規模ながら復旧・復興のために日々努力を続けている多くの造船事業者がいます。

東北運輸局では、今後もこのような事業者の視点に立って、造船事業者にとっての“よろづ相談所”として復旧・復興を支えていきます。

私が担当しています

東北運輸局海事振興部  
磯部昇吾

