

トピックで見る  
海事分野

## I 震災関連トピックス

### 1. 内航油送船による被災地へのガソリン・軽油等の輸送



燃料油を緊急輸送する内航油送船「鶴宏丸」（運航：旭タンカー（株））

震災の発生により、被災地におけるガソリン、軽油等の燃料油の不足が深刻な状況となった。

そのため、被災地へガソリン、軽油等をすみやかに供給すべく、海上輸送においても、3月12日から日本海側ルートにより緊急輸送を開始した。

太平洋側ルートは、被災した港への接岸ができない状況であったが、3月21日仙台塩釜港、23日八戸港、25日鹿島港、29日日立港及び小名浜港への接岸が可能となったことにより、内航油送船が順次入港を再開した。また、3月27日には、塩釜航路喫水制限解除に伴い塩釜港区に5千k1タンカーの接岸が可能となった。

現在までの内航油送船による輸送実績は、延1,223隻、燃料油約388万k1、原油約8万6千k1、LPG等約3万2千トンを輸送している。（6月21日現在）

## 2. フェリーによる自衛隊災害派遣隊及び車両等の輸送



自衛隊災害派遣隊を緊急輸送するフェリー「すずらん」（新日本海フェリー（株））

震災の発生により、被災地への災害派遣要員や車両・資機材等を緊急に輸送しなければならない状況となった。

当該輸送は大量輸送となることから、要員と車両を同時・大量に運ぶことができるフェリーの活用が求められ、災害派遣要員や車両・資機材等をすみやかに輸送すべく、発災直後の3月12日から日本海側ルート・青函ルートにより緊急輸送を開始した。

なお、太平洋側ルートは、被災した港への接岸ができない状況であったが、仙台港区にフェリーの接岸が可能となったため、3月25日より入港を開始した。

現在までのフェリーによる輸送実績は、延 312 便、自衛隊員等約 40,100 名、車両約 11,300 台を輸送している。（6月21日現在）

### 3. 江田島市提供のフェリー、気仙沼で運航



東日本大震災の影響で、気仙沼市の沖合にある離島「大島」は、本土と結ぶ定期船が7隻すべて被災した。

島民の生活を支援するため、江田島市の所有するフェリー「ドリームのうみ」が大島汽船(株)に6ヶ月無償で貸し出されることとなった。

江田島市や関係機関による官民一体となった支援リレーによって4月27日から、「がんばろう気仙沼、がんばろう大島」の横断幕を掲げて定期運航している。

フェリーが運航再開したことにより、岸壁での支援物資等の積み下ろしが不要となり、物資の流通がスムーズとなって復旧に弾みがついている。

#### 4. 船舶による被災者への入浴、炊き出し等の被災者支援 ・超高速船「TSL」



東日本大震災では、多くの被災者の方々が、長期間の避難生活の中で、プライバシーのない環境による強いストレスや食事の栄養が偏りやすいなどの問題が指摘されている。

こうした中、三井造船(株)が、避難生活を送る被災者の方々に対し、ひとときのリラックスした時間を過ごしていただくことを目的に、同社が所有する貨客船「テクノスーパーライナー (TSL)」を平成23年5月17日～5月31日の2週間、宮城県石巻市に停泊させ、ホテルシップとして、1泊2日の船内宿泊、バイキング形式の食事、シャワーなどの無償提供を行った。

2週間で、延べ1,635名の被災者の方々が宿泊し、大変リラックスできたなど、多くの感謝の声が寄せられた。

## ・外航クルーズ客船「ふじ丸」



日本チャータークルーズ（株）が所有・運航するクルーズ船「ふじ丸」が、4月11日から17日までの間、大船渡港、釜石港、宮古港に

において、新鮮な野菜を中心とした食事、大浴場での入浴、客室の利用、映画上映、船舶公衆電話の無料開放、携帯充電器の提供などの被災者支援活動を行った。

利用者からは「本当にありがとう！一生忘れません。」「あたたかいお風呂、食事、スタッフ、どれもステキでした。」「思いがけず、温かい心をたくさん頂きました。」「夢をたくさんありがとう。」と多くの喜びの声と感謝を頂いた。

## ・練習船「銀河丸」、「海王丸」

3月11日の震災直後、食料や水等の不足が深刻化する中、

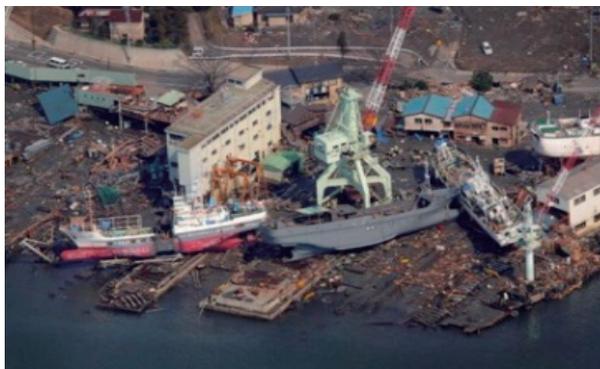
（独）航海訓練所の練習船「銀河丸」が宮古港において、被災者の方々に対して炊き出しや救援物資輸送等を行った。



また、練習船「海王丸」は、小名浜港において、休む間もなく原子力発電所の復旧作業にあたり、疲労が極限状態に達していた作業員の方々に対して宿泊の提供や救援物資輸送等の支援を行った。

（コラム：「（独）航海訓練所による東日本大震災の被災者への支援活動」は179ページ参照）

## 5. 造船所復旧のための支援及び日本財団による漁船の修理支援



震災により被災した東北地区造船所

東日本大震災により、東北地区4県（青森、岩手、宮城、福島）の全37造船所が被災し、船台設備、建屋等の施設に甚大な被害を受けた。

東北地区4県の造船業は、被災地の地域経済・雇用を支えるとともに、約3万9千隻ある漁船の建造・修繕を支える水産業にとって重要な基幹産業であり、地域経済・雇用と水産業の復興のために早期の復旧・復興が求められている。

こうした役割に応えようと、被災造船所のほぼ全てで、復旧作業が進められており、限定的ながら、16社が一部事業の再開にこぎつけている（5月27日現在）。

国においては、東日本大震災を機に創設された日本政策金融公庫による低利融資制度や「東日本大震災復興緊急保証」による債務保証制度により、復旧に係る資金調達を支援している。また、地域の中核的企業と関連企業の一体的な復旧・復興が、地域経済・雇用を支える上で重要であることから、地域基幹産業グループの復旧支援を目的とした「中小企業等復旧・復興支援補助」制度が中小企業庁において設けられた。

また、日本財団の助成を受けて、舟艇メーカーが小型FRP漁船の仮設修理施設を10箇所程度設置し、地元修理業者と連携して、簡易な修理で再生が可能な小型FRP漁船の修理事業を行っている。

## 6. 水産業の早期再開支援としての海上冷凍コンテナの貸出し



東日本大震災により甚大な被害を受けた三陸海岸地方では、地場産業である漁業においても、水揚げした魚等を保蔵する水産冷蔵・冷凍倉庫等が津波によって壊滅状態となった。三陸海岸地方の復興のためには、地場産業である漁業の早急な再建が急務であり、また、カツオ、サンマ等の漁期が迫るなか、地元漁業関係者から冷蔵・冷凍保蔵施設の確保が求められていたことを受け、日本郵船、アメリカン・プレジデント・ラインズ等の民間外航海運会社により、冷蔵・冷凍保蔵施設の代替とするために、リーファーコンテナを贈貸与するなど復興支援が行われた。

## 7. 外航船に関する風評被害対策の実施



東京電力福島第一原子力発電所からの放射性物質流出を受けて、外国から日本発のコンテナや船舶の安全性に懸念が寄せられたことから、国土交通省において港湾における輸出コンテナや船舶の放射線測定ガイドラインを作成した。

港湾管理者、船舶運航事業者等が、コンテナターミナルのゲートや船舶の甲板等で、携帯式放射線測定機器を用いてコンテナや船舶の放射線を測定し、国、港湾管理者、船級協会等の公的機関が放射線量の証明を行っている。

## II 国際海事機関（IMO）事務局長選挙当選



IMO 理事会において立候補演説を行う関水次期事務局長

第 106 回 IMO 理事会（6 月 27 日から 7 月 1 日まで英国ロンドンの IMO 本部において開催）において、6 月 28 日、IMO 事務局長選挙が行われた。日本の候補者である関水康司氏（現 IMO 海上安全部長）を含め韓国、キプロス、スペイン、フィリピン、米国の 6 カ国から候補者が出る選挙であったが、我が国候補は当選を果たした。

関水氏は、温室効果ガス問題や海賊対策等の困難な課題を解決するためのリーダーシップ、加盟国との十分な協議、途上国への技術協力強化等をビジョンとして掲げ事務局長選挙に臨んだ。そして、これらのビジョンが各国から評価され、2012 年 1 月に事務局長に就任する。

（詳細は 192 ページ参照）

### Ⅲ 新造船政策の策定



議論に参加する三井国土交通副大臣（左）及び市村国土交通大臣政務官（右）

日本の造船産業は、海洋国家である我が国にとっての基幹産業であり、永年にわたり世界のトップに位置してきた。昨今の世界経済動向及び中国・韓国による造船能力の大幅な拡大によって、厳しい国際競争環境におかれているが、この競争に勝ち抜けば、世界の経済成長を取り込んで、今後とも日本の成長に寄与することができる産業である。

こうした中、国土交通省では、三井辨雄副大臣及び市村浩一郎大臣政務官の下、柘植綾夫芝浦工業大学学長を座長として、造船、船用工業、海運、商社、金融機関等の有識者で構成する「新造船政策検討会」を平成22年12月に設置し、我が国海事産業の中核を成す造船産業の国際競争力を維持強化するための新たな政策について検討を進め、平成23年7月に最終報告をとりまとめたところである。

報告書では、我が国造船業が更なる成長を遂げるため、我が国の強みである海事クラスターの維持強化、新興国市場や我が国の技術力を活かせる新事業分野への展開、海外競合他社に比べて一社一社の規模が小さくリスクをとりにくいという我が国造船産業の弱みを克服するための企業連携や事業統合の促進、新しい価値のある船舶（イノベーション）の持続的な開発やイノベーション推進の核となり得る人材の育成について、具体的方策を打ち出している。

#### IV 内航海運代替建造対策の策定



開催の挨拶をする市村国土交通大臣政務官

内航海運は、産業基礎物資の約8割を輸送するなど、我が国経済活動にとって必要不可欠な輸送機関だが、船舶の老朽化が急速に進んでおり、今後も安定的な輸送量を供給し続けるためには代替建造の促進が喫緊の課題となっている。

加えて、行政刷新会議において、暫定措置事業の早期解消の必要性が指摘されたところであり、そのためには内航海運事業者の競争力を強化し、代替建造を促進することが必要である。

このため、平成22年11月に学識経験者や関係業界団体等からなる「内航海運代替建造対策検討会」を設置し、計5回の検討会を開催し、内航海運業の現状と内航海運が目指すべき中長期的な方向性や、代替建造を加速させるための具体的方策等の論点について議論を行った。

そして、平成23年3月に、「内航海運における代替建造促進に向けた施策の方向性」を取りまとめた。