

客船もま。ばなし

<連載85>

大震災と船舶



大阪府立大学海洋システム工学科助教授
池田良穂

1月17日に淡路島から神戸にかけて一直線に襲った阪神・淡路大地震は、5000名を越える犠牲者を出しただけでなく、夥しい数の人々が家を失い、仕事を失った。陸上では高速道路はズタズタの状態、残った一般道路も多くの車で溢れて麻痺状態となり、緊急自動車さえなかなか前には進めないという状態に陥った。

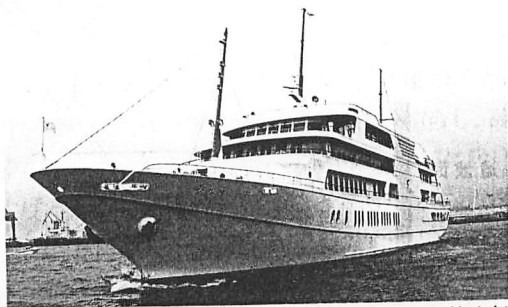
こうした中で、船舶の果たした役割は図りしれない。海上保安庁、海上自衛隊の船はもちろん、民間旅客船、カーフェリーから漁船に至るまで、人の輸送、緊急物資の輸送、水の輸送などに活躍したことは、各種の報道でも紹介されている通りである。

筆者が理事を務める造船関係の学会「関西造船協会」でも、緊急特別事業として「大災害時における海上輸送の実態とその在り方に関する調査研究」という調査研究委員会を発足させ、震災時の船舶の活躍ぶりを調査し、去る5月に神戸で開催された同協会の学術講演会、総会の時に、その中間報告書を配布し、概略の説明も行った。同調査委員会では、さらに今年末を目途にして同調査の報告書をまとめる予定で、各種資料の収集、

各関係者へのヒアリング調査、アンケート調査などを行なうとともに、提案の検討に入っている。

同中間報告書は、同協会事務局（大阪大学船舶海洋工学科内）より入手が可能となっているので、ご希望の方はお問い合わせ願いたい。

さて、今回の大震災では神戸港の壊滅的とも言える崩壊があった。この神戸港の崩壊に伴ってマレーシアの工場の製造ラインが止るといった広範囲の経済活動への影響が明らかになった。国際分業が進み、部品の納入がジャストインタイム方式になりつつある時、流通の一部の麻痺が極めて大きな影響を及ぼすという事実を間の当りにする結果となった。国内の製造業においても、震災による道路網、鉄道網の麻痺により、一時的な操業停止に追い込まれた工場も多かったようだ。陸上の道路網の麻痺により、多くのトラックが長距離カーフェリーに殺到したが、長距離カーフェリーとても常時かなりのトラック輸送を行なっているため、殺到したトラックをすべて輸送することもできずという状態であった。トラックは、空いている道路とフェリーをさがし歩いて迂回に迂回を重ねて目的地と向った。



震災後活躍した旅客船

こうした状況の中で、神戸港の復興に向けて耐震岸壁の増加が考えられているようだが、岸壁自体が残ったとしても、港と目的地を結ぶ道路網が麻痺状態では、港として機能できない。常日頃から、ハブ港湾からの貨物は道路輸送に頼るだけでなく、RORO船などを駆使した海上輸送網を整備しておく必要性が改めて見直された。これは正に国の進めるモーダルシフト政策にも合致してお

り、省エネルギー型で、環境への負荷の小さい輸送システムの構築にもつながることとなる。

こうした 将来的なハブ港湾の在り方を考えた時に、超大型コンテナ船への対応が比較的簡単な浮体式のコンテナターミナルの提案が現実味を帯びて来る。筆者らが、数年前に提案した浮体式コンテナターミナルは、大阪湾上に設置され、大型コンテナ船から降ろしたコンテナをターミナル内の自動倉庫内で目的地別に分けられ、そこからRORO貨物船を使って最終目的地に最も近い港まで運ぶシステムである。このシステムにより、コンテナの陸上輸送距離をできるだけ少なくすることによって、陸上の交通ラッシュ、排気ガス汚染、エネルギー消費量を極力減らすことができる。この計画では、現在大阪および神戸のコンテナターミナルでの取り扱い量をすべて洋上のターミナルで処理できることとなり、ウォーターフロントを市民のために使うことができるというメリットもある。さらに、今回のような地震にもターミナル自身が強いし、RORO船隊による海上輸送を中心としているから、例えば陸上交通網が麻痺したとしても、港湾機能が麻痺することはない。大地震があることを前提として生活せざるを得ない日本においては、こうした災害に強くかつ地球環境にも優しい次世代型物流システムを真剣に検討すべきことを今回の大地震が示してくれたように思う。

旅客船公募説明会終える

平成7年度旅客船共同建改造募集の説明会が、5月10日の広島を皮切りに全国6か所で開催され、ここ大阪を最後に日程のすべてを終了した。

会場には10社11名が来場し、公団側の説明に熱心に耳を傾けた。

なお6会場での来場者合計は、104名であった。



大阪会場：梅田新阪急ビル(5/30)
公 団 側：藤田工務部長、工藤業務課長、
豊原課長代理