



〈 連載(246) 〉

長距離フェリー協会主催のシンポジウム
「大規模災害時におけるフェリーの役割」
に出席して



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授
池田 良穂

去る7月26日、海運ビルの会議場で長距離フェリー協会主催のシンポジウム「大規模災害時におけるフェリーの役割」が開催された。このシンポジウムは、2月に開催された第1回に続くもので、日本の交通・物流体系の中でのフェリーの重要性をアピールすることを目的とし、今回は3月に発生した東日本大震災に際して長距離フェリーが、どのような被災をし、また緊急輸送や災害復旧にどのような役割を演じたかについて詳しく紹介された。

津波に襲われた東日本の太平洋側の3港で、長距離フェリーが着岸中であったという。仙台港には太平洋フェリーの「きたかみ」、大洗港には商船三井フェリーの「さんふらわあふらの」、八戸港にはシルバーフェリーの「べにりあ」である。いずれの船も地震発生時の14時46分から15～25分後には迅速に緊急離岸し、港外へと出ている。その約30分後には大きな津波が来襲しているから、まさに危機一髪であったと言える。参

加者からは、「さすがに日本の船員は優秀！」との賞賛の声が上がっていた。

大地震発生の確率が99%と高かった東北では、フェリー会社は陸上自衛隊と共同で災害時の輸送体制についての研究を事前に実施していたという。北海道からの支援部隊を青森港や八戸港に上陸させ、陸路で八戸駐屯地まで行くという想定での実地検分、シミュレーションを行っていた。こうした事前のシミュレーションが、翌日からの緊急輸送に大いに役だったという。

地震発生後、港外に避難したフェリーは、すぐに緊急輸送についての準備を始めた。そして、地震発生の翌日から、北海道の陸上自衛隊を被災を免れた青森港や秋田港へと輸送を始めた。苫小牧からは「さんふらわあふらの」が陸上自衛隊員と車両を搭載して、吹雪の津軽海峡を南下し、深夜3時過ぎには青森港に着岸。すぐに荷揚げをして、自衛隊は被災地救援へと向かった。地震等での人命救助は、時間の勝負で、72時

間を過ぎると生存率が急減することがわかっている。定期航路のフェリーが、定期航路以外の航路で人員・貨物を運ぶことには、複雑な手続きがあるのが普通だが、今回は迅速に許可もでたという。

同シンポジウムのパネリストの1人であった同船の船長は、青森港には入港した経験があったので問題なかったものの、もし初めての港であればパイロットなしでは不安なこと、また港が強制水先区の場合にパイロットなしでの入港がすぐに認められるかなどの問題点を指摘した。また、初めて入港する港の最新の海図の緊急入手が困難で、各フェリーに電子海図の装備の必要性があることも指摘した。

シンポジウムでは、地震発生翌日から「しらかば」、「さんふらわあさっぽろ」をはじめ、北海道航路の長距離フェリーの多くが、自衛隊、警察、消防などの緊急車両や人員を運んだこと、さらには、南は九州、四国からの緊急車両の輸送に長距離フェリーが活躍したことも紹介された。震災発生から4ヶ月で、延べ899便が運航され、約55,200人の人員と15,200台の車両を被災地の近くの港へと運んだ。地震国日本にあっては、陸上交通網が途絶した時の船の役割が大きい。例えば高速道路の無料化など効率主義だけで安全を置き忘れた政治的な施策が、交通機関には必要な冗長性を失わせつつあることに対する懸念が表明された。多面的な思考のできない政治家や役人が多くなったということであろうか。

こうした有事の輸送での問題点もいくつか浮き彫りになったという。そのひとつが、輸送の優先順位だったという。自衛隊、警

察、消防、水道など様々な業種の人々と車両の輸送の依頼があったが、フェリーのキャパシティの問題から積み残しがでてしまった。

また、今回はあまり問題にはならなかったが、阪神淡路大震災の時にはフェリーのランプウェイが合わずに荷役ができなかった問題が指摘されていた。可動橋を使うバウまたはスターンランプだけしか持たないフェリーではこの問題が大きい。今回の緊急輸送を行なったフェリーはサイドランプを有していたので、港が変わっても対応ができた。

また、今後の予想される大震災に対して、耐震岸壁の数と配置が適正なのかについては不安の声も上がった。東海・南海沖の大地震の場合を想定して、どの港が使えるのか、どの大きさのフェリーが利用可能か、そうした船はあるのかについての調査が必要だ。想定外はないとして、どんな場合にも対応できる準備と心構えが必要との指摘もあった。

危険物の輸送の問題も発生したという。ガソリン不足の被災地に、ポリタンなどの容器でガソリン輸送をしたいといった要望もあったが、応えられなかったとの報告があった。

前述した高速道路の問題では、高速道路無料化によってフェリー輸送網の崩壊を招けば、一度失われたインフラは二度と戻らないという危機感が表明された。瓦礫が散乱する被災地で唯一活躍できた足としてバイクや自転車があり、これを大量に運べたのはフェリーだけだったという指摘もあった。

今回の震災で得られた教訓を、東海、東南海、南海地震に生かす備えが必要との提案があった。このためには日頃から、トラック、鉄道、内航貨物船、フェリーによる相互補完的な総合的な交通体系の必要性があることが長距離フェリー協会から提起された。そして西日本に就航するフェリー各社と密接な連携をとって、発生から24時間以内に自衛隊5万人をフェリーで輸送することを目標とした計画を策定すべきという提案であった。

東京工業大学の花岡准教授からは、近年世界的に大規模自然災害が多発していることから、「人道支援ロジスティック」という概念が造られ、研究が進んでいるという報告もあった。10万人以上の死亡者がでた自然災害だけでも、ここ10年ほどの間で、ス

マトラの地震・津波、ハイチの地震、中国四川省での地震災害があったという。

そこで「被災した人々を支援するため、人・資源・技術・知識を実施・管理する過程・システム」構築の必要性が指摘されている。このシステムの目的は、必要な物資を、必要な量だけ、必要な場所に、必要なタイミングで供給することである。そして通常のロジスティックスと大きく違うところは、輸送時間を最小化すると同時に、需給マッチングを最大化しなければならないところで、需要予測が不可能で、しかも意思決定構造が混乱して複雑になっており、時間的には一時的もしくは不連続という特性をもつという。こうした学問体系の構築もたいへん大事となり、その中でのフェリーの位置づけをしっかりと評価することも必要となろう。



大洗港で津波と遭遇した商船三井フェリーの「さんふらわあふらの」