【特　集】

東日本大震災と内航海運

藤　井　英　男
（日本内航海運組合総連合会　調査企画部長）

目　　次

はじめに
１　内航海運の震災対応
２．内航海運の被害
３．震災が内航海運に及ぼす影響
４．震災とカボタージュ問題
５．終わりに

はじめに

今年３月11日に起きた東日本大震災は、発生から８か月余りを経た現在においても、被災地の復旧、復興はまだ道半ばである。加えて福島第一原子力発電所の重大事故に代表されるように、震災から派生した多くの問題が、今も進行形で続いている。こうした事態が収束し解決を見るまでには、まだかなりの時間を要するであろう。

その意味で、震災はまだ終わっていないと言える。今なお続く被災者の物心両面での苦難を思うにつけても、浅薄な知見で安易に総括めいた言辞を弄することには、些か違和感がないわけではない。しかしながら、直接あるいは間接的に何らかの形で震災に関わった者が、記憶が生々しいうちに、その実態を書き留めることもまた必要であろう。震災で何が起こり、吾々はそこから何を学んだのか。その教訓を後世につないで行くことが、図らずも震災に立ち会うことになった同時代人としての責務と考えるからである。本稿はそのような考えに立ち、主として内航海運の立場から、震災の状況や対応を記すとともに、そこで浮き彫りになった問題への考察を試みるものである。

１．内航海運の震災対応

３月11日の震災発生当日､内航海運の業界団体たる日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という）は、上野孝会長を本部長として「東北地方太平洋沖地震災害対策本部」（４月１日に「東日本大震災対策本部」と名称を変更）を設置した。

対策本部が最初に行ったことは、国土交通省の要請により、緊急物資輸送対応船舶として、RORO船、コンテナ船、ガット船、計19隻をリストアップして、提出したことである。

震災２日後の３月13日であった。

しかしながら、これらの船舶が直ちに被災地の港湾に向けて緊急支援物資の輸送に従事するということにはならなかった。青森県の八戸港から茨城県の鹿島港にかけての太平洋沿岸の諸港は、地震とその後の津波で軒並み甚大な被害を受け、小型の内航船といえども入港できるような状態ではなかったのである。岸壁やクレーンの損壊だけでなく、津波による瓦礫が港内の水面を埋めて船舶の行く手を阻み、あるいはワイヤーや漁網などの水中浮遊物が船体やプロペラを損傷させる恐れがあった。灯台の損傷、航路標識の流失、停電による夜間照明の喪失が、困難に拍車をかけた。港内だけでなく被災地沖の広範な海域においても、津波で流された家屋、コンテナ、流木など大量の漂流物が、安全な航行を阻害した。

こうした状況下で、重大な被害を免れた青森港、秋田港、新潟港などへの救援物資の輸送は震災直後から始まったが、被災港湾への輸送は、関係者の多大な努力で当該港の応急使用が可能となるのを待たなければならなかった。震災発生10日後の３月21日に、ガソリン、軽油、灯油、合計2,010キロリットルを積んだ内航タンカー「鶴宏丸」699GTが塩釜港に入港したのが、その嚆矢である。被災地では緊急車輌用のガソリン・軽油、暖房用の灯油が欠乏しており、その補給が急務であった。塩釜に続いて23日に八戸港、25日に鹿島港､29日に日立港と小名浜港へ､それぞれ震災後はじめて内航タンカーが燃料を輸送した。

RORO船やフェリーも震災後、早い段階で緊急輸送に貢献した。これらの船種では、ランプウェーを岸壁に下ろすことができれば、クレーンなど陸上の荷役機器が無くても、積載した車輌を自走で陸揚げできる点が強みになった。被災港湾向けでは、３月23日に仙台港へRORO船「神泉丸」13,089GT、同日八戸港へ自動車専用船「蓉翔丸」14,790GTが、震災後はじめての輸送を行った。

被災地救援が焦眉の急であった４月末までに内航貨物船が行った緊急輸送量は、タンカーによる燃料油、LPGなど約205万キロリットル、一般貨物船による家畜用飼料約62,000トン、RORO船・自動車船による緊急車輌、建設機械など約230台であった。また、同じ時期に長距離フェリーは自衛隊、警察官、消防隊員など約31,000人、車輌8,500台を輸送した。フェリーは車輌以外に多数の旅客を収容する設備を有しているため、車輌と要員を擁する緊急部隊の輸送には適していると言える。

２．内航海運の被害

今回の震災では、内航海運事業者で被災した者も少なくなかった。内航貨物船関係の被害状況は＜被害表＞の通りである。船員本人の死亡・行方不明は52名、陸上職員のそれは４名で、それぞれの家族の死亡・行方不明179名を加えると235名の多数に上る。内航貨物船の船員数が２万人余りであることを考えると、犠牲者の多さに慄然とせざるを得ない。

一方、内航船関係の船舶の被害は、全損４隻、部分損壊11隻であった。[注１] 被災地の惨状を考えると船舶の損害は比較的軽かったと言えるが、被災港に停泊していて、地震直

（注１）日本船主協会によれば，この他に外航船の被害が全損３隻，部分損壊８隻あった.

表１．内航海運　震災発生後の主な対応等

３月11日	・内航総連内に「東北地方太平洋沖地震災害対策本部」（４月１日より「東日本大震災対策本部」に名称変更）を設置
12日	・内航タンカーが震災後初めて日本海側の秋田港へガソリンと軽油（計4,980kl）を輸送
13日	・国交省の要請により、緊急物資輸送対応船舶として、RORO船、コンテナ船、ガット船10社19隻をリストアップして提出
14日	・内航タンカーが震災後初めて新潟港へガソリン、軽油、灯油（計3,900kl）を輸送
15日	・農水省の要請により、東北向け家畜飼料の緊急輸送のための内航船舶の手配を実施。
20日	・RORO船が震災後初めて青森港へタンクローリー、トレーラー・トラック、建設機械を輸送
21日	・内航タンカーが震災後初めて太平洋側の塩釜港へガソリン､灯油､軽油（計2,010kl）を輸送
23日	・RORO船が震災後初めて仙台港へ緊急物資、機器等を輸送。震災後初めて八戸港へ自動車専用船が緊急支援物資を、ケミカルタンカーがプロパンガスを輸送
	・震災による内航海運の被害状況を取り纏めて初めてプレスに公表するとともに、内航総連会長の哀悼の意とお見舞いメッセージを発表
25日	・内航タンカーが震災後初めて鹿島港へガソリンを輸送
29日	・内航タンカーが震災後初めて日立港へガソリン、灯油、軽油を輸送
	・内航タンカーが震災後初めて小名浜港へガソリンを輸送
４月５日	・震災地域の港に入るRORO船航路が震災後初めて運航再開（常陸那珂～苫小牧、６日常陸那珂入港）

震災発生後１ヶ月半（４月末まで）の内航海運による緊急輸送量

タンカー
燃料油・LPG等　約205万キロリットル

一般貨物船
家畜飼料　約６万２千トン

RORO船,自動車専用船
貨物車輌、建設機械、消防車など　約230台

後に咄嗟の判断で急遽離岸し、辛くも津波を逃れたケースも少なくなかったようである。比較的小型の内航船は小回りが効いて、機敏な対応が取り易いということもあるが、現場の臨機応変の対応が明暗を分けたと言えよう。(注２)

（注２）震災直後，被災港における内航船の緊迫した状況については，日本海難防止協会「海と安全」NO. 549所収の「東日本大震災と巨大津波に立ち向かった船員たち」と題するリポートで詳しく報じられている.

被害という点では、福島第一原子力発電所の重大事故も看過できない。津波で被災した同原発が深刻な放射能汚染を起こしたことについては、ここで改めて触れるまでもないが、同原発の沖を航行する船舶にも大きな影響が及んだのである。

内航船の多くは沿海資格を有しており、それらの船は海岸から20海里（約36Km）以内を航行することが義務付けられている。今回の事故では同原発から30Km圏内が警戒区域となり、立入が禁止されたため、内航船は海上保安庁の指示により、本来の20海里の制限に拘わらず、沖合いを迂回して航行することを余儀なくされた。20海里内ぎりぎりであれば、理論上は30Km圏をかわすことができるが、様々な情報が乱れ飛び、信頼できる放射能測定データも公表されていない状況で、現場は混乱し、30Kmを越えて大きく迂回航行した船舶も多かったと見られる（注3）。４月22日以降は、警戒区域は福島第一原発から20Km圏内に縮小され、20Km ～30Kmは緊急時避難準備区域となったが、依然として制限が続いている。

内航事業者は迂回航海のために、航海距離が伸びて燃料消費量が増大したほか、航海時間が増大するという経済的な被害を被った。また、一部では積荷に対して放射能測定を行わざるを得なかったケースもあったと言われ、その費用も発生している。こうした被害に対して、８月５日に政府の原子力損害賠償紛争審査会が中間指針を公表し、福島第一原発から30Kmの範囲内で、船舶の迂回航海に伴うコスト増加を賠償の対象とすることを明らかにした。８月30日には東京電力から本補償の方針が発表されて、該当する内航事業者は、それに基づいて各自、請求の手続きを取る途が開かれた。

表２．東日本大震災による内航海運の被害状況

日本内航海運組合総連合会　2011年9月30日現在

会社名	船員										陸職員										船舶		会社		備考
	家屋		本人				家族				家屋		本人				家族								
	部分損壊	全壊	死亡	不明	軽傷	重傷	死亡	不明	軽傷	重傷	部分損壊	全壊	死亡	不明	軽傷	重傷	死亡	不明	軽傷	重傷	部分損壊	全壊	部分損壊	全壊	
全海運	64	56	2	6	0	1	10	30	2	0	4	2	3	1	0	0	0	0	0	0	2	3	17	4	
全内船	18	30	0	0	0	0	7	5	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	
内タン	191	138	3	40	1	0	5	110	4	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	0	4	0	
全内輸	7	5	0	0	0	0	0	7	4	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	6	
大型船	4	3	1	0	1	0	0	3	0	0	4	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	
合　計	284	232	6	46	2	1	22	155	10	1	21	9	3	1	0	0	0	2	0	0	11	4	28	10	

3. 震災が内航海運に及ぼす影響

今回の震災が内航海運に及ぼす影響については、複雑な要因が絡み合っており、単純明快に論じることはできないが、荷動きへの影響としては、おおよそ以下のようなことになるであろう。

（注３）文部科学省は３月24日から，福島第一原発周辺の海域における放射能モニタリング結果を公表するようになった.

荷動きを左右する主要な要因としては、輸送手段の供給としての船舶の就航状況と、需要としての貨物の出荷量が考えられる。

まず船舶の就航状況について見ると、既に述べた通り、被災地の港湾が甚大な被害を受けて機能がマヒしたことから、震災発生後、これらの諸港への配船が不能となった。八戸、釜石、仙台、小名浜、常陸那珂、大洗などに寄港していたRORO船、コンテナ船、フェリーの定期便は、サービスを休止するか、寄港地を変更せざるを得なかった。

その後、港湾の復旧が徐々に進み、定期航路も順次再開されているが、10月17日現在で青森県から茨城県にかけての諸港の公共岸壁の暫定利用可能率は、漸く６割という水準(注４)で、内航輸送の本格的な復活を阻害する要因となっている。

一方、貨物の出荷量については、短期的な影響と中長期的な影響に分けて考える必要があろう。まず、短期的な動きを見てみたい。

東北地方は農業、水産業、畜産業の一大生産地である他、自動車やエレクトロニクス関係のメーカーが多数展開する産業集積地域としての面を持つ。これらの産業が震災で甚大な被害を受けて、東北地方からの出荷が大きく減少した。

更に、震災の影響は被災地だけにとどまらなかった。全国規模で構築された製造業のサプライ・チェーン構造にあって、地震や津波の被害が全くなかった遠隔地でも、被災地から原材料や部品の供給が停止したことにより、工場の操業が止まったり、大幅に低下するという事態を生じたのである。その代表例は自動車産業である。内航総連が毎月調査している貨物輸送量の速報値によれば、自動車の内航輸送量は震災直前の2011年２月に前年同月比で同水準（100％）であったものが、震災のあった３月には60％へ急落し、４月には更に44％まで下落した。震災後に全国規模で自動車生産が減少したことを反映している。生産の効率性を追求したサプライ・チェーン構造の脆弱さが露呈したと言えるが、このような生産の落ち込みは、幸いにしてその後、当初の予想以上に早く回復しつつある。自動車について言えば、秋以降はほぼ震災前の生産水準に戻ったといわれており、鉄鋼など他の素材部門への波及効果も期待される。

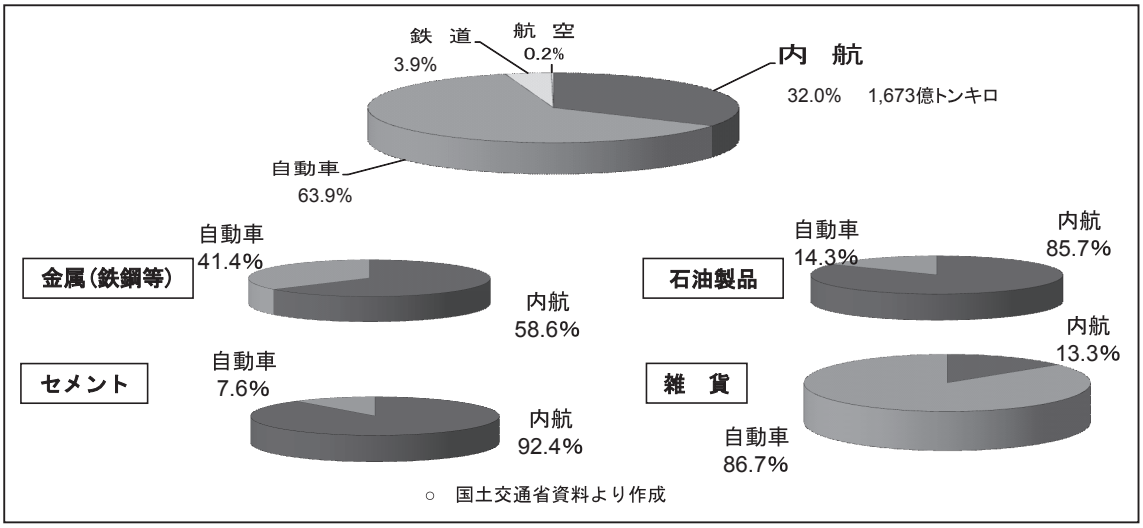
製造業以外では、福島第一原子力発電所の重大事故の影響で、全国各地の原子力発電所が定期検査終了後に、運転を再開できないという異常な事態となって、代替電源としての火力発電所向けの石炭や重油の国内二次輸送量が増加するという現象も起きている。また、岩手、宮城、福島の３県で発生した2,260万トン(注５)とも言われる震災の瓦礫も、全量を当該県内で最終処理するのは物理的に不可能であることから、他の都道府県への瓦礫輸送が行われることになれば、内航荷動きの増加要因となろう。

しかし長期的な視点に立てば、事態は別の様相を呈する。全国各地で原発が停止したことにより電力供給が逼迫し、製造業が深刻な影響を受けている。今年の夏は全国規模の節電が奏功して何とか乗り越えたが、冬場はどうか。折から欧米の財政危機に端を発した急速な米ドルとユーロの安値・円高も合俟って、わが国製造業の海外移転が一層加速するよ

（注４）国土交通省によれば，平成23年10月17日現在，八戸から鹿島までの21港湾の水深4.5メートル以上の公共岸壁373バースのうち，暫定利用可能なものは61％に当たる228バース．

（注５）国土交通省による．

うなことになれば、重厚長大産業への依存度が高い内航海運[注6]にとって、荷動きの減少が更に進むことも懸念される。



グラフ１．日本の国内輸送機関別シェア（平成21年度総量　5236億トンキロ）

4. 震災とカボタージュ問題

従来から一部の識者の中に、カボタージュ規制の廃止を主張する意見があったが、議論に妥当性を欠く部分も多く、内航業界として強く反論してきたところである。今回の大震災により、図らずもカボタージュ規制の必要性が再認識されつつあり、その点について触れてみたい。

カボタージュ規制とは、国内の貨物・旅客の海上輸送を自国船に限るというルールで、現在、内航海運を有する多数の国でこの制度が取られ、グローバルスタンダードとも言える状況になっている。わが国では、明治32年に制定された船舶法の第３条で「日本船舶ニ非サレハ（中略）日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス（後略）」と定められている。

カボタージュ規制に反対する意見を要約すれば、市場における競争の促進を至上の命題として、コストの安い外国船が内航海運へ参入することにより、内航運賃を引き下げることが可能になる、というものである。

しかしながら、このようにコスト問題を論拠とするカボタージュ解禁論には欠陥があると考える。まず、内航船のコストが外国船に比べて高いという主張であるが、両者を単純に比較することには無理がある。例えば、燃料費一つとっても、外航たる外国船は燃料油

（注６）日本の国内物流に占める内航海運の割合は，平成21年度にトンキロ・ベースで32％であったが，鉄鋼，石油，セメントなどの産業基礎物資に関しては約８割に達する．

が免税となるのに対して、内航船ではキロリットル当たり2,040円の石油石炭税が課税されるのである。こうした税制や制度面での制約を考えることなく、内航船はコストが高いから外国船をという主張は、甚だ公平を欠くものである。

また、内航海運のコストが割高という見方自体が誤謬を含んでいる。いま、日本の海上貨物がどんどん釜山経由で運ばれているのは外航コンテナの国内フィーダー料金が韓国フィーダー料金に比べて高いためで、その原因は内航運賃が割高であるとの指摘があり、その正確なコスト比較を内航総連が、内航コンテナ・フィーダー船のコスト分析「国内コンテナ・フィーダーに関する研究」（平成23年10月）で行った。それによると、国内の主なフィーダー航路において、海上部分のコスト（内航コンテナ船の運賃部分）は全体の３分の１程度であり、残りの３分の２は陸上ターミナルで外航母船に積込むための費用である（注７）。つまり陸上ターミナルで発生する費用を引き下げなければ、国内フィーダー全体のコストを下げ釜山経由の貨物を取り戻すことは出来ない。その意味でカボタージュさえ解禁すれば問題は解決するという発想は、短絡的で的外れと言わざるを得ない。

更に、従来から内航業界が指摘してきたのは、大規模災害や有事の場合の日本船・日本人船員による内航海運の重要性である。この問題が今回の大震災で注目されることになった。

震災後、一部の外国船が福島原発事故による放射能汚染を恐れて、京浜港への入港を忌避するという事態が発生した。外航コンテナ船が京浜港を抜港し、京浜港で陸揚する予定だった多数のコンテナを阪神港で揚げたのである。国交省によれば、震災後６月26日までに44隻の外航コンテナ船が京浜寄港を取り止めたことが確認されている（注８）。内航総連その他の調べでは、京浜抜港により阪神港で揚げられたコンテナは約３千TEUに上ると推計される。

震災直後に、日本に居住、あるいは滞在していた外国人が同じような事情で、大挙して日本から出国した現象は記憶に新しい。それを考えれば、外国船が京浜港を抜港しても、驚くには当たらないのかも知れない。しかし、この事実は、大規模な災害や有事の際に、外国船や外国人船員が果たしてどこまで頼りになるのか、という重たい疑問を吾々に突き付ける形になった。震災からまだ日が浅い頃、福島第一原発の沖合いを迂回航行しつつ、応急復旧も不十分な被災地の港に燃料や緊急物資を輸送した内航船の乗組員は、非常な緊張感をもって航海に臨んだという。それが現実であった。カボタージュが解禁されて外国船が内航に参入したとして、外航船が日本寄港を忌避するような非常事態が起きても、内航に従事する外国船だけは別と言えるのだろうか。

カボタージュ問題を、安易にナショナリズム的な感傷論で論じることは本意ではない。

（注７）本調査は，日本の外航コンテナの内航フィーダーと日韓フィーダーとのコスト差の分析を目的として，国内28港に寄港する内航・日韓フィーダー船を対象に行ったものである．それによれば，内航コンテナ・フィーダーの平均費用（地方港でフィーダー船に積込み，ハブ港にて外航母船に積込むまでの費用）は20’コンテナ１本当たり71,050円で，このうち海上部分は24,200円（34％），陸上部分は46,850円（66％）．

（注８）京浜港を抜港した44隻の抜港の理由は，本社指示18隻，船主の意向２隻，バース混雑・スケジュール調整12隻，その他・不明12隻であった．

しかしながら、国家の安全保障や国民経済の安定に関わる問題を、平時のコスト論的な視点だけで論じることには、非常に危ういものを感じるのである。

５．終わりに

今回の震災を評して、ある人は千年に一度のことと言い、別の人は想定外だったと弁明する。さる検討会の席では、このような人知を越えた未曾有の事態では、マニュアルは役に立たないという意見も出た。いずれの意見にも一理あり否定することはできない。

そうした意見を耳にして筆者が感じたのは、非常時においては、社会のポテンシャリティーが試されているのではないかということである。社会を構成する個々の組織やシステムが有する潜在的な対応能力、別の言い方をすれば、危機に際してのバックアップの余力とでも言えるであろうか。

古来、「無用の用」という言葉がある。効率性が優先される現代においては顧みられることが少ないが、その一方で、効率性を極限まで追求した社会が「想定外」の事態に対して脆いことが、今回の震災で明らかになった。

例えば製造業で、部品調達のシステムを極力まで効率化した場合、その調達先が震災で被災するようなことになれば、本体の企業の生産そのものがダウンする。部品調達先を複数に分散すれば、そのようなリスクは軽減されるであろう。

国内の輸送や物流についても同じことが言えよう。震災の教訓として、非常時の物流の確保のためには、内航貨物船、フェリー、トラック、鉄道といった複数の輸送モードを、バランスよく併存させることの重要性が改めて認識された。例えば大震災前に、高速道路の料金を引き下げたり無料化して、その結果、内航やフェリーの事業者が廃業の瀬戸際まで追い込まれるという事例があった。このようなことは、モーダルシフトに逆行して環境や省エネにマイナスであるのみならず、災害や有事に対しても賢明な施策とは思えない。

もう一つ、内航海運の立場から述べれば、船舶の被害が比較的軽かったにも拘わらず、港湾が甚大な被害を受けたために、震災直後に、被災地の港へ直接緊急物資を海上輸送することが出来なかった。内航に携わる者として、港が機能していたらもっと迅速に救援出来たのに、という思いが強い。その教訓として、全ての港湾に高度の耐震機能を持たせることは現実的ではないとしても、震災に強い拠点港湾を重点的に整備することは検討の余地があろう。

震災の犠牲者の無念の思いを無駄にしないためにも、いま一歩の英知の結集と創意工夫が求められている。