

内航海運活性化対策及び船員確保対策等について

中国運輸局

平成25年1月18日

【概要】

内航海運業は、国内輸送量の約30%をしめる重要な物流産業であり、中国運輸局管内には、全国の約3分の1にのぼる事業者が存在する。

しかし、そのほとんどが資本金5,000万以下の中小・零細事業者であり、今後これらの事業者が生き残っていくためには、グループ化や船舶管理会社を活用した、業務のアウトソーシングが必要となってくる。

こうした生き残り策を模索するためにセミナーを開催し、さらに小集団での勉強会を実施していく必要がある。

【内航海運活性化セミナーの実施状況等】

◆内航海運活性化セミナー2012

- 平成24年9月28日 岡山市 岡山第2合同庁舎において開催
- 流通科学大学 森教授による基調講演、金融機関、保険会社等を交えたパネルディスカッション
- 参加者 85名

◆内航海運活性化セミナーin広島

- 平成25年2月19日 広島市 ホテルグランヴィア広島において開催予定
- 学識経験者による講演及び座談会
- 参加者 約100名

◆勉強会 → 岡山地区、広島地区において年度内の開催を予定

【概要】

全国的にみても中国運輸局管内は、数多くの内航海運事業者が存在する船所であり、国内輸送量の約30%を占める重要な輸送機関として一躍を担っている。

特に、中小・零細事業者が占めるこの業界では、事業を維持するためには、担い手となる若年船員の確保・育成が喫緊の課題である。

中国運輸局では、水産高校や海上自衛隊などで就職セミナー等を、継続して開催していくことが重要と考えている。

◎中国運輸局(本局)の実施概要

①平成24年11月22日 海上自衛隊呉地方総監部(海運企業説明会)

対象者:任期制15名、定年制17名の海上自衛官 計32名

②平成24年12月12日 島根県立浜田水産高等学校

対象者:海洋技術科2年生 29名

【概要】

岡山運輸支局玉野庁舎では、岡山労働局と連携しながら、合同就職面接会や説明会に積極的に参加しており、会場にブースを設けて、船員就職についての相談を行っている。

支局管内では、タンカーやケミカル船の船主が多く所在する「日生地区」を抱えており、船員の確保対策については大きな課題として認識している。

当該支局としては、「船員」という職業の認知度を広めて、一人でも多くの船員が増えるために、根気強く継続して活動することが重要と考えている。

◎岡山運輸支局玉野庁舎の実施概要

《対象者：約800名規模、参加事業所数：250社》

《各種学校新規卒業予定者、未就職卒業生（既卒3年未満）》

（平成25年2月実施は、40歳未満若年者も対象とする）

- | | | |
|--------------|--------------|-------|
| ①平成24年 8月 8日 | コンベックス岡山 | 訪問者0名 |
| ②平成24年11月27日 | 岡山県総合グランド体育館 | 訪問者1名 |
| ③平成25年 2月13日 | 岡山県総合グランド体育館 | で実施予定 |

～参考～

公民連携型災害救援フェリー支援事業について
平成25年度概算要求事項

公民連携型災害救援フェリー支援事業

(1)大規模災害時のフェリーの活用

東日本大震災時の活躍



事前準備がなされ、
航路を離脱させての
投入が可能となれば...

緊急輸送のみならず、
もっと幅広い活用が可能

- 被災者の一時収容
- 被災者の近県への輸送
- 救援要員の宿泊・休憩
- “お風呂シップ”
- “洋上ライフライン”(電気・水・トイレ)
- 救援医療活動の拠点
- 現地対策本部の設営

<イメージ図>



- 既存の定期航路における緊急輸送が中心。
- 輸送対象 { 自衛隊員・車両
警察・消防要員・車両
食料・衣料・水などの支援物資
- フェリーによる輸送実績
車両約12,800台、自衛隊員等:46,700名

公民連携型災害救援フェリー支援事業

(2)フェリーの災害救援機能の活用に向けた現状と課題

現状

◎フェリーの災害発生時救援機能のポテンシャル

- ～ 被災者の一時収容・移送、緊急物資の輸送など多面的な活用が可能
- ～ 東日本大震災でも高いポテンシャルを実証(ただし、通常の定期航路での輸送拡充が中心)

◎南海・東南海地震等のリスクとフェリーに対する期待

- ～ 東海～九州の広域で南海・東南海地震等の深刻なリスクに直面
- ～ 道路網が脆弱な四国・九州を中心にフェリーの積極活用に対する期待が大

課題

◎フェリーの災害救援機能を効果的に活用するための具体的な枠組みがない

- ～ これまでの「緊急輸送協定」は抽象的な協力事項を羅列した紳士協定で実効性は不十分
- ～ A県での災害発生時にどの会社のどのフェリーが救援に赴くか、などの具体的な想定が必要不可欠

◎航路外での救援活動に伴うフェリー会社の減収・費用増の補填に関するルールがない

- ～ 被災想定地域の多くは大型フェリー航路の空白地帯で、運航会社との関係は稀薄
- ～ 定期航路から外して災害救援に派遣する経営リスクに対応した事前取り決めが不可欠

◎多くのフェリーで、本格的な災害支援活動の実施に必要な不可欠な設備は未装備

- ～ 必要不可欠な設備の例: サイドランプウェイ(後付可)、電子チャート、被災者用設備等

考え方

ポイント① <メリットの共有>

災害発生時における自治体のフェリー活用のニーズと、平時におけるフェリー会社の経営基盤強化のニーズを組み合わせるメカニズムができないか？

ポイント② <国・自治体の連携>

国・自治体とも財政は厳しく、単独での財政支援は困難。国と、具体的なメリットが受けられる自治体が連携して役割を分担できる仕組みはできないか？

ポイント③ <安全安心の具体化>

災害時の安全・安心確保の具体策として、住民の安心感を醸成することができるのではないか？

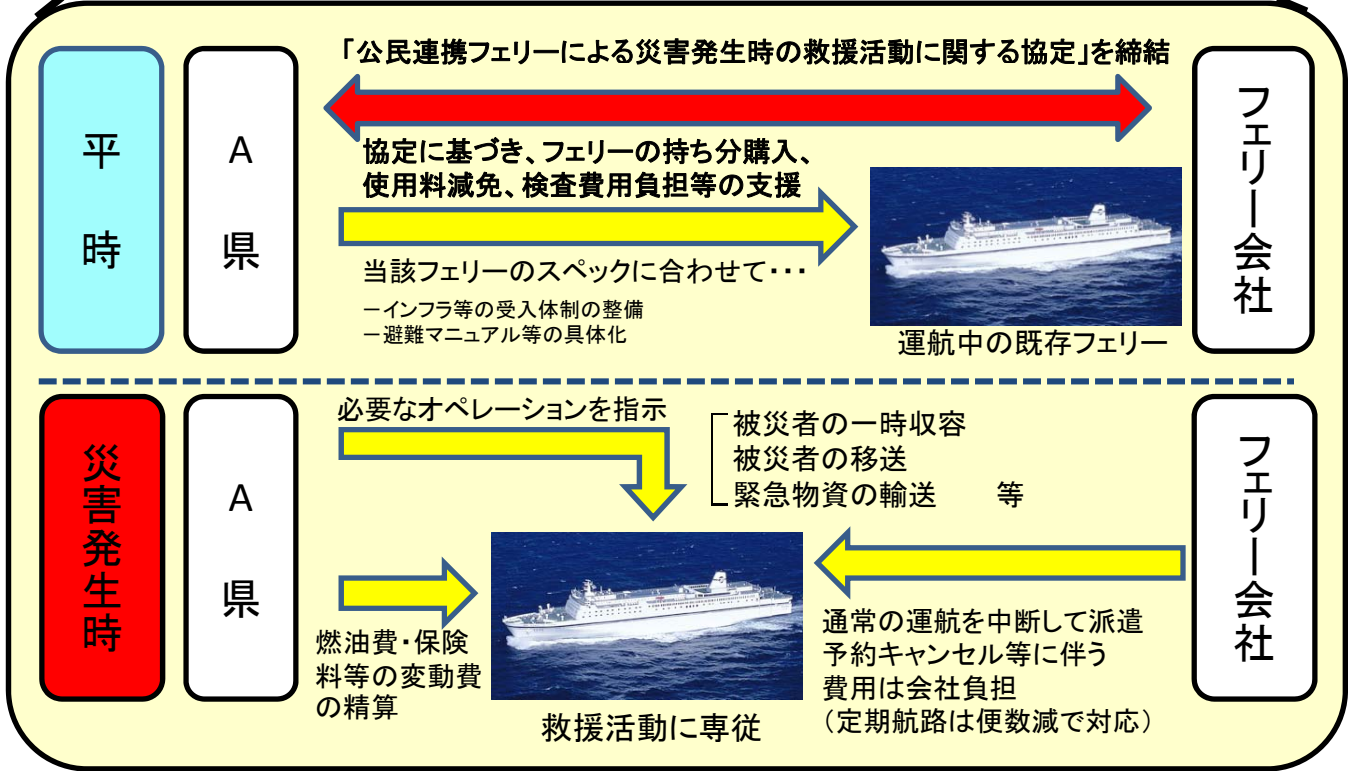
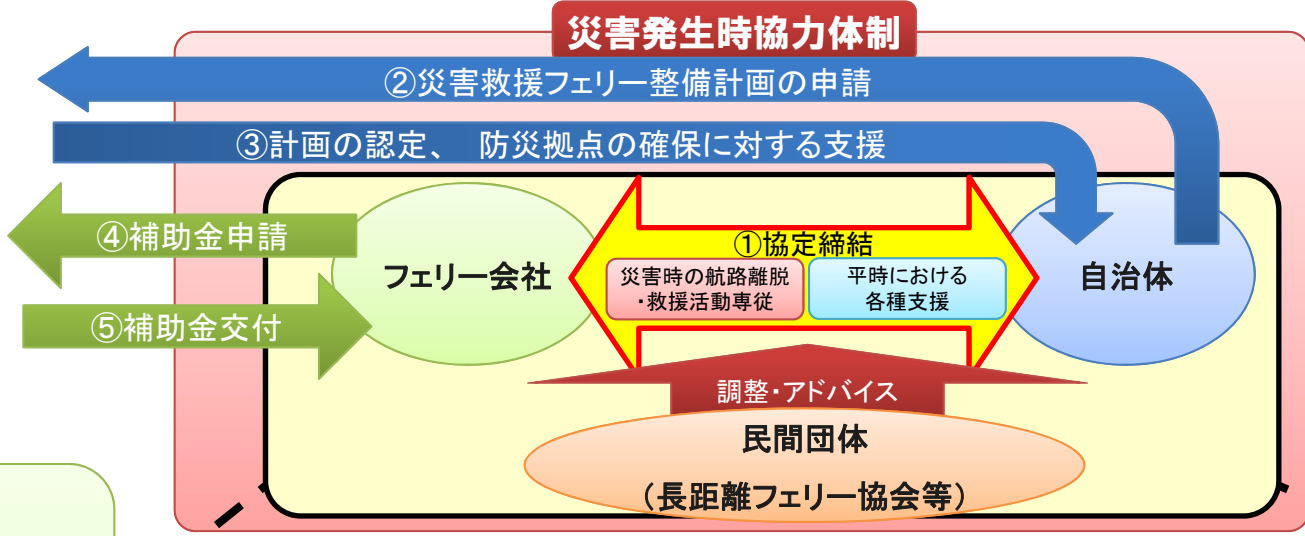
公民連携型災害救援フェリー支援事業

(3) 支援事業の概要(港湾局と連携)

- 国**
- フェリー会社と自治体のモデル協定を提示。
 - 救援活動に必要な船舶の改造等を支援。
 - 港湾における受入体制や防災機能の確保に向けた取り組みに対する支援

各主体の役割

- 自治体
 - フェリーの持ち分一部取得や、施設使用料の減免、検査費用の支援等を行うことで実効性のある協定を締結し、災害時の救援・緊急輸送体制を整備。
 - 港湾における防災機能の確保。(オンサイト、オフサイト)
- フェリー会社
 - 災害時の救援・緊急輸送に資する災害対応用設備・機器(サイドランプウェイ、電子チャート、被災者用設備等)を設置。
- 国
 - 災害救援フェリーを活用した災害発生時協力体制を推進するため、フェリー会社の費用の一部を負担。
 - 港湾における受入体制や防災機能の確保に向けた取り組みに対する支援



公民連携型災害救援フェリー支援事業 (4) 想定できるメリット

自治体

災害発生時オペレーションの具体化

…比較的少額の負担で、具体的な船舶を前提に、具体的なオペレーションの想定や、自立的で効果的な救援体制の整備が可能に。

受入体制準備の円滑化

…比較的少額の負担で、具体的な船舶を前提に、インフラその他の受入体制の具体的なチェックや改善が可能に

住民に対するPR効果

…比較的少額の負担で、具体的な船舶に裏付けられた具体的な避難手順や救援体制を示せるほか、試験寄港等を通じ視覚的・心理的な安心感醸成が可能に。

フェリー会社

災害発生時救援活動の迅速な実施

…被災自治体との直接連携による救援活動を迅速・効果的な展開が可能に。また、役割分担や費用負担を平時にルール化でき、災害時に円滑な経営判断が可能に。

救援活動に伴う経営リスクの最小化

…フェリーへの自治体の持ち分設定により、救援活動実施時における経営リスクを最小化できるほか、株主説明責任もクリア。

存在意義や社会的役割のPR

…一般的になじみの薄いフェリー業界の存在意義や社会的役割について、平時から具体的かつ視覚的な形で幅広く効果的にPRする事が可能に。

国

海事政策の観点(1)

…国・自治体の連携した支援により、経営リスクを最小化させつつ、フェリー会社による災害時救援機能発揮の効果的な促進が可能に。

海事政策の観点(2)

…長距離フェリー会社のみならず、中小フェリー会社についても、地域の事情に即して幅広く応用が可能。

防災政策の観点

…自治体における具体的で効果的な災害対応計画の策定と実行の促進が可能に。