

ボランティア船の過去・現在・未来

(災害時の緊急支援ボランティア船の構想)

神戸大学海事科学部
国際海事教育研究センター
石田憲治 游大悟 有馬英利
三原伊文(大島商船高専)

1. はじめに

- 1995年1月17日に起こった阪神淡路大震災により陸上交通網は多大な被害を受けた震災発生当初,小型船による被災者搬出及び医薬食料支援が行われた.復興時には大型フェリーが宿泊施設として長期間活用された
- 東南海・南海地震と津波の発生確率が高い現在、被災地に迅速な支援を行うために陸上交通網以外を利用した広範囲な緊急支援体制確立を急ぐ必要がある.

2. 関東大震災における船舶の活躍

- 1923年の関東大震災において、現地の惨状の第一報を壊滅した陸上通信施設に代って世界中に発信したのは横浜港に停泊中の“**ろんどん丸**”及び“**これあ丸**”であったと言われている
- 電報内容…
「大地震に引き続き大火災起り、全市殆ど火の海と化し、死傷者何万あるやも知れず。交通通信機関全部不通、飲料水食料無し、至急救援を乞ふ」
- 地震発生当日に横浜港に停泊していた船舶が救助した人命は1万3000人に上った



図1 ろんどん丸 (大阪商船三井船舶社史より)

3. 阪神大震災時の小型船舶の活躍 (アンケートによる調査より)

- 2003年に実施した大阪湾・瀬戸内海の漁協及びマリーナに対するアンケート調査により、1995年の震災時に支援活動に従事した小型船舶は最長80日間に渡り約610隻におよぶことが解った
- 小型船舶の全出動の内震災当日に神戸地区に入港したのは全体の約13%。震災後3日以内が約72%と非常に顕著であった
- 大半が非組織船で個人的な要請によるものであった

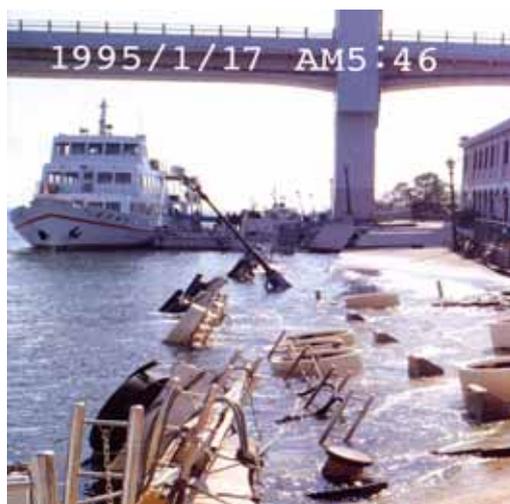


図2 阪神淡路大震災当日の港の様子(産経新聞より,1995)

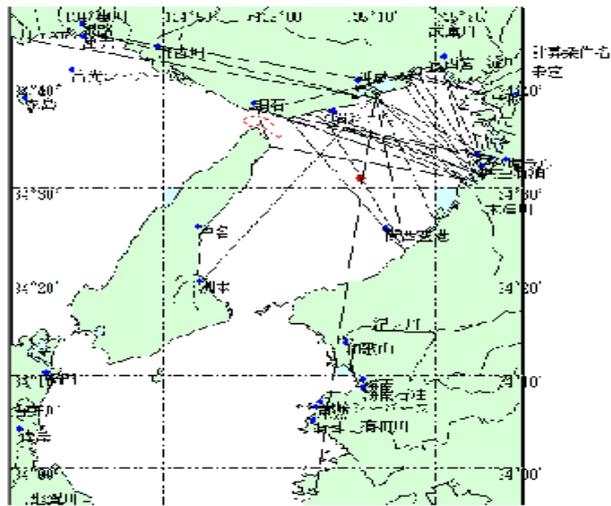


図3 阪神・淡路大震災時の小型船による救援状況

大阪湾や播磨灘の漁業組合，マリーナ223ヶ所にアンケートを出し119の回答が得られた。

3.1 震災時に小型船が運んだもの

- 人物； 病人，老人，家族，港の作業員，電気工事関係者
- 燃料； ポリタンク入りガソリンや軽油，カセットコンロ，プロパンガス，ボンベ
- 食糧； 飲料水，パン，インスタント食品，弁当，おにぎり，果物，ペットボトル，缶詰，米，菓子
- 衣類； 毛布，下着，布団，紙おむつ
- 医薬品； 特定されなかった
- その他； 鍋，釜，炊事用品，ティッシュペーパー，日用品
オートバイ，自転車，生理用品，ポリタンク，ビニール袋，雨よけシート，石鹸

3.2 アンケートからの特記事項

港湾設備

接岸可能場所(岸壁)が少なかった。
 亀裂が大きく岸壁への接岸が困難。
 護岸破損のため接岸に時間を要した。
 水中のテトラが崩れていると思われ入港に時間を要した。
 自由に着岸できる場所がない。

支援物

自転車やリヤカーが必要

運搬方法

被災地または近くの自治体からの要請がなく、受け入れ方法の検討が必要。
 災害時に海上から支援する団体、協会があればよい。

その他

物資調達の際、物価が急上昇した
 NTT電話が通じにくく、アマチュア無線を使用。大変役立つ。

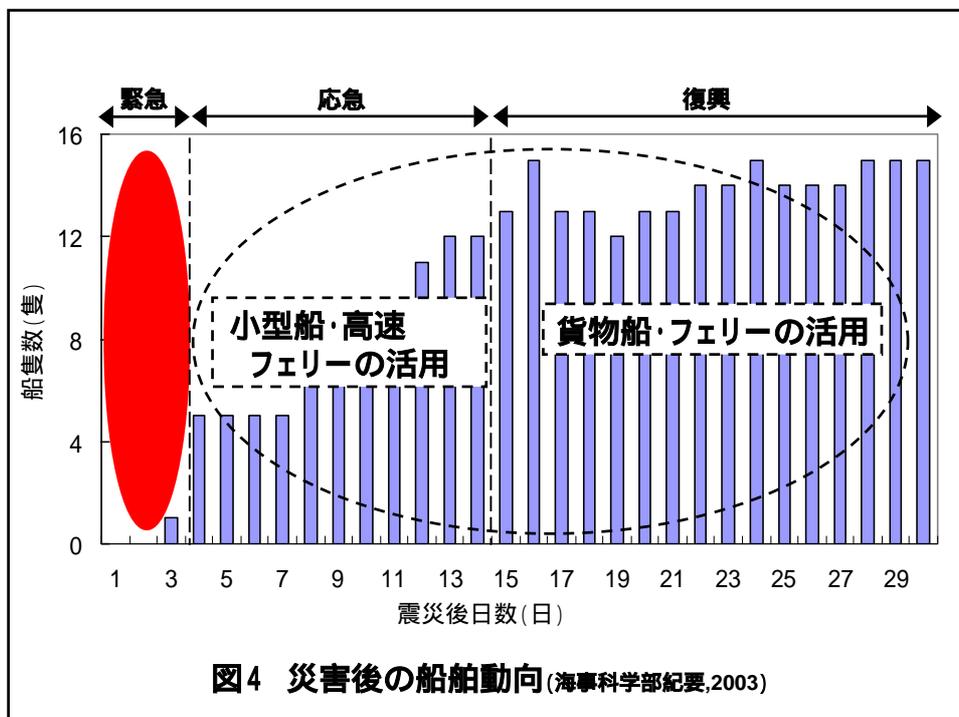


図4 災害後の船舶動向 (海事科学部紀要, 2003)

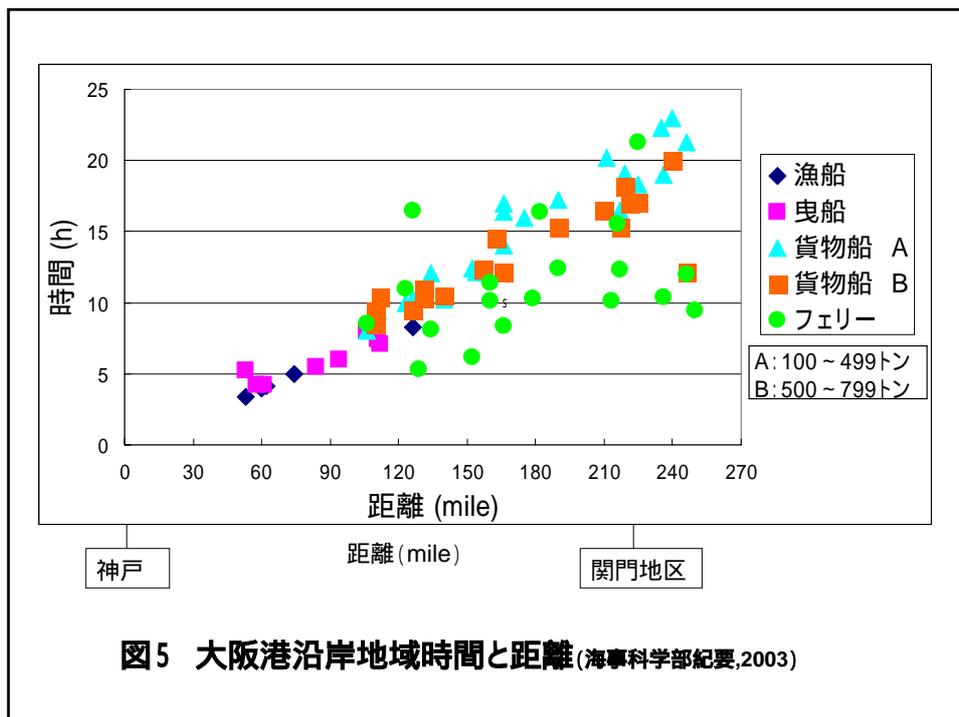


図5 大阪港沿岸地域時間と距離 (海事科学部紀要,2003)

4. 阪神淡路大震災時の海上支援問題点

震災時に船舶が活躍した事実がありながら以下のような指摘があった

- 阪神淡路大震災では、小型船舶の支援活動に従事した人々の多くが「5W1Hに表現される的確な指示や情報が対策本部等から無く、効率よく支援が行えなかった」と指摘
- 陸揚げされた救援物資を被災地へ輸送する手段がなかなか確立出来ず
- 神戸港港湾施設は被害が甚大であった事と港自体がテトラポットや高さ5～6mのコンクリート壁に囲まれ小型船の侵入を阻んだ

5.1 官庁・自治体船の装備・運航 アンケート調査(2004年実施)

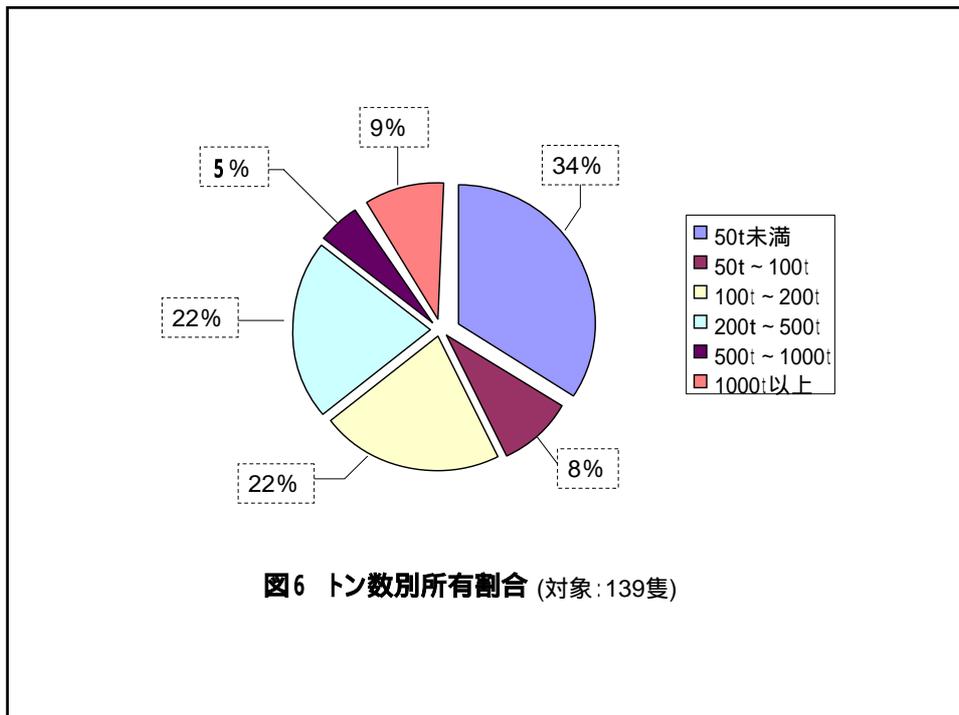
調査理由

災害時に組織だって海上からの支援活動を行える仕組みを考える必要があるため
営利を目的としない船の特徴に注目し、
非常時に出動できるネットワーク作りのため
官庁,自治体に属する船を対象に装備・運航
アンケート調査を行った

5.2 官庁・自治体船の装備・運航 アンケート調査(2004年実施)

調査方法

2001年度版「船舶明細書」内の特殊船に
分類される船舶の運行者 に対して
「所有船のスペック災害支援及び訓練への
参加実績及び災害発生時の対応」に関して
全22項目の文書によるアンケート調査を
126機関に対して実施した。



アンケート調査からの要点

- 調査対象の船舶サイズは； 50t未満の港湾活動が主たる小型船、200t未満の沿海調査船、500t未満の水産高校遠洋練習船、1000t以上の航海訓練船
- 宿泊用のベッド数は水産高校遠洋練習船が50～60床、航海訓練船150床、他は長期の宿泊を要さない活動目的のために20床程度である
- 船速は30ノット以上の高速艇もあるが、10～15ノットの範囲が大部分である
- 航続距離は水産高校と航海訓練所の練習船が1000海里を超えるが、他は平均的に200～400海里である

6. ボランティア船とは

災害発生時に対策本部の指示にて

1、被災地の救命

2、物資・人材の海上運搬業務

を担う、海上自衛隊や海上保安庁の舟艇以外の
民間・自治体所属の船舶である。

ボランティア船になるには大小に問わず災害発生時にこれらの業務を優先して遂行することを、例えば、非政府組織(NGO)に登録する船舶

6.1 ボランティア船の種類

<小型船>

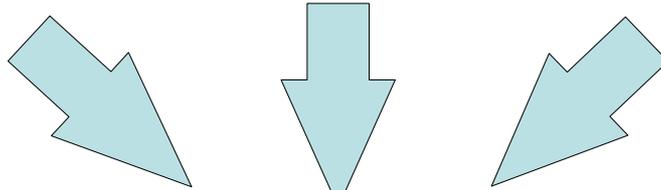
- 緊急医療、医薬支援物資の最も被害の大きい被災地への搬入、人物資の搬入
- 被災地の情報収集、通信基地

<中型船>

- 復旧資材・人材の輸送
- 復旧機械(発電機、ブルドーザー、トラック、消防車等)の輸送
- 臨海部の揚陸地設営資材の輸送

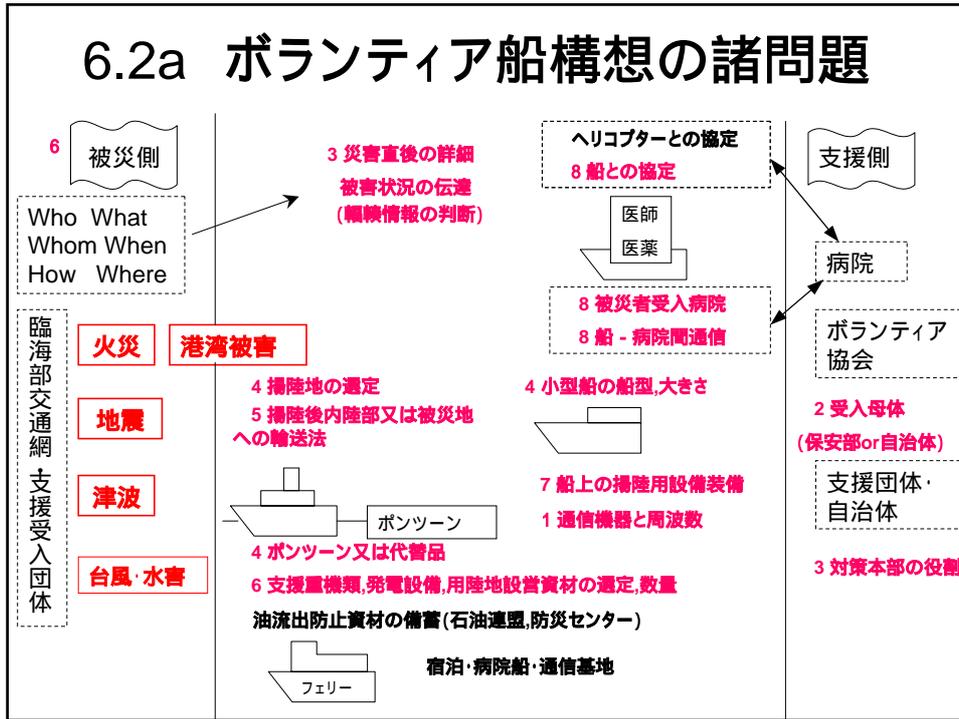
<大型船>

- 復旧支援者の宿泊施設
- 病院船
- 被災者の収容
- 対策本部の役割

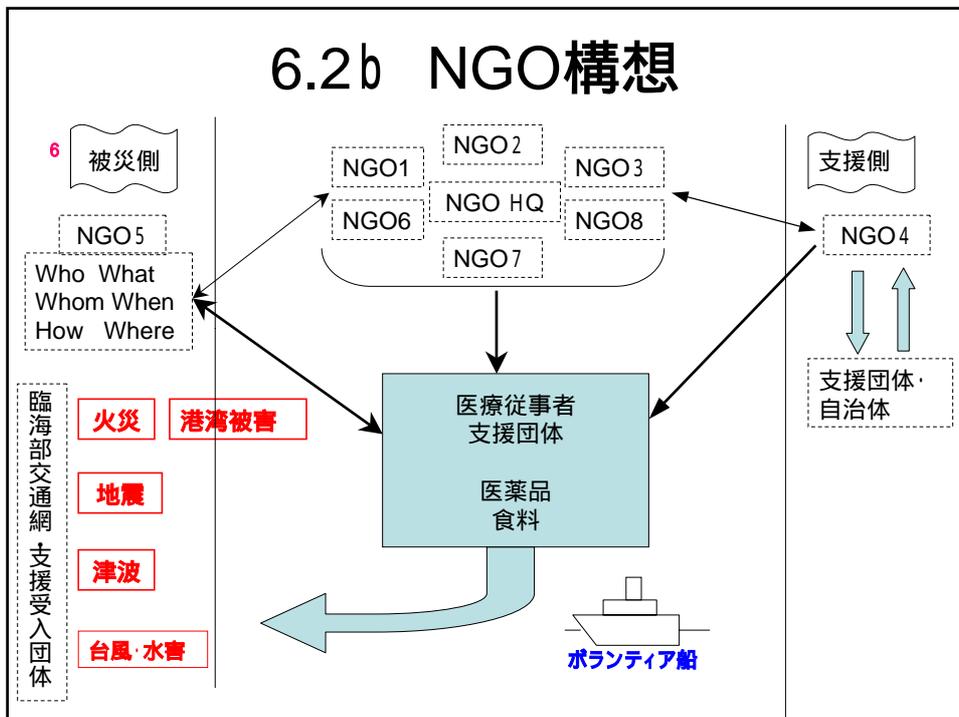


被災地

6.2a ボランティア船構想の諸問題



6.2b NGO構想

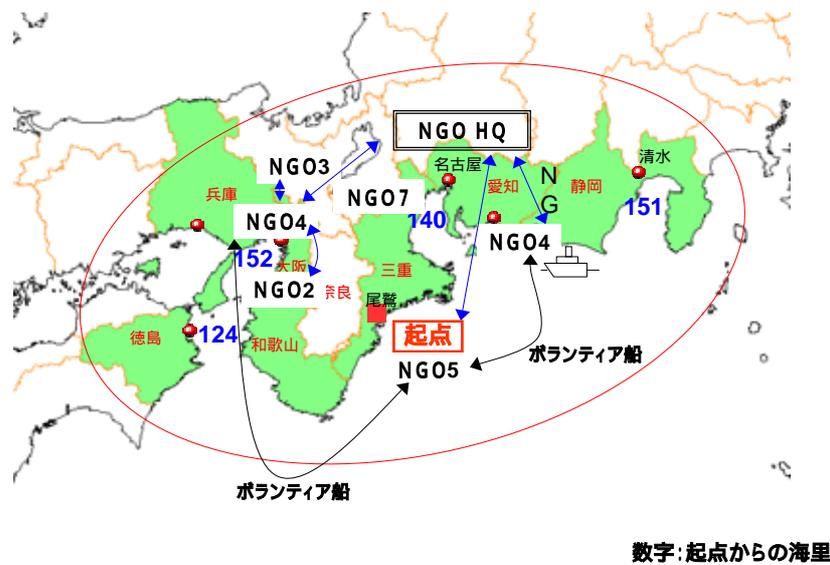


6.2c NGOの種類・役割

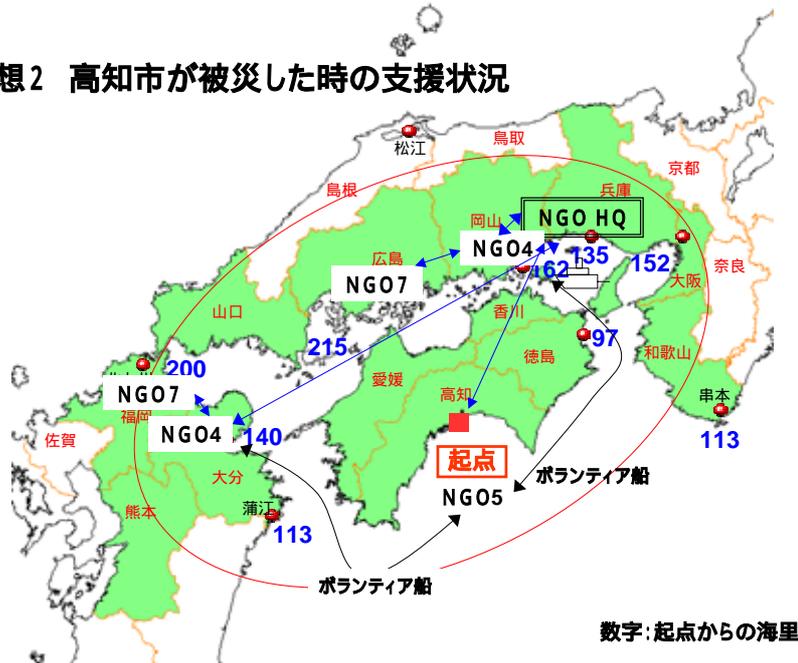
- 国内に組織するNGOとは;

- 海上活動のボランティア船の登録団体
- 災害生時に被災地にて災害規模を情報発信する団体
- 支援側・受入側医療機関
- 支援物資の調達搬送団体
- 全体の動向を管制する対策本部並みの機能を有する団体
- 平時に災害を模擬して各NGOに教育訓練する団体
- 災害時に最低活動可能な基金や人材ネットバンク
- 陸上支援・受入活動に必要な車両、機材の登録団体
- 情報を送受信するアマチュア無線のネットバンク

仮想1 尾鷲が被災した時の支援状況



仮想2 高知市が被災した時の支援状況



参考文献

- 1) 田伏、游、三原他、“災害時の海からの支援事例と船舶の活用法”,神戸大学海事科学部紀要、第1号(2004)pp.13/18
- 2) 三原、“大規模災害と練習船ネットワーク”神戸大学博士後期課程 災害危機管理学特論課題報告、2004年2月
- 3) 石田、堀田“災害発生時の海からの支援(ボランティアシップの提案)”神戸商船大学紀要、第二類 商船・理工学篇、第51号、JULY 2003,pp9/14
- 4) 堀田、“災害が発生した時の海からの支援(大阪湾、伊勢湾、東京湾の船舶動向調査)”,神戸商船大学 平成14年度 卒業研究論文
- 5) 井上、木下、“地震災害と海上交通”,神戸商船大学震災研究会第1号、平成8年1月、pp60