

函館港と歩んだ70年

須田新崇
(株式会社富士サルベージ)
代表取締役



函館港

古人は海峡を見て、そこを陸の最果ての地と考えたそうですが、中には海峡の向こうの新天地を求め、船を漕ぎ出した者もいました。

函館港はその地形から天然の良港と言われており、古くは北海道の豊富な海産物を日本海航路で運搬する北前船の寄港地として栄えました。1854年、今から170年前アメリカ艦隊のペリー提督は黒船に乗り、この函館に訪れました。その5年後、函館は長崎、横浜と共に外国に向けて初めて開港し日本の表舞台に登場し、多くの国との交流を通じて発展することとなります。明治初期では東京以北では最大の人口を有し、その後も昭和末期まで北洋漁業の基地港として日本有数の漁獲高を誇り、出港前夜などは多額の支度金を抱えた船員達が街に溢れ、大いに賑わいました。

函館は津軽海峡に面し太平洋、日本海に繋がる海の要所であります。北米とアジアを結ぶ航路上に位置し地の利にも恵まれていますので、津軽海峡に目を向けると多くの巨大なコンテナ船が往来していますが、函館に寄港するものはありません。多くはお隣の韓国釜山や中国に行き、そこから中型船に積み替え、アジア各地に送られます。

日本は周囲を海に囲まれ、世界で6番目に長い海岸線を持っています。しかしコンテナ取扱量で世界の上位に入る港は日本にはありません。なぜ、日本は中国や韓国に後れを取ってしまったのか？船舶物流は世界人口の増加やグローバル化、途上国の発展により急速に増大しています。海と共生してきた歴史が物語るように、日本を再び世界有数の海事立国にすることがGDP世界第4位まで落ちた日本の再生手段ではないかと思えます。

株式会社富士サルベージ

当社は1951年(昭和26年)に祖父の須田新吉により創業しました。当時は船舶の解撤を行い、優良鉄を電炉を持つ製鉄所に販売するというのが主な事業でありました。

1980年に当社のサルベージの礎を築く大きな海難事故が津軽海峡で発生しました。リベリアの船籍の貨物船Z号がコンテナ船と衝突、沈没し海岸線に重油が長期に渡り漂着し、その重油の除去作業で利益を上げたことをきっかけに本格的なサルベージ業を営むようになっていきます。

また、海洋業務における経験と技術を基にサルベージ業に加え建設業許可を取得し、今日まで自社作業船を駆使し、港湾・漁港の建設、改修等の海洋土木工事、水産施設設置等の水産土木工事を行っております。

2003年には建設業、サルベージ業でISO9001を取得し、品質の向上、経営の改善を図り、誠実な業務を達成することを旨に、社員の人材教育を積極的に行い技能者の育成に努めております。

サルベージという仕事

サルベージ業とは海難救助のみならず、船骸の撤去や流出油などの防除、海洋環境の保全など業態としては幅の広いものですが、近年、海難に遭遇する船舶は大きく減少しております。これは、気象・海象の予想の確実性、船舶の性能向上に加え、船員の安全意識の高まりなどが功を奏しているものです。ただ、知床観光船の沈没など、依然として多くの尊い人命を奪う海難事故は後を絶たないのも事実です。また近年の海上物流は効率化重視で大規模化しており、これに伴いコンテナ船に限らず全ての船種にわたり船舶が巨大化し、一度事故が起きれば大災害に発展するというケースが増えております。

海難事故が発生した時、海難船舶の国籍、船主、保険会社などを真っ先に調べます。サルベージ会社も営利を目的としていますのでしっかりとした船主で、支払い能力のある保険会社に加入してなければ仕事を受けることは出来ません。日本船籍の場合はほぼ安心ですが、外国船の場合は満身に保険にも入らず運航している場合もあり、日本国内で座礁しておきながら放置して行方をくらます事例が過去に多くありました。現在では日本に寄港する外国船舶においては政府が指定する保険会社に加入することが義務付けられています。

船主は通常、船体保険のほかに船主責任保険（PI保険）に加入しています。この保険は海洋汚染、第三者障害、漁業被害、構造物の修復など多くのものに適用されます。大事故の場合は船骸撤去や海洋環境の保護、漁業者など関係者への補償など巨額な費用になります。

過去には国内でも1997年の島根県隠岐の島沖でのナホトカ号の処理に260億円などがありますし、最近ではモーリシャスやスエズ運河での事故がありました。世界の海難史上で最も有名なもののひとつが1989年のアラスカでのエクソンバルディーズ号の海難事故であります。これは当時エクソンモービル社に25億ドルの賠償が課せられ、更には数十年から百年かけての環境モニタリング調査も義務付けられたようです。特に近年では海洋環境問題が大きく取り上げられ、効率化や経済性よりもいかに環境負荷をなくして完了に至るかが必然条件となりました。

函館港とクルーズ船

新型コロナウイルスの流行初期に客船内で蔓延し、隔離されるという事案が発生しましたが、それも今では過去の記憶となっております。最近では多くの日本人が客船の旅を楽しむようになり、高齢層を中心に豪華客船を利用した船旅が流行の兆しを見せております。

JR函館駅にほど近い若松ふ頭にクイーンエリザベスが入港できるほどのクルーズ岸壁が完成致しました。巨大な客船が接岸している様子は街の風景を一変させます。ヨーロッパの港町などは豪華客船が街の中心に接岸し、乗客や乗員が観光や食事に気軽に動けるところも多いですが、日本の港の場合は街中心から離れ辺鄙な所にあることが多く、容易に街に出られる港は国内にはほとんどありません。

このクルーズ岸壁が街中心部に完成したお陰もあり、令和6年函館港には58隻の客船が来航しましたが、これは北海道、東北地方を含めて最多です。函館に入港する客船は今年、80隻が見込まれています。

函館港と再生エネルギー

エネルギー基本計画では原子力と共存しつつ、再生エネルギーの比率を現在の23%程度から2040年には40～50%に引上げるとしています。

北海道は再生エネルギーの潜在力が高く、脱炭素化と経済成長の両立を目指すGX事業の推進が期待されています。中でも出力規模が大きく、再エネの切り札とされる洋上風力発電は有望区域として松前沖、桧山沖、島牧沖、岩宇・南後志沖など函館から比較的近い日本海海域で総出力の合計が最大270万kW規模の計画が進行中です。松前沖などは早ければ今夏頃までに事業者決定がなされるとのことで、選定争いが激しくなっております。工事が始まれば、地元企業にも大きな影響があるでしょうし、運転開始後もメンテナンスなど新たな産業の創出が期待されています。

当社はこれまで函館港と共に歩んでまいりました。その感謝と恩に報いるためにも誠実さと熱意を持って、これからも地域社会に貢献出来るよう活動していきたいと思っております。