

理事長就任挨拶



(公財)海と渚環境美化・油濁対策機構
理事長 岸 宏

永年にわたり、当機構の理事長を務められた服部氏の後任として7月17日に就任いたしました。この機会に、皆様にご挨拶させていただき、当機構へのご支援とご協力をお願いする次第です。

景気もようやく回復しつつありますが、一方で魚価の低迷は続き、円安による燃油の高騰、TPP交渉など、水産業にとってはまだまだ大きな問題を抱えたままであり、漁業にとって厳しい状況は続いています。

さて、当機構の設立目的の一つである海洋環境問題は、周辺を海に囲まれ、豊かな水産資源を有する我が国にとって、非常に重要な問題です。海洋の環境を守り、次世代にきれいな海と豊かな水産資源を残すこと、油流出事故による漁業被害から漁業者の生活を守るために、各種事業に取り組んでおります。

海岸や河川のきれいな砂浜、川岸は私たちの憩いの場としても大切ですが、海洋環境の保全や水産資源の保存にとっても大きな意味を持っています。当機構は、全国各地での海浜清掃活動、藻場干潟の保全活動の支援、海浜清掃活動、漁民の森活動等の調査、漁業系廃棄物再利用の支援など、海洋環境の保全活動に積極的に取り組んでおります。

また、事故による流出油は、海洋を汚染するだけでなく、漁業被害をもたらします。原因者不明の油濁事故については、近年件数も減ってはいますが、いつ大きな事故が起こるとも限りません。本年2月7日には、ロシア船籍のタンカーが機関故障を起こし、北海道奥尻島に座礁しかける事故がありましたが、間一髪で大事には至りませんでした。座礁し燃料油が漏れていたとしたら一大事でした。当機構では原因者不明の油濁被害における漁業者の救済や、油濁除去の知識を広める指導者養成、油防除作業への助言を行う専門家派遣などの活動を積極的に行っています。

これらの活動を行うにあたり、ご協力いただいております関係者の方々に心より感謝申し上げますと共に、就任のご挨拶を申し上げます。

なお、当機構は、本年4月1日には公益法人に移行することが出来、公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構となりました。今後は、公益法人として、事業の公益性の重要性をより一層認識し、取り組んでまいります。

大規模石油流出事故に備えた国際会議の開催について

(第3回油流出ワークショップ「ディープ・ウォーター・ホライズンー現在、そして将来」)

石油連盟 基盤整備・油濁対策部部長 加藤昌美

1 はじめに

石油連盟は大規模な石油流出事故に備えて、国の支援のもと主に三つのテーマに取り組んでいます。

一つ目のテーマは、油濁防除資機材の備蓄、貸出、教育訓練です。石油連盟は油濁防除用の資機材を災害関係者に貸し出すために、国内に7カ所、海外に中東から日本へのオイルロードに沿って5カ所の資機材基地を設置しています。

各基地の資機材は外国製品を含めて大型、高性能な新型の機種が多いことから、大規模事故発生時に関係者が迅速、円滑に対応できるように、各基地において周辺の石油連盟加盟会社および関係先の油濁対応担当者等を対象に、定期的に資機材の操作を中心とする訓練を開催しています。

また、油濁事故現場の指揮者等の専門家を養成するために、国内各基地の関係者等を対象に海外の油濁防除専門組織に派遣しています。さらに海外においても基地設置国の国営石油会社等と合同訓練を実施しています。

二つ目のテーマは油濁防除に関する調査研究です。石油連盟は油濁事故において迅速かつ効果的な油濁防除作業の実施に資するための調査研究を行っており、「流出油拡散・漂流予測モデルの改良と維持管理」、「油濁防除資機材輸送に関する調査」、「衛星画像を用いた海上流出油自動認識システムの開発」等を行っています。

三つ目のテーマが今回ご紹介する国際会議の開催です。

2 国際会議の開催について

大規模な石油流出災害への対応には、海外における新たな防除技術の情報、国際協力や世界規模での地域協力体制の構築、油濁に関する国際条約及び油濁損害に対する補償制度の動き、油濁事故の海洋環境への影響などさまざまな情報収集が必要です。

このため、石油連盟はこれらの分野に関する第一線の専門家や関係者を招聘し、知識の吸収と人的交流の拡大を図るとともに、緊急時における資機材と知識の有効な活用を図ることを目的に毎年国際会議を開催しています。

国際会議は2日間に渡るシンポジウムと1日で行うワークショップを隔年で開催しており、これまでに開催した国際会議は以下のとおりです。

(1) シンポジウム

- 第1回(1995年)「国際協力と石油産業の取組み」
- 第2回(1996年)「OPRC条約時代における石油油濁防除資機材基地の有効活用」
- 第3回(1997年)「ナホトカ号事故対応の教訓を生かすために」
- 第4回(1998年)「最近のシンガポール海峡及びペルシャ湾における油濁事故と石油連盟の関わり合い」
- 第5回(2000年)「大規模油濁事故への対応と実効的な訓練の実施のために」
- 第6回(2001年)「主要各国の油流出対応体制の変遷と最近の油濁補償体制の動き」
- 第7回(2002年)「油流出対応のための多様な試み」
- 第8回(2003年)「タンカー事故：周辺国の蒙る被害と課題」
- 第9回(2004年)「プレステージ号事故以後の油流出対応における新しい局面」
- 第10回(2005年)「寒冷地における石油輸送と油濁対応」
- 第11回(2006年)「広域油流出対応体制における戦略の変化」
- 第12回(2007年)「油流出のリスク・・・その変遷」

第13回（2008年）「油および化学物質流出事故に対する準備と対応への国際的取組み」

第14回（2010年）「油濁事故対応の現実と訓練・演習とのギャップ」

第15回（2012年）「大規模油流出事故への準備」

(2) ワークショップ

第1回（2009年）「油流出への準備と対応－東アジア海域の事例－」

第2回（2011年）「大規模な油流出－新たなる脅威」

第3回（2013年）「ディープ・ウォーター・ホライズン－現在、そして将来」

なお、過去開催分の国際会議の内容は石油連盟の油濁対策ホームページに公開しています。

2013年2月28日に経団連会館2階の経団連ホールにて開催した、第3回油流出ワークショップについては次にご紹介します。

3 第3回油流出ワークショップについて

近年、タンカー等船舶関係からの油流出事故はタンカー業界、国内外の関係機関、石油業界等の努力と協力により大幅に減少しています。また、世界的に見ると石油資源の開発は従来の陸上部分から徐々に開発の困難な極地や海洋の大水深域へ移動しています。

このため、今後もエネルギー需要増大が見込まれる中、技術開発を通じて未開のエネルギー資源に対するアクセシビリティを高め、安定したエネルギー供給を確保していくことが我々人類の将来に向けて極めて重要な取り組みとなっています。

同時に、人類が自然と共生し、次代を担う世代に真に豊かな将来を残していく上で海洋環境、漁業、マリリゾート等といった海洋資源の保全も欠かせません。エネルギー資源と海洋資源——この2つの資源はいずれも欠くことなく両立して未来に引き継がれていくべきものです。

油流出事故の防止に係る技術や体制を整備しつつ、こうした安全・環境への取り組みを礎とした資源開発への取り組みが今こそ求められ、メキシコ湾ディープ・ウォーター・ホライズン事故の衝撃がまだ我々の心中に強く残る内に、この未曾有の重大事故から多くの教訓を学び取るべきなのではないかとの思いで、2013年第3回ワークショップを開催しました。

このワークショップには、世界的に著名な6人の専門家の方々をお招きし、「ディープ・ウォーター・ホライズン」事故あるいはそれに関連したテーマに基づき、講演して頂き聴講者と質疑応答、意見交換を行いました。以下に概要をご紹介します。



PAJ 2013 Oil Spill Response Workshop
- Deepwatwr Horizon update and hereafter -

Date : February 28th 2013
Venue : Keidanren Hall,
Keidanren Kaikan

(1) 基調講演：「今日の油事故対応の諸相」

リチャード・ジョンソン氏

国際タンカー船主汚染防止連盟 (ITOPF) テクニカル・ディレクター

トリー・キャニオン号事故以来の最も特筆すべき変化は、タンカーの大規模油流出事故の劇的な減少である。国際条約の策定および実施により事故の発生件数が減少し、事故発生時の被害の最小限化に寄与した。しかし、長年取り組まれてきた研究開発の成果や蓄積された知識にも関わらず、いまだに一部の地域では各種技術の使用、とりわけ油処理剤の使用に関して、疑念や不確かな気持ちを抱いている人々が多い。したがって、これまでに得られた知識や教訓を広め、それを必要とするすべての人々に提供するために、さらなる取り組みが求められている。

船舶がますます巨大化し運航距離が伸び、環境保護が必要なエリアでの運航が増加しており、こうした傾向が新たな課題を生み出している。したがって、今後も減少傾向にある流出事故の発生状況を維持し、将来におけるタンカーの大規模油流出事故のリスクを最小化するためには、現時点における弱点を克服するとともに、今後生じてくる新たな問題にも対処しなければならない。そのためには、過去 50 年間に獲得した知識と技術をさらに適応・進化させながら、今後も前へ進んでいく必要がある。

(2) 講演「大規模事故における補償マネージメントについて」

ホセ・マウラ氏

国際油濁補償基金 (IOPCF) 事務局長

現行の国際補償制度は、1992 年民事責任条約、1992 年基金条約、追加基金の 3 層の仕組みで機能しているが、補償請求者が損失を立証できない請求が増加しており、2009 年に設置された作業部会では、加盟国によってそれら多数の少額補償請求の問題が検討されている。IOPCF では、ディープ・ウォーター・ホライズン事故における補償請求を含め 100 万件を 2010 年 8 月から 2012 年 3 月の間に個別に査定・処理し、62 億ドルを支払った。これは日割で換算すると、1 日平均 1500 件を処理したことになる。

ディープ・ウォーター・ホライズン事故を含め、大小 140 件の事故が過去 30 年間で発生しており、人々の反応や、その対応は時代とともに変わってきている。今後の補償制度の課題は、環境の変化に適応し、21 世紀の社会に適合する制度を提案・確立し、絶えず見直しを行うことである。



(3) 講演：「海底油井対応プロジェクト（SWRP）海底油井事故への国際的対応の強化に向けた共同プロジェクト」

マット・クレメンツ氏

OSRL SWRP プロジェクト・マネージャー

世界の石油・天然ガス業界は、世界中のさまざまな条件下において安全に操業する能力を強化する革新的技術の開発を続けている。業界は万が一の事故の際、人や地域、環境に及ぼす影響を最小限に抑えるべく備えをしておかなければならない。海底油井対応プロジェクト（Subsea Well Response Project）を通じ、石油・天然ガス大手9社は共同で、国際的な海底油井事故への対応能力を強化できる新しいキャッピングおよび油処理剤散布装置の開発を行ってきた。現在、海底油井対応プロジェクトはオイル・スピル・レスポンス社（OSRL）と協力関係にあるため、業界各社はこの新インターベンションシステムを利用することができる。このシステムにはキャッピング・スタック4個と海底で油処理剤を散布するための機材が含まれる。OSRL社は世界4か所でこの装置を所有、維持、保管する予定で、最初の装置は2013年1月下旬から使用可能な体制となる。



(4) 講演：「ディープ・ウォーター・ホライズン事故から得た油処理剤の使用に関する教訓」

アラン・ルイス氏

油処理剤コンサルタント

ディープ・ウォーター・ホライズン事故における油処理剤の使用の有効性および影響については、未だにわからないことが多い。油処理剤の使用、特に海底での油処理剤投入は非常に有効であったと思われるが、それを正確に定量化することはできなかった。米国政府の推計では、少なくとも50万バレル、おそらくは140万バレルの油が、油処理剤の散布により分散した。これは自然分散したと推定される60万バレルの油に加算されるものである。また、海岸に漂着する可能性がある油量は油処理剤の使用により実質的に減少したが、それを正確に定量化することはできない。現在も行われている調査研究は、何が起こったかを正確に理解するのに役立つであろう。これまで、油処理剤使用に関するいくつかの基本事項の理解不足によって、油処理剤の使用が妨げられてきた。油処理剤に関する多くの誤った情報および見当違いな憶測がインターネット上で入手できるようになり、これが一部の人々に懸念および恐怖を引き起こした。現在行われている調査研究により、これらの懸念は明らかにされるであろう。

(5) 講演：「ディーブ・ウォーター・ホライズン、モンタラ、その他の大規模海洋事故後におけるオーストラリアの国家計画の見直しについて」

トビー・ストーン氏

オーストラリア海事安全局（AMSA）海洋環境部長

1973年、オーストラリアは船舶に起因する汚染に対応するための国家的取組みを整備した。こうした取組みは40年間にわたりオーストラリアで十分に役目を果たしてきたのであるが、2013年には抜本的な変更が幾つか行われる。この変更の一部は少なくとも、2009年に起こったモンタラ油井プラットフォームでの暴噴によって得られた教訓が生かされることになった結果である。一方で、この取組みについての大幅な見直しも完了したところであり、汚染対応と自己管理を単一の対応戦略にまとめる必要性を始めとする重要な手がかりが幾つか得られた。本見直しの一環として行われたリスク評価では、海運関係のリスクが2020年までに大きく増加することが示されており、こうした変化するリスクプロフィールを今後も国家計画の改訂に反映させていく予定である。

(6) 講演：「“Vessels of Opportunity”の統合について」

ヴィンセント・ミッチェル氏

DWH事故当時の漁船による油回収部門責任者

2010年4月24日に開始した「Vessels of Opportunity（臨時支援船）プログラム」には、以下の3条件を満たした船舶が参画した。その条件とは、1. 船主とBPとの直接契約、2. 乗組員の訓練参加、3. 船舶の安全検査・整備である。これらを満たす船舶および乗組員によって、実際に流出油回収作業が実施された。ディーブ・ウォーター・ホライズン事故対応における数百の船舶および数千の乗組員の迅速な対応とチームワークは素晴らしく、効果的に機能した。回収活動に関して言えば、大小のエビ漁船上での資機材の使用法や組織内での人員配置等の工夫を試み、活動を効率よく実施することができた。ディーブ・ウォーター・ホライズン事故を教訓として今後の事故対策に「Vessels of Opportunityプログラム」を活用するとするならば、上述3つの必要条件のクリアに加え、膨大な船舶のデータベース管理、資機材の在庫及び調達可能性の把握等の事前準備がより整備されることが望まれる。



タンカーの機関故障海難（油が沿岸漂着しなかった事例）について

O.S.C 油濁コンサルタント
佐々木邦昭

沖合を往く大型タンカーが、もし機関が故障して航行不能になった時、風浪によりやがては陸岸に接近／座礁し、その海岸が岩礁地帯の場合、船殻は早期に破壊し、油濁問題が生じます。

従って座礁前に、又は座礁しても油が出る前に船舶所有者と関係する国家機関は一刻を争う的確な対応を為さなければなりません。タンカーを救助するため大型曳船が確保され、現場海域で曳航索がとられ、曳航が開始されても曳索が切れる事もあり、まだ油断できません。

この様な事故はこの半世紀の間、世界の各地で、その多くは大時化の中で発生しており船体救助は困難を極め、結果的に大規模な油濁災害となつて、自然の破壊、深刻な漁業被害、困難な油の回収作業に陥つた事例は少なくありません。

特に1990年頃から、テレビによる現場からの生中継が始まり、油が打ち寄せる海浜で苦悩する人々の姿や油まみれの鳥類等が現地から一般家庭に報じられるようになり、人々の関心も強くなってきました。

一方、大型タンカーに機関故障が発生し、座礁しても油が出る前に、大型曳船等で曳航に成功し油濁災害にならなかった場合は、大ニュースになることもなく、早期に忘れられがちです。

しかし、この災害拡大の防止に成功するか否かは、振り返ると、紙一重の判断・運のことも多く、必死の思いで現場対応した人々の存在と活動内容は、決して忘れてはならないものです。

前者については、既に「油濁基金だより」等でナホトカ号等の事例が数多紹介されておりますが、後者の様な成功の例は殆ど知られることはありません。記録も埋もれたままになっている事が多く、本稿は最近発生したそんな2つの事例を紹介します。

1 タンカーMARINE ALLIANCE の漂流（以後M号）

(1) 要目

船種：製品運搬タンカー（重油約800ト搭載）、船籍：ロシア、乗組員ロシア人20名

トン数：3080GT、4857DWT、建造：1995年（船齢18年）韓国

船殻：ダブルハル、速力11.5ノット L×B：98m×16m

PI保険：INVESTFLOT INSURANCE Co（ロシアのPIで日本では殆ど知られていない）

機関故障箇所：燃料噴射弁の不良（函館の造船所技師により修理）

(2) 概要

- ① 2013年2月7日23時頃、北海道奥尻島北西約27哩のM号から海保に「機関故障で航行不能」と救助要請があった。現場海域は8日08時（巡視船は同日0645に到着）、北西風20m/s、波高4mの大時化で、M号は奥尻島方向に1.5ノットで流されていた。
- ② 8日17時、奥尻島北西3哩付近で巡視船1隻が曳航を試みたが2時間で曳索が切断、8日22時頃M号が投錨した両舷アンカーが海底に届き奥尻島の北西0.8哩、水深95mで漂流が止り錨泊状態となった。
- ③ 10日1018、函館からの港湾タグボート（199GT、4000HP）により島の東側へ移動させ、その後1650北九州から回航した海難救助船K丸（2096GT、1万HP）に引き継がれ、函館に曳航され、11日0850函館に着棧した。この海難に伴う船体破壊、人命の異常、油の流出は発生しなかった。

(3) 考察

- ① 波高図と各作業を照合（図2）すると、波高の比較的収まった時間帯に必要な作業が出来ていた。
- ② M号は通報位置から奥尻島に向けて26 湊/23 時間漂流し、危機寸前自力で座礁を免れた。錨が効いた事、錨鎖が切断しなかった事は、波高図からしても幸運であった。
- ③ PL型巡視船により17時頃曳索をとり0.8 湊程風上方向に曳航したが、2 時間程（島から4 湊）で曳索が切断している。荒天下の曳航方法、方向、曳索の長さ、太さ、ペンダント、2～3 隻での曳航は出来ないのか、類似の曳航経験から総合的な検討が必要ではないか。
- ④ 冬の日本海、北西からの強風・大時化が多いが、時々平穏状態になることがある。
- ⑤ ETV が近傍に不在（北九州から回航）・・・北海道にも1 隻存在させる事を検討するべき。
- ⑥ M号が加入しているPI 保険の調査。



図1 概略図



A点付近



B点 錨泊状態
距岸 1400m

写真1、2 M号 図のA点とB点の状態

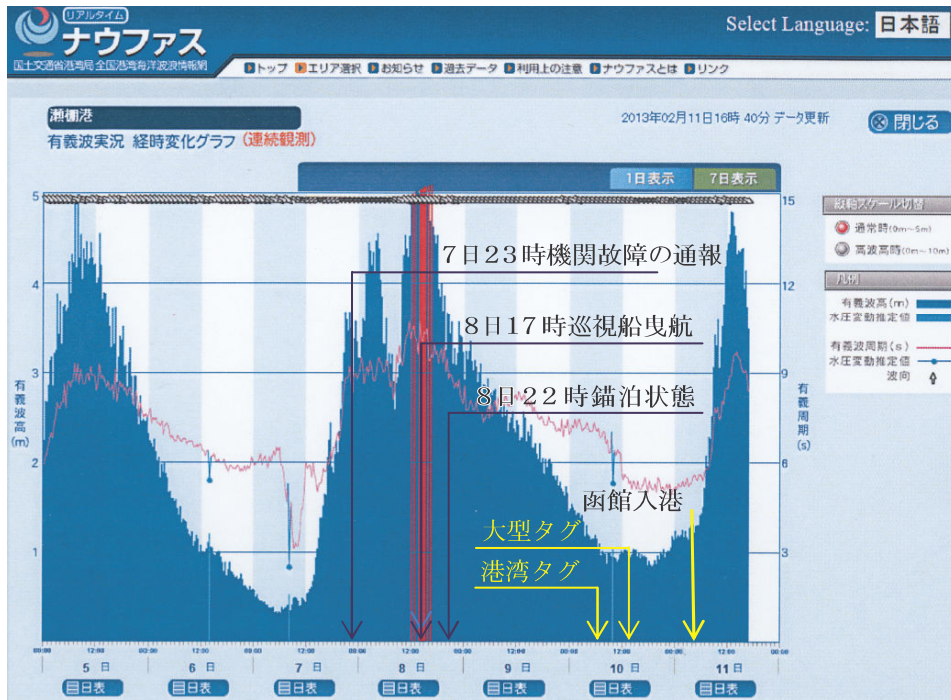


図2 事故推移時の付近海域の波高（瀬棚の観測所）国土交通省港湾局ホームページから



写真3 函館港に着いたM号とETV K丸

2 タンカーOVERSEAS COLMARの連続海難

(1) 要目

船種：原油タンカー、船主：ギリシア OVERSEAS SHIPPING GROUP Inc（以下O号）、
 船籍：マーシャル諸島、トン数：24,584GT、39,729DWT、L×B192m×32m
 乗組員：24名

(2) 1回目の事故 2005年11月15日

タンカーO号はサハリン東北部錨地（N50-20、E143-48）にて錨泊中、荒天により右錨鎖が切断し近くの浅瀬に座礁、舵が脱落し自力航行が出来なくなった。更に船体に2カ所のクラック、凹損も発生した（現場でダイバーによる調査）が積荷の原油流出はなかった。地元の救助船「ルビン」「アトラス」により離礁させコルサコフに曳航している。

O号はサハリン第Ⅵ鉞区「オクルジノエ」で生産された原油 27,000 トンを搭載していた。

(3) 2回目の事故 2005年12月1日、6日

タンカーO号はその後、日本のサルベージ会社のオーシャンタグ「S丸」により韓国麗水へ曳航された。曳航途中の同年12月1日未明、大時化の中 積丹沖（神威岬沖130km）で、曳航索（ワイヤー58mmφ×600m）が切断し、北西の季節風を受け2ノットで石狩湾の方向へ流された。

オーシャンタグの必死の活躍により切断した曳航索の取り直しに成功したのは2日1130で65浬漂流し積丹半島まで25浬に接近していた。そして曳航が再開され沖側に向けられた。しかし、5日15時頃北海道の西方200浬付近、大時化の中で再び曳索が切断、18時間後に支援に来た別のオーシャンタグと協同して曳索を取り直し、韓国に向かった。



写真4 漂流するO号



図3 漂流概略図 積丹岬25浬まで接近

(4) 考察

① 1回目の事故について

ロシア海洋救助センターは積荷油の流出はなかったが、舵脱落と船尾を損傷し2カ所のクラックがある事を発表している。この報道から座礁した船尾部にあると思われる燃料タンク部の損傷も連想される（事故発生時、燃料油が漏れた／漏れないについては触れていない）。その損傷部から初期に或る量の燃料（C重油）が流出した可能性があり、その場合、2006年2月知床周辺で発見された油まみれの海鳥数千羽（油濁基金だより80号参照）との関連性が考えられる（現在まで、原因不明のままになっている）。この事は、O号の原油受け取りと船体修繕を行った韓国側へ照会すれば判明するはずであった。

② 2回目の事故について

本事故の初報を受けた時、私はナホトカ号の事故を最初に知った時（1997年1月3日）と同じ気持ちに陥っていた。風浪嵐の中で必死に曳航索取り直しを行っているのであろうサルバーの人々に祈る気持ちでいた。日本の意地とか名誉、技術レベルが試されていると思うとともに、積丹半島が油に埋まる事も想像した。そして、2度の曳索の切断を乗り越え無事に韓国に入港した事を知った時、我が事の様に嬉しかった。

しかし、この事故は日本で報じられることは殆どなく、切れた曳索と格闘したサルバーの記録も残されておらず、真相は知られていない。

③ サハリン開発に伴うタンカーの往来がこの海域で頻度が高くなったのに伴い、タンカー事故の蓋然性が無視できない事をこの事故は示していた。しかも日本では殆ど気が付いていなかったサハリンⅥの地域（サハリンⅠとⅡは良く知られているが）で生産された原油であった。

3 タンカー第一春日丸（480GT）と貨物船マリタイムガーデニア号（7027GT）の対比

次の2つの油濁事故は、時季、流出油種と量、海域の3要素が同じ又は近接していたが、沿岸漂着の有無の違いがあった。もし、ナホトカの事故で流出したC重油が沿岸に漂着してなかったとした場合、どのような社会的な反響があったのか・・・という事を考えさせる事例でもある。

- (1) 昭和63年12月9日、タンカー第一春日丸は京都府経ヶ岬沖合で衝突により沈没し、積荷C重油1千トンの流出した。油は帯状になって日本海沖合に去り（航空機による監視・油処理剤散布が一部行われた）、沿岸漂着はなかった。この事故は小さく報じられたのみで、記録も殆ど残っていない。
- (2) 平成2年1月、貨物船マリタイムガーデニアは京都府経ヶ岬付近海域で座礁事故、900トンのC重油（燃料油）が流出し、伊根町蒲入の海岸に漂着した。岩場に漂着した油はエマルジョンとなり回収作業は困難を極め連日TVの生中継で全国に報道されていた（海上防災66～68号参照）。

あとがき

1978年フランス沖で発生した大型タンカーアモコキャディツ号の事故は、機関（舵）故障→タグによる曳航→曳索切断→座礁→船体折損→原油22万トン流出という典型的な事例で、このような事故は再び起きて欲しくない事です（基金だより9号 昭和53年に詳細記事）。

近年国際的な取り決め、国内法の強化等によりタンカー事故は急速に減少してきました。

しかし、地球規模で網渡り的な石油開発と膨大な量の消費・輸送が急速に進んでおり、今後とも厳重な管理と対応策の強化・維持が必要です。

機関故障の原因の幾つかを調べると、乗組員で対応不能な自動制御系等の故障もある反面、乗組員で対応できたはずの（燃料噴射弁の交換程度）軽微なものもあるようですが、座礁してしまえば油濁という新たな難問に変わります。

もし、今回紹介した事例が、不運にも実際に座礁し油濁が発生したと仮定した時、防除手法・被害と損害を概算見積もりすると、巨額な金額であったはずで、未然防止の分野の強化・維持（国内サルベージ業界への支援を含め）が必要な所以の様に思えます。

本原稿の作成に当たり、第一管区海上保安本部から資料の提供等受けました。本紙面を借りて感謝致します。



写真5 フランスブリタニーの海岸に座礁したアモコキャディツ号 National Geographic, July 1978 から



海洋汚染の現状とその防止対策

海上保安庁警備救難部 刑事課
環境防災課

海上保安庁では、人類共通の財産である海を美しく保つため、「未来に残そう青い海」をスローガンに、巡視船艇や航空機により我が国周辺海域における油、有害液体物質、廃棄物等に関する海洋汚染の監視取締りを実施するとともに、海上保安協力員等の民間ボランティア、一般市民による緊急通報用電話番号「118番」等への通報を基に調査・確認・取締りを行うことにより、海洋汚染の実態を把握し、効果的な対策を講じることで海洋汚染の未然防止を図っています。

また、油等の排出による被害を防止するための海事・漁業関係者等を対象とした取組みや、海洋環境保全思想を普及させるための一般市民を対象とした取組みも実施しています。

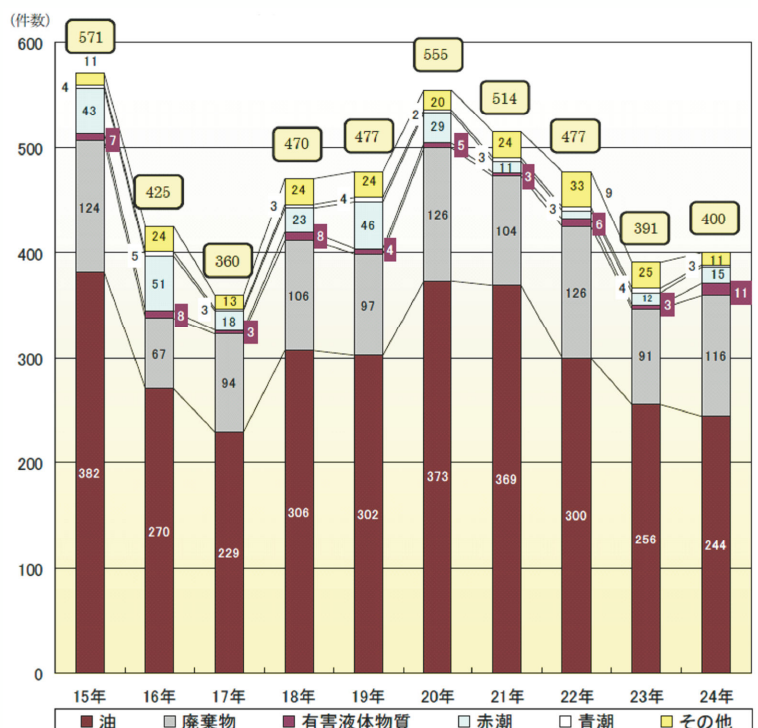
その成果は、例年、「海洋汚染の現状」として広報すると共に、海上保安庁のホームページにも掲載しています。<http://www.kaiho.mlit.go.jp>

I 海洋汚染の発生確認件数

1 物質別汚染確認件数の推移

海上保安庁が平成24年に我が国周辺海域において確認した海洋汚染の発生確認件数は400件で、前年に比べ9件増加しました。(図1参照)

図1 物質別汚染確認件数の推移



2 海域別汚染確認件数

海域別では、日本海沿岸が63件で全体の約16%と最も多く、次いで伊勢湾と瀬戸内海（大阪湾を除く。）が共に53件で約13%、本州東岸が47件で約12%と続いています。（図2、3参照）

図2 海域区分図

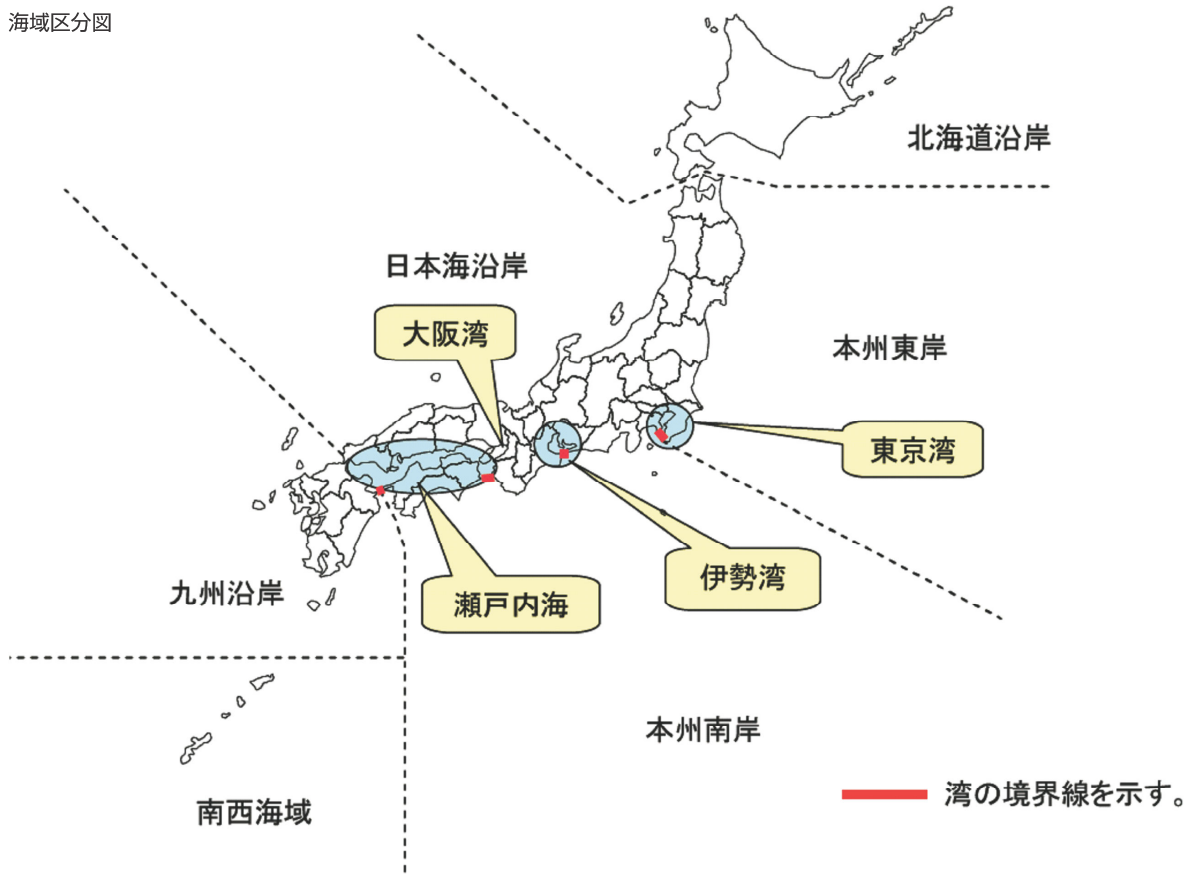
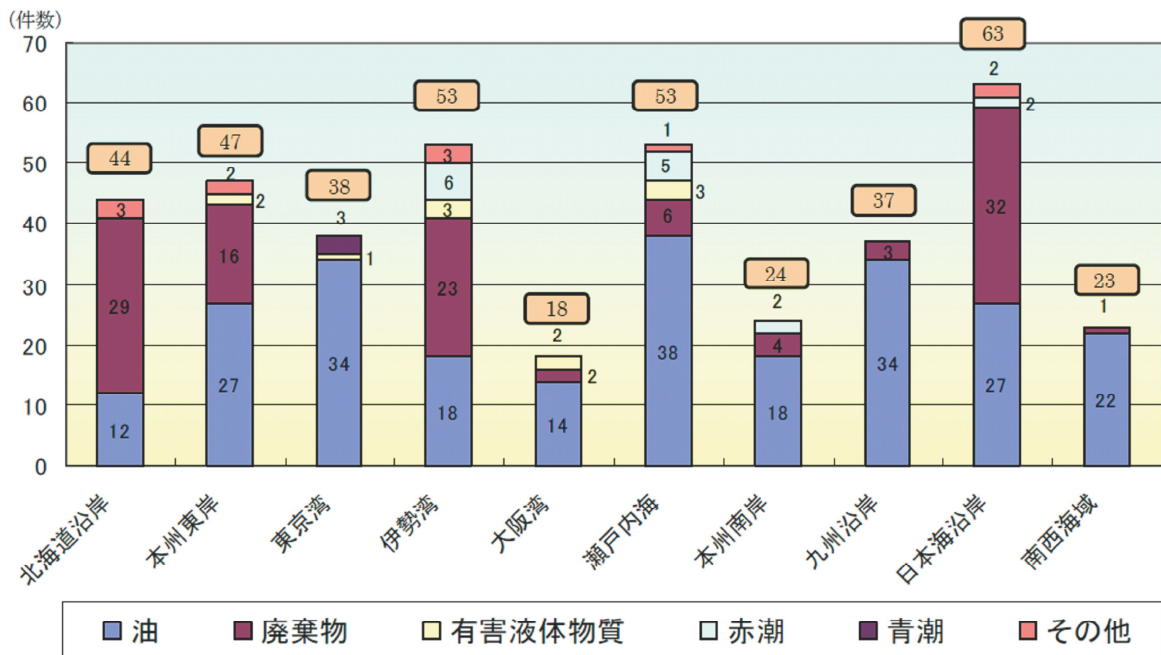


図3 海域別汚染確認件数（平成24年）



また、油による汚染は瀬戸内海（大阪湾を除く。）が最も多く38件で約16%、次いで東京湾と九州沿岸が共に34件で約14%でした。

3 油による汚染

海洋汚染の発生件数のうち、油による汚染の発生確認件数は244件で、前年と比べて12件減少してはいますが、汚染物質別に見ると一番多く、全体の約61%を占めています。(図1参照)

これを排出源別に見ると、船舶から排出されるものが157件で全体の約64%と最も多くなっています。(図4参照)

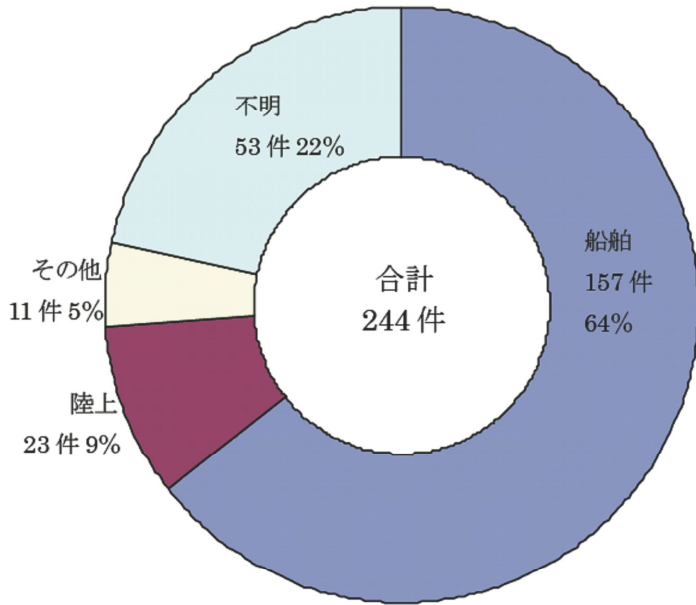


図4 油による汚染の排出源

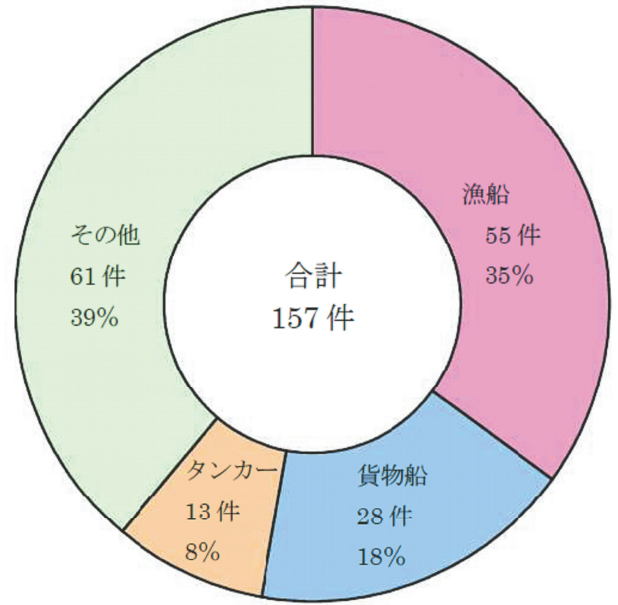


図5 油による汚染の排出源(船種別)

排出源である船舶を種類別に分類すると、全体で157件のうち、漁船が55件で約35%と最も多く、次いで貨物船が28件で約18%、タンカーが13件で約10%となっています。(図5参照)

また、これを原因別に見ると、排出源が判明している191件のうち、取扱不注意によるものが82件で約43%と最も多く、次いで海難によるものが33件で約17%、破損等によるものが26件で約14%と続きます。(図6参照)

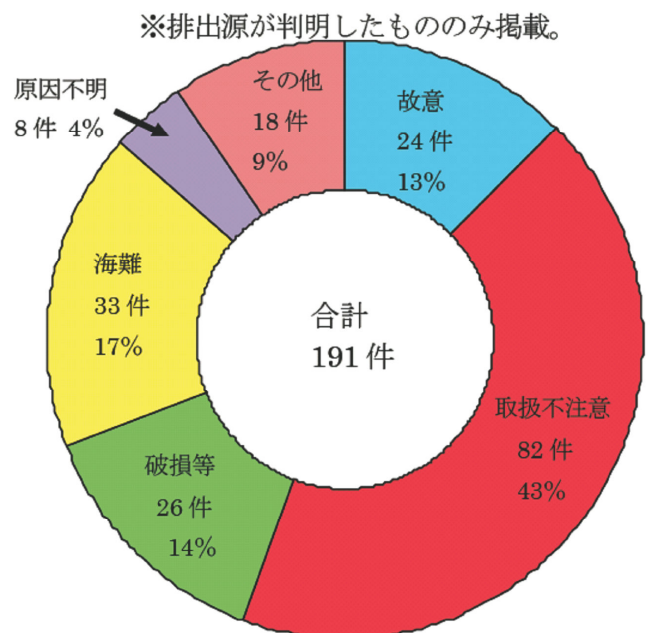


図6 油による汚染の原因

4 油、赤潮・青潮以外のものによる汚染

油、赤潮・青潮以外のものによる汚染の発生確認件数は138件で、前年と比べて19件増加しており、これを汚染物質別に見ると、廃棄物によるものが116件で約84%と最も多く、その他に有害液体物質、その他(工場排水等)による汚染が確認されています。(図7参照)

また、排出源別に見ると、陸上からのものが102件で全体の約74%を占め、船舶からのものが34件で約25%となっています。(図8参照)

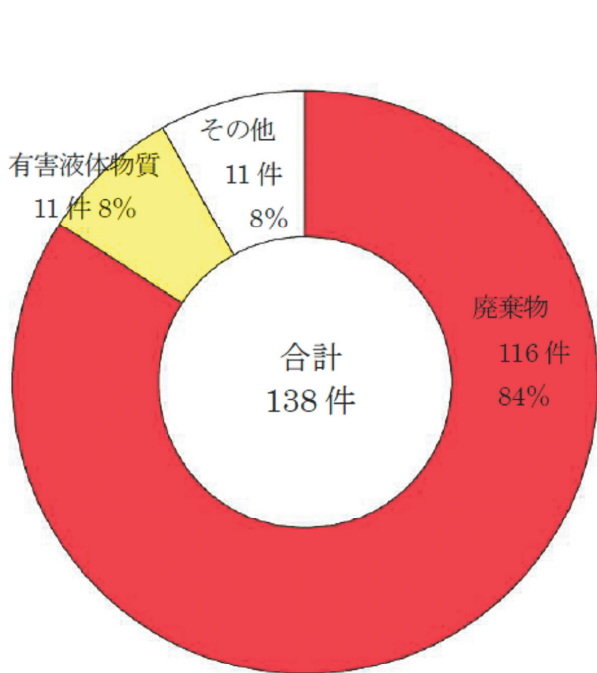


図7 油以外のものによる汚染(物質別)

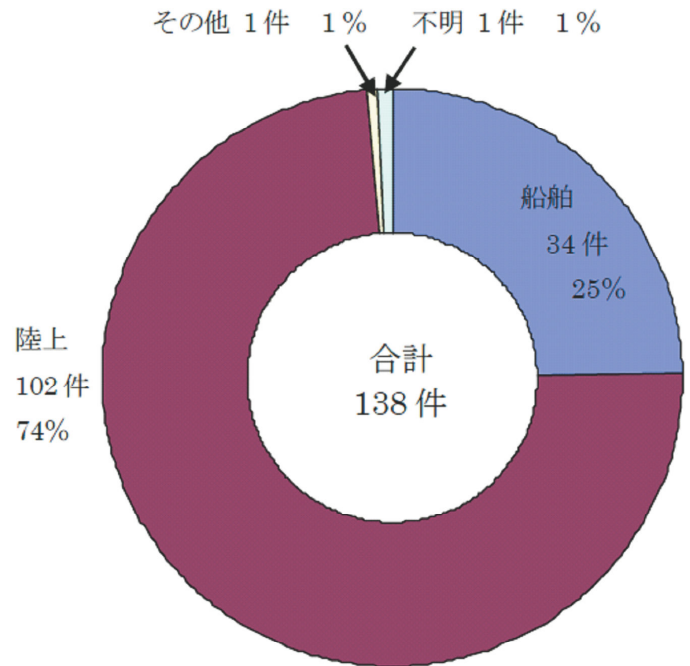
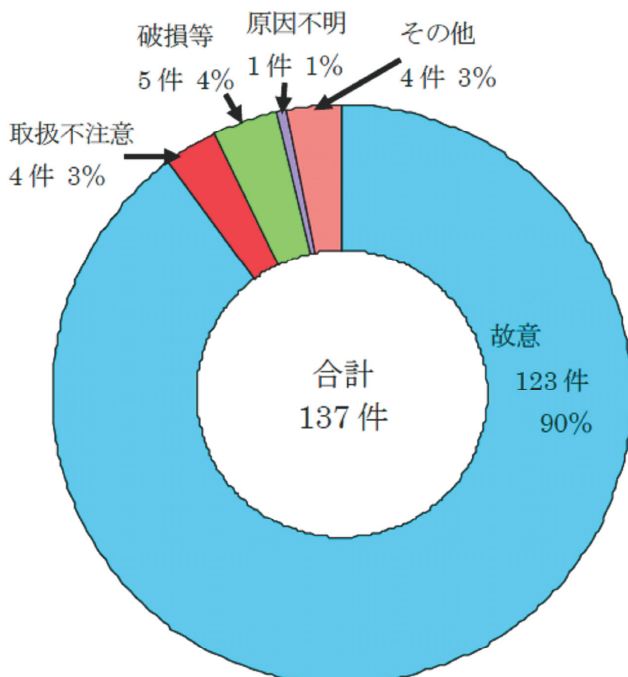


図8 油以外のものによる汚染の排出源

さらに原因別に見ると、故意によるものが123件で前年に比べ13件増加し、全体の約90%を占めています。(図9参照)



※排出源が判明したもののみ掲載。

図9 油以外のものによる汚染の原因

5 外国船舶による海洋汚染

我が国周辺海域において確認した海洋汚染発生確認件数 400 件のうち、外国船舶によるものは 21 件でした。

このうち 19 件が油による汚染であり、これを海域別に見ると、我が国領海内が 15 件、領海外（排他的経済水域または公海）が 4 件でした。

また、船舶に起因する海洋汚染発生確認件数 191 件のうち、外国船舶の占める割合は約 11% でした。

外国船舶による海洋汚染の原因としては、取扱不注意によるものが 10 件で全体の約半数を占めています。

(図 10 参照)

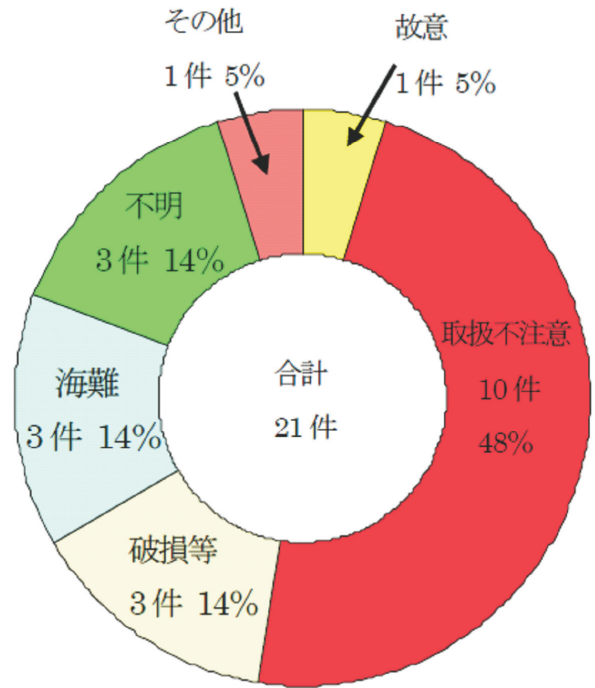


図 10 外国船舶による原因別汚染確認件数

6 平成 24 年の海洋汚染発生確認状況の特徴

平成 24 年の汚染確認件数は、前年より 9 件の増加となりました。

油による汚染が 12 件の減少を見たものの、廃棄物、有害液体物質、赤潮による汚染が軒並み増加したことによるもので、廃棄物による汚染が 25 件も増加したことが特筆されます。

海域別に見てみると、伊勢湾と本州東岸での汚染確認件数の大幅な増加が目立ちます。

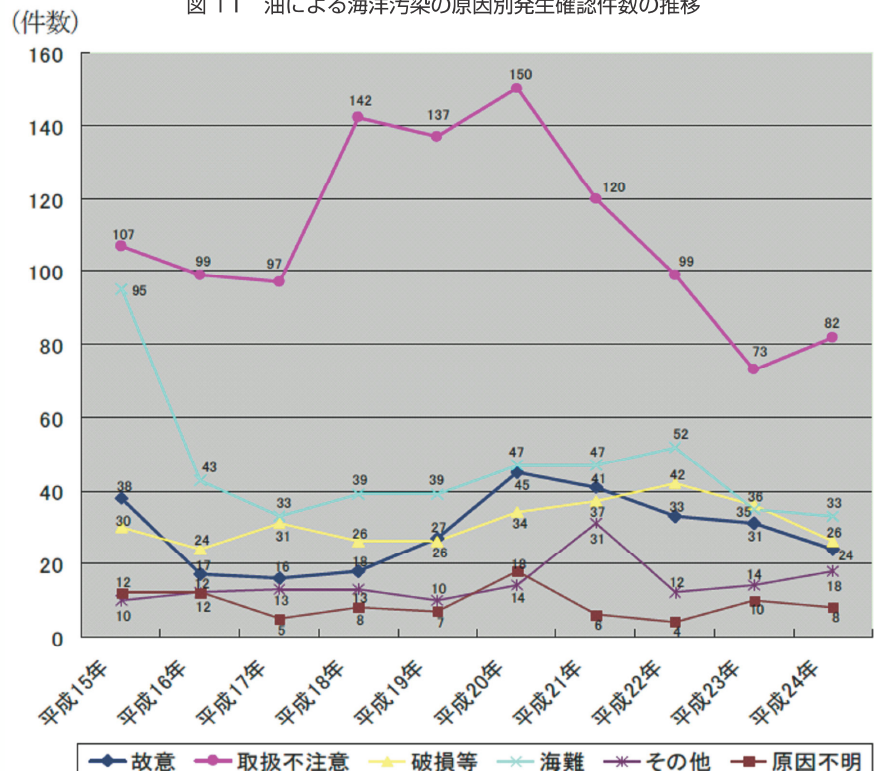
一方、これまで 60 件程度で推移してきた瀬戸内海（大阪湾を除く。）における油による汚染が 38 件にまで減少し、同じく東京湾における油による汚染も漸減を続けて 34 件にまで減少しています。

しかし、減少を続けてはいるものの、やはり油による汚染が汚染全体の約 61% を占め、依然として高い割合で推移していることに変わりありません。

その発生源は漁船、貨物船の順に多く、発生原因も燃料搭載時のバルブ操作ミスやビルジポンプ操作ミスなどの取扱不注意、故意が半数を超えており、この傾向が常態化していることから、全体としての汚染確認件数の減少は見られても、海洋汚染の大半が人為的要因により発生しているという実態が、依然として変わっていないことを示しています。

(図 11 参照)

図 11 油による海洋汚染の原因別発生確認件数の推移



II 海洋汚染の防止対策

1 海洋環境保全指導・啓発活動

海洋汚染の発生原因は、人為的要因によるものが多数を占めているため、海洋汚染を防止するためには、国民一人一人の海洋環境の保全に関する意識の高揚が必要不可欠です。

このため、海上保安庁では、広く国民が海洋環境保全の大切さを認識し、保全活動を推進していくことを目的として、海洋環境保全講習会等の指導・啓発活動を実施しています。

特に「環境の日」(6月5日)を含む、毎年6月を海洋環境保全推進月間とし、海事・漁業関係者等を対象として海洋環境保全講習会や訪船指導、訪問指導等を全国で集中的に実施しています。

また、子供たちを含む一般市民を対象として海洋環境保全思想の普及、啓発を目的とした海洋環境保全教室、ボランティア団体と協働した活動も実施しています。

平成24年における主な活動の実施状況は次のとおりです。

海洋環境保全講習会	138回 (4,481名)
海洋環境保全教室	408回 (55,944名)
訪船指導	1,655隻
訪問指導	1,221か所

こうした活動のほか、子供達に綺麗な海を守ることの大切さを理解してもらうため、今年で14回目を数える「未来に残そう青い海・海上保安庁図画コンクール」の実施、各種イベントにおける海洋環境保全コーナーの設置等も行っています。

2 海洋環境保全のための監視取締り

海上保安庁では、海洋汚染を防止し、美しい海を守るために、巡視船艇・航空機により、我が国周辺の広大な海域において発生する海洋汚染の監視取締りを行っています。

海上保安庁が平成24年に送致した海上環境関係法令違反件数は562件でした。

送致件数の内訳は、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」違反が370件で違反件数全体の約66%を占め、そのうち廃船の不法投棄が最も多く118件となっています。

次いで、船舶からの油の不法排出が106件であり、このうち故意による油の排出が34件、過失による油の排出が72件でした。



「第13回未来に残そう青い海・海上保安庁図画コンクール」(中学生の部)において海上保安庁長官賞を受賞した岡本遥子さん(福島県)の作品を元に作成した海洋環境保全推進用のポスター



【訪船指導の様子】



【関係機関との合同パトロールの様子】

3 今後の取組み

平成 24 年は、「油類による汚染の未然防止」を重点項目に据え、海洋環境保全対策に取り組めました。

具体的には、海事・漁業関係者に対しては海洋環境保全講習会、訪船指導及び訪問指導を主体とした指導啓発活動を効果的に展開して海洋環境保全の意識、遵法精神の高揚を図り、一般市民に対しては実に 400 回を超える海洋環境保全教室を開催して海洋環境保全に関する知識と意識の普及啓発を図るとともに、徹底した法令違反の監視取締りも実施しました。

しかし、依然として 400 件もの海洋汚染が確認されているのが実情であり、また、その大半が人為的要因によって発生しているという実態も示されています。

こうした現状を鑑み、引き続き高い割合で汚染原因を占める油類による汚染への対策、平成 24 年に増加が目立った廃棄物の不法投棄への対策に主眼を置き、平成 25 年度の重点項目を「油類の不法排出、廃棄物の不法投棄による海洋汚染の防止」と決めました。

海上保安庁では、関係機関や地域住民との協力を図り、着実に効果を上げつつある海洋環境保全指導・啓発活動の推進及び海陸空一体となった海上環境法令違反取締り態勢を徹底させることにより、さらなる海洋環境保全対策に取り組んでまいります。

Ⅲ おわりに

このように、海上保安庁では「未来に残そう青い海」をスローガンに掲げ海洋環境保全対策に取り組んでいますが、広く国民の皆様のご理解とご協力が必要不可欠であることは言うまでもありません。

今後とも、海上保安庁が開催する各種イベントや講習会等に参加して頂くとともに、油の流出や廃棄物の不法投棄をはじめとする海洋汚染を発見した際の「118 番」通報に、ご協力をよろしくお願い致します。

【参考資料】主な海洋汚染事例

1 油を不法排出したリベリア籍コンテナ船乗組員を検挙

平成 24 年 7 月 6 日午前 9 時 35 分頃、壱岐水道において監視飛行中の福岡航空基地航空機が、油を排出しながら航行しているリベリア籍コンテナ船（総トン数 23,691 トン 乗組員 26 名）を発見しました。

唐津海上保安部は、機関室船底に溜まった油分 48 リットルを含むビルジを故意に不法排出した機関長を、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律違反容疑で検挙しました。



2 汚水を排出していた特殊鋼材加工会社の排水管理責任者等を検挙

平成 24 年 11 月、名古屋海上保安部は、特殊鋼材加工会社の工場内において発生した高アルカリ水について、排出基準（水素イオン濃度 5.0 以上 9.0 以下）を超過した汚水を処理施設で適正に処理することなく、直接、排水口から名古屋港に不法排出していた排水管理責任者等 2 名及び会社を、水質汚濁防止法違反容疑で検挙しました。

3 水産加工残さを漁船から投棄した従業員 4 名を逮捕

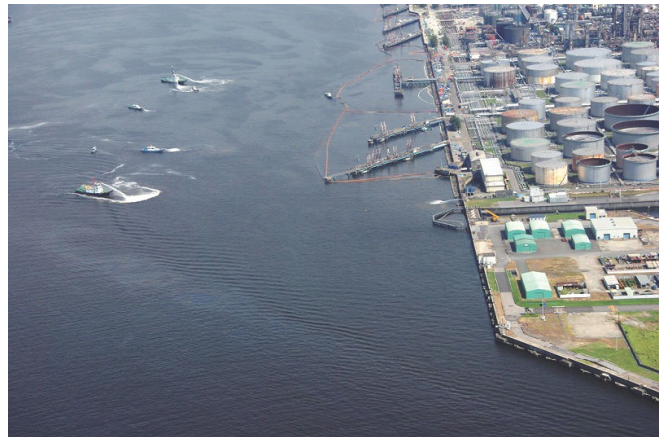
平成 24 年 9 月、宮城海上保安部は、監視中にわかめ加工で発生した残さ約 280 キログラムを漁船から松島湾に不法投棄した水産加工会社の従業員 4 名を、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律違反容疑で現行犯逮捕しました。



4 石油企業アスファルト流出事故

平成 24 年 6 月、千葉市所在の石油精製所において、アスファルト貯蔵タンクの上から大量のアスファルトが飛散し、海域に流出しました。

流出したアスファルトの一部は、風と潮流の影響を受け、東京湾南部の久里浜まで達しています。



平成25年度漁場環境保全・被害対策関係予算の概要

水産庁増殖推進部漁場資源課

現在、漁場資源課では、大きく分けて「漁場環境保全・被害対策関係」と「資源調査等関係」の2つの分野の事業を推進しております。

ここでは、平成25年度「漁場環境保全・被害対策関係」予算を中心に、概要について、簡単にご紹介いたします。

○漁場油濁被害対策費（継続：補助事業）

42,755 (53,444) 千円

海上油等流出事故については、海上交通の安全対策や陸上施設の安全管理等について、関係省庁等により未然防止対策を講じてきており、漁場油濁被害件数も減少傾向にあります。依然として事故が無くなるには至っておりません。事故発生による被害漁業者の救済に備えるため、以下の内容で事業を実施します。

1. 防除・清掃事業

原因者不明の漁場油濁被害に対して、被害の拡大防止のために漁業者が実施した防除・清掃費用を支弁します。

2. 審査認定事業

認定審査会の運営を行うとともに、漁場油濁による漁業被害の額の認定等を行います。

3. 油濁被害防止対策事業

①油汚染防除に速やかに対応できる現場の指導者を育成するため、必要な基礎知識及び対応策について、実技指導を含めた講習会を開催します。

②油濁事故の初期における的確な対応を可能とするために、油防除・海上防災の専門家を確保し、要請に応じ現地に専門家を派遣します。

このほか、原因者は判明しているが、原因者による防除措置等が行われない漁場油濁に対して、被害の拡大防止のために漁業者が実施した防除・清掃費用を支弁する「特定防除事業」により被害漁業者の救済に備えています。

○漁場環境・生物多様性保全総合対策事業（継続）

漁場環境や生物多様性を保全していくために必要な赤潮・貧酸素水塊の発生対策、生物多様性の保全及び持続可能な漁業の実現など、各般の対策を総合的に推進します。

1. 漁場環境・生物多様性評価手法実証調査事業

（新規：委託事業） 21,000 (0) 千円

多種多様な生物の産卵・育成の場であるとともに、有機物の分解等の物質循環を担う場であり、漁業にとって非常に重要な藻場・干潟の漁場環境や生物多様性を維持・向上させるため、現場で活用できる簡易な生物多様性評価手法を開発します。

2. 赤潮・貧酸素水塊対策推進事業

（新規：委託事業） 142,500 (83,833) 千円

近年進行しつつある海洋環境の変動に伴い、新たに問題となる有害赤潮やノリの色落ち被害を及ぼすケイ藻プランクトンを含む植物プランクトンの分布拡大を防止するため発生機構の解明や広域的な監視体制を確立、今後発生が予想される海域の追加及び赤潮発生に迅速な対応をするための臨時的な採水及び採水試料分析の実施を行います。

また、近年多発化・大規模化しつつある貧酸素水塊の発生機構の解明と予測技術を確立するとともに、広域のかつ総合的な赤潮の監視を推進するための赤潮情報等ネットワークシステムの高度化を図ります。

3. 沿岸漁業海亀混獲防止対策事業

（新規：委託事業） 25,772 (0) 千円

我が国沿岸の産卵場と海亀資源、特に定置網の混獲実態について調査するとともに、中層・低層定置網への海亀混獲防止技術の開発・普及を行います。

4. 水産資源持続的利用国際動向調査事業

（新規：委託事業） 18,969 (0) 千円

ワシントン条約等の環境関連条約における国際議論の動向・提案の背景と妥当性の詳細な調査・分析、漁業活動への影響の評価、国際的な対応体

制の構築及び普及啓発等を行います。また、既存の国際的措置に対応する国内の管理体制を構築します。

5. 生物多様性に配慮した漁業推進

(新規：委託事業) 38,660 (0) 千円

資源管理手法としての海洋保護区の効果について、国内外の事例を調査し、科学的・経済的・社会的観点からの総合的検証を行うとともに、国内漁業者への普及啓発及び日本型海洋保護区の対外的発信を行います。

また、海洋生物のレッドリストに掲載される候補となる希少種について、生息環境や生態、資源状況等の実態調査並びに持続可能な漁業への効果及び影響の調査を行うとともに、その効果的な活用策及び影響回避策について検討を行います。

6. 赤潮・貧酸素水塊対策推進事業

(新規：補助事業) 95,000 (55,903) 千円

広域的に赤潮・貧酸素水塊の発生把握と動向予測をするため、従来水温、塩分等のほかに、新たに栄養塩類、流向・流速等を連続観測できる自動観測ブイの技術開発を支援します。また、ノリ等の藻類養殖に必要な栄養塩を供給し栄養塩環境を改善するための手法開発及び実証試験に対し支援を行います。

○漁場機能維持管理事業のうち漁場漂流・漂着物対策促進事業(拡充：補助事業) 43,857 (48,730) 千円

(1) 漂流・漂着物発生源対策等普及事業

漁業系資材のリサイクル手法の技術開発の成果の普及、現場での実証試験やコンサルティングを行うとともに、発生源対策の一環として使用済漁業系資材の実態把握及び適正な管理・処理処分法の検討について支援します。

さらに、漁業系資材廃棄物を固形燃料に加工し、水産一次加工用のボイラーや乾燥機などの燃料として活用するための技術開発を行う。

(2) 漁場漂流・漂着物対策促進事業

漁場において漁業者が漁業活動中に回収した漂流物等を処理するための費用、流木などの大型漂流物等やドラム缶など内容物が不明な容器が漂流物等である場合に専門業者に回収、処理を依頼する費用及び災害時において漁業者が漂流物等を回収、処理する費用について助成します。

○有害生物漁業被害防止総合対策事業

(新規：補助事業) 503,692 (0) 千円

1. 大型クラゲ国際共同調査事業

日中韓の国際的枠組みの下で、東シナ海及び黄海における大型クラゲのモニタリング調査、出現予測シミュレーション技術の精度向上のための技術開発、科学情報の共有等を行うことを支援します。

2. 有害生物出現調査及び情報提供事業

我が国近海域における大型クラゲ等の有害生物の出現状況を把握するとともに、これらの有害生物の出現情報や出現予測情報を漁業関係者に提供することを支援します。

3. 改良漁具等の導入促進事業

漁連、漁協及び漁業生産組合等が行う大型クラゲ等の有害生物の混獲及びこれらの有害生物による漁具の破損を回避するための改良漁具等の導入に要する経費を助成します。

4. 有害生物駆除事業

漁連、漁協及び漁業生産組合等が行う大型クラゲ等の有害生物の駆除に要する経費を助成します。

5. 有害生物陸上処理事業

漁連、漁協及び漁業生産組合等が行う陸揚げされた大型クラゲ等の有害生物の処理及び有効利用に要する経費を助成します。

6. 有害生物被害軽減実証事業

トドについて、効果的な追い払い手法の実証試験、効果的な忌避手法の開発、出現実態や生態の把握を行うことを支援します。

[東日本大震災復旧・復興水産資源回復対策]

復興庁計上

○漁場復旧対策支援事業(拡充：補助事業)

2,764,000 (7,884,480) 千円

東日本大震災により相当量の瓦礫が海中に流出し漁場に大きな被害が発生したため、震災以降、漁場の漂流物・堆積物の回収処理等を実施してきたことにより、各県の復興計画等に従い順次操業が再開されているが、広範囲に分布する瓦礫が操業中に入網し漁網が破損する被害が後を絶たないことや潮流等の影響により一度瓦礫の回収を行った漁場に再度瓦礫が流入し操業に支障を来たしている状況にある。

また、沿岸漁場や養殖漁場については地盤低下による藻場の喪失等の漁場の変化、アワビ等稚貝の減少に

よる再生産の阻害、陸から流出した油分の沈殿などにより漁場生産力の回復を阻害していることが問題となっている。

このため、底びき網漁船等による広域的な瓦礫の回収処理の支援、操業を再開した漁船が操業中に回収した瓦礫の処理への支援等を継続して行うとともに、沿岸漁場や養殖漁場の生産力を向上させるため、被災した漁場における改良漁具導入等の技術開発調査を行うことが必要である。

(1) 漁場漂流・堆積物除去事業

漁場漂流物の回収処理、漁場堆積物の状況把握に係る海底調査及び回収処理を行う。

(2) 漁場生産力回復支援事業

沖合漁場において底びき網漁船等を用船して広域的な瓦礫の回収処理を行うとともに、通常操業を行う漁船が操業中に回収した瓦礫の処理についても支援する。

(3) 漁場生産力向上対策事業

- ①被災漁場において沿岸漁業・養殖業を円滑に行うための改良漁具、漁場機能回復技術及び油分等が残留する漁場の環境改善技術の開発を行う。
- ②これらの技術開発に必要な資源状況や環境収容力等を把握する。

○放射性物質影響調査推進事業（拡充：委託事業）

446,455 (285,779) 千円

福島第1原子力発電所の事故による放射性物質の海洋への流出により、これまで基準値を超える放射性物質が一部の水産物で検出され、生産者はもとより、国民の水産物への不安が増大しています。

福島原子力発電所沖を含む東日本の沿岸・沖合海域は親潮及び黒潮の影響の下に極めて生産性の高い海域であり、当該海域が福島原子力発電所の事故による放射性物質の流出により、いかなる影響を受けるかを調査していくことは日本の水産業にとって極めて重要です。

水産物の放射性物質が規制値を超過した場合、原子力災害対策本部が行う出荷制限・摂取制限の指示の対象になりますが、回遊性魚種等の大臣管理漁業については、農林水産大臣に対して指示が発出されることとなります。

このため、過去の放射性物質の検出状況等を踏まえ、大臣管理漁業等で漁獲される回遊性魚種等を中心に放射性物質調査を実施します。



◆◇◆ 水産庁のホームページにおいても
平成25年度の予算概要をご覧ください ◆◇◆

農林水産省ホームページ《平成25年度補助事業》

<http://www.maff.go.jp/j/aid/hozyo/2013/suisan/suisan.html>



一寸一息

複雑な思い

本年春、山口県萩市などを訪れてきました。萩市は山口県の日本海側に位置する市で人口約5万。大きな市ではないのですが、城下町であり、武家屋敷などの町並みも残されています。せっかくですから津和野を見てもよかったのですが、むしろ観光コースではないようなところを徒歩で回り、ふらりと現地の小さな店に入ってみたり、店の人と話をした方が面白いのではないかと思います、萩市を散策しました。

連休前の週日であったためか、観光客も多くなく、落ち着いた町並みを見ることができ、また小さな生鮮食品店や地元の醤油屋のおばちゃんとも話げできました。港町でもあり、港は昔の物流拠点ですから、問屋が多く、古いりっぱな問屋の建物が多く残されています。一方、町の中心部の住宅などは、豪華ではありませんが、どの家もこざっぱりとしており、道幅が広く、公園等の余裕のスペースも多く、清潔な印象を受けました。現地の人たちも話し方が穏やかで、騒々しくなく、何となく好感が持てました。産業と言っても、めぼしいものは思い浮かびません。萩焼は茶の湯の器として有名で、1つの産業かも知れませんが、それで街全体が潤うかという、どうかなとも思います。にもかかわらず、個人的な感覚かも知れませんが、街全体として何やら落ち着きのようなものを感じたのは、不思議な感覚でした。

市内には松陰神社があり、その中に「松下村塾」があります。これは吉田松陰が教えていた今で言う塾で、松陰の叔父が開いていた私塾の名前を引き継いだものと言われています。この松下村塾は写真にあるように、ほんの小さなあばら屋と言ってもいいほどの建物で、松陰はここに身分や階級に関係なく門下生を受け入れ、共に考え、共に学び、共に鍛錬するという一方的ではない講義を行ったと言われています。松陰が塾を開いたのが27歳のとき、倒幕を企んだとして処刑されたのが29歳のときですから、2年弱の間に、こんな小さな塾から久坂玄瑞、高杉晋作、伊藤博文、山県有朋その他の多くの人材が育ち、明治維新やその後を推進していったことは、驚くべきことです。



江戸時代末期に、倒幕運動が盛んになり、結果的に明治維新を経て今の日本があるのですが、これらの時代背景は複雑で、書くことは難しいです。しかし、結局のところ、当時の朝廷（天皇を長とする行政機構、当時はお飾りの）と幕府（将軍を長とする武士が中心の行政機構、江戸時代はこちらが実質的なものであった。）という責任が曖昧で対立的な行政機構が長く続く中で、外国を知るにつけ、今のままではいけないという倒幕派（幕府を倒そうとする側）と現状を守りたいとする佐幕派（幕府を補佐する側）の国内争いがあり、力のある外国にうまく対応することができなかつたのではないのでしょうか。

この頃の会津藩（今の福島県、佐幕派）と新島八重という女性に焦点を当てて、江戸時代から明治時代にかけての激動の時代を描いたのがNHKの大河ドラマ「八重の桜」ですね。結果的に倒幕派が勝利し、江戸幕府から明治政府へと行政機構が変わるのですが、こういう過程でいろいろ不幸な出来事があり、現在でもなお地域的な確執が残っていると言う向きもあります。しかし、良くも悪くもそのような歴史の上に今の日本がある訳ですから、お互い助け合って、前向きに生きたいものだと思います、山口を後にしました。

海と渚環境美化・油濁対策機構の平成24年度の事業概要

平成24年度事業計画に基づき、海洋環境保全のための活動として、海と渚の清掃活動普及啓発事業をはじめ、海洋・海岸環境の保全・整備のための活動支援及び調査に積極的に取り組むとともに、漂流・漂着ゴミや海底ゴミに関する現状把握調査、また、これらのゴミの発生源となる漁業系廃棄物の適正な処理や再資源化のための事業を実施した。加えて、海と渚の環境美化、保全活動の普及・啓発のために多くの人々に対して海と渚環境美化推進基金への募金を呼びかけた。

一方、漁場油濁対策としての原因者不明の漁場油濁事故に対する漁業被害救済事業及び防除・清掃事業、また、原因者は判明しているが、原因者による防除措置及び清掃作業が行われないことにより、被害漁業者等が自ら漁場油濁の拡大の防止作業及び汚染漁場の清掃作業を実施した場合、それらに要した費用の支弁を行うとともに、原因者による防除措置及び清掃作業は行われているが、漁場油濁の拡大の防止のため漁業者が行った防除措置及び清掃作業に要した費用の総額のうち、船舶の所有者等の責任の限度額を超えた費用の支弁を行う特定防除事業を実施した。併せて、漁場油濁の被害防止に関する調査・啓発事業等を実施した。

<海と渚環境美化関連事業>

1 海と渚の清掃活動普及啓発事業

海と渚の環境美化活動を推進するため、ボランティア団体等が行う海と渚の清掃活動に対し、清掃資機材を提供して海と渚のクリーンアップ運動の全国的展開を図った。

また、当機構のインターネットのホームページ等を活用して、海と渚の海浜清掃活動、海洋生物の保護及び海岸・海洋環境の保全等に関する情報を提供した。

ア 海と渚の清掃活動への呼びかけ

海と渚の環境美化運動の全国的な展開をより効率的に推進するため、全国各地で海浜利用が活発となる「海の日」に併せて海浜等の一斉清掃を次の組織を中心とする各団体に対して呼びかけた。

(ア) 会員団体・企業が推薦するグループ

(イ) 各都道府県及び各漁協の推薦するグループ

(ウ) 海と渚環境美化推進委員会が推薦するグループ

また、当機構が行う諸事業との連携を図りつつ、海と渚の環境保全の重要性についての意識の高揚に努めるため、全国豊かな海づくり大会と連動して以下のとおり「全国一斉海浜清掃旗揚げ式」を行った。

7月22日(日)午前10時から、当機構が主催し、全国豊かな海づくり大会沖縄県実行委員会の共催、また水産庁及び沖縄県の協力の下に沖縄県糸満市南浜海岸で、第32回全国豊かな海づくり大会のプレイベントとして、「全国一斉海浜清掃旗揚げ式」を挙行し、全国津々浦々に向けて海浜等の清掃活動を呼びかけた。当日は主催者あいさつ等の後、午前10時30分から約1時間にわたり様々な市民団体、水産関連団体、小学生及びボランティアグループ等約330人が参加し、海岸清掃を行った。

イ 海と渚の清掃活動の普及・啓発及び支援

漁協、NPO、ボランティア及び市民団体等の様々なグループに対してゴミ袋の配布を募り、提供するとともに、台風の襲来、低気圧の通過、大雨の後等の随時の海浜清掃に対し、周年を通じて必要な資機材を提供した。今年度も全国140ヵ所に自然物用ゴミ袋35万枚、人工物用ゴミ袋25万枚を配布した。

なお、自然物用ゴミ袋35万枚のうち、15万枚はJFマリンバンクからの提供を受け、都道府県漁連等を通じ漁協グループに配布した。

2 海洋・海岸環境保全整備活動促進事業

ア 環境・生態系維持・保全活動等調査事業（海の羽根基金事業）

地域住民、NPO及び漁協等が行う海浜等の清掃活動と漁業者が参加した植樹活動や環境保全の取り組みの実態等について、全国の都道府県を通じアンケート調査を実施し、調査結果の取りまとめを行った。

イ 環境・生態系保全活動支援事業（なぎさの環境基金事業）

海と渚の環境美化や藻場、干潟、サンゴ礁及びヨシ帯等の機能の維持・回復を図るため、環境保全の次世代を担う人材の育成と沿岸域の環境保全を目指す団体などが実施するプロジェクトに助成することとし、今年度も神奈川県横浜市で小学生を対象に東京湾の生き物ふれあい教室を開催している「磯遊び研究会」及び大分県中津市でカブトガニ産卵地でもある中津干潟の現状調査を行っている「水辺に遊ぶ会」の2団体へ支援を行った。

ウ 東日本大震災復旧支援事業

平成23年3月11日に発生した東日本大震災の被災地において、復旧・復興のための支援事業として、岩手県山田町と宮城県七ヶ浜町に、小さな瓦礫の回収用ゴミ袋1万枚を提供するとともに、宮城県気仙沼市の海底瓦礫の撤去活動を行っている「海をつくる会」に費用の助成を行った。

3 漁場漂流・漂着物対策促進事業

ア 漂流・漂着物発生源対策等普及事業

漁業系資材による漂流・漂着物の発生源対策の一環として、(一社)マリノフォーラム21との共同により使用済漁業系資材の実態把握及び適正な管理・処理処分方法について検討した。当機構は発泡スチロール製フロート処理の実証試験によるコスト削減及びコンサルティングによる処理の普及等を担当し、熊本県天草市において、約1週間の期間実証試験及びコンサルティングを行った。

また、破碎圧縮減容した発泡スチロールを燃料に有効利用できる技術として、今年度は発泡スチロール製フロートをペレットに造粒する機械を開発した。

イ 漁場漂流・漂着物対策促進事業

漂流・漂着物による被害の著しい漁場において、漁業活動中に回収した漂流物を処分するための必要な費用を助成した。具体的には北海道（斜里及び標津）、大阪湾のほか、九州北部豪雨により、九州沿岸に大量の流木等が流出したため、有明海等（福岡県、佐賀県及び熊本県）においても実施した。

ウ 漂流・漂着ゴミ状況把握調査

漂着ゴミの回収・処理を適切に進めていくために、環境省の海岸に漂着するゴミの現存量・分布を把握する調査事業を受けている民間企業から、全国の市町村が把握している海岸清掃に関するアンケート調査を受

託し実施した。

4 漁業系資材再利用モデル事業

漁業者自らが圧縮減容機を利用して、処理コストを削減しつつ、搬出手配等を行うシステムを構築するために、鹿児島県東町漁協、長崎県佐世保市九十九島漁協及び小値賀町からの申し入れにより圧縮減容機の貸し出しを行った。

5 海と渚環境美化推進基金への募金の呼びかけ

「海と渚環境美化推進基金」の運用益並びに「海と羽根募金」及び「なぎさの環境基金募金」を原資とする海洋・海岸環境保全整備活動促進事業を行っていくために、「海の羽根」及び「なぎさの環境基金」のそれぞれの募金を広く呼びかけた。

ア 海の羽根募金への呼びかけ

海と渚の環境美化活動を全国的な運動として展開し、推進を図るため、「海の羽根募金」について、特に海浜の清掃美化活動が盛んとなる「海の日」等を中心に、会員、個人、団体及び法人等関係方面に広く募金を呼びかけた。

また、ホームページ、機関誌「メッセージ海と渚」等により海の羽根募金への呼びかけを広く行った。

イ なぎさの環境基金募金への呼びかけ

海洋生物のゆりかごとして機能している豊かな海岸域の環境保全活動を促進することを目的として、全国漁業協同組合連合会と協力し、環境保全のための次の世代を担う人材の育成と沿岸域の環境保全を目指す団体などが実施するプロジェクトに助成する必要な資金を捻出するための「なぎさの環境基金」に対し、広く民間企業、水産関係団体、個人、商工会及びNPO等へ募金をお願いした。

<漁場油濁対策関連事業>

1 漁業被害救済事業

平成24年度（4～3月）の漁場油濁事故のうち、漁業被害救済事業の対象となる油濁被害はなかった。

2 防除・清掃事業

平成24年度（1～12月）に防除・清掃事業の対象となった事故は1件で、防除費用の認定のため中央審査会を開催し、慎重審議を行った。この審査結果を受け1件の防除費の額を認定し、被害漁業者に対して82万

円の防除費の支弁を行った。これは前年度に比べて、件数では同数、金額で69万円の増加であった。発生時期は5月で、海域は大阪府堺市であり、この漁場油濁事故に対し、漁業者等が沿岸漁場の磯根資源、養殖漁場等への被害を未然に防止又は軽減するため、海岸での漂着油の清掃、回収及び回収された油等の処理等を行うための防除・清掃事業を実施した。

3 特定防除事業

平成24年度(1~12月)には特定防除事業の対象となる漁場油濁事故はなかった。

4 審査認定事業

本年度は、中央漁場油濁被害等認定審査会を2回開催し、5月22日開催の第1回中央審査会において、平成24年度の労務費及び漁船用船費を、また、11月13日開催の第2回中央審査会では大阪府堺市で発生した漁場油濁被害額の認定について、それぞれ慎重審議を行い、その結果を理事長に答申した。

一方、防除・清掃事業の円滑・適正化を図るため、平成23年度に支払われた防除費の交付金が申請者である山口県角島漁協において被害漁業者に対し、迅速かつ適切に配分されたかについて、当機構の職員が指導・検査を実施した。

また、鹿児島県及び沖縄県において、オイルボール等の海岸への漂着状況調査を実施した。

5 油濁被害防止対策事業

油濁被害の未然防止や被害を最小限に食い止めることを目的として、これらに関する調査研究及び漁業者等への指導等を引き続き実施した。漁業者等への指導等については、漁場油濁汚染防止対策・指導者養成事業及び漁場油濁被害対策専門家派遣事業を実施した。

漁場油濁対策専門家派遣事業の実施については、有識者で構成する検討委員会を設置して事業実施計画、実施結果等、事業全般について広範、かつ、専門的見地から検討を行った。

ア 漁場油濁汚染防止対策・指導者養成事業

漁場油濁事故の被害未然防止や被害を最小限に食い止めるためには、地域の漁業者が事故現場で速やかに対処することが極めて重要であることから、油汚染防除に対処する現場の指導者を養成することを目的として、現場における実技指導を含め、油流出事故等に対処するための必要な基本的知識及び対応策についての

油汚染防除指導者養成講習会として、地方講習会を北海道留萌市・函館市・寿都町・広尾町、千葉県千葉市、広島県呉市、佐賀県唐津市、宮崎県日向市及び鹿児島県串木野市の9カ所で、中央講習会を東京の1カ所でそれぞれ開催した。

また、油防除作業の基礎知識を普及させるため、パンフレット、ビデオ、油防除マニュアル及び油濁情報を活用し、油防除対応策の普及に努めた。

イ 漁場油濁被害対策専門家派遣事業

油濁被害の拡大を防止するための初期における漁業者の的確な対応を確保するため、防除作業等の専門家2名を漁場油濁被害対策専門家(以下「専門家」という)として委嘱し、漁業者に対し初期防除の指導を行っている。

本年度は、東日本大震災での被災後の宮城県気仙沼市(昨年度も実施)及び岩手県大船渡市に加え、青森県深浦町の油流出事故への対応について、3カ所に専門家を派遣し、指導を行った。

また、専門家が現地で漁業への影響について判断するため、漁業権及び漁船漁業操業図の更新情報を取り入れた漁業影響情報図の整備を引き続き行った。

ウ 漁場油濁情報収集事業

油濁事故が発生した際に漁業被害の未然防止及び被害の軽減を図るためには、防除作業を効率的に実施することが重要であることから、流出油の影響を受けやすい沿岸域の漁船漁業について、操業情報を収集し、分析を行った。

6 事業評価について

当機構は、事業の円滑・適正な推進を図るため、引き続き、平成24年度においても、4名の評価員に事業の評価を依頼し、当該評価結果を参考として事業の自己評価を実施した。

<その他>

1 新公益法人への移行

公益法人制度改革関連3法の施行により、当機構は、かねてからの課題の一つである新公益法人への移行について、平成24年3月2日開催の理事会及び評議員会において、公益財団法人への移行の認定申請を行うことが機関決定され、平成24年9月28日に内閣府あてに申請し、平成25年3月21日付けをもって認定を受けた。

2 第8次平準化期間(平成24年度～同26年度)における事業費及び拠出金

漁場油濁対策事業に係る民間拠出団体(25法人)の拠出金については、毎事業年度の拠出額の変動をできるだけ少なくするため、平成3年度から平準化を導入しているが、拠出団体との協議を経て、本年度を初年度とする向こう3ヵ年の「第8次平準化期間」における事業費及び拠出金(3ヵ年同額)を決定した。

3 広報活動等への取り組み

当機構の会員を対象とする機関誌を発行し、当機構の活動状況、全国各地の海浜清掃活動等の状況を紹介するなど、海と渚の環境美化活動の積極的な推進を図るとともに、広く会員以外も視野に入れ、当機構のインターネットのホームページを利用して、現地からの海浜清掃の報告、業務内容の紹介を行うなどにより、環境美化等の普及・啓発に努めた。

また、我が国の社会経済情勢が厳しいなかであったが、引続き当機構への会員勧誘に努めた。

中央漁場油濁被害等認定審査会委員について

現在の標記委員は下記の方々です。

氏名	所属
田和 健次	石油連盟 技術環境安全部長
田村 一之	(一社) 日本鉄鋼連盟 技術・環境本部長
古川 憲行	全国内航タンカー海運組合 常務理事
齋藤 顕彦	(一社) 日本船主協会 総務部課長
中森 光征	(一社) 全国まき網漁業協会 専務理事
高浜 彰	全国漁業協同組合連合会 漁政部長
清水 聡	全国海苔貝類漁業協同組合連合会 漁政総務部長
濱田 研一	全国漁業共済組合連合会 常務理事
成田 健治	弁護士
中村 哲朗	弁護士
笠 浩久	弁護士
福嶋 正俊	日本船主責任相互保険組合 損害調査部第1グループマネージャー

(任期は平成25年7月1日から平成27年6月30日まで)

労務費及び漁船用船費について

防除・清掃作業に従事した場合の費用の支弁額について、労務費及び漁船用船費支弁額の上限を次の通りとします。

1. 労務費（1時間あたり）

	平成 24 年度	平成 25 年度
労 務 費	1,100 円	1,200 円

なお、著しい危険もしくは汚染を伴う作業、または高度の技能もしくは肉体的労働を要すると認められる作業に係る労務費については、最高1時間あたり110円までの金額をこれに付加し得るものとします。

2. 漁船用船費（1日あたり）

	平成 24 年度	平成 25 年度	増 減
1t未満船	23,200 円	同 左	
1t～3t未満船	29,000 円	同 左	
3t～5t未満船	46,800 円	同 左	
5t以上船	78,100 円	82,300 円	+4,200 円

(4時間以下は半額)

役員・評議員の交代

(評議員)

■ 就任年月日	■ 新任者	■ 前任者
H 25. 6. 13	田中 初穂	井上 晃
H 25. 7. 17	森崎 隆善	釜谷 広志
〃	森 武美	岡本セリ子

(理事長)

■ 就任年月日	■ 新任者	■ 前任者
H 25. 7. 17	岸 宏	服部 郁弘

(理事)

■ 就任年月日	■ 新任者	■ 前任者
H 25. 6. 13	佐久間國治	柴田三喜男
〃	中屋 新二	原田 厚



平成 25 年 6 月 24 日（月）長崎県長崎市にある長崎港湾合同庁舎 2 階大会議室で長崎県南部排出油等防除協議会主催、当機構共催の排出油等防除協議会講習会を行いました。県市町村職員、漁連関係者等、受講者数は 31 名でした。

編集後記

- ◎ 今回は、大規模石油流出事故に備えた国際会議の開催について、石油連盟基盤整備・油濁対策部長 加藤昌美様にご執筆いただきました。石油連盟様が主催されている国際会議において、油濁に関する世界的に著名な専門家 6 人の講演がまとめられています。どの講演も非常に内容が濃くなっており、興味ある内容となっています。
- ◎ タンカーの機関故障海難（油が沿岸に漂着しなかった事例）について、O.S.C 油濁コンサルタント 佐々木邦昭様にご執筆いただきました。佐々木様からは大規模な油濁災害になる恐れがあった事故事例を、紹介していただいております。油の流出の無かった事故は早期に忘れられ、活動内容も分からなくなってしまうことがありますので、本記事における事例は、記録として後世に残すべき資料であり大変参考なるものと思います。
- ◎ また、海上保安庁からは海洋汚染の現状とその防止対策を、水産庁からは予算概要を掲載していただきました。
- ◎ 今年も厳しい猛暑日が続いております。室内の空調管理に気をつけながら乗り切れればと思っております。皆様方のご健康をお祈りし、また、ご執筆いただいた皆様に重ねてお礼申し上げ、編集後記といたします。ありがとうございました。