

年頭のご挨拶



公益財団法人 海と渚環境美化・油濁対策機構
理事長 岸 宏

新年明けましておめでとうございます。2017年の年頭にあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

当機構の運営にあたりましては、会員の皆様の格別のご支援と拠出団体をはじめ、国、関係都道府県及び関係機関のご理解とご協力を賜り、深く感謝申し上げます次第です。

昨年は、4月に熊本地震があり、また、夏には台風の上陸による被害も相次ぎました。こうしたことが漁業へも影響し、出漁日数の減少、水揚げ不振が続き、環境としては厳しい状況が続きました。JFグループでも水産物輸出に力を入れるべく、尽力していますが、水揚げ不振からくる取扱に苦慮しております。

一方、政治の方に目を転じますと、国内では東京都知事選挙が行われましたが、その後、築地市場の移転の問題が起き、混迷を続けております。また、アメリカ大統領選挙が行われ、トランプ次期大統領が就任することとなりました。12月には日口首脳会談も行われるなど、国内外でもさまざまな動きがあった年でした。今後とも状況を注視してまいりたいと思っております。

このように、国内外の大きな流れの中、JFグループとして、強い水産業づくりに向け、「浜の活力再生プラン」に基づく自らの改革の推進、安定経営の維持、国民への水産物の安定供給に努力してまいり所存です。幸い、昨年末に来年度水産予算が了承され、浜の担い手・地域活性化対策事業が増額拡充されることとなり、私たちのほぼ要望した予算内容となったこと

は喜ばしいことであります。意欲ある漁業者が頑張っていける予算措置となりました。漁業の構造改革につなげていきたいと思う所存です。

さて、昨年は防除・清掃事業の対象となる原因者不明の油濁事故は1件でした。しかしながら、油濁事故にはならなかったものの、大型船の座礁事故は各地で発生しております。近年は、関係者の皆様方のご努力により油濁事故は減少傾向にあります。海上保安庁による平成27年の国内における海洋汚染確認件数は392件（昨年比12件増）、そのうち油による汚染は247件（昨年比12件増）で、約6割を占めています。地域別では瀬戸内海沿岸が75件、日本海沿岸が61件、北海道沿岸が46件となっており、油流出事故により漁業被害が発生する可能性は常に存在しています。

当機構としましてはこうした状況を踏まえ、原因不明の油濁事故にかかわる唯一のセーフティネットとして、今後とも被害漁業者の救済並びに海の環境と漁場の保全に全力を傾注して取り組んで参りますので、引き続き関係各位のご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、海洋・海岸環境保全整備活動促進のための事業に充てる「海の羽根募金」及び「なぎさの環境基金募金」への呼びかけに応じて頂きありがとうございました。心よりお礼申し上げますとともに、全国各地の漁業者をはじめ関係機関の皆様方の一層のご繁栄・ご健勝と本年も良い年となりますよう祈念して、新年のご挨拶といたします。

カンボジア船籍貨物船「AN FENG8号」 座礁事故について

青森県県土整備部河川砂防課



座礁したアンファン号（破断直前）

H25.11.10

1 はじめに

平成25年3月、青森県西津軽郡深浦町の森山海岸で座礁したカンボジア船籍貨物船「アンファン号」（1996トン）に対する町や県の取り組み等について概要を紹介します。

2 経緯

平成25年3月1日、日本海では低気圧が急速に発達しながら通過したため北日本は広範囲で暴風雪、海は大しけとなった。

そのような中、アンファン号は、秋田県船川港で積み荷を降ろし、北海道の室蘭港へ向かう途中の午後11時頃、深浦町にある森山海岸で座礁事故を起こした。

森山海岸は定置網等が多数設置される場所で、冬から春のヤリイカ漁も盛んな場所となっている。



深浦町森山海岸

座礁位置

3 深浦町の対応

風速約20m、波の高さ約10mと大しけの中、3月2日午前6時、青森海上保安部と深浦町消防署等の連携で、乗組員12名全員を無事救助。深浦町では、近くのスポーツセンターに乗組員を避難させ衣類や食事を用意した。食事後、乗組員は疲労のためソファでぐったりとした様子だった。

町では3月2日アンファン号座礁対策本部を設置、3日午後には対策会議を開き被害状況把握及びその対策にあたった。

当初は、現場海域に流出した重油は荒波で攪拌され、被害は見あたらないとしたが、船の左舷側より油漏れが確認された。



深浦町による重油の回収作業



H25.3.5

3月3日、海上保安庁機動防除隊による船内調査により残油量の確認を実施。船体には大量の油が残っていることが確認された。同日、P&I保険会社のサーベイヤーが現地入りし、サーベイヤーの確認をとった上で、地元業者に油防除作業の手配を進めた。P&I保険会社の手配した業者が現地入りするまでの間は、町が防除作業にあたり、その費用はP&I保険で担保されることとなった。海上保安部の調査により船主側関係者も明らかになりつつあり、船体保険会社のサーベイヤーも4日に現地入りするとのが判明した。町で保管している油吸着マット1,100枚、オイルフェンス200mを準備し翌日の作業に備えた。



3月5日、荒波のため、オイルフェンスの展張は断念。恐らく一晩持たないと思われる（深浦町の気象庁のデータ：平均風速3.7m、最大風速8m、瞬間最大風速14.3m）。地元業者2社の総勢12名により油防除作業が実施された。油種がC重油であることから、吸着マットによる回収ではなく、スコップや柄杓を使用した。この日の回収量はドラム缶で10本分となった。

3月6日、P&I保険会社から派遣された専門業者が現地入りし、油防除作業にあたった。この日はドラム缶で12本分、トンバックに8袋分を回収した。回収油等については外国船籍であったことから、税関の手続を要するため、燃油の抜き取りをする前に税関に申告をすることとなった。その後、P&I、船体、両保険会社のサーベイヤーが現地入りし、対策会議を開いたものの、サーベイヤーは船主に状況報告する権限しか与えられていなかった。P&I保険側は燃料の抜き取りに応じる回答が一応された。

3月15日、船主等に対し最初となる撤去要求書を送付した。

3月16日、船内には約60キロリットルの燃料油が残っており、強風と高波により船体が座礁地点から移動し不安定な状態が続いたため、P&I保険会社が委託した専門業者による船内の重油抜き取りが行われた。抜き取り方法は、本船側に吸引ポンプ、陸側は圧送ポンプを介してドラム缶2箇所を中継してタンクローリーへ投入という方法をとった。船体の状態が悪く作業は途中で引き上げとなった。油の抜き取りは2日間で7.4キロリットルであった（抜き取った油はC重油）。



一方、乗組員は、3月15日に8名が出国。その後、24日に残り4名全員が帰国。船体に乗り込んで行う油の抜き取り作業は乗組員の了解のもとに実施してきたが、その後は連絡が取れない船主が連絡先という事態となり、対応が一層困難なものとなった。

3月31日、座礁から1ヶ月が経ち、船体は船底をこすりながら200mほど南に移動しているため、いつ残油が流出するか不安な状態が続いた。

4月10日、油の抜き取りを再開。24日までに84.6キロリットルを抜き取った。このころ、船体の破断の可能性が指摘されはじめ、対策本部からP&I保険会社あて、流出油対策をとるよう要望書の提出をしている。

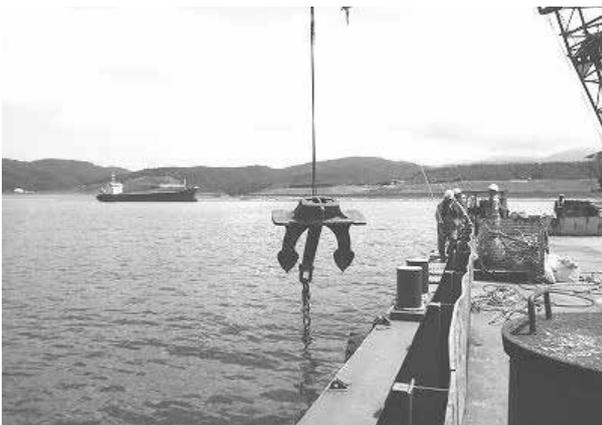
4月25日、船体を移動できるか、又は、解体すべきか現状を把握するため、町独自でサルベージ会社と契約し測深調査・船体調査の手続を進めたところ、引き出すことが可能であることが分かった。ここで、P&I保険会社は、責任を果たしたとして関係者は引き揚げられることとなった。残った船体については、船体保険会社の対応次第となり、このまま船が取り残されると聞いた時は愕然とした。その後も、船主との連絡がとれなかったため、海事弁護士と契約をした。また、サルベージ会社の調査結果を基に県の担当者へ報告し、5月から本事案は県が対応することとなった。

5月末にはこれまでにかかった費用をP&I及び船体保険会社に請求したところ、P&I保険会社は全額支払いに応じた。一方船体保険会社に関しては、保険会社から船主に保険金を支払ったので船主に請求するよう言われた。連絡不能の船主に請求するよう言われ、啞然とした。船主は船の権利を放棄する訳でもなく、船は日本に捨てられたようなものであった。

ここまででの町の費用負担は総額約1,500万円となった（その内、155万円はP&I保険会社から支払われている）。

4 県の対応

平成25年5月、海岸管理者である県は、波の揺れにより船体損傷が拡大して油の流出や海岸保全施設への影響などの二次被害が懸念されたことから、船体安定のためアンカーやワイヤーを追加する船固め工事が必要であると判断し、船主、裸備船者等に対して船固め及び船体撤去に関する要請書を電子メール及び国際郵便で送付した。し



船固め工事



H25.6.30

かし、期限までに回答が無いため、県が船固めを実施し、6月30日に完了した。その後も船主等へ撤去要請文書の送付を続けたが、全く返事が得られなかった。

平成25年10月29日、船体から再度の油の流出を確認したため、船主等に流出油防止対策要請書を送付した。漁業被害や海岸環境被害が懸念され、船主やP&I保険からの連絡も無いため、県では油漏れ箇所の防水対策や船体に残っている油の抜き取り作業等を11月13日から実施した。油の抜き取りが終了したのが11月25日で、回収量は6.1キロリットルで4月に抜取ってから内部にはまだ大量の油が残っていたことになる。

11月26日午前7時30分頃、作業員が船橋付近に船体亀裂を確認。その後、波浪等により亀裂が徐々に広がり午後1時35分、船体は二つに破断した。

当初より船が割れる可能性は考えられていたが、瞬く間の破断で対策本部に衝撃を与えた。幸い13日から行っていた油の抜き取り作業により目立った被害は確認されなかったが、船体破断により不安定に動く船首側は、定置網等の漁業設備を損傷する恐れがあるため、船主等に船体固定作業の実施通告を送付し、11月29日、海水注入による船固めを実施した。

座礁当初に深浦町が乗組員にとつた迅速な対応とは対照的に、平成25年3月の撤去要請から平成26年6月まで、船主に要請書等を送ること12回、いまだに船主からの返事は一切無い。

なお、県では船主に対する文書の送付と並行し、弁護士を通じて船主の所在確認を行っていたが、現在においても所在を確認できていない。

そのような中、県はこれまで海岸保全区域で座礁した本船の撤去命令を出すことができなかったが、平成26年8月10日、本県などの要望を踏まえ、改正海岸法が施行され、船主らに撤去命令を出すことができるようになった。

このため、平成26年12月22日、平成27年3月23日を期限として海岸法第12条第3項に規定する撤去命令の公告をおこなったが、船主の所在確認ができなくなれば、同法第12条第4項により、「措置を命ずべき者を確知できない場合」に該当するため、海岸管理者として簡易代執行により撤去することができることになった。

ただし、この撤去に関しては、数億円という莫大な費用が掛かることとなった。

期限の平成27年3月23日までに撤去の申し出がなかったため、簡易代執行を進めることとし、5月に撤去工事の請負契約を締結し、翌6月に撤去作業に着手した。

主な作業は、海上の台船ではさみ切断機により切断し積込む作業を船首側船尾側の2組で実施するとともに、油圧牽引機による引き揚げを実施しており、同年9月には撤去作業を完了した。

撤去した船骸の重量は約770トンで、座礁した海岸から600m離れた場所に保管し撤去工事を完了した。

このように、簡易代執行として海岸から撤去した船骸であるが、海岸法第12条第5項及び第6項により、保管し、返還のための手続をとらなければならない。

このため、県では撤去に際して陸側に保管場所を設け、一時保管し、平成27年9月27日に返還のための公示を行ったものの、持ち主である船主は現れず、同法第7条により有価物（金属スクラップ）として売却をすること



船体破断直後

H25.11.26

になった。

この売却額は、撤去に要した費用に対してわずかなものであったが、売却に要した費用の一部として充当することとなった。



海上撤去作業完了



H27.9.23 海上撤去作業状況

H27.6.26

5 座礁船撤去が困難を極めている理由

平成17年3月以降、我が国に入出港する外航船には、放置される座礁船の問題等に対処するためにP&I保険の加入が義務付けられている。P&I保険で対象となる損害は、燃料油による油濁損害や船体の撤去に係る費用となっており、アンファン号もP&I保険に加入していたことから、県としては長期化することなく撤去されるものと考えていた。

しかし、P&I保険会社の説明では、共有する3名の船主が、廃船としての撤去か、船として存続させた上での撤去かで意思決定がなされず、P&I保険会社としては、撤去作業に入れないという状態が続いた。

船体破断後も船主と連絡が取れず、事態が長期化したことから、P&I保険会社では、船主の義務違反を主張して、船体撤去に至らなかった。

県では、座礁事故当初より、今後の交渉や要請に備えるため、海事専門の弁護士と契約し、対応にあたってきたが、相手方が外国であり、経験、知識、言語等の問題で困難を極めている。船主3人の所在についても、確認できず、直接、船主と交渉できない状況となっている。

四方を海に囲まれる日本においては、このような問題は、多くの自治体が直面する可能性がある。しかしながら、今回のような外国船主、外国の保険会社等に対しての交渉については、自治体としては相当ハードルが高く感じられたものである。

6 海岸法改正

改正前の海岸法では、陸域に放置された船舶に対しては、監督処分ができるものの、水域については、除外されており、海岸管理者である県は、撤去命令を出すことができなかったことも問題であった。

そこで青森県は、平成25年9月20日、国土交通省に対して、座礁船撤去の支援を要請する要望書を提出。

同年12月17日には、座礁船処理対応を的確に実施できるよう海岸法において海岸管理者が撤去命令、代執行を行えるよう国土交通省に要望した。

また、12月には、国土交通省と農林水産省が設置した「海岸管理のあり方検討委員会」が国に対し、海岸保全施設を守る観点から、海岸管理者が、座礁船の撤去等の措置を講ずることができるような仕組みを検討する必要があるとの提言をしており、これに対応した国の動向を注視してきたところである。

そして、平成26年6月4日、改正海岸法が成立し、8月10日に施行されることとなった。

7 おわりに

今回の海岸法改正によって海岸管理者による監督処分が可能となり、座礁船撤去に向け、大きな前進となりました。国土交通省をはじめ、関係機関におかれましては、迅速でひとかたならぬお力添えを賜り厚くお礼申し上げます。深浦町は、平成25年に世界自然遺産登録20周年を迎えた「世界自然遺産白神山地」を抱え、海岸沿いに走るJR五能線は、日本海の絶景が車窓に広がり、どこよりも大きな夕陽が見える町としても知られ人気エリアとなっています。

また、新鮮な魚介類が豊富で、マグロの水揚げでは、有名な大間町を抜いて青森県ナンバーワンであり、ご当地グルメ「深浦マグロステーキ丼」が大人気となっています。

今後も青森県では、美しい森山海岸が維持できるよう努力して参ります。

油吸着資機材について

日本ソリッド株式会社 代表取締役 波多野倫
技術部次長 飛田義人

1 はじめに

油は、石油・石炭・植物（野菜・果実・樹木等）・動物・鉱物など自然界のあらゆるものから採油されており、日常生活の身近に存在している。一方、工場等からの油流出事故や恒常的に発生するタンカーのバラスト水の排出、船舶事故による大量の原油流出、河川・ダム・湖沼等の陸域など、大規模な油流出から比較的小規模な拡散まで、環境汚染対策は必至となる。この流出油を回収する際に広く用いられているのが油吸着材で、マット状、ロール状、チューブ状、リボン状、あるいはそれらを加工したフェンス状等多種に亘るが、回収する際の油漏出は避けられない。そこで漏出量を少なくし、油吸着率を高めた油吸着材を開発した。共通原理を基に油濁対策の実験を試み、幾多の現象が明確化されたことから、現場優先に導かれた製品条件などを参考に供したく、本稿では実験結果及びその開発製品をご紹介します。

2 油濁対策の効果条件

油回収において最も効果的な処理条件として、水面上の油層が厚い方が油水分離も油分吸着速度も早く有効である事が知られているが、一旦拡散すると処理に要する作業エネルギーが増大し、処理効率が低下することから、如何に短時間で大量処理できるか、その必須要件下にあるのが高濃度の油濁発生源対策である。そこで高濃度油を短時間に大量に吸着するために、多重に展張したオイルフェンスで囲って集油し、積層したマット状不織布製油吸着材の四方のカット面から油分を吸着させる。本実験結果から、マット平面より四方のカット面からの油吸着時間が速く、しかも回収時の漏油量は少なく吸着量が高まることから、立体形状は油回収の高効率化で二次汚染など多くの諸問題の解決に繋がる。

3 油吸着実験 その1

1) 目的

油吸着材の試験片3種類（下記①～③）を油水中に投入し、油を飽和状態になるまで吸着させ、その吸着量と吊下げた後の吸着量を測定し、漏油量が最も少なく吸着量の多い油吸着材を確認した。

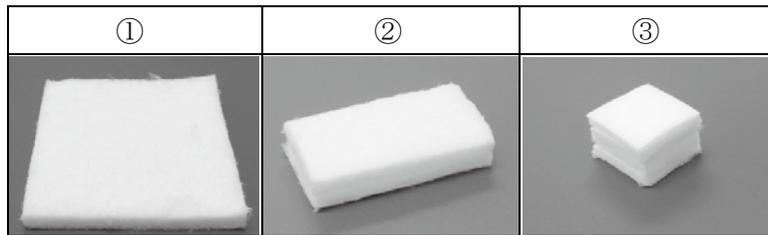
①10cm×10cm×厚さ1cm ②10cm×5cm×厚さ2cm ③5cm×5cm×厚さ4cm。

2) 方法

A重油で油層厚5mmの油水に3形態の油吸着材を浮かべ、吸着後金網に5分間放置した後の吸着量（g/g）と、更に1分間吊下げた後の吸着量（g/g）を求め、漏油量および保持油率を測定する。油吸着材②は油吸着材①を2等分し、③は①を4等分した。

3) 結果

油吸着材寸法	厚さ	重量	吸着量		漏油量 a-b	保持油率 $b \div a \times 100$
			静置 5分後 a	吊下げ 1分後 b		
cm	cm	g	g/g	g/g	g/g	%
① 10×10	1	6.92	10.91	7.67	3.24	70
② 10×5	2	6.80	11.15	8.26	2.89	74
③ 5×5	4	6.95	9.59	9.35	0.24	97



4) 結論

油吸着材の厚さを1枚より2枚、更に4枚と重ねる程、漏油量が少なく保持油率が高くなる事が分かる。

- ・吸着材の効果：高濃度（油層が厚い）であれば各種共に吸着材の吸着性は良い。
- ・吸着材の形状：立体形状ほど吸着後の漏洩が少なく吸着量が平面形状より多い。

従来油吸着マットの倍率 $A \cdot B \cdot C$ 重油 $\div 6$ 倍以上 漏洩量 $\div 50\%$ 前後 漏油量が大きいと二次災害となり、この両方を和した数値が実際の回収効率となる。平面形状の長さが長い程、重力によって漏油が多くなることから、立体形状にする事で油回収時の漏出抑制を可能とする。

4 油吸着実験 その2

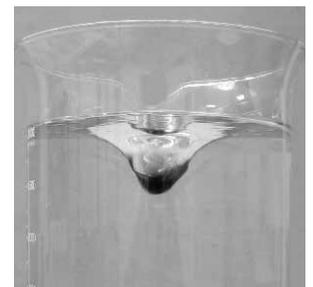
1) 目的

既に公表されている研究結果に、「油層厚が0.25mm程度になると油吸着材の周辺に油膜切れ現象が生じ吸油速度も極端に低下し、吸油可能な最少油層厚0.17mmである」（海上防災19号/1982年7月号）と明記されているが、薄膜状の油層の場合、水と接触すると表面張力の働きで油吸着材の下面に水膜が形成されて油の吸着が出来なくなると思われる。

本実験その1の結果から、高濃度油は油吸着材を積層し厚みを持たせることで保持油率を高められる事から、実験2では、油層厚0.25mm程度の薄膜油水に立方体形状の油吸着材を投入し、生起させた渦巻流を中心部に集め、渦流中で油と油吸着材を外圧をかけて接触させ、吸着量と漏出量を測定する。合わせて静置状態で同様の測定を行う。

2) 方法

A重油で油層厚約0.25mmの油水（水2.5L）を、静止状態と渦巻流を生起させた状態の2種類において、1cm×1cm×1cmの油吸着材4個（油重量の1/10）を其々投入し5分後の吸着量と油層厚を求め、残った油水に再度吸着材を投入して吸着量と油層厚を求めた。



3) 結果

油水状態	立方体形状の油吸着材			油層	投入後		再投入後	
	寸法	数量	重量	厚	吸着量	油層厚	吸着量	油層厚
	cm	個	g	mm	g/g	mm	g/g	mm
静止	1×1×1	4	0.46	0.259	5.85	0.083	1.22	0.046
渦巻流生起		4	0.48	0.257	5.60	0.08	2.53	0.002

4) 結論

前述の通り、薄膜油面（0.25mm以下）の場合におこる吸油速度低下や吸油可能な最少油層厚0.17mmであっても、油吸着材を立方体形状（1cm×1cm×1cm）にすることで、静止状態で油層厚0.046mm、渦巻流を生起させると更に油層厚0.002mmまで吸油することができた。

小範囲の集油水域部に集積し、渦巻流で稀薄油濁を濃縮集油し、サイコロ状等の油吸着材で回転吸着させることで効率の良い回収を可能とする。

5 製品紹介

5-1. 積層型の油吸着材について

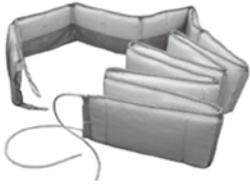
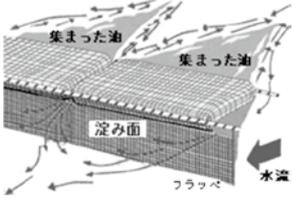
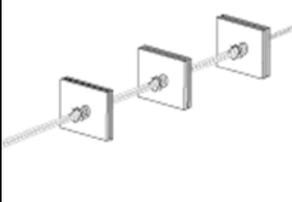
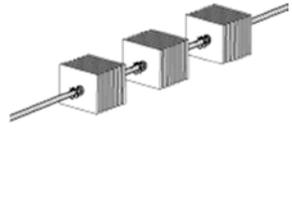
回収時の漏油による二次災害を極力軽微にする事が出来るのは、平面体より積層した立体構造による吸着材で、保油性が優れ、重力による影響を受け難く、漏油面が少ない等、物理的効果が得られる。厳密には吸着マットは製造時の繊維の流れ方向が在り、回収時に重力の影響を受けて漏油し易い事が知られている。即ち、マット状の平面積と切断部の面積の比に対して、積層立体構造は切断面の比が極めて大きいことにより、吸着時間は速く、吸着油粒子が相互干渉して漏油を少なくすることは物理的原理によるものである。マット状シートを積層した枕状やブロック状を接続して大量油濁を回収する吸着型フェンスを提案する。

5-2. 製品仕様及び特長

河川や海上または水路などに流出した際の油層の厚い油を、オイルフェンス内に小範囲に留め、立体状の油吸着材を接続した油吸着型オイルフェンスで大量の油を短時間に大量吸着させる。流出油の初期大量回収は、時間経過とともに拡散する油濁を少なくして災害の軽減化を可能とする。

特長

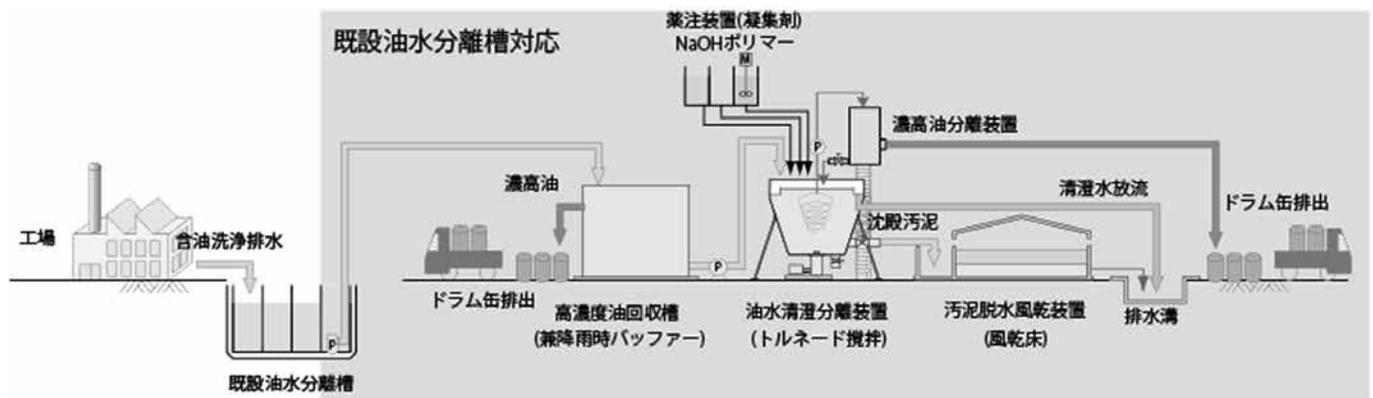
- フェンス機能を合わせ持つ立体状の吸着材構造
- 単位面積当りの吸着量が多い。
- 漏洩量が少ないので回収率が高く二次汚染が少ない。
- 初期の流出油の大量回収を可能とする。
- 下部のネットで逸油を防止（オイルスーパ－B型）。
- 任意の長さに調節し、拡散範囲に応じた対応が可能。
- 小型形状で大量吸着により回収が容易。
- コンパクトに収納できるので保管が容易。
- 夜間作業可能な夜光ロープ付（オイルスーパ－I及びII型）。

型式	オイルシーパーB型	オイルシーパーII型	オイルシーパーIII型
荷姿 写真	 	 	 
寸法	7m/本	8m/本	10m/本
構造	50cm×25cm×5cm の吸着材 13 個連続。	25cm×25cm×4cm の吸着材を 27 個連続。	12.5cm×12.5cm×14cm の吸着材を 37 個連続。
吸着材重量	6.4kg/本	5.3kg/本	6.4kg/本
A 重油吸着量	57kg/本 (67L/本)	47kg/本 (55L/本)	57kg/本 (67L/本)
特長	<ul style="list-style-type: none"> ・フラップで逸油防止。 ・ゲル化した油をネット付着。 	<ul style="list-style-type: none"> ・二つ折りで二重展張も可能。 ・小型で大量吸着。 	

5-3. 薄膜油層の油回収システム

油水を強制攪拌した渦巻流で油分を高濃度に集めて吸着材で接触させることで、短時間に大量の油水分離を可能とする技術。

油回収船の船上処理や工場排水等、陸上の油水分離に適している。



6 あとがき

A. 海上・港湾・河川・湖沼及び海浜・海岸・消波ブロック前面等

オイルフェンスで集油し油層を厚くした中で、ブロック状に積層したフェンス型吸着材を多段に設置し、狭い水面積範囲で高濃度の油を吸着させて漏出油を抑えた、短時間で大量回収する方法で油水分離の効率化を図る。

B. 陸上放流水路・回収油濁水の処理・バラスト排水処理・油濁排水処理

多重オイルフェンスで小範囲水域に停滞・集油させ、稀薄油濁を渦巻流で高濃度化してサイコロ状等の油吸着材で回転吸着させる方法。

平面形状は回収時の引き上げ角度により重力で漏洩量が増すが、立体構造では油滴の相互干渉が働くことから、保油性が良く、重力による漏油も少なくなる。この構造・形状の物理的性状から効率的な差異が生じるが、この性状を知ることによって構造や形状の最適解が求められる。自然界に目を向ければ、植物の油を含む種や実が立体構造に近い形状も示唆している。

油流出事故の防災機材は、初期エネルギーの大きさに対応する要素である吸着容量と処理時間（投入・回収・作業性など）が最優先となる。そのためにも大量油濁を回収できるシンプルで使い勝手の良い、しかも常備品として保管し易いコンパクトな機材が求められる。小型船舶で防災作業が迅速に出来るシステムは、現場に定着した条件が必至であろう。

初期対策の重要性は何事にも言える。「初期の小事が大事になる必然性」は物事の全ての物理作用が働く基となる。

平成27年度 油汚染防除指導者養成講習会について

(公財)海と渚環境美化・油濁対策機構(以下「油濁機構」という。)では油防除に関する講習会を実施しています。平成27年度は26ヶ所で講習を行い、総勢1,701名の方に受講して頂きました。水産関係団体や排出油防除協議会等と共に講習会を開催することで、受講者も漁協職員や漁業者、市町村の水産・防災担当者、油を扱う業者の方や消防士等、多岐にわたりました。

受講者から頂く感想に「流出した油の種類・状態によって油防除資機材を使い分ける必要があることを初めて知りました」という声を多く聞きます。正しい知識を普及させるため、当機構では今後も日本各地で講習会を実施していきます。講習会へのご参加、共催のお申し出等、当機構一同、心よりお待ちしております。

平成27年度 油汚染防除指導者育成講習会 開催概要

年月日	受講者数	講習内容
①平成27年5月13日 大阪府岸和田市 *大阪府漁業協同組合連合会から講演依頼	20名	油濁対応の基礎知識の講演
②平成27年5月21日 愛知県豊橋市 *三河港排出油等防除協議会と共催	27名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
③平成27年6月9日 山形県酒田市 *山形県排出油等防除協議会と共催	23名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験(DVD)
④平成27年6月11日 秋田県秋田市 *秋田県沿岸排出油等防除協議会と共催	53名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験(DVD)
⑤平成27年6月17日 広島県尾道市 *備後地区大量排出油等防除協議会と共催	53名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験(DVD)
⑥平成27年7月10日 愛知県名古屋市 *伊勢湾排出油等防除協議会と共催	70名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑦平成27年7月11日 大分県大分市 *大分県漁業協同組合と共催	45名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑧平成27年7月24日 熊本県阿蘇市 *熊本県海苔養殖連絡協議会と共催	122名	油濁対応の基礎知識の講演
⑨平成27年7月25日 千葉県木更津市 *千葉県漁業協同組合連合会から講演依頼	225名	油濁対応の基礎知識の講演
⑩平成27年7月27日 佐賀県雄武市 *佐賀県有明海漁業協同組合と共催	73名	油濁対応の基礎知識の講演
⑪平成27年8月20日 大分県大分市 *大分県漁業協同組合と共催	56名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑫平成27年8月28日 広島県呉市 *呉地区大量排出油等防除協議会と共催	45名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑬平成27年10月29日 鹿児島県瀬戸内町 *奄美大島南部排出油等防除協議会と共催	28名	油濁対応の基礎知識の講演

年月日	受講者数	講習内容
⑭平成 27 年 11 月 19 日 愛媛県松山市 *伊予灘漁業被害対策協議会と共催	21 名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑮平成 27 年 11 月 25 日 鹿児島県いちき串木野市 *鹿児島県西部排出油等防除協議会と共催	44 名	油濁対応の基礎知識の講演 実技訓練
⑯平成 27 年 11 月 28 日 愛媛県愛南町 *愛南地区沿岸海難（津波）救助協議会と共催	125 名	油濁対応の基礎知識の講演 実技訓練
⑰平成 28 年 1 月 20 日 沖縄県那覇市 *沖縄排出油等防除協議会連合会と共催	90 名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑱平成 28 年 1 月 27 日 鹿児島県鹿児島市 *鹿児島湾・志布志湾排出油等防除協議会と共催	45 名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験
⑲平成 28 年 2 月 4 日 沖縄県石垣市 *石垣港災害対策協議会と共催	29 名	油濁対応の基礎知識の講演 実技訓練
⑳平成 28 年 2 月 16 日 北海道札幌市 *北海道漁業環境保全対策本部から講演依頼	40 名	油濁対応の基礎知識の講演
㉑平成 28 年 2 月 16 日 新潟県上越市 *直江津港湾協会と共催	112 名	油濁対応の基礎知識の講演 ミニオイルフェンスの模擬展張訓練
㉒平成 28 年 2 月 24 日 東京都港区 *当機構主催	15 名	油濁対策事業について 千葉県における油等海上流出災害対策について ミニオイルフェンスの模擬展張訓練
㉓平成 28 年 3 月 2 日 高知県高知市 *高知県排出油等防除協議会と共催	55 名	油濁対応の基礎知識の講演 実技訓練
㉔平成 28 年 3 月 15 日 東京都千代田区 *全国漁業協同組合連合会から講演依頼	42 名	油濁対応の基礎知識の講演
㉕平成 28 年 3 月 18 日 千葉県千葉市 *千葉県と共催	70 名	油濁対応の基礎知識の講演 水槽実験 室内訓練
㉖平成 28 年 3 月 24 日 青森県青森市 *九州漁業調整事務所と共催	173 名	油濁対応の基礎知識の講演