

油濁対策のための情報機関誌

NO.29  
2026年1月号

# 油濁情報



油濁事故対応の第一人者、  
佐々木邦昭氏への追悼

北海道函館市恵山町沖、  
タンカー「さんわ丸」の油流出事故

最近の防除清掃事業費支弁実績



# 目次

3 頁

## 新年のご挨拶

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
理事長 坂本雅信

4～12 頁

## 佐々木氏との思いで

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家 上平明

13～20 頁

## タンカー「さんわ丸」 座礁・油流出事故

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家 島瀬勇二

21 頁

## 令和6年度に起こった原因者 不明の油濁事故に対する防除 清掃事業における支弁実績

編集委員会

22 頁

## 編集後記

編集委員会

# 2026年 新年のご挨拶



公益財団法人 海と渚環境美化・油濁対策機構  
理事長 坂本 雅信

謹んで新春のお慶びを申し上げます。皆様におかれましては、健やかに新春をお迎えのことと心よりお慶び申し上げます。また、平素より当機構の油濁対策事業に対し、多大なるご尽力を賜っておりますこと、厚く御礼申し上げます。

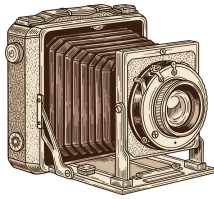
さて、2026年の幕開けを迎え、海運情勢は大きな変革期の中にあります。脱炭素化に向けた次世代燃料船の普及加速・自動運行船の実用化に向けた取り組みや、ロシアのウクライナへの軍事侵攻など国際的な情勢による海上物流の変化により、海上のリスクはますます多様化・複雑化しています。こうした時代において、万が一の油流出事故に際し、漁業被害等を最小限に食い止めるための「現場の即応力」の重要性は、高まっていると言えます。

当機構では本年も、事故発生時に漁業者等に対して適切な油防除・除去等を実施するための助言等を行う専門家の派遣、また、全国各地における油防除講習会へ講師として専門家を派遣することの必要性・重要性を一層感じているところです。

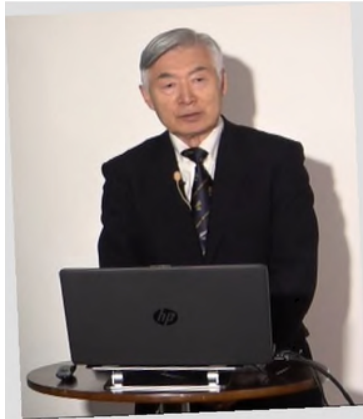
事故現場において、防除手法の選択や資機材の適切・効率的な運用には、高度な専門知識と豊富な経験が不可欠です。また、それら知見の礎となるのが、全国各地で開催される「油防除講習会」です。講習会での講演や実地指導は、単なる知識の伝達に留まらず、地域の防除ネットワークを確認し、次世代における防除等担い手を育成する極めて重要な機会です。

当機構といたしましても、より実践的な油防除等の講習内容となるよう不断の努力を重ねてまいります。当然のことながら、原因者不明の油濁事故に対する救済事業及び防除清掃事業、原因者判明の油濁事故に対する特定防除事業においても、迅速かつ適正な運営を継続していく所存です。

私どもも日本における漁場等を守る一端となれるよう、引き続き漁場油濁被害対策を実施してまいりますので、当機構における活動等につきましてご理解・ご協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。結びに、本年が皆様にとって災いのない、実り多き一年となりますことを心より祈念いたしまして、新年のご挨拶とさせていただきます。



# 佐々木氏との思いで



## 上平 明 (KAMIHIRA AKIRA)

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家

### 講師略歴

昭和43年海上保安庁入庁、平成21年退職。

海上災害防止センター訓練所教官、海上保安庁海上防災課  
防災対策官、第三管区海上保安本部横浜機動防除基地基地長等  
を歴任。

この間、1989年米国アラスカ州エクソンバルディーズ号流出油  
事故対応(現地調査)、1991年湾岸戦争ペルシャ湾原油流出事故  
対応(緊急援助隊として現地で活動)。

現在は、当機構専門として、全国各地で起きた油濁事故における  
現地調査や現場指導等を行うとともに、講習会における油防除の  
基礎知識の講演をはじめとして水槽実験を実施するなど油防除に  
ついての正しい知識等の普及に力を入れている。

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家 上平 明

当機構の元漁場油濁被害対策専門家の佐々木邦昭氏が本年9月5日にご逝去されました。氏は、海上保安庁（海保）勤務を経て、認可法人海上災害防止センター（センター）に入社し、流出油防除の第一線で活躍してこられ、センターを退職後2005年より当機構の専門家として、数々の油濁の現場へ出かけ、油濁被害軽減のための指導に当たるとともに、各地で開催される油防除講習会での講師を務められました。その生涯を、油防除の知識・技術の普及と啓蒙に捧げ、多大なご尽力とご貢献をいただきました。

ここに佐々木氏を偲んで私との交わりの中から忘れることのできないエピソードを紹介いたします。

## 1 ペルシャ湾での油防除・佐々木氏との出会い

1990年8月にイラク軍がクウェートに侵攻して始まった湾岸戦争は、戦争が終結する段階の1991年1月に入り、主にイラク軍により、クウェートの石油積出し施設及び沖合で錨泊中のタンカー等の破壊が進められ、ペルシャ湾に大量の原油が流出しました。

戦争は同年2月末に終わりましたが、流出した原油はクウェート沖から南下しサウジアラビア東海岸に押し寄せ、深刻な被害を発生させました。

日本政府はこの事態を受け、ペルシャ湾地域の環境破壊問題に対して、1991年3月上旬からの調査団派遣に続き、油回収のための「国際緊急援助隊」（JDR : Japan Disaster Relief Team）を3月下旬から5月中旬まで2次にわたり現地へ派遣しました。



1次隊のアドバイスで持ち込んだ  
ダイヤフラムポンプ3台  
(オレンジ色：陸上側に設置)



当時、佐々木氏はセンターの函館支所長を務めており、調査団とJDRの1次隊に参加されました。一方、私は海保からの出向でセンター防災訓練所の教官でしたが、2次隊に参加し、ペルシャ湾での油防除作業に従事いたしました。

私たち2次隊は、出発前に1次隊から、当初日本から持ち込んだ油回収装置は、高粘度化した原油の回収には役に立たないので、それに代わるものを持ち込むようアドバイスがあり、ダイヤフラムポンプ等必要な資機材を携えサウジに向かいました。

私たちがサウジに到着した時には1次隊のほとんどの方はすでに帰国の途についていましたが、佐々木氏をはじめ数名の方が、引き継ぎのために現地に残っておられ、流出油の現状や問題点と対策等について、詳しく説明を受けました。

2次隊の活動では前記のアドバイスや1次隊が現地で調達し制作した油回収装置が大いに役立ちましたが、これらのアドバイスや回収装置は佐々木氏が主体となって実行されたものでした。後年、佐々木氏は、サウジでの経験が、1997年に日本海で発生したナホトカ号（N号）流出油事故でのピットの建設等到大いに役立ったと度々話されておりました。



佐々木氏が中心となって制作した回収装置先端部

## 2 常識を打ち破り、2日間で事故を収束させた現場判断

1994年10月に和歌山県海南港沖合で、内航タンカーどうしの衝突によりラビ原油ブレンド570klが流出するという事故が発生し、センターへ2号業務（注1）の依頼があり、佐々木氏が現場へ派遣されました。

氏は入手した情報から流出した油の流動点は27.5度で当時の海水温度が22度であることから、流出した油は流動性を失い固まると判断しました。そして現場へ向かう新幹線の中からクレーン台船システムを手配したのです。

従来、570klもの大量の油が流出した場合の防除期間は、相当長期になるというのが業界の常識でした。それを覚悟で現場に駆け付けた事業者もいた中で、氏が早期に現場へ投入したこのシステムが大いに活躍し、事故発生から2日間でほぼ全量の油を回収し、漁業被害等を発生させることなく事故を収束させることに成功しました。

氏は過去の事例にとらわれず常に最適手法を考えそれ実行に移す人でした。

注1：2号業務とは、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（海防法）で規定されていたセンターの業務で、汚染原因者からの依頼で実施する排出油の防除措置を行う業務



左：クレーン台船システム（グラブ船、押船、ボックスバージ、曳船等）  
右：バケットグラブ（容量4m<sup>3</sup>）で高粘度化した油を回収

### 3 罵詈雑言に揺るがなかった信念と人間観察

佐々木氏のお人柄を偲ばせる忘れられないものがありますので紹介いたします。

センター防災部の主な業務は流出油事故発生時に原因者から委託を受けて、現場で防除作業をするという立場ですので、管轄の海上保安部等へ出向き、今後の対応方針等を説明するのですが、対応する海上保安官からは、官という立場を鼻に掛け、罵詈雑言に近い言葉を投げかけられたことがあったそうです。

しかし、氏は、「できることとできないことがあるとして、防除方針を説明し仕事を進めた。」と話されていました。私は仕事をスムーズに進めるために、海上保安大学校卒業の海保OBであることを最初に話した方が良かったのではと言ったところ、氏は、「何も言わないほうが相手の人柄がわかり、その方が面白い」と笑っておられました。この言葉には、肩書きや立場に左右されない「人」の真価を見極めようとする、氏ならではの深い洞察が込められていたように感じます。

この謙虚でありながら、状況を冷静に受け入れる姿勢は、その後、当機構の専門家として活動する中で県市町村の事務所や漁協などへ赴いた際も一貫しておられました。それこそが、立場の違いを超え、地域や関係者からの信頼を勝ち得る基盤となっていたのです。

### 4 海と渚にて

ペルシャ湾での出会いの後、私は海保に戻り、本庁海上防災課、横浜機動防除基地等、海上防災分野を中心に業務に従事しました。海保を退職した後は、小型船舶検査機構函館支所に勤務し第二の人生を歩み始めました。この期間中、佐々木氏からは度々お電話をいただき、当機構の業務として各地の油濁現場へ出かけていることなどについてお話しする中で、漁場油濁被害対策専門家へのお誘いを頂戴しておりました。

2017年4月に小型船舶検査機構を退職したのを機に、私は当機構漁場油濁被害対策専門家として佐々木氏とともに活動することとなりました。

以来、2018年東シナ海で発生したSANCH号（S号）流出油事故をはじめ、数々の現場と一緒に活動し、多くのことを学ばせていただきました。





2018年2月S号対応で  
写真左：徳之島にて。左：佐々木氏、右：上平  
写真右：奄美大島にて、漂着した油を指し示す佐々木氏

## 5 時を経て、再評価されたN号流出油事故対応

### その1 「ザ！昭和の99大ニュース」（フジテレビ）

2024年12月27日フジテレビの年末特集「ザ！昭和の99大ニュース」で昭和・平成・令和の歴史的瞬間を紹介する中でN号流出油事故が取り上げられました。



2024年11月福井県坂井市三国町安島に建立のナホトカ号重油流出事故記念碑の前でフジテレビの取材を受ける佐々木氏

偶然、N号に関する資料を目にした番組ディレクターは、佐々木氏の卓越した対応を知り、取材を申し込んできました。

当時、佐々木氏はすでに体調が思わしくない状態でしたが、「最後の仕事だと」感じ、事故現場の福井県三国町での取材を受けることを決断されました。

私は氏の体調が気がかりであったことと、氏が歩んだ軌跡を確認したいとの思いから、自費でこの取材に同行させていただきました。

取材はN号船首部が漂着した福井県坂井市三国町から石川県加賀市片野海岸までの現場で、丸一日かけて行われました。カメラが回っている間、佐々木氏は終始元気にそうに対応されていましたが、N号船首部が漂着した海

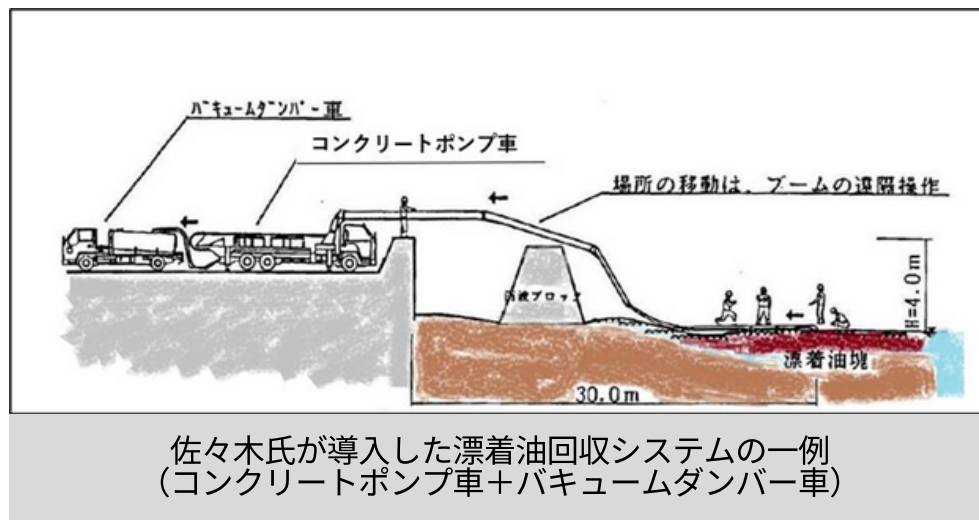
岸での40分間の立ちっぱなしの取材後、氏はその場に座り込んでしまうほど疲弊されました。私が支えて車まで戻るという状況からも、体力的に相当きつかったのではないかと考えられますが、氏は持ち前の精神力で最後まで取材対応をされました。

氏は、現場を歩くことで過去の記憶を呼び起こし、「この一帯の家々は、油が飛散してきて一面油まみれだった。当時の海女さんをはじめとする漁業者の皆さんには、本当に献身的に油回収に尽力していただいた。」といったように、当時の状況を克明に伝えてくれました。

### その2 アナザーストーリーズ運命の分岐点 「ナホトカ号重油流出 日本海を救った人々の力」（NHK BS 2025年5月28日放送）

フジテレビでの放送後、偶然にもNHKの「アナザーストーリーズ」担当者が当機構の「油濁情報No.27」に寄稿された佐々木氏の「ナホトカ号流出油事故」の記事を目にし、番組での取材を申し込んできました。当時、佐々木氏は入院中の身であり、福井県三国町の事故現場へは行くことは叶いませんでした。しかし「これが本当に最後の仕事だ」という思いから、一時的にご自宅に戻り、その取材を受けられました。

番組では、氏のペルシャ湾での油回収の経験と、長年温めたてきたコンクリートポンプ車と強力吸引車（バキュームダンパー車）のシステムを動員し、短期間で高粘度化した漂着油を回収した状況などが紹介されておりました。



このNHKでの放送後、氏は「いろんな方々から反響があった。」と話されました。中でも当時センターの理事を務めていた方からは「佐々木氏が現場へ到着後2、3日で漂着油が無くなった理由を初めて知った」などという言葉をもらったそうです。この反響により、氏は「実際、当時はセンター内部でも自分の対応が適正に評価されていなかったんだ。」と感慨深く語っておられました。

## 6 債務発生と免除の舞台裏

佐々木氏のN号事故対応が2度にわたりテレビ放送されたことにより、氏の対応が正しく再評価されたことは喜ばしいことです。しかしながら、テレビでは触れられていない、知られざる事実があります。

N号事故対応で、センターの傘下として業務に従事した事業者（船会社、建設土木会社、産廃処理会社等）からのセンターへの請求額は総額154億5,500万円となりました。これに対し、国際油濁補償基金からの補償額は124億5,000万円にとどまりました。そのため、国とセンターは東京地裁に訴訟を起こし、交渉を重ねた結果、債務を10億円にまで減額することに成功しました。

しかし、この10億円の債務がセンターの欠損金として残ることとなり、組織内部ではこの会計処理が長期間にわたる大きな課題として残ってしまいました。この欠損金については、当時の監督官庁からは「センターの対応のせいで欠損金が出たのだから、職員の給料を半分にしてもこれの埋め合わせをしろ」と強く指導されたと、氏は話されていました。

その後、1号業務（注2）で建設した仮設道路の基礎に使用した石を土木会社に売却することで4億円を調達し、残りの債務は6億円まで減額されましたが、これが長期間にわたり組織の重荷となっていました。この問題は、2002年にセンターを独立行政法人とする内容を含む「海防法の一部を改正する法律」が成立したことにより、解決に至りました。この法律に債権免除の規定が盛り込まれたことで、最終的にセンターは債務から免除されたのです。





仮設道路とN号船首部

この法改正を中心的に進めた人物は、N号事故当時海保の幹部でした。幹部は、国会対策などのため現地の正確な情報を必要としていましたが、当時の担当課からは必要な情報を得られずにいました。そこで深夜にもかかわらず現場の佐々木氏に度々電話をかけ、直接問い合わせることで、ようやく正確な情報を得ることができたという経緯があります。氏が現地でいかに苦労していたかをよく知っていたこの幹部が「この債務を免除する法改正に大変尽力してくれた」と氏は感慨深く話されていました。

注2：1号業務とは、海防法で規定されていたセンターの業務で、海上保安庁長官の指示に基づき排出油の防除措置を行う業務

## 7 佐々木氏の危機対応：同規模事故で被害総額に「10倍の差」

N号事故の被害総額（求償額）は約358億円でしたが、10年後の2007年12月に韓国で発生したHebei Spirit（H号）の事故では、流出量がN号とほぼ同規模であったにもかかわらず、被害総額（求償額）は10倍以上の4兆2,271億ウォン（約4,448億円：当時のレート）に上りました。

この巨大な格差に疑問を持った韓国海洋汚染防除組合（現：海洋環境公団）の職員が「N号はなぜ被害総額がH号の十分の一程度で済んだのか」という答えを求め、3年連続で霞が関やセンターを訪問しましたが答えが見つからず、最終的にセンターを退職されていた氏の自宅まで訪ねて来たのです。

この差を生んだ答えは、N号事故対応における氏の卓越した手腕にあります。氏が考え、構築したのは、高粘度化した流出油を大量にかつ早期に回収するためのシステム化でした。具体的には、ガット船や強力吸引車等の導入、回収油を一時的に保管する大型ピットの造設、そして最終処分（産廃処理）までの搬出経路の確保です。当時、これらの導入に反対する声もありましたが、氏は粘り強く関係者を説得し、この早期大量回収・一時保管・最終処分（産廃処理）という一連のシステムを構築したことによるものです。

N号とH号の事故対応を比較し検証してみると、当時、国家と公が被る被害規模を最小限にするために氏が採った手法こそが最善の防除手法であったと断言できます。

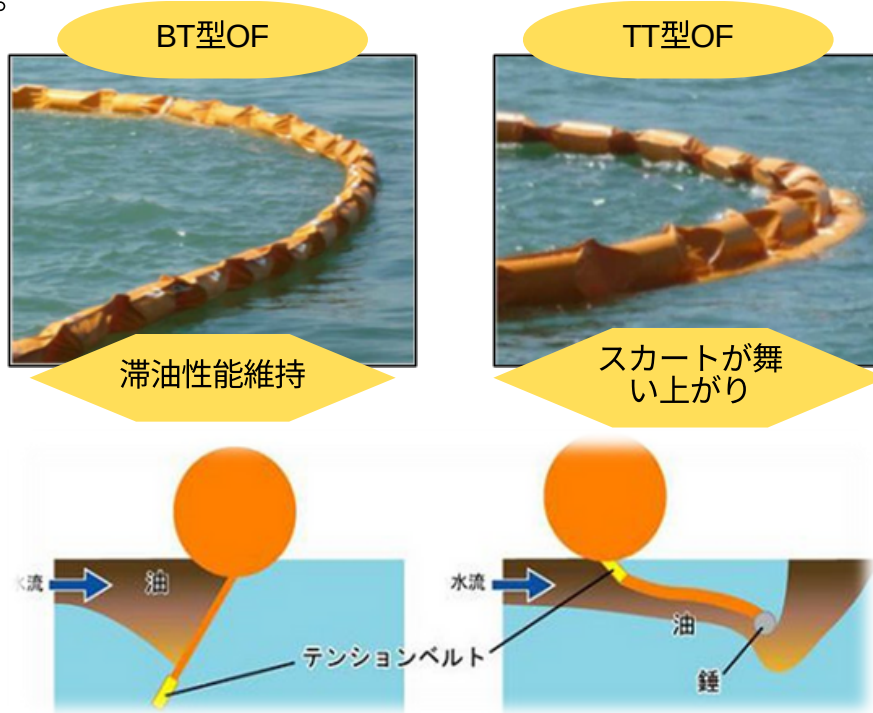


N号事故で回収した油を一時保管するために急造したピット（容量2,700m<sup>3</sup>）  
このようなピットを各地区に建設した。

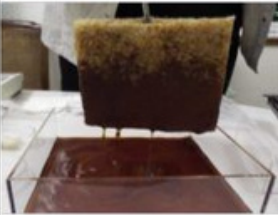


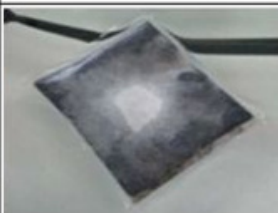
## 8 佐々木氏が提案・開発した防除資機材

氏は数々の事故対応をする中で、現場で使える資機材の開発にも大きく貢献しております。

まずオイルフェンス（OF）ですが、一般的に普及しているトップテンション型（TT）OFは、0.5ノット以上の流れがあるとスカートが舞い上がり、油が漏れ出すという課題がありました。氏は、せっかく包囲した油が漏れ出たり、沖合で集油が上手くいかなかったりという悔しい経験を繰り返す中で、OFのテンションベルトの位置を変えることで、流れがあっても油漏れをある程度防止できるボトムテンション型（BT）OFの開発を提案し、製品化することに貢献しています。



油吸着材についても、ポリプロピレン（PP）製のものは吸着は速いものの、回収時に油が滴り脱落することがあり、また、軽油など無色に近い油を吸着した際にどこまで吸着したか判別が困難であるという問題があります。

	縦に持ち上げると	軽油等の吸着状況
PP 繊維	 滴り大	 判別難
とど 松 間 伐 材	 滴りなし	 判別容易、黒色に変化

この問題を解決したのが、とど松の間伐材を活用した油吸着材です。

この吸着材の開発にも氏は大きく貢献しました。



## 9 「川に油が流れると」上梓

佐々木氏の活動は海だけにとどまりません。当機構専門家として活動する傍ら、内陸での流出油事故に注目し、NPO「川の油濁防止技術研究会」の要員としても要請のあったときに対応しておりました。その中でコンパネを使用した簡易堰の活用法を確立し、さらに簡単に持ち運べるV字型OFを開発し商品化するなど、川での流出油防除法を確立しました。

そしてこれらの河川での知見と技術をまとめ2019年に「川に油が流れると」を上梓しました。



## 10 「海に油が流れると」を執筆・出版

日本で発生する流出油事故の件数は、ここ10年平均で、海洋で約280件、一級河川で約700件（注3）であり、近年はN号のように世間を震撼させるような大規模な流出油事故は発生しておりませんが、毎年変わらずかなりの事故が発生しております。

それゆえ、流出油事故での経験が積まれ、人材も育成されているのではないかとと思われるところですが、数多くの現場を経験した佐々木氏が感じていたことは、「多くの場合、現場は混乱し、誰が指揮を執っているのか、どんな戦略・戦術で防除作業を進めているのか、わからない状態が多かった」ということでした。



この一因は、事故の記録書が少なく、専門家の育成が十分でないこと等であると感じていたことから、「現場を数多く経験した自分がその経験から得た教訓等を後世に残すことが責務である。」と常々話されておりました。

そして油防除に関わってきたこれまでの経験と問題点等をまとめ、2021年4月に「海に油が流れると」を上梓することとなり、2025年5月には増補改訂版を出版されました。同書は現状日本において、海洋で流出油事故が発生した時にどのように対応すれば被害を最小限にできるのか、ということを法的、技術的側面から包括的に解説した国内唯一の書籍であると断言できます。組織の防災担当者の方々にとっては、その内容を深く理解することはもちろん、座右の書として常に手元に置いておくべき必携の一冊であると思います。

注3：内陸での流出油事故件数は、一級河川でしか統計がとられておらず、二級河川・普通河川を含めると700件の数倍は発生していると推定されます。

## おわりに

私は、佐々木氏から長きにわたり様々な形で薫陶を受けてまいりました。その中でも氏が最後まで懸念されていたのが、「今後N号と同様の事故が発生した時に当時より被害を少なくできるのだろうか」ということでした。

氏が生涯をかけて築き上げた知識、技術、そして現場主義の精神は、その著書や開発された資機材の中に、確かな指針として今も生きています。私たちは、氏の功績を正しく後世に伝え、この懸念を払拭できるよう、その教えを胸に活動が続けてまいります。

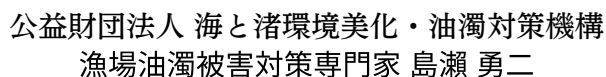
佐々木邦昭氏の安らかなご冥福を心よりお祈り申し上げます。

### 佐々木邦昭氏（ささき くにあき）

昭和56年に海上保安庁退職後、昭和59年から海上災害防止センターに勤務、平成17年に（独）海上災害防止センターを退職。その間、湾岸戦争のペルシャ湾原油流出事故、ナホトカ号重油流出事故等40件ほどの事故に携わる。（公財）海と渚環境美化・油濁対策機構では、令和4年度まで漁場油濁事故対策専門家・漁場油濁被害対策専門家・アドバイザーとして事故現場をはじめ講習会など全国で指導を行ってきた。また、著書に「海に油が流れたら・・・」「川に油が流れたら・・・」がある。







公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家

昭和52年海上保安庁入庁、平成29年退職。

また、退官後、株式会社JERA富津火力発電所パースマスターとしてLNGの受け入れに係る安全管理業務に従事。流出油対策社内研修講師経験も多数。

現在は、当機構専門家として、全国各地で起きた油濁事故における現地調査や現場指導等を行うとともに、講習会における油防除の基礎知識の講演をはじめとして、水槽実験や海上での実技演習を実施するなど油防除についての正しい知識等の普及に力を入れている。

現場は北海道南部、函館市恵山町の恵山岬南方に分布する七ツ岩付近の岩礁群を形成する海域であり、周辺は外洋に開いた波浪環境下にある。また、同岩礁群の北東には、えさん漁業協同組合山背泊支所が、北西には同組合本所が位置し、定置網漁や底引き網漁、釣り漁のほか、貝類・海藻の採取等、多様な沿岸漁業形態が展開されており、沿岸利用と地形的海域特性が複合的に関係する海域となっている。【図1、写真1、2参照】



## 1 事故概要

タンカー「さんわ丸」(以下「該船」という。)は令和7年1月6日午後1時過ぎ頃、苫小牧港を出港し秋田港に向けて航行中のところ、同日午後6時頃、津軽海峡東口付近で突然急角度の変針を行ったことにより、同日午後6時25分頃、北海道函館市恵山町地先海上で座礁し、その後、燃料油のA重油が流出、付近海域一帯に拡散したものである(乗組員に死傷者なし)。【写真1、図2参照】

## 2 該船の要目等

船名 さんわ丸

総トン数 3,919 t

船種 油タンカー

乗組員 11名

船舶所有者 愛媛県今治市所在 和光汽船(有)

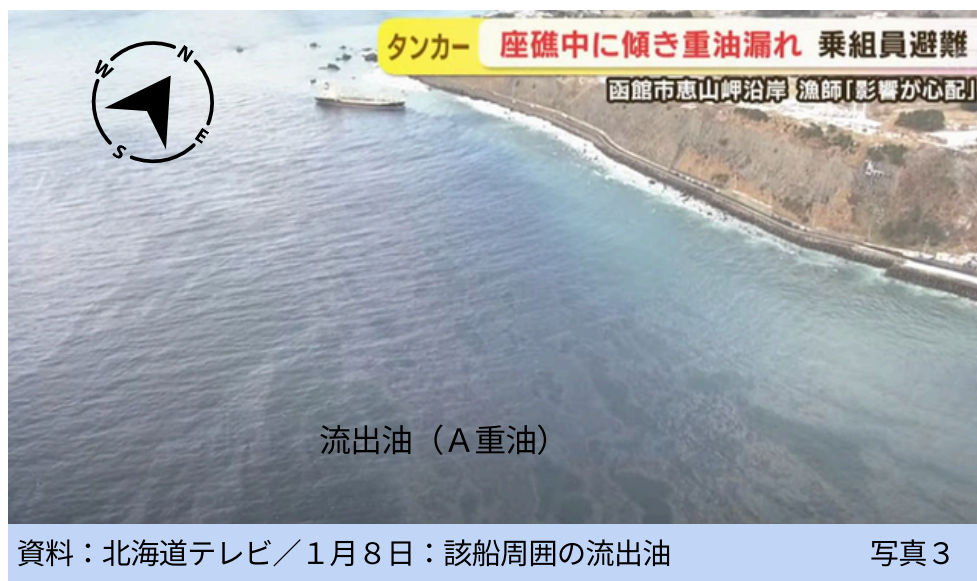
搭載貨物 軽油700kl、灯油3,100kl

燃料油 A重油59kl、C重油140kl

## 3 流出油の状況

現地調査及び聞き取り調査により、得られた情報は以下のとおりであった。

- (1) 1月6日、座礁当初の該船は、油の流出はなく船体も安定していたが、1月8日午前5時45分頃、北北西の風波が次第に強まり、船体の動揺が続いたことにより擱座している船底部に破孔を生じ、燃料油のA重油が流出した。



また、流出油は、海上保安庁のヘリコプターによる調査により、同日午前9時50分頃、該船から北東方に向けて長さ約2,700メートル、幅約1,000メートルの範囲に拡散していることが確認された。【写真3参照】

- (2) 同日午前中、座礁現場付近一帯には油の臭気が漂っており、該船の東側沿岸部の波打ち際は、約200メートルにわたり、分散段階にある漂着油が確認された。  
【写真4、5参照】





また、座礁現場から北東方に約1,700メートル離れた恵山漁港内でも、当初は薄い油膜が確認されたが、その後は全く認められなくなった。



- (3) 翌9日は、事故現場付近でかすかに油の臭気が感じられたものの、前日の沿岸に漂着していた油は認められなかった。

また、海上保安庁のヘリコプターによる調査においても、該船から半径2海里内では浮流油は確認されず、その後、新たな流出も認められなかった。

#### 4 対応状況

- (1) 船舶所有者（原因者）

船体の離礁作業については、日本サルベージ株式会社（以下「日サル」という。）に依頼し、同社の外洋タグボート「航洋丸」が1月7日午前中に現場に到着、作業が開始された。同作業は順調に進み、**12日に離礁した。**

また、油防除作業については、函館市の富士サルベージ株式会社（以下「富士サル」という。）に依頼し、A重油の流出に伴う船体周辺海域の油膜等に対して**1月8日、9日の2日間に渡り、作業船による走航拡散及び放水拡散を実施した。**

- (2) 海上保安庁

巡視船艇・航空機のほか、油防除の専門部隊である機動防除隊1隊4名を現場に派遣し、監視・警戒活動を行うとともに流出油の状況調査等を実施した。

- (3) 海と渚環境美化・油濁対策機構

北海道漁業協同組合連合会からの要請を受け、1月8日～12日までの5日間に渡り、現地調査及び油防除に関する漁業者等への指導・助言を実施した。

## 5 漁業者等への指導・助言

- (1) 1月8日午前中、派遣要請を受け「えさん漁業協同組合山背泊支所」を訪問したところ、油防除作業を請け負った「富士サル」の技師が同支所長と打合せ中であり、えさん漁港内に流入した油膜の処理に油処理剤を使用する意向を示していた。

このため、油処理剤を散布した場合に生じ得る悪影響を説明し、浮流油の性状及び現場環境の特性を踏まえ、作業船による放水拡散及び航走拡散を併用する防除手法が最適である旨を助言した。その結果、油処理剤の使用を中止させることができた。

### (2) 関係者連絡会議

- ① 1月8日（第1回会議）：離礁作業を請け負った「日サル」から現状及び今後の予定について説明があったが、万一再流出が発生した場合の対応については「富士サルに依頼している」との説明にとどまり、具体的な対応策は示されなかった。

また、漁協関係者からも質問がなかったため、燃料油（C重油）が流出し沿岸に漂着した場合には、強力吸引車が有効であることを助言したところ、翌日「手配した」との報告を受けた。

- ② 1月10日（第2回会議）：離礁作業の実施時に油の流出が懸念されたため、準備している資機材について確認したところ、「日サル」から「油吸着材及びオイルフェンス等を台船に積載し準備している」との回答があった。なお、実際に離礁作業に先立つ燃料採取時には該船周囲にオイルフェンスが展張されていたことを確認した。

- (3) 「北海道漁業協同組合連合会函館支店」及び「えさん漁業協同組合山背泊支所」において、事故の現状説明を行うとともに、油処理剤を使用すべきでない事例及び作業日報作成の参考資料を手交し、説明を行った。

また、事故現場では「えさん漁業協同組合本所」の専務理事等に対して、現状の説明及び万一油が再流出した場合の対応概要について助言を行った。

- (4) 1月11日朝、現場へ向かう途中「えさん漁業協同組合山背泊支所」付近海上において、ウニ採捕中の漁業者を確認したため、ウニへの油臭の有無及び浮流油の有無について聞き取りを行った。その結果、「**油臭・浮流油なし**」との回答を得た。

【写真6参照】



写真6

## 6 座礁から離礁までの経過

### (1) 1月6日(月)

午後6時25分頃：**該船座礁！**

天候：曇り、東の風12m／秒、波浪東1m、うねり東1m、視程15km

### (2) 1月7日(火)

船主手配の「日サル：航洋丸」現場着、午前中、離礁作業を試みるも**離礁せず！**

天候：曇り、北北西の風12m／秒、波浪北北西1m、うねり北北西2m、視程15km

### (3) 1月8日(水)

午前5時45分頃：**A重油流出！**

座礁位置の北側を中心に長さ約2.7km、幅約1kmの浮流油発見（海上保安庁ペリコプターが確認）

北海道漁業協同組合連合会からの専門家派遣要請により、専門家現地入り！

午後6時～同45分：同山背泊支所にて第1回関係者連絡会議 開催

天候：晴れ、西の風9m／秒、波浪西1m、うねり西1m、視程15km

### (4) 1月9日(木)

海上保安庁機動防除隊現地入り、状況調査開始

該船の残存A重油を船内上部タンクへ移送（日サル）

付近海域の浮流油へ放水拡散作業実施（富士サル）、**浮流油消滅！**

天候：晴れ、西北西の風10m／秒、波浪西北西0.5m、うねり南西1m、視程10km

### (5) 1月10日(金)（日サル）

午前10時20分頃：離礁作業開始、午後

零時頃、作業中止、**離礁せず！**

午後6時～7時：第2回関係者連絡会議  
開催

天候：晴れ、北東の風6m／秒、波浪北東0.5m、うねり東1m、視程10km

### (6) 1月11日(土)（日サル）

午前7時15分頃：燃料抜き取り用作業台船  
現場着

午前9時25分頃：該船の重量を軽減するため、A・C重油及び清水計約300t及び貨物（軽油）の抜き取り作業開始、**油臭なし！**【写真7参照】

### (7) 1月12日(日)（日サル）

午前6時00分頃：抜き取り完了

午前10時30分頃：離礁作業開始

午前11時22分頃：**離礁成功！**

流出油なし、沖合にて船体等異状の有無をチェック後、函館港へ曳航開始！

【写真8参照】

天候：晴れ、北東の風6m／秒、波浪北東0.5m、うねりなし、視程10km



写真7



写真8



(8) 1月13日(月)(日サル)

午前8時25分頃：函館港入港、港町 岸壁A埠頭に着桟橋！

## 7 現場海域の環境特性と油挙動への影響

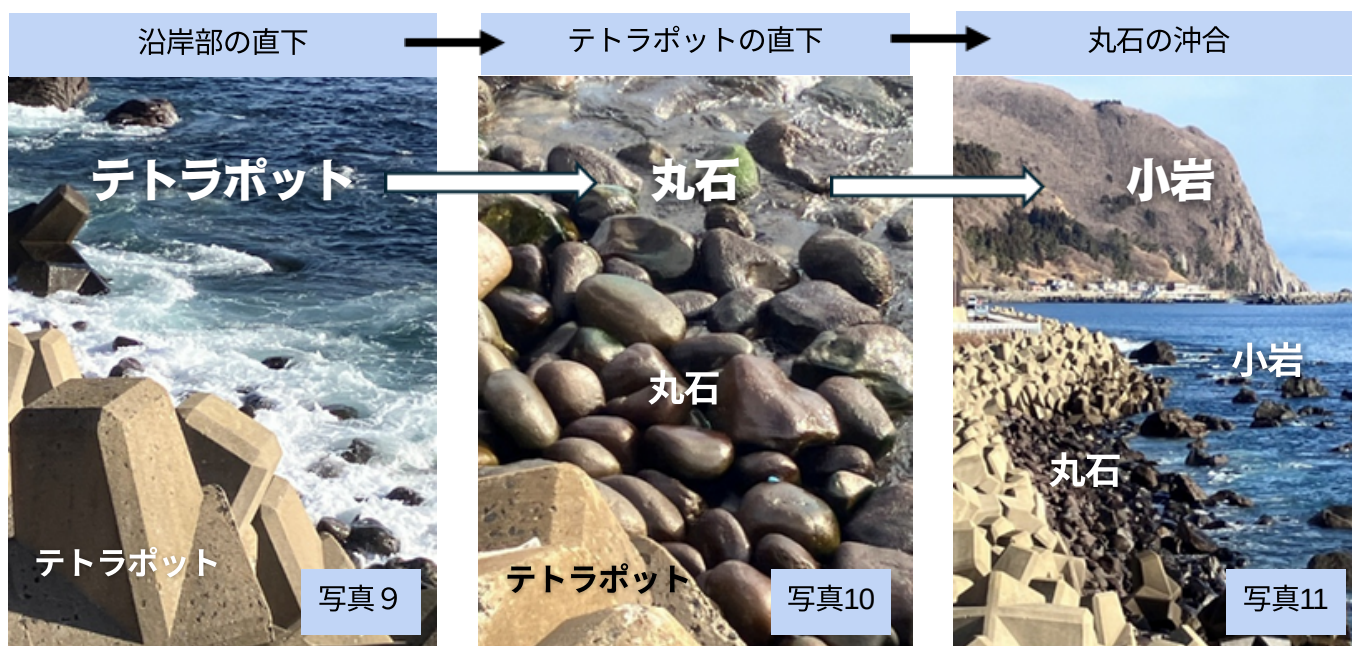
### (1) 環境脆弱指標【図3参照】

海上保安庁の海洋状況表示システム（海しる）におけるテーマ別マップ「油防除（シーズネット：沿岸海域環境保全情報）」のESI（環境脆弱性指標）によれば、現場付近の沿岸部は「6A：礫浜（玉石、丸石等）」に分類されている。



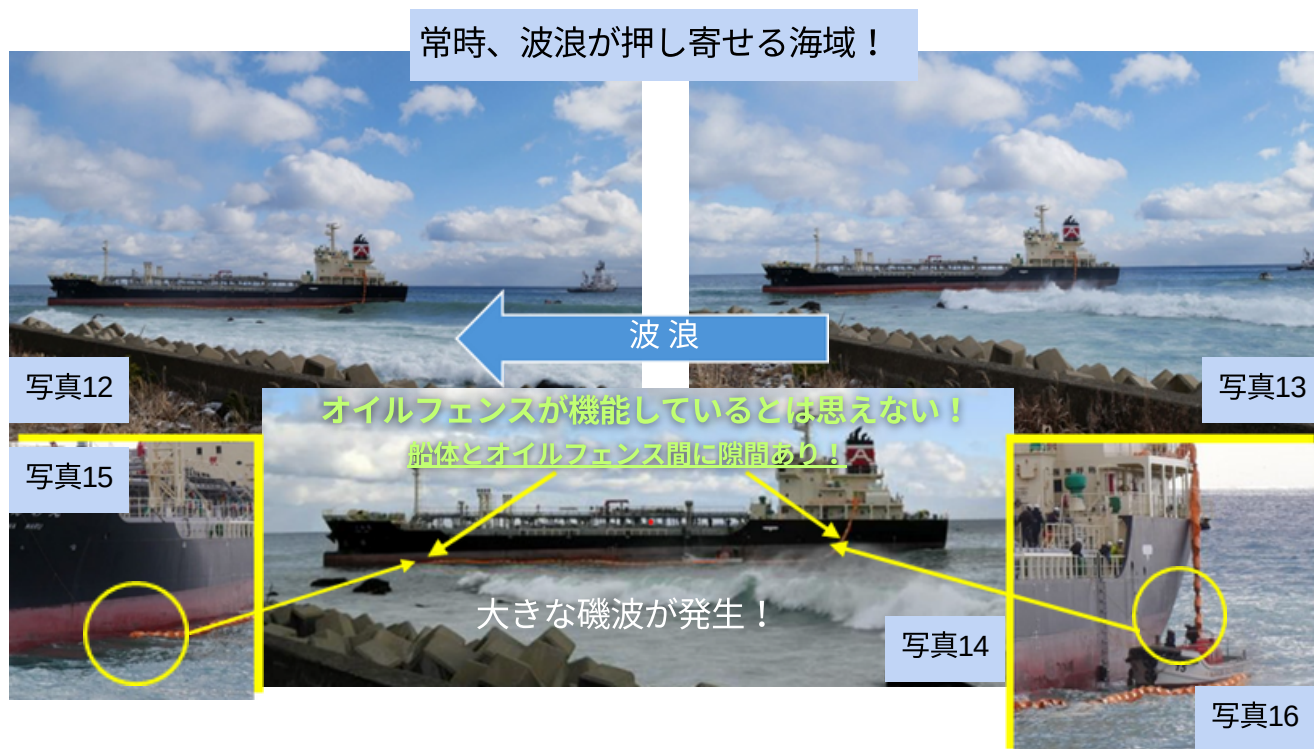
### (2) 付近沿岸部の状況【写真9、10、11参照】

該船の座礁位置から沿岸部までの底質は、暗岩・洗岩などの岩礁帯から丸石を主体とする礫浜、さらにテトラポットと続いており、ESIマップの分類と整合している。



(3) その他の情報【写真12、13、14、15、16参照】

えさん漁協組合長の説明によれば、「該船は数十メートル四方の平坦な岩礁上に擱座しており、同所は水深が浅く、常時波浪の影響を強く受け、大きな磯波が発生しやすい場所である」とのことである。



(4) 現場環境に基づく評価・結論【写真17、18参照】

本件では、油の流出から1日以内に浮流油はほぼ消失し、3日後には油臭も確認されない状態となった。これは、当該A重油が軽質油に近い性状を有していたことに加え、現場海域が常時波浪の影響を受ける沿岸環境であったこと、さらに沿岸部の底質等との相互作用により自然攪拌が促進され、油の分散が速やかに進行した結果であると考えられる。

なお、油防除の分野では「状況によっては積極的に処理を行わないことが最良の対応となる場合もある」と指摘されるが今回の事案はその典型例の一つであったといえる。

自然の力による油の攪拌・分散作用！



## 8 所感

本件座礁事故では、船舶の燃料油として使用されていたA重油が流出し、座礁位置周辺の海域に拡散するとともに、一部は沿岸部に漂着した。しかし、A重油は軽質留分を多く含む油種であり、揮発性及び自然分散性に優れていることから、C重油でみられるような海水の取り込みによるムース化（エマルジョン形成）や、それに伴う体積増加は生じなかった。

また、流出量は限定的であり、加えて、周辺海岸は比較的大粒の玉石や丸石等で構成され、防波堤沿いにはテトラポッドが設置されているほか、当該地点は常時波浪の影響を受ける海象条件にあった。このため、物理的攪拌による自然分散効果が顕著に作用したものと考えられる。その結果、浮流油は経日的に迅速な減衰を示し、流出後、短期間で周辺海域における油臭も感じられなくなった。さらに、事後調査においても漁業被害に関する具体的な報告は確認されなかった。

一方で、このような座礁事故が発生した場合、本来であれば海上保安庁が速やかに連絡会議を開催し、関係者間で情報共有を図るとともに、油流出に備えた体制を整える必要がある。しかし、本件では油流出が生じた当日の夜になってようやく連絡会議が開催される状況であった。また、同会議における現況説明では、「流出油事故への対応は原因者が行うものである」といった趣旨の発言もみられ、海上保安庁としての主体的な関与姿勢が十分に感じられるものではなかった。

今回の事故では、原因者が特定され、離礁作業及び流出油対応を行う業者も決定していたが、連絡会議において油防除に関する具体的な対応方針の説明はなく、我々が漁業者の不安を代弁する形で質問を行い、原因者側（PI保険サーベイヤー、「日サル」技師）から具体的な対応策を説明させる場面もあった。全般的には、原因者側において流出油事故の被害を最小限に抑えるための具体的な対応策に関する十分な知見を有する者が存在しないように感じられた。

本件対応を通じて、当機構による専門家派遣の重要性を改めて強く認識するとともに、油防除に関する基礎的知識の普及を目的として当機構が平素より実施している「油防除講習会」の開催が極めて重要であることを再認識した次第である。



令和 6 年度に起こった原因者不明の油濁事故に対する  
防除清掃事業における支弁実績

油濁事故（発見） 日時・場所	申請者	中央審査会 開催日	支弁金額	支払先	支弁日
・令和 6 年 2 月 26 日 ・山口県下関市彦島 西山町南風泊渡船 場付近	山口県 漁業協同組合	令和 6 年 5 月 31 日	132,150円	山口県 漁業協同組合	令和 6 年 6 月 28 日
・令和 6 年 2 月 11 日 ・淡路市一宮町沖	一宮町 漁業協同組合	令和 7 年 3 月 17 日	424,800円	兵庫県漁業協 同組合連合会	令和 7 年 5 月 9 日
	室津浦 漁業協同組合		39,600円		
	育波浦 漁業協同組合		61,200円		
合計支弁金額			657,750円		

## 編集後記

まずは、「油濁情報」冬号を発行するにあたり、いつも油濁対策の講習会等で全国を飛び回って下さっている上平明様（当機構専門家）と島瀬勇二様（当機構専門家）におかれましては、お忙しいところ、本油濁情報の為に御寄稿いただき、心より感謝申し上げます。

昨年9月、長きにわたり油濁対策の専門家としてご活躍されてきた佐々木邦昭様（元海上保安庁職員、元海上災害防止センター部長、元当機構専門家）がご闘病の末、お亡くなりになりました。ナホトカ号重油流出事故に最前線で対峙した1人として、世の中に対して遺したい想いの他、平時だからこそ万が一の大きな油濁事故に備えておく必要があることなど様々な油濁関連のご心配が尽きず、何度も色々なお話を聞かせていただきました。

そして、佐々木様が作成してくださった貴重な資料も当機構にて所蔵しております。このような資料を皆様のお役に立てられるよう、公表していこうと思っております。早速、この「油濁情報」冬号の別冊として、過去の油濁等の事故を都道府県別にまとめたものを近日中に発行する予定ですので、こちらもどうぞご活用くださいませ。

当機構といたしましては、今まで多大なるお力をいただいております佐々木様のご冥福をお祈りすべく、この冬号にて佐々木様の追悼をさせていただきたく存じます。この「油濁情報」が少しでも読者の皆様のお役に立つのであれば、編集担当者としていたしましては大変嬉しく存じます。

引き続き、「油濁情報」をどうぞよろしくお願い申し上げます。

編集委員会



ご意見、ご感想などございましたら、  
以下の連絡先までお問合せください。

「油濁情報NO.29」 2026年 1 月発行

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
業務部業務 1 課

〒 113-0034 東京都文京区湯島2-31-24

☎ 03-5800-0130

03-5800-0131 (FAX)

✉ info@umitonagisa.or.jp

🌐 <https://www.umitonagisa.or.jp>