

# 海洋汚染に対する取り組み

## - 大規模油流出への対応 -

### 施策の効果等

**評価対象施策** :平成9年のナホトカ号油流出事故以後に当省が取り組んできた船舶航行に係る大規模油流出事故への対策 (事故防止対策、応急対策)

#### 【事故防止対策】 事故リスクの低下に着実に寄与

##### 寄港国による外国船舶の監督 (PSC) の強化

外国船舶監督官の増員 (H9年46名 H15年103名)

##### サブスタンダード船の排除に着実に寄与

- ・入港船舶の約40%の4,311隻に実施、うち約10%の455隻を処分 (H14年)
- ・アジア・太平洋地域におけるPSC協力体制に関する覚書 (東京MOU) 加盟国 (18カ国) 全体では**臨検率目標75%を達成**
- ・我が国の実施隻数は**東京MOU地域で最多** (全体の22%)

##### IMO加盟国監査スキームの創設

IMO 国際海事機関

我が国がサブスタンダード船の排除を目的として提案



IMOで取り組むべきプロジェクトとして位置付けられ、我が国は提案国として主導的な役割を果たした

##### 油タンカーの船体構造規制への取組

- ・重油に係るタンカーの構造規制強化策を我が国が提案
- ・シングルハルタンカーの段階的排除の期限前倒しに関する国際合意形成に我が国は貢献
- ・国際基準を受けた国内法令改正の実施



我が国は積極的に取り組み

(参考) 世界全体で、船舶の衝突事故に占める油流出事故 (700 t) の発生割合が減少

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| マルポール条約発効前 (1978 ~ 1982)  | 平均 14% |
| ダブルハル化前倒し以降 (1995 ~ 2001) | 平均 2%  |

#### 【応急対策】 大規模油流出事故に対する即応体制 防除体制が大幅に充実

##### 国内法・計画制度の見直し

- ・海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正 (H10年)
- ・国家緊急時計画、排出油防除計画等諸計画制度の見直し



「大規模油流出事故に対する即応体制の確立」を実現するための**基本的な制度的枠組みが確立**

##### 防除体制の整備



即応体制として必要とされる防除体制の整備が図られた

・原因者責任原則の徹底 (H10年海防法改正)

・**独**海上災害防止センターの体制整備

・関係機関の連携確保

海上保安庁長官の要請等を受けて関係機関等が講じた防除措置に係る費用を直接原因者に請求できる制度を導入

H12年4月、外洋での油防除作業能力を有する**12事業者**と排出油防除契約を締結 (H16年1月現在の契約防除措置実施者数 全国84の港に計147)

H10年海防法改正後、**70機関**が**19件**の事故において、海上保安庁長官の要請に基づき防除措置を実施

- ・排出油防除協議会の設立
- H8年度末 :98 H14年 :118 (ほぼ全国をカバー)
- 関係機関、自治体等との合同訓練
- 関係省庁連絡会議の開催 (H16年1月までに**18回**開催)

##### 油防除資機材の整備



外洋、荒天下、高粘度油に対応可能な資機材が大幅に充実

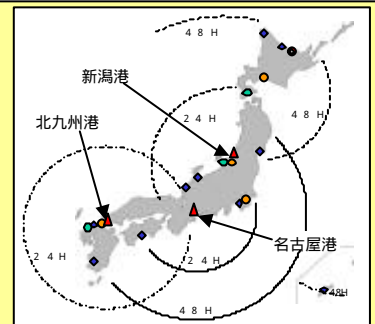
・ナホトカ号事故後に配備された資機材

- 大型油回収装置 4基
- ◆ 高粘度油対応油回収装置 10基
- 大型真空式油回収装置 1基
- 外洋型オイルフェンス 3基
- 高粘度油回収ネット 119式
- 高粘度油対応油処理剤 4111缶
- 自己攪拌型油処理剤 540缶

▲ 大型浚渫兼油回収船 3隻 (2隻追加)

大型油回収船の本邦周辺海域の現場への到達時間 (ナホトカ号事故時) (平成14年~)

|      |       |
|------|-------|
| 1隻体制 | 96h以内 |
| 3隻体制 | 48h以内 |



##### 情報整備

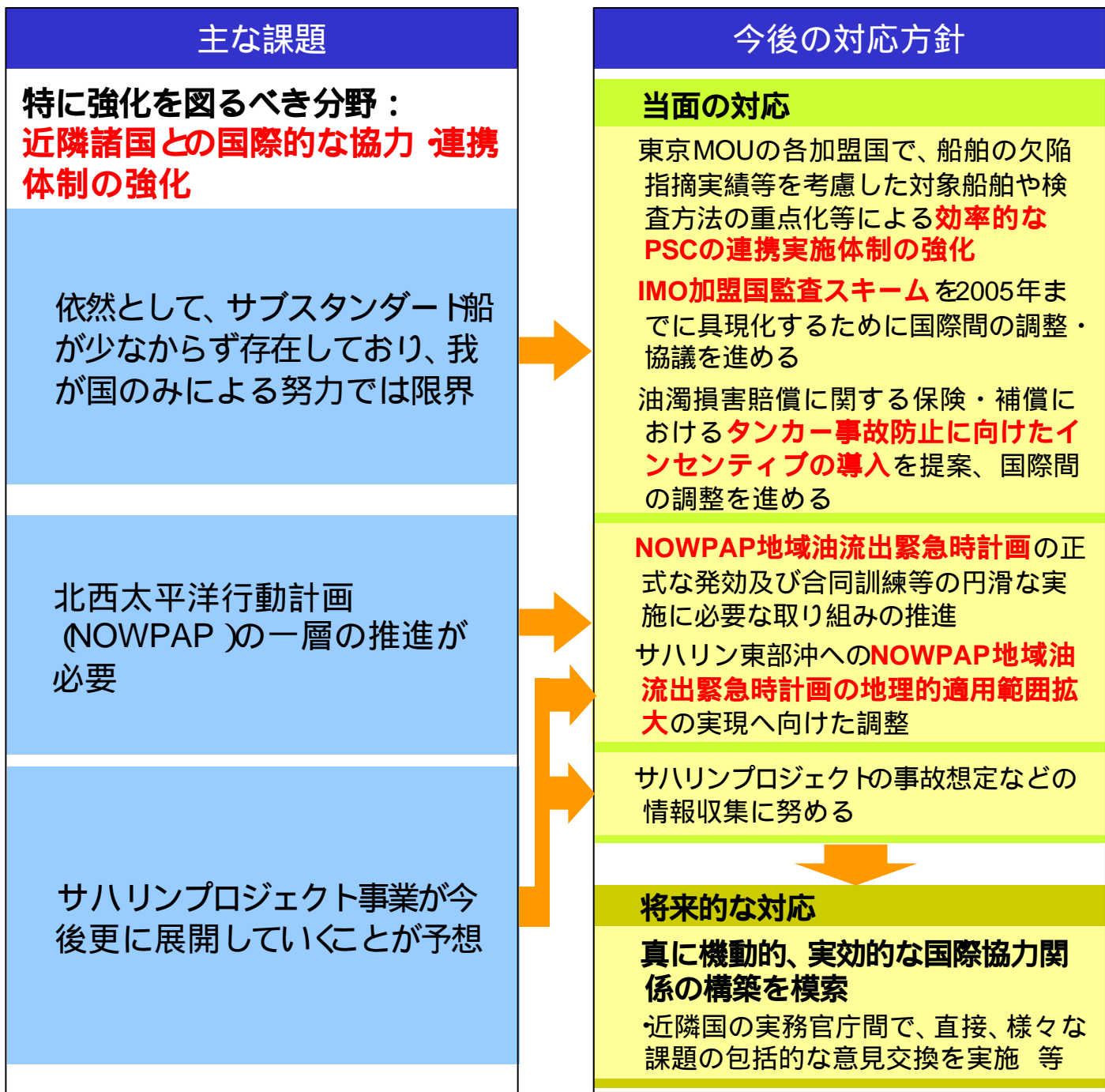


防災関連情報の充実、提供体制を整備

- ・沿岸海域環境保全情報の整備
- ・関係機関及び一般への**インターネットによる公開** (シーズネットと呼称)
- ・環境脆弱性指標 (ESI) の情報整備が進捗 (日本の全海岸線33,000kmのうち約**13,000km**終了)

・漂流予測

- ・海上保安庁と気象庁の連携体制の整備
- ・リアルタイム気象・海象データ及び気象庁提供の風の予測値の自動入力により**予測精度が向上**



| その他個別的課題への対応  |
|---|
| <p><b>【事故防止対策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PSCの実績を踏まえた外国船舶監督官の配置、対象船舶や検査方法の重点化</li> <li>• マルポール条約改正附属書 を受けた国内法令整備</li> <li>• IMOにおける避難場所に関するガイドライン策定を受けた適切な対応</li> <li>• タンカー以外の船舶への保険加入義務付け、無保険船に対する入港禁止等の制度の導入 (油濁損害賠償保障法改正)</li> </ul>  |
| <p><b>【応急対策】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 排出油防除計画の資機材の整備目標を満たしていない海域における目標の達成の推進</li> <li>• 隣接海域からの迅速な資機材の調達を念頭においた、平時からの連携確保、動員可能な資機材量の把握及び調達方法についての検討</li> <li>• 大型浚渫兼油回収船等油回収資機材についての、高粘度油、高波浪への対応、より迅速な出動体制の検討</li> <li>• 排出油防除協議会の広域化等を推進</li> <li>• (独)海上災害防止センターにおける中期目標の着実な実施</li> <li>• 沿岸域の環境脆弱性指標 (ESI)データの整備推進、シーズネットの付加情報としてのデータの順次掲載</li> <li>• 黒潮流域での予測精度向上のための漂流予測モデルの改良</li> <li>• 漂流予測結果のシーズネットへ追加と、沿岸海域環境保全情報との一元表示</li> </ul> |