

第13回西海防セミナー

海上防災と航行安全

—最近の海上災害事例と対応から見た方策—

講 師 一般財団法人海上災害防止センター
業務推進担当部長 森 吉高

開 催 日 平成26年3月24日（火）

開催場所 西部海難防止協会 海事広報展示館



ただ今ご紹介を頂きました海上災害防止センター業務推進担当部長の森でございます。平成18年に海上保安庁から独立行政法人時代の海上災害防止センターに移りまして、8年目が過ぎようとしております。

本日は、レジメにありますように「海上防災と航行安全」について、最近の海上災害事例をもとに事故対策から見た方策なるものを検証し、考察してみたいと思います。

セミナー講師は初めてでありますので、進行に不手際があるかもしれませんが、ご容赦下さい。途中でご質問、ご意見を頂きながら資料を使ってお話しいたしますので、しばしお付き合いをお願いいたします。

◎ 概 説

それでは概説から入りますが、はじめに今日の流れをご説明します。

まず、当センターが平成 22 年以降に関わった海上災害、油等の防除や火災対応といった事例をご紹介します、海上防災と航行安全の問題点を確認します。

次に、当センターは、昨年 10 月に従来の独立行政法人から一般財団法人に変身しましたので、新しいセンターの体制、業務内容をご紹介します、現場防除作業と航行安全規制の関係を考察してみたいと思います。

最後に、海上防災に関連する航行安全関係は、危険物の荷役許可、専用岸壁の承認等と思われまますので、海上防災に有効な規制について考えてみたいと思います。そして「海洋環境の保全」という大目的の達成に航行安全規制を活用できないかという考えのもとで、一つの提案としての方策を危険物荷役の許可条件の見直し、これは、許可申請する側にとっては経費節減に、官側にとっては現在以上の防災能力の確保に結びつくものではないかとの検討の必要性を提案したのですが、これらを念頭においてお話を進めたいと思います。

○ 最近の海上災害と対応

まず、最近の海上災害事例と問題点から始めましょう。

最近どのような海上災害が発生して、それらに当センターがどのように関わり、また関わらなかったのか。どのような留意点があったかについてご説明します。

まず資料 2 頁をご覧ください。一般財団になってからの防除活動は、ケミカルタンカー双菱丸からの燃料油流出事故の 1 件のみでしたので、ここに掲載してあるのは独立行政法人時代の平成 22 年から 24 年までに発生した主な海上災害事例 9 件です。このうちバックカラーがグリーンの事例 4 件については、別のスライドを用意しましたのでこれで具

2014. 03. 24

海上防災と航行安全

～最近の海上災害事例と対応から見た方策～

(一財)海上災害防止センター 森 吉高

概 説

1. センターが平成22年以降関係した海上災害事例と問題点をもとに、現状の海上防災及び航行安全上の現場での方策を確認したい。
2. センターは、昨年10月1日に独立行政法人から一般財団法人へ変身、また、海防法第42条の13に基づき、全国唯一の指定海上防災機関にも指定され、独立行政法人時代の事業をすべて継承しました。新センターの体制、事業概要等を紹介しながら、航行安全との関係を確認したい。
3. 海上防災に関連する航行安全関係は、「危険物の荷役許可、専用岸壁の承認、工事作業許可、船舶交通の制限又は禁止に関する規定」と思われるので、海上防災上有効な規制について考察してみたい。
4. 新センターの保有するノウハウと資機材・要員を平時に活用することで、危険物荷役等を実施する方々の許可条件(資機材の保有義務等)を軽減させ、経費の節減、官から見れば規制緩和しつつ体制強化を図ることが出来ないかなど提案したい。

1

最近の海上災害と対応

～(独)海上災害防止センター～

22年10月末 金沢中城港入港時防除作業中の油タンカーPACIFIC OLARIS(総トン数28,799t)。岸壁衝突 燃料油(C重油)流出。
保有資機材貸出

23年1月末 金沢港防波堤乗揚げ。貨物船BOHAI CHALLENGE(総トン数8,707t)。燃料油(C重油等)流出、海岸浸食。防除作業の実施、報告町村・漁協等説明、廃棄物処理

23年3月11日 仙台港内において東日本大震災により製油所敷地から油流出。4月下旬から6月中旬までの間、防除措置実施、海保等関係先説明

23年9月11日 千葉港内において東日本大震災により製油所タンクから出火、その後、敷地から油流出。震災発生当初から5月中旬までの間、海上及び陸上からの消火活動、油防除措置実施、海保、自治体等関係先説明

24年10月28日 千葉港内において製油所タンクからアスファルト油が漏れ、その一部が海上に流出。発生当初から約1か月の間、岸壁からの回収、洋上での防除活動等を実施、海保、漁協、自治体等関係先説明

24年8月初旬 坂出港、化学工場海産物排水口からクロロタンク油流出。海防法に基づく出入港制限防除方針、防除計画の策定、防除作業指揮、海保等説明

24年4月末 岩国港内の化学工場火災により排水口から燃料油等が海上流出。オイルフェンス設置を現場指導

23年11月18日 横浜下松港内化学工場排水口からクロロタンク油流出。排水作業、海保説明

2

体的にご説明したいと思います。

① は、平成 22 年 10 月、沖縄の金城中城港で南西石油株式会社の栈橋にタンカーが衝突し、自船の燃料油（C 重油）を流出させた事故で、現地に十分な資機材がないため、当センターから保有資機材を貸し出しています。

② は、平成 22 年 8 月、坂出港で陸上の化学工場からクレオソート油が流出した事故です。

このクレオソートは石炭クレオソートで、石炭を蒸留する際に副産物として得られるコールタールを蒸留した黒褐色の液体です。石炭クレオソートは木材の防腐剤としても使われています。クレオソートには、他に木クレオソートがあります。木クレオソートはブナや松等の原木を蒸留して得られる木タールを精製した淡黄色の液体で、薬の正露丸に使われています。

この石炭クレオソートの海上流出事故では、海防法（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律）による入出港制限が行われ、2 隻の貨物船が出港できなくなりました。

③ は、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災による地震によって、千葉港内で発生した石油精製施設での火災対応とその後のアスファルト油等の流出に対する防除活動です。アスファルト油等の防除活動はその年の 5 月中旬まで実施しました。

精製施設火災に対しては、テレビ等で放映されましたのでご記憶の方も多いたと思いますが、海上保安庁や当センターの消防船が海からの放水でタンクの冷却等を行いました。この時の消防船の活躍で当センターは内閣総理大臣賞を頂きました。

アスファルトは、原油に含まれる炭化水素類の中で最も重いもので、減圧蒸留装置で作られた減圧残留がそのまま製品のアスファルトになります。千葉港内で 42 キロメートルに及ぶ防除作業をわずか 2 ヶ月で完了したことで、関係者の皆様には、当センターの能力をご理解いただけたものと感じています。

④ は、③と同じく千葉港ですが、震災の翌年平成 24 年 6 月 28 日に発生した製油所でのアスファルトタンク爆発（ボイルオーバー）によって大量のアスファルト油が海上に流出した事故です。オイルフェンスは共同防災の船で直ちに展張し、当センターは回収装置による回収や岸壁のクリーンアップ、洋上での回収作業等を事故発生当初から約 1 ヶ月間実施しました。センターが防除作業を開始する際、港則法に基づく工事作業許可手続きで手間取りました。

○海上災害事例から見た防災上の留意点

これらの事故を振り返り、私が感じた留意点をお話しします。

第1は、法律上は原因者に防除措置義務があり、施設管理者には協力義務があるということです。

第2は、被害者やマスコミ等からは、原因者だけでなく、施設管理者である工場側にも批判の目が向けられるということです。

第3は、海上保安庁は、原因者に防除方針や防除計画の提出を求められることがあるということです。

第4は、排出油等防除協議会は、事故対応の指揮を執らず、事故対応の調整会議を主催します。このため、原因者自らが対応方針を決定しなければならないということです。

第5は、事故対応において、共同防災や排防協の会員からの協力は限定的であり、限界があるということです。

第6は、平時の事故対応準備が不足しているということです。これは訓練の形骸化や資器材の陳腐化などといったことに表れています。

繰り返しになりますが、石油コンビナート等災害防止法（石災法）の共同防災組織や各地の排出油等防除協議会に属していれば、防除を自動的に手伝ってもらえると考えるのは幻想と言えます。石災法では、震災に起因したタンク崩壊による油流出事故であっても施設管理者が原因者として防除に当たることが求められています。

これらの留意点をサポートするのが海上災害防止センターです。当センターは、海上災害セーフティサービスやHNSタンカーサービスを通じて、平時から事故対応準備を行い、事故が発生したときは原因者等に代わって、防除方針や防除計画を策定し、関係者と調整を行って、国際標準の適切な防除活動を実施します。

○防除作業と航行安全規制の問題点

ところで、防除作業と航行安全規制との関係はどうでしょうか。


ここには三つ問題点を挙げています。

第1は、防除作業を行うために航行規制を実施したが、このために規制区域から船舶が出港できなかつたということがあります。

第2は、防除作業を行う際に、工事作業許可申請を求められ、審査に時間がか

海上災害事例から見た防災上の留意点

留意点
①法律上、原因者に防除措置義務がある。施設管理者には協力義務がある。
②被害者、マスコミ等は、原因者だけでなく、施設管理者(工場側)にも批判の目を向ける。
③海保は、原因者に防除方針、防除計画を求めることがある。
④排出油等防除協議会は、事故対応の指揮を執らず、事故対応の調整会議を主催する。原因者自らが対応方針を決定しなければならない。
⑤事故対応で、共同防災や排防協の会員からの協力は限定的であり、限界がある。
⑥平時の「事故対応準備が不足」している。(訓練の形骸化、資器材の陳腐化、防除方式の時代遅れ他)



センターの支援

センターは、船主、事業所の皆様にMDSSサービスやHNSタンカーサービスを通じ、平時から事故対応準備を行い、事故発生時には原因者等に代り、防除方針、防除計画を策定、関係者と調整を行い、国際標準の適切な防除作業等を実施します。また、センターでは国際標準の Incident Command System(ICS)をいち早く取り入れ、実践へ応用しており、委託訓練等も実施します。

3

かり作業開始に手間取ったということがあります。

これは、防除作業を工事作業とみなして作業許可申請を求められるケースです。

第3は、防除作業に使用できる資機材、作業要員、防除のノウハウが現場には

確保されておらず、原因者は応急措置も十分できない場合があります。

これらのことから、防除作業はある意味では規制に守られ適切に実施できますが、逆に規制で作業が遅れる場合も起こり得ますし、事前の航行安全規制に危険物荷役許可を適切に行えば防除体制が強化できることにもなります。

| 防除作業と航行安全規制の問題点 | |
|---|---|
| ①防除作業を行うために航行規制が実施したが、このため、規制区から出港できなかった。 | 船舶交通の制限又は禁止(海防法第39条の2) |
| ②防除作業を行う際、工事作業許可申請を求められ、審査に手間取り作業開始に手間取った。 | 工事作業許可、防除作業を工事作業とみて作業許可申請要求 (港則法第31条 同法第26条(漂流物等の除去命令)) |
| ③防除作業に使用する資機材、作業要員と防除ノウハウが確保されておらず、原因者は応急措置も十分にできない場合がある。 | 危険物荷役許可条件として防除資機材の備付け等 (港則法第23条第1項) 海防法、石災法の資機材備付け義務、と防除措置義務・応急措置義務を果たすための資機材等の確保(海防法第39条等) |

◎事故対応から見た方策

次に「事故対応から見た方策」について、お話をしたいと思います。方策としては、①海上防災（事故に備えた体制）と②航行安全（日頃からの安全対策）になると考えています。

海上防災については、防災業務を生業としております当センターを例にとつて説明をしてみます。

当センター(一般財団法人海上災害防止センター)は、昨年10月、独立行政法人海上災害防止センターの廃止に伴い、その資産及び権利義務の一切を継承し活動を開始しておりますが、海防法に基づき全国唯一の指定海上防災機関に指定されております。

指定海上防災機関の指定要件を踏まえ新法人の概要は、図の(2)

- のようになり一般財団法人であり
- ① 独立行政法人時代と同様に海上防災業務（基金の設置、業務規程の制定）を行うほか
 - ② 海上防災業務以外の業務も実施可能となりました。
 - ③ 毎年事業計画収支予算と役員人事は海上保安庁長官の認可

| 「指定海上防災機関」の指定 | |
|---|--|
| (1) 「指定海上防災機関」の指定要件(海防法第42条の13より) | |
| ① 海上防災業務(これまでセンターが行っていたすべての業務)を行うことを目的とする一般財団法人であること | |
| ② 海上防災業務の実施に関する計画が適切であること | |
| ③ ②の計画を適確に実施できる経理的基礎及び技術的能力を有すること | |
| ④ 役員及び職員の構成が海上防災業務の公正な実施に支障を及ぼさないこと | |
| ⑤ 海上防災業務以外の業務を行っている場合は、その業務を行うことにより海上防災業務の公正かつ適確な実施に支障を及ぼさないこと など | |
| (2) 新法人の概要 | |
| 指定海上防災機関の指定を受けた法人は次のような概要となります。 | |
| ① 海上防災業務を行う一般財団法人です。 | |
| ② 従来と同様の組織で同様の海上防災業務を実施します。 (防災基金の設置、海上防災業務規程の制定等) | |
| ③ 役員及び職員のうち、1号及び2号業務に従事するものは、みなし公務員です。(従来どおり) | |
| ④ 海上防災業務以外の業務も行うことが出来ます。 | |
| ⑤ 毎事業年度の事業計画・収支予算等を海上保安庁長官が認可します。 | |

が必要で、これからも海上保安庁の手のひらにあります。

○新センターの組織体制と事業概要

新センターの組織について、基本的には、各部以下の体制は変わりませんが、職員の陣容は60名を超え、特に防災部では、地方の駐在員も含め30名を超える体制となっています。

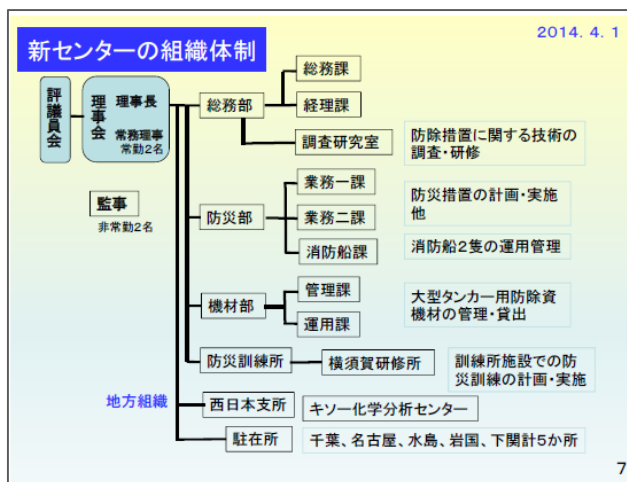
現在、地方組織としては、千葉をはじめとして7カ所に駐在を配備していますが、今年4月には堺泉北と鹿児島への駐在所を閉鎖し、神戸に西日本支所を設置し、西日本の体制を強化する予定です。

4月からキソー化学工業株式会社が実施していた「防除活動、検査、化学分析」の業務を継承することとなり、危険性の高いケミカル類の防除活動への対応の充実を図ることができるものと期待しています。

8ページの図は、センターの事業概要をポンチ絵で示したものです。一般財団法人の約款上では、従来から行ってきた防災措置業務と有事への準備事業に加え、新たに海上防災業務以外の事業を実施することとしております。陸域での防除活動等にも力を入れていくこととしております。

○センターの防除基地体制

次にセンターの防除基地体制と現場対応体制についてご説明



します。

当センターは、昭和 51 年の発足以来、原則として機材部が大型タンカー貸出用のオイルフェンス、回収装置等を保有し、全国に配備していましたが、平成 18 年の海防法改正により HNS タンカー（有害液体物質と特定油以外の油）に対して、特定海域を航行する船舶に事故発生時の防除資機材の確保義務、・・・これは事故現場に 2 時間以内に到着できる場所に資機材、要員を確保することですが・・・が課せられたことを受け、センターが船主に代わり資機材と要員を確保することとなり、防災部が平成 19 年から資機材を準備し、体制の充実を図ったことから全国 44 カ所に資機材を配備しております。



災害対応拠点は、大災害に備え、全国 3 カ所に設置した資機材を集積した拠点基地です。その他の機材基地は大型タンカー用の資機材を主に配備している基地です。

これは、災害対応拠点基地の概要です。

災害対応拠点基地は、川崎、堺泉北、北九州の 3 カ所に設置しています。大型の資機材の他、オイルフェンス 1000m、吸着剤等も備蓄しており、この基地から災害現場に高速道を利用し、短時間で資機材を送り込みます。

これは現場対応体制を示したポンチ絵です。

防除作業は当センターだけの力では対応できませんので、この絵の中に「契防者」とありますが、これは「事前にセンターと契約をしている防災事業者」のことです。事故現場では当センターの指示のもとで契防者にワーカーとしての活動をお願いすることになります。



○防除作業に関する二つのサービス

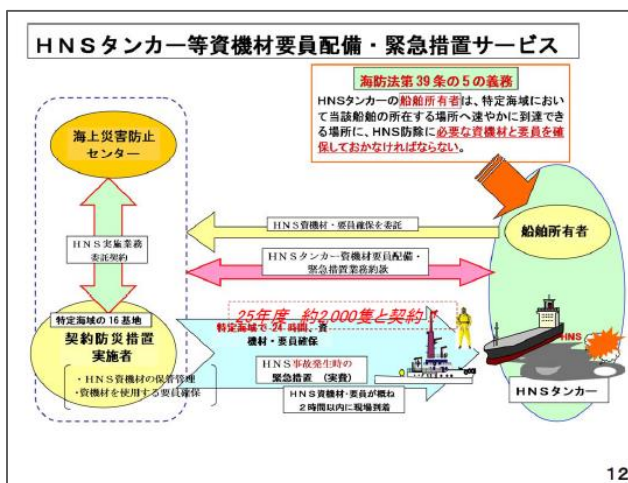
次に防除作業に関するサービスについてお話しします。

当センター防災部では、従来、油等の流出事故が発生し、当該事故の原因者からの委託を受けた場合、その都度、契約を締結して作業を実施してきましたが、平成18年の海防法改正において、防除措置義務が有害液体物質まで拡大されたことを契機として、事前に防除活動のスタンバイ契約を行う方式の導入へと舵を切りました。

そのスタンバイ契約が、これから説明します2つのサービスです。

先ず、HNSタンカー等資機材要員確保・緊急措置サービスです。

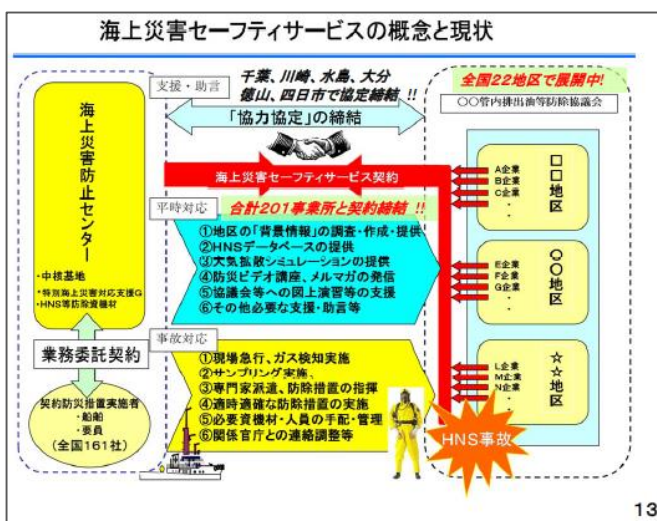
このサービスは、平成20年4月から開始したサービスで、平成24年度にはケミカルタンカーや白物油タンカー等1,890隻にご利用いただきました。これは、海防法第39条の5の船舶所有者の義務（資機材・要員の確保）をカバーするサービスで、センターが365日、24時間、契約HNSタンカーに事故が発生した時は2時間以内に資機材、要員を現場に急行させ事故対応に当たるというサービスです。



次に、海上災害セーフティサービスの概要をご紹介します。

このサービスは陸上企業に対する事前契約サービスで、平成19年12月から展開を始め、契約事業所が徐々に増加し、3月1日には加入事業所が201カ所となっております。有り難いことに脱会されることなく順調に増加しております。

このサービスは、個別に各地の事業所と契約を結び、当センターが事業所の防除措置義務



を代行するというサービスです。

サービスの内容は、平時対応と事故対応に分かれております。

平時対応の具体的内容は、この図にありますように、

- ① 契約事業所周辺の背景情報調査
- ② GIS(Geographic Information System)マップの作成
- ③ これらの情報を利用して図上演習の実施
- ④ 陸上の者にも陸海の接点部分の防除方法の訓練の実施等です。

事故時の対応は、即時待機までは当初の利用料金に含まれていますが、防除作業費用についてはどれだけ費用が掛かるか分かりませんので、実費を頂くことになっています。非常に難しい事故への対応では、各界の専門家の方による特別海上災害応援支援グループを設置しており、アドバイスを受けながら対応することとなります。

効果的な防除作業を実施するには、平時の間に調査を行い、防除戦術・戦略を考え、これを基に図上演習等をして事故に備えることが肝要であり、事故対応の成否は99%平時の準備にかかっています。

○現場防除作業と航行安全規制

続いて「航行安全（日頃からの安全対策）」ですが、現場における防除作業においては、適切な資機材を使用して迅速な防除作業の開始すること肝要です。

ここで、現場の防除作業と航行安全規制との関係をまとめておきますと、関係法令は、海防法、港則法、海上交通安全法、海上保安庁法があります。

これらの法令に基づく航行安全規制には、

- ・船舶交通の制限又は禁止
- ・工事作業許可
- ・岸壁荷役の場合、資機材等の準備

があります。

船舶交通の制限・禁止では、例えば、海防法第39条の2は、「海上保安庁長官は大量の油等の流出海域で緊急に防除の措置を講じる必要があるとき、船舶

現場防除作業と航行安全規制

➤ **船舶交通の制限又は禁止**
海防法第39条の2
港則法第37条第1項、第3項(即時強制)
海交法第26条 庁法第18条(長官の強制処分)

➤ **工事作業許可**
防除作業を工事作業とみて作業許可申請要求
港則法第31条 同法第26条(漂流物等の除去命令)
海交法第30条(工事作業許可)、第31条(工事作業届出)

➤ **岸壁荷役の場合、資機材等の準備**
危険物荷役許可条件としての防除資機材の備付け等
(港則法第23条第1項)
海防法第39条の3(特定油防除資機材義務あり)
(陸上施設には、その他の油及び有害液体物質には義務なし
— 施行規則では外部委託を認めている。)
海防法第39条の5(HNSタンカーには、資機材・要員の確保義務あり)

14

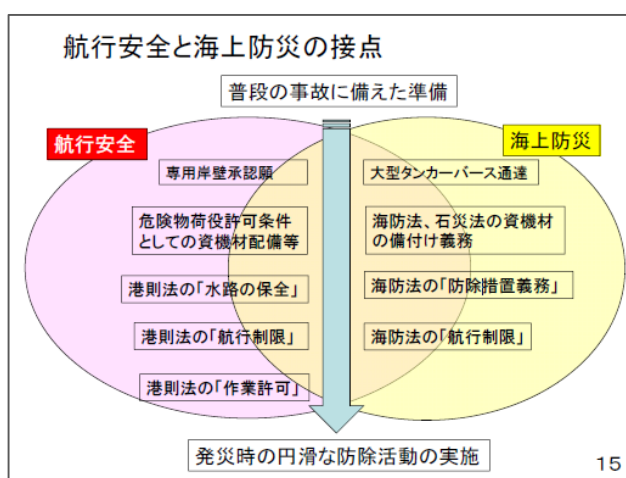
に海域からの退去を命じたり、海域への進入を中止させたり、海域を航行する船舶の航行を制限することができる。」としています。航行制限には、現場での即時強制と公示方式の規制の二つがあります。

工事作業許可については、以前お話ししましたように防除作業を工事作業とみて作業許可申請を要求されるものです。

岸壁荷役の場合の資機材等の準備については、例えば港則法第23条第1項で危険物荷役許可条件として防除資機材の備付け等が義務付けられており、これらが当たります。

○航行安全と海上防災の接点

防除活動における航行安全と海上防災との接点について考えてみます。ここでは港則法と海防法を取り上げていますが、海交法は港則法に準じています。事故に備えた事前の準備から発災時の防除活動までを見てみますと、航行安全の観点から港則法では、専用岸壁の承認願、危険物荷役許可条件としての資機材配備、水路の保全、航行制限等があり、海上防災の観点から海防法では、大型タンカーバスの通達、資機材の備付け義務、防除措置義務、航行制限があり、お互い重なっている部分も多くあります。



○事例中の航行安全規制の検証項目

今回ご紹介した災害事例について、航行安全規制の有効性はどうかだったのか。

- ① 船舶交通の制限、禁止について、適切な交通制限、禁止が加えられていたか。
- ② 工事作業許可について、港内での防除作業に作業許可が必要だったか。
- ③ 事前規制については、十分な設備が配備されていたか、資

海上災害事案への航行安全規制の活用

- ① **船舶交通の規制**
港内で油等が排出されれば被害の早期局域化のため、港内航行制限を行わざるを得ない場合がある。航行制限・禁止に当たっては、経済活動との兼ね合いを総合的に判断。制限範囲、期間は合理的な範囲までとする配慮が必要。汚染防除作業のための航行規制は、海防法で行うのが筋のようだが、港則法での規制が多いですね。
- ② **工事作業許可**
港内で油防除作業の際、港則法の作業許可が必要かについては、法規制上は必要との判断あり得る。事故当初は海保の巡視艇等も現場で防除作業、航行規制(即時強制)を行うなどして官民一体で被害の局域化に向け活動すること等から、作業許可の必要性には疑問もある。ただ、長期の防除作業では、航行規制(公示)と合わせ、工事作業許可の手続きが必要と考える。
- ③ **事前規制**
港内の危険物専用岸壁では、岸壁承認の許可条件として、消防・海洋汚染防止設備の設置、安全管理体制の確立等が求められる。この中で資機材の備付けなどは、海防法の規定による基準が利用され、規定のないものは曖昧になっている。また、承認後、時間を経ると資機材は老朽化し、事業所体制は減員が進む傾向になっており、防除体制の弱体化が進んでいるのが現実。点検指導の厳格化や地域の連携強化も必要だが、防除体制のハード・ソフトも外注できるようにするのも一つの方法である。

17

機材は陳腐化していないか、防除要員は確保できたか等過剰規制は困るが、事前規制をどう有効なものにするか。といった観点から検討する必要があります。

○海上災害事案への航行安全規制の活用

最後に「まとめ」として検証まがいのことを、提案をしたいと思います。

① 船舶交通の規制については、港内で油等が排出されれば被害の早期局限化のために港内航行制限を行わざるを得ない場合がありますが、規制に当たっては経済活動との兼ね合いを総合的に判断し、制限範囲や期間は合理的な範囲とする配慮が必要です。汚染防除作業のための航行規制は、本来海防法体系で行うのが筋と思われませんが、現実には港則法での規制が多いように思われます。

センター活用への提案

- 1、現行の海防法や港則法では、資機材備付け(ハード)は求められるが、適切に運用できるか(ソフト)は求められないのが現状です。
- 2、センターには、油防除や消火活動においてハード・ソフトの両面で世界標準の能力を有し、各種のサービスを展開しておりますので、事故原因者の方に不足する能力をいつでも提供できます。
- 3、海洋施設等の防除体制は、海防法や港則法に基づき準備されますが、資機材の老朽化、陳腐化、訓練の形骸化が散見される所です。センターでは、海上災害セーフティサービス(MDSS)を通じ、海洋施設等の皆様に十分な資機材と適切な防除戦術戦略を提供します。
- 4、上述のように資機材が老朽化等するのが散見されるので、専用岸壁承認の許可条件の中で、センターとの防除措置委託(MDSS)の締結を条件として、消防・防災設備等、荷役安全管理体制の緩和を認めれば、民は経費節減、官は防除確立となる。

18

② 工事作業許可については、港内での油防除作業の際、港則法の作業許可が必要との判断もあり得ますが、事故当初は海上保安庁の巡視船等も現場で防除作業、即時強制としての航行規制を行うなど官民一体で活動することなどから、作業許可の必要性には疑問があります。ただ、長期の防除作業では、航行規制の公示に合わせて工事作業許可の手続きが必要と考えています。

③ 事前規制については、港内の危険物専用岸壁では、岸壁承認の許可条件として消防設備や海洋汚染防止設備の設置、安全管理体制の確立が求められますが、この中で資機材の備付けなどは海防法の基準が利用され、同法上に規定のないものは曖昧になっています。

また、承認後時間が経つと資機材は老朽化し、事業所体制は減員が進む傾向にあり、防除体制の弱体化が進んでいるのが現実です。このため、関係官庁等による点検指導の厳格化や地域の連携強化も必要ですが、自前で準備できない事業所には、防除体制のハード・ソフトも外注できるようにすることも一つの方法と考えます。

○センター活用の提案

繰り返しになるかも知れませんが、適切に海洋汚染の防除活動を行うには、適切な航行規制、事前の危険物荷役規制が効果的であることは明らかであります。このような中で、当センターの保有する資機材、要員及びノウハウの活用が地域防災力の向上へ新たな可能性を広げることになると考えています。

現行の海防法や港則法では、資機材備付けのハード的な部分の規制は求められていますが、それらを適切に運用できるソフト的な部分（技術力）は求められていないのが現状です。これは問題ではないかと考えています。

当センターは油等の防除や消火活動においてハード・ソフトの両面で世界標準の能力を有し、現場で各種のサービスを展開しておりますので、事故原因者の方に求められる防除措置能力をいつでも提供することができます。

また、海洋施設等の防除体制については、海防法や港則法に基づき資機材を備え付けること等が求められますが、各施設の資機材の老朽化、訓練の形骸化等が散見されるところです。センターでは海上災害セーフティサービスを通じて、海洋施設等の皆様、つまり、201事業所に十分な資機材と適切な防除戦術、防除戦略を提供できます。

もう一歩進め、現実には資機材の老朽化、訓練の形骸化等が散見されることから、港則法の専用岸壁承認の際に消防・防災設備等や荷役安全管理体制等が許可条件として付されますが、当センター又はセンターと同様の能力を有する者とハード・ソフト両面の防除措置能力提供を委託すること、つまり、防除能力を外注することで許可条件を緩和する方法もあると考えます。

これにより、規制される事業所側は、自ら保有すべき資機材の削減等による経費節減が、官にとっては、より有効な防除体制の確立が図れるものと考えていますが、如何でしょうか。

以上、このような提案をさせていただき、講演を終わらせていただきますが、弊センターは、指定海上防災機関として、公益性を踏まえつつ海上防災業務を展開してまいりますので、ご支援のほど宜しくお願い申し上げます。

本日は、ご静聴有難うございました。