

角島における北朝鮮籍貨物船座礁事故にかかわる報告

山口県漁業協同組合連合会 指導課長 白石教夫

1. 事故及び状況

平成13年10月6日午前2時30分頃、北朝鮮籍の貨物船「チョンリュウ2号」(427t)が、山口県豊浦郡豊北町の角島灯台から北北西約800メートルの浅瀬に座礁した。

事故当初には若干の油流出が確認されたもののその後は確認されず被害は無かった。

しかし、当該海域はアワビやサザエ、ウニなどが生息しており、地域でも屈指の磯根資源の好漁場であるとともに北長門海岸国定公園に指定されている。

今後、台風や冬期の時化による船体破損とそれに伴う積荷や燃料油の流出等、漁場環境へ多大な被害を発生さす恐れがあり、その対応策が急がれた。

また、海上保安部は座礁船の監視体制に入るとともに船主側に対し、サルベージ船の早急な手配等の指導を随時おこなった。

貨物船「チョンリュウ2号」(427t)

船籍：北朝鮮

所有者：朝鮮チョンリュウ船舶会社

(現在は解散し、実在しない)

長さ：49.9m (旧遠洋鮪延縄漁船)

幅：8m 乗組員：15人

積荷：中古自転車 約1,600台、

中古冷蔵庫 約100台

燃料：A重油・軽油：約15kl

船主責任保険未加入

座礁した北朝鮮貨物船チョンリュウ2号



2. 関係者の対応と懸念

10月8日に山口県・豊北町・角島漁協・海上保安部による対策協議会が設置され、座礁船の早期撤去を船舶所有者に対し要請することを決定した。

以後、北朝鮮側への対応や積荷・油対策、離礁作業並びに国・県の支援等についての協議が重ねられた。

北朝鮮側に対して、保安部、山口県、豊北町、山口県漁連から、電話やファックスで、サルベージ船の手配並びに積荷の流出防止措置の実行や船体撤去計画等の提出を求めた。

そうした中で、以下のことが懸念された。

座礁船は船主責任保険に加入しておらず、採算の合わない離礁・撤去作業は行

わないで放置する可能性がある。

国交のない北朝鮮船であることから政府間交渉も困難。

船舶の放棄自体違法であり、所有者が離礁・撤去作業費用を負担しなければ、我が国の制度的には負担するところがない。

仮に日本側で勝手に座礁船処理を実施した場合、事後の費用回収は困難であるばかりか、船主からの所有権放棄書を取得しないと反対に損害賠償を請求してくるとの危惧もある。

3．座礁船の離礁作業及び油抜き作業

海上保安部から船主に対し、サルベージ船による離礁作業を指導するが、船主は高額な経費を要するとして、10月9日に北朝鮮船舶を派遣し、ロープで曳航作業を試みるが、ロープ切断により失敗に終わった。

燃料油流失を回避する観点から、経費等の負担先は未決定であったものの、船主より「燃料油の一時移転の経費が日本側負担であれば同意する。」との返答を得て、10月16日に油抜き取り作業を実施した。(その経費420万円は最終的に豊北町で負担することとなった。)

船体が軽くなったとして、10月17日・19日に北朝鮮側船舶及び海上保安庁の巡視船で曳航離礁作業を数回試みたが、いずれも失敗に終わった。

油抜き取り作業



事故発生当初は船体の救助ということで交渉していたが、数度にわたる曳航作業によっても離礁せず、また、浅海の上、船底が1.5mも海底に埋まっていることが判明し、引き下ろし作業は技術的に困難と見込まれたことから、以後、解体撤去を求める交渉内容に移行した。

4．北朝鮮側の対応

船主からは、乗組員の帰国と貨物の移し替えに関する事に終止した回答があるのみで、船体撤去に関する具体的な方策の回答はないまま、平成14年1月24日の「専門技術者を天候が回復する3月以降に派遣する事を考えている。」との返答を最後に連絡が取れなくなった。

5．乗組員の帰国と貨物

11月1日から19日にかけて、中古自転車(1,631台)が僚船(チョンリュウ1号)へ積み替えられ、11月22日に乗組員15人は中古自転車とともに僚船で帰国した。なお、中古の冷蔵庫(約100台)は座礁船に残されたままとなった。

6. 船主の所有権放棄

平成14年1月24日10月24日、外務省から山口県に対し、在北京北朝鮮大使館から在北京日本大使館へ「日本側において当該座礁船を処分することに同意することとなった。」との連絡があり、12月29日には12月23日付けで所有権放棄等の文書の送信があった。

7. 漁業被害の状況

油流失による被害

座礁直後には薄い油膜が確認されたものの船体から燃料油の事前抜き取りを実施したことから、油濁汚染は回避された。

本県の被害の特徴

被害海域は浅海であり波浪もきわめて高いため、座礁後に船底及びアンカーチェーン等が海底地盤を切り裂き、削りながら、船体が約250m陸側に移動した。

これにより、粘土・砂礫層が露出し、当該粘土・砂礫等に加え船体により砕かれた石等が舞い上がり、濁りとともに海藻類が生えた磯根資源の漁場を被覆・平坦化したことによる漁場荒廃。

また、船体周辺は海底が大きく掘削されており、船体が潮流を変化させるとともに波浪が濁りを発生させ、漁業操業にも支障をもたらした。

角島漁協における生産金額は次のとおり減少している。

漁場を粘土質が覆った状態



(単位：kg / 千円)

区分	H10～12の平均		H13～14の平均		比較	
	生産量	生産金額	生産量	生産金額	生産量	生産金額
アワビ	20,281	126,653	16,778	99,608	3,506	27,045
サザエ	135,592	102,399	75,337	56,285	60,255	46,114
計	155,876	229,052	92,115	155,893	63,761	73,159

被害額の算定が困難な面もあり、生産金額等で比較すれば上記のとおりであるが、地元漁業者によれば1億円程度との意見もある。

8. 法的検討

座礁位置は「一般海域」及び「北長門海岸国定公園」内であった。「一般海域」に係る法制度はないため、港湾法のような代執行が出来ず、自然公園法の適用はあるものの普通地域に該当するため、当該事故を処理する規定・撤去費用に係る支援措置もない。また、船舶の海洋投棄の禁止を定める「海洋汚染防止法」等にも船体が放棄された場合の処理規定もない。

本件は、現行法制下のエアポケットに入っており、船体の所有権放棄がなされた段階で、やむなく地方自治法第2条の趣旨から地元豊北町を事業主体とした撤去が行われることとなった。

9. 撤去に係る予算化

座礁船の所有権放棄の文書を受領後、日本側での撤去に向けた協議が行われ、工法として、海岸から仮設道300mを敷設し船体を解体する「陸ルート」(約2億円)と作業船を接近させるための航路を浚渫する「海上ルート」(約1億円)が想定されたが、経費面及び自然公園内の工事と言う観点から、「海上ルート」をもって平成15年度当初予算の検討が進められた。

山口県知事は「何ら責任のない地方自治体の経費で撤去する事は割り切れない思いがある。」としながらも、漁業被害の拡大を防止する趣旨から豊北町を事業主体とした撤去工事を実施し、その財政負担を軽減するため、山口県として50%(単独県費)の補助を行うことを決定し、県・豊北町とも平成15年度当初予算が編成された。

10. 国庫補助事業「漁場環境保全創造事業」の適用

山口県では、船主責任保険に未加入等の無責任船舶の航行制限と国の責任による放置船舶の撤去制度の設立を要望する一方で、制度創設までの間の座礁船事故については国の財政支援措置の適用を要望してきた。

現行の国の制度では、座礁船自体の撤去を目的とするものはないものの所有権放棄、工法・概算予算等の決定並びに現場海域が磯根資源の好漁場で、座礁船を撤去しなければ将来に渡り漁場の回復も期待できない実情等を踏まえた上で、水産庁漁場資源課所管の国庫補助事業「漁場環境保全創造事業」の適用を受けることが出来た。

11. 座礁船の撤去

平成15年5月19日から大型起重機の(400トン吊り)の作業用航路の浚渫作業等、本格的な撤去工事を開始した。

また、北朝鮮側は座礁船の所有権を放棄したが、撤去作業を行うに際しては、本船及び積載貨物等は外国貨物扱いで、「外国貨物の処分」となるため、税関手続きが必要となり、角島元山漁港野積場を『外国貨物の蔵地場所』とする許可を受け、座礁船からの搬出物は全てこの野積場に陸揚げ後、廃棄についての届けが行われ、それぞれ廃棄された。なお、中古冷蔵庫(106台)は、家電リサイクル法に基づき、フロンガスの回収後破砕処理された。

座礁船の船体は、7ブロックに分割・切断した後に、エンジン類や魚礁に不適物を全て取り除き、角島沖に魚礁として沈設された。

12．漁場の回復に向けて

現場海域での撤去作業を終えた後、作業用航路の埋め戻しや元山漁港野積場に保管されていた全ての関税手続きを終了後、廃棄物処理法に基づき処理し、平成15年7月31日に撤去工事は終了した。

しかし、「チョンリ्यू2号」の座礁によって削り取られた現場海域の海底は、今なおそのままの状態となっており、今後の課題は、以前のようにアワビやサザエなどが多く生息する漁場に回復させる事であり、撤去後の海底の状況調査を実施し、関係機関とその方策を協議しながら進めていくことになる。

撤去工事を終えた現場海域

