

香川県豊島沖でのタンカーと貨物船の衝突による油流出事故について

香川県農政水産部水産課 主任専門指導員 松岡 聡

1. はじめに

香川県は、四国の北東部に位置し、北は瀬戸内海に面し、小豆島をはじめ、塩飽諸島や直島諸島など約 110 余りの島々が点在する日本一小さい県である。

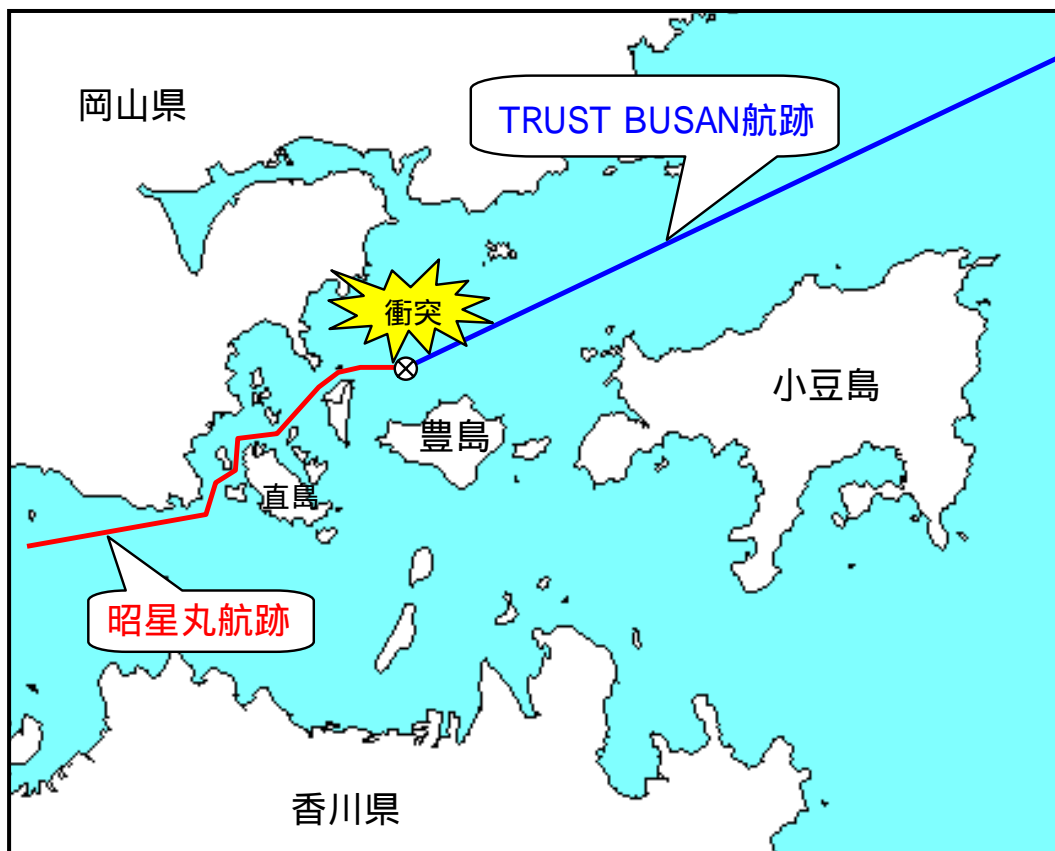
香川県が面する瀬戸内海は複雑な地形の上、海上交通量が多い海域であるため、船舶の衝突事故や座礁事故がたびたび発生し、漁業被害も生じている。さらに、瀬戸内海沿岸は造船業・繊維工業・石油化学コンビナート等の工業地帯が広がっている。

今回のタンカーと貨物船の衝突による油流出事故は、香川県海域での油の流出事故としては 1974 年（昭和 49 年）の三菱石油水島製油所流出油事故に次ぐ規模となった。

2. 衝突事故の概要

平成 18 年 11 月 28 日午後 5 時 50 分頃、香川県豊島の家浦港から北北西約 3,300 メートル沖合で水島港から神戸港へ航行中の小型タンカー「昭星丸」の左舷に姫路港から福山港へ航行中の貨物船「TRUST BUSAN」が衝突した。

この事故により小型タンカー「昭星丸」は船体に破口を生じ、エンジンルームが浸水し、沈没は免れたものの東方へ油を流出させながら漂流した。流出した油は小豆島西岸に漂着し、土庄港や海岸を汚染した。また、ノリ養殖漁場に乗り上げ養殖施設を損壊し、流出した油は収穫期に入ったノリ養殖漁場にも漂着した。



事故発生位置図

3. 事故船舶の概要

<p>小型タンカー「昭星丸」</p> <p>船 籍：日本</p> <p>運 行 者：旭タンカー（株）</p> <p>総トン数：153 トン</p> <p>積 荷：C重油 307 キリットル</p> <p>乗 組 員：3 名</p>	
<p>貨物船「TRUST BUSAN」</p> <p>船 籍：韓国</p> <p>運 行 者：DAEWOO LOGISTICS CO.</p> <p>総トン数：4,690 トン</p> <p>積 荷：空船</p> <p>乗 組 員：15 名（韓国人 9 名、 ミャンマー人 6 名）</p>	

4. 事故発生時の対応

海上保安部の対応

玉野海上保安部、高松海上保安部では、巡視船艇を集中的に出動させ、事件発生後から 12 月 3 日までの間に延べ 43 隻（442 名）により流出した油の防除作業や「昭星丸」に残された油の抜き取り作業等の作業を実施するとともに監視・警戒を行った。

また、第六管区海上保安本部広島航空基地から航空機延べ 12 機（51 名）を出動させ、上空から流出油の拡散状況の調査を実施した。

土庄町の対応

11 月 29 日午前 6 時に災害対策本部を設置し、関係機関との連絡調整等に当たるとともに、流出油の拡散防止、流出油の完全撤去、環境問題の把握と対処、汚染されたノリ網の適切な方法による撤去を重点的に取り組んだ。

香川県の対応

事故後直ちに、危機管理課、水産課等関係各課で情報収集、伝達を実施した。11 月 29 日に防災局参事会議を開催し、部局間の情報共有を図った。翌 30 日に、防災局参事会を防災局長を本部長

とする「事故対策本部」に切り替え、関係機関と連携し、情報収集・指導に当たった。

11月29日以降、県漁業指導船「ことぶき」により、流出油の範囲、被害状況の把握や小豆島、豊島、直島の漁協に対し、養殖状況や油の漂着状況の聞き取り調査を実施した。また、12月1日には、流出した重油による環境影響調査（水質10点、底質14点）を実施した。



環境影響調査

県漁連の対応

事故直後から、水産課と共同して現地調査、実態把握に努めた。重油事故の被害を受けた漁協、漁業者からの要請により、12月1日に「昭星丸重油流出事故対策室」を設置し、漁業被害の賠償請求についての窓口となり、保険会社等との交渉・協議に当たった。

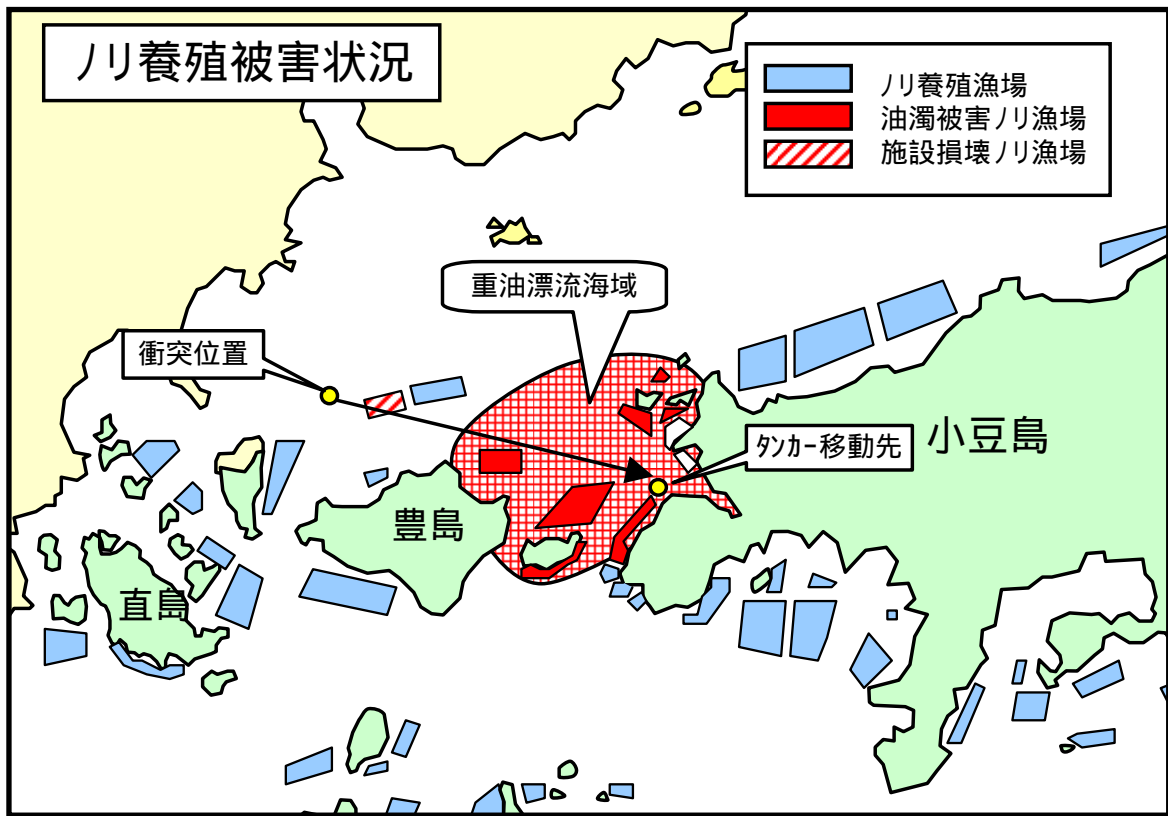
水産庁の対応

11月29日に、瀬戸内海漁業調整事務所は漁業指導船「せとうち」を現地に派遣し、油膜の拡散作業を実施した。

5. 漁業被害状況

流出した油は、豊島と小豆島間の海域で養殖していた土庄中央漁協、唐櫃漁協、四海漁協のノリ養殖漁場に漂着した。事故の数日前から養殖ノリを収穫して加工する作業が開始されたところへの被害であった。被害を受けた漁業者は「出荷前のノリだけでなく、ロープやアバ（浮き）等の資材もダメになった。」「今年は海水温が高く、養殖環境が悪い中で懸命に育てていたのに...。」と悔やみながらも、重油にまみれたノリ網の回収作業に追われた。

被害を受けたノリ網は、3漁協の総数で5,016枚にのぼり、その年のノリ養殖の再開を断念する漁業者も出た。



ノリ養殖被害状況



重油に汚染されたノリ網



重油に汚染されたノリ養殖資材

5 防除対策

事故後、タンカーは油を流出しながら東方へ漂流したため、玉野海上保安部はタグボートにより、タンカーを土庄港付近の浅瀬に曳航し、船体を固定し、船体からの油の抜き取り作業を開始した。「昭星丸」は、12月1日に左舷亀裂部を封鎖し、船体に残った重油の抜き取り作業を実施し、翌2日多度津町堀江のサルベージ会社へタグボートにより曳航された。



油抜き取り作業

現場海域では、海上保安部の巡視船艇、海上災害防止センター等により、油処理剤を散布する等の拡散処理等の防除作業を実施した。

また、11月30日からは、土庄町職員や小豆消防署員等により、沿岸域に漂着した重油の回収作業を実施した。



土庄港内の油回収作業



油拡散作業



海岸に漂着した重油の回収作業

6. ノリ網の撤去

11月29日、玉野海上保安部の主催により、香川・岡山両県関係者（漁業関係者含む）船主、サーベヤー、サルベージ会社、海上災害防止センター、海上保安部等による連絡調整会議を土庄町で開催し、今後の防除計画作業や補償対応等について協議した。重油が付着したノリや漁具は、小豆島内では処分できない膨大な量（推定2,000トン）であるうえに、ノリが成長を続けると処分量の急増が想定され、早急な対応を要することが判明した。同会議の席上で玉野海上保安部が「安全な浅瀬で残った重油の抜き取り作業を実施するため、土庄港への曳航を決めた」と述べ、曳航中の重油流出を抑えるために周囲をオイルフェンスで囲み、油の分散剤を散布しながら運んだことを説明した。しかし、被害を受けた漁業者からは「曳航した航跡に沿って重油が浮いていた。」「事故現場から離れた土庄港への曳航により被害が拡大した。」「曳航中の流出防止措置が甘かった。」等の抗議の声が殺到した。玉野海上保安部は「沈没という最悪の事態を避けるためにやむを得ず曳航した。」と釈明したが、怒りは最後まで収まらなかった。

11月30日、処分対応可能な問い合わせに応じた処理業者とともに、被害漁業者、県（廃棄物対策課、危機管理課、水産課）土庄町、県漁連等で、現地確認と協議を実施した。海域からノリ網等養殖資材を陸揚げ後、1~2日乾燥させた後、トラックで最終処分地へ移送することになった。

12月1日、全漁連の成田顧問弁護士同席のもと、関係漁協組合長会を県漁連にて開催し、ノリ網処分の方法について説明するとともに、食の安全・安心の観点から油汚染が疑われるノリは出荷停止し流通させないよう指導した。

12月2日、県漁連、信漁連、被害漁協、処理業者、海事会社、サーベヤー、県水産課、土庄町で撤去の具体的な方法について協議し、台船によるノリ網撤去作業について検討した。

12月6日から、ノリ網の撤去作業が開始され、12月25日に撤去が完了した。



汚染されたノリ網の撤去

7. 最後に

漁業被害補償については、県漁連が窓口となり国際油濁補償基金に対して請求を行うことになったが、事故から1年を経過しようとしている本稿の執筆中の11月中旬現在で補償金の支払いが行われていない。事故船舶が保険に加入していても、漁業者が補償金を受け取るまでに長時間を有するため、補償金の仮払いや一時金の支払い等ができる制度も望まれる。