

## 北海道礼文町船泊漁協管内南高山地区での外国船座礁事故について

北海道漁業環境保全対策本部 研究室長 石川清

### 1. はじめに

漁業生産の盛んな北海道は、農業生産も盛んである。また、社会資本も依然として整備途上であり、広い北海道内で高速道路、新幹線の建設整備が進められている。このため、サケ・マス等の遡河性魚類の増殖事業、ホタテ、コンブ等の養殖事業を行っている北海道漁業は、農業関連工場排水、酪農排水、工事濁水、また、陸域、海域からの油流出から、いかにして漁場を保全するかに苦労している。

また、北海道に近接するロシア、サハリン州では、原油開発が盛んに行われており、すでに国内にも輸入され始めている中で、原油流出事故に対する懸念が漁業者に広がっている。

2006年の北海道は、2月の知床への油濁海鳥漂着事故に油濁事故の端緒を發した。3月には小樽の水産加工場からの燃料油流出によるホタテ稚貝の出荷延期、ウニ等への被害が出た。同じ3月には、貨物船が苫小牧のウニ、ホッキ漁場に座礁。4月には、根室沖でコンテナ船が火災を起こし漂流し、座礁寸前の惨事が起こった。そんな中で、礼文島での座礁事故が発生した。

第一報のメールが携帯電話に入ったのは、稚内市内で酪農排水による漁業被害を防止するために改善要請を行っている会議の最中であつた。



礼文島沿岸の座礁船周辺海域  
遠くに利尻島が見える

### 2. 座礁船の概要

船名 PACIFIC No. 3

船籍 カンボジア

船舶所有者 UNITED MARINE CO. LTD. BELIZE

運航者 POLAR SAKHALIN, KHOLMSK

全長 27.31m、幅6.1m、総トン数220t 積荷力25t

乗組員 14名(全員ロシア国籍)

PI保険 MARITIME MUTUAL INSURANCE  
ASSOCIATION(NZ)LTD.

座礁船残燃料 30t(A重油相当)

(タンクテーブル等の不備により正確な量は不明)



座礁船の状況



座礁船周囲に漁協が展張したオイルフェンス

### 3. 礼文町の概要

礼文町は、北海道最北の稚内の西方60キロメートルの日本海上に位置する日本最北の島である。礼文岳(標高490m)を中心に南北29km、東西8km、面積約82km<sup>2</sup>のなだらかな丘陵性の地形である。現在、約3400人が暮らし、利尻礼文サロベツ国立公園の中でも高山植物が咲き乱れる風光明媚な花の島、そして海の幸豊かな漁業と観光の島である。礼文島の西南方向には利尻富士(標高1,721m)を有する利尻島がある。

漁業としては、だしコンブの最高級品とされる利尻コンブを産し、ウニの産地としても有名である。なお、町内には、船泊、香深の2漁協がある。

### 4. 座礁事故の経緯

8月31日 0230時頃 南高山地区沖合300mの岩礁地帯に漁船が座礁しているとの情報が海上保安庁に入る。人家の灯火も間近に見える沿岸での座礁の原因は居眠りによる操船ミスではないかと思われる。現場は、養殖コンブ施設に近接し、天然コンブ、ウニの漁場でもあった。

海上保安庁航空機の調査で座礁船からの流出油が確認され、陸岸にも漂着していた。早朝より、保安庁機動救難士が座礁船に降下して調査するとともに、ロシア国内関係部局を通じて、サルベージの手配が依頼される。さらに、乗組員のうち11名を救助した。しかし、積荷の確保を懸念してか、船長以下3名が下船を拒否し船内に立てこもった。保安庁が再三下船を説得し、船長らが泥酔している状態の中でかろうじて吊り上げ救助することに成功した。また、燃料タンクエア抜きを閉鎖し、油流出を軽減した。

一方で、P I 保険から担保が取れない中で船体引き降ろし、本格的な油防除作業が実施できず、漁業被害は拡大する一方であった。

同日夕刻より、海上保安庁、機動防除隊、船泊漁協、礼文町の関係者により関係者連絡会議が実施され、漁協よりコンブ、ウニの漁を当面休漁とした旨の報告がなされた。

また、稚内市内では当環境本部、道漁連稚内支店が稚内海上保安部に、油濁被害防止、船体早期撤去への指導要請を行うとともに、船泊漁協に状況の確認を行った。また、漁場油濁被害救済基金とも連絡を取りながら、今後の事故対応を協議した。

9月 2日 夕刻より、礼文島入りしたP Iサーベイヤーを含めて、連絡調整会議が実施され、サーベイヤーとして早期の燃料油の瀬取りが必要であるとの認識からP I宛に作業着手を要請するとの発言があった。

9月 3日 P Iからの作業開始了承が無い中で、礼文町、船泊漁協は、漁業被害を最小限に止めるため、自衛措置としてオイルフェンスの展張を実施した。

9月 5日 これまで点灯していた座礁船の灯火がエンジンルームへの浸水等により消灯、この時より積荷の腐敗が始まったものと思われる。また、P Iからの作業開始了承が無い中ではあったが、地元機関の要請でクレーン台船と曳舟を使用して地元業者による燃料油の瀬取り及び船体引き降ろし作業が準備される。

9月 6日 燃料油の瀬取りが実施され、続いて船体引き降ろし作業が実施されるものの二回に及ぶ曳航ワイヤーの切断により作業は中止を余儀なくされた。

9月 9日、11日 度重なる荒天の中、ようやく天候が回復し、燃料油の瀬取りが実施された。

9月12日 ようやくP Iの依頼により船体調査、潜水調査が実施される。

9月13日 事故対応の進展が無いまま休漁が続く船泊漁協より当環境本部に対応要請があったことから、急遽、礼文島入りし、船泊漁協と今後の対応について協議した他、礼文町に対して、引き続き、事故対応への尽力を要請した。同日、船主よりP Iに対して船体全損決定が伝えられた。また、船泊漁協とP Iとの間で座礁船の監視警戒の契約が結ばれ、同漁協はP Iの要請下で監視作業を開始することとなった。

9月14日 P Iサーベイヤー、礼文町、船泊漁協、サルベージ会社、当環境本部により、座礁船の調査を実施、引き続き対策会議の中で、同漁協及び当本部よりP Iサーベイヤーに対して早期の燃料油の瀬取り、船骸撤去を要望し、併せて現在の監視作業の他に、当初より自衛措置として実施している油防除費用並びに漁業被害の補償請求を行う旨を通告した。P Iサーベイヤーよりサルベージ各社に対して船骸撤去費用の見積もり提出の指示が出された。

9月17日 台風が接近する緊迫した状況の中で、船骸撤去を落札した地元業者により燃料油の瀬取り作業が開始された。また、腐敗したカニの一部回収撤去も実施された。

9月18日 座礁から三週間を経て、座礁船はようやく前浜漁場より離礁した。台風が接近していたため、船泊港に待機させることとなった。

9月24日 漁業被害の対応について、船泊漁協が全漁連顧問弁護士の指導を要望し、弁護士、全漁連漁政国際部、道漁連稚内支店の3名が現地で同漁協理事者と協議を行った。

10月14日 座礁より一ヶ月半が経過して、座礁船は礼文島から石狩湾新港に向けて曳航が開始され、15日に到着。スクラップとされることとなった。



該船の潜水調査の状況



座礁船周囲  
オイルフェンス内の油吸着マット



座礁船上での残油量調査の状況



座礁船に積み込まれた  
残油瀝取り用のドラム缶



座礁船の定期調査を行う  
海上保安庁航空機



座礁船から瀝取りされた  
油の入っているドラム缶

## 5．漁業被害と被害請求

船泊漁協では、自衛措置として行ったオイルフェンスの展張を初めとして、燃料油の瀬取りに要した費用、P Iとの契約による監視警戒の費用、休漁を余儀なくされた漁業被害補償についてP Iに対して請求を行っている。

現在のところ、船骸撤去費用のみが地元業者に支払われているのみで、燃料油の瀬取りや監視警戒の費用については漁協役職員の努力にもかかわらず支払いは行われておらず、漁業者は不安を募らせている。

## 6．礼文島周辺の座礁事故について

座礁した座礁船は、日本への活力ニの輸入が目的であったが、実は漁船と認定されたため「外国人漁業の規制に関する法律」により稚内港への入港を拒否されており、別の寄港地への移動中に事故を起こしている。

礼文島近海は周辺海域に比較して静穏な海域であるため、頻繁に荷渡しが行われている海域でもある。

荷渡しとは、違法な操業を行う、または日本への輸出許可を持たない外国漁業者が合法的な輸入業者に魚介類を海域で渡して日本国内に持ち込む行為であり、現行犯でのみ摘発できる行為であるため、なかなか取り締まりが行き届かない行為である。

このため、礼文島周辺では非常に座礁事故が多い。

通常の航行であれば、網走市のように安全航路について寄港する船舶に積極的に案内することによって漁具被害を皆無に押さえられるのであるが、ことが違法行為だけに困難がつきまとっている。

## 7．油流出に脆弱な北海道

前述したように、北海道に隣接するサハリンでは原油開発が盛んに行われており、すでに国内にも輸入され始めている中で、原油流出事故に対する懸念が漁業者に広がっている。

これまでは、中近東からの原油輸入による本州以南でのタンカー事故が多かったが、今後は日本のみならず、韓国、中国へのサハリン油田からの原油輸送が頻繁となるとされており、北海道は原油流出事故、輸送タンカーからの原油流出事故の危機にさらされている。

現在、油回収船が到着するために二日間以上かかる地域は全国の中でも北海道の稚内からオホーツクにかけた地域のみである。当環境本部がサハリン油田事故対応について、本年9月に海上保安庁に要請をおこなった際にも、油流出事故後二日間は耐えてほしいと言われている。日本の漁業生産量の二割を占める北海道漁業がサハリン油田の流出事故により被害を受けた場合の国民への被害は計り知れないものがある。

世界的な原油産出地帯が隣接する北海道周辺海域の流水の漂流する冬季の荒天下で、

タンカー事故が起こった場合に油漂着前の初期対応のできる巡視船の配備は北海道には無い。海上保安庁では財政難から老朽船の更新が最優先課題であり、大油田地帯に隣接する北海道には油漂着前の対応ではなく、漂着して漁業被害が発生した後の油回収資機材の配備が精一杯とのことである。

#### 8. 相次ぐ油流出事故

8月からの礼文島での油流出対応の最中にも事故は頻発している。

9月には、登別に漁船が座礁し漁場に油が流出している。

11月には、礼文島の同一海域に別の外国船が再び座礁した。

この原稿を書いている現在、再び第一管区海上保安本部、北海道庁防災消防課から、松前に貨物船が座礁したとの緊急連絡が携帯電話に入った。

地元漁協で最盛期に入ったばかりのノリ漁に油濁の被害が出ているという。

漁場油濁被害救済基金の油濁対策専門家の現地派遣を要望し、すでに現地に向かってもらっている。

当環境本部としても、礼文町の漁業被害の解決に向けて、今なお全漁連の協力を仰いでいる最中ではあるが、サハリン油田からの大規模油流出の悪夢にうなされながら、荒天の続く降雪厳しい日本海に向けて出張の準備をすることになってしまった。