

p. 2

発表内容は表示のとおりです。

プレゼンテーションは約35分を予定しており、終了後に質問やコメント等いただければと思います。

p. 3

それでは最初にワカシオ号座礁につき説明したいと思います。

大型のバルクキャリアーであるワカシオ号は、2020年7月25日の夜にモーリシャス南東岸沖に乗揚げました。

本船は空船でしたが、燃料油であるC重油等のうち、約1000トンが海上に流出し、同海域に大きな被害をもたらしました。

p. 4

事故船舶わかしおの要目です。

同船は、パナマ船籍でしたが、所有者や運航会社が日本の会社であったため、海上保安庁は、事故発生時から日本政府内関係部局と連絡を密にして、当該会社からの情報収集を実施しました。

また同船には、インド人船長を含む20名が乗船していました。

p. 5

事故発生後、わかしお号船体は安定していましたが、自力離礁することはできず、事故発生から10日後の8月6日、船体損傷部からの油の流出が確認されました。このことから、モーリシャス政府は日本政府に対して公式に支援要請を行いました。同要請を受けて、日本政府は国際緊急援助隊の派遣を決定し、全行程14日間、現場での活動期間10日間となる派遣を実施しました。

p. 6

国際緊急援助隊の派遣決定を受けて、日本からは計6名、うち海上保安庁からは油防除に関する専門的な知識及び技能を持つ4名を派遣しました。

なお副団長は本職の前任の方です。また現地での各種調整のため、外務省職員1名、JICA職員1名も派遣されています。

p. 7

ご存じのとおりモーリシャスは、日本からはるか遠方約 10,500 キロメートルにあります。通常、便利なのは、UAE（ドバイ）経由で約 17 時間のフライト、ただ今回はコロナウイルスの影響によるフライト減便で、オランダ（アムステルダム）・フランス（パリ）・レユニオン（サンドニ）経由で 31 時間のフライトとなりました。

成田～アムステルダム間は、ガラガラ（横 1 列を自由に使える状態）アムステルダム～パリはトランジット失敗、おそらくこのせいで、ロストバゲージ 3 個パリ～レユニオン間はエールフランスでしたが、減便の影響で空席なしの密の状況、なお通常レユニオンはフランス領であり、観光地として人気です。

また最後のレグである、レユニオン～モーリシャス間、チャーター便（6 人に対し、2 人の客室乗務員）で現地入りしました。

早くも到着前に洗礼をうけたところです。

p. 8

当時のモーリシャス共和国の基本的な検疫方針は、「外国人の入国は基本的に認めない」でした。

入国を認めた場合でも、検疫対象者として入国時の PCR 検査、政府指定のホテルに 2 週間の隔離（7 日目と 14 日目に PCR 検査）、陰性の場合のみ、政府指定のホテルから出られるというものでした。

このことから派遣者は、日本出国時・モ入国時・滞在 7 日目の計 3 回 PCR 検査を受けたほか、日本入国時に抗原検査、また、帰国者・接触者相談センターからの電話による「在宅確認」がホテル等隔離中に続くこととなりました。

p. 9

このままでは 2 週間隔離となり現地での活動に支障がでることから、在モーリシャス日本国大使館経由でホテルから出られるよう要請・調整し、PCR 検査の陰性が判明した 8 月 12 日午前中に、JDR チームは現地対策本部のみ行くことができるようになりました。

ただし、行動条件が付き、モーリシャス保健省手配車両で、保健省職員が同行防護衣・マスク・手袋は必須

このことから現地滞在中の 14 日間は、猛暑のなか持参したマスク・防護服（タイベックスーツ）・ゴム手袋を着用することになりました。

p. 10

次は JDR の拠点についてです。

滞在中のホテルから対策本部までは約 4 キロメートル・所要時間は車で 10 分足らず空港からホテルまでは 20 分ほどの距離にありました。

p. 11

海外から派遣された国連の各機関・防除関係者も同じ対策室のロジ室につめていました。

見ての通り オープンスペースとなっており、リゾート地でもあるので絶景を前にして、結果として新型コロナウイルス対策をとることができる場所を確保できました。

p. 12

これから海上保安庁が現地で実施した、主な活動内容を説明します。

現地では、主に座礁船の調査、官民全体会議への出席、MCG への油防除研修及び広報対応を実施しました。

p. 13

最初に座礁船周辺での調査につき説明します。

8 月 13 日にまずは北側の海域の調査を実施しましたが、マングローブ林に囲まれた湾内に E 以下の油膜を認めた他は、浮流油及び油臭は認めませんでした。

8 月 17 日には、南側の海域の調査を実施し、砂浜沖に設置された油吸着材様オイルブームは飽和した状態でしたので、交換を助言しました。

なお写真は MCG の巡視艇です。

p. 14

13 日の状況です。

写真ではわかりにくいですが、ワカシオから E 号以下の油が流出しています。

p. 15

17 日の状況です。

17日は写真にもありますが、MCGの小型艇に同乗し、現地の調査を実施しました。

p. 16

なおここで裏話です。

ご存じのかたもいるかも知れませんが、過去この海域では同じように座礁事故が多発しています。写真は、約100年前の1920年にWAKASHIOの南西付近のリーフに座礁したDal Blaiioの残骸で、船首部分がまだ残っていました。

なお、過去10年間に同海域において、40000トン級貨物船が2隻座礁しており、同海域は今後も海難発生の可能性が高いと考えられます。

p. 17

また陸上部についても調査を実施しました。

14日、対策本部から今度はMCGのマイクロバスに乗車して出発、ワカシオから北側の海岸調査を実施しています。

マングローブ林のみならず砂浜、砂利浜にも油は漂着しており、一部の海岸では深さ約20センチの位置まで油の浸透がありました。

二次汚染防止措置がとられていない場所がほとんどであり、海岸清掃に関する技術及び知識の指導助言の必要性を提案しました。

p. 18

14日の状況です。かなりの流出油が漂着しています。

p. 19

二つ目は官民全体会議です。

官民会議においては、船体の油残量情報が不明確であることが共有されていない状況で議論が進んだため、「残留油があることを前提とした対応が必要」と助言しました。

また警察や沿岸警備隊等の公安機関のみでの会議では、

・洋上調査結果、画像分析等に基づいたオイルフェンスの設置場所、方法・油防除作業における防護装備の装着、回収油の陸揚げ作業時の留意事項を助言しています。

p. 20

3つ目は油防除研修についてです。

モーリシャス沿岸警備隊の油防除隊指揮官ほか士官に対し、油流出事故への具体的対応について講義を実施するとともに、

今回の事故で回収した流出油・漂着油を使用し、油吸着材の特徴や油処理剤の効果等の把握のためのデモンストレーションを実施しました。

p. 21

当庁は、油防除につき専門知識と技能をもつ、機動防除隊長以下 2 名を派遣しており、彼らが中心となって各種講義を MCG に対して行いました。

機動防除隊については、後ほど詳しく説明します。

p. 22

最後に広報対応です。

日本関係船舶であったことから、日本国内での関心も非常に高く、

日本とのオンライン取材：3回 電話取材：2回あったほか、

現地国営放送（MBC）の取材：3回 の合計 8 回の取材対応を行いました。

また取材以外にもオンラインについては、「二次隊とのミーティング」、「NST 基地との通信テスト」などを行いました。

また真ん中の写真は、モーリシャス首相への直接に状況説明等を実施した状況です。

p. 23

現地での報道においても、日本政府の対応が連日、報道されました。

今回の対応では、派遣隊員はワクチン未接種でしたが、新型コロナウイルスへの感染防止のための基本的防護対策を万全に行うことで、現地入りまでに時間はかかりましたが、通常時と変わらずに任務を遂行することができております。

なお、同船ですが最新の現地情報によると、本年 12 日に最後まで残っていた船体後部の撤去が完了しており、今後、日本政府としては MCG の能力向上支援や沿岸レーダーの無償供与等により、支援を継続していくこととしています。

p. 24

引続き、昨年に日本国内で発生した座礁事故につき説明します。

昨年 2021 年 8 月 11 日に日本、八戸沖において、ウッドチップを満載したバルクキャリア

一CRIMSON POLARIS が座礁しました。

p. 25

同船は、錨泊していたものの強い風浪により座礁しました。

一旦は自力離礁することができましたが、その後船体亀裂が発生したことから、当庁はヘリコプターによる救助を開始しました。

最終的には、ワカシオと同じく2つに切断し、燃料油の一部が海上に流出しました。

現地では官民連絡会議を対面で開催したほか、東京においても関係省庁での連絡会議をオンラインで実施、また所有者もオンラインにて記者会見が実施されました。

p. 26

このことから、当庁は巡視船による航走拡散を開始したほか、機動防除隊も派遣していたことから、同隊は、ドローンにより陸岸部からの沿岸調査を行いました。

また所有者手配の船舶により、官民合同会議で使用が認められた油処理剤（dispersant）を散布しました。

これにより洋上での流出油については、早期に処理することができています。

p. 27

沿岸部に漂着した油については、日本の国内法で定められた指定海上防災機関である「海上災害防止センター」が、所有者と防除契約し、ビーチクリーナ車両等により、速やかに回収作業をしています。

p. 28

今回の事案においては、亀裂部船底に3番燃料タンクがあり、所有者によればここから約400キロの油が流出しました。

事故後、船首部については所有者契約のサルベージ会社により残油抜き取り、撤去が速やかに行われました。

また、船首部は完全に座礁していたことから、まだ現場にありますが、しっかりと船固めしており、海上状況が収まり次第撤去予定となっています。

本件の対応においても、新型コロナウイルスの影響がありながらも、官民の関係者が対面、オンラインにて通常と変わらず対応することができました。

p. 29

今回、いずれの事案においても、海上保安庁は東京から機動防除隊を派遣しています。同隊は、24 時間体制で国内・国外での事案即応体制をとっているほか、外国海上保安機関への能力向上支援も行っており、同支援については次の項目で詳しく説明します。

p. 30

次はアジアでの国際連携支援を説明します。

p. 31

新型コロナウイルスの感染拡大が起こる前、海上保安庁は、機動防除隊やモバイルコーポレーションチーム（MCT）を含む講師（Instructor）を、東南アジア、太平洋島しょ国、インド洋、東アフリカ地域の 14 の国に、2017 年以降合計して 5 2 回派遣しています。能力向上支援の内容は、油防除・資機材取扱いのほか、船舶立入検査や制圧術につき、外国海上保安機関からの要望に基づき実施しています。

p. 32

油防除関連について、基本的に現地での基礎研修、防除資機材取り扱い訓練、海上実地訓練等が含まれます。

海上保安庁は、これらのメニューから、相手国の要望に合わせてプログラムを作成し、必要な訓練を実施しているほか、国内に相手機関職員を日本に招聘しての訪日研修を JICA と協力して実施しています。

p. 33

2020 年度から、みなさんご承知のとおり、新型コロナウイルスの感染拡大により、海上保安庁職員の現地派遣及び外国海上保安機関からの研修員の受入れが困難な状況となりました。

そこで海上保安庁では、現地派遣に替えてオンラインでの研修を行っています。

2020 年度以降、インド・太平洋の沿岸国 8 か国に対して計 1 8 回のオンライン研修を行いました。

内容は、講義のみならず制圧術や鑑識など、実際に身体を使ったものも工夫しながら実施しています。

p. 35

次に、多国間合同訓練 MARPOLEX について説明します。

MARPOLEX は日本、フィリピン、インドネシアの 3 か国海上保安機関で行われる排出油防除訓練です。

フィリピンとインドネシアの二国間協定である「スラウェシ海排出油対応ネットワーク計画」に基づき、1988 年から 2 年毎に合同で排出油防除訓練を実施していましたが、1993 年の我が国への参加招請を受け、海上防災に関する国際協力・支援を推進させる観点から、1995 年以降、海上保安庁からも大型巡視船及び幹部職員を派遣しています。

当初、2021 年に行われる予定だった本訓練は、新型コロナウイルスの影響により 2022 年に延期されましたが、本年 5 月に実施予定であり、海上保安庁は大型巡視船 1 隻とヘリコプターを現地に派遣する予定としています。

このように、新型コロナウイルス下にあっても海上保安庁はアジア各国への能力向上支援を継続しているところです。

p. 36

最後に石油連盟との連携につき説明したいと思います。

p. 37

なお、石油連盟との連携を説明する前に、日本国内における事案発生時の国家緊急時計画につき、簡単に説明します。

ご存じのとおり、日本は OPRC 条約を批准しており、同条約に基づき国内法を整備、また国家緊急時計画を定めています。

これまで、日本海でおきたナホトカ号大規模流出事故、また HNS 議定書（HNSProtocol）批准にあわせて、同緊急時計画を修正してきたところです。

p. 38

なお近年、これもご存じのとおり世界各地で大規模災害が多発しています。

日本においても例外ではなく、大雨や台風による甚大な被害が発生しており、政府は対策本部を設置し、適宜適切に対処しており、海上保安庁も、多くの巡視船や航空機を直ちに現地に派遣して海上のみならず、陸上部の捜索・救助や物資輸送に従事しています。

p. 39

このような災害多発を受けて、昨年に国家緊急時計画を修正しています。
これまで大規模または非常災害時の政府対策本部の長は、国土交通大臣でしたが、直ちに
対応が必要な非常災害については、内閣総理大臣が長となり、政府全体で機動的に対応す
ることができるようになっていきます。

p. 40

なお最後に石油連盟との連携につき説明します。
石油連盟と海上保安庁は、前述した国家緊急時計画に基づき、日本国内や近海において大
規模な油等流出事故が発生した際は、協力して対応にあたっています。
海上保安庁は、その所有する巡視船及び航空機により、人命救助と海洋汚染防止を最優先
として行いますが、油等防除資機材は限られています。
このことから大規模事案においては、原因者または経済産業大臣の要請により、石油連盟
から油防除の資機材の貸し出し業務が実施されます。
このような業務は、海上災害対策へ大きな貢献となっています。
過去、前述したタンカー・ナホトカ号の流出油事故などの際に資機材の貸し出しが実際に
行われています。

p. 41

また、海上保安庁では、国内法に基づき、全国を16の海域に分けて、油又は有害液体物
質（HNS）が大量に排出された場合における対応のため、排出油等防除計画を定めていま
す。
石油連盟の保有する油防除等の資機材の一部についても、この排出油等防除計画に入っ
ています。
特に、石油連盟は、海上保安庁が保有していない大型の油回収装置を保有しており、事案
発生時の役割を分担をしています。
近年、大規模事案は発生していませんが、引続き海上保安庁は、このようなワークショッ
プの機会を活用し、石油連盟と協力していきたいと思っております。
ご清聴ありがとうございました。