

【特集】

頻発する 外国船海難



【特集】頻発する外国船海難

対談 サブスタンダード船の海難に思う／栢原信郎・村上清一郎 ②

プレスティジ号事故の波紋／山地哲也 ⑧

なぜPSCが生まれたか／山下昭治 ⑭

パイロットから見た外国船と海難／藤澤 暁 ⑱

警鐘が鳴る日本の海／大河原豊重 ⑳

ナホトカ号の油濁損害事故／小川洋一 ㉓

関門海峡の外国船海難／日本海難防止協会 ㉔

北海道の外国船海難／日本海難防止協会 ㉕

外国船海難の発生状況／海上保安庁交通部企画課・安全課 ㉘

外国船海難の実態／高等海難審判庁海難分析情報室 ㉙

その他

環境と海洋 海洋の環境保全および利用に関する課題／昆 信明・有波 操 ㉚

海の気象 台風の72時間強度予報の実施について／永田 雅 ㉛

安全操業にご協力を ㉜

平成14年における海難の発生状況／海上保安庁交通部企画課 ㉝

主な海難 ㉞

うごき・編集レーター ㉟

外国船海難を考える

わが国の貿易量の大半は海上輸送に頼っている。また、海上輸送に従事する外航船舶のうち、日本籍船は5%、約110隻にまで減少、他は外国籍船に頼っている。すなわち、わが国経済を支える貿易は、外国籍船によって支えられているといってもよく、わが国の各港に出入りする外国籍船は、年間約2,000隻を数えている。

このような背景から、わが国の周辺海域で発生する外航船舶海難の多くは外国籍船となっているが、サブスタンダード船の問題や外国人船員の教育の問題もなしとはいえない。

平成14年の外国籍船海難を見ると、記憶に新しいものでも、志布志湾で乗揚げ、船体を折損したパナマ籍のばら積船コープベンチャー、伊豆大島で座礁後火災を起こしたバハマ籍の自動車運搬船ファルヨーロッパ、日立港で座礁した北朝鮮籍の貨物船チルソンなどがある。いずれもが人為的な要因の海難であることを重視したい。

この特集は、わが国にとって不可欠な外国籍船の海難をどうすれば減少させることができるのか、その手がかりになればと企画した。



対談：サブスタンダード船の海難に思う

国際船員協会 会長

かやはら のぶお
栢原 信郎

聞き手：日本海難防止協会

むらかみせいいちろう
村上清一郎



外国人船員への教育・訓練やサブスタンダード船について熱く語る栢原会長

はじめに

村上 まず、国際船員協会（以下、国船協という）について説明して下さい。

栢原 国船協は、内外の多くの船主さんより船舶の管理と乗組員の配乗を委託されている代理店（外国人船員を派遣する海外代理店と雇用・配乗契約を交わしている直接当事者）の団体です。

また国船協は、日本の実質所有する船舶の外国人労働力の配乗問題について、ITF（国際運輸労連）の窓口になっています。2003年4月の時点では、当協会は39社で構成。管理船舶数は日本籍船11隻、マルシupp 3隻、FOC（便宜置籍）船983隻の合計

997隻となっています。

村上 船員数や国別はいかがですか。

栢原 同時点では、船員総数は2万200人です。内容は、フィリピン船員が1万4,564人（72.1%）と最も多く、次いで中国船員1,396人（6.9%）、韓国船員902人（4.5%）、インド船員707人（3.5%）、日本船員635人（3.1%）、ミャンマー船員505人（2.5%）、ベトナム船員344人（1.7%）、バングラデシュ船員322人（1.6%）の順で、このほかの国の船員が合わせ825人（4.1%）となっています。

外国人船員の教育

村上 これら外国人船員はそれぞれの国で船員教育を受けているのでしょうか。

栢原 ISM（安全管理）コードの設定により、船舶の安全管理に直結する船員教育問題は、今日の海運界の大きな問題となっています。船舶安全管理問題は、まさしく船員問題であることが浮き彫りとなったからです。

外国人船員の教育は、乗船後の船上教育（OJT）は別にして、乗船前訓練（オリエン



聞き手の村上氏

ンテーション)と休暇中などを利用して船員の質的向上を目指すアップグレード教育に大別されます。これらを、船員を雇用する日本の船会社か船員派遣代理店が現地代理店と協調しつつ各社別に行っているのが実態です。

ノルウェーでは、国と船主、代理店、労働組合が一体となって総合的プロジェクトとして国単位で外国人教育を行っているのに比べますと、日本では船会社、代理店ごとにこれが行われている違いがあります。

フィリピンを例にとりますと、日本郵船、商船三井、川崎汽船による現地教育機関、船員派遣代理店である当社(キーマックスマリタイム)の現地教育機関、また現地の代理店であるマグサイサイマリタイムの保有する教育施設などが、国や労働組合が保有する教育施設は別にして、大きな教育施設といえます。

村上 船社別なのですか。

栢原 企業別というのは、オペレータ別であり大手の代理店別だということです。

村上 そのような教育機関はどの国にあるのですか。

栢原 たとえば、私どもの教育機関は中国にもあります。

村上 それらの教育機関には日本から教師が派遣されているのですか。

栢原 日本人の教育担当者が行っている所は1カ所もなく、現地の教育官に頼っているのが実態です。

村上 中国には、昔から日本の関与しない独自の教育機関があったと思いますが。

栢原 中国だけでなく、各国には船員になりたいと希望する学生を教育し、資格を取

得させるための教育機関(高等学校や大学など)があります。中国の場合は、たとえば大連にある大連海洋大学のように船員資格を得る船員育成大学があり、またすでにライセンスを取得した船員の質的向上を図ることを目的としたCOSCO(中国最大の海運業者である中遠集団)が運営する船員訓練学校があります。どの国においても概ね同様ですね。

村上 そうすると、そのような国の船員はそれだけ高い教育を受けて乗船していると思ってよいのでしょうか。

栢原 その通りです。

外国人船員と海難

村上 しかし、一方で外国船の海難は多いと思うのですが。

栢原 外国船だから事故が多いというのは、あまりにも一般的過ぎます。日本の持っている船舶の90%以上はFOCなどの外国船なのです。外国船は事故が多いというのなら、日本人が乗船するマルシップや日本籍船は、本当に事故がないのでしょうか。

かつては、「日本人船員が乗っていれば事故率が低い」という理由により、船体保険料が割安でしたが、現在はそのような評価を下し得るデータはありません。また、どの国の船員が乗れば事故率が低いという船員出身国別の事故率を示す資料もないでしょう。外国人船員の配乗船舶は事故が多いといった見方は、あまりにも短絡的であり、安易で間違った見方といえます。

村上 外国人船員といっても、フィリピンの例など高い教育を受けた者もいれば、そうではない場合もあると思うのですが。

栢原 一般概念として、北朝鮮の船などが事故を起こすと、外国船は事故が多いと思いがちですが、実はそうではありません。

一つは、外国人を使いながらも一定の労働条件のもとにきちんと教育を受けた船員を配乗しているか否か。二つ目は、船舶管理の問題です。一定の基準(クライテリア)に達する船舶管理がなされているか否かです。事故率の違いはこの違いであり、外国人船員が配乗されているから事故が多いといった見方は、かえって本質を見損なわせる結果を生みかねません。

ISMの導入以後、一定の基準に達しない船舶が排除されるのは当然のことでしょう。この基準には「外国人が配乗されている船だから」などという網目はありません。どの国の船員が配乗されていようとも、一定の基準に達する船舶管理安全証書を取得した管理会社のもとに本船が管理・運航されているか否か、配乗された船員が一定の基準に達する教育を受け、資質を有しているか否かが検査の対象であるのです。

サブスタンダード船の排除

村上 会長は、管理体制がしっかりしていない、そのような教育も受けていない船員が配乗されている船舶については、排除されるべきと考えますか。

栢原 排除されるべきであり、迷惑だと思っています。船舶の安全管理システムを確立して、平等な一定の網をかけることが望ましい姿なのです。一定基準に達しない船舶、つまりサブスタンダード船は排除すべきなのです。

村上 国船協の配下の船舶は、PSC(ポー

トステートコントロール)の指摘を受けるような船舶はいないのでしょうか。

栢原 それは、別の問題です。私たちは、船員の配乗会社の団体です。日本の船社のなかにもサブスタンダード船はいます。一定の基準に達しない船体・運航管理船であるサブスタンダード船に圧倒的に事故が多いということなのでしょう。配乗される船員にしても、十分な教育や訓練を受けていない、結果的に低コストで雇用できる船員の場合に事故が多いのは、当然の結果でしょうね。

村上 そうしますと、国船協に加盟する代理店に所属する外国船員は、資質は高いがコストも高いということになるのでは。

栢原 国船協の加盟会社が雇用・配乗する船員のコストが高いなどということはありません。船員賃金や労働条件はITFの定める労働協約により、どの国の船員を雇用しようとも同額になるのが原則です。しかしながら、雇用する船主や派遣代理店がいかに船員教育や訓練に熱意を持ち、このための費用を惜しまないかという点から見ますと、国船協の所属メンバーの各会社には、最低でも労働協約で定められた教育費用、訓練費用を最低限の基準とする船員教育・



講師の話に聞き入る外国人船員の皆さん

訓練の実施は、約束事として守ることにしています。雇用する船員の教育訓練も行わずに、その費用削減を「善し」とする船員配乗代理店があるとすれば、そのような船員配乗代理店の配乗する船員費に比べると、国船協加盟会社の雇用する船員は当然ながら割高となります。

村上 国船協は直接船舶を所有していないのですか。

栢原 国船協は、船員派遣代理店の協会であり、船主協会ではありません。しかしながら、たとえば私の会社キーマックスは船員配乗代理店・船舶管理会社であると同時に、船舶を保有する船主業も行っています。

村上 代理店団体の会長として、日本の近海を運航する外国船の事故について、どのような所見をお持ちですか。

栢原 海難防止という意味からすれば、私たちはISMの精神にのっとり船舶の管理をしています。サブスタンダード船は残念ながら今日も世界の海を走っています。外国船員が乗っているから事故が多いという図式を否定し、サブスタンダード船だから事故が多いとの考えに立たない限り、問題は解決しません。

村上 スペイン沖の「プレスティジ」号の事故でヨーロッパの多くの国は、シングルハルトンカー規制の前倒し実施や排除、PSC強化などを主張しています。会長としてはこのような動きをどのように思っていますか。

栢原 早急な船舶改造など、行き過ぎた規制を除けば、海運に携わるものとして賛成です。サブスタンダード船の排除、PSCの強化は、ISMコードの導入と同時に取り

組まなければならないことなのです。経済効果からいっても、サブスタンダード船は低い傭船料・安い船員費が売りであり、競争を強いられないのです。

さまざまな規制強化の動き

村上 ヨーロッパでシングルハルトンカーの規制強化が進むと、同型船の多くがアジア方面にきて、周辺が物騒なことになりませんか。

栢原 おっしゃる通りですね。船舶のハル構造の規制強化については、行き過ぎてはならないと考えています。30年も使えるハル構造を強化した船舶を造り、従来の15年間償還で稼働させるなど、ほかの問題とリンクするさまざまな問題を含んでいますから。

村上 最近国土交通省もサブスタンダード船の合法的排除について検討していると聞きます。そのような動きについてはどう考えますか。

栢原 大賛成です。もともと、ISMコードの実施とともにサブスタンダード船は排除されるはずでした。しかし、実際はルールを守った側には厳しい競争が課せられ、一方の基準以下は見過ごされてきたのです。経済活動の面からもおかしなことですよ。ISMコードが実施されたうちは、世界的に排除されるべきなのです。

村上 茨城県日立市では、北朝鮮の貨物船の事故を契機に、船体保険を掛けていないとか航海するのに不備な点がある船舶に対し、入港を拒否する県条例を決めました。これら不良船の排除は、航行・入港の自由の面で問題はないのでしょうか。

栢原 問題があるかどうかは国際間のことになるのではないのでしょうか。何度も言いますが、ISM コードは日本が作ったわけではないのです。世界が一つの安全基準を設け、そのハードルを越えられない船舶は排除しようという、当たり前のことなのです。どこの国の船舶はというのではなく、世界の海を航行しているサブスタンダード船はいち早くなくさなければならない、というべきでしょう。

アメリカでは、入港拒否を含めさまざまな形でプロテクトしています。日本もそうすべきとは思いますが、海は一つなので、各県別・各市別ということよりも、その海に浮かぶべきでない船舶は浮かべてはならないということなのです。

村上 一自治体ではなく、日本国としての統一対応が必要ということなのですね。

栢原 そうです。今もサブスタンダード船は平気で入港してくるのです。運航してはならない船舶が運航している実態を踏まえ、法的に厳しく規制すべきだと思います。

村上 スクラップにすべき船舶が稼働している。しかも乗っている船員は劣悪。だから事故が起きる。との図式でしょうね。



日立港で座礁、中ほどから折損のチルソン号

ISM コードは船員問題

栢原 その通りです。ISM コードの90%は船員問題なのです。船員問題を解決ということは、一定基準に達している船員を配乗させるということなのです。船員問題や船舶管理も含めてISM 基準に達しないサブスタンダード船の排除は日本海運の常識であり、それをどう規制するかシステム強化しなければなりません。ルールは出来たがその網を破ることは平気で出来ますというのでは、ルールの意味がありません。

村上 劣悪な船舶を稼働させている船主・国も早くそのような考えを持ってほしいものですね。

栢原 「劣悪な船舶」とは、単に船齢を意味しません。世界には多くの船齢の古い船舶が運航されていますが、船齢が古いのと事故率とは必ずしも一致しません。古い船には、それに応じた一定の基準に達するまでの管理が必要とされます。安全管理を度外視したサブスタンダード船が堂々と営利活動をするといった実態が問題なのであり、これをなくさない限り事故はいつまでもついて回りますよ。

おわりに

村上 大変勉強になるお話を聞かせていただきました。国際化した海運で外国船に優秀な船員が乗船し、海難を起こさず、海を汚染することのないよう、会長はじめ国船協の皆さんのご尽力をお願いします。

栢原 韓国船員からフィリピン船員、フィリピン船員から中国船員といった従来発想は、船員費用の安価さを第一の雇用理由と

する船員配乗が優先されたからです。日本の外航船舶の90%以上が外国人船員を配乗しているなかで、当然ながらこれは重要な問題ですが、たとえ賃金の安価な船員を雇用・配乗しようとも、その船員教育を今後どのように国家レベルで構築していくか、これからの日本海運界が船員教育問題をどのように考え、どのように実施し、どのように支えていかなければならないかを、今こそ真剣に問うべきでありましょう。

現在、船員の配乗会社は100以上あります。この配乗会社がかつての人入れ稼業の時代から船員教育や訓練を船員配乗業の本位とするような産業にならなければならないと思います。船員配乗問題については、もっとシェアを高く広くして外国船員の教育に徹底的に取り組まなければなりません。

大手の船会社や大手の船員配乗会社ばかりに船員教育を任せるのではなく、海運国日本としては国全体としての対応をしなければ、サブスタンダード船排除と言いつつ、業界全体が世界の海運国に比べて、それこそサブスタンダード化してしまうかもしれませんよ。

船員の養成には海運界全体も深く携わるべきなのです。外国の安い船員を追い求める時代から高い教育を受けた外国船員を配乗したほうが「最終的成本で得なんだ」ということを船主も真剣に考えなければならない時代なのです。「安かろう・悪かろう」の考えは、必ず行き詰まります。

村上 貴重なお話をありがとうございました。

ボートが燃えている！

「海守」会員の通報で巡視艇が消火

清水海上保安部は4月1日、遊漁中の釣人から第3管区海上保安本部への通報を受けて巡視艇「ふじかぜ」を急行させ、清水港から北西約200mの地点で黒煙を上げ燃えているプレジャーボート清薫丸の消火活動にあたり、鎮火の後、同船を船だまりに曳航した。乗組員2人は海中に飛び込み、僚船に救助され無事だった。火災原因は調査中だが、乗組員は「機関室から出火した」と話している。

通報したのは寺田誠さん。「海守」の会員で、海の緊急時の通報番号118番を知っ

鎮火した清薫丸を曳航する「ふじかぜ」



ていて連絡した。「海守」会員からの第3管区海上保安部への通報は初めて。

「海守」とは、インターネットや携帯電話を利用して海に関する情報を提供しあい、海洋汚染や不審なことなどを関係機関に連絡する、海の安全と環境を守るため活動するボランティア組織のこと。日本財団や海上保安協会が支援している。

プレスティジ号事故の波紋

日本海難防止協会ロンドン研究室 やまじ てつや 山地 哲也

昨年11月、大西洋のスペイン沖で発生したシングルハル油タンカー・プレスティジ号事故は、大量の油が海上に流出、付近沿岸国に大規模な海洋汚染を発生させた。

また、この事故がきっかけとなり、関係国や関係機関の間で、海洋環境を保護する見地から油タンカーに係るさまざまな議論が展開されている。

03年4月5日現在までの動きをロンドン研究室にレポートしてもらった。

はじめに

筆者が、世界を震撼させたタンカー PRESTIGE 号の事故を知ったのは、02年11月19日、EU(欧州連合)機関の欧州委員会の担当者と海上安全・海洋環境保護について意見を交わすため、ベルギーに向かうべく、ロンドンウォーターloo 駅で列車を待っている時だった。駅の売店に並べられた大衆夕刊紙「イブニング・スタンダード」の一面は「油タンカー、2つに折損」の見出しと、損傷した船体から油が流れる模様を伝える写真を大きく掲載していた。

事故の概要

02年11月13日、PRESTIGE 号(以下「P号」)は、スペインのガルシア沖で原因不明の船体タンク損傷事故を起こした。乗組員はスペイン当局に救助され、船長以下3人が曳航作業のためP号に残った。しかし、曳航作業は悪天候に阻まれ、スペイン当局は、積荷の重油抜き取りのためのP号の自

国沿岸域の避難水域設定および同水域への引き入れを拒否。11月19日、P号の船体は2つに折損し、4,000mの海底に沈没。そして、大量の油が海上に流出した。

油の流出は、現在も続いており、これまでに約4万トンが流出し、スペイン、ポルトガル、さらにはフランスの沿岸域にまで影響を及ぼしている。

P号の船長は、海洋汚染を発生させ、またサルベージ作業に非協力であったとして、スペイン当局に身柄を拘束されたが、03年2月7日、ロンドンのPIクラブが保釈金を支払い、85日ぶりに保釈が認められた。

〔P号の要目〕

船種：シングルハル油タンカー

DWT：42,820トン

積荷：燃料油(重油)77,000トン

船舶管理者：Universe Maritime

旗国：バハマ

船級：ABS(76年)



スペイン沖で船体が真っ二つに折れた状態で沈没するタンカー「プレスティジ」 ロイター=共同通信

関係各国等の反応

P号の事故後、02年12月3日からロンドンのIMO（国際海事機関）で第76回MSC（海上安全委員会）が開催され、P号事故について関係する国や機関は次の見解を示した。

<スペイン>

厳しい気象条件下でP号乗組員を救助。サルベージタグが現場に到着したが船体は沿岸4マイルまで接近。重大な汚染被害を回避するため避難水域の設定は行わず、沖合への移動を決断した。結果的に船体は2つに折損・沈没、流出油が海上および沿岸域に達した。流出油の除去には国・地域をあげて実施しており、国際的協力も得られている。

IMOには、監査計画モデルの早期実施や避難水域に関するガイドラインの作業計画などについて、関係委員会・小委員会での方策検討を求める。

避難水域の重要性は認識している。船舶事故が発生した際には、ケースバイケースでの当該船舶の状況評価が必要。今回は、救助タグにP号の船長が協力活動を拒否したため、現在IMOで審議されている避難水域ガイドラインの策定にあたっては、事故船舶の船長の協力行為についても記述すべき。また、スペイン当局のP号船長の身柄拘束は、スペイン憲法などの法的根拠に則ったもので、今後、法律手続に従い審判が行われる予定。

200マイル水域内でのシングルハルトンカーへの航行制限措置は、11月6日にスペインで開催されたフランスとの間のミニサミット合意を踏まえ実施しており、その目的は海洋環境を保護するためであり、国際法に従うものである。

<バハマ>

スペイン当局のP号船長の身柄拘束に懸念を表明。同船長は、事故発生後、乗組員の救助を最優先とし、スペイン当局の救助

に協力、自らも他の2人とともに自発的に船内に残り被害拡大防止作業に従事したもので、拘留される理由はない。原因調査は、専門家によって実施中。

スペイン当局が早期に避難水域に入域させ貨物油の移送作業を実施していれば、油汚染被害は限定されていた。避難水域はIMOにとって究極の課題である。

< マルタ >

事故後、数カ国が200マイル水域内における老齢シングルハルトンカーの航行制限措置をとっており、マルタ船籍のシングルハルトンカー6隻も本制限措置を受けているが、これらは国際法などに則り、適正な証明書を保有し、適法に航行しているもので、一方的な航行制限措置は遺憾。マルタは、従来から国連海洋法条約を順守し、IMOなどによる国際協調体制を支持し、01年に採択のシングルハルトンカーの早期フェーズアウトも支持している。

< 国際独立タンカー船主協会 >

避難水域に関しては、IMOでの迅速な審議が必要。容易な作業ではないが、海上における人命の保護と海洋環境保全の観点から極めて重要な問題。沿岸国はタンカーだけでなく、一般船舶についても早期かつ効果的な避難水域設定に関する計画を策定すべき。

これらに対し、フランス、ポルトガル、モロッコがスペイン表明に賛意を示し、ロシア、リベリア、中国、ICS(国際海運会議所)などがマルタ見解に支持を表明した。

海上安全委員会議長は「今回の委員会ではP号に係る審議を行う予定はない」とし

て、各国見解に留意するのみで、今後、スペイン、パナマから所要の提案を行うよう要請したにとどまった。

欧州連合の対応

EUは、99年12月にフランス沖合ビスケー湾で発生したタンカー ERIKA 号事故の後、ERIKA 号第Ⅰ及び第Ⅱパッケージとして、海上安全と海洋環境保護に関する措置を採択し、その実行を図ろうとしている段階にあっただけに、今回のP号事故は大きな衝撃であり、事故直後から欧州委員会をはじめとするEU機関では活発な提案をし、審議を行ってきた。作業は現在も実施中だ。

ここでは、事故直後の11月21日に行われた欧州議会における欧州委員会副委員長兼運輸・エネルギー総局担当コミッショナー Loyola de Palacio 女史の演説と03年3月5日に欧州委員会から発表された「P号事故に関しEUがとった措置」の要旨を紹介する。

〔P女史の発言要旨〕

1)「ERIKA号事故の後に欧州委員会が提案した内容がすべてにわたって採択、実行されていれば、このような災害は発生しなかったはずである」として、加盟国に対し現行および新規の法令をすべて適用するように求め、欧州議会に「欧州委員会は新たな対策を検討する」旨、通知した。

2)P号事故の課題は、ERIKA号事故の後、欧州レベルで合意した対策が中心であり、これら対策が早急に完全実施されることの必要性を強調した。このため、私は全加盟国に対し、新たなEU法令を可及的速やかに導入・実施することを求める書簡を送付

した。

3) われわれはあきらめない。再びP号事故は発生させない。事故防止のための多くの努力を払ってきており、すべての対策を執らなければならない。

と主張し、欧州委員会の方針を次の通り紹介した。

○新たなポート・ステート・コントロール(PSC)指令に基づき、EUの港への入港を拒否されたサブスタンダード船を示すブラックリストの公開

○欧州海上保安庁の早期設立

○重大な汚染損害の原因となる重質油の輸送に対する追加的安全措置の提案

これは、老齢で極めて安全性の低いタンカーでこれら油を輸送するのは受け入れられないことを内容とするものである。

〔P号事故後にEUがとった措置〕

03年3月5日、欧州委員会は、そのコミュニケーションにおいて、P号事故後にEUが執った措置のうち海上安全に係る事項について次のように総括した。

1) 欧州議会および閣僚理事会によって採択された対策の早期実行

①サブスタンダード船に関するブラックリスト

欧州委員会は、02年12月にサブスタンダード船に関するブラックリストの編集を開始した。

②欧州海上保安庁の早期設置

ERIKA号第Ⅱパッケージの一つである、海上安全に関するEU法令の効果的適用を目的とする欧州海上保安庁が設立された。欧州海上保安庁の本拠地については閣僚理事会では未定であるが、欧州委員会がその

建物内に臨時に設置することを決定したことによる。

03年1月29日には欧州海上保安庁長官が任命された。長官は現在、欧州海上保安庁の職員を採用中であり、その組織機構を設定している。

③避難水域

03年1月31日、欧州委員会は加盟国とともに、船舶通航監視および情報システムに関する指令に基づく避難水域特定の準備についての第1回会合を開催した。会合では、国家計画の内容および困難な状況にある船舶に対する避難水域について分析を実施した。

④ERIKA号第Ⅰおよび第ⅡパッケージEU加盟国による国内法化の状況

EU加盟国は、03年7月22日までにPSCに関する指令および船舶検査機関に関する指令を国内法化しなければならない。また、船舶通航監視および情報システムに関する指令は、04年2月5日までに国内法化しなければならない。シングルハルトンカーフェーズアウトに関する規則は、03年1月1日に適用されている。

欧州委員会が保有する情報によれば、大半の加盟国がその手続きを完了したといえる状況になく、現在、わずか3カ国(デンマーク、ドイツ、スペイン)が国内法化について欧州委員会に通知したに過ぎない。

なお、もしも、EUが採択したこれらの対策が現在原案通り発効していたならば、P号はその事故の2カ月前にフェーズアウトされていたことになる。

2) 欧州委員会による新規提案

①重質燃料油の輸送およびシングルハル船

船の早期フェーズアウト

02年12月20日、欧州委員会は欧州議会と閣僚理事会に次の規則案を提出した。

○船籍にかかわらず、EU内に存在する港、ターミナルおよび錨地への重油生産物を輸送するシングルハルトンカーの入域禁止

○シングルハルトンカーフェーズアウトの前倒し実施

②船員の訓練および技能

03年1月13日、欧州委員会は欧州議会と閣僚理事会に対し、船員訓練の最低レベルを保証するために、資格証明書の認証に関する指令案を提出した。

この提案は、共同体国籍の船舶に雇用される非共同体の船員について、適正な基準で訓練され、その資格が証明されることを確保するため、資格証明書に係る共同体全域での認証システムについて規定するもの。

③刑事罰制裁

欧州委員会は、欧州議会と閣僚理事会に提出するために、船舶による汚染および制裁の導入に関する刑事制裁を含む指令案を

採択する予定である。この提案は廃棄物および大量の油の違法排出を対象とする。

3) 国際的レベルにおける欧州の動向

①欧州共同体のIMOメンバーシップに係る積極的支持

02年4月9日、欧州委員会は、閣僚理事会に対し、欧州共同体が海上安全に係るより厳格な国際的ルールを準備・採択に関する発言を可能とするために、欧州共同体としてIMOメンバーシップを確保すべく主張する勧告を送付した。コペンハーゲンでの欧州理事会は、EUはIMO内において、この目的を追求するために国際的役割をリードしなければならない旨、指摘している。

②国連海洋法条約

EUは、排他的経済水域を含む、沿岸国の更なる環境保護に資するため、国連海洋法条約の改正提案に関し先導的役割を担う必要がある。

③油汚染被害者に対する補償レベルの改善

03年5月12日～16日の間、油汚染被害者に対する第3層補償制度を創設することを



スペイン沖で沈没する直前のタンカー「プレスティジ」の船首 ロイター＝共同通信

目的とした外交会議がIMOで開催される。

欧州委員会は、フランスおよびスペインと合同で、船主が責任制限する権利を失う上限について、1億8,500万ユーロから10億ユーロに変更する旨の提案文書をIMOに送付した。

おわりに

これら課題のうち、筆者は、特に「避難水域の設定」と「国連海洋法条約の再検討」について、その動向を注目している。

1) 「避難水域の設定」

01年に発生したCASTER号事故を契機に、IMOにおいて、航行安全小委員会を中心に議論し、03年11月下旬から開催予定の第23回総会で「避難水域に関するガイドライン」などを採択する予定となっている。避難水域に係る問題は、船体が損傷した船舶を避難水域に引き入れ、油汚染被害の極小化を図る観点から有効な考え方だが、他方、避難水域となる水域の環境保護の観点からは適切な補償措置を含めた検討がなされなくてはならないという課題を有している。

EUにおいては、02年6月27日にERIKA号第IIパッケージの一つとして、「共同体における船舶通航監視及び情報システムに関する指令」を採択し、その第20条で「EU加盟国は避難水域に係る計画を策定し欧州委員会に対し、04年2月5日までに報告しなければならない」旨、規定している。

また、03年1月31日には、欧州委員会と加盟国は避難水域特定の準備に関する第1回会合を開催、EU各国の避難水域に係る取り組みが注目されている。

2) 国連海洋法条約の再検討

欧州委員会は、02年12月のIMO第76回海上安全委員会で、

「世界は、20世紀に海洋法を策定し、無条件の航行の権利および全面的な航行の自由を認めたが、海洋に関する基本法を検討した際には、テロによる極めて重大なリスクや環境に対する災害は存在しなかった。このため、欧州委員会と欧州連合加盟国は、この後の最適な対策および新たな事態への対応はどうあるべきかについて研究を開始した」

とのステートメントを読み上げた。

議場外で、欧州委員会関係者にその趣旨を確認したところ、「国連海洋法条約を当然含む」との回答を得た。

現行の国連海洋法条約は、「公海の自由の原則」が認められ、距岸200マイルの排他的経済水域内においてもこの原則は認められている。今般、欧州委員会から、このような国連海洋法条約を含む海洋に関する基本法の再検討の方向性が示されれば、P号事故後、スペイン、フランス、ポルトガルが表明した自国200マイル水域内のシングルハルトanker航行制限措置についても、現時点では海洋法条約に抵触するおそれがあるが、これらの措置が沿岸国の海洋環境保護のために認められる権限とすべく、国連海洋法条約が改正される可能性も否定はできない。

これは、海運の発展と自国沿岸域の海洋環境保護のバランスをどう保つかがポイントとなるが、多くの議論を要するものと予想される。

このように、P号事故はさまざまな問題を提起しているが、今後とも関係する国・機関の動向に注目する必要がある。

なぜPSCが生まれたか

～ かけがえのない地球環境を守るため～

ITF コーディネーター やました 山下 しょうじ 昭治

はじめに

2001年の世界の海上貿易量は、54億トンのうち日本の海上貿易量は、8億8,000万トン（世界の16%）となっている。海運は、依然、世界の経済と国民生活を支える大動脈の役割を果たしている。

海運の歴史は、また、海難との闘いの歴史でもあった。世界の海運は、諸産業の中で最も早くグローバル化に直面し、以来、船社は世界規模の競争を強いられ、生き残りをかけ、低コスト競争に走り、FOC船（便宜置籍船）を急増させてきた。その結果、コスト節減を優先するあまり、安全が犠牲にさらされるという本末転倒した状況になっている。

一方、海難事故や地球環境破壊を許さないとする国際世論が年々高まり、サブ・スタンダード船（安全基準を満たしていない船：その多くはFOC船）排除のための活動やPSC（ポート・ステート・コントロール）活動が地球的規模で取り組まれている。

今日、海難を防止し地球環境を守る活動は、ますます勢いを増している。21世紀においては、真に海難と闘い、地球環境を守り、安全に荷物を輸送する海運でなければ、国際社会に通用しなくなるだろう。

なぜPSCが始まったか

(1) FOC船の出現で旗国主義が崩壊

船舶の管理責任は旗国にあるとする「旗国主義」の原則が貫かれてきたが、1940年代後半ごろからFOC船が急速に増加（現在、日本では隻数比で90%以上、世界的には総トン数比で60%以上）し、しかもその多くがサブ・スタンダード船であったため、重大海難事故を続発させた。

特に、67年、ドーバー海峡で起きたリベリア籍のFOCタンカー「トリーキャニオン号」の油流出事故は、史上最悪の海洋汚染事故となり、沿岸国を震撼させた。

FOC国は、簡便な手続きと安価な登録料で船籍登録を受け入れ、これにより収入を得ることを目的としているため、船舶を管理する意志も力もなく、旗国による船舶管理は全く機能しないことが明らかになった。

当時、世界は、無法なFOC船を取り締まる法秩序をもたず、ただ手をこまねいているだけであった。

しかし、58年、ITF（国際運輸労連）は、サブ・スタンダードなFOC船に反対し、世界一斉ボイコット行動を行い国際社会に警鐘を乱打した。無法状態にあったサブ・スタンダードFOC船に国際社会の注意を喚起した点において、この活動は、ITF活動の中でも最も意義深い活動の一つであったとの評価を受けた。

(2) PSC、「入港国による管理」の導入

ILO（国際労働機関）は、58年のILO海事総会において、実質的にFOC船を対象

とするILO第107号、108号勧告を採択し、「旗国に対し、自国に登録された船舶に対し、管轄権および管理を実効的に行使すべきこと」を求めた。しかし、便宜置籍国は管理状況を報告すらしないという状況を考慮し、「旗国管理」に例外を設け、「入港国管理」を認めることにした。

そこで、76年の海事総会でPSCの根拠となる「ILO第147号条約(商船の最低基準に関する条約)」を採択した。この第4条に、「船舶の入港国による管理」が明記され、PSCが始まった。

(3) PSCとは

ILO第147号条約第4条は、「自国の港に寄港した船舶が、この条約の基準に適合していないことにつき苦情を受けまたは証拠を得たときは、安全または健康にとって明らかに危険な条件を是正するため必要な措置がとれる」とし、この「必要な措置」には、船舶を「拘留」することを含む画期的な内容となった。

PSC活動の始まり

(1) ILO第147号条約の発効

ILO第147号条約が採択された76年12月から77年1月にかけて、アメリカの東海岸と西海岸でリベリア籍のFOC船7隻を含む10隻の海難事故が相次いで発生した。中でも、リベリア籍のFOC船「アルゴマーチャント号」が西海岸で起こした油流出事故は、アメリカ沿岸で最大の事故となり、世論が沸騰し、カーター大統領も遂に「場合によっては撃沈もやむを得ない」との声明を発表するにいたり、海洋汚染を防がなければ地球環境が危ないとの認識が急速に深まり、



01年9月 南ア沖で座礁したシンガポール籍貨物船イアン・タンダ号からヘリで救出される乗組員

規制強化を求める空気が世界的に広がった。

78年、北欧8カ国は、ILO第147号条約の発効を待たずに、入港国管理の実施に踏み切った。

当初、ILO第147号条約の批准に消極的な意見も多く、早期発効を疑問視する見方もあったが、強力な国際世論を背景に、80年にはすでに発効要件を満たし、81年11月28日、発効した。

(2) 欧州のPSCとパリ・メモランダム

82年、欧州14カ国は、「入港国管理(PSC)に関する覚書」(パリ・メモランダム)を採択し、PSCを始動させた。

現在、欧州地域全体ですべての船舶に対しPSCを実施することを目標に活動が行われている。

(3) 日本のPSCと東京メモランダム

83年、日本もILO第147号条約を批准し、日本の港においてこの条約に基づきPSCを実施することを国際的に宣言した。

84年、運輸省は、第一回全国一斉集中監

督期間を設け、PSC を開始した。

発足当初は、PSC 査察官は専従体制をとっていなかったため、船員からの査察要請にも応じ切れない状態が長期間続いた。

93年、スコットランド沖でリベリア籍の FOC タンカー「ブレアー号」が座礁沈没し、海洋汚染事故を起こしたことから、国際世論が沸騰し、97年、ついに日本も PSC 専従の査察官として、外国船舶監督官46人を全国14カ所に配置して、PSC の強化を図り、ようやく活動を軌道にのせた。

その後、日本海沖のロシア籍タンカー「ナホトカ号」海洋汚染事故を契機に、日本における PSC 活動の一層の強化が叫ばれ、現在では94人が38カ所に配置され、月間40隻（01年）の船舶を拘留している。

93年、アジア太平洋諸国は、PSC の地域強力に関する東京メモランダムを採択し、94年から18カ国により PSC をスタートさせた。

（4）世界的な PSC の確立

パリ・メモランダム、東京メモランダムについてカリブ海地域、南米地域、地中海

地域、アフリカ地域、中近東地域、インド洋地域でも次々と地域協力に関するメモランダムが採択され、地球を覆う世界的なネットワークシステムが作られている。

立ち塞がる問題点と課題

（1）後を絶たない海難事故

PSC を導入し、関係者の必死の取り組みと期待にもかかわらず、冷酷にも、海難事故が後を絶つ気配は見られない。

89年、アラスカ沖での「エクソン・バルディス号」海難は、史上最大の海洋汚染事故となった。

98年、欧州でマルタ籍の FOC タンカー「エリカ号」が1万トンの油を流出させた。

また、昨年は日本を含め世界で海難が多発した。

02年10月1日、大島沖でバハマ籍 FOC 自動車運搬船「ヒュアル・ヨーロッパ号」が座礁した。燃料油を流出させ、海洋汚染を引き起こした上、火災を発生させて沈没した。

02年11月21日、スペイン沖でバハマ籍 FOC



99年12月 フランス沖合で破断したマルタ籍タンカー、エリカ号の船体後部

タンカー「プレスティジ号」(船齢26年)が、C重油77,000トンを積んだまま沈没し、大規模な海洋汚染事故を発生させ、環境破壊や漁業被害を引き起こした。スペイン産業に与えた被害額は4,000億円を上回るのは必至と言われている。

(2) 海運のモラルハザード

96年、OECDは、船の安全および環境保護に関する海事規則および基準を順守しない船主が享受し得るコスト利益を査定した研究結果を報告した。それによると、PSCによる拘留を受けても、海事規則および基準を順守しない方がコスト利益が多く、その理由は、海事規則および基準を順守しない船主への罰則が不十分であるからとのことであった。結局、PSCには限界がつかまとうのである。

低コスト競争に猛進するFOC船は、船主国の海事規則や基準から逃れ、不十分な国際基準の下で、しかもその基準すら順守しないため、事故は途絶えることがない。

(3) 求められる抜本策

まず、地球規模で実施されているPSCをさらに強化し、国際的な海事規則および基準を順守しない船主に対し、経済的制裁を課し、社会的制裁、罰則規定を強化していけば、サブ・スタンダード船の排除と海難防止に寄与する大きな取り組みとなることが期待できる。

しかし、海難事故多発の主要な原因となっているFOCシステムに対応するためには、PSCだけでは十分ではなく、特別な対応が必要である。

まず、事故発生の多いFOC船(ロイズ統計による海難事故発生率は、日本籍船を1



海図の変更・修正の検査

としてFOC船は15倍)に対しては、保険料などの負担を実績に即し大幅に引き上げ、同時に、安全基準を順守し事故発生率の少ない自国籍船や自国船員の乗り組む船舶に対しては、実績に即し抜本的な評価を行うべきである。このためには安全に対する社会的評価を公正かつ厳格に行うべきである。

さらには、81年の国連貿易開発機構(UNCTAD)の「便宜置籍船の段階的排除に関する決議」を改めて想起し、便宜置籍船の急増による不公正競争がもたらす悪影響や船舶と旗国との間に真正な関係があるべきことを再確認し、安全基準の維持や船員の福利厚生面の確保への取り組みを進め、旗国が安全運航に真に責任を持つシステム構築(自国籍船あるいは自国人船員による運航)に段階的に移行させるべきである。

今までのような「生き残るためやむを得ない」という、コスト優先、安全を犠牲にする考えでは、地球環境は守れず、社会的信頼を失墜させることになるだろう。地球環境を守るため、適正コストと安全が社会的に成り立つ海運システムを構築するため、関係者の努力が求められている。

パイロットから見た外国船と海難

東京湾水先案内人会 藤澤 暁
ふじさわ さとる

はじめに

今、私の机の上に（社）日本パイロット協会の会誌「パイロット」が積まれている。平成13年1月号から平成15年1月号までの7冊。これを手掛かりに、パイロットが海難との関連で外国船をどのように見ているかを探してみたい。

まず表紙から。船橋で“keep a sharp lookout”の最中のパイロットのシルエット、波しぶきの中、パイロットボートが本船に接近、今まさにパイロットが乗り移らんとしているところ、そして見上げるような巨大な船体、そこに吊り下げられた縄梯子をパイロットがよじのぼっているところ、の3種類。パイロットの業務の序章といったところか。

パイロットの乗船から着岸まで

ボートから船橋まで登りつめ、ようやく操船にかかわるパイロット本来の仕事とな



タグボートからパイロットが乗船する自動車運搬船

る。周囲の状況を素早く把握し転舵や機関操作など、至急の操船動作をまずオーダー。視線を本船のまわりにくまなくめぐらせ、安全を見極めながら、キャプテンとパイロット情報カードなどに基づいて打ち合わせを行う。操縦性能のチェックと共にキャプテン以下、乗組員のレベルを把握することも重要である。当然、自分の方も観察されていることだろう。陸上の管制施設やタグボートとの連絡、信号や他船の動静などの確認も行わなければならない。

間もなく航路入口に接近。入出港船や作業船、漁船など本船に影響を及ぼしそうな船舶はさまざま。見張りに本船キャプテンの一言が重要となることも多い。衝突などの危険を防ぐため本船の針路を変更したり速力を調整する。しかしもっとも効果的なのは相手の船とのコミュニケーション、VHFを通じての互いの意向の確認である。

ここで、相手の船舶が応答するかしないかが安全に大きくかかわってくる。内航船の多くはまず問題なく応答してくる。しかし、パイロットをとらず、港内で意図不明、危険な行動をとる外国船はほとんどの場合、こちらからの呼び出しに応じない。

これは、上述の「パイロット」誌を読むと一目瞭然。海難そのものの発生には至っていないが、パイロットの乗船している船舶の方が一方的に避けざるを得ないという

点、ノーパイロット船の“安全コストのただ乗り”(「港湾におけるコストと安全」喜多秀行氏 平成14年1月号)と指摘されるゆえである。

「ヒヤリ・ハット体験報告からみた海難防止への一考察(山岡景彬氏 平成13年5月号)では、“そんなバカなことが!”というような事例が具体的に図入りで列記されている。平成11年7月1日以降、横浜川崎区における強制水先対象船舶のトン数が300トンから3,000トンに引き上げられた。その後のわずか1年間に限定しても、その水先区に所属する約60人のパイロットから提出されたヒヤリ・ハットの報告書は約100件。そのうち7割以上が上に述べた外国船などによる危険な運航に関するもので占められている、とある。

さらに、同月号には伊勢湾水先区の「ノーパイ船の動静」(菊地三郎氏)も掲載されている。大半の“ノーパイ船(パイロットの乗船していない船)”はあまり不当運航もせず交通整理に協力的で、危険なのは一部の船舶、とも述べられているが、あえて外国船と限定しているわけでもない。しかし、例として挙げられている事例を見ると、問題となっている船舶はおのずと限られてくる、と読める。

さて、続いて着岸作業となる。機関、舵を使用し、タグボートを押し引きさまざまに駆使して岸壁に平行に、そろりと着ける。この時、本船を係留するのに使用されるロープは普通少なくとも10本位。しっかり繋ぎとめ、着岸終了となる。この、ロープを操るのは本船の乗組員であるが、その技量は千差万別。本船の姿勢や作業員への危険

性などお構いなくガンガン巻く船もある。人身事故や、船体、岸壁の高価なフェンダーに何かあっては大変。キャプテン、乗組員とパイロットとの間で良好なコミュニケーションができるかどうか、連携作業が大きく物をいうところだ。

以上、入港着岸操船の様子を順を追って書いたが、これはパイロットの業務の一端。湾内などの航行、出港やシフトの業務も同様で、本船の性能、装備そして乗組員の技量に左右される要素は数多くある。

“外国船”のとらえ方

「外国船と海難」が今回のテーマである。しかし、私たちパイロットの乗船する船舶の大多数は外国船である。従って、こと海難そのものに関しては、外国船対日本船という切り口で考えることよりも、パイロットを利用する船舶とそうでない船舶という見方で判断することのほうが多い。その結果として、日本の海域、港の事情、海上の諸法規などに疎い船舶、しかもパイロットのサービスを利用していない、という場合、“外国船が...”として意識される、ということはある。

船舶の質、それもハードの部分それ自体についてはパイロットが乗船したところで改善されるはずもない。

私が船長時代、コーストガードが装備や海図はもちろんのこと、消火活動、ボート降下など、所要時間の計測を含めた乗組員の技量の判定はおろか、港域付近の本船の速力にまで目を光らせ、違反していれば即罰金、完全に改善するまで出港禁止、などの措置をとる、という国の港にも寄港した。

自国の沿岸水域の汚染防止、国防など、国益という観点からなされているのだろうが、パイロットの業務もその延長線上にあると理解している。

パイロットの利用とその効果

一方、乗組員の技量を含むソフトの分野では、パイロットの乗船は海難防止にどのように効果があるといえるのだろうか。

同誌の「水先技術評価研究会による提言...水先業務の果たす役割と質の高度化の方向性...」(平成14年9月号)は、日本パイロット協会が第三者機関として委託した「水先技術評価研究会」により作成された報告書である。

内容は2項目。第1項目に“安全効果の定量化”がある。それによると“水先業務は、パイロットが乗船している船舶そのものの安全と運航能率を確保するだけでなく、水先区全体の交通秩序を維持することにより、その水域を通航する全船舶の安全と効率をも確保する効果がある”とされている。

さらに、東京湾(除:港域) 横浜港、神戸港、大阪港において、パイロットの乗船により安全度が10倍になるという日本海難防止協会のデータに基づいて、海難事故による経済的損失の回避額が年間880億円になると具体的に示されている。続く平成15年1月号には、その提言をめぐって関係各界の方々による座談会で、経済性との兼ね合いはあるものの、その点についても議論されている。

ここで、衝突の危険の回避に対する効果について参考になりそうな次の事例を挙げてみる。

(A) かなり強い雨が吹き付ける冬の夜。5万トン、250^総のコンテナ船に乗船。せわしなく動くワイパーの向こうに錨泊船が何隻か見える。南航船群の合間を横切ってきたベイパイロットから業務を引き継いだ。

「現在、本船の左舷前方にある錨泊中のタンカー、既にベイパイロットが乗船しており、今から動き出す予定です。本船がこれから大きく左転して北上することを伝えてあります。あの船は本船の予定針路を横切る方向を向いていますが、先方のパイロットは本船の前方に進出しないように小回りに回頭すると言ってきています。本船もできるだけあの船を離すよう、現在大回りの針路としています。」

この情報をもとに、相手船の動向を確認しながら本船を徐々に左転。バースのあるスリップの入口を目指して回頭、不安感なく入港することができた。

(B) 小雨のショボ降る夕刻、8,000トンのコンテナ船に乗船、出港。バースを離れて航路に入り、防波堤出口に向けて速力を少しずつ上げる。防波堤の外側はブイのある0.5マイルまで航路となっている。その両側は中小型船舶用の指定錨地。

航路の前方を横切ってプッシャーバージが右から左方へと北上している。錨泊船はいずれも動いている様子はない。と、その時、左舷前方、錨泊船群の中から2,000トン位の船がするすると動き出した。本船前方、航路の出口至近を、北側から南側の錨地へと横切るつもりか。通常考えられない動きだ。出港船のラッシュする時間帯で本船の後続船も見えているはずだがお構いなし。本船はまだ航路内。機関を後進全速として、

汽笛を鳴らすが相手船は何らの避航動作もとらず、もちろん合図もなし。そのまま本船の前面を突っ切って行った。

間近かに接近しながらも、本船側の早期の思い切った動作で衝突は回避できたが、危うい一瞬であった。前述の(A)のケースのように相手船にもパイロットが乗船していれば、このような動きに関しては当然、事前に何らかのコミュニケーションはあったであろうし、緊迫した事態にはならなかったであろう。

“ 外国船と海難 ” 関連記事

次に、パイロットが海難との関係で外国船をどのようにとらえているか、上に引用したもの他に同誌の関連記事を挙げると。
1) 「東京湾内昨今の航行環境」(加藤信氏 平成13年1月号)

特に中ノ瀬航路とその周辺海域における航法、行政指導無視の外国船の存在を指摘。船舶が輻輳する海域における安全に関しては、基準を緩和できない限界があるのに、それが無いがしろにされている、とも述べられている。

2) 港湾における海上交通の安全性向上...関係者の取り組みの方向性(座談会 平成13年5月号)

サブスタンダード船に対する取り組みについてパイロットの協力の有効性が挙げられている。関係業界を含む座談会ゆえに『パイロットを乗船させて安全性の向上を図れ』という発言はなかったが。

3) 「BAY PIROT の現状...大阪湾の場合...」(酒井隆夫氏 平成14年5月号)

埋め立て工事などの障害物、小型船、漁



パイロットが乗船して船舶の輻輳する東京湾を行く

船の他、パイロット不在の外国小型船の不当運航についても言及している。

4) 「姫路当直(内海水先人会)」(宮田恭二氏 平成15年1月号)

内海を航行する外国船キャプテンから寄せられた疑問として強制水先のエリアの決め方や、漁船との優先関係の現実が挙げられている。

結び

こう見てくると「パイロット」誌上の記事には「外国船と海難」、というように直接的な結び付け方をしたものは意外に少ない。これは、水先区においては、パイロットを利用しない船舶と緊張関係は存在しても、すべての外国船との共存共栄関係を抜きにしては能率と安全は成り立たない、ということを示唆しているのではないか。しかし、上に挙げられた諸問題は、外国船を含めた海難の防止にはどのような対策が有効であるかを考えるうえで、一つの参考になろう。

環境問題が大きくクローズアップされている現在、海難の防止は至上の命題である。関係者を納得させ得る形での、安全のための法整備やシステム作りが今後もますます重要となろう。

警鐘が鳴る日本の海

(社)日本船長協会 専務理事 おおかわら 大河原 とよしげ 豊重

わが国に寄港する外航船の実態

日本船長協会は、神戸商船大学との共同研究として、1997年から今日まで6年間にわたって、わが国の諸港に出入りする外航船の実態調査を継続しているが、調査対象船（毎年4月1日～30日の間、全国39の水先区に寄港、水先人が乗船した外航船）の中で、日本籍船の占める割合は年々減少してきている。

日本籍船は、昨年、ついに全体の4%を切り、調査隻数1,393隻中53隻(3.80%)のみとなってしまった。日本籍の外航商船は約110隻に減少しているため、平均2カ月に1度日本に帰港するとみて、1カ月間の日本船長協会の調査内容は、ほぼ正確な実態を示しているといえよう。

わが国の貿易量の99.7%(トン数ベース)を担っている海上輸送の大半は外国籍船に頼っており、それを運航している乗組員も

ほとんどが外国人船員となっている。船長の国籍も55カ国にわたっており、日本経済を支えている貿易の基幹部分はその実態が外国籍船、外国人船員に「おんぶにだっこ」であることを知る人は知っていようが、一般の国民はほとんどが無関心、無頓着であり問題意識も持っていない。

これらの外国籍船について、その内容を調査してみると、一部にあ然となるようなひどいサブスタンダード船の実態が見えてくる。問題点として船体・主機整備不良、操舵機・揚錨・係船機等の故障、レーダーやジャイロコンパスなど航海計器の不良や海図の不備・不所持などが指摘されており、また乗組員の能力不足や英語が全く通じない船長や航海士が運航している船が、9隻に1隻あることなどが明らかになっている。

外国船は半数以上が便宜置籍船であり、隻数ではパナマ、リベリアが断然多い。この中で常習的に多くの問題点が指摘される

日本の諸港に寄港する外航船の日本籍船・外国籍船割合

(日本船長協会「外航船実態調査」による各年4月1日～30日の調査対象船)

	日本籍船	割合	外国籍船	割合	合計
97年	89隻	5.22%	1,614隻	94.78%	1,703隻
98年	127隻	6.15%	1,937隻	93.85%	2,064隻
99年	120隻	5.54%	2,045隻	94.46%	2,165隻
2000年	72隻	4.59%	1,497隻	95.41%	1,569隻
2001年	66隻	4.67%	1,347隻	95.33%	1,413隻
2002年	53隻	3.80%	1,340隻	96.20%	1,393隻

尚、「国土交通省海事局編 海事レポート 2002年版」による日本商船隊の構成は日本籍船 117隻、外国籍備船 1,983隻 計 2,100隻とある

のはベリーズ、カンボジア、中国、ロシア、北朝鮮などの船である。また1万トン未満の船には問題船が多く、問題の指摘率は61%以上にもなっているが、今日までほとんど改善が見られていない。これらの不良船舶がわが国の港湾、内海、沿岸を大手を振って航行しており、日本の沿岸には随所にこのような危険運航船が見られる。

海難審判理事所の平成15年1月27日付け速報によると平成14年1月1日から12月31日までの1年間のデータとして、

“外国籍船関連の海難は193件「対前年比7件増」203隻で増加傾向にある。このうちパナマ籍船が66隻で全体の32.5%と最も多く、これらの便宜置籍国の船舶による海難は依然として多くなっており、次いで大韓民国籍船39隻19.2%、中華人民共和国籍船12隻5.9%、カンボジア籍10隻4.9%、ロシア籍船8隻3.9%の順で、わが国に隣接した外国籍船による海難が多くなっている。”と報告されている。外航船の実態調査内容とほぼ一致しており、これらの問題船がわが国の領海内で海難事故を引き起こし、海を汚し、残骸をさらし、多くの船舶の航行を阻害しているのである。

誠に遺憾ながらこれが日本の海の実情である。現在わが国は、PSCによる検査を実施しサブスタンダード船を摘発、改善命令を出しているが、問題船の状況はあまり改善されず、むしろ状況悪化の傾向すら見受けられる。

外国籍船の危険な運航実態

船舶が海図も持たない、持っているも大縮尺のものだけや、古く改補もされていな

い海図であったりすることなどあってはならないことである。闇夜に懐中電灯も持たずに走り回るようなもので空恐ろしい。しかし、実際にその手の船が航行しており、定められた航路も走らず、ひどいのは一方通行の航路を逆行してくる船さえあることが報告されている。最近、那覇港で乗り揚げた北朝鮮籍船も海図無しに入港してきたと報じられたが、事故を起こすのが当たり前であり、このような船の運航は許してはならないのである。

東京湾や瀬戸内海、関門海峡など、決められた航路・航法を守らないと大事故が起きかねない水域を管轄する管区海上保安本部は、非常に分かりやすく、親切丁寧な航行情報を記載したマニュアル、パンフレットなどを日本語版、英語版のみならず韓国語版、中国語版まで作成、配布して外国籍船の安全航行指導を懸命に努めている。これほどまで丁寧に航行情報を出している国は、わが国以外知らない。韓国語や中国語などによる情報提供は外航船の運航に従事している船乗りの常識からは少々奇異に感ずるが、外航船舶の共通語である英語が通じない船が現に日本に多数来ているのだからやむを得ないのであろう。

海図の不備は言うに及ばず、言葉の問題だけでも欧米やオーストラリアなら必ずPSCでひっきり拘留されかねない問題である。

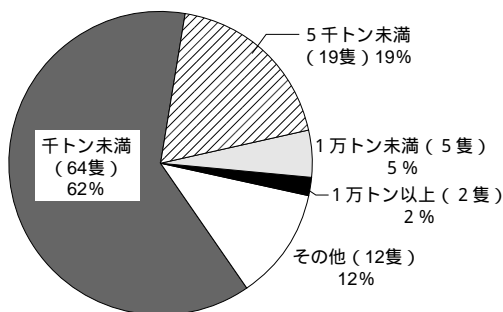
船舶の安全運航はハード面のみならずソフト面（船員の技量、質）共に両立していなければ維持できない。PSCは両面からのチェックを厳密に実施すべきであるが現実を見るとわが国の検査体制は十分とはいえないのではないだろうか。

日本船長協会では毎年、水先人とフェリーの船長に依頼して航行中に危険運航する船に遭遇した経験についてのアンケート調査も実施している。この調査も4月の1カ月間に違法運航している船舶や危険を感じるような船舶に遭遇したインシデントをレポートしてもらっているものであるが、平成14年は1カ月間で102隻の危険運航船の報告が寄せられた。わが国の港湾、沿岸で水先人およびフェリーの船長のみでの報告であるが1カ月間に102回は決して少ないとはいえない。

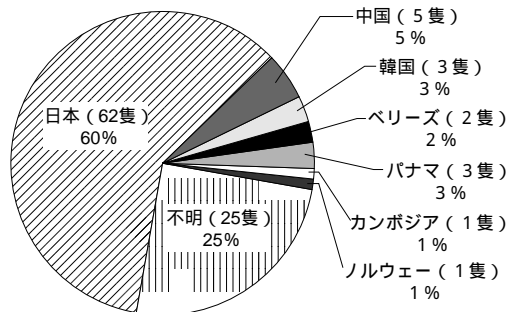
日本近海全体でどれほどの危険なインシデントが発生しているかは定かでないが、実情はこの倍以上の危ない状況が日夜起こっているであろう。航行中の体験であり夜間も多く、相手船の状況把握は困難であるが、寄せられたレポートから見た船型、国籍は下記の表のとおりである。日本の海は漁船や内航船、フェリーも多く、外航船はほとんどが外国籍船であるが、いつも随所に危険な状況が起こっているのである。

コ号の乗り揚げ事故から見た問題点

平成14年もわが国沿岸で多くの海難事故が発生した。その中の一つ、7月25日鹿児



危険運航船の船型（合計102隻）



危険運航船の国籍（合計102隻）

島県志布志湾で36,080トンのばら積船が乗り揚げ、船体が折損、4人が亡くなった事故から一部の外国籍船の抱える問題点、脆弱性がはっきり見える。

本船、コープベンチャー号(パナマ船籍)はインド人4人(船長と職員3人)と15人のフィリピン人乗組員によって運航され、ニューオリンズからトウモロコシを積載し志布志港で揚げ荷中、台風9号が接近し本船は離棧、志布志湾内にて錨泊したが、25日の夜半に走錨して海岸に乗り揚げ、船体中央部付近が折損、救命艇で脱出した乗組員も救命艇が大破して4人が溺死し、燃料油の一部も流出、油濁汚染も引き起こす大事故になったものである。

現在門司地方海難審判庁において審判が開始されており、まもなく事件の詳細と事故原因が究明されるので詳しくはそれをご覧いただくとして、事件の事実概要(平成14年12月10日付、門司地方海難審判理事所海難審判申立のお知らせ)をみても船長、乗組員の能力、判断など海技・知識水準に問題があったとしか思えない。

当時台風9号が九州に接近、志布志港に15m以上の強風域が48時間以内に近づくことが予想され、23日午後には第一次警戒態

勢が発令され、在泊の船舶に避難準備勧告が出された。

翌24日午前、本船は40,000トンを残し揚げ荷を中断して離棧、志布志港南防波堤灯台から193度、2.1海里の地点に右舷錨6節で錨泊した。同日午後、台風対策委員会は、強風域が24時間以内に接近するとの予想で第二次警戒態勢を発令、港外避難を勧告。

翌25日、台風が同日2200ごろには志布志湾の南方50海里を通過するとの予報が出され、南東に開けた湾口から強風が吹きつけ波浪、うねりが高起して北西の至近海岸に圧流されることが避け難いにもかかわらず、本船はなんら避難処置をとらなかった。2000には南東方から8.8の波高の波浪により309度方向に走錨したことも気付いていない。

2040、風力11、うねりが増勢し、波高10.8となり、枇榔島から2.2海里となってはじめて走錨に気付き、機関を使用して走錨を食い止めようとしたが、その地点より北東1海里、水深10.8の浜辺に2115、乗り揚げ、船体が折損し全損、燃料油が流出し海岸を汚損、乗組員が死傷するという大惨事とな

った。

本船の処置は台風避難として全く不適切であり、その判断の甘さは信じがたい稚拙さである。外国人船長とはいえ台風についての知識は持っているはずであるが、南東の強風が吹き込む志布志湾内で、陸岸からわずか3海里程度の地点に、6節の単錨泊をして耐えられるはずがないことも分らないとは信じがたい。

本船は半載で喫水は11.8あったので、湾内のこんなに陸岸に近い地点に錨泊などせず、沖出ししてヒープツー（風に立てて支える）でも耐えられるし、鹿児島湾か内海に避航すべきであった。これは決して結果論ではなく、普通の船長の判断として当たり前のことである。走錨後の処置にも問題があるが、台風避航の判断一つとってもコ号の船長は相当レベルが低いと見なさざるを得ない。

10月1日、台風21号で伊豆大島南東岸に乗り揚げたファルヨーロッパ号の海難事故についても、台風に対する甘い判断ミスがあり、避難時期、避航進路の選定、荒天操



志布志湾で乗り揚げ、船体が折損したパナマ籍ばら積船コーペンチャー号（36,080トン） 海上保安庁提供



伊豆大島に乗り揚げたバハマ籍自動車運搬船ファルヨーロッパ号(56,835トン)

船などに幾つもの技術、知識の稚拙さが見られる。

このような船は、ハード面の問題よりソフト面が問題なのであり、船員の質として“安かろう、悪かろう”の典型であるこのようなマンニングをする船舶管理会社にも、事故の責任の一端があると考えられる。

おわりに

日本の海は、船舶の運航者にとって決してやさしいものではない。外航船、内航船、漁船群が輻輳し、4月～6月は視界が悪く、初夏から晩秋には必ず台風が襲う。そこにいろいろと問題のある船が多く寄港し、航路や水路の管制も欧米ほどの水準ではない。規制緩和は結構であるが、適正な管理まで一部で無視し、わが国の港湾に不案内な外国船に対して水先人をのせる基準すら緩めてしまい、必要費用を払わない不良船が不案内のまま、危険を冒して港に入ってくる。この現実をしっかりと見極め、国はPSC

の検査を強化してサブスタンダード船をしっかりと監視、排除してほしいものだ。

検査員のマンパワーも問題があるのであれば(94人が38カ所で検査)、1年間だけでも、水先人をとらないで入港してくる船を集中的に検査すれば、相当数の問題船が見出されるはずである。外国籍船の船員の質については、STCW条約で大騒ぎした「White List」も発効後あまり有効であるとは思えず、相変わらず“安かろう、悪かろう船員”の需要が続いている。

このような状況では、運航を管理する陸上のマネージ体制がよほどしっかりと監督、管理し、少々できの悪い船長にも逐次適切な指導をして、惨めな事故が起こらないように管理を強化しなければならない。

しかし、わが国の海技者は今や枯渇の一步手前であり、監督、管理できる海技者が激減しているのである。日本の海の警鐘に対してその対策は、遺憾ながら楽観は許されない。

ナホトカ号の油濁損害事故

小川総合法律事務所 弁護士 おがわ 小川 よういち 洋一

事故の概要

ロシア船籍タンカー・ナホトカ号（ロシア法人プリスコ・トラフィック社所有、13,147総トン）が、1997年1月2日午前2時50分ころ、C重油約19,000キロリットルを積載して上海からカムチャッカ（ペトロパブロフスク）に向けて日本海（島根県隠岐島北北東約106キロの地点）を航行中、その船首部を折損した。約1万トンの油を積んだ船体後尾部は、北緯37度14.4分東経134度24.9分付近の海底約2,500mに沈没した。船長を除く31人の乗組員は救助された。

船体から分離した船首部分は、船底部を上にして約2,800トンの油を積んだまま北西の季節風にあおられて数日間南東方向へ漂流し、対馬海流を横断して同月7日13時ころ、越前加賀海岸国立公園内の福井県三国町安島沖約200mに座礁した。折損部分から積荷の重油約6,240キロリットルが海上に流出し、海上に流出した重油は島根県から新潟県に至る日本海沿岸1府8県にわたって漂着した。油濁事故としては、わが国最大の事件であった。

事故の処理

ナホトカ号から漏出した重油は、風波のためムース状になり、直径1～100mの厚い油の層となって日本海沿岸に向かって広範囲に漂流した。海上保安庁、自衛隊その他

の関係者は、巡視船による調査、回収ネットの設置、油処理剤の散布など、漂流油の防除作業を実施した。また海上災害防止センターは、船主代理人から同センター2号業務の委託を受けて、防除作業を清掃業者や漁船などに委託した。石油連盟は、大型オイルフェンス、スキマー、仮設貯蔵タンクおよび作業員などを提供し、各地方自治体は所有船やチャーター船を動員して回収にあたった。ロシア海運省からも、洋上補給船1隻と油回収設備を搭載したタグ2隻が派遣された。

大量の油が9府県の海岸1,000km以上にわたって漂着したことから、関係地方公共団体、海上災害防止センター、自衛隊、警察、消防、漁業関係者などが延べ約28万人の民間ボランティアなどと協力して清掃作業を行い、また石油業界関係者からの支援を得て資機材などが確保された。原子力発電所は、漂流油が発電所の冷却水取入口から内部に侵入すると冷却不能となり大事故につながる可能性があるため、取入口付近の監視を強化し、オイルフェンスを何層にも張増して油の進入を防止することに万全の体制をとった。ドラム缶などに回収された約4万トンの油濁廃棄物については、船主の委託によって災害防止センターが産業廃棄物処理事業者に処理を依頼し、国内の廃棄物処理場にて処理された。

サルベージ会社2社は、座礁した船首部

の撤去を請け負い、船首部に残された油の抜き取り作業を最初を実施した。政府は、陸上から直接油の抜き取りをし、それをタンクローリーなどで移送することを計画し、付近海岸より座礁をしている船首部まで仮設道路を建設することを決定した。結局、全長175mの仮設道路が完成した後、船首部からの残油の抜取作業が実施された。

沈没した船尾部は、海上保安庁測量船「海洋」と海洋科学技術センターの深海観測装置「ディープ・トウ」により探索され、油の湧出点付近海域の水深2,500mの海底で発見された。

クレームの提起

油濁損害および油の防除措置費用が莫大な金額に至ることが予想されたため、国際油濁基金と船主保険者は、事故直後からサーベイヤーを日本海沿岸の各地に派遣し、油濁被害の調査および実施された防除措置の確認を開始した。

船主保険者と国際油濁補償基金は、後に提出される油濁損害クレームが膨大な数に達することを予想して、共同して神戸にクレーム処理事務所を設置し、専門サーベイヤーをクレームの受付と整理にあたらせた。クレームの整理および査定は、国際油濁補償基金の「請求の手引」に記載された基準に沿って行われるが、油の流出と相当因果関係を有する実際に発生した損害または費用であって、合理的範囲において補償される。結局、漁業者、民宿、商店など零細な請求者は、クレームの取りまとめから請求の書き方まで、クレーム処理事務所のサーベイヤーに相談することが多かった。



三国海岸に漂着したナホトカ号の船部分 海上災害防止センター提供

ナホトカ号の油濁事故では合計458件、約358億円のクレームが提出された。内訳は次のとおりであるが、油濁による損害と防除措置に要した費用の請求である。

災害防止センター	154億円
政府	15億円
地方自治体	71億円
船主／UK Club	11億円
漁業損害	50億円
観光損害	28億円
電力会社	19億円
その他	10億円

クレーム処理事務所に提出されたクレームは、順次、国際油濁補償基金と船主保険者から選任されたサーベイヤー・弁護士などによって整理・査定され、最終的に国際基金および船主保険者の承認を経てから示談の運びとなった。

賠償および補償

油の排出によって油濁損害が発生した場合、第一次的には船舶所有者が民事責任条約およびその国内法の油濁損害賠償補償法に基づき損害賠償責任を負う。船舶所有者が損害賠償責任を負う場合、一般にP&I保険によって担保されるため、船舶所有者が負う責任の範囲でP&I保険者が被害賠償

を行うのが通常である。ちなみにナホトカ号の P&I 保険の限度額は500万ドル(約520億円)であった。

もっとも船舶所有者が条約および法律に基づき免責を受け、または責任制限を行う場合には、P&I 保険もその限りでの支払となる。そこで船舶所有者が免責される場合、責任制限を行った場合または無保険などの理由で現実的な賠償能力を有しない場合には、被害者の救済は不十分となる。賠償を受けられない範囲の損害は、国際基金条約に基づき国際油濁補償基金が補償する。ただし、船舶所有者の免責ないし責任制限の条件、国際油濁補償基金による補償の範囲は、関係当事国の条約の批准状況によって異なってくる。

例えば、1969年民事責任条約によると、ナホトカ号船主の責任制限金額は159万 SDR(約2.6億円)であるが、事故が船主自身の過失に基づく場合には責任制限が認められない。他方1992年民事責任条約によれば、責任制限金額は640万 SDR(約10億円)となるが、事故が船主の損害発生危険を認識した無謀な行為によるものでない限り責任制限が可能となる。他方、国際油濁補償基金による補償の限度額は、1971年国際基金条約の下では船舶所有者の責任制限金額を含めて6,000万 SDR(約100億円)であるが、1992年国際基金条約の下では1.35億 SDR(約225億円)である。

日本は1969年民事責任条約と1992年民事責任条約の2つを批准していたが、ナホトカ号の船籍国および登録船主の所属国のロシアは、本件事故当時、1969年民事責任条約と1971年国際基金条約のみを批准してお

り、1992年民事責任条約と1992年国際基金条約を批准していなかった。本件では、1969年民事責任条約と1992年民事責任条約のいずれが適用されるかについて、国際油濁補償基金と船主・P&I 保険者との間で意見が分かれた。最終的に両者間に包括合意が成立したため、この問題が日本の裁判所によって確定されることはなかった。

本件の場合、1992年国際油濁基金の補償限度額約225億円までの補償が行われることになったが、被害者のクレームの合計が約358億円に及んだため、事故発生の当初は示談後の認容額の合計が基金の補償限度額を越え、約225億円の基金が各債権者間で按分担当されるという危険も認められた。しかし後述するとおり、最終的には限度内で解決した。

国際基金による暫定支払い

国際油濁補償基金による補償システムは、船舶所有者の免責、責任制限または無資力が公権的な手続によって確定され、完全な賠償を受けられないことが明確になった後に補償を受ける仕組みとなっている。しかし、船舶所有者の無責任、責任制限ないし無資力を公権的に確定させるためには相当な時間と費用がかかる。

例えば、船舶所有者が責任制限手続を開始する場合、被害者は責任制限手続に参加し、責任制限基金から各債権額の割合に応じた配当を受けた後、配当されない範囲の損害について国際油濁補償基金に補償を求めることになる。補償システムどおり運用すると被害者の救済が遅滞するため、昭和54年の宮丸事件以降、実務的には P&I 保険

者と国際油濁補償基金とが協力して、被害者に対する賠償および補償を先行させ、後に分担を精算する方法を採用している。

本件でもこの実務運用を採用したが、被害者の全体の請求額が国際基金の補償限度約232億円を超過する危険が認められたため、国際油濁基金は、示談額の100%についての補償を直ちに行わず、他のクレームの査定ないし示談状況に合わせ、順次60%、70%、80%と段階的な暫定補償を行った。

訴訟

被害者の船舶所有者に対する損害賠償請求と国際油濁補償基金に対する補償請求権は、油濁事故の発生から3年で除斥期間が消滅する。その期間内に示談が未了の請求や示談が成立しても補償が未済の請求については、消滅時効を回避するために訴訟を提起する必要がある。本件では被害者数および金額が膨大であったため、3年以内の完全補償が期待できない状況にあり、殆どの被害者は、船主、P&I保険者および国際油濁補償基金を相手方として訴訟を開始せざるを得なかった。

漁業関係者、地方公共団体および観光業者などは、1999年11月、福井地方裁判所において、船主、P&I保険者および国際油濁補償基金を被告とする訴訟を開始した。国際油濁補償基金は、被害者に対し一部補償を行って代位した債権につき、ナホトカ号の登録船主、P&I保険者、実質船主、ロシア船級協会を被告とする訴訟を開始した。国際油濁補償基金が被告に実質船主を加えたのは、登録船主が法人としての実体を有していたか否かに疑問があったこと、ロシ



輪島の海岸に押し寄せた重油の除去作業 海上災害防止センター提供

ア船級協会を被告に加えたのは、堪航性に問題のあるナホトカ号の船級を承認したことが本件事故の原因の一つと考えられたためである。

国際油濁補償基金は、同年12月、その後補償を行って代位した債権および将来補償を行って代位する予定の債権についての訴訟を追加提起した。電力会社も船主およびP&I保険を相手方とする訴訟を開始した。ナホトカ号の船主およびP&I保険者は、同年12月に国際油濁補償基金に対し清掃費用についての補償を求めて訴訟を開始した。京都地方裁判所に提起されたボランティアの訴訟は、後に福井地方裁判所に移された。

国際基金のナホトカ号登録船主に対する訴えは、登録船主の住所に送達されず訴訟手続が遅延するという問題に直面していたが、登録船主の側から国際油濁補償基金に対し訴訟が提起されたため、国際基金はこの訴訟手続を利用して登録船主およびP&I保険者の訴訟に反訴を提起し、送達の問題をクリアした。

福井地方裁判所における訴訟は、当初の訴えの提起から1年10カ月あまりが経過した2001年9月に第1回口頭弁論が開かれた。

福井地裁では、主にナホトカ号船主に責任が認められるか否かが争われた。国際油濁補償基金は、ナホトカ号が建造時からの構造部材の激しい消耗により強度が大幅に低下していたこと、すなわち不堪航が原因であったこと、および本船を堪航性のある状態に維持する義務を怠った過失があるとの主張を行った。

これに対し、船主およびP&I保険者は、ロシア船級協会の検査に合格するなど本船の堪航性および安全性に問題がなかったこと、本件事故当時の現場付近の有義波高9m(波高20mを超える大波)に加え、フリークウェイブなどの異常な海象が重なる「異常な天災地変」であったことを理由に免責される旨の主張を行った。本件事故原因がナホトカ号の不堪航によるものであれば、登録船主は責任制限を行うことができない。福井地裁の担当裁判官は、当初から国際油濁補償基金の主張に好意的な心証を示していた。

国と災害防止センターは、1999年12月に東京地方裁判所において、登録船主およびP&I保険者を相手方とする訴訟を開始した。国際油濁補償基金は、船主・P&I保険者側で補助参加した。東京地裁においては、主に登録船主の責任の有無のほか、日本の裁判所に裁判管轄があるか否か、福井地裁への事件の移送の可否が争われていて、国および災害防止センターの請求内容の当否までは議論されなかった。

国際油濁補償基金およびP&I保険者は、各被害者との間で示談交渉を精力的に行うとともに、福井と東京の両地方裁判所において議論を戦わせてきたが、裁判が長期化

して費用がかさむことを懸念し、包括的かつ終局的な紛争の解決を模索する途に向かった。2002年5月には、国際油濁補償基金とP&I保険者の間において、ナホトカ号事件のクレームについて、(1)船主42対国際油濁補償基金58の割合で分担する。(2)未解決クレームについては、国際油濁補償基金が示談額の80%まで暫定払いを継続し、P&I保険者が残余の20%を支払う。(3)継続する全ての訴訟を終了させる。という内容の包括的合意が成立した。

この合意に基づき、未解決のクレームについて査定および示談を早急に終結させる運びとなった。東京地方裁判所に係属していた国と災害防止センターの請求は、2002年8月30日、裁判上の和解によって解決された。福井地方裁判所に係属していた訴訟は、全ての請求について示談が成立したことで、2002年12月9日には訴え取り下げによって終了した。

まとめ

以上のような経過により、本件は、油流出事故の発生から最終解決に至るまでに約6年を要した。

事件解決まで約6年の期間が経過したが、被害者等の立場から見て、より早期の解決が出来なかったかという批判があるかもしれない。しかし、本文の中で一部触れたが、請求がまとまり次第法律の許す限り一部暫定払いをしたこと(最高80%まで)さらに、事情の許す被害者には費用損害の前払いもした。従って最終的支払まで待つて解決した被害者は、国および損害額の合意が遅くなった一部被害者に限られる。