

【特集】

どうする！ 放置船・艇



【特集】どうする！ 放置船・艇

座談会 放置船チルソンにどう対処したか／

岡田 實・渡邊一夫・鯨岡敏夫・今橋照男・宇佐美實・日本海難防止協会 ————— ②

最東端の周辺海域は今...／日本海難防止協会 ————— ⑩

もぬけの殻の乗揚船／日本海難防止協会 ————— ⑭

浜に居座った鉄くず／日本海難防止協会 ————— ⑱

プレジャーボートの適正な管理に向けて／荒川泰二 ————— ⑳

健全な海洋性レクの振興をめざして／広瀬 肇 ————— ㉔

放置艇対策の先進県 岡山県の場合／日本海難防止協会 ————— ㉟

条例で不法係留ゼロめざす～神奈川県の放置艇対策／
日本海難防止協会 ————— ㉫

放置禁止と受け皿の整備～横須賀港の放置艇対策／
日本海難防止協会 ————— ㉯

快適都市をめざして～横浜市の放置艇対策／日本海難防止協会 ————— ㊱

プレジャーボートを受け入れた漁港の成功例／片山 康夫 ————— ㊴

ゴミのないフィッシャーリーナ／日本海難防止協会 ————— ㊸

その他

用語の解説 ————— ㉒

新刊紹介／鳥島漂着物語／小林 郁 ————— ㉖

見て、触れる 効果的な巡視船での啓発活動／日本海難防止協会 ————— ㉚

環境と海洋 グリーン経営の推進／加藤信次／菅野智美 ————— ㉞

海の気象 気象庁のHPのご利用を／中村智朗 ————— ㊱

海守の活動／小島あずさ ————— ㊵

保安官の募集／海上保安庁 ————— ㊶

主な海難と統計／海上保安庁 ————— ㊸

うごき ————— ㊹

編集レーダー ————— ㊼

どうする放置船

乗揚げ・座礁などで航行不能となったまま、撤去されることなく放置されている状態の船舶を「放置船」という。船舶所有者の責任において撤去するのが当然の義務であるが、経済的能力がないなどを理由に放置されているのだ。

7月現在、わが国の海岸に放置されている外国船は10隻ある。乗揚げ海難後、そのまま放置されたものが大半だが、密航者が上陸したあと、もぬけの殻となった放置船もある。

放置船を抱える地元自治体にとっては、とんでもない迷惑だ。周辺の漁業や環境に悪影響を与えるばかりでなく、身勝手な放置船の船主に代わって放置船を撤去すると、莫大な経費がかかるからだ。

国土交通省は、この問題を重く見て、国としてどう対応するかの検討に入っている。日本の港に出入りする船舶に、座礁時の船舶の撤去などを行う船主責任保険への加入を義務付けることや放置船を撤去する自治体に対する国の支援制度を創設することなどが検討されているようだ。

本誌では、国の検討に並行して、放置船の現状、放置船を抱える自治体の悩みなどを取材記事中心に取り上げた。



座談会

放置船チルソンにどう対処したか



那珂湊海上保安部 警備救難課長

せきた
関田
わたなべ

みのる
實
かずお

久慈町漁業協同組合代表理事組合長

いまはし
今橋

てるお
照男
みのる

茨城県土木部 技監兼港湾課長

わたなべ
渡邊
くじらおか

かすお
一夫
としお

久慈浜丸小漁業協同組合代表理事組合長

うさみ
宇佐美

みのる
實

日立市 技監補兼交通防災課長

くじらおか
鯨岡

としお
敏夫

司会

日本海難防止協会

チルソン号海難の概要

司会 本日は、国民の関心を呼んだ日立港に座礁した北朝鮮の貨物船チルソン号（以下チ号）の今日までの対応、今後の対策などについてお話を伺いたいと思います。

まず、チ号海難の概要をお聞かせ下さい。

関田 チ号は、平成14年12月4日午後7時30分ごろから日立港内の検疫錨地に右舷錨5節を使用して錨泊していました。当日の午後11時ごろから次第に海上模様が悪化してきたのですが、午後11時20分ごろに走錨しまして、結果的に日立港東防波堤のテトラポット上に乗り揚げたのです。幸い、乗組員に異常はなかったのですが、貨物倉と機関室などが浸水し、燃料油などの一部が流出しました。

司会 走錨時、乗組員の対応に問題はなかったのでしょうか。

関田 走錨に気づいた船長は、直ちに機関の起動と抜錨を指示し、午後11時40分ごろに航行を開始し防波堤から離れようとした

のですが、すでに暗礁地帯に侵入してしまっていたことから、航行開始直後に付近の暗礁に船尾船底部を底触してしまい、舵機などが損傷して航行不能となりました。船長は、再度右舷錨3節を投錨したのですが、効果なく徐々に圧流され、5日午前1時45分ごろに現在位置に乗り揚げたのです。

司会 船橋に当直者はいたのですか。

関田 船長が甲板員と通信士の2人を指揮し、船橋などで当直をしていました。

司会 事故後、乗組員の帰国までの行動を聞かせて下さい。

関田 乗り揚げた当日の夕刻、羽田航空基地のヘリコプターと特殊救難隊により、乗組員21人中8人を吊り上げ救助し、久慈川河川敷に降ろそうとしたのですが、直前になってヘリから降りるのを拒否し、チ号への帰船を希望しました。結果的には、再度チ号に帰船させました。8人が帰船を希望した理由は、船長など13人は下船しないとして船内に留まっていたことから、自分たちだけが安全な場所に救助されるというこ

とを気にしたのではないかと思われます。その後、チ号乗組員21人は12月13日まで船内にいたのですが、その日の夕刻に下船し一時日立市の消防寮に収容された後、市内のホテルで宿泊していました。

保安部としては、本件座礁が刑法の業務上往来危険罪に抵触するおそれがあったことから、船長ほか乗組員の事情聴取を実施しました。その結果、船長が荒天になったにもかかわらず転錨、冲出しなどの走錨防止措置を講じる注意義務を怠ったことが判明したことから、12月25日に業務上過失往来危険罪容疑で水戸地方検察庁に書類送致しました。船長と通信長については、船長の刑事処分終了後の12月26日に、他の乗組員19人は12月22日に空路帰国しました。

司会 外国船で海図を持たない船が多いそうですが、チ号の場合はどうでしたか。

関田 チ号の場合は日立港の適正な海図を持っていました。前港の名古屋港においてPSCを受け、海図のないことを指摘され、最新の海図を入手したとのことでした。

事故後の対応

司会 では、事故後の対応を伺いましょう。
鯨岡 日立市では、当日午前5時に第一報を受けまして、6時には災害情報連絡会議を開き、昼までには動員態勢ができました。久慈浜港の横の海水浴場に漂着した油を市・漁協・一般のボランティア200人で回収にあたりました。

渡邊 県では、知事をトップに即時警戒体制を敷きました。オイルフェンスを集め、油流出に備えました。また、相手に対して事故を認める現認書をとるなどの手続きも

同時に行いました。

関田 保安部は、5日の午前0時10分に遭難通報を受け、直ちに職員を非常呼集するとともに原子力発電所のテロ警戒にあっていた巡視船「ひたち」を現場に向けました。「ひたち」の情報によれば、当初、付近海域には油は認められなかったのですが、油流出の可能性があったことから午前1時40分に日立港安全対策協議会緊急連絡システムに基づき、関係先に情報提供し、午前3時過ぎに港内に油が確認されたことから追加連絡しました。その後、巡視船艇、航空機、特殊救難隊、機動防除隊を増強投入するとともに事故対応のために「対策本部」を設置し、油防除作業や作業の指導を行いました。チ号には、A重油約30tとC重油約100tが搭載されていました。

渡邊 船自体からの回収量は、タン



関田 課長

クから抜き取ったのがA重油、C重油合わせて200ℓドラム缶535本、合計約110㎏です。

宇佐美 漁協としては、午前3時40分に第一報を受け、両漁協で協議して全船の休漁を指示しました。以後4日間の休漁、3日間の油防除に全員であたりました。

今橋 実は、底引き船は、第一報の入る前の午前1時ごろ出港しました。そのとき、変な船だとは感じたようですが、まさか座礁するとは思ってなかったのです。その後、底引き船全船を戻して、紙で出来た防除服を着用して、油まみれになって全員で防除



ドラム缶で保管されている回収油

にあたりました。

防除経費の負担は

司会 防除に要した経費とその負担はどうされましたか。

渡邊 これまでのところ、チ号を引き出そ



渡邊 課長

うとするための経費、油の抜き取り代、積荷のタイヤチップの回収代などが主な経費ですが、4億5,000万円位かかりました。北朝鮮側に請求は

していますが、取りあえず県が立替えています。また、ボランティアは延べ4,200人が協力してくれました。

司会 遠方からのボランティアはなかったのですか。

今橋 県内からの日帰りボランティアでしたので宿泊の必要はありませんでした。

司会 タイヤチップはどの程度取り除けたのですか。

渡邊 積荷として約1,200tのタイヤチップを積んでいましたが、流出した一部を除き、ほとんどは回収できたと思います。



岸壁で北朝鮮行きを待つタイヤチップ

海洋汚染への対応

司会 このような海洋汚染事故にどのように対応されましたか。

鯨岡 日立市には、久慈浜、水木、河原子、会瀬、川尻と海水浴場がたくさんあります。海洋汚染に対応して、毎日、朝・昼・晩、海水を採取して汚染を調べています。油は北に流れて久慈浜海水浴場に漂着しましたが、今のところ、各海水浴場は安全との結論です。

宇佐美 座礁したすぐ沖はあわび、南はしらすの漁場です。どの程度のタイヤチップが流出したかは不明ですが、県のダイバーの調査では現在までのところ汚染被害はないだろうということです。また、油は回収したといいますが、いまでも油膜程度の流出油がありますので、自主的に禁漁区域を設けて操業を控えています。漁業への大きな被害はないようです。

今橋 油の多くは防波堤の隙間を通して、港内に入ったようです。港内に油膜ができましたが、ボランティアが吸着マット主体で防除しました。

司会 油処理剤は使ったのですか。

今橋 使いませんでした。処理剤を使うと油が沈殿するので、漁業者としては、あま

り使いたくないのです。

関田 両組合長と連絡を取って、止むを得ない場合は、処理剤を使うとの了承を得ていたのですが、結果的には保安部としても使用しませんでした。吸着マットや回収ネットなどを使用して回収しました。

問題は船体撤去

司会 油の問題よりも船体の撤去の方が大きな問題のようですが。

宇佐美 そうです。船体は時間の経過とともにどんどん破断し、傾いております。なるべく早く撤去してほしいものです。

今橋 座礁している場所が一番条件の悪い場所なのです。

関田 現場は水深が非常に浅く巡視船や救助艇が近づけない場所です。船体引き降ろしのため、沖の方から曳航索を取りオーシャンタグで引っ張ったのですが無理でした。

今橋 ただ、油の抜き取りや船体の解体はやりやすい場所なのです。チ号はテトラポットを挟んで堤防のすぐ脇で10mしか離れていないので、防波堤に場所を作ってクレーンを乗せれば作業ができます。油の抜き取りもタイヤチップの撤去もスムーズにできたのです。クレーン船を持ってくるような必要がなく経費も少なくてすむのです。とにかく早く撤去してほしいものです。

司会 チ号の様子は定期的に見て回っているのですか。

渡邊 そうです。油が漏れていないか見回りを続けています。必要があれば吸着マットを使うなどの処置もとります。気温が上がってききましたので、油の粘度が下がって残油が漏れる日があります。

司会 抜き取った油は換金できませんか。

渡邊 当然、そのことを考えましたが、海水などが混ざっており、精製費用の方が高くなってしまいます。また、廃棄物として扱おうと処理に何千万円もかかりますので北朝鮮に持っていくように言っているのです。

北朝鮮の対応

司会 北朝鮮の船主とのやり取りについてお聞かせください。

鯨岡 これまで、県の指導を受けつつ対応してきました。先日も、ひたちなか市と日立市の被害額について、合同で納付期限を4月14日とした納付命令書を船主に送付しました。しかし、相手からは連絡もなく、督促状を準備している状況です。

渡邊 加害当事者と港湾管理者との協議には、事故当初から秋山洋行と



鯨岡 課長

という代理店が間に入ってくれました。初めは自己責任を認めさせ、座礁個所からの脱出に1,000万円ほどの資金がいるとの話のころは「わかった。お願いする」と順調でしたが、次第に金額がかさむにつれ、態度が変わり、「払えない。船舶には触れないでくれ」ということになりました。このため、港湾管理者は平壤の船主側に撤去命令を出し、それが履行されないため、県が行政代執行の手続きにより船舶の曳航を試みたり油抜きやタイヤチップ撤去を行いました。

司会 海上保安部はいかがでしたか？

関田 事故当日の朝、チ号の総代理店に対して、事故の概要、油の流出があることを連絡し、サルベージや防除資器材の手配について、北朝鮮の船主に至急連絡するよう要請しました。代理店の担当者が現場にきてからは、状況について担当者を通じ、北朝鮮の船主に逐一連絡させました。また、船体の撤去に関しては、北朝鮮の船主に対し、12月18日に海防法第43条の「船舶の不法投棄の規則に関する定め」に基づき警告書を発出したほか、1月31日と3月24日に外交ルートにより撤去要請を行いました。

渡邊 県としても、約4,000億円の請求をしており、外交ルートや代理店の連絡経路からも請求をしています。

今橋 漁協としても県議会議員を通じたりして、同様の取り組みをしています。

司会 船主からは船体放棄について、意思表示があったようですが。

渡邊 費やしたお金の請求や船体撤去を何度も求めてきた過程で、相手から知事宛に対応への感謝と、船体を放棄するので処理してほしいといった内容の書面が2回届いています。

関田 この回答後、3月24日に外交ルートで船主に撤去要請したことを見ても、こちらの考えは一貫したものであることが理解

できると思います。

渡邊 船体放棄すれば、その責任はなくなると誤解されると困ります。責任は放棄できません。その辺は、弁護士とも相談をしながら対応しています。

接岸拒否の条例の実現

司会 放置船は全国12カ所に及びます。茨城県では、不良船に対する接岸拒否の条例を施行させましたが、その発想と実現までの経緯についてお聞かせください。

渡邊 今回の事故で、PSC（ポートステイトコントロール）で指導を受けながら、改善されずに入港している船舶が年間何隻かいることが分かってきたのです。「何でこういった船が入港してくるの」といった地元感情もありました。「何とかできないものか」と国交省などとも相談しました。危険な船舶を排除するため条例を改正して港湾施設の使用を制限することで対応することにしました。PSCで改善の指摘を受けていながら改善していない船舶とPI保険に加入していないなど事故時の賠償能力がない船舶などを対象としました。県議会には満場一致でこの議案を議決していただきました。

司会 この件では、国交省がチームを立ち上げて対応を検討している状況のなか、茨城県が全国に先駆けて条例改正したことに驚きを感じましたが、独走したわけではないですね。

渡邊 そうです。国交省に、この問題については国が一元的に対応してほしいと何回もお願いしました。国の方とは綿密に調整させていただきました。また、テロ対策に伴うSOLAS条約との関係もあり、いいタイ



沖から見たチルソン号の全様

ミングでした。国で対応するにしても、ある程度時間がかかりますので、その間どうするのかという問題もあり、結果として、知事の裁量権や港湾管理者として許される方法で対処することになったわけです。

司会 船が入港する前に、PSC の指導への不履行やPI 保険未加入の2点をどのような方法でチェックするのですか。

渡邊 入港接岸したい場合、代理店を通して事前に許可申請があがってきますので、この時点で県の港湾事務所が比較的容易にチェックすることができます。これは決して排除の理論で行おうとしている訳ではありません。このような方法をとることによって県内の港は安全であり、多くの船舶に利用してほしいということが狙いなのです。昨年、茨城県の港を利用した外航船のうち、こういった該当船は15～6隻ほどでした。

PSC への期待

司会 PSC に対し、注文することは。

渡邊 PSC の大切さが理解できましたので、しっかりやっていただきたいということに尽きますね。県としてもPSCを基本にしていますし、トラブル発生時には海上保安部の協力をお願いすることで考えています。今回のことで関係機関の連携の大切さを学びました。

関田 PSC は国交省海事局が所管しているのですが、海上保安庁としても安全面に問題のある船舶を認知した場合などの運輸支局への通報などについて協力しています。

司会 過去、不良船舶が入港を希望したのにそれを引き受ける代理店がなく、北朝鮮に戻った例もあります。このように、国だ



直ぐ近くで見たチルソン号の一部

けでなく関係先が一緒になって「このような船はやめよう」との考えに立てば、いい船ばかりが入港すると思うのですが。

渡邊 県としては、対象を外国籍船のみとすることには問題がありました。国内船も同じで、公平に扱っていますが、現在のところ、国内船の場合は、一定基準を満たしていない船はほとんどありません。

関田 PSC により設備などに不備のある船舶には、運輸局により出港の差止めなどの措置が取られるのですが、航海するところの海図などを取り揃えておくといったようなことは常識で、それを守るということが事故防止につながると思います。

渡邊 保険の問題もあります。PI 保険に加入していない船舶には、連帯保証人をつけてもらうことなども考えています。これまでに、代理店からそのような問合せがあり、連帯保証人2人をつけてもらった例もあり、そのことが抑止力になった訳です。代理店もただ船舶を扱うのではなく、扱う船に対する責任について認識するようになると、次第に不良船は駆逐されると思われます。

今後の方針

司会 ち号の今後の撤去計画についてお聞かせください。

渡邊 県は、2次災害を防ぐとの立場から、船体内の油除去やタイヤチップの撤去など

を代執行により実施し、県が費用を立て替えました。これにより、ひとまず緊急的な事態を回避しましたが、根本的な対策は国の支援が必要であり、国へ働きかけています。現在、国交省でいろいろ検討していただいています。チ号が日々傾斜していくのを見ると、台風シーズンが恐ろしく、国の早期の結論を待ち望んでいます。

司会 撤去するのに必要な見積もりはできているのですか。

渡邊 撤去には約2億円必要と積算しています。約3,000tのチ号の解体には、積荷を下ろしたときに作ったステージを使用することにしていますが、300tのクレーンを持



今橋 組合長

ってきて使用するには幅や先端の拡張が必要です。クレーンも水深が4mと浅い現場海域では、分解して台船で運び現場で組み立てなければなりません。このク

レーン使用では、船を30トン程度に裁断しなければ吊り上げて運べません。期間も、凧の状態ですら3～4カ月が必要といわれます。

今橋 パラパラにとはいっても、自然任せではせいぜい、マスト付近からの船首部、マストから船橋手前部、船橋から船尾までの3分割といったところでしょう。漁民からすれば、一日も早く国の力で撤去をスタートさせてほしいと願っています。また、今後の解体作業では、船体内のさまざまなものの流出が考えられるので、これに対する迅速な対応も望まれます。

司会 費用負担の問題さえ解決すれば、先方では船体放棄しているのですから、撤去作業は順調に進むのではないですか。

渡邊 撤去には必ずしも船主の船体放棄が必要とは考えていません。船主は船体放棄すると言っていますが、県としてはそれを認めていない状況にあります。船体放棄イコール責任放棄では困りますので、どのような形で行うかは弁護士とよく相談したうえで対応することになるかと思います。

司会 他の自治体と連絡は取りましたか。

鯨岡 宮崎市からは2～3週間ほど前に同じような事故があったということで、対応などについて照会依頼がありました。

チ号海難の教訓

司会 今後の法改正や取り組み体制について思っていることをお聞かせください。

今橋 こういった事故は二度と起こしてはならないのと同時に、このような不良船の入港は断ってほしいものです。

宇佐美 このような事故が起これば、泣きを見るのは漁業者で、損害額も多大となります。船舶所有者が損害について責任放棄できないよう法改正を図ってほしいのです。

鯨岡 事故は、周辺漁民の生活権を脅かしますので、キチッとした国の対応をお願いしたいと思います。また、海上保安部が中心になってこのような場合の流出油災害対策協議会マニュアルがあるのですが、あまり生かされなかったように思います。チ号乗組員が上陸して消防の寮の3階に宿泊しましたが、県・海上保安・警察、入管・税関など、どこの指示によるものなのか判然としません。さらに、その入居のためにす

でに居住している者の家族が実家に帰ったことへの対応など、こういった機会に見直しが必要と思います。

関田 乗組員の下船に伴う宿泊先については、関係者が集まって相当協議しました。ホテルなど通常の宿泊先には宿泊を断られる状況の中で、日立市の申し出により一時的に消防寮への宿泊が決まりました。

司会 日本船舶が、外国で事故を起こしたとしても、その船の乗組員は相手国から人道的面での支援を受けます。今回のチ号の場合も同様で、乗組員を放っておくような対応はできないと思います。しかし、あらかじめそのことを想定し、受け入れ先を決



宇佐美組合長

めておくというのは難しいと思われ

鯨岡 当初は、「乗組員が上陸した場合、日立市内は自由に行動できます」との話でした。入管なども「規制

はできない」との見解でした。そういったことについての事前説明の必要性も感じました。

今橋 乗組員の上陸については、漁協の組合長の方にも内々に連絡がきていましたが、マスコミが乗組員の上陸シーンを放送し、宿泊先も知れ渡ってしまった。翌日には右翼がくるとの噂も流れ、翌々日には本当に右翼の車両1台が現れて噂は現実のものとなりましたが、心配した事態にはならず終わりました。

司会 拉致問題もあって、市民の複雑な心

情があったことと思います。乗組員の宿泊先の交渉は代理店が行ったのですか。

渡邊 地元の船舶代理店が対応しました。

関田 乗組員8人を下ろすときは、2日ほど消防の寮に宿泊、その後はホテル久川に宿泊することで整理できていました。

司会 県としてはどうですか。

渡邊 県としてもやるべきことはやるわけですが、費用の面でのルール作りを含めて初動時において何をなすべきかについて、国からも指導を受けながらマニュアルを見直したいと思っています。

司会 海上保安部としてはどうですか。

関田 本件のような無保険船による油流出事故が発生した場合の排出油防除協議会の活動のあり方について検討する必要があります。防除費用について、国や地方自治体などには海防法上の求償権が認められているのですが、民間企業には認められていません。民間が防除作業を実施するためには船主との契約行為が必要であり、契約に基づかない行為はボランティア活動でしかなく、協議会としてもむやみに防除要請することができないのです。

また、本件は人的過失事故で、少しの油断が大事故につながりました。船長以下乗組員は安全運航に自覚をもってほしいものです。そうすれば事故は防げると思うので、今後とも、外国船舶などに対する海難防止指導を強化していきたいと考えています。

司会 今日のポイントは、チ号の早期撤去であり、費用の問題を含めて国がもっとこういう問題に取り組んでほしい、ということではなかったかと思います。本日は、お忙しい中をありがとうございました。

最東端の周辺海域は今...

(社)日本海難防止協会

はじめに

根室気象測候所が千島桜の開花宣言を発表した5月22日、筆者は根室市の納沙布岬灯台の傍らで、目前に座礁しているロシア船「RS - 1978号」の無残な姿に目を凝らしていた。

岩場に乘揚げ、船底を損傷したRS号は、気温10ほどの海風に「キーツ、キーツ」と鉄の擦れ合う音を響かすが、打ち寄せる波の音がそれをかき消す。それは、「助けて。なんとかして」と叫んでいる姿のようでもあった。



花咲港沖の異ノ瀬。歯舞周辺のいくつもの小島と浅瀬。納沙布岬と貝殻島間の水深70~80m・0.5海里ほどの航路幅。根室から納沙布岬にかけての太平洋に面した海域は、いわば「海の難所」だ。

根室市では、平成3年ころから花咲港へ

のロシア船の入港数が増え、現在は年間1,000隻を超える。周辺海域での海難事故も増加している。これらロシアの海難事故について、関係者から話を聞いた。

事故発生数の多さに驚く



根室海上保安部の榎本雄太・警備救難課長は、平成4年12月からこれまでのロシアの貨物船の海難事故について詳細に

説明してくれた。

この間の乗揚海難の発生数は12隻。すでに今年は4・5月と連続発生している。場所は、花咲港付近が3隻、ほかの多くは納沙布岬~沖根布の間。発生数は、ローカルの水産都市でも異例の多さだ。

また、事故後放置された船は、ロシア海域の歯舞諸島に座礁したものを含めて、そのうちの5隻。すべてPI保険や船体・積荷保険に加入していない。

放置された船の概要と現在の状況は、

1. 図の①「DRUZHBA号」は、花咲港で中古車を積み込み、ナホトカ向け航行中に当直者がGPSの数値を見誤り、船位確認をしないで針路を変更、納沙布岬から194度1.7海里付近の暗礁に乗揚げた。乗員は全員救



DRUZHBA号(事故当時撮影)

助された。

現在は、長年の風雨や波で朽ち果て、船首部・船尾部・機関部の3つに分散し、大部分が海中に没している。

2. ③「MARS号」は、国後島・ユジノクリリスクで水産物を積み込み花咲港向け航行中、沖根布漁港の南防波堤の灯台を花咲港灯台と思い込み、船位確認をしないで同防波堤灯台から151度500mの浅瀬に乗揚げた。乗員は全員救助された。その後、根室市が費用3,880万円をかけ撤去完了するまでに2年弱を要した。

3. ④「PENNY号」は、花咲港を出港しサハリン州のコルサコフ向け航行中、見張り不十分によって歯舞諸島のオドケ島南0.2海里の浅瀬に乗揚げた。乗員は全員、ロシアの警備艇が救助。船は全損、放置された。

4. ⑧「MRS150 - 346号」は、国後島・ユジノクリリスクから花咲港向け航行中、同港口付近で主機が停止し投錨するも折からの強風で走錨、花咲港灯台から245度1.24海里の海岸に乗揚げた。乗員は救命筏で上陸した。



MRS150 - 346号 (事故当時撮影)

5. ⑪「RS - 1978号」は、国後島・古釜布から花咲港向け航行中、納沙布灯台南西付近で主機が振動した後停止、漂流の後同灯台下の海岸に乗揚げた。乗員は全員救助された。現在、市が船主と撤去費用などで協

議中だが、船舶は全損で放置される可能性が大きい。



RS - 1978号 (03年5月22日撮影)

事故の原因は「人為的ミス」

事故原因は、見張り不十分、船位の不確認や誤認、操船ミス、主機停止、GPSへの過信など、いわば「人為的ミス」と「船の老朽化や乗員による整備不足」。

根室海上保安部では、これらの事故原因を重要視し、日常行っているロシア船への立ち入り検査に合わせ、ロシア船員への海難防止の指導のほか、年に1回、期間を定めて入港する全船を対象にした「集中海難防止運動」を実施している。

これらの指導にもかかわらず、発生したRS号の座礁海難を重く見た根室海上保安部は、事故直後にロシア船への「緊急安全点検」を実施した。この結果、入港するロシア船の大部分が日本から売船された老朽船であり、船体の整備も十分に行われていないことや、十分な保険に加入していないことが判明した。

榎本課長は「今後も工夫を凝らした安全指導を繰り返し実施していくが、今回の調査結果を見ても、座礁し放置される船舶の要因はロシア国内の構造的問題によるところが大きい」と問題の奥深さを強調した。

保険の加入強制化は

事故船乗員の収容～送還、油の抜き取りや船体撤去関係での費用負担、そして船主との交渉などで矢面に立つのは根室市役所の担当者だ。

外国貨物船の海難事故への対応マニュアルはなく、対策本部を設置しこれまでの経験則で対応してきたという。

「事故発生の際を聞いたときは、乗組員の安否や燃料油流出による漁業被害をいつも一番に確認する」という根室市役所の



奥田誠二水産課長は、海難発生時の「対応マニュアル」には、その必要性を認めながらも、PI保険や船体・積荷保険の加入強制に「市独自で安全を確保できない船の入港を排除するのは難しい」と慎重だ。

ロシアの船主は、資本金20～30万円程度の個人経営者がほとんどで、多額の掛け金を支払う能力はない。市が事故船の船主と協議して被害や処理負担額について誓約を結んでも、帰国後に音信不通・所在不明になってしまうのが実態だ。たとえ市が保険加入を強制しても、荷受人と船主が根室以外の港に貨物船を回すことは明らかで、根本的問題をほかの地域に拡散させるだけとなる。

また、水産物の輸入取扱量が減少すれば、加工場で働く市民の生活にも影響がでることなどへの配慮もある。

奥田課長は「保険加入を強制するなら、国や道としての統一对応を」と訴え、国の

費用負担問題でも「特別交付税での80%補填にとどまらず、キチッと全額負担を望む」と述べ、国交省内に立ち上げた検討チームの結果に期待した。

漁業資源への被害は軽微だが

これまでの座礁船は、老朽化した小型船。主機関の燃料は、海上で拡散しやすい揮発性の高い軽油であり、結果として、これが漁業（コンブ漁場への）被害を軽微なものとした。

「事故の多くは、私たち漁協の管轄する区域で発生している。ロシアの貨物船には歯舞の沖を通航してほしくない」と本心を率直に明かすのは歯舞漁業協同組合の伊藤康彦参事。同氏は「DRUZHBA号」の事故の折、その現場にあって乗員救助などに動員した地元組合員を指揮した。



伊藤参事は「車の事故のとき、保険は加入していないので治療費や修理代は被害者が負担してほしいといった加害者主張は、法治国家なら通用しない。海も同じだ」と憤り、「こんな無補償状態が続けば、事故時の組合員の協力にも支障が出る」と保険加入の必要性を強調した。

歯舞港では5月15日にも、ロシアの貨物船「SRP - 1975号」が南西にいくらかも離れていない島の浅瀬に座礁し、翌日の満潮時にやっと離礁したばかりだった。

見えてきた問題点と今後の対応

関係者の取材を進めるうち、いくつかの

問題点が明らかになってきた。

1. 船体・機関への検査強化や乗員の資質の向上については、ロシア側のシステム改善への取り組みにゆだねざるを得ない。しかし、原因が「人為的ミス」であることを考えれば、防止活動は欠かせない。

周辺の安全航路への理解、暗礁・定置網設置個所についての注意喚起、船体・機関の整備を促す活動をさらに徹底して行い、乗員自身が「自分が努力すれば事故は防げる」との意思を醸成するのである。行政ばかりに頼らず民間による対策協議会を構成し取り組むのも一方法だ。

2. 夜間に事故が多発していることを受け、根室海上保安部はロシア船の自主規制案(花咲港外国船寄港ルール)を提案し、現在、港湾管理者を中心とした関係機関によって前向きに検討がされている。夜間入港自粛により、ロシア船の航行時間が昼間に変われば事故は減少する。関係行政機関のほか代理店や荷受人の協力を得て、早急に自主規制が実現することを期待したい。

3. PI 保険や船体・積荷保険の加入については、第一義的にはロシアの船主に加入責任がある。しかし、ロシアの船主に加入能力がないのに、国交省内に立ち上げた検討チームが結果を出し法制化するまで、現状のような対応をこれからも忍耐強く続けていくのであろうか。被害を受ける漁業者はたまったものではない。

そこで、暫定措置として、保険の掛け金や漁業被害などに対応するための基金の実現を望む。資金は、陸揚げ水産物代金への課徴など、さまざまな手法が考えられる。

4. 事故発生時の対策本部としての効果的

活動は、構成している市役所・海上保安部や関係漁協の役割に負うところが大きいが、事故船の手続きを扱った代理店や積荷に与している荷受人、さらには道(根室支庁)などの果たす役割も重い。対策本部のあり方で、「対応窓口の一本化」などを望む声もあるが、構成メンバーそれぞれが与えられた役割や務めを十分果たしているかの検証も必要だ。

おわりに

放置されているロシア船についてあれこれ述べてきたが、筆者が根室市を訪れた日も、花咲港に5隻が入港し水産物を陸揚げしていた。ほとんどが、日本の漁業で使用し終えた「あがり船」である。

これまでの多くの座礁は「ロシアの小型船」であったが、これから先も「同じ」だという“保障”はない。旧日本船が座礁し船底損傷の場合、おびただしい重油が海面を覆い、周辺の漁場は甚大な被害を受けることを、漁業者のみならず市民すべてが「わが重大事」と認識することが大切だ。「責任回避型の消極参加」から「行政や水産・輸入業に携わる者として、あるいは根室市に居住する者として、発生した事故とその被害に、自らできる限りのことは尽くそう」との心構えが構築できれば、それは活動の大きな原動力となるだろう。

そして、それが実現すれば、後はどういった手法を講じれば、ロシア船の海難の予防対策と事故発生時の効果的対応につながるのかを検証し改善を重ねればいい。それこそが、地元自らの手で作成した最良の「対応マニュアル」なのである…。

もぬけの殻の 乗揚船

(社)日本海難防止協会

はじめに

福岡市から車で30分、国の天然記念物「芥屋の大門」がある景勝地、玄海灘に面した芥屋海岸の砂浜に、古くなった運搬船が波に洗われている。

もぬけの殻となったこの船は、目撃証言や状況証拠から密航船と見られるが、乗組員と密航者と思われる者が未だに行方不明で検挙されていないことから確証がなく、放置された不審な船と言った方が適当なのかもしれない。

目撃者と状況証拠

芥屋の砂浜には、形のいい「そでいか」が打ち上げられることがよくある。その夜も何人かが「そでいか」拾いに夜中の浜に出ていて、その中の一人が、波打ち際に10数人の男女の人影と船影を見たとの110番をしたのがこの始まりだった。目撃者は、携帯電話を持っておらず、公衆電話のある場所まで歩いて110番を掛けたというから、いくらかの時間が経過し、その間に人影は闇の中に消えたのだろう。

福岡県前原警察署から連絡を受けた唐津海上保安部が現地に駆けつけたのは、さらに時間が経ってからだった。そのときの状況などは、後述の事件概要で記すが、駆けつけた海上保安管の一人は「いつもこの沖



芥屋の砂浜にもぬけの殻で放置された中国船、発見された
平成15年1月15日現在

合いを中国から福岡や下関に向けて鮮魚を運んでいる中国の鮮魚船と同型船で、100 t ぐらいの該船には、中国国旗が掲げられ、エンジンはかかったままで、冷却水も出ていました。居住区には食器とスプーンと一緒に鍋の中に入れてられていて、今から洗おうかといった状況でした。何か慌てて荷物を用意し、船を離れたようにうかがえました。」と当時の様子を語る。

密航者を上陸させた後、帰航するつもりだったが、座礁してしまったので急遽乗組員が密航者に加わったとも推理される。

事件の概要

唐津海上保安部（以下、当保安部）に取材した事件の概要は次のとおり。

- ① 平成15年1月15日午前2時43分ごろ、前原警察署から当保安部あてに「本日午前2時5分ごろ、釣り人から糸島郡志摩町芥屋所在の海岸（幣の浜海岸）の波打ち際に10数人の男女の人影とその近くで船影らしきものを見た、との110番があり、確認したところ同海岸付近にエンジン付ゴムボート2隻を発見した」と通報があった。
- ② 通報内容から集団密航容疑事案と判断、巡視船艇3隻と陸上班を現場へ急行させた



乗り揚げられたエンジン付きゴムボート2艘

結果、同ボート発見場所近くの海上に約100tの船が乗り上げているのを発見した。

③ 初動捜査の結果、中国と日本の国旗を掲揚、船橋下の外板に「魯文漁0186」と船名表示されていたが、乗船者は認められず、船内に多数の毛布が散乱、船橋内から中国の法定書類などを押収した。

④ 以上の状況から中国人集団密航被疑事件と断定し、押収品の精査、分析など所要の捜査を実施するとともに、前原署と連携し、本件関係者の割出し捜査を継続中であるが、現在まで特定にいたっていない。(平成15年5月21日取材時点)

なお、本件発生当日、中国駐福岡総領事館に対し、所有者の割出しについて調査を依頼した。

志摩町の困惑と緊急対応

このような出来ごとに、まったくノウハウのない志摩町では困惑しきりだ。

1月15日午前2時過ぎ、前原警察署から現地立合いの要請があつて事件を知った。当保安部からも連絡がきた。まさに、青天のへきれきとはこのことだろう。

志摩町役場の中村重喜総務課長は「町としては、当初、海の2次災害、海洋汚染の



放置されて約4カ月後。船橋は崩れ、波が船体を洗っている横には砂の穴に埋もれたショベルカー

恐ればかりを考えました。船内の油を早く抜き取りたいとそればかりに集中しました。唐津保安部や県のお陰で早期に対応ができてほっとしました。」とまず、油の流出を防げたことで一安心できたことを述べたあと、「冬にしては天候は良かったので、保安部と協議して早く船を沖に出すことを試みました。船の回りは遠浅の砂浜のため、回りを少し掘れば簡単に船を外に出せると思いましたが、少し掘るとその下は泥炭層のためかスクリーが食い込む状態で、巡視船で引張ってもどうにもなりませんでした。なんとか20mの水路を掘りましたが、13mの船体を出すには難しかったようです。」と当時を振り返る。

そして、「微妙な問題ですが、県と町の連名で中国領事館に船の持ち主の調査を要望しています。」と困惑の様子だった。

油抜き取りと船体引き降ろし

該船の残燃油抜き取り、撤去などに向けた対応状況および関係機関との協議概略は次のとおり。

① 1/15 第七管区海上保安本部(以下七本部) 当保安部、福岡県警、福岡県、志摩町が協議、早期油の抜き取り、船体引き降

ろしが喫緊の課題であると合意。

- ② 1/17 当保安部および志摩町が連携し巡視船「はかた」により船体引き降ろしを試みるも離礁せず。
- ③ 1/18 当保安部、志摩町、関係漁協により早期の船体・船内調査および油抜きに向け関係機関が検討することで合意。
- ④ 1/19 「やまくに」潜水班により船内全区画の浸水を確認するとともに、残存プロパンガス、各タンク残油のバルブ閉鎖、残油量確認作業実施。
- ⑤ 1/20 第三管区海上保安本部横浜防除基地隊4人が現地入り、該船調査開始。
- ⑥ 1/21 当保安部、志摩町、関係漁協および横浜防除基地隊により具体的な油抜き作業方法などにつき検討、協議。
- ⑦ 1/22 当保安部、志摩町、「やまくに」潜水班および横浜防除基地隊により機関室重力タンクから燃料油約500ℓ抜取作業実施。（防除隊1/24帰任）
- ⑧ 2/6 七本部、当保安部、志摩町、前原土木事務所、前原署、税関により残油抜取作業に伴う保管・処理の問題および船体処理に関する対応などについて協議。
- ⑨ 2/22 福岡県手配の業者により右舷側燃料タンクなどから海水混じりの燃料油



放置船から燃料油の抜き取り作業に当る海上保安官

など980ℓ抜取作業実施。

- ⑩ 3/4 当保安部、船体右舷船首に立入禁止の表示設置、3/5 志摩町、海岸側に同主旨の看板2カ所設置。
- ⑪ 3/6 七本部において国際刑事課、海上環境課および福岡県港湾課（漁政課対応から所管課変更）により船体の早期撤去に向けた捜査上の問題点などについて協議。
- ⑫ 3/7 中国駐福岡総領事館の劉領事と面談、船体の現状説明、所有者割出し調査、所有者による早期撤去を申し入れ。
- ⑬ 3/12 七本部、当保安部、県港湾課により船体撤去に向けた予算確保の前準備として中国駐福岡総領事館に対する文書による撤去要請の必要性、海岸利用者の危険防止に係わる安全対策について協議。
- ⑭ 3/18 当保安部および県港湾課により上記の要請案文および安全対策に関し具体案を検討、協議。
- ⑮ 3/19 志摩町手配の業者により該船左舷側燃料タンク残油確認作業が実施され、残油は認められず。
- ⑯ 3/25 七本部、当保安部、県港湾課、土木事務所、志摩町担当者が中国総領事館を訪問、劉領事に撤去要請文の提出、所有者の継続調査の申し入れ後、福岡県庁において福岡県警が加わり、船体撤去に向けた捜査上の支障の有無、関係機関が実施可能な安全確保の具体策について協議。また、福岡県は遅くとも夏休み前までに撤去予定とするスケジュールを明示した。

国への要望活動など

志摩町は唐津保安部とともに残燃料油の抜取りを最優先したが、中国総領事館に対

する調査依頼・要望などを行うとともに国に対しても要望を行っている。

まず、2月18日、国土交通省の座礁放置船などに関する検討会に、志摩町の助役が出席してヒヤリングを行った。このとき、合わせ国土交通大臣に、国の責任で早急に撤去して貰いたい旨の要望書を提出した。

このあと、志摩町議会、福岡県議会がそれぞれ放置船対策に関する意見書を採択し、関係大臣に提出している。

志摩町のスタンス

志摩町では、放置された船を「中国船らしき船」として中国船との断定を避けている。「密航後に放置された不審船」としており、国が責任をもって国と国との間で解決してほしいというのが志摩町のスタンスだ。

密航船に関する法律がなく、国籍の特定できない該船に神経を使っているように思えるが、このような問題のノウハウを持たない地方自治体の当然の言い分だろう。

NHKの「クローズアップ現代」で全国に数ある放置船が取り上げられたとき、志摩町の場合も含め、すべてが海難事故の座礁船として扱われたことに対して「志摩町の放置船は密航船であって、海難事故による座礁船ではない」とNHKに抗議したという。

漁業者への影響

糸島漁業協同組合芥屋支所の臼井孝道代表理事は「ここの漁業者は35人、定置網、一本釣、素もぐり・はまぐりの養殖などを営んでいます。あの船からこちらへ向かって汐が流れていますので、漁場が油で汚染されるのではと心配しましたが、被害はほ

とんどなく、ほっとしています。また、風評被害を心配しましたが、それもありませんでした」と安心してた。

残された問題

船内に残燃油はなく、漁業への被害もなくなったが、心配なのは安全問題だ。該船の監視体制をとっているが限度がある。この付近の浜には海水浴場が多く、シーズンともなると多くの人出が予想される。該船の付近は、遊泳禁止区域になってはいるが、サーファーや見物客が面白半分に近寄り、人が船に上がる心配もある。5つの看板で注意を喚起しているが、海水浴シーズンまでに該船を撤去したいというのが、関係者の一致するところだ。

おわりに

取材を終えて、一日も早く国の対応策を打ち出してほしいとの思いを強くした。

そして、原稿を書き終えようとした6月12日、福岡県から「海岸を管理する立場から、人出の多い夏のシーズンをひかえ、海岸利用者の安全や海岸環境の保全上このまま放置できないため、国の放置座礁船問題に関する対応策を待たず、県で撤去することにしました」との連絡。また、地元紙は「座礁船6月20日から撤去開始、作業期間1カ月、費用4,000万円、県9割、志摩町残りを負担」と大きく報じた。

ああ、よかった。これで、釣り人や子供たちに安心して海を楽しんで貰えるのだ。

今後、全国に数ある放置船が1日も早く撤去されることと、放置船なる問題が発生しないような対策が確立されることを願う。

放置されて10年 浜にせり上がった鉄くず

(社)日本海難防止協会

はじめに

鹿児島県種子島に10年間放置されたままの外国船がある。

今回訪れたのは、某週刊誌に「サーフポイントに放置された鉄塊」と紹介され、乗組員が民宿で畑仕事を手伝いながら生活したとあり、昨今日本の海岸に放置されたままのいわゆるサブスタンダード船が非常に多い中、いかなる状況かと真相を調べる必要があると思ったからである。

座礁後そのままに

この事件は、尼崎港において香港の業者に売船された No.7 NUGGETS 号 (199t) が香港向け回航途中に老朽のため船首右舷

側から浸水をはじめ、荒天下このまま航行すれば沈没の危険があるとして、10年前の平成5年5月3日午前3時ごろ、種子島の犬城海岸に座礁したものである。

この海難を認知した鹿児島海上保安部、鹿児島県庁、中種子町、種子島漁業協同組合は、すぐにそれぞれ迅速な行動を起こして、乗組員 (フィリピン人5人) の救助、流出油の防止、燃料油の抜き取りなどの確に対応したため、漁業被害などは全くなかったものの、船体の引き下ろしは成功しなかったものである。船体はその後何回かの台風により、だんだん高台まで押し上げられ、今では、写真のとおり、満潮時においてもほとんど海水が及ばないところまでせり上がった状態になっている。

この間、船体ひき下ろしのため香港の船主と連絡をとっていたものの程なく行方不明となり、乗組員5人は抜き取った燃料油の売却代金、中種子町職員のカンパにより民宿などで5カ月の間生活していた。乗組員が民宿で畑仕事を手伝ったと週刊誌の記



種子島の犬城海岸に居座る放置船 NO.7 NUGGETS (199t)

事にあるのは、実際には民宿の宿賃が払えず、たまたま通訳をしてくれた家に宿替えをし、1日～2日畑仕事を手伝ったということらしい。5カ月後5人のフィリピン人はカンパなどの資金により、母国へ帰ったとのことである。

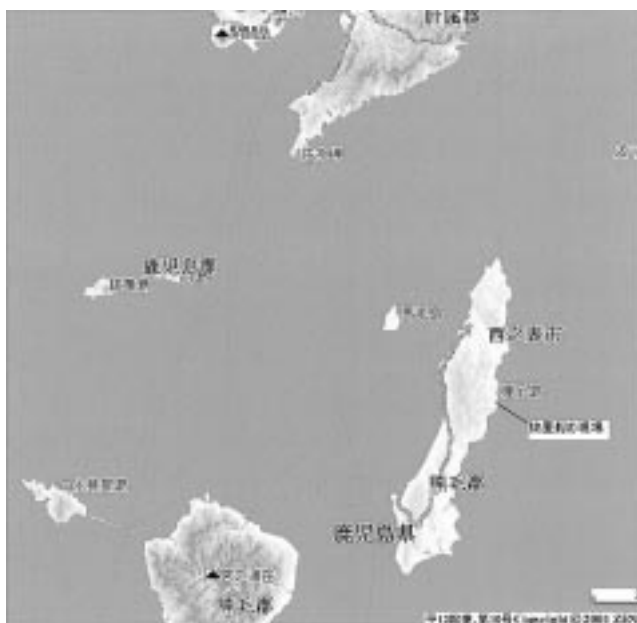
放置やむなしの地元

中種子町や種子島漁業協同組合にとって、今のところ、漁業被害なども予想されず、また船体撤去の費用も約2,000万円と高額のため、国がその8割を負担したとしても地元負担金の捻出が現段階では不可能であるとしている。現場は、緑多い自然の中に若干不自然さがあるものの、大きく景観を損ねるほどのものではないので、このまま放置状態を続けざるを得ないとのことである。

事故例の多い海域

鹿児島県においては、県内の各港湾に出入りする外国船は、鹿児島港、志布志港などそれほど多くはないが、国際海峡である大隈海峡を通過する外国船舶は極めて多い。

特に、この NUGGETS 号のように、日本で廃船に等しいような船舶が東南アジアの国々に売却され、回航して行く途中に老朽化から大隈海峡付近で事故を起こす例が、鹿児島海保の調査では過去10年間で27件と非常に多い。これらの船舶は、もともと日本の船主が廃船にする程度のものであるから、当然 PI 保険など加入しているものは少なく、こういった船舶が事故を起こしたとき、海難の処理費用が捻出できないことが多々あり、結果的に事故発生海域を管轄する地方自治体が迷惑を受けることになるわ



けである。

地元の要望

鹿児島県および中種子町は、日立港のチルソン号や万景奉号で、社会的にも相当影響があったいわゆる PSC を厳格に実施し、また PI 保険に加入していない船舶は航行を差し止めできるようにしてほしいと強く要望している。

取材を終えて

現在この犬城海岸は、ウィンドサーフィンのメッカとして若者に人気が高く、この NUGGETS 号の船影が格好の更衣室として利用されている。老朽船は少々の波では海に流れ出すことはなさそうであるが、津波など大きい波がくれば海上に流れ出すことはあり得ないことではない。そうなると漁業被害も予想されることになる。

やはりこういった廃船は早く処分し、きれいな海洋環境を維持していくことが必要と思われた。

用語の説明

- P I 保険** : Protection and Indemnity Insurance の略
船舶の運航に伴って発生した、第三者への損害を補償するための賠償責任保険で、「船主責任保険」と呼ばれる。
- ボートパーク** : 放置艇の大部分を占める小型のモーターボートやヨットを主たる対象として収容し、トイレや駐車場などの必要最小限の施設や機能を備えた簡易な係留・保管施設。
これに対し、ヨットやモーターボートの係留、保管、燃料補給、修理などのサービスが受けられる施設を備えている港をマリーナと呼んで、ボートパークと区分している。
- フィッシャリーナ** : 「フィッシャリーナ」とはフィッシュ（魚）とアリーナ（劇場）を組み合わせた造語。
プレジャーボート・遊漁船などのための専用施設を整備し、漁業活動のための区域と、遊漁などの海洋性レクリエーションの基地としての区域を明確にすることにより、漁港内における漁船とプレジャーボート・遊漁船などとの利用調整を図るとともに、広く国民に開かれたふれあいの場として、漁業と海洋性レクリエーションとの調和ある発展を目指すもの。

新刊紹介

鳥島漂着物語

(18世紀庶民の無人島体験)

こばやし かおる
小林 郁 著

本書は、江戸時代中期に鳥島に流された「遠州人」と「土佐人・長平」の2つの事件を軸に、無人島での暮らしぶりや救出劇、後日談などを綴ったものである。

「遠州人」たちは20年以上、「長平」はたった一人で3年間も島に取り残されていたが、本書では雨水とアホウドリとわずかな魚介類で飢えをしのぐ、彼らの生活を生々しく描いている。救出されたときの彼らの姿が「鬼か化け物にしか見えなかった」という記述からも、その凄ま

じさが伝わってくる。また、絶望と希望が交差する漂流者たちの心境を随所に織り込み、単なる「漂流記」にとどまらず「物語」として仕上げている。

全体を通して、漂流者の出身地・子孫・各地寺院などへの綿密な取材がベースになっており、説得力ある文章を生んでいる。

鳥島漂流記は「知る人ぞ知る」事件であるが、初めて知る人でも口ピンソン・クルーソーの物語に興味を覚えた人であれば、イッキに読める一冊である。

発行 = 成山堂書店 定価 = 2,520円(税込み) 発送費 = 390円

成山堂書 = tel : 03 - 3357 - 5861

FAX : 03 - 3357 - 5867

どうする放置艇

港湾・漁港・河川などの水域で、係留が認められていない水域に係留されているプレジャーボートなどの艇を「放置艇」という。平成8年の「プレジャーボート全国実態調査」によると、20.8万隻のプレジャーボートが確認され、そのうち66%にあたる13.8万隻が放置艇だった。平成14年にも実態調査が実施されたが、結果はまだ発表されていない。

国民の余暇志向の高まりやプレジャーボートの低価格化に伴い、プレジャーボートの需要が増大を続けたが、放置艇が多いのは、需要の増加に対し、マリーナなど保管施設が不足しているからだ。

放置艇は、船舶航行の障害、付近水域の工事への支障、係留をめぐる漁船とのトラブル、艇の流出による災害の発生、ゴミ・油の不法投棄、騒音、景観の悪化などさまざまな問題を引き起こしている。

国土交通省と水産庁の関係部局では、「3水域連携による放置艇対策検討委員会」を設置し、今後の放置艇対策の方向性を平成15年度中にまとめるという。

また、国の放置艇対策を待たず、都道府県や市町村の自治体レベルでも条例を施行するなど、独自の対策を実施している所もある。

マリレジャーの健全な発展を望む立場から、放置艇対策を特集した。

