

保警環第5号
令和4年5月18日

一般社団法人 日本サーフィン連盟理事長 殿

海上保安庁警備救難部長

白石 昌己 (公印省略)

「令和4年度海洋環境保全推進月間」への御協力について (依頼)

時下、益々御清祥のこととお慶び申し上げます。

貴殿におかれましては、平素から海上保安業務に対する御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

海上保安庁では、「未来に残そう青い海」をスローガンに、5月30日(月)から6月30日(木)までの1か月間を「海洋環境保全推進月間」と定めています。

今年度におきましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に関する各地域における地方公共団体の要請内容を十分に踏まえた上、

- ① 海上への油等の排出原因として最も多い「タンク計測」、「バルブ操作」等の作業中における取扱不注意による排出の防止に関する指導
- ② 船内で油等の漏出が生じた際に海上への流出を防止する措置(オーバーフロータンクの設置、スカッパの閉鎖等)の実施に関する指導
- ③ 廃棄物(漁業活動で生じる「残さ」等)が漁業及び海洋環境に与える影響についての啓発活動

のほか、さらに、一般市民に対しては、プラスチックごみを含む家庭ごみ等の廃棄物の不法投棄防止に係る指導及びマイクロプラスチックの発生抑制に係る啓発活動を重点的に実施することとしております。

つきましては、貴殿におかれましても同月間の趣旨を御理解頂き、傘下会員への周知及び当庁において実施する指導・啓発活動への御協力について、格段の御配慮を賜りますようお願い申し上げます。

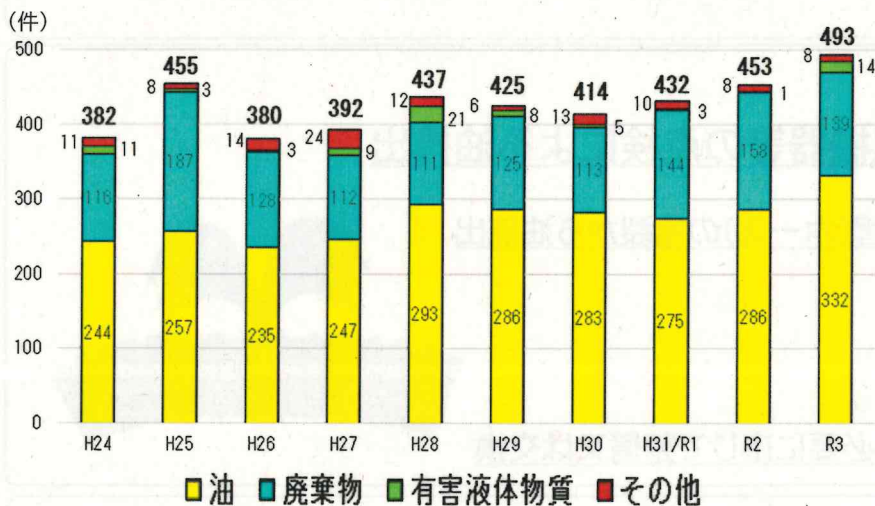
過去10年間で最多の海洋汚染確認件数

- 油排出件数の増加により海洋汚染確認件数が増加
- 油排出は、バルブ操作不適切や整備不適切などが主たる原因

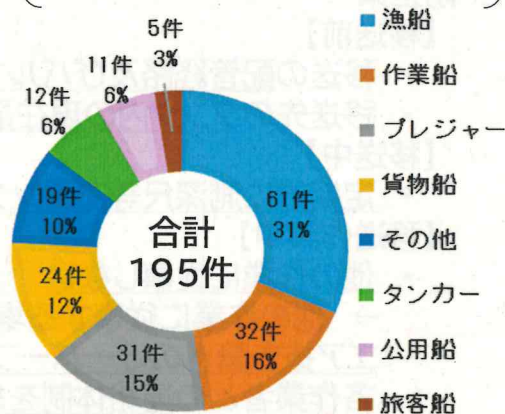


～ 海洋汚染確認件数の推移 ～

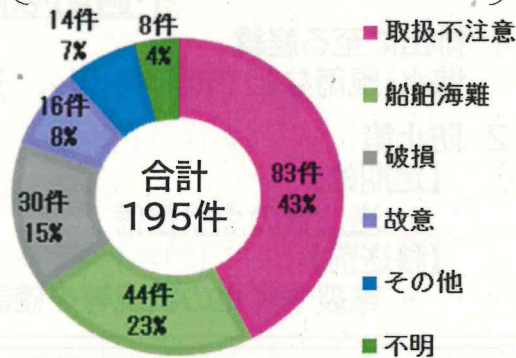
油排出件数の増加により全体件数が増加



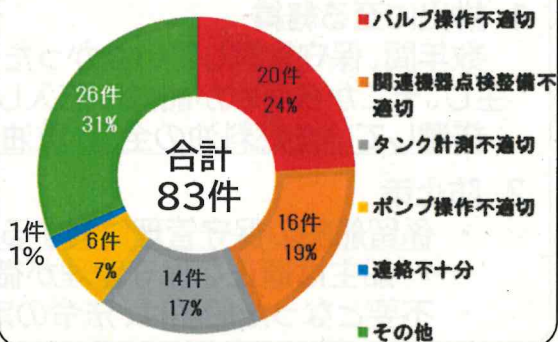
船舶からの油排出による海洋汚染(船種別)



船舶からの油排出による海洋汚染(排出原因別)



取扱不注意による油排出(原因作業別)



○ 船舶からの油排出 195件(油による海洋汚染の59%)

漁船、作業船からの油排出が多く、その原因は不適切なバルブ操作など取扱不注意が主要因となっている

1 船種別

- 第1位 漁船 61件(31%)
- 第2位 作業船 32件(16%)

2 排出原因別

- 第1位 取扱不注意 83件(43%)

※ 取扱不注意の具体例

不適切なバルブ操作、不適切な点検や整備、不適切なポンプ操作など



海上保安庁

<https://www.kaiho.mlit.go.jp>



～ 未来に残そう青い海 ～

次の事例を参考に排出防止へのご協力をお願いします

○ 事例1

誤ったバルブ操作・計測などによる油排出

1 排出に至る経緯

貨物油や燃料油を他のタンクに移送作業中、誤ったバルブ操作・計測、ポンプの操作不適切などの取扱不注意が原因で貨物油等がタンクからあふれて流出

2 防止策

【移送前】

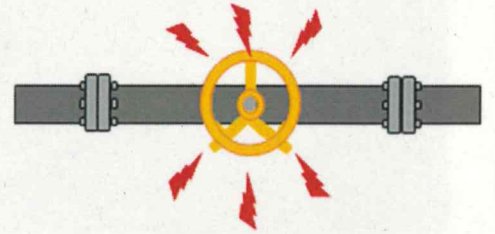
- ・ 移送の配管経路及びバルブ切替え状況
- ・ 移送先のタンク内の現在量

【移送中】

- ・ 定期的に測深尺等でタンク内の量を計測

【移送作業中】

- ・ 他の作業に従事しない
→ 他の作業に従事する場合は、代理を立てるほか、タイマーの使用等で失念防止
- ・ エア抜き管へのオーバーフロータンクの設置、スカッパー(排水口)の確実な閉鎖、各作業者との連絡体制を維持



○ 事例2

不適切な関連機器等の点検による油排出

1 排出に至る経緯

海水・風雨などで経年劣化し、送油管(ホース)の亀裂から油流出

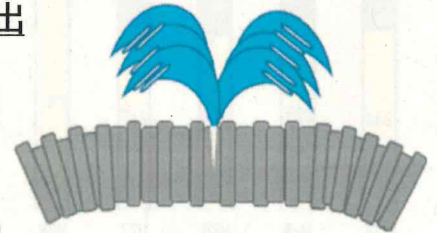
2 防止策

【定期的】

- ・ 送油管の点検整備

【移送前】

- ・ 亀裂や劣化の状況等を確認し、必要に応じて整備又は交換



○ 事例3

船舶保守管理の不適切による油排出

1 排出に至る経緯

数年間、保守管理していなかった作業船の甲板に破孔・亀裂等が生じ、そこから雨水が船内に流入して海底に沈没
搭載していた燃料油の全量(重油・約200リットル)が流出

2 防止策

- ・ 係留船舶の保守管理に対する責任体制を明確化
→ 船主は適正な保守管理が徹底されているかを定期的に確認
- ・ 不要となった船舶は、法令の定めるところにより適切に廃棄

