

海洋環境整備船

はじめに

四方を海で囲まれた我が国は、エネルギー資源等の海外依存率が高く、そのほとんどが港湾を経由しており、貨物船等の衝突、座礁等による海洋汚染の潜在的リスクも高くなっています。また、貨物船等の事故により大規模な油流出が発生した場合、海洋の環境に甚大な被害を及ぼすだけでなく、航行船舶への支障、漁業及び水産資源への損害等をもたらすなど、国民生活にも影響を及ぼします。

このため、国土交通省港湾局では、大規模な油流出に備え、大型の浚渫兼油回収船（以下、「大型油回収船」という）を配備し、また三大湾や瀬戸内海等の閉鎖性海域においても、浮遊ごみや浮遊油等の漂流物を回収する機能を有した海洋環境整備船を配備しています。

この大型油回収船や海洋環境整備船（以下、「大型油回収船等」という）は、平時は管轄区域内の浮遊ごみや浮遊油等の回収などを行っていますが、地震、台風のほか、貨物船等の事故等により海洋汚染が発生した場合は、海洋環境への影響や、航行船舶への支障等を最小限にするため、複数隻の大型油回収船等が管轄区域を越えて現地に緊急出動し、浮遊ごみや浮遊油等の漂流物の回収をするなど迅速な対応を行っています。今回は、海洋環境整備船について説明します。

海洋環境整備船の配備

産業が集積する港湾においては、高度経済成長期に工業地帯が形成され、港湾内及び閉鎖性海域において、浮遊ごみや浮遊油等による海洋汚染問題が生じ、海洋生物への影響、また航行船舶への影響が頻繁に出始めました。昭和48年の港湾法の改正により、一般海域（港湾区域、海岸区域を除く海域）の清掃を国が自ら行うこととなりま

した。これにより、海域環境の保全を図るとともに、航行船舶の安全を確保するため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く）に現在12隻の海洋環境整備船を配備し、海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を行っています（図1）。

令和2年7月豪雨における対応

「令和2年7月豪雨」は、前線の活動が非常に活発で、西日本や東日本で大雨となり、特に九州では7月4日から7日かけて記録的な大雨となりました。この豪雨の影響により、有明海・八代海において流木をはじめとした大量の漂流物が確認されました。

そこで、航行船舶の安全確保及び海洋環境保全のため、通常有明・八代海を担務している「海輝」「海煌」の他、平時は響灘や周防灘を担務している「がんりゅう」も投入し3隻で対応するとともに、災害協定団体や漁業者と連携して大量の漂流物の回収を行いました。このような取り組みを行った結果、7月4日から31日までの28日間で15,883m³の漂流物を回収しました（写真1）。この量は有明海、八代海における前年度（令和元年度）1年間の回収量1,353m³の約12倍の漂流物をわずか1カ月弱で回収したことになります。



写真1 海煌による流木回収の状況

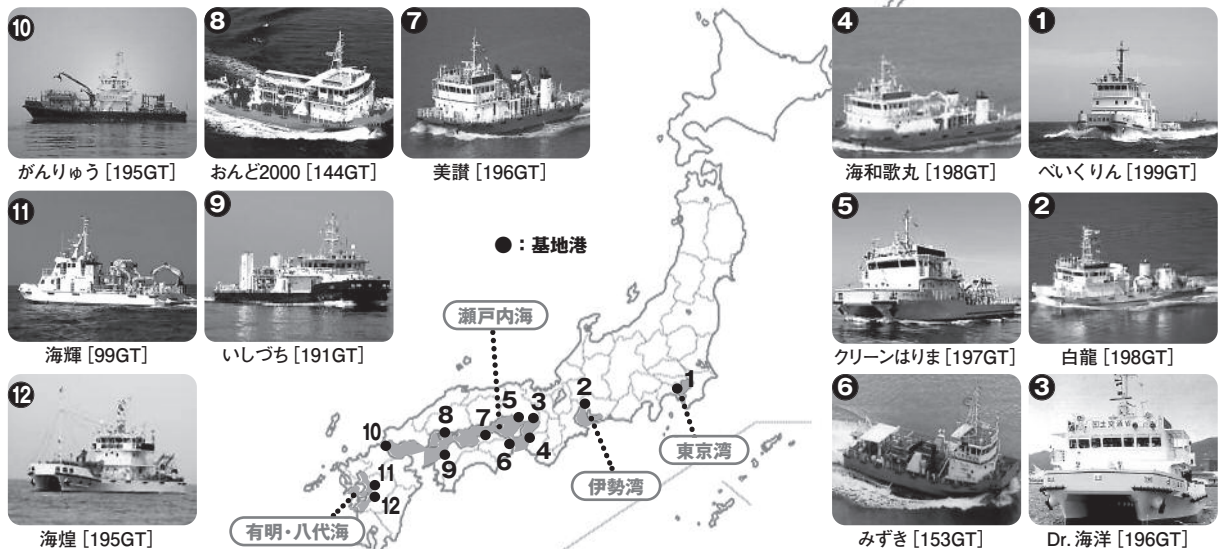


図1 海洋環境整備船の配備状況