

## 2 海洋汚染への対応

### (1) 大規模油汚染対策

近年の大規模油汚染の背景には、海上安全・海洋環境保全に関する条約等の基準を満たさない船舶（サブスタンダード船）の存在が大きな要因の一つにあり、これを排除するために我が国では、国際的船舶データベース（EQUASIS）の構築等の国際的な取り組みに参加するとともに、日本に寄港する外国船舶に対して立入検査を行い、条約の基準を満たしているかどうかを監督するポートステートコントロール（PSC）が強化されています。

また、旗国政府が自国籍船舶に対する監視・監督業務を果たしているかを監査する制度については、我が国の提唱により2005年のIMO総会で任意の制度として創設が承認されましたが、その後の取り組みの進展を踏まえ、2016年1月より義務化されました。

我が国周辺海域において油流出事故が発生した場合、直ちに現場に到着し迅速に油回収が出来るように、全国に3隻の大型浚渫兼油回収船が配備されているほか、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律に基づき、官民連携による油防除体制が構築されています。さらに、日本周辺海域における大規模な油等の流出事故時に日本・中国・韓国及びロシアが協力して対応するための体制が構築されており、そのための「北西太平洋地域海行動計画（NOWPAP）地域油・危険物質及び有害物質（HNS）流出緊急時計画」（2008年）を通じて国際的な協力・連携体制の強化が進められています。

●大型浚渫兼油回収船3隻体制によるカバー範囲



「白山」は日本海を24時間以内、北海道周辺海域でも2日以内で回収作業が行えます。さらに名古屋港の「清龍丸」や、北九州港の「海明丸」とともに、油流出事故への体制強化が図られます。

出典：国土交通省

### (2) バラスト水中の有害水生生物問題への対応

船舶のバラスト水（船舶が空荷等のときに安全確保のため重しとして積載する海水）に混入するプランクトン等の各種生物が、バラスト水の排出に伴って本来の生息地でない場所へ移動することにより、生態系に有害な影響を与え、人の健康や経済活動に被害をもたらすとされています。この対策として世界的に統一した規制を行うため、2004年2月にIMO（国際海事機関）において採択されたバラスト水規制管理条約が2017年9月に発効しました。我が国は同条約を締結し、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律によって国内担保しています。

2023年9月現在で13社16件の有害水バラスト処理設備が最新の基準（BWMSコード）に基づいて型式指定を受けており、国土交通省の型式指定を受けて実用化されたJFEエンジニアリング株式会社開発の有害水バラスト処理設備「JFE BallastAce」第一号機が、2010年8月に日本郵船株式会社の自動車専用船「エメラルドリーダー」に搭載されて以降、多くの船舶が有害水バラスト処理設備を搭載しています。