

【研究ノート】

船舶の避難場所に関連する法令に関する研究  
A Study on Laws Applied to Issue of "Places of Refuge"

山地 哲也  
Tetsuya YAMAJI

〔目次〕

- 1 はじめに
- 2 IMOガイドライン
- 3 適用法令
- 4 検討課題
- 5 おわりに

1 はじめに

タンカーERIKA号事故(1999年12月)、タンカーCASTOR号事案(2000年12月)を契機としてIMOは、「要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン」を採択した。本稿においては、今後の避難場所の具体的運用に関する研究に資することを目的として、我が国で本ガイドラインを適用することを想定し、要支援船舶を避難場所への収容を承認する又は拒否するために適用される可能性のある法令についての整理を試みる。

2 IMOガイドライン

IMOは、第23回総会(2003年11月～12月開催)において総会決議A.23(949)として「要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン」(Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of assistance)を採択した(以下、「IMOガイドライン」という)。このIMOガイドラインは条約とは異なり、その規定には強制力はなく、加盟国等が従うかどうか、ま

た、どの程度従うかは任意の性格を有している。要支援船舶による避難場所への収容について要請が行われた際には、本ガイドラインを踏まえ状況等を評価し、その収容の是非について合理的に判断することが期待されている。

#### (1) IMOガイドライン試訳

IMOガイドラインは、本文として「総論」、「船長／サルバーに要求される行動」及び「沿岸国に期待される行動」、並びに、付録として「適用可能な国際条約」及び「避難場所の提供に関連するリスク評価」を規定している。筆者試訳を資料として本稿末尾に添付する。

#### (2) IMOガイドラインのフロー

上記(1)の試訳をもとに、IMOガイドラインの適用フローについてこれを表形式に整理を行った(表1：IMOガイドラインの適用)。これは次の6項目で構成される。

##### ① 緊急時計画策定

避難場所に関する事前評価等を行う。これにはIMOガイドラインの付録2-2に規定する環境／社会的要素、自然条件等をもとに評価を行い、事案発生前に適当な避難場所候補水域等を検討することを目的とする。この検討については、各国において関係当局及びその連絡先と共に緊急時計画の形式で策定し、関係国間での情報共有を図ることを求めている。

##### ② 事案発生

事案発生に際し、船長／サルバーにおいて事案の状況を特定し、必要とされる行動について評価を行い、関係国に通報する。これは主として、IMOガイドライン中、「船長／サルバーに要求される行動」としての規定内容を整理したものである。関係国は、IMOガイドラインと同時に採択されたIMO総会決議A.950(23)「海事支援サービス」(Maritime Assistance Services (MAS))を踏まえ、各国においてMASを指定又は設置し、避難場所に関係する事案に関する通報窓口を策定することが要請され、関係国への通報についてはこのMASを通じて実施することが期待されている。

### ③ 特定事案の分析・評価

船長／サルバーからの通報を踏まえ、沿岸国の関係当局において要支援船舶の避難場所収容の是非に関する分析・評価を実施する。**IMO**ガイドライン中、「沿岸国に期待される行動」として規定するものである。この分析・評価には、関係当局等による総括的な評価に加え、事案に応じ専門検査チームを編成のうえ、現場に派遣し、一層の専門的見地から評価を行う場合もあり得るとしている。

### ④ 意思決定メカニズム

上記③の総括的評価及び事案に応じて実施される専門検査チームの評価を踏まえ、沿岸国において要支援船舶の避難場所収容に関する意思決定が行われる。**IMO**ガイドラインには強制力はなく、任意的な指針に留まるものであり、沿岸国の意思決定過程においても、上記③による様々な要素を比較衡量し、収容の是非について判断することを求めている。また、収容を決定する際においても、必要とする条件を付すことがあり得る旨、規定する。

### ⑤ 決定


沿岸国において要支援船舶の収容の是非について具体的な意思決定を行う。これは、要支援船舶の船長／サルバー側において、避難場所への入域を要請し沿岸国がこれを承認する、若しくは、拒否する場合、又は、避難場所への入域を要請せず船舶が同様の状況に留まる可能性、船舶が航海を継続する可能性、若しくは、船舶を沖出しする可能性に対し沿岸国がこれを承認し、又は、逆にこれを拒否し避難場所への入域を命令し必要な措置をとる場合に分類される。

### ⑥ 実行

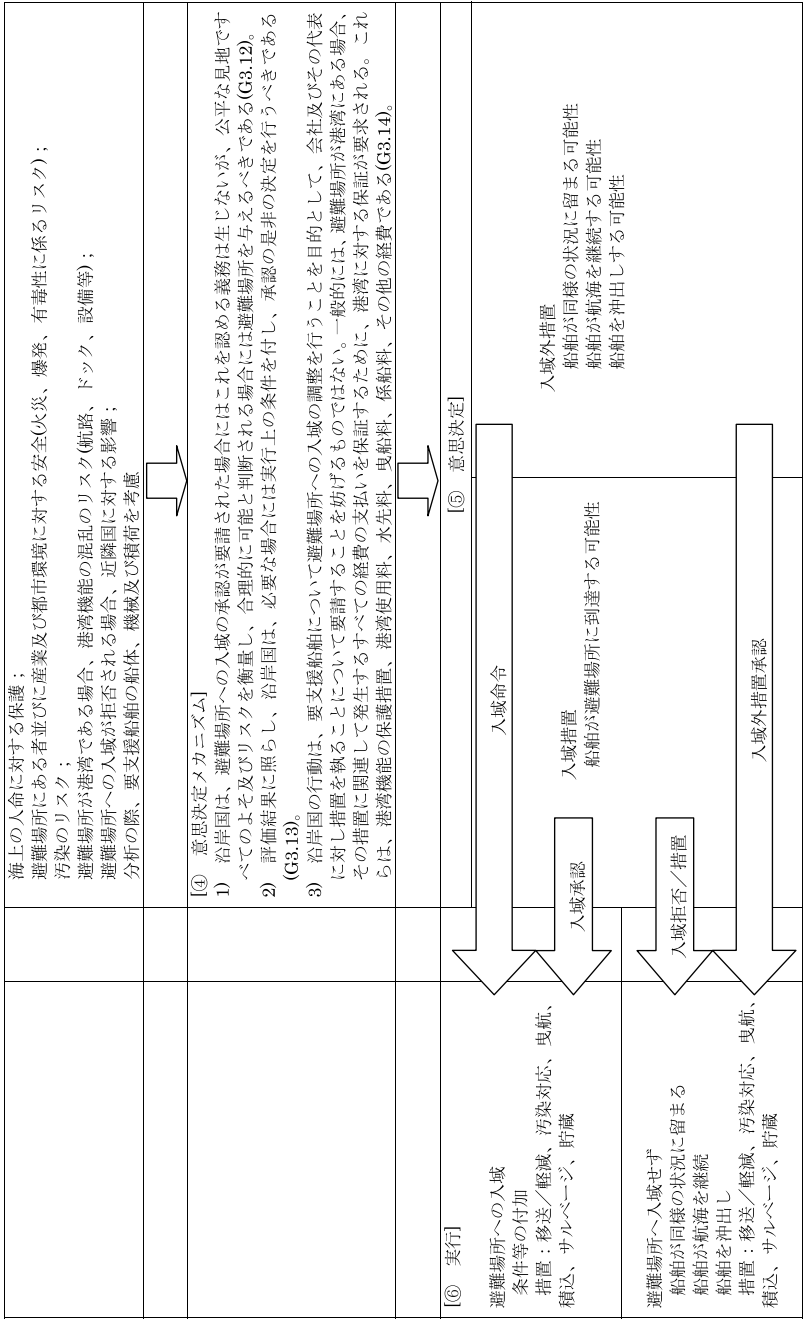
上記⑤の決定に従い、要支援船舶においては、避難場所において、又は、船舶が同様の状況に留まり、航海を継続し、若しくは、船舶を沖出しすることにより、移送／軽減、汚染対応、曳航、積込、サルベージ、貯蔵等の措置を実施する。

表 1：IMOガイドラインの適用

(G：IMOガイドライン、番号：ガイドライン／付録のパラグラフ)

船舶側(船長／サルババー)		沿岸国
<p>【② 事案発生】</p> <p>1) 状況評価：事故の特定(G2.1) G付録 2-1 火災、爆発、船舶損傷、衝突、汚染、船舶安定性喪失、座礁</p> <p>2) 危険の特定及び関連するリスクの評価(G2.2) 入域可能性 船舶が避難場所に到達する可能性 入域外措置可能性 船舶が同様の状況に留まる可能性 船舶が航海を継続する可能性 船舶が沖出しする可能性</p> <p>3) 必要な措置の特定(G2.3) G付録 2-3 移送／軽減、汚染対応、曳航、積込、サルベージ、貯蔵</p>	<p>通報 (G2.4)</p> 	<p>【① 緊急時計画策定】</p> <p>1) 避難場所に関する評価／メリデメ分析(G3.5) G付録2-2考慮事項</p> <p>2.1 環境／社会的要素 乗船者の安全；公共安全に対する脅威；船舶によって生じる汚染；指定環境地域；敏感生育地及び敏感種；漁業活動、経済的／産業上の施設；アメニティ資源及び観光；利用可能な施設</p> <p>2.2 自然条件 地域一般的な風；潮汐／潮流；気象／海象条件；岸壁条件；季節的影響(含：氷塊)；航海上の特性；港湾の条件</p> <p>2.3 緊急時計画 MAS；当局(対応者)の任務／責任；対応設備の利用可能性；対応技術；国際協力；避難施設</p> <p>2.4 人命の安全；火災、有毒性及び爆発により想定される結果、メディア対応</p> <p>2) 関係当局間での情報共有；伝達手段、手続の確立(G3.7)</p> <p>【③ 特定事案の分析・評価】</p> <p>1) 総合的評価(G3.9) 関係船舶の機航性、浮力、安定性、推進器及び発電機の利用可能性、着浅能力等； 積荷、貯蔵物、燃料油、危険物の性質及び状態； 避難場所への距離及び推定到達時間； 船長在船の有無； 船舶上のその他の乗組員／サルババーその他乗船者の人数、人的要因(疲労度を含む)の評価； 要支援船舶に対し行動を要求するための関係国の法的権限； 関係船舶の保険加入の有無； 保険加入の場合、保険者の特定及び適用可能な責任制限； 避難場所への入域に係る沿岸国／サルババーの提案に対する船長／船会社の同意； 必要とされる金銭的保証の準備； 船長又は船会社により締結された商業的サルベージ契約； 船長／サルババーの意向に関する情報； 関係沿岸国の会社の代表(代理店)； G付録 2に規定するリスク評価要素； 既に執られたあらゆる措置</p> <p>2) 専門検査チーム評価(G3.10-3.11)</p>





### 3 適用法令

IMOガイドラインを我が国において適用する際に関連すると思われる法令について整理を試みる。IMOガイドラインは、IMOの関係委員会等において検討し、総会で採択したものであり、加盟国の関係法令の適用関係について完全に調整、網羅したものではない。しかしながら、避難場所に係る唯一の国際的基準であり、これを踏まえ我が国周辺海域(外国船舶は領海及び内水を対象とする)における要支援船舶について避難場所への収容が関係する事案が発生した場合を想定し、上記2のIMOガイドラインのフローに関連させ、適用法令の想定、整理を行うものである。なお、適用する法令について、実際の法律のほか、関係条約に基づく策定された計画等についてもこれを含め、検討を実施する。適用法令のうち海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(以下「海防法」という)については、本稿では大量の油又は有害液体物質の排出又はそのおそれのある事態を前提とする<sup>1)</sup>。

#### ① 緊急時計画策定

- 1) 避難場所についての事前評価の枠組みとして、「油等汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画」(平成18年12月8日閣議決定)(以下、「国家的緊急時計画」という)が利用可能と考えられる<sup>23)</sup>。これは、1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約(OPRC条約)第6条及び2000年の危険物質及び有害物質による汚染事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書(OPRC-NHS議定書)第4条の規定に基づき、策定されたものである。
- 2) 国家的緊急時計画においては、その第2章「油等汚染事件に対する準備に関する基本的事項」、第1節「油等汚染事件に関する情報の総合的な整備」及び第2節「対応体制の整備」に次の規定を設けている。
  - ・ 油等汚染事件への対応を総合的かつ効果的に実施するため、関係行政機関は、内外の関係情報を収集・整理し、適宜最新のものとして維持するとともに、関係行政機関で構成する「油等

汚染事件に対する準備及び対応に関する関係省庁連絡会議(以下「関係省庁連絡会議」という。))等の場を通じて相互に交換する。

- ・ 関係行政機関は、油等汚染事件による環境への影響を迅速に把握・評価し、また、油等汚染事件に対応する措置を的確に講じ、被害の発生を最小限とするために参考とすべき、各海域ごとの自然的・社会的・経済的諸情報(水質、底質、漁場、養殖場、工業用水等の取水口、海水浴場、さんご礁、藻場、干潟、鳥類の渡来・繁殖地、史跡等に関する情報)を収集・整理し、適宜最新のものとして維持する。さらに、収集・整理した情報は、それぞれの行政に反映できるよう共有化するとともに、情報図として整備する等その内容を充実し、関係行政機関、地方公共団体等において有効に活用できる体制の確立に努める<sup>4)</sup>。
  - ・ 地方公共団体が地域の実情に応じて行う油等汚染事件への準備及び対応に関する活動の促進を図るため、関係行政機関は、地方公共団体の要請に応じて適切に関係情報を提供するように努める。
  - ・ 海上保安庁は、油等汚染事件への対応を迅速かつ的確に実施するため、海防法に基づき排出油等防除計画を作成する(以下、筆者省略)。
- 3) 避難場所の事前評価に当っては海上交通、港湾管理、漁業(漁業権)、観光、環境、海域利用調整等、多くの事項が考慮要素となることから、関係省庁及び地方自治体並びに関係団体が参画する必要がある。国家的緊急時計画に定める関係省庁連絡会議をベースに検討を行うことが適当である。
- 4) 海防法第43条の5では、排出油等防除計画について規定する。これは、海上保安管区の区域その他の事情を考慮して国土交通省令で定める海域ごとに、油又は有害液体物質が著しく大量に排出された場合における排出油等の防除に関する計画であり、海上保安庁長官が作成する。海上保安庁長官が排出油等防除計画を作成す

る際には、関係行政機関の長又は関係地方公共団体の長の意見を聴くこととなっており(同条第3項)、国家的緊急時計画により設置される関係省庁連絡会議の枠組みと相俟って避難場所の事前評価が行われることが望ましい<sup>5)</sup>。

- 5) 災害対策関係法令の一般法、基本法として災害対策基本法がある。本法に基づき中央防災会議は防災基本計画を定め、本基本計画を踏まえ、指定行政機関(関係省庁)が防災業務計画を、地方防災会議(都道府県及び市町村に設置)はそれぞれの地域防災計画を策定する。災害対策基本法に基づき策定される防災基本計画及び防災業務計画と指定行政機関が他の法令に基づき作成する防災に関連する計画(一例として海防法第43条の5に基づき海上保安庁長官が作成する「排出油等防除計画」)は、整合性を確保するよう求められている。このため、防災に関係する計画は全体としては整合性が確保されることが予定され、避難場所について事前に評価し、防災に関連する計画に盛り込む場合には、その方針についても計画間で相互に関連し、矛盾及び抵触することなく定められる必要がある<sup>6)</sup>。

## ② 事案発生

- 1) 海上において大量の油、有害液体物質の排出があった場合の通報の法的枠組みとしては海防法第38条があり、船舶から油等の排出があった場合には、当該船舶の船長は、当該排出があった日時及び場所、排出の状況、海洋の汚染の防止のために講じた措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報することを義務づけている(同条第1項)。
- 2) 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、船舶から油等の排出のおそれがあるときは、当該船舶の船長は、当該海難があつた日時及び場所、海難の状況、油等の排出が生じた場合に海洋の汚染の防止のために講じようとする措置その他の事項を直ちに最寄りの海上保安機関に通報することを義務づけている(海防法第38条第2項)。

- 3) 上記1)及び2)による海防法第38条に規定する油等の排出の通報については、実際に排出があった場合、及び、海難が発生した場合の油の排出のおそれがある場合を想定していることから、IMOガイドラインに定める事案発生時の船長から沿岸国に対して行われる通報についても、海防法第38条の規定でカバーされる。IMOガイドラインでは、沿岸国においてMASをしているよう求めており、海防法第38条で規定する船長からの通報先である「海上保安機関」をMASとすることが適当である。
- 4) 国家的緊急時計画においては、その第2章「油等汚染事件に対する準備に関する基本的事項」、第3節「通報・連絡体制の整備」に次の規定を設けており、海防法第38条による通報、海上保安部署等による通報窓口としての運用を確認している。
  - ・ 船舶の船長、施設（陸地にあるものを含む。）の管理者等は、当該船舶又は施設から海洋への大量の油等の排出があった場合及び排出のおそれのある場合には、海防法に基づき、電話、電信その他のなるべく早く到達するような手段により、直ちに最寄りの海上保安部署等に通報する。
  - ・ 海上保安部署等、消防署、警察署等においては、24時間の情報収集体制を確保する。

### ③ 特定事案の分析・評価

- 1) 海上において大量の油、有害液体物質の排出があった場合、船舶の船長は、応急措置義務者として排出された油又は有害液体物質の広がり及び引き続く油又は有害液体物質の排出の防止並びに排出された油又は有害液体物質の除去（以下「排出油等の防除」という。）のための応急措置を講じなければならない(海防法第39条第1項)<sup>7)</sup>。また、その船舶の船舶所有者は、防除措置義務者として排出油等の防除のため必要な措置を講じなければならない(海防法第39条第2項)<sup>8)</sup>。海上保安庁長官は、船舶所有者が排出油等の防除のため必要な措置を講じていないと認められるときは、船舶所有者に対し、講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができ

る(海防法第39条第3項)。

- 2) 応急措置義務者及び防除措置義務者は、応急措置及び防除措置を講じた場合には、海上保安官が現場にいるときは当該海上保安官に、海上保安官が現場にいないときは最寄りの海上保安庁の事務所にその旨を通報しなければならない(海防法施行規則第33条)。
- 3) 海上保安庁においては、海上保安庁長官による排出油等の防除に係る下命の是非の前提として、船舶所有者による排出された油又は有害液体物質の広がり及び引き続く油又は有害液体物質の排出の防止並びに排出された油又は有害液体物質の除去についてその措置状況の通報を受けることにより、状況を観察し、客観的に評価を行っていることとなる。この過程が沿岸国の関係当局において要支援船舶の避難場所収容の是非に関する分析・評価に該当する。なお、分析・評価は必要に応じ、現場に派遣される専門検査チームにおいても実施される。
- 4) 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、当該船舶からの大量の油又は有害液体物質の排出のおそれがあり、緊急にこれを防止する必要があると認めるときは、海上保安庁長官は当該船舶の船舶所有者に対し、排出のおそれがある油又は有害液体物質の抜取りその他当該大量の油又は有害液体物質の排出の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができるとされる(海防法第39条第5項)。上記3)と同様、海上保安庁長官による船舶所有者に対する大量の油又は有害液体物質の排出の防止措置に係る下命実施の是非の判断のための観察及びその評価が、要支援船舶に対する分析・評価に該当する。
- 5) 海上において大量の油、有害液体物質の排出があった場合、又は、船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生し、当該船舶からの大量の油又は有害液体物質の排出のおそれがあり、緊急にこれを防止する必要がある場合について、この事案が比較的小規模である場合については、その状況観察を行う主体については海上保安庁単独で、あるいは、海上保安庁を中心に行うこと

が可能である。しかしながら、事案の規模が比較的大きく、海上保安庁では対応が困難と予想される場合においては、関係当局がこれに関与し、大規模事案については官邸と中心に政府全体でこれに対応することが求められる。

- 6) 国家的緊急時計画においては、その第3章「油等汚染事件に対する対応に関する基本的事項」、第2節「対応体制の確立」及び第4節「油等汚染事件の評価」に次の規定を設け、関係機関等による事案対応体制及び事案の評価について確認している。

- ・ 油等汚染事件が発生した場合、関係行政機関、地方公共団体等は、油等汚染事件への対応について必要な対策を適切に実施するため、それぞれの機関の対応体制及び機関相互の協力体制の確立に努める。
- ・ 関係行政機関は、大規模な油等汚染事件が発生した場合には、事件及び被害の第一次情報についての確認及び共有化、応急対策の調整等を行うため、必要に応じて、関係省庁連絡会議を開催する。
- ・ 内閣危機管理監は、大規模な油等汚染事件が発生した場合又はそのおそれがある場合であって、情報の集約、内閣総理大臣等への報告、関係省庁との連絡調整を集中的に行う必要がある場合は、事態に応じ、緊急参集チームを官邸危機管理センターに緊急参集させ、政府としての初動措置に関する情報の集約等を行うとともに、官邸危機管理センターに官邸対策室を設置する。
- ・ 国は、油等汚染事件が発生した場合において、収集された情報により、事件の規模、被害の広域性等から、応急対策の調整等を強力に推進するために特に必要があるときは、内閣総理大臣に報告の上、海上保安庁長官を本部長とする警戒本部を設置する。
- ・ 国は、収集された情報により大規模な被害が発生していると認められたときは、直ちに原則国土交通大臣(筆者中略)を本部長

とする災対法に基づく非常災害対策本部を設置する。

- ・ 警戒本部又は非常災害対策本部(以下「非常災害対策本部等」という。)は、官邸対策室と緊密に連携を図るものとする。
- ・ 海上保安庁は、油等汚染事件発生の情報を入手したときは、更に詳細な情報を得るように努め、船艇、航空機を油等汚染事件発生場所に急行させるほか、必要に応じ、派遣された自衛隊機等の協力を得て、当該事件の調査を行う。
- ・ 事件の調査結果に基づき、その規模及び態様を分析し、気象・海象の状況、船舶交通の状況等を考慮して、当該事件の影響を評価し、対策の実施に資するよう、これを官邸、関係行政機関、地方公共団体等に提供する。

#### ④ 意思決定メカニズム

- 1) 要支援船舶に係る避難場所への収容の是非について、これを収容する義務又は原則を規定する法令はない。事案、気象・海象等の要素を総合的に評価し、一定の判断を行うことが必要である。
- 2) 国家的緊急時計画においては、その第3章「油等汚染事件に対する対応に関する基本的事項」、第5節「油等防除対策の実施」に次の規定を設け、事案に応じ適時適切な措置を講じる方針を確認している。
  - ・ 油等汚染事件が発生した場合、海防法に基づき応急措置を講ずべき船長等及び防除措置を講ずべき船舶所有者等の関係者による措置が実施されることになるが、海上保安庁はこれらの措置義務者の措置の実施状況等を総合的に把握し、措置義務者に対する指導、援助・協力者に対する指導を行う。防除措置義務者が措置を講じていないと認められる場合は、海上保安庁はこれらの者に対し、防除措置を命ずる。
  - ・ 油等汚染事件が発生した場合の排出油等の防除は、排出油等の種類及び性状、排出油等の拡散状況、気象・海象の状況その他の種々の条件によってその手法が異なるので、防除作業を行うに当たっては、まず、排出油等の拡散、性状の変化及び化学



変化の状況について確実な把握に努め、状況に応じた適切な防除方針を速やかに決定する。

- ・ 防除措置を実施するに当たっては、情報図などを参考にし、それぞれの手法の特質と海洋環境への影響を総合的に考慮して実施すること、できる限り海上での回収に努めること、また、海岸等に漂着させざるを得ない場合においてもその後の回収作業や、影響を受けた環境の修復が比較的容易と想定される場所に誘導すること等に注意を払う必要がある。

## ⑤ 決定

- 1) 要支援船舶の船長／サルバー側において、避難場所への入域を要請し沿岸国がこれを承認する、若しくは、拒否する場合、又は、避難場所への入域を要請せず船舶が同様の状況に留まる可能性、船舶が航海を継続する可能性、若しくは、船舶を沖出しする可能性に対し沿岸国がこれを承認し、又は、逆にこれを拒否し避難場所への入域を命令し必要な措置をとる場合について、判断及び決定を行うこととなる。
- 2) 本決定に関連し、適用可能な海防法として以下の規定が考えられる。
  - ・ 船舶所有者が排出油等の防除のため必要な措置を講じていないと認められるときは、海上保安庁長官は、船舶所有者に対し、講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができる(海防法第39条第3項)。
  - ・ 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難が発生した場合において、当該船舶からの大量の油又は有害液体物質の排出のおそれがあり、緊急にこれを防止する必要があると認めるときは、海上保安庁長官は当該船舶の船舶所有者に対し、排出のおそれがある油又は有害液体物質の抜き取りその他当該大量の油又は有害液体物質の排出の防止のため必要な措置を講ずべきことを命ずることができる(海防法第39条第5項)。
  - ・ 海上保安庁は、海防法第39条第1項から第3項及び第5項の規定

により防除措置等を講ずる義務を負っている者が措置を講ぜず、又はこれらの者が講ずる措置のみによっては海洋の汚染を防止することが困難と認められる場合に、具体的な被害の発生を防止するために自ら防除措置を実施する(海防法第41条第1項)<sup>9)</sup>。

- 3) 要支援船舶について、1)のそれぞれの場合について、防除措置を実施していない若しくは不十分、又は、海難が発生した場合において防止措置を要する場合については、海上保安庁長官は、必要となる措置を命ずることとなる。この措置を実施するに際し、要支援船舶の位置する海域から避難場所への移動、収容が必要とされる場合には、排出油等の防除措置に係る命令、又は、排出のおそれがある油又は有害液体物質の抜取りその他当該大量の油又は有害液体物質の排出の防止のため必要な措置の一環としてこれを命じ、又は、必要な措置をとることができると考えられる。逆に避難場所に入域している、又は、入域しようとしている行為が必要となる措置に反すると判断する場合は、その場所からの退去、移動を命じ、又は、必要な措置をとることができると考える。

- 4) 海上保安庁法第18条では「海上保安官のする強制的処分」を規定する。これは、海上保安官は海上における犯罪が正に行われようとするのを認めた場合又は天災事変、海難、工作物の損壊、危険物の爆発等危険な事態がある場合であって、人の生命若しくは身体に危険が及び、又は財産に重大な損害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、

- ・ 船舶の進行を開始させ、停止させ、又はその出発を差し止めること
- ・ 航路を変更させ、又は船舶を指定する場所に移動させること。
- ・ 積荷を陸揚げさせ、又はその陸揚げを制限し、若しくは禁止すること

等の強制処分を行うことを認めるものである。要支援船舶の避難場所への収容の是非について、海防法第39条第3項及び第5項に規定する海上保安庁長官による船舶所有者に対する下命措置によ

る暇がない状況において、要件が合致する場合には船舶の移動、積荷の陸揚げ等、海上保安官による強制的処分の可能性もあり得ると考える。

- 5) 港湾法は、水域施設(港湾法第2条第5項第1号)が避難場所とされ得る場合において、港湾管理者が「水域施設の使用に関し必要な規制を行うこと」(港湾法第12条第1項第4号の2、第34条)を規定する。地方自治体を港湾管理者とする港湾については、港湾管理条例を制定し、必要な規制を行っている。一例として東京都港湾管理条例では避難場所に関連すると思われるものとして次の規定を設けている<sup>10)</sup>。

(使用の規制)

第22条 知事は、次に掲げる場合において、港湾施設の管理上著しい支障が生じると認められるときは、港湾施設を使用させないことができる。

一 港湾施設を使用しようとする者に係る船舶(以下「船舶」という。)が、港湾施設を損傷し、又は汚損し、その他管理上支障を来すおそれがある船舶として規則で定めるものに該当する場合

二 船舶の所有者等(船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和50年法律第94号)第2条第1項第2号に規定する船舶所有者等に該当する者をいう。)が、当該船舶の事故に基づく損害賠償その他の請求に対する義務を履行しないおそれがある者として規則で定めるものに該当する場合

2 知事は、船舶の入港により、都民の生命、身体又は財産その他都民生活の安全が害されるおそれが強く、これを防止するために他に適当な手段がないと認められる場合は、港湾を利用させないことができる。

- 6) 東京都港湾管理条例の規定は、東京都が管理する港湾について要支援船舶を収容する避難場所として利用するに際し、一定の場合には東京都知事はこれを拒否する権限を有することを定めてい

る。海防法第39条第3項若しくは第5項、又は、海上保安庁法第18条第1項により一定の水域を避難場所として使用することを命じ、又は、措置する場合であっても港湾管理者はその使用を不可と判断する場合もあり得ることを示している。

#### 4 検討課題

本稿においては、IMOガイドラインを我が国で適用するに際し、関連すると思われる代表的な法令についての整理を試みた。既存の法令、関係する計画を利用することにより、IMOガイドラインを適用し、要支援船舶の避難場所への収容に係る承認又は拒否を行うことについて、基本的枠組みについては設定されていると考える。今後、研究を進めるに当たっての課題等は以下のとおりである。

- ① 要支援船舶については、これが現に油等を排出した船舶又は油等を排出する可能性のある船舶とすれば、海洋汚染の最小化、極小化を目的として海防法の規定を中心に避難場所への収容の是非について対応することが可能と考える<sup>11)</sup>。この場合、油等の排出をゼロにすることは現実的には困難な面があり、一定程度の油等の流出については許容されなければならないこともあるだろう。
- ② 要支援船舶の避難場所への収容の是非については、海上交通、港湾管理、漁業(漁業権)、観光、環境、海域利用調整等、多くの事項が考慮要素となる。このため保護すべき利益も多様となり、これに応じて関連する法令も多くなる。中央省庁のほか、地元自治体、また、住民団体、利益団体も避難場所に関する計画策定、また、収容の是非に参画する可能性がある。避難場所に関する事前評価のためには、新たな枠組みを設定するのではなく、既存の計画として策定されている国家的緊急時計画に規定する「関係省庁連絡会議」を活用することが望ましいであろう。避難場所に係る問題の複雑性のみならず、事前に計画する意義を関係当局、関係者間で共有し、現実的に発生する「『汚染被害』の極小化」を共通目的に設定することにより、要すれば計画の一部修正も実施することにより所要の検討を開始す

べきであろう。

- ③ 避難場所に係る計画の策定と並行し、要支援船舶の収容の是非の判断主体を明確化する必要がある。従来の事例を踏まえ、受け入れ候補場所となる地元及び自治体はこれに消極的となる可能性が高い。要支援船舶の避難場所への収容の是非を法的論議とは別に、技術的に被害を極小化するという観点から判断し、決定し、実行する判断権者の設置も必要である<sup>12)</sup>。一定規模以上の海洋汚染事故(汚染の可能性を含む)についてはこれを災害対策基本法に基づく非常災害として位置付け、同法に基づき設置される非常災害対策本部の緊急措置の実施として要支援船舶の避難場所への収容の是非を判断、実行することも期待される。この場合、あらかじめ災害対策基本法に基づき策定される防災計画に避難場所に関する事項を盛り込んでおく必要がある<sup>13)</sup>。
- ④ 要支援船舶は、気象・海象条件、損傷条件に応じ、事態が急変することにより、大規模な汚染損害に発展する可能性もある。避難場所への収容の是非についても迅速に判断、措置することが必要である。避難場所への収容の是非に係る適用法令もそれぞれの法目的、保護すべき利益があり、権限行使の主体も異なる。法令を所管する関係当局は、国家的緊急時計画に定める関係省庁連絡会議の枠組み等を利用し、避難場所の事前評価と共に、要支援船舶の避難場所への収容の是非及びその具体的方策を規定するガイドラインの策定等、必要となるシステムについても検討を行う必要がある。

## 5 おわりに

本稿では、我が国でIMOガイドラインを適用することを想定し、要支援船舶を避難場所への収容を承認する又は拒否するために適用される可能性のある法令についての整理を試みた。海防法、海上保安庁法、港湾法等は関係法令のうち、ごく一部であろう。事案発生の際には、これら以外の法令が各々の利益を保護するために適用され、結果として判断が競合、混乱し、要支援船舶の避難場所への収容が遅延することで大規模

な汚染災害が発生する可能性も否定できない。事案対応に際しての意思決定システムを含め、IMOガイドラインを踏まえ、我が国の体制を確立することが必要である。

本稿に記した見解は筆者によるものであり、関係省庁等の考えを述べるものではないことを付記しておく。

## 要支援船舶に対する避難場所に関するガイドライン

### 1 総論

#### はじめに

#### 避難場所の提供目的

- 1.1 人命の安全が関連する場合においては、**SAR**条約の規定に従うべきである。船舶が支援を必要とし、人命の安全が関連しない場合においては、本ガイドラインに従うべきである。
- 1.2 避難場所は純粹に理論的又は学理上の議論ではなく、実際的な問題の解決策である。これは、船舶がそれ自体、重大なる困難な状況にある、又は、支援を必要とすると判断する際(人命に対する危険はない)に何をなすべきか、すなわち、船舶が沿岸付近の保護場所(**shelter**)又は港湾に収容されるべきか、あるいは、沖合に出されるべきかの問題である。
- 1.3 船舶が事故に遭遇した際、進行する状況から損害又は汚染を防止する最善の方策は、その積荷及び燃料油を軽減し、損傷を補修することであろう。このようなオペレーションは避難場所において実施するのが最適である。
- 1.4 しかしながら、沿岸域付近にこのような船舶を入域させることは、沿岸国に対し経済及び環境の観点から危険を及ぼすこととなり、地方当局及び住民はこのオペレーションに対し強く反対する可能性がある。
- 1.5 沿岸諸国は損傷を受け、能力を減じた船舶を環境被害に対する潜在的危険性故に、その責任領域に受け入れることについて消極的であるが、実際には外洋の条件下で海上事故に十分かつ効果的に対応する可能性はほとんどないだろう。
- 1.6 ある場合においては、損傷を受けた船舶を外洋の荒天下に長時間留めることにより、船舶の条件を悪化させるリスクが増大し、海象、気象、環境条件が変化し、潜在的危険性が増加することになる。
- 1.7 このため、避難場所への入域の承認はケースバイケースにより政治的判断を伴うことになる。この場合、避難場所への収容による影響

を受ける船舶及び環境に対する有効性、並びに、沿岸域付近に入域した船舶から生じる環境に対するリスク間のバランスを十分考慮することになる。

#### 背景

- 1.8 損害又は汚染を防止又は軽減するために、貨物の移送その他の措置を実施する必要性のある状況が発生する。このためには、通常、船舶を避難場所に収容することが有効であろう。
- 1.9 このような船舶を避難場所に収容することはまた、損害又は汚染による脅威にさらされる沿岸線の範囲を極小化する意味でも有効であろう。しかしながら、避難場所として選択されるエリアについては、より深刻な脅威にさらされる可能性がある。貨物移送又は補修が比較的容易に行うことが可能な港湾又はターミナルに船舶を収容する可能性についても、検討されなければならない。このため、避難場所の選択及び利用の決定に当たっては、注意深く検討を行う必要がある。
- 1.10 避難場所の利用に際し、地元の反対に直面し、及び、政治的決断を伴う可能性がある。沿岸国は、事故状況を明確にした上で、発生する可能性のあるあらゆる調整において十分に議論した技術的事例が極めて有益であることを認識すべきである。
- 1.11 国際レベルにおいては、付録1に記述する条約(改正を含む)が、とりわけ、想定される状況において沿岸諸国及び船舶がとる行動について、法的枠組みを構成することとなる。

#### ガイドラインの目的

- 1.12 本ガイドラインは、加盟国政府、船長、会社(特にISMコード及びこれに係る手続きに関係する)及びサルバーに対し、効果的に対応する枠組みを提供するとともに、あらゆる場合において、船長及び関係船会社並びに関係政府当局の努力がこれを補うことを提示するものである。特に、要支援船舶の状況を評価するための共通的枠組みに到達する試みがなされている。
- 1.13 本ガイドラインは、海上における人命の救助に関するオペレーションの問題を取り扱うものではない。これは避難場所の問題の評価に関



係する実際的な困難性が、人命救助活動以外の問題であることを理由とする。次の2つの状況が想定される。

- 船長の評価により、船舶について支援を必要とする状況にあるものの、乗組員等の避難を要するような遭難状況(沈没、火災発生の危険性)にあるわけではない。
- 船舶の状況に対応する措置に実施する在船し、派遣された者を除き、乗組員等は既に救助されている。

1.14 しかしながら、状況展開において、乗船者自身が遭難の状況にあると判断する場合には、SAR条約、IAMSARマニュアル(国際航空・海上捜索マニュアル)及びこれに関連する書類が本ガイドライン(及び関連手続き)に優先することになる。

1.15 あらゆる場合において、権限あるMRCCに対し、捜索救助事案に至る可能性のある状況について通報されるべきである。

1.16 SAR条約で定義される「救助」(rescue)オペレーションの事案でない場合であっても、本ガイドラインの適用に当たっては常に人命の安全について念頭に置かなければならない。特に次の点について考慮する必要がある。

- 船舶が付近の人命(サルベージ船舶の乗組員、港湾関係者、沿岸域の住民等)に対し危険(爆発、重大な汚染等)を及ぼす可能性の有無
- 船舶により発生する困難な状況に対処するために自発的に在船する者(船長等)又は船舶に赴く者(消防士、サルバー、曳船会社等の他の専門家)の有無

1.17 本ガイドラインは、船舶の避難場所への収容の承認又は拒否に係る決定から発生する損害の責任及び補償問題について規定するものではない。

## 定義

1.18 「要支援船舶」(ship in need of assistance)とは、船舶上にある者の救助を要する船舶を除き、船舶の喪失又は環境上若しくは航海上の危険性を生起する可能性のある状況の船舶を意味する。

1.19 「避難場所」(place of refuge)とは、要支援船舶が当該船舶についてその状況を安定させ、航海上の危険性を軽減し、人命及び環境を保護することを可能とする行動をとることができる場所を意味する。

1.20 「海事支援サービス」(MAS: Maritime Assistance Service)とは、総会決議A.950(23)で定義される事故報告を受信し、事故発生について船長と沿岸国当局間の連絡ポイントとしての業務を実施する責任を有するサービスを意味する。

2 避難場所を必要とする場合において船長及び／又はサルバーに要求される行動に関するガイドライン

状況評価

2.1 船長は、必要とする場合においては会社及び／又はサルバーの支援を得て、支援を必要とする理由を特定すべきである(付録2中パラグラフ1参照)。

危険(hazard)の特定及び関連するリスクの評価

2.2 前記パラグラフ2.1の状況評価を経て、船長は、必要とする場合においては会社及び／又はサルバーの支援を得て、次の想定においての事故の進行可能性を推定すべきである。この場合において、所有する事故評価要素並びに船舶にある貨物及び燃料油を考慮することとする。

- － 船舶が同様の状況に留まる可能性
- － 船舶が航海を継続する可能性
- － 船舶が避難場所に到達する可能性、又は、
- － 船舶を冲出しする可能性

必要とされる行動の特定

2.3 船長及び／又はサルバーは、その状況に内在する危険性を克服するために、沿岸国から必要とする支援を特定すべきである(付録2中パラグラフ3参照)。

沿岸国当局との連絡

2.4 船長及び／又はサルバーは、上記パラグラフ2.1～2.3に記述する事項について通報するため、沿岸国に連絡すべきである。船長及び／又はサルバーは、あらゆる場合において、発効している国際条約に基づき

要請される事項を沿岸国に通報しなければならない。このような連絡は、総会決議A.950(23)に規定する沿岸国のMASを通じて行われるべきである。

#### 責任の設定及び関係機関との通信

2.5 船長及び／又はサルバーは、MASに対し、今後実施することになる行動及びその期限について通報すべきである。

2.6 MASは、船長及び／又はサルバーに対し、必要とされる場合には、避難場所に係る船舶の支援又は承認のために利用可能な設備について通報すべきである。

#### 対応行動

2.7 沿岸国の事前の承認を得ることを条件として、必要とされる場合には、船長及び関係船会社は、必要な対応措置を執るべきである。これらは、サルベージ若しくは曳航契約の締結又は船舶の状況に対処するための他の措置に係る準備である。

2.8 船長、会社、必要とされる場合にはサルバーは、後記パラグラフ3.12～3.14に記述する沿岸国の意思決定プロセスの結果による実行上の要件に従うべきである。

#### 報告手続き

2.9 報告手続きは、ISMコードに基づき、関係船舶の安全管理システムに規定する手続き、また必要な場合には、総会決議A.852(20)に規定する「船舶上の緊急事態に対する緊急時計画統合システムに関するガイドライン」(Guideline for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies)に従うべきである。

#### 3 沿岸国に期待される行動に関するガイドライン

3.1 国際法に基づき、沿岸国は、船長又は会社に対し、危険の脅威を止めるために指示する期限内に適切な行動を執ることを要請することができる。これに従わない場合又は緊急時においては、沿岸国は、脅威に対し適切な対応措置をとる権限を行使することができる。

3.2 このため、損害及び／又は汚染が発生していない場合であっても、沿岸諸国はこれらの課題に対応するための手続きを策定することが重要である。

3.3 特に、沿岸諸国は、MASを設定すべきである。

#### 避難場所の評価

##### 包括的評価及び準備措置

3.4 沿岸諸国は、必要な場合には、適当な避難場所の利用を承認するために、支援の要請を受け、これにより行動するための本ガイドラインに従う手続きを策定することが求められる。

3.5 海事当局(及び必要な場合には、港湾当局)は、それぞれの避難場所に関し、要支援船舶について、避難場所への収容を承認することに係る長所及び短所の客観的分析を実施すべきである。この場合、付録2中パラグラフ2に記載する分析要素を考慮するものとする。

3.6 前記分析は、緊急時計画の様式を執るべきであり、事故発生時には後記する分析の準備とするものである。

3.7 海事当局、港湾当局、海岸域に責任を有する当局及び一般的にすべての関係政府当局は、適切な情報共有システムを構築し、必要な場合には、通信及び警報手続き(コンタクトパーソンの特定、電話番号等)を設定すべきである。

3.8 前記の各当局は、状況の共同評価に係る様式を立案すべきである。

#### 特定事案に係る評価

##### 分析要素

3.9 本分析には、次の事項を含むべきである。

- － 関係船舶の堪航性、特に浮力、安定性、推進器及び発電機の利用可能性、着棧能力等
- － 積荷、貯蔵物、燃料油、特に危険物の性質及び状態
- － 避難場所への距離及び推定到達時間
- － 船長の在船の有無
- － 船舶上のその他の乗組員、及び／又は、サルバーその他乗船者の人数並びに人的要因(疲労度を含む)の評価

- － 要支援船舶に対し行動を要求するための関係国の法的権限
- － 関係船舶の保険加入の有無
- － 保険加入の場合、保険者の特定及び適用可能な責任制限
- － 避難場所への入域のための沿岸国又はサルバーの提案に対する船長及び船会社の同意
- － 必要とされる金銭的保証の準備
- － 船長又は船会社により締結された商業的サルベージ契約
- － 船長及び／又はサルバーの意向に関する情報
- － 関係沿岸国における会社の代表の指定
- － 付録2に特定するリスク評価要素、及び、
- － 既に執られたあらゆる措置

#### 専門家分析

3.10 必要かつ時間的余裕のある場合には、沿岸国が指定する検査チームは、評価データを収集するために乗船すべきである。検査チームは、状況に対し適切な専門性を有する者で構成すべきである。

3.11 分析は、船舶が海上に留まる場合のリスクと船舶が避難場所及びその環境に及ぼすリスクとの比較を含むべきである。本分析には次の事項を対象とすべきである。

- － 海上の人命に対する保護
- － 避難場所にある者並びに産業及び都市環境に対する安全(火災、爆発、有毒性に係るリスク)
- － 汚染のリスク
- － 避難場所が港湾である場合、港湾機能の混乱のリスク(航路、ドック、設備等)
- － 避難場所への入域が拒否される場合、近隣国に対する影響を含む結果の推定、及び、
- － 分析を実施する場合、要支援船舶の船体、機械及び積荷の保存について、適切に考慮されるべきである。

分析を完了した際には、海事当局は、他の関係当局に対し適切に通知されるよう確保すべきである。

避難場所の利用に関する意思決定過程

- 3.12 沿岸国は、避難場所への入域の承認が要請された場合にはこれを認める義務は生じないが、公平な見地ですべてのよそ及びリスクを衡量し、合理的に可能と判断される場合には避難場所を与えるべきである。
- 3.13 前記評価結果に照らし、沿岸国は、必要な場合には実行上の条件を付し、承認の是非の決定を行うべきである。
- 3.14 沿岸国の行動は、要支援船舶について避難場所への入域の調整を行うことを目的として、会社及びその代表に対し措置を執ることについて要請することを妨げるものではない。一般的ルールとして、避難場所が港湾にある場合、その措置に関連して発生するすべての経費の支払いを保証するために、港湾に対する保証が要求されるだろう。これらは、港湾機能の保護措置、港湾使用料、水先料、曳船料、係船料、その他の経費である。

## 付録1

## 適用可能な国際条約

国際レベルにおいては、次に掲げる国際条約及び議定書が発効し、とりわけ、想定される状況において沿岸諸国及び船舶の行動について、法的枠組みを構成することとなる<sup>i)</sup>。

- United Nations Convention on the Law of the Sea, in particular article 221 thereof<sup>ii)</sup>
- International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (the Intervention Convention), 1969, as amended
- Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by substances other than Oil, 1973
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974), as amended, in particular chapter V thereof
- International Convention on Salvage, 1989 (the Salvage Convention)<sup>iii)</sup>
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention)
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,

i) 現時点では、国が要支援船舶に対し、避難場所を提供することを規定する国際的要件は存在しない。

ii) 国連海洋法条約第221条

第1項：この部のいずれの規定も、著しく有害な結果をもたらすことが合理的に予測される海難又はこれに関連する行為の結果としての汚染又はそのおそれから自国の沿岸又は関係利益(漁業を含む。)を保護するため実際に被った又は被るおそれのある損害に比例する措置を領海を越えて慣習上及び条約上の国際法に従ってとり及び執行する国の権利を害するものではない。

第2項：この条の規定の適用上、「海難」とは、船舶の衝突、座礁その他の航行上の事故又は船舶内若しくは船舶外のその他の出来事であって、船舶又は積荷に対し実質的な損害を与え又は与える急迫したおそれがあるものをいう。

iii) サルベージ条約の締約国は、避難場所に係る要求があると思料する場合には、第11条に基づき効果的かつ有効なサルベージ活動を実施するために、サルバー、その他の関係団体及び公共当局間の協力の必要性を考慮する義務を有する。サルベージ条約第11条：締約国は、遭難船の入港許可又は救助者(サルバー)に対する施設の提供等、救助作業に関する事項を規定し又は決定する場合には、危険に遭遇している人命又は財産の救援、並びに環境全体に対する損害の防止を目的とする救助作業の効果的で、かつ、上首尾な完遂を確保するために、救助者(サルバー)、他の利害関係人及び公的機関の協力の必要性を考慮しなければならない。

1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)

- International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979), as amended.
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972
- Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1969
- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), 1992
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND), 1992.

## 付録2

### 避難場所の提供に関連するリスク評価に係るガイドライン

パラグラフ3.9に規定する要素に加え、3.4～3.8に規定する分析を実施する場合には、下記事項を考慮すべきである。

#### 1 事故の特定

火災、爆発、船舶に対する損傷(機械及び／又は構造上の故障を含む)、衝突、汚染、船舶安定性の喪失、座礁

#### 2 特定事故に関連するリスクの評価のための考慮事項

##### 2.1 環境及び社会的要素

乗船者の安全、公共安全に対する脅威(居住地域に対する最短距離は？)、船舶によって生じる汚染、指定環境地域(避難場所及びそこへの進路は、発生する汚染により影響を受ける可能性のある高度に生態的価値のある地域のような敏感地域に近接するか？ 環境的側面におい



て、より適切な近接する避難場所の選択可能性はあるか？)、敏感生育地及び敏感種、漁業活動(避難場所の通航域若しくは進路又は支援を要支援船舶の進入により危険にさらされる可能性のある場所の付近に、漁業又は漁業定着物は存在するか？)、経済的又は産業上の施設(産業地域に対する最短距離は？)、アメニティ資源及び観光、利用可能な施設(必要とされるオペレーションの実施又は必要な支援を提供するための特殊船舶、航空機及びその他の所要手段が配備されているか？ ポンプ、ホース、バージ、ポンツーンのような移送設備が配備されているか？ 有害危険貨物の受入施設は配備されているか？ ドック、工場、クレーンのような修理施設は配備されているか？)

## 2.2 自然条件

その地域の一般的な風(避難場所は強風及び荒海から安全に保護されているか？)、潮汐及び潮流、気象及び海象条件(避難場所に係る地域気象統計及び利用不可又は進入不可の日数)、岸壁条件(避難場所及びその進路に係る最大及び最低水深、船舶の許容される最大喫水、底質条件(避難場所又はその進路での任意搁座を前提とした、硬質、軟質、砂礫))、氷塊を含む季節的影響、航海上の特性(非閉鎖的(開放的)な避難場所の場合、サルベージ及び移送・軽減オペレーションは安全に実施されるか？ 推進器を使用しない場合であっても、十分な操船水域はあるか？ 船舶の全長、幅、喫水等に対する制約はあるか？ 航路、船舶交通に障害を及ぼす可能性のある船舶座礁のリスク、避難場所における錨泊及び係船設備の状況)、特に港湾における条件(強制パイロットか、また、パイロットは利用可能か？ タグボートは利用可能か？ タグボートの隻数及び馬力は？ 何らかの制約条件はあるか？ 避難場所において有毒ガス排出、爆発の危険性等は許容されるか？、避難場所への入域承認前に、船舶に課される沿岸国に受入可能な銀行保証又はその他の金銭的保証があるか？)

## 2.3 緊急時計画

権限あるMAS、当局及び対応者の任務及び責任(消防対応能力)、対応設備の必要性及び利用可能性、対応技術(あらゆる汚染を限定場所に抑

制する可能性はあるか?)、国際協力(その場所に災害復旧計画はあるか?)、避難施設

## 2.4 人命の安全、火災、有毒性及び爆発のリスクに関連して想定される困難なシナリオに係る予測される結果(メディアを含む)

### 3 緊急対応及び事後活動

移送・軽減、汚染対応、曳航、積み込み、サルベージ、貯蔵

#### 【注】

- 1) このほか、船舶からの危険物の排出、海上火災への対応が想定される。
- 2) 西村弓(2012):「むすびに代えて—日本への示唆と今後の課題」『海洋政策研究』特別号, 海洋政策研究財団, pp56-57 を参考とした。
- 3) 国家的緊急時計画の全文は次の WEB から参照  
Available at : [www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h18/k20061207/a061207.pdf](http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/kouhou/h18/k20061207/a061207.pdf)  
(2013.5.13)
- 4) 既存の情報としては、「大規模流出油関連情報」(海上保安庁海洋情報部)があり、これらを避難場所についての評価に用いる方策もあろう。  
Available at: <http://www2.kaiho.mlit.go.jp/> (2013.5.13)
- 5) 排出油等防除計画については、その要旨を公表することとなっている(海防法第 43 条の 5 第 4 項)。避難場所の具体的名称、場所等の公表の是非については、他国においても意見が分かれているところであり、我が国で評価、検討する際には、別途、判断が必要であらう。
- 6) 合田浩之(2010):「避難港の研究」『港湾経済研究』第 48 号, pp79 を参考とした。
- 7) 応急措置の具体的方策は、海防法施行規則第 31 条に規定する。
- 8) 防除措置の具体的方策は、海防法施行規則第 32 条第 1 項に規定する。同項第 2 号では「他の船舶の貨物艙その他の貯槽又は他の施設の貯槽への残っている油又は有害液体物質の移替え」を規定する。これはいわゆる「瀬取り」措置であり、避難場所において行われる措置の一つである。
- 9) 海防法第 41 条第 1 項は、海上保安庁が直接的に防除措置を講ずべきことを規定していないが、文理解釈上、当事者・関係者の措置では十分でないときは、措置を講ずる必要があるものと解される(藤岡賢治(1994):「海難政策論(改訂版)」, 成山堂, pp134-135 要約)
- 10) 長谷知治(2012):「避難水域に係る保障問題について」『海洋政策研究』特別号, 海洋政策研究財団, pp19-20 を参考とした。
- 11) 「未だ汚染を生じていない段階の要支援船舶から、特定港以外の内水や領海等を避難水域として船体の修理や積荷の積替え等を行いたいという要請があった場合を想定して、避難水域の提供に関して具体的な枠組みを設定する制度は整備されていないのが現状である」旨の指摘もある(前掲 2)西村(2012), pp57-58)。
- 12) 英国では政治的影響力から独立して判断を行う「閣僚権限代行」(SOSREP)を 1999 年に導入し、避難場所に関する判断を実施している。  
山地哲也(2012):「英国 SOSREP 制度について」『海洋政策研究』特別号, 海洋政策研究財団, pp39-53.
- 13) 前掲 6)合田(2010), pp84-85 を参考とした。