令和2年8月吉日

升田万寸穂

モーリシャス島近辺における海洋汚染事故に思う

先日、モーリシャス島沖にて日本のケープサイズバルカーが座礁した。海洋汚染事故である。その流出した油により生態系に悪影響を与えている。また、その損害賠償責任額も計り知れないと毎日のように新聞、テレビで報道されている。元に戻るには10 ～30年必要という。

この事故についての疑問点を下記列記した。

1. タンカーはダブルスキンを採用しているにもかかわらず本船バルカーの燃料タンクはダブルスキンとなっていない点

2. 航海計器で超音波計測器が設置され、水深計測ができる装置が警報機能していない

3. 海図にて座礁する場所が明確にもかかわらず自動操舵にて航行していた

4. 当直航海士や船長の座礁時の動きが不明である。

13年前にユニバーサル造船津工場にて建造された船舶であり、座礁時右舷の船底の燃料タンクに亀裂が入ったと想定される。

20数年間、小生はこれらの船体監督の立場として、船体燃料タンクの位置について板１枚で囲われている燃料タンクがダブルスキンになっていないことに危惧を感じていた。座礁したら燃料油が漏洩することは明白である。また、常に座礁、衝突に警戒しなければならない船長、航海士の怠慢が気になる。

本船は船尾を残して、船首船体部分を沖に曳航して水没させる様であるがウインドラス等の作動油は処理出来ているのだろうか？もし残っていれば作動油が延々と海面に出るであろう。

テレビのコメンテーターが燃料油の代替エネルギーについて話していたが海運界を知らない人のコメントが多すぎるように思う。専門家がテレビや新聞など表に出て全く説明をしていないため、状況が不明である。

昭和の時代に乗船した小生は日本人船員のみで船舶運航を行っていた。しかし船員費が高いと歌われ官公労使により便宜置籍船による混乗船が開始され、ヨーロッパ人、ロシア人、フィリッピン人、韓国人、中国人、インドネシア人、インド人、バングラデッシュ人、ベトナム人とその技量と船員費を天秤にかけて乗船させてきた。今回の座礁事故は外航海運が辿ってきた歴史の末端事故と考える。

先日内航船2隻に乗船した。乗員は外航船と異なり、日本人のみである。1級海技士の所持者は少なく、また、4級海技士（機関）で機関長として乗船している。引継ぎで色々聞いてもわからないという。機関部は正に車の運転手のように機械を見ている。臨機応変に機械故障には対応できない。

外航船での新造船はこのコロナの時代でも中国建造が進んでいる。それは建造費に大きな格差がある。また修繕ドックは2.5年毎の検査はあるものの5年毎のドライアップが多くなってきている。日本での修繕費用は中国ドックに比較して1.5 – 2.0倍の費用がかかり、外航船の日本での修繕する場所が少なくなってきている。船舶のフリーとなる位置から最短の修繕ドックを考えるが米国及び南米の修繕は高い。やむを得ずヨーロッパで修繕を行う場合はトルコが比較的安い。

先日、再就職先を探すために東京の外航船社の調査を行ったところ、インド人監督が増えている。乗組員がフィリッピン人やインド人ならば陸上管理はインド人監督のコミニケションがスムーズと思う。もはや外航船乗組員が外国人ならば日本人の監督は必要無いのかもしれないと考える。そして乗船の機会の少ない日本人は運航要員として育ちにくく、監督としても無理がある。日本の商船大学、商船高専は現状を良く理解して商船教育を行う必要があると考えます。

令和元年9月8日の中国新聞の記事でIMOは安保理と協力し、制裁対象船舶の船名やIMO NOなどのデーターベースを構築するとのこと。船籍国と実船主を明確にして世界の船を透明性あるデーターベース化が必要である。

現在、地球温暖化が急速に進んでいる昨今において海洋におけるゴミやビニールが大きな問題となっている。外航船においてもビニールは陸揚げ若しくは船内焼却としており、その処理について厳しい調査が必要である。というのは海洋投棄していることが多いと疑わざるを得ない。その理由は陸揚げ費用が発生すること。その費用負担は船会社にあることなど必然的に海洋投棄されていると考える。

最後にIMOでこの今回の座礁事故から何を学び、日本を始め世界の造船や検査機構、乗組員問題について再々精査してこのような事故が起きないように対策を講ずる事を願って投稿を終えます。