

座礁船

対応ハンドブック

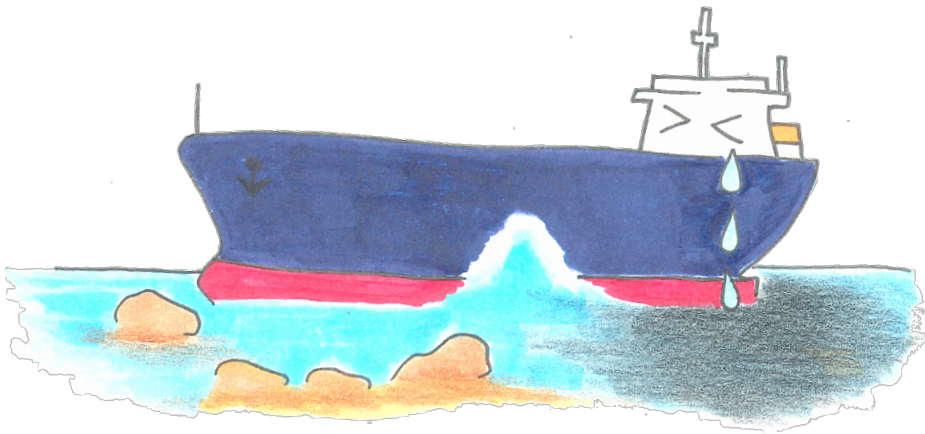
～ 座礁船を放置させないために～

令和2年10月版



公益社団法人 日本海難防止協会

本ハンドブックは、当初、令和2年3月に発行されたものですが、同年10月1日に、日本がナイロビ条約に加入、同日、改正船舶油濁損害賠償法が施行されたことから、それらを反映した内容に改訂したものです。



目次

はじめに ～ 座礁船撤去は船舶所有者の義務 ～	1
船舶油濁損害賠償保障法が改正されました	2
座礁事故の一般的な流れ	3
船骸撤去を阻害する要因	4
連絡調整会議に参加しましょう	5
事故船の情報を記録しましょう	6
油等防除会社、サルベージ会社、その他の情報を記録しておきましょう	7
受け取った名刺を貼付し、保存しておきましょう	8
自治体等が開催する会議	9
会議の進め方	10
会議参加機関リスト	11
記録欄	12
トラブル対処法	13
保険会社に費用を直接請求する	16
船骸撤去・費用請求の流れ	17
廃船処理事業補助制度の利用	18
《解説》PI保険とは	19
《解説》ナイロビ条約とは	21
《資料》座礁船の撤去に関連する主な法制度	23
《資料》指定保険者・ナイロビ条約締約国	30
《資料》座礁海難の現場で使われる用語	31
おわりに ～ 健全な海事世界の保全に向けて ～	32

緊急の際はこのページから！

連絡調整会議に参加しましょう	5
海上保安部署が開催する連絡調整会議に参加し、事故の正確な状況を把握、各組織の役割分担を明確化し、情報共有を図りましょう。	
事故船の情報を記録しましょう	6
船舶所有者、船体保険会社、PI保険会社、それらの連絡先、現場に派遣されたサーベイヤーの氏名・連絡方法を確認しましょう。	
トラブル対処法	13
船骸撤去を船舶所有者や保険会社が渋る、あるいは拒否するといったトラブルが発生した際の対処法を記載しています。	

はじめに

「座礁船の撤去を船舶所有者が行う」ことは、法律上あるいは道義上、当然のことであることは言うまでもありません。

しかしながら、座礁船の撤去には多大な費用がかかることもあり、船舶所有者が撤去を拒む、あるいは保険会社が撤去費用の支払いを拒むなどして (P.2※1)、当該船舶が長期にわたって放置され、最終的に自治体等が費用を負担して撤去した事例 (P.2※2) もあります。

本ハンドブックは、座礁海難が発生した際に、「座礁船の放置を防止する」ことを主眼として、やるべき事や注意すべき点を時系列に記載。必要な情報を書き込むページも設けてあります。

もし海難が発生した場合、本ハンドブックを参考に、漏れのない対応をとってください。また、万が一の海難の発生に備え、本ハンドブックを一読しておくことをお勧めします。

公益社団法人 日本海難防止協会

船舶油濁損害賠償保障法が改正されました

船舶油濁損害賠償保障法（本ハンドブックでは以後「油賠法」と記載します。）が令和元年5月に一部改正され、令和2年10月に施行（※3）されています。（改正された油賠法を「改正油賠法」と記載します。）。改正油賠法では座礁事故への対応に関し、次の規定が加えられました。

- ① 被害者が船骸撤去に要した費用を直接保険会社に請求できる
- ② 保険会社は保険契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない
- ③ 日本に入港する船舶は船体撤去に係る保険契約が義務
- ④ 国土交通省が指定する保険者（P.30参照）以外の者（保険会社等）との保険契約である場合、同省が交付する保障契約証明書が必要

※1 保険に加入していたにもかかわらず、船舶所有者の保険契約違反を理由に保険会社が無責を主張（あくまで保険会社側の主張であり主張の真偽は不明）、さらに船舶所有者が座礁船撤去に応じず船体が放置されてしまう事例が発生している。保険契約違反には次のような例がある。

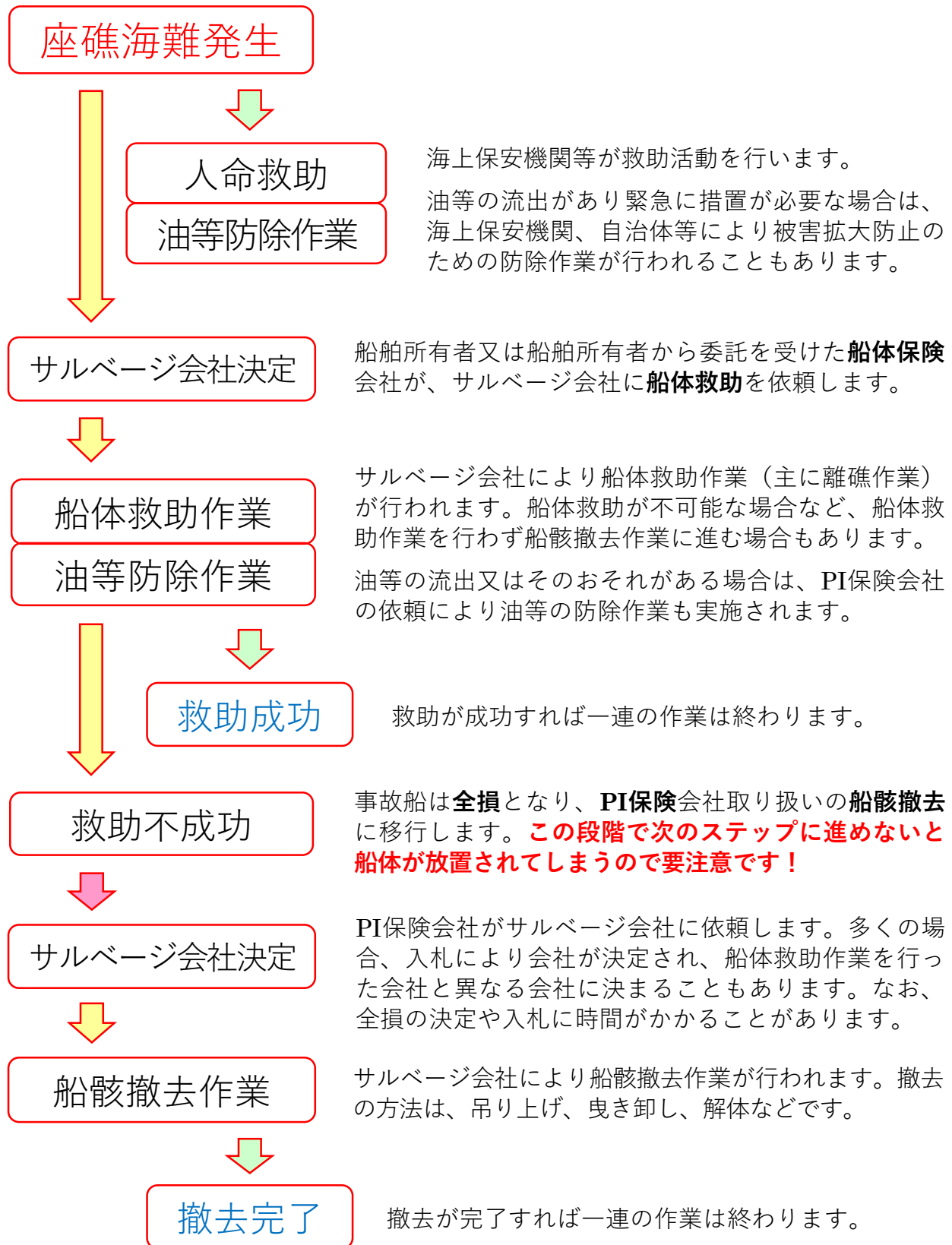
- ① ポートステートコントロール（※4）で修理を指示されていたにもかかわらず、それを行わずに船の運航を継続していた。
- ② 保険契約外の航海あるいは運用をしていた。
- ③ 海難防止あるいは海難が発生した際に被害を拡大させないための措置を行わなかった。

※2 保険会社が無責を主張、さらに船舶所有者が座礁船撤去を拒否したため、最終的に、兵庫県が座礁船撤去費用1億7千万円を（タイ籍台船ネプチューン号事案）、青森県が流出油防除及び座礁船撤去費用3億6千万円を（カンボジア籍貨物船アンファン8号事案）、それぞれ負担したものの。（表紙の写真は海岸に座礁したアンファン8号）

※3 法律が改正され、施行されて初めて改正の効力が生じます。油賠法は令和元年5月に一部改正されましたが、改正された部分については令和2年10月から効力が発生したことになります。

※4 Port State Control（PSC）。入港した外国籍船の検査を入港国が行えるようにする仕組み。検査が甘い国に登録した船が整備不良のまま航行して事故を起こす事例が多発したため、1981年に国際海事機関（IMO）でこの仕組みが採択された。PSCが緩い国には整備不良の船が入りやすい。

座礁事故の一般的な流れ



船骸撤去を阻害する要因

P.3で座礁海難発生から救助成功・撤去完了までの一般的な流れを示しましたが、P.1記載のとおり、撤去がスムーズに進まないケースもあります。まず、どんな阻害要因があるか見てみましょう。

そもそも保険に入っていない

改正油賠法により、保険に未加入の船が日本に入港することはできません。しかし、日本に入港せず沿岸を航行していた船が海難で日本に流れ着いて座礁する、ということもありますし、国際総トン数(※5) 100トン未満の船は保険加入の義務がありません。座礁船が保険に加入しているかどうか、早急に確認しましょう。

船舶所有者が保険契約内容に違反している

このような場合、保険会社が「免責」（保険金を支払う責務がないこと）を主張する可能性が高いです。改正油賠法により免責の主張は制限されることにはなりますが、契約違反の有無・可能性について、会議(P.5及びP.9参照)の場などで情報を得ておきましょう。

座礁船の登録国がナイロビ条約に非加入

油賠法が改正され、座礁船撤去が徹底される素地が整いました。**国内法である油賠法の改正は、国際条約であるナイロビ条約に我が国が加入したことと連動しています(P.21参照)**。座礁船の登録国(※6)がナイロビ条約締約国であるかどうかも確認しておきましょう。

※5 船の大きさを表す指標。船の容積に決められた係数を乗じた数値。国際総トン数と国内総トン数は異なる。本ハンドブックで記載の総トン数はすべて国際総トン数。

※6 船が登録されている国。「船籍国」。登録国の国旗を船尾に掲げることから「旗国」ともいう。規制が緩い、あるいは税金が安い国に登録された船を「便宜置籍船」という。

連絡調整会議に参加しましょう

油等の防除や船体救助は多数の機関が関与するため、各機関がバラバラに動くと作業効率が悪くなり、最悪失敗してしまう可能性もあります。このようなことがないよう関係者が集まり、機関間の調整や情報共有を行うことが重要です。

座礁海難が発生した場合、所管する**海上保安部署が連絡調整会議を開催**します。まずはその会議に参加しましょう。

会議では海上保安部署から事故の説明があり、今後の作業方針、作業分担、次回の会議開催予定等が話し合われます。

なお、油等の防除や船体救助あるいは船骸撤去の作業には**保障の裏付けが必要**で、それらの経費は保険会社から支払われます。保障の裏付けがないと、それらの作業を行う油等防除会社やサルベージ会社も作業を始めることができません。早急にこれらの作業が開始されるためには、

船舶所有者（あるいは 代理人）

保険会社（あるいは サーベイヤー）（※7）

の参加が必須

です。

彼らとの討議内容

（特に彼らの発言内容）

は必ず記録

しておきましょう。



※7 海難現場では、保険会社から派遣された調査員をサーベイヤーと呼ぶことが多い。本パンフレットでは調査員を「サーベイヤー」と記載する。（P.31参照）

事故船の情報を記録しましょう

連絡調整会議に参加し
事故船の情報を記録しよう

記入します

船名 (船籍国)

事故発生日時・場所

所轄海上保安部署

船種・長さ・国際総トン数

船舶所有者 (登録) ・国籍

船舶所有者 (実質) ・国籍

代理人氏名・連絡方法

メモ

記入します

船体保険会社

会社所在地 (国) ・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

記入します

PI保険会社

会社所在地 (国) ・連絡先

サーベイヤー氏名・所属

サーベイヤーとの連絡方法

メモ

自治体等が開催する会議

座礁海難が発生した場合、所管する海上保安部署により連絡調整会議が開催され、油等の防除、船体救助作業の予定などが話し合われます。事故が小規模であれば、連絡調整会議と自治体庁舎内などで行われる船舶所有者側との打ち合わせだけで話が解決することもあります。

しかしながら、事故が大規模であったり、金銭的補償について複数の関係者が関与したりすると、船骸撤去が思うように進まないことがあります。このような場合には、撤去に至らしめるために適用する法令や、船舶所有者側に対する対応策を協議するため、複数の役所・関係者が参加する「〇〇号座礁事故対策会議」といったような会議を、**連絡調整会議とは別に立ち上げなければならない**ことがあります。このような場合、**自治体が会議を立ち上げる**ことが一般的です。

連絡調整会議と自治体等が開催する会議の役割分担に「決まり」というものはなく、事故の規模や自治体等の座礁船への関与の度合いによって役割が変わってきます。一般的に、連絡調整会議では至急対処しなければならない内容や海上における作業に関する内容が主となり、自治体等が開催する会議では、中・長期的に対応しなければならない内容、補償や撤去費用等、金銭的な内容が主となる傾向があります。

いずれにしても海上保安部署・自治体間で連絡を密にし、船舶所有者側に対する対応が両者の間・両会議の間でちぐはぐにならないよう調整することが肝要です。

会議の進め方

最初は手探り状態であることが多いです
しかし船体が放置されることを防ぐため
早急に関係者を集め会議を開催してください
船舶所有者側の会議参加は必須です

ここでいう関係者とは、関係官庁、自治体の関係部署、漁業協同組合、現場に来ている油等防除会社、サルベージ会社、座礁海域に面する自治会等を指しますが、誰が関係者になるか最初から完全に予測できないことが多いです。関係者になりそうな機関・組織には声を掛けておくとよいでしょう。

船舶所有者側とは、船舶所有者、その代理人、加入している保険会社、サーベイヤー (P.5 ※7 及び P.31参照) 等を指します。油等防除、船骸撤去、漁業補償等、金額が大きくなります。そして、金銭的な担保がなければ作業が先に進みません。連絡調整会議同様、会議には船舶所有者側の参加が必須です。

P.3をご覧ください。この中で船体救助が成功すればもう本ハンドブックは必要ありません。しかし、船体救助が不成功、あるいは船体救助を行わないこととなった場合、**船体救助から船骸撤去に移行**し、担当する保険会社も変わります。

座礁海難では油等の防除、船体救助・船骸撤去、それに漁業被害補償等、金額のかかる問題が次々と発生します。そして、**船骸撤去も金額がかかる作業**であるがゆえにトラブルになる確率が高いものです。本ハンドブックでは、船体が放置されないよう船骸撤去にスポットを当て、P.13以降には予想されるトラブルとその対処法について記載しました。

トラブル対処法



船骸撤去の予定がなかなか示されない

船体救助不能、あるいは船体を救助しても採算が合わないと判断されるまでは船骸撤去に移行することができません。

船骸撤去に進まなければ船体が放置されてしまう危険があるわけですが、これらの判断は船舶所有者・船体保険会社・PI保険会社等の関係者で合意される必要があり、関係者が国外所在である場合は合意に時間を要することが多いです。

通常現場にはこれら関係者から依頼された代理人・サーベイヤーが派遣されますが、彼らの権限は限られており、船骸撤去の遅れを追及しても、彼らにはどうすることもできないのが実情です。

当事者（被害者）として不満が募るのは仕方のないことですが、船骸撤去を早期に確実に実施させるには、**サーベイヤーから正確な情報を遅滞なく伝達させ、早期に船舶所有者側の判断が得られるよう仕向ける**のが得策です。

ところで、サーベイヤーによっては当事者との接触を嫌う人がいるのも実情です。サーベイヤーを過剰に追求しても得るものではありませんが、連絡が絶えないよう**サーベイヤーとの連絡方法を確認**しておきましょう。

そして、彼らの会議への出席を担保するため、関係官庁や自治体を含めた会議メンバーとの間で、口頭でもよいので会議出席の了解（約束）を取り付けておきましょう。**それらの内容を逐次、詳細に記録**しておくことが重要です。

トラブル対処法

船骸撤去を渋る

船骸撤去費用は高額となるため、保険会社が船骸撤去を渋ったり拒否したりすることが考えられます。このような場合、冷静に対応しなければ、最悪サーベイヤーが現場を引き払ってしまう可能性もあります。ここは冷静さを保ち、あらゆる方策で相手を説得するべきです。以下、方策例を記載しますが、これ以外でも取れる方策はなんでも取っていきましょう。

● 船舶所有者への命令、行政指導、勧告等

法的根拠 (※8) は船舶所有者や保険会社に対する強力な武器となります。本邦の行政機関から発せられた撤去命令や措置命令を履行しなければ法令違反になります。また、命令が発せられる前であっても、撤去すべき法的根拠があることを相手に知らしめることが重要です。命令でなく行政指導や勧告であったとしても、船骸撤去に進む重要な足がかりとなります。遅滞なくこれらが発動されるよう、関係官庁とも連絡を密にし、船舶所有者への働きかけを行いきましょう。

※8 P.23～P.29に、法的根拠となる法令、その法令の対象とする区域、撤去命令に係る命令主体・命令条件・根拠条項が記載されているので参照されたい。

● サルベージ会社との情報共有

日本のサルベージ会社は歴史も古く、困難なサルベージ作業や委託者との費用交渉などを何回も経験しておりノウハウが豊富です。サルベージ会社から得られた情報が問題解決にとっても有益となることがあります。

● 海事弁護士の起用

海事を専門とする海事弁護士は、船骸撤去に関する法律に明るいのみならず、今までの豊富な経験でもって相手方と交渉してくれることが期待されます。初期段階から弁護士の起用を念頭に置き、状況が怪しくなってきた場合、**時間が経って後戻りできない状況になる前に**弁護士に相談してみるのも有益です。

✓ 海事弁護士を探す際には、一般社団法人日本海運集会所ウェブサイトに掲載の「海事法律事務所」が参考になるでしょう。

トラブル対処法

● 外交ルートを活用

相手が外国所在である場合、こちらの窮状を外交ルートを通じ、相手の船舶所有者、保険会社、あるいは当該外国政府に訴えるという手段もあります。自治体～日本国政府を通じ、相手国への橋渡しをしてもらいます。過去に外交ルートを通して訴えたことにより問題が解決できた例もあり、有効な方法となり得ます。

● マスコミへの情報提供

国際的に地球環境保護が叫ばれている昨今です。放置船も地球の環境を悪化させる大きな一因ですので、船が放置されている（放置されつつある）現状をマスコミを通じて世間に発信していきましょう。また、インターネットを経由した情報発信も有効です。被害の状況がわかる現場の写真・動画が効果を上げます。

● ナイロビ条約加入と油賠法改正

日本がナイロビ条約に加入し、油賠法を改正したことにより（※9）、座礁船撤去にかかった費用について、被害者が保険会社に直接請求できるようになります。

（P.21 参照）

※9 令和2年10月、日本は条約に加入、改正油賠法も同日から施行されています。

船舶所有者が船骸撤去に応じない場合は、保険会社に対し「もし船骸撤去を行わない場合、国内法等（※10）により代執行を行い、国内法（※11）に基づいて貴保険会社にその経費を請求する」旨を主張しましょう。保険会社からすると「自社が関与せずに費用を請求されるよりは、自社が関与し、金額を了解した上で船骸撤去を行ったほうが得策である」という意識付けになります。

※10 P.23～P.29に記載されている法令及び自治体等が制定した条例等

※11 改正油賠法

なお、船舶所有者や保険会社がナイロビ条約に加入していない国に所在する場合であっても、**改正油賠法によって保険会社に直接請求する権利がある**（P.21 参照）ので、その主張を相手方に伝え、それと並行して、油賠法を所管する国土交通省（海事局）あるいは地方運輸局に陳情し、船舶所有者や保険会社に行政指導を行ってもらいましょう。取り得る方策はすべて取っておきましょう。

保険会社に費用を直接請求する

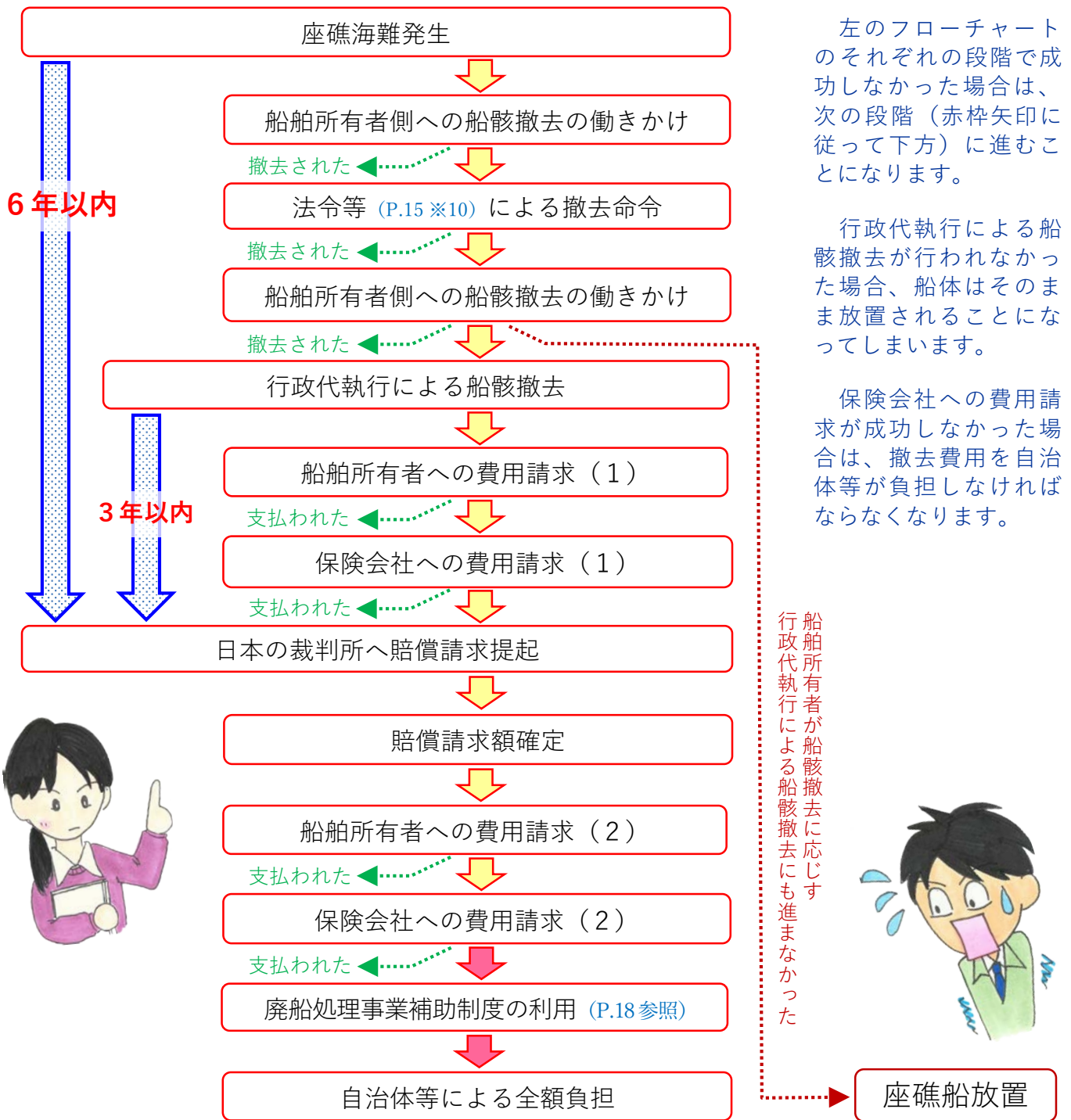
～ 保険会社が賠償に応じないときの最終手段～

保険会社が船骸撤去（あるいは船骸撤去に係る費用の承認）に応じず、船舶所有者が座礁船を放置した場合、法令等（P.15 ※10）に基づき、行政機関（P.14 ※8）が**船舶所有者に対し撤去命令を発出**します。船舶所有者がその命令に応じなかった場合は、**行政代執行によって船骸を撤去し、費用を保険会社に直接請求**することになります。（P.17 参照）

（保険会社への請求方法と注意点）

- 保険会社への請求方法について特に決まった様式や方法はありませんが、**請求額を証明する資料・書類を付した英文の請求書**を保険会社に送付します。
- 資料・書類とは、撤去作業の写真や撤去業者の日報、被害者（多くの場合、自治体）と船舶所有者及び保険会社との連絡記録等です。
- 賠償は一義的に撤去義務者である船舶所有者に請求しますが、船舶所有者が支払わない場合は保険会社に請求することになります。
- 保険会社が被害者との交渉を拒んだり、満足できる賠償額を提示しない場合（船主責任制限法の責任限度額を主張する可能性もあります）には、**当該保険会社を相手とした賠償訴訟を（海外の保険会社であっても）日本の裁判所に提起**します。そしてその判決を以って当該保険会社に改めて請求を行うことになります。
- 保険会社による保障制度は、油賠法及びナイロビ条約の要件を満たす必要があることから、保険会社が適切な対応をしない場合には、国土交通省から直接、あるいは外交ルートを通じ、当該保険会社に対し適切な対応をとるよう働きかけをすることも有効な対応であると思われます。
- 船骸撤去を命じるための根拠法（P.15 ※10）の存在や、根拠法に基づいた撤去命令の有無、請求金額の積算根拠等、その後の請求手続きを確実にを行うため、また、相手が弁護士を立ててきた場合に備え、事故の初期段階から海事弁護士への依頼を念頭に置いておくべきです。この場合、海外渉外事案が主となることから、海外にネットワークを有する海事弁護士であることが望ましいです。

船骸撤去・費用請求の流れ



左のフローチャートのそれぞれの段階で成功しなかった場合は、次の段階（赤枠矢印に従って下方）に進むことになります。

行政代執行による船骸撤去が行われなかった場合、船体はそのまま放置されることになってしまいます。

保険会社への費用請求が成功しなかった場合は、撤去費用を自治体等が負担しなければなりません。

船舶所有者が船骸撤去に応じず行政代執行による船骸撤去にも進まなかった

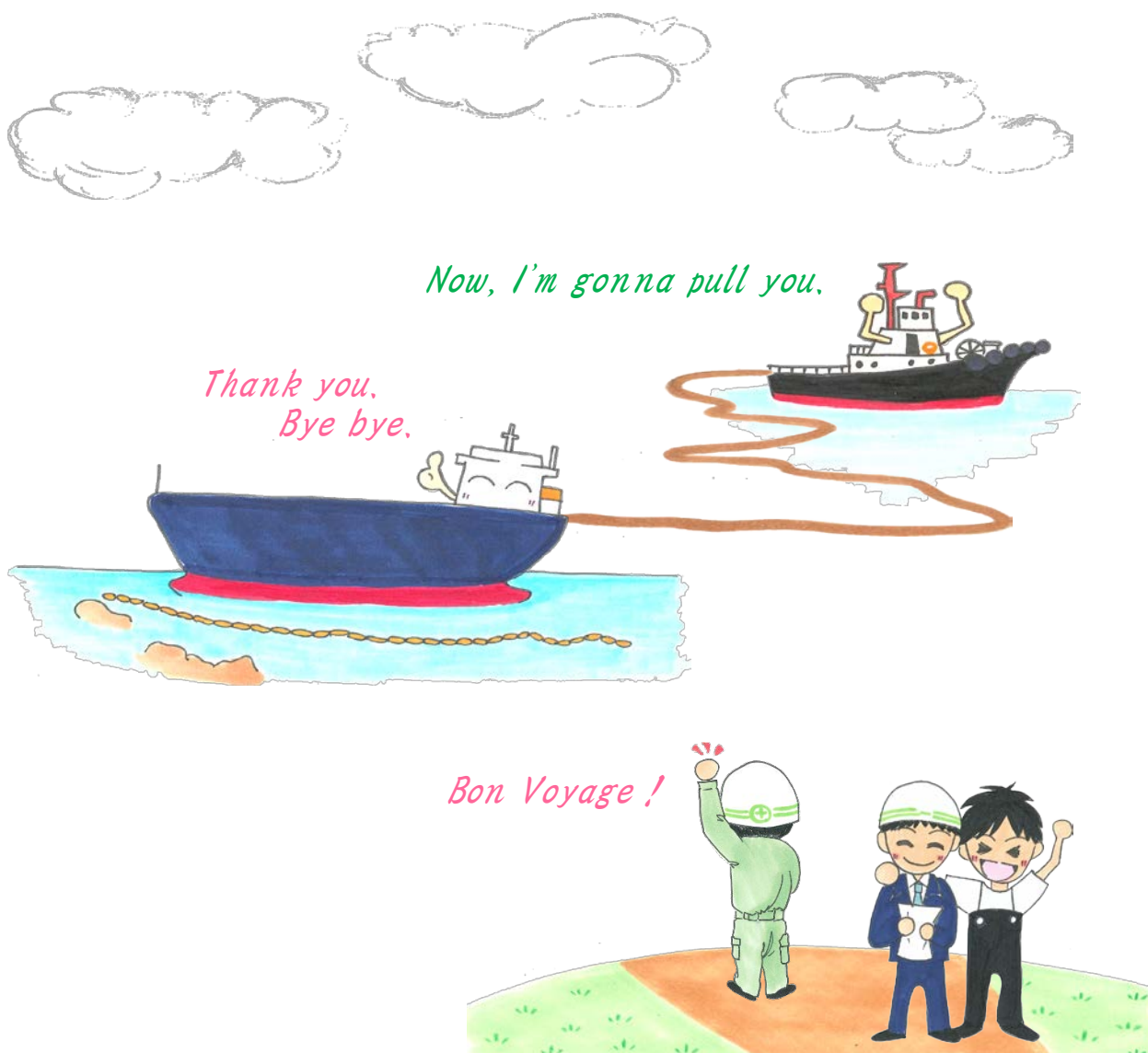


このため、なんとしても **保険会社への費用請求 (2)** の段階までに解決させるよう努力しましょう。

なお、船舶所有者と保険会社への費用請求は、**座礁海難が発生してから6年以内、船骸が撤去されてから3年以内**（青枠矢印）に裁判所へ提起されないと権利が消滅しますので注意してください。

廃船処理事業補助制度の利用

本パンフレットによる対策を含め、あらゆる策を講じたにもかかわらず撤去費用を回収することができなかった場合、港湾区域、海岸区域、漁港区域における廃船処理事業に係る補助制度を利用できる可能性があります。これらの制度は法に基づく恒久的なものではありませんが、それぞれの区域を担当する国土交通省、農林水産省の地方機関に相談してみるとよいでしょう。



《解説》PI保険とは ～ 船体保険との違い～

PI保険とは、Protection & Indemnity 保険の略で、日本語では「船主責任保険」と訳されます。P&I保険と記載されることもあり、日本では「ピーアイ保険」と呼ばれます。

海難事故が発生した場合、基本的には**船体保険**が対応し、サルベージ会社に委託して**船体救助**が行われます。しかし、船体の破損が進み物理的に助けられない、あるいは、船体を助けても修理代がかさみ経済的でない、と判断された場合、その船舶は保険上**全損扱い**となり、以後**PI保険**による**船骸撤去**へと移行します。

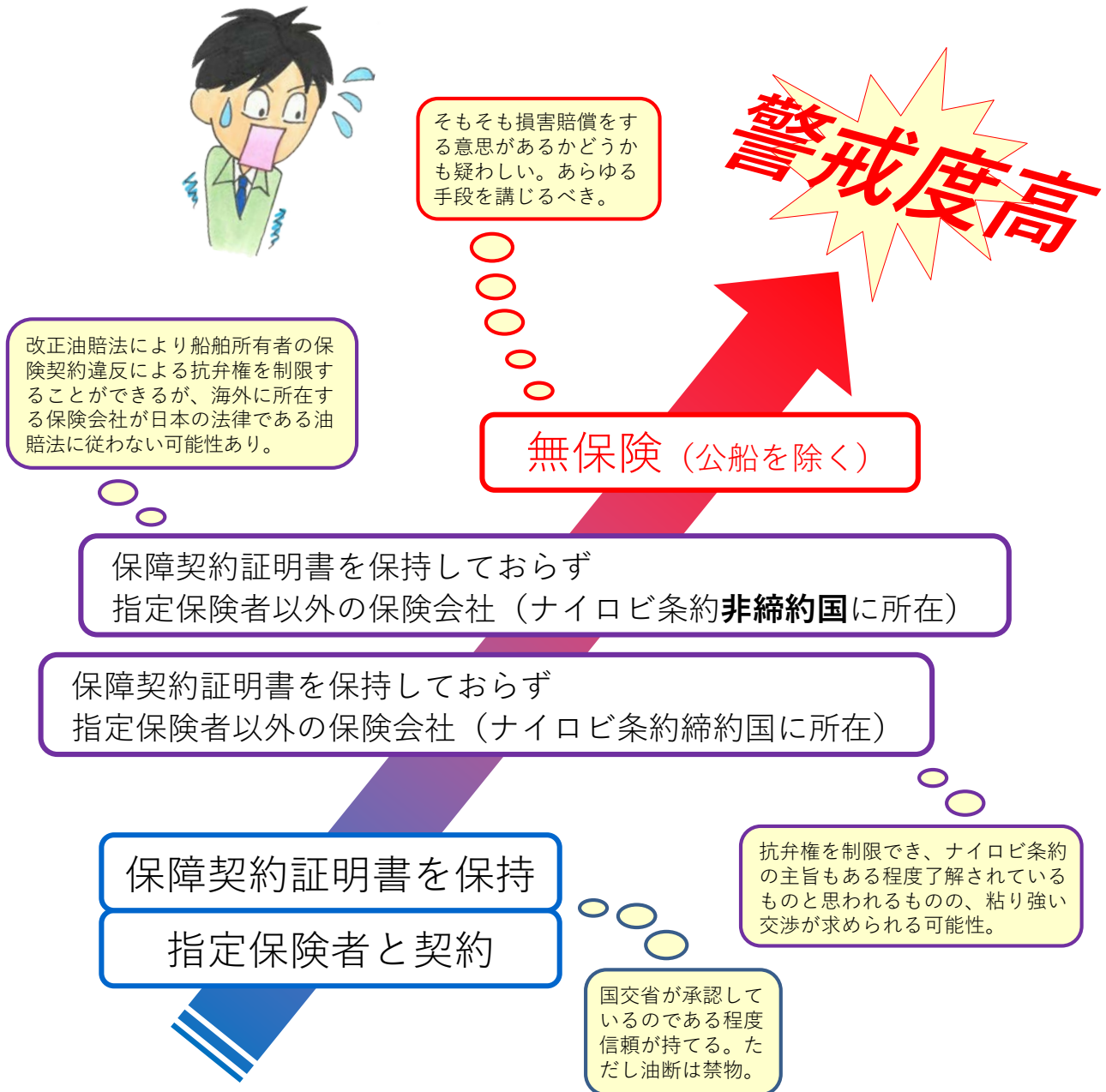
国内では、日本船主責任相互保険組合（通称「ジャパンプーアイ（JPI）」）や漁船保険組合が代表格です。これらの組合は、名称のとおり船主の利益を互いに守る組織でした。現在では一般の保険会社もPI保険を扱っています。

日本国外にも多数のPI保険会社がありますが、実際のところ**保険会社によって財政状況に違いがあり、行政の命令・勧告等に従わない会社があるのが実情**です。そのような海外PI保険会社であった場合、撤去に関する話し合いが難航することが予想されます。このため、座礁事故が発生した場合には、PI保険会社が**どのような会社であるか確認しておくことが重要**です。

日本に入港する国際総トン数100トン以上の外航船は、改正油賠法に基づき、**保険加入が義務付け**られており、P.30に示す**指定保険者**と契約をしているか、あるいは、それ以外の保険会社であれば、国土交通大臣が発行する**保障契約証明書**を保持しなければなりません。国際総トン数100トン未満の船であったり、日本に入港予定がない船舶が座礁事故を起こした場合は要注意です。

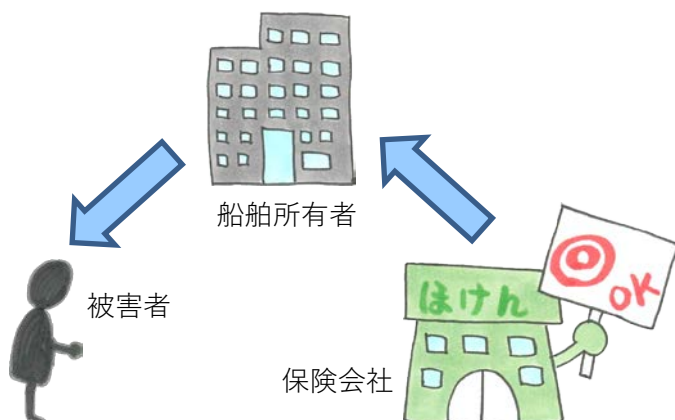
船骸撤去費用はPI保険から賄われます

～ 実際のところPI保険会社によって撤去の困難度が変わってきます ～



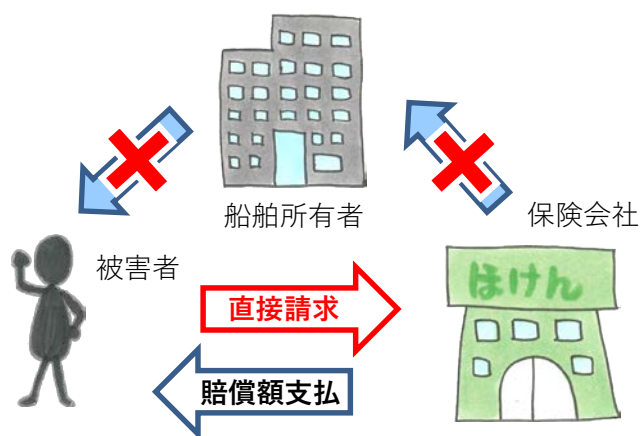
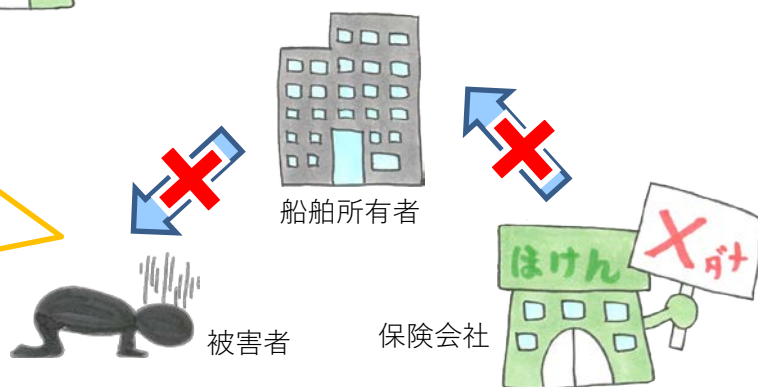
- ✓ 日本に入港する船には油賠法に基づく保険の加入が義務付けられています。
- ✓ しかしながら、日本に入港しない船が日本で座礁事故を起こすこともあります。
- ✓ また、国際総トン数100トン未満の船への保険加入は免除されています。
- ✓ 上の図は一般的な概念であり、保険会社によってその対応はまちまちです。
- ✓ あくまでも目安とし、船骸が撤去されるまで、注意を怠らないようにしましょう。

《解説》 ナイロビ条約とは ～ 保険会社に費用を直接請求する ～



通常は、油防除や船骸撤去に係る費用は、保険会社から（形式上、船舶所有者を経由して）作業を請け負った会社に支払われます。

ところが、船舶所有者が保険契約違反をしていた場合、保険会社はそれを理由に免責を主張。結果船骸撤去が行われない事例が発生していました。



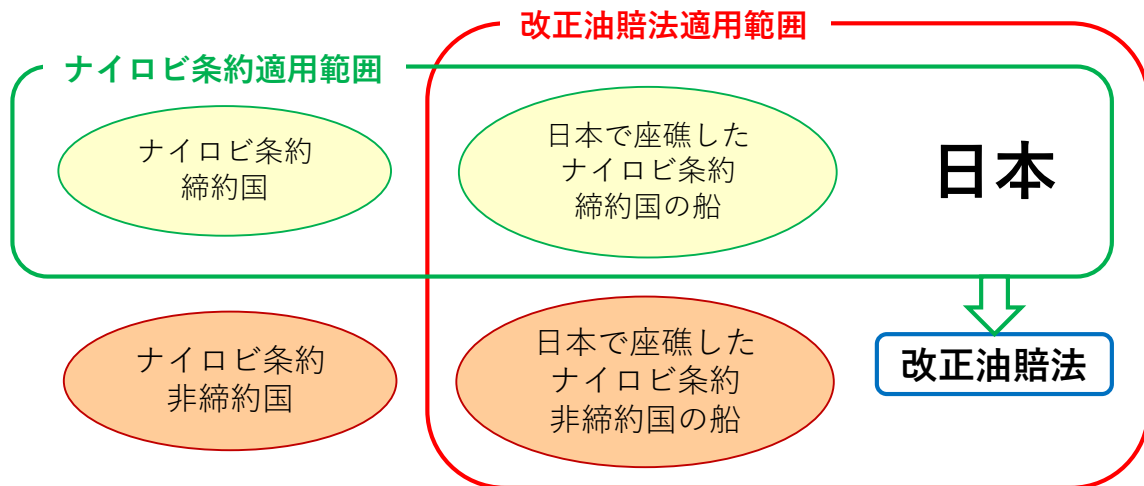
ナイロビ条約では、このような場合でも、被害者は保険会社に対し、直接費用を請求できるようになります。日本がナイロビ条約に加入し、それに伴って改正油賠法が施行されることにより、その効力が担保されます。

日本がナイロビ条約に加入し（令和2年10月加入）、油賠法を改正したことにより（令和2年10月施行）、船骸撤去費用を保険会社に直接請求できるようになりました。これによって、船舶所有者が失踪したり、船舶所有会社が解散してしまった場合でも、保険会社から賠償が得られることが期待されます。

条約と国内法の関係

～ 日本は条約を締結するとそれに対応する国内法を整備します ～

ナイロビ条約（二千七年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約）加入を前提に、日本では**油賠法**が改正されました。**国際条約であるナイロビ条約と国内法である油賠法**の関係を図にすると、次のようになります。



- 1、日本とナイロビ条約締約国との間では、ナイロビ条約に記されている事項が共通の了解事項となっています。
- 2、一方、非締約国との間では共通の了解事項とはなっていません。
- 3、しかしながら、日本国内で座礁事故を起こした船舶の船舶所有者や保険会社は、ナイロビ条約非締約国であっても日本の法律である改正油賠法の適用を受けます。
- 4、そして、改正油賠法では次の事項が規定されています。
 - 座礁船撤去費用に係る損害を被害者が直接保険会社に請求できる
 - 保険会社は船舶所有者の契約違反を理由に被害者からの請求を拒めない

たとえば船舶所有者が座礁船撤去を行わず、自治体によって撤去した場合でも、改正油賠法によってその費用を直接保険会社に請求する仕組みができました。

指定保険者や保障契約証明書が発行された保険会社であれば、指定解除、あるいは当該社に係る証明書の発行停止というペナルティーも想定されるため、ある程度の影響力が及ぶものと予想されますが、それ以外の保険会社であった場合、事が順調に進まない可能性があります。（P.20 参照）

いずれにしても、座礁海難が発生した場合には、これまでに記載してあること、またそれ以外で有効と思われるすべての手段を遅滞なく行使していきましょう。

《資料》 座礁船の撤去に関連する主な法制度

法律	対象とする区域	船舶等の撤去等の命令		
		命令主体	命令の条件	根拠条項
海岸法	海岸保全区域内	海岸管理者	第8条の2第1項第3号違反がある場合及び海岸の保全に支障を及ぼす等と海岸管理者が認める場合	第12条第1項及び第3項
	一般公共海岸区域内		第37条の6第1項第3号違反がある場合	第37条の8で準用する第12条第1項
港湾法	港湾区域、港湾隣接地域、臨港地区又は第二条第六項の規定により国土交通大臣の認定した港湾施設の区域内	港湾管理者	第37条の11違反がある場合	第56条の4第1項
	開発保全航路内	国土交通大臣	第43条の8の違反がある場合	
	緊急確保航路内	国土交通大臣	第55条の3の5違反がある場合	
	港湾区域の定のない港湾において都道府県知事が定めた水域内	都道府県知事	第56条の2違反がある場合	
港則法	特定港内又は特定港の境界附近	港長等	船舶交通を阻害する虞のあるとき	第26条・第43条
海上交通安全法	東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海	海上保安庁長官	船舶交通の危険を防止する必要があるとき	第39条第3項

法律	対象とする区域	船舶等の撤去等の命令		
		命令主体	命令の条件	根拠条項
海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律	海洋	海上保安庁長官	排出された原油等の防除のため必要な措置を講じていない場合	第39条第3項
			海難時において油等が排出される恐れがある場合で緊急に防止する必要がある場合	第39条第5項
			海洋汚染を防止する必要がある場合	第40条
漁港漁場整備法	漁港の区域内	漁港管理者	第39条第1項又は第5項違反がある場合	第39条の2第1項
河川法	河川区域内	河川管理者	第29条違反がある場合	第75条第1項
排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律	特定離島港湾施設の存する港湾において、当該港湾の利用又は保全上特に必要があると認めて国土交通大臣が水域を定めて公告した場合の当該水域	国土交通大臣	第10条第1項違反がある場合	第11条第1項
公有水面埋立法	港湾区域内における埋立工事施工区域内	港湾管理者	工事の施工区域内に工作物その他の物件がある場合	第31条
	港湾区域以外の埋立工事施工区域内	都道府県知事等		
海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律	経済産業大臣及び国土交通大臣が法第8条第1項に基づき指定した区域	国土交通大臣	第12条違反がある場合	第24条第1項

○行政代執行法（昭和二十三年法律第四十三号）（抄）

第二条 法律（法律の委任に基く命令、規則及び条例を含む。以下同じ。）により直接に命ぜられ、又は法律に基き行政庁により命ぜられた行為（他人が代つてなすことのできる行為に限る。）について義務者がこれを履行しない場合、他の手段によつてその履行を確保することが困難であり、且つその不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、当該行政庁は、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

○海岸法（昭和三十一年法律第百一号）（抄）

（監督処分）

第十二条 海岸管理者は、次の各号の一に該当する者に対して、その許可を取り消し、若しくはその条件を変更し、又はその行為の中止、他の施設等の改築、移転若しくは除却（第八条の二第一項第三号に規定する放置された物件の除却を含む。）、他の施設等により生ずべき海岸の保全上の障害を予防するために必要な施設をすること若しくは原状回復を命ずることができる。

- 一 第七条第一項、第八条第一項又は第八条の二第一項の規定に違反した者
- 二 第七条第一項又は第八条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
- 三 偽りその他不正な手段により第七条第一項又は第八条第一項の規定による許可を受けた者

2 （略）

3 海岸管理者は、海岸保全区域内において発生した船舶の沈没又は乗揚げに起因して当該海岸管理者が管理する海岸保全施設等が損傷され、若しくは汚損され、又は損傷され、若しくは汚損されるおそれがあり、当該損傷又は汚損が海岸の保全に支障を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認める場合（当該船舶が第八条の二第一項第三号に規定する放置された物件に該当する場合を除く。）においては、当該沈没し、又は乗揚げた船舶の船舶所有者に対し、当該船舶の除却その他当該損傷又は汚損の防止のため必要な措置を命ずることができる。

4～11 （略）

（準用規定）

第三十七条の八 第十条第二項、第十一条、第十二条（第三項を除く。）、第十二条の二、第十六条、第十八条、第二十三条、第二十三条の三から第二十三条の七まで、第二十四条、第二十五条、第二十八条、第三十一条及び第三十四条から第三十七条までの規定は、一般公共海岸区域について準用する。この場合において、第十条第二項、第十一条、第十二条第一項及び第二項並びに第二十三条の七中「第七条第一項」とあるのは「第三十七条の四」と、第十条第二項、第十二条第一項及び第二項並びに第二十三条の七中「第八条第一項」とあるのは「第三十七条の五」と、第十一条中「第八条第一項第一号」とあるのは「第三十七条の五第一号」と、第十二条第一項中「第八条の二第一項第三号」とあるのは「第三十七条の六第一項第三号」と、「第八条の二第一項」とあるのは「第三十七条の六第一項」と、第二十四条中「海岸保全区域台帳」とあるのは「一般公共海岸区域台帳」と読み替えるものとする。

○港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）（抄）

（監督処分）

第五十六条の四 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、第一号に該当する者（国土交通大臣にあつては同号イ、都道府県知事にあつては同号ロ、港湾管理者にあつては同号ハに掲げる規定に違反した者）又は第二号若しくは第三号に該当する者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは撤去、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復を命ずることができ、第二号又は第三号に該当する者に対し、第一号に掲げる規定によつて与えた許可を取り消し、その効力を停止し、その条件を変更し、又は新たな条件を付することができる。

一 次の規定に違反した者

イ 第四十三条の八第一項若しくは第二項又は第五十五条の三の五第一項若しくは第二項

ロ 第五十六条第一項又は第五十六条の二第一項

ハ 第三十七条第一項又は第三十七条の十一第一項

二 第三十七条第一項、第四十三条の八第二項、第五十五条の三の五第二項又は第五十六条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者

三 詐欺その他不正な手段により第三十七条第一項、第四十三条の八第二項、第五十五条の三の五第二項又は第五十六条第一項の規定による許可を受けた者

2～9 （略）

○港則法（昭和二十三年法律第七十四号）（抄）

第二十六条 特定港内又は特定港の境界附近における漂流物、沈没物その他の物件が船舶交通を阻害する虞のあるときは、港長は、当該物件の所有者又は占有者に対しその除去を命ずることができる。

（準用規定）

第四十三条 第十条、第二十六条、第二十九条、第三十一条、第三十六条第二項、第三十七条第二項及び第三十八条から第四十条までの規定は、特定港以外の港について準用する。この場合において、これらに規定する港長の職権は、当該港の所在地を管轄する管区海上保安本部の事務所であつて国土交通省令で定めるものの長がこれを行うものとする。

○海上交通安全法（昭和四十七年法律第百十五号）（抄）

（海難が発生した場合の措置）

第三十九条 海難により船舶交通の危険が生じ、又は生ずるおそれがあるときは、当該海難に係る船舶の船長は、できる限り速やかに、国土交通省令で定めるところにより、標識の設置その他の船舶交通の危険を防止するため必要な応急の措置をとり、かつ、当該海難の概要及びとつた措置について海上保安庁長官に通報しなければならない。ただし、港則法第二十五条の規定の適用がある場合は、この限りでない。

2 （略）

3 海上保安庁長官は、船長が第一項の規定による措置をとらなかつたとき又は同項の規定により船長がとつた措置のみによつては船舶交通の危険を防止することが困難であると認めるときは、船舶交通の危険の原因となつている船舶（船舶以外の物件が船舶交通の危険の原因となつている場合は、当該物件を積載し、引き、又は押していた船舶）の所有者（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人）に対し、当該船舶の除去その他船舶交通の危険を防止するため必要な措置（海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第四十二条の七に規定する場合は、同条の規定により命ずることができる措置を除く。）をとるべきことを命ずることができる。

○海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号） （抄）

（大量の油又は有害液体物質の排出があつた場合の防除措置等）

第三十九条 大量の油又は有害液体物質の排出があつたときは、次に掲げる者は、直ちに、国土交通省令で定めるところにより、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。

一 当該排出された油若しくは有害液体物質が積載されていた船舶の船長又は当該排出された油若しくは有害液体物質が管理されていた施設の管理者

二 前号の船舶内にある者及び同号の施設の従業者である者以外の者で当該大量の油又は有害液体物質の排出の原因となる行為をしたもの（その者が船舶内にある者であるときは、当該船舶の船長）

2 大量の油又は有害液体物質の排出があつたときは、次に掲げる者は、直ちに、国土交通省令で定めるところにより、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。ただし、前項に定める者が同項の規定による措置を講じた場合において、これらの者が講ずる措置のみによつて確実に排出油等の防除ができると認められるときは、この限りでない。

一 前項第一号の船舶の船舶所有者

二 前項第一号の施設の設置者

三 前二号に掲げる者のほか、その業務に関し当該大量の油又は有害液体物質の排出の原因となる行為をした者の使用者（当該行為をした者が船舶の乗組員であるときは、当該船舶の船舶所有者）

3 前項の場合において、同項各号に掲げる者が同項の規定により講ずべき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、これらの者に対し、同項の規定により講ずべき措置を講ずべきことを命ずることができる。

4 （略）

5 海上保安庁長官は、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又は海洋施設の損傷その他の海洋施設に係る異常な現象が発生した場合において、当該船舶又は海洋施設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、次に掲げる者に対し、国土交通省令で定めるところにより、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。

一 当該船舶の船長又は船舶所有者

二 当該海洋施設の管理者又は設置者

(廃棄物等の排出があつた場合の防除措置等)

第四十条 海上保安庁長官は、廃棄物その他の物（油及び有害液体物質を除く。以下この条及び第四十一条の二第二号において同じ。）の排出により、又は船舶の沈没若しくは乗揚げに起因して海洋が汚染され、又は汚染されるおそれがあり、当該汚染が海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、又は及ぼすおそれがあると認める場合は、当該廃棄物その他の物を排出したと認められる者又は当該沈没し、若しくは乗り揚げた船舶の船舶所有者に対し、国土交通省令で定めるところにより、当該廃棄物その他の物の除去又は当該船舶の撤去その他当該汚染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。

○漁港漁場整備法（昭和二十五年法律第百三十七号）（抄）

(監督処分)

第三十九条の二 漁港管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、その許可を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し、又はその行為の中止、工作物若しくは船舶、自動車その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは除却若しくは原状回復を命ずることができる。

- 一 前条第一項又は第五項の規定に違反した者
 - 二 前条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
 - 三 偽りその他不正な手段により前条第一項の規定による許可を受けた者
- 2～11 （略）

○河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）（抄）

(河川管理者の監督処分)

第七十五条 河川管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定によつて与えた許可、登録若しくは承認を取り消し、変更し、その効力を停止し、その条件を変更し、若しくは新たに条件を付し、又は工事その他の行為の中止、工作物の改築若しくは除却（第二十四条の規定に違反する係留施設に係留されている船舶の除却を含む。）、工事その他の行為若しくは工作物により生じた若しくは生ずべき損害を除去し、若しくは予防するために必要な施設の設置その他の措置をとること若しくは河川を原状に回復することを命ずることができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定若しくはこれらの規定に基づく処分に違反した者、その者の一般承継人若しくはその者から当該違反に係る工作物（除却を命じた船舶を含む。以下この条において同じ。）若しくは土地を譲り受けた者又は当該違反した者から賃貸借その他により当該違反に係る工作物若しくは土地を使用する権利を取得した者
 - 二 この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可、登録又は承認に付した条件に違反している者
 - 三 詐欺その他不正な手段により、この法律又はこの法律に基づく政令若しくは都道府県の条例の規定による許可、登録又は承認を受けた者
- 2～10 （略）

○排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成二十二年法律第四十一号）（抄）

（監督処分）

第十一条 国土交通大臣は、次に掲げる者に対し、工事その他の行為の中止又は工作物若しくは船舶その他の物件（以下この条において「工作物等」という。）の撤去、移転若しくは改築、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること若しくは原状の回復（第三項及び第九項において「工作物等の撤去等」という。）を命ずることができる。

- 一 第九条第一項の規定に違反して、同項各号に掲げる行為をした者
 - 二 第九条第一項の規定による許可に付した条件に違反した者
 - 三 偽りその他不正な手段により第九条第一項の規定による許可を受けた者
 - 四 前条第一項の規定に違反した者
- 2～10 （略）

○公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）（抄）

第三十一条 第八条第一項ノ規定ニ依リ埋立ニ関スル工事ニ著手スルコトヲ得ル場合ニ於テハ都道府県知事ハ其ノ工事ノ施行区域内ニ於ケル公有水面ニ存スル工作物其ノ他ノ物件ノ除却ヲ其ノ所有者ニ命スルコトヲ得

○海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成三十年法律第八十九号）（抄）

（監督処分）

第二十四条 国土交通大臣は、次に掲げる者に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下この条において「工作物等」という。）の撤去、移転若しくは改築、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復（第三項及び第九項において「工作物等の撤去等」という。）を命ずることができる。

- 一～三 （略）
- 四 第十二条の規定に違反した者

- ✓ 各法令は、対象とする区域が定められています。座礁した海域が、その対象とする区域に含まれているかどうか確認しておきましょう。
- ✓ 法令以外でも、地方自治体の条例に船骸撤去を命令・勧告等が行える条項が定められている可能性があります。条例についても調べておきましょう。

《資料》 指定保険者

(令和2年4月23日国土交通省告示第564号 ... 36社)

日本船主責任相互保険組合
漁船損害等補償法（昭和27年法律第28号）第4条の漁船保険組合
アシュアランスフォアニング・ガード・イェンシディグ
共栄火災海上保険株式会社
ザ・ソサイエティー・オブ・ロイズ
ザ・ノース・オブ・イングランド・プロテクティング・アンド・インデムニティー・アソシエーション・リミテッド
ザ・ブリタニヤ・スチーム・シップ・インシュアランス・アソシエーション・リミテッド
ザ・ユナイテッド・キングダム・ミュチュアル・スチーム・シップ・アシュアランス・アソシエーション（ヨーロッパ）リミテッド
スイス・リー・インターナショナル・エスイー
損害保険ジャパン株式会社
大同火災海上保険株式会社
東京海上日動火災保険株式会社
三井住友海上火災保険株式会社
American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.
Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)
Gard P. & I. (Bermuda) Ltd.
Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited
Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (The Swedish Club)
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
The North of England P&I DAC
The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)
The Standard Club Asia Ltd
The Standard Club Ireland DAC
The Standard Club Ltd
The Standard Club UK Ltd
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
The Steamship Mutual Underwriting Association (Europe) Limited
The Steamship Mutual Underwriting Association Limited
UK P&I Club N.V.
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)
中国人民財産保険股分有限公司
中国船東互保協会
QBE UK Limited
The Korea Shipowner's Mutual Protection and Indemnity Association
Korea Shipping Association
MS Amlin Insurance SE

《資料》 ナイロビ条約締約国

(令和2年10月末現在 ... 52か国)

アルバニア、アンティグア・バーブーダ、イギリス、イラン、インド、エストニア、オマーン
オランダ、カナダ、ガイアナ、ガボン、北朝鮮、キプロス、クック諸島、クロアチア、ケニア
コモロ、コンゴ共和国、サウジアラビア、シエラレオネ、シンガポール、スイス、スウェーデン
セントクリストファー・ネイビス、中華人民共和国、ツバル、デンマーク、トンガ、ドイツ
ナイジェリア、ナウル、ニウエ、日本、バハマ、パナマ、パラオ、フィンランド、フランス
ブルガリア、ベラルーシ、ベリーズ、ベルギー、ポルトガル、マダガスカル、マルタ
マレーシア、マーシャル諸島、南アフリカ、モロッコ、ヨルダン、リベリア、ルーマニア

《資料》 座礁海難の現場で使われる用語

単語	意味
アバンダン（する）	直訳は「放棄（する）」。船体救助を諦めて船を「全損」扱いにすること。呼び方が「船体」から「船骸」に変わる。
クレーン台船	字のとおりクレーンが設置された台船。国内では4千トン吊りのものもある。海上工事で使用されるほか、船体救助や船骸撤去作業にも使用される。
コンソーシアム	共同事業体。作業が大掛かりになった場合、複数のサルバーがコンソーシアムを形成することがある。
サブスタンダード船	国際基準に達する装備がされていない、船体や機器が老朽化して十分機能していない船。便宜置籍船に多い。事故を起こした際、保険会社が免責を主張することが予想される。要注意船！
サルバー	サルベージ会社。
サーベイヤー	保険会社から派遣される調査員。保険会社の代理人を兼ねる場合もある。どれだけの権限を保険会社から委任されているかケースバイケースなので注意を要する。
船舶所有者	船舶の所有権を有する者。船主（せんしゅ）ともいう。「実質船主」なのか、便宜置籍国に籍を置くペーパーカンパニーのような「登録船主」なのか知っておくことが重要。全損や船骸撤去のような重要な判断は実質船主でないといけないことが多い。
タグボート	曳船。通常は船や台船を曳航する船であるが、砂浜に打ちあがった座礁船をタグボートで曳き降ろすこともある。
ノーキュアノーペイ	船体救助作業等において、契約した作業が成功しなかった場合、費用が支払われない（成功すれば支払われる）仕組み。
ピーアイ	PI保険、あるいはPI保険会社。
ペイしない	費用対効果が悪い。「ペイしないのでアバンダンする」ケースも多い。
レック	沈没、あるいは沈船。
連絡調整会議	座礁海難が発生した際に海上保安部署が開催する会議。
ロイズ	ロンドンにある保険請負業者が集まる保険取引所。
SEP（船）	自己昇降式作業台船。複数の上下可動な杭を台船から海底に下ろし、台船自体を海面上に上昇させて作業を行う。波の影響を受け難いため時化に強く、揺れないため作業効率が良い。海上工事のほか、船体救助や船骸撤去作業にも使用されることもある。

- ✓ 海難現場では専門用語が使用されます。分からない用語があった場合にはその意味を確認しましょう。以後の交渉をスムーズに進めるためにも、相互の意志疎通は重要です。

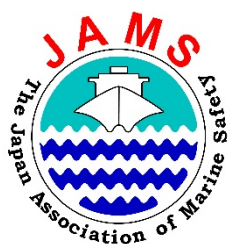
— おわりに —

法の間隙を突いて座礁船が放置されたままとなり、最終的に自治体が費用を捻出して船骸を撤去した、という事例が過去に少なからず発生してきました。今般、船舶油濁損害賠償保障法が改正されたことにより、座礁船放置に対する防止効果が期待されるところです。

その上でもし、日本の法令等に基づく撤去命令に従わない船舶所有者、あるいは日本の裁判所で確定した賠償額の支払いに応じない保険会社があった場合、健全な海事世界の保全、そして我が国の美しい海、豊かな漁場が守られるため、そのような不健全な組織・会社は、淘汰されるべきではないでしょうか。

本ガイドブックは放置座礁船撲滅を目的として、公益財団法人 日本海事センター補助の下、学識経験者、専門家、関係官庁の指導を仰ぎながら作成したものです。ガイドブック作成に携わった関係者に感謝申し上げますとともに、本ガイドブックが皆様のお役に立てますことを祈念致します。

公益社団法人 日本海難防止協会



座礁船対応ハンドブック

～ 座礁船を放置させないために ～
令和2年3月初版（令和2年10月改定）
公益社団法人 日本海難防止協会 発行