

マラッカ海峡における油濁対策の国際 / 地域協力の現状

H . R . イブラヒム (マレーシア環境庁管理局長)

序 論

1. マラッカ海峡は 500 海里に及び、マレー半島とインドネシアのスマトラ島との間に位置している。この海峡は北側の入口が最も広くてほぼ 220 海里あり、また南端の最も狭いところはわずか 8 海里である。
2. マラッカ海峡は、世界で最も交通の多い水路の一として広く知られている。また船舶の東西航行の戦略上の拠点であり、平均して毎日約 200 隻の船舶が定期的に往来している。これらの船舶には VLCC 給の原油船、その他の商船、軍艦、漁船が含まれる。
3. これだけ数の船舶がこの海峡を通過しているのに、事故の数が多いのは非常に幸運なことであった。1977 年以来この海峡では、約 70 件の海洋事故が報告されているに過ぎないが、これで良いということにはならない。2、3 の大規模事故はもっと重大な結果を引き起こしたかもしれない。
4. 最近マラッカ海峡では、船舶による深刻な油汚染の脅威が増大している。油が意図的に排出されたり、あるいは衝突によって流出したりしている。マラッカ海峡では過去 20 年間に、やや大規模な事故が数件発生している。1976 年の昭和丸の事故、1992 年にタンカー「長崎スプリット号」の衝突により焼く 13,000 トンの原油が、スマトラ沿岸及びマレーシア北部のリゾートの島の沖合の海域に排出された事故島である。更に、船舶による油性排水の不法投棄が数件あり、海峡沿いの環境影響を受けやすい沿岸に影響を与えている。

マラッカ海峡-油濁対策の国際 / 地域協力

5. 1971 年の初めから、マラッカ海峡における航行安全及び汚染防止の技術的な問題に関する地域協力に向けての第 1 歩が踏み出された。この協力は、インドネシア、シンガポール、マレーシアの各技術機関のメンバーからなる公式のフォーラムという形で行われている。3 カ国技術専門家グループ (TTEG) として知られているこのグループは、マラッカ及びシンガポール海峡の交通分離計画 (TSS) の実施に一役買っている。これの目的は、船舶の航行をより安全にして、衝突危険性を最小にし、環境への危害を避けることである。
6. これに加えて、インドネシア、シンガポール、マレーシアの政府と日本の非政府団体であるマラッカ協議会との間で、1981 年 2 月 11 日に了解覚書が調印された。これは、マラッカ及びシ

ンガポール海峡の船舶による油汚染に対するための回転基金の設立と運営に関するものである。回転基金額は4億円で、全額日本の非政府団体の拠出によるものである。この基金の管理と運営は、5年間の持ち回りで、インドネシア、シンガポール、マレーシアの沿岸国が指定する機関が行う。基金は今日までに、偶発的なものまたは意図的なものを問わず、船舶による油流出事故が発生した際の迅速な防除作業を援助する目的に使用されている。原油タンカー「長崎スピリット号」の最近の生得事故では、マレーシアは、基金から580,000 US\$の前渡しを要請し、一方インドネシアは、同じタンカーによる油汚染対処のために、別に660,000 US\$を要請した。

7. 回転基金を管理するために設立された委員会は、マラッカ及びシンガポール海峡の油流出に対処するために運営標準(SOP)を作成した。このSOPをテストするために、共同油流出演習が何回も実施された。この演習から得られた経験を基に、SOPの定期的な改訂が行われた。

8. 回転基金委員会の最近の会合で、マラッカ海峡協議会に対して、基金に対するより一層の貢献を要請することが協議された。前渡しを行うと、資金がごくわずかしか残らないことから、この提案がされた。前渡しの要請に応じている期間内に別の油汚染が起こると、基金が十分でなくなるおそれがある。

9. 海洋環境に対して増大する深刻な脅威を考へて、東南アジア諸国連合(ASEAN)は、1993年5月20日にブルネイ・ダルサラーム、インドネシア、フィリピン、シンガポール、タイ王国が、また、1994年1月31日にマレーシアが、了解覚書に署名して、油流出対応行動計画(OSPAR)として知られる地域計画を作成した。

10. ASEAN-OSPARは、油汚染に対する準備と対応に関する運営レベルでの協力の根拠になっている。覚書の第4項に述べられている下記の事項に特に注意が向けられている。

- (a) 油汚染に対する準備と対応に関して責任を有する者が相互に訪問する。
- (b) 油流出対応の共同の講演と訓練を行う。
- (c) 油流出対応の措置、技術、機材の研究開発を促進する。
- (d) 緊急事態発生時に要員・資機材の迅速な国境を越える動員を支援する。

11. 現在までに、ASEANメンバー各国は、油流出対応能力の整備を、国による程度の差はあるが達成している。ASEAN-OSPARの協力の下で、地域内の諸国に影響を与える大規模流出の対応能力を強化することが要望されている。更に、ASEAN-OSPARは、ASEAN石油協議会(ASCOPE)組織の下で、石油業界が利用できる国際動員計画を提案している。

12. ASEAN-OSPARの長期目的を達成するために、メンバー国の中で、地域及び小地域のASEAN油流出対応センターを設立し、地域内の油流出対応機材を継続して充実させようという考えが出ている。これに関しては、受益国だけでなく工業国の参加と支援が喜んで受け入れられるであろう。

13. この計画の下では、中心機関（現在はインドネシア環境影響管理機関（BAPEDAL）が代表に任命されている）があり、ASEAN-OSPAR の管理の責任を負っている。しかし、この中心機関は、油流出が発生して ASEAN-OSPAR が発動されるときに、運営の任務をもつわけではない。油流出が発生した国が、自国の緊急時対応計画に従って運営活動をコントロールする。支援が必要な場合には、影響を受ける国が支援国と直接連絡をとって要請する。支援は、機材と油濁防除の能力がある要員により行われる。

14. メンバー国間の協力を促進するために、この計画では、関係国間で用いられるべき汚染または油流出通報システムについても詳述されている。

15. 近年、日本政府は、海洋汚染に対する国際参加と国際貢献の必要性を認識して、ASEAN 海域での油流出事故への ASEAN メンバー国共同の地域対応に協力する別のプロジェクトを、日本の運輸省を通じて提案した。このプロジェクトは、すべての ASEAN メンバー国に戦略的に配置された機材備蓄を提供することである。これは、近隣諸国を巻き込む大規模油流出事故への各国自身の対応能力を補充するのに必要な活動である。ASEAN-油流出に対する準備と対応（OSPAR）としてよく知られるこのプロジェクトには、総額 10 億円の油流出対応機材の増強が含まれる。油流出対応機材及び情報ネットワークシステムの引渡しと受領の覚書が、1995 年 1 月 11 日にクアランプールで署名された後に、マレーシアにおける最終機材備蓄が確立されることにより、このプロジェクトに実施は完了する。このプロジェクトの財政援助は、日本の「笹川財団」と「日本船主協会」から提供されている。

16. 1993 年 3 月 18 日、日本の石油連盟（PAJ）は、マラッカ海峡における大規模油流出事故への効果的な対応に貢献するために、国外に油流出対応機材備蓄基地を設置する計画を発表した。油流出が発生した場合、PAJ は、要請に応じて当該対応者に基地に備蓄してある資機材を貸し出す。現在、備蓄基地はシンガポールとマレーシアにある。

結 論

17. これらの調達可能なすべての機材を効果的に利用するためには、各国が、提案された手続きに従って、機材を管理・維持することが重要である。また、時々各国の共同演習を実施することが、調達可能な機材を使用する油流出対応体制を強化するには極めて適切なことである。このような講習が、油流出対応要員の技術的な知識と理解を深め、また国と地域の油流出対応計画を支援するための各国の能力を強化することになる。

18. 国際的な貢献とこのような演習への参加により、マラッカ海峡における汚染防止の協力体制が確実に促進される。