

エリカ号事故への対応と フランスにおけるその後の油濁対策

Michel Girin
Director
Centre for Documentation, Research and
Experimentation on Accidental Oil Pollution
(Cedre)

要約

「1999年12月12日、2万トンの重油流出をもたらしたエリカ号事故で、フランスは、21年前に発生し22万3,000トンの原油を流出したアモコ・カディズ号事故以来、最大の劇的事態に直面しました。本文は、フランスの油濁対策組織についての短いプレゼンテーションとともに、油流出対応の主な段階に触れ、国家、ヨーロッパ、国際レベルでのフランス当局による事故後のフォローアップ活動を振りかえったものです。フランスと日本は、国および石油会社の双方において、海上を通過するタンカーが引き起こす油流出の防止と事故対策の向上を目指すという点で共通の利害を持っていることを示すため、本論では日本で発生したナホトカ号事故との類似性を強調しています。」

もう一つのナホトカ号事故

12月12日の朝、当直にあっていたエンジニアから、ブルターニュ半島南岸の沖合およそ80マイル(130km)で約3万トンの重油を積んだタンカーが破断したとの知らせを受けたとき、まず私の脳裏に思い浮かんだのは、三国港に流れ着いたナホトカ号の船首部分の衝撃的光景でした。事実私は1997年4月20日にその光景を目にしていたのです。沈没したエリカ号の船首部分がフランスの海岸に向かって流されていったならば、日本のケースと同様にそれを食い止めることは出来なかったでしょう。

「Cedre」のスタッフが各地からオフィスに集まり、本船や積荷、事故の状況に関する情報の収集を開始し、TotalFina社に対し、本船に搭載された重油のサンプルをプレストに送るよう手配しました。困惑がよぎりました。海洋汚染事故の対応にあたるフランス当局の技術顧問として、私たちの誰もが、12月半ば、日照時間も少なく嵐が襲う気象条件の中、

沖合の冷たい海の上に流れ出た重油を前に、国家規模で実施できる対策がいかに限られたものであるかがよくわかっていたからです。

午後の早い頃には、かなり悪い事態になることがわかりました。嵐はさらに数日続くというのです。積載していた重油は分散せず、極めて粘性が高く、浮揚性に富む性質を持つものでした。マスコミや一般の人々は、対应当局に対し、容赦なく船舶の一部や油塊を海岸線に達しないうちに食い止めることを期待してきました。それはいわば不可能への挑戦でした。日本で問題にされたときと同じように、対应当局のプロ精神や準備体制が批判や調査の対象とされたのです。午後遅く、海軍司令部（鎮守府（maritime prefecture）[訳注：鎮守府というのは古臭い表現ですが、フランス語辞典に載っていました]）の Polmar/Sea（海上における海洋汚染）指令センターでは、大西洋海軍司令部長官は、これまでにおよそ 20 年間発令されることのなかった Polmar/sea プランの即時発動を決定しましたが、この決定にはナホトカ号事故に関する概説が大きく貢献しました。ナホトカ号事故での衝撃的な教訓を念頭に置きつつ、エリカ号からの油流出に対する対応活動が進められました。その教訓は、私たちの対応活動を通じ、常に参考となりました。

本事故の概要

船齢 25 年、マルタ船籍のタンカー、エリカ号は、発電所用の重油 3 万 1,000 トン（10 における粘度：2 万センチストーク）を搭載し、フランスのダンケルクからイタリアのリボルノに向かう途中の 1999 年 12 月 11 日の午後、嵐のため船内に漏水をきたします。船長は警戒警報を発信しますが、その後まもなく、事態は収拾可能であり、待避所であるフランスのドンジェ港に航路を変更するとして警報を取り消します。ある破損した船の救助で多忙であったフランス当局には、公海上で安定している状態のタンカーをわざわざ探しに出かける理由はありません。12 月 12 日の午前 6 時 5 分、船長は緊急救助を要請します。本船は午前 8 時 15 分、ペンマルク（Penmarch）岬の沖合およそ 80 マイル（130km）の地点で破断し、船長以下乗組員（26 名）は、すべてヘリコプターで救出されます。船首部分は、その夜のうちにおよそ 120m の海底に沈みます。船尾部分はベル島の沿岸に漂流するのを防ぐため、翌日の午前 12 時 15 分、公海用タグボートのアベイユ・フランドル号にけん引されます。こちらの部分はその日の午後 2 時 50 分少し前に沈みます。

当初、油の流出は少なくとも 3,000 トンと推定されます。「Cedre」が行った海軍および税関による空中探査をもとに、メテオ・フランスが油塊漂流の予測を行います。最初の予測では、油塊は 12 月 23～24 日までに、まずユー島に至るとの見通しです。予測には日々修正がなされているにもかかわらず、予測は失敗、実際には油塊は 12 月 23 日に南の「フィニステール」に至ります。しかしながら、本格的な油塊の漂着は時間も場所も予報通り、12 月 25 日から 30 日の間にロアール川の河口付近に至りました。海岸線のおよそ 400km

にわたり、油塊の影響が及びます。

遠隔操作機器を使って沈没船の探査を行ない、1～2月の時点で流出量は推定で7,000～1万2,000トンに増加します。沈没船からしみ出たわずかな油が発見され、封止されます。3～5月に実施した探査により、推定流出量はさらに1万2,000～2万トンに増加し、残りの重油を封止するに至ります。この汚染の脅威を解消する上で可能なすべての方法を比較研究した結果、フランス政府とTotalFina社は、同社が資金を提供し、運輸省と海軍司令部長官の管理の下に、船内に閉じ込められた油のポンピング作業を実施することで合意に至ります。本作業のために国際入札制度が準備、実施されます。海上での作業は6月5日に開始となり、1,165トンの重油を回収し9月6日に完了します。

フランスにおける油濁対策組織

Polmarプランに基づき活動するフランスの油濁対策組織は、1997年12月に修正された内閣令(the Prime minister instruction)により規定されています。本政令では、海上での対応は海軍指令部関係者、今回の場合では大西洋海軍司令部長官(つまり、大西洋沿岸全域における軍事および民事活動に責任を有する海軍提督)の責任の下に実施されることを定めています。海軍司令部長官は、この職務において、定期的に更新されるPolmar/Seaプランが定める手順に従い、関連するあらゆる公共機関の中から適切な手段を利用することができます。当該職務には、公海および海上から実施できる海岸線への対応活動だけでなく、陸地の関係当局やマスコミ、世間一般についての情報活動も含まれます。

エリカ号事故のような極めて重大な油流出事故において、経済活動や環境が完全に修復されるまでの海岸線での対応や関連するすべての作業は、影響を受けた「県」(=郡)の知事の権限の下に実施されます。海軍司令部長官と同様に、県知事は、それぞれ陸地での対応活動に責任を有し、関連するあらゆる公共機関の中から適切な手段を利用することができます。これには、特に設備省の専門機関が管理するPolmarの備蓄も含まれます。各知事は、主たる保護や対応手続を必要とする地域を設定するPolmar/Land(沿岸部の海洋汚染)プランにつき、定期的な更新の監督に当たります。フィニステールおよびモルビアン(ブルターニュ地方)、ロアール-アトランティックおよびヴァンデー(ペイドロアール地方)、シャラント(臨海部)(ポアトゥ-シャラント地方)の5県の県知事は、12月22日から24日にかけてPolmar/Landプランを発動させました。流出油による影響を受けたいくつかの県では、民間防衛のレベルで必要な国家対策と広報活動との調整がなされます。

油塊が漂流していた期間、シャラント(臨海部)県知事にあった調整作業の権限は、12月末になってレンヌ(ブルターニュ地方)に本部を置く西部民間防衛区域の代表として派遣された長官に移りました。この時点で、油の漂着の大部分がブルターニュとペイドロアール地方で発生していたことが明らかになりました。

規定の手順を通じ、県知事より要請のあった公務員が、陸軍および海軍（国防省の職員）、民間防衛軍（内務省の職員）、消防隊（県当局の職員）から派遣されます。特別支出に対する財政手段は、環境省の予算に組み込まれている Polmar 基金によりまかなわれます。

中央レベルでの省間の調整は、首相に直結する省間調整機関である secretary general of the Sea（海事担当長官）がこれを取りおこないます。そして今回の事故の場合、首相は設備大臣に対し、透明性に富んだ情報公開を含む、難破、予想される脅威に対する意思決定の権限を付与しました。

このような組織は一見複雑なように思われるかもしれませんが、ところが実際には、特別な緊急事態の場合、海上および陸上の連合された組織において単一の指揮命令系統の下、それぞれ固有の組織を通じ関係する部隊や機能を行行使する上で、これは単純かつ最も有効な方法なのです。Polmar プランのすべて、合同訓練、および「Cedre」による技術顧問たちの指令センターへの派遣といった面で共通の基準を設けることにより、専門的アプローチの均質性が保たれています。

1999 年 12 月 12 ~ 23 日：海上での対応

事故当日から、対応組織には、ストレスをもたらす数多くの要因が待ちうけていました。フランスの有名俳優が緊急入院した件でブレストに取材にきていただけて、油流出については何の経験もないジャーナリストたちが、船の破断から数時間のうちに、海軍司令部の玄関前に群がっていました。この時点で、彼らには救助作業の最初の映像以外に発表できるものはほとんどありませんでした。海軍司令部の広報チームが努力を惜しかなかったのは確かですが、職務のわりには規模が小さすぎたために、第 1 日目からマスコミの圧力に押されてしまいました。ジャーナリストたちは攻撃の矛先を「Cedre」に向け、少数のスタッフのもとに押し寄せ、至るところで専門家を追い求めました。数日のうちに、彼らの多くの間ではこんなシナリオが出来あがりました。Polmar 組織は、準備不足で必要な情報を提供することすらできず、全般的な職務の遂行には不適であったと。

実際の汚染対応活動は直ちに推進されていました。第 1 日目とその晩に行われたけん引作業のほか、海上では 12 月 23 日まで主に次の 3 つの作業が集中して行われていました。それらは流出状況の監視、油塊漂流の予測、および海上での油制圧作業です。

流出状況の監視は海軍の軍用船および哨戒機によって実施され、さらに側方監視レーダ、赤外線およびマイクロ波センサーを装備したフランス税関所有の油流出監視専用航空機 2 機がこれを支援しました。衛星は積極的な貢献を果たしませんでした。衛星はこの領域を数回通過しましたが、センサーは特に注目すべきデータを捉えることができませんでした。この期間の天候は、ほとんどの間嵐が続き、監視作業は極めて困難であることがわかりました。初めて海になぎが訪れ、実際に油塊の状態を本格的に調査することが可能になったのは、大量の油が沿岸部に達していた 12 月 30 日のことでした。

油塊漂流の予測は、国営の気象観測機関であるメテオ・フランスが日ごとに行い、協力の一環として「Cedre」が油塊漂流のモデリングに改良を加えていました。モデルの運用の結果は、海軍が提供する朝の監視情報を通じ、「Cedre」がメテオ・フランス用に作成する地図とともに毎午後に発表されました。この結果については、毎晩「Cedre」からの技術情報の形で関係当局に対し解説がなされました。この情報は公表されていなかったため、油塊漂流予測の公表に対するマスコミの圧力が直ちに高まりましたが、海軍司令部の同意を得て、メテオ・フランスはインターネット上に動画による予測図を提供しました。しかしながら、当時の状況では、監視システムでは小さな油塊が大きな油塊から遠く離れたところに漂流しているのを捉えることができず、漂流モデリングをもってしても、12月23日に発生したフィニステール沿岸への最初の油塊漂着を発表することができませんでした。しかし、12月20～25日にわたり、330度も回転しながら進行してきた大きな油塊の動きについては十分な予測がなされ、主にこれらの油塊の影響を受けるのはシャラントではなく、ロアール-アトランティック県になることが判明しました。肯定的な技術上の成果ではあるものの、これらの予測は、公共機関や現地当局にとって極めてのぞましくないものであることがわかりました。外洋に漂流する目に見えない油塊のために11日間も脅かされるうちに、彼らは正確な日、時間、漂着する油塊の量について、予測者に対し人知を超える要求を持つようになったのです。

12月12日の最初のPolmar会議では、沖合での油流出抑制については何ら活動を起こさないことが明確に設定されました。沖合での対応では、流出した油が海岸線に到達することを防ぐことはできず、その時間も場所も自然に左右されていたのです。しかし、「Cedre」により、流出した油が分散しないということが判明すると、海軍司令部長官はできるかぎりこれを回収することを決意しました。マンシュプラン（イギリスとフランスにおける援助計画）とビスカヤプラン（スペインとフランスにおける援助計画）が直ちに発令されました。3隻の油回収船、ブリティッシュ・シールド号（イギリス）、ノイベルク号（ドイツ）、アルカ号（オランダ）とオイルフェンスを搭載した（しかし油回収用機材はなし）2隻の公海用タグボート、アロンゾ・デ・チャベス号とイバイザダル2号（スペイン）が、ブレストで大西洋での油流出対応装備を整えた2隻のフランス海軍補給船、エレット号とアルシヨン号に加わりました。TotalFina社からは、回収した油を受け入れるための小型タンカーが動員されました。12月15日、Transrec高容量油回収機を搭載したエレット号による最初の回収作業は失敗に終わりました。流出した重油は「Cedre」のテストタンクにあったサンプルよりも乳化が進んでおり、しかもこの装置で扱うには粘度が高すぎたのです。本船はブレストに引き返し、もっと容量が小さく高粘度に対応するFoilex油回収機が搭載されました。2回目の回収作業は厳しい気象条件の下、12月16日に実施されましたが、今度は機材に物理的な損傷を受けてしまいました。海の状態が回復したことで、12月20日には60立方メートル、21日には500立方メートル、22日には1,000立方メートルの重油を回収することができました。12月23日の夕方になって大規模な嵐が発生し、対応作

業用船隊は避難所を探さなければならない状況になりましたが、これまでに合計で 1,200 立方メートルの重油が回収されました。油の性質と海の状態を考慮すれば回収作業は成功と言えますが、沿岸部への油の漂着がもたらした混乱のせいで、この功績はほとんど認められることはありませんでした。

1999 年 12 月 24 日 ~ 2000 年 1 月末：油塊漂着の危機

クリスマスには黒い海岸と化すであろうとの予測と、そのイメージをシンボル化したものが、主に報道各社の間で使われていました。12 月 24 ~ 25 日に発生した異例とも言える南西方向の嵐は、海岸のみならず、砂丘や岩壁にまでかなりの油塊をまき散らしたため、フランスの人々は海岸線を超えて陸上への内側への侵入は決してないと考えていたために、そのむごい現実に深いショックを受けました。Polmar/Land プランに基づく部隊および方策が発動されました。あらかじめ非常にデリケートな領域には、すでにオイルフェンスが設置されていました。そのほかの地域には緊急配備がなされました。しかし、当時の気象条件の下では、防除作業を実施することはほとんど不可能でした。

何千ものボランティアが海岸へ急行し、機材の配給と作業のあり方を求めました。中には怒涛の中、自らの命を危険にさらして油にまみれた鳥たちを救出した者もいました。Polmar/Land 指令センターには、ジャーナリストのみならず、協力してもらうにもまとまりがなく、何の準備もしていないが、居ても立ってもいられないというボランティア集団が押し寄せました。

何週間かが経過し、天候も良くなり、新年の休暇でボランティアの数も少なくなると、作業状況に改善が見られました。1 月の半ばまでに、Polmar 部隊は至るところで本格的な活動を行っていました。積極的な貢献の一つとして、海岸線で回収した油まみれの廃棄物を格納する場所として、TotalFina 社がドンジェにある Elf の製油所を開放しました。これで一つの大きな問題がすっかり解決しました。

同じ頃、鎮守府では、小型船舶とチャーターした漁船を使い、海岸線の前線部分で第 2 次対応作業に取り組むという最善策を実施しました。しかし油塊は捕捉するには規模が小さく極めて困難になっており、使用可能な回収機材はほとんど需要に合うものではなかったため、わずか 20 トンあまりの重油を回収するに終わりました。

また同じ時期に沈没船の探査が実施され、最初は水雷探知用の探査装置が使用されました。その後 2 種類の遠隔操作機器が使用されましたが、一つは作業中に失われ、もう一つは浜に流されてしまいました。小さな漏洩箇所は観測後、封止されました。

野鳥保護協会は、油にまみれた野鳥を救うという、Polmar プランではほとんど果たすことができなかった局面について精力的に動いてくれました。彼らは、一貫した流れで動くボランティア集団を動員し、油にまみれた野鳥の回収、海岸線の整備、ネットワークを通じての野鳥クリニックの設置に尽力しました。中には TotalFina 社の関与をあからさまに

否定する者もあれば、同社の支援を求め受け入れる者もありました。なにはともあれ、油にまみれても生存していた海鳥たちは、てきぱきと洗浄され、餌を与えられ、後に生き残った鳥たちはもとの場所に放されました。生死にかかわらず油の影響を被った野鳥の数は、6月末の時点で6万3,600羽という衝撃的な数字を記録しました。そのうち救出され帰還することができたのは、合計でわずか2,240羽でした。

対応作業に当たっている人員が前線の至るところで最善を尽くしている一方、当該事故における責任、Polmar組織の準備体制や有効性、「法的には我々に責任はなく、対応作業を引き受けたり資金を提供すべき理由はないのだ」とするTotalFina社の態度に関し、それぞれの責任をめぐって議論が起こっていました。いずれの当事者も容赦されることなく、私たち「Cedre」に対しても、ある国内の日刊紙は、メンバーの中にTotalFina社の代表者がいるために汚染の重大性について控えめな表現に抑えていると悪意に満ちた非難を浴びせかけました。他の多くのケースと同様に、そのような非難は間違いであることが証明されましたが、ダメージはあくまでダメージでした。

中でも最大の議論はインターネット上で展開されました。ある小さな化学研究所のマネージャーが、サイト上でエリカ号に搭載されていた積荷はn°6重油ではなく、発ガン性の高い産業廃棄物であったと主張したのです。彼は、Polmar組織がその事実を知りながら、適切な情報や保護措置を提供せずに、ボランティアに海岸でその物質を回収させ、彼らの命を危険にさらしたとして非難しました。その後数週間のうちに、ボランティアの大半が海岸から立ち去っていきました。そしてその後数ヶ月にわたり、その主張には何ら実体がないことを示すために、かなりの時間と労力が費やされることになりました。この非難には何ら科学的根拠がないことをジャーナリストの大多数に納得させるため、議会のエリカ号調査委員会により、関係したすべての専門家に関する公聴会を開くまでに発展したのです。

2000年2月～6月：サマーシーズンに対する救済

議論が持ち上がり、対応機関の責任者たちが、本件に対し多くの時間を費やさざるを得なかった傍ら、前線の至るところで積極的な汚染対応作業が進行していました。

この対応作業を成功に導いた主な財産は、TotalFina社が示した新たな姿勢でした。同社の会長は、首相との会談の後、今回の対応作業の費用として同社が最高8億5,000万フラン（およそ1億USドル）までを拠出する意向を発表しました。同社は特に沈没船の無害化作業の管理と資金提供を行う意向を示しました。また、さらなる朗報として、同社は産業省および環境省の管理の下に廃物処理を行うため、ドンジェの製油所に廃油処理施設を建設する意向を発表しました。

これら2つの大きな作業が、フランス最大の製造業企業の技術者たちの手によりなされることで、Polmar組織は2月から6月の期間、観光客が集まるサマーシーズンに向け、砂

浜や立ち入りの容易な岩がちの海岸に対する本格的な防除作業に勢力を傾けることができました。この作業は容易なものではありませんでした。波や風の力で、分厚くベトベトする油がほとんど人気のない場所も含め、至るところに飛び散っていました。多くの砂浜では厚さ 0.5 メートルほどの多くの小さな油塊が、波の中、干潮時の水位やその下、数センチメートルから 1 メートルまでの砂地の下に埋もれていました。沿岸部で動いている波の作用で、砂中よりしみでる油はいまだ清浄の必要があり、沈没船からの小さな流出や行き交う船舶のバラスト洗浄からの油滴が仕事を増やし、その結果、嵐がやってくるたび、せっかく防除作業を行った海岸に再び新たな油滴が点在するという状況になりました。しかし、ブルドーザーおよび、ヨーロッパ市場で入手可能な固体ごみ用ビーチクリーナーを使っての徹底的な手作業が功を奏しました。6 月中旬までに、流出油の影響を受けた海岸の 90% 以上において海開きがなされました。7 月中旬までにはすべての海岸が利用可能となりました。

極めて遺憾なことに、マスコミの報道による衝撃的なイメージに恐れを抱き、夏場に訪れる常連客の多くが滞在をキャンセルしてきました。しかし実際にこの地域を訪れた人々は、海岸が以前よりもきれいになっていることに気づき、楽しく過ごしていました。

2000 年 7 月～9 月：夏場の活動減速と沈没船からの油回収作業

海岸利用者が休日を楽しんでいる間、Polmar 組織はその活動を減速し、時折浜に流されてくる油の回収と主な重要な地域の清掃を行うため、チームを縮小して活動に当らせた。TotalFina 社の資金提供により、油洗浄の専門企業が足場の悪い岩場の清掃に従事しました。

4 ヶ月にわたる入念な計画と準備の後、沈没船の中に閉じ込めてある油を汲み出すため、TotalFina 社と契約を結んだコンソーシアムが 6 月末に実際の作業を開始しました。このような作業ではいまだかつて前例のない基準を設定し、2 ヶ月強におよぶ突貫作業で、合計 1 万 1,245 トンの重油が回収されました。本作業により、4 0 0 0 立方メートルのディーゼル油のようなジエステルを使った重油の流動性の向上という、このような状況下では今まで使用されることのなかった重要な技術が用いられました。9 月 6 日には、沈没船がもたらすさらなる大規模な油流出の危険がすべて排除されました。

専門家による入念な考察の後、設備省は、油を抜き取り密閉された沈没船はもはや危険な存在ではないとの判断を下しました。この沈没船は、その場所に残されることになりました。

2000 年 9 月～2001 年 5 月：最終清掃作業

バカンス客が海岸から立ち去ると、Polmar/Land 部隊は、軍の人員の割合が減り、契約労

働者の割合が増えた形で作業を再開しました。海岸線の全域にわたり、まだ油が残留していたり、秋の嵐の後で新たに重油が浮遊している地域がないか、入念な調査がなされました。干潮時の水位の下で岩に付着していたり、砂浜の周辺に埋もれていた最後の油滴のいくつかが発見され、その回収作業を目的とする入札が実施されました。

事故からちょうど1年が経った12月12日、報道機関は異口同音に、これまでに並大抵でない作業がなされてきたこと、ここ数年で多くみられるとされていた汚染のあとがほとんど残っていないことを認めました。12月末の時点で、延べ日数にして50万人日の労働力が海岸線での対応に費やされ、回収された廃物量は20万トンに達しました。

Polmar 基金、TotalFina 社（現在の正式名称は TotalFinaElf 社）の大西洋事業における最後の予算割り当て額により、暫定的な廃物保管地域を含め、まとまった汚染の形跡が一切残らなくなるまで、最終的な清掃作業を続けることが可能となりました。作業の完了はできれば5月を目標にしていますが、いずれにせよ6月以前に終了させるべきとしています。

同時に、ドンジェの製油所に併設される廃棄物処理場は、2001年2月下旬の操業開始を目指し建設が進められました。

2001年5月以降：残された痛手の修復

海岸線がすっかり浄化されたら、今度は残りの2つの作業、つまりドンジェでの廃棄物処理と、崖や砂丘、それに油で汚れた物質を運んだ海岸沿いの道で影響を受けた植物相の修復を完了させなければなりません。いずれの作業も、2002年内に完了させることとされています。

汚染に対する補償はこの後も続きますが、Polmar の意思決定者の責任範囲ではありません。1992年国際石油汚染補償基金（International Oil Pollution Compensation Fund 1992）の加盟国であるフランスは、92年の基金の上限を超えてしまうような油流出事故の当事国になるとは想像だにしていませんでした。今回の特別な事態において、P&I Club および IOPC 基金 92 の上限、およそ14億フランを超過してしまうことがまもなく明らかになりました。これに対し、フランス政府はとりあえず、動員した人件費を含め推定15億フランと見積もられる Polmar 活動費用につき、個別の損害に対する補償が完了するまで請求しない旨を決定しました。TotalFina 社も、動員した人件費を含め推定10億フランの費用が見積もられていましたが、引き続き政府と同様の決定を下しました。

これらの決定により、同基金の役員会は、2001年の支払いについては50%という高い配分を適用することとし、2001年1月にはこの比率を60%に増やしました。ところがこれと同時に、彼らは簡単かつ通常は即座に行われている油濁対策費用の返済をずっと先延ばしにしました。このことで、同基金は遅鈍かつ金払いの悪い、かなりマイナスのイメージを抱かれることになりました。2000年の年末時点で同基金が支払った金額は、財政オペレ

ータ、環境団体および地方当局から請求のあった合計 3,535 件、額にして 4 億 1,200 万フランのうち、わずか 901 件にあたる 3,200 万フランのみでした。

国家レベルでの改善策

Polmar の対応活動のイメージは、報道機関から察するにかなりネガティブなものです。この状況を明白に示す事実として、ジャーナリストたちが選ぶ 2000 年の功労者、プレトン・オブ・ザ・イヤーの件があります。本来ならば、職務を果たすために努力を惜しまなかった海軍司令部長官、あるいは Polmar/Land の職員の誰かを選んでいたはずですが、ところが彼らが実際に選んだのは、国家として行わなかった仕事を果たした個々人の象徴である、鳥たちを救出したボランティアの姿だったのです。

実情はマスコミが伝えたイメージに比べ、ネガティブな要素ははるかに少ないものでした。調査委員会は、彼らが前例のない事態に直面していたことを踏まえ、Polmar の対応活動を絶賛しました。大臣または Polmar の意思決定者の中で、今回の緊急時およびその後解任された者は一人もありません。TotalFina 社の会長や同社の社員、および同社の株は何ら影響を受けませんでした。

しかしながら、今回数々の困難に直面したことで、通過する船舶が引き起こす偶発的な汚染事故の防止や Polmar 組織に関し、まだ改善の余地があることが明らかになりました。事故から 2 ヶ月も経たないうちに、フランスのタンカー備船主と運輸省は、国内の石油産業による船齢 20 年を越えるタンカーの使用を事実上禁止する、備船契約を締結しました。それから 1 ヶ月以内に、省内のある委員会では、包括法案の試案または主要決議事項を発表しました。汚染防止分野では、国の港湾管理にあたる人員の増員と潜在汚染者に対する海軍司令部長官の権限の強化が挙げられました。対応活動分野では、性能面でオランダのアルカ号に匹敵する公海用油濁対応船舶の借用契約に関する国際入札、Polmar/Land の備蓄資材の一新、Polmar 組織の命令系統における技術面での調整、Polmar における広報活動機能の改善、科学者動員の手順、「Cedre」に対する公的予算の増額が挙げられました。

これらの変更が初めて試されたのは、2000 年 10 月 30 日のことです。このとき化学薬品を積載したタンカーがイギリス諸島の沖合で 2 つに破断するという事故が発生し、燃料油と積荷であったスチレンモノマーによる汚染の脅威をもたらしました。Polmar のコミュニケーション機能は早い時期からフランス海軍の国内連絡室から引き継がれ、インターネットを通じて公開された情報は迅速かつ的確なもので、科学者による諮問委員会は、要請され次第職務にあたりました。

もちろん、改善すべき問題はまだまだ多く残っており、これ以外にもすでに変更が進んでいる件があります。それらの一部を挙げると、ボランティアの健全な管理というニーズに応えるための Polmar 規則の詳細な改定や、汚染の結果に対する有効な監視があります。

EUレベルでの改善策

国際条約を考慮することなく、油流出事故から米国市民を保護する方策として米国石油汚染法 (the US Oil Pollution Act) が制定されるに至った動向にならば、フランスでも 2000 年の後半、EU 議長国期間において、ヨーロッパ版石油汚染法の制定を推進するよう、多くの人々の声が政府に寄せられました。フランス政府は、ともすれば国際条約を大きく損なうことになりかねない選択を避け、次のような折衷案を選択しました。それは国際条約への補完とも言える EU レベルでの発議権の推進でした。

今回の事故で、ヨーロッパ沿岸の沖合でバラストを捨てたことに関する問題が明るみに出たことから、2000 年 11 月 27 日、港湾受入施設における船舶の利用、積荷、廃棄物等の規制に関する EU 政令が公布されました。また、同政令は海上投棄の可能性のある廃棄物を積載した船舶が、ヨーロッパの港から出帆することを防止するための各国での港湾管理規制を許可しています。

また本事故と同時に準備されていたもので、偶発的、または故意による汚染時における協力体制に関する地域活動の枠組みが 2000 年 12 月 20 日に発表されました。本構想は、情報の共有、訓練、対応技術の改善、経験的知識の普及、緊急時における相互援助などの局面において、EU の各国間での協力体制の向上をはかるための組織および財政政策を述べたものです。

他にも EU レベルでの決議や指令が公式化されていますが、現在、エリカ 1 とエリカ 2 という名称のパッケージ法案が、それぞれ最終プロセスの段階に進んでいます。エリカ 1 パッケージには、国家港湾管理 (海上保安に関する国際基準の適用、EU の港湾に入港、または EU 領海に進入する船舶に対する汚染防止および生命に関する条件) に関する規則、EU の港湾に入港する船舶を検査する資格を有する組織についての共通基準に関する規則、EU 領海における一重船殻タンカーの段階的排除 (防護部分のない Marpol 級タンカーについては 2005 年まで、同等のタンカーで防護部分を有するものについては 2010 年まで、600 トンを越える重量のタンカーすべてについては 2005 年までに排除) に関する規則が盛り込まれています。エリカ 2 パッケージには、海上交通の監視、管理および海上交通情報に関する通信システムの創設、EU 領海における油流出事故のための EU 補償基金 (国際石油汚染補償基金を補完するもの) の創設、海上保安のための EU 機関の創設が盛り込

まれています。

国際レベルでの改善策

今までのところ、国際レベルでの動きとしては、主として国際海事機構に対するEU決議の紹介と、ナホトカ号事故以降、日本が行った方策と同様に、海上保安および汚染時の補償におけるあらゆる面におけるより強固な国際活動の推進に力が注がれています。これには2000年を通じ、すでに18億フランへの増額が予定されている1992年国際石油汚染補償基金に加速化を求める強力なロビー活動が含まれます。

産業レベルでの改善策

最後になりましたが非常に重要な点を述べます。上述のように、TotalFinaElf社は対応活動に貢献を果たし、フランスの石油産業各社も、より安全な手順に基づく傭船契約を約束しましたが、それだけでなく、これらの石油産業では、より安全な海、より良い汚染対応および損害賠償に貢献するべく、今後まもなく地域または国際規模で主導性を発揮するものと期待されます。TotalFinaElf社は、今や明らかに、重大な汚染事故において、石油産業と公共機関との連携を向上させるためにもこのような主導性が必要であることを実感しているはずです。本シンポジウムは、この問題が、極東の石油産業の意思決定者についての課題でもあるということを明確に示唆するものです。そして国際石油産業環境保全連合（International Petroleum Industry Environmental Conservation Association）（IPIECA）およびOil Companies International Maritime Forum（OCIMF）の今後の会議では、明らかにこの問題に関して活発な議論が交わされることでしょう。