

Prestige 号事故への対応

David Salt

Technical Director

Oil Spill Response Limited

Southampton, England

2002 年 11 月 13 日、1976 年に建造されたバハマ船籍のタンカー「プレステージ号」は各種グレードの重油 78,000 トンを満載し、ラトヴィアのヴェンツピルスからシンガポールに向けて航行中であった。船がビスケー湾を横切って、激しい強風の中をスペイン北西部ガリシア地方の沿岸沖合に差しかけたとき、右舷の積荷タンク付近に重大な構造破壊が生じた。船体は破損し、直ちに油が流出し始めた。スペイン沿岸警備隊（SASEMAR）は事故の通報を受け、対応を開始した。船は海岸方向へ漂流していた。SASEMAR の作業船が何とかロープを取り付け、沖に向かって曳航した。その後サルベージ船が曳航を引き継いだ。

過酷な気象条件のため、すぐさま積荷の油に影響が現れた。積荷は約 9%という高アスファルテン分を含む油で、このタイプの油は通常油水エマルジョンを形成しやすく、このエマルジョンは自然条件でも化学的にも容易に分散しない高粘度残渣を生成する傾向がありまた極めて持続性が高いが、この場合も例外ではなかった。

難船救助者が任命され、船の最終処置について検討が行われた。船舶間の移送作業は悪天候で実行不可能であったため、安全な避難所や避難港について通常の検討が開始された。スペイン当局は、船を安定させることおよび積荷の撤去のために港に入ることを認めようとしなかった。その後の事態をみると、技術的には適切な判断でなかったかもしれないと思われるが、後から考えると英断であり、この判断による深刻な政治的結果を決して過小評価すべきではない。船は更に沖合へ曳航するように指示されたが、想定される油汚染の影響を減らすためには無益な試みであった。

ガリシア地方の沿岸部は地元では「死の海岸」と呼ばれているが、長年にわたって多くの船舶が「風下側の海岸」に押し流されて遭難したことからこの名がついたものである。この時期には、常に西からの風が続き、流出油はすべて最終的には海岸に打ち上げられることになった。

船が南西方向の沖合へ向かっている間、船体は損傷部分に流入する海水による大きな圧力を受けた。時間が経つにつれ、船体は脆弱になり、遂に船は真二つに破断した。破断箇所は第 3 および第 4 積荷タンクの付近で、推定 25,000 トンの重油が積まれていたが、破断により全量が流出した。二つに分かれた船体は、しばらくの間漂流し続けたが、やがて 3,500 メートルの海底に沈み、その後も流出が続いた。

船から流出した油は直ちに西風の嵐にさらされ、また付近の波高は 7.5 メートルを超えていた。悪天候のため、回収船を使って流出油を包囲・回収する作業はできなかった。様々な国の中で締結されている多国間協定に基づいて、ヨーロッパ諸国のチームによる海上の包囲・回収作業が行われた。支援は、流出期間中を通して対応作業が資機材の制約を受ける場合に、政府間ベースで提供された。しかし実情は全く逆で、展開能力以上の資機材が調達可能であった。使用された資機材の多くは悪天候によって損傷を受け、また成功を期待してというより、どちらかと言えば世間の理解を得るために使用された。

スペイン北西部の沿岸地域は険しく荒涼とした環境である。岩でごつごつした海岸がほとんどで、おそらく 70% は立ち入ることが困難であり、事実上防除作業は不可能で、また防除作業にあたる要員には大きな安全上の危険が伴う。残りの 30% にあたる地域は、環境脆弱性の低い海岸および環境脆弱性の高い砂丘と塩性湿地が入り混じっている。大きな利点は、沿岸全域についての包括的且つ図解・注釈付の地図帳の存在であった。この地図帳は防除作業を行う上で測り知れない価値があることが分かった。

海上における包囲・回収および空中監視は悪天候に阻まれ続け、流出油はかなりの期間海上に留まっていた。海岸の地形、風と波を併せ考えると、流出油は沿岸部から遠ざかったままであろうと思われた。天候の回復に伴い、スペイン、フランス、ドイツ、イギリス、オランダの船隊が海上作業を開始した。遂に油はラ・コルニャの西部海岸に漂着し始めた。海岸への影響および漁港の汚染についての対応はまだ弾みがついておらず、また一貫した組織も編成されていなかった。対応作業は指揮系統もばらばらで廃棄物の管理と処分等の問題は手付かずであった。

回収システムはまもなく廃棄物が原因で行き詰まり、二次汚染が差し当たっての重大問題になった。防除作業を続行するためには、廃棄物の一時貯蔵、輸送、処分のシステムを急いで確立する必要があった。システムはできたが、エリカ号の事故の際に発生した事態を繰り返さないために、廃棄物の最小化と分離等の問題に取り組む必要があった。最善の防除技術を修得すべく、機材オペレータおよび防除作業要員に対して訓練が行われた。

防除チームは多くの地域団体、軍隊、ボランティアの中から動員された。これらのチームによる対応の試みは当初、効率的とはほど遠いものであった。これらの作業要員に対する説明メモや訓練プログラムはスペイン語で作成され、また海岸地区への防除作業要員をコントロールし、廃棄物を最小限に抑えて二次汚染を防ぐために、監督者への訓練を行った。これらの要員を訓練して技術を習得させ、対応が全般的に効率的であると感じられるようになるのにおよそ 2 週間を要した。

この事故で地元の漁業は相当な影響を受けた。この地方は甲殻類の漁獲と高いレベルの地域漁業で知られている。これらの地域の多くはオイルフェンスで保護されたが、悪天候と開放性の海岸のために、防除活動の多くは徒労に終わった。地元の漁師たちは作業を手伝い、沿岸の回収作業に深く関わった。このグループは防除作業に多大な貢献をしたが、廃棄物管理の調整に問題があり、それが作業効率の妨げになった。

海岸の防除作業は高レベルの活動が続けられた。公平に見て、大量の油が漂着した海岸には特別な場所はなかったが、油で汚染された海岸の数は非常に多かった。このため防除作業の優先順位の決定と管理の必要が生じた。

この事故の影響は今でも現れており、エリカ号の事故からすっかり回復した傷口の多くが再び口を開けている。すなわち、シングルハル構造のタンカーの問題、燃料油を積んだシングルハル構造の船に対するヨーロッパ沿岸 200 マイルの進入禁止海域の問題等である。船級協会、港湾および旗国による監督、補償体制が再び海事行政における最優先事項となっている。これらの議論は、この事故から海運業界にとって重大な意味合いが生じる可能性とともに、今後かなりの間海事関係者を駆け巡ることであろう。