

今日の油流出事故対応の諸相



リチャード・H・ジョンソン (Richard H. Johnson)

テクニカル・ディレクター

国際タンカー船主汚染防止連盟 (ITOPF)

1 Oliver's Yard, 55 City Road, London EC1Y 1HQ, United Kingdom

過去半世紀、とりわけ 1967 年に未曾有の被害をもたらしたトリー・キャニオン号事件以来の最も特筆すべき変化は、タンカーの大規模油流出事故数の劇的な減少である。世界中で運航されている石油タンカーの数は増えているにもかかわらず、大規模流出事故は 1970 年代には年平均 24.5 件であったものが、2000 年代には 3.3 件にまで低下している。これは、国際海事機関 (IMO) を通じた海洋諸国の取り組みと、海運業および石油産業の努力によるところが大きい。これら関係者の協力により、かつては月に 2 回は世界のどこかで起きていたような事故が、まれな出来事になっていったのである。船舶の設計や運航に関する基準を定めた国際条約の策定および実施により事故の発生件数が減少し、一方で、事故への備えや産・官の連携強化についてガイダンスを与える条約や、油流出事故の被害者への補償を確保するための条約は、いざ事故が起こってしまった場合の被害を最小限に抑えることに役立ってきた。これら全ての条約は、広く世界の国々で採択されている。

流出した油がその後どのように拡散・変化していき、どのような影響を及ぼすのかについての理解が格段に深まり、油流出対応の様々な専用資機材や技術の開発が促進されてきたが、実際に起こった油流出対応の現場での経験を取り入れながら研究開発が進められ、現在も絶えず改良が加えられている。

油流出あるいは油以外の船荷の流出が環境および経済に及ぼす影響についてある程度理解が深まるにつれ、人々はこうした事故に対し、規模の大小を問わず以前よりも厳しい視線を向けるようになっており、メディアの関心も高まっている。その結果、近年では、多くはタンカー以外からの流出である、小規模ながら複雑でコストのかかる事故において、ITOPF など流出対応を行う機関への出動要請が増えている。また現在では、事故後のより大きな検討課題となっているのが、流出後の環境モニタリングや被害のアセスメントである。有害危険物質（HNS）が流出した場合に起こりうる影響に対する認識も世界中で高まっており、そのような物質の海上輸送に対してますます注目が集まっている。

対応マニュアル、ガイドライン、科学論文などが出版されていることに加えて、油流出事故への対応訓練や研修プログラムは質・量ともに充実しており、あらゆる地位の政府関係者から、産業界、科学界、一般社会の人々にいたるまで、さまざまな関係者の教育研修レベルが高まってきている。今では、流出対応には「緊急時対応計画」という言葉がつきものになっているが、船舶、施設、港湾、国や地域ごとに、そうした計画が立案されているのが現在では普通である。また、こうした計画の中身も以前よりずっと包括的になっている。貿易パターンの変化に伴い変化するリスク因子を対応計画に反映して、適応させるとともに、野生生物に関連する対応など、以前よりもずっと広範な課題への対応が網羅されているものもある。こうした取り組みの積み重ねにより、かつては特定地域における大混乱でしかなかった油流出対応が、今では世界中のどこであっても、経験と知識を備えた人々がすぐさま手を差し伸べられる、多くの文献と科学研究に裏打ちされた体制へと進化していったのである。

しかし、これでもう十分というわけではなく、さらなる進化が求められている。準備のレベルは世界各地で大きなばらつきがあり、多くの地域では理想的とは言えない状態である。事故対応の際、多くの国の政府は、おそらくあまりにも大きな責任を民間に委ねてしまっており、そうすることで、必要に迫られたときに、国民の懸念に効果的かつ適切に対応するという自らの能力を低下させてしまうことも多い。最近では、油流出事故の被害や対応の状況

について継続的なニュース配信や最新情報の提供を求める声が多く、本来の役割を果たしながらこうした要求に対応することも、対応機関や当局にとってひとつの大きな課題となっている。

過去 50 年にわたり取り組まれてきた研究開発の成果や蓄積された知識にもかかわらず、いまだに一部の地域では、各種技術の使用、とりわけ油処理剤の使用に対して、疑念や不確かな気持ちを抱いている人々が多い。したがって、これまでに得られた知識や教訓を広め、それを必要とする全ての人々に提供するために、さらなる取り組みが求められている。

船舶はますます巨大化し、僻地や厳しい環境の地域への運航が増加しており、こうした傾向が新たな課題を生み出している。したがって、今後も流出事故の減少傾向を維持し、将来におけるタンカーの大規模油流出事故のリスクを最小化するためには、現時点における弱点を克服するとともに、今後生じてくる新たな問題にも対処しなければならない。そのためには、過去 50 年間に獲得した知識と技術をさらに適応・進化させながら、今後も前へ進んでいく必要がある。