

# World Watching

ワールド・ウォッチング

## 2

# 進む バルト海の 海洋環境対策



廣田 孝夫  
国際港湾協会 (IAPH)  
港湾法的権利保護委員会委員  
日本港湾協会理事



### 環境対策と港湾の協調

世界では国際化、民営化、規制緩和、競争原理の導入等が声高に叫ばれており、港湾社会もその例外ではありません。しかし、バルト海のような閉鎖海域では、競争ばかりしては対応し難い問題も多くあります。

バルト海では、永年、海洋汚染対策に各国が悩まされてきました。それはこの海域がほとんど外洋から閉鎖されており、しかもその沿岸にはデンマーク、スウェーデン、フィンランド、ロシア、リトアニア、ラトビア、エストニア、ポーランド及びドイツの9カ国があり、環境対策や取り締まりの制度もまちまちであったことです。

沿岸諸国は事の重大さから、国際協力によって問題を解決することに意見が一致し、最近極めて効果的な対策を打ち出しました。そのひとつは船舶のビルジや廃棄物の受入費用を全港湾でただにしたことです。もう一つは処理施設の整備の遅れている国の港に整備費を斡旋する仕組みを決めたことです。その結果、すでに着々と効果を上げています。

ここでご紹介するのは、国際港湾協会 (IAPH) の機関紙「Ports and Harbors」の本年1~2月号に掲載されたスウェーデンの海事局のパール・H・オル

ソン氏の報告(注)を抄訳したものです。オルソン氏は北欧のバルト海沿岸諸港が海洋環境問題をどのように考え、国際的に協調し、政府を含めた対策を打ち出すことに成功したかについて解説しています。

このような海域の海洋汚染の進行に対応するには、これらの沿岸諸港が政府の力を借りて、協調して対策を打ち出さなければ効果が期待できないことを証明しました。

この方式はさらにバルト海の外の北海にも適用することになり、準備が進められています。瀬戸内海のような閉鎖海域や日本海のような国際海域の環境対策にも同様の対応が参考になるのではないのでしょうか。



2600万トンの貨物と600万人の旅客を扱う旧ソ連邦エストニア国の玄関港、タリン (写真提供：国際港湾協会)

## 1 特別なルールを要する海・バルト海

船舶に起因する海洋汚染は世界的な問題であり、船舶からの排出物は多くの環境悪化のもとになっている。バルト海ではこのような重要な問題を国際的、地域的な協力によって効果的に処理出来ることを示した。

バルト海は特に環境変化に過敏と考えられている為、海洋汚染防止条約(MARPOL 73/78)の中でも特別海域として指定されている。その結果、油類の排出やその他の船舶からの廃棄物は原則としてすべて陸上の受入施設に運ばなければならない。

しかしながら、20年におよぶ各国の努力にも関わらず、船舶からの不法投棄はバルト海域で深刻な問題として残されていた。船舶による数百の油汚染は毎年報告された。汚染監視計画に報告されないものはもっと多くあったと推定される。これにはいくつかの原因がある。即ち；

- バルト海域における老朽船舶の増加、そして船員の無知または、規則の無視と環境問題に対する認識不足。
- 地域内の一部の港湾での受入施設不足。
- 高い施設使用料
- 海上監視の不足の結果不法投棄が発見される危険性を少なくしていた。
- 違法船舶を告発し罰則を適用するための証拠確保など法律的手続きの煩雑さなど。

## 2 バルト海における船舶廃棄物の受入施設対策

このような諸問題に対するためバルト海周辺諸国は船舶廃棄物問題の総合対策について合意した。(1996年ヘルシンキ条約)

この方式の主な目的は、運営上の問題と船舶廃棄物の不法投棄を減らしバルト海の汚染を防止することにある。この方式は商船、漁船、作業船、プレジャーボート等すべての船舶廃棄物を対象とする。即ち；

- バルト海のすべての港で船舶廃棄物処理施設が設置されていること。これらの施設はアクセスが容易でかつ適切な設備を備えていること。
- 港湾が廃棄物の受入費用を各国間で調和の取れたものにして、船舶が廃棄物を海上に投棄したり、比較的費用の安い港を選んで処理することが得にならない様にする事である。
- 船舶は出港までに廃棄物を受入施設に搬入することが義務づけられている。
- 国際的な監視通報システムを設置して船舶上の廃棄物処理を効果的に監視する。
- 各国は海上監視についても協力し、違反者に対する告発がより効果的になるようにする。この海域の中では船舶がルールを無視し、隠したり逃げたりできる聖域はない。
- エストニア、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ロシアにおいて処理施設の建設、改良の為の資金が得られるよう配慮する。

## 3 船舶廃棄物の処理はすべて都市の処理に依存すること

一般には船舶からの廃棄物は都市廃棄物に比べれば量的に少ないが、明らかに船舶からの廃棄物は港湾所在都市全体の廃棄物の流れの一環でもある。経済上および環境上の観点から見る

と、周辺の関連社会全体と一緒に処理する方が合理的であり、港湾の責任であるから港湾が処理施設を持つという考え方は不経済である。

## 4 船舶廃棄物の受入には特別な料金を設けないこと

船舶が海洋投棄によって費用を節約することにならないようにするために、バルト海沿岸諸国はすべての国で特別の費用を徴収しないことで合意した。廃棄物の受入および処理の費用は一般の入港料の中で賄われる。このような料金はもし一律に適用されるならば、結果として地域内の港湾間、国間の廃棄物受入量を平準化するように作用する。その結果、不必要な廃棄物の港湾間の輸送を避けることが出来る。

さらに、バルト海沿岸諸国は、すべての船舶からの廃棄物は出港前に港湾の受入施設に搬入を義務づけることを決定した。

また以下のような点についても各国間の合意が得られた。

- 塵芥、尿尿の留置施設、下水排出管の連結を漁船、作業船、プレジャーボートで共通の仕様とする。
- 400トン以下の船舶の油を含む水のタンク、または油水分離器のガイドライン作成。
- 船舶廃棄物を港湾受入施設に受渡すための共通通知方式。
- 港湾における廃棄物処理計画の開発。
- 船舶廃棄物の陸上取扱基準。
- 船舶が汚染防止規則に違反した場合の共通罰金制度。

これらのルールの内、2000年7月1日から油を含む廃棄物について実施されるのを初めとして、その他も2年後には適用されることになる。

## 5 他の海域へのバルト海方式の適用

バルト海方式に含まれている考え方「特別料金を徴収せず廃棄物は全部港に卸すことを義務づける」を、北海や北東大西洋のようなもっと広い地域にまで適用するならば、船舶による海洋や沿岸の環境汚染の削減により大きな効果を与えることになる。

1995年、北海沿岸諸国の環境担当大臣は北海でも海洋環境改善の為の協力をすすめることで合意した。その合意のなかには、船舶からの廃棄物投棄の監視やIMOおよび各ポートオーソリティーによる技術開発、一般への啓蒙などの協力が含まれている。

1999年の8月には、アイルランド、英国、シェットランド諸島、ファラオ諸島を含む、南はブレストから北はベルゲンに至る北西ヨーロッパ海域がMARPOL条約ANNEX Iに定める特別区域になった。

EUは船舶廃棄物の港湾受入施設について議決をする予定である。この議決は船舶の廃棄物や貨物残砕の海洋投棄、特にEU諸国の港湾を使用する船舶の不法投棄を減らすことを主な目的としている。このEUの議決にはバルト海方式の多くの考え方が取り入れられることが期待されている。

注：Per H. Olson, Senior Port Specialist, Swedish Maritime Administration: "Ships' Waste in Marine Environment-A Problem that can be Solved!", pp.27-30, Vol.45, No.1, Ports and Harbors, IAPH, 2000