



未来への新しいイニシアティブ

New initiatives for the future

今年、今後の港湾開発手法に関する地域協定が、アフリカ及び発展途上国で制定されつつある。ブリゲット・ホーガン(Bridget Hogan)が報告する。

概要

アフリカ諸国において、港湾開発に関する環境対策の協定が見直されつつある。それをふまえ、国連環境計画(UNEP)は環境問題が深刻なモーリシャスで試行プロジェクトを実施している。

アフリカと黒海周辺の海岸の開発を対象とした、環境についての協定の見直しは、2月に、アフリカ諸国の専門家間で結論に達し、見直し作業は年内に完了することとなった。また、協定は港湾やターミナルの開発を実施する際に遵守しなければなら

ない共通の手続きを設定しており、1984年に導入された一連の施策を更新するものである。

IAPHも参加している国連環境計画(UNEP)によるイニシアティブもある。これは、2004年に公表された港湾開発の基本方針で、港湾開発による環境への影響について、港湾管理者の意識を高めることを目的としている。

世界の海岸線の約半分は開発の対象となり得る。国連は、開発対象の大部分は、港湾のような産業プロジェクトによるものと見積もっており、十億以上の人々がこのような都市部の沿岸地域に住んでいる。

このような背景により、108ヶ国の政府とECは、陸上活動に起因する環境への悪影響から海洋環境を保護、保存するための協定である「陸上活動からの海洋環境保護に関する世界行動計画(GPA)」とそのコミットメントのワシントン宣言を、1995年に承認した。UNEPが主として活動し、GPAの協力事務所を設立することとなった。

GPA担当官のトップであるアンジャン・ダッタ博士(Dr.Anjan Datta)は、法整備のガイドラインがUNEPによって作成されたと説明した。最近の活動としては、沿岸管理と沿岸域の総合化についての協定の見直しを行っている。この協定において、港湾の新規開発及び既存の港湾施設の管理はどちらも重要な要素となっている。

各国の法律に共通の枠組みを与えるため、計画は地域レベルで実施されている。また、UNEPは、地域の共同体に対し、海岸及び海洋環境に関して拘束力があり、影響を及ぼす協定の議論を進めるための支援を行っている。

現在議論されている協定は3つあり、1つめは黒海が対象(テヘラン条約)、2つめはアフリカ東部が対象(ナイロビ条約)、3つめは西部および中央アフリカを対象(アビジャン条約)である。それらの草案は2008年2月に合意されており、ダッタ博士は、本年末までに批准されると確信している。

協定の草案では港湾開発に影響を与える下記の分野の規制に主眼をおいている。

- ・有害な活動
- ・排出
- ・ホットスポット(多数の絶滅危惧種が存在する場所)
- ・環境品質目標

その結果として策定される地域の行動計画は、予防、汚染者による負担の原則、環境影響評価(EIA)および戦略的環境評価のガイドラインといった予防原則に基づき作成されている。

UNEPは、地域協定によって、その地域の各国が統一性を持って作業できるように促しているとダッタ氏は強調した。改定協定に基づき、各国政府は、EIAの実施や河川流域など国境を越えた地域について統一的な管理手法を用いるため、協力していかなければならない。

新協定は、その協定に規定されている共通のガイドラインや基準を取り込む法律作成のタイムテーブルも設定するものとなる。この改定協定は、現在各国の法務省によって精査がなされているところであるとダッタ氏は言った。

新しいルールは、モニタリングやアセスメントとともに、浚渫や港湾運営、施設の拡張等に関する情報やデータを収集すべきであるとしている。

この計画は、多くの国が協定や国際海事機関(IMO)が定める様なその他の国際規約を遵守する努力をするか否かに左右される。

港湾に関しては、我々はIMOと協力して作業を行っていると言った氏は説明した。例えば、マルポール(MARPOL:海洋汚染防止条約)における受け入れ施設などである。廃棄物受け入れ施設が整備されていないと海岸が汚れることとなるが、未だ多くの国の港湾において廃棄物を取り扱う能力が不足している。

UNEPは、モーリシャスにおいて、そこを訪れる多くの貨物船やクルーズ船などから発生する廃棄物の処理について支援を行うプロジェクトを実施している。モーリシャスは、多くの観光客が訪れるにもかかわらず、国土面積は小さい。寄港する船からは多くの廃棄物が発生しているが、ポートルイス(Port Louis)には廃棄物を取り扱う容量が不足しているうえに、埋め立てる余地もないと言った氏は観測している。

この点が、法律作成と施行における問題点の一つである。たとえ船社が法律に従ったとしても、港湾が廃棄物を受け入れられないということだ。

容量と厳格な規則実施の両方の不足を解決するプログラムが開発中である。南アフリカの人々がモーリシャスのパイロットプロジェクトを視察している。このような地域間での専門知識の交換は、我々が推奨しているもう一つの取り組み方であると言った氏は続けた。

UNEPはプロジェクト支援の為に専門家呼び寄せの財政的支援も行っている。しばしば政府には、専門的知識が不足しているため、民間との協力も推奨している。

モーリシャスのプロジェクトで得られた知識については、セイシェルのような小さな島国にも適用できると考える。

プログラムは、まず広域で作業を行い、その次に範囲をせばめ、最後には国レベルでの作業を行うという方針である。この方針のもと、UNEPは世界的、地域的な民間セクター、IAPHや、国際浚渫会社協会(IADC)、欧州中央浚渫協会(CEDA)、PIANCとともに活動していきたいと考えている。また、UNEPはIMOの海洋環境保護委員会にも出席している。

民間セクターはアドバイザーとしての役割を担うことが望ましい。UNEPは、民間セクターからの提案を歓迎するし、課題を継続して議論する為、さまざまなレベルに働きかける。もちろん、政府代表としての立場からの提案についても歓迎する。

モーリシャスの港湾局長であるシェクール・スタ(Shekhur Sintah)氏によると、モーリシャスの海上輸送の玄関口であるポートルイスでは、海面上昇とサイクロン対策が問題となっている。港湾施設は過去にサイクロンにより重大な被害を受けた。

外海に面しているため、近代的なモーリシャスコンテナターミナル(MCT)は、最も被害を受けやすい地域である。今年の初めには、洪水によりオペレーションが中断した。荷役会社の会長であるダン・ディマ(Dan Dhima)氏は、多目的ターミナルにおいては、荷役設備を多くするよりも港湾施設を保護する施設を充実させた方が、取扱量が増加すると言っている。とりあえず、嵐を乗り越える対策を、MCTに導入しているところである。

MCTはときどき洪水にみまわれる。コンテナ取扱量が多いため、ロンドンやテムズのように、岸壁の背後にコンテナ貨物を防護する防御壁の設置を決定した。既にコンサルタントの選定は終了しており、2008年6月までには事業が開始するとスタ氏は説明した。

港湾局は荷役業者と共同で、サイクロン対策として、貨物を後方に移動させること、また、現在建設中で、2008年5月に供用となるオイル棧橋を4m高くする事業を進めている。

環境対策は最重要課題である。港湾局は環境憲章があり、港湾の緊急対策と環境を所管する部署があるため、汚染を防ぐ装備が充分備わっており、「グリーンポート」を推進している。

数年前から提案されている、島の南東部のマエボーグ(Mahebourg)で第2の港湾を開発するプロジェクトの可能性に関して、「環境保護指定」という言葉が使われている。

港湾局は2つの調査を行ってきたが、環境に関する問題が1点ある。予定地には、国際的に認知されたマングローブ林が存在するためである。コンサルタントはマエボーグを再度訪問したが、なお結果は否定的で、石炭等の貨物の取扱が可能な港湾開発地としてアルピオンなどの様な他の代替地を探しているとスタ氏は説明した。

「ここでのすべての開発プロジェクトは政府による環境影響評価を受けなければならない。法律は、環境について厳しく取り締まっており、全てのプロジェクトは法を固く守らなければならない。モーリシャスは小さな島国で、主要産業は観光であるため、美しい環境を保持し尊重していくことが重要である。」とMCTの荷役業者の専務アルキメデ・レコルディア(Archimede Lecordier)氏は言った。

しかし、モーリシャスの法律は、環境問題を厳しく取り締まっていないと筆者は考える。例えば、主要な開発を実施する前に、EIAが求められているにも関わらず、過去のプロジェクトでは必ずしも全てで実施しているわけではない。しかしながら、モーリシャスの経済が観光による収益により依存してきているため、環境保護は避けられない課題となっている。

最近では、環境の影響を受けやすい地域を海洋環境保護地域と設定し、サンゴ礁保護のため、サンゴ砂の採取や爆発物を用いた漁が禁止された。また、蚊の繁殖地であるとして1930年代から絶滅されてきたマングローブ林の再植林がいくつかの地域で行われることとなった。

ポートルイスにおける港湾拡張に関する様々な計画は、環境の影響を受けやすい地域に被害を与えるのではないかと、言う人もいる。北方拡張計画は、島の餌場のため、すでに計画から外された。

クルーズ船の新ターミナルは、数年前、埋立てられた土地に建設されることになっている。また、長期計画であるコンテナターミナルの計画地であるフォート・ウィリアム(Fort William)地区は、環境保護地域の境界地にある。バイン・デス・ダマス(Bain des Dames)地区の漁港は、フォートビクトリア(Fort Victoria)発電所の隣に建設されることになっており、大きな環境問題は持ち上がらないだろう。

アルピオンでの石炭ターミナルの提案は、居住区に近いうえ、ウエストコーストの観

光開発に影響を及ぼすため、まだまだ議論が必要である。湾内の漁業資源や、サンゴは過去20年間で顕著に減少していることは、考慮すべき事実である。より詳しい情報はwww.gpa.unep.orgを参照されたい。

写真1



写真1の説明:
マエボグのマングローブ:
サイクロンを考慮して建設されるだろう
開発がポートルイスに集中
するなら繁栄するであろう

写真2



写真2の説明:変化する世界への対応:
ポートルイスの石油栈橋は海面上昇と
サイクロンを考慮して建設されるだろう

コラム1の内容: ケーススタディ1、南アのダーバン港: トランスネット・ナショナル港湾局(Transnet National Port Authority)は南アフリカの最大の港であるダーバン港を2.83億ドルかけて拡張する計画を立てている。完成は2009年中中期までの予定である。内港の航路は130m幅から240mに拡張予定である。また、港湾への入港アクセス航路は300mに拡幅される。港湾の水深は平均5m増深され、アクセス航路で19m、内港航路で17m、内港および泊地で15.5mと成る。全体で1,000万立米の浚渫が行われる。契約の条件として、観光客が多く訪れる近くの海岸を防護するため、浚渫による海底土砂の攪拌を出切るだけ少なくすることが命じられている。

コラム2の内容: セナガル野ダカール港: 拡張計画の第1期計画として既存コンテナターミナルに第3のコンテナバース、延長290m、埋立地に貯蔵施設、7.5万平米の建設が計画されている。港湾へのアクセス航路と旋回泊地を11mから13mに増深するため、これまで約60万立米の土砂が浚渫された。港湾管理者は爆薬の使用を禁止したため、アトランティック(ATLANTIC)浚渫会社は、この仕事を実施するのにクラムシェルとバックホー浚渫船を選定した。浚渫土砂は底開式バージ船に乗せられ、タグ曳航で沖合いの指定投棄場へ運ばれる。浚渫は今年の終わりには完了する予定である。

(抄訳者:国土交通省港湾局 国際企画室 係長 原口 祐子)
(校閲:栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博)