米太平洋艦隊報道部発表

電話：(808)471-3769
ファクス：(808)422-0771
ホームページ：www.cpf.navy.mil
2001年6月15日

「環境影響評価の調査完了」

ハワイ、パールハーバー発： 米海軍は、アメリカ合衆国連邦政府及びハワイ州関係当局との緊密な調整を経て、環境影響評価のための調査を実施し、えひめ丸を現在地から浅海域に移動させても、海洋環境に重大な影響を及ぼすことはないという報告書をまとめた。

この「重要な影響を及ぼすことはない」という結論により、米海軍が提案している行方不明となっているえひめ丸の乗組員、彼らの所持品及びえひめ丸自体の部品の回収が可能になる。また、この報告書は、環境に対する影響の可能性及びその対策についても要約している。

引き揚げ作業が環境に重大な影響を及ぼさないという結論に基づき、米海軍は、これからオランダの回収業務会社であるスミット・タック社及びワシントン州に本社があるクローリー海洋社と契約を結び、えひめ丸の海底からの引き揚げ、浅海域への移動、所持品等回収後の深海域への移動という一連の作業に係る技術上の計画、工法、実施を委託する。

スミット・タック社は、深海域での索具取付と浅海域への引き揚げの主契約者であり、ロックウォーター2号という建築支援船を借用するために、テキサスに本社がある建築工学専門のハリバートン社を下請けとする契約を交わした。この支援船は7月にハワイに到着する予定である。

8月には、特注装備と揚収機能を備えたロックウォーター2号が、2,000フィートの海底から、えひめ丸を引き揚げる予定である。えひめ丸は、海底からの距離を約100フィートに保ちながら、ホノルル国際空港リーフ・ランウェイの南約1マイルの、水深約115フィートの海域まで曳航され着底する。移動に先立ち、えひめ丸の甲板から、積荷用網、鉤・延縄等の漁具、及び救命筏等、海洋環境に影響を与える可能性があるものを可能な限り除去する。また、吊り上げた直後、専門家によって、曳航に耐え得るか否かについての安全面からの検証が行われる。

えひめ丸が浅海域に完全に着底した後、米海軍の潜水員及び米海軍から訓練を受けた日本の潜水員が共同で、行方不明の乗組員、彼らの所持品、及び船の象徴的なもの（船名表示板や錨等）を回収するため、立入の安全が確認された区画内を捜索する。日本政府は、実習船の記念になるものを回収するようにと要請している。また米海軍は、可能な限り船内に残っている軽油や潤滑油やその他海洋環境に影響を与えるものを回収する予定である。

海上自衛隊の潜水員も作業を確認するとともに、作業自体にも参加する。当該作業終了後、えひめ丸の船内区画及び開口部を可能な限り閉鎖・密閉する等、残留物の外部への流出防止措置を実施する。その後、クローリー海洋社は、大型建設用艀を使用して深海域までえひめ丸を移動する。当該海域は、バーバーズ・ポイントの南12マイル以遠、リーフ・ランウェイからは約16.5マイルで、水深6,000フィート以上の海域である。連邦及び州の規定により、えひめ丸を浅海域に残すこと及び現在の場所に戻すことはできない。

全ての作業の終了予定は１０月である。

米海軍は、作業の成功に対する十分な確信を有しているが、回収作業に伴う危険性を否定することはできず、また成功の確証はない。えひめ丸の構造上の損傷が、予想を上回ることもあるため、回収作業員に危険が及んだり、船体自体の移動が困難になることも考えられる。

万一安全に吊下、移動することが不可能な場合は、えひめ丸は水深 2,000 フィートの現在地に着底したままとなる。

環境影響評価によると、「水質、海洋生物、健康及び安全にとっての最大要因は、軽油、潤滑油等の危険物が、えひめ丸から流出することである。つまり、船体が現在地から浅海域へ移動され、所持品等の回収作業中に、油脂類が流出することである。」

米海軍は、軽油や潤滑油の流出に対する対応策を準備している。これらの対応策は、環境への影響を最小限とするために、広範多岐にわたり、連邦及び州の緊急対策機関と調整された。米海軍は、航空機を現場海域に派遣して、海上への油等の流出を空から監視すると同時に、油を除去するために、油吸収剤や攪拌器材等を現場に準備する。また状況により、州政府と米沿岸警備隊による支援が得られる。

特記すべきことは、えひめ丸に搭載された燃料が、普通のタンカーが輸送する粘りのある黒い油ではなく、上質の軽油であり、数時間又は数日で蒸発してしまうということである。軽油の流出による海岸線の汚染の場合、清掃を要するようなものではないが、米海軍としては、海岸線への影響がないよう、流出した油を吸収する計画である。

米海軍は、3 月中旬から、環境影響評価について、複数の連邦及び州機関等と緊密に検討を重ねてきた。これらの機関等の支援と数か月間の調整により、米海軍は、環境影響評価と遺留品等回収計画を策定するに至った。支援内容としては、以下のとおりである。

- ハワイ州土地・自然資源局、国家海洋漁業協会、合衆国魚・野生動物協会の協力を得て、回収作業を実施する浅海域内の場所を選定した。
- 合衆国魚・野生動物協会は、回収作業実施の前後に、オアフ島の３か所及びカウアイ島の１か所で野鳥に対する油による被害調査を実施する。
- 合衆国魚・野生動物協会か国家海洋漁業協会のどちらか、又は両協会の代表者が、油回収船に乗り組み、油の被害を受ける可能性がある鳥類、海洋性哺乳類及び海亀等の調査を実施する。
- 国家海洋気象庁の模擬により、えひめ丸の移動に最適な海上模様や風向・風速等を検証した。

回収作業が環境に及ぼす影響を見極めることに加えて、環境影響評価の過程においては、行方不明の乗組員の捜索手段も検討された。米海軍は、多くの分野における専門家からなるチームを設置し、その手段の実現性や実効性について検討した結果、以下の案は非実現的であるとの結論に達した。

- 無人探査機の遠隔操作による行方不明の乗組員の捜索では、障害物の排除、閉鎖区画への侵入は不可能である。また、小型探査機での物品等の回収は不可能である。
- 特殊装備なしでの、水深 2,000 フィートにおける潜水作業は不可能である。
- 船体を途中の水深で吊下した状態での潜水作業は、非常に危険である。
- 船体を水面上に引き揚げることは、船体自体が破損する恐れがあり、重大な環境破壊の要因となり得る。

米海軍は、連邦及び州機関の援助を得て、回収作業実施に最適な浅海域としての候補地について、広範な調査と分析を実施した。

この結果、当初は次の５か所が選定された。第１はリーフ・ランウェイの近く、第２はパール・ハーバー湾口西側のエヴァ・ビーチ、第３はディープ・ドラフト港があるバーバーズ・ポイント北側のワイアナエ海岸である。第４と第５はいずれもモロカイ島沖で、一つはラアウ・ポイントの東南東、他方はペンギン堆の西端である。

米海軍は、モロカイ島沖の２か所は、回収作業及び環境にとっては不適であると判断した。この２か所には、物資輸送及び波の荒いカイヴィ海峡を横断するという欠点がある。また、この２か所は、連邦政府が指定したハワイ諸島ざとうくじら保護区の中にあるため、当該海域の環境保護は不可欠なものである。

残りの３か所について、安全、警備、環境及び後方支援等を考慮した結果、米海軍は、リーフ・ランウェイの近くを回収作業の適地として決定した。