

特別敏感海域と国際海運事業との新たな比較衡量の視点

—特別敏感海域の導入を契機とした海洋管理の充実強化との比較衡量の必要性—

浅野敬広
ASANO, Takahiro

前 人事院行政官短期在外研究員(スペイン王国海難救助安全公社派遣)

1—はじめに

1.1 本稿の目的

我が国が国際的協調の下に、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現するため、2007年4月に海洋基本法が成立し、7月に施行されたところ、その過程で衆議院及び参議院から、海洋の生物の多様性の確保等のための海洋保護区(MPA)の設定等、海洋環境の保全を図るために必要な措置について検討することが附帯決議された。

この海洋基本法に基づき、2008年3月に閣議決定された海洋基本計画においては、海洋環境の保全に必要な予防的施策としての流出油等の防除体制の充実や海洋管理の観点からの新たな離島の保全・管理施策が政府の総合的、計画的に講ずべき海洋施策として位置付けられている。

また、2008年6月には、国連教育科学文化機関(ユネスコ)世界遺産センター及び国際自然保護連合(IUCN)が世界自然遺産「知床」の海域の保全状況に関して2月に行った現地調査の結果がとりまとめられ、ユネスコ世界遺産センターより送付された「知床世界自然遺産地域の保全状況に関する調査報告書」が公表された。同報告書において、「さらなる保護の層を加える観点から、国際海事機関(International Maritime Organization:IMO)と共に、遺産地域の海域について、特別敏感海域(Particularly Sensitive Sea Areas:PSSA)の指定について検討すること。」が勧告されている。

その後、2008年7月にカナダで開催されたユネスコの第32回世界遺産委員会においては、報告書に盛り込まれた勧告事項に基づき、特に特別敏感海域(PSSA)の指定についての検討その他の9項目について重点的に取り組むよう要請し、2012年2月1日までに勧告への対応状況を報告するよう求めている。

この特別敏感海域(PSSA)は、生態学的、社会・文化・経済的又は科学・教育的に重要性の認められる海域であって、国際海運事業の影響に対して脆弱になっている海域であり、海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)、船舶による汚染の防止のための国際条約(MARPOL条約)等に基づき、当該海域を航行する船舶に対し、海洋汚染リスクを低減するために必要な対策の実施が可能となる。

他方、我が国周辺海域において、特別敏感海域(PSSA)を設定した事例はなく、これまで特別敏感海域(PSSA)の設定の検討が行われることはなかった。

そこで、ユネスコの求める世界自然遺産「知床」の海域の特別敏感海域(PSSA)の指定の検討に当たっては、特別敏感海域(PSSA)の設定により沿岸国にもたらされる効果や国際海運事業に対する影響を十分に把握する必要がある。

このため、スペインのカナリア諸島における特別敏感海域(PSSA)に関する調査研究を行い、特別敏感海域(PSSA)と国際海運事業との新たな比較衡量の視点を理解して頂くことにより、政策面での検討の促進に寄与しようとするものである。

1.2 特別敏感海域(PSSA)に関する国際動向

現在、世界においては、国際海事機関(IMO)の承認を経て、以下の海域が特別敏感海域(PSSA)に指定されている。

| 海域 | 申請国 | 指定年 |
|------------|-------|------|
| グレートバリアリーフ | 豪 | 1990 |
| サバナ・カマゲイ諸島 | キューバ | 1997 |
| マルベロ島 | コロンビア | 2002 |
| フロリダ・キーズ海域 | 米 | 2002 |
| ワデン海 | 独、蘭等 | 2002 |

| | | |
|----------|------------|------|
| パラカス国立公園 | ペルー | 2003 |
| 西ヨーロッパ海域 | 英, 仏等 | 2004 |
| トレス海峡 | 豪等 | 2005 |
| カナリア諸島 | スペイン | 2005 |
| ガラパゴス諸島 | エクアドル | 2005 |
| バルト海 | 独, スウェーデン等 | 2005 |
| 北西ハワイ諸島 | 米 | 2007 |

これらの海域においては、主に一定の条件に該当する船舶に対する強制通報制度の導入や、航行回避水域あるいは分離通航帯が設定される等の措置が講じられている。国際海事機関(IMO)の管轄内で実施できる関連保護手段(Associated Protective Measures: APM)の導入が認められるので、例えば、トレス海峡では水先利用が推奨されている。

2——カナリア諸島の特別敏感海域(PSSA)の概要

2.1 カナリア諸島の概要

グランカナリア島、フェルテベントゥーラ島、ランサローテ島、テネリフェ島、ラパルマ島、ラゴメラ島、エルイエロ島の主要7島で構成されるカナリア諸島は、1496年にカスティリヤ王国に併合され、現在、スペインの一州となっている。カナリア諸島は総面積約7,300平方kmで、約1,500kmの海岸線を有し、スペインの各州の中で最も長い海岸線となっている。スペイン全土の海岸線が約8,000kmであることを踏まえると、カナリア諸島における戦略的な海洋施策の展開は非常に重要である。

また、スペイン本土から約1,100km、アフリカ大陸から約115km離れ、サハラ沖(北緯27度37分-29度24分、西経13度20分-18度10分)に位置し、ヨーロッパ、アフリカ、アメリカの三大陸を結ぶ海上交通及び航空路の結節点となっている。

2.2 特別敏感海域(PSSA)の海域の範囲

2003年10月24日、スペインは国際海事機関(IMO)に対し、カナリア諸島の最も外側の点を結んだ直線基線から領海12海里の範囲内の海域を特別敏感海域(PSSA)として申請した。当初200海里までの海域を対象とする提案をスペイン政府内部で検討していた模様であるが、ポルトガルやモロッコから了解を取得することが困難であると判断したため、見送った経緯がある。

この背景としては、国際海事機関(IMO)が、エジプトのアカバ湾海域の特別敏感海域(PSSA)の指定提案に関し、イスラエルとの調整を求めた事例や、コロンビアのサンアンドレス島とプロビデンスシア島の周辺海域における航行

回避水域と分離通航帯の設定提案に関し、同島の領有権について係争中であるニカラグアとの協議を求めた事例等、他国の管轄海域に非常に近接する海域や領土問題等に起因して関係国間で係争のある海域を単独国で申請する場合、関係相手国との協議を要求する可能性が高いことが挙げられる。

結局、カナリア諸島とポルトガル領セルヴァージェンス島との最短距離63海里、カナリア諸島とアフリカ大陸大西洋岸との最短距離30海里となる、カナリア諸島を取り囲む領海12海里の外周となる多角形の海域としたことによって、隣国の主権に属する海域に影響を与えないこととなることから、国際海事機関(IMO)がスペインの提案を認めることとなった。

2.3 特別敏感海域(PSSA)の関連保護手段(APM)

2005年7月22日、国際海事機関(IMO)において、カナリア諸島の海域を特別敏感海域(PSSA)とすることが認定された。カナリア諸島の特別敏感海域(PSSA)を航行するタンカーは年間平均1,500隻であり、船舶起因の海洋汚染を防止するため、その関連保護手段(APM)として、強制通報制度の導入、航行回避水域の設定、分離通航帯の設定が認められた。

2.3.1 強制通報制度(Mandatory ship reporting system)の概要

強制通報の対象となる船舶は、カナリア諸島に寄港するか否かにかかわらず、重質油を輸送する載貨重量トン(満載喫水線の限度まで貨物を積載したときの全重量から船舶自体の重量を差し引いたトン数)600トン以上のタンカーである。これは、西ヨーロッパの特別敏感海域における強制通報(WETREP)の対象船舶と同じであり、MARPOL条約においてダブルハル化が要求されている船舶と同じである。

また、重質油についても、15℃での密度が900kg/立方mを超える原油、15℃での密度が900kg/立方mを超え又は50℃での動粘度が180平方mm/sを超える重油、ビチューメン(粘性の高い重質油)、タール及びそれらの乳化物としており、これはMARPOL条約の重質油の定義と同じである。この重質油輸送に関する規制については、2003年12月の第50回海洋環境保護委員会(Marine Environment Protection Committee: MEPC)において、MARPOL条約で採択され、規制されている。

これらのことは、カナリア諸島における特別敏感海域(PSSA)の設定が、2002年の大規模な油流出事故となった「プレステージ号」事件を契機として導入されたものであることを示している。

2.3.2 航行回避水域(Area to be avoided)の概要

座礁事故等による海洋汚染リスクを低減するため、石油又は危険物をばら積みする総トン数500トン以上のタンカー及び船舶を対象として、航行回避水域が設定されている。

具体的には、ランサローテ島北部地域、テネリフェ島南西部地域、グランカナリア島南西部地域、ラパルマ島周辺海域とエルイエロ島周辺海域の5つの海域が航行回避水域として設定されている。

2.3.3 分離通航帯(Traffic Separation Scheme:TSS)の概要

特別敏感海域(PSSA)を通航する船舶の海上交通を管理して衝突事故等による海洋汚染リスクを低減するため、テネリフェ島とグランカナリア島との間、グランカナリア島とフェルテVENTOURA島との間に分離通航帯を設定している。

各々の分離通航帯ともに、各々幅3マイルの2つの通航帯、2つの通航帯を中間で分離する幅2マイルの分離帯、警戒水域、2つの沿岸通航帯で構成されている。分離通航帯を通航する船舶は、ラスパルマス又はテネリフェに所在する海難救助安全公社の各センターに対し、任意通報が推奨されている。

これらの海域において導入されている航行規制は、石油等を輸送する大型船を対象としており、小型漁船や島間内航船は適用を除外されている。

2.3.4 違反船舶に対する措置

強制通報制度は国連海洋法条約、SOLAS条約その他の関連する国際法の条項に従って実施されており、特別敏感海域を通航する船舶の無害通航を妨げる法的根拠を創設するものではないことが言及されている。

従って、違反船舶に対しては、当該船舶の旗国である海事当局に違反状況を通報し、旗国の国内法に従った法手続きが実施されることとなる。

3——特別敏感海域(PSSA)の多面的な効果

3.1 海洋環境の保全上の効果

スペイン領のカナリア諸島、ポルトガル領のアゾレス諸島、マデイラ諸島等の島々から構成されるマカロネシア地方は固有種が豊かであり、2001年12月28日に欧州委員会から、生息地指令(92/43/EEC)に基づき、同地方の約30%に当たる約3,500平方kmの土地と約1,800平方kmの海域を生息地域保全地区に指定した。

さらに、2002年11月13日にスペインのガルシア地方沖を航行中の重油輸送タンカー「プレスティージ号」が悪天

候のため座礁し、沈没した。「プレスティージ号」は7万7千トンの重油を積載し、約4万トンの重油が流出したと推定され、この重油流出に伴い多くの野生生物が被害を受けた。

こうしたことを背景として、海洋環境の保全を図るためにカナリア諸島は特別敏感海域(PSSA)として指定されることとなった。さらに、汚染物質の種類に応じた防除資機材の準備や、汚染物質の防除場所を事前に把握するための潮流の方向及び風向による漂流物の移動予測モデルの作成など、船舶事故起因の海洋汚染対策も併せて講じられている。

他方、マカロネシア地方では、地理的に近接するポルトガル領マデイラ島も生息地域保全地区に指定され、その照葉樹林原生林は世界自然遺産となっているが、特別敏感海域(PSSA)への指定については、スペイン単独で行われ、かつカナリア諸島の海域に留まるものとなっている。

このように海洋環境上の同程度の価値を有する海域において、特別敏感海域(PSSA)の指定について、各国ごとに対応が異なっているところ、これは特別敏感海域(PSSA)の指定により沿岸国が管轄権を行使するものであり、指定しようとする海域の管理強化の必要性の差異から生じていると考えられる。

3.2 観光業及び水産業にもたらされる効果

国際海事機関(IMO)海洋環境保護委員会(MEPC)等における特別敏感海域(PSSA)に関する審議への対応を契機として、航行ルート、関連保護手段(APM)の技術的妥当性の検討を行うため、関連保護手段(APM)ごとに3つのワーキング・グループが設置された。

このワーキング・グループは、国家行政機関から振興省、環境省、教育科学省、内務省、農林水産省、税関で、カナリア諸島の地方行政組織から環境、国土管理、交通、治安・危機管理の各担当部局で構成され、これにカナリア諸島の島議会、大学、非政府組織(NGO)が加わったものとなっている。

このことから、スペインは、特別敏感海域(PSSA)の設定によって、海上輸送と海洋環境の保全のほか、治安、観光、水産等の分野に影響を及ぼすと判断していることが理解することができる。

特にカナリア諸島の住民の収入源となっている主要な産業は観光業と漁業である。カナリア諸島は一年中気候が温暖なため、主としてヨーロッパ各国からの避暑・避寒客が一年を通じて訪問し、2001年には外国人観光客数が初めて1千万人(内訳:イギリス394万人、ドイツ291万人、オランダ51万人、ベルギー24万人、フランス15万人、その他239万人)を超えるなど、欧州有数の観光地となっている。

外国人観光客のほとんどは海水浴客で、限られた海岸沿いの施設に宿泊し、カナリア諸島の海域はサハラ沿岸の世界でも有数の漁場の一つに面しており、観光業、水産業とも海洋環境、海水浴場や漁場のきれいさや良好な質と密接な関係にある。こうしたことから、スペインは特別敏感海域(PSSA)における関連保護手段(APM)が経済的な利益をもたらしていると評価している。

3.3 海難救助と密航者対策に対する効果

特別敏感海域(PSSA)の設定により、国際的な基準に従って、船舶の正確な位置を特定し、航行船舶の支援を行い、船舶相互の衝突を防止できるようになる。さらに、海上交通の管理と海洋汚染防止を強化する観点から、カナリア諸島の海域監視体制の充実強化も同時に行われている。

海難救助安全公社は、カナリア諸島の特別敏感海域における航行規制の履行確保のため、対象船舶の適正な通航を監視しており、これによって船舶の動静の把握が可能となって、最短時間での迅速な海難救助活動につながっている。

他方、アフリカからヨーロッパを目指す密航のうち、スペイン領カナリア諸島を経由するルートでの密航は絶えることがなく、年間カナリア諸島に数万人のアフリカ人が密航している。母船に乗り込み、「パテラ」と呼ばれる粗雑な小舟で海を渡ってカナリア諸島に到着する不法移民は、人道的問題、社会的問題、経済的問題と海域管理の問題を引き起こすとともに、密航に伴い毎年数千人の人命が失われている。

カナリア諸島の経済を大きく支えている海岸について、巡回警備を行うとともに、スペイン政府は、カナリア諸島の周辺海域における海難救助活動に重点的に取り組んでおり、迅速な海難救助の手段として、ヘリコプターや航空機の配備と同じく、特別敏感海域(PSSA)の設定により認められた範囲内での海上交通管理システムを活用している。

3.4 特別敏感海域(PSSA)の設定を契機とした海上保安体制の充実強化

スペインは、2005年に特別敏感海域(PSSA)の設定に基づく船舶への航行規制を導入するだけでなく、カナリア諸島における船艇・航空機の配備や活動拠点の整備等の海上保安体制の充実強化を図っている。

2004年以降、振興省はカナリア諸島における海上保安体制の充実強化のため集中投資を行い、既に船艇と航空艇は2倍になっている。さらに、2006年5月、「海難救助国家計画2006-2009」が閣僚会議において了承されてお

り、特別敏感海域(PSSA)を含めたカナリア諸島の周辺海域における海上保安体制も並行して充実強化している。

同計画の終了時までには、カナリア諸島においては、新たに救助艇9艇、高速艇2艇、曳航船1艇、多目的船艇1艇、航空機1機、ヘリコプター2機が配備され、資機材保管・海難救助活動拠点1箇所、潜水チーム活動拠点1箇所が整備される予定である。

3.5 陸域と海域の一体的管理への効果

カナリア諸島は、米国のハワイ諸島やエクアドルのガラパゴス諸島と同様、群島国家のように群島水域を保有することは国際法上認められていない。他方、カナリア地方政府は、90年代以降、カナリア諸島の領土の一体性の確保を指向しており、カナリア諸島で囲まれる海域を含めた、陸域と海域の一体的な管理が可能となる国際法上の根拠を検討しており、特別敏感海域(PSSA)の設定をその根拠として活用している。

この点について、スペインは、国際海事機関(IMO)における認定手続きの過程を通じ、カナリア諸島の海域の国際的な知名度を向上とスペインによるカナリア諸島の海域管理の実態を対外的に認知させることに成功したと評価している。

4——特別敏感海域(PSSA)と国際海運事業との比較衡量

このように、カナリア諸島における特別敏感海域(PSSA)は海洋環境の保全のための施策であるものの、その効果としては、単に海洋環境の保全に留まらず、漁業資源や観光資源の保全、離島の陸域と海域の一体的な管理の推進、海難救助体制や海上保安体制の充実強化につながっている。

また、特別敏感海域(PSSA)は、海洋保護区と重複して設定されることがあり、海洋保護区が生物多様性の確保と水産資源の持続可能な利用のために設定されるものである一方、特別敏感海域(PSSA)は、海洋環境の保全を目的として、海域を航行する船舶を管理するために設定されている。

既に指定された特別敏感海域(PSSA)において講じられる関連保護手段(APM)については、多種多様なものが存在するが、強制通報制度の導入、航行回避水域の設定、分離通航帯の設定が主なものである。

このうち、スペイン海難救助安全公社としては、船舶の出入域管理を行うための手段となっている強制通報制度がカナリア諸島における特別敏感海域(PSSA)の最も根幹をなす制度と考えている。

4.1 強制通報制度による国際海運事業への影響

船舶からの強制通報は、緊急通報があった場合や通報義務のある船舶が何の通報もしない場合において、海上における搜索及び救助や海洋汚染の防除を可能な限り迅速かつ効率的に実施することを目的としている。

カナリア諸島における特別敏感海域(PSSA)の強制通報制度の項目と内容は以下のとおりである。

- ・ 強制通報制度の名称 報告名(CANREP)
- ・ 報告の種類 運航計画(CANREP-SP)
最終報告(CANREP-FR)
(以下A, B, C, E, Fを通報)
変更報告(CANREP-DR)
(以下A, B, C, E, F, Iを通報)

- A 船舶：船名及びコールサイン
【例：GOLAR STIRLING/9001007】
- B 通報時刻：通報日及び時刻
【例：081340Z】
- C 通報位置：緯度及び経度
【例：2836N01545W】
- E 針路
【例：210】
- F 速力：航行ノット数
【例：15】
- G 直前に通報した港湾・海上交通センター
【例：STRAIT OF GIBRALTAR】
- I 目的港及び到着時刻：港名，到着日及び時刻
【例：CAPE TOWN 230230Z】
- P 貨物名：貨物の種類及び量
【例：56,000 TONNES HEAVY FUEL OILS】
- Q 通常の船舶航行を妨げる事項：詳細な瑕疵，損傷，欠陥に関する情報
- T 貨物情報に関する連絡先：名前，電話・FAX番号
【例：J Smith, 00 47 22 31 56 10,
FAX 00 47 22 31 56 11】
- W 乗組員：国番号
【例：23】
- X 原子力船，操縦制限等の特記事項
【例：NONE, NONE】

各情報は以下の目的のために通報されている。

- ・ 船名，コールサイン(信号符字)，IMO番号(IMOの付与する船舶識別番号)又はMMSI番号(海上移動業務識別番号(AISに割り当てられた識別番号))と位置は船舶IDと当初の位置の付与に必要である(A, B, C)。

- ・ 船舶の針路，速力及び目的地は，船舶の航行軌跡の監視やスクリーンから表示されない場合の搜索及び救助活動，極端な悪天候時における航行安全の確保と海洋汚染の防止にとって重要である(E, F, G, I)。
- ・ 乗組員その他関連情報は搜索及び救助に割り当てるべき資源を決定する上で重要な要素である(P, T, W)。
- ・ SOLAS条約及びMARPOL条約の関連条項に従って，船舶に対し，瑕疵，損傷，欠陥その他の船舶に制限のかかる情報の提供を要求するものである(Q, X)。

強制通報制度については，西経15度30分を境にして，海難救助及び海洋汚染の防除に24時間対応しているラスパルマス又はテネリフェに所在する海難救助支援センターに対して通報することとなっている。

また，通報メディアとして，電子メール，電話，VHFチャンネル(16及び70)，AIS(船舶自動識別装置)等のメディアが認められており，無料で通報することが可能となっている。

もっとも，強制通報制度で要求されている通報内容とAISで通報できる内容に差異があること及びAISで届く電波の範囲に限界があることから，現実として，強制通報は電子メールによって行われることが通例である。

スペイン海難救助安全公社においては，通報を受けた電子メールの内容をデータベースフォーマットに手動で入力し，データベース化しているところ，海上保安当局にとっては負担がかかることになるが，国際海運事業の立場からみると，電子メールでの通報が要求されるに留まり，その影響は軽微であると思われる。

従って，我が国周辺海域における特別敏感海域(PSSA)の設定について検討するに当たっては，船舶の出入域管理を行うための強制通報制度の導入を中心に据えた上で，当該海域の海洋管理の充実強化の優先順位と比較衡量しながら検討を進めていく場合，特別敏感海域(PSSA)と国際海運事業との比較衡量において，問題の生じる可能性は少ないと考えられる。

4.2 特別敏感海域(PSSA)と船舶管制業務(Vessel Traffic Service:VTS)との関係

スペインにおいては，カナリア諸島の特別敏感海域(PSSA)において分離通航帯を設定しているほか，船舶のふくそうする海域においても，衝突事故を防止するため，6つの海域で分離通航帯が設定されている。

このうち，ガリシア沖・フィニストレの海難救助安全公社のセンター，ジブラルタル海峡・タリファの海難救助安全公社のセンターについては，強制通報制度を導入して，以下の船舶管制業務(VTS)を提供している。

- ・ 情報提供 (Information Service)
船舶航行情報提供, 港湾・航路情報提供, 気象・海象情報提供等
- ・ 交通管制 (Traffic Organization Service)
運航計画及び航行ルートに関する情報の収集, 船舶動静及び航行速度の監視, 航行規制情報の提供, 航行安全情報の提供等
- ・ 航行支援 (Navigational Assistance Service)
航行に関する意思決定を支援するための航行中の助言等

世界的にもマラッカ・シンガポール海峡等, 船舶のふくそうする海域においては, 強制通報の導入と分離通航帯の設定とともに, 船舶管制業務 (VTS) が提供されているところ, 航行安全の確保, 海洋環境の保護, 海上交通の円滑化, 海難救助及び海洋汚染防除の迅速な対応を目的としており, 特別敏感海域 (PSSA) の関連保護手段 (APM) の導入による効果と同様になっている。

他方, カナリア諸島の特別敏感海域 (PSSA) においては, 海上交通センターが存在するにもかかわらず, 交通管制を行うに留まっている。これは年間の航行船舶数がジブラルタル海峡の約10万隻に対し, カナリア諸島では圧倒的に少ないことが理由となっている。

これに加えて, 船舶の航行を容認しながら, 衝突事故リスクの低減を目指しているふくそう海域とは異なり, 特別敏感海域 (PSSA) は, 可能な限りの船舶の航行を制限し, 航行せざるを得ない場合でも衝突事故リスクを低減させるという基本的なスタンスの差異があると思われる。

しかしながら, ワデン海の分離通航帯のように, 先にふくそう海域における船舶の航行の規制が導入され, その後に特別敏感海域 (PSSA) に指定された事例があるとおり, 特別敏感海域 (PSSA) における分離通航帯においても, 船舶の航行を容認するスタンスと両立させていくことは可能であると思われる。

従って, 我が国周辺海域において特別敏感海域 (PSSA) の設定する場合において船舶管制業務 (VTS) を提供することについては, 当該海域における実際の航行隻数を踏

まえ, 海上保安体制の強化のために必要な投資額, 国際海運事業への影響, 当該海域の管理強化の効果等を踏まえ, 費用対効果に基づき適切に判断していくことが重要である。

5—おわりに

これまで我が国では, 既に指定された特別敏感海域 (PSSA) において設定されている分離通航帯や航行回避水域等が関心を集めるとともに, 我が国の海上輸送にとっての無害通航の重要性に鑑み, 我が国周辺海域における特別敏感海域 (PSSA) の設定について検討されることはなかった。

しかしながら, 海洋環境の保全のための施策である特別敏感海域 (PSSA) を海洋管理の充実強化のための施策として活用されている事例が存在することを踏まえれば, 将来, 我が国周辺の特定海域において, 特別敏感海域 (PSSA) が設定されることは十分にあり得ると考えられる。

いずれにせよ, 特別敏感海域 (PSSA) は, 国際海運事業に影響を与える制度であり, 国際海運事業に対する負荷の観点から考慮が払われる必要がある。また, 当該海域の監視体制を強化するための海上保安体制の充実強化も必要不可欠であり, その費用対効果の観点から考慮が払われる必要がある。

その上で, 今後の特別敏感海域 (PSSA) の指定の検討に当たっては, 単に海洋環境の保全と海上輸送の確保との調和の観点に留まらず, 海洋管理の充実強化の観点からも幅広く検討を進め, 我が国における戦略的な海洋管理の実現の観点からの比較衡量を行っていくことが非常に重要であると考えられる。

参考文献

- 1) VICTORIANO RÍOS PÉREZ [2005], “¿ ISLAS O ARCHIPIÉLAGO ?”, ANEXO, MILAGROS LUIS BRITO, “CANARIAS, UNA PROPUESTA PARA PROTEGER SUS RECURSOS NATURALES”, pp. 377-386.
- 2) 国際海事機関 (IMO) MEPC51/8 [2003], COLREG.2/Circ.57, SN.1/Circ.253, SN.1/Circ. 254 [2006].

(原稿受付 2009年5月21日)