

メキシコ湾原油流出事件の一周年目を迎えた4月20日、ホワイトハウスでオバマ大統領は短い演説を行った。周辺環境と数万人に壊滅的な打撃を与えた事故は、現在でも2000人による修復作業が続いていること、最近、全区域で漁業が開始できるようになったこと、メキシコ湾の清掃と政府の安全規制に多大な前進があったが、まだ完全とは言えないこと、今後も収穫した海産物の安全性のモニターを継続し、自国でのエネルギー資源を拡大するため、また安全な沖合でのオイル生産を行うため、新たに厳しい規制を導入していることなどが演説の要点であった。オバマ氏のスピーチは、「厳しい安全基準が確立された」と思わせるような印象を与えたが、現状はまさに失望的なものである。

昨年4月20日から数ヶ月間続いたメキシコ湾のBP原油流出事故は11名の死者を出し、政府推定で合計約500万バレル（約8億リットル）の原油が溢れた。現在でも、壊滅的なダメージを与えた事故の痕跡は厳然と残っている。生物多様性センターは*A Deadly Toll: The Gulf Oil Spill*と題した報告書で、政府は死亡した海洋動物の数は報告したが、洗浄して自然に戻した動物は含まれていないため、最低限に概算しても、約6,000匹の海亀、26,000のイルカとくじら、82,000の海鳥、および無数の魚類や無脊椎動物が病気になり又は死亡したことを明らかにした。様々な調査団の報告から、メキシコ湾で漏れた原油は、今でも湾岸環境に散在し、また海底に残留していることが知られている。センターは今後も数十年間、野生動物に影響を与え続ける事を懸念している。

更に深刻な問題は、オバマ氏の声明とは逆に、注目に値するような安全性の改善が見られないことや、沖合いでの新たな掘削規制が具体化する前に、メキシコ湾の一部沿岸で原油掘削が許可されたため、将来同じ事故が再度発生する可能性があることだ。昨年の事故に関与したBPを含む当事者らは、訴訟中の現在でも責任のなすりあいを続けているが、多数の石油会社は、先月から沖合いでの原油掘削作業を再開した。4月21日のニューヨーク・タイムス紙によると、オバマ政権は以前、メキシコ湾の東部と大西洋沿岸の沖合で原油掘削の拡大を提案していた方針を12月にキャンセルし、今後少なくとも7年間、より強固な安全性と環境基準が設定されるまで禁止することに決定した。この点では、「より厳しい措置」が導入されたと思えるが、メキシコ湾の中央および西部沿岸では「新たな安全手段の下」に掘削が開始され、今後も続く模様である。

しかし、「高いリスクを伴う事故に関する技術分野の専門家」で、イエール大学の教授、チャールス・ペロウ氏は「将来の大規模な事故に備えた十分な対策が実施されている証拠がない」ため「流出事故を防ぐため、十分な企業体制を変える方法を模索しているとは思わない」と述

べたことを4月17日のAssociated Press (AP) が報じている。ペロウ氏は「多くの点で、重大な原油漏れは避けられない可能性がある」と述べ、「今後5年間で少なくとも1回は大きな事故がある。経費削減と労働者へのプレッシャーが原因による事故が発生する」と安全性より利益優先の体質を警告している。

数社の最大手石油会社がAPに語った情報によると、政府へ安全基準の更新を提出しても認可されるまで2年かかり、書類上で原油漏れに対処できることを証明すれば、石油会社は申請だけで原油掘削を開始できるらしい。もちろん、規定する側は石油会社に「十分な補足資料の提供を要求する」としている。しかし、事故の2ヵ月後に、オバマ政権で新たに発足された海洋エネルギー管理規定および施行局の局長に就任したマイケル・ブロムウィッチは、石油会社が使用する構成部品のシステムに関して、沖合油田の噴出状況を想定した試験はなされていないことをAPに語っている。これに対し、ヒューストンのある石油会社は「管理した環境下で陸上のテストを行ったが、沖合での試験は要求されていない」としている。石油会社は、「湿地や海辺に浮かせるブームなど、今でも同じ設備や技術に依存している」ことも明らかにした。

以上のように、現状は明らかに、オバマ氏の公約や声明に相反している。このことを更に裏付けたメディアは、MSNBC ニュースである。3月30日、*Disaster on the Horizon* の著者で、30年のベテランでもある石油・ガス会社の社長、ボブ・キャブナー氏は、MSNBC のニュース・キャスター、レイチョー・マドーとの対談で、意外な事実を明らかにした。キャブナー氏によると、オバマ政権は先月、沖合での原油掘削作業を許可し、先月末にはシェル石油会社にルイジアナ沿岸での掘削を許可した。シェル社は、油田での掘削作業に、メキシコ湾のBP原油流出事故で有名になったトランスオーシャンを雇用している。しかも、「トランスオーシャンの掘削船は、ディープウォーター・ホリゾンの爆発で、米国歴史上、最悪の原油流出事故の原因となった、同じブローアウト・プリベンター（特殊大型バルブ）を使っている」という。

キャブナー氏は、「この掘削船は、ディープウォーター・ホリゾンのケースで使用されたものと同じ時期に製造されたもので、ブローアウト・プリベンターも同じ2000年頃製造されたものです。ひとつだけ違う点は、ブローアウト・プリベンターの部品であるせん断ラムを余剰分としてひとつ増やしただけです。コントロール・システムも、他の装備もすべてほとんど全く同じです。」と語った。また、「ブローアウト・プリベンターは完全な再設計が必要ですが、彼らができることは、現存する装置に余剰部品を追加することだけです。部品が一つしかなければ、破損した場合、完全な機能不全になるからです」と話した。この対談で明白になったことは、「連邦政府の安全性基準の焦点は、もし原油漏れが再度発生した場合、その漏れた原油

を石油会社が迅速に包囲することができるかどうかであり、最初から流出事故を防ぐことが強調されているわけではない」という点である。これが、チャールス・ペロウ氏やボブ・キャブナー氏など、他の有識者が懸念を示している最大の理由である。

CNN が沖合での原油掘削 に関して世論調査を行ったところ、「強力に支持する」と答えた率は、昨年事故 1 ヶ月後の 5 月 21 から 23 日までに行った時点で 27% に留まった。しかし、今年 4 月 9 日および 10 日に実施された調査で「強力に支持する」と回答した率は 45% で、かなり支持率が上昇していることが明らかになった。もちろん、ガソリンの高騰にも原因があると思われるが、米国は、基本的に多くの局面で失敗の歴史を繰り返し、教訓から学ぼうとしない呆れた国であるという印象を受ける。なぜなら、BP だけではなく、シェル石油会社も原油産地国ナイジェリアのニジェール・デルタで壊滅的な原油流出問題を起こし、長年、地域住民の生活と環境を著しく破壊しているからである。米国内に限らず、地球規模で環境破壊の責任が最も問われているのは BP やシェル社のような多国籍石油企業である。人命と環境保護の意識が薄く、安全性より利益追求が優先されているかぎり、クリーン・エネルギー政策で米国が他の先進国より遅れているのは当然である。