

大陸棚石油開発事例の分析に基づく紛争原因の考察

正会員○大河内美香 (東京海洋大学) 正会員 逸見 真 (東京海洋大学)
正会員 黒川 久幸 (東京海洋大学) 正会員 竹本 孝弘 (東京海洋大学)

要旨

大陸棚に賦存する石油・天然ガス等への需要により、沿岸国間で大陸棚の境界画定紛争が生じ得る。しかし、大陸棚境界画定の基準は確立していない。境界画定に際して石油資源等の配分を考慮するか否かも事案により異なる。大陸棚資源開発事例ごとに、原因、発生形態、解決過程は異なるが、その分析は充分には行われていない。本研究は、大陸棚石油開発に関連する紛争の国際裁判資料を調査し紛争原因を考察した。さらに、石油開発に不可欠な海運の安全性の観点から、石油開発の現実性・具体性を評価し得るかを検討した。
キーワード：海運・物流、国際条約、大陸棚、境界画定、石油資源開発

1. はじめに

日本は、一次エネルギー供給に占める石油の割合が42.7%(2013年度)であり、その石油消費の99.7%(同年度)を輸入に依存する上、供給源の83.6%(同年度)を中東に依存する⁽¹⁾。すなわち、日本の石油調達の特徴は、中東石油の長距離海上輸送である。この供給源の集中と長距離輸送のリスクを同時に解消するのは、自主開発石油の単距離輸送であるから、日本近海の大陸棚石油開発が注目されてきた。

しかし、第一に、大陸棚には海底に賦存する石油資源量の65%があるから、大陸棚の帰属を定める境界の設定は沿岸国の石油資源取得に影響を与え、その画定は容易ではない。北海大陸棚の境界は、1960年代、英国、デンマーク、オランダ、ノルウェー間の交渉となり、地中海大陸棚の境界は、1980年代、チュニジア、リビア、マルタ間の国際裁判となった。

第二に、大陸棚開発で得た石油の陸域への輸送手段は、日本の地理的条件からは一海底パイプライン網が完備しない限り一タンカー輸送であるから、調達先の変更による輸送距離の長短を問わず海上輸送システムの安全の確保が石油調達の安定をもたらす。

したがって日本の石油調達の安定の核心は、①大陸棚境界画定問題の解決と②輸送の安全管理にある。

まず、①大陸棚境界画定問題は国家間交渉や裁判で解決する場合の他、境界未画定で共同開発を合意する例もある。また一方沿岸国に紛争の存否の認識がない場合もあり、大陸棚紛争の解決は一様でない。

その一因に、大陸棚境界画定の法的基準が確立していない背景がある。山本(2001)⁽²⁾、三好(1993)⁽³⁾が、境界画定の基準を理論化するものの、芹田(1999)⁽⁴⁾は、地理的条件の個性から各事案の解決

の個別性を論じており、議論は決着していない。

次に②輸送の安全の観点からは、代替／新規航路航行可能性、運河・パイプライン建設による航行環境の変化が石油輸送に与える影響を論じる研究がある⁽⁵⁾。輸送路の多様化は、限られた産油国の中での調達先の分散に比べ、輸送のチョークポイントをパイプライン等で代替することで海上輸送のリスクを軽減し、石油調達の要素である輸送の安定に寄与する。加えて、開発の大水深化により掘削船、シャトルタンカー等の特殊船舶運航の必要に伴い、石油開発における海運の役割が増すにつれ、輸送の安全による石油供給の安定という視点も普及した。ホルムズ海峡、マラッカ・シンガポール海峡通峡が、日本のシーレーンと位置づけられることに表れている。

本報告では、石油資源開発に関連する紛争の国際裁判資料を調査し、紛争の原因を考察する。研究全体の目的は、大陸棚開発事例における紛争回避に有効なモデル合意を提示することである。

2. 大陸棚石油開発と開発協定

2.1 大陸棚の概念

大陸棚の法的定義は海洋法条約76条が定める。

海洋法条約76条

沿岸国の大陸棚とは、当該沿岸国の領海を越える海面下の区域の海底及びその下であってその領土の自然の延長をたどって大陸縁辺部の外縁に至るまでのもの又は、大陸縁辺部の外縁が領海の幅を測定するための基線から200海里の距離まで延びていない場合には、当該沿岸国の領海を越える海面下の区域の海底及びその下であって当該基線から200海里の距離までのものをいう。

加えて、同条 4 項から 7 項が、2500m の等深線から 100 海里、大陸脚部から 60 海里、又は脚部からの距離に対し堆積層の厚みが 1%以上ある地点、又は最大 350 海里までを自国大陸棚とし得る旨を定める。

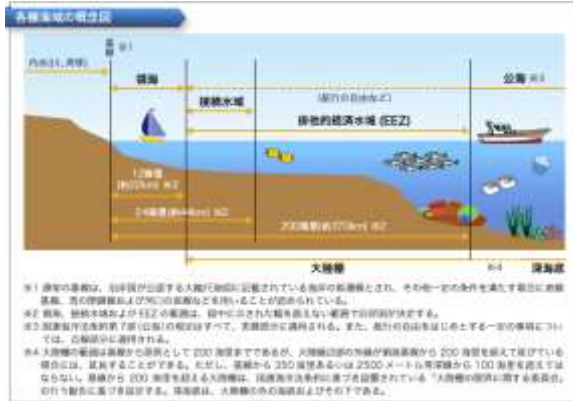


図 1 大陸棚概念図 (外務省)

2.2 大陸棚の境界画定基準

大陸棚の権利を複数沿岸国が主張する場合、請求重複区域が生じる。条約 83 条がこの解決を定める。

海洋法条約 83 条
 向い合っているか又は隣接している海岸を有する国の間における大陸棚の境界画定は、衡平な解決を達成するために、国際司法裁判所規程第 38 条に規定する国際法に基づいて合意により行う

しかし、具体的画定基準は確立していない。

学説は、芹田が、地理的条件から画定基準は個別化せざるを得ず、紛争の原因は資源であるから共同開発も解決の一つと評価する⁽⁶⁾。他方、事例分析から共通項を抽出し画定基準を理論化する山本、三好は、関連事情や共同開発などの具体的解決を、条約が定める画定基準としての衡平な解決に含める⁽⁷⁾。

この画定基準の曖昧さから大陸棚紛争は長期に亘り、沿岸国は、境界未画定で共同開発に合意する例もある。背景に、鉱床が境界に位置すれば共同開発が効率的であること、具体的事項は、沿岸国と事業者の利潤分配・税率、輸送権、期間等の資源開発協定で決定することを挙げられる⁽⁸⁾。

2.3 大陸棚開発に関する合意の諸形態

大陸棚開発の排他的権利は沿岸国にある。しかし、その実現は、沿岸国と事業者の合意に従い探査・採掘・生産・輸送の過程を辿る。具体的事項は両者の

資源開発協定で決定する。協定には、①利権協定(受入国がコストを負担せず、開発を外国企業に従事させ、収入につき利潤分配を受ける形態)、②生産分与協定(受入国が事業主体として開発を外国企業に委託し、採掘資源を報酬として支払う形態)、③合弁協定(受入国国営企業と外国企業が共同出資して開発事業体を設立する形態)、④請負協定(受入国がコストを負担して外国企業に開発させて報酬として請負料を支払う形態)等がある⁽⁹⁾。

大陸棚開発に関連する紛争の原因は、沿岸国の主権や安全保障から、沿岸国と事業者の開発協定における利潤配分率、排他的輸送権、販売価格まであり、紛争回避のために原因説明が必要である。

3. 大陸棚開発に関する紛争事例

3.1 大陸棚境界画定紛争

表 1 国際司法裁判所大陸棚境界画定事案一覧⁽¹⁰⁾

番号	事件名(当事国)	提訴年	
1	北海大陸棚(デンマーク・オランダ・旧西ドイツ)	1967年	○
2	エーゲ海大陸棚(ギリシア・トルコ)	1976年	
3	チュニジア・リビア大陸棚	1978年	○
4	メイン湾海洋境界(カナダ・米国)	1981年	○
5	リビア・マルタ大陸棚	1983年	○
6	陸・島・海洋境界(エルサルバドル・ホンデュラス)	1986年	
7	ヤンマイエン海洋境界(デンマーク・ノルウェー)	1988年	○
8	カタール・バーレーン海洋境界	1991年	○
9	カメルーン・ナイジェリア領土・海洋境界	1994年	○
10	カリブ海海洋境界(ニカラグア・ホンデュラス)	1999年	
11	領域及び海洋境界(ニカラグア・コロンビア)	2001年	
12	黒海海洋境界(ルーマニア・ウクライナ)	2004年	
13	コロンビア・ニカラグア	2013年	
14	コスタリカ・ニカラグア	2014年	
15	ケニヤ・ソマリア	2014年	
16	ギニアビサウ・セネガル海洋境界画定(取下げ)	1991年	○

石油開発に関連する境界画定紛争に○を付した。北海大陸棚では、1967年、デンマークとオランダが中間線での画定を主張し、旧西独が海岸線の没入により中間線では不利となるため、陸地の自然延長を主張し裁判所に画定基準の判断を求めた。判決は、衡平な解決のための合意か、共同開発すべきとした。1971年、3か国に、英国、ノルウェーが加わり、大陸棚画定条約が締結された。



図2 北海大陸棚境界図(米務省)⁽¹¹⁾

チュニジア・リビア事案で、裁判所は、重複区域が生じていた両国の利権協定、油田の位置を関連事情として考慮して、境界画定基準を示した。

他方、裁判外の合意では、タイとマレーシアの大陸棚境界合意があり、境界で発見された油田は共同開発とすることとしている。オーストラリアと東チモールは、境界未画定での共同開発に合意し利潤配分を1:9と定める。ギニアとギニアビサウの境界は、石油探査権を得た外国企業が係争区域での操業を停止したため2年の早さで仲裁により解決した⁽¹²⁾。

3.2 石油開発協定に関する紛争事例

受入国と事業者の協定に関する紛争も発生する。利潤配分率、輸送権、代表権から、国有化に至るまで、石油開発協定の解釈・適用が争われる。

表2 石油開発協定に関する紛争事例

番号	事件名(当事国・当事者)	判決年
1	アングロ・イラニアン石油会社(イラン・AIOC)	1951年
2	アブダビ仲裁(アブダビ・石油開発社)	1951年
3	カタール仲裁(カタール・国際海洋石油社)	1953年
4	アラムコ仲裁(サウジアラビア・アラムコ)	1958年
5	BP仲裁(リビア・BP)	1973年
6	テキサコ仲裁(リビア・テキサコ)	1977年
7	リアムコ仲裁(リビア・リアムコ)	1977年
8	アミノイル仲裁(クウェート・アミノイル)	1982年

アラムコ事案は、サウジアラビアが、1933年の利権協定でアラムコ社に排他的輸送権を賦与したが、

1954年、海運会社SATCOとの原油輸送契約で優先的輸送権を与えたことによる。サウジアラビアは、アラムコには油井から陸上施設までの内航運送権を、SATCOには外航運送権を賦与したと主張したが、協定の解釈と石油事業の慣行から協定違反とされた。

アブダビ事案は、アブダビ沖大陸棚の石油開発権が、1939年のアブダビと石油開発社の利権協定に含まれるかが争点となり、否定された。カタール仲裁も、領海外の公海海底に利権協定は及ばないと決定した。大陸棚制度が当時未確立であったためである。

アミノイル事案は、OPECが、原油価格高騰による利潤を抑えるため事業者に対し原油1bblあたり10.12USDの支払いを通知したのを受け、クウェートとアミノイルが利権協定改訂を交渉したが合意できず、アミノイルが国有化されたことに起因する。

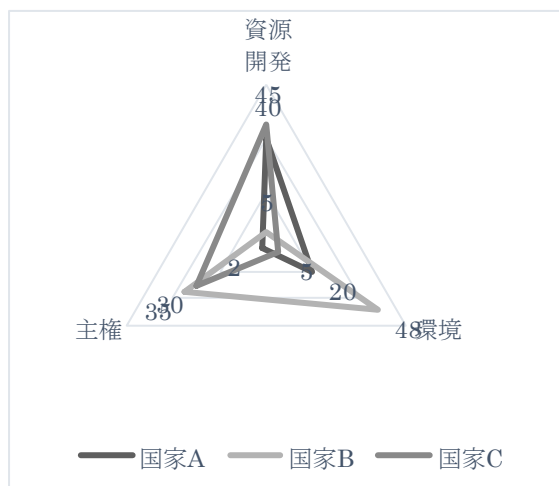
4. 考察

4.1 大陸棚開発に関連する紛争原因の考察

大陸棚開発にあたっては、国家間の境界画定で大陸棚の帰属が決まり、沿岸国と事業者の協定で開発が実現する。この開発工程を意識して日本が計画する「海洋エネルギー・鉱物資源開発計画」(2013年海洋基本計画)⁽¹³⁾の実現にとっても、大陸棚紛争の解決は必要となる。

国家間の紛争原因は3.1のとおり、大陸棚の石油資源の賦存に関連する境界画定紛争が大宗である。他方で、主権・シーレーンの確保等、安全保障を意識した紛争や、生物・環境保全を指向する紛争も存在する。原因ごとに紛争回避の取組みは異なるから、有効な施策のためには、紛争当事国の指向を、交渉・訴訟上の主張から分析することが重要である。その結果、たとえば、資源開発指向性が高い場合、開発協定の内容によって紛争回避の可能性が高まる。開発受入国は、利潤配分・税金・ロイヤルティ・ローカルコンテンツ等により紛争解決のインセンティブを得るからである。この場合、紛争回避を可能にする資源開発協定の提示が有意義である。もっとも、1980年、国連多国籍企業センターによりモデル石油開発協定案が作成されたが採択されていない。

仮に、国家AからCにつき、主張の特徴を数値化するなどの手法により、資源開発指向性、安全保障指向性、環境保全指向性を可視化し、紛争原因を分類してみれば、次図のように図示し得る。同一の指向性を有する国家間の紛争解決の指針を得る一つの指標となり得よう。



グラフ1 仮定の国家の紛争原因の指向

4.2 課題

大陸棚の帰属の特定は開発の前提とされてきている。他方で、本稿の事例分析からは、開発の実態は、探査・掘削・生産・貯蔵・輸送の一連のフローであり、かかる過程を通じて、国家間の境界画定問題の解決に寄与し得る場合もある。

この開発過程で重要な要素が海上輸送である。開発権益に応じた原油の輸送能力を確保する必要上、開発と輸送は一体であるが、近時の開発の沖合化・大水深化は、掘削船、浮体式石油生産貯蔵積出設備（Floating Production, Storage and Offloading system/FPSO）、シャトル輸送の安全運航の必要によって、開発における海運の役割を増している。大水深化と沖合化から、海底に固定するリグと沿岸のパイプライン輸送が困難となり、FPSOから原油をシャトル輸送する場合、輸送前の、探査、試掘、掘削、生産の段階で、高度の技術を要する船舶の運航という要素が加わるからである。ノルウェーでは、石油開発に関連する船舶が全船腹中に占める割合が上昇している⁽¹⁴⁾。実際、開発の重点が北海からバレンツ海へ移行し、水深約400mの油田ではFPSOを用いる。

大陸棚石油開発に関する課題は、海上輸送の安全性の確保と具体性の構築から、開発の利点・現実性を評価することである。とくに、日本の海運業が有する長距離輸送と開発への参入による経験・技術が、日本近海大陸棚の石油開発に活かされるであろう。

5. 結論

本研究では、大陸棚紛争の原因把握のため、大陸棚開発に関連する裁判資料を調査し次の結論を得た。

(1) 大陸棚の開発に関連する紛争は、紛争の主体と

適用法を基準に、沿岸国間の境界紛争と、沿岸国と事業者の石油開発協定に関する紛争に分類できる。これらの紛争は互いに関連する。

- (2) 大陸棚開発に関連する紛争の原因は、資源開発とそれ以外に分類できる。
- (3) (1)の国家間境界画定が事業者の開発協定に影響し、事業者の開発協定が国家間の境界画定紛争又はその回避・解決に影響する場合がある。
- (4) 海上輸送の安全性の確立、開発と輸送の具体性からも、大陸棚開発を評価することの必要性が近年増している。

本研究の結果を踏まえた、より詳細な紛争原因の分類と分類手法の確立、原因ごとの取組み、紛争回避に有効なモデル協定の考案が、今後の課題である。

参考文献

- (1) エネルギー白書, 2015, pp. 109, 121-122.
- (2) 山本草二: 海洋法, 三省堂, pp.206-207, 2001.
- (3) 三好正弘: 大陸棚境界画定準則に関する一考察, 海洋法の新秩序所収, 東信堂, p.161, 1993.
- (4) 芹田健太郎: 島の領有と排他的経済水域の境界画定, 有信堂, p.178, 1999.
- (5) 鳥海重喜・高嶋隆太: 海上航路ネットワークとエネルギー資源の国際輸送におけるチョークポイント分析, GIS—理論と応用, Vol. 21, No. 1, 2013, pp. 47-55.
- (6) 芹田, p. 178.
- (7) 山本, pp.206-207.
- (8) 坂元茂樹: 海洋境界画定と領土紛争, 国際問題, No.565, p.25, 2007.
- (9) 中川淳司: 資源国有化紛争の法過程, 国際書院, p.58, 1990.
- (10) International Court of Justice, <http://www.icj-cij.org>, 2015.8.3.
- (11) Department of State, Office of Geographer, Intelligence and Research, <http://www.state.gov/documents/organization/62000.pdf>, 2015.8.3.
- (12) <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/index.htm>, 2015.8.3.
- (13) エネルギー白書, 2015, p. 214.
- (14) Statistics Norway, <https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/statistikk/handelsfl/aar/2015-03-24>, 2015.8.3.