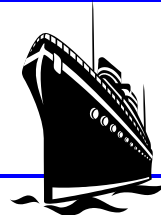


MSI Marine News

トピックス

●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご閲覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)



シップリサイクル条約について

日本が起草に積極的に関与したシップリサイクル条約が2009年に国際海事機関（IMO）で採択されてから6年が経過しました。シップリサイクル条約は現時点では発効要件を満たしていませんが、EUでは2013年に同条約に沿った域内法が発効され、条約に先立って適用される可能性がでています。日本でもシップリサイクル条約の早期発効と批准に向けた取り組みが進められており、本号では同条約の概要と現状についてご案内致します。

1. 船舶解体の実態について

鋼製船舶は、解体後の全重量のうち90%が鉄スクラップや中古機器類になり、そのリサイクル市場が世界的に形成されています。20年以上にわたって貨物輸送に従事した船舶は、リサイクルのために解体工場まで最後の航海を行ない、鉄スクラップの市場価値から解体費用を差し引いた額で売却されます。

鋼製船舶の解体はかつて日本でも行われていましたが、1970年代から80年代は新興工業国として台湾や韓国が担い、1980年代に中国が参入。1990年代以降は、インド、パキスタン、バングラデシュといった労働コストの安い開発途上国が中心的な役割を果たしています（下記図1参照）。こうした国々での解体作業は、クレーンやドックのような設備のない砂浜に、干満差を利用して船を自力で座礁させ、干潮時に船舶を解体する「ビーチング」と呼ばれる手法によって行われています。しかし、本船に残された油や汚水の抜き取り、洗浄が不十分な状態で解体が行われるために、残油による火災・爆発といった深刻な事故が数多く発生しました。また、船舶に使用されたアスベスト等の有害物質による環境汚染と、劣悪な環境下で作業する労働者への健康被害拡大等により、人権団体や環境団体から海運国や造船国の責任が指摘されるようになりました。

百万総トン

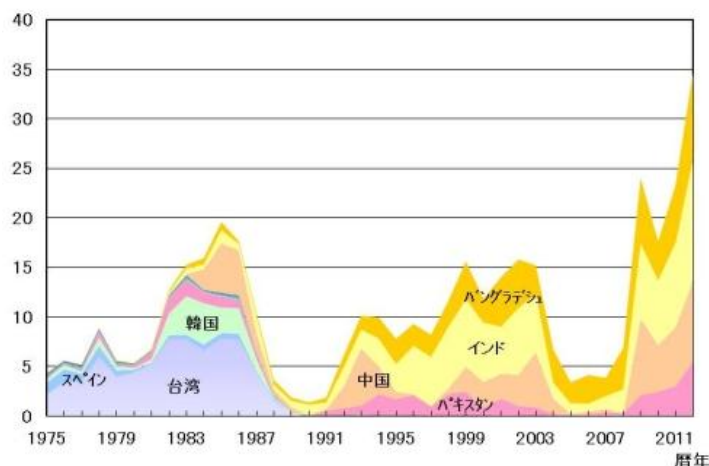


図1 世界における主要な解体実施国別の実績推移
(国土交通省HPより)

図2 開発途上国における船舶解体の様子
(国土交通省HPより)

2. シップリサイクル条約について

こうした船舶の解体に関する問題は、以前は国連の専門組織である国際海事機関（IMO）をはじめ、国際労働機関（ILO）やバーゼル条約締約国会議などの国際機関・会議で取り上げられ、それぞれ任意のガイドラインを作成するなど改善に向けた取り組みが進められました。その後、IMOにおいて、安全で環境に配慮したシップリサイクルのための国際的な枠組みづくりのために、新しい条約の策定作業が開始され、2009年5月、香港で「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生

利用のための香港国際条約(通称:シップリサイクル条約)が採択されました。同条約での規制対象と要件は以下の通りです。

規制対象	要件
船舶 (国際総トン数500トン以上の商用船)	・アスベストやポリ塩化ビフェニル(PCB)等の有害物質を含む設備の新規搭載の禁止
	・各船舶に用いられている有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した有害物質一覧表(インベントリ)の作成と備え置き義務化
	・旗国の主管庁または承認機関による定期的な検査の実施
船舶リサイクル施設 (規制船舶の解体場所)	・環境汚染や労働災害を最小化するための設備および適正な運営の確保
	・リサイクル国の所管官庁又は承認機関による施設の承認および定期的な検査の実施

建造から解体までの間、排他的経済水域内を航行する内航船は非適用ですが、海外売船等で排他的経済水域を超えて航行する際には、同条約が適用されます。

3. シップリサイクル条約を取り巻く現状

2013年12月30日に、EUでシップリサイクル条約に準拠する域内法が発効しました。この法律の特徴の一つに、EU籍船舶の解体を行う際に、EU域外のリサイクル施設であっても、EUによる承認を必要とする仕組みがあります。

EUでは、ビーチングの危険性を問題視してビーチングの禁止を訴えるNGO団体等の活動が世論に影響を与えています。ビーチングの排除を明文化しようとする動きもありましたが、船主団体等の反対もあり実現はしませんでした。しかし上記の仕組みを利用して、ビーチングを行うリサイクル施設を承認しないことで、実質的にEUがビーチングを排除していく可能性があります。

4. シップリサイクル条約に関する日本の取組みについて

一方、日本の船は、主に南アジアの国々で解体されており、また、南アジアの国々ではビーチングにより解体されることがほとんどであるため、ビーチングが排除されると日本としては解体先の選択肢が狭まります。よって日本は、ビーチングを排除していないシップリサイクル条約の早期発効を目指しています。条約発効のためには、主要な解体国が、安全で環境上適正なシップリサイクルの実施体制を整備することが不可欠であり、日本は世界第1位の解体国であるインドに対してリサイクル施設の改善策の助言などを行っています。今後は、インドのリサイクル施設の改善などについて、国際的な周知に努めていくことになっています。

また、日本は、同条約の批准に向けて、条約の内容を適切に履行できるように、国内法の整備の検討を行っています。今後は、シップリサイクル条約の非適用船舶(国際総トン数500トン未満の船舶や内航船)の国内での取扱い、事務手続きの簡便化などが検討され、来年夏頃を目処に国内法制化に際しての方向性が取りまとめられる予定となっています。

<参考文献一覧>

公益財団法人日本海事センターHP <http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/269.pdf>

国土交通省 HP http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk8_000001.html
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji05_hh_000076.html
http://www.mlit.go.jp/maritime/senpaku/Ship_recycling/

Class NK HP https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/tech_info/tech_img/T978j.pdf

一般財団法人 日本船舶技術研究協会 HP <http://www.jstra.jp/html/a03/cat79/>

以上