

## 2・6 円滑なシップリサイクルの促進

### 2・6・1 2008 年の世界のシップリサイクル実績

ロイズ統計によると、2008 年の世界のシップリサイクル量は、707 隻、828 万総トン（前年比 280 隻増、413 万総トン増）であった（表参照）。リサイクル国別に見ると、インドが 198 隻、246 万総トン（前年比 64 隻増、113 万総トン増）、バングラディッシュが 170 隻、418 万総トン（前年比 66 隻増、234 万総トン増）、中国が 38 隻、93 万総トン（前年比 12 隻増、59 万総トン増）、パキスタンが 25 隻、27 万総トン（前年比 1 隻増、11 万総トン減）となり、パキスタンを除く主要リサイクル国において、リサイクル船腹量が大幅に増加した。

表. 国別シップリサイクル実績 (Lloyd's World Casualty Statistics より)

リサイクル国	2004 年		2005 年		2006 年		2007 年		2008 年	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
インド	206	1,620	128	1,123	102	853	134	1,332	198	2,458
バングラディッシュ	123	3,357	81	2,114	159	2,883	104	1,838	170	4,176
中国	70	1,538	8	151	9	254	26	341	38	928
パキスタン	26	209	12	48	19	187	24	380	25	274
その他	264	471	194	336	252	415	139	262	276	444
合計	689	7,195	423	3,772	541	4,592	427	4,153	707	8,280

### 2・6・2 国際機関の動向

シップリサイクルに関する国際的な規制については、2005 年 7 月に開催された IMO 第 53 回海洋環境保護委員会 (MEPC53) において、「2008～09 年の間に強制化規則を策定する」との方針が打ち出された。これを受け、2006 年 3 月の IMO MEPC54 からシップリサイクルに関する条約の条文審議が本格的に開始され、条約策定作業が行われてきた。

この結果、2009 年 5 月、香港において外交会議が開催され、「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 (仮称)」(通称シップリサイクル条約) が採択された。

また、その後も同条約を補完するための各種ガイドラインを作成するべく、MEPC において審議が続けられている。

これら会合の様子は次のとおりである(MEPC58 までの動きを含むこれまでの経緯については、船協海運年報 2008 参照)。

## 1. シップリサイクル条約採択のための外交会議

2009 年 5 月 11 日～15 日、香港において 65 の国および地域、11 の機関が参加して外交会議が開催され、「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」が採択された。わが国からは、春田謙国土交通事務次官を首席代表とする代表団が派遣された。

### (1) 主な審議事項と結果

同会議では、条約の採択に先立ち、発効要件等、残された課題の審議が行われ、概要次のとおりの結果となった。

#### ① 発効要件

本条約は、次の要件を満たした日の 24 ヶ月後に効力を生じる。

- a. 15 カ国以上が締結し
- b. それらの国の商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の 40% 以上となり、かつ
- c. それらの国の直近 10 年における最大の年間解撤量の合計が、それらの国の商船船腹量合計の 3% 以上となる。

#### ② シップリサイクル計画 (SRP) 承認プロセス

2008 年 10 月に開催された IMO 第 58 回海洋環境保護委員会 (MEPC58) において、SRP の承認方法については、リサイクル国による事前承認を原則 (= エクスプリシット方式) とするが、14 日以内にリサイクル国からの文書による反対の表明が無い場合、SRP は承認されたものとみなす (= タシット方式)。

今回の会議では、同承認方法の詳細について次のとおりとする。

- ・ リサイクル国政府は、SRP を受領後 3 労働日以内に「受領証 (receipt)」をリサイクル施設、船主、旗国に送付する。
- ・ リサイクル政府は、エクスプリシット方式で SRP を承認する場合は、リサイクル施設、船主、旗国にその決定を書面で通知する。

- ・ リサイクル国政府は、タシット方式で SRP を承認する場合は、上記「受領証」に(タシットの期限を示す)14 日間の最終日を記載する。

### ③リサイクル施設到着前のタンカーの状態

インドより、リサイクル施設の安全と汚染防止のため、タンカーはリサイクル施設到着前に、オイルタンク、汚水タンク、カーゴパイプをクリーンな状態にしなければならないとする規定を盛り込む提案がなされた。

審議の結果、次のとおりの規定とすることとなった。

- ・ タンカーの場合は、カーゴタンクおよびポンプルームを“safe-for-entry”または“safe-for-hot work”の状態(もしくは、リサイクル国の国内法に従って、その両方の状態)でリサイクル施設に到着しなければならない。

## (2) シップリサイクル条約の骨子

上記の外交会議で採択されたシップリサイクル条約の概要は次のとおりである。

### ①適用船舶

- ・ 国際総トン数 500 トンの以上の船舶。ただし、その寿命の間に旗国の主権または管轄下にある水域内のみを航行する船舶、および艦船等の非商業船舶は適用除外
- ・ 締約国は、非締約国を旗国とする船舶が有利な取り扱いを受けることが無いよう、必要に応じて条約要件を適用する。

(注)わが国の内航船については、海外転売の際には本条約の対象となることに留意する必要がある。

### ②船舶に関する要件

- ・ アスベスト、PCB、オゾン層破壊物質などを含む設備等の新規搭載の禁止
- ・ 船舶に存在する有害物質の種別、所在および概算量を記した一覧表(=インベントリ)の作成と備え置き
- ・ 旗国の主管庁または承認機関による定期的な検査、証書の発給

### ③リサイクル施設に関する要件

- ・ リサイクル国によるリサイクル施設の検査と承認
- ・ 労働安全の確保
- ・ 有害物質の適正な処理・処分
- ・ リサイクル計画(SRP)の作成

#### ④シップリサイクル時の手順

- a. 船主がインベントリを最終化し、リサイクル施設は SRP を作成し、リサイクル国による承認を受ける。
- b. 旗国または承認機関が最終検査(インベントリと船舶の状態の一致、および承認された SRP の確認)を行い、国際リサイクル準備証書を発給する。
- c. リサイクル実施後、リサイクル施設は旗国およびリサイクル国にリサイクルの完了を通知する。

## 2. IMO MEPC59

### (1) 背景と審議結果

前回 MEPC58 (2008 年 10 月開催)においては、シップリサイクル条約を補完するため、日本をコーディネーターとして、E-mail を利用して審議を行うコレスポnden ス・グループ(CG)を設置し、「有害物質インベントリ作成ガイドライン案(インベントリ・ガイドライン案)\*1」および「船舶リサイクル施設に関するガイドライン案(施設ガイドライン案)」\*2」の検討・作成を行うこととなった。

2009 年 7 月 13～17 日に開催された MEPC59 では、同 CG で作成した2つのガイドライン案の報告がなされた後、審議が行われた。

その結果、インベントリ・ガイドライン案については一部修正の上で採択され、施設ガイドライン案については骨子案が合意に至るとともに、次回 MEPC60 (2010 年 3 月開催)での採択を目指して引き続き CG で検討を行うこととなった。

なお、CG のコーディネーター役は、わが国が引き続き務めることとなった。

- \*1: 条約で義務付けられた新造船および現存船のインベントリ(有害物質一覧表)作成に関する手法および作成例、インベントリの様式、インベントリ作成に必要な材料宣誓書および供給者適合宣言書の様式等を詳細に定めたもの
- \*2: 条約で義務付けられた船舶リサイクル施設(=解撤ヤード)に関する要件を満足するために必要な管理システムや技術情報の詳細を提示するもの

### (2) インベントリ・ガイドライン案に関する審議の主要点

#### ① 新造時に材料宣誓書(Material Declaration=MD)が入手できない場合の取り扱い

##### [ガイドライン原案における規定等]

新造時に MD が入手できない場合は、MD の欠如をインベントリ中に記載した上で、次回検査時まで MD を入手

**[審議結果]**

同取り扱い、新造時に MD を取得すべきとする条約の遵守を妨げる可能性があるという理由から、規定を削除することとなった。

**[補足]**

本規定の削除により、造船所／船用メーカーは MD を必ず提出する必要がある。

②現存船インベントリの作成方法

**[ガイドライン原案における規定等]**

現存船のインベントリは、旗国/代行機関の承認を受けた専門家または専門家グループが作成

**[審議結果]**

インベントリの作成は、専門家または専門家グループに限定されるべきではないとの意見が大勢を占めたため、インベントリは「専門家の援助を利用しつつ船主が作成する(The procedures described 4.2 should be carried out by the shipowner, who may draw upon expert assistance)」こととなった。

**[補足]**

これにより、インベントリの作成主体を専門家に限定するのではなく、船主自らも作成できるようになった。船主が専門家にインベントリの作成を依頼することも可

③旗国/代行機関による目視/サンプリング計画の事前承認

**[ガイドライン原案における規定等]**

インベントリ作成のための目視/サンプリングチェックを実施する前に、旗国/代行機関が目視/サンプリング計画を承認

(現存船インベントリの作成に際して、目視/サンプリングチェックを終了し、本船が出航する段階になってから調査の不備が発覚した場合、船主にとって大きな負担となるため)

**[審議結果]**

目視/サンプリング計画の事前承認は、シップリサイクル条約の要求を超える規定であるため削除すべきとの提案があり、審議の結果、削除することとなった。

**[補足]**

本規定が削除されたため、船主としては目視/サンプリングチェックにおいて不備が無いよう十分注意する必要がある。

#### ④インベントリ作成に関する IACS 提案 (Hazard-based approach)

IACS(国際船級協会連合)より、本 GL 案によるインベントリ作成方法とは異なる方法(IACS の発言によれば“Hazard-based approach”)による作成も認めるべきとの主張があり、審議の結果、IACS が次回 MEPC60 に具体的な提案を行うこととなった。

### 3. IMO MEPC60

2010 年 3 月 22～26 日、MEPC60 が開催され、前回 MEPC59 に引き続きシップリサイクル条約の履行を支援するためのガイドラインの審議が行われた。

「船舶リサイクル施設に関するガイドライン案(施設ガイドライン案)」については、日本をコーディネーターとするコレスポネンス・グループ(CG)によって作成されたテキストをもとに検討が行われ、同ガイドライン案の目次およびその枠組みについて合意された。

また、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」のあり方についても議論が開始され、日本が同ガイドラインの内容を起草するとともに、引き続き CG のコーディネーターとして、これら2つのガイドライン案の審議を進めていくこととなった。

なお、各種ガイドラインの審議計画について、わが国より図 1(【資料 2-6-2-1】)のとおりスケジュールを提案したところ、原案のまま合意された。

#### 2・6・3 国内の取り組み

##### (1) 国内関係者による検討体制

国土交通省は、国際機関におけるシップリサイクルに関する審議への対応や、その基礎となる調査等の方針について総合的な検討を行うため、2002 年 6 月、海運、造船、解撤の各業界、海事研究機関および学識経験者からなる「シップリサイクル検討委員会」を発足させた。

また、同委員会の下に設置したヤード委員会およびインベントリ委員会を 2009 年度より統合して「シップリサイクル委員会」とし、インベントリの作成支援、リサイクル施設ディレクトリ調査、シップリサイクル関係 ISO 規格の策定調査等の事業を行っている。

(2) 先進国型シップリサイクル・システム構築に関する調査

国土交通省は、環境に配慮した先進国型のシップリサイクル・システムの構築を目指し、2009年度補正予算(2億9900万円)によって国内におけるシップリサイクルの調査研究事業を行うことを決定した。

当協会は、国交省を含む関係者より、解撤候補船の提供に関する協力要請を受けたことから、会員向けに解撤船の提供要請を行った。

その結果、川崎汽船より、自動車船(“にゅーよーくはいうえい”日本籍、45,706 GT、1985年建造)が提供され、2010年3月より室蘭港において解撤実験が開始された。同実験は同年8月頃まで続けられ、その後、環境影響・事業性評価、新技術手法(ウォータージェットによる船体の切断など)の調査研究等に関する報告書が取りまとめられる予定である。