

## 2・6 円滑なシップリサイクルの促進

### 2・6・1 平成 25(2013)年の世界のシップリサイクル実績

ロイズ統計によると、平成 25(2013)年の世界のシップリサイクル量は、1,499 隻、2,983 万総トン(前年比 155 隻減、698 万総トン減)であった(表ご参照)。リサイクル国別に見ると、インドが 363 隻、8.08 万総トン(前年比 134 隻減、413 万総トン減)、バングラディッシュが 197 隻、730 万総トン(前年比 27 隻減、153 万総トン減)、中国が 343 隻、708 万総トン(前年比 8 隻増、108 万総トン減)、パキスタンが 103 隻、537 万総トン(前年比 18 隻減、12 万総トン減)となり、主要リサイクル国すべてでリサイクル船腹量が減少した。

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	2009 年		2010 年		2011 年		2012 年		2013 年	
	隻数	百万 GT	隻数	百万 GT	隻数	百万 GT	隻数	百万 GT	隻数	百万 GT
インド	425	7.56	422	6.53	461	8.50	497	12.21	363	8.08
バングラディッシュ	196	6.61	107	3.93	144	5.84	224	8.83	197	7.30
中国	301	7.74	187	4.72	263	5.97	335	8.16	343	7.08
パキスタン	101	2.10	103	2.49	106	3.01	121	5.49	103	5.37
その他	272	0.95	413	1.00	552	1.70	477	2.12	493	2.00
合計	1295	24.96	1232	18.67	1526	25.02	1654	36.81	1499	29.83

### 2・6・2 国際機関等における動向

シップリサイクルに関する国際的な規制については、平成 17(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、「平成 20(2008)～平成 21(2009)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、平成 18(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。

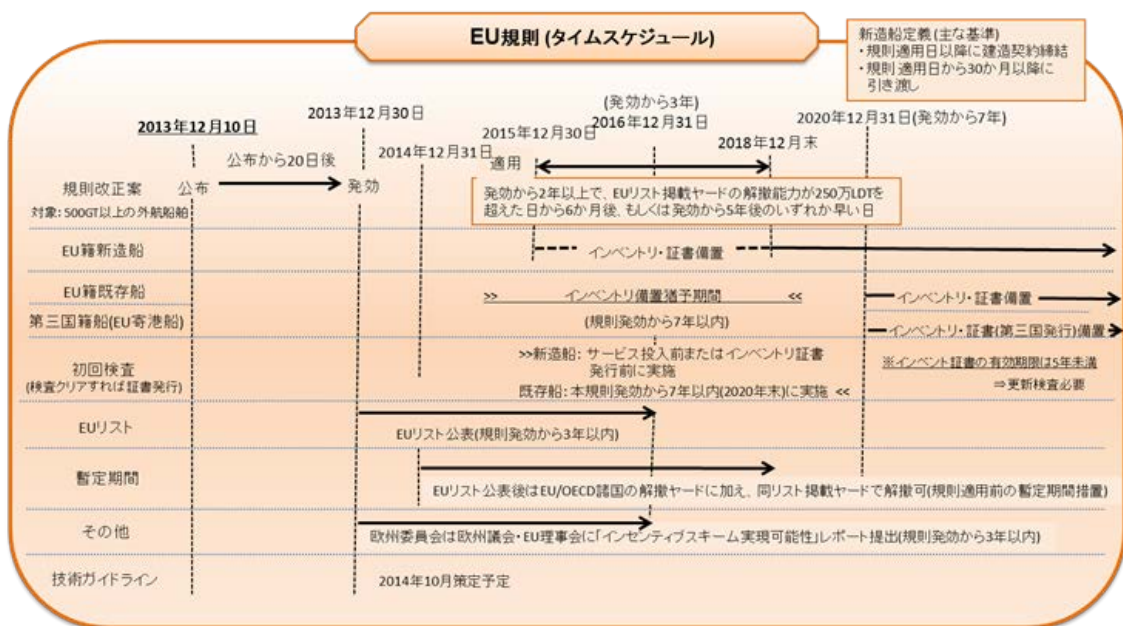
この結果、平成 21(2009)年 5 月に「2009 年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約(シップリサイクル条約)」が採択され、同条約に付随する 6 つのガイドライン(注)については平成 24(2012)年 10 月に開催された MEPC64 までに全て採択されたため、規制の枠組みが整うことになった。現在(平成 26(2014)年 3 月末時点)は、上記ガイドラインのうちの「有害物質インベントリ作成ガイドライン」に関してアスベスト等有害物質の閾値や適用除外の見直しが行われており、当協会は、同ガイドラインが実効性を有し、かつ実行可能なものとなるよう国内の検討の場に参画し意見反映に努めている。

なお、平成 26(2014)年 3 月現在、同条約にはノルウェーのみが批准し、フランス、イタリア、オランダ、セントキッツ・ネーヴィスおよびトルコの 5 カ国が条約の批准を前提とした署名を行うにとどまっている。

注:「有害物質インベントリ作成ガイドライン」、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン」、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン」、「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン」、「検査と証書に関するガイドライン」、「PSCに関するガイドライン」

一方、EU においては、欧州委員会(EC)が平成 24(2012)年 3 月 23 日にシップリサイクルに関連する規制の改正案を公表し、欧州委員会および欧州議会に対して夫々審議を付託した。本案は、従来からあったシップリサイクルに関する規制を、バーゼル条約準拠からシップリサイクル条約の内容に沿うように変更しようとするものであった。同案に対し、欧州議会の環境委員会は平成 25(2013)年、EU 域内に寄港する船舶を対象として課金し、シップリサイクル環境整備基金を設立することや、インド等で主流のビーチング方式による解撤の禁止規定を盛り込んだ修正法案を可決した。同修正法案は円滑なシップリサイクルの推進に影響を与えるものであったため、当協会は ICS やアジア船主フォーラム(ASF)シップリサイクリング委員会(SRC)等と密接に連携し、シップリサイクル条約の趣旨を阻害することがないように EU に対して意見発信に努めた。欧州議会本会議が平成 25(2013)年 4 月に採択した修正法案では上記課金に関する規定が削除されたものの、欧州委員会に対し、平成 27(2015)年末までに安全で環境に優しい解撤を促すインセンティブスキームの提案を義務付ける内容となった。その後の欧州委員会・欧州議会・EU 理事会の三者協議の結果、調整後の法案には特定の解撤手法を明確に禁止することなく、同条約の要件と概ね適合する内容となり、欧州議会および欧州委員会で夫々採択され、平成 25(2013)年 12 月 30 日に発効した(EU 規則の各要件のタイムスケジュールについては【資料 2-6-2-1】参照)。

【資料 2-6-2-1】



### 2・6・3 国内における動向

国土交通省はシップリサイクル条約の批准に向けた検討会を平成 25(2013)年末に設置し、第1回会合を平成 25(2013)年 12 月に、第2回会合を平成 26(2014)年 3 月に夫々開催した。当協会は、船舶解撤におけるバーゼル条約適用問題を解決するためにはシップリサイクル条約の早期批准が不可欠とのスタンスから、同検討会に積極的に参加して意見反映に努めた。

さらに、インドにおける環境適合型リサイクル・ヤード整備に向けた、わが国 ODA を活用したプロジェクトがインド側の事情により遅れが出ており、当協会は同プロジェクト推進に向けて、国土交通省と連携して対応するとともに、同国における環境適合型ヤード確保に向けて継続的な意見発信に努めている。