

2・5 円滑なシップリサイクルの促進

2・5・1 平成 26(2014)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 26(2014)年の世界のシップリサイクル量は、1,237 隻、2,276 万総トン(前年比 262 隻減、707 万総トン減)であった(表参照)。リサイクル国別に見ると、インドが 317 隻、6.79 万総トン(前年比 46 隻減、129 万総トン減)、バングラデシュが 214 隻、552 万総トン(前年比 17 隻増、178 万総トン減)、中国が 215 隻、498 万総トン(前年比 128 隻減、210 万総トン減)、パキスタンが 106 隻、409 万総トン(前年比 3 隻増、128 万総トン減)となり、主要リサイクル国の解撤量は 2 年連続で減少した。

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	2010 年		2011 年		2012 年		2013 年		2014 年	
	隻数	百万 GT								
インド	422	6.53	461	8.50	497	12.21	363	8.08	317	6.79
バングラデシュ	107	3.93	144	5.84	224	8.83	197	7.30	214	5.52
中国	187	4.72	263	5.97	335	8.16	343	7.08	215	4.98
パキスタン	103	2.49	106	3.01	121	5.49	103	5.37	106	4.09
その他	413	1.00	552	1.70	477	2.12	493	2.00	385	1.38
合計	1232	18.67	1526	25.02	1654	36.81	1499	29.83	1237	22.76

2・5・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、「2008～09 年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が、平成 27(2015)年 3 月現在、同条約にはノルウェー、フランス、コンゴの 3 か国のみが批准し、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 4 か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 では、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る。同案に対し、欧州議会環境委員会は平成 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 に対して意見反映に努めた。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、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たため、平成 25 (2013) 年 12 月 30 日に発効した。

EU のシップリサイクル規則 (Regulation (EU) No 1257/2013) が適用されることとなれば (遅くとも平成 30 (2018) 年 12 月末から適用)、EU 籍船は同規則の要件を満たしたシップリサイクル・ヤードでのみ解撤が可能となる。欧州委員会が規則適合と認めたヤードは所謂“EU リスト”に掲載され、EU 域外のヤードも同リストを申請することができるが、その第 3 国のヤードの施設要件については現在、欧州委員会が技術ガイドラインを策定している。平成 26 (2014) 年 9 月に関係者に公表したガイドライン案には「ブロックを浸透する床 (砂地及び潮間帯) に落とすことはできず、クレーン等で非浸透性床の切断エリアまで移動させなければならない」旨規定されている。南アジアで一般的なビーチング方式による解撤では切断した鉄を潮間帯に落とすことになり、同ガイドライン案がビーチング方式を実質的に禁止していることから、当協会のイニシアティブにより、ASF は欧州委員会に対し、EU 規則及びそのガイドラインは香港条約の要件に沿ったものを策定すべきであり、労働者および環境の保護に必要な制限を上回る規制を第 3 国のヤードに課すべきではない旨の内容の意見書を提出した。

2・5・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 2013 年末に設置し、これまでに 2 回の会合を開催している (第 1 回会合は平成 25 (2013) 年 12 月、第 2 回会合は平成 26 (2014) 年 3 月)。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ている。

さらに、当協会は国土交通省等とともに世界最大解撤国であるインドのグジャラード州アラン地区のシップリサイクル・ヤードを平成 27 (2015) 年 1 月に視察し、グジャラード海事局やイン

ド解撤協会との対話を行った。その中で、インドにおける環境適合ヤードの更なる改善を求めるとともに、インド・ヤードの現状を国際社会に正しく認識してもらうべく、継続的な意見発信の必要性を確認した。

【平成 27(2015)年 1 月のインド訪問概要】

1. 訪問日程 : 1 月 12 日～14 日
2. 訪問先 : インド・グジャラード州 バブナガール
3. 日本訪問団: 国土交通省、JETRO ジャパンシップセンター、日本船主協会、
日本海事協会(NK)、日本海洋科学、日本基幹産業労働組合連合会 他
4. 視察・面談結果 (総論)
 - 先進 4 ヤードにおける環境適合整備が進展、作業安全管理の徹底が浸透している
 - ✓ インド解撤協会の一部メンバーの環境・安全対応への関心が近年急速に高まっている。我々の訪問に対する現地報道もその証左(平成 24(2012)年の前回訪問時には改善意欲を示すヤード業者は僅少)。
 - ✓ インド・ヤード業者は、先進 4 ヤード(Shree Ram/Priya Blue/Kalthia/Leela)を中心としたすでにコンクリート舗装等のヤード改善に着手している第 1 のグループ、先進 4 ヤードの改善投資によって当該ヤードへの売船に集中(改善ヤードプレミアムを反映した買船価格の差が出る)を確認されれば追随したいという第 2 のグループ、現行の設備整備状況ですでに Ship Breaking Code 2013 と香港条約の基本条項を遵守することは可能であり、解体手順等をケアすることで十分とする第 3 のグループに大別される。インド解撤協会(SRIA)は第 3 のグループの見解(※)を代表している。

※SRIA は、先進 4 ヤードとそれ以外のヤードの間には不浸透性の床があるか否かの差であり、インドのヤードは香港条約よりも要件が厳しい Ship Breaking Code 2013 に対応しているため、香港条約にも適合していると認識。我々との間に認識のギャップが存在している。同協会はインド政府の香港条約批准に対して反対しないとの見解を示しながらも、同条約発効により重い負担を課されることに反対と主張している。そのため、今後は第 3 のグループヤードに対し、インド・ヤードの現状と(我々が認識する)香港条約要件の間のギャップを認識させることが必要になると思われる。

- ✓ 先進ヤード 4 社については、ClassNK Consulting Service (NKCS) のコンサルにより、非浸透性の床(コンクリート)の敷設、排水溝の設置、ビルジタンク、有害物質倉庫などを設け、労働安全・環境対策に尽力しており、ビーチング手法に対するネガティブなイメージを払しょくすることができるような水準に達しているとの印象を受けた(Intertidal Zone の問題については一部ヤードがトルコ方式(=ブロックを船内に落とし、クレーンで取り上げる方法)によるスクラップを実施)。特に Kalthia のヤードは外観上もトルコヤードと見紛うばかり。
- ✓ 訪問したヤードでは作業員の着衣コード(ヘルメット・作業服・手袋)・作業靴の順守は徹底されており、実作業の管理水準も中国等と遜色なく、先進 4 ヤードについては特に構内に安全・環境保全を訴えるモットーの掲示が随所に見られた。

- ✓ ヤード業者は総じて安全・環境保全意識について自負はあるものの、EU 規則によるリサイクルビジネスへのインパクトを懸念しており、インド解撤協会はNK に対し、先進 4 ヤードに対する香港条約要件適合認証を早急に出すよう強く要望 (EU のヤード排除動向に先手を打って条約適合型ヤードであることを第三者認証によって国際的な評価を確立したいものと思われる)。
- 国際社会へのインド・ヤード現状に関する意見発信の必要性
- ✓ 訪問団からは、インド・ヤード改善現状を対外的に周知するとともに、NGO によるビーチングネガティブキャンペーンに対し、第 3 者機関による認証を活用し、アラン型香港条約適合ヤードを示していくことが重要であることを示唆した。

2・6 米国等におけるアジア型マイマイガ規制

(1) AGM 検疫規制の概要

平成 19(2007)年 6 月 1 日より導入されたアジア型マイマイガ(Asian Gypsy Moth: AGM) 検疫規制では、わが国を出港し、米国またはカナダに入港する船舶のうち、次の①、②の両方に当てはまる船舶については、入港前に米国当局(Customs Border Protection(CBP))またはカナダ当局(Canadian Food Inspection Agency(CFIA))による沖合検査を受検することが求められている。

- ① 米国またはカナダにおけるハイリスク期間(AGMの卵が孵化可能な時期:表一①参照)に入港する船舶
- ② 当年および前年において、わが国のハイリスク港にハイリスク期間(AGM成虫の活動時期:表一②参照)中に入港した実績のある船舶

ただし、わが国の検査機関(表一③参照)による AGM 不在証明書をあらかじめ取得している船舶については、沖合検査を受けずに入港することが認められ、着岸後に検査が実施される。なお、AGM 不在証明書は、本邦最終港出港前に取得すればよく、必ずしもハイリスク港において取得する必要はないが、同証明書を取得後にハイリスク期間中のハイリスク港に入港した場合、再度証明書を取得しなければ沖合検査の対象となる。また、前年度のハイリスク期間中にハイリスク港に寄港した場合も同様の対応が求められる。

表一① 米国、カナダにおけるハイリスク期間

<米国>	地域	ハイリスク期間
五大湖、 プエルトリコ、 西海岸	カリフォルニア州	周年
	五大湖	3月1日～9月30日
	オレゴン州	3月1日～9月30日
	ワシントン州	3月1日～9月30日
	アラスカ州	4月1日～8月31日
	ハワイおよびプエルトリコ	なし
大西洋沿岸	バージニア州ノーフォーク以北	3月1日～10月31日
	バージニア州ノーフォークの南～ フロリダ州ジャクソンビルまで	3月1日～11月30日
	フロリダ州ジャクソンビル以南	周年
メキシコ湾沿岸	アラバマ州、フロリダ州、ルイジアナ州、 ミシシッピ州、テキサス州	周年
<カナダ>	地域	ハイリスク期間
	カナダ全土	3月1日～10月15日

表一② わが国のハイリスク港およびハイリスク期間

地 域	AGM飛翔期間
北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県	7月1日～9月30日
秋田県、山形県、新潟県、富山県、石川県	6月25日～9月15日
福井県、茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、 静岡県、愛知県、三重県	6月20日～8月20日
和歌山県、大阪府、京都府、兵庫県、鳥取県、 島根県、岡山県、広島県、山口県、香川県 徳島県、愛媛県、高知県、福岡県、大分県、 佐賀県、長崎県、宮崎県、熊本県、鹿児島県	6月1日～8月10日
沖縄県	5月25日～6月30日

表一③ AGM不在証明を発給する主な検査機関

日本海事検定協会 新日本検定協会 全日検 日本貨物検数協会 日本輸出自動車検査センター 日本穀物検定協会

(2) 北米植物防疫機構(NAPPO)地域基準

国際植物防疫条約(IPPC:International Plant Protection Convention)に基づき、北米地域においては米国、カナダおよびメキシコの3ヶ国をメンバーとする北米植物検疫機構(NAPPO:North American Plant Protection Organization)が設置されており、検疫に関する基準の策定など植物検疫上の地域的な協力活動等が行われている。

平成20(2008)年6月、NAPPOのホームページ上で、AGMに関する植物検疫上のリスク管理に関する新たな地域基準案が公表された。同基準案は、北米地域へのAGMの侵入・定着を最小化するためのリスク管理のガイドラインで、日本や韓国、中国、ロシア等のAGM発生地域に寄港した船舶に対して、AGM不在証明書の保持を要求し、不保持の場合には入港を拒否するというものであった。

当初、同基準案は平成20(2008)年10月のNAPPO総会での採択が見込まれていたが、対象国からの膨大なコメントがあったことから、同基準案の一部修正が行われ、平成21(2009)年8月のNAPPO執行委員会で採択された。これにより、NAPPO加盟国の米国、カナダおよびメキシコの3ヶ国は、それぞれ自国の植物検疫制度に反映する作業に入った。

米国とカナダは平成24(2012)年3月1日にNAPPO基準の完全施行を開始した。そして、メキシコは平成25(2013)年からの完全施行を目標に、それまでの間は移行期間として、現行

制度に NAPPO 地域基準を段階的に導入している。なお、メキシコでの規制はまだ開始されていない。

旧 AGM 規制と NAPPO 地域規制(完全施行)との比較

	旧 AGM 規制	NAPPO 地域基準(完全施行)
規制国・港湾	日本の一部の港湾の他、 中国北部・韓国の港湾	日本・ロシア・中国・韓国の全ての港湾
検査対象	船舶	船舶・貨物
証明書がない場合	沖合い検査	入港拒否
証明書がある場合	着岸後検査	着岸後検査
証明書があり AGM 発見の場合	沖出しされ、清掃 清掃後、再検査 (少数の場合は現場での撤去のみ)	NAPPO 地域外の海域への退去 清掃後、再検査 AGM 発見が続けば当該地域(日本)からの全ての船舶の入港拒否

(3) その他の地域の動き

ニュージーランドでは、平成 19(2007)年に設けられた AGM 検査が平成 24(2012)年より強化され、平成 26(2014)年から NAPPO 基準に規制内容を合わせた。平成 28(2016)年 6 月 1 日から、同国入港の過去 12 か月の間に、ハイリスク期間に日本を含む AGM 発生地域に寄港した船舶に対して、不在証明書の提示を求める制度を導入する予定となっている。豪州については平成 23(2011)年より試験的 AGM 検査制度を導入し、チリは平成 26(2014)年 2 月 21 日から AGM 規制を導入している。