

## 2・6 円滑なシッパーサイクルの促進

### 2・6・1 世界のシッパーサイクルの現況

ロイズ統計によると、平成 27(2015)年の世界のシッパーサイクル量は、950 隻、2,180 万総トンとなり、3 年連続して減少した。国別に見ると、バングラデシュが前年比 36%増の 223 隻、752 万総トン、パキスタンが同 12%増の 105 隻、459 万総トンとなり、一気にインドを抜いて 1 位、2 位を占めた。これにインドおよび中国を含めたアジアの 4 か国で世界のシッパーサイクルの 95%が実施されている。

国別シッパーサイクル実績

| 国       | 2011 年 |       | 2012 年 |       | 2013 年 |       | 2014 年 |       | 2015 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 |
| バングラデシュ | 144    | 5.84  | 224    | 8.83  | 197    | 7.30  | 214    | 5.52  | 223    | 7.52  |
| パキスタン   | 106    | 3.01  | 121    | 5.50  | 103    | 5.38  | 106    | 4.09  | 105    | 4.59  |
| インド     | 461    | 8.50  | 497    | 12.21 | 363    | 8.08  | 317    | 6.79  | 202    | 4.56  |
| 中国      | 263    | 5.97  | 335    | 8.16  | 343    | 7.08  | 215    | 4.98  | 159    | 4.04  |
| トルコ     | 306    | 1.07  | 247    | 1.54  | 214    | 1.37  | 169    | 0.98  | 79     | 0.75  |
| その他     | 246    | 0.63  | 230    | 0.57  | 279    | 0.63  | 216    | 0.40  | 182    | 0.34  |
| 合 計     | 1526   | 25.02 | 1654   | 36.81 | 1499   | 29.83 | 1237   | 22.76 | 950    | 21.80 |

出所：Lloyd's World Casualty Statistics

### 2・6・2 シッパーサイクル条約

#### 1. シッパーサイクル条約

国際海事機関(IMO)は、船舶の解撤における労働環境の改善や環境保護を目的として、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」(シッパーサイクル条約)を採択した。条約採択会議が香港で開催されたことから、「香港条約」とも言われる。

条約は、船舶の建造、運航、解撤のそれぞれのステージに応じた国、船舶、解撤ヤード等の関係者の義務を定めている。船舶は、有害物質一覧表(インベントリ)の作成・保持など、安全な解撤のための適切な準備を行い、解撤は、国が承認した一定レベル以上の船舶リサイクル施設において規定の手順に従って実施されることが求められる。

条約は、①15 か国以上の締結、②締約国の船腹量が世界船腹の 40%以上、③締約国の直近 10 年の最大年間解撤量が締約国の船腹量の 3%以上のすべてを満たした日から 24 か月後に発効する。平成 28(2016)年 3 月末現在、ノルウェー、フランス、コンゴ、ベルギーの 4 か国が批准しており、パナマが平成 28(2016)年内に批准する意向を表明している。また、③の要件を満足するためには、主要リサイクル国の批准が不可欠であり、条約の要件に合致するよう船舶リサイクル施設等の改善を促していく必要がある。

## 2. 条約の先行実施・批准促進に向けた動き

条約は発効していないものの、条約上の義務を自主的に先行実施する動きが着実に進行している。船舶はインベントリの作成・保持が求められるが、船級協会を中心に、インベントリの作成・認証サービスが提供されている。また、船舶リサイクル施設は、施設における安全・環境保全を確保する方法等を記載した「船舶リサイクル施設計画」の作成およびこれに基づくリサイクルの実施が求められるが、所在国が行う承認に先駆けて自主的な適合鑑定が行われている。

### (1) 船舶リサイクル施設の条約適合

いくつかの船級協会では、船舶リサイクル施設のシップリサイクル条約への適合鑑定を行っており、日本海事協会(NK)は、これまでに中国(4か所)および日本(1か所)の施設について適合鑑定書を発行した。これらは岸壁またはドックで解体する方法をとる施設であるが、南アジアにおいて一般的な砂浜を利用して解体を行う(いわゆるビーチング方式)施設が条約適合を認証された事例はこれまでなかった。

NKは、インドの船舶リサイクル施設について条約に適合するよう時間をかけて改善支援を行い、平成27(2015)年9月に2か所、同年12月にさらに2か所の施設について適合鑑定書を発行した。これが、ビーチング方式の施設であっても条約に適合できることを証明するものとなった。

国交省およびNKは、認証の技術的評価への正当性について理解を促すため、同年11月にIMOほか、関係政府・団体等を訪問し説明を行った。

なお、イタリア船級協会(RINA)が、平成28(2016)年4月にインドの施設1か所について適合鑑定書を発行した旨発表し、インドの認証ヤードは5か所となっている。

### (2) 国交省シップリサイクル国際セミナー

国土交通省は、IMOの協力の下、平成28(2016)年2月3日にロンドンにおいてシップリサイクルに関する国際セミナーを開催した。24か国から約90名(政府、国際機関、海運会社、船級、労組、環境NGO等)が参加し、NGOからビーチング方式の排除を訴えるコメントはあったものの、多くの出席者間で以下の認識が共有された。

- ▶ 南アジアの国々で改善のための取り組みが着実に進んでおり、NKがインドにて実施したシップリサイクル施設での改善事業はモデルとなる事例であること
- ▶ 安全かつ環境上適正なシップリサイクルの実施のためには、シップリサイクル条約の早期発効が重要であり、各国政府が早期締結に向けて取り組みを進めるべきこと
- ▶ シップリサイクルに関する安全および環境上の問題は、国際海事社会の共通の課題であり、政府、国際機関、船主、リサイクル事業者、船級等の関係者による連携促進が重要であること

### (3) ASFによるインド訪問

アジア船主フォーラム(ASF)は、平成27(2015)年10月14日から16日の間、インド・グジャラート州に訪問団を派遣し、リサイクルヤードを視察するとともに、インド解撤協会(SRIA)やグジャラート州海事局(GMB)、インド海運省ムンバイ事務所などと意見交換を行った。

NKの認証を受けたヤードのほか、認証申請中や認証取得を目指し改善に着手したものの6ヤードを視察し、着実な改善の実態を確認するとともに、リサイクル事業者を含む関係者に改善が必要だという意識が徐々に広がっている実情も確認した。

なお、前項(1)の国交省/NKのICSへの説明には、インド訪問に参加したASF事務局

長も加わり、インド・ヤードの改善の実態等をアピールした。

### 2・6・3 EU シップリサイクル規則

EU のシップリサイクル規則(Regulation (EU) No 1257/2013)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準拠に変更したもので、平成 25(2013)年 12 月 30 日に発効した。

同規則は、EU が承認した船舶リサイクル施設一覧(EU リスト)掲載の解撤能力が 250 万 LDT(Light Displacement Ton)となった日から 6 か月後(遅くとも平成 30(2018)年 12 月末)に同リストが有効となり、EU 籍船は同リスト掲載ヤードでの解撤が義務化される。EU 域外のヤードも同リストに申請することができ、平成 28(2016)年 4 月 12 日に施設要件に関する技術ガイダンスが公表された。同ガイダンスでは、「砂地および潮間帯にいかなるブロックも置くべきでない」旨記述されており、南アジアで一般的なビーチング方式による解撤は、承認を得ることが難しいと見られている。

一方、同規則において、欧州委員会(EC)は、非 EU 籍へ転籍することにより同規則の適用を回避しようとすることを防ぐことを目的に、経済的手法の導入について検討し、その結果を平成 28(2016)年末までに EU 議会および閣僚理事会へ報告することが求められている。EC は、現在、コンサルタントを起用し検討を進めている。

#### 【資料 2-6-3-1】

