

2・6 円滑なシップリサイクルの促進

2・6・1 2009 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 21(2009)年の世界のシップリサイクル量は、1295 隻、2,496 万総トン(前年比 568 隻増、1,669 万総トン増)であった(表ご参照)。リサイクル国別に見ると、インドが 425 隻、756 万総トン(前年比 225 隻増、510 万総トン増)、バングラディッシュが 196 隻、661 万総トン(前年比 27 隻増、246 万総トン増)、中国が 301 隻、774 万総トン(前年比 261 隻増、682 万総トン増)、パキスタンが 101 隻、210 万総トン(前年比 76 隻増、183 万総トン増)となり、すべての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。

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

	2005 年		2006 年		2007 年		2008 年		2009 年	
リサイクル国	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	131	1.25	104	0.85	138	1.36	200	2.46	425	7.56
バングラディッシュ	80	2.10	163	2.98	106	1.85	169	4.15	196	6.61
中国	13	0.22	16	0.40	25	0.27	40	0.92	301	7.74
パキスタン	15	0.06	20	0.19	24	0.38	25	0.27	101	2.10
その他	294	0.46	336	0.52	247	0.42	293	0.47	272	0.95
合 計	533	4.09	639	4.94	540	4.28	727	8.27	1295	24.96

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、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、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」(通称シップリサイクル条約)が採択された。

また、その後も同条約の履行に必要となる各種ガイドライン(GL)の審議が IMO において引き続き行われている。

なお、平成 23(2011)年 3 月現在、フランス、イタリア、オランダ、トルコ、セントキッツ・ネーヴィスの

5 カ国が同条約の批准を前提とした署名を行っている。

【IMO MEPC61 における審議結果】

平成 22(2010)年 3 月開催の前回 MEPC60 では、「船舶リサイクル施設に関するガイドライン(施設 GL)」の枠組みが概ね合意されるとともに、「船舶リサイクル計画に関するガイドライン(Ship Recycling Plan(SRP) GL)」のあり方について審議が行われた。

同年 9 月 27 日～10 月 1 日開催の MEPC61 では、上記2つの GL のさらなる審議に加え、「船舶リサイクル施設の承認に関するガイドライン(施設承認 GL)」についても審議が開始された。

同会合における審議結果は次のとおりである。

(1) 船舶リサイクル施設関連 GL の策定

施設 GL については、コレスポンデンス・グループ(CG)によって作成された GL 草案をもとに詳細な議論が行われた結果、「安全な進入手順」および「安全な熱作業」における貨物タンク等の“Lower Flammable Limit”の値などを除き、大きな論点はほぼ無くなった。

SRP GL については、その枠組みおよび構成が合意され、また施設承認 GL については、原案に対する具体的な問題点が整理された。

さらに、上記3つの GL を次回 MEPC62 平成 23(2011)年 7 月開催予定)において一括して採択するべく、引き続き日本をコーディネーターとした CG において最終化に向けた検討を行うこととなった。

(2) 有害物質一覧表(インベントリ)作成 GL の修正提案

インベントリ作成 GL はすでに平成 21(2009)年 7 月開催の MEPC59 において採択されているが、今次会合では国際船級協会連合(IACS)および国際海運会議所(ICS)より、同 GL の修正を伴う提案が行われた。

IACS は、インベントリの作成にあたって必要となる有害物質のサンプリングチェックを正確なものとするために、認可された研究施設において「確定的テスト方法」によってサンプリングチェックを実施するべきとの提案を行った。

審議の結果、本提案については多数の国から支持が表明されたが、十分な審議時間が確保できなかったため、次回 MEPC62 でさらなる審議を行うこととなった。

一方、ICSからは、インベントリ作成 GL に記載されている閾値および適用除外物質について、専門家グループを設置して再検討するべきとの提案がなされた。

審議では多くの国から検討の必要性を支持する旨の発言があったものの、専門家グループを設置して検討を行うことが適切なのか十分な審議を行う時間がなかったため、次回 MEPC62 で検討するための提案文書を募ることとなった。

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、平成 14(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平成 21(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平成 22(2010)年度も継続して行っている。

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、環境と安全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、平成 22(2010)年 3 月～9 月、室蘭において当協会会員船社(川崎汽船)所有の自動車船を解撤するパイロットモデル事業を実施した。

その後、国交省は同事業の終了を受けて、同年 11 月に「シップリサイクルの事業化に関する調査報告書」を発表した。

その要点は次の通りである。

- わが国で外航船舶のリサイクル事業を行う上での留意点は次の通り。
 - ・ 初期投資を極力低く抑えるため、既存のインフラをできるだけ活用すること。
 - ・ 船社から売却先として認識されるため、労働安全・環境保全に配慮した事業を行うこと。
 - ・ 高価格で売却するため、高品質の鉄スクラップを選別・加工すること。
 - ・ 安定的に事業を実施・運営していくため、維持コストのかからない十分な広さの係船場所（十分な水深を有し、静穏な水域であること）とストックヤードを有すること。
- リサイクルコストについては、室蘭パイロットモデル事業においては、直接解体コスト：約 15000 円／LDT (Light Dead Weight Ton)、総コスト：約 31,900 円／LDT となったが、連続した事業実施を前提とした場合には、直接解体コスト：約 8,800 円／LDT、総コスト：約 13,500 円／LDT となる。
- 全工数のうち約 4 割がガス切断工程であることから、自動化・機械化による工数削減が全体コスト削減に有効。また、産業廃棄物の減容化、ガス切断に係る技術開発や新工法開発等を組み合わせることにより、解体コストの 3 割削減が達成されれば、海外のリサイクルヤードとの競合が可能になると想定される。

以上