

2・6 円滑なシップリサイクルの促進

2・6・1 世界のシップリサイクルの現況

ロイズ統計によると、2018年の世界のシップリサイクル量は、前年比14%減の862隻、1,837万総トン(GT)となった。バングラデシュ、インド、パキスタン、中国およびトルコの5ヶ国で世界のシップリサイクルの98%(トン数ベース)を占め、南西アジアの3ヶ国で92%を占めた。

パキスタンでは、2016年11月に解撤中のタンカーで発生した爆発事故からタンカーの受け入れ・解撤が禁止され、2017年11月に受け入れが再開されたが、再開された日に再度爆発事故が発生し解撤が再び禁止、その後、2018年9月に解撤が再開されている。

なお、中国は2018年12月31日から外国籍廃船の輸入を禁止している。

国別シップリサイクル実績

| 国 | 2014年 | | 2015年 | | 2016年 | | 2017年 | | 2018年 | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 隻数 | 百万GT |
| バングラデシュ | 214 | 5.52 | 223 | 7.52 | 230 | 9.89 | 197 | 6.36 | 187 | 7.93 |
| インド | 317 | 6.79 | 202 | 4.56 | 325 | 8.47 | 232 | 5.76 | 239 | 4.71 |
| パキスタン | 106 | 4.09 | 105 | 4.59 | 134 | 5.70 | 119 | 4.30 | 77 | 4.19 |
| 中国 | 215 | 4.98 | 159 | 4.04 | 131 | 3.46 | 167 | 3.57 | 32 | 0.34 |
| トルコ | 169 | 0.98 | 79 | 0.75 | 81 | 0.72 | 134 | 0.97 | 121 | 0.77 |
| その他 | 216 | 0.40 | 182 | 0.34 | 130 | 0.35 | 171 | 0.46 | 206 | 0.43 |
| 合計 | 1,237 | 22.76 | 950 | 21.80 | 1,031 | 28.60 | 1,020 | 21.43 | 862 | 18.37 |

出所:Lloyd's World Casualty Statistics

2・6・2 シップリサイクル条約

1. シップリサイクル条約の批准状況

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、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、香港条約)を採択した(年報2009参照)。

<発効要件>

- ① 15か国以上の締結
 - ② 締結国の船腹量が世界の商船船腹量の40%以上
 - ③ 締結国の直近10年の最大年間解撤量が締結国の船腹量の3%以上
- 以上のすべての要件を満たした日から24か月後の日に発効

<批准状況>(2019年3月末現在)

- ① 10ヶ国
 - ② 23.1%
 - ③ 0.32%
- 307.8百万GT 1.72百万GT

※ノルウェー、コンゴ、フランス、ベルギー、パナマ、デンマーク、トルコ、オランダ、セルビア、日本

<発効シミュレーション>

| | |
|--------------------|-----------------|
| 2018年世界船腹量(I) | 1,333.64 百万 GT |
| 必要な締約国の船腹量(I×40%) | 533.46 百万 GT 以上 |
| 必要な年間解撤量(I×40%×3%) | 16.00 百万 GT 以上 |

2018年度は、主要解撤国のトルコや主要海運国の日本を含む4ヶ国(トルコ、オランダ、セルビア、日本)の批准があり、欧州の複数国の批准が続くと予想されるところ、主要解撤国の批准が条約発効の鍵となる。当協会は、中国とインドへの批准働きかけを優先課題に掲げる国土交通省海事局と連携し、2018年8月1日に東京で開催された「第5回日中海運政策フォーラム」や2019年1月15日にニューデリーで開催された「第4回日印海運政策フォーラム」に参加して、両国の早期批准の重要性を訴えた。

また、2018年5月14日には香港でアジア船主協会(ASA)総会の機会を捉えてASA解撤委員会と諸団体が一堂に会する「シップリサイクル問題に関する国際船主団体間会議」(※)の開催を主導し、共同声明【添付2-6-1】を取り纏めた。

(※)ASAの他、国際海運会議所(ICS)、国際独立タンカー船主協会(Intertanko)、欧州船主協会(ECSA)、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)が参加

2. わが国の条約批准

シップリサイクル条約の枠組みを国内法制化するための「船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律」(年報2017参照)が2018年6月20日に公布され、2019年3月27日にIMOに加入書を寄託し、条約を批准した。

2・6・3 シップリサイクル施設の改善

1. インベントリおよびリサイクル施設の認証の取得の拡大

船主国および解撤国の政府や事業者において、条約上の義務を自主的に先行実施する動きや、それらを促進する活動が着実に進行している。

シップリサイクル条約、EU規則とも船舶は、インベントリ(有害物質一覧表)の作成・保持が求められており、船級協会等が提供しているインベントリの作成・認証サービスの利用および自社対応で強制化される前に鑑定書を取得する動きが広がっている。

[当協会会員会社のインベントリ準備状況(2018年末時点)] (カッコ内は前年)

| | |
|---------------------|--------------|
| ① インベントリを備え付けるべき現存船 | 612 隻(736 隻) |
| ② インベントリを作成済みの船舶 | 294 隻(207 隻) |
| ③ インベントリを今後作成予定の船舶 | 310 隻(409 隻) |

船舶リサイクル施設においても、条約上、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」の作成が求められ、いくつかの船級協会では、同計画を含めて同条約への適合を証明する適合鑑定書を発行している。日本海事協会(NK)は2015年10月にインドの施設(2か所)に初め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示すこととなり、解撤事業者の施設改善意欲を高めた。インド解撤事業者協会(SRIA)によると、2018年12月現在、鑑定書が付与された施設は、イタリア船級協会(RINA)より50か所、インド船級協会(IRS)より9か所、NKより21か所となり、重複を排除した合計が70か所にのぼる。

2. バングラデシュにおけるシップリサイクル施設改善の動き

バングラデシュでは、ノルウェー開発協力局(Norad)からの資金援助を受け、バングラデシュ産業省(MoI)とIMO共同によるヤード改善事業“Safe and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh” SENSREC)が2015年から進められている。2018年11月、当協会はIMOからの招聘を受け、同事業の進捗報告と解撤関係者間の意見交換を目的とするワークショップ(於ダッカ)と同ワークショップに先立ち開催された現地視察(於チッタゴン)に参加した。国内鉄鋼需要の7割を解撤鉄に依存する同国は、官民一体となった解撤ヤード改善・オペレーション品質向上活動の機運は高く、Ship Recycling Act 2018を制定してシップリサイクル条約の5年以内の批准を目指す。同条約の要件充足水準のヤードは1社(PHP社)のみであり、廃棄物最終処分施設(TSDF)の建設など批准に向けた環境整備には時間を要する見込みにある。

3. インドにおけるシップリサイクル施設改善等の確認

前述した2019年1月の日印海運政策フォーラムの後、当協会は海事局船舶産業課、JETRO、日本海事協会(NK)および日本海洋科学と解撤ヤードや労働者のトレーニングセンター・居住施設、有害廃棄物処理施設(GEPIL)等を視察し、現地の改善状況を確認した。また、インド解撤事業者協会(SRIA)、グジャラート州海事局(GMB)、インド船協および現地労働組合(ASSRGWA)と意見交換を行い、インドにおける関連法整備のスピードアップと更なるリサイクル施設の改善等への日本船主の強い期待を提示した。

2・6・4 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するため制定され、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)に掲載される施設の解撤能力が250万LDT(Light Displacement Ton)となった日から6か月後、または2018年12月30日のいずれか早い日に適用を開始するとされ、2018年12月30日に適用開始となった。

同規則の適用開始後、EU籍船は同リスト掲載ヤードでの解撤が義務付けられる。2019年3月現在、リスト掲載施設は、欧州域内の23ヤードと欧州域外の3(トルコ2、米国1)ヤードの合計26ヤードにとどまる。

施設の要件に関する技術ガイダンスには、「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」とあり、ビーチング方式であるインドのヤードは、承認を得ることが難しいと見られていることから、EU船主は、EU籍船の解撤需要をまかないきれだけの水準になる様に認定ヤ

ード増加スピードをあげるかあるいはルール適用開始を繰り延べるか、いずれかの現実的対応を求めているが、EU 当局には現状変更の動きは見られ無い。