

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

IHS マークイットによると、2019 年の世界のシップリサイクル量は、前年比 34%減の 703 隻、1,212 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 88%を占めた。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	2015 年		2016 年		2017 年		2018 年		2019 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	223	7.52	230	9.89	197	6.36	187	7.93	224	7.30
インド	202	4.56	325	8.47	232	5.76	239	4.71	175	3.11
パキスタン	105	4.59	134	5.70	119	4.30	77	4.19	31	0.23
中国	159	4.04	131	3.46	167	3.57	32	0.34	39	0.34
トルコ	79	0.75	81	0.72	134	0.97	121	0.77	92	0.89
その他	182	0.34	130	0.35	171	0.46	206	0.43	142	0.25
合 計	950	21.80	1,031	28.60	1,020	21.43	862	18.37	703	12.12

出所: IHS Markit “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> (2020 年 3 月末現在)

- ① 15 ヶ国
 - ② 30.1%
 - ③ 2.6%
- 402.1 百万 GT 13.9 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、エストニア、マルタ、ドイツ、ガーナ、インド

<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

2. 早期発効に向けた取り組み

2019 年度は、主要解撤国のインドを含む 5 ヶ国 (エストニア、マルタ、ドイツ、ガーナ、インド) の批准があり、締約国数が発効要件の一つである 15 ヶ国に達した。当協会は、2019 年 5 月 10 日にロンドンで開催された国土交通省・IMO 共催によるシップリサイクル条約早期発効に向けた国際セミナー(【資料 2-6-2-1-1】)やインド批准時のコメント発表(【資料 2-6-2-1-2】)など、あらゆる機会を捉えて条約の早期発効に向けた機運醸成に尽力した。また、条約発効の鍵を握る中国に対しては、2019 年 9 月 16 日に北京で開催された第 6 回日中海運政策フォーラムに参加して、国土交通省海事局とともに条約の早期批准を強く要請した。

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(2019 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	1,026 隻(612 隻)
② インベントリを作成済みの船舶	642 隻(294 隻)
③ インベントリを今後作成予定の船舶	301 隻(310 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(SRFP)」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。また 2020 年 1 月には NK として初めてバングラデシュの施設(PHP 社)に対しても適合鑑定書を発行した。

なお、2020 年 2 月に派遣した当協会訪問団(後述)によるインド解撤事業者協会(SRIA)への聞き取りによると、インドアラン地区で稼働している約 90 ヤードのうちいずれかの船級による HKC 適合認証を有している、あるいは近々取得見込みのヤードは 80 ヤードにのぼったとのことであった。

2. バングラデシュにおけるシップリサイクル施設改善等の確認

2018 年 11 月に参加した“Safe and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh” (SENSREC) 関連イベント(年報 2018 参照)にてバングラデシュ産業省 (MoI) から現地視察要請を受けたことから、当協会は 2019 年 4 月 17 日～20 日、日本貿易振興機構 (JETRO)、日本海事協会 (NK) および日本海洋科学とともに実地調査を実施した。現地では、在バングラデシュ日本国大使館および MoI との面談や、リサイクルヤード (6 ヶ所) およびバングラデシュ船舶リサイクル協会 (BSBRA) 病院を視察し、同国のシップリサイクル条約批准に向けた取り組み状況を確認した。国内鉄鋼需要の 7 割を解撤鉄に依存する同国は、官民一体となったリサイクルヤード改善・オペレーション品質向上活動の機運は高いものの、同国唯一の条約要件充足水準ヤード(前述の PHP 社)以外にはほぼ未開であり、ヤード内での安全・環境対策は不十分で未整備の状況にあった。一方、視察した 6 ヤードは条約要件充足の基礎となる SRFP を MoI に提出してヤード改善に着手(一部は工事開始)しており、今後 1-2 年でそれらのヤードを含む 10 カ所以上が改善される見込みであり、今後の最大の課題は廃棄物最終処分施設 (TSDF) の整備であることを確認した。

3. インドにおけるシップリサイクル施設改善等の確認

当協会は、シップリサイクル条約を早期に発効させ国際的な統一ルールとして確立すべく、日本政府やアジア船主協会 (ASA) 等と連携して主要解撤国の批准や条約要件充足ヤードの拡充を促す活動を続けており、最大の解撤国であるインドへは定期的に視察団を送り、当該目的達成に向けて牽引役となる様に注力してきたところ、これら活動が実を結び、2019 年 11 月 28 日にインドが条約を批准して条約発効への道筋が明確となった。

一方、インドでは 2019 年に 2 大先進ヤードでの死亡事故が相次いで発生し、条約の有用性を毀損する恐れが生じたことから、インドのヤード改善の歩み並びに条約発効に向けた国際的機運が減速することが無いよう、現地での安全対策強化及び環境適合型解撤推進を促すため、当協会は 2020 年 2 月 2 日～7 日に JETRO および NK とともにインドを訪問した。現地では、リサイクルヤード (11 ヶ所) や有害廃棄物処理施設等を視察し、SRIA やグジャラード州海事局をはじめとする現地関係者、インド船協と面談・意見交換を行い、条約の早期発効が最優先課題であるとの認識を共有した。

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。2020 年 3 月現在、リスト掲載施設は、欧州域内の 34 ヤードと欧州域外の 7 (トルコ 6、米国 1) ヤードの合計 41 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。