

シップ・リサイクル条約に関する動向について



シップ・リサイクル条約の概要

背景

- 船舶の解体の多くは途上国で行われ、環境汚染や労働者の事故・疾病等が発生。
- 船舶の性質(「廃棄物」となる時点が不明確、「輸出国」=「旗国」ではない等)上、有害廃棄物の規制に係る既存の法的枠組みの適用が困難。
- 2009年5月、国際海事機関(IMO)の下で本条約(条約本文、附属書及び付録から成る)採択、我が国は条約作成を主導。2018年2月1日現在の締約国は6箇国(仏、ノルウェー等)、未発効。

主な内容

各締約国に対し、次の方法により船舶の安全かつ環境上適正な再資源化を確保することを義務付ける。(条約第4条及び附属書の関連規則)

- ◆ 船舶における有害物質を含む装置等の設置・使用を禁止/制限する。(附属書第4規則)
- ◆ 船舶の旗国は、船舶の検査を通じて船舶所有者が作成する有害物質の目録を確認し、国際証書を発給する。寄港国は、船舶の監督を行い、違反が発見された場合には船舶の抑留等の措置をとる。(条約第5条、第8条、第9条及び第10条並びに附属書の関連規則)
- ◆ 本条約の要件に適合した船舶の再資源化施設に許可を与え、当該施設が船舶ごとに作成する再資源化計画を承認する。(条約第6条及び附属書の関連規則)
- ◆ 締約国が許可を与えた施設以外での船舶の再資源化を禁止する。(附属書第8規則)

早期締結の必要性

- 安全かつ環境上適正な船舶の再資源化を確保することは、環境の保護及び労働者の安全確保の観点から極めて重要。海事産業の持続可能な発展にも貢献。
- 世界有数の海運・造船国として、我が国が海事分野の国際ルール作りに引き続き積極的に取り組む姿勢を内外に示すためにも、早期締結が必要。

旗国

- ◆ 船舶に含まれる有害物質の禁止/制限
- ◆ 船舶の検査、有害物質の目録の確認
- ◆ 証書の発給・裏書
- ◆ 違反船舶に対する措置

船舶(注)

- ◆ 有害物質の目録の作成・更新・保持
- ◆ 再資源化の意図の通報
- ◆ 許可施設でのみ再資源化

(注)軍艦、総トン数500トン未満の船舶及び旗国の管轄下の水域内でのみ運航する船舶は対象外。

寄港国

- ◆ 船舶に含まれる有害物質の禁止/制限
- ◆ 船舶の監督、違反時の措置

解体国(施設の所在国)

- ◆ 施設の許可
- ◆ 再資源化計画の承認
- ◆ 施設の調査
- ◆ 違反施設に対する措置

再資源化施設(解体施設)

- ◆ 再資源化計画の作成
- ◆ 再資源化の意図の通報
- ◆ 船舶による証書取得の報告
- ◆ 有害物質の管理、労働者の安全確保
- ◆ 再資源化の完了報告

船舶情報提供

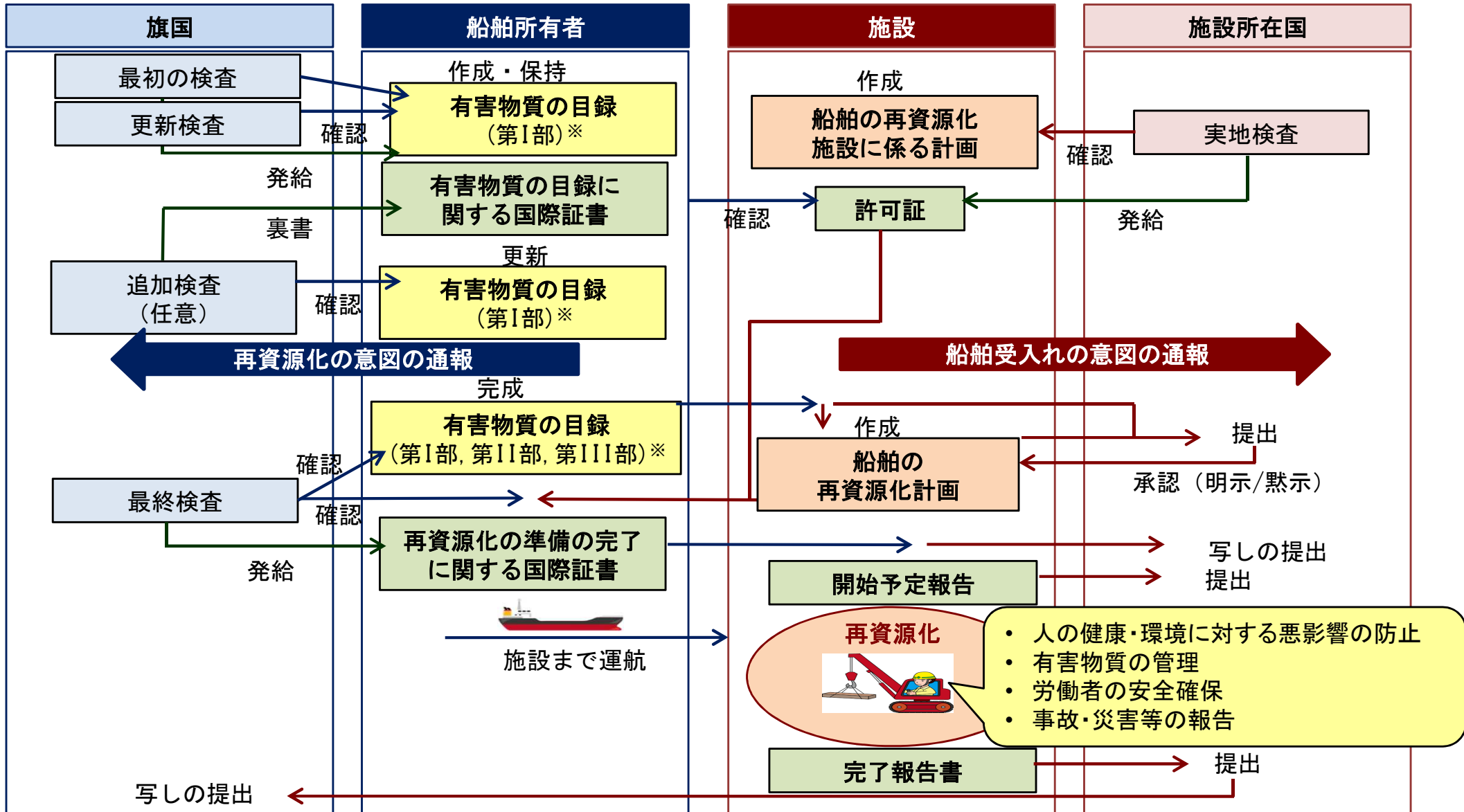
条約上の有害物質の目録作成対象の有害物質

	現存船	新造船※
作成すべき有害物質	4物質: <ul style="list-style-type: none"> ・石綿(アスベスト) ・ポリ塩化ビフェニル(PCB) ・防汚化合物及び防汚方法(有機スズ) ・オゾン破壊物質 	13物質: 左記4物質+9物質 <ul style="list-style-type: none"> ・カドミウム及びカドミウム化合物 ・六価クロム及び六価クロム化合物 ・鉛及び鉛化合物 ・水銀及び水銀化合物 ・ポリ臭化ビフェニル ・ポリ臭化ジフェニルエーテル ・ポリ塩化ナフタレン (塩素原子が四以上のもの) ・放射性物質 ・塩化パラフィン(クロロアルカン) (炭素数が10~13のもの及びその混合物)
作成方法	疑わしい場所をサンプリングし、有害物質の量を特定	舶用品、材料等について、機器メーカー、設備メーカーからの 証明書(MD)を収集

※新造船:「条約発効日以後に建造契約が結ばれる船舶」及び「条約発効日前に建造契約を結んだ船舶で、条約発効後**30ヶ月**以降に引き渡される船舶」

シップ・リサイクル条約に従った船舶の再資源化（解体）の流れ

※船舶ごとの「有害物質の目録」・「船舶の再資源化計画」の作成，旗国による船舶の検査・証書の発給，施設所在国による施設の許可等の枠組みを通じて，船舶の建造時から解体完了時までの包括的な規制について定める。



※有害物質の目録の「第I部」には船舶の構造又は設備に含まれる有害物質を，「第II部」には運航により生ずる廃棄物を，「第III部」には船用品を，それぞれ記載する。

シップ・リサイクル条約の発効要件

下記3要件を充足後、24か月で発効(第17条1)。

- ① 締約国数 (15か国以上が締結すること)
- ② 締約国の船腹量 (締約国の商船船腹量※2の合計が、総トン数で世界の商船船腹量の40%以上となること)
- ③ 締約国の船舶解体力 (締約国それぞれの過去10年間における最大年間船舶再資源化量の合計が、総トン数でこれらの国の商船船腹量の合計の3%以上となること)

→ ① 現在6か国※1。EU域内法の施行(2018年中目処)に伴い、EU加盟国が順次締結する見込み。

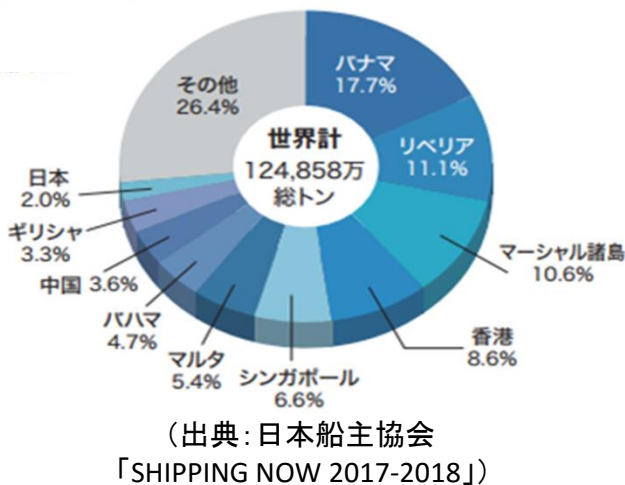
→ ② 現在21%強。日本(約2%)とEU加盟国(未締結国計:約19%)の締結で充足。

→ ③ 現在0.04%。主要解体国であるインド及び中国の締結で充足。両国共に早期締結の意図を表明。

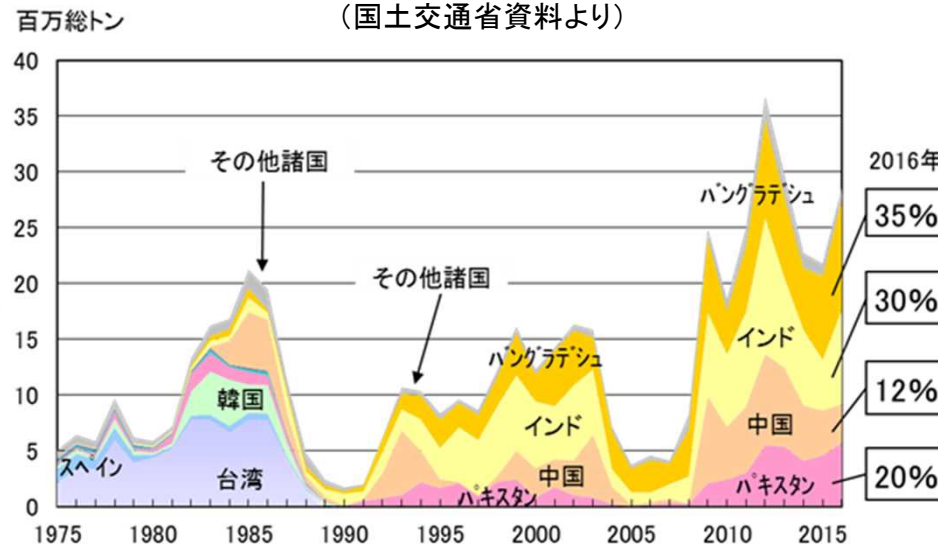
※1 締約国(2018年2月1日時点):ベルギー、コンゴ(共)、デンマーク、フランス、ノルウェー及びパナマ。

※2 締約国の商船船腹量:締約国の船籍を有する商船の貨物積載能力の合計値。単位は総トン数(容積ベース)。

【参考1】世界における商船船腹量
(船籍ベース)



【参考2】世界における船舶解体量の推移
(国土交通省資料より)



※主要解体国の過去10年間における最大年間船舶再資源化量が締約国の商船船腹量(注)に占める割合(括弧内は最大値に該当する年)

- インド: 2.4%(2012年)
- バングラデシュ: 2.0%(2016年)
- 中国: 1.6%(2012年)
- パキスタン: 1.1%(2016年)

(注) 締約国の商船船腹量の合計=世界の商船船腹量の40%と仮定して算出