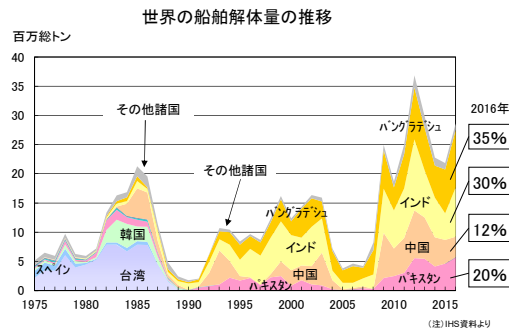


●船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律案

参考資料3

背景・必要性

- 船舶は、9割以上が再資源化可能な材質で建造されており、運航後はリサイクルのために売船されることが一般的。
- 船舶の解体は、労働コスト・リサイクル材料ニーズの観点から、主に**インド・バングラデシュ**等の開発途上国で実施されているが、これらの国での**労働災害**や**環境汚染**が国際問題化
- 日本は船舶再資源化香港条約(シップ・リサイクル条約)(仮称)の作成・採択(2009年)を主導。適正かつ統一的なルールの下で、**安全・環境に配慮した船舶の解体**を確保することが必要



労働安全・環境対策がされていない途上国の解体施設

シップ・リサイクル条約の発効が迫っていることを踏まえ、安全・環境に配慮した国際的な船舶リサイクル制度を構築することにより、適正な船舶リサイクルを実施している日本の海運事業者が適正に評価され、国際競争力を確保することが必要

法案の概要

(1)有害物質一覧表の作成

- 特定船舶(※)でEEZ外を航行する船舶の所有者に対し、当該船舶に含まれる有害物質の使用場所、使用量等を記した有害物質一覧表の作成及び国土交通大臣の確認を受けることを義務付け

(※)特定船舶:総トン数500トン(長さ約40m)以上の船舶

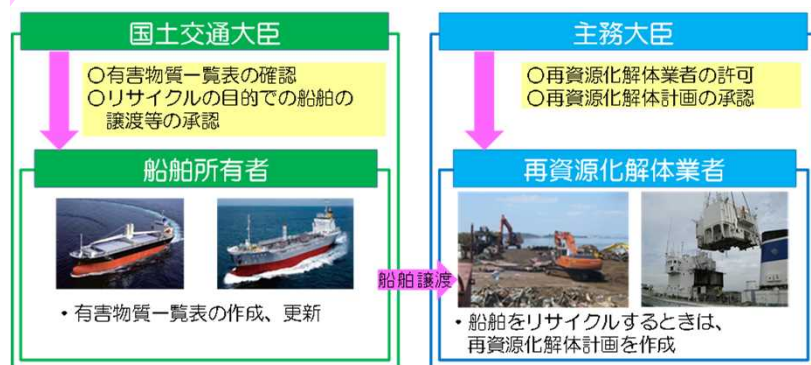
(2)再資源化解体業者の許可

- 特定船舶の再資源化解体(以下「リサイクル」という。)を行おうとする者に対し、主務大臣(国土交通大臣、厚生労働大臣及び環境大臣)の許可(5年ごとの更新制)取得を義務付け

(3)特定船舶の再資源化解体の目的での譲渡等・譲受等の手続き

- 再資源化解体業者がリサイクルの目的で特定船舶の譲受等を行おうとするときは、再資源化解体業者に対し、再資源化解体計画の作成及び主務大臣(国土交通大臣、厚生労働大臣及び環境大臣)の承認を受けることを義務付け
- 船舶所有者がリサイクルの目的で特定船舶の譲渡等を行おうとするときは、当該船舶所有者に対し、当該譲渡等について国土交通大臣の承認を受けることを義務付け

▶ 船舶所有者、再資源化解体業者の双方による、解体時の労働災害・環境汚染の防止制度の構築



適正に管理された解体施設

船舶所有者、再資源化解体業者の双方による労働災害・環境汚染防止制度

【目標・効果】

- シップ・リサイクル条約に基づく国際的な船舶リサイクル制度を導入することにより、日本の船舶所有者の国際競争条件を整備するとともに、世界における船舶のリサイクルの際の労働災害及び環境汚染の防止に貢献する。

(KPI)有害物質一覧表を作成している日本船舶数:100【隻】(2017年)→800【隻】(2025年)