

平成 27 年 9 月 11 日

海事局船舶産業課

## シップリサイクル条約の批准に向けた検討会（第 3 回）の開催結果について

## 【主な検討結果】

- ・ 条約発効に先立って適用が開始される可能性がある EU 域内法等の国際動向を共有した。
- ・ 解体国による批准が不可欠であるとの認識のもと、我が国の協力によるインドの施設改善計画や施設の第三者認証に関連した日印政府の動きが紹介され、各国政府及び業界が連携した取り組みの重要性が確認された。
- ・ 条約の国内法制化に向け、①対象船舶の範囲設定については業界への影響等を海事局がヒアリングにより分析し、②条約と我が国既存法令との差異については海事局が関係省庁と調整していくこととなった。

船舶は、その役割を終えた後は、解体され、スクラップ鉄等としてリサイクルされています。船舶の解体（以下、シップリサイクル）は、主にインド、バングラデシュ等の開発途上国を中心に実施されており、シップリサイクル施設における労働者の死傷事故や環境汚染等が国際的に問題視されてきました。

この状況を改善するため、国連の専門機関である国際海事機関（IMO）において、安全で環境に配慮した船舶の解体のための国際的な枠組みづくりの検討が行われ、2009 年 5 月香港でシップリサイクル条約<sup>※1</sup>、<sup>※2</sup>が採択されました。日本は、世界有数の海運・造船国として、その策定を主導しました。

シップリサイクル条約は現時点では発効要件<sup>※3</sup>を満たしていませんが、国土交通省としては、この条約の早期発効に向けて取り組むことが重要であると考えています。

このため、国土交通省では、「シップリサイクル条約の批准に向けた検討会」（委員長：角洋一 横浜国立大学名誉教授）を平成 25 年 12 月に設置し、関係業界と連携して条約批准に向けた検討を開始しております。今般、第 3 回検討会を以下のとおり開催しましたので結果をお知らせします。

1. **開催日時** 平成 27 年 9 月 2 日（水）10:00～12:00
2. **開催場所** 合同庁舎 2 号館 15 階海事局会議室
3. **委員構成** 別紙のとおり

#### 4. 審議概要

##### (1) 国際動向と条約の早期発効に向けた取組み

###### ① シップリサイクル条約に準拠する EU 域内法について、海事局より以下の事項を説明した。

- ・ EU 域内法の内容とその適用時期（条約発効に先立って適用が開始される可能性があること）等
- ・ EU 域内法は、EU 諸国のシップリサイクル条約批准を促進する効果があると考えられること
- ・ 一方、次の点で注意が必要であること
  - A) シップリサイクル条約よりも厳しい上乗せ要件（船舶に含まれる有害物質に関する情報を記載したインベントリの対象物質、作業場所に非浸透性で適切な排水設備を備えること等）が課されている
  - B) インベントリ作成が非 EU 籍船にも適用される
  - C) EU 域外のリサイクル施設についても EU が施設を承認する仕組みである

特に、C)の点については、ビーチング（インドを含めて南アジアで用いられている方式）が EU による承認の過程で実質的に排除される可能性があること、これにより、ビーチング排除が非 EU 船を含めて実質的な国際スタンダードとなることへの懸念が共有された。

###### ② インドのリサイクル施設改善及び施設の第三者認証に関する我が国の協力<sup>\*4</sup>について、海事局より、現状及び今後の予定を説明した。上記①で示された懸念に関連し、ビーチング排除が実質的な国際スタンダードとならないよう、インドのビーチング方式の施設の改善について、国際的な広報に努めるなど、官民が連携し、条約に沿った運用に向けて働きかけを行っていくこととなった。

###### ③ 上記のほか、IMO の動向として、本年 5 月の第 68 回海洋環境保護委員会（MEPC68）で、「有害物質インベントリ作成ガイドライン」が改正され、インベントリに記載されるべき有害物質の閾値変更や、適用除外の明確化が行われたことを、海事局より報告した。

##### (2) 国内法制化の方向性と課題等

###### ① シップリサイクル条約の国内法制化に際しての以下の論点について、関係業界への影響をヒアリング等により分析しつつ、今後、検討を進めていくこととされた。

- ・ シップリサイクル条約において「適当な措置を講じることにより、合理的かつ実施可能な範囲で条約に適合する方法により行動することを確保する」とされている船舶（国際総トン数 500 トン未満の船舶、建造から解体までを通して排他的経済水域を越えて航行しない船舶、官公庁船）の取り扱いについて検討する必要があること

- ・ 国土交通省や一般財団法人日本海事協会が実施しているインベントリの適合証（鑑定書）の交付をボランティアベースで受けている先進的な事業者が、条約発効後に不利とならないよう、適切な取り扱いを考慮する必要があること
  - ・ リサイクル施設の認定や船舶解体時のリサイクル計画の承認について、事業者の負担軽減のため、事務手続きは一元化されるべきであること 等
- ② また、シップリサイクル条約（及び同条約のガイドライン）でリサイクル施設に要求する要件について、以下の点が、現行国内法令に基づく要件との差異であり、今後、条約の国内法制化にあたって、対応を慎重に検討していく必要があることとされた<sup>※5</sup>。
- ・ 船舶内の区画等への「安全な立入」や「安全な火気作業」の可否の要件において、酸素、引火性ガス又は有害性ガスの濃度測定が必要とされる場所、頻度、判定基準等に一部差異があること
  - ・ 条約のガイドラインでは、解体作業に用いる換気装置の故障の際、空間内の作業者が直ちに退避できる警告システム（国内法令では要求されていない）を必要としていること

### （3）今後の予定

国内法制化の際の主要な論点である、対象船舶や規制の方法について、関係業界への説明と意見交換を行い、来年夏頃を目処に国内法制化に際しての方向性を取りまとめる。

※1 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（仮称）

※2 シップリサイクル条約の主な要件

- ・ 船舶の解体時に安全・環境対策を容易に講じることができるようにするため、船舶に使用されている環境に影響のある物質の所在等を明らかにしておくこと
- ・ 労働安全と環境対策について、所定の基準を満たすことが確認されたリサイクル施設において解体を行うこと 等

※3 シップリサイクル条約の発効要件

- ① 15ヶ国以上が締結 → ノルウェー、コンゴ共和国及びフランスの3ヶ国（2015年8月時点）
- ② 締結国の商船船腹量の合計が世界の商船船腹量の40%以上
- ③ 締結国のシップリサイクルの処理能力（直近10年間の年間船舶解体量の最大値）が締結国の商船船腹量の3%以上

※4 シップリサイクル条約の発効には、締結国の数、商船船腹量に加えて、シップリサイクルの処理能力が要件の一つとなっていることから、主要な船舶解体国が、安全かつ環境上適正なシップリサイクルの実施体制を整え、条約を締結することが不可欠。このため、世界第1位の船舶解体国であるインドと、政府間対話やリサイクル施設の改善策の助言などを行っている。

※5 環境関係については、第2回検討会（平成26年3月）において、廃棄物処理法を始めとする多岐にわたる法制度が整備されており、条約が求めるシップリサイクルにおける環境対策は概ね対応可能と見込まれることを確認している。

#### 【問い合わせ先】

国土交通省海事局船舶産業課（担当：松本、池田）

代表：03-5253-8111（内線43-644, 43-656）

直通：03-5253-8634 FAX：03-5253-1644