

平成 23 年 2 月 14 日

先進国型シップリサイクルとは何か

条約は 09 年 5 月締結＝日本はかつて世界最大の船舶解体国だったが、70 年代から台湾や韓国、80 年代は中国、90 年代からはインド、パキスタン、バングラデシュなどが主役に替わった。しかし後発諸国では環境汚染や労働安全対策などの不備から事故が多発。09 年 5 月香港で「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)を採択。日本も対応システム作りが動き出した。

現状では批准はゼロ＝日本は同条約採択(09 年 5 月)以後、2 年以内の早期批准を目指した。ただ、その後の政局変化から批准スケジュールは明確ではない。10 年 12 月現在、署名 5 カ国、批准ゼロだが、欧州では条約内容に沿った「先行実施」を目指す動きもある。

解体責任は第一義的には船舶旗国にある＝条約は 500 総トン以上の船舶の解体に際し、環境と安全に配慮する責任を船舶旗国に求める。従って三菱造船が建造した船の旗国がパナマ籍である場合、安全解体責任はパナマ国にあるとするのを原則とする。ただ、同法は環境保護と安全規制が遅れた後進国で解体が野放しで実施されている現状を是正するために制定された。新条約で旗国がその最終責任を負うとしても、実際にその負担能力、技術が無い場合、形式的な旗国責任ではなく、船舶を実質的に運航している運用国の責任が、世界的なNGP法人から問われる可能性がある。また有害物質を含んでいる船舶を、その処理能力のない国に持込み(輸出)解体を任せることは、有害物質の国境を超えた移動を禁じるバーゼル条約に抵触する恐れもある。

日本独自の解体助成制度は、今はない＝日本では 78 年、造船不況対策として「船舶解体促進協会」が設立され、国の助成金を使って 20 万総トン以上のVLCCや 30 万総トン以上のULCC級の大型タンカーも解体。一時は年間1000万LDトンを処理した。しかし同事業の縮小から同協会は 05 年「日本船舶技術研究所」に改組。日本では現在、船舶解体支援・助成はない。

日本の解体能力は微弱だが＝市況要素が大きい鉄スクラップの変動と高い人件費から国際競争力を失った日本の船舶解体マーケットは極めて小さい。08 年現在の解体業者は全国 23 社。最大の業者でも月間処理能力は 3000LDトン。「海外転売が難しい艦艇や港内バージ」が中心である(報告書)。また 2000 隻以上にのぼる日本の運用船は、大半が中古船で転売され国内に残らず、外航の日本旗船は 100 隻で、これも転売の可能性があるため、国内処理責任船は、さらに少ない。

条約発効は未定だが、しかし＝条約は一定の批准国と条件を充足した 2 年後に発効する。しかし現在批准ゼロで、条約発効のメドは見えない。また解体処理責任は船舶の建造・運用国ではなく旗国に帰属するため旗船の少ない日本には直接の影響は少ないかに見える。ただ、ことは船舶解体による環境汚染防止に係わるためNGPなど世界的な環境保護団体がその形式論に異議を唱え、実質的な船舶運用責任を追及する可能性もある。その場合、日本でも条約に沿った一定の処理能力を確保しなければ、将来に禍根を残すと見る船舶建造・運用関係者は多い。そのため、国交省も 10 年、多額の予算を投じ、解体パイロット事業を室蘭

で行った。

パイロット事業を踏まえて＝直接解体コスト:約 15,000 円/LDトン。総コスト:約 31,900 円/LDトンとなったが、継続事業を想定した場合は、直接解体コスト:約 8,800 円/LDトン。総コスト:約 13,5000 円/LDトンとなる。ただ、解体技術の開発により生産性の向上を図り「総コストを 30%削減し、9,500 円/LDトンが実現できれば、海外との競合が可能と想定される」と報告書（2010 年 11 月 29 日）は記載する。ただ、国交省専門官取材によれば、今回のパイロット事業終了現在、国内でシップリサイクルの事業拡大もしくは事業化に乗り出す動きは、造船など関係各業種を通じてゼロである（国交省）。

用語解説 ▼総トン(GT、グロストン)＝容積トン数。船の大きさを表し、公租公課の標準に用いられる。

▼載貨重量トン(DWT、デッド・ウェイト・トン)＝タンカー等の最大積載能力を表し用船料の標準となる。

▼軽貨排水トン(LDT、ライト・トン)＝空船の排水トン。ほぼ船の自重に匹敵するので解徹船の価格決定試算の標準となる。▼たとえばあるタンカーの場合、13.7 万DWT(積載能力)、7.2 万GT(容積)、2 万LDT(自重)の 3 つの顔を持つ。

【日刊市況通信 平成 23 年 1 月 25 日掲載】