

実際に損害賠償が発生する場合の賠償義務の履行等を担保する際の上限額等は、タンカーに係る保険契約の保険金額の国際的な水準等を勘案して、同法施行令の改正（直近の改正は2017年3月24日公布、4月1日施行）により、毎年度見直すこととしている。

2016年度においては、国と海運会社との間で19隻のタンカーについて特定保険者交付金交付契約を締結した。

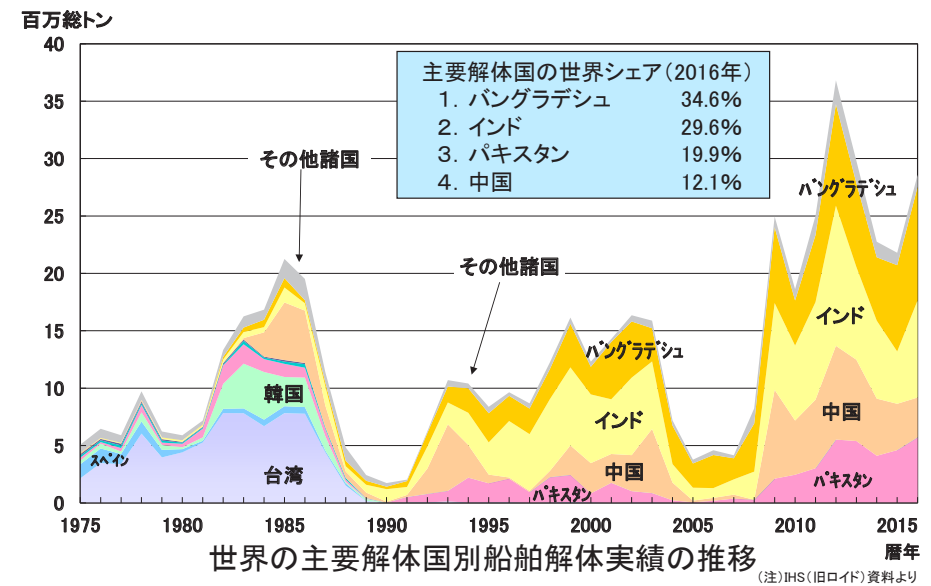
なお、2015年7月14日に欧米主要国等（英仏独米中露）とイランの間で合意されたJCPOA（包括的共同作業計画）に基づき、2016年1月16日にEU及び米国が対イラン制裁を解除したが、米国が制裁の一部継続をしたことを踏まえた民間保険市場の動向や、イランが合意事項に違反した場合に制裁を復活することができる旨が定められていることに鑑み、特別措置法による措置を継続することとした。

（4）その他の取組

有害危険物質（HNS物質）による汚染事故についても油濁事故の場合と同様の賠償及び補償制度を規定した「1996年の危険物質及び有害物質の海上輸送に関する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約」（HNS条約）が採択された。その後、条約の締結が進まないことから、条約締結の障害を取り除き条約発効を促進するための改正議定書案が2007年から検討され、2010年4月のIMO外交会議において審議・採択された（2017年4月12日現在 未発効）。

また、国際総トン数300トンを超える船舶への船骸撤去費用等を担保する保険加入の義務付け、条約適用水域にある海難残骸物に関する締約国の義務等を内容とした「2007年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約」（レックリムーバル条約）が2007年5月に採択され、その後、発効要件である10カ国の締結が満たされたため、2015年4月に発効した（2017年3月14日現在の締結国：34カ国、日本は未締結）。

図表Ⅱ-4-6 世界におけるシップリサイクルの国別の実績推移



（2）シップリサイクル条約の採択

これらの問題を解決するため、2005年末の第24回国際海事機関（IMO）総会において新規条約の策定作業が開始された。日本は世界有数の海運・造船国として新規条約の起草作業を主導した結果、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（仮訳）」（通称、シップリサイクル条約）が採択された。

この条約では、船舶へのアスベストやPCB等の新規搭載の禁止、船舶に存在する各種有害物質の種別、所在場所及び概算量を記した一覧表（インベントリ）の作成・備置・更新、シップリサイクル施設の労働災害や環境汚染を最小化するための適正な運営等が求められており、船舶とシップリサイクル施設のそれぞれについて、船舶の旗国とリサイクル国による検査等が義務付けられている。

第5節 安全で環境に配慮したシップリサイクルの推進

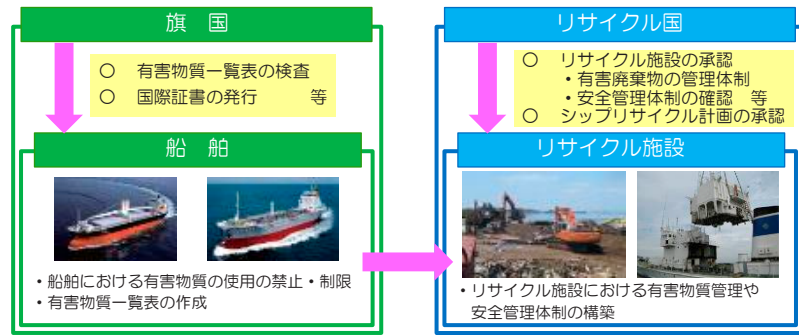
（1）シップリサイクルをめぐる現状

船舶は寿命に達した後、解体され、その大部分は鉄材として再利用される（この仕組みをシップリサイクルという）が、大型の船舶は、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解体工事に伴う海洋環境汚染等が問題視されてきた。



開発途上国における船舶解体の様子

図表Ⅱ-4-7 シップリサイクル条約の要件



シップリサイクル条約は、労働安全の確保及び環境保全の観点に加え、船舶の建造から解体、資源の再利用に至るまでの循環を健全に機能させ、世界の海事産業を持続的に発展させる観点からも重要である。

(3) 諸外国の動向

この条約が発効するためには、①15ヶ国以上が締結、②締結国の商船舶腹量の合計が世界の40%以上、③締結国のリサイクル能力が締結国の商船舶腹量の合計の3%以上、という3つの要件全てを満たす必要がある。2017年4月時点の締結国は5ヶ国（ノルウェー、コンゴ共和国、フランス、ベルギー、パナマ）である。世界最大の商船舶腹量を有するパナマが2016年9月に条約を締結したことにより締結国の商船舶腹量は約20%となり、②締結国の商船舶腹量の要件充足に向けて大きく前進した。EUは独自に域内法を策定し、EU加盟国に条約の締結を促している。EU加盟国の締結が進むと、①締結国数及び②締結国の商船舶腹量の要件充足の見込みが高まるため、残りの③リサイクル能力の要件充足に向けて、主要リサイクル国の締結を促すことが重要となる。

EU域内法では、EU籍船については、欧州委員会（EC）が作成する「EUリスト」に掲載されたシップリサイクル施設でのリサイクルが義務づけられている。「EUリスト」に掲載されるための技術要件は、主に南アジアの施設で用いられている解体方式（ピーチング方式）を排除しうるものであるため、各国の船主団体や南アジアのシップリサイクル事業者から懸念が表明されている。インドなどEU域外の事業者も、「EUリスト」へ登録するための申請書を提出しており、その結果は2017年中に明らかにされる見込みである。また、転籍によりEU域内法の義務を回避することを防止するため、EUに寄港する全船舶にシップリサイクルライセンスの購入を義務づ

ける規制案も検討されている。今後、EU域内法が世界の海事産業に及ぼす影響について注視し、適切に対応していく必要がある。

(4) 条約の締結に向けた国内法制化の検討

我が国の海運・造船・船用工業等の関連業界においては、条約の発効に先立ち、現存船及び新造船のインベントリ作成などに取り組むなど、自主的に条約の一部を実施している。

これらの動向を踏まえ、我が国の条約締結に向けた国内法制化の検討を行うため、「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2013年12月に設置した。学識経験者、海運、造船、シップリサイクル業、船級などの関係者の専門的・技術的見地に基づく意見等を踏まえながら、条約及び関連ガイドラインに適合するための国内法制度のあり方等を検討しており、これまでに3度検討会を開催している。

労働安全や環境保全に関する条約の要件については、既存の国内法令で概ね措置されているが、条約締結のためには、これら既存の法令との関係を整理しつつ、シップリサイクル施設の承認、船舶リサイクル計画の検査及びこれらに関する証書の発給等の制度を新たに規定する必要がある。引き続き、関係省庁と連携しつつ、我が国の早期締結に向けた国内法制化の準備作業を進めていく。

(5) 条約の早期発効に向けた我が国の取組

条約の発効には、前述のとおり、締結国のシップリサイクル能力が所定の要件を満たす必要があるが、上位4か国のシップリサイクル国で世界の90%以上のシップリサイクル量を占めているため、主要シップリサイクル国の条約締結が条約の早期発効のために必要である。我が国は、主要シップリサイクル国であるインドに対して、政府間対話等の機会を通じて条約締結の働きかけを行っている。一方で、インドのシップリサイクル施設は、一部の施設では条約の要件に適合していると第三者機関により認められるレベルまで改善が進んでいるものの、先進的な施設以外では条約の要件を満足するための更なる改善が必要な状況である。

リサイクル施設の改善支援に対するインド政府の期待は高く、首脳レベル、閣僚レベルで我が国に対して支援要請がなされてきた。2016年11月に開催された日印首脳会議においては、日印両国首脳が条約の早期締結の意図を表明するとともに、安倍首相からインド・モディ首相に対してインドの施設改善支援の意図を表明した。引き続き、インドの施設改善に向けた取組を進めていく。