

令和4年9月25日

関係者各位

海ごみから革新的な社会を考える会

代表 小木曾順務

(一社) 全日本船舶職員協会前理事

海事業界の課題を解決するには新法が必要

海洋汚染を止めるために海事業界ができること、「そんなことなら協力できる」という社会システムづくりの可能性調査を行っている。この協力が「即、コスト削減になる」社会システムづくりである。この革新的な社会システムづくり調査が、後々他の産業界に波及し活性化の一因になると考えている。

省察すれば、世界経済が成長する中でバーゼル条約が制定されたが、海事関係者（内航・外航・漁船問わず）は「陸揚げ処理のコストの削減から生活ごみを含めどれほど海洋投棄してきたか」、一部の海事者は「重たいホーサー（船舶係留索）も海洋投棄」、そんな経緯もあるが、今日ではこれに輪をかけ、河川から便利なプラ素材の家庭ごみが、また集中豪雨災害で流木が海洋に流出している。この課題を解決するためにも政策を創る必要があり、解決に繋ぐ「実態調査」と「課題」を紹介する。

1. 石油化学工業会の報告書（あるべき姿）に廃プラを大量に集めるシステムが必要と記しているが、同素材を大量に集めるには外航船舶と内航船舶の廃ホーサーに的を当てるのが効果的である。
2. 50年前に勤務していたM海運株（保有船舶250隻）を皮切りにS商船株のホーサー処理を調査すると、やはり外航商船（2,500隻）は全て修繕ドック（主に外国）で焼却処理、勿論、内航船舶（5,200隻）も国内で焼却処理し、その量は年間5,000t以上（推測）である。
3. 当初、金属くずの資源循環で整備されたリサイクルポート（22港）の廃棄物取扱品目*2を調査すると海ごみに混在する素材と全く同素材*3の廃材木、廃プラ、廃タイヤなどがある。よって、海ごみも脱塩処理することで全て循環資源と成り得る。玉野港近くの造船業（中小企業）の方の声である。日頃、近くの海岸漂着海ごみを市民が集めているがこれは一般廃棄物扱い、工場一角に流れ着く海ごみは事業系廃棄物扱いで市も、県も対処してくれない。またリサイクルポートの廃棄物取扱品目が海ごみと同様に港々で、廃棄物処理法で「異物扱い」にされている。この法改正を急ぐ必要がある。
4. 学校給食市場で発生する食器の「欠け」の回収事業*1で「分ければ資源」を体感、この完全循環型事例を理念に掲げ調査しているが、海事関係者のホーサーを資源回収する静脈システムを国交省と港湾関係者で創り上げれば1つのプラ素材（ホーサー）が完全に循環資源となる。

*1 「欠け」を有価回収すれば資源、この契約単価は3円/kgである。

*2 「河川・海洋を利用した静脈物流ネットワークの有効活用方策の検討報告書」

（平成14年海洋産業研究会）

*3 「循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会報告書」

～リサイクルポートの充実に向けて～（平成18年海上輸送円滑化検討委員会）

- ① 報告書*3に「海上輸送促進循環資源品目（仮称）」品質基準を明確化する必要性が記述されている。国交省はプラスチック資源循環促進法に照らし、ホーサーを海上輸送促進循環資源品目に指定することで海事従事者は最寄り港に陸揚げでき、内航船舶でリサイクルポートに搬送することができる。
- ② 「資源の有効な利用の促進に関する法律」（第十条）に照らし、主務大臣が「ホーサーリサイクル法（仮称）」で環境大臣と協議することで「新法」を制定することは可能である。

以上