

アジアにおける有害廃棄物の投棄

インドの船舶解体

アスベスト、鉛、水銀、PCB類などで汚染された寿命を終えた船舶の解体を正しく行おうとすれば、大変高いものにつく。コストを最小にするために、先進国の政府は、アジア諸国の労働者を使って有毒船を解体する世界で最も汚い産業を利用している。^{*} フランスの軍艦(空母)クレマンソー号二七、〇〇〇トンはフランス民事法廷による審判で「軍事用資材」として確認された後、二〇〇五年二月三日にインドのアラン海岸のシップヤードに向けて出帆した。この船は最大二、〇〇〇トンのアスベストを含む死の物質のカクテルを搭載する「純然たる有毒物」であった。フランスの政策決定者にとって不都合なことに、そのような汚染廃棄物の国際的な投棄は、国内法はもとよりバーゼル条約や欧州廃棄船規制にも違反するものであった。

フランス政府の行為は二重規範(ダブル・スタンダード)に基づいていた。国内においてはアスベストの輸入と使用を禁止していたが、国外においては解体場の労働者が最も原始的な作業条件の下に危険な曝露を受けることを容認していた。船舶解体はアラン湾では大きな産業である。二〇〇一年〜二〇〇二年に、二六四隻の船舶が、一七歳の若者をも含む二五、〇〇〇〜

* [原注61] 20年前には、船舶解体は79か国で行われていたが、現在はこの作業のほとんどは南アジアで行われている。ある信頼できる情報源によれば、廃船の90%以上はインド、バングラディシュ、パキスタン、中国、及びトルコの海岸で解体されている。

四〇、〇〇〇人の労働者によって解体されている。女性は船から多くのアスベストを含有していたり、アスベストに覆われたものなどの軽い物を運び出している。アスベストは素手で鉄材から剥がされている。人々はそれを再び販売するためにクロシドライトを乾かしている。労働者はほとんど裸足であり、彼らが作業で曝露する多くの危険から身を守る装備は一般的には口を覆うスカーフだけであった。危険なアスベスト曝露から労働者を守るための防護装置も防護マスクも用意されていない。アランの典型的な労働条件は次のとおりである。

- ・ 搾取され無学で技術のない労働者の日当は一日二ドル(二四〇円)である。
- ・ 死亡、致命的な事故、大小の怪我は日常的であり、医療支援はない。
- ・ 最低限の防護装備すらほとんどない。
- ・ 雇用保障または不当な扱いに対する救済措置はない。
- ・ アスベストの存在及びアスベストと他の有毒物質の投棄は、作業場において、あるいは作業場またはその近くにある住居において、労働者の健康を危険にさらしている。^{*}

インド労働組合センター(CITU)のPKギャングリーは、船舶解体場で労働者が直面している状況を次のようにまとめている。

「これらの労働者は、われわれの産業分野で最も弱い立場にある。いつも船舶解体場の季節労働を求めて移住している。労働安全衛生に無感覚で冷酷な雇用主に服従し、当局からは完全に無視されている。政府には基準を確立し施行する能力がないので、アランの労働者は、日々、搾取と生命を脅かす危険にさらされている。^{**}」

クレマンシーノ号をフランスに送り返すための世界的キャンペーンは、「企業責任デスク(インド)」、「アスベスト禁止フランス」、及び「船舶解体に関するNGOプラットフォーム」によって指導された

* [原注62] See: End of Life Ships - The Human Cost of Breaking Ships at website: <http://www.fidh.org/IMGpdf/shipbreaking2005a.pdf> Also see: Improving Conditions in Shipbreaking: <http://www.imfmetal.org/main/index.cfm?n=47&l=2&c=8268>

** [原注63] Press Release - Indian Platform on Ship-breaking. Illegal Traffic of Toxic Waste Laden Ship Blue Lady. July 6, 2006. <http://www.indiaresource.org/news/2006/1073.html>

国際的なNGOによって組織された。^{*}同船を強制的に呼び戻すための訴訟がNGOによりフランス及びインドで提起された。二〇〇六年一月二日、エジプト沖五〇海里(約一〇〇km)でグリーンピースや環境活動家らによる抗議デモがあった後、エジプト当局は、同船が積載している汚染物質の特性について正しく申告しなかったという理由で、スエズ運河を通過するのを遅らせた。^{**}期を同じくしてフランス、インド、エジプト及びバングラデッシュで行われた抗議デモは、メディアにより広く報道された。二〇〇六年二月一日、フランス法廷はクレマンソー号の航行認可を一時停止し、そのすぐ後にフランス大統領は同船の帰還を命じた。二〇〇六年五月二七日、同船は、解体する場をアジアに求めて三、八〇〇万ドル(約四六億円)を費やした二、〇〇〇マイル(約二万キロ)の無駄な航海を行った後に母港に戻った。クレマンソー号の失態で露見したように、有害廃棄物の世界的な貿易を防止する国際条約や国内法が無力であるということが、そのような不法行為の取り締まりをきちんと行うよう欧州連合のような地域の当局に促す新たな取り組みをもたらした。

クレマンソー号事件で勝ち取った成功にもかかわらず、アランの解体場でのビジネスは景気が上向いている。二〇〇六年一月から二〇〇七年一月までの三か月間に、合計四七隻の船が解体のためにアランにやってきた。一月に二四隻という数字は二か月分の多さを記録し、二〇〇六年六月から一〇月までの五か月間にたった三三隻であったことから、アランの仕事量が増大していることを意味している。^{***}船舶解体問題の評論家らは、アランの鉄鋼市場の強さ及びバングラデッシュの政治的な混乱が原因であるとしている。アランは小さな(五、〇〇〇トン)及び中くらい(二二、〇〇〇〜一五、〇〇〇トン)のタンカーを湾岸諸国から受け入れている。

* [原注64] このプラットフォームを構成する団体には、グリーンピース、国際人権連盟、欧州輸送環境連盟、北海基金、ベローナ(Bellona)、アスベスト禁止ネットワーク、及び国際アスベスト禁止事務局(IBAS)などがある。

** [原注65] Kazan-Allen L. Le Clemenceau: Action and Reaction. January 13, 2006. www.ibas.btinternet.co.uk

*** [原注66] Sahu M. Political Turmoil in Bangladesh Turns Tide in Favour of Alang. February 19, 2007.