

2・6 円滑なシップリサイクルの促進

2・6・1 世界のシップリサイクルの現況

1. 実績

従来は IHS マーケット発行の「World Casualty Statistics」からのデータを用いてシップリサイクル実績の取りまとめを行っていたところ、2020 年に同書が廃刊となったため、その後 IMO 経由部分的に入手したデータを掲載してきたが（～「年報 2022」）、データ内容に一部欠損もあったことから、2023 年から Clarkson Research の同様のデータを利用している。

2023 年の世界のシップリサイクル量に関しては、ここ数年の旺盛な海上輸送需要を主な背景に解撤の先送り傾向が続き、2020/21 年と比較して、載貨重量トン (DWT) ベースで半分以下に落ち込む極めて低調な結果となった。バングラデシュ、インド、パキスタンの東南アジアの 3 か国のシェアは 77% である。なお、中国は 2018 年 12 月 31 日から実施した外国船廃船の輸入禁止を継続している。

国別シップリサイクル実績

国	2020 年		2021 年		2022 年		2023 年	
	隻数	百万 DWT						
バングラデシュ	148	11.46	235	13.08	114	4.43	147	4.90
インド	186	6.14	171	3.20	92	3.26	112	3.00
パキスタン	105	5.18	102	4.26	32	2.36	13	0.59
中国	14	0.35	7	0.23	12	0.31	2	0.06
その他	130	1.56	152	1.95	103	0.69	87	2.50
合計	583	24.70	667	22.73	353	11.04	361	11.00

出所: Clarkson Research Services Limited 2024

2・6・2 シップリサイクル条約

1. シップリサイクル条約の発効

国際海事機関 (IMO) は、船舶の解撤における労働環境の改善や環境保護を目的として、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」(シップリサイクル条約、香港条約) を採択した (年報 2009 参照)。

その後、10 年以上にわたり、発効要件 (15 か国以上の締結/締結国の船腹量が世界の商船船腹量の 40% 以上/締結国の直近 10 年の最大年間解撤量が締約国の船腹量の 3% 以上) を満たすことができず、当協会はヤードの改善状況のモニタリング、現地視察、日本政府をはじめとする関係国政府への働きかけ、ICS (国際海運会議所)・BIMCO など国際海運団

体との協力、またヤード団体への働きかけなどを行ってきた。

この結果、2023年6月26日、バングラデシュおよびリベリアの批准によりようやく発効条件が充足され、条約の規定に従い、2年後の2025年6月26日に発効することとなった。(発効の経緯・詳細については年報2023参照)

<2025年3月10日現在の批准国>

24ヶ国(ノルウェー、コンゴ、フランス、ベルギー、パナマ、デンマーク、トルコ、オランダ、セルビア、日本、エストニア、マルタ、ドイツ、ガーナ、インド、クロアチア、スペイン、ルクセンブルク、サントメプリンシペ、ポルトガル、バングラデシュ、リベリア、パキスタン、マーシャル諸島)

2. 条約発効に伴う諸課題

リサイクル条約の発効決定に伴う主な課題は以下の通り。

(1) 船舶側(条約対象:国際航海に従事する総トン数500トン以上の船舶)におけるインベントリの整備

シップリサイクル条約は、既存のEUシップリサイクル規則(2・6・3ご参照)同様に、船舶に対しインベントリ(IHM、船舶内の有害物質一覧表)の作成・保持を求めている。このため、多くの船舶においては船級協会等が提供しているインベントリの作成・認証サービスの利用などを通じ着実に整備が進められており、当協会関係船舶においては、発効に向けた準備はほぼ整っている状況にある。(EU発着船舶については、既にEU規則に伴う対応済)

<インベントリに関する条約要件>

・インベントリ第Ⅰ部(船舶の構造及び機器に含まれる有害物質)

→新造船については建造時、既存船については発効後5年以内(2030年6月25日まで)に作成・保持

①禁止物質(条約附属書1、表A記載のアスベスト、PCB、オゾン層破壊物質等4物質)については新規搭載を禁止

②特定物質(同表B記載のカドミウム、鉛、水銀等9物質)に関し、積載量等を記載

※なお、EU規則においては、有害物質の範囲等が若干異なる。

・インベントリ第Ⅱ部(運航中に発生する廃棄物)

→リサイクル前に潜在的に有害な物質(同表C記載の油類、廃棄物等)に関し作成

・インベントリ第Ⅲ部(貯蔵物)

→リサイクル前に上記表C記載物質及び表D記載の通常の民生品(有害物質が含まれる可能性のある物品:蛍光灯、家具等)に関し作成

↓

リサイクルの事前承認(リサイクル国による「船舶リサイクル計画(SRP)」承認及び旗国による「国際リサイクル準備証書(IRRC)」発給)にあたり、適正なインベントリの保持および内容(船

舶リサイクル施設に持ち込まれる有害物質等の種類・数量が、処理能力の範囲内か)が審査される。

(2) 批准国におけるヤード整備(締約国による船舶リサイクル施設承認取得)の加速化

船舶リサイクル施設においても、条約上、施設における安全・環境保全を確保する方法等を記載した「船舶リサイクル施設計画(SRFP)」の作成が求められ、船舶リサイクル所在国または代行機関が、施設に対して実地審査で適合状況を確認することが義務化されている。

2024年3月時点で、SRFPの承認状況は明らかでないが、いくつかの船級協会では、SRFPを含め、リサイクル条約への適合を証明する適合性認証(SOC)を発行・公表している。日本海事協会は2015年10月にインドの施設(2か所)に初めてSOCを発行した。これがピーチング方式の施設であっても条約に適合できることを示すこととなり、解撤事業者の施設改善意欲を高めた。また2020年1月には日本海事協会として初めてバングラデシュの施設に対してもSOCを発行した。インドではその後も施設改善が進み、インド解撤事業者協会(SRIA)の資料によると、2024年8月時点では、インドアラン地区で操業中のヤードのうち、いずれかの船級によるSOCを有しているヤードは133ヤードに達している。また、バングラデシュでは、2024年12月に新たに1ヤードにSOCが発行され、操業中と言われる約30ヤードの内、SOCを有するヤードは5ヤードとなった。一方、南アジア第三のリサイクル国であるパキスタンに関してはSOC取得が遅れており、いくつか意欲的なヤードがあると伝えられるものの、2025年2月時点においてもまだSOC取得ヤードはゼロである。

シップリサイクル条約が発効する2025年6月26日以降、SRFPのないヤードでの船舶リサイクルは不可能(条約違反)となる。前述2・6・1の通り、現下の解撤市場は低調であり、SRFP取得ヤードの数が限定された状況でもある程度需要を満たせる可能性はあるものの、今後数年の間に、先送りされてきた解撤が一気に実施される可能性がある点、また、環境対応の進展に伴い、船隊の入れ替えも加速化する可能性が高い点などを勘案すれば、特にバングラデシュ、パキスタンにおいてはリサイクル可能なヤード不足が懸念される。このため、当協会はICS、BIMCOなどとも協調し、様々な機会を通し、両国関係者に早急なヤード改善を求めている。

(次項3.ご参照)

(3) 既存条約との整合

シップリサイクル条約発効にあたっては、既存のバーゼル条約(有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関するバーゼル条約、1992年発効。OECD国から非OECD国への移動を一律禁止するBAN改正については2019年に発効)有害廃棄物の越境移動を規制)との整合性確保が課題とされている。

具体的には、シップリサイクル条約に従って、OECD国の港湾から非OECD国のヤードに向けて航行する船舶が、バーゼル条約(BAN改正締結国)によって同条約違反を問われる可能性が排除できないとされている。

このため、シップリサイクル条約発効前からバーゼル条約側との調整が進められてきたもの

の、これまでのところ解決に至っていない。

2023年3月に開催されたIMO第81回海洋環境保護委員会(MEPC81)においては、BIMCO・ICSが本件に関する提案を提出、香港条約発効に伴う法的確実性の担保に向けた対応を求めた。同提案は、バングラデシュ、インド、ノルウェー、パキスタンとの共同提案の形でMEPC81に提出され、日本を含む多くの国がこの内容を支持する発言を行った。(当協会も事前に日本政府に対し、状況説明・支持要請を実施)この結果、IMO事務局に対し、バーゼル条約事務局への情報伝達・協力関係の強化、法的確実性に係るガイダンス案の作成が求められたほか、関心国がバーゼル条約関連の会合に本件問題提起の上、MEPC82に両条約の相互関係に関する提案を提出することとなった。

2024年9月のMEPC82においては、IMO事務局による「ガイダンス案」(リサイクル条約・バーゼル条約双方を締約する国の船舶については、締約国のバーゼル条約事務局への通知により、越境移動に関してはリサイクル条約が適用されることを担保する内容)が審議・採択されたが、この時点でバーゼル条約側からの確認が得られておらず、執筆現在(2025年3月)においても事態は大きくは変わっていない。

2025年4月7日より開催予定のMEPC83に向けては、欧州27ヶ国と欧州委員会が、IMO事務局に対し、次回バーゼル条約締約国会議(COP-17、4月28日～)での本件問題提起と、ガイドラインに関する協議を行うことを求める提案を提出している。当協会としては、引き続き日本政府と連携しつつ、両条約の法的整合性が担保されるよう努めることとしている。

(4) 批准国の拡大

シップリサイクル条約の批准国には、リサイクル目的での船舶輸入を禁止する以前には相当の解撤実績を有した中国や、シンガポール・韓国をはじめとするアジアの主要海運国が加入しておらず、これらの国への呼びかけが必要である。

当協会は、ASA(アジア船主協会)のSRC(シップリサイクリング委員会)などを通じ、関係国の条約加入を促している。

(5) 既存地域規制(EUシップリサイクル規則)との整合

2・6・2ご参照。

3. シップリサイクル条約発効決定後の取り組み

(1) TradeWinds シップリサイクリングフォーラムへの参加

TradeWinds社(ロンドンを本拠とする大手海運メディア)は年1回、シップリサイクルに関する国際フォーラムを開催しており、当協会は2015年以降毎年参加している。

2024年のフォーラムは、条約発効を前に、バーゼル条約との関係や、解撤を通じたサーキュラーエコノミーへの貢献などをテーマに11月12～13日にコペンハーゲンで開催され、当協会解撤幹事長が出席した。

フォーラムには当協会のほか、IMO・バーゼル条約の各事務局、関係国政府、船社、船級

協会、リサイクル事業者、労働組合、環境 NGO の各代表など計 200 名が対面出席。当協会
は、解撤とサーキュラーエコノミーに関するパネルディスカッションにおいて、日本では最近、船
級協会が認証するグリーン鋼材のみを利用した船舶が就航した例などに触れ、造船と解撤の
中間を担う船主として、安全運航を行い、良い状態で船を維持し、グリーンなリサイクル業者に
引き渡すことを通じサーキュラーエコノミー実現に貢献したいとコメント。こうした循環促進に向
け、当協会は、これまでも条約水準の認証を受けたグリーンヤードへの売却を推奨してきてお
り、条約発効を前に、こうしたヤードの拡大が急務であると指摘した。

別セッションでは、国土交通省海事局海洋・環境政策課より、日本政府としては条約水準ヤ
ードの増加、条約批准拡大、リサイクル条約とバーゼル条約の整合確保の 3 点が特に必要と
考える旨が表明された。とりわけ、二条約の整合問題に関しては、解撤船舶の越境移動に関
してはリサイクル条約のみが適用されるべきとの考えが強調された。

その他、フォーラムでは当協会会員船社が最近の日本における商船解撤の動きを紹介した
ほか、市況の見通し、条約成立過程におけるヤード改善の進展、BIMCO によるシップリサイ
クル連合(BIMCO と主要解撤国の業界団体、キャッシュバイヤーなどで構成。リサイクル条約
/バーゼル条約の法的明確性確保などを求める方針)設立などにつき、報告や意見表明がな
された。

(2)IMO SENSREC Project の動き

IMO は 2015 年 1 月より、バングラデシュの解撤環境の改善を目指す SENSREC(Safe
and Environmentally Sound Ship Recycling in Bangladesh)プロジェクトをノルウェー政
府の資金拠出を得て実施しており、Phase I (~2017 年 3 月)・Phase II (2018 年 4 月~
2021 年 7 月)に続き、2023 年秋より Phase III としてバングラデシュ政府のキャパシティビルデ
ィング支援、TSDF(廃棄物処理施設)整備技術支援、ヤードの資金ニーズ調査などが実施さ
れている(資金規模:136 万ドル)。

Phase III 立ち上げにあたっては、2023 年 11 月に開催されたワークショップに当協会解撤
幹事長がオンライン参加した(年報 2023 ご参照)ほか、2024 年 7 月 3~4 日には、チッタゴ
ンにてセミナーが開催された。同セミナーに関しては、当協会に対しても直前に招待があつた
ものの、渡航手配の都合等がつかず、日本からの参加者は日本海事協会、JICA に限られる
こととなった。席上、ヤード側から投資・援助の要望が寄せられたほか、セミナー後のヤード視
察においては条約水準達成に向け改善中(SOC 未取得)の 2 ヤードを視察した他、同国関係
者からは、条約発効時点の条約適合ヤード数は 12~15 を見込む旨の説明がなされた。

このほか、IMO では SENSREC の活動をパキスタンにも広げており、2024 年 9 月 16~17
日には IMO、ILO(国際労働機関)の関係者、ノルウェー政府関係者(資金拠出者)、パキス
タン官民関係者等が参加したワークショップ(IMO-SENSREC-DW Pakistan Inception
Workshop)がカラチで開催された。(日本からは日本海事協会他が出席)関係者の相互理解
促進を主目的に開催された会議では、今後のプロジェクト(ヤード改善援助、廃棄物処理に向
けた環境整備、安全衛生・環境面のキャパシティビルディング、法体系整備)ビル、法体系整
備等)について説明と意見交換がなされたほか、ガダニ地区のヤード視察も行われた。なお、

これに先立ち 9 月 13～15 日にはイスラマバードで IMO 事務局長を招いた海事全般に関するイベントが開催され、これには当協会にも招待があったものの、現地安全状況等を考慮し、参加は見送った。

(3) 日本政府の動き

シップリサイクル条約の発効に向け、国土交通省海事局も精力的にリサイクル国の水準底上げに動いており、バングラデシュに関しては 2023 年 4 月に日・バングラデシュ首脳会議の結果（詳細は年報 2023 ご参照）を踏まえ、2024 年 10 月に専門家を現地派遣し、行政組織の整備や労働者の教育研修充実等の支援を行うこととなっている。一方、条約発効前よりニーズの高い TSDF(廃棄物処理施設)整備への支援に関しては、候補地の差替えがあったため、建設・稼働まではまだ数年を要する見通しである。

また、パキスタンに関しては、2024 年 3 月に海事局の委託により日本海洋科学が現地調査を行っており、同国に関しては、先進ヤードの意識は高いものの、法整備が遅れておりキャパビル・教育・訓練の充実が不可欠な状況と報告されている。

4. シップリサイクル条約改正に向けた動き

前述の通り、シップリサイクル条約は採択後、発効までに 16 年を要したため、その間の環境変化に十分適応できておらず、一部 NGO などからは、発効後即時に条約を改正すべきとの声がある。一方で、ヤード改善は一朝一夕に進まない側面もあり、当協会および日本政府は南アジアのリサイクル国を取り込んだシップリサイクル全体の底上げに向けては、まずは条約が有効に機能していることを確認した上で、必要が生ずれば見直しの議論を行うべき、との立場である。

こうした状況下、2025 年 4 月 8 日から開催される MEPC83 に向け、ノルウェーより 2026-27 年を条約実施に係る経験蓄積期間(Phase I)と位置付け、この間に各国から情報を収集し、2028-29 年の Phase II において、条約・附属書の見直しを実施することを軸とする提案が提出され、BIMCO はこれを支持する提案を提出している。

当協会としては、前述の立場を踏まえ、性急かつ合理性を欠く改正には反対しつつ、日本政府と連携し、将来的な改正に向けて妥当な結論が得られるよう努めることとしている。

2・6・3 EU シップリサイクル規則

1. 規則の現状

EU のシップリサイクル規則(Regulation (EU) No 1257/2013、EU SRR)は、従来からあったバーゼル条約準拠からシップリサイクル条約準拠に変更するため制定され、2013 年 12 月 30 日に発効した。

EU SRR の適用開始後、EU 籍船は同リスト掲載ヤードでの解撤が義務付けられているが、2025 年 3 月現在、リスト掲載施設は欧州域内の 29 ヤードと欧州域外の 14(トルコ 11、英

国 2、米国 1)ヤードの合計 43 ヤードにとどまっている。

施設の要件に関する技術ガイダンスには、「砂地および潮間帯にいかなるブロックも置くべきでない」とあり、ビーチング方式であるインドのヤードは承認を得ることが厳しいと見られていた。一方、EU 船主は、EU 籍船の解撤需要をまかないきれだけの水準になる様に、認定ヤード増加に向けた現実的対応を求めている。この間、複数のインドの先進ヤードは EU リスト掲載を目指し不浸透床の整備等を進め、6 ヤードは申請を提出していたところ、2024 年 10 月に内 3 ヤードに対する欧州委員会の実地調査が実施され、2025 年 3 月 10 日現在結果公表待ちの状況にある。

2. 規則見直し

EU SRR は船籍変更で適用回避を図ることが可能など実効性に問題があるとして、欧州委は 2022 年 6 月以降、同規則の見直しを進めている。この過程において同委は Financial Instrument (FI: 事実上 EU 認証ヤード外で解撤した EU 寄港船に対する罰金制度となるもの) や beneficiary ownership の導入も再度意図しているものと見られていた。

2022 年 6 月の欧州委のコメント募集(call for evidence)においては、EU SRR の有効性、他の国際条約等との両立性等について意見が求められ、ICS は ECSA(欧州船協)と共同でコメントを提出した。その他、欧州主要国の船主協会を含む 16 組織から意見提出がなされている。(年報 2022 ご参照)

その後、2023 年 3 月上旬、欧州委は欧州域外を含む主要シブプリサイクル関係者に 100 項目近くに及ぶ詳細な質問書を送付、後日、同質問書は一般にも公開され、EU SRR の非 EU 籍船への適用拡大、FI 導入に対する考え方、EU 域外でのシブプリサイクルの現状、EU リスト掲載ヤード数の過不足などについて、2023 年 6 月を締切として回答が求められた。当協会は、ICS・ECSA と情報交換・事前のすり合わせを行った上、ECSA が ICS と共同で、FI 導入への断固反対、EU SRR の域外への拡大への反対、南アジアヤードの承認がなければ近い将来の解撤ヤード不足が懸念される点などを指摘する回答を提出した。

その後 8 月に欧州委は回答の概要を公表、要旨は以下の通り。

- 回答の大多数が EU SRR は有害廃棄物処理と環境、健康に好影響と評価
- 但し、NGO と研究者はより厳しい見方を示した
- EU 承認ヤード不足の懸念について、回答の半数が指摘した
- シブプリサイクル条約承認ヤードの EU 自動承認については、回答の 3 分の 2 が反対 (FI 導入に関しては記載なし)

これらを踏まえたとりまとめ報告書については、当初の予定から大幅に遅れたものの、2025 年 1 月に公表され、主要点は以下の通り。

- EU SRR は有効に機能、シブプリサイクル条約発効にも寄与
- シブプリサイクル条約/EU SRR のどちらを優先させるかについては、関係者の意見は分かれたが、EU SRR の基準の方が高い。リサイクル条約の水準を上げる必要性については関係者の意見は一致
- SRR と WSR(欧州廃棄物輸送規則)、およびシブプリサイクル条約とバーゼル条約との整

合性に関して問題指摘あり。後者に関しては、国際裡での解決が求められる

- リサイクル直前のフラッグ変更・EU 内シップリサイクル逃れ対策として、EU でのリサイクル促進に向けた罰金(インセンティブ)/Beneficial Owner 登録制度などがある。関係者の賛否は分かれている。

今後、欧州内で報告書を受けた EU SRR 見直しの動きがあるものと思われ、特に、欧州委がリサイクル直前の EU 籍船からの転籍を強く非難した上、対策としての FI 導入や Beneficial Owner 登録制度などを推進する姿勢である点は要注意である。また、本来であれば、EU SRR は、発効したシップリサイクル条約に沿って改正されるべきであり、当協会は引き続き ICS、ECSA などと連携の上、屋上屋を重ねる地域規制は国際規制に一本化されるよう、働きかけを続けることとしている。