

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 マーケイト発行の「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が、2020 年に同書が廃刊となった。このため、2021 年のデータについては IMO 事務局から入手したデータを記載しているが、IMO は IHS にデータ提供を要請しており、また、過去のデータについても同一データであることが確認できたことから、引き続き同じデータが使用可能となった。(2021 年は隻数については集計されていない)

2021 年の世界のシップリサイクル量は、総トン(GT)ベースで前年比約 5%増の 1,541 万トン(GT)となった。バングラデシュ、インド、パキスタン、中国およびトルコの 5 カ国で世界のシップリサイクルの 95%を占め、東南アジアの 3 カ国で 87%を占めた。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	2017 年		2018 年		2019 年		2020 年		2021 年
	隻数	百万 GT	百万 GT						
バングラデシュ	197	6.36	187	7.93	224	7.30	143	6.22	7.91
インド	232	5.76	239	4.71	175	3.11	183	4.31	2.69
パキスタン	119	4.30	77	4.19	31	0.23	100	2.26	2.91
中国	167	3.57	32	0.34	39	0.34	26	0.22	0.09
トルコ	134	0.97	121	0.77	92	0.89	82	1.29	1.06
その他	171	0.46	206	0.43	142	0.25	169	0.33	0.75
合計	1,020	21.43	862	18.37	703	12.12	703	14.62	15.41

出所： IHS Markit “World Casualty Statistics”および IMO データ

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批准状況

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)。

<発効要件>

- ① 15 か国以上の締結
- ② 締結国の船腹量が世界の商船船腹量の 40%以上
- ③ 締結国の直近 10 年の最大年間解撤量が締結国の船腹量の 3%以上

<2022 年度の活動>

調査期間:2022 年 11 月～2023 年 3 月

調査方法:2021 年度と同様、委員会と作業部会の 2 部会制とし、委員会は 2 回、作業部会は計 4 回開催された。今年度の事業は、2021 年度事業で香港条約に基づき適切に措置されているとされた PHP に続くヤードを探すべく、SN Corporation および KR Yard のモニタリングを行うとともに、PHP についても、前年度モニタリング事業からのフォローアップ調査を行うこととなった。

(報告書については、2023 年 4 月以降とりまとめ・公表予定)

(2) バングラデシュのシップリサイクル条約批准に向けた同国内解撤ヤードの環境整備促進に関する要望書を提出

2022 年 4 月 19 日、池田会長は斉藤鉄夫国土交通大臣と面談し、要望書「バングラデシュのシップリサイクル条約批准に向けた同国内解撤ヤードの環境整備に対する支援のお願い」(【資料 2-6-2-1】ご参照)を手交し、当協会の長年の課題である香港条約発効の鍵を握るバングラデシュが、同国が目標とする 2023 年内の条約批准に向けた環境が整う様に、我が国からの環境整備支援を要望した。あわせて当協会としても現地への使節団の派遣および条約要件が充足したヤードでの日本関係船のリサイクルも視野に入れて環境整備にあたる等、官民一体となった取組みを進める姿勢を示した。

斉藤大臣からは、2021 年 10 月に国交省および当協会が発表した「国際海運 2050 年カーボンニュートラル」の目標に触れ、ネットゼロの実現には船舶の円滑な代替のた香港条約が重要であるとの認識が示され、バングラデシュ政府に対して条約批准促進の働きかけを行う他、日本がどのような支援ができるのか関係省庁と検討する旨の返答があった。

<要望書発出の経緯と背景>

バングラデシュは 2023 年内の条約批准意思を表明しているが、自力では限界のある同国解撤ヤードの改善等が進むことが前提。そこで、2020 年 2 月にバングラデシュ政府は日本政府へ支援(条約適合ヤード整備、廃棄物処理施設(TSDF)建設、安全・環境対応したヤード運営力改善)を要請。国土交通省と外務省・JICA の事務レベルで検討されていたが 2022 年 4 月時点で支援を決定するに至っていなかった。今般の要望書は、海事局との調整の結果、外務省・JICA 間での検討を後押しするもの。現行の環境規制の強化や 2050 年の GHG 排出ネットゼロの目標に向け世界的なグリーンリサイクル需要増が見込まれる中、インド以外に主要解撤国の中で受け皿となりうるのはバングラデシュのみで、日本船主にとって同国が香港条約を批准してその受け皿となる事は極めて重要。上記支援の実現をもって、バングラデシュの条約批准に向けた動きを加速させるため要望書の発出に至った。

(3) Trade Winds シップリサイクルセミナーへの参加

2022 年 10 月 18 日～19 日にかけてドバイにおいて Trade Winds Ship Recycling Forum が開催され、友田常勤副会長がパネリストとして参加した。

友田副会長は「Shipowners' Roundtable」にパネリストとして、ドイツ船協、マースク、ストルトニールセンと共に登壇。当協会を含めた我が国の官民労のインドの香港条約批准に至る積極的な貢献の成功事例の他、解撤国への展開に触れ、条約発効要件充足の鍵を握っていた中国の動向が不透明な中、喫緊の課題はバングラデシュによる批准とし、条約批准諸国や主要

船主国の官民によるバングラデシュへの支援の重要性、特に条約認定ヤードの優先利用によるヤード事業者の改善意欲高揚の必要性を強調した。一方、当協会会員社のような環境保全を率先し、適合認定ヤードに解撤船を出す船主ははまだ少数派にとどまる現実を踏まえ、早期条約発効によりヤード品質を問わない船主の解消をはかるべきと提唱するなど条約発効への機運醸成に尽力した。

(4)(一財)日本海事協会シップリサイクルセミナーへの参加

2023年2月10日に東京にて日本海事協会(ClassNK)主催のシップリサイクルセミナーが開催され、海事局船舶産業課、労働組合同国際連合(IndustriALL)、ClassNK、インド・バングラデシュ解撤ヤード代表および当協会から友田常勤副会長が参加した。当協会は、香港条約の発効の可否が本年中のバングラデシュ等の条約批准にかかっている点を強調、環境に配慮したシップリサイクルがサーキュラーエコノミーに大きく貢献する点などを指摘した。

2・6・3 シップリサイクル施設の改善

1. インベントリおよびリサイクル施設の認証の取得の拡大

船主国および解撤国の政府や事業者において、条約上の義務を自主的に先行実施する動きや、それらを促進する活動が着実に進行している。

香港条約、EU シップリサイクル規則とも、船舶に対しインベントリ(船舶内の有害物質一覧表)の作成・保持を求めている。すでに義務化されているEU規則対象船舶では、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準備が進められた他、それ以外の船舶についても自社対応で強制化される前に鑑定書を取得する動きが広がっている。

[当協会会員会社のインベントリ準備状況(2021年末時点*)](カッコ内は前年)

① インベントリを備え付けるべき現存船	868隻(749隻)
② インベントリを作成済みの船舶	738隻(642隻)
③ インベントリを今後作成予定の船舶	102隻(74隻)

*2022年度中は調査(国土交通省海事局)を行っていない。

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、いくつかの船級協会では、同計画を含めて同条約への適合を証明する適合性認証(SOC)を発行している。ClassNK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ClassNKとして初めてバングラデシュの施設(PHP社)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、2023年2月時点では、インドアラン地区で操業中の約120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94ヤードに達している。一方、バングラデシュでは、2023年3月に新たに2ヤードにSOCが発行され、同月末現在、操業中の約30ヤードの内、SOCを有

するヤードは3ヤードとなった。

2. インド・バングラデシュにおけるシップリサイクル施設改善等の確認

当協会は、香港条約に適合する解撤ヤードが十分に確保されるように、主要解撤国であるインドやバングラデシュに定期的に視察団を派遣し、現地での実地調査や関係者との面談を実施して船主意見を直接伝えてきたが、2020年度以降新型コロナウイルスの影響によって主要解撤国への視察団派遣は中断した。2022年度については、2022年秋口から徐々に渡航制限が解除されたことから、バングラデシュへの訪問団派遣について検討し、2023年5月に訪問団を派遣することで調整を進めることとなった。

一方、香港条約の発効に向け安全かつ環境基準に適合する解撤ヤードが十分に確保されるよう、コロナ禍におけるヤードの操業状況や安全・環境対策の進捗状況等の現地情報を関係者と共有し、引き続き船主意見の反映に努めた。

特に、2023年2月までの条約批准意思を表明しているバングラデシュについては、同国政府から、2020年2月に日本政府へ支援(条約適合ヤード整備、廃棄物処理施設(TSDF)建設、安全・環境対応したヤード運営力改善)の要請がなされ、国土交通省と外務省・JICA間で検討されていることから、同検討状況を注視しつつ、上記「バングラデシュでのシップ・リサイクル条約適合性認証(SOC)を受けたシップ・リサイクルヤードにおけるモニタリング調査」への参画も含め、同国のヤード改善に向けた国土交通省等との連携について検討を進めた。

他方、インドにおいて進められていたわが国ODAによるヤード改善事業(年報2017参照)に関し、2021年5月、グジャラート州海事局(GMB)から、自己資金でのヤード改善の進捗見込みを理由に、ODAによる円借款は不要である等の通告が一方的になされたとの情報が国土交通省海事局経由であった。その後、JICAや日系企業を含むコンサルタントはそれぞれGMBに対し抗議レターを送付すると共に協議再開を要請、在インド日本大使館もインド外務省や海運省を訪問し働きかけを行った。当協会は、海事局からの要請を受け、ODA事業実施を期待する旨の会長レター(【資料2-6-3-1】ご参照)をGMBに対して発出した。同レターの発出後、ODA継続に向けた調整が再開され、引き続き進捗を注視した。2022年5月時点では、ODAにより事業を実施することを前提に、Project Management Consultant (PMC)より新しいスコープでの業務仕様書、予算規模がGMBに提示されており、PMCの再稼働についてGMB理事会(Board)からの承認を取り付け作業中である旨のGMBから国土交通省海事局に対し報告されている状況である。

2・6・4 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、従来からあったバゼル条約準拠から香港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は、EUが承認した船舶リサイクル施設一覧(EUリスト)に掲載される施設の解撤能力が250万LDT(Light Displacement Ton)となった日から6か月後、または2018年12月31日のいずれか早い日に適用を開始するとされ、2018年12月31日に適用開始となった。

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、

2023年3月現在、リスト掲載施設は欧州域内の36ヤードと欧州域外の9(トルコ6、英国2、米国1)ヤードの合計45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安全・環境面での改善が進むものの、承認を得ることが難しいと見られている。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スピードを上げるよう現実的対応を求めており、複数のインドの先進ヤードもEUリスト掲載に向けて承認を申請しているが、2023年3月時点で南西アジアにおいてEU承認を得たヤードは無い。

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 や beneficiary ownership(※)の導入も再度意図しているものと見られている。

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と共同で以下要旨のコメントを提出したほか、デンマーク船協、ドイツ船協、ベルギー船協、オランダ船協などの欧州主要国の船主協会、マースク、デンマーク環境省、IACS(国際船級協会連合)、Shipbreaking Platform(NGO)、労働者団体(IndustriALL Europe)など16組織から意見提出がなされている。

(※) 具体的な内容は公開されていないが、過去の提案内容からfinancial instrumentは非EU籍船を含む全EU寄港船に対して課金のうえ基金を創設し、EU認定ヤードでの解撤を促進する仕組みと想定される。

<ECSA/ICS 意見書(2022年6月29日付)>

- ・香港条約の早期発効を促進する、というEU SRRの目的の1つをまだ達成していない。インベントリー要件やEUリスト入りを実現する為にヤードが改善したことは、EU SRRによる規制が奏功したものではなく環境トレンドによるもの。とは言え、特にEUリストを改善するなど適切に実施されれば、EU SRRは香港条約の批准および確実な実施に向けたDriverになりうる。
- ・残念ながらEUリストには地域的偏在が見られる。このために、解撤ヤード選考時のEU域内外のオペレーター間の不均衡が生じたままになっており、この不均衡を縮小するという目的も果たされていない。
- ・また、現在のEUリストのヤードは内航船や漁船のメンテナンス/修繕ヤードがメインで外航EU籍の全体量を見るとキャパ不足は顕著。今後、環境規制の導入により解撤需要の上昇が見込まれていることから、EU SRRの見直しにあたりヤードキャパシティについて考慮することはますます重要になる。
- ・上記に2点から、ECSA/ICSは、すでにかかなりの改善が進んでいる非OECD国のヤードがEUリストに追加される事が極めて重要と考える。EUリストへの申請・追加のプロセスの透明化も必要である。
- ・非OECD国ヤードのEUリスト入りについては、バーゼル条約のBAN規制の発効以降、法的な不確実性が持ち上がりつつあるが、現在EUにおいて提案がなされているWaste Shipment Regulationの修正案においてはEU域外で廃棄物(waste)となった船舶について

は非 OECD 国ヤードで解撤し得ると認められており、EU SRR の見直しにあたっては同じ見解が維持されることを期待する。さもないと、海運セクターが欧州から離れることになりかねない。

- 香港条約は依然としてグローバルレベルで最も適切な船舶解撤の規制手段であり、特に主要解撤国の批准が期待される。EU SRR は EU レベルでの規制を早期に実現したが、香港条約の発効を促す結果には繋がらなかった。EC は EU SRR がアジア諸国の香港条約批准をどう促進できるか評価すべき。
- 今後は EU 域内のヤードも、域外ヤードと同様に、独立した verifier による承認を受けるべきと考える。

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(各国当局、欧州主要国船協、各国船社、船主団体、ヤード、環境 NGO 等)に 100 項目近くに及ぶ詳細な質問書を送付、その後、同質問書は一般にも公開(public consultation)され、EU SRR の非 EU 籍船への適用拡大、financial instrument 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 7 日を締切として回答が求められている。当協会は 2022 年6月の意見提出時同様、ICS、ECSA と連携して対応することとしている。欧州委は今後、提出された意見や香港条約の批准動向を踏まえ、2024 年第一四半期に結果を公表する予定である。