

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 マークイット発行の「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、今回から Clarkson Research の同様のデータを利用している。

2022 年の世界のシップリサイクル量に関しては、世界的な新型コロナ感染症拡大に伴う海上輸送需要の逼迫を主な背景に、解撤の先送り傾向が顕著となり、載貨重量トン (DWT: Deadweight Tonnage) ベースで前年比半減以下の 1,177 万 DWT 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 か国で 85% 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	2019 年		2020 年		2021 年		2022 年	
	隻数	百万 DWT	隻数	百万 DWT	隻数	百万 DWT	隻数	百万 DWT
バングラデシュ	189	10.76	148	11.49	237	13.45	116	4.64
インド	176	4.30	184	5.76	170	3.21	87	3.20
パキスタン	32	0.48	104	5.11	101	4.26	31	2.19
中国	29	0.53	14	0.35	7	0.23	12	0.31
その他	136	1.54	132	2.02	150	2.34	104	1.44
合計	562	17.60	582	24.73	665	23.49	350	11.77

出所: Clarkson Research Services Limited 2023

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決定

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)。

発効要件は以下の通りで、要件①は 2019 年 12 月のインドの条約加入により満たされたものの、バングラデシュ、中国といった未批准の主要解撤国の加入が難航しており、要件②③の充足が長く待たれていた。

< 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
- 以上のすべての要件を満たした日から24か月後に発効

当協会は、日本政府が起草過程を主導した香港条約の早期発効に向け、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・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。(最近の活動については次項ご参照)

この結果、2023年6月26日、バングラデシュおよびリベリアがIMOに批准書を寄託、香港条約は発効要件①～③の全てを充足し、2年後の2025年6月26日に発効することとなった。

<発効要件充足時の批准状況>

- ① 22ヶ国(※)
- ② 45.81%
- ③ 3.31%

※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

当協会は、翌6月27日、池田会長名で発効要件充足を強く歓迎するとともに、日本政府をはじめ関係者のこれまでの努力に敬意を表し、かつ、バングラデシュ政府の求める同国におけるTSDF(Treatment, Storage and Disposal Facility:廃棄物処理施設)整備の進捗を期待するコメントを発表した。【資料2-6-2-1】ご参照

その後、2023年11月30日には、パキスタンも批准書を寄託、世界の解撤量の9割近くを占める東南アジア3カ国(インド、バングラデシュ、パキスタン)が条約加盟国となり、安全で環境に優しいシップリサイクル実現に向け、大きく前進した1年となった。

2. シップリサイクル条約発効に向けた関係者の取り組み

(1)バングラデシュでのシップ・リサイクルヤードの労働安全・環境保全対策に関する技術的助言に向けたモニタリング調査

2021年10月に国土交通省海事局船舶産業課の調査事業として、「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: Statement of Compliance)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」が立ち上がった。当協会常勤副会長、船社(大手3社代表)、労働組合関係者、学識経験者からなる委員会および当協会、船社、船級協会からなる作業部会において、2021年度はPHPヤード、2022年度は同ヤードにSOC取得を目指す(当時)SNヤード、KRヤードを加えた3ヤードに対し、船舶解撤作業、設備、体制について香港条約に基づき適切な対応がなされているか、その他有害廃棄物の処理方法等についてわが国関係者

の要求に応じた対応がとられているか、などにつき、現地調査(受託:日本海洋科学)や現地関係者とのオンライン会合を踏まえ、検証がなされた。この結果、2023年3月に開催された委員会において、各ヤードとも香港条約基準を満たしている旨が確認され、その後最終報告書が取りまとめられた。

(2) 日・バングラデシュ首脳会談とバングラデシュ訪問団の派遣

シップリサイクル条約の発効に向け、世界最大の解撤国であるバングラデシュの批准がその鍵を握っていたことから、当協会は前項のモニタリング事業への参加のほか、2022年4月に国土交通大臣に同国の解撤環境整備に向けた要望書を提出するなど、同国の批准を後押しする活動を継続してきた。(年報2022参照)

2023年4月26日に東京で開催された日本・バングラデシュ首脳会談においては、当協会の要望も背景として、岸田首相からハシナ首相(バングラデシュ)に対し、シップリサイクル条約への最早の加入に関する期待が示されるとともに、TSDF整備支援に向けた前向きな姿勢が示された。また、同日国土交通省とバングラデシュ工業省間で「シップ・リサイクル分野における協力覚書」が締結され、首脳会談の結果を裏付ける以下項目が盛り込まれた。

- バングラデシュは、以下につき、最大限取り組む
 - 1) 2023年内のシップリサイクル条約加入の為の必要な能力の獲得
 - 2) シップリサイクル条約履行のための必要な能力の獲得
 - 3) 廃棄物処理施設を含むシップリサイクル施設の整備
- 日本は、バングラデシュが条約の要件を達成できるよう、シップリサイクル分野におけるバングラデシュの取組を支援すべく、最大限取り組む

こうしてバングラデシュの早期批准に向けた機運が高まる中、5月18日～22日の間、当協会常勤副会長を団長とし、船社、国土交通省海事局、日本海事協会(ClassNK)などの代表からなる計13名の官民代表団がバングラデシュを訪問、現地でフユマン工業大臣をはじめとする主要政府関係者と面談を行った。当方からはバングラデシュのシップリサイクル条約早期締結、条約適合ヤード拡充の加速化を要請し、先方からは、早ければ6月に条約締結を図る意向が示された。また、この機会に現地解撤事業者団体BSBRA(Bangladesh Ship Breakers and Recyclers Association)との対話、現地ヤード(ClassNK認証済のPHP、SN、Kabirの3ヤード、認証審査中のKR(その後2023年8月に認証)、認証に向け整備中のTaher、Sagarika)の視察と意見交換、TSDF候補地の視察、現地日本大使との意見交換、ノルウェー大使との情報交換などを行った。(詳細は【資料2-6-2-2】ご参照)

また、当協会他の訪問の直前に、ノルウェー環境副大臣、ノルウェー船協、ICS、ECSA(European Community Shipowners' Association: 欧州船協)、BIMCOなどの代表団もバングラデシュを訪問、当協会同様工業省との面談、ヤード視察などを実施。関係国・国際組織が連携の上、バングラデシュに対する働きかけを行った。

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。本年のフォーラムは「シップリサイクル条約発効(2025 年 6 月)決定を受けた今後の課題」をテーマに、10 月 11～12 日にシンガポールで開催され、当協会を代表して解撤幹事長が出席した。

フォーラムには、IMO・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)の各事務局、関係国政府、船主団体、船級協会、解撤事業者、労働組合、環境 NGO の各代表など計 200 名前後が対面参加した。

当協会は、パネルディスカッションにおいて、条約採択から発効決定に至る間の主体的取り組みを紹介した上で、現時点においては各関係者がシップリサイクル条約の確実な履行に精力を集中させ、ヤード整備を進めることが重要と指摘、併せて EU シップリサイクル規則(2・6・4 参照)やバーゼル条約等、関連する国際条約・規則類との整合性確保が必要である点などを主張した。

また、別セッションで登壇した国土交通省海事局船舶産業課は、当協会同様、現在は条約履行に集中すべき点を強調するとともに、バングラデシュの TSDF 整備支援に関する現状等について説明を行った。

その他、フォーラムではインベントリ整備(2・6・3 参照)が急務である点、各解撤国において継続的にヤード改善を進めることが肝要である点、などに関し意見表明がなされた。

(2) IMO SENSREC Project Phase III 立ち上げ Workshop への参加

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る(資金規模:136 万ドル)。

Phase III 立ち上げにあたり、11 月 8 日にダッカにて IMO 主催の関係者 Workshop(オンラインとのハイブリッド)が開催され、当協会解撤幹事長がオンラインで参加した。(国土交通省海事局船舶産業課も同様。日本関係者としては岩間駐バングラデシュ大使、JICA ダッカ事務所、ClassNK が対面参加。)

会合においては、バングラデシュ側(工業省次官、現地解撤業協会(BSBRA)副会長他)から、香港条約発効まで 1 年半であることおよび今後の解撤需要拡大予測を踏まえ、ヤードや TSDF 整備等を早急に進める必要があり、そのための資金的・技術的(特に労働安全面)援助が必要な点などが主張された。

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。

シップリサイクル条約、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 年度以降は調査(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: Ship Recycling Facility Plan)」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: Statement of Compliance)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。これがビ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: Ship Recycling Industries Association)の資料によると、2023 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 124 ヤードに達している。一方、バングラデシュでは、2023 年 8 月に新たに 1 ヤードに SOC が発行され、操業中の約 30 ヤードの内、SOC を有するヤードは 4 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。2023 年度のバングラデシュへの派遣については、2・6・2 の通りであり、インドに関しては我が国 ODA(Official Development Assistance: 政府開発援助)によるヤード改善事業の動向を注視している(年報 2022 ご参照)ところ、2023 年度は書面での状況確認に留まった。

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: Ship Recycling Regulation) は、従来からあったバー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、2024 年 3 月現在、リスト掲載施設は欧州域内の 33 ヤードと欧州域外の 12 (トルコ 9、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 リスト掲載を目指し申請に向けた動きを行っている模様であるが、2024 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 (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) 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 (European Community's Shipowners' Association: 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ッ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、FI 導入に対する考え方、EU 域外でのシッ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
- シッ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、2024 年第一四半期に公表される予定であったが、前述のシップリサイクル条約発効決定などを受け、作業は遅れているものと見られている。
(2024 年 3 月時点では未公表)

2023年6月27日
日本船主協会

シップ・リサイクル条約（香港条約）発効要件充足を受けた
当協会会長 池田潤一郎コメント

今般のバングラデシュおよびリベリアの批准書寄託により、香港条約が発効要件を充足し、2025年6月に発効することを心より歓迎する。

ここに至るまでの両国およびインド、パナマといった既締約国関係者の取り組みに深い敬意を表すとともに、各国の批准環境整備、とりわけ最近では世界最大の解撤国であるバングラデシュの批准を力強く後押し頂いた日本政府のご理解・ご尽力に深甚なる感謝を申し上げます。2023年5月の日・バングラデシュ首脳会談での共同声明への本件盛り込みは、同国批准の最後の一押しとなったものと捉えており、2022年4月の斉藤国土交通大臣に提出した当協会要望を具現化頂いたことに対し、改めて御礼申し上げたい。

条約の発効まで2年間であるが、この間、バングラデシュ、インドをはじめとする条約締結国において、速やかに条約適合型ヤードが拡大し、加速化する環境対応新造船需要の受け皿として老朽船の市場撤退が円滑になされるよう、当協会としても関係者への働きかけを継続することとしている。またこの間、香港条約認証ヤードでの優先的解撤について、引き続き協会内外の船主に働きかける方針である。日本政府におかれては、引き続きバングラデシュにおけるTADF（廃棄物処理施設）の整備等、解撤国のヤード改善加速化につながる支援をお願いしたい。

更には条約発効後も見据え、当協会としては現地関係者との定期的な対話等を通じ、条約の実効性確保、技術進歩や社会情勢変化に合わせた更なる環境適合への国際的取り組み、より優れたサーキュラーエコノミー実現に向け、日本政府をはじめとしてこれまで条約発効に向けて連携してきた国内外の関係者との協働を含め力を尽くす所存である。今後、本条約とバーゼル条約との関連の整理や、本条約に先立って適用開始されている欧州地域規制（EU-SRR）側の本条約との整合性論議が加速するゆえ、本条約の実効性を尊重し地球規模での安全で環境に優しく旺盛なシップリサイクル環境を維持しえるよう、引き続き日本政府からのご支援もお願いしたい。

<背景・これまでの経緯>

昨6月26日、バングラデシュおよびリベリアの加入（IMOへの批准書寄託）により、シップ・リサイクル条約（2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香

港国際条約、以下「香港条約」)は発効要件を充足し、条約の規定に基づき2年後の2025年6月26日に発効することとなった。

香港条約は日本政府の主導により、2009年に国際海事機関(IMO)で採択され、我が国は2019年3月にこれを批准、この前後には当協会の働きかけも奏功し、主要船籍国であるパナマ、主要解撤国であるインドも批准しており、発効要件充足までには概ね主要船籍国1国、解撤国1国の批准を待つ状態であった。

当協会はこれまで、IMOにおける議論、解撤国への技術支援事業等に積極的に参画してきたほか、ICS(国際海運会議所)、ASA(アジア船主協会)等の民間国際団体において、香港条約早期発効に向けて主導的な役割を果たすとともに、関連するセミナー等において対外発信を続けてきた。更には、アジアの主要解撤国であるインド、中国、バングラデシュに計10回以上訪問団を派遣(最近では2023年5月にバングラデシュを訪問、同国工業大臣と当協会友田副会長他が面談)し、ヤードの現状・改善実態を直接確認するとともに、条約要件充足ヤードの活用を当協会内外に推奨していく方針を現地当局・ヤードに伝え同地でのヤード改善についての理解促進、批准気運の醸成に努めてきたところである。

以 上

【添付】当協会のこれまでの足跡(ご参考)

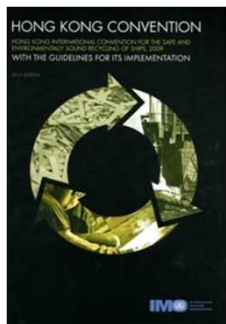
HKC発効に至る日本船主協会のこれまでの足跡

2009

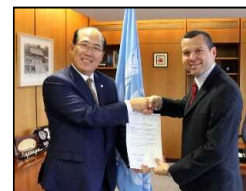
2023



2009年 HKC採択



2003-2020年 代表団の中国・インド訪問 (計9回)



2016年 パナマの HKC批准



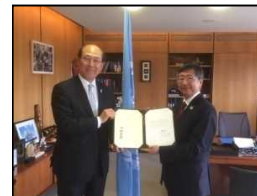
2020年 TradeWinds 解撤セミナーへの参加



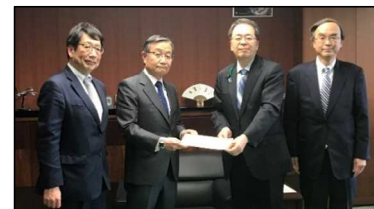
2010年 室蘭における解撤実証実験に協力



2018年 IMO SENSRECプロジェクト (対バングラデシュ技術支援) への参画・協力



2019年 日本の HKC批准



2022年 斉藤国土交通大臣への要望書提出



2015年 ClassNKによる初のHKC適合証明発行



2019・2023年 代表団のバングラデシュ訪問



2019年 インドの HKC批准



2023年5月 代表団のバングラデシュ工業大臣との会合

グリーンシップリサイクリング促進に向けたバングラデシュ訪問団派遣の結果について ～シップリサイクル条約本年早期締結方針を確認・ヤード事業者の改善意識深まる～

当協会はシップリサイクル条約の早期発効と環境適合型ヤードの拡大・改善を促進すべく5月18日～22日、友田圭司副会長を団長とする代表団を、国土交通省海事局、ClassNKなどと合同（添付2：参加者名簿）でバングラデシュに派遣しました。2018年を皮切りに3度目の現地派遣となります。

代表団はダッカにおいて同国フマユン工業大臣・スルタナ工業省次官、在バングラデシュ日本大使館岩間大使、同ノルウェー大使館ベンソン大使、JICAバングラデシュ事務所市口所長などと面談し、シップリサイクル条約早期発効に向けての主要解撤国及び船籍登録国や国際船主団体への働きかけの足跡を示し、条約発効の鍵を握るバングラデシュの条約締結、ヤード改善のスピードアップを強く求める要望を伝えました。工業省との面談では、4月26日の岸田総理・ハシナ首相の首脳共同声明及び「シップリサイクル分野における協力覚書」の成果を踏まえて両国におけるシップリサイクル分野での協力が重要であることの二国政府間での再確認がなされ、バングラデシュ側から、早ければ来月には条約締結のための国内手続き終えるとの回答がなされました。また、先方からは廃棄物処理施設早期整備への支援要請がありました。

また、代表団は同国の主要シップリサイクル拠点であるチョットグラム（チッタゴン）において現地解撤事業者団体（BSBRA：Bangladesh Ship Breakers and Recyclers Association）との対話及び現地6ヤードの視察を行い、世界一の解撤量を誇る同国による条約締結が発効を導き、世界環境保全に貢献するとともに船主・ヤード事業者相互利益の実現にもつながることを説明し、理解を得ました。シップリサイクル条約締結、条約要件を充足したヤード運営の重要性について事業者の意識が深まっており、ヤード改善に向けた船主目線からの示唆を聴取し即応する姿勢を多くの事業者が見せていました。尤も様子見あるいは自力改善余力のない中小事業者が存在する一方で、複数ヤードを抱えている大手事業者がけん引する形でのヤード改善の広がりを感じとりました。事業者側からは政府同様に、廃棄物処理施設の早期整備への我が国の協力、日本関係船のバングラデシュでのリサイクル増への強い期待が多く寄せられました。さらに、ヤード改善の資金調達も課題となっている旨が示されました。

なお、脱炭素化実現のための環境性能を高めた新造船代替投入需要の大幅な増大が見込まれる中、老朽船の受け皿となる環境適合型ヤード整備が喫緊の課題であり、バングラデシュでの条約要件充足認証ヤードの整備への期待を当協会から示し、同ヤードへのリサイクル船の優先的提供を協会内外に推奨していく旨を約しました。さらに労働安全・環境対策の状況を現場にて確認し事業者に対して「安全・安心の実現」が選ばれるヤードの鍵となる旨を指し示し、理解を得ました。

政府間の蜜なる協議同様、当協会はヤード事業者との間で今後も定期的な対話を重ねて、同国の条約締結、条約要件充足ヤード整備のスピードアップの実現を促してまいります。また同国のヤー

ド改善プロジェクトの一翼を担うノルウェーとも官民連携の深化をはかり、バングラデシュでの改善支援の輪を国際船主団体間でも広げてまいります。



日本大使面談：左側手前岩間日本大使、右側手前から吉田室長、友田副会長、岩佐解撤幹事長



工業省面談：手前から時計回り 6 人目からスルタナ次官、Mojumder 国務大臣、フマユン工業大臣、岩間大使、友田副会長、吉田室長



BSBRA 対話：友田副会長プレゼンテーション



Sagarika ヤード：改善途上。近日中に upgrade したいとのこと



PHP ヤード：左から 6 人目吉田室長、8 人目友田副会長、9 人目ザヒールオーナー



モックドリル（消火・救助訓練）の様子（PHP ヤード）



SN ヤード

以上

添付 1：面談概要

<工業省面談>

- ・5月18日午後のバングラデシュ工業省との面談においては、友田副会長より、シップリサイクル条約成立前より現在に至るまでの当協会の足跡を紹介。インドには合計8回訪問し、2019年の同国の条約締結に結び付けた他、バングラデシュへは今回で3回目の訪問になるなど、当協会がシップリサイクル条約と環境適合型ヤードの拡大に向け、長年積極的に貢献してきた点を強調。国際海運界は現在、GHG ネットゼロの実現に向けて低環境負荷船の投入加速化を進めており、コロナ禍で手控えられていた老齢船解撤の再開と相俟って、今後解撤需要の急拡大が予想されており、その受け皿となる環境適合型ヤード整備が求められる状況にある点を説明。バングラデシュに対し、先の岸田総理との首脳会談におけるハシナ首相の声明に沿ってシップリサイクル条約を速やかに締結頂き、安全で環境に優しく、かつ効率的なヤードが拡大することを心より期待している旨を伝えた。
- ・また、岩間大使及び国土交通省海事局船舶産業課吉田国際業務室長からは、シップリサイクル条約の発効要件をはじめ、バングラデシュ側が求める TSDF（廃棄物処理施設）に対する日本の支援に関する現状等が説明された。
- ・これらに対し、フマユン大臣から今般の大規模な訪問団来訪を歓迎する旨の表明があり、また、スルタナ次官から同国は既に締結に向けた国内手続きを開始しており、早ければ6月中の締結手続き完了を目指している旨、締結の具体的な時期に踏み込んだ発言があった。
- ・バングラデシュの6月中の締結が成り、続いてマーシャル諸島など、船籍国の締結が続けばシップリサイクル条約の発効条件を充足することから、友田副会長は次官発言およびここに至る同国政府および解撤関係者の尽力に深く感謝し、共に条約発効の証人となりたいと極めて強い期待感を表明した。
- ・また、世界単一市場で競争を行う外航海運業にとっては、安全面・環境面においても国際ルールに基づく単一の基準が不可欠であり、EU-SRR（EU シップリサイクリング規則）のような実現が困難な要件を織り込み、南西アジアでの解撤を事実上許容していない一方的な地域規制や、こうした規制の国際基準化をもたらしかねない状況は、条約による地球規模の環境改善の機会を喪失させることになりかねない。当協会はこうした観点から、長年 ASA、ICS などの国際海運団体と連携してシップリサイクル条約の成立・発効に力を尽くしており、早期にバングラデシュ締結・条約発効を見届け、引き続きグリーンリサイクリングの拡大、EU-SRR のシップリサイクル条約への整合化を後押しする方針を述べた。
- ・バングラデシュでのヤード改善については、当協会はインドでの成功事例にも基づき船主目線での、安全および環境に配慮した解撤の関心事項についての知見の提供・条約要件充足認証ヤードおよび認証取得対応のヤードへのリサイクル船舶提供を協会内外に推奨していく旨を発言した。
- ・さらに、労災事故が未だ継続している点を改善される事を日本は強く望んでいることを説明した。
- ・また、同面談では、バングラデシュ側より日本政府による TSDF 等への支援拡大に関する強い期待感が改めて表明され、友田副会長も日本政府の検討を促したい旨付言した。これに対し、岩間大使および吉田室長より、首脳会談での合意に基づき、努力を続けたい旨返答がなされた。

<岩間大使、スベンソン大使、JICA 市口所長面談>

- ・その他、工業省との面談に先立ち夫々開催された岩間大使、スベンソン大使との面談（5月18日午前）では、バングラデシュ政府の動きについて情報交換した他、スベンソン大使からは5月前半に実施されたノルウェー環境副大臣のバングラデシュ訪問の結果や、5月23日にロンドンで開催される予定（面談当時）のIMO SENSREC プロジェクト（ノルウェー出資によるバングラデシュ解撤業の技術・教育支援。2018年の進捗報告会には当協会参加）に関する関係者会合、最近のノルウェーのペンションファンドの投資方針見直し（南西アジアヤードでの解撤利用者への投資凍結を緩和し個別ヤード単位での審査へ方針変更）等につき情報提供を受けた。加えて5月22日にはJICA市口バングラデシュ事務所長ほかと面談、ODA支援の現状と課題等について意見交換を行った。

<BSBRA 対話>

- ・また、ヤード視察に先立ち、5月19日には現地プレスも入った上でBSBRAとの対話会合を開催。友田副会長からは、工業省との面談で先方に伝えた諸点に加え、同国認証済の一部ヤードに見られる条約要件で規定されていない点への過剰とも言える投資は不要である点を強調、むしろ無事故達成や作業員の労働条件底上げ、作業効率向上に努めて頂きたいことを伝えた。BSBRA側からは、シップリサイクル条約の早期発効への支持が示されたほか、各ヤードが教育訓練の強化などを通じ、改善に努めている点が報告された。

<ヤード視察>

- ・ヤード視察に関しては、以下6ヤードを視察。シップリサイクル条約を軸とした安全・環境基準に照らした現状を確認し、特に不足点のある未申請ヤードについては改善を促した。各ヤードはそれぞれオーナー自らが幹部とともに現場説明にあたるなど、船社や日本政府、船級協会の声に真摯に耳を傾ける姿勢が見られ、今後の認証ヤードの増加が期待される。なお、今回視察した2つの未申請ヤードからは、シップリサイクル条約の発効を見据え、早期に申請できる環境を整えたい旨表明があった。

（シップリサイクル条約SOC取得済ヤード）

PHP Ship Breaking & Recycling Ind.Ltd.（当協会関係船2隻を解撤中）

S.N. Corporation

Kabir Steel Limited.

（同申請中ヤード）

KR Ship Recycling

（同未申請ヤード：申請予定）

Taher & Co., Ltd.

Sagarika Shipbreaking Industry

以上

添付2：参加者名簿

	氏名	組織	役職	会社名	部署名・役職
国土交通省海事局					
	吉田 正則	国土交通省	海事局 船舶産業課 国際業務室長		
	高橋 信行	国土交通省	海事局 海洋・環境政策課 シップ・リサイクル対策調整官		
	秋山 直之	国土交通省	海事局 船舶産業課 調査係長		
民間					
団長	友田 圭司	(一社)日本船主協会	副会長		
	岩佐 久美子	(一社)日本船主協会	解撤幹事長	川崎汽船(株)	経営企画グループ 担当部長
	小泉 卓也	(一社)日本船主協会	解撤幹事	日本郵船(株)	脱炭素グループ グループ長
	地紙 信幸	(一社)日本船主協会	解撤幹事	日本郵船(株)	企画グループ 海運政策チーム チーム長
	田中 宏樹	(一社)日本船主協会	解撤幹事代理	NSユニテッド海運(株)	企画グループ 営業企画チーム 課長代理
	工藤 康士	(一社)日本船主協会	解撤幹事代理	川崎汽船(株)	サステナビリティ・環境経営推進・IR・広報グループ 専任部長
	細川 真季	(一社)日本船主協会	解撤幹事代理	(株)商船三井	環境・サステナビリティ戦略部 サステナビリティ統括チーム コーディネーター
	山上 寛之	(一社)日本船主協会	海務部 副部長		
	平田 純一	(一財)日本海事協会	交通物流部 部長		
	成瀬 健	(一財)日本海事協会	交通物流部 主管		
	谷口 竜也	(一財)日本海事協会	交通物流部		
	大拙 純幸			(株)日本海洋科学	国際業務グループ シニアコンサルタント

*1

*2

*1 チョットグラム日程（ヤード視察）のみ参加

*2 ダッカ日程のみ参加