

## 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 経由で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 年からは Clarkson Research の同様のデータを利用している。

2024 年の世界のシップリサイクル量に関しては、2023 年に続き近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、極めて低調な結果であった。2025 年は隻数としては微増・トン数が増加しており、同年中に大型船の解撤が行われたことが示唆されるが、当該解撤は主に南アジア以外の地域（トルコ等）で行われたことが読み取れる。解撤国の状況で見ると、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（トン数ベース）は、2023 年は 84%、2024 年は 83%、2025 年は 73% であった。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	2022 年		2023 年		2024 年		2025 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	113	4.32	151	5.30	124	4.17	80	3.96
インド	95	3.27	115	3.09	83	2.39	102	4.05
パキスタン	33	2.41	17	0.91	15	0.84	19	0.76
中国	14	0.31	4	0.01	6	0.17	8	0.20
その他	114	0.61	89	1.71	73	1.37	109	3.09
合計	369	10.91	376	10.91	301	8.93	318	12.02

出所： Clarkson Research Services Limited 2026  
(World Shipyard Monitor, Volume 33, No. 2, February-2026)

### 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日に発効した。（発効の経緯・詳細については年報2023参照）同日、当協会は発効を歓迎し、国交省や関係国政府をはじめとする関係者のこれまでの尽力に深い敬意を表するコメントを発表した。

#### <2026年3月27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、クオアチア、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った。（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)」承認および旗国による「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、船舶リサイクルヤード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。

### (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。審議の結果、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事務局による暫定ガイダンス案（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・承認された。

2025年4月7日～11日に開催されたMEPC83においては、欧州27ヶ国と欧州委員会の共同提案により、MEPC82で承認された「暫定ガイダンス」の内容をバーゼル条約側と協議する作業を求める提案が提出された。同提案は、IMO暫定ガイダンスをバーゼル条約側との協議なしで策定された不完全なものと評価した上、IMO事務局に対し、MEPC82の結果をバーゼル条約第17回締約国会議（Basel COP17、4月末開催）に報告すること、およびバーゼル条約締約国会議（Basel COP）にMEPCとガイダンス改善に向け作業を行うことを呼びかけること等を要請することを求める一方、バーゼル条約事務局に対し、MEPCにBasel COP17の結果を報告するよう求める内容であった。同提案に関しては、日本を含め多くの国からの賛同が集まり、IMO事務局に対し、MEPC

の審議結果の Basel COP17 への報告、バーゼル事務局との連携維持・強化および MEPC84 における Basel COP17 の結果報告等が要請された。

2025 年 4 月 28 日～5 月 9 日にジュネーブで開催された Basel COP17 においては、バーゼル条約事務局より、香港条約との整合問題に関しては、公開作業部会（Open-Ended WG）で今後 2 年間を目途に検討するとの方針提案が出されたものの、会議前に環境 NGO を中心に「香港条約とバーゼル条約に同等性は成立しない」との予断の下に修正を求める動きがあった。一方で、日欧の政府（日本からは、当協会の要請もあり、海事局からも代表が出席）、ICS、BIMCO などが連携してこうした動きに反対し、バーゼル条約において、中立的な形で検討が開始されることとなった。同 WG では 2025 年 11 月 15 日を締切として、両条約の同等性評価および法的解釈に関し、以下論点につき関係者の見解が求められた。

#### <同等性評価>

- ・バーゼル条約の要求事項となっている PIC（輸入国の事前承認スキーム）と同等のスキームが香港条約にあるか。
- ・香港条約では、最終処分場などのダウストリームをカバーしていないのに、バーゼル条約と同等と言えるか。
- ・バーゼル条約は BAN 改正により、OECD から非 OECD への有害廃棄物の輸出が一律で禁止されたが、香港条約は同等と言えるか。

#### <法的解釈>

- ・バーゼル条約第 11 条\*1 の判断について、IMO 暫定ガイダンスが示すように各加盟国ができるか、それとも BC において包括的に判断する必要があるか。
- ・ウィーン条約に基づく後法優先・特別法優先原則（lex posterior, lex specialis）は、バーゼル条約 11 条・香港条約 15 条\*2 によって否定されるか。

\*1 バーゼル条約 11 条：バーゼル条約と両立する（＝同条約以上に環境上適正な規定を定める）条約であれば、当該条約の適用を認める規定

\*2 香港条約 15 条：香港条約は国連海洋法条約、国際慣習法、他国際合意上の権利義務に影響を及ぼさない旨を定める規定

本意見照会への対応として、当協会は海事局海洋・環境政策課と意見交換を行い、その結果、当協会意見も考慮した以下を内容とする日本政府からの意見書がバーゼル条約事務局・Open-Ended WG に提出された。なお、ノルウェー政府および ICS などの関係者からも日本政府と同趣旨の意見書が提出されている。

#### <日本政府による意見書のポイント>

- ① 香港条約とバーゼル条約の同等性を認める。
- ② 香港条約とバーゼル条約の両条約を批准する締約国に対し、「香港条約に従って行われるリサイクル予定船舶の越境移動にはバーゼル条約の規定は影響しない旨をバーゼル条約事務局に通知する」ことを検討するよう求める「IMO 暫定ガイダンス」を支持する。

一方で、EU は現段階で両条約を同等と見なすのは時期尚早であり 2029 年までの経

験蓄積期間（EBP: Evidence/Experience Building Phase）を経た香港条約の実効性確保・規制強化が行われるまでは同ガイダンスを踏まえた香港条約批准国の解撤に関わるバーゼル条約からの免除は認められない旨を主張している。また、NGO・バングラデシュ環境省（シップリサイクルを所管する産業省とは別のチャンネル）・国際船舶リサイクル協会（ISRA）は、IMO ガイダンスの有効性を否定し、香港条約では不十分との主張が展開されている。

本件を議論する次回 WG は 2026 年 6 月に開催予定であり、当協会としては、引き続き日本政府や関係する国際機関と連携しつつ、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・4 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) バングラデシュへの訪問団派遣と教育・訓練用器具の贈呈

当協会は 2023 年 5 月、バングラデシュに訪問団を派遣し、香港条約批准やヤード整備の加速化を促した（年報 2023 ご参照）が、そのフォローアップおよび海事局より現地に専門家として派遣された職員の招きに応じ、2025 年 7 月 28～30 日に現地に代表団を派遣した。当協会からは、現地で開催されたセミナーやヤード訪問を通じて、ヤード改善の加速化を改めて訴えとともに、条約の規定に従い適正な国内体制の整備がなされるよう要請した他、現地専門家の示唆も踏まえ、新たに整備される作業員訓練プログラムで使用する安全教育訓練用個人保護具（PPE）の贈呈を行った。概要は以下の通り。（当協会 HP でも公表済）

#### ① バングラデシュ産業省(MoIND)・バングラデシュシップリサイクルボード(BSRB)・解撤事業者団体(BSBRA)・JICA 共催セミナー：

当該会合は 7 月 28 日（於 ダッカ）、30 日午前（於 チッタゴン）に開催された。当協会からは、香港条約批准に至るこれまでのバングラデシュの官民の尽力に深い謝意を表すとともに、引き続き、国内体制の充実、安全面を含むヤード改善の加速化を要請した。また、日本側からは齋田駐バングラデシュ日本国大使、市口 JICA バングラデシュ事務所長、岡本 JICA 専門家（国土交通省より派遣）が夫々登壇し、シップリサイクルを通じた今後の日・バングラデシュ関係の強化などについてスピーチがなされた。バングラデシュ側からは、同産業省のラーマン事務次官、BSRB のシャフィ

ウル事務局長、BSBRA のチョードリー会長他が登壇し、同国内における条約に基づく適正な行政手続きの整備とそのワンストップ化の進捗、シップリサイクル産業の能力向上に向けた中長期計画などについて説明が行われた。

<セミナープログラム>

7月28日(月)

1. Opening Remarks (Welcome Speech)
  - Rashidul Hassan, Additional Secretary, Ministry of Industries (MoIND)
2. Guest of Honor Speech by the Ambassador of Japan
  - 齋田伸一 在バングラデシュ日本大使館大使
3. Overview on the JICA Ship Recycling Project
  - 岡本晃 JICA 専門家
4. Roadmap on ship recycling industry in Bangladesh
  - Mr. ASM Shafiul Alam, Director General, Bangladesh Ship Recycling Board (BSRB)
5. Keynote Speech by MLIT, JAPAN
  - 大西泰史 国土交通省 海事局船舶産業課 国際業務室長
6. Speech by the President of Bangladesh Ship Breakers and Recyclers Association (BSBRA)
  - Mr. Liakat Ali Chowdhury, President of BSBRA
7. Guest Speech by the Chief representative JICA Bangladesh Office
  - 市口知英 JICA バングラデシュ事務所長
8. Chief Guest Speech
  - Md. Obaidur Rahman, Secretary, MoIND
9. JSA's past activities and expectations of ship recycling industry in Bangladesh
  - 岩佐久美子 日本船主協会解撤幹事長 (川崎汽船 経営企画グループ 担当部長)
10. Ship Recycling Industries in Bangladesh
  - Mr. Obaida Asadi, M/s. Progressive Ship Recycling Industry & Capt. Anam Chowdhury, Advisor, BSBRA
11. Third Party Certification activity in ship recycling sector by ClassNK
  - 越智宏 日本海事協会 認証本部 環境部長
12. Q & A session (moderated by the DG of BSRB) : HKC enforcement and way forward
  - Mr. ASM Shafiul Alam, Director General, BSRB
13. Closing Remarks & Vote of Thanks
  - Md. Sajedur Rahman, Joint Secretary, MoIND

7月30日(水)

1. Opening Remarks
  - Director General, BSRB
2. Presentation on Challenges & Ways Forward for Bangladesh
  - Prof. Zakaria, Bangladesh University of Engineering and Technology (BUET)

3. Technical support from the Gov. of JAPAN
  - 大西泰史 国土交通省 海事局船舶産業課 国際業務室長
4. Certification Scheme for Ship Recycling Facilities by ClassNK
  - 越智宏 日本海事協会 認証本部 環境部長
5. Change of policy and method of ship recycling
  - Mr. ASM Shafiul Alam, Director General, BSRB
6. Criteria for ship recycling yards, supervision and other activity by Shipping Company
  - 本訪問団に参加した、川崎汽船、商船三井、日本郵船、NS ユナイテッドの各担当者より、各社の考え方等について説明
7. Presentation ceremony of gifts from JSA
  - 岩佐久美子 日本船主協会解撤幹事長／Mr. ASM Shafiul Alam, Director General, BSRB
8. Challenges and Future Plans by BSBRA
  - Members of BSBRA
9. Closing Remarks
  - Md. Sajedur Rahman, Joint Secretary, MoIND

②現地解撤ヤードの訪問：

7月29日、30日午後に計5ヤード（以下）を訪問し、各ヤードの現状を確認するとともに、今後の改善計画等につき意見交換を行った。

<訪問ヤード>

1. PHP Ship Breaking and Recycling Industries Limited
2. Crystal Shippers Limited
3. SN Corporation (Unit No.3)
4. Mehreen Recycling Industries
5. KR Steel Limited

③当協会からのPPE提供：

同国において、条約批准を契機としてシッパーサイクルに係る行政手続きの取り纏め官庁として設立されたBSRBは、JICAの技術支援を得つつ、現地にトレーニング施設を設立し、シッパーサイクル施設の従業員や作業員への教育訓練を実施することとなっている。当協会は現地からの要請を受け、今回の訪問団を構成するNSユニテッド海運、川崎汽船、商船三井、日本郵船の4社と共同で以下のPPEを2～10セット提供することとし、7月30日のチッタゴンでのセミナーにおいて目録の贈呈を行った。

<贈呈品>

ヘルメット、安全靴、ガム・ブーツ、マスク（ダスト用）、呼吸用保護具、ゴーグル（ガスカット・溶接用、化学薬品用、保護メガネ）、手袋（布製、皮製、ゴム製、ネオプロン製、ニトリル製）、作業服、オーバーオール、ハーネス（高所作業用）、使い捨て全身防護服

## (2) TradeWinds シップリサイクリングフォーラムへの参加（当協会 HPでも公表済）

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。

2025 年のフォーラムは、6 月 26 日の条約発効を受けて、11 月 18 日（火）～19 日（水）に香港で開催され、条約の執行状況や今後の課題について議論された。

本フォーラムには、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 の各代表などから幅広い関係者が出席した。当協会からは岩佐解撤幹事長が参加し、各国の条約実施状況に関するパネルディスカッションにて、競争条件均衡化のための「批准国の拡大」や条約の実効性確保のための「EU シップリサイクル規則・バーゼル条約との整合」の必要性に加えて、日本の船主は設備投資や書面上の条約認証のみならず実作業のモニタリングを行っており環境面・労働条件面などの観点から真のグリーンヤードへの売却を志向していることを紹介し、「ヤード改善に向けた更なる努力の必要性」を訴えた。

その他のセッションでは、日本政府より、当協会と同様に香港条約を実効性あるものとするため、関係者の引き続きの協力が不可欠であること、また、将来の条約改正を進める上では IMO における議論を基礎とする必要性が指摘されている。

## (3) 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。（年報 2024 ご参照）

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 や関係国の官民関係者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。（年報 2024 ご参照）

## (4) 日本政府の動き

国土交通省海事局は、香港条約採択以降、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 JICA（国際協力機構）を通じて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っている。

（同専門家の招きによる当協会の現地訪問等については本項(1)ご参照。）なお、同事業に関しては、JICA より委託を受け、日本海洋科学も支援（～2027 年 7 月）しており、当協会も必要に応じ同社に助言等を行っている。また、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、候補地の差替えなど諸般の事

情により、今後の建設・稼働の目途はたっていない状況である。

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年間を要したため、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、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、MEPC83においては、今後のMEPCの作業計画の一環として、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、この間に香港条約締約国を含むIMO加盟国から情報収集を行い、条約・ガイドライン改正の必要性について検討、併せてこの期間に緊急改正の必要性があれば検討するとともに、その後、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た。同提案に関しては、日本を含む広範な支持（但し、中国は経験蓄積期間の延長を主張し、アルジェリアが支持）が集まり、2026-27、2028-29の4年間の新規作業計画として承認された。

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ところ、2026年2月27日に公表された第15版のリストによると、掲載施設は欧州域内の28ヤードと欧州域外の13（トルコ 10、英国 2、米国 1）ヤードの合計41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難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た。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現地調査が実施されたものの、現在もリスト掲載には至っていない。

## 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) 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ッ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、当初の予定から大幅に遅れたものの、2025 年 1 月に公表された主要点は以下の通り。

- EU SRR は有効に機能、シップリサイクル条約発効にも寄与
- シップリサイクル条約/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)、およびシッ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

その後、欧州委は香港条約の発効 (6 月 26 日) を踏まえ、EU-SRR を香港条約に整合させる方向で、EU-SRR のインベントリ証明書およびリサイクル準備完了証明書の書式を改訂することとし、同規則と HKC の双方で両証明書が利用可能となるよう、法改正に向けたパブリックコメント (11 月 17 日期限) を実施した。本件については、両制度の整合を目的としており当協会としても望ましい方向性であることから引き続き状況を注視することとした。ICS も同様の見解であることを確認しているなか、ICS は ECSA と連携しつつ、EU-SRR と HKC のギャップ分析等を通じて EC への働きかけを

行うこととしており、最終的には EU-SRR の廃止（repeal）を目指す方針としている。

今後、欧州内で 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、当協会としては、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ると考えており、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。