

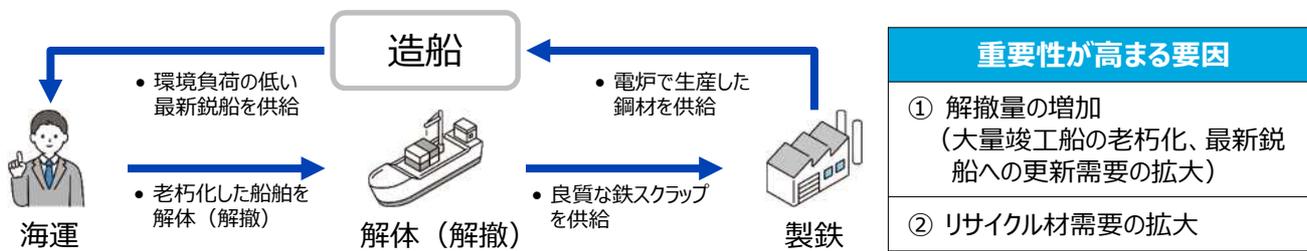
## 注目されるシップリサイクルの国内事業化の動き

### シップリサイクルとは

「シップリサイクル」とは、建造後20～30年程度が経過し老朽化した船舶を解体（解撤）し、得られた資源（鋼材、非鉄金属、船用機器等）を再利用することを指します。

①2010年前後に大量に建造された船舶の老朽化や環境負荷の低い最新鋭船への更新需要の高まりによる解撤量の増加に加え、②「2050年カーボンニュートラル」に向けたCO<sub>2</sub>排出量削減に貢献するリサイクル材（鉄スクラップなど）の需要拡大に伴い、その重要性は今後益々高まると見られています（図表1）。

図表1 重要性が高まるシップリサイクル



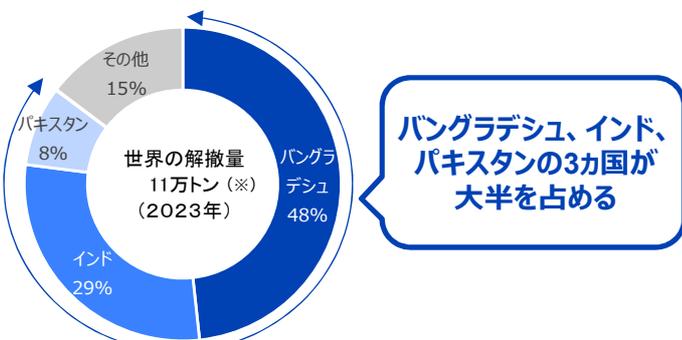
（資料）各種公開資料よりひろぎんHD経済産業調査部（以下、当部）作成

### 国内におけるシップリサイクル事業化に向けた動き

現在、船舶の解撤事業はバングラデシュやインド等の人件費が低い国々に集中しています（図表2）。しかし、これらの国では解撤に伴う労働災害や環境汚染が国際問題化していることから、2025年6月には「安全確保や環境保全対策を実施した事業者」での解撤を船主に義務化する「シップリサイクル条約」の発効が予定されています。

本条約の発効を踏まえ、国土交通省は国内でのシップリサイクル事業拡大を目指して2025年度よりモデル事業の検討を始めるほか、日本郵船と愛媛県の事業者が共同事業化の検討を公表するなど、国内における事業化に向けた動きも出始めており（図表3）、今後の関連企業の動向が注目されます。

図表2 世界の解撤量（載貨重量トンベース）



（※）解撤量の直近のピークは大量竣工時（2012年）の58万トン  
（資料）Clarksons Researchより当部作成

図表3 シップリサイクルを巡る国内の動き

国土交通省	<ul style="list-style-type: none"><li>2025年度よりシップリサイクル事業の高度化に向けた方策を検討。</li><li>モデル事業を実施のうえ、国内での横展開を図る方針。</li></ul>
日本郵船	<ul style="list-style-type: none"><li>2024年9月、大型外航船の解体に対応した国内唯一のドライドックを有するオオノ開発（松山市）とのシップリサイクルの事業化検討で合意。</li></ul>

（資料）各種公開資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島（Tel.082-247-4958）までお願いします。