

～リサイクルポート政策の充実に向けて～

## 提 言 書

平成 18 年 10 月

循環型社会形成促進のための  
海上輸送円滑化検討委員会

## はじめに

我が国においては、循環型社会形成推進基本法をはじめとする各種のリサイクル関連法の整備によって、3R(リデュース・リユース・リサイクル)の推進が求められているところである。また、近年、急増している東アジア諸国との循環資源の輸出入に対する適正な水際管理の観点から、環境にも配慮した大量かつ安価な海上輸送機能を活用したリサイクルポートの果たす役割がますます重要になってきている。

現在、全国で18港がリサイクルポートとして指定されているが、これを拠点に、全国及び東アジア地域の海上輸送網と陸上輸送網が連携し、港頭地区に立地するリサイクル産業と、各地で発生する循環資源の有効活用に資する物流ネットワークを構築していくためには、関係省庁、港湾管理者、運送事業者、循環資源の排出・利用事業者等、官民の広範な連携が不可欠であり、国際的な関係方面の協調も視野に入れた、新たなリサイクルポート政策の位置付けの再構築が求められているところである。

以上の背景から、リサイクルポート政策の更なる充実に向けて、国土交通省港湾局では東アジア地域も含めた我が国における循環資源の適正かつ円滑な海上輸送物流システムの形成と関係法令等の適用のあり方等について検討を行い、循環型社会形成に資することを目的として、(財)港湾空間高度化環境研究センターと連携し、関係有識者に加えて、環境省及び経済産業省の参加を得て、「循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会」を組織した。

本提言は、「循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会」における討議を経て、まとめたものである。

## 提言要旨

平成 14 年度に実施された「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討調査」において抽出された主要な課題について、海上輸送の円滑化が進まない要因と、その改善の状況をレビューし、更なる改善の方向性と、具体化に向けた施策を討議し、早急(今年度内)に取り組むべき事項(アクションプラン)と、中長期(2、3年以内)の対応を検討すべき事項、及び関係主体の役割分担のあり方について提言をとりまとめた。

### ・主な課題

平成 14 年度調査から下記の 4 点の主な課題を取り上げ、それぞれについて提言を行ったが、互いに関連性が深いものであることから、以下に全体を通しての基本的な考え方を示す。

リサイクルポートにおける循環資源の取り扱い基準が不統一

海上輸送の特性に対応した循環資源の多様な取り扱い方式が不足

循環資源の物流に関するハード・ソフトの基盤が不足

国際循環資源物流に対する港湾における対応方針が未成熟

### ・循環資源の広域輸送の必要性

循環型社会形成促進法では、循環資源を廃棄物及び産業副産物等のうち、有用なものとしている。これまでの循環資源の利用方法を見ると、各地域で発生した循環資源をいかに活用するかという視点からリサイクル産業の育成が図られてきており、その輸送も比較的狭い範囲で完結していた。

循環型社会の高度化や、地球温暖化防止への対応などを踏まえた循環資源の利用技術に対する進展に伴い、その利用先が多様化し、産業原燃料となる循環資源の有用性が高まるにつれて、全国各地に偏在するリサイクル施設や基礎素材系産業施設等を活用することにより、日本全体として効率的な循環資源利用を拡大することが可能になり、そのような循環資源の利活用を拡大していくための広域輸送の必要性が高まってきた。このような動きは、我が国の産業ネットワークが東アジア諸国に拡大するにつれて、国際間の循環資源利用ネットワークを拡大していくことの必要性にも繋がっている。

### ・海上輸送円滑化の必要性とその方策

循環資源の広域輸送、とりわけ国際間の輸送において海上輸送の果たす役割は大きく、その円滑化が求められているが、海上輸送の円滑化を阻害する要因として、一般貨物に比較して循環資源の輸送実績が乏しいことから、その取り扱いに係る港湾における取り扱い基準が未成熟な段階に止まっていることの影響が大きい。

港湾における廃棄物を含む循環資源の取り扱いについては、これまで、港湾の環境汚染リスク回避のための規制が強化されたり、海上輸送が歴史的に蓄積してきた物流システムと廃棄物処理法の規定がそぐわない点等を理由にした規制緩和要望等が提案されるなど、明確な方針が確立されていない。いずれの立場も、環境面、あるいは経済面に偏った対応であり、両者が両立できるような新たな海上輸送円滑化方策の検討が必要である。

## ・循環資源の海上輸送円滑化に対する基本的な考え方

大量かつ安価に循環資源を輸送できる海上輸送手段の特性を活かしつつ、その輸送過程における環境汚染リスクを管理し、安全・安心な循環資源の広域輸送体制を実現するには、まず、循環資源を海上輸送する際の環境汚染リスクを明確にし、港湾物流として対応できる適切な対策を検討することが必要である。しかし、循環資源の内容は多様であり、例えば「廃プラスチック」といっても多くの種類があるため、環境汚染リスクの明確化に当たっては、個別品目レベルでの具体的な品質基準の検討が必要になる。それら基準の明確化により、港湾での積替・保管を含めた海上輸送における、梱包方式や荷役方式、使用する船舶等の条件に応じた取り扱い基準を共通化することができる。

海上輸送に伴う環境汚染リスクについては、梱包方式や荷役方式の違い、利用先毎に異なる受入れ基準等について関係者の理解に差があるため、先進事例の検討や実証実験による検証活動を通じて共通の基準を設定し、リサイクルポートとして共有化していくことが特に重要である。このような視点から、「提言1：循環資源に係る港湾管理運用ルールの共通化」を提言している。

そのような取り扱い基準の共通化を実現しながら、環境と経済が両立できる新たな海上輸送円滑化の具体的な方策を検討していくことが必要である。循環資源の安全・安心かつ、合理的な利用推進を図るには、各地の素材産業やエコタウン等に立地するリサイクル産業基盤を海上輸送により結び、合理的な範囲で積極的に活用できるようにする必要がある。その際、付加価値の低い循環資源の利用が前提であるため、港湾での保管 - 荷役 - 海上輸送 - 利用の一連の物流過程における環境影響を適切に管理しながら、適切な物流管理等を経済的に行う必要がある。そのような仕組みとして、「提言-2：海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム方式によるリサイクルチェーンの構築」を提言している。その基本的な考え方は、利用先と利用方法が明確な循環資源を対象に、循環資源の発生元と利用広域輸送に係る企業連合が、安全性と効率性を継続的に保障することを前提に、循環資源を品目毎に認定し、関連する法制度について海上輸送のメリットを最大限に活かせるような運用上の調整や合理化を図ろうとするものである。

このような取り組みと並行して、循環資源の取り扱いに係るハード・ソフトの基盤の総合的な充実を進めることが必要であるとの観点から、「提言3：循環資源物流基盤の整備・拡充とリサイクル産業との連携拡大」を提言しているが、発生した循環資源をいかに活用するかという従来の発想を、利用先が明確な循環資源をいかに効率的に輸送するかという発想に転換し、海上輸送とリサイクル産業の連携をより強めていくようなソフト基盤の充実が特に重要である。

さらに、東アジア圏における経済的連携関係の高まりに対して、3Rイニシアティブにもとづく国際間の循環資源の利活用が進展するとともに、相手国において処理が困難な循環資源を我が国のリサイクル技術を活用して適正に活用するなどの循環資源の輸出入需要の拡大が見込まれる中で、その水際管理を担う拠点としての港湾のあり方を検討すべき段階にあるとの認識から、「提言4：拠点港を核とした国際循環資源物流への対応」を提言している。

最後に、この提言の実現に向けた関係者の取り組みを確実にするため、「提言の実現に向けた実行スケジュールと関係者の役割分担について」を示した。

## 提言内容

### 提言1:循環資源に係る港湾管理運用ルールの共通化

リサイクルポート18港の中でも、港湾における循環資源の取り扱い基準に相違があり、循環資源を海上輸送しようとする事業者に大きな事務負担を強いたり、海上輸送そのものを断念させる大きな要因となっている。

公共埠頭を活用した循環資源の海上輸送円滑化が、循環型社会の形成促進にとって不可欠であることを認識し、リサイクルポートの港湾管理者相互が早急に連携して海上輸送需要の大きな循環資源品目(「海上輸送促進循環資源品目(仮称)」)毎の品質基準を明確化し、港湾の汚損などの影響を考慮した港湾における循環資源の取り扱い基準(荷姿、荷役方法等)を共通化することが必要である。

### 【課題:海上輸送円滑化が進まない理由・障害】

#### 港湾における循環資源の取り扱い基準が不明確

リサイクルポート18港では、循環資源の取り扱い基準が港湾毎及び品目毎に異なるため、循環資源の海上輸送ルートを選択することができない。このため、国内での循環資源の移出入に使用される公共岸壁の比率は2割程度に止まっている。

#### 循環資源の取り扱い方法の違いによる環境影響等に関する知見が不足

例えば、多くのリサイクルポートでは、一部の廃棄物についてコンテナでの取り扱いは認めているが、バルク貨物(バラ積み貨物)は一律に取り扱えない規定としている。バルク貨物の取り扱いについては、フレコンバック等の梱包技術の工夫等により、一定の環境影響の緩和と輸送効率の向上が可能であるが、そのような梱包方式等の違いによる環境影響について港湾管理者の判断基準となる知見が不足しており、一律に取り扱えないものとする傾向が見られる。

### 【課題の改善状況とその要因】

- ・平成15年度に港湾における廃棄物の取り扱い実態と事業者からの要望をとりまとめ、平成16年3月に国から港湾管理者に対して、循環資源である廃棄物の港湾における取り扱いを促進することを志向したガイドラインを通達した。その後、八戸港を始めとする数港で取り扱い基準の制定があったが、リサイクルポート全体として取り扱い基準の共通化は進んでいない。
- ・公共岸壁における循環資源の取り扱いが拡大しない理由として、自治体によって循環資源の広域処理に関する方針が異なることや、循環資源の海上輸送に関する歴史が浅いため、港湾における環境影響対策として、どのような規制が必要なのか手探りの状態にあることが大きい。

### 【更なる改善の方向性】

- ・リサイクルポートに指定された港湾には、公共埠頭を活用して循環資源の海上輸送を円滑化し、循環型社会を実現するという役割がある。経済と環境の両立を可能にする海上輸送が持つ機能を、港湾毎の取り扱い基準が相違するという理由によって阻害しているのは、我が国の経済・社会にとって大きな損失である。
- ・循環資源の品目毎の荷姿や荷役方法によって異なる環境影響を考慮に入れずに、「廃棄

物」か否かという基準だけで公共岸壁での取り扱い基準を設定してきた状況を改め、全ての循環資源について、環境汚染リスクを考慮に入れた海上輸送及び港湾における取り扱い基準を確立していくことが必要である。

- ・そのためには、循環資源の品目毎の特性を踏まえた取り扱い基準を共通化するため、リサイクルポートの港湾管理者相互が連携・協議する組織を早急に立ち上げることが必要である。
- ・取り扱い基準の共通化へのアプローチとして、全てのリサイクルポートに統一した取り扱い基準を一律に適用することは、港湾毎に異なる地域特性を無視することに繋がり、実務上困難であると考えられるため、海上輸送需要が大きい個別の循環資源品目毎に品質基準の明確化と港湾における取り扱い基準を検討し、リサイクルポートとして共通化できる品目を拡大していくような取り組みが効果的である。
- ・対象とする循環資源を「海上輸送促進循環資源品目(仮称)」とし、再生利用先における受入基準に合致しているか、海上輸送の需要はどの程度あるか、その品目では港湾の汚損等の環境影響を防止する荷姿や荷役方法になっているかといった視点から品目区分を細分化し、廃棄物でも個別品目ごとに一定の条件が整えば港湾における取り扱いを可能にするような基準とすることが必要である。

#### 【早急に取り組むべき事項(アクションプラン)】

##### 「リサイクルポート港湾管理者連絡・調整会議(仮称)」の組織化・立ち上げ

リサイクルポート港湾管理者連絡・調整会議(仮称)を立ち上げ、リサイクルポートにおける特定循環資源品目(仮称)毎の港湾における取り扱い基準に関する情報交換や循環資源の広域利用の促進に必要な環境部局との調整を進める。

##### 循環資源の取り扱いに関する共通基準の設定

以上のような情報交換や内部調整を経た後に、共通化できる「(仮称)循環資源取り扱い基準」をそれぞれの港湾管理における要綱もしくは条例等に明文化し、リサイクルポートにおけるミニマムルール(最低限の運用基準)として共有化する活動を推進する。

##### リサイクルポート間の実証実験等を通じた取り扱い共通基準の信頼性の検証及び向上

発生地と受入地のリサイクルポート同士が連携し、需要の大きい循環資源の海上輸送を促進するための課題について実証実験等を通じて検討し、より信頼性の高い取り扱い共通基準を策定する。具体的な実験項目として、1) 取り扱い品目、2) 梱包手段、3) 積替・保管方法、4) 荷役方法、5) 輸送中のトレーサビリティ確保の方法(電子タグや GPS の活用など)、6) 利用先事業者の受入れ規準との整合性等がある。

#### 【中長期的な対応を検討すべき事項】

##### 共通基準適用品目の拡大

港湾における循環資源の取り扱いに関する共通基準の継続的な検討を進め、基準が適用される海上輸送需要の大きな循環資源品目(「海上輸送促進循環資源品目(仮称)」)の対象品目数の拡大を図る。

## 提言2：海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム方式によるリサイクルチェーンの構築

循環型社会構築の高度化を進めることを背景に、循環資源の安全・安心かつ、合理的な利用推進を図るには、各地の素材産業や、エコタウン基盤等を海上輸送により結び、合理的な範囲で積極的に活用できるようにする必要がある。その際、付加価値の低い循環資源の利用を前提とした場合には、港湾での保管 - 荷役 - 海上輸送 - 利用の一連のシステムにおける環境影響を適切に管理しつつ、適切な物流管理等を経済的に行う必要がある。

そのような仕組みとして、再生事業者が求める特定の循環資源について、その排出者と海陸の運送事業者が連携するコンソーシアム(企業連合)を組み、循環資源の排出から再生利用までの一連の物流管理と再生処理について、海上輸送の特性を最大限に発揮した信頼性の高いリサイクルチェーン(循環資源活用連携)を構築することが効果的であり、そのような仕組みの実現に向け、必要に応じて、関連する法制度について海上輸送のメリットを最大限に活かせるような運用上の調整や合理化のあり方を検討することが必要である。

### 【課題：海上輸送円滑化が進まない理由・障害】

#### 海上輸送の特性に対応した循環資源の多様な取り扱い方式の不足

陸上輸送と海上輸送の結節点・積替点である港湾では、高度な分業化体制によって、気象条件の影響を受けやすい海上輸送に関する多くのリスクを軽減し、様々な不測の事態に対応しながら安全・安心な物流システムを形成してきた。しかし、海上輸送の特性に対応した循環資源の取り扱いについては、海上輸送独自の管理方式が少なく、廃棄物処理法の規定の範囲で運用してきた。例えば循環資源を海上輸送する際には、同一の性状を持つものについては一括して輸送することが効率的であるが、無価値物であると廃棄物処理法の規定に基づいた取り扱いが必要になり、有価値物と無価値物を一括して輸送するには様々な基準への対応が必要になる。

廃棄物処理法は、港湾の立地する自治体毎の収集運搬業許可の取得や、港湾での積み替えのための保管施設に関する環境汚染防止に必要な保管基準の遵守、保管日数や数量の制限、さらに荷捌き・港湾荷役・海上輸送などに分業化された作業の再委託の制限等々により、ぞんざいに扱われる可能性の高い廃棄物による環境汚染の拡大を防止してきたが、このような制度の適用は、少量の陸上貨物を集積し、大量かつ安価に、広域的に輸送する中で確立されてきた海上輸送独自の物流管理方式の利点を十分に発揮できないという側面もある。

### 【課題の改善状況とその要因】

・廃棄物のコンテナ輸送を行う過程で輸送手段を変更する作業については、廃棄物処理法に定める積替・保管には当たらないとする環境省通知(H17.3)など、一定の理解が得られたが、その取り扱いにおいて環境汚染の可能性が高い無価値物について、歴史的な経緯を踏まえた必要な規制を行っている廃棄物処理法が懸念する環境汚染リスクを払拭するような海上輸送独自の取り組みがない限り、循環資源の効率的な海上輸送を推進することはできないと考えられる。

## 【更なる改善の方向性】

- ・海上輸送全般に対する廃棄物処理法の規制緩和を目指すのではなく、リサイクルポートにおける環境汚染リスクに対する安全・安心を確保でき、一定条件下での取り組みを拡大していくような、時代のニーズに応じた海上輸送独自の循環資源の取り扱い方式に取り組んでいくことが望ましい。
- ・そのような取り組みとして、廃棄物処理法の規定を緩和する「再生利用認定制度」や「広域認定制度」が既に制定されている。それら制度の基本的な考え方は、認定を受けた事業者等は廃棄物処理業や処理施設設置に掛かる許可等を得ない一方で、収集運搬者、利用先の指定や利用管理を行うなどにより、物流管理が行われている。また、海上輸送に係る物流管理事例としては、例えば、鉄鋼スラグ(循環資源)については、売買契約の基に物流管理が行われているものや、廃タイヤ(廃棄物)のように関係業界が委託契約、物流管理、費用徴収などに一定の役割を果たし、広域利用事業全体の管理を行っている事例もある。さらに、東京都の「事業系プラスチック資源リサイクル研究会報告(平成18年2月)」では、広域を含めたりサイクル推進に向けて、企業コンソーシアムによるリサイクル事業化を念頭に、新たな「リサイクル関係事業者の登録公表システム」の提案などが行われている。
- ・そのような先進(検討)事例も踏まえて、再生事業者が求める循環資源について、その排出者と海陸の運送事業者も連携するコンソーシアム(企業連合)を組み、排出から再生利用までの一連の物流管理及び再生処理について、海上輸送の物流管理機能を最大限に発揮した信頼性の高いリサイクルチェーン(循環資源活用網)を構築していくことが必要である。
- ・このような港湾独自の取り組みをベースとして、関係省庁が連携しながら、将来的に「海上輸送認定制度(仮称)」のような仕組みを構築していくために、海上輸送独自のマニフェスト管理を導入したり、天然資源価格の高騰に伴って、さらなる利用促進が求められる産業原燃料等について認定制度の対象品目としてその利用を後押しするなど、関連する法制度面での合理化を必要に応じて検討していくことが求められる。

## 【早急に取り組むべき事項(アクションプラン)】

### 海上輸送に適合した循環資源活用に関する実証実験の公募と実施

海上輸送に適した循環資源品目を拡大していくため、循環資源の再生品利用事業者や排出事業者、海陸の運送事業者等から、リサイクルチェーンを構成する循環資源品目の海上輸送実証実験の提案を幅広く募集し、実施する。こうした検討の結果が、循環型社会の高度化に結び付き、日本全体での3Rの取り組みの適材適所などの検討にも繋がると考えられる。

### コンソーシアム方式によるリサイクルチェーンの拡大

実証実験結果から、海上輸送を組み込んだコンソーシアム(企業連合)方式によるリサイクルチェーンを構成するために必要な条件や、循環資源品目の拡大に向けた取り組みを、港湾管理者と事業者が協力・連携しながら拡大する。

## 【中長期的な対応を検討すべき事項】

### 海上輸送認定制度(仮称)の実現に向けた取り組み

海上輸送の特性を活かした安全・安心な循環資源の輸送を拡大するために、海上輸送における独自のマニフェスト制度(海上輸送マニフェスト)の導入や、産業原燃料となる循環資源をリサイクルチェーン認定品目として拡大していくために必要な制度面での合理化について、関係事業者や関係省庁が連携しながら検討を進め、新たな「海上輸送認定制度(仮称)」の実現を目指す。



### 提言3：循環資源物流基盤の整備・拡充とリサイクル産業との連携拡大

港湾における循環資源の取り扱い、本来、専用の区域の設定や特殊な荷役設備を使用することによって、効率性や安全性を高めることが期待できるが、リサイクルポートにおいても、それらの循環資源物流基盤の整備は最小限に止まっている。また、信頼性の高いIT機器等を活用した安全・安心な物流情報管理システムや、密接に連携することが期待されているエコタウン等に立地するリサイクル企業や基礎素材型産業等の循環資源需要や再生品の販路拡大等に関する情報交流の仕組みなど、ソフト基盤の整備も立ち遅れている。

既にある循環資源物流基盤施設に対する支援制度の活用についての周知を図るとともに、民間埠頭の活用方策や、リサイクルポート間の実証実験等を通じた関係者の連携による需給拡大に向けた取り組み等の一層の拡大が必要である。

#### 【課題：海上輸送円滑化が進まない理由・障害】

##### 循環資源を取り扱える港湾基盤施設の不足

港湾における循環資源の取り扱い、本来、専用の区域の設定や特殊な荷役設備を使用することによって、効率性や安全性を高めることが期待できるが、循環資源を取り扱える公共岸壁が少ないため、現状の循環資源輸送の大半は民間埠頭を利用している。さらに、環境保全に配慮した安全安心な海上輸送を支えるためには、環境に配慮した積替・保管施設など、より高度な機能を持つ港湾施設の整備が必要であるが、リサイクル事業の採算性が厳しいため、事業者による設備投資が進み難い。

##### 輸送需要の不足によるコスト高の悪循環

港湾における循環資源を取り扱える施設の不足は、港湾周辺のエコタウン等に立地するリサイクル施設や既存設備の活用を行なおうとする事業者の需要を満たすことができず、他の輸送手段の利用を拡大する結果を生じている。このため、海上輸送に対する需要がさらに不足し、循環資源利用に対するコスト高の悪循環が生じている。

#### 【課題の改善状況とその要因】

・循環資源物流基盤としてのハード施設については、循環資源を専用的に取り扱える公共岸壁や臨港道路等の港湾施設としての整備に対する助成制度が整えられており、北九州港で実現している。また、循環資源の積替・保管施設については、第3セクターを対象とした港湾機能高度化施設整備費補助事業として平成17年度に創設され、北九州港と酒田港において実現している。また、平成16年度から財政投融资制度による「総合静脈物流拠点施設整備事業」として民間事業者に対する融資制度が整えられているなど、支援制度については一定の進捗を見せているもののリサイクルポートにおける利用は上記2港にとどまっている。

#### 【更なる改善の方向性】

・港湾整備においては、動脈物流貨物量の増大に対応した基盤整備が優先されがちであるため、循環資源の港湾での取り扱い促進のためには、循環資源を専用的に取り扱える公共岸壁の整備や、安全・安心で効率的な循環資源の取り扱いを可能にする荷捌地や積替・保管施設の整備、さらには既存の岸壁における取り扱い基準の検討なども進めていく必要がある。また、新規施設の整備というだけでなく、既存施設のリニューアルや民間埠頭の活用方策を検討することも必要である。

- ・全般に循環資源の物流管理や流通拡大に関するソフト基盤の整備が立ち遅れている。港湾が本来持つ、環境保全に配慮した循環資源の安全・安心な荷役技術やトレーサビリティ技術の高度化はもとより、循環資源の需要拡大や再生品の販路拡大を促進するような幅広い、総合的な取り組みが必要であり、港頭地区に立地するエコタウン企業や産業原燃料としての需要を持つ事業者等との連携をより深めることが求められる。
- ・港湾での循環資源の取り扱いを促進する広域的な海上輸送ネットワークの構築は、我が国における循環型社会形成に欠かせない既存の基礎素材系産業やエコタウンに集積したリサイクル産業の基盤を安定化させる要件であり、その重要性は益々高まるものと考えられるため、関係省庁との連携による総合的な支援策の拡充が必要である。

#### 【早急に取り組むべき事項(アクションプラン)】

##### 循環資源取り扱い専用施設の拡充

循環資源取り扱い専用岸壁や循環資源の積替・保管施設を全国的に拡大するため、その整備に対する支援制度の広報・周知を図るとともに、専用的な利用が可能な公共埠頭の区域指定や、遊休化している民間埠頭の買い取り制度等による拡充を図る。

##### 環境影響への信頼性を高める、より高度な技術導入に対する支援制度の拡充

循環資源の海上輸送に伴う社会的な信頼性をより向上していくために、IT 機器を利用した安全・安心な物流管理情報システムの導入や、荷役方式の安全性や高度化に対応した基盤設備等、新たな技術の導入に対する支援制度の拡充を図る。

##### 港湾周辺立地リサイクル企業との連携拡大と流通促進組織の設立支援

港湾周辺部に立地するリサイクル企業等との連携を深め、循環資源や再生品の輸送拡大を図るため、リサイクルポート毎に組織されているエコタウン等立地企業を含めた地元協議会組織の活動を拡充し、「酒田港リサイクル産業センター」のような、循環資源の物流情報管理に加えて産業原燃料の販路開拓などの機能も有する循環資源の流通促進活動組織の設立を支援する。

#### 【中長期的な対応を検討すべき事項】

##### 港頭地区におけるリサイクル施設の立地促進

港湾管理者の権限で設定可能な臨港地区内における分区毎の建築可能施設の設定や循環資源の取り扱いに適した土地利用計画を検討し、港頭地区において、広域かつ大量の海上輸送機能を活かした産業原燃料の安定供給や品質管理機能を有する保管施設や積替施設、選別・加工施設、及び循環資源再生施設の立地を促進する。

##### 海上輸送を活用した循環資源物流に係る情報基盤拡充方策の検討

リサイクルポートにおける循環資源の取り扱い情報に関する広報活動の活発化や、海上輸送手段の活用を考えている事業者への情報公開、帰り荷の活用による輸送コストの縮減に資する輸送船舶情報等、リサイクルポートに係る関係主体に対する情報提供機能を充実することや、循環資源物流に関する基礎的な統計情報の精度を向上させる方策等、海上輸送円滑化に係る全国的な情報基盤の拡充方策を検討する。

#### 提言4：拠点港を核とした国際循環資源物流への対応

近年の東アジア諸国における循環資源需要の急激な拡大に対して、国内だけで完結する循環資源利用ではなく、東アジア地域全体における循環資源の有効活用の促進と適正な循環資源物流の円滑化の観点から、水際管理の役割を担う「国際循環資源物流拠点」の整備が求められている。

国際間の循環資源活用にとって海上輸送が不可欠であることから、リサイクルポート指定港の中でも循環資源の輸出入が多い港湾等について、国内における循環資源取扱い基準の検討を踏まえた国際港湾間における実証実験等の蓄積を通じて、国際循環資源物流の核となる拠点港として必要な機能や国際的な循環資源物流の適正管理のあり方を探る取り組みを、関係省庁と連携しながら我が国が率先して進めることが必要である。

#### 【課題：海上輸送円滑化が進まない理由・障害】

##### 国際間の循環資源取扱いルールが未成熟

東アジア諸国の経済発展に伴う循環資源に対する需要の急激な拡大に伴って、相手国での利用実態の把握が困難なまま輸出された循環資源が、環境汚染を引き起こすなどの事例が生じている。これまで、有害廃棄物の輸出に対してはバーゼル法により厳しく規制されてきたが、法の適用外である循環資源品目については、その適正な取り扱いを確保するための国際間に共通な運用ルールが未成熟な段階に留まっている。

#### 【課題の改善状況とその要因】

- ・循環資源の輸出に伴う環境汚染の問題等を契機として、2国間での事前検査制度の運用や、トレーサビリティの確保を検証する実証実験が計画されている。
- ・東アジア諸国の持続的な経済発展にとって、域内の環境汚染の拡大を防止しつつ、循環資源の有効活用を図る観点から、関係省庁が連携して、3Rイニシアティブを通じた東アジア諸国における適正な循環資源物流の円滑化に資するネットワークの構築に向けた取り組みが進められている。
- ・リサイクルポートの中には戦略的な視点から国際循環資源物流拠点のあり方を検討している港湾もあるが、多くの港湾では、循環資源の輸出が有価物として、一般貨物と同じ基準で取り扱われているため、水際管理や専用拠点の必要性に対する認識が少ない。

#### 【更なる改善の方向性】

- ・東アジア諸国における循環資源に対する需要の高まりから、我が国からの循環資源の輸出は近年、急速に拡大するとともに、各地に進出した日本企業が、現地では適正処理することのできない循環資源を日本に輸入し、我が国のリサイクル産業が持つ高度な循環資源利用技術を活用しようとする要望も高まっている。
- ・我が国の産業構造は、サプライチェーンネットワークを東アジア諸国に広げ、広域化、重層化が進展しているが、本来、それと連携すべきリサイクルチェーンも、我が国の責任として国際化に対応することが必要である。
- ・循環資源の国際間の再生利用システムについては、各国の現状や機能分担の可能性も考慮した上で、国内循環産業基盤施設や有害廃棄物処理基盤施設なども有効に活用することのできる総合的なシステムを構築すべきである。
- ・具体的には、国際間の循環資源利用の分業化や、とりわけ有害物等の処理レベルに応じた

機能分担体制が進む中で、相手国での環境影響を考慮に入れ、関係省庁の連携の基での循環資源物流管理の自主的な取り組みを推奨したり、各国間の処理レベルに応じた取り扱いの認定やそれに伴う輸出入手続きの迅速化、効率化など、水際での輸出入管理のあり方を改善するなどの取り組みが必要である。

- ・国際間の輸送に海上輸送は不可欠であることから、港湾における水際管理は、特に重要である。リサイクルポートの中で、国際循環資源物流拠点のあり方について検討を進めている港湾をモデルとして、国内における循環資源取り扱い基準の検討を踏まえた国際港湾間における実証実験等の蓄積を通じて、国際循環資源物流の核となる拠点港として必要な機能や国際的な循環資源物流の適正管理のあり方を探る取り組みを、関係省庁が連携しながら日本が率先して進めることが必要である。

#### 【早急に取り組むべき事項(アクションプラン)】

##### 国際循環資源物流拠点モデル港の検討

国際循環資源拠点のモデルの構築に向けて、先行する港湾において、取り扱い基準の共通化やトレーサビリティ確保のための確認方式、さらに、輸出入手続きの迅速化、効率化等について、具体的な検討を行い、必要に応じて実証実験等により知見を深める。

##### 国際循環資源物流に関する関係行政機関との連携強化

安全・安心な国際循環資源物流体制を構築するためには、関係機関の協力と連携が不可欠であることから、国土交通省、経済産業省や環境省等の関係機関が継続的な情報交換を行うなど、国際循環資源物流に関する連携体制を拡充する。

#### 【中長期的な対応を検討すべき事項】

##### 循環資源の取り扱いルールに関する国内基準と連携した国際基準共通化への取り組み

国内と東アジア圏の港湾が有機的に結びついた、循環資源海上輸送ネットワークの構築をめざして、我が国が率先、先導して、港湾における循環資源取り扱い基準の国際化を推進するため、関係省庁が連携しながら、国内におけるリサイクルポートの循環資源取り扱い基準の共通化と連携した取り組みを進める。

### 提言の実現に向けた実行スケジュールと関係者の役割分担について

本提言のアクションプランについては、本年度内の早急な取り組みが必要である。また中長期的な検討事項についても2、3年を目処に実現することが必要である。

また、提案の実現に向けて、リサイクルポート港湾管理者とリサイクルポート推進協議会及び地元協議会組織等が連携しながら多面的な取り組みを推進するとともに、関係省庁が連携を強めつつ総合的な支援策を講じるなど、関係者が役割を分担しつつ連携することが重要である。

#### リサイクルポート港湾管理者

循環資源の海上輸送を担うリサイクルポートの港湾管理者として、リサイクルポート相互の連携関係を深める情報交流や取り扱い基準の共通化を進める活動に取り組むとともに、それぞれの自治体における環境部局や経済部局と協調して、港湾周辺に立地するリサイクル企業との連携を強め、環境に配慮しつつ地域経済の発展に貢献するリサイクルポートの実現を推進すること。

#### リサイクルポート推進協議会

本提言の実現を担う官民協調の推進組織として、本提言に示すリサイクルポート政策の充実に向けた新たな課題に対応した提案活動や実証実験活動、さらに、自主管理などの活動の取り組みの推進を図ること。

#### 国土交通省港湾局

リサイクルポート施策の立案及びその進捗管理を担う組織として、港湾管理者や民間事業者と連携するとともに、関係官庁や研究機関等と役割分担しながら、特に国の役割として重要な、安全・安心で効率的な循環資源の広域的な海上輸送ネットワークの実現を推進すること。

以上

表-1 循環資源の海上輸送円滑化促進に向けた工程表

(注:表中「RPPC」はリサイクルポート推進協議会)

項目	時期	活動内容	推進主体 関係主体	目標実施時期				目標時期
				H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
提言1: 「循環資源に係る港 湾管理運用ルール の共通化」	早急	「リサイクルポート港湾管理者連絡・調整会議 (仮称)」の組織化・立ち上げ 循環資源の取り扱いに関する共通基準の設定 リサイクルポート間の実証実験等を通じた共通 基準の信頼性の検証及び向上	・港湾管理者 ・リサイクルポート立地 自治体環境部局 ・RPPC 部会 ・国土交通省 ・環境省	⇒	⇒	⇒		H18 年度内組織立上げ H19 年度に具体的成果
	中長 期	共通基準適用品目の拡大				⇒		
提言2: 「海上輸送の特性を 活かしたコンソーシ アム方式によるリサ イクルチェーンの構 築」	早急	海上輸送に適した循環資源活用に関する実証 実験の公募と実施 コンソーシアム(企業連合)方式によるリサイク ルチェーンの拡大	・RPPC 部会 ・国土交通省 ・環境省 ・経済産業省	⇒	⇒			H19 年度内実証実験実 施
	中長 期	海上輸送認定制度(仮称)の実現に向けた取り 組み				⇒		
提言3: 「循環資源物流基盤 の整備・拡充とリサ イクル産業との連携 拡大」	早急	循環資源取り扱い専用施設の拡充 環境影響への信頼性を高める、より高度な技 術導入に対する支援制度の拡充 港湾周辺立地リサイクル企業との連携拡大と 流通促進組織の設立支援	・RPPC 参加企業 ・RPPC 地元関係組織 ・港湾管理者 ・国土交通省 ・経済産業省	⇒	⇒	⇒		H18 年度内支援制度の 広報拡充 H19 年度支援制度拡充 検討着手
	中長 期	港頭地区におけるリサイクル施設の立地促進 海上輸送を活用した循環資源物流に係る情報 基盤の拡充方策の検討				⇒	⇒	
提言4: 「拠点港を核とした 国際循環資源物流 への対応」	早急	国際循環資源物流拠点モデル港の検討 国際循環資源物流に関する関係行政組織との 連携強化	・RPPC 参加企業 ・港湾管理者 ・海外港湾管理者 ・国土交通省 ・経済産業省 ・環境省	⇒	⇒			H18 年度内モデル港選 定 H19 年度実証実験
	中長 期	循環資源の取り扱いルールに関する国内規準 と連携した国際基準共通化への取り組み				⇒		

循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会

委員名簿

(敬称略)

	所属・役職	氏名 (前任者)
委員長	早稲田大学 理工学部 教授	ながた かつや 永田 勝也
委員	慶應義塾大学 経済学部 教授	ほそだ えいじ 細田 衛士
"	国土交通省 国土技術政策総合研究所 沿岸海洋研究部沿岸域システム研究室長	すずき たけし 鈴木 武
"	新日本製鐵(株) 技術総括部 資源化推進 GL(部長) (リサイクルポート推進協議会 幹事長)	こんどう ひろとし 近藤 博俊
"	太平洋セメント(株)環境加パ <sup>®</sup> ニ-営業部 兼 事業推進部 担当部長	ふくはら よしかず 福原 吉和
"	日鐵物流(株) 物流総括部 企画部長	むらかみ なおみ 村上 直美
"	DOWAエコシステム(株) 企画室 担当部長	なか まさゆき 仲 雅之
"	(社)日本経済団体連合会 産業第三本部長	くどう たかし 工藤 高史
"	国土交通省 港湾局 環境整備計画室長	やひろ あまひこ 八尋 晴彦 (もりかわ まさゆき 森川 雅行)
"	東京都 港湾局 港湾整備部長	あだ としあ 尾田 俊雄 (たなか とおる 田中 亨)
"	北九州市 港湾空港局 整備部長	うえの くにつぐ 植野 國次
"	北九州市環境局 環境経済部長	いまなが ひろし 今永 博
"	酒田市 酒田市商工観光部長	いしどう えいいち 石堂 栄一
ワザバ-	経済産業省 産業技術環境局 環境政策課 環境調和産業推進室長	いけだ ひでふみ 池田 秀文
"	経済産業省 産業技術環境局リサイクル推進課長	よこた まこと 横田 真 (いとう せつお 井内 撰男)
"	環境省 大臣官房廃棄物・リサイクル対策部 産業廃棄物課長	きむら ゆうじ 木村 祐二 (せき ぞういちろう 関 荘一郎)

	所属・役職	氏名
関係者	早稲田大学 環境総合研究センター講師	おのだ ひろし 小野田 弘士
〃	国土交通省 港湾局環境整備計画室 廃棄物対策企画官	かすが い やすお 春白井 康夫 (たにがわ ゆうじ) (谷川 勇二)
〃	国土交通省 港湾局環境整備計画室 課長補佐	なが せ かずのり 長瀬 和則
〃	国土交通省 港湾局環境整備計画室 環境対策係長	きたかみ あきら 北上 晃
事務局	(財)港湾空間高度化環境研究センター 港湾・海域環境研究所 環境政策研究部長	たなべ としろう 田邊 俊郎
〃	(財)港湾空間高度化環境研究センター 港湾・海域環境研究所 環境政策研究部 研究員	やまだ けいすけ 山田 桂介