

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報告

～リサイクルポートの充実に向けて～

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**

目 次

はじめに

提言の概要	4
-------	---

第1章 リサイクルポートの現状と課題

1.1 循環型社会形成における海上輸送の果たす役割	11
1.2 リサイクルポートの現状と課題	16
1.3 課題別に見た施策の進捗状況と改善の方向性	19

第2章 リサイクルポート政策の充実に向けた提言

2.1 提言1 循環資源に係る港湾管理運用ルールの共通化	33
(1) 課題と対応策の考え方	
(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)	
(3) 中長期的な対応を検討すべき事項	
2.2 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	37
(1) 課題と対応策の考え方	
(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)	
(3) 中長期的な対応を検討すべき事項	
2.3 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	41
(1) 課題と対応策の考え方	
(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)	
(3) 中長期的な対応を検討すべき事項	
2.4 提言4 拠点港を核とした国際循環資源物流への対応	47
(1) 課題と対応策の考え方	
(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)	
(3) 中長期的な対応を検討すべき事項	

第3章 提言の実現に向けた工程表と関係者の役割分担

3.1 工程表	52
3.2 役割分担	52

資料編

資料-1 港湾における循環資源取扱いに係る品目別技術基準の考え方	55
資料-2 再生利用認定制度・広域認定制度の概要	60
資料-3 循環資源物基盤整備に係る支援制度の概要	72
資料-4 リサイクルポート間海上輸送円滑化に係る実証実験の提案	73

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伴い、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への循環資源の輸出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で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。

特に、循環型社会構築に向けた設備投資やシステム構築が既存産業施設やエコタウン立地企業などで進み、循環資源の受け皿としての一定の基盤整備が進められてきたことや、近年のエネルギー価格の高騰や、温暖化防止への対応による産業原燃料としての需要が急速に高まっていることなどを背景に、港湾を活用した広域物流システム構築（保管、積替、輸送、情報管理等）への期待が以前にも増して高まっている。

リサイクルポートを活用した循環資源の広域利用の推進に向けては、公共の港湾施設を利用する上での各種規制が港湾管理者によって異なっていることから、その共通化について利用者からの要望が大きい。

また、近年、急増している東アジア圏への循環資源輸出による相手国における環境汚染拡大の懸念が高まっていることや、海外に進出した日系企業が現地において適正な処理が困難な循環資源を、我が国のリサイクル産業が持つ高度な技術力を活かして処理するために輸入する要望が高まるなど、東アジア地域全体を視野に入れた循環資源活用の促進と適正な循環資源物流の円滑化が求められている。

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が有機的に結びつけられた循環資源利用のための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さらなる充実に向けて、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。

本報告書は、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。

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)環境かパニー営業部 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 まきゆき 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 あきひこ 八尋 明彦 (森川 まきゆき) (森川 雅行)
〃	東京都 港湾局 港湾整備部長	おだ 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 えいち 石堂 栄一
オブザーバー	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 (井内 せつお) (井内 摂男)
〃	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 (関 そういちろう) (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 春日井 康夫 (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

○委員会の開催概要

委員会	開催時期	検討内容
第1回	平成18年 6 月 29 日	・委員会の設立趣旨 ・検討スケジュール ・静脈物流促進のための施策の実施状況と課題 ・新たな政策課題 ・委員会での検討課題
第2回	平成18年 8 月 30 日	・循環資源の定義の明確化 ・港湾における信頼性の高い取扱いルールの一統化 ・港湾物流の特性と規制緩和のあり方 ・循環資源物流の経済性 ・委員会提言骨子(案)
第3回	平成18年 10 月 24 日	・提言のとりまとめについて ・委員会報告書の内容について

○ 提言の概要

1.検討の進め方

(1) リサイクルポートにおける課題の検討

平成 14 年 5 月に 5 港、平成 15 年 4 月に 13 港が加わり、現在 18 港がリサイクルポートとして指定されている。

これらの指定に並行して、平成 14 年度末に「港湾を核とした静脈物流システム事業化検討調査」(以下「H14 年調査」という)が実施された。本調査では、H14 年調査において抽出された 4 項目の主要な課題(図表-1)について、現在に至るまでの改善状況をレビューし、海上輸送円滑化に向けた更なる改善方策を検討した上で、早急に取り組むべき事項(アクションプラン)と中長期的に対応を検討すべき事項に分けて提言を取りまとめた。

(2) 検討のフロー

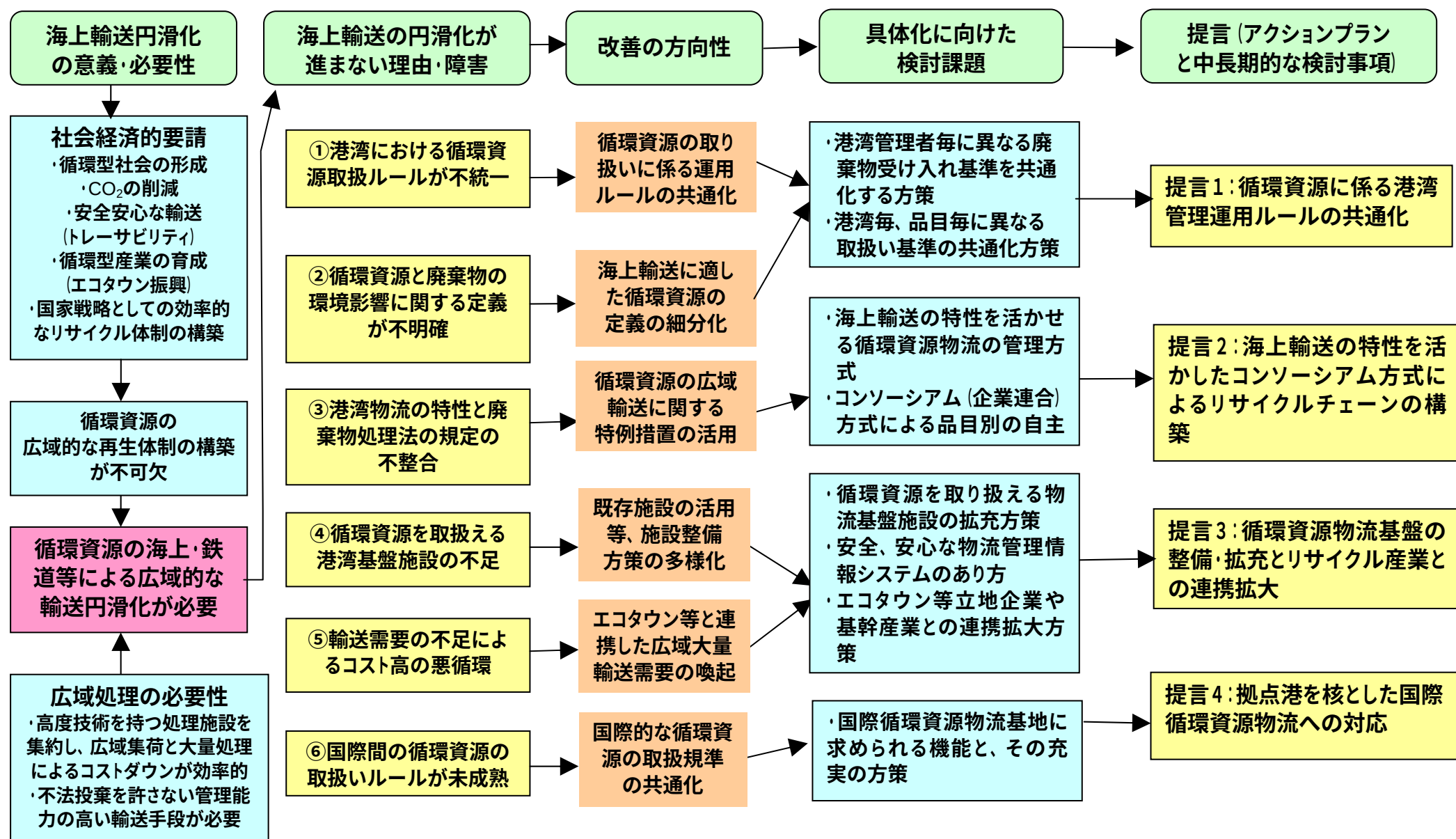
本調査における検討のフローは、図表-2 に示す通りであり、以下の順に検討を行なった。

- ①循環資源の海上輸送の現状と必要性の整理
- ②海上輸送の円滑化が進まない理由・障害になっている事項の事例検討
- ③改善の方向性
- ④改善の具体化に向けた検討課題
- ⑤早急に取り組むべき事項(アクションプラン)の提言
- ⑥中長期的な対応を検討すべき事項の提言
- ⑦実現に向けたスケジュールと関係者の役割分担の考え方

図表-1 港湾を核とした静脈物流システム事業化検討調査(平成14年調査)における主要な検討課題と委員会における主な意見

対象	主要な検討課題		委員会での主な意見
国内	運用ルール の 共通化	① 港湾における循環資源の取扱に関する基本的な考え方 (動脈物流との公平性、循環資源物流に必要なインセン ティブ等) ② 港湾における循環資源取扱埠頭及びリサイクル施設の 適切な位置付け ③ 港湾における循環資源取扱に伴う環境配慮基準 ④ 公共埠頭における循環資源取扱に関する荷役基準 ⑤ 港湾における循環資源取扱基準の全国的な統一の考 え方	1) 信頼性の高い取扱いルールや海上輸送の手段について検討していくためには、個 別品目に絞った実態把握が必要。 2) 民間埠頭での取り扱いルールの標準化も必要。 3) 排出元の大都市圏の港湾での取り扱いを拡大していくことが必要。 4) 循環資源の定義の明確化は重要であるが、現在、適正に処理されている循環資 源の管理強化に繋がるような誤解を与える表現は避けるべき。 5) 海上輸送中の環境影響と処理時の有害性の話を分けて整理すべき。 6) 廃棄物の受入れ基準は利用者が決めるものであり、荷姿や取扱い基準は産業の 成長につれて変化するもので一律に決めるべきではない。 7) ルールの共通化は良いことであるが、地域の事情もあるので、ばらつきは認めな がら大きな流れとして標準化を目指すことを考える時期にある。
	一定条件 下で の 関係法令 規制緩和	① 港湾における運送業態の特性を考慮した廃棄物収集運 搬業に関する許可のあり方 ② 港湾物流管理の高度化を前提とした廃棄物収集運搬業 に係る再委託条項の緩和 ③ 再生利用認定制度及び広域認定制度を活用した海上輸 送の拡大方策 ④ 港湾における循環資源の取扱い特性を踏まえた積替・保 管に関するルールのあり方	1) 規制緩和には幅広い視点からの検討が必要。 2) 廃棄物処理法にある「再生利用」や「広域」の認定制度の活用拡大や、知事権限に よる規制緩和の可能性を検討すべき。規制を緩めても高い質を保てるよう、説得力 のあるシステムを港湾としていかに作り上げるかを明確にすべき。 3) 再生利用認定を拡大活用する方向で港湾独自のマニフェストを持つことは利用 者、港湾管理者の双方にとって効果的。 4) 認定制度の活用には、排出者、輸送者、再生処理者全体が一括でシステムを作り 責任をとるような運営体制を検討すべき。 5) 港湾の特性は貨物を大量に動かすことにあり、保管・荷捌き場の確保や保管日数 の緩和等が重要である。
	循環資源物流 基盤整備	① 現行支援制度の更なる活用促進の方策 ② 環境保全に配慮した、より高度な機能を持つ港湾施設の 整備方策	1) 循環資源物流に係るビジネス需要を明確にしていけることが必要。 2) 実際に循環資源を動かすモデルの実行が規制緩和にもつながる。 3) 循環資源の海上輸送の歴史が浅いので関係者間の情報交流が必要。
	エコタウン等 との 連携	① エコタウン等関連施策との連携強化による海上輸送の促 進方策 ② リサイクル産業に対する物流支援方策	4) 海上輸送のコストを軽減するため、スケールメリットを活かす方策やエコタウン等 との連携方策の検討が重要。 5) 再生利用認定制度等の規制緩和が進んでも、港湾としてハード、ソフトが対応でき る形にしておかないと動けない。
国際	国際資源 循環基盤	○ 国際的な循環資源物流システム構築に向けた、コンテナ 貨物を中心とした港湾物流管理のあり方 ① 適正な取扱いを確保するための品質管理方策等の検討 ② 効率的な取扱いを行うために必要な施設整備等の検討	1) 国際循環資源物流に詳しい人材や運送業者など相手国からも信頼される機能を 集めた拠点を作ることが必要。また、トレーサビリティを重視していくことが必要。 2) 長期的には国際的な資源循環が必要になるが、成熟した国内体制がその前提。 3) 第三者認証の前提条件として、循環資源の表現方法や荷姿の表現の統一など、循 環資源に対する共通認識ができる状況を作ることが先決。

図表-2 海上輸送円滑化に向けた提言の検討フロー



2. 提言の概要

平成 14 年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取りまとめた。

・主な課題

平成 14 年調査から下記の 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。

- ① 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
- ② 海上輸送の特性に対応した循環資源の取り扱い方式が不足
- ③ 循環資源の物流に関するハード・ソフトの基盤が不足
- ④ 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。

しかしながら、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て、循環資源の利用技術に対する進展が図られ、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、一般貨物と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ているなど、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。

3. 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。

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。

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扱いは、本来、専用のな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。

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必要がある。

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。

第1章 リサイクルポートの現状と課題

1.1 循環型社会形成における海上輸送の果たす役割

(1) 循環資源の海上輸送円滑化に向けた社会経済的要請

循環資源の海上輸送円滑化に向けた社会経済的な要請として、次のような事項の重要性が挙げられる。

①循環型社会の形成

循環型社会形成のためには各地域で排出された循環資源の再資源化が必要であるが、コスト面や施設面において、地域内で処理できる品目、量に制約がある。これを圏域を越えて処理することにより地域に偏在するリサイクル施設を有効に活用することができる。循環資源の海上輸送は、各地域で発生した循環資源を広域的に循環させ、日本全体としてのリサイクル網を作ることによって循環型社会の形成を促進する。

②地球温暖化ガスの排出抑制

海上輸送は、大量の循環資源を安価に輸送できる物流手段として、陸上輸送に比較して地球温暖化ガスの大幅な発生抑制効果が高い。

③安全・安心な循環資源の輸送

港湾物流では入出港時に貨物内容の確認手続きが必要な他、輸送品の内容および量について検数・検量が行われ、輸送経路も明確であるなど、循環資源の不法投棄等の防止機能を持つ安全・安心な輸送手段としてのトレーサビリティ機能が高い。

④循環型産業の育成

地方におけるリサイクル施設の抱えている課題として、産業原燃料の確保が深刻な問題となっており、首都圏等で発生する循環資源の広域的な輸送によって全国的な循環型産業の育成を図る上で、広域海上輸送の拡大に対する期待が大きい。

⑤東アジア諸国における適正な循環資源の有効利用体制の構築

東アジア諸国における経済発展に伴う循環資源に対する急速な需要拡大の傾向が続くと、相手国における環境汚染の拡大が懸念される。このため東アジア全体での持続的な経済発展に欠かせない循環資源の有効活用を図る国家戦略的な観点から、適正な循環資源物流の円滑化を促進する海上輸送ネットワークの形成が求められている。

国内におけるリサイクルポート間での広域海上輸送ネットワークを基礎として、東アジア地域の循環資源ネットワークが形成されれば、このような社会・経済的な要請に応えることができる。

(2) 関係省庁の政策等展開の現状と動向

循環型社会形成に向けて関係する省庁が多面的な政策を展開している。その概要は図表 1-1 に示す通りであるが、国内のみならず国際的な循環資源の広域的な再生体制の構築が不可欠な状況となっている。

①環境保全対策に関する政策

循環型社会形成に関する法令や廃棄物の処理に関する法令は、従来の廃棄物の焼却による処理体制から、3R の原則に基づく循環資源の利活用を中心とした政策体系に大きくシフトしている。

②地球温暖化対策に関する政策

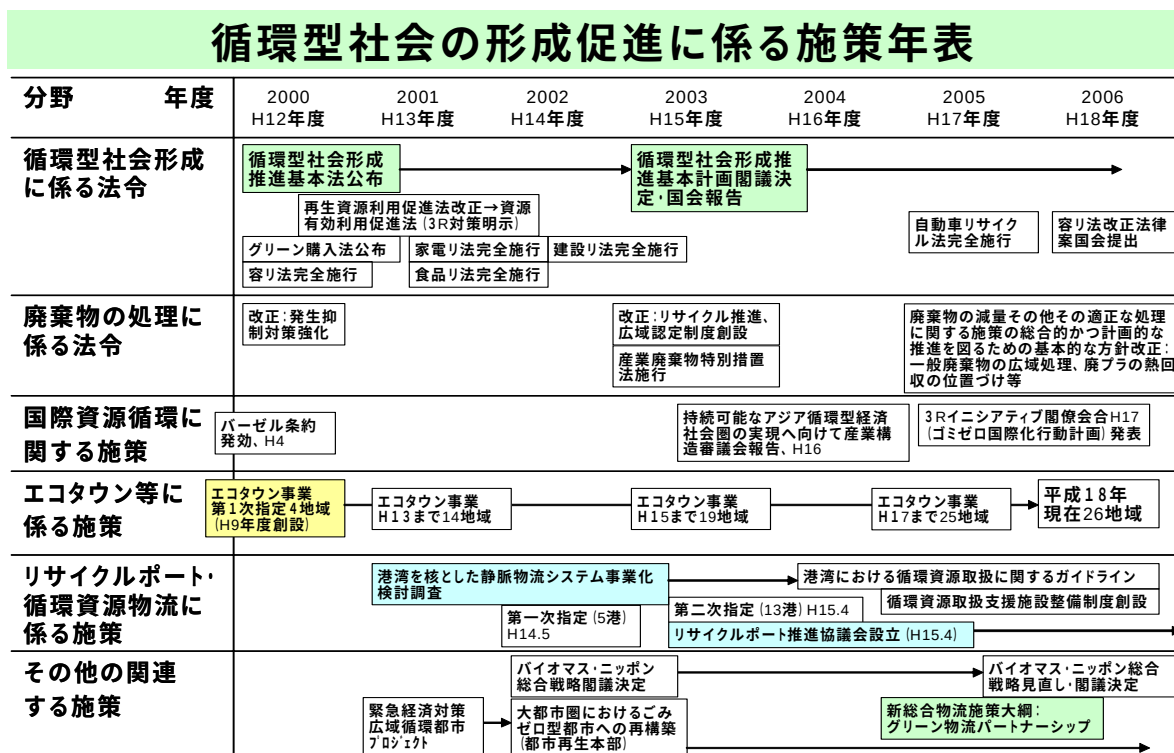
地球温暖化対策の有力な政策として、総合物流施策大綱に基づく「グリーン物流」の普及促進が重要な課題となっており、地球温暖化ガスの排出抑制に効果的な海上輸送や鉄道輸送の促進によるモーダルシフトの促進が進められている。

③地域振興対策に関する政策

循環型社会を支えるエコビジネスの振興を目指した「エコタウン事業」は平成 18 年までに 26 地域に拡大しているが、より広域的なネットワークによる原燃料資源の取り扱い量の拡大や、再生品の販路拡大が求められており、地域振興と結びついたりサイクル産業の拡大が各地で進められている。

④国際移動及び資源確保対策に関する政策

バーゼル条約に基づく廃棄物の越境移動の制限から、循環資源の活用による持続可能な循環型社会の形成のため、有用な循環資源の利活用促進に向けた動きが広がっており、安全・安心な国際的な循環資源利用のための政策が今後拡大して行くものと見込まれる。



図表 1-1 循環型社会形成に関する政策の展開

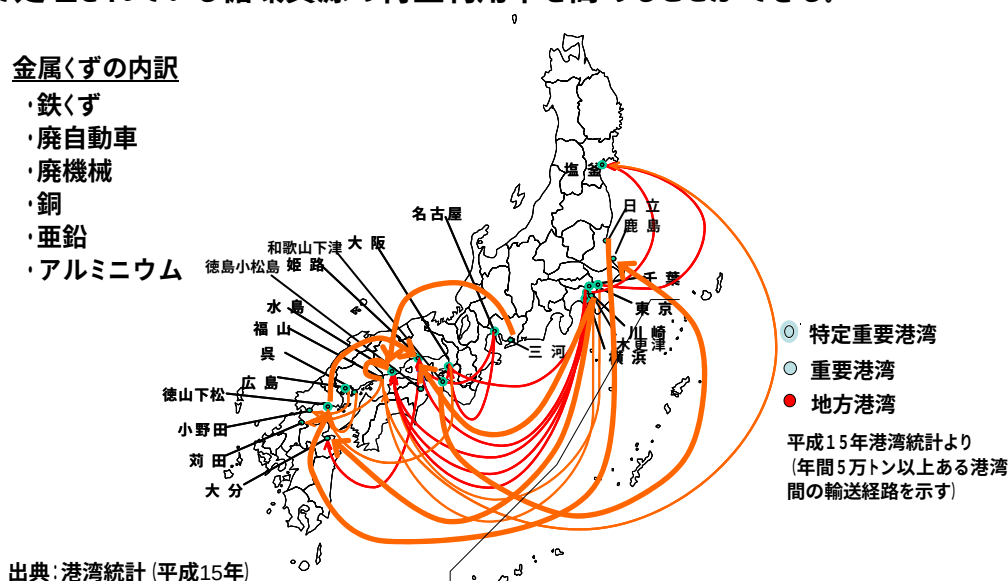
(3) 関連政策と連携して港湾及びその周辺地域が果たすべき役割

①海上輸送と港湾物流機能の発揮の関連からみた役割

循環型社会の形成とは、不用になった製品や産業副産物の発生を抑制し、再利用、再生利用するいわゆる3Rのプロセスの拡大を通じて、資源の循環的な利用を図り、全ての資源を最も効果的に再利用できる社会の仕組みを実現することであるが、循環資源の利用拡大のためには、陸上輸送のみならず、大量で安価、かつ広域的な貨物輸送力を持つ海上輸送を積極的に活用することが有効である。なぜなら、全国各地にエコタウン施設や、素材産業を中心とする既存産業によるリサイクル施設があるが、その立地は分散しているため、各地で処理できる種類と量に限界があり、循環資源に成りうる物でもリサイクル施設の無い地域では、不要な廃棄物として処分されているのが現状であり、広域的で安価な輸送手段があれば、廃棄物として処理されている循環資源の再生利用率を高めることができる。

金属くずの内訳

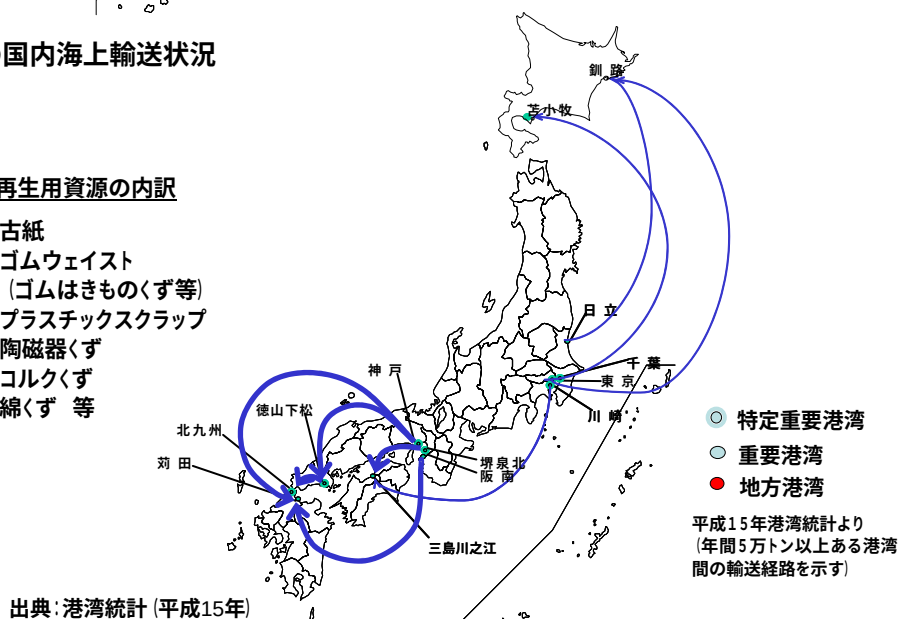
- ・鉄くず
- ・廃自動車
- ・廃機械
- ・銅
- ・亜鉛
- ・アルミニウム



図表 1-2 金属くずの国内海上輸送状況

再生用資源の内訳

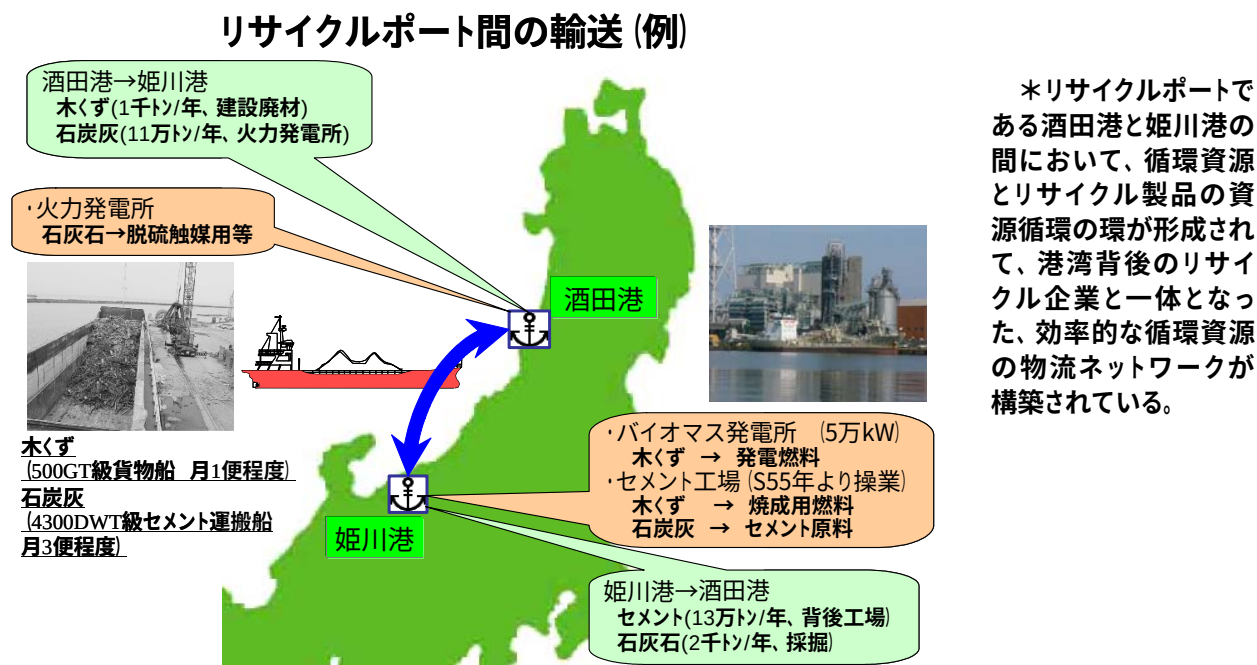
- ・古紙
- ・ゴムウェイト
(ゴムはきものくず等)
- ・プラスチックスクラップ
- ・陶磁器くず
- ・コルクくず
- ・綿くず 等



図表 1-3 再生用資源の国内海上輸送状況

②環境保全と物流効率化の協調・調和の観点からの役割

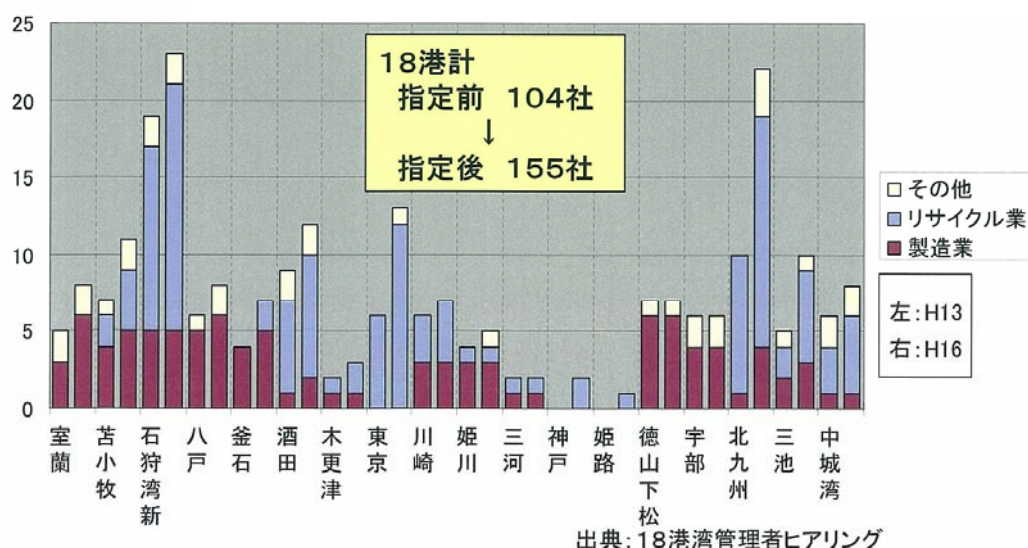
大量で安価、かつ広域的な貨物輸送力を持つ海上輸送は、陸上輸送手段と比較して地球温暖化ガスの発生量が少なく、環境保全に対する貢献が大きい。また、物流効率化の視点から見ると、現状では片荷のケースが多いものの、図表1-4に示すように、リサイクルポート間の連携等により、循環資源の効率的な物流ネットワーク形成の拡大が期待できる。



図表 1-4 リサイクルポート間における効率的な循環資源海上輸送の事例

③リサイクル産業立地等による地域振興の観点からの役割

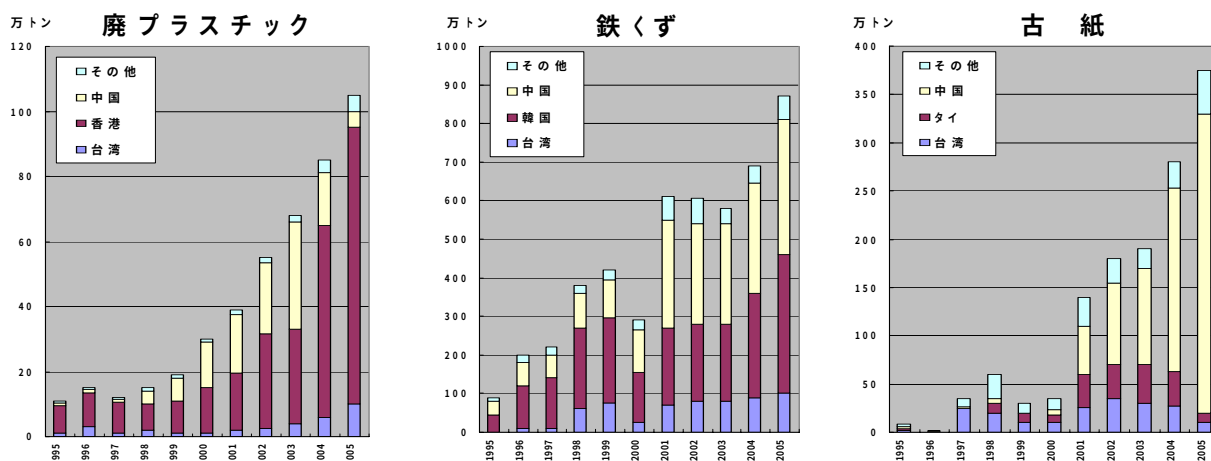
港湾地域は広大な用地を抱えていることが多く、市街地への立地に制約を受けるリサイクル産業の立地に適している。海上輸送を利用した産業原燃料の供給や、再生品の販路拡大にとっても、広域的なネットワークが可能な港湾地域は大きなポテンシャルを持っており、新たな産業創生による地域振興に貢献することができる。



図表 1-5 リサイクルポート周辺におけるリサイクル産業の立地状況

④国際間の適正な循環資源物流におけるゲート機能等の役割

東アジア諸国の経済発展に伴い、循環資源に対する需要の急激な拡大に伴って、貿易相手国での環境汚染のリスクが高まっている。これまで有害廃棄物の輸出に対してバーゼル法によって厳しく規制されてきたが、持続的な経済発展に不可欠な循環型社会の形成に向けて、同法の適用されない有価物である循環資源品目も含めた安全・安心な物流機能が求められている。このような国際間の適正な循環資源物流を支える国際海上輸送において、歴史的に蓄積されてきた港湾が持つゲート機能の役割を最大限に活かすことが求められている。



出典：「貿易統計」各年版

図表 1-6 我が国からの循環資源輸出量の推移

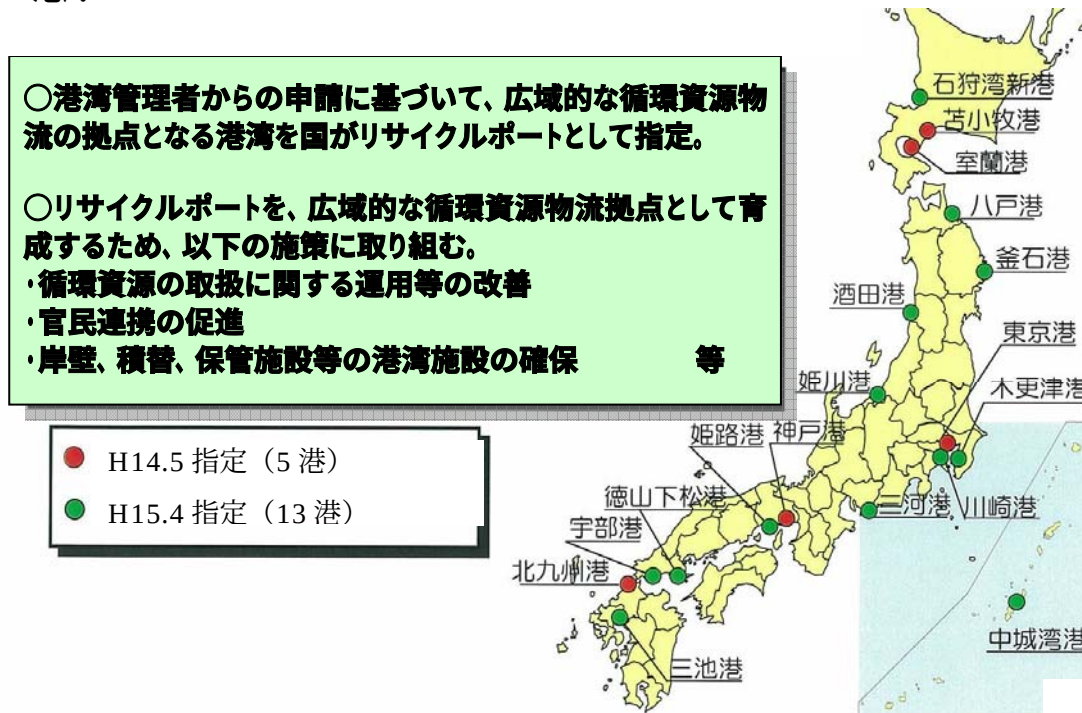
船舶の入出港に係る官庁の手続き (抜粋)	提出先	入港	在泊中及び出港	貨物の搬入・積み込み
	税関(財務省)	入港届	出港許可申請 外国貨物仮陸揚届他	輸入申告、輸出申告 外国貨物の運送申告
	検疫所(厚生労働省)	船長明告書		
	入国管理事務所 (法務省)	入港届・乗組員名簿他		
	植物検疫所 (農林水産省)	輸入検査証明他		動物検疫所、植物検疫所、 食品衛生官、薬事衛生官 の検査
	動物検疫所 (農林水産省)	輸入検査証明他		
	海上保安部 (海上保安庁)	入出港届 危険物荷役許可申請他	けい留施設使用届 停泊場所指定願他	港内作業許可申請、危険 物荷役許可申請
	港湾管理者 (港務局、地方公共団体、 一部事務組合等)	入出港届 けい留施設使用届他	入出きよ届、船倉清 掃作業届、岸壁、物 揚場使用許可申請他	上屋利用状況報告書、コン テナクレーン使用状況報告 書、ふ頭用地一般使用許 可申請及び報告書他
	運輸局 (国土交通省)		船員雇入止承認申請 他	
	水上消防署 (警視庁・県警)	入出港届		危険物の荷役届
港湾運送事業者法 による検数・鑑定・ 検量事業の内容	検数事業	貨物受渡証明、コンテナ状態確認、詰出し貨物確認、封印、証明書発行等		
	鑑定事業	船積貨物の積み付け状態に関する証明、調査、鑑定等		
	検量事業	船積貨物の積み込み又は陸揚げを行うに際して実施。その貨物の容積又は重量の計算の証明、喫水検査、貨物損害検査等		

図表 1-7 国際海上輸送に対する港湾におけるゲート機能の例

1.2 リサイクルポートの現状と課題

(1) リサイクルポートの指定状況

港湾における船舶による効率的な輸送・処理能力や周辺インフラを有効に活用し、海上輸送による広域的なネットワークを構築することが循環型社会の実現に必要であり、広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を支援する制度として「総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）」が18港指定されている（平成14年5月5港、平成15年4月13港）。

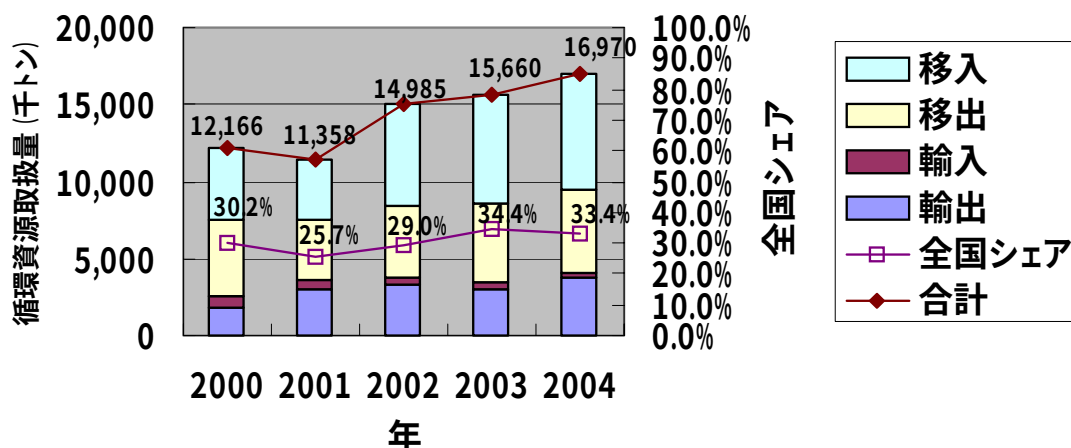


出典：国土交通省港湾局資料

図表 1-8 リサイクルポートの指定状況

(2) リサイクルポートにおける循環資源取扱量の推移

リサイクルポート18港の循環資源取扱量は増大しており、全国の港湾における取扱量に占めるシェアも3割強に達している。



出典：各年港湾統計及び港湾管理者ヒアリング結果

図表 1-9 リサイクルポートにおける循環資源の取扱量（リサイクルポート18港合計）

(3) 循環資源の海上輸送の円滑化を阻害する課題

循環資源の海上輸送に対する社会経済的な要請が高いにも関わらず、その円滑化を阻害する要因である次のような事項の改善が課題となっている。

① 港湾における循環資源の取扱い基準が不明確

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自由に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。

② 循環資源の取扱い方法の違いによる環境影響等に関する知見の不足

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）は一律に取扱えない規定としている。バルク貨物の取扱いについては、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。

③ 海上輸送の特性に対応した循環資源の多様な取扱い方式の不足

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、循環資源の取扱いについては、安全・安心な海上輸送独自の荷役方式や運用方式が少なく、廃棄物処理法の規定の範囲で運用されてきたのが実情である。例えば循環資源を海上輸送する際には、同一の性状を持つ物については一括して輸送することが効率的であるが、廃棄物処理法の規定により有価物と無価物を一括して輸送することは困難である。

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、港湾での積替のための保管施設について環境汚染を防止するために必要な保管基準の遵守、保管日数や数量の制限、荷捌き・港湾荷役・海上輸送などの収集・運搬における再委託の制限等々の規定により、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する役割を果たしてきたが、このような規定が、少量の陸上貨物を集積し、大量かつ安価に、広域的に輸送するという海上輸送の利点を相殺している側面もあり、海上輸送の特性を活かした循環資源の安全かつ安心な取扱い方式の更なる技術開発が求められている。

④ 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扱いは、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。更に、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。

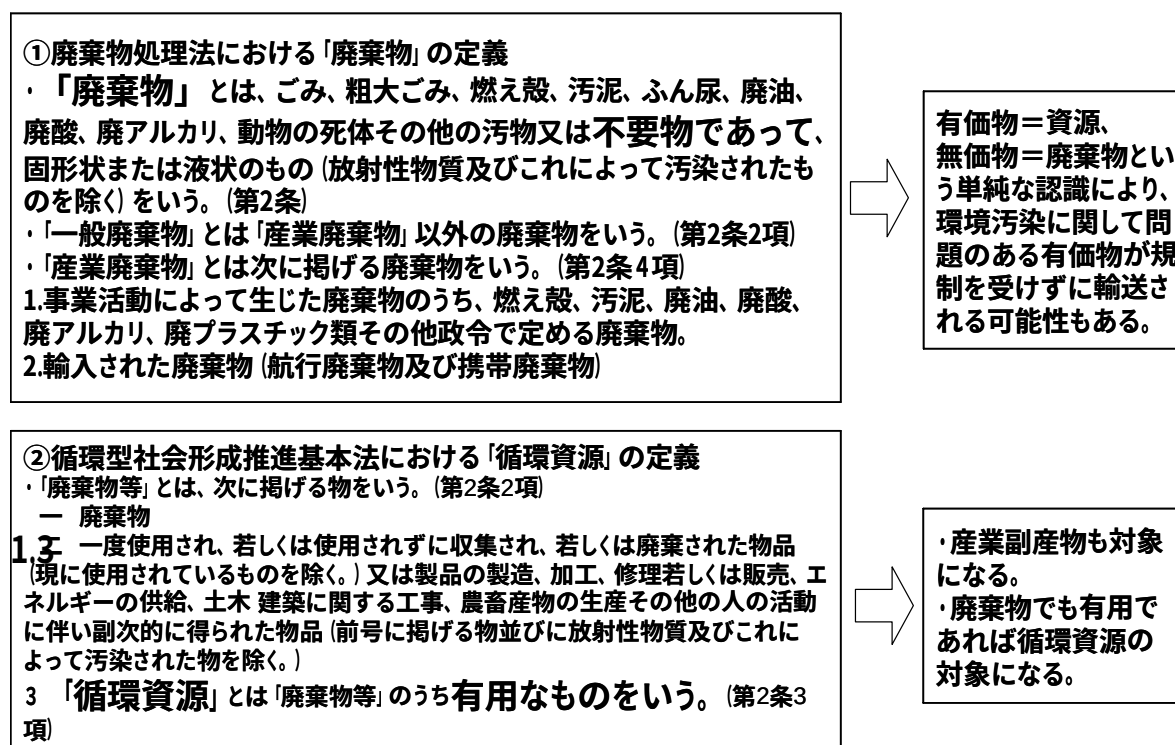
⑤ 輸送需要の不足によるコスト高の悪循環

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、更に不足し、循環資源利用に対するコスト高の悪循環が生じている。

⑥ 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、相手国での利用の実態の把握が困難な状況で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止まっている。

(参考) 廃棄物と循環資源の法的な定義



図表 1-10 「循環資源」の法的な定義

1.3 課題別に見た施策の進捗状況と改善の方向性

前項では、リサイクルポートの現状における課題を整理したが、H14 年調査では、リサイクルポートを活用した循環資源の海上輸送円滑化に対する課題の抽出と、その改善のための施策が提言されている、

ここでは、現状における課題を基に、H14 年調査における提言施策のその後の進捗状況をレビューし、①進捗・改善されている施策については、更なる課題と解決方策を検討し、②進捗が遅れている施策については、遅れの原因を分析し、原因の除去や新たな視点から見た改善方策を検討することとした。

H14年調査においては、国内と国際に分けて、循環資源物流システムの事業化に向けた課題の抽出と施策提言を行っているが、課題の内容が広範囲に亘るため、本調査の検討対象としては、以下に示す項目とした。

A. 国内循環資源物流システム事業化に向けた課題と施策提言

(1) 港湾における循環資源の取り扱いに関する運用の見直し・統一化

課題1：ガイドラインの制定による港湾管理運用ルールの一統化

(2) 関係法令に関する規制緩和

課題2：収集運搬業許可の容易化、収集運搬業に係る再委託条項の緩和、広域再生利用認定制度の運用の拡大、積替・保管施設に係る規定の見直し

(3) 循環資源物流基盤の確保

課題3：循環資源の積替・保管施設の確保、関係法令に対応した施設の機能強化
政策金融を活用した荷役・保管施設の確保、循環資源対応型係留施設の確保

B. 国際循環資源物流システム事業化に向けた課題

(1) コンテナ貨物に対応した拠点港での国際循環資源物流への対応

課題4：外貿コンテナ埠頭を活用した国際循環資源拠点港の整備

1.3.1 課題1:ガイドラインの制定による港湾管理運用ルールの一統化

(1) 課題の内容:

① 港湾における循環資源の取り扱い基準が不統一

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。

② 循環資源と廃棄物の環境影響に関する定義が不明確

取り扱い基準が不統一である要因の一つとして、循環資源と廃棄物の環境影響に対する規制の適用に曖昧さが残る点がある。例えば、同程度の環境影響を持つような性状の物でも、有価物ならば通常の取扱いができる一方、無価物ならば廃棄物と定義され、取り扱いが認められない。更に有価物でも広域輸送コストが資源価格を上回れば廃棄物に区分されるなど、統一された取り扱い基準を設定することが困難で、その解釈が管理者によって異なる余地を残す結果となっている。

(2) 進捗状況:

平成15年度に港湾における廃棄物の取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。

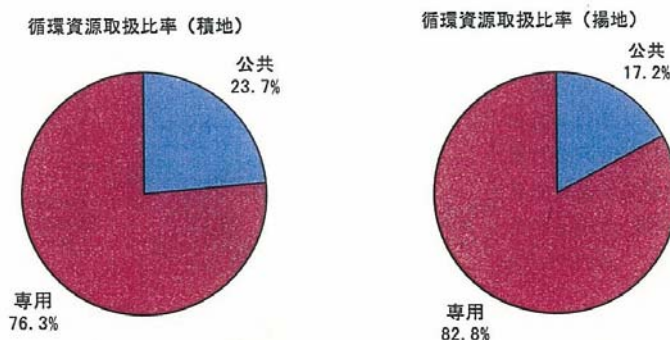
① リサイクルポートにおける循環資源の取扱いルールの現状

- ・港湾管理条例では、循環資源の取扱規制が明記されておらず、要綱や個別指導に寄っているため利用者に分かり難い状況になっている。
- ・取り扱いの違いが大きい内容は、安定型廃棄物でもコンテナやフレコンパックなどの荷姿に限定されたり、コンテナでも岸壁への直置きを規制されているなど、港湾での取り扱いの障害となっている。

② 民間埠頭を利用した循環資源の取扱い

- ・公共岸壁における取扱いが困難であるため、現状での循環資源の取扱いは、大半が民間埠頭で行われている。

埠頭利用状況



資料：リサイクルポート推進協議会（H16年度調査）

図表 1-11 リサイクルポートにおける循環資源取扱い埠頭の利用状況

図表 1-12 各リサイクルポートにおける循環資源の取扱いルール現状

港湾	有価物/廃棄物	品目	バル/コンテナ	取扱い条件	取扱いに対する考え方
苫小牧	廃棄物	全て	バル/コンテナ	飛散及び流出防止のために必要措置等	飛散及び流出防止等の条件が必要
金石港	有価物/廃棄物	全て	バル/コンテナ	港湾管理上必要な条件	一般の貨物と同様、許可申請が必要である。
酒田港	有価物/廃棄物	全て	バル/コンテナ	施設の損傷及び汚染防止	施設の損傷及び汚染の恐れがある場合は承認しない。
木更津港	廃棄物	全て	バル/コンテナ	産業廃棄物のバラもの輸送は不可 荷捌地での保管不可	本県では、産業廃棄物の取扱いに一定の条件を付している。
東京港	有価物	廃土砂	バル	地質分析証明書、直投	建設性土の再利用を含む適材適所と、周辺環境に配慮した効率的な積み出し
	廃棄物	全て	バル/コンテナ	不可 廃棄物における積替のみ	港湾の景観や他の港湾貨物への影響等に支障が生じないよう港湾機能利用の適正化を図っていく
川崎港	有価物/廃棄物	全て	バル/コンテナ	港湾施設を汚損し又は損傷する行為は禁止 爆発又は燃焼しやすいものは原則禁止 荷役時は、その燃焼を防ぐに足る適当の整備を整え、係員の検査を受ける。	循環資源取扱ガイドラインの作成を検討中（循環資源を取り扱う物流拠点を形成するだけでなく、環境保全等の研修研修機関との連携を図るなど、臨海部のエコタウン化の一翼を担えるよう取り組む。）
三河港	廃棄物	全て	バル	エプロンへの直置き禁止	産業廃棄物の飛散、流出を防ぐため取扱いを認めない。
			コンテナ	エプロンへの直置き不可、使用期間が満了を行きときのみ	産業廃棄物の飛散、流出を防ぐため取扱いを認めない。
神戸港	有価物/廃棄物	全て	バル/コンテナ	港湾施設を使用するについて、必要な免許、許可その他の資格を有しないとき等	一般の貨物として取り扱っている
姫路港	有価物	廃土砂	バル/コンテナ	取扱場所指定など	—
	廃棄物	全て	バル/コンテナ	産業廃棄物取扱を認めない。	指定前と同じ。
徳山下松戸港	有価物/廃棄物	廃プラスチック、廃タイヤ、木くず、廃土砂	バル	飛散及び流出防止のために必要な措置	施設の損傷・汚損による支障の有無より条件有り
			コンテナ	エプロンへの直置き不可	
北九州港	有価物	全て	バル	有価物であることの確認書	蔵置、荷役作業時の取扱い条件あり
			コンテナ	有価物であることの確認書	一般貨物として取扱い
	廃棄物	廃プラスチック、廃タイヤ、廃土砂、鋳造し類	バル	コンテナに入ったものに限る	悪臭、飛散、漏洩等未然防止のためコンテナ荷役以外では認めない
			コンテナ	埠頭への地上積置、蔵置禁止	事故防止の未然防止策
	廃棄物	木くず、燃灰、その他	バル	安定型産業廃棄物以外は不可	バラ貨物の悪臭、飛散、漏洩等未然防止
			コンテナ	安定型産業廃棄物以外は不可	コンテナ荷役でも飛散、漏洩の可能性がある

出典：国土交通省港湾局資料

施策提言 (1) 港湾における循環資源の取扱いに関する運用の見直し・統一化

施策提言

<課題>

・廃棄物に対する先入観や港湾管理者間の運用の相違
→多くの労力を要し円滑な物流を阻害

<具体例>

・港湾管理条例で循環資源の取扱い規制の明示がない
・安定型廃棄物でもコンテナ収容に限定され直置きができない
・港湾毎に循環資源の取扱いに係る規制内容が異なる

施策

①ガイドラインの制定による
港湾管理運用ルール
の統一化

推進方策とその後の状況

①各港における廃棄物の取扱い実態の調査と問題点の整理

・H15年度にリサイクルポート推進協議会制度部会において実態及び要望調査を実施

②利用実態を踏まえた港湾利用のためのガイドラインを国が策定し、各港湾における港湾管理条例の運用の共通化を図る

・H16.3にガイドライン(案)を作成し、H16.6に国から港湾管理者に通知
・ガイドラインの内容は、基本的な方針を示したものである。

③リサイクルポート管理者においてガイドラインにもとづく先導的な運用を実施

・八戸港において利用促進マニュアルを制定、主に廃棄物処理法に関連して必要になる手続きを整理
・品目別の具体的な取扱い基準や運用ルールの内容に関するガイドラインは17港で未策定

現状のまとめ

・リサイクルポート指定港においても、循環資源の取扱いに関する運用は統一されていない。

改善が進んでいない要因

・廃棄物の取扱いについては都道府県に決定権があり、それぞれの管理方針が異なるため、港湾管理者が独自に設定できない。
・循環資源の海上輸送に関する歴史が浅いため、どのような規制が必要か、手探りの状態にある。

検討課題

・循環資源の品目別取扱いルールに関する統一基準のあり方
(港湾管理者と環境部局間の調整が必要)

凡例： H14年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-13 H14年調査における課題-1：ガイドラインの制定による港湾管理運用ルールの共通化に関するレビューの内容

(3) 改善が進まない要因

公共岸壁における循環資源の取扱いが拡大しない理由として、自治体により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であることが大きい。

(4) 更なる改善の方向性

①環境リスクを考慮した海上輸送及び港湾における循環資源の取り扱い基準の確立

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。

②リサイクルポートにおける共通取り扱い基準設定への取り組み

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つながり、実務上困難であると考えられるため、海上輸送の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毎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。

1.3.2 課題 2: 関係法令に関する規制緩和

(1) 課題の内容:

① 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、海上輸送独自の方式が少なく、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、同一の性状を持つ物については一括して輸送することが効率的であるが、同一の性状を持つものでも、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制約を受けることとなる。

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、港湾での積替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、更に荷捌き・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。

(2) 進捗状況:

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、一定の進捗が見られたが、関係法令の規制緩和や弾力化には至っていない。一方、廃棄物か否かを判断する際の輸送費の取扱い等の明確化の通知（H17.3）によれば、海上輸送における一般的な長距離輸送において、同一の循環資源が輸送費用（輸送距離によって異なる）によって、廃棄物か否かの認定が異なるなどの問題が生じている。

このように、海上輸送の取り扱いルールの検討に当たっては、無価値物か否かという廃棄物の定義論に陥るのではなく、循環資源の品目毎に異なる環境影響に着目した適正な管理のあり方に着目することが重要である。

貨物駅等における産業廃棄物の 積替え・保管に係る解釈の明確化 (平成17年3月環境省通知第一)

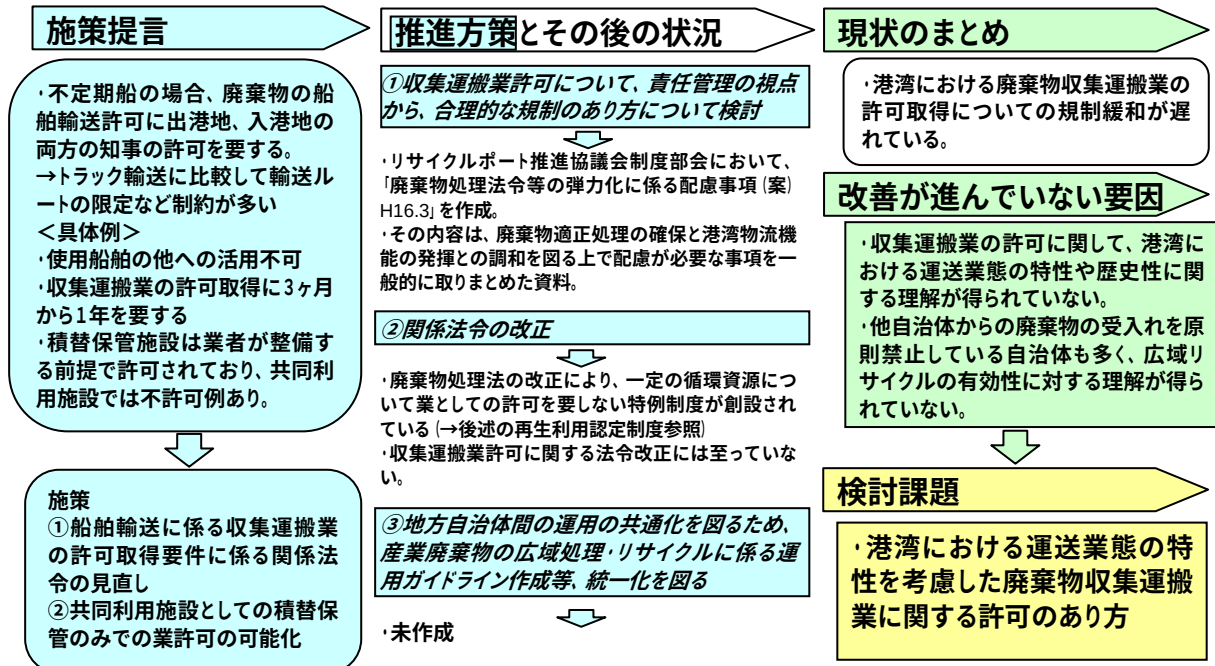
- ・貨物駅または港湾において産業廃棄物のコンテナ輸送を行なう過程で、一定の条件に合った輸送手段を変更する作業については、廃棄物処理法に定める積替・保管には当たらないものとする。
- ・産業廃棄物のコンテナ輸送の定義・所定の構造・性能を持ったコンテナに産業廃棄物を封入したまま開封することなく輸送すること。

廃棄物か否か判断する際の輸送費の 取扱い等の明確化 (平成17年3月環境省通知第四)

- ・産業廃棄物の引渡し側が輸送費を負担し、売却代金を上回る場合は、産業廃棄物の収集・運搬に当たり、法が適用されることの明確化。
- 長距離輸送の場合に、輸送距離（＝コスト）によって定義が変わる可能性がある。

図表 1-14 輸送手段の特性を考慮した廃棄物処理法の規定の明確化に関する環境省通知

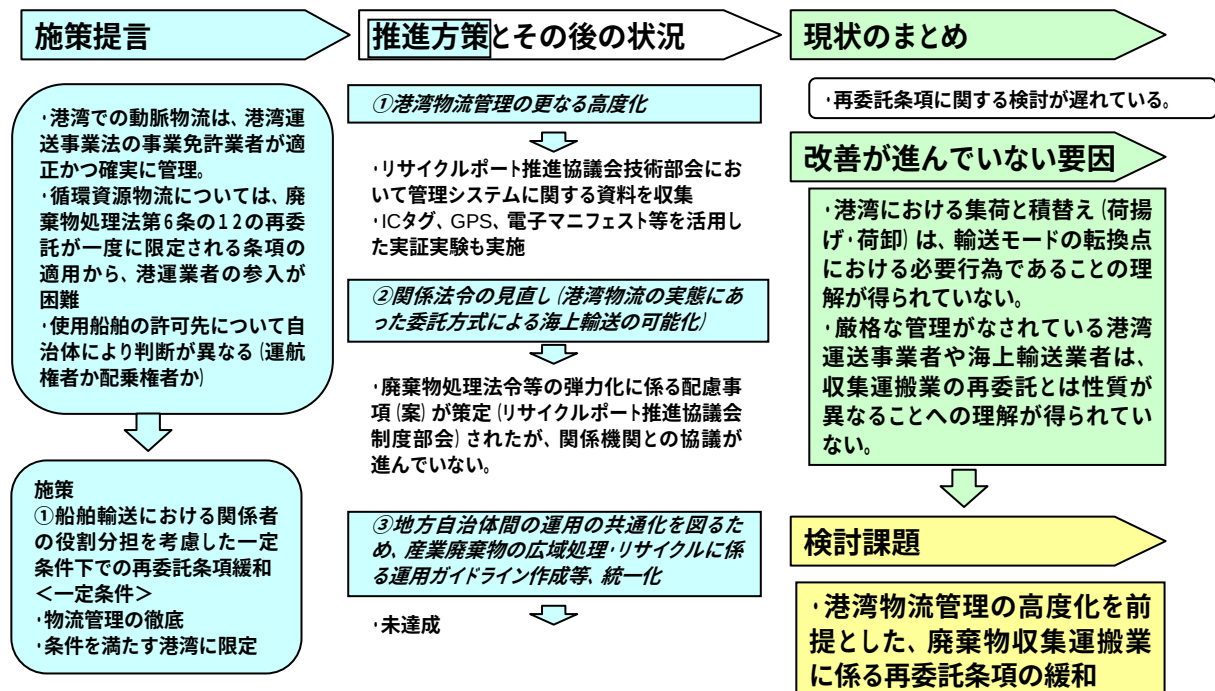
施策提言(4) 関係法令に関する規制緩和 ①収集運搬業許可の容易化



凡例： H14年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-15 H14年調査における課題-2：関係法令に関する規制緩和①収集運搬業許可の容易化に関するレビューの内容

施策提言(4) 関係法令に関する規制緩和 ②収集運搬業に係る再委託条項の緩和



凡例： 平成14年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-16 H14 調査における課題-2: 関係法令に関する規制緩和②収集運搬業に係る再委託条項の緩和に関するレビューの内容

施策提言 (4) 関係法令に関する規制緩和 ③再生利用認定制度の運用の拡大

施策提言

・「再生利用認定制度」の対象品目が増えることにより既存産業活用型の広域リサイクルの進展が期待される。
 ＊同制度は、平成9年の廃棄物処理法改正により創設されたもので、廃棄物の減量化を推進するため、一定の要件に該当する再生利用に限って、環境大臣が認定することにより廃棄物処理業及び廃棄物処理施設設置の許可を不要にするもの。

施策

①一定の条件下で再生利用認定制度を船舶利用システムに拡大認定(制度枠の拡大)
 ＜一定の条件＞
 ・原燃料としての利用が確実
 ・既存産業の利用基準に適合
 ・違反時の重大な処分

推進方策とその後の状況

①「一定の条件を満たす港湾における港湾間の物流管理システムを利用した広域リサイクル」を特例措置として記載

・未達成

②再生利用認定品目の拡大

・H16.3時点の指定品目
 ・廃ゴムタイヤ(セメント原料)
 ・建設汚泥(高規格堤防)
 ・廃プラスチック(高炉還元剤、炭化水素油)
 ・廃肉骨粉(セメント原料)
 ・シリコン含有汚泥(脱酸剤)

③再生利用認定基準の見直し(サーマルリサイクルも認定対象とする)

・廃プラスチック類を高炉において鉄鉱石の還元剤に用いるために再生する場合等が認められているが、サーマルリサイクルについては認められていない。
 ・平成15年の廃棄物処理法の改正により、製造事業者が広域的な処理を行なう場合に廃棄物処理業に関する地方自治体ごとの許可を不要にする「広域認定制度」が創設された。

現状のまとめ

・海上輸送による再生利用認定制度の運用の拡大について具体的な検討が遅れている。

改善が進んでいない要因

・「再生利用認定制度」が適用される事業者は、専用埠頭をもつケースが多く、公共岸壁を利用するケースについての需要が少ない。
 ・「広域認定制度」では、公共岸壁を利用する需要が大きい、製造事業者と海上輸送関連事業者の連携の機会が少ない。

検討課題

・再生利用認定制度及び広域認定制度を活用した海上輸送の拡大方策

凡例： H14年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-17 H14年調査における課題-2：関係法令に関する規制緩和③再生利用認定制度の運用の拡大に関するレビューの内容

施策提言 (4) 関係法令に関する規制緩和 ④積替・保管施設に係る規定の見直し

施策提言

・廃棄物処理法では、船舶を用いて廃棄物を搬入する場合、保管数量は「船舶積載量+基本数量の2分の1」と一律規制。
 ・船舶輸送による保管可能規模が積載能力に不整合
 ・排出規模、頻度、船舶規模に応じた保管日数確保が必要
 ・特に大量輸送によるコスト縮減が求められる

施策

①処理施設のある港湾に運搬する際の保管施設について、海上輸送の実情に応じた保管日数への拡大を図る

推進方策とその後の状況

①循環資源の取扱特性(排出規模、頻度等)の実態を把握し、適切な保管日数を導出

・H15年度にリサイクルポート推進協議会制度部会において実態及び要望調査を実施。
 ・海運の状況等による貨物の予期せぬ滞留の事例があるため、保管日数・数量に関する制限を緩和することが要望されている。

②関係法令の見直し

→未達成

・港湾における廃棄物・循環資源の取り扱いに関する積替・保管の規定に関して、港湾における海運の特性を考慮した規定のあり方を検討することが必要。
 ＜参考事例＞
 ・鉄道及び港湾におけるコンテナを利用した廃棄物輸送については、一定の条件下で、積替・保管に当たらないとする環境省の通知(H17.3.25)あり。

現状のまとめ

具体的な必要保管日数や規模に関する検討が進んでいない。

改善が進んでいない要因

・対象品目や使用船舶・頻度等によって求められる保管日数が異なるため、一律の緩和措置がとりにくい。
 ・公共岸壁における積替・一時保管は、海上輸送における不可欠の行為であることについて、廃棄物処理法の規定との調和が図られていない。

検討課題

・港湾における循環資源の取扱特性を踏まえた積替・保管に関するルールのある方

凡例： H14年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-18 H14年調査における課題-2：関係法令に関する規制緩和④積替・保管施設に係る規定の見直しに関するレビューの内容

(3) 改善が進まない要因

改善が遅れている要因として、これまで海上輸送全般について廃棄物処理法の規制緩和や弾力化を求める要望が大きかったが、輸送中の環境影響が懸念されるような廃棄物や、処理先が明確でない廃棄物など、無価値物である循環資源についても規制緩和を求めるような誤解を生みがちであった。

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て必要な規制を行っている廃棄物処理法が懸念する環境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輸送を推進することはできないと考えられる。

(4) 更なる改善の方向性

① 海上輸送独自の循環資源取扱い方式の開発

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リスクに対する安全・安心を確保できるような、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の開発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係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物や、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。

② 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構築

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、更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。

1.3.3 課題3：循環資源物流基盤の整備・拡充とリサイクル施設との更なる連携

(1) 課題の内容：

① 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扱いは、本来、専用的な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。更に、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。

② 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。

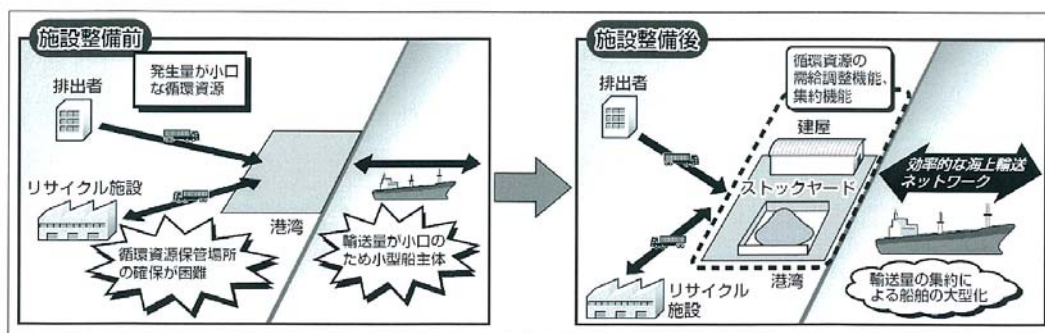
(2) 進捗状況

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年度から財政投融資制度による「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。

(交付の対象等)

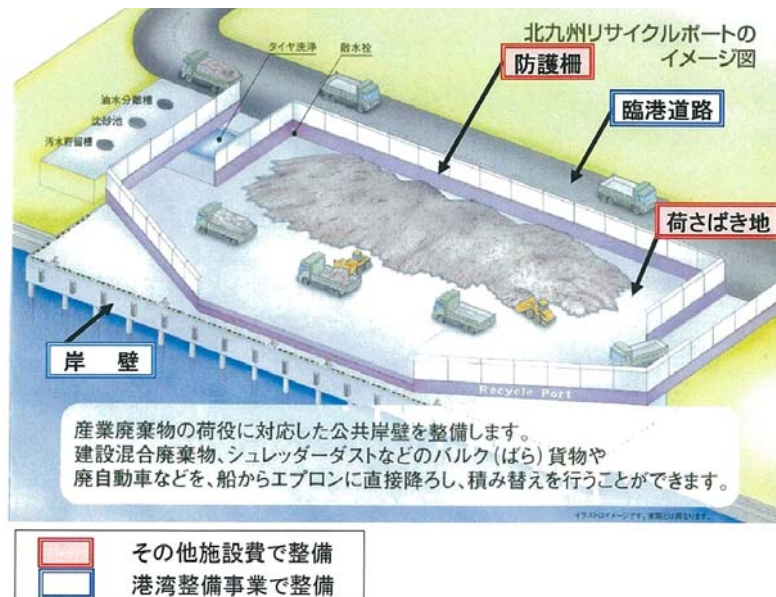
- ・交付対象：地方公共団体の出資又は拠出に係る法人（第3セクター等）
- ・補助率：全地域1／3
- ・交付の対象となる事業

リサイクルポート指定港において循環資源を効率的に取り扱うために、循環資源を蔵置、保管等を行なう施設の整備（用地費を含む）



図表 1-19 循環資源取扱支援施設の補助制度

○北九州港リサイクル専用岸壁等



出典：国土交通省資料

図表 1-20 北九州港における循環資源取扱支援施設の整備事例

(5) 循環資源物流基盤の確保

- ①循環資源の積替・保管施設の確保、②関係法令に対応した施設の機能強化
③政策金融を活用した荷役・保管施設等の確保、④循環資源対応型係留施設の確保

施策提言

・港湾における保管施設は、少量から大量への需給調整を行なう中継機能を持つが零細企業の多いリサイクル業者の直接整備は困難。→①
・廃棄物処理法の規定にあった保管施設は通常より高度な機能が求められる。→②
・特殊な荷役機械が必要だが事業成立性が低い→③
・専用埠頭化や動脈物流帰荷を活用できる洗浄設備が必要→④

施策

- ①公共関与による公共保管施設整備
- ②高度機能分についての支援制度の拡充
- ③民間事業者への政策金融制度の拡充
- ④循環資源に特化した埠頭の整備促進

推進方策とその後の状況

①公共関与による公共保管施設整備

・循環資源保管施設整備に対する補助制度の創設 (H17年度)

②高度機能分についての支援制度の拡充

・同上

③民間事業者への政策金融制度の拡充

・積替・保管施設等の施設整備を支援する財政投融資制度の創設 (H16年度)

④循環資源に特化した埠頭の整備促進

・北九州港においてリサイクル専用埠頭を整備 (響灘リサイクル団地)

改善の状況

・公共関与による施設整備に対する一定の補助・支援制度は確立した。
・リサイクルポートを中心に、公共関与による積替・保管施設や、港湾のゲート機能を高める物流管理施設の一層の整備が求められる。

更なる検討課題

現行支援制度の更なる活用促進の方策

環境保全に配慮した、より高度な機能を有する港湾施設の整備方策

凡例： H14 年調査報告書の提言内容 左記以外は今回調査におけるレビュー内容

図表 1-21 H14 年調査における課題-3：循環資源物流基盤の確保に関するレビュー内容

(3) 改善が進まない要因

利用が少ない要因として、支援制度に関する周知が十分でないことや、港湾整備においてリサイクル専用施設に対する優先度が低いことが挙げられる。また、ハード基盤とバランスの取れたソフト基盤の整備として、海上輸送の信頼性を向上させるために、安全・安心の向上や環境保全の側面から循環資源物流管理技術や情報システムの高度化が望まれているが、その支援策のメニューが少ないことや、ソフト基盤の充実には循環資源物流の需要拡大を促進することを目的とした幅広い取り組みが必要であるが、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基幹産業等との連携関係が弱いことなどが改善が進まない要因として挙げられる。

(4) 更なる改善の方向性

①循環資源を取り扱える港湾施設の拡充

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、更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。

②循環資源に係るソフト基盤の充実

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ことから、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。

③リサイクル産業との連携に関する総合的な支援策の拡充

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。

1.3.4 課題 4: 拠点港での国際循環資源物流への対応

(1) 課題の内容:

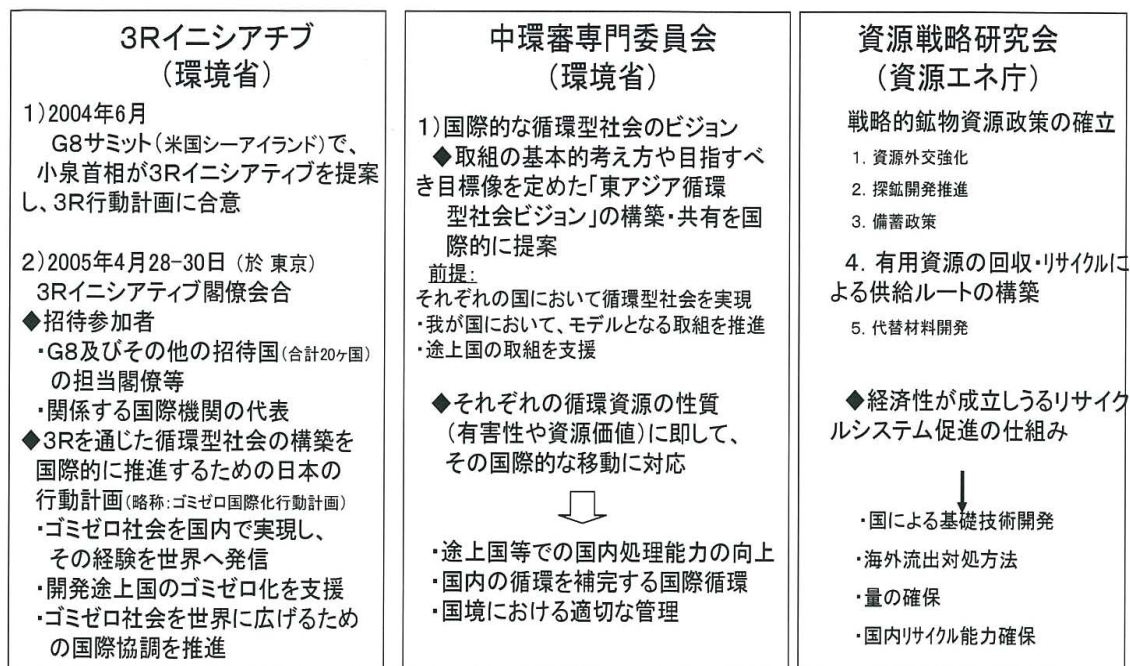
① 国際間の循環資源取扱いルールが未成熟

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、相手国での利用の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止まっている。

(2) 進捗状況

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。

また、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等も計画されている。



出典: リサイクルポート推進協議会「平成17年度リサイクルポート将来像検討調査」、平成18年3月

図表 1-22 我が国における国際資源循環に関する政策の動向

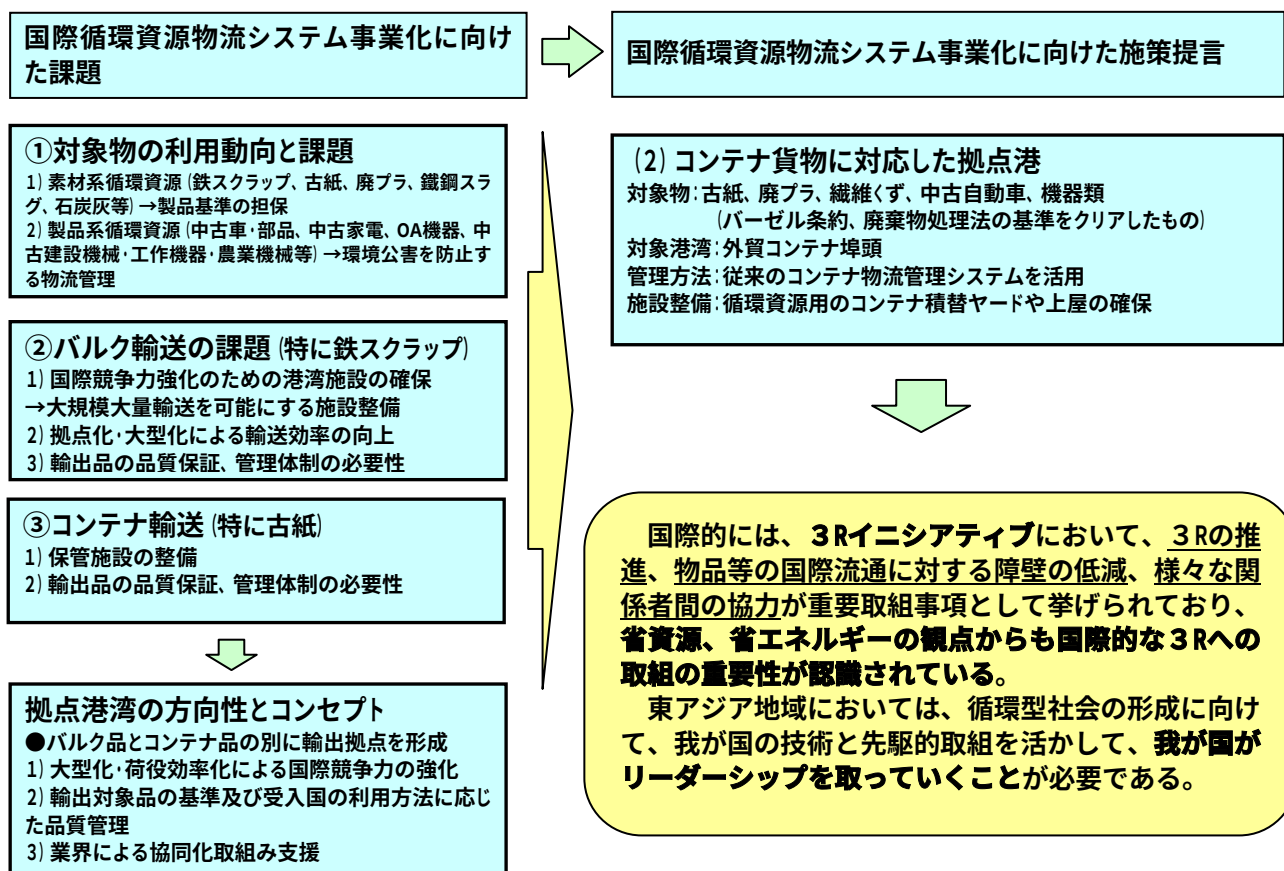
①「地域リサイクル産業を活かした循環資源のトレーサビリティに関する検討」
経済産業省 (株)NTTデータ経営研究所

○北九州地域をフィールドに、対象国として中国を想定し、循環資源の二国間地域連携体制の確立を検討。トレーサビリティを確保した「安全・安心」な国際資源循環の運用ルールを具体化する「ガイドライン」策定を行った。
⇒「国際資源循環トレーサビリティ・ガイドライン～安全・安心な北九州方式～」

②「平成17年度国際資源循環に関する調査事業-トレーサビリティを確保した資源循環ネットワークの構築に関する調査報告書」
経済産業省 (株)リーテム

○国際資源循環におけるフローの透明性担保のためのトレーサビリティシステム構築に向けた、輸出先国での処理実態の把握とシステムの実証試験を行った。

図表 1-23 国際循環資源物流に関する取り組みの事例（北九州港）



図表 1-24 H14 年調査における課題-4: 国際循環資源物流システム事業化に向けた課題のレビューの内容

(3) 改善が進まない要因

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ことが要因として考えられる。

(4) さらなる改善の方向性

①産業構造の変化に対応したリサイクルチェーンの国際化への対応の必要性

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。

②国際循環資源物流に対応できる総合的な取り組み

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。

③実証実験等を通じた国際循環資源物流拠点の実現に向けた取り組みの推進

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必要がある。

第2章 リサイクルポート政策の充実に向けた提言

2.1 提言1 「循環資源に係る港湾管理運用ルール共通化」

(1) 課題と対応策の考え方

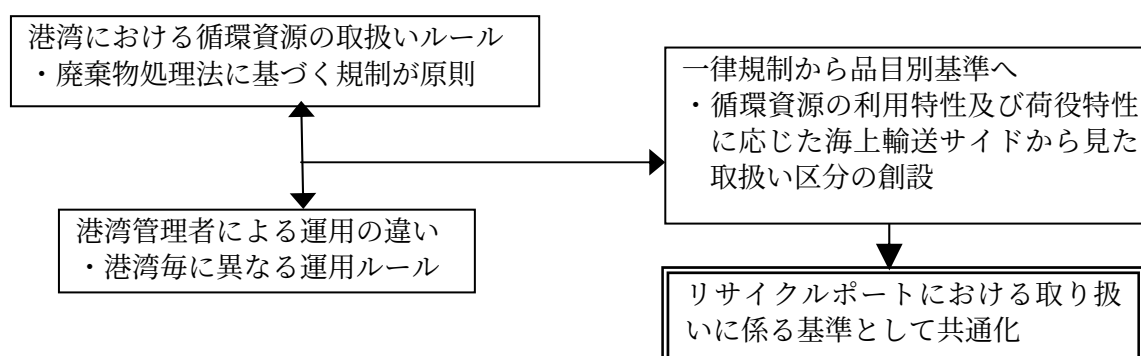
①廃棄物処理法による一律規制から、循環資源の利用特性に応じた品目別基準への転換

海上輸送の円滑化を阻害する大きな要因として、リサイクルポートでの循環資源取り扱いに関する共通ルールが少なく、それぞれの港湾において独自の方針に基づいて港湾管理条例を適用している現状がある。その大きな要因としては、公共岸壁において取り扱える循環資源品目の基準を、廃棄物処理法における廃棄物か否かの基準を一律に適用していることにある。

港湾における循環資源の取り扱い基準として、荷姿や品目毎の環境影響が異なるにも係らず、一律に廃棄物処理法の「廃棄物」に該当するとの理由で、港湾での取り扱いを認めない、とする港湾管理者も多い。港湾法や管理条例においては、廃棄物の輸送を禁止している訳でなく、港湾施設を汚損してはならないとの規定であることを考えれば、荷姿や荷役方法を工夫すれば、極端に言えば、どのような品目でも利用可能であると言える。港湾を利用することにより、具体的にどのようなリスクがあるのかを、対象品目毎に明確に整理する必要がある。

廃棄物であっても有用な物については循環資源として位置付け、その有効利用を図ることが循環型社会形成推進基本法に明記されているが、同一性状であっても利用先や輸送距離によっては有価物でも、輸送コスト割れの廃棄物区分になること（環境省通知平成17年3月）や、有害性があるにも関わらず有価物であることによって規制されないものがあることなど、必ずしも環境汚染の影響を考慮した取り扱い基準が適用されていない。例えば、製造工程で副産物として排出される不良品は、製品と同等の性質を有するものの、不良品となると、その時点で無価物となり産業廃棄物としての管理が必要になる。また、家電製品には重金属が使われおり、製品の段階では無害であるが、不適正な再生処理が行われた場合には、環境汚染対策が必要になる。なお、それらは高温処理により無害化しうるとともに、有用金属の回収が可能になるようなものもある。

このように廃棄物と循環資源の境界は曖昧さが残るものであり、また、本来、循環資源の利用に関する基準は、技術の進歩によって見直されるべきものである、という認識に立てば、廃棄物処理法の産業廃棄物区分に基づく一律規制から、個別循環資源の利用特性に応じた取り扱いをすべき時期にあると考えられる。



図表 2-1 循環資源に係る港湾管理運用ルール共通化の考え方

②利用目的に応じた循環資源品目の特定

廃棄物と循環資源の区分について一例を挙げれば、「廃プラスチック」という定義の中には、プラスチック製品の製造プロセスや製品の解体処理を通じて発生したものや、それを加工・洗浄した上でフレークやペレットとして製品化したもの、分別回収したペットボトルや建設廃棄物に含まれる塩化ビニールを含む製品など、多様な循環資源が含まれている。そのまま、産業原料として再利用できるものから、腐敗性の高い有機分が含まれるもの、塩素分の含有量が再生利用用途を制約するものなど品質が多様である。海上輸送時における環境影響についても多様な品目について、「廃プラスチックの港湾における取り扱い」はコンテナに限り認めるがバルクでは不可」といった一律の取り扱いルールの運用は、環境保全の防止という視点から見ても問題が多い。

他方で、現状では、有価物とされれば公共岸壁での取扱いは自由であり、中国へ輸出された廃プラスチックに中国の環境法令が既定する有害物質が含まれていたことから、1年以上、輸出停止された事例からも明らかなように、個別品目毎の管理が重要である。

図表 2-2 は、そのような個別品目毎の基準設定案として「資源としての品位が高く、利用先の受け入れニーズのある循環資源」を「海上輸送促進循環資源品目（仮称）」として定義する例を示す。また、資料編 資料-1 に、基準の考え方を示す。

・資源としての品位が高く、利用先企業の受入ニーズのある循環資源を対象に海上輸送を促進する循環資源品目とし、品目毎の取扱基準の検討を行う。							
海上輸送促進循環資源品目（例）	廃プラスチック	廃タイヤチップ	木くず	RPF	スラグ	焼却灰	下水汚泥
	製造原料用	製紙用	製紙原料用	製紙用	セメント用 鉄鋼スラグ	セメント用 焼却灰	セメント用 下水汚泥 焼却灰
	製紙用						
	鉄鋼用	鉄鋼用	製紙燃料用	鉄鋼用	セメント用 非鉄スラグ	セメント用 石炭灰	
	非鉄用	セメント用	セメント用	セメント用	セメント用 熔融スラグ	非鉄用 熔融飛灰	電力用

図表 2-2 利用目的に応じた海上輸送促進循環資源品目（例）

利用目的による区分の細分化の利点は、循環資源としての利用先が明確であることから、発生から受け入れまでの関係者の顔が見え、セキュリティ対策が取りやすく、海上輸送手段が一連の物流システムにあらかじめ組み込まれることが挙げられる。また、循環資源の性状や荷姿、荷役方法等も共通であるため、全国のリサイクルポートにおける取り扱い基準の共通化に資するところが多いものと考えられる。

③海上輸送促進循環資源品目（仮称）に応じた港湾における取り扱い基準の検討

受入れ先基準をベースとした「海上輸送促進循環資源品目（仮称）」毎の品質・性状基準を明確化することにより、図表 2-3、4 に示すような、荷姿や荷役方式による環境影響を考慮したリサイクルポートにおける取り扱い基準の共通化に向けた具体的な検討を進めることが容易になる。

- ・同一の品目でも荷姿により港湾における環境影響が異なるため、荷姿毎の環境影響を整理することが必要。
- ・積置き状態では環境影響の大きいバラ積みでも、循環資源取扱施設においては対策設備の整備により、環境影響を制限することができる。

影響 荷姿		散乱	飛散	腐敗	臭気	流出	引火性	汚損	油分	毒性
トラック直投				○	○		○			○
積置	バラ	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	フレコン	△	△	○	○	○	○		○	○
	コンテナ			○			○			○
循環資源取扱施設 (北九州モデル)				○	○		○			○

図表 2-3 荷姿による環境影響の違いの検討

- ・海上輸送促進循環資源品目について、受入先毎の利用ニーズに合わせて各品目の取扱い基準を設定。
- ・荷姿、性状、形状、大きさ等に関して、以下のような項目についての基準を設定することにより、全てのリサイクルポートで共通した取扱いを可能にする。

①資源名	循環資源品目の名称（例；セメント用廃プラ）
②荷姿	・バラ ・コンテナ ・フレコン ・ベール ・トラック直投 ・循環資源取扱施設（北九州方式）
③性状	○含有物成分・濃度基準 ○臭気基準 ○発熱量
④形状	○形状（・チップ状 ・フィルム状 ・ペレット上 ・シート状 ・ロール状 ・破碎品 その他） ○飛散可能性
⑤大きさ	○径・長さ基準

図表 2-4 用途に応じた海上輸送促進循環資源品目に関する受入れ基準項目案

(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)

①「リサイクルポート港湾管理者会議(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行う。

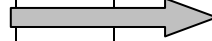
②循環資源の取扱いに関する共通基準の設定

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。

③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を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GISの活用など)、6) 利用先事業者の受け入れ基準との整合性等がある。

○アクションプランの実行計画

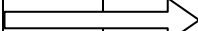
活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
提言1 「循環資源に係る港湾管理運用ルールの共通化」						
① 港湾管理者部会の組織化・立ち上げ	・港湾管理者 ・リサイクルポート立地自治体環境部局 ・RPPC 部会 ・国土交通省 ・環境省					H18 年度内組織立上げ H19 年度に具体的成果
② 循環資源の取り扱いに関する共通基準の設定						
③ リサイクルポート間の実証実験等を通じた取り扱い基準の信頼性の検証及び向上						

(3) 中長期的な対応を検討すべき事項

①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行い、基準が適用される「特定循環資源品目(仮称)」の対象品目数の拡大を図る。

○中長期的課題の検討

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		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」						
① 共通基準適用品目の拡大	・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					H21 年度までに具体化

2.2 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

(1) 課題と対応策の考え方

①港湾物流の特性と廃棄物処理法の規定の不整合への対応方針

港湾における物流システムが廃棄物処理法における廃棄物処理業や収集・運搬業の業許可の基準とそぐわない面が多いことが、多くの事業者から指摘され、その規制緩和への要望も多い。特に多い項目として①自治体毎に異なる収集運搬業の許可手続き、②収集運搬業に係る再委託条件、③積替・保管施設に係る規定等があり、これらは環境影響の大きい廃棄物を専用車両で運送することを想定した規定になっているため、積み替えや保管が不可欠な海上輸送の利点を活かせない。

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、一定の緩和措置もあるが、海上輸送全体を包括するような廃棄物処理法の弾力化には至っていない。

しかし、海上輸送の安全性を裏づけとした廃棄物処理法の規制緩和を訴えることは、輸送中の有害性が懸念される廃棄物や処理先の明確でない廃棄物等まで、あらゆる循環資源の輸送についての規制緩和を求めるような誤解を生みがちであり、また、一律の弾力化を図ることは、既に廃棄物処理業や収集運搬業の許可を持つ事業者とのバランスを欠くことになる恐れも指摘されるため、海上輸送全般に対する規制緩和を目指すのではなく、リサイクルポートにおいて環境影響に対する安全・安心を確保する、一定条件下での自主的な取り組みを拡大していくことが望ましい。

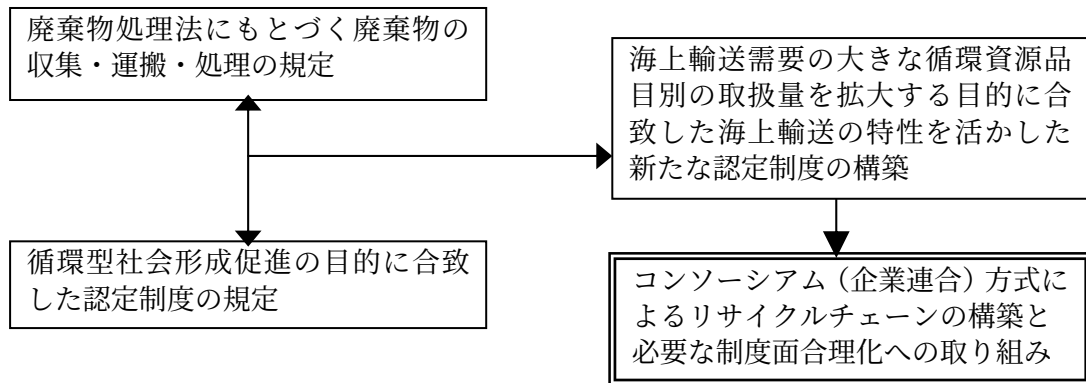
②再生利用認定制度・広域認定制度の事例

廃棄物であっても有用なものについては循環資源としての位置付け、その利用促進のために一定の基準に適合している場合に廃棄物処理法の規制を緩和する認定制度が制定されている。再生利用認定制度（H9 年創設）及び広域認定制度（H15 年創設）は、生活環境の保全を確保しつつ再生利用を大規模・安定的に推進するために制定されたものであり、再生利用を自ら行う事業者や廃棄物となった製品のメーカー等が認定を受ける。制度の概要と認定品目を資料編 資料-2 に示す。

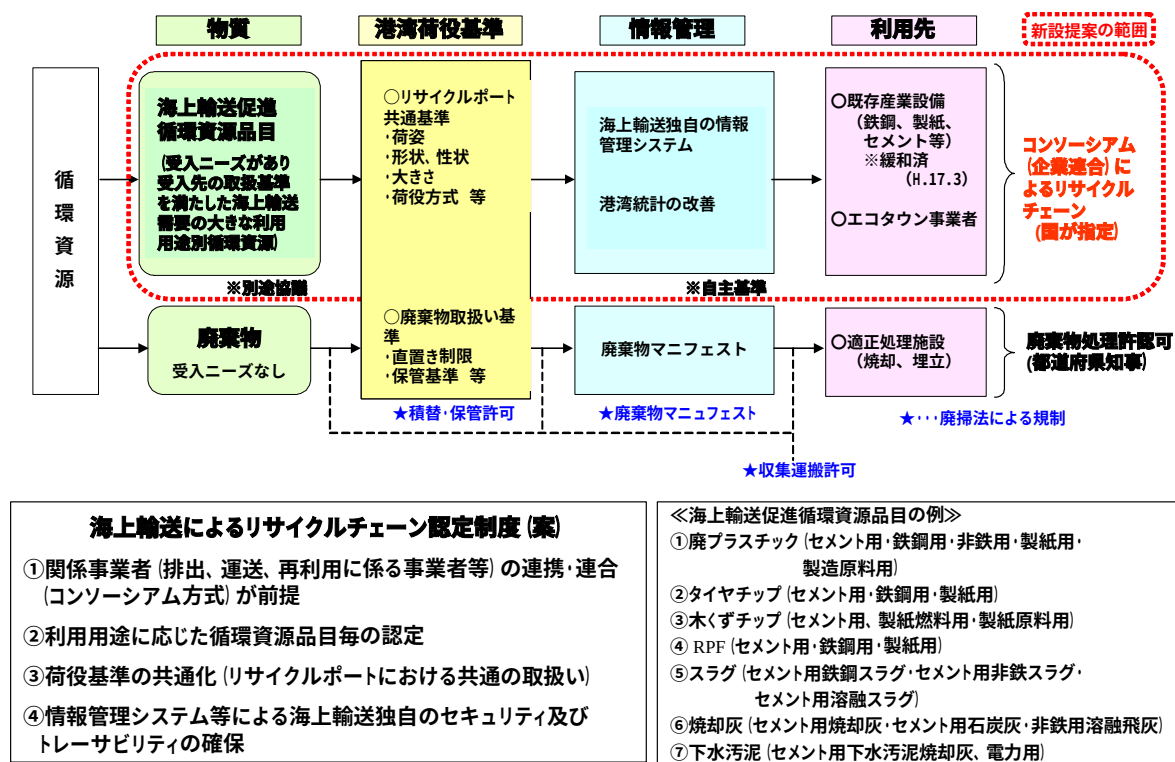
③海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム（企業連合）方式によるリサイクルチェーンの構築と必要に応じた制度面の見直し

上記のような認定制度の考え方を発展させたアプローチとして、海上輸送の利点を活かした有用性の高い循環資源の利用を拡大していくために、再生利用を行う事業者、循環資源の排出事業者及び海上輸送業者が連携してコンソーシアム（企業連合）を組み、排出から再生利用までの一連の物流及び処理について、海上輸送の特性を最大限に発揮しながら、廃棄物処理法の規定を上回るような信頼性の高いリサイクルチェーンの管理の仕組みを構築していくことが考えられる。

このような港湾独自の取り組みをベースとして、関係省庁と連携しながら、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、更なる利用促進が求められる産業原燃料等についても、認定制度の対象品目として積極的な利用を後押しするような制度面での合理化について、必要に応じて検討していくことが求められる。



図表 2-5 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の考え方



図表 2-6 海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム（企業連合）方式によるリサイクルチェーンの構築（案）

④認定制度の適用において改善が望まれる項目

認定制度の実現にとって障害となる以下のような項目があり、その改善が必要である。

1) 業許可が不要な収集運搬を可能にする取り組み

「再生利用認定制度」や「広域認定制度」では、原則として、再生利用認定事業者以外に認定品の収集・運搬を委託する場合は、廃棄物処理法に基づく業許可を要する規定になっている。しかし、港湾における独自のマニフェストを活用するなどの信頼性の高い物流管理システムを構築することによって、海上輸送区間については、再生利用認定事業者と同様に、廃棄物処理法の業許可を受けることなく収集・運搬できるような働きかけを行うことが必要である。

2) 対象品目の拡大に対する取り組み

「再生利用認定制度」では、制度の趣旨から熱回収（サーマルリサイクル）を主たる目的とする場合には認められていない。しかし、近年の原油高騰による産業燃料不足の状態は、今後も継続することが予想されており、ニーズは高いため、他の利用が困難な循環資源など一定の条件下で、発電や熱回収を目的とした品目への拡大に必要な条件の検討に取り組むことが必要である。

①木くず

RPS制度（電力会社による自然エネルギー購入義務化枠の設定）、地球温暖化対策・助成制度（バイオマス評価／産業排出CO₂の削減）、原油高騰などにより地域資源の有効活用、エタノール化・炭化・BDF化等新規技術開発も進展。

②タイヤチップ

既に、セメント業、鉄鋼業（特定施設）、ガス化利用など既存産業施設での利用が進む。広域輸送システムの基盤（中間処理業によるカットタイヤの製造～港湾内での保管・荷役を確保）が確立しており、今後さらに、製紙ボイラ等でび利用計画が拡大する見込み。

③廃プラスチック類

熱回収施設の基盤整備の遅れと、高コストに伴い混合プラを中心に埋立処分率が高い。製造系廃棄物のうち質の安定しているもの、塩ビが含まれないものは発電ボイラ燃料、高炉還元剤、コークス炉化学利用、セメント燃料などの利用が進む。またペール化により東アジアへの輸出も拡大している。

④RPF

廃プラの加工燃料。年間50万トンの製造施設が立地するが、製品の品質基準（塩ビ、異物、熱量等）を満たす原料確保が課題。

図表 2-7 循環資源ビジネスの需要動向（産業燃料の事例）

(2) 早急に取り組むべき事項(アクションプラン)

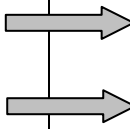
①海上輸送に適合した循環資源活用に関する実証実験の公募と実施

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。

②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、適した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。

○アクションプランの実行計画

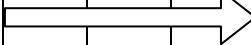
活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
提言2:「海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム方式によるリサイクルチェーンの構築」						
① 海上輸送に適した循環資源活用に関する実証実験の公募と実施	・RPPC 部会 ・国土交通省 ・環境省 ・経済産業省					H19 年度内実証実験実施
② コンソーシアム(企業連合)方式によるリサイクルチェーンの拡大						

(3) 中長期的な対応を検討すべき事項

①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と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。

○中長期的課題の検討

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
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」						
① 海上輸送認定制度（仮称）の実現に向けた取り組み	・RPPC 部会 ・国土交通省 ・環境省 ・経済産業省					H19 年度から検討着手

2.3 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

(1) 課題と対応策の考え方

①ハード・ソフトが一体となった循環資源物流の活性化の考え方

循環資源の広域利用を促進するためには、誰もが安価に利用できる公共岸壁での取り扱いを拡大することが前提条件となる。その上で、特定の港湾単独ではなく、全国的に適正に配置された港湾同士が相互に連携し合うネットワークが形成されることが不可欠である。すなわち、発生側と受け入れ側の両方のハード・ソフトの基盤が整合していないと、その機能が果たせない関係にある。

リサイクルポートの現状を見ると、特に、大量の循環資源を発生させる大都市圏の港湾において、循環資源を取り扱える公共施設が少ないため民間埠頭を利用している例が多く、その充実が求められている。

②ハード施設整備支援制度の拡充

ハード施設対策としては、港湾管理上、支障の少ない公共岸壁とその近傍に荷捌き地を整備したり、トラックからの直投施設を整備するなどの基盤整備が求められる。このような施設や特殊な荷役機械については、港湾管理上の特性に配慮した機能を要する上、公共埠頭の性格から複数の業者による共同利用を前提として、公共関与による支援制度が創設されている。今後は、この制度の更なる活用を図ると共に、環境保全に配慮した、より高度な物流管理施設等に対する支援が引き続き必要である。

③民間埠頭の活用方策

循環資源を取り扱える岸壁では、循環資源の港湾利用特性を踏まえた荷役方法の工夫や、環境影響に対する独自の防止対策が必要であり、専用埠頭化の方向が望ましい。大都市港湾の一部で専用埠頭化が実現している事例もあるが、専用化が困難な港湾では、遊休化している民間埠頭を買い取り、利用転換できる制度（港湾施設改良費統合補助制度）等の導入拡大方策を検討することが望ましい。

④海上輸送の信頼性をより向上させるIT機器を活用した高度な物流管理及び荷役技術の高度化への対応

港湾での循環資源の取り扱い促進による広域的な海上輸送ネットワークの構築は、資源セキュリティや廃棄物セキュリティに代表される我が国の資源・エネルギー戦略への対応に資することや、既存の基礎素材系産業基盤やエコタウンに集積したリサイクル産業基盤の安定化を通じて、我が国における次世代の循環型社会の形成に欠かせない要件であり、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。

海上輸送中の環境影響や不法投棄等の防止を検証できる方策としてIT情報機器を活用することが効果的である。ICタグとGPSを組み合わせた物流管理情報システムは、既に国際海上コンテナ貨物に取り入れられようとしており、安全・安心な物流管理が特に求められる循環資源輸送への導入が期待されている。ただし、コスト負担能力の低いリサイクル産業における導入への支援措置が不可欠である。

また、循環資源の効率的な船舶輸送に対し、コンテナ、バルクの輸送形態に対応した梱包、荷役技術の高度化も海上輸送の効率化にとって重要な視点である。また、長距離輸送に対応した海上輸送では、帰り荷の利用が無いと輸送費負担が倍になることから、コスト負担能力の少ない循環資源物流にとって、大きな阻害要因となっている。そのため、船倉の洗浄設備を備えて動脈物流との連携を図ることや、フレコンパック等を利用した混載により荷役効率を高めることなど、技術による改善できる余地は大きく、港湾における循環資源物流を促進する設備への支援が求められる。

⑤エコタウン立地企業等との連携強化による循環資源物流の促進

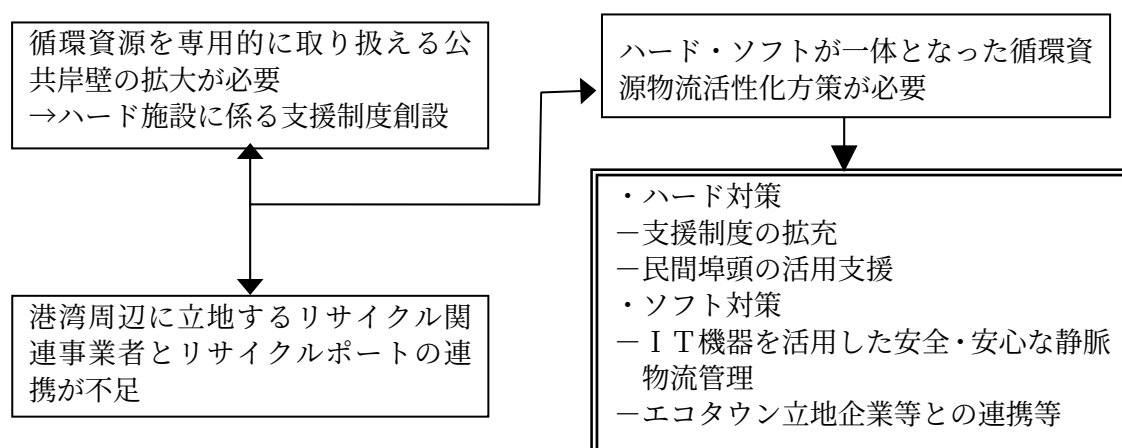
物理的な基盤整備のみならず、循環資源の海上輸送拡大に向けて、需要者である民間企業との連携を強めることが不可欠である。エコタウン立地企業や臨海部に立地する基幹産業の循環資源再生施設等では産業原燃料の確保に苦勞しており、産業原燃料の確保先や再生品の販路拡大機能を持つような組織の設立を通じた物流促進策の導入が効果的である。このような組織の例として、(株)酒田港リサイクルポートセンターの例がある。

⑥リサイクル関連施設の立地に係る法規制の見直し

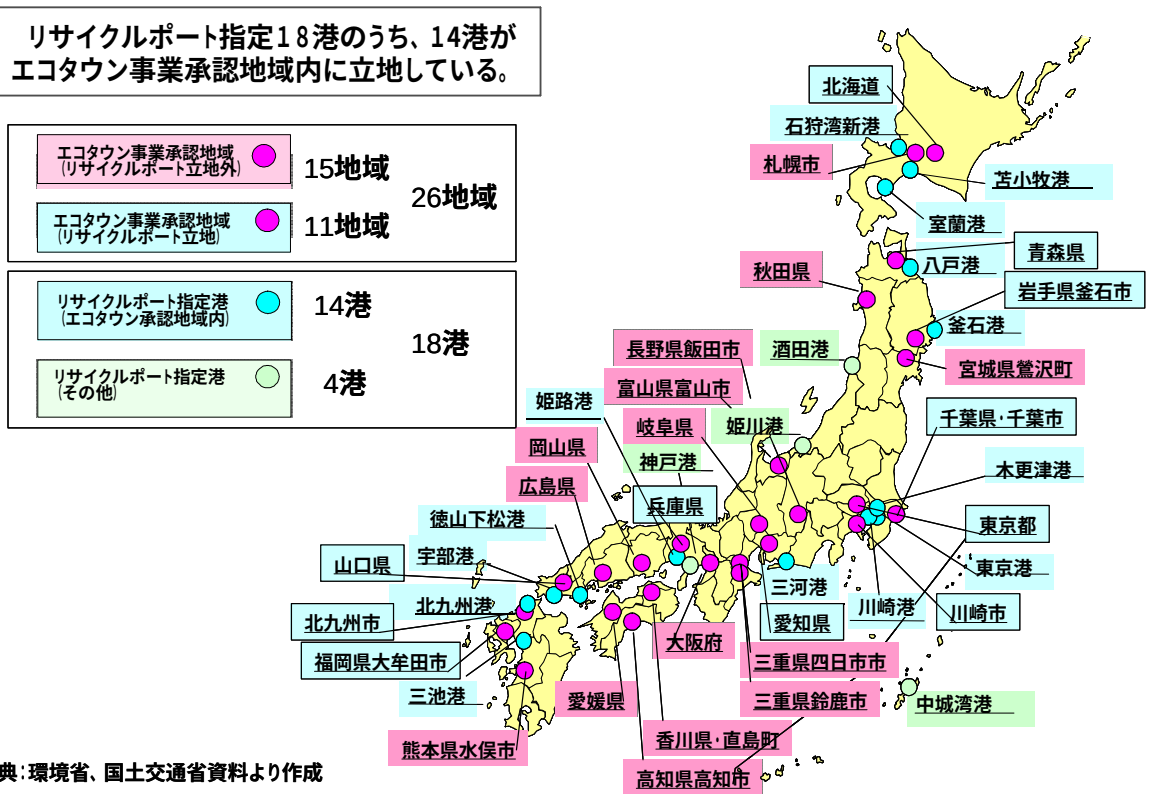
循環資源を専用的に取り扱える公共岸壁を拡大するに際して、臨港地区の分区との位置関係も重要である。多くの港湾では、工業港区に建築可能な建造物のひとつとして廃棄物処理施設を位置付けているが、そのようなリサイクル関連施設が集積する区域と、循環資源を専用的に取り扱える公共岸壁の位置が離れていると横持ちコストが発生し、効率的な循環資源ができない。長期的な観点からも、港湾管理者の権限で設定できる分区条例を活用し、循環資源の取り扱い施設が立地しやすい土地利用計画を誘導していくことが必要である。

⑦長期的な情報基盤の拡充

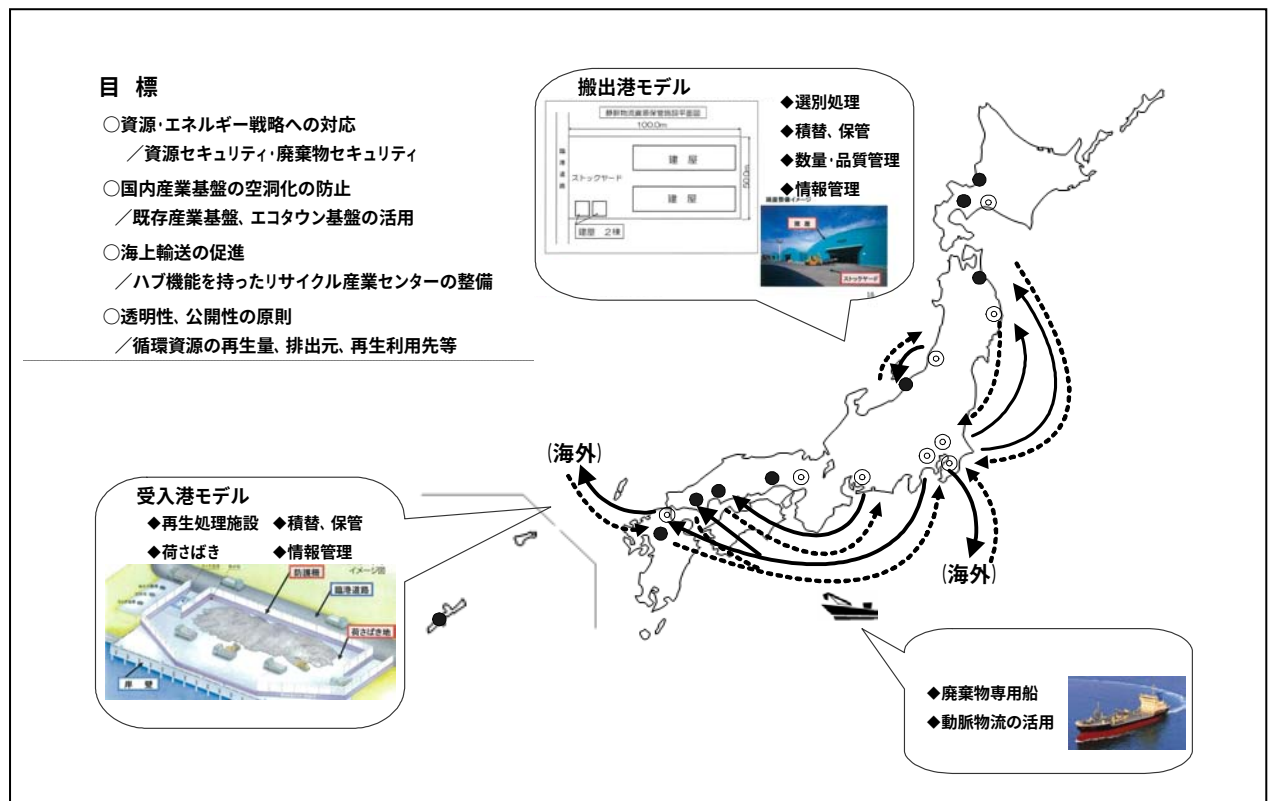
長期的に、海上輸送を活用した循環資源物流に係る情報基盤を継続的に拡充していくことが必要である。例えば、リサイクルポート毎に帰り荷を活用した循環資源の輸送促進に資するような輸送船舶情報の提供機能を充実することや、循環資源物流に関する基礎的な統計情報の精度向上方策等、循環資源物流に係る全国的な情報基盤の拡充方策を検討することが必要である。



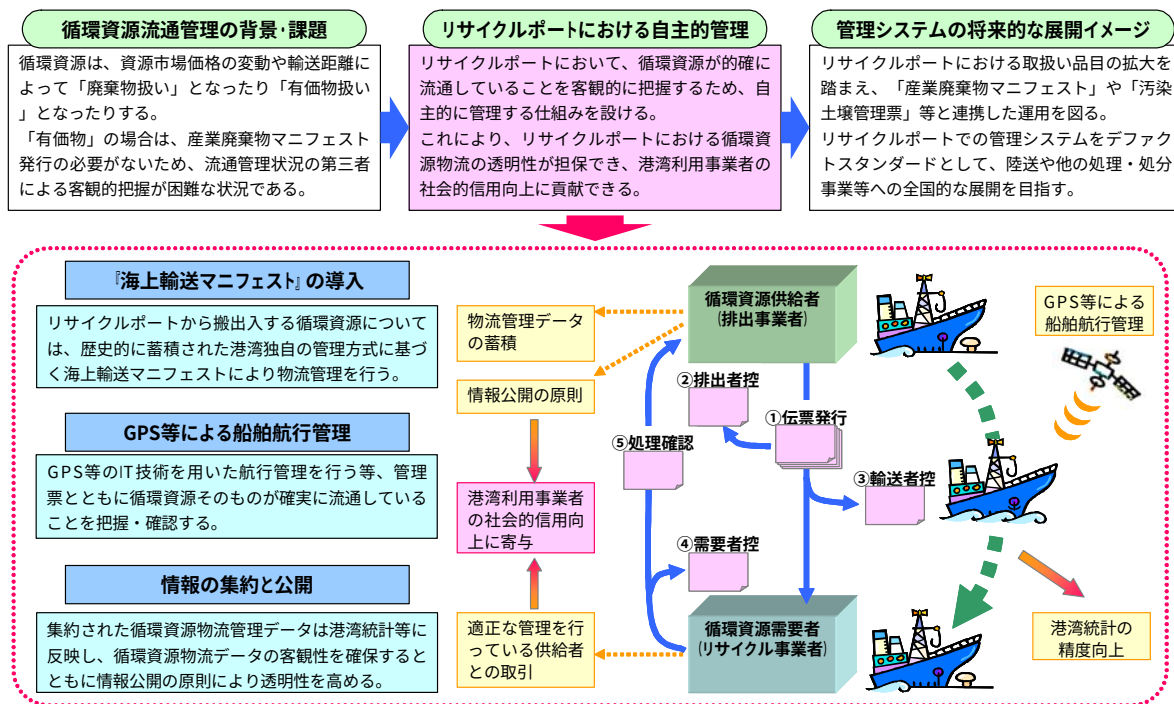
図表 2-8 循環資源物流基盤の整備・拡充とリサイクル産業との連携拡大の考え方



図表 2-9 連携が期待されるエコタウンとリサイクルポートが近接した指定の状況



図表 2-10 ハードとソフトが一体となった循環資源物流の活性化の方向性



図表 2-11 海上輸送独自の情報管理システムのイメージ

酒田港におけるリサイクル関連第3セクターの設立について

第3セクターの名称	株式会社 酒田港リサイクル産業センター
設立年月日	平成18年6月20日
資本金額	3,200万円 (発行株式総数：2,400株 設立時640株発行) (酒田市として200万円(40株分)を出資)
事業内容	リサイクル資源(一般廃棄物、産業廃棄物、汚染土壌)の収集、保管、処理、販売の実施
設置予定地区	酒田臨海工業団地内 酒田臨海工業団地内の県有地を取得し、国土交通省のリサイクルポート限定の補助制度を活用して保管施設を建設
事業費	約2億円(用地費、施設整備費) (「リサイクルポート形成支援制度(施設整備費の1/3補助)」を活用)

図表 2-12 ソフト基盤の充実に向けた事例

(2) 早急に取り組むべき事項 (アクションプラン)

①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、整備に対する支援制度の広報・周知を図ると共に、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。

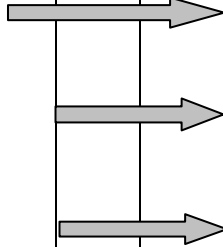
②環境影響への信頼性を高める、より高度な技術導入に対する支援制度の拡充

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。

③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との連携を深め、循環資源や再生製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、(株)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流通促進組織の設立を支援する。

○アクションプランの実行計画

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
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」						
① 循環資源取り扱い専用施設の拡充	・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
② 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						
③ 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						

(3) 中長期的な対応を検討すべき事項

①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み替え施設、選別・加工施設、及び循環資源再生利用等のリサイクル産業施設の立地を促進する。

②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。

○中長期的課題の検討

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
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」						
① 港頭地区におけるリサイクル施設の立地促進	・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					H21 年度までに具体化
② 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						

2.4 提言4 「拠点港を核とした国際循環資源物流への対応」

(1) 課題と対応策の考え方

① 国際循環資源物流の動向

東アジア諸国の急速な経済発展に伴い、我が国の循環資源の海外への輸出量は、ここ10年で約9倍になるなど、循環資源の越境移動が急速に増大している。主に中国の「世界の工場化」に伴い、増大する製造セクターがあらゆる資源の需要を急速に拡大していることから、循環資源についても旺盛な需要を示している。この動向が続くと、国内におけるリサイクル産業が確保していた循環資源の多くが有価物として輸出に回ってしまい、静脈産業のみならず、素材を中心とした動脈産業の効率的な生産システムへの影響も生じかねない状況となっている。また、有害物質を含む循環資源が有価物として事前のチェックも受けずに大量に輸出され、相手国でリサイクル利用後の残渣が適正に処理されない環境汚染の発生や、有用金属の海外流出などを懸念する声もあがっている。

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が求められている。

これに伴い、従来、国内だけで完結していた循環資源利用も、国際的な循環を前提とするものに変化しつつあり、国内の資源循環を円滑かつ安定的に進めるためにも、環境汚染等の問題によって円滑な循環資源の国際間輸送が阻害されることが無いように、国際循環資源物流の適正管理を通じた安定性確保が重要な課題となっている。

② 国際循環資源物流においてリサイクルポートに求められる役割

循環資源の輸出では、ほとんどが海上輸送であるため、港湾における水際管理が重要な位置を占めている。このことから、今後、リサイクルポートが大きな役割を担っていくことが求められる。循環資源の国際間の再生利用システムについては、各国間で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、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。

港湾における国際循環資源物流の水際管理については、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関係省庁と連携しながら検討を進めている港湾をモデルとして、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必要がある。

③ モデル港湾における実証実験を通じたノウハウの蓄積

国際循環資源物流においてリサイクルポートに想定される役割及び課題として重要な事項としては、①廃棄物、有価物に関わりなく、港湾が持つ検数、検量機能を活用した循環資源物流管理や、②不適切な輸出を防止するためのトレーサビリティシステムの構築、③公正な第三者認証システムの構築の検討等の課題がある。

関係省庁においては、東アジア諸国における循環資源ネットワークの構築に向けた取り組みを進め、3R イニシアティブの理念の基に、東アジア諸国における適正な循環資源物流の円滑化に関するネットワークの構築に向けた取り組みを進めている。

国際間の循環資源の輸出については、相手国の廃棄物処理体制や処理能力を考慮した資源循環のバランスを考慮することや、輸出された循環資源の最終処分までの再利用工程における安全性の確認を行うことが重要である。特に、我が国からの輸出の水際線である港湾において、ゲート機能を十分に発揮し、信頼性や継続性の高い循環資源物流体制を構築することが必要である。

しかし、国際的な循環資源物流についての歴史はまだ浅く、関連するノウハウの蓄積が十分ではない。そのような視点から、既に国際循環資源拠点としての取り組みを始めている先進的な港湾をフィールドとして、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ことが効果的と考えられる。

例えば、北九州港では、経済産業省と協力して、国際循環資源物流のトレーサビリティの確保に関する社会実験を実施したり、中国における循環資源の受け入れ体制や処理状況を現地調査するなど実践的な取り組みを推進していることから、これをモデルとして他のリサイクルポートの国際循環資源拠点港化を図ることができる。

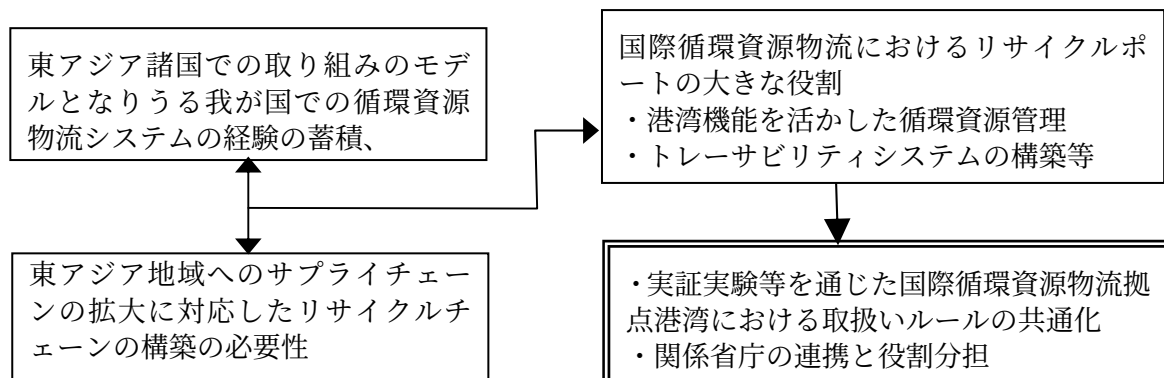
④ 関係省庁の連携と役割分担

このように安全・安心な国際循環資源物流体制を構築するには、関係機関の協力と連携が不可欠であり、経済産業省や環境省との定期的な情報交換の場を作り、国際循環資源物流に関する共通ルールを検討することも並行して進めることが必要である。

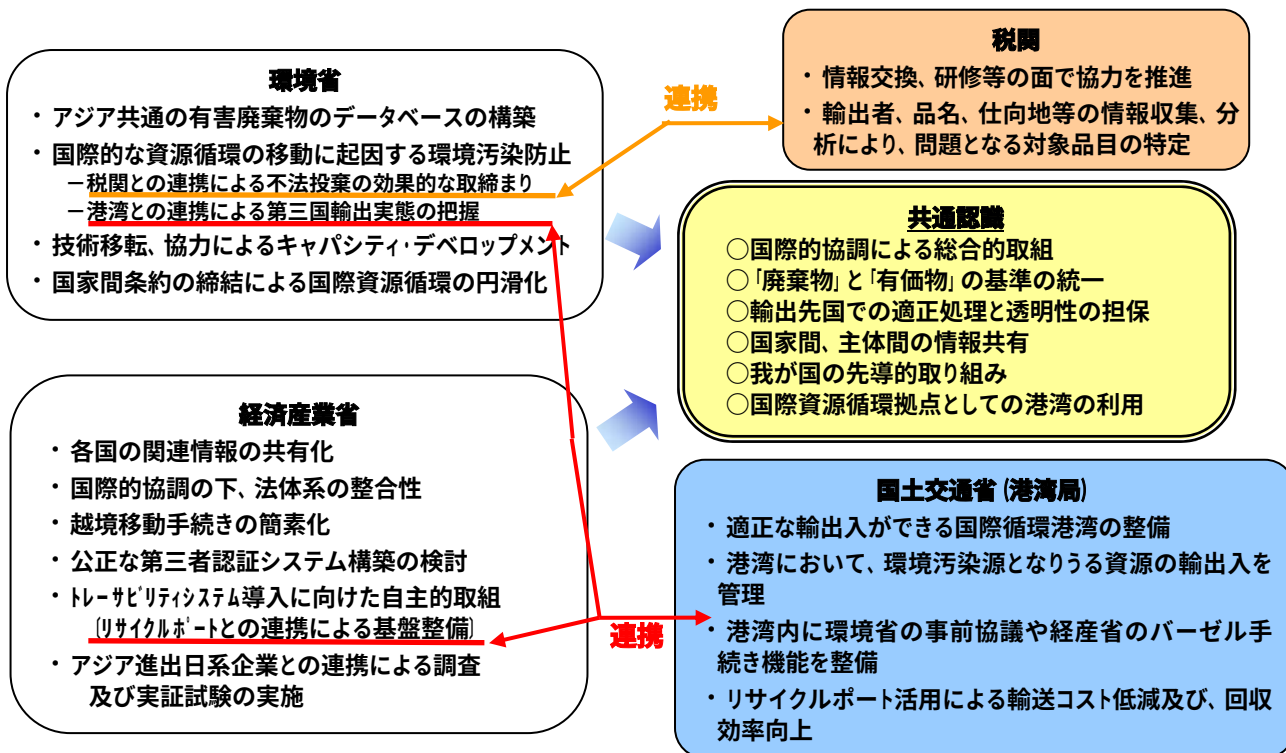
国土交通省の役割は、国際循環資源物流ネットワークの実現に向けて、関係官庁と役割分担しながら、安全・安心で国際競争力を持った国際循環資源拠点港の整備支援に努めることにある。

⑤ 我が国発の信頼性の高い国際循環資源物流拠点港湾モデルの提案

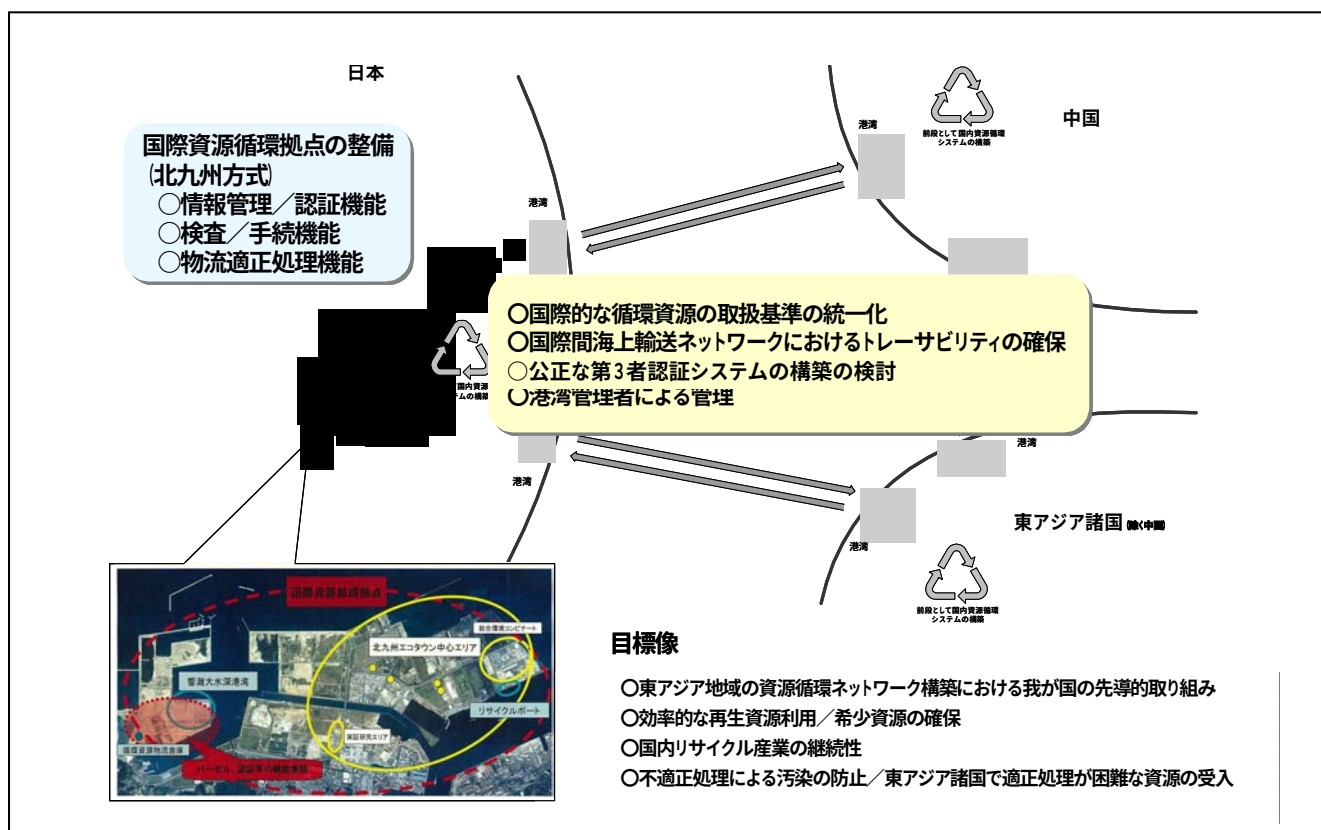
我が国における海上輸送を活用した循環資源の広域活用システムは、東アジア諸国における循環資源ネットワークの構築にとっても先導的なモデルとなるものであり、我が国初の国際的な循環資源の取扱基準を明確化することを基礎として、関係各省や港湾管理者、民間事業者等の主体が連携した国際資源循環物流拠点港湾のモデルを提案し、民間事業者による自主管理システムとして運用していくことが求められる。



図表 2-13 拠点港での国際循環資源物流への対応の考え方



図表 2-14 国際循環資源ネットワークの構築に向けた関係機関の連携



図表 2-15 国際循環資源物流を支えるハード及びソフト対策

・効率的かつ、安全・安心の国際的な循環資源物流システム構築に向けて、水際における循環資源の管理が非常に重要になってきており、港湾が大きな役割を担っていくことが期待される。

I. 循環資源の基準に関するガイドラインの作成

- ◆相手国での適正処理が困難かつ、我が国での適正処理が可能なもののみの越境移動

II. 水際における新たな管理システムの構築

- ◆既存検数、検量機能を活用した循環資源管理
- ◆相手国港湾を起点とした我が国のトレーサビリティシステムの構築
- ◆輸出国関連法、資源需給、処理実態、トレーサビリティ情報の把握

III. 二国間・地域間協定の締結

- ◆輸出国から我が国への不適切な資源の不法越境の未然防止
- ◆トレーサビリティ情報の相手国への提供

IV. 手続きの厳格化、容易化

- ◆バーゼル、廃掃法審査機関の設置
- ◆公正な第3者認証システムの構築の検討
- ◆重点品目、悪質業者の管理強化

図表 2-16 国際循環資源物流システム構築に向けて港湾に期待される役割

(2) 早急に取り組むべき事項 (アクションプラン)

① 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。

② 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、経済産業省や環境省等との継続的な情報交換等、国際循環資源物流に関する連携体制を拡充する。

○アクションプランの実行計画

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
提言4：「拠点港を核とした国際循環資源物流への対応」						
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	① 国際循環資源物流拠点モデル港の検討 ② 国際循環資源物流に関する関係行政組織との連携強化					H18 年度内モデル港選定 H19 年度実証実験

(3) 中長期的な対応を検討すべき事項

①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目指して、我が国が先導・率先して、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役割を担うことが求められている。その具体化に向けて、関係省庁と連携しながら、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が望まれる。

○中長期的課題の検討

活動内容	推進主体	目標実施時期				目標
		H18 度	H19 度	H20 度	H21 度	
提言4：「拠点港を核とした国際循環資源物流への対応」						
① 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	・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					H21 年度までに具体化

第3章 提言の実現に向けた工程表と関係者の役割分担

3.1 工程表

本提言の実現に向けた工程表を図表 3-1 に示す。

3.2 役割分担

関係者に期待される役割は次の通りである。

① 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扱い基準の共通化を進める活動に取り組むと共に、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を実現すること。

② 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言や実証実験活動を進めること。

③ 国土交通省

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を実現すること。

図表 3-1 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	①「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 ②循環資源の取扱いに関する共通基準の設定 ③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	①共通基準適用品目の拡大						H21 年度までに具体化
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	①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 ②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	①海上輸送認定制度(仮称)の実現に向けた取り 組み						H19 年度から検討着手
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	①循環資源取扱い専用施設の拡充 ②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 ③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	①港頭地区におけるリサイクル施設の立地促進 ②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						H21 年度までに具体化
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	①国際循環資源物流拠点モデル港の検討 ②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 H「19 年度実証実験
	中長期	①循環資源の取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						H21 年度までに具体化

資料編

資料-1 港湾における循環資源取扱いに係る品目別技術基準の考え方

①基本的な考え方

- (ア) 循環資源の有用性に着目した区分として、廃棄物処理法における産業廃棄物の品目区分を、循環資源の利用目的に応じてさらに細区分した新たな区分を設定する。
- (イ) 再生資源としての品位が高く、産業原燃料としての受け入れニーズの大きい循環資源品目を、「リサイクルポート特定循環資源品目(仮称)」とする。
- (ウ) 「リサイクルポート特定循環資源品目(仮称)」は、利用先の受入れ条件に対応した性状や形態の基準や、港湾における安全で効率的な取扱い方法に対応した荷姿や、海上輸送時における環境影響等についての基準に合致したものとする。
- (エ) 「リサイクルポート特定循環資源品目(仮称)」の技術基準に合致した循環資源については、全てのリサイクルポートにおいて、共通して取扱えるものとする。
- (オ) 海上輸送しようとする循環資源が技術基準に適合していることの認証は、第3者による認証機関が実施する。

②品目別用途細区分(案)

品目別の技術基準の詳細は、今後、リサイクルポート港湾管理者が協議して設定するものとするが、以下にその事例を示す。

- 1) 「廃プラスチック」の区分: セメント用、非鉄用、鉄鋼用
- 2) 「廃タイヤ」の区分: セメント用、鉄鉱用、製紙用
- 3) 「木くず」の区分: 製紙原料用、製紙燃料用、発電用、セメント製造燃料用
- 4) 「RPF/RDF(固形燃料)」: セメント用、鉄鋼用、製紙用

・品目別技術基準(案) (「廃プラスチック」の事例)

項目/用途	セメント用廃プラスチック	非鉄用廃プラスチック	鉄鋼用廃プラスチック
荷姿	・バラ ・フレコン ・コンテナ ・圧縮梱包物 ・パレット ・ベール	・バラ ・フレコン ・ピット ・タンク	・バラ ・ベール
性状	・塩ビ、ガラス、カーボン繊維を含まないもの ・置場での飛散がないもの ・汚れ、臭気、異物などのあるものは不可	・PE,PP,PS、フェノール樹脂、ガラスエポキシ樹脂、塩ビ ・放射性廃棄物、PCBを含まない	・容り法、プラスチック引取品質ガイドラインを満たすもの ・塩ビ以外
形状	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包 ・容器は中を洗浄したもの ・シートは折りたたみ縄で結束したもの ・破砕可能なもの	・破砕品	・フィルム状、シート状、固形
大きさ	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包は、0.6m角以内 ・固形物は0.2m各以内 ・荷姿は1.2m角以内	・0.2m角以内 ・1m ³ フレコンパック以内	・1m角以内

注)リサイクルポート推進協議会における受入企業アンケート結果の代表事例をとりまとめた。
本資料はあくまで例として示したものであり、今後、詳細検討により修正されることもある。

循環資源の受入基準の例

《廃プラスチック》

資源名	セメント用廃プラ	製鉄用廃プラ
資源利用 方法の概 要	・セメント焼成時の燃料として活用するもので、キルンへの吹き込みのため造粒して使用する。プラスチックの種類を選ばないことや焼却後の灰もセメント原料化できるメリットがある。	・異物や塩化ビニールを分離除去した後、一定のサイズに造粒し、微粉炭とともに高炉に吹き込むことにより、鉄鉱石の還元用コークスの代替として使用される。
写真	○梱包  ○輸送  	○港湾での荷役  ○資源性状 
輸送時の 荷姿	・軽量のため荷役ににくいことや飛散しやすいいためバラ輸送は少ない ・ベール輸送、及びコンテナに圧縮梱包やベールを詰めたものが一般的。 ・フレコンバック利用も多い。	・軽量のため荷役ににくいことや飛散しやすいいためバラ輸送は少ない ・ベール輸送、及びコンテナに圧縮梱包やベールを詰めたものが一般的。 ・フレコンバック利用も多い。
港湾荷役 時の状況	・積み込み時は、ベールをクレーンにより積み込み、又はフォークリフトによりコンテナ詰め。 ・荷下ろしも同様。 ・受入先でコンテナから取り出す際に、梱包が十分でないと飛散の恐れあり。	・積み込み時は、ベールをクレーンにより積み込み、又はフォークリフトによりコンテナ詰め。 ・荷下ろしも同様。 ・受入先でコンテナから取り出す際に、梱包が十分でないと飛散の恐れあり。
形状	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包など。 ・シート状のものは折りたたみ紐などで結束。	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包など。 ・容器などは中を洗浄し、蓋を取り外す。 ・シート状のものは折りたたみ紐などで結束する。
大きさ	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包などは 600mm×600mm 以下。 ・固形物は 200mm×200mm 以下。 ・荷姿は 1,200mm角以内。	・(財)日本容器包装リサイクル協会の定める分別基準適合物の品質基準及びプラスチック製容器包装引取品質ガイドライン等を満たすこと。 ・荷姿は最大 1000mm×1000mm×1000mm。
企業の受 入れ品質	・塩ビ、ガラス、カーボン繊維等を含まないもの。 ・置場での飛散がないもの。 ・汚れ、臭気、異物などのないもの。 ・破碎可能なもの。	・容リ法のプラスチック引き取り品質のガイドラインを満たすもの。 ・塩化ビニールを含まないこと。
港湾での 取り扱い に関する 基準	・汚損が少ないためコンテナ輸送であれば取り扱いを可能にしているリサイクルポートも多い。 ・ベールによる梱包が一般的で一般貨物と変わらない取扱いが可能。 ・発火性や飛散に留意が必要。	・技術進歩により、塩化ビニールを含むものでも利用可能であり、今後、多様な品質の廃プラスチック類を含む混合灰プラの取扱いが増加することが予想される。

資源名	製紙用廃プラ	再生用(製造原料)廃プラ
資源利用 方法の概 要	・製紙ボイラーの燃料として活用するもので、製紙会社では RPF などのプラスチックを含む固形燃料に加工されたものの使用が多い。	・よく分別された異物の混入の少ない食品トレーや PET ボトルなどを洗浄・乾燥した後に、熔融・整形加工し、再生品(建材や文房具等)を製造するために用いる。 ・フレーク状に加工されたものは再生プラスチック材料として有価物で取引されている。
輸送時の 荷姿	・軽量のため荷役しにくいことや飛散しやすいためバラ輸送は少ない ・ベール輸送、及びコンテナに圧縮梱包やベールを詰めたものが一般的。 ・フレコンバック利用も多い。	・軽量のため荷役しにくいことや飛散しやすいためバラ輸送は少ない ・ベール輸送、及びコンテナに圧縮梱包やベールを詰めたものが一般的。 ・フレコンバック利用も多い。
港湾荷役 時の状況	・積み込み時は、ベールをクレーンにより積み込み、又はフォークリフトによりコンテナ詰め。 ・荷下ろしも同様。 ・受入先でコンテナから取り出す際に、梱包が十分でないと飛散の恐れあり。	・積み込み時は、ベールをクレーンにより積み込み、又はフォークリフトによりコンテナ詰め。 ・荷下ろしも同様。 ・受入先でコンテナから取り出す際に、梱包が十分でないと飛散の恐れあり。
形状	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包など。 ・容器などは中を洗浄し、蓋を取り外すこと。シート状のものは折りたたみ紐などで結束すること。	・圧縮梱包し、ベール状にする。 ・容器などは中を洗浄し、蓋を取り外す。 ・シート状のものは折りたたみ紐などで結束する。
大きさ	・フィルム状、シート状、ロール状、圧縮梱包などは 600mm×600mm 以下。 ・固形物は 200mm×200mm 以下。 ・荷姿が 1,200mm以下。	・(財)日本容器包装リサイクル協会の定める分別基準適合物の品質基準及びプラスチック製容器包装引取品質ガイドライン等に定める大きさが推奨される。
企業の受 入れ品質	・塩ビ、ガラス、カーボン繊維を含まないもの。 ・置場での飛散がないもの。 ・汚れ、臭気、異物などのないもの。 ・破碎可能なもの。	・複数のプラスチック種類が混合すると再生できないため、手選別も含めた選別工程が必要。 ・単一性状のもの。
港湾での 取り扱い に関する 基準	・塩ビ、ガラス、カーボン繊維を含まないもの。 ・置場での飛散がないもの。 ・汚れ、臭気、異物などのあるものは受入不可。	・よく選別され、造粒されたプラスチック類は、有価物として取引されるため一般貨物扱いになる。

《廃タイヤ》

資源名	鉄鋼用廃タイヤ	セメント用廃タイヤ 製紙用廃タイヤ
資源利用 方法の概 要	・製鋼用原燃料として活用するもので、タイヤに含まれる鉄分を燃焼により回収する。	・セメント工場や製紙工場におけるキルンやボイラーの燃料として活用する。
写真	○梱包 バラで運ばれることが多いため 梱包する例がほとんどない。 ○港湾での荷役  ○輸送  ○資源性状 	
輸送時の 荷姿	・タイヤそのままを輸送することもあるが、輸送効率向上のため、カットして輸送することが一般的。 ・単位形状が大きいため、バラ輸送が最も多い。 ・フレコンバックを活用して小分けした後、一括で輸送することもある。	・燃料用ではチップ化して使用するため、特殊コンテナやフレコンバックを利用して輸送することが多い。 ・バラ輸送も多い。
港湾荷役 時の状況	・積み込み時は、トラックによる直投やクレーンによる荷役が多い。 ・ベールをクレーンにより積み込み ・荷下ろしは、クレーンによりトラックへ輸送が多い	・積み込み時は、トラックによる直投やクレーンによる荷役が多い。 ・ベールをクレーンにより積み込み ・荷下ろしは、クレーンによりトラックへ輸送が多い
形状	・廃タイヤを 1/16 又は 1/32 にカット。	・普通自動車用の丸タイヤおよびカット品。 ・普通、LT、TB、普通カット品。 ・廃タイヤを 1/16 又は 1/32 にカット。
大きさ	・200mm×340 荷姿が 1,200mm以下。	・150mm×150mm以下に裁断したもの。タイヤ幅 280mm以下。外形 1100mm以下。
企業の受 入れ品質	・自動車タイヤに限ることが多く、建設重機や農耕機、自転車、単車などは受け入れ不可。 ・カットタイヤのみの受け入れが中心で、ホイール・チューブは受け入れ不可の企業が多い。 ・破損、変形、重機などの特殊タイヤは受入不可。 ・汚れ、臭気、異物のあるものは受け入れない。	・自動車タイヤに限ることが多く、建設重機や農耕機、自転車、単車などは受け入れ不可。 ・カットタイヤのみの受け入れが中心で、ホイール・チューブは受け入れ不可の企業が多い。 ・破損、変形、重機などの特殊タイヤは受入不可。 ・汚れ、臭気、異物のあるものは受け入れない。
港湾での 取り扱い に関する 基準	・長期保管すると自然発火の恐れがある。	・長期保管すると自然発火の恐れがある。

《木くず》

資源名	製紙用木くず	セメント用木くず 製紙用木くず
資源利用 方法の概 要	木くずに含まれる繊維質を製紙材料として使用する。パルプ材・間伐材・製材工場からの廃材などの木を原料として繊維分を残したチップを製造する。最近は建設廃棄物に含まれる木くずを選別回収する量も増えている。	- セメント工場や製紙工場におけるキルンやボイラーの燃料として活用する。 - 燃料用には木くずを破碎しチップ化し、製紙用よりもさらに細かいものを使用する。
写真	○梱包 バラで運ばれることが多いため 梱包する例がほとんどない。 ○資源性状（製紙用）  ○港湾での荷役  （燃料用） 	
輸送時の 荷姿	- 大量輸送に適した、バラ輸送が多い。 - フレコンバックを利用して小分けした後、一括で輸送する。	大量輸送に適し、バラ輸送が最も多い。
港湾荷役 時の状況	積み込み時は、専用施設によるか、トラックからの直投。	積み込み時、荷下ろし時は、アンローダー等の専用施設によるか、上方開放型のコンテナによることが多い。
形状	繊維質を残すため、短冊状になる。	チップ状及び粉状のもの。
大きさ	- φ50×50mm以下。 - 長さ 100mm程度以下。	- φ50×50mm以下。 - 粉状のもの。
企業の受 入れ品質	- 生木、CCA 木材、粉上を含まないもの。 - 汚れ、臭気、異物などのあるものは受入不可。 - 著しく含水したもの、粉状のものは受入不可。	- 燃料用は製紙用に比較して基準が緩やか。 - 発熱量の大きいものが良品。 - 生木、CCA 木材、粉上を含まないもの。 - 汚れ、臭気、異物などのあるものは受入不可。 - 著しく含水したもの、粉状のものは受入不可。
港湾での 取り扱い に関する 基準	- 有機物のため、長期間保管すると、腐食や自然発火が生じるため保管期間の制限が必要である。 - 軽量で飛散しやすいため、飛散防止ネット等の対策が必要である。	- 有機物のため、長期間保管すると、腐食や自然発火が生じるため保管期間の制限が必要である。 - 製紙用よりも軽量で飛散しやすいため、飛散防止や水分を含むと泥状になるため排水対策が必要である。

資料-2 再生利用認定制度・広域認定制度の概要

制度名称	再生利用認定制度	広域認定制度 (旧広域再生利用指定制度)
根拠法	廃棄物の処理及び清掃に関する法律第9条の8及び第15条の4の2に基づく廃棄物の再生利用に係る特例制度(平成9年創設)	廃棄物の処理及び清掃に関する法律第9条の9及び第15条の4の3に基づく廃棄物の広域処理に係る特例制度(平成15年創設)
制度の主旨	生活環境保全上の支障がない等の一定の要件に該当する再生利用に限って、廃棄物処理業及び廃棄物処理施設設置の許可を不要とすることによって、廃棄物の減量化を推進する。	製品を製造、加工、販売した者が、その製品が廃棄物になった場合に、広域的な処理を容易に行なうことができるよう、廃棄物処理業に関する地方公共団体毎の許可を不要とすることにより、当該廃棄物の減量化と適正処理を推進する。
認定者	環境大臣	環境大臣
認定を受ける者	再利用を行い、又は行なおうとする者で、規則第6条の5、第12条の12の5の基準を満たすもの	製品を製造、加工、販売した者(製造事業者等) 製品の配送会社も同時に認定を受けることが可能
緩和措置	認定を受けた事業者等は、廃棄物処理業及び処理施設設置に係る許可を得なくても、認定された廃棄物を処理できる。	認定を受けた事業者等は、地方公共団体毎の廃棄物処理業に係る許可を得なくても、認定された廃棄物を広域的に処理できる。
認定対象廃棄物	次のいずれにも該当しないこと 1) ばいじんまたは焼却灰であって、廃棄物の焼却によって生じたものその他の生活環境保全上支障が生じるおそれがあるもの 2) 鉛蓄電池等、バーゼル法上の有害特性を有する廃棄物 3) 食品残渣や下水汚泥等、腐敗性や揮発性を有する廃棄物 環境省告示で指定(現在の指定品目は認定状況を参照)	次のいずれにも該当する廃棄物(規則第12条の12の8) 1. 通常の運搬状況の下で、容易に腐敗し、または揮発する等その性状が変化することによって生活環境の保全上支障が生じるおそれがないもの 2. 製品が廃棄物となったものであって、その製品の製造、加工または販売の事業を行なう者(団体及び廃棄物の処理を他人に委託して行なう者を含む)がその廃棄物の処理を行なうことにより、廃棄物の減量その他適正な処理が確保されるもの。
認定基準	再生利用の内容の基準に合致するもの(規則第6条の4、第12条の12の4) 再生品の規格に関する基準があること、主として燃料として使用する目的でないこと等	以下の3つの基準に全て適合すること 1) 広域的処理の内容の基準(規則第12条の12の10) 2) 広域的処理を行なおうとする者の基準(規則第12条の12の11) 3) 広域的処理の施設の基準(規則第12条の12の12)
その他	認定を受けたものについても、都道府県知事または市町村長は、認定を受けたものに対する報告徴収、立ち入り検査、改善命令及び措置命令等の権限を有している。	本制度以前は、規則第9条第3号(現在は削除)等に基づく「広域再生利用指定制度」により製造事業者等による自主回収とその再生利用が進められてきたが、広域認定制度の創設により指定制度は廃止された。

産業廃棄物再生利用認定制度の認定状況

平成 18 年9月4日現在

	認定番号	認定年月日	認定を受けた者	産業廃棄物の種類	再生の方法	施設所在地
1	平成 14 年第 3 号	平成 14 年 10 月 3 日	八戸セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	青森県
2	平成 14 年第 4 号	平成 14 年 12 月 18 日	敦賀セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	福井県
3	平成 15 年第 1 号	平成 15 年 1 月 9 日	住友大阪セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	兵庫県
4	平成 15 年第 2 号	平成 15 年 1 月 9 日	三菱マテリアル株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	青森県
5	平成 15 年第 3 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社土佐工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	高知県
6	平成 15 年第 4 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社佐伯工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	大分県
7	平成 15 年第 5 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社藤原工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	三重県
8	平成 15 年第 6 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社上磯工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	北海道
9	平成 15 年第 7 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社大船渡工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	岩手県
10	平成 15 年第 8 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社埼玉工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	埼玉県
11	平成 15 年第 9 号	平成 15 年 2 月 3 日	太平洋セメント株式会社津久見工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	大分県
12	平成 15 年第 10 号	平成 15 年 2 月 3 日	住友大阪セメント株式会社高知工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	高知県
13	平成 15 年第 11 号	平成 15 年 2 月 24 日	秩父太平洋セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	埼玉県
14	平成 15 年第 12 号	平成 15 年 2 月 24 日	太平洋セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	埼玉県
15	平成 15 年第 14 号	平成 15 年 2 月 24 日	明星セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	新潟県
16	平成 15 年第 15 号	平成 15 年 3 月 14 日	三菱マテリアル株式会社横瀬工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	埼玉県
17	平成 15 年第 16 号	平成 15 年 3 月 14 日	日立セメント株式会社日立工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	茨城県
18	平成 15 年第 17 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株式会社室蘭製鐵所	廃プラスチック	廃プラスチック類からコークス及び炭化水素油を製造。	北海道
19	平成 15 年第 18 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株式会社八幡製鐵所	廃プラスチック	廃プラスチック類からコークス及び炭化水素油を製造。	福岡県
20	平成 15 年第 19 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株式会社君津製鐵所	廃プラスチック	廃プラスチック類からコークス及び炭化水素油を製造。	千葉県
21	平成 15 年第 20 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株式会社名古屋製鐵所	廃プラスチック	廃プラスチック類からコークス及び炭化水素油を製造。	愛知県
22	平成 15 年第 21 号	平成 15 年 4 月 30 日	三菱マテリアル株式会社岩手工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	岩手県
23	平成 15 年第 22 号	平成 15 年 9 月 8 日	三洋アクアテクノ株式会社	シリコン汚泥	シリコン汚泥(半導体製造、太陽電池製造又はシリコンウエハ製造の過程で生じる専らシリコンを含む排水のろ過膜を用いた処理に伴って生じた汚泥に限る。)を転炉又は電気炉において溶鋼を脱酸するために利用する。	群馬県
24	平成 15 年第 23 号	平成 15 年 11 月 5 日	新日本製鐵株式会社広畑製鐵所	廃ゴムタイヤ等	廃ゴムタイヤその他の廃ゴム製品(ゴムと鉄を原材料として製造された加工品が廃棄物となったものに限る。)を鉄鋼の製造の用に供する転炉において溶銑に再生し、かつ、これを鉄鋼製品の原材料として使用する。	兵庫県
25	平成 16 年	平成 16 年 1	麻生セメント株式会	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメント	福岡県

	第 1 号	月 19 日	社		の原材料として利用する。	
26	平成 16 年第 3 号	平成 16 年 3 月 8 日	三菱マテリアル株式会社九州工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	福岡県
27	平成 16 年第 5 号	平成 16 年 9 月 1 日	太平洋セメント株式会社上磯工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	北海道
28	平成 16 年第 6 号	平成 16 年 9 月 1 日	秩父太平洋セメント株式会社	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	埼玉県
29	平成 16 年第 7 号	平成 16 年 9 月 1 日	太平洋セメント株式会社藤原工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	三重県
30	平成 16 年第 8 号	平成 16 年 9 月 1 日	太平洋セメント株式会社津久見工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	大分県
31	平成 16 年第 9 号	平成 16 年 9 月 1 日	太平洋セメント株式会社土佐工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	高知県
32	平成 16 年第 10 号	平成 16 年 9 月 2 日	太平洋セメント株式会社佐伯工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	大分県
33	平成 16 年第 11 号	平成 16 年 9 月 3 日	日鐵セメント株式会社室蘭工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	北海道
34	平成 16 年第 12 号	平成 16 年 9 月 3 日	宇部興産株式会社宇部セメント工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	山口県
35	平成 16 年第 13 号	平成 16 年 9 月 6 日	住友大阪セメント株式会社栃木工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	栃木県
36	平成 16 年第 14 号	平成 16 年 9 月 28 日	太平洋セメント株式会社大船渡工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	岩手県
37	平成 16 年第 15 号	平成 16 年 10 月 8 日	麻生セメント株式会社荏田工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	福岡県
38	平成 16 年第 16 号	平成 16 年 10 月 8 日	住友大阪セメント株式会社高知工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	高知県
39	平成 16 年第 17 号	平成 16 年 10 月 8 日	八戸セメント株式会社	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	青森県
40	平成 16 年第 18 号	平成 16 年 10 月 15 日	宇部興産株式会社荏田セメント工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	福岡県
41	平成 16 年第 19 号	平成 16 年 11 月 26 日	東ソー株式会社	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	山口県
42	平成 16 年第 20 号	平成 16 年 12 月 3 日	琉球セメント株式会社	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	沖縄県
43	平成 17 年第 1 号	平成 17 年 1 月 25 日	住友大阪セメント株式会社岐阜工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	岐阜県
44	平成 17 年第 2 号	平成 17 年 3 月 10 日	三菱マテリアル株式会社横瀬工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。	埼玉県
45	平成 17 年第 3 号	平成 17 年 3 月 14 日	三菱マテリアル株式会社黒崎製造課	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	福岡県
46	平成 18 年第 1 号	平成 18 年 8 月 8 日	琉球セメント株式会社	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤに含まれる鉄をセメントの原材料として利用する。	沖縄県

一般廃棄物再生利用認定制度の認定状況

平成 18 年 8 月 8 日現在

	認定番号	認定年月日	認定を受けた者		一般廃棄物の種類	再生利用の方法
1	平成 12 年第 1 号	平成 12 年 12 月 21 日	住友大阪セメント株式会社	岐阜工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
2	平成 13 年第 1 号	平成 13 年 12 月 21 日	太平洋セメント株式会社	津久見工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
3	平成 14 年第 2 号	平成 14 年 1 月 18 日	敦賀セメント株式会社	敦賀工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
4	平成 14 年第 3 号	平成 14 年 1 月 23 日	琉球セメント株式会社	屋部工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
5	平成 14 年第 4 号	平成 14 年 1 月 30 日	日鐵セメント株式会社	室蘭工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
6	平成 14 年第 5 号	平成 14 年 1 月 30 日	株式会社トクヤマ	南陽工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
7	平成 14 年第 6 号	平成 14 年 1 月 30 日	明星セメント株式会社	糸魚川工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
8	平成 14 年第 7 号	平成 14 年 1 月 31 日	八戸セメント株式会社	八戸工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
9	平成 14 年第 8 号	平成 14 年 2 月 1 日	三菱マテリアル株式会社	青森工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
10	平成 14 年第 9 号	平成 14 年 2 月 7 日	太平洋セメント株式会社	大船渡工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
11	平成 14 年第 10 号	平成 14 年 2 月 7 日	太平洋セメント株式会社	土佐工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
12	平成 14 年第 11 号	平成 14 年 2 月 13 日	太平洋セメント株式会社	埼玉工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
13	平成 14 年第 12 号	平成 14 年 2 月 20 日	新日鐵高炉セメント株式会社	戸畑工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
14	平成 14 年第 13 号	平成 14 年 2 月 20 日	電気化学工業株式会社	青海工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
15	平成 14 年第 14 号	平成 14 年 2 月 20 日	宇部興産株式会社	宇部工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
16	平成 14 年第 15 号	平成 14 年 2 月 28 日	太平洋セメント株式会社	上磯工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
17	平成 14 年第 16 号	平成 14 年 2 月 28 日	三菱マテリアル株式会社	岩手工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
18	平成 14 年第 17 号	平成 14 年 3 月 12 日	宇部興産株式会社	伊佐工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
19	平成 14 年第 18 号	平成 14 年 3 月 12 日	宇部興産株式会社	荏田工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
20	平成 14 年第 19 号	平成 14 年 3 月 15 日	東ソー株式会社	南陽工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
21	平成 14 年第 20 号	平成 14 年 3 月 25 日	太平洋セメント株式会社	佐伯工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
22	平成 14 年第 21 号	平成 14 年 3 月 26 日	住友大阪セメント株式会社	岐阜工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
23	平成 14 年第 22 号	平成 14 年 4 月 9 日	日立セメント株式会社	日立工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
24	平成 14 年	平成 14 年	三菱マテリアル	横瀬工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含

	第 23 号	4 月 9 日	株式会社			れるカルシウムをセメントの原料として使用する。
25	平成 14 年第 24 号	平成 14 年 4 月 9 日	麻生ラファージュセメント株式会社	荏田工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
26	平成 14 年第 25 号	平成 14 年 4 月 22 日	太平洋セメント株式会社	藤原工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
27	平成 14 年第 26 号	平成 14 年 5 月 8 日	住友大阪セメント株式会社	高知工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
28	平成 14 年第 27 号	平成 14 年 5 月 13 日	住友大阪セメント株式会社	栃木工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
29	平成 14 年第 29 号	平成 14 年 5 月 13 日	秩父太平洋セメント株式会社	秩父工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
30	平成 14 年第 30 号	平成 14 年 5 月 24 日	三菱マテリアル株式会社	九州工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
31	平成 14 年第 31 号	平成 14 年 6 月 25 日	住友大阪セメント株式会社	赤穂工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
32	平成 14 年第 32 号	平成 14 年 9 月 11 日	麻生ラファージュセメント株式会社	田川工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
33	平成 14 年第 33 号	平成 14 年 10 月 3 日	八戸セメント株式会社	八戸工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
34	平成 14 年第 34 号	平成 14 年 12 月 18 日	敦賀セメント株式会社	敦賀工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
35	平成 15 年第 1 号	平成 15 年 1 月 9 日	住友大阪セメント株式会社	赤穂工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
36	平成 15 年第 2 号	平成 15 年 1 月 9 日	三菱マテリアル株式会社	青森工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
37	平成 15 年第 3 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社	土佐工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
38	平成 15 年第 4 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社	佐伯工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
39	平成 15 年第 5 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社	藤原工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
40	平成 15 年第 6 号	平成 15 年 1 月 27 日	太平洋セメント株式会社	上磯工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
41	平成 15 年第 7 号	平成 15 年 1 月 29 日	太平洋セメント株式会社	大船渡工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
42	平成 15 年第 8 号	平成 15 年 1 月 29 日	太平洋セメント株式会社	埼玉工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
43	平成 15 年第 9 号	平成 15 年 2 月 3 日	太平洋セメント株式会社	津久見工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
44	平成 15 年第 10 号	平成 15 年 2 月 3 日	住友大阪セメント株式会社	高知工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
45	平成 15 年第 11 号	平成 15 年 2 月 18 日	日鐵セメント株式会社	室蘭工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
46	平成 15 年第 12 号	平成 15 年 2 月 24 日	秩父太平洋セメント株式会社	秩父工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
47	平成 15 年第 13 号	平成 15 年 2 月 24 日	太平洋セメント株式会社	熊谷工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
48	平成 15 年第 15 号	平成 15 年 2 月 24 日	明星セメント株式会社	糸魚川工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。

49	平成 15 年 第 16 号	平成 15 年 3 月 14 日	三菱マテリアル 株式会社	横瀬工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
50	平成 15 年 第 17 号	平成 15 年 3 月 14 日	日立セメント株 式会社	日立工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
51	平成 15 年 第 18 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株 式会社	室蘭製鐵 所	廃プラスチック 類	廃プラスチック類をコークス炉においてコークスと炭化水素油に再生し使用する。
52	平成 15 年 第 19 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株 式会社	八幡製鐵 所	廃プラスチック 類	廃プラスチック類をコークス炉においてコークスと炭化水素油に再生し使用する。
53	平成 15 年 第 20 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株 式会社	君津製鐵 所	廃プラスチック 類	廃プラスチック類をコークス炉においてコークスと炭化水素油に再生し使用する。
54	平成 15 年 第 21 号	平成 15 年 3 月 31 日	新日本製鐵株 式会社	名古屋製 鐵所	廃プラスチック 類	廃プラスチック類をコークス炉においてコークスと炭化水素油に再生し使用する。
55	平成 15 年 第 22 号	平成 15 年 4 月 30 日	三菱マテリアル 株式会社	岩手工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
56	平成 15 年 第 23 号	平成 15 年 5 月 12 日	株式会社デイ・ シイ	川崎工場	廃肉骨粉	廃肉骨粉(化製場から排出されるものに限る。)に含まれるカルシウムをセメントの原料として使用する。
57	平成 15 年 第 24 号	平成 15 年 11 月 5 日	新日本製鐵株 式会社	広畑製鐵 所	廃ゴムタイヤ等	廃ゴムタイヤその他の廃ゴム製品(ゴムと鉄を原材料として製造された加工品が廃棄物となったものに限る。)を鉄鋼の製造の用に供する転炉その他の製鉄所の施設において溶銑に再生し、かつ、これを鉄鋼製品の原材料として使用する。
58	平成 16 年 第 1 号	平成 16 年 1 月 19 日	麻生ラファージ ュセメント株式 会社	荻田工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
59	平成 16 年 第 2 号	平成 16 年 3 月 8 日	三菱マテリアル 株式会社	九州工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
60	平成 16 年 第 3 号	平成 16 年 9 月 6 日	住友大阪セメン ト株式会社	栃木工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
61	平成 16 年 第 4 号	平成 16 年 12 月 7 日	住友金属工業 株式会社	鹿島製鉄 所	廃木材	廃木材(廃棄物となった木材で、容易に腐敗しないように適切な除湿の措置を講じたものに限る。)を鉄鋼の製造の用に供する転炉その他の製鉄所の施設において溶銑に再生し、かつ、これを鉄鋼製品の原材料として使用する。
62	平成 17 年 第 1 号	平成 17 年 3 月 14 日	三菱マテリアル 株式会社	黒崎製造 課	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。
63	平成 18 年 第 1 号	平成 18 年 8 月 8 日	琉球セメント株 式会社	屋部工場	廃ゴムタイヤ	廃ゴムタイヤ(自動車用のものに限る。)に含まれる鉄をセメント原料として使用する。

産業廃棄物広域認定制度の認定状況

平成 18 年 9 月 4 日現在

認定 番号	認定年月日	対象産業廃棄物	認定を受けた者
1	平成 16 年 4 月 23 日	繊維製品(合成繊維又は合成樹脂を含むユニフォームに限る)が産業廃棄物となったもの	(株)チクマ
2	平成 16 年 5 月 12 日	タイル、ブロック、衛生陶器の廃材	(株)INAX
3	平成 16 年 6 月 10 日	窯業系サイディング製品の廃材	ニチハ(株)
4	平成 16 年 6 月 23 日	金属樹脂複合板の廃材	三菱化学産資(株)及び(株)アルポリック
5	平成 16 年 6 月 23 日	けい酸カルシウム製品の廃材	ニチアス(株)
6	平成 16 年 6 月 23 日	陶器瓦が産業廃棄物となったもの	野安製瓦(株)
7	平成 16 年 6 月 23 日	工業用研削砥石(ビトリファイド研削砥石)の廃材	(株)ノリタケカンパニーリミテド及び(株)ノリタケボンデッドアブレーション
8	平成 16 年 7 月 15 日	情報処理機器及び通信機器が産業廃棄物となったもの	日本電気(株)
9	平成 16 年 7 月 16 日	住宅設備機器(ユニットバス、キッチン、洗面化粧台、浴槽、給湯機器及び水栓金具)及びその梱包材が産業廃棄物となったもの	(株)INAX及び(株)九州INAX
10	平成 16 年 8 月 18 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	セイコーエプソン(株)、エプソンダイレクト(株)及びエプソン販売(株)
11	平成 16 年 8 月 18 日	表面保護フィルム製品の廃材	日東電工(株)
12	平成 16 年 8 月 18 日	押出発泡ポリスチレン及び押出発砲ポリスチレン製品が産業廃棄物となったもの	(株)ジェイエスピー
13	平成 16 年 9 月 17 日	粘土瓦が産業廃棄物となったもの	(株)アメックス協販
14	平成 16 年 9 月 17 日	工業用研削砥石の廃材	クレノートン(株)
15	平成 16 年 9 月 17 日	蛍光灯が産業廃棄物となったもの	NECライティング(株)
16	平成 16 年 9 月 17 日	建築部材が産業廃棄物となったもの	積水ハウス(株)
17	平成 16 年 9 月 17 日	事務機器及び情報処理機器が産業廃棄物となったもの	富士ゼロックス(株)他46社
18	平成 16 年 9 月 17 日	軽量気泡コンクリート製品が産業廃棄物となったもの	旭化成建材(株)
19	平成 16 年 10 月 1 日	窯業系製品、その施工部材及び梱包材が産業廃棄物となったもの	クボタ松下電工外装(株)
20	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	川崎重工業(株)
21	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	スズキ(株)
22	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	本田技研工業(株)
23	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	ヤマハ発動機(株)
24	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)成川商会
25	平成 16 年 10 月 1 日	自動二輪車が産業廃棄物となったもの	ビー・エム・ダブリュー(株)
26	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)ブライト
27	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)エムズ商会
28	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)プレストコーポレーション

認定 番号	認定年月日	対象産業廃棄物	認定を受けた者
29	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)キムコ・ジャパン
30	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	カジバ・ジャパン(株)
31	平成 16 年 10 月 1 日	自動二輪車が産業廃棄物となったもの	トライアンフ・ジャパン(株)
32	平成 16 年 10 月 1 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(有)アブリリアジャパン
33	平成 16 年 10 月 1 日	自動二輪車が産業廃棄物となったもの	(株)福田モーター商会
34	平成 16 年 10 月 1 日	自動二輪車が産業廃棄物となったもの	ドゥカティ・ジャパン(株)
35	平成 16 年 11 月 10 日	パーティクルボード製品が産業廃棄物となったもの	小名浜合板(株)
36	平成 16 年 11 月 10 日	木毛セメント板が産業廃棄物となったもの	竹村工業(株)
37	平成 16 年 11 月 26 日	軽量気泡コンクリート製品が産業廃棄物となったもの	住友金属鉱山シボレックス(株)
38	平成 16 年 12 月 2 日	情報処理機器及び通信機器が産業廃棄物となったもの	(株)東芝
39	平成 16 年 12 月 2 日	小形充電式電池が産業廃棄物となったもの	有限責任中間法人JBRC
40	平成 16 年 12 月 22 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	アップルコンピュータ(株)
41	平成 16 年 12 月 22 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	デル(株)
42	平成 16 年 12 月 22 日	事務機器及びその部品が産業廃棄物となったもの	京セラミタ(株)及び京セラミタジャパン(株)
43	平成 16 年 12 月 22 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	三洋電機(株)
44	平成 16 年 12 月 22 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	(株)日立製作所
45	平成 17 年 2 月 9 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	カシオ計算機(株)
46	平成 17 年 2 月 9 日	発泡スチロールが産業廃棄物となったもの	(株)積水化成成品山口
47	平成 17 年 2 月 9 日	ロックウール製品が産業廃棄物となったもの	日東紡績(株)
48	平成 17 年 2 月 14 日	押出法ポリスチレンフォーム製品が産業廃棄物となったもの	(株)カネカ他2社
49	平成 17 年 2 月 21 日	パーティクルボード、合板及びプレカット材が産業廃棄物となったもの	大倉工業(株)
51	平成 17 年 3 月 1 日	ナイロン6製産業用ネットが産業廃棄物となったもの	東レ(株)及びキョーワ(株)
52	平成 17 年 3 月 1 日	けい酸カルシウム板が産業廃棄物となったもの	(株)エーアンドエーマテリアル他3社
53	平成 17 年 3 月 1 日	ゾノライト系けい酸カルシウム製品が産業廃棄物となったもの	日本インシュレーション(株)
54	平成 17 年 3 月 1 日	ポリオレフィン系床材製品が産業廃棄物となったもの	日東紡績(株)
56	平成 17 年 3 月 8 日	工業用研削砥石が産業廃棄物となったもの	三井研削砥石(株)
57	平成 17 年 3 月 8 日	押出し発泡ポリスチレン板が産業廃棄物となったもの	ダウ化工(株)
58	平成 17 年 3 月 8 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	日本サムスン(株)
59	平成 17 年 3 月 9 日	事務機器が産業廃棄物となったもの	コニカミノルタビジネステクノロジーズ(株)他2社
60	平成 17 年 3 月 14 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	三菱電機インフォメーションテクノロジー(株)、エヌイーシー三菱電機ビジュアルシステムズ(株)

認定 番号	認定年月日	対象産業廃棄物	認定を受けた者
61	平成 17 年 3 月 14 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	(株)ナナオ
62	平成 17 年 3 月 14 日	石膏製品(石膏ボード、石膏プラスター、焼石膏及びガラス繊維不織布入石膏板に限る。)が産業廃棄物となったもの	吉野石膏(株)他13社
63	平成 17 年 3 月 31 日	事務機器及び情報処理機器が産業廃棄物となったもの	株式会社リコー
64	平成 17 年 4 月 20 日	吸収冷温水機、冷却塔、ファンコイルユニット、太陽熱温水器(集熱器)が産業廃棄物となったもの	矢崎総業株式会社及び矢崎資源株式会社
65	平成 17 年 4 月 20 日	ロックウール製品が産業廃棄物となったもの	ニチアス株式会社、ニチアスセラテック株式会社及び株式会社堺ニチアス
66	平成 17 年 4 月 20 日	原動機付自転車及び自動二輪車が産業廃棄物となったもの	伊藤忠オートモービル株式会社
67	平成 17 年 4 月 20 日	グラスウール製品が産業廃棄物となったもの	株式会社マグ及び東洋ファイバーグラス株式会社
68	平成 17 年 4 月 22 日	建築用複合部材及びその梱包材が産業廃棄物となったもの	YKK AP株式会社
69	平成 17 年 4 月 27 日	木粉入樹脂製成形材が産業廃棄物となったもの	株式会社ミサワテクノ
70	平成 17 年 5 月 11 日	事務機器及び情報処理機器が産業廃棄物となったもの	キャノン販売株式会社、キャノン株式会社、キャノン電子株式会社、キャノンファイナテック株式会社
71	平成 17 年 6 月 2 日	プラスチック製容器が産業廃棄物となったもの	株式会社前田製作所
72	平成 17 年 6 月 2 日	窯業系外装材が産業廃棄物となったもの	旭トステム外装株式会社
73	平成 17 年 7 月 7 日	鋳物砂が産業廃棄物となったもの	株式会社北陸化成工業所
74	平成 17 年 7 月 8 日	パーティクルボード製品及びその木質系梱包材が産業廃棄物となったもの	東北ホモボード工業株式会社
75	平成 17 年 7 月 8 日	梱包用バンド製品が産業廃棄物となったもの	司化成工業株式会社
76	平成 17 年 7 月 19 日	密閉型鉛蓄電池、開放型鉛蓄電池、開放型アルカリ蓄電池、電源装置及びそれらの付属品が産業廃棄物となったもの	古河電池株式会社
77	平成 17 年 9 月 13 日	グラスウール製品が産業廃棄物となったもの	株式会社ワンワールド
78	平成 17 年 9 月 13 日	グラスウール製品が産業廃棄物となったもの	バラムウント硝子工業株式会社
79	平成 17 年 9 月 30 日	浸漬型膜分離装置が産業廃棄物となったもの	クボタメンブレン株式会社
80	平成 17 年 10 月 21 日	発泡ポリスチレン及び押出發泡ポリスチレン製品が産業廃棄物となったもの	積水化成成品工業株式会社
81	平成 17 年 10 月 24 日	自動二輪車が産業廃棄物となったもの	ハーレーダビッドソンジャパン株式会社
82	平成 17 年 11 月 17 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	日本ユニシス株式会社
83	平成 17 年 11 月 29 日	FRPを使用した船舶が産業廃棄物となったもの	社団法人日本舟艇工業会
84	平成 17 年 11 月 29 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	株式会社アイ・オー・データ機器
85	平成 17 年 11 月 29 日	高輝度放電灯及び紫外線発光放電灯が産業廃棄物となったもの	岩崎電気株式会社
86	平成 17 年 11 月 29 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	ソニー株式会社
87	平成 18 年 1 月 26 日	情報処理機器が産業廃棄物となったもの	日本アイ・ビー・エム株式会社及びレノボ・ジャパン株式会社
88	平成 18 年 2 月 22 日	グラスウール製品が産業廃棄物になったもの	旭ファイバーグラス株式会社
89	平成 18 年 3 月 14 日	情報処理機器及び通信機器が産業廃棄物になったもの	富士通株式会社

認定 番号	認定年月日	対象産業廃棄物	認定を受けた者
		ったもの	
90	平成 18 年 3 月 24 日	窯業系サイディング及び繊維強化セメント板が産業廃棄物となったもの	神島化学工業株式会社
91	平成 18 年 3 月 31 日	窯業系サイディングが産業廃棄物となったもの	東レACE株式会社
92	平成 18 年 6 月 29 日	梱包用バンド製品及び集積包装用フィルム製品が産業廃棄物となったもの	松下電工株式会社
93	平成 18 年 6 月 29 日	情報処理機器及び通信機器が産業廃棄物となったもの	沖電気工業(株)、(株)沖データ及び(株)沖電気カスタマドテック
94	平成 18 年 6 月 29 日	ロックウール製品の廃材が産業廃棄物となったもの	大建工業株式会社及び 西日本ダイケンプロダクツ株式会社
95	平成 18 年 9 月 1 日	消火器、消火設備、消火装置及びその付属品が産業廃棄物となったもの	株式会社初田製作所
96	平成 18 年 9 月 1 日	消火器及び移動式粉末(第3種)消火設備が産業廃棄物となったもの	ヤマトプロテック株式会社
97	平成 18 年 9 月 1 日	消火器、消火設備、消火装置及びその付属品が産業廃棄物となったもの	株式会社モリタ

一般廃棄物広域認定制度の認定状況

平成 18 年 8 月 24 日現在

	認定番号	認定年月日	一般廃棄物の種類	認定を受けた者
1	平成16年第 1号	平成16年 6月30日	廃パーソナルコンピュータ	有限責任中間法人パソコン3R推進センター
2	平成16年第 2号	平成16年 8月27日	廃二輪自動車	本田技研工業株式会社
3	平成16年第 3号	平成16年 9月 9日	廃二輪自動車	川崎重工業株式会社
4	平成16年第 4号	平成16年 9月 9日	廃二輪自動車	スズキ株式会社
5	平成16年第 5号	平成16年 9月 9日	廃二輪自動車	ヤマハ発動機株式会社
6	平成16年第 6号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	株式会社成川商会
7	平成16年第 7号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	株式会社カジバ・ジャパン
8	平成16年第 8号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	有限会社アブリリアジャパン
9	平成16年第 9号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	株式会社福田モーター商会
10	平成16年第10号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	株式会社キムコ・ジャパン
11	平成16年第11号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	株式会社プレストコーポレーション
12	平成16年第12号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	有限会社ブライト
13	平成16年第13号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	ドゥカティ・ジャパン株式会社
14	平成16年第14号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	ビー・エム・ダブリュー(株)
15	平成16年第15号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	トライアンプ・ジャパン(株)
16	平成16年第16号	平成16年10月 1日	廃二輪自動車	(株)エムズ商会
17	平成16年第17号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	シャープ株式会社
18	平成16年第18号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社東芝
19	平成16年第19号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	ソニー株式会社
20	平成16年第20号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	富士通株式会社
21	平成16年第21号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	アップルコンピュータ株式会社
22	平成16年第22号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	セイコーエプソン株式会社
23	平成16年第23号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社日立製作所
24	平成16年第24号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	沖電気工業株式会社
25	平成16年第25号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	デル株式会社
26	平成16年第26号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	日本サムスン株式会社
27	平成16年第27号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社リコー
28	平成16年第28号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	九十九電機株式会社
29	平成16年第29号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	三菱電機インフォメーションテクノロジー株式会社
30	平成16年第30号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	NECディスプレイソリューションズ株式会社
31	平成16年第31号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	東京特殊電線株式会社
32	平成16年第32号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社ナナオ
33	平成16年第33号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	松下電器産業株式会社
34	平成16年第34号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	日本ビクター株式会社
35	平成16年第35号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	エルジー電子ジャパン株式会社
36	平成16年第36号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	日本ユニシス株式会社
37	平成16年第37号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	NECパーソナルプロダクツ株式会社

38	平成16年第38号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	日本アイ・ビー・エム株式会社
39	平成16年第39号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社アイ・オー・データ機器
40	平成16年第41号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	カシオ計算機株式会社
41	平成16年第42号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社アドテック
42	平成16年第43号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社ソーテック
43	平成16年第44号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社バッファロー
44	平成16年第45号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	アロシステム株式会社
45	平成16年第46号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	三洋電機株式会社
46	平成16年第47号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	日本ヒューレット・パッカード株式会社
47	平成16年第48号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	ロジテック株式会社
48	平成16年第49号	平成16年11月25日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社ワコム
49	平成17年第 1号	平成17年 3月 1日	廃二輪自動車	伊藤忠オートモービル株式会社
50	平成17年第 2号	平成17年 3月10日	廃パーソナルコンピュータ	プリンス・テクノロジー株式会社
51	平成17年第 3号	平成17年 3月14日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社MCJ
52	平成17年第 4号	平成17年 6月 2日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社KOUZIRO
53	平成17年第 5号	平成17年 7月 5日	廃パーソナルコンピュータ	Gateway株式会社
54	平成17年第 6号	平成17年 7月 5日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社サードウェーブ
55	平成17年第 7号	平成17年10月24日	廃二輪自動車	ハーレーダビッドソンジャパン株式会社
56	平成17年第 8号	平成17年11月29日	廃FRP船	社団法人日本舟艇工業会
57	平成17年第 9号	平成17年12月 5日	廃パーソナルコンピュータ	レノボ・ジャパン株式会社
58	平成17年第10号	平成17年12月 5日	廃パーソナルコンピュータ	三菱電機株式会社
59	平成18年第 1号	平成18年 7月18日	廃パーソナルコンピュータ	株式会社iiyama
60	平成18年第 2号	平成18年 8月24日	廃パーソナルコンピュータ	上新電機株式会社

資料-3 循環資源物基盤整備に係る支援制度の概要

① リサイクルポートにおける静脈物流拠点形成支援施設に対する補助

「港湾機能高度化施設整備費補助事業」(平成17年度創設)

(目的)

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進による我が国産業の国際競争力の強化及び総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の形成による循環型社会の構築という政策の実現のため、港湾機能の高度化に係る以下の施設整備に対する民間団体向けの補助事業を創設。

(1) スーパー中枢港湾(略)

(2) 総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)

・広域的な静脈物流拠点の形成のために必要な循環資源の取扱機能を増進する施設

(制度の内容)

・交付対象: 地方公共団体の出資又は拠出に係る法人(第3セクター等)

・補助率: 全地域 1/3

・交付の対象となる事業

リサイクルポート指定港において、循環資源を効率的に取り扱うために、循環資源を蔵置、保管等を行なう施設の整備(用地費を含む)

② 積替・保管施設等の施設整備を支援する財政投融资制度

日本政策投資銀行が、政策性が高いにも関わらず民間金融機関だけでは支援することが難しいプロジェクトに対して、長期資金の融資や出資などの支援を行う以下の投資対象項目に位置づけ。

大項目: 地域再生支援

中項目: 地域社会基盤整備

小項目: 地域社会資本

細項目: 港湾機能総合整備 1) 港湾の機能の高度化に資する中核的施設整備事業

「総合静脈物流拠点施設整備事業」(平成16年度創設)

(制度の内容)

政策金利Ⅱ、融資比率40%

③ 遊休化した民間埠頭を循環資源を取り扱える公共埠頭として再生するための支援制度

「港湾施設改良費統合補助」

(目的)

施設の老朽化により陳腐化し利用効率の低下した施設等に適切な改良を加え、有効活用するための整備を行なう。

(事業内容)

既存施設の利用転換(民間の既存バース等を利用転換するための買い取り等)その他の事業

(事業主体)

港湾管理者

(負担率及び補助率)

0.5、1/3

資料-4 リサイクルポート間海上輸送円滑化に係る実証実験の提案

目的	名称(案) 及び内容	参加者	検証品目(案)
①リサイクルポートにおける海上輸送促進循環資源品目に係る取扱基準の共通化	「リサイクルポートにおける循環資源取扱いルール共通化に向けた実証実験」 ・全国18港のリサイクルポートにおいて、海上輸送促進循環資源品目を設定し、荷姿や荷役方法についての輸送実験を行ない、港湾管理上、どのような共通ルールであれば取扱いが可能であるか等、取扱基準の共通化に向けた課題を検証する。	・リサイクルポート指定港港湾管理者 ・自治体環境部局 ・リサイクル企業 ・運送事業者 ・国	利用目的に応じた細分化した循環資源品目 ・廃タイヤ ・廃プラスチック ・木くずチップ
②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確立	「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実現に向けた実証実験」 ・循環資源の排出、運搬、利用に関わる企業、団体等が連携して海上輸送を利用した安全・安心で継続的な循環資源利用の仕組みを構築するための課題と対応策を実験を通じて確認する。	・循環資源の排出、運搬、再利用に関わる企業及び団体 ・リサイクルポート指定港港湾管理者 ・自治体環境部局関係者 ・国	安定した排出量があり利用先が明確な循環資源品目 ・廃タイヤ ・廃プラスチック ・鉄鋼スラグ等
③再生利用認定制度における認定品目の拡大及び広域認定制度認定事業者による海上輸送の拡大	「リサイクルポートにおける再生利用認定品目の拡大及び広域認定品目の海上輸送拡大に向けた実証実験」 ・廃棄物処理法の特例制度である「再生利用認定制度」を活用した産業原燃料品目の認定拡大及び指定運送事業者による収集運搬の安全性、効率性の確認と、海上輸送に伴う環境影響上の問題点の有無を把握する。 ・廃棄物処理法の特例制度である「広域認定制度」の認定を受けたもしくは受けようとする製造事業者に対して、海上輸送の効率性や安全性の理解を深め、海上輸送を拡大する上での問題点及びその改善策を検証する。	・リサイクルポート指定港港湾管理者 ・自治体環境部局 ・再生利用事業者 ・広域認定製造事業者(指定希望を含む) ・海上輸送に係る運送事業者 ・国	利用目的に応じた細分化した循環資源品目 ・産業原料品目 ・産業燃料品目 既に広域制度の認定を受けている品目及び認定の可能性の高い品目 ・廃スプリングマットレス ・建材 ・FRP 船 等
④国際循環資源物流における安全で効率的な海上輸送手法の検証	「国際循環資源物流拠点の形成に係る実証実験」 ・国際間の循環資源物流を安全かつ効率的に進める国際循環資源物流拠点港を育成するために必要なハード、ソフトの基盤整備の項目及びそのあり方を探るため、循環資源の輸出が急激に拡大している中国の港湾との間で輸送実験を行う。 ・特に、輸出可能な品目基準への適合性の認証の方策や不正な廃棄物輸出を防止するためのIT機器を活用したトレーサビリティ検証手法の妥当性等についての検証を行う。	・リサイクルポート指定港港湾管理者(国際循環資源物流の実績がある港湾) ・自治体環境部局 ・中国港湾管理者 ・循環資源排出事業者(日本側) ・循環資源処理事業者(中国側) ・国際海上輸送に係る運送事業者 ・国(経済産業省、環境省、国土交通省、財務省等)	循環資源としての輸出許可を得た品目のうち、その性状によって相手国での環境影響が懸念される品目 ・廃プラスチック等