

資源循環における港湾政策の現状について

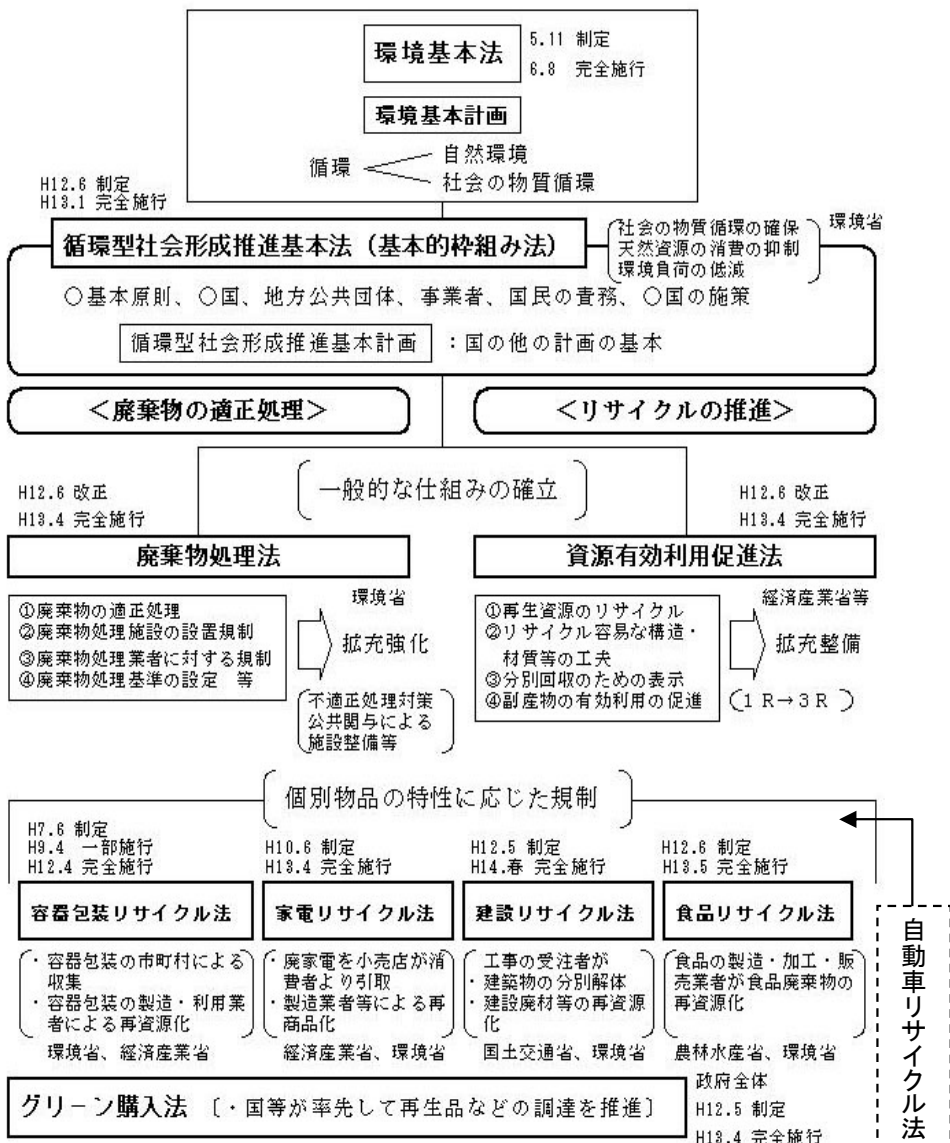
令和 6 年 11 月
国土交通省港湾局

1. リサイクルポート政策の概要	2
2. 物流における2024年問題の影響	22
3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き	34
4. 本日も議論いただきたい事項	41

1. リサイクルポート政策の概要

1. リサイクルポート政策の概要(制度設立の経緯)

循環型社会の形成の推進のための法体系



港湾を核とした静脈物流システムの構築

都市再生プロジェクト第一次決定
(平成13年6月14日 政府都市再生本部)

「大都市圏におけるゴミゼロ型都市への再構築」を掲げ、その中で水運等を活用した静脈物流システムの構築が位置付けられた。

新総合物流施策大綱
(平成13年7月6日 閣議決定)

「循環型社会実現のための静脈物流システムの構築」が位置付けられた。

21世紀『環の国』づくり会議
(構成: 全閣僚・民間議員10名)

「大量生産・大量消費・大量廃棄」の社会から「持続可能な簡素で質を重視する」社会への転換を図り、地球と共生する『環の国』日本を実現するための基本的あり方や必要な施策の検討が進められていた。

エコタウン事業
(経済産業省・環境省)

地域におけるゼロエミッション構想を基軸とした21世紀に向けた新たな環境まちづくり計画をソフト面、ハード面で支援する。
(平成9年度創設)

1. リサイクルポート政策の概要(制度設立の経緯 ～続き～)

- 港湾を核とした静脈物流ネットワークを効率的に構築していくためには、具体的海上輸送手段と一体となって静脈物流拠点を整備していく必要があった。
- このため、静脈物流拠点として整備を推進していく港湾を指定し、港湾整備事業の重点化を図るとともに、エコタウン事業など他のリサイクル事業との連携を容易にし、港湾における静脈物流拠点の形成と静脈物流ネットワークの構築を効率的に進めた。

港湾のポテンシャル

- ・大規模なリサイクル処理施設の拠点的立地に必要な広大な用地の確保が容易
- ・物流基盤が既に整備（岸壁、臨港道路等）

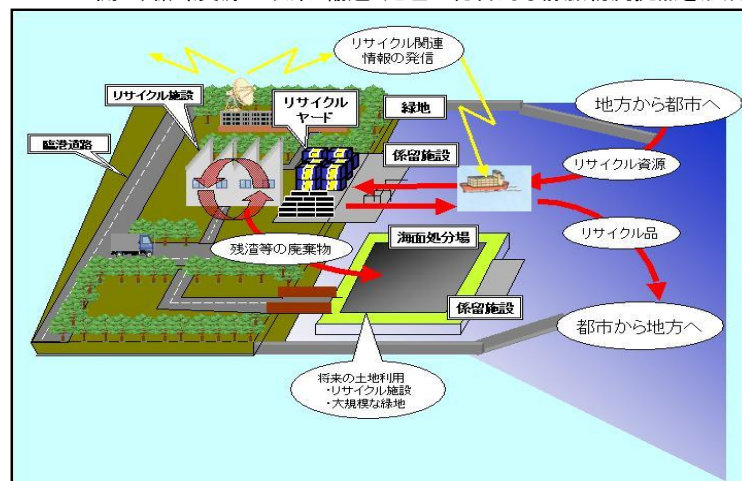
循環型社会実現のための静脈物流システムの構築

- ・既存ストックを最大限に活用し、総合的な静脈物流拠点をブロック毎に拠点的に配置
- ・海上輸送を活用した広域静脈物流ネットワークの形成

21世紀の新しいリサイクル・静脈産業空間として港湾を活用

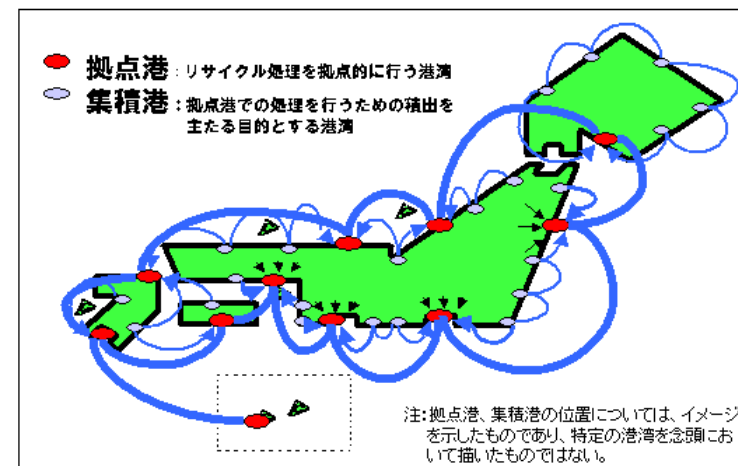
● 総合的な静脈物流拠点の概念図

大規模なリサイクル処理施設の集中立地、残さ処分のための廃棄物海面処分場、ストックヤード等の静脈物流基盤の整備を一体的に展開し、循環資源の収集・輸送・処理の総合的な静脈物流拠点を形成



● 広域静脈物流ネットワークの概念図

静脈物流拠点を長距離大量輸送に適し低コストで環境にやさしい海上輸送により広域ネットワーク化し、収集・輸送コストの削減を実現

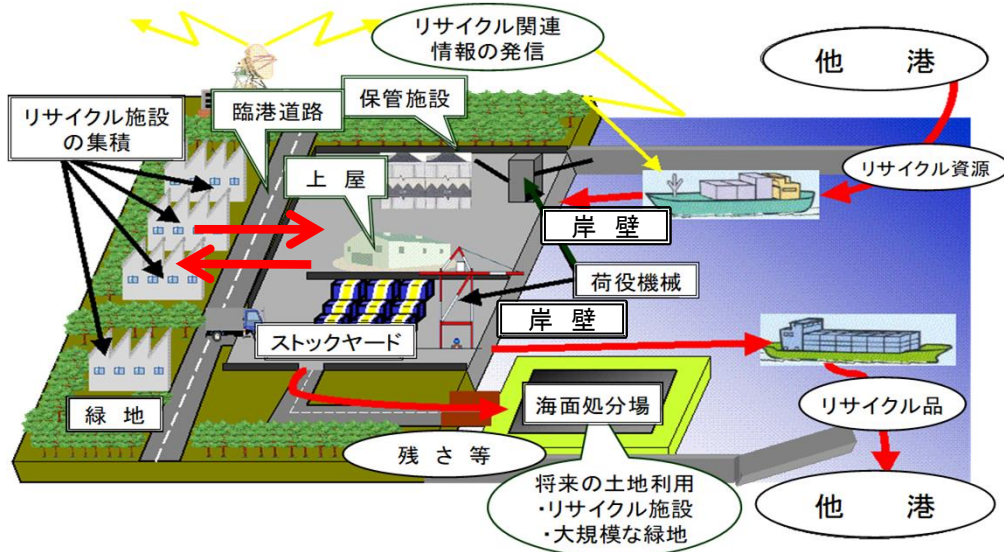


1. リサイクルポート政策の概要(港湾を核とした静脈物流システム)

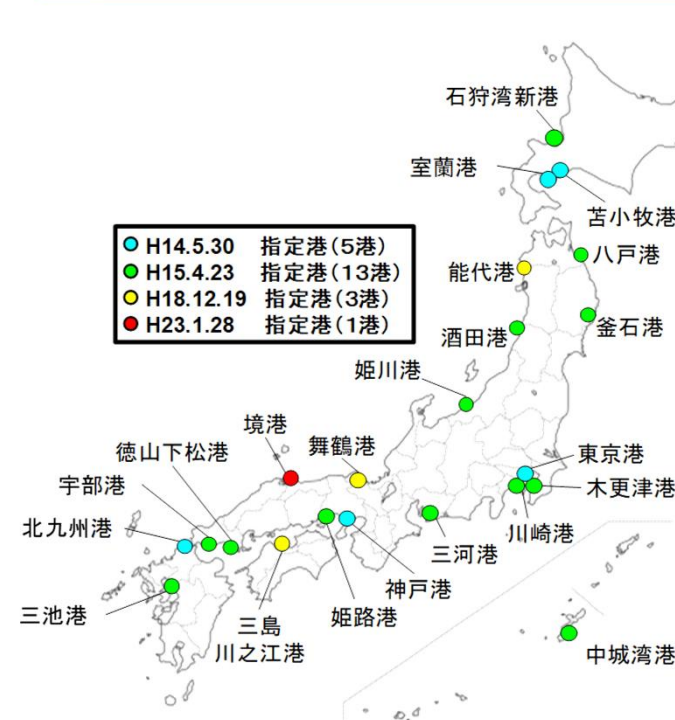
- ・港湾を核とした効率的な静脈物流システムの構築とは、港湾に静脈物流の拠点を形成するとともにその拠点を海上輸送により結ぶ広域的なネットワークの形成を図ること。
- ・国土交通省では、静脈物流の拠点となる港湾をリサイクルポート(総合静脈物流拠点港)として指定するとともに、その拠点づくりを支援している。

リサイクルポートのイメージ

リサイクルポートは、廃棄物等(資源循環貨物)を取り扱うことが可能な物流機能と、リサイクル処理施設の集積が可能な立地機能の二つの機能を有する



リサイクルポート指定港(22港)



リサイクルポート施策

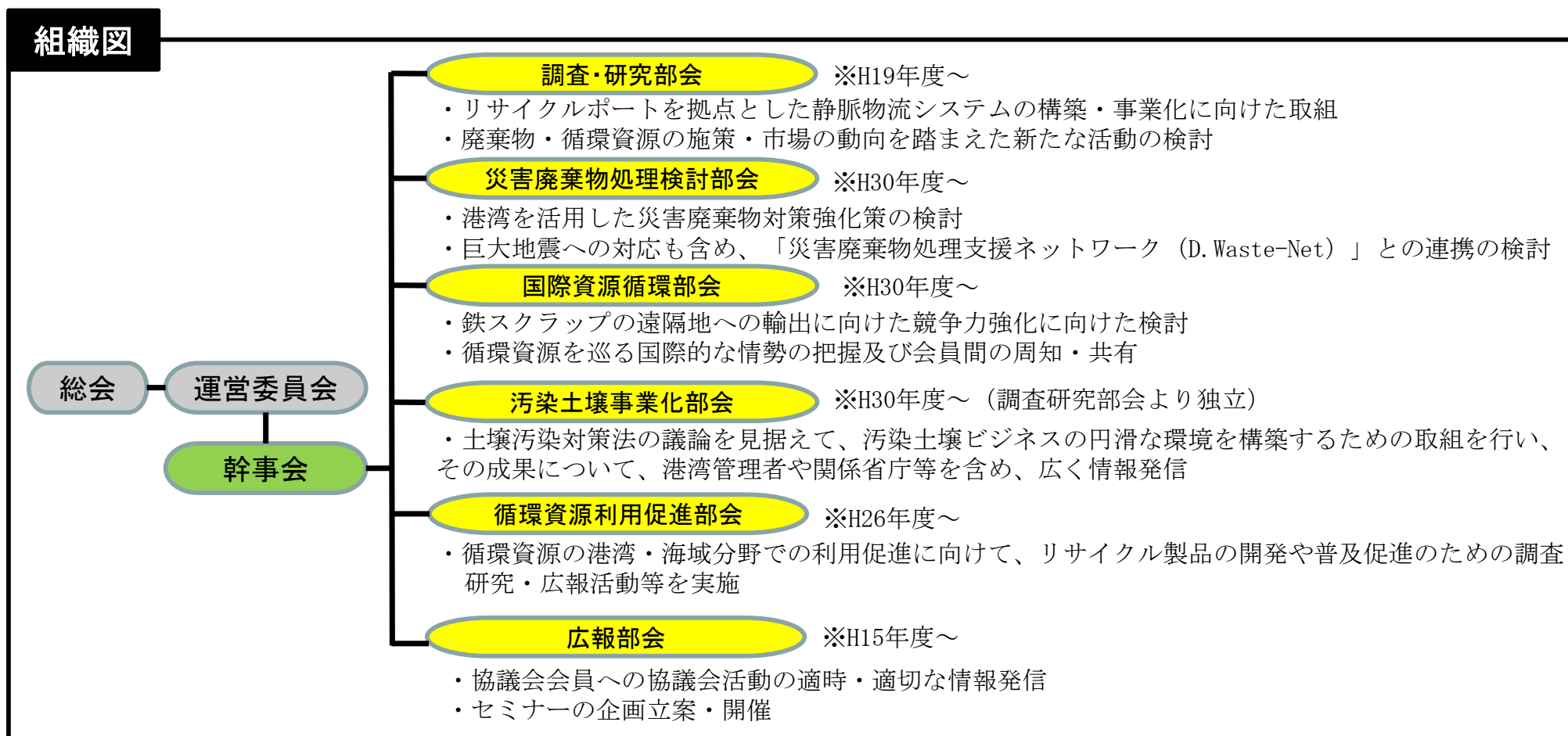
- ・官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会との連携など)
- ・岸壁等の港湾施設の確保
- ・積替・保管施設等の整備に対する支援
- ・循環資源の取扱に関する運用等の改善
- ・海運による低炭素型静脈物流システムの構築に対する支援

1. リサイクルポート政策の概要

(官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会との連携))

- ・港湾を核とした効率的な静脈物流システムの構築に向けて、その事業化に参加する人々のネットワークづくりを進めるとともに、幅広い各専門分野での英知の結集と相互協力のもとに、情報発信や情報交換、諸課題・政策の提言等を行うこと等を目的として、平成15年4月に設立。
- ・リサイクルポートに指定されている港湾管理者や地方自治体及び鉄鋼、セメント、物流等の各業界やリサイクル企業等が参加。会員数は155(令和6年6月現在)。

組織図



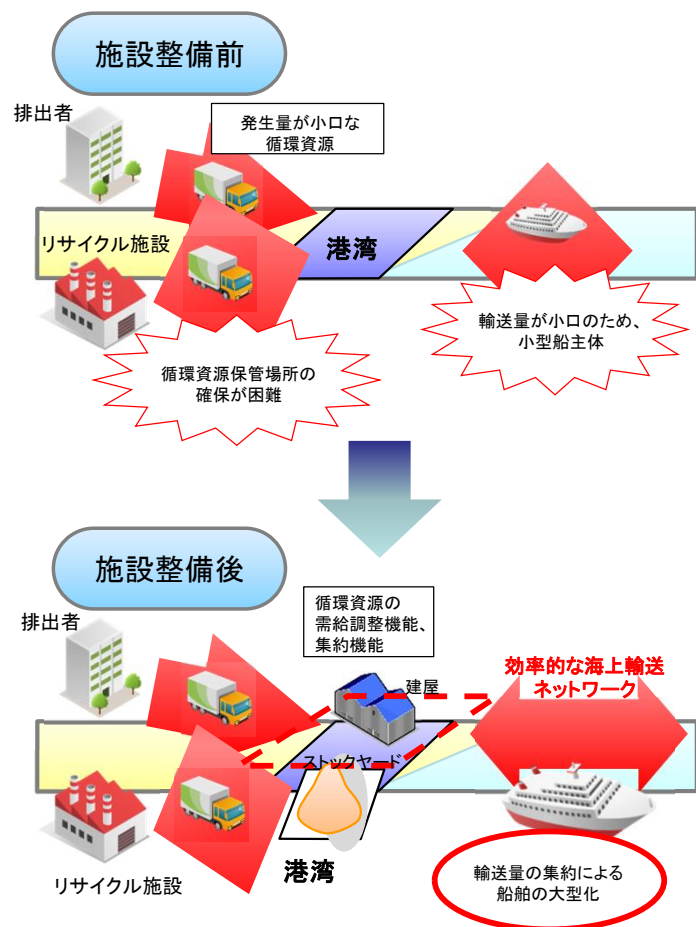
1. リサイクルポート政策の概要(積替・保管施設等の整備に対する支援)

○リサイクルポート指定港における静脈物流基盤整備への支援策として、「循環資源取扱支援施設」の整備について補助を行っている。

交付対象： 地方公共団体及び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： 1/3

交付対象事業： 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、循環資源の保管等を行う施設の整備に関する事業。



北九州港



リサイクルポート岸壁

酒田港



廃プラスチック等保管施設



汚染土壌等保管施設

姫川港



石炭灰保管施設

能代港



汚染土壌・石炭灰等保管施設

境港



バラ貨物保管施設

1. リサイクルポート政策の概要 (循環資源の取り扱いに関する運用等の改善)

(港湾における循環資源取扱に関するガイドライン(平成16年6月))

・港湾における循環資源の円滑な取扱いを積極的に推進することが極めて重要であるという判断から、港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進するうえで、リサイクルポートの港湾管理者が一般的に配慮することが望ましい事項について取りまとめた「港湾における循環資源取扱に関するガイドライン」を平成16年6月に策定。

1. 循環資源の取扱いに関する弾力的な運用

循環資源には、廃棄物と位置付けられているものも含まれることから、その取扱いが廃棄物として一律に抑制されている事例が見受けられる。循環型社会を形成するためには、環境保全の為の調整・対策を適切に講じることを前提として、港湾における循環資源の円滑な取扱いがなされるよう配慮することが望ましい。

例えば、環境への影響が少ないと考えられる循環資源については、それをバルク貨物として取り扱うことについて、個別事情を勘案しつつ前向きに検討することが望ましい。

2. 周辺環境への影響軽減のための対策

循環資源の荷捌作業や運搬、一時保管に当たっては、その種類によっては、循環資源の飛散、汚水の流出、運搬車両の走行等、港湾及びその周辺環境へ影響を及ぼすこともありうる。このため、防塵柵の設置、油水分離槽、汚水処理、緩衝緑地の整備等、周辺環境への影響を軽減するための対策について、港湾管理者は必要性や地域事情を勘案しつつ、官民協調して行うことが望ましい。

3. リサイクル施設の立地等に対するインセンティブ

静脈物流システムの構築は、循環型社会を形成する観点ばかりでなく、リサイクル関連産業という新規産業の誘致・育成の観点も有していることから、地域経済への寄与も期待できる。このため、港湾管理者及び地元地方自治体は地域事情を勘案して、リサイクル施設の立地等に対するインセンティブの導入を検討することが望ましい。

4. 循環資源取扱施設の適切な計画

循環資源も港湾取扱貨物の一種であるので、港湾管理者は、港湾計画の見直しや港湾整備のための計画を策定・見直しする際に、循環資源に係る貨物需要を含めて適切に予測し、循環資源を取り扱う施設の規模・配置を適切に計画することが望ましい。また、港湾管理者は、循環資源を取り扱う埠頭やリサイクル施設が立地する場所については、周辺地域への影響に配慮し、他の利用形態と調和するよう、適切に土地利用計画を定めることが望ましい。

1. リサイクルポート政策の概要（循環資源の取り扱いに関する運用等の改善） 国土交通省

（港湾における循環資源の取扱に関する指針（平成22年9月） 概要）

- ・ガイドライン（平成16年6月）の実効性確保を目的とし、循環資源の取扱に関する運用方針を示す「港湾における循環資源の取扱に関する指針」を平成22年9月に策定。

【リサイクルポートにおける港湾の管理運営に関する基本原則】

○港湾を利用して循環資源を輸送したいニーズを有する事業者の需要に応えること

- ・循環資源を取扱う港湾施設の整備・処理能力の向上
- ・港湾における循環資源関連施設の位置付け等（港湾計画、リサイクルポート整備計画）

○港湾施設の利用に関し不平等な取扱をしないこと

- ・荷姿の異なる循環資源について
荷姿により許可が可能であるもの（又は荷姿により許可できないもの）についてルール化し、あらかじめ公表しておくよう努めること。
- ・荷主や荷主の所在地が異なる循環資源について
同一の循環資源であるにもかかわらず、荷主や荷主の所在地を理由として港湾施設の使用を認めないなど不平等な取り扱いや必要以上の規制がないか再確認すること。
- ・輸送事業者の条件が異なる循環資源について
港湾施設の使用許可に条件を付すことは可能。ただし、特定の事業者に対して特に有利又は不利となる条件設定とならないよう、付する条件の妥当性について十分検討した上で、使用許可条件として明示するよう努めること
- ・輸送先の条件が異なる循環資源について
輸送先において循環資源が不適正に取扱われる可能性（輸送先の事業が特定されていない、許認可を取得していない等）など、仕向港の港湾管理者等と連携・協力して必要な情報を入手することなどにより、仕出港における港湾施設の使用許可の是非について判断すること。
- ・港湾施設の使用許可・不許可の合理的根拠について
港湾管理者におかれては、事業者に対して循環資源の飛散や汚水の流出、臭気の漏洩等の問題が生じる可能性があるかどうかについて判断できる情報提供を求めた上で港湾施設の使用許可の判断を行う必要がある。なお、問題が生じるおそれがある場合にはその対策（同種の循環資源のトラック輸送や鉄道輸送において実績がある荷姿の採用等）を港湾施設の使用許可条件として明示することにより、港湾の環境・衛生・安全について措置されるものと考えられる。

○環境・衛生・安全の面で問題が生じさせないよう適切な管理を行うこと

1. リサイクルポート政策の概要（循環資源の取り扱いに関する運用等の改善） （港湾における循環資源の取扱に関する指針（平成22年9月） 概要 ～続き～）

【循環資源の輸送等における安全性の判断】

○標準的な輸送形態

- ・リサイクルポート推進協議会の会員からの情報等を元に、標準的な輸送形態を整理

○港湾における循環資源の積替え・保管

- ・廃掃法では、廃棄物の収集運搬の基準として、廃棄物の流出・飛散の防止等が定められており、また、排出者による保管の基準や、収集・運搬過程での積替え・保管に関する基準が定められている。
- ・船舶輸送に関しては保管上限の特例が設けられており、運搬過程での保管上限は「船舶の積載量」、処分・再生過程での保管上限は「船舶の積載量＋処理施設の一日当たりの処理能力×7」とされている。
- ・コンテナ輸送に関しては、コンテナを輸送途中で開梱せず輸送手段を変える場合には、廃棄物処理法上の輸送時の積替え・保管に該当しないとされている。
- ・循環資源コンテナの蔵置をどの程度の期間認めるかについては、一般貨物コンテナと同様の取扱がなされるよう自治体環境部局と調整すること。

【リサイクルポート間の連携・分担】

- 港湾施設の種類や能力に応じて、隣接するリサイクルポート間で機能分担することは有効な手法である。隣接するリサイクルポート同士で連絡・協議の体制を設け、必要に応じ機能分担のあり方について検討すること。

【関係者の役割】

○国土交通省本省及び地方整備局等

- ・本指針の実施及び見直しのため、リサイクルポート関係港湾管理者連絡会議を随時開催
- ・必要に応じ、隣接するリサイクルポート間の連絡・協議体制の整備・運営を支援
- ・民間事業者、業界団体、リサイクルポート推進協議会等から本指針の実施及び見直しに関する意見を随時受け付け
- ・本指針に密接に関係する課題、とりわけ廃棄物処理法等の制度改善の課題について、関係者と協議

○リサイクルポートとして指定されている港湾の港湾管理者

- ・本指針や民間事業者の意見を踏まえたリサイクルポートの整備・利用のあり方、港湾管理条例等のルールの見直し
- ・リサイクルポート利用促進マニュアル等を通じた、事業者への働きかけ

1. リサイクルポート政策の概要 (モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業)

モーダルシフト 運賃負担力が小さく「急がない貨物」(納期の制約が少ない)である循環資源の特性を生かし、低炭素・低コストな輸送モードへの積極的転換

広域リサイクル 静脈物流コストの削減による未利用循環資源のリサイクル・高次利用の推進

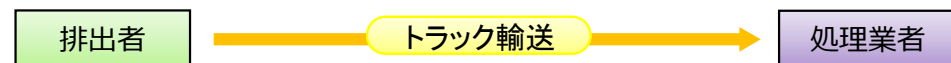
集積・調整機能 港湾用地を活かした集積基地の形成と需給や物流のマッチング機能の導入による輸送効率化

○海運を活用した低炭素型静脈物流システムの構築に必要な経費及び循環資源取扱設備導入経費の一部を補助
○静脈物流のモーダルシフト・輸送効率化を推進し、循環型社会と低炭素社会の統合的実現に寄与

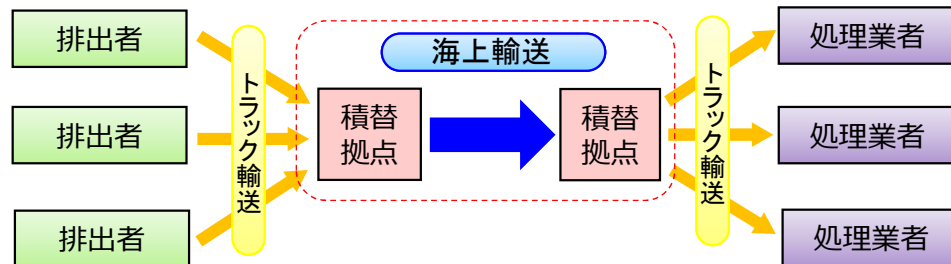
補助対象: 民間団体(1団体あたり最大3年間)

補助率: モデル事業実施経費の2/3以内(初年度)、循環資源取扱設備導入経費の1/2以内

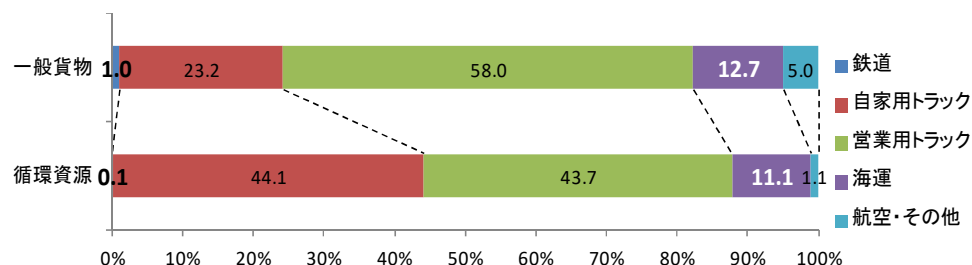
【現状】



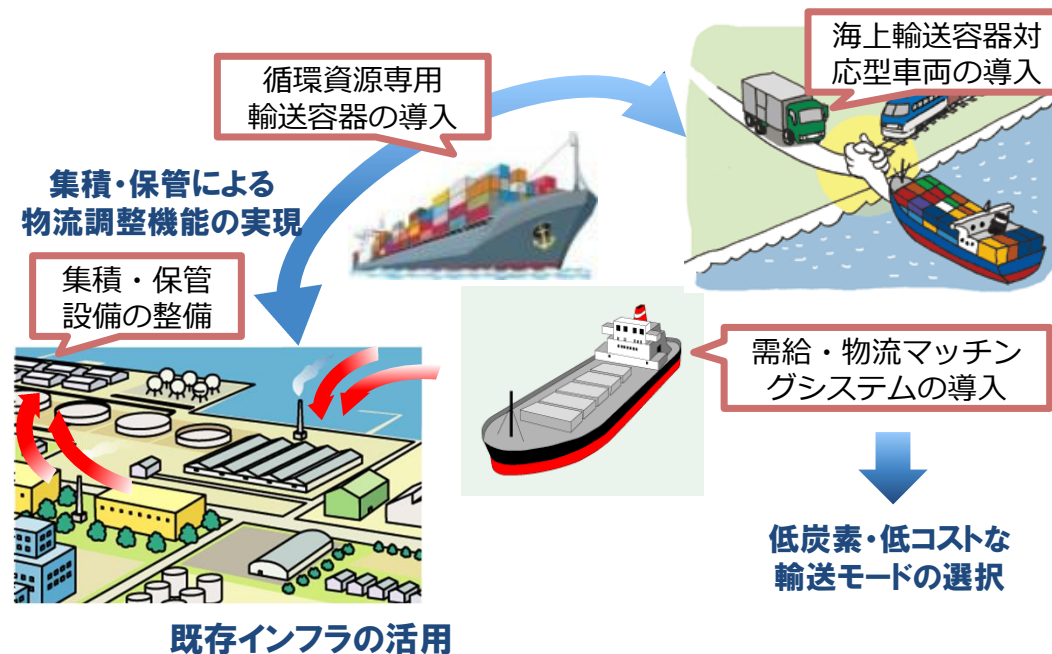
【モーダルシフト後】



一般貨物及び循環資源の代表輸送機関分担率比較



出典: 平成22年全国貨物純流動調査(物流センサス)(国土交通省)



○リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)

リサイクル施設の広域的立地に対応した循環資源の広域流動の拠点となる港湾を国土交通省港湾局が指定

1. リサイクルポート政策の概要

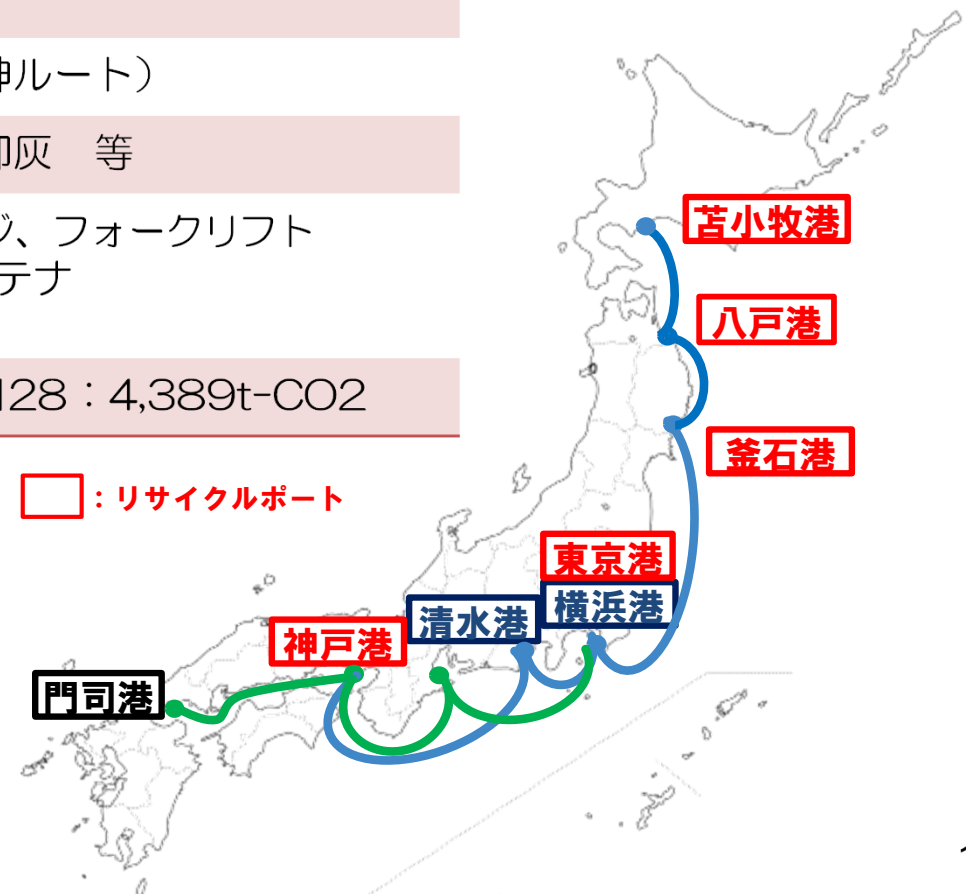
(モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業 ～続き～)

■内航コンテナ輸送による太平洋側静脈物流コンテナ輸送プロジェクト

事業概要	循環資源をコンテナに詰め、内航コンテナ船で他の一般貨物と積み合わせて海上輸送を行うことにより、静脈物流における幹線輸送を共同化し、効率的な輸送を行う
事業者	井本商運株式会社他
補助額	モデル事業実施 : H26約0.8億円、H27約0.9億円、H28約0.7億 循環資源等取扱設備 : H26約0.2億円、H27約0.5億円、H28約1.0億
輸送方法	コンテナ輸送
航行ルート	太平洋航路（京浜～九州ルート及び北海道～阪神ルート）
取扱貨物	汚泥、廃液、廃プラ、燃えがら、汚染土壌、焼却灰 等
導入設備	H26：コンテナ、トラクターヘッド、バンステージ、フォークリフト H27：コンテナ用トラクタ+トレーラー、コンテナ H28：コンテナ
CO ₂ 削減効果	H26：577t-CO ₂ 、H27：2,080t-CO ₂ 、H28：4,389t-CO ₂



コンテナ船外観



1. リサイクルポート政策の概要

(モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業 ～続き～)

■首都圏で発生する建設発生土の横浜港を拠点とした太平洋側静脈物流バルク輸送プロジェクト

事業概要

横浜港に立地する自社岸壁を首都圏で発生する汚染土壌の積替保管・搬出を担う施設として整備（既存施設を改修）し、各地のリサイクルポート等を活用した低炭素型物流システムの構築を図る。

事業者

JFE環境株式会社

補助額

モデル事業実施 : H27 約0.2億円、H28 約1.1億
循環資源等取扱設備 : H27 約0.2億円、H28 約0.6億
(※汚染土壌の積替・保管施設の整備)

輸送方法

バルク（ばら積み）輸送

航行ルート

太平洋航路（横浜～八戸ルート及び横浜～阪神～瀬戸内海ルート）

取扱貨物

建設発生土

導入設備

H27 : 積替・保管施設 H28 : 栈橋・汚水貯留槽・排水溝

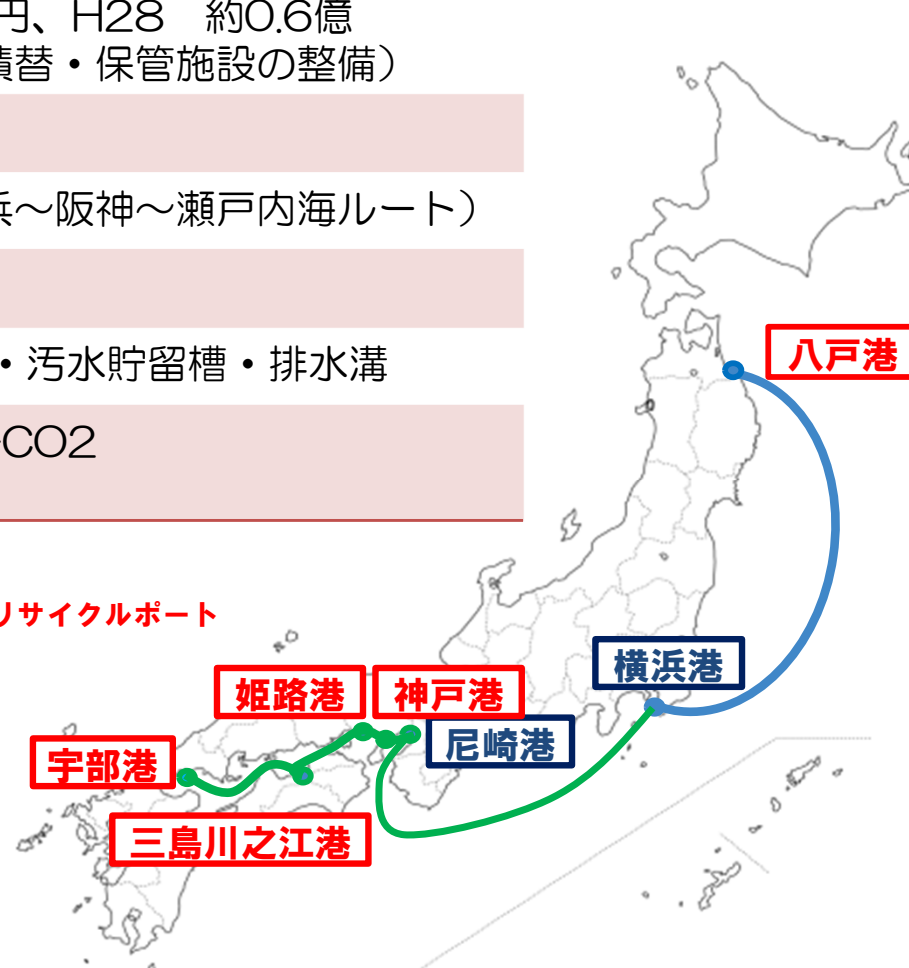
CO₂削減効果

H27 : 112 t-CO₂、H28 : 2031 t-CO₂
(3ヶ年合計で 10,193 t-CO₂)



ガット船外観

□ : リサイクルポート



1. リサイクルポート政策の概要

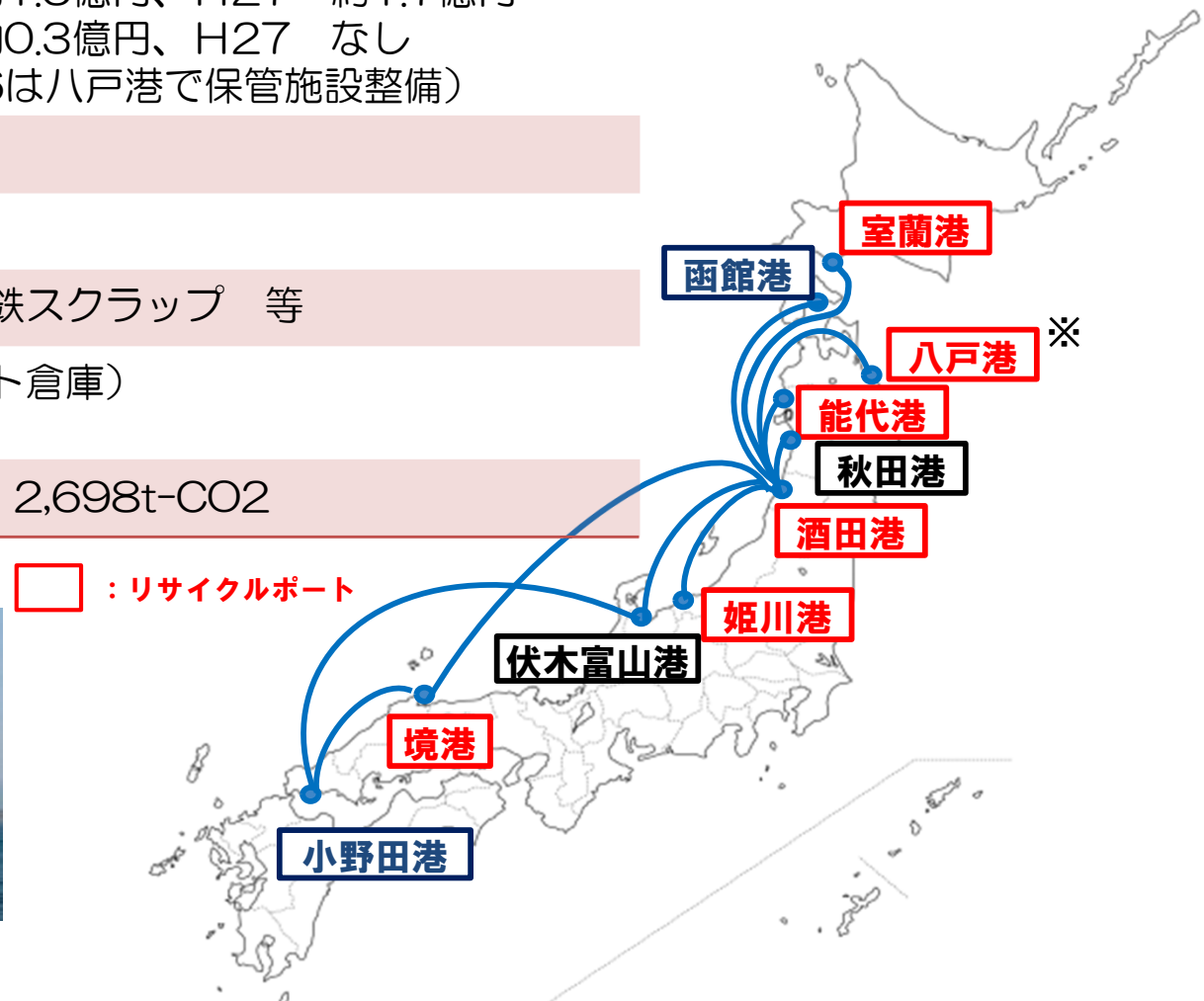
(モーダルシフト・輸送効率化による低炭素型静脈物流促進事業 ～続き～)

■ 酒田港を拠点とした日本海側静脈物流バルク輸送プロジェクト

事業概要	酒田港を循環資源の拠出拠点と定め、小ロットの貨物を酒田港へ集約し、受入港とのマッチングを行い、海運へのモーダルシフトを図る
代表事業者	株式会社酒田港リサイクル産業センター
補助額	モデル事業実施 : H26 約1.5億円、H27 約1.7億円 循環資源等取扱設備 : H26 約0.3億円、H27 なし (※H26は八戸港で保管施設整備)
輸送方法	バルク（ばら積み）輸送
航行ルート	日本海航路
取扱貨物	建設発生土、燃えがら、汚泥、鉄スクラップ 等
導入設備	H26 : 集積・保管設備（テント倉庫） H27 : なし
CO ₂ 削減効果	H26 : 2,656 t-CO ₂ 、H27 : 2,698t-CO ₂



一般貨物船(バルク輸送用)外観



1. リサイクルポート政策の概要

(リサイクルポート施策の高度化に向けた取組)

- 近年、鉄スクラップの輸出、港湾を活用した災害廃棄物の広域処理、産業副産物の有効利用等の社会情勢やニーズが変化。
- 有識者等から構成される「リサイクルポート施策の高度化研究会」において、今後リサイクルポート施策の中で重点的に取り組む3つのテーマを選定。(平成29年度)

課題

最近の取組

①鉄スクラップ資源の国際流動

- 国内の潤沢な鉄スクラップ資源の主要輸出先が東アジアから東南アジアや南アジア等に変化。
- マラッカ海峡以遠への輸送に適した大型船による輸出に対応した機能(岸壁、ヤード)を有する港湾の利用が望ましい。



- 令和3年2月、リサイクルポート推進協議会 国際資源循環部会が「我が国の国際鉄リサイクルビジョンに向けた中間取りまとめ」を策定。
- 国土交通省において、大型船の利用が可能となる国際物流ターミナルを石狩湾新港に整備し、鉄スクラップ資源の輸出拠点を形成(令和3年度開始、現在事業実施中)。

②港湾を活用した災害廃棄物の広域処理

- 首都直下地震等の大規模災害では、円滑な復旧・復興のため、域内で処理しきれない木くず等の廃棄物の広域処理が必要。
- 広域処理の実施に当たっては、受入施設候補の特定、陸揚げ後の保管、公共バースの円滑な利用に向けた検討・調整等が必要。



- 平成30年リサイクルポート推進協議会に「災害廃棄物処理検討部会」を設置し、災害廃棄物の広域処理の円滑な実施に向けて、官民で連携して検討。
- 災害発生時において港湾を最大限に活用し、被災地の早期復旧・復興に貢献するため、仮置き場としての活用や最終処分場としての活用可能性について検討。

③港湾における産業副産物の利用促進

- 臨海部の基幹産業で発生するスラグ等の副産物について、その特性を活かした工事等での利用など、安定的な利用先の確保が必要。



- 港湾整備事業等における活用促進を図るため、
・「産業副産物等利用促進連絡会」を設置し、産業副産物の供給元や活用先の間で定期的に情報共有を図る仕組みを構築。
・「港湾・空港等整備におけるリサイクルガイドライン」を改訂。

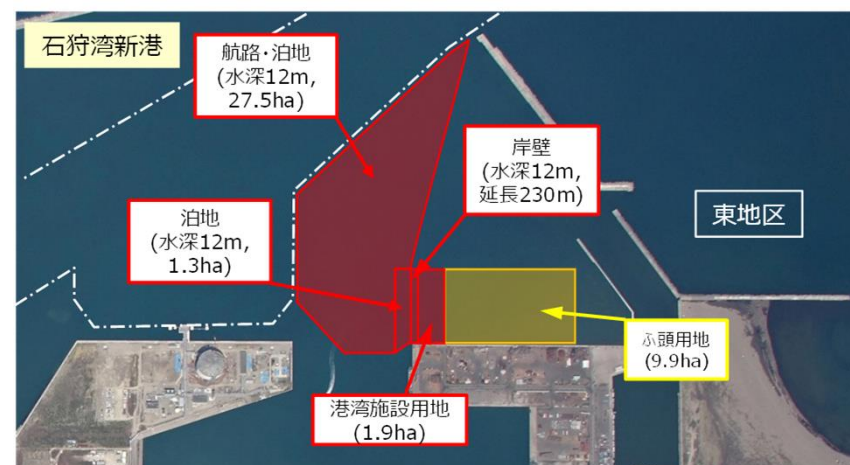
1. リサイクルポート政策の概要

(石狩湾新港(北海道)における鉄スクラップ輸出拠点の整備)

- 東南アジア等の鉄スクラップ需要に対応するため、石狩湾新港において令和3年度から国際物流ターミナルを整備中。
- 大型船の喫水調整(減載)の解消等による鉄スクラップの輸送が効率化、岸壁直背後の広大なヤードでの集積・保管を通じた品質確保による鉄スクラップ輸出の国際競争力の向上に寄与。

【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁（水深12m）
泊地（水深12m）
航路・泊地（水深12m）
港湾施設用地、ふ頭用地
- ・事業期間：令和3年度～
- ・総事業費：174億円



鉄スクラップを排出する事業者等
約2,000社

- ・民間企業
- ・自動車メーカー
- ・家電メーカー
- ・官公庁 など



輸出事業者

品種毎に集積し管理



背後の集積ヤードから岸壁まで運搬

- ・品種毎に分類することにより、顧客に合わせた品質管理。
- ・集積ヤードが広いため、
 - ①クレーン運用に自由度があり、荷役効率が高い。
 - ②設備導入が容易。
 - ③鉄スクラップの運搬が容易。
- ・大型貨物船輸送に対応した鉄スクラップの集積が可能。

東南アジア等の鉄スクラップ需要の取り込み

1. リサイクルポート政策の概要

【H28熊本地震】姫川港(リサイクルポート)を活用した災害廃棄物の円滑かつ迅速な処理

- 平成28年熊本地震からの復旧・復興を推進するため、姫川港を活用した災害廃棄物(木くず)の広域処理を実施。
- 一次仮置場にて分別された災害廃棄物(木くず)を、熊本港及び八代港から姫川港(リサイクルポート)にバラ積みで海上輸送。
- 木くずを破砕・チップ化し、バイオマス発電に利用。さらに、焼却灰はセメント原料として復興資材に活用。
 - ・輸送量: 約5.2万トン(平成29年10月末時点)
 - ・輸送期間: H28.7~H29.10 計69隻 (その後も随時実施)。

海上輸送ルート



＜姫川港での荷役状況＞



(バラ積み貨物で受入れ)



(陸送用トラックに積替え(明星セメント))



(港湾内に一時仮置き(デンカ))

受入港での処理

破砕(廃棄物処理)・チップ化

明星セメント

カネヨ運輸

セメント工場用に発電

サミット明星パワー

デンカ

焼却灰をセメント利用

明星セメント

デンカ

＜受入施設での破砕・燃焼＞



(木くずを破砕(カネヨ運輸))



(木くずを保管・破砕(明星セメント))



(木くずを発電利用
(サミット明星パワー))

製造したセメントを熊本の復興資材として供給(明星セメント)

1. リサイクルポート政策の概要

【R6能登半島地震】姫川港(リサイクルポート)を活用した災害廃棄物の円滑かつ迅速な処理

- 発災後、リサイクルポート推進協議会を通じて、災害廃棄物の受入れ候補港の調査を実施。
- 2024年7月10日(水)、能登町は、宇出津港から姫川港(リサイクルポート)に向けた海上輸送を活用した災害廃棄物の輸送を開始。
- 輸送にあたっては、石川県の要請を受け、港湾法第55条の3の3の規定に基づき、北陸地方整備局が応急復旧工事を実施し、利用可能となった13号物揚場を利用。
- 公費解体により生じた木くずを輸送し、姫川港へ運ばれた後にセメント製造施設の燃料として活用。
- 今後も宇出津港から姫川港へは約2,000m³/回/月の頻度で輸送予定

【位置図】



- ・石川県内全域での災害廃棄物推計発生量244万トン(石川県試算)のうち、28万トンを海上輸送する予定。
- ・能登町からは、18,000トンの災害廃棄物を姫川港へ輸送予定。
- ・宇出津港から姫川港へは約2,000m³/回/月の頻度で輸送予定。(600トン程度)



宇出津港13号物揚場での積込作業



宇出津港(出典:国土地理院)



姫川港西ふ頭3号岸壁での荷下作業

1. リサイクルポート政策の概要

【R6能登半島地震】姫川港(リサイクルポート)を活用した災害廃棄物の円滑かつ迅速な処理

- 2024年7月30日、珠洲市は、飯田港から姫川港(リサイクルポート)に向け、海上輸送を活用した災害廃棄物(木くず)の輸送を開始。
- 今回の積出場所は、石川県の要請を受け、港湾法第55条の3の3の規定に基づき、北陸地方整備局が応急復旧工事により利用可能となった飯田港の岸壁(−4.5m)を利用。
- 飯田港から搬出された災害廃棄物は、珠洲市で公費解体により生じた木くずであり、リサイクルポートの姫川港に海上輸送された後、木質バイオマス発電施設やセメント製造施設の原燃料として活用。
- 今後珠洲市は、公費解体の迅速化に向け、飯田港を活用し最大月6回程度輸送する予定であり、木くず以外の可燃物も輸送する見込み。

【位置図】



公費解体で発生した木くず

珠洲市の公費解体で発生した木くず2,000m³(大型トラックの330台分相当)を飯田港からリサイクルポートの姫川港へ海上輸送

■災害廃棄物(木くず)積出場所
【供用再開済】延長130m



飯田港 岸壁(−4.5m)(応急復旧済)



泉谷珠洲市長によるマスコミ対応



飯田港(石川県珠洲市)

飯田港での木くずの積込作業(7/30)



姫川港(新潟県糸魚川市)

姫川港で荷下し、受入先へ運搬(7/31)



木質バイオマス発電施設やセメント製造の原燃料として活用

受入先の明星セメント株式会社

1. リサイクルポート政策の概要

(港湾工事におけるリサイクル材の活用促進に向けた取組)

○国土交通省港湾局では、リサイクルポート推進協議会(循環資源利用化促進部会)と連携し、港湾工事情報と産業副産物供給情報とのマッチングの推進を図るため、産業副産物等利用促進連絡会等を毎年度開催し、情報交換を実施。

産業副産物等利用促進連絡会の開催

- 循環資源の港湾・海域分野での利用促進を目的
- リサイクル材全般について活用の可能性を検討
- 平成30年度から各整備局等で22回開催
- 各整備局等の担当者を対象にリサイクル材(スラグ製品等)の供給事業者と意見交換を開催
- R5年度の連絡会は、全ての地整等で開催
- 一部の地整においては、R5年度より試行的に港湾管理者も交えた連絡会を開催

開催状況

年度	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
H30		○	○	○	○				○	
R1			○		○				○	
R2										
R3							○			
R4	○		○						○	
R5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
開催回数	2	2	4	2	3	1	2	1	4	1



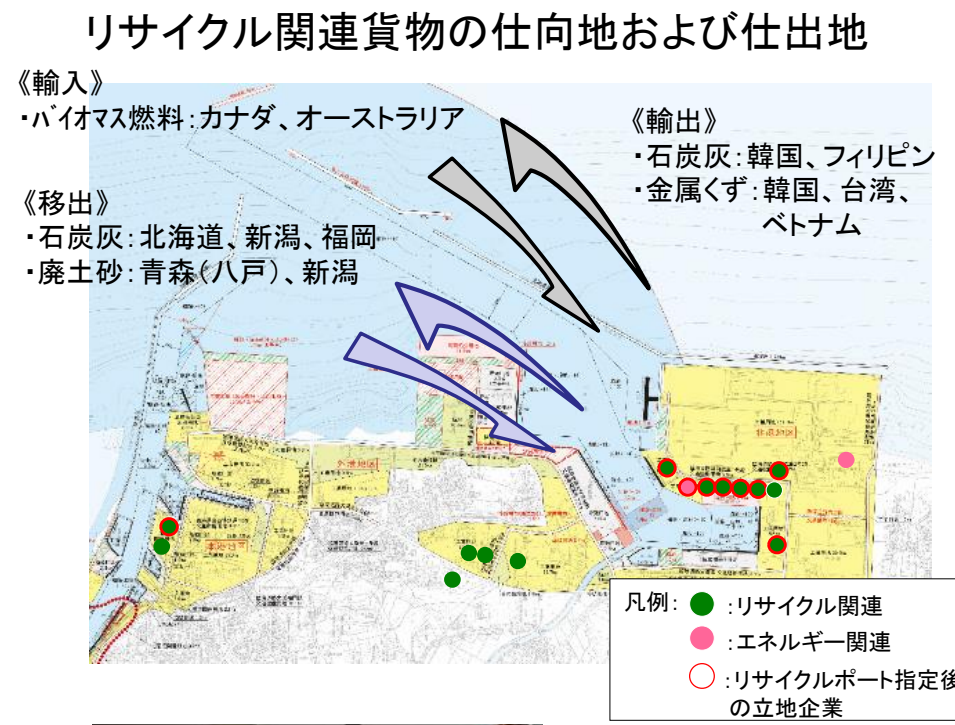
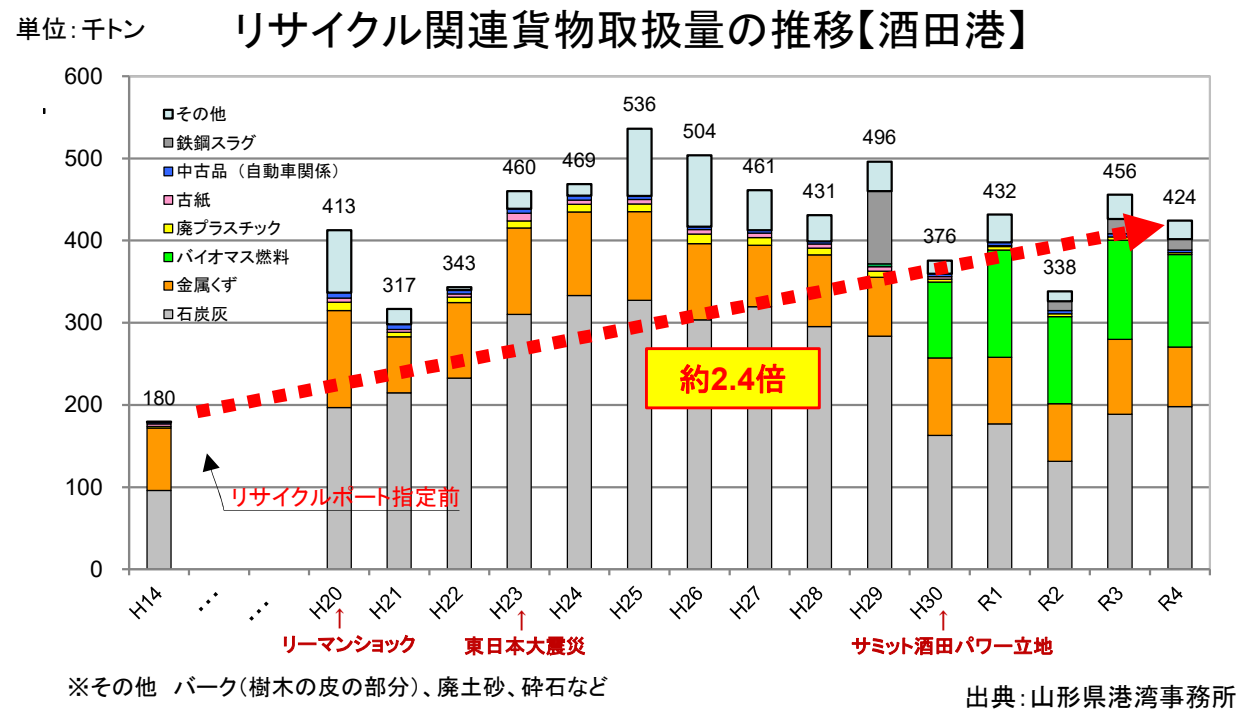
区分	所属
鉄鋼スラグ	日本製鉄(株)
	JFEスチール(株)
石炭灰	九電産業(株)
非鉄スラグ	パンパシフィック・カッパー(株)
	(株)日向製錬所
	三菱マテリアル(株)
	三井金属鉱業(株)
	日本鉱業協会
エコスラグ	日本産業機械工業会
自治体	各港湾管理者
国土交通省	九州地方整備局 港湾空港部
	港湾局 海洋・環境課

R5年度連絡会開催状況(九州地整)

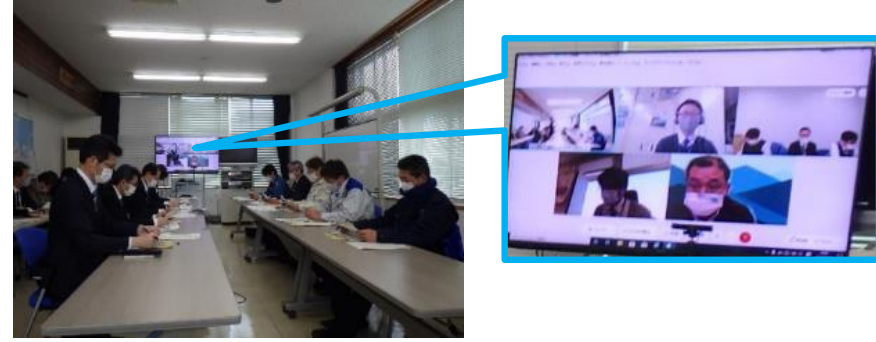
1. リサイクルポート政策の概要

(リサイクルポートでの取組事例 ～酒田港～)

- 酒田港では、2003年4月のリサイクルポート指定を契機に、臨海部にリサイクル関連企業が進出。
これにより、リサイクル関連貨物取扱量は着実に増加。
- 近年、石炭灰の取扱量が減少しているが、2018年に木質バイオマス発電所が立地したことにより、新たにバイオマス燃料の取扱量が増加。



- 循環資源の効率的な海上輸送推進に向けた検討会
- 令和2年8月、令和3年3月に開催
- 鉄スクラップ輸出先が遠方化する中でも、効率的な海上輸送を維持するため、他港連携による貨物の集約化・船舶の大型化などについて、行政機関及び酒田港利用者等が集まり検討
- 最新のリサイクル動向、石狩湾新港の状況、連携輸送の事例に関する情報を共有し、鉄スクラップ輸送について意見交換を実施



令和3年3月23日 検討会の状況

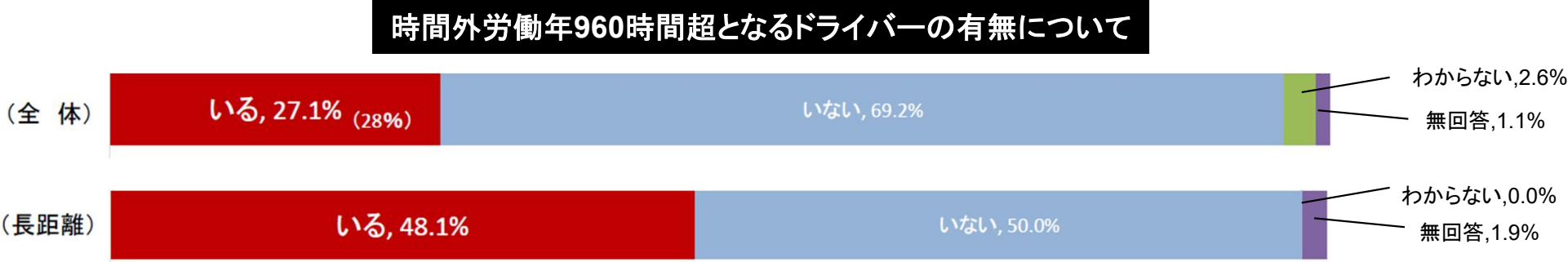
2. 物流における2024問題の影響

2. 物流における2024年問題の影響(2024年問題とは)

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、年960時間(休日労働含まず)の上限規制が適用された。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」(貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)により、拘束時間等が強化された。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面している。
トラック運転者の改善基準告示は以下に示すとおりである。

	令和6年3月迄	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間 + 休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

○ 全日本トラック協会のアンケートでは、約半数の長距離陸送事業者に2024年以降規制対象となる時間外労働年960時間超となるドライバーがいることが判明。



出典: 全日本トラック協会「トラック運送業界の2024年問題について」(2022.10「第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会」)
長距離輸送: 2日間以上にわたる輸送をいう

- 今後、2024年問題の影響及びトラックドライバー不足により、2030年度には輸送能力の34.1%(9.4億トン)が不足するという推計や、2030年には供給不足により全国の約35%の貨物が運べなくなるという推計もある。
- これら不足分について、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性がある。

2030年度までの物流需給ギャップの推計(出典①)

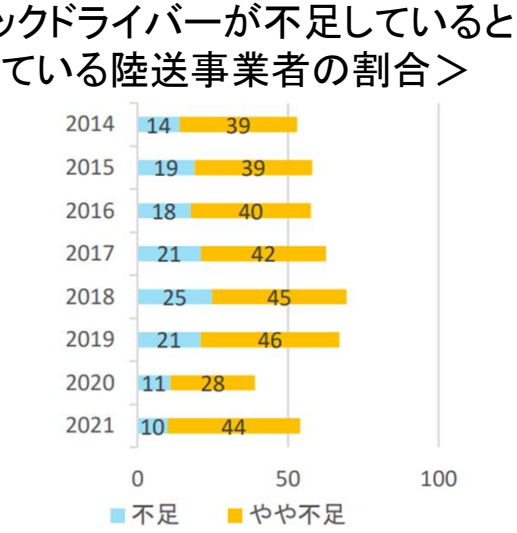
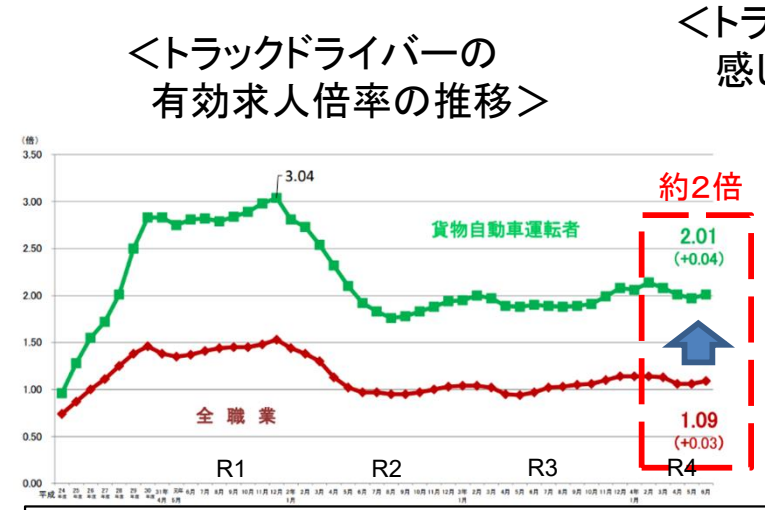
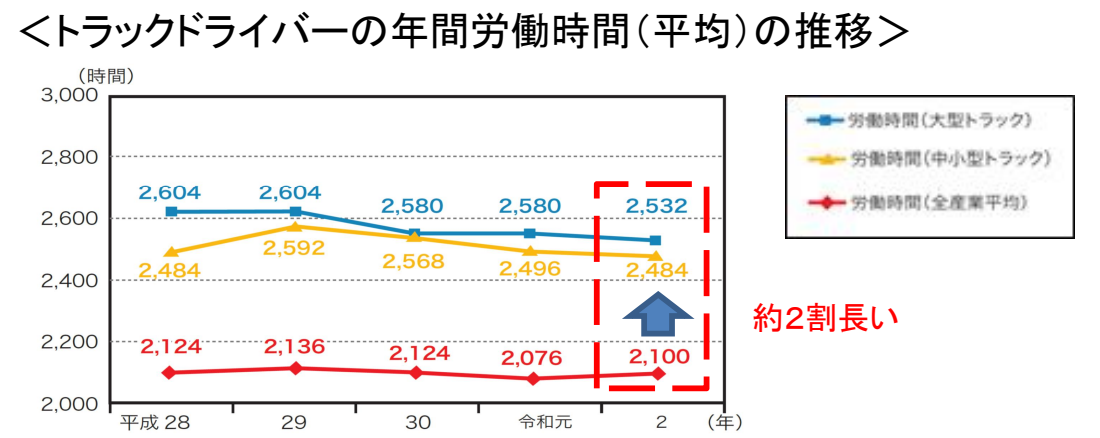
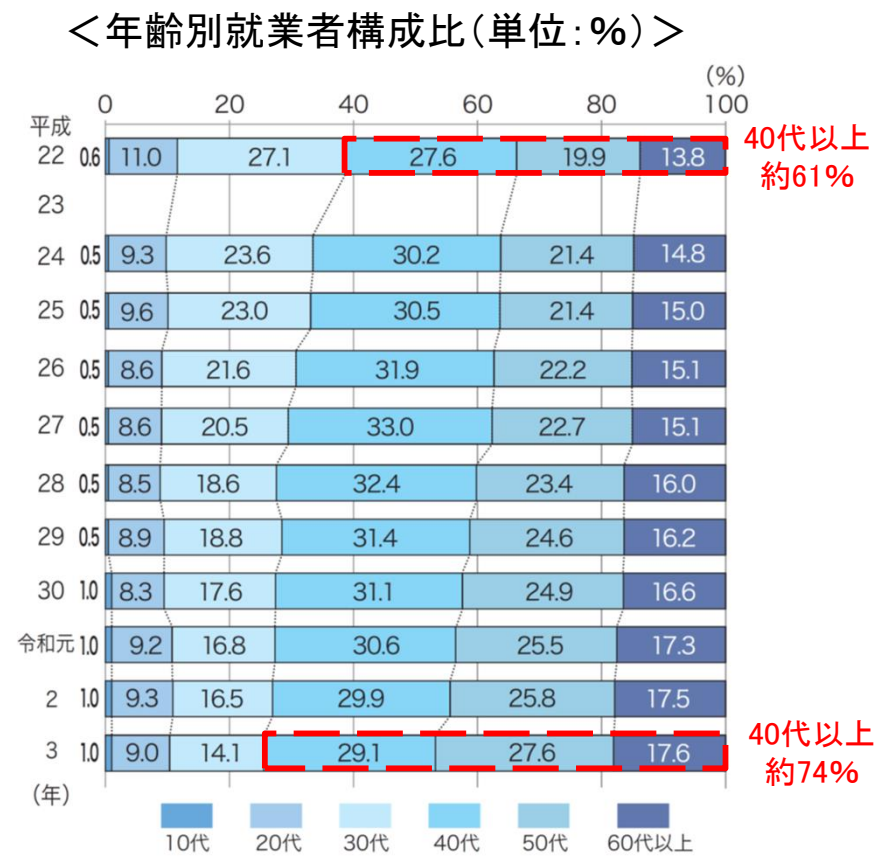
	2030年度
営業用トラック輸送量	27.6億トン
不足する輸送量	9.4億トン
不足する輸送量割合	34.1%

需要(貨物を運ぶのに必要なドライバー数)に対する供給(就業ドライバー数)の割合推計(2024年問題を加味)(出典②)

	2025年時点	2030年時点		2025年時点	2030年時点
全国	-28%	-35%	中部	-29%	-36%
北海道	-30%	-39%	近畿	-29%	-36%
東北	-32%	-41%	中国	-29%	-37%
関東	-27%	-34%	四国	-31%	-40%
北陸	-30%	-37%	九州	-31%	-39%
			沖縄	-17%	-23%

出典①: (株)NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について(2) (2022.11「第3回持続可能な物流の実現に向けた検討会」)
出典②: (株)野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」(2023.1「第351回NRIメディアフォーラム」)

- トラックドライバーは40代以上が全体の7割強を占める状態(令和3年)となるなど高齢化が進んでいるほか、労働時間は全産業平均より約2割長い状況。
- こうした中、有効求人倍率は全職業平均の約2倍と求職者不足が続いており、陸送事業者の半数以上がドライバー不足を感じているという調査結果がある。



(出典) 年齢階級別就業者構成・年間労働時間(平均): 全日本トラック協会「日本トラック協会 現状と課題2022」(総務省「労働力調査」)
有効求人倍率: 全日本トラック協会「トラック運送業界の2024年問題について」(厚生労働省「職業安定業務統計」)
ドライバー不足を感じる企業割合: 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」

※有効求人倍率
企業からの求人数を、ハローワーク(公共職業安定所)に登録している求職者で割った値。1を上回ると、求職者の数よりも企業が求めている人の数の方が多いことを示す。

※「トラック運送業界の景況感」(全日本トラック協会)の調査における陸送事業者の回答結果(各回500社程度が回答)

25

2. 物流における2024年問題の影響 (内航フェリー・RORO船輸送の機能強化について)

- 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等による「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが求められている。
- 「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月関係閣僚会議決定)において、鉄道(コンテナ貨物)、**内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増**する旨盛り込まれた。

■改正された改善基準告示の主な内容(厚生労働省HPより)

	2024年3月31日まで	2024年4月1日以降
1年の拘束時間	3,516時間以内	原則：3,300時間以内 例外(※1)：3,400時間以内
1か月の拘束時間	293時間以内 労使協定により、年6か月まで320時間まで延長可	原則：284時間以内 例外(※1)：310時間以内(年6か月まで)
1日の休息時間	継続8時間以上	原則： 継続11時間以内時間与えるよう努めることを基本とし、 9時間を下回らない 例外： 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(※2)、継続8時間以上(連2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える

■「物流の2024年問題」等により不足する営業用トラック輸送量

	2024年度	2030年度
不足する輸送量	4.0億トン	9.4億トン
不足する輸送量割合	14.2%	34.1%

出典:「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における(株)NX総合研究所試算

●物流革新に向けた政策パッケージ

(令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化 ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備や、荷役効率化に向けたターミナルにおけるシャーシ位置管理等のシステム整備、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。

●物流革新緊急パッケージ

(令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

1. 物流の効率化

○モーダルシフトの推進

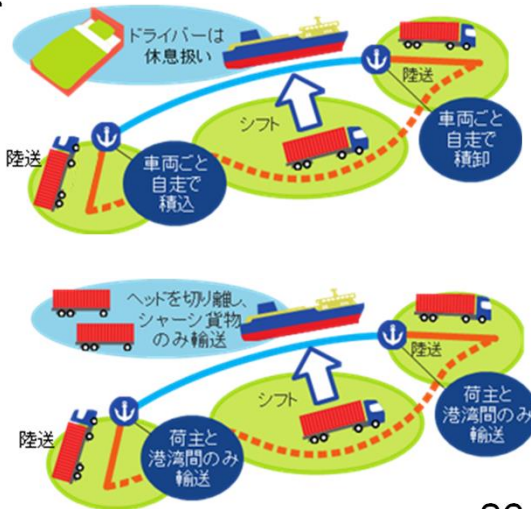
- ・鉄道(コンテナ貨物)、内航(フェリー・RORO船等)の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増

○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進

■内航フェリー・RORO船による輸送の特徴

- ・ 一度の航海で大量のシャーシ・コンテナを運ぶことが可能。
- ・ 有人航送の場合、トラックドライバーは休息扱いとなる。
- ・ 無人航送の場合、貨物のみを海上輸送することにより、トラックドライバーの移動距離・時間の短縮が可能。



○ 今後のモーダルシフト推進に向けた検討に活用していただくため、荷主・物流事業者むけに、国土交通省が積載率にまだ余裕のある航路の状況を定期的に公表している。

○中・長距離フェリー輸送に係る積載率動向(令和6年4～6月)

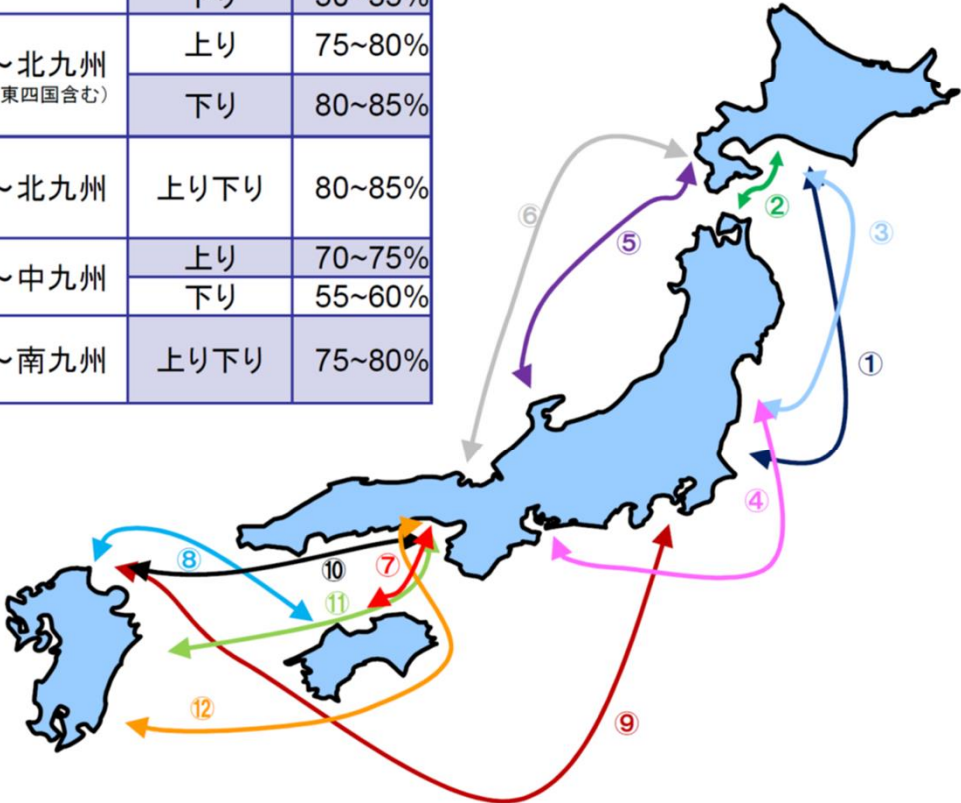
中・長距離フェリー航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中の中・長距離フェリー輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率
①北関東～北海道	上り	65～70%	⑧北四国～北九州	上り	20～25%
	下り	80～85%		下り	30～35%
②北東北～北海道	上り	30～35%	⑨京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	75～80%
	下り	20～25%		下り	80～85%
③東東北～北海道	上り	75～80%	⑩阪 神～北九州	上り下り	80～85%
	下り	80～85%	⑪阪 神～中九州	上り	70～75%
④中 京～東東北	上り	65～70%		下り	55～60%
	下り	70～75%	⑫阪 神～南九州	上り下り	75～80%
⑤北 陸～北海道	上り	65～70%			
	下り	65～70%			
⑥阪 神～北海道	上り	55～60%			
	下り	50～55%			
⑦阪 神～北四国	上り下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年4～6月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



2. 物流における2024年問題の影響(船舶へのモーダルシフトの可能性)

ORORO船輸送に係る積載率動向(令和6年4～6月)

RORO船航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のRORO船輸送に係る積載率動向を調査した。

航 路	上り／下り	積載率	航 路	上り／下り	積載率
東東北～北海道	上り	60%～65%	阪 神～南中国	下り	55%～60%
	下り	60%～65%	阪 神～北四国	上り	85%～90%
北 陸～北海道	上り	90%～95%	南中国～北四国	下り	55%～60%
	下り	60%～65%	北 陸～北九州	上り	25%～30%
京 浜～北海道	上り	75%～80%		下り	60%～65%
	下り	90%～95%	京 浜～北九州	上り	75%～80%
京 浜～東東北	上り	95%～100%		下り	80%～85%
	下り	95%～100%	中 京～北九州	上り	90%～95%
中 京～東東北	上り	80%～85%		下り	95%～100%
	下り	70%～75%	阪 神～北九州	上り	70%～75%
京浜～中京	下り	95%～100%		下り	35%～40%
京 浜～阪 神	上り	85%～90%	京 浜～南九州	上り	80%～85%
	下り	70%～75%		下り	75%～80%
京 浜～北四国	上り	65%～70%	阪 神～南九州	上り	80%～85%
	下り	90%～95%		下り	75%～80%
京 浜～南中国	上り	85%～90%			
	下り	85%～90%			

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年4～6月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

2. 物流における2024年問題の影響（船舶へのモーダルシフトの可能性）

○内航コンテナ船の輸送に係る積載率動向（令和6年4～6月）

内航コンテナ船航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中の内航コンテナ船輸送に係る積載率動向を調査した。

航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率	航路	上り／下り	積載率
東東北～北海道	上り	65%～70%	中京～阪神	上り	15%～20%	南中国～北四国	上り	55%～60%
	下り	10%～15%		下り	50%～55%		下り	25%～30%
西東北～北九州	上り	35%～40%	阪神～北陸	上り	20%～25%	南中国～北中国	上り	50%～55%
	下り	30%～35%		下り	40%～45%		下り	65%～70%
西東北～北陸	上り	10%～15%	阪神～南中国	上り	55%～60%	北中国～北九州	下り	50%～55%
	下り	30%～35%		下り	65%～70%	北九州～南九州	上り	75%～80%
北陸～北九州	上り	35%～40%	阪神～南九州	上り	70%～75%		下り	70%～75%
	下り	35%～40%	阪神～北九州	上り	60%～65%			
京浜～北海道	上り	45%～50%		下り	60%～65%			
	下り	60%～65%	阪神～北四国	上り	55%～60%			
京浜～東東北	上り	65%～70%		下り	50%～55%			
	下り	60%～65%	阪神～北中国	上り	30%～35%			
京浜～中京	上り	55%～60%		下り	55%～60%			
	下り	35%～40%	北陸～北中国	上り	40%～45%			
京浜～阪神	上り	35%～40%		下り	50%～55%			
	下り	35%～40%	南中国～北九州	上り	45%～50%			
京浜～南中国	上り	55%～60%		下り	40%～45%			
	下り	60%～65%						

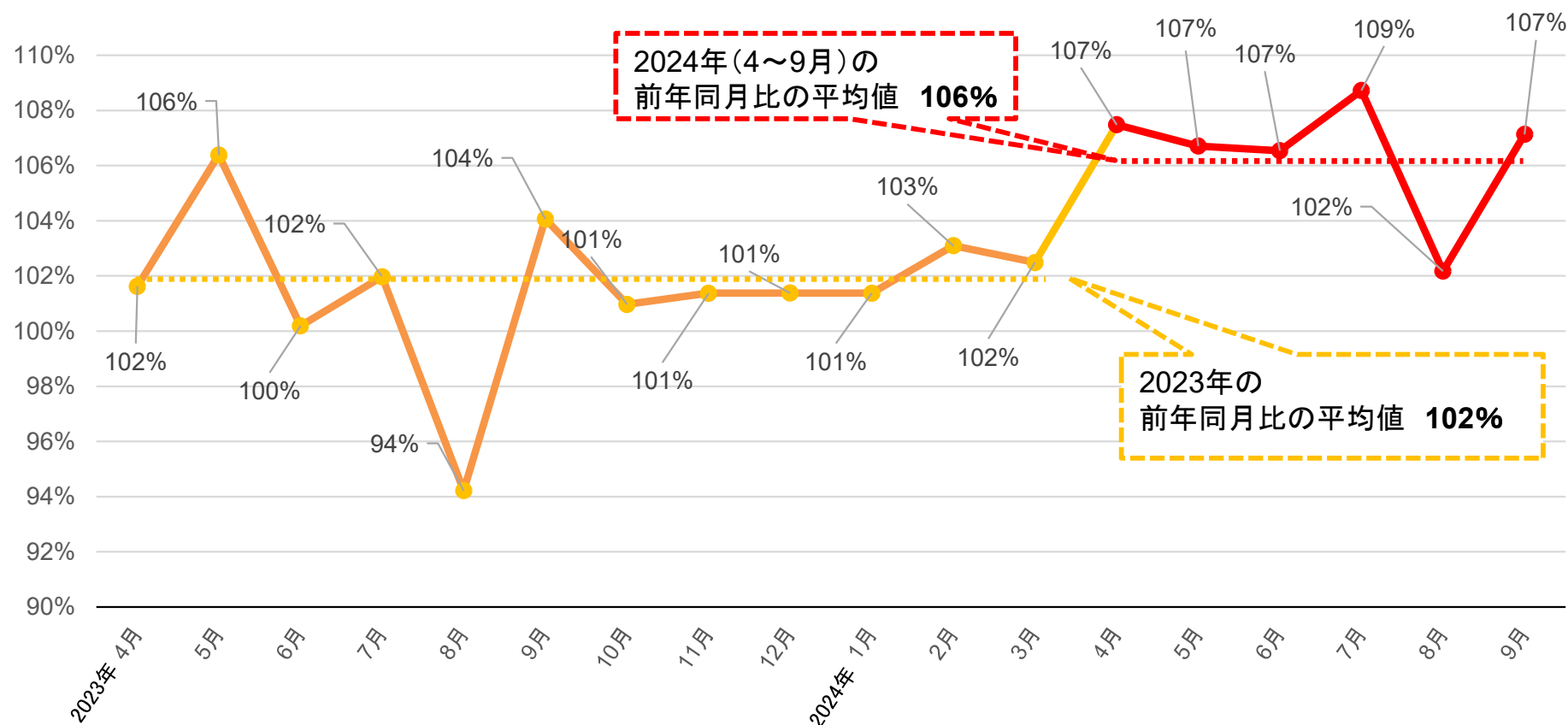
※今回の調査は内航コンテナ船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。
※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和6年4～6月）の概算値であり、
実際には季節や曜日、ドック期間（定期整備）によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

2. 物流における2024年問題の影響

(長距離フェリーによるトラック輸送台数の増加量(前年同月比)の推移)

- 長距離フェリーによるトラック輸送台数の増加量(前年同月比)は、改善基準告示が施行された2024年4月から急増しており、従来の陸上輸送から海上輸送にシフトした可能性が示唆されている。

長距離フェリーによるトラック輸送台数※の増加量(前年同月比)の推移



※長距離フェリー協会の会員事業者(新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井さんふらわあ、オーシャントランス(株)、宮崎カーフェリー、名門大洋フェリー、阪九フェリー、東京九州フェリー)を対象に集計

出典: 日本長距離フェリー協会がまとめた長距離フェリー輸送実績より港湾局作成

2. 物流における2024年問題の影響 (内航フェリー・RORO船の大型化と新規航路の開設)

- 船会社は、トラックドライバー不足等により増加する需要に応じて、船舶の大型化や新規航路の開設を行っている。直近30年間で、フェリーは1.4倍、RORO船は2.6倍に総トン数が増加。

フェリー・RORO船の大型化動向

<平均船型※1の変化>

総トン数	1990年	2000年	2020年
フェリー	約7,900トン	約10,000トン	約11,000トン
RORO船	約4,300トン	約5,400トン	約11,000トン

フェリー大型化事例：
大阪～別府
(フェリーさんふらわあ)
総トン数：
約9,000トン
→約17,000トン
2023年1月に就航



RORO船大型化事例：
東京～大阪～那覇
(近海郵船/琉球海運)
総トン数：
約10,000トン
→約16,000トン
2022年7月に就航



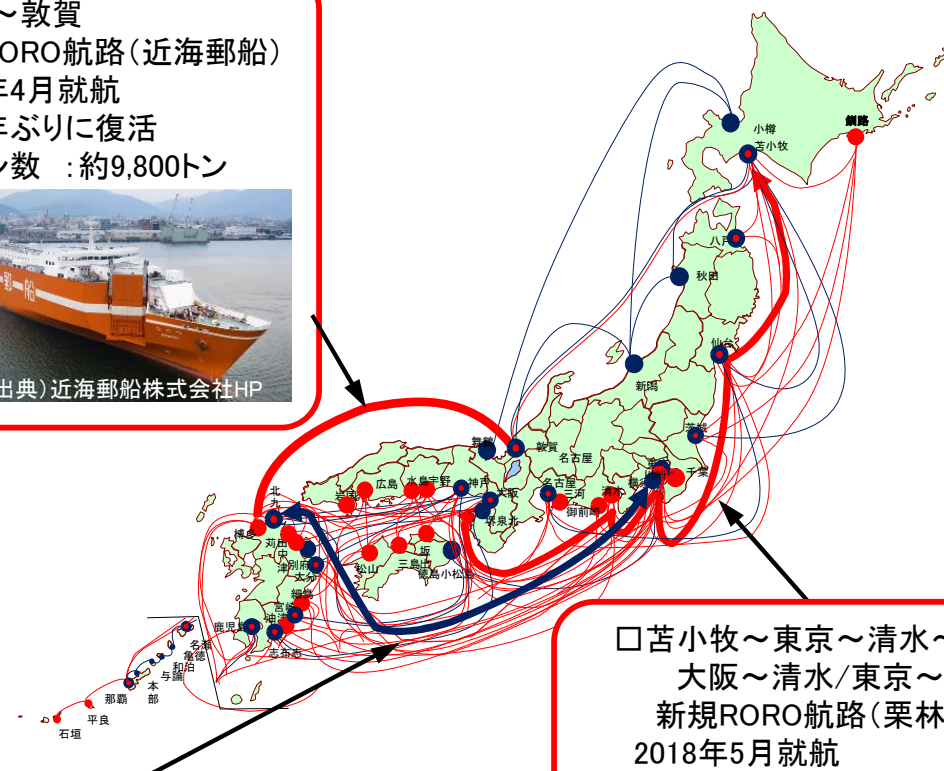
※1 フェリーについては、100km以上の中長距離航路を航行する船舶を対象。

フェリー・RORO船とも離島航路を除く。

出典：海上定期便ガイド、内航船舶明細書、日本船舶明細書を基に国交省港湾局作成

フェリー※2・RORO船の就航状況、新規就航の例

□博多～敦賀
新規RORO航路(近海郵船)
2019年4月就航
※13年ぶりに復活
・総トン数：約9,800トン



□北九州～横須賀
新規フェリー航路
(東京九州フェリー)
2021年7月就航
・総トン数：約15,000トン



□苫小牧～東京～清水～
大阪～清水/東京～仙台
新規RORO航路(栗林商船)
2018年5月就航
・総トン数：約13,000トン



※2 長距離フェリー航路(300km以上)のみ記載

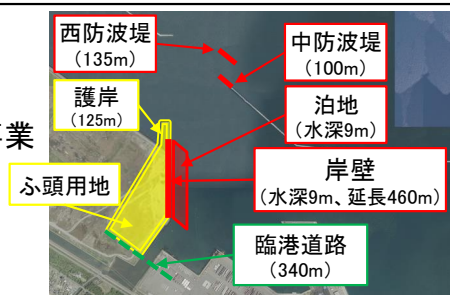
2. 物流における2024年問題の影響

(内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化～現在実施中の事業例～)

- トラックドライバーの需給が厳しくなることが想定されるなか、国内物流を支える手段としてのフェリー・RORO船の役割が注目され、新規航路の就航や船舶の大型化等が進展しており、併せて必要なターミナルの機能強化を実施している。

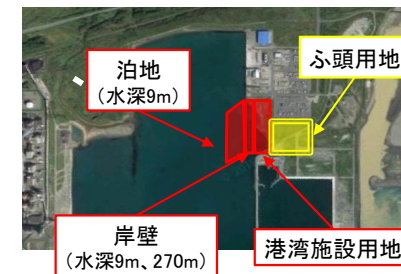
【大分港】

- ・大在西地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 156億円
- ・整備期間 R2～R11年度



【苫小牧港】(リサイクルポート)

- ・東港区浜厚真地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 145億円
- ・整備期間 R4～R9年度



【細島港】

- ・工業港地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 69億円
- ・整備期間 R4～R8年度



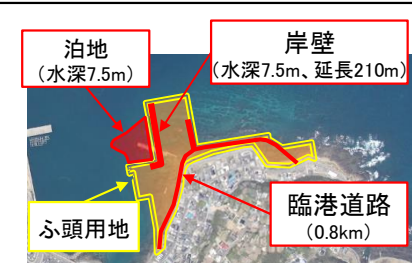
【敦賀港】

- ・鞠山南地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 185億円
- ・整備期間 R5～R9年度



【西之表港】

- ・洲之崎地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 85億円
- ・整備期間 R3～R10年度



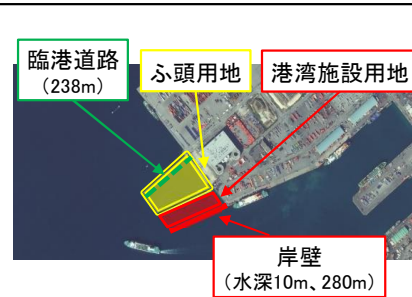
【千葉港】

- ・千葉中央地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 78億円
- ・整備期間 R2～R6年度



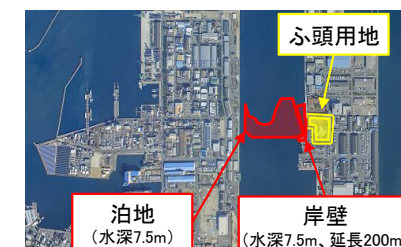
【那覇港】

- ・新港ふ頭地区
ふ頭再編整備事業
- ・総事業費 224億円
- ・整備期間 R5～R9年度



【高松港】

- ・朝日地区
複合一貫輸送ターミナル整備事業
- ・総事業費 73億円
- ・整備期間 R2～R7年度



凡 例	
—	直轄
—	補助
—	起債

現状・課題

「物流の2024年問題」等への対応

- ・ 内航フェリー・RORO船による輸送は、特にドライバーの実労働時間の短縮に効果があり、環境負荷低減に寄与するとともに、災害時には緊急輸送手段として利用可能であるなど、国内物流を維持する上で極めて重要。
- ・ 既に、船舶輸送スペースの確保が困難な場合や、ターミナルが狭隘で非効率な荷役となっている例も多い。
- ・ 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。

ターミナル機能強化に向けた当面の課題

- 1) 船舶大型化等に対し、岸壁やシャーシ・コンテナ置き場等の港湾施設が必ずしも十分に整備されていない
- 2) ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理等が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要する等、荷役の効率化が求められている
- 3) モーダルシフト促進等に向け、港周辺に、トラックからトレーラーに貨物を積み替える小口貨物積替施設や、農産物等のコールドチェーンに対応するためのリーファープラグが不足している
- 4) 災害発生時の緊急物資輸送等に際し、船会社が、港湾への係留可否判断を行うための情報が十分に整理されておらず、入手に時間を要している

今後の取組

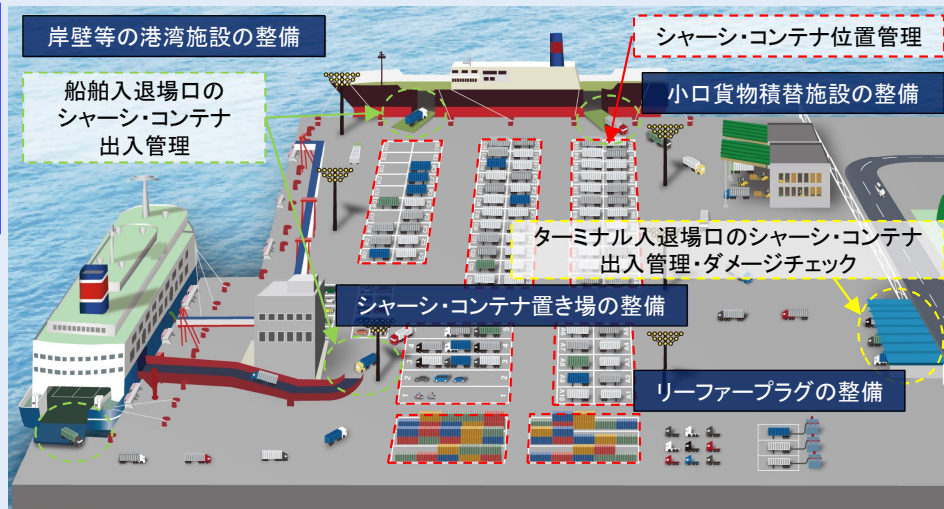
基本的な考え方

- ・ ドライバー労働力不足に対応するため、モーダルシフトの受け皿となることができるよう、今後の輸送需要に対応したターミナルの規模の確保や生産性の向上を図る。
- ・ 荷役効率化に向けた情報通信技術等の導入に向けて、官民共同で課題解決に取り組む。

施策の方向性

- 1) 船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設の整備推進(規模の拡張や集約化を含む)
- 2) モーダルシフト輸送需要を踏まえたシャーシ・コンテナ置き場、小口貨物積替施設及びリーファープラグの整備促進
- 3) シャーシ・コンテナの入退場管理及び位置管理等を行うターミナル管理システムの開発及びその効果等の検証実施
- 4) 緊急物資輸送等が円滑に行われるよう、係留に必要な情報をサイバーポート上で閲覧できるよう機能を改修

次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた施策の方向性(イメージ)



The diagram illustrates a modern terminal layout with several key areas highlighted: '岸壁等の港湾施設の整備' (Improvement of quay and harbor facilities), '船舶入退場口のシャーシ・コンテナ出入管理' (Management of chassis/container entry/exit at ship berths), 'シャーシ・コンテナ位置管理' (Chassis/container location management), '小口貨物積替施設の整備' (Improvement of small cargo transfer facilities), 'ターミナル入退場口のシャーシ・コンテナ出入管理・ダメージチェック' (Management and damage check of chassis/container entry/exit at terminal), 'シャーシ・コンテナ置き場の整備' (Improvement of chassis/container storage areas), and 'リーファープラグの整備' (Improvement of leaf plugs). Below the diagram, it notes the implementation of terminal management systems for chassis/container location management and the modification of cyberport functions for emergency cargo transport.

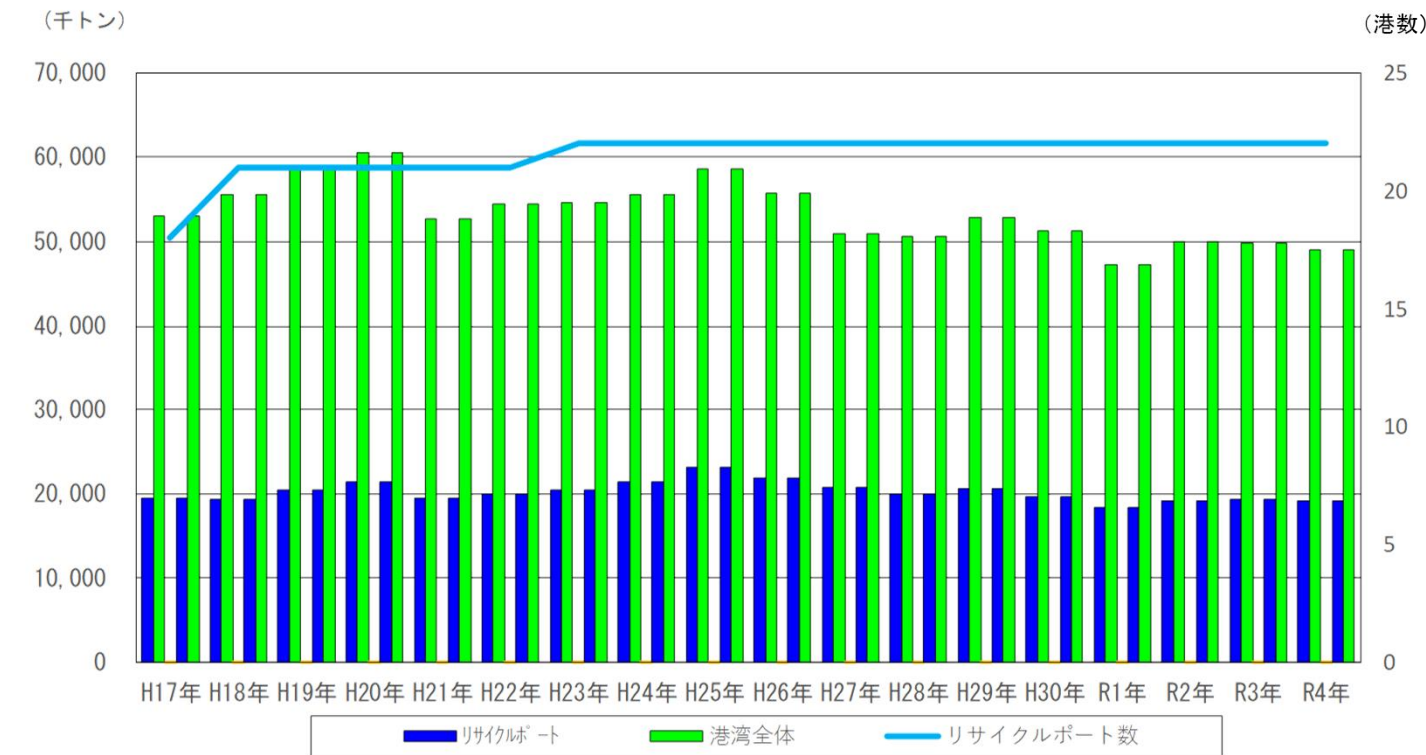
3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き

(循環資源に係る港湾統計4品目の港湾取扱量(全国/リサイクルポート))

○港湾における循環資源の4品目(金属くず、再利用資材、廃棄物、廃土砂)の全国及びリサイクルポートにおける取扱量の経年変化は以下に示すとおりであり、全国及びリサイクルポートとも横ばい傾向にある。

○また、リサイクルポートにおける取扱量は、全国の港湾全体に対して35～41%程度で推移しており、大きな変化はみられない。

	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年	R3年	R4年
港湾全体	53,080	55,593	58,550	60,515	52,628	54,458	54,683	55,580	58,568	55,735	50,899	50,656	52,800	51,274	47,325	49,922	49,757	48,965
リサイクルポート	19,430	19,406	20,451	21,373	19,473	19,891	20,484	21,364	23,235	21,934	20,797	19,903	20,664	19,671	18,295	19,098	19,304	19,216
(%)	36.6	34.9	34.9	35.3	37.0	36.5	37.5	38.4	39.7	39.4	40.9	39.3	39.1	38.4	38.7	38.3	38.8	39.2



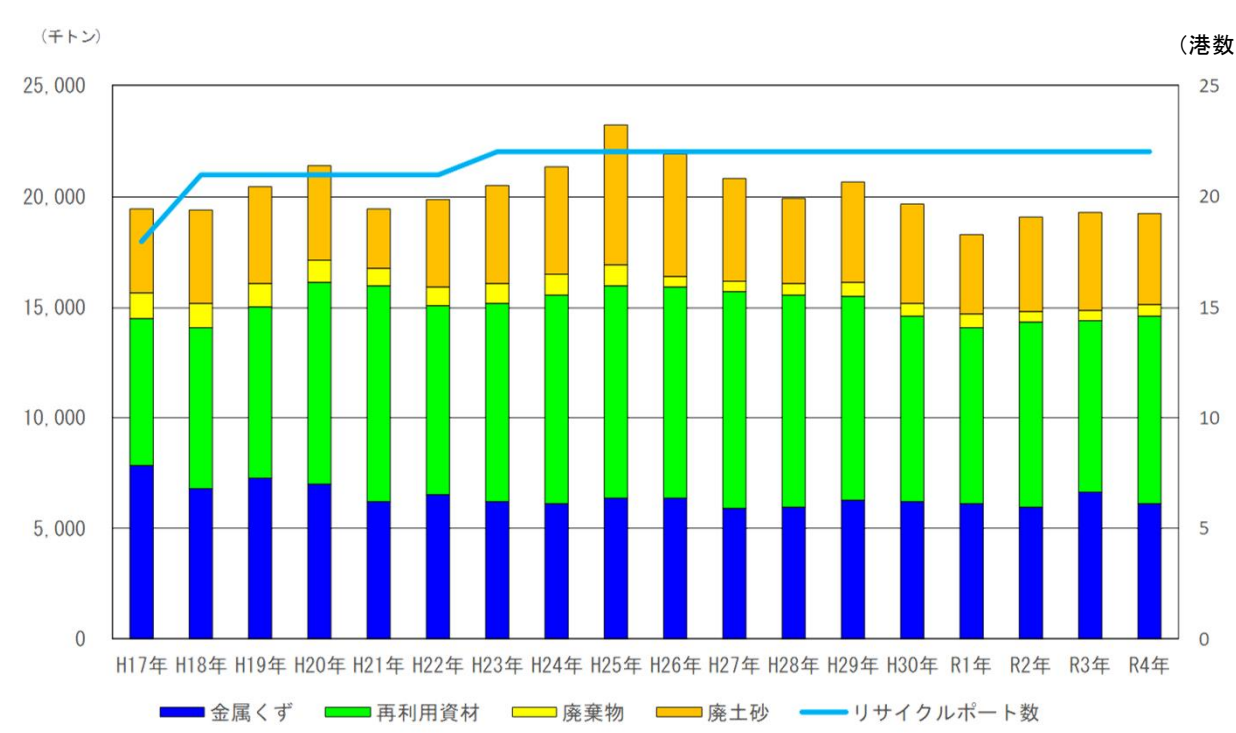
品目	内容例
金属くず	鉄くず、鋼くず
再利用資材	古紙、紡績ウエスト、プラスチックスクラップ
廃棄物	じんかい
廃土砂	廃土砂、残土

※港湾統計(年報)より、国土交通省港湾局が作成
※港湾全体は港湾統計(年報)の甲種港湾の合計取扱量

○リサイクルポートにおける循環資源の4品目（金属くず、再利用資材、廃棄物、廃土砂）別の経年変化は以下に示すとおりであり、平成25年にやや増加しているものの、全体的には横ばい傾向にある。

○循環資源の4品目の構成比も大きな変化はみられない。

単位：千トン/年					
年	金属くず	再利用資材	廃棄物	廃土砂	合計
H17年	7,830	6,692	1,141	3,766	19,430
H18年	6,790	7,319	1,065	4,232	19,406
H19年	7,277	7,774	1,019	4,381	20,451
H20年	7,026	9,099	1,014	4,234	21,373
H21年	6,202	9,800	776	2,695	19,473
H22年	6,518	8,552	885	3,937	19,891
H23年	6,205	8,991	884	4,404	20,484
H24年	6,119	9,459	957	4,829	21,364
H25年	6,368	9,629	951	6,288	23,235
H26年	6,375	9,542	503	5,515	21,934
H27年	5,910	9,811	460	4,617	20,797
H28年	5,967	9,598	547	3,791	19,903
H29年	6,290	9,210	623	4,541	20,664
H30年	6,201	8,410	579	4,481	19,671
R1年	6,125	7,994	601	3,576	18,295
R2年	5,976	8,407	435	4,280	19,098
R3年	6,624	7,779	478	4,423	19,304
R4年	6,117	8,521	518	4,060	19,216



品目	内容例
金属くず	鉄くず、鋼くず
再利用資材	古紙、紡績ウエスト、プラスチックスクラップ
廃棄物	じんかい
廃土砂	廃土砂、残土

※港湾統計(年報)より、国交省港湾局が作成

3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き (第5次循環型社会形成推進基本計画等について)

○新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版(令和6年6月21日閣議決定)

VI. GX・エネルギー・食料安全保障

1. GX・エネルギー

(4)循環経済(サーキュラーエコノミー)への移行

③経済安全保障を確保するための国内外の資源循環体制の確立

国内外の資源循環ネットワーク拠点の構築や資源循環の拠点港湾の選定・整備を推進する。

○第五次循環型社会形成推進基本計画(令和6年8月2日閣議決定)

5.国の取組

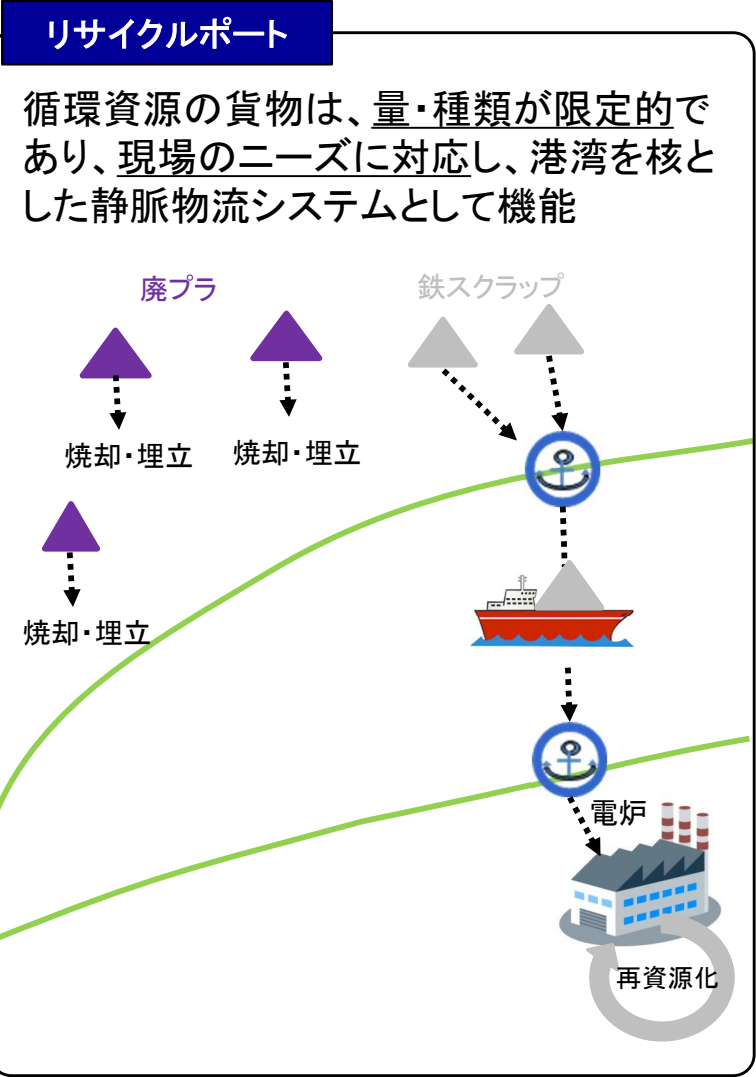
5.3.多種多様な地域の循環システムの構築と地方創生の実現

5.3.1. 地域の循環システムづくり、5.3.2. 循環システムづくりを支える広域的取組

国内での金属資源を始めとする循環体制を強化するため、国内外の資源循環ネットワーク拠点の戦略的構築や資源循環の拠点港湾の選定・整備等を推進する。こうした観点も踏まえ、循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や、高度なリサイクル技術を有する産業の集積を有する港湾を「循環経済拠点港湾(サーキュラーエコノミーポート)」(仮称)として選定し、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環を促進する。

3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き (リサイクルポートからサーキュラーエコノミーポートへの転換)

- リサイクルポートは、港湾を核とした静脈物流システムとして役割を担ってきた。
- サーキュラーエコノミーへの移行により、循環資源の増加、とりわけ広域的な分別収集・再資源化の増加が見込まれている。
- さらに、物流2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応から海上輸送へのモダルシフトが不可避な状況。
- 限られた港湾施設で対応するために、運用改善も含め、より一層の海上輸送の効率化が求められており、リサイクルポートの機能強化が必要な状況。
- 運用改善等を行い、広域的な循環資源の増大に対応する港湾をサーキュラーエコノミーポートとして指定し、取組を強化。

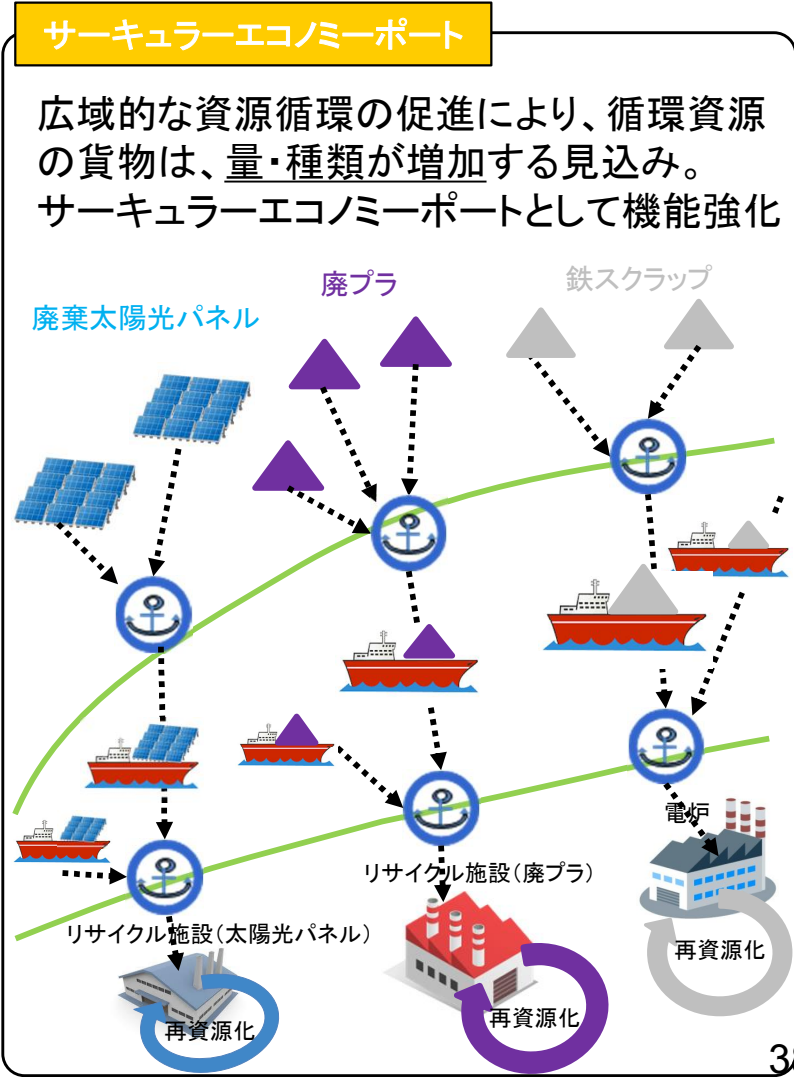


【近年の状況の変化】

- ・政府一丸となったサーキュラーエコノミーへの移行の取組の促進
- ・港湾における循環資源の取扱量の増加の見込み（広域的な分別収集・再資源化の増加）
- ・物流2024年問題による人手不足、脱炭素化の流れへの対応による陸上輸送から海上輸送へのモダルシフト

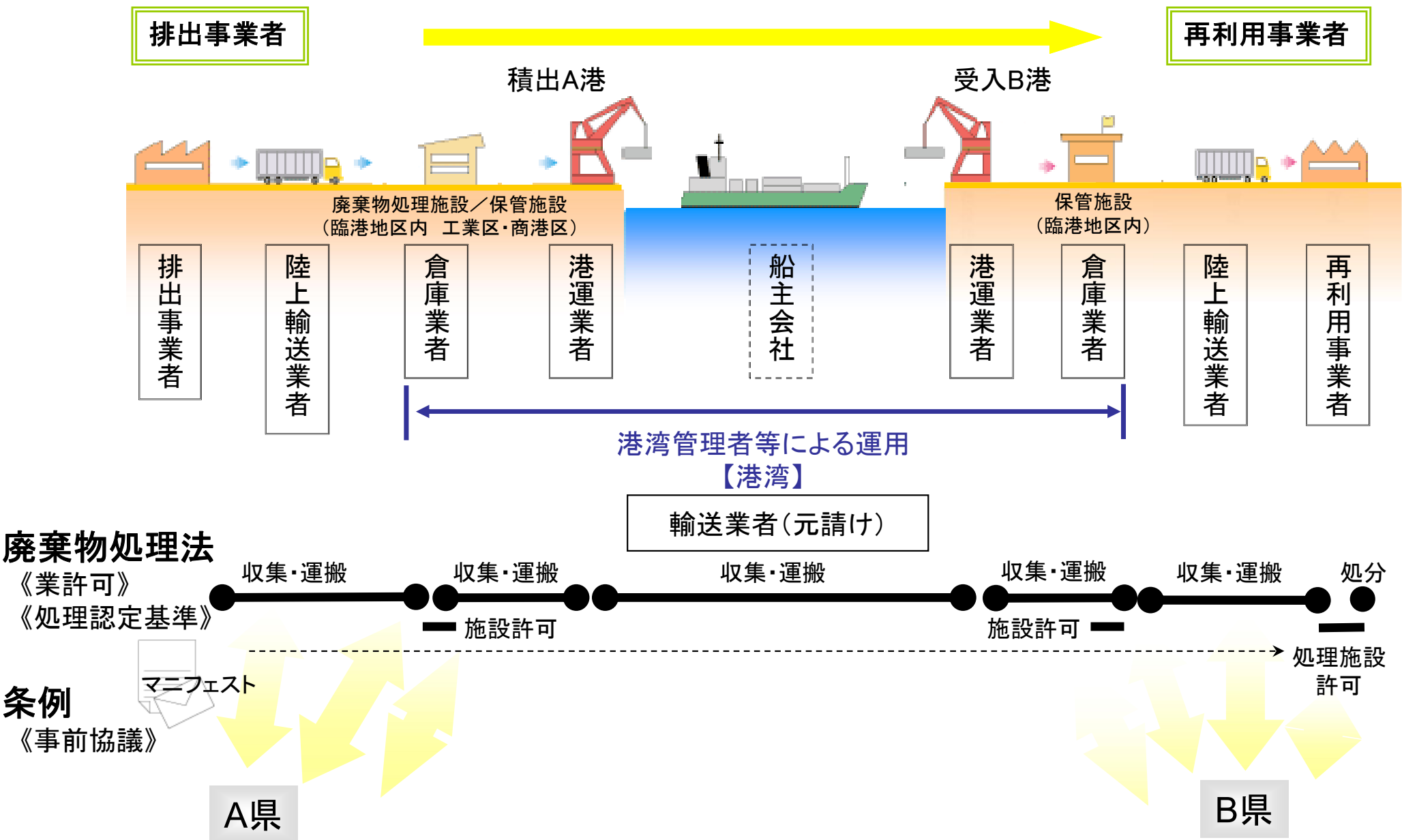
港湾における対応

○循環資源の輸送効率化により、量・種類の増加に対応



3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き (産業廃棄物の再利用の流れの例)

○港湾を利用した廃棄物の輸送にあたっては、廃棄物処理法等に加えて、港湾管理者による規制、運用が存在。



3. 循環資源の海上輸送の現状と循環経済を見据えた動き (循環資源品目別の港湾施設利用に係る制約の有無(公共バス))

○リサイクルポート推進協議会のwebサイトでは、港湾における循環資源取扱の円滑化のため、循環資源品目別の港湾施設利用に係る制約の有無(公共バス)を公表中。

○同一品目であっても、地域事情等により、取扱の判断が異なっている。

港名	港湾管理者	金属くず	古紙	スラグ (有価)	プラスチック (有価)	廃タイヤ (有価)	木くず	スラグ (逆有価)	プラスチック (逆有価)	廃タイヤ (逆有価)	燃えがら (石炭灰)	燃えがら (焼却灰)	汚泥	建設混合 廃棄物	プラスチック (容リ法)	汚染土壌	その他	備考
苫小牧港	苫小牧港 管理組合	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	●		
室蘭港	室蘭市	◎	—	◎	—	◎	—	—	—	—	—	—	◎	—	—	—		
石狩湾新港	石狩湾新港 管理組合	◎	◎	◎	◎	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ガラスくず ◎	
八戸港	青森県	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
釜石港	岩手県	◎	◎	◎	◎	—	—	—	—	—	—	◎	—	—	—	●		
能代港	秋田県	◎	—	—	—	—	—	—	—	—	◎	—	—	—	—	◎		輸出入実績のない品目についても一般貨物と同様の取扱い
酒田港	山形県	●	◎	—	◎	◎	●	◎	◎	◎	—	—	●	●	◎	●		
木更津港	千葉県	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
東京港	東京都	●	◎	◎	◎	◎	●	●	●	●	●	●	●	●	◎	×		
川崎港	川崎市	● ※1	●	—	●	● ※2	●	—	—	●	—	—	—	—	—	—		全て事前協議が必要 ※1 油が付着したものは禁止 ※2 チップ状
姫川港	新潟県	—	—	◎	—	—	◎	◎	—	—	◎	—	—	◎	—	◎	やしがら 排脱石膏 ◎	
三河港	愛知県	◎	—	◎	◎	◎	△	△ ※3	△ ※3	△ ※3	—	—	—	—	□	△ ※3		※3 エブロンのみ
舞鶴港	京都府	◎	◎	—	◎	◎	◎	—	◎	◎	◎	◎	—	—	◎	—	◎	
神戸港	神戸市	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	
姫路港	兵庫県	◎	□	●	●	●	□	●	●	●	□	□	□	□	●	□		
境港	境港 管理組合	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	陸置きする場合の高さ及び勾配について基準を設定
徳山下松港	山口県	◎	—	◎	—	◎	—	—	●	—	●	●	—	●	□※4	●		※4 有価・逆有価のみで判断
宇部港	山口県	◎	—	◎	—	◎	—	—	●	—	●	●	—	●	□※4	●		※4 有価・逆有価のみで判断
三島川之江港	愛媛県	—	◎	—	—	—	—	—	—	—	◎	—	—	—	—	—		
三池港	福岡県	◎	◎	◎	◎	—	—	●	●	—	◎	◎	◎	◎	—	—		
北九州港	北九州市	●	●	●	●	—	●	—	—	—	●	●	●	●	—	—		
中城湾港	沖縄県	◎	—	◎	—	◎	◎	◎※	—	◎※	△※	△※	—	△※	—	△※		※県外の廃棄物受入は県内処分場へ余裕がないことなどから現状で判断しておらず、受入実績なし。(但し、必要に応じて使用許可申請時に判断の予定。)また、搬出は一部の貨物により荷姿限定での実績あり。

凡例：◎…一般貨物と同様 ●…要事前協議 △…荷姿限定 ×…取扱禁止 □…判断していない —…移出実績なし

4. 本日まで議論いただきたい事項

○循環経済への移行にあたり、資源の分別の高度化、循環資源の取扱の拡大、広域からの資源収集、新たなリサイクル素材の登場、経済安全保障への対応等が想定される中、港湾としての対応の検討を進めるにあたって、どのような視点が必要か。

○具体的には以下の点について、過不足等ふくめてご意見を賜りたい。

■ サークュラーエコノミーポートのあり方

- ・ リサイクルポートに加え、循環経済の拠点として求められる機能は何か。
- ・ 対象とする循環資源の種類をどのように考えるべきか。
- ・ 地域内循環から広域循環へ移行するにあたり、循環資源を活用する側と循環資源を供給する側をどのように連携させ、円滑な港湾利用に繋げるためには、具体的に何が必要か。
- ・ 経済安全保障の観点から、国内への流通、不正輸出の防止などの観点から港湾が果たす役割をどのように考えるべきか。
- ・ 物流拠点機能に加え、「港湾内での資源循環」を促す必要があるか。

■ 政策目標のとらえ方

- ・ 循環経済に貢献する港湾について、どのように客観的に把握していくか