

第 1 回検討会でいただいた意見と対応状況

いただいたご意見	対応
<p>1. サーキュラーエコノミーポートのあり方に関するご意見</p> <p>(1)循環経済の拠点として求められる機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船が使いやすい港となるよう、運用等にかかる制約の緩和が必要である。また、サーキュラーエコノミーポートとしては統一的な運用ルールとするような配慮が必要である。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(4)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・循環資源の量と種類の増加が、サーキュラーエコノミーポートとして新たに対応が必要となる部分と認識。このため、どこに需要があるのかを検討する必要がある。都市鉱山の観点も必要である。 	<p>サーキュラーエコノミーポートとして必要な機能としてとらえる。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・サーキュラーエコノミーポートとなるとビジネスベースの話も増えてくるため、公共支援のみならず民間を中心とした取り組みも支援できるような体制が必要である。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(5)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・サーキュラーエコノミーポートの取組みに関して、現時点では具体的な事業イメージは見えてこないが、様々な事業提案に対して耳を傾け検討できるような、柔軟な仕組みが必要である。 	<p>サーキュラーエコノミーポートが次のステップに入った際の課題とする。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・港によって貨物の取扱いの可否判断が異なるのは好ましくない。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(4)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・「資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律」によってどのようなビジネスが生まれるのか把握し、サーキュラーエコノミーポートもこれに連携して対応する必要がある。その際これまで港湾・海事に関わりの無かったステークホルダーも巻き込む必要がある。 	<p>サーキュラーエコノミーポートが次のステップに入った際の課題とする。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルポートとサーキュラーエコノミーポートのシナジーが出るような政策・プロジェクトも必要ではないか。 	<p>サーキュラーエコノミーポートが次のステップに入った際の課題とする。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・例えば、廃棄される太陽光パネルを、港湾後背地に集積してその再利用を進めるなど、リユースに関する取組を強化することも1つの視点ではないか。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(8)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・港湾には、貨物の受け入れ、荷捌き、搬出などの集貨（物流）機能に加え、貨物を産み出す創貨機能がある。経済安全保障に資する観点から、例えば半導体製造工場をサーキュラーエコノミーポート内に誘致するなど、創貨の取組みも必要ではないか。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(8)に記載した。</p>
<p>(2)対象とする循環資源の種類</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後リチウムイオン電池のようなエネルギー密度の高い物質の流通が増えてくると思うが、火災への対策や火災を起こさない対策が重要である。 	<p>流通現場での個別の取扱注意事項として捉える。</p>

いただいたご意見	対応
<ul style="list-style-type: none"> リチウムイオン電池や家電製品の再利用など、港湾統計上の4品目のみでは把握しきれない部分もあるのではないか。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(3)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> レアアースやニッケルなどは海外産であり、国内での連携も重要であるが、海外（輸出・輸入）との連携も重要である。 	<p>品目別の個別の施策を検討する際の課題として捉える。</p>
<ul style="list-style-type: none"> リサイクルポートで扱っていたものの大部分は廃棄物ではない。循環資源の種類を考える際には、廃棄物かそうでないかをしっかり区分けして議論すべき。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(4)に記載した。</p>
<p>(3)活用側と供給側の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 首都圏で余っている再生砕石は、地方での活用可能性がある。経済合理性があるのなら再生砕石を足りないところへ運ぶようなビジネスも考えられるが、港湾によって運用が違くと厳しいので、運用の改善が必要である。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(4)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 「資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律」など、環境省施策と連携した対応が必要である。 	<p>「あり方」の中で、循環資源を巡る経済・社会環境の変化として「あり方」の2.(1)～(5)に整理した。</p>
<p>(4)国内への流通、不正輸出の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> 不正輸出防止を実現するためには、貨物データを管理するトレーサビリティに資するような機能が必要ではないか。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(7)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物ではない循環資源の輸出に対し法律等で制限を課すことは基本的にはWTO協定違反となるため、循環資源の流通を国内のみに縛ることはできない。一方で、循環資源の不正輸出による海外流出は防止する必要がある。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(7)に記載した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 経済安全保障の観点から国内の循環資源のむやみな流出は制御できるようにしたい。国内で適正な循環ができるような回収・変換・貯蔵・再利用のシステムを、ハード面のみならずトレーサビリティや物流監視モニタリングなどのソフト面も含め考えることが必要である。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(7)に記載した。</p>
<p>(5)港湾内での資源循環</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流拠点機能に加えて港湾内での資源循環を促す必要はある。また、港湾内または周囲に、高度な分別等が可能な拠点があれば良い。 	<p>今後取り組むべき課題として「あり方」の4.(8)に記載した。</p>
<p>2. 政策目標のとらえ方に関するご意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ヨーロッパは環境関係の取組みが先進的であるため、循環資源にかかる港湾物流に関しても参考となる事例があるのではないか。 	<p>海外の先進事例を「あり方」の2.(6)に整理した。</p>

いただいたご意見	対応
3. その他のご意見 ・物流の2024年問題によってトラックドライバー不足が言われているが、港運業界・海運業界でも同様に人材不足に直面しているということは意識する必要がある。	港運業界、海運業界の人材不足については、別途解決が必要な問題と捉える。