

2 環境 ～循環型社会の構築など環境問題への対応～

(1) みなとからはじまる循環型社会の形成

ゴミゼロ社会を先導するリサイクルポートプロジェクトの推進

イ) 静脈物流に資する港湾空間の形成

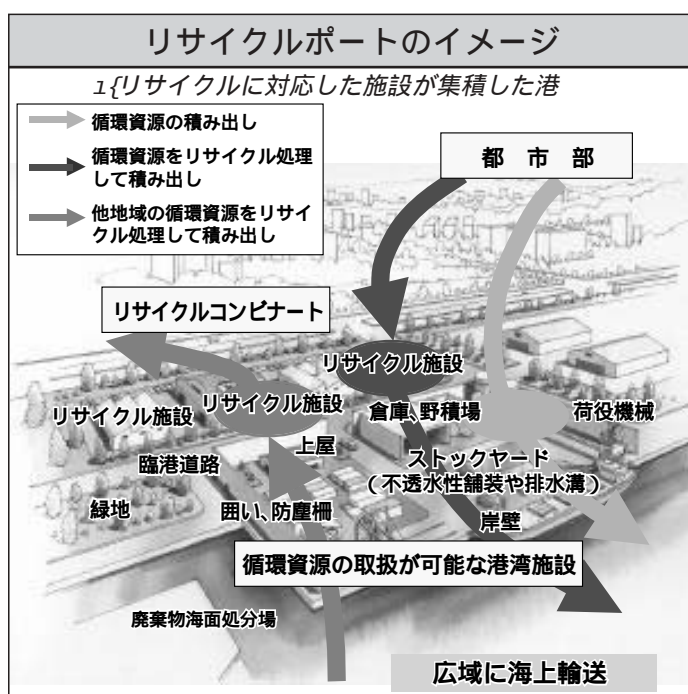
リサイクルを促進し、循環型社会の構築を図るため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築し、循環資源の全国規模での広域的な流動を促進するとともに、臨海部においてリサイクル産業の拠点化を進め、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)の形成を推進する。そのため、以下について取組む。

(北九州港等)

- ・循環資源の取扱いに関するガイドラインを作成し、港湾における循環資源の円滑な取扱いを促進する。
- ・静脈物流ネットワークの形成のための情報交換の場の提供等の取組みを官民が連携して推進する。
- ・循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を推進するとともに、民間事業者が行う積替・保管施設等の施設整備を支援する。

指標：循環資源国内輸送コスト低減率【H14比約1割減(H19)】

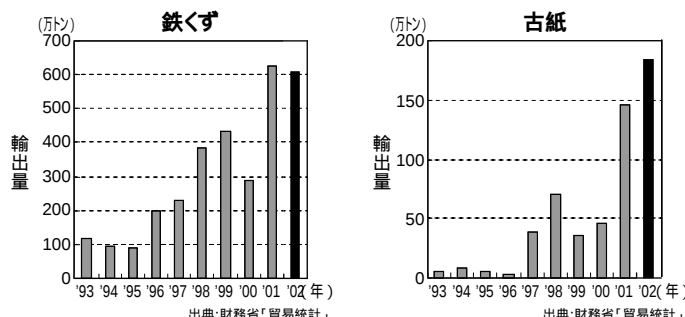
○事業費22億円(対前年度比1.72) 国費9億円(対前年度比1.79)



ロ) 国際静脈物流システムの構築

発生量の増加が見込まれる鉄くず等の循環資源について、これらを取扱う輸出ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化等により、国際静脈物流システムを構築する。これにより、受入国の信頼性の確保を図るとともに、循環資源の国際競争力を強化し、グローバルな視点からの循環型社会の形成を推進する。

循環資源の輸出量は近年増大している

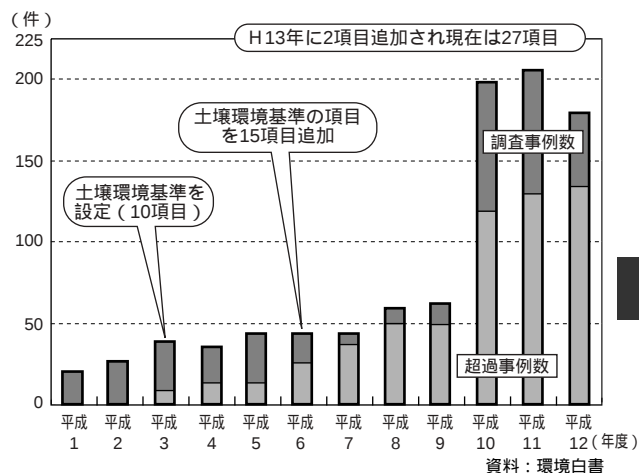


この状況に対応するため、ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化等による効率的な国際静脈物流システムを構築する必要がある。

八) 臨海部における土壤汚染対策の推進

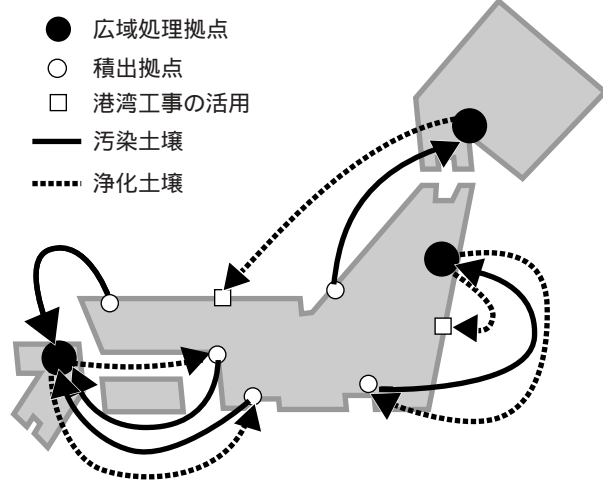
平成15年2月の土壤汚染対策法の施行等により、汚染土壤の処理需要の増加が見込まれている。そのため、臨海部において汚染土壤の積み出しや処理を行う拠点の形成及びこの拠点を環境負荷の小さい海上輸送で結ぶネットワークの形成を図ることにより、土壤汚染対策を推進するための検討を行う。(非公共)

● 急増する土壤汚染判明事例



1 土壤環境基準の設定により汚染事例の判明件数が増加。土壤汚染対策法の施行もあり、今後はさらなる顕在化が見込まれる。

● 汚染土壤に対応した海上輸送利用型静脈物流ネットワークの形成



1 汚染土壤を広域的に処理するための海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを形成し、土壤汚染処理対策を推進する。

ひっ迫する廃棄物処理問題等に対応した廃棄物海面処分場の確保

大都市圏を中心に、内陸部での廃棄物最終処分場の確保がますます困難となっているため、廃棄物海面処分場の整備を推進するとともに、以下の取組みを推進する。(東京港、広島港等)

- ・ 地方自治体や事業主が個々に最終処分場を確保することが困難である大阪湾において、2府4県195市町村を対象とした広域廃棄物処分場(フェニックス)の整備を推進する。
- ・ 首都圏の建設発生土の有効利用を図るため、海上輸送により全国の港湾整備等において広域利用するスーパーフェニックス事業を推進する。
- ・ 廃棄物等を減量化する施設(民活法特定施設)等による廃棄物海面処分場の延命化対策を推進する。
- ・ ひっ迫する産業廃棄物の処理問題に的確に対応するため、産業廃棄物の港湾空間での受入を推進する。

指標：可能な限り減量化したうえで海面処分場でも受入が必要な廃棄物の受入【100%(H14)→100%(H15以降毎年)】

最終処分場の残余年数は短く、ひっ迫状況にある
(特に産業廃棄物)

産業廃棄物処分場の残余年数(平成12年度)

区分	残余年数(年)
全国平均	3.9
首都圏	1.2
近畿圏	1.9

出典：環境省資料



東京港の廃棄物海面処分場

廃棄物海面処分場とは、海面の一部を廃棄物埋立護岸で囲い、浚渫土砂や一般廃棄物、産業廃棄物等をその内側で埋立処分するための施設。

(2) 自然再生の推進・自然環境の活用

海浜・干潟等の保全・再生・創出

「21世紀『環の国』づくり会議」報告（平成13年7月）「新・生物多様性国家戦略」の決定（平成14年3月）自然再生推進法の施行（平成15年1月）など、自然再生の推進が政府全体の方針となっている。

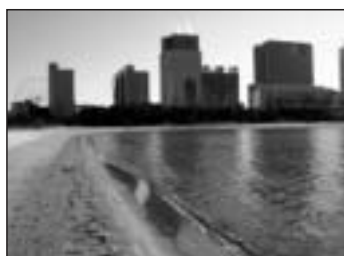
港湾空間においても、良好な環境の形成を図るため、港湾整備等により発生する良質な浚渫土砂を活用して、NPOや地域住民など多様な主体の参画を図りつつ、海浜や藻場・干潟を保全・再生・創出するほか、臨海部に大規模な森を創出するなど自然再生型事業を推進する。また、環境教育推進法（平成15年10月施行）を踏まえ地方自治体、NPO、教育機関等と連携しつつ、海辺の自然環境を活用した環境教育や自然体験活動（海辺の自然学校）を推進する。（東京港、三河湾、堺泉北港等）

指標：失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の中で再生したものの割合【H19までに約3割再生】

● 自然再生の推進



緑地（東京港・大井）



海浜（東京港・お台場）

● 海辺の自然環境を活用した環境教育・自然体験活動



干潟の観察会（千葉港）



緑地の観察会（館山港）



磯の観察会（館山港）



海岸清掃（別府港）

港湾空間における自然エネルギーの導入

地球温暖化などの環境問題への関心の高まりから導入が進められている自然エネルギーのうち、内陸部を中心に導入が進んでいる風力発電について、膨大な風力エネルギーが賦存する洋上や臨海部への立地需要に対応し、港湾への導入を促進する。このため、産学官の連携のもとで導入促進に向けた検討を進めるとともに、港湾管理者による導入の促進を図る。

● 港湾の立地特性

- ・ 風が強く、比較的安定
- ・ 大型資材の搬入、輸送が容易
- ・ 産業集積地に近く、系統連系上有利
- ・ 騒音や振動による問題が少ない

→ 港湾空間への
立地需要の増大

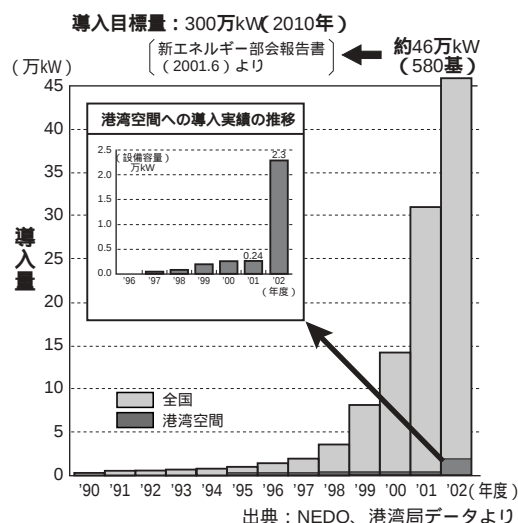


北九州港風力発電施設



瀬棚港洋上風力発電施設

● 全国の風力発電の導入実績



(3) 良好な水環境への改善

閉鎖性海域等における水環境の改善及び浮遊ゴミ・油回収等による海洋環境の整備

大都市の閉鎖性海域等における良好な水環境への改善の必要性が高まっている。そのため、これらの海域等において、汚泥の浚渫・覆砂を実施するほか、環境整備船等による浮遊ゴミ・油の回収を行い、良好な海洋環境の形成を図る。また、有明海及び八代海の再生の一環として、消失した干潟の再生による環境改善効果について検討する。(瀬戸内海、大阪港等)

指標：湾内青潮等発生期間の短縮【H14比約5%減(H19)】

政府全体の動き等

- 都市再生プロジェクト第3次決定「海の再生」に基づき「東京湾再生のための行動計画」を策定(H15.3)
- 「有明海及び八代海を再生するための特別措置に関する法律」の成立(H14.12)
- ダイオキシン類に関する水底の底質環境基準の設定(H14.9)
- 放置座礁外国船の社会問題化

●浚渫土砂を利用した覆砂



1. 浚渫等で発生する良質な土砂を活用し、汚泥上へ覆砂することにより有害物質の溶出やメタンガスの発生等による海域環境の悪化を防止。(東京湾・三河湾等)

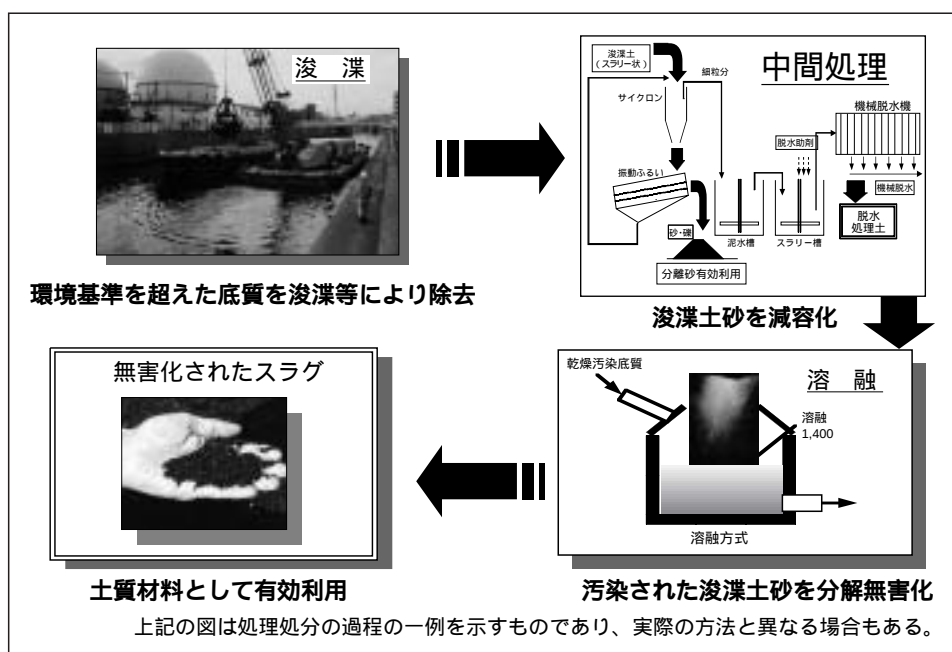
●浮遊ゴミ・油の回収



1. 環境整備船により閉鎖性海域等でゴミや油の回収を実施。平成16年1月現在、全国に11隻を配備。

ダイオキシン類対策の推進

海底に堆積する底質に含まれるダイオキシン類についての環境基準の設定(平成14年9月)や処理処分に関する海防法令の改正(平成15年10月)を受け、環境基準を超える底質の浚渫・覆砂等の公害防止対策事業を推進する。また、ダイオキシン類を高濃度含んだ浚渫土砂を大量に処理する技術を実証試験等によって開発する。(伏木富山港等)



沈廃船対策の推進

港湾の利用上支障となっている所有者不明の沈廃船の処理を推進し、港湾区域内の水域の適正な利用を図る。また、所有者が海外に所在するなど責任追及が困難な放置座礁船についても、港湾管理者がやむを得ず行う船体撤去に対し、支援措置を新たに講じることにより、良好な海洋環境の形成を図る。



1. 沈廃船は、海洋環境の形成等の上で支障となるため、港湾管理者により撤去・処分が実施される。
(横浜港、高知港等)



1. 放置座礁外国船は、所有者は判明しているが、船主等が海外に所在しているため、責任追及が困難。
(那覇港、手石港)

海難事故による海洋汚染防止対策

浚渫及び油回収の効率化を図り、特に油回収においては、出勤から概ね48時間で全国をカバーできる体制を強化し、より迅速かつ確実な作業を実施するため、浚渫船と大型油回収船の兼用船である清龍丸(名古屋港配備)を代替建造する。

●「清龍丸」代替船イメージ図



●大型浚渫兼油回収船3隻体制によるカバー範囲

