

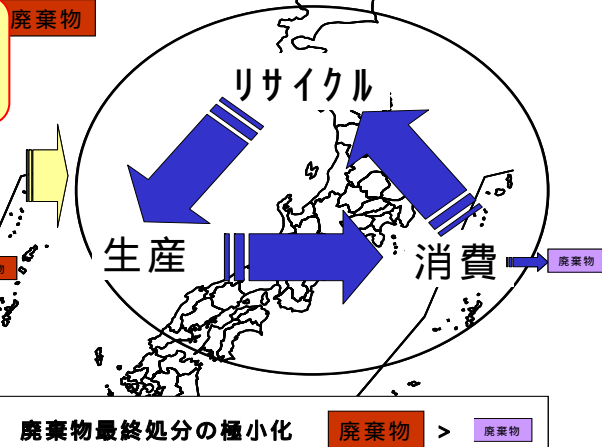
国内及び国際間における循環資源物流システムの構築

国内の循環資源物流システムの構築

「オールジャパン」での循環型社会の構築の必要性

広域的な流動によりオール
ジャパンでのリサイクル

地域内に限定した流動では
地域内で廃棄物が発生
(発生～リサイクルの収支バラン
スが取れない)



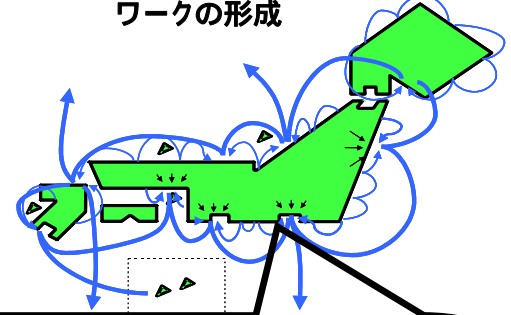
廃棄物最終処分の極小化 廃棄物 > 廃棄物

地域内で処理しようとするばゴミであっても、広域的に流動させることにより、そのゴミは資源となり得る。

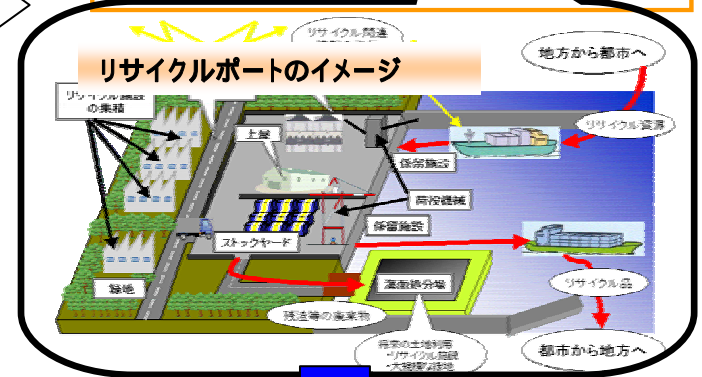
ネットワークとしてCO₂排出量、エネルギー消費量が少ない海上輸送を活用

拠点として物流基盤、施設用地、素材型産業が立地している港湾を活用

リサイクルの拠点化と海上静脈物流ネットワークの形成

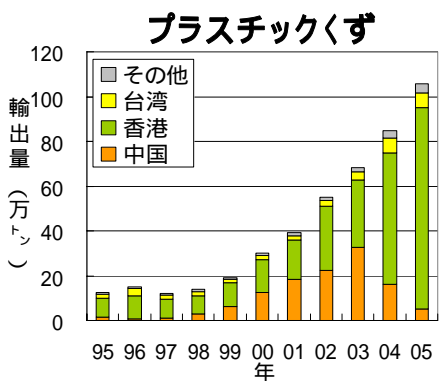
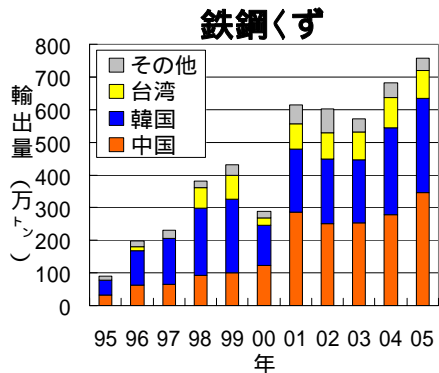


リサイクルポートのイメージ



国際循環資源物流システムの構築

経済成長著しいアジア諸国に対する循環資源の輸出量の増大



財務省「貿易統計」より

受入国において循環資源の不適正な処理や不法投棄が原因とされる環境汚染が深刻な問題に！

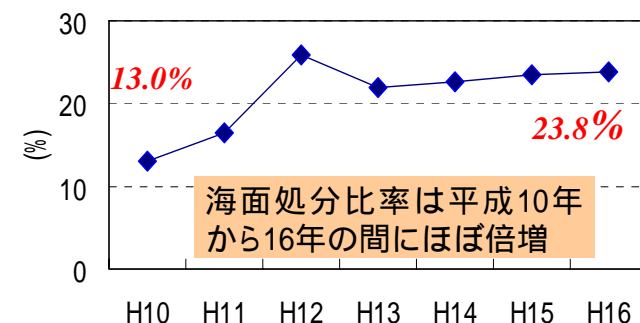
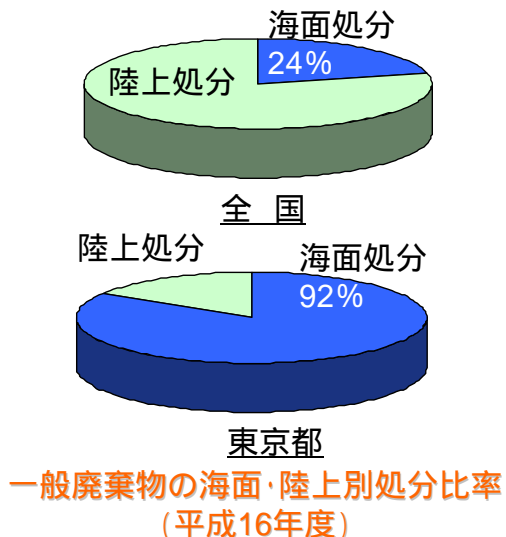
広域的な循環資源物流の拠点となる港湾を、国土交通省がリサイクルポートとして指定(現在21港)し、以下の取組みを実施。

- ・港湾管理者による岸壁等の港湾施設の確保
- ・第3セクター等が行う積替・保管施設等の整備に対する支援
- ・港湾管理者、リサイクル企業等が情報交換を行う場の提供等、官民連携を促進
- ・港湾毎に異なる循環資源の取扱いルールについて、国際循環資源への適用も視野に入れ、国内基準の共通化に向けて検討

海面処分場の計画的な確保

背景

全国では一般廃棄物の24%、大都市圏の東京都では92%が海面処分場で最終処分されている。
 最終処分場(陸上を含む)の残余年数は、一般廃棄物は約13年、産業廃棄物は約6年と引き続き厳しい状況となっている。
 内陸部における最終処分場の新規立地の困難性から、海面処分場での最終処分への依存は高く、港湾において計画的な整備が必要とされている。

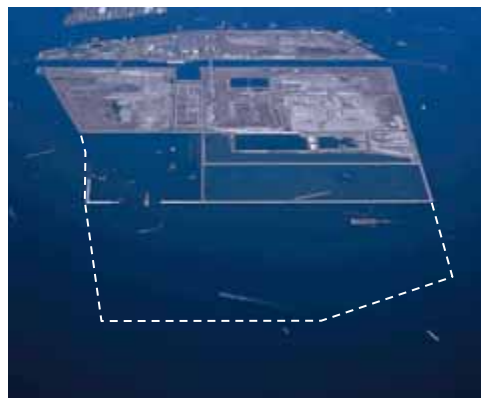
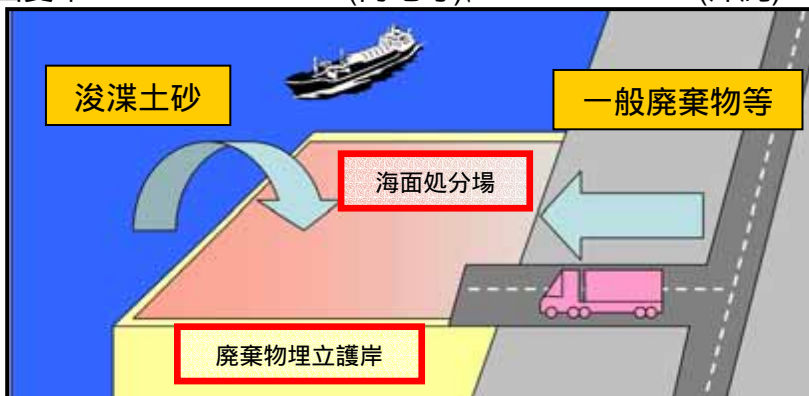


出典: 環境省資料より国土交通省港湾局作成

現行の取組

最近の港湾における廃棄物の処理をめぐる状況にかんがみ、廃棄物埋立護岸等の整備を促進するため、廃棄物埋立護岸等に係る港湾工事の費用に対する国の負担割合を引き上げる。(今国会に「港湾法及び北海道開発のためにする港湾工事に関する法律の一部を改正する法律案」を提出)

国費率 2.5 / 10 1 / 3 (内地等)、3 / 10 1 / 2 (沖縄)



一般廃棄物等の処分計画にあわせて計画的に海面処分場の整備を推進する

廃棄物の減容化、リサイクルの推進等により、海面処分場の延命化を図る