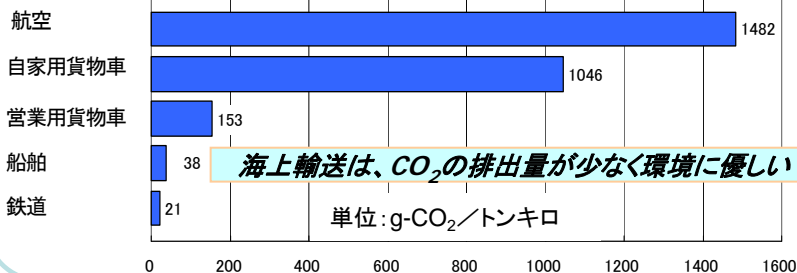


リサイクルポート施策の概要

貨物輸送機関の二酸化炭素排出量原単位 2005年度



海上輸送は、CO₂の排出量が少なく環境に優しい

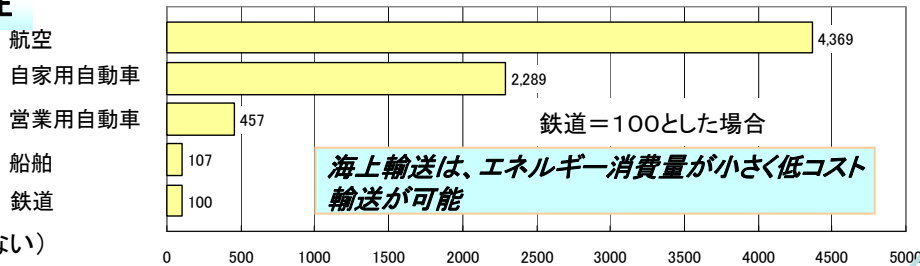
海上輸送の優位性

循環資源



「急がない貨物」
(輸送スピードは求められない)

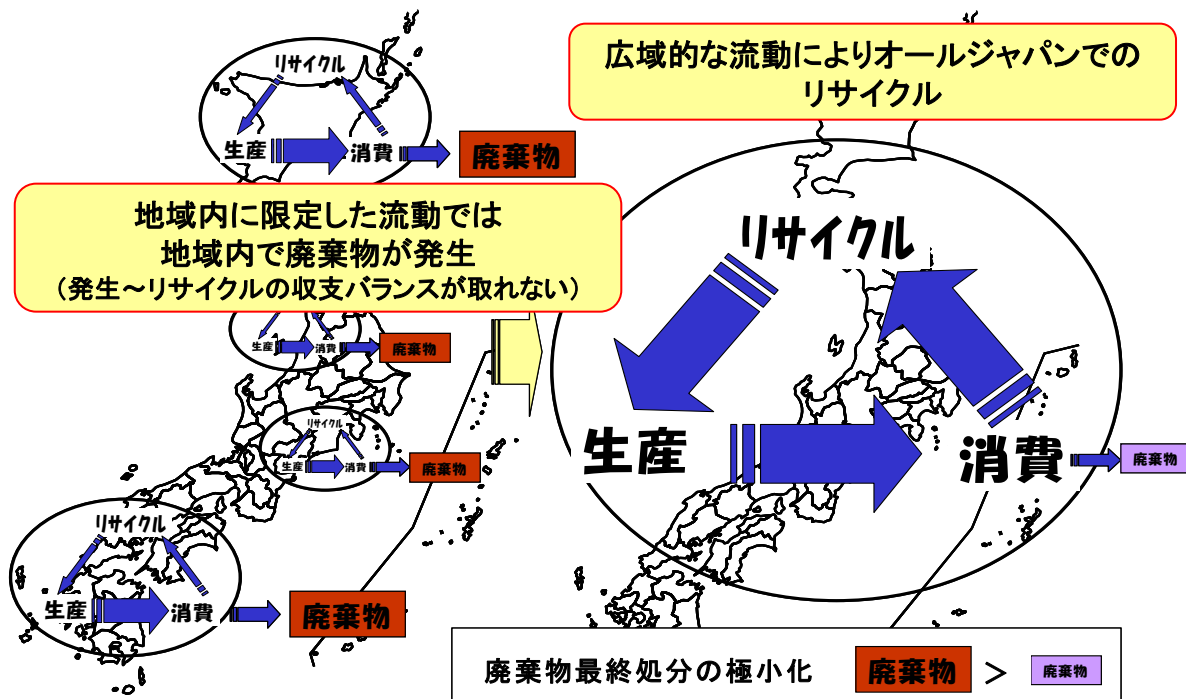
1トンの荷物を1km運ぶのに消費するエネルギーの比較 2005年度



海上輸送は、エネルギー消費量が小さく低コスト輸送が可能

国土交通省資料に基づき作成

「オールジャパン」での循環型社会の構築の必要性



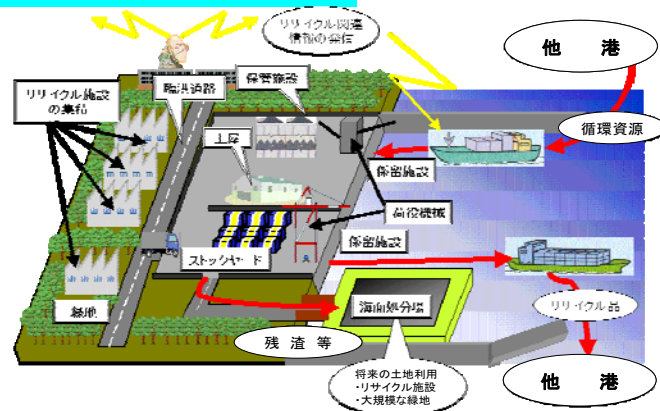
○ 地域内で処理しようとするれば最終処分しなければならないものであるが、広域的に流動させることにより資源となり得る。

ネットワークとして
海上輸送を活用

リサイクル拠点として
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



【リサイクルポートの指定の考え方】

- ・地理的・経済的に地域ブロックにおけるリサイクル拠点としてポテンシャルがあること。
- ・静脈物流に係る港湾取扱貨物量が一定程度見込まれること。
- ・リサイクル処理施設が既に立地している、又は立地が確実に見込まれること。
- ・港湾管理上、港湾における廃棄物の取扱いが円滑に行えること。
- ・地域との調整が整っていること。

- H14.5 指定港(5港)
- H15.4 指定港(13港)
- H18.12 指定港(3港)



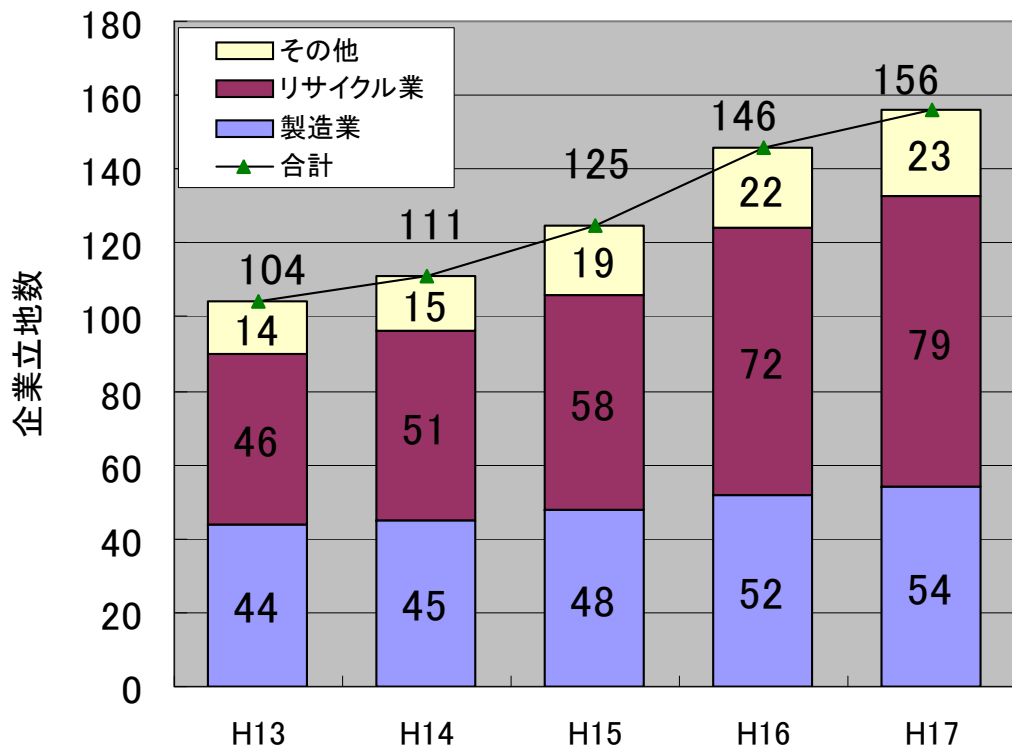
リサイクルポート指定後の推移

リサイクルポートプロジェクトの推進により、臨海部等においてはリサイクル関連企業の立地が進んでいる。

リサイクルポート指定による効果

・リサイクル企業の立地数 H17/H13=1.5倍 ・循環資源取扱量 H17/H13=1.4倍

18港における企業立地数の推移



出典：港湾局資料 18港での企業立地数

18港における循環資源取扱量※

リサイクルポート18港 合計	循環資源取扱量(千トン)	
	平成13年	平成17年
	12,586	17,632

指定統計6号 港湾統計年報より

※循環資源取扱量とは、港湾統計において品目別の取扱量データが得られる4品目（金属くず・再利用資材・廃棄物・廃土砂）の取扱量であり
輸出货量・輸入力・移出量・移入量の合計値

リサイクルポート施策の主な取組み

1. リサイクルポート指定

1次 《H14.5:5港》 2次 《H15.4 :13港》 3次 《H18.12:3港》

2. 施設整備支援

- ・日本政策投資銀行融資(～H20)、特定民間都市開発事業による低融資
- ・ H17年度～ 補助制度の創設(循環資源取扱支援施設費)

【 H17.18 北九州港 H18 酒田港 H20 姫川港 補助制度利用による施設整備】

3. 官民連携

- ・H15年4月 リサイクルポート推進協議会設立

4. 調査研究

- ・循環資源の物流実態の把握、課題の抽出、物流の円滑化に向けた改善策の検討等について調査研究を実施