

規制改革会議 環境TF 議事録

内閣府規制改革推進室

規制改革会議 環境TF 議事次第

日 時：平成 20 年 10 月 16 日（木）10:51～11:55

場 所：永田町合同庁舎 2 階 新会議室

1. 開 会

2. 議 事

リサイクルポートの利用促進に関するヒアリング

3. 閉 会

○本田主査 今日はお忙しいところをおいでいただきましてありがとうございます。

今回の規制改革会議の環境タスクフォースにおきましては、リサイクルを取り扱っております。リサイクルの重要性が非常に高まっている中、リサイクルポートというのは大変有意義なものではあるのだが、やや使いづらいといったような話が上がっておりまして、特に保管と積み替えを行う倉庫がポートの近くにないということで、意外に使われていない部分があるのではないかとといったような声が上がってきております。

国交省におかれましては、どのような意図でリサイクルポートをおつくりいただいて、どういうところが評価できる点であり、どういうところを今後の改善ポイントとして御検討していくかというのを承りたいと思います。

○福田課長 それでは御説明させていただきます。国交省港湾局の国際・環境課長の福田でございます。どうぞよろしく願いいたします。

資料を7、8枚とじたものでお示ししております。これに今、御指摘のリサイクルポート施策の趣旨とか、これまでやってきたことが書いてありますので、これに従いまして、まずは私どもの方から説明をさせていただきたいと思っております。

海上輸送を使うというのが、一つのリサイクルポートのポイントです。海上輸送というのは、料金も安いし、大量輸送という特徴がありますが、スピードが出ないという面もあります。しかし廃棄物のようなものを運ぶには、非常に適した面があるのではないかと。あまり急がない貨物がきつと多いんだと思っております。

それからCO₂の排出が非常に少ないこと。今、多くのものはトラック輸送になっていると思いますが、トラック輸送と船舶だと、二酸化炭素の排出原単位に格段の差がありまして、海運を使うことで排出を大幅に減らすことができる。そのように思っております。

それと、海運の特性として、資料の左の下の方の図面にあるように、輸送の末端は必ずトラックですので、あまり近いところの近距離の輸送だと、海運の特性が出ません。ある程度距離があるところを海運で運んで、末端はトラックを用いるというような輸送をすると、海運が使いやすくなる。

ですから地域内に限定したものの輸送よりも、もう少し広域にものを動かすことで、より海運の特性を発揮することができるのではないかとということが、一つの意図としてあるわけです。

それで資料の右の方にありますけれど、海上輸送の特性を活用するため、リサイクルの施設の集積が、大体港にあります。港にあるリサイクルの施設を更に拡充し、拠点化することと、海上輸送を使っていくこと。この両方を組み合わせるといったことです。それによって、循環型社会の構築に貢献していくというのが、このリサイクルポートの考え方です。

そういう考え方のもとで、平成14年からいろいろな施策をやっているわけですが、資料の次のページを見ていただきますと、平成14年に、リサイクルポートの指定を始めまして、14年、15年とこれは1年以内くらいに指定したわけですがけれども、18港です。そ

してまた要望がありまして、最近ですけれども、18年の12月に3港指定しまして、全部で21港を今現在は指定している。

その際の指定の考え方ですけれども、リサイクルの拠点としてのポテンシャルがあるということでありまして、条件としては、いわゆる循環資源の貨物量が一定程度見込まれるとか、リサイクルの処理施設が既に立地しているなど、将来リサイクルポートとして伸びていく可能性があるということです。そういうポテンシャルがあるところを指定して、いろいろな面で応援をしていこうということで、この指定港というのをまずやったわけです。

その後、資料の次のページを見ていただきますと、17年の統計で恐縮ですけれども、左が企業の立地数でありまして、非常に増えている。これは必ずしもリサイクルポートに指定したから増えているということではなくて、非常に循環型社会が進んでいるといえますか、資源のリサイクルが進んでいるということであろうと思っています。もちろんリサイクルポートに指定した効果もあるのかもしれない。幾つかの港ではその効果もあるわけです。

この資料で見ますと、企業の立地数と、18港における循環資源取扱量というのが右にありますけれども、3港は最近の指定なので、3港は取り除いて、14年と15年に指定したところが18港ありますので、その量で見ますと平成13年が1,258万トン、それが17年には1,763万トンということで、非常に大きく伸びている。この際の品目は資料の右下に書いてありますけれども、このように非常に伸びているということが言えるのではないかと考えております。

このところで御質問もいただいているのですけれども、後でまた御質問に答えさせていただきます。

資料の次のページをご覧ください。このリサイクルポート、いろんなことをやっているわけですけれども、取組みとして大きくは4つぐらいあるのかなど。一つはリサイクルポートに指定をしていますということ。その指定されたところについては、施設の整備を行っている。政投銀の融資等の制度の創設も行っておりますし、17年度からは、循環資源の取扱支援施設費として、既に北九州、酒田、姫川、この3港において施設整備を行っている。北九州と酒田については、既に供用開始も済んでおります。

○本田主査 すいません。北九州、酒田に関しては何が行われているのですか。

○福田課長 施設が整備されまして、その施設の供用がなされているということでありまして、使われている。姫川は20年度事業で、まだ施設をつくっているところで、まだ使われていないということです。

それから、官民連携を進めるということで、これはリサイクルポート推進協議会というのが設立されております。リサイクルポートに指定された港の港湾管理者、地元自治体、あるいは立地する企業、これらが相互に情報交換をする場として、協議会が設立されております。私ども国も、これに参加しまして、大いに情報交換をし、課題とか対策についての話し合いなどもしているということでありまして。

それから4番目にこういう協議会等が出された課題等に対して、どのような実態になっ

ているのか、その解決策はどうあるべきなのかというような調査、研究についても、14年以降実施しているということでありまして、これらが私どもの取組みの主な内容です。

資料の次のページが、今、使われている17年度に創設しました循環資源取扱支援施設の整備に対する補助制度です。○印で書いているところは予算上の事業名で、「港湾機能高度化施設整備事業」という言い方をしています。これは下のイメージ図にありますように、何をつくるかといいますと、循環資源には風で飛んでいったらまずいものなどが結構あるものですから、ストックヤード、建屋といった建物をつくるとか、あるいは囲いのフェンス、そういうものとヤードをつくるというようなことでありまして、これについては、地方公共団体の出資等による第3セクターが交付対象になっておりますけれども、全整備費の1/3を補助するというところでやっております。

具体的な整備の写真が、資料の次のページから出てきますので、これを見ていただきますと、これが最初に整備しました北九州港の取扱支援施設です。何をやったかといいますと、セメント舗装でエプロンと書いていますけれども、トラックなどが通りやすいような場を確保するということです。

併せまして写真でも少し見えていますけれども、フェンス、防護柵の整備をするということで、これは17年度、18年度に工事をし、19年6月に供用開始がなされたということです。

取り扱っているものとしては、建設廃材、シュレッターダスト、こういうものがござります。その結果、北九州のところに企業の立地も非常に増えている。指定前は10の企業ですけれども、これがその後、12の企業が立地しているということです。

次の酒田港ですけれども、こちらは汚染土壌を取り扱う。木くずなども取り扱うということで、完全に屋根のある保管施設を整備いたしまして、19年5月に供用開始がなされております。汚染土壌などをセメントの原料にするということで、東京方面とか、かなりの遠距離から船で運び込んで、こちらで加工し、そしてそれを大分にあるセメント工場などに運び込むという、そういう施設であります。

それから、資料の最後のページにありますけれども、新潟県に姫川という港がありますが、ここはセメント工場がござります。能代とか酒田というところに、石炭火力発電所がありますけど、そちらの石炭灰を、先ほどの海運を使って、大量に運び入れる。そのための施設として、ここも覆いのある建屋を整備するというところで、現在建設中の写真が資料の左にあります。これが今年度中には、供用開始されるという予定になっております。

概要は以上で、御質問をいただいていることについても、幾つかは触れましたが、再度改めて申し上げます。

質問事項の1ですが、循環資源の取扱量は全体として増加しているけれども、増えていない港もあります。指定港の実績をとりあえず把握し、必要に応じて指導をすべきと。貴省の見解を伺いたいということです。これにつきましては、平成13年から17年にかけて、先ほど申し上げましたように、循環資源の取扱量としては、1,258万トンから1,763万ト

ンということで、40%、全体としては増加している。

しかしながらこの取扱量については、全部の港で一斉に増えているということではなくて、指定港であっても、取扱量の増減は、当然のことながらあります。いろいろな要因があると思われれます。恐らく企業の活動の状況が一番大きいと思えますけれども、今のところ、詳しくはこれらについて分析をしているわけではありません。

うまくいったところの要因をきちんと把握して、先ほどのリサイクルポート推進協議会などの場で、成功事例についてきちんと情報を整理し、それを提供すると。ベストプラクティスとして皆さんによく御認識いただく。そういうことをいたしまして、循環資源の取扱いが更に増えるように、底上げをしていきたいと思っております。これが一つ目のお答えであります。

二つ目ですけれども、これは少なくとも、先ほどの港湾機能高度化施設整備事業で補助金を交付している港については、事業実施による効果測定を行う必要があると考えているけれど、貴省の見解を伺いたいとの御質問でした。

これについては、先ほど二つ申し上げましたけれども、もう少し細かく申し上げますと、姫川はまだ事業実績がありませんが、北九州と酒田は実績があります。北九州港ですけれども、去年の6月から施設が供用されまして、月平均で5,000t弱くらいの鉱さい等の取扱があります。

北九州で供用された岸壁については、フェンスがあったりして、その他の公共岸壁よりもいろいろなものが扱えますというように利用条件を緩やかにしております。そういうことによって、循環資源の取扱いも進んでおりますし、同時に企業の立地も、先ほど申し上げましたように、12社が新たに立地したということもありますし、この岸壁の直背後にも企業が新たに立地するということがあります。そういうふうには効果を上げているというように思っております。

それから酒田の方ですけれども、ここも昨年5月に施設が供用されまして、月平均で5,000t強の汚染土壌が取り扱われております。この汚染土壌を取り扱うために、3セクが新たに設立されたわけですけれども、3セクが事業主体となって、新たにこういう仕事、汚染土壌の流通の仕事を、ここが興したわけでありまして、このことによる効果は、ゼロのものが新たに出てきたということで、大変大きな効果が出たのではないかとこのように思っております。

姫川港は、これからということなのですが、当然ですけれども、私どもとして国のお金を入れて助成をした施設については、きちんとその利用の実態についてフォローして、状況については把握をしていく。そういうつもりでおります。

大体私の方からの説明は以上です。

○本田主査 ありがとうございます。幾つか質問を私の方からさせていただきます。

まず、大変基本的な質問で恐縮でございますが、施設の設備はだれが保有して、だれが基本的に資金を出すのか、PFIなども含めてどうなっているのかというのを伺いさせ

ていただきたいのですが。

例えば「循環資源取扱施設の整備に対する補助制度」と書いてあるところでございますが、建屋やストックヤードの保有者はどなたで、資金の設立の出し手はどのようになっているのでしょうか。

また、補助というのは貸出なのかなど、簡単にお教えいただけますでしょうか。

○福田課長 下ものの所有は港湾管理者だね。わかりますか。

○酒井課長補佐 わかります。ちょっと細かい話なので私の方から。例えば酒田の例ですと、出資者は3セクですので、酒田市などが出資しております。それからあと関係団体や、民間の利用する方が、それぞれ出資者になっています。すいません。細かい企業名は、今ちょっと記憶にないので。

○本田主査 それは結構です。民間か地方公共団体か、3セクかといった範囲で教えてください。

○酒井課長補佐 そういう意味で言うと、市が出資をして、それ以外にここを使うであろう者、運送業者であるとか立地企業とか、そういう人たちが出資をしています。

今1/3が国の補助で出ていますので、2/3はそういったところから集められて、残りの1/3が国からのお金という形で、3セクに補助が出ていることになります。

○本田主査 国の補助というのは貸付でしょうか。

○酒井課長補佐 貸付ではなくて。

○福田課長 これは出し切りです。下ものは、港湾管理者の所有地かなんかの、上ものだよね。

そもその土地は、港湾管理者が所有していると思うんですけども、これはその上に、一定のリース料を払って、建屋を建てる。それを地方公共団体出資の3セクが下ものを借りて上ものを建てる。こういうことです。

○酒井課長補佐 制度上は、用地費とか補償費とかも補助の対象項目としてあるのですが、実際に3セクの方がどういう形でやるのが、収支のバランスがとれるのか。要するに3セクですので、一応基本的に経営が回っていかないとはいけませんので、リースで土地を借りた方がいいのか、ちゃんと自分のところで買った方がいいのかというのは、それぞれのケースごとの経営判断だと思います。

○本田主査 土地の所有というのは、港湾管理者の場合が、どこも大体多いんじゃないかと思いますが、上ものに関しては地公体であるとかもしくは資源循環に従事されるような企業がお出しになるというパターンが多いのですか。

○福田課長 上ものは、普通の貨物の場合は、港湾管理者が所有しているのが多いですね。一般によくこの近くの横浜とかで見られるふ頭では、後ろに大きな上屋がありますね。それは専用のもので公共のものがあるんですけど、結構公共のものが多いです。その公共のものというのは、港湾管理者が資金を調達して、建てて、それで利用者から料金を取る。そういうやり方でやっています。

一方、ある企業が専用的にその施設を使うという場合であれば、その企業が建物そのものを建てる。こういうようなやり方と、両方ありますけれども。

○本田主査 今日福田課長におっしゃっていただきましたように、海上輸送というのは、廃棄物処理のコストの観点から非常に効率的であるということと、CO₂の排出が少ないということで、非常に有望な輸送手段だというふうに私どもも思っております。

そのような考えを共有される民間企業、これは再生利用をなさるところも、廃棄物処理に当たられるところもあるわけですが、同じような考えを承っております。

そういう意味でリサイクルポートという考え方は、非常にすばらしかったと。

一方、当初アイデアはすばらしいのですが、実行する中において、ちょっと私どもが二つ気になっているところがございます。一つはやはりかなり国の資金が入っていることです。1/3出し切りというお話ですが、結構な投資に対してちゃんとフォローされているのかということ。

もう一つが、これは民間企業さんから私どもの方に上がっている声として、ポートはあるのだけでも、保管積み替えができるようなきちんとした建屋が設置されているかということです。ごみが飛ばないとか、ものによってはにおいがするものがあるので、そういう異臭が漏れないような処理がされているかと、レアメタルを含む電子機器のように廃棄物の中の一部は非常に価値があるけれども、全体として見ると廃棄物というものもあるわけですね。そういうものに関しては、しかるべききちんとして保管ができるような形にされないようなものがあるといったような声が、実は上がってきている、という問題意識から御質問させていただいております。

このような問題意識に基づき質問したい項目の一つ目は、御課から出していただいております「リサイクルポートにおける循環資源取扱量の変化」についてですが、お話しいただきましたように、北九州などは確かに循環資源の取扱量が増えていて、これはリサイクルポートが資しているというところがあると思いますが、同じ平成14年に認可がおりた港でも、室蘭、苫小牧は必ずしも余り大きな伸びを示していないところもあります。このばらつきというのをどのように見ている、どのような是正策をお考えなのかというのを、まず一番目に伺いたく思います。

二つ目が、保積みをする場所の設置ということに関して、国土交通省としては、どのようなサポートや指導といった対応をしておられるのかということをお伺いしたい。

○福田課長 最初の、リサイクルポートに指定したけれども、北九州は伸びている一方で、その他、伸びていないところがあるというのは、やはりみんな一斉に伸びてくれれば、それはいいんですけれども、港の貨物の取扱いというのは、やはり企業の活動がすべてでありまして、その企業が、今どのような状況にあるのか。こういうリサイクル材も商品になるわけですが、商品の調達と資材の調達、そして製品の出荷、そのところが、当然、そこには一つの企業ではなく、いろんな企業が集合して、その結果として貨物量というようなもので現われてくるので、それが一斉にみんな同じ方向に向いて、同じような

傾向をするということはないので、21 港指定をして、そのうち 8 割、9 割のところは、右上がりに伸びているということであれば、私どもの認識としては、順調に事業の立地も進んでいるわけだし、ほぼ右上がりに行っているのであろうと思うのです。そういう認識をしています。

ただ、循環資源がより円滑に流れるように、我々としては、いろいろ対策を講じてやっていくべきだというふうには、当然、思っています。そのところに、いろいろな課題があるわけです。それを先ほどの協議会組織のような場で、たたいてもらって、それを着実に改善していくということかなというふうに思っています。

その問題というのは、個々の施設の問題、施設が足りないから出せないというのも確かにあるのですけれども、やはりそれだけではなくて、資源の取扱いの運用とかそういう問題もあります。北九州の場合にはほかに循環資源を取り扱える施設がなくて、これしか問題がなかったんです。

よそでは既に多少施設があるところもあるわけです。既に施設があって、そこは空いているから使えるじゃないかというようなところもあるわけです。そこは必ずしも新たな施設は要らないかもしれない。既存の施設を柔軟に運用することで、利用が図れるようになるかもしれない。ただ、やはり取り扱うものがこういう廃棄物であると、周りへの環境の影響の懸念があったり、いろいろある。

ですから、港湾管理者の方も、その輸送に非常に慎重になると。勿論、大量に安定してそういう貨物があれば、先ほどおっしゃったみたいに、ぼんぼんとそれに見合って施設をつくれればいいんですけれども、港湾管理者の方も、常に需要があるかどうか、そのあたりを見ているわけです。先ほど言いました二つの北九州と酒田だと、月間 5,000 t ぐらいあるわけです。それぐらいあれば、確かに施設をつくって 3 セク会社がそこで商売をしても、ある程度やっていけるかもしれないけれども、それほどの貨物の集積がないところからは、なかなか施設の要求というのは、上がってこないです。

二点目の御質問なんですけれども、私どもとしては、基本的に 21 港指定して、指定をしたところについては、施設整備で応援していきたいというふうに思っています。ですからその要求を待っているんですけれども、そこは一つ一つの港にいろんな事情があります。

今、言いましたように、なかなか施設整備の計画がまとまらなくて、一つの建物をつくっても、利用されることが少ないかもしれないとか、港によっては、リサイクルの対象のものの種類がいっぱいあるのです。そうすると一つの建物をつくっても、その中に一緒に置けないとか、それであればもっと別の設備が要るとか、品目によってもそういう違いがあって、一律に単純にこうやればいいというものではないと思うのです。

その辺の背後の企業活動の状況とか、取り扱う品目の種類とか質、それから量です。そういうものを見越して、これならば一つ独立した施設を設けてもきちんと運営していけるということになったときに、要求が上がってくるというふうに思っています。

それで確かに要求が上がってきていまして、来年度要求に向けても、幾つか上がってき

ていますので、今後着実に増えるとは思っています。

○本田主査 北九州港、酒田港、姫川港の1/3の補助というのは、一体幾らづつお出しになったのでしょうか。

○酒井課長補佐 そんな大きな億とかでなく、何千万円の単位だったと思いますけど、ちょっと。

○本田主査 今ではなくても結構ですので、後ほど教えていただきたいと思っています。

○酒井課長補佐 要するに全体事業費のうちということですか。

○本田主査 全体事業費のうちというよりも、国庫支出がどれぐらいあるかです。

私の今の理解が間違っていたら教えていただきたいのですけれども、リサイクルポートと国交省さんから指定を受けた場合に、3セクないしは港湾管理者の方から、こういう施設を建てたいという要望が出ると、ほぼ自動的に認められるのですか。

○福田課長 自動的にというか、それは補助の。

○本田主査 補助の対象になるような形になっているというのは、正しいですか。

○福田課長 そうですね。それは我々としては積極的にやっていきたいと思っていますので、実現に向けて、財政当局に要求をしていきたいと思っているわけです。

ただ、きちんと利用されるんですかと、どれぐらいの利用があるんですかと、3セクの経営性はどうですかと、そういうようなことは当然ながらいろいろチェックをした上で、要求させていただくということになると思います。

○本田主査 危惧しておりますのが、今おっしゃったように、実際問題、静脈物流のデマンドがどれぐらいあるのかということです。種類が違っていると、例えば廃プラと自動車は混載できないとか、そういうものがあるのだとすれば、そこまで細かく調べた上で設置をする、しないという御判断をされているのかどうかということが一つです。

もう一つは、そこの御判断の精度を上げていただくためにも、民間でいうPDCAですね。実際問題、北九州、酒田、姫川に補助を入れた結果、よかったことと、やはり次の港でやるのだったらここは気をつけなければいけないといったようなことが、サイクルとしてうまく回っているのかどうかというのをお伺いしたいです。

○福田課長 そこのところを細かく詳細に分析しているのは、港湾管理者なんです。北九州の場合ですと、北九州市の港湾局というところが、港湾管理者としての事務を行っているわけです。ここがこの北九州の港での企業の活動の状況とか、貨物の出入り、しかも品目ごとの出入りの詳細については、港湾局の方がつかんでおりますので、今の施設で足りなければ、また別途要求が出てくるであろうし、その辺のところは個々の港湾管理者が知っているということなんです。

それを私どもとしてお伺いして、なるほどということであれば、要求をしていくということになるかと思っています。

○本田主査 港湾局を管理者として、そこに対するガバナンスを行えば、それでもう十分だということにお考えでしょうか。

○福田課長 そのこのところについては、北九州と私どもとの関係だけではだめであって、北九州の悩んでいる課題と対応策について、きちんと全国の港湾管理者に情報を伝えて、立地する企業サイドからのアドバイスももらいながら、問題の解決を図っていくべきだというふうに思っていて、そのための仕組みが、先ほど申しあげましたようなりサイクルポート推進協議会というものがあまして、これは全部で200以上の参加です。参加者は自治体と立地企業、そして港湾管理者です。

例えば酒田ですと、港湾管理者というのは県なんです。大きなインフラなので県が管理するんですけども、地元の酒田市も重要な役割をやはり担うべきでありまして、その場合には酒田市も入り、県も入りというような形になります。そういう行政主体と立地企業も入っておりまして、彼らの間で、私どもとしては、成功例があるとすると、それについての分析をし、みんなで情報を共有化していく。

いろんな課題もありますので、この協議の中で、それらについて企業と行政体も交えて話し合っていたとというようなこともいたしております。

○本田主査 今の点に関してお伺いしたいのですが、リサイクルポート推進協議会なるものは、港ごとにあるのですか。

○福田課長 いえ、全国組織です。

○本田主査 そうすると個々の港に対する出資が適切であったのかとか、どれぐらいのディマンドがあって、どういう課題が上がってきたのかというのは、ここで定期的に議論をされていらっしゃるのでしょうか。

○福田課長 ええ。テーマごとにやられております。技術的なテーマだとか、幾つかの検討会があります。その中でやられている。

○本田主査 個々の投資に関して、例えばどれぐらいの稼働率が得られているかなど、PDCAをここできっちり回すというような仕組みが、ここで入っているというふうに考えてよろしいですか。

○福田課長 それは入っていません。そのこのところは国が税金を投資したので、事業を実施されました北九州市や酒田港の港湾管理者である県から私どもが話を聞くと。施設の利用状況については、港湾管理者がきちんと詳細に押さえていますので、私どもがそれをお聞きして、こうしたらどうだというようなことは、個々の行政の関係で、国と地方でやっていくと。

ただ、それでうまくいった、うまくいかないという話は、酒田や北九州の経験だけにしておくのはもったいないので、そういう協議会の場で、情報交換なんかができる体制になっておりますので、彼らから情報を披歴してもらい、例えば室蘭で実態がなければ、私どもが知り得ていることを言って、では他の港ではこのような先事例がありますけれども、室蘭でも取扱いを更に増やすために、同じような努力をされませんか。そして室蘭の港で、どういう品目がどれぐらいの量が上がってくるのですかと。その場合に、どのような設備が要るんですかということ、まさに北九州や酒田は事例になるものですから、

そういうことを推進協議会の方等でお話をし、披歴をしてもらって、情報を共有化するというようなことをやってきておりますし、これからもしていきたいと思っています。

○本田主査 P D C Aの中のPはきちんとやっておられると思うし、Doは、実際問題、設備等も走っているのやっておられるとは思いますが、私どもが問題視しているのは、適切なチェックと情報開示です。

また適切なチェックに基づいて、出てくる問題点は、どんなによくできているところでもあると思います。その改善という意味からのアクションが、正しくなされているのかどうかということが、先ほどから同じことを申し上げていて恐縮ですけれども、気になっているポイントでございます。

なぜこんなことを申し上げているかということ、保積みのための倉庫がないので使えないといったような意見が、私どもの中で上がってきています。例えばこういうようなダイヤモンドしかないからここはつくれないといったことが、明確なメッセージとして出ていけば、民間企業さんがそれを御存じなかったという場合、その点をはっきり言えると思います。ダイヤモンドがこれだけしかないのだとすると、建屋を建ててもしょうがないと。それは経済合理性の観点からわかる話だと思います。

このようなチェック、情報開示、必要なアクションということが、何らかの改善の余地があるとすれば、ここは取り組んでいただく方がいいのではないかと思います。

○福田課長 北九州、酒田の両方とも施設が稼働してまだ1年ですので、月ごとのデータなんかはありますけれども、それでもってきちんとした評価ができるかどうかはわかりません。しかし、1年分の実績については評価できるので、私どもが持っております情報についてお知らせし、どういうところがよかった、どこがいけなかったのかというようなことを分析して開示することは、やぶさかではないので、そういう声があれば、やっていきたいと思っています。

○本田主査 かつ、何を見るかというのが非常に大事かと思っています。今ごらんになっています循環資源取扱量というのが、本当にいいものなのか。というのは増えているとは言っても、潜在需要から考えて、どこまで増えているという話も、実際問題あると思います。

あとは投下されている金額が、今はっきりおわかりにならないということでございますが、北九州ないし酒田で、数千万円の投下をされたものに関して、一体どれだけの経済効果が上がったのかという測定もあるのではないかと思います。そのような調査の御予定はおありになりますか。

○福田課長 費用に対する効果が、どうだということですね。

○本田主査 いわゆるパフォーマンスの指標として、政策的に見ていらっしゃるものというのは何なのか。

○中条委員 これは当然再評価の対象になるんですね。

○福田課長 多分なると思います。一応ルールにのっとって再評価をやっていくことにな

と思います。施設の供用開始が去年の5月や6月なので、1年ということではまだ動かないと思うのですが、再評価の時期が来れば、きちんと方法論は確立されていますので、そういうものにとってやっていくことになると思います。

○本田主査 評価の指標が非常に明確であれば、民間企業さんに対しても、このくらいのダイヤモンドだと、悪いけれど建屋は建てられないと言われても、非常に納得性があると思います。

でも逆に言えば、そうであるならば、ではどういう基準で出資をするのか、しないのかとか、リサイクルポートに指定をするのか、しないのかという判断のところまで、若干戻って見直しをされるといったことも必要なのではないかと思います。

○福田課長 情報開示は大事だと思っておりますので、その辺のところは。

○本田主査 情報開示の前に、やはりどういう指標で見るのかという点を決めるのは、それは行政なのではないかと思っていますが、それに関してはどうお考えでしょうか。

○福田課長 どういう手法で…、どんな方法論になっているのかな。

○中条委員 ごめんなさい。遅れてきて申し訳ないんですけども、今の議論は、今もう既に補助制度を受けてやっている3つの港の話ですよ？その3つの港の話もさることながら、指定は受けているけれども、まだ施設整備はしていないところがありますね。その話とは一応分けて考えた方がいいのかな。指定されているんだけど、何で手を挙げないのかと。そこは残り2/3の金が出さないといけないからということなのか、あるいはその金を出すには、それなりの需要がないといけないわけで、やはり需要が余りないということなのか。そういった点について、教えていただきたい。3港以外の指定はされているけれども、まだ補助を受けていないところですね。

補助を受けているところについては、せっかくなつくられた施設が、有効に機能しているかどうかというところについての、情報をいただけるとありがたい。

その場合に先ほど申し上げたように、この補助を受けてやっている3港に関しては、当然再評価の対象になるだろうけれども、これはまだ1年目ですから、もう少し先ですね、再評価をするのは。

そのときの再評価項目の中に、そういったことをきちんと入れておく必要がある。例えばダムだとか道路の場合ですと、ここを見なきゃいけないというポイントが、当然あるわけですけど、港湾の場合も当然ここを見ないといけないというポイントがあるわけだけども、そのときにリサイクル施設、あるいはリサイクルに対応するだけの施設が十分にあって、有効な活用が行われているかという、そういう視点を入れていただきたい。すでに入っているなら結構ですけど、入っていないければ、入れていただきたいという、そういうことです。

○福田課長 先生が御指摘の前段のところは、先ほど来、議論があつて。

○中条委員 そうですか。ごめんなさい。

○福田課長 要求のないところについては、港湾管理者からそういう要求を、私どもは待

っているわけで、そういう要求があれば、そしてその必要性があれば、きちんとした説明を財政当局にもして、積極的にやっていきたいと思っています。

恐らく想像するのに、やはりこういう循環資源がある程度安定的に入ってくるのか。しかも種類ごとに、それがどうなのか。それらに対する立地企業の、今後の活動がどうなのか。このあたりのところは、港湾管理者が非常によくつかんでおるので、その辺のところを私どもとしては、待っていますというような説明を、先ほどさせていただきました。

それで本田先生の方から、それであれば、とにかく3港について、よく分析をして、その情報をお伝えするという事ではないと、逆に指定されたのに進んでいないところからの声も出てこないのではないかとというような御質問があつて。

○本田主査 あと加えまして、民間から保積みの施設がないかという苦情が、私どもに来てはいますが、それが本当に妥当な要望であるかどうかという判断が、実際問題、課題だというふうに指摘をしていらっしゃる企業さんにとっても、明確ではない可能性もあります。

○中条委員 要するに、そういうことを理由にやっていないだけなのかかもしれないし、本当にやりたいんだけど、そういう施設がないからできない状況なのか。自治体の方もわかっているけれども、2/3は自分で負担しないといけないから、そこは躊躇しているのか。それとも自治体は全然さぼっていて、そんなニーズがあることも何も考えていないのか。その辺のところを是非知りたいなということです。

○福田課長 これは少なくともリサイクルポート推進協議会というのが、5年間活動してきました、港湾管理者、これは県が多いですけども、地元市も入っています。ですから室蘭市長さんとか苫小牧の市長さんも入られています。それから立地企業も入っています。そういう方々の声が、きちんと港湾管理者の方にも届くことになっておりますので、そのことは、私が申し上げることはできます。

ただそのときに、新たにそういう施設を設けるという選択と、既に施設があるところはそれを使うという選択と、二つあるんですね。既にある施設を使うためには、こういう廃棄物系のものなので、やはりいろいろ住民の声もありますし、廃棄物に関する条例なんかもきっとあると思うので、そのあたりのところで、どういう条件でどういう運用で施設を使わそうかというふうに、港湾管理者は悩んでいると思うのです。

ある程度量もあるし、資源の安定的な輸送があるということであれば、そして増えていくということであれば、新たに施設をつくろうかという選択になると思うのです。そのところは、まさに企業との関係で、企業が、ちょっと私は地元の話し合いはよく知りませんが、一体どれぐらいの需要があるんだと。具体性がある程度ないと、市の方の出資もなかなか大変ですとか、そういうふうな話し合いがきつくなされている中で、21港指定で、既に3港です。来年度要求で複数港ありますけれども、今はそういう状況にあるということだと思います。

傾向としては、これは増えてくると思います。それは明らかでありまして、思っている

のは、企業の立地数が非常に大きな勢いで右上がりになっていると。

このところが、必ずしもリサイクルポートに指定したから、企業が来ているわけではないでしょうけれども、やはり世の中の流れは、循環型社会に向かっているということだと思えるんですけども、着実にそういう需要は増えているというふうに思いますので、そういうところを加味すると、今後、具体的な要求の形になって、私どもの方に来るのではないかというふうに思っております。

それから先ほどの、これによってどのような効果があったのか。わずか1年の、二つの事例しかありませんけれども、ここをわかりやすい形にして、そして具体的な、ちゃんとした尺度、それがあった方が、皆さんにお示しするにもわかりやすいというふうに思いますので、ちょっとその辺について、まだ具体的に効果分析をやっていませんので、実は、私どもそれほど突っ込んで考えておりませんでしたので、その辺については、これから勉強をしていく課題だなというふうに思っていますけど。

○本田主査 ここは、効果測定、効果分析に関しては、尺度の制定ということも含めて前向きにやっていただけるということで、よろしいのでしょうか。それに関して開示も順次していただける。

○酒井課長補佐 効果測定というのは、なかなか難しく、企業の立地もそうですし、取扱いの話もあるでしょうし、私は前職が秋田にいたものですから、能代をちょうど見てまして、能代市の人たちは、指定を受けるときにみんなで酒田港を見にいったりしているんです。

まさにそういう形で国だけではなく、地域の人たちが見にいったり安心して、こういうことだったら自分たちもできるねということで、能代市が手を挙げたこともあって、そういうことも含めて、いろんな尺度があると思うんです。

貨物量でもあるだろうし、立地企業もあるでしょうし、雇用者、酒田港は、雇用が300人ぐらい増えてたりしている。そういうことも含めて事業効果だと思えますけれども、そういう情報は、まさに課長が今お話ししたように先進事例という形で、協議会を通じて話して、もう実際に情報提供していますし、実際そういうことで、能代ではじゃ見にいこうかということで見にいっているところもあります。そういうことなのかと思いますけど。

○本田主査 申し上げたかったのは、きちんとした効果分析というのを、ある程度システムティックにやっていただくというのが、数が増えてくれば望ましいのではないかという観点から、尺度の明確化と効果分析の開示は是非していただくといいと思っています。それに関しては前向きに取り組んでいただけるというような御趣旨と拝聴したのですけれども、それは間違っておりませんか。

○福田課長 いいでしょう。どういう効果があったかということですから。

○酒井課長補佐 逆にこちらでも、把握してお示ししている例もありますので、まさにさっき言いました、雇用者の話とか貨物がこれだけ増えましたとか、地域の経済がどれだけ。

○福田課長 どのように表現していくかは、それは私たちの方の大事なテーマだと思いま

す。

○本田主査　そうですね。そういうものを開示されることによって、リサイクルポートに指定はされているけれども、手を挙げていらっしゃらないところというの、前向きに、こういうことがあるなら、やるとかやらないという判断もされましょうし。あと、その改善案のようなものも、リサイクルポート推進協議会などに御意見として出されれば、そこで聞いていただけるという形になっていくのでしょうか。

その際にひとつお願いしたいことがあるとするならば、結構、税金が入っていますので、それに関しても御開示いただいて、費用対効果に関して何らかの分析というのがされるのが望ましいかなと思いますけれども、いかがでしょうか。

というのは今後増えていくとなると、また一つ一つは1億未満でも、結構な金額になっていくのではないかと思います。

○中条委員　再評価のときには、費用対効果をやるわけですが、再評価の前に当然プロジェクトをおやりになるときに、費用対効果をやっているはずですよ。

○福田課長　こういうのはどうなのか。新規採択の際の。

○酒井課長補佐　どれだけ効果があるかというのは、当然、逆に言えば、3セクでやっていますので、3セクとして収支がつかなければ、手は挙げてきませんので、そういうこともあるでしょうしということだと。

○中条委員　要するに港湾整備の一部としてやっているわけですよ。当然、港湾の場合には、例えば突堤を伸ばすというときにも、それは当然、費用便益をやるわけで、ですからこういう施設をつくるという場合でも、当然、費用便益がなされているはずですよ。マニュアルもあるんですよ。

○酒井課長補佐　事業評価を行う際に、どこを区切ってやるかという話もあると思います。例えば岸壁プロジェクト、あるふ頭のプロジェクトということで言うと、この循環資源を取り扱う施設自身は、その中に含まれるものから、その中に入っているということだと思っておりますけれども。岸壁と防波堤と切り離して評価をしていることではないと思いますので、その中の一つとしてこういうことだと思っております。

○本田主査　いいですか。先生、よろしいですか。

○中条委員　はい。

○本田主査　それでは、ありがとうございます。先ほどより、何度もお話に出ておりますように、コストの低い効率的な、かつ環境に優しいCO₂の少ない静脈の船舶物流というものがうまく進むようにというのは、まさに国交省のお考えになっていることと、当委員会が考えていることというのは、同じだと思っております。

あとはそれをより円滑にかつ効率的に進めていただくために、是非PDCAのチェック、開示、アジャスト、アクションをとっていただくというところを前向きに進めていただけるようお願いをして、今日は快く受けて頂いたというふうに思っておりますので、また今後ともよろしく願いいたします。