

「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画2.0（案）」に対する意見募集結果について

1 受付期間

令和8年2月12日（木曜日）から 同年3月16日（月曜日）まで

2 意見の提出状況

（1）提出された方の総数 11者

（2）提出意見の総数 16件

3 意見の概要と都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	計画本文において関連する頁
	項目	概要		
1	バイオ燃料の活用	「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」では次世代エネルギーとしてバイオ燃料が記載されていたが、原案ではバイオ燃料について記載がない。バイオ燃料はディーゼルエンジンで一般的に使われる軽油等の代替燃料として活用が広がっている。 また、バイオ燃料を活用した船舶等が拡大している中、バイオ燃料の活用について考えがあるのであれば、記載してほしい。	御意見ありがとうございます。本計画では、国内外における電気、水素、アンモニア、メタノール等の次世代燃料の普及・拡大の状況を注視しながら、東京港の脱炭素化の取組に反映することとしています。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P14
2	計画案への評価	非常に素晴らしい計画だと感じた。私は中央区在住であり、私生活で東京港を見かける機会が非常に多い。その中で、多くの船舶やトラックが行き来している現状を見て、環境配慮という点では大丈夫なのかということについて疑問を持っていた。計画案を閲覧しても、測定開始以降、二酸化炭素の排出量が増加しており、2020年時点では58.6万トンに達しているということから、日本の物流の大動脈として環境配慮よりも物流を捌くための効率的な運用方法に重きが置かれていたと感じた。しかし、これを転機に、よりグリーンな東京港になることで、日本の物流としてのイメージが我々住民だけでなく、世界中の人からも好感を持てるようになることは、大変喜ばしいことだと感じた。 具体的な資料に関しても、短期から長期までの綿密な計画が記されており、埠頭や船舶などの分野ごとに詳細な計画が立てられていることから、2050年までの二酸化炭素排出量を0にすることについての見通しが非常によくわかった。現状運用されている火力発電所や倉庫、また車両の運用方法についても、ディーゼルエンジンから電動や水素を用いた動力に変えることで、よりグリーンな運用を行うことができるということも正確な説明がなされており、実現に向けて、市民の私でも協力できることがあれば行いたいと思った。	御意見ありがとうございます。今後の施策の参考にいたします。	-
3	電力需給に対する懸念点	東京港で稼働する機器の大半が電気や水素を動力としたものに変わることで、東京都内の電力状況はどのようなのか知りたい。現在の東京の電力供給状況は逼迫しており、度々電力逼迫警報が発令されている。そのような状況の中で、さらに電力需要が増加すると、私たちの生活にも影響を及ぼすと考えられる。モーダルシフトにより電力需要は多少減少するが、そのようなレベルでは賄いきれないほど昨今の電力供給状況は厳しいものになっていると生活していて感じる。水素を用いる車はバッテリー駆動であり、電力確保がまず急務であると感じた。 今後の都市構想計画を考えるうえでの参考となれば幸いである。	御意見ありがとうございます。都は都有施設へのA i r ソーラーなどの太陽光発電設備の設置を進めるとともに、V P P 等の仕組みにより東京港内で生産した電力を港内で有効活用することとしています。また、民間事業者の脱炭素化の取組を推進するため、その取組を後押ししていきます。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P29～P38、 P49

3 意見の概要と都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	計画本文において関連する頁
	項目	概要		
4	荷役機械の脱炭素化	東京港のCO2排出量を、荷役機械とその他の設備と比較した場合、約74%を荷役機械が占めており、荷役機械のCO2排出量を削減するのは、非常に効果的であり重要だと認識している。 港湾荷役機械の一つであるRTGにおいて、東京港には既にFC換装タイプのRTGが合計32台(令和7年度末現在)導入されており、将来のカーボンニュートラル化に向けた準備が着実に進んでいると実感した。2030年まであと4年間という短い期間に、目標の2000年比50%減という高い目標を実現するには、このFC換装タイプのRTGを50%以上のRTGに適用する必要があると考える。 東京都主導で本施策を強力に進めてほしい。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は、水素燃料電池に換装可能なRTGの導入経費に対する補助を継続するなど、荷役機械のゼロエミ化を一層推進することとしています。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P40
5	水素の供給計画	FC化が進むと、水素充填の為インフラが重要と認識している。具体的には、70MPaの高圧水素が充填可能な定置式及びオンサイト型（グリーン電力からの水電解のみならず、e-fuelからの改質水素）、若しくは、液化水素での貯蔵の水素ステーションを各ふ頭毎に設置する必要がある。圧縮水素で高速にRTGに供給できるプロトコル等の開発に対する支援も必要だ。 これらの施策には多額の費用が発生するので、東京都が多くの補助金を負担し、水素ステーション設置を進めてほしい。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は、水素を燃料として稼働するRTGの実装化事業を実施することとしています。この事業では、高圧水素が充填可能な新型移動式水素ステーションを活用した水素の供給を行うことを検討しています。将来的には、EV・水素ステーション等の整備促進に向け、脱炭素化推進地区制度を活用した、東京港内の構築物の設置に関する規制緩和を検討していきます。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P14 P48
6	荷役機械の脱炭素化	RTGに換装される燃料電池ユニットには、水素タンク、燃料電池モジュールが搭載されており、このコストで燃料電池ユニットの大半を占めると認識している。これらの部品は市場での流通量が少なく、コストが下がりにくいのが現状である。 この課題を解決するためには、①FCV及びFCトラックの普及率の向上、②産総研等の機関でのコストダウン技術や、液体水素技術向上によるブレイクスルーが有効と考えている。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は、水素を燃料として稼働するRTGの実装化事業を実施することとしています。今後も、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、取組を推進していきます。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P48
7	荷役機械の脱炭素化	Type 4（複合タンク）をカードル若しくは水素タンク単体ごとに交換することで、水素充填時間が短縮可能である。ただし、現行の高圧ガス保安法では、この対応が出来ないため、充填に多大な時間を要する。（充填準備に1時間、充填に30分） 東京都にも法規制緩和に向けて協力してほしい。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は、水素を燃料として稼働するRTGの実装化事業を実施することとしています。この事業では、高圧水素が充填可能な新型移動式水素ステーションを活用した水素の供給を行うことを検討しています。今後も脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、取組を推進していきます。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P48

3 意見の概要と都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	計画本文において関連する頁
	項目	概要		
8	陸上電力供給設備の導入・活用	<p>東京国際クルーズ埠頭への陸上電源設置の計画は、船舶停泊中のCO2削減には非常に有用な施策だと思う。この電源には、太陽光発電によるグリーン電力もしくは、グリーン水素による水素発電による電力供給をすることで、更なるCO2削減が期待できる。船等への高速充電ができるような高出力電源装置（並びに急速充電可能な蓄電池）が必要と考えている。また、充電のピークカットのための定置用燃料電池の設置も必要と思っている。</p> <p>東京港はコンテナ埠頭が多いので、コンテナ船への陸上電源も重要だ。但し、クルーズ船と比較し、コンテナ船は係留時間が短いので、陸上電源のケーブル脱着作業に時間を取られ、陸上電源のメリットが活かされないといった課題がある。対策としては、輸送コンテナに実装し、安全を確保した蓄電池システムを開発し、コンテナ船が埠頭に停泊時にその蓄電池システムを交換する事で、電源供給する時間を確保できるのではないかと考えている。</p> <p>本技術の社会実装が進むことを期待する。</p>	<p>御意見ありがとうございます。停泊中船舶が空調や照明などで消費する電力を供給するため、東京国際クルーズ埠頭に陸上電力供給設備（陸電）を整備することとしています。陸電の活用により、停泊中は発電のためのエンジンを稼働させることが不要となり、CO2の排出削減につながります。</p> <p>いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。</p>	P52
9	計画案への評価	<p>令和5年3月に策定された「東京港CNP形成計画」では、総論としての目標年次と削減目標が掲げられている一方、関係者毎の具体的な取組内容や削減目標などが詳細には明記されていなかったが、今回改定される「東京港CNP形成計画2.0」では、P29以降のページで、具体的な事業名、場所、規模に加え、実施主体も明記され、事業の効果については未定となっているものもありつつ、より詳細な内容が明らかになると感じられる。今後、各事業主体が取組を進める中で、未定となっている事業効果が記載されるようになると、より良い計画になるのではないかと思う。2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、実施主体に調査を実施し、随時追加をしていくと記載されているので、それぞれの実施主体が一つ一つの事業を進めていけるよう、東京都も着実に施策を展開することを期待する。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の施策の参考にいたします。</p>	-
10	計画案への評価	<p>先日、欧州委員会が新たなEU港湾戦略を公表し、港湾を単なる物流拠点ではなく、脱炭素・エネルギー転換・競争力を左右する戦略インフラと位置付けたという海外の記事を見た。環境意識の高いヨーロッパでは、港湾の競争条件は、従来のコストや効率性だけでなく、環境規制対応や電化・代替燃料への対応能力になってきており、特に環境規制に対応できない港湾から、対応が進む港湾へ貨物・寄港がシフトするリスクが政策上の重要論点として扱われていた。この計画の目的でも、「環境負荷の低減と持続可能な発展の両立が強く求められ、環境配慮の視点や脱炭素化に向けた取組の有無が、荷主や船会社が港湾を選択するに当たっての重要な要素となりつつある」との記述があった。まさにそういった潮流が世界的にもある中で、日本で最も貨物を取り扱っている港である東京港において、脱炭素化を積極的に進めることは、日本が世界から取り残されないためにも意義深いものと思っている。</p>	<p>御意見ありがとうございます。今後の施策の参考にいたします。</p>	-

3 意見の概要と都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	計画本文において関連する頁
	項目	概要		
11	計画案への評価	トランプ関税や中東情勢の緊迫化のニュースを見て、港湾物流に興味を持ち、今回初めて東京都港湾局の計画を拝見した。その中でも、東京港は世界に先立ち、脱炭素化に向けた様々な取組を行っていることを初めて知った次第である。 今後も、この計画を基に、着実に取組を推進してほしい。	御意見ありがとうございます。今後の施策の参考にいたします。	-
12	計画案への評価	計画実現のためには、グリーン電力の供給と大型車両の対策が必須だが、これに対して、グリーン電力供給量の拡大や技術開発の進展を待つだけでは不十分である。 港湾管理者自らも、廃棄物処分場の斜面や護岸敷さらには遊休水域や大井火力発電所の跡地などを活用しての大規模な再生エネルギーの生産実現に向けて、取り組んでいくことが必要だ。 また、港湾地域の大型車両の動態を踏まえ、EV、FC化などの開発進展のために、ふ頭ヤードや埋立地を活用する等して積極的に関わっていくべきである。 さらには、民生部門の計画実現を図っていくためには、実施促進のための条例制定と、それとセットになった、資金や技術援助のメニューの提示が必要と考える。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は都有施設へのA i rソーラーなどの太陽光発電設備の設置を進めるとともに、V P P等の仕組みにより東京港内で生産した電力を港内で有効活用・供給することとしています。また、大型車両については、EV・FCなど環境配慮型トラックへの転換を図るとともに、民間事業者と連携したE V・F Cステーションの整備や、コンテナ搬出入予約制、モーダルシフトによる車両の混雑解消を推進していくこととしています。いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P14 P49
13	水素の供給等に向けた取組	水素エネルギー事業の取り組みは、現状まだ資金上のメリットが大きく出ていないため、目立つ成果が少ないかもしれないが、東京都が積極的に参入することで、先見性のある未来社会の構築に寄与する大規模事業であるので、地方公共団体の中でも先進的な取組であると意識し、頑張してほしい。 徐々に、取り組みを進めることで社会の様相も変化するし、今までもそうだったので、最初から数字勘定の結果ばかりを意識せず、行動で少しずつ取り組むことに事業自体の大きな将来的価値を見出してほしい。	御意見ありがとうございます。本計画では、都は、水素燃料電池に換装可能なR T Gの導入経費に対する補助を継続するとともに、水素を燃料として稼働するRTGの実装化事業を実施するなど、荷役機械のゼロエミ化を一層推進することとしています。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P40 P48

3 意見の概要と都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	計画本文において関連する頁
	項目	概要		
14	計画案への評価	東京港は国内最大のコンテナ取扱量を誇る港湾であり、生活を支える物資の輸出入のほとんどを海上輸送に頼る我が国において、脱炭素化に取り組むということは大変意義があることだと思う。その意味において、今回の計画が今後の東京港の羅針盤として適切に機能する必要がある。 このため今後は、協議会において適切な進捗確認と見直しを行うというPDCAサイクルを機能させることが必要ではないかと考える。	御意見ありがとうございます。計画策定後は、定期的に東京港CNP推進協議会を開催し、計画の対象範囲全域における計画の進捗状況を確認・評価します。協議会における計画の評価結果や有識者の意見等を踏まえ、必要に応じて計画を見直し、脱炭素化に向けた具体的な取組に反映できるよう、PDCAサイクルに取り組む体制を構築します。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P56
15	計画案への評価	脱炭素の取組みは、港湾の国際競争力を高める上でも重要な取組みであると認識している。脱炭素化の進展を通して、東京港の国際競争力の強化が進むことを期待する。	御意見ありがとうございます。東京港は、日本の首都・東京の玄関口として、我が国の経済成長を牽引し、国民生活を支える社会インフラの中核を担っており、東京港が脱炭素化を進めることは、日本全体の持続可能な成長と国際的な競争力の向上に大きな意義を持つと認識しています。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P1
16	港湾脱炭素化促進事業	日常的に港湾物流に関する業務に従事しているが、ふ頭ごとに脱炭素化の進度に差があると感じている。今後の再エネ導入や設備や機械のゼロエミ化などの取組実施に当たっては、進んでいないエリアや分野をそのままにせず、不足部分を補うような視点を持ち、東京港全体で排出削減に向けたベースアップを図ってほしい。	御意見ありがとうございます。計画策定後は、定期的に東京港CNP推進協議会を開催し、計画の対象範囲全域における計画の進捗状況を確認・評価します。協議会における計画の評価結果や有識者の意見等を踏まえ、必要に応じて計画を見直し、脱炭素化に向けた具体的な取組に反映できるよう、PDCAサイクルに取り組む体制を構築します。 いただいた御意見は、今後の施策の参考にいたします。	P56