

## 1 計画策定の目的

- 都は、2050年のカーボンニュートラルに向け、2030年カーボンハーフ実現という目標を掲げ、都全体でCO<sub>2</sub>排出量削減を推進
  - 世界的に環境意識が高まる中、荷主等が利用する港湾を選択するに当たっては、**環境配慮の視点**や**脱炭素化の取組**の有無が重要な要素
- ▶ 東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進していくため、「**東京港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画(案)**」を策定

## 2 基本的な事項

### (1) 計画の位置づけ

- 東京港CNP検討会における構成員の企業・団体からの意見・取組状況等を踏まえ、**港湾管理者である東京都が策定**
- 東京港を利用する港運事業者、船会社など民間事業者等を含む**港湾地域全体を**対象として、**具体的な取組やロードマップ**等を定めるもの
- **CNP形成に向けた方針**として、
  - ✓ 背後地も含めた**港湾地域における面的・効率的な脱炭素化**を官民一体で推進
  - ✓ 東京港で使用する**水素・燃料アンモニア等の最適な供給**に向け、周辺の自治体やエネルギー事業者等と**供給体制を構築**

### (2) 対象範囲

- **右図の対象地域**における以下の事業活動が対象
  - ① 港湾管理者等が管理運営する外貿コンテナふ頭や内貿ユニットロードふ頭、在来ふ頭などの**ふ頭における荷役作業などの物流活動**
  - ② ふ頭に停泊する**船舶(海上輸送)**、東京港内を走行する**車両(トラック輸送)**
  - ③ ふ頭背後の臨海部に立地する**倉庫、冷蔵倉庫、工場などの事業活動**



【図】東京港CNP形成計画の対象範囲

## 3 温室効果ガス排出量の推計

東京港を利用する **港運事業者、船会社、トラック事業者** など **民間事業者を含む港湾地域全体** を対象にCO<sub>2</sub>排出量を推計

【東京港のCO<sub>2</sub>排出量】

区 分			CO <sub>2</sub> 排出量	
			2020年度	2000年度
東京港全体			58.6万トン	57.1万トン
内 訳	ふ頭	ガントリークレーン、RTG、フォークリフト、上屋 等	15.9万トン	16.4万トン
	倉庫、工場 等	倉庫、冷蔵倉庫、工場、事務所 等	32.4万トン	30.4万トン
	船舶・トラック	停泊中の船舶、東京港内のトラック輸送	10.3万トン	10.3万トン

## 5 CNP形成に向けた主な取組

### (1) 円滑な物流の実現やグリーン物流の促進により、トラック輸送等に伴うCO<sub>2</sub>排出量を削減

#### ● ふ頭の新規整備や再編整備の推進

- ✓ 中央防波堤外側コンテナターミナルY3の整備や青海コンテナふ頭など既存コンテナふ頭の再編整備を推進し、**コンテナふ頭を機能強化**

#### ● 荷役や物流におけるICT技術の活用

- ✓ CONPASを活用した**コンテナ搬出入予約制**を全てのコンテナターミナルに導入
- ✓ コンテナふ頭における**荷役機械の遠隔操作化**を促進

#### ● モーダルシフト等の推進

- ✓ トラック輸送を**船舶や鉄道による輸送へ転換**することで、トラックの入場台数を削減



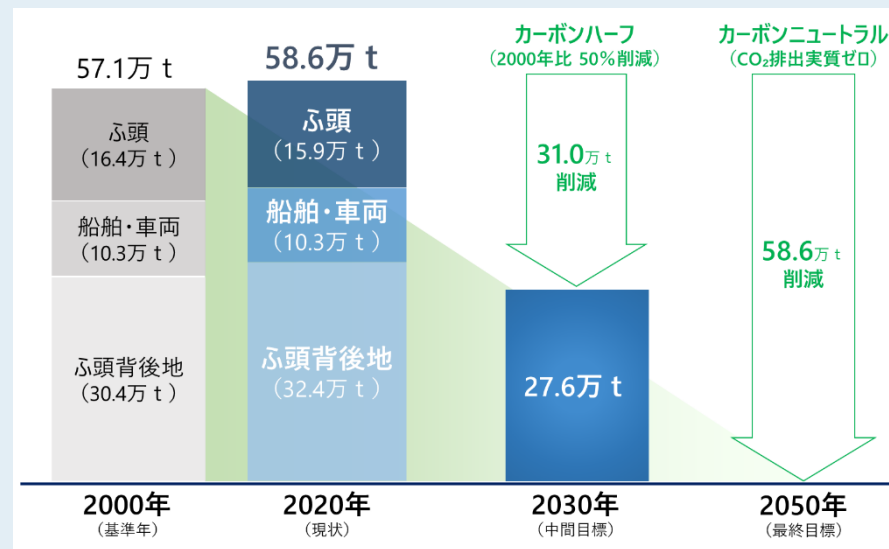
ICT技術の活用



モーダルシフトの促進  
(船舶・鉄道輸送への転換)

## 4 温室効果ガスの削減目標及び削減計画

**最終目標** 2050年カーボンニュートラル 実現 (CO<sub>2</sub>排出実質ゼロ)  
**中間目標** 2030年カーボンハーフ 達成 (2000年比で50%削減)



※ CO<sub>2</sub>の削減目標に加え、**再エネ電力の利用割合**について、**2026年までに30%、2030年までに50%**とする目標を設定

## (2) 使用エネルギーのグリーン化や省エネ化を促進

### ● 使用エネルギーのグリーン化

- ✓ 令和6年4月に東京港の全てのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来のグリーン電力を導入
  - ※ 品川・中央防波堤外側コンテナふ頭においては、令和4年7月から再エネ由来のグリーン電力を先行導入
- ✓ 港湾エリアにおける上屋（屋上部）や臨港道路（トンネル上部空間）を活用し、太陽光発電設備を増設
- ✓ 停泊中の船舶からのCO<sub>2</sub>排出を削減するため、公共ふ頭等において陸上電気供給設備を整備



上屋等を活用した太陽光発電

### ● 環境負荷軽減に向けた事業活動の見直し

- ✓ 港湾施設、倉庫等の省エネ化、脱炭素化に向けた車両・設備の更新や業務の見直しを促進



FC自動車やEVトラック等の活用

### ● CO<sub>2</sub>吸収対策

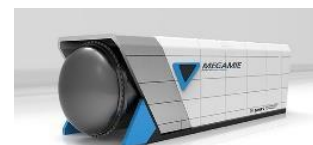
- ✓ 港湾におけるCO<sub>2</sub>吸収源として期待されているブルーカーボン生態系を構成する藻場等を造成・保全

## (3) 化石燃料から水素エネルギー等へ転換し脱炭素化を推進

### ● 次世代エネルギーを活用した荷役機械等の導入促進

- ✓ 東京港のコンテナふ頭の全てのRTG※（約140台）をFC換装型RTG等へ転換
- ✓ FC換装型RTGを活用し、FC化の先行プロジェクトを実施

水素で発電する分散型発電設備



### ● 水素等を活用した自立分散型発電施設の整備

- ✓ 電力ひっ迫時に必要な電力を安定的に確保するため、水素等を活用した自立分散型発電設備を整備

### ● 次世代エネルギー船舶の利用促進

- ✓ 港湾局保有船の更新を機会に、順次、次世代エネルギー船へ転換

▶ 本計画において、東京港における2050年時点の水素需要量を「約1.3万t/年」と推計

FC換装型RTG※



ディーゼルエンジンをFCへと換装し、水素を燃料とすることが可能

※ 国際海上コンテナを扱う荷役機械であるタイヤ式トランスファークレーン（Rubber Tired Gantry Crane）の略称

## 6 計画の推進体制及び進捗管理

- 関係者間で会議を定期的に行い、計画の推進を図るとともに、進捗状況を確認・評価
- 政府や都の温室効果ガス削減目標、関連技術の進展、各事業者の取組状況等を踏まえ、今後も必要に応じて、計画を見直し