

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

1 受付期間

令和5年1月25日（水曜日）から 同年2月27日（月曜日）まで

2 意見の提出状況

- (1) 提出された方の総数 8者
- (2) 提出意見の総数 15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	本文頁
	項目	概要		
1	CNP形成に向けた 主な取組	東京にも、葛西臨海公園などの海上公園にアマモ場を整備したり、子どもたちが活動に参加してブルーカーボンについて学ぶ場を作ってほしい。	本計画では、カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の中で、「CO ₂ 吸収源として大きなポテンシャルが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の造成・保全を行う。」としています。 いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P.23
2	温室効果ガス 削減目標、 削減計画	計画案では、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、各論では関係者毎の具体的な取組内容及び削減目標並びに必要な費用及び財源（各事業者負担なのか、都が補助等するのかなど）が詳細には明記されていない。要するに「皆で目標を掲げました。頑張りましょう。」という精神論で対応するという姿勢が見られ、とても良い計画案だと思う。	本計画では、温室効果ガス削減計画の中で、各排出区分ごとに目標削減量や削減に向けた主な取組を示しています。	P.18 ～ P.20

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	本文頁
	項目	概要		
3	脱炭素化に関する 東京都の支援制度	<p>今後の実施に当たり、特にコンテナ埠頭において、事業者やコンテナ埠頭を管理している東京港埠頭（株）に環境施策での費用負担増を求めるのであれば、それについては反対である。</p> <p>なぜなら、都では現在、港湾計画の改訂に向けて検討を行っていると発表しており、本年公表された東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想によると、コンテナ貨物量の増加、船舶大型化への対応が必要で、新規ふ頭の整備、ヤード拡張等を含む再編整備を進めるべきであるとしており、環境施策についての記述もあるが、東京港のやるべき一丁目一番地は、長期構想でいうところの「ユーザーに選ばれる国際競争力の高いコンテナ輸送拠点の形成」で、コンテナ埠頭及び道路の整備並びに効率化であることから、これらの施策にこそ費用をかけるべきである。</p> <p>本計画案とは離れるが、素朴な疑問として現在、東京港においてコンテナターミナルを整備する際の費用を含めた役割分担はどうなっているのか？と思い、調べたところ係留施設は国又は都、コンテナヤード・荷役機械は東京港埠頭（株）になっている。</p> <p>長期構想の図にあるように、今後の新たなコンテナ埠頭の整備や大井埠頭などの再編整備についていずれも財源の記述はないが、既存の役割分担を前提とすると大井埠頭再編整備のコンテナヤード整備などに316億円かかる試算となる。</p> <p>この財源をどうするのか？</p> <p>東京港埠頭（株）の最新の経営情報を見ると、外貨埠頭事業のセグメントで9億円強の純利益、繰越利益剰余金308億円あるが、長期借入金は277億円になり、実質31億円しか余裕はなく、再編整備の試算316億円を東京港埠頭（株）だけで賄うのは相当厳しいのではないかと考える。</p> <p>都は再編整備への手当てを真剣に考えるべきあり、正直、環境施策に対する投資は二次なのではないかというも各論実施反対の理由である。</p> <p>様々な切り口やカテゴリーの計画や事業があるが、都港湾局としては東京港の置かれている状況をよく精査していると思うので、事業と予算の優先順位をきちんと行い、都民や事業者の説明できる施策の展開を今後も期待したい。</p>	御意見いただきありがとうございます。今後の取組の参考とさせていただきます。	—
4	脱炭素化に関する 東京都の支援制度	<p>CO2削減に向けた取組として、省エネ化や環境負荷軽減に向けた事業活動の見直し（自然冷媒を使用した冷凍・冷却設備の導入、空調設備の省エネ化、CO2吸収対策等）と再生可能エネルギーの活用（再エネ電力の導入、太陽光発電設備の整備等）が挙げられているが、取組に係るコストの全てを中小企業の事業者が負担することは非常に困難である。</p> <p>複数の事業者が協同し、官民一体で面的・効率的な整備を行う際には、倉庫の建替え、設備更新、そしてインフラ整備等に係る補助金を受け取れるよう、行政からの経済的支援を希望する。</p>	<p>本計画では、太陽光発電の整備や再生可能エネルギー由来の電力の導入などに取り組むとしており、「民間事業者の脱炭素化に向けた取組を促進するため、都は国に対し、水素活用等に関する規制緩和や民間の設備投資に係る財政支援・税制優遇措置を要請していくとともに、民間事業者への独自の支援策等を実施していく。」としています。</p> <p>いただいた意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P.23

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	本文頁
	項目	概要		
5	脱炭素化に関する東京都の支援制度	CO2吸収対策に寄与するブルーカーボン生態系やグリーンカーボン生態系を構築する藻場や緑地を事業者が造成・保全する際には、その整備と維持管理に係る人的支援や経済的支援を希望する。	本計画では、カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の中で、「CO2吸収源として大きなポテンシャルが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の造成・保全を行う。」としています。 いただいた意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P.31
6	脱炭素化に関する東京都の支援制度	総論賛成であるが、恐らく多くの方の意見とは180度異なる視点であることを申し添えておく。 つまり、大方の意見であろう脱炭素化に賛成だから賛成ではなく、逆に脱炭素化には懐疑的であるが、現時点で全体の流れにお付き合いせざるを得ないという点を考慮して、計画（案）の作成には賛成である。 脱炭素化は、近年、「二酸化炭素が温暖化を促進する」から、特に根拠も無く「これまでにない気候変動を引き起こす」にすり替えられてきた感がある。 温暖化については「そういうものだという前提」でマスコミを含め、常識化されているが、賛否ある科学的根拠の検証やそもそも二酸化炭素を悪者（温暖化の理由）にしてきた経緯を良く理解するべきである。 民間企業の取組は現行の支援制度を活用して民間企業が行うということについては、賛成であるが、税金を投入して港湾局が行う（支援する）事業については、反対である。 その予算は高潮対策などのより優先度が高い事業に使うべきである。 要はお付き合いで作る本計画（案）自体は作って構わないが、今後、実績確認などをしていくのであろうが適当に報告しておけば良く、真に都民のためになる施策を「考え」、実施して頂きたい。	御意見いただきありがとうございます。今後の取組の参考とさせていただきます。	—
7	温室効果ガス削減計画	東京港での、環境対策としてこれまで取り組んできた、コンテナふ頭での対策（リーファーコンテナの温度管理の徹底、ハイブリッドヤードクレーンの導入、太陽光発電パネルの設置など）や埋立地での海上公園の整備、浅場造成による藻場形成、緩傾斜護岸整備による水域環境の改善などに関して、CO2の削減効果とその評価を、まずは明らかにしておく必要がある。	これまでコンテナふ頭における荷役機械等の省エネ化や太陽光発電の設置、海上公園の整備等に取り組んでおり、脱炭素化に寄与するものと考え、本計画においても拡充して取り組んでいくこととしています。 いただいた御意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P.23 P.25

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	本文頁
	項目	概要		
8	対象範囲	計画の対象範囲について、臨港地区である新木場と、前面のコンテナふ頭と一体で利用されている品川ふ頭背後のバン・シャーシプールを入れていない理由を明確にすべきである。	本計画は、東京港の港湾物流活動における脱炭素化を目的としているため、原則として分区指定がされている臨港地区を対象範囲としています。 上記の考え方を明確にするため、P9の図8の凡例を「ふ頭背後地（倉庫、冷蔵倉庫、工場等）※原則として分区指定がされている臨港地区」に修正いたします。	P.9
9	CNP形成に向けた主な取組	多くの対策が他から導入する再エネ電力に依存しているため、港湾管理者として、中央防波堤外側埋立地の斜面や旧貯木場の水面などを利用した大規模太陽光発電とともに中央防波堤外側埋立地や新海面処分場の護岸敷を利用した大規模風力発電などに取り組む必要があると考える。	本計画では、カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の中で、「東京港では、外貿コンテナふ頭の機能強化やモーダルシフト、ICTを活用した物流効率化等の交通負荷軽減を通じた環境負荷軽減に取り組むとともに、荷役機械等の省エネ化や港湾施設等における太陽光発電設備の導入を進めており、今後もこうした取組を拡充・強化していく。」としています。 いただいた意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P.23
10	CNP形成に向けた主な取組	次世代型トラクターヘッド等の開発・実証を進めるとしているが、開発・実証に当たっては東京港内で発電された再エネ電力の活用もセットで考えるのが有効ではないか。	No.9に同じ	P.23
11	温室効果ガス削減計画(ふ頭等)	ヤードクレーンについて、再エネ電力を使った電動方式も選択肢と思われるが、水素を主体とする方針に至った考え方を明確にしておく必要がある。	本計画では、外貿コンテナふ頭における全てのRTGについて、2030年までにFC換装型RTG等を導入することとしており、RTG以外の荷役機械については、今後、電動化や水素エネルギーに転換することで脱炭素化を図ることとしています。	P.18
12	CNP形成に向けた主な取組	藻場等の生育実証と将来の拡大を見据え、羽田沖や旧貯木場水面など、対象水域の位置と規模を明らかにしておく必要がある。	現在、藻場等の造成に適した条件を確認するため、海域の環境調査を行い検証を進めているところであり、今後、検証結果を基に対象水域等を検討していく予定です。	P.23

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	本文頁
	項目	概要		
13	温室効果ガス削減計画	形成計画（案）本編の「2030年目標の達成に向けた温室効果ガス削減計画」（p18～p20）の主な取組の中には、2030年以降、2050年まで継続する取組も記載されているように見受けられ、2030年までの取組なのか、2050年までの取組なのか、分かりづらい。	ご指摘の「2030年目標の達成に向けた温室効果ガス削減計画」における「削減に向けた主な取組」については、2030年の中間目標を実現するために実施する主な取組を記載しています。 一方、ご指摘のとおり、取組の中には2050年まで継続して実施する取組も含まれていることから、誤解を与えないよう、表の表題を「目標達成に向けた温室効果ガス削減計画」に修正いたします。	P.18 ～ P.20
14	水素の供給計画	海水と触媒接触することで発生する水素を東京港内施設で活用するとともに、東京湾に入る船舶の燃料として、この水素を使用する。 注）ハイドロゲン・テクノロジー社の製造する水素など。	本計画では、水素供給計画について、「東京港における水素の最適な供給に向け、政府の「2050年CNを前提とした水素の今後の導入拡大（イメージ）」（図11）を念頭に、海外から受入れた水素のパイプラインを含めた供給方法や水素供給に必要な施設整備、国内で作られたグリーン水素の活用等について、周辺の自治体やエネルギー事業者等と検討を進めていく。」としています。 いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P.21
15	水素の供給計画	水素調達するためのコスト視点と、現在の技術で水素を生成する場合に発生するCO2量の視点で、水素サプライチェーンを考える。そのとき、東京都単独施策ではなく、隣接する川崎港と横浜港が連携して進めつつある水素ネットワークと、都県をまたいだ広域連携サプライチェーンを、東京港は検討すべきと考える。	No.14に同じ	P.21