

## 東京港カーボンニュートラルポート（CNP）検討会 議事要旨

### 1 日 時

令和4年11月8日（火）午前10時00分から午前11時30分まで

### 2 場 所

東京都庁第二本庁舎1階 二庁ホール

### 3 参加者（構成員）

#### 【企業・団体】

岩谷産業株式会社、株式会社宇徳、ENEOS株式会社、  
オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社、外国船舶協会  
川崎汽船株式会社、川崎重工業株式会社、関東旅客船協会、  
栗林商船株式会社、株式会社商船三井、住友商事株式会社、  
東京ガス株式会社、一般社団法人東京港運協会、東京港埠頭株式会社、  
東京冷蔵倉庫協会、東芝エネルギーシステムズ株式会社、  
トヨタ自動車株式会社、日本機械輸出組合、日本通運株式会社、  
日本郵船株式会社、株式会社本田技術研究所、  
株式会社三井E & S マシナリー、三菱重工業株式会社

※ 構成員のうち株式会社JERA、東京倉庫協会は欠席

#### 【行政機関】

国土交通省関東地方整備局、東京都産業労働局

#### 【事務局】

東京都港湾局

### 4 議 事

- (1) 東京港カーボンニュートラルポート形成計画（案）
- (2) 今後の進め方・スケジュール

## 5 議事概要

- 事務局から東京港カーボンニュートラルポート形成計画（案）について説明を行った。
- 検討会に参加した企業・団体から以下の意見が示された。
  - ・ カーボンニュートラルに向けては電化できるものは電化を進め、電化できないものは水素やアンモニア等に代替することが基本になると認識しており、電化が可能なもの、電化が不可能なもの、電化が困難なものといった仕分けが必要だと考える。
  - ・ 温室効果ガス削減に向けて色々な取組ができるからこそ、中間目標である 2030 年カーボンハーフに向けて、どのような取組を充実させれば、より効率的に目標を達成できるかという点について検討する必要がある。
  - ・ 東京港のコンテナ取扱量が 2000 年から 2020 年にかけて大幅に増加しているため、排出量の総量だけでなくコンテナ 1 TEU 当たりの排出量がどれだけ削減できているかという見せ方もある。
  - ・ 船舶にとって一番大きいのは陸電供給の部分になると思うが、今後は陸上供給設備の設置計画や具体的なスケジュールなどを示してほしい。
  - ・ 温室効果ガス削減に向けては、民間投資がほとんどとなるので、民間投資に対するインセンティブや民間企業が使いやすい制度をどのように用意するかという点が重要ではないか。
  - ・ FC 換装型 RTG は、従来型 RTG と比べ割高でターミナル事業者のコスト負担が非常に大きい。事業者は中長期の計画の中で徐々に RTG をリプレイスしていくので、FC 換装型 RTG の導入を促進していくためには、強力なインセンティブが必要になると考える。
  - ・ 2030 年カーボンハーフから 2050 年カーボンニュートラルに向けての削減は、さらにハードルが上がると思われるので、例えば炭素税の創設や削減が十分でない船舶やモビリティに対する入港制限といった手段も使わないと、カーボンニュートラルは実現できないのではないか。
  - ・ エネルギーを転換するためには、時間軸を意識することが重要で、2030 年、2050 年というマイルストーンに対し、どのようなインフラを形成していくかという点について議論を重ねることが必要である。

- ・ エネルギーについては、レジリエンスの観点も取り入れた上で、将来的にどういった取組があるか検討してほしい。
- ・ 2050年までには技術的なイノベーションが起こることが予想され、新たな技術をどのように取り込んでいくかということは、オプションナリティを考える面でも重要だと考える。
- ・ 民間投資に対するインセンティブについては導入時だけでなく、メンテナンス等のランニングコストも含めて検討してほしい。
- ・ CNP 形成計画の公表に向け、各会員企業への説明を開始したいと考えているが、例えば太陽光パネルの設置をエリアごとに進めた方が良いのかといった点など、都に相談しながら進めていきたい。
- ・ 再生可能エネルギー由来の電力や太陽光発電は導入が進んでおり、こうした電力を今後さらに増やすためには、分散型電源が1つのソリューションになると考えている。また、ピーク電力を抑えるための設備も併せて導入しなければ計画達成は難しいと感じている。

以上