

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12月21日（水）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JERA、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、東京倉庫協会、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

【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（CNP）形成計画（案）
- (2) 今後の予定

5 議事概要

- 事務局から東京港カーボンニュートラルレポート（CNP）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。
 - ・ CNP 形成計画（案）では、水素を幅広く利用する想定になっているが、今後、具体的なプロジェクトの姿が明らかになった際には、工程化し見える化をすることで、プロジェクトの前倒しができると思う。
 - ・ CNP 関係者の情報共有や情報展開がよりオープンな形で進むことも重要なので、削減効果などの情報公開や情報共有を進めて欲しい。
 - ・ 2030 年の目標達成に向けては、かなり先進的な取組を実施しないと達成は難しいと考える。とりわけ、船舶は新造から 10～20 年と長く使用し、使用期間内での燃料の転換ができないため、船舶部門における 2030 年カーボンハーフ達成は非常に難しい。また、2050 年についても、2030 年までとは違った側面で取組の難しさが出てくると思うので、目標の実現に向けて検討を進めていく必要がある。
 - ・ 港湾地域における荷役機器等の省エネ化について、民間事業者への補助金などのサポートを検討してほしい。また、新たな観点からの支援策も必要になると予想されるので、行政として積極的に支援する姿勢を示してほしい。
 - ・ サプライチェーンをトータルで見てエネルギー消費量を算出する必要があるのではないか。
 - ・ 港湾の脱炭素化に向けては、再生可能エネルギー、LNG、水素、アンモニア、メタンなど複数の燃料をバランス良く導入していくことが重要と考えるが、エネルギーソースの多様化を進める上では、レジリエンスの向上という観点も重要である。また、減免制度については、カーボンインデックスに寄与する公平な制度を構築する必要があるのではないか。
 - ・ 業界では使用電力の削減に以前から取り組んでおり、LED 化はほぼ 100%という水準になっている。中小規模の事業者が多い中で、今後どのように更なる CO₂削減に向けた取組を進めていけば良いか、行政も含めた関係者の指導をお願いしたい。

- ・ 港湾物流の現場では、CNP を早期に実現すべき重要な課題と認識しており、陸電設備の導入や太陽光パネルの設置、EV に充電するための設備等について、既に具体的な提案が現場から出されている。
- ・ 東京都は早くから他産地消をうたい、他県からグリーン電力を調達して水素を作ることに對して手厚い支援をしてきていることから、そのような調達方法も記載すれば計画により厚みが出ると考える。
- ・ CNP 形成計画（案）では、温室効果ガス削減の主な対策である再生可能エネルギー由来電力の導入コストを競争力のある形で設定することができるか、事業収益に見合ったコストで水素をはじめとする代替燃料を調達できるか、また、港内の需要に応じた必要量を確保できるかという点が課題になる。
- ・ 水素の普及に向け、改正港湾法によって港湾周辺に水素ステーションが整備しやすくなると思われるが、水素ステーションから最終消費地までのラストワンマイルについて具体的に検討していく必要がある。
- ・ エネルギー使用量の削減を進めていかないと、水素燃料のコストが下がったとしても運用コストが現在より高くなることが懸念される。ランニングコストを含めた経済性をきちんと考えた上で対応していく必要がある。
- ・ 一般的なモビリティとは異なり、港湾荷役機械は使用場所や用途が限定されることから、東京港も含めた全国の港湾において、エネルギー供給方式などをある程度限定していくことが必要ではないか。

以上