

第1回 千葉港・木更津港 港湾脱炭素化推進協議会

港湾脱炭素化推進協議会の設立趣旨について

令和5年3月27日

千葉県 県土整備部 港湾課

目 次

(資料1) 港湾脱炭素化推進協議会の設立趣旨について

- 1 世界・国の動き 3
- 2 カーボンニュートラルポートとは 4
- 3 港湾脱炭素化推進計画・協議会 5
- 4 千葉港の特徴 7
- 5 木更津港の特徴 9

1 世界・国の動き

■ 気候変動→地球温暖化→温室効果ガス削減対策

世界の動き

- パリ協定(2015)
 - ・2020年以降の**温室効果ガス排出削減**等のための新たな国際枠組み
- 国際海事機関(IMO)GHG削減戦略(2018)
 - ・**国際海運からの温室効果ガス排出量を、2030年までに40%以上、2050年までに50%以上削減**
- 欧州グリーンニューディール(2019)
 - ・2050年までに二酸化炭素の実質的な排出量をゼロ(**カーボンニュートラル**)にする

国内の動き

- 2050年カーボンニュートラル宣言(2020年)→主体:国
- 地球温暖化対策計画(2021年)→主体:国
 - ・**2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減、2050年度に排出量ゼロ**を達成することを目指す
- カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画策定マニュアルを公表(2021年)
 - 主体:国土交通省港湾局
 - ・**重要港湾以上の港湾管理者が策定することを基本**
 - ・**協議会を設置**する等、関係者の意見が十分に反映できる体制を構築
- 港湾法改正(2022年)
 - 主体:国土交通省港湾局
 - ・官民連携による脱炭素化の促進に資する計画である、**港湾脱炭素化推進計画の作成に努めることが望ましい**とされた

✓火力発電所、製油所等は主に臨海部に立地

火力発電所



製油所



出典: 数字で見る港湾2022

2 カーボンニュートラルポートとは

■ カーボンニュートラルポート(CNP)とは

- 港湾地域は、**サプライチェーンの拠点**かつ**産業が集積する空間**であり、運輸・製造業等の活動の場として機能
- 脱炭素エネルギーである**水素や燃料アンモニア等の輸入拠点**となり、これらの活用による**CO2削減の余地も大きい**
- 港湾地域での脱炭素化の推進で、我が国の「**脱炭素社会の実現**」と「**産業や港湾の競争力強化**」に貢献
- グリーン成長戦略にはCNPの形成による、2050年の港湾におけるカーボンニュートラルの実現が明記

▶CNPが目指す姿

●水素等サプライチェーンの拠点としての受入環境の整備

- 港湾は貿易の約99.6%を担うサプライチェーンの拠点
- エネルギーのほぼ全てが港湾軽油で輸送

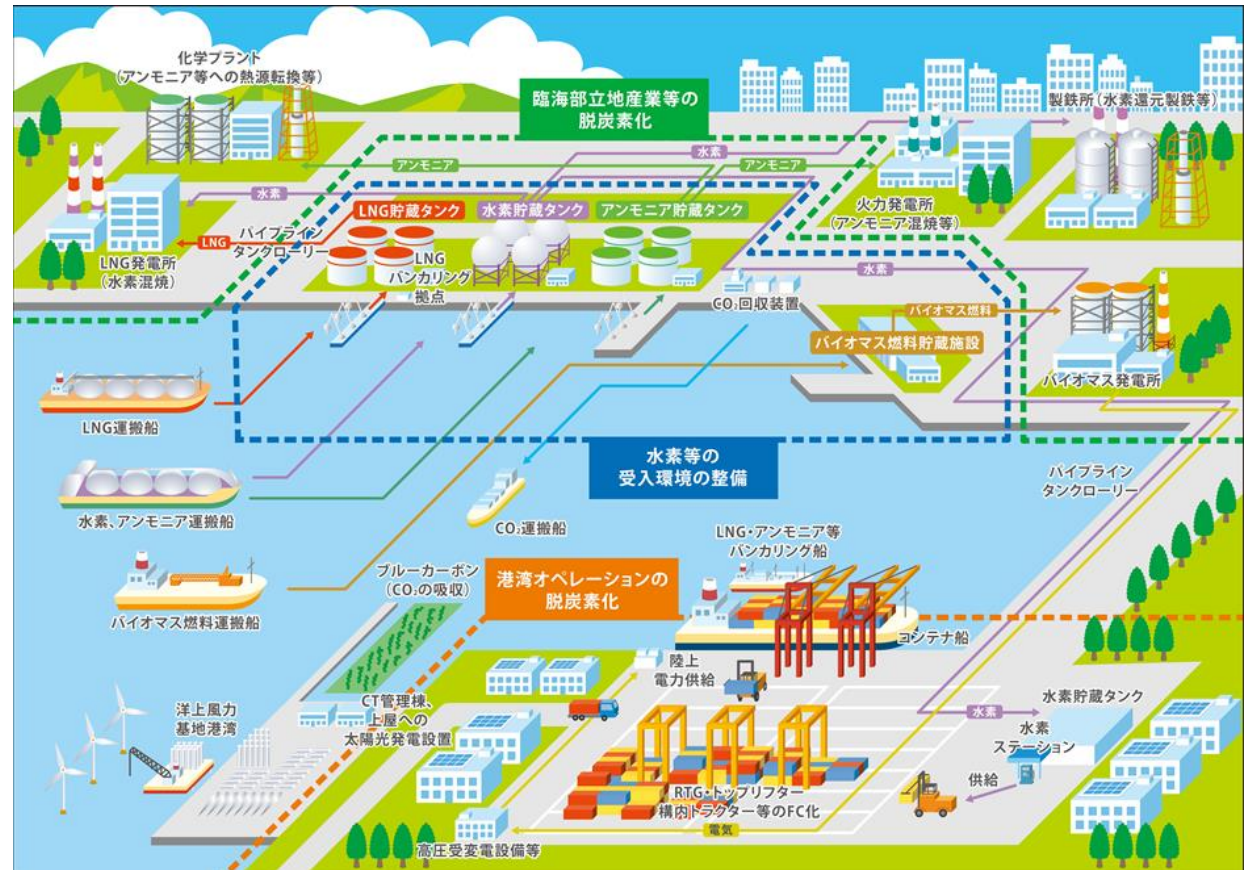
- 水素・燃料アンモニア等の輸入に対応した港湾における受入環境の整備
- 国全体でのサプライチェーンの最適化

●港湾地域の面的・効率的な脱炭素化

- 港湾、臨海部には、我が国のCO2排出量の約6割を占める産業が立地

- 荷役機械、船舶等を含めた港湾オペレーションの脱炭素化
- 臨海部立地産業との連携を含めた港湾地域の面的な脱炭素化

▶CNPの形成イメージ



3 港湾脱炭素化推進計画・協議会

■ 港湾法の改訂

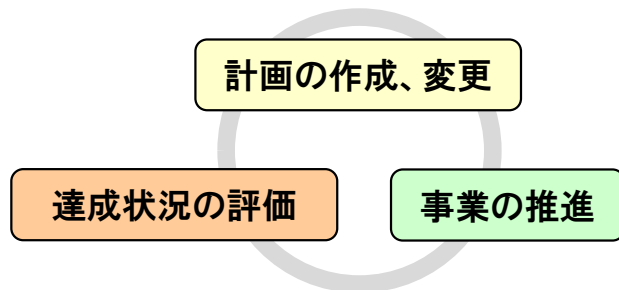
- 官民連携による脱炭素化の推進に資する、**港湾脱炭素化推進計画の作成に努めることが望ましい**とされた
- 港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に際して、**協議会を積極的に活用**することが望ましいとされた

■ 港湾脱炭素化推進協議会の組織概要

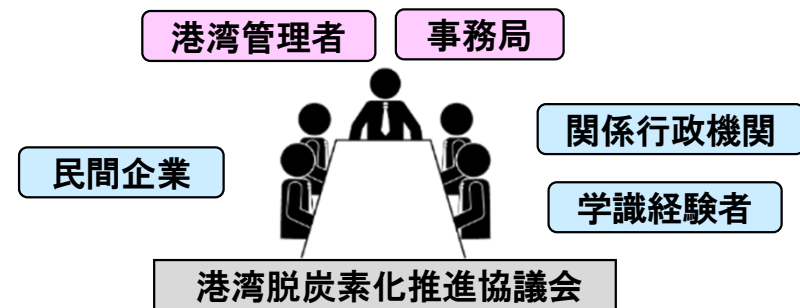
- 港湾における脱炭素化の取組は、**多岐に亘る官民の主体が関係することから**、その実効性を高めるためには、官民連携による継続的かつ計画的な取組を進める体制構築が必要
- 千葉港・木更津港において、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るための**計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う**ことを目的とした組織

■ 港湾脱炭素化推進協議会の役割

1. 港湾脱炭素化推進計画の**作成及び変更**に関する協議
2. 港湾脱炭素化推進計画に基づき実施される**事業の推進**
3. 港湾脱炭素化推進計画の**達成状況の評価**
4. その他目的達成に必要な事項



■ 港湾脱炭素化推進協議会の構成員

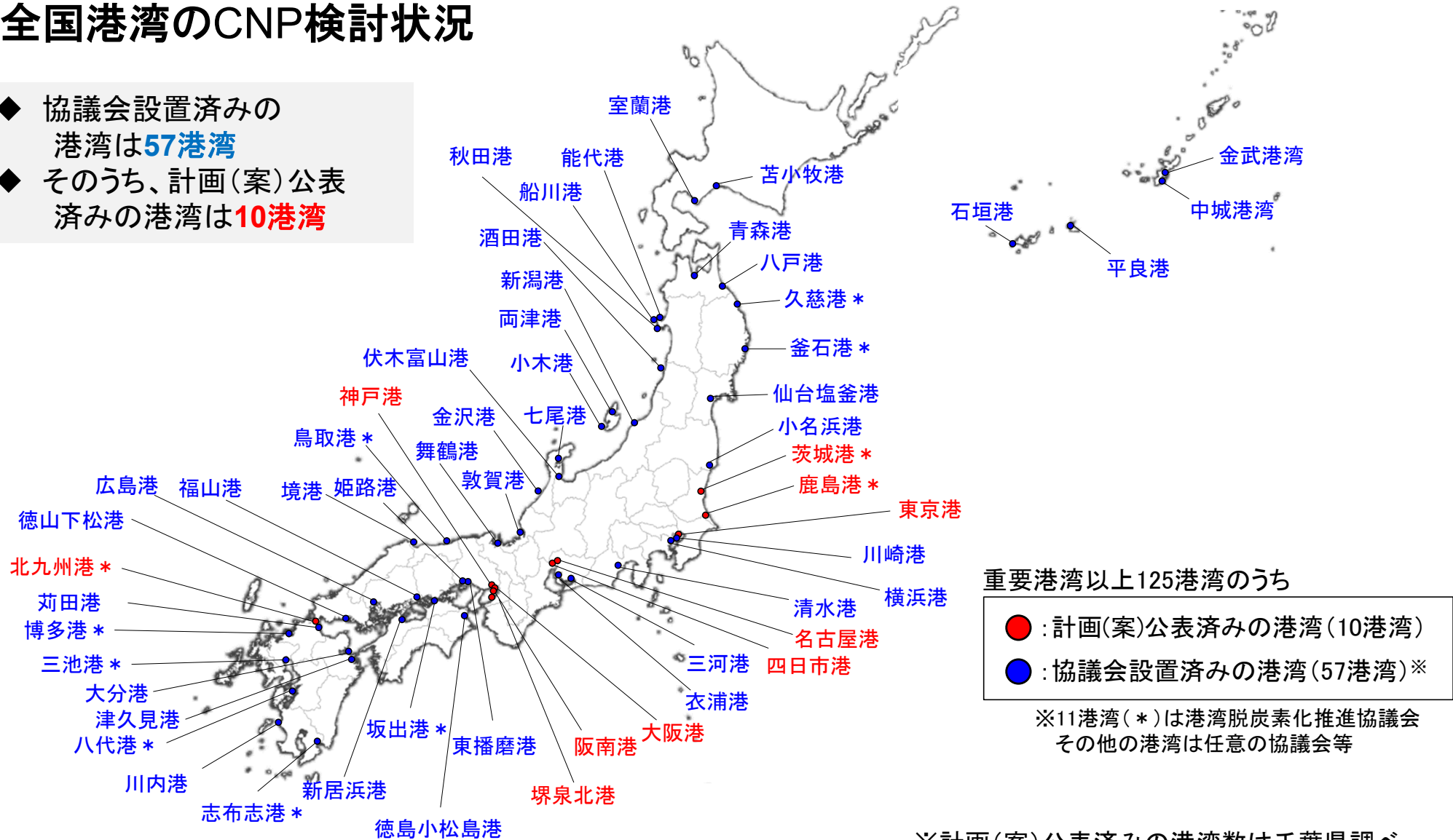


- 学識経験者
- 民間企業
(立地企業, 港湾運送事業者, 倉庫業者, 船社, 物流事業者)
- 関係行政機関(国、県、市)
- 港湾管理者
- 事務局

3 港湾脱炭素化推進計画・協議会

■ 全国港湾のCNP検討状況

- ◆ 協議会設置済みの港湾は**57港湾**
- ◆ そのうち、計画(案)公表済みの港湾は**10港湾**



※令和5年3月13日時点(各港における港湾脱炭素化推進協議会等の設置状況/国土交通省港湾局」に加筆)

4 千葉港の特徴(企業立地状況)

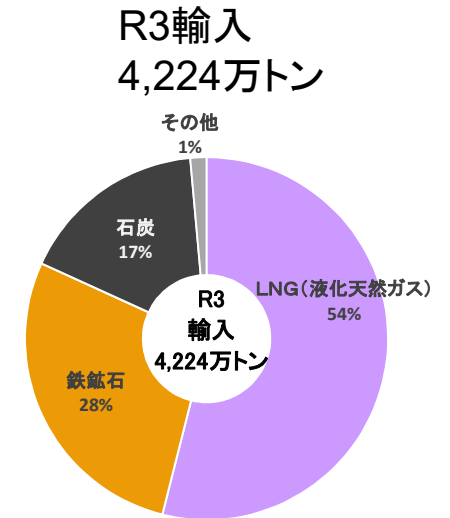
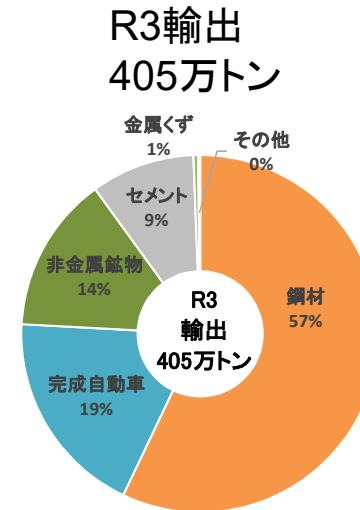
■ 千葉港の主要な立地企業



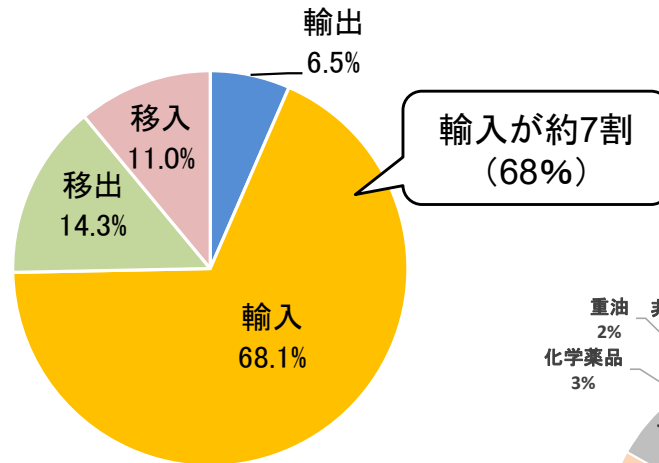
5 木更津港の特徴(取扱貨物)

■ 木更津港の貨物量の推移

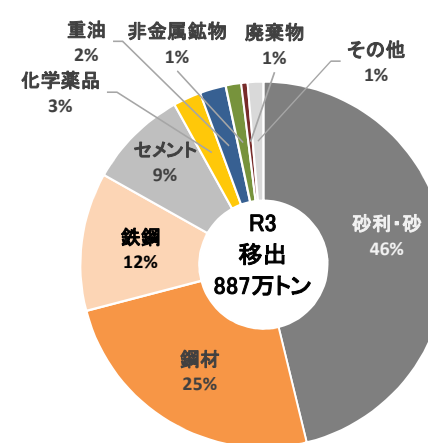
- 2021年の木更津港の取扱貨物量は約6,200万トンで全国**第12位**となっている
- 木更津港の取扱貨物は**輸入が約7割**(68%)で、太宗を占めるのはLNGと鉄鉱石である
- 木更津港は取扱貨物の**94%が専用施設**で取り扱われており、京葉臨海コンビナートの一翼を担う工業港である
- 公共施設では、**砂利砂の移出入**、**完成自動車の輸出**が顕著



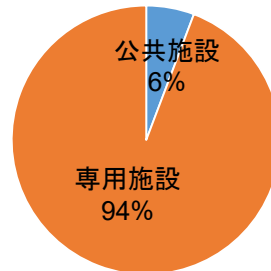
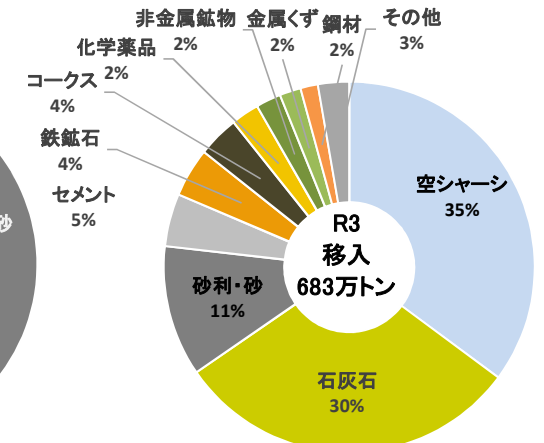
順位	港湾名	都道府県	トン数
1	名古屋	愛知県	177,790,484
2	千葉	千葉県	134,554,356
3	横浜	神奈川県	104,802,214
4	苫小牧	北海道	104,776,795
5	北九州	福岡県	96,361,023
6	神戸	兵庫県	90,274,009
7	東京	東京都	84,725,398
8	大阪	大阪府	84,667,901
9	水島	岡山県	72,618,075
10	川崎	神奈川県	71,982,768
11	大分	大分県	64,892,203
12	木更津	千葉県	61,992,837
13	堺泉北	大阪府	61,340,697
14	四日市	三重県	58,659,542
15	鹿島	茨城県	56,616,880



R3移出 887万トン



R3移入 683万トン



	公共施設	専用施設	合計
令和3年	3,577,248トン	58,415,589トン	61,992,837トン
	6%	94%	100%

5 木更津港の特徴(企業立地状況)

■ 木更津港の主要な立地企業

