

第2回 松山港港湾脱炭素化推進協議会 議事録

1 開催日時 令和6年8月5日(月)13時30分~15時00分

2 開催場所 愛媛県庁第一別館 11階会議室

3 議事

(1) 松山港港湾脱炭素化推進計画の作成に向けた検討状況について

- 1) 前回の議事内容について
- 2) 松山港港湾脱炭素化推進計画について
- 3) アンケート・ヒアリング結果について
- 4) 温室効果ガス排出量・吸収量の推計結果について
- 5) 港湾脱炭素化推進計画の目標について
- 6) 温室効果ガス排出量の削減目標・削減計画について
- 7) 水素・アンモニア等供給目標・供給計画について
- 8) 松山港の脱炭素化に貢献する取組について
- 9) 松山港港湾脱炭素化推進計画の検討スケジュール案について

(2) 意見交換

4 議事要旨

(1) 開会

(2) 事務局からの報告

(3) 三井住友信託銀行株式会社松山支店からの情報提供

三井住友信託銀行株式会社松山支店から内容説明を行った。

(4) 議事

ア 松山港港湾脱炭素化推進計画の作成に向けた検討状況について
事務局から内容説明を行った。

イ 意見交換

・水素とアンモニアはエネルギー密度・毒性・臭気性の問題から船舶燃料としての利用は困難という印象。ブリッジ燃料のLNGから、合成燃料(Eメタン、Eメタノール)への利用転換が現実的かと思うが、今後の水素・アンモニア燃料船の技術開発動向も確認していきたい。

・水素・アンモニアは製造段階でCO₂を排出するものもあるが、港湾脱炭素化促進事業で利用する水素・アンモニアはカーボンフリーな燃料に限定されるのか。

⇒温室効果ガス排出量推計では、製造時に発生するCO₂は含んでいない。製造時の発生するCO₂の取り扱いについては改めて確認したい。

・環境アセス等のリスク評価も重要な観点であるため、今後盛り込んでいただきたい。

・藻場造成は短期的に実現可能なものと考えられるため、積極的に取り組んでいただきたい。

・松山港のコンテナ・ターミナルでハイブリット型のトランスファークレーンを2基導入し、運用しているが、月間燃料消費量が半分となり、経済性も良い。

・資料3 P14に、「促進事業に位置付けられた事業は法令等に基づく各種支援措置の対象となる」との記載があるが、国土交通省や愛媛県で新規支援措置を個別に検討しているのか。

⇒国の関係省庁が実施している現行の支援措置を想定した記載である。他方で、国土交通省にて、促進事業を対象にした新たなスキームの検討を進めると聞いており、事業者に向けたインセンティブの創出につながると考えている。

- ・今後の進め方について、アンケート・ヒアリング結果を参考とし取りまとめるとのことだったが、網羅的な内容にするのが重要であると考え。
 - ・自社の生産活動と、自社の提供する商品の利用による温室効果ガス排出量削減があるため、引き続き、課題の抽出及び商品開発を進めていきたい。
 - ・倉庫業界では、ソーラーパネルと燃料電池、電動フォークリフトの導入補助が始まっているため、制度の活用を促していきたい。
 - ・水素・アンモニアを展開するにあたり、現行の問題点は何なのか明確にするべき。また、日本の発電は火力発電が大半を占めており、このCO₂排出量が大きいがどのように考えるか。
- ⇒松山港の近隣には大規模な火力発電所がない状況だが、コスト等の問題もあり、化石燃料を使う量を減らし、低炭素化の取組を進めていくというのが当面の対応となるものと考えられる。
- ・30～40年と長寿命化する船舶の脱炭素燃料化への改造に伴う技術的・財務的・環境的な問題を抱えている状況である。また、併せて人材の確保も課題である。
 - ・2030年度の削減目標について、自然減では対応できないという理解でよいか。
- ⇒自然減の場合、2030年度は目標値に到達しない見込みであるが、国や県の上位計画の目標値である46%削減を目指す方針である。目標を達成するためにも、皆様の協力をお願いしたい。

(5) 閉会