

横浜港脱炭素化推進港湾物流協議会 港湾法改正とカーボンニュートラルポートについて

令和5年7月18日
関東地方整備局

背景・必要性

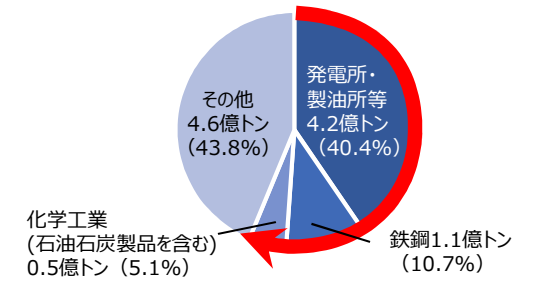
1. エネルギー・産業構造転換のために必要な港湾における脱炭素化の推進

○ 我が国の運輸・産業分野の脱炭素化に必要な水素・燃料アンモニア等の活用を本格化させるためには、産業が集積し海上物流の拠点である港湾におけるそのサプライチェーンの構築と利用促進が必要。我が国産業や港湾の国際競争力にも影響する懸念。

➡ 臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート(CNP)の取組を推進するための仕組みが必要。

我が国のCO₂排出量
計10.4億トン(2020年度)

CO₂排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地



出典: 国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

法律の概要

1. 港湾における脱炭素化の推進

① 港湾の基本方針への位置づけの明確化 等

- 国が定める港湾の開発等に関する基本方針に「脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割」等を明記。
- 港湾法の適用を受ける港湾施設に、船舶に水素・燃料アンモニア等の動力源を補給するための施設を追加し、海運分野の脱炭素化を後押し。 ※併せて税制特例(固定資産税等)を措置

② 港湾における脱炭素化の取組の推進

- 港湾管理者(地方自治体)は、官民の連携による港湾における脱炭素化の取組※を定めた港湾脱炭素化推進計画を作成。
※水素等の受入れに必要な施設や船舶への環境負荷の少ない燃料の供給施設の整備等
- 港湾管理者は、関係する地方自治体や物流事業者、立地企業等からなる港湾脱炭素化推進協議会を組織し、計画の作成、実施等を協議。
- 水素関連産業の集積など、計画の実現のために港湾管理者が定める区域内における構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例等を措置。

➡ 臨海部に集積する産業と連携して、カーボンニュートラルポート(CNP)の取組を推進し、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献

港湾脱炭素化推進計画に定める取組の例

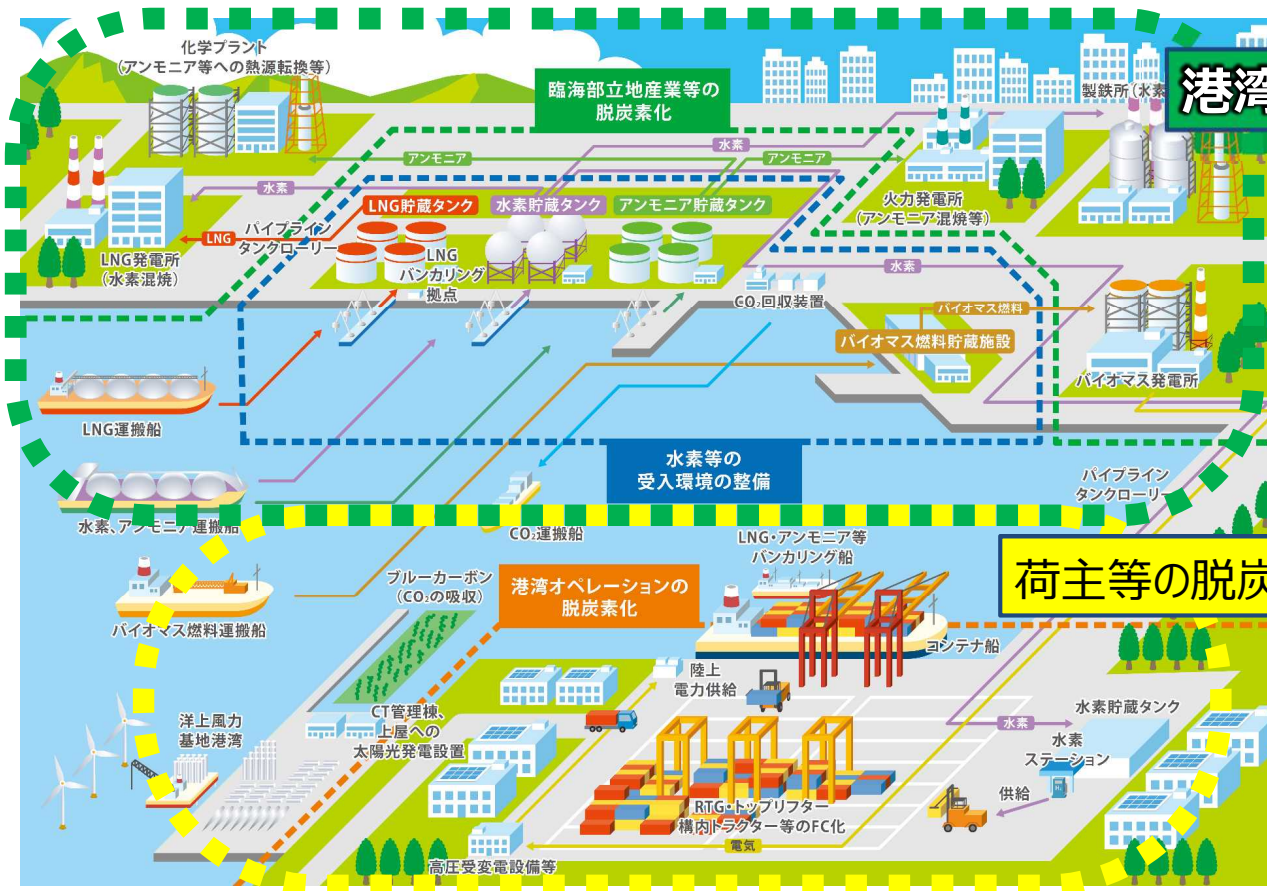


「カーボンニュートラルポート (CNP)」の形成

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成の目的

- 港湾は、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
- ⇒ **港湾における脱炭素化の取組を推進することで、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献**

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

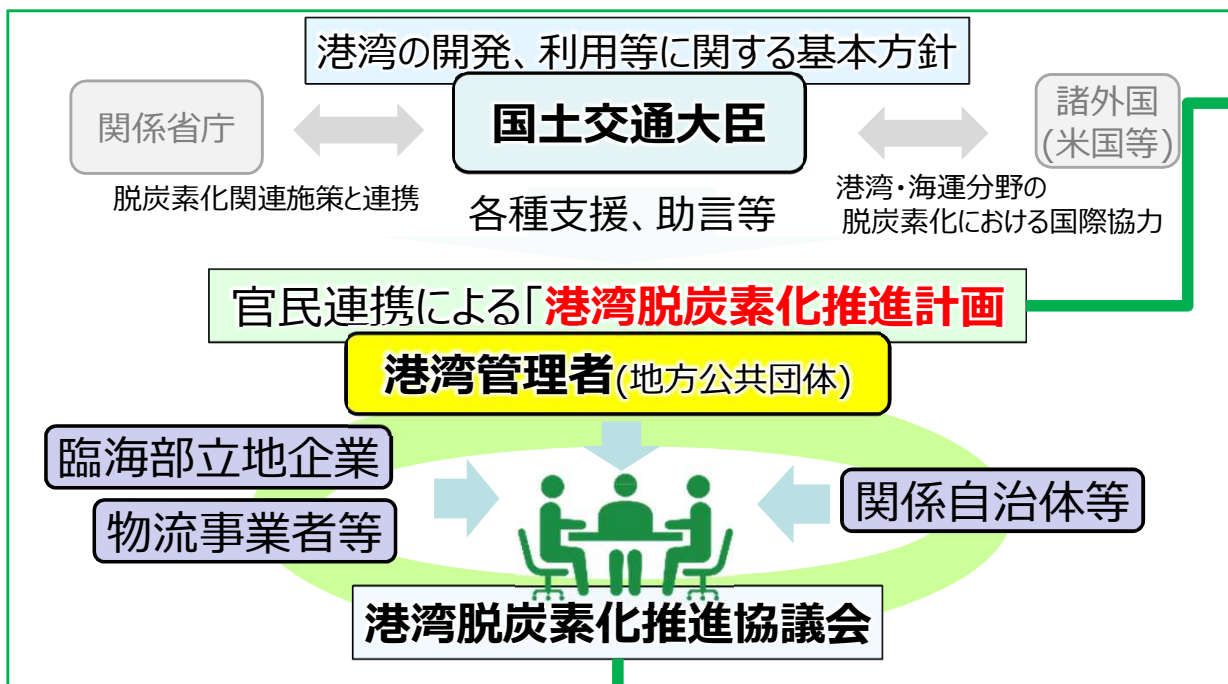
産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を進めることで、港湾・臨海部の脱炭素化に貢献

荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた港湾の競争力強化

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

港湾における脱炭素化の取組の体制構築

- 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。
- このため、港湾管理者が、多岐に亘る関係者が参加する「**港湾脱炭素化推進協議会**」での検討をふまえ、「**港湾脱炭素化推進計画**」を作成し、同計画に基づいて各関係者がそれぞれの取組を進める体制を構築。



- 「**港湾脱炭素化推進計画**」に定める事項
- ✓ **基本的な方針** (当該港湾の概要、取組方針 等)
 - ✓ **計画の目標**
 - ・ CO2排出量の削減目標や水素等の供給目標 等
 - ✓ **港湾脱炭素化促進事業・実施主体**
 - ・ CO2削減、吸収作用の保全・強化に関する事業
 - ・ 水素等の供給に関する事業
 - ・ 水素等の供給等に必要な施設の規模・配置
 - ✓ **計画の達成状況の評価に関する事項**
 - ・ 進捗管理の体制・方法 等
 - ✓ **計画期間**
 - ✓ **その他港湾管理者が必要と認める事項**
 - ・ 産業振興・地域活性化に関する取組
 - ・ 土地利用の方向性
 - ・ ロードマップ 等

- 「**港湾脱炭素化推進協議会**」の構成員の例
- ✓ **港湾管理者**(協議会の設置主体)
 - ✓ **港湾脱炭素化促進事業の実施が見込まれる者**(民間事業者、港湾協力団体等)
 - ✓ **関係地方公共団体**(港湾所在市町村 等)
 - ✓ **港湾利用者**(船社、物流事業者等)
 - ✓ **学識経験者** 等

港湾における脱炭素化の取組を推進するための措置

背景・必要性

荷主等の脱炭素化ニーズへの対応を通じた**港湾の競争力強化**

- 脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展
荷主はサプライチェーン全体の脱炭素化に取り組んでおり、船社・物流事業者や海外港湾は、対応を強化
- 船舶燃料等の脱炭素化への対応や環境に配慮した港湾施設の導入等を進め、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成することが必要

【港湾におけるサプライチェーンの脱炭素化に資する取組例】



停泊中船舶への
陸上電力供給



船舶への低・脱炭素燃料供給



荷役機械の
低・脱炭素化

出典：セントラルLNGマリンフューエル

✓ LNGを燃料とする貨物船

⇩ LNG燃料を供給する船

出典：三井E&SマシナリーHP

港湾・臨海部の脱炭素化への貢献

- CO2排出量の約6割を占める産業の多くは、港湾・臨海部に立地(燃料等で化石燃料を使用する産業が多い)
- エネルギー転換等に伴い、臨海部産業への水素等の供給のための港湾機能の確保や変化する土地利用ニーズへの対応が必要

海外における
水素・アンモ
ニア等の製
造

海上輸送



出典：国際エネルギー機関（IEA）

我が国港湾にて荷役・貯蔵

パイプライン・
ローリー等
配送



例：碧南火力発電所における
アンモニア混焼実証

実証事業を行う碧南火力発電所
(愛知県碧南市) タンク、気化器設置エリア

港湾・臨海部立地産業等が利用

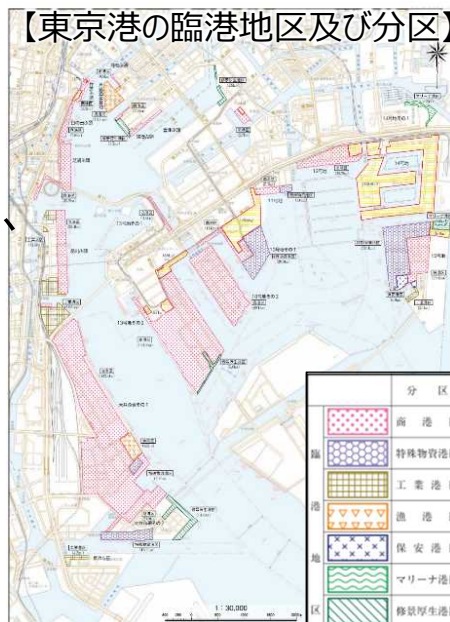
改正内容

- 港湾法の適用を受ける**船舶燃料を補給する施設の対象を拡大**し、その設置を支援
 - ・ 給油、給炭の用に供する施設に加え、**LNGや水素等の動力源の供給の用**に供する施設を対象に拡大
 - ・ これに併せて税制特例を措置（固定資産税、事業所税）
- 脱炭素化推進地区内における**構築物の用途規制の柔軟化**
 - ・ 分区内の構築物用途規制について、分区内の一部区域(港湾管理者が定める脱炭素化推進地区)においては、水素等の供給、利用等の促進のため必要な場合に、当該規制の一部を緩和又は強化できる制度を創設
- 計画記載事業に係る港湾法の**許可等手続のワンストップ化**

脱炭素化推進地区における構築物用途規制の柔軟化

背景・必要性

- 港湾管理者は、臨港地区(港湾の管理運営に必要な地区)内の土地利用を誘導するため、目的に応じて定めた分区毎に条例で構築物用途を規制 (分区制度)
- 他方、現行制度は、分区内の一部の規制緩和や分区の種類追加ができないため、水素等の供給や利用のための土地利用のニーズにうまく対応できない



【課題】 新たな土地利用ニーズ(水素等の危険物取扱施設の設置等)への対応

- ・危険物取扱施設は、多くの港湾で一部の分区を除き、建設を禁止
- ・一方、開発余地を生み出す埋立事業が減少傾向※にあり、既存の土地の活用が必要

※【我が国港湾で造成された埋立地面積】 1975年：3,109.6ha ⇒ 2015年：156.6ha (出典) 国土交通省港湾局調べ

改正内容

分区内の構築物用途規制について、分区内の一部区域(港湾管理者が定める脱炭素化推進地区)においては、水素等の供給、利用等の促進のため必要な場合に、**当該規制の一部を緩和又は強化できる制度**を創設

⇒ **企業等のニーズを踏まえた、きめ細かな規制の導入により、港湾周辺の効果的な土地利用を誘導**

規制の緩和イメージ (○：建設可 ×：建設禁止)

現在の用途規制

A港商港区

物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：×



新制度を活用した用途規制

A港商港区

物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：×

脱炭素化推進地区内

物流倉庫：○
工場：×
水素ステーション：○

規制を緩和する構築物(例)

