

第2回高松港港湾脱炭素化推進協議会資料

高松港港湾脱炭素化推進計画の骨子について

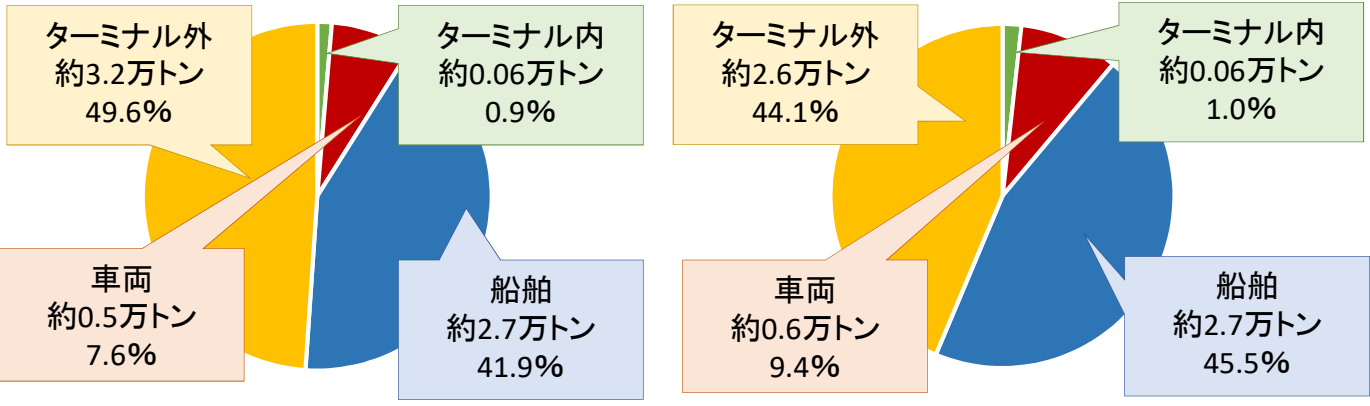
抜粋版

高松港における温室効果ガスの排出量（現状）の推計

- 港湾統計やアンケート・ヒアリング調査（協力していただいた53事業所）から、高松港における基準年（2013年度）のCO2排出量は、**約6.5万t-CO2**と推計※1,2。現状（2022年度）のCO2排出量は、**約5.9万t-CO2**と推計※1,2。
- 2022年度の排出量が減少した要因は、カーボンニュートラルガスの利用や、電力使用量あたりのCO2排出係数の減少、各事業所内照明のLED化による電力使用量の削減などが考えられる。
- 高松港の2013年度のCO2排出量は、坂出港の5%程度、新居浜港の2%程度と比較的少なくなっている。
- 2022年度のCO2排出量を「ターミナル内」「車両」「船舶」「ターミナル外」の4区域に分類した結果、CO2排出量の占める割合は、**「ターミナル内」約1.0%、「車両」約9.4%、「船舶」約45.5%、「ターミナル外」約44.1%**。

※1 今後、推計内容や対象の精査、新たな知見が得られた際には変更されることもあり得る。
 ※2 CO2排出量の推計は、2013年度以降に新設された企業・事業所を含めずに算出。

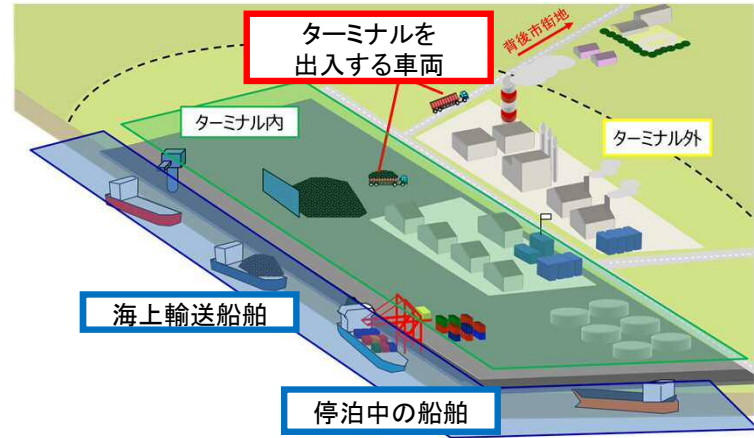
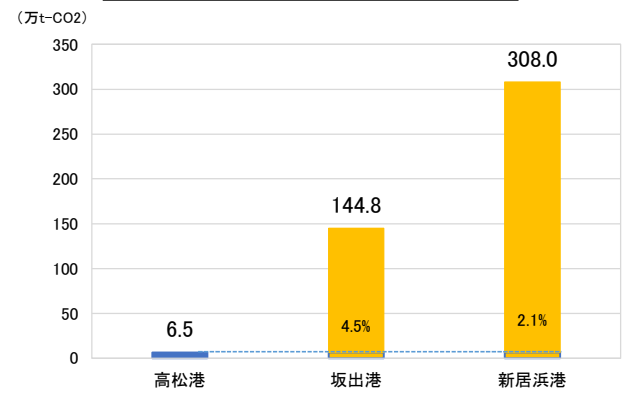
＜2013年度 CO2排出量・削減ポテンシャル＞ 約6.5万トン／年間
 ＜2022年度 CO2排出量・削減ポテンシャル＞ 約5.9万トン／年間



注) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2013年度比 CO2排出量 9.2%削減

＜2013年度 CO2排出量比較＞
 (高松港・坂出港・新居浜港)



区域	分類	本推計における対象
ターミナル内	ターミナル内	アンケート・ヒアリング調査結果のうち、コンテナターミナルに関するもの
ターミナルを出入りする車両	車両	アンケート・ヒアリング調査結果及び港湾統計における公共岸壁での海上出入貨物(乗用車・バスを除く)
海上輸送船舶	船舶	ヒアリング調査結果のうち、高松港を出入港する船舶の海上輸送分
停泊中の船舶	船舶	港湾統計における入港船舶(漁船、その他船舶を除く)
ターミナル外	ターミナル外	アンケート・ヒアリング調査結果のうち、コンテナターミナルに関係しないもの 環境省特定排出事業者(臨港地区内)

各組織における温室効果ガス排出量の削減目標

○ CO2排出量の削減目標は、国の目標、第4次香川県地球温暖化対策推進計画、高松市地球温暖化対策実行計画に整合させ、2013年度の排出量に対して、2030年度に2013年度比46%削減、2050年にCO2排出量実質ゼロ(カーボンニュートラル)削減を目標とする。

環境省 地球温暖化対策計画（抜粋）※R3.10.22閣議決定

国	<p>2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち、「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指す。</p> <p style="text-align: center;">～中略～</p> <p>さらに、2050年目標と統合的で野心的な目標として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていく。</p>
---	---

第4次香川県地球温暖化対策推進計画 ※R3.10

香川県	<p>長期的には、2050年までに二酸化炭素の排出を実質ゼロにすることをめざし、徹底した省エネルギーの促進、再生可能エネルギーなどの導入促進などにより温室効果ガス排出量の削減を図るための目標を掲げています。</p> <p>●温室効果ガス排出量の削減目標</p> <p>国が令和3(2021)年4月に表明した新たな削減目標（2013年度比46%減）に即して設定しています。</p> <p>【目標】令和7（2025）年度に平成25（2013年度）比で33%削減します。</p>
-----	--

高松市地球温暖化対策実行計画（抜粋） ※R4.3改定

高松市	<p>温室効果ガス実質排出量は、将来推計を踏まえ、令和12（2030）年度に、平成25（2013）年度比で46%減の水準にすることを目標とします。</p> <p>※長期的には、ゼロカーボンシティの実現に向けて、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを目指します。</p>
-----	--

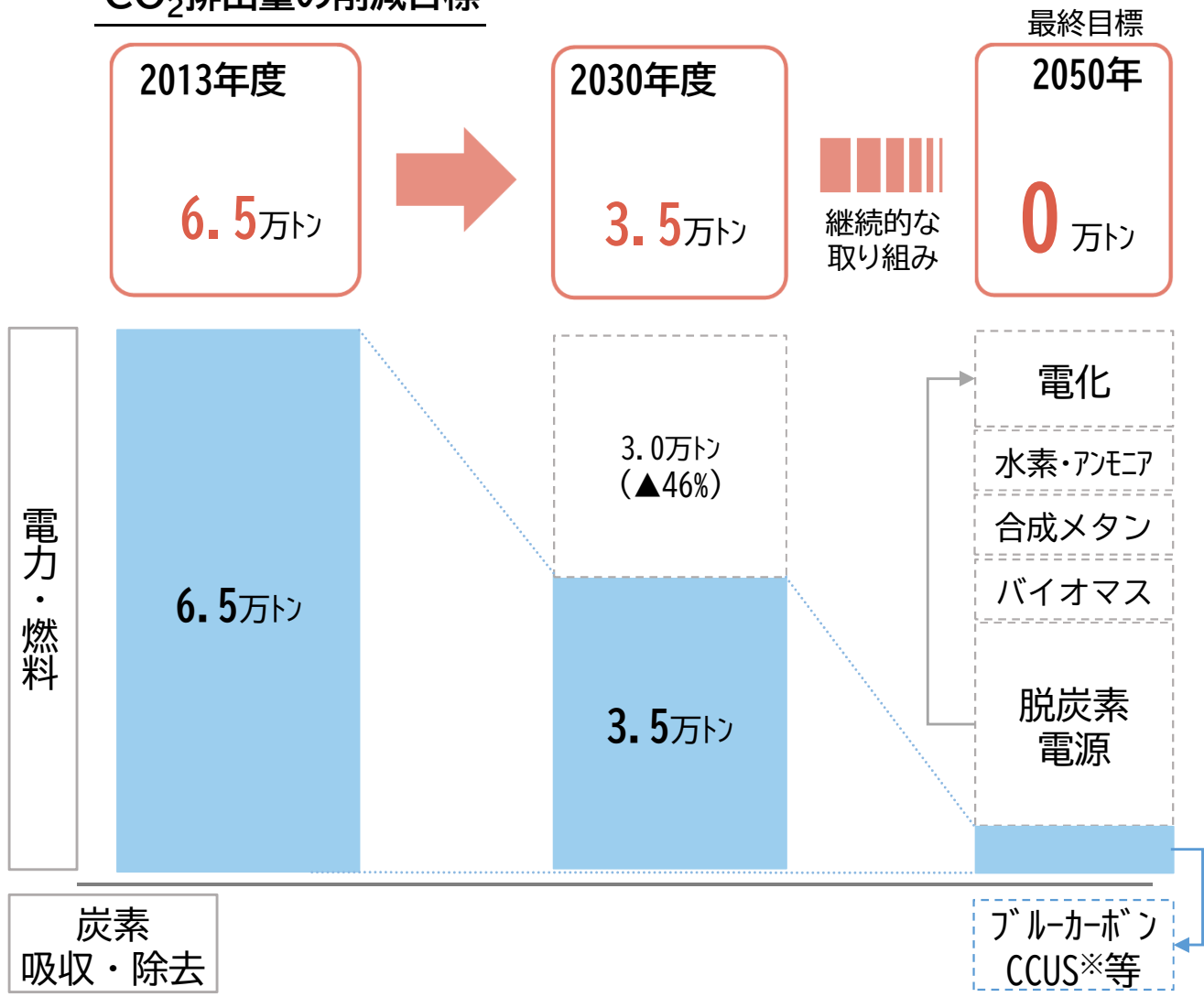
温室効果ガス排出量の削減目標

- 高松港のCO2排出量は、2013年度で 6.5万トン。
- 2030年度に国のCO2排出量削減目標に基づく2013年度比46%削減の3.5万トン、2050年にCO2排出量実質ゼロ(カーボンニュートラル)を目指す。

CO₂排出量の集計区分

区分	主な施設	排出源
ターミナル内	港湾荷役機械	機械の燃料及び電力使用
	管理棟、倉庫、物流施設、事務所等	施設の電力使用
船舶・車両	海上輸送時・停泊中の船舶	船舶の運航時・停泊等の燃料利用
	発着する輸送車両	貨物を輸送する車両の燃料利用
ターミナル外	エネルギー関連 鉄鋼工場 その他製造工場 倉庫 付帯する港湾施設 等	事業活動におけるエネルギー使用

CO₂排出量の削減目標



※ 船舶・車両については、公共埠頭以外の専用岸壁等を利用する船舶・車両も含む
 ※ 公共埠頭外はエネルギー使用量合計が原油換算 1,500kl/年以上の事業者を対象
 ※ CO2排出量は電気・熱配分前の数字

※分離・貯留したCO2を利用する技術

高松港における脱炭素化の実現に向けた取組の方向性（案）

- ①荷役機械、貨物車両、**バス等**の低炭素化、燃料電池化の推進
- ②水素ステーション等の整備、水素等サプライチェーンの構築等
- ③倉庫・工場等における省エネ化・再生可能エネルギー（太陽光）導入の推進
- ④陸上電源の導入
- ⑤船舶における低炭素化・脱炭素化（省エネ船、燃料転換等）
- ⑥移行期における**LNG・LPG・再生可能エネルギー等への転換**
- ⑦**既存インフラを活用した次世代エネルギーの受入環境整備**
- ⑧港湾工事の低・脱炭素化、ブルーカーボン

※取組の方向性(案)については、現時点で考えられる内容であることに留意する必要がある。
 ※2050年カーボンニュートラル実現に向けては最新の動向を踏まえ施策の見直しを行う。

朝日地区

玉藻地区

水素等サプライチェーン構築の検討

⑤船舶における低炭素化・脱炭素化

ジャンボフェリー

⑥LNG・LPG・再生エネルギー等への転換

⑦次世代エネルギーの受入環境整備の検討

⑦他港との連携の検討

コンテナターミナル

フェリー

フェリー

水素ステーション

⑧ブルーカーボン

アマモ場

④陸上電源の導入

TERASAKI陸上電力供給システムカタグより

⑧港湾工事の低・脱炭素化

小島組

①荷役機械や横持ち車両等への低炭素化・燃料電池等の導入

FCトラック

FCバス

③倉庫・工場等省エネ化・太陽光発電等の導入推進

JR東日本

鈴与商船株式会社

定期航路が就航する主要なターミナル

高松港の脱炭素化実現に向けた進め方（案）

- 一足飛びにカーボンニュートラルを実現することは困難であり、着実な移行(トランジション)を考慮した取組の推進が重要。
- 2030年に向けて、既存の技術、既存インフラ・設備を活用した取組を実施するとともに、官民・企業間・他港と連携しながら継続的に低炭素化・脱炭素化に向けた取組を進めていく。
- 2050年のカーボンニュートラルを達成するためには、脱炭素社会の実現に向けて長期的な戦略に則り、次世代エネルギー(水素、アンモニア、e-メタン等)の実装、域内外の関係者が連携したサプライチェーンを構築する。
- 実証実験・実装に向けては、各関係者が連携し、面的な取組を進めていくことが重要である。

