

■市民意見募集における意見要旨と対応

No	頁数	意見要旨	対応	意見に対する考え方
計画全般				
1	-	脱炭素については費用もかかると思うが、明るい未来のために、効率の良い計画を立て進めてほしい。	原案どおり	本計画に基づき、官民で連携して博多港の脱炭素化に取り組んでまいります。
2	-	脱炭素化に向けた計画は今後大切なことだと思うので、効率よく進めてほしい。	原案どおり	本計画に基づき、官民で連携して博多港の脱炭素化に取り組んでまいります。
1. 博多港カーボンニュートラルポート形成計画策定の目的				
3	1	一文が長すぎて読みづらいので、数文に分けた方が分かりやすい。	修正	ご意見を踏まえ、分かりやすい文章に修正いたします。
3. 博多港の特徴				
4	2	地図があると分かりやすい。アジア・北米等との関係や、中央ふ頭と博多ふ頭の関係やMICE施設等の位置関係がイメージで分かるとうい。	修正	ご意見を踏まえ、博多港や各ふ頭の位置関係などが分かる地図等を追加いたします。
5. 対象範囲				
5	4	なぜ対象範囲は臨港地区と港湾区域なのか。アイランドシティ近隣の住宅地域や周りの地域を含めた対応を行ったほうがより良い計画になるのではないか。	原案どおり	対象範囲につきましては、港湾物流施設などが立地する、港湾活動と関わりがある地域を対象範囲としております。
6. 温室効果ガス排出量等の推計				
6	6	削減率の表現について、▲と表示無しが初見で分かりにくい。削減率〇%は増・減どちらを示すのか。	原案どおり	削減率につきましては、基準年から現状にかけて温室効果ガス排出量が減少したものは、マイナスを表す▲記号を付しており、増加したものについては、記号は付していません。
7	7	福岡市全体では 2013年から2019年で857万トンから570万トンへ減少しているのに対して、博多港では、約48万トンと横ばいになっているように、博多港の利用量が増加するとCO2排出量は減らすことが難しくなると思う。これからの取組みにおいて、博多港の利用推進とco2排出削減の取組を分かりやすく評価していただくことを期待する。	原案どおり	ご意見を踏まえ、今後、CO2削減の取組みに対する評価手法について検討してまいります。
7. 計画期間、温室効果ガス削減目標等				
8	8	国の目標年次より10年も早い目標となっているが、達成できるのか。また、CO2削減には費用がかかると思うが、どのように対応、準備していくのか。税金が上がるのではないか。	原案どおり	目標達成に向け、官民で連携して博多港の脱炭素化に取り組んでまいります。また、取組みにあたっては、国の補助制度等の活用など、市財政負担の軽減に努めてまいります。
9	9	2040年温室効果ガス排出量実質ゼロは、ハードルが高いと思うが、福岡市の将来の為にも頑張ってもらいたい。	原案どおり	目標達成に向け、官民で連携して博多港の脱炭素化に取り組んでまいります。
8. 温室効果ガス削減計画				
10	10	博多港は物流の入口として市民生活を支えている重要な施設だが、一般市民にとっては、なかなか関わる機会がなかった。こういった環境に関する取組みは市民も関心を持ちやすく、また民間施設での取組みを加速させるためにも市民が関心を持つことは重要だと思うので、取組の成果についても分かりやすい形で公表いただけるようお願いする。	原案どおり	ご意見を踏まえ、今後、取組の成果等の公表について検討してまいります。
11	14、15	太陽光発電設備の導入は、直ぐに取り組める事かもしれないが、将来ゴミとして大量に発生することが、今問題になっている。海が近い事もあり、故障や使用年数が短くなることもあると思うので、考慮した方がいいと思う。	原案どおり	太陽光発電設備の導入につきましては、再生可能エネルギーの利用拡大を図る上で必要な取組みと考えております。廃棄時のゴミの問題や塩害対策については、適切に対応してまいります。

※表中の頁数については、参考資料2-1「博多港カーボンニュートラルポート形成計画(最終案)」の頁数を指す

No	頁数	意見要旨	対応	意見に対する考え方
12	17、18	ターミナル外の対策として車両があるが、コンテナトラックの渋滞を見かけた事がある。実質的なCO2削減対策として、渋滞緩和やアイドリングストップ等も考えた方がいいと思う。	修正	ご意見を踏まえ、【車両】における取組みに、アイドリングストップに関する記載を追記いたします。 また、コンテナターミナルを利用するトラックにつきましては、コンテナターミナル出入口付近に専用の滞留帯を設け、渋滞対策に取り組んでおります。
13	17	公共用充電設備の整備を積極的に推進するため、民間企業が使用する土地の使用料金を無料にするなど、優遇措置を設けてはどうか。	原案どおり	脱炭素化を促すインセンティブ導入につきましては、頂いたご意見も踏まえ、今後、具体的な取組みを検討してまいります。
14	20、21	内航船舶は一般的に停泊時間が短い(1日未満)ため、停泊燃料消費の削減量が小さいことと、また陸電切り替えによるトラブルリスクも考えると、アイドリングストップは現実的ではないように思う。	原案どおり	陸上電力供給設備につきましては、船舶の低炭素化にあたり、有効な取組みの1つと考えており、関係事業者の皆様のご意見等を伺いながら、検討してまいります。
15	20、21	内航とはいえ大型船の部類に入るため、航海消費量自体は大きいので、船舶更新時の省エネ化は非常に効果が高いと考える。船舶更新時期が到来した時にどういった船を建造するかは寄港地のインフラ整備にかかってくる。中期的な整備計画を船社を交えて早めに検討いただきたい。	原案どおり	船舶の低炭素化・脱炭素化に対応したインフラ整備につきましては、関係事業者の皆様のご意見等を伺いながら、具体的な取組みを検討してまいります。
16	20、21	市において推進される陸上電力供給設備の導入、バイオ燃料の導入について、民間での活用につながることを期待する。	原案どおり	陸上電力供給設備の導入やバイオ燃料の導入につきましては、民間での活用につながるよう、関係事業者の皆様のご意見等を伺いながら、検討を進めてまいります。
17	20-22	船舶の取組を推進するため、取組量に応じて表彰やランク付けを用意しては。	原案どおり	脱炭素化を促すインセンティブ導入につきましては、頂いたご意見も踏まえ、今後、具体的な取組みを検討してまいります。
18	20-22	「船舶が停泊中に排出するCO2削減のため、陸上電力供給設備の導入を進める。」について。日刊CARGO(2023年3月27日)では「EU、海運GHG強度規制に合意コンテナ船で陸電義務化」の記事もあり、特に船社からは博多港の陸電の用意、方向性について確認を受けている。国内港に先駆けても、また国際戦略総合特区、エコターミナルを標榜していることから最優先の実現課題として検討を進めて頂きたい。船社からも寄港条件のひとつにも昇格されている。	原案どおり	陸上電力供給設備につきましては、令和5年度に導入に向けた検討を行う予定としており、関係事業者の皆様のご意見等を伺いながら、取組みを推進してまいります。
19	21	表9内に船舶燃料の低炭素化・脱炭素化の記載があるが、2030年度まであと7年しかなく、削減量も約4.8万トンと多く、各船社が対応出来るのか。	原案どおり	船社の取組みを推進するために、環境配慮型船舶に対するインセンティブを検討するなど、計画の実効性が高まるよう取り組んでまいります。
20	20-22	陸上電力供給設備は船会社側の受入れ体制(本船の構造等)を既に確認しているのか。それとも、これから確認する予定なのか。船社代理店やオペレーター経由での確認も効果があると思う。	原案どおり	陸上電力供給設備につきましては、令和5年度に導入に向けた検討を行う予定としており、船舶側の受電設備の対応状況等につきましても、今後、確認を行ってまいります。

※表中の頁数については、参考資料2-1「博多港カーボンニュートラルポート形成計画(最終案)」の頁数を指す

No	頁数	意見要旨	対応	意見に対する考え方
21	22	【船舶(外航船舶)】今後の取組による削減量だが、▲0.7万トンではなく、▲0.8万トンではないのか。	修正	端数処理の都合上、▲0.7万トンとなっているものです。 ご指摘を踏まえ、端数処理の都合で各年度の削減量の差と一致しないことについて、注釈を追記いたします。
22	23、24	■削減貢献、吸収にグリーンカーボンの創出も記載した方がよい。「藻場の造成・保全等(ブルーカーボンの創出)」と比較してCO2の削減量が大きいグリーンカーボンの創出について力を入れて取り組んだ方がよい。	原案 どおり	ご意見のとおり、緑地の整備・保全等に取り組んでまいります。
23	23、24	国内輸送の大宗を占める陸上輸送からのモーダルシフトの担い手として長年博多港を利用している。モーダルシフトこそCO2削減のための環境対応と人口減社会における省力化を両立させる有効な手段である。是非ともその推進を博多港の旗印に据えていただき、次世代の内貿ユニットロードターミナルの整備(機能の先進化、利便性の向上)を全国に先駆けて行っていただきたい。	原案 どおり	ご意見のとおり、海上輸送等へのモーダルシフトの推進に取り組んでまいります。 また、国において次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた検討が進められているところであることから、国の動向を注視しながら、適切に対応してまいります。
24	23、24	【その他】の項目でインセンティブ検討の記載があるが、出来る限り市民への負担とならない様な仕組みを考えて欲しい。	原案 どおり	インセンティブの導入につきましては、導入の必要性や費用対効果等を踏まえながら、具体的な取組を検討してまいります。
25	23、24	削減貢献、吸収に関する面は、やれる事が少ないのかもしれないが、頑張って欲しい。緑地の整備や木材の有効活用等、低炭素・脱炭素化を図りながら魅力ある博多港を目指してほしい。	原案 どおり	緑地の整備や木材の有効活用の他、港湾区域における藻場の造成・保全等(ブルーカーボンの創出)によるCO2吸収など、博多港の脱炭素化の実現に向け、取組みを推進してまいります。
26	23、24	本計画において、施設や設備を再生可能エネルギー由来の電力に切替ることや、荷役機械、輸送車両をカーボンフリーエネルギーに転換していくことなど、炭素を排出する直接的な部分を改めていくことは良く理解できる。削減貢献、吸収を目的としたカーボン・オフセット、特にブルーカーボンの推進についても、具体的な計画を記載してはどうか。また、効果は小さいと思うが、陸域の余剰地に植樹するなど、グリーンカーボンについても推進してはどうか。	修正	ご意見を踏まえ、ブルーカーボンの推進につきまして、和白海域におけるアマモ場造成を追記いたします。 また、グリーンカーボンの推進につきましては、緑地の整備・保全等に取り組んでまいります。
27	24	より環境負荷の小さい海上輸送及び鉄道輸送への転換(モーダルシフト)推進へのインセンティブ導入検討をお願いする。	原案 どおり	脱炭素化を促すインセンティブ導入につきましては、頂いたご意見も踏まえ、今後、具体的な取組を検討してまいります。
9. 水素・アンモニア等供給目標及び供給計画				
28	25	「アンモニアについては、現時点では博多港における需要は無いと考えられる」とあるが、どのようなソースからの意見か。	原案 どおり	国が示す「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」におきましては、アンモニアの利用用途として、主に火力発電への混焼が想定されております。 博多港には発電所は存在せず、立地計画も無いことから、「アンモニアについては、現時点では博多港における需要は無いと考えられる」としているものです。
資料編				
29	31	廃棄物(非エネルギー起源)9.4万トンの具体的中身を教示頂きたい。	原案 どおり	市所有の清掃工場(臨海工場)において、可燃ごみ等を焼却する際に発生するものです。
30	34	資料編図8 排出源別Co2排出量(2019年度)は(2013年度)ではないか。	修正	ご指摘のとおり、2013年度の誤りであることから修正いたします。

※表中の頁数については、参考資料2-1「博多港カーボンニュートラルポート形成計画(最終案)」の頁数を指す