

第7回博多港カーボンニュートラルポート形成推進協議会 議事概要

1. 日 時

令和7年8月19日（火）14時00分から16時40分まで

2. 場 所

博多港センタービル2階会議室

3. 出席者

岩谷産業株式会社、ENEOS 株式会社、九州電力株式会社、西部ガス株式会社、株式会社商船三井、株式会社新出光、豊田通商株式会社、博多港運協会、一般社団法人博多港振興協会、博多港ふ頭株式会社、箱崎ユーティリティ株式会社、福岡県倉庫協会、公益社団法人福岡県トラック協会、福岡倉庫株式会社、福岡地区旅客船協会、三浦工業株式会社、株式会社みずほ銀行、KEYS Bunkering West Japan 株式会社、九州運輸局、九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所、福岡市環境局、福岡市港湾空港局（事務局）

4. 議事概要

（1）博多港カーボンニュートラルポート形成に向けた取組み状況について

事務局より、博多港カーボンニュートラルポート形成計画に基づく削減目標の達成状況や港湾空港局の取組み内容などについて説明を行った。

（2）国における脱炭素の取組みについて

九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所より、カーボンニュートラルポート形成に向けた国の検討状況や博多港での直轄事業における脱炭素の取組みについて説明を行った。

（3）福岡市における脱炭素の取組みについて

福岡市環境局より、福岡市地球温暖化対策実行計画に関して、温室効果ガス排出量の削減状況や環境局で実施している補助事業の紹介、今年度の取組み内容などについて説明を行った。

（4）民間事業者における脱炭素の取組みについて

各事業者より、自社の脱炭素に関する取組みについて説明を行った。

（5）意見交換

カーボンニュートラルポート形成に向けた取組みにあたっての課題などについて意見交換を行い、今後、引き続き、官民で連携して取組みを推進していくことを確認した。

構成員からの主な意見・要望などは以下のとおり。

■水素を活用した荷役機械の導入について

- ・水素燃料電池を活用した RTG であれば、機械単独でのゼロエミッションを実現でき、停電時のリスク回避ができるというメリットがある。ただし、技術開発や供給インフラの整備がどこまで進むのか、コンテナターミナルの稼働を止めずに整備が行えるかが課題である。

■民間事業所における取組みの促進について

- ・電源の低・脱炭素化と電化推進の両面に取り組んでおり、余剰再エネの有効活用につながる蓄電池の技術開発に向けメーカーも含め取り組んでいるところ。利用者に環境負荷の小さい電源として選ばれるような電力料金プランのご提案ができればと思う。
- ・PPA 事業（太陽光発電）に取り組んでおり、港湾においても再生可能エネルギーの利用拡大に貢献できるのではないかと考えている。
- ・倉庫に関しては施設の建て替え時に脱炭素化が進んでいくと考えているが、建て替え時に既に倉庫内にある寄託貨物の一時保管場所の確保が必要である。倉庫をいくつか持っている企業であれば、スペースを調整して対応することも可能だが、そうでない場合は他社の施設を借りなければならない。また、新たな土地の確保が難しいという点も建て替えを進めるうえでの課題になっている。
- ・港湾で使用するような大型のフォークリフト（8 トン以上）はEV タイプのものが無く、脱炭素化への対応が難しい。
- ・大型のEV フォークリフトは国内メーカーでは製造していないが、中国メーカーでは製造している。過去に検討した際は、機械本体は国の補助金の活用が可能であったが、補助対象外の充電設備や電気設備（変圧器等）に大きな費用がかかることが導入の課題となった。
- ・荷役機械のEV 化等について、企業単独で検討するのではなく、例えばまとめてコンサルティングしてもらった方が良いのではといった会員企業からの声もあった。

■車両や船舶における低炭素・脱炭素燃料への転換について

- ・バイオ燃料に関する問い合わせが非常に増えているので、需要家の関心が高くなっていると感じているが、スムーズな導入には至っていない。
- ・バイオ燃料の種類により法規制や品質の違いなどがあり複雑であることや、出荷拠点が多く配送コストが嵩み、需要家への販売単価が高くなるなど、いくつか課題があり、需要・供給ともに伸び悩んでいる。
- ・バイオ燃料と軽油の価格差を抑えるための補助金等が必要。
- ・他港では、自治体が主体となりサステナブルファイナンス・フレームワークを作成し運用している事例があり、博多港でも同じようなスキームでの運用が考えられると思う。
- ・フレームワークのメリットとして、融資にあたり必要となる第三者機関の評価を受ける必要が無いことや、脱炭素に資する取組みを行っている事業者であることを対外的にPRできるので、特に人手不足が問題になる中で、新卒者など人材確保にも寄与する。
- ・車両の電動化を進めていく必要があると思うが、2 トン車クラスの電動車は販売されていてもまだ高価である。また、充電時間や航続距離、バッテリーの搭載による積載可能貨物量の減少が課題となっている。
- ・費用面の課題解決や幅広い規格の車両が普及しないと電動化は進んでいかないと思う。
- ・各船社において、陸電などできるものから取組みを進めているところであり、今後、福岡市の脱炭素に向けた取組みの推移も見ながら、船の更新時などに取組みを検討したい。

- 重油を環境負荷の小さい代替燃料に転換していく流れがあり、水素など非化石燃料に転換するまでの移行期間の対応として LNG 船が導入されている。
- コンテナ船やクルーズ船など、大型で重油の消費量が多く、寄港先や航行スケジュールが決まっている船舶は LNG を導入しやすい。博多港はクルーズ船の寄港数が多く、貨物ではコンテナの割合が多い港と認識しているので、LNG と親和性が高いと思う。

以上