

第1回 直江津港港湾脱炭素推進協議会 議事概要

1 日時 令和5年8月8日(火) 14:00~15:30

2 場所 直江津港佐渡汽船ターミナル 2階多目的ホール

3 参加者 別紙のとおり

4 議事要旨

(1) 協議会の設置及び開催趣旨について

- ・ 事務局から資料1、資料2に基づき、本協議会の設置経緯、開催趣旨、協議会設置要綱(案)について説明した。
- ・ 委員からの異議はなく、協議会設置要綱は原案どおり成立した。

(2) 港湾の脱炭素化をめぐるこれまでの動きについて

- ・ 事務局から資料3に基づき、新潟県全体の脱炭素に向けた方針、港湾の脱炭素化に向けた国の施策等について説明した。

(3) 港湾脱炭素化推進計画の作成及び協議会の進め方について

- ・ 事務局から資料4に基づき、直江津港における計画作成イメージや想定スケジュールについて説明した。

(4) 意見交換

- ・ 委員及びオブザーバーから、各社・各団体の取組内容について情報交換が行われたほか、以下の意見が出された。
 - ▼ 脱炭素が必要と言っても、中小企業ではできることに限界がある。CO₂排出量の削減量を積み上げたいのであれば、インセンティブなどをテコに多くの港湾利用企業に参加してもらう方がいい。ペナルティーをかけて強制的に参加させるような形ではなく、2013年(計画上の基準年)以降に既に実施している脱炭素対策も含め、補助金を出すのが望ましい。
 - ▼ 脱炭素化の取組としては、電力会社が提供するCO₂削減メニューの利用、業務用車両の燃料(軽油)のRD燃料(リニューアブルディーゼル)一部導入の継続、照明のLED化など。
 - ▼ 2013年と現在の事業規模(内容)が異なる場合、基準年と現在、

2030年のCO₂排出量を単純比較するのは問題がある。排出量推計や削減目標検討の際は工夫が必要ではないか。

- ▼ 化石燃料由来の製品を取り扱っているが、脱炭素化に向けた代替素材の開発自体が課題。
 - ・ 現状では、より低温で施工可能な低炭素製品の導入を検討するとともに、カーボンクレジットの購入（排出量の相殺）を始めたところ。
- ▼ 港湾への燃料供給を担っており、今後、使用されている燃料が脱炭素化に対応して変わっていくならば、それに供給するべく施設を更新していく必要があると考えている。現状では、LED化や給油時の気化分回収等による環境負荷の低減に取り組んでいるところ。
- ▼ 脱炭素化の取組として、従来よりも燃料効率が高い設備への更新等を行っている。全国の同業他社の取組を注視しながら今後の取組を検討していく。
- ▼ 事業用施設内の照明LED化、業務用車両のアイドリングストップや走行ルートの見直しによる効率化、廃棄物の分別徹底・廃プラスチックの排出削減等に取り組んでいる。一方で、重機や大型車両についてはまだ現実的な選択肢が少ないため、今後、状況を踏まえて検討していきたい。
- ▼ 脱炭素化に対応した燃料及び施設・設備について現行から切り替える場合は、かなりの資金が必要となるため、利用者側としては「供給があれば利用を検討する」という考えもある。そのため、補助金制度についても検討していただきたい。又、一企業単体での取組みでは限界があるのではと感じている。周辺企業が一体となり2050年のカーボンニュートラルに向けて取り組むべき事案であると認識している。
- ▼ 港湾利用者として最も気になるのは、最終的に港湾への燃料供給がどうなるのかという点。施設設備のカーボンニュートラルを図る（更新の投資判断を行う）ためには、何を燃料として使用するかをはっきりさせる必要がある。港湾全体に対するエネルギー供給のあり方を見極めたいと考えこの協議会に参加しているところ。