

広島港港湾脱炭素化推進協議会（第2回）の開催について

1 要旨・目的

広島港において港湾脱炭素化推進計画の策定に向けて、有識者、関係企業、関係団体、関係行政機関等で構成する「広島港港湾脱炭素化推進協議会」を立ち上げており、この度、第2回協議会を開催する。

2 現状・背景

国土交通省では、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、国際物流の結節点かつ産業拠点となる港湾において、

①水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備

②脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化

③集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（以下、「CNP」という。）の形成

を推進しており、本県においても、昨年度、「広島港港湾脱炭素化推進協議会」を立ち上げ、CNPの形成に向けた取組に着手している。

3 概要

(1) 実施主体

広島県

(2) 開催日時

令和6年10月30日（水）10:00～

(3) 場所

ワークピア広島 蘭ABC（広島市南区金屋町1-17）

(4) 実施内容

ア 議事

(ア) 広島港港湾脱炭素化推進協議会規約の変更について

(イ) 広島港港湾脱炭素化推進計画（素案）について

(ウ) 今後の予定について

(エ) 意見交換

イ 構成員等

別紙のとおり

ウ その他

(ア) 報道関係者のみ冒頭挨拶（議事開始前）まで傍聴及び撮影を可能とし、以降の議事については、非公開とする。

(イ) 協議会の議事概要は、後日、県ホームページにおいて公開する。

4 今後のスケジュール（予定）

令和7年3月：協議会開催、計画策定・公表

「広島港港湾脱炭素化推進協議会」名簿（第1回時点）

役割	区分	企業名等	
構成員	有識者	国立大学法人広島大学 輸送・環境システムプログラム 教授 陸田秀実 ※広島港地方港湾審議会委員	
	関係企業	マツダ株式会社	
		広島ガス株式会社	
		海田バイオマスパワー株式会社	
		MCM エネルギーサービス株式会社	
		三菱重工業株式会社広島製作所	
		カルビー株式会社広島西工場	
		株式会社ひろしま港湾管理センター	
	関係団体	広島地区港運協会	
		広島県旅客船協会	
		公益社団法人広島県トラック協会	
	関係行政機関	国土交通省中国地方整備局広島港湾・空港整備事務所	
		広島県土木建築局	
		広島市都市整備局	
		廿日市市建設部	
		坂町建設部	
		海田町建設部	
	オブザーバー	関係行政機関	経済産業省中国経済産業局
			国土交通省中国運輸局
環境省中国四国地方環境事務所			
広島県環境県民局			
広島県商工労働局			
広島市経済観光局			
広島市環境局			
廿日市市生活環境部			
経済団体		一般社団法人中国経済連合会	

＜構成員関係企業選定の考え方＞

温室効果ガスの排出量が多い特定事業者等を対象に、港湾の利用を通じて脱炭素化への取組が期待できる企業を選定した。

港湾脱炭素化推進計画について

広島県

1

港湾脱炭素化推進計画(概要①)

■背景と目的

令和2年10月

- 政府は2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「2050年カーボンニュートラル」を宣言しました。

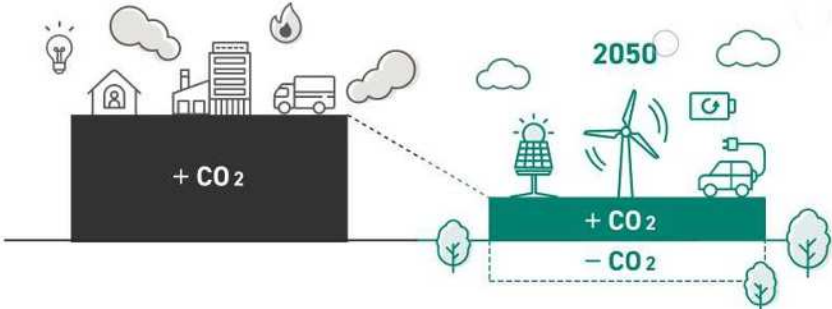
令和3年4月

- 政府は「カーボンニュートラル」実現に向け、2030年度に温室効果ガスの排出量を2013年度比46%削減すると表明しました。



第45回地球温暖化対策推進本部(総理官邸HP)

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減 並びに 吸収作用の保全及び強化を
する必要があります。



「環境省脱炭素ポータル」(環境省HP)

2

港湾脱炭素化推進計画(概要②)

■背景と目的

- 我が国において港湾は、CO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する臨海部産業の拠点、エネルギーの一大消費拠点であり、「カーボンニュートラル」を進めるためには、“港湾”のカーボンニュートラルにむけた取組が必要です。

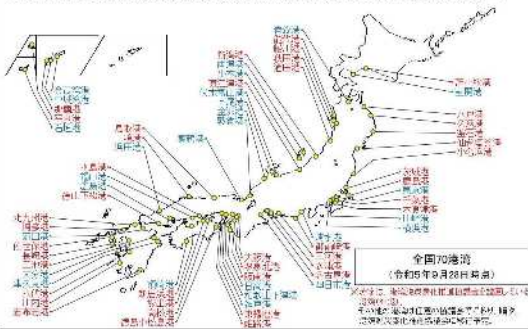


「港湾脱炭素化推進計画策定マニュアル」(国土交通省港湾局)

各港における港湾脱炭素化推進協議会等の設置状況

国土交通省

○目的：港湾脱炭素化推進計画の作成及び実施に関し必要な協議を行う。
○構成：港湾管理者、関係地方公共団体、民間事業者、港湾利用者、学識経験者、関係省庁の地方支分部局等



(国土交通省資料)

- カーボンニュートラルに向けた取組を進めるために、港湾における脱炭素化の推進計画である「港湾脱炭素化推進計画」が港湾法に位置づけられるなど、他県の多くの港湾においても重要港湾を中心に、脱炭素化に向けた取組が進んでいる状況です。

重要港湾の競争力を保ち、引続き地域産業に対する役割を果たしていくため、広島県においても「カーボンニュートラルポート」に向けた取組を進める必要があります。

3

港湾脱炭素化推進計画(概要③)

■港湾脱炭素化推進計画

【計画に定める事項】

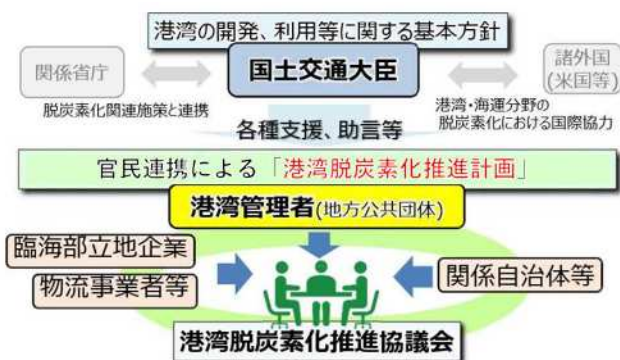
- ①基本的な方針
- ②計画の目標
- ③港湾脱炭素化促進事業・実施主体
- ④計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑤計画期間
- ⑥その他港湾管理者が必要と認める事項

4

港湾脱炭素化推進計画(概要④)

■ 港湾脱炭素化推進協議会

- 港湾脱炭素化推進協議会とは、港湾法第50条の3に基づき、港湾脱炭素化推進計画策定時の協議の場として、港湾管理者が設置します。
- 協議会は、
 - ① 推進計画を作成する際に、関係者間で協議を行うための場
 - ② 推進計画に基づき事業等を実施する際に、関係者間で協議を行うための場
 - ③ 推進計画の進捗状況の確認、達成状況の評価等を行う場
 とします。



■ 協議会の構成員の例

- 港湾管理者（協議会設置主体）
- 港湾脱炭素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

（国土交通省「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアルより）

なお、今後次世代エネルギー関連技術の進展等も想定されるため、適任の方を適宜柔軟に追加します。

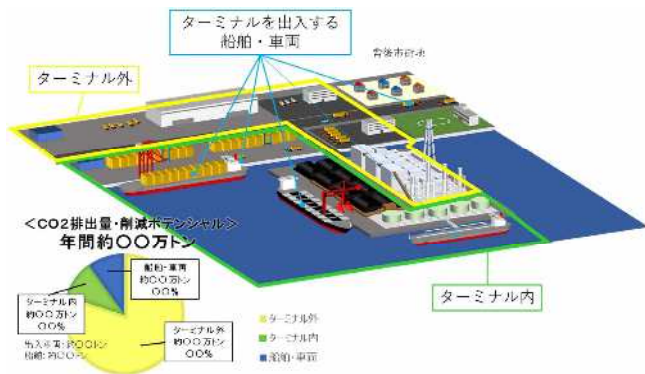
5

港湾脱炭素化推進計画(概要⑤)

■ 港湾脱炭素化推進計画に定める事項

- ① 基本的な方針
当該港湾の概要、計画対象範囲、計画目標等を定めます。
- ② 計画の目標
・温室効果ガスの排出量の削減目標、水素・アンモニア等の次世代エネルギーの供給目標等を定めます。

排出量の推計区分



区分(場所)	排出源(例)
①ターミナル(ふ頭)内	・フォークリフト等の荷役機械 ・保管施設、管理棟、照明施設など
②ターミナルを出入する船舶・車両	・停泊中の船舶 ・トラック、トレーラー など
③ターミナル(ふ頭)外(当該港湾を利用した企業活動に由来するCO2排出量)	・発電所、加工場等での活動 ・倉庫、物流施設での活動 ・事務所等での活動

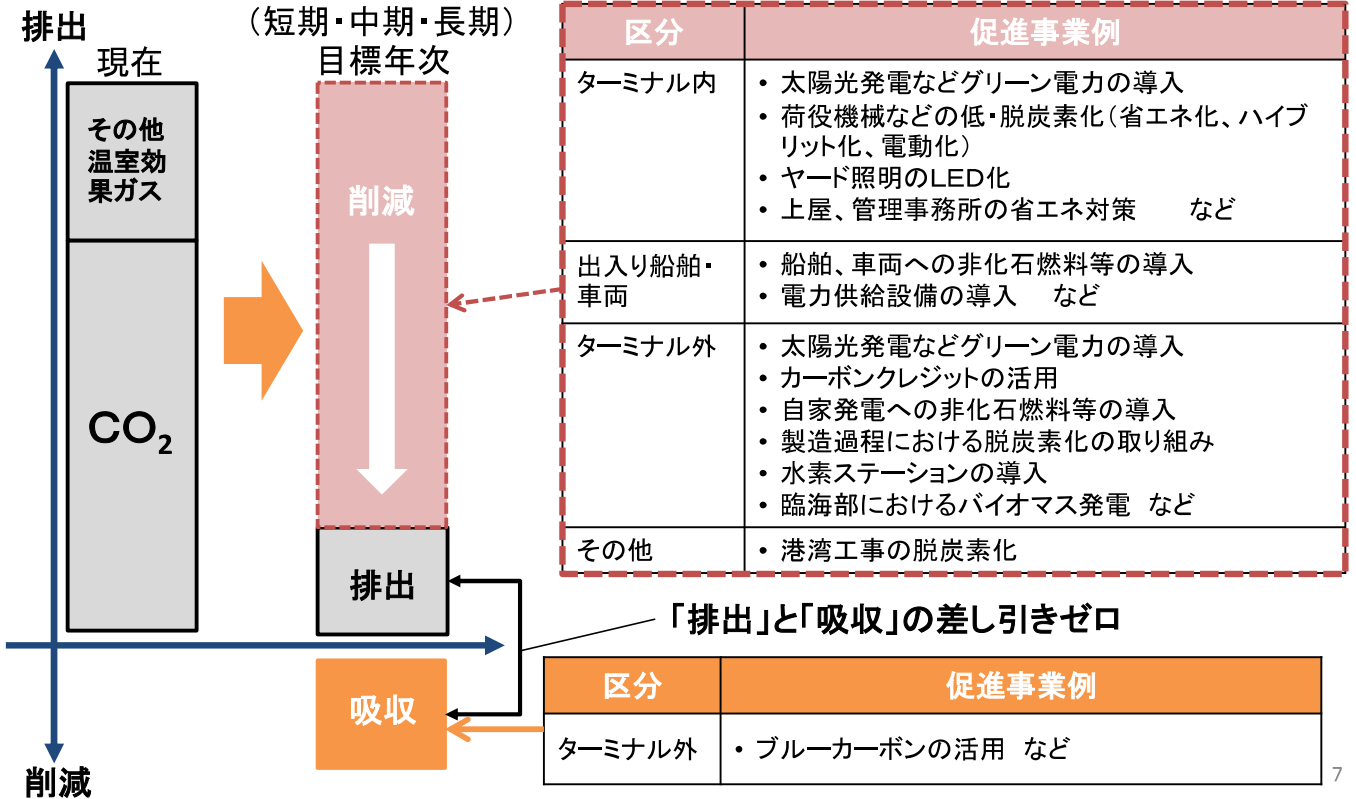
6

港湾脱炭素化推進計画(概要⑥)

■ 港湾脱炭素化推進計画に定める事項

③ 港湾脱炭素化促進事業・実施主体

目標を達成するために実施する事業等の実施主体、実施期間、事業効果等を定めます。

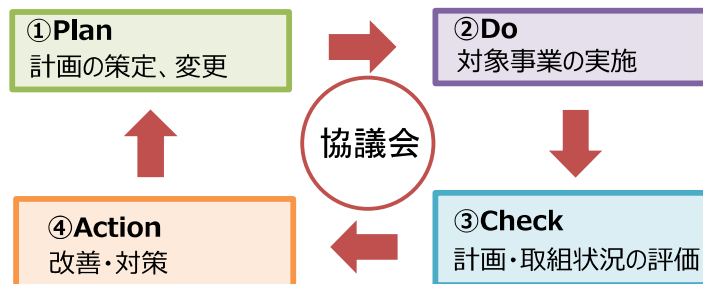


港湾脱炭素化推進計画(概要⑦)

■ 港湾脱炭素化推進計画に定める事項

④ 計画の達成状況の評価に関する事項

計画策定後の計画の達成状況の評価や、計画の柔軟な修正を行うための実施体制を定めます。



⑤ 計画期間

・計画の目標の実現に必要な計画期間を定めます。

⑥ その他港湾管理者が必要と認める事項

・港湾の脱炭素化に関する将来構想等を定めます。

第1回説明内容

【計画に定める事項】

①基本的な方針

・当該港湾の概要、計画対象範囲、計画目標

②計画の目標

③港湾脱炭素化促進事業・実施主体

④計画の達成状況の評価に関する事項

⑤計画期間

⑥その他港湾管理者が必要と認める事項

第1回説明内容

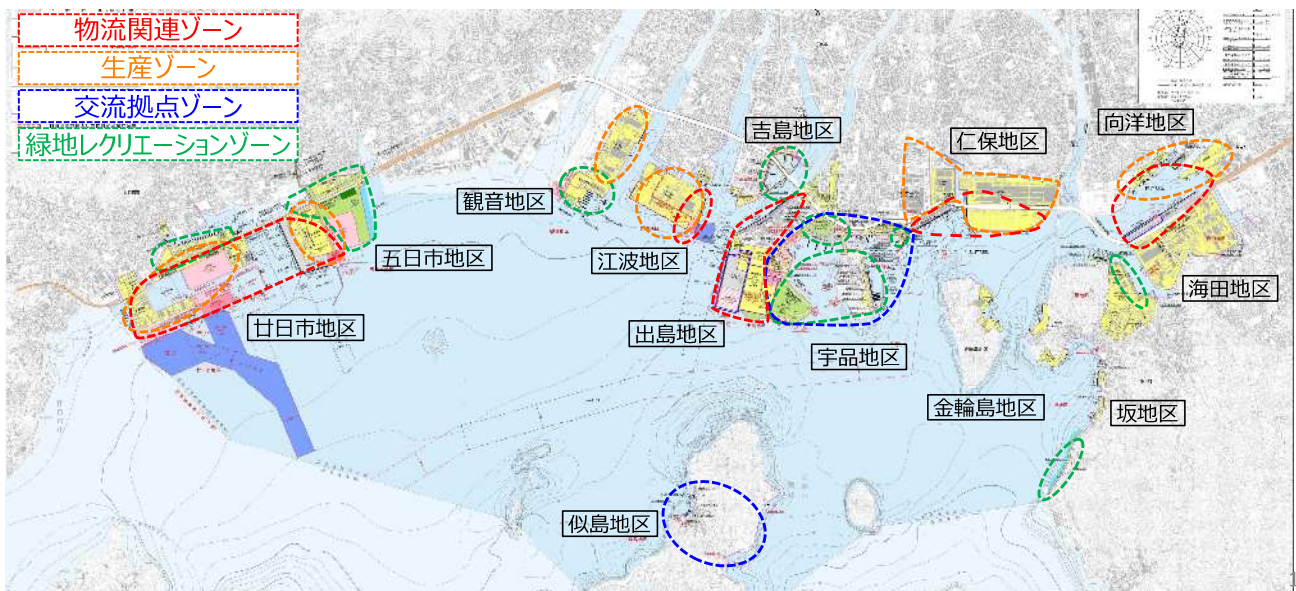
第2回以降
説明内容

広島港の概要

1) 港湾の沿革

中国山脈を源とする太田川河口に位置する広島港は、流水による土砂の堆積したデルタ上に建設された天然の良港として知られ、瀬戸内海における海上交通の要衝として発展し、昭和26年に重要港湾、平成23年に国際拠点港湾に位置付けられています。

広島港は、中国・四国地方の中心である広島市を中心とする背後圏の発展を支え、地域の物流拠点、人・物・情報の国際交流拠点、さらには瀬戸内海の海洋性レクリエーションの拠点としての重要な役割を果たしています。



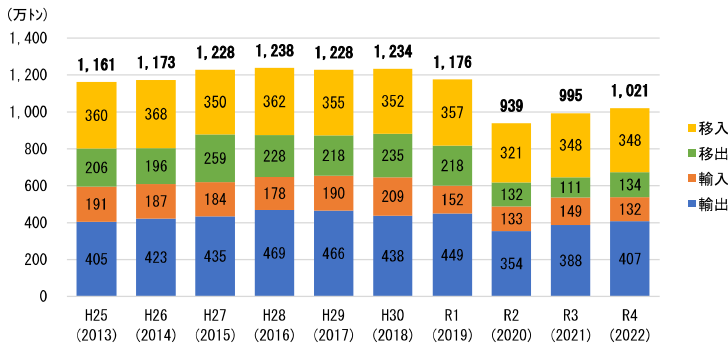
広島港の概要

2) 港湾取扱貨物量（全体：フェリー除く）

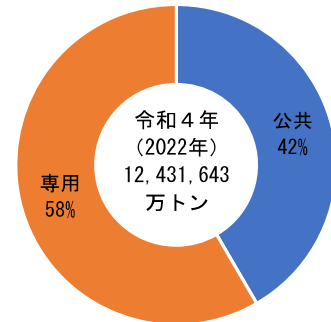
広島港の取扱貨物量は、ほぼ、横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年(2020年)に大きく減少しました。しかし、その後は増加傾向に転じています。

広島港の大宗貨物は、完成自動車(54%)、LNG（液化天然ガス）(8%)、セメント(6%)等となっています。

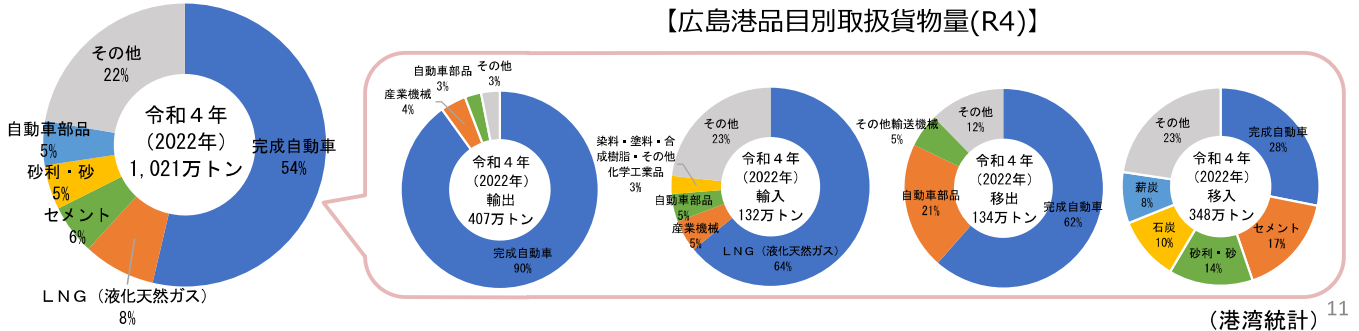
【広島港外内出入取扱貨物量の推移（H25～R4）】



【広島港公専別取扱貨物量(R4)】



【広島港品目別取扱貨物量(R4)】



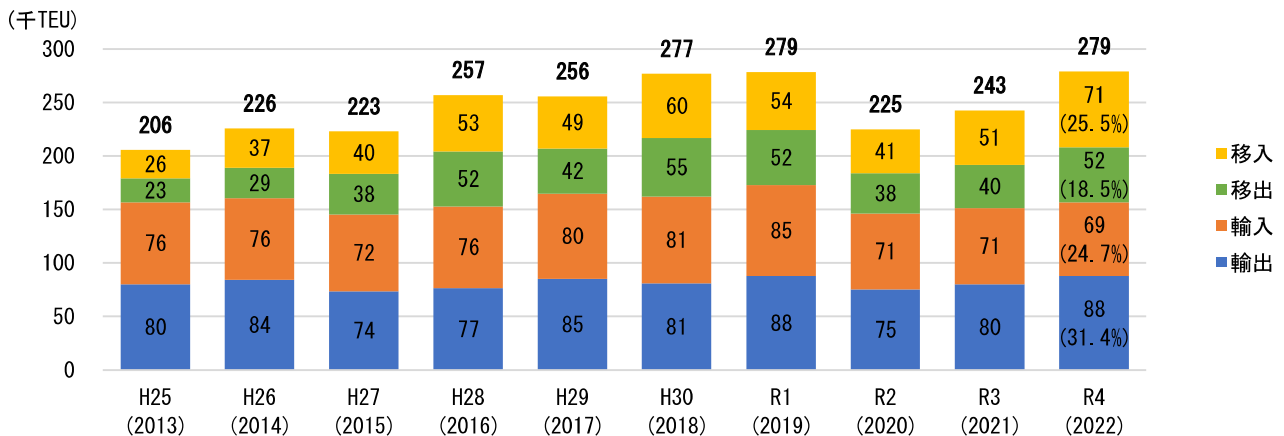
広島港の概要

3) 港湾取扱貨物量（コンテナ貨物）

広島港のコンテナ取扱貨物量は、令和元年(2019年)まで順調に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年(2020年)に大きく減少しました。

しかし、その後は再び増加傾向に転じており、令和4年(2022)には新型コロナウイルス感染症拡大前の水準まで戻っています。

広島港外内出入コンテナ取扱貨物量の推移（H25～R4）



(港湾統計)

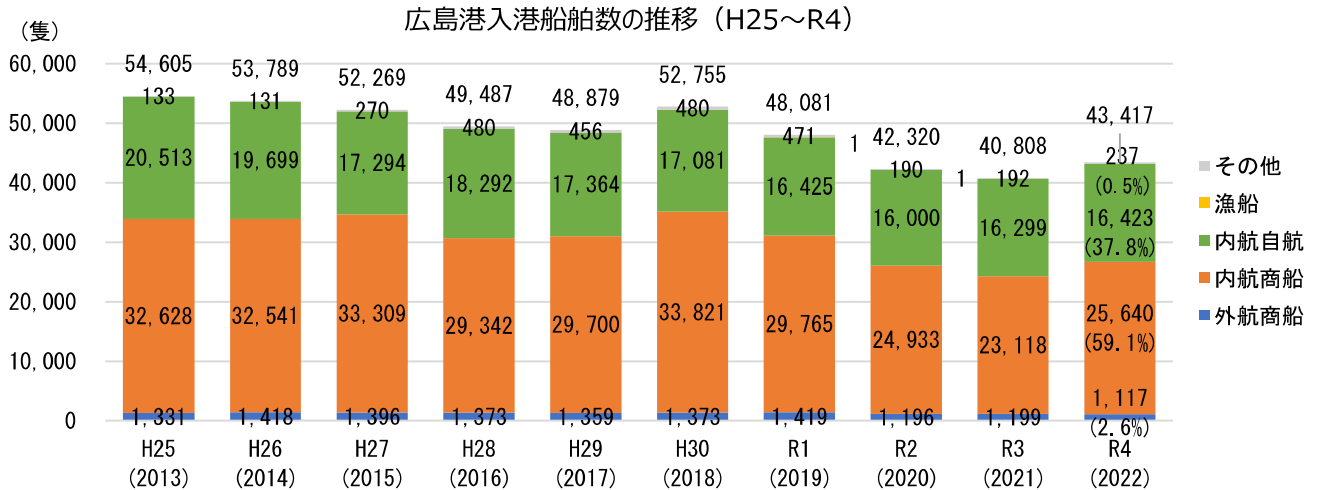
広島港の概要

4) 入港船舶隻数

広島港の船種別の入港船舶隻数については、全体の約59.1%を内航商船が占め、最も多くなっており、内航自航は37.8%、外航商船は約2.6%となっています。

年間入港船舶隻数については、近年、約49千隻/年～55千隻/年で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症が発生した令和元年(2019年)以降、減少傾向となりました。

しかし、令和4年には再び増加に転じており、年間入港船舶隻数は、約44千隻/年となっています。



広島港港湾脱炭素化推進協議会(第1回) 開催概要

●協議会の開催状況

日時

令和6年2月7日(水)9:30～11:00

場所

ワークピア広島

議事概要

- (1) 広島港港湾脱炭素化推進協議会規約について
- (2) 港湾脱炭素化推進計画について
- (3) 今後の予定について
- (4) 情報提供
- (5) 意見交換

●構成員等からの主な意見



- ・広島港のカーボンニュートラルの実現に向けては、臨海部に立地する企業の取組が重要であることが認識できた。臨海部にある事業者としてCO2削減の取組をしっかりと進めていきたい。
- ・小型旅客船の場合、一足飛びに水素やLNGを活用することは難しいため、段階的な取組を踏まえた議論が必要である。
- ・今後、クリーンエネルギーの車両、荷役機械への切り替えも必要であるが、各社の事情も勘案しながら対応する必要がある。
- ・CO2の吸収源として、ブルーカーボンの活用も議論していく必要がある。
- ・今後、広島港周辺地域で内航船による水素・アンモニアの運搬が活発になる可能性がある。水素・アンモニアの運搬形態を踏まえ、ハード面の整備等についても検討していく必要がある。
- ・CO2排出削減に資する取組は、地域の産業競争力の維持、強化という観点でも重要である。
- ・港湾の脱炭素化に向けては、官民連携して実効性のある計画を作成することが重要である。