

## 第1回徳島小松島港カーボンニュートラルポート（CNP）協議会 議事概要

日 時 : 令和4年9月2日（金）10:00～12:00  
場 所 : 徳島グランヴィリオホテル 1階 ヴィリオルーム  
開催形式 : 対面形式

### 【議事概要】

- 議事2-1：徳島小松島港CNP協議会の設置について  
事務局より、協議会の開催要綱(案)の説明及び座長を推薦し、承認
- 議事2-2：徳島小松島港の概要について  
事務局より、徳島小松島港の現況（取扱貨物量及び種類、取扱コンテナ量・輸出入相手国及び取扱種類、クルーズ船の寄港状況）を説明
- 議事2-3：CNPの概要と四国における取組状況  
四国地方整備局港湾空港部より、全国的な動向として脱炭素化に向けた政府の動き、CNPに係る港湾整備事例や令和3年12月に公表されたCNP形成マニュアル（初版）の概要について説明  
また、令和3年7月から設置された四国におけるCNP形成に向けた勉強会の開催概要、今後の進め方等について説明
- 議事2-4：カーボンニュートラルに向けた徳島県の取組について  
徳島県危機管理環境部より、徳島県が目指す2050年の脱炭素社会の概要や、徳島県版「脱炭素ロードマップ」骨子、県における自然エネルギー戦略、最新の民間事業者脱炭素への取組等について説明

### <座長>

水素の利用は、世界的に注目されている。水素をどう作るかにもいろいろある。例えば輸入であれば、オーストラリアなどからとなる、その場合は港湾の問題にもなる。港湾での脱炭素、どうしていくかという形でいろいろな社会情勢も含めて考えていかないといけないという点がある。

また、先ほど徳島県の取り組みを紹介して頂いたが、これまでの脱炭素取組で、どの程度温室効果ガス削減が進んでいっているのか教えて欲しい。

#### <構成員1>

2018年度(2013年度比)で、22.2ポイント温室効果ガスの排出削減となっている。

#### ○ 議事2-5: CNP形成に向けた検討の方向性について

事務局より、CNP形成計画の目標年次、対象範囲等について提案し、承認  
また、今後の進め方として、企業等に対してアンケート調査を実施し、徳島小松島港における現在のCO2排出量や、2030年度、2050年のCO2排出量の推計及び2030年度の港湾ターミナル内等の区分毎の削減目標案を、第2回協議会において提示することを説明

さらに、第2回協議会以降検討事項として、次世代エネルギーの活用の検討、徳島小松島港におけるCO2排出量削減に向けた取組の方向性の検討を実施する旨を説明

最後に、CNP形成に向けたスケジュールとして、今回も含め4回程度協議会を開催する旨を説明

#### <座長>

2030年度を第1ステージとして温室効果ガス排出50%削減、これは2013年度比での値。2050年実質ゼロこれを目指すという非常に大きな話で、具体的には関係の工場であるとか企業さんからアンケートをとって、そのあたりの実情の把握する。それからこの削減目標を設定していくが、その間どのような技術が出来るか、技術革新が本当にできるのか。もちろん経費がかかるので、どういう国・県の支援があるのか、これらも議論の中で検討していく必要がある。

#### <構成員2>

カーボンニュートラルに向けての車両であるが、国の方では、小型はEV(電気化)、大型は水素の燃料電池車の方向で実験等が進んでおり、少しずつ実用化されてきている。

問題点としては車両価格。また、車両の導入が先か、それとも水素ステーションが先かという問題もある。中でも一番大きな問題は、大型トラックの自重問題である。車の重量が重くなると積載量が減ってしまう。そこが大きな問題であり、まだまだクリアしていくところが大きいと思うが、前向きに検討、推進していきたいと考えている。

### <構成員 3>

フェリーを運航している会社であるが、基準年2013年度ということで、弊社は新しいフェリー4隻を作り、エンジンや船形の基本設計を見直し、50%に近いぐらいの削減効果をだしている。

また、LNGやアンモニア、水素など現場で扱う者としたら資格の問題が出てくる。具体的には危険物取扱責任者。危険物の外国航路を持った船社さんは、船員に資格をとらして、フィードバックして、内港で使うということと思われるが、徳島の港内でアンモニアや水素エネルギーを使うとなると、その危険物取扱主任者の資格をどれぐらい求められるかなど、懸案事項としてある。

### <座長>

資格については、例えば電気自動車でもある、今まではエンジン車なので、自動車整備工でよかったが、電動車になると高電圧となり電力に関する資格が出てくる。新しい時代となると新しい資格、人材育成も含めて、やっていくというのが懸念材料となるが、これを克服していくのが重要となる。

### <構成員 4>

フォークリフトの例では、燃料供給施設や維持管理など、一企業で投資できるレベルではない。供給方法をまとめていただければ進むのかなと思う。

例えば、工場の横持ち等で電気自動車トラックを導入しようとしたが、1日の走行距離100キロ未満、車体価格は通常の倍以上。リース契約を組むしかない、ということで今二の足を踏んでいるところ。そこら辺を少し改善すれば進むのかなと思う。

### <座長>

燃料電池バスも同じで、長距離のものがまだ開発されていない。

開発されるためにはやはり技術的な進展が必要である。

また、給油場所がもっとあれば、航続距離が短くでき、積み込む蓄電池を少なくでききるため、車両も軽量化され値段も安くできる。

このあたりは国がグリーン政策をやるのであれば、当然支援策をやってくると期待する。現状では駄目でも、もう少し先になるとそういうのが可能になってくると思うので、ぜひ検討を進めていくというのが重要である。