

「徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画（素案）」に係るパブリックコメントの実施結果について

令和6年7月4日（木）から令和6年8月2日（金）までの間、「徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画（素案）」に係る意見募集を行ったところ、17名の方から17件のご意見をいただきました。ご意見の概要と県の考え方は、次のとおりです。

番号	ご意見の要旨	ご意見に対する県の考え方
1	徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画(素案)内でCO2排出量、ロードマップ等を興味深く拝見した。CO2排出量の経年変化やロードマップの見直し等、今後も継続的な情報公開をお願いしたい。	計画策定後は、定期的に協議会を開催し、港湾脱炭素化促進事業の進捗状況を確認・評価していくことで計画の促進を図って参ります。 また、評価結果や政府の温室効果ガス削減目標、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、計画の見直しを行って参ります。 これらの結果については、随時、公開していく予定としております。
2	脱炭素化に向けてさまざまな数値のデータをこれからも提示してもらいたい。	
3	徳島県では、「徳島県GX推進計画」として、徳島県全体の削減計画があるが、徳島小松島港のみに絞った削減計画を作成する必要があるのか。	港湾法では、「港湾脱炭素化推進計画」に関する規定を位置づけ、カーボンニュートラルポートの形成を推進しています。 徳島県においても、港湾法に基づき、重要港湾である「徳島小松島港」において、「港湾脱炭素化推進計画」を作成するものです。
4	他の地域の港湾での脱炭素化の進捗状況と比較して、徳島小松島港はどの程度進んでいるのか？ 進んでいる地域の実例・効果を検証して、効率的かつ有効な計画としていただきたい。	現在、他地域では、重要港湾以上の125港の内、88港が脱炭素化推進に向けた協議会を開催し、28港が「脱炭素推進計画」を策定している状況です。 徳島小松島港においては、先行している他港の計画内容を参考とし、今回のパブリックコメントでいただいたご意見も参考に、計画を策定することとしています。

番号	ご意見の要旨	ご意見に対する県の考え方
5	港湾脱炭素化推進計画の目標について、CO2排出量削減を2030年度に50%削減を挙げっていますが、達成は可能か。 また、2021年度から2030年度までにCO2排出量を32%も削減できるか。	本計画(案)では、照明のLED化や荷役機械の電動化などの温室効果ガスの削減対策に加え、太陽光発電やグリーン電力の購入などの再生可能エネルギー導入も削減効果として見込んでおります。 また、目標達成に向け、水素・アンモニアなどの次世代エネルギー導入についても、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。
6	Co2排出量削減を2030年度に50%削減を掲げていることについて、現実的には、まず達成できないと思うが、本当に達成できそうな数値目標にした方が皆もっとやる気が出ると思う。	
7	「2024年問題」により貨物運送業の働き方改革が必要となっている今、モーダルシフトへの転換を積極的に取り組むことで温室効果ガス排出量の削減にも貢献できると思う。	今後とも、温室効果ガス排出量の削減につながる「海上輸送によるモーダルシフト」を推進して参ります。
8	KPI1のCO2排出量については、具体的な経年変化が示されているが、KPI2の低・脱炭素荷役機械導入率について過去から現在までの導入率などを示すことは出来ないのか。 短期目標(2025年)は、達成できそうであるが、当面、中期(2030年)の目標達成に向けて、将来の事業については検討中という記述にならざるを得ないと思うが、前倒しで検討することが求められる。 当該計画は協議会での協議を踏まえて作成したものであるため、参考資料として協議会のメンバーを記載することが出来ないか。	KPI2(低・脱炭素荷役機械導入率)については、今後、把握可能な範囲で「導入率の状況」が記載できるよう検討して参ります。 また、目標達成に向け、水素・アンモニアなどの次世代エネルギー導入についても、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。 協議会の構成員については、設置要綱、協議会の開催状況などとともにホームページで掲載しております。

番号	ご意見の要旨	ご意見に対する県の考え方
9	本計画のCO2排出削減目標で、2030年度に30%、2050年度にカーボンニュートラルを達成するとされているが、P25、P26には2026年度以降の具体的な取組内容が記載されていないのでこれらの削減目標が達成可能なのかどうか疑問が残る。 また、本文のP1の1-2で「ブルーカーボンを活用した吸収源対策」も本計画の対象範囲であると記載されてる。ブルーカーボンはグリーンカーボンに比べてCO2の吸収源対策としても効果が高いと言われているが、本計画にブルーカーボンに関する記述がないように思うがなぜか。	本計画(案)では、照明のLED化や荷役機械の電動化などの温室効果ガスの削減対策に加え、太陽光発電やグリーン電力の購入などの再生可能エネルギー導入も削減効果として見込んでおります。 また、目標達成に向け、水素・アンモニアなどの次世代エネルギー導入についても、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。 ブルーカーボンについては、今後、藻場や生物共生型構造物の整備による、ブルーカーボン生態系の保全・再生・創出活動に伴うCO2吸収などの研究成果を注視して参ります。
10	徳島小松島港の脱炭素化推進計画は、地域の環境保護と持続可能な発展に大きく貢献するものと感じた。次世代エネルギーの導入や港湾機能の高度化を通じて、カーボンニュートラルポートの実現を目指す取り組みを強く支持する。水素や燃料アンモニアなどの輸入は、徳島単独では経済性の観点から難しく他の港との連携が必要と思う。 また、民間事業者にとって脱炭素の推進には大きなコストがかかると思う。事業者が競争力を維持しながら脱炭素化の取り組みができるように様々な支援(補助金)を国と一体となり、考えてはいかがか。そしてその支援メニューを計画に順次付け加えたらいいと思う。	今後、水素・アンモニアなどの次世代エネルギー導入については、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。 また、脱炭素化の取組に対する「助成制度」などについても、必要に応じ検討して参ります。

番号	ご意見の要旨	ご意見に対する県の考え方
11	水素・アンモニア等の供給目標が検討されていることに関する意見。水素・アンモニア等の資源化に際しては、一次エネルギーと二次エネルギーの概念を再確認・再整理することが必要不可欠と考える。水素・アンモニアは天然資源（一次エネルギー）ではないため、限られた条件下では供給・使用の利便性は認められるが、二次エネルギーに起因するマイナスの特性を理解する必要がある。二次エネルギーの生成に化石燃料を用いる場合、資源的・エネルギー的には決して有利（得）にはならない、という説がある。 このため、水素・アンモニアを生成する場合は太陽光発電等の一次エネルギーを使用するか、さらには、太陽光発電等の一次エネルギーを直接エネルギー源として使用の方がエネルギー的には優れていると考える。	水素及びアンモニアについては、再生可能エネルギー等から製造することで製造過程でのCO2排出が抑制され、燃焼に際してもCO2を排出しないことから、気候変動対策の有効な燃料の一つとして期待されています。 このため、目標達成に向け、次世代エネルギーである水素・アンモニアの導入についても、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。
12	温室効果ガス削減への取組については賛成だが、次世代エネルギーへの転換により、発電や輸送など様々なコストが高騰してしまい、産業の競争力が落ちてしまうのではないかと懸念されている。	今後、水素・アンモニアなどの次世代エネルギー導入については、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえつつ検討して参ります。 また、脱炭素化の取組に対する「助成制度」などについても、必要に応じ検討して参ります。
13	計画（案）に製造機械の燃料転換や、荷役機械、車両のFCV化などの取組方針の記載がある、港湾脱炭素化の実現に向けては、民間事業者の取り組みを進めることが重要だと考えるので、民間事業者に対し、情報（支援や助成制度など）提供を引き続き行っていただきたい。 「2024年問題」により貨物運送業の働き方改革が必要となっている今、モーダルシフトへの転換を積極的に取り組むことで温室効果ガス排出量の削減にも貢献できると考えるので、海上輸送の利用推進につながる港湾整備など引き続き取り組んでいただきたい。 重要な取り組みであると考えているので、引き続き官民連携を図っていただき、取組を進めていただきたい。	計画策定後、定期的に協議会を開催することで、「民間事業者の脱炭素化に対する取り組み」や「国等の支援制度」に関する情報を適宜共有して参ります。 また、「海上輸送によるモーダルシフト」については、今後とも、官民連携のもと推進して参ります。

番号	ご意見の要旨	ご意見に対する県の考え方
14	船舶の動力源の脱炭素化がうたわれているが、運送事業者への負担が大きすぎて現実的には難しいのではないだろうか。可能にする施策が求められると思う。	脱炭素化にともなう運送事業者への負担については、貴重なご意見として参考とさせていただきます。
15	当計画(素案)P.25の表13(1)に港湾における脱炭素化に資する将来の事業が取りまとめられている。 現港湾計画には、工事中の緑地がいくつか存在するが、これらは将来の事業計画として考慮されるべきかご教示いただきたい。	工事中の緑地については、今後、計画の見直しに合わせ、具体化した内容を反映していく予定としております。
16	カーボンフリーには、本計画(案)の港湾緑地の高木植樹による温室効果ガス吸収量を計上しているが、港湾であるのに海を活用したブルーカーボンを積極的に推進すべきではないか。 また、温室ガス吸収対策として港湾緑地の高木植樹とあるが、例えば、マリニピア沖洲のオーシャンフェリーの乗り場の潜在自然植生種による緑化のように、温室ガス吸収と同時に森林生態系の再生ができるよう、計画には、港湾緑地の緑化は潜在自然植生種で行なうことを記載してほしい。	ブルーカーボンについては、今後、藻場や生物共生型構造物の整備による、ブルーカーボン生態系の保全・再生・創出活動に伴うCO2吸収などの研究成果を注視して参ります。 また、港湾緑地での高木植樹については、貴重なご意見として参考とさせていただきます。
17	徳島小松島港港湾脱炭素化推進計画(素案)のパブリックコメントが募集されていたので、提出をさせてもらった。計画書内のP13に電力の使用による排出係数が記載されているが、ともに調整後排出係数を使用されている中で、2021年の0.569kg-CO2/kWhは2020年度実績値ではないだろうか。 https://www.yonden.co.jp/energy/environment/topics/2021_07_01.html なお、2021年度は0.526kg-CO2/kWhとなっている。 https://www.yonden.co.jp/energy/environment/topics/2023_05_26.html 以降の図表等が2021年度を現状年としているので、算定に使用するのは2021年度実績値の方がよいのではないだろうか。	電力の使用による排出係数については、環境省HP「温室効果ガス排出量算定・報告・公表制度」掲載のCO2排出係数の考えに基づき、2021年度は、2020年度の実績を使用しています。