

同時発表：苫小牧港管理組合

苫小牧港は環境価値で世界から選ばれる港を目指します！

～苫小牧港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画の骨子の公表～

苫小牧港管理組合と北海道開発局は、苫小牧港CNP形成計画の骨子を整理し、苫小牧港が目指す5つの将来像を設定しました。また、2050年のカーボンニュートラルに向けて、2030年のCO₂削減目標を、北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）と合わせて48%とします。今後、民間企業に技術提案を求め（別途通知予定）、議論を深めつつ年度内のCNP形成計画の策定を目指します。

1. カーボンニュートラル実現に向けた苫小牧港の目指す5つの将来像

- ①環境価値で世界から選ばれる港湾
- ②道内各地への次世代エネルギーの供給拠点
- ③北日本への次世代エネルギーの供給拠点
- ④わが国の次世代エネルギーの備蓄拠点
- ⑤カーボンリサイクルコンビナートの形成

2. 2030年度の温室効果ガスの削減目標

北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）と同様の2013年度比48%削減を目指す。

3. これまでの検討会開催状況

令和4年1月24日 第1回苫小牧港CNP検討会
令和4年5月20日 第2回苫小牧港CNP検討会
令和4年8月4日 第3回苫小牧港CNP検討会

4. 別添資料

苫小牧港CNP形成計画（骨子）

【問合せ先】

国土交通省 北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 電話 011-709-2137
港湾企画官 古屋 武志、計画第3係長 城市 健吾

北海道開発局ホームページ <https://www.hkd.mlit.go.jp/>

苫小牧港管理組合 総務部 港湾政策室 電話 0144-84-8317

主幹 伊藤 充、副主幹 有澤 博文、主事 高橋 栄斗



苫小牧港CNP形成計画（骨子）

～環境価値で世界から選ばれる港へ～

令和4年9月

1. 計画の目的

- ・わが国最大の国内輸送ネットワークを活用し、北海道はもちろんのこと、わが国のカーボンニュートラルに貢献するため、CNPとしての苫小牧港の目指す姿を明確にする。
- ・また、苫小牧港のCNPの計画的な形成に向けて、温室効果ガスの現状及び削減目標、目標の達成のために講じるべき取組、ロードマップ等を整理する。

2. カーボンニュートラル実現に向けた苫小牧港の目指す将来像

①環境価値で世界から選ばれる港湾

苫小牧港は国内外に多様な海上輸送ネットワークを有している。この充実したネットワークを活用して、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等から選ばれる港湾となることを目指す。

②道内各地への次世代エネルギーの供給拠点

苫小牧港は北海道の港湾貨物量全体の約5割を扱っており、札幌市や道内各地への陸上輸送ネットワークが既に構築されている。この充実したネットワークを活用して、北海道各地への次世代エネルギーの供給拠点を目指す。

③北日本への次世代エネルギーの供給拠点

苫小牧港は北日本を中心にフェリー・RORO等の内貿輸送ネットワークが構築されている。この充実したネットワークを活用して、海外から輸入した次世代エネルギーの北日本への供給拠点を目指す。

④わが国の次世代のエネルギー備蓄拠点

苫小牧港は北海道唯一の石油精製が行われ、また、石油備蓄機能も有している。これらの既存施設やノウハウを活用し、非常時等に各地へ次世代エネルギーを供給する拠点を目指す。

⑤カーボンリサイクルコンビナートの形成

苫小牧港はCCSやCO₂船舶輸送等の新たなプロジェクトが進行中である。これらのノウハウを活用し、産業間の有機的な連携と更なる産業集積によるカーボンリサイクルコンビナートの形成を目指す。

3. 苫小牧港CNP形成計画における基本的な事項

(1) 計画期間・目標年次・対象範囲

- ・CO₂排出量の削減目標の年次は政府目標と同様に2030年度、2050年度とする。
- ・削減のための対策の計画は、短中期と長期に分類し、短中期については概ね2030年度までに実施を目指すものとする。
- ・対象範囲は①公共ターミナル内、②公共ターミナルに出入りする船舶・車両、③ターミナル外（臨海部に立地する事業者等）とする。

(2) 推進体制・進捗管理

- ・計画策定後は、最低年1回の協議会（仮）の開催によるフォローアップを行い、必要に応じて本計画の見直しを行う。
- ・ワーキンググループにおいて、情報収集と企業間連携等により取組の推進を図る。

4. 温室効果ガス排出量の推計・削減目標・削減計画

- ・温室効果ガス排出量については、2013年度を基準に推計する。また、参考値として2020年度も推計する。
- ・2030年度の温室効果ガスの削減目標は、北海道地球温暖化対策推進計画（第3次）と同様、2013年度比48%削減を目指す。また、2050年度までに、カーボンニュートラルを目指す。
- ・削減計画については、各対象範囲でシナリオ・主体・排出目標を記載する。

5. 水素・燃料アンモニア等の需要推計・供給目標・供給計画

- ・水素・燃料アンモニア等の需要については、対象範囲における2030年度と2050年度で推計する。また、北海道全体需要についても推計する。
- ・需要に応じて供給目標を設定し、新たに必要な施設を検討する。

6. 苫小牧港の目指す将来像の実現のための方策

※今後、民間事業者からの技術提案を求め内容の充実を図る。

(1) 港湾オペレーションの脱炭素化

(2) 低・脱炭素燃料(LNG、水素、燃料アンモニア、バイオ、合成メタン等)バンカリング機能

(3) 既存の物流システム等による次世代エネルギーの輸送方法の確立

(4) 次世代エネルギーの備蓄

(5) 次世代エネルギーやバイオマス燃料等の立地企業への供給

(6) 新千歳空港向けのSAF^{※1}の生産と供給

(7) 産業連携による水素等の地産地消

(8) 港湾施設におけるブルーカーボン生態系^{※2}の創出

(9) 港湾のブラックアウト回避のための低炭素電力による地域マイクログリッド^{※3}化 (電力BCPにも対応)

(10) 漁業活動の脱炭素化

等

7. 実証フィールドの提供

- ・わが国最大の RORO 船及びフェリー航路の拠点である苫小牧港が CO2 削減の先導的な役割を担うため、苫小牧港をフィールドとした実証実験を広く公募し、実証フィールドを提供する。

8. ロードマップ

※今後、内容を検討

※¹ SAF (Sustainable Aviation Fuel)

持続可能性のクライテリアを満たす、再生可能又は廃棄物を原料とするジェット燃料。

※² ブルーカーボン

光合成等により海洋生態系に取り込まれた炭素が「ブルーカーボン」と呼ばれており、CO2 の吸収源対策としての新しい選択肢とされている。

※³ 地域マイクログリッド

平常時は、地域の再エネ電源を有効活用しつつ、電力会社等とつながっている送配電ネットワークを通じて電力供給を受ける。非常時は、事故復旧の1手段として送配電ネットワークから切り離され、その地域内の再エネ電源をメインに、他の分散型エネルギーリソースと組み合わせて自立的に電力の供給が可能となるエネルギーシステム。