

尾鷲港港湾脱炭素化推進計画(骨子案)について

令和6年9月5日

三重県 県土整備部港湾・海岸課

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

1.1 港湾の概要

(1) 港湾の概要

- 尾鷲港は、三重県東紀州地域のほぼ真ん中に位置し、リアス式海岸による天然の良港として発展した重要港湾である。

(2) 港湾の沿革

- 尾鷲港は、昭和31年に遠洋漁業基地に指定され、その後、昭和36年より矢ノ浜地区に35万㎡の埋立工事が行われ、昭和37年に中部電力尾鷲三田火力発電所が建設され、中京地区へのエネルギー供給地となった。
- これにより、外航船の入出港が活発となり、昭和42年に重要港湾となった。
- しかし、発電施設の老朽化や原油高の影響により、徐々に発電機能は縮小され、平成29年に不開港となり、平成30年に中部電力尾鷲三田火力発電所は廃止された。



昭和22年(1947年)頃の尾鷲港



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

昭和42年(1967年)頃の尾鷲港



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

平成29年(2017年)頃の尾鷲港



※国土地理院地図・空中写真閲覧サービス(<https://mapps.gsi.go.jp/>)のデータをもとに三重県港湾・海岸課で加工

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(3) 産業立地

- 尾鷲港背後の主要産業は水産業であり、沿岸、遠洋漁業と多様な漁業が営まれている。
- 最近では、定置網漁業やマダイ等魚類養殖業が中心で、特に、尾鷲港では鯛やハマチ等の養殖業、水産加工業等が盛ん。
- 地場産品の販売を行う「イタダキ市」を毎月1回(1月除く)開催し、水産物のブランド化や漁村の6次産業化を積極的に進めている。



尾鷲港の魚市場



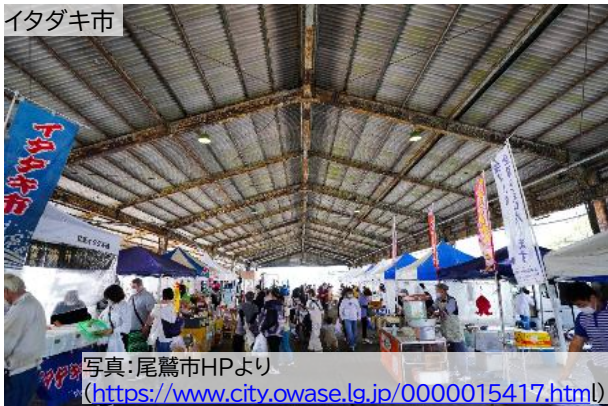
水揚げの様子



水揚げの様子



イタダキ市



おわせ港まつり



セリの様子

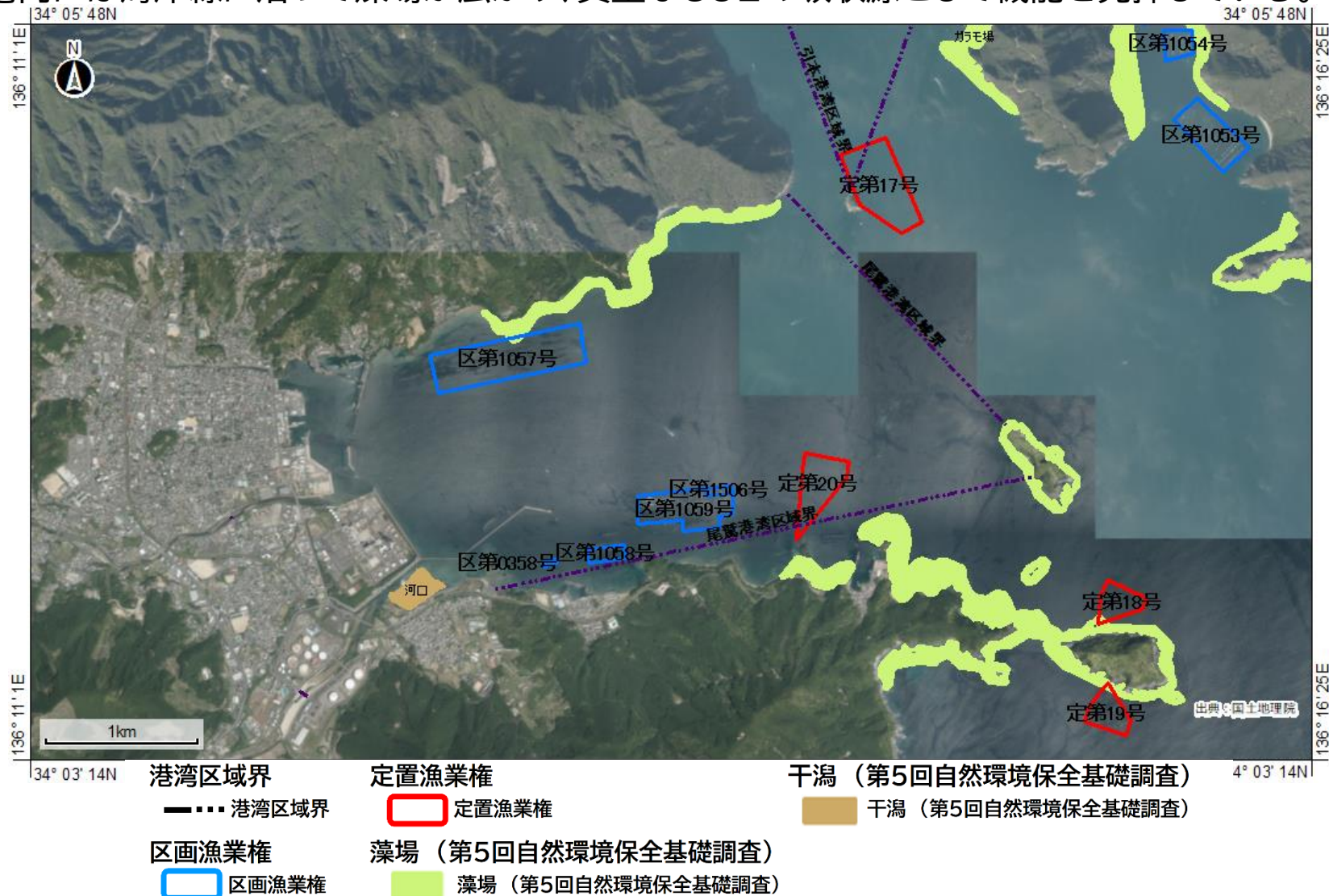


1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(4) 自然

- 港内には海岸線に沿って藻場が広がり、貴重なCO2の吸収源として機能を発揮している。

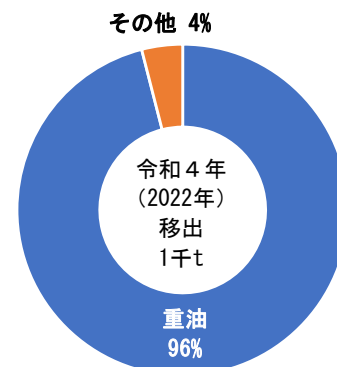
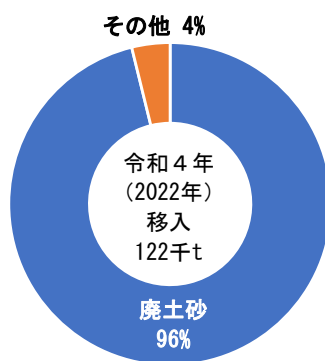
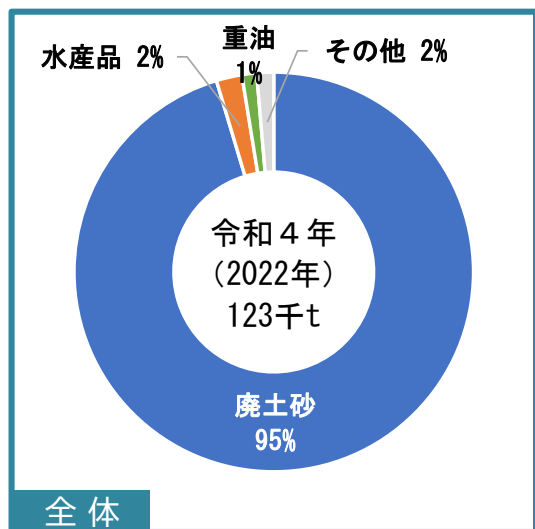
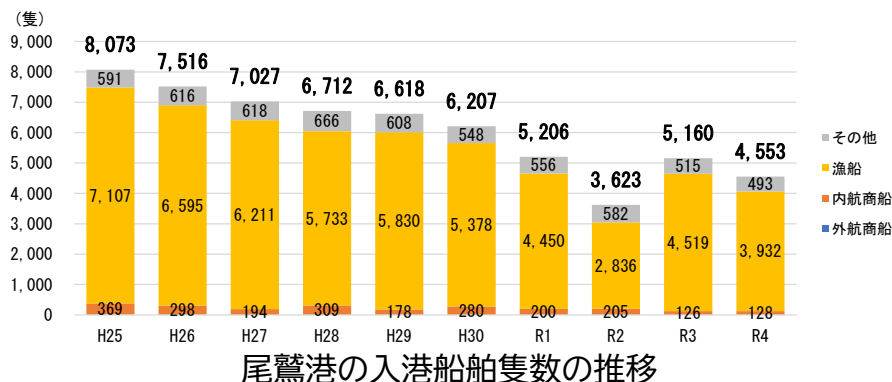
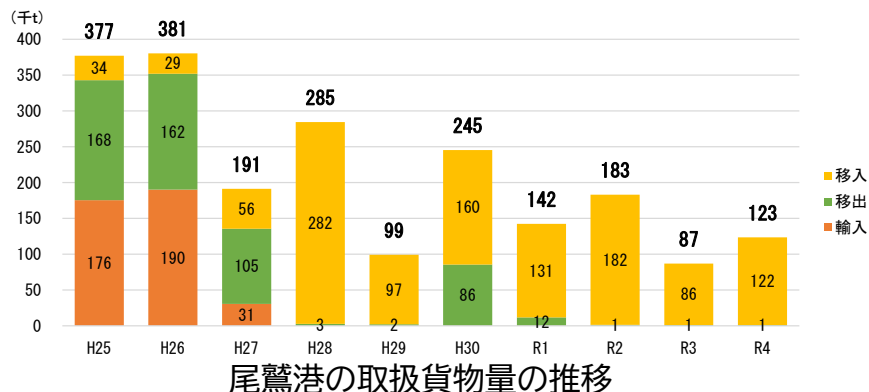


1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(5) 港勢①

- 尾鷲港の取扱貨物量は、中部電力尾鷲三田火力発電所の廃止前の平成27年に大きく減少し、輸入貨物の取り扱いがなくなった。
- 現在の取扱貨物は、廃土砂(移入)と水産品(移入)が大部分を占めており、令和4年の貨物量は123千トと低迷している。
- 入港船舶隻数は、令和4年で4,553隻であり、大部分を漁船が占めている。



尾鷲港品目別取扱貨物量

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(5) 港勢②

【尾鷲港の主な係留施設】

資料：三重県調べ

公・専	地区	名称	延長(m)	水深(m)	取扱貨物量(主な品目)(令和4年)	管理者
公共	天満地区	天満岸壁	200m	4.5m	石油製品(4千トン)	三重県
公共		天満先端岸壁	30m	4.5m	窯業品(10千トン)	
公共		天満南岸壁	110m	4.5m	—	
公共	港町地区	第1岸壁(2B)	220m	4.5m	—	
公共		第2岸壁	67m	4.5m	—	
公共		係船岸壁	118m	4.5m	—	
公共		-4.5m岸壁	92m	4.5m	—	
公共		-5.5m岸壁	70m	5.5m	—	
公共	林町地区	第2さん橋	57@2B	4.5m	尾鷲海上保管部「巡視船 すずか」係留 三重県「漁業取締船 伊勢」係留	
公共		第3岸壁	80m	5.5m	窯業品(2千トン)	
公共		第4岸壁	160m	5.5m	廃土砂(110千トン)	

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(5) 港勢③

【尾鷲港の荷さばき施設】

設置場所		荷さばき施設	台数	能力 (トン)	管理者
公・専	地区				
公共	港町地区	フォークリフト	4	2.0トン	三重外湾漁業協同組合
	港町地区	フォークリフト	2	1.5トン	三重外湾漁業協同組合
	港町地区	フォークリフト	3	1.5トン	三重県漁業協同組合連合会
	港町地区	フォークリフト	1	2.0トン	三重県漁業協同組合連合会
	港町地区	フォークリフト	6	2.5トン	三重県漁業協同組合連合会
	港町地区	クレーン	1	2.0トン	三重県漁業協同組合連合会
公共 ・ 専用	林町地区	フォークリフト	1	0.9トン	尾鷲物産株式会社
	林町地区	フォークリフト	16	1.5トン	尾鷲物産株式会社
	林町地区	フォークリフト	1	2.5トン	尾鷲物産株式会社

資料: アンケート調査結果より



製氷施設



フォークリフト



クレーン



冷凍・冷蔵庫

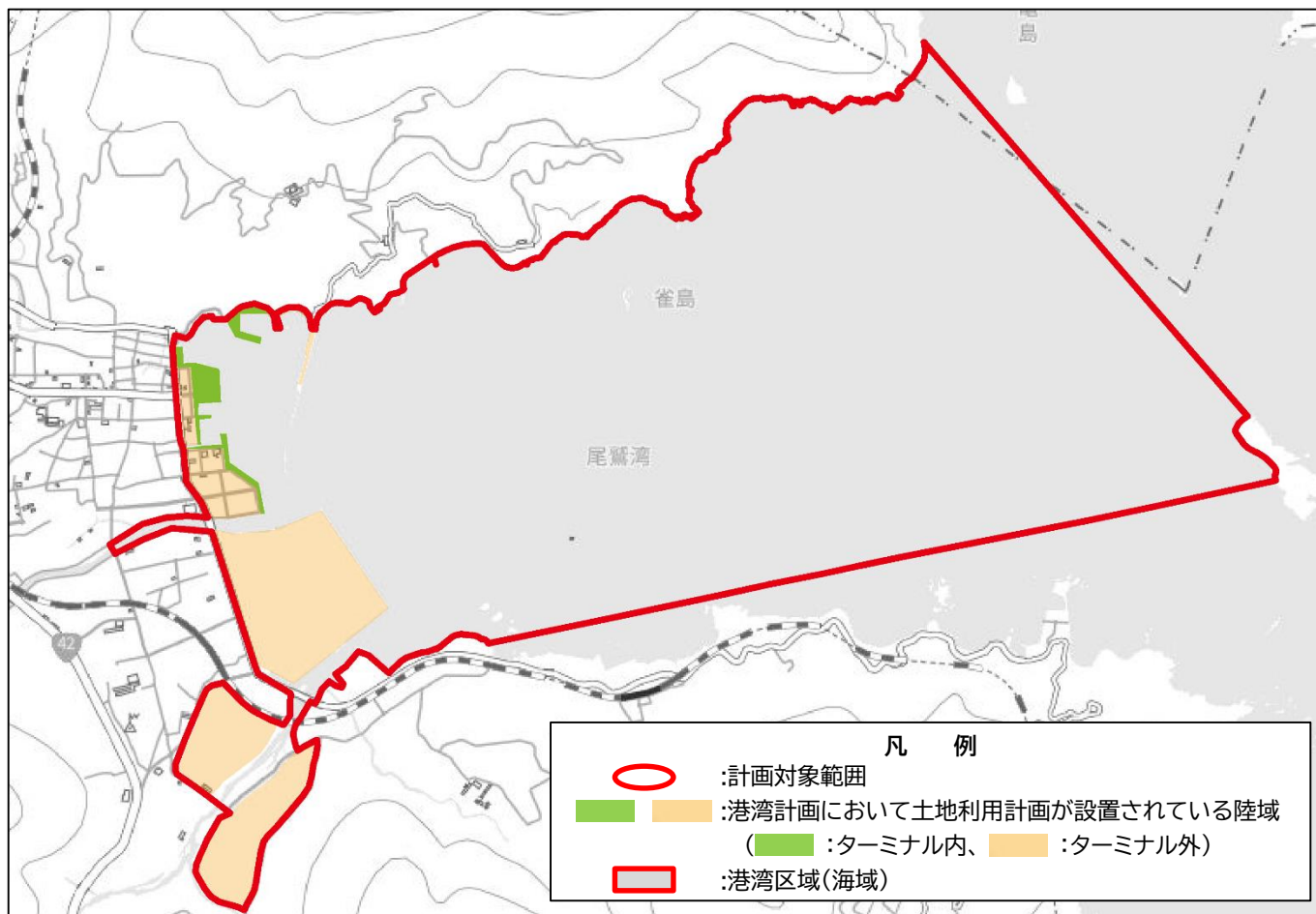
1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

1.2 港湾脱炭素化推進計画の対象範囲

(1) 対象範囲

- 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の対象範囲は、尾鷲港の“港湾区域(海域)”及び“港湾計画において土地利用計画が設定されている陸域”を基本とする。



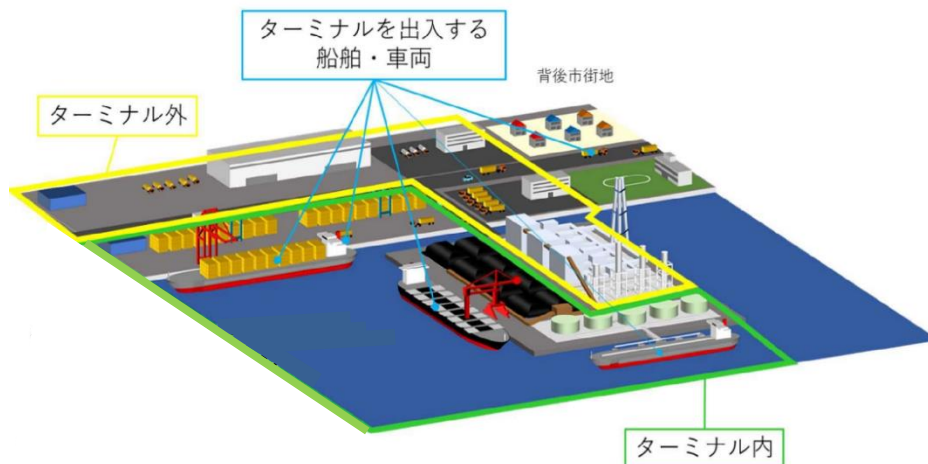
計画の対象範囲図

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

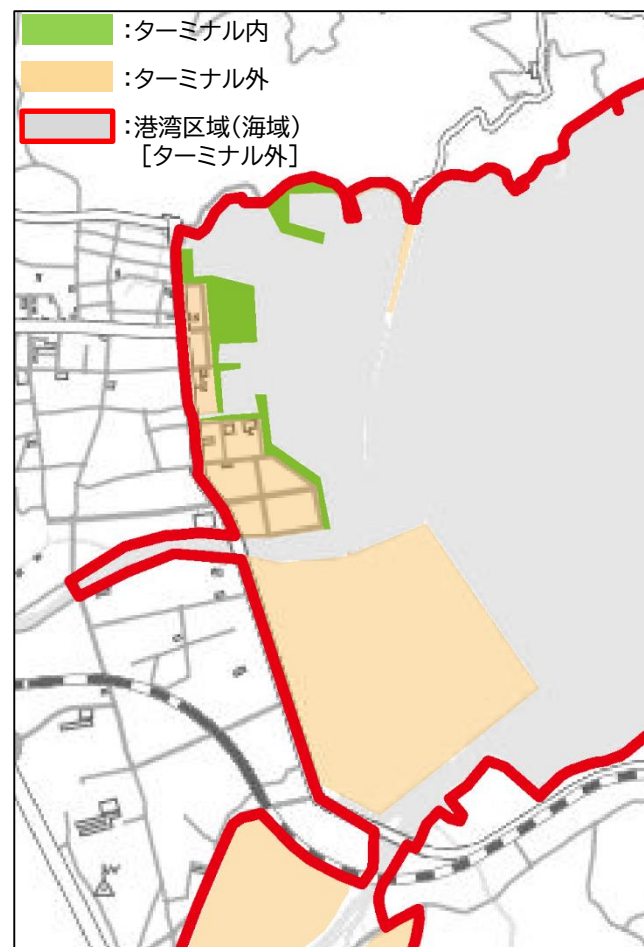
港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(2) 対象範囲の区分設定

- 尾鷲港におけるCO2排出量の推計にあたり、「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル 国土交通省」に基づき、尾鷲港の対象範囲に、以下の3つの区分を設定する。
- なお、尾鷲港については、右下図の緑ハッチ部をターミナル内として設定する。



尾鷲港におけるターミナル内・ターミナル外設定



区分	尾鷲港で想定される主な排出源
①ターミナル内	・荷役機械 ・管理棟・照明施設 等
②ターミナルを出入りする船舶・車両	・停泊中の船舶 ・トラック 等
③ターミナル外 (尾鷲港を利用した企業活動に由来する CO2排出量)	・工場等での生産活動 ・倉庫、物流施設での活動 ・事務所等

資料:『港湾脱炭素化推進計画』作成マニュアル 国土交通省を基に一部加工。

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

(3) 対象とする取組と関係する主体

- 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画で対象とする取組とその関係主体については、前項で設定する対象範囲内で実施される貨物荷役(港内での船舶給油等を除く)に関わる取組や荷役貨物を利用した生産活動を行う事業者の取組等、以下に示すものとする。

場所区分	主な対象施設等	取組に関係する主体(所有・管理者)
①ターミナル内	・フォークリフト、クレーン等	○船主 ○三重外湾漁業協同組合 ○三重県漁業協同組合連合会 ○尾鷲物産株式会社
	・施設照明のLED化	○三重県 ○尾鷲市
②ターミナルを出入りする 車両・船舶	・荷役船舶	○三重県
	・荷役船舶	○船主
	・貨物運搬車両	○陸上貨物運送事業者等
③ターミナル外	・上屋、未利用地	○尾鷲物産株式会社
	・製氷機、冷凍冷蔵庫等	○尾鷲物産株式会社 ○三重外湾漁業協同組合
	・藻場・干潟、緑地	○三重県 ○尾鷲市

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

1.3 官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に係る取組方針

尾鷲港の現状とポテンシャル

- 尾鷲港のCO2排出量は、港町地区・林町地区での「荷役、船舶の係留、車両による輸送」に伴うものが多い。

- 尾鷲湾には、藻場や干潟が分布する。

脱炭素化に向けた課題

地域の水産活動に伴うCO2の削減に向け、

- 荷役機械・運搬車両等のEV・FCV化
- 船舶のFCV化・バイオマス燃料の利用
- 再生可能エネルギー由来の電力の利用促進

等の取組が求められている。

尾鷲港の特性を活かし、

- 藻場や干潟が分布する港の特徴を活かし、ブルーカーボン生態系を保全する。
- 今後は、さらに再生・創出に取組み、CO2吸収機能の強化を図る。

等を図ることが必要となっている。

1 官民の連携による脱炭素化の促進に資する

港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針

1.3 官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に係る取組方針

- 尾鷲港のポテンシャルと課題を踏まえ、今後の脱炭素化に向けての取組の方向性を、以下のとおり設定する。

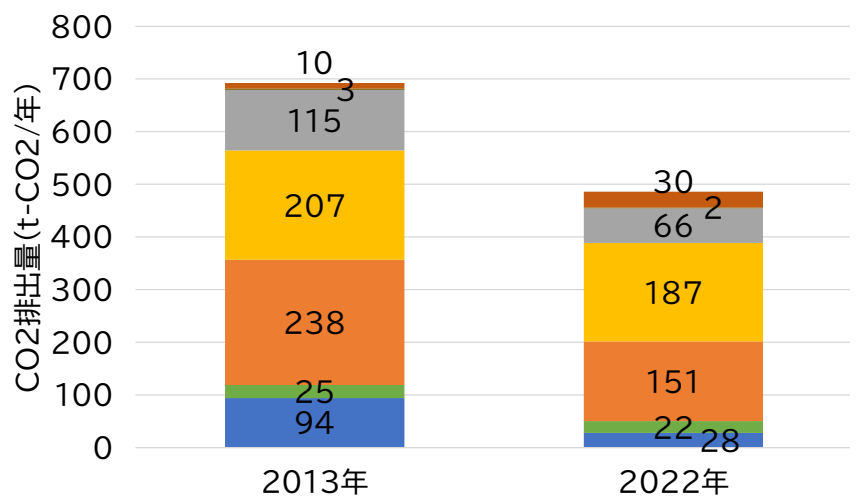
取組方針	取組内容
①荷役機械、ターミナルを出入りする車両の低・脱炭素化	➢ 原材料及び製品等の荷役に関する機械や貨物輸送用車両等について、技術開発の動向等に注視しつつ、その更新時期等に合わせて、機械や車両の電化、省エネ化や燃料電池化、水素エンジン化等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。
②水産関連施設の省エネ化	➢ ターミナル外における冷凍・冷蔵施設や製氷機、加工工場等について、技術開発の動向等を踏まえて、更新時期等に合わせて、高効率・低炭素な施設の導入に向けた取組・検討を進め、脱炭素化を図る。
③ターミナル内の省エネ化	➢ ターミナル内の施設・設備の更新時期等に合わせて、上屋等の照明設備の省エネ化等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。
④再生可能エネルギー・グリーン電力の導入	➢ 建物の屋根や有休スペースを活用して太陽光発電施設の導入を図るとともに、再生可能エネルギー由来のグリーン電力の購入等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。
⑤船舶における低・脱炭素化	➢ 船舶の更新時期や技術開発の動向等に注視しつつ、船舶燃料の低・脱炭素化(バイオ燃料、水素燃料電池化等)や省エネ技術の導入等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。
⑥充電設備の導入	➢ 業務用車両等の電化を促すため、公共駐車場への充電設備の設置の検討を進め、脱炭素化を図る。
⑦陸上電力供給設備におけるグリーン電力の使用	➢ 船舶における受電設備の整備状況を踏まえて、係留中の船舶への陸上電力供給設備を維持していく。
⑧藻場の保全・再生	➢ CO2吸収源となる既存の藻場等の保全・維持に努めるとともに、CO2吸収源の強化に向けて、新たなブルーカーボンの創出等について検討を進め、脱炭素化を図る。

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.1 温室効果ガスの排出量の推計

※中部電力三田火力発電所由来のCO₂排出量は除く

区分	対象施設等	所有・管理者	CO ₂ 排出量		
			2013年度	2022年度	
ターミナル内	照明施設・その他施設 等	・尾鷲市	約207トン	約187トン	約70%
	荷役機械	・三重県漁連 ・外湾漁業協同組合 ・尾鷲物産	約238トン	約151トン	
ターミナルを 出入りする 船舶・車両	停泊中の船舶	・三重県他	約115トン	約66トン	約20%
	ターミナル外への輸送車両	・尾鷲物産 等	約10トン	約30トン	
	生け簀からの輸送船舶	・尾鷲物産 等	約3トン	約2トン	
ターミナル外	事務所・事業所 等	・三重県漁連 ・尾鷲物産 等	約25トン	約22トン	約10%
	その他(水産加工場、冷蔵庫等)	・尾鷲物産等	約94トン	約28トン	
合計			約692トン	約486トン	100%



尾鷲港におけるCO₂排出量の内訳

- ターミナル内の排出量は全体の約70%を占め、そのうち荷役機械の稼働とターミナル内の施設(市場等)からの排出量が半分ずつ程度である。
- ターミナルを出入りする船舶車両からの排出量は全体の20%を占め、停泊中の船舶からの排出が約70%を占める。

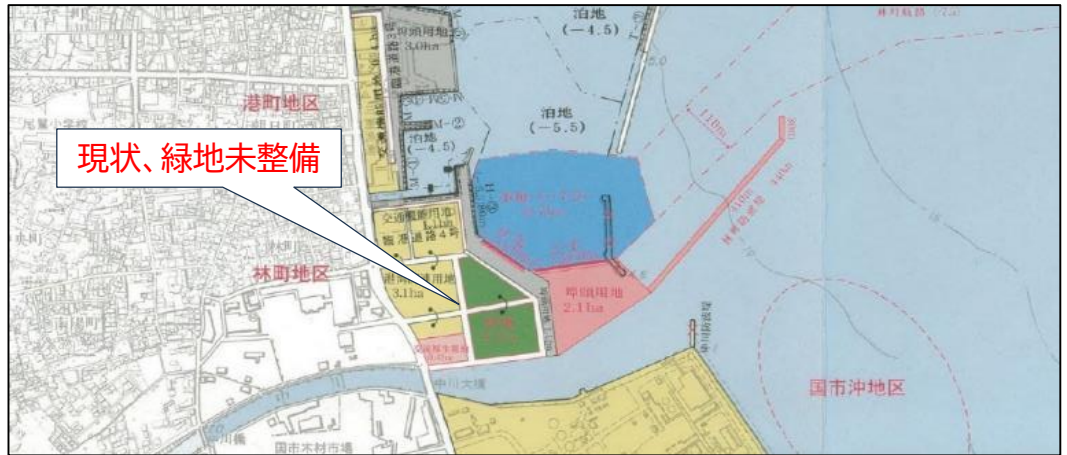
- 出入りする船舶車両 ターミナル外への輸送車両
- 出入りする船舶車両 養殖生け簀からの輸送
- 出入りする船舶車両 停泊中の船舶
- 公共ターミナル内 建屋・照明施設等
- 公共ターミナル内 荷役機械
- ターミナル外 事務所
- ターミナル外 その他

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.2 温室効果ガスの吸収量の推計

■ 港湾緑地

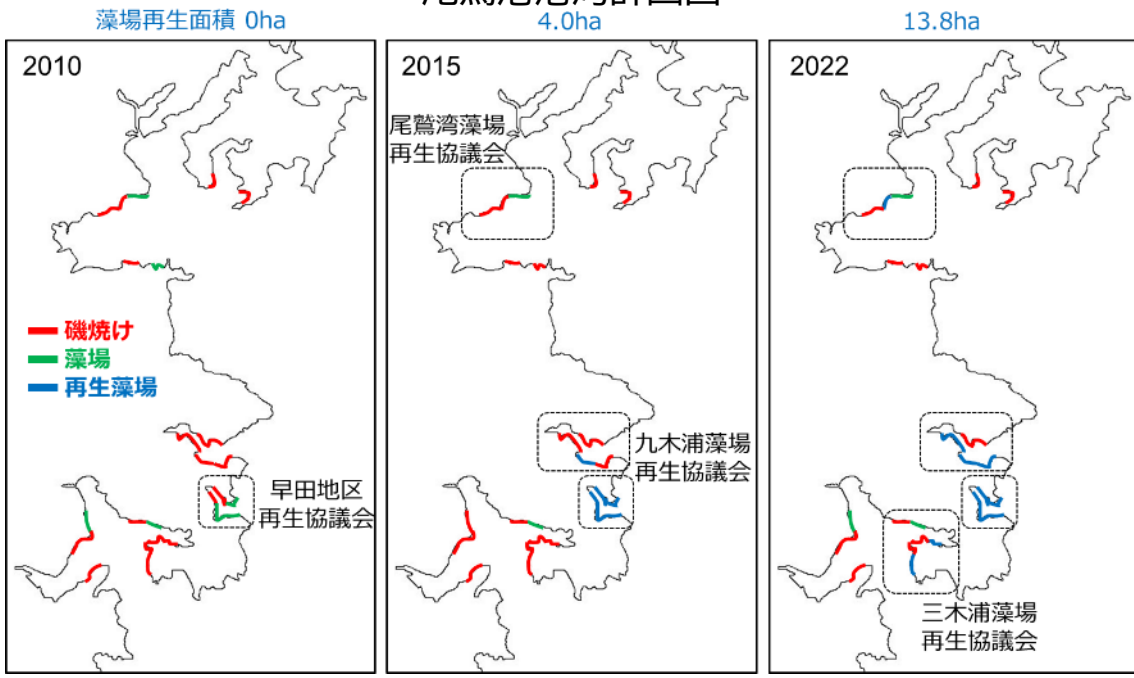
区分	ターミナル外	
対象地区	林町地区	
対象施設等	尾鷲港湾緑地(未整備)	
所有・管理者	三重県	
年間CO2 吸収量	2013 年度	0トン
	2022 年度	0トン



尾鷲港港湾計画図

■ ブルーカーボン生態系

区分	ターミナル外	
対象地区	尾鷲港	
対象施設等	尾鷲湾北部	
実施者	尾鷲藻場協議会	
年間CO2 吸収量	2013 年度	0トン
	2022 年度	2.25トン



尾鷲港周辺における藻場再生活動による藻場の回復面積

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.3 港湾脱炭素化推進計画の目標（案）

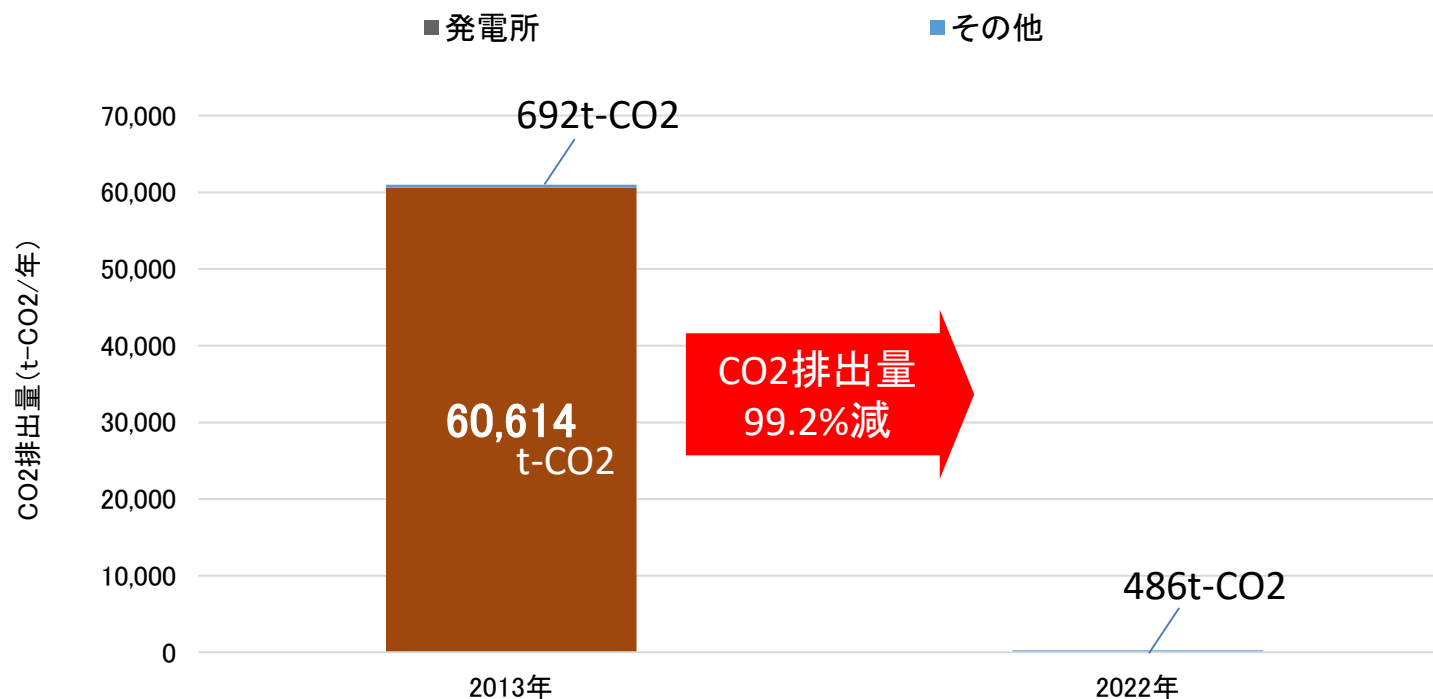
●尾鷲港に係る、温対法に基づく地方公共団体実行計画の概要は、以下に示すとおりである。

主体		政府	三重県	尾鷲市	
計画		地球温暖化対策計画	三重県地球温暖化対策総合計画	尾鷲市ゼロカーボンシティ宣言	第7次尾鷲市総合計画
		令和3年10月	令和5年3月改訂	令和4年3月	令和4年
温室効果ガス排出量目標	2030年度(令和12年)全部門	2013(平成25)年度比 46%削減	2013(平成25)年度比 47%削減	設定なし	設定なし
	2030年度(令和12年)産業部門のみ	2013(平成25)年度比 38%削減	2013(平成25)年度比 42%削減	設定なし	設定なし
	2050年度(令和32年)	カーボンニュートラル	実質ゼロ	ゼロカーボン	設定なし
備考			<ul style="list-style-type: none"> 「ゼロエミッションみえ」プロジェクトの推進方針に「カーボンニュートラルポートの整備促進」を位置付け。 		<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルの実現に向け、森林をはじめとする炭素除去、吸収系のクレジットの創出。 適切な森林管理の推進や藻場再生事業の検討等を位置付け。

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.3 港湾脱炭素化推進計画の目標（案）

- 2018年(平成30年)の中部電力尾鷲三田火力発電所の廃止に伴い、既に、尾鷲港における温室効果ガス(CO₂)の排出量は、約99%減少している。



- 三田火力発電所に由来する温室効果ガスを加算すると、各年次での目標の差が微小となり、多様な主体が共有する目標として適切でない。



このため、尾鷲港の対象範囲内における2013年度のCO₂排出量のうち、中部電力尾鷲三田火力発電所のCO₂排出量を除いた分を基準値(692t-CO₂)とする。

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.3 港湾脱炭素化推進計画の目標（案）

- 政府の温室効果ガス削減目標及び三重県の温対法に基づく実行計画による位置づけ(温室効果ガス削減目標(産業部門))を基に、尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標を、以下のとおり設定する。

尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標(案)

	温室効果ガス排出量の削減目標			摘要
	短期	中期	長期	
目標年次	2030年度 (令和12年)	2040年度 (令和22年)	2050年度 (令和32年)	
目標	42%削減	71%削減	実質ゼロ	

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.3 港湾脱炭素化推進計画の目標（案）

- CO2排出量(KPI 1)は、前項の港湾脱炭素化推進計画の目標及び対象範囲のCO2排出量の削減ポテンシャル等を勘案し、以下のとおり設定する。
- また、低・脱炭素型荷役機械導入率(KPI 2)は、関連事業者へのアンケート結果等から荷役機械のリプレイス時期を勘案して、以下のとおり設定する。
- 各数値目標は現状の取組状況及び見通しに基づくものであり、尾鷲港における今後の脱炭素化の取組内容の具体化等を踏まえ、必要に応じてKPIの追加や見直しを行うものとする。

尾鷲港港湾脱炭素化推進計画のKPI(案)

KPI(重要達成度指標)	具体的な数値目標(案)		
	短期(2030年度)	中期(2040年度)	長期(2050年度)
KPI 1 CO2排出量 ※中部電力削減分は除く	401トン/年 (2013年度比42%削減)	201トン/年 (2013年度比71%削減)	実質0トン/年
KPI 2 低・脱炭素型荷役機械導入率	31%	100%	100%

※KPI2は現行の荷役機械の使用年数を15年と仮定し、各機械の導入年次を推定し設定した。

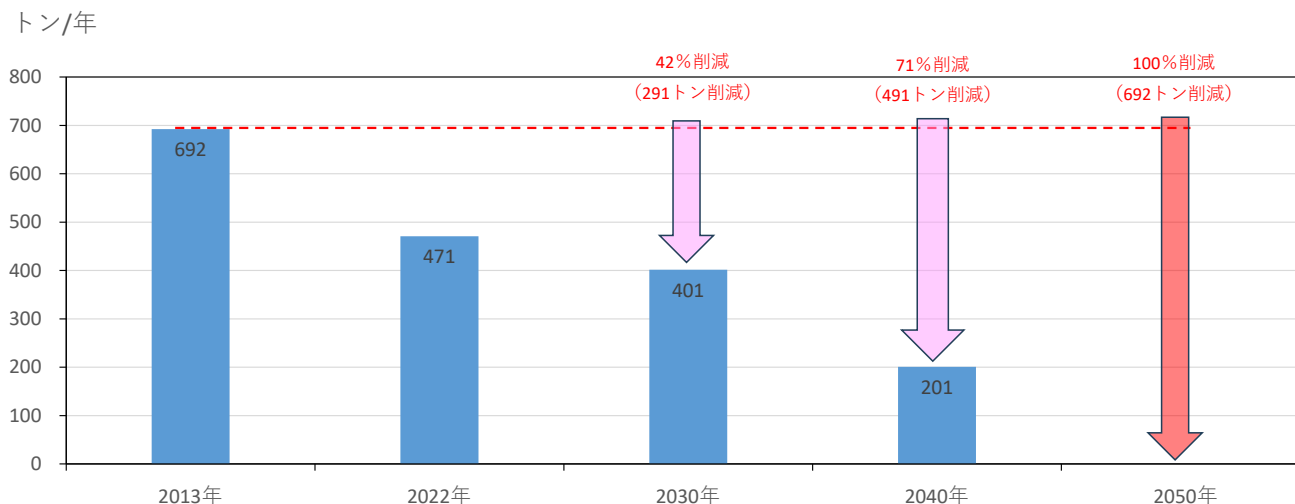
※なお、低・脱炭素型荷役機械については、現状の機械・設備に比べて高価格となると思われ、速やかな導入が難しいと想定される。しかし、今後、補助金の拡充等により既存機械・設備等と同程度の導入コストになることを前提にKPIを設定した。

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.3 温室効果ガスの排出量の削減目標の検討

- 前項までに設定した目標(KPI 1(CO2排出量の削減)目標を基に、尾鷲港におけるCO2排出量の削減目標を、以下のとおり設定する。

目標年	温室効果ガスの排出量の削減目標
短期(2030年度)	CO2排出量を401トン/年まで削減 (2013年度比42%削減)
中期(2040年度)	CO2排出量を201トン/年まで削減 (2013年度比71%削減)
長期(2050年度)	実質0トン/年



尾鷲港におけるCO2排出量の削減イメージ

2 尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標

2.4 温室効果ガスの排出量の推計【アンケート・ヒアリングによる】

- アンケート及びヒアリング結果を基に、2030年のCO2排出量を推計すると、約432トンとなる。
- これは、2013年の排出量に対し、約38%の削減となり、前項までに設定した「尾鷲港港湾脱炭素化推進計画の目標(KPI 1:CO2排出量42%削減)」に対して約4%(30トン-CO2)不足している。

区分	対象施設等	所有・管理者	CO ₂ 排出量		
			2013年度	2030年度※ (推計値)	削減量 (対2013年)
ターミナル内	照明施設・その他施設 等	・尾鷲市 ・三重県 ・外湾漁業協同組合 等	約445トン	約299トン	33%
	荷役機械	・三重県漁連 ・外湾漁業協同組合 ・尾鷲物産(株)			
ターミナルを 出入りする 船舶・車両	停泊中の船舶	・三重県	約128トン	約97トン	25%
	ターミナル外への輸送車両	・尾鷲物産 等			
	生け簀からの輸送船舶	・尾鷲物産 等			
ターミナル外	事務所・事業所 等	・三重県漁連 ・尾鷲物産 等	約119トン	約35トン	70%
	冷凍・冷蔵施設、製氷機	・三重県漁連 等			
	その他(水産加工場、市場等)	・尾鷲物産 ・三重県漁連 等			
合計			約692トン	約432トン	38%

※上記数値は、荷役機械の使用年数を15年と仮定して各機械・設備の導入(更新)年次を想定し、CO2排出量を推計したものである。
 ※なお、低・脱炭素型荷役機械の導入については、現状の機械・設備に比べて高価格となると思われる、速やかな導入が難しいと想定される。しかし、今後、補助金の拡充等により既存機械・設備等と同程度の導入コストになること想定し設定している。

3 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

3.1 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に関する事業

● 現時点でアンケート調査で回答が得られた「港湾脱炭素化促進事業」に関する取り組みは、以下のとおりである。

時期	区分	施設の名称 (事業内容)	位置	規模	実施主体	実施期間	事業の効果	備考
短期	ターミナル内	市場等の照明のLED化	港町地区					
		製氷機の導入	港町地区					
	ターミナル外	工場等の照明のLED化	港町地区					
		太陽光発電設備の導入	港町地区					
		製氷機の導入	港町地区					
中期 ～ 長期	ターミナル内	ターミナル内の照明のLED	港町地区					
			港町地区					
未定	ターミナル内	電動フォークリフトへの切替	港町地区					
	ターミナルを 出入りする 船舶・車両	漁船燃料のバイオ燃料への 転換(実証)	港町地区					
		業務車両のEV化	港町地区					

3 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

3.2 「港湾脱炭素化促進事業」の効果見込み

【R6.9.5時点】

項目	公共ターミナル内	公共ターミナルを 出入りする船舶・車両	ターミナル外	合計
①:CO2排出量 (2013年度)	445トン	128トン	119トン	692トン
②:CO2排出量 (2022年度)	338トン	97トン	50トン	486トン
③:2022年度から のCO2削減量	97トン	7トン	15トン	119トン
④:2013年度から のCO2削減量 (①-②+③)	204トン	38トン	83トン	325トン
⑤:削減率 (④/①)	46% ¹⁾	30%	70%	47%

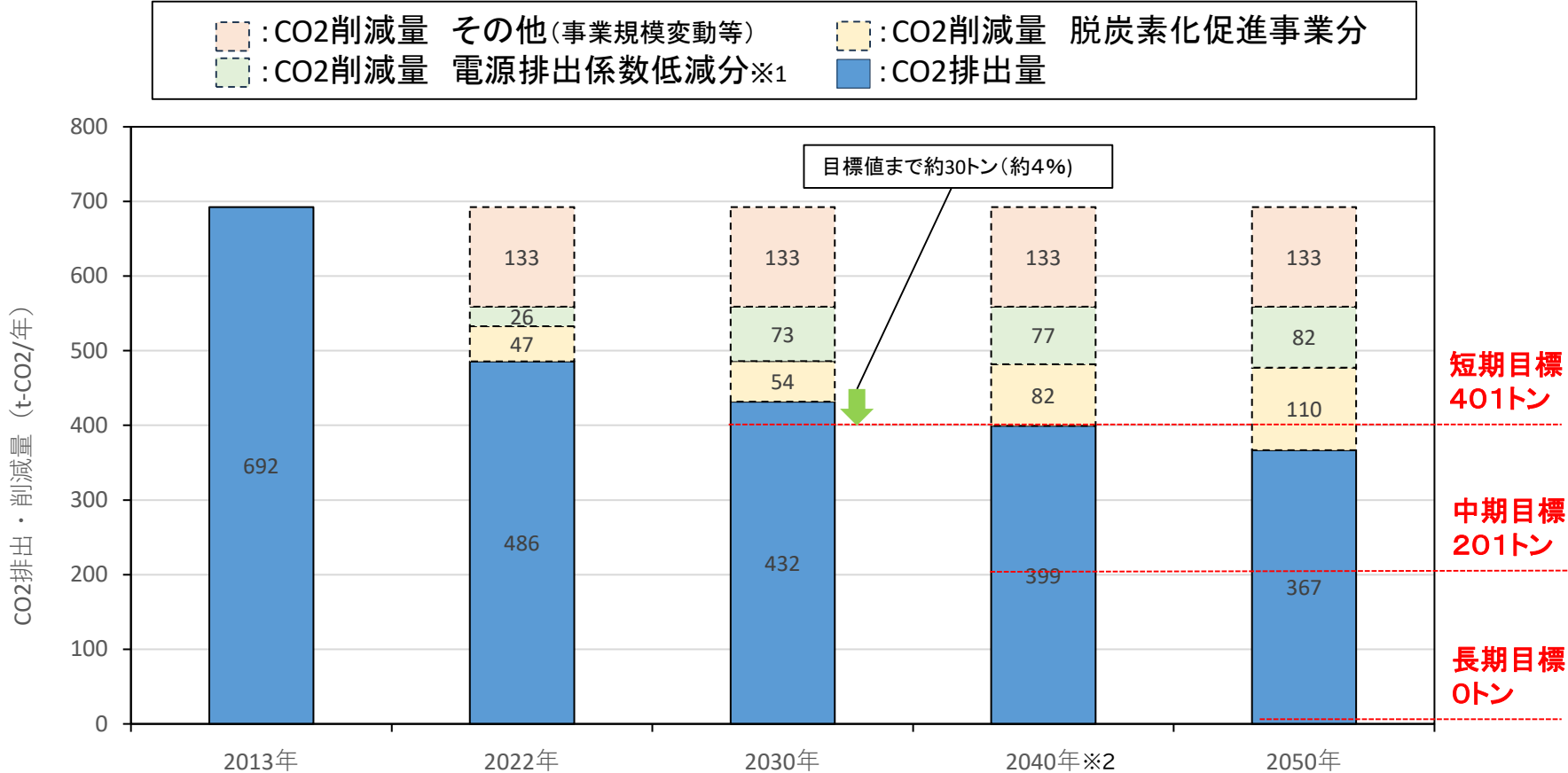
1)CO2排出量等については、今後、事業所ヒアリング等の結果により変更となる可能性がある。

2)上記の推計値には事業規模の変動による削減、電源の排出係数の低減に伴う削減分も含まれる。

3 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

3.2 「港湾脱炭素化促進事業」の効果見込み

● CO2削減の見込みとしては、港湾脱炭素化促進事業に加え、電源の排出係数の低減や事業規模の変動も重要なファクターとなる。



※1 電源の排出係数の低減は、単位電気使用量あたりのCO2排出量が、2030年以降0.37kg-CO2/kwh程度まで削減されることを前提としている。2030年以降の電源の排出係数の低減は、不確実性が高いため見込んでいない。

※2 2040年のグラフは、2030年と2050年の案分により作成。

3 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

3.3 港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する事業

- ヒアリング調査の結果、現時点で該当する事業はない。
- なお、今後、関係事業者の取組内容が具体化した段階において、港湾脱炭素化推進計画を見直し、追加していく予定である。

3 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

3.4 水素・アンモニア等の需要推計及び供給目標の検討

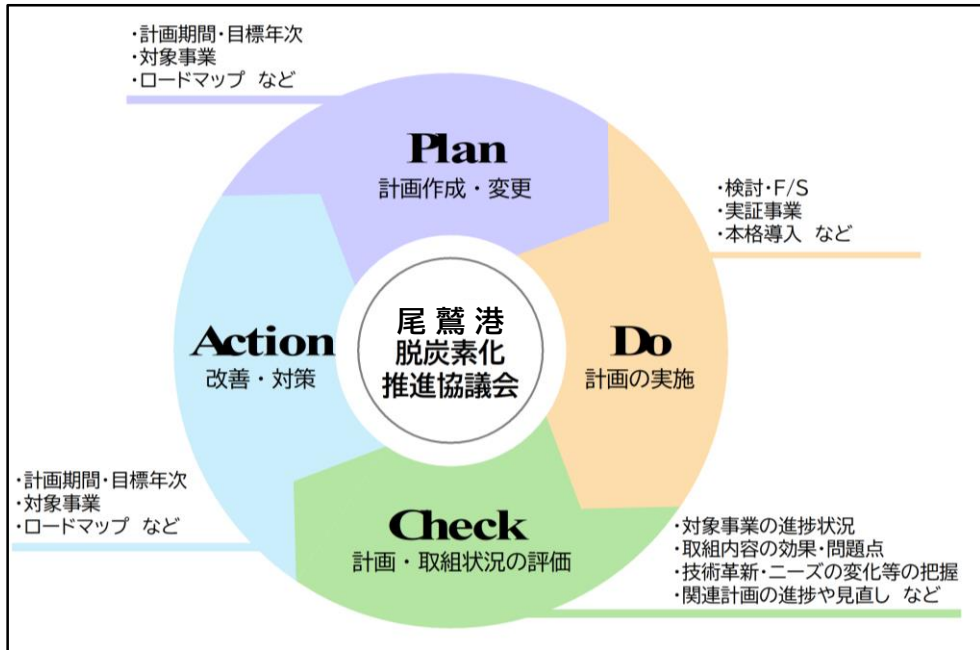
- 尾鷲港においては、大規模なエネルギー消費を伴う事業はなされておらず、水素需要は荷役機械や船舶等に限られる。そこで、技術的に水素燃料電池への転換が期待できる「荷役機械」、「船舶」、「輸送車両」について、水素燃料電池(FC)へ燃料転換した際の水素需要量を試算する。
- なお、水素需要量は、現状(2022年度)の活動量(走行距離や稼働時間等)が将来も維持されると仮定し、最新のFC車両等の燃費データを基に、FCへ転換した際の水素消費量を算定する。
- 尾鷲港における2050年までに想定される水素需要量は最大でも約10トン程度であり、水素ステーションを設置することで、十分に供給可能な量であると言える。

項目	水素 (トン/年)	【参考】アンモニア(トン/年)
荷役機械	6.6	43
停泊中の船舶	5.2	34
養殖生け簀からの輸送	0.1	0.9
ターミナル外へ輸送車両	1.5	10
計	13	87

4 計画の達成状況の評価に関する事項

4.1 計画の達成状況の評価等の実施体制

- 計画の作成後は、必要に応じて協議会を開催し、港湾脱炭素化促進事業の実施主体からの情報提供を受けて計画の進捗状況を確認・評価するものとする。
- 協議会において、計画の達成状況の評価結果等を踏まえ、計画の見直しの要否を検討し、必要に応じ柔軟に計画を見直せるよう、PDCA サイクルに取り組む体制を構築する。



4.2 計画の達成状況の評価の方法

- 計画の達成状況の評価は、必用に応じて開催する協議会において行う。
- 評価に当たっては、港湾脱炭素化促進事業の進捗状況に加え、対象企業および団体における燃料・電気の使用量等を集計し CO2 削減量を把握するなど、発現した脱炭素化の効果を定量的に把握する。
- 評価の際は、あらかじめ設定した KPI に関し、目標年次においては具体的な数値目標と実績値を比較し、目標年次以外においては 実績値が目標年次に向けて到達可能なものであるか否かを評価する。

5 計画期間

- 本計画の計画期間は 2050 年までとする。
- なお、本計画は、対象範囲の情勢の変化、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、適時適切に見直しを行うものとする。

6 港湾脱炭素化推進計画の実施に関し港湾管理者が必要と認める事項

6.1 港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想

● アンケート調査等で回答が得られた、港湾脱炭素化促進事業として記載するほどの熟度はないものの、今後、引き続き検討を行い、中・長期的に取り組むことが想定される脱炭素化の取組は、以下に示すとおりである。

時期	区分	施設の名称 (事業内容)	位置	実施主体	実施期間 (見込み)	備考
中期 ・ 長期	公共ターミナルを 出入りする 船舶・車両	漁船燃料のバイオ燃料への 転換推進	港町地区	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
	ターミナル外	緑地の整備	林町地区			
	ターミナル外	ブルーカーボン生態系の創出	未定			

6 港湾脱炭素化推進計画の実施に関し港湾管理者が必要と認める事項

6.2 脱炭素化推進地区制度の活用等を見据えた土地利用の方向性

- 尾鷲港の土地利用に関しては、本計画の目標の達成に向け、現状の分区指定の趣旨との両立を図りつつ、水素等の次世代エネルギー導入に向けての環境を整えるため、必要に応じて、分区指定の追加や脱炭素化推進地区を定めることを検討する。

6.3 港湾及び産業の競争力強化に資する脱炭素化に関連する取組

- 尾鷲港における環境面での取組は、地域の脱炭素化へ貢献することが期待されるだけでなく、尾鷲港の主要な貨物である水産物に関して、SDGs等への関心の高い荷主等への訴求力の強化等に寄与するものである。
- このため、以下の取組を進めることとする。
 - ・ターミナルにおける低炭素型・脱炭素型荷役機械の導入など、脱炭素化に必要となる環境の整備に向けた取組・検討。
 - ・ブルーカーボン生態系の活用等、温室効果ガス削減対策の推進に向けた取組・検討。
 - ・カーボンニュートラル化に資する水素やアンモニア等の次世代エネルギーへの受入環境整備に向けた検討。
 - ・船舶におけるバイオマス燃料の導入・拡大および関連施設の整備の検討。
 - ・上記取組のために必要となる既存施設の再編や新たな用地の確保に向けた検討。

6.4 水素・アンモニア等のサプライチェーンの強靱化に関する計画

- 尾鷲港における水素等の次世代エネルギー調達に関するサプライチェーンの強靱化については、その需要量の見込みより、現時点での具体的な計画の検討が困難である。
- このため、尾鷲港におけるサプライチェーンの強靱化に関する計画の検討については、今後、水素等の次世代エネルギーの調達・供給に関する取組が具現化した段階で、実施するものとする。

「港湾脱炭素化推進協議会」の今後の進め方について

■ 今後スケジュールについて

