

津松阪港港湾脱炭素化推進計画

【概要版】

令和7年3月
三重県(津松阪港港湾管理者)

1. 基本的な方針

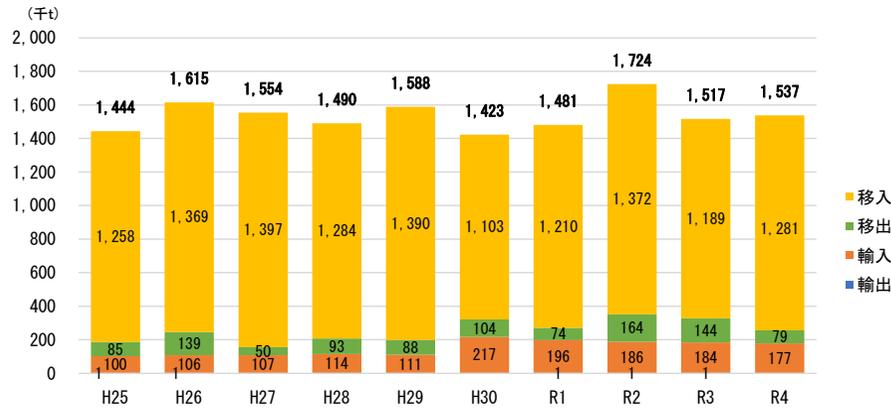
(1) 港湾の概要

津松阪港は伊勢湾西海岸の中央部に位置し、自然環境に恵まれ、中京と阪神の両地域の至近に位置するという地理的優位性を持ち、背後圏の製造・流通拠点として機能している。昭和46年3月に地方港湾津港と松阪港を合わせて津松阪港が設立され、同年4月に中南勢地域開発の拠点として重要港湾に指定された。

津松阪港では、輸出貨物の取り扱いはなく、移入貨物の取り扱いが中心となっている。主な取扱貨物は、廃土砂(移入)、セメント(移入)、鋼材(移入)等である。

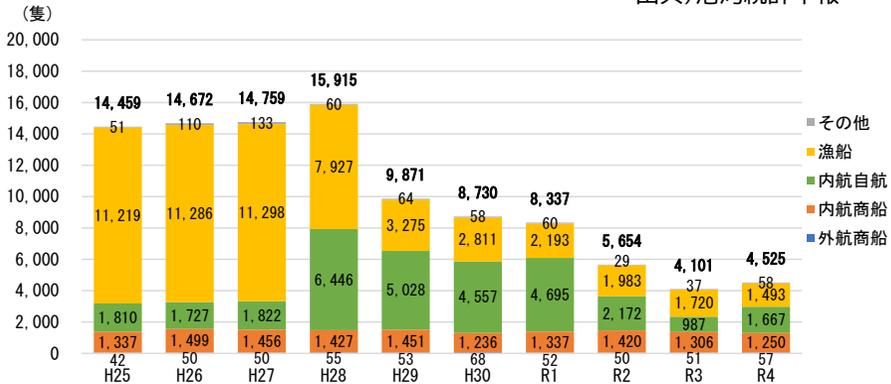


津松阪港の位置



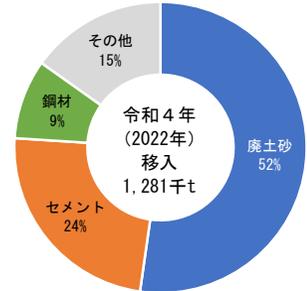
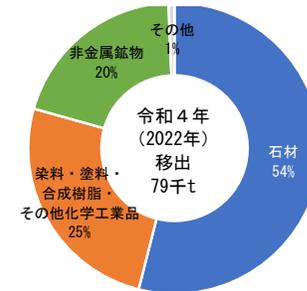
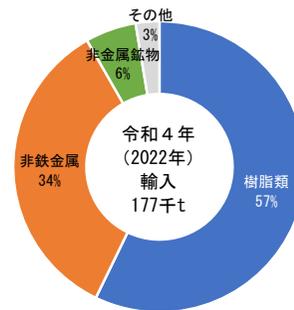
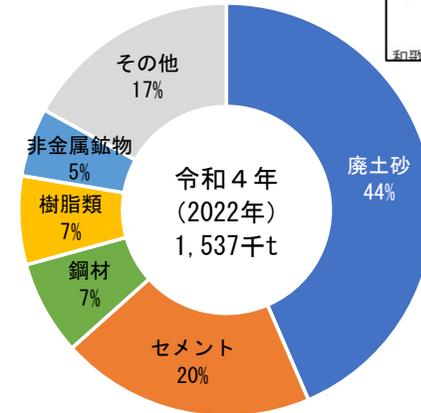
津松阪港外内出入取扱貨物量の推移

出典) 港湾統計年報



津松阪港入港船舶隻数の推移

出典) 港湾統計年報



津松阪港品目別取扱貨物量

出典) 港湾統計年報

1. 基本的な方針

(2) 計画の対象範囲

津松阪港港湾脱炭素化推進計画の対象範囲は、ターミナル等の港湾区域及び臨港地区における脱炭素化の取組に加え、ターミナル等を経由して行われる物流活動(海上輸送、トラック輸送、倉庫等)に係る取組、港湾を利用して生産等を行う事業者(造船業や鉄鋼業、輸送用機械器具製造業等)の活動に係る取組やブルーカーボン生態系等を活用した吸収源対策の取組等とする。

(3) 取組方針

津松阪港における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取組や港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組に関する方針を、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、その更新時期等にあわせて、機械や車両の電化や燃料電池化、水素エンジン化等の取組・検討を進め、低・脱炭素化を図る。 |
| ② 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、荷捌地や上屋等の照明設備のLED化(省エネ化)等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。 |
| ③ 再生可能エネルギーの導入 | ▶ 建物の屋根や遊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電力の購入等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。 |
| ④ 陸上電力供給設備の導入 | ▶ 船舶における受電設備の整備状況を踏まえつつ、係留中の船舶への既存陸上電力供給設備の維持及び、新規導入に向けた取組・検討を進め、脱炭素化を図る。 |
| ⑤ ターミナル外企業の省エネ化 | ▶ ターミナル外企業の各種施設・設備について、その更新時期等に合わせ、照明設備のLED化、省エネ設備への切替等の取組・検討を進め、脱炭素化を図る。 |
| ⑥ 次世代エネルギー(水素)の利用推進と受入環境整備 | ▶ 次世代エネルギーとして期待される水素の利用推進に向けた検討を進めるとともに、関係企業等と連携し、将来的な津松阪港における水素調達に向けて検討する。 |
| ⑦ 水素ステーションの導入 | ▶ 津松阪港ターミナル内・外の水素の需要に応じて、民間企業等と連携して港内・港外への水素ステーションの導入を検討する。 |
| ⑧ 藻場の保全・再生 | ▶ CO ₂ 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、CO ₂ 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る。 |

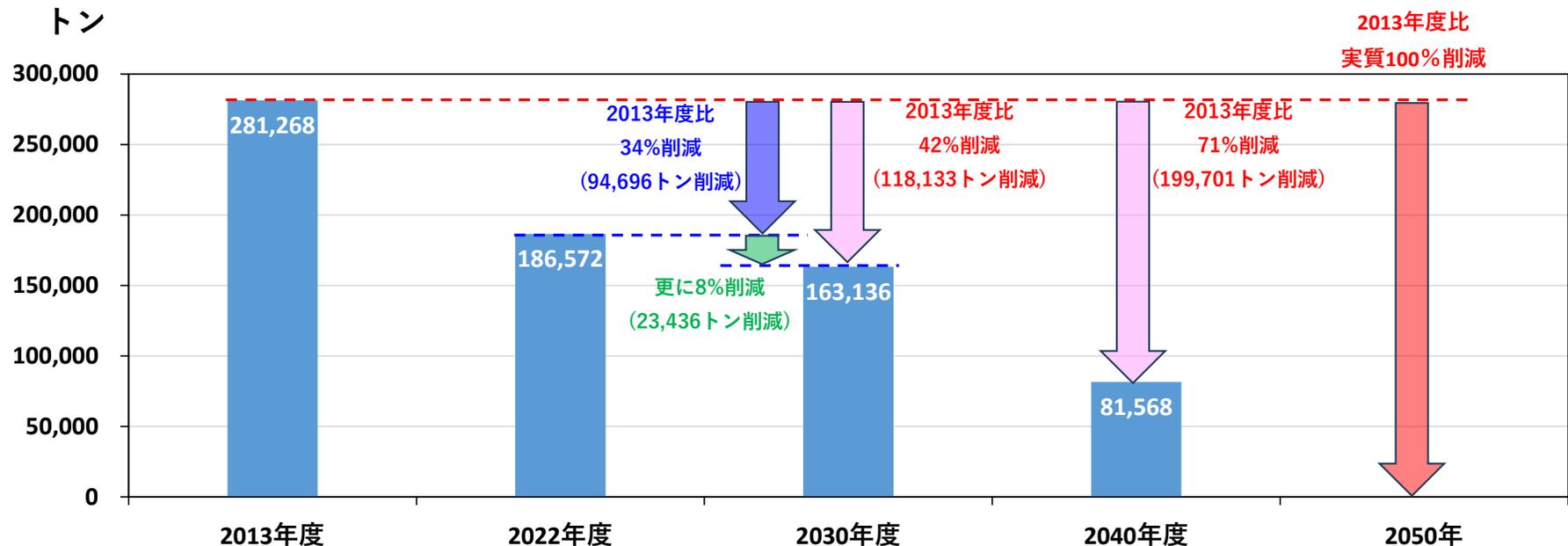


港湾脱炭素化推進計画の対象範囲

2. 港湾脱炭素化推進計画の目標

津松阪港港湾脱炭素化推進計画において、取組分野別に指標となるKPI(Key Performance Indicator:重要達成度指標)を、短期・中期・長期別に、以下のとおり設定する。

| KPI(重要達成度指標) | 具体的な数値目標 | | |
|------------------------------|----------------------------|---------------------------|-----------|
| | 短期(2030年度) | 中期(2040年度) | 長期(2050年) |
| KPI 1 CO ₂ 排出量 | 約16万トン/年 (2013年度比42%削減) | 約8万トン/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 | 37% | 68% | 100% |



津松阪港におけるCO₂排出量の削減イメージ

3. 港湾脱炭素化促進事業及びその実施主体

津松阪港における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等を、以下のとおり定める。
 なお、今後、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。

《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》

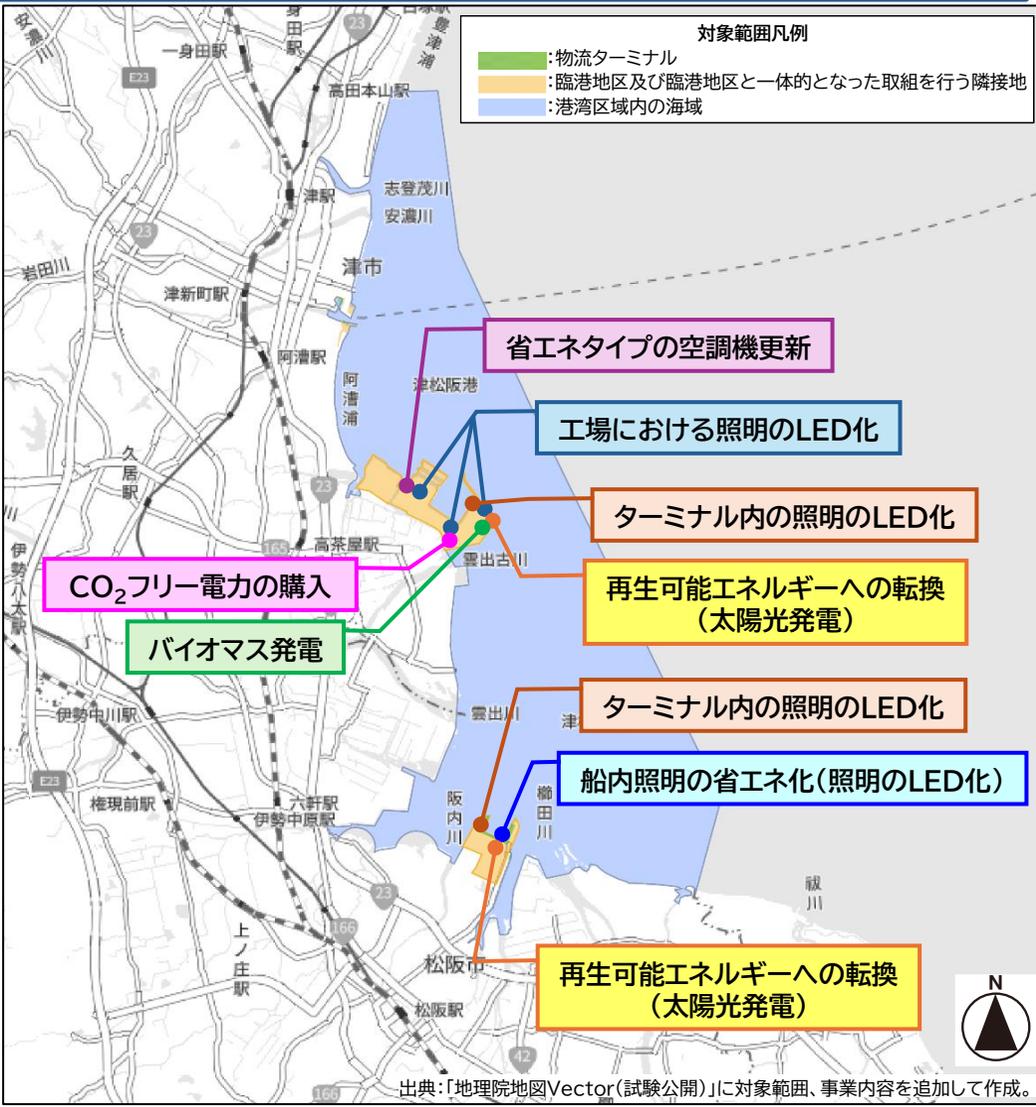
| 区分 | 施設の名称(事業内容) | 位置(地区) | 実施主体 |
|--------------------|--------------------------|--------|------------------|
| ターミナル内 | ターミナル内の照明のLED化 | 伊倉津 大口 | 三重県 |
| 公共ターミナルを出入りする船舶・車両 | 船内照明の省エネ化(照明のLED化) | 大口 | 三重大学 |
| ターミナル外 | 再生可能エネルギーへの転換(太陽光発電) | 伊倉津 | カヤバ(株) |
| | 工場における照明のLED化 | 伊倉津 | カヤバ(株) |
| | 工場における照明のLED化 | 伊倉津 | JFEエンジニアリング(株) |
| | 工場における照明のLED化 | 伊倉津 | ジャパンマリンユナイテッド(株) |
| | 省エネタイプの空調機更新 | 伊倉津 | ジャパンマリンユナイテッド(株) |
| | CO ₂ フリー電力の購入 | 伊倉津 | JFEエンジニアリング(株) |
| | 再生可能エネルギーへの転換(太陽光発電) | 大口 | 三重海運(株) |

《港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する事業》

| プロジェクト | 施設の名称(事業名) | 位置(地区) | 実施主体 |
|---------------|------------|--------|-----------|
| バイオマス発電プロジェクト | バイオマス発電 | 伊倉津 | グリーンエナジー津 |

港湾脱炭素化促進事業によるCO₂排出量の削減効果

| 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: CO ₂ 排出量(2013年度) | 0.018 万トン | 0.244 万トン | 27.864 万トン | 28.127 万トン |
| ②: CO ₂ 排出量(2022年度) | 0.017 万トン | 0.259 万トン | 18.381 万トン | 18.657 万トン |
| ③: 2022年度からのCO ₂ 削減量 | 0.001 万トン | 0.0001 万トン | 0.516 万トン | 0.517 万トン |
| ④: 2013年度からのCO ₂ 削減量(①-②+③) | 0.002 万トン | ▲0.014 万トン | 9.999 万トン | 9.987 万トン |
| ⑤: 削減率(④/①) | 11% | ▲6% | 36% | 36% |



※津松阪港では既に港湾区域内の海岸線に沿って藻場・干潟が広がっており、貴重なCO₂の吸収源としての機能を発揮していることから、当該機能については、今後も引き続き維持していくものとする。

4. 港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想

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について、港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想として、右に示すとおり定める。

| 《港湾における脱炭素化の推進に資する将来の構想》 | | | |
|--------------------------|------------------------|--------|-------|
| 区分 | 施設の名称(事業名) | 位置(地区) | 実施主体 |
| ターミナル内 | 大型クレーン等の燃料転換等による低・脱炭素化 | 大口 | 三重海運㈱ |
| 公共ターミナルを 出入りする船舶・車両 | 陸上電力供給施設の設置 | 大口 | 三重県 |
| | 大型車両の燃料転換等による低・脱炭素化 | 大口 | 三重海運㈱ |
| ターミナル内又はターミナル外 | 水素受入環境の整備 | 大口 | 未定 |
| | 水素ステーションの整備 | 全地区 | 未定 |
| ターミナル外 | 緑地・海浜の整備 | 各地区 | 三重県 |
| | ブルーカーボン生態系の創出 | 未定 | 未定 |

5. 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

臨港地区内の建築物の用途制限等について、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. 港湾および産業の競争力強化に資する脱炭素化に関連する取組

港湾における環境面での取組は、地域の脱炭素化への貢献、顧客や投資家の理解促進に繋がり、当該港湾へのESG投資などグリーン投資の誘引に繋がることが期待できる。また、次世代エネルギーの供給インフラなど、脱炭素化に資する新たな港湾施設の整備は、港湾の利便性向上や新産業の集積等にも貢献し得るものである。

今後、主要なエネルギー源が化石燃料から水素・アンモニア等へ変化しても、津松阪港が地域における重要な物流拠点としての役割を果たすとともに、国内外の投資を呼び込み、その投資による波及効果で地域全体が持続的に成長・発展していくための取組・検討を進める。

7. 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

水素・アンモニア等のサプライチェーンを維持する観点から、水素・アンモニア等に係る施設となることが見込まれる岸壁や棧橋、これに付随する護岸等については、耐震対策や護岸等の嵩上げ、老朽化対策などを適切に実施する。

また、危機的な事象が発生した場合の対応については、適宜、港湾BCPへ記載を検討する。