

## 川崎港港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）（案）に関するパブリックコメントの実施結果について

### 1 概要

港湾法第50条の2の規定に基づく港湾脱炭素化推進計画として、川崎臨海部においてカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進するための具体的な取組について定め、水素等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、エネルギー利用の地域最適化や脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指し、「川崎港港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）（案）」をとりまとめ、市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、24通55件の御意見をいただきましたので、その内容とそれに対する本市の考え方を次のとおり公表します。

### 2 意見募集の概要

題名	川崎港港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）（案）について御意見をお寄せください
意見の募集期間	令和5年7月28日（金）から令和5年8月31日（木）まで
意見の提出方法	電子メール（フォーム）、FAX、郵送、持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>川崎市ホームページ</li> <li>かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）</li> <li>各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー</li> <li>各市民館・各図書館（本館・分館）</li> <li>港湾局港湾経営部経営企画課（川崎駅前タワー・リパーク20階）</li> </ul>
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>川崎市ホームページ</li> <li>かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎2階）</li> <li>各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー</li> <li>各市民館・各図書館（本館・分館）</li> <li>港湾局港湾経営部経営企画課（川崎駅前タワー・リパーク20階）</li> </ul>

### 3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		24通（55件）
内訳	インターネット・電子メール	21通（45件）
	FAX	3通（10件）
	郵送	0通（0件）
	持参	0通（0件）

#### 4 意見の内容と対応

今回のパブリックコメント手続で寄せられた御意見は、より多くの企業に計画への参画を促すことや技術進歩を柔軟に取り込みながら計画を推進することなど、策定に当たっての課題認識に関する御意見や、今後の進め方等に関する要望・御意見などであり、案に沿ったもの、今後の取組を進めていく上での参考とさせていただくものなどであったことから、所要の整備を行った上で、案のとおり川崎港港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）を策定します。

##### 【意見に対する対応区分】

A：御意見を踏まえ、案に反映したもの

B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの

C：今後の取組を進めていく上で参考とするもの

D：案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの

E：その他

##### 【意見の件数と対応区分】

[件]

項目	A	B	C	D	E	計
(1) 計画全般に関すること	0	8	0	0	0	8
(2) 温室効果ガスの削減に関すること	0	6	11	2	1	20
(3) 水素等の供給に関すること	0	10	10	1	0	21
(4) 計画の進め方に関すること	0	4	2	0	0	6
合計	0	28	23	3	1	55

## 5 具体的な意見の内容と市の考え方

### (1) 計画全般に関すること (8件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	京浜工業地帯の中心である川崎港が、脱炭素化を目指すことは意義深い。	カーボンニュートラルポートの形成に向け、今後とも民間事業者や国等とも連携しながら、本計画を推進してまいります。	B
2	温室効果ガス削減で高い目標を設定しており、カーボンニュートラルへの高い意欲が表れていて、計画自体には賛同できる。		
3	意欲的な削減目標を定め、具体的な取組も分かりやすく明記してあるため、この計画に賛成である。川崎市が全国に先駆けて脱炭素化を達成してほしい。		
4	カーボンニュートラルという極めて困難な課題に、多くの企業と具体的な取組を行おうとする本計画には、とても賛同できる。		
5	施設規模で港の強弱は決まってきたが、これからはGX（グリーントランスフォーメーション）への対応もキーワードになると思うため、GXが川崎の強みとなれるよう、この計画をより迅速に進めることを期待する。	今後とも民間事業者や国等とも連携しながら本計画を推進し、サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化を求める荷主から選ばれる港を形成してまいります。	B
6	最近では川崎港が停滞していく印象を持っていたが、港湾脱炭素化を進め、今後も川崎港が選ばれる港になることを期待する。		
7	川崎港がカーボンニュートラルになるとは一昔前では誰も想像もしなかったような話だが、現在では世界的な至上的命題である。	今後とも民間事業者や国等とも連携しながら本計画を推進し、川崎臨海部において2050年までに温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指してまいります。	B
8	地球温暖化をいち早くストップさせるため、CNP実現に向けてスピード感をもって本計画を進めてほしい。川崎臨海部での取り組みは、首都圏を中心とする我が国全体のCO <sub>2</sub> 削減に大きく貢献するため、川崎臨海部が我が国のまた世界における温暖化対策のモデル地区となることを大いに期待する。	我が国のカーボンニュートラル化を先導できるよう、今後とも民間事業者や国等とも連携しながら本計画を推進してまいります。	B

(2) 温室効果ガスの削減に関すること (20件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	現在位置付けられている企業は一部にすぎず、位置付けられていない企業が脱炭素化から取り残されないよう、行政がしっかりサポートしてほしい。	今回位置付けられていない企業に対しては、各企業が構想するプロジェクトの実現を支援することなどを通じて、本計画への参画を促してまいりたいと考えております。	B
2	「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」に関し、現在位置づけられている企業以外にも、多くの大型物流施設、冷凍冷蔵倉庫が建設されており、これらの施設においても削減目標を定め、計画に含めていく必要があると考える。		
3	温室効果ガス削減目標を設定しているが、今後「実証」を進めるものもあり、本計画どおり進むものかは疑問が残るため、従前の温室効果ガス削減対策を緩めることなく、新たな対策も加えて強化していくべきである。	今回位置付けている取組は、現在の検討状況を示したものであり、今後の脱炭素化に資する技術の進展及び社会状況の変化等を踏まえた各主体の検討や、企業間連携の進展を反映して、適時適切に改訂してまいります。	B
4	経済活動を続ける限り、全企業が排出量をゼロにすることは現実的ではない。温室効果ガスを大気に放出せずに海中に貯留するCCS技術も開発されているので、そのような技術の活用も検討してほしい。	設備の高効率化等の個社による取組などに加え、CO <sub>2</sub> を集めて地中深くに貯留・圧入するか又は利用する、CCUSサプライチェーンの形成に向けて取組を進めてまいります。	B
5	ある程度のCO <sub>2</sub> 削減は企業努力で対応できるが、ゼロにすることは企業努力の範囲を超えており、1社で達成することは不可能に近い。そこで、川崎市が港の責任者として全体調整を行い、いろいろな共同事業を実施していくような、調整弁としての役割を果たさないといけない。	カーボンニュートラルレポートの形成に向けては、個社による取組に加え、隣接企業同士や共通課題を有する企業間の連携を促進させる必要があると考えているため、各主体が取り組む港湾脱炭素化促進事業を位置付けた本計画を広く周知し、事業の促進に寄与する企業の参画等を促すとともに、川崎港カーボンニュートラルレポート形成推進協議会の各部会等において、テーマごとに関心のある企業等による検討を進め、企業間連携を促進してまいります。	B

6	川崎市自身が高い温室効果ガス削減目標を掲げているが、行政が積極的に取り組む姿勢を示すことは大変重要であるため、積極的な削減努力を行い、港全体の取組に良い効果をもたらしてほしい。	港湾管理者として、2030年度までに2013年度比で90%以上削減することを目指し、CO <sub>2</sub> フリー電力の導入などを通じ、率先してカーボンニュートラル化に取り組んでまいります。	B
7	CO <sub>2</sub> 削減目標の大半は立地企業の努力に係るものだが、削減に必要なコストは製品価格に転嫁しがたいものも多いため、公的支援が必要である。国の施策による各種支援制度を川崎市が先駆けて国に提案し、具体化していくことを望む。 (同趣旨他4件)	本計画の推進に際し、必要となる新たな支援制度については、国に提案してまいります。	C
8	CO <sub>2</sub> 削減は各企業の努力だけで達成できるものではなく、水素パイプラインなど横断的なインフラが必要であるため、国からの補助金を得られるような制度を、川崎市から要望して具現化してほしい。		
9	温室効果ガスゼロに向けた各企業の取り組みには、多大なコストがかかるため、国の補助金制度以外にも川崎市としての補助制度の導入を検討してほしい。	本計画の推進に際し、本市が実施するものも含めて補助金等の活用に向けた支援を行うほか、必要となる支援制度については、国に提案していくとともに、今後本市としての支援のあり方についても検討してまいります。	C
10	川崎港で温室効果ガス削減によりカーボンニュートラル化を目指す上では、民間事業者のみで取り組むのではなく、行政から積極的な資金補助をすべきであるため、国や市が資金補助の在り方を検討し、実施すべきであると考えます。		
11	二酸化炭素の吸収源対策として、JFEスチール跡地等を活用し、大規模な樹林地を造成すべきである。	吸収源対策につきましては、緑地等の活用も含めて、今後あり方の検討を進めてまいります。	C

1 2	各社の削減目標からは、そのためのやる気が目に見えてこない。異常な気温上昇や熱中症被害等の体験をしているのだから、2050年を待たず一刻も早く二酸化炭素を大幅削減し、排出ゼロに近づけるべきである。	本計画における温室効果ガス削減目標は、川崎市地球温暖化対策推進基本計画を踏まえ、2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロとすることとしておりますが、今後とも民間事業者や国等とも連携し、この目標達成に向けて取組を推進してまいります。	C
1 3	気温上昇の原因の一つには海水温の上昇も挙げられるため、火力発電所等から排出される水の温度についても、基準に関わらずもっと引き下げるべきである。	火力発電所等からの排水については、川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例等に基づき、適切に処理されるべきものと認識しております。	E
1 4	2030年度の温室効果ガス削減目標達成のためには、本編20ページに記載されている現在数値化されている削減量(579,883t-CO <sub>2</sub> )に加え、6,229,099 t-CO <sub>2</sub> の削減が必要であるが、そのためにどのように取り組んでいくのかを示すとともに、20ページの削減量が2030年度までの必要な削減量(6,826,982 t-CO <sub>2</sub> )になるようにすべきである。	現在示されている削減量については、現在位置づけられている93事業のうち、温室効果ガス削減・吸収量が示されている53事業の合計値として、各主体による現在の検討状況を示したものです。当該数値は各主体の検討の進展に応じて変動するものであるほか、当該数値に含まれない産業構造転換等による温室効果ガス排出量の減少も見込んでおります。また、今後の計画の推進にあたっては、脱炭素化に資する技術の進展及び社会状況の変化等を踏まえた各主体の検討や、川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会の各部会等での検討等による企業間連携の進展を反映し、温室効果ガス削減目標の達成に向けて取組を進めてまいります。	D
1 5	カーボンニュートラルは是非推進すべきであるが、港湾ターミナルにおける活動でのCO <sub>2</sub> 排出量は増加しており、エネルギー拠点になるだけでは削減できないと思われるため、どのように削減するのかを具体的に示し、実行してほしい。	港湾ターミナルにおいては、荷役機械の脱炭素化やCO <sub>2</sub> フリー電力の導入などを通じて、カーボンニュートラル化を積極的に推進してまいります。	D
1 6	CO <sub>2</sub> 削減目標の達成に向けて、系統電力における発電燃料の転換に加え、太陽光パネルの導入などによる、エネルギーの地産地消を進めることも重要であり、川崎市でも電気推進式清掃船の建造という取組があるが、その動力についても地産地消の電力にすることで、より良い取組になると思う。	電力由来の温室効果ガス削減に向けては、LNG発電所等における燃料転換に加え、再生可能エネルギーも活用しながら、取組を推進してまいります。	C

(3) 水素等の供給に関すること (21件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	川崎港が水素の拠点となるのであれば、その拠点として相応しくなるよう、工場だけでなく倉庫やトラックなども含めて、水素を利用しやすい環境を整備してほしい。	川崎臨海部に既に敷設されている水素配管網を活用し、その拡充に向けて取り組むほか、コンテナターミナルにおいてトランスファークレーン等の荷役機械のFC化等が構想されていることを踏まえ、本市が水素ステーションの設置も含めて検討するなど、水素等の供給体制の構築に向けて取組を進めてまいります。	B
2	物流車両は将来的にFC化の可能性が高いと聞いているが、そのためには水素ステーションを増やす必要があるので、水素ステーションの検討も進めてほしい。		
3	川崎カーボンニュートラルコンビナート構想でも同様だが、CO <sub>2</sub> フリー水素等の表現だと定義が曖昧なので、「グリーン水素やブルー水素等」と記載した方が良い。	国際エネルギー機関は、ブルー・グリーンといった色によらない、CO <sub>2</sub> の排出量を基準とする「炭素集約度」の重要性を示しており、国においても6月6日に改定した水素基本戦略において、カーボンニュートラルを着実に進めるに当たり、水素製造における、CO <sub>2</sub> 排出量が一定数値以下の水素を低炭素水素と示しております。令和4年3月に策定(改定)した川崎カーボンニュートラルコンビナート構想及び川崎市地球温暖化対策推進基本計画では「CO <sub>2</sub> フリー水素等」と記載しておりますが、この概念は低炭素水素の考え方と整合するものであることから、本計画においても「CO <sub>2</sub> フリー水素等」と記載いたしました。	D
4	当面の間、天然ガスや石炭等の化石燃料から作られるブルー水素を使用しないといけないにしても、近年では製造コストが大幅に下がっているグリーン水素の製造と供給に段階的に移行していく方針を掲げる必要があると考える。	市民生活や産業活動に大きな影響を及ぼすことがないように、CO <sub>2</sub> フリー水素等への段階的な転換を推進してまいります。	B
5	化石燃料の輸入によるブルー水素を製造するサイクルが必要であるならば、ロッテルダム港の先行事例にならい、海外からのグリーン水素の輸入による水素発電や水素燃料の供給に移行していくプランの具体化を検討してほしい。	川崎臨海部を受入地として、日本水素エネルギー株式会社、岩谷産業株式会社、ENEOS株式会社の3社による、グリーンイノベーション基金を活用した日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業を実施することとしており、これらの取組を通じ、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成に向けて取組を進めてまいります。	B

6	<p>J F E スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の解体後の土地利用で、どのような施設を建設していくかが、最重要になってくると思われる。五洋建設株式会社は室蘭で太陽光発電を主力に燃料電池を用いて水素発電を行っており、このような先行事例も参考にしながら、グリーン水素と太陽光発電を活用した施設の建設を検討してほしい。</p>	<p>「J F E スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」においては、扇島地区の強みを活かした導入機能候補として、扇島地区の強みを活かしたカーボンニュートラルエネルギーを生み出す拠点などと整理しており、太陽光などの再生可能エネルギーを活用した施設についても、扇島地区の特性や今後の基盤整備等の状況などを踏まえて、導入の可能性について検討してまいります。</p>	C
7	<p>水素受入拠点の実証事業はG I 基金を活用する事業だが、その後の商用化及び供給網の整備までも含め、カーボンニュートラルポート実現のための国家戦略的な事業であるため、実証事業以降も商用化に至るまで、企業のチャレンジをサポートすることを望む。 (同趣旨他 4 件)</p>	<p>本実証事業を見据え、扇島地区等における水素等の取扱拠点の整備に向け、民間事業者や国等とも連携しながら取組を推進してまいります。</p>	B
8	<p>川崎港港湾脱炭素化推進計画において、グリーンイノベーション基金を活用した日本初の大規模水素サプライチェーン構築に向けた実証事業は極めて重要であり、扇島地区の整備にあたっては、既存大水深バースの耐震強化や東扇島からのアクセス道路の確保を行うべきである。</p>	<p>大水深バースやアクセス道路の整備にあたっては、川崎港の他の物流課題の解決に資するなど、バース等の効果的な活用形態について検討・調整を行ってまいります。</p>	
9	<p>扇島での水素受入拠点の整備にあたり、隣接する港湾物流ゾーンでの公共的な港湾機能の必要性もあるため、既存の大水深バースを活用してマルチユースの公共ふ頭化も検討してほしい。 (同趣旨他 3 件)</p>		C
10	<p>扇島での水素受入機能とその他貨物の取扱機能を、既存バースを活用して整備することは、技術的な課題もあるが、S D G s 及び投資効率化の観点から素晴らしいアイデアだと思うため、実現に向けた検討をしてほしい。</p>		



1 1	水素配管については、安全性を一番に考慮して建設を進めてもらいたい。	水素配管の拡充にあたっては、民間事業者や国等とも連携しつつ、安全性を確保しながら推進してまいります。	C
1 2	コンテナターミナルにおいては、①農畜水産品の輸出入増加に対応するためにリーファーコンテナ用の電源供給設備の整備が必要であること、②荷役機械や船舶、外部からの搬出入車両等への電気供給基地としての活用も期待されること、の2つの理由から今後エネルギー利用量が増加することが見込まれる。そのため、電源設備の拡充や再生可能エネルギーの導入を要望するとともに、川崎臨海部の特性上は水素活用を図ることが最も有望であるため、コンテナターミナルにおける水素供給体制の構築を積極的に進めていくことが非常に重要である。	コンテナターミナルにおいてトランスファークレーン等の荷役機械のFC化等が構想されていることを踏まえ、本市が水素ステーションの設置も含めて検討するなど、水素等の供給体制の構築に向けて取組を進めてまいります。 また、リーファーコンテナ用や、荷役機械、船舶並びに外部からの搬出入車両等への電源供給設備の拡充や太陽光発電設備等の導入につきましても、関係事業者からのニーズ等を踏まえつつ、効率的にコンテナターミナルの脱炭素化を図れるよう、必要な設備の導入について検討してまいります。	C
1 3	水素エネルギーの導入については、安易に海外からの輸入に頼ることなく、太陽光や風力等の再生可能エネルギー基地を作り、水素製造に活用すべきである。	水素等の需要量に対応した供給量を確保できるよう、海外や地域のCO <sub>2</sub> フリー水素等からモビリティ燃料や電気等を製造し、首都圏に供給するカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成を目指してまいります。	C
1 4	全国の中で川崎港が最も具体的で実現性の高い計画となっていると思うが、水素受入基地及び供給網の早期整備が重要であるため、行政サイドの全面的支援をお願いしたい。	川崎港における水素等の供給体制の構築に向け、民間事業者や国等とも連携しながら取組を推進してまいります。	B

(4) 計画の進め方に関すること (6件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	川崎港の脱炭素化の実現には官民が総力を挙げて取り組むべきであり、行政にはその旗振り役としての役割をしっかりと果たしてほしい。	本市は、自ら率先して脱炭素化に取り組むとともに、企業間連携等による民間事業者の取組を促進させることを通じて、カーボンニュートラルポートの形成を推進してまいります。	B
2	脱炭素は技術進歩が急速に進んでいるので、今の計画ありきで進めるのではなく、技術進歩を柔軟に取り込みながら進めることが必要である。	今回位置付けている取組は、現在の検討状況を示したものであり、今後の脱炭素化に資する技術の進展及び社会状況の変化等を踏まえた各主体の検討や、企業間連携の進展を反映して、適時適切に改訂してまいります。	B
3	脱炭素は技術的な不確定要素が大変多いので、計画を進める上では今後の技術の進展を柔軟に取り入れながら進めた方が良い。		
4	革新的な技術であっても法令が障壁となって実行できなければ意味がなく、技術進歩に合わせて法令を変える必要が生じることは当然に起こりうるものである。企業の努力が法令によって邪魔されることがないように、行政から積極的に規制緩和を進めてほしい。	本計画の推進に際し、既存の法令が障壁となる場合には、必要な規制のあり方について検討するとともに、他の港湾管理者等とも連携しながら、国等に対し必要な規制緩和を働きかけてまいります。	C
5	計画推進のために必要な施策が記載されているが、支援強化及び検討の早期着手が必要である。	本市が実施するものも含めて補助金等の活用に向けた支援を行うほか、必要となる支援制度について国に提案していくなど、本計画の推進のために必要な支援に取り組んでまいります。	C
6	川崎港の脱炭素化に向けて、企業と協働で進め、先進的な計画を立てていることは素晴らしいと感じるが、CO <sub>2</sub> フリー水素の安定・安価な供給には課題が多くあるなど、多くの脱炭素課題は企業のみで取り組むことは難しいため、市と国がバックアップして進めていく体制が大切と感じる。	カーボンニュートラルポートの形成に向け、民間事業者や国等とも連携しながら取組を推進してまいります。	B