

苫小牧港カーボンニュートラルポート形成計画（案）に寄せられた意見と苫小牧港管理組合の考え方について

資料2

意見提出期間 令和5年1月31日（火）～ 令和5年3月1日（水）（30日間）

意見提出人数（社） 2人（2社）

提出意見件数（項目） 2件（3項目）

提出意見と苫小牧港管理組合の考え方・提出意見を考慮した結果とその理由 次のとおり

項目 No	提出人数	該当ページ	提出された意見	提出された意見に対する管理組合の考え方 提出された意見を考慮した結果とその理由	反映区分
1	1	記載なし	<p>(原文・整理要約)</p> <p>苫小牧港における船舶の温室効果ガス削減に向けて、陸上電力供給システム及び自動係留装置導入を通じ、国内有数の海上貨物取扱量を誇る国際拠点港湾として、また、カーボンニュートラルに貢献するためのCNPとして、苫小牧港の優位性を活かした将来像が実現できることを希望しております。</p>	<p>苫小牧港においてカーボンニュートラルポートを実現するためには、港湾ターミナルにおける脱炭素化の実現が必要不可欠であると考えております。</p> <p>ご提案いただいた陸上電力供給システム及び自動係留装置の導入は、港湾ターミナルの脱炭素化に資する取組であると考えており、引き続き苫小牧港におけるカーボンニュートラルポートの実現に向けた取組の一つとして検討してまいりたいと考えております。</p>	B

2	2	P. 11 表 5-2/ P20 表 4	<p>(原文・<u>整理要約</u>)</p> <p>海上輸送／現状既存船舶での輸送／液化水素部分について、 「1,250m³ 船」とあるが、『CNP 形成に資する取組事例集』において小型液化水素運搬船の標準仕様は 1,250m³ タンク×2 基の 2,500m³ とあるので、「2,500m³ 船」を使用するのが適切と考える。</p> <p>海上輸送／将来大型化船舶での輸送／液化水素部分について、16 万 m³ 船は「喫水 13m」となっているが、最新の情報では 9.5m となっている。</p> <p>貯蔵／所要面積および単位所要面積部分について、記載はタンクのみのもので、除毒設備や付帯設備が含まれていないので、誤解を招かぬよう備考でタンクのみのものであることを補足してはどうか。</p> <p>その他必要となる設備部分について、液化水素では、ローディングシステム、ローリー荷役設備、気化ガス圧縮機の記載があるが、燃料アンモニア、MCH も大型設備についてはローディングシステム、ローリー荷役設備、気化ガス圧縮機等が必要となるため、同様の記載が必要ではないか。また、液化水素と燃料アンモニアは気化器も必要ではないか。加えて、燃料アンモニアと MCH は高圧ガス保安法に基づく除毒設備および異常時の処理水の貯蔵設備が必要となるので、実際には液化水素よりさらに大きな敷地面積が必要となる旨の記載が必要ではないか。</p>	<p>ご指摘の通り、最新情報の再確認や誤解を与えかねない記載への配慮が必要であると考えております。</p> <p>いただいた意見を参考に、計画案の修正を検討させていただきます。</p>	A
---	---	-------------------------	---	--	---

3	2	P.21 表5	<p>(原文・<u>整理要約</u>)</p> <p>LPGの代替機器・設備が定置型燃料電池で、キャリアがMCHとなっているが、A重油、灯油の欄と同じくキャリアは液化水素が適切ではないか。(PEFC型であれば、FCVと同様にセルの保護のために純度が求められるので、液化水素が適切と考える。)</p> <p>LNGの代替機器・設備の代替機器・設備が混焼・専焼とあるが、液化水素はMCHのように脱水素のためのエネルギーを全く必要とせずにLNG混焼・専焼用の燃料として利用可能であるので(NEDO事業で実証済)、液化水素をMCHと共に需要ポテンシャルに算定するのが適切ではないか。同じくB・C重油の火力発電のキャリアについても、液化水素及びMCHで算定するのが適切ではないか。</p>	<p>ご指摘の通り、エネルギーの運搬方法については、最新の技術開発の動向や現段階での実現可能性のあるあらゆる方法について、考慮し記載しておく必要があると考えております。</p> <p>いただいた意見を参考に、計画案の修正を検討させていただきます。</p>	A
---	---	---------	---	---	---

反映区分	提出された意見の反映状況
A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の政策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等