

令和7年度（2025年度）第3回政策会議

日時：令和8年（2026）年1月9日（金）14:15～14:30

会場：市長会議室

参集者：大泉市長，佐藤副市長，田畑副市長，手塚企業局長，藤井教育長，
阿部企画部長，池田総務部長，島田財務部長，柏市民部長

付議事項

函館港港湾脱炭素化推進計画（素案）について

対応者

木村港湾空港部長，榎本港湾空港部次長，廣田港湾課長

◆議題の趣旨◆

函館港港湾脱炭素化推進計画（素案）について協議しました。

◆協議の結果◆

原案のとおり，本件の内容は了承されました。

◆主な発言◆

■木村港湾空港部長

「函館港港湾脱炭素化推進計画」については，令和6年（2024年）5月の政策会議で計画を作ることを決定し，同年12月に法定協議会を立ち上げ協議をしてきた。今回，原案がまとまったので審議をお願いしたい。内容については，港湾課長からご説明する。

■廣田港湾課長

「港湾脱炭素化推進計画」は港湾法に基づく法定計画であり，北海道では苫小牧港，室蘭港，稚内港が既に作成済みである。函館港の港湾管理者である函館市においても，令和6年（2024年）12月に法定協議会を設置し，構成員である北海道開発局，北海道庁，各事業者からの支援をいただきながら，脱炭素化に向けた講演会やシンポジウムで地域の機運醸成を図り，3回の協議会開催を経て計画の素案を作成したところである。

素案作成においては「函館港の目指す将来像」として、第一に「カーボンニュートラルを目指す港湾」を掲げながら、2つ目として、これまでも地域での取組みや検討が行われてきた太陽光発電事業や洋上での水素製造などを念頭に「再生可能エネルギー等の地産地消で地域産業と物流機能を支える港湾」を目指し、3つ目として、今後の北海道渡島・檜山地方における日本海側での洋上風力発電の発展を踏まえて「再生可能エネルギーの導入促進に貢献する港湾」、さらに4つ目として、昨年8月8日に示された「第2次洋上風力産業ビジョン」の進展を見据え、浮体式洋上風力発電など「GX分野の国内製造サプライチェーンを繋げる港湾」の4つの将来像を掲げている。

また、「港湾脱炭素化推進計画の目標」については、函館港に立地する関連企業にも協力いただき、基準年となる2013年度と最新の2024年度の二酸化炭素排出量についてとりまとめを行った。これまで取組みにより1.1万トン、約16%の削減が進んでいることを確認するとともに、国や本市の地球温暖化対策を踏まえて、2030年度には2013年度の6.9万トンから46%削減となる3.7万トンの排出量を目標とし、さらに2050年度には、二酸化炭素の吸収対策なども想定した実質排出量ゼロ、いわゆるカーボンニュートラルを目指すこととしている。

港湾脱炭素化に向けた取組みのうち、温室効果ガス排出量削減に向けた取組事例として、照明のLED化等の省エネ化をさらに推進することや、将来の船舶の脱炭素化に向けたゼロエミッション船等の建造促進事業など、国の支援をいただきながら、地元造船事業者において低炭素化に向けた設備更新などを予定しているほか、国の岸壁整備事業にあわせて、函館市が船舶への陸上給電設備を設置するなど、函館港のカーボンニュートラルを進める施策に取り組んでいく。

さらに、函館港を起点として地域あるいは地球規模で脱炭素化に貢献する取組事例として、函館港西防波堤における二酸化炭素を吸収する藻場の造成に向けた実証事業や、昨年9月に本港を母港とする協定を締結した大型作業船による洋上風力の推進のほか、飛鳥Ⅲなど近年増加しているLNG燃料船への燃料供給、地元企業である函館どつく株式会社による、環境性能で世界的に評価が高い「函館ブランド」の造船などを掲げている。

今後は、1月以降にパブリックコメントを行い、地域の声を伺ったのち、年度内の3月には計画を策定・公開したいと考えている。

説明は以上である。

■田畑副市長

2030年度までに2013年度と比べて二酸化炭素を46%削減する目標を掲げているが、達成は可能なのか。

■ 廣田港湾課長

2030 年度の削減目標については、「函館市地球温暖化対策実行計画」において 46%を目標値としていることから、港湾区域においても、それにあわせて目標値に設定したところである。

今回示したとおり、函館港の削減量は 2024 年度で 16%減となっているが、本計画策定後も港湾区域内の企業に対して、脱炭素化の取り組みについて働きかけを行っていくほか、市の港湾施設等の低炭素化についても、あわせて検討を進めていきたいと考えている。

■ 田畑副市長

函館どつく株式会社がゼロエミッション船等の建造促進事業に採択されたとのことだが、この船で想定される燃料は何か。また、建造には何が必要となるのか。

■ 廣田港湾課長

ゼロエミッション船等で想定される燃料については、国土交通省が資料を公開している。一般的には、船舶は他の輸送手段に比べて長距離・大量輸送が特徴で、燃料は重油に大きく依存しているところだが、近年ではバイオ燃料との混合使用や、LNG 燃料船・メタノール燃料船といったものの導入が進んでおり、2050 年度のカーボンニュートラルの実現については、アンモニアや水素を燃料とするゼロエミッション船等の導入が必要とされている。また、建造には、主にアンモニア・水素を燃料とするエンジン、燃料タンク、燃料供給システムの生産基盤の構築などが必要とされている。

■ 田畑副市長

世界情勢が流動的ななかで「脱炭素化推進計画」を出していくことになるが、環境政策と連動して、必要なことだと考えられるので、よろしく願いしたい。

■ 佐藤副市長

「脱炭素化推進計画」を策定し、今ある設備の更新や新たな設備の導入を図っていくのであれば、函館港がより多くの方々や企業に使われるよう、是非 PR をしていただきたい。本州と北海道を結ぶ交流拠点でもあった港なので、そういったことを回帰させるように、しっかりと全国あるいは全世界に発信し、利用促進を図ってほしい。

■大泉市長

2013 年度から 2024 年度までで「工場・倉庫等」の温室効果ガスが約 1.2 万トン削減されているが、どういう要因で減ったか分かるのか。

■木村港湾空港部長

省エネ対策として照明の LED 化等、様々な取組みがあったほか、冷蔵倉庫の屋上に太陽光パネルを貼って電気の代わりにするというような先進的な取組みなどもあり、これらが要因になっていると考えられる。一方で、殆どの船舶はディーゼルで動いているため、寄港回数が増えると温室効果ガスの排出量も増えてしまう傾向にあり、この点にどう取り組んでいくかがこれからの課題だと考えている。

■大泉市長

先ほど副市長から話があったとおり、世界情勢等の影響で揺れ動くこともあるだろうが、削減の方向に進んでいかなければならないことだと思うし、函館港が脱炭素の港であることを分かってもらわないと利用してもらえないということにもなるだろうから、しっかり進めてほしい。

本件については了承する。

■阿部企画部長

他に意見がなければ、原案のとおり了承とさせていただきます。