

茨城港カーボンニュートラルポート形成計画(案)

(案)

令和4年3月

茨城県

## 目次

### 1. はじめに

- (1)カーボンニュートラルポート(CNP)について
- (2)カーボンニュートラルポート形成計画(CNP形成計画)について
- (3)CNP形成計画の策定主体
- (4)茨城港におけるカーボンニュートラルポート形成計画の策定に向けた検討について

### 2. 茨城港の特徴

### 3. 茨城港 CNP 計画における基本的な事項

- (1)基本方針
- (2)計画期間及び目標年次
- (3)対象範囲
- (4)計画策定及び推進体制、進捗管理

### 4. 茨城港における二酸化炭素の排出量の現状及び削減目標

- (1)現状の二酸化炭素排出量
- (2)発電所等の取扱い
- (3)二酸化炭素の削減目標

### 5. カーボンニュートラルの実現に向けた茨城港の将来構想

- (1)茨城港の役割・機能
- (2)次世代エネルギーの将来需要の推計
- (3)茨城港における次世代エネルギーの必要供給能力の推計

### 6. 港湾・産業立地競争力の強化に向けた方策

### 7. ロードマップ

参考資料 茨城港における港湾地域の将来像(イメージ)

## 1. はじめに

### (1)カーボンニュートラルポート(CNP)について

カーボンニュートラルポートとは、海外・国内各地との物流や人流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの安定的かつ安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、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ゼロにすることを目指す港湾をいう。

### (2)カーボンニュートラルポート形成計画(CNP 形成計画)について

CNP 形成計画とは、港湾におけるカーボンニュートラルを実現するにあたり、各港湾において発生している温室効果ガスの現状及び削減目標、それらを実現するために講じるべき取組、ロードマップ等を取りまとめた計画であり、「カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画策定マニュアル(初版)」(令和3年12月、国土交通省港湾局)によれば、以下の項目から構成される。

表1-1 CNP 形成計画を構成する項目及び CNP 形成計画に記載する事項

項目	CNP 形成計画書に記載する事項
対象港湾の特徴	・地理的位置 ・港湾の利用状況 ・港湾区域・臨港地区及び周辺地域の産業の概況 ・地域の各種計画での位置づけ 等
CNP 計画における基本的な事項	・基本方針 ・計画期間、目標年次 ・対象範囲 ・計画策定及び推進体制、進捗管理
温室効果ガス排出量の推計	・温室効果ガスの推計
温室効果ガス削減目標及び削減計画	・温室効果ガス削減目標 ・温室効果ガス削減計画
次世代エネルギー供給目標及び供給計画	・次世代エネルギーの需要推計 ・次世代エネルギーの供給計画 ・次世代エネルギーの供給等のために必要な施設 ・水素・燃料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
港湾・産業立地競争力の向上に向けた方策	・環境面での港湾の競争力強化策 ・産業立地競争力強化策
ロードマップ	・二酸化炭素削減計画、施設整備計画等に係るロードマップ
対策の実施・進捗管理・公表	CNP 形成計画の実施、進捗管理、公表の手法

### (3) CNP 形成計画の策定主体

CNP 形成計画は、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の港湾管理者が策定することを基本とする。港湾管理者が同計画を策定するにあたっては、関係者の協力を得て策定する必要があることから、協議会を設置する等、関係者(※)の意見が十分に反映される体制を構築することとする。

(※)「関係者」とは、国(地方整備局等)、地元の地方公共団体(市町村の環境、エネルギー関連部署等)、当該港湾に関係する船社、港運業者、トラック事業者、倉庫事業者、荷主企業、周辺立地企業等(以下「関係事業者」という。)を想定する。

### (4) 茨城港におけるカーボンニュートラルポート形成計画の策定に向けた検討について

茨城港を中心とする港湾地域においてカーボンニュートラルポートを実現するため、港湾管理者である茨城県が「茨城港カーボンニュートラルポート形成計画作成ワーキンググループ(茨城港 CNP-WG)」を設置し、関係者の協力を得て「茨城港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画(茨城港CNP計画)」を策定するものとする。

なお、茨城港 CNP 計画の策定にあたっては、茨城港が我が国のカーボンニュートラルポートのトップランナーとなるよう戦略的に検討や取組を進める観点から、当面の間国土交通省関東地方整備局の協力を得て進めることとする。

茨城港CNP計画の内容については、令和3年12月に国土交通省港湾局において公表された「CNP 形成計画策定マニュアル(初版)」を踏まえて検討することとする。

カーボンニュートラル実現には長期間にわたり、カーボンニュートラル関係者が継続的に取組を進める必要があるとともに、2050年までの間に様々な環境変化があることを踏まえ、本計画を Ver.1 としたうえで、今後適宜見直しを図り計画内容の充実を図ることとする。

また、取組の実現には多額の費用を要することから、国の支援を前提とし、カーボンニュートラル関係者の積極的な投資を前提として進めることとする。

## 2. 茨城港の特徴

茨城港は、平成 20 年(2008 年)に日立港、常陸那珂港及び大洗港の3つの重要港湾が統合し、日立港区、常陸那珂港区及び大洗港区の三つの港区から構成される港湾である。

県の総合計画において首都圏のニューゲートウェイと位置付けられ、東京湾の過度な集中の是正に貢献するとともに、北関東地域における海上交通ネットワークの拠点として重要な役割を担っている。

日立港区は、完成自動車の輸出入の拠点や首都圏と北海道との国内物流の拠点としてこれまで重要な役割を担っている。更に、平成 28 年(2016 年)にはLNG基地が完成し、エネルギーの受入拠点としての機能が加わり、令和 3 年(2021 年)3 月にLNG基地の拡張やLNG基地から鹿島臨海工業地帯を結ぶパイプラインが完成したことにより、パイプラインのループ化が図られ、首都圏全体のエネルギーの安定的な供給体制が構築された。

常陸那珂港区は、首都圏への電力供給の拠点として火力発電所が立地し、エネルギー拠点としての機能を有する他、コンテナ貨物の輸出入拠点、完成自動車や建設機械の輸出拠点として、更には首都圏と北海道との国内物流の拠点として、近年では大型クルーズ船の受入拠点としての機能を担っている。火力発電所については、令和 3 年(2021 年)1 月に新たな火力発電所が運転開始され、合計 265 万kwの出力を誇る石炭火力発電所となっている。コンテナ貨物については、東京港の混雑等の影響により近年取扱貨物量は毎年過去最高を記録するなど取り扱いを大きく伸ばしており、コンテナ航路が毎年度増便されるなど利便性が向上しており、今後ますます発展することが期待されている。また、完成自動車については、令和 2 年(2020 年)7 月にモータープールを拡張し、さらに令和 3 年(2021 年)2 月には中央ふ頭D岸壁が完成し、取り扱い能力が大きく向上したことから、北米を中心に世界各地への輸出が進んでいる。また、港湾内には建設機械の工場の集積が進み、建設機械の物流・産業拠点として県内の雇用や所得の創出に貢献している。

大洗港区は、昭和 60 年(1985)年のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道を結ぶフェリー基地として、県内随一の観光入込を誇るひたちなか・大洗エリアを背後に抱える港区として、近年ではクルーズ船の受入拠点としての機能を担っている。

### 3. 茨城港 CNP 計画における基本的な事項

#### (1) 基本方針

茨城港を中心とする港湾地域においてカーボンニュートラル(CN)を実現するため、茨城港CNP-WG での議論等を踏まえ、茨城港における CNP 形成のための基本方針を以下の通り定める。

- ① 次世代エネルギーの供給(輸送、貯蔵等)拠点化
- ② 物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業の活動の脱炭素化
- ③ 再生可能エネルギーの導入促進への貢献

#### ① 次世代エネルギーの供給(輸送、貯蔵等)拠点化

今後、茨城県内で電力供給に対するカーボンニュートラルへのニーズが高まることを踏まえ、港湾地域において燃料アンモニア等の次世代エネルギーによる発電を実現するとともに、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの需要増に対応した安定的かつ安価な輸入を可能とするサプライチェーンを構築することを目指す。

このため、現行の火力発電における次世代エネルギーの混焼等に関する技術開発や実用化に向けた検証を進めるとともに、大型船による大量一括輸送、貯蔵及び配送を可能とする次世代エネルギーの受け入れ環境を整備し、茨城港を次世代エネルギーの供給拠点とするための検討等について、関係者が連携して進める。

#### ② 物流・人流ターミナル、港湾地域に立地する企業の活動の脱炭素化

2050 年までに茨城港の港湾地域における全ての活動についてカーボンニュートラルが実現することを目指す。

カーボンニュートラルの実現に向けては、地球温暖化ガスの排出割合の高い分野から率先して検討を始めることを基本とし、関連産業の技術開発動向等を注視しつつ必要に応じて実証的な取組の場として港湾地域を活用すること等を通じて早期にカーボンニュートラルが実現するよう努める。

#### ③ 再生可能エネルギーの導入促進への貢献

茨城県においては、令和 2 年(2020 年)に鹿島港が洋上風力発電の基地港湾として国土交通大臣より指定されていること、鹿島港の港湾区域内において既に洋上風力発電事業が進められていること、茨城県沖には洋上風力発電の適地があるとされていることなど再生可能エネルギーの導入促進の拠点としての環境が整っていること等を踏まえ、茨城県内における将来の浮体式洋上風力発電の導入や洋上風力関連産業の立地、発電したエネルギーの県内での活用可能性など再生可能エネルギーの導入促進への貢献を通じた地域の活性化を目指す。

#### (2) 計画期間及び目標年次

政府の温室効果ガス削減目標が短・中長期目標として 2030 年度に 2013 年度比 46%削減、長期目標として 2050 年にカーボンニュートラル実現とされていること等を踏まえ、茨城港CNP計

画の計画期間は 2050 年までとし、2030 年及び 2050 年での目標を設定することとする。

### (3)対象範囲

茨城港 CNP 計画は、臨港地区及び港湾区域内を対象範囲とすることを基本とし、臨港地区外や茨城沖の一般海域については、茨城港を利用する企業であるなど茨城港CNP計画の策定において一体的に議論することが望ましい場合には対象範囲に含めることができるものとする。

### (4)計画策定及び推進体制、進捗管理

本計画は、いばらきカーボンニュートラル産業拠点創出推進協議会の意見を踏まえ、茨城港の港湾管理者である茨城県が策定する。

今後、茨城港 CNP-WG を定期的に行い、本計画の推進を図るとともに、計画の進捗状況を確認・評価するものとする。また、評価結果や、政府の温室効果ガス削減目標、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、いばらきカーボンニュートラル産業拠点創出推進協議会に諮りつつ、適時適切に計画の見直しを行うものとする。

#### 4. 茨城港における二酸化炭素の排出量の現状及び削減目標

茨城港の港湾地域における現状の二酸化炭素排出量を試算するとともに、同港湾地域におけるCN燃料の将来の需要ポテンシャルを試算する。

なお、この試算は現時点で入手可能なデータを活用し、現状の知見をもとに算出したものであり、今後前提条件の変更等に伴い改めて試算を行う可能性がある。

##### (1) 現状の二酸化炭素排出量

二酸化炭素排出量(直接排出量)を算定するに当たっては、以下の3つに区分して試算する。

- ① 港湾内の主要な物流・人流活動の拠点である「公共ターミナル内」
- ② 「公共ターミナルを出入りする船舶・車両」
- ③ 「公共ターミナル外」(発電所、製鉄工場、石油化学コンビナート、物流施設等の港湾地域に立地する企業等)

表4-1 二酸化炭素排出源の区分

区分(場所)	排出源
①公共ターミナル内 (岸壁及びふ頭用地内)	・荷役機械 ・陸上電力供給設備 ・リーファーコンテナ用電源 ・管理棟・照明施設 等
②公共ターミナルを出入りする船舶・車両	・停泊中の船舶 ・コンテナ用トラクター ・ダンプトラック 等
③公共ターミナル外 (港湾関連用地内等で活動する事業者を対象)	・発電所、工場等での活動 ・倉庫・物流施設での活動 ・事務所等での活動

上記の区分での活動量(機械の稼働時間等)に国のマニュアルで定められている原単位を乗じることにより二酸化炭素排出量を推計することを基本とする。活動量については、港湾統計等の統計データを活用するとともにエネルギー(燃料、電力)を消費している事業者のエネルギー使用量をヒアリングやアンケートにより調査することにより算出する。

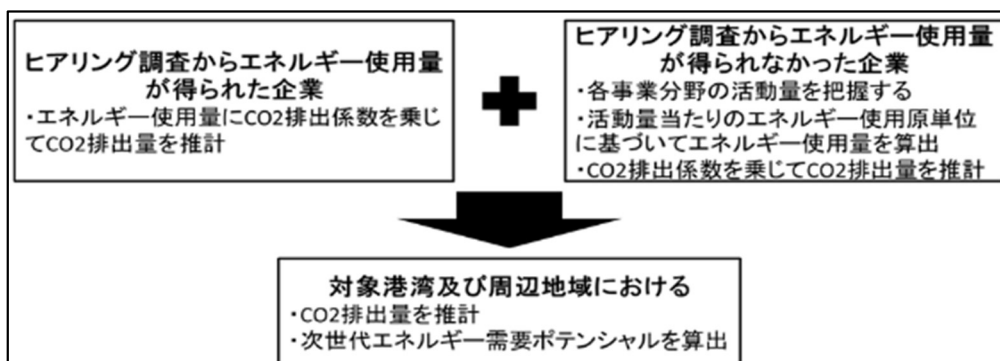




表4-2:主な排出係数一覧

排出活動	区分	単位	排出係数
燃料の使用	原料炭	tCO <sub>2</sub> /t	2.61
	一般炭	tCO <sub>2</sub> /t	2.33
	ガソリン	tCO <sub>2</sub> /kL	2.32
	灯油	tCO <sub>2</sub> /kL	2.49
	軽油	tCO <sub>2</sub> /kL	2.58
	A 重油	tCO <sub>2</sub> /kL	2.71
	B・C 重油	tCO <sub>2</sub> /kL	3.00
	液化石油ガス	tCO <sub>2</sub> /t	3.00
	液化天然ガス	tCO <sub>2</sub> /t	2.70
電力の使用(一般送配電事業者の場合)		tCO <sub>2</sub> /MWh	0.445

資料:環境省 HP「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度」を基に作成

表4-3:エネルギー使用原単位一覧

対応する施設等	エネルギー使用原単位(年当たり)	備考
荷役機械	電力使用量(MWh)及び軽油(kL) / 物流量(万TEU) ガントリークレーン等: 29.0(MWh/万TEU) トランスファークレーン等: 14.43(kL/万TEU) ストラドルキャリア: 0.07(kL/万TEU) トップリフター: 1.41(kL/万TEU) トラクターヘッド: 5.18(kL/万TEU) リーチスタッカー: 0.77(kL/万TEU)	事業者へのヒアリング調査等を基に、1万TEU当たりの電力・燃料使用量を算出(港湾局調べ)
コンテナ埠頭	電力使用量(MWh) / 利用面積(m <sup>2</sup> ) コンテナヤード照明: 0.00247(MWh/m <sup>2</sup> ) コンテナターミナル管理棟: 0.243(MWh/m <sup>2</sup> )	【参考】「港湾における温室効果ガス排出量算定マニュアル(案) Ver1.0」、平成21年6月、国土交通省 港湾局
物流センター	電力使用量(MWh) / 普通倉庫延床面積(m <sup>2</sup> ) 普通倉庫の照明・空調等: 0.040(MWh/m <sup>2</sup> )	【参考】三菱倉庫「環境・社会報告書2020」
物流センター(冷蔵)	電力使用量(MJ) / 冷蔵倉庫延床面積(m <sup>2</sup> ) 冷凍冷蔵庫: 419(MJ/m <sup>2</sup> )	【参考】東京都における冷蔵倉庫のエネルギー消費実態に関する調査研究、2003年2月、日本建築学会計画系論文集
輸送車両	ガソリン等(L) / 輸送量(t・km) 普通貨物車: 0.192(Lガソリン/t・km) 国際海上コンテナ用トラクタ: 0.0421(L軽油/t・km)	
停泊中船舶	船種、総トン数、総停泊時間に基づいて燃料使用量を算出 (例)コンテナ船(1万t、週3時間停泊): 5,095kg、 フェリー(5千t、週3時間停泊): 5,016kg	【参考】「港湾における温室効果ガス排出量算定マニュアル(案) Ver1.0」、平成21年6月、国土交通省 港湾局 停泊船舶のクラス分けや隻数、停泊時間等の把握が難しい場合には、上記マニュアルを参考に、船種毎・トン階区分毎に停泊隻数や係留時間を設定するなど、簡易的に算出することも可能である。

参考資料:各項目の備考欄に記載

(出典:「CNP形成計画」策定マニュアル初版(令和3年12月、国土交通省港湾局))

これらを踏まえ、茨城港の二酸化炭素排出量について、以下のとおり推計した。

①二酸化炭素排出量の計算手法は、「CNP 形成計画」策定マニュアル初版(令和3年12月、国土交通省港湾局)に基づき、以下の区分にて整理する。

### (1) 公共ターミナル内

#### 1) 荷役機械からの排出量

○コンテナ貨物の場合、コンテナ取扱貨物量(TEU)に、ガントリークレーン(GC)エネルギー使用原単位(kWh/TEU)・排出係数(t-CO<sub>2</sub>/kWh)を乗じることにより排出量を算定。

○バルク貨物の場合、アンローダー等は数量・電力使用量(kWh/基/年)・排出係数(t-CO<sub>2</sub>/kWh)を乗じることにより排出量を算定し、アンローダー等以外の荷役機械の数量を企業ヒアリングにより把握し、係留時間(h)・数量(基)・燃料使用量(l/kW/hr/基)・定格出力(kW)・排出係数(t-CO<sub>2</sub>/kl)を乗じることにより排出量を算定。

#### 2) 照明施設、管理棟等からの排出量

○埠頭面積及び管理棟の個数を企業ヒアリングにより把握し、それぞれの数量(m<sup>2</sup>)、CO<sub>2</sub>排出原単位(t-CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>)を乗じることにより排出量を算定。

### (2) 公共ターミナルを出入りする船舶・車両

#### 1) 出入車両(貨物輸送車両)からの排出量

○港湾統計よりコンテナ・バルク等の取扱重量を把握し、重量(t)・輸送距離(km)・エネルギー使用原単位(L 軽油/t・km)・排出係数(t-CO<sub>2</sub>/l)を乗じることにより排出量を算定。

#### 2) 船舶(停泊中)からの排出量

○港湾統計よりコンテナ船と貨物船に区分し隻数と係留時間を把握し、それぞれ停泊時燃料消費量(t/日)・重油排出係数(t-CO<sub>2</sub>/kl)・係留日数(日)を乗じて、比重(t/kl)で除することで排出量を算定。

### (3) 公共ターミナル外

1) 茨城県地球環境保全行動条例に基づく特定事業場については、茨城港の周辺(原則、臨港地区及び港湾区域内を対象範囲)の企業を抽出し、その二酸化炭素排出量を集計する。

2) 特定事業場ではない企業については、個別ヒアリング等で二酸化炭素排出量が得られたものについて集計。

### (2) 発電所等の取扱い

国のマニュアルでは、発電所等(電気・熱供給)から申告のあった二酸化炭素排出量は、実際にエネルギーを使用した事業所から排出されたものとみなすこととされているが、茨城港における港湾地域のカーボンニュートラルの取組を早期に進める観点から発電所のカーボンニュートラルの取組は非常に重要であるため、「参考値」として、発電所の二酸化炭素排出量も記載するものとする。

上記に基づき、茨城港における二酸化炭素排出量(推計結果)は以下のとおり。

【推計結果】

茨城港及びその周辺地域の二酸化炭素排出量(2019)

単位: 万t

	ターミナル内	ターミナル外	出入車両	船舶	計
<b>茨城港</b>	<b>0.7</b>	<b>146</b>	<b>8.0</b>	<b>1.0</b>	<b>約 160</b>
常陸那珂港区	0.3	146	5.2	0.5	152
日立港区	0.3		1.3	0.2	2
大洗港区	0.1		1.5	0.4	2
(参考: 茨城港臨海部に立地する発電所からの排出量 約 1,240 万 t)					

茨城港及びその周辺地域の二酸化炭素排出量(2014)

単位: 万t

	ターミナル内	ターミナル外	出入車両	船舶	計
<b>茨城港</b>	<b>0.6</b>	<b>135</b>	<b>5.2</b>	<b>0.9</b>	<b>約 140</b>
常陸那珂港区	0.3	135	2.3	0.4	138
日立港区	0.2		1.4	0.2	2
大洗港区	0.1		1.5	0.3	2
(参考: 茨城港臨海部に立地する発電所からの排出量 約 1,130 万 t)					

(3) 二酸化炭素の削減目標

目標年における二酸化炭素量削減目標は、以下のとおりとし、削減量の算出は今後推計する。

中期目標: 2030年…2013年比で二酸化炭素排出量 46%削減

長期目標: 2050年…2013年比で二酸化炭素排出量 100%削減(カーボンニュートラル)

## 5. カーボンニュートラルの実現に向けた茨城港の将来構想

### (1) 茨城港の役割・機能

二酸化炭素の排出量の削減等を通じてカーボンニュートラルを実現するため、茨城港の港湾地域に求められる役割や機能を港区ごとに示す。なお、具体的な将来計画については、ここで示す内容を基礎として、今後関係者が連携して検討を行う。

#### ① 各港区共通

- ・ 港湾地域に出入りする船舶や車両のカーボンニュートラル化

#### ② 常陸那珂港区

##### ・ 北ふ頭地区

###### 北公共ふ頭

- ・ 次世代エネルギーの供給拠点
- ・ 次世代エネルギーを活用したカーボンニュートラルターミナル（内航 RORO）

###### JERA

- ・ 燃料アンモニアによる発電を通じたカーボンニュートラルの実現

##### ・ 中央ふ頭地区

###### 中央公共ふ頭

- ・ 次世代エネルギーを活用したカーボンニュートラルターミナル（コンテナ・建設機械・完成自動車、内航 RORO）

###### 小松製作所、日立建機、IPAC、日立埠頭等（産業・物流施設）

- ・ 産業活動におけるカーボンニュートラルの実現

#### ③ 日立港区

##### ・ 第1～5埠頭

- ・ 次世代エネルギーを活用したカーボンニュートラルターミナル（完成自動車、内航 RORO）

##### ・ 東京ガス

- ・ 次世代エネルギーの供給拠点（合成メタン等）

#### ④ 大洗港区

##### ・ フェリー埠頭

- ・ 次世代エネルギーを活用したカーボンニュートラルターミナル（内航フェリー）

##### ・ クルーズターミナル

- ・ 次世代エネルギーを活用したカーボンニュートラルターミナル（クルーズ）

### (2) 次世代エネルギーの将来需要の推計

カーボンニュートラルの実現のためには将来的に大量の次世代エネルギーを必要とすることが

見込まれることから、将来(2050年時点)の次世代エネルギー(水素や燃料アンモニア等)の需要量を推計する。

需要ポテンシャルについては、現在の経済活動が将来も継続するという前提の下、仮に茨城港におけるCO2排出量を全て水素等CN燃料に換算した場合で推計する。

具体的には、「4. 茨城港における二酸化炭素の排出量の現状及び削減目標」で得られたCO2排出量全量を熱量に換算し、その熱量が得られる水素量を算出することとした。

	水素換算需要量(2030)	水素換算需要量(2050)
茨城港	8万トン	19万トン

【参考】次世代エネルギーに換算した場合の重量・体積

化石燃料	次世代エネルギー換算(熱量等価)						
	水素			液化アンモニア		MCH	
	重量(kg)	体積(気体(m <sup>3</sup> ))	体積(液体(m <sup>3</sup> ))	重量(kg)	体積(m <sup>3</sup> )	重量(kg)	体積(m <sup>3</sup> )
軽油(1L)	0.312	3.47	0.00440	2.03	0.00297	5.06	0.00657
重油(1L)	0.323	3.59	0.00456	2.10	0.00308	5.25	0.00682
ガソリン(1L)	0.283	3.18	0.00404	1.86	0.00273	4.64	0.00603
一般炭(1kg)	0.212	2.36	0.00300	1.38	0.00203	3.45	0.00448
液化天然ガス(1kg)	0.451	5.02	0.00637	2.94	0.00430	7.33	0.00952
液化石油ガス(1kg)	0.420	4.67	0.00593	2.73	0.00400	6.82	0.00886
都市ガス(1m <sup>3</sup> )	0.370	4.12	0.00523	2.41	0.00353	6.01	0.00781

・資料:化石燃料の熱量は、「環境省:算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧」に基づき、軽油 37.7MJ/L、重油 39.1MJ/L、ガソリン 34.6MJ/L、一般炭 25.7MJ/kg、液化天然ガス 54.6MJ/kg、液化石油ガス 50.8MJ/kg、都市ガス 44.8MJ/m<sup>3</sup>とした。

・次世代エネルギーの熱量及び密度は、「エネルギー総合工学研究所:図解でわかるカーボンリサイクル」「NPO 法人国際環境経済研究所 HP」に基づき、水素(気体)は 121MJ/kg で 0.0899kg/m<sup>3</sup>、液化水素は 121MJ/kg で 70.8kg/m<sup>3</sup>、燃料アンモニアは 18.6MJ/kg で 682kg/m<sup>3</sup>、MCHは 7.45MJ/kg で 770kg/m<sup>3</sup>とした。

(出典:「CNP 形成計画」策定マニュアル初版(令和3年12月、国土交通省港湾局))

### (3) 茨城港における次世代エネルギーの必要供給能力の推計

対象港湾や周辺地域で水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーを利用する場合には、その供給体制を整備する必要がある。

そこで上記(2)で得られた水素量を供給するため、液体水素、アンモニア、MCHでの輸送量を換算し、海上輸送で必要な船舶の隻数、貯蔵に必要なタンクの基数について試算することとする。

【2030 年における必要供給能力(試算)】

		液化水素	アンモニア	MCH
必要水素量		8 万トン/年	8 万トン/年	8 万トン/年
必要輸送量(換算)		8 万トン/年 (113 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)	43 万トン/年 (64 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)	130 万トン/年 (169 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)
海上輸送	現状 既存船舶での輸送	1,250 m <sup>3</sup> 船 (喫水 4.5m) 904 回/年	5 万 GT 船 (喫水 11~13m) 9 回/年	10 万 DWT タンカー (喫水 15m) 17 回/年
	将来 大型化船舶での輸送	16 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> 級船 (喫水 12m) 8 回/年	26 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> 級船 (喫水 14m) 9 回/年	
貯蔵	現状 既存貯蔵タンク	177 トン (2,500 m <sup>3</sup> ) 20 基	1.5 万トン (2.2 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 5 基	12 万トン (15 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 2 基
	将来 大型タンク	3,540 トン (5 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 5 基	5.5 万トン (8.2 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 4 基	
陸上輸送		パイプラインやローリー等		
その他必要となる設備		ローディングシステム ローリー荷役設備 気化(ボイルオフ)ガス圧縮機	水素化施設	脱水素施設 トルエン貯蔵施設

【2050 年における必要供給能力(試算)】

		液化水素	アンモニア	MCH
必要水素量		20 万トン/年	20 万トン/年	20 万トン/年
必要輸送量(換算)		19 万トン/年 (268 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)	102 万トン/年 (153 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)	308 万トン/年 (401 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> /年)
海上輸送	現状 既存船舶での輸送	1,250 m <sup>3</sup> 船 (喫水 4.5m) 2,147 回/年	5 万 GT 船 (喫水 11~13m) 21 回/年	10 万 DWT タンカー (喫水 15m) 40 年
	将来 大型化船舶での輸送	16 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> 級船 (喫水 12m) 17 回/年	26 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> 級船 (喫水 14m) 6 回/年	
貯蔵	現状 既存貯蔵タンク	177 トン (2,500 m <sup>3</sup> ) 46 基	1.5 万トン (2.2 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 7 基	12 万トン (15 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 2 基
	将来 大型タンク	3,540 トン (5 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 6 基	5.5 万トン (8.2 万 <sup>3</sup> m <sup>3</sup> ) 4 基	
陸上輸送		パイプラインやローリー等		
その他必要となる設備		ローディングシステム ローリー荷役設備 気化(ボイルオフ)ガス圧縮機	水素化施設	脱水素施設 トルエン貯蔵施設

出典等:

- ※1 川崎重工 HP より(液化水素運搬船「すいそふろんていあ」諸元)
- ※2 第 18 回水素・燃料電池協議会資料(2020 年 11 月 26 日)より
- ※3 半月分の供給量ストックがある状態で、輸送されるエネルギー量を全て貯蔵できる貯蔵能力が必要と仮定
- ※4 丸紅「カタール産 CO<sub>2</sub> フリーアンモニアの日本向け供給に係わる検討」(SIP 終了報告書)より
- ※5 現在の LNG 船と同規模と想定
- ※6 国際環境経済研究所 HP より(CO<sub>2</sub> フリー燃料、水素エネルギーキャリアとしてのアンモニアの可能性)
- ※7 既存石油タンカーの活用を想定
- ※8 既存石油タンクを参考

【参考(試算)】 石炭火力発電所における水素・燃料アンモニア需要量の推計(2030 年、2050 年)

エネルギー基本計画(令和 3 年 10 月)では、大量の水素需要が見込める発電部門では、2030 年までに、ガス火力への 30%水素混焼や水素専焼、石炭火力への 20%アンモニア混焼の導入・普及を目標に、混焼・専焼の実証の推進や非化石価値の適切な評価をできる環境整備を行うこととされている。

このため、茨城港周辺の石炭火力発電所において燃料アンモニア 20%混焼/100%専焼が行われる場合の需要量を推計する。具体的には、火力発電に使用する石炭量とエネルギー等価なアンモニアを算出するものとして、対象の石炭重量(2019 年港湾統計)に熱量等価となるアンモニア重量(1.14kg/kg(石炭))を乗じることで推計を行った。

推計の結果、茨城港周辺の石炭火力発電所で、2030 年にアンモニア 20%混焼を行う場合の燃料アンモニア需要量は 124 万トン(水素換算で 22 万トン)、2050 年にアンモニア専焼(100%)を行う場合の燃料アンモニア需要量は 620 万トン(水素換算で 109 万トン)となる。

(注)常陸那珂港区においては 2021 年 1 月に新規石炭火力発電所が運転開始されていることから、将来の水素需要量は、上記の数値よりも大きくなることに留意が必要である。

## 6. 港湾・産業立地競争力の強化に向けた方策

茨城港では、日立港区の 2021 年 3 月の LNG 基地の拡張やパイプラインのループ化の完成、常陸那珂港区での 2021 年 1 月の新たな石炭火力発電所の運転開始など、近年エネルギー拠点化が進んでおり、また、コンテナ貨物をはじめとした貨物量が 2020 年に過去最高を記録するなど成長著しい港湾である。

茨城港周辺の二酸化炭素排出量は、2014 年の排出量に比べて 2019 年の方が多くなっており、茨城港周辺の企業立地や貨物量増加が数字に表れているものと推察される。今後、CNP の形成に積極的に取り組むことで、二酸化炭素の削減を進めるとともに、本県の将来を担う産業創出・競争力強化のため、クリーンエネルギーのサプライチェーン構築等に向けた技術開発など、カーボンニュートラル達成の取組を集中的に支援する。

具体的には、既存の石炭火力発電所への燃料アンモニア混焼によるエネルギー分野の脱炭素化の取組を可能とする港湾の受入体制を着実に進めるとともに、ユーザーの意向を把握しながら、適切な時期に陸上電力供給設備の導入に向けた検討を行うこととする。また、茨城港 CNP-WG を定期的開催し、燃料アンモニアなどの輸送・貯蔵・利活用に係る実証事業の積極的な誘致、水素・燃料アンモニア等実装に向けた課題抽出・対応の検討等を実施する。さらに、鹿島港が洋上風力発電の基地港湾として指定されていることから、洋上風力関連産業の企業立地促進のため関係団体・関係市町村と協力しながら、積極的に誘致活動を行うこととする。

これらの取組を通じて、県内の企業立地環境の維持・向上に努め、質の高い雇用や所得の創出を目指す。

## 7. ロードマップ

茨城港におけるカーボンニュートラルポートを実現するため、茨城港の港湾地域に求められる役割や機能を示す。詳細なスケジュールについては、企業の投資判断もあるため、調整が調った段階で具体化していくこととするが、下記を現時点の基礎として、今後関係者が連携して検討を行う。

### (1) 次世代エネルギーのサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備

項目	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	～	2050	
次世代エネルギーの供給拠点				既存施設の転用/改良/新設								
次世代エネルギーによる発電を通じたCNの実現				他地域の混焼実証を踏まえ、具体的に検討/実証/導入								

### (2) 港湾地域の面的・効率的な脱炭素化

項目	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	～	2050	
港湾地域に出入りする船舶や車両のCN化				技術開発の進展を合わせて順次導入を検討								
CNターミナル				機器の更新に合わせたFC化/陸上電力供給の導入								
産業活動におけるCNの実現				更なる省エネの実現								
				産業活動の脱炭素化の検討/実証/導入								



# 茨城港における港湾地域の将来像(イメージ)

