



博多港カーボンニュートラルポート形成 に向けた取組み状況について

令和8年8月27日



「博多港カーボンニュートラルポート形成計画」の概要

計画の目的

- 福岡市のチャレンジ目標「**2040年度 温室効果ガス排出量実質ゼロ**」の実現
- 博多港の脱炭素化の推進による**国際競争力の強化**



脱炭素化に関する具体的な取組みなどについて定め、**官民で連携**し、博多港における**カーボンニュートラルポート形成の推進**を図ることを目的とした計画（令和5年11月策定）

計画期間、削減目標等

基準年

2013年度

計画期間

2040年度まで※

目標年次
・削減目標

2030年度 温室効果ガス排出量**50%削減**※(2013年度比)

2040年度 温室効果ガス排出量**実質ゼロ**※を目指す。

※外航船舶（国際海運）については、国際海事機関（IMO）が定める目標とする。

（2050年頃までに温室効果ガス排出量実質ゼロ）

市所有施設に係るエネルギー起源CO2排出量については、2030年度70%削減（2013年度比）

「博多港カーボンニュートラルポート形成計画」の概要

博多港のCO2排出量 及び 2030年度の削減目標

区分	基準年度	2030年度目標		
	CO2排出量※ (2013年度)	削減割合 (2013年度比)	削減量 (2013年度比)	CO2排出量※ (2030年度)
ターミナル内	1.1 万トン	▲50%	▲0.6 万トン	0.5 万トン
ターミナル外	25.5 万トン	▲71%	▲19.0 万トン	6.5 万トン
車両	10.8 万トン	▲23%	▲3.0 万トン	7.8 万トン
内航船舶	11.5 万トン	▲17%	▲2.0 万トン	9.5 万トン
計	48.8 万トン	▲50%	▲24.6 万トン	24.2 万トン
外航船舶	1.4 万トン	▲20%	▲0.3 万トン	1.1 万トン
合計	50.2 万トン	—	▲24.9 万トン	25.3 万トン

※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

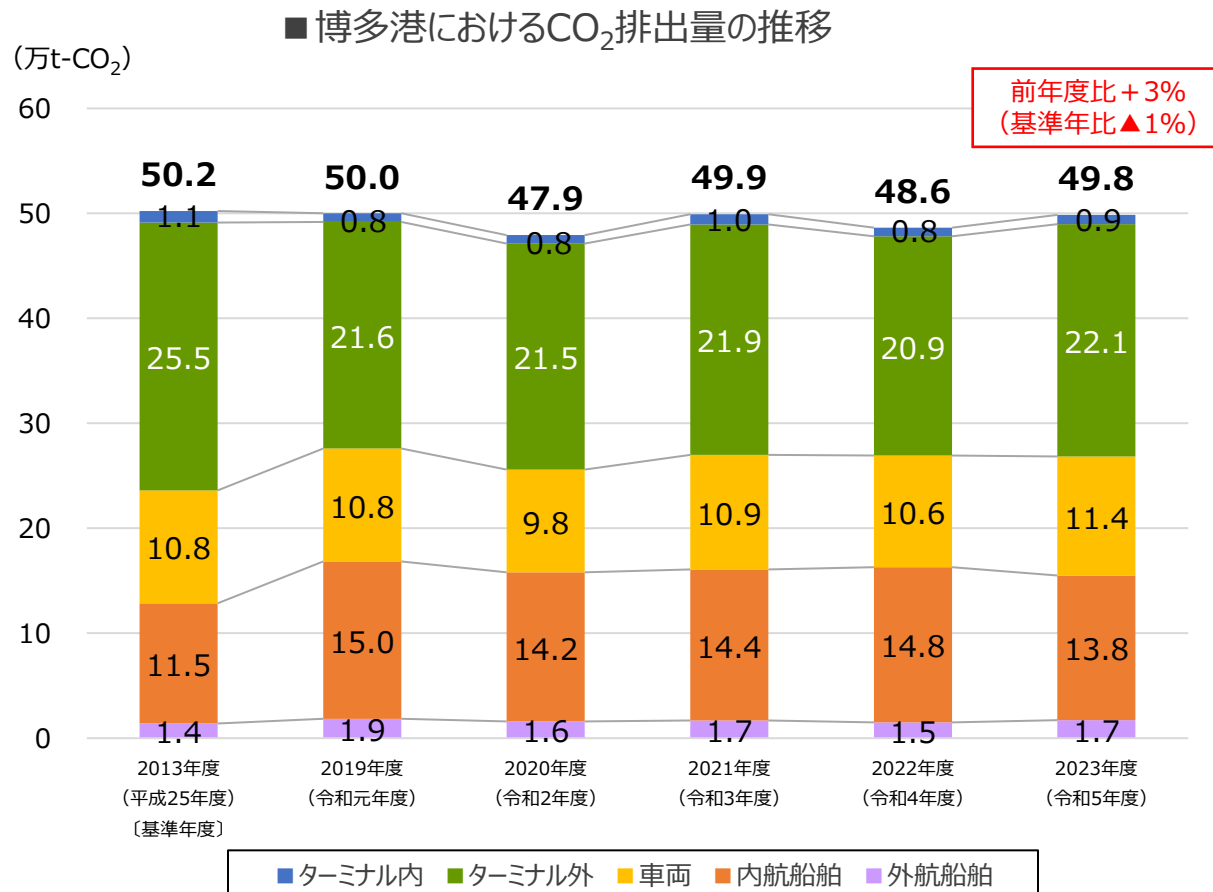
博多港におけるCO₂排出量の現状

○博多港における2023年度のCO₂排出量は**49.8万トン**で、前年度比**3%の増加**。

(基準年度比では**1%の減少**)

○**内航船舶**のCO₂排出量は、前年度から**減少**。

ターミナル内、ターミナル外、車両、外航船舶のCO₂排出量は、前年度から**増加**。



※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

博多港におけるCO2排出量の現状

■ 前年度からの増減要因等（2022年度⇒2023年度）

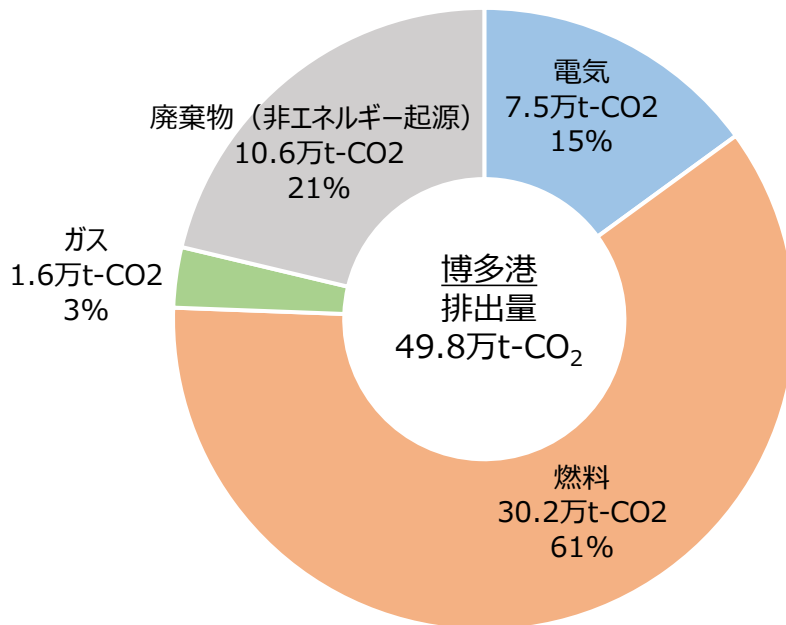
区分	増減割合 (増減量)	増減要因
ターミナル 内	+8% (+0.1万トン)	電気由来排出量：約 1,000トン増 (+23%) ・電力使用量は2%程度の増 ・ 排出係数が約1.2倍 (0.389kg/kWh → 0.475kg/kWh) 燃料由来排出量：約 400トン減 (-11%) ・ 軽油使用量が12%減少
ターミナル 外	+6% (+1.2万トン)	特定事業所からの排出量：約 20,300トン増 (+15%) ・ 産業部門 (全10事業者) では約 13,600トン増 (+42%) ・ 業務部門 (全6事業者) では約 6,700トン増 (+6%) 特定事業所以外からの排出量：約 8,200トン減 (-12%) ・ 産業部門、業務部門ともに減少 (→市域全体における排出量の減少に伴うもの)
車両	+7% (+0.7万トン)	大型車の排出量：約 6,500トン増 (+11%) 大型車以外の排出量：約 700トン増 (+1%) } 市全体における排出量の増加に伴うもの
内航船舶	▲7% (▲1万トン)	貨物船の排出量：約 9,100トン減 (-8%) 旅客船の排出量：約 900トン減 (-2%) } 全国の貨物船、旅客船における排出量の減少に伴うもの
外航船舶	+15% (+0.2万トン)	旅客船の排出量：約 1,000トン増 (約16倍) ・入港隻数の増 (約21倍) コンテナ船の排出量：約 800トン増 (+16%) ・入港隻数の増 (+21%) 自動車専用船：約 700トン増 (+19%) ・入港隻数は3%減少しているが、トータル停泊時間が18% (約1,800h) 増加
合計	+3% (+1.2万トン)	

博多港におけるCO2排出量の現状

○博多港における2023年度のCO2排出量を起源・エネルギー種別でみると、車両や船舶等の**燃料の使用による排出が最も多く**、次いで廃棄物の焼却に伴う排出（非エネルギー起源CO2）が多い。

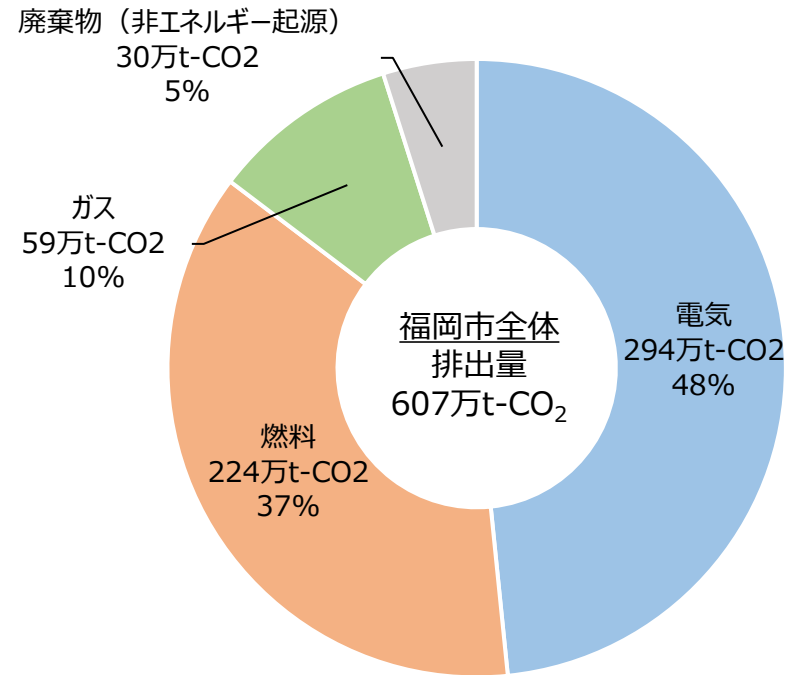
博多港

- 【博多港】
起源・エネルギー種別のCO₂排出割合（2023年度）



【参考】福岡市全体

- 【福岡市全域】
起源・エネルギー種別のCO₂排出割合（2023年度）



博多港におけるCO2排出量の現状

- ターミナル内やターミナル外については、基準年度（2013年度）から一定程度削減が進んでいるが、車両や船舶については、削減が進んでいない状況である。
- 2030年度の目標達成に向けては、今後、**▲24.5万トンの削減が必要**である。

区分	現状の削減量等 (2023年度)		目標達成に必要な削減量等 (2023年度→2030年度)		削減目標 (2030年度)	
	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)
ターミナル内	▲21%	▲0.2 万トン	▲32%	▲0.4 万トン	▲50%	▲0.6 万トン
ターミナル外	▲13%	▲3.4 万トン	▲61%	▲15.6 万トン	▲71%	▲19.0 万トン
車両	6%	0.6 万トン	▲33%	▲3.6 万トン	▲23%	▲3.0 万トン
内航船舶	20%	2.3 万トン	▲38%	▲4.3 万トン	▲17%	▲2.0 万トン
計	▲1%	▲0.7 万トン	▲49%	▲23.9 万トン	▲50%	▲24.6 万トン
外航船舶	24%	0.3 万トン	▲45%	▲0.6 万トン	▲20%	▲0.3 万トン
合計	1%	▲0.4 万トン	49%	▲24.5 万トン	—	▲24.9 万トン

※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない



■ ヤード照明のLED化

- アイランドシティ及び香椎PPコンテナターミナルの全ての**ヤード照明のLED化**が令和6年度に完了(全20基)

《ヤード照明のLED化》



■ 電力の低炭素・脱炭素化

- 博多港国際ターミナルや中央ふ頭クルーズセンターにおいて、**再生可能エネルギー由来電力への切替え**を実施
- アイランドシティ及び香椎PPコンテナターミナルにおいて、管理棟などの**照明のLED化**を実施中
- アイランドシティコンテナターミナルにおいて、令和7年度から管理棟などに**太陽光発電設備**を整備中

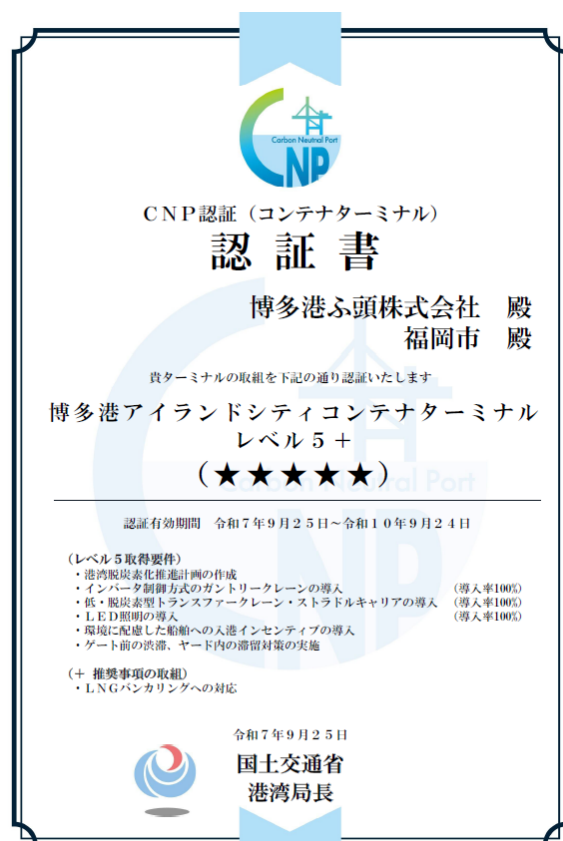
《太陽光発電設備》





■ CNP認証制度

- 国土交通省のCNP認証(コンテナターミナル)制度において
令和7年9月にアイランドシティコンテナターミナルが
全国で唯一“最高評価”「レベル5+」を獲得



CNP認証の認証書

アイランドシティコンテナターミナルの 認証において評価された事項

- インバータ制御方式のガントリークレーンの導入 (全6基)
- 電動式トランスファークレーンの導入 (全26基)
- ヤード照明のLED化 (10基)
- 環境配慮型船舶への入港料減免制度の導入
- ゲート前の渋滞、ヤード内の滞留対策
- LNGバンカリング (燃料供給)



■ 再生可能エネルギー由来電力への切替

○複数の市有施設において、**再生可能エネルギー由来電力への切替え**を実施
(博多ポートタワー、市営渡船旅客待合所 など)

■ 道路照明のLED化等

○臨港道路や緑地等の**照明のLED化**を実施中

■ 省エネルギー化

○博多港ベイサイドミュージアムにおいて、令和7年度に**放射冷却塗料の実証事業**を実施

「放射冷却塗料の実証事業」

太陽光の熱を遮断・放射する特殊な塗料を屋根に塗装することで、エアコンの負荷低減など省エネ効果を検証。

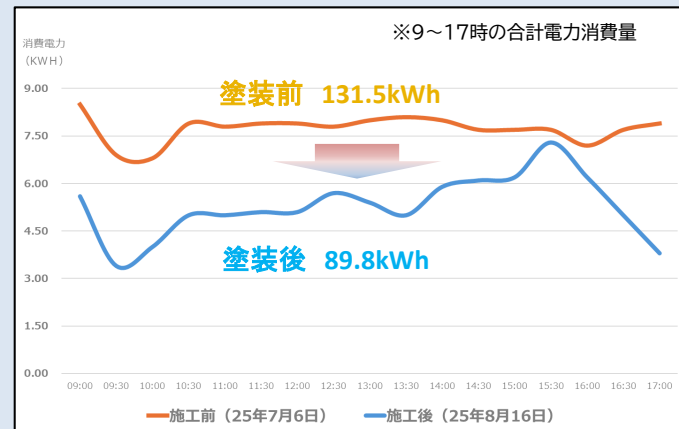


放射冷却塗料



〈検証結果〉

夏季における同一気象条件下における消費電力を比較し、塗装前後で**平均18.1%、最大31.7%の低減**を確認





船舶燃料の低炭素・脱炭素化

○市所有の清掃船において、令和5年度のバイオ燃料導入の実証実験の結果を踏まえ、令和7年度から、**バイオ燃料の導入**を開始

○市営渡船「きんいん」において、令和8年度に**家庭系廃食用油から作ったバイオ燃料を活用**した運航を実施

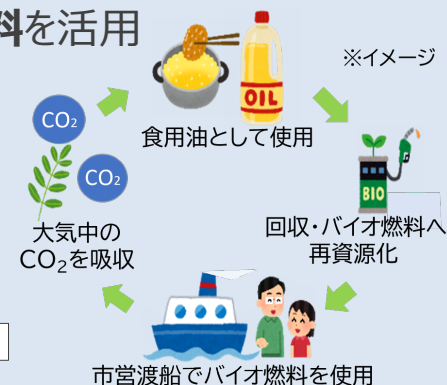
「きんいん」におけるバイオ燃料の活用

市内の各家庭から回収した廃食用油を原料とする地産地消型のバイオ燃料を活用

対象船舶：市営渡船「きんいん」
航路：博多～志賀島
期間：令和8年7月31日～8月上旬
使用燃料：B25（バイオ燃料＋軽油）



左：市内で回収した廃食油、右：精製したバイオ燃料



参 考

日本初の海上でのLNGバンカリング
(クルーズ船「飛鳥Ⅲ」-郵船クルーズ株式会社-)



民間船舶におけるバイオ燃料を用いた実証運航
(RORO船「なのつ」-近海郵船株式会社-)





■ 船舶の停泊時アイドリングストップ

○須崎ふ頭において、貨物フェリーに対応した**陸上電力供給施設**を整備

整備概要

<陸上電力供給施設>

令和7年度に環境省の補助を活用し、民間の貨物フェリーを対象とした陸上電力供給施設を整備（令和8年4月供用）

- 導入場所：須崎ふ頭西側岸壁（6号岸壁）
- 導入設備：岸壁側給電設備（400V低圧）
受変電設備（200kVA高圧受電）

<対象船舶>

- 船社名：対州海運株式会社 ■船名：フェリーたいしゅう(1,100トン)
- 航路：博多～対馬（厳原港） ■寄港頻度：毎日、約10時間停泊
- 停泊時CO2：約200トン／年

停泊中の補機の運転が不要となったことにより、

- ・船員の**作業負担の軽減**
- ・補機による騒音や振動などの軽減により船内の**労働環境の改善**などにつながった

現場の声



■ 船舶燃料の低炭素・脱炭素化

○すべての市営渡船において、

令和8年度より**燃費の向上**を図るため**低摩擦船底塗料**を導入



■ 環境配慮型船舶に対するインセンティブ制度の導入

○環境配慮型船舶の普及や博多港への寄港を促進するため、環境配慮型船舶に対する **入港料の減免制度を創設**（令和6年4月1日より適用）

○これまでLNG燃料を主燃料とするクルーズ船などに対し、
令和7年度末時点で11回の適用実績あり

対象船舶	減免額
・LNG燃料船 ・水素燃料船(燃料電池船を含む) ・バッテリー推進船 ・アンモニア燃料船 ・合成燃料(グリーンメタン、グリーンメタノール)を使用する船舶	入港料 全額免除
・バイオ燃料を使用する船舶 ・合成燃料(重油、軽油)を使用する船舶	入港料 燃料の混合割合に 応じて減免割合を決定

「飛鳥Ⅲ」



© 2025 郵船クルーズ株式会社

「シルバー・ノヴァ」



© 2025 SILVERSEA CRUISES LTD.



■藻場の造成・保全等（ブルーカーボンの創出）

- 和白地区におけるアマモ場造成
- 多様な主体との共働による環境保全創造活動（博多湾NEXT会議・市民参加型環境保全イベント 等）
- ブルーカーボン生態系の創出に向けたワカメ等海藻の藻場造成の実証実験
- 「福岡市博多湾ブルーカーボン・オフセット制度」の運用 等

＜博多湾NEXT会議＞



【会員】令和8年3月31日現在
68団体、個人会員27名

＜福岡市博多湾ブルーカーボン・オフセット制度＞令和2年10月創設

アマモ場など、博多湾の藻場によるCO₂の吸収・固定量をクレジット化し、そのクレジットを企業や市民に購入していただくことで、博多湾の環境保全活動の推進を目指す福岡市独自の制度。

■販売価格

8,800円/t-CO₂(税込) 最小販売単位:0.1t-CO₂

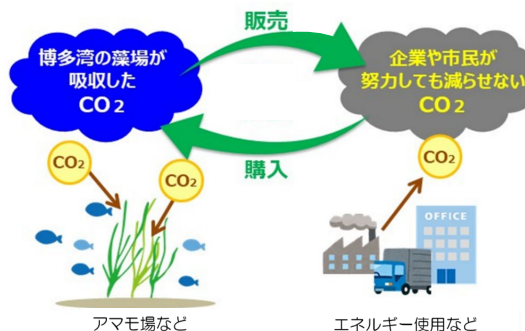
〔販売収益はアマモ場づくり活動をはじめ、博多湾の環境保全創造の取組みに活用。〕

＜市民イベントによるアマモ場づくり＞



アマモの種子団子

アマモの種子を包んだ寒天団子を海に散布



■これまでの実績

	クレジット販売量 (t-CO ₂)	カーボン・オフセット 認証実績(件)		
		合計	個人	団体
令和2年度	43.4	35	21	14
令和3年度	48.5	21	9	12
令和4年度	45.9	16	4	12
令和5年度	42.5	14	3	11
令和6年度	37.7	14	3	11
令和7年度	29.7	13	1	12

※本制度は令和8年度の販売をもって終了。

今後は国の認可機関が運営しているJブルークレジット制度を活用予定。

今後の主な取組み

【現状と課題】

電力由来CO2排出量の**より一層の排出削減**
博多港におけるCO2排出量の**約6割が燃料由来**

【協議会で示された課題認識（抜粋）】

- ・技術開発や供給インフラの整備がどこまで進むのか 荷役機械
- ・補助制度はあるが費用面の課題解決や幅広い規格の製品の普及が必要 車両

【今後の取組み（例）】

■ 電力の低炭素化・脱炭素化の推進

○照明のLED化や再生可能エネルギー由来電力への切替、太陽光発電設備の導入などの取組みを引き続き推進



■ 水素などの燃料を活用した脱炭素化の検討

○CNP形成計画における**燃料の低炭素・脱炭素化**の取組み

-  荷役機械の脱炭素化(ストラップリヤリアなどの脱炭素化に向けた検討 等)
-  構内トレーラーヘッドの低炭素・脱炭素化
-  倉庫・物流施設等における脱炭素化(フォークリフトの脱炭素化 等)
-  車両の脱炭素化(低炭素型ディーゼル車、バイオ燃料、電動車の導入 等)

 船舶燃料の脱炭素化
" (省エネ船、バイオ燃料船、LNG燃料船、水素燃料船 等)



■ 船舶の停泊時アイドリングストップ

○**陸上電力供給設備**の導入拡大

