

鹿島港 港湾計画 一部変更

平成24年7月5日
交通政策審議会
第49回港湾分科会
資料 4-1



今回計画変更箇所

南海浜沖地区

北海浜地区

南海浜地区

高松地区

神之池東部地区

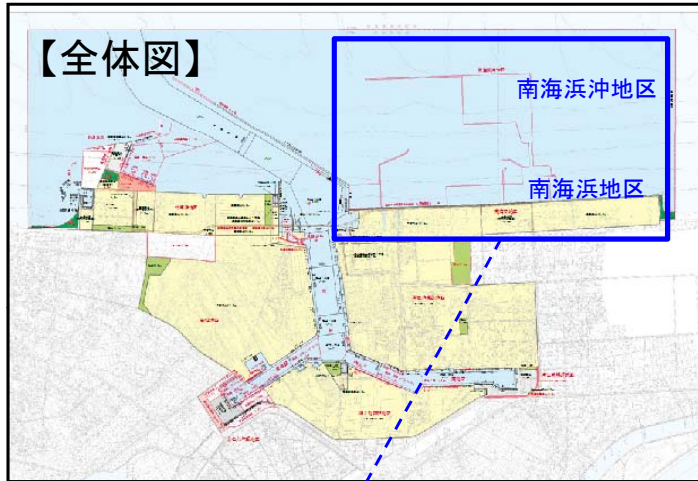
神之池西部地区

北公共埠頭地区

2012.3撮影

鹿島港港湾計画の一部変更

- ・南海浜沖地区及び南海浜地区において、港湾空間の適正かつ効率的な利用に努めつつ、多様化する環境問題、地球温暖化の進行に対応し、港湾における風力発電施設の導入を図るため、「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を設定する。

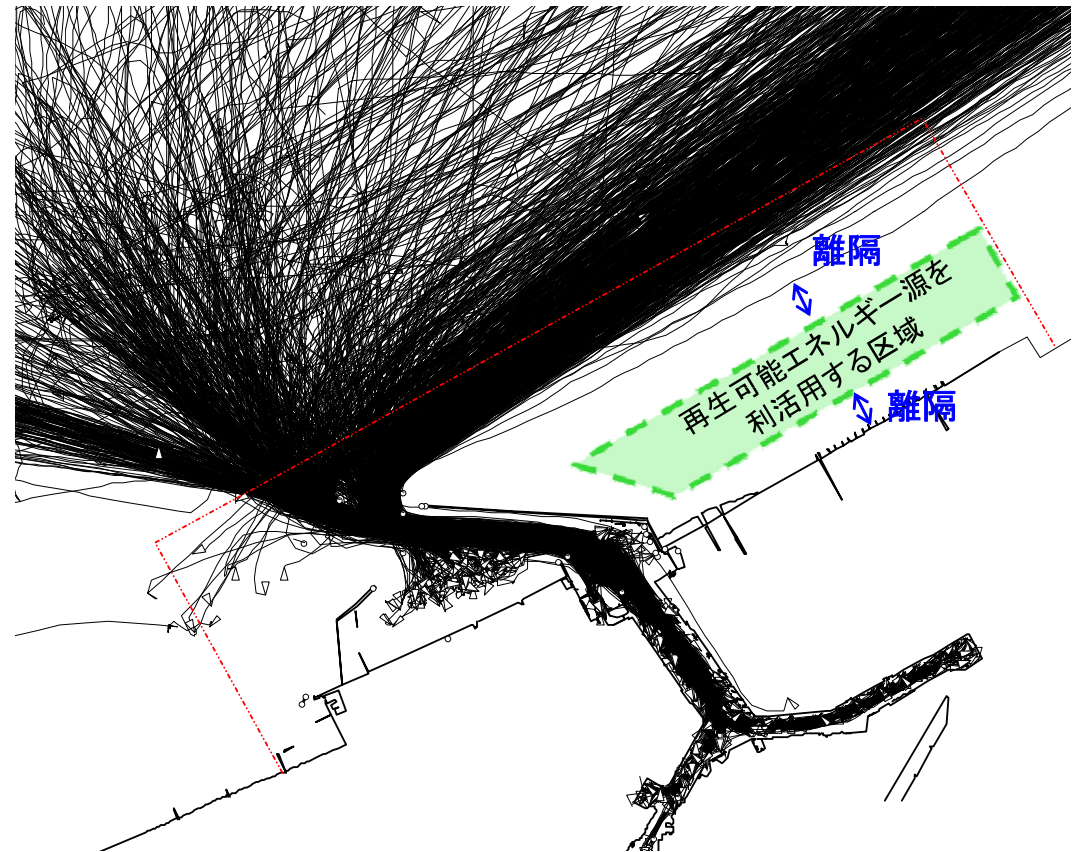


【今回計画】



区域設定の考え方

- : 航跡
- - - : 港湾区域外縁



船舶の頻繁な往来がある領域や、既存風力発電施設に配慮し、離隔距離を設けた領域に区域を設定している。

※航跡図の対象期間：平成23年2月1日～28日

対象船舶

：内航船⇒500GT、外航船⇒300GT

鹿島港 既存風力発電施設の設置状況

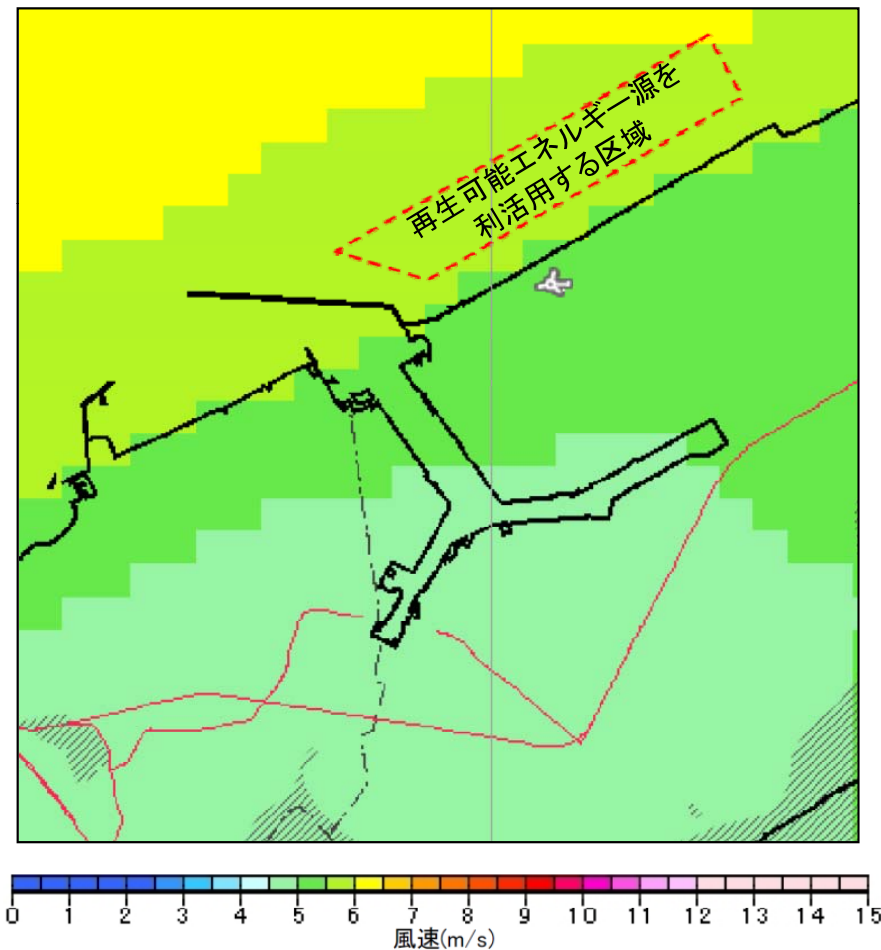


風力発電における鹿島港の優位性

- ・鹿島港港湾区域は、年平均風速が概ね5.5～6.0mあり、風力発電導入の有望地域※1に該当する。
- ・既設の風力発電施設だけでも約8,200戸の年間消費電力を賄う事が可能であり、これは鹿島港背後の神栖市及び鹿嶋市の世帯(61,100戸※2)のうち約13%を賄うことが可能な計算となる。

※1 風力発電導入ガイドブック(2008年2月改訂第9版、(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構)より ※2 平成22年度国勢調査より

【鹿島港付近における年平均風速の状況(地上30m)】



出典:「局所風力マップ」
(独)新エネルギー・産業技術総合開発機構

【鹿島港の既設風力発電施設が賄う電力】



確認の視点

| 確認事項 | 国としての確認の視点 |
|------------------------|--|
| | 基本方針※ |
| 再生可能エネルギー源を 利活用する区域 | <p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</p> <p>2 多様化する環境問題への対応</p> <p>① 地球温暖化防止対策 港湾における地球温暖化防止対策を進めるためには、港湾を核とした効率的な物流体系の構築及び港湾活動や臨海部における企業活動の低炭素化の促進が重要である。 このため、港湾機能の適切な配置や、貨物自動車よりもCO₂の排出原単位が小さい海上輸送・鉄道輸送への利用転換、コンテナターミナルゲート前等での渋滞の緩和、空荷輸送の削減等の環境負荷が小さい効率的な物流体系を構築する。また、港湾の活動に必要な設備等において、CO₂の排出原単位の低減に資する先進的な技術を導入するとともに、<u>再生可能エネルギーの利活用を促進する</u>。さらに、CO₂の吸収源対策として、緑地の整備を進める。また、適切な管理等によりCO₂の吸収効果が期待される藻場の保全・造成を進める。</p> |
| | <p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発 環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の評価や回復、生物を利用した栄養塩類の回収等に関する先導的な技術開発を進める。また、港湾に於けるCO₂排出量を削減するため、荷役機械等の省エネルギー化や<u>再生可能エネルギー等を活用するための技術開発を進める</u>。その際、関係機関と連携して必要な技術開発を進める。</p> |

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成23年9月15日施行)