

大阪“みなど”カーボンニュートラルポート(CNP)形成戦略について ～2030年度目標達成に向けて～

令和8年1月

大阪市(大阪港港湾管理者)
大阪府(堺泉北港・阪南港港湾管理者)

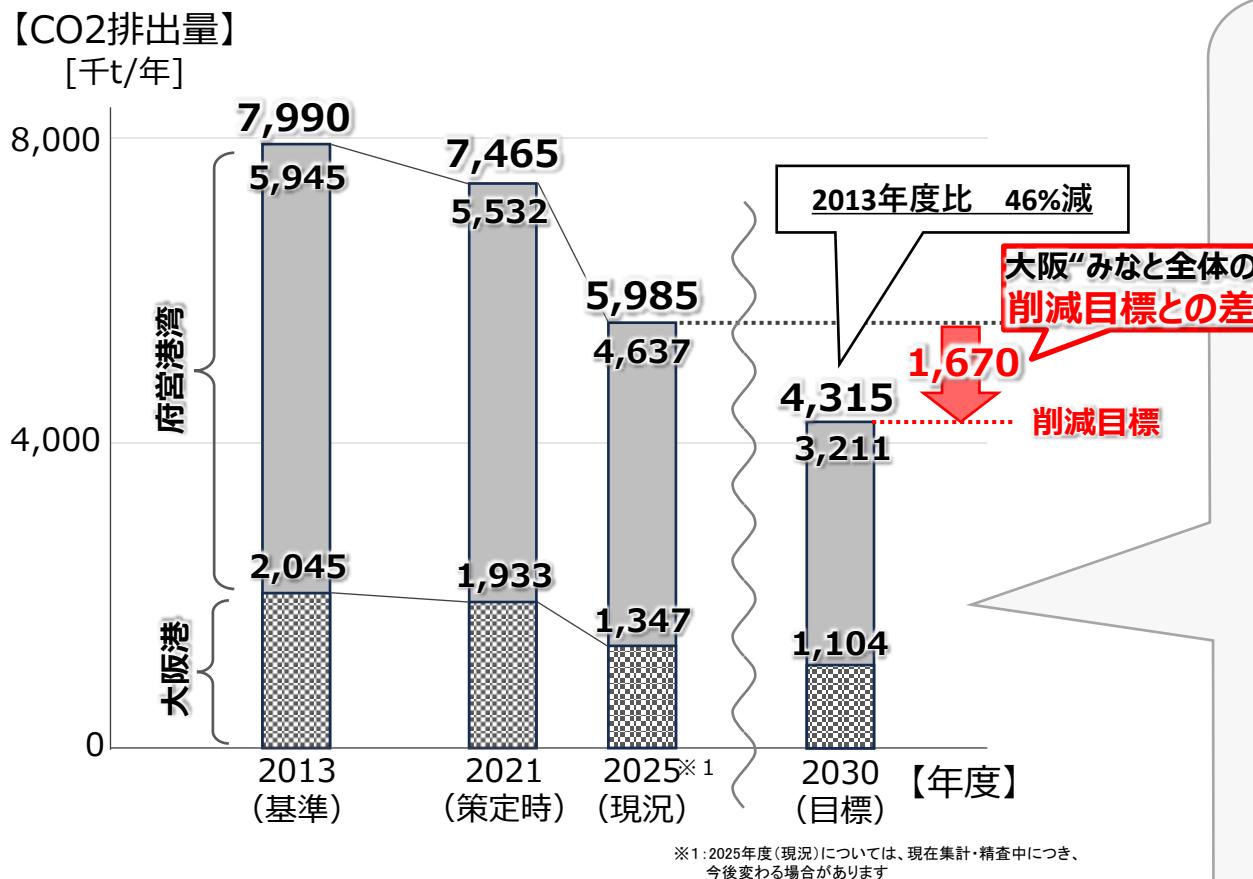
※本資料は今後の協議会での議論等を経て
策定するため、変更が生じる場合があります

大阪“みなど”CNP形成に向けた戦略 全体像（1／3）

■ 大阪“みなど”的めざす姿・現況

【めざす姿】

大阪“みなど”（大阪港・堺泉北港・阪南港）における2050年カーボンニュートラル（CN）を実現し、荷主・船会社等の利用者から“選ばれ続ける港”



排出特性別 CO2排出量 ■大阪“みなど”の場合 [千t]							港湾行政 関係性
エリア	区分	項目	2013 (基準)	2025 (現況)	2030 (目標)	削減目標 との差	
ターミナル内	コンテナターミナル内	燃料由来	12	7	6	1	極めて高い
		電気由来	196	134	106	28	極めて高い
	その他	燃料・電気 (うち公共上屋)	41 (6)	39 (5)	23 (4)	16 (1)	部分的に高い
	小計		249	180	135	45	
出入船舶・車両	船舶	燃料由来	311	296	199	97	高い
	車両	燃料由来	320	275	143	132	部分的に高い
	小計		631	571	342	229	
ターミナル外	公共	道路照明	2	1	1	0	極めて高い
		事務所	37	23	20	3	部分的に高い
		下水	60	50	32	18	低い
	倉庫	燃料・電気	136	131	74	57	部分的に高い
	工場等	燃料・電気	6,873	5,029	3,711	1,318	低い
小計			7,108	5,234	3,838	1,396	
合計			7,990	5,985	4,315	1,670	

※1: 2025年度(現況)については、現在集計・精査中につき、今後変わる場合があります。
※2: ターミナル外における排出事業者を対象に環境省のSHK制度の公表値(最新)を削減量として考慮した場合の排出量

【現況（2025年度時点）】

対象エリア・区分	進捗状況
ターミナル内	コンテナターミナル内荷役機械のハイブリッド化など、順調に進捗しているものの、継続的な脱炭素化の取組が必要
船舶・車両	新造船が就航し、性能向上によりCO2排出量は低下しているものの、そもそも船舶の大型化により燃料の使用量が増加しており、削減効果としては少量となっている。更なる脱炭素化の取組が必要
ターミナル外	【公共】道路照明・下水は計画的に進捗
	【倉庫】施設の老朽化が進む一方で、建て替えは困難な状況（用地確保・コスト等の課題）、脱炭素化の早期進捗が望めない
	【工場等】工場移転（機能集約）や発電事業者等の取組（再エネ等による発電）による削減が主で、更なる脱炭素化の取組が必要

大阪“みなど”的めざす姿・現況



大阪“みなど”的めざす姿・現況

課題を分析し、脱炭素化に向けた戦略（案）を策定

大阪“みなど”CNP形成に向けた戦略 全体像（2／3）

■ 関係者の声等から見えた課題と対応の方向性

関係者の声等	見えた課題	対応の方向性
ヒアリングより <ul style="list-style-type: none"> 荷役機械のCN化及び導入には、稼働に不可欠な<u>周辺環境</u>（メーカーによるメンテナンス体制など）整備が必要 設備更新は計画的に行われるため、<u>タイミングが合うか</u>、前倒してもメリットがあるか、判断が必要（新技術・次世代エネルギーの導入等） 水素利用に関する法制度（高圧ガス保安法など）の規制緩和が必要 	課題① 技術開発やルール化が見えない (新技術や次世代エネルギーなど)	新技术の普及拡大、導入環境の整備促進やエネルギー転換の障壁となる法規制の緩和が必要 <ul style="list-style-type: none"> 新技術・次世代エネルギー導入等に関する国や自治体の関与 新技術・次世代エネルギーに係る国への規制緩和要望 産業・環境部局の取組との連携
ヒアリングより <ul style="list-style-type: none"> 従来型と比べて高額なCN関連設備等の導入による経済的負担（ユーザーへの価格転嫁は困難） 既存の補助金や支援メニューがあるが、<u>利用要件</u>（完了期限など）が厳しく活用が困難 	課題② 経済的負担	事業者の脱炭素化への設備投資等の経済的負担の軽減 <ul style="list-style-type: none"> CNP関連費用に対する補助や国等への要望 民間事業者へのCNP関連費用に対する支援（サステナブル・ファイナンス・フレームワーク）
ヒアリングより <ul style="list-style-type: none"> CN実現に向けたアイデアはあるが、<u>1社単独では困難</u>であり、国などによる支援や企業間の連携が必要 企業における専門部署、人材の不足によりCNの施策の検討自体困難 水素の供給者・需要者それぞれがいないと成り立たないので<u>他事業者の情報</u>が知りたい。（企業のビジネスマッチング） 国・府・市の補助制度や新技術など、CNPに関する情報が不足 	課題③ 人材や情報不足・連携体制の構築の難しさ	官民・民民連携で取組を推進できる環境やCNP関連情報が取得しやすい環境の整備が必要 <ul style="list-style-type: none"> 官民連携・民民連携で取組を推進できる環境づくり 民間事業者に対するCNP関連の情報提供・共有（情報の普及による機運醸成、意識付け）
「めざす姿・現況」より <ul style="list-style-type: none"> “選ばれ続ける港”に必要なコンテナターミナル内の脱炭素化は、港湾管理者の関与が大きい（港湾管理者が自ら手を入れやすい） 一方、全体の排出量に占めるコンテナターミナルの割合は低い。 工場等は全体の排出量に占める割合は約9割と非常に大きな割合を占めるが、<u>港湾行政との関係性が低い</u>（港湾管理者が手を出しにくい）。 	課題④ 産業・環境分野全体での推進	産業・環境分野全体での取組や支援が必要 <ul style="list-style-type: none"> 国及び産業・環境部局の取組との連携 民間事業者自らが脱炭素化に向けた取組の実行

■ 戰略の柱・土台 (2030年度中期目標達成に向けて)

- ▶ 前述の課題等を踏まえ、CNP形成戦略を策定。
- ▶ 戰略の柱・土台にかかる施策を推進し、中期目標達成のために必要となる167万トンのCO2排出量削減をめざす。

戦略の柱 1

Strategic Reduction

—港湾における戦略的削減—

課題①②③

- 世界の企業がサプライチェーンの脱炭素化に取り組む中、港湾（ターミナル内等）における脱炭素化を促進するとともに、港湾管理者自らの脱炭素化を推進

【主な施策（案）】

- [拡充] 荷役機械の脱炭素化促進事業
- [継続] 港湾管理者自らの削減事業
(照明のLED化等)

戦略の柱 2

Support for Empowering

—産業・環境分野と協働した削減促進—

課題①②③④

- 産業・環境分野全体で民間事業者の取組を支えるため、既存の支援制度を活用しつつ、新たな枠組みを導入し、脱炭素化を促進

【主な施策（案）】

- [新規] サステナブル・ファイナンス・フレームワーク
- [継続] 産業・環境部局と連携した次世代エネルギー関連事業者への支援
(産業・環境部局による) 既存補助事業(SHIFT事業等)による支援

戦略の柱 3

Stock&Storage

—港の特性を活かした吸收・貯留—

課題②④

- 港湾の地理的特性を最大限に活かし、ブルーカーボン（吸收源）の創出やCO2貯留（CCS等）を後押しし、脱炭素化に貢献

【主な施策（案）】

- [継続] ブルーカーボン生態系の創出
(企業による) CCS※バリューチェーン構築に向けた検討

※CCS(Carbon dioxide Capture and Storage) :工場等から排出されるCO2を回収し地中等へ貯留する技術

戦略の土台 | Synergy Platform — 関係者が連携できる場の創出 —

- 大阪“みなど”全体で脱炭素化を加速させるため、官民連携の場を強化するとともに、民民連携を促す環境を整備

【主な施策（案）】

- [拡充] CNP関係者間の連携強化・情報発信（デジタルプラットフォームの整備等）