

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

令和8年3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)

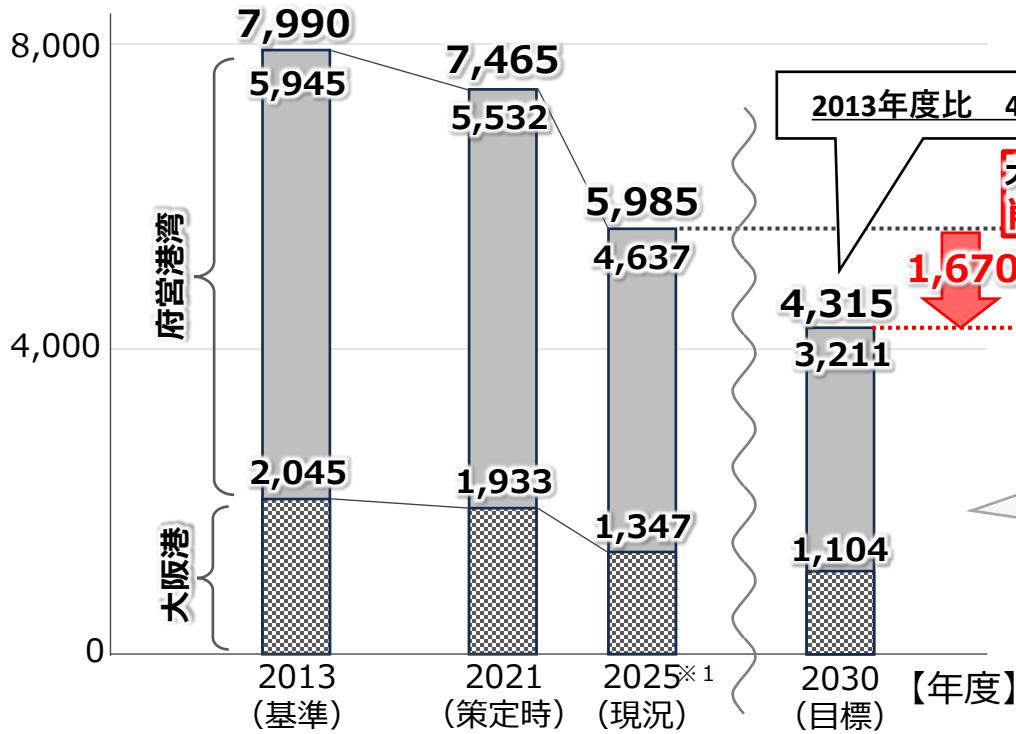
大阪“みなと”CNP形成に向けた戦略 全体像 (1/2)

■ 大阪“みなと”のめざす姿・現況

【めざす姿】

大阪“みなと”（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”**

【CO2排出量】
[千t/年]



※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

排出特性別 CO2排出量 ■大阪“みなと”の場合 [千t]

エリア	区分	項目	2013 (基準)	2025 (現況)	2030 (目標)	削減目標との差	港湾行政関係性
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“みなと”の「めざす姿・現況」

×

大阪“みなと”の「関係者の声」

課題を分析し、脱炭素化に向けた**戦略**を策定

大阪“みなと”CNP形成に向けた戦略 全体像（2／2）

■ 関係者の声等から見た課題

①技術開発やルールが見えない （新技術や次世代エネルギーなど）	②経済的負担	③人材や情報不足・連携体制の構築の難しさ	④産業・環境分野全体での推進
<ul style="list-style-type: none"> 主流となる次世代エネルギーや周辺環境の整備、設備等の製品化時期など事業者が投資を判断するうえで必要な条件が不確実・不透明 水素等の次世代エネルギー利用に関する法制度の緩和が必要 	<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・支援制度があるが、利用要件（完了期限など）が厳しく活用が困難 	<ul style="list-style-type: none"> CNに関するアイデアはあるが、専門部署や人材・情報不足により、1社単独での取組が困難（事業連携体制の構築も困難） 公共による補助制度や新技術など、CNPに関する情報が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 産業・環境分野全体での取組や支援なしに目標達成に向けた脱炭素化の推進は困難

■ 戦略の柱・土台（2030年度中期目標達成に向けて）

戦略の柱1 | Strategic Reduction

— 港湾における戦略的削減 —

- 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）】

- 荷役機械の脱炭素化促進事業
- 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 —

- 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）】

- サステナブル・ファイナンス・フレームワーク
- 産業・環境部局と協働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収・貯留 —

- 港湾の地理的特性を最大限に活かし、**ブルーカーボン（吸収源）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）】

- 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“みなと”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）】 ・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）

2030年度中期目標達成に必要な**“167万トン削減”**し、荷主や船会社等から**“選ばれ続ける港”**をめざす

大阪“みなと”CNP形成に向けた戦略実行（CNP形成のロードマップ） ■ 大阪港の場合



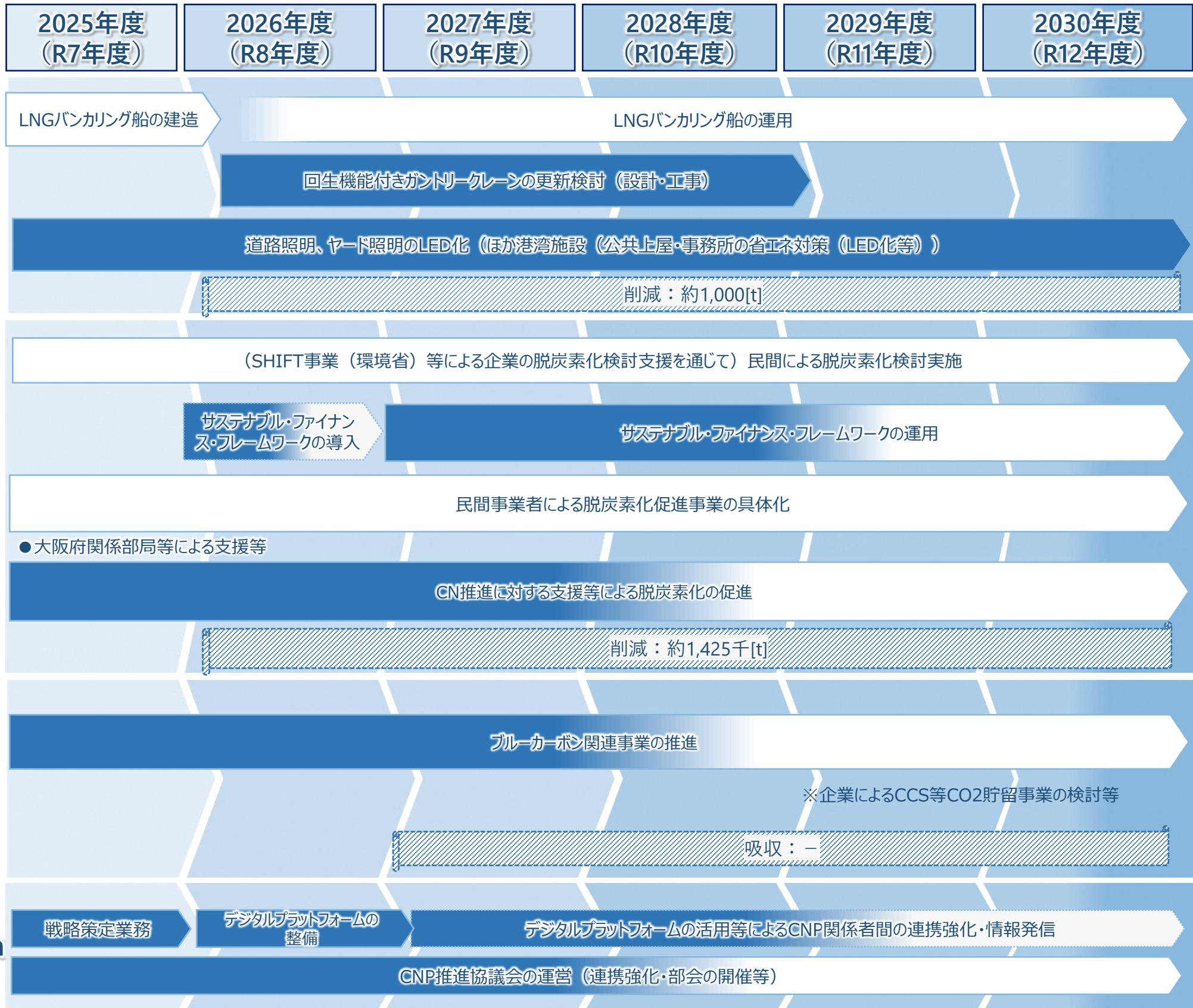
凡例

- 大阪港湾局実施
- 官民連携による実施
- 民間・港湾以外行政実施

※本ロードマップに記載の内容は今後の予算措置等を踏まえて実施する予定のものも含むため、今後変わる場合があります。

削減量計
：約243千[t]～

大阪“みなと”CNP形成に向けた戦略実行（CNP形成のロードマップ） ■ 堺泉北港・阪南港の場合



凡例

- 大阪港湾局実施
- 官民連携による実施
- 民間・港湾以外行政実施

削減量計
：約1,426千[t]～

※本ロードマップに記載の内容は今後の予算措置等を踏まえて実施する予定のものも含むため、今後変わる場合があります。