|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
|  | 表紙 | 令和６年３月 | 令和７年３月変更（令和６年３月策定） |
| 新:24旧:24 | 3-1.表6 |

|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 導入済み | ターミナル出入船舶・車両 | 陸上電力供給設備（低圧）の導入 | 大阪港堺泉北港阪南港 | 在来地区（大阪港）堺１区岸和田旧港地区 | 8基 | 大阪港湾局 | － | － | 直営船用 |
| 短期 | ターミナル内 | 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港 | 夢洲地区 | 59万m2 | 阪神国際港湾株式会社、夢洲コンテナターミナル株式会社、大阪港埠頭株式会社 | 2024年度 | CO2削減量：538t/年 |  |
| 上屋の照明LED化 | 堺泉北港阪南港 | 堺３区松之浜地区小松地区汐見地区助松地区阪南３区 | 23棟 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2013～2023年度 | CO2削減量：679t/年 |  |
| ストラドルキャリアの省エネ化 | 堺泉北港 | 助松地区 | 2基 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2023～2025年度 | CO2削減量：14t/年 | 機種更新による省エネ |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 咲洲地区 | 17基（2023年度までに17基導入済み） | 株式会社辰巳商会 | 2012～2023年度 | CO2削減量：768t/年（2023年度までに768t/年削減済み） | 2012～2013年度 エネルギー使用合理化事業者支援事業（うち8基）2015年度 低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金（うち2基）2016～2017年度 災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業（うち4基）2022～2023年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（空港・港湾における脱炭素化促進事業）（うち2基） |
| 上屋の照明LED化 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区汐見地区助松地区 | 4万m2 | 株式会社日新 | 2021～2022年度 | CO2削減量：149t/年 |  |
| 再生可能エネルギー由来電力への切替 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区汐見地区 | 1.6万m2 | 株式会社日新 | 2022年度 | CO2削減量：332t/年 |  |

 |

|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 導入済み | ターミナル出入船舶・車両 | 陸上電力供給設備（低圧）の導入 | 大阪港堺泉北港阪南港 | 在来地区（大阪港）堺１区岸和田旧港地区 | 8基 | 大阪港湾局 | － | － | 直営船用 |
| 短期 | ターミナル内 | 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港 | 夢洲地区 | 59万m2 | 阪神国際港湾株式会社、夢洲コンテナターミナル株式会社、大阪港埠頭株式会社 | 2024年度 | CO2削減量：538t/年 | 大阪市 CNP認証取得にかかる推進事業（ヤード照明のLED化）補助金活用 |
| 上屋の照明LED化 | 堺泉北港阪南港 | 堺３区松之浜地区小松地区汐見地区助松地区阪南３区 | 23棟 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2013～2023年度 | CO2削減量：679t/年 |  |
| ストラドルキャリアの省エネ化 | 堺泉北港 | 助松地区 | 2基 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2023～2025年度 | CO2削減量：14t/年 | 機種更新による省エネ |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 咲洲地区 | 17基（2023年度までに17基導入済み） | 株式会社辰巳商会 | 2012～2023年度 | CO2削減量：768t/年（2023年度までに768t/年削減済み） | 2012～2013年度 エネルギー使用合理化事業者支援事業（うち8基）2015年度 低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制対策事業費補助金（うち2基）2016～2017年度 災害等非常時にも効果的な港湾地域低炭素化推進事業（うち4基）2022～2023年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（空港・港湾における脱炭素化促進事業）（うち2基） |
| 上屋の照明LED化 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区汐見地区助松地区 | 4万m2 | 株式会社日新 | 2021～2022年度 | CO2削減量：149t/年 |  |
| 再生可能エネルギー由来電力への切替 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区汐見地区 | 1.6万m2 | 株式会社日新 | 2022年度 | CO2削減量：332t/年 |  |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:25旧:25 | 3-1.表6 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 短期 | ターミナル内 | メンテナンス棟の照明LED化 | 大阪港 | 咲洲地区 | 900m2 | 日東物流株式会社、川崎汽船株式会社 | 2023～2034年度 | CO2削減量：4t/年 |  |
| ターミナル出入船舶・車両 | 水素燃料電池船の導入 | 大阪港 | 夢洲地区在来地区 | 1隻 | 岩谷産業株式会社 | 2025年度 | － | 2021～2024年度NEDO実証事業 |
| 新造船の導入（停泊中のCO2削減） | 大阪港 | 咲洲地区 | 2隻 | 株式会社商船三井さんふらわあ | 2018年度 | CO2削減量：1,238t/年 | さんふらわあ さつま・きりしま |
| CONPASの導入 | 大阪港 | 夢洲地区 | － | 国土交通省、大阪港湾局、阪神国際港湾株式会社 | 2021年度～ | － | 2021～2023年度国土交通省による試験運用実施 |
| ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化 | 阪南港 | 一円 | 181基 | 大阪港湾局 | 2013～2019年度 | CO2削減量：142t/年 |  |
| 本社社屋の照明LED化 | 大阪港 | 在来地区 | 730m2 | 近畿港運株式会社 | 2015～2025年度 | CO2削減量：5t/年 |  |
| 中期 | ターミナル内 | 回生機能付きガントリークレーンの導入 | 大阪港 | 夢洲地区咲洲地区 | 18基（2023年度までに15基導入済み、そのうち4基を2024年度以降更新予定） | 阪神国際港湾株式会社 | 2001～2029年度 | CO2削減量：2,562t/年（2023年度までに2,312t/年削減済み） | 港湾法第55条の7第1項の規定による国の貸付け及び課税標準の特例措置（～2020年度） |
| ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化 | 大阪港堺泉北港 | 一円 | 5,029基 | 大阪港湾局 | 2014～2030年度 | CO2削減量：2,268t/年 |  |
| 社有車の電動化 | 堺泉北港 | 一円 | 1台 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2022年度 | － | 法人情報につき事業の効果は非公表 |
| 社有車の電動化 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区堺５区・６区 | － | 関西電力株式会社 | ～2030年度 | － | 法人情報につき規模・事業の効果は非公表CEV補助金（車両）制度 |
| 長期 | ターミナル内 | 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港堺泉北港阪南港 | 一円 | 60万m2 | 大阪港湾局 | ～2050年 | CO2削減量：1,693t/年 |  |
| 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港 | 咲洲地区 | 69万m2 | 阪神国際港湾株式会社 | 2015～2050年 | CO2削減量：681t/年 |  |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 夢洲地区 | 28基（2023年度までに4基導入済み） | 夢洲コンテナターミナル株式会社 | 2021～2031年度 | CO2削減量：1,805t/年（2023年度までに258t/年削減済み） | 2022～2023年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（うち2基） |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 咲洲地区 | 4基 | 日東物流株式会社 | 2027～2034年度 | CO2削減量：36t/年 |  |
| ターミナル出入船舶・車両 | 新造船の導入（機能集約等による脱炭素化） | 大阪港 | 在来地区 | 7隻 | 大阪港湾局 | 2021～2031年度 | － | 現有船舶11隻を新造船7隻に機能集約。建造済の船舶を含め、事業の効果については、燃料使用量の実績等を踏まえ今後記載予定 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 短期 | ターミナル内 | メンテナンス棟の照明LED化 | 大阪港 | 咲洲地区 | 900m2 | 日東物流株式会社、川崎汽船株式会社 | 2023～2034年度 | CO2削減量：4t/年 |  |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 咲洲地区 | 2基 | 株式会社上組 | 2017年度 | CO2削減量：110t/年 | 一般財団法人環境優良車普及機構による補助利用 |
| ターミナル出入船舶・車両 | 水素燃料電池船の導入 | 大阪港 | 夢洲地区在来地区 | 1隻 | 岩谷産業株式会社 | 2025年度 | － | 2021～2024年度NEDO実証事業 |
| 新造船の導入（停泊中のCO2削減） | 大阪港 | 咲洲地区 | 2隻 | 株式会社商船三井さんふらわあ | 2018年度 | CO2削減量：1,238t/年 | さんふらわあ さつま・きりしま |
| CONPASの導入 | 大阪港 | 夢洲地区 | － | 国土交通省、阪神国際港湾株式会社、大阪港湾局 | 2023年度～ | － | 2021～2023年度試験運用 |
| ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化 | 阪南港 | 一円 | 181基 | 大阪港湾局 | 2013～2019年度 | CO2削減量：142t/年 |  |
| 本社社屋の照明LED化 | 大阪港 | 在来地区 | 730m2 | 近畿港運株式会社 | 2015～2025年度 | CO2削減量：5t/年 |  |
| 倉庫の定温設備改修 | 堺泉北港 | 助松地区 | 16,237 m2 | 株式会社上組 | 2022年度 | CO2削減量：57t/年 |  |
| 中期 | ターミナル内 | 回生機能付きガントリークレーンの導入 | 大阪港 | 夢洲地区咲洲地区 | 18基（2023年度までに15基導入済み、そのうち4基を2024年度以降更新予定） | 阪神国際港湾株式会社 | 2001～2029年度 | CO2削減量：2,562t/年（2023年度までに2,312t/年削減済み） | 港湾法第55条の7第1項の規定による国の貸付け及び課税標準の特例措置（～2020年度） |
| 荷役機械（RTG）の照明LED化 | 大阪港 | 咲洲地区 | 5基（各16灯） | 日東物流株式会社 | 2025～2028年度 | － |  |
| ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化 | 大阪港堺泉北港 | 一円 | 5,029基 | 大阪港湾局 | 2014～2030年度 | CO2削減量：2,268t/年 |  |
| 社有車の電動化 | 堺泉北港 | 一円 | 1台 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2022年度 | － | 法人情報につき事業の効果は非公表 |
| 社有車の電動化 | 大阪港堺泉北港 | 咲洲地区堺５区・６区 | － | 関西電力株式会社 | ～2030年度 | － | 法人情報につき規模・事業の効果は非公表CEV補助金（車両）制度 |
| 倉庫内照明のLED化 | 大阪港 | 在来地区 | 約30,500m2 | 櫻島埠頭株式会社 | 2019～2030年度 | CO2削減量：195t/年 |  |
| 長期 | ターミナル内 | 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港堺泉北港阪南港 | 一円 | 60万m2 | 大阪港湾局 | ～2050年 | CO2削減量：1,693t/年 |  |
| 上屋・ヤード内の照明LED化 | 大阪港 | 咲洲地区 | 69万m2 | 阪神国際港湾株式会社 | 2015～2050年 | CO2削減量：681t/年 |  |

 |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:26旧:26 | 3-1.表6 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 長期 | ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化（美化柱等） | 大阪港 | 一円 | 723基 | 大阪港湾局 | 2031～2050年 | CO2削減量：192t/年 |  |
| アンモニア燃料のナフサ分解炉実用化 | 堺泉北港 | 泉北１区 | 分解炉1基（数万ｔ-エチレン規模） | 三井化学株式会社 | 2021～2030年度 | CO2削減量：8万t/年 | 2021～2030年度NEDO実証事業 |
| 都市ガスの脱炭素化（e-メタンの導入） | 堺泉北港 | 泉北１区 | 供給量約6千万m3/年 | 大阪ガス株式会社 | 供給：2030年度～ | 国にて算出方法検討中 |  |
| 自社船を利用したモーダルシフト | 堺泉北港 | 助松地区 | １隻 | 八興運輸株式会社 | 2013（事業開始以降）～2050年 | － | ※港湾地域の二酸化炭素排出削減量には計上しない |
| 自社船を利用したモーダルシフト | 堺泉北港 | 助松地区 | ３隻 | 大王海運株式会社 | 2013（事業開始以降）～2050年 | － | ※港湾地域の二酸化炭素排出削減量には計上しない |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 長期 | ターミナル内 | ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 夢洲地区 | 28基（2023年度までに4基導入済み） | 夢洲コンテナターミナル株式会社 | 2021～2031年度 | CO2削減量：1,805t/年（2023年度までに258t/年削減済み） | 2022～2023年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（うち2基） |
| ハイブリッド型荷役機械（RTG）の導入 | 大阪港 | 咲洲地区 | 4基 | 日東物流株式会社 | 2027～2034年度 | CO2削減量：36t/年 |  |
| ターミナル出入船舶・車両 | 新造船の導入（機能集約等による脱炭素化） | 大阪港 | 在来地区 | 7隻 | 大阪港湾局 | 2021～2031年度 | － | 現有船舶11隻を新造船7隻に機能集約。建造済の船舶を含め、事業の効果については、燃料使用量の実績等を踏まえ今後記載予定 |
| ターミナル外 | 臨港道路の照明LED化（美化柱等） | 大阪港 | 一円 | 723基 | 大阪港湾局 | 2031～2050年 | CO2削減量：192t/年 |  |
| アンモニア燃料のナフサ分解炉実用化 | 堺泉北港 | 泉北１区 | 分解炉1基（数万ｔ-エチレン規模） | 三井化学株式会社 | 2030年度～ | CO2削減量：8万t/年 | NEDO実証事業 |
| 都市ガスの脱炭素化（e-メタンの導入） | 堺泉北港 | 泉北１区 | 供給量約6千万m3/年 | 大阪ガス株式会社 | 供給：2030年度～ | CO2削減量：11.8万t/年 |  |
| 自社船を利用したモーダルシフト | 堺泉北港 | 助松地区 | １隻 | 八興運輸株式会社 | 2013（事業開始以降）～2050年 | － | ※港湾地域の二酸化炭素排出削減量には計上しない |
| 自社船を利用したモーダルシフト | 堺泉北港 | 助松地区 | ３隻 | 大王海運株式会社 | 2013（事業開始以降）～2050年 | － | ※港湾地域の二酸化炭素排出削減量には計上しない |
| 堺泉北エリアにおけるCCSバリューチェーン構築 | 堺泉北港 | 堺５区・６区 | － | 関西電力株式会社コスモ石油株式会社 | 2030年度～ | CO2取扱量：25万t/年（火力発電所由来のCO2） | JOGMEC　令和6年度「先進的CCS事業に係る設計作業等」に関する委託先の公募により、設計作業等を実施2026年頃の最終投資判断を想定 |
| 検討中（その他事業所由来のCO2） |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:27,28旧:27 | 3-2.表8 | ・p27

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 　 | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 短期 | ターミナル内 | 松之浜第1号岸壁補修（LNGバンカリングステーション） | 堺泉北港 | 松之浜地区 | L=300m | 大阪港湾局 | 2020～2023年度 | － | 2020年度社会資本総合整備事業 防災・安全交付金、2022～2023年度国土交通省補助金（港湾メンテナンス事業） |
| 上屋への太陽光発電設備設置（売電用） | 堺泉北港 | 堺３区小松地区汐見地区助松地区 | 21,854m2 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2014～2015年度 | 発電量：1,760kWh/年 |  |
| 中期 | ターミナル外 | LNGバンカリング船の建造・就航・供給 | バンカリング船の基地港：堺泉北港営業範囲：大阪湾を中心とした瀬戸内地域 | 1隻 | LNG供給：大阪ガス株式会社船舶管理：NSユナイテッドタンカー株式会社船舶保有：大阪湾LNGシッピング株式会社（大阪ガスインターナショナルトランスポート株式会社、NSユナイテッドタンカー株式会社、阪神国際港湾株式会社の合弁会社） | 建造：2023～2026年度就航：2026年度～ | 大阪湾を中心とした瀬戸内地域でLNG燃料船へのShip　to　Shipによるバンカリングが可能となる。 | 令和5年度港湾機能高度化施設整備事業（LNGバンカリング拠点形成支援施設）採択済 |
| 廃食用油を原料とした国産SAF製造装置の建造・供給 | 堺泉北港 | 堺5～7区 | SAF製造能力　約3万kl/年 | 合同会社SAFFAIRE SKY ENERGY（コスモ石油株式会社・日揮ホールディングス株式会社・株式会社レボインターナショナル） | 製造装置完工/運転開始：2024年度内を予定 | Scope3でのCO2排出削減 | 2021～2024年度NEDO実証事業 |
| 国産e-メタンの大規模製造プロジェクト | 大阪港湾部 | e-メタン製造：6千万m3/年製造能力：1万Nm3/h | 大阪ガス株式会社ENEOS株式会社 | 製造設備構築：2023～2030年度製造：2030年度～ | CO2排出削減量11.8万t/年 |  |

 | ・p28

| 　 | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 短期 | ターミナル内 | 松之浜第1号岸壁補修（LNGバンカリングステーション） | 堺泉北港 | 松之浜地区 | L=300m | 大阪港湾局 | 2020～2023年度 | － | 2020年度社会資本総合整備事業 防災・安全交付金、2022～2023年度国土交通省補助金（港湾メンテナンス事業） |
| 上屋への太陽光発電設備設置（売電用） | 堺泉北港 | 堺３区小松地区汐見地区助松地区 | 21,854m2 | 堺泉北埠頭株式会社 | 2014～2015年度 | 発電量：1,760kWh/年 |  |
| 中期 | ターミナル外 | LNGバンカリング船の建造・就航・供給 | バンカリング船の基地港：堺泉北港営業範囲：大阪湾を中心とした瀬戸内地域 | 1隻 | LNG供給：大阪ガス株式会社船舶管理：NSユナイテッドタンカー株式会社船舶保有：大阪湾LNGシッピング株式会社（大阪ガスインターナショナルトランスポート株式会社、NSユナイテッドタンカー株式会社、阪神国際港湾株式会社の合弁会社） | 建造：2023～2026年度就航：2026年度～ | 大阪湾を中心とした瀬戸内地域でLNG燃料船へのShip　to　Shipによるバンカリングが可能となる。 | 令和5年度港湾機能高度化施設整備事業（LNGバンカリング拠点形成支援施設）採択済 |
| 廃食用油を原料とした国産SAF製造装置の建造・供給 | 堺泉北港 | 堺5～7区 | SAF製造能力　約3万kl/年 | 合同会社SAFFAIRE SKY ENERGY（コスモ石油株式会社・日揮ホールディングス株式会社・株式会社レボインターナショナル） | 製造装置完工/運転開始：2024年度内を予定 | Scope3でのCO2排出削減 | 2021～2024年度NEDO実証事業 |
|  | 区分 | 施設の名称 | 位置 | 規模 | 実施主体 | 実施期間 | 事業の効果 | 備考 |
| （事業名） | 港 | 地区 |
| 中期 | ターミナル外 | 国産e-メタンの大規模製造プロジェクト | 大阪港湾部 | e-メタン製造：6千万m3/年製造能力：1万Nm3/h | 大阪ガス株式会社ENEOS株式会社 | 製造設備構築：2023年度～ | CO2削減量11.8万t/年 |  |
| 長期 | ターミナル外 | 南港発電所更新計画 | 大阪港 | 咲洲地区 | 出力：180万kW級（60万kW級×3基） | 関西電力株式会社 | 2029年度～ | CO2排出係数：約3割低減 | 2023年度「長期脱炭素電源オークション」において1～3号機が落札 |
| アンモニア供給拠点形成の検討 | 堺泉北港 | 泉北1区 | 貯蔵タンク1 基、受入/払出設備 | 三井物産株式会社、三井化学株式会社、株式会社IHI | 2030年度～ | NH3供給量：約 20 万t/年 | 令和６年度「非化石エネルギー等導入促進対策費補助金（水素等供給基盤整備事業） |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:30旧:29 | 6-3. | 大阪“みなと”においては、これまでもLNGバンカリングの拠点づくりをはじめ、港湾関連施設の照明のLED化、大阪港におけるグリーンアウォードプログラムへの参加等の取組を進めており、令和5年には株式会社商船三井さんふらわあによる大阪港でのLNG燃料船「さんふらわあ　くれない」、「さんふらわあ　むらさき」が就航されているほか、「2025 大阪・関西万博」において、岩谷産業株式会社による国内初となる水素燃料電池船の旅客運航が決定している。CNPの形成に向けた取組は、世界でサプライチェーン全体の脱炭素化に向けた取組が注目されている中において、港湾を利用する荷主や船会社、港湾で事業を営む港湾運送事業者や倉庫業者等をはじめ多岐にわたる関係者と一体となって取組を進めることが重要であることから、大阪“みなと”の姿勢を示すものであり、このことが港湾・産業立地競争力の向上にも繋がるものであるとの認識のもと、引き続きCNPの形成に積極的に取り組むものである。 | 大阪“みなと”においては、これまでもLNGバンカリングの拠点づくりをはじめ、港湾関連施設の照明のLED化、大阪港におけるグリーンアウォードプログラムへの参加等の取組を進めており、令和5年には株式会社商船三井さんふらわあによる大阪港でのLNG燃料船「さんふらわあ　くれない」、「さんふらわあ　むらさき」が就航されているほか、「2025 大阪・関西万博」において、岩谷産業株式会社による国内初となる水素燃料電池船の旅客運航が決定している。CNPの形成に向けた取組は、世界でサプライチェーン全体の脱炭素化に向けた取組が注目されている中において、港湾を利用する荷主や船会社、港湾で事業を営む港湾運送事業者や倉庫業者等をはじめ多岐にわたる関係者と一体となって官民連携で取組を進めることが重要であることから、大阪“みなと”の姿勢を示すものであり、このことが港湾・産業立地競争力の向上にも繋がるものであるとの認識のもと、引き続きCNPの形成に積極的に取り組むものである。 |
| 新:31旧:30 | 6-3. | ・大阪港湾局が本計画の対象範囲内において土地の売却を行う際には、事業者に対して温室効果ガス排出計画の作成・提出を求める等、脱炭素化の協力要請を行い、CNPを推進する。 | ・大阪港湾局が本計画の対象範囲内において土地の売却を行う際には、事業者に対して温室効果ガス排出計画の作成・提出を求める等、脱炭素化の協力要請を行い、CNPを推進する。・令和５年10月に、関西電力株式会社とコスモ石油株式会社が「関西電力とコスモエネルギーホールディングスによる堺泉北エリアでのCCSバリューチェーン構築に向けた共同検討開始」を公表し、また、令和６年10月には「令和６年度『先進的CCS事業に係る設計作業等』に関する業務の受託」を公表しており、堺泉北港エリアや周辺エリアに位置する火力発電所や工場等から排出されるCO2を回収・液化・貯蔵・輸送を行う拠点の形成に向け取り組んでいる。 |
| 新:31旧:30 | 6-4. | また、大阪“みなと”における事業者の取組として、令和５年８月に、大阪ガス株式会社とＥＮＥＯＳ株式会社が「大阪港湾部におけるグリーン水素を活用した国内初となる国産ｅ－メタンの大規模製造に関する共同検討の開始」を、三井物産株式会社、三井化学株式会社、株式会社ＩＨＩ及び関西電力株式会社が「大阪の臨海工業地帯を拠点とした水素・アンモニアサプライチェーン構築に向けた共同検討の開始」をそれぞれ公表している。こういった次世代エネルギーの供給拠点形成の推進に寄与するものとして期待される事業活動について、行政機関においても最大限の支援をしていく。 | また、大阪“みなと”における事業者の取組として、令和５年８月に、大阪ガス株式会社とＥＮＥＯＳ株式会社が「大阪港湾部におけるグリーン水素を活用した国内初となる国産ｅ－メタンの大規模製造に関する共同検討の開始」を、三井物産株式会社、三井化学株式会社、株式会社ＩＨＩ及び関西電力株式会社が「大阪の臨海工業地帯を拠点とした水素・アンモニアサプライチェーン構築に向けた共同検討の開始」を、令和６年６月に、三井物産株式会社、三井化学株式会社及び株式会社ＩＨＩが「大阪堺・泉北地域におけるアンモニア供給拠点整備の事業性調査事業」の実施をそれぞれ公表している。こういった次世代エネルギーの供給拠点形成の推進に寄与するものとして期待される事業活動について、行政機関においても最大限の支援をしていく。 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:32旧:31 | 6-5.表9-1 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 主な取組 | ～2025年度（短期目標年度） | ～2030年度（中期目標年度） | ～2050年（長期目標年） |
| KPI ：CO2排出量 | — | 4,314千トン(2013年度比46%削減) | 実質0トン |
| ターミナル内 | 上屋・メンテナンス棟・ヤード照明のLED化 | 一部導入済 |  | 順次導入 |
| ヤード内荷役機械の省エネ化・ハイブリッド化 | 一部導入済 | ガントリークレーン・ストラドルキャリアの省エネ化、ハイブリッド型荷役機械（RTG）の順次導入 |  |
| LNGバンカリングステーション岸壁補修 | 補修 | 堺泉北港松之浜第１号岸壁 |  |
| 上屋等への太陽光発電設備設置 | 導入済 | 順次拡大 |  |
| 再生可能エネルギー由来電力への切替 | 導入済 |  |  |
| ターミナル出入船舶・車両 | 陸上電力供給設備（低圧）整備（直営船） | 導入済 | ※順次、他のコンテナターミナル導入 |  |
| CONPASの導入 | 導入試験運用 | 機能集約により船舶数の削減等による脱炭素化 |  |
| 新造船の導入（直営船） | 順次建造・導入一部建造・導入済 |  |  |
| 水素燃料電池船の導入 | 2025年 水素燃料旅客船商用運航建造導入 |  |  |
| 新造船の導入（停泊中のCO2削減） | 建造・導入済 |  |  |
| ターミナル外 | 社屋照明のLED化 | 拡大一部導入済 |  |  |
| 臨港道路照明のLED化 | 順次導入一部導入済 |  | 美化柱等への導入 |
| 社有車の電動化 | 一部導入済EV・PHV・FCV等順次導入 |  |  |
| アンモニア燃料のナフサ分解炉実用化 | 技術開発・実証化 |  | 運用 |
| 都市ガスの脱炭素化（e-メタンの導入） | 製造設備構築（国産e-メタンの大規模製造プロジェクト）技術開発 | 2030年目標e-メタン1%混入 e-メタン導管注入の実証 | 2050年目標e-メタン90%以上 供給製造・供給 |
| モーダルシフトの促進 | 促進 |  |  |
| 廃食用油を原料とした国産SAF製造装置の建造・供給 | 運転開始製造装置完工 |  |  |
| LNGバンカリング船の建造・就航 | 建造 | 就航2026年度 |  |

 |

| 主な取組 | ～2025年度（短期目標年度） | ～2030年度（中期目標年度） | ～2050年（長期目標年） |
| --- | --- | --- | --- |
| KPI ：CO2排出量 | — | 4,314千トン(2013年度比46%削減) | 実質0トン |
| ターミナル内 | 上屋・メンテナンス棟・ヤード照明のLED化 | 一部導入済 |  | 順次導入 |
| ヤード内荷役機械の省エネ化・ハイブリッド化 | 一部導入済 | ガントリークレーン・ストラドルキャリアの省エネ化、ハイブリッド型荷役機械（RTG）の順次導入 |  |
| LNGバンカリングステーション岸壁補修 | 補修 | 堺泉北港松之浜第１号岸壁 |  |
| 上屋等への太陽光発電設備設置 | 導入済 | 順次拡大 |  |
| 再生可能エネルギー由来電力への切替 | 導入済 |  |  |
| 荷役機械（RTG）の照明LED化 |  | 順次導入 |  |
| ターミナル出入船舶・車両 | 陸上電力供給設備（低圧）整備（直営船） | ※順次、他のコンテナターミナル導入導入済 |  |  |
| CONPASの導入 | 導入試験運用 | 機能集約により船舶数の削減等による脱炭素化 |  |
| 新造船の導入（直営船） | 順次建造・導入一部建造・導入済2025年 水素燃料旅客船商用運航 |  |  |
| 水素燃料電池船の導入 | 建造導入 |  |  |
| 新造船の導入（停泊中のCO2削減） | 建造・導入済 |  |  |
| ターミナル外 | 社屋照明のLED化 | 拡大一部導入済 |  |  |
| 臨港道路照明のLED化 | 順次導入一部導入済 |  | 美化柱等への導入 |
| 社有車の電動化 | 一部導入済EV・PHV・FCV等順次導入 |  |  |
| アンモニア燃料のナフサ分解炉実用化 | 技術開発・実証化 |  | 運用 |
| 都市ガスの脱炭素化（e-メタンの導入） | 製造設備構築（国産e-メタンの大規模製造プロジェクト）技術開発 | 2030年目標e-メタン1%混入 e-メタン導管注入の実証 | 供給2050年目標e-メタン90%以上  |
| モーダルシフトの促進 | 促進 |  |  |
| 廃食用油を原料とした国産SAF製造装置の建造・供給 | 運転開始製造装置完工 |  |  |
| LNGバンカリング船の建造・就航 | 建造 | 就航2026年度 |  |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 頁 | 項目 | 現行計画（旧） | 変更計画（新） |
| 新:33 | 6-5.表9-1 |  | 表下に追加

| 主な取組 | ～2025年度（短期目標年度） | ～2030年度（中期目標年度） | ～2050年（長期目標年） |
| --- | --- | --- | --- |
| KPI ：CO2排出量 | — | 4,314千トン(2013年度比46%削減) | 実質0トン |
| ターミナル外 | 倉庫の定温設備改修 | 導入済 |  |  |
| 倉庫内照明のLED化 | 一部導入済順次導入 |  |  |
| 発電所更新計画 |  | 更新 | 運転 |
| CCSバリューチェーン（CCS関連設備）の構築 |  | CCS関連設備の構築・推進 | 導入・拡大 |
| アンモニア供給拠点形成の検討 |  | アンモニア供給拠点形成・推進 | 供給 |

 |