

## ○ CNP形成計画における基本的な事項

- ・堺泉北港について、次世代エネルギーの輸入拠点(一次受入拠点)の形成を検討。大阪港、阪南港は次世代エネルギーの二次受入・供給拠点の形成を検討。
- ・二次受入・供給拠点の形成にあたっては、堺泉北港を一次受入拠点の基軸としつつ、次世代エネルギーの需給環境の状況に応じ、大阪“みなと”だけでなく他港との連携など関西一円を見据え、検討。

## ○ 温室効果ガス削減目標及び削減計画

- ・2030年度及び2050年に導入されている技術・取組(①アンケート・ヒアリングで把握した事業者の取組、②大口利用事業者の中長期経営計画、③次世代エネルギーに関する政策)を参考に、削減の取組シナリオを設定。
- ・上記シナリオにより推計した結果、2030年度において削減量の目標数値とギャップが生じているため、その解消には更なる取組が必要。  
(例:シナリオでは、コンテナ・フェリー・ROROターミナルに陸電導入と想定→ギャップ解消には、陸電未導入エリアの船舶の65%を対象に導入が必要)
- ・形成計画上は、目標未達成のまま今後の取組課題とし、排出量の推移をふまえて、令和5年度に策定をめざす港湾脱炭素化推進計画において適宜見直し。

## ○ 水素・燃料アンモニア等供給目標及び供給計画

- ・水素・燃料アンモニアの需要量について、3港湾(大阪港・堺泉北港・阪南港)エリア内を範囲として、推計。  
2030年度時点は、各事業者による将来計画に基づき、推計。  
2050年時点は、化石燃料が全量水素・燃料アンモニア等に置き換わると仮定し、推計。  
2050年の3港全体での年間需要量について、水素は約67万トン、燃料アンモニアは約115万トン。(液化水素での輸入を基本シナリオとする)
- ・算出した需要量から、2030年度及び2050年に必要な貯蔵施設の規模を推計。  
2050年時点で水素タンク22基(50,000m<sup>3</sup>/1基)、燃料アンモニアタンク2基(5万トン/1基)が必要。

# カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画(案)のポイント

## ○ ロードマップ

・削減の取組シナリオを前提とし、具体的に記載。(以下に特徴的な取組を記載)

主な取組	短・中期 (～2030年度)	長期 (～2050年)
【ターミナル内】 上屋・ヤード照明のLED化による省エネ	照明のLED化	
【船舶・車両】 陸上電力供給施設整備	調査・検討 (2023・2024年度) → 設計・整備 (2025～2028年度)	導入
【ターミナル外】 非化石エネルギー由来の電力使用	電力会社の取組による電力排出係数削減	水素等非化石エネルギー由来の電力利用

## ○ 計画策定後の継続した取組

・策定した計画については、次年度以降定期的にPDCAサイクルを回す取組を継続。  
(港湾法の改正内容を踏まえ、新たに港湾脱炭素化推進協議会を設置し、令和5年度に港湾脱炭素化推進計画の策定をめざす。)

・その他の取組

- ・「港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度」の活用を検討
- ・「港湾地域における土地利用の規制緩和」については、改正港湾法における構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例等の活用を検討
- ・次世代エネルギーの取扱いにかかる法規制、基準の緩和措置及び施設整備に係るコスト等の課題に対する検討
- ・CNP形成計画の対象地区において土地売却等を行う際の脱炭素化への協力要請等