

第1回「大阪“みなの”
カーボンニュートラルポート（CNP）推進協議会」
会議録

日時 令和5年8月22日（火）午前10時30分

場所 大阪市役所本庁舎 屋上階P1会議室

第1回「大阪“みなと”カーボンニュートラルポート（CNP）推進協議会」会議録

1 開催日時及び場所

日時 令和5年8月22日（火）午前10時30分から12時20分まで

場所 大阪市役所本庁舎 屋上階P1会議室

（大阪市北区中之島1丁目3番20号）

2 出席者

【構成員】

（団体）

大阪港運協会

大阪倉庫協会

（企業）

岩谷産業株式会社

ENEOS 株式会社

大阪ガス株式会社

株式会社商船三井

株式会社フェリーさんふらわあ

株式会社三井 E&S

株式会社名門大洋フェリー

川崎汽船株式会社

関西電力株式会社

コスモ石油株式会社

堺泉北埠頭株式会社

櫻島埠頭株式会社

日本酢ビ・ポパール株式会社

日本製鉄株式会社

日本郵船株式会社

阪神国際港湾株式会社

阪九フェリー株式会社

日立造船株式会社

丸紅株式会社

三井化学株式会社

三菱ロジスネクスト株式会社

UBE 株式会社

夢洲コンテナターミナル株式会社

(有識者)

ロジスティクス経営士 上村 多恵子

同志社大学 法学部 教授 黒坂 則子

【特別構成員】

(団体)

大阪府トラック協会

大阪港湾労働組合協議会

全日本港湾運輸労働組合同盟

(企業)

四国開発フェリー株式会社

寺崎電気産業株式会社

【行政機関】

近畿地方整備局

大阪府環境農林水産部（オブザーバー）

近畿運輸局（オブザーバー）

近畿経済産業局（オブザーバー）

【事務局】

大阪港湾局

3 議事

- (1) 港湾脱炭素化推進計画検討部会及びLNGバンカリング拠点形成部会の設置
- (2) 港湾脱炭素化の取組みに関する情報提供
- (3) 港湾脱炭素化推進計画骨子案の概要
- (4) 大阪“みなと”における取組紹介
- (5) CNP形成に向けた課題
- (6) 今後のスケジュール

4 経過

1. 開 会

事務局から、会議を開会する旨が宣言された。

2. 開催要綱に基づく開催及び会議の一部公開についての確認

事務局から、「大阪“みなと”カーボンニュートラルポート（CNP）推進協議会」開催要綱に基づき協議会を開催することについて確認がなされた。

また、本協議会の内容については原則「非公開」であるが、冒頭部分のみ報道関係者による撮影

を可能とすること及び、本協議会の情報については、後日公開できる範囲でホームページに掲載することについて確認がなされた。

3. 出席者の紹介

事務局から、当日出席者一覧表による出席者の紹介がなされた。

4. 挨拶

座長から挨拶があった。

5. 配布資料の確認

事務局から、配布資料の確認がなされた。

6. 議題

次の議題について資料により説明がなされた。

- (1) 港湾脱炭素化推進計画検討部会及び LNG バンカリング拠点形成部会の設置 (資料1)
(事務局より説明・意見等なし)

- (2) 港湾脱炭素化の取組みに関する情報提供 (資料2)
(近畿地方整備局より説明)

<主な意見・質問等>

- GX 移行債について、まだ具体的には決まっていないかもしれないが、大体の金額や期間の規模感を教えてほしい。
 - (近畿地方整備局) 我々も公表されている情報しかないが、20 兆円規模で、来年度以降 10 年間、毎年度、国会の議決を経た金額の範囲内で発行していくと聞いている。
 - (構成員) これはGXを進めていく中で期待するところなので、わかったことから順次教えてほしい。
- 認証制度は、環境政策などにおいてよく取り入れられていて推進すべき制度だと思うが、このCNP認証制度は、認証されることで何がどうプラスになると想定されているか。
 - (近畿地方整備局) 海外の荷主を含め、客観的に平等に評価される制度がないと、本当にその港湾が脱炭素化を進められているか明確にわからない。この認証制度がその指標のひとつとして、きちんと脱炭素化が進められている港湾を選択するきっかけとなり、脱炭素化の取組みの後押しになることを期待したものである。
 - (構成員) 将来的には、認証を得ることで何かプラスになることも検討してほしい。

(3) 港湾脱炭素化推進計画骨子案の概要 (資料3)

(事務局より説明)

<主な意見・質問等>

- 昨年度末に CNP 形成計画を策定したが、計画の内容を実行し、認証を得ることが現時点のゴールという理解でよいのか。
 - (事務局) CNP 形成計画と CNP 認証制度は別ものである。CNP 形成計画は協議会に参画していただいている皆様の取組みにより、将来のカーボンニュートラルをめざすというものである。一方で CNP 認証制度は、先ほど近畿地方整備局から説明があったとおり、港湾ターミナルの中における取組みを評価する港湾ターミナル内独自の制度である。
- 民間企業としては、協議会の構成員として促進事業を提案していくにあたり、それを実行することで、どういうメリットがあるのかということを考えないといけない部分もある。結局、この計画を実行することでどのようなところに向かっていくのかももう少し押さえておきたい。
 - (事務局) 大きく 2 点あると考えている。脱炭素化は国全体で取り組んでいるものということと、構成員の皆様と我々で取組みを進めていかないといけないもので、その取組みを世界にアピールするとともに、効果を皆様に享受しながら、進めていかなければならない我々の使命のひとつだと考えている。もうひとつとして、現在のところ、この制度上ではまだ直接的なメリットではないが、取組みを進めていかないと今後の事業継続自体が困難になるものと考ええる。
- 計画骨子案に当社の取組みを促進事業として位置付けていただいているが、削減できる CO2 の排出量はそれほど大きくない。その中でこの計画に位置付けたものの、使命が果たせなくなった時は、我々の責任はどこまであるのか気になっており、どう関わっていくべきなのかが見えていない状況である。この計画に位置付けることで、どのような責任が生じるのか教えていただきたい。
 - (事務局) 計画は今後公開していくことになり、各企業の名前、いつまでに何をするのかを記載いただくので、そういう意味で一定の責任がでてくるものと考ええる。しかしながら、できないからと言って、法的な罰則等はない。
- どういうプラスがあるのか、メリットがあるのかという視点ではなく、大きな時代の変化の中で、取組みを進めていかないと、また認証を得ないとマイナスになる、そういう考え方にならないといけないと思う。企業としてどうプラスになるのかを考えるのは当然かもしれないが、これからは日本の港、世界の港が、取組みを進めていくということなので、認証を得ないと、将来的には、船側が大阪“みなと”へは立ち寄らない、認証を得た港に優先して寄港するなど、そうなることも考えられる。ロッテルダム港は寄港する船を選別しており、CO2 を排出する船は断っているそうである。取組みを進め、認証を得ないと世界から取り残され、マイナスになるといった視点が必要と思われる。

●記載内容は、今後国交省と調整するとのことであるが、我々からも意見を出させていただく機会もあるか。

→（事務局）今後、本日設置した部会を中心に素案を作成する。その中で皆様方の意見も頂きながら修正していきたいと考えている。

→（構成員）ロードマップに少し気になる記載があるので、今後、調整させていただきたい。

●KPI について、2030 年度の CO2 排出量を約 430 万トン減らすと記載があるが、CO2 排出量はどのように計算したのか。また、これにはスコープ 1、2、3 が全て含まれているのか。

→（事務局）昨年度、排出量に関する調査を実施。構成員や排出量が大きい特定排出者へのアンケートや統計資料、中小企業などに関しては国の係数から CO2 排出量を算出したものを積み上げている。

（４） 大阪“みなと”における取組紹介

（企業により説明・質疑回答については非公表）

（５） CNP 形成に向けた課題 （資料４）

（事務局より説明・意見等なし）

（６） 今後のスケジュール （資料５）

（事務局より説明・意見等なし）

（７） その他

●脱炭素化の取組みを進めるにあたっては、メリットというより、むしろ進めないとマイナスになると考えていただきたい。また、せっかく 2025 年にはこの大阪“みなと”で万博が開催される場所である。水素燃料電池船をはじめとして、各企業におかれては、万博を、カーボンニュートラルを飛躍的に進めていく起爆剤、旗印と意識されて、大きく発展させていただきたい。

→（座長）皆様の取組みは港の競争力強化としても必要である。今後とも、皆様のご支援、ご協力をお願いしたい。

5 閉会

事務局から、会議の閉会宣言を行った。

・ 本日の議事については、後日ホームページに掲載する予定とする。