



©宮城県・旭プロダクション

# Ports of SENDAISHIOGAMA



東北の物流拠点 仙台塩釜港  
*Gateway to overseas countries  
from Tohoku region*

## カーボンニュートラルポートについて ～環境とヒトに優しい次世代のみなどに向けて～



～仙台港区～



～塩釜港区～



～石巻港区～



～松島港区～

令和4年6月8日  
宮城県土木部港湾課

# 目次

1. カーボンニュートラルポートについて・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. カーボンニュートラルポート形成計画策定マニュアル・・・・・・・・ 11

---

---

# カーボンニュートラルポートについて

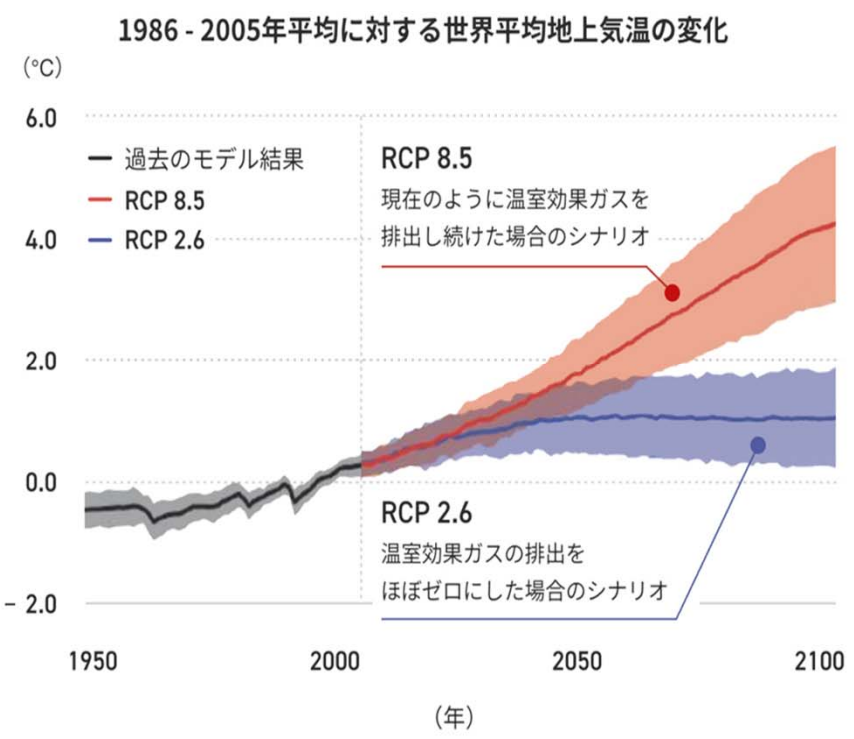
---

---

# 1. なぜカーボンニュートラルが必要なのか

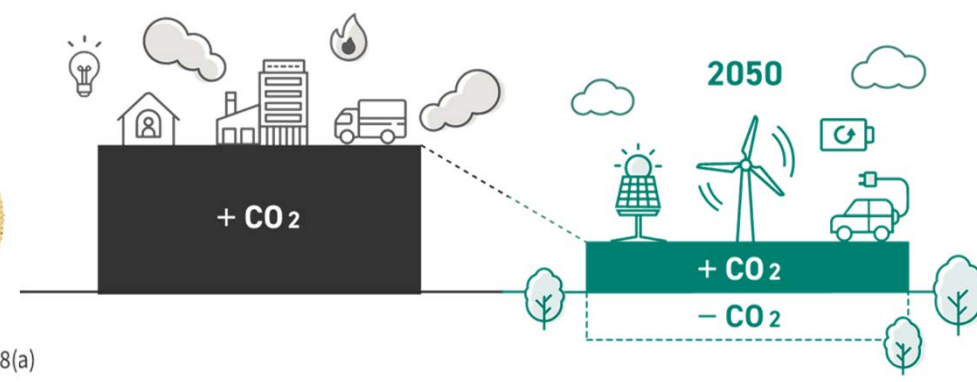
- 近年、国内外で様々な気象災害が発生している。
- 世界的な気候変動に伴い、今後、平均気温の上昇、海水面の上昇、豪雨や猛暑等のリスクが更に高まることが予想されている。
- 気候変動の進行に伴い、農林水産業、水資源、自然生態系、自然災害、健康、産業・経済活動等の様々な分野へ影響を及ぼすことが懸念されている。

⇒ 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるためには、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」の達成に向けた取り組みが必要である。



**Qカーボンニュートラルとは**

- 二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味する。



出典：IPCC AR5 WG I SPM Fig. SPM.8(a)

## 2. カーボンニュートラル実現に向けた取組

### ■ 内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す。

### ■ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和2年12月25日)

令和2年12月25日に開催された成長戦略会議において「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が公表され、今後の産業として成長が期待される重要分野として、14産業につき、「実行計画」が策定された。

### ■ 地球温暖化対策推進本部(令和3年4月22日)

2050年目標と統合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向けて、挑戦を続ける。

### 《グリーン成長戦略》

#### ■ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(R2.12.25)

経産省を中心に、革新的イノベーションに関わる重要分野について実行計画を策定

- ・今後の産業として成長が期待され、2050年カーボンニュートラルを目指す上で取組が不可欠な14の重要分野において、目標、研究開発・実証、制度整備等を盛り込んだ「実行計画」を策定(うち、国交省関連分野は12分野)
- ・高い目標にコミットする企業による長期にわたる技術の開発・実証を2兆円の基金で支援
- ・ここでカーボンニュートラルポートが定義される

### 《カーボンニュートラルポートの形成》

カーボンニュートラルを目指す上で不可欠な重要分野である水素は、発電、運輸、産業等幅広い分野における脱炭素化に貢献できるエネルギーであり、国際エネルギー機関(IEA)のレポート(2019年)では、水素の利用拡大のため、工業集積港をクリーン水素の利用拡大の中核にすることが掲げられている。

我が国の輸出入の99.6%を取り扱う物流拠点であり、かつ我が国のCO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、2050年までの港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す。

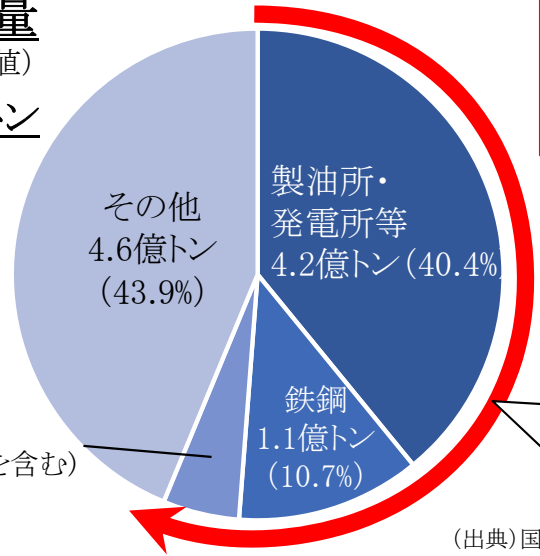
⇒国土交通省により令和3年12月にカーボンニュートラルポート形成計画策定マニュアルが策定され、その中で、計画策定対象港湾を国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾が基本とされた。

# 3. 港湾におけるカーボンニュートラルポートの必要性①

- 日本の港湾は、輸出入貨物の99.6%が経由する国際サプライチェーンの拠点であるとともに、CO2 排出量の約6割を占める産業の多くが港湾・臨海部に立地し、これら産業が使用する資源エネルギーの受入拠点でもある。
- 港湾地域は、脱炭素燃料である水素やアンモニア等の輸入拠点としてだけでなく、次世代エネルギーの活用によるCO2 削減の余地が大きいエリアである。

⇒2050年カーボンニュートラルを実現するためには、港湾地域での脱炭素化に向けた先導的な取組が効果的である。

**CO2排出量**  
(2020年度速報値)  
**計10.4億トン**

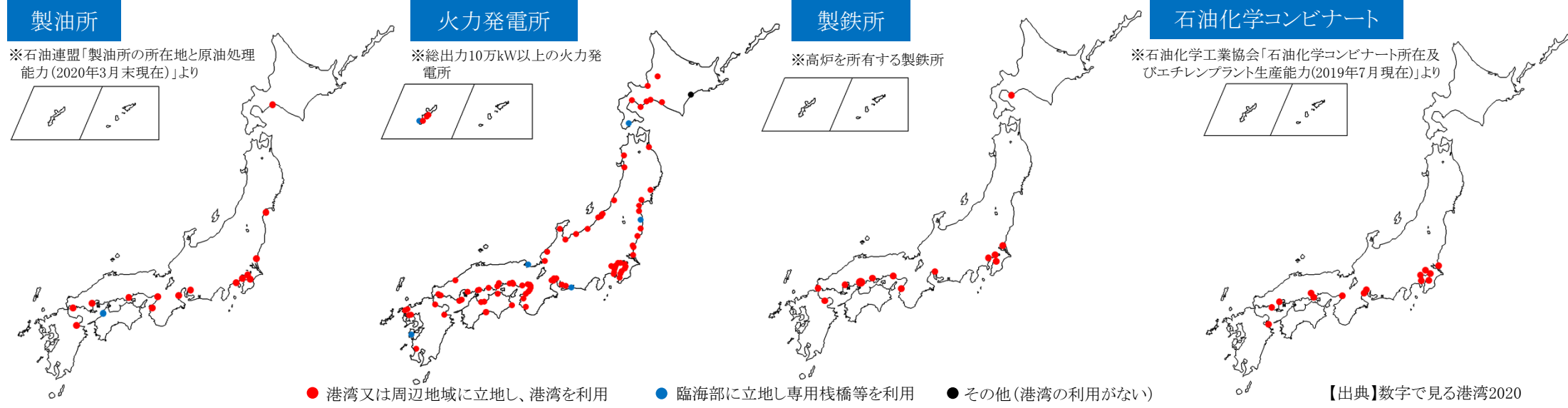


CO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める産業の多くは港湾・臨海部に立地

うち、事業用発電は約3.9億トン  
【内訳(港湾局推計)】  
石炭 約2.3億トン  
LNG 約1.3億トン  
石油等 約0.2億トン

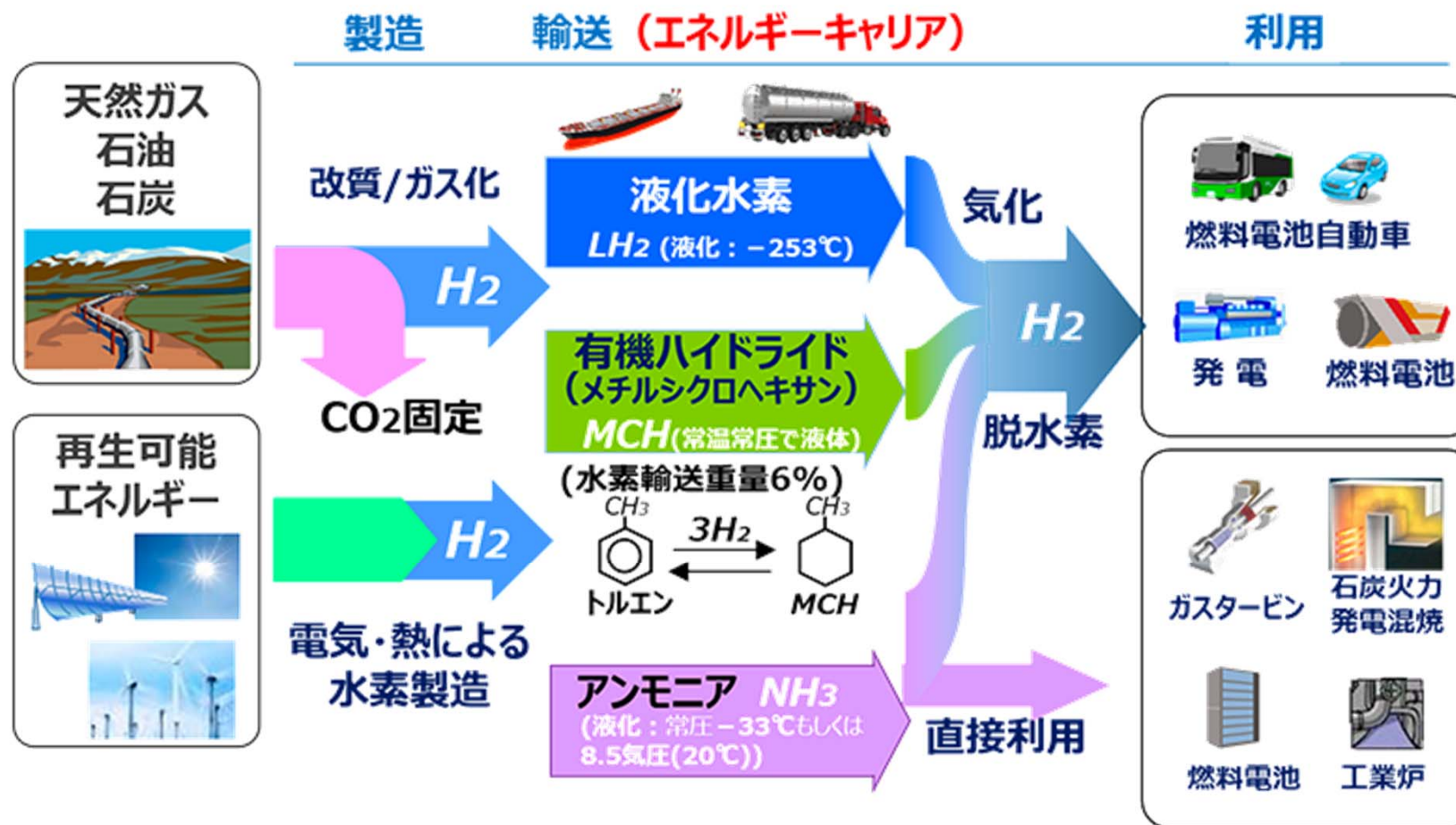
(出典) 国立環境研究所HP資料より、港湾局作成

製油所、発電所、製鉄所、化学工業の多くは港湾・臨海部に立地、また、これらが使用する資源・エネルギーのほぼ全てが港湾を経由



# 4. 港湾におけるカーボンニュートラルポートの必要性②

- 燃焼しても温室効果ガスを排出しない水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーは、化石燃料の代替エネルギーとして注目されている。
- 次世代エネルギーキャリアとして、「液化水素」、「メチルシクロヘキサン(MCH)」、「アンモニア(NH3)」の3つが代表物質とされている。
- 次世代エネルギーは、化石燃料や再生可能エネルギーを利用し海外で大量に製造され、海上輸送、港湾にて受入・貯蔵された後に火力発電や燃料電池自動車等の燃料として使用される。



次世代エネルギーの製造、輸送・貯蔵、利用のイメージ

# 5. カーボンニュートラルポートの目指す姿

## 【供給サイド】

### 1. 水素等の受入環境の整備

水素、燃料アンモニア等の輸入などのための**受入環境を整備**する。

## 【利用サイド】

### 2-①. 港湾オペレーションの脱炭素化

港湾荷役機械など、**港湾オペレーションの脱炭素化**を図る。

※係留船舶、ターミナルに出入する大型車両含む

### 2-②. 港湾地域の脱炭素化

火力発電、化学工業、倉庫等の立地産業と連携し、**港湾地域で面的に脱炭素化**を図る。

**行政機関、港湾立地・利用企業等が連携し、港湾地域で効率的に脱炭素化を推進**

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成

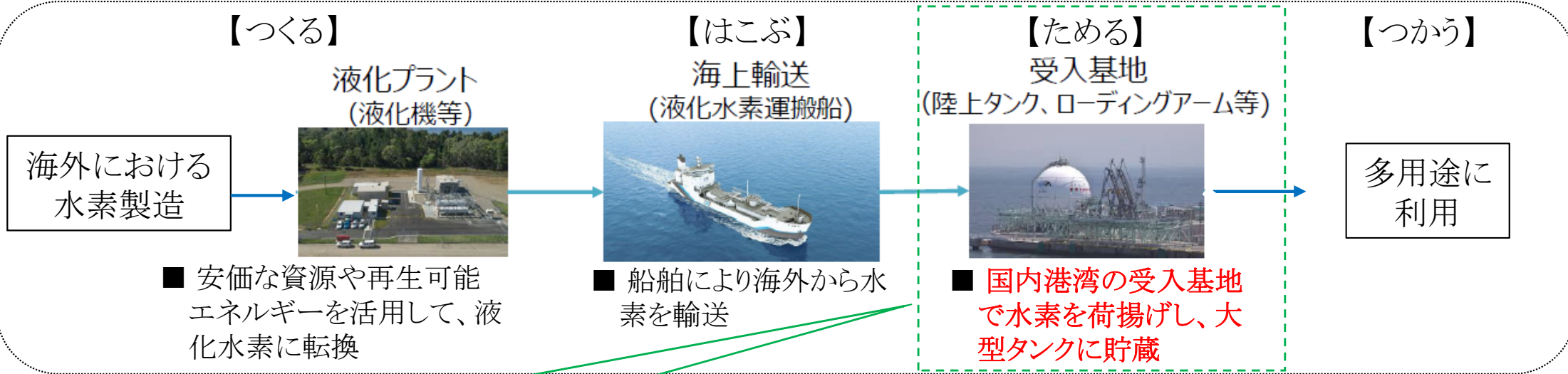


# 6. 水素等の受入環境の整備イメージ

## 水素、燃料アンモニア等サプライチェーンの構築

- 今後の水素や燃料アンモニアの需要に対応して大量・安定・安価な輸入や貯蔵を可能とするため、**港湾における水素等の受入環境を整備。**
- 国全体で最適な水素等サプライチェーンを構築するため、**輸入拠点港湾の整備を促進。**

サプライチェーンのイメージ(液化水素の例)



### グリーンイノベーション基金事業(液化水素サプライチェーンの大規模実証)

日本水素エネルギー(川崎重工業の完全出資会社)、ENEOS、岩谷産業は、液化水素商用サプライチェーン構築のための商用化実証事業を実施(水素供給量:数万トン/年・チェーン※、事業期間:2021年度~29年度、事業規模:別途川崎重工業が実施する革新的液化技術開発とあわせ、約3,000億円)

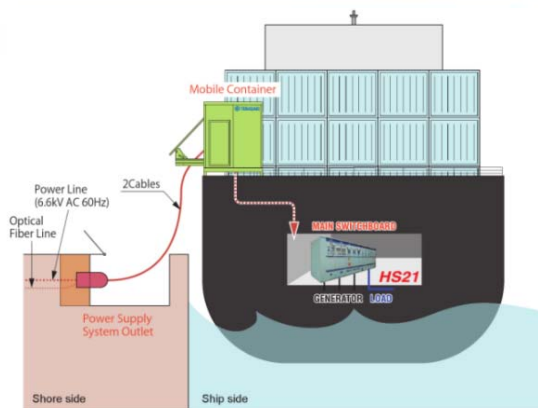
- ※商用化に向けて既存事業の規模から大型化
- 液化水素運搬船(水素タンク容量/隻):1,250<sup>m<sup>3</sup></sup>→16万<sup>m<sup>3</sup></sup>
- 受入基地(水素タンク容量/基):2,500<sup>m<sup>3</sup></sup>→5万<sup>m<sup>3</sup></sup>

(出典)資源エネルギー庁資料(R3.8「水素政策の最近の動向等について」(第2回「カーボンニュートラルポートの形成に向けた検討会」資料)等から国交省港湾局作成

# 7. 港湾オペレーションの脱炭素化のイメージ

## 船舶への陸上電力供給

- 港湾に停泊中の船舶は、船内のディーゼルエンジンから船内電源を確保しているが、陸上電力供給へ転換し、船舶のアイドリングストップによりCO<sub>2</sub>を削減。



(出典) TERASAKI陸上電力供給システムカタログ

## 荷役機械の水素燃料化

- ディーゼルエンジンで駆動する荷役機械を水素燃料電池 (FC) へ転換し、CO<sub>2</sub>を削減。



(出典) LA港湾局HP

豊田通商等がロサンゼルス港においてトップハンドラー等の荷役機器及びドレイジトラックのFC化と超高压水素充填車を用いた港湾水素モデルの実証事業を実施  
(NEDOの調査・助成事業、2020～2025年度予定)



(出典) 三井E&SマシナリーHP

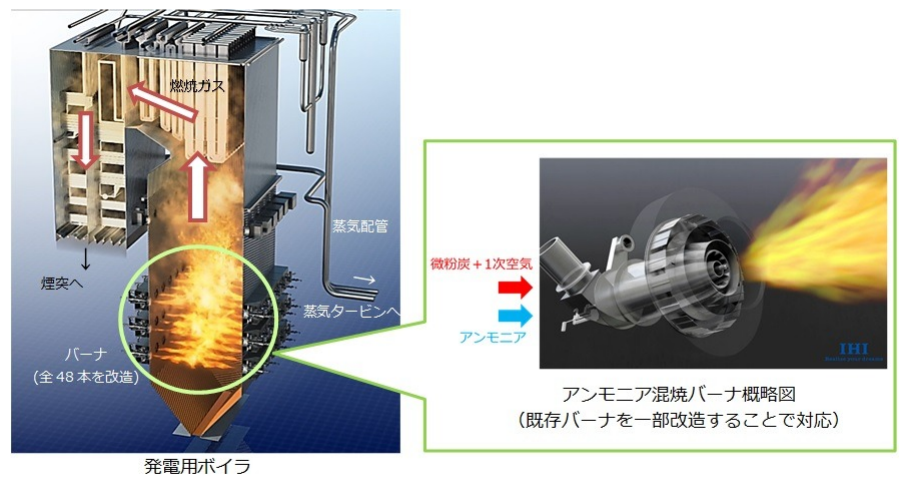
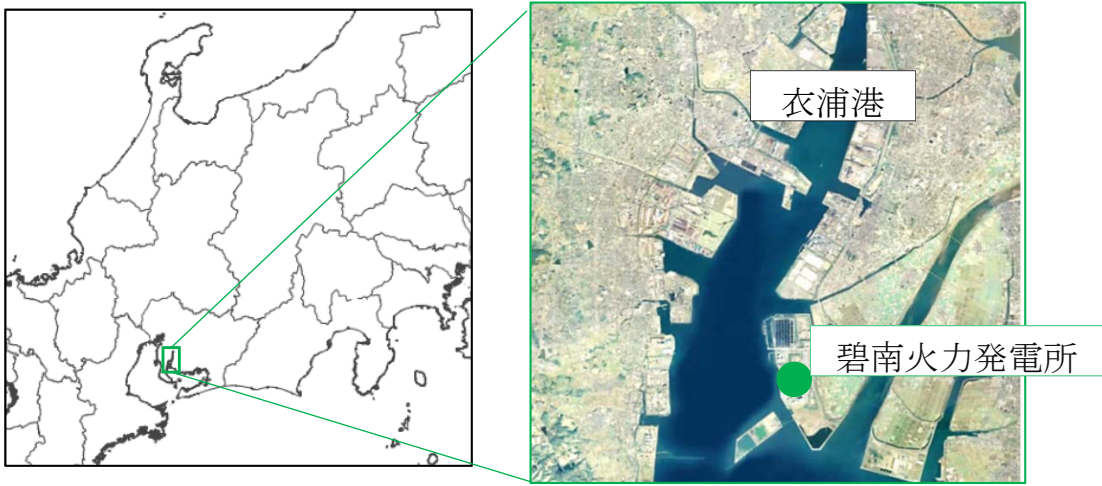
三井E&Sマシナリーが門型クレーン (RTG) のFC化に係る開発事業を実施

# 8. 港湾地域の脱炭素化のイメージ

## 石炭火力発電所におけるアンモニア混焼

■ アンモニアは燃焼時にCO<sub>2</sub>を排出しない燃料であり、短期的(~2030年)には、石炭火力への20%アンモニア混焼の導入・普及が目標。

碧南火力発電所における燃料アンモニアの混焼実証実験  
JERA及びIHIが、JERAの碧南火力発電所において、大型の商用石炭火力発電機におけるアンモニア混焼に関するNEDOの実証事業を実施(2021年度~2024年度予定)。2024年度の碧南火力発電所4号機におけるアンモニアの20%混焼を目指す。  
2021年10月には4号機での大規模混焼に用いる実証用バーナの開発を目的として、5号機において、燃料アンモニアの小規模利用試験を開始した。



ボイラおよび改造バーナの概略

実証事業を行う碧南火力発電所(愛知県碧南市)

(出典) JERAプレスリリース(2021年5月24日、10月6日)

# 9. カーボンニュートラルポートの形成イメージ



---

---

# カーボンニュートラルポート形成計画 策定マニュアル

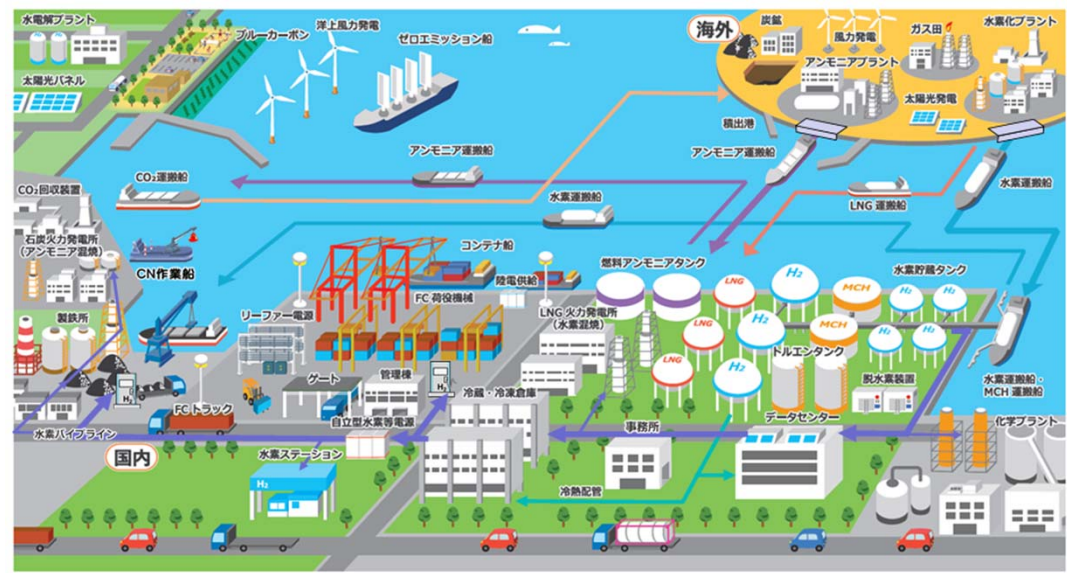
---

---

# 1. カーボンニュートラルポート形成計画

カーボンニュートラルポート形成計画は、港湾管理者が関係者の協力を得て策定する。

- 1. カーボンニュートラルポート形成計画について
  - 1-1.カーボンニュートラルポート形成計画の策定に向けて
    - カーボンニュートラルポート形成計画対象範囲
      - ・関係者\*が協議した上で、港湾毎に適切な範囲を決定
      - ・対象とする際、事業主体(企業等)の同意を要する
    - 1-2.カーボンニュートラルポート形成計画の策定主体・対象港湾
      - 策定主体
        - ・港湾管理者が関係者の協力を得て策定
      - 対象港湾
        - ・国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾
        - ・地方港湾においても、カーボンニュートラルポート形成計画の策定を推奨
  - \*関係者: 国(地方整備局等)、地方公共団体(市町村の環境、エネルギー関連部署等)、当該港湾に関係する船社、港運業者、トラック事業者、倉庫事業者、荷主企業、周辺立地企業、エネルギー供給事業者等



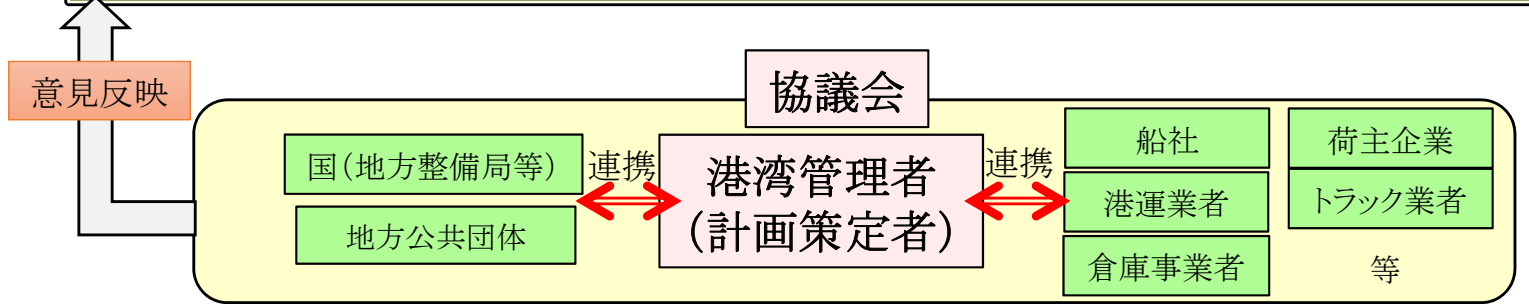
- カーボンニュートラルポート形成計画に記載する事項について
  - 1.対象港湾の特徴等
  - 2.カーボンニュートラルポート形成計画における基本的な事項
    - 2-1.カーボンニュートラルポート形成に向けた方針
    - 2-2.計画期間、目標年次
    - 2-3.対象範囲
    - 2-4.計画策定及び推進体制、進捗管理
  - 3.温室効果ガス排出量の推計
    - 3-1.CO2排出源の区分
    - 3-2.CO2排出量の推計方法
    - 3-3.CO2吸収量の推計方法
  - 4.温室効果ガスの削減目標及び削減計画
    - 4-1.温室効果ガス削減目標
    - 4-2.温室効果ガス削減計画
  - 5.水素・燃料アンモニア等供給目標及び供給計画
    - 5-1.水素・燃料アンモニア等の需要推計・供給目標
    - 5-2.水素・燃料アンモニア等の供給計画
    - 5-3.水素・燃料アンモニア等の供給等のために必要な施設
    - 5-4.水素・燃料アンモニア等の供給等のために必要な施設の規模・配置
    - 5-5.水素・燃料アンモニア等のサプライチェーンの強靱化に関する計画
  - 6.港湾・産業立地競争力の強化に向けた方策
  - 7.ロードマップ
  - 8.対策の実施・進捗管理・公表

# 2. カーボンニュートラルポート形成計画の策定と見直し

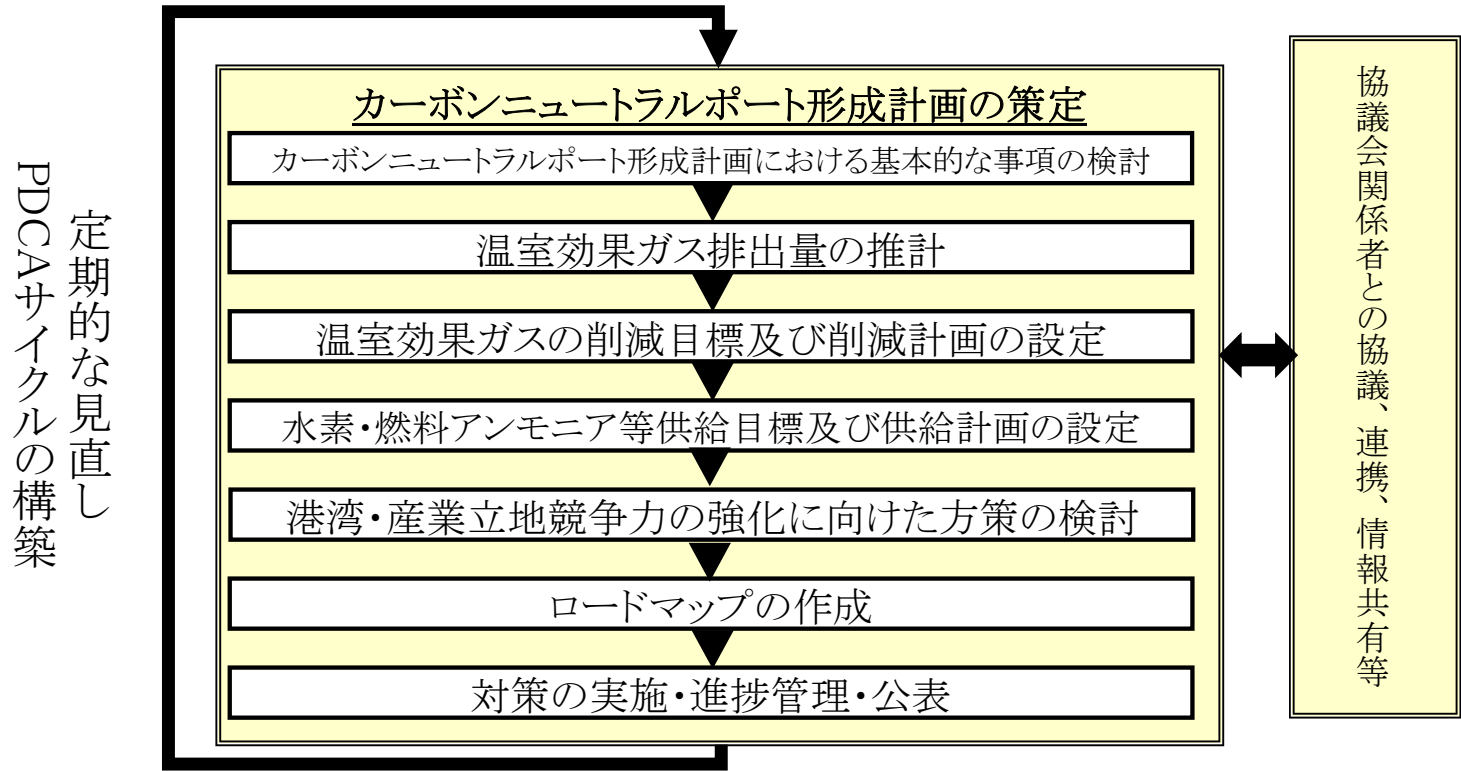
港湾管理者はカーボンニュートラルポート形成計画の策定にあたって協議会を設置し、関係者と連携しその意見を反映する。  
 協議会関係者との協議、連携、情報共有等を通じ、定期的な見直しを行いPDCAサイクルを構築する。

**協議会の意見を反映したカーボンニュートラルポート形成計画の策定**  
 カーボンニュートラルポート形成計画の策定にあたり、港湾管理者は地方整備局等と連携しつつ、協議会を立ち上げる。港湾管理者は協議会における各機関の連携・調整者(コーディネーター)となる。

カーボンニュートラルポート形成計画(国の方針に基づき関係者の協力を得て港湾管理者が策定)



**定期的な協議会の開催等によるPDCAサイクルの構築**  
 脱炭素化分野は各企業が商用化にむけた開発・実証の動きが早く、また水素・燃料アンモニア等について長期的にどれが優位となるか現時点で見極めることは不可能である。そのため、協議会を定期的開催することで、現在開発中・実証中の技術や、革新的な新技術に柔軟に対応、軌道修正する必要がある。  
 将来の不確実性等を認識し、日進月歩の脱炭素化に関する技術を取り込み、適宜適切に見直しを実施するため、協議会の定期的な開催、連携、情報共有によりPDCAサイクルを構築する。



# 3. 計画期間、目標年次

政府の温室効果ガス削減目標 (短・中期目標:2030 年度に2013 年度比46%削減、長期目標:2050 年にカーボンニュートラル実現) 等を踏まえ、港湾におけるカーボンニュートラルポート 形成に必要な期間、目標年次を設定する。

## ■計画期間

対象港湾の港湾計画や、温対法に基づく地方公共団体実行計画等の関連する計画との整合性を図りつつ、計画期間を策定。

## ■目標年次

日本の排出削減目標、グリーン成長戦略における工程表を意識し、2030年度(短・中期)、2050年(長期)とし、2050年のカーボンニュートラルを目指す。

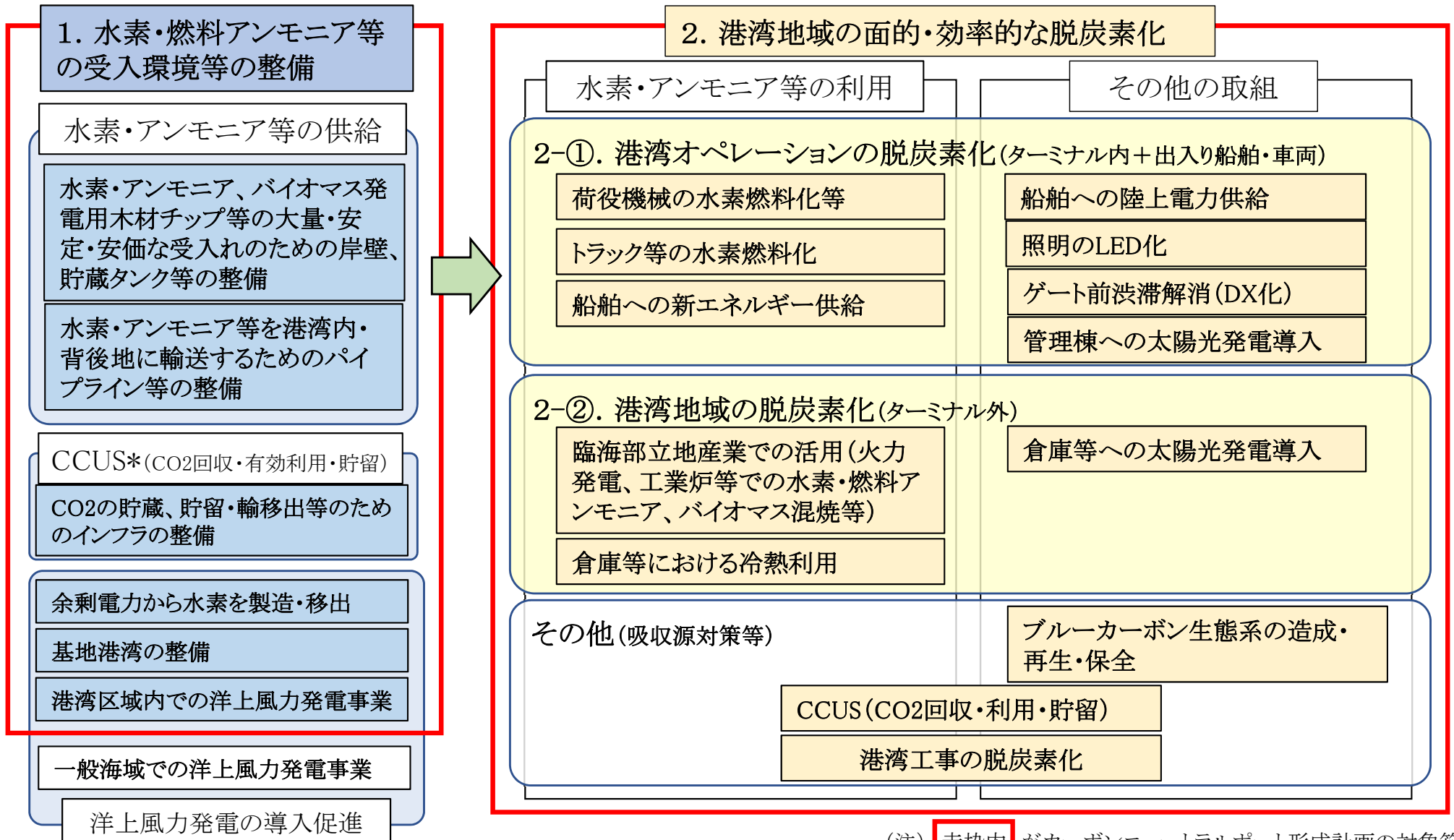
グリーン成長戦略におけるカーボンニュートラルポート工程表

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年
○カーボンニュートラルポート	■カーボンニュートラルポートの形成							★目標(2050年時) 港湾におけるカーボンニュートラルの実現
	カーボンニュートラルポート形成マニュアル策定	カーボンニュートラルポート形成計画に基づく取組を進める港湾等において重点的な実証						カーボンニュートラルポート形成の全国への展開
	陸電・自立型水素等電源導入実行可能性調査	実装・陸上電力供給電源のCN化				CN化実装・コスト低減		陸上電力供給のCN化導入拡大
	港湾荷役機械・大型車両等のFC化実行可能性調査	実証						自立型水素等電源、荷役機械・大型車両等のFC化導入拡大
	LNGバンカリング拠点の拡大	LNGバンカリング拠点の利用促進等						水素・アンモニア燃料船商用的拡大に対応した燃料供給体制の整備
		水素・アンモニア燃料船への燃料供給等技術開発				実証	燃料供給体制整備導入拡大	
	港湾・臨海部に立地する事業者の脱炭素化の取組み、実証支援							全国での港湾立地企業の脱炭素化展開
	■水素・燃料アンモニア等の資源獲得に資する海外における港湾投資の検討							
事前調査		水素・燃料アンモニア等の資源輸出のための海外における港湾投資の支援					海外からの水素・燃料アンモニア等の輸入体制の確立	



# 4. 対象範囲

対象範囲は公共ターミナルのみならず、ターミナルを経由して行われる物流活動、**専用ターミナルの利用事業者、電力、鉄鋼、化学工業(石油化学)等の活動も含め、港湾地域全体を俯瞰して、面的に設定することを推奨。**



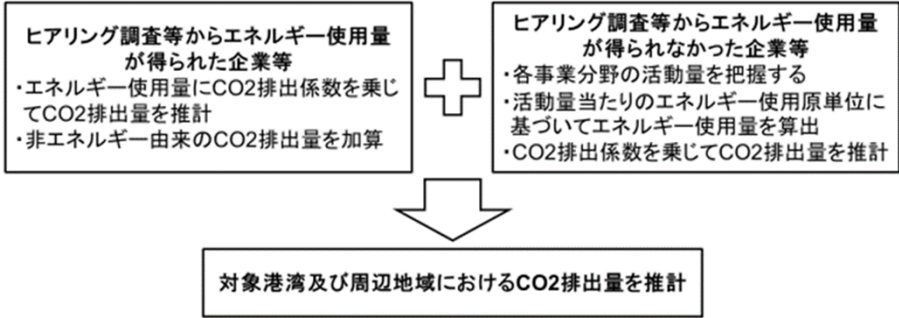
(注) **赤枠内** がカーボンニュートラルポート形成計画の対象範囲

\*CCUS : Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage(CO2回収・有効利用・貯留)

# 5. 温室効果ガス排出量の推計

計画対象範囲におけるCO2排出量の推計にあたっては、算出年次の対象範囲における排出量を、基本的にはヒアリング調査結果を基に推計する。調査結果が得られない場合は、企業分野別に事業の活動量に応じ推計する。

## 推計方法



(参考)燃料別・エネルギー別CO2排出係数

排出活動	区分	単位	排出係数
燃料の使用	原料炭	tCO2/t	2.61
	一般炭	tCO2/t	2.33
	ガソリン	tCO2/kL	2.32
	灯油	tCO2/kL	2.49
	軽油	tCO2/kL	2.58
	A重油	tCO2/kL	2.71
	B・C重油	tCO2/kL	3.00
	液化石油ガス	tCO2/t	3.00
	液化天然ガス	tCO2/t	2.70
電力の使用		tCO2/kWh	※

※:電力の排出係数は、契約している電気事業者の最新版の調整後排出係数にて計算  
資料:燃料の排出係数は、環境省HP「温室効果ガス排出量 算定・報告・公表制度」

## 記載例

区分	対象地区	対象施設等	所有・管理者	CO2 排出量 (年間)
ターミナル内	●●コンテナターミナル	港湾荷役機械 (船舶荷役機械)	●● (港湾管理者)	約●トン
		港湾荷役機械 (ヤード内荷役機械)	●● (港湾運営会社)	約●トン
		管理棟・照明施設・上屋・リーファー電源・その他施設等	●● (港湾運営会社)	約●トン
	●●コンテナターミナル	・・・	・・・	約●トン
	●●バルクターミナル	港湾荷役機械	●● (港湾運営会社)	約●トン
		管理棟・照明施設・ヤード内荷役機械、その他施設等	●● (港湾運営会社)	約●トン
出入船舶・車両	●●コンテナターミナル	停泊中の船舶	●● (船社)	約●トン
			●● (船社)	約●トン
		コンテナ用トラクター、トラック	●● (貨物運送事業者)	約●トン
			●● (貨物運送事業者)	約●トン
	●●コンテナターミナル	停泊中の船舶	・・・	約●トン
		ターミナル外への輸送	・・・	約●トン
	●●バルクターミナル	停泊中の船舶	●● (船社)	約●トン
			●● (船社)	約●トン
		ダンプトラック	●● (貨物運送事業者)	約●トン
			●● (貨物運送事業者)	約●トン
その他ターミナル	停泊中の船舶	・・・	・・・	
	ターミナル外への輸送	・・・	・・・	
ターミナル外	-	火力発電所*	●● (発電事業者)	約●トン
	-	冷蔵・冷凍倉庫	●● (倉庫事業者)	約●トン
	-	石油化学工場	●● (石油化学事業者)	約●トン
	-	製鉄工場	●● (鉄鋼事業者)	約●トン
	-	・・・	・・・	・・・

計画公表に際しては、取組主体の個別企業名の公表は必ずしも必要ではなく、企業活動に配慮した公表形式とする

# 6. 水素・燃料アンモニア等の需要推計

水素・燃料アンモニア等の需要は、①カーボンニュートラルポート形成の取組による需要量、②対象港湾及び周辺地域における水素・燃料アンモニア等の需要量に区分して推計する。  
 また、将来的な需要ポテンシャルを参考として示すことが望ましい。

## 需要量の推計区分

- ① カーボンニュートラルポート形成計画の取組による需要量  
「温室効果ガス削減計画」に基づき推計
- ② ①以外の、対象港湾及び周辺地域における水素・燃料アンモニア等の需要量  
(カーボンニュートラルポート形成計画の対象範囲外の取組等で必要となり、対象港湾を經由する水素・燃料アンモニア等の貨物量)

## 将来的な需要ポテンシャル推計方法 (参考として示すことが望ましい)

- ① 現在使用している化石燃料を、熱量等価の水素・燃料アンモニア等に転換した場合の需要量
- ② 電力消費量から水素・燃料アンモニア等需要量を算出

## 記載例

### 5. 水素・燃料アンモニア等供給目標及び供給計画

#### (1) 需要推計・供給目標

本計画における「2-1 (1) 水素・燃料アンモニア等のサプライチェーンの拠点としての受入環境の整備」に係る目標は、以下の①、②の需要推計に基づく水素・燃料アンモニア等の需要量に対応した供給量とする。液化アンモニアは燃料アンモニアとして直接燃焼する場合と、脱水素施設により水素を取り出す水素キャリアとして利用する場合があるが、当港では全量を、前者の燃料アンモニアとして使用する計画とした。

- ① 4. の「表3 2030年度目標の実現に向けた温室効果ガス削減計画」に対応した水素・燃料アンモニア等需要量

表4 水素・燃料アンモニア等需要量

対象地区	対象施設等	数量	水素等需要量 (年間)
●●コンテナターミナル	港湾荷役機械 ・トランスファークレーン	●基	水素 約●トン
	管理棟・照明施設 ・自立型水素等電源	●ユニット	水素 約●トン
●●バルクターミナル	管理棟・照明施設 ・自立型水素等電源	●ユニット	水素 約●トン
—	火力発電所 ・燃料アンモニア混焼	●基、混焼率●%	燃料アンモニア 約●トン
—	バイオマス発電所 ・バイオマス専焼	●基、専焼	木材チップ 約●トン

- ② その他の水素・燃料アンモニア等 (CNP 形成計画対象外の取組等で必要となり、●●港を經由する水素・燃料アンモニア等) 需要量

表5 ●●港における水素・燃料アンモニア等需要量

需要地	需要施設等	水素等需要量 (年間)
●● (場所)	●●	約●トン
	●●	約●トン
●● (場所)	●●	約●トン
	●●	約●トン

# 各港におけるCNP検討会等の開催状況①※参考

- 全国21港湾2地域がカーボンニュートラルポート形成に向け既に検討会等を開催している。
- 令和4年4月時点では、計画策定に至っている港湾及び地域はない。

令和4年5月13日時点

港湾名等	名称	開催状況	とりまとめ(公表日)
苫小牧港	苫小牧港カーボンニュートラルポート検討会	第1回(R4.1.24)～第2回(R4.5.20)	
酒田港	酒田港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.9.14)～第4回(R4.2.8)	酒田港カーボンニュートラルポート(CNP)形成方針(R4.2.21)
小名浜港	小名浜港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.1.27)～第7回(R4.2.15)	小名浜港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性(R3.4.2) 小名浜港カーボンニュートラルポート検討会 取りまとめ(R4.3.30)
茨城港	いばらきカーボンニュートラル産業拠点創出推進協議会	茨城港WG:第1回(R3.8.3)～第5回(R4.3.25)	茨城港カーボンニュートラルポート形成計画(案)(R4.3.29) 鹿島港カーボンニュートラルポート形成計画(案)(R4.3.29)
鹿島港		鹿島港WG:第1回(R3.8.3)～第5回(R4.3.25)	
横浜港	横浜港・川崎港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会・形成推進会議	検討会:第1回(R3.2.5)～第3回(R3.3.18) 推進会議:第1回(R3.7.15)～第3回(R4.2.7)	横浜港・川崎港 におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性(R3.4.2)
川崎港			
新潟港	新潟港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.1.26)～第7回(R4.3.23)	新潟港におけるカーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた方向性(R3.3.30) 新潟港におけるカーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた方向性(R4.3.30)
伏木富山港	伏木富山港カーボンニュートラルポート(CNP)検討協議会	第1回(R4.2.16)	

# 各港におけるCNP検討会等の開催状況②※参考

港湾名等	名称	開催状況	とりまとめ(公表日)
敦賀港	敦賀港カーボンニュートラルポート(CNP)勉強会	第1回(R4.3.18)	
名古屋港	名古屋港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.1.27)～第6回(R4.5.11)	名古屋港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けて(R3.4.2)
清水港	清水港カーボンニュートラルポート協議会	第1回(R3.11.30)～第2回(R4.2.28)	
大阪港			
堺泉北港	大阪“みなと”カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R4.1.28)～第2回(R4.5.12)	
阪南港			
神戸港	神戸港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.1.28)～第6回(R4.1.31)	神戸港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性(R3.4.2) 神戸港におけるカーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けたロードマップ(R4.2.28)
姫路港	姫路港カーボンニュートラルポート形成に向けた官民連携会議	第1回(R4.3.28)	
徳山下松港	徳山下松港カーボンニュートラルポート検討会	第1回(R3.2.4)～第5回(R4.2.1)	徳山下松港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性(R3.4.2)
四国地域	四国におけるカーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた勉強会	勉強会:第1回(R3.7.20)～第4回(R4.3.10) 高松港WG:第1回(R3.12.17)～第2回(R4.2.17) 坂出港WG:第1回(R3.12.21)～第2回(R4.2.8) 新居浜港WG:第1回(R3.12.14)～第2回(R4.2.18)	高松港におけるCNP形成に向けた検討の方向性(案)(R4.3.11) 坂出港におけるCNP形成に向けた検討の方向性(案)(R4.3.11) 新居浜港におけるCNP形成に向けた検討の方向性(案)(R4.3.11)
北九州港	北九州港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.6.28)～第3回(R4.1.28)	北九州港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画(素案)(R4.3.22)
苅田港	苅田港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R3.7.1)～第3回(R4.2.10)	苅田港におけるCNP形成に向けた取組の方向性(R4.3.30)
大分港	大分港カーボンニュートラルポート(CNP)検討会	第1回(R4.3.25)	
沖縄地域	沖縄におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた懇談会	第1回(R3.8.10)～第3回(R4.2.9)	沖縄におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた方向性(R4.3.25)

# 各港におけるCNP検討会等の開催状況③※参考

