



博多港カーボンニュートラルポート形成 に向けた取組み状況について

令和7年8月19日



カーボンニュートラルに関する国内外の動向

➤ **GX2040ビジョン**(令和7年2月策定)

将来の見通しに対する不確実性が高まる中、GXに向けた投資の予見可能性を高めるため、より長期的な方向性を示す。

➤ **地球温暖化対策計画** (令和7年2月閣議決定)

次期NDCについては、1.5℃目標に統合的で野心的な目標として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減することを目指す。

➤ **第7次エネルギー基本計画** (令和7年2月閣議決定)

「GX2040ビジョン」、「地球温暖化対策計画」と一体的に、エネルギー安定供給、経済成長、脱炭素の同時実現に取り組む。

➤ **サステナビリティ情報の開示**

2027年3月から、一部の大企業において、取引先を含めたサプライチェーン全体のCO2排出量(Scope3)を開示する義務が課される予定。

➤ **国際海事機関(IMO)における新たなGHG削減対策**

国際海運に対する規制やインセンティブなどを盛り込んだ新たな国際ルール作りが進められており、2027年から導入される見込み。

カーボンニュートラルに関する国内外の動向

GX2040ビジョンの概要

1. GX2040ビジョンの全体像

- ロシアによるウクライナ侵略や中東情勢の緊迫化の影響、DXの進展や電化による電力需要の増加の影響など、将来見通しに対する不確実性が高まる中、GXに向けた投資の予見可能性を高めるため、より長期的な方向性を示す。

2. GX産業構造

- ①革新技術をいかした新たなGX事業が次々と生まれ、②フルセットのサプライチェーンが、脱炭素エネルギーの利用やDXによって高度化された産業構造の実現を目指す。
- 上記を実現すべく、イノベーションの社会実装、GX産業につながる市場創造、中堅・中小企業のGX等を推進する。

3. GX産業立地

- 今後は、脱炭素電力等のクリーンエネルギーを利用した製品・サービスが付加価値を生むGX産業が成長をけん引。
- クリーンエネルギーの地域偏在性を踏まえ、効率的、効果的に「新たな産業用地の整備」と「脱炭素電源の整備」を進め、地方創生と経済成長につなげていくことを目指す。

4. 現実的なトランジションの重要性と世界の脱炭素化への貢献

- 2050年CNに向けた取組を各国とも協調しながら進めつつ、現実的なトランジションを追求する必要。
- AZEC等の取組を通じ、世界各国の脱炭素化に貢献。

8. GXに関する政策の実行状況の進捗と見直しについて

- 今後もGX実行会議を始め適切な場で進捗状況の報告を行い、必要に応じた見直し等を効果的に行っていく。

5. GXを加速させるための個別分野の取組

- 個別分野（エネルギー、産業、くらし等）について、分野別投資戦略、エネルギー基本計画等に基づきGXの取組を加速する。
- 再生材の供給・利活用により、排出削減に効果を発揮。成長志向型の資源自律経済の確立に向け、2025年通常国会で資源有効利用促進法改正案提出を予定。

6. 成長志向型カーボンプライシング構想

- 2025年通常国会でGX推進法改正案提出を予定。
- 排出量取引制度の本格稼働（2026年度～）
 - 一定の排出規模以上（直接排出10万トン）の企業は業種等問わずに一律に参加義務。
 - 業種特性等を考慮し対象事業者に排出枠を無償割当て。
 - 排出枠の上下限価格を設定し予見可能性を確保。
- 化石燃料賦課金の導入（2028年度～）
 - 円滑かつ確実に導入・執行するための所要の措置を整備。

7. 公正な移行

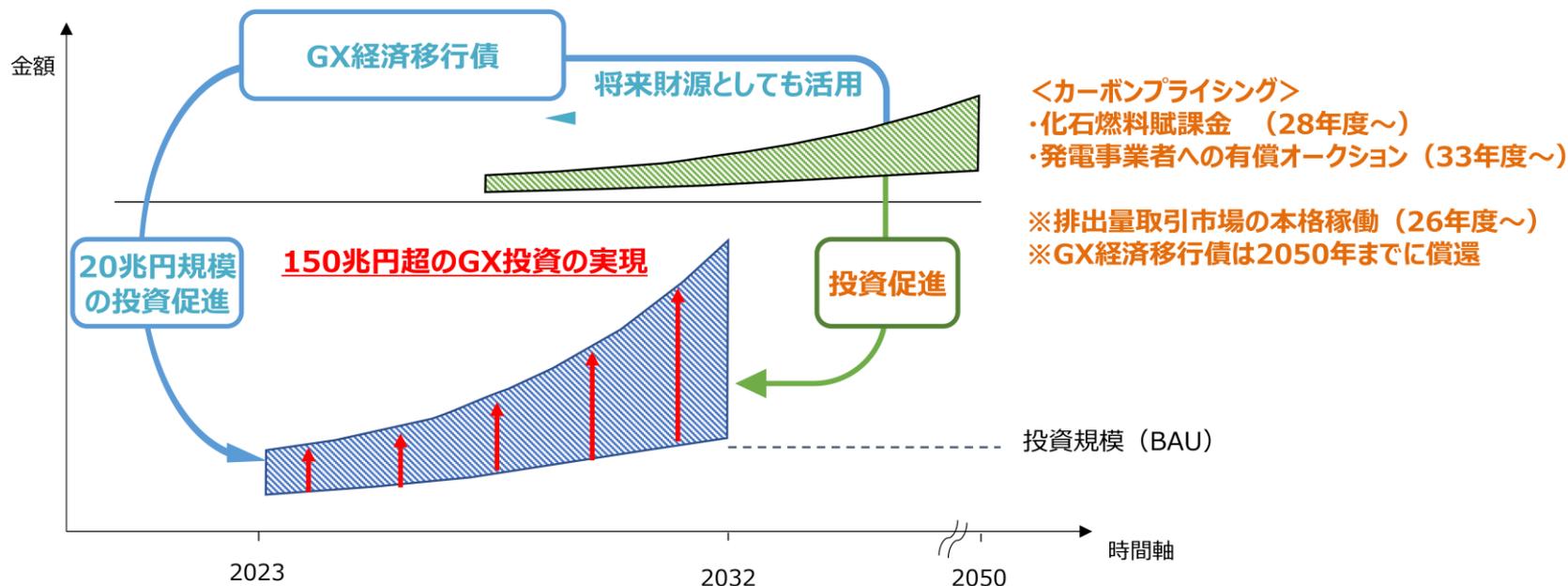
- GXを推進する上で、公正な移行の観点から、新たに生まれる産業への労働移動等、必要な取組を進める。

カーボンニュートラルに関する国内外の動向

【参考】「成長志向型カーボンプライシング構想」（2023年2月GX基本方針）

規制・支援一体型の成長志向型カーボンプライシング構想により、今後10年間で150兆円超の官民GX投資

- ① 「GX経済移行債」*を活用した、「分野別投資戦略」に基づく、20兆円規模の大胆な先行投資支援
※2050年までに償還
- ② カーボンプライシングの導入
 - i) 28年度から「化石燃料賦課金」を導入
 - ii) 33年度から発電事業者に対する排出枠の有償調達制度の導入（26年度から排出量取引市場本格稼働）
- ③ 新たな金融手法の活用
GX推進機構による債務保証 等



カーボンニュートラルに関する国内外の動向



サプライチェーン排出量とは？

- 事業者自らの排出だけでなく、事業活動に関係するあらゆる排出を合計した排出量を指す。つまり、原材料調達・製造・物流・販売・廃棄など、一連の流れ全体から発生する温室効果ガス排出量のこと
- サプライチェーン排出量 = **Scope1排出量** + **Scope2排出量** + **Scope3排出量**
- GHGプロトコルのScope3基準では、Scope3を**15のカテゴリに分類**



○の数字はScope 3のカテゴリ

Scope1 : 事業者自らによる温室効果ガスの直接排出(燃料の燃焼、工業プロセス)

Scope2 : 他社から供給された電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出

Scope3 : Scope1、Scope2以外の間接排出(事業者の活動に関連する他社の排出)

カーボンニュートラルに関する国内外の動向

サステナビリティ開示基準の適用及び保証制度の導入に向けたロードマップ

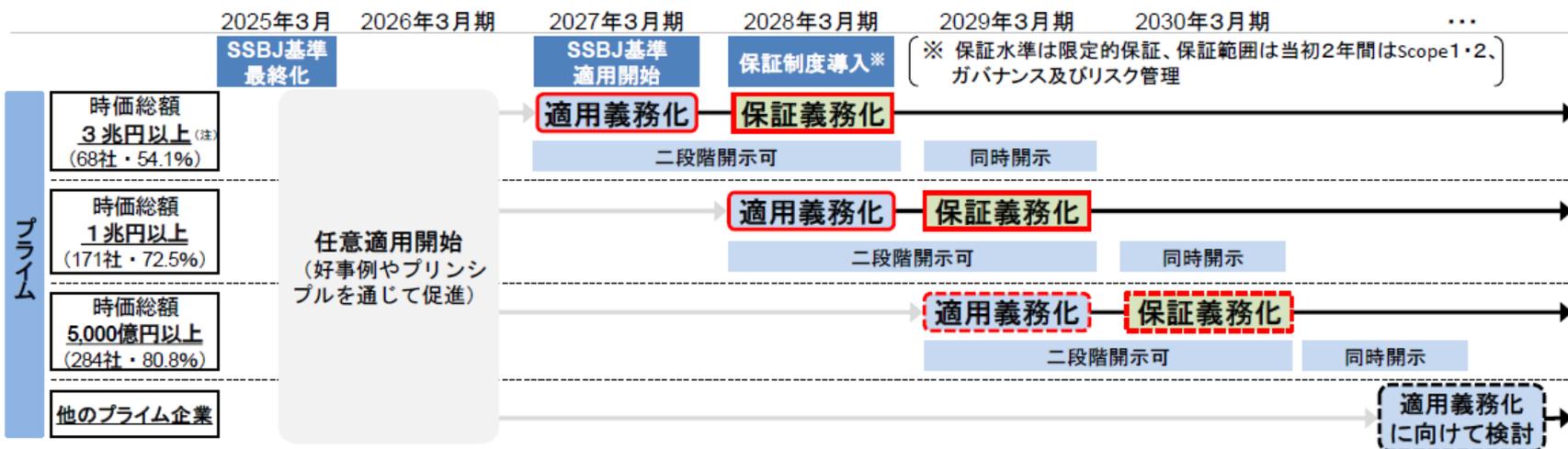
2025年7月17日時点

開示基準の適用

- グローバルな投資家との建設的な対話を志向する**プライム市場上場企業を対象に、時価総額の大きな企業から順次、SSBJ基準に準拠して有価証券報告書を作成することを義務付ける。**
- SSBJ基準の適用は、企業等の準備期間を考慮し、
 - 時価総額**3兆円以上**の企業：**2027年3月期**
 - 時価総額**3兆円未満1兆円以上**の企業：**2028年3月期**
 - 時価総額**1兆円未満5千億円以上**の企業：**2029年3月期**
 からの**適用開始を基本とし、iii.の適用時期は、国内外の動向等を注視しつつ、引き続き検討していく。**
 (注1) 時価総額5千億円未満の企業へのSSBJ基準の適用については、企業の開示状況や投資家のニーズ等を踏まえて、今後検討。
 (注2) 時価総額の算定方法については、5事業年度末の平均値等を参考としつつ、検討。
- 経過措置としての**二段階開示は、適用開始から2年間とする。**
- **有価証券報告書の提出期限の延長**については、本WGで引き続き検討していく。

保証

- **開示基準の適用開始時期の翌年から保証を義務付け。**
- 保証水準は**限定的保証**(合理的保証への移行の検討は行わない)、保証範囲は**当初2年間はScope1・2、ガバナンス及びリスク管理**(3年目以降は国際動向等を踏まえ今後検討)とし、**保証の担い手は本WGで引き続き検討していく。**



(注) 時価総額に応じた適用社数とカバレッジ(Bloombera Finance L.P.及びJPX公表統計の2025年3月末時点の情報から作成)。

「博多港カーボンニュートラルポート形成計画」の概要

計画の目的

- 福岡市のチャレンジ目標「**2040年度 温室効果ガス排出量実質ゼロ**」の実現
- 博多港の脱炭素化の推進による**国際競争力の強化**



脱炭素化に関する具体的な取組みなどについて定め、**官民で連携**し、博多港における**カーボンニュートラルポート形成の推進**を図ることを目的とした計画（令和5年11月策定）

計画期間、削減目標等

基準年

2013年度

計画期間

2040年度まで※

目標年次
・削減目標

2030年度 温室効果ガス排出量**50%削減**※(2013年度比)

2040年度 温室効果ガス排出量**実質ゼロ**※を目指す。

※外航船舶（国際海運）については、国際海事機関（IMO）が定める目標とする。

（2050年頃までに温室効果ガス排出量実質ゼロ）

市所有施設に係るエネルギー起源CO2排出量については、2030年度70%削減（2013年度比）

「博多港カーボンニュートラルポート形成計画」の概要

博多港のCO2排出量 及び 2030年度の削減目標

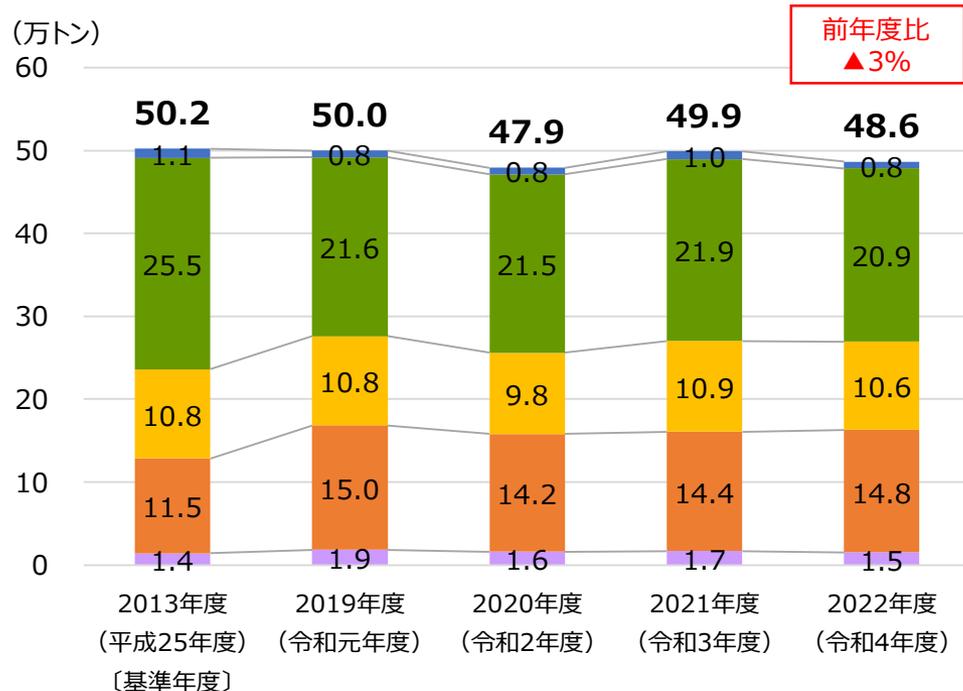
区分	基準年度	2030年度目標		
	CO2排出量※ (2013年度)	削減割合 (2013年度比)	削減量 (2013年度比)	CO2排出量※ (2030年度)
ターミナル内	1.1 万トン	▲50%	▲0.6 万トン	0.5 万トン
ターミナル外	25.5 万トン	▲71%	▲19.0 万トン	6.5 万トン
車両	10.8 万トン	▲23%	▲3.0 万トン	7.8 万トン
内航船舶	11.5 万トン	▲17%	▲2.0 万トン	9.5 万トン
計	48.8 万トン	▲50%	▲24.6 万トン	24.2 万トン
外航船舶	1.4 万トン	▲20%	▲0.3 万トン	1.1 万トン
合計	50.2 万トン	—	▲24.9 万トン	25.3 万トン

※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

博多港におけるCO₂排出量の現状

- 博多港における2022年度のCO₂排出量は**48.6万トン**で、前年度比 **▲3%の減少**。
- ターミナル内、ターミナル外、車両、外航船舶**のCO₂排出量は、前年度から**減少**。
- 内航船舶**のCO₂排出量は、前年度から**増加**。

■博多港におけるCO₂排出量の推移



■ターミナル ■ターミナル外 ■車両 ■内航船舶 ■外航船舶

※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

■前年度からの増減要因等

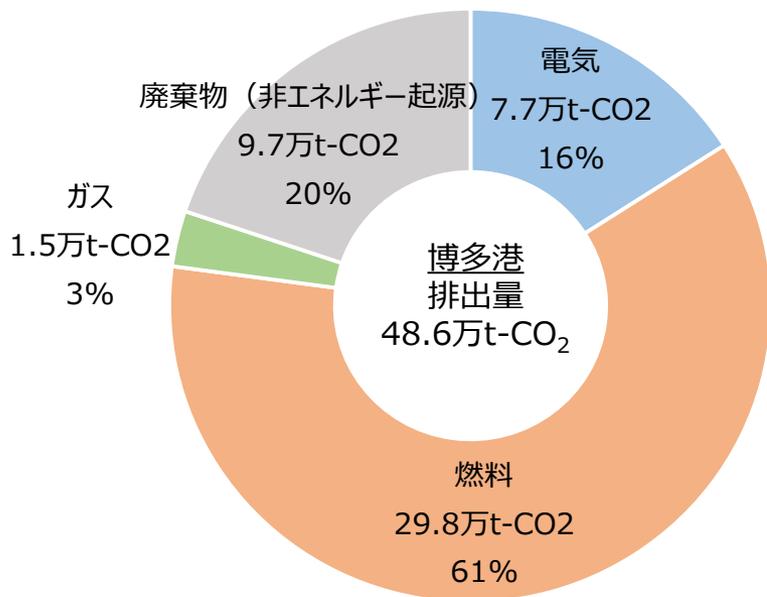
区分	削減割合 (削減量)	増減要因
ターミナル内	▲17% (▲0.2万トン)	電気の排出係数の変化や国際旅客ターミナルの再生可能エネルギー由来電力への切替えによる電気由来の排出量の減少 等
ターミナル外	▲5% (▲1.0万トン)	清掃工場 (廃棄物の焼却) の排出量の減少 等
車両	▲3% (▲0.3万トン)	大型車の排出量の減少 等
内航船舶	3% (0.4万トン)	貨物船の排出量の増加 等
外航船舶	▲10% (▲0.2万トン)	貨物船の排出量の減少 等 (コンテナ船やRORO船等を除く)
合計	▲3% (▲1.3万トン)	

博多港におけるCO2排出量の現状

○博多港における2022年度のCO2排出量を起源・エネルギー種別で見ると、車両や船舶等の**燃料の使用による排出が最も多く**、次いで廃棄物の焼却に伴う排出（非エネルギー起源CO2）が多い。

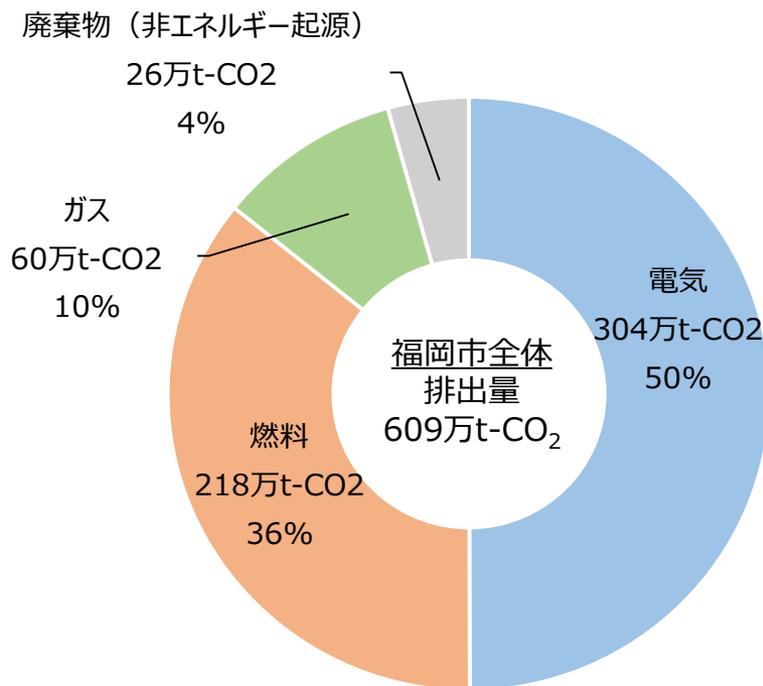
博多港

- 【博多港】
起源・エネルギー種別のCO₂排出割合（2022年度）



【参考】福岡市全体

- 【福岡市全域】
起源・エネルギー種別のCO₂排出割合（2022年度）



※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

博多港におけるCO2排出量の現状

○ターミナル内やターミナル外については、基準年度（2013年度）から一定程度削減が進んでいるが、車両や船舶については、削減が進んでいない状況である。

○目標達成に向けては、今後、**▲23.3万トンの削減が必要**である。

区分	現状の削減量等 (2022年度)		目標達成に必要な削減量等 (2022年度→2030年度)		削減目標 (2030年度)	
	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)	削減割合 (2013年度比)	削減量※ (2013年度比)
ターミナル内	▲27%	▲0.3 万トン	▲26%	▲0.3 万トン	▲50%	▲0.6 万トン
ターミナル外	▲18%	▲4.6 万トン	▲56%	▲14.4 万トン	▲71%	▲19.0 万トン
車両	▲1%	▲0.1 万トン	▲27%	▲2.9 万トン	▲23%	▲3.0 万トン
内航船舶	29%	3.3 万トン	▲47%	▲5.3 万トン	▲17%	▲2.0 万トン
計	▲3%	▲1.7 万トン	▲47%	▲22.9 万トン	▲50%	▲24.6 万トン
外航船舶	8%	0.1 万トン	▲29%	▲0.4 万トン	▲20%	▲0.3 万トン
合計	—	▲1.6 万トン	—	▲23.3 万トン	—	▲24.9 万トン

※ 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない



■ ヤード照明のLED化

- アイランドシティ及び香椎PPコンテナターミナルの全ての**ヤード照明のLED化**が完了(全20基)

■ 電力の低炭素・脱炭素化

- 博多港国際ターミナルや中央ふ頭クルーズセンターにおいて、**再生可能エネルギー由来電力への切替え**を実施
- アイランドシティ及び香椎PPコンテナターミナルにおいて、管理棟などの**照明のLED化**を実施中
- アイランドシティコンテナターミナルにおいて、令和7年度から管理棟などに**太陽光発電設備**を設置予定

«ヤード照明のLED化»





■ 再生可能エネルギー由来電力への切替

○多くの市有施設において、**再生可能エネルギー由来電力への切替え**を実施
(博多ポートタワー、市営渡船旅客待合所 など)

■ 道路照明のLED化等

○臨港道路や緑地等の**照明のLED化**を実施中

■ 省エネルギー化

○博多港ベイサイドミュージアムにおいて、令和7年度に**放射冷却塗料の実証事業**を実施中

新規

《放射冷却塗料の実証事業》

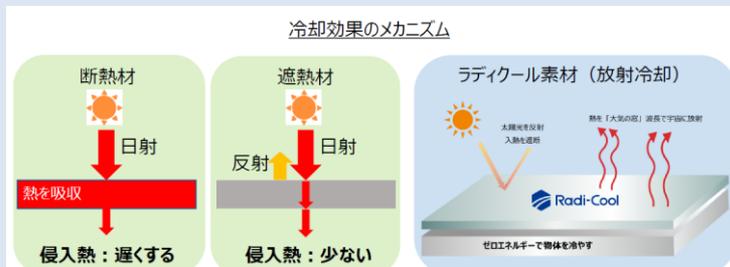
太陽光の熱を遮断・放射する特殊な塗料を屋根に塗装することで、エアコンの負荷低減など省エネ効果を検証。検証結果はHPやSNSで広くPR。



ベイサイドミュージアム



マスクミ向け現場説明会の様子



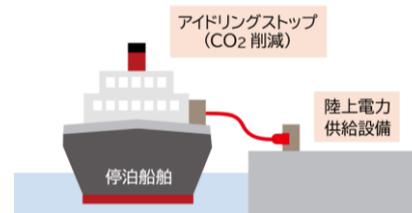
出典：ラディクールジャパン(株)HP



船舶の停泊時アイドリングストップ

○須崎ふ頭において、貨物フェリーに対応した
陸上電力供給設備の設置工事を実施中

《陸上電力供給設備》



船舶燃料の低炭素・脱炭素化 拡充

○市所有の清掃船において、令和5年度にバイオ燃料導入の実証実験を行い、エンジンなど船舶への影響が無いことが確認できたため、令和7年度から、清掃船における**バイオ燃料の本格導入**を開始

《バイオ燃料の本格導入》

対象船舶：清掃船2隻「かもめ」「第2かもめ」

使用燃料：FAME(脂肪酸メチルエステル)と軽油の混合燃料（FAME 25%混合）



バイオ燃料の給油状況（実証実験の様子）



実証実験で使用したバイオ燃料

回収した廃食油を原料に精製したもの
・左が回収段階の廃食油（植物油）
・右が精製したバイオ燃料



■ 船舶燃料の低炭素・脱炭素化 新規

○市営渡船「みどり丸（玄界島航路）」において、令和7年度に
省エネ改良（高効率プロペラや低摩擦船底塗料の導入）を実施中

「高効率プロペラ」

従来の金属製プロペラに比べ軽量のカーボンプロペラを採用することで、エンジンの負荷を低減し、燃費を向上

【現在】金属プロペラ



現在のみどり丸のプロペラ

【改修後】カーボンプロペラ



出典：ナカシマプロペラ(株)HP

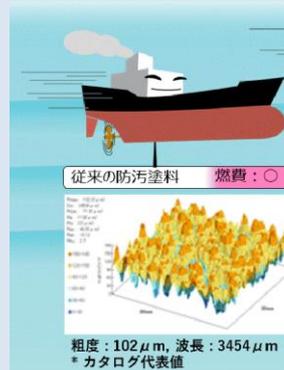
カーボンプロペラ
・羽部はカーボン製
・根元は金属製

エコキャップ
・羽部はカーボン製
・根元は金属製

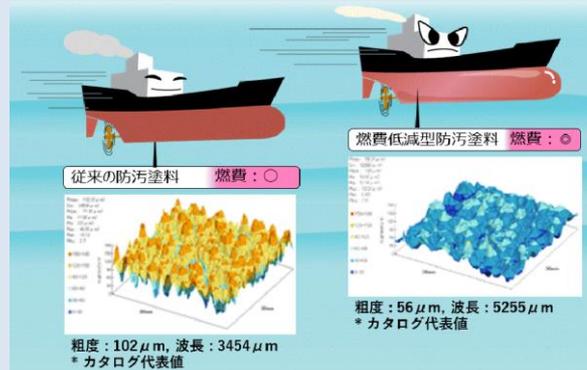
「低摩擦船底塗料」

従来の塗料より塗膜表面が滑らかな塗料を船底に採用することで、航行時の水流摩擦抵抗を低減し、燃費を向上

【現在】



【改修後】



出典：中国塗料(株)提供



■ 環境配慮型船舶に対するインセンティブ制度の導入

- 環境配慮型船舶の普及や博多港への寄港を促進するため、環境配慮型船舶に対する **入港料の減免制度を創設**（令和6年4月1日より適用）
- LNG燃料を主燃料とするクルーズ船などに対する適用実績あり

対象船舶	減免額
<ul style="list-style-type: none"> ・LNG燃料船 ・水素燃料船(燃料電池船を含む) ・バッテリー推進船 ・アンモニア燃料船 ・合成燃料(グリーンメタン、グリーンメタノール)を使用する船舶 	<p>入港料 全額免除</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・バイオ燃料を使用する船舶 ・合成燃料(重油、軽油)を使用する船舶 	<p>入港料 燃料の混合割合に 応じて減免割合を決定</p>

「飛鳥Ⅲ」



© 2025 郵船クルーズ株式会社

「シルバー・ノヴァ」



© 2025 SILVERSEA CRUISES LTD.



■藻場の造成・保全等（ブルーカーボンの創出）

○和白地区におけるアマモ場造成

○多様な主体との共働による環境保全創造活動

（博多湾NEXT会議・市民参加型環境保全イベント・地元小学校の環境学習によるアマモ場づくり 等）

○ブルーカーボン生態系の創出に向けたワカメ等海藻の藻場造成の実証実験

○「福岡市博多湾ブルーカーボン・オフセット制度」の運用 等



アマモ場を泳ぐウミタナゴ

《博多湾NEXT会議》



【会員】令和7年3月31日現在
64団体、個人会員28名

《市民イベントによるアマモ場づくり》



《地元小学校の環境学習》

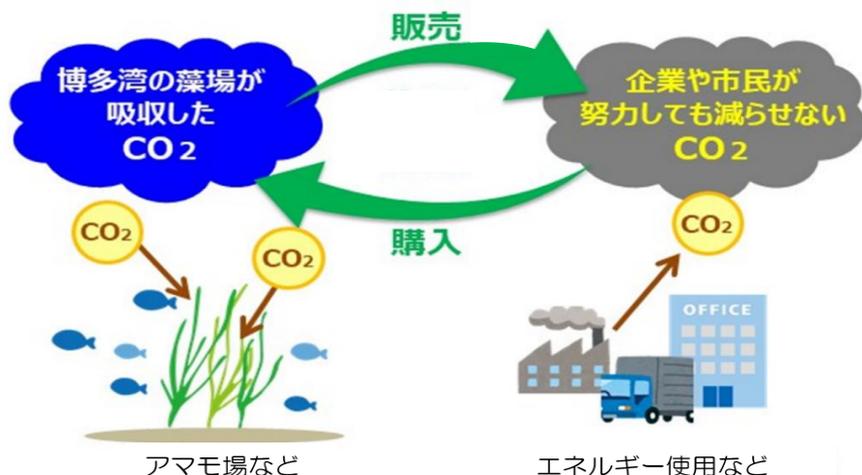


■ 藻場の造成・保全等（ブルーカーボンの創出）

《福岡市博多湾ブルーカーボン・オフセット制度（令和2年10月創設）の概要》

アマモ場など、博多湾の藻場によるCO₂の吸収・固定量をクレジット化し、そのクレジットを企業や市民に購入していただくことで、博多湾の環境保全活動の推進を目指す福岡市独自の制度。

販売収益はアマモ場づくり活動をはじめ、博多湾の環境保全創造の取組みに活用。



■ これまでの実績

	クレジット販売量 (t-CO ₂)	カーボン・オフセット 認証実績(件)		
		合計	個人	団体
令和2年度	43.4	35	21	14
令和3年度	48.5	21	9	12
令和4年度	45.9	16	4	12
令和5年度	42.5	14	3	11
令和6年度	37.7	14	3	11

■ 販売価格

8,800円/t-CO₂ (税込) 最小販売単位:0.1t-CO₂