

港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度の創設に向けた検討会（第2回）

議事要旨

■日時：令和4年12月7日(水) 10時～12時

■場所：AP 東京丸の内（WEB 併用）

■出席者：

（座長・委員）小林座長、上村委員、小谷野委員、白石委員、高橋委員、名村委員、二村委員、古
市委員、森委員、西尾委員、日本船主協会 大森氏（代理出席、Web）

（オブザーバー）国土交通省海事局海洋・環境政策課長、横浜市港湾局政策調整部長、神戸市
港湾局副局長

（国土交通省港湾局）港湾局長

○神戸港のターミナルにおける脱炭素の取組みの事例について、神戸市港湾局副局長からご説明
いただいた。

○港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度案について事務局から説明し、委員等か
ら主に以下の意見が述べられた。

委員等からの主なご意見

認証の意義等

- 欧米では港湾におけるゼロエミッション化が進んでいる。そうした中、日本はいち早く認証制度を確立し、カーボンニュートラルポート（CNP）の実現を後押ししていきたい。CNPは日本の港湾の復権につながるキーワードだと思っている。CNP及び認証制度を国際展開し、世界標準にすることも、ぜひ実現したい。
- 国際認証を目指す上で、SDGsのレトリックは参考になる。SDGsは大きな枠組みを決め、それぞれの国、それぞれの経済がいろいろな考え方を展開できるため、合意形成はしやすい。
- いろいろな事業者をまたがって枠組みを決めていくため、何のために認証制度が必要とされているのか、認証を取ったらどのようなメリットがあるのか、というアウトカムについての議論が必要。一方、ボトムアップの議論も同時に必要であり、バランスを取りながら枠組み、制度を作っていくことが必要。

- 認証制度は、国際基準との整合や、評価達成の可能性が担保されないと、時期尚早となり得る。制度を創設したが申請者がいないというような、絵に描いた餅にならないようにする必要がある。
- 来年辺りに、国際サステナビリティ基準審議会（ISSB）が気候関連開示の基準を定めることになっており、企業は、否応なしにトランジションセざるを得ない状況になる。インセンティブもさることながら、いろいろなルール設定が行われることを前提に考えていくべきではないか。

評価項目等

- 評価の際、各取組の効果を踏まえた重み付けを考える必要があるのではないかと。
- 評価項目について、需要やコスト、技術開発の動向等を見極めた上で検討すべきではないかと。
- 認証した後、一定期間で更新としたとき、許認可のように、クリアすべきベースラインのように理解されると事業者側の取り組みインセンティブがない。2030年や2050年に向けて、あるべきトランジションの目標を定めて、そこに至るまでのトランジションパスがきっちり実行できているか、が大変重要な要素である。
- トランジションパスの実行結果に加え、ロードマップやプロセスをきちんと評価することが必要。上を目指そうという、後押しをするような認証にしないといけない。
- 船舶への燃料供給や陸上電力供給の検討を進める際は、アンモニア、水素等の新燃料によるゼロエミッション船や、新燃料による船内発電機の開発の動向についても留意しながら進めていくことが重要。
- 今後、ゼロエミッション船が増えた際には評価項目の見直しが必要ではないか。また、脱炭素燃料のバンカリング設備があることによって、陸上電力供給設備がなくても同様の効果を得られるのではないかと。
- 将来的にゼロエミッション船や船内発電機のゼロエミッション燃料化が広がってきた際、陸上電力供給設備が陳腐化することのないように、例えば内航を中心に出てくるとされる電力で動くEVに転用していけるようなことを視野に入れておいたほうがよい。
- ターミナルが混雑している場合の船舶の沖待ちの短縮に関わる施策についても評価できるのではないかと。
- 目標（志）の高さと、その目標の達成にはトレードオフが潜んでおり、達成するためには志

をあまり高くしない方がよいこととなる。このため、達成を評価すると同時に、志の高い試みの評価する仕組みを作らないといけないと考える。

- 評価項目として、脱炭素電力の導入が挙げられているが、今後、非化石証書の価格が上がっていく中、100%導入を評価するだけでなく、例えば8割導入など、一段階下の評価があってもいいのではないかと。諸外国における再エネ導入状況を参考に、努力の意欲が湧くように若干ハードルを下げるということも、参加者を多くするポイントになるのではないかと。
- 脱炭素化の技術の進歩に合わせて、評価が変わっていく可能性がある。認証制度を、見直す前提にしておくのか等の議論もしておいた方がよい。

制度の名称

- まずは物流ターミナル、その中でもコンテナターミナルから始めるのはいいが、日本のカーボンニュートラル化は、専用岸壁を利用しているような企業のカーボンニュートラル化と一緒に進めていかなければならない。そのため、いずれはバルクターミナルの認証も検討していくべきであるし、クルーズターミナル等にも広げていったらいいと思うので、コンテナターミナルに限定するような印象を与えないようにしてほしい。
- 「CNP 認証（コンテナターミナル）」がしっくり来るのではないかと。他のターミナルについても、例えば「CNP 認証（クルーズターミナル）」のようにできる。

その他

- カーボンニュートラル化を進めるという認証制度の趣旨はよいと思うが、認証を取ったらこういうメリットがある、補助率が上がる等の目に見えるインセンティブが用意されると受け入れやすい。
- どのくらいの規模のターミナルに申請してほしいと考えているかや、具体的なターミナルと当該ターミナルが認証を申請する場合の申請者について、具体的に想定をしながらとりまとめていくべき。
- 認証取得の条件を満たすために必要な時間と投資について考慮すべきではないかと。既存設備の耐用年数によって整備の時期は決まってくる。また、機材の購入、設備の更新には非常にコストがかかるので、補助の拡充なども必要ではないかと。
- ターミナル運営者が実行できる取組は限定的であるので、まず、各港湾管理者が、各ターミナルに対して公平な認証取得に向けた設備投資計画を策定すべきではないかと。
- 多段階評価において、「レベルC」のように呼称すると劣っているイメージがあるため、例

例えば「スタンダード」のような呼称はどうか。

- CNPの形成の取組の中で、入出港する船舶、ゲート前で待機するトラックに関する検討の進み方がまだ遅いと感じているが、非常に重要な部分であり、CO2排出量の比率も決して小さくないので、検討をスピードアップしてほしい。
- 認証機関が発行する認証書には何が書かれるのか。どのような内容を記載すべきか、検討が必要。

(了)