

### 第3回 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

#### 議事要旨

■日時：令和5年3月2日（木） 14時00分～15時20分

■場所：AP 虎ノ門 会議室A（オンライン併用）

■出席者：

（座長・委員）小林座長、上村委員（Web）、小谷野委員、白石委員、高橋委員、友田委員（Web）、名村委員、二村委員、古市委員、森委員、西尾委員  
（オブザーバー）国土交通省海事局海洋・環境政策課（Web）、横浜市港湾局政策調整部長（Web）、神戸市港湾局副局長

#### 委員等からの主な御意見

（認証制度案について）

- 取りまとめられた認証制度が、国が目指す方向性や制度の趣旨に合致して、実効性をより高めながら本格運用へ移行していくことを期待する。一方、関係者が多岐にわたることから、港湾脱炭素化推進計画との関係、申請者、評価の枠組み等について、丁寧な説明をお願いしたい。試行を経て2024年度以降運用への移行を目指すということであるが、試行において不都合な点や不明瞭な点があれば、見直してより良い制度にしていきたい。
- 制度要綱等に本制度の意義等が分かりやすくまとめられ、評価項目も現実的な形で整理されており、非常にクリアになってきた印象。
- 3回の検討会を通じて、すっきりした分かりやすい制度になってきたのではないかと。
- 認証の前段階として、登録を入れたのは非常に重要な点である。できるだけ多くの方が登録しやすいような形にすることが、インセンティブになるのではないかと。
- 登録と認証の2段階にしたのは大変良い制度である。登録に際して計画を立て、認証までに3年間の猶予がある良いシステムだと思う。
- ターミナル単位で認証を受けられることになると、いよいよ港湾内競争に入ると思う。各ターミナルが様々な努力をする時代になって競争的な環境が生まれるのは、日本の港湾にとって良いことではないかと。

（認証制度の周知、対象港湾等について）

- 今後、いかに普及させていくかということが大事である。せっかく制度案を作っても、試行段階で事業者の関心が薄れてしまうのは残念。

- 制度の運用前に、例えば仮登録のような形で事業者がどのくらい関心を持っているか把握することも考えていただきたい。聞くところでは、事業者は関心を持って、制度案が発表されるのを待っている。
- 認証制度の対象は大きな港湾というイメージになっているが、脱炭素化自体はより多くの港で取り組んでいくべきと考え、この制度にはもう少しいろいろな港が参画していいんだという形を示したほうが良い。
- 国際戦略港湾以外の、もう少し規模の小さい港湾でもこの認証制度が非常に注目されている。必ずしも規模にはこだわらないということだが、試行を通じて幅広く対象を検討していただきたい。

#### (認証機関等について)

- 実際に動き出すと、たぶんいろいろな問題が出てくる。まず、どれくらいのフィーを設定し、認証機関がその収入で業務を回していけるかどうか。具体的な制度設計にはその規模感が必要。
- 制度設置者が制度の運用をコンサルタントに一部委託する一方、申請者もコンサルタントにコンサルティングを委託することが考えられるので、評価者と申請者の間のファイアウォールをどう作るかや、申請者側のコンサルタントが勉強できる機会を作るなどの仕組みを、運用上、作っていかないといけない。
- 認証機関を認定し、制度を作った終わりではなく、認証機関の動きを常にモニタリングする認定者の役割も非常に大きい。世の中の動きを常に設置者は見守っていかないといけない。
- 審査に要する時間について、他の制度では審査の時間がおそろしく長くかかって、非常に不評だったという話を聞いたことがあり、適切な審査水準で、ほどよく短くすることが大事である。

#### (認証制度の活用等について)

- どの港がどのように認証されたかが公になり、その港が評価され、選ばれ、発展していくことが必要である。公表の仕方も考えていくべき。
- 誰がこの認証制度を使っていくのか、情報を欲しがるのかということを見ると、商流の担当者である。商社や商流の関係者をどう巻き込んでいくのか、検討しておかないといけない。
- 商社に加えて、格付け等を行う金融機関、船会社を含め、評価者目線を重要視すべき。
- 実際に申請し、実行していく事業者のインセンティブが何かということが非常に重要である。評価されることを意識するからこそ、取り組んでいこうということになる部分もある。
- インセンティブを明示するという意味でも、認証の取得者による CO2 削減等の取組が

港湾脱炭素化推進計画にどの程度寄与するかを整理して、対外アナウンスやモニタリングしていくことが必要ではないか。港湾脱炭素化推進計画との連携性を定量的に評価し、まとめて示すことが、ステークホルダーに対しても大きなインパクトになるのではないか。Platinum 等の認証取得にまで至っていなくても、港湾脱炭素化推進計画と連携して推進していることが企業価値を高める。

- 試行期間に、本認証制度のメリット、インセンティブを明確にすることが重要である。最終的な受益者、ベネフィシヤリーは誰かという点である。
- 規模の大小に関わらず、これから脱炭素化の取組にチャレンジしていく際には、資金的な負担が生じ、資金調達に制限のある港湾・事業者は必ず出てくる。試行の中で、金融機関を巻き込んで、ターミナルの脱炭素化の計画の実効性を高め、ジャスト・トランジション、公正な移行を促すような金融的な枠組も検討いただきたい。アプローチとして金利を下げることでメリットにならないような取組をお願いしたい。
- 国際港湾協会の ESI は、船舶の登録料が無料の試行期間を 10 年近く行った後、船舶から登録料を徴収する本格運用に移行したが、入港料減免のメリットが大きく、本格運用後に離脱した船舶はほとんどなかった。本認証制度は、認証結果を使う側がどれくらい注目しているか、その結果として認証を取得する側がどれだけメリットを感じるのかがかなり明確でないと、本格運用になった際に離脱しないか心配になってくる。その心配を払拭するためにも、認証結果を利用する側、港やターミナルを選ぶ側に対する訴求、働きかけを試行期間にぜひ組み込んでいただきたい。
- 水素エネルギーの話題になると、需要がないからステーションができない、ステーションがないから需要が上がらないという鶏と卵の議論になり、いつまでもたっても需要がなかなか上がってこない。認証制度が後押しをして需要が増えれば、整備、利用が進むのではないかと思うので、認証制度が整備され、最終的には国際的にも評価されるような制度になっていくことを期待したい。
- 認証制度が普及していく上で、事業者の取組、投資を後押しするような支援の拡充をお願いしたい。
- 今後、荷主にも PR していくということなので、その反応を共有いただきたい。

以上