

港湾の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4回）

議事要旨

日時：令和6年3月22日（金）10:00～12:00

場所：AP東京丸の内 会議室 EFG（オンライン併用）

出席者：小林座長、上村委員、白石委員、中島委員、名村委員、古市委員、宮川委員、森委員、久田委員、今井オブザーバー（オンライン）、蛭名オブザーバー、松木オブザーバー

- 事務局から、試行結果、試行結果を踏まえた制度改善、運用時の体制、国際展開、今後の進め方等について説明し、意見交換を行った。
- 意見交換において、委員から主に以下の意見が述べられた。
- 委員の意見を踏まえ、引き続き、制度改善、運用時の体制、国際展開等について検討していくこととなった。

委員からの主なご意見（欠席した委員から寄せられたコメントを含む。）

制度の内容等について

- 制度の当初の目的は、客観的で分かりやすい脱炭素化の取組の実行を評価するということであり、「登録」と「認証」を区別していた。計画ではなく実行を評価すべきである。
- 脱炭素化の取組の絶対的な評価は温室効果ガスの削減量であるが、すぐには数値に現れない脱炭素化に向けた努力も評価していくことが本制度の狙いである。まず評価に耐え得るしっかりした計画を作成することが必要であり、計画と、計画に基づく実行を一連のものとして評価することが妥当ではないか。
- 我が国が積極的に取り組んでいる LNG バンカリング拠点の形成や災害への適応など、我が国が先行する取組は評価できるようにすべきではないか。
- 船舶の脱炭素化を支える取組である低炭素燃料バンカリング機能と陸上電力供給機能について、前者は船社のニーズ次第で必要な場合も不要な場合もあるが、後者については、いずれは当たり前になってくるのではないか。
- 脱炭素化の手段であるバイオディーゼルの入手のしやすさは国・地域によって異なることに留意すべき。
- 基幹航路を持つ船会社は業界の中でも環境保全に関するトップランナーである。そのような船会社に基幹航路として選定してもらうべく最先端のターミナルに認証制度を与えるのか、認証制度を多くのターミナルに活用してもらうべく一定の水準を満たすターミナルに認証を与えるのかをしっかりと決めたほうがよい。前者の場合は、最先端以

外のターミナルが認証を得るのは難しいと思う。

- 本認証制度をバルクターミナルやクルーズターミナルにも展開していくべきではないか。
- 誰が申請者になるかとは別に、誰がターミナルの施設等の整備費用を負担し、その費用をどのように捻出するのかの方策も検討していく必要がある。地域においてサステナビリティリンクローンに取り組んでいる事例が参考になるのではないか。
- イニシャルコストを抑えて照明をLED化するなどの新しい技術も日進月歩で発展しており、それらを紹介・発掘することで、CNPの推進を図っていくべき。

運用体制について

- 認証機関以外に、制度の広報などを実施する組織やプラットフォームが必要である。
- 第三者機関がいきなり認証を始めると信頼性を担保できないので、当面は、試行と同様に国が制度運用を外部機関に委託する形で運用し、国が信頼性を担保するのがよいだろう。
- 当面は、試行と同様に国が制度運用を認証機関に委託する形でもよいだろうが、長く続いていると、特定の機関にのみノウハウが蓄積され、実質的に他の機関が参入できなくなるため、“当面”がどのくらいの期間であるかをあらかじめオープンにした方がよい。最終的には認証機関が独立する形に移行していくことが望ましく、課題とされている審査費用については、国が補填するという方法も考えられるのではないか。
- IAPHのESIプログラムは、船から登録料を徴収するシステムであるが、船側から見ると信頼性の高いスコアが付与され、インセンティブとしての入港料免除が受けられるという仕組みになっている。制度を永続的なものとするためには、このように制度運用を安定化させる仕組みが必要である。
- 高いレベルの認証については、審査会のようなものを設けて審査するべきではないか。
- カーボンニュートラルの取組を推進するために、中小規模のターミナルも含めて申請者を増やしていくことが重要である。中小規模のターミナルへの適用性については、追加的な試行を通じて検証していけばよいのではないか。

インセンティブについて

- 認証取得によるインセンティブの検討も重要だが、認証を取得しないとどんなデメリットが発生するかについて幅広く認識してもらえる状態にする必要がある。
- 個々の事業者にとってどれだけ具体的なメリットがあるのかを明確にするとともに、投資や環境整備への具体的な支援策についても検討する必要がある。
- 大口荷主は、ブランドとしてカーボンニュートラルを目指しており、利用する港湾についてもカーボンニュートラルを要求するようになってきている。
- 認証を受けたターミナルに対して港湾管理者等が施設使用料などの減免措置を行え

ば、申請者であるターミナル側にとってもストレートなインセンティブになるのではないか。

- 国として制度を強力に推し進めていくというメッセージを出すためには、個別の金融機関による融資の優遇措置に頼るのではなく、利子補給などの制度融資を打ち出してもいいのではないか。

国際展開について

- 海外の類似事例でも、制度を普及させるためには認証を受ける港の数をどんどん増やしており、本認証制度も認証を受ける港をまず国内から増やし、海外の港湾にも本制度を選んでもらうことが重要。仲間を増やしていったら、最後はユーザーがどの制度を選ぶかで決まってくる。
- 制度普及に当たっては他の制度にないオリジナリティも重要。本認証制度のオリジナリティであるコンテナターミナルの具体的な脱炭素化の取組について多段階で評価・認証していくことを積極的に打ち出していく必要がある。
- 複数の制度が平行して進んでいくのか、大きなところに収斂していくのか、アンテナを高くして世界の動向をきちんと見ておくべき。日本の基準と世界の基準が合わないことはある。また、多くの認証は“0”か“1”で評価しており、多段階の評価は成熟度評価というのが一般的である。日本の港湾の複雑なガバナンス体系を前提とした制度について、国際的な場でどこまで仲間を作れるかがポイントになってくる。日本の立場・制度を認識してもらう努力を続けていかなければならない。
- 各国が取組を進めていく中で、日本の制度がそこから頭一つ抜け出すためには、国際化が必要である。国際的な認知度を高めるための方策を今から考えておく必要がある。
- 日本の標準を世界の標準にしていくのは、たやすいことではない。既にある標準に日本のものを上手く採用してもらう方が早いのではないか。技術も日進月歩であり、カーボンニュートラルに対する考え方も国際情勢の中で変わっていくので、走りながら考えるスピード感が必要。

以上