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6回）
議事要旨

日時：令和7年3月4日（火）15:00～16:30

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（オンライン）、大来委員、白石委員、土屋委員、中島委員、
名村委員、二村委員、古市委員、森委員、中川委員

- 事務局から、追加的試行の結果と検証、CNP 認証（コンテナターミナル）の制度案、今後の予定等について説明し、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、3月中に制度内容及び運用体制の公表し、令和7年度から制度の運用を開始することとなった。

委員からの主なご意見

（1）CNP 認証（コンテナターミナル）の制度案について

- 最終的な制度案ができたので、できるだけ早く運用を始めることが大事。
- ターミナルを運営している港運の視点もしっかり反映された制度になったと感じている。今後、本制度をどのように普及させていくかが課題である。
- 脱炭素は経済性とは全く別の重要性がある。海運・港湾はスコープ3において非常に重要な要素であり、荷主への周知も含めてCNP認証を上手く活用し、日本の港湾の競争力が高まるよう取り組んでいただきたい。
- 本制度によって、国内他港との競争だけではなく、同一港内のターミナル間でも良い意味での競争のような形になり、取組が進んでいくことが期待できるのではないか。
- 本認証制度により、脱炭素の取組の透明化がより図られ、脱炭素の道筋が具体的になるというのは分かりやすい点である。認証されることのメリット、認定されないことのデメリットというのが浮かび上がるようになるといい。
- 推奨事項について、例えば上屋照明のLED化とLNGバンカリングが同じ評価というのは、レベル感に差があると感じる。
- ロゴマークについては、色合いやデザインを含めて良い形になっている。（上村委員）
- 認証書のデザインについては、例えば認証レベルに応じて意匠を少し変えるといった対応も考えられる。

（2）制度の運用方針について

- 認証の審査について、書類審査に加えて実地審査も行うとなると、相当の労力や費用が

必要になる可能性がある。当面は国土交通省が審査を行うとしても、いずれは申請者に一定程度の費用負担を求めて制度の信頼性を高める仕組みを検討する必要があるのではないか。

- 国土交通省が主体となって制度を運用する場合、膨大な作業量に対応できるのか。将来的には外部の認証機関による対応も検討する必要があるのではないか。
- 本制度の運用開始後、多くのターミナルから同時に申請がなされた場合、膨大な作業が発生する可能性があるため、審査体制の確保が重要である。

(3) 今後の制度活用の戦略（脱炭素化に係る技術の進展等に応じた制度見直し 等）

- 金融機関においても、企業の環境への取り組みや非財務価値を評価する制度を有しているが、企業の取組については環境の変化に応じて様々な取組が出てきている。このような動きに対応するため、本制度のブラッシュアップの仕組みが重要になってくるのではないか。
- ガントリークレーンの巻き上げ開始時の急激なノッチ切換を控えて消費電力を削減しピークカットにつなげる例や、自動係留装置の導入により係留作業時間が短縮し、航行時間が確保され減速航行により全体的な省エネが達成される例など、運用の工夫も含め省エネ関係の取組は色々ある。今後も新しく出てくるであろう CNP に近づくための様々な技術を取り上げて、推奨事項として広く評価してはどうか。
- 企業だけでなく消費者においても環境意識が非常に高まってきているが、消費者という意味では、クルーズの旅客も対象となるので、コンテナターミナルの次は、クルーズターミナルを対象とした認証制度を検討してはどうか。

(4) 今後の制度活用の戦略（国内における認証制度の認知度向上・普及促進 等）

- 国内ターミナルにおける制度の普及促進を図るためには、関係者間の連携が重要である。港運が自ら関われるのは、ヤードの荷役機械等に限られるため、港湾管理者等と連携しながら取り組むことが重要。
- 国において、制度の認知度向上のための積極的な PR に注力をお願いしたい。
- 港湾に直接関係する事業者や港湾関係者だけでなく、取引先や取引金融機関なども含めたステークホルダーにおいては、脱炭素の取組はコストアップ要因であるという声はまだ強く、取組を逡巡している事業者も多い。企業にとってもメリットがあるということをしっかり認識していただけるよう、制度の普及や認知度向上に努めてもらいたい。
- CNP 認証の運用開始後、CNP 認証をどう活用したかというベストプラクティスについてポータルサイト等で情報共有をしてはどうか。他のターミナルにも参考となり、認証を取得してみようと思うのではないか。
- 港湾管理者との調整や予算措置のタイミング等を考慮すると、認証の申請・取得までに

一定の期間を要するものと思われるため、何らかの支援策を講じる必要があるのではないか。例えば、荷役機械については、一定の年数で償却していく関係上、集中的な設備投資が行いにくいといった特性があり、脱炭素化を進めるための支援策について、改めて検討をお願いしたい。

- 先行的に脱炭素化の努力をしている事業者に対するインセンティブの仕組みがあると、より脱炭素化の取組が進みやすくなるのではないか。

(5) 今後の制度活用の戦略（国際展開戦略）

- 本制度は日本のアドバンテージであるので、国内だけではなく海外の荷主や船社等にも制度をPRするなど、積極的に展開していけるよう、運用開始後のフォローアップ体制が必要。
- CNP 認証ポータルサイトについては、制度の国際展開も見据えて、英語版のサイトも用意してはどうか。
- 日本が世界に先駆けてこのような制度を始めたということを、ウェブサイト等を通じていかにして海外に発信していくかが重要である。その際、文字だけでなく動画も効果的に活用し、良い印象を与えられるようなPRをしていただきたい。

以上