

港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度

ガイドライン

第1版

令和7年3月

国土交通省港湾局

目 次

はじめに ～本ガイドラインの位置付けなど～	1
1. カーボンニュートラルレポート（CNP）形成における本認証制度の意義.....	2
2. 本認証制度の骨格	5
2. 1 設置者	5
2. 2 認証対象.....	5
2. 3 認証機関、申請者、運用方法.....	6
3. 認証の評価項目等	8
3. 1 認証の評価項目	8
3. 2 各評価項目の要件等	16
4. 本認証制度に係る諸手続き等	22
4. 1 申請者の手続き等	22
4. 2 認証機関による認証の手続き等	24
4. 3 認証結果の公開等	24
4. 4 認証の更新手続き等	25
4. 5 その他	26

はじめに ～本ガイドラインの位置付けなど～

本ガイドラインは、国土交通省港湾局が定めた「港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度要綱」（以下「制度要綱」という。）に基づき、港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度（以下「本認証制度」という。）の申請、審査等の手続き等を解説するものである。

制度要綱

（目的）

第1条 本要綱は、国土交通省港湾局が設置する港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度（以下「本認証制度」という。）の適正な運用と普及を図るため、必要な事項を定めるものである。

【解説】

本認証制度の設置者である国土交通省港湾局は、本認証制度について、適正な運用と普及を図るため、制度要綱において必要な事項を定めているが、本ガイドラインは、実務担当者等に向けて、申請、審査等の手続き等を分かりやすく解説することを目的としている。

1. カーボンニュートラルレポート（CNP）形成における本認証制度の意義

制度要綱

（用語の定義）

第2条 本要綱において用いる用語の定義は以下のとおりとする。

- （1）「港湾のターミナルの脱炭素化の取組に関する認証制度」とは、港湾のターミナルの脱炭素化を促進するため、港湾のターミナルの脱炭素化の取組を客観的に評価する制度をいう。
- （2）「CNP 認証（コンテナターミナル）」とは、本認証制度のうち、コンテナターミナルを対象としたものをいう。

（本認証制度の意義等）

第3条 本認証制度の目的、意義等は以下のとおりである。

（1）港湾のターミナルの脱炭素化の必要性

脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展する中、国内外の企業がサプライチェーンの脱炭素化に取り組んでおり、船社や物流事業者は、こうした荷主ニーズへの対応が必要となっている。海上サプライチェーンの拠点となる港湾のターミナルにおいても、こうしたニーズに対応して、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化（港湾施設の脱炭素化等）に取り組むことが求められる。このような状況を踏まえ、国土交通省では、「2050 年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を図るカーボンニュートラルレポート（CNP）の形成を推進している。

（2）本認証制度の目的

本認証制度は、CNP の形成に向けたターミナルにおける脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価することにより、当該取組を促進することを目的とするものである。

（3）本認証制度の意義

- ① ターミナルの脱炭素化の評価項目・指標が示されることにより、ターミナルの脱炭素化の道筋が具体的になり、取組を進めやすくなる。
- ② 港湾のターミナルにおける脱炭素化が進むことにより、サプライチェーンにおいてターミナルを利用する荷主、船社、背後圏輸送を含めた物流事業者等の脱炭素化の取組に貢献することができる。
- ③ 港湾のターミナルの脱炭素化の取組に係る客観的な評価結果を、荷主、船社等の港湾ユーザー若しくは港湾のターミナルの関係事業者の資金調達先又は社会全体に訴求することにより、荷主、船社等から選ばれる、競争力のある港湾の形成に寄与する。
- ④ 本認証制度を評価軸とする港湾ターミナルの脱炭素化の海外への発信・普及拡大等により、世界レベルで港湾及び海運の脱炭素化を進める「グリーン海運回廊」に

【解説】

国土交通省は、「2050 年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進している。本認証制度は、CNP の形成に向けたターミナルにおける脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価することにより、当該取組を促進することを目的とするものである。

脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展する中、国内外の企業がサプライチェーンの脱炭素化に取り組んでおり、船社や物流事業者は、こうした荷主ニーズへの対応が必要となっている。海上サプライチェーンの拠点となる港湾のターミナルにおいても、こうしたニーズに対応して、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化（港湾施設の脱炭素化等）に取り組むことが求められる。

港湾のターミナルにおいて率先して脱炭素化に取り組むことは、以下の観点で重要な意義があると考えられる。

- ・海上サプライチェーンが必ず経由する港湾のターミナルにおける脱炭素化は、荷主が求めるサプライチェーン全体の脱炭素化に必須である。
- ・船社、ターミナルオペレーター、トラック事業者等、様々な事業者が利用する公共性の高い港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組は、当該ターミナルを利用する様々な事業者の脱炭素化の取組を促進する効果が期待できる。
- ・港湾において船舶に対する低・脱炭素燃料の供給機能を持つことにより、サプライチェーン全体に占める CO2 排出量の割合が大きい海上輸送（船舶）の脱炭素化に寄与する。

港湾のターミナルの脱炭素化を促進するためには、ターミナルの脱炭素化の取組状況を客観的に評価する認証制度が有効と考えられる。すなわち、港湾ターミナル側にとっては、自らの脱炭素化の取組の成果について、客観的な評価として示すことが可能となることにより、取組を推進するインセンティブとなり得る。

客観的な評価結果を訴求し得る対象として、以下が挙げられる。

- ・港湾ユーザー（荷主、船社、物流事業者等）：サプライチェーンの脱炭素化ニーズに対応した取組には関心があると考えられる。
- ・資金調達先（投資家、金融機関等）：ESG 金融の観点から、港湾のターミナルの脱炭素化の取組が客観的に評価されていることは、当該ターミナルに関係する企業等に対する投融資の判断に当たり有益な情報と考えられる。
- ・社会全体：CSR、SDGs 等の取組に対する関心が高まっており、港湾のターミナルの脱炭素化の取組にも関心があると考えられる。（取組を PR できれば、企業価値の向上（信頼感の醸成、企業イメージの向上、ブランド化等）につながることも期待できる。）

また、認証取得のメリットとして、以下が挙げられる。

- ・脱炭素化の取組の成果について、国土交通省港湾局による客観的な評価として示すことができる。
- ・認証の取得は、脱炭素化による企業価値の向上に取り組む港湾ユーザー（荷主、船社、物流事業者等）や資金調達先（投資家、金融機関等）、社会全体に対する PR ツールとして活用可能となる。
- ・ターミナルの評価を通じ、港湾全体での CNP 形成に向けた機運醸成が図られ、CNP に取り組む企業等や港湾自体のブランド力の向上等の相乗効果が期待できる。
- ・認証制度の海外における認知度向上とともに、認証の取得が国際的な評価の獲得にも寄与する。

以上の観点等を踏まえ、荷主、船社等から選ばれる、競争力のある港湾の形成に資する仕組みとして、本認証制度を創設することとしたものである。本認証制度の運用に当たっては、認証を受ける側（港湾のターミナル）と、認証結果を利用する側（荷主、船社、投資家、金融機関等）の双方がメリットを得られることを目指すとともに、様々な国際連携の枠組みを活用した本認証制度の国際展開にも取り組むこととする。

なお、脱炭素化の取組により化石燃料から非化石燃料や電力使用への転換を推進することは、気候変動への緩和策となるだけでなく、港湾における SO_x、NO_x、DPM（ディーゼル排気微粒子）等の排出を削減する大気汚染防止にもつながり、港湾のターミナルの事業運営環境の改善にも資することとなる。

2. 本認証制度の骨格

2. 1 設置者

制度要綱

(本認証制度の設置者、認証の対象等)

第4条 本認証制度の設置者、認証対象、申請者及び運用方法は以下のとおりとする。

(1) 設置者

本認証制度は、国土交通省港湾局が設置する。

【解説】

本認証制度は、国土交通省港湾局が設置する。審査や認証などの制度運用についても、同局が主体となり実施する。

2. 2 認証対象

制度要綱

(2) 認証対象

本認証制度の認証の対象は、港湾のターミナルとする。このうち、当面、コンテナターミナルを認証の対象とする。

【解説】

港湾には、「コンテナ」、「バルク」、「フェリー・RORO」、「クルーズ」等の異なる特性を有するターミナルが存在する（図1）が、本認証制度においては、当面、コンテナターミナルを認証の対象とする。主な理由は以下のとおり。

- ・様々な企業（荷主）や物流事業者（船社等）がサプライチェーンの脱炭素化に取り組む中で、グローバルサプライチェーンを支えるコンテナ輸送は、国際競争力の観点からも脱炭素化の取組が求められる。
- ・コンテナターミナルは、荷役・輸送機械、電気・通信設備等が集積しており、脱炭素化の取組の対象となるエネルギー消費源が多い。また、低炭素型の荷役機械の導入、ゲート前渋滞対策としての予約システム導入等の脱炭素化の取組が既に行われている。
- ・コンテナ輸送では、コンテナのサイズ・重量などのISO規格があり、コンテナは世界の港湾で取り扱われているため、品目によって取扱状況等が異なるバルクターミナル等と比べて、脱炭素化の取組の評価手法等を標準化しやすい。

コンテナターミナル 	主な構成施設 ● 土木施設(岸壁/ふ頭用地) ● 荷役機械(コンテナクレーン/トランスファークレーン(RTG)/トッブリフター/フォークリフト/構内トラクター等) ● 電気設備(リーファープラグ/ゲート/照明/監視カメラ/フェンスセンサー等) ● 建築設備(管理棟/特高受変電所/メンテナンスショップ等)	バルクターミナル 	主な構成施設 ● 土木施設(岸壁/ふ頭用地) ● 荷役機械(アンローダー/ローディングアーム等) ● 電気設備(照明/監視カメラ/フェンスセンサー等)
フェリー・ROROターミナル 	主な構成施設 ● 土木施設(岸壁/ふ頭用地) ● 荷役機械(ランプ等) ● 電気設備(照明/監視カメラ/フェンスセンサー等)	旅客船・クルーズターミナル 	主な構成施設 ● 土木施設(岸壁/ふ頭用地) ● 荷役機械(ボーディングブリッジ等) ● 電気設備(照明/監視カメラ/フェンスセンサー等) ● 建築設備(旅客ターミナル等)

図1 港湾のターミナルの種類と主な構成施設

2. 3 認証機関、申請者、運用方法

制度要綱

(3) 申請者

本認証制度の申請は一体的に運営されるターミナル単位で行うものとする。申請者は、港湾管理者が運営する公共ターミナルの場合は港湾管理者、民間事業者が運営する公共ターミナルの場合は借受者又はターミナルオペレーターとする。また、申請者とは別に、ターミナルオペレーター及び評価対象となる施設の所有者がいる場合には、その同意を得たうえで申請するものとする。

(4) 運用方法

本認証制度の認証を受けることを希望する申請者は、本要綱に基づき、設置者に認証を申請する。設置者は審査を行い、当該申請内容が認証の要求事項を満たす場合は認証する。認証の有効期間は3年とする。

【解説】

申請者は設置者に認証の申請を行い、設置者が審査を行う。

認証の申請は、一体的に運営されるターミナル単位で行うものとする。申請者は、港湾管理者が運営する公共ターミナルの場合は港湾管理者、民間事業者が運営する公共ターミナルの場合は借受者又はターミナルオペレーターとする。また、申請者とは別にターミナルオペレーター及び評価対象となる施設の所有者がいる場合には、その同意を得たうえで申請することとする。

認証の申請に対し、設置者は、制度要綱及び本ガイドラインの「3. 認証の評価項目等」

に基づいて、申請書類の内容確認やヒアリング等による審査を行い、審査結果に応じて認証を行う。

なお、認証後に、要求事項を満たさない状況が認められる場合等には、認証を取り消すことがある。

具体的な申請手続き等については、「4. 本認証制度に係る諸手続き等」を参照すること。

3. 認証の評価項目等

3. 1 認証の評価項目

制度要綱

(認証の評価項目等)

第5条 本認証制度においては、ターミナルの脱炭素化を最終的な目標としつつ、以下の取組の実施状況に応じて、段階的な評価を実施するものとする。

(1) ターミナルにおける貨物の取扱等に関する脱炭素化の取組

(2) ターミナルを利用する船舶や車両の脱炭素化に資する取組

2 本認証制度の具体的な評価項目、評価指標は、別表1及び別表2のとおりとする。また、本認証制度において評価する低・脱炭素化の取組の要求性能は、別表3のとおりとする。

3 別表1及び別表2において、各評価項目に評価指標を設け、レベル1からレベル5までの各段階の認証を取得するために必要とされる取組内容を「要求事項」とする。また要求事項以外の低・脱炭素化の取組であって、本認証制度において取り組むことが望ましいものを「推奨事項」とする。

【解説】

本認証制度において評価する取組は以下のとおり。

第5条第1項(1) 関係の主な取組

ターミナルにおける貨物の取扱等に関し、CO₂ 排出量シェアの大きな排出源に対する取組を中心に評価する。具体的には、ターミナル内における「荷役機械」及び「ターミナル内の各施設」を評価項目とする^{*1} (表1)。

^{*1} : 港湾のターミナル内の CO₂ 排出量は、我が国の総合エネルギー統計における排出区分(部門)では、運輸部門ではなく、業務その他部門に分類される。

表1 評価対象とするコンテナターミナルの主要施設等

● コンテナターミナルからの CO2 排出量のシェア等を考慮し、ターミナル内の荷役機械やリーファー施設等の脱炭素化の取組を評価する。…(下表黄色) (1)ターミナル内における申請者の燃料消費や電力使用に関わる GHG 区分 Scope1、Scope2 を評価対象とし、GHG 区分 Scope3(下表灰色)は評価対象外とする。 ● コンテナターミナル外の背後輸送や海上輸送、物流施設等そのものは評価の対象外とする。…(下表灰色) (2)ターミナルを利用する船舶や車両の脱炭素化に資する取組については評価対象とする。…(下表水色)					
区分	分類	CO2 排出源となる主要な機械・施設等		事業者等	GHG 区分
(1)ターミナル内の施設・設備	荷役機械	船からの積卸し	ガントリークレーン(コンテナクレーン)	ターミナル借受者/ターミナルオペレーター/港湾運送事業者/港湾管理者等	Scope1/ Scope2
		ヤード内荷役機械	①トランスファークレーン ②ストラドルキャリア ③リーチスタッカー、フォークリフト等 ④ヤード内トレーラー、AGV 等		
	ターミナル内の各施設	リーファー			
		ヤード照明			
		管理棟等			
	その他 (対象外とするもの)	①購入した製品・サービス、②資本財、③ターミナル内の施設や荷役に含まれない燃料及びエネルギー関連活動、④輸送、配送(上流)、⑤事業所から出る廃棄物、⑥従業員の出張、⑦雇用者の通勤		ターミナル借受者/ターミナルオペレーター/港湾運送事業者/港湾管理者等	Scope3
(2)ターミナルを利用する船舶・車両	船舶	停泊中の船舶	停泊中の補機などからの CO2 排出	船社(コンテナ船)	Scope3
		航行(港内、港外)船舶	航行時(港内、港外)での CO2 排出	船社(コンテナ船)	
	車両	トレーラー/トラック	ゲート前渋滞・ヤード内滞留	港運/陸運	
		トレーラー/トラック	臨海部や背後生産消費地とのコンテナ輸送	港運/陸運	
その他 (対象外とするもの)	物流施設	倉庫、物流センター等	倉庫(低温、常温)、物流センター	倉庫	Scope3
	製造業等の荷主企業	コンテナ貨物利用企業	自動車・電機などの製造業、スーパーなど	民間企業	

第5条第1項(2)関係の主な取組

サプライチェーン全体の GHG 排出量に占める船舶や車両からの排出量はシェアが大きい
ため、ターミナルにおいて、これらの脱炭素化に寄与する取組を中心に評価する。

具体的には、ターミナルを利用する船舶に対する陸上電力供給設備の導入、低・脱炭素燃料の供給(LNG バンカリング*1等)機能の導入、低・脱炭素燃料を使用する船舶に対する入
港料減免*1等のインセンティブの導入等を評価項目とする。

同様に、ターミナルを利用する車両のゲート待ち渋滞の削減(予約システムの導入等)、低・
脱炭素車両用の優先ゲート・レーンの設置等のインセンティブ導入等を評価項目とする。

* 1 : LNG バンカリングや入港料減免等は港湾ターミナル単位の取組ではなく、港湾単位等の取組と
なる場合もあるが、サプライチェーン全体への脱炭素化への寄与度が大きいと、評価対象タ
ーミナルにおいてこれらのサービスを受けられる場合には評価する。

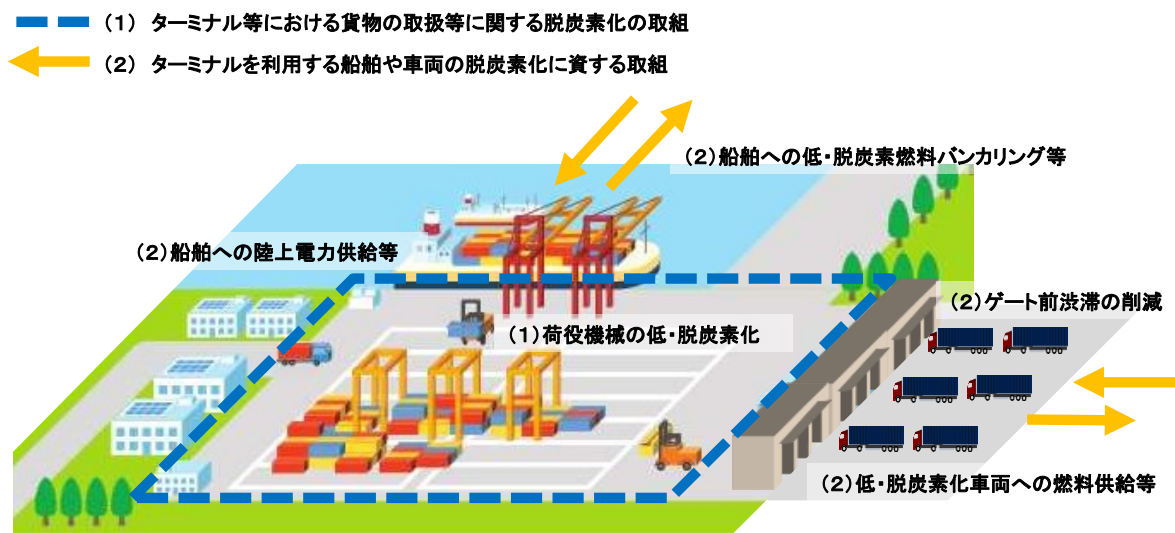


図2 評価の枠組みのイメージ

なお、ターミナル内の機器等の電動化が進展したとしても、電気・熱配分後の排出量をゼロにするためには、使用する電力を再生可能エネルギー由来等の電力とする必要がある。このため、目指す姿（完成形）は、使用する電力のカーボンニュートラル化である。また、燃料を動力とする機器等を使用する場合には、目指す姿（完成形）は、使用する燃料のカーボンニュートラル化である。

よって、完成形の実現に向けて、コンテナターミナルの荷役機械や照明等の脱炭素化機器の導入状況等については、段階的な評価（認証レベル：レベル1～レベル5）を実施する。

評価の際は、低・脱炭素型荷役機械の導入等のハード対策と、コンテナ搬出入予約システムの導入等のソフト対策の両面を評価する。なお、本認証制度では、ターミナルにおける具体的な取組を通じてカーボンニュートラルを目指すことを基本として評価することとし、カーボンオフセットの取組については、附帯的な評価とする。

荷役機械・施設の低・脱炭素化の取組は様々であり、CO₂削減効果についても様々であるが、本認証制度では港湾の低・脱炭素化につながる取組そのものを評価するため、荷役機械・施設の低・脱炭素化の要求性能は、導入される荷役機械・施設の方式等により評価する。加えて、省エネ（電力消費量、温度低減等）、効率化（作業時間短縮等）、インセンティブ（取組促進のための優遇措置）によりCO₂排出量削減効果が期待される取組も評価する。

評価項目のうち、レベル1からレベル5までの各段階の認証を取得するために必要とされる取組内容を「要求事項」とする。各段階で必要とされる「要求事項」を全て満たしている場合には、その認証レベルでの認証が与えられる。

また、要求事項以外の低・脱炭素化の取組であって、本認証制度において取り組むことが望ましいものを「推奨事項」とする。「推奨事項」を満たしている場合は、その事項数に応じて、認証レベルに「+」が付与されるとともに、その内容が認証書に記載される。

例えば、レベル4の「要求事項」を全て満たし、「推奨事項」を2項目満たしている場合に

は、「レベル4++」の認証が与えられ、当該「推奨事項」の内容が認証書に記載される。

制度要綱の別表1～3を以下に掲載する。また、各評価項目の到達レベルと認証レベルの評価例を、表2に示す。

別表1 評価項目（1／2）

○:要求事項 +:推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル					備考		
		大分類	中分類(小分類)		レベル1	レベル2	レベル3	レベル4	レベル5			
(1)ターミナルにおける貨物の取扱等に関する脱炭素化の取組	共通	コミットメント	・ターミナルの脱炭素化に向けた計画 ・当該ターミナルにおける貨物取扱に伴うCO2排出量原単位		・ターミナルの脱炭素化に向けた実効性のある計画の作成 ・当該ターミナルにおける貨物取扱に伴うCO2排出量原単位の算出		○	○	○	○	○	
	施設・設備	荷役機械	船舶とヤード間のコンテナの積卸し	ガントリークレーン	インバータ制御方式のガントリークレーンの導入	—	○ 10%以上	○ 50%以上	○ 80%以上	○ 100%	・低・脱炭素電力又は低・脱炭素燃料の導入により、CO2排出量の削減が図られている場合も評価する。 ・“○”の下の数字は、導入基数ベースの導入率を示す。 ・トランスファークレーンとストラドルキャリアを同時に利用しているターミナルについては、それらの合計基数で評価する。 ・構内トラクター（AGVを含む）については、低・脱炭素化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。 ・ガントリークレーン、トランスファークレーン及びストラドルキャリア以外の荷役機械については、低・脱炭素化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。	
				①トランスファークレーン	電動化、ハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入や自動化等の導入による省燃費化	—	○ 10%以上	○ 50%以上	○ 80%以上	○ 100%		
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	②ストラドルキャリア	電動化、ハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入や自動化等の導入による省燃費化	—	○ 10%以上	○ 50%以上	○ 80%以上	○ 100%		
				③構内トラクター（AGVを含む）、その他の荷役機械	電動化又はハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入	+	+	+	+	+		
		ヤード内施設	ヤード照明		LED照明等の導入	—	○ 10%以上	○ 50%以上	○ 80%以上	○ 100%		
	リーファー施設、その他の施設		リーファー施設への反射熱低減舗装・屋根の設置等による省電力化・温度上昇抑制、管理棟の省エネ等	+	+	+	+	+				

別表2 評価項目（2／2）

○:要求事項 +:推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル					備考
		大分類	中分類(小分類)		レベル1	レベル2	レベル3	レベル4	レベル5	
(2)ターミナルを利用する船舶や車両の脱炭素化に資する取組	船舶	船舶の動力源 (電力、低・脱炭素燃料等)の供給	停泊中船舶	陸上電力供給設備の導入等によるCO2排出量削減等	+	+	+	+	+	・低・脱炭素燃料による船内発電が普及してきた場合、評価基準を再検討する。
			低・脱炭素燃料バンカリング	当該ターミナルに停泊する船舶へのLNG等の低炭素燃料又は水素・アンモニア等の脱炭素燃料の供給体制の有無等	+	+	+	+	+	・他の港湾に拠点を有するバンカリングサービスを受けられる場合も評価する。
		利用促進	環境に配慮した船舶への入港インセンティブ	低・脱炭素燃料船等へのインセンティブ又は化石燃料船へのペナルティの導入	－	－	－	○	○	・当該ターミナル又は当該ターミナルが存在する港湾での取組を評価する。
	車両	効率化	ゲート前の渋滞・ヤード内の滞留	ゲート予約システムや貨物の引取り・引渡しの効率化のためのシステムの導入、ゲートオープン時間の延長等の運用による渋滞解消等	－	－	－	○	○	
		利用促進	大型商用EV・FCV等の導入インセンティブ	優先ゲート・レーンの設置等のインセンティブ又は化石燃料を動力源とする車両へのペナルティの導入	+	+	+	+	+	・低・脱炭素燃料トラックの商用化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。
(3)その他		上記(1)及び(2)以外の低・脱炭素化の取組		低・脱炭素化された電力・燃料の導入、環境に配慮したタグボートの導入、尿素等の排出ガス低減技術の導入、沖待ち解消に資する取組、インランドポートの利用促進、ブルーカーボン、カーボンオフセット等の取組	+	+	+	+	+	・どの認証レベルにおいても推奨事項とする。 ・区分(1)及び区分(2)の評価項目にない取組については、具体的な取組を申請時に記載する。

別表3 本認証制度における低・脱炭素化の要求性能の設定

○荷役機械・施設の低・脱炭素化の取組は様々であり、CO2削減効果についても様々であるが、本認証制度では港湾の低・脱炭素化につながる取組そのものを評価するため、荷役機械・施設の低・脱炭素化の要求性能は、導入される荷役機械・施設的方式等により評価することとする。

○評価する低・脱炭素化の取組の例は以下のとおりであるが、記載のない取組であっても、港湾の低・脱炭素化につながる取組であれば評価することとする。

対象となる機械・施設	従来方式	低炭素型・脱炭素型方式の例
ガントリークレーン	サイリスタ制御方式	インバータ制御方式
トランスファークレーン	ディーゼルエレクトリック方式	ハイブリッド方式
		水素燃料電池方式
		水素エンジン方式
		電動方式
ストラドルキャリア	ディーゼルエレクトリック方式	ハイブリッド方式
		燃料電池方式
		電気（バッテリー）方式
トラクタヘッド	ディーゼルエンジン方式	ハイブリッド方式
		燃料電池方式
		電気（バッテリー）方式
フォークリフト	ディーゼルエンジン方式	ハイブリッド方式
		燃料電池方式
		電気（バッテリー）方式
リーチスタッカー	ディーゼルエンジン方式	ハイブリッド方式
		燃料電池方式
		電気（バッテリー）方式
トップリフター	ディーゼルエンジン方式	ハイブリッド方式
		燃料電池方式
		電気（バッテリー）方式
AGV	ディーゼルエレクトリック方式	電気（バッテリー）方式
ヤード照明	高圧ナトリウム灯	LED灯
タグボート	重油燃料方式	LNG燃料方式
		アンモニア燃料方式
		水素燃料方式
		電気推進方式

表2 認証レベルの評価例

										○: 要求事項 +: 推奨事項		
区分		評価項目		評価指標	取組内容	認証レベル					備考	
		大分類	中分類(小分類)			レベル1	レベル2	レベル3	レベル4	レベル5		
(1)ターミナルにおける貨物の取扱等に関する脱炭素化の取組	共通	コミットメント	・ターミナルの脱炭素化に向けた計画 ・当該ターミナルにおける貨物取扱に伴うCO2排出量原単位		・ターミナルの脱炭素化に向けた実効性のある計画の作成 ・当該ターミナルにおける貨物取扱に伴うCO2排出量原単位の算出	・脱炭素化に向けた計画を策定 ・CO2排出量原単位を公表 (***kgCO ₂ /TEU)	○	○	○	○	○	
	施設・設備	荷役機械	船舶とヤード間のコンテナの積卸し	ガントリークレーン	インバータ制御方式のガントリークレーンの導入	60%	○	○	○	○	○	・低・脱炭素電力又は低・脱炭素燃料の導入により、CO2排出量の削減が図られている場合も評価する。 ・“○”の下の数字は、導入基数ベースの導入率を示す。 ・トランスファークレーンとストラドルキャリアを同時に利用しているターミナルについては、それらの合計基数で評価する。 ・構内トラクター (AGVを含む) については、低・脱炭素化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。 ・ガントリークレーン、トランスファークレーン及びストラドルキャリア以外の荷役機械については、低・脱炭素化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。
				①トランスファークレーン	電動化、ハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入や自動化等による省燃費化	60%	○	○	○	○		
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	②ストラドルキャリア	電動化、ハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入や自動化等による省燃費化	該当なし	○	○	○	○		
				③構内トラクター (AGVを含む)、その他の荷役機械	電動化又はハイブリッド化等の低・脱炭素化対応の機材の導入	未対応	+	+	+	+	+	
	ヤード内施設	ヤード照明		LED照明等の導入	100%	○	○	○	○	○		
		リーファー施設、その他の施設		リーファー施設への反射熱低減舗装・屋根の設置等による省電力化・温度上昇抑制、管理棟の省エネ等	・管理棟照明のLED化 ・リーファー施設への屋根の設置	+	+	+	+	+		
(2)ターミナルを利用する船舶や車両の脱炭素化に資する取組	船舶	船舶の動力源 (電力、低・脱炭素燃料等) の供給	停泊中船舶		陸上電力供給設備の導入等によるCO2排出量削減等	未対応	+	+	+	+	+	・低・脱炭素燃料による船内発電が普及してきた場合、評価基準を再検討する。
			低・脱炭素燃料バンカリング		当該ターミナルに停泊する船舶へのLNG等の低炭素燃料又は水素・アンモニア等の脱炭素燃料の供給体制の有無等	未対応	+	+	+	+	+	・他の港湾に拠点を有するバンカリングサービスを受けられる場合も評価する。
		利用促進	環境に配慮した船舶への入港インセンティブ		低・脱炭素燃料船等へのインセンティブ又は化石燃料船へのペナルティの導入	未対応	—	—	—	×	×	・当該ターミナル又は当該ターミナルが存在する港湾での取組を評価する。
	車両	効率化	ゲート前の渋滞・ヤード内の滞留		ゲート予約システムや貨物の引取り・引渡し効率化のためのシステムの導入、ゲートオープン時間の延長等の運用による渋滞解消等	ゲートオープン時間延長	○	—	—	○	○	
		利用促進	大型商用EV・FCV等の導入インセンティブ		優先ゲート・レーンの設置等のインセンティブ又は化石燃料を動力源とする車両へのペナルティの導入	未対応	+	+	+	+	+	・低・脱炭素燃料トラックの商用化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討する。
(3)その他	上記(1)及び(2)以外の低・脱炭素化の取組		低・脱炭素化された電力・燃料の導入、環境に配慮したタグボートの導入、尿素等の排出ガス低減技術の導入、沖待ち解消に資する取組、インランドポートの利用促進、ブルーカーボン、カーボンフセツ等の取組		・電気推進タグボートの導入 ・コンテナターミナル護岸におけるブルーカーボン生態系の創出	○	+	+	+	+	+	・どの認証レベルにおいても推奨事項とする。 ・区分(1)及び区分(2)の評価項目にない取組については、具体的な取組を申請時に記載する。

(評価例の解説)

- ・認証レベル3の要求事項は全て満たしている。一方、認証レベル4以上の要求事項は満たしていない評価項目がある(ガントリークレーン、トランスファークレーン、入港インセンティブ)。また、推奨事項の項目を2つ満たしている(ヤード内施設の低・脱炭素化の取組、(1)及び(2)以外の低・脱炭素化の取組)。この場合の認証レベルは、「レベル3++」となる。
- ・なお、推奨事項は、満たしている項目数での評価となる(例えば、上記例のように一つの項目の中で複数の取組を行っている場合でも、取組数ではなく項目数で評価する)。

3. 2 各評価項目の要件等

制度要綱の別表 1、別表 2 の評価項目について、評価指標の考え方等を以下に示す。

【別表 1 について】

(1) ターミナルの脱炭素化に向けた計画

以下①、②に示す事項について、全ての認証レベルにおいて要求事項とする。

① 申請ターミナルの存する港湾において、港湾法第 50 条の 2 第 1 項の規定に基づく港湾脱炭素化推進計画が作成されていること。

② 当該ターミナルにおいて、以下の内容を含む計画が作成されていること。

なお、以下の内容が①に示す港湾脱炭素化推進計画に位置付けられている場合は、別途計画を作成する必要はない。

- ・当該ターミナルの脱炭素化を図る計画（取組主体の合意に基づく実現可能な計画であること）
- ・当該ターミナルの脱炭素化に向けた目標（KPI 及び SPT）
- ・当該目標の達成に向けたモニタリング実施方針

(脱炭素化に向けた目標について)

当該ターミナルの脱炭素化に向けた目標については、「ターミナルの低・脱炭素化」等に係る重要達成度指標（KPI：Key Performance Indicator）を設定し、当該 KPI の目標時期と測定可能な改善目標（SPT：Sustainability Performance Target）を設定することを基本とする（表 3）。

KPI 及び SPT の設定例 1（取扱コンテナ 1 TEU 当たりの CO2 排出量を設定）

KPI 「ターミナルの取扱コンテナ 1 TEU 当たりの CO2 排出量の削減」

SPT 「〇年までに CO2 排出量を〇kgCO2/TEU まで削減（〇年比で〇%削減）」

KPI 及び SPT の設定例 2（低・脱炭素型荷役機械の導入率を設定）

KPI 「ターミナルにおける低・脱炭素型荷役機械の導入率の向上」

SPT 「〇年までに低・脱炭素型荷役機械の導入割合を〇割に向上」

表3 目標（KPI 及び SPT）の設定例

KPI(重要達成度指標)		2028 年頃 SPT(達成すべき目標)	2033 年頃 SPT(達成すべき目標)
KPI 1	貨物取扱に伴う CO2 排出量原単位の削減	〇〇kgCO2/TEU (2013 年比〇〇%減)	〇〇kgCO2/TEU (2013 年比〇〇%減)
KPI 2	ニアゼロエミッション型 RTG の導入	導入率 50%	導入率 80%
KPI 3	ヤード照明の LED 化	導入率 50%	導入率 100%
KPI 4	管理棟内照明の LED 化	導入率 80%	導入率 100%

(モニタリング実施方針について)

当該ターミナルにおけるモニタリングは、上記目標の達成に向けた省エネルギー化、低・脱炭素化の取組状況等を把握し、設定した目標との比較等を行うこととし、その実施方針を計画に位置付けることとする。また、モニタリングは、本認証制度の認証取得後1年以内に実施し、その後も1年に1回以上の頻度で実施することを基本とする。モニタリング実施方針においては、設定した目標を含むモニタリングの項目、モニタリングの頻度及び時期、申請者におけるモニタリングの実施体制について定めるものとする。

(2) CO2 排出量原単位

申請ターミナルにおける貨物の取扱等に関わる CO2 排出量（スコープ1、スコープ2）を算定し、CO2 排出量原単位を算出することを、全ての認証レベルにおいて要求事項とする。

なお、当該 CO2 排出量原単位は、認証結果と併せて国土交通省ホームページ（CNP 認証ポータルサイト）において公表する（申請者が自ら公表することも可）。

CO2 排出量の具体的な算定対象は、表4に例示するコンテナターミナル内の施設・機器において、燃料・電気を使用することによって排出される CO2 とする。

なお、ターミナル境界部における停泊中の船舶やゲート前渋滞の車両から排出される CO2 は、サプライチェーン全体の CO2 排出量の算定の際、海上輸送及び陸上輸送から排出される CO2 に含まれると考えられることから、原則として含めないものとする。

一方、陸上電力供給設備、船舶排出ガス回収装置の導入等の停泊中船舶からの CO2 排出量削減のための対策や、コンテナ搬出入予約システムの導入等のゲート前渋滞の車両からの CO2 排出量削減のための対策を導入している場合には、これらの対策の実施（電気の使用）に伴うコンテナターミナル内からの CO2 排出量を算定対象とした上で、船舶や車両からの CO2 排出量の削減効果を算定することができる。

表4 コンテナターミナルにおける主な CO2 排出源となる施設（例）

施設（例）		GHG 区分
荷役機械	ガントリークレーン （コンテナクレーン）	Scope2
	トランスファークレーン	Scope1（Scope2（電化の場合））
	ストラドルキャリア	Scope1（Scope2（電化の場合））
	構内トラクター	Scope1（Scope2（電化の場合））
	リーチスタッカー	Scope1（Scope2（電化の場合））
	トップリフター	Scope1（Scope2（電化の場合））
	フォークリフト	Scope1（Scope2（電化の場合））
ターミナル内の施設 等	リーファー電源	Scope2
	照明塔	Scope2
	管理棟、受変電所、ゲート、 その他の施設	Scope2

具体的な算定方法は、申請者の使用する燃料や電力に関する CO2 排出量について、「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル（環境省・経済産業省）」、「港湾脱炭素化推進計画作成マニュアル（国土交通省港湾局産業港湾課）」等を参考に、燃料使用の場合には、燃料の単位使用量当たりの CO2 排出係数を、電気使用の場合には、利用電力の単位使用量当たりの CO2 排出係数をそれぞれ用いて、CO2 排出量を算出することとする。

その上で、年間の CO2 排出量を当該ターミナルでの年間の貨物取扱量（原則、TEU とする。コンテナ個数を併記することも可。）で除した値を、CO2 排出量原単位とする。なお、当該ターミナルにおける年間の貨物取扱量については、港湾調査（港湾統計）と整合的なデータを用いるものとする。

（3）ガントリークレーン

当該ターミナルに係留中の船舶との間のコンテナ貨物の積卸しに使用するガントリークレーンについては、インバータ制御方式の機械の導入状況（基数ベース）が各認証レベルの閾値以上であることを要求事項とする。導入率は、インバータ制御方式の基数を当該ターミナルの総基数で除した値とする。

具体的には、認証レベル2の閾値を導入率10%以上、認証レベル3の閾値を導入率50%以上、認証レベル4の閾値を導入率80%以上、認証レベル5の閾値を導入率100%とする。

なお、低・脱炭素電力の導入により、CO2 排出量の削減が図られている場合は、ガントリークレーンの性能によらず要求事項を満足するものとして評価する。

低・脱炭素電力の導入を評価する場合、インバータ制御方式の基数と、インバータ制御方式を除いた基数に低・脱炭素電力の導入率を乗じた値を足し合わせ、当該ターミナルの

総基数で除した値を導入率と見なして評価する（例えば、ガントリークレーンに供給される電力の25%が低・脱炭素電力で、ガントリークレーン総基数10基のうち2基がインバータ制御方式である場合の導入率は、 $(2\text{基} + (8\text{基} \times 25\%)) \div 10\text{基} = 40\%$ となる）。

（４）トランスファークレーン

当該ターミナルにおけるヤード内の荷役方式がトランスファークレーン方式の場合は、当該ターミナルにおける低・脱炭素型のトランスファークレーンの導入状況(基数ベース)が各認証レベルの閾値以上であることを要求事項とする。

具体的には、認証レベル2の閾値を導入率10%以上、認証レベル3の閾値を導入率50%以上、認証レベル4の閾値を導入率80%以上、認証レベル5の閾値を導入率100%とする。

なお、低・脱炭素燃料、自動化等の導入により、CO2排出量の削減が図られている場合は、トランスファークレーンの性能によらず要求事項を満足するものとして評価する。

また、トランスファークレーンとストラドルキャリアを同時に利用しているターミナルにおいては、トランスファークレーンとストラドルキャリアを合計した基数により評価する。

低・脱炭素燃料の導入を評価する場合、低・脱炭素型の基数と、低・脱炭素型を除いた基数に低・脱炭素燃料の導入率を乗じた値を足し合わせ、当該ターミナルの総基数で除した値を導入率と見なして評価する（例えば、トランスファークレーンに供給される燃料の25%が低・脱炭素燃料で、トランスファークレーン総基数10基のうち2基が低・脱炭素型である場合の導入率は、 $(2\text{基} + (8\text{基} \times 25\%)) \div 10\text{基} = 40\%$ となる）。

（５）ストラドルキャリア

当該ターミナルにおけるヤード内の荷役方式がストラドルキャリア方式の場合は、当該ターミナルにおける低・脱炭素型のストラドルキャリアの導入状況（基数ベース）が各認証レベルの閾値以上であることを要求事項とする。

具体的には、認証レベル2の閾値を導入率10%以上、認証レベル3の閾値を導入率50%以上、認証レベル4の閾値を導入率80%以上、認証レベル5の閾値を導入率100%とする。

なお、低・脱炭素燃料、自動化等の導入により、CO2排出量の削減が図られている場合は、ストラドルキャリアの性能によらず要求事項を満足するものとして評価する。

低・脱炭素燃料の導入を評価する方法は、上記（４）に準ずるものとする。

（６）構内トラクター（AGVを含む）、その他の荷役機械

構内トラクター（AGVを含む）、その他の荷役機械（ジブクレーン、リーチスタッカー、トップリフター、フォークリフト等）については、日本国内において低・脱炭素型の普及が進んでいないこと、低・脱炭素化の技術が開発途上であること等を踏まえ、低・脱炭素

型の導入を推奨事項とする。

なお、これらの荷役機械については、低・脱炭素化の状況等を踏まえ、将来的に評価基準を検討することとしている。

(7) ヤード照明

当該ターミナルのヤード照明については、LED 照明等の導入状況が各認証レベルの閾値以上であることを要求事項とする。

具体的には、認証レベル 2 の閾値を導入率 10 % 以上、認証レベル 3 の閾値を導入率 50 % 以上、認証レベル 4 の閾値を導入率 80 % 以上、認証レベル 5 の閾値を導入率 100 % とする。

なお、低・脱炭素電力や自動化の導入等により、CO₂ 排出量の削減が図られている場合は、ヤード照明の性能によらず要求事項を満足するものとして評価する。

LED 照明等の導入率については、LED 照明等が導入された照明塔（ポール）の基数により評価することを基本とするが、一つの照明塔に LED 灯とナトリウム灯が混在するような場合には、灯数により評価する（例えば、一つの照明塔に LED 灯が 6 灯、ナトリウム灯が 6 灯設置されている場合は、LED 照明塔 0.5 基として評価する）。

低・脱炭素電力の導入を評価する方法は、上記（3）に準ずるものとする。

(8) リーフアー施設、その他の施設

当該ターミナルのリーフアー施設については、反射熱低減舗装、屋根の設置など、周辺温度の上昇抑制等の取組を推奨事項とする。また、ヤード内のその他の施設における CO₂ 排出量削減の取組（管理棟の照明の LED 化等）も推奨事項とする。

【別表 2 について】

A. ターミナルを利用する船舶関連

(1) 動力源の供給への対応

当該ターミナルに停泊中の船舶に対する陸上電力供給など、停泊中の船舶からの CO₂ 排出量削減のための取組を推奨事項とする。

また、当該ターミナルに停泊中の船舶に対する LNG 等の低炭素燃料又は水素・アンモニア等の脱炭素燃料の供給体制の導入を推奨事項とする。

なお、燃料供給体制については、他の港湾が拠点となっている場合であっても、当該ターミナルでサービスを受けられる場合には評価対象とする。

(2) 低・脱炭素燃料船の利用促進

当該ターミナルにおける低・脱炭素燃料船の利用促進に向けて、ESI プログラムへの参加や、LNG 燃料船等の低・脱炭素燃料船への入港料の減免措置等のインセンティブの導入

又は化石燃料を使用する船舶への規制等の取組を、認証レベル4以上の要求事項とする。

なお、本評価項目は、当該ターミナル又は当該ターミナルの存する港湾での取組を評価対象とする。

B. ターミナルを利用する車両関連

(1) ゲートの効率化

当該ターミナルを利用する車両に関する取組として、CONPAS 等のゲート予約システムや、貨物の引取り・引渡しの効率化のためのシステム等の導入、ゲートオープン時間の延長等による渋滞解消等の取組を、認証レベル4以上の要求事項とする。

(2) 利用促進

当該ターミナルにおける低・脱炭素車両の利用促進に向けて、大型商用バイオディーゼルトラック・EV・FCV等を対象とした優先ゲート・レーンの設置等のインセンティブの導入又は化石燃料を使用する車両への規制等の取組を推奨事項とする。

C. その他（自由記入）

当該ターミナルにおける区分（1）及び区分（2）以外の低・脱炭素化の取組については、推奨事項とし、具体的な取組を申請時に記載するものとする。

本評価項目は自由記入であるが、認証の審査を経て、認証書に記載されるため、ステークホルダー等に対するPR等の効果が期待できる。

（例：低・脱炭素化された電力・燃料の導入、環境に配慮したタグボートの導入、尿素等の排出ガス低減技術の導入、沖待ちの解消に向けた取組、インランドボートの利用促進、ブルーカーボン生態系の創出、カーボンオフセットの取組 等）

4. 本認証制度に係る諸手続き等

4. 1 申請者の手続き等

制度要綱

(申請者の手続き等)

第6条 本認証制度の申請者に関する手続き等は以下のとおりとする。

(1) 申請書類

申請者は、申請書に所定の内容を記載し、所定の添付書類とともに、設置者に提出するものとする。

(2) その他

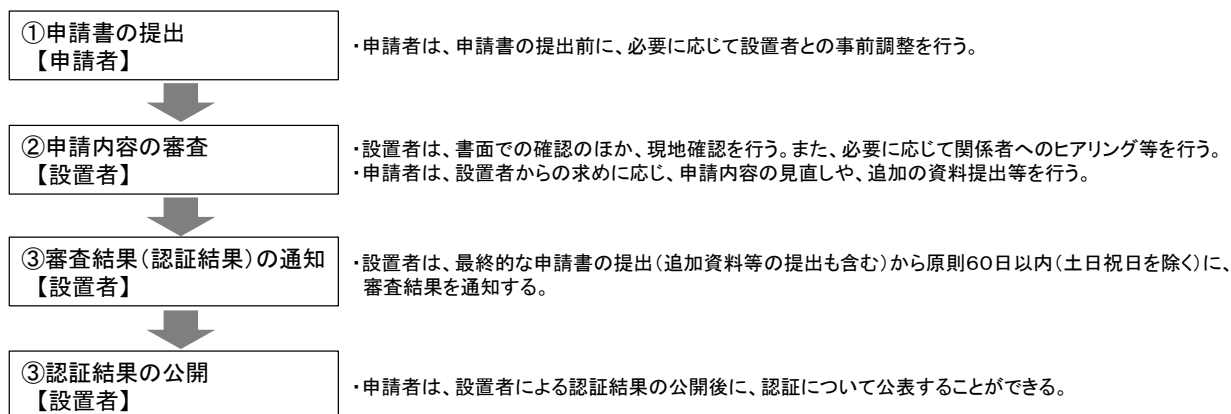
その他必要な手続きについては、設置者が定めるものとする。

【解説】

申請者は、設置者（国土交通省港湾局）に対し、申請書及び所定の添付書類を提出するものとする。申請手続きの詳細を以下に示す。

なお、申請書及び添付書類の様式については、別途国土交通省ホームページ（CNP 認証ポータルサイト）に掲載する。

(1) 申請から認証までの流れ



(2) 申請方法

申請を希望するターミナルは、申請書等を添付のうえ、電子メールにて提出するものとする。

①提出先メールアドレス

hqt-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp

国土交通省港湾局産業港湾課 CNP 推進室 CNP 認証担当あて

* 電子メールによる申請のみ可能。

②提出書類の添付

- ・提出書類（ファイル）は、一つのフォルダにまとめ、当該フォルダを zip 形式に圧縮して送信するものとする。
- ・ファイルの圧縮について、無料ソフト等による圧縮には対応していないため、Windows に標準搭載されている圧縮機能を使用するものとする。

③申請手数料について

- ・申請手数料は無料とする。ただし、申請に関連し必要となる費用（電子メールに係る通信料等）は、全て申請者の負担とする。

（３）問合せ先

国土交通省港湾局産業港湾課 CNP 推進室 CNP 認証担当

電 話：03-5253-8672

E-mail：hqt-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp

（４）申請書類の概要

申請書及び添付書類の概要を以下に示す。

なお、申請書及び添付書類の様式については、別途国土交通省ホームページ（CNP 認証ポータルサイト）に掲載する。

①	申請書 ・申請者 ・申請の概要 等
②	申請コンテナターミナルの概要 ・コンテナターミナルの概要 ・位置図・平面図 等
③	港湾脱炭素化促進事業等の実施によりターミナルの脱炭素化を図る計画 ・脱炭素化に向けた目標 ・モニタリング実施方針 等
④	申請ターミナルのCO2排出量原単位の算出結果
⑤	申請ターミナルにおける各評価項目の取組状況

上記のほか、必要に応じて、申請内容に関する根拠資料を提出するものとする。

（５）申請書類の取り扱い

提出された申請書類は、審査目的以外には使用しない。なお、申請者に対しては、認証後に改めて公表用資料の提出を依頼する場合がある。

4. 2 認証機関による認証の手続き等

制度要綱

(認証の手続き等)

第7条 設置者は、申請者から申請書の提出があったときは、正当な理由がある場合を除き、これを受理するものとする。

2 申請者から申請書を受理した設置者は、申請書に不足等がある場合には、申請者に申請内容の見直しを要求することができる。

3 設置者は、最終的な申請書の提出から原則60日以内（土日祝日を除く）に、審査結果を申請者に通知する。

【解説】

設置者は、制度要綱及びガイドラインに基づき、申請者から提出された申請書及び所定の添付資料を審査し、必要に応じて、申請内容の見直しや追加資料の提出を求めることができる。設置者は、最終的な申請書の提出（追加資料等の提出も含む）から原則60日以内（土日祝日を除く）に、審査結果を申請者に通知する。

4. 3 認証結果の公開等

制度要綱

(認証結果の公開等)

第8条 設置者は、認証した申請者に関する情報を公開するものとする。

2 申請者は、前項の公開後、認証されたことを公表することができる。

【解説】

設置者は、審査結果通知後すみやかに認証を受けた申請者に関する情報を国土交通省ホームページで公開する。

申請者は、国土交通省ホームページでの公開後に、認証されたことを公表することができる。

4. 4 認証の更新手続き等

制度要綱

(認証の更新手続き等)

第9条 申請者は、認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合は、設置者に認証を申請するものとする。認証の更新又は認証レベルの変更は、認証の有効期間内でも申請することができる。

【解説】

取得した認証の更新や認証レベルの変更については、新規申請時と同様に、申請者が申請する。

申請者は、低・脱炭素化の取組の進捗等により、認証レベルの変更（レベルアップ）が見込まれる場合には、認証の有効期間の3年以内でも申請することができる。

また、認証の継続を希望する場合には、認証の有効期間内に、取得している認証レベルに応じた低・脱炭素化の取組が維持されていることを示すモニタリング結果を添えて、申請を行うものとする。なお、認証レベルに応じた低・脱炭素化の取組が維持されていない場合には、適切な認証レベルへの変更又は不認証となることがある。

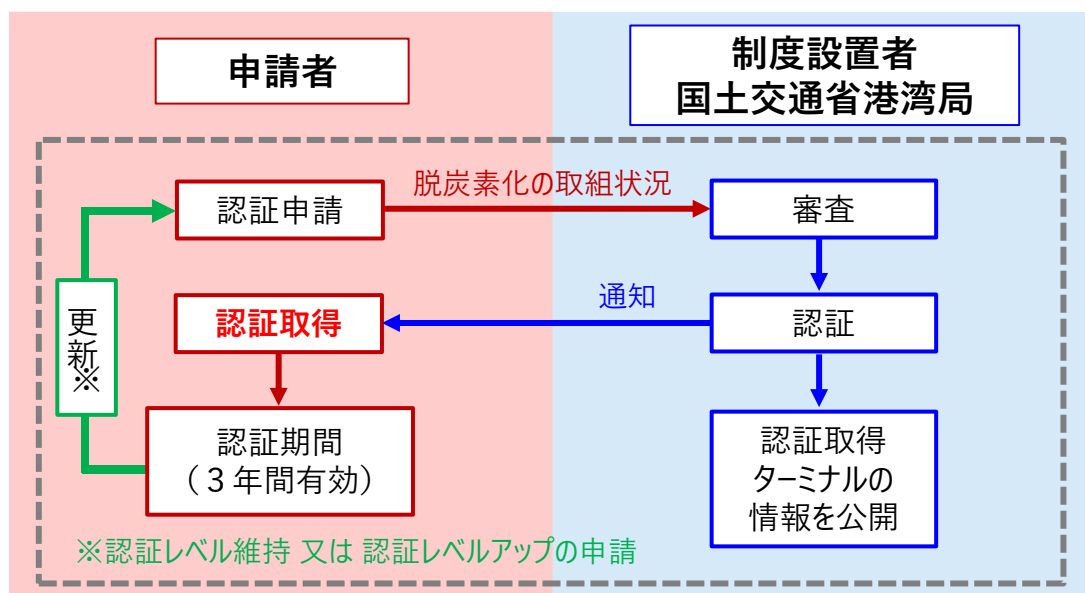


図3 申請・認証・更新の手続き等の流れ

4. 5 その他

制度要綱

(その他)

第10条 本認証制度の運用に当たっては、国際展開や脱炭素化に関する技術の進展等に応じて、評価項目、評価指標、低・脱炭素化の要求性能等の見直し等を検討するものとする。

2 この要綱に定めるもののほか、本認証制度の運用上必要な事項については、設置者が定めるものとする。

【解説】

本認証制度は、港湾のターミナルの国際競争力の強化を図る観点から、世界の港湾及び海運で検討が行われている「グリーン海運回廊」等の国際連携の取組と整合を図りつつ、制度の国際的認知度の向上や国際展開（例：本認証制度と他国の認証制度との相互認証）に取り組むこととしている。また、港湾のターミナルにおける荷役機械・施設等の低・脱炭素化については、今後も取組の普及や技術の進展が見込まれる。このような国際展開や脱炭素化に関する技術の進展等に応じて、評価項目や、評価指標、低・脱炭素化の要求性能等の見直し等を一定期間（5年程度を想定）ごとに行う。