

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

令和7年3月

国土交通省港湾局

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

(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。

(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」について、我が国が主導した実現に寄与する。

(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。

(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。

(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。

(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、評価指標等は、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。

(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。

(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。

（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。

（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。なお、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。

（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。

附則

（施行期日）

この要綱は、令和7年3月21日から施行する。

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	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。	
		船舶の動力源(電力、低・脱炭素燃料等)の供給	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・施設の方式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	従来の方式	低炭素型・脱炭素型の方式の例
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