

CNP認証 (コンテナターミナル) 制度説明会

令和7年6月
国土交通省 港湾局 産業港湾課
CNP推進室



CNP Certification

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図ることにより、荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成する。
- また、温室効果ガスの排出量が多い産業等が多く集積する港湾・臨海部において、水素・アンモニア等の受入環境の整備を図ることにより、産業の構造転換及び競争力の強化に貢献する。
- これらにより、我が国が目標とする2050年カーボンニュートラルの実現に貢献する。

「カーボンニュートラルポート(CNP)」の形成のイメージ



産業の構造転換及び競争力強化への貢献

産業のエネルギー転換に必要な水素やアンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、港湾・臨海部の産業構造の転換及び競争力の強化に貢献

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾を形成

世界的なサプライチェーン全体の脱炭素化の要請に対応して、港湾施設の脱炭素化等への取組を進めることで、荷主や船社から選ばれる、競争力のある港湾を形成

- 2023年3月、アマゾン、パタゴニア等が海運の脱炭素化を促進するアライアンス “ZEMBA” (Zero Emission Maritime Buyer’s Alliance) を立ち上げるなど、海上輸送を含むサプライチェーンの脱炭素化に取り組む企業が増えてきている。
- また、Maersk、CMA CGMやONEなどが低炭素燃料を用いた輸送サービスを提供するなど、船社も、サプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主のニーズを踏まえた対応を行っている。

荷主のアライアンス (ZEMBA) の例

- ZEMBAに加盟する20社以上は、2023年9月、ゼロエミッション燃料による海上輸送の提案依頼書(2025年にサービス開始、Rotterdam-Singapore間のコンテナ輸送が対象)を発表し、2024年4月、Hapag Lloydが落札。
- 廃棄物由来のバイオメタン燃料を使用した輸送サービスにより、化石燃料と比較して90%以上温室効果ガス排出量を削減。

ZEMBA主要メンバー (2025年4月時点)



船社が荷主へ提供する低炭素海上輸送サービスの例

- Maerskは、バイオ燃料を用いた「ECO Delivery Ocean」を提供。アマゾン、ボルボ・カーズ等が利用。
- CMA CGMは、バイオ燃料等を利用する「ACT WITH CMA CGM+」を展開。ナイキは同社と提携し、2023年7月から2024年5月まで、取引量の36%の輸送にバイオ燃料を利用。
- ONEは、顧客のスコープ3のGHG削減を支援するサービス「ONE LEAF+」を2024年4月に開始。同サービスではバイオ燃料を使用。



Source: ZEMBA HP, ONE HP

制度概要

- 目的 : カーボンニュートラルポート (CNP) の形成に向けたコンテナ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。
- 対象 : 本認証制度の認証等の対象は、国内の港湾のコンテナターミナルとする。
- 申請者 : 本認証制度の申請者は、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。



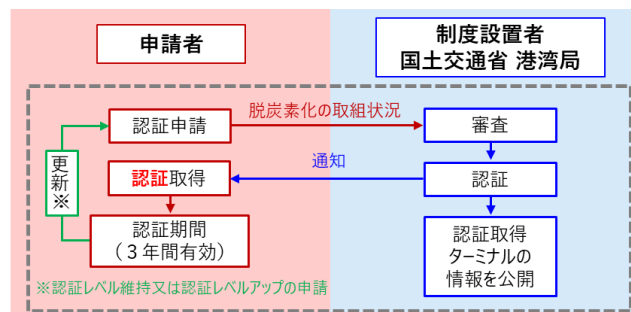
CNP Certification

CNP認証ロゴマーク

CNP認証（コンテナターミナル）で評価する脱炭素化の取組例



申請・認証等の流れ



- ターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じてレベル1からレベル5までの多段階の認証レベルで評価する。

- 認証の有効期間は3年とする。
- 認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合、設置者に申請するものとする。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。
- 申請料は当面無料とする。
- 令和7年6月30日(月) から申請受付を開始する。

CNP認証ポータルサイトに「制度要綱」「ガイドライン」「申請様式」等を掲載
認証結果もポータルサイトにアップロード予定。

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_fr4_000088.html



CNP認証（コンテナターミナル）

CNP認証（コンテナターミナル）

CNP認証とは

申請について

制度要綱・ガイドライン

ロゴについて

認証状況

English



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）の形成を推進しており、令和7年3月、「CNP認証（コンテナターミナル）」を取りまとめ、制度を創設しました。

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す。

✦ 新着情報

2025年03月21日
● CNP認証（コンテナターミナル）を創設しました！

CNP認証（コンテナターミナル）で評価する脱炭素化の取組例

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例

ターミナルを利用する
船舶や車両の脱炭素化に関する取組例

4

【WG及び検討会の開催状況】

第1回検討会 令和4年6月28日

第1回WG 令和4年8月30日

第2回WG 令和4年9月30日

第2回検討会 令和4年12月7日

第3回WG 令和5年1月19日

第3回検討会 令和5年3月2日

⇒ 令和5年3月30日 認証制度“案”のとりまとめ、公表

⇒ 令和5年11月～ 試行の実施

第4回WG 令和6年3月5日

第4回検討会 令和6年3月22日

第5回WG 令和6年9月9日

第5回検討会 令和6年9月25日

⇒ 令和6年10月～ 追加的試行の実施

第6回WG 令和7年2月3日

第6回検討会 令和7年3月4日

⇒ 令和7年3月21日 認証制度“最終案”のとりまとめ、制度の創設アナウンス

・制度要綱 第2条、第3条
・ガイドライン 1.

CNP認証の目的

- 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。

CNP認証の意義

- 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。
- 港湾のターミナルにおける脱炭素化が進むことで、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。
- 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。
- 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。

認証取得のメリット

- 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。

ターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じて、レベル1からレベル5までの多段階で評価する。

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.1

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例

低・脱炭素型
トランスファー
クレーンの導入



三井E&S HP

CT管理棟、上屋への
太陽光発電設置



ユニエックス NCT HP

ヤード照明の
LED化



LNG・アンモニア等
バンカリング船

インバーター方式の
ガントリークレーンの導入



RTG・トップリフター
構内トラクター等のFC化

高圧受変電設備等

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例

船舶への
LNG 燃料供給
機能の導入



セントラル LNG マリンフーエル HP

大型商用 EV・FCV 等の導入
インセンティブ



（例：COMPAS）
ゲート予約システム
の導入等による
ゲート前渋滞の
緩和



関東地方整備局

認証制度の骨格

・制度要綱 第4条、第6～9条
・ガイドライン 2.、4.

(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

本認証制度の認証等の対象は、国内の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等の対象とする。

(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。

認証等の流れ（イメージ）

申請者

制度設置者 国土交通省港湾局

認証申請

脱炭素化の取組状況

審査

認証取得

通知

認証

認証期間
(3年間有効)

認証取得
ターミナルの
情報を公開

※認証レベル維持 又は 認証レベルアップの申請

- 本認証制度の認証を受けることを希望する申請者は、制度要綱に基づき、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レベル毎に設定された要求事項を満たす場合、当該レベルを認証する。
- 認証の有効期間は3年とする。
- 認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合は、設置者に申請するものとする。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。
- 申請料は当面无料とする。

・制度要綱 第4条 (3)
・ガイドライン 2.3

(本認証制度の設置者、認証の対象等)
第4条 (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。

- ・港湾管理者が運営する公共ターミナル：港湾管理者
- ・民間事業者が運営する公共ターミナル：借受者又はターミナルオペレーター

※申請者は単独でも連名でも可。

※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。

民間事業者が運営するターミナルで想定される申請者の例

ターミナル	借受者	ターミナルオペレーター
東京港 (大井1、2号)	川崎汽船	ダイトーコーポレーション

・制度要綱 第6条
・ガイドライン 4.1

(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。

- ・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いただきます。
 - ・提出先メールアドレス:申請者は以下の連絡先リストからターミナルを管轄する地方整備局等の連絡先を選び申請をお願いします。
- 例) 苫小牧港の申請者様は北海道開発局: hqt-hokkaido-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jpのメールアドレスへ送付。

地方整備局等	連絡先
北海道開発局	hqt-hokkaido-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
東北地方整備局	hqt-tohoku-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
関東地方整備局	hqt-kanto-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
北陸地方整備局	hqt-hokuriku-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
中部地方整備局	hqt-chubu-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
近畿地方整備局	hqt-kinki-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
中国地方整備局	hqt-chugoku-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
四国地方整備局	hqt-shikoku-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
九州地方整備局	hqt-kyushu-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp
沖縄総合事務局	hqt-okinawa-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp

- ・なお、上記メールアドレスには以下メンバーが含まれております。
 - ①国土交通省港湾局CNP推進室 CNP認証担当者 ②地方整備局等担当者
- ・メール宛名は「国土交通省港湾局 産業港湾課CNP推進室 CNP認証担当宛」でお願いします。

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.1

(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

○: 要求事項 +: 推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル					
		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排出量原単位の公表	○	○	○	○	○
	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%
				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	＋	＋	＋	＋	＋		
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	＋	＋	＋	＋	＋
		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	－	－	－	○	○
	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	－	－	－	○	○
		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	＋	＋	＋	＋	＋
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	＋	＋	＋	＋	＋	

11

(認証の評価項目等)
第 5 条

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。

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.1

○:要求事項　+:推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル						
		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排出量原単位の公表		○	○	○	○	○
	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%
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	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%
				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		+	+	+	+	+		
(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		+	+	+	+	+
		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		－	－	－	○	○
	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		+	+	+	+	+
(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		+	+	+	+	+	

12

○: 要求事項 +: 推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル										
		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排出量原単位の公表										
	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	上	50	上	80	上		
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	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	上	50	上	80	上		
				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	上	50	上	80	上		
				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										
		ヤード照明	LED照明等の導入			10	上	50	上	80	上				
(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	ヤード内施設		LED照明等の導入											
		アンテナ施設、その他の施設		アンテナ施設への反射熱低減対策、屋根の設置による省電力化・温度上昇抑制、断熱機材の導入等											
	車両	効率化	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、ゲートホップ時間の短縮の運用による渋滞解消等		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、ゲートホップ時間の短縮の運用による渋滞解消等										
		利用促進	大型商用EV・EV車導入インセンティブ		低・脱炭素燃料供給体制の有無等										
			上記(1)及び(2)以外の低・脱炭素化の取組		低・脱炭素燃料供給体制の有無等										
(3)その他															

各レベルで必要とされる「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。

レベル1 = 1項目
レベル2、3 = 5項目

各レベルで必要とされる「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。

レベル1 = 1項目
 レベル2、3 = 5項目

認証レベルの評価例

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。
「推奨事項」を満たしている場合は、その項目数に応じて、認証レベルに「+」が付与され、その内容が認証書に記載される。

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.1

区分		評価項目		評価指標	取組内容	認証レベル					
		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%	—	○ 10%以上	○ 50%以上	✗ 80%以上	✗ 100%
				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	60%	—	○ 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	該当なし	—	○ 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	未対応	+	+	+	+	+
		ヤード内施設	ヤード照明		LED照明等の導入	100%	○	○ 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	・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	+	+	+	+	+
		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	—	—	—	✗	✗
	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	未対応	+	+	+	+	+
(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		・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	○	+	+	+	+	+

・上記例の場合、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）

本認証制度における低・脱炭素化の要求性能の設定

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

(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
＜コミットメント＞

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2 【別表1】(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						
		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排出量原単位の公表		○	○	○	○	○
	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%	
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	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%	
				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	＋	＋	＋	＋	＋			
(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		＋	＋	＋	＋	＋	
		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	－	－	－	○	○	
	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	－	－	－	○	○	
		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	＋	＋	＋	＋	＋	
(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、インランドボートの利用促進、ブルーカーボン、カーボンオフセット等の取組		＋	＋	＋	＋	＋

(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
＜コミットメント＞

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表1】(1)

・ターミナルの脱炭素化に向けた計画

(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

※申請ターミナルの存する港湾において港湾脱炭素化推進計画が作成済みであっても、上記②を満たさない場合は、申請時に上記②を満たす当該ターミナルの計画の作成が必要（申請様式に記入する）。

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%

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2 (2)

(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）。

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））
	リーファー電源	Scope2
ターミナル内の施設等	照明塔	Scope2
	管理棟、受変電所、ゲート、その他の施設	Scope2

＜ CO2排出量の具体的な算定対象 ＞

- ・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を算定。
- ・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、原則として含めない。
- ・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。

＜ 具体的な算定方法 ＞

①燃料及び電気使用量から以下のとおりそれぞれCO2排出量を算出

燃料使用の場合：燃料の単位使用量当たりのCO2排出係数、 電気使用の場合：利用電力の単位使用量当たりのCO2排出係数
（参考：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）

②上記①を年間の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。

(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<施設・設備>

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表1】(3)~(7)

○: 要求事項 +: 推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル					
		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排出量原単位の公表	○	○	○	○	○
	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%
				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	＋	＋	＋	＋	＋
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	＋	＋	＋	＋	＋
		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	－	－	－	○	○
	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	＋	＋	＋	＋	＋
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	＋	＋	＋	＋	＋	

各評価項目の要件等

(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 <施設・設備> <荷役機械>

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表1】(3)~(7)

(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。 →根拠資料の提出が必要

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。 →根拠資料の提出が必要

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）。

(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（施設・設備） ＜荷役機械＞

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表1】(3)~(7)

ガントリークレーンを低・脱炭素電力の導入により評価する例

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）。

＜計算例その1＞

・ガントリークレーンの脱炭素化の取組状況 : インバータ制御方式 2基、サイリスタ方式 8基 / 合計10基
・再エネ電力の導入状況 : 25%

①インバータ制御方式の基数 : インバータ制御方式 2基

②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 : サイリスタ方式8基 $\times$ 25% = 2基

ガントリークレーンの評価 : $(\text{①} 2\text{基} + \text{②} 2\text{基}) \div 10\text{基} = 40\%$

＜計算例その2＞

・ガントリークレーンの脱炭素化の取組状況 : インバータ制御方式 6基、サイリスタ方式4基 / 合計10基
・再エネ電力の導入状況 : 25%

①インバータ制御方式の基数 : インバータ制御方式 6基

②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 : サイリスタ方式4基 $\times$ 25% = 1基

ガントリークレーンの評価 : $(\text{①} 6\text{基} + \text{②} 1\text{基}) \div 10\text{基} = 70\%$

(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

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表2】A. B.

○: 要求事項 +: 推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル					
		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 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排出量原単位の公表	○	○	○	○	○
	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%
			ヤード内のコンテナの荷役・輸送	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%
				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	＋	＋	＋	＋	＋		
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	＋	＋	＋	＋	＋
		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	－	－	－	○	○
	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	＋	＋	＋	＋	＋
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	＋	＋	＋	＋	＋	

(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

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表2】A. B.

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

<停泊中船舶の脱炭素化に資する取組>

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。

<低・脱炭素船舶燃料バンカリング>

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。

→例) Keys Bunkering West JapanのLNGバンカリングサービスは九州・瀬戸内エリアをカバーしている

(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。

→ゲート予約システムの導入のみならず、引取り・引渡し効率化も評価対象 例) 降ろし取り

(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。

(3) その他

・制度要綱 第5条
・ガイドライン 3.2【別表2】C.

○: 要求事項 +: 推奨事項

区分		評価項目		評価指標	認証レベル						
		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排出量原単位の公表		○	○	○	○	○
	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%	
				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	＋	＋	＋	＋	＋			
(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		＋	＋	＋	＋	＋
		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		－	－	－	○	○
	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		－	－	－	○	○
		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		＋	＋	＋	＋	＋
(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、インランドボートの利用促進、ブルーカーボン、カーボンオフセット等の取組		＋	＋	＋	＋	＋

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。

申請者の手続き等

・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。

※申請書及び添付書類の様式については、CNP認証ポータルサイトに掲載済み

（１）申請から認証までの流れ

①申請書の提出

【申請者】

・申請者は、申請書の提出前に、必要に応じて設置者との事前調整を行う。



②申請内容の審査

【設置者】

・設置者は、書面での確認のほか、現地確認を行う。また、必要に応じて関係者へヒアリング等を行う。

・申請者は、設置者からの求めに応じ、申請内容の見直しや、追加の資料提出等を行う。



③審査結果(認証結果)の通知

【設置者】

・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、審査結果を通知する。



④認証結果の公開

【設置者】

・申請者は、設置者による認証結果の公開後に、認証について公開することができる。

申請書類の概要

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申請ターミナルターミナルのCO₂ 排出量減反値の算出結果

⑤申請ターミナルにおける各評価項目の取組状況

CNPポータルサイトへ掲載する認証結果は以下の2枚。
2枚目は申請者様にて作成いただきます。

1枚目



CNP認証 (コンテナターミナル)

認 証 書

●●コンテナターミナル株式会社 殿
○○株式会社 殿

貴ターミナルの取組を下記の通り認証いたします

○○港 ●●コンテナターミナル
レベル 3 ++

認証有効期間 令和7年○月○日～令和10年○月○日

(要求事項の取組)

- ・ 港域脱炭素化推進計画の作成
- ・ インバータ制御方式のガントリークレーンの導入
- ・ 電動型、ハイブリッド型のトランスファークレーンの導入
- ・ LED照明の導入
- ・ 環境に配慮した船舶に対する入港料減免制度の実施
- ・ ゲート予約システムの導入・ゲートオープン時間の延長実施

(推奨事項の取組)

- ・ 管理棟における再生可能エネルギーの利用
- ・ LNGバンカリングへの対応

令和7年○月○日
国土交通省港湾局長
稲田 雅裕

2枚目

xx港xxターミナル

概要	
申請者	
評価対象となる事業者 A	
評価対象となる事業者 B	
評価対象となる事業者 C	

【特徴】



CNP Certification

SAMPLE

	認証レベル Level xx	排出量原単位 xx kgs CO₂ / TEU
・ 脱炭素化の取組に関する写真を追加ください。	・ 脱炭素化の取組に関する写真を追加ください。	・ 脱炭素化の取組に関する写真を追加ください。
写真の説明	写真の説明	写真の説明

制度に関するお問い合わせ

国土交通省港湾局産業港湾課 CNP推進室

- TEL: 03-5253-8672
- E-mail: hqt-cnp-certificate@gxb.mlit.go.jp