

カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成に向けた検討会（第9回） 議事概要

■日時：令和8年3月17日(火) 10:00～11:45

■場所：AP 東京丸の内

■出席者：小林座長、上村委員、加藤（浩）委員、加藤（雅）委員、河野委員、高橋委員代理、久保田委員、竹内委員 ※欠席の橘川委員、佐々木委員からは事前に意見を聴取

○取り巻く環境

- ・ 2050年までの極めて短い時間軸でカーボンニュートラルを達成することは、現実的には極めて困難な目標である。また、脱炭素化していくには莫大な投資を必要とするが、ウクライナ危機や中東情勢を経て、ようやくその現実が理解されてきたところである。
- ・ 国際海事機関（IMO）において船舶からの温室効果ガス排出の規制について議論が進められているが、強制力のあるルール化は、今後数年間は難しいのではないかと懸念している。
- ・ アンモニアについては、昨年12月に水素社会推進法に基づく「価格差支援制度」の対象とされた2事業では、米国から年間80万トンを入力する予定となっており、また、産油国である中東からも本邦企業への売り込み働きかけがあるなど、各国が自国の発展を見据え、経済合理性に基づき前向きに動いているところもある。
- ・ 企業の行動は金融面に大きく左右されるものであり、企業会計における温室効果ガス排出の取扱い、また、そのルール化のスピードは、港湾にも大きく影響を与えることから、その動向を注視することが重要である。

○港湾脱炭素化推進計画

- ・ 港湾脱炭素化推進計画にある事業が進捗していないのは、計画自体に問題があり実現可能なものとなっていない可能性があるのではないか。
- ・ 港湾によって温室効果ガスの削減にあたって要するコストの多寡、多様性、異質性があるのであれば、目標の設定が妥当であるのかということを検討すべきではないか。

○取組の現状

- ・ 水素・アンモニア等の受入にあたっては安全の確保が重要であり、3月中に発行される「港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドライン」は有用である。各種のリスクがあり、様々な事業者が関与するため、関係者が参画して協議する場があるとよい。
- ・ 水素・アンモニアの導入が進まない主因は、グリーン水素自体の価格が下がらないことにあり、これは、相手国の事情に左右される面が大きく、港湾側でコントロールできる範囲と限界を明確に認識すべきである。
- ・ 現状では水素等の導入が進まない中で、コンビナートにおける脱炭素化の取組が進んでいない。むしろ、コンビナートのない横浜港、神戸港、北九州港などの方が上手くいっており、これらの港湾の中の取組が周辺企業や背後圏に好影響を与えている事例に注目すべき。

○今後の取組方針

(全般)

- ・ 港湾のカーボンニュートラルは、空間・時間軸・分野など多次元にわたり、各次元でも多くの議論がある。その中で、計画の作成や事業を進捗させていくのは、非常に複雑であるということ認識した上で、どのように厚みを付けていくのか議論することが本検討会の大きな仕事である。その際、取り巻く状況も絶えず変化するため、目配せも怠らざるに行う必要がある。
- ・ CNP の取組開始から 5 年が経過し、顕在化している課題を踏まえて、個別の取組の解像度を上げていくとの方針は時宜に叶ったものであると思う。
- ・ 各港湾で、立ち位置や抱えている課題が異なることを踏まえて、それぞれの特性・実状に即したきめ細かい丁寧な取組により、具体化や活性化が図られることを期待したい。

(協議会の活動)

- ・ 港湾を 1 つの場として、関係する様々な企業が参画した協議会は、脱炭素化に対応した産業の変革や社会課題解決の「プロデューサー」としての役割を担うことが可能であり、また重要である。情報を共有し、合意形成していくことが取組の推進に繋がるものと思う。

(実施状況・効果の把握)

- ・ 各港湾における努力・取組は評価に値すると思うが、温室効果ガスの削減量、削減への貢献について、定量的、具体的に把握できれば、他港にとっても参考となると思う。
- ・ 港湾脱炭素化推進計画については、実施状況のレビュー（検証）をいずれかの段階で行うことが必要であり、具体的な実施を推進するために必要な措置を講じていく必要がある。
- ・ 国としての役割は、各協議会の活動をモニタリングし支援する、取組についてメニューを出していくことではないか。

(取組の視点)

- ・ 作成された各港湾の港湾脱炭素化推進計画は、国の削減目標にあわせてトップダウンで目標を設定しており、今後は、如何に実現できるかということに焦点を当てて検討するというのであれば、次善の策として、効率的に削減していくために、協議会間での連携や削減量の取引・調整といった仕組みも考えられるのではないか。
- ・ 港湾脱炭素化推進計画の実現に向けた方策を検討する際、各事業が投資に値するものであることを示すために、費用対便益の観点から、CO₂ の削減量のみならず、ユーザーの利便性や資金調達コストといった便益を可能な限り可視化すること、また費用を下げていくことが必要であり、国による取組に期待したい。
- ・ また、2050 年のカーボンニュートラル達成に向けて、取り組むべき活動と順序、また、個別の活動による温室効果ガス削減量について、目標達成に向けてのステップをロードマップのような形で具体化することも必要ではないか。
- ・ 計画実現に当たってはリーダーシップが重要であり、この点に着目した取組も必要である。
- ・ 脱炭素化の価値を訴求して、資金・人材・技術を呼び込むためには、魅力的な案件を発掘し、育てていく取組が必要である。
- ・ 新たな手法の導入にあたっては、港湾以外の分野で成功している事例を研究した上で、港湾との比較から、港湾ならではのメリットを見いだす必要もあるのではないか。
- ・ 日本では、事業についてシーズから実現に至るまでのプロセスに時間がかかり過ぎる。原因は

様々であるが、重点的な政策については、必要な要素をパッケージ化することや、要すれば、規制について特別法を制定するといった意気込みが必要であり、国としての大きな仕事である。

(ビジョンの提示)

- ・ 広く情報を収集した上で、日本全体としてCNPがどこを目指すのかというビジョンを整理し、各港湾の協議会や投資を行う民間企業に明確に示すべきである。
- ・ 各港湾の特性を踏まえて、どの様な取組を進めるべきかストーリー作りも重要。

(個別の取組)

- ・ 企業としても、カーボンニュートラルに向けては責任を持って、代替燃料船の導入などといった投資を積極的に行っていくこととしている。脱炭素化への貢献が、分かりやすい形で評価される制度の構築を期待したい。
- ・ CNP 認証制度については、国内の主要港のターミナルの認証や海外への展開など、より広範に展開していくことを期待したい。
- ・ ブルーカーボン生態系の保全・創出は、吸収源対策として不可欠な要素であり、CO2 排出削減量の大きさによらず、計画の中にはしっかり盛り込んでいくべき。