

「港湾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」の検討状況について (情報共有)

国土交通省 近畿地方整備局
令和4年8月

※R4.6.28「第1回 港湾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」資料 より抜粋

「港湾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」の開催について

令和4年6月
国土交通省港湾局

1. 開催趣旨

国土交通省では、港湾において、水素・燃料アンモニア等の受入環境の整備や、港湾オペレーション及び港湾立地産業の脱炭素化等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成に取り組んでいる。

多くの企業がサプライチェーンの脱炭素化に取り組む中、港湾ターミナルにおいてサプライチェーンの脱炭素化に資するサービスを提供していくことが、当該港湾が荷主や船社から選択され、競争力を強化するために重要となってきた。港湾ターミナルでは様々な関係者が活動しており、これら関係者の脱炭素化の取組を促進する仕掛けが求められている。

このため、荷主や船社、投資家や金融機関が港湾ターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価できる制度の創設を目指し、本制度の目的、枠組み、脱炭素化の取組の評価手法等について整理・検討するため、「港湾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」（以下「検討会」という。）を開催する。

2. 構成員

検討会は、別紙に掲げる構成員をもって組織する。ただし、座長は、必要に応じ、構成員の追加又は関係者の出席を求めることができる。

3. 運営

- (1) 検討会は原則、非公開とする。
- (2) 検討会における配布資料及び議事要旨は原則として公表する。ただし、座長が必要と認めるときは、配布資料及び議事要旨の全部又は一部を公表しないものとする。

4. 事務局

事務局を国土交通省港湾局産業港湾課に置き、検討会の庶務を行う。

5. その他

上記のほか、検討会の運営に関し必要な事項については、座長が定める。

別紙

港湾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 構成員

(敬称略、順不同)

(座長)

小林 潔司 京都大学経営管理大学院 特任教授

(委員)

上村 多恵子 一般社団法人京都経済同友会 常任幹事
 小谷野 喜二 公益社団法人日本港湾協会 専務理事
 白石 哲也 一般社団法人港湾荷役システム協会 専務理事
 高橋 明 株式会社日本政策投資銀行 地域調査部長
 友田 圭司 一般社団法人日本船主協会 常勤副会長
 名村 悦郎 一般社団法人日本港運協会 理事
 二村 真理子 東京女子大学現代教養学部国際社会学科 教授
 古市 正彦 国際港湾協会 事務総長
 森 隆行 流通科学大学 名誉教授
 西尾 保之 国土交通省港湾局 産業港湾課長

(オブザーバー)

田村 顕洋 国土交通省海事局海洋・環境政策課長
 蝦名 隆元 横浜市 港湾局 政策調整部長
 松木 隆一 神戸市 港湾局 副局長

港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)の目指す姿

※R4.6.28「第1回 港湾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」資料2 より抜粋

認証制度が求められる背景

- グローバルサプライチェーンの脱炭素化が進展しており、サプライチェーンの拠点である港湾ターミナルにおいても脱炭素化の取組が必要。
- 当該脱炭素化の取組を、荷主や船社にアピールできることが必要。

認証制度に期待される機能

- 港湾ターミナルの脱炭素化の取組を、対外的に分かりやすく、公平に評価すること。

認証制度に期待される効果

- 荷主や船社が、港湾ターミナルの脱炭素化の取組を客観的な指標として把握することができる。荷主や船社から脱炭素化の取組を評価されることにより、選択され、競争力のある港湾の形成につながる。
- 脱炭素化の取組のためには、資金調達が必要となる。投資家や金融機関にとっても分かりやすい指標であれば、投資・融資を呼び込み、脱炭素化の取組を効率的に進めることができる。

⇒ 民間事業者の脱炭素化の取組やターミナル間の切磋琢磨を促し、CNPの形成を更に加速

「CNPの形成に向けた施策の方向性」(抄)(R3.12、CNPの形成に向けた検討会)

4. CNPの形成に向けた取組の方向性

(6) 民間投資の喚起について

- 民間事業者等によるCNP形成の取組を促進する観点から、各港湾のターミナルにおける取組状況を第三者が客観的に評価する認証制度の創設について検討する。認証制度は、客観的かつ公平な分かりやすいものであり、加えてグローバルスタンダードを念頭に置いたものとし、その国内及び国際標準化についても検討する。なお、国際標準化が求められるコアの部分及び特殊性や多様性が求められる部分を見極め、全体としての調和を目指すことが望ましい。
- 認証制度の制度設計にあたっては、港湾の脱炭素化の取組の進捗に合わせて検討を進めるとともに、港湾ターミナルにおける業務に精通した事業者の知見を反映するものとする。また、荷主や船社に加え、投資家、金融機関等から評価されるものとすることにより、認証を受けるメリットを明確にしていく必要がある。

【参考】脱炭素に関する投資・融資制度などの事例 (1/2)

①グリーン投資促進ファンド：(株)日本政策投資銀行(DBJ)

「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」(2020年12月8日閣議決定)に基づき、DBJの「特定投資業務」の一類型として、**グリーン社会の実現に資する事業等への取り組みを重点的に支援することを目的に、「グリーン投資促進ファンド」を設置。**

当ファンドは、2050年カーボンニュートラルを目指す政府の施策を推進すべく、グリーン社会の実現に資する事業等への取り組みに対して資本性資金(エクイティ・メザニン)の供給を一層強化していくために設置したものであり、民間金融機関等と協働しつつ、以下のような事業等を幅広く支援していくことを想定。

<取り組み例>

- ① 再生可能エネルギー事業
- ② 低燃費技術を活用した事業
- ③ 次世代型蓄電池事業
- ④ 脱炭素化又は大幅な低炭素化に資する事業
- ⑤ 多排出産業における、脱炭素化又は大幅な低炭素化への移行に係る投資
- ⑥ その他カーボンニュートラルに資する事業等

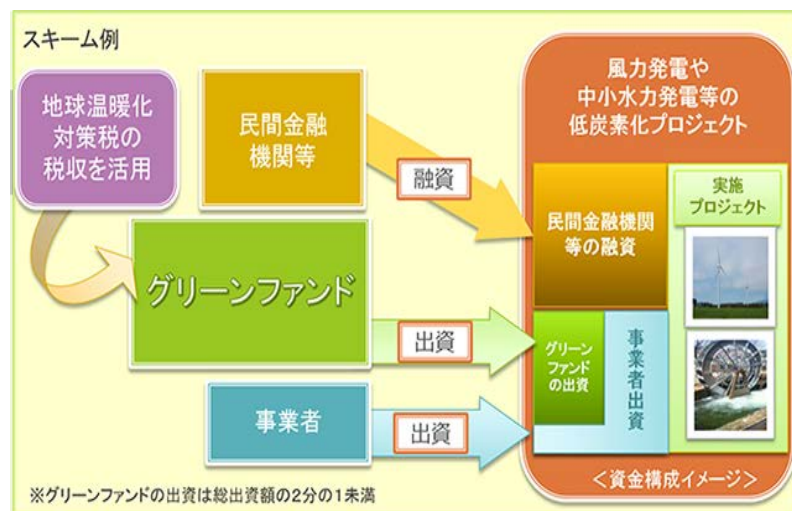
資料:政策投資銀行DBJ News(2021.2.12)https://www.dbj.jp/topics/dbj_news/2020/html/20210212_203109.html

②グリーンファンド：(一社)グリーンファイナンス推進機構

・環境省が所管する「地域脱炭素投資促進ファンド事業」により設置された基金を活用した投資ファンドで、出資等で地域において脱炭素化プロジェクトを推進する事業者などを支援。

・CO2削減と地域活性化に貢献する地域主導型の事業に出資。
(風力発電、バイオマス発電熱利用、太陽光発電等)

資料:「(一社)グリーンファイナンス推進機構WEB(http://greenfinance.jp/gf_index.html)

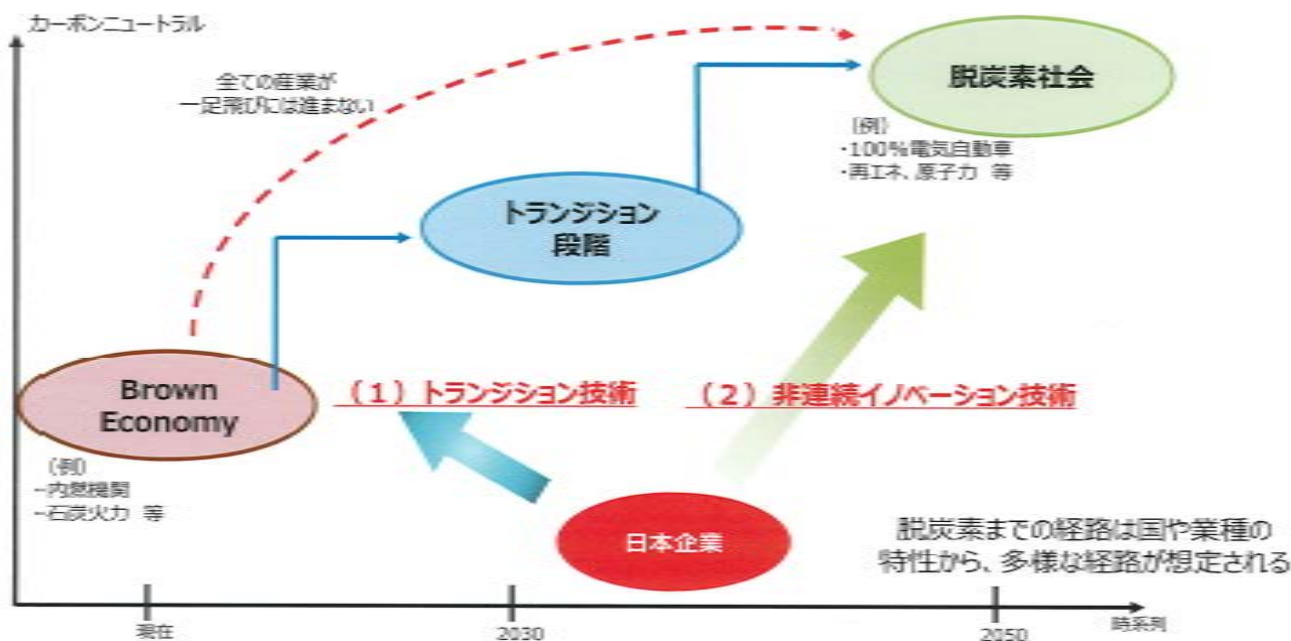


③ トランジション・ファイナンス

○ 現段階において脱炭素化が困難な産業部門・エネルギー転換部門におけるセクターの脱炭素への移行（トランジション）への資金調達手段であるトランジション・ファイナンスが進展。

○ 2022年3月時点でクライメート・トランジション・ファイナンス（経産省）のモデル事業に12件事業が採択済み。脱炭素に取り組む民間での資金供給に向けた環境整備が進む。

（モデル事業12社：日本郵船、商船三井、川崎汽船、JFEホールディングス、日本航空、住友化学、東京ガス、JERA、大阪ガス、IHI、三菱重工、出光興産）



【今後の検討予定(案)】

令和4年度

「港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)」の検討 (検討会、WG)



「港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)」制度案を公表

- 「港湾ターミナル・グリーン認証(仮称)」の制度要綱(案)等
- 申請・審査・認証等に関するガイドライン(案)



令和5年度～

- ・国内の港湾ターミナルにおける試行
- ・多国間の協力の枠組み等を活用した海外の港湾ターミナルにおける試行、海外展開の検討
- ・制度運営に向け、認証機関の指定等に向けた検討

脱炭素化に関する既存の認証制度等

※R4.6.28「第1回 港湾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」資料3 より抜粋

脱炭素化に関する既存の認証制度等の事例 (1/2)

制度名称 創設者	認証機関	申請者・メリット	制度の目的	制度の概要 評価項目・方法	審査基準・マニュアル
①Eco Ports 認証 ESPO (欧州港湾協会) ※欧州外はECO SLC財団	LRQA Nederland B.V ※マネジメントシ ステムの認証機関	港湾管理者等 (SDM登録) ・ベストプラクティスの共有 ・環境への対応状況の 自己評価 ・専門家による取組状 況の分析及び助言 (PERS認証) ・環境への対応状況 の第三者認証 ・CSR等の対外的な 説明力の向上 など	<ul style="list-style-type: none"> ● 港湾セクターにお ける効果的な環境 管理への関心の高 まりへの対応 ● ISO14001と欧州環 境管理・環境監査 スキーム (EMAS: Eco- Management and Audit Scheme) への対応 	第1段階:SDM 自港の取組を欧州平均と 比較する自己診断による 登録	第1段階:SDM 自己診断による登録
				第2段階:PERS 自港における環境マネジ メントシステムを作成し、 監査を経て認証港に登録 (有効期間2年)	第2段階:PERS 環境マネジメントシステム に準拠した審査による認証
②Climate Neutrality (Carbon Neutrality) TÜV(テュフ)	TÜV NORD(テュフ ノルト)*ハンブルグ港の 場合 ※ドイツの認証機 関	企業・団体 ・環境への対応状況 の第三者認証 ・CSR等の対外的な 説明力の向上 など	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際的な気候保護 プロジェクトの検証 と妥当性確認 	カーボンフットプリント ・カーボンフットプリントの 検証 カーボנקレジット ・クレジットの審査 ・償却の監査	TN-CC 020 TÜV NORD CERTの基準 ISO14064-3 GHG算定の妥当性確認・ 検証に関するルール
③グリーン 経営認証制度 (公財)交通エコロ ジー・モビリティ財団	(公財)交通エコロ ジー・モビリティ財団 ※交通環境対策 事業等を行う公益 財団法人	トラック、バス、タクシー、 港湾運送、倉庫、内航 船舶事業者 ・環境への取組意識 の向上や環境負荷 低減 ・ロゴマークの使用に よる利用者へのアピ ール など ・認証取得事業者への 銀行等の低金利融資制 度等	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者の環境改善 の努力を客観的に 証明・公表すること により、取組み意欲 の向上を図り、あわ せて認証事業者に 対する社会あるい は利用者の理解と 協力を得て、運輸 業界における環境 負荷の低減につな げていくこと 	グリーン経営推進マニユアル トラック、バス、タクシー、 旅客船、内航海運、港湾 運送、倉庫の分野ごとの 認証基準を満たしているこ と	グリーン経営推進マニユアル

※「CSR等の対外的な説明力の向上」により、投資家・金融機関等からの低利融資・保険料優遇などもメリットとして想定される。

脱炭素化に関する既存の認証制度等の事例 (2/2)

制度名称 創設者	認証機関	申請者・メリット	制度の目的	制度の概要 評価項目・方法	審査基準・マニュアル
④カーボン・オフセット 第三者認証プログラム 環境省 ※現在は(一社)カーボンオフセット協会	・(一社)日本能率協会 ・(一財)日本品質保証機構 ・ソコテック・サーティフィケーション・ジャパン(株)	企業・団体 ・認証ラベルを自社製品などに貼ることにより消費者にエコをアピール ・企業イメージアップや、環境への取組みのアピール など	<ul style="list-style-type: none"> ● 主体的な排出削減努力を促進すること ● 国内外の排出削減・吸収プロジェクトを支援すること 	・カーボンオフセット認証 ・カーボンニュートラル認証(排出量の認識、排出削減の取組、使用オフセット等を申請)	カーボン・オフセット第三者認証基準 Ver.3.0 (カーボンオフセット制度運営委員会(環境省)) ⇒JIS Q14064-1:2010 JIS Q 14064-3:2011 JIS Q 14065:2011に準拠
⑤Airport Carbon Accreditation (空港カーボン認証制度) ACI 国際空港評議会	WSP ※世界的なエンジニアリング専門サービス会社 認定された検証者 ※国・地域ごとに認証レベルに応じた検証者有り	空港運営会社 ・排出量削減の取組みの推進 ・空港関係者との脱炭素化への連携・取組みの強化 ・脱炭素への取組みなどをアピール、ブランド力の向上 など	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港が最も実践的な炭素管理を実装し、排出量の削減を達成できるようにすること 	空港の炭素排出の管理・削減などを6段階で評価・認証 ⇒Level1 マッピング Level2削減 Level3最適化 Level3+CN Level4変革 Level4+移行	GHGプロトコル、ISO 14064-1に沿ったACIの空港炭素排出量報告ツール(ACERT) ⇒上記ツールを活用した二酸化炭素排出量の算定や、認証レベル別の要件などを基に判定される
⑥ ESI 制度 (Environmental Ship Index) IAPH 国際港湾協会	グリーンアワード財団	船社(船舶) ・ESIスコアによりインセンティブ(入港料減免等)が付与 など	<ul style="list-style-type: none"> ● 大気や温室効果ガスへの排出削減を進めることで持続可能性を促進するための、港湾や船会社間の国際的な協力関係構築を図ること 	ESIスコア算定による船舶燃料評価 ①Nox、②Sox、③CO2 ④OPS(陸電対応有無)	ESIスコアルール ・IMOによるNOx規制、SOx規制等の基準に準拠し、船舶のエンジン性能、使用燃料、航続距離、陸電対応の有無などから換算式によりESIスコアが算出される
⑦内航船省エネルギー格付制度 国土交通省海事局 海洋・環境政策課	国土交通省海事局 海洋・環境政策課	船主、造船所、船社等 ・環境対策に関心のある荷主や消費者にアピールが可能 ・優良事業者の公表などによって、荷主などへのPRが後押しされる など	<ul style="list-style-type: none"> ● 船舶の燃費性能・CO2排出量を見える化し、船主等の省エネ・省CO2投資を促進 ● 環境対策に関心のある荷主や消費者へのPR 	船舶のCO2排出削減率 ⇒船種・船型別のCO2排出基準値と申請船舶のCO2排出量を比較 ⇒基準値に対する排出量削減率に段階評価	内航船省エネルギー格付制度計算要領(ハード対策) ・EEDIの方式でCO2排出が算定できない場合のCO2排出算定方法を規定

※「CSR等の対外的な説明力の向上」により、投資家・金融機関等からの低利融資・保険料優遇などもメリットとして想定される。