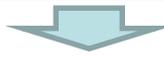


内航船「省エネ格付け」制度（暫定運用）の概要

地球温暖化対策計画における内航海運のCO2排出量削減目標（2030年度において、2013年度比157万トン削減）の達成に向け、企画・設計段階で革新的省エネ・省CO2技術（ハード対策）と運航・配船の効率化（ソフト対策）の効果を「見える化」する内航船「省エネ格付け」制度（☆を付与）を平成29年7月より暫定的に開始



- ✓ 各省エネ・省CO2技術の効果が把握でき、内航海運事業者の省エネ・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が可能に



ハード対策 (H)

0%超過5%未満 ★	5%以上10%未満 ★★	10%以上15%未満 ★★★	15%以上 ★★★★★
------------	--------------	----------------	-------------

ソフト対策 (S)

0%超過1%未満 ★	1%以上3%未満 ★★	3%以上5%未満 ★★★	5%以上 ★★★★★
------------	-------------	--------------	------------

ハード対策及びソフト対策 (H&S)

0%超過5%未満 ★	5%以上10%未満 ★★	10%以上15%未満 ★★★	15%以上 ★★★★★
------------	--------------	----------------	-------------

➤ 内航海運の省エネルギー化の促進に関する検討会 報告書 平成28年6月取りまとめ

4.3 全てのグループが対象となる対策

4.3.1 内航船の省エネルギー化を促進する格付け制度の検討

(1) 省エネルギー化促進の投資環境を整える必要性

内航海運における具体的な省エネルギー対策は4.1 フェリー、RORO 船、自動車専用船が主な対象となる対策や4.2 タンカー、一般貨物船、セメント専用船、ケミカルタンカーが主な対象となる対策に掲げる施策によって推進されるが、これらの対策の取組や省エネルギー効果を横通しし「見える化」することにより、これらの施策を加速化させることが必要である。そのため、事業者が省エネルギー効果や費用対効果を把握し、省エネルギー投資に踏み切れる環境を整備する観点から、4.1 や4.2の施策に加え、船主、造船所、荷主、運航者に対し、設計・企画段階で省エネルギー効果を「見える化」する「格付け」制度を創設すべきである。

➤ 未来投資戦略 2017 -Society 5.0 の実現に向けた改革- 平成29年6月9日閣議決定

6. エネルギー・環境制約の克服と投資の拡大

(2) 新たに講ずべき具体的施策

i) 徹底した省エネルギーの推進

運輸部門の省エネを推進するため、次世代自動車の普及や輸送事業者の評価制度の構築・普及等による省エネを推進する。車載用蓄電池については、現在の液系リチウムイオン電池よりも安全面等で性能が高い全固体リチウムイオン電池等の開発・実用化を加速する。

➤ 内航海運の活性化に向けた今後の方向性検討会 内航未来創造プラン～たくましく 日本を支え 進化する～ 平成29年6月取りまとめ

2. 先進的な船舶等の開発・普及

(3) 船舶の省エネ化・省CO₂化の推進（内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及、代替燃料の普及促進に向けた取組）

③ 取組の進め方

a) 内航船「省エネ格付け」制度の創設・普及

- ・平成29年度より内航船「省エネ格付け」制度を暫定的に導入し、2年間の検証期間を経た後、31年度から本格運用を開始する。
- ・加えて、荷主企業を含めた取組や本格的運用段階における普及促進策(税制優遇や鉄道・運輸機構による船舶共有建造制度の優遇措置等)を検討する。
- ・その一環として、平成29年度に経済産業省と連携して8件の実証実験を実施し、省エネ効果を検証する。