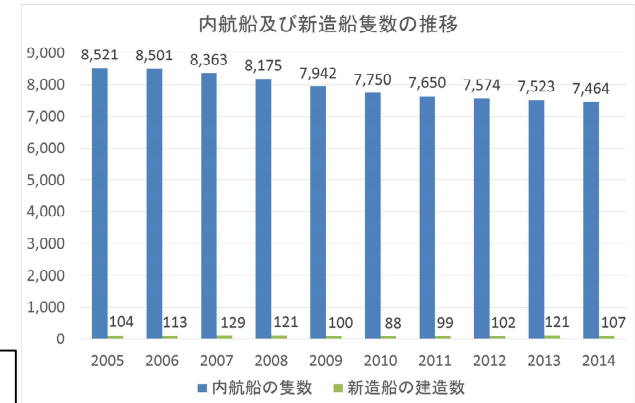


内航海運においては、地球温暖化対策計画に基づき2030年度までに157万t-CO2を削減する。目標の達成には、新造船に加え既存船にも省エネ対策が必要(シミュレーションより)。

## 省エネルギー化促進の視点

船主、造船所、荷主、運航者に対し、新造船及び既存船にかかる省エネ対策の効果を設計企画段階において見える化し、省エネ投資を促す環境整備が必要。



省エネ効果を見える化する「格付け」制度の創設を検討すべき

- 省エネ機器等ハード面、運航改善等ソフト面の取り組みを横通しする格付けが必要。
- 国は、格付けの検証・実証に取り組むべき。⇒ 格付けの普及による省エネ投資の促進。

	格付け：燃料消費量削減率(改善率)による区分例			
	☆	☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆
新造船(船型、省エネ機器)	代替船又は2000年水準より改善	2000年水準からの改善率5%以上、10%未満	2000年水準からの改善率10%以上、15%未満	2000年水準からの改善率15%以上
既存船(省エネ機器の付加)	省エネ機器の付加により改善	2000年水準からの改善率5%以上、10%未満	2000年水準からの改善率10%以上、15%未満	2000年水準からの改善率15%以上
運航改善等社会実証(ソフト面)	2000年水準より改善	2000年水準からの改善率5%以上、10%未満	2000年水準からの改善率10%以上、15%未満	2000年水準からの改善率15%以上
上記の組合せ	2000年水準より改善	2000年水準からの改善率5%以上、10%未満	2000年水準からの改善率10%以上、15%未満	2000年水準からの改善率15%以上