

# クール SHIPPING (内航海運のグリーン化) の推進方策について

H16年度以前5年間の平均値(排出原単位ベース)に比して、H27年度末までに10%以上の削減を目指す。

は、今後の対策として検討するもの

## 省エネ内航船への代替の促進

CO2削減のレベルに応じた各種支援措置の拡充		船舶特償	SES及びCO2削減船支援	NEDO補助
★	8%以上削減船	・内航環境負荷船※1に対する特別償却(16/100) ※1 CO2排出原単位8%以上削減される見込み ・今年度よりSES及びSESに準ずる船舶※2に対する支援を拡充(18/100) ※2 CO2排出原単位12%以上削減される見込み	・SES(20%以上削減船)を共有建造する場合、船面上昇分の2/3相当の船舶使用料を軽減 ・12%以上削減船を共有建造する場合、金利を0.2%引下げ ・省エネ効果・環境負荷低減効果の高い船型の開発(H21年度)	・省エネ設備を搭載するに当たり、費用の1/3を事業者へ助成 ・申請手続きに対する中小事業者への支援
★★	12%以上削減船		[H21年度補正予算案] ・12%以上削減船を共有建造する場合、金利を0.4%以上引下げ ・16%以上削減船を共有建造する場合、金利を0.6%以上引下げ ・既存共有船舶に環境性能を向上させる改造等を行う場合、金利を0.3%以上引下げ	
★★★	16%以上削減船			
★★★	SES (20%以上削減船)			

・船舶特償、共有船制度、NEDO補助において10モード※の要件化  
※実運航時の速力で1トンの貨物を1マイル輸送する際に排出されるCO2排出量を評価する燃費指標  
・標準船型・グループ化と関連付けた支援  
・鉄運機構のノウハウを活用した支援

### 内航船のCO2削減率を認証する「エコ格付制度」の創設

格付のイメージ

※「経済危機対策」としてH21年度補正予算案により、臨時・緊急に支援

[H21年度補正予算案]  
○省エネ等運航合理化、輸送サービス向上に向けた取り組みへの支援を実施(省エネ化、モーダルシフト促進に資するハード・ソフト両面から取り組む  
実証運航やモデル事業への支援)

### 省エネ運航の推進

### モーダルシフト施策の推進

### 関連施策の推進

- (1) 船舶の大型化による効率改善(499GT×3隻→749GT×2隻 など)
- (2) 平均運航速力の低減  
(減速航行、荷役時間の削減等により航海中の速力を低減など)
- (3) ルーティング改善(ウエザールーティング、航海ルートの直線化(沿海→限定近海等)など) 他

- 1. 荷主への働きかけ**
  - 物流部門だけでなく経営戦略部門の参画要請
  - エコシブマーク事業による表彰企業等とのネットワーク構築
  - 環境、労務環境、安全面等の課題を継続的に検討
- 2. 海運業者の商品・サービスの企画力向上支援**
  - モーダルシフト・マイスター(仮称)の認定、成功事例集
  - 商品化に至らなかったケースを業界全体で共有
  - 荷主・フォワーダーから海運業者へのニーズの分析
  - 鉄道とのタイアップ、陸上輸送部分の集約化等
- 3. モーダルシフトの実態把握や情報発信**
  - ORORO船、コンテナ船、フェリーの別に実態を把握
  - 企業物流戦略の変化に関する情報収集
  - 官民連携による、荷主等への情報発信

- 省エネ法スキームの活用・改善
  - ・原単位の改善
  - ・エコ格付制度や省エネ運航の効果の数値化等と関連づけて検討
  - ・荷主等にメリットのあるスキームへ

(具体的施策)(例)	(民間における取組み)
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ガイドラインの策定 ・基本的な考え方・船種毎の標準的取組み</li> <li>○効果を数値化して評価・公証する仕組みの構築</li> <li>○省エネ事例のPRと専門家の派遣等</li> </ul> <p>※ 実証運航により、削減方法、コスト、効果等について検証し、船種、航路類型別の省エネ対策の明確化を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○内航総連自主行動計画の見直し及び着実な実施</li> <li>○各事業者の省エネ計画の策定・実施</li> <li>○営業上のPR</li> </ul>

(取組の推進に当たっての留意事項)  
○排出権取引制度への対応  
○省エネ施策に積極的に取り組む事業者による有益な仕組みの構築  
○他モードとの競争環境のバランス 他