

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		<p>船舶特償</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
★	8%以上削減船		<p>共有建造制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・SES(20%以上削減船)を共有建造する場合、船価上昇分の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) ※当該制度を内航海運自立支援に重点化
★★	12%以上削減船		
★★★	16%以上削減船		
★★★	SES (20%以上削減船)	<p>NEDO補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	

・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年度補正予算により、臨時・緊急に支援

[H21年度補正予算]
 ○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
 (ウェザールーティング、航海ルートの直線化(限定近海等航行区域の見直し)など)

(具体的施策例)

- 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
- 効果を数値化して評価・公証する仕組みの構築
- 省エネ事例のPRと専門家の派遣等

※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。

(民間における取組み)

- 内航総連・旅客船協会における自主行動計画の見直し及び着実な実施
- 各事業者の省エネ計画の策定・実施
- 営業上のPR

(荷主への働きかけ及び海運業者の取組支援)

- 「海上輸送モーダルシフト推進検討委員会」の取組みの活性化
- グリーン物流パートナーシップ事業を活用する仕組みの構築
- 港湾業者等との連携によるワンストップ的なシステムの取組み
- エコシップマーク事業による表彰企業等とのネットワーク構築

(その他)

- RORO船、コンテナ船、フェリーの別の実態を把握
- 企業の物流戦略に関する情報収集

○省エネ法スキームの活用・改善

- ・排出原単位の見直し
- ・海運業者の削減努力が適切に評価され、荷主等にメリットのあるスキームへ

(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