

第1回内航省エネ検討会(2/19)の各委員の発言整理

＜荷主業界＞

- ・省エネ運航表彰制度（エコクルージング活動）を創設し、省エネに取り組んでいる事業者を評価している。【石油連盟】
- ・石油業界の取組としては、①船舶の大型化、代替建造、②積載効率向上、③燃費管理の3つ。①については、需給バランスや受入港の環境整備、②については、荷役時間制限、③については気象・海象、緊急性、航路の違いにより燃費管理が難しいといった課題がある。【石油連盟】
- ・鉄鋼のフリート構成は、工場や顧客の立地の制約も受け、499、749だけでなく199の需要も大きい。【鉄鋼連盟】
- ・異なる荷主系列間で船を融通する取組も実施。【鉄鋼連盟】
- ・配船計画の適正化などはオペに任せているが、陸送も含めた物流トータルの効率化を努める「物流総括」部署を設置している。【鉄鋼連盟】

＜海運業界＞

- ・気象協会の「エコロ」を活用し省エネ運航を実施。2～5%の燃費向上につながったが、乗組員の個性により結果に差がでる。船員の意識改革が必要。【川崎近海】
- ・フェリー、ROROは定時性が求められることや、陸上運送への積み替えなど輸送モード横断的に組まれているため、減速運航が難しい。【川崎近海】
- ・積極的に省エネ船を建造し、2割の燃費削減を実現。【月星海運】
- ・瀬戸内航路を中心に減速運航の指示を出している。【月星海運】
- ・船のリプレースは10～15年で実施すべきだが、現状は20年以上でリプレースされるケースが多い。【昭和日本】
- ・省エネロジ事業がフェリー業界の代替建造を促進。燃費削減効果が高く、残りの代替時期を早める動きもあり。【新日本海フェリー】
- ・旅客船業界の7割が老朽船だが、陸の交通モードとの激しい競争にさらされているので代替建造は厳しい。現実的な対応としては、「既存船の省エネ改造」が有効。【ジャンボフェリー】

＜造船・船用業界＞

- ・船体の最適化、フィン・ダクトなどで5～10%程度燃費向上している。様々な技術を組み合わせることで省エネシステムを設計する必要あり。【造工】
- ・199、499、749を建造している造船所は、省エネ船の設計を一から行うことは難しいため、標準船型の開発は、省エネ船建造のインセンティブになり、老朽船対策が求められる中、良いタイミングではないか。【中小造工】
- ・エンジン、プロペラの効率向上の他、燃料の多様化や炭素繊維の活用など、船用クラスター一丸となって内航の省エネ化に取り組んでいきたい。【日船工】