

平成24年度海上交通低炭素化 促進事業費補助金について

国土交通省 海事局
内航課
平成24年3月



交付決定状況

(1) 低炭素化改造等事業

(単位:百万円)

旅客船		貨物船		合計	
隻数	補助金額	隻数	補助金額	隻数	補助金額
25	157	93	297	118	454

(2) 内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業(平成22年度補正予算を繰り越し実施)

(単位:百万円)

旅客船 (フェリー)		貨物船 (RORO船)		合計	
台数	補助金額	台数	補助金額	台数	補助金額
143	304	60	110	203	415

具体的取り組み事例

(1) 低炭素化改造等事業

- 低摩擦船底塗料
- 燃料改質器
- プロペラ前部放射状型取付翼
- プロペラボス取付翼
- 低燃費ディーゼル
- 整流板付舵
- 船体船尾に取り付けられる整流板 等

低減効果
平均約
8.0%*

※(直近報告ベース。取組、船型、船種、測定方法等により異なる)

(2) 内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業

- 家電製品
- 洗剤
- タイヤ
- ポテトチップス
- 医療用ベッド 等

新規貨物を海上輸送により行うことで、平均約528t*のCO2排出を削減
※(交付決定ベース)

補助金利用のきっかけ

(1) 低炭素化改造等事業

【ケース1】

- オペレーターが主体となり、用船を含めた支配下船舶へ利用推奨
オペレーターが社船等で既に導入済み等の機器事例を船主に展開



対象機器について各船主が補助金申請

【ケース2】

- 船主が主体となり、地域組合やオペレーター船主会等の船主の横の連携
で取り組みを推進



船主の取り組みを最終的にオペレーターが理解・協力し実施している事例

(2) 内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業

【ケース1】

- 荷主工場の移転により、海上輸送による貨物の輸送を選択

【ケース2】

- 荷主の環境意識の高まりにより、輸送方法を陸上輸送から一部海上輸送へ転換

支援メニュー

- (1) 低炭素化改造等事業(約2.6億円)
- (2) 内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業(約0.8億円)

補助事業の導入背景・目的

- (1) 低炭素化改造等事業
近年の景気の低迷等

フェリー、内航海運等の海上輸送量が低下、投資余力も減退

船舶による輸送は他の輸送モードに比べ環境対応が遅れ

先進的な省エネ化の取組みを支援し、海上交通の低炭素化を促進することで、地域環境及び地球環境の保全を図るとともに、経済の活性化及び地域の活性化を図る。

- (2) 内航海運船舶関連輸送機器 導入促進事業

海上輸送はトラック等と比べ環境に優しい輸送モード

モーダルシフトの担い手であるフェリー、内航海運等の競争力の強化が必要

モーダルシフトに資する海上輸送用機器の導入を支援することにより、輸送モードとしての競争力を強化しモーダルシフトの促進を図る。

平成24年度低炭素化改造等事業について①

低炭素化改造等事業

- 補助対象事業者：船舶運航事業者、船舶貸渡業者及び内航海運業者
- 保有船舶に補助対象設備等の取付等を行う者
- 補助対象経費は、補助対象設備等の価格及び補助対象設備等の取付等をするために要する作業費用が対象
- 補助金額は、補助対象経費の1／2又は1／3
(補助対象経費の1／2又は1／3の額が百万円未満の場合、交付しない)
 - ①保有船舶が就航する航路の航路損益又は補助対象事業者の営業損益が、申請時以前の過去3か年のうち、何れか2か年以上で赤字である場合(一般旅客定期航路に限る)
 - ②保有船舶が就航する航路の旅客輸送人員、自動車航送台数、貨物輸送量又は航路収入若しくは補助対象事業者の営業収入が、申請時以前の過去3か年のうち、何れか2か年以上で対前年比で3%以上減少している場合又は何れか1か年で対前年比が5%以上減少している場合(一般旅客定期航路に限る)
 - ③保有船舶が離島航路に就航している場合(一般旅客定期航路に限る)
- 補助対象設備等：低燃費ディーゼル機関、低摩擦型船底塗料等要綱「別表第1」に掲げる設備等
(建造中、建造予定の船舶への設置等は補助対象外)

平成24年度低炭素化改造等事業について

平成23年度事業からの主な変更点

○補助対象船舶の見直し及び優先的取扱いの設定

- ・旅客船については、一般旅客定期航路事業に従事する船舶に限定。
- ・貨物船については、申請船舶の船齢が耐用年数＋(プラス)1年以内の船舶に限定。
- ・旅客船、貨物船とも、申請船舶の船齢が耐用年数－(マイナス)5年以上の船舶を優先的に取り扱う。

○補助対象設備等の見直し及び優先的取扱いの設定

- ・「陸電設備」を対象から除外。
- ・より効果の高い設備の設置を行う事業を優先的に取り扱う。

○優先的な取扱いの順位の設定

- ・対象事業におけるそれぞれの優先的な取扱いについて、①補助対象事業者、②補助対象船舶、③補助対象設備の順とする。

補助対象船舶における船齢要件（見直し及び優先的取扱い）

新造船	耐用年数－5年	耐用年数＋1年
旅客船	②	①
貨物船	②	①
		補助対象外

※ 補助対象船舶における優先順位は①→②の順となる。

補助対象設備等の優先的取扱い

1. 船体船尾に取り付けられる整流板
2. ハブ渦発生防止プロペラ
3. プロペラボス取付翼
4. プロペラ前部放射状型取付翼
5. 整流板付舵
6. 低燃費ディーゼル機関（燃料消費率が改善する主機関への換装に限る）
7. 低負荷運転システム付ディーゼル機関
8. 電子制御ディーゼル機関
9. 燃料改質器
10. 低摩擦型船底塗料
11. その他、上記と同等程度以上の燃料消費低減効果が認められる設備等

1. から8. のいずれかを含む事業を優先的に取り扱う。

平成24年度低炭素化改造等事業について④

補助対象事業者は過去に交付決定の取消又は廃止の承認を受けていない。

はい

いいえ

補助対象船舶は船齢要件の優先的取扱いを受ける。

補助対象船舶は船齢要件の優先的取扱いを受ける。

はい

いいえ

はい

いいえ

1. から8. の設備のいずれかを含む事業を行う。

1. から8. の設備のいずれかを含む事業を行う。

1. から8. の設備のいずれかを含む事業を行う。

1. から8. の設備のいずれかを含む事業を行う。

はい

いいえ

はい

いいえ

はい

いいえ

はい

いいえ

優先順位
1

優先順位
2

優先順位
3

優先順位
4

優先順位
5

優先順位
6

優先順位
7

優先順位
8

第10次公募対象事業者

内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業について①

内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業

○補助対象事業者：船舶運航事業者、内航運送業者

○補助対象事業者が運航する船舶で新規貨物を海上輸送（青森～函館間、本土（本州、北海道、四国及び九州）～離島及び沖縄本島間並びに沖縄本島～離島間の海上輸送を除く）をするために、輸送機器（被けん引車）を新車で購入する者

○補助金額は、補助対象経費の1／4

○補助対象設備等：以下の要件に適合する被けん引車

- ① 車両総重量の基準が緩和される構造を有すること。
- ② 荷台の高さが連結部の高さより低い構造を有すること。
- ③ トレーラ内の温度を一定に保つ構造を有すること。
- ④ 緩衝装置が空気ばねを使用した構造を有すること。
- ⑤ その他、荷役効率の向上又は貨物の安全輸送に資する構造を有すること。

○補助対象輸送量：海上輸送に係る被けん引車1台あたりの年間輸送量が75万トンキロ以上であること。

内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業について

平成22年度事業からの主な変更点

○補助率の見直し

1/3→1/4

○補助対象輸送機器の見直し

- ・「被けん引車(シャーシ)」に限定。
- ・シャーシの「構造要件」を設定。

○補助対象となる輸送量の設定

- ・海上輸送に係るシャーシ1台当たりの年間輸送量が75万トンキロ以上となる計画を有すること。

○二酸化炭素排出削減量の多い事業に対する優先的取扱いの設定

- ・交付申請の事業毎に見込まれる二酸化炭素排出削減量の多い事業から優先的に取り扱う。

○優先的な取扱いの順位の設定

- ・対象事業におけるそれぞれの優先的な取扱いについて、①補助対象事業者、②二酸化炭素排出削減量の順とする。

○実績報告時の添付資料の追加

- ・実績報告時に、「荷主等からの評価、改善点等を記載する報告書」の提出を追加。

平成24年度公募スケジュール等について

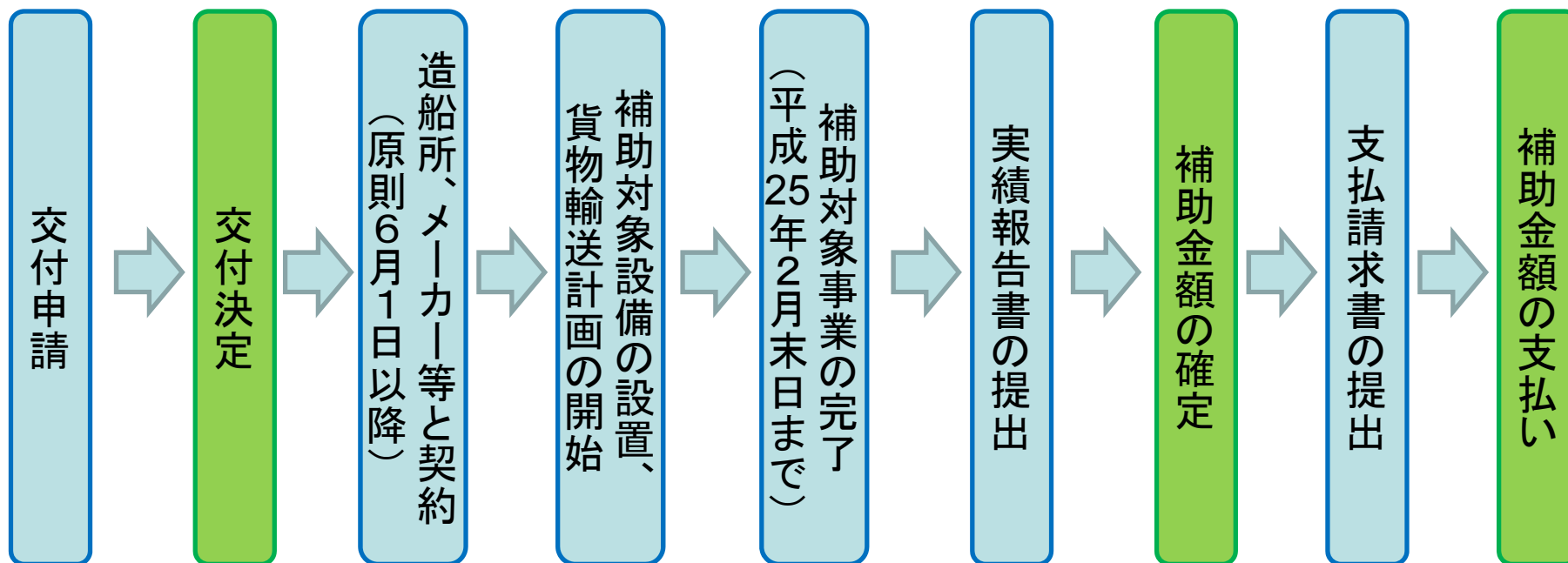
公募スケジュール

1. 低炭素化改造等事業
第10次公募
2. 内航海運船舶関連輸送機器導入促進事業
第2次公募



公募期間
平成24年4月2日～
平成24年5月1日(必着)

補助金支払いまでの流れ



ご静聴、ありがとうございました。