

# S I I 補助金のポイント

平成 24 年 3 月 15 日  
海事局安全・環境政策課

## 1. 補助制度概要

既存設備を省エネ設備に代替するもの（船舶の場合には代替建造）に対して国庫補助を行う事業。「技術の先端性」、「省エネルギー効果」、「費用対効果」が認められるものが対象となる。

平成 22 年度まで独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）が実施していたが、昨年度より「環境共創イニシアチブ（SII）」が実施。

平成 17 年以降、国交省・経産省で連携して運輸分野にも対象を拡大しており、電気推進船スーパー・エコ・シップ（SES）を中心に 30 隻弱（プロペラ前翼など軽微なものを含めると 44 件）利用実績がある。

## 2. 基本情報

### （1）スケジュール（例年ベース）

4 月上旬～5 月上旬	公募受付
6 月中旬～下旬	「交付決定」（＝採択者の決定。造船所等との契約が可能に）
7 月上旬～8 月上旬	2 次公募受付（もし予算が余れば）
1 月末日まで	「実績報告」※（＝要した費用などについて報告）
2 月～	確定検査※（＝完成した設備及び費用の確認）
3 月～	補助金交付※

※ 複数年事業も可能。この場合、毎年 1 年分の「実績報告」、「確定検査」等を行う。

### （2）補助率・補助対象範囲

補助対象となる設備の費用の 1 / 3（船価全体の 1 / 3 ではない）

補助対象設備は、「省エネ効果が認められる部分」として申請者が設定。過去事例では主機、補機、プロペラなど。後述するとおり技術の新規性があること、過剰設備ではないことなど審査ポイントがあり、認められないケースもある。

### **(3) 申請書類等**

厳正に省エネ効果などを審査するため多数の申請書類が必要となる。(過去の採択事業者の殆どが「書類の量」に苦心している状況。これは補助金額の多寡で変わらないので、少額のケースで申請を取り下げた事例がある。)

### **3. 注意事項 (重要)**

#### **(1) 事業規模拡大や過剰設備は認められない。(商売の拡大は自腹で)**

例えば、499 総トン を 749 総トン に代替するような建造は認められない。また、省エネを図るためには不必要と認められる設備 (過剰設備) は認められない。

#### **(2) 省エネ率の計算は、代替前の船舶と新造船の比較**

「現行船の年間エネルギー使用量」については、実績ベースの数値を報告する必要がある。エビデンス (重油購入の領収書等) も求められる可能性が高い。

「新造船の年間エネルギー使用量」についても「つみあげ」での精緻な計算が必要。航行中、停泊中、荷役中などのモード毎にエネルギー量を算定するなど。

補助金交付後 (新造船の就航後) には、実際のエネルギー使用量の報告も求められる (後述) が、申請時の数値をクリアできなかった場合には改善措置が求められること、また、その乖離が大きい等「虚偽申請」と見なされた場合は、補助金の返納が命じられるケースもあることから、現実的で達成可能な数値とすることが無難。

#### **(3) 技術の先端性・新規性も必要。**

補助対象設備として申請する部分 (省エネ効果がある設備) については、省エネ効果のみならず、技術の先端性・新規性も必要。代替前の船舶と比べて省エネになったとしても、新規性のない設備である場合には不採択となる。

過去の採択事例では、電気推進船、ディーゼル主機 + 二重反転プロペラ等。(これらの事例では主機が対象設備となっていることもあり、補助金額も大。)

**(4) 申請事業者が債務超過の場合には不採択**

**(5) 建造に要した費用の精査も厳格（申請段階、終了段階）**

申請段階の必要書類として造船所の三者見積もりが求められる。

**(6) 申請書に記載した新造船のエネルギー使用量は、就航後に追跡調査。**

#### **4. お問い合わせ先**

海事局安全・環境政策課 井上 清登  
inoue-k2qg@mlit.go.jp  
03-5253-8631