

第3回検討会議事メモ

日時：平成28年4月27日（水）14:00～15:30

場所：国土交通省11階特別会議室

出席：別紙参照

議題1 内航海運における省エネ施策の方向性（14:10～15:00）

事務局より資料1に沿って説明した後、委員から質疑応答を実施。質疑応答の主な内容は以下のとおり。

（日本造船工業会 山田委員）

- ・外航船の燃費性能の指標はEEDIであるが、内航船は、外航船と異なり船速に幅がある。船速が10%程度変わると燃費が30%程度変わるため、内航船の格付けのクライテリアは、船速を考慮したものにしていただきたい。

（事務局）

- ・本日の議題2で鉄道建設・運輸施設設備支援機構（JRTT）から、2000年頃に建造された船舶のEEDIについて紹介するが、点がまとまっている船種とばらついている船種がある。航路、運航の時間帯、船速などがばらつきの要因になっている可能性があり、また、内航船は外航船と比較してサンプル数が少ないという事情もある。これらのことなどについて委員の皆様から幅広い意見を頂いて検討を進めていきたい。

（日本旅客船協会 加藤委員）

- ・省エネ改造支援は、グループ2の施策になっているが、旅客船も対象という理解で良いか。
- ・格付け制度のクライテリアは、船種毎に作成するのか。
- ・既存船に対する格付けと政策的な支援との関連付けは今後検討するのか。

（事務局）

- ・グループ分けは船の特徴を捉えて分類しているため、船種による厳密な分類ではない（旅客船も対象となる）。また、それぞれのグループに対する主な施策として代表的なものを記載している。
- ・外航船のEEDIは船種毎のクライテリアになっている。内航船についてはJRTTのデータを踏まえて議論して頂きたい。

- ・格付けと政策とのリンクがなくても、格付け自体が見える化による PR 効果をもたらす。また、港湾における入港料の減免などとの関連付けも候補であると考えている。

(三菱 UFJ モルガンスタンレー証券 志村委員)

- ・各施策の重要性については認識しているが、各施策が実際どれほど省エネ効果をもたらすか、モニタリングを行った方が良い。省エネ効果のモニタリング機器の導入に要するコストも支援したら良いのではないか。
- ・省エネ投資コストと燃費削減量は必ずしも比例していない。特に既存船は省エネ投資の費用対効果が良くないと思われるため、新造船と既存船で異なった方法で格付けを付与する方法も検討した方がよいのではないか。格付け制度と政策的な支援との関連付けについても、新造船と既存船で分けた方が良いのではないか。
- ・格付け制度の認証手法について、水槽試験を実施しない方法で認証した場合に精度が低くなるのであれば、認証後の格付けの見直しのタイミングを 1 年後行うとの条件付きで星 2 つを認めるなどの工夫の仕方もあるのではないか。

(事務局)

- ・省エネ効果のモニタリングは重要であると考えている。ちなみに、技術実証、社会実証では、配船システムや省エネ機器の実際の省エネ効果をモニタリングし、その結果を公表することで他の事業者へ普及させることを考えている。
- ・既存船の格付け制度と政策的な支援との関連付けに関しては、省エネ改造支援や配船・運航の最適化などが考えられる。配船・運航の最適化も格付けできるかどうか検討しており、社会実証事業として提案しているところ。また、内航海運の枠組みのみならず、物流全体の中でモーダルシフトなどの取組に対しても格付けできれば良いのではないか。
- ・格付けの見直しも重要であると考えている。金利や税の優遇措置との関連付けを行うならば、正確な省エネ効果が分かっていないと認めてもらえない。そのため、まずは格付けの実証を行い、格付けの見直しを持ってから税や金利の優遇措置にリンクさせていくことも一案。

(日本中小型造船工業会 岩本委員)

- ・外航船の EEDI はトン・マイル当たりの CO2 排出量が指標となっている。一方で、内航船は、代替建造する際の前船との比較を行っているとしているが、モーダルシフトの推進等により、載貨重量 (DW) が前船より大きくなるケースがあるため、トン・マイル当たりの CO2 排出量で評価することが適切ではな

いか。

(事務局)

- ・現在は前船との比較によって評価する場合もあるが、前船との比較のみならず、2000年代の平均的な船舶と比較することを検討している。2000年代の平均的な船舶と比較する際は、外航船のEEDIのようにトン・マイルあたりのCO2排出量を指標とすることを検討している。

(日本中小型造船工業会 岩本委員)

- ・船速を遅くすることにより燃費を上げると、航海時間が長くなるため、荷役時間を短縮する必要が生じる。船主からも荷役時間を短縮するよう要望を受けていることもあり、荷役装置も含めた格付け制度になるよう検討をお願いしたい。

(日本海事協会 島田委員)

- ・造船所が十分にデータを持っていない場合、船舶の性能は運航してみないと分からない。外航船のEEDIは、バラスト状態での海上公試データを、バラスト状態とフルロード状態の水槽試験結果で補正している。タンカーのようにフルロード状態で海上公試を行う船舶については水槽試験を行わなくても良い。格付けの認証は設計段階で行うと説明があったが、海上公試を行わなくても問題ないのか。

(事務局)

- ・外航船のEEDIは検査証書発行時に認証を行っているが、格付けと政策的な支援との関連付けを考慮すると、内航船の格付けは設計段階で認証する必要がある。その制約の下で、省エネ性能を確認する方法を検討することが課題であり、格付けの手法や格付けを行う者について検討していきたい。まずは、格付けの見通しを得るための実証を行ってから、税や金利の優遇とリンクさせることも検討している。

(海事局 次長)

- ・自動車を例に出すと、車体課税は燃費のカatalog値によって決められているが、実燃費はドライバー次第となる。自動車の制度も踏まえつつ制度設計していく。

(石油連盟 大貫委員)

- ・荷主・船主・オペの契約形態や取引形態によって、各省エネ施策の受益の主体が変わる。誰が受益の主体になっているかを見極めて、その主体に説明をすることが重要である。

(事務局)

- ・格付けによって省エネ性能が見える化することにより、受益の主体へ説明する材料になると考えている。

(日本旅客船協会 加藤委員)

- ・船舶に係る特別償却制度に関して、税務当局との関係では、現状維持が精一杯という状況。格付けを前提とする税制要望を軽々に行うと、現在の税制優遇は不要との論拠を与えてしまい良くない、税制要望は慎重に行うべき。自動車のように、燃費性能に応じて自動車取得税を軽減する制度であれば認められやすいかもしれないが、既にある税制優遇制度を深掘りすることは難しいのではないか。

(海事局 次長)

- ・税制優遇制度を深掘りするためには、税務当局への説明が必要となるため、業界と相談・調整しながら進めさせて頂く。

議題2 JRTTによる省エネへの取り組み等 (15:10~15:30)

鉄道建設・運輸施設整備支援機構の野口委員（代理：渡田委員）より資料2、資料3に沿って説明。委員からの意見はなし。

その他 第4回検討会について

5月末に開催する第4回検討会では、報告書の案と、具体的な省エネ施策の効果も踏まえた、2030年度までの削減目標達成シミュレーション(ロードマップ)を事務局から提示する予定。