

平成22年度補正予算の概要

国土交通省海事局

「円高・デフレ対応のための緊急総合経済対策(平成22年10月8日閣議決定)」

Ⅱ. ステップ2の具体策

2. 新成長戦略の推進・加速

(1) グリーン・イノベーションの推進 ～環境・エネルギー大国戦略～

○グリーン投資の促進

低炭素型内航海運船舶等の導入支援

○ 海上交通低炭素化のための内航海運船舶投資の促進 国費 25.0億円

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)の船舶共有建造制度を活用して、内航海運の船舶建造投資を促進することにより、今回の円高や海外経済等による景気下振れリスクに対応しつつ内航海運の活性化を図り、あわせて新成長戦略としての国際戦略港湾の競争力強化を図る。

鉄道・運輸機構と船舶を共有建造する海運事業者を対象に、①内航海運の省エネ対策及び②内航フィーダーの充実に資する共有建造について、船舶使用料の一定割合を軽減する。

○ 海上交通低炭素化のための内航海運船舶関連輸送機器導入の促進

国費 4.9億円

中小企業が大半であり、かつ、モーダルシフトの受け皿である海上交通事業者のシャーシ等輸送機器の導入の取組みを支援することで、海上交通ネットワークの利用を促進し、環境負荷低減や物流コスト削減等を図る。

海上運送事業者が、荷主のニーズを先取りしたシャーシ等輸送機器の導入を行った場合、必要経費の3分の1以内で補助する。

○目的

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）の船舶共有建造制度を活用して、内航海運の船舶建造投資を促進することにより、今回の円高や海外経済等による景気下振れリスクに対応しつつ内航海運の活性化を図り、あわせて新成長戦略としての国際戦略港湾の競争力強化を図る。

○内容

鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用し、内航海運の省エネ対策や国際戦略港湾の競争力強化のための内航フィーダーの充実に資する船舶の建造を行う場合に船舶使用料の軽減を行う。

鉄道・運輸機構 船舶共有建造制度 (資金的支援+技術的支援)

- ・鉄道・運輸機構と船舶を**共有建造する**
海運事業者を対象に、
- ・**①省エネ対策及び②内航フィーダーの充実に**資する共有建造について、
- ・**船舶使用料の一定割合を軽減**

政策目的	対象船舶	金利軽減
①省エネ対策	(1) CO ₂ 12%以上排出削減船 (2) CO ₂ 16%以上排出削減船 (3) スーパーエコシップ (SES)	▲0.4% ※(2)は 更に▲0.2% ※(3)は 更に▲0.6%
②内航フィーダーの充実	国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)に就航する内航フィーダー用コンテナ船	▲0.2%

船舶使用料軽減の効果

- ・約63億円の船舶投資誘発
- ・船舶関連産業への波及効果を含めると約74億円
- ・全産業への波及効果を含めると約166億円
- ・船舶関連産業における雇用創出効果約207人
- ・全産業における雇用創出効果約710人

※①及び②は重複適用可能

これにより、船舶建造投資を促進し内航海運の活性化等を図る

中小企業が大半であり、かつ、モーダルシフトの受け皿である海上交通事業者のシャーシ等輸送機器の導入の取り組みを支援することで、海上交通ネットワークの利用を促進し、環境負荷低減や物流コスト削減等に貢献する。

補助対象となる事業

海上運送事業者が、荷主のニーズを先取りしたシャーシ等輸送機器の導入を行った場合、必要な経費の3分の1以内で支援

事業のイメージ

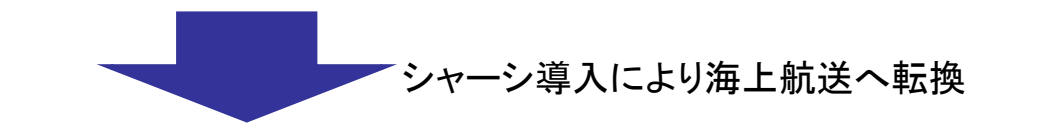


支援対象機器のイメージ



トラクターヘッド
トラクターヘッドには、荷台がないため、単体では荷物の運搬が行えない牽引専用の車両

ウィングシャーシ
ボディの側面から天井の半分まで完全に解放できるトレーラー



輸送機器導入の事例

A社(フェリー会社)は、平成21年に紙製品の運搬に適した特殊車両(重量物運搬可能な3軸ウィングトレーラー)を導入し、製紙メーカーに対してフェリーの利用についての提案を行い、輸送量を増加させた。