

物流の効率化(対策例)

これらの制度により、物流の効率化を総合的に促進

グリーン物流パートナーシップ会議

流通業務総合効率化法

省エネルギー法

海運グリーン化総合対策

約140万tの削減

スーパーエコシップ等新技術の
開発・普及促進施策



スーパーエコシップ就航第一号船「みやじ丸」
<スーパーエコシップの省エネ設備の例>
低抵抗船型、積載量増加を可能とする電気推進システム

規制の見直しによる海運活性化

新規船舶・設備の導入支援

トラック輸送の効率化

約510万tの削減

車両の大型化、トレーラー化
車両総重量: 24t~25t
8万台(2002年度)
11万台(2004年度)
営自率の向上
77.2% 86.1%
積載効率の向上



荷主別ラックの活用とトラック
大型化により多数荷主の幹線
輸送を共同化

鉄道貨物へのモーダルシフト

約80万tの削減

インフラ整備、新型高性能
列車導入等の輸送力増強支援

環境にやさしい鉄道貨物輸送
の認知度向上推進(エコレール
マークの普及・推進等)



小口荷物積合せによるコンテナ
共同輸送方式の採用

海運グリーン化と産業活性化を目指す新技術(海の10モード)

現状

実海域では、波・風・潮流等が船舶の運航性能に多大な影響(船速低下、燃費増等)を及ぼす。海運分野における地球温暖化対策が国際的に高まる中、詳細未解明の実海域での運航性能(実海域性能)向上の環境面での潜在性が期待される一方、これを評価する指標が不在。実海域性能は、激しい国際競争の中にある日本の海事産業が優位性を持つ技術分野。

目標

環境に優れた船舶の普及促進による海運のグリーン化
技術(性能評価)が技術(環境対策)を創出するシステムの構築による産業全体の活性化
外航海運(現在京都議定書適用外)のグリーン化、議定書適用に向けての環境整備

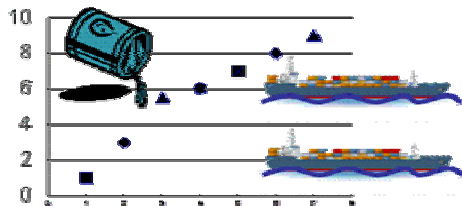
必要な技術等

船舶の実海域性能を評価する技術・指標の確立(海の10モード性能評価指標)

従来から行われている平水中での運航性能に加え、風・波・流れの共存する実海域での運航性能を含む船舶の総合的な運航性能について、現状では困難な実運航前の計画段階で把握するため、水槽試験とシミュレーション計算のハイブリッド評価技術及びこれを評価する指標(燃費性能等)を確立する。

実海域性能の評価技術

現在まで未だ存在していない実海域性能の評価技術の確立により、性能面の課題と対策が明確化され、更なる環境技術の向上に寄与



環境性能に優れた船舶の普及促進

評価指標に基づく性能認証(燃費等)を市場調達の判断基準、環境インセンティブ付与等に活用することにより、環境に優れた船の普及促進が期待され、海運のグリーン化に寄与



継続的な技術の創出による産業活性化

優れた技術が市場(製品性能)・社会(環境保全)に認められることにより、継続的な技術の創出が期待され、海事産業のみならず産業全体(円滑・効率的な移動)の発展に寄与

