



<p>施策名</p>	<p>大 事 項 中 事 項 小 事 項</p>	<p>地球温暖化対策に対する取り組み 環境負荷の小さい交通体系の構築 物流の効率化等 [旅客フェリー・内航RORO船の利用促進 に向けた取り組み支援]</p>	<p>海事振興部</p>
<p>施策の概要</p>	<p>内航海運の二酸化炭素単位排出量は、貨物トラックの約5分の1で、環境保全の面で優れた輸送特性を有していることから以下の施策を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> イ) 自動車による輸送が主体となっている「雑貨輸送」を、海上輸送機関（長距離フェリー・RORO船及びコンテナ船）へモーダルシフトすることにより、さらなる環境負荷の低減を図る。 ロ) 地球環境に優しい「海上輸送機関」を目ざして、既存船のリプレイス時における積載能力の増強や高速化、さらには最新の省エネ設備・技術の導入による低炭素化に向けた取り組みを積極的に支援する。 		
<p>27年度の計画</p>	<p>旅客フェリー・内航RORO船は、陸上の交通機関のバイパス的役割として、国内幹線輸送の一翼を担っており、また、物流の効率化・地球環境問題等に対応したモーダルシフトの推進が求められている。今後においても、旅客フェリー・内航RORO船の利用促進に向けた取り組みを積極的に支援していくことが重要である。</p> <p>また、物流関係者が行なうモーダルシフト等の取り組みを支援する「モーダルシフト等推進事業」「モーダルシフト促進事業」においては、陸上輸送から海上輸送への転換にかかる運航経費や環境負荷低減に資する機器導入経費等に対する補助制度も設けられていることから、利用推進のための周知を図っていくもの。</p>		
<p>26年度の実績と評価</p>	<p>既存船のリプレイス時に各種環境負荷低減に関する補助制度の案内などを通じて、平成26年度には、新門司～泉大津航路にハイブリッド船舶推進システムなど新たな省エネ技術を導入した次世代型フェリー（従来船よりCO₂の排出量を約20%削減）が2隻就航した。</p> <p>また、内航RORO船については、平成26年度末において全国で74隻運航しており、そのうち九州では1/4にあたる18隻が運航されている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="368 1451 858 1783">  </div> <div data-bbox="863 1451 1353 1783">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="454 1809 785 1877"> <p>阪九フェリー(株)の長距離フェリー 「ひびき」</p> </div> <div data-bbox="890 1809 1220 1877"> <p>マルエーフェリー(株)のRORO船 「琉球エクスプレス2」</p> </div> </div>		