

# 我が国外航海運の現状と当面する課題

一般社団法人 日本船主協会

常勤副会長 土屋 恵嗣

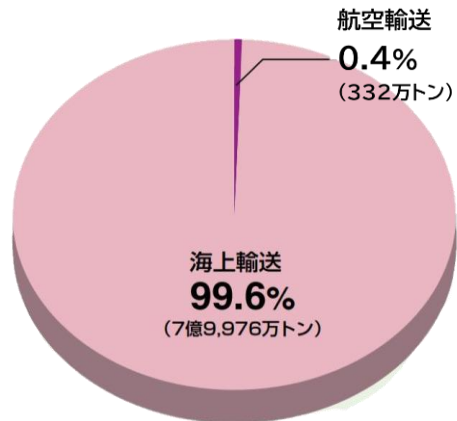
1. 我が国と海運
2. 我が国外航海運の現状と当面する課題
3. 我が国外航海運の更なる成長に向けて

- 1. 我が国と海運**
2. 我が国外航海運の現状と当面する課題
3. 我が国外航海運の更なる成長に向けて

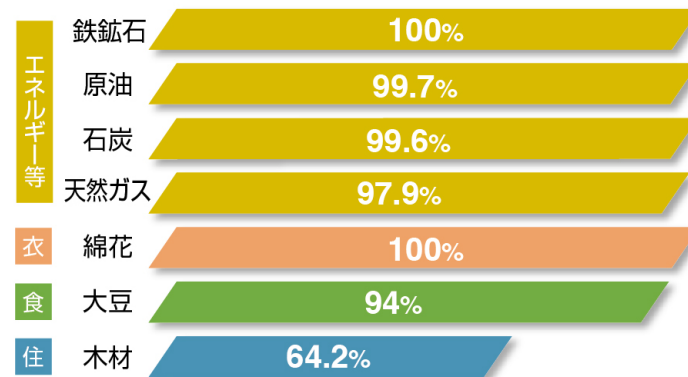
# 我が国の経済と暮らしを支える海運

## ◆我が国経済活動や国民生活を支える海運は、日本の経済安全保障にも貢献

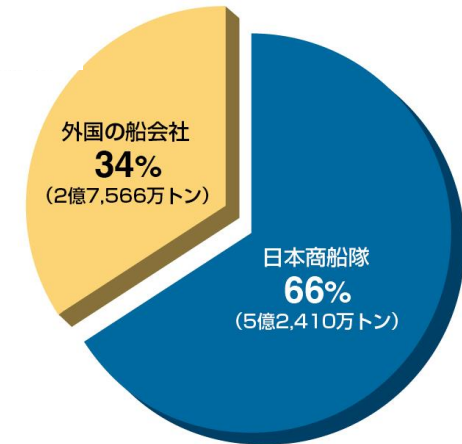
✓ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送



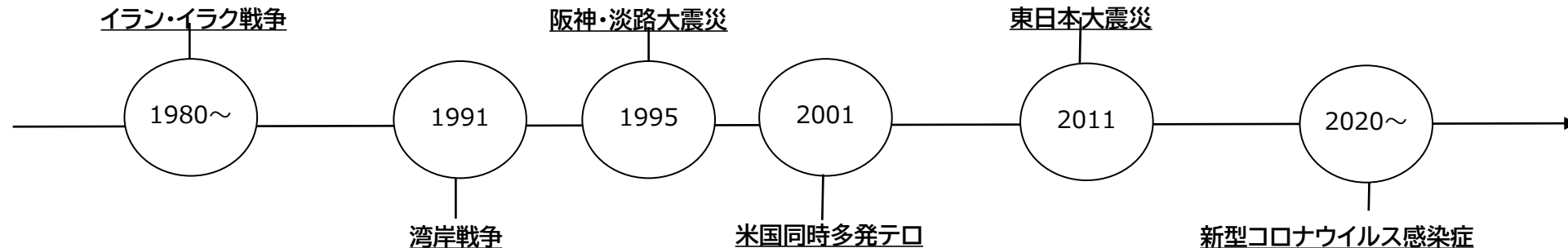
✓ 海外物資に頼る我が国の生活と産業



✓ 日本の輸出入貨物の約7割を日本商船隊が輸送



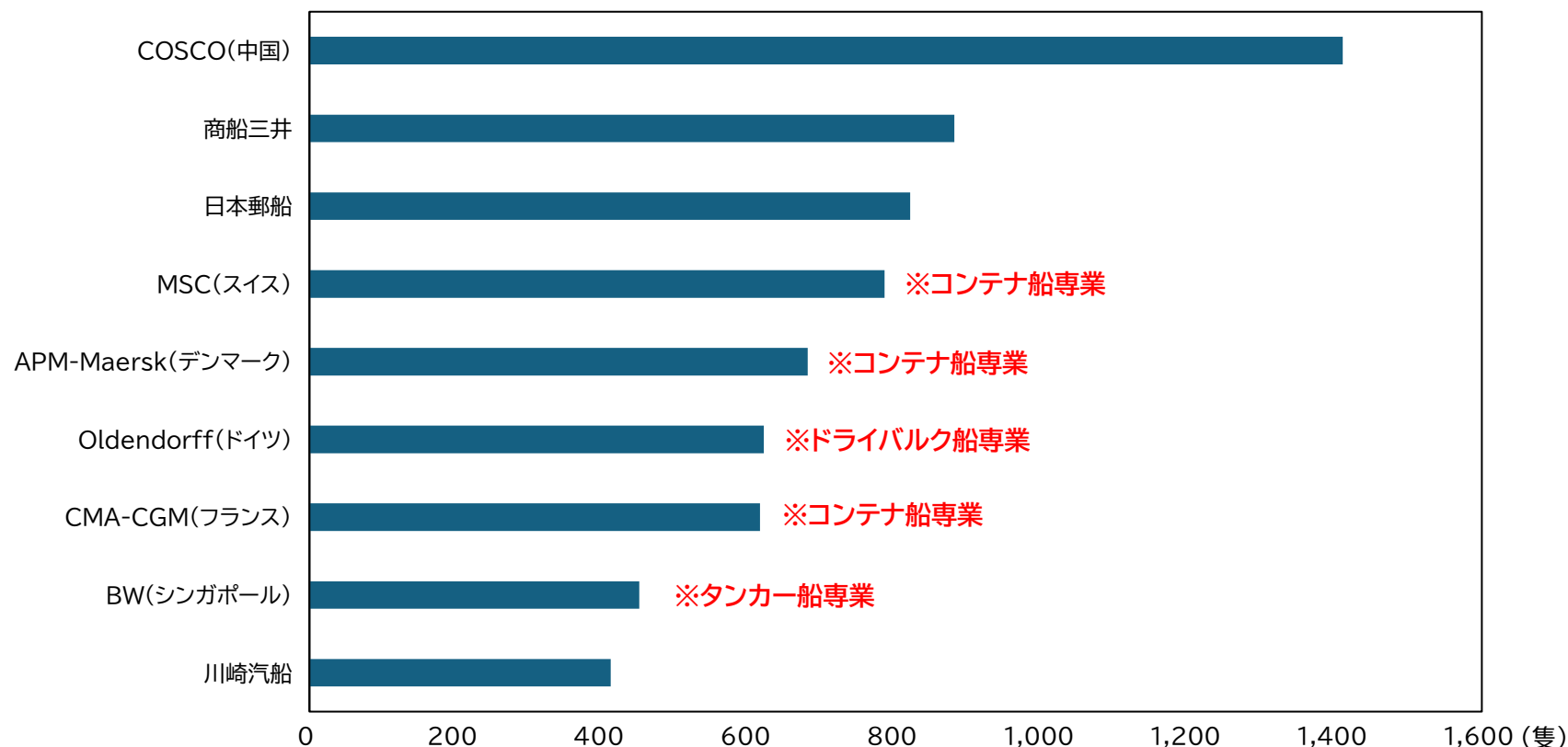
✓ 非常時等においても海上輸送を維持



## ◆多種多様な船隊で構成され、世界の海運市場をリード

- ✓ 世界的な海運会社が1つの国に3つもあるのは他に例が無い
- ✓ 我が国大手3社は“**専門船社**”ではなく、世界的にも稀な、様々な貨物を扱う“**総合デパート型**”

主要船社の船隊規模(全船種)

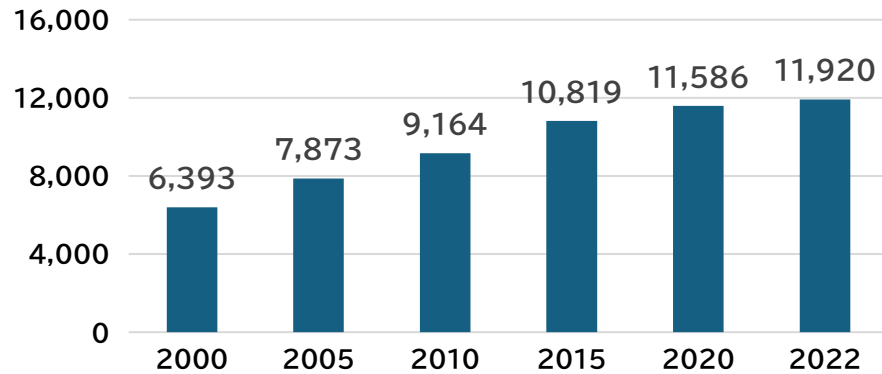


# 我が国企業や地域経済にも貢献する海運

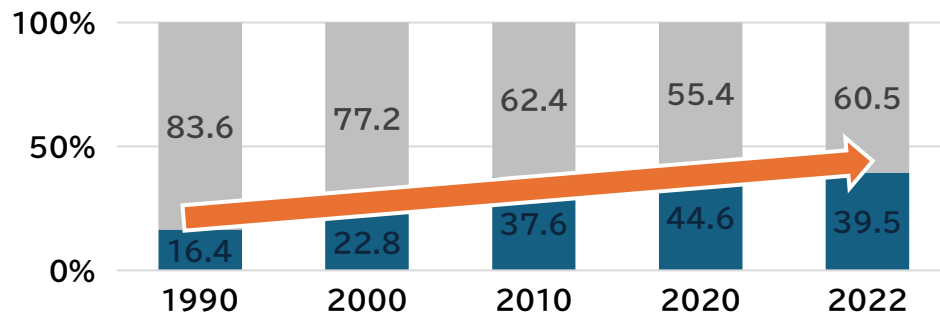
## ◆海運はサプライチェーンを支え、我が国企業の活動や地域経済にも貢献

✓ 世界の海上輸送量が増加する中、

日本企業の海外進出・サプライチェーンを下支え

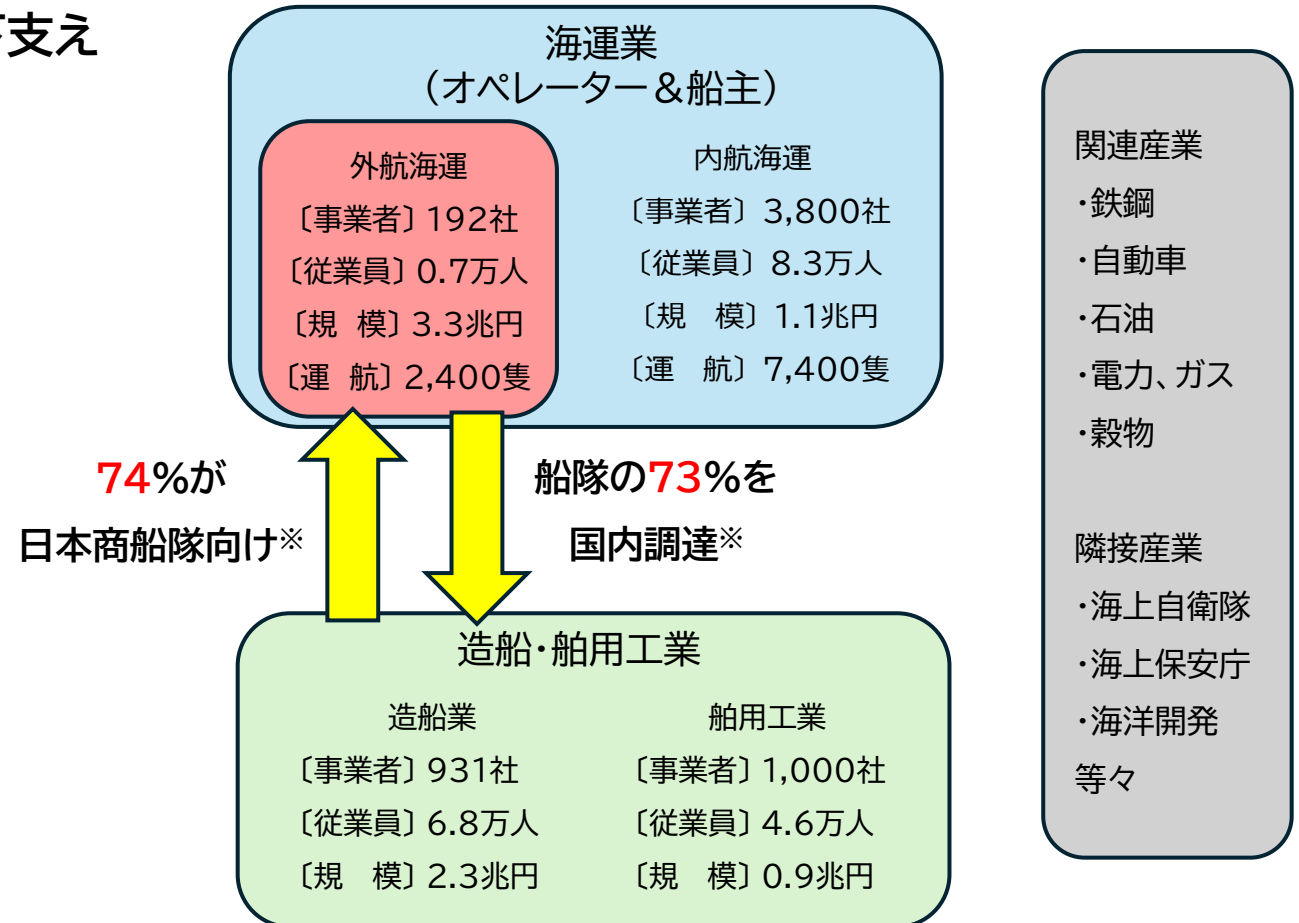


<世界の海上輸送量の推移>



<日本の海運企業の三国間輸送(海外間輸送)比率の推移>

✓ 海事クラスターの中心的存在として地域経済に貢献

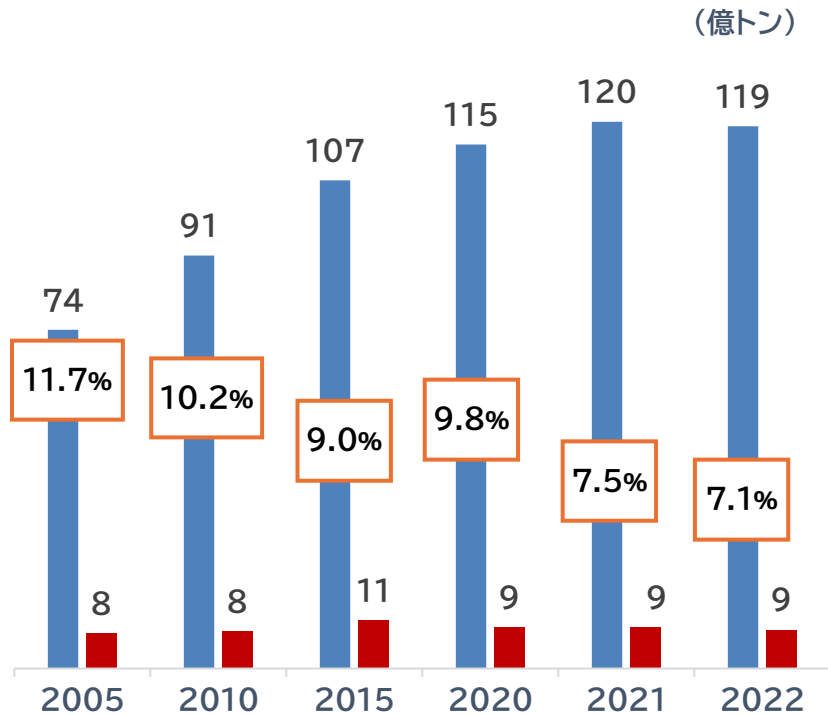


※いずれも2023年竣工船の隻数ベース(出典:SHIPPING NOW2024-2025)

1. 我が国と海運
- 2. 我が国外航海運の現状と当面する課題**
3. 我が国外航海運の更なる成長に向けて

# 激しい国際競争に晒されている外航海運業

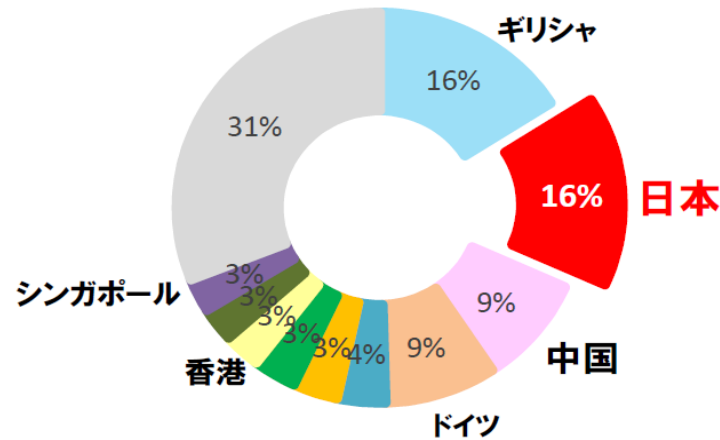
## ◆日本商船隊は近年輸送シェアが低下



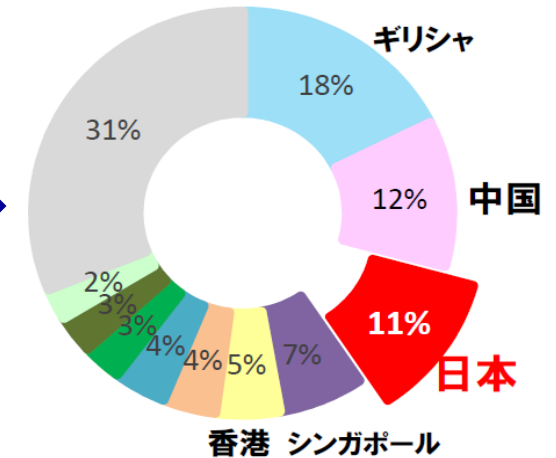
競争力を上げる各国 (世界輸送量シェアの低下)

## ◆日本船主の国際シェアが低下

2010年  
合計：1,165百万トン



2021年  
合計：2,116百万トン



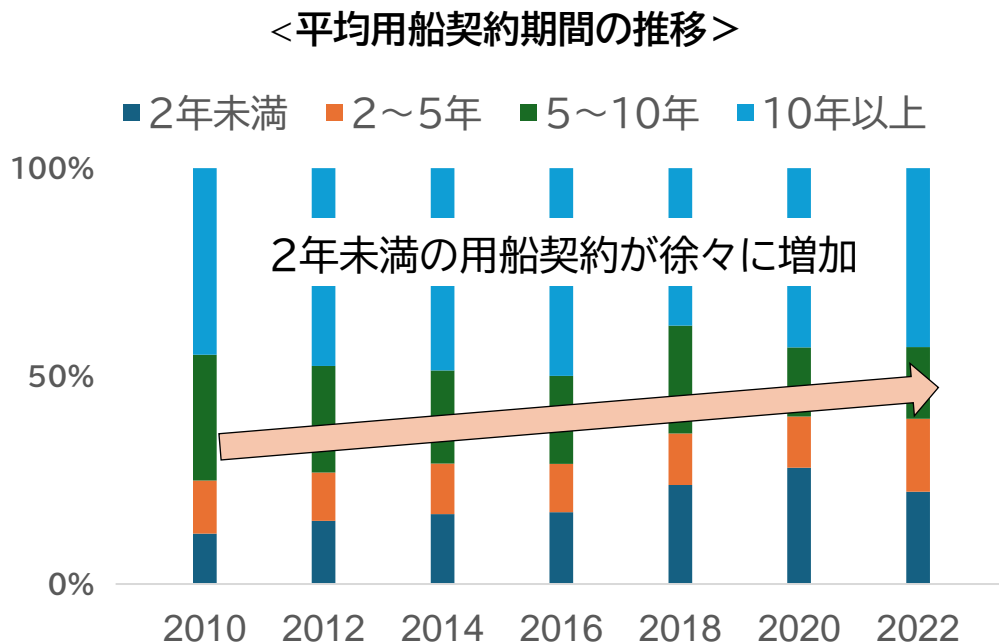
日本船主の国際シェア (船腹量ベース)



# 我が国外航海運業の事業環境の変化

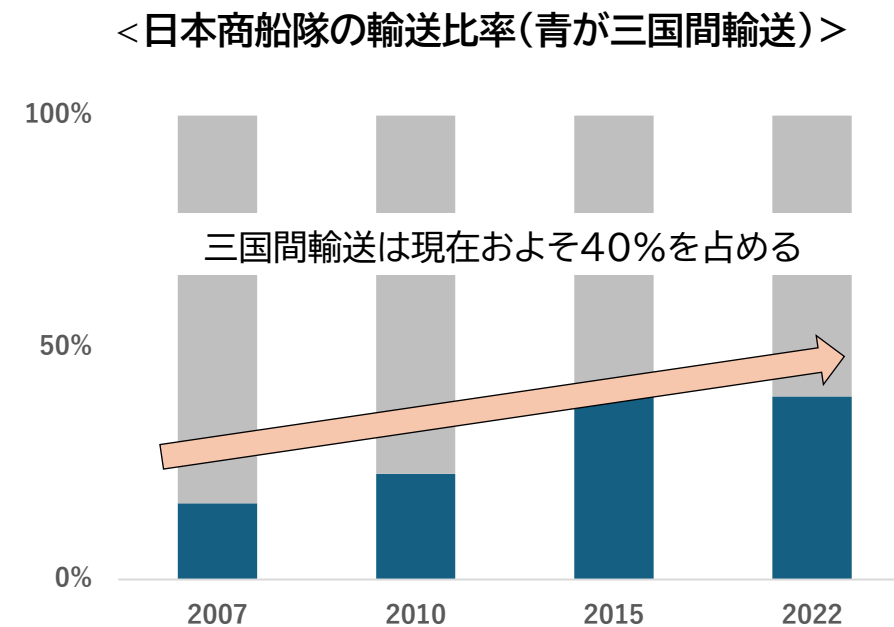
## ◆用船契約の短期化

- ✓ 荷主は市場の変動に柔軟に対応できるよう、海上輸送契約を短期化する傾向が継続。
- ✓ 輸送契約の短期化傾向を受け、各社は船隊に柔軟性を持つため、用船期間も短期化傾向。



## ◆三国間輸送の拡大

- ✓ 三国間輸送比率は漸増し、近年は40%前後で推移。今や日本商船隊の持続的成長に欠かせない分野に。

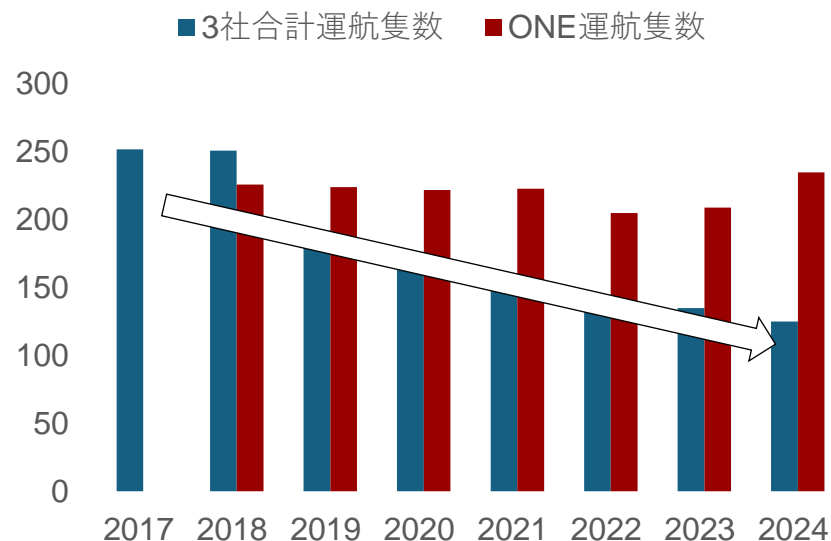


出典: (左)日本船主協会 統計要覧  
(上)国土交通省 海事レポート・SHIPPING NOW

# 我が国外航海運会社の事業構造の変化

## ◆コンテナ部門の海外移転

- ✓ 大手3社のコンテナ船部門がONEとして統合
- ✓ ONEのコンテナ船自社発注進展により、いずれ3社のコンテナ船(含 日本籍船)は消滅する流れ

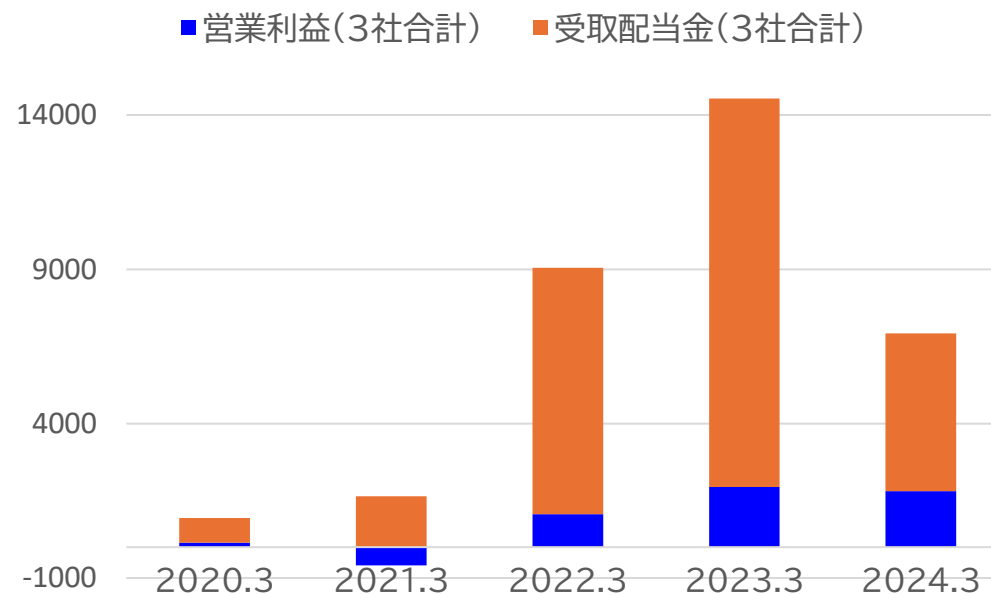


<大手3社とONEのコンテナ船運航隻数の推移>

(出典)ONE・3社決算資料

## ◆持株会社として配当を得る事業スタイルへの変化

- ✓ ONEに加え、LNG・海洋事業・グリーンビジネス等の成長産業の一部は海外パートナーとのJVビジネスへ



<大手3社単体の営業利益と受取配当金の合計>

(出典)3社決算資料

# 我が国主要外航海運3社の現状

## ◆輸送契約の短期化、事業構造の変化に伴い3社の船隊規模は縮小傾向

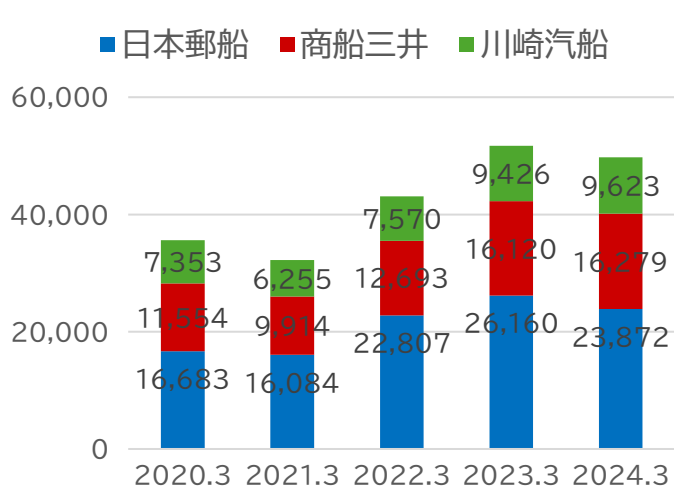
日本郵船:  $\Delta$  92隻 758隻(2017.3)→666隻(2024.3)

商船三井:  $\Delta$  82隻 790隻(2017.3)→708隻(2024.3)

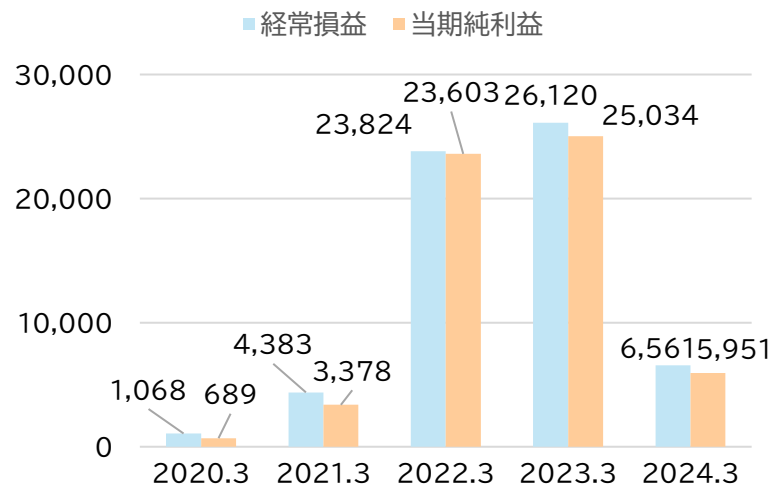
川崎汽船:  $\Delta$  116隻 534隻(2017.3)→411隻(2024.3)

※本社・連結子会社が直接保有/共有、または用船する船舶の隻数(各社決算短信・統合報告書/Factbookより抽出)

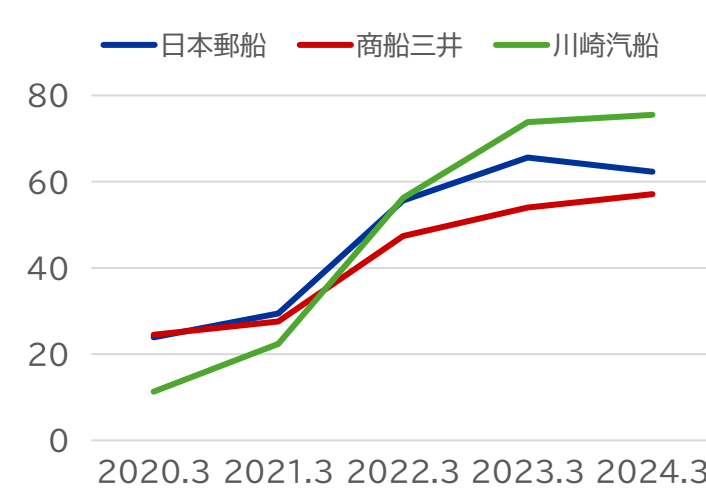
## ◆2020年後半以降の市況回復により各社の財務体質は改善



<大手3社の売上高の推移>  
(単位: 億円)



<大手3社の合計経常損益・当期純利益の推移>  
(単位: 億円)

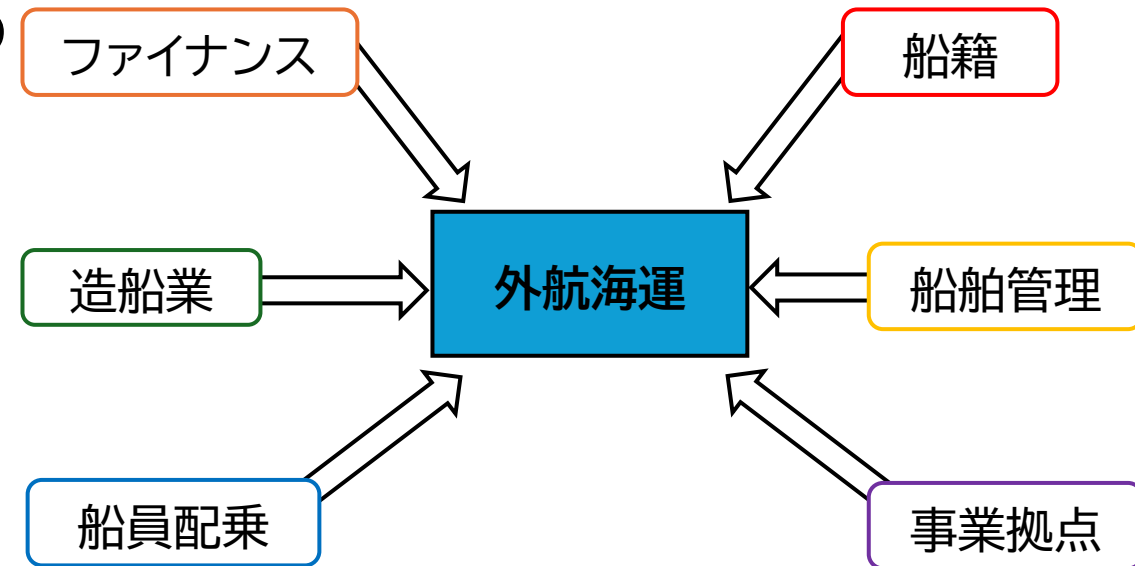


<大手3社の自己資本比率の推移>  
(単位: %)

## ◆海運業は、世界単一市場を舞台にしたビジネス

- ✓ 外航海運の競争力の源泉は“選択の自由”。  
海運会社は、本社所在地(→税メリット等)、船籍(→使い勝手、コスト)など各要素を自由に組み合わせ競争力の最大化を図っている。
- ✓ 競争力を失えば市場からの退出を迫られる。
- ✓ 競争力強化に向けた各社努力は不可欠な一方、国の制度(支援)の差まで個社努力で埋めるのは困難。

<外航海運のビジネスを左右する「選択」要素>



日本商船隊の国際競争力強化には、税制・船籍等、海運に関わる諸制度について、  
他国とのイコールフットイングの実現が肝要

# 海運税制のイコールフットイング～主要国との比較

## ◆他国と比較すると、我が国海運税制は改善の余地あり

国名	特別償却率を含む 5年間の償却範囲	買換特例	トン数標準税制 の有無	登録免許税 又は登録料 ※2	固定資産税 ※2
日本	69.1%	売却益の80%を 損金算入可能	○※1	1,925万円	1,084万円
ノルウェー	52.3%	×	○	418万円	—
デンマーク	58.2%	買換船舶の取得価額を 売却益より控除可	○	—	—
ドイツ	41.7%	×	○	312万円	—
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	○	6万円	—
フランス	80.8%	×	○	—	—
イギリス	26.6%	買換船舶を取得するまで 繰延可	○	2万円	—
アメリカ	91.8%	×	○	1万円	—
シンガポール	100%	売却益非課税	—	165万円	—
中国(香港)	76.4%	売却益非課税	—	21万円	—
韓国	63.4%	×	○	87万円	船価の0.3%(減免あり)

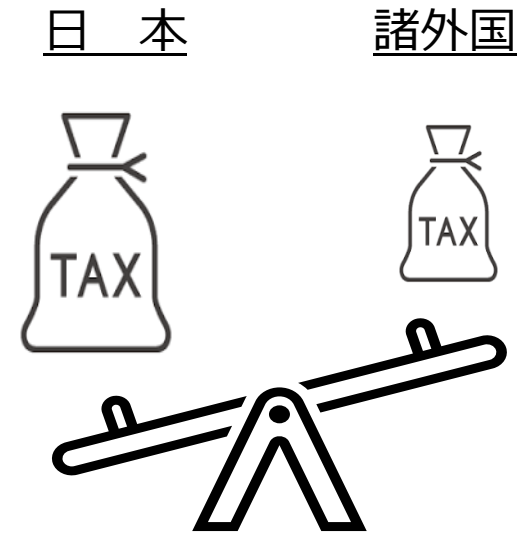
※1 他国のトン数標準税制にはない、対象制限（基本的には自国籍船）、日本籍船の増加や船員確保・育成に関する要件あり。

※2 10万GT/船価50億円の貨物船で試算

## 外航海運における5大海運税制

- 船舶の特別償却制度
- 外航船舶の買換特例(圧縮記帳)
- トン数標準税制
- 国際船舶に係る固定資産税の課税特例
- 国際船舶に係る登録免許税の課税特例

来年度末に  
期限切れ

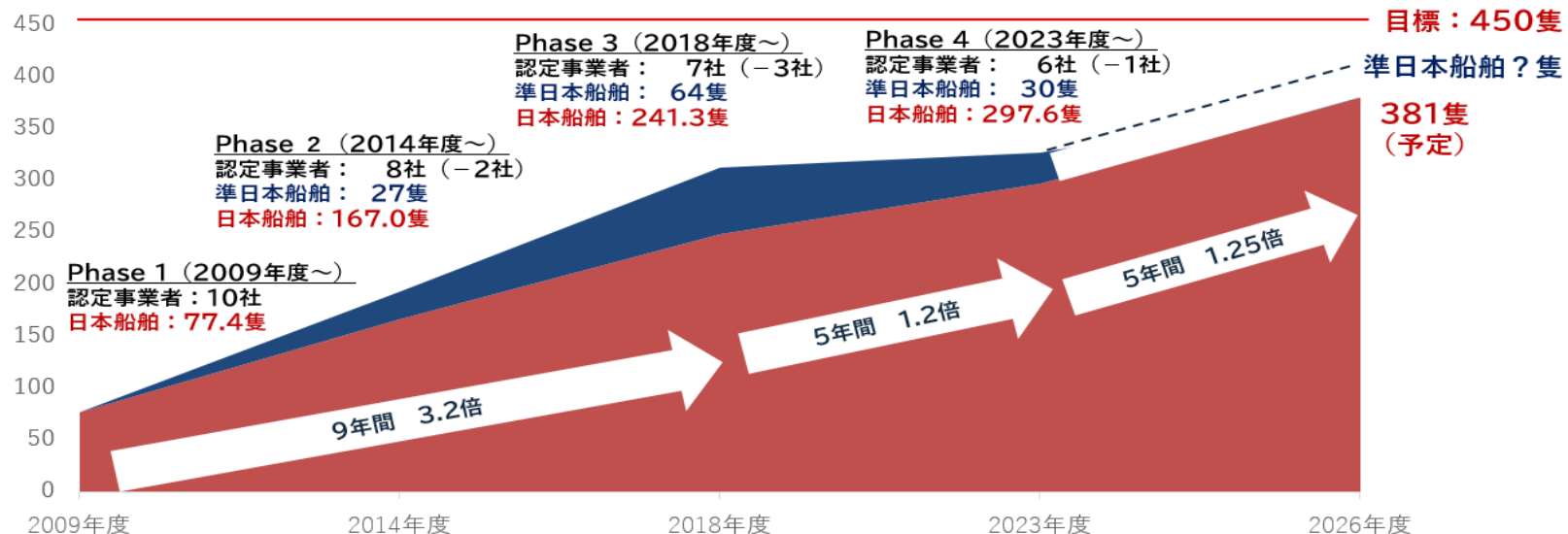


- ✓ 我が国外航オペ・オーナーが国際競争に生き残っていく上で、上記海運税制の確保は不可欠。  
更なる充実・使い勝手向上が望まれる。
- ✓ 海運税制の充実は、造船を始めとする海事クラスター、ひいては地域経済にも貢献

# 他国船籍とのイコールフットイング

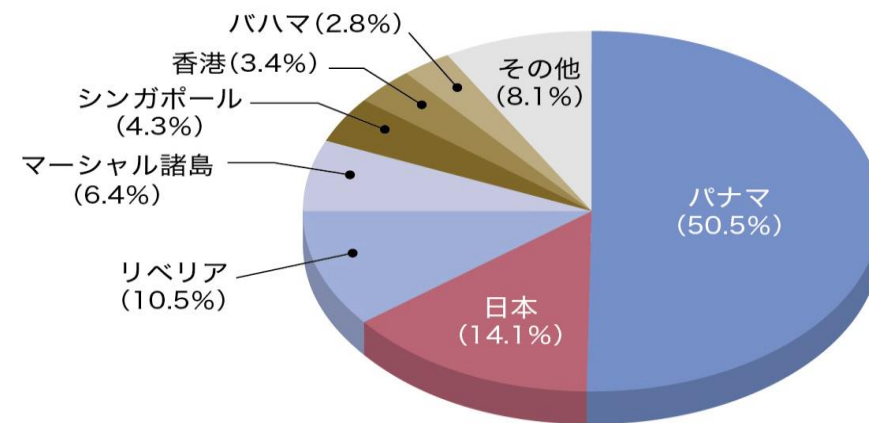
## ◆主として「トン数標準税制」により、日本籍船漸増も日本商船隊の大半は他国籍船

### 【トン数標準税制による日本籍船隻数の推移(含見通し)】



### 【日本商船隊の船籍構成】

船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,116	50.5
日本	311	14.1
リベリア	233	10.5
マーシャル諸島	141	6.4
シンガポール	95	4.3
香港	76	3.4
バハマ	61	2.8
その他	178	8.1
合計	2,211	100.0



## ◆日本籍船が増えない理由～持ちたくても持てない理由

- ✓ 日本籍船特有の要件・煩雑な手続き ⇒ 日本籍船であるが故の追加の手間・コスト
  - 承認船員制度(STCW条約に基づく船員資格だけでは×)
  - 転籍時の日本独自基準による再測度
  - 舶用品は原則HK認定品、複雑な無線・救命設備検査、和文証書類、緊急時対応 等

## ✓ 他国籍船より高額な税負担

船価50億の貨物船(10万GT /耐用年数15年)の例：

【登録免許税】本則：0.4% 2,000万円

    特例：0.35% 1,925万円(フラッグバック船)

        0.2% 1,100万円(特定船舶の新造船)

【固定資産税】特例：2,288万円(国際船舶・課税標準額1/18)

        1,144万円(特定船舶・課税標準額1/36)

<日本商船隊の船籍国別隻数上位国の状況>

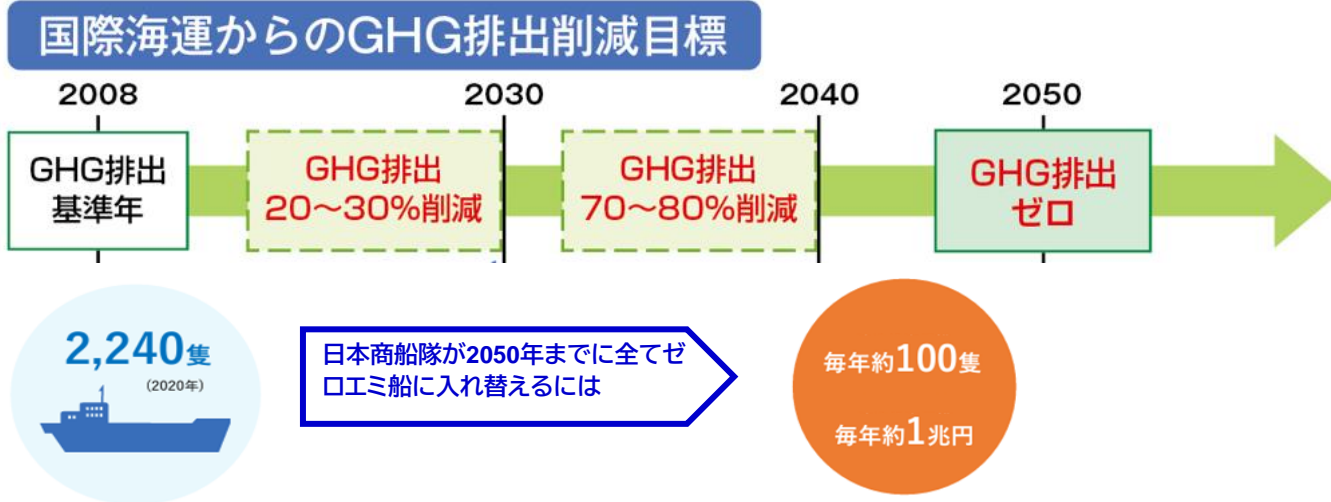
	登録免許税	固定資産税
パナマ	43万円	非課税
リベリア	非課税	非課税
マーシャル諸島	178万円	非課税
シンガポール	165万円	非課税
香港	21万円	非課税

※一方、外国子会社合算税制により、もはや便宜置籍船の運航益に係る税メリットはない。



# 国際海運業界におけるカーボンニュートラルは待った無し

- ◆ 社会と荷主の環境意識に我が国海外航オペ・オーナーが応え続けられるよう、ステークホルダーの理解と協力が必要



新燃料船は1隻が数百億円と、投資額がこれまでになく大きいですが、投資無くしては競争に生き残っていけない。

- ✓ ゼロエミ燃料船導入・普及必要性への政府・荷主等ステークホルダーの理解と支援
- ✓ 世界をリードできる環境競争力の高い船舶開発に向けた、我が国造船・船用・海運による協働
- ✓ ゼロエミ船対応船員の確保・育成に向けたステークホルダーの協働
- ✓ 国内における新燃料供給網の整備

- ◆ 効率的・効果的な環境対応に向けた、統一的なグローバル規制が必要 ⇒ **地域規制の抑止**

海運のみならず、我が国海事クラスターの競争力強化へ

# ゼロエミ船導入のフロントランナーになるための課題

## ◆ カーボンニュートラルは我が国海外航海運の新たな競争力になり得るが…

- ✓ カーボンニュートラルは運賃以外で海運会社を評価する新たな指標  
 (既にGHG排出量削減を付加価値とした輸送サービスの提供を開始した船社も有)
- ✓ 一方でゼロエミ新燃料船導入には様々な課題が存在(ステークホルダーの理解、海事クラスターの協働、新燃料の開発・供給網構築 etc)。また、世界的にはカーボンニュートラルに後ろ向きな動きも。



トランプ大統領「パリ協定」から離脱する大統領令に署名

グリーン水素生産、30年に実現1割強 欧米で撤退相次ぐ

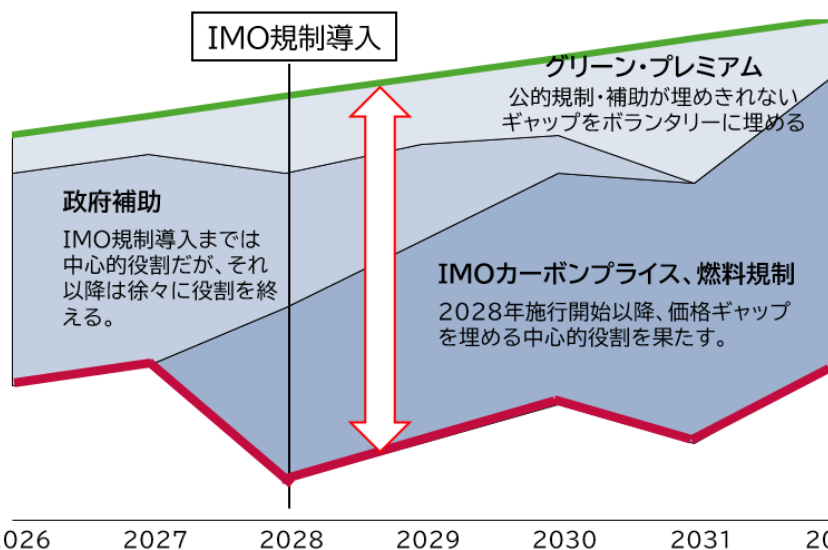
2025年2月1日 5:00

日本経済新聞

再生可能エネルギーを使って生産するグリーン水素プロジェクトで撤退や遅延が相次いでいる。2030年までに生産を始める計画は世界で計560ギガ(ギガは10億)ワットにのぼるが、実現するのは約14%にとどまる見通し。資材高や人件費の上昇で水素価格が高止まりし、需要家は調達契約に二の足を踏む。各国政府が打ち出す支援策では力不足の懸念がくすぶる。

## ◆ ゼロエミ燃料は著しく高額、且つ2030年代後半までは漸増傾向見込み

- ✓ 従来の重油燃料と新燃料の価格ギャップを埋める仕組みが必要



### ゼロエミ燃料価格

- 今後数年はバイオディーゼル、バイオLNG燃料が中心。需給逼迫により、徐々に値上がり。
- 水素系燃料は2028年以降に徐々に導入され2030年以降に本格的に普及が見込まれており、その影響で平均単価がさらに値上がり
- 2030年代後半からは水素系燃料の製造コストが低減され、徐々に平均価格が下がっていく

### 低硫黄重油(VLSFO)価格

- 市場価格で変動

## ◆点を線で結ぶ海運から、「面」の海運へ

- ✓ 海上輸送で積み重ねた経験を活かし、「面」(海洋資源)の開発に参入
- ✓ 我が国船社の新たな競争力となるよう国の後押しが必要



[出典]商船三井HP FSRU



[出典]川崎汽船HP FPSO



[出典]日本郵船HP ドрилルシップ

- ✓ 洋上風力発電設備の整備を通じて、我が国の再生可能エネルギー産出促進にも貢献



[出典]商船三井HP SEP船



[出典]川崎汽船HP SOV船と風力発電設備



[出典]日本郵船HP CTV

# 国際競争力強化に向けた取り組み～DXの推進

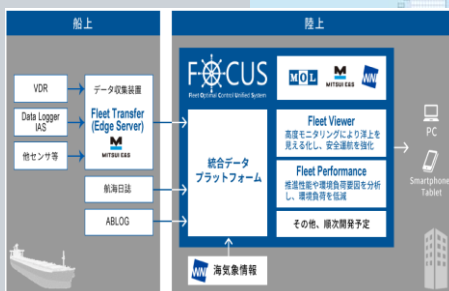
## ◆ DXの推進により、デジタル技術を活用した安全運航の強化、自動・自律運航の他、船上の業務負荷の減少、船内生活環境の改善などにも取り組む

- ✓ 船陸間通信環境の向上
- ✓ 低軌道周回衛星通信
- ✓ 衛星ブロードバンドインターネットの導入実現等



(出典)2022年5月20日付毎日新聞記事

- ✓ デジタル技術を活用した安全運航の強化・効率化への取り組み



(出典)上から順に、川崎汽船、日本郵船、商船三井

- ✓ 自動・自律運航への取り組み



(出典)国土交通省資料

# 国際海運の健全な発展には「平和な海」が大前提

## ◆ 我が国海運がその使命を果たすには、世界の海における航行の自由と安全の確保が不可欠

### ✓ 世界の政情不安により危機に晒される海上輸送

- イスラエル・ハマス軍事衝突 → 紅海ルートに支障
- ロシアによるウクライナ侵攻 → 黒海ルートに支障

### ✓ サプライチェーンの維持にシーレーン(チョークポイント)の安定的、かつ安全な利用は不可欠

### ✓ 海賊対策も引き続き必要かつ重要

- ソマリア沖・アデン湾での海上自衛隊・海上保安庁による海賊対処行動の継続が不可欠



海賊対処行動の様相 (出典: 海上自衛隊Twitter)



イスラエル・ハマスの軍事衝突により紅海は緊張状態に。  
2025年1月下旬に停戦合意が為されるも、未だ状況は不透明。

- ◆ 他国による行き過ぎた保護主義的政策、自国海事産業保護政策は、円滑で安定的、シームレスで効率的な海上貿易を損なう。

- ✖ 関税紛争
- ✖ 貨物留保
- ✖ 船籍差別
- ✖ 過剰な自国海事産業支援

etc.

- ✓ 国際的な横の連携で声を挙げていくが、民間だけでは解決が困難。
- ✓ 政府の理解と後押しが不可欠。

1. 我が国と海運
2. 我が国外航海運の現状と当面する課題
- 3. 我が国外航海運の更なる成長に向けて**

# 我が国外航海運の更なる成長に向けて

- ✓ 税制・船籍等、海運に関わる諸制度について、他国とのイコールフットイングが肝要
- ✓ 海運GX・DX、更には新分野の取り組みに係るステークホルダーの理解と後押し
- ✓ 安全なシーレーンや自由な海運活動の確保に向けた後押し



本日はご清聴ありがとうございました