

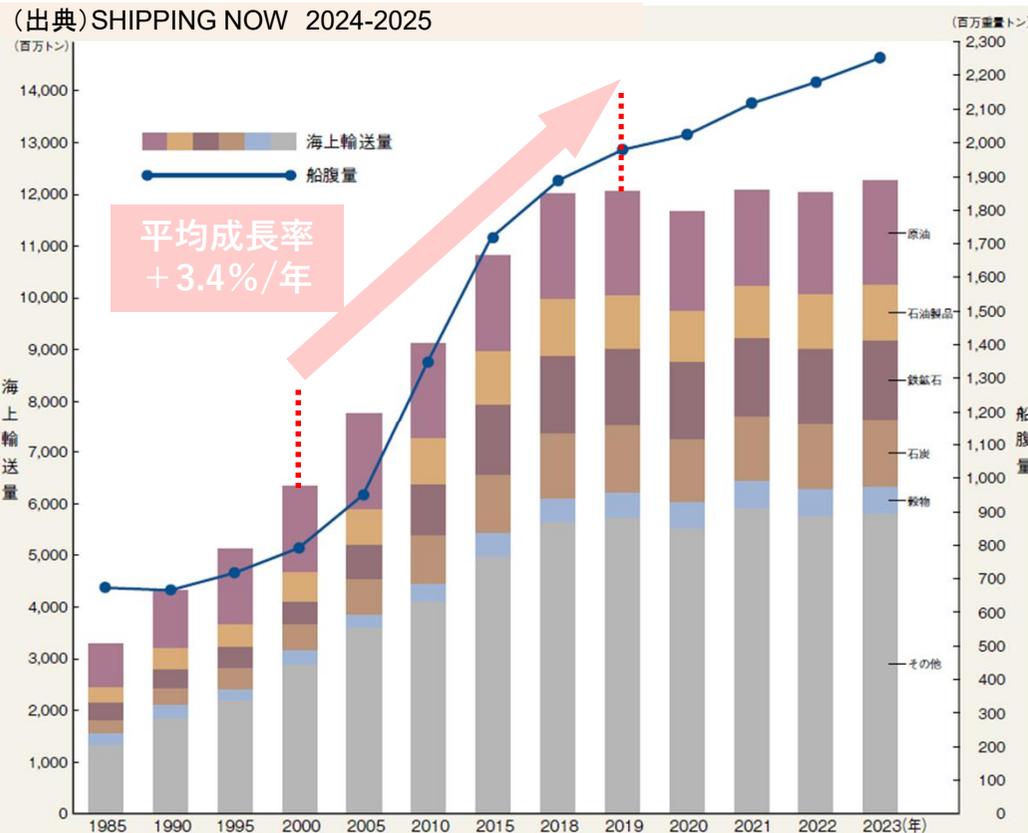
外航海運

令和7年3月10日
国土交通省海事局
外航課長 指田 徹

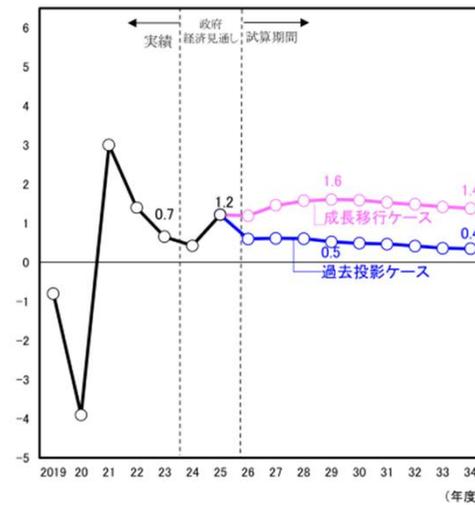
外航海運市場の動向

- 世界の海上輸送は世界経済成長率とほぼリンク(2000-19年:海上輸送量+3.4%/年、経済成長+3.7%/年)。世界経済は2029年に+3.1%/年へ減速(IMF)。
- 日本の実質経済成長は2030年代半まで1%台で推移。日本の輸出入貨物量は減少傾向。特に貨物量の太宗を占める鉱物系で減少見通し。
- 2050年ネットゼロ目標。2030年代には水素・アンモニア・メタン等の新燃料船の本格普及が見込まれるが、2020年代は過渡期。

主要品目別海上輸送量と船腹量



実質GDP成長率



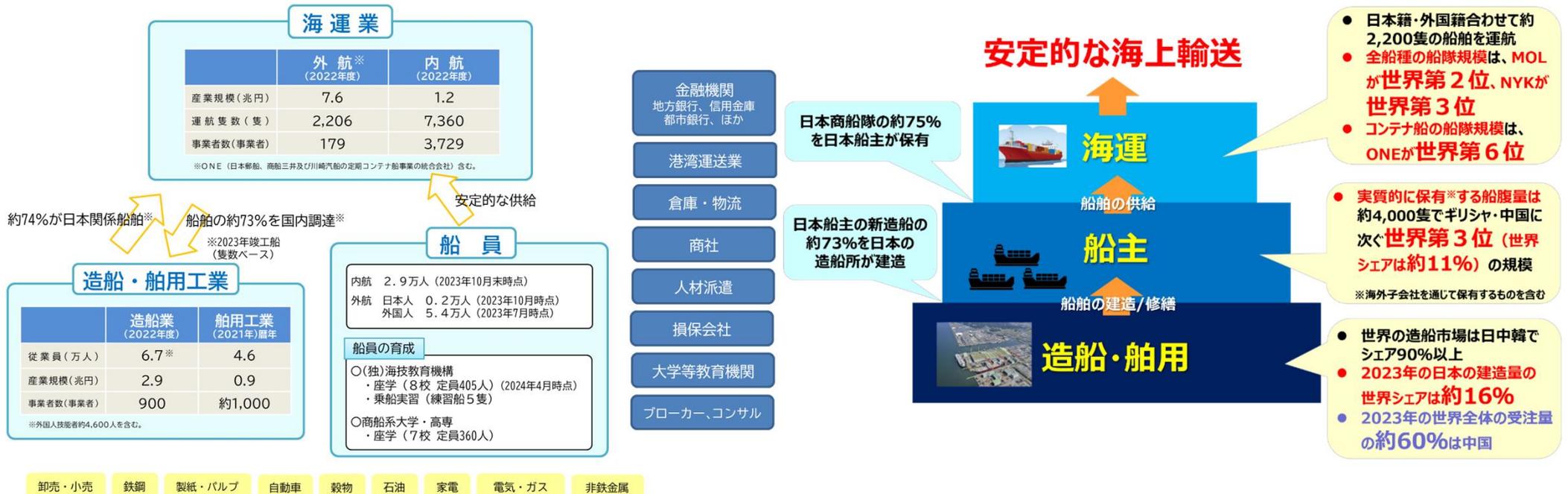
(出典)内閣府:中長期の経済財政に関する試算(2025年1月試算)

日本商船隊の輸送量



日本の外航海運の強み

- 海事クラスターの発展。海事産業の内製化が浸透しており、経済安全保障の観点で一定の強靱性あり。内航がその支え。
- 日本のオペレーターが占める市場シェアの大きさによる競争優位。コンテナはONEによりグローバルに闘える体制を構築。
- 日本海運を支える船主業の市場シェアは財産。世界の船舶の11%を「掌握」。
- 産官学の連携。新技術の実装の観点ではアドバンテージあり。

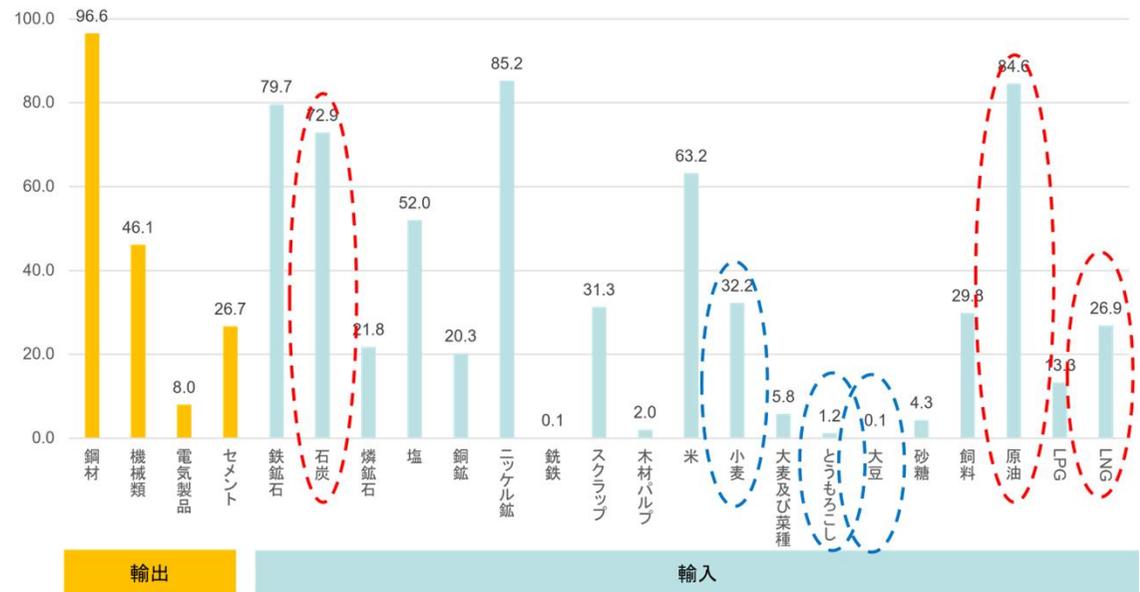


日本の外航海運の弱み

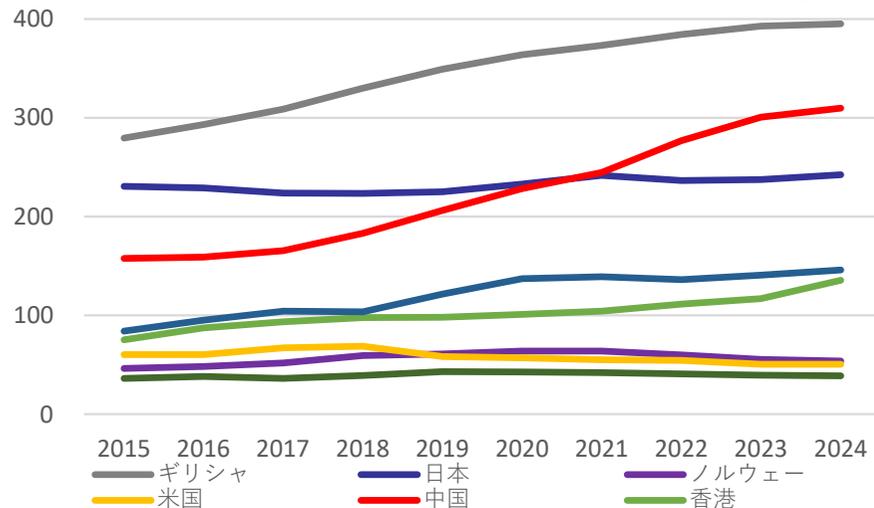
- 地政学リスクに巻き込まれることが、国の存立を左右する可能性。
- 中国という巨大マーケットが近隣に所在。巨大な背後需要に支えられて成長、造船だけでなく、海運・港湾でも依存が進行。
- 食糧については、日本の海運企業の依存度(積み取り比率)が低い。
- 日本で海運企業・船主業が闘うには、税制や各種規制等による制約があるとの指摘。四面環海ながらも海事産業に対する広い国民理解があると言い難い。



輸出入貨物別輸送量・積取比率 (2021年)



国別船腹量推移 (Dwtベース) Review of Maritime Transport (unctad)に基づき海事局作成

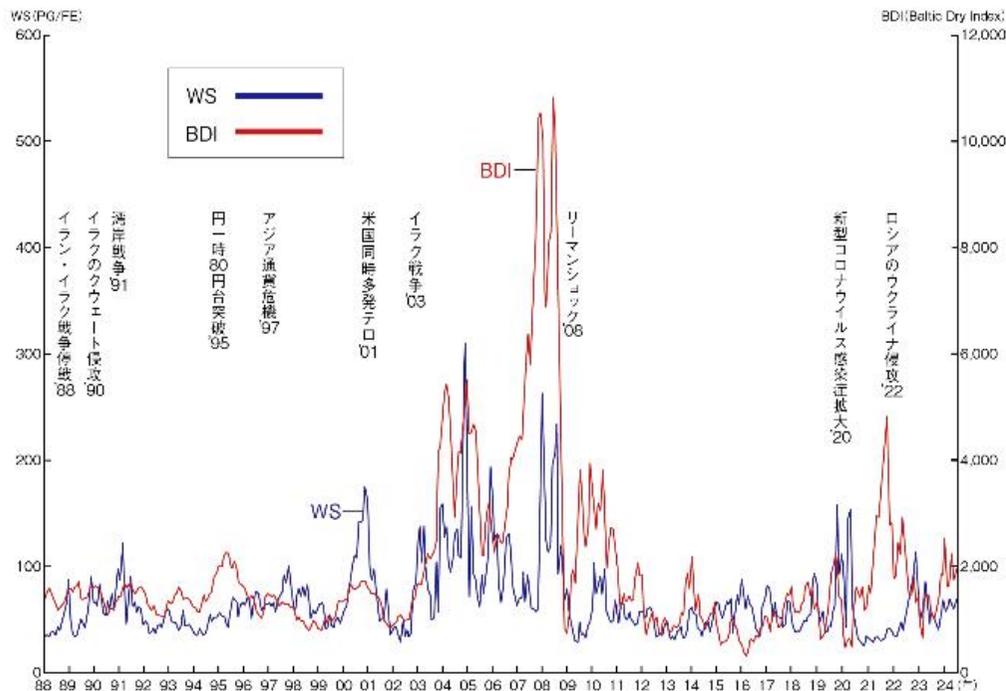


(出典) 国土交通省海事局調べ

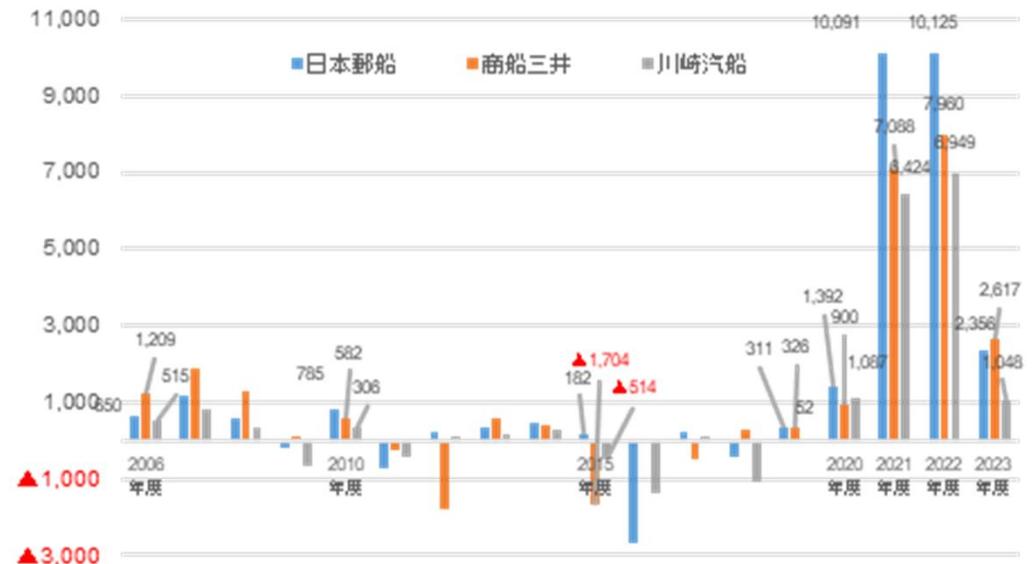
外航海運企業・船主業の特徴

- 国際海運はレジリエント。グローバルに船舶供給されることが源泉。事象発生により迂回が発生しても、国際海運・サプライチェーン全体で一定程度飲み込める。
- 経営のボラティリティが大きい。需要の多寡だけでなく、運賃の乱高下で経営が左右。2010年代には海運不況。
- 船腹の拡大が、運賃・傭船料低下を通じた経営難につながる恐れがあり、船腹の調整圧力が働くことがある。
- 装置産業であり、投資額が巨大。特に船主業は資本基盤が必ずしも強固でない中での経営を強いられる。

海運市況の状況（運賃）



大手外航3社の当期純利益の状況



国内船主の意義

- 国内船主は、日本商船隊構成船舶の約36%を実質保有しており、安定した国際海上輸送に不可欠なプレーヤー。
- 経済安全保障だけでなく、環境対応・地域貢献の観点から、我が国に貢献。
- 国内船主の船舶の約6割を邦船社が傭船しており、邦船社の国際競争力を高めることが、国内船主業の成長にもつながる。

日本籍船		外国籍船		
オペレーター 所有船 257隻 (11.6%)	国内船主 所有船 54隻 (2.4%)	オペレーター仕組船 648隻(29.3%)	国内船主関係仕組船 748隻(33.8%)	単純外国用船 504隻(22.8%)

合計
2,211
隻

経済安全保障

- ✓ 平時において、邦船社の主要な運航船舶の確保手段。
- ✓ 災害等の事態においても、我が国の経済活動を支える輸送を担うことができる。

国内船主がいなければ...
→中国等の他国船主への依存が進み、非常時に、輸出入上重要な航路の航行拒否や、日本商船隊への貸渡が渋られるおそれ。

環境対応

- ✓ 2050年カーボンニュートラルに向けて、巨額の投資が必要。現在、船主は邦船社と共に、LNG燃料船をはじめとした環境対応船に継続的な投資を実施。

国内船主がいなければ...
→邦船社単独では巨額の投資を負担は不可能であり、海外依存が進展。邦船社の競争力が低下するとともに、日本における新燃料対応の産業発展にも支障。

地域貢献

- ✓ 瀬戸内海沿岸等の各地で、国内船主は造船所等とともに海事クラスターを形成、多くの雇用・経済効果を創出。
- ✓ 呼応して、金融機関・保険会社等も多く支店を構える。

国内船主がいなければ...
→国内造船所が主要顧客を喪失するほか、船主業そのものの立地が消失することにより、地域経済が衰退する。

将来の日本の外航海運のあるべき姿

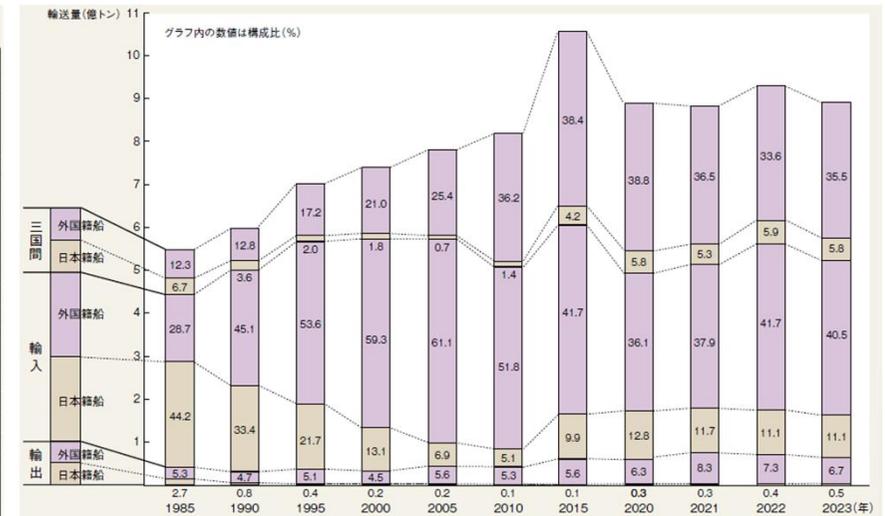
- 日本に強い海運企業・船主業があることで、日本の国益に則した安定的な海上輸送が継続。四面環海の我が国にとっての「生命線」を強靱化。
- 世界単一市場で競争が熾烈。海外企業に買収されれば、国益に則した輸送は困難。マーケットシェアの維持向上で生き残り・発展を企図。
- 世界の成長を取り込んだ三国間輸送が発展の源泉。競争環境を整え、世界で闘える強い日本海運企業を確立。
- 造船・海運・船主・港湾の各分野で新燃料の船舶や輸送へのいち早いシフトチェンジを促し、リーディングの地位を早期確立。

フルコンテナ船運航船腹量 上位20社

出典：Alphaliner、日本郵船調査グループ「世界のコンテナ輸送と船数状況」 作成：(公財)日本海事センター

1995年			2010年			2024年4月現在		
順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU
1	Maersk Line (デンマーク)	180,831	1	Maersk Line (デンマーク)	2,029,206	1	MSC (スイス)	5,773,512
2	Sea-Land (米国)	180,000	2	MSC (スイス)	1,748,944	2	Maersk Line (デンマーク)	4,228,692
3	China Ocean Shipping (Group) Company : COSCO (中国)	153,253	3	CMA-CGM (フランス)	1,171,998	3	CMA-CGM (フランス)	3,627,984
4	Evergreen (台湾)	146,557	4	Evergreen (台湾)	606,235	4	COSCO (中国)	3,109,813
5	日本郵船	115,626	5	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	584,266	5	Hapag-Lloyd (ドイツ)	2,054,089
6	韓進海運 (韓国)	97,176	6	APL (シンガポール)	570,038	6	ONE (シンガポール)	1,839,328
7	大阪商船三井船船	96,775	7	Compania Sud Americana de Vapores : CSAV (チリ)	567,122	7	Evergreen (台湾)	1,669,299
8	American President Line : APL (米国)	96,326	8	COSCO (中国)	530,626	8	HMM (韓国)	786,131
9	P&O Containers (英国)	92,083	9	韓進海運 (韓国)	470,946	9	陽明海運 (台湾)	707,018
10	Nedlloyd Line (オランダ)	90,714	10	CSCL (中国)	430,559	10	Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	692,084
11	川崎汽船	70,193	11	商船三井	396,610	11	Wan Hai Lines (台湾)	487,425
12	Orient Overseas Container Line : OOCL (香港)	69,311	12	日本郵船	372,440	12	Pacific International Lines (シンガポール)	310,059
13	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	69,180	13	OOCL (中国)	357,563	13	SITC (中国)	163,520
14	DSR Senator (ドイツ)	68,915	14	Hamburg-Sud (ドイツ)	355,133	14	X-Press Feeders Group (シンガポール)	160,297
15	陽明海運 (台湾)	68,513	15	川崎汽船	328,908	15	KMTC (韓国)	150,960
16	Neptune Orient Lines : NOL (シンガポール)	67,935	16	陽明海運 (台湾)	318,791	16	Sea Lead Shipping (シンガポール)	148,410
17	現代商船 (韓国)	59,526	17	Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	305,576	17	Islamic Republic of Iran Shipping Lines (イラン)	144,292
18	Zim Integrated Shipping (イスラエル)	59,247	18	現代商船 (韓国)	292,519	18	UniFeeder (デンマーク)	143,239
19	Mediterranean Shipping Company : MSC (スイス)	53,566	19	Pacific International Lines (シンガポール)	252,500	19	中谷物流股份有限公司 (中国)	123,166
20	Compagnie Maritime d'Affretement : CMA (フランス)	48,878	20	United Arab Shipping Company : UASC (中東湾岸6カ国)	216,620	20	Sinokor Merchant Marine (中国)	122,158
全世界		2,969,315	全世界		14,092,321	全世界		29,246,697

日本商船隊の輸送量の内訳



(出典)SHIPPING NOW 2024-2025

当面の外航海運行政に求められること(例)

- 2020年代は船価高や船台逼迫、新燃料対応を見据え、船舶投資を手控える動きあり。我が国海事産業のシェア拡大を見据え、船舶投資の着実な下支えが必要。
- 国際市場で海運企業・船主業が優位に闘える環境整備が求められる。その原動力として、日本の海事産業の重要性の国民理解を広めていくことが必要。
- 安全保障・経済安全保障の観点から日本商船隊の果たす役割に着目し、日本の海運企業により安定的な国際海上輸送が実施される枠組みが必要。
- 我が国の造船業は、2030年に次世代船舶の受注量におけるトップシェアを確保する目標。日本の海運企業の次世代船舶保有を後押ししていくことが必要。

船舶の特別償却制度

政策目的

IoT技術等の新技術も積極的に導入しつつ、環境性能の高い船舶の建造を促進

外航海運及び内航海運における環境負荷低減

税制上の支援措置

船舶に係る特別償却制度の措置
【外航船舶】

船舶の区分	特別償却率	経済安保に資する一定の要件を満たす場合	
		日本オペ運航	外国オペ運航
特定先進船舶	日本籍船：20%	日本籍船：32%	日本籍船：30%
	外国籍船：18%	外国籍船：30%	外国籍船：28%
環境負荷低減船	日本籍船：17%	日本籍船：29%	日本籍船：27%
	外国籍船：15%	外国籍船：27%	外国籍船：25%

【内航船舶】 高度環境低負荷船：18% 環境低負荷船：16%

適用期間

令和5年4月1日～令和8年3月31日
※経済安保に資する一定の要件を満たす場合については改正海上運送法の施行日以降

特別償却(特定先進船舶)の活用イメージ

通常償却(初年度) 13.3% 特別償却(初年度) 32.0%

取得船価

初年度に減価償却額を最大32%上乗せし、損金に算入することにより、一時的に税負担が軽減。

船舶取得時に必要な自己資金の確保が可能

環境性能の高い新たな船舶投資の促進

日本商船隊の構成の変化

