

わが国外航海運業の国際競争力強化に向けて

2020年8月31日

交通政策審議会海事分科会
第2回国際海上輸送部会

一般社団法人 日本船主協会

目次

1. わが国外航海運産業の現状と課題	
役割と位置付け	2P
(1) 経済安全保障の担い手	3
(2) わが国経済活動への貢献	6
(3) 海洋国家日本の担い手	8
(4) 国家戦略産業としての位置付けを	10
2. 国際競争力強化	
強化には競争条件の均衡化が不可欠	11
(1) トン数標準税制	12
(2) 日本籍船の確保に係る諸問題	16
(3) 日本人海技者に係る諸問題	19
(4) 特別償却制度、買換特例制度	20
(5) 先進船舶導入促進への支援	21

1. わが国外航海運産業の現状と課題

役割と位置付け

(1) 経済安全保障の担い手

- ① 平時は経済と生活を支える重要度の高い基幹産業
- ② 非常時等には救援物資等の緊急輸送に貢献
- ③ 安定的な海上輸送確保に向けて

(2) わが国の経済活動への貢献

(3) 海洋国家日本の担い手

(4) 国家戦略産業としての位置付けを

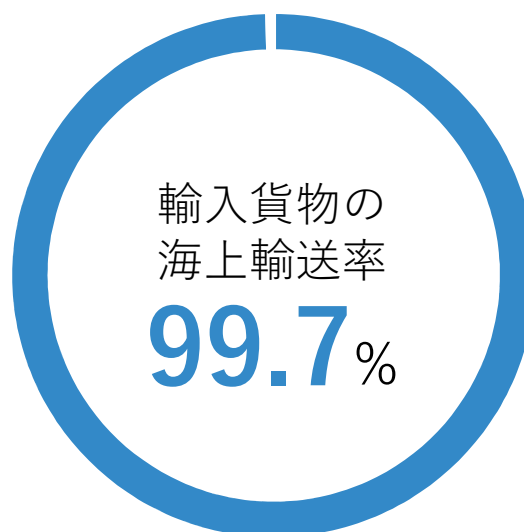
(1) 経済安全保障の担い手

① 平時は経済と生活を支える重要度の高い基幹産業

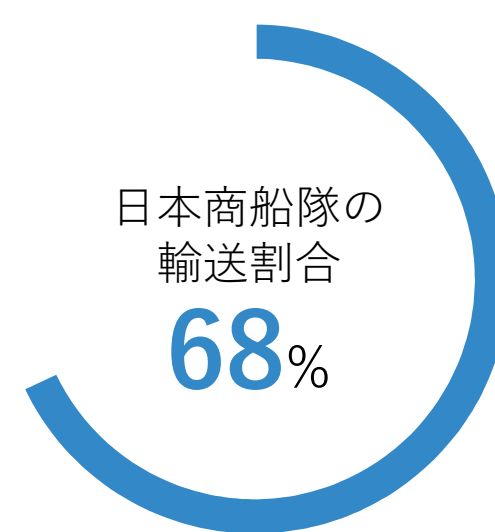
資源の乏しいわが国の
対外依存度は大



輸入貨物の殆どが
海上輸送



輸入貨物の約7割を
日本商船隊が輸送



1. わが国外航海運産業の現状と課題

(1) 経済安全保障の担い手

② 非常時等には救援物資等の緊急輸送に貢献

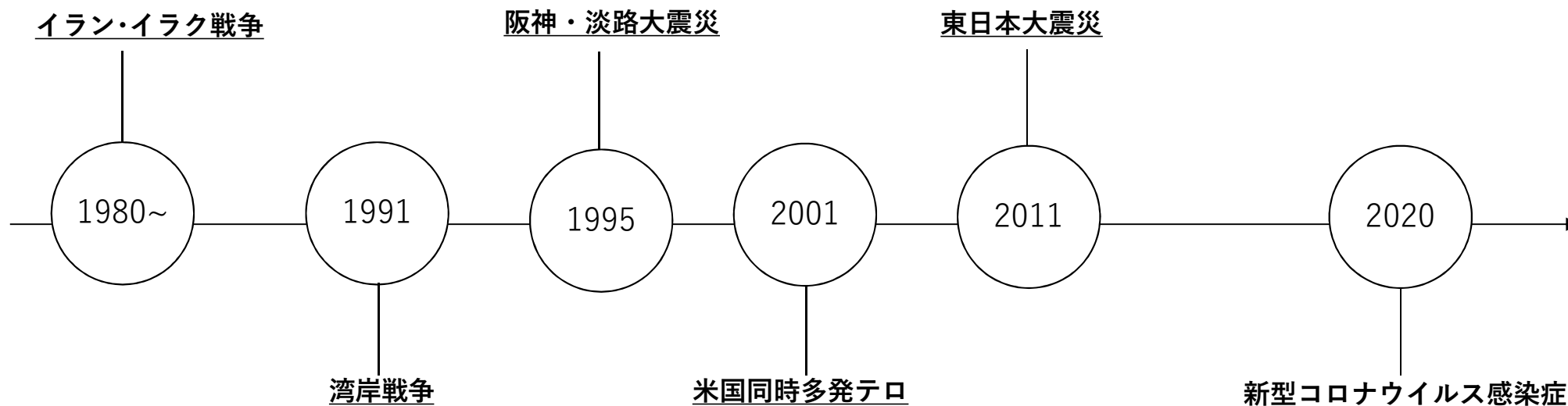
わが国外航海運企業の対応例

海外

イラン・イラク戦争、湾岸戦争、インドネシア大暴動、米国同時多発テロ後の軍事行動等緊張高まる海域での物資輸送等、民間の枠を超えて尽力

国内

- ・ 阪神・淡路大震災では、海外援助物資を無償海上輸送
- ・ 東日本大震災・原発事故では、外国企業が日本寄港を見送る中、輸送を継続
- ・ コロナ渦でも、日本発着の安定的な海上輸送を堅持



(1) 経済安全保障の担い手

③ 安定的な海上輸送確保に向けて

新型コロナウイルス拡大

輸送の担い手 = 船員の円滑な上陸・交代の確保

海賊、ホルムズ海峡等セキュリティ問題

海外での治安悪化への対応



民間企業の努力だけではどうにもならない問題



日本の経済安全保障を担えるよう、引き続き日本政府の支援が必要

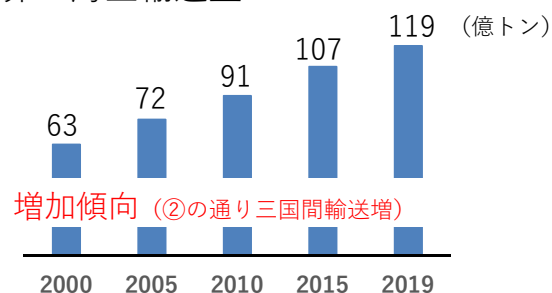
1. わが国外航海運産業の現状と課題

(2) わが国の経済活動への貢献

① わが国に世界の成長を取り込む担い手

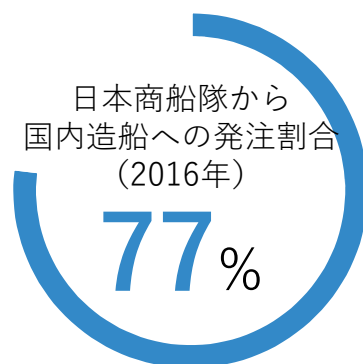
世界の海上輸送量は右肩上がり
(そのなかで日本企業のサプライチェーンを下支え)

<世界の海上輸送量>



③ 海事クラスターの中心として地域経済に貢献

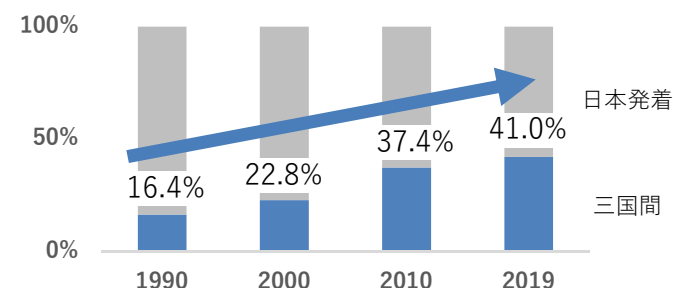
50億円の船舶1隻の発注で、約150億円の経済波及効果
日本商船隊は、船舶の75%を国内造船所に発注



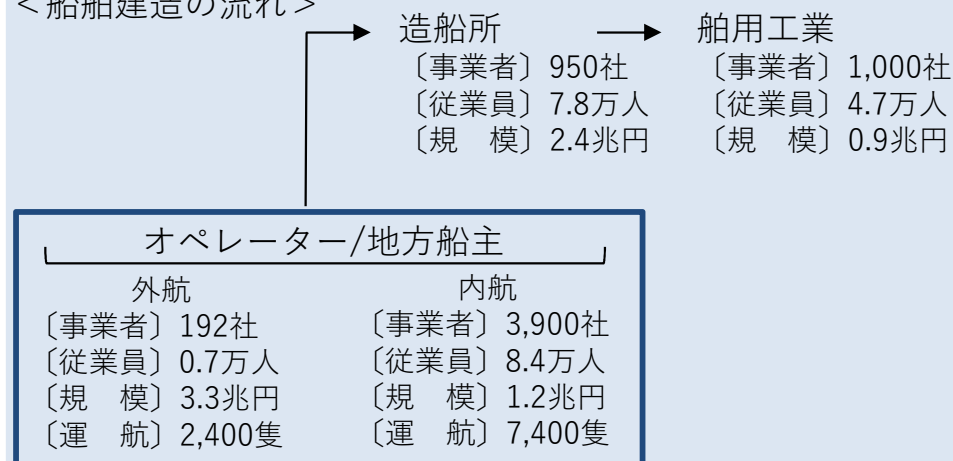
② グローバル企業を下支え

日本企業の海外進出に伴い、三国間輸送比率も増加

<日本商船隊の輸送比率>



<船舶建造の流れ>

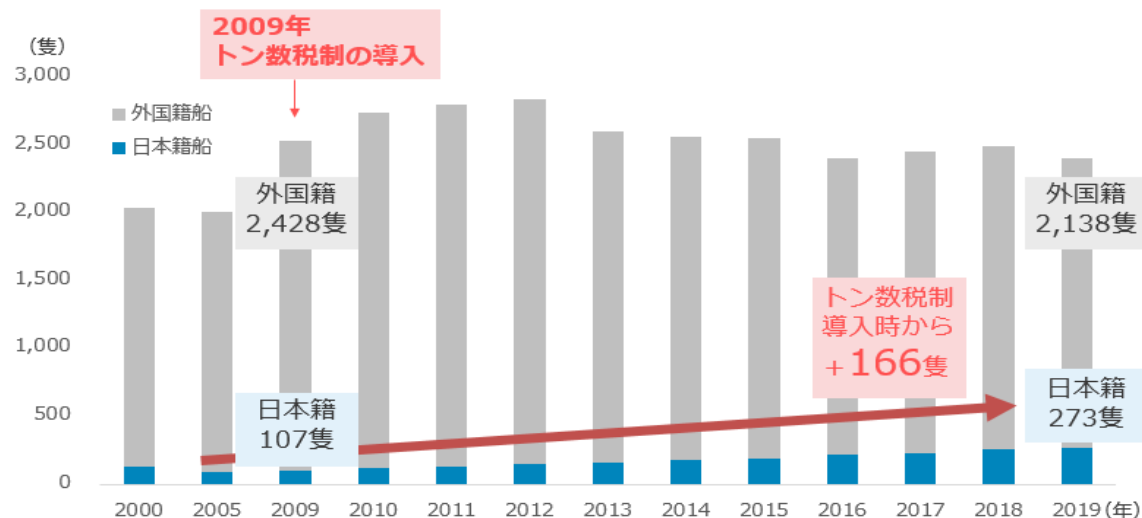


(出典) ①②Shipping NOW 2020-2021、③海事産業将来像検討会報告書、海事レポート2020

【参考】日本商船隊の構成変化と積取比率

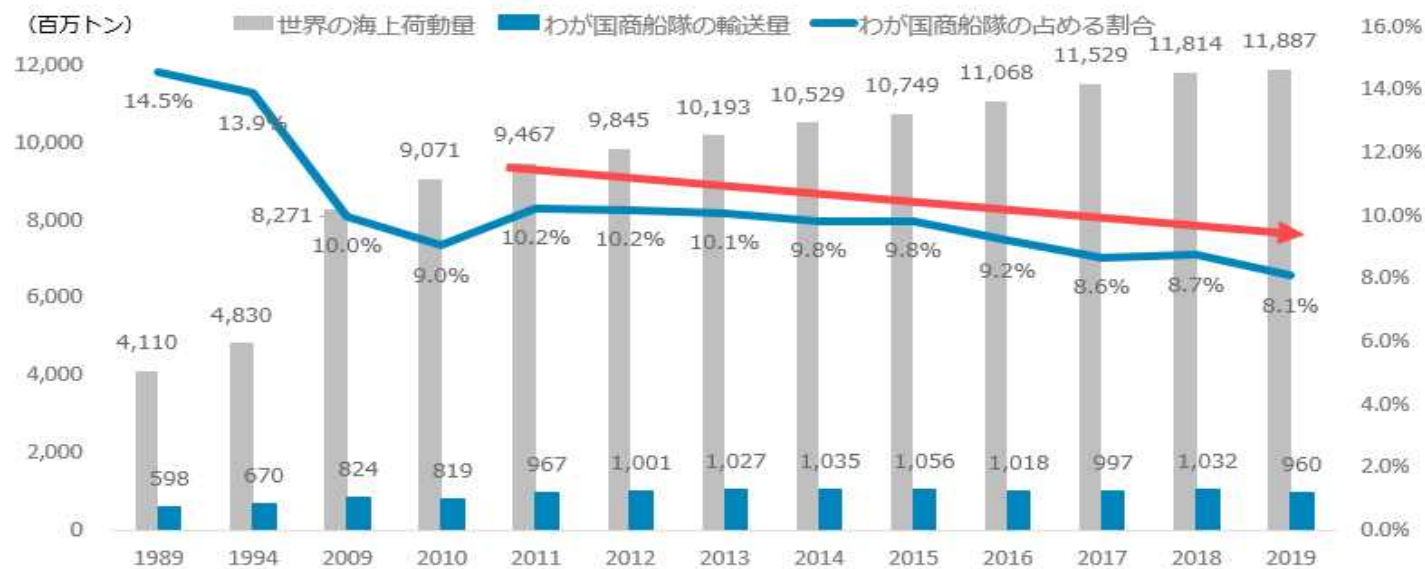
①日本商船隊の構成変化

日本籍船が増加するも、更なる増加には課題



②日本商船隊の積取比率

世界の海上荷動き量が増加する中、日本商船隊の積取量は減少

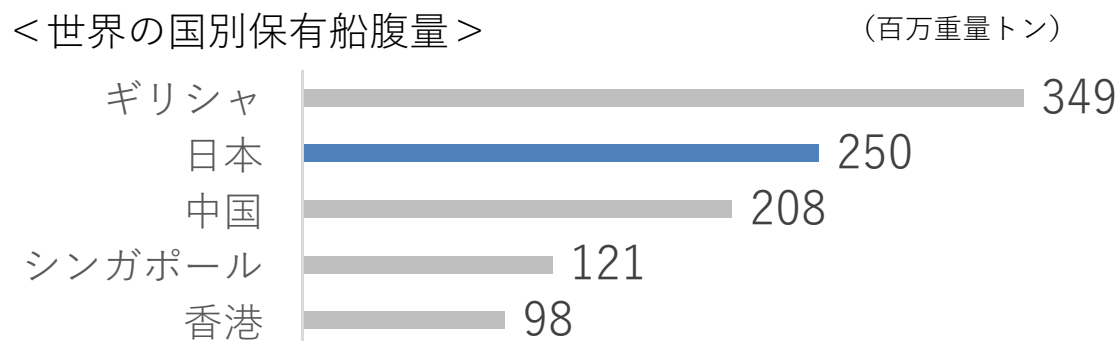


(出典) 第1回国際海上輸送部会・第8回海事イノベーション部会合同会議資料

(3) 海洋国家日本の担い手

① 海洋国家日本の拠所

保有船腹量世界2位が、国際会議での発言力の源泉



(出典) Shipping NOW 2020-2021

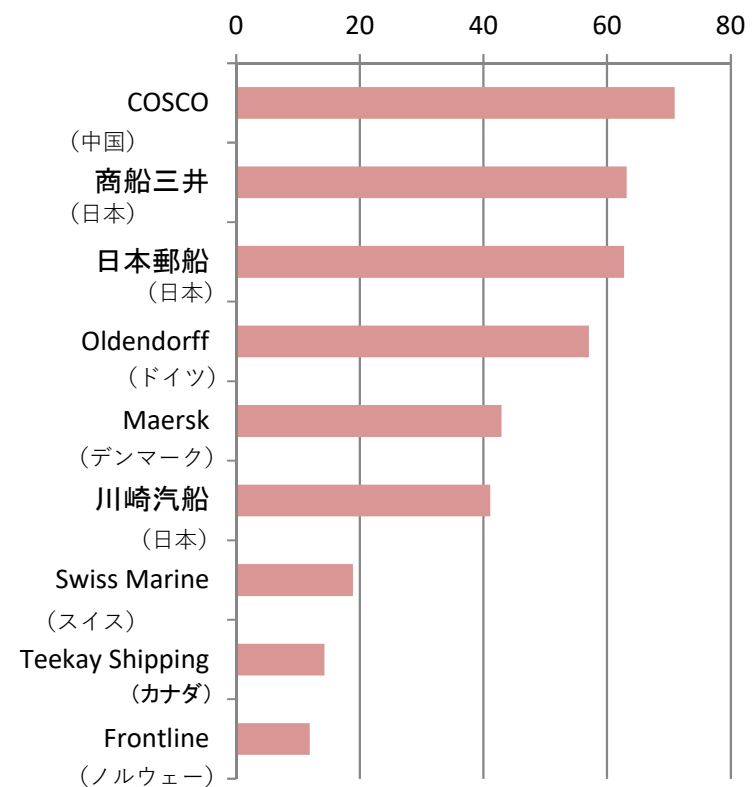


IMO議場風景

国際海事機関 (IMO)



<個別企業の保有船腹量> (千重量トン)



(出典) (公財)日本海事センター調べ

- ・ 邦船3社は2019年3月時点
- ・ 外船社は2020年1月時点

(3) 海洋国家日本の担い手

② 海洋資源開発の担い手

エネルギー輸送分野で積み重ねた経験を生かし参入
輸送のみならず、海洋資源開発の上流事業への出資等、エネルギー・資源開発にも積極参画

大深水掘削船（ドリルシップ）



洋上風力据付船



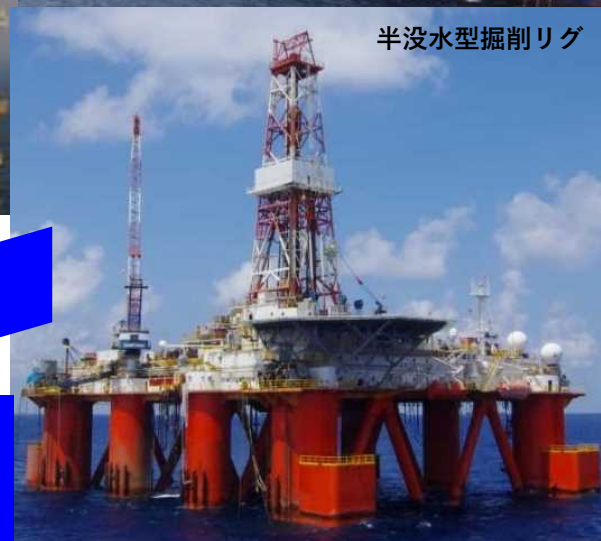
浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵
積出設備（FPSO）



浮体式LNG貯蔵・再ガス化設備（FSRU）



半没水型掘削リグ

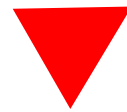


海外で培ったノウハウで
わが国の海洋開発
に貢献へ

(写真出典) 日本郵船・商船三井・川崎汽船・
丸紅・日本海洋掘削各HP

(4) 国家戦略産業としての位置付けを

- ✓ 経済安全保障の担い手
- ✓ わが国の経済活動への貢献
- ✓ 海洋国家日本の担い手



国家戦略産業として競争力のある
外航海運産業の維持が不可欠

2. 国際競争力強化

強化には競争条件の均衡化が不可欠



象徴的な以下5項目

- (1) トン数標準税制
- (2) 日本籍船の確保に係る諸問題
- (3) 日本人海技者に係る政策の再検討
- (4) 特別償却制度、買換特例制度
- (5) 先進船舶導入促進への支援

2. 国際競争力強化
 (1) トン数標準税制

わが国トン数標準税制の要件 ～Equal Footing（同じ競争条件）が肝要～

世界単一市場での競争 ➡ 外航日本籍船および日本人船員確保要件の見直しも課題

< 主要各国トン数標準税制の比較表 >

	オランダ	ノルウェー	フランス	デンマーク	ドイツ	韓国	日本
主たる目的	海運事業の 支援・誘致						経済安全保障
適用船舶上限	なし						450隻
船籍要件	実質なし					なし	日本船舶及び 準日本船舶
自国籍船 増加要件	運航船に占める EU/EEA籍船の割合を維持 EU/EEA内であればどの籍船でも算入可 (マルタ、ジブラルタル等の便宜置籍船も可)				国全体で EU/EEA籍 の割合を 27% 以上維持	なし	日本船舶を 5年で1.2倍増
船員確保 規制	なし						日本船舶1隻あたり 4人、準日本船舶 1隻あたり2人の 日本人船員確保
船員訓練 規制	なし						日本船舶・準日本 船舶1隻あたり 1名の職員候補を 毎年訓練

(出典) (公財)日本海事センター調べ (2018年10月)

導入当初とは大きく状況が変化

熾烈な国際競争に対応するため事業構造を変化させた

① 海運市況の長期低迷

差別化が困難な中、更なるコスト削減を模索

② 輸送契約期間の短期化

長引く市況低迷で、荷主が長期契約を敬遠

長期安定契約を拠り所としてきたわが国海運企業に逆風



(出典) Shipping NOW 2020-2021を基に作成

③ 事業構造の変化

事業の海外移転

例：2017年には日本郵船・商船三井・川崎汽船のコンテナ船部門を統合し、シンガポールに Ocean Network Express. Ltdを設立

持株会社として配当収入を得る事業スタイルへの変化

例：LNG・海洋事業等の成長産業の一部が海外パートナーとのJVビジネスへ

2. 国際競争力強化 (1) トン数標準税制

わが国外航海運企業の現状

④ 船隊の縮小

市況低迷の影響を受けやすいスポット契約等の縮小→各社中期計画で船隊スリム化を促進

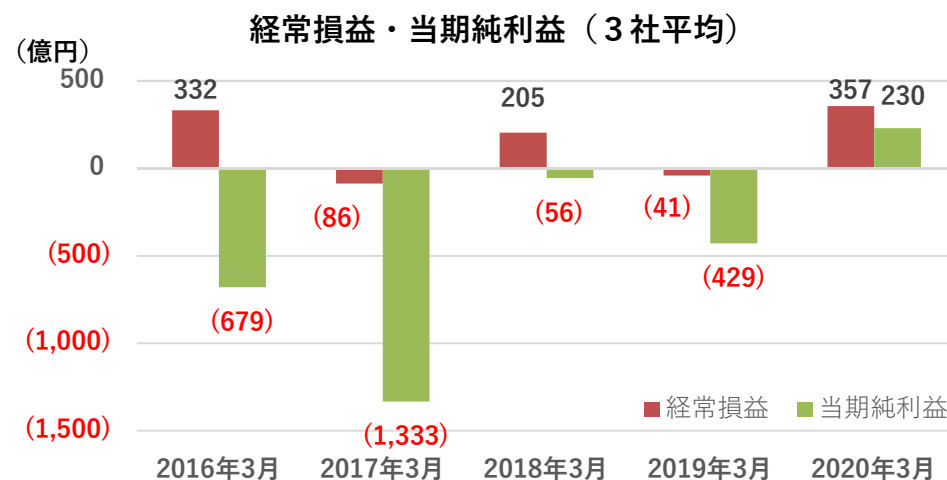
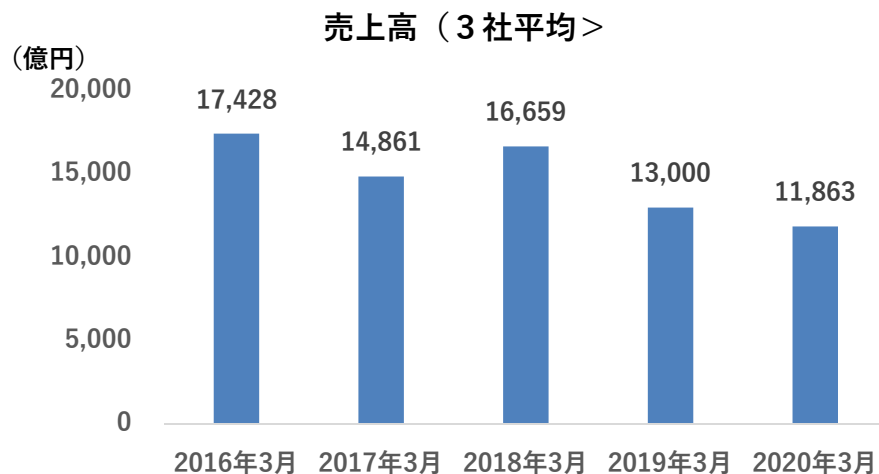
日本郵船：△ **53隻** 723隻（2017年度）→670隻（2022年度）

商船三井：△ **40隻** 751隻（2020年度）→市況エクスポージャー船隊を最大40隻程度圧縮方向

川崎汽船：△ **52隻** 468隻（2020年度）→そのうち長期固定船隊を2025年度までに52隻削減

⑤ 各社の経営状況

海運大手3社では、売上高が継続的に減少、経常損益・当期純利益が非常に不安定



(出典) 各社有価証券報告書

状況変化に対応したトン数標準税制の必要性

現行トン数標準税制

求められる要件に硬直的な要素が含まれる

1. 日本籍船の一律右肩上がりの増加政策
2. 日本籍船増加に連動した日本人船員確保・育成義務



**事業環境の変化や現状に則した「柔軟なトン数標準税制」とし、
わが国外航海運の存続・強化に資するものへ**

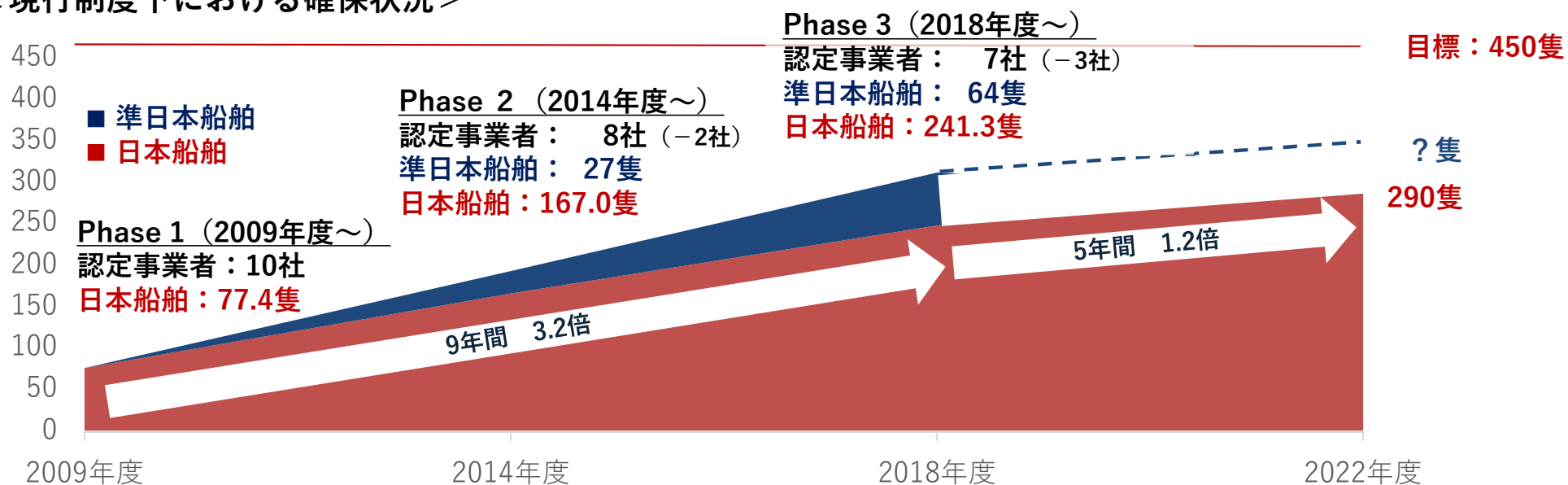
〔主な事業環境の変化〕

	2008年	2020年
海運市況	堅調	低迷
主要事業	運航事業	多様化
船 隊	拡大	縮小

トン数標準税制における日本籍船の増加要件

認定事業者は日本籍船を9年間で3.2倍に

< 現行制度下における確保状況 >



【準日本船舶】 一定要件 (※) を満たした自社仕組船および国内船主の海外子会社保有船
(※) 航海命令が発せられた際、円滑に当該航海に従事するためのもの

2. 国際競争力強化

(2) 日本籍船の確保に係る諸問題

日本籍船関連の制度改善・コスト適正化が不可欠

10年間で改善しているが、パナマ籍船に比べると不十分

<外航日本籍船の制度的問題>

- **日本語前提**の船舶管理：海外の船舶管理会社は対応不可
- **複雑**な書類・検査：日本の船主でも日本籍船を扱える船主はごく限定的（特に無線機器関連）
- **他国籍船にはない**外国人承認船員制度
- 武装警備員の乗船不可(原油タンカー以外)：配船に制約

<外航日本籍船を持つための追加コスト>

- 転籍時コスト
証書交付費用、外国人の承認資格取得費用、諸手続きに係る付帯費用など
- 年間ランニングコスト
固定資産税および登録免許税、外国人承認船員維持に係る費用（割増賃金・交代に備えた人員確保等）など

* 上記に加え…

トン数標準税制認定事業者：日本人船員養成義務に伴う海技教育機構への訓練委託費用

2. 国際競争力強化

(2) 日本籍船の確保に係る諸問題

わが国にとって必要な日本籍船の増加・維持に向けて

現行のトン数標準税制適用会社だけが日本籍船を増やし続けることは非常に困難

大手3社所有の船隊（日本籍化しやすい船隊）は縮小しており、上限に近い



現行のトン数標準税制適用会社だけでは、
経済安全保障に資する日本籍船の増加・維持を担いきれない



現行トン数標準税制適用会社以外の船社も含めて

「日本籍船を保有できる・したくなる」ような制度改革が肝要

2. 国際競争力強化

(3) 日本人海技者に係る政策の再検討

日本人海技者に係る政策の再検討が不可欠

日本人海技者（船社に雇用されている海技免状保持者）に求められる役割の変化

- 船員経験に裏打ちされたノウハウが経営の根幹を成す安全・環境対策の企画・実施上、不可欠
- 高度な仕事をこなせる海技者を一定規模確保することが国際競争力強化の観点からも重要課題
- 海技者の「質」の更なる向上を追求する政策への見直しが不可欠

※トン数標準税制認定事業者は、要件に沿うべく海技者確保を進めてきたが、自社の事業規模を超えた採用は困難

項目／年度	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2008/2018 比較
外航日本人船員数 (※1/人)	2,315	2,263	2,271	2,237	2,188	2,221	2,093	△9.6%
認定事業者の確保状況 (※2/人)	1,072	1,134	1,132	1,146	1,162	1,216	1,248	16.4%

※1：6月末日時点 ※2：3月末日時点

(出典) 外航日本人船員数：海事レポート各年度版、認定事業者の確保状況：第37回海事分科会資料



優秀な海技者の確保は、海洋国家における役割と、わが国海運企業のニーズを踏まえ、
(トン数標準税制認定事業者だけでなく) 国と業界全体で取り組むべき

2. 国際競争力強化

(4) 特別償却制度、買換特例制度

Equal Footing（同じ競争条件）の観点から 特別償却制度と買換特例制度の維持は不可欠

どちらも税金の支払いを繰り延べるもの
キャッシュを早期確保し、代替船の建造促進に必要

<諸外国との比較>

国	特別償却 (5年間の償却可能範囲)	買換特例
日本	62.3% (特別償却20%含む)	売却益の80%を損金算入可能
オランダ	100%	3年以内の再投資は非課税
イギリス	100%	売却益の全部又は一部を6年間繰延可
シンガポール	100%	売却益非課税
フランス	80.8%	なし
中国（香港）	73.8%	売却益非課税
韓国	71.3%	なし
アメリカ	67.2%	有
ノルウェー	53%	なし
デンマーク	52%	買換船舶の取得価額を売却益より控除可
ドイツ	40%	有

(出典) 諸外国との比較：日本海事センター調べ

2. 国際競争力強化

(5) 先進船舶導入促進への支援

国家戦略産業を支える先進船舶導入促進の必要性

世界の大きな潮流として、

1. 環境保全
 2. GHGゼロエミッション・自動運航船といった新技術の活用
- は国際競争力確保の為の重要課題

① IMOのGHG排出削減計画の達成

(2030年：排出効率40%削減⇒2050年：総量50%減（排出効率80%減相当）⇒今世紀中：排出ゼロ)

☑ 官民連携の取り組み

- ・「国際海運GHGゼロエミッション」プロジェクト
→2028年までのゼロエミッション船商業運航目標

☑ 各社の取り組み

- ・LNG燃料船の導入
- ・次世代風力推進装置開発（造船所と共同）
- ・省エネ船型、プロペラの導入

② 乗組員を支援する自動運航船や新技術活用の有効性

⇒自動運航船や新技術活用により国際競争力向上

☑ 官民連携の取り組み

- ・自動運航船実用化に向けた安全性検証
- ・日本海事協会「データシップセンター」の設立
→業界のオープンデータプラットフォーム構築へ

☑ 各社の取り組み

- ・自動運航技術の実証実験
- ・ICT技術・ビッグデータ等活用した安全・効率的運航支援・貨物管理技術開発・導入

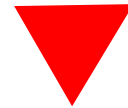
2. 国際競争力強化

(5) 先進船舶導入促進への支援

国家戦略として官・民（海運・造船）一体での先進船舶導入促進を！

競争力ある船舶＝環境対応に優れ、安全で効率的運航を可能とする「先進船舶」導入促進

- ✓ わが国**外航海運事業者**の存続、ひいては**経済安全保障**への貢献継続に**不可欠**
- ✓ 各社ではなく、**緊密な官民連携で達成へ**



- 今後、技術面や制度・財政面等 様々な角度から**国のバックアップが必要**
- 先進船舶への取り組みは**正に海運と造船の国際競争力強化に資する**
- **官民の総力を結集して**他国との差別化を進め、**わが国海運・造船の復興、海洋立国日本の確立**を強固なものにするための**起爆剤に**