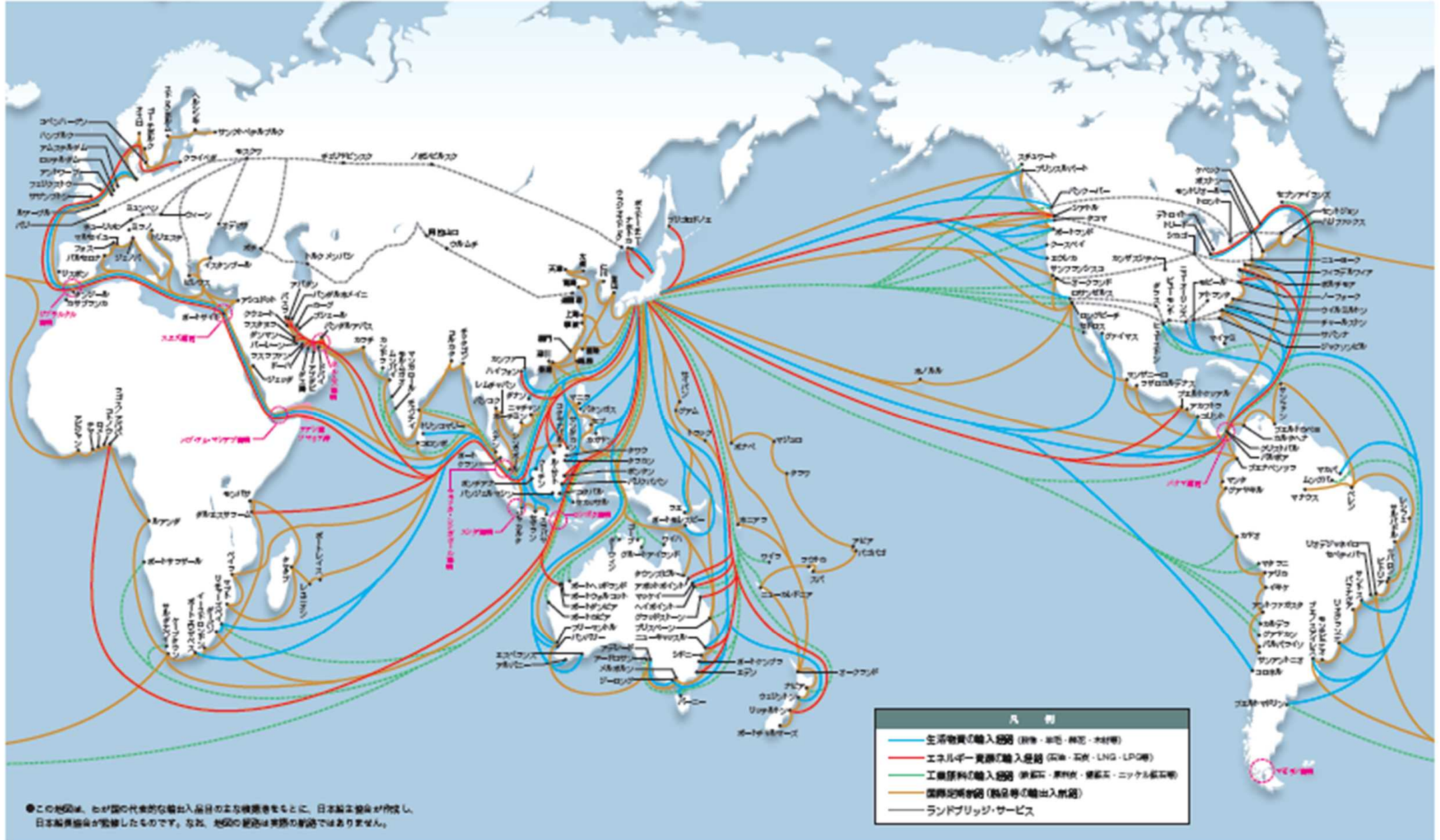


外航海運の現状と外航海運政策

1. 我が国外航海運の現状と課題

1-1 世界を結ぶ海上物流ルート

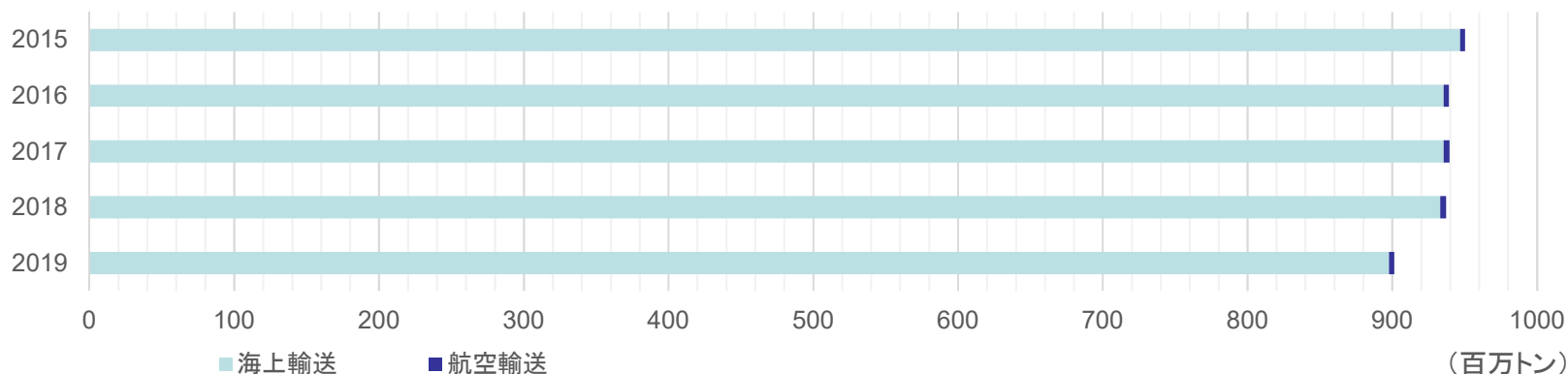


1-2 我が国経済社会と日本商船隊

1-2-1 我が国の貿易における日本商船隊の役割

- 我が国貿易量の99.6%を海上輸送が占める
 - 日本商船隊は、海上輸送の63.1%を担う
- ➡ 安定的な海上輸送の確保は我が国の発展に極めて重要

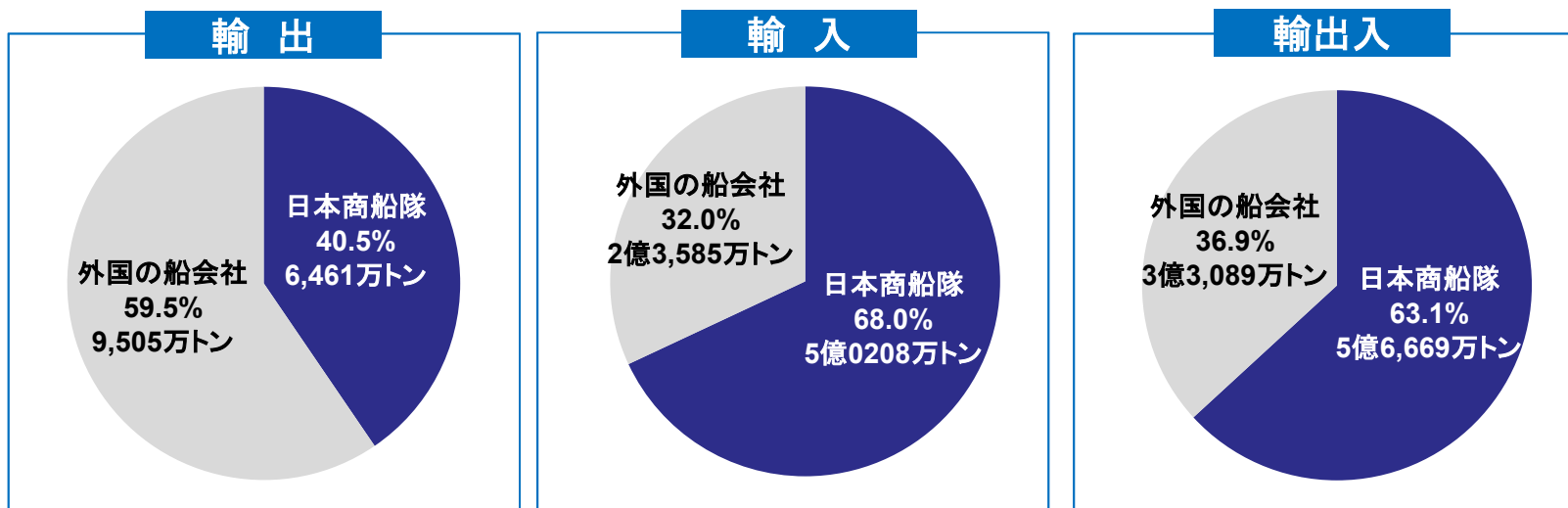
我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



海上輸送の
割合
99.6%

(出典)財務省貿易統計、海事局調べ

日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率



日本商船隊*
の輸送比率
63.1%

(出典)海事局調べ、2019年

* 日本商船隊: 我が国の外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群

1-2-2① 非常時における日本商船隊の役割

～大地震等発生時の例～

- 邦船社は、日本を最重要マーケットとして位置付けており、非常時においても日本発着サービスを維持
- 外国船社は、日本市場そのものより、安全性や経済性を重視する傾向

阪神・淡路大震災(1995年1月17日)

- 震災で岸壁が沈下、コンテナを扱うクレーンも倒壊し、港湾機能がまひ
- 震災前はトランシップ(積み替え)のため神戸港を利用していた国内外のコンテナ船社は、震災を契機に釜山港(韓国)や高雄港(台湾)等の外国港を利用
- 1997年に復旧後、邦船社は神戸港に戻ったが、外国船社は戻らず。震災がハブ港湾機能低下の一因に。

東日本大震災・福島原発事故(2011年3月11日)

- リベリアは、福島第一原発から300海里(560Km)の範囲の航海を避けるよう推奨
- 米国は、福島第一原発から50マイル(80Km)の範囲の海域における航海を避けるよう推奨
- 米国沿岸警備隊は、福島第一原発から400Kmの範囲の海域を通行した場合、特別放射線検査の対象とすることを公表
- 原発事故による放射線の風評等により、発災後2か月間で41隻の外国船社が運航するコンテナ船が京浜港への寄港を取りやめ

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

順位	1994年	順位	2018年
1	香港	1	上海(中国)
2	シンガポール	2	シンガポール
3	高雄(台湾)	3	寧波-舟山(中国)
4	ロッテルダム(オランダ)	4	深圳(中国)
5	釜山(韓国)	5	釜山(韓国)
6	神戸(日本)	6	広州(中国)
7	ハンブルグ(ドイツ)	7	香港(中国)
8	ロングビーチ(米国)	8	青島(中国)
9	ロサンゼルス(米国)	9	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)
10	横浜(日本)	10	天津(中国)

↓

64	神戸(日本)
----	--------

- 非常における日本への安定輸送を確保するため、日本を最重要マーケットと考える邦船社の存在が重要

1-2-2② 非常時における日本商船隊の役割

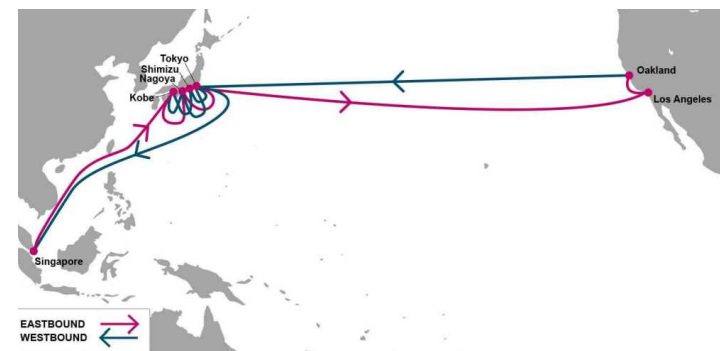
～新型コロナウイルス感染症の感染拡大期の例～

- 邦船大手3社が出資するONE社が主要メンバーであるアライアンスは、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中であっても日本への寄港数を維持。
- 一方で、外国船社によるアライアンスは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う荷動量減少の影響により、4月から6月にかけて日本寄港を含む北米西岸航路で11航海を欠便することを発表。これに伴い、日本への寄港数が減少。

ONE社にとって日本は最重要マーケットであり、非常時においてもサービスを維持

オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE社)

- 2018年4月に、邦船3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)のコンテナ船部門を統合し、設立(事業本社はシンガポール)
- 日本を中心に、世界全体で133本のコンテナ航路を展開し、250隻を超えるコンテナ船を運航
- フルコンテナ船オペレーター別運航船腹量は世界第6位
- ONEは、「ザ・アライアンス」に参加(ONE、陽明海運(台湾)、ハパックロイド(ドイツ)、HMM(韓国)で構成)



1-2-3 地域経済に貢献する日本商船隊 ~ 海事クラスター ~

- 外航海運、造船等の海事関連産業は、「海事産業クラスター」を形成し、相互に依存・連携し発展
- 外航海運は、船舶の調達を通じて地域経済・雇用に貢献

海運業

(時点:2018年度)

外航

0.7万人
3.3兆円
2,400隻
192事業者

内航

8.4万人
1.2兆円
7,400隻
3,900事業者

従業員数 9.1万人
産業規模 4.5兆円
運航隻数 9,800隻
事業者数 4,092事業者

金融機関
地方銀行、信用金庫
都市銀行、ほか

港湾運送業

倉庫・物流

商社

人材派遣

損保会社

大学等教育機関

ブローカー、コンサル

71%が日本商船隊向け
(隻数ベース)

船隊の85%を国内調達
(隻数ベース)

安定的な供給

造船・船用工業

造船業

7.8万人
2.4兆円
950事業者

船用工業

4.7万人
0.9兆円
1,000事業者

産業規模
3.3兆円

船員

内航 2.8万人
外航 日本人 0.2万人
外国人 5.3万人

船員の育成

(独)海技教育機構
座学(8校 定員430人)
乗船実習(練習船5隻)
商船系大学・高専
座学(7校 定員360人)

卸売・小売

鉄鋼

製紙・パルプ

自動車

穀物

石油

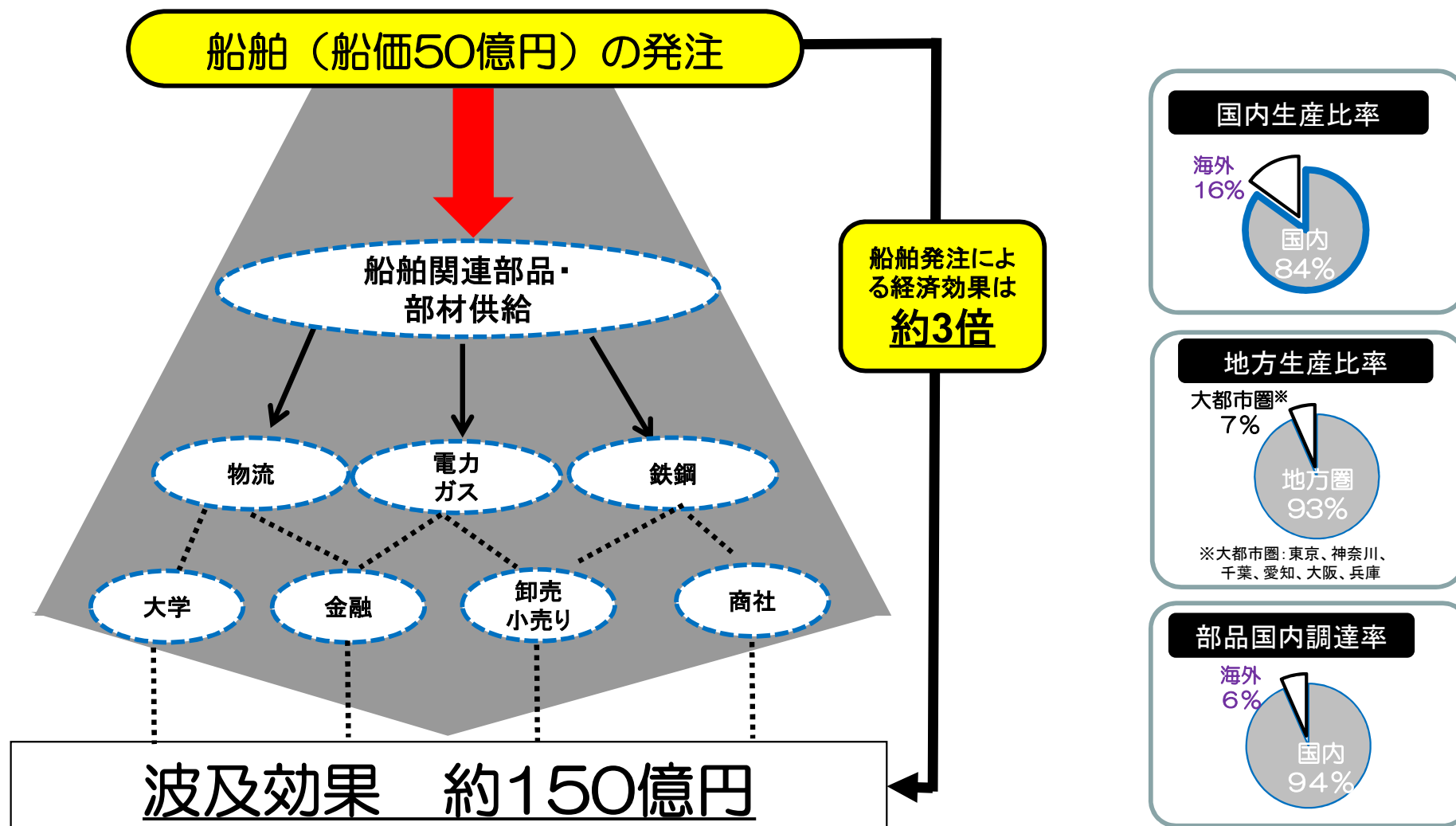
家電

電気・ガス

非鉄金属

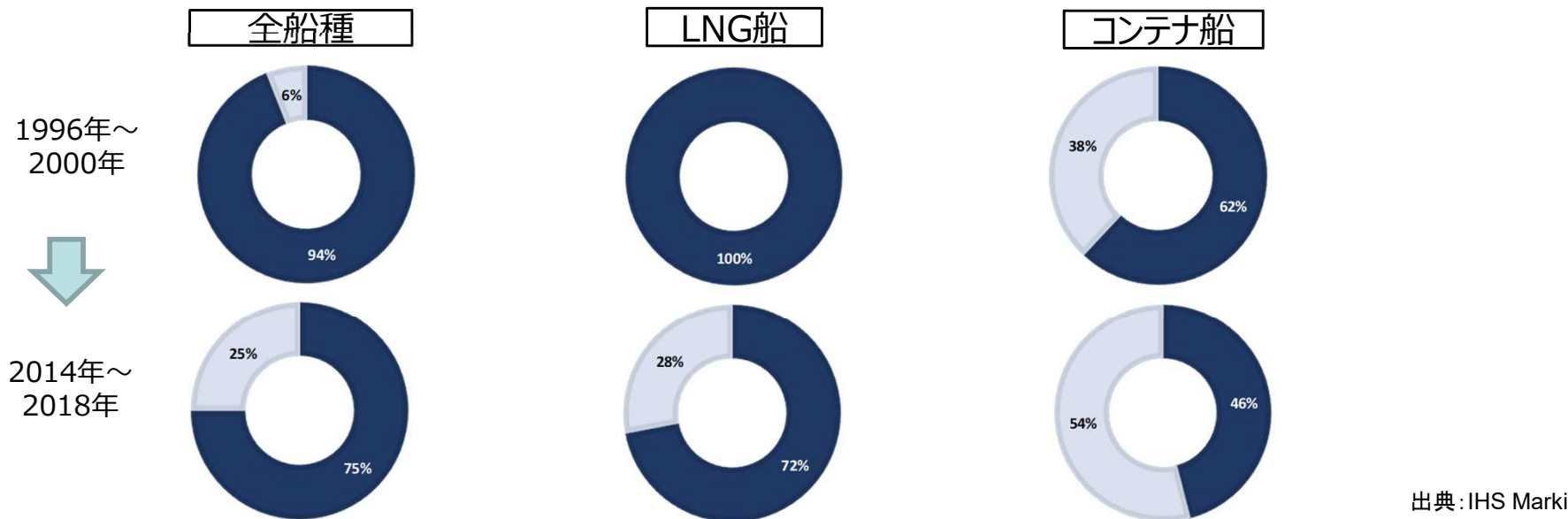
(参考) 船舶建造に係る経済波及効果

- 船舶建造による経済波及効果は船価の約3倍
- 邦船社の船舶調達に、海事産業クラスターひいては地域経済に貢献

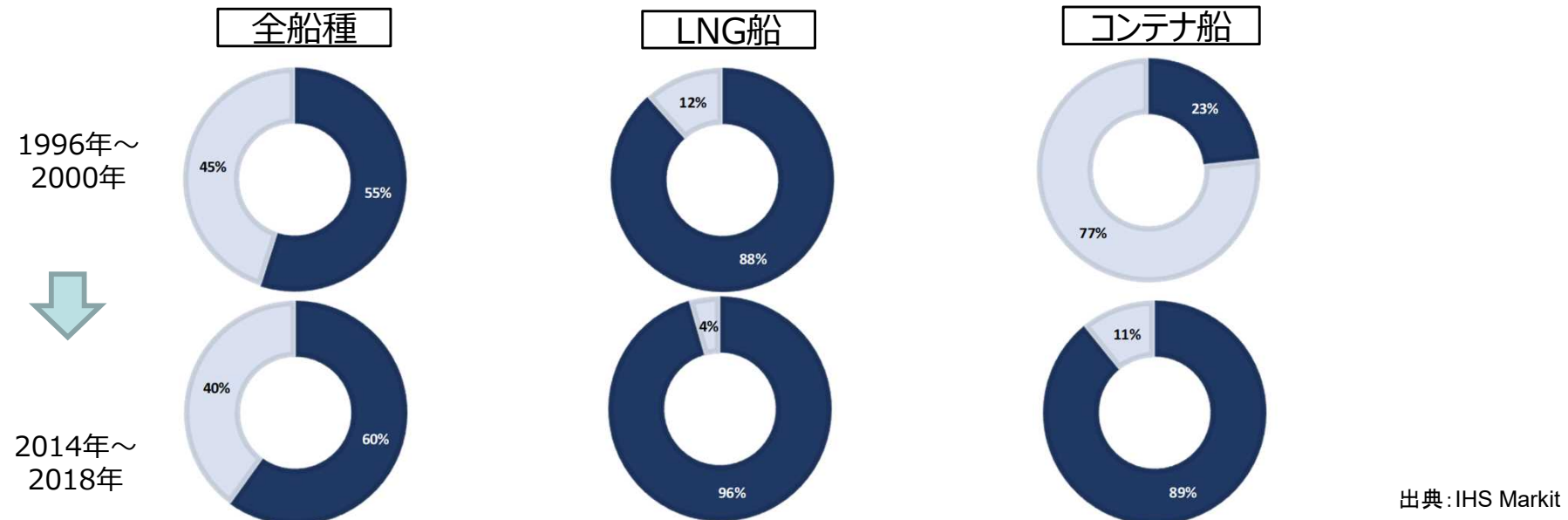


(参考) 我が国商船隊と我が国造船所の相互依存関係

我が国商船隊の国内発注比率の推移



我が国造船所の日本商船隊向け建造率の推移



1-3 非常時における日本船舶確保の重要性

1-3-1 非常時における日本船舶確保の重要性

～旗国の管轄権が外航船舶の航行に与える影響例～

- 旗国の状況やその管轄権は、外航船舶の航行に重大な影響を及ぼすおそれ
- 非常時における安定的な国際海上輸送を確保するため、外国政府の管轄権の影響を受けない一定数の日本船舶の確保が必要不可欠

東日本大震災・福島原発事故(2011年3月)

- リベリア政府が同国籍船に対して航行制限を勧告
- 2011年3月15日に福島第一原発から300海里(560Km)の範囲の航海を避けるよう推奨(同年3月25日解除)



風評被害等による京浜港への寄港を取りやめにより、京浜港にコンテナ貨物を荷揚げ出来ない事態が発生

パナマ危機(1989年11月)

- パナマのノリエガ将軍が米国と対立
- 米国政府は、1990年2月以降のパナマ籍船の米国寄港禁止を発表(1989年12月解除)



米国から日本への穀物等の輸送がストップするなど経済安全保障上の危機

ホルムズ海峡における英国籍船拿捕(2019年7月)

- ホルムズ海峡付近でイランが英国籍船を拿捕
- 英国政府は、同国籍船に対し、ホルムズ海域の航行を避けるよう勧告(海外領土含む)



旗国の置かれた状況により、また、旗国の管轄権に基づく指示により、船舶の航行に大きな影響を与える可能性を示唆



出典:平成元年11月11日付朝日新聞

1-4 国際市場の動向

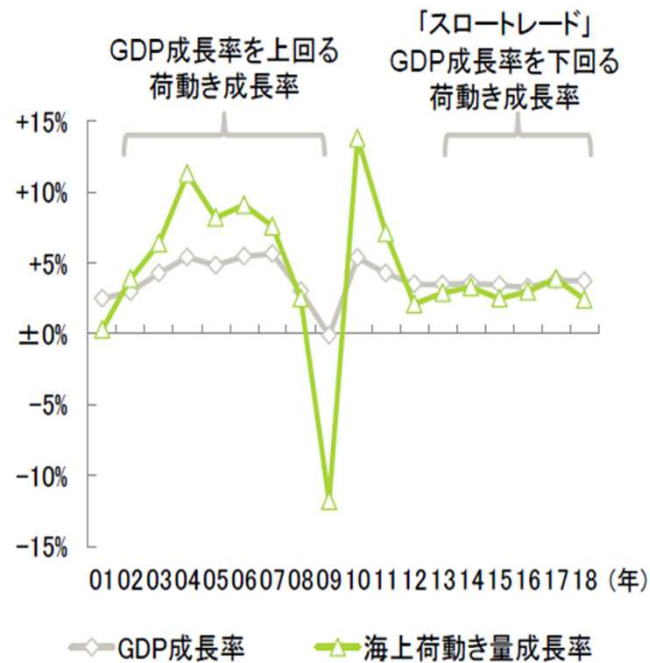
1-4-1 GDP成長率及び世界の海上荷動量の推移

- GDP成長率と海上荷動量は相関関係にある
- 世界の実質GDP成長率は、日本の実質GDP成長率よりも高い



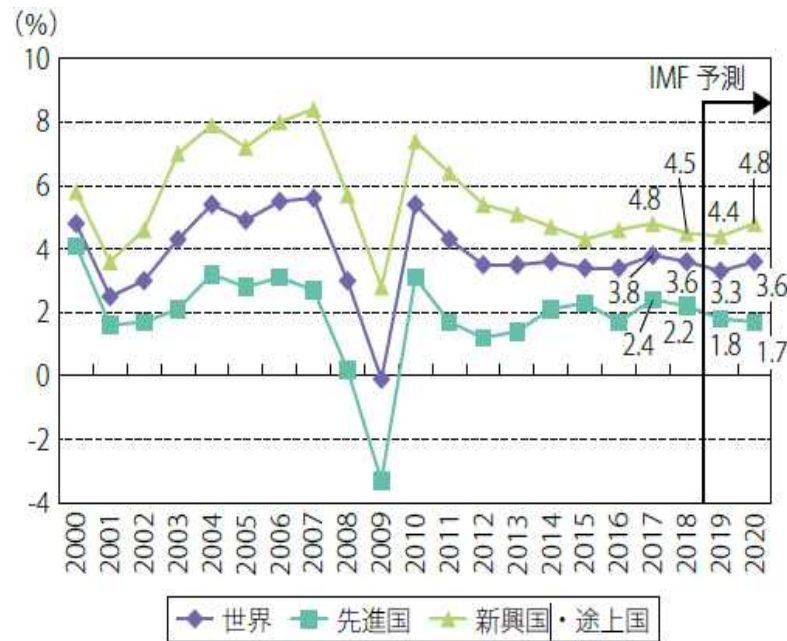
世界の海上貨物を日本商船隊が獲得することにより、世界の経済成長を日本に取り込むことが可能

○GDP成長率と世界の海上荷動量



(出典) SMBC「海運市況動向と業界各社の戦略の変化(2019年11月)」

○世界の実質GDP成長率推移と日本の実質GDP成長率



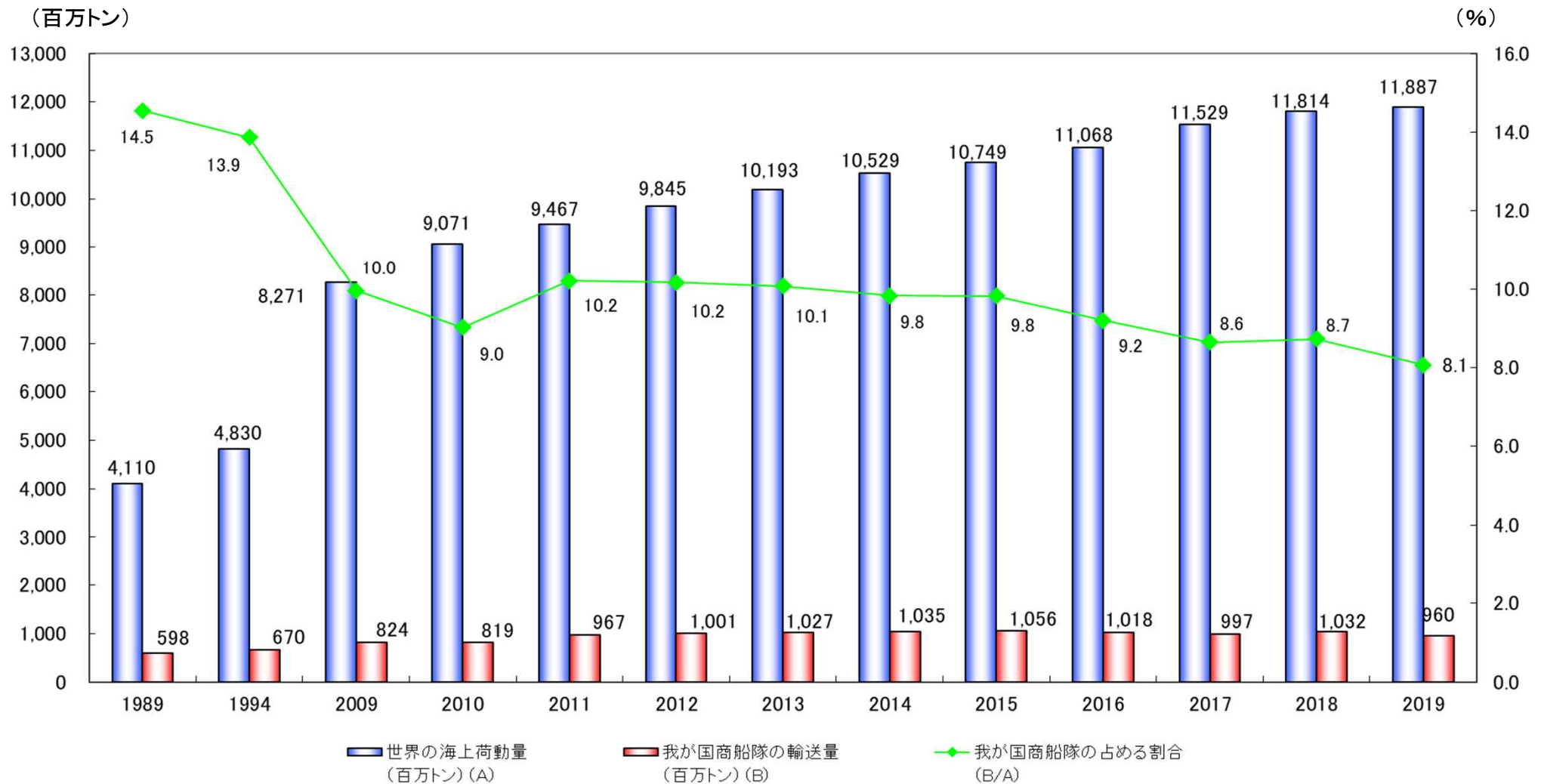
(出典) 通商白書2019

(年変化率, %)

	2017年	2018年	2019年 (予測)	2020年 (予測)
世界	3.8	3.6	3.3	3.6
先進国	2.4	2.2	1.8	1.7
米国	2.2	2.9	2.3	1.9
ユーロ圏	2.4	1.8	1.3	1.5
ドイツ	2.5	1.5	0.8	1.4
フランス	2.2	1.5	1.3	1.4
イタリア	1.6	0.9	0.1	0.9
スペイン	3.0	2.5	2.1	1.9
日本	1.9	0.8	1.0	0.5
英国	1.8	1.4	1.2	1.4
カナダ	3.0	1.8	1.5	1.9

1-4-2 世界の海上荷動量と日本商船隊の輸送シェア

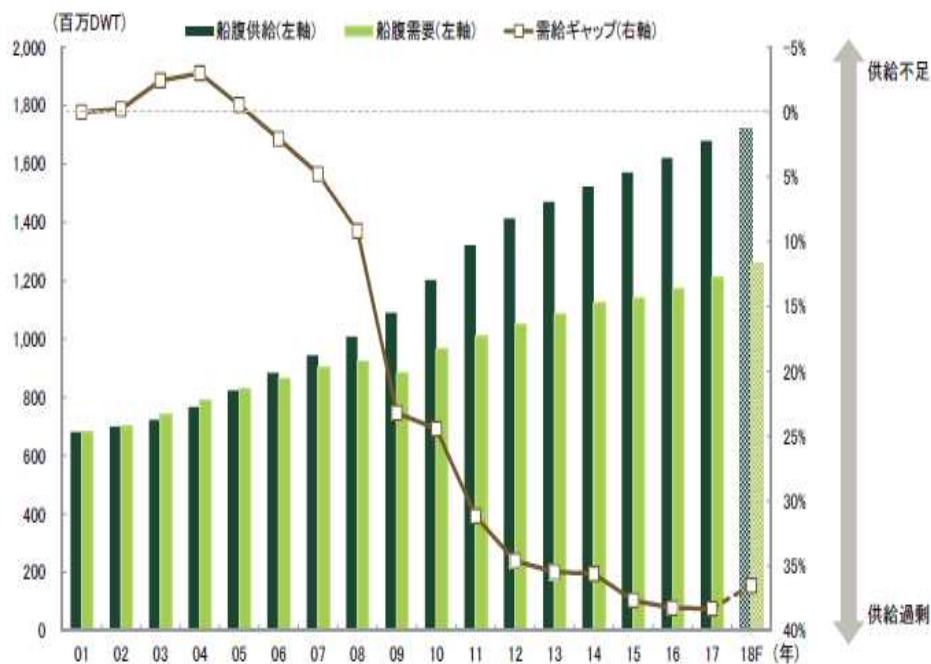
- 世界の海上荷動量は拡大傾向(毎年平均約4%の伸び率)
- 世界の海上荷動量に対する日本商船隊の輸送比率(シェア)は近年ほぼ横ばいであり、トレンドとしては減少傾向



1-4-3 船腹の需給状況及び運賃市況の推移

- リーマンショック前の船舶の大量発注、その後の経済情勢等の影響で、船舶供給は過剰な状態
- このため、運賃市況をトレンドで見ると、低迷した状態

○船腹需給の推移(バルカー・タンカー・コンテナ)



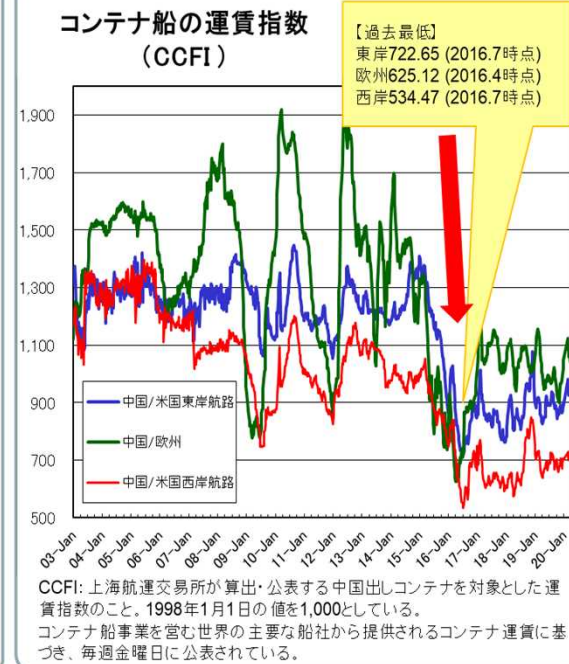
(出典)SMBC「海運市況動向と業界各社の戦略の変化(2019年11月)」

○運賃市況の推移(バルカー・コンテナ)



(出典)2020年1月31日発表NYK「FAC BOOK」より海事局が作成

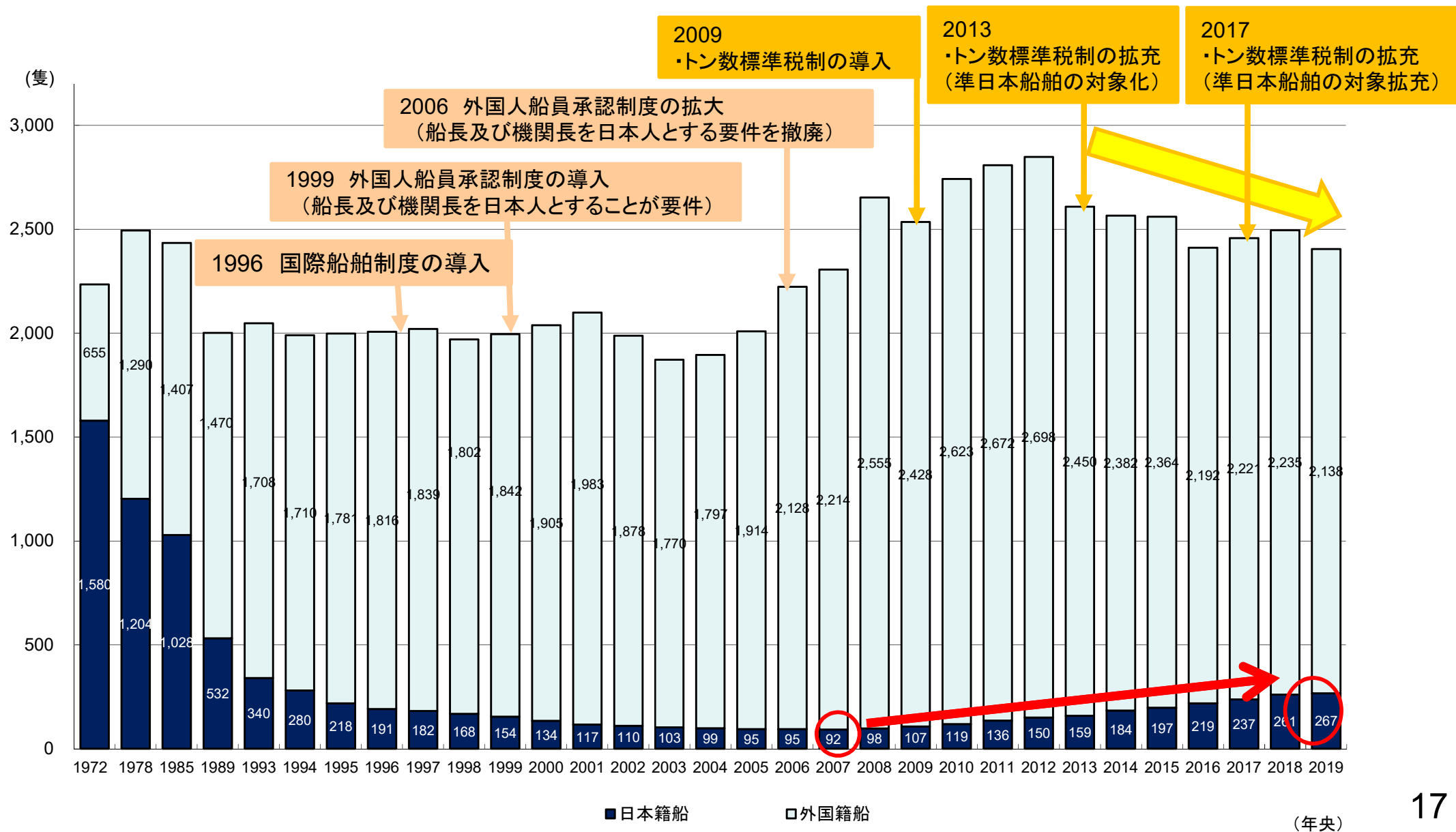
コンテナ船の運賃指数 (CCFI)



1-5 日本商船隊の現状

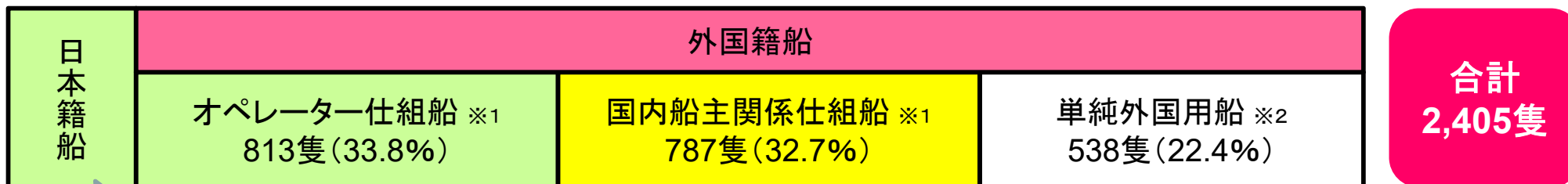
1-5-1 日本商船隊の船隊規模

- 近年、リーマンショック前に建造した不採算船の整理等により、日本商船隊の船隊規模は縮小傾向
- トン数標準税制等の税制特例措置により、日本籍船は着実に増加



1-5-2 日本商船隊の船隊構成

- 日本商船隊の船舶について、国籍で見ると、外国籍船が約9割を占める。
- 約8割の船舶を、日本の外航海運企業又は船主（いわゆるオーナー）が、自ら、又は税等の負担の軽い便宜置籍国に設立した子会社等を通じて保有。

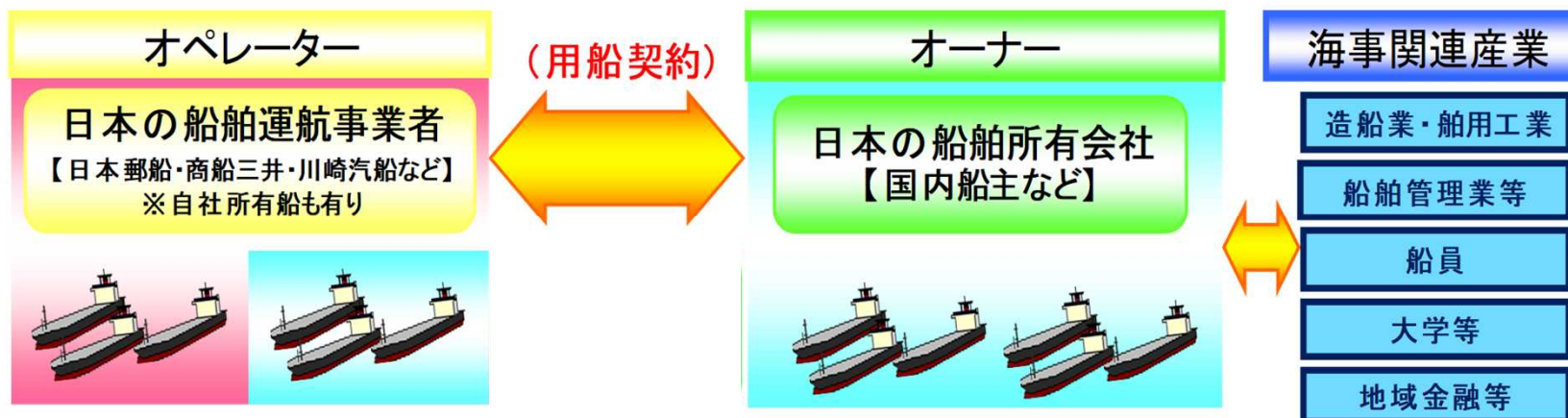


267隻
(11.1%)

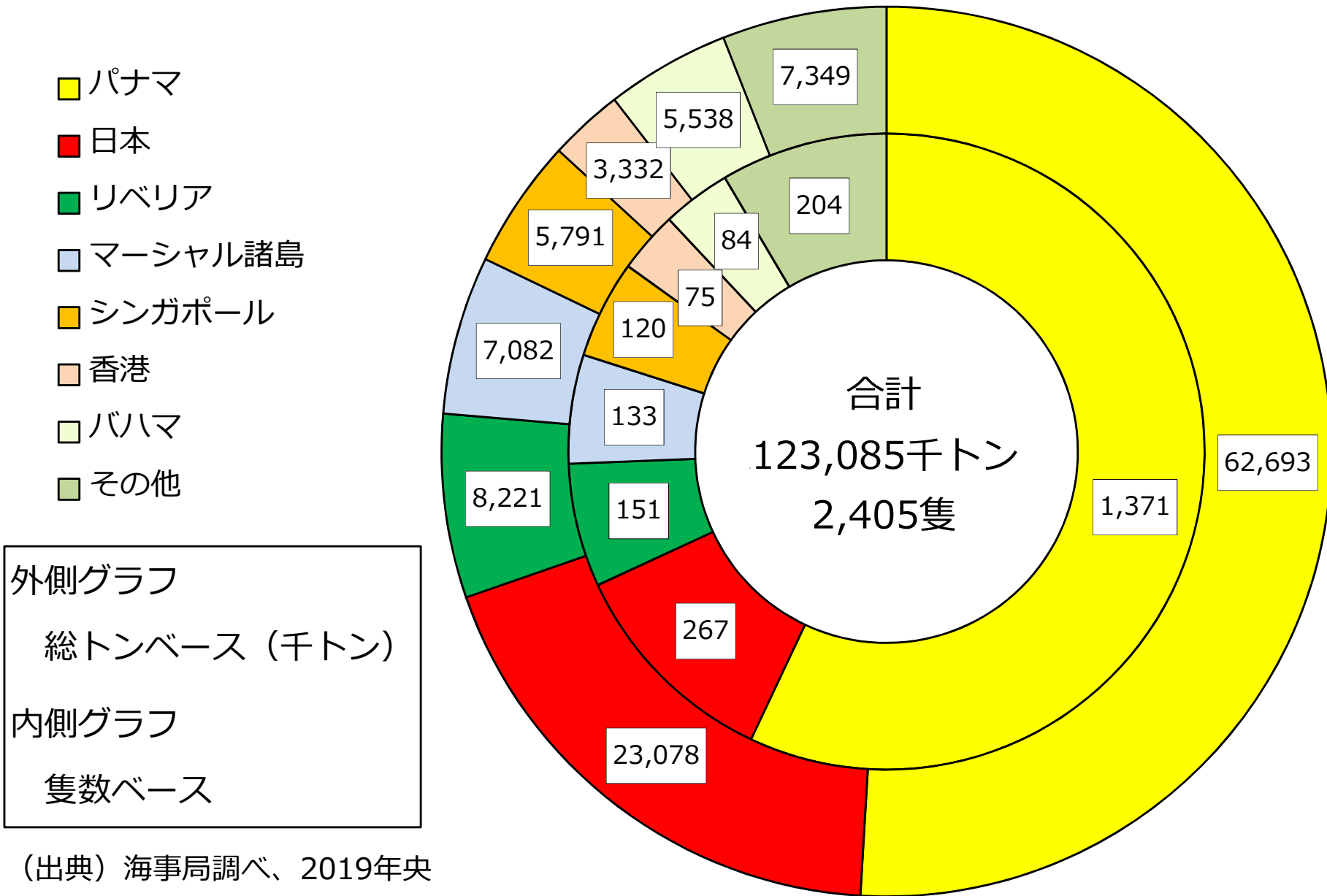
※1 日本の外航海運企業または船主が、税等の負担の軽い便宜置籍国に設立した子会社を通じて保有する船舶

※2 日本の外航海運企業が外国の海運企業等から借り受けた船舶

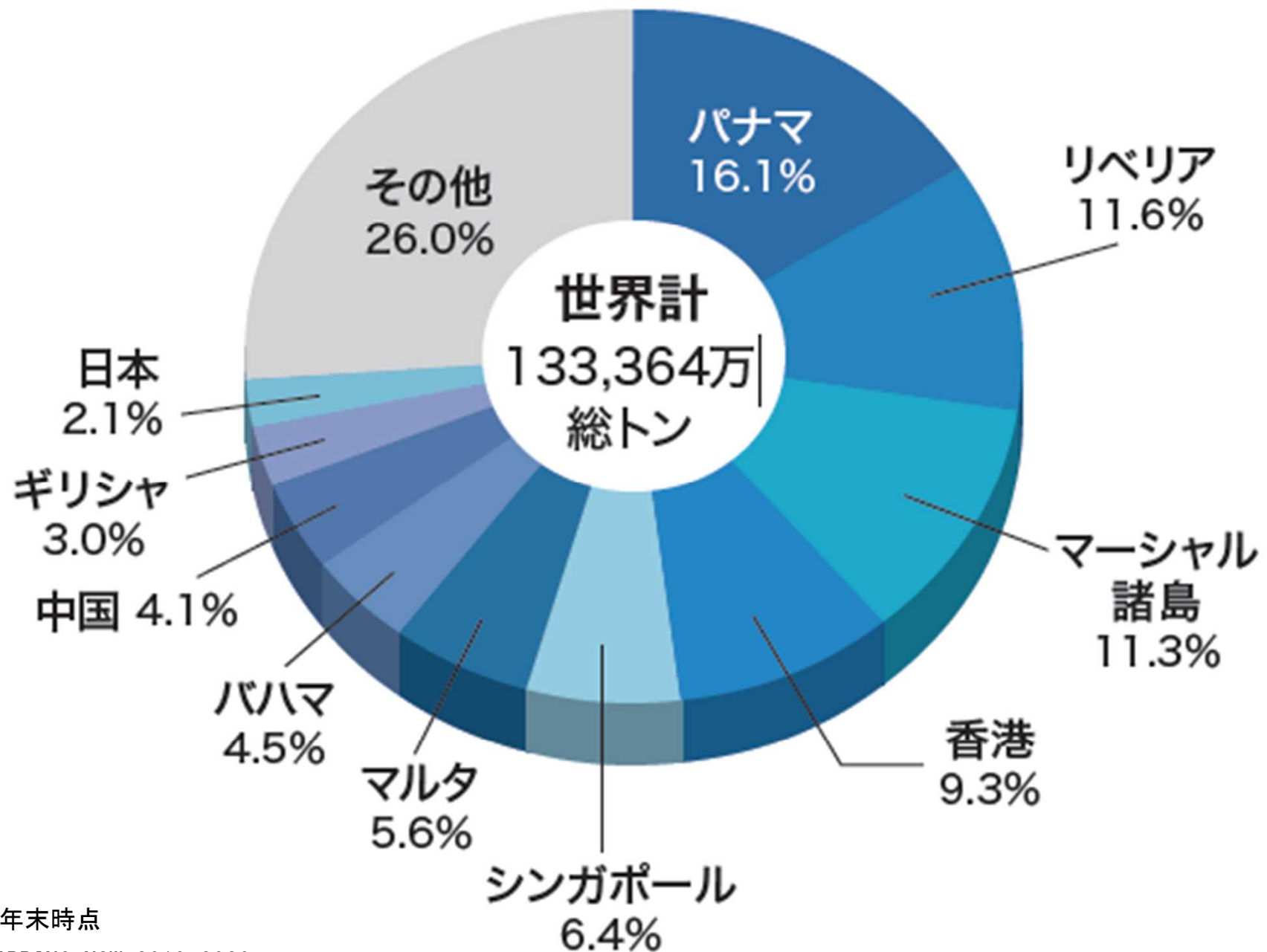
参考：船舶に関するスキーム



1-5-3 日本商船隊の船籍構成(国籍別)



(参考) 世界の国別船腹量



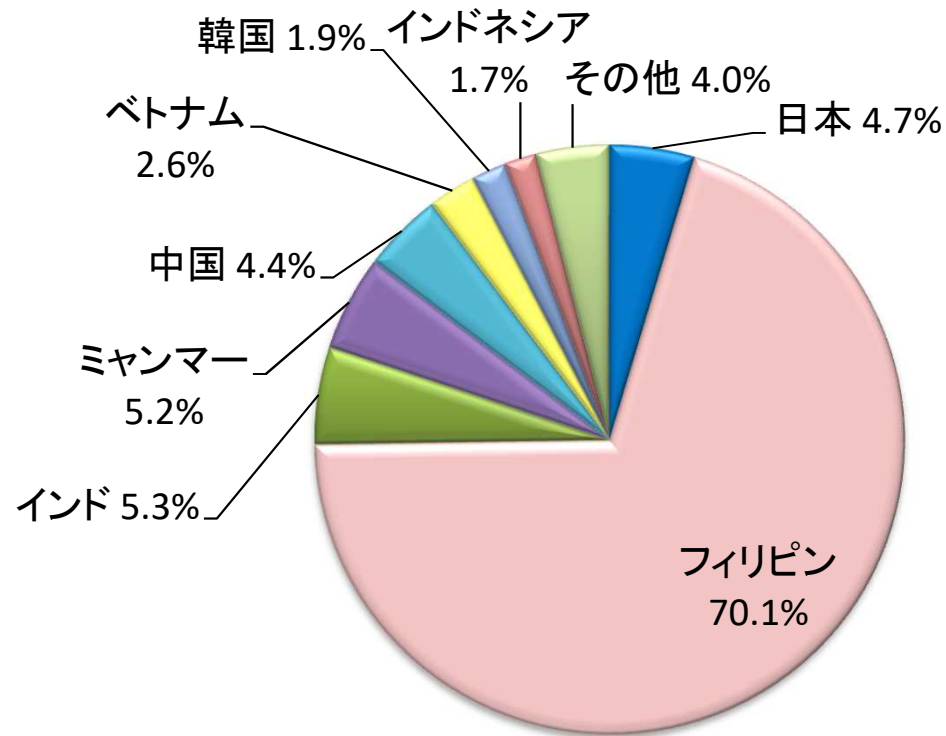
(注)2018年末時点

(出典) SHIPPING NOW 2019-2020

1-5-4① 日本商船隊に乗り組む船員の状況(国籍別)

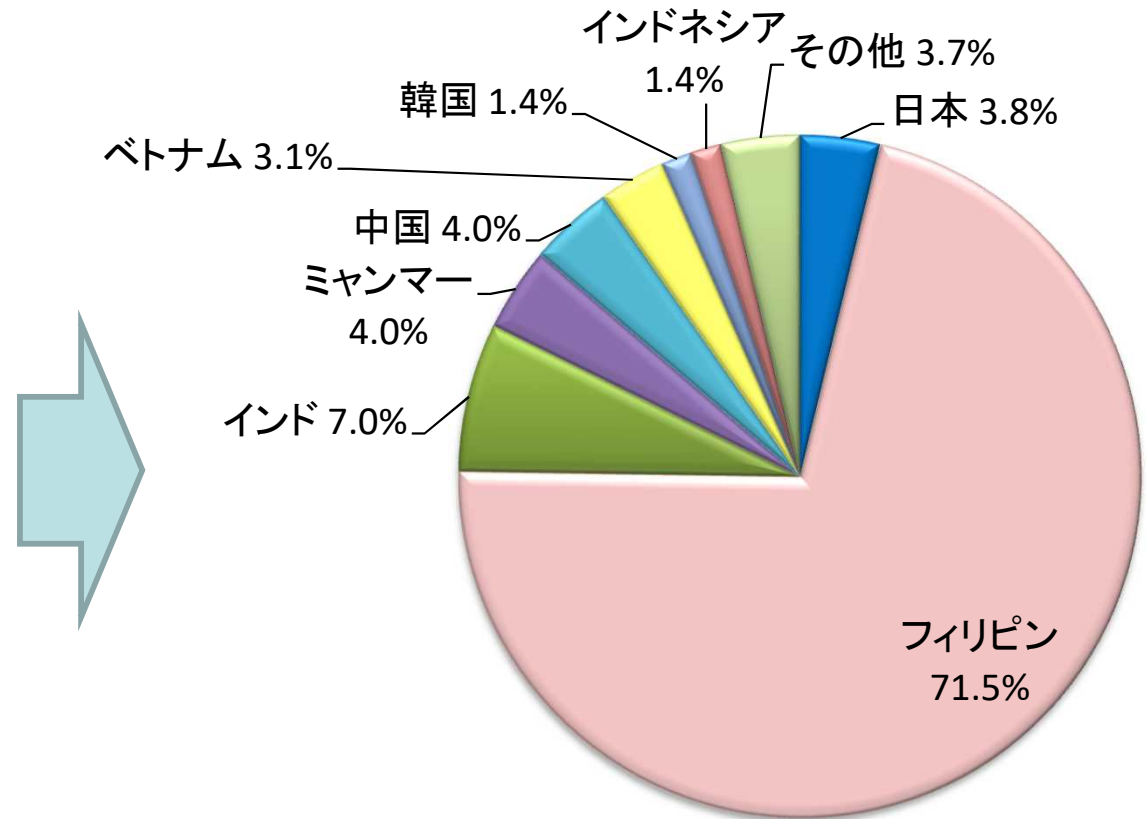
- 2018年現在、日本商船隊に乗り組む船員の約96%が外国人船員(日本人船員は3.8%)
- 外国人船員のうち、フィリピン人船員は70%を占めており、大きく依存

【2008年】



総計 49,736人

【2018年】

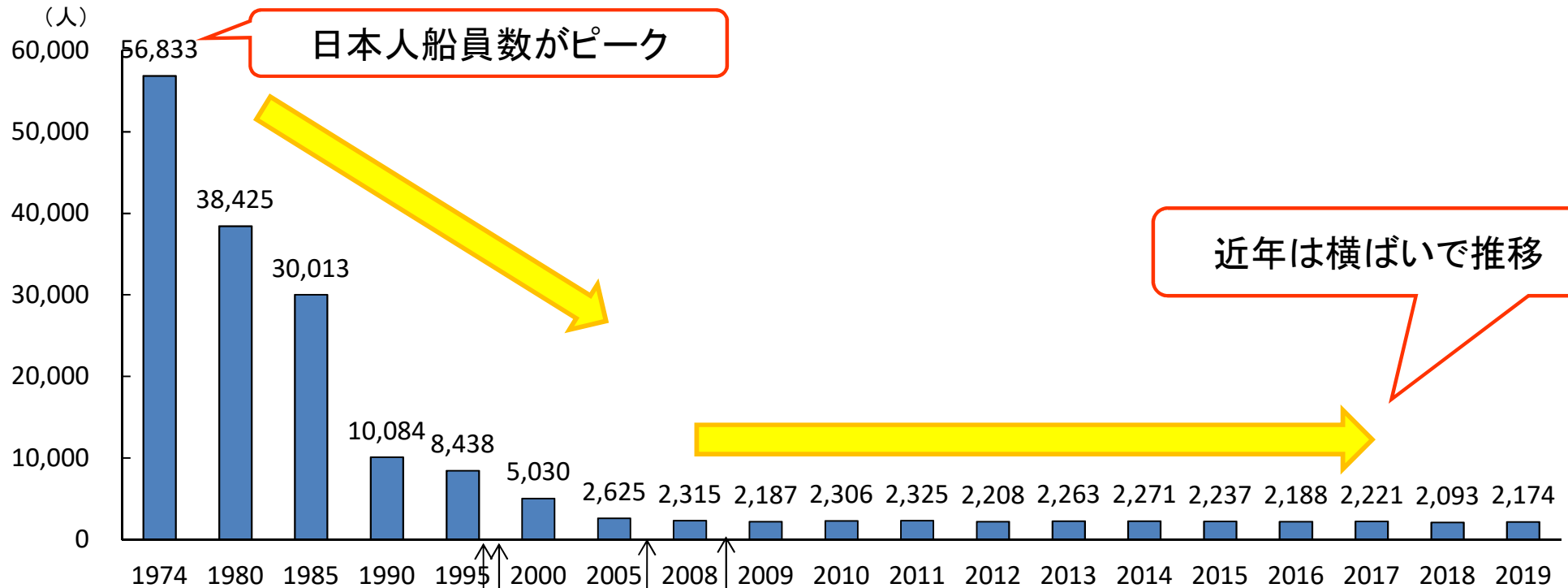


総計 55,408人

1-5-4② 日本商船隊に乗り組む船員の状況(日本人船員数の推移)

- 日本人船員は、1974年をピークに約5万7千人から約2,100人へと大幅に減少
- ただし、日本人船員数は、近年はほぼ横ばいで推移

※船員数は乗組員数と予備員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。出典：海事局調べ(平成17年までは船員統計)



国際船舶制度(日本籍外航船舶のうち特に重要なものに対する登録免許税、固定資産税の軽減措置)を導入

船舶職員法を改正し、承認船員制度の導入を図り、船・機長以外の船舶職員について、承認を受けた外国人船員の配乗を可能とした。(1999年)

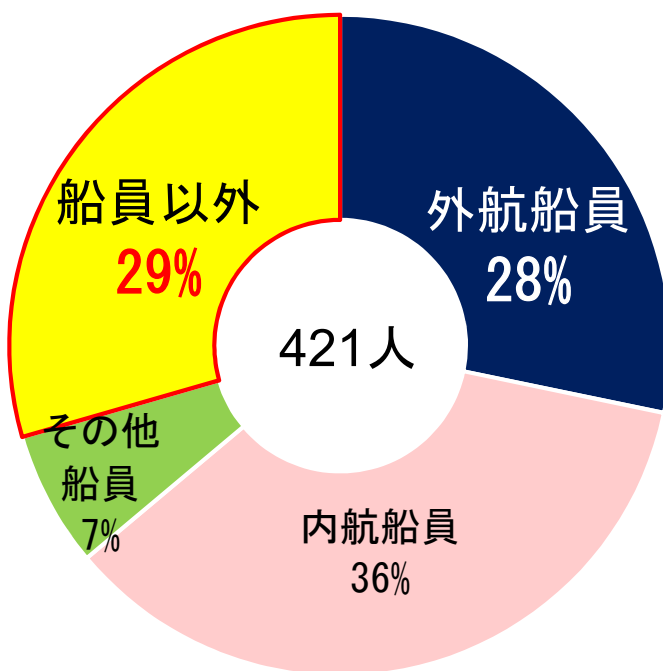
船・機長2名配乗要件を撤廃(2007年)

トン数標準税制及び日本船舶・船員確保計画認定制度創設。(2008年)

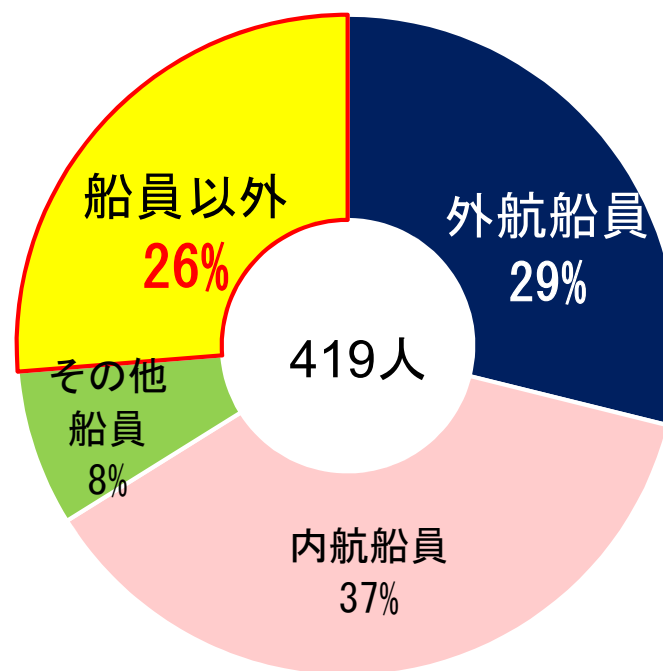
- 3級海技士※養成課程を設置する船員教育機関(商船系大学、商船高等専門学校、水産系大学、海技大学校)の新卒者の就職状況は次のとおり。
- 直近3年間では、各年度、約30%が外航船員として就職しているが、一方で、約25%前後の者が陸上職等船員以外への進路を選択している。

※3級海技士:一般的に、外航船員(職員)になろうとする者に必要とされる資格。

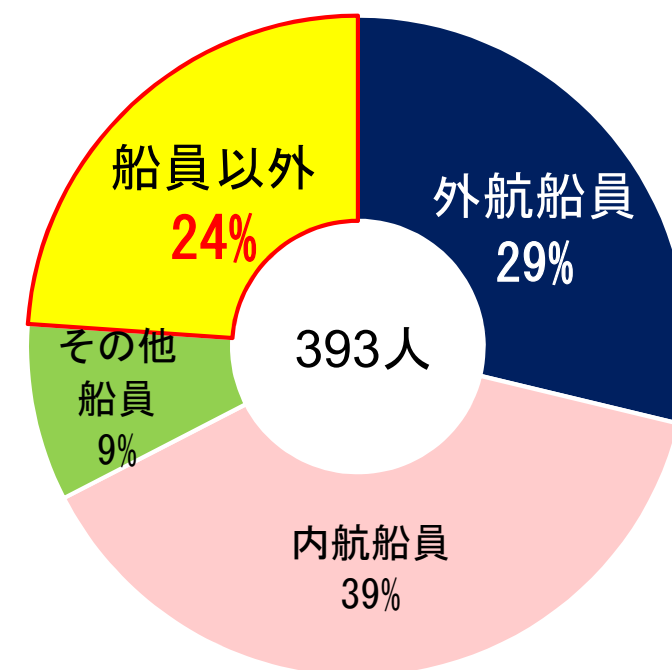
<平成29年度>



<平成30年度>



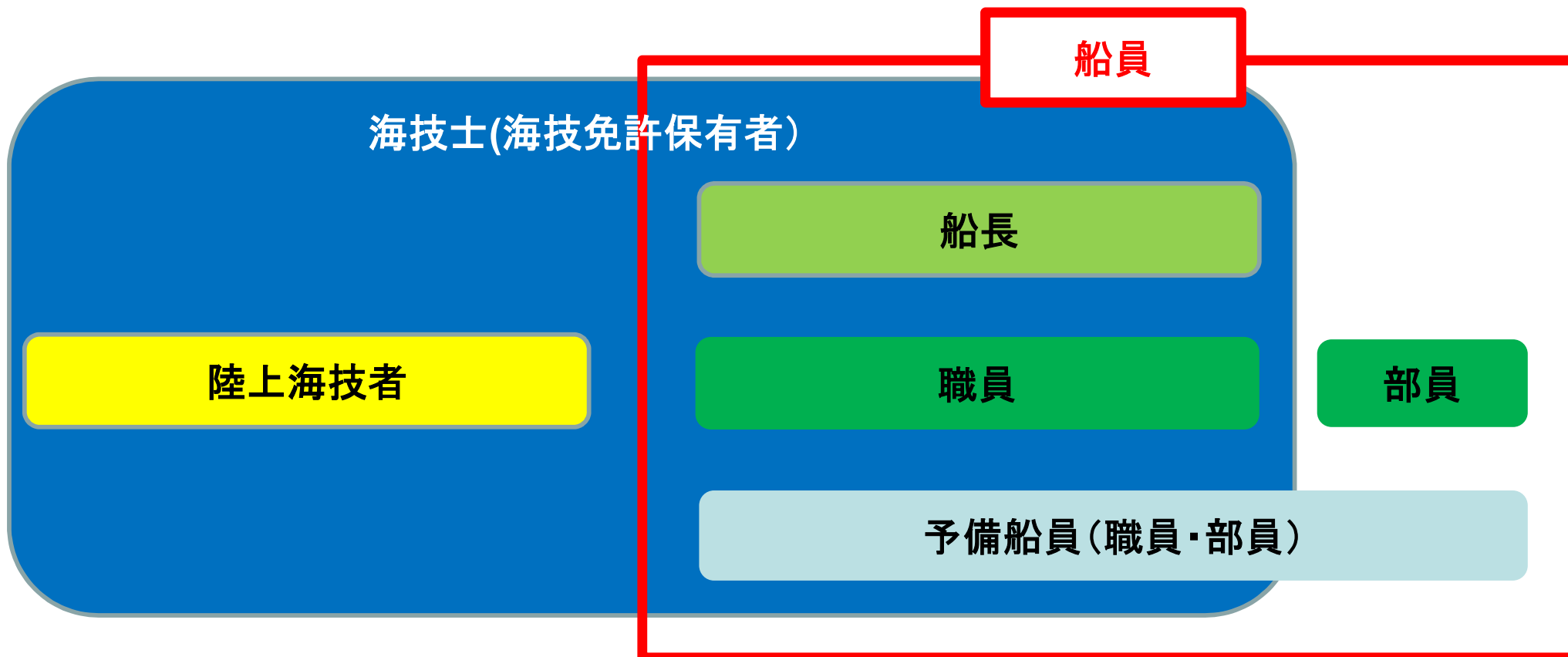
<令和元年度>



※「その他船員」は、漁船及び官公庁船等の船員。「船員以外」には就職に限らず進学した者も含む。

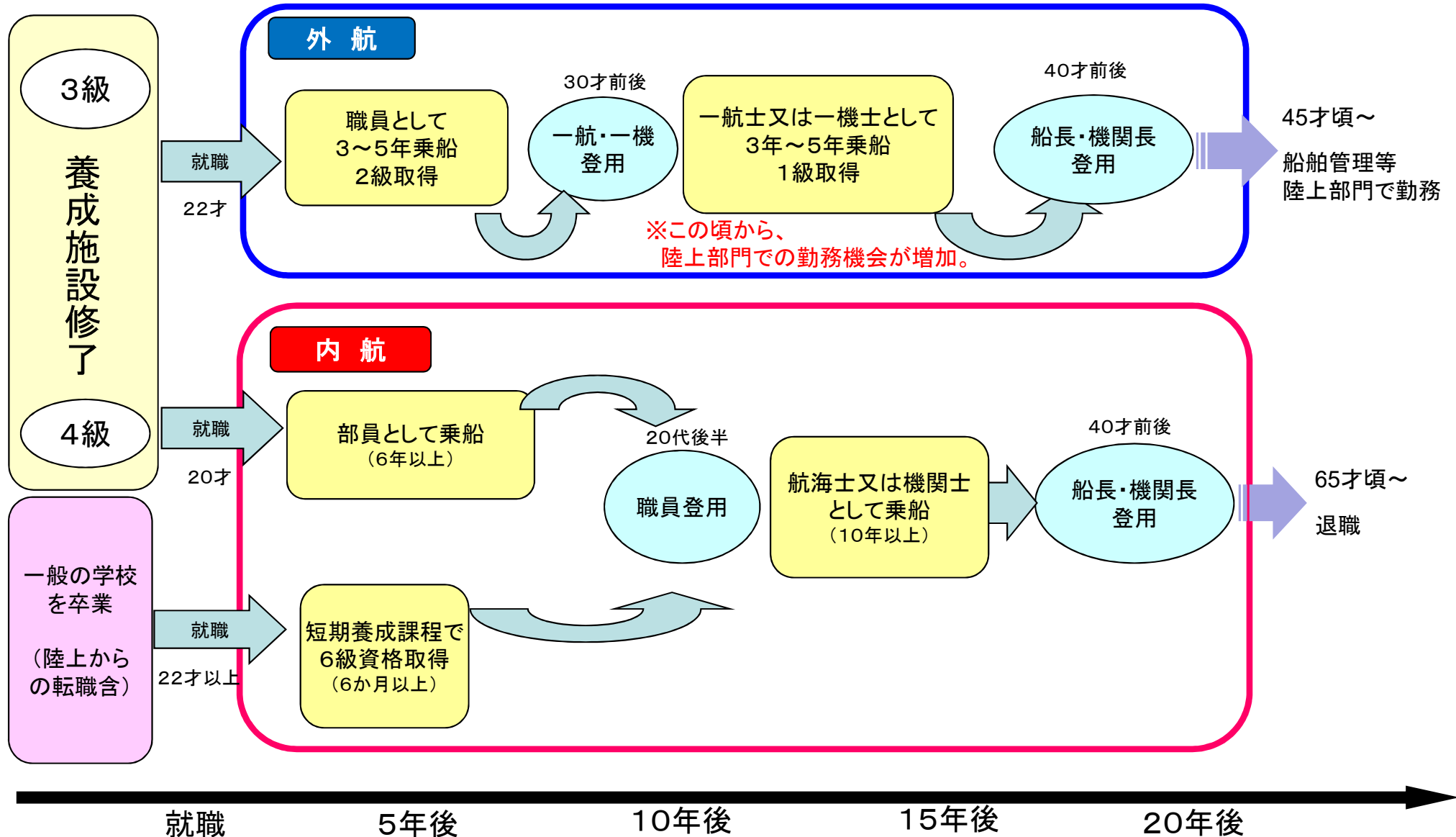
外航貨物船を運航する場合の一例

- 船員のうち船長は船舶の最高責任者。
- 職員は航海士、機関長、機関士、通信長、通信士など各種業務の責任者(兼任をする場合もあり)。
- 部員は甲板員、機関員、司厨長、司厨員など職員を補助し、各種業務を行う者。
- 予備船員は船舶に乗り組むため雇用されている者で船内で使用されていない者(例:交代要員)。
- 陸上海技者は運航管理業務を行う場合もある。

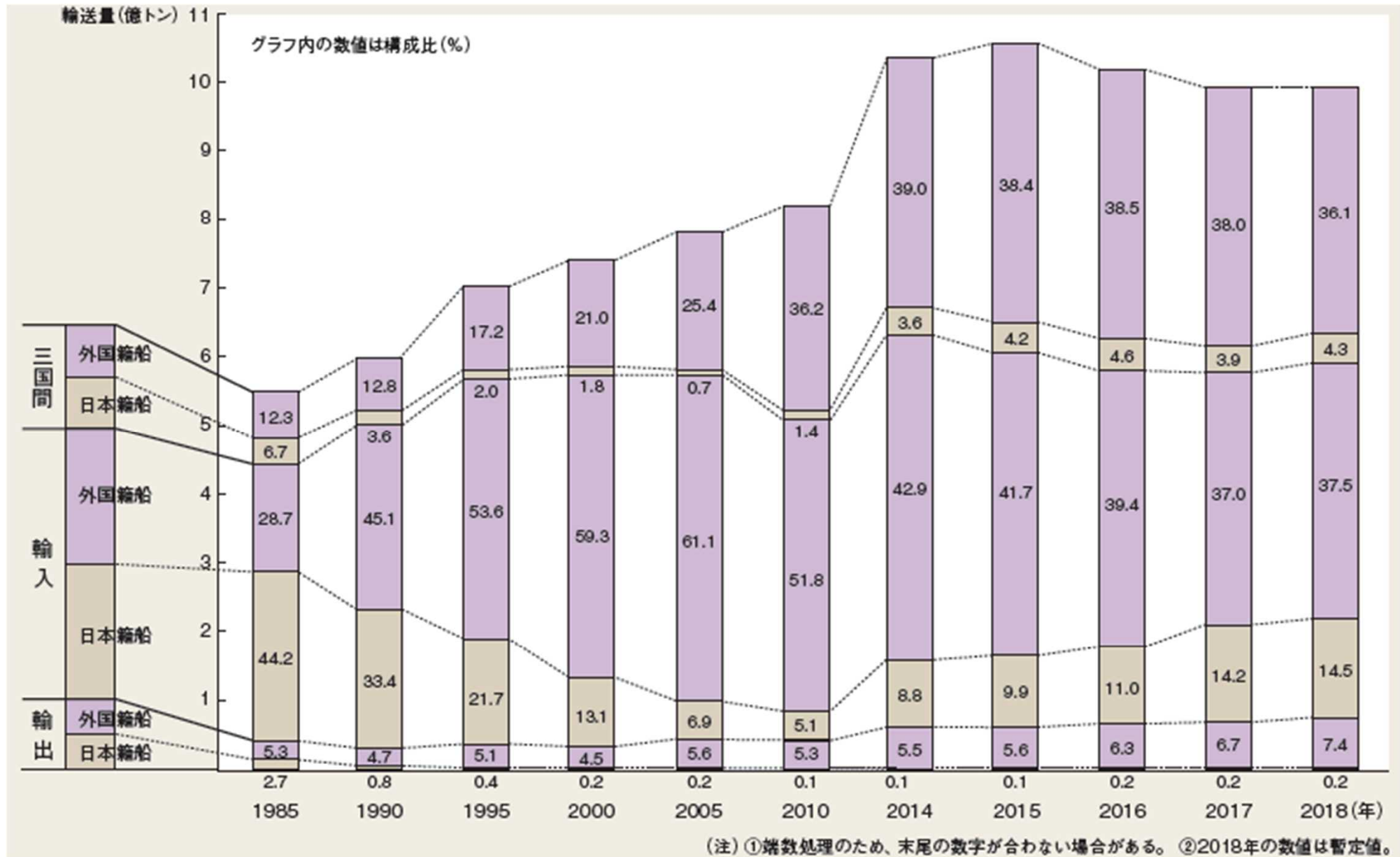


(参考) 船員のキャリアパス(例)

- 一般的なキャリアパスとしては、外航船員は、船員(職員)として経験を積み、船長・機関長を務めた後、船舶管理等の陸上部門で勤務することが多い。
- 内航船員は、定年退職を迎えるまで船員として乗船することが多い。



1-5-5 日本商船隊の輸送量の推移(三国間輸送の拡大)



1-5-6 業界再編の動き～海運大手3社によるコンテナ船事業の統合(ONEの設立)～

- 2016年10月31日、日本郵船、商船三井及び川崎汽船の海運大手3社は、関係当局の許認可等を前提として、新たに定期コンテナ船事業統合を目的とした合併会社を設立し、3社の定期コンテナ船事業を統合することを発表
- 2017年5月31日、海運大手3社は、持株会社を日本(東京)に、事業会社をシンガポールにそれぞれ設立し、提供するサービスの商標を「Ocean Network Express」とすることを発表
- 2017年7月10日、海運大手3社は、7月7日に持株会社及び事業会社を設立したこと及び新会社の詳細を発表。
- 2018年1月18日、新サービス開始に必要な各国・地域における競争法上の承認手続きが全て完了
- 2018年4月1日、事業開始。サービス開始直後は事務作業の混乱により一時的に輸送量は減少したものの、現在は従前の海運大手3社の合計に近いシェアまで回復



出資比率 31%



出資比率 38%



出資比率 31%



オーシャン ネットワーク エクスプレス
ホールディングス(株)

持株会社(東京)

Ocean Network Express Pte. Ltd.
[事業会社(シンガポール)]

統合の日程

契約締結日 : 2016年10月31日
合併会社設立日: 2017年7月7日
サービス開始日: 2018年4月1日

出資額 3,000億円

事業内容 定期コンテナ船事業(海外ターミナル事業を含む)

事業規模 約155万TEU 世界6位、グローバルシェア約7%に相当

1-5-7 事業構造変革の動き

- 海運大手3社は、市況耐性のある事業基盤作りのため、ポートフォリオの見直し及び成長分野への重点投資を実施

1. ポートフォリオの見直し

⇒ ドライバルク事業の抜本の見直し(市況エクスポージャーの縮小)、コンテナ船事業の分離・統合等市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立

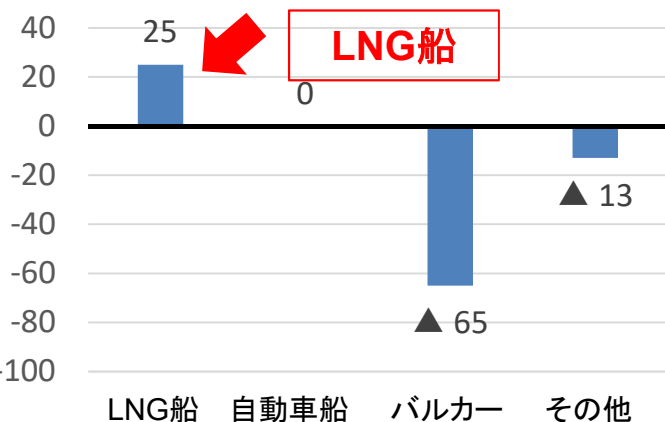
2. 成長分野への重点投資

⇒ LNG船事業、海洋事業等成長分野への重点投資

【参考】海運大手3社の経営計画

日本郵船

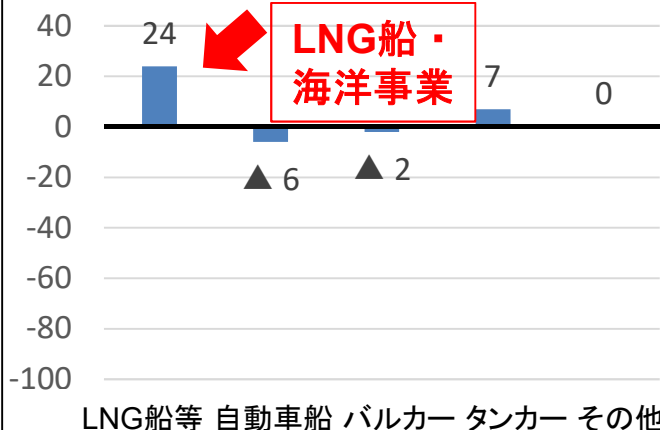
(隻) 723隻(2017年度) → 670隻(2022年度)



出典: 中期経営計画(2018年3月)

商船三井

(隻) 766隻(2017年度) → 789隻(2021年度)

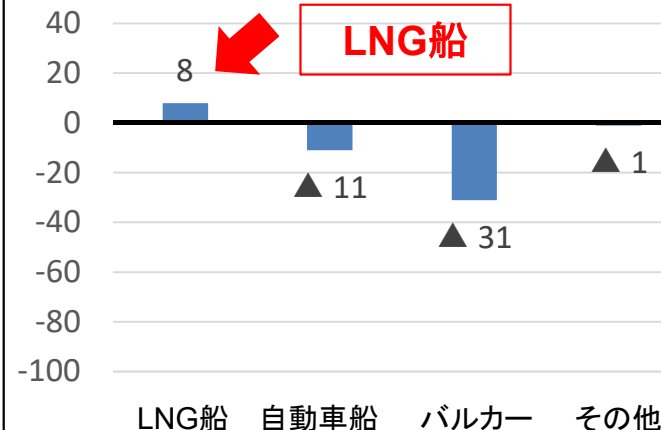


出典: ローリングプラン2019(2019年4月)

※ ローリングプラン2020において、タンカー、バルカー自動車船等で最大40隻の船隊規模縮小を発表

川崎汽船

(隻) 465隻(2015年度) → 430隻(2019年度)

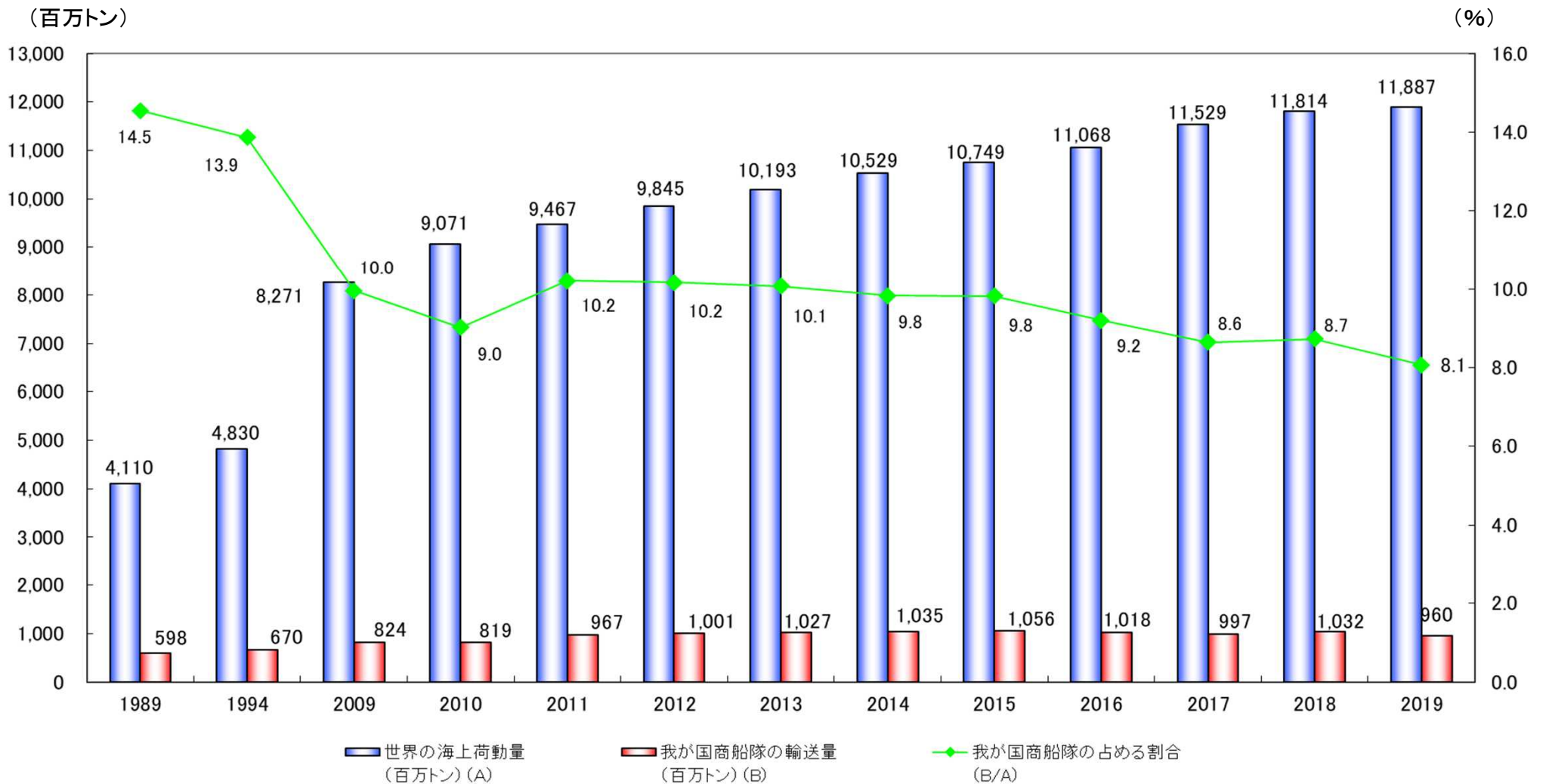


出典: 中期経営計画(2017年4月)

1-6 不安定な日本商船隊と将来への 対応の必要性

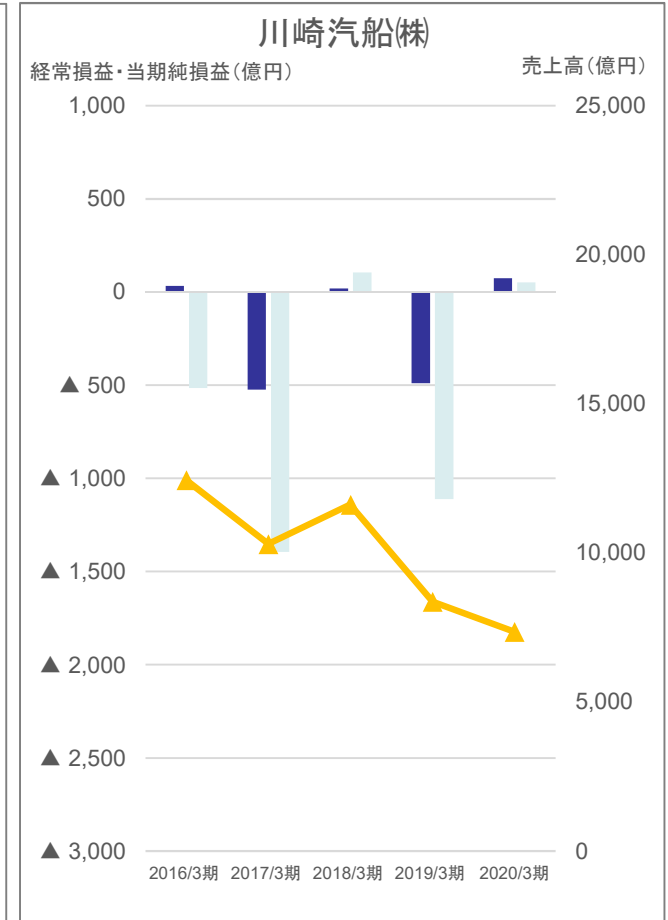
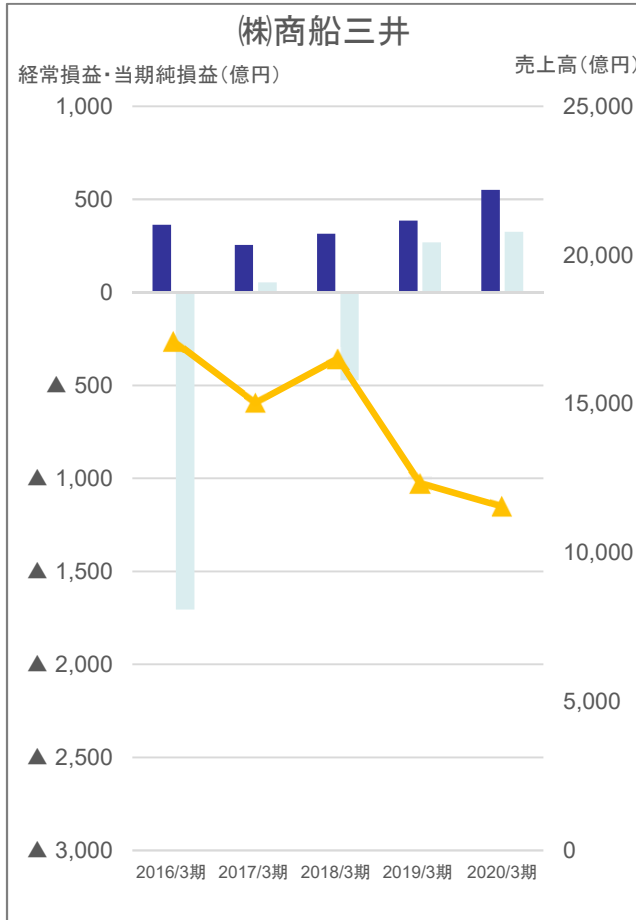
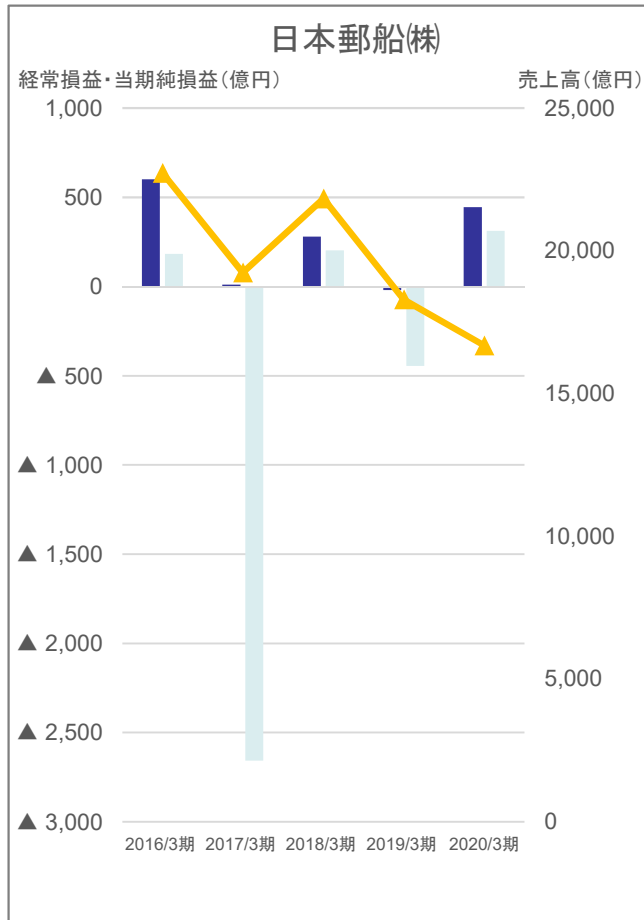
1-6-1 世界の海上荷動量と日本商船隊の輸送シェア(再掲)

- 世界の海上荷動量は拡大傾向(毎年平均約4%の伸び率)
- 世界の海上荷動量に対する日本商船隊の輸送比率(シェア)は近年ほぼ横ばいであり、トレンドとしては減少傾向



1-6-2 海運大手3社の経営状況

- 海運大手3社決算内容は、国際市場の動向の影響を受け、非常に不安定な状況となっており、各社複数年度で最終赤字を計上。



売上高(右軸)

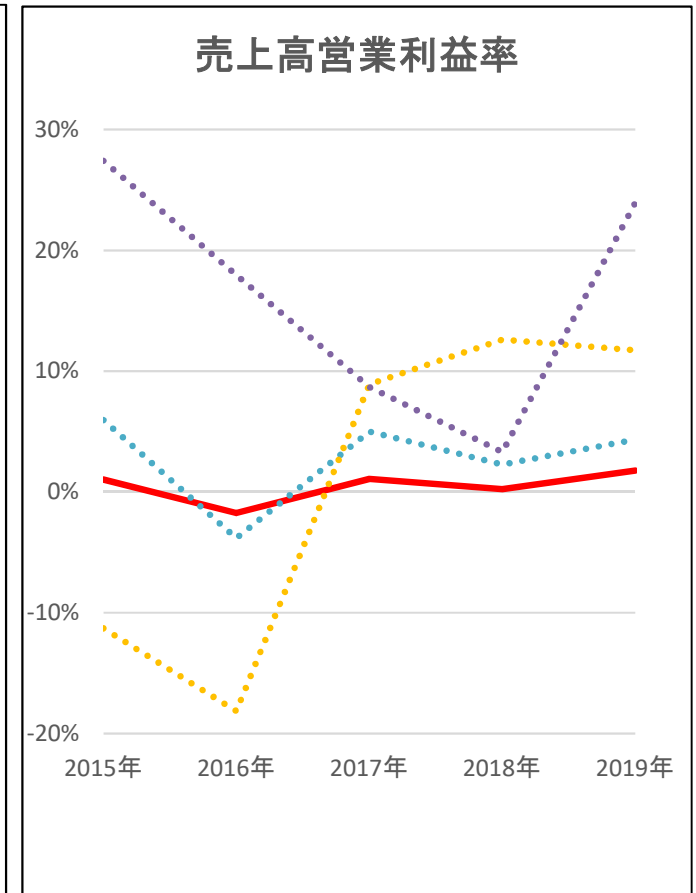
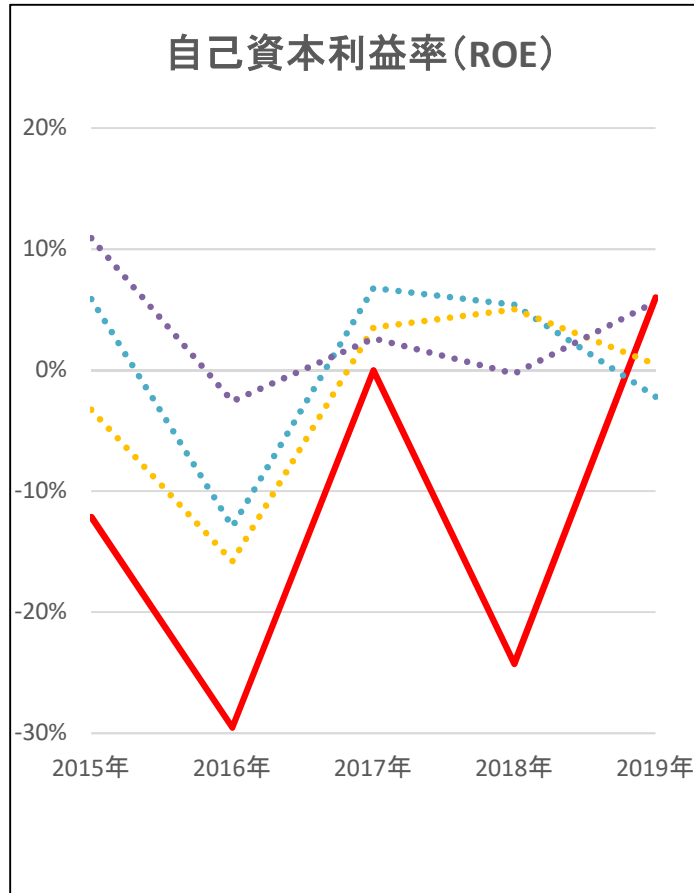
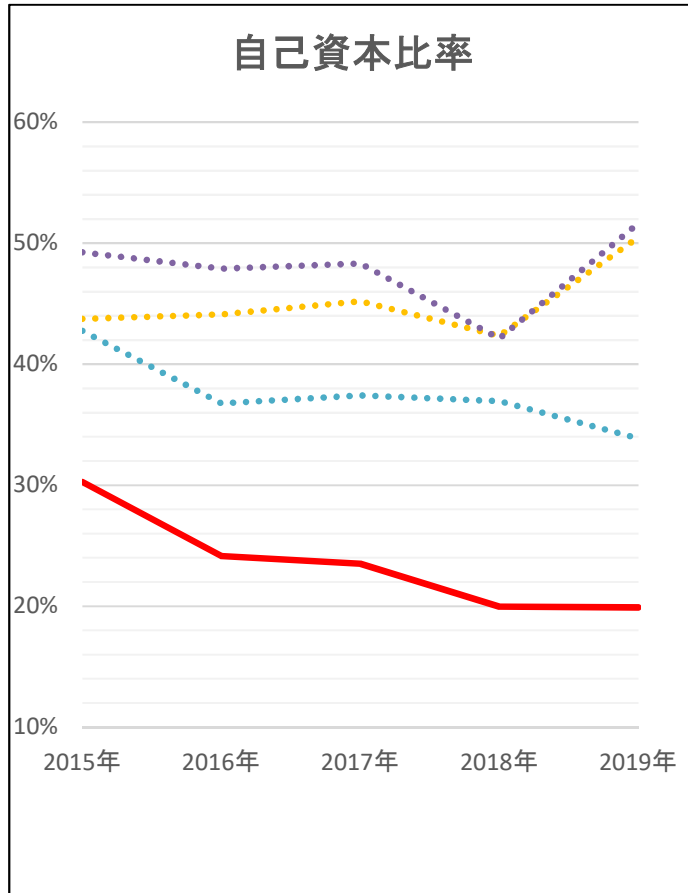
経常損益(左軸)

当期純損益(左軸)

(出典)各社決算説明資料(連結決算)

1-6-3 邦船社と海外大手の競争力比較～財務諸表から～

- 海外海運大手会社と比較して日本の海運大手3社の自己資本比率・収益性は総じて低水準で推移。
- より安定した経営のためには財務基盤の強化・収益性の向上が必要。



... 海外コンテナ3社平均
 ... 海外バルカー3社平均
 ... 海外タンカー3社平均
 — 日本の外航海運大手3社平均

・出典は各社公表値

・各国会計基準は異なる。日本の外航海運大手3社は2019年欄に2019年度決算の数値を反映。他の年も同対応。2015年バルカー3社については特殊要因の数値を除外。
 ・日本郵船「FACTBOOK2020」各部門の船隊規模を参考に財務内容公開の上位3社を抽出。以下抽出企業。各社連結決算を記載。COSCO(中国)の2019年概要については未発表のため各船種2社平均を記載。

日本の外航海運大手3社 = 日本郵船・商船三井・川崎汽船 海外コンテナ大手3社 = Maersk(デンマーク)・COSCO(中国)・CMA-CGM(フランス)

海外バルカー大手3社 = COSCO(中国)・Star Bulk Carriers(ギリシャ)・Pan Ocean(韓国)

海外タンカー大手3社 = COSCO(中国)・Euronav NV(ベルギー)・SCF Group(ロシア)

1-6-4 新たな時代への対応の必要性

- 外航海運事業者は、温室効果ガス(GHG)排出削減等の環境対策や、国際競争力確保のためのイノベーションへの取り組みが求められる。このためには、業界の枠を超えた連携も必要。

1. GHG削減

(官民連携の動き)

- 2018年8月、我が国の産学官公の連携による「国際海運GHGゼロエミッション」プロジェクトを立ち上げ。本プロジェクトでは、我が国の競争優位性を高めるために必要な技術開発課題、市場への影響を踏まえた国際基準やインセンティブ制度の在り方等を包括的に検討
- 2020年3月、国土交通省は、上記プロジェクトの下、海運・造船・船用の各海事産業界や研究機関・公的機関等と連携し、国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップを策定。2028年までの「ゼロエミッション船」の商業運航等を盛り込む

(外航海運事業者の動向・事例)

- 2020年度より順次日本を含む外航航路へのLNG燃料船を導入予定。将来、CO2を回収して生成されるメタンが供給されれば、LNG燃料船は、ゼロエミッション船となることが期待
- 外航海運事業者は造船所と共同で、次世代風力推進装置を開発し、2022年に実用化の予定。他の対策との組み合わせにより、GHG排出削減の有力なオプションとして期待

2. 自動運航船

(官民連携の動き)

- 2018年6月、交通政策審議会海事分科会海事イノベーション部会において、「海事産業の生産性革命の深化のために推進すべき取組について」(報告書)を策定

(外航海運事業者の動向・事例)

- 2019年9月、外航海運事業者が、「有人自律運航船」(※)実現に向けた安全運航・労働負荷削減のための自動運航技術の実証実験に成功

※高度な先進技術と陸上オフィスからの遠隔支援により船上の乗組員の操船業務をサポートし、より安全性、効率性の高い運航が可能となる

3. ビックデータの活用

- 海事業界におけるオープンデータプラットフォームを目指して日本海事協会がシップデータセンターを設立。同センターは、海運事業者、造船事業者、船用事業者等多くの会員を抱え、船舶の運航データ等を活用したイノベーション、新規サービスの開発などの促進が期待

2. 安定的な国際海上輸送確保に向けた取組

我が国外航海運の競争力強化

1. 事業基盤整備(税制)

- 日本船舶・船員確保
→ トン数標準税制(対運航事業者)
- 日本船舶の保有コスト削減
→ 登録免許税・固定資産税軽減(対運航事業者、オーナー)
- 船舶投資資金の確保(環境負荷低減船の導入)
→ 特別償却、買換特例(対オーナー)

2. 事業円滑化支援

- 企業間連携の円滑化支援(独禁法適用除外制度運用)
- 事業者の外国政府への要望支援(パナマ運河通航料金問題等)

3. 国際競争の自由・公平の確保

- 自国籍船への貨物留保等競争阻害措置の是正を働きかけ
- IMOの環境規制等ルール策定を主導
- WTO、APEC、EPA等を通じた海運自由の原則化

主要航路の航行安全確保

4. 航行安全・環境保全に係る国際協力

- マラッカ・シンガポール海峡における官民連携による航行安全・環境保全対策を推進

6. 海賊対策

- ソマリア沖・アデン湾等における護衛活動、民間武装警備員の乗船制度の運用など、関係省庁とも連携し取組を実施

5. 中東海域の航行安全対策

- 昨年6月13日の攻撃事案発生以降、適時の情報提供・注意喚起、随時の船舶動向把握を実施
- 12月27日の中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組について閣議決定

2-1. 我が国外航海運の競争力強化に向けて

※赤字については、2020年度末に期限が到来する事項

1. 経済安全保障等の観点から外航日本籍船を確保するための税制

トン数標準税制

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの



利益の変動に左右されず、安定的・計画的な船舶投資を促進

※期限：2022年度末
(新規事業者：2024年度末)

登録免許税

国際船舶について、税率を3.5/1000とするもの
(本則 4/1000)



国際船舶の登記にかかるコストを軽減

※期限：2021年度末

固定資産税

国際船舶について、課税標準を1/18とするもの
(本則 1/6)



国際船舶の保有にかかるコストを軽減

※期限：2020年度末

2. 地方船主等による省エネ性能の高い船舶建造や造船事業者等の設備投資を促進するための税制

特別償却制度

通常の償却に上乗せする形で、特別償却を可能とするもの

(外航)

【先進船舶】日本籍船：20/100

【先進船舶】外国籍船：18/100

【環境負荷低減船】日本籍船：17/100

【環境負荷低減船】外国籍船：15/100

(内航)

特に環境性能の高い船舶：18/100

それ以外：16/100

※期限：2020年度末

買換特例制度

売却時の譲渡差益に対し、80%の圧縮記帳を可能とするもの

※期限：2022年度末

中小企業投資促進税制

取得価格※の30%の特別償却(資本金1億円以下)又は税額控除(7%:資本金3千万以下)の利用を可能とするもの

※内航貨物船のみ取得価格の75%



中小企業の船舶等投資を促進

※期限：2020年度末

中小企業経営強化税制

中小企業経営強化法による認定を受けた計画に基づく設備投資について、即時償却又は税額控除(10%:資本金3千万未満、7%:資本金3千万以上)の利用を可能とするもの



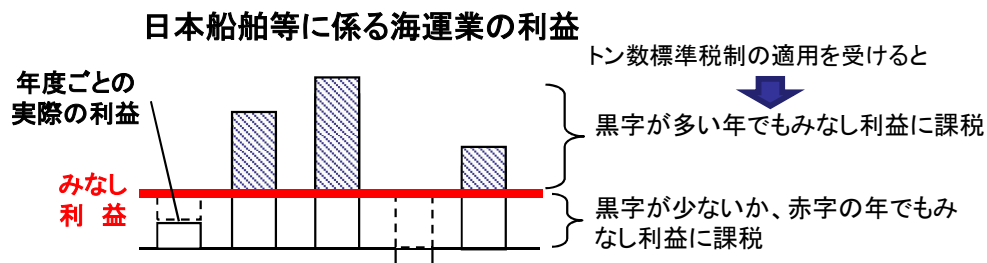
中小造船業者・船用事業者等の設備投資を促進

※期限：2020年度末

代替船舶取得に必要なキャッシュの早期確保を通じ、船舶投資を促進

トン数標準税制（2009年度適用開始）の概要

- 外航船舶運航事業者が、「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶等に係る利益について、みなし利益課税の選択が可能。



- 利益の変動が激しい外航船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が予見可能となり、**船舶投資(※)を安定的・計画的に行うことが可能。**

※一隻当たり数十億円から数百億円

- 2013年度から、日本船舶に加えて**準日本船舶も対象に追加。**2017年4月には、**準日本船舶の対象の拡大**等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が成立。

我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定化を通じて、経済安全保障を確立。

日本船舶・船員確保計画の認定制度の概要

日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針
(2018年国土交通省告示第186号)



日本船舶・船員確保計画の作成(船舶運航事業者等)



日本船舶・船員確保計画の認定(国土交通大臣)

準日本船舶の概要

- 航海命令※が発せられた場合に、迅速に日本船舶となることが可能な外国船舶

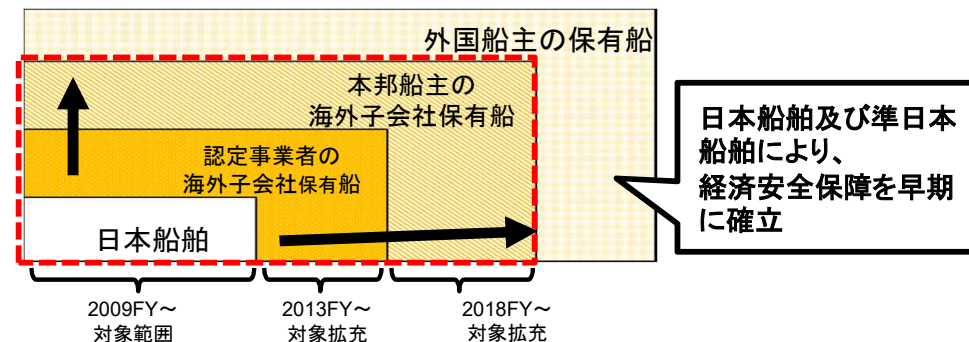
※海上運送法第26条第1項 国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

2017FYまでの準日本船舶

外航船舶運航事業者が実質的に保有する外国船舶

2018FY以降対象となる準日本船舶

本邦船主が実質的に保有する外国船舶



- トン数標準税制の適用を受けるためには、日本船舶・船員確保計画の認定を受ける必要
- 事業者は、日本船舶を5年間で1.2倍にし、日本人船員を一定数確保・養成することが必要

	目標	旧計画	現行計画
日本船舶	450隻※1	9年間で3.2倍 (2008.7を期首)	5年間で1.2倍 (2018.3を期首)
日本人船員	10年間で 1.5倍※2 (5,500人※1)	<ul style="list-style-type: none"> ・日本船舶1隻当たり4人の船員確保(自社のみ) ・準日本船舶1隻当たり2人の海技士確保 ・船員が減少していないこと ・日本船舶・準日本船舶1隻当たり1人の船員(3級海技士)養成(費用を支弁して第三者に委託する場合も含む。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本船舶1隻当たり4人の船員確保(自社。ただし不足するときは自社の海技士を算入可) ・準日本船舶1隻当たり2人の海技士確保 ・船員が減少していないこと ・日本船舶・準日本船舶1隻当たり1人の船員(3級及び4級海技士)養成(費用を支弁して第三者に委託する場合も含む。)
(参考) 日本船舶・船員確保計画に係る認定の取消しの例外		—	・「歴史的な海運不況」が発生した場合には、日本船舶・船員確保計画に係る認定の取消しの前提となる勧告を要しない「正当な理由」に該当する。

※1 交通政策審議会答申(2007.12)

※2 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針(2013.3)

- 日本船舶については、制度導入から着実に増加。ただし、準日本船舶を合わせても目標には届いていない状況。
- 日本人船員については、減少に歯止めがかかった状況であり、目標からは大きく乖離。

日本船舶及び日本人船員の確保目標

	目標
日本船舶	約450隻
日本人船員	約5,500人

450隻の算出根拠

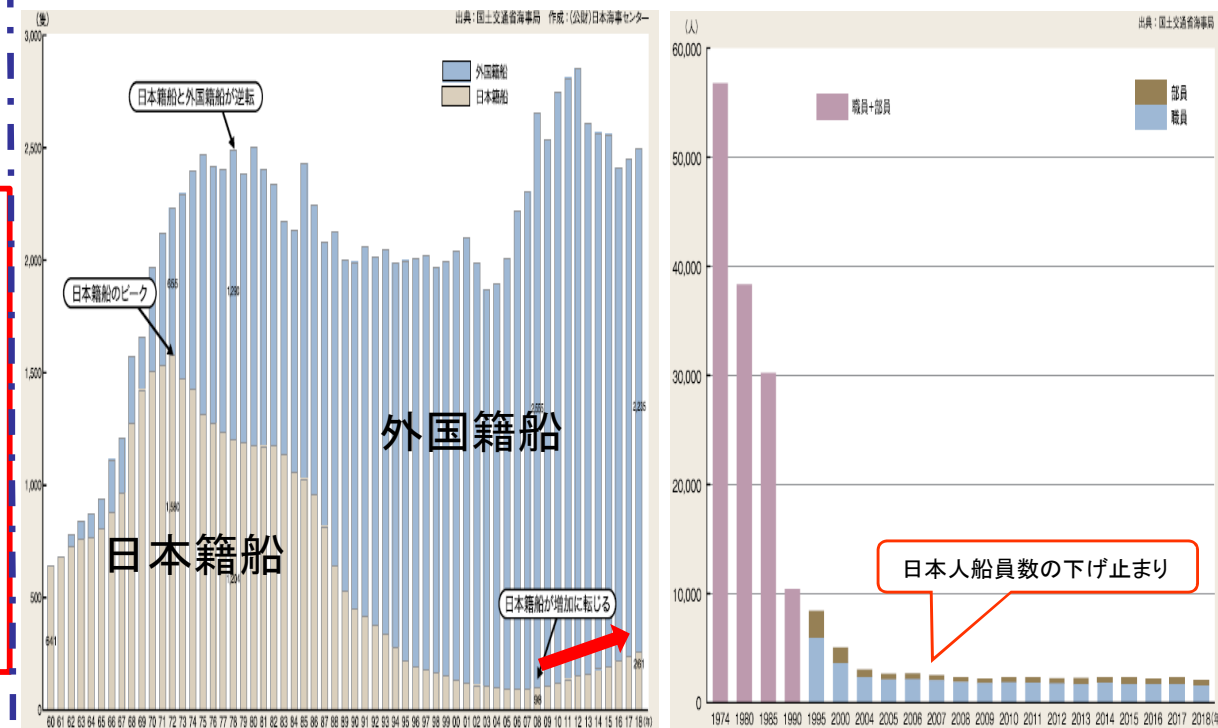
日本船舶の必要隻数について
(平成19年12月交政審海事分科会国際海上輸送部会答申)

日本への海上輸入量の全てを日本船舶で輸送しなければならない状態が1年程度継続している状態(必要隻数約1,280隻)において、最低限度の国民生活・経済活動水準(生活保護水準等を参考に通常時の約3分の1)を確保するために必要な輸送力を算出。

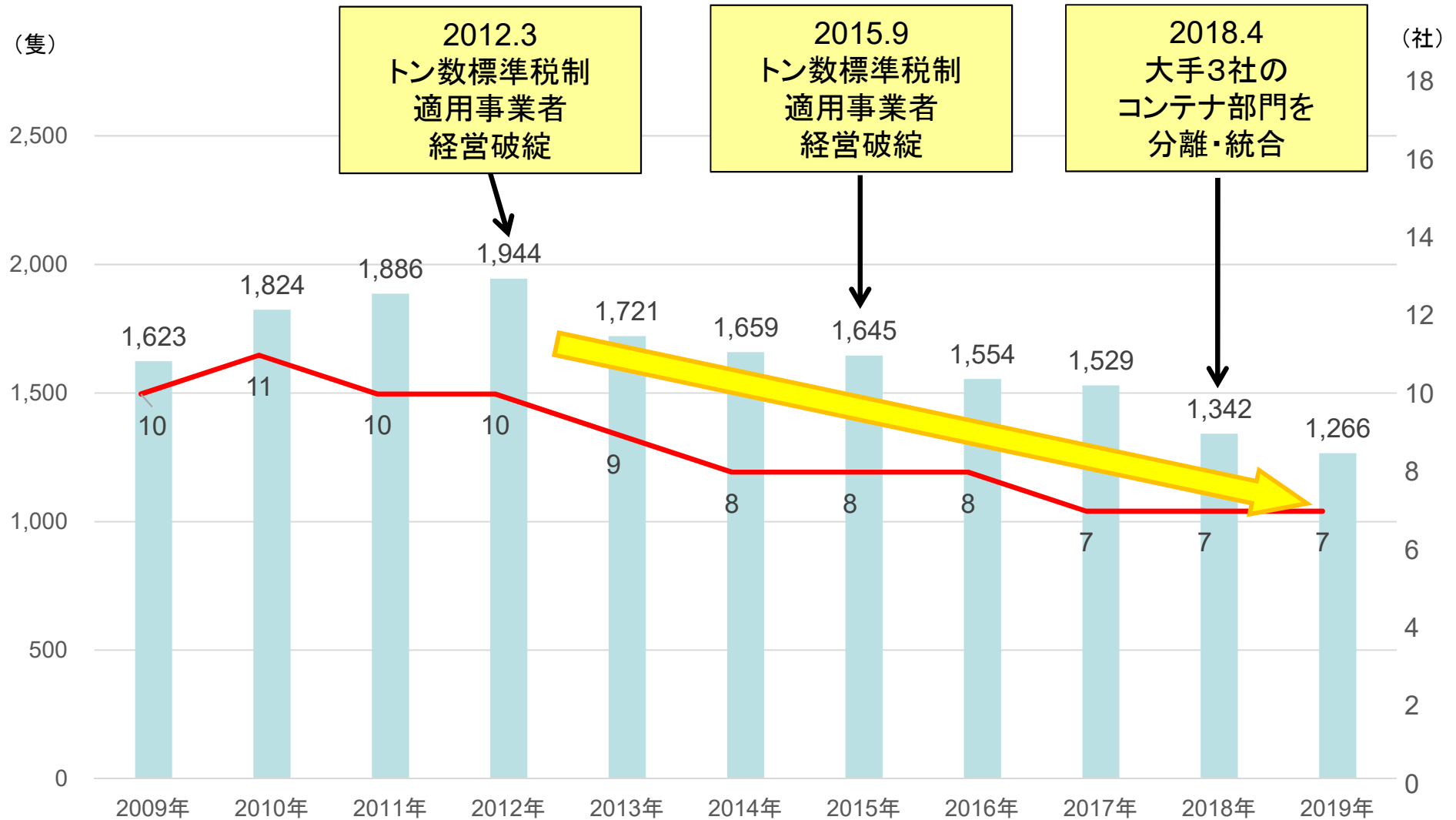
$$\text{約1,280隻} \times \text{約3分の1} = \text{約450隻}$$

日本船舶及び日本人船員の確保状況

<日本籍船:267隻(2019年6月)> <日本人船員:2,093人(2018年)>
<準日本船舶:57隻(2019年3月)>



- 日本商船隊同様、トン数標準税制適用事業者の船隊規模も、2013年以降は縮小傾向
- トン数標準税制適用事業者においても、合併、倒産、事業譲渡等の再編が発生



※ 船舶の隻数は各年の6月末時点

政策目的

- CO2削減等、環境負荷低減に資する船舶の普及促進。
- IoT技術等、新技術の積極導入。



船舶投資資金の確保による、我が国海事産業の国際競争力確保。

税制上の支援措置

船舶に係る特別償却制度の措置

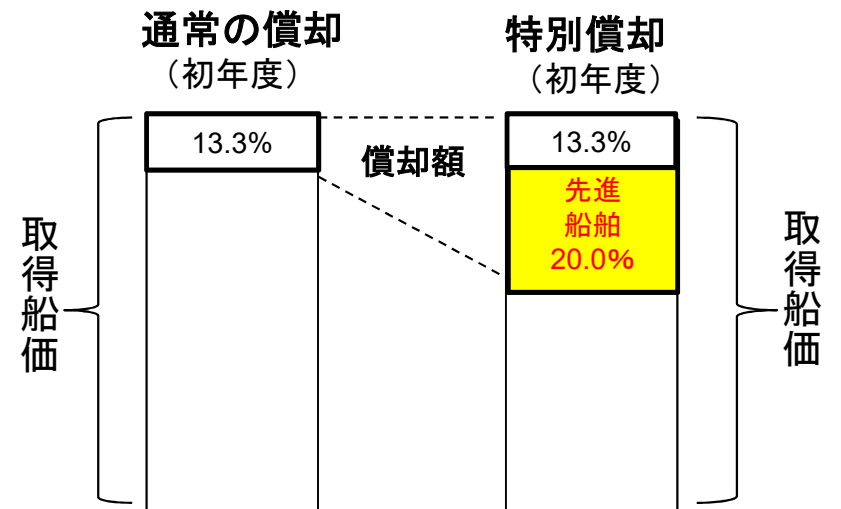
- (先進船舶) 日本籍船 : 20%
- 外国籍船 : 18%
- (環境負荷低減船) 日本籍船 : 17%
- 外国籍船 : 15%

(参考)
先進船舶の認定件数: 33件
(2019年度)

適用期間

2019年4月1日～2021年3月31日

特別償却(先進船舶)の活用イメージ



※ 償却法：定率法（耐用年数15年、償却率0.133）

(例)船価50億円
 $50億 \times 20\% \times 法人税率23.2\% = 2.3億円$
 (特償による減税効果)

船舶建造のためのキャッシュの早期確保が可能



新たな船舶投資の促進

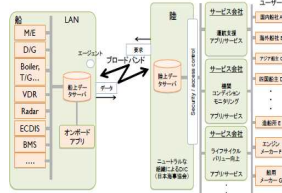
(参考)先進船舶について(特別償却関係)

○外航船舶に係る特別償却の対象となる**先進船舶** (特定先進低環境負荷船)

➡ 環境負荷低減に資する以下のIoTシステムや新材料等を組み込むことにより、更なる環境負荷の低減や運航の効率化、安全性向上等を実現する船舶

IoTシステムを組み込んだ船舶

「スマートナビゲーションシステム」搭載船舶



「遠隔監視システム」搭載船舶



陸上からサポートを受けられる船舶

「ウェザールーティングシステム」搭載船舶



全航海中、荒天海域を効率的に回避できる船舶

「予防保全システム」搭載船舶



エンジンの故障等を事前に察知・防止できる船舶

特別償却の対象となる先進船舶



新材料等を組み込んだ船舶

「機関室統合ビルジシステム」搭載船舶

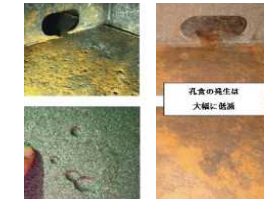


「高延性鋼」を船体に使用した船舶



原油等の貨物流出を防止できる船舶

「耐食鋼」を原油タンクに使用した船舶



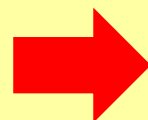
有機溶剤を含む塗料の使用が不要となる船舶

【先進船舶の導入による効果】

- **我が国海外航海運業の国際競争力の強化**
- 先進船舶の発注増による**造船所立地地域への経済効果・雇用効果の創出**

政策目的

○日本船舶の取得・保有コストを削減。



日本船舶の増加を促進し、国際競争力強化を図るとともに、
経済安全保障を確立。

税制上の支援措置

(1) 登録免許税

税率 本則 4/1000 → 3.5/1000

【対象となる日本船舶】

- ・一定の要件を満たすもの(国際船舶※) かつ
- ・10,000総トン以上 かつ
- ・新造船又はフラッグバック船(PSCによる拘留を受けたことのない船舶に限る)

(2) 固定資産税

課税標準 外航船舶 1/6 → 国際船舶 1/18

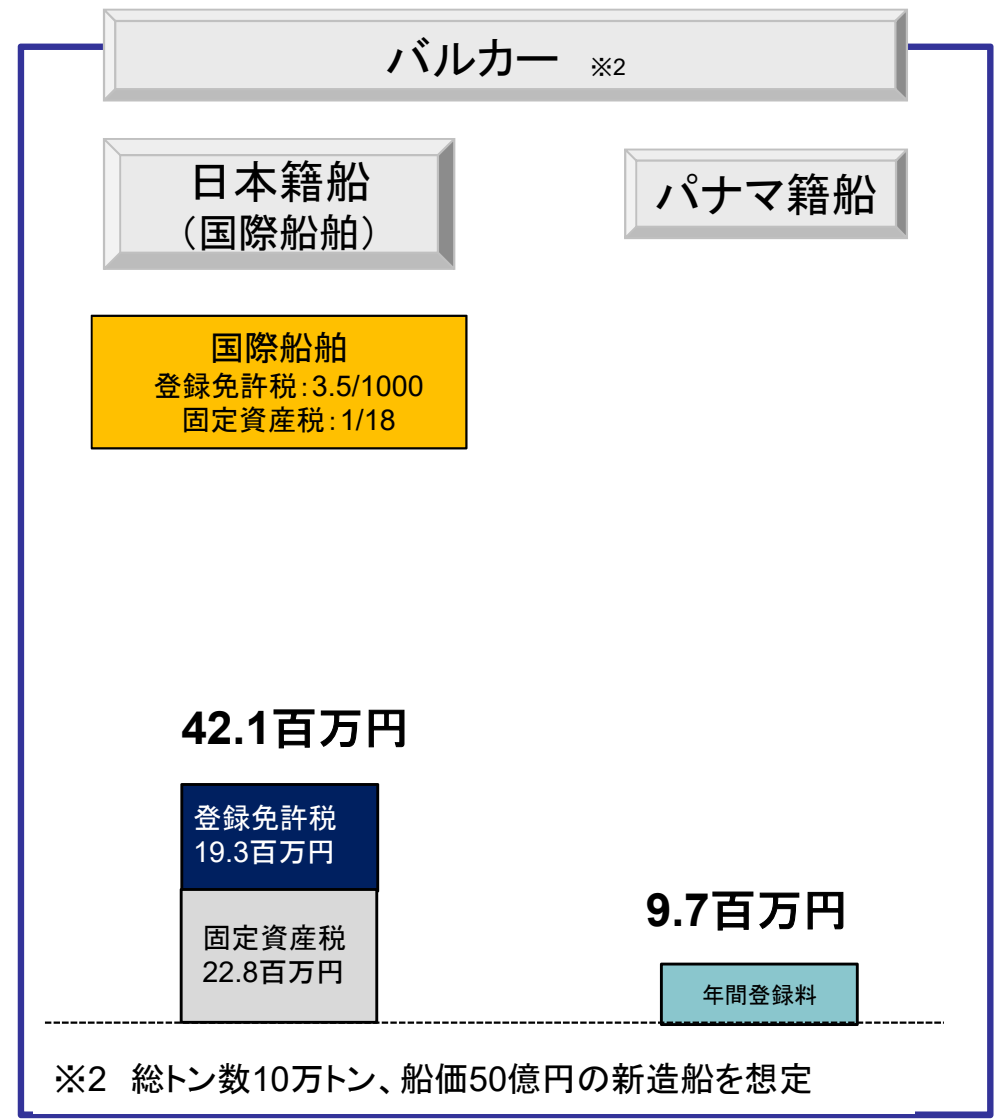
【対象となる日本船舶】

- ・一定の要件を満たすもの(国際船舶※)(ただし、近代化船は適用除外)

適用期間

登録免許税: 2020年4月1日～2022年3月31日

固定資産税: 2018年4月1日～2021年3月31日







前提条件

- ・日本船主協会調べをもとに海事局作成。
- ・日本籍船の登録免許税は所有権保存登記のみ。登録時には別途登録料2万円がかかる。固定資産税は耐用年数分(タンカー13年、バルカー15年)合計値。
- ・パナマ籍船の年間登録料は1年毎にかかる費用。耐用年数分(タンカー13年、バルカー15年)の合計値を記載。為替レートは1ドル=108.83円(MUFG2020年3月31日為替相場より)で計算。その他に領事料、検査料、事故調査料がかかる。

国名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の有無
日本	62.3% (特別償却20%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有 (2009年～)
ノルウェー	53%	無	14.1	非課税	有 (1996年～)
デンマーク	52%	買換船舶の取得価額を 売却益より控除可	0	非課税	有 (2001年～)
ドイツ	40%	有	13.9	非課税	有 (1999年～)
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0.2	非課税	有 (1996年～)
フランス	80.8%	無	0	非課税	有 (2003年～)
イギリス	100%	売却益の全部又は 一部を6年間繰延可	0.1	非課税	有 (2000年～)
アメリカ	67.2%	有	0.1	一部州は課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	17.4	非課税	無
中国(香港)	73.8%	売却益非課税	1.0	非課税	無
韓国	71.3%	無	4.6	課税	有 (2005年～)

※1 定率法の場合

※2 日本の税額を100とした場合の各国の指数

国名	 日本	 デンマーク	 フランス	 ドイツ
対象事業者	オペレーターのみ	オーナー オペレーター		
対象船舶	18% 日本船舶及び準日本船舶(※)	100%		
自国籍船増加要件	日本船舶を5年で1.2倍	運航船に占めるEU/EEA籍の割合を維持 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;">EU域内の便宜置籍船（マルタ、ジブラルタル等）算入可</div>	国全体でEU/EEA籍の割合を27%以上維持	
船員確保要件	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	要件なし		
船員訓練要件	日本船舶・準日本船舶1隻あたり1名の職員候補を毎年養成	要件なし		

※準日本船舶（日本のオペレーター又はオーナーが海外子会社を通じて実質的に保有する外国船舶）

出典：（一社）日本船主協会

- 我が国外航海運業界は、円滑な事業実施のために外国政府と調整・協議を実施(民と官)
- こうした動きを支援するため、国交省としても関係国政府への働きかけ、協議等を実施(官と官)

パナマ運河に関する諸問題と国交省の対応

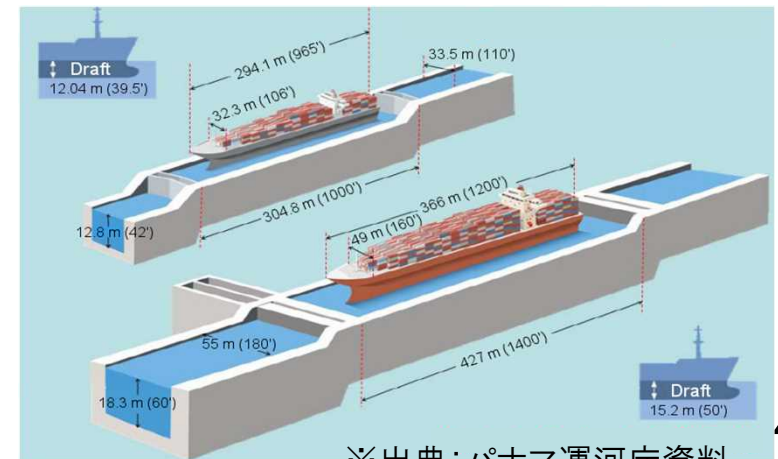
- ✓ **通航料問題**: 2005年以降、通航料金の改定が頻繁に、かつ、ときに唐突に実施されている。
 ※最近では、降雨不足による運河の水位低下に対処するためとして、事前に業界と調整を行うことなく、2020年2月15日より新たな追加料金(サーチャージ)の徴収を開始(2020年1月13日に発表)
- ✓ **LNG運搬船の予約枠問題**: 運河拡張(2016年)に伴い、LNG運搬船が通航可能となったが、予約枠は当初1日1隻しかなく、米国シェールガスのアジア向け輸出に支障が生じるおそれ。(現在は2隻に拡充されたが、依然として将来枠が不足するおそれあり)



運河利用者の意見を踏まえた適正かつ透明性のある通航料金の設定及びLNG運搬船の通航予約枠拡大について、国交省から継続的にパナマ運河庁に働きかけ

(参考)パナマ運河拡張(2016年)前後の通航可能船舶の比較

	拡張前	現在		拡張前	現在※
長さ	294m	366m	コンテナ船	4,400TEU	14,000TEU程度
幅	32.3m	51.25m	ばら積み船	80,000DWT	170,000DWT程度
深さ	12.0m	15.2m	液体バルク船	80,000DWT	150,000DWT程度
			LNG船	通航不可	210,000m³程度



※出典:パナマ運河庁資料

- 国境を跨ぐ輸送を行い、活動が全世界の関係者に広く影響を及ぼす国際海運の世界では、国連の専門機関である**国際海事機関(IMO)**が**世界共通の安全・環境ルール(国際条約)**を策定し、各国が遵守することが基本。
- IMOを通じた国際ルールによっては、**日本の産業競争力を左右しかねない**ため、我が国は、こうしたルール作りにおいて**主導的役割**を果たしてきているところ。

【日本主導の国際ルールの例】

CO₂規制、NO_x規制
シップ・リサイクル条約(老朽船の退役等の円滑化)

【欧州主導の国際ルールの例】

SO_x規制、バラスト水規制

IMOへの日本の関与

- IMOの理事国(カテゴリーA(主要海運国枠))
- IMO事務局長に日本人が就任(関水康司氏)(2012年~2015年の4年間)
- 海洋環境保護委員会の議長、IMO事務局海洋環境部長にそれぞれ日本人が就任(2018年~)

※IMOは、総会、理事会、5つの委員会と7つの小委員会、事務局で構成。174カ国が加盟国、3の地域が準加盟国(2020年6月現在)

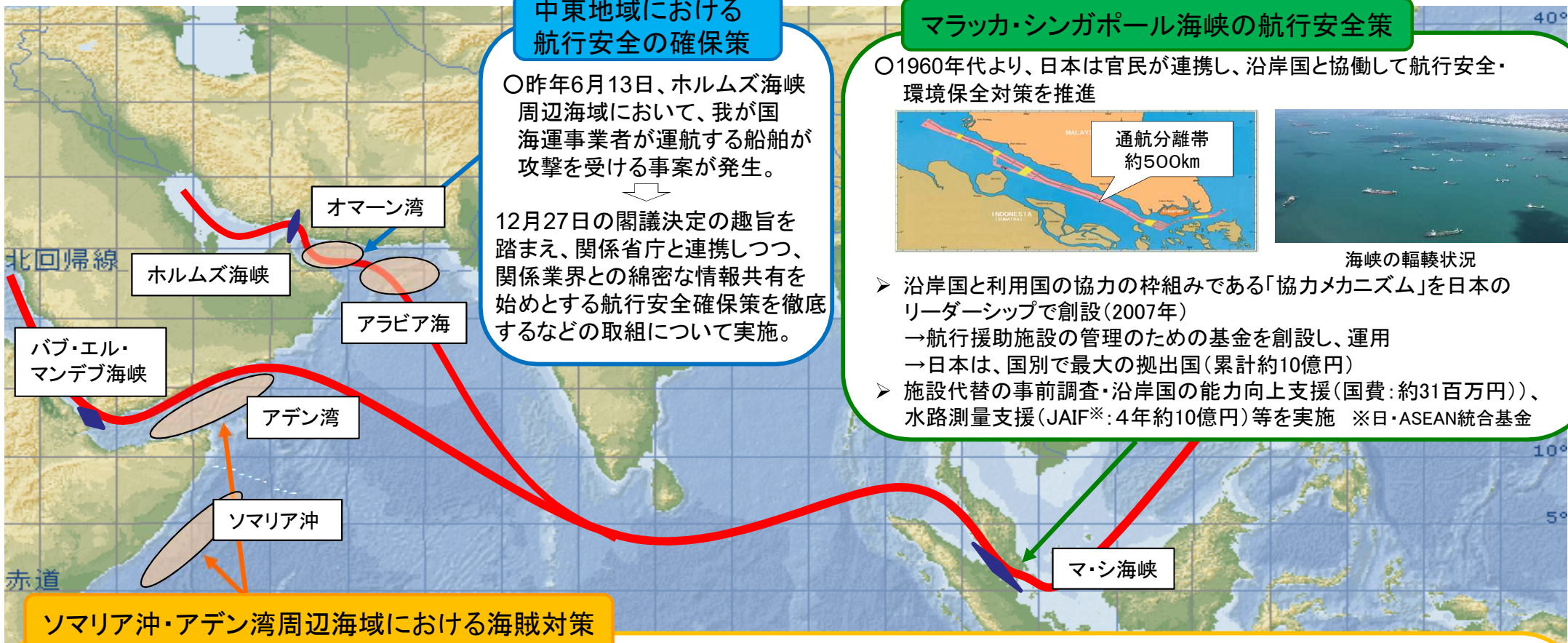
2-2. 主要航路の航行安全確保に向けて

4. 航行安全・環境保全に係る国際協力

5. 中東海域の航行安全対策

6. 海賊対策

主要航路の航行安全確保



中東地域における航行安全の確保策

○昨年6月13日、ホルムズ海峡周辺海域において、我が国海運事業者が運航する船舶が攻撃を受ける事案が発生。

↓

12月27日の閣議決定の趣旨を踏まえ、関係省庁と連携しつつ、関係業界との綿密な情報共有を始めとする航行安全確保策を徹底するなどの取組について実施。

マラッカ・シンガポール海峡の航行安全策

○1960年代より、日本は官民が連携し、沿岸国と協働して航行安全・環境保全対策を推進



通航分離帯 約500km



海峡の輻輳状況

- 沿岸国と利用国の協力の枠組みである「協力メカニズム」を日本のリーダーシップで創設(2007年)
 - 航行援助施設の管理のための基金を創設し、運用
 - 日本は、国別で最大の拠出国(累計約10億円)
- 施設代替の事前調査・沿岸国の能力向上支援(国費:約31百万円))、水路測量支援(JAIF※:4年約10億円)等を実施 ※日・ASEAN統合基金

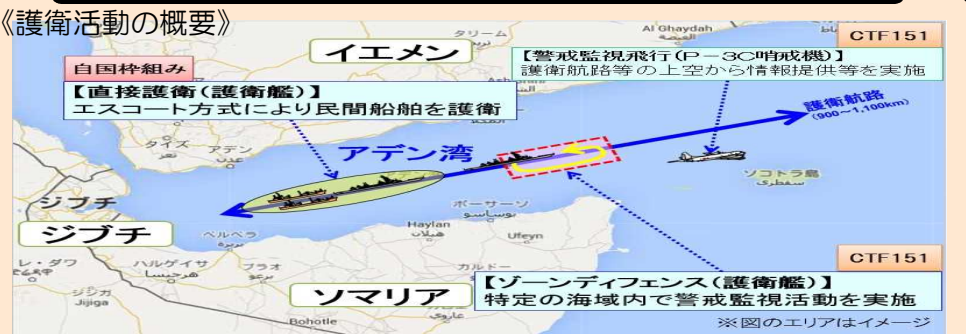
ソマリア沖・アデン湾周辺海域における海賊対策

○2008年以降、ソマリア沖・アデン湾において、重火器で武装したソマリア海賊の被害が急増。

○我が国を含む各国艦艇による海賊対処活動、商船による自衛措置、民間武装警備員の乗船といった対策により、近年はソマリア海賊による被害は低い水準で推移。

自衛隊・海上保安庁による護衛活動(2009年3月～)

《護衛活動の概要》




自国枠組み

- 【警戒監視飛行(P-3C哨戒機)】護衛航路等の上空から情報提供等を実施
- 【直接護衛(護衛艦)】エスコート方式により民間船舶を護衛
- 【ゾーンディフェンス(護衛艦)】特定の海域内で警戒監視活動を実施

※図のエリアはイメージ

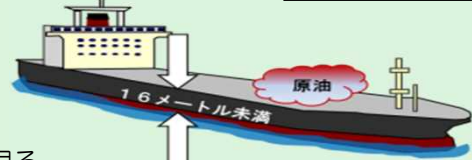
民間武装警備員による乗船警備(2013年11月～)

①民間武装警備員の乗船警備が可能な海域



②対象船舶

- 原油を輸送する日本船舶
- 満載状態の船舷が16m未満
- 満載状態の最大速力が18ノット未満



※赤線に囲まれた海域のうち、公海に限る

3. まとめ

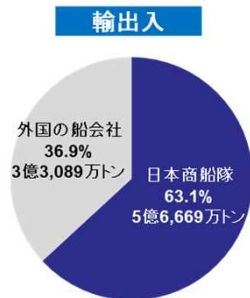
～我が国外航海運の現状と今後の取り組み～

我が国外航海運の現状と課題について

我が国外航海運の現状

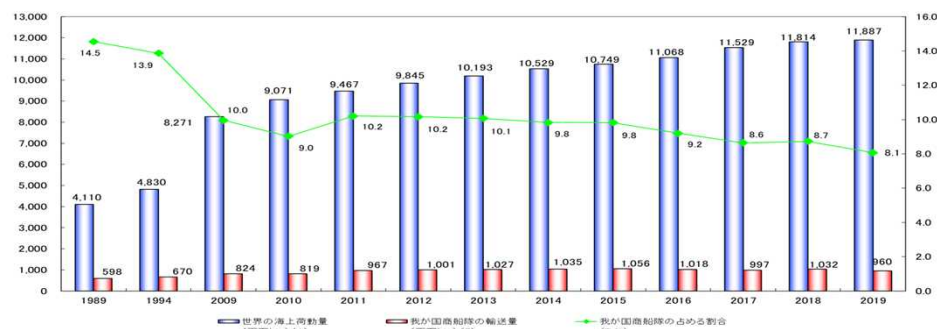
日本商船隊は我が国経済に欠かせない存在

- 我が国貿易量の99.6%を海上輸送が占める
- 日本商船隊は、海上輸送の63.1%を担う
- 船舶の調達を通じ地域経済・雇用に貢献



日本商船隊の相対的な地位低下

- 世界の海上荷動き量の拡大が続く中、日本商船隊の輸送量は横ばい



厳しさを増す競争・経営環境

- 海運大手3社の経営状況は不安定
- コンテナ船事業を統合、シンガポールへ
- 将来の環境規制等への対応も必要



(出典) 各社決算説明資料(連結決算)

安定的な国際海上輸送の確保のための取り組み

○ 我が国外航海運の国際競争力の強化

【事業基盤整備】

- トン数標準税制の導入・拡充等を通じた、日本商船隊の競争環境整備、日本船舶・日本人船員の確保
 - ※ 日本船舶：約3倍に増加 (2008 98隻→2019 267隻)
 - ※ 日本人船員：2000程度で下げ止まり
- 特別償却制度等を通じた、環境性能に優れた(競争力の高い)船舶の導入の後押し

【事業円滑化支援】

- 独占禁止法適用除外制度を通じた企業間連携の円滑化支援
- 二国間協議を通じた事業環境整備 (例：パナマ運河通航料金問題)

【自由・公平な競争環境確保】

- IMOの環境規制等国際的なルール作りを主導
- 諸外国に対し、保護主義的な措置の是正を働きかけ
- WTO、APEC、EPA等を通じた海運自由の原則化

○ 重要な航路における航行安全の確保等

- マラッカ・シンガポール海峡における沿岸国への国際協力
- ソマリア沖アデン湾等における海賊対策
- 中東海域の航行安全対策

具体的取組の検討の必要性

昨今の情勢に鑑み、上記施策の中でも、特に経済安全保障の観点から、日本船舶・日本人船員確保の前提となる我が国海運業の基盤強化が必要ではないか

新型コロナウイルス感染症による影響

- 感染症の流行による世界的な生産・消費活動の停滞 → 輸送需要の減少、事業環境の悪化