資料6

JSA 一般社団法人 日本船主協会
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

我が国外航海運の現状と当面する課題

2025年10月29日 第6回海事産業委員会

一般社団法人　日本船主協会

目次

1.　我が国と海運

2.　我が国外航海運が当面する課題（追加・更新）

（1）国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化

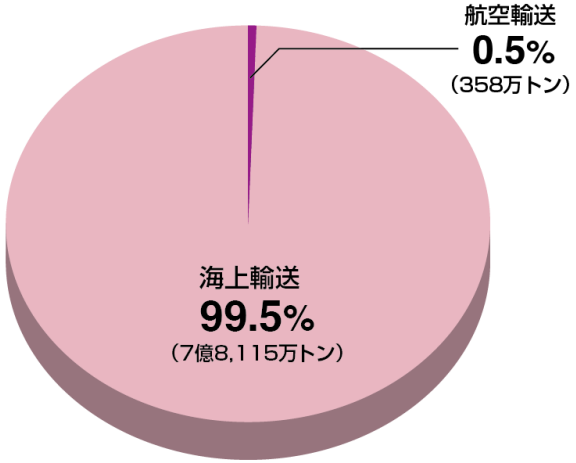
（3）国際海運業界におけるカーボンニュートラルは待った無し

（4）国際海運の健全な発展には「平和な海」が大前提

我が国の経済と暮らしを支える海運

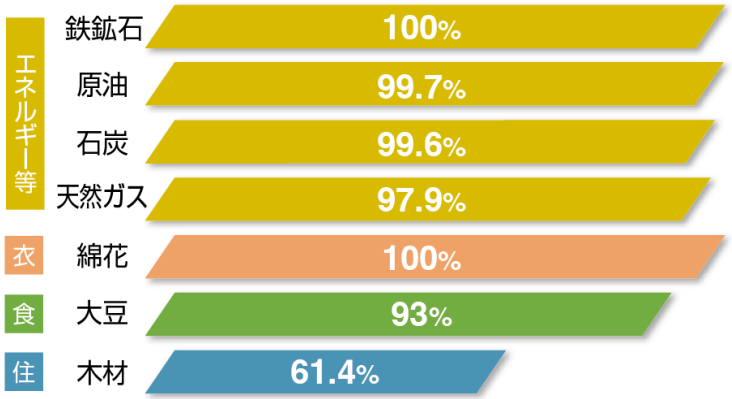
◆我が国経済活動や国民生活を支える海運は、日本の経済安全保障にも貢献

✓ 我が国輸出入の
ほとんどが海上輸送



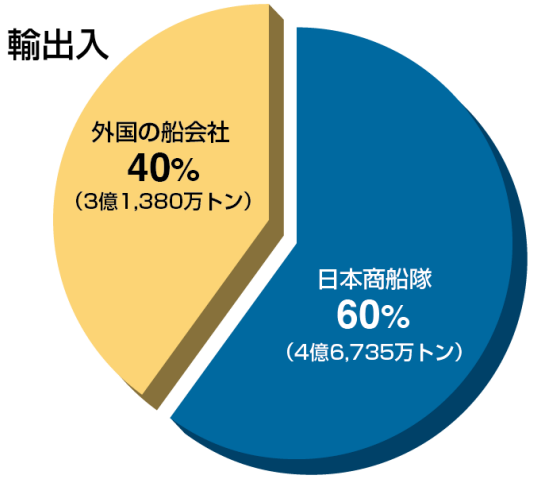
©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 海外物資に頼る
我が国の生活と産業



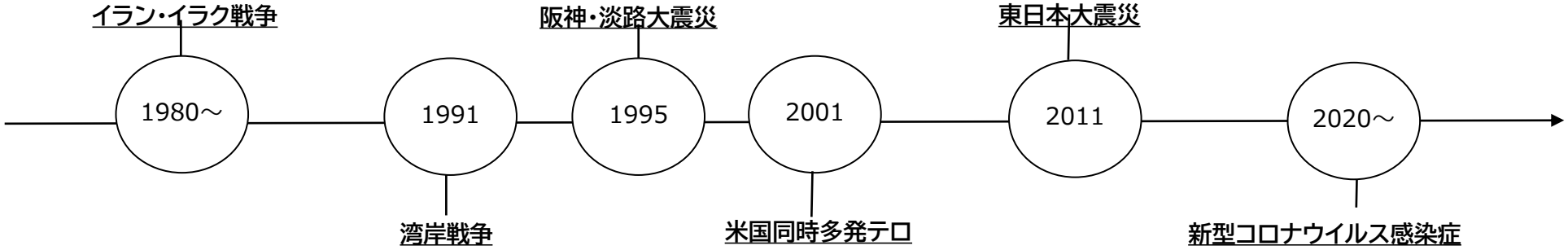
©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 日本の輸出入貨物の約6割を
日本商船隊が輸送



©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 非常時等においても海上輸送を維持

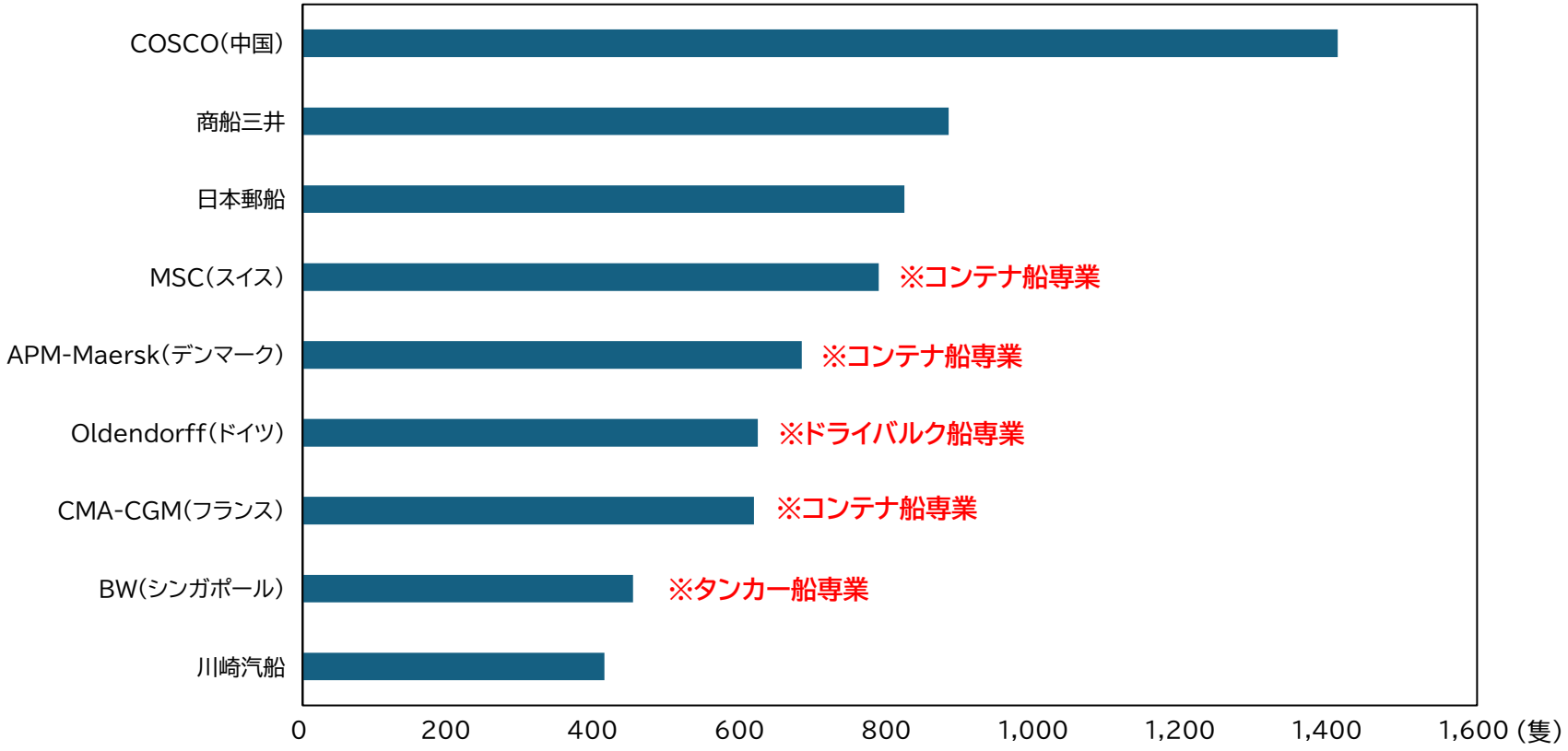


世界に誇る日本の海運会社

◆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“専業船社”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）



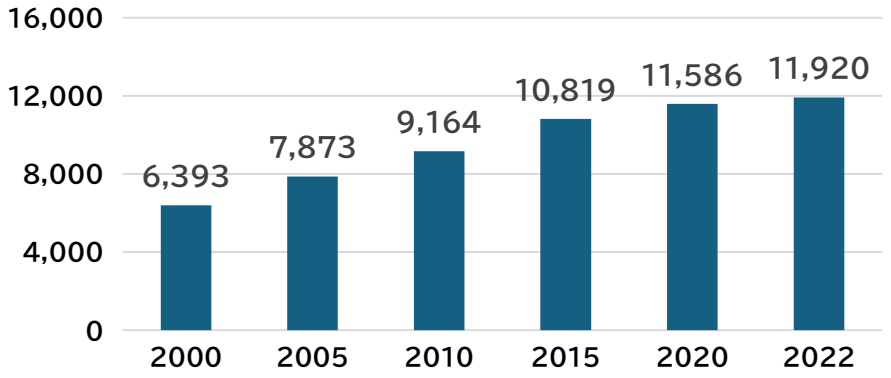
出典：大手3社公表資料

我が国企業や地域経済にも貢献する海運

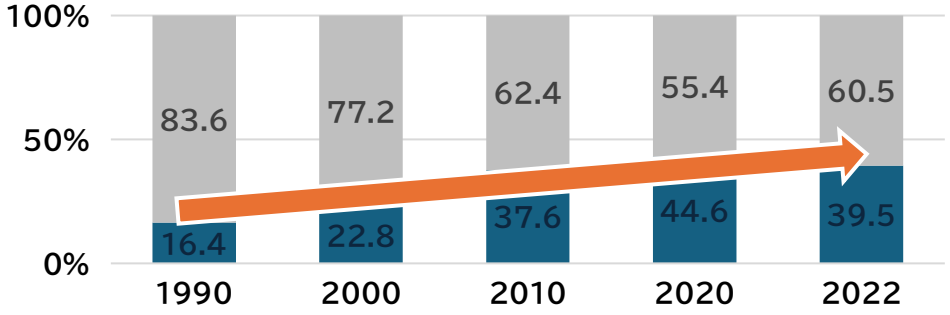
JSA 一般社団法人 日本船主協会 にほんせんしゅきょうかい
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆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＞

✓ 海事産業群の中心的存在として地域経済に貢献

海 運 業

	外航※ (2023年度)	内航 (2023年度)
産業規模（兆円）	6.3	1.48
運航隻数（隻）	2,211	7,155
事業者数（事業者）	176	3,729

※ONE（日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社）含む。

我が国海運事業者は船舶の70%超を国内調達*
（＊ 2023年竣工船（隻数）ベース）

造船・舶用工業

	造船業 （年 度）	舶用工業 （暦 年）
従業員※1（万人） （2023※2）	7.0	4.6
産業規模（兆円） （2023）	3.0	1.0
事業者数（事業者） （2024）	約900	約800

※1 外国人技能者を含む。 ※2 舶用工業は2021年の数字。

船 員

内 航 2.9万人
（2024年10月末時点）
外 航 日本人0.2万人
（2024年10月時点）
外国人5.3万人
（2024年7月時点）

船員の供給源

船員の育成

（独）海技教育機構
- 座学（8校 定員405人）
（2024年4月時点）
- 乗船実習（練習船5隻）

商船系大学・高専
- 座学（7校 定員360人）

出典：SHIPPING NOW2025-2026

目次

1.　我が国と海運

2.　我が国外航海運が当面する課題（追加・更新）

（1）国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化

（3）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

（4）国際海運の健全な発展には「平和な海」が大前提

(1) 国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応
～米国通商代表部の措置と当協会の対応～

JSA 一般社団法人 日本船主協会 にほんせんしゅきょうかい
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆ 米国通商代表部(USTR)通商法301条対抗措置。

✓ 2025年10月14日から実施されているUSTR措置は以下の通り

- 非米国建造の自動車運搬船 (PCC)に対する入港料 (2025年10月14日から船の純トン×46ドルで課徴／例えば、7,000台積のPCCの場合、1回あたりの入港料は単純試算で約1.5億円)
- LNG運搬船の米国籍・同国建造要件 (米国積みLNG輸送に占める米国籍船の割合を2028年:1%から2047年:15%まで段階的に引上げ。2029年以降は米国建造要件を追加)
- 中国建造船を使用する場合の入港料 (2025年10月14日から米国で最初に寄港する港で課徴予定(複数港寄港の場合でも課徴は1回のみ)。1船につき課徴は年5回まで。2025年以降、3年間で段階的に引き上げ／例えば、コンテナ船(9,000TEU/96,000純トン)の場合、1回あたりの課徴金は2025年:約170万ドル(約2.5億円)→2028年:約320万ドル(約4.8億円))

◆ 我が国外航海運業界の対応

✓ 政府や国際海運団体(国際海運会議所・アジア船主協会等)と連携し、米国に意見書提出・公聴会での意見陳述等を通じて制度見直しを働きかけ。

(左)8月27日には日本郵船、商船三井、川崎汽船が古川国土交通副大臣と意見交換を実施

（1）国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応
～国際海運の健全な発展には「海運自由の原則」が大前提～

◆ 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。*

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～我が国海事産業群が直面する状況～

JSA 一般社団法人 日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

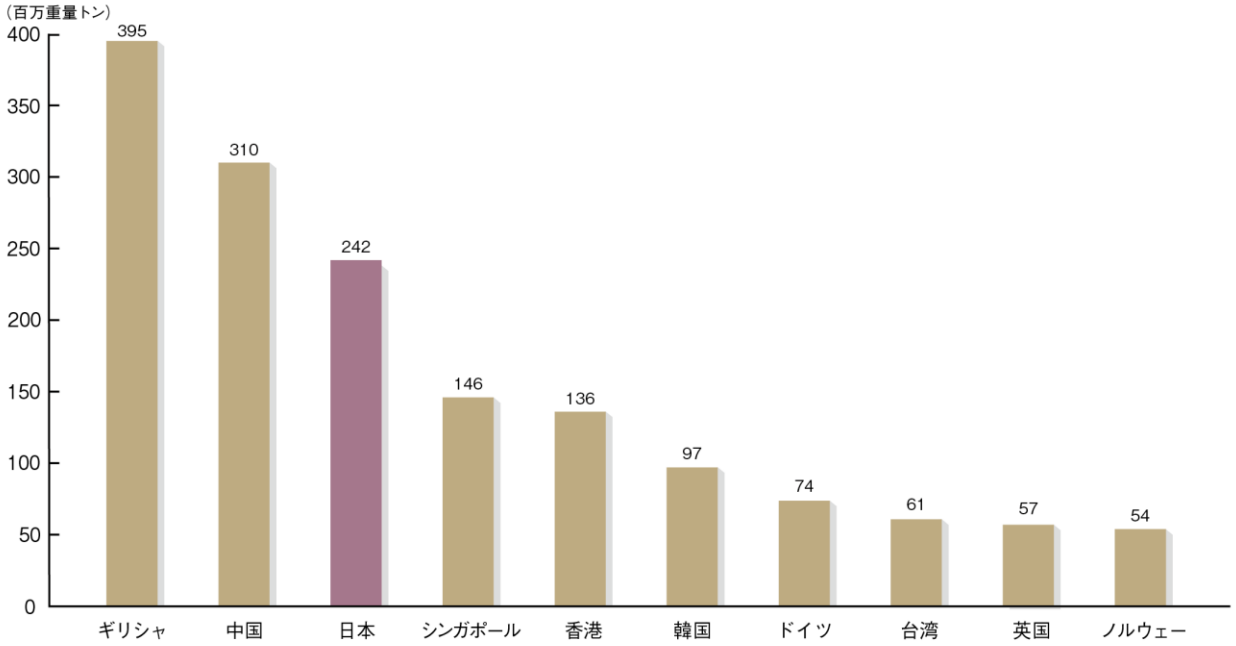
◆ 海運等で構成される我が国「海事産業群」は地域経済・雇用、ひいては経済安保に貢献

✓ 一方米国は、今になって米国海運・造船を再生させようとしている。
我が国の海事産業群の維持・発展が必要。日本の海運・造船が衰退してしまってからでは遅い。

（P6ご参照）

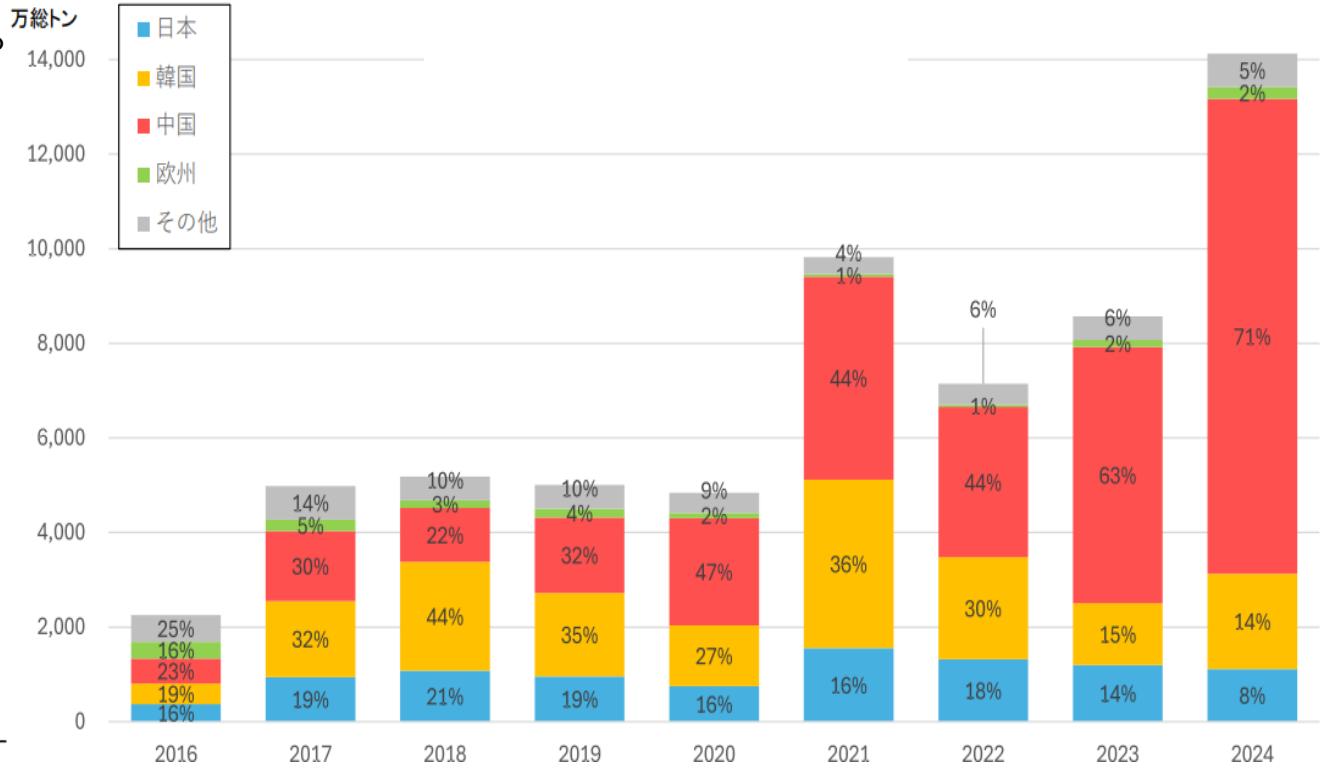
【国別保有船腹量】

- 日本の船会社が実質保有する船腹量は世界第3位の規模。前年に比べ第2位の中国との差が広がっている。



©SHIPPING NOW 2025-2026

【世界における船舶受注量と国別シェア（契約年ベース）】



（出典）国交省「船舶産業の変革実現のための検討会」資料

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～我が国海事産業群の強靭化に向けた政府の施策～

JSA 一般社団法人 日本船主協会（にほんせんしゅきょうかい）
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆ **外航海運は世界単一市場で熾烈な国際競争を展開（P18ご参照）**

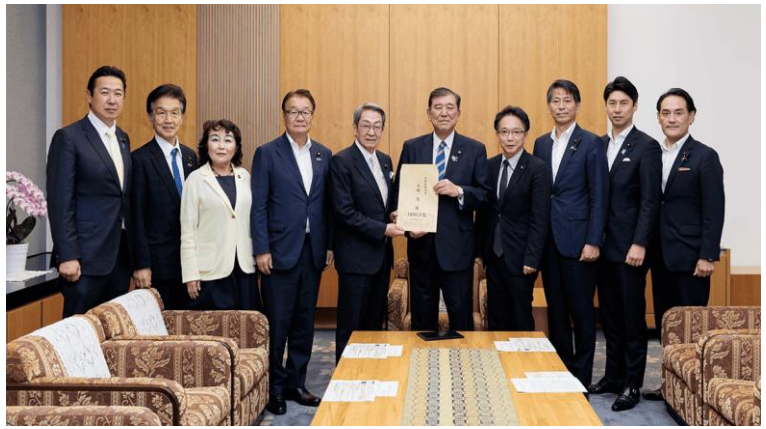
◆ **我が国外航海運業界を取り巻く状況**

✓ 熾烈な国際競争下では、シンガポール等海運税制に優れた国への会社機能の分散等で、他国の海運会社に対抗できる競争力を生み出さざるを得ない

✓ 「持ちやすい・使いやすい」日本籍船に向けた諸制度の抜本的な制度改善が必要（P27ご参照）

✓ 米国の例を見ても、我が国海事産業の競争力の源泉、そして経済安保の観点からも米国の二の舞とならないよう**海事産業群強靭化に向けた取組みが必要**

⇒2025年6月20日 自民党海運・造船対策特別委員会、経済安全保障推進本部は以下記載を含む「**我が国造船業再生のための緊急提言**」を石破総理（当時）に提出



“日本の船は、日本で造り、日本で持つ」という目標を掲げ、国家戦略として、我が国造船業が自律性と優位性を確保しつつ再生するために必要な施策を十分な規模で躊躇なく講じていくべき“

【ご参考】自民党「我が国造船業再生のための緊急提言」（概要）

我が国造船業再生のための緊急提言（2025年6月23日、自民党「海運・造船対策特別委員会」および「経済安全保障推進本部」から石破総理に提出）

背景

- 四面を海に囲まれる我が国は、貿易量の99%以上を海上輸送に依存。それを支える海事産業は極めて重要な役割。
- 我が国海事クラスターの中核である**造船業**は、市況変動の激しい中、近年の中・韓との競争激化、世界的な長期需要低迷による撤退、人手不足、鋼材等の物価高等の厳しい環境の中で、**建造量は減少傾向**。国内船主のニーズに十分応えられず、**国内船主が中国造船所への依存を余儀なくされる状況**も発生。
- 直ちに対策を打たねば、造船業の産業基盤を維持できず、海事クラスターの崩壊、**我が国の経済や国家安全保障にも甚大な影響を及ぼすおそれ**。

あるべき姿

日本の船は日本で造り日本で持つ　**世界を牽引する確たる地位の確保**　**海事クラスターの中核で国と地方を支える**

提言要点

我が国造船業が自律性と優位性を確保しつつ再生するため、国家戦略として、主に以下の施策を、商船・艦船分野両面の観点を踏まえ、十分な規模で躊躇なく講じていくべき

商船・艦船分野の両面を見据えた生産能力の拡大・技術力の向上

- 経済安全保障推進法に基づき**「船体」を新たに特定重要物資に指定**するとともに、国主導で1兆円以上の投資を可能とする基金を創設し、船舶サプライチェーンを強靭化（防衛生産基盤強化法と相互補完的に実施、国有施設民間操業（GOCO）による設備投資の拡充も検討）
- DX技術で船舶の**開発・設計・建造システムを高度化・効率化**し、造船・舶用**事業者のシステムを共通化・自動化**
- 提携・協業・統合等あらゆる形での業界の連携・再編（**水平連携・垂直連携**）を推進

地域や産学官連携による造船人材の育成・確保

- **官民連携の下での造船人材の育成拠点の整備推進、地域や産学官が一体となった造船人材の確保・育成**の取組を後押し・全国横展開（地方創生交付金等も活用 ）
- 外国人材に関し、造船業の実情に合わせた柔軟かつ効果的な技能等の習得ができるような受入体制を構築

脱炭素化への対応等を通じたゲームチェンジ

- **グリーンイノベーション基金**を活用し、世界に先駆けて**ゼロエミッション船を開発・実証**
- **GX経済移行債**を活用したゼロエミッション船等の**建造体制の整備、戦略分野国内生産促進税制への対象追加、国内船主による発注喚起**
- 我が国造船業の優位性を発揮する国際競争条件構築のため、**国際海事機関におけるルールメイキングを主導**

同志国等との連携強化

- 我が国海事クラスターの競争環境安定化及び国際的サプライチェーン強靭化のため、**同志国等との連携を強化**（米国造船業との提携・技術供与、グローバルサウス諸国との協業を通じた海外事業展開、北極圏における国際連携等）
- 国内造船所における**同志国の艦船の建造・修繕の拡大追求**（日米防衛産業協力・取得・維持整備定期協議（DICAS）に基づく協力等）

日本船主等の競争力強化・発注喚起を通じた安定的な新造船需要の確保

- **船舶の特別償却制度及び買換特例制度等を確実に延長**し、国内船主による船舶発注を促進

➢ 政府として、今秋を目途に、目指す目標と達成時期、具体的な施策の内容、官民の投資規模、スケジュール等を整理したロードマップを策定すべき
➢ すぐに着手すべき施策については、必要な予算を確実に手当てすべき

（出典）自民党HP

◆ 海事産業群4団体で我が国造船再生に向けた要望書を国交省に提出

10月10日、我が国海事産業群の中核を担う日本船主協会・日本造船工業会・日本中小型造船工業会・日本舶用工業会の4団体が提出した要望書の要旨は以下のとおり。

- ✓ 我が国造船業は、長年、不公正な国際競争等に晒された結果、世界シェアが2024年には8%に落ち込むなど、自助努力のみでは存続が極めて危ぶまれる状況。我が国造船の衰退は、日本の海運、舶用工業等、海事産業群衰退にも繋がり、日本の経済安保や、地方経済にも深刻な影響をもたらす。
- ✓ 米国では経済安保の観点から、自国造船・海運再興の動きが活発化。将来にわたり、「我が国に必要な物資は、日本の鉄と部品により、日本で造られた船で、日本の海運会社が運び続ける」べく、以下5項目に係る支援をお願いいたしたい。

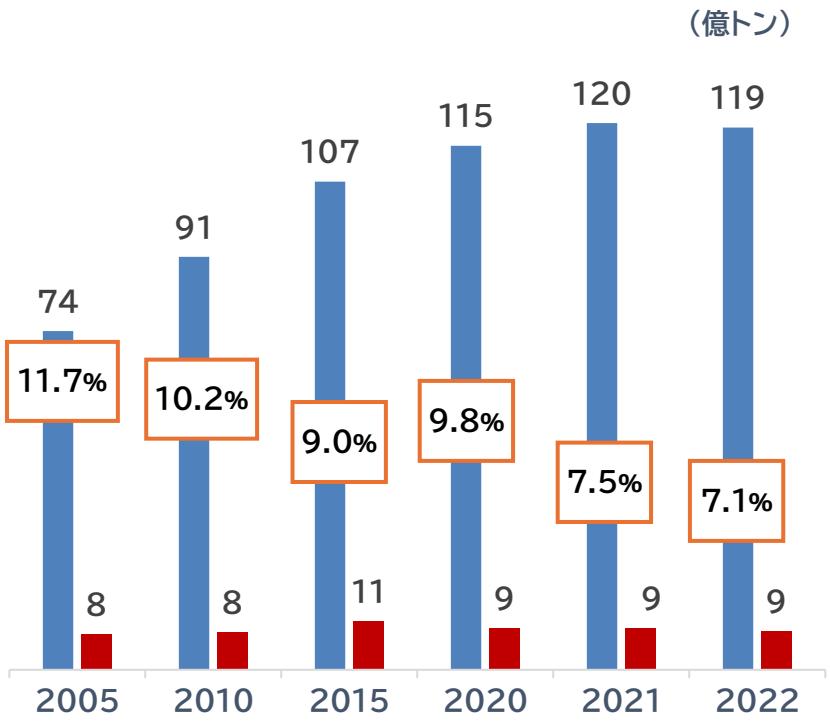
1. 2035年1,800万総トン建造能力確保に向けた、必要な規模と割合を備えた「基金」創設等
2. 造船業界の水平連携や、海事産業群内での垂直連携。
3. 主要造船競争相手国との船価差の原因となっている鋼材内外価格差の解消・緩和。
4. 高度設計人材や現場人材の確保・育成。柔軟な働き方を可能とする環境整備。
5. 今年度末期限の現行船舶特償・買換特例の延長。また、我が国海事産業群事業者が、造船業再生に健全な形で貢献し続けられるよう、イコールフッティング、投資優遇税制等の環境整備

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～激しい国際競争に晒される我が国外航海運～

JSA 一般社団法人 日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

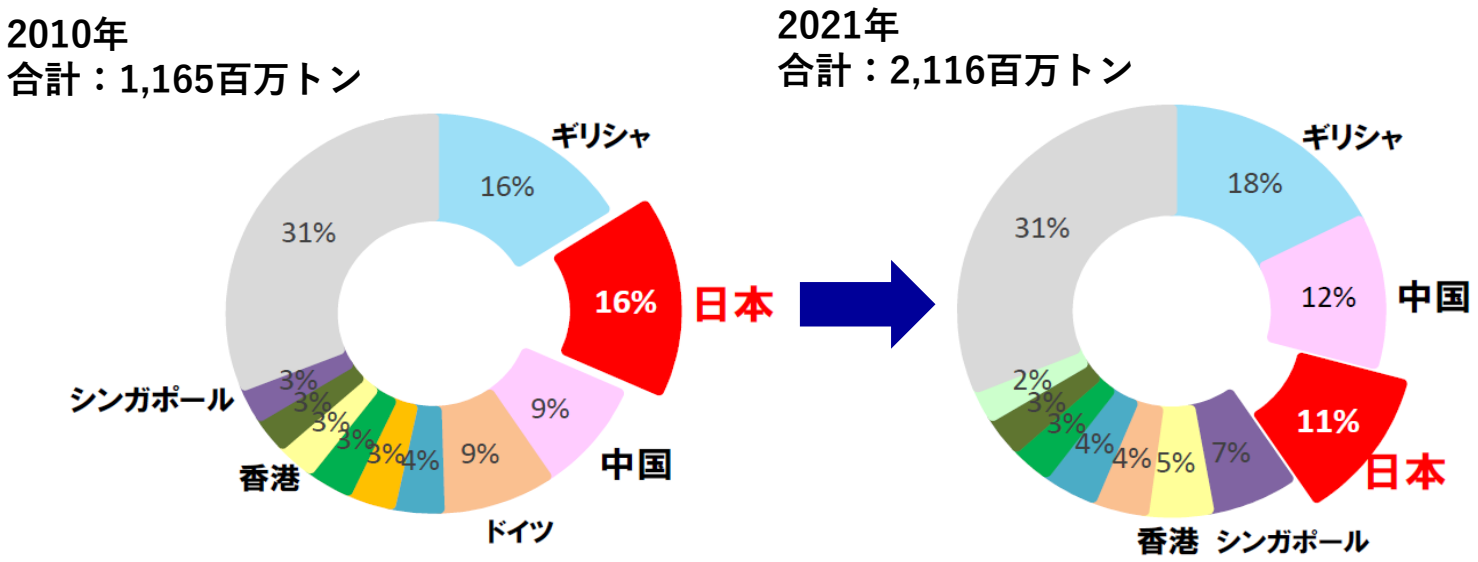
◆我が国外航海運は地域経済、国民生活を支え経済安全保障にも貢献する一方（P4～6ご参照）
世界単一市場のもと激しい国際競争に晒されている

✓ 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



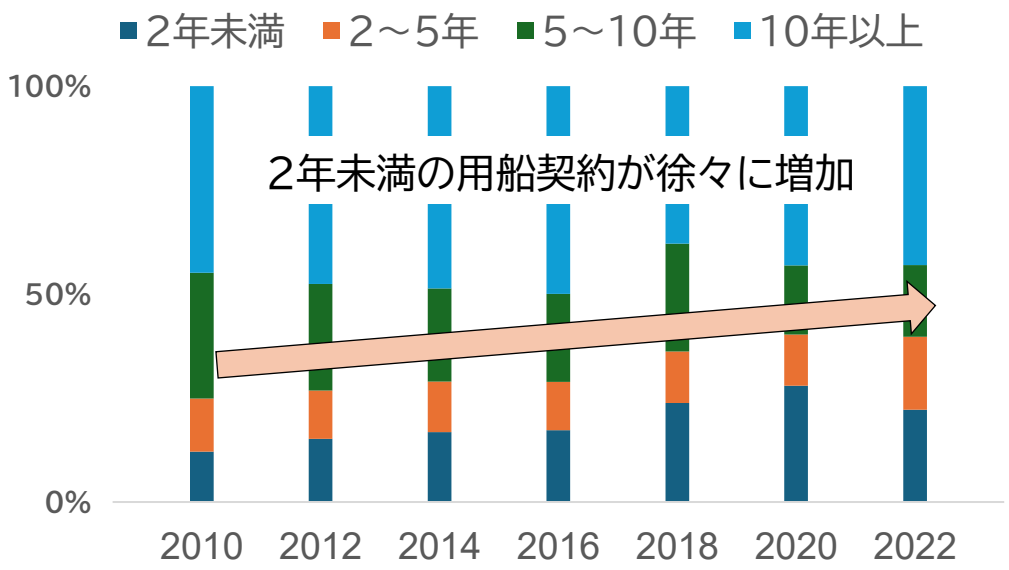
日本船主の国際シェア（船腹量ベース）

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～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。

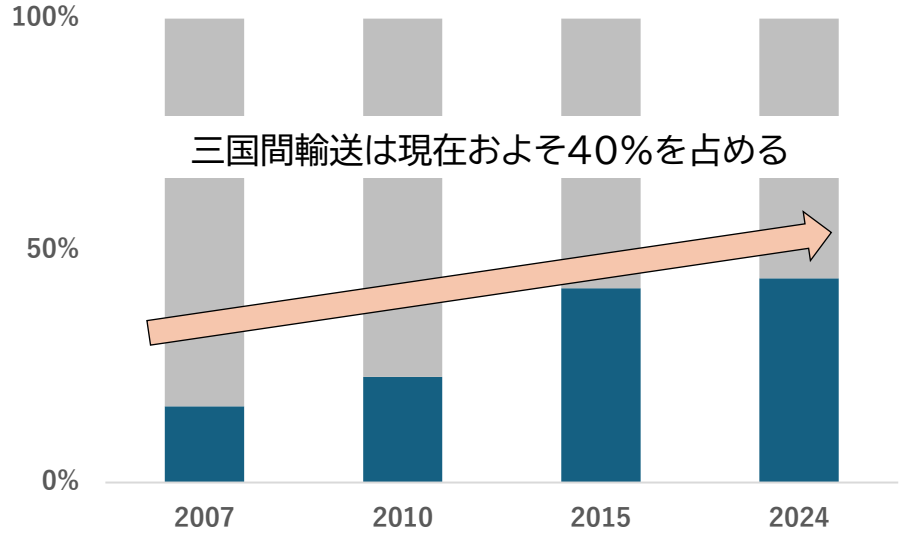
＜平均用船契約期間の推移＞



◆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。

＜日本商船隊の輸送比率（青が三国間輸送）＞

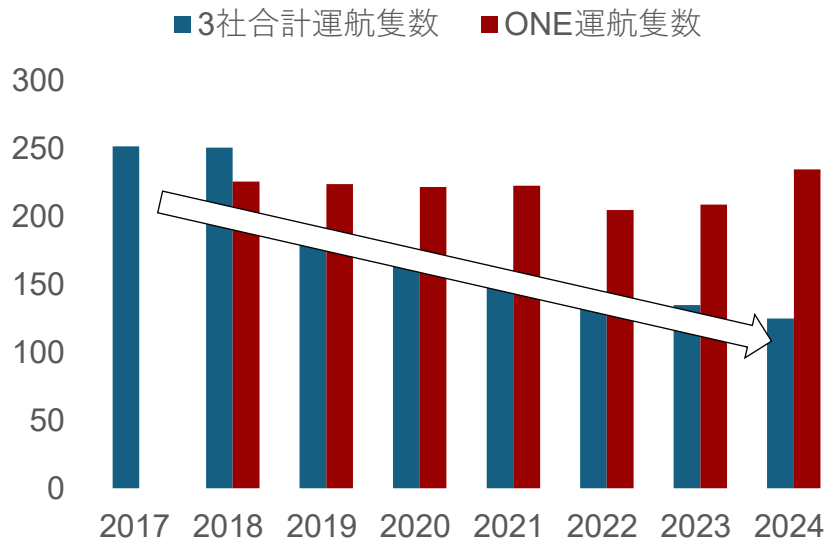


出典：（左）日本船主協会 統計要覧
（上）国土交通省 海事レポート・SHIPPING NOW

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～我が国外航海運業の事業構造の変化～

◆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

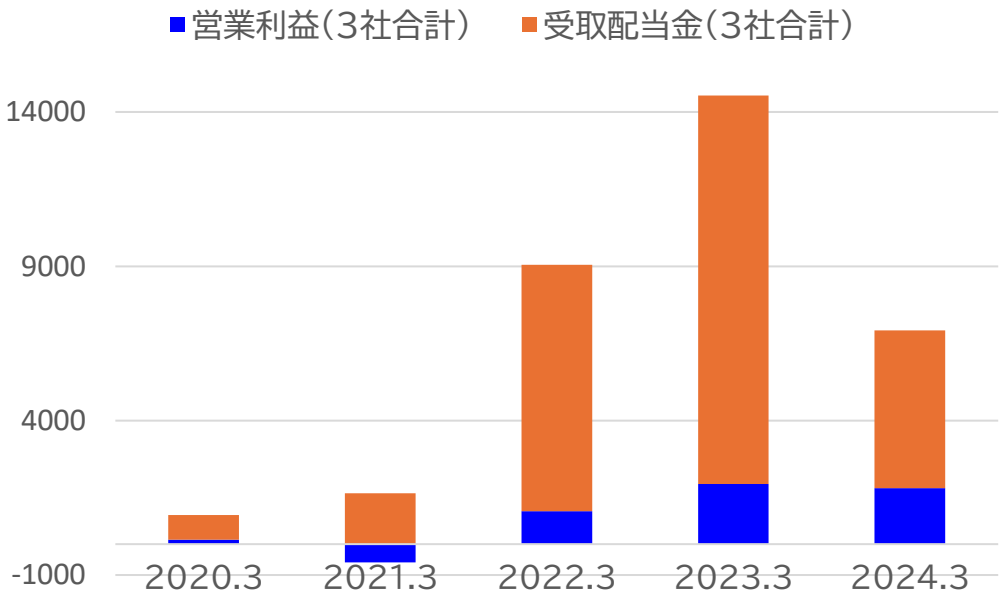


＜大手3社とONEのコンテナ船運航隻数の推移＞

（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

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～我が国主要外航海運会社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

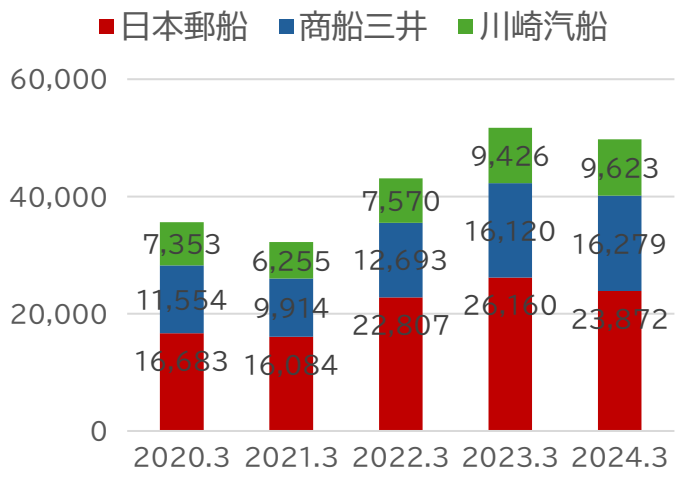
日本郵船：△ 92隻　758隻(2017.3)→666隻(2024.3)

商船三井：△ 14隻　790隻(2017.3)→776隻(2024.3)

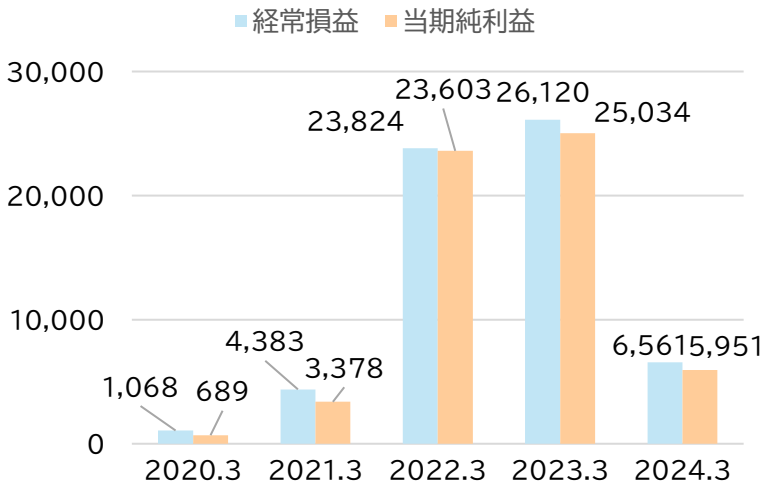
川崎汽船：△ 116隻　534隻(2017.3)→411隻(2024.3)

※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)

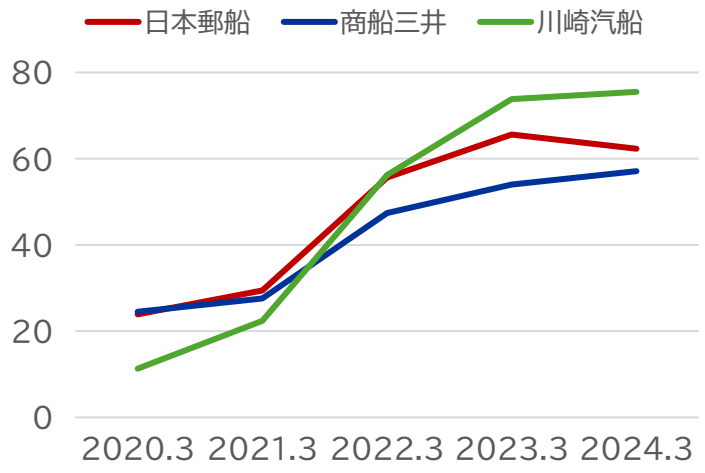
◆2020年後半以降の市況回復により各社の財務体質は改善



＜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）



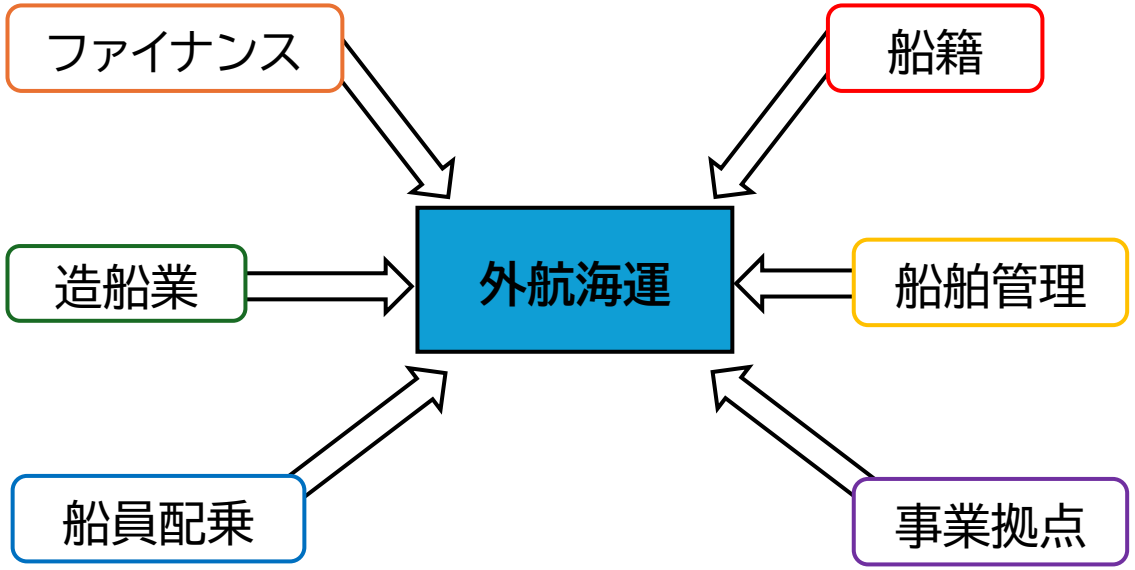
＜大手3社の自己資本比率の推移＞
（単位：%）

（出典）いずれも3社決算資料

◆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ティングの実現が肝要

◆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)

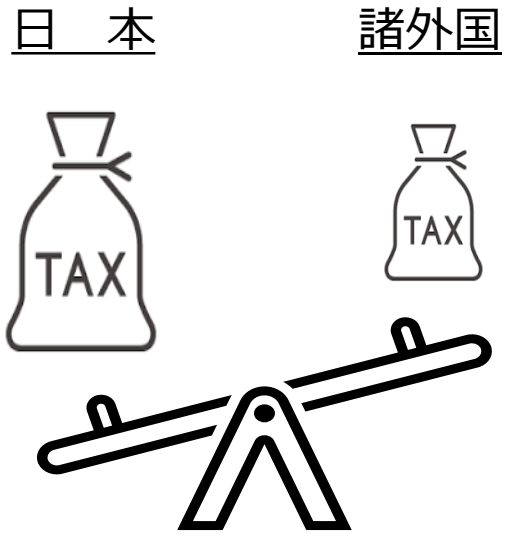
※1 他国のトン数標準税制にはない、対象制限（基本的には自国籍船）、日本籍船の増加や船員確保・育成に関する要件あり。
※2 10万GT/船価50億円の貨物船で試算

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）**

} 今年度末に期限切れ

- 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



✓ *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、地域経済、そして造船を始めとする海事産業群の強靭化にも貢献*

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～船舶特償・買換特例の延長は必要不可欠 ～

【船舶特償】

日本船主（オーナー）が、環境性能に優れた、国際競争力のある船舶を新たに建造・保有し、日本商船隊に適時適切に供給できる体制を整備するため必要不可欠。

令和5年度税改の拡充部分： 特償率が最大32%

船舶の区分		特別償却率	経済安保に資する要件*2を満たす場合	
			日本オペ運航	外国オペ運航
特定先進船舶*1	日本籍	20%	32%	30%
	外国籍	18%	30%	28%
環境負荷低減船	日本籍	17%	29%	27%
	外国籍	15%	27%	25%

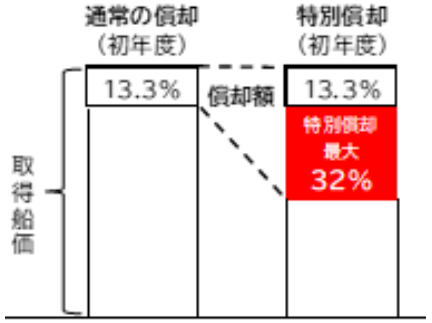
*1 環境・安全性能の向上に資する特定6設備のいずれかを搭載した環境負荷低減船。
*2 経済安保に資する要件：
- ✓ 海事産業強化法に基づく認定造船所で建造
- ✓ 認定舶用メーカーの主機エンジン・プロペラ・ソナーを使用
- ✓ 外航船舶確保等計画の作成、国土交通大臣の認定

【活用例】取得船舶：日本籍 特定先進船舶
取得価額：100億　特別償却：32%

特別償却限度額：100億円×32%
＝ 32億円

初年度減税効果：32億円×23.2%
＝ 約7億4千万円

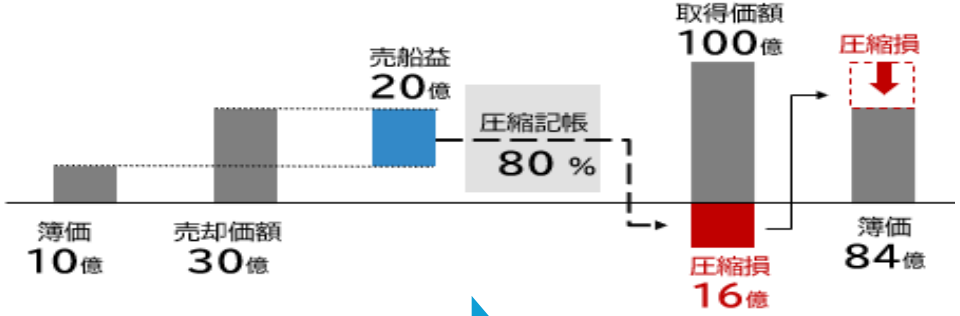
新たな船舶投資（船隊の拡大）に利用



【買換特例】

日本船主（オーナー）が、環境性能に優れた、国際競争力の高い船舶（新造・中古）のリプレースを行い日本商船隊に適時適切に供給できる体制を整備するため必要不可欠。

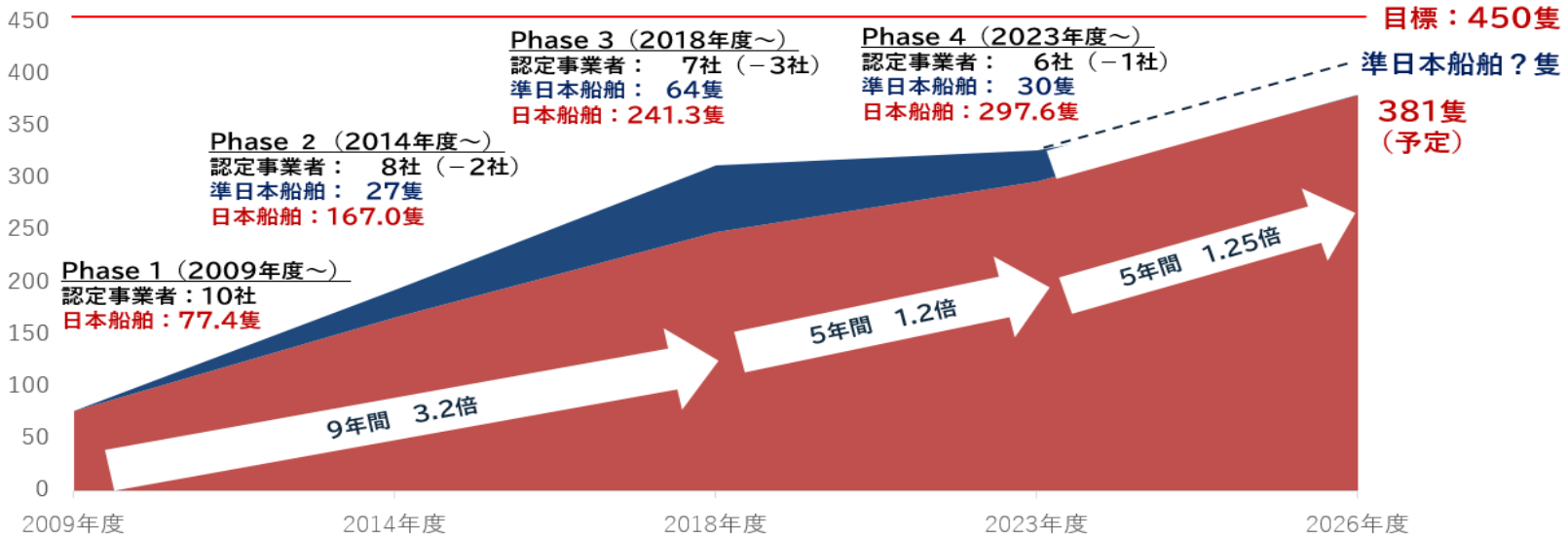
船舶を譲渡し、環境負荷の低減に資する一定の要件を満たす船舶を新たに取得した場合、売却時の譲渡益に対し、最大で80%を損金算入



✓ 税金の繰り延べにより、手元資金を厚くできる → 新たな船舶投資（船舶のリプレース）に利用

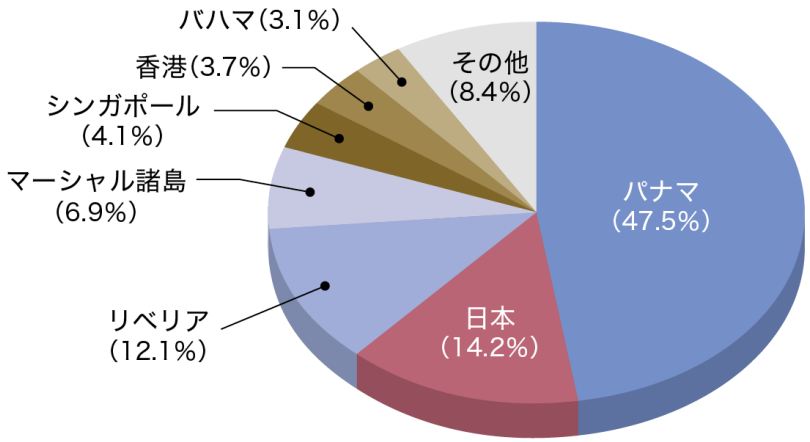
◆主として「トン数標準税制」により、日本籍船漸増も日本商船隊の大半は他国籍船

【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	1,082	47.5
日本	323	14.2
リベリア	275	12.1
マーシャル諸島	158	6.9
シンガポール	93	4.1
香港	85	3.7
バハマ	70	3.1
その他	191	8.4
合　計	2,277	100.0



©SHIPPING NOW 2025-2026

©SHIPPING NOW 2025-2026

（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～他国船籍とのイコールフッティングと当協会の取組～

JSA 一般社団法人 日本船主協会（にほんせんしゅきょうかい）
THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆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×）
- 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

◆6月末、日本船主協会は国交大臣に対し 「日本籍船保有に係る諸制度の抜本的な改善を求める要望書」を提出

要望書を
中野国交大臣に
手交する明珍会長
（当時）

◆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　ドリルシップ

- ✓ 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

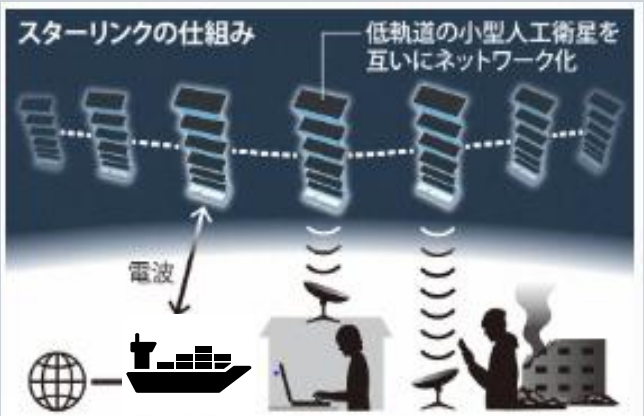
（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～国際競争力強化に向けた取り組み＜DXの推進＞～

◆ 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

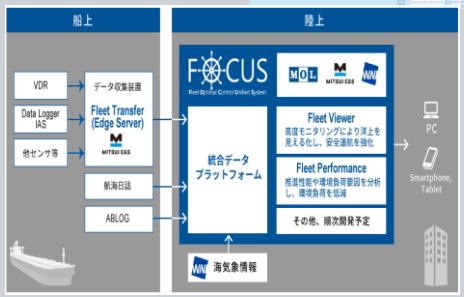
✓ 低軌道周回衛星通信

✓ 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

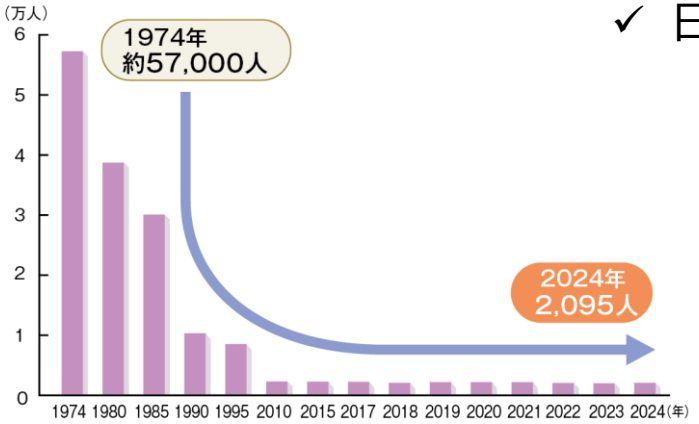
（2）我が国外航海運の国際競争力強化・海事産業群の強靭化
～我が国海事産業を支える人材の確保・育成～

JSA 一般社団法人 日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆ 我が国少子高齢化傾向と外航日本人船員の推移

✓ 外航日本人船員の推移

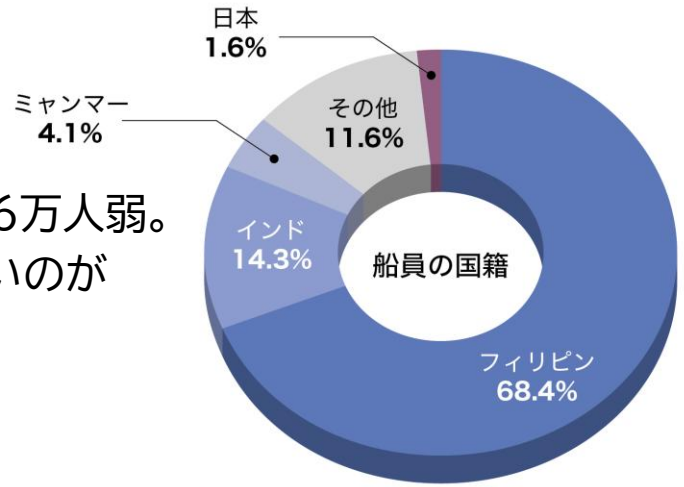
◆ 外航日本人船員は1974年をピークに減少。



©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 日本商船隊の船員の国籍別割合

◆ 日本商船隊の乗組員は推定6万人弱。ほとんどが外国人で一番多いのがフィリピン人船員。



©SHIPPING NOW 2025-2026

◆ 課題

✓ 若年層人口の減少、海運の認知度が高くない。

✓ 時代および海運会社ニーズの変化に沿った海事教育、海事教育機関における教育資源充実の必要性。

◆ 我が国外航海運の対応

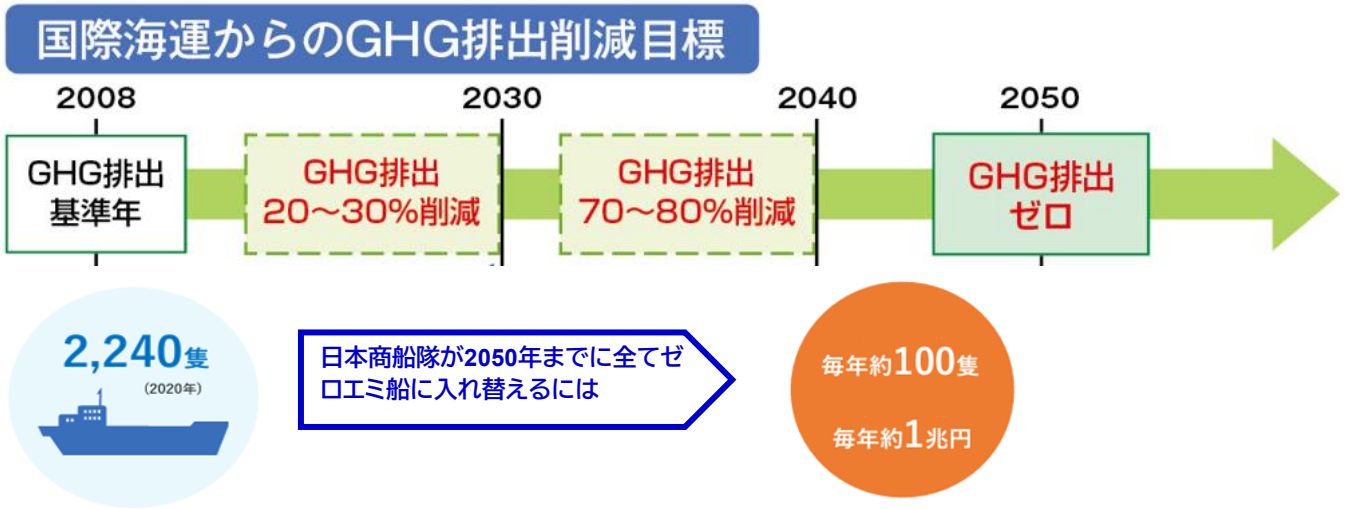
✓ 海運認知度向上に向けた活動

✓ 海運会社による外国人船員養成施設の設立・養成

✓ 日本郵船・商船三井・川崎汽船と日本船主協会は、同3 社を中心とする日本の外航海運業界から、(独)海技教育機構に対し、大型練習船の寄贈を行う方向で、具体的な検討を開始することを発表。

（3）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
～カーボンニュートラルの実現に向けた必要な支援・施策～

◆ 社会と荷主の環境意識に我が国外航オペ・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



- ✓ 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・舶用・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

*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が、**投資無くしては競争に生き残っていけない。***

海運のみならず、我が国海事産業群の競争力強化へ

（3）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
～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、海事産業群の協働、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

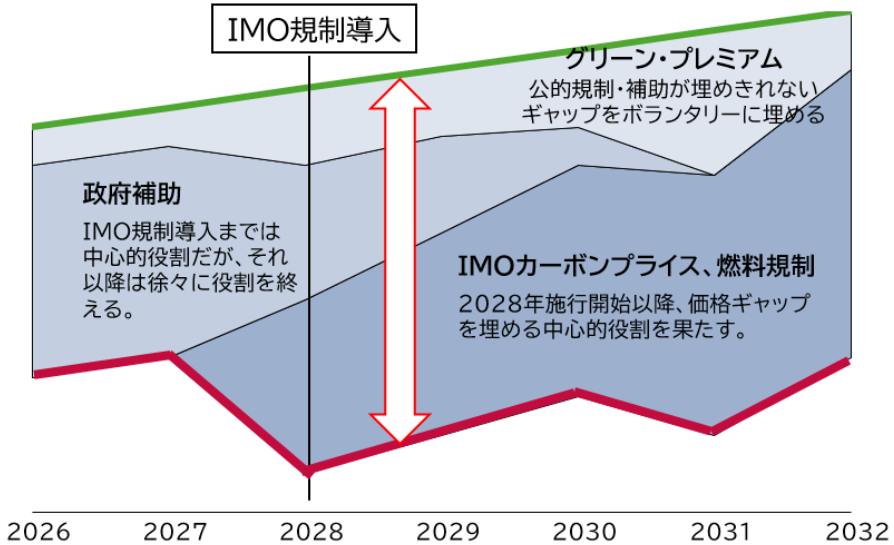
グリーン水素生産、30年に実現1割強　欧米で撤退相次ぐ

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

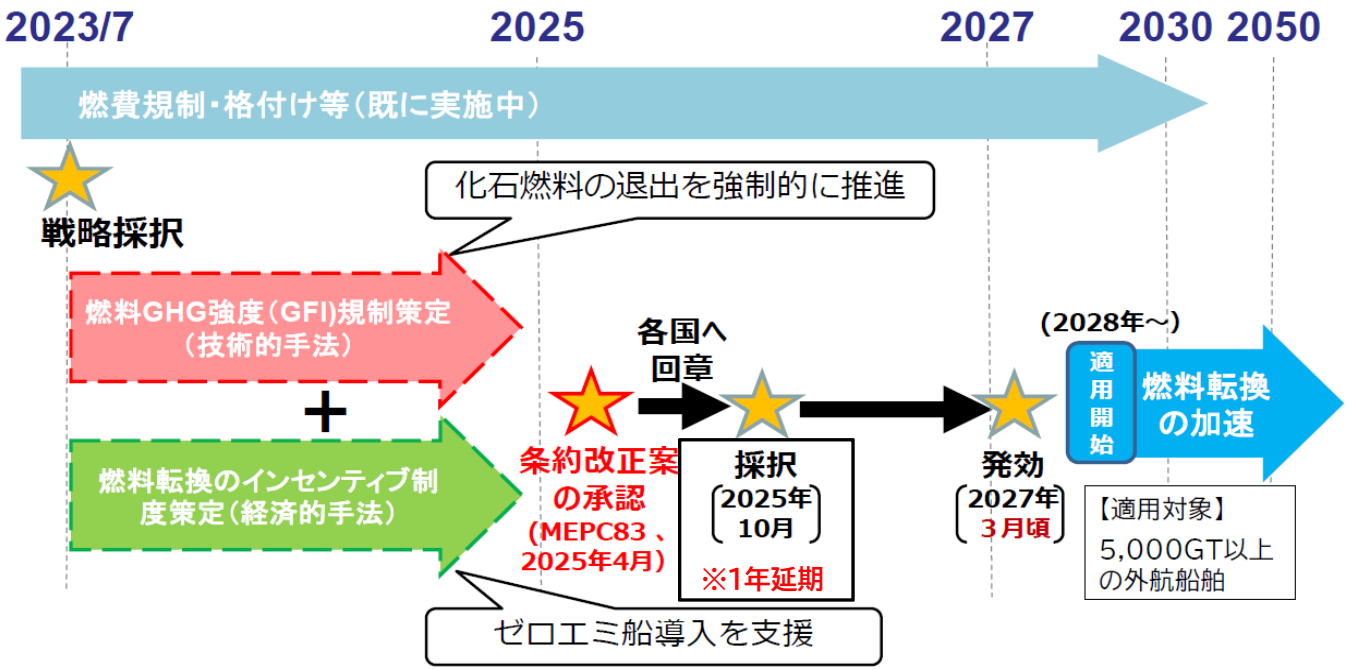
低硫黄重油（VLSFO）価格

- 市場価格で変動

＜出典＞MOL BLUE ACTION 2035

（3）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
～GHG排出ゼロに向けたグローバル規制の動向～

◆ 地域規制の抑止・国際的な枠組みの早期合意が必要



- ✓ 外航海運業界では欧州が先行してGHG排出規制をスタートさせるも、当協会は効率的・効果的な環境対応に向けた統一的なグローバル規制の成立を兼ねてより支持
- ✓ 一方、25年10月に採択が予定されていたIMO（国際海事機関）による国際的な規制の枠組み”IMO Net-Zero Framework”は産油国・米国等からの反対によって**採択の1年延期**が決定

（上）IMOにおけるGHG削減対策の導入スケジュール（国交省資料より抜粋）
（左）25年10月に開催されたIMOの海洋環境保護委員会の模様

- *GHG排出に係る複数の地域規制は国際海運業界にとって過剰な二重負担となっている*
- *国際的な規制枠組みの早期合意、及び地域規制の抑止を要望*

（4）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

海賊対処行動の模様（出典：海上自衛隊Twitter）

海上交通の要衝・隘路（チョークポイント）

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。