資料2

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

2026年10月14日 第10回海事産業委員会

一般社団法人　日本船主協会

理事長　　篠原　康弘

目次

1.　我が国と海運

2.　我が国外航海運が当面する課題

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全

（2）税制改正

（3）USTRによる中国関係船舶等に対する入港料措置

（4）我が国海事クラスターの強靭化

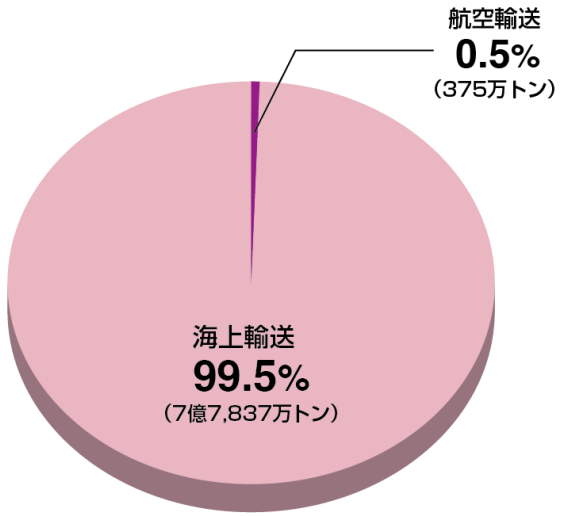
（5）カーボンニュートラルに向けた取り組み

我が国の経済と暮らしを支える海運①

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

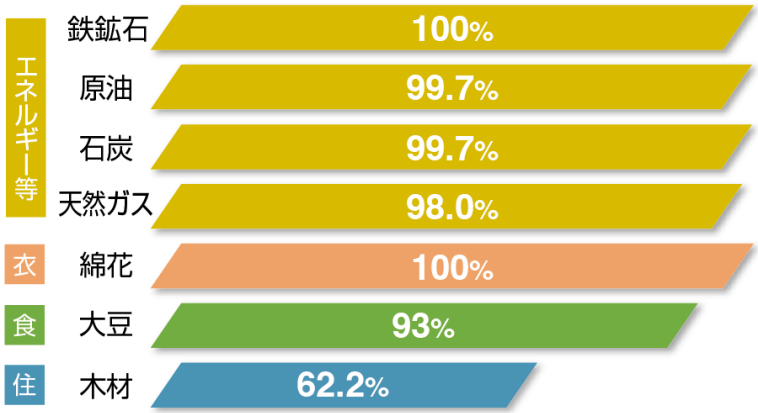
◆我が国経済活動や国民生活を支える海運は、日本の経済安全保障にも貢献

✓ 我が国輸出入の
ほとんどが海上輸送



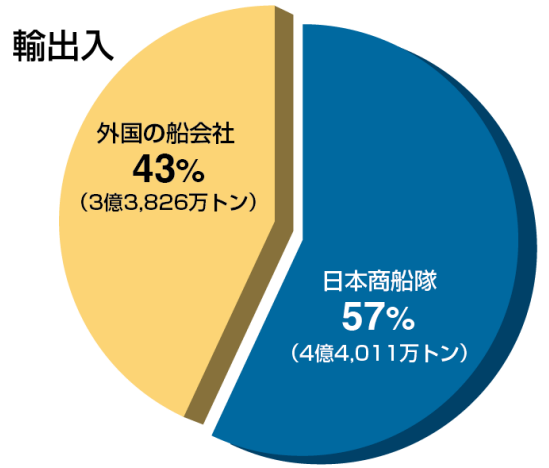
©SHIPPING NOW 2026-2027

✓ 海外物資に頼る
我が国の生活と産業



©SHIPPING NOW 2026-2027

✓ 日本の輸出入貨物の約6割を
日本商船隊が輸送

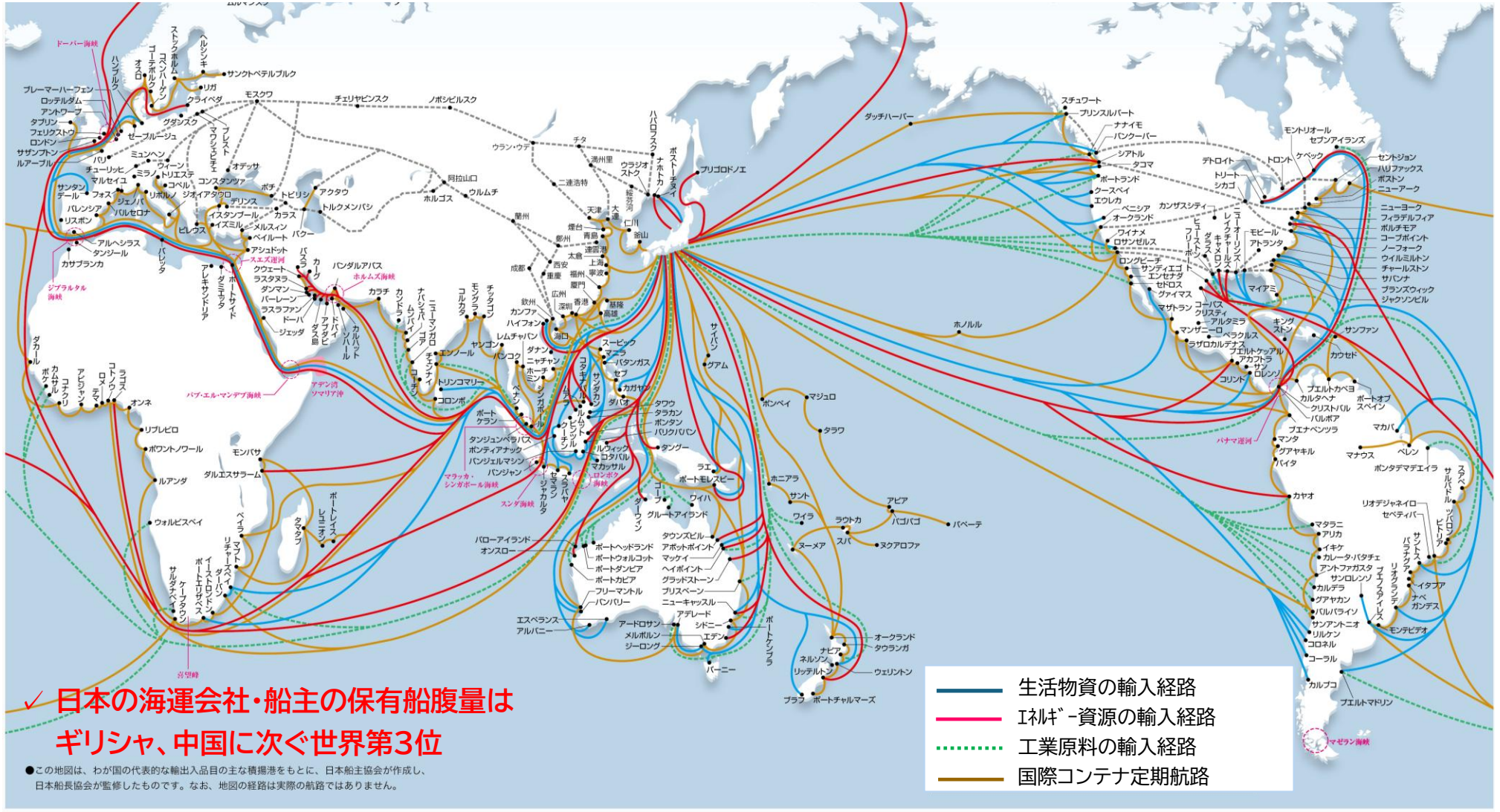


©SHIPPING NOW 2026-2027

我が国の経済と暮らしを支える海運②

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

◆ 日本の海運会社は、多種多様な船種で日本と世界を結んでいる。



✓ 日本の海運会社・船主の保有船腹量は
ギリシャ、中国に次ぐ世界第3位

●この地図は、わが国の代表的な輸出入品目の主な積揚港をもとに、日本船主協会が作成し、日本船長協会が監修したものです。なお、地図の経路は実際の航路ではありません。

©SHIPPING NOW 2026-2027

我が国の経済と暮らしを支える海運③

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

◆ 日本商船隊は非常時においても物資輸送等で貢献

1980～1988 イラン・イラク戦争
日本関係船舶12隻、日本人船員2名が犠牲になりながらも、甲板に「日の丸」を描くなどして原油輸送を継続

1991 湾岸戦争
日本商船2隻が日本政府によって定期用船され、多国籍軍のための建築資材や生活関連物資の輸送に従事

1995 阪神・淡路大震災
海外からの生活関連援助物資の無償輸送を実施

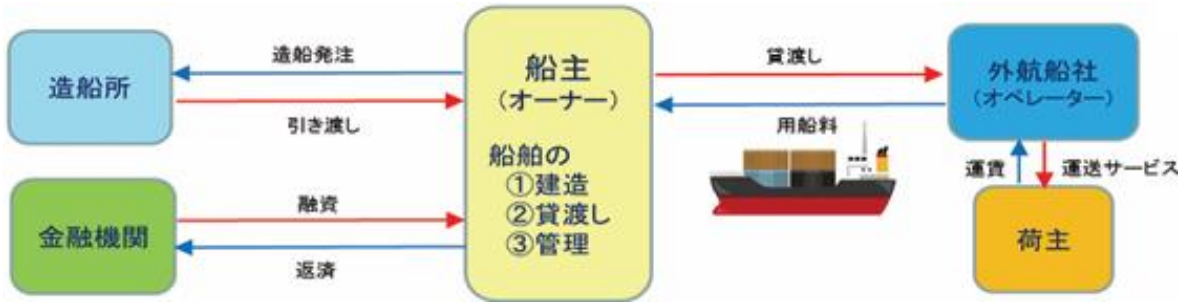
2011 東日本大震災
旗国政府が福島第一原発周辺の航行制限を解除後も外国船主や船員が忌避する中、日本船主が福島県・小名浜港への石炭輸送を実施

2020～2023 新型コロナ感染症
各国で行動制限が課され、船員自身も感染リスクにさらされながらも、生活必需品等の海上輸送を継続

2026 米国・イラン軍事衝突
日本関係船舶45隻、船員約1,154名がペルシャ湾内に留め置かれる事態が発生するも、原油等の海上輸送を継続

◆ 日本商船隊は日本の船主が支えている

- ✓ 日本郵船や商船三井、川崎汽船など、日本のオペレーターの運航船舶（日本商船隊）の運航隻数は2,277隻。
- ✓ そのうち783隻（34%）を今治などに所在する日本の船主から調達。

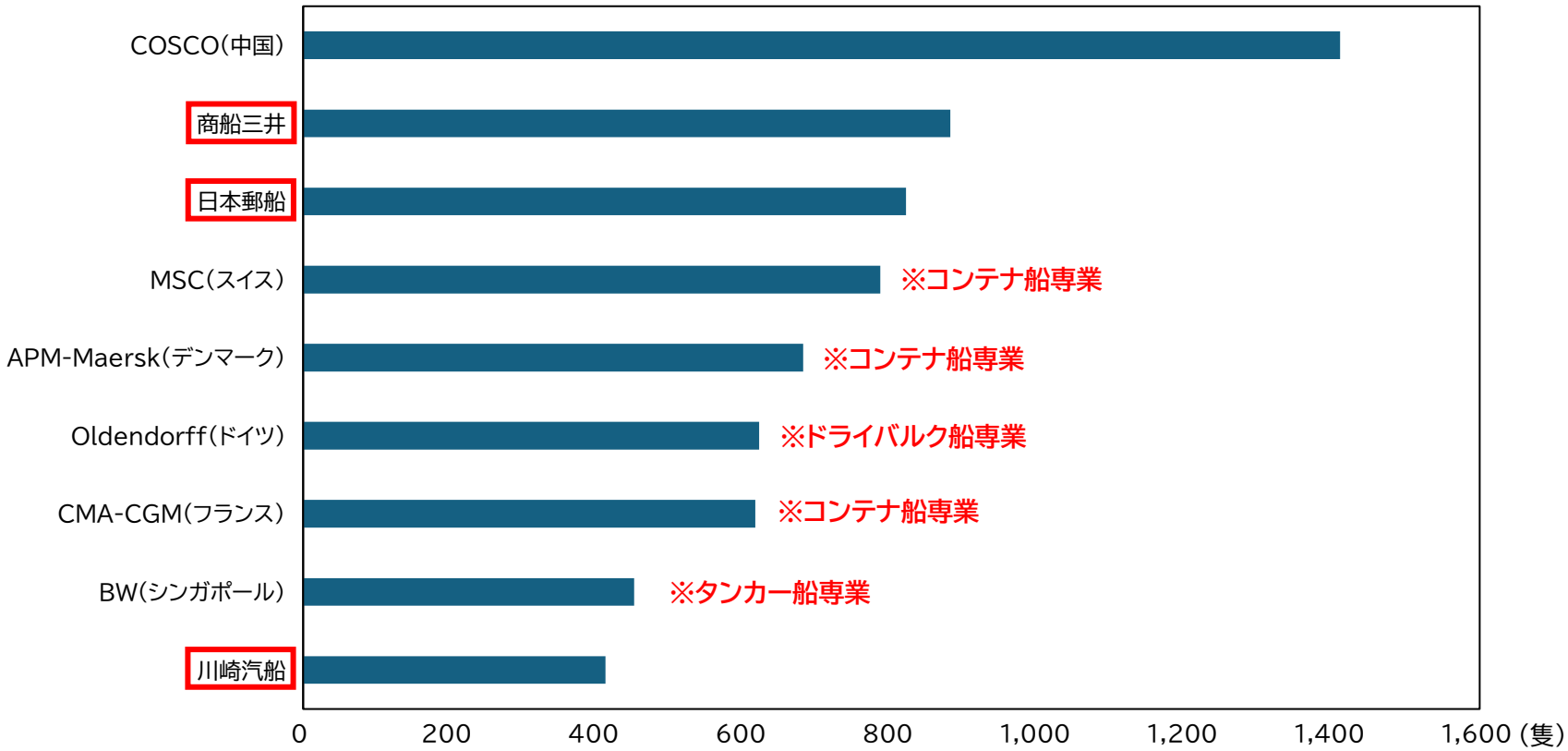


世界に誇る日本の海運会社

◆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）



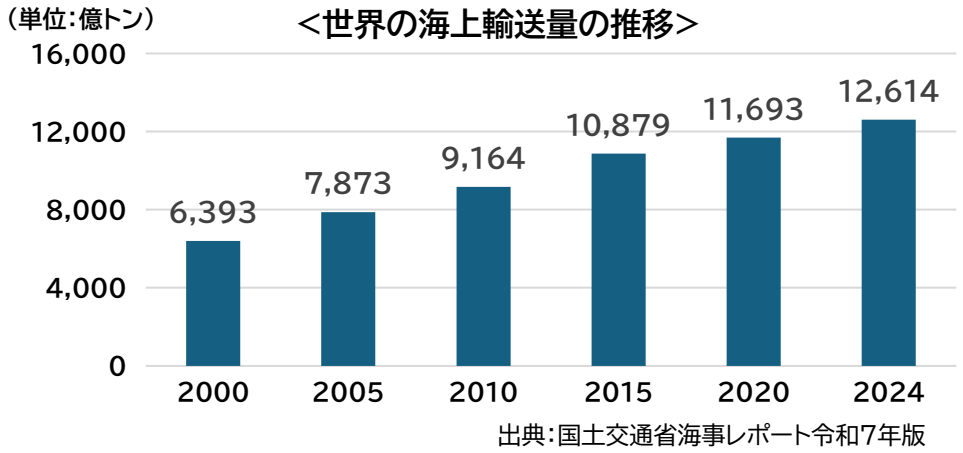
出典：大手3社公表資料

我が国企業や地域経済にも貢献する海運

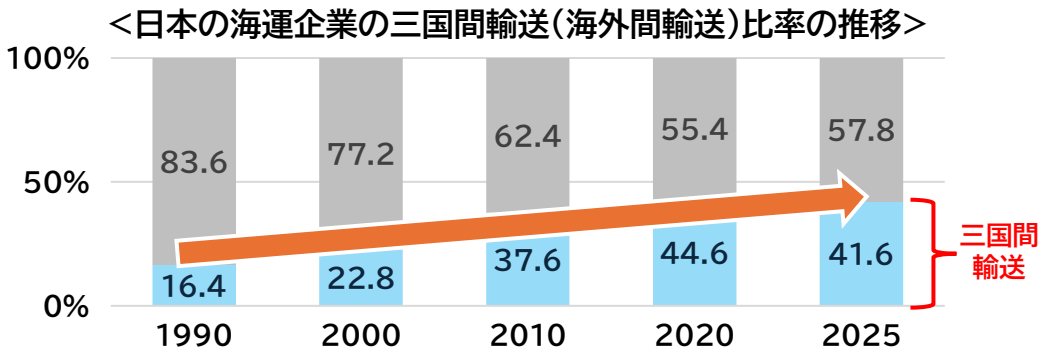
JSA 一般社団法人 日本船主協会 THE JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

◆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



出典：国土交通省海事レポート令和7年版



✓ 海事クラスターの中心的存在として地域経済に貢献

海運業

	外航※（2024年度）	内航（2024年度）
産業規模（兆円）	7.9	1.58
運航隻数（隻）	2,277	7,158
事業者数（事業者）	178	3,553

※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約70%を国内調達*
（＊2025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）（2026※2）	8.2	3.5
産業規模（兆円）（2024）	3.1	1.1
事業者数（事業者）（2025）	約900	約700

※1 外国人技能者を含む。　※2 舶用工業は2025年の数字。

船員

内航　2.9万人（2025年10月時点）
外航　日本人0.2万人（2025年10月時点）
外国人5.4万人（2025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※）
●乗船実習（練習船5隻）
※4級養成課程に係る定員

商船系大学・高専
●座学（7校 定員360人）
（2026年4月時点）

出典：SHIPPING NOW2026-2027

目次

1.　我が国と海運

2.　我が国外航海運が当面する課題

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全

（2）税制改正

（3）USTRによる中国関係船舶等に対する入港料措置

（4）我が国海事クラスターの強靭化

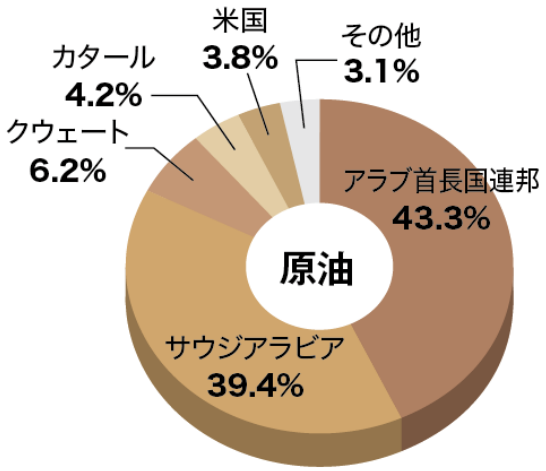
（5）カーボンニュートラルに向けた取り組み

(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～中東は世界と我が国の燃料源～

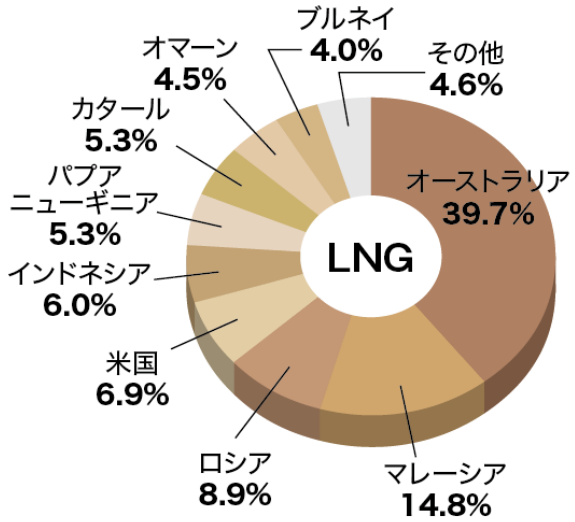
✓ 中東5か国(サウジアラビア、イラン、イラク、UAE、クウェート)の原油生産量は世界の約3割*を占める。 *国際エネルギー機関等の統計ベース

✓ 我が国原油は約95%が中東発。日本商船隊が9割超を輸送。

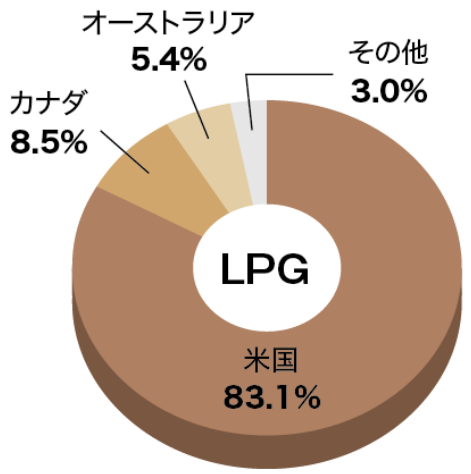
【主なエネルギー物資の輸入先】



©SHIPPING NOW 2026-2027



©SHIPPING NOW 2026-2027



©SHIPPING NOW 2026-2027

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～ホルムズ海峡は国際海上輸送の要衝～

- ✓ ペルシャ湾とオマーン湾を繋ぐホルムズ海峡は、中東産油国から原油を世界に輸送するエネルギー供給の要衝。**原油、LNGとも、世界需要の約2割*が通過**。 * 2026年３月10日付丸紅経済研究所レポート

- ✓ また、ペルシャ湾内には、世界第9位のコンテナ取扱量を有し、中東地域のハブ港であるドバイのジュベルアリ港あり。このため、**ホルムズ海峡はコンテナ船、タンカー含め、1日あたり140隻程度の船が往来**。



（出典）2025年6月16日付西日本新聞



出典：2025年6月23日付日本経済新聞

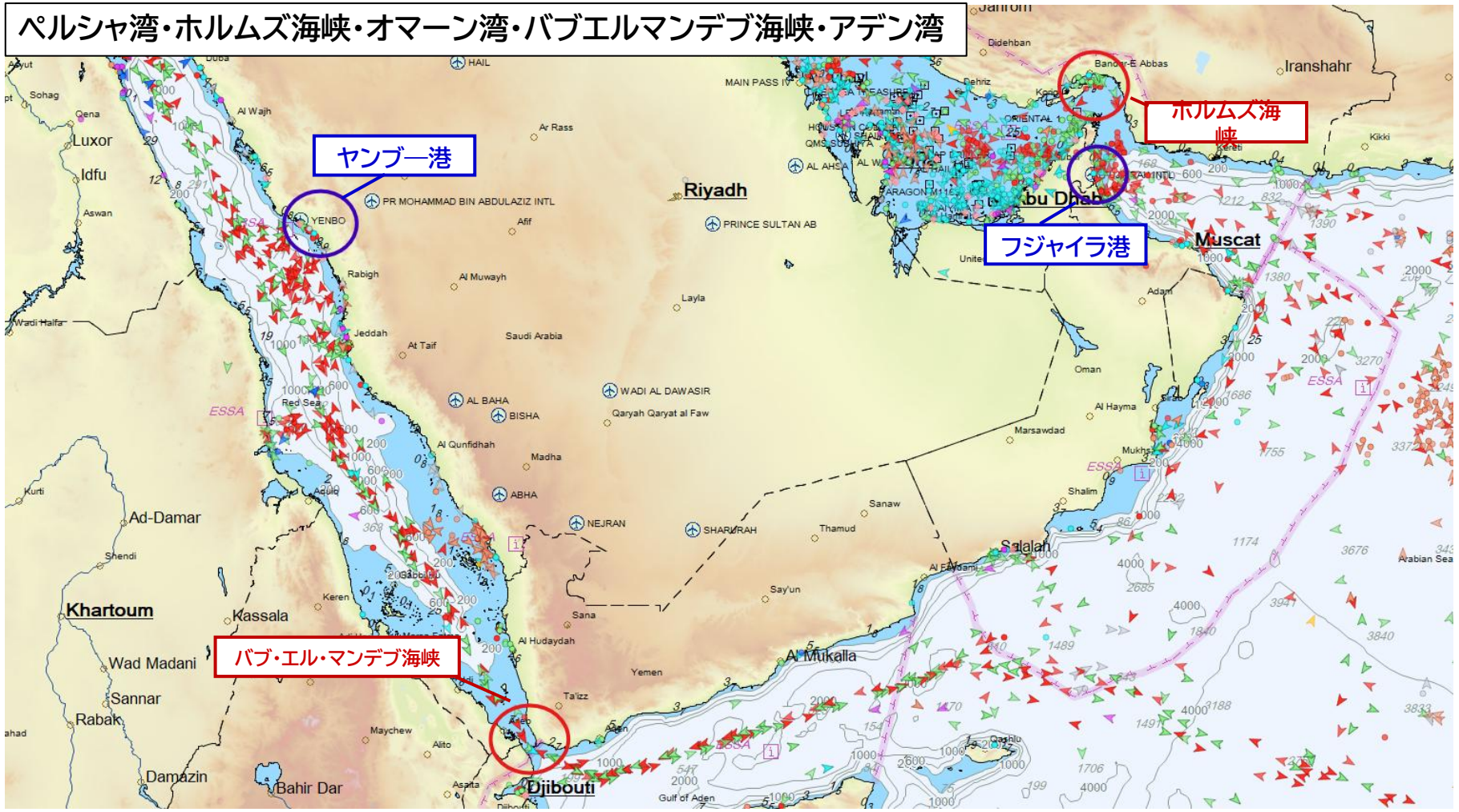
(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～今般のホルムズ海峡事案について～

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

- ✓ 今般の米国・イスラエル-イラン軍事衝突に伴い、2026年2月末、実質的にホルムズ海峡が閉鎖。これに伴い、日本商船隊のうち、45隻（日本籍船：5隻、外国籍船：40隻）の日本関係船舶と、1,154人（日本人船員：24人、外国人船員：1,130人）の船員がペルシャ湾内に留め置かれる事態が発生。
- ✓ 3月1日、日本船主協会は、長澤仁志会長を本部長とする「海上安全等対策本部」を設置。同日付で国交・外務両大臣宛に、本件に関する情報共有や関係国への働きかけ等、中東方面通航船舶の安全確保に向けた支援を求める要望書を提出。
- ✓ その後、日本政府をはじめとする関係方面の働きかけにより、通過準備が整った日本関係船舶は、全てペルシャ湾を出ることができた。
- ✓ 一方で、中東情勢は依然として不安定であり、また、一部報道では、沿岸国の一方的な管理や通航料の徴収が報じられていることから、引き続き自由で安全なホルムズ海峡への復元を求めていく。

(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～影響は紅海に拡大(中東との海上輸送に大打撃)～

✓ ホルムズ海峡を回避する代替輸送ルートとしてヤンブー港やフジャイラ港が活用されているが、紅海でも、イランの支援を受けるイエメンの反政府勢力が船舶を攻撃するなど、緊迫した状況が続いている。



出典：Kpler社 Marine Traffic

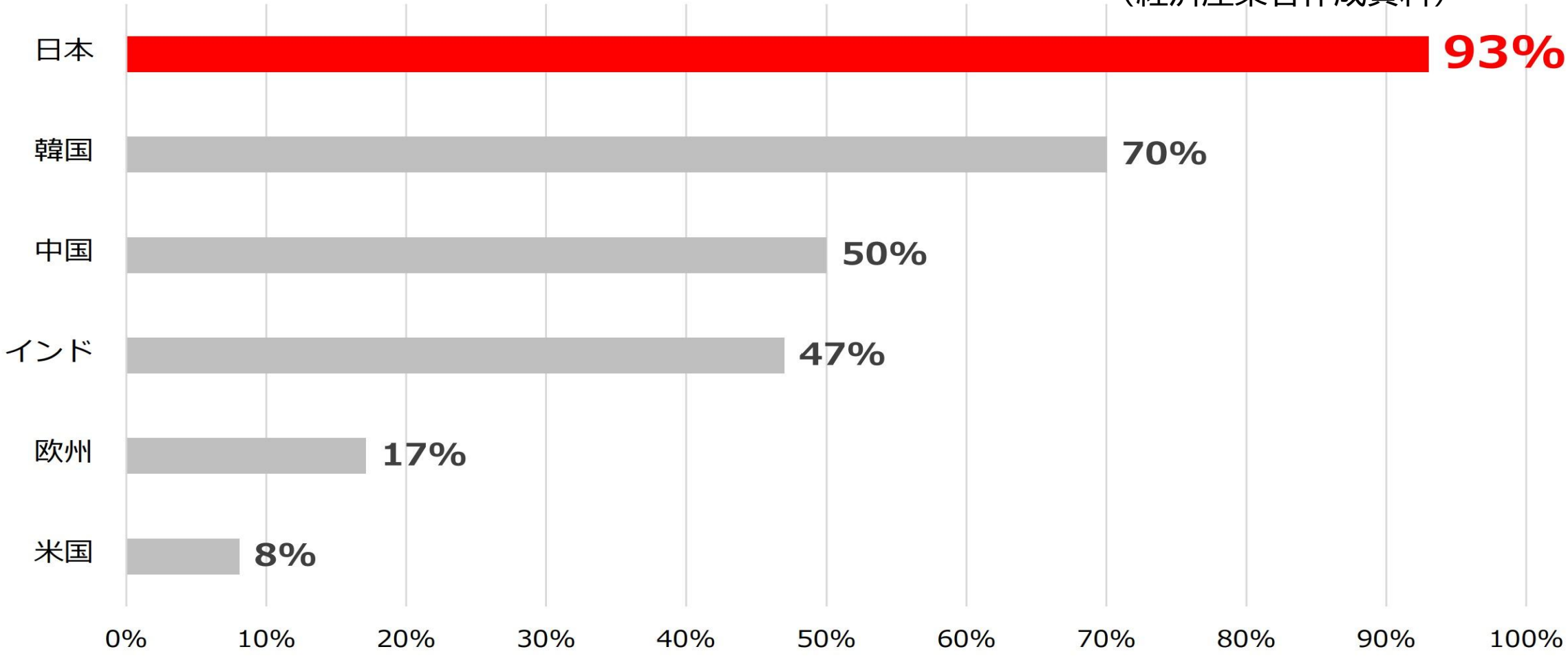
(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全

～ホルムズ海峡・バブエルマンデブ海峡が通航できないので・・・～

- ✓ 紅海を北行してスエズ運河を通過して、喜望峰回りで日本へ向かうため、中東から日本への航海日数が、20日程度から50日へと大幅に増加。
- ✓ 石油調達先を米国(メキシコ湾)にも振り向けているが、喜望峰回りとなる。
- ✓ 米国からパナマ運河で運べば期間を大幅短縮できるが、パナマ運河は大型タンカーは通航できないうえ、混雑しており、通航料金も高い。

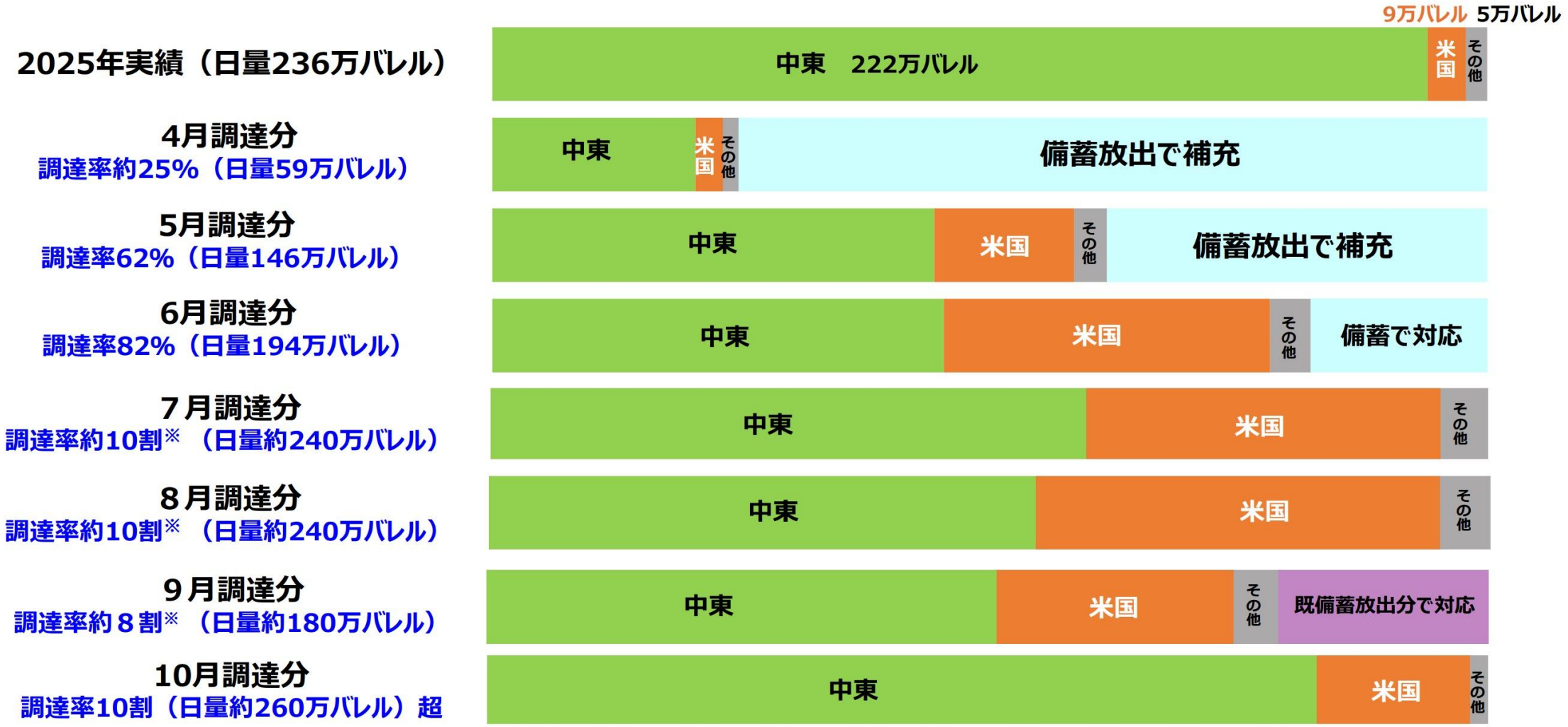
(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～調達多角化の必要性～

原油輸入量におけるホルムズ依存度※（経済産業省作成資料）



出典：The Energy Institute: Statistical Review of World Energy 2025をもとに、中東地域内の国別割合については、日本は財務省貿易統計、韓国はKorea Customs Service Statistics、中国のは日本エネルギー経済研究所のデータ、インドはTradeInt India Import Data、欧州はEurostat database、米国はUS Energy Information Administrationの統計を参照しつつ作成。

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～調達多角化の現状①～



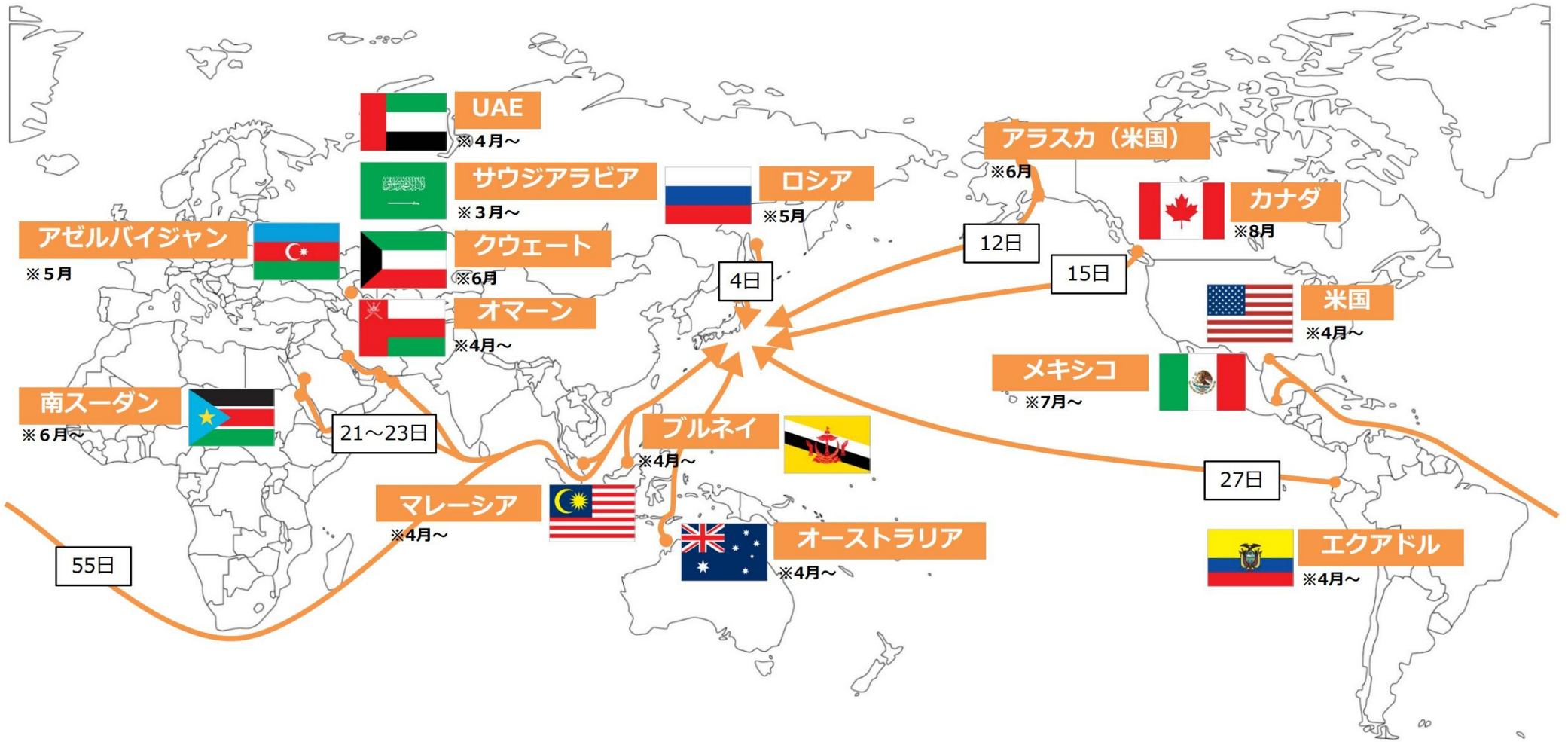
※：９月の調達分には、7月及び8月に前年平月比を超えて調達した分を含む。

（経済産業省作成資料）

出典:Kpler社 Marine Traffic

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～調達多角化の現状②～

（各国の※は2026年3月以降初めて日本に到着した月）



（経済産業省作成資料）

出典：Kpler社 Marine Traffic

(1) 中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全

～調達多角化により、輸送コストは増～

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

2025年の原油輸入価格

（単位：ドル/バレル）

	FOB価格（船積時の輸送費や保険料を除いた価格）	輸送コスト	CIF価格（輸送費や保険料を含めた到着ベース価格）
UAE	72	2	74
サウジアラビア	72	2	74
クウェート	71	2	73
カタール	73	2	75
オマーン	76	2	78
米国	70	4	74
エクアドル	67	3	70
その他	71	2	73

出典：資源・エネルギー統計

中東の原油パイプライン利用料

原油パイプライン名	国名	距離	輸送能力（バレル/日）	利用料の目安（ドル/バレル）
Habshan–Fujairah パイプライン	UAE	406km	約180万	1
East West パイプライン	サウジアラビア	1,200km	約700万	0.45～0.5

出典：各種調査よりJOGMEC作成

✓ 政府は、**調達多角化に取り組む事業者の追加輸送コストを支援するため、交付金制度の創設**を柱とする法案を10月5日召集の臨時国会に提出。

（1）中東情勢およびチョークポイントにおける航行の安全
～国際海運の健全な発展には「平和な海」が大前提～

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

◆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

- ✓ 政情不安により、ホルムズ海峡・紅海・黒海などの海上輸送が阻害
- ✓ チョークポイントにおける自由で安全な海上輸送の維持が世界経済の健全な発展には不可欠。
- ✓ 世界の公共財といえるチョークポイントにおける航行安全確保の仕組みは、国際社会の合意の下で公平中立に運用されることが必要。
- ✓ 安定・安全な利用に向け、日頃からの二国間・多国間の関係醸成を通じたシーレーンの安全確保が重要
- ✓ 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

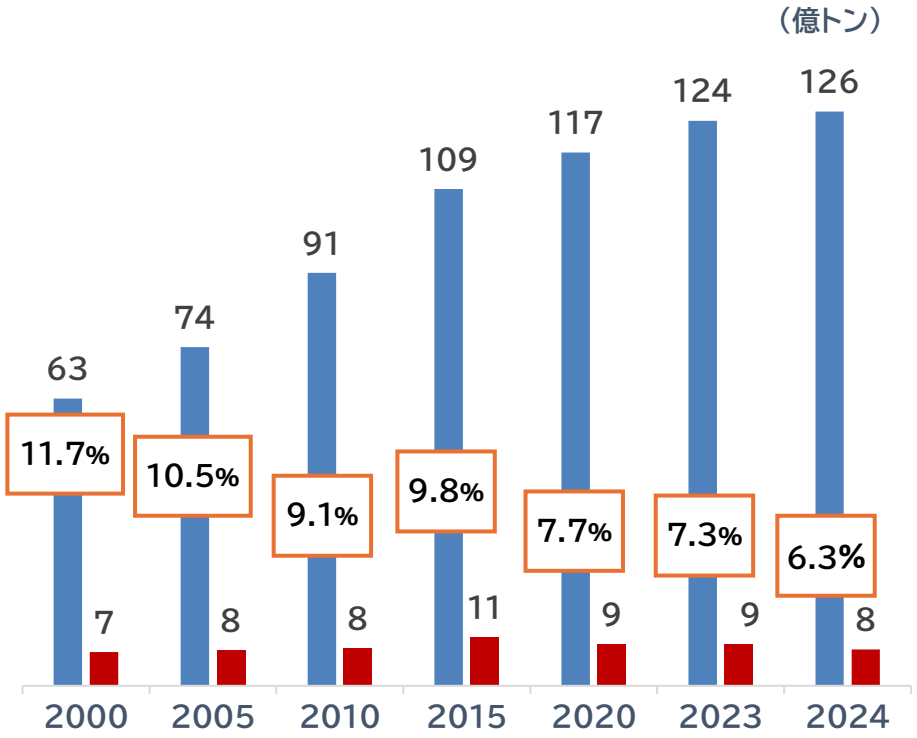
海上交通の要衝・隘路（チョークポイント）



（2）税制改正
～激しい国際競争に晒される我が国外航海運～

◆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、世界単一市場のもと激しい国際競争に晒されている。

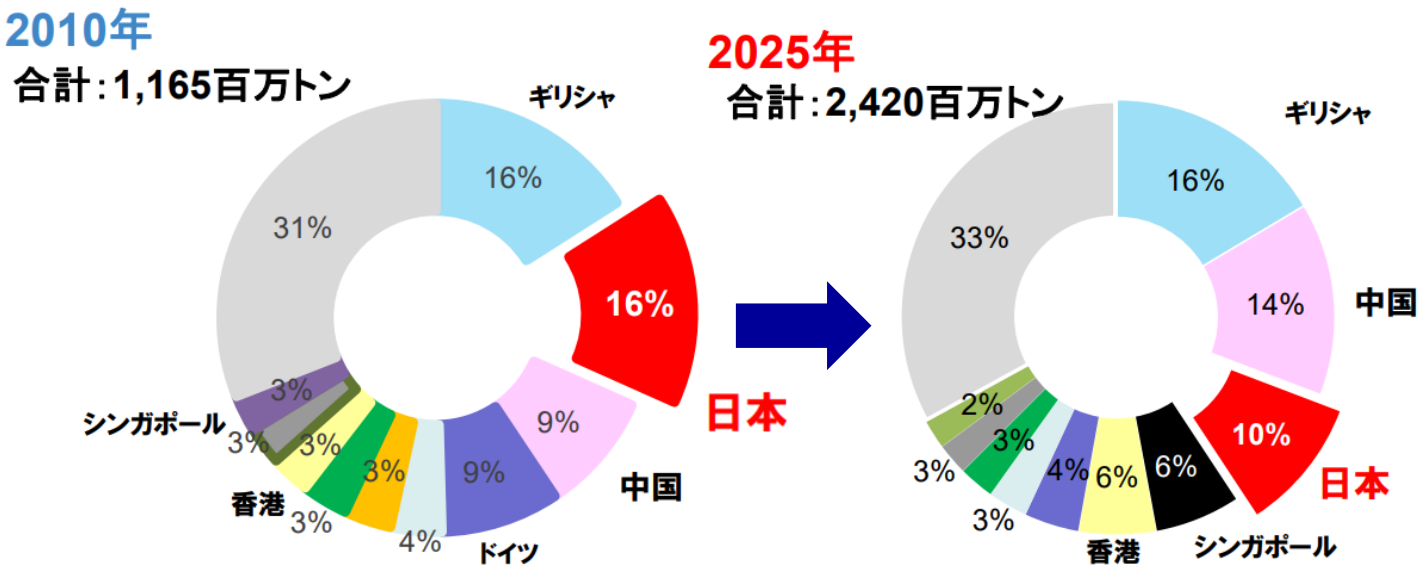
✓ 日本商船隊は近年輸送シェアが低下



競争力を上げる各国（世界輸送量シェアの低下）

出典：国土交通省海事レポート令和7年版

✓ 日本船主の国際シェアが低下



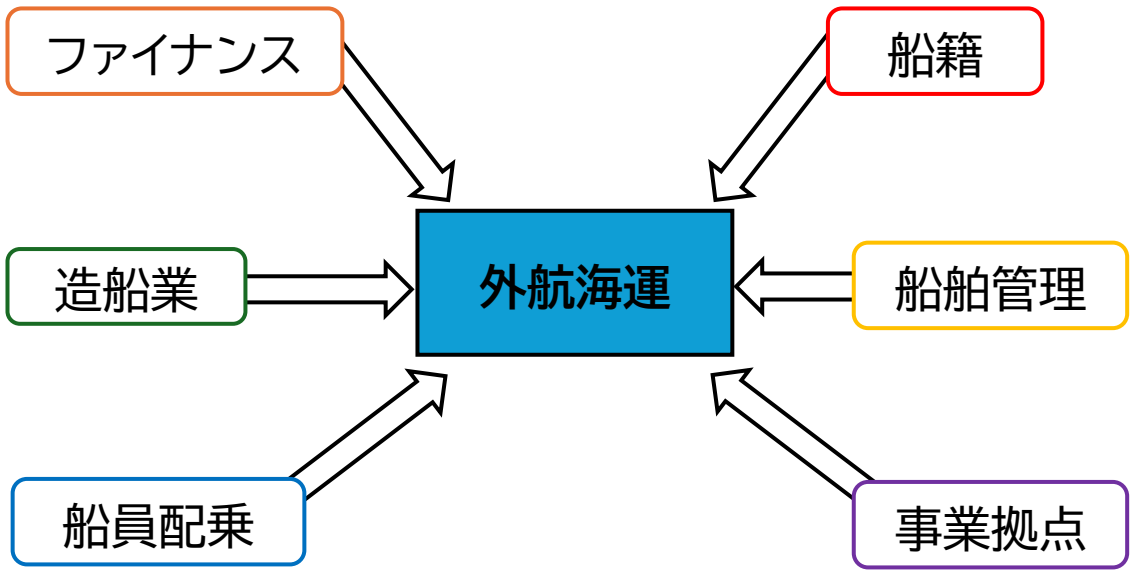
日本船主の国際シェア（船腹量ベース）

出典：国土交通省HP

◆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

（2）税制改正

～我が国における海運税制①＜主要国との比較＞～

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

◆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	登録免許税または登録料*	固定資産税	トン数標準税制
日　本	69.1%（特償あり）（環境・設備等の要件付）	売却益の80%を損金算入可能（環境・設備等の要件付）	100 ※1（100億円・10万総トンの船の場合1,100～2,200万円）	約2,300～4,500万円（100億円・10万総トンの船の例）	対象は原則日本籍船、日本籍船、日本人船員の増加要件あり
ノルウェー	52.96%（特償なし）	―	0.3	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
デンマーク	58.24%（特償あり）※環境・設備要件無	買換船舶の取得価額を売却益から控除可（特別な要件無）	0	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
ドイツ	74.6%（特償あり）※環境・設備要件無	―	39.4	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
オランダ	100%（特償あり）※環境・設備要件無	3年以内の投資は非課税（特別な要件無）	0.5	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
フランス	80.8%（特償あり）※環境・設備要件無	―	0	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
イギリス	100%（特償あり）※環境・設備要件無	新しい資産を取得するまで繰り延べ可能（特別な要件無）	0.1	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
アメリカ	100%（特償あり）※環境・設備要件無	―	0.1	非課税	米国資本75%以上の企業・米国建造・米国人船員を配乗した米国籍船が対象
シンガポール	100%（特償無し）	売却益非課税	25.3	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
中国（香港）	76.38%（特償無し）	売却益非課税	1.3	非課税	―
韓国	63.4%（特償なし）	―	4.5	3,000万円（船価総額の0.3%、済州島籍とすれば0）	日本同様の対象制限・要件無し

※1 日本の税率を100とした場合の各国の指数

日本海事センター資料を元に当協会作成

（2）税制改正
～我が国における海運税制②～

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

外航海運における5大海運税制

① 船舶の特別償却制度
② 外航船舶の買換特例（圧縮記帳）

令和8年度税制改正において延長を実現

③ トン数標準税制
④ 国際船舶に係る固定資産税の課税特例
⑤ 国際船舶に係る登録免許税の課税特例

令和9年度税制改正において拡充・延長を要望

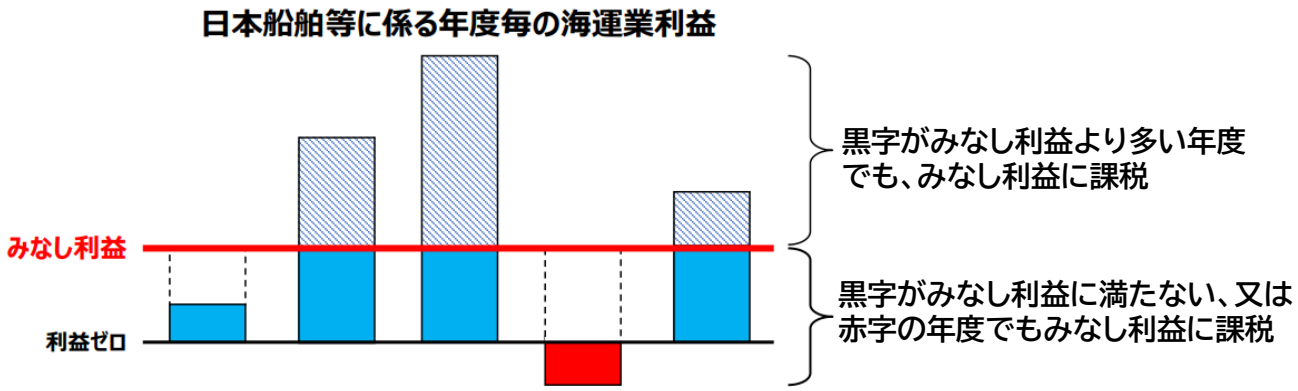


※③は来年度末、④・⑤は今年度末に期限切れを迎える

- ✓ *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クラスターの強靭化にも貢献*
- ✓ *国交省海事局は、外航海運関連税制の今後の在り方を一体的に議論すべく、「外航海運に関する制度及び税制の見直しに係る有識者検討会」を立ち上げ、議論を行っているところ。*

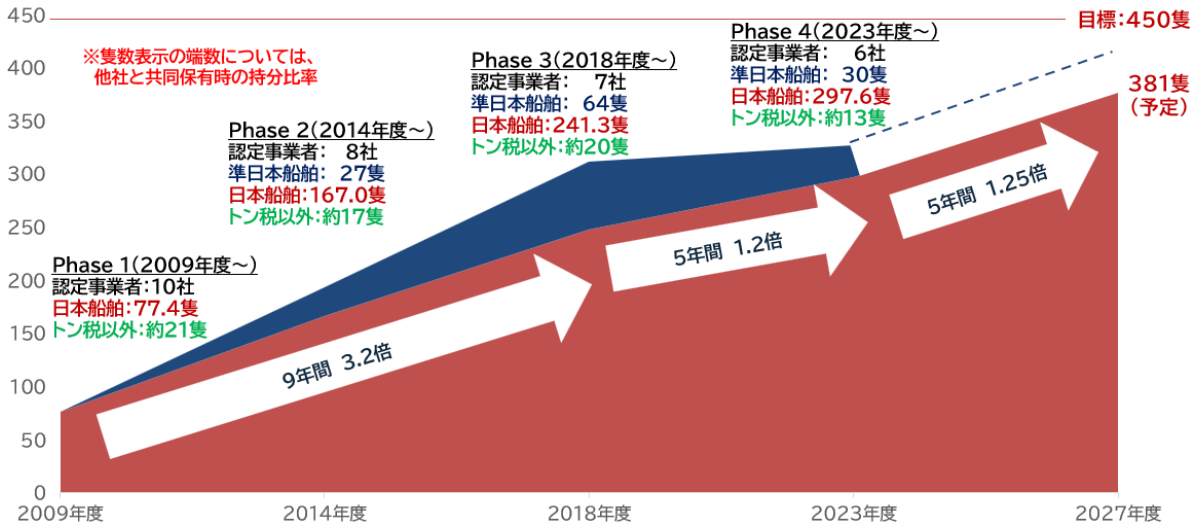
（2）税制改正
～トン数標準税制に関する要望＜拡充・延長＞～

- ✓ 運航事業者対象で、日本船舶等に係る利益についてみなし利益課税の適用が可能。
- ✓ 利益変動に関わらず、毎年の納税額の予見や安定的・計画的な船舶投資が可能に。
- ✓ 主要海運国（ノルウェー、デンマーク等）で導入済。
  日本のみ自国籍船・船員の増加目標等あり。

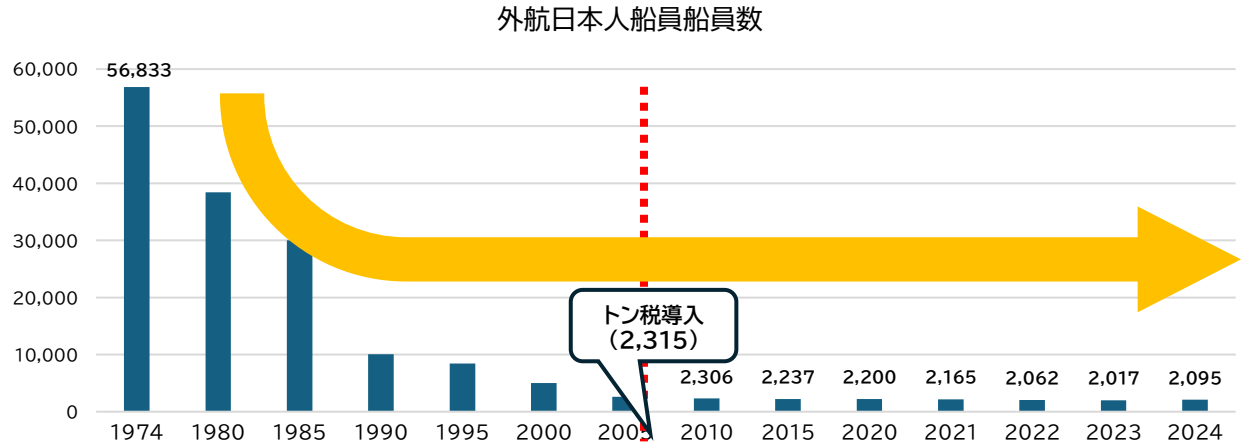


◆トン数標準税制と日本籍船・日本人船員

- ✓ 日本籍船はトン数税制がなければ増えない。



- ✓ 少子化とも相俟って、外航日本人船員の政府目標「5,500人」とは著しく乖離

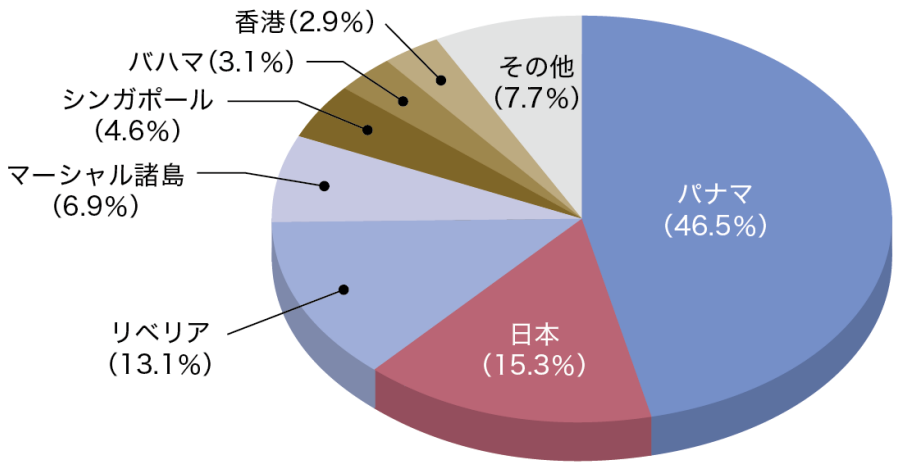


（2）税制改正
～トン数標準税制に関する要望＜拡充・延長＞～

◆持ち難い・使い難い日本籍船

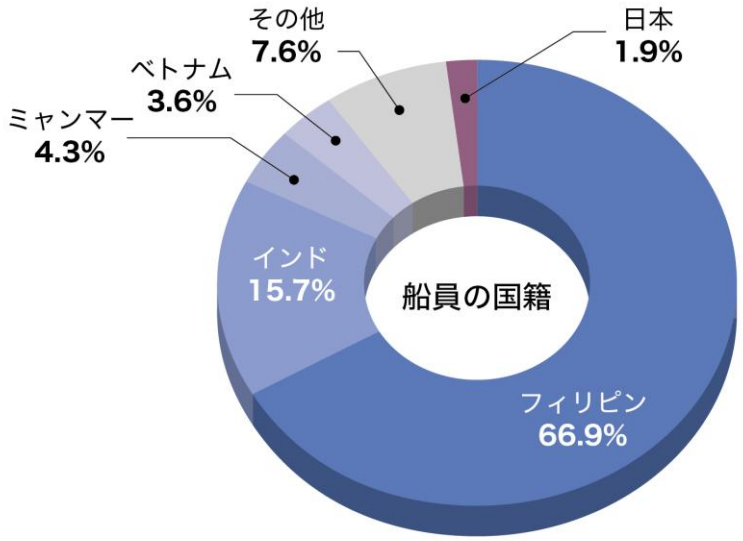
✓ 今回のホルムズ事案において、ペルシャ湾に留め置かれた45隻のうち、日本籍船は5隻で、船員1,154人のうち、日本人船員は24人。**我が国の国際海上輸送は外国籍船と外国人船員に頼っている実態を再認識。**

船籍国



©SHIPPING NOW 2026-2027

船員の国籍



©SHIPPING NOW 2026-2027

（2）税制改正
～トン数標準税制に関する要望＜拡充・延長＞～

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

- ✓ 日本籍船は独自要件等により、手間も含めたコストが嵩むなどして「**持ち難い・使い難い船**」。このため、日本商船隊のほとんどが外国籍船。

◆要望事項

- ✓ 日本の海運事業者にとって、**我が国トン数標準税制が継続的に活用できる制度となるには、日本籍船制度の抜本改善の実現が不可欠。**
- ✓ また、わが国のトン数標準税制が真に日本商船隊の国際競争力強化に資する制度となるよう、**船主への拡大も含め、抜本的な制度を求める。**

＜日本籍船-他国籍船要件の簡易比較＞

項目	日本	パナマ	シンガポール	香港	デンマーク	韓国
①船員配乗 国際条約の船員資格のみで乗船可能？	× 独自試験等への適応要	○	○	○	○	△
②無線検査 迅速な証書発行可能？	× ひと月以上要	○	○	○	○	○
③救命無線設備検査 迅速な証書発行可能？	× ひと月以上要	○	○	○	○	○
④舶用品 国際条約適合の、各国船級協会承認品なら使用可能？	× 原則、我が国機関認定品に限定	○	○	○	○	○
⑤武装ガード 船種制限や派遣会社の事前審査なく配乗可能？	× 加えて警備従事者本人の認証もあり	○	○	○	×	×
⑥証書類 証書及び手続きの電子化は進んでいるか？	△ 手続きの更なる電子化要	○	○	○	○	○
⑦窓口 問い合わせ窓口はワンストップ化されているか？	× 案件毎に担当課が異なる	○	○	△	○	△
⑧緊急時対応 24時間365日対応可能？	△ 常時受付だが対応は即時でない場合あり	○	○	○	○	○

（2）税制改正
～登録免許税の特例措置～

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

【要望事項】

- ✓ 我が国では諸外国と比べて極めて高額な登録免許税が課されており、日本商船隊の国際競争力を大きく阻害。
- ✓ 日本籍船が持ちやすくなるよう、日本籍船の類型を問わず、他業種に適用されている特例で最も低い税率である

1.0/1000

が適用されるよう求める。

- ✓ 日本籍船が持ち易くなれば、国内船主間の日本籍船売買ニーズが生じ得るところ、売買に伴う所有権移転登記に係る負担軽減措置（2.8/1,000⇒1.4/1,000）の追加も求める。

◆現行制度

	税率
本則	4.0/1,000
新造船： 認定建造所で建設され、環境性能等に優れた特定船舶 （令和3年度税改で3.5/1000から拡充 ）	2.0/1,000
転籍船： 外国籍から日本籍に変更する国際船舶(※) (※)国際海上輸送の確保上、重要な船舶	3.5/1,000

◆船価100億円の貨物船（10万GT/5万NT）の例

日本	本則（通常の日本籍船）	2,200万円	➡ 550万円
	特例（新造した特定船舶）	1,100万円	
	特例（転籍した国際船舶）	1,925万円	
パナマ		52万円	
リベリア		非課税	
マーシャル諸島		320万円	
シンガポール		625万円	
香港		30万円	

（2）税制改正
～固定資産税の特例措置～

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

【要望事項】

- ✓ 我が国では、諸外国でほぼ課されていない固定資産税が課されており、**日本商船隊の国際競争力を大きく阻害**。
- ✓ 日本籍船を持ちやすくなるよう、日本籍船の類型を問わず、**全ての日本籍船について**

非課税

となるよう求める。

◆現行制度

	課税標準
本則	1/6
国際船舶： 国際海上輸送の確保上、重要な船舶	1/18
特定船舶： 認定建造所で建造され、環境性能等に優れた	1/36

◆船価100億円の貨物船（10万GT/5万NT）の例

日本	本則（並の日本籍船）	1億3,731万円	➡	非課税
	特例（国際船舶）	4,577万円		
	特例（特定船舶）	2,288万円		
パナマ		非課税		
リベリア		非課税		
マーシャル諸島		非課税		
シンガポール		非課税		
香港		非課税		

※15年の累計額

（3）USTRによる中国関係船舶等に対する入港料措置①

◆ 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））

✓ その後、10月の米中首脳会談で「貿易休戦」に合意し、両国の入港料措置は2025年11月から1年間停止。

✓ 2026年9月には、米中首脳会談に先立ち開かれた両国の閣僚級協議において、貿易戦争の休戦期間を2か月間延長することで合意したとの報道があり、これにはUSTRの入港料徴収措置も含まれるとの理解。

（3）USTRによる中国関係船舶等に対する入港料措置②

◆ 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を行っている。

◆ 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ため、国際海運の健全な発展には「海運自由の原則」が大前提。

- ✖ 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。*

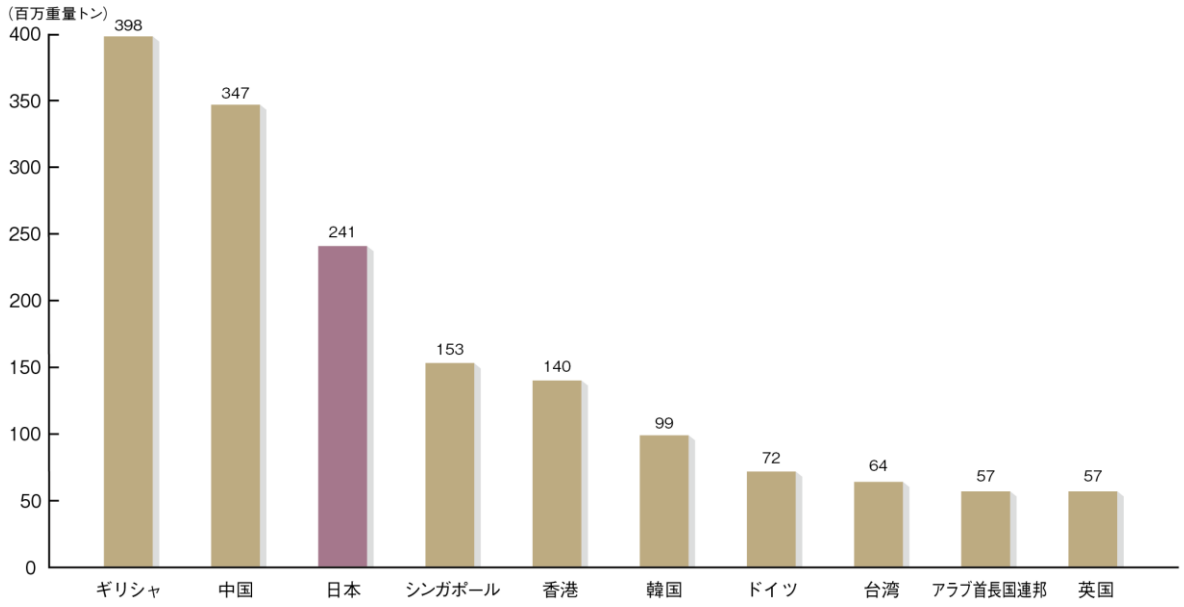
（4）我が国海事クラスターの強靭化
～我が国海事クラスターが直面する状況～

◆ 海運等で構成される我が国「海事クラスター」は、島国日本の経済安保、更には地域経済・雇用に貢献

✓ 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。
我が国の海事クラスターの維持・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。

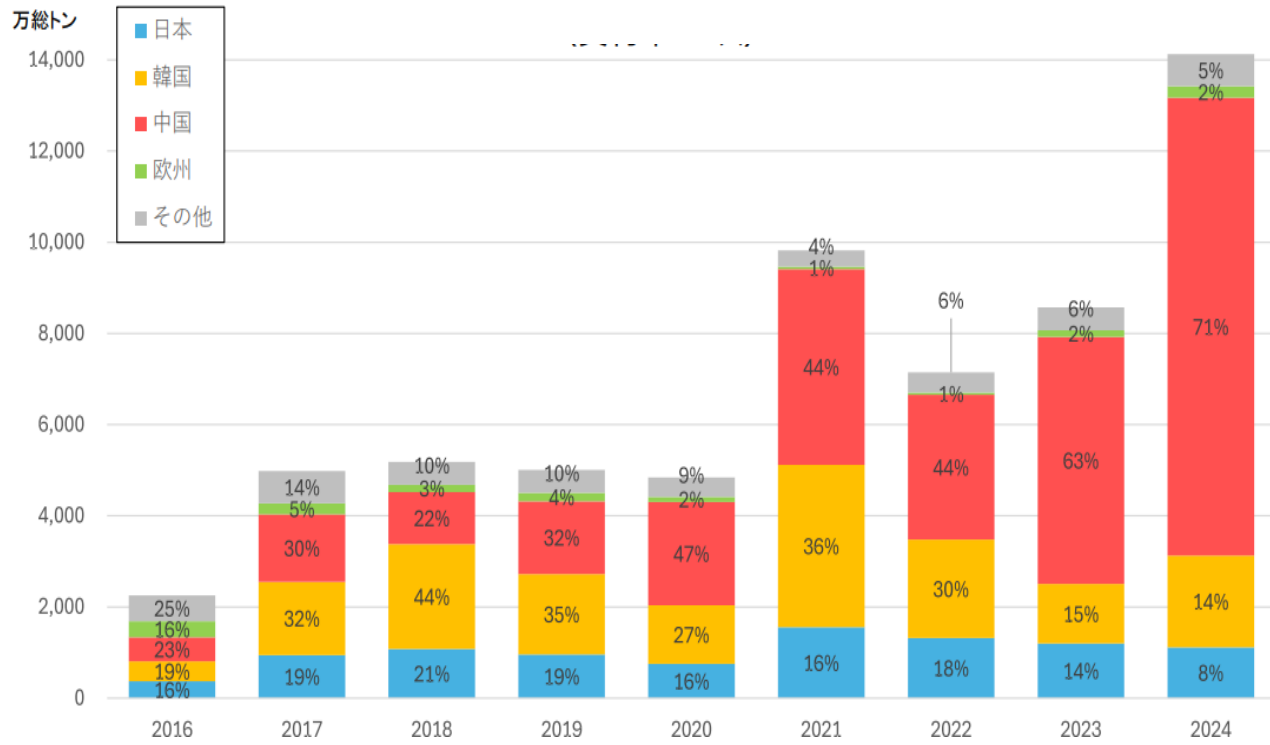
【国別保有船腹量】

- 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 2026-2027

【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）我が国海事クラスターの強靭化
～造船業再生をめぐる動向①（政府の取り組み）～

- ✓ 米国における自国造船・海運業の再興に向けた動きを受け、2025年6月、自民党は「日本の船は、日本で造り、日本で持つ」を掲げ、「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。
- ✓ 政府はこれを踏まえ、2025年11月に「総合経済対策」を閣議決定し、官民連携による総額1兆円規模の投資（うち、政府による支援基金3,500億円）を通じた造船業再生の方針を示した。
- ✓ さらに2026年6月には、造船を含む17の戦略分野を対象とする官民投資ロードマップが策定され、造船分野については、建造体制の強靭化や安定的な需要確保に向け、以下の3項目が盛り込まれた。

◆ 船舶建造能力の倍増

✓ 2035年までに船舶建造能力を1,800万総トンに倍増するため、3,500億円の造船再生基金を活用し、生産設備の整備を実施

➡ 今治造船をはじめ主要な造船会社による8件・助成額3,110億円(官民投資額9,000億円規模) の支援が決定済み

◆ 船舶の修繕

✓ 修繕能力の向上に向けたドック、クレーン等の拡充・高度化や、AI・ロボット等の活用による自動化・省略人化を推進

◆ LNG運搬船

✓ 2035年以降に年３～５隻のLNG運搬船を建造可能な安定的供給制の構築に向け同志国が有する建造ノウハウ等の戦略的な組み合わせによる供給体制の確保

（2）我が国海事クラスターの強靭化
～造船業再生をめぐる動向②（当協会の取り組み）～

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

◆ 海事クラスター4団体による国交省への要望書提出

- ✓ 我が国海事クラスター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団体は、我が国造船業の再生に向け、これまで3回にわたり国交省へ要望書を提出。
- ✓ 3回目の要望書では、2035年に掲げる「我が国海事産業のあるべき姿」の実現に向け、これまでの枠組みではカバーされていない重要課題への対応を政府にお願いした。

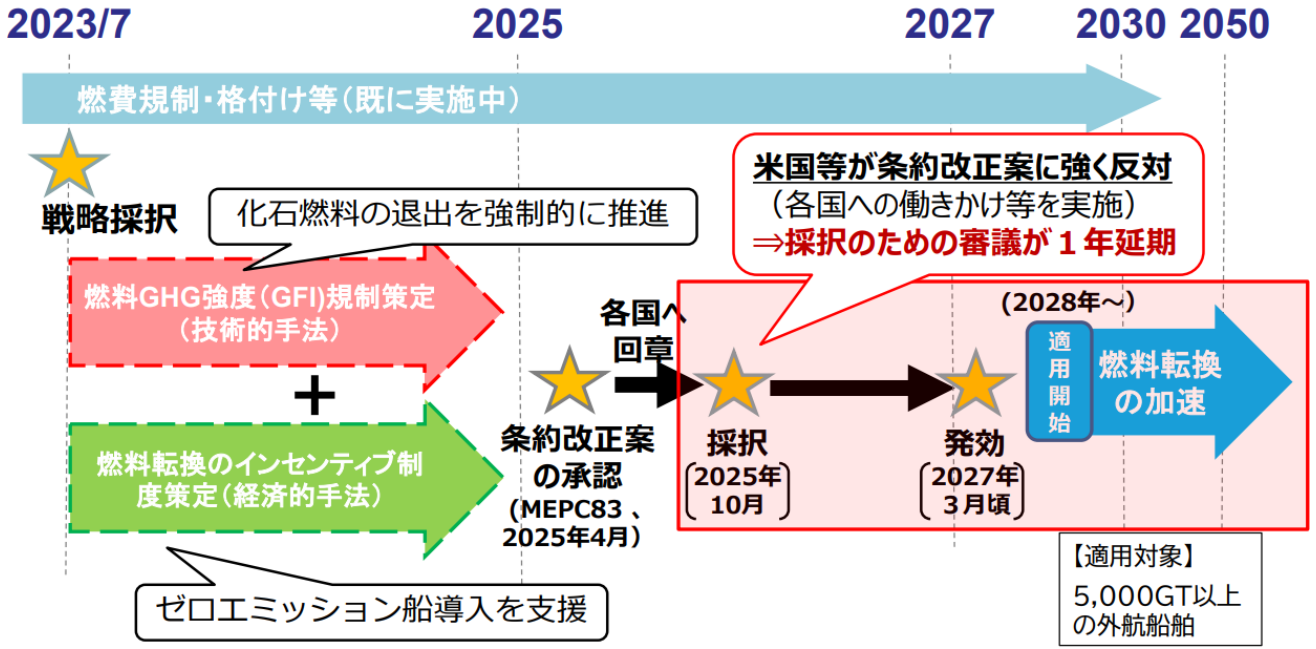
■ 「あるべき姿」を達成するうえで、現行の枠組みではカバーされていない重要課題：

			新造船	就航船修繕
建造量倍増	生産性向上	設備投資	✓ **舶用品の特定重要物資指定および支援** 造船建造能力の倍増には舶用品の生産能力倍増が必須。 ✓ **クレーン製造能力拡大支援** 建造能力を拡充するうえで、クレーン製造事業者の製造能力が決定的に不足。	✓ **修繕特定重要物資の「役務」指定および支援**
		自動化	✓ **造船所のAI・ロボット化推進のためのBRIDGE予算の継続・拡充** 人手不足の中、造船所のAI・ロボット化推進の継続は不可欠。	国内：✓ 国内修繕能力の拡充のための設備投資支（外航船、内航船、艦船、官公庁船）
	資金繰り		✓ **政府系金融機関による船舶建造代金相当額のドル建融資や利子補給** 建造能力倍増のための大規模投資と、船舶建造に必要な資材調達等を両立。	
	人材		✓ **造船人材（設計、エンジニアリング、現場人材）確保** 「地域未来戦略」の活用による、現場労働環境改善のための投資や社員寮等の整備等。	
多角化	船種	LNG運搬船	✓ **日韓政府連携および市場価格との船価差対策等** メンブレン型建造に必要な、韓国からの最新図面供与や技術協力実現に向けた日韓両国政府間の連携と、我が国にとって必要不可欠なエネルギーの一つであるLNGの安定的な確保に向け、国のプロジェクトとして大幅な船価差への対応等、長期的な補助・支援が必須。	海外：✓ 特定国への依存から脱却するための造船所の海外展開支援（外航船）

国際競争力のある造船業は海運・舶用をはじめとする海事産業群のベース。
島国日本に欠かせない造船再生の道筋をより確実なものとし、我が国経済安全保障を確固たるものにするため、海事産業群4団体として全力を傾注して参りますので、上記重要課題について、ぜひともご対応のご検討をいただきたい。

（5）カーボンニュートラルに向けた取り組み
～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



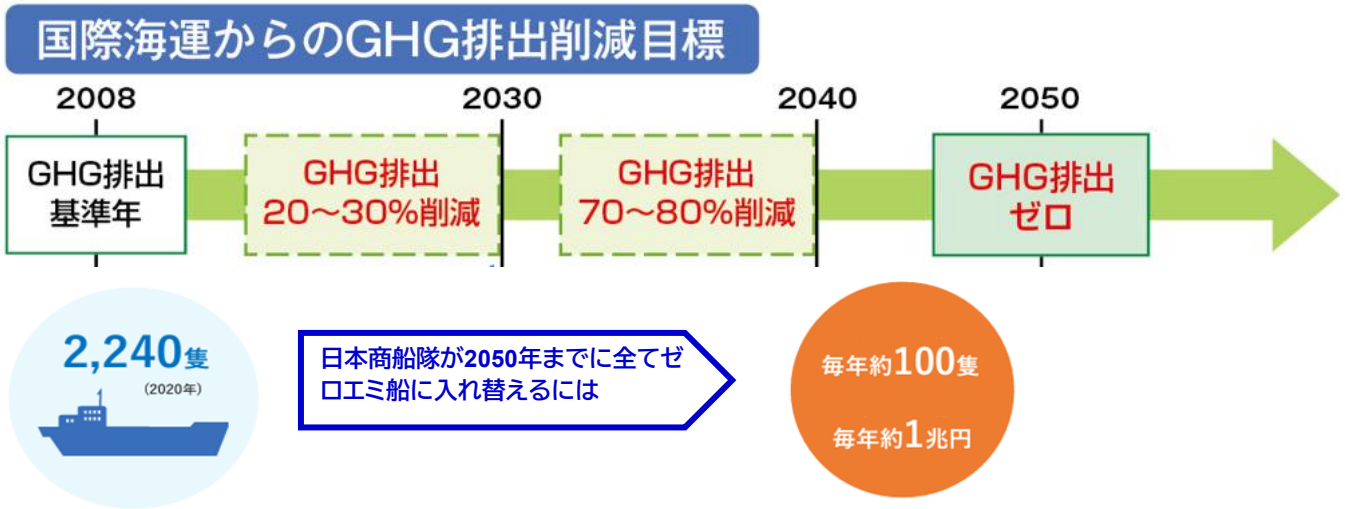


（上）IMOにおけるGHG削減対策の導入スケジュール（国交省資料より抜粋）
（左）25年10月に開催されたIMOの海洋環境保護委員会の模様

- ✓ 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

- ***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***

◆ 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、我が国海事クラスターの競争力強化へ

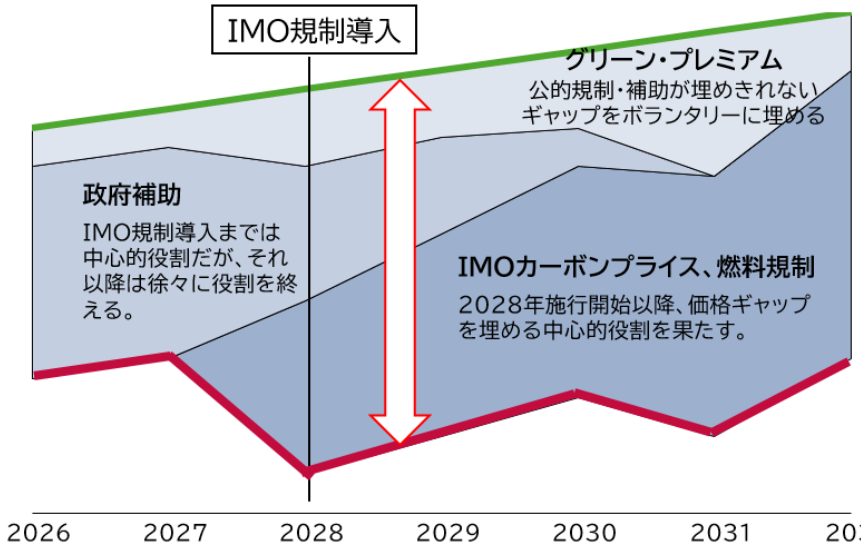
（5）カーボンニュートラルに向けた取り組み
～ゼロエミ船導入のフロントランナーになるための課題～

◆ 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。

◆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