

海運分野の競争力向上

一般社団法人 日本船主協会

会長 明珍 幸一

1. 外航海運の役割と現状

2. 日本商船隊の国際競争力の強化に向けて

3. 最後に

1. 外航海運の役割と現状

我が国の経済、国民生活を支える海運

■ 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

➤ 平時は経済と生活を支える重要度の高い基幹産業

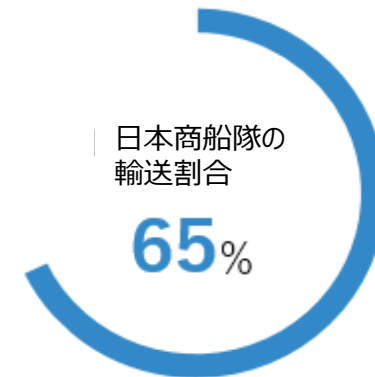
◆ 資源の乏しい我が国の
対外依存度は大



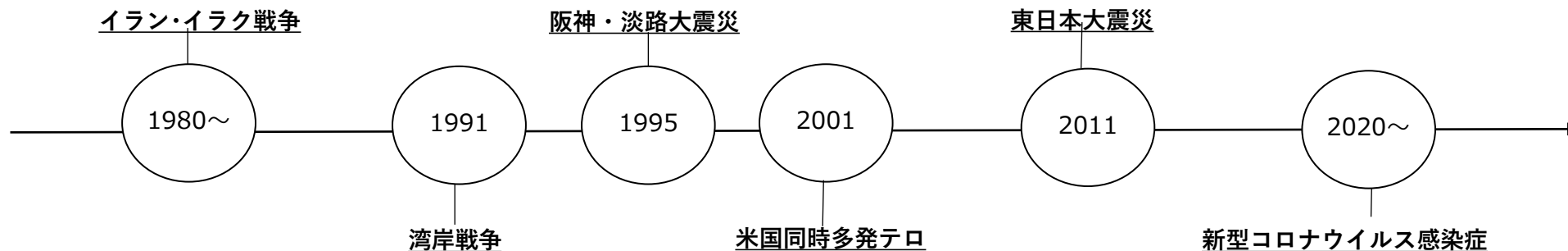
◆ 輸出入貨物のほとんどが
海上輸送



◆ 輸出入貨物の7割弱
を日本商船隊が輸送



➤ 非常時等には救援物資等の緊急輸送にも貢献

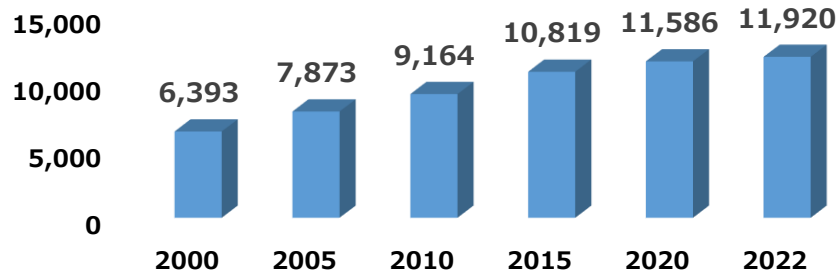


我が国企業や地域経済へも貢献

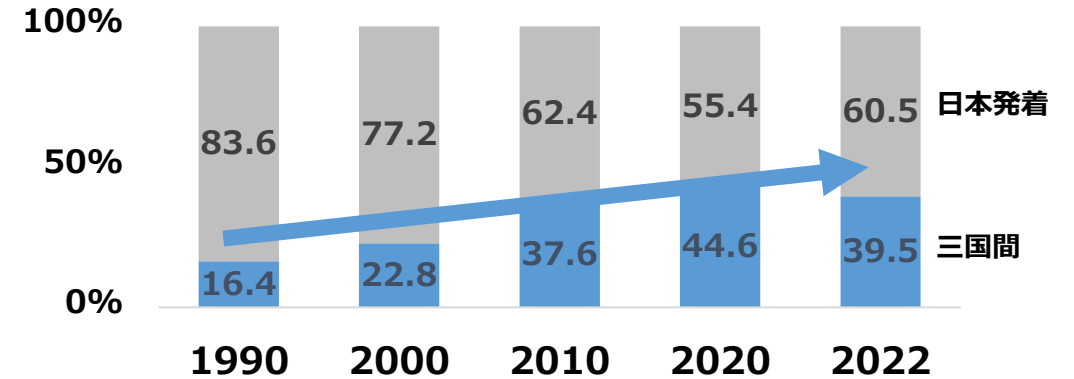
■ 海運はサプライチェーンを支え、我が国企業の活動や地域経済にも貢献

➤ 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

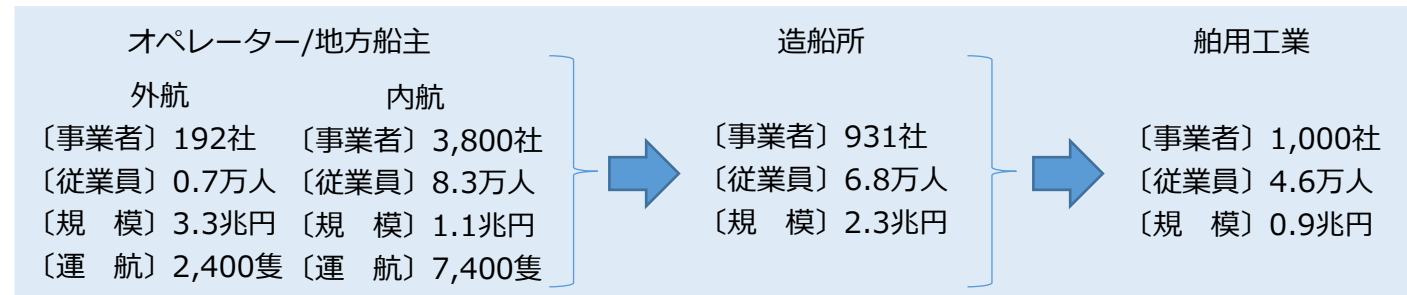
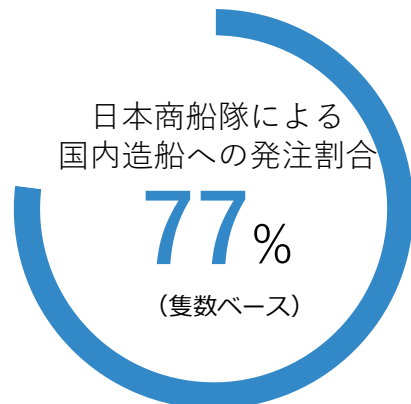
◆ 【世界の海上輸送量（百万重量トン）】



◆ 【日本の海運企業の三国間輸送（海外間輸送）比率の推移】



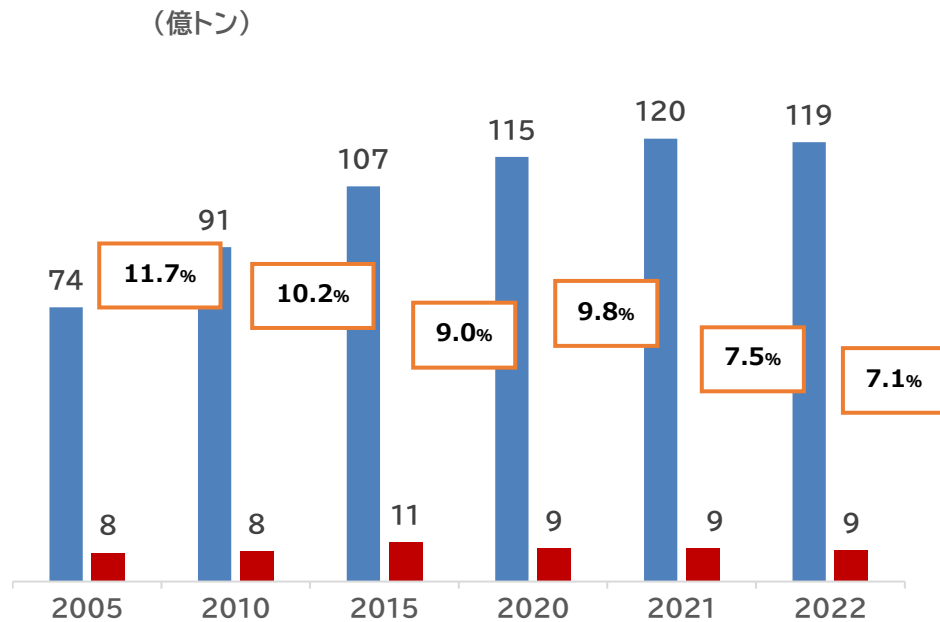
➤ 海事クラスターの中心的存在として地域経済に貢献



日本商船隊の国際競争力強化へ

■ 今後も海運が使命を果たしていく為には、日本商船隊の国際競争力の強化が必要

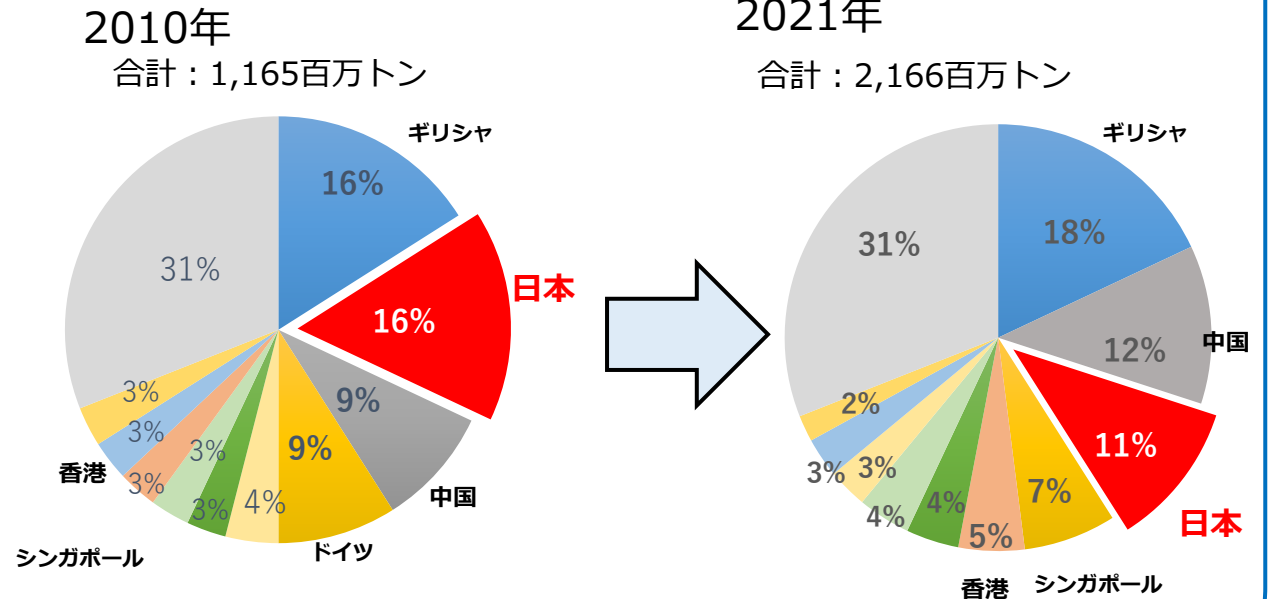
➤ 日本商船隊は近年輸送シェアが低下



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は16%⇒11%まで低下

日本船主の国際シェア (船腹量ベース)



2. 日本商船隊の国際競争力の強化に向けて

外航海運が取り組むべき課題～国際競争力強化に向けて～



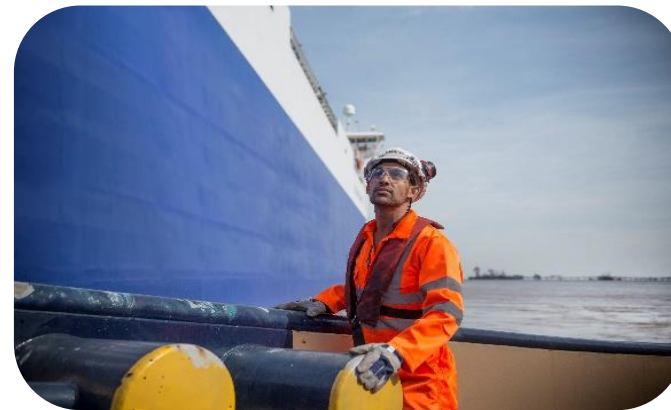
① 海運税制のイコールファイティング



② GXの推進



③ DXの推進



④ 海事人材の確保・育成

① 海運税制のイコールフットイング～諸外国との比較～

■ 他の先進国や主要海運国と比較して、日本の海運税制は競争力強化の余地あり

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

① 海運税制のイコールフットイング～海運税制の必要性～

■ 熾烈な国際競争で勝ち残るため、以下の**海運税制は今後も必須**

5 トン数標準税制

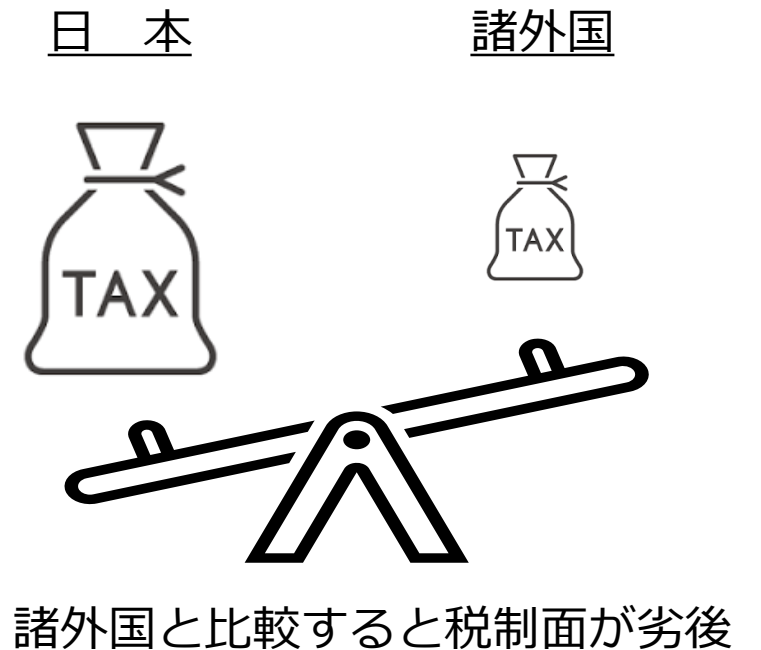
大 船舶の特別償却制度※

海 外航船舶の買換特例（圧縮記帳）

運 国際船舶に係る固定資産税の課税特例※

税 国際船舶に係る登録免許税の課税特例※

※海事産業強化法等により拡充



① 海運税制のイコールフットイング～海事産業強化法～

■ 海事産業強化法は、2021年5月成立、同年8月施行。造船・海運の各分野で、金融面や税制面での支援により、成長しやすくなる環境整備が進む



諸外国との競争に伍するため、日本の海事クラスターの更なる成長が必要

① 海運税制のイコールフットィング～海事産業強化法～

■ 事業基盤強化計画の認定を受けた造船事業者で建造され、環境性能に優れた「特定船舶」を建造する場合、次の特例が受けられる

- **日本政策金融公庫・指定金融機関による金融支援：**
 - ◆ 財政融資資金を活用したツーステップローン
- **税制特例措置（外航船にかかわるもの）**
 - ◆ 【固定資産税】 ※令和3年度税制改正で拡充、令和6年度税制改正で単純延長
課税標準：1/36に軽減（本則（外航船）1/6、「国際船舶」1/18）
 - ◆ 【登録免許税】 ※令和6年度税制改正にて拡充
「新造船」：2.0/1000に**軽減**（本則(外航船)4.0/1000、転籍船3.5/1000）

※ 「特定船舶」：以下二つの要件を満たすことが必須

1. 2021年4月以降に「事業基盤強化計画」の認定を受けた “認定造船所”で建造
⇒造船・舶用事業者49社が認定(2023年12月現在)
2. 船舶の特別償却制度の「環境負荷低減船」の要件を満たす
⇒国際基準よりもさらに厳しいEEDI規制値など含む

① 海運税制のイコールフットイング～より使いやすい制度へ～

■ 日本商船隊の国際競争力確保の後押しとなっているが、更に競争力ある(使いやすい)形での改善をお願いしたい

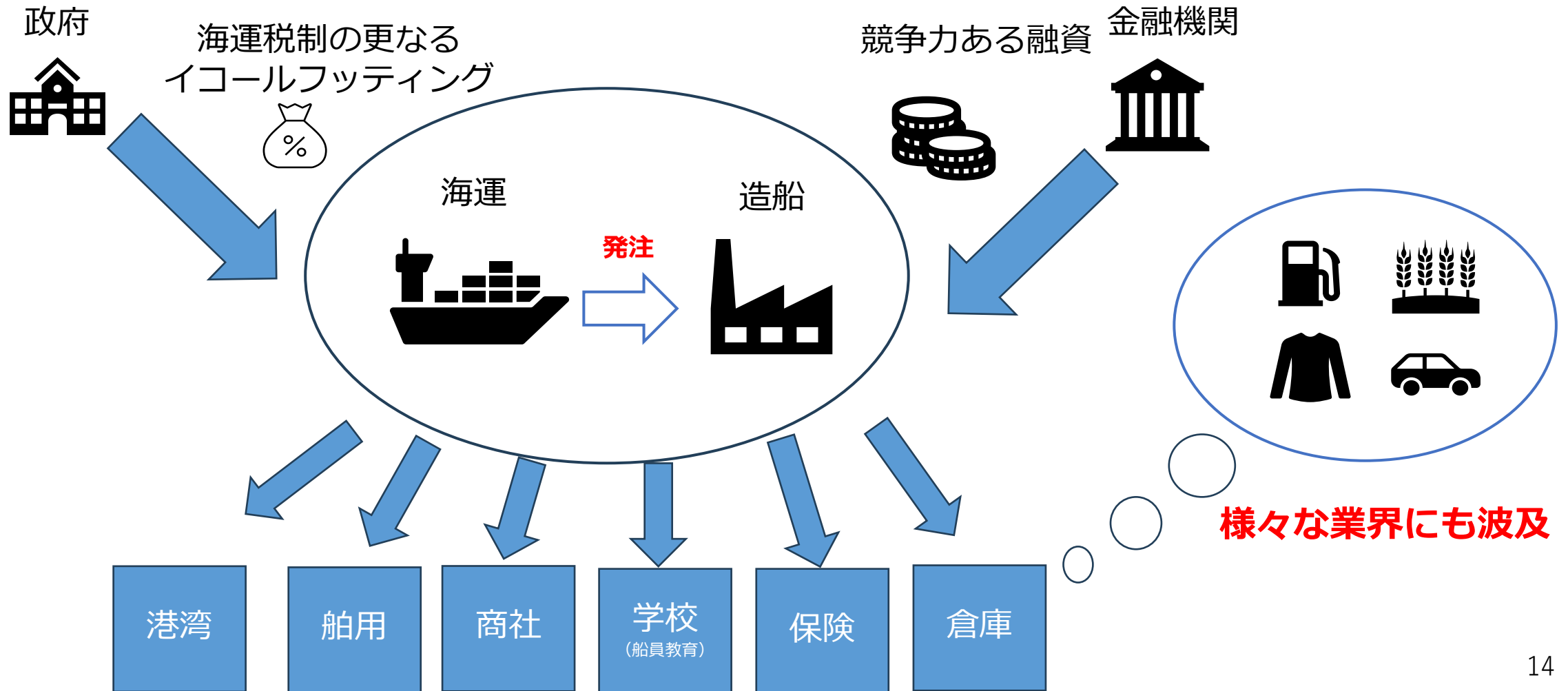
- ツーステップローン：
- ✓ 通貨が円建て、金利が長期・固定のみ。指定金融機関も現状は限定的

		海事産業強化法による融資メニュー	一般的な金融機関
通貨		円のみ	円・ドル・ユーロなど
金利	期間	長期のみ	長期・短期
	方式	固定のみ	固定・変動
指定金融機関 (2023年12月時点)		日本政策投資銀行、伊予銀行	多数

- 特定船舶による登録免許税、固定資産税の特例措置：
- ✓ 日本籍船保有を後押しする措置なるも、依然として他国より高額
- ✓ 諸外国では固定資産税が課される国は少数

① 海運税制のイコールフットイング～海事クラスターへの貢献～

■ 海運税制のイコールフットイング、競争力ある融資等を通じて、海運企業の国際競争力強化により、海事クラスター・造船業の強化や、地域経済へも波及



②GXの推進 ～2050年GHGネットゼロに向けて～

■ 近年急速に重要性を増している地球環境の保全への対応が求められる

- 国際海運では、輸送に関わる関係国が多岐にわたる為、船舶から排出されるGHGを国毎に割り当てる（パリ協定の枠組みで考える）ことは困難
- パリ協定とは別の枠組みとして、IMO(国際海事機関)にて国際海運統一の対策を検討・実施
- 当協会は、2021年10月に国際的な取り決めに先行して、日本の海運業界における「2050年温室効果ガス ネットゼロ」への挑戦を発表

➤ 主な動向

2020年10月	日本政府	「2050年カーボンニュートラル宣言」
2021年10月	日本船主協会	日本の海運業界として、国際的な取り決めに先行して 「2050年温室効果ガス ネットゼロ」 への挑戦を発表
2023年7月	IMO (国際海事機関)	GHG排出削減戦略を改定。 「2050年頃までのGHG排出 ネットゼロ」 など、より野心的な目標を設定

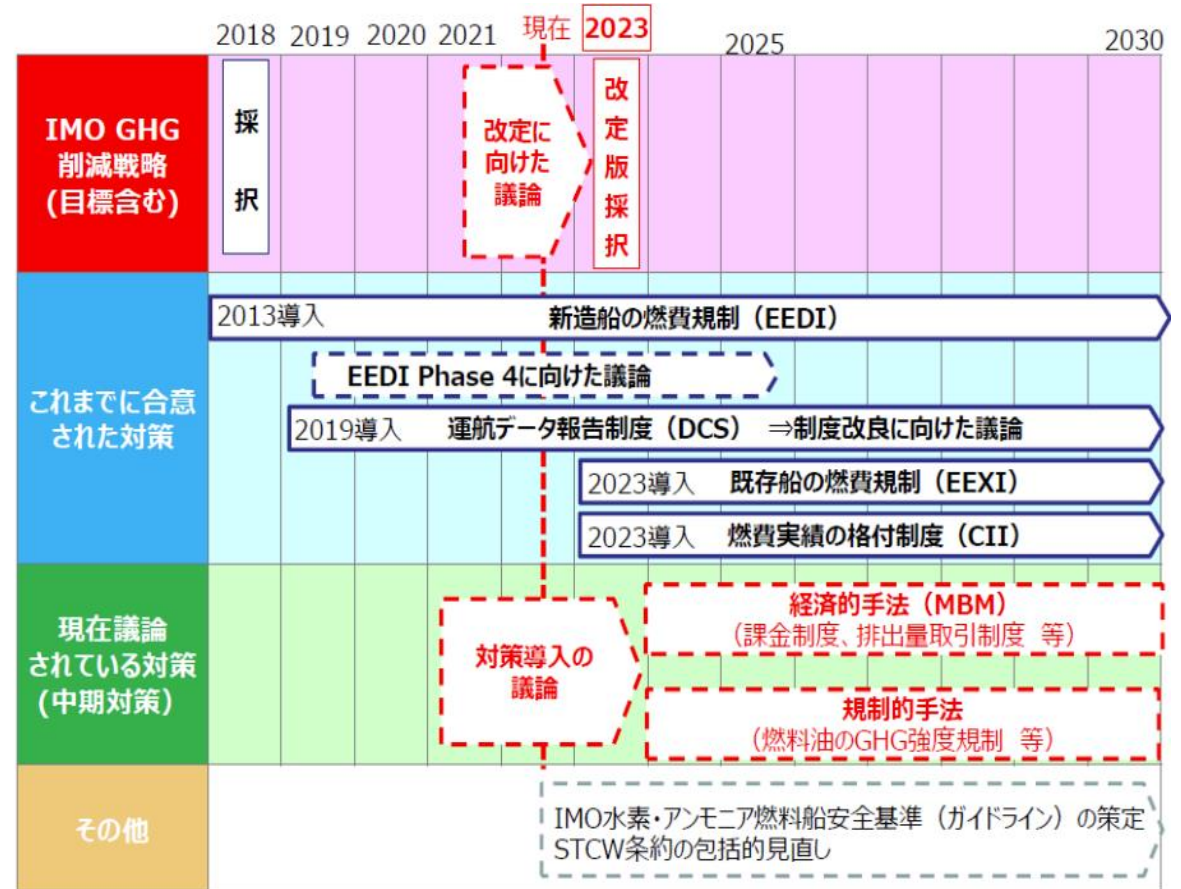
②GXの推進～IMOの新長期戦略（国際規制）～

■ 2023年7月にIMOはGHG排出削減戦略を改定。「2050年頃までにGHG排出ネットゼロ」等、より野心的な目標を設定

➤ IMO GHG排出削減戦略目標

		2018年時	2023年今回見直し
2030年	目標	CO2排出効率を40%改善(2008年比)	CO2排出効率を40%改善(2008年比) ゼロエミッション燃料使用割合を5~10%
	目安	-	GHG排出量を20~30%削減(2008年比)
2040年	目安	-	GHG排出量を70~80%削減(2008年比)
2050年	目標	GHG排出量を50%削減(2008年比)	2050年頃までにGHG排出ネットゼロ
	目標	今世紀中のなるべく早期にGHG排出ゼロ	-

➤ IMOにおける今後のスケジュール



②GXの推進～EUの対策（地域規制）～

■ 欧州委員会はGHG削減達成の為の政策パッケージ「Fit for 55」を発表

- 2024年1月1日から、EU排出量取引制度(EU-ETS)の海運セクターへの適用開始
- FuelEU Maritimeも2025年から導入開始予定

EU-ETS（EU排出量取引制度）

- 経済的手法
- 2024年1月から導入開始
- 船上で排出したGHGが対象 “Tank to Wake”
- 2025年まではCO2のみ対象
- 年間排出総量に相当する排出枠を購入する必要がある



FuelEU Maritime

- 規制的手法
- 2025年導入開始予定
 - > ルール詳細については未だ議論中
- 燃料のLCA全体で排出したGHGが対象 “Well to Wake”
- 使用燃料のGHG強度が基準を超えた場合、課金が発生
- 陸電使用義務化(2030年開始予定)
 - ・EU港湾内で停泊時の船舶に対し、陸電使用を義務付け 総トン数 5,000トンの以上のコンテナ船及び旅客船が対象)
 - ・陸電使用の無い場合、その電力量に応じて罰金（€250/1メガワット）



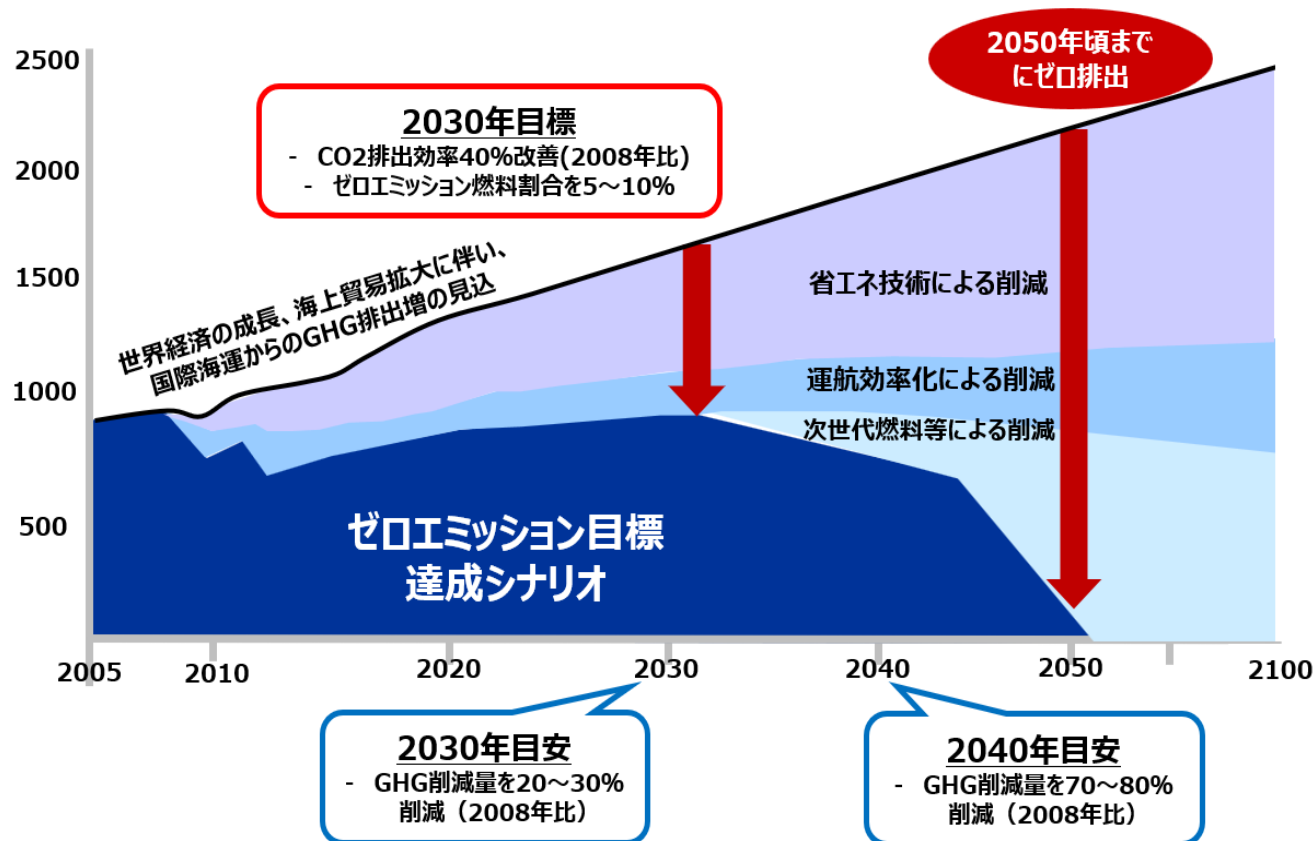
国際規制と地域
規制が並立し、
二重負担となる
懸念が存在

※「Fit for 55」：2030年までにEU内の温室効果ガス55%削減(1990年比)することを目標とした政策パッケージ

地域規制と国際規制が並立し二重負担を回避して、国際規制へと一本化され、
制度が業界にとって合理的で現実的となるよう、国の主導的な役割を期待

②GXの推進～2050年ネットゼロに向けた施策～

- 世界経済の成長等に伴いGHG排出量は増加見込み、ゼロエミ燃料への転換が必須
 達成手段・規則・促進制度等については、様々な取り組みが実施・研究されているが、いまだ流動的



2050年ネットゼロに向けた施策

➤ 検討例

「省エネ技術による削減」

◆ 風力推進等

「運航効率化による削減」

◆ 最適運航システムの活用等

「次世代燃料等による削減」

◆ LNG/LPG燃料船の導入、ゼロエミッション船導入・検討等

②GXの推進 ～ “自社の低・脱炭素化”～

- **自社の低・脱炭素化**として、風力など自然エネルギー源の活用、二酸化炭素を排出しないゼロエミッション燃料船の導入等が進む

自動カイトシステム “Seawing”



出典：川崎汽船

2024年度竣工予定

アンモニアを主燃料とする アンモニアガス運搬船



出典：日本郵船

2026年から実証運航開始予定

ウィンドチャレンジャー プロジェクト



出典：商船三井

2022年10月竣工

②GXの推進 ～社会の低・脱炭素化～

■ 液化CO2輸送事業、洋上風力発電支援事業、水素/アンモニア等新エネルギーの海上輸送事業など、**社会の低・脱炭素化**に資する事業への取り組みが進む

➤ 取り組み事例：

川崎汽船 世界発のFull Scale CCS—Northern Lights project

- 2024年開始のノルウェー政府主導のフルスケールCCS実証事業
- 東海岸で回収したCO2をノルウェー西部のØygardenの中間受入基地まで液化CO2船で輸送し、中間受入基地からパイプラインで圧入
- 年間150万トンの貯留を見込む
- ”K“ LINEが、世界初の大規模液化CO2船の船舶管理を担う
- Northern Lights社と共同で液化CO2の安全な輸送手順を確立



オペレーションノウハウやCCS事業の知見を蓄積し、
後続の国内外のCCSバリューチェーン事業にも貢献



②GXの推進 ～社会の低・脱炭素化 取り組み事例～

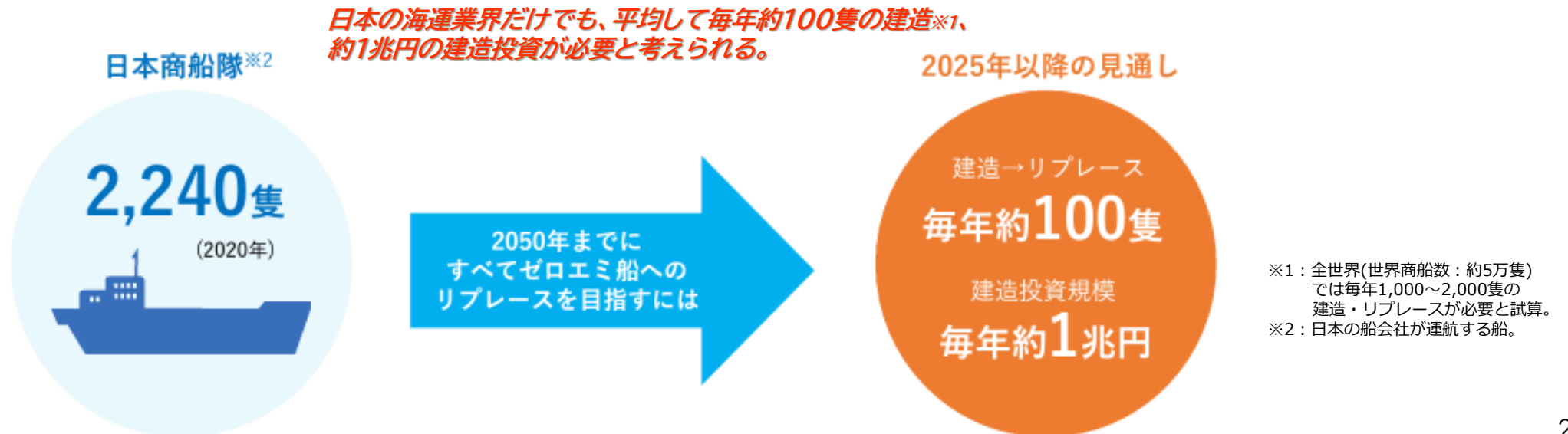
■ Northern Lights Project 紹介動画



②GXの推進～環境対応船への代替～

■ 環境対応船への代替は、海運企業の国際競争力を左右

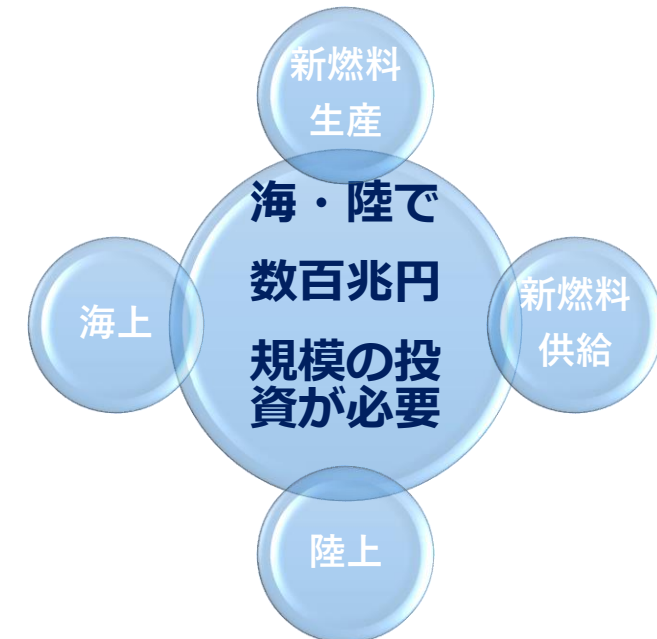
- 造船所での船舶の建造、解撤のキャパシティ（船のライフサイクルは20-30年）
- サプライチェーンの維持のためには、船舶の建造・代替を一気に行うのは難しい
- 多額の設備投資と環境対応船の技術革新の見極め
 - ◆ 1隻あたりの投資金額も大きく、綿密な投資計画が必要
 - ◆ 技術開発の動向(陳腐化リスク)や供給網の整備状況を見極める必要性あり



②GXの推進～代替燃料の供給の確保～

■ 新燃料含む代替燃料の確保の為、燃料供給ネットワーク構築に向けた業界横断での対応・国や更なる後押しが不可欠

- 世界各地でエネルギーが確実に生産、供給されるよう、エネルギー業界などと協働が必須
- 世界中を航行する船には、世界各地での燃料補給が必要でグローバルな燃料供給体制の構築に向け、港湾業界など他業界との協働も不可欠
- 燃料供給船の整備やスキルを持った船員の確保・養成も必要



②GXの推進～GX推進法～

■ 「2050年のGHG排出 ネットゼロ」実現に向けて、業界一丸での取り組みに加え、**国による更なる後押しや、業界の枠を超えた連携が必要**

- ▶ 日本政府は、官民一体によるGX投資促進の為、脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律、いわゆる“GX推進法”を決定。
「GX経済移行債」発行などの支援策が盛り込まれる
- ▶ 令和6年度の政府予算では、ゼロエミッション燃料船等の建造に必要な生産設備整備の為、94億円が計上（今後5年間では600億円）
- ▶ 来年度以降、業界各社の取り組み進捗にあわせて、海運事業者に係る支援予算が然るべく措置されるよう、業界としても支援を求めていく

船用事業者に対しゼロエミッション船等の重要船用機器の生産設備の導入を支援

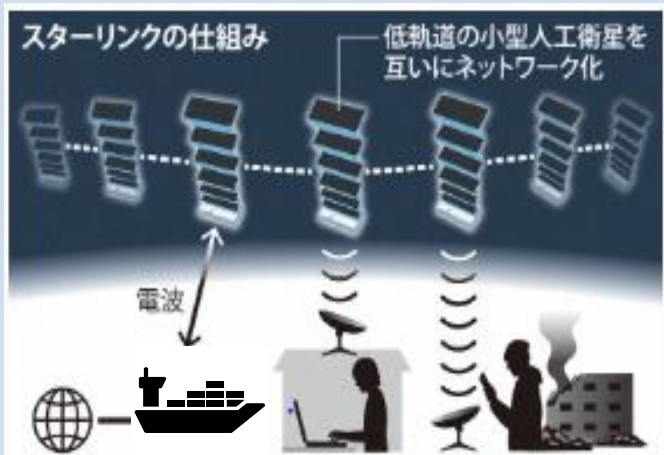


造船事業者に対しゼロエミッション船等のエンジン、燃料タンク、燃料供給システム等の搭載に必要なクレーン等の艦装設備等の導入を支援

③ DXの推進 ～DXに向けた取り組み～

■ 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 (スターリンク) 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

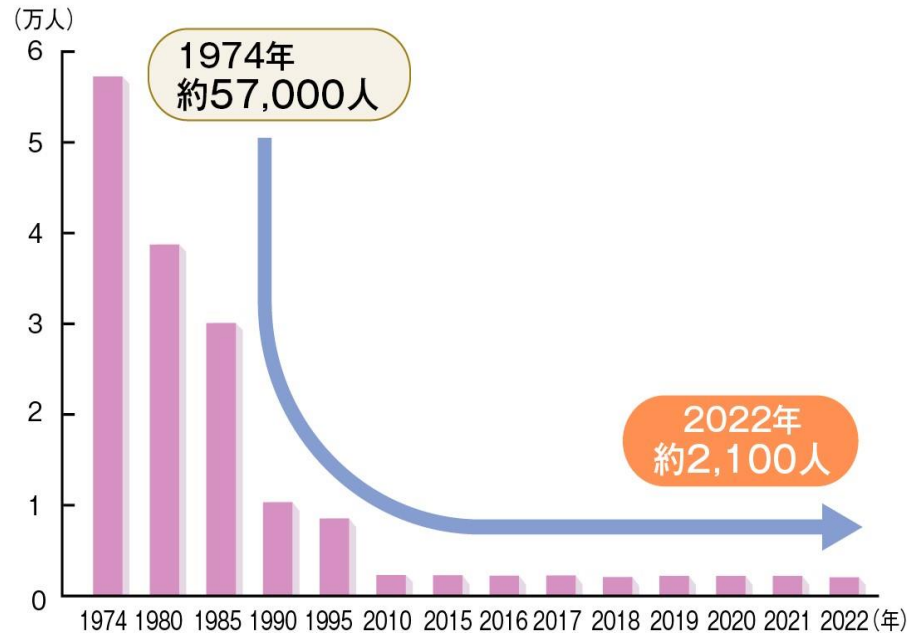


(出典) 国土交通省資料

④ 優秀な海事人材の確保・育成～外航日本人船員の推移～

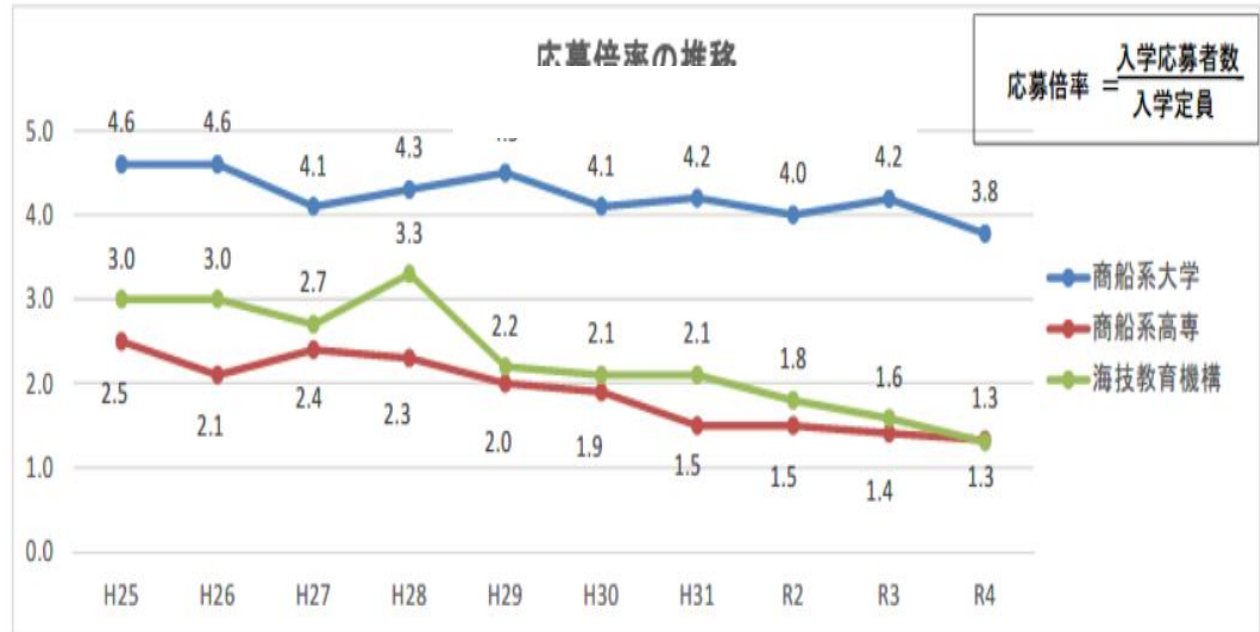
■ 海事産業は我が国にとって必要不可欠なインフラ。それを支える海事人材を確保育成し、人的基盤を更に強化することが極めて重要

➤ 外航日本人船員の推移



©SHIPPING NOW 2023-2024

➤ 海事教育機関への応募倍率の推移



出所：国土交通省海事局

④ 優秀な海事人材の確保・育成～海事広報活動～

■ より多くの方に海運を知ってもらうための広報活動を展開

➤ 商船や海事施設等の見学会実施



➤ 学校教育への協力

- ◆ 学習指導要領への記述盛り込み
- ◆ 出前授業など提供



➤ オープンキャンパスへの協力

- 合同進学ガイダンス開催 など



④ 優秀な海事人材の確保・育成～海運PRキャンペーン～

■ 海運PRキャンペーンは、今年度エリアを全国8都市へ拡大して展開

“開運”じゃなくて“海運”です。～知って欲しい、海運のこと～



シネマ広告



三宮駅構内



神戸ワコーレビジョン



横浜S-VISION

3.最後に

世界のシーレーン/チョークポイントの安定が不可欠

■ 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大前提

- 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を要望

海上交通の要衝・隘路(チョークポイント)



海賊対処行動の様相（出典：海上自衛隊Twitter）

イスラエル・ハマスの軍事衝突により紅海は緊張状態に

本日はご清聴有難うございました