

# 「提言」実現に向けた我が国海外航海運業界からの期待 ～次世代に我が国海事産業群をつなぐために～

2026年3月10日 海事立国フォーラム

一般社団法人 日本船主協会

会長 長澤 仁志

1. 日本の外航海運の役割と現状
2. 我が国外航海運が直面する課題
3. 「提言」への期待

# 1. 日本の外航海運の役割と現状 ～我が国、地域を支える海事産業群～

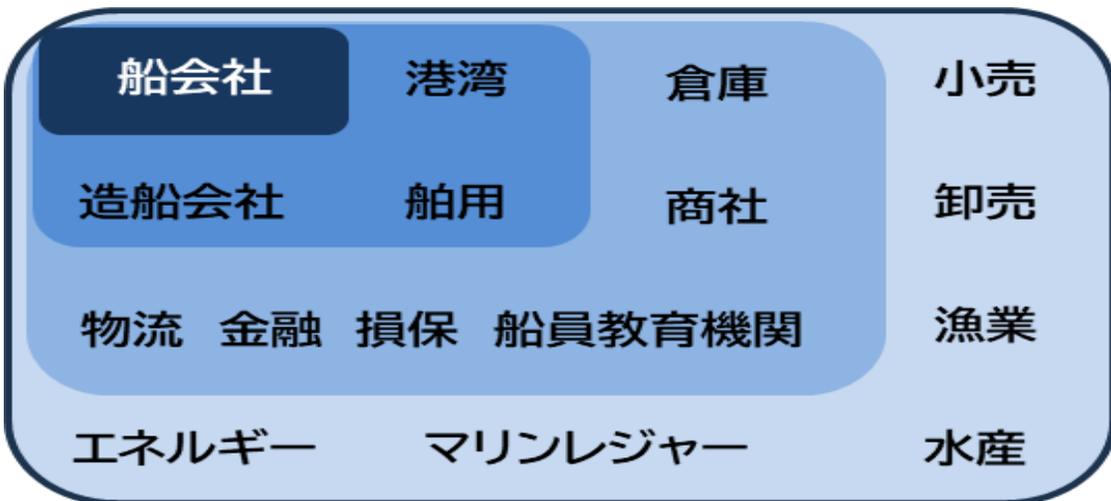
## ◆日本の海事産業群は世界でも稀有なものであり、地域経済・雇用、経済安保に貢献

- ✓ 海運・造船・舶用等が結びつき、日本では世界でも稀有な海事産業群が形成。
- ✓ 我が国海事産業群は、我が国海運・造船の国際競争力の源泉であり地域の経済・雇用にも貢献
- ✓ 日本の海事産業群の経済規模は11.7兆円(2020年)\*

\*日本海事センター調べ

【参考】半導体含む電子工業:11.5兆円、農林漁業:14.7兆円

【海事産業群のイメージ図】



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。

船員の供給源

**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)

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)

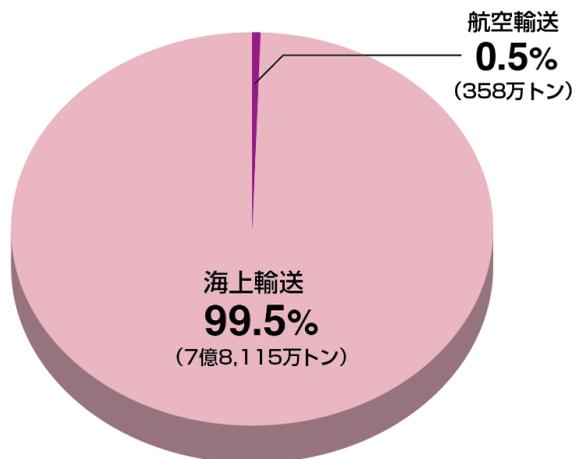
造船・舶用工業		
	造船業 (年度)	舶用工業 (暦年)
従業員*1(万人) (2023**2)	7.0	4.6
産業規模(兆円) (2023)	3.0	1.0
事業者数(事業者) (2024)	約900	約800

※1 外国人技能者を含む。 ※2 舶用工業は2021年の数字。

# 1. 日本の外航海運の役割と現状 ～外航海運が果たす役割と現状～

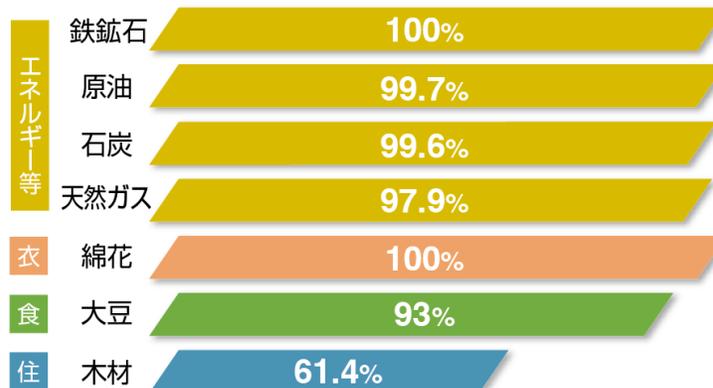
## ◆我が国経済活動や国民生活を支える海運は、日本の経済安全保障にも貢献

✓ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送



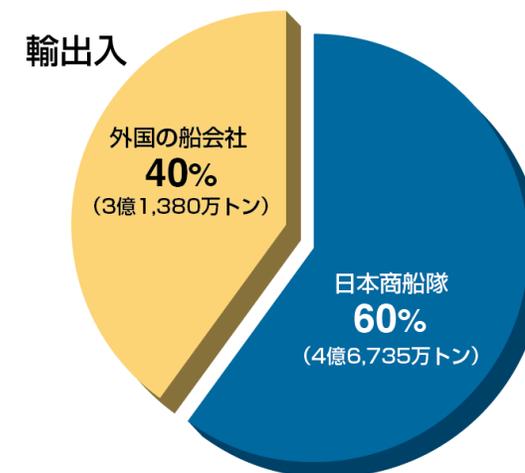
©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 海外物資に頼る我が国の生活と産業



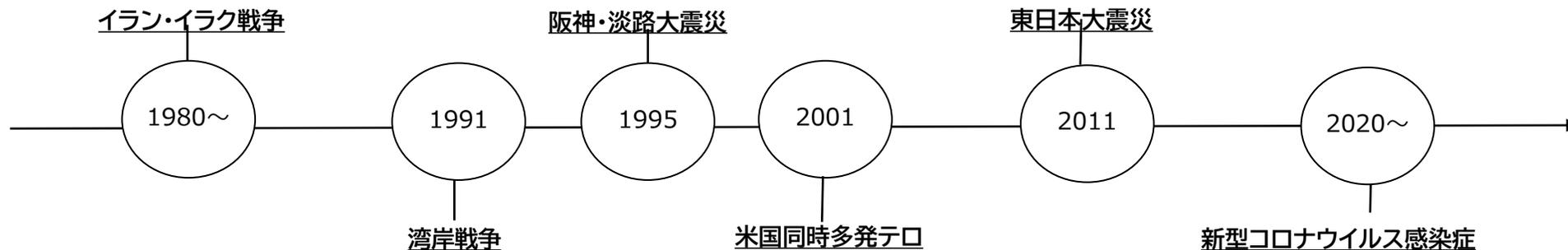
©SHIPPING NOW 2025-2026

✓ 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

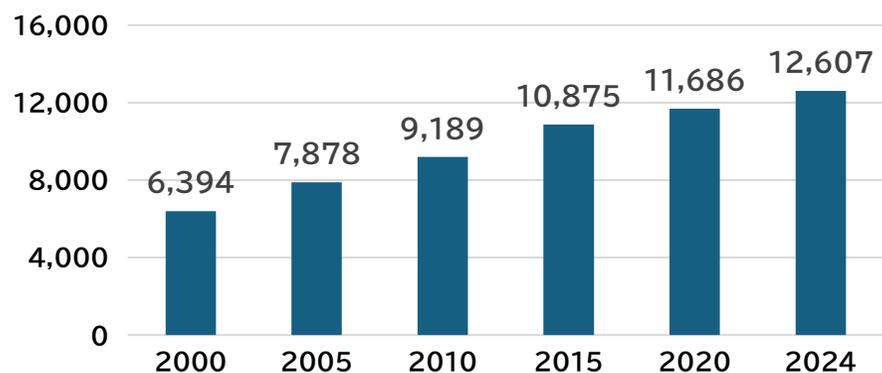
✓ 非常時等においても海上輸送を維持



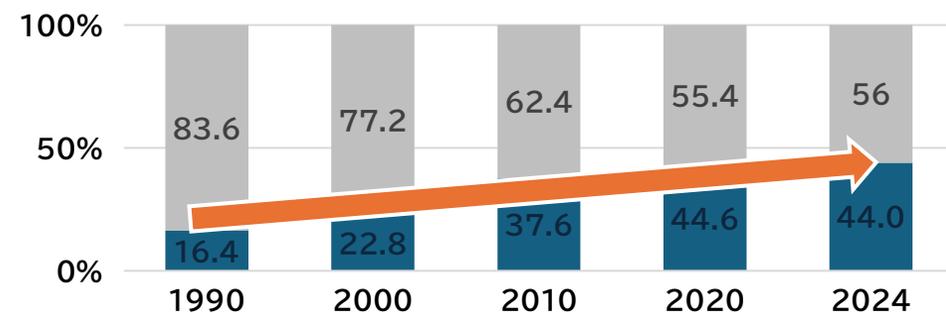
# 1. 日本の外航海運の役割と現状 ～我が国企業や地域経済にも貢献する海運～

## ◆海運はサプライチェーンを支え、我が国企業の活動にも貢献

✓ 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

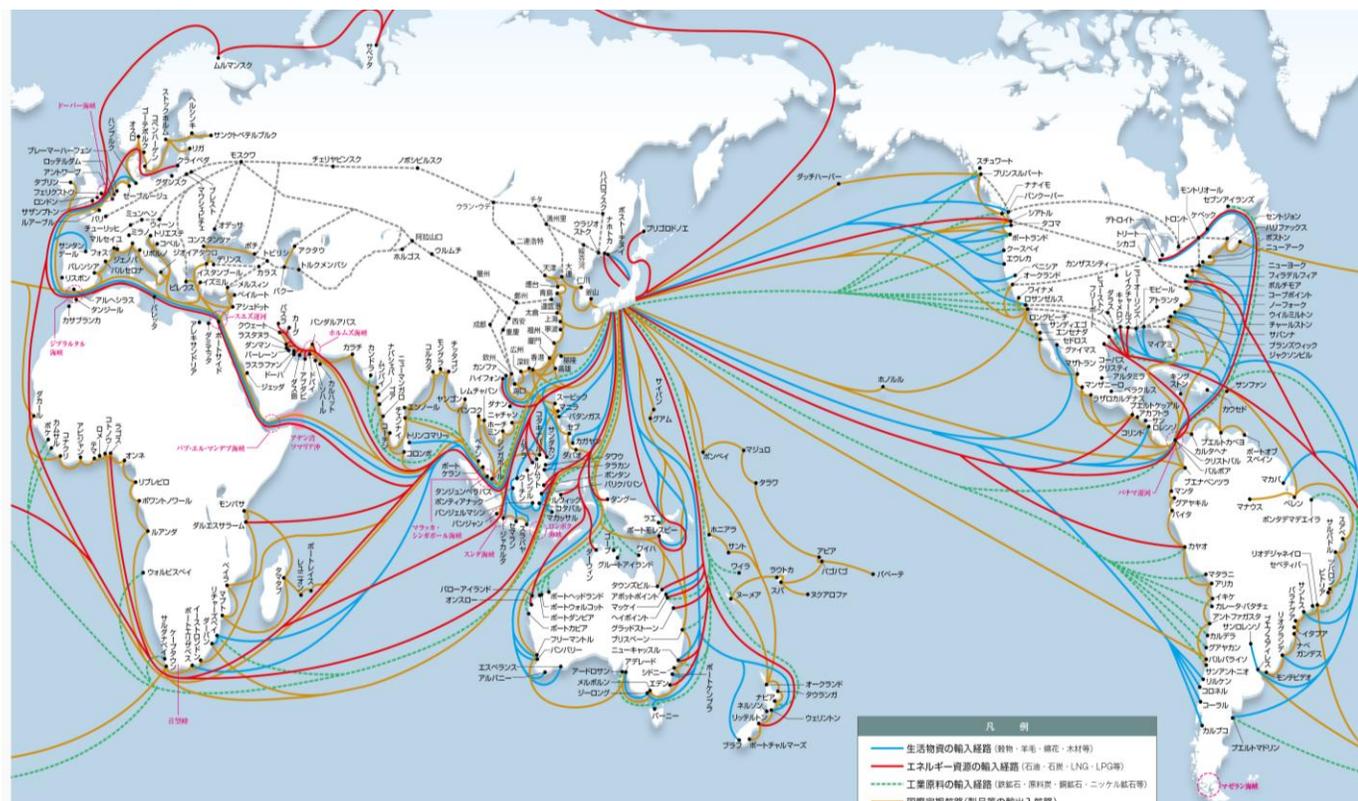


<世界の海上輸送量の推移>



<日本の海運企業の三国間輸送(海外間輸送)比率の推移>

✓ 日本の海運会社は多種多様な船種で日本と世界を結ぶ



1. 日本の外航海運の役割と現状
- 2. 我が国外航海運が直面する課題**
3. 「提言」への期待

## 2. 我が国外航海運が直面する課題

### ～激しい国際競争に晒される我が国外航海運～

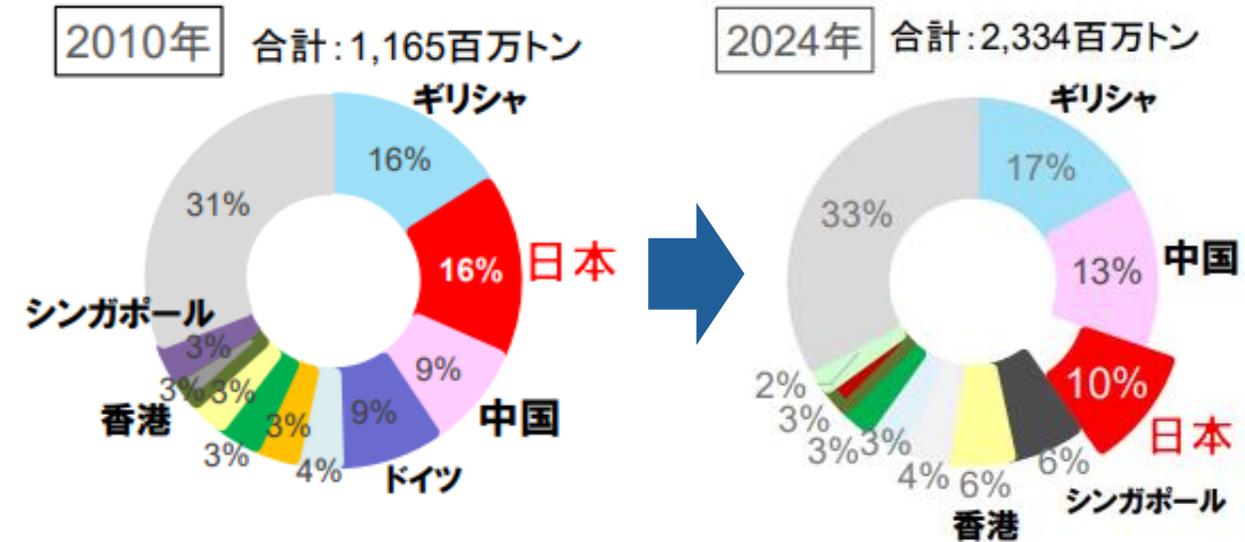
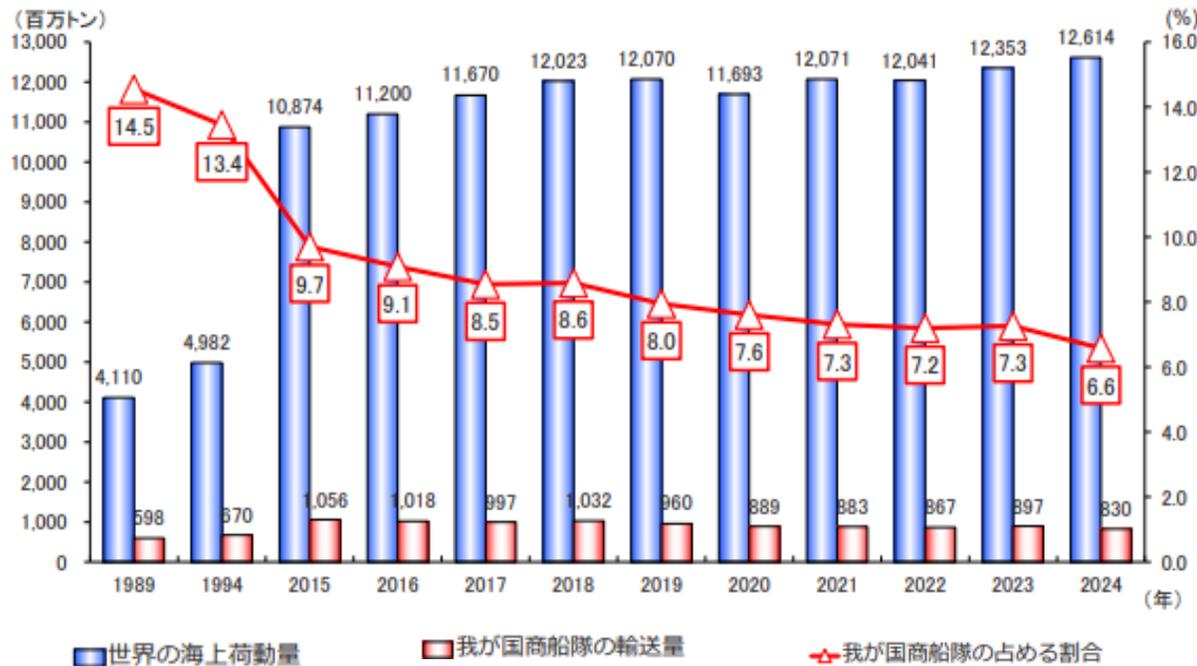
◆我が国外航海運は地域経済、国民生活を支え経済安全保障にも貢献する一方、世界単一市場のもと激しい国際競争に晒されている。

✓ 日本商船隊の輸送シェアは近年低下

✓ 日本船主の国際シェアも低下

【世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移】

【世界の船腹量シェア】



(出典)国土交通省「造船業再生ロードマップ」基礎資料・関連施策より抜粋

(出典)国土交通省「海事レポート2025」

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～トン数税制導入後の事業環境変化①～

### ◆トン数標準税制は導入から15年以上経過。その間外航海運を取り巻く環境は大きく変化

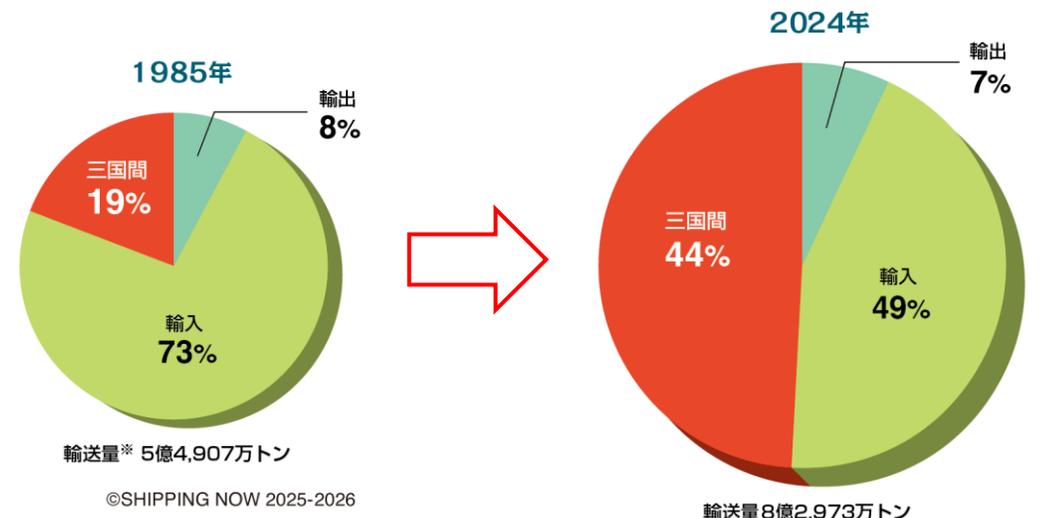
#### 1) 用船契約の短期化

- ✓ 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。

#### 2) 三国間輸送の拡大

- ✓ 三国間輸送比率は40年で2倍以上に増え、近年は40%超え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赤が三国間輸送)>



©SHIPPING NOW 2025-2026

出典:SHIPPING NOW2025-2026

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～トン数税制導入後の事業環境変化②～

### ◆輸送契約の短期化、事業構造の変化に伴い3社単体の船隊規模は縮小傾向

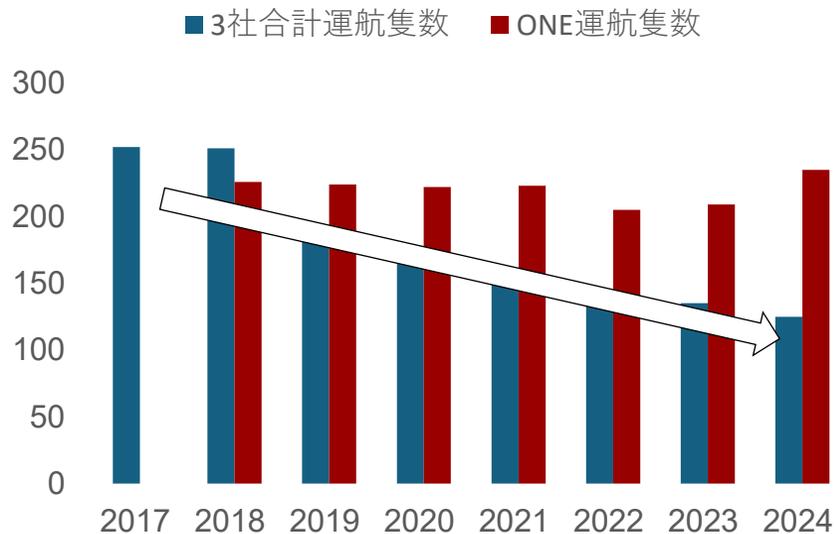
#### 3) コンテナ部門の海外移転

- ✓ 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、3社単体保有コンテナ船(含 日本籍船)は消滅する流れ

#### 4) 持株会社として配当を得る事業スタイルへの変化

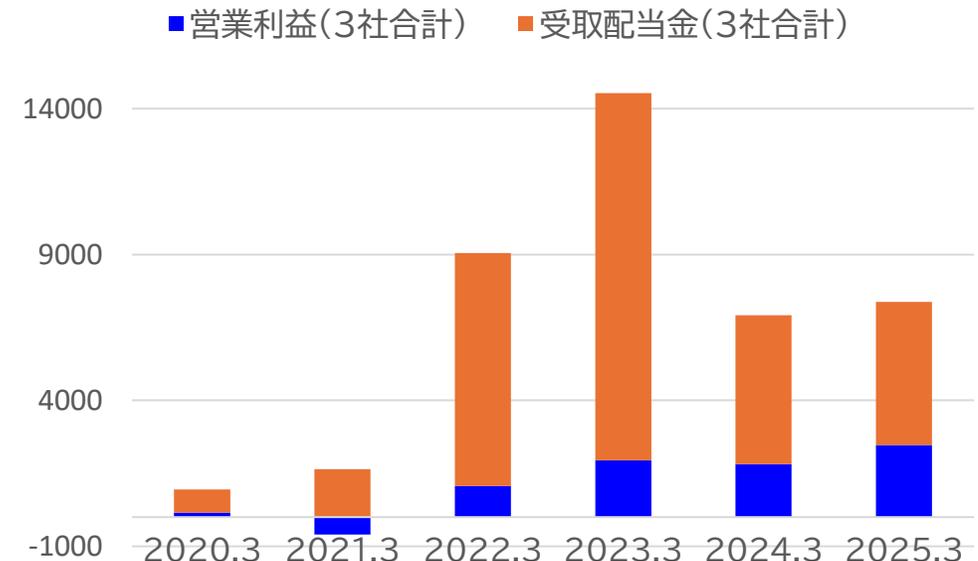
- ✓ ONEに加え、LNG・海洋事業・グリーンビジネス等の一部は海外パートナーとのジョイントベンチャービジネスへ

(\*) Ocean Network Express Pte. Ltd.



<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



<大手3社単体の営業利益と受取配当金の合計>

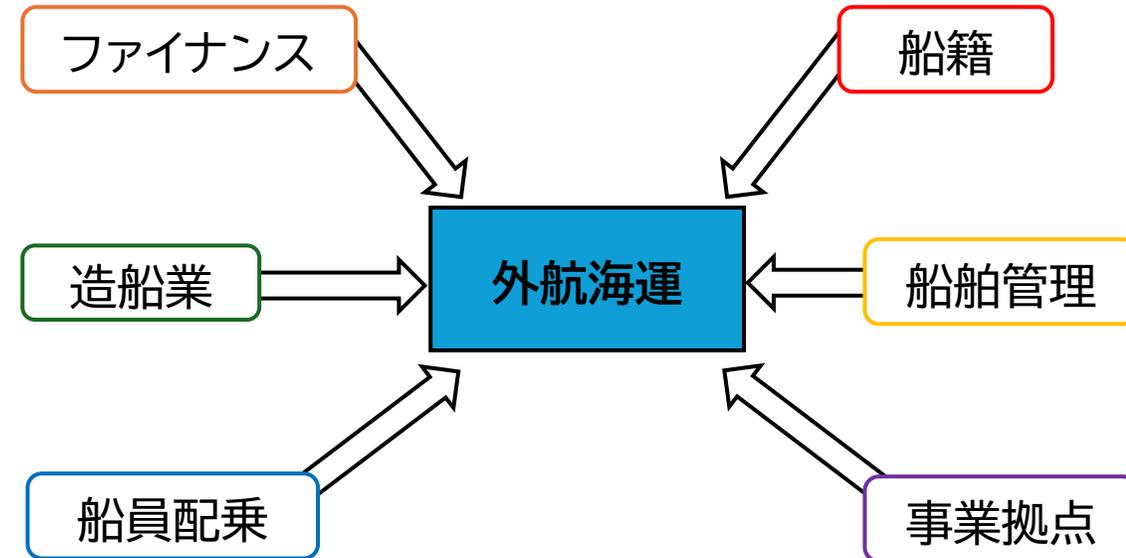
(出典)3社決算資料

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～イコールフットィングの重要性～

### ◆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トィングの実現が肝要

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～我が国海運税制の維持・拡充の必要性～

海運税制	概要
船舶の特別償却制度	<b>令和8年度税制改正で3年間延長済(期限:令和10年度末)。</b> 日本の船主(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な制度(減税ではなく、あくまで税の繰り延べ)
外航船舶の買換特例(圧縮記帳)	
トン数標準税制	<b>令和9年度末期限切れ。</b> 国際海運業界におけるグローバルスタンダード税制。我が国制度は他国にはない独特な要件があり、真に我が国海運の国際競争力強化に資するものとはなり得ていない(トン税会社は5社のみ)。
国際船舶に係る固定資産税の課税特例	<b>令和8年度末期限切れ。</b> 固資税は日本以外の主要海運国はゼロ、登免税は日本だけケタ違い。 <b>日本籍船が持ち易くなるよう、要改善。</b>
国際船舶に係る登録免許税の課税特例	



- ✓ 他国海運税制への対抗は自助努力では限界あり。  
他国船主・船社との競争に生き残れる環境(税制)の整備をお願いしたい。
- ✓ 海運税制の充実は、船主・船社の競争力強化のみならず、造船を始めとする**海事産業群の強靱化、**ひいては**地域経済に貢献。**

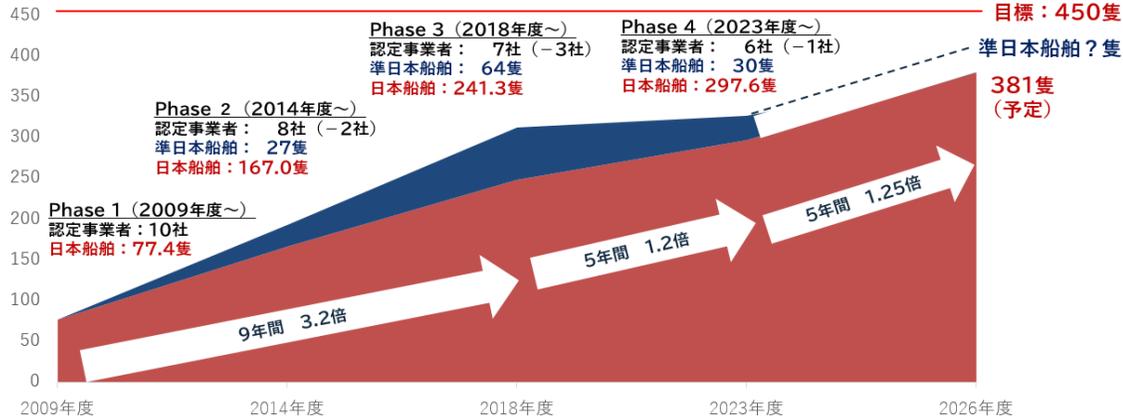
# 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～トン数税制改善の必要性～

## ◆他国制度にはない我が国トン数税制独特の要件と実態

### ✓ 外航日本籍船増加要件

要件

【トン数標準税制による日本籍船隻数の推移(含 見通し)】

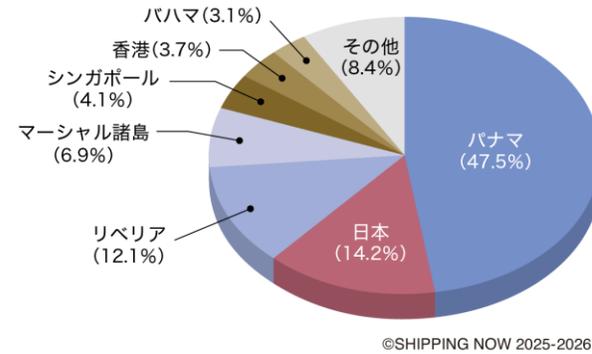


### ✓ 日本人船員確保要件

- 日本籍・準日本籍共に1隻1名以上の日本人船員を養成
- 毎年度、日本籍 1 隻 4 人以上の日本人船員を確保 (準日本籍の場合は2人以上の海技士)

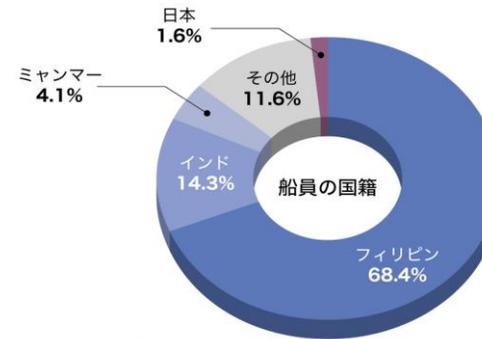
### ✓ 日本商船隊を支えているのはほぼ外国籍船

実態



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

### ✓ 日本商船隊を支えているのはほぼ外国人船員



我が国の暮らしと経済を担う日本商船隊は、ほぼ外国籍船と外国人船員に支えられている「現実」  
「現実」を踏まえた、我が国日本商船隊の競争力強化に真に資するトン数税制が必要。

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～日本籍船を持ち易い、商売に使える船に～

### ◆日本籍船は持ちにくい船、使いにくい船 = トン税制度ありきの日本籍船増の限界

✓ 他国籍船には見られない、日本籍船特有の要件・煩雑な手続き

承認船員制度、舶用品の制限、複雑な無線・救命設備検査、和文証書類、緊急時対応、税(※)、通関対応等

	登録免許税	固定資産税
日本	1,100～2,000万円	1,144万円 or 2,288万円
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

(※) 日本籍船に係る登録免許税・固定資産税

例：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(FB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)

➔ 日本籍船であるが故の追加の手間・コスト・各種制限が、外航日本籍船を増やせない要因(以下、一例)  
競争力のない外航日本籍船は、いまやトン数税制の要件なくして選ばれない船

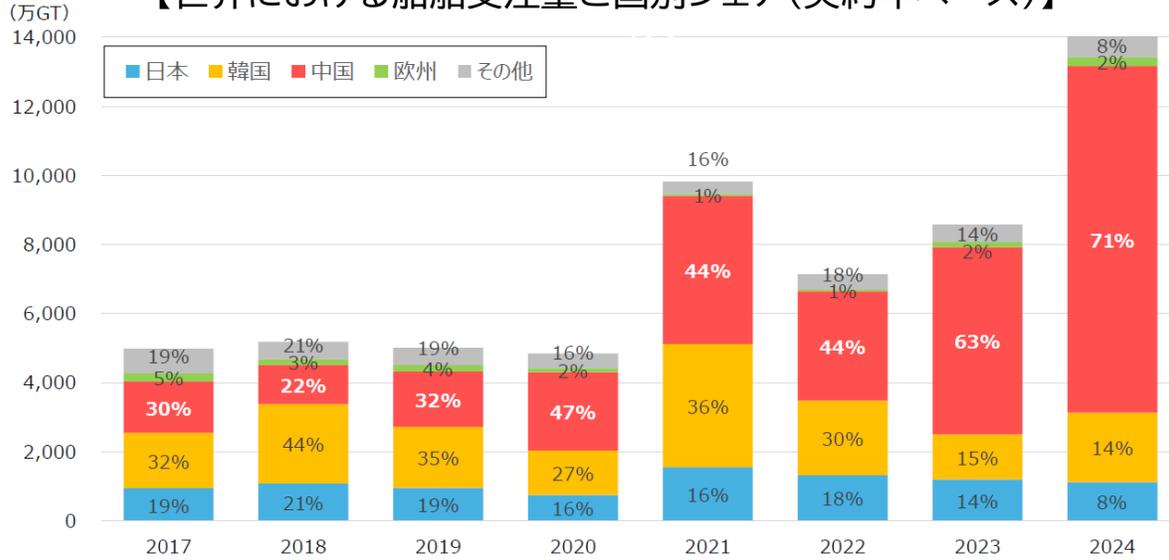


外航日本籍船が持ち易く、オペだけでなく誰にとっても使い易い船となるよう、2025年6月末、当協会は国交大臣に対し「日本籍船保有に係る諸制度の抜本的な改善を求める要望書」を提出。

## 2. 我が国海外航海運が直面する課題 ～我が国海事産業群の強靱化～

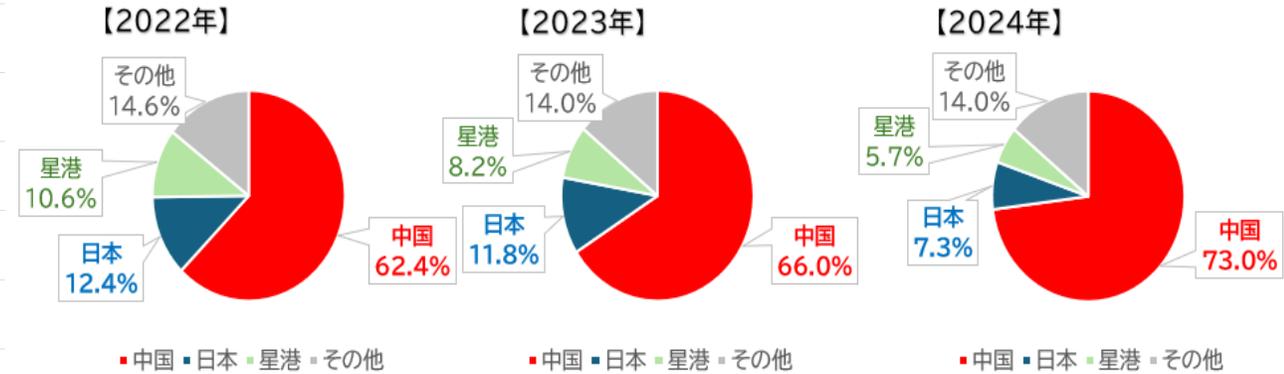
- ◆ 海運等で構成される我が国「海事産業群」は地域経済・雇用、ひいては経済安保に貢献  
造船等、海事産業群パートナーの競争力強化は、我が国海運の競争力強化に繋がる。

【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「造船業再生ロードマップ」基礎情報・関連施策

【当協会会員会社保有船に係る修繕先分布傾向】  
(2026年1月日本船主協会事務局調べ)

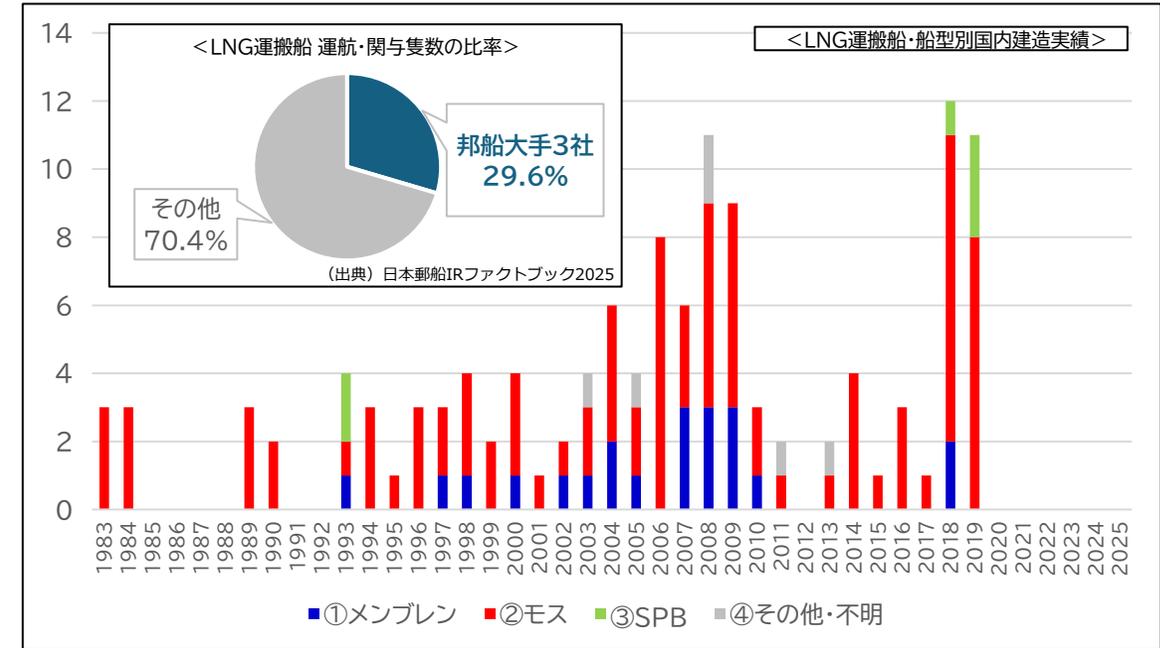


- ✓ 我が国海運にとって、必要な船を我が国造船業が建造できることが必要。修繕についても、同志国・グローバルサウスとの連携検討含め、我が国船主の修繕ニーズに応えられる体制の整備が求められる。
- ✓ 将来にわたり、「我が国に必要な物資は、日本の鉄と部品により、日本で造られた船で、日本の海運会社が運び続ける」ため、我々海運としても我が国造船再生は必須。再生の道筋がスタートしたので、当協会も引き続き取り組んでいく。

## 2. 我が国海外航海運が直面する課題 ～我が国海事産業群の強靱化～

安定的な需要が見込まれるなかで、限られた調達ソースに頼った事業運営を余儀なくされている現状

- ✓ LNG運搬船の運航・関与隻数は邦大手3社船社が世界シェアの約3割
- ✓ LNGは我が国の主力火力発電燃料であり、今後も安定的な輸入が見込まれる
- ✓ 我が国造船所ではモス型LNG運搬船を中心に建造実績を積むがメンブレン型LNG運搬船実績は乏しい
- ✓ 2019年を最後にLNG運搬船は建造実績無し



(出典) 日本造船工業会からのヒアリング内容に基づき、当協会作成

- ✓ LNG運搬船建造に必要な技術力・サプライチェーンに乏しい我が国造船業界で、顧客ニーズに沿った船型(世界のLNG運搬船の80%強\*を占めるメンブレン型)を、競争力ある船価・性能で建造するにはオールジャパン体制が必須
- ✓ 政府による環境整備や、他国との船価差支援(建造再開後、一定期間)といった後押しも不可欠

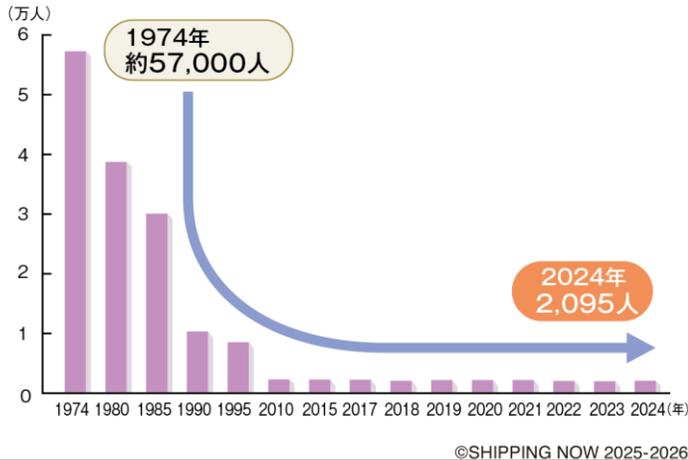
\* 国際ガス連盟「World LNG Report 2025」

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～我が国海事産業を支える人材の確保・育成～

### ◆ 我が国少子高齢化傾向と外航日本人船員の推移

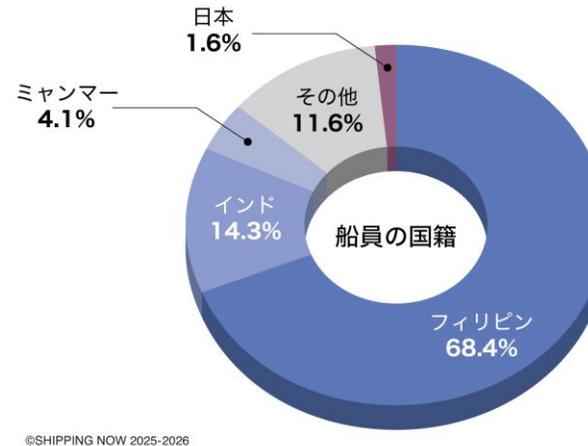
#### ✓ 外航日本人船員の推移

外航日本人船員は1974年をピークに減少。



#### ✓ 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6万人弱であり、フィリピン人船員が7割弱。



### ◆ 課題

- ✓ 若年層人口の減少、海運の低認知度。
- ✓ 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
- ✓ (独)海技教育機構に対する大型練習船寄贈の検討開始  
(商船三井、川崎汽船、日本郵船、当協会を中心に検討)

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～様々なリスクに晒される海上輸送～

### ◆ 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。



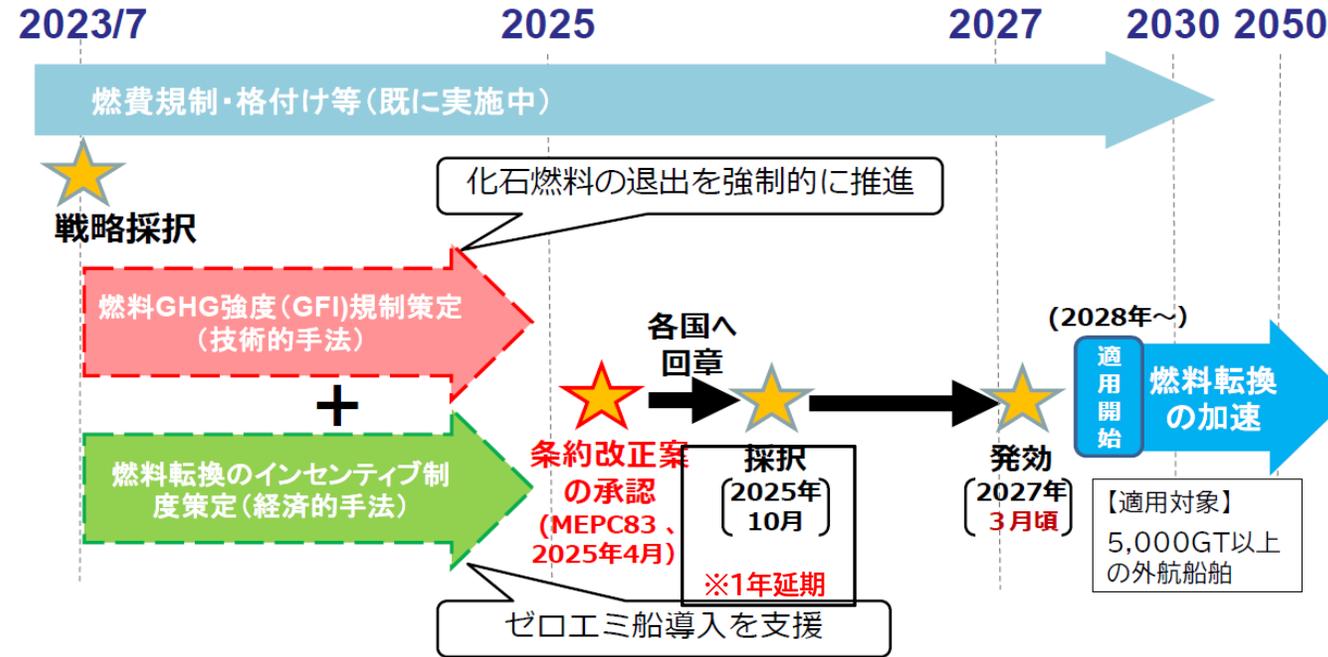
海賊対処行動の様相 (出典：海上自衛隊Twitter)

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～国際海上物流を阻害する保護主義的措置～

- ◆ 米国通商代表部(USTR)通商法301条対抗措置(2026年11月10日まで適用停止中)
    - 非米国建造の自動車運搬船(PCC)に対する入港料  
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%まで段階的に引き上げ。  
2029年以降は米国建造要件を追加。
  
  - ◆ 米国大統領令に基づくMaritime Action Plan(MAP)
    - 米国入港の外国建造船に対するインフラ・安全保障料金(一律課金)の導入  
輸送する輸入貨物の重量を基準に課金(1kgあたり1セント・25セントの場合を例示)し、海事安全保障信託基金(MSTF)の財源とする。
    - 国際貿易に従事する米国建造・米国籍商船隊の増加  
国際貿易に従事する米国建造船で構成する「戦略的商船隊」を創設。SFC船は建造費・運航費を支援。
- ✓ 「海運自由の原則」、また、円滑かつ安定的な海上貿易の妨げとなる、他国による行き過ぎた保護主義的政策の解消に向け、日本政府や国際海運団体と連携して取り組んでいく。

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～ネットゼロに向けたグローバル規制～

### ◆ 地域規制の抑止・国際的な枠組みの早期合意が必要



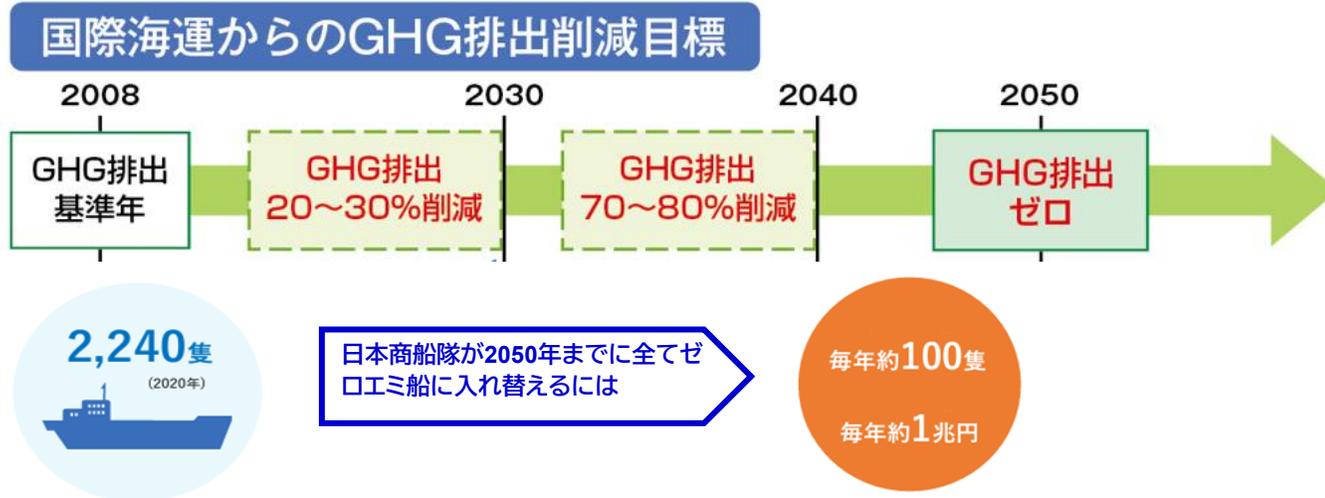
出典:IMOにおけるGHG削減対策導入スケジュール(国交省資料より抜粋)

- ✓ 欧州が先行して外航海運に係るGHG排出規制をスタート。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。
- ✓ しかしながら、2025年10月に採択が予定されていたIMO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。

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～国際海運業界におけるカーボンニュートラル①～

◆ 社会/荷主の環境意識に本邦外航オペ・オーナーが応えられるよう、ステークホルダーの理解と協力が必要



出典:当協会作成「日本の海運 2050年GHGネットゼロへの挑戦」

- ✓ ゼロエミ燃料船導入・普及に向けた政府・荷主等ステークホルダーの理解と継続的な支援
- ✓ 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・船用・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
- ✓ 国内外における新燃料供給網の整備

新燃料船は、従来船舶比で投資額が大きいですが、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、我が国海事産業群全体で課題への取り組み、競争力強化が必要

## 2. 我が国外航海運が直面する課題 ～洋上風力発電含む海洋資源開発への参画～

### ◆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
- ✓ 洋上風力発電設備整備を通じ、我が国再生可能エネルギー産出促進にも貢献

### ◆洋上風力関係船舶では以下4つの観点から支援が必要

- ✓ 事業予見性を見通せる仕組み作り
- ✓ 専門人材を獲得するための産官学連携による人材確保・育成プランの構築
- ✓ 国産化に向けた造船・舶用分野の環境整備
- ✓ 船舶のみならずSC全体への切れ目ない支援



[出典]日本郵船HP CTV



[出典]商船三井HP SOV



[出典]川崎汽船HP SOV

1. 我が国と外航海運
2. 我が国外航海運が直面する課題と取組
3. 「提言」への期待

### 3. 「提言」への期待

#### ～我が国海事産業群を未来に引き継ぐために～



- ◆ 前提：
  - ・島国日本の暮らしと経済は、海上貿易抜きにして成り立たないことは明白。
  - ・日本の海事産業群は、各産業における世界有数のプレイヤーが揃った世界でも稀有な集合体。
  - ・我々には、我が国の海上貿易、経済安全保障を支えられる我が国海事産業群を、次世代にしっかりつなぐ責任がある。
- ◆ 課題：
  - ・トン数標準税制、日本籍船制度の抜本的な見直し
  - ・海事産業群の強化(造船再生、LNG船国内建造含む)
  - ・船員教育の質向上に向けた各種取組の強化
  - ・日本商船隊の安全確保に向けたより一層の業界内外、国内外の連携
  - ・「政治」、「環境」における事業環境変化、リスクへの柔軟な対応

### 3. 「提言」への期待

#### ～我が国海事産業群を未来に引き継ぐために～

#### ◆ 海事産業群の強化に向けた具体的な取組事例

- ✓ 2025年6月、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」は合同で「我が国造船業再生のための緊急提言」を取りまとめ、石破茂総理(当時)に提出。
- ✓ 2025年10月、日本船主協会、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本舶用工業会の海事4団体で、我が国造船業再生に向けた基金創設等を求める要望書を国土交通大臣に提出。
- ✓ 2025年11月、日本成長戦略会議発足。「造船」が戦略17分野に選出。
- ✓ 2025年12月、令和8年度から10年間で、官民合計1兆円規模の投資に向けた基金等が実現。



- ✓ 海運をはじめ、我々海事産業群が、個社の自助努力だけで厳しい国際競争に勝ち残っていくには限界がある。
- ✓ 「提言」で網羅された課題が、海事産業群内外、また官民の密接・強固な連携により改善されることを期待。
- ✓ 日本の海運業界としても、我が国海事産業群の牽引役であり続けるべく、厳しい国際競争に勝ち抜いていく所存。