

# 日本の海運・造船業の 基盤強化

瀬野汽船株式会社

代表取締役社長 瀬野洋一郎

# 1) 愛媛県今治市の現状

①今治市は世界でも例を見ない海事関連企業的一大集積地

企業数

**500社**以上

従事者

**10,000人**以上

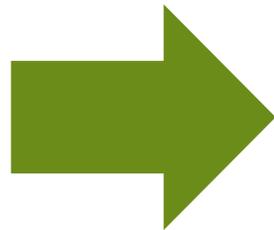
- ・ 海運業
- ・ 造船業
- ・ 船用工業

日本トツプクラスの実績

## ②今治市海事クラスターの三大産業

外航海運

70社



日本外航船 約3,500隻の内  
約3割に当たる約1,000隻所有

造船

14社

船用

160社



バルカー D/W 25万吨型

船主の所在地（都道府県）別外航船保有隻数・構成比の推移

	2000年		2004年		2008年		2014年		2018年	
	隻数	構成比								
東京	1,355	59.0	1,423	58.3	1,764	57.6	1,781	53.7	1,849	51.7
愛媛	465	20.3	527	21.6	767	25.0	1,035	31.2	1,063	29.8
広島	137	6.0	111	4.5	145	4.7	155	4.7	201	5.6
大阪	65	2.8	63	2.6	84	2.7	94	2.8	127	3.6
兵庫	125	5.4	135	5.5	135	4.4	82	2.5	101	2.8
その他	149	6.5	182	7.5	169	5.5	169	5.1	232	6.5
合計	2,296	100.0	2,441	100.0	3,064	100.0	3,316	100.0	3,573	100.0

資料：IHS Markit「World Shipping Encyclopedia」を基に作成

## 2) 海運・造船業の基盤強化

### ①現状

中国・韓国との船価差



約20%以上

円高が進むとさらに大きくなる

## ②船価比較

### D/W20万トン型ケープサイズ



約50億円弱(US\$契約)



約60億円強(約20%高)

### D/W20万トン型LNG焚きケープサイズ



約70億円(US\$契約)



約90億円(約23%高)

### ③その他の原因

運ぶ荷物はほとんどが外国の荷主向け

海外荷主の運賃設定 = 中国・韓国の船価基準

中国・韓国の技術向上により日本が得意な省エネ船の品質もほとんど優位性なし

先進船舶の導入も考えられるが船価高になる

# 競争力の強化

中国・韓国の造船所と競争するためには？



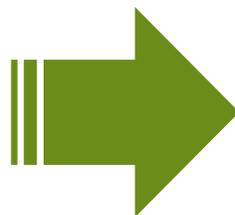
同じ水準の船価にする必要がある

船価差がなくなれば船主は日本の造船所を選ぶ

# ①船主 特別償却制度の改定で自己資金増

現在

- ・税率16～18%
- ・2021年期限



改定案

- ・一律30%

メリット

自己資金を上乗せできる

特別償却制度

---

- ・税金を15年間で繰り延べして支払いすることで、長い目で見れば船主が日本の造船所へ船舶を発注でき、海事クラスターが生き残る道

## ②造船所

# 造船関係者連携し船価ダウン

 中国・・・国営の南・北造船所を統一し**国策**として大造船所を確立

● 日本の造船所では...

オペレーター・船主の要求する特別オーダーで船1隻ごとに設計費用が必要



自動車のように**モデル船**を**オールジャパン**で設計しマイナーチェンジで対応し船価をおさえる方法

### ③オペレーター 船価が多少割高でも日本の造船所で建造

- 最適航路で燃費節約
- 効率配船で年間の稼働日数増
- 社内のコストダウン

# 結論

日本の造船所で建造できるよう  
国・船主・造船所・オペレーターが協力して  
中国・韓国との価格競争に立ち向かう

ご清聴ありがとうございました。