

2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会

～外航海運業界からの要望～

2025年8月21日

一般社団法人 日本船主協会

理事長 篠原 康弘

1. 外航海運・海事クラスターが果たしている役割
2. 次期総合物流施策大綱に対する外航海運業界からの要望
 - (1) 国際物流維持に不可欠なシーレーンの安全確保
 - (2) 国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応
 - (3) 我が国外航海運の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化
 - (4) 我が国外航海運業の低・脱炭素化促進
 - (5) 我が国海事産業を支える人材の確保・育成
 - (6) 船員不足対応・海上物流効率化のための海運DXの推進
 - (7) 我が国港湾の国際競争力強化

1. 外航海運・海事クラスターが 果たしている役割

外航海運が果たしている役割

■ 外航海運は、日本の経済活動と国民生活を支えるとともに、日本の経済安全保障にも貢献

➤ 日本経済と国民生活は海運によって支えられている。

◆ 資源の乏しい我が国の対外依存度は大



◆ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送



◆ 輸出入貨物の約7割を日本商船隊が輸送



◆ 日本の海運会社は多種多様な船種で我が国輸送に貢献

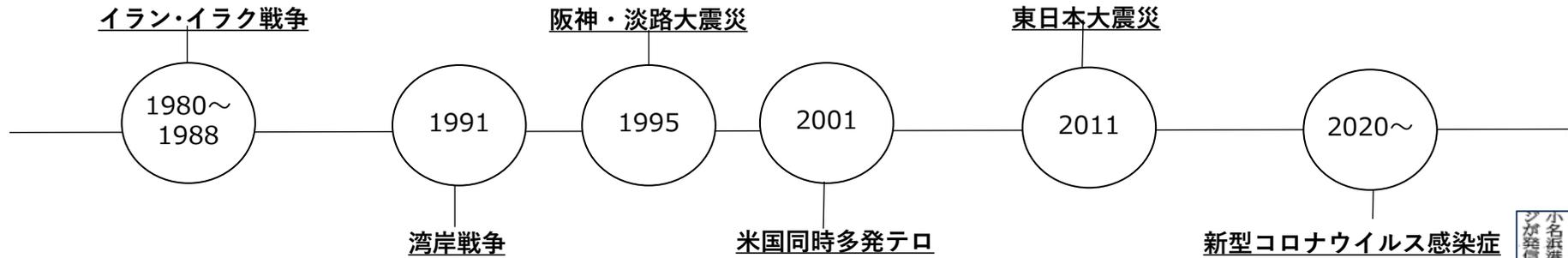


(出典) 日本海事広報協会Shipping Now 2024-2025および日本船主協会資料

外航海運が果たしている役割

■ 外航海運は、日本の経済活動と国民生活を支えるとともに、日本の経済安全保障にも貢献

➤ 非常時においても物資輸送等で貢献



【非常時等の貢献例】

- ✓ **イラン・イラク戦争:**
我が国政府および油業界の強い要望を受け、戦争中もできる限りの安全対策の下、中東原油輸送を敢行。(日本関係船12隻が被弾、日本人船員2名が犠牲)
- ✓ **湾岸戦争:**
船主協会会員船社が多国籍軍のための建築資材、生活関連物資輸送に協力。
- ✓ **東日本大震災:**
震災後、他国の海運会社が日本発着輸送を回避する中、船主協会会員船主は小名浜向け輸送に従事。



読売新聞 (2011年6月8日)

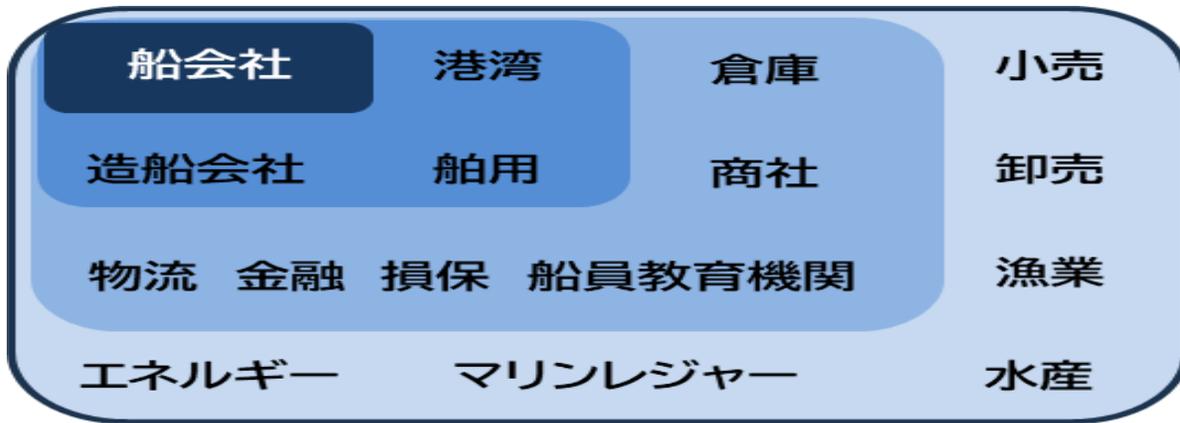
海事クラスターが果たしている役割

■ 海運等で構成される我が国「海事クラスター」は地域経済・雇用、ひいては経済安保に貢献

- ✓ 我が国では、海運と造船・舶用・船員が強く結びつき、世界でも稀有な海事産業群(海事クラスター)を形成しており、日本の海運・造船の国際競争力の源泉となっている。
- ✓ 海事クラスターは、地域の経済・雇用にも貢献。

【海事クラスターの中核を担う海運・造船・舶用・船員】

【幅広い分野で構成される我が国海事クラスター】



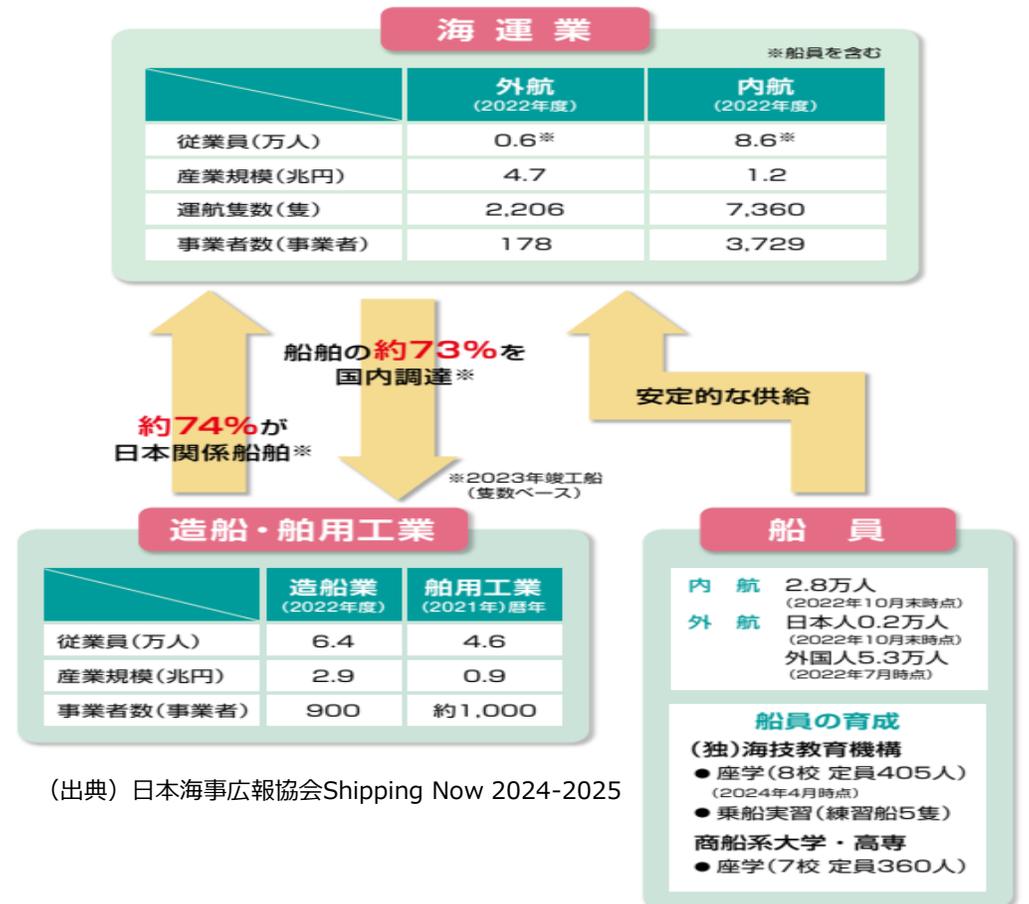
【海事クラスターの経済規模】

- ✓ 産業連関表に基づく2020年の海事クラスターの規模
生産額11.7兆円(うち、海運は5.5兆円)*1

【参考】電子工業*2:11.5兆円、農林漁業:14.7兆円

*1:(出典)日本海事センター資料

*2:半導体、コンピュータ、テレビ、オーディオ、産業用ロボット等



(出典) 日本海事広報協会Shipping Now 2024-2025

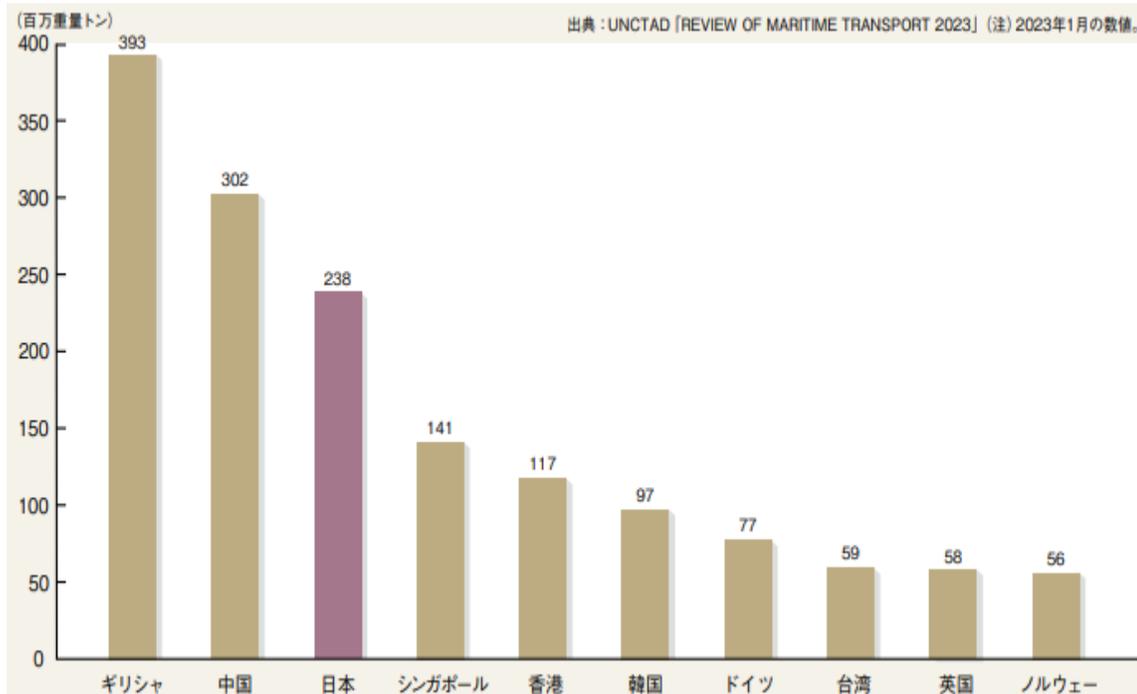
海事クラスターが果たしている役割

■ 海運等で構成される我が国「海事クラスター」は地域経済・雇用、ひいては経済安保に貢献

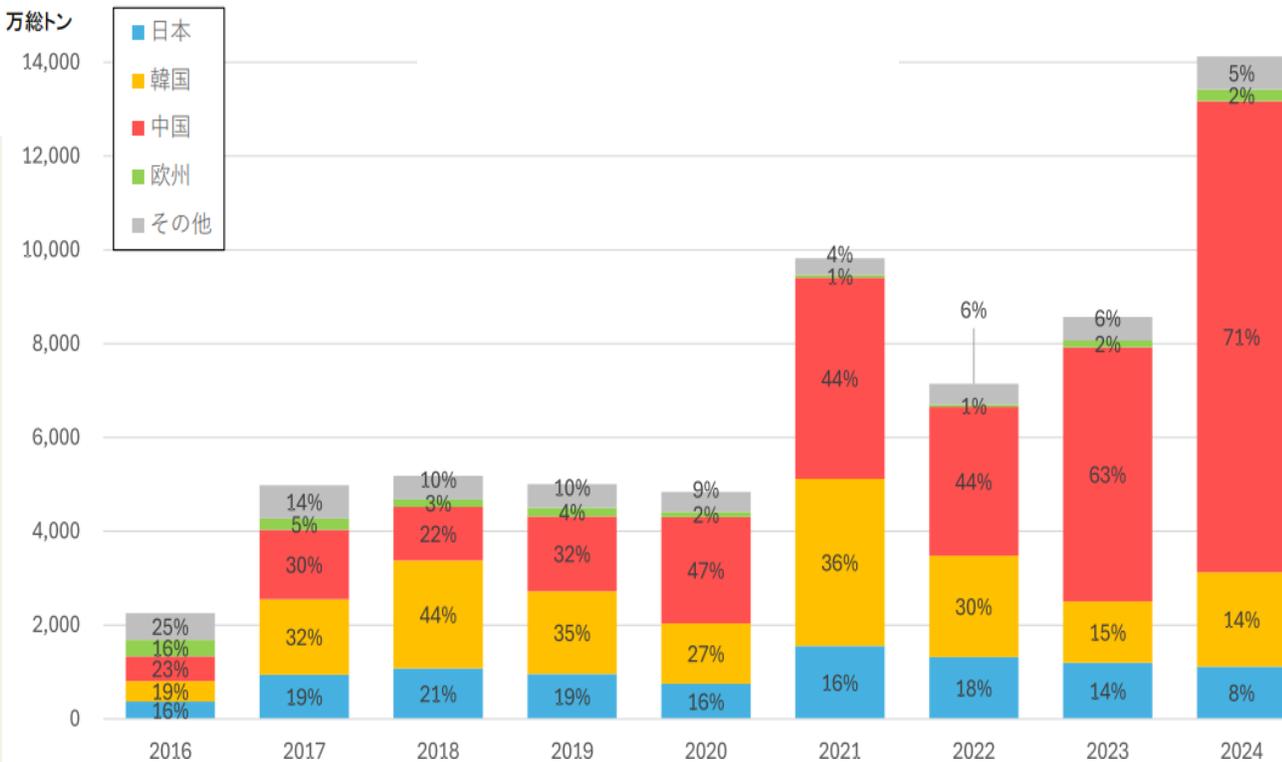
- ✓ 米国は、今になって米国海運・造船を再生させようとしている。
我が国の海事クラスターの維持・発展が必要。日本の海運・造船が衰退してしまってからでは遅い。

【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。



【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. 次期総合物流施策大綱に対する 外航海運業界からの要望

(1) 国際物流維持に不可欠なシーレーンの安全確保

■ 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

→ 欧州・アジアの主要ルートであるスエズ運河が通航できず。

◆ ロシアによるウクライナ侵攻

→ 穀物海上輸送の要衝である黒海ルートに支障。我が国を含む世界の穀物供給が阻害。

海上交通の要衝・隘路(チョークポイント)



■ 我が国外航海運業界の対応

➤ 商船はそもそも、武力攻撃から自らを守る術を持たないため、危険水域の迂回や航行見合わせ。

➤ スエズ運河が通航困難となり、喜望峰周りになることで、日本-欧州輸送日数は約1週間延び、輸送コストも増加。

➤ 迂回や航行見合わせにより、サプライチェーンの阻害・コスト増が発生。

■ 政府への要望

➤ 海運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。民間の努力だけでは成しえないので、紛争時の対応に加え、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定的な安全確保もお願いしたい。

(2) 国際海上物流を阻害する保護主義的措置への対応

■ 行き過ぎた自国籍船・自国建造船保護は、効率的な国際海上物流を阻害

➤ 米国通商代表部(USTR)通商法301条対抗措置

◆ USTRは、2025年10月14日から以下を主な内容とする措置の実施を発表

- ✓ 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×14ドルで課徴予定／三国間輸送含めると、日本船主協会会員各社に課される入港料は年間数百億円に達する見込み)
- ✓ 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日から課徴予定。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、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。

■ 政府への要望

- 米国の対応に変化は見られない。政府による政府間交渉を通じた保護主義的措置の撤廃に向けた働きかけ、平時からの多国間・二国間の関係醸成等を通じた、公正で自由な競争に係る「海運自由の原則」の確保。

(3) 我が国外航海運の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化

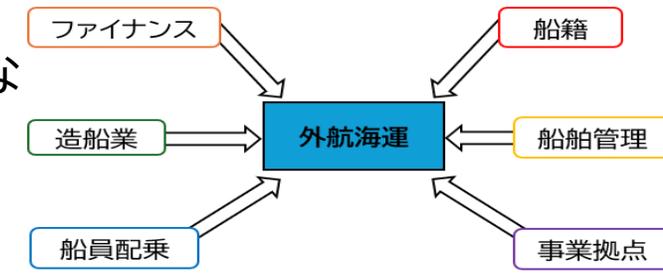
■ 外航海運は世界単一市場で熾烈な国際競争を展開

- 国際航空と異なり、海運は、どの国の海運事業者がどの市場に参入することも自由なため、コストを中心とした熾烈な国際競争となっている。

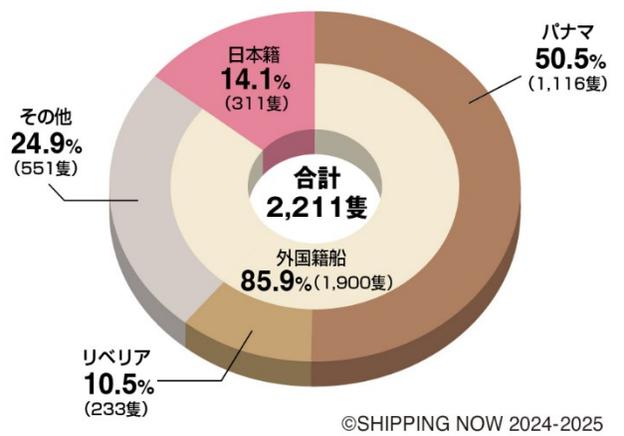
■ 我が国外航海運業界の対応

- 熾烈な国際競争下では、日本籍船より「持ちやすい・使いやすい」パナマ籍船等他国籍船の活用や、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。
- 世界的な地政学リスクが拡大している中、他国籍船と比べ高額な税負担(固資税・登免税)や独特の保有要件・煩雑な手続きのある日本籍船の抜本見直しや、税制の国際的なイコールフットィングが不可欠。
- 今になって海運・造船の復興を企図する米国の例を見ても、我が国海事産業の競争力の源泉である海事クラスター強靱化に向けた取組みが必要。

【外航海運のビジネスを左右する「選択」要素】



【日本商船隊の船籍内訳(2023年)】



■ 政府への要望

- 日本の海運業が国際競争に生き残り、安全・安定的な国際海上輸送を通じ、我が国経済安保を支え続けられるよう、他国に劣後する海運税制や、日本籍船制度の更なる改善。
- 我が国経済安保の観点から、米国の二の舞にならないよう、海運・造船を含む海事クラスター強靱化 (米国現政権による自国造船・海運衰退の危機感+振興策⇒自民党「我が国造船業再生のための緊急提言」“日本の船は、日本で造り、日本で持つ”という11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”)

(3) 我が国海外航海運の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化

【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

(出典) 自民党HP

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靱化(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・船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靱化のため、**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**

(3) 我が国外航海運の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化

【ご参考】主要各国との海運税制比較

国名	特別償却率を含む5年間の償却範囲	買換特例	トン数標準税制の要件	登録免許税OR登録料*	固定資産税*
日本	69.1% (特償あり。利用には他国にはない環境設備等の要件クリア要)	売却益の80%を損金算入可能 (あくまで税の繰り延べ。利用には他国にはない環境設備等の要件クリア要)	【適用上限】450隻 【適用船籍】日本籍船・準日本籍船 【自国籍船増加要件】5年で1.15~1.4倍 【船員確保・訓練要件】適用1隻あたり一定数	1,100万円 (日本だけケタ違いに高い)	1,144万円 (日本以外ほとんどゼロ)
ノルウェー	52.9% (特償なし)	×	【適用上限】なし 【適用船籍】なし 【自国籍船増加要件】なし (EU/EEA籍船の一定割合維持) 【船員確保・訓練要件】なし	418万円	—
デンマーク	58.2% (特償あり/特別な要件無)	買換船舶の取得価額を売却益より控除可(特別な要件無し)	//	—	—
ドイツ	68.8% (特償あり/特別な要件無)	×	//	312万円	—
オランダ	100% (特償あり/特別な要件無)	3年以内の再投資は非課税(特別な要件無し)	//	6万円	—
フランス	80.8% (特償あり/特別な要件無)	×	//	—	—
イギリス	60.9% (特償あり/特別な要件無)	買換船舶を取得するまで繰延可(特別な要件無し)	//	2万円	—
シンガポール	100% (特償なしでもこの率)	売却益非課税(特別な要件無し)	【適用上限】なし 【適用船籍】なし 【自国籍船増加要件】なし 【船員確保・訓練要件】なし	165万円	—
中国(香港)	76.4% (特償なしでもこの率)	売却益非課税	×	21万円	—
韓国	63.4% (特償なし)	×	//	87万円	船価の0.3%(減免あり)

近年、本社、または一部機能を日本から海運税制に優れたシンガポールに移す動きがみられる。

(3) 我が国外航海運の国際競争力強化・海事クラスターの強靱化

【ご参考】日本商船隊の半数を占めるパナマ籍船と日本籍船の主要要件比較

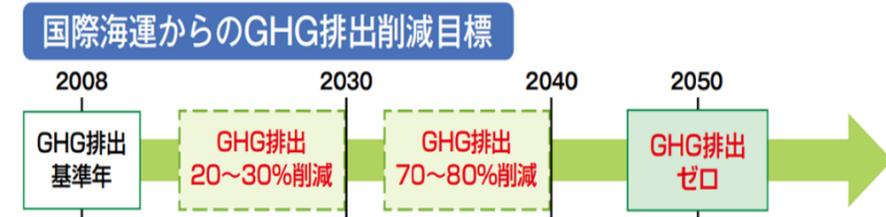
	パナマ	日本
船員配乗	国際条約(STCW)締結国の船員資格があれば乗れる。(自動承認)	STCW条約締結国の船員資格だけでは乗れない。日本独自追加要件の承認船員制度(講習受講、試験・審査・能力確認クリア)適応要。
舶用品	MED(EU船用機器指令)、HK(日本船用検定協会)、USCG(米国沿岸警備隊)、各国船級協会の承認品であれば使用可	(故障時の緊急交換を除き)原則、HK認定品に限定 ※NK、船級、MED等の証明書があり、HK認定品と同じ仕様等の適合性が確認できれば、使用可能。
無線検査	船級の指定業者が検査・報告。2～3時間で証書発行までの全ての手続き完了	総務省認定の日本の無線事業者が訪船してデータ取得の後、総務省審査を経て検査済証書発行までひと月以上要。
救命無線設備検査	メーカーまたはメーカー指定業者が行う。	総務省認定の日本の無線事業者から委託を受けた事業者が訪船してデータ取得の後、総務省認定事業者経由でデータを総務省に提出し、総務省審査を経て検査済証書発行までひと月以上要。
武装ガード	国による武装ガード派遣会社の事前審査制度、配乗可能船種の制限なし。	実際に警備に従事する本人の認証等、武装ガード派遣会社の詳細な事前審査制度あり。また、配乗可能船種が原油タンカー、石油精製品輸送船(プロダクトタンカー)、ばら積み船、LPG運搬船、ケミカルタンカーに制限。
証書類	英文。証書および手続きの電子化進展。	更なる証書類の英文化が必要。手続きはより一層の電子化要(まだFAX送信が必要な手続きあり)。
窓口・緊急時対応	窓口は海事庁に一本化。世界各地に出先機関があり、24時間対応可。	船用機器、船員、無線などの案件毎に担当課が異なっており(縦割り行政)のため、ワンストップ化されていない。緊急時相談は24時間受け付けてくれるが、必ずしも対応は24時間対応ではない。

(4) 我が国外航海運業の低・脱炭素化促進

- **カーボンニュートラルに向けた取組みは急務。対応が不十分なら熾烈な国際競争から脱落する。**

■ 我が国外航海運業界の対応

- IMOの目標設定に先立ち、日本船主協会は、2021年10月に「2050年GHGネットゼロ」目標を表明。
- 会員各社もまずはLNG燃料船や、本格的な新燃料の供給を視野に、二元燃料船の導入を本格化。また、ゼロエミッション船の早期導入に向け、海運各社は関係業界と連携して研究開発を進めている。
- 2023年7月、国際海事機関(IMO)は、「2050年頃までのGHG排出ネットゼロ」目標を設定。



■ 課題

- ゼロエミ船は既存燃料船に比べて高価(その時の相場や船の大きさにもよるが、例えばアンモニア燃料船の現状相場観は250億円前後で既存船の4~5倍程度)。ゼロエミ燃料も重油由来の燃料より高額(3~4倍見込み)。ゼロエミ船は我が国荷主、ひいては日本経済の脱炭素化に寄与するものであり、多額の導入コストを海運会社の自助努力のみで賄うのは困難。
- 新燃料船に対応できる船員の準備、必要な新燃料が給油できる供給網整備も不可欠。



※1: 全世界(世界商船約5万隻)では毎年1,000~2,000隻の建造・リプレースが必要と試算。
 ※2: 日本の船会社が運航する船。

■ 政府への要望

- 国際潮流に取り残されることなく、我が国外航海運が社会と荷主に評価される船の導入が進められるよう、**GX移行債の活用等によるゼロエミ船導入支援、荷主等ステークホルダーの理解促進、ゼロエミ船対応船員養成支援、新燃料供給網整備支援。**

(4) 我が国外航海運業の低・脱炭素化促進

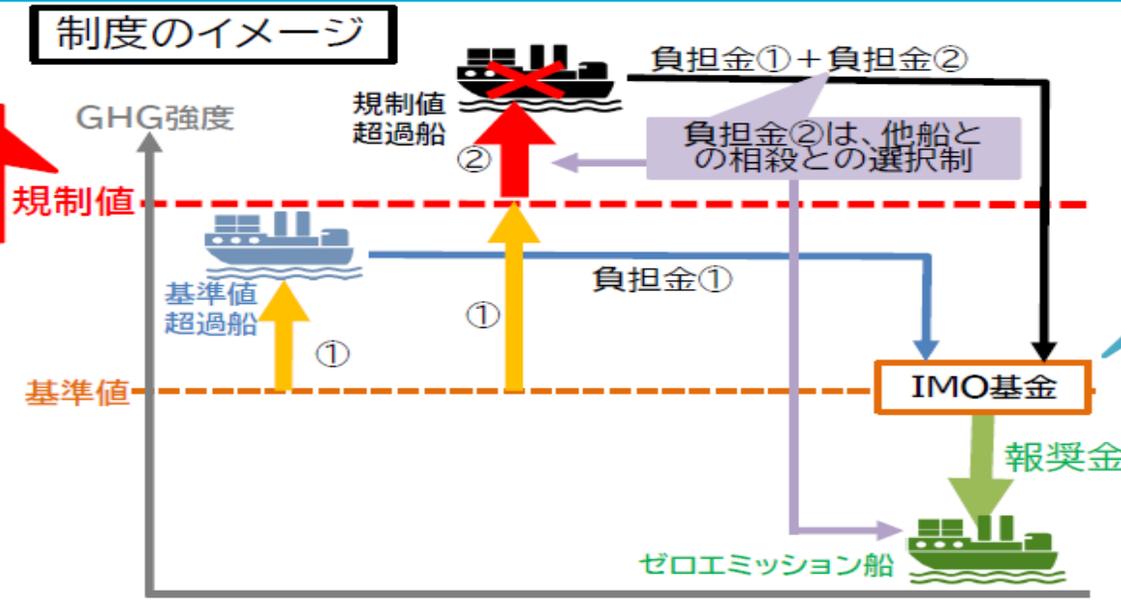
【ご参考】国際海事機関(IMO)における新たなGHG削減対策

(出典) 国土交通省

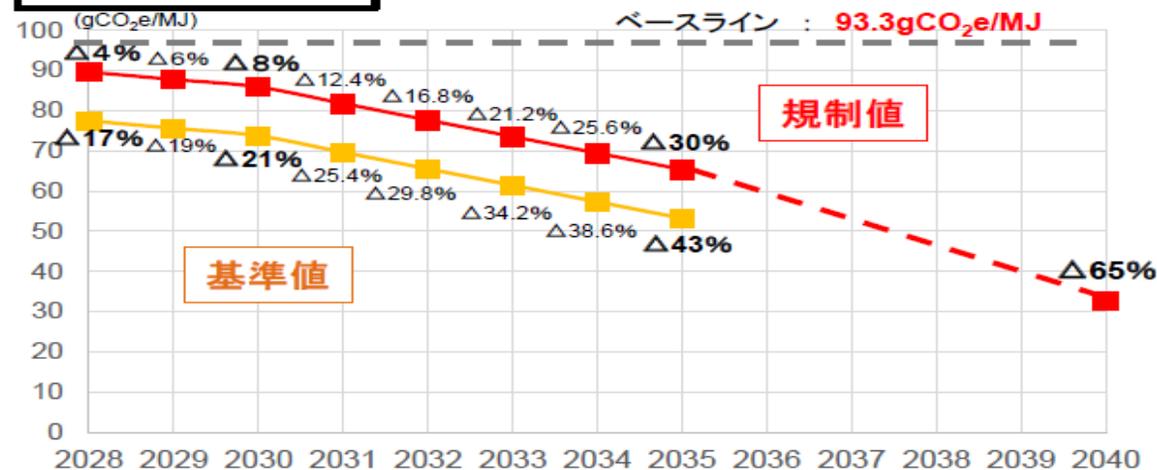
国際海運の新たなGHG排出削減制度概要

使用燃料のGHG排出規制制度

- 使用燃料のGHG強度 (gCO_{2e}/MJ)を規制
- 規制値は段階的に強化: 2008年比で35年に30%、40年に65%減
- 規制値超過船は、負担金②の支払い、又は他船との相殺により、規制適合と看做すことが可能
- 規制値超過分の排出量に対する負担金②は380USD/tCO_{2e} (2030年迄の値)



規制値・基準値



ゼロエミッション燃料船の導入促進制度

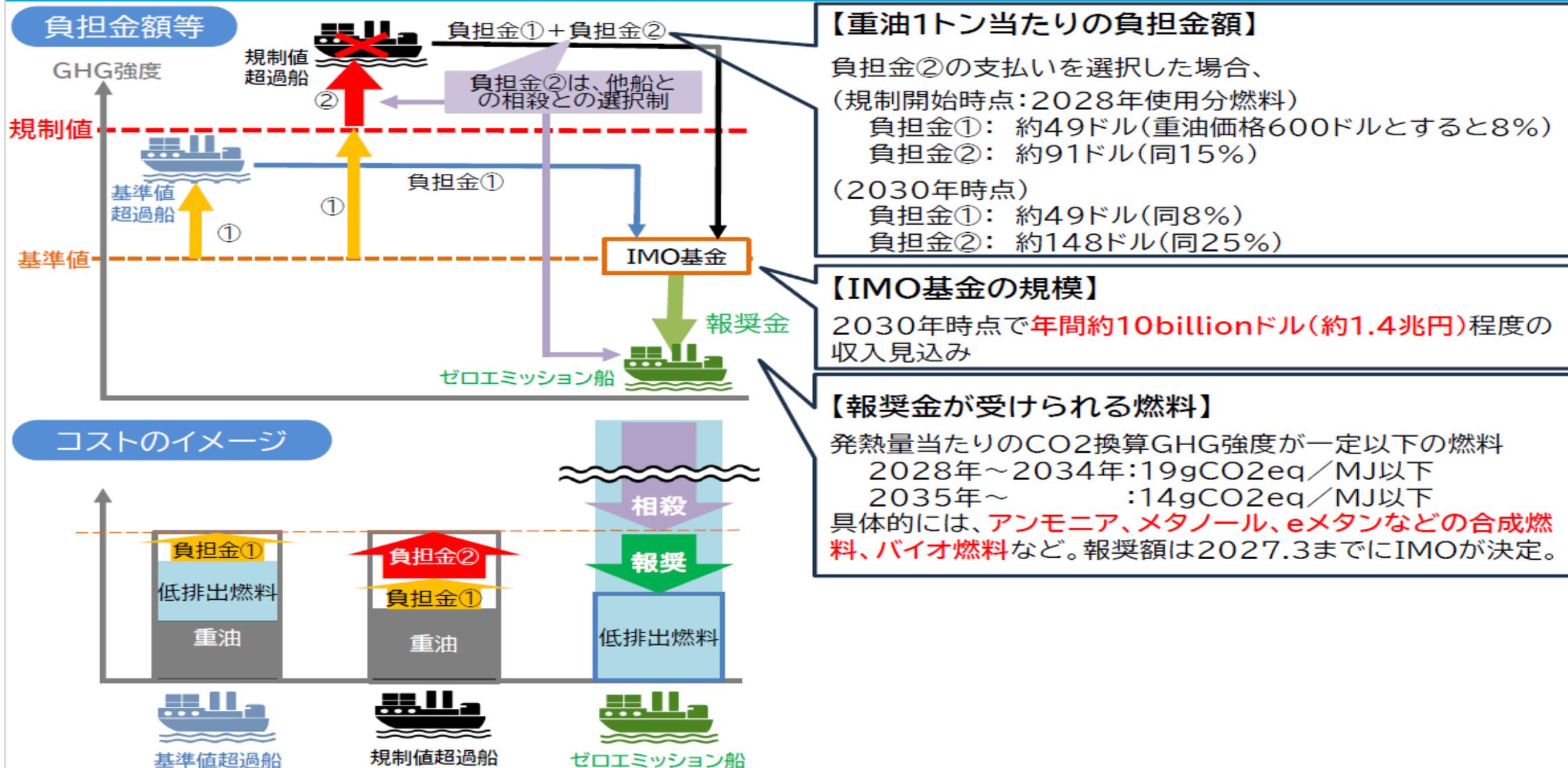
- 使用燃料の基準値からの乖離幅に応じて、船舶から負担金①を広く徴収し、IMO基金を設置
- ゼロエミッション船等に報奨金を支給し、早期移行を実現
- 基準値は、規制値から更に13%GHG強度が低い水準
- 基準値超過分の負担金① 100USD/tCO_{2e}(2030年迄の値)
- 報奨金の額は2027.3までにIMOが決定し、5年毎に見直し

(4) 我が国外航海運業の低・脱炭素化促進

【ご参考】国際海事機関(IMO)における新たなGHG削減対策

(出典) 国土交通省

今回合意された負担金額とコストのイメージ

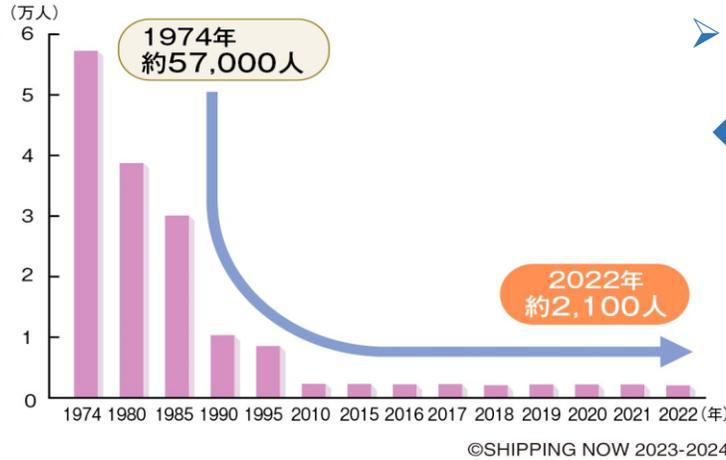


(5) 我が国海事産業を支える人材の確保・育成

■ 我が国少子高齢化傾向と外航日本人船員の推移

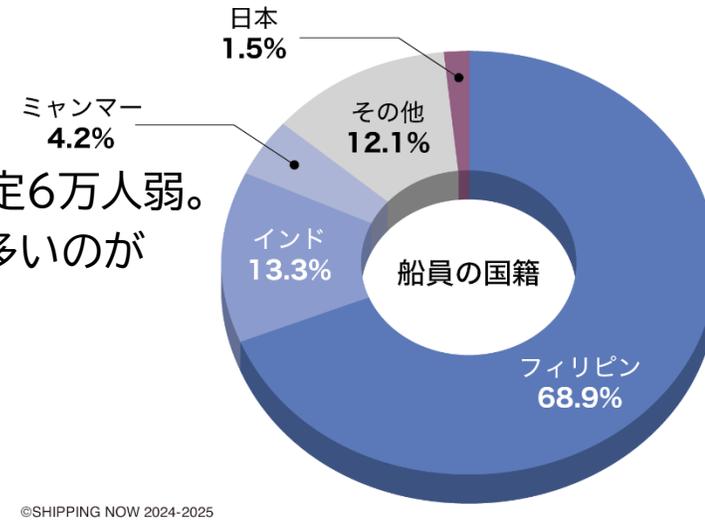
➤ 外航日本人船員の推移

- ◆ 外航日本人船員は1974年をピークに減少。



➤ 外航日本人船員の推移

- ◆ 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。



■ 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。



■ 課題

- 若年層人口の減少、海運の認知度が低い。
- 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。

■ 政府への要望

- 海運の認知度向上の後押し、時代・ニーズに即した海事教育と、それに必要な教育資源充実

(6) 船員不足対応・海上物流効率化のための海運DXの推進

- **海運DXは、海上物流の効率化のみならず、海上労働環境の改善、ひいては海事人材確保にも効果的。**

- **我が国外航海運業界の対応**

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



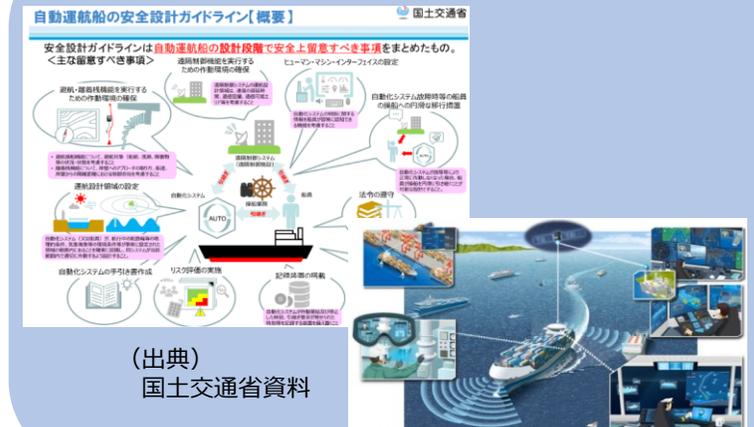
(出典) 2022年5月20日付毎日新聞記事

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、日本郵船、商船三井、川崎汽船

自律・自動運航への取り組み



(出典) 国土交通省資料

- **課題**

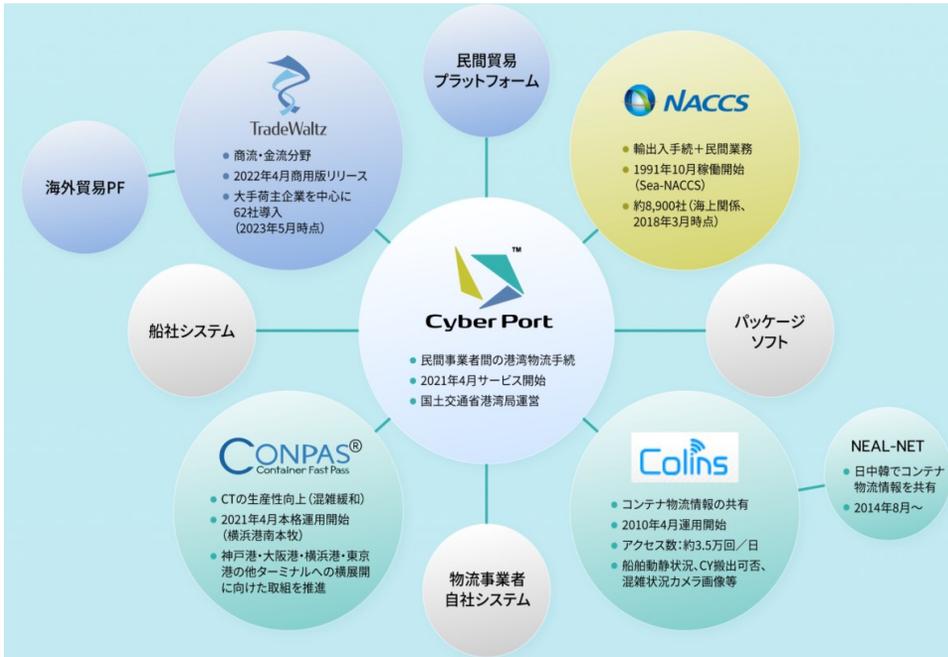
- DX推進には高額な設備投資等のリソースが必要。個社毎では対応可能な企業も限られ、また、各種リソースの活用や、連携範囲に限界あり。
- DXオートメーション補助金により造船・船用事業者向け補助金がある一方、海運事業者向け補助金は無し。

- **政府への要望**

- 研究開発・普及促進に向け、**更なる産官学連携や、業界横断的な連携、投資しやすい環境整備の後押し。**

(7) 我が国港湾の国際競争力の強化

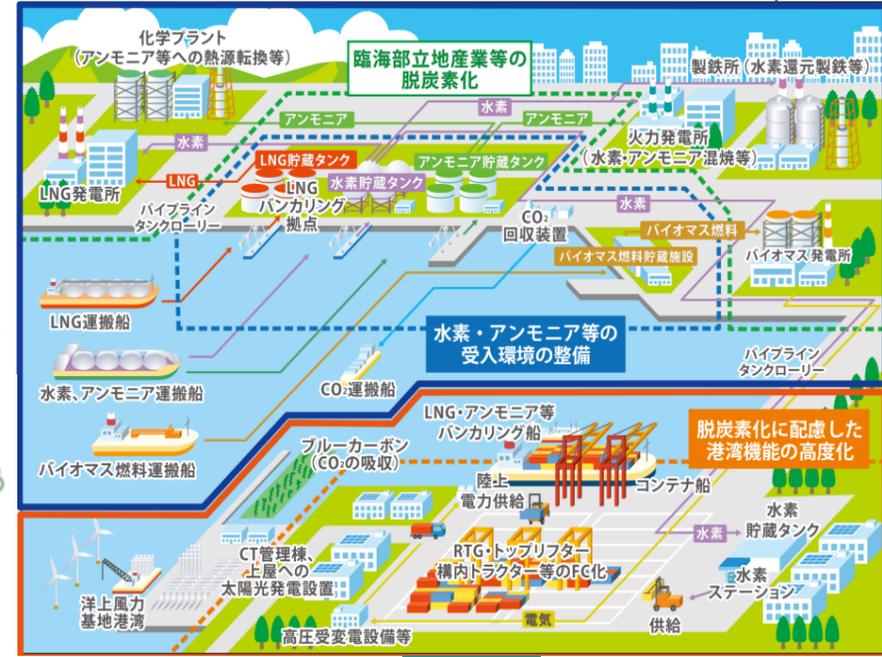
■ 我が国港湾の国際競争力強化は、我が国を拠点として活動する我が国海運の国際競争力強化に直結。サイバーポートの更なる活用等による貿易DXや、荷役効率化に資する港湾DXの推進、港湾ユーザーや荷主のニーズも踏まえたカーボンニュートラルポートの形成促進が急務。



様々な連携の高度化・深度化により、我が国港湾手続きの更なる効率化進展を期待。



荷役機器等へのDX活用により、更なる荷役効率化へ。



カーボンニュートラル化進展により、サプライチェーン全体の脱炭素化に寄与。荷主等にも選ばれる港へ。

(7) 我が国港湾の国際競争力の強化

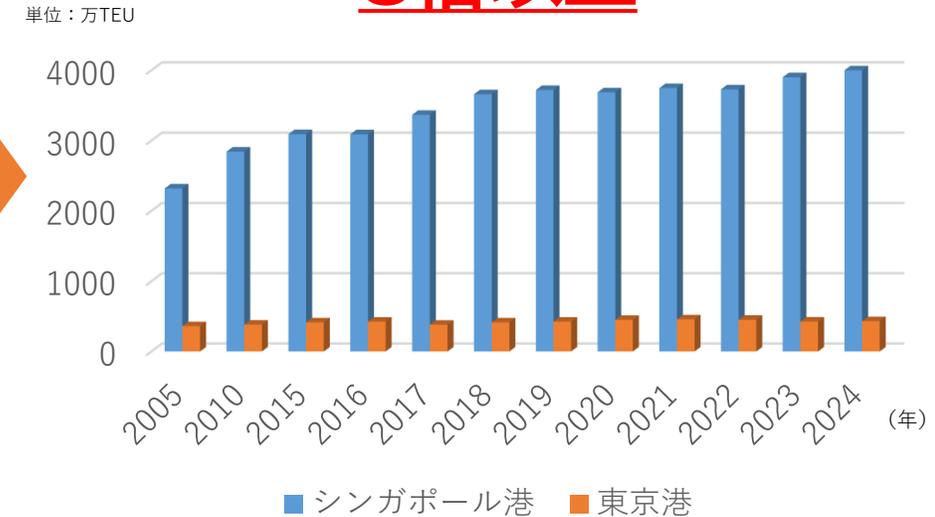
■ 港湾都市ランキング6回連続で世界第1位のシンガポールと我が国の現状を比較

項目	シンガポール港	日本の主要港
港湾自動化とデジタル化	AI管理・自動運転技術による24時間体制の稼働	一部自動化しているが、人力による作業が大半
新燃料供給体制	LNG・水素・アンモニア等複数燃料供給可能	実証・限定供給か一部構想段階
運営効率	政府の強力なリーダーシップのもと、一貫した戦略と投資を実施	地方自治体による管理で、ターミナルごとに複数事業者による運営



コンテナ取扱量は東京港の

8倍以上



■ 課題

- 他国港湾の実情を踏まえ、取り残されないよう進める必要性
- 日本が世界のハブ港と連携し、国際トランシップ貨物が取り込めるよう他国港湾との互換性が重要

■ 政府への要望

- 荷主等に選ばれる港となるよう、スピード感を持った整備と海運会社等によるシステム等対応にあたっての後押し
- 港湾への新燃料供給網整備