

～我が国海運業界の現状と課題～

一般社団法人 日本船主協会

常勤副会長 土屋 恵嗣

目次

～我が国海運業界の現状と課題～

1 我が国と海運

2 外航海運業の現況

3 我が国海運業界が当面する課題

目次

～我が国海運業界の現状と課題～

1 我が国と海運

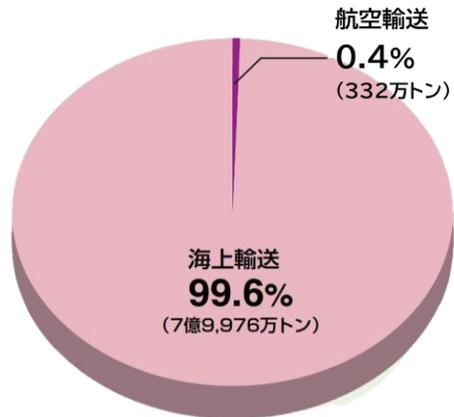
2 外航海運業の現況

3 我が国海運業界が当面する課題

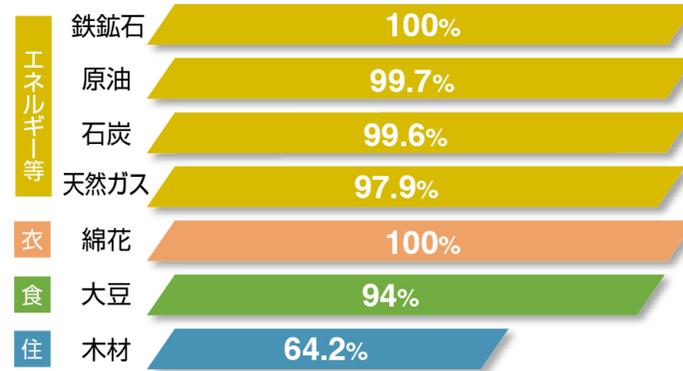
我が国の経済、毎日の暮らしを支える海運

◆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

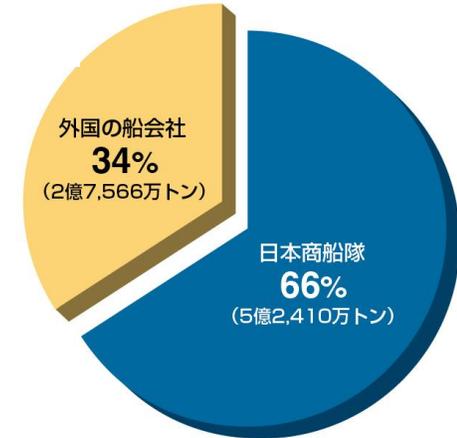
✓ 我が国輸出入のほとんどが海上輸送



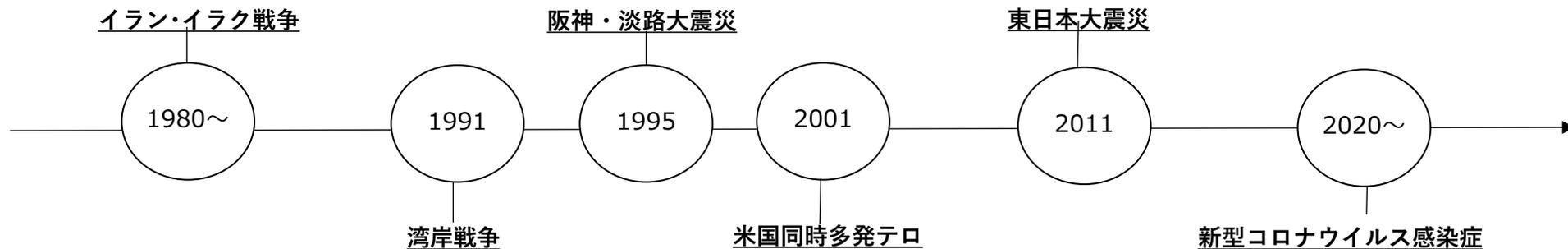
✓ 海外物資に頼る我が国の生活と産業



✓ 日本の輸出入貨物の約7割を日本商船隊が輸送



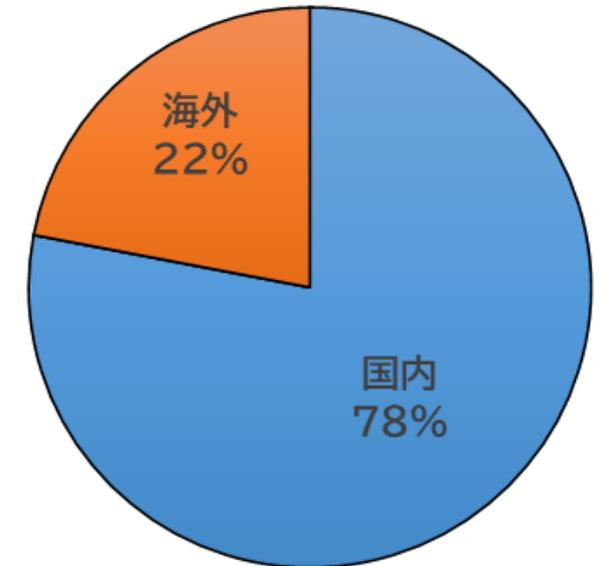
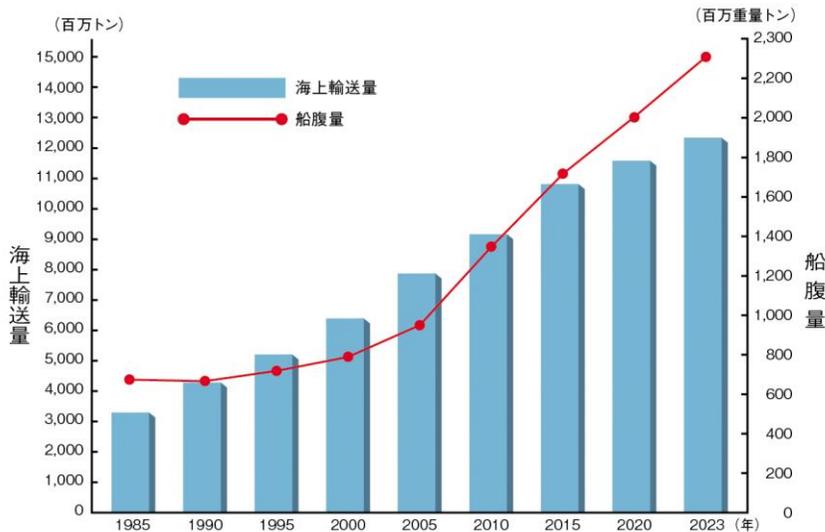
✓ 非常時等においても海上輸送を維持



我が国企業や地域生活にも貢献

- ◆海運はサプライチェーン、我が国企業の活動や地域経済にも貢献
- ◆海運業・船主業・造船業・舶用工業も揃う国は、世界でも稀有な存在

- ✓ 海運は成長産業。世界の海上輸送量・船腹量は年々増加
- ✓ 海運業は、造船・舶用及び港湾運送業とともに、海事クラスターの中心的存在
- ✓ 日本船主は国内造船所で約8割を建造しており、海事クラスターの発展に貢献している

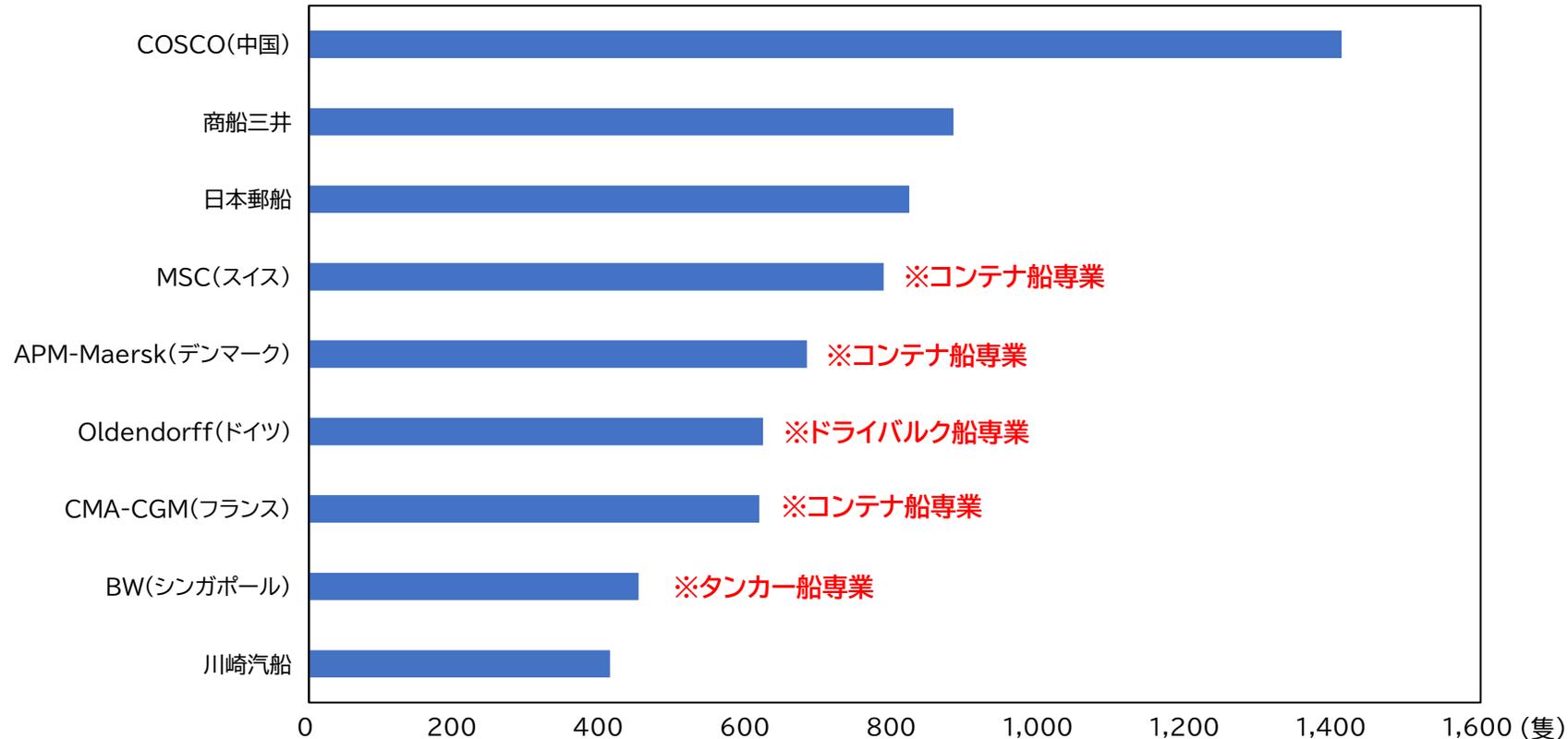


世界に誇る日本の海運会社

◆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“**専門船社**”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)



目次

～我が国海運業界の現状と課題～

1 我が国と海運

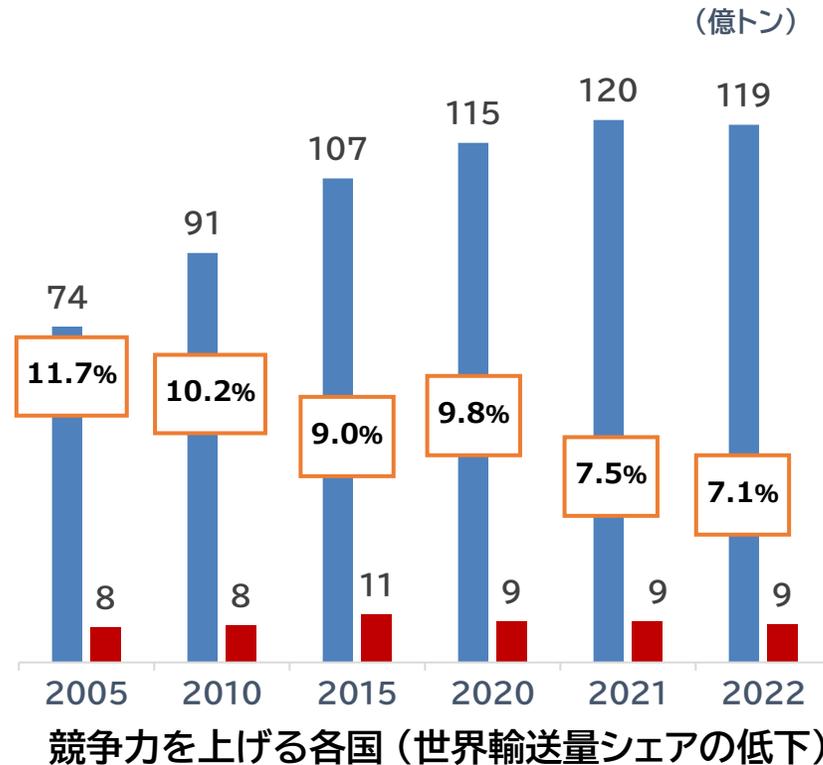
2 外航海運業の現況

3 我が国海運業界が当面する課題

激しい国際競争に晒されている外航海運業

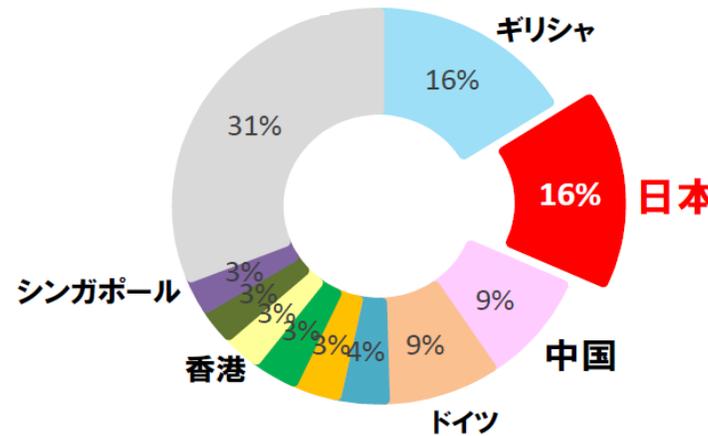
◆今後も海運が使命を果たしていくためには、 日本商船隊の国際競争力強化が不可欠

✓ 日本商船隊は近年輸送シェアが低下

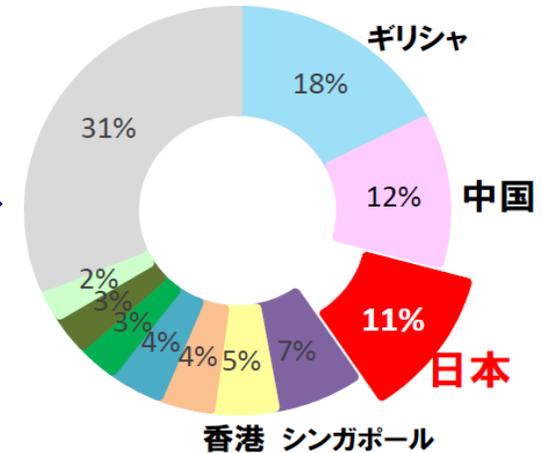


✓ 日本船主の国際シェアが低下

2010年
合計：1,165百万トン



2021年
合計：2,116百万トン



日本船主の国際シェア (船腹量ベース)

目次

～我が国海運業界の現状と課題～

1 我が国と海運

2 外航海運業の現況

3 我が国海運業界が当面する課題

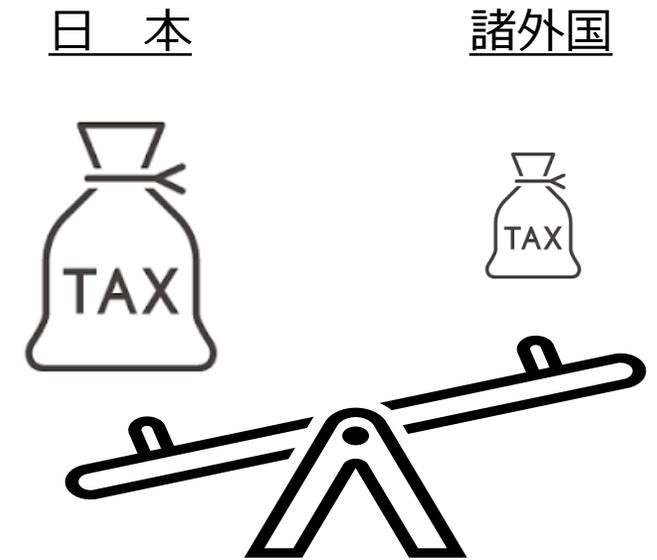
海運税制におけるイコールフットイングの必要性

◆海運業は、世界単一市場を舞台にしたビジネス

- ✓ 税制面における後押しが、日本商船隊の国際競争力確保には不可欠
- ✓ 国際競争に打ち勝つには、企業努力のみならず、政策面での支援も重要
- ✓ 海運税制は海事クラスター維持においても不可欠

外航海運における5大海運税制

- 船舶の特別償却制度
- 外航船舶の買換特例(圧縮記帳)
- トン数標準税制
- 国際船舶に係る固定資産税の課税特例
- 国際船舶に係る登録免許税の課税特例



2050年頃までにGHG排出ゼロ

◆地球環境保全への対応が求められる中、GX推進は喫緊の課題

- ✓ 多額の投資が必要。海事クラスター内の協働も不可欠
- ✓ ゼロエミ船普及には、新燃料供給網の充実も必須



- GHG排出ゼロにはゼロエミ燃料(新燃料)への転換が不可欠
 - 新燃料船の開発・普及促進に向けた我が国海運・造船の協働
 - 新燃料船に対応した船員の確保・育成
 - 新燃料船の導入促進(約100隻/年)に向けたGX移行債等による後押し



優秀な海事人材の確保・育成

◆将来の担い手確保・育成に係る官民の取組

- ✓ 海運をより知ってもらうための活動
- ✓ 時代の変化を踏まえた海事教育および教育機関を目指して

①独立行政法人海技教育機構経費

令和7年度要求額: 7,401百万円
(令和6年度予算額: 6,510百万円)

背景・課題
 少子高齢化の進行や他業種との人材獲得競争等の影響により船員の不足感が増している中、船員養成機関における安定的な船員の養成は必要不可欠。
 中核的な船員養成機関である(独)海技教育機構においても、保有するリソースを最大限活用して船員養成を実施する必要がある。

事業内容
 ・練習船「銀河丸」について、船齢30年までの使用を前提とした船体整備や訓練の学校について、教育環境の改善、老朽化が進む校舎等の安全性の確保等のため
 <船員養成実施体制>

②船員の確保・育成体制の強化

令和7年度要求額: 99百万円
(令和6年度予算額: 90百万円)

背景・課題
 物流2024年問題への対応 経済安全保障の確立
 内航海運は、国内貨物輸送量は4割、産業基礎物資の輸送に関しては8割を担い、国民生活や経済活動を支える「物流の大動脈」であり、船員の確保・育成が必要。
 四面環海、資源の乏しい日本の発展には、安定的な国際海上輸送の確保が極めて重要であり、船員の確保・育成が必要。
 船員の確保を巡る厳しい現状

有効求人倍率の顕著な高まり

内航船への新規就業者数の減少

外航日本人船員数の減少

事業内容 海運を巡る最近の諸課題の解決には、海運の担い手である船員を確保・育成するための総合的な対策が必要不可欠

内航船員の確保・育成	外航船員の確保・育成	離職者の再就職支援
船員計画雇用促進事業 船員の働き方改革に取り組む事業者が、日本船員確保計画に従って行う、自発的な新人船員の雇用・育成を支援。 内航船員就業ルート拡大支援事業 一般教育課程出身者向けの就業ルートにおける実習の場(社船)を提供する協力事業者に対する費用の一部を補助。	外航基幹職員養成事業 即戦力としてのキャリア形成を支援するための訓練を官労使が連携して実施。国として情報発信及び乗船前訓練にかかる費用を補助。 優秀なアジア人船員の養成・確保 我が国商船隊に船員を供給するアジア地域の船員教育機関の教習に対する研修を、我が国において実施。	技能訓練事業 離職船員の免許等のミスマッチを解消し、再就職促進を図るため、海技免許等の取得に係る訓練費用の一部を補助。 船員離職者職業転換等給付金 離職を余儀なくされた船員に対し、失業等給付の基本手当受給終了後に給付金の給付を行い、再就職の促進等を支援。

効果 海運の担い手となる船員の安定的な養成
 海運の担い手である船員の確保・育成を通じた安定的な海上輸送の確保

国立高等専門学校(高船学科)5校 合同進学ガイダンス 2024

全国の中学生、保護者、教員の皆様へ

国立高等専門学校(高船学科)5校
合同進学ガイダンス
 2024
 参加費 無料

青い開港 三宮コンベンションセンター

2024年7月27日(土)

参加申し込み締切: 7月19日(金)

緑の開港 ナビオス横浜

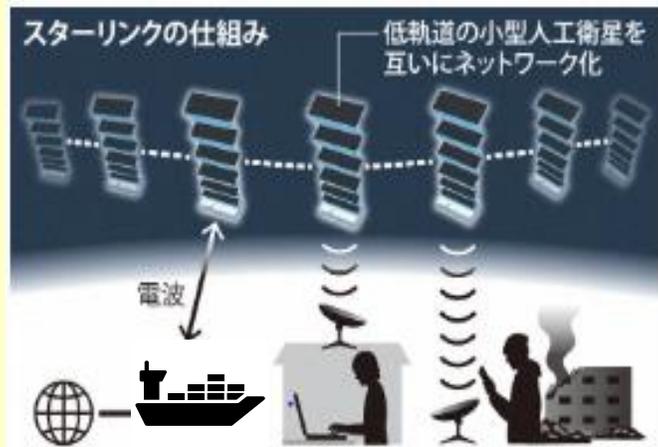
2024年8月24日(土)

参加申し込み締切: 8月16日(金)

DX推進に向けた取組

◆デジタル技術活用で、更なる安全・効率運航や船内労働環境の改善を図る

- ✓ 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 実現など



[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・効率化への取組



[出典]上から順に、川崎汽船、日本郵船、商船三井

- ✓ 自動・自律運航に向けた取組



[出典]国土交通省資料

従来の「海運」に留まらない新たなチャレンジ①

◆点を線で結ぶ海運から、「面」の海運へ①

- ✓ 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



[出典]商船三井HP FSRU



[出典]川崎汽船HP FPSO



[出典]日本郵船HP ドリルシップ

従来の「海運」に留まらない新たなチャレンジ②

◆点を線で結ぶ海運から、「面」の海運へ②

✓ 洋上風力発電設備の整備を通じて、我が国の再生可能エネルギー産出促進にも貢献



[出典]日本郵船HP CTV



[出典]商船三井HP SEP船



[出典]川崎汽船HP SOV船と風力発電設備

航行安全・セキュリティの確保①

◆世界の海における航行の自由と安全確保が大前提

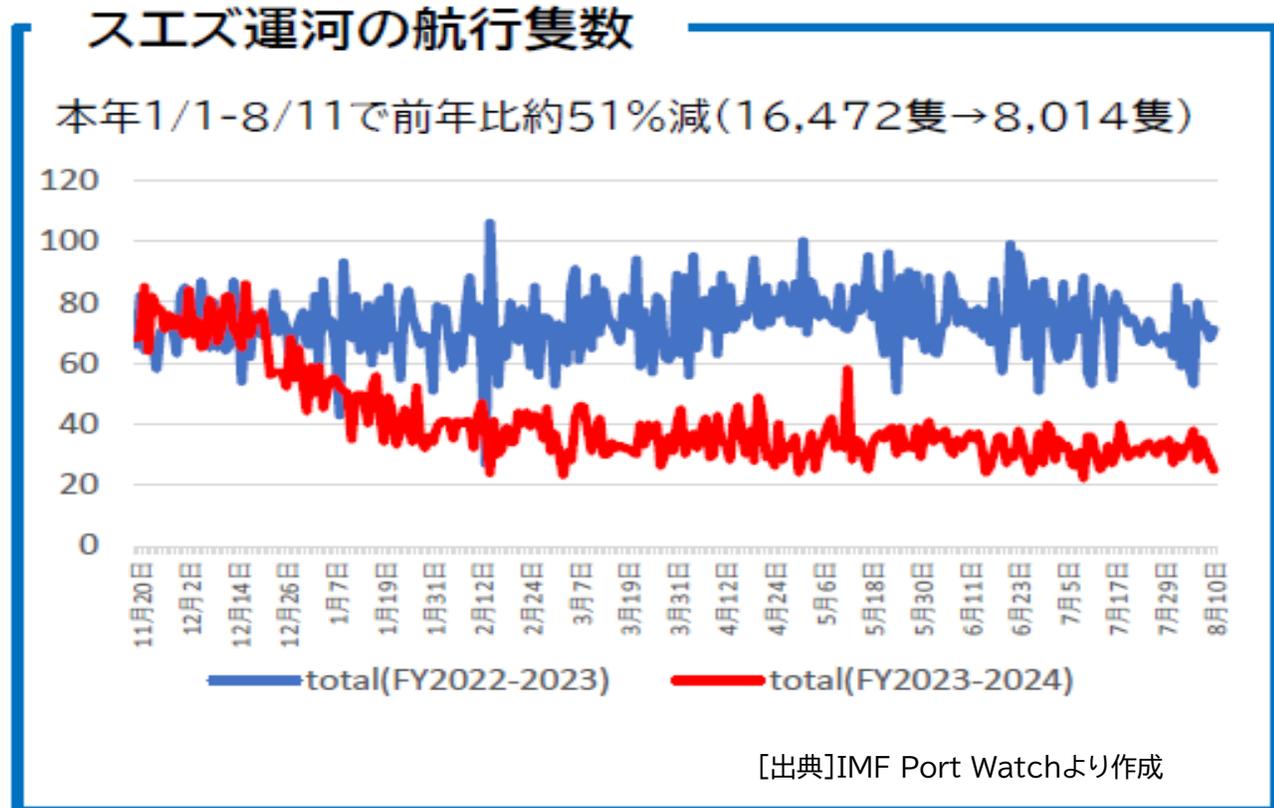
【海上交通の要衝・隘路(チョークポイント)】



航行安全・セキュリティの確保②

◆サプライチェーンの維持にシーレーンの安定的・安全な利用は不可欠

- ✓ 世界貿易量の80%以上が海上輸送
- ✓ 中東情勢やウクライナ侵攻などがサプライチェーンに与える影響
- ✓ 紅海付近の海賊発生海域における海賊対策



本日はご清聴ありがとうございました