

# 外航海運の現状と課題

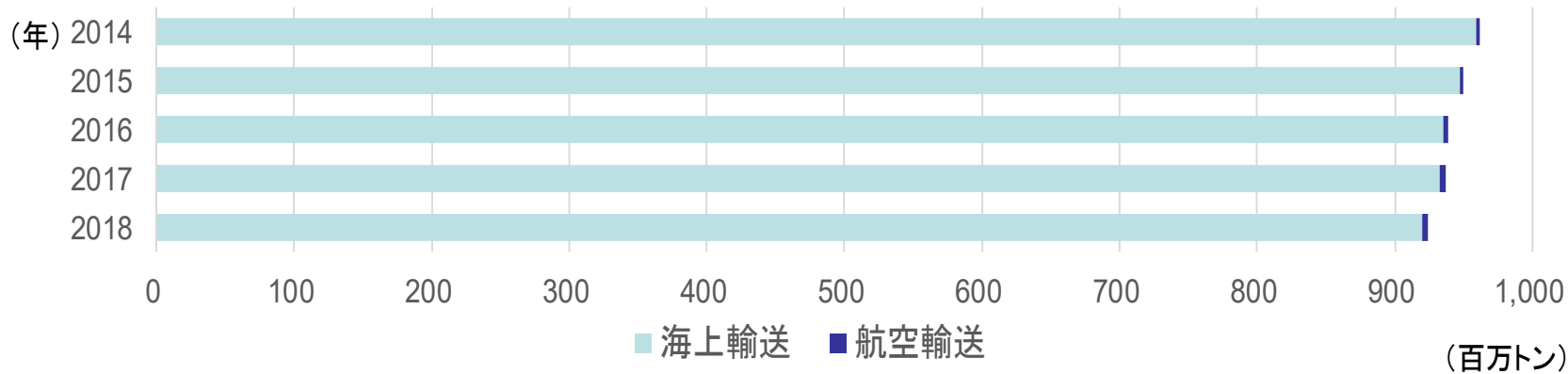
---

# 外航海運の現状

# 我が国の貿易における日本商船隊の役割

- 我が国貿易量の99.6%を海上輸送が占める
  - 日本商船隊は、海上輸送の66.9%を担う
- ➡ 安定的な海上輸送の確保は我が国の発展に極めて重要

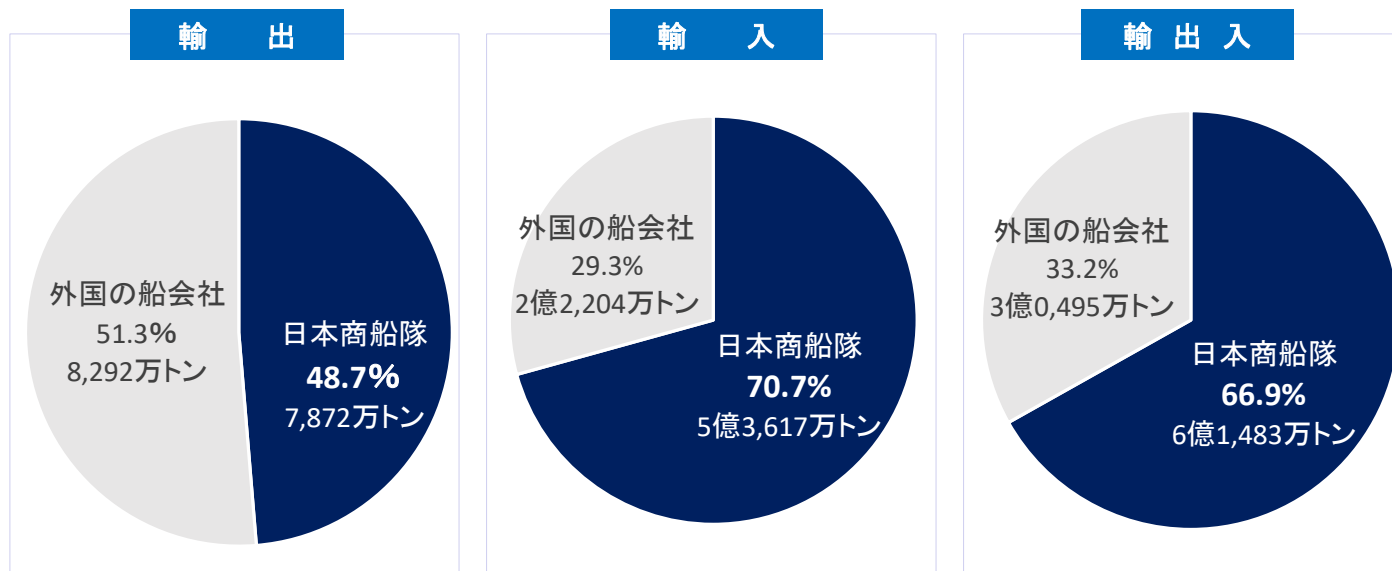
我が国の貿易に占める海上輸送の割合(重量ベース)



海上輸送の割合  
**99.6%**

(出典)財務省貿易統計、海事局調べ

日本商船隊による輸出入貨物の輸送比率



日本商船隊\*  
の輸送比率  
**66.9%**

(出典)海事局調べ、2018年

\* 日本商船隊: 我が国の外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群 2

# 外航海運の現状について①

- GDP成長率と海上荷動量は相関関係にある
- 世界の実質GDP成長率は日本の実質GDP成長率よりも高い



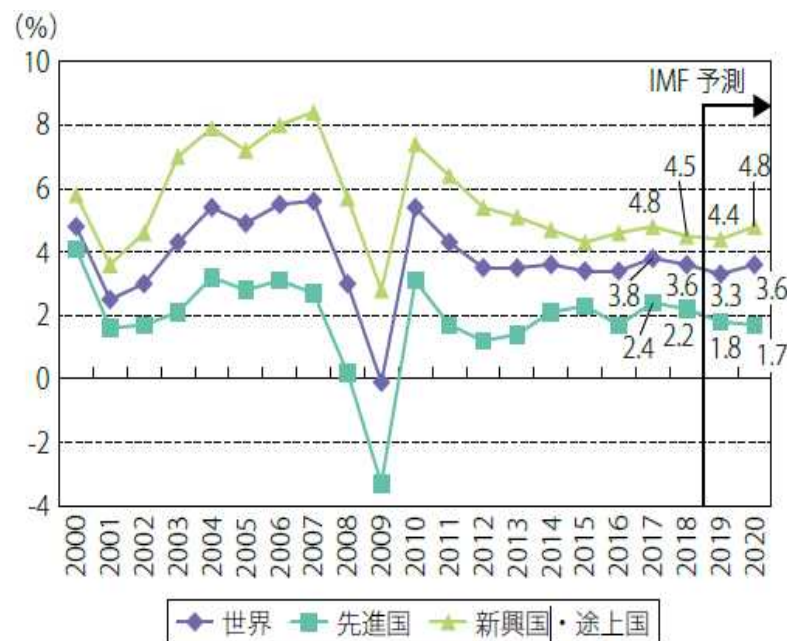
わが国の外航海運の発展のためには、世界の経済成長を取り込む必要がある

## ○GDP成長率と世界の海上荷動量



(出典) SMBC「海運市況動向と業界各社の戦略の変化(2018年7月)」

## ○世界の実質GDP成長率推移と日本の実質GDP成長率



(出典) 通商白書2019

(年変化率, %)

	2017年	2018年	2019年 (予測)	2020年 (予測)
世界	3.8	3.6	3.3	3.6
先進国	2.4	2.2	1.8	1.7
米国	2.2	2.9	2.3	1.9
ユーロ圏	2.4	1.8	1.3	1.5
ドイツ	2.5	1.5	0.8	1.4
フランス	2.2	1.5	1.3	1.4
イタリア	1.6	0.9	0.1	0.9
スペイン	3.0	2.5	2.1	1.9
日本	1.9	0.8	1.0	0.5
英国	1.8	1.4	1.2	1.4
カナダ	3.0	1.8	1.5	1.9

- リーマンショック前の船舶の大量発注による船腹過剰により、運賃市況が低迷



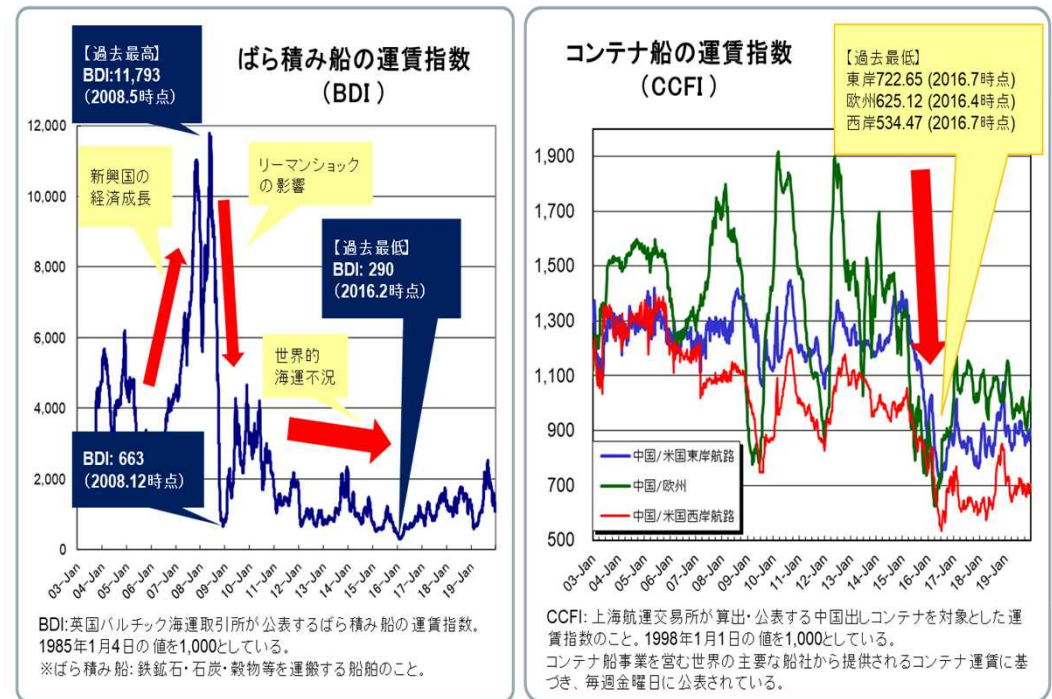
船腹過剰が解消されるまで、  
運賃市況の回復は見込めない

## ○船腹需給の推移(バルカー・タンカー・コンテナ)



(出典) SMBC「海運市況動向と業界各社の戦略の変化(2018年7月)」

## ○運賃市況の推移(バルカー・コンテナ)



(出典) 2020年1月31日発表 NYK「FACT BOOK」より海事局が作成

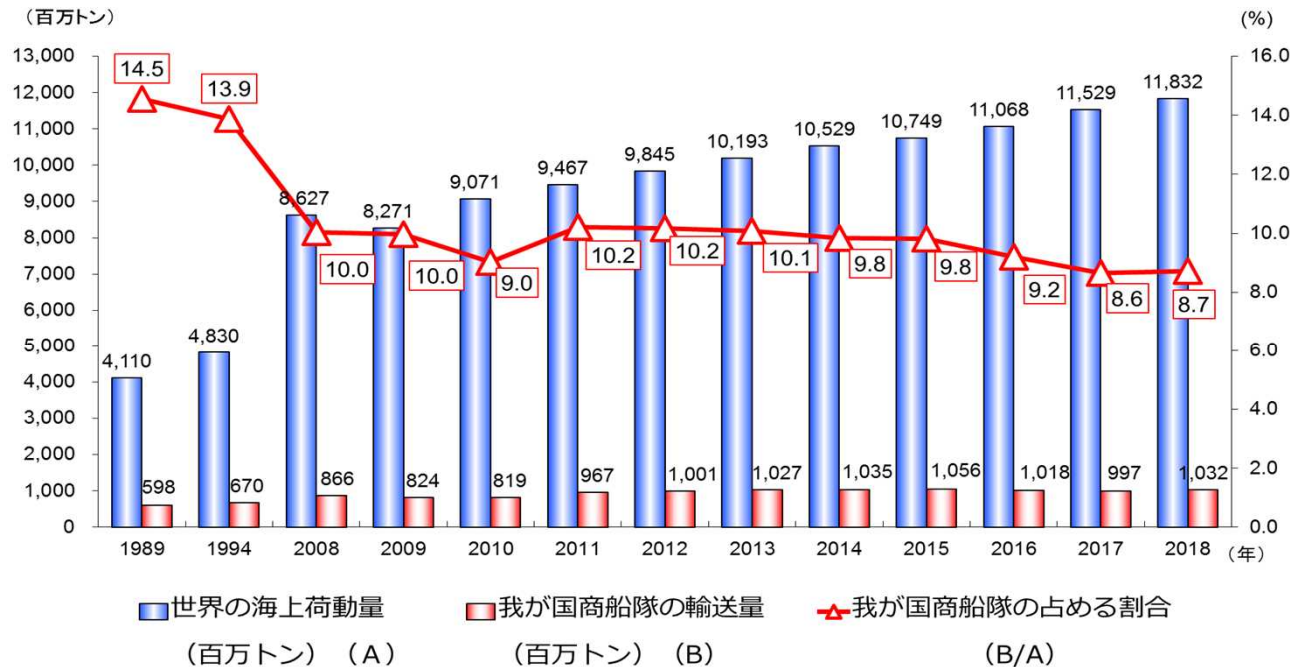
- 世界における日本商船隊の相対的な地位低下



スケールメリットを活かすため、  
コンテナ船事業の分離・統合を実施

## ○日本商船隊の相対的な地位低下

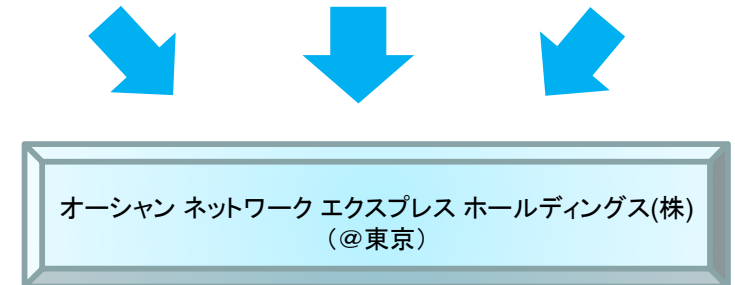
- 世界の海上荷動量は拡大傾向(毎年平均約4%の伸び率)だが、日本の外航海運(日本商船隊)の輸送比率は減少傾向。



(出典) 海事局  
世界の海上荷動量はClarkson[SHIPPING REVIEW DATABASE]より(2018年の値は推計値)

## ○コンテナ船事業の分離・統合

- 日本郵船、商船三井及び川崎汽船は、コンテナ船事業を統合し、シンガポールに新会社(ONE)を設立(平成30年4月よりサービス開始)。



● 我が国外航海運大手は利益率が低く、厳しい経営状況



▲ 売上高 (右軸)     
 ■ 経常損益 (左軸)     
 ■ 当期純損益 (左軸)

(出典) 各社決算説明資料(連結決算)



# 日本商船隊による安定的な海上輸送の確保

## 我が国外航海運の競争力強化

### 【事業基盤整備(税制)】

- 日本船舶・船員確保  
→ トン数標準税制(対運航事業者)
- 日本船舶の保有コスト削減  
→ 登録免許税・固定資産税軽減(対運航事業者、オーナー)
- 船舶投資資金の確保(環境負荷低減船の導入)  
→ 特別償却、買換特例(対オーナー)

### 【事業円滑化支援】

- 企業間連携の円滑化支援(独禁法適用除外制度運用)
- 事業者の外国政府への要望支援(パナマ運河通行料金問題等)

### 【国際競争の自由・公平の確保】

- 自国籍船への貨物留保等競争阻害措置の是正を働きかけ
- IMOの環境規制等ルール策定を主導
- WTO、APEC、EPA等を通じた海運自由の原則化

## 主要航路の航行安全確保

### 【航行安全・環境保全に係る国際協力】

- マラッカ・シンガポール海峡における官民連携による航行安全・環境保全対策を推進

### 【海賊対策】

- ソマリア沖・アデン湾等における護衛活動、民間武装警備員の乗船制度の運用など、関係省庁とも連携し取組を実施

### 【中東海域の航行安全対策】

- 昨年6月13日の攻撃事案発生以降、適時の情報提供・注意喚起、随時の船舶動向把握を実施
- 12月27日の中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組について閣議決定



※赤枠については、令和3年度要望事項

## 1. 経済安全保障等の観点から外航日本籍船を確保するための税制

### トン数標準税制

日本船舶・準日本船舶に係る利益について、みなし利益課税の選択を可能とし、課税負担を平準化するもの



利益の変動に左右されず、安定的・計画的な船舶投資を促進

※期限：令和4年度末  
(新規事業者：令和6年度末)

### 登録免許税

国際船舶について、税率を3.5/1000とするもの  
(本則 4/1000)



国際船舶の登記にかかるコストを軽減

※期限：令和3年度末

### 固定資産税

国際船舶について、課税標準を1/18とするもの  
(本則 1/6)



国際船舶の保有にかかるコストを軽減

※期限：令和2年度末

## 2. 地方船主等による省エネ性能の高い船舶建造や造船事業者等の設備投資を促進するための税制

### 特別償却制度

通常の償却に上乗せする形で、特別償却を可能とするもの

(外航)

【先進船舶】日本籍船：20/100  
【先進船舶】外国籍船：18/100  
【環境負荷低減船】日本籍船：17/100  
【環境負荷低減船】外国籍船：15/100  
(内航)

特に環境性能の高い船舶：18/100  
それ以外：16/100

※期限：令和2年度末

### 買換特例制度

売却時の譲渡差益に対し、80%の圧縮記帳を可能とするもの

※期限：令和4年度末

### 中小企業投資促進税制

取得価格※の30%の特別償却(資本金1億円以下)又は税額控除(7%：資本金3千万以下)の利用を可能とするもの

※内航貨物船のみ取得価格の75%



中小企業の船舶等投資を促進

※期限：令和2年度末

### 中小企業経営強化税制

中小企業経営強化法による認定を受けた計画に基づく設備投資について、即時償却又は税額控除(10%：資本金3千万未満、7%：資本金3千万以上)の利用を可能とするもの



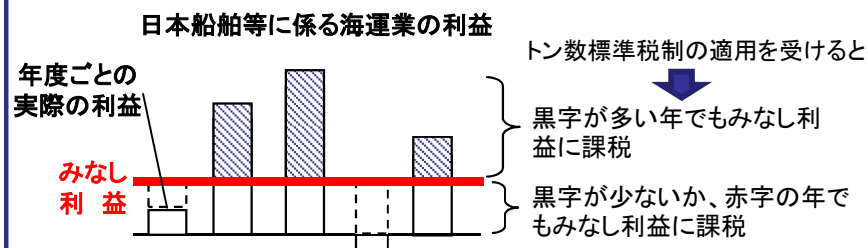
中小造船業者・船用事業者等の設備投資を促進

※期限：令和2年度末

代替船舶取得に必要なキャッシュの早期確保を通じ、船舶投資を促進

## トン数標準税制（平成21年度適用開始）の概要

- 外航船舶運航事業者が、「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶等に係る利益について、みなし利益課税の選択が可能。



- 利益の変動が激しい外航船舶運航事業者にとって、毎年の納税額が予見可能となり、**船舶投資(※)を安定的・計画的に行うことが可能。**  
※一隻当たり数十億円から数百億円
- 平成25年度から、日本船舶に加えて**準日本船舶も対象に追加。**平成29年4月には、**準日本船舶の対象の拡大**等を内容とする「海上運送法及び船員法の一部を改正する法律」が成立。

**我が国経済活動を支える国際海上輸送の安定化を通じて、経済安全保障を確立。**

## 日本船舶・船員確保計画の認定制度の概要

日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針  
(平成30年国土交通省告示第186号)



日本船舶・船員確保計画の作成（船舶運航事業者等）



日本船舶・船員確保計画の認定（国土交通大臣）

## 準日本船舶の概要

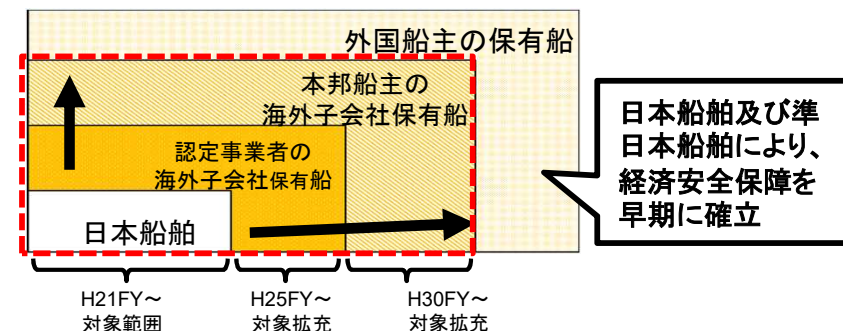
- 航海命令※が発せられた場合に、迅速に日本船舶となること可能な外国船舶  
※海上運送法第26条第1項 国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

H29FYまでの準日本船舶

外航船舶運航事業者が実質的に保有する外国船舶

H30FY以降対象となる準日本船舶

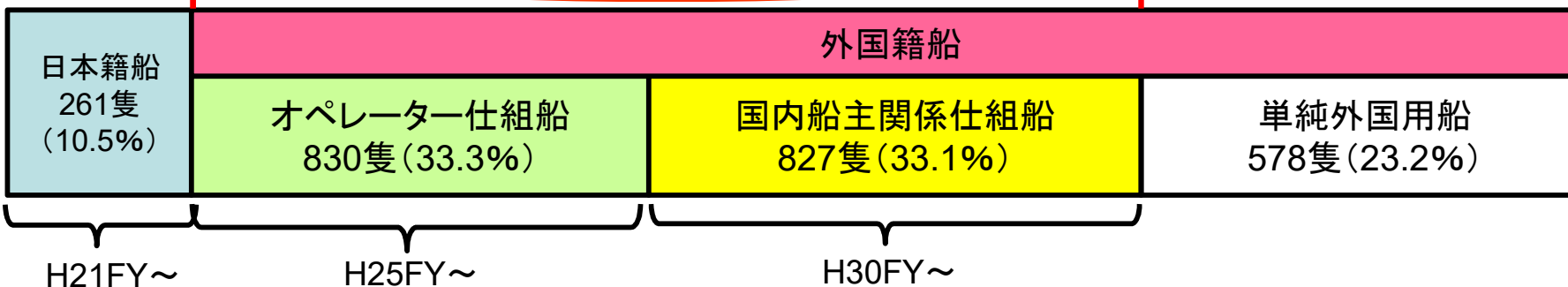
本邦船主が実質的に保有する外国船舶



## 対象船舶(日本籍船及び準日本船舶)

準日本船舶

(2018年6月末時点)



## 日本船舶及び日本人船員の確保目標

	目標
日本船舶	約450隻
日本人船員	約5,500人

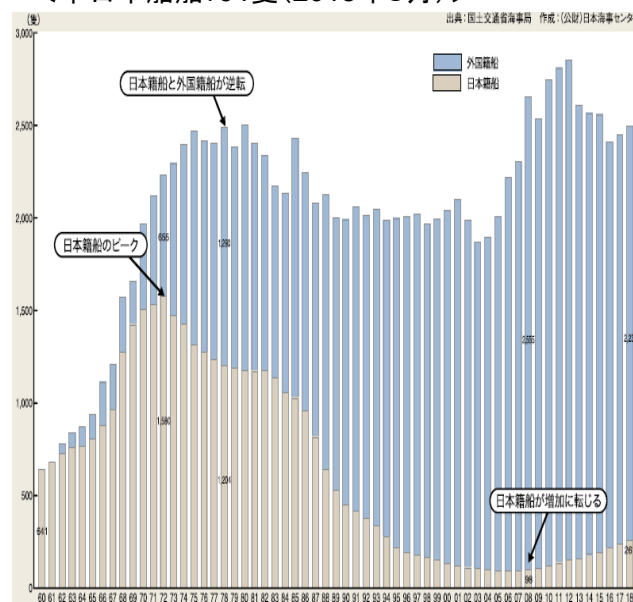
### 450隻の算出根拠

日本船舶の必要隻数について  
(平成19年12月交政審海事分科会国際海上輸送部会答申)

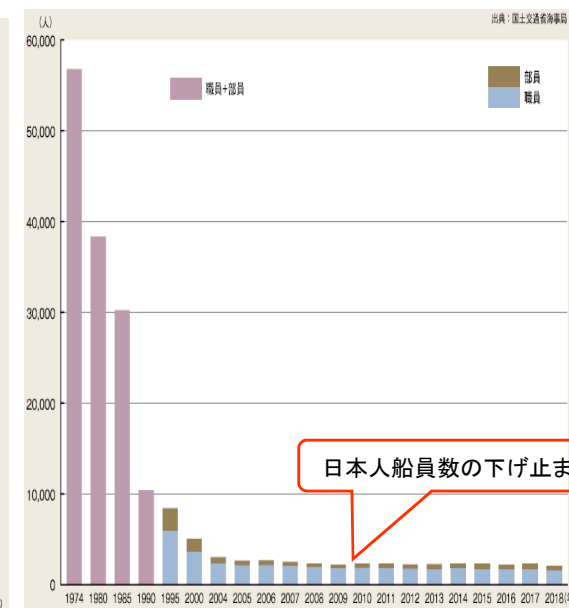
日本への海上輸入量の全てを日本船舶で輸送しなければならない状態が1年程度継続している状態(必要隻数約1,280隻)において、最低限度の国民生活・経済活動水準(生活保護水準等を参考に通常時の約3分の1)を確保するために必要な輸送力を算出。  
**約1,280隻 × 約3分の1 = 約450隻**

## ○日本籍船及び外航日本人船員確保の現状

<日本籍船:261隻(2018年6月)>  
<準日本船舶:64隻(2018年3月)>



<外航日本人船員:2,093人(2018年)>



# 各国の外航海運に対する税制度比較

国名	5年間の償却可能範囲 (含特別償却率)	買換特例	登録免許税 又は登録料 (※2)	固定資産税	トン数標準税制 の有無
日本	62.3% (特別償却20%含む) (※1)	売却益の80%を 損金算入可能	100	課税	有 (2009年～)
ノルウェー	53%	無	17.7	非課税	有 (1996年～)
デンマーク	52%	買換船舶の取得価額を 売却益より控除可	0	非課税	有 (2001年～)
ドイツ	40%	有	14.4	非課税	有 (1999年～)
オランダ	100%	3年以内の再投資は 非課税	0.2	非課税	有 (1996年～)
フランス	80.8%	無	0	非課税	有 (2003年～)
イギリス	100%	売却益の全部又は 一部を6年間繰延可	0.1	非課税	有 (2000年～)
アメリカ	67.2%	有	0.1	一部州は課税	有
シンガポール	100%	売却益非課税	18.6	非課税	無
中国(香港)	73.8%	売却益非課税	1.0	非課税	無

※1 定率法の場合

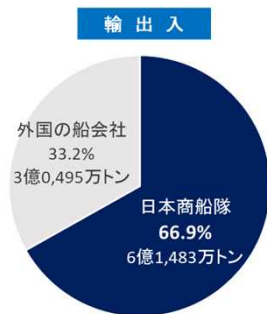
※2 日本の税額を100とした場合の各国の指数

# 我が国外航海運の現状と今後の取り組み



## 日本商船隊は我が国貿易に欠かせない存在

- 我が国貿易量の99.6%を海上輸送が占める
- 日本商船隊は、海上輸送の66.9%を担う



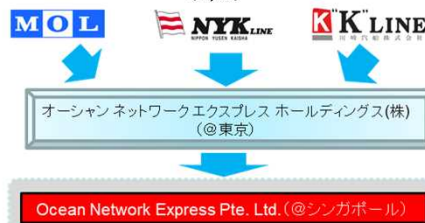
## 日本商船隊の相対的な地位低下

- 世界の海上荷動き量の拡大が続く中、日本商船隊の輸送量は横ばい



## 厳しさを増す競争・経営環境

- 海運大手3社の経営状況は厳しく、2017年10月に定期コンテナ船事業を統合し、合併会社をシンガポールに設立



## 安定的な国際海上輸送の確保のための取り組み

### ○ 我が国外航海運の国際競争力の強化

#### 【事業基盤整備】

- トン数標準税制の導入・拡充等を通じた、日本商船隊の競争環境整備、日本船舶・日本人船員の確保
  - ※ 日本船舶：約3倍に増加 (H20 98隻→30 261隻)
  - ※ 日本人船員：2000程度で下げ止まり
- 特別償却制度等を通じた、環境性能に優れた(競争力の高い)船舶の導入の後押し

#### 【事業円滑化支援】

- 独占禁止法適用除外制度を通じた企業間連携の円滑化支援
- 二国間協議を通じた事業環境整備 (例：パナマ運河通航料金問題)

#### 【自由・公平な競争環境確保】

- IMOの環境規制等国際的なルール作りを主導
- 諸外国に対し、保護主義的な措置の是正を働きかけ
- WTO、APEC、EPA等を通じた海運自由の原則化

#### ○ 重要な航路における航行安全の確保等

- マラッカ・シンガポール海峡における沿岸国への国際協力
- ソマリア沖アデン湾等における海賊対策
- 中東海域の航行安全対策

## 具体的取組の検討の方向性

### 経済安全保障の観点から、日本船舶等及びその運航の担い手である我が国海運業の基盤強化

- 日本商船隊の強化、日本船舶等の確保に向けた方策 (税制、規制緩和等) の検討
- 競争力の高い船舶の導入円滑化に向けた方策の検討

### 国際的な競争ルールの構築主導

- 温室効果ガス削減を始めとする国際的なルール作りへの積極参画 13

## 新型コロナウイルス感染症による影響

- 感染症の流行による世界的な生産・消費活動の停滞 → 輸送需要の減少、事業環境の悪化