

「日本の外航海運政策」

2019年 5 月

日本船主協会会長 武藤光一

第1部 日本の外航海運の概要と税制

- (1) はじめに
- (2) 日本の外航海運のポジション
- (3) 日本で外航海運を維持するには
- (4) 最近のTopics(北極海航路、自動運航船、客船)

第2部 新しい環境保全ルールへの対応

- (1) 海運のルールは誰が決めているのか
- (2) SO_x規制
- (3) 温室効果ガス(GHG)削減目標
- (4) その他の環境保全ルール(バラスト水、シップリサイクル)

1. (1)はじめに

海洋立国日本 排他的經濟水域面積 世界で6番目



※排他的經濟水域及び大陸棚に関する法律第2条第2号が規定する海域

1. (1)はじめに

認知度の低い海運業

1. (1)はじめに

日本の海運 第二次世界大戦による壊滅的打撃



大阪商船の嘱託画家 大久保一郎画伯(1889～1976)が、岡田永太郎社長の命により描き残した記録画。生還者から遭難当時の模様を詳細に聞き、本社の画室で一人黙々と描き続けたという。

1982年、大阪商船三井船舶が百年史を編纂する際に、本社の地下倉庫で37枚が発見され、修復された。



[illegible]

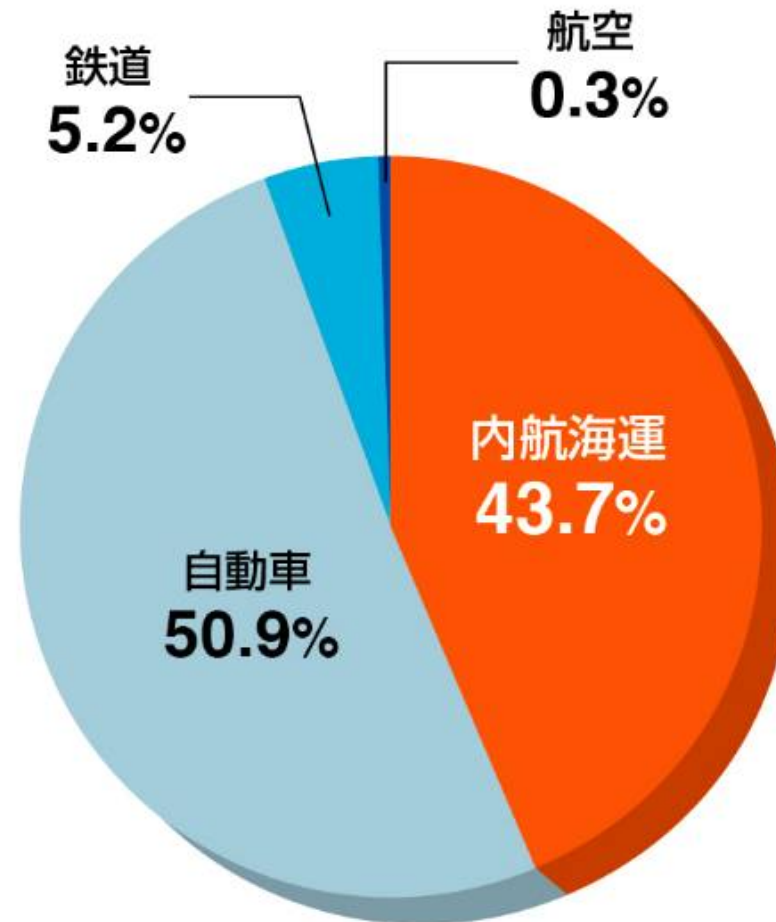
1. (1)はじめに

日本の外航海運の重要性

- 世界経済が発展し続けるために不可欠な産業
- 日本の輸出入の 99.6 % が海上輸送
- 日本の生命線ともいえるエネルギー、食糧、資源の 67 % は日本商船隊が輸送
- 造船、舶用機器など海事クラスターの中心

1. (1) はじめに

国内貨物の輸送手段
(トンキロベース)



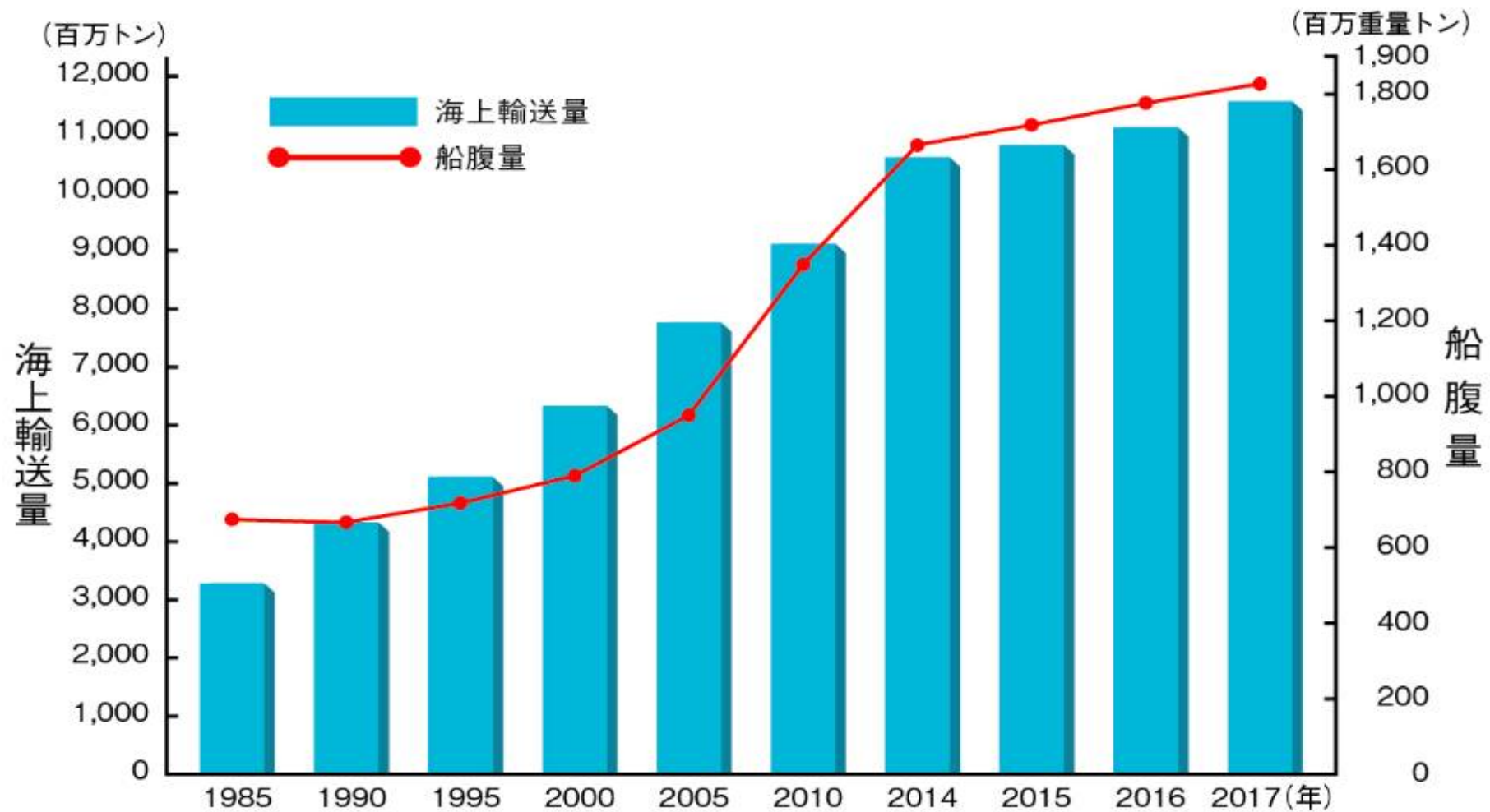
1. (1)はじめに（日本船主協会の概要）

構成 会員	1 2 7 社（2019年2月1日現在） 100トン以上の船舶の所有者、 賃借者または運航事業者で構成
沿革	1892(明治25)年「日本海運業同盟会」を結成 1940(昭和15)年 海運統制令により「日本 海運協会」に改組 1947(昭和22)年 GHQ示唆により解散、 「日本船主協会」を創立 1948(昭和23)年 社団法人としての設立認可 2012(平成24)年 一般社団法人に移行

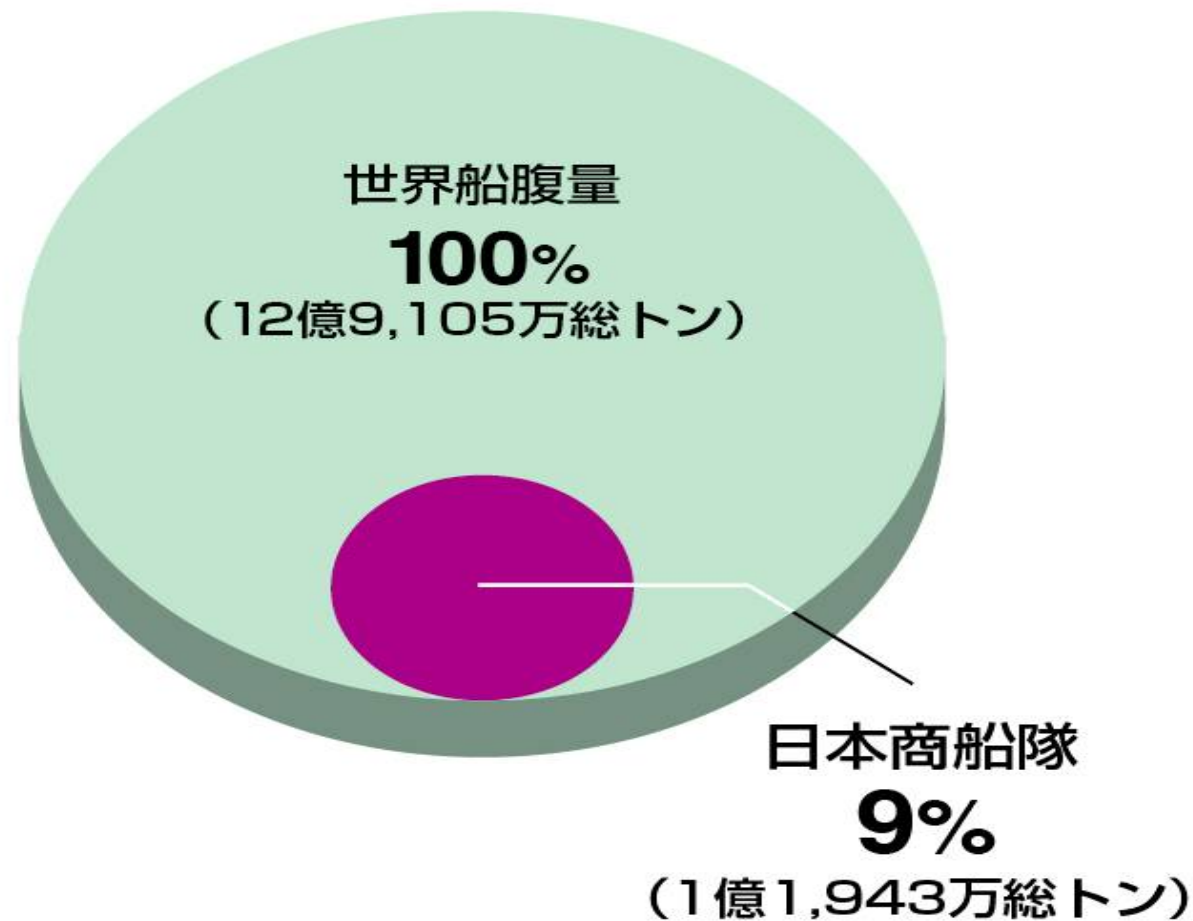


本部のある海運ビル

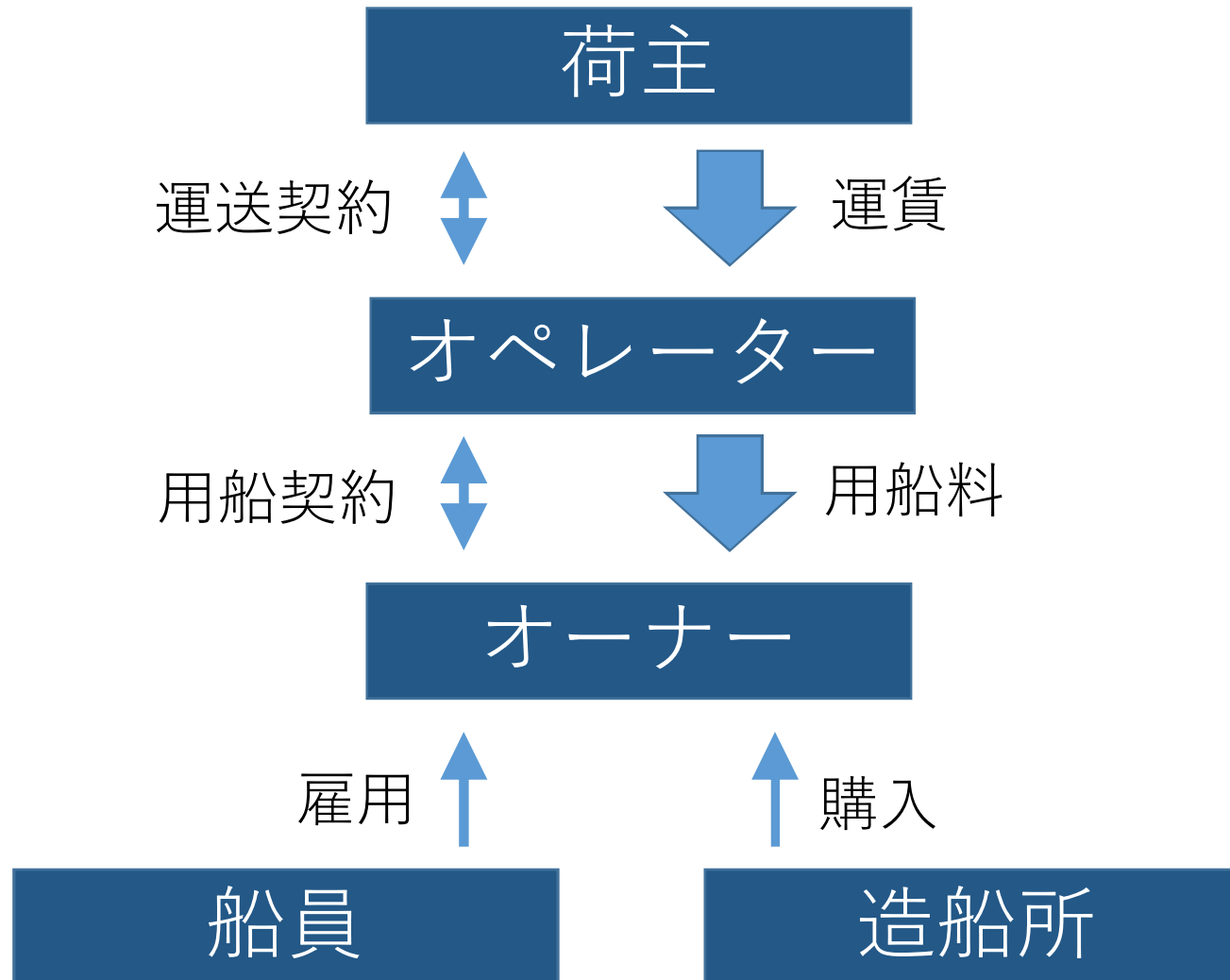
1. (2) 日本の外航海運のポジション (世界の海上輸送量と船腹量)



1. (2) 日本の外航海運のポジション (世界船腹量に占める日本商船隊の割合)



1. (2) 日本の外航海運のポジション (オペレーターとオーナーについて)

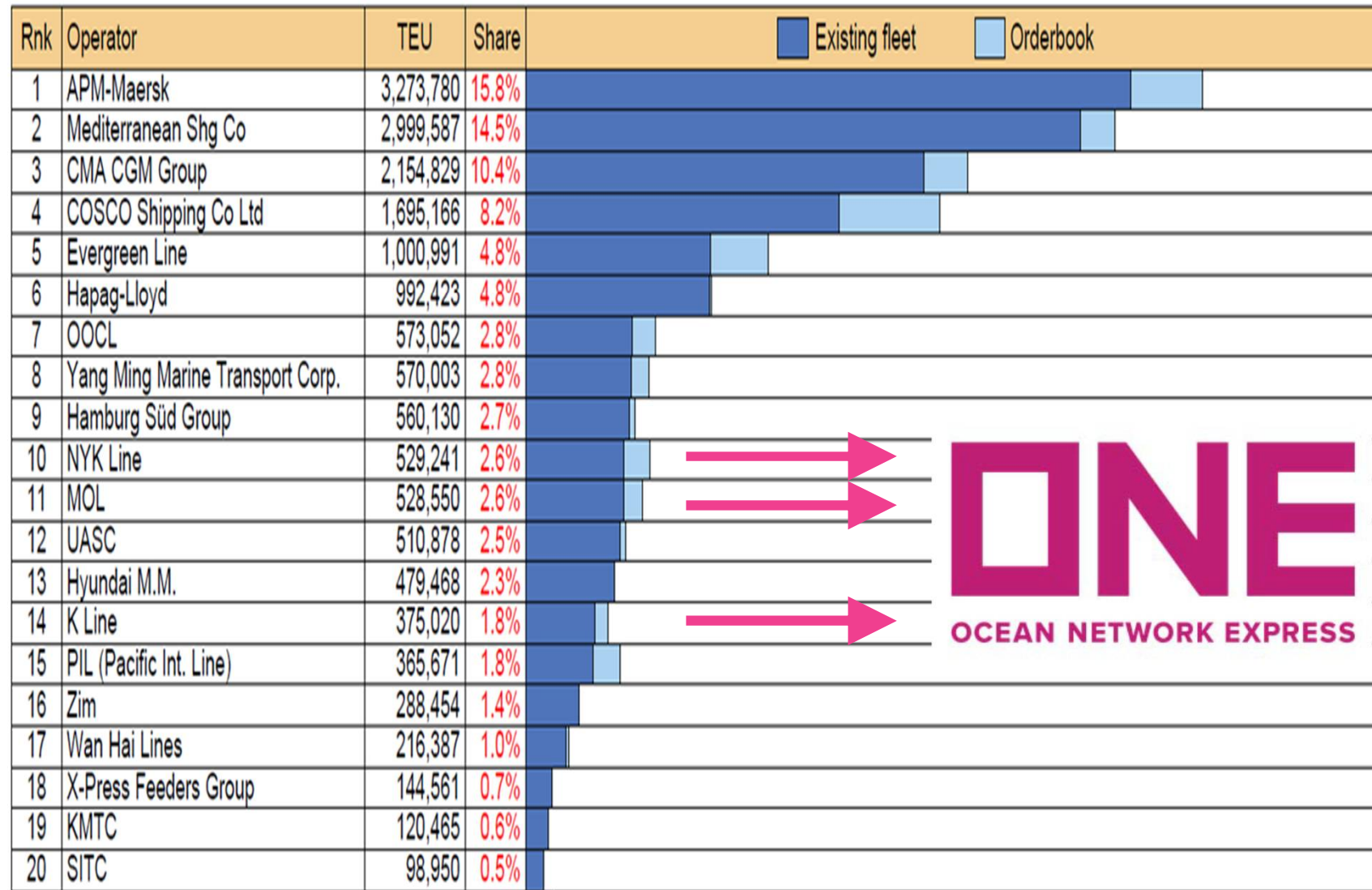


1. (2) 日本の外航海運のポジション (世界の上位オペレーター)

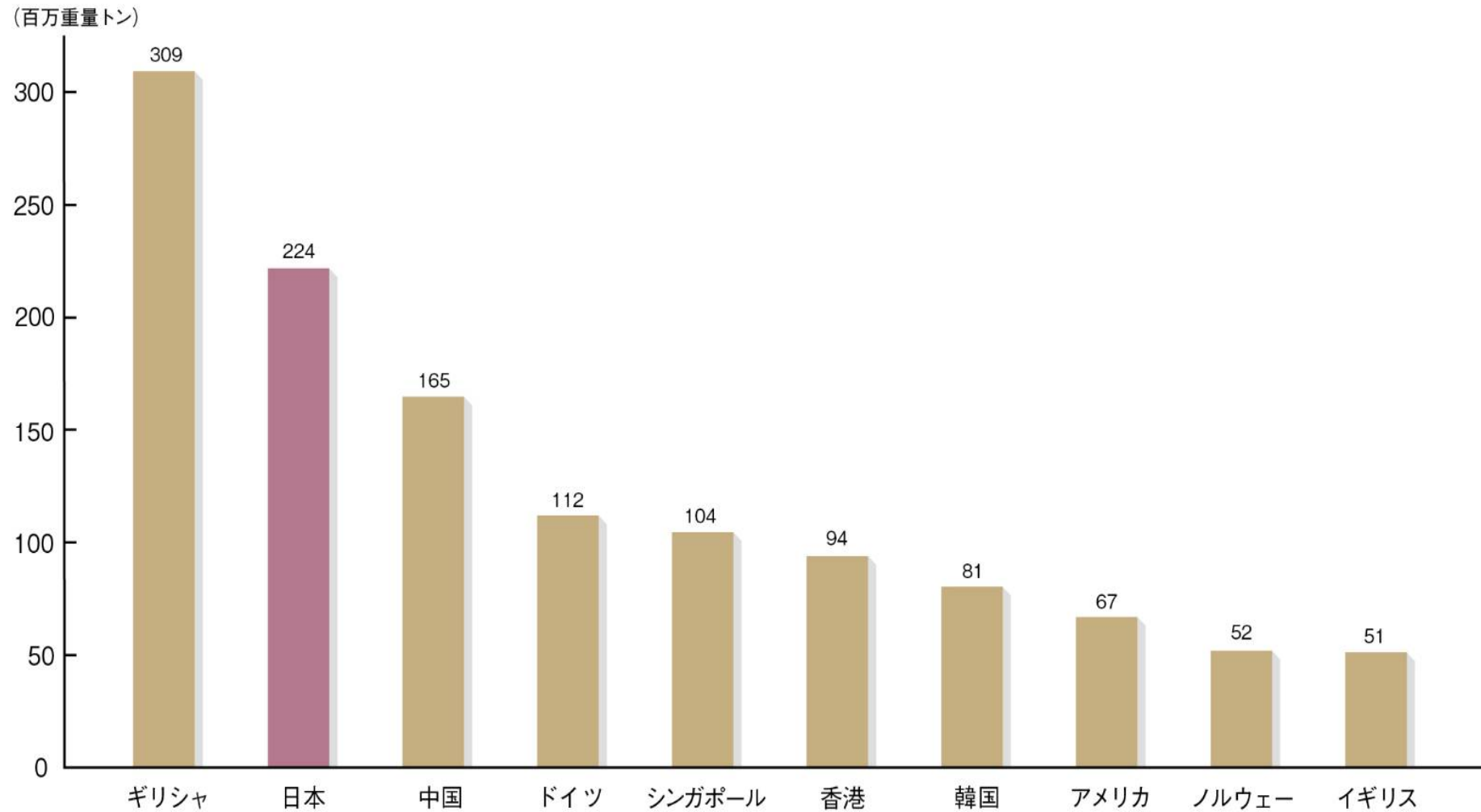


1. (2) 日本の外航海運のポジション

(世界の上位オペレーター：コンテナ船のみ)



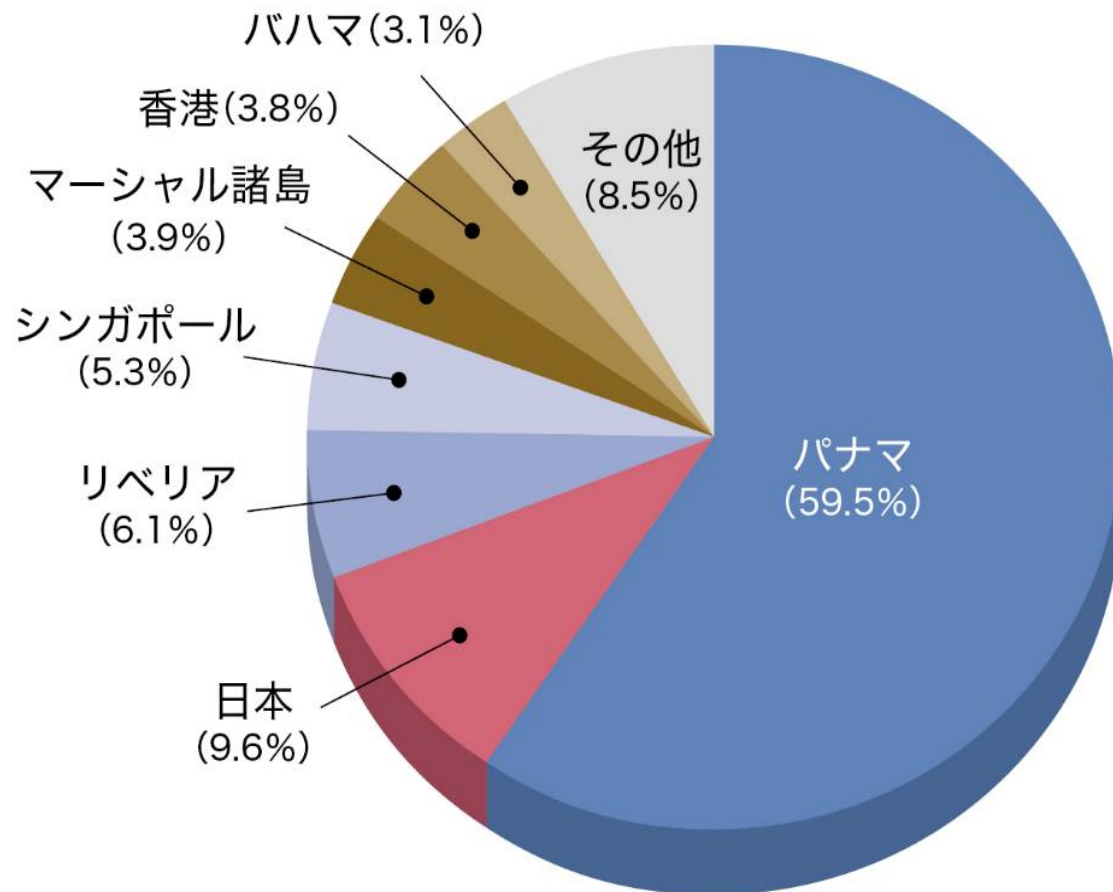
1. (2) 日本の外航海運のポジション (国別実質保有船腹量)



注：1,000総トン以上の内航船を含む

1. (3) 日本で外航海運を維持するには (船舶の船籍国及び運航事業本拠地の選択について)

日本商船隊（2,458隻）の船籍国



船籍国の選定同様、
事業の本拠地（本
社所在地）の選択
においても制約は
無い。

1. (3) 日本で外航海運を維持するには

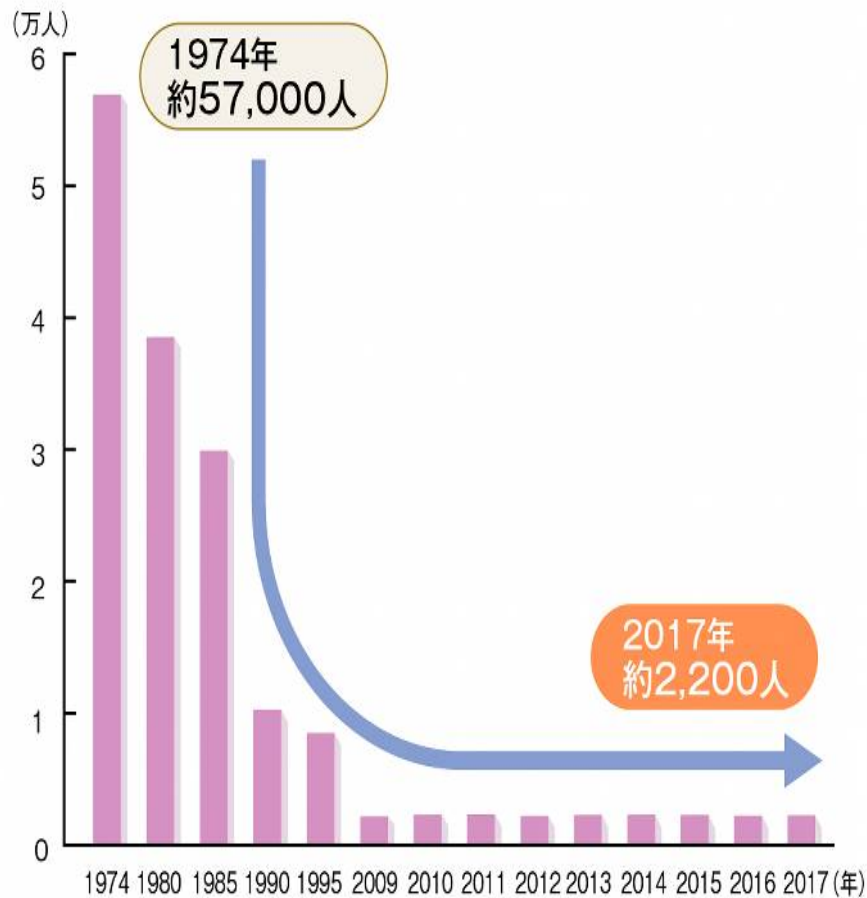
各国外航海運における税制比較

	オーナーに関わる税制			オペレーターに関わる税制
	5年間償却割合	登録免許税	固定資産税	トン数標準税制
日本	61%	100	有	有
アメリカ	67%	—	一部州は有	有
イギリス	100%	0.1	無	有
フランス	81%	—	無	有
ドイツ	40%	15	無	有
オランダ	100%	—	無	有
デンマーク	52%	—	無	有
中国	74%	1	無	無
シンガポール	100%	18	無	無

登録免許税は日本を100とした場合

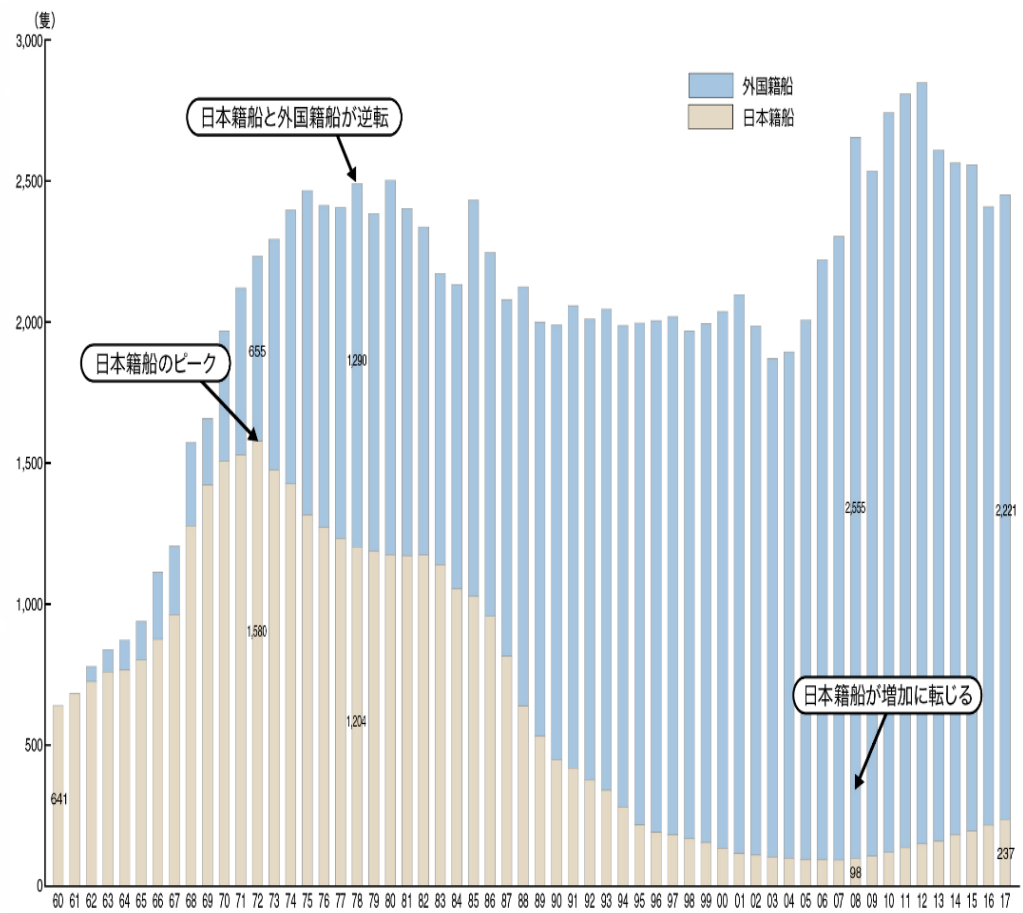
出典：海事レポート2018

1. (3) 日本で外航海運を維持するには (日本人船員数と日本籍船数の推移)



©SHIPPING NOW 2018-2019

日本人船員数



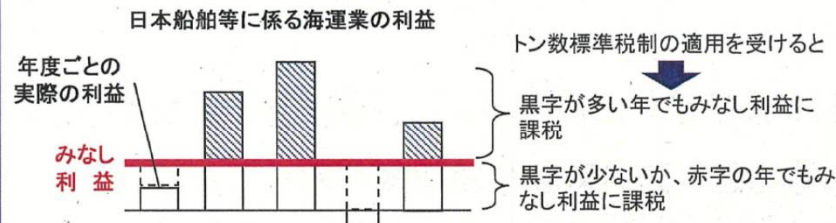
©SHIPPING NOW 2018-2019

日本籍船数

1. (3) 日本で外航海運を維持するには

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25年国土交通省告示第326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

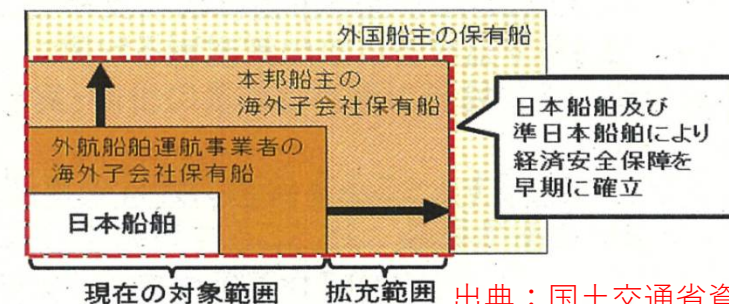
- 航海命令※が発せられた場合に、迅速に日本船舶となること可能な外国船舶
※海上運送法第26条第1項 国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。

現行の準日本船舶

外航船舶運航事業者が実質的に保有する外国船舶

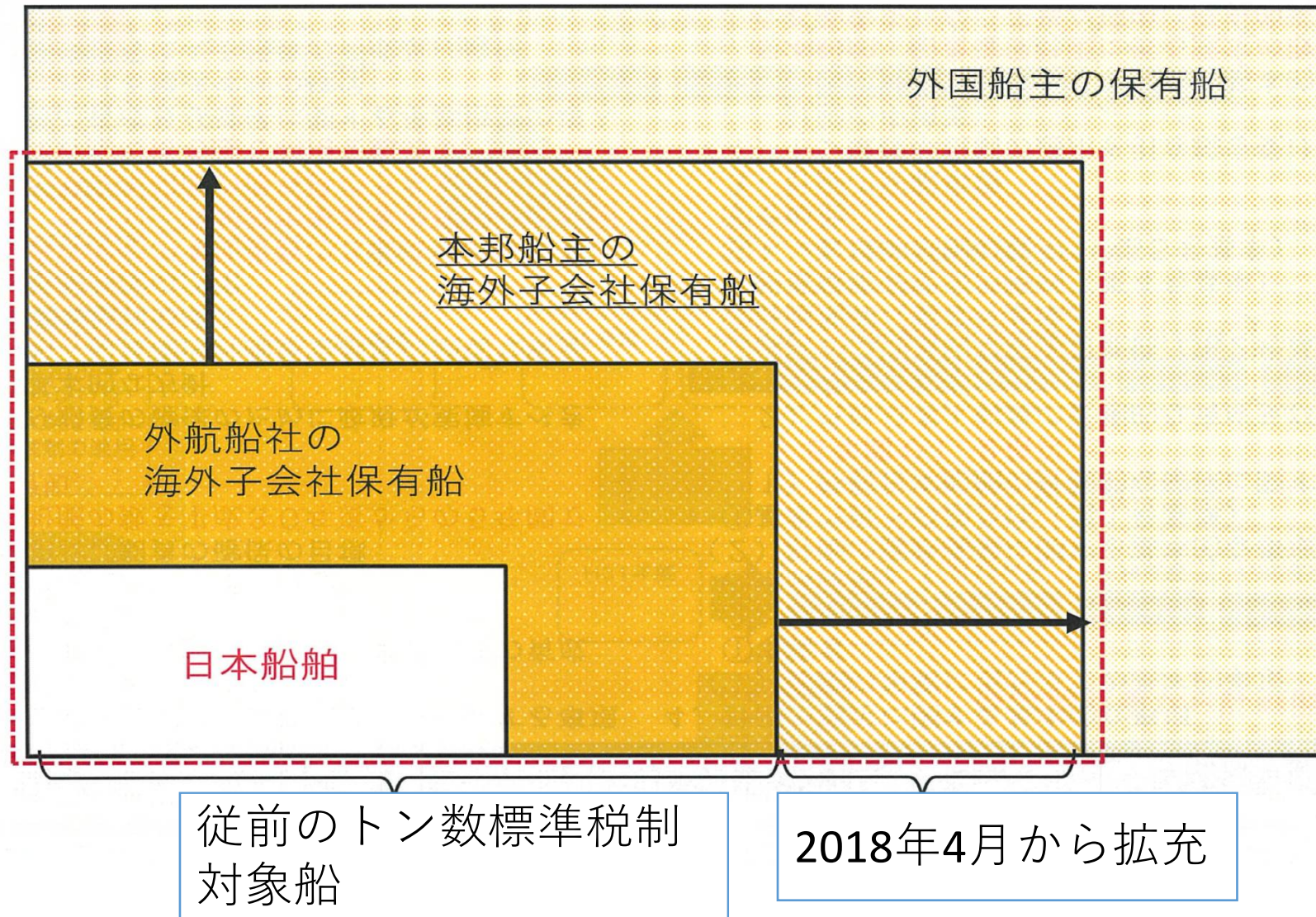
新しい準日本船舶

本邦船主が実質的に保有する外国船舶



出典：国土交通省資料

1. (3) 日本で外航海運を維持するには

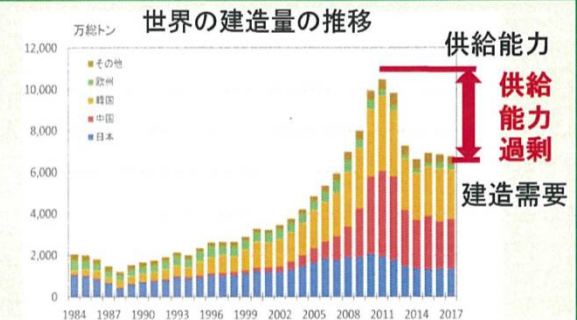


1. (3) 日本で外航海運を維持するには (造船業におけるWTO提訴)



背景

- 船舶の建造は日本、中国、韓国を中心に世界各国で行われており、船主は条件の良い造船所を世界中から選択できるため、造船業界は世界単一市場となっている。
- 現在、世界の造船業は、リーマンショック前の新造船の大量発注、その後の海上荷動きの低迷により、供給能力過剰の状態にある。
- 韓国や一部の国では自国内の造船所への公的支援が行われており、こうした措置は、造船業における公正な競争条件を阻害し、著しい低船価での受注競争を助長するおそれがある。



韓国による公的支援

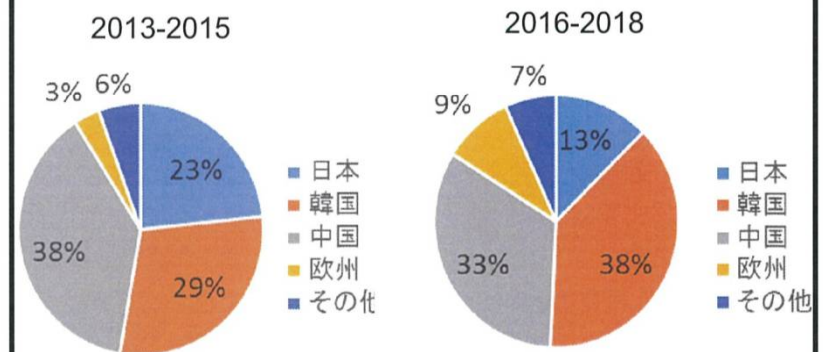
- 公的金融機関による国内造船所(大宇造船海洋)への金融支援
- 造船所の受注支援のための前受金返還保証の発給(赤字受注含む)
- 船舶新造支援プログラム(官民ファンド)による新造船購入補助
- エコシップ代替補助金(新造船価の一部を補助)

⇒これらの公的支援はWTO補助金協定違反のおそれがある。

日本の損害

- 公的支援を受けた韓国造船所が低価格で船を販売することで、船価レベルが下落するとともに、日本のシェアが減少。

国別の受注シェアの推移



今後の対応

【概要】

- 韓国の自国国内造船所への公的支援措置の早急な是正を求める関連業界の要望も踏まえ、WTO提訴に向けて、外務省等と検討中。

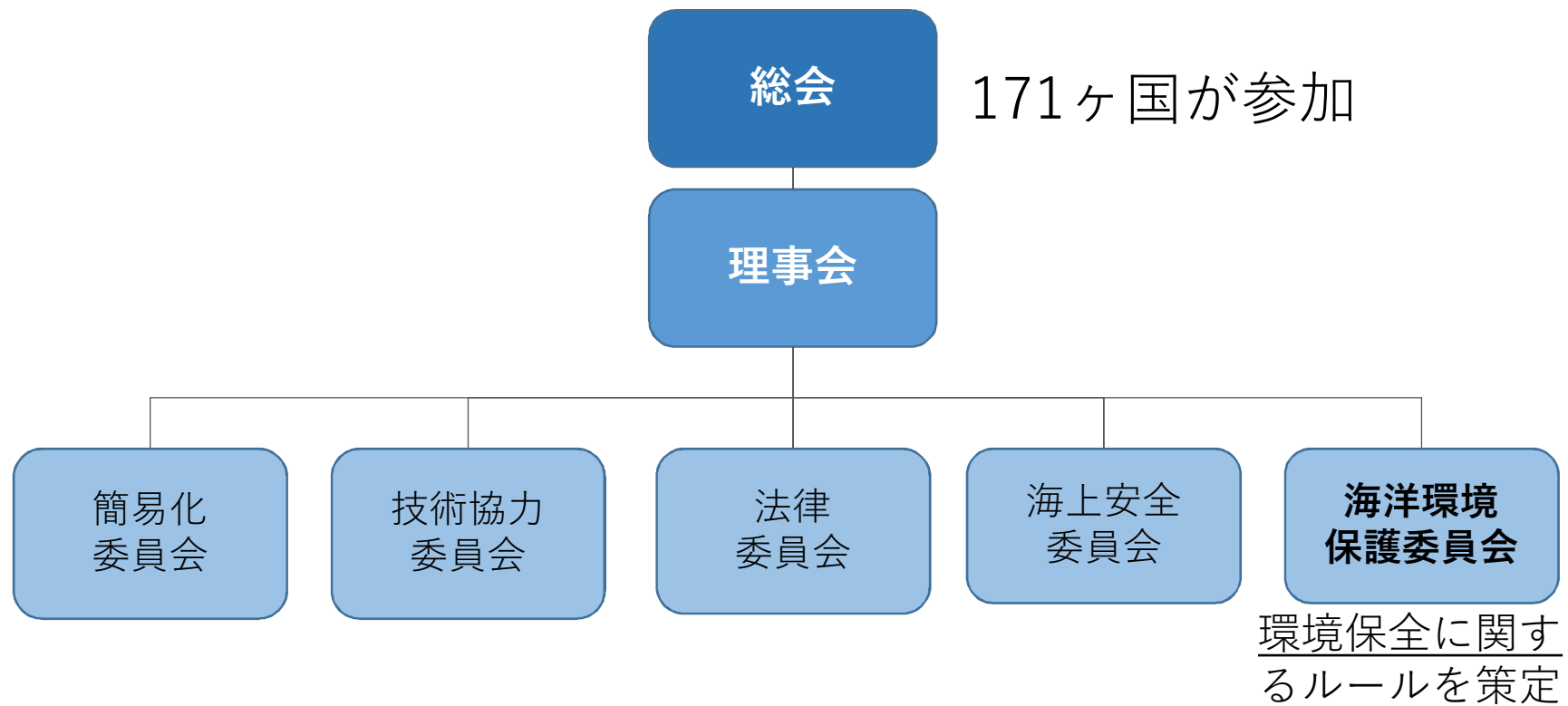
【期待される効果】

- 協定に違反する事実が認められた場合は、当該公的支援への廃止勧告が出される。また、類似施策への将来的な抑止効果が得られる。

2. (1) 国際海運のルールは誰が決めているのか



IMO（国際海事機関）組織図



2. (2) SOx規制（規制の概要）

SOx規制概要

- 国際海事機関(IMO)における、2008年の海洋汚染防止条約の改正により、2020年より、船用燃料油中の硫黄分濃度規制が3.5%以下から0.5%以下へ全世界的に強化。
- 我が国としては、船舶からのSOxの排出による人の健康や環境への悪影響の低減に取り組むもので、環境先進国として適切な対応が必要。



◆ 指定海域



手段1 燃料油



硫黄分
0.5%以下

手段2 スクラバー（排ガス洗浄装置）



従来の高硫黄C重油を使い、
船上で排ガスを脱硫

手段3 LNG



LNG燃料中は硫黄分濃度が0

出典：国土交通省資料

2. (2) SO_x規制（スクラバーについて）



			比率イメージ
地球上の全海水	134京トン	1,340,000,000,000,000トン	50m プール
海水中の硫酸イオンの量	0.35京トン	3,500,000,000,000,000トン	銭湯の湯船
世界全運航船の SO _x 排出量／年（2012年度）	0.13億トン	13,000,000トン	一滴の目薬

2. (2) SOx規制（海運会社経営面での影響）

- 2020年1月時点では、9割以上の船舶が低硫黄燃料油で対応すると予測される

英IGSマークイットのデジン・リー海運コンサルタントの予測（海事プレス2018.6.25）

世界の海運全体での追加コスト（試算）

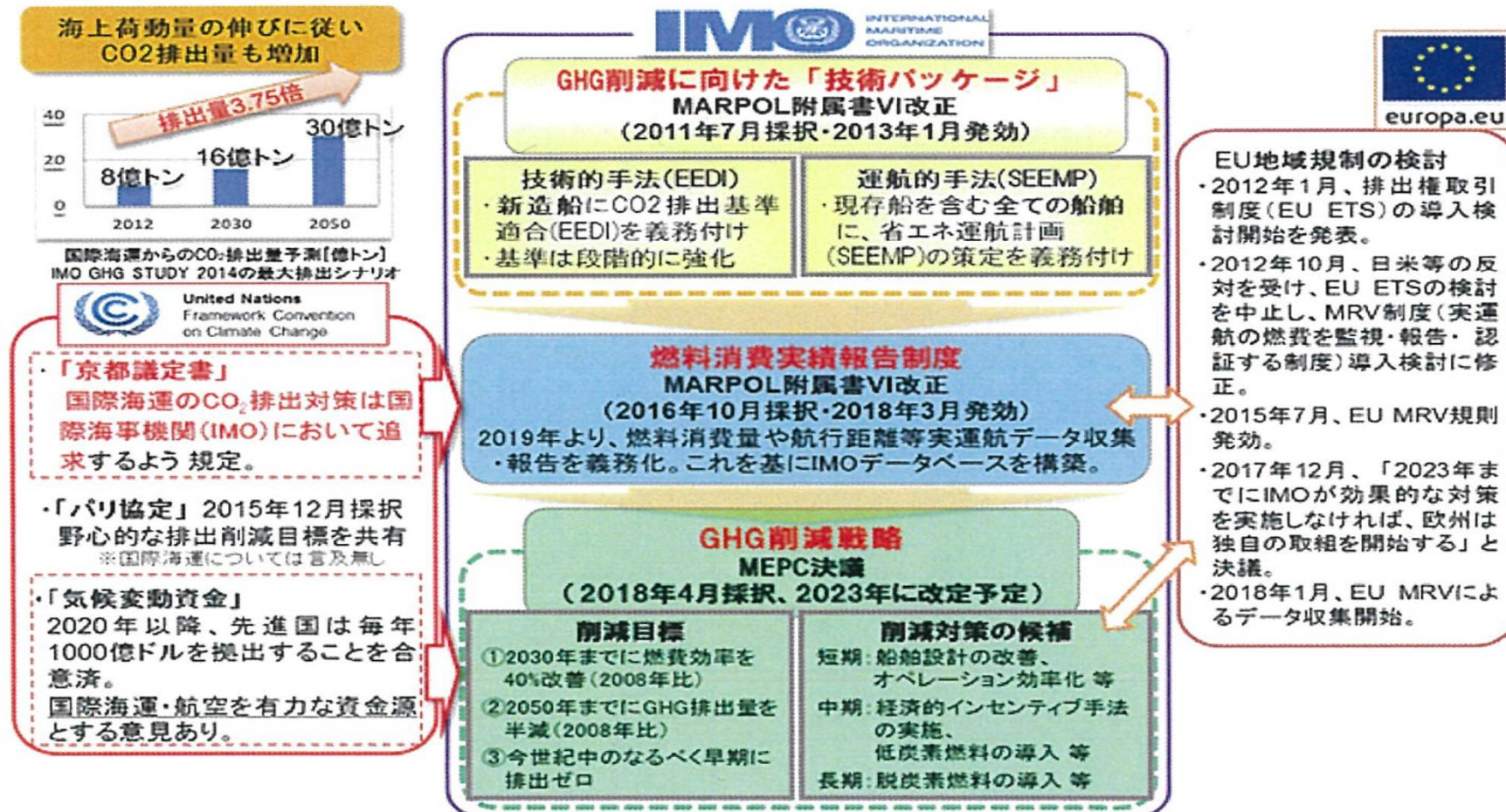
年間 3兆3,760億円

MEPC 70/INF 34 Annex (Finland)

地球規模の環境対策に要するコスト負担をどうするか？

2. (3) 温室効果ガス (GHG) 削減目標

国際海運からの温室効果ガス(GHG)排出削減対策の全体像



出典：海洋政策研究所資料

2. (3) 温室効果ガス（GHG）削減目標



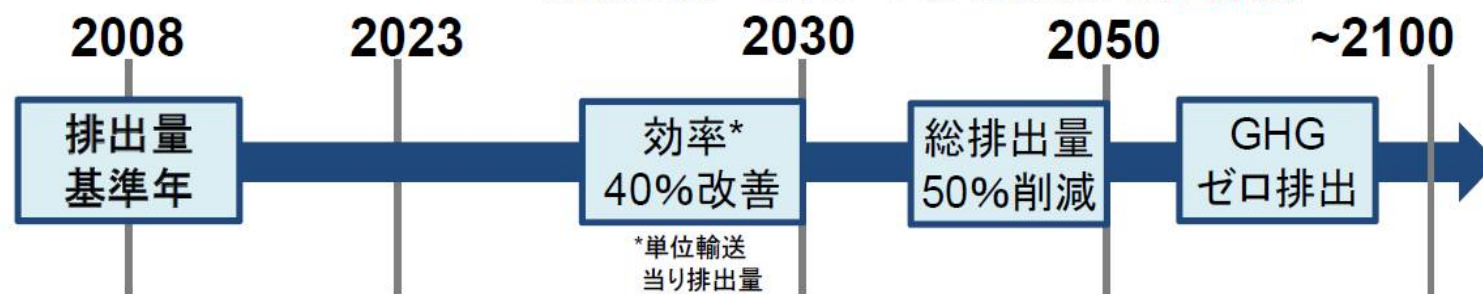
IMO

2018年4月、GHG削減戦略採択

長期目標

今世紀中のなるべく早期に、国際海運からの
GHGゼロ排出を目指す。

※特定セクターのグローバルな合意としては**世界初**。



対策の候補

- 新造船の燃費規制の強化
- オペレーション効率化 等
- 市場メカニズム(MBM)の導入
- 低炭素燃料の導入 等
- ゼロ炭素燃料の導入 等

2023年までに合意

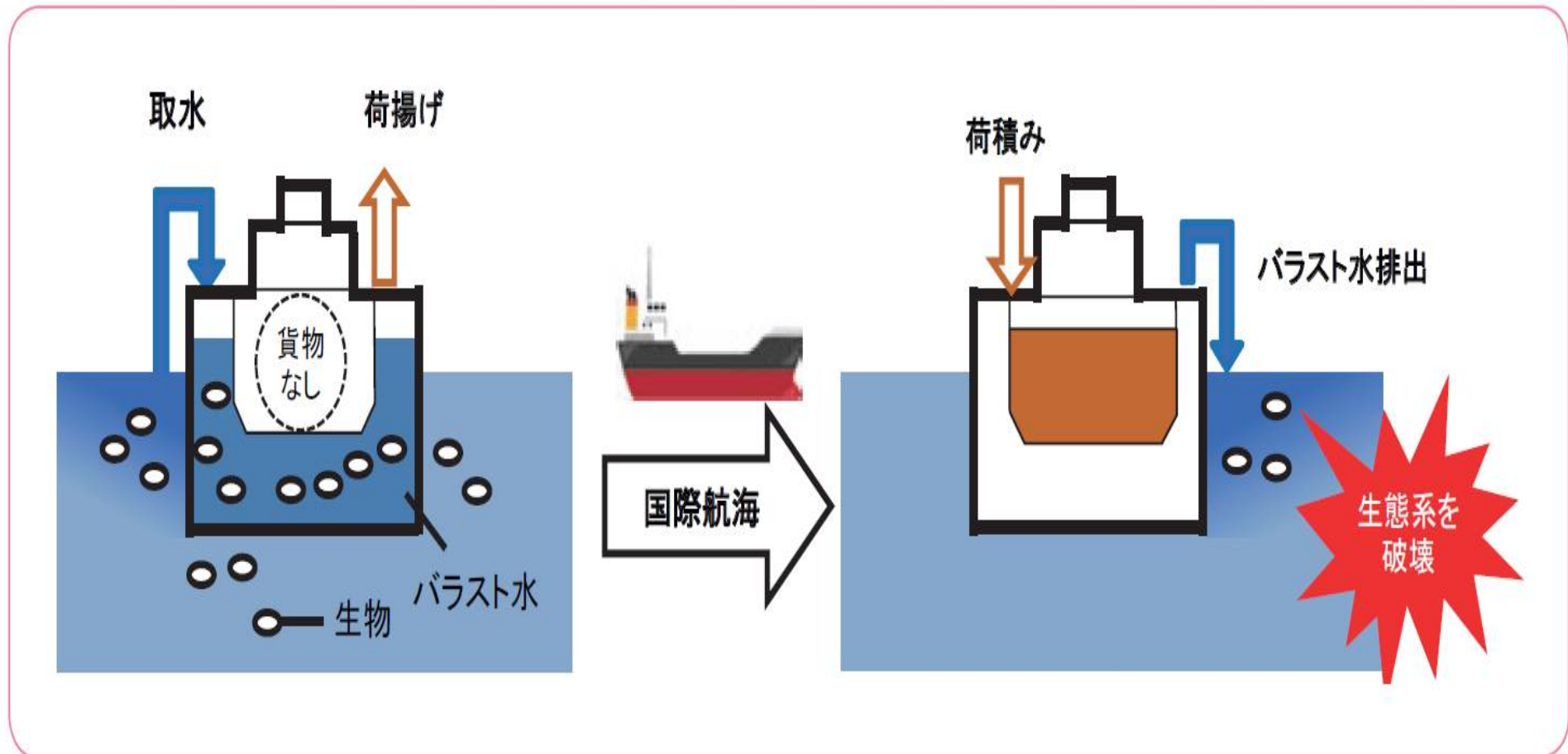
2030年までに合意

2030年以降合意

- 義務的ルールは、**旗国に関わらず一律に実施**。
- あわせて、途上国等への影響評価を実施するとともに、**技術協力**等を推進。

出典：国土交通省資料

2. (4) その他の環境保全ルール（バラスト水規制）



2. (4) その他の環境保全ルール（シップリサイクル）



出典：国土交通省資料

最後に

