

外航海運セミナー

# わが国外航海運の概要

2014年3月

一般社団法人日本船主協会  
The Japanese Shipowners' Association

かずのり  
宇佐美 和里

(はじめに)

①日本船主協会の概要 ②外航海運会社の事業 ③日本の海運会社 ④船舶の種別

1. 主要資源の対外依存度
2. わが国貿易に占める海上貿易の割合
3. 世界の海上輸送量と船腹量
4. 世界の国別船腹量

5. 日本商船隊の構成
6. 日本商船隊の船腹量推移
7. 日本商船隊の輸送量(輸出入・三国間)
8. 日本商船隊の積取比率

9. 対米ドルレート為替相場の推移
10. 外航海運のドル建て比率
11. 外航日本人船員数
12. 一船あたりの年間船員費

13. 外航海運の特質
14. 大手3社体制
15. 世界のM&A
16. コンテナ船運航ベスト10

17. トン数標準税制
18. 海事クラスター
19. 海洋基本法・計画
20. おわりに

<引用例>

1. 主要資源の対外依存度 (現状-1頁)

日本海運の現状 2013年10月の1頁

4. 世界の国別船腹量 (SND-3頁)

日本の海運 SHIPPING NOW 203-2014[データ編]の3頁

# (はじめに)①日本船主協会の概要

## (会員資格)

- 100総トン以上の船舶の**所有者**、賃借人ならびに**運航業者**であって日本国籍を有する者。

## (会員数)

- 103社 (2014年2月1日現在)

アイメックス, アクトマリタイム, 旭海運, 旭汽船, 旭タンカー, 東海運, イースタン・カーライナー, 飯野海運, 乾汽船, 出光タンカー, 今治船舶, 上野トランステック, 宇部興産海運, エクセノヤマミズ, NSユナイテッド海運, NYKバルク・プロジェクト貨物輸送, 大阪船舶, オーシャントレーディング, 海祥海運, 神原汽船, 川崎汽船, 川崎近海汽船, 関西ライン, 喜多浦海運, キーマックスマリタイム, 共栄タンカー, 共和産業海運, 極東海運実業, 近海郵船, 栗林商船, 栗林物流システム, 芸州海運, 神戸 SHIPPING, 神戸船舶, 国華産業, 佐藤汽船, 佐藤國汽船, 三光汽船, 三徳船舶, 三洋海運, ジェネック, 正栄汽船, 商船三井, 商船三井オーシャンエキスパート, 商船三井近海, 商船三井客船, 昭和シェル船舶, 昭和日タン, 新和ケミカルタンカー, 新和内航海運, JX日鉱日石 SHIPPING, JX日鉱日石タンカー, 関兵海運, 瀬野汽船, センコー, 第一中央内航, 第一タンカー, 第一中央汽船, 大光船舶, 大東通商, 大日インベスト, 太平洋沿海汽船, 太平洋汽船, 太洋日本汽船, 大窯汽船, 辰巳商會, 田渕海運, 玉井商船, 千葉商船, 鶴丸海運, 鶴見サンマリン, 東海商船, 東京マリン, 東慶海運, 東興海運, 東和船舶, 東洋船舶, ナカタ・マックコーポレーション, 日鉄住金物流, 日産専用船, 日伸海運, 日鮮海運, 新田汽船, 日本海運, 日本海洋事業, 日本サルヴェージ, 日本水産, 日本マリン, 日本郵船, 八馬汽船, 福神汽船, プリンス海運, フレッシュキャリアーズ, 邦洋海運, 豊洋汽船, 枘本海運産業, 美須賀海運, 瑞穂産業, 三井近海汽船, 三菱鉱石輸送, 明治海運, 山下事務所, 郵船クルーズ

# (はじめに)②外航海運会社の事業

(外航)海運会社とは？ 日本船主協会 (The Japanese Shipowners' Association)

従来 (1)船舶を所有、(2)この船舶で貨物を運送、(3)①船舶の安全運航のためのメンテナンス等、  
(3)② 船員の採用・配乗・教育訓練、 をすべて自社で行っていた。

近年 (1)オーナー会社、(2)オペレーター会社、(3)① シップマネジメント(船舶管理)会社、  
(3)② マンニング会社、 として分業化。

## 海上運送事業 海上運送法 第2条 (定義)

1. **船舶運航事業**：海上において船舶により人又は物の運送をする事業
2. **船舶貸渡業**：船舶の貸渡又は運航の委託をする事業
3. 海運仲立業：海上における船舶による物品の運送又は船舶の貸渡し、売買若しくは運航の委託の媒介をする事業
4. 海運代理店業：船舶運航事業又は船舶貸渡業を営む者のために通常その事業に属する取引の代理をする事業

対価

運賃

備船料等

- 外航海運会社(海運企業、海運事業者、船会社、船社、邦船社...)」という表現には、オペレーター※1、オーナー(「船舶管理会社・マンニング会社」※2を含む場合もあり)の何れもが含まれるが、オペレーターのことだけを指しているケースもある。
- オーナーの事業には、**定期傭(用)船**(T/C: Time Charter)、**裸傭(用)船**(B/C: Bareboat charter)等があるが、専らB/Cを行っている事業者を、海運会社として認識するケースは少ない。

※1 純粋なオペレーターは少なく、オペレーターでありオーナーでもある会社が殆ど。

※2 オーナーから当該業務の権利・義務の全部又は一部の代行を引き受けた会社。

# (はじめに) ③日本の海運会社

## オペレーター(兼オーナー)

海		運				
・郵船	318	322	316	321	△ 4	10335
・商船三井	413	417	408	416	△ 5	12179
・川崎汽船	236	237	231	234	△ 1	7793
・NSユニテッド海運	249	254	247	254	△ 8	488
・乾汽船	345	347	339	344	△ 8	63.8
・明治海運	401	413	401	412	△ 13	24.0
・飯野海運	509	520	508	520	△ 19	211.6
・共栄夕	219	221	219	221	△ 2	30
・第一汽船	95	96	95	96	△ 3	569

日本郵船  
商船三井  
川崎汽船

大手3社  
定期船・不定期船 (全般)

NSユニテッド海運  
乾汽船  
明治海運(※オーナー)  
飯野海運  
共栄タンカー  
第一中央汽船

不定期船 (専門)

## オーナー



愛媛県の今治市にある海事関連企業(外航海運、内航海運、造船、船用工業)は約500社。  
そのうち、外航海運企業(オーナー)は約65社で、日本商船隊2,742隻の30%を占める830隻を保有。  
(今治市ホームページより 2010年時点)

今治以外にも全国(特に関東～西日本)に存在。

# (はじめに)④船舶の(いろいろな)種別

## <国籍別>

**日本籍船 = 日本船舶**

フラッグアウト

例) 自社(保有)船、国際船舶(第二船籍)、オフバラ船

国籍変更

**外国籍船 = 外国船舶**

フラッグバック

例) 便宜置籍船(FOC船)、パナマ籍船・リベリア籍船など  
(自社)海外子会社保有船、(自社)仕組船、オフバラ船、準日本船舶

どのような国籍であれ「**船舶の安全運航**」は当然の責務

## <船種(ふなだね)別>

コンテナ船、ばら積み船(バルカー)、原油タンカー、LNG船、LPG船、  
自動車専用船(PCC, PCTC)、チップ専用船、客船など

} 専用船

## <サイズ別>

ケープサイズ、ハンディー、パナマックス、VLCCなど

## <運航形態別>

外航船・内航船、定期船(ライナー)・不定期船(トランパー)など

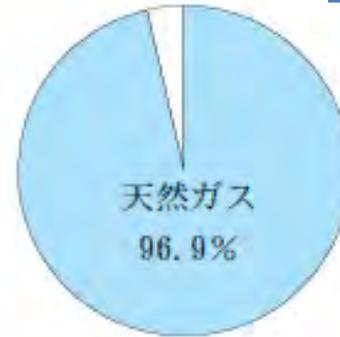
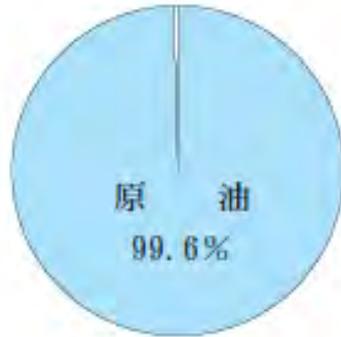
## <契約形態別>

定期傭(用)船、裸傭(用)船など

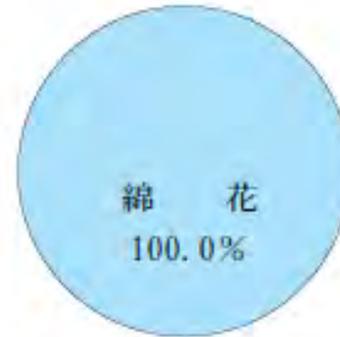
## <その他>

サブスタンダード船(国際条約の基準等を満たしていない船)・・・**市場から排除すべき船**

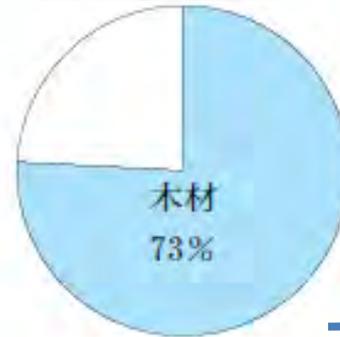
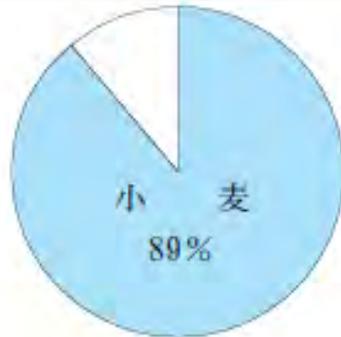
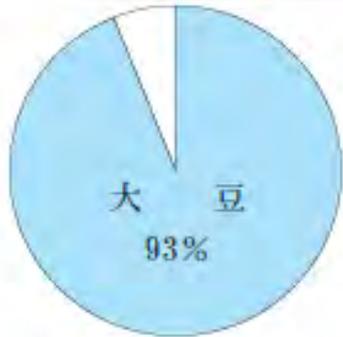
# 1. 主要資源の対外依存度(現状-1頁)



わが国産業に必要な原材料、エネルギー資源



わが国国民生活(衣・食・住)に必要な物資



ほとんどを  
輸入に頼っている。

## 2. わが国貿易に占める海上貿易の割合(現状-2頁)

### トン数ベース

(単位：百万トン)

年	輸 出		輸 入		輸出入合計	
	総 量	海上貿易量 (%)	総 量	海上貿易量 (%)	総 量	海上貿易量 (%)
2010	158	156 (99.0)	761	759 (99.7)	919	915 (99.6)
2011	151	150 (99.1)	754	753 (99.8)	906	903 (99.7)
2012	162	161 (99.2)	801	799 (99.8)	963	960 (99.7)

輸出も輸入もほぼ**100%**が船舶で輸送

### 金額ベース

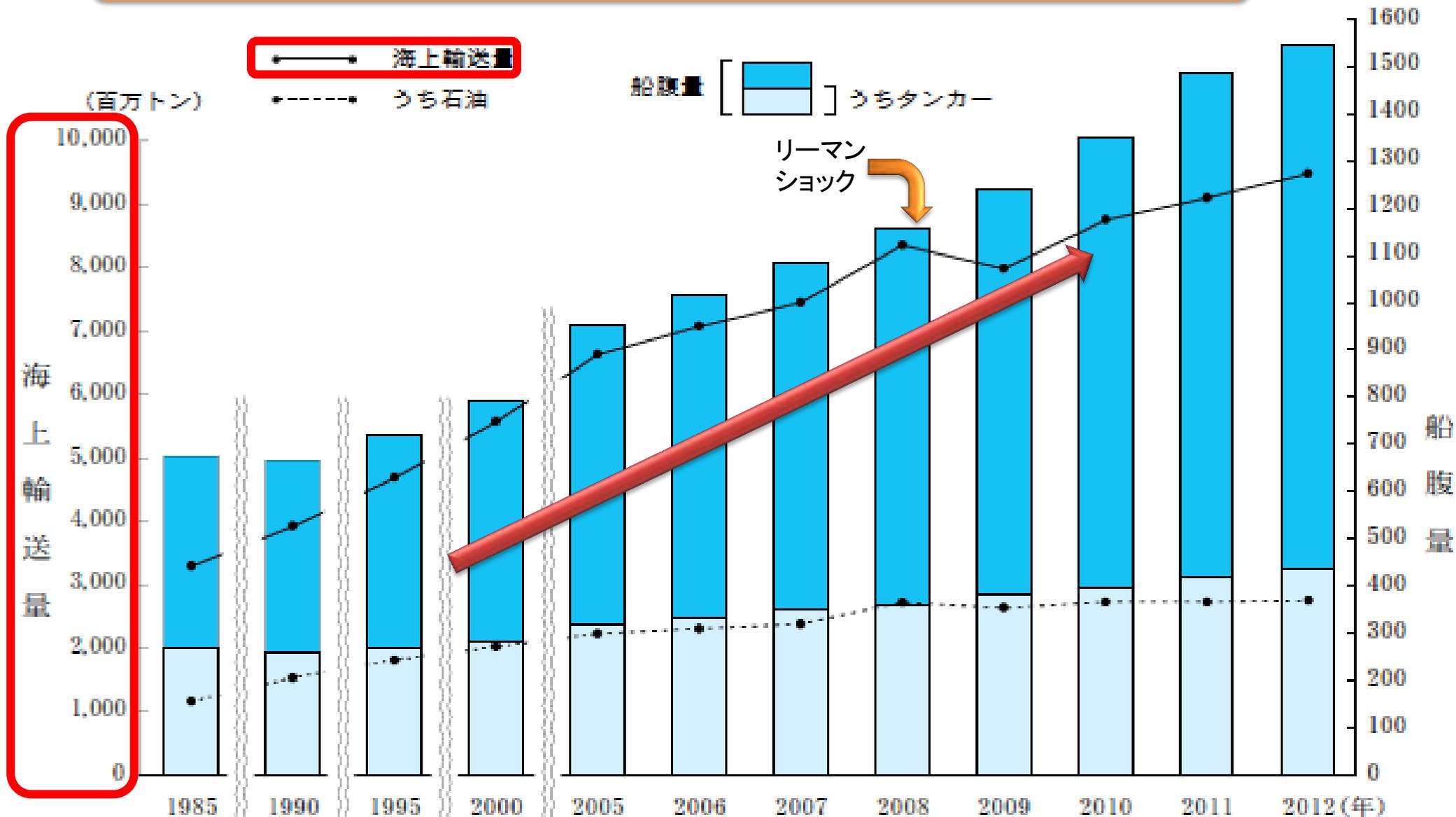
(単位：兆円)

年	輸 出		輸 入		輸出入合計	
	総 額	海上貿易額 (%)	総 額	海上貿易額 (%)	総 額	海上貿易額 (%)
2010	67	44 (65.0)	61	41 (67.0)	128	85 (65.9)
2011	66	43 (66.2)	68	48 (70.1)	134	91 (68.2)
2012	64	48 (74.8)	71	55 (78.2)	135	103 (76.6)

70%以上が船舶で輸送(残りは航空貨物輸送)

# 3. 世界の海上輸送量と船腹量(現状-3頁)

海上輸送量は右肩上がり ⇒ **海運は成長産業**



# 4. 世界の国別船腹量(SND-3頁)

## 船籍国別ランキング

順位	国別	隻数	千総トン	国別保有割合 (%)
	世界合計	105,004	1,081,205	100.0%
1	パナマ	8,083	218,663	20.2%
2	リベリア	3,098	126,017	11.7%
3	マーシャル諸島	2,056	85,320	7.9%
4	香港	2,128	78,299	7.2%
5	シンガポール	2,954	60,318	5.6%
6	バハマ	1,375	52,424	4.8%
7	マルタ	1,764	44,168	4.1%
8	ギリシャ	1,343	41,141	3.8%
9	中国	3,718	40,612	3.8%
10	キプロス	1,013	20,039	1.9%
11	日本	5,521	18,527	1.7%
12	イタリア	1,650	18,510	1.7%
13	イギリス	1,535	16,922	1.6%
14	マニラ	409	14,203	1.3%
15	ノルウェー	521	13,901	1.3%
16	ドイツ	778	13,300	1.2%
17	韓国	2,976	11,793	1.1%
18	インドネシア	7,171	11,671	1.1%
19	バミューダ	164	11,594	1.1%
20	デンマーク	540	11,357	1.1%

## 実質保有国ベスト3

	隻数			トン数(100万トン)			
	自国籍船	外国籍船	合計	自国籍船	外国籍船	合計	保有割合
ギリシャ	738	2,583	3,321	65	159	224	<b>16.1%</b>
日本	717	3,243	3,960	20	197	218	<b>15.6%</b>
ドイツ	422	3,567	3,989	17	108	126	<b>9.0%</b>
世界計	17,113	22,609	39,722	397	995	1,392	100.0%

「Review of Marine Transport '12」 Report by the UNCTAD secretariat

船籍国別では圧倒的にパナマであるが、実質保有国別にみると、ギリシャと日本が夫々全体の16%程度を占めている。

※ベースのデータが異なるため合計数値は異なる。

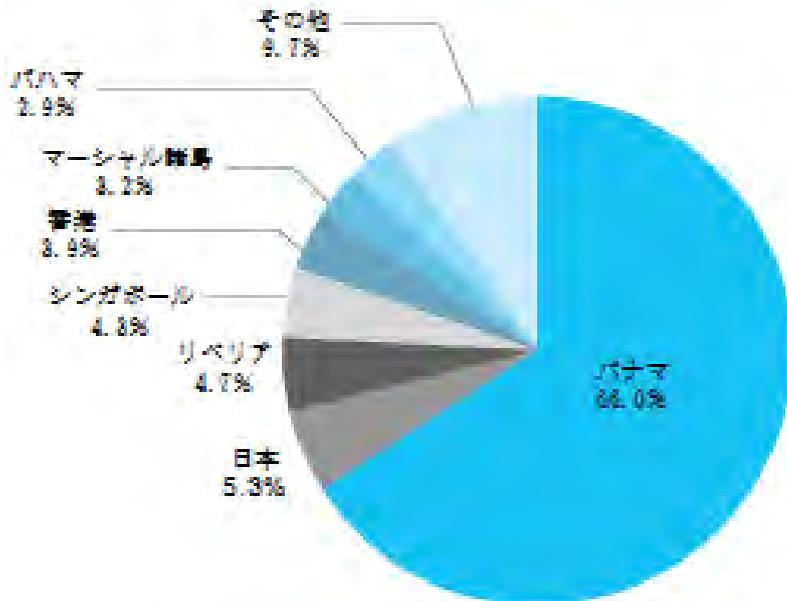
# 5. 日本商船隊の構成(現状-6頁)

**日本商船隊: 2, 848隻(わが国オペレーターが運航している船)**

＜保有形態別の内訳＞

- ① 150隻( 5.3%) : 日本籍船 (わが国オペレーターの自社保有船) → 1/3
- ② 881隻(30.9%) : 外国籍船 (わが国オペレーターの海外子会社保有船) → 1/3
- ③ 922隻(32.4%) : 外国籍船 (わが国オーナーの海外子会社保有船) → 1/3
- ④ 895隻(31.4%) : 外国籍船 (海外オーナーの保有船 : 単純外国用船) → 1/3

＜国籍別の内訳＞



船籍国	隻数	割合
パナマ	1,881	66.0%
日本	150	5.3%
リベリア	133	4.7%
シンガポール	122	4.3%
香港	111	3.9%
マーシャル諸島	90	3.2%
バハマ	84	2.9%
その他	277	9.7%
合計	2,848	100.0%

※オペ実質保有(①②)、国内オーナー実質保有(③)、外国オーナー保有(④)、それぞれ3分の1づつ。

※わが国オーナーの海外子会社保有船であっても、わが国のオペレーターが運航していなければ日本商船隊ではない。

※上記「③」は、オペレーターから見て、「オフバラ船」とも呼ばれる。

# 6. 日本商船隊の船腹量推移(現状-5頁)

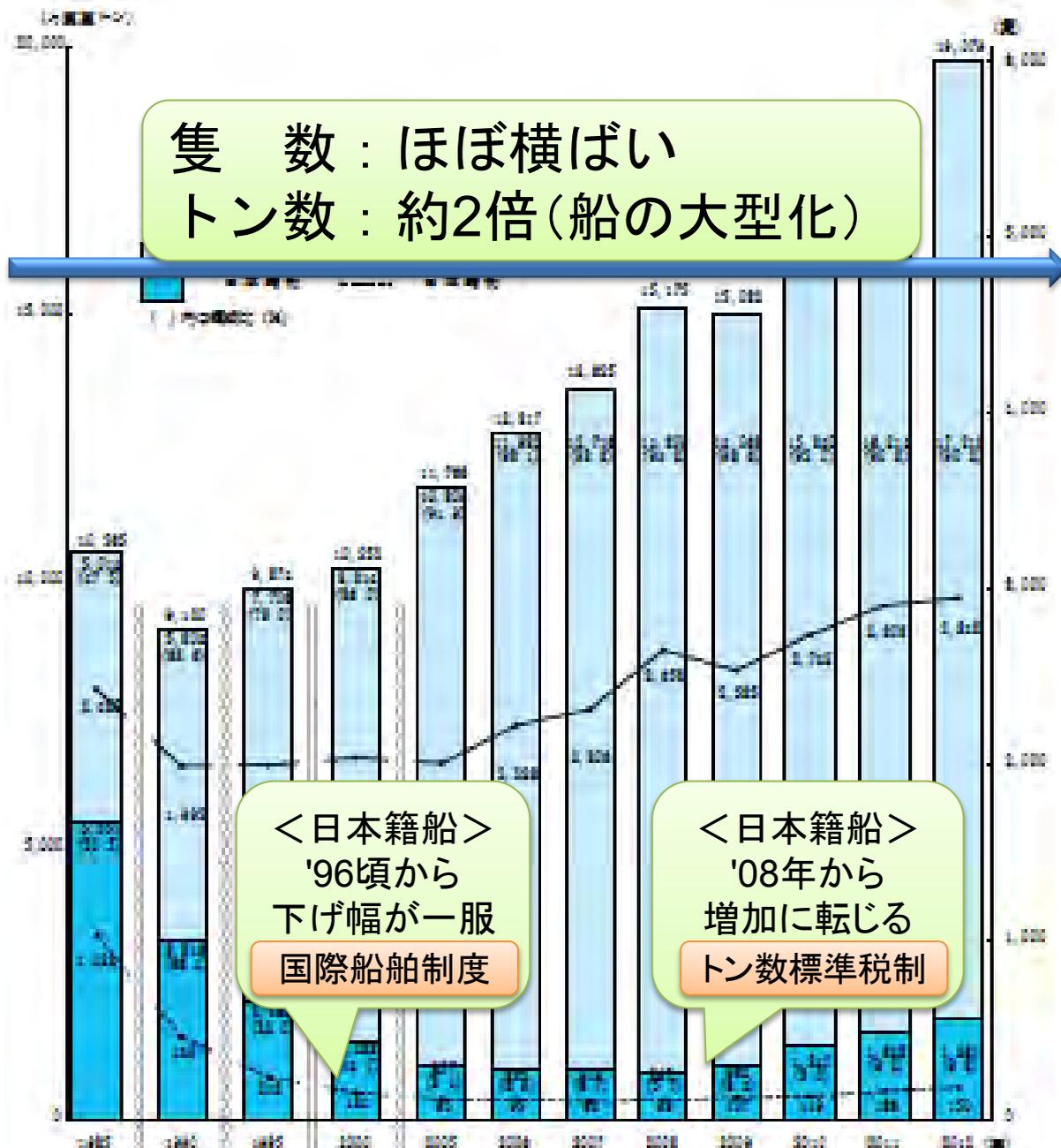
**1985年**

2.435隻  
約1億トン

外国籍船  
1,407隻  
(58%)

日本籍船  
1,028隻  
(42%)

半々



**2012年**

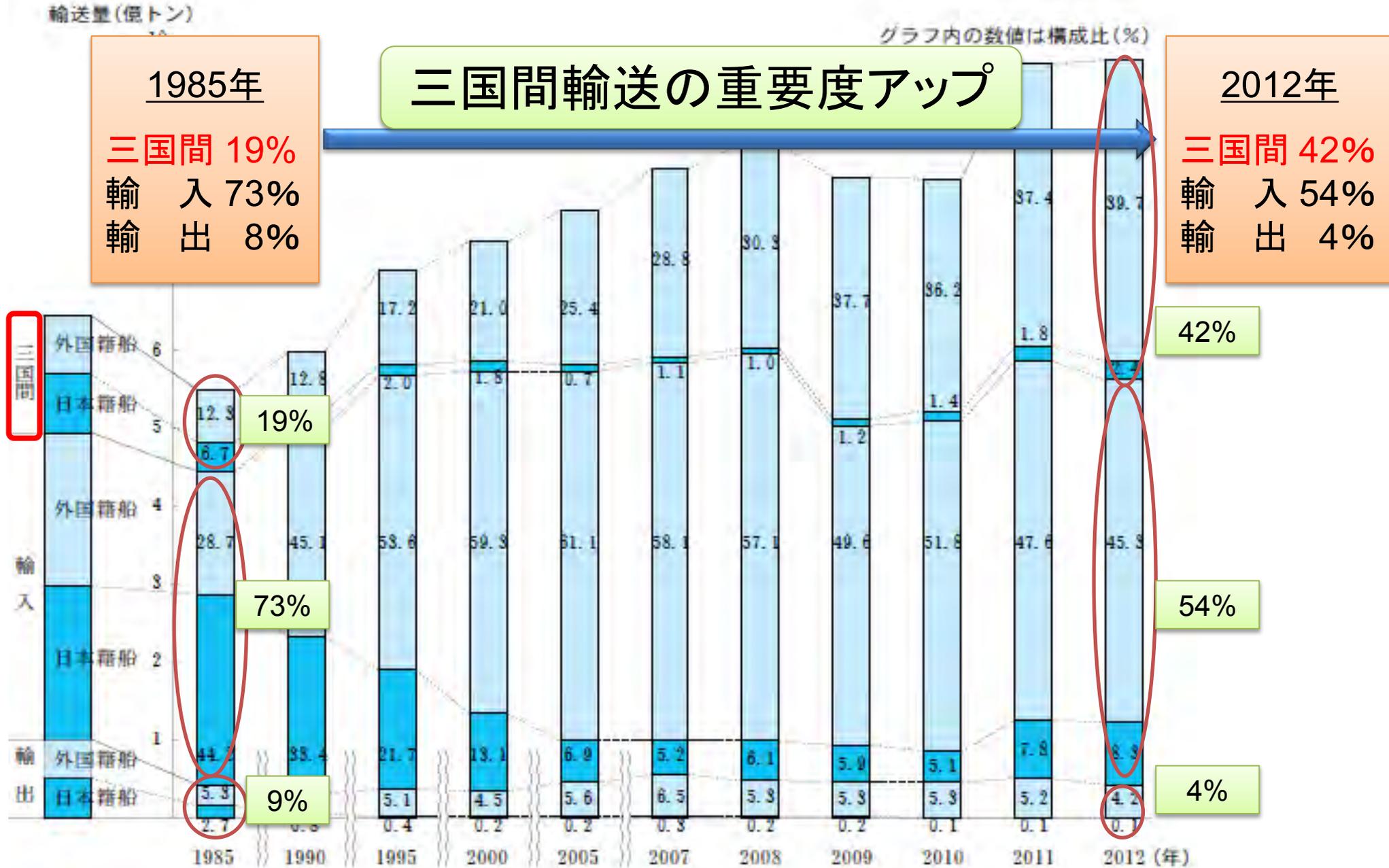
2.848隻  
約2億トン

外国籍船  
2,698隻  
(95%)

日本籍船  
150隻  
(5%)

殆ど  
外国籍船

# 7. 日本商船隊の輸送量(輸出入・三国間) (現状-4頁)



## 8. 日本商船隊の積取比率(現状-7頁)

日本存続の基盤である海上輸送量(輸出・輸入)の約60%を日本商船隊が輸送している。

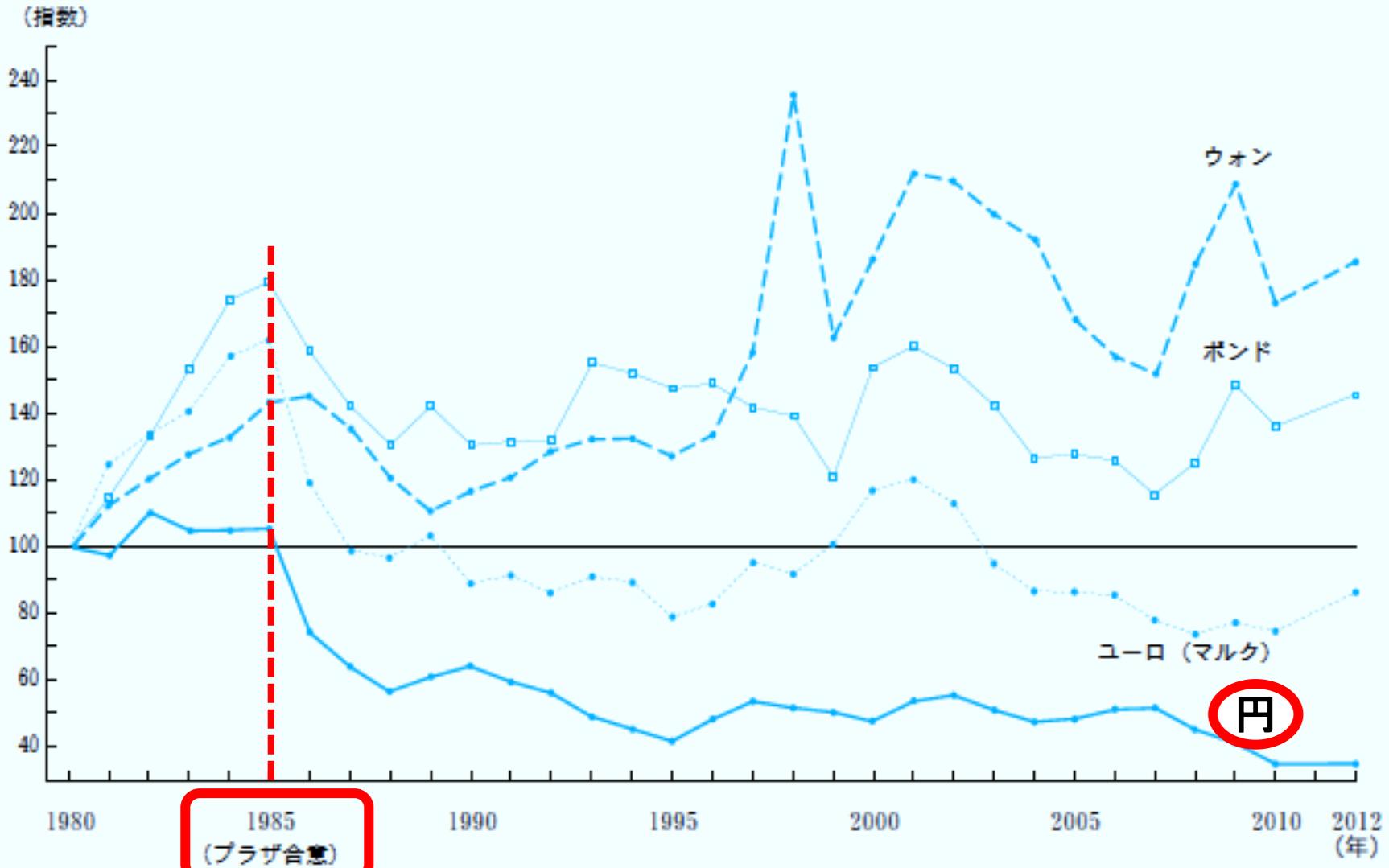
年	輸 出					輸 入				
	輸送量(万トン)			積取比率(%)		輸送量(万トン)			積取比率(%)	
		日本商船隊		日本籍船	日本商船隊		日本商船隊		日本籍船	日本商船隊
		日本籍船	外国籍船				日本籍船	外国籍船		
1990	7,042	485	2,812	6.9	46.8	69,930	19,994	26,967	28.6	67.2
2000	10,174	151	3,345	1.5	34.4	78,800	9,814	44,073	12.5	68.4
2010	15,641	119	4,357	0.8	28.6	75,904	4,196	42,394	5.5	61.4
2011	14,980	130	5,056	0.9	34.6	75,271	7,536	46,062	10.0	71.2
2012	16,107	112	4,078	0.7	26.0	79,904	8,102	44,083	10.1	65.3

輸出量の30%

輸入量の65%

# 9. 対米ドルレート為替相場の推移(現状-15頁)

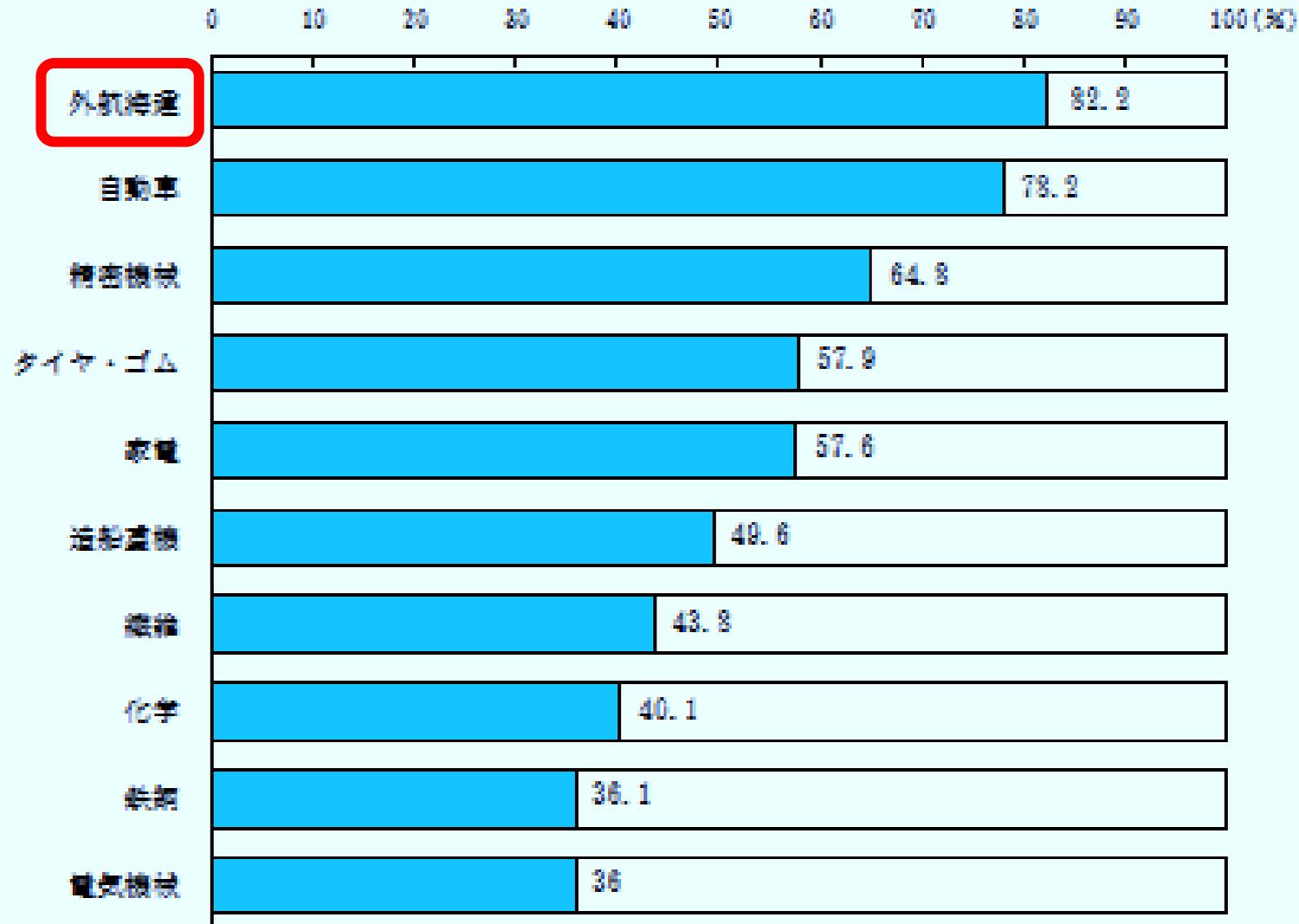
外航海運は収入の多くがドル建てのため、本国通貨の対米ドルレート為替相場に大きな影響を受ける。



# 10. 外航海運のドル建て比率(現状-16頁)

外航海運の全売上高に占めるドル建ての比率は82.2%。  
他の主要産業に比較し高い。

コストのドル化



# 11. 外航日本人船員数(SND-3頁)



1969年

漁業船員数

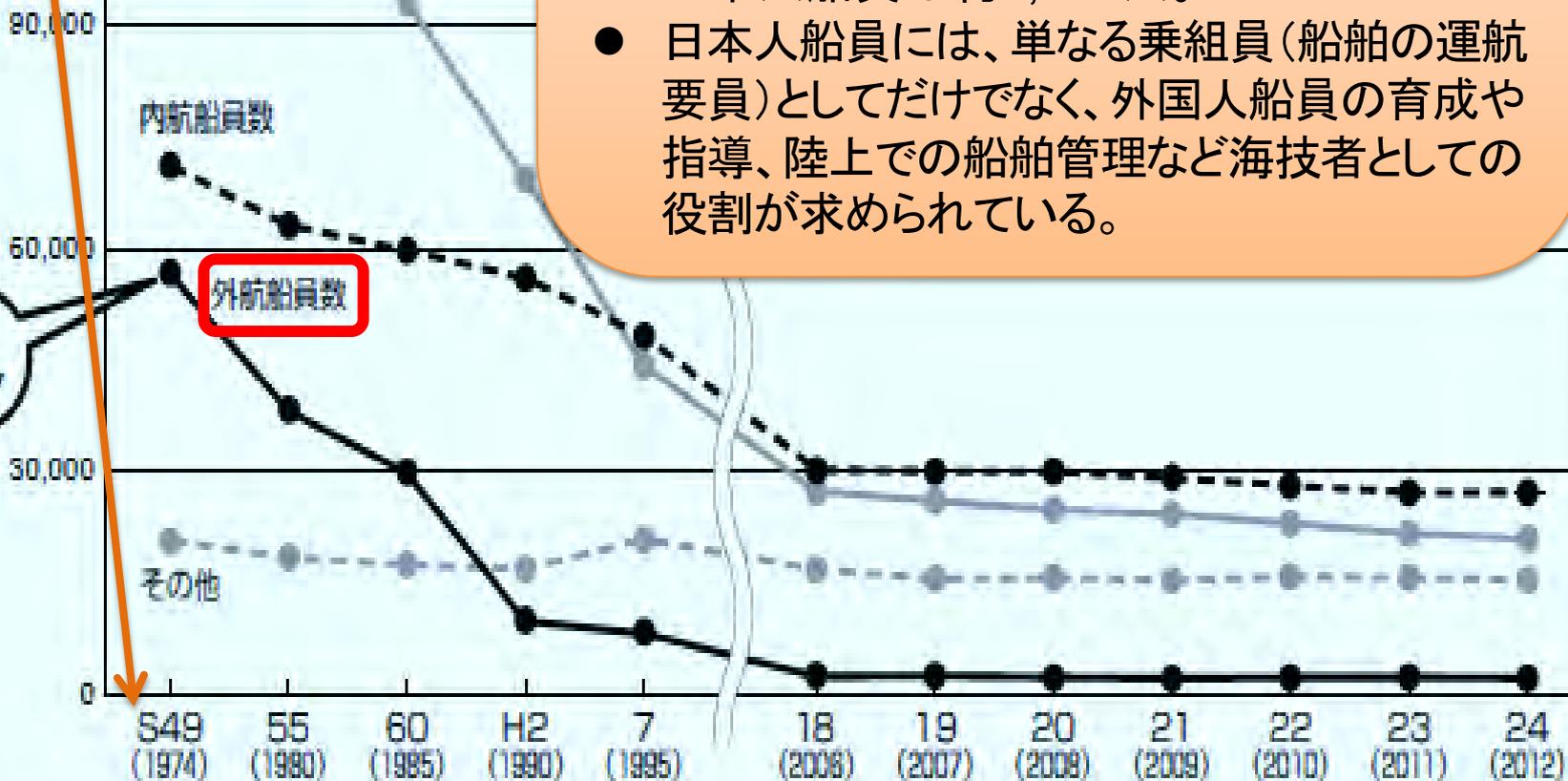
内航船員数

外航船員数

その他

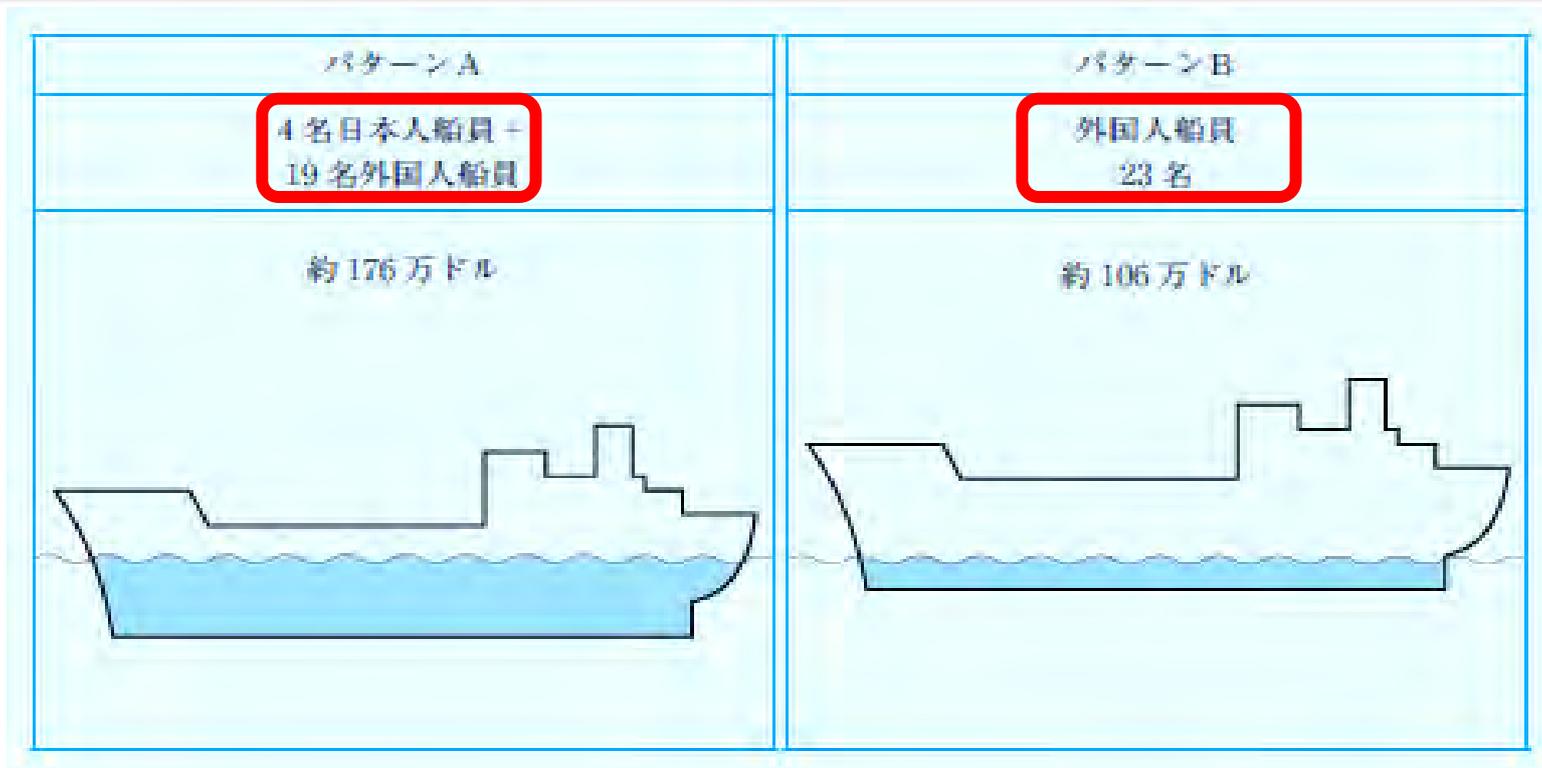
昭和49年が  
日本人外航船員数のピーク

- 外航日本人船員は1974年をピークに減少。
- 日本商船隊の乗組員は推定6万人強。
- 大部分が外国人船員で、一番多いのはフィリピン人船員(全体の74%)。
- そのほか、インド、ミャンマー、中国、韓国、ベトナム、クロアチア船員など。
- 日本人船員は約2,000人。
- 日本人船員には、単なる乗組員(船舶の運航要員)としてだけでなく、外国人船員の育成や指導、陸上での船舶管理など海技者としての役割が求められている。



## 12. 一船あたりの年間船員費(現状-18頁)

- 船員費は国際競争力を左右する主要因のひとつ。
- このため各社は、日本人船員を含む様々な国籍の船員をその時々での最適な組み合わせにより、配乗させている。



船員は、日本人・外国人を問わず  
「船舶の安全運航を担う大切な人材(資産)」である一方、  
「船舶の償却費・修繕費・保険料などと並ぶ船費のひとつである船員費(コスト)」  
でもある。

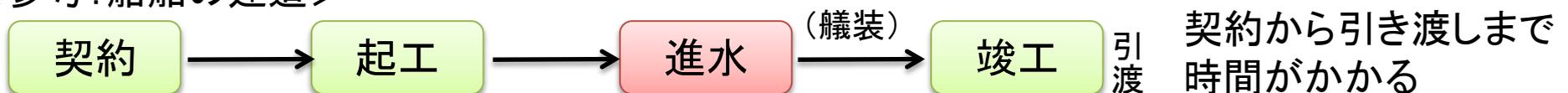
- 「**海運自由の原則** (外航海運の一般的な国際慣行)」のもとでのグローバルな市場が活動の場。(国際航空は二国間協定が原則)
- 関税などの制度的な参入障壁が基本的にない。
- 設備資産である船舶は可動性を有し、その価額は国際市場で決定され、売買が容易。
- 収入(運賃・傭船料)は国際市場をベースに決定。船舶の需給市況等により大幅に変動。
- 所得は本社所在地で課税(三国間収入も)→**本社所在国の税制が大きく影響**
- 資本移転や労働移動が国際的に高水準で自由。
- 船舶需給により好不況を繰り返すボラティリティの高い市況産業。
- 外船社による国籍を超えた大規模なM&Aも。



## 激しい国際競争

諸外国は、自国海運・自国商船隊の維持、国際競争力強化のため、様々な海運政策(税制上の措置や規制緩和など)を講じてきている。

<参考:船舶の建造>





- 1956(S31) ● Hamburg-Sud (ドイツ) が Deutsche Levante Linie (ドイツ) を吸収合併
- 1970(S45) ● HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt, Aktien-Gesellschaft: ドイツ) と Nord Lloyd (ドイツ) が合併。Hapag Lloyd A.G (ドイツ) となる。
- 1973(S48) ● CGT (Compagnie Generale Transatlantique: フランス) と MM (Messageries Maritimes: フランス) が合併
- 1986(S61) ● P&O (英国) が OCL (Overseas Containers Ltd [P&O, Alfred Holt, British Commonwealth Shipping, Furness Withy の合併企業: いずれも英国]) を買収
- 1987(S62) ● 韓進海運 (韓国) が Korea Shipping Co (韓国) を買収  
● USL (United States Line: 米国) が倒産
- 1991(H3) ● EAC (East Asiatic Container: デンマーク) が Ben Line (英国) を吸収合併  
● 日本郵船が日本ライナーシステム (YS, JL の定航部門) を吸収合併
- 1993(H5) ● Maersk Line (デンマーク) が EAC (デンマーク) を吸収合併
- 1995(H7) ● CP Ships (英国) が CAST (CAST Container Line: ベルギー) を買収
- 1996(H8) ● TMM (Transportacion Maritima Mexicana 国営会社: メキシコ) が Flota (Flota Mercante-Grancolombiana: コロンビア) を買収
- 1997(H9) ● P&O (英国) と Nedlloyd Line (オランダ) が合併。P&O Nedlloyd となる  
● CP Ships (英国) が Lykes Line (米国) と Coastship Container Line (英国) を買収  
● NOL (Neptune Orient Lines: シンガポール) が APL (American President Line: 米国) を買収  
● 韓進海運 (韓国) が Senator Line (ドイツ) を買収
- 1998(H10) ● P&O Nedlloyd (英国・オランダ) が Blue Star Line (英国) を買収  
● CMA (Compagnie Maritime d'Affretement: フランス) が ANL (Australian National Line: オーストラリア) を買収  
● Evergreen (台湾) が Lloyd Triestino (イタリア) を買収  
● CP Ships (英国) が ANZDL (Australia-New Zealand

- Direct Line (オーストラリア)、Ivaran Line (ノルウェー) を買収
- Hamburg-Sud (ドイツ) が Alianca (ブラジル)、South Pacific Container Line (米国) を買収
- Safmarine (南アフリカ) が CMB (Compagnie Maritime Belge: ベルギー) を買収
- 1999(H11) ● Maersk Line (デンマーク) が SeaLand (米国)、Safmarine (南アフリカ) を買収  
● CMA と CGM (Compagnie Generale Maritime: フランス) が合併  
● CP Ships (英国) が TMM (メキシコ) のコンテナ部門を買収  
● Hamburg-Sud (ドイツ) が Crowley American Transport (米国) を買収  
● CSAV (Compania Sud Americana de Vapores: チリ) が Montemar (ウルグアイ) を買収
- 2000(H12) ● P&O Nedlloyd (英国・オランダ) が Farrell Line (米国)、Harrison Line (英国) を買収  
● CSAV (チリ) が Norasia Line (スイス) を買収
- 2001(H13) ● 朝陽海運 (韓国) 倒産
- 2003(H15) ● Hamburg-Sud (ドイツ) が Kieng Hung (台湾) を買収
- 2004(H16) ● Hamburg-Sud (ドイツ) が Columbus Line (米国) を買収
- 2005(H17) ● Maersk Line (デンマーク) が P&O Nedlloyd (英国・オランダ) を買収。これにより、米国、英国、オランダの大手コンテナ船社は、すべて消滅した。  
● TUI AG (Hapag-Lloyd の親会社・ドイツ) が CP Ships (英国) を買収。CP Ships の買収した各社が傘下の会社となる。
- 2006(H18) ● CMA-OGM (フランス) が Delmas (フランス) を買収
- 2007(H19) ● CMA-OGM (フランス) が Cheng Lie Navigation (台湾)、U.S. Lines (米国)、Comanav (Compagnie Marocaine de Navigation: モロッコ) を買収
- 2008(H20) ● TUI AG (ドイツ) が Hapag-Lloyd 及び傘下のコンテナ各社の株式の一部をドイツの投資企業集団に売却  
● Hamburg-Sud (ドイツ) が Costa Container Lines (イタリア) を買収

# 16. コンテナ船運航ベスト20(SND-15頁)

1995年(H7)

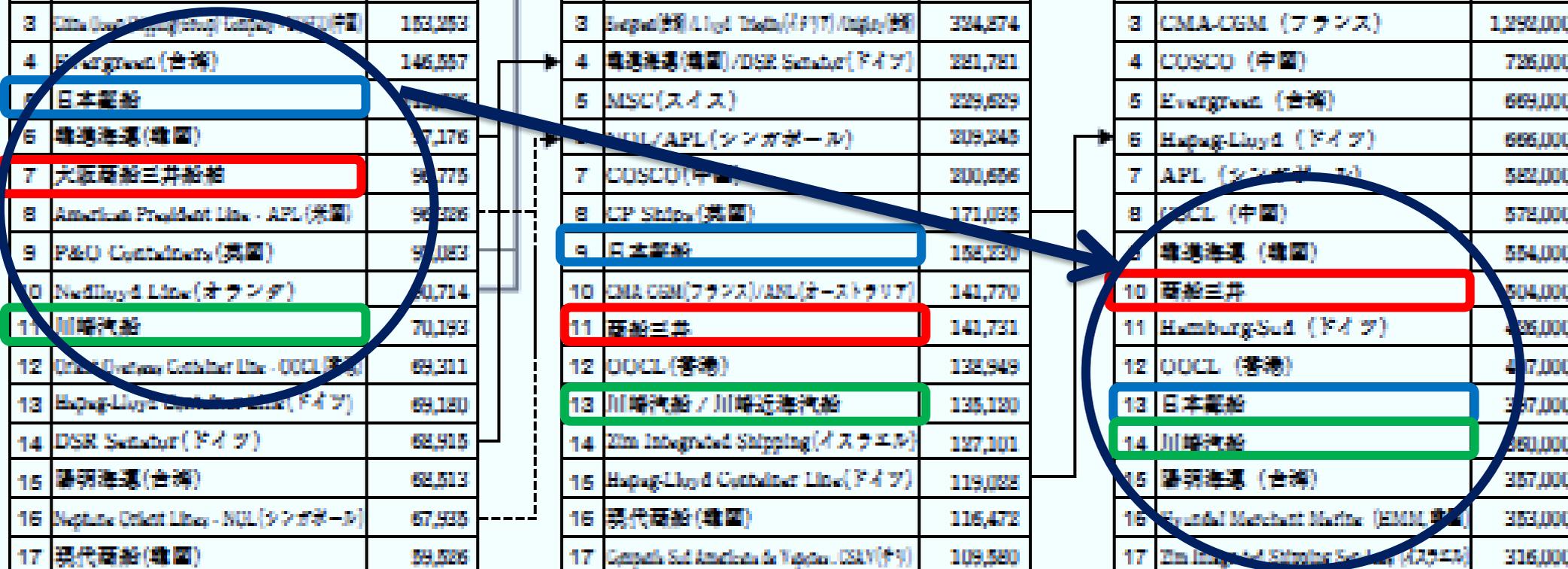
2001年(H13)

2012年(H24)8月末

順位	運航会社	TEU
1	Masrek Line(デンマーク)	180,831
2	Sea-Land(米蘭)	180,000
3	CMA Ocean Shipping Company - COSCO(中国)	153,253
4	Evergreen(台湾)	146,557
5	日本郵船	145,715
6	韓進海運(韓国)	137,175
7	大阪商船三井船社	98,775
8	American President Line - APL(米蘭)	98,386
9	P&O Containers(英国)	97,083
10	Nedlloyd Line(オランダ)	90,714
11	川崎汽船	70,193
12	Orient Overseas Container Line - OOCL(英国)	69,311
13	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	69,180
14	DSR Seaborn(ドイツ)	68,915
15	陽明海運(台湾)	68,513
16	Nippon Orient Lines - NOL(シンガポール)	67,935
17	現代商船(韓国)	59,586
18	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	59,247
19	Mediterranean Shipping Company - MSC(スイス)	53,966
20	Empire Maritime of Abacoat - EMA(フランス)	48,878
全世界		2,969,315

順位	運航会社	TEU
1	Masrek Line(デンマーク)/Sea-Land(デンマーク)	595,442
2	P&O Nedlloyd(英国/オランダ)	345,055
3	Evergreen(台湾)/Lloyd TriStar(ドイツ)/Hapag(台湾)	324,874
4	韓進海運(韓国)/DSR Seaborn(ドイツ)	281,781
5	MSC(スイス)	229,629
6	NOL/APL(シンガポール)	209,245
7	COSCO(中国)	200,656
8	CP Ships(英国)	171,035
9	日本郵船	158,230
10	CMA CGM(フランス)/APL(オーストラリア)	141,770
11	商船三井	141,731
12	OOCL(香港)	138,949
13	川崎汽船/川崎近海汽船	135,120
14	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	127,101
15	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	119,028
16	現代商船(韓国)	116,472
17	Geopel Sud America & Yagou - CSAV(チリ)	109,580
18	陽明海運(台湾)	109,052
19	CMA Shipping Container Line - COSCO(中国)	100,882
20	Hamburg-Sud(ドイツ)	77,135
全世界		4,788,319

順位	運航会社	TEU
1	Masrek Line (デンマーク)	2,513,000
2	MSC (スイス)	2,059,000
3	CMA-CGM (フランス)	1,292,000
4	COSCO (中国)	726,000
5	Evergreen (台湾)	669,000
6	Hapag-Lloyd (ドイツ)	666,000
7	APL (シンガポール)	582,000
8	OOCL (中国)	572,000
9	韓進海運 (韓国)	554,000
10	商船三井	504,000
11	Hamburg-Sud (ドイツ)	486,000
12	OOCL (香港)	477,000
13	日本郵船	367,000
14	川崎汽船	360,000
15	陽明海運 (台湾)	357,000
16	Grand Merchant Marine (GMM)(英国)	353,000
17	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	316,000
18	CSAV (チリ)	290,000
19	Pacific International Lines (シンガポール)	277,000
20	India Line Shipping Company - IASC(インド)	268,000
全世界		16,030,000



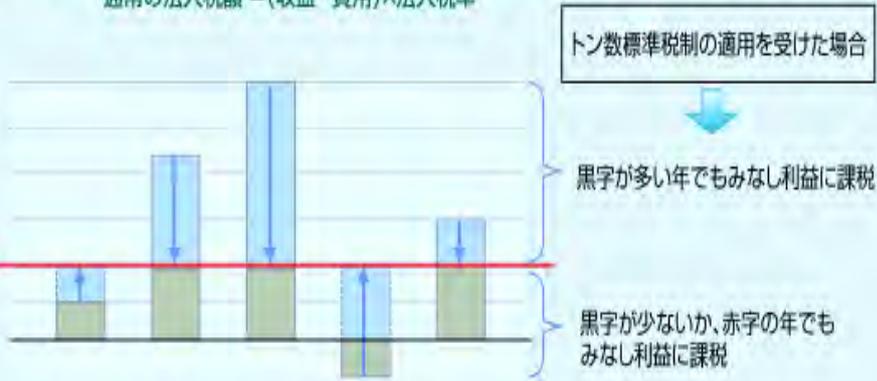
# 17. トン数標準税制

- 諸外国は、自国海運の国際競争力強化のため、様々な政策を講じてきている。
- 特に'96年以降、「トン数標準税制」の導入が相次ぎ、同税制はいまや外航の世界標準。
- 好不況にかかわらず税額は一定。通常の法人税より安くなる場合も、高くなる場合もある。
- 毎年の納税額が予測しやすくなることから、好不況の振幅が激しい外航海運市場において高額な船舶建造投資が計画的に実施されることも期待。
- 諸外国は、国際競争力の観点から、「みなし利益」を低く設定。
- このため好況期に、同税制適用会社とそうでない会社とのCF格差が拡大するのが特徴。
- わが国の「とん税」および「特別とん税」と、「トン数標準税制」とは全く別のもの。

トン数標準税制による法人税額 = (船舶のトン数 × みなし利益 × 運航日数) × 法人税率  
 通常の法人税額 = (収益 - 費用) × 法人税率

年度ごとの  
実際の利益

みなし利益

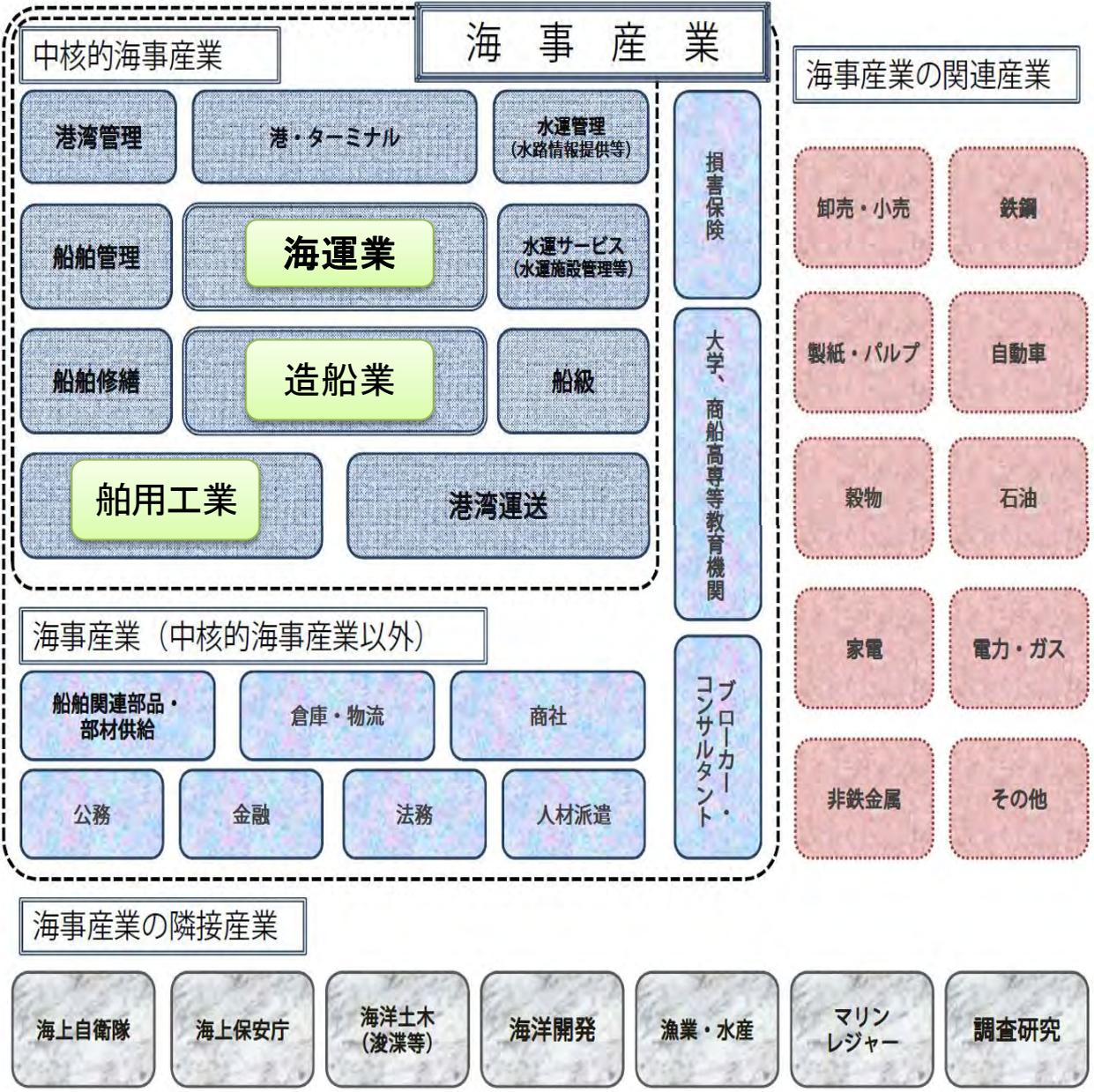


## <日本のトン数標準税制>

- 2008年に「日本船舶」限定で導入。
- 2013年に「準日本船舶(一定の条件を満たした外国船舶)」にも対象拡大。
- 諸外国は、全ての運航船が適用対象。
- 当協会は、諸外国と同等の制度となるよう関係者の理解を求めている。

### 導入国(2013年1月時点)

ギリシャ('39)、オランダ('96)、ノルウェー('96)、ドイツ('99)、イギリス('00)、デンマーク('01)、フィンランド('02)、アイルランド('02)、フランス('03)、スペイン('03)、ベルギー('03)、米国('04)、韓国('05)、イタリア('05)、インド('05)、ポーランド('06)、リトアニア('07)、日本('08)、キプロス('10)、台湾('11)



- 海運業は、造船業および船用工業とともに、わが国海事クラスターの中心的存在。
- 14兆円の売上高、30万人の雇用創出に貢献。

	海運業	海事クラスター
売上高	5兆円	14兆円
従業員数	5万4千人	30万人

### <マイケル・ポーターの産業クラスター>

- 特定分野の関連企業、専門性の高い供給業者、サービス提供者、関連業界の企業、大学・団体等の機関が地理的に集中し、競争しつつ、同時に協力をしている状態。 cluster : 果実等の房、塊
- 海事クラスターでは、個々の企業や団体の活動から生じる付加価値や雇用に加え、クラスター内での競争や連携によって総体としてより大きな付加価値を創ると考えられている。

「日本における海事クラスターの規模 (2012年10月)日本海事センター」より

海洋基本法(2007年7月施行):海洋に関する政策の基本理念や基本的施策等  
第5条(海洋産業の健全な発展)

海洋の開発、利用、保全等を担う産業(以下「海洋産業」という。)については、我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上の基盤であることにかんがみ、その健全な発展が図られなければならない。

(第二次)海洋基本計画(2013年4月閣議決定):「**新たな海洋立国**」の実現を目指す  
海洋基本法に基づき概ね5年毎に策定される海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画。

### わが国外航海運

- 日本存続の基盤である輸出入で必要不可欠
- わが国海事クラスターでの中心的存在
- 世界の海上物流(三国間輸送)で貢献
- 海洋エネルギー・鉱物資源開発分野での重要な存在

第二次海洋基本計画が目指す  
「新たな海洋立国日本」でも  
その役割は益々重要になる。

- 「**新たな海洋立国日本**」の実現には、海上輸送にとどまらず海洋資源開発や海洋環境の保全など各分野で世界をリードし、国際的秩序形成や世界の平和的發展に貢献できる国家となるべく、関係者が一丸となってあらゆる努力を行うことが必要。
- そのためには海運、造船、水産資源、エネルギー・鉱物資源などに関係する「海洋産業」の**国際的プレゼンスの向上が不可欠**。
- わが国外航海運産業についても、国際市場で競争力を維持・強化できるよう、戦略的な取り組み等が着実に実施されることを期待。

## 20. おわりに

### 国内の応援団

＜海事振興連盟（会長：衛藤征士郎衆議院議員、事務局長：植村保雄氏）＞  
超党派の国会議員（270人以上）等により構成。  
海運、造船、港運、倉庫、フェリー・旅客船など海事産業に関する様々な  
対策の検討を行い、わが国の海事産業の発展に貢献。

### 国際機関・団体で活躍する日本人

IMO (International Maritime Organization : 国際海事機関)	事務局長	関水 康司 氏
ICS (International Chamber of Shipping : 国際海運会議所)	会 長	諸岡 正道 氏
ASF (Asian Shipowners' Forum : アジア船主フォーラム)	事務局長	園田 裕一 氏

海事全般を理解するには「海事レポート」(国土交通省海事局の白書)

毎年7月20日（海の日）あたりに発行

<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html>

ありがとうございました。

《メモ》

