

「新外航海運政策」の早期実現に向けた提言 —日本の未来を支えるために— (概要)



2015年7月
一般社団法人 日本船主協会

1. 「海洋立国日本」におけるわが国外航海運産業の位置付け

- (1) 日本商船隊は、四面環海の島国であるわが国にとって不可欠な存在：輸入量の約7割、一次エネルギー等の重要資源についてはその大部分を日本商船隊が輸送
- (2) 海事クラスターの中核として、わが国の発展に大きく貢献：海事クラスターの付加価値額はGDPの約1%
- (3) 船舶の建造主であるオーナーによる船舶建造発注を通じて地域経済振興に多大な寄与：保有船舶の8割以上を国内造船所に発注、造船所周辺地域の地域経済に大きく貢献
- (4) わが国の海事ノウハウの維持に不可欠な人材を育成：日本人海技者は海事クラスターの様々な分野で活躍
- (5) わが国製造業のグローバル化を下支え：三国間輸送を含むグローバル輸送ネットワークの強化を通じてわが国製造業の海外展開を支援
- (6) 世界の成長をわが国に取り込む担い手：増加する海上荷動き量を巡る国際競争に迅速に対応
- (7) 日本商船隊の存在感の高さは、海洋秩序形成に係る国際的な議論の場でのわが国の強い発言力の源泉：日本商船隊の船腹量は世界全体の約11%
- (8) 海洋エネルギー・鉱物資源開発の重要なプレーヤーのひとり：ブラジル沖の海洋資源開発に参画するなどノウハウを蓄積
- (9) 日本商船隊は、わが国最後の守り：福島第一原発事故後も輸送を継続

2. 外航海運産業の特徴

- (1) 世界単一市場で熾烈な競争：制度上の参入障壁が存在しない完全自由競争に近い市場
- (2) 乱高下する市況：不安定な輸送需要と船腹供給構造により市況は激しく乱高下
- (3) ビジネス拠点の移動が比較的容易：工場等を有する他産業に比べ、国際間の移動が容易
- (4) 海事人材の高い流動性：船員訓練・資格基準は国際的に統一され雇用市場は流動的

3. 諸外国における海運支援とその考え方

- (1) 政策目的の変化：安全保障からビジネス拠点としての自国の魅力向上による海事産業の維持・誘致へ
- (2) 自国外航海運産業の海外移転防止：自国海事クラスター崩壊、海事ノウハウ喪失を防止する施策導入
- (3) トン数標準税制：外航海運産業を保持するための最低条件。主要海運国が導入する世界標準的制度
- (4) 海事関連ノウハウの維持・伝承：海事クラスターの維持・強化に必要な海事ノウハウの維持・伝承のために、中核的人材となる自国船員の育成や雇用コストを支援

4. わが国外航海運産業が直面する課題

- (1) 収益性向上と財務体質強化にむけた努力：コスト構造改革・輸送効率向上・投資集中等で収益性向上の努力。一方、財務体質は海外主要船社と格差
- (2) エネルギー輸送・海洋資源開発事業の強化：円滑な資金調達のための財務体質の更なる強化が課題
- (3) 国際競争力の相対的低下：世界におけるわが国の輸送量シェアの漸減。世界の成長を取りこめない
- (4) 困難化する海事人材確保：海上輸送量拡大に伴う船員需給の逼迫により船員の確保が困難化

5. わが国外航海運政策の基本的方向性

- (1) 国家戦略産業としての位置付け：新たな観点を加味したわが国外航海運産業・日本商船隊の国際競争力強化を明確に目的とした施策を国家施策の最重要項目のひとつに
- (2) 外航海運企業の国際競争力に直結する本社所在国の税制：船舶の取得、保有、運航にわたり、国際競争条件の同一化を目的とした海運税制の導入が国際競争力強化の最低条件、喫緊の課題
- (3) 海事人材の確保・育成：日本商船隊の運航および海事ノウハウの維持・伝承の中核を担う日本人船員の確保・育成策の検討、外国人船員の採用に関する諸規制の見直しの必要性



「新外航海運政策」の早期実現に向けての提言
— 日本の未来を支えるために —

2015年7月

一般社団法人 日本船主協会

目 次

1. 「海洋立国日本」におけるわが国外航海運産業の位置付け	3
2. 外航海運産業の特徴	5
3. 諸外国における海運支援とその考え方	6
4. わが国外航海運産業が直面する課題	7
5. わが国外航海運政策の基本的方向性	8

(注) 本提言中の主な用語の意味は以下のとおり。

「オーナー」：船舶を所有し、船舶の整備および船員の配乗を行う者。

「オペレーター」：オーナーから用船した船舶により輸送サービスを提供する者。

「外航海運産業」：オペレーターとオーナーから構成される産業。わが国ではオーナーとオペレーターの双方の事業を行う企業もある。

「外航海運企業」：個々のオペレーターおよびオーナー。

「日本商船隊」：わが国オペレーターが運航する外航船舶全体。

「海事クラスター」：外航海運産業を中心として形成されている産業群であり、船舶建造・運航支援、船舶金融、法務など海運ビジネスに密接に関係する産業により構成されている。

本 文

1. 「海洋立国日本」におけるわが国外航海運産業の位置付け

(1) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊は、四面環海の島国であるわが国にとって不可欠な存在

わが国の貿易量（輸出入合計）全体に占める海上貿易の割合は、重量ベースで 99.7% である。そのうち、わが国産業および国民生活に必要な原材料やエネルギー資源などの輸入については、その約 7 割が日本商船隊により輸送されている。特に原油、石炭、LNG 等の一次エネルギーや鉄鉱石、木材チップ等の資源の輸入の大部分は日本商船隊により輸送されており、日本商船隊は経済安全保障の一翼を担っている。

このように、わが国にとって、日本商船隊は国家インフラのうちでも産業横断的かつ最も基礎的なインフラであり、日本商船隊による輸送が円滑に行えないとわが国産業および国民生活に対して甚大な影響が生じることになる。

(2) わが国外航海運産業は、海事クラスターの中核として、わが国の発展に大きく貢献

わが国では、オペレーターが中心となりオーナーや金融機関とともに船舶建造を計画し、それに基づきオーナーが造船所に発注する等、歴史的に相互に密接に関係する産業群が形成されている。わが国外航海運産業が海運ビジネスを行うことにより、関連産業に様々な波及効果（生産波及効果は約 3 倍）が発生することから、外航海運産業は海事クラスターの中核的な存在となっている。海事クラスター全体の付加価値額は、2005 年以降においては毎年約 4～5 兆円で、わが国の GDP の約 1% を占める。

(3) わが国外航海運産業は、船舶の建造主であるオーナーによる船舶建造発注を通じて地域経済振興に多大な寄与

わが国オーナーは、その建造発注量の 8 割以上を日本国内各地の造船所に発注している。特に、瀬戸内沿岸地域のような造船、舶用工業、船舶金融等の海事クラスターに属する企業が集積している地域において、わが国オーナーは、巨額な船舶投資を通じて地方の経済と雇用を支えることにより、地域経済振興に多大な貢献を行っている。

ちなみに、瀬戸内・九州の地方主要 4 行の船舶融資残高は、約 1.4 兆円となり、一般法人向け融資残高の約 13% を占めている（2014 年 3 月期）。

(4) わが国外航海運産業は、わが国の海事ノウハウの維持に不可欠な人材を育成

外航海運産業の基本である船舶の安全運航を担う高度な知識・技能を有する日本人海技者（船員）は、造船、舶用工業、港湾、船級、船舶金融、海上保険、海事法律事務所などの海事関連産業、さらには行政官庁や海事教育機関も含めた産・官・学からなる海事クラスターを形成する様々な分野で活躍している。外航海運産業は、わが国

の海事ノウハウを維持し、海事クラスター全体を支える人材を育成する役割をも担っている。

ちなみに、海事クラスター全体での雇用者数は、2009年で約30万人となっている。

(5) わが国外航海運産業は、わが国製造業のグローバル化を下支え

わが国外航海運産業は、明治以降、わが国産業の発展とともに急速に近代化・発展し、貿易立国であるわが国の発展を支えてきた。

近年、わが国製造業は製造拠点を海外に移転する等ビジネスのグローバル化を進めているが、わが国外航海運企業は、外国における港湾運営や陸上輸送網の整備などを行うとともに、三国間輸送を含むグローバル輸送ネットワークを強化し、わが国製造業の海外展開を支援している。

(6) わが国外航海運産業は、世界の成長をわが国に取り込む担い手

世界の海上荷動き量は、新興国を中心とした世界経済の成長とともに、今後も人口の伸びを上回って増加していくことが予想されている。わが国外航海運産業は、増加する海上荷動き量を巡る国際競争に迅速に対応し、世界の成長をわが国に取り込む役割を担うことが必要とされている。

また、近年の世界のエネルギー供給構造の変化等を背景に、洋上での資源開発プロジェクトが活発化しており、外航海運産業にとって新たな市場となっている。

(7) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊の存在感の高さは、海洋秩序形成に係る国際的な議論の場でのわが国の強い発言力の源泉

わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊の船腹量は、2013年央において2,609隻・17,193万重量トンであり、世界全体の約11%を占めている。これを背景に、例えば、IMO（国際海事機関）における海上航行に関する安全・環境等のルールの形成において、わが国のイニシアチブが十分に発揮されてきている。また、安全で自由な海上航行の確保などを目的とする国連海洋法条約等に基づく海洋秩序に関する国際的な議論の場においても、日本商船隊の存在感の高さが、わが国の強い発言力の源泉となっている。

(8) わが国外航海運企業は、海洋エネルギー・鉱物資源開発の重要なプレーヤーのひとつ

わが国は、領海と排他的経済水域（EEZ）を合わせると国土面積の約12倍にもなる世界有数の海洋国であり、近年わが国のEEZには豊富な海底資源（メタンハイドレード、コバルトリッチクラスト、海底熱水鉱床等）の存在が確認されつつある。経済安全保障の観点からも、将来のわが国周辺での海洋エネルギー・鉱物資源開発は重要である。その重要な担い手となるわが国外航海運企業は、現在、ブラジル沖などでの海洋資源開発に参画するなど、ノウハウの蓄積に努めているところであるが、近い将来

のわが国管轄海域での資源開発では、わが国の企業としてその使命を果たしていかなければならない。

(9) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊は、わが国の最後の守り

東日本大震災に伴う福島第一原発事故後、一部の外国海運企業が日本への寄港を見送る中、日本商船隊はわが国への海上輸送を継続した。こういった例からも明らかのように、わが国の非常時において、日本商船隊の果たす役割は極めて重要となる。

2. 外航海運産業の特徴

(1) 世界単一市場で熾烈な競争

外航海運マーケットには制度上の参入障壁が存在しないことなどから、世界各地の需要に対して世界中の海運企業が応えることができる状況にある。すなわち外航海運マーケットは、完全自由競争に近い世界単一マーケットである。加えて、外航海運サービスは同質的で差異化が難しく、外航海運企業は世界中の企業との間で熾烈な競争を行っている。このため、外航海運企業は、コスト低減圧力に常に晒されることとなり、僅かなコスト差が各社間の競争力に決定的な影響を与える。

(2) 乱高下する市況

外航海運マーケットは財の国際的取引から需要が派生する構造にあり、世界の政治経済情勢、各国の景気循環、為替の動向、輸送対象財の所在地等に大きく影響される。

一方、外航海運産業が資本として使用する船舶は船種によっては二百億円にも上るものがある等、投資規模が大きい。また、発注してから竣工まで数年を要する上、耐用年数も比較的長いことから、短期間で変動する需要に対応した適時適切な供給調整は困難であり、船腹過剰に陥りやすい。

加えて、船舶への投資や売買が国際マーケットで容易に行え、投機の対象となりやすく、この傾向に拍車をかけている。特に近年では、各国の金融緩和政策によって生じた余剰資金が投機的な船舶建造に利用され、海運市況の低迷にも関わらず新造船発注が増加する傾向が見られる。

以上のように、不安定な需要と不安定な供給により用船料や運賃が決められ、激しく乱高下する市況構造の中で、外航海運企業は生き残りを図っている。

(3) ビジネス拠点の移動が比較的容易

製造業のような装置産業と異なり、外航海運産業には、ビジネス拠点となる地域に巨額の投資を行った工場などがあるわけではなく、資本として使用する船舶は世界を自由に移動できる。加えて、外航海運産業の雇用者には国際的な移動に抵抗を感じない者が多い。したがって、外航海運産業は、その本社を含むビジネス拠点を比較的容

易に移動させることができる。

ちなみに、わが国外航海運企業も関連情報を迅速かつ的確に把握し、乱高下する海運市況の悪影響を最小化すべく、世界に複数のビジネス拠点を配置し、情報収集を密に行っている。

(4) 海事人材の高い流動性

外航海運マーケットは世界単一であるため、そこで働く海事人材は高い国際性を有しており、その雇用市場は非常に流動的になっている。なかでも、海技者については、その訓練、資格の基準が国際的に統一され、各国が発給する資格証明書を相互に承認する仕組みが国際条約で作られているため、その市場は一層流動的である。

3. 諸外国における海運支援とその考え方

(1) 政策目的の変化

各国では、第二次大戦後、特に冷戦が終了するまでは、海運支援策を講じるに当たり、安全保障上の観点なども考慮され、自国籍船の確保が海運政策の目標とされてきた。しかし、そのような考え方は今日では必ずしも一般的ではなく、むしろ外航海運産業のビジネス拠点の維持・誘致、さらには海事クラスターに属する様々な産業の誘致・振興の観点から、ビジネス拠点としての魅力を高めることを目的として、世界の主要海運国は、コスト低減策を中心に海運支援策を講じているのが実情である。

(2) 自国外航海運産業の海外移転防止

欧州をはじめとする主要海運国においては、いわゆる便宜置籍国へのフラッグ・アウト（船籍の海外移転）や自国外航海運産業のビジネス拠点の海外移転が続いた。それによる自国の海事クラスターの崩壊、海事ノウハウの喪失を防止するため、1980年代から第二船籍制度や自国船員の雇用負担の軽減など、自国を外航海運産業にとって魅力あるものとするべく、様々な海運政策を導入し、自国外航海運産業の維持・競争力強化を図ってきた。このような流れの中で1990年代半ば以降、欧州をはじめとする主要海運国においてトン数標準税制が相次いで導入された。

(3) トン数標準税制

トン数標準税制については、外航海運産業が、海事クラスターの中核をなすとともに海事クラスターを支える人材を育成・輩出する役割を担う重要産業である一方、比較的海外移転が容易な産業であるとの認識から、外航海運企業の本拠地を自国にとどめるための法人税の実質的な免除措置として、1996年にオランダが導入して以降、欧州をはじめとする主要海運国が次々と採用し、世界標準ともいえる制度となった。現在では、この税制が外航海運産業を自国に保持するための最低条件とも言える状況に

なっている。実際、同税制を導入したデンマーク、フランス、ドイツ、英国では、自国商船隊が増強され、一方で同税制を導入しないことを決定したスウェーデンでは自国商船隊が弱体化し、また、自国海運企業の本社が他国に移転した例が数件報告されている。

(4) 海事関連ノウハウの維持・伝承

欧州の主要海運国では、自国内において外航海運産業を中核とする海事クラスターを維持・強化するためには、海事関連ノウハウの維持・伝承が重要と認識しており、その中核的人材として船員を位置付け、その育成を支援するとともに、途上国出身の船員に雇用機会を完全に奪われないよう自国船員の雇用コストを軽減する措置を講じている。

4. わが国外航海運産業が直面する課題

(1) 収益性向上と財務体質強化に向けた努力

わが国外航海運産業は、1980-90年代にかけては構造不況業種といわれ、コストのドル化による為替リスクへの対応、緊急雇用対策、日本人乗組員削減による船員費削減、陸上社員削減等による一般管理費圧縮といったコスト構造改革を実施した。また、船舶大型化による輸送効率向上、市況変動に対応するための船隊整備、LNG船事業等の長期安定収益の見込める事業への投資集中、あらゆる省エネ技術を駆使した燃費改善、船舶機関の故障低減・防止を通じた修繕費の削減など、収益性向上に向けた弛まぬ努力を現在も継続している。

その結果、わが国外航海運大手三社の自己資本比率は、2000年3月時点での平均15.1%から、2015年3月は34.9%と大幅に改善している。しかしながら全業種平均の39.7%（本邦法人企業統計。2014年10-12月期）には届いていない。海外と比較しても、定期船世界最大手のマースク（デンマーク）は61.3%（2014年12月）であり、大きく水をあけられている。

(2) エネルギー輸送・海洋資源開発事業の強化

近年、わが国外航海運企業は、LNG船事業の強化に加え、海洋資源開発と海上輸送が一体化した大型プロジェクトへの参入など海洋資源開発事業の強化を図っているところである。これらの分野は今後の成長分野ではあるが、莫大な投資が必要となることから、円滑に資金調達を行うため、なお一層の財務体質の強化が課題となる。

(3) 国際競争力の相対的低下

日本商船隊は、現在、世界の成長をわが国に取り込むことを通じてわが国の経済発展に寄与している。しかし、世界の海上輸送量におけるわが国の輸送シェアは、1989

年は約 15.4%であったが、近年は 10%程度に止まっている。この割合が低下し続けることは、世界の海上輸送需要の伸びを十分に取り込めない（世界の成長をわが国に取り込めない）ことを意味する。

また中長期的観点からすると、今後の国際社会においては、海洋、宇宙、サイバー空間の重要性が増大すると考えられ、その中でわが国の発言力を確保していくためには、それぞれの空間におけるプレゼンスの確保が不可欠である。海洋空間については、近年、エネルギー資源輸入ルートが多様化すると同時に、わが国周辺において、海洋権益の確保に向けた他国による海洋調査等の活動の活発化が見られるところである。わが国海洋産業、とりわけ伝統的に海洋における重要な経済活動である外航海運産業の国際競争力を強化し、日本商船隊の増強、日本人船員の育成・確保を図ることで、わが国の総合的なシーパワーの発展を支えていく必要がある。

(4) 困難化する海事人材確保

外航海運産業の基本である船舶の安全運航を担うのは高度な知識・技能を有する海技者である。海上経験のある海技者は、同時に、外航海運企業内の安全部門の幹部として、また海事クラスターを構成する諸産業を支える人材としても、貴重な存在となっている。

その中核を担う日本人船員については、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会が 2007 年 12 月にとりまとめた答申では、経済安全保障の観点から、約 450 隻の日本籍船と約 5,500 人の日本人船員を常時確保しておくことが必要との認識が示されている。当時、外航海運業界は、業界の総意として、日本籍船を 5 年で 2 倍程度、日本人船員を 10 年で 1.5 倍程度に増加させることを目標とする旨を表明し、答申の趣旨に沿って、日本籍船および日本人船員の増加に努めている。

一方、日本商船隊運航に必要不可欠な外国人船員についても、世界の海上輸送量の拡大傾向により需給が逼迫しつつあり、世界のマーケットで船員を確保することが次第に困難の度合いを増しつつある。このため、優秀な外国人船員確保に向けた追加的な対策が急務となっている。

5. わが国外航海運政策の基本的方向性

(1) 国家戦略産業としての位置付け

冒頭で述べたわが国外航海運産業および日本商船隊のわが国にとっての重要性に鑑みれば、地域経済や海事クラスターを支えつつ世界経済の成長とともにわが国が発展し、また、海洋資源開発や海洋秩序形成におけるわが国の国際的地位を確固たるものにし、海洋基本法が目指す新たな海洋立国を実現するためには、外航海運産業を新たな視点を加味した国家戦略産業として位置付け、わが国外航海運産業および日本商船隊の国際競争力強化を明確に目的とした施策を国家政策の最重要項目のひとつとして

打ち出していくべきである。

新たな施策を策定する際には、従来からの経済安全保障の観点を中心に置きつつも、外航海運産業自体の特徴および日本商船隊の競争相手企業が属する主要海運国における海運支援策とその基本的考え方など、世界の現実・動向を十分に考慮すべきである。

ちなみに、わが国の海洋基本法では、「新たな海洋立国を実現する」ために「海洋産業の健全な発展」の重要性が強調され、また、同法に基づき策定された第二次海洋基本計画において「グローバルな環境変化を踏まえた外航海運の戦略的対応の推進と国際的な競争条件の同一化のための継続的な取組を進める」との施策の方向性が示されている。

(2) 外航海運企業の国際競争力に直結する本社所在国の税制

企業の財務体質を左右する税制については、外航海運産業の場合、他産業と違い、本社所在国の税制によりすべてが決定される。これは外航海運企業には租税条約に基づき本社地課税制度が適用されており、国外での収入についても本社所在国において課税されるためであり、本社所在国の税制の差異が外航海運企業の国際競争力に直結する。

わが国の税制は、トン数標準税制に代表されるように、なお他の主要海運国に比べ外航海運企業に対してより大きな負担を求めており、税負担が外国企業との競争力格差の原因となっている。このため、船舶の取得、保有、運航の全般にわたり、国際競争条件の同一化を目的とした海運税制の導入が、国際競争力強化の最低条件であり、また喫緊の課題でもある。

ちなみに、外航海運企業は、世界に複数のビジネス拠点を有し、その中から本社地を自由に決定できるといった事情もあって、国際競争に打ち勝つため、税制上有利な国に本社が集まりやすい。そのため、主要海運国においては、自国の外航海運産業を維持するため、また、自国に外航海運企業の本社を含む拠点機能を誘致するため、国際競争条件を強く意識した制度を導入していることは既述のとおりである。

また、外航海運産業は、世界各国の経済情勢や為替動向、さらには国際マーケットにおける船舶投資の状況等から収益が大きな影響を受け、納税額も市況に合わせて大きく変動する可能性を有する。しかし、船舶投資や海洋資源開発には大規模な資金を必要とすることから、投資判断に際し、新規資産稼働後の納税額を予測しつつ、より明瞭な資金計画を立てられる税制を外航海運企業が選択できるようにすることが必要である。さらに同様の観点から、制度変更リスクの無い税制を構築すべきである。ちなみに、このような考え方により構築される税制は、税収の安定にも寄与するものと思われる。

(3) 海事人材の確保・育成

新たな海洋立国実現のためには、外航海運産業を中核とした海事クラスターの発展が鍵を握っているが、船員としての経験に裏打ちされた海事ノウハウを保有する人材

がその中心的役割を担うことが条件となることを認識すべきである。

船員の具体的な採用および採用後の教育は外航海運企業の裁量で行うことではあるが、その前段階の基礎的な船員教育は、各企業の能力を超えるものがあり、公的なものも含め、外部に相当程度依存せざるを得ない。今後のわが国の少子高齢化傾向をにらみ、日本商船隊の運航および海事ノウハウの維持・伝承の中核を担う日本人船員の育成・確保策を、諸外国の例を参考にしながら真剣に検討することが必要である。

また、外国人船員についても、優秀な人材を円滑に採用できるよう、諸外国の例や関連条約を睨みつつ、諸規制のあり方を真剣に見直すべきである。

以 上



「新外航海運政策」の早期実現に向けての提言
—日本の未来を支えるために—
(資料編)

2015年7月

一般社団法人 日本船主協会





目 次

1. 「海洋立国日本」におけるわが国外航海運の位置付け
2. 外航海運産業の特徴
3. 諸外国における海運支援とその考え方
4. わが国外航海運産業が直面する課題
5. わが国外航海運政策の基本的方向性



わが国の外航海運産業の構造

海事クラスター

外航海運産業

オペレーター (川崎汽船、日本郵船、商船三井等)

●荷主と運送契約を結び、輸送サービスを提供

運航船舶 (= **日本商船隊 2,609隻**)

- ①159隻 (6.1%) : 日本船舶 (自社保有船) (注) オナーともなり得る
- ②931隻 (35.7%) : 外国船舶 (海外子会社保有船=仕組船)
- ③**935隻 (35.8%)** : 外国船舶 (**オナー**仕組船)
- ④584隻 (22.4%) : 外国船舶 (単純外国用船)

長期用船保証

用船

オナー (瀬戸内船主等、大半が中小企業、外航約100社)

●地元金融機関と連携し船舶を建造。オペレーターに貸出(用船)

地元金融機関 (地方銀行) 等

●オペレーターとの長期用船契約を条件に建造資金の8-9割を融資

国内船舶建造発注 (**8割以上**)

造船

売上高: 約2.9兆円
従業員数: 約5.3万人
(平成24年経済センサス)

船用工業

生産高: 約1.2兆円
従業員数: 約2.8万人
(平成24年経済センサス)

関連産業

船舶保険、倉庫・物流、
港湾管理、船級、金融、
船舶修繕、港運など

わが国外航海運はオナーとオペレーターの協力関係で成り立つ

1. 「海洋立国日本」における わが国外航海運産業の位置付け

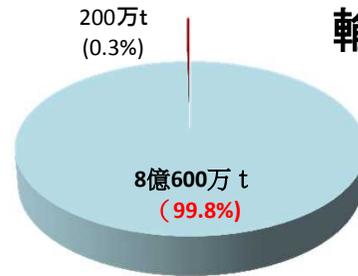
1-(1) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊は、四面環海の島国であるわが国にとって不可欠な存在①

わが国国際貿易量に占める海上貿易の割合

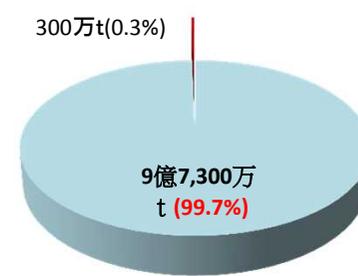
<重量ベース>



輸出



輸入

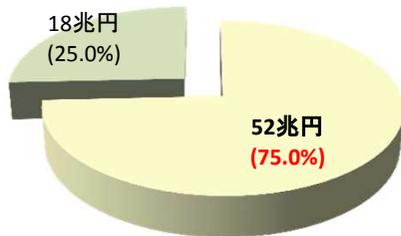


輸出入

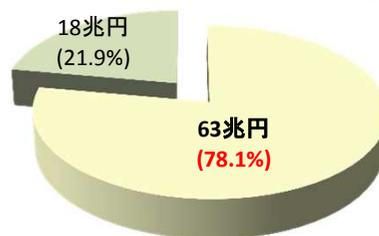
■ 海上輸送
■ 航空輸送

わが国国際貿易量のほぼ100%を外航海運が担っている

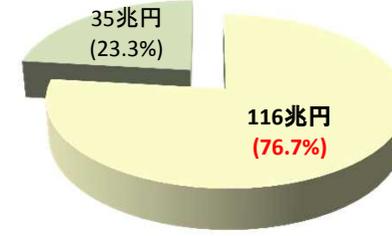
<金額ベース>



輸出



輸入

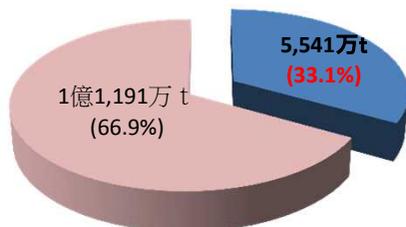


輸出入

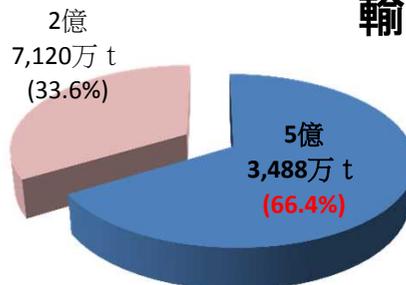
■ 海上輸送
■ 航空輸送

金額ベースでもわが国国際貿易の約8割を外航海運が担っている

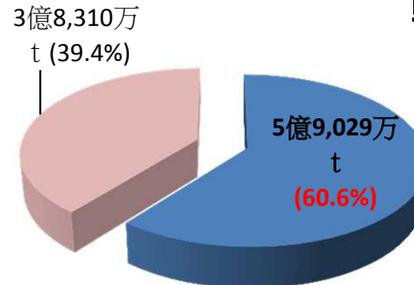
<日本商船隊の積取比率>



輸出



輸入



輸出入

■ 日本商船隊
■ 外国船

日本商船隊はわが国輸入量の約7割、輸出入量の約6割を担っている

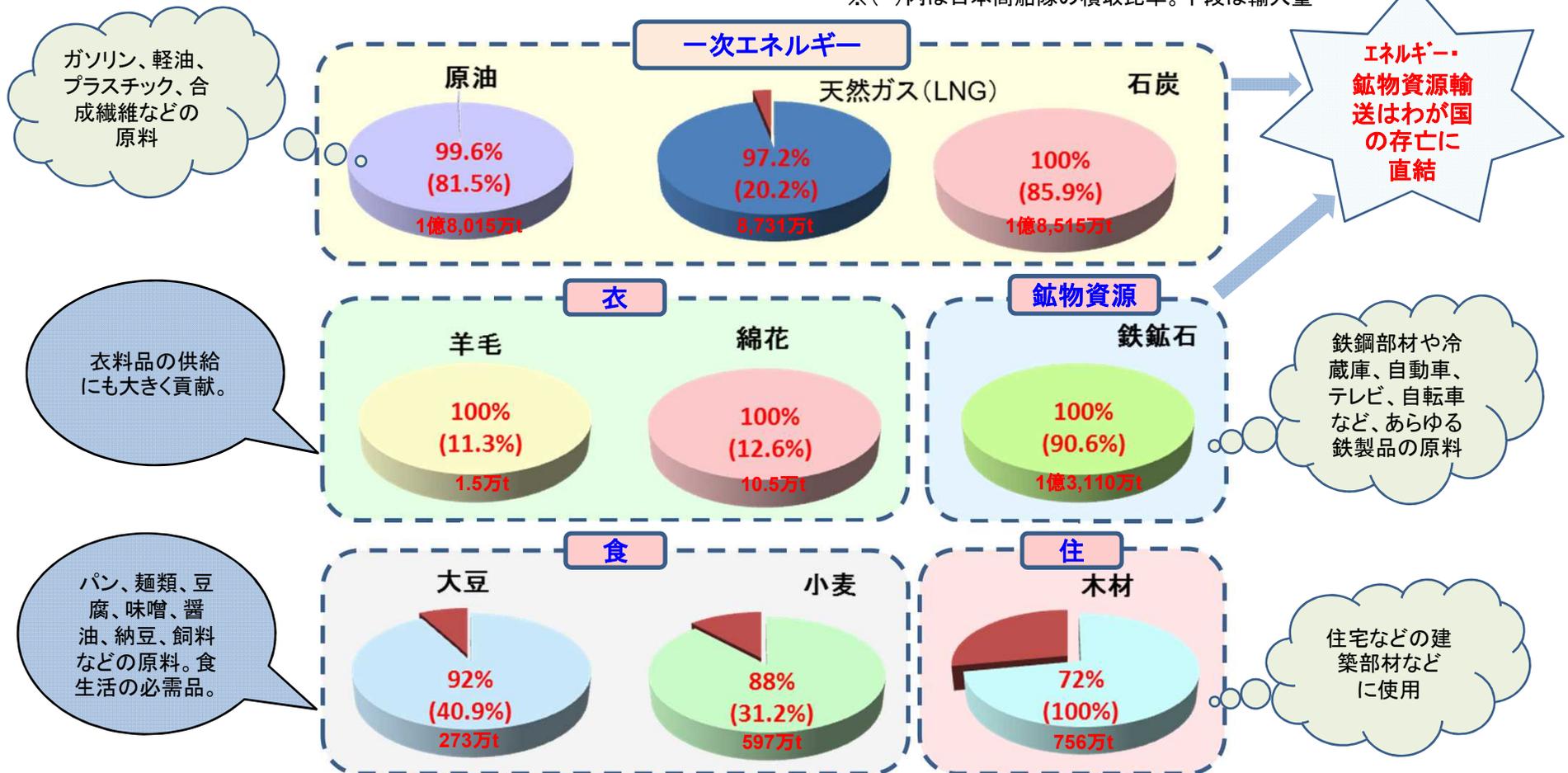
1-(1) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊は、 四面環海の島国であるわが国にとって不可欠な存在②



「日本商船隊」はわが国経済安全保障の一翼を担う

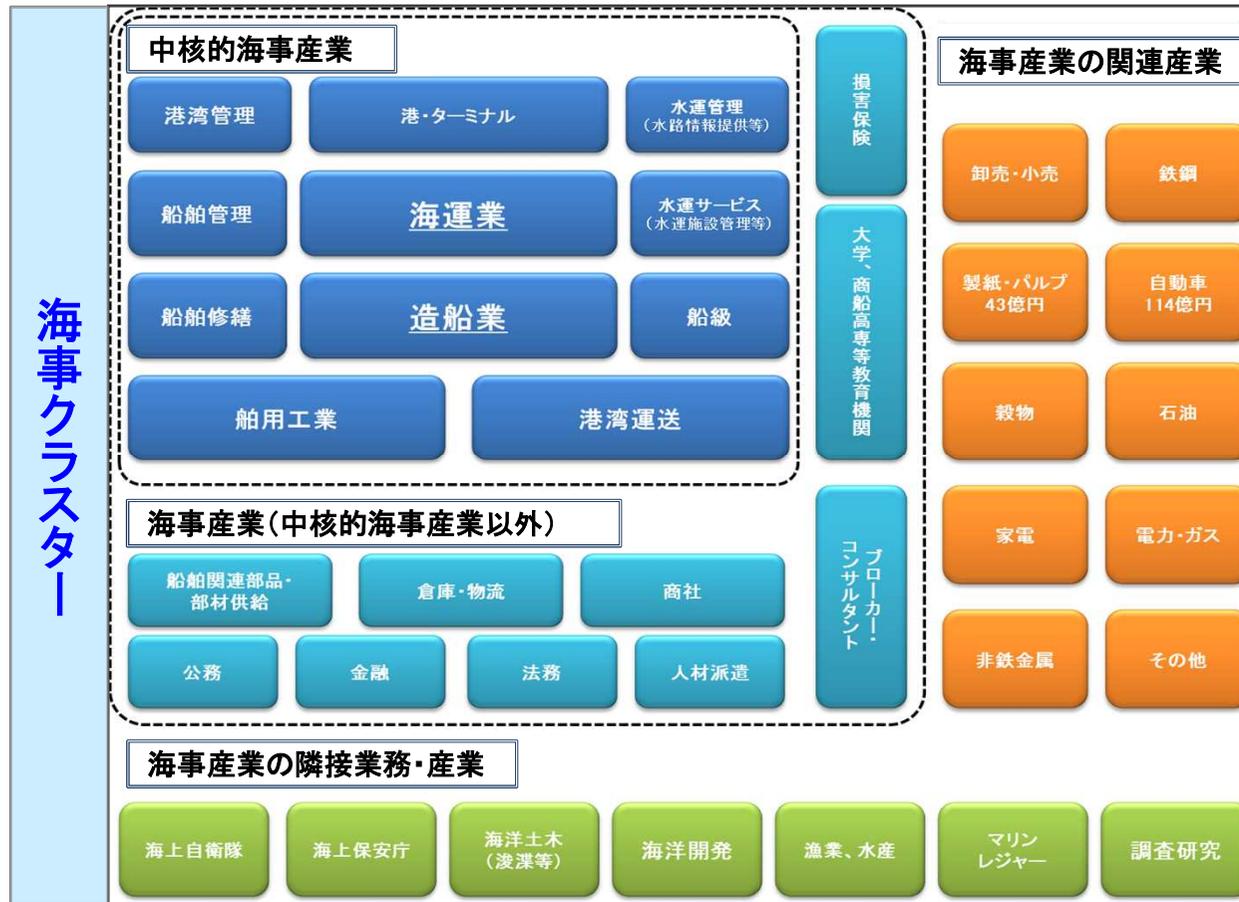
＜主要資源等の対外依存度と日本商船隊の積取比率＞

※()内は日本商船隊の積取比率。下段は輸入量



※主要資源の対外依存度は「日本海運の現状」より。日本商船隊積取比率は 国土交通省海事局調べ（2012年の数値）

1-(2) わが国外航海運産業は、海事クラスターの中核として、わが国の発展に大きく貢献



50億円の船舶を発注した場合の経済効果 (例)

船価



50億円

経済効果は約3倍

(消費誘発効果を含む)

造船・船用工業・
関連産業等への波及

150億円

海事クラスター全体：付加価値額:4兆2,000億円 (GDPの約1%) 売上額:14兆2,000億円 従業者数:30万人

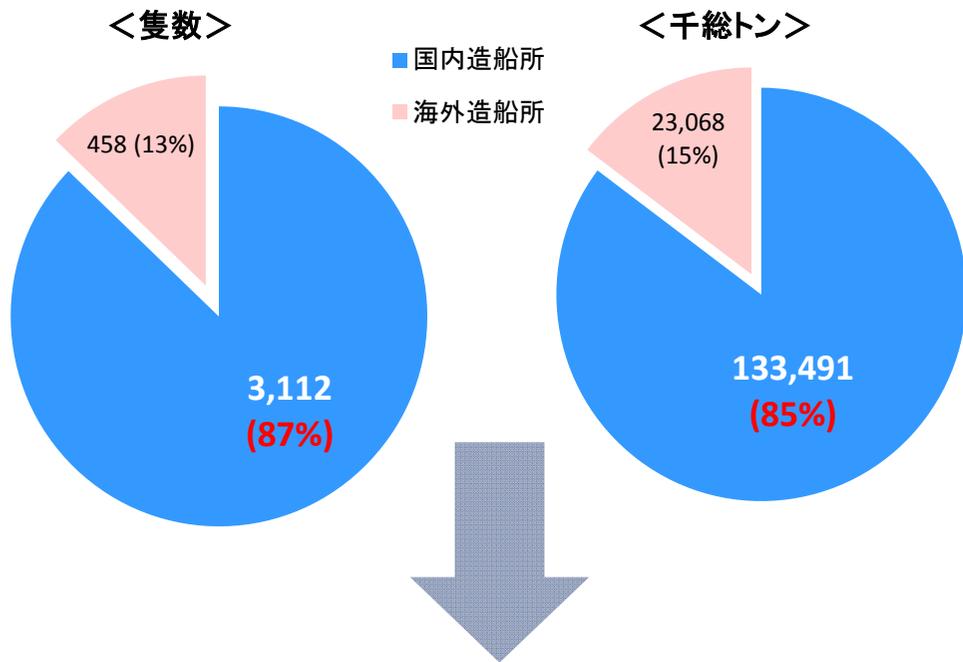
中核的海事産業(青) 付加価値額:3兆2,000億円 売上高:10兆8,000億円 従業者数:23万人	海事産業(中核的海事産業以外)(水色) 付加価値額:7,000億円 売上高:2兆3,000億円 従業者数:5.2万人	海事産業の関連産業(オレンジ) 付加価値額:3,000億円 売上高:1.0兆円 従業者数:1.5万人	海事産業の隣接業務・産業(緑) 付加価値額:200億円 売上高:700億円 従業者数:3千人
--	---	---	---

※ (公財) 日本海事センター調べ。付加価値額・売上額は2010年の数字。従業者数は2009年の数字

1-(3) わが国外航海運産業は、船舶の建造主であるオーナーによる船舶建造発注を通じて地域経済振興に多大な寄与



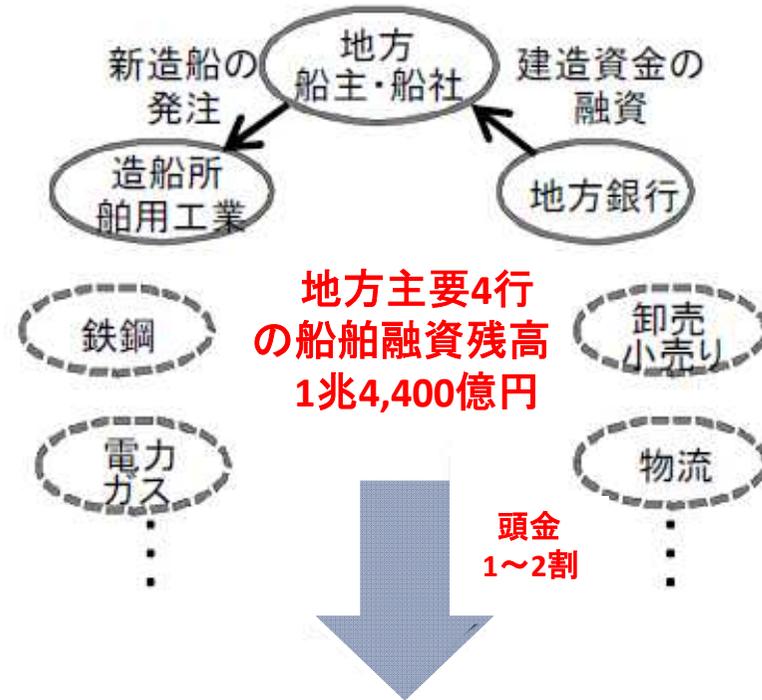
わが国オーナーが保有する
外航船の建造発注先



8割以上を国内の造船所で建造

※いよぎん地域経済研究センター調査(2015年3月)による

地域経済への波及効果



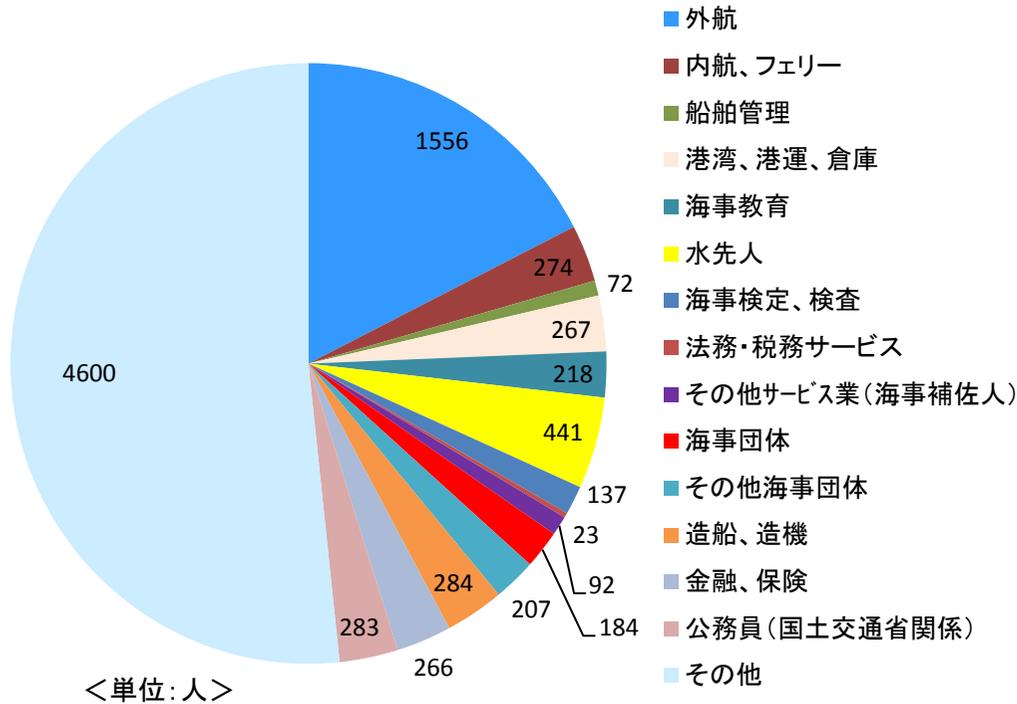
**地方主要4行のみでも
1.6~1.8兆円の建造受注残
(経済効果はその3倍の4.8~5.4兆円)**

※船舶融資残高は、福岡、広島、伊予、愛媛4行の2014年3月期の数値(日本海事新聞記事や各行公表資料より)。図は国土交通省海事局作成の資料を利用

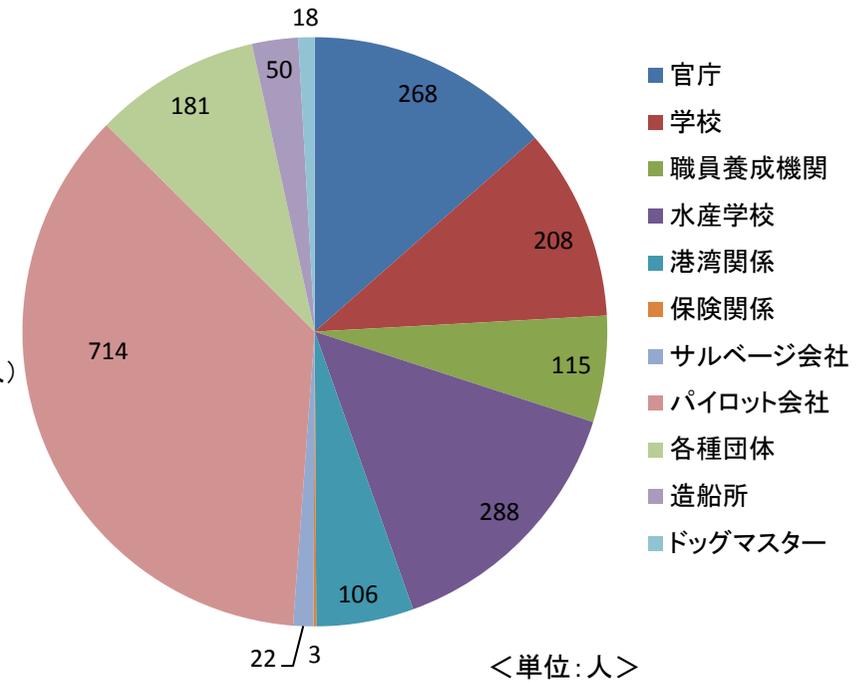
1-(4) わが国外航海運産業は、わが国の海事ノウハウの維持に不可欠な人材を育成



船員養成機関（大学）卒業者の進路



船舶職員経験者の陸上の職域



※交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会提出資料より作成(左:2005年1月のデータ。右:海洋展望7号(1996年3月)を基とする)

1-(5) わが国外航海運産業は、わが国製造業のグローバル化を下支え

わが国製造業の海外進出を支える具体例



中国での完成車物流事業を強化
—NYK Automotive Logistics China社設立—

中国での完成車物流事業を強化 —NYK Automotive Logistics China社設立—

当社は、世界最大の自動車市場に成長した中国での完成車物流事業のさらなる強化のため、中国現地法人
天津、NYK Automotive Logistics (China) Co., Ltd. (以下NALC)を設立し、4月1日に業務を開始しました。

当社グループは2003年より中国における完成車物流事業を開始し、中国本土への完成車陸上輸送サービスや、
の自動車部品・モジュールの運送に加え、VDC (Vehicle Distribution Center)¹⁾やPDI (Pre-Delivery Inspection)²⁾
まで、多岐にわたる完成車物流サービスを今年まで展開してきました。今年、NALC社を設立することでお客様
車物流のサービスネットワークを最大限に活用することで、お客様のニーズに応じた最適なソリューションの提供

完成車の陸上輸送については、2005年より中国現地法人NYK Logistics (China) Co., Ltd. (以下、
には当社グループ全体で約700台保有する完成車運搬用トレーラーで約5万台の完成車を陸上工場からディーラー
へは最大級の規模に成長しました。新設されるNALC社は、この完成車の陸上輸送事業をNALC社から引継いで
一気呵成となることで、中国自動車市場のさらなる発展に積極的に対応していきます。また、お客様のニーズを
の成長に反映させ、さらなる品質向上と競争力強化を進めていきます。

なお、NALC社が今まで提供してきた自動車部品輸送といった完成車輸送以外の各種物流サービスに
NALC社とNALC社は、相互に協力して中国における自動車部品物流の一環のサービス向上に取り組んでまいり

中国では新車販売台数が2010年に1,800万台を超え、毎年以内には2,000万台を超えるものとされており、今年
ニーズの異なる拡大が見込まれます。当社グループは、成長を続ける世界最大の自動車市場で、これまで提供し
たサービスを生かし、お客様の多様なニーズに応えるべくより一層努力してまいります。

■ 日本自動車物流(中国)有限会社 (NYK Automotive Logistics (China) Co., Ltd.)
主要事業: 中国完成車物流事業、完成車輸送事業、自動車部品物流事業
所在地: 天津(本社)、上海(支店)
設立: 2011年4月1日

¹⁾ VDC (Vehicle Distribution Center): 工場から出荷された完成車を引き取り、国内各販売店に配送するた
²⁾ PDI (Pre-Delivery Inspection): 完成車の検点・点検・検修・検修検修サービス
³⁾ 当社は、当社グループの親会社ロジスティクス株式会社との基本合意に基づき、中国においても同様の物流事業
NALC社と親会社ロジスティクスの中国現地法人を共同設立する予定です。



プレスリリース

インドにおける倉庫サービスを拡充

～ニューデリー近郊 グルガオン地区の倉庫を拡張、総面積が約3,600㎡～

商船三井(社長:武藤光一、本社:東京都港区)のインド現地法人Mitsui O.S.K. Lines (India) Pvt. Ltd.は、
2014年2月にニューデリー近郊、ハリヤナ州グルガオン地区の倉庫を拡張しました。これにより、インドにおける倉庫
拠点は3箇所(ハリヤナ州 1箇所、ウッタル・プラデシュ州 2箇所)、総面積は約3,600㎡となります。

今回の拡張により、同倉庫スペースは現在の2倍以上となり、日系自動車関連産業を中心に工場の進出・集積が進む
グルガオン地区において、よりタイムリーで高品質なサービスを提供出来る体制が整いました。梱包、仕分け、在庫管
理、検品などの各種付加価値サービス、国内配送サービスはもとより、商船三井ロジスティクスをはじめとしたグル
ブ各社と協力し、航空/海上貨物の輸出入を組み入れた国際総合物流サービスをオーダーメイドで展開します。

当社は、今後もグループ一丸となり、お客様に信頼される物流サービスの提供に努めていきます。



▼海外現地生産比率の推移(製造業)



2015.7	英国向け鉄道車両の輸送を開始
2014.3	インドにおける倉庫サービスを拡充
2013.11	ミャンマーに日本人駐在員事務所開設
2013.7	インドでの自動車部品巡回集荷・配送サービスを開始
2013.2	日本-タイ-インド西岸航路を改変。急増している輸送需要に対応
2012.12	日系二輪車製造会社の長距離輸送開始
2012.3	豪州LNG向けモジュール貨物輸送を成約



トップニュースリリース> インドにて自動車部品のミルクランサービスを開始

2013年7月31日
川崎汽船株式会社

インドにて自動車部品のミルクランサービスを開始

当社インド現地法人、K LINE INDIA PRIVATE LIMITEDは、DENSO INDIA LTD.向けに、インド-デリー市近郊で自動車部品の高品質
輸送サービス(ミルクラン)を開始致しました。

ミルクランは、複数社の部品メーカーを決められた時間に巡回し、自動車部品をJUST IN TIMEに集荷、納入するサービスであり、同時に
荷主様指定の「通い箱(製品を収める定型の箱)」の連続した流通を行うことで、理想的な物流方式とされています。

これまで、部品メーカーがそれぞれ個別に納入していた自動車部品を、ミルクランを導入することにより小ロットの部品も複数社分
をトラック一台にまとめて集荷することが出来、積載効率が向上し、またDENSO INDIA LTD.側の工場構内のトラック出入も大幅に削減
できる為、作業全体の工数削減、工場周辺の渋滞緩和、CO2の削減により環境配慮へも高い物流サービスです。

当社は本年7月よりDENSO INDIA LTD.向けにミルクランサービスをデリー近郊で開始。まずは4社のトラックを完備し自社運行でス
タートさせます。既に当社のタイ現地法人では大手自動車メーカー、部品メーカーへのミルクランサービスは10年以上前から提供してお
り、約300台のトラックを専用車として運行しております。アジアにおける物流のノウハウを蓄積、社内でも共有し、今後とも各国のお客様の
ニーズに基づいた物流サービスを展開してまいります。

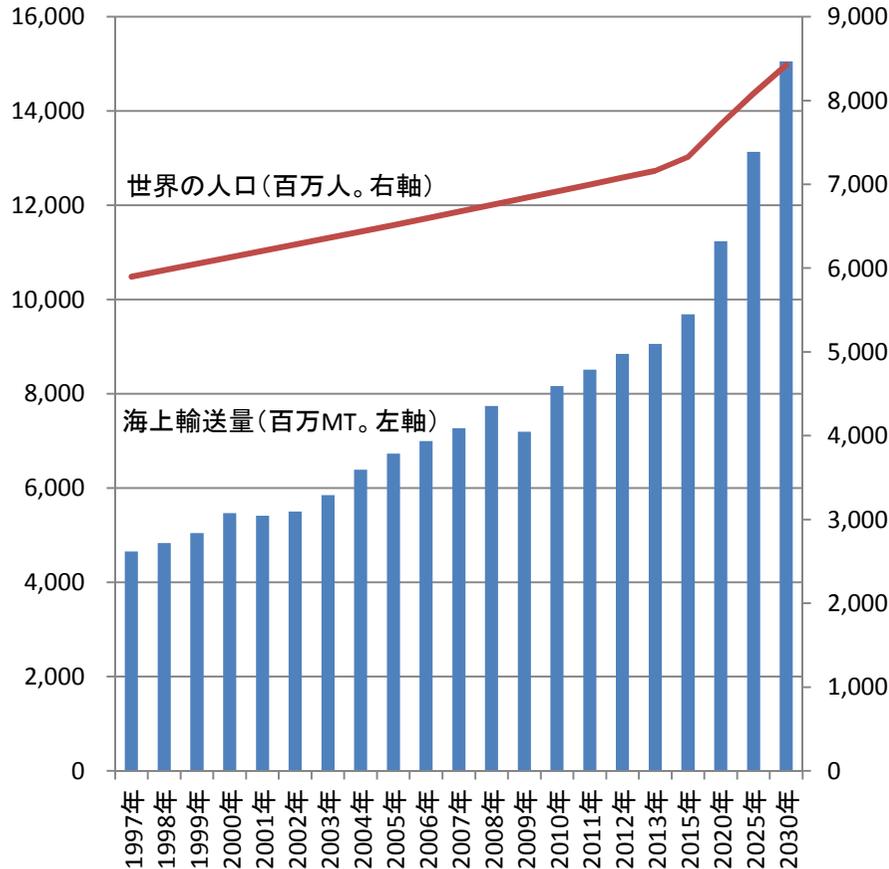


DENSO INDIA LTD.贈呈一行との全体写真

1-(6) わが国外航海運産業は、世界の成長を わが国に取り込む担い手①

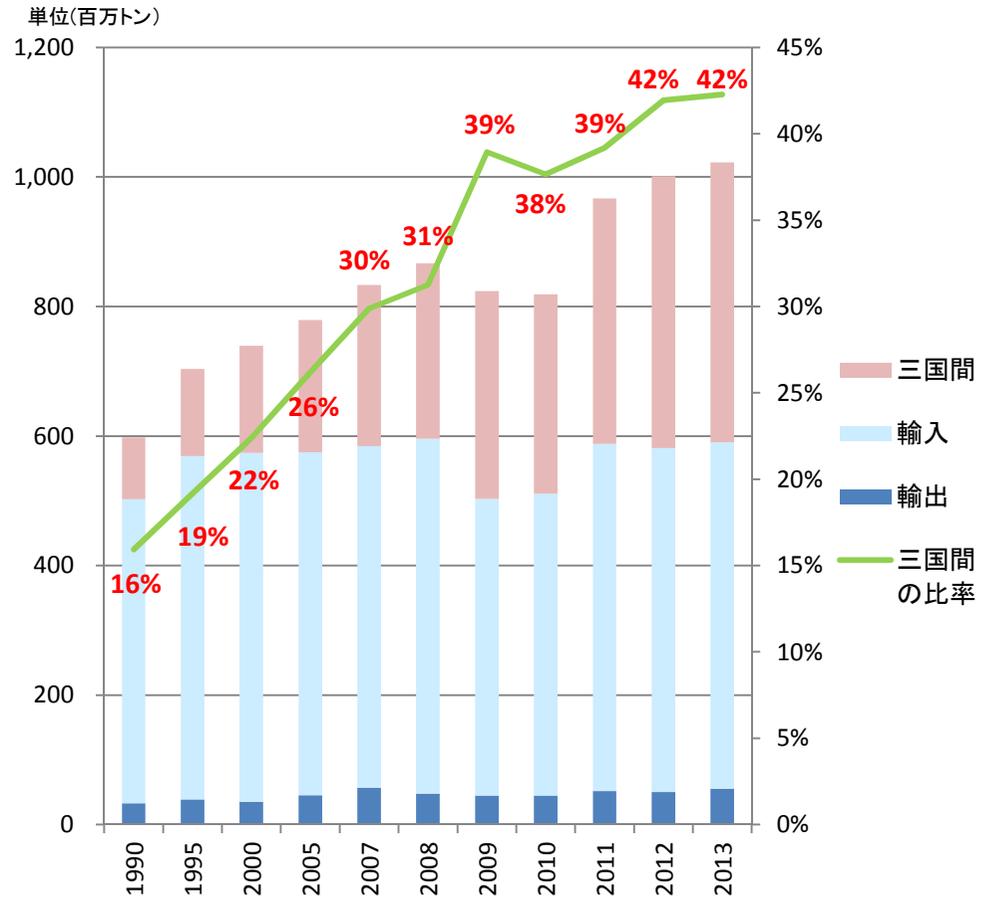


世界の人口と海上輸送量の推移



世界の人口増加に伴い海上輸送量も増加

日本商船隊の輸送量の推移



三国間輸送の割合が増加

※(公財)日本海事センター調べ

※「日本海運の現状」より

1-(6) わが国外航海運産業は、世界の成長を わが国に取り込む担い手②

海洋資源開発に係る船舶、海洋構造物

国土交通省



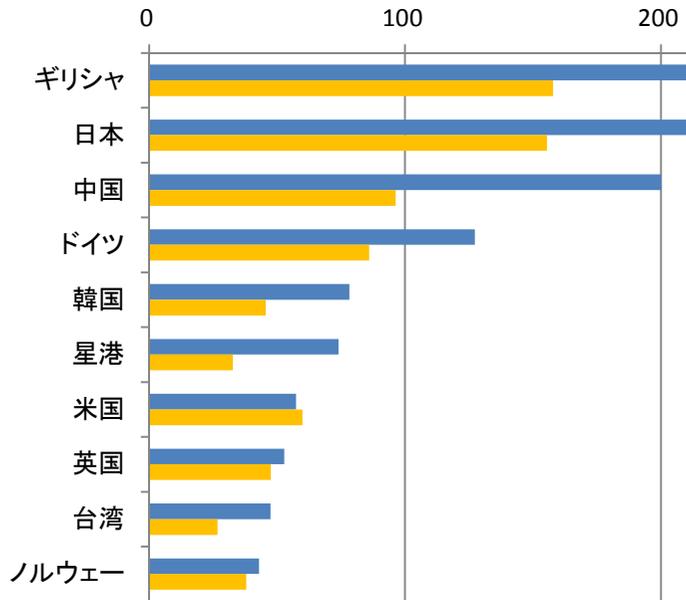
各社等提供資料・HPより作成

【出典：国土交通省】

1-(7) わが国外航海運産業がコントロールする日本商船隊の存在感の高さは、海洋秩序形成に係る国際的な議論の場でのわが国の発言力の源泉

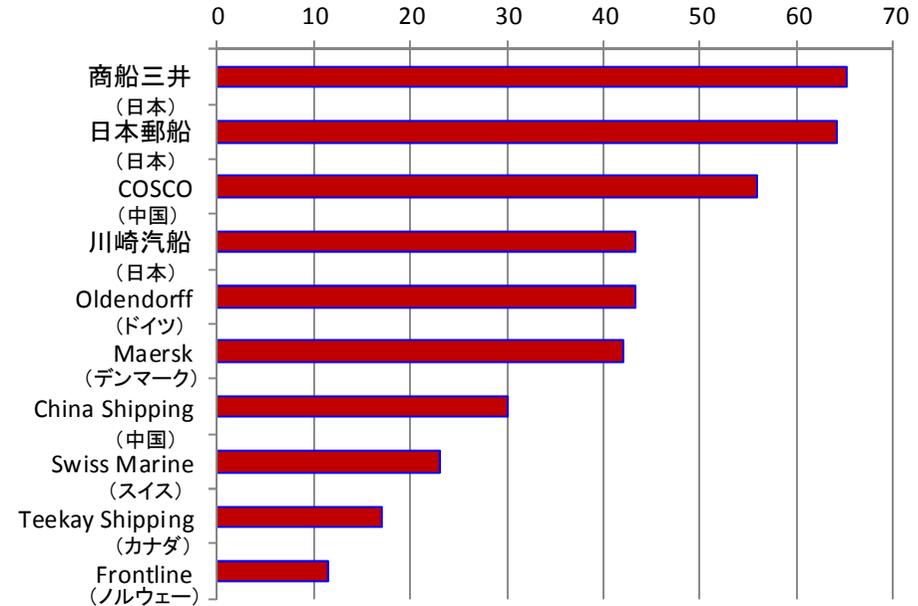
国別保有船腹

単位:百万
■ DWT ■ GT



船社別運航規模

単位:百万DWT



※DWT: UNCTAD 「Review of Maritime Transport 2014」。1千DWT以上
※GT: Fairplay 「World Fleet Statistics 2014」。1千GT以上

※(公財) 日本海事センター調べ



日本商船隊の高いプレゼンスが国際機関でのわが国の発言力にも寄与



International Chamber of Shipping
Representing the Global Shipping Industry

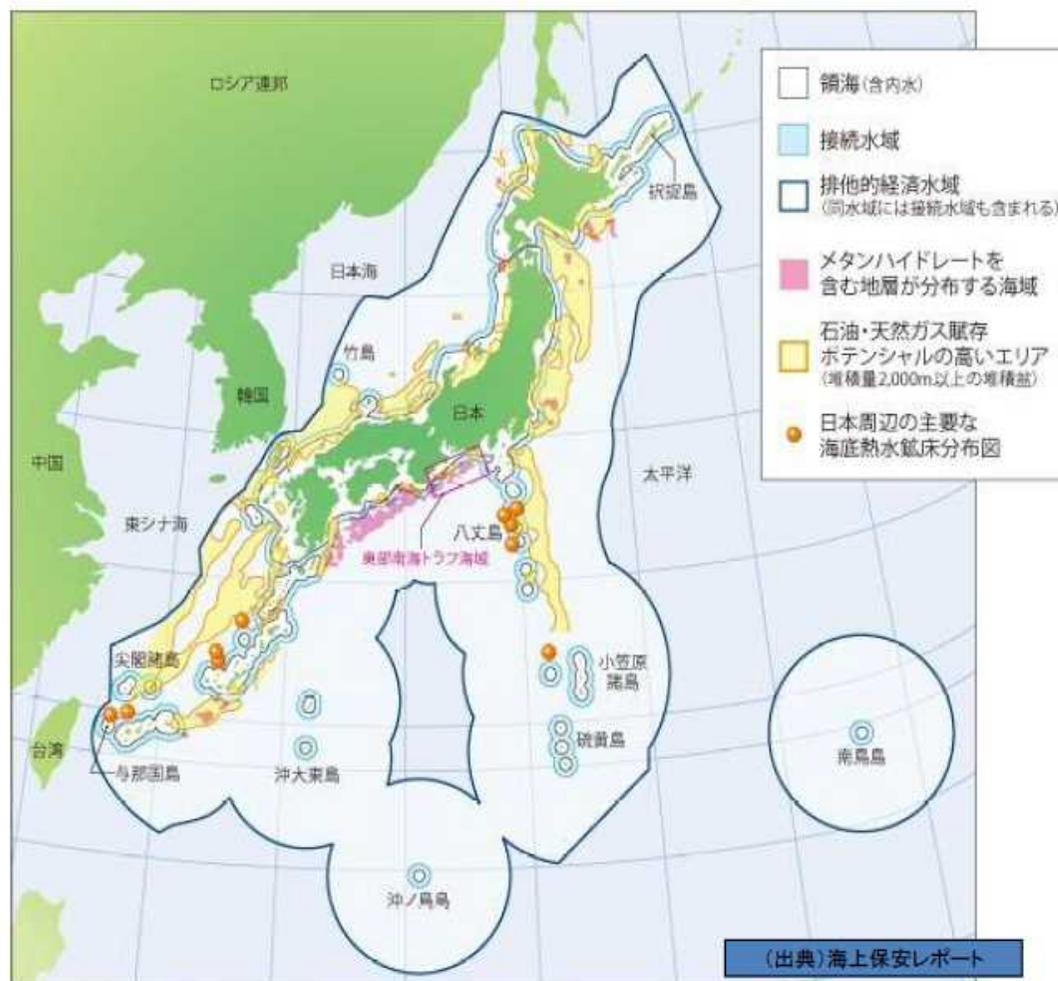
2012年6月、諸岡正道氏(現NYKバルク・プロジェクト貨物輸送社長。日本船主協会常任委員)が国際海運会議所(ICS)の会長に就任

※写真: IMO、ICSウェブサイトより

1-(8) わが国外航海運企業は、海洋エネルギー・鉱物資源開発の重要なプレイヤーのひとり①

<わが国周辺の海洋をめぐる状況>

- 国土面積
約38万km²(世界第61位)
- 領海・排他的経済水域の面積
約447万km²
国土面積の約12倍
- 離島の数
6,847島
(北海道、本州、四国、九州、
沖縄本島の主要5島以外の
島によって広大な面積を確保)
- 海岸線延長
約3.5万km(世界第6位)
- 輸出入取扱貨物量の海上
輸送依存度(平成23年)
99%以上
- 漁獲量(平成22年)
約531万トン(世界第4位)
- 海洋エネルギー・鉱物資源
海底熱水鉱床等の鉱物資源、
メタンハイドレート等のエネルギー
資源が分布



1-(8) わが国外航海運企業は、海洋エネルギー・鉱物資源開発の重要なプレイヤーのひとり②

へわが国外航海運企業の取り組み例

ドリルシップ事業

日本郵船、三井物産、日本海洋掘削、川崎汽船の本邦連合でブラジルパートナーETESCO社とともにドリルシップに共同出資。2012年4月にペトロbras向け傭船開始。



FPSO事業

2010年：三井海洋開発・三井物産・三菱商事・商船三井がブラジル沖鉱区向けFPSO*へ参画。

*Floating Production, Storage and Offloading system: 浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備



シャトルタンカー事業

2010年：日本郵船、ノルウェー船社とKnutsen NYK Offshore Tankers AS (KNOT)を設立。北海を中心に原油輸送用のShuttle Tankerを全世界に24隻配船中。



オフショア支援事業

2007年に川崎汽船はノルウェーに現地パートナーと"K" LINE OFFSHORE AS(KOAS)を設立。北海・ブラジルでプラットフォーム支援船5隻。アンカーハンドリングタグ2隻を配船中。



1-(9) わが国外航海運産業がコントロールする 日本商船隊は、わが国最後の守り

福島原発事故後の海外船社の反応



THE REPUBLIC OF LIBERIA
Bureau of Maritime Affairs

Office of
Deputy Commissioner
of Maritime Affairs

18 March 2011

Marine Advisory: 04/2011
This Advisory supersedes Advisory 03/2011

Subject: Japan-floating debris from the tsunami and nuclear reactors

Dear Shipowner/Operator:

There is a continuing concern for debris from the earthquake and the tsunami impact on ships transiting the area. On 15 March 2011 the Administration issued Advisory 03/2011 which recommended, as a precautionary measure, vessels remain at least 100 nautical miles from the coast line North of Onahama, until more precise information is available. In addition, there are reports of continuing problems with the damaged nuclear Fukushima Daiichi nuclear power plant located north of the port of Onahama.

It has been a week since the earthquake and tsunami struck Japan and the Administration recommends, as a precautionary measure, vessels remain at least 100 nautical miles from the East coast of the island of Honshu North of Onahama and South of Ominato. The attached map illustrates the area in pink.



1

リベリアは、小名浜一犬湊沖100海里内での航行を避けるよう勧告

8079 Westwood Cir. Dr.
Suite 300
Vienna VA, USA 22182



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3211

Ref. T2-OSS/2.7

To: All IMO Members
United Nations and Specialized Agencies
Intergovernmental Organizations
Non-governmental Organizations in Consultative Status
Liberation Movements

Subject: Navigation in the sea area surrounding Japan in the wake of the earthquake and tsunami of 11 March 2011

1 Background

1.1 In the wake of the earthquake and tsunami off the eastern coast of Japan on 11 March 2011 and the damage to the Fukushima Daiichi Nuclear Power Plant in Japan, a joint press briefing was issued (on 19 and 20 March 2011) by the World Health Organization, the International Atomic Energy Agency, the World Meteorological Organization, the International Maritime Organization and the International Civil Aviation Organization stating that latest information showed that international flights and maritime operations can continue normally into and out of Japan's major airports and sea ports, excluding those damaged by the earthquake and tsunami.

1.2 While there is currently no medical basis for imposing restrictions, the United Nations organizations are monitoring the situation closely and will advise of any changes.

1.3 Screening for radiation of international passengers from Japan is not considered necessary at this time. Currently available information indicates that increased levels have been detected at some airports, but these do not represent any health risk.

1.4 The Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan confirmed that all international sea ports not damaged by the earthquake and tsunami operate normally and no health risk is detected around the ports, based on the results of measurements of radiation levels by local governments.

1.5 Further information is available on the website of the World Health Organization <http://www.who.int/en/>.

2 NAVAREA warnings

2.1 NAVAREA warnings including designated dangerous area around the Plant have been issued by the NAVAREA XI Coordinator (Japan) and also other precautionary warnings have been issued by other NAVAREA Coordinators.

INC_U3175.doc



日本政府は、被害地域外の国際港湾運営は正常である旨、IMO等も通じて情報発信を継続

Hapag-Lloyd (独)	自社保有船の東京・横浜への寄航を見送り。日本本社を東京から大阪へ移動
Clause-Peter Offen (独)	自社保有船の東京港・横浜港への寄航を見送り
OOCL (香港)	アライアンスパートナーのHapag-Lloydの寄航見送りにより東京・横浜・名古屋のサービスを停止
Hamburg Sud (独)	一時東京・横浜への寄航取り止めを表明するも撤回し、個船毎に判断することに



Home

About MLIT

White papers / Reports

Great East Japan Earthquake

HOME > Great East Japan Earthquake

Great East Japan Earthquake

1. MLIT Response and Measures

Responding to the Great East Japan Earthquake, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism includes:

- Rescuing the sufferers, and rendering assistance to them;
- Restoring and reestablishing infrastructure including roads, railways, ports and airports; and
- Accelerating the delivery of relief supplies to the affected areas.

- [The Great East Japan Earthquake \(126th report\) Outline](#)
- [Policies of MLIT to the Great East Japan Earthquake](#)

For more details, click the links below:

- [Recovery activities for riverine, coastal and sabo damage](#)

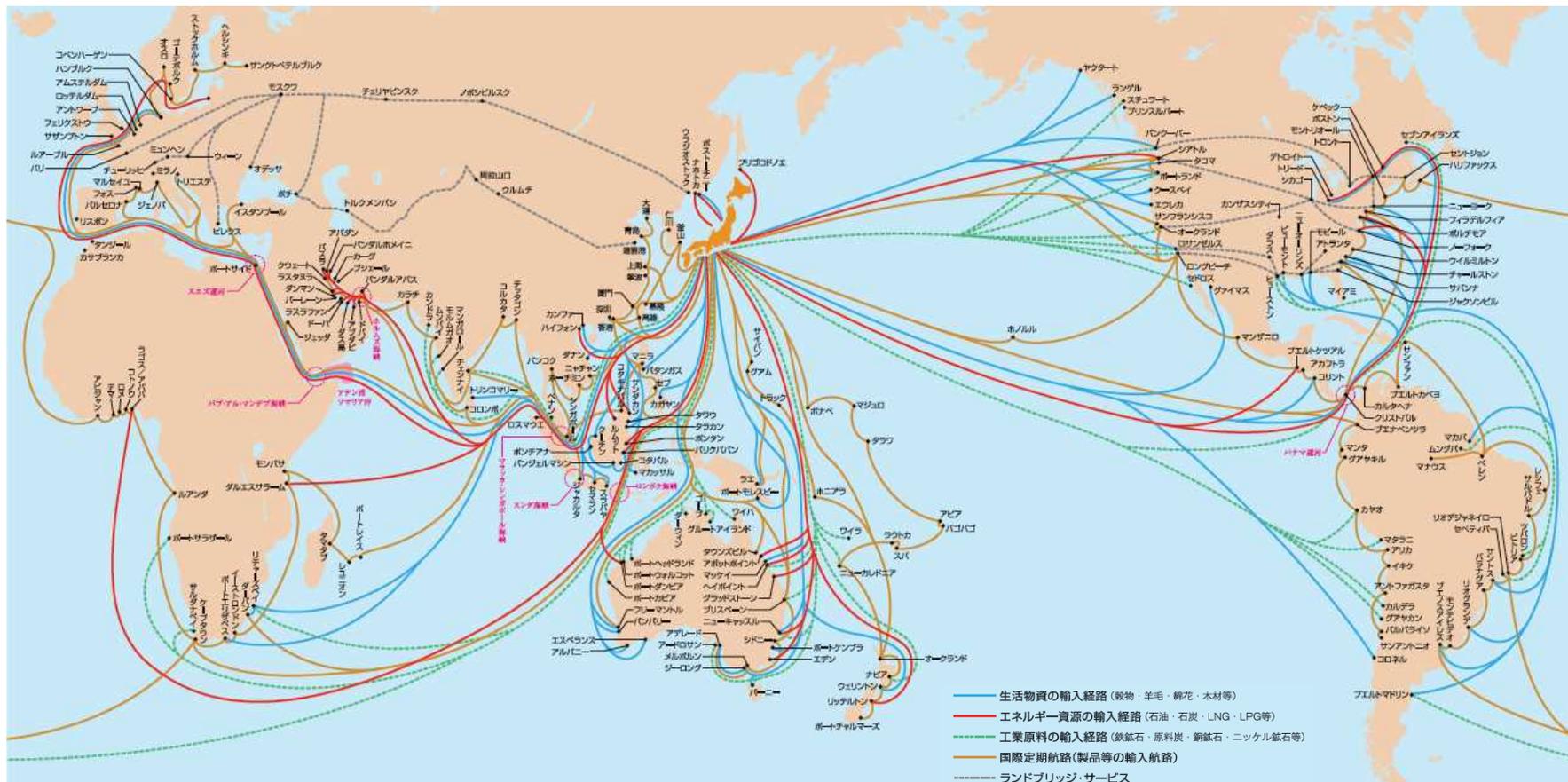
※ホームページ、海外紙より作成

2. 外航海運産業の特徴

2-(1) 世界単一市場で熾烈な競争

- 外航海運は関税などの制度上の参入障壁が存在しない**世界単一市場**
- 外航海運サービスは差異化が困難。世界中の企業間で熾烈な競争

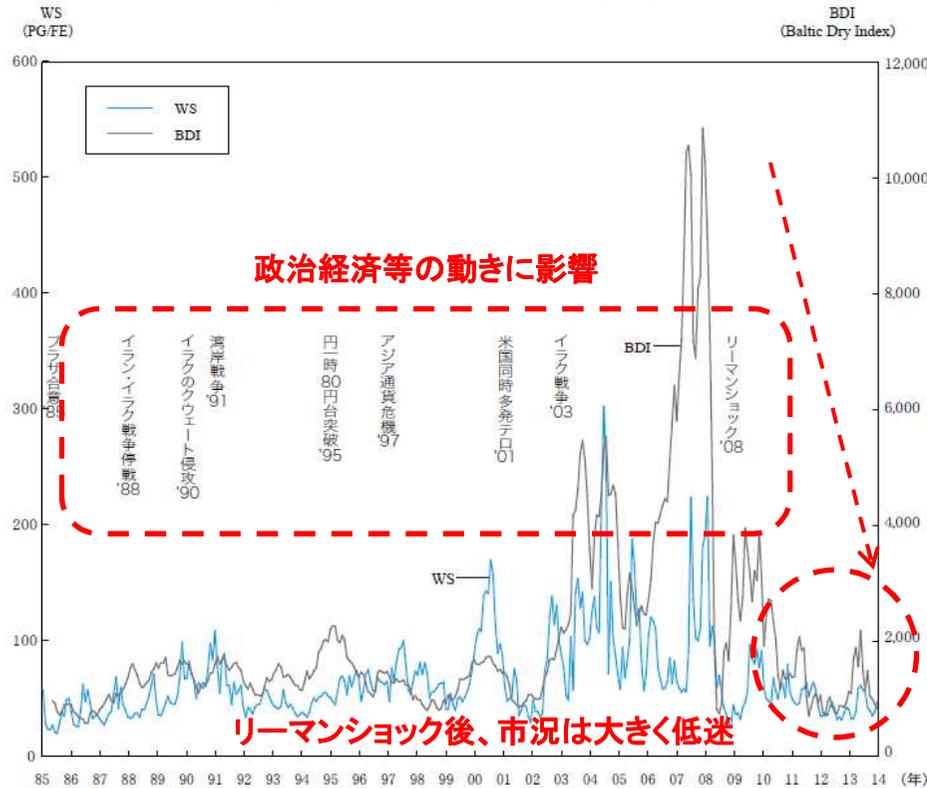
＜日本を中心とする海上物流ルート＞



2-(2) 乱高下する市況①

- 外航海運マーケットは、世界の政治経済情勢、景気循環、為替動向等に大きく影響
- 外航海運産業が資本として使用する船舶は、投資規模が大きい上、発注から竣工まで数年を要する上耐用年数が長く、適時適切な供給調整も困難。船腹過剰に陥りやすい

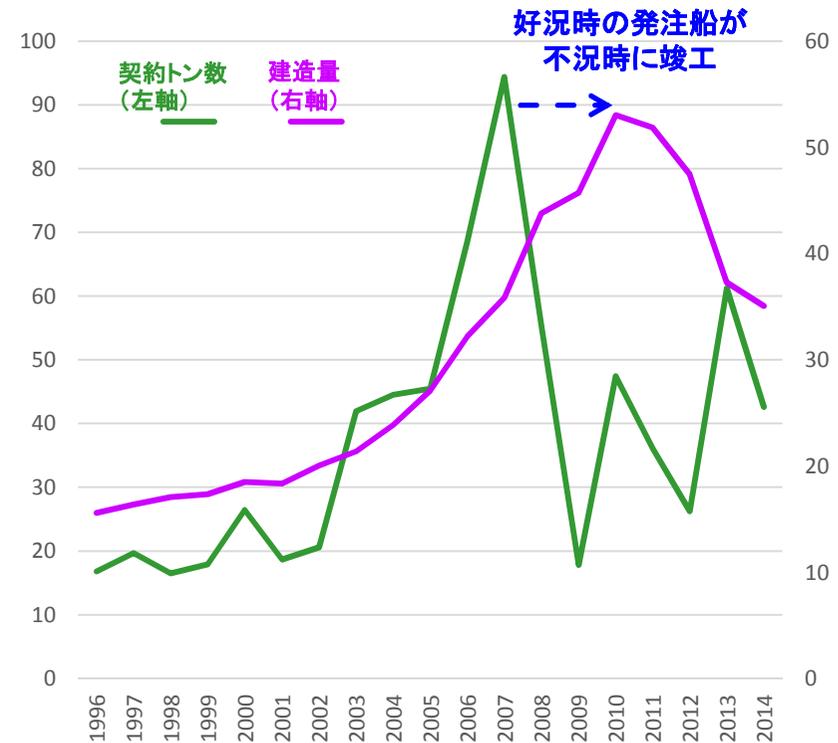
＜タンカー／バルカーマーケット＞



注) ① 出所：BDI (The Baltic Exchange) およびWS (中東／極東) は、トランプデータサービス集積資料による。
 ② BDI (Baltic Dry Index)：乾貨物の海上輸送運賃指数 (総合指数、1985年1月を基準 (=1,000))
 The Baltic Exchangeが毎営業日に、ドライマーケットの成約情報を1985年以來、一定の基準で継続発表している指数であり、乾貨物運賃の変動推移を示している。
 ③ WS (World Scale Rate) はVLCC (24万D/W)、積地は中東／揚地は極東。

＜世界の船舶の契約トン数と建造量 (CGT)＞

単位:百万t



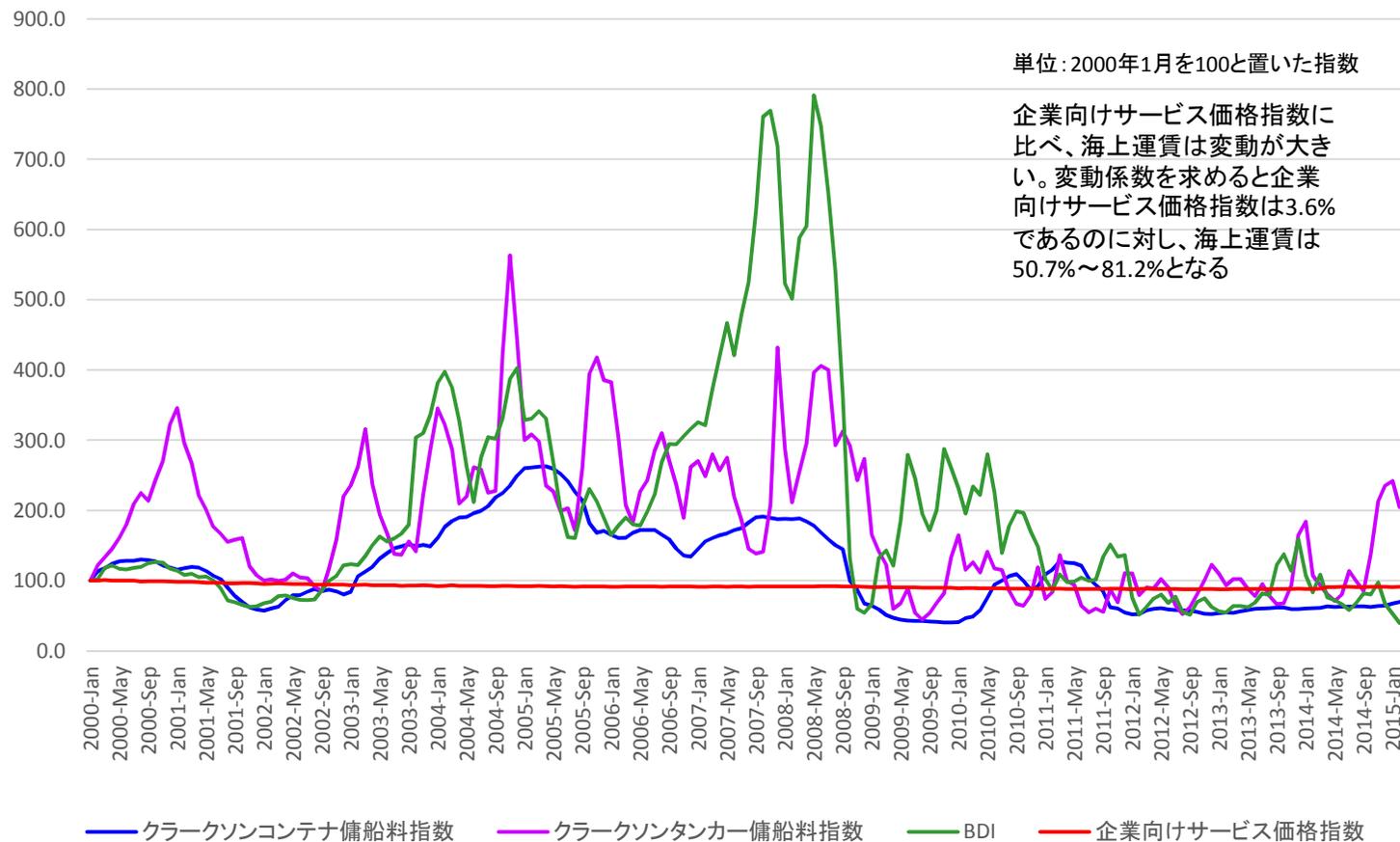
※左図:「日本海運の現状」より

※右図:(公財)日本海事センター作成

2-(2) 乱高下する市況②

不安定な需要と不安定な供給により用船料や運賃が決められ、激しく乱高下する市況構造の中で、外航海運企業は生き残りを図っている

<海上運賃 vs. 日本の企業向けサービス価格指数>



2-(3) ビジネス拠点の移動が比較的容易

- 外航海運産業が資本として使用する船舶は世界を自由に移動
- 外航海運産業には工場がある訳ではなく、雇用者の海外移住への抵抗も少ない

外航海運業所得は本社地課税のため、
税制が有利かつ安定した国に拠点が集まる傾向に



(写真: NYK、MOL、KLホームページより)

2-(4) 海事人材の高い流動性

海技者（船員）の訓練、資格、労働条件に関する基準は条約により国際的に統一

STCW条約

概要：船員の訓練要件、資格証明、当直の基準などに関する国際的な統一基準を定めた条約

発効日：84年4月（日本は82年5月に批准）

締結国：157か国（13年7月末時点）

附属書

第1章 一般規定／第2章 船長及び甲板部／第3章 機関部／第4章 無線通信及び無線通信士／第5章 特定の種類の船舶の乗組員に対する特別な訓練の要件／第6章 非常事態、職業上の安全、医療及び生存に関する職務細目／第7章 選択的資格証明／第8章 当直

A部 STCW条約の附属書の規定に関する強制基準

第1章 一般規定に関する基準／第2章 船長及び甲板部に関する基準／第3章 機関部に関する基準／第4章 無線通信士に関する基準／第5章 特定の種類の船舶の乗組員に対する特別な訓練要件に関する指針／第6章 非常事態、職業上の安全、保安、医療及び生存に関する職務細目に関する基準／第7章 選択的資格証明に関する基準／第8章 当直に関する基準

B部 STCW条約の本文及び附属書の規定に関する勧告指針

本文の規定に関する指針

STCW条約附属書の規定に関する指針

第1章 一般規定に関する指針／第2章 船長及び甲板部に関する指針／第3章 機関部に関する指針／第4章 無線通信及び無線通信士に関する指針／第5章 特定の船舶に乗組む者に対する特別な訓練要件に関する指針／第6章 非常事態、職業上の安全、保安、医療及び生存に関する職務細目に関する指針／第7章 選択的資格証明に関する指針／第8章 当直に関する指針

ILO海上労働条約

概要：船員のための、雇用条件、居住・娯楽設備、社会保障等の最低要件を定めた条約

発効日：13年8月20日（日本は13年8月5日に批准）

批准国：66か国（15年4月末時点）

第1章 船舶において労働する船員に関する最低条件

1.1 最低年齢／1.2 健康証明書／1.3 訓練及び資格／1.4 募集及び職業紹介

第2章 雇用条件

2.1 船員の雇用契約／2.2 賃金／2.3 労働時間及び休息时间／2.4 休暇についての権利／2.5 送還／2.6 船舶の滅失又は沈没に係る船員への補償／2.7 船員の配乗の水準／2.8 船員の経歴及び技能の向上並びに雇用の機会

第3章 居住設備、レクリエーション用の設備、食料及び料理の提供

3.1 居住設備及びレクリエーション用の設備／3.2 食料及び料理の提供

第4章 健康の保護、医療、厚生及び社会保障による保護

4.1 船舶及び陸上における医療／4.2 船舶所有者の責任／4.3 健康及び安全の保護並びに災害の防止／4.4 陸上の厚生用施設の利用／4.5 社会保障

第5章 遵守及び執行

5.1 旗国の責任／5.2 寄港国の責任／5.3 労働力の供給に関する責任

3. 諸外国における海運支援とその考え方

3-(1) 政策目的の変化

3-(2) 自国外航海運産業の海外移転防止

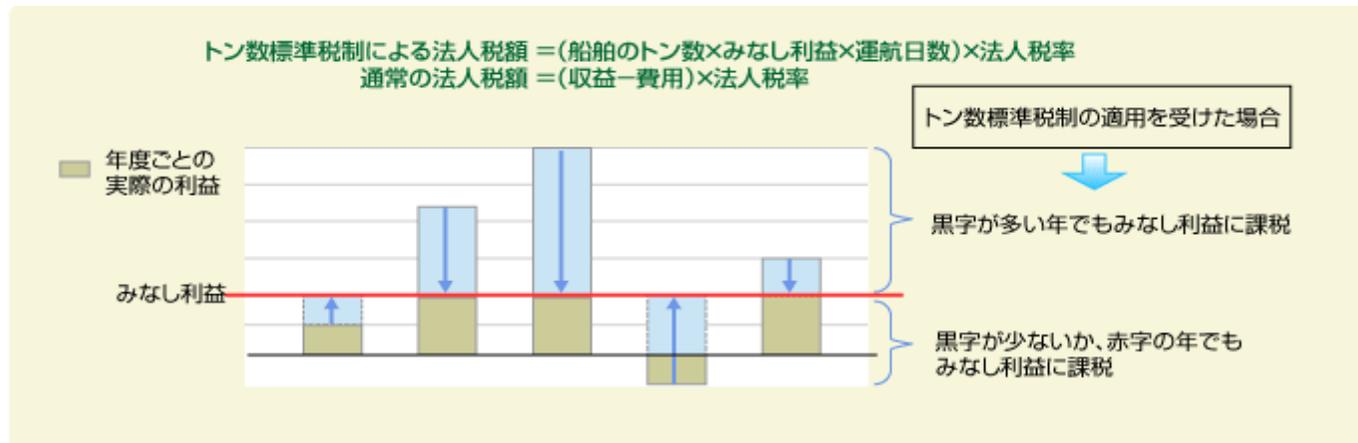
2015年3月、欧州主要海運国（オランダ、ドイツ、デンマーク、英国）等のトン数標準税制等の海運優遇策の導入背景や最新の海運政策動向を調査

<調査結果のポイント>

- 欧州各国は、欧州国家助成ガイドライン(GL)を基にトン税と船員関連助成策を実施
- トン税導入の主目的は、自国内における海事産業の運営拠点の確保を通じた海事クラスターの発展促進と税収・雇用の創出。船籍とのリンクは極めてゆるやか。安全保障論は過去の話
- 海運企業は容易に海外移転できること(footloose)が他産業との大きな相違点であり、優遇策を必要とする最大根拠のひとつ。海外移転の容易さに強い危機感
- オフショア作業船へのトン税適用拡大を検討中の国もある
- 英国は海事産業のための新戦略を検討中。税制に加えて、アジアの海事都市（星港等）や便宜置籍国に伍する事業環境を模索
- 各国とも、海事クラスター全体に裨益する海事ノウハウの蓄積のために自国海技者（船員）の確保と育成が重要と認識

3-(3) トン数標準税制

- 「トン数標準税制」は、運航・保有船舶のトン数を基に法人税額を算定する制度
- 「トン数標準税制」は、外航海運産業を自国に保持するための最低条件



<運航船舶に占めるトン数標準税制の適用割合>

国名	オランダ	ノルウェー	ドイツ	英国	デンマーク	フランス	韓国	日本
導入年	1996年	1996年	1999年	2000年	2001年	2003年	2005年	2008年
全運航船舶に占めるトン数標準税制の適用割合	現在はほぼ100%	日本船舶及び準日本船舶 (17.2%)						

※ 「日本海運の現状」より

適用船舶に制限あり=国際競争力に劣る

3-(4) 海事関連ノウハウの維持・伝承

- 主要海運国では、船員をはじめとする海事人材の育成・確保に注力



デンマークや英国では、政府を含む海事クラスター全体で、若者向けに海事産業の職業的魅力をプロモート

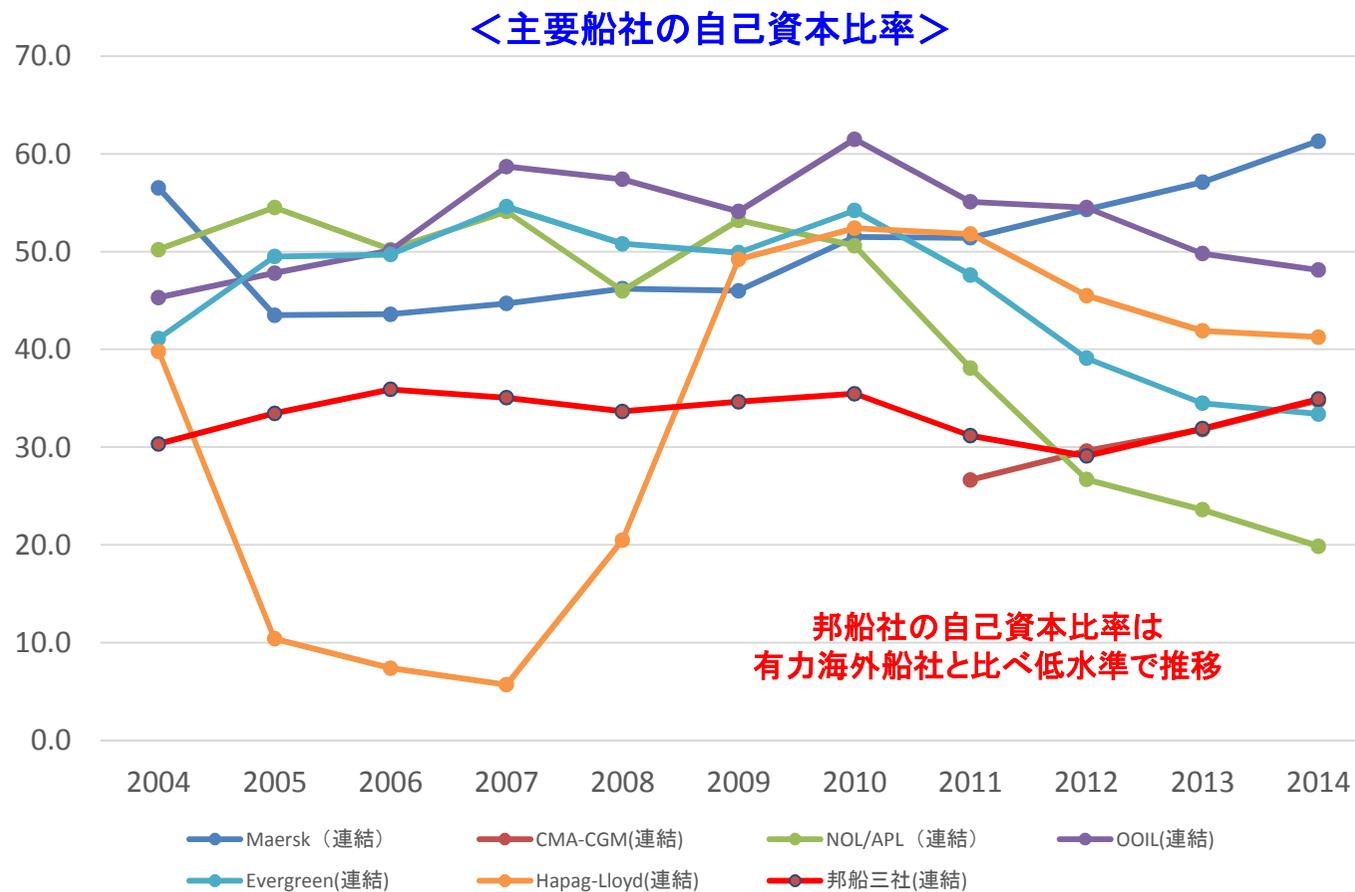
※Blue Denmark、英国運輸省ウェブサイトより

4. わが国外航海運産業が直面する課題

4-(1) 収益性向上と財務体質強化に向けた努力

4-(2) エネルギー輸送・海洋資源開発事業の強化

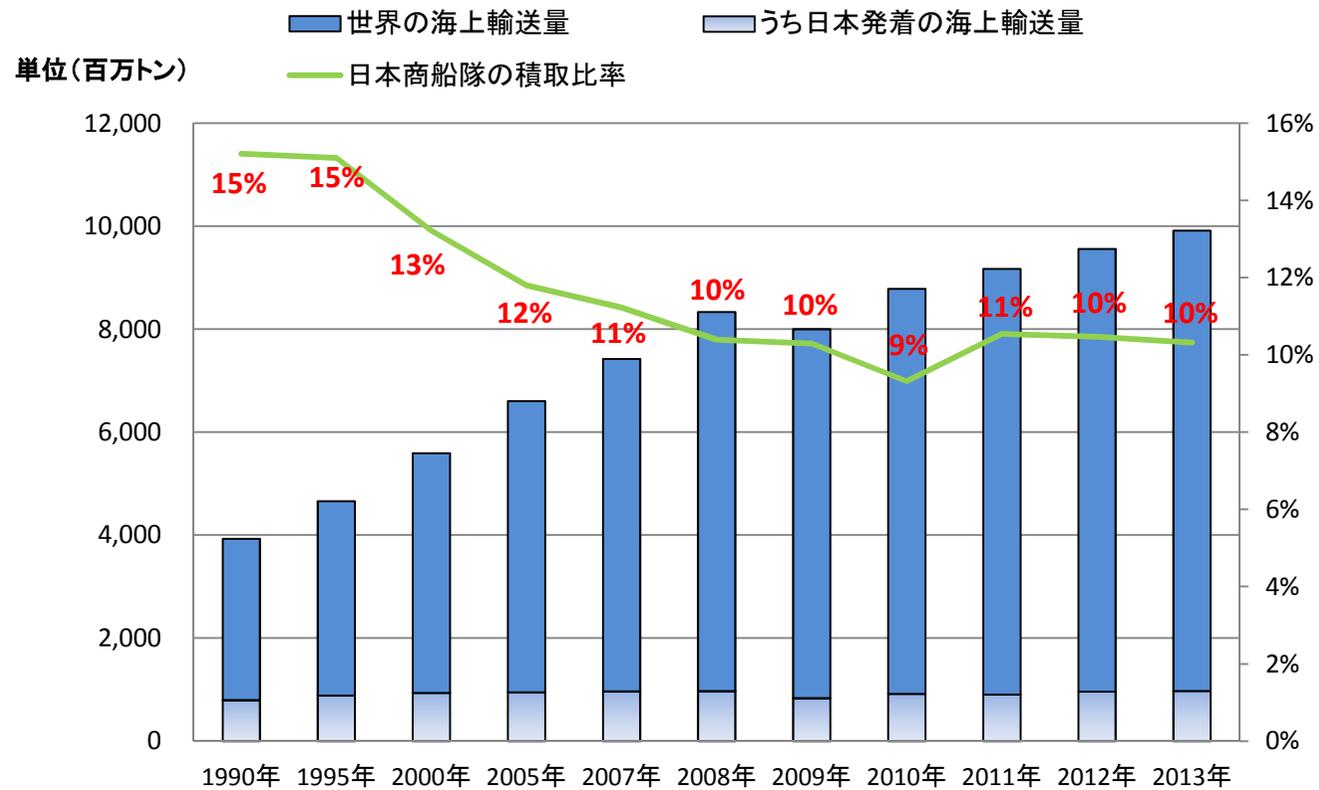
- わが国外航海運は、1980年代以降、市況変動を受けにくい**安定的なコスト・収益構造**に向けた弛まぬ努力を継続。**財務面**において、依然として外国有力企業に劣後
- 今後のLNG船、海洋資源開発事業関連事業の強化に向けて財務体質改善が急務



4-(3) 国際競争力の相対的低下

- 世界の海上輸送量におけるわが国の輸送シェアは漸減

世界の海上輸送量と日本商船隊の輸送シェアの推移

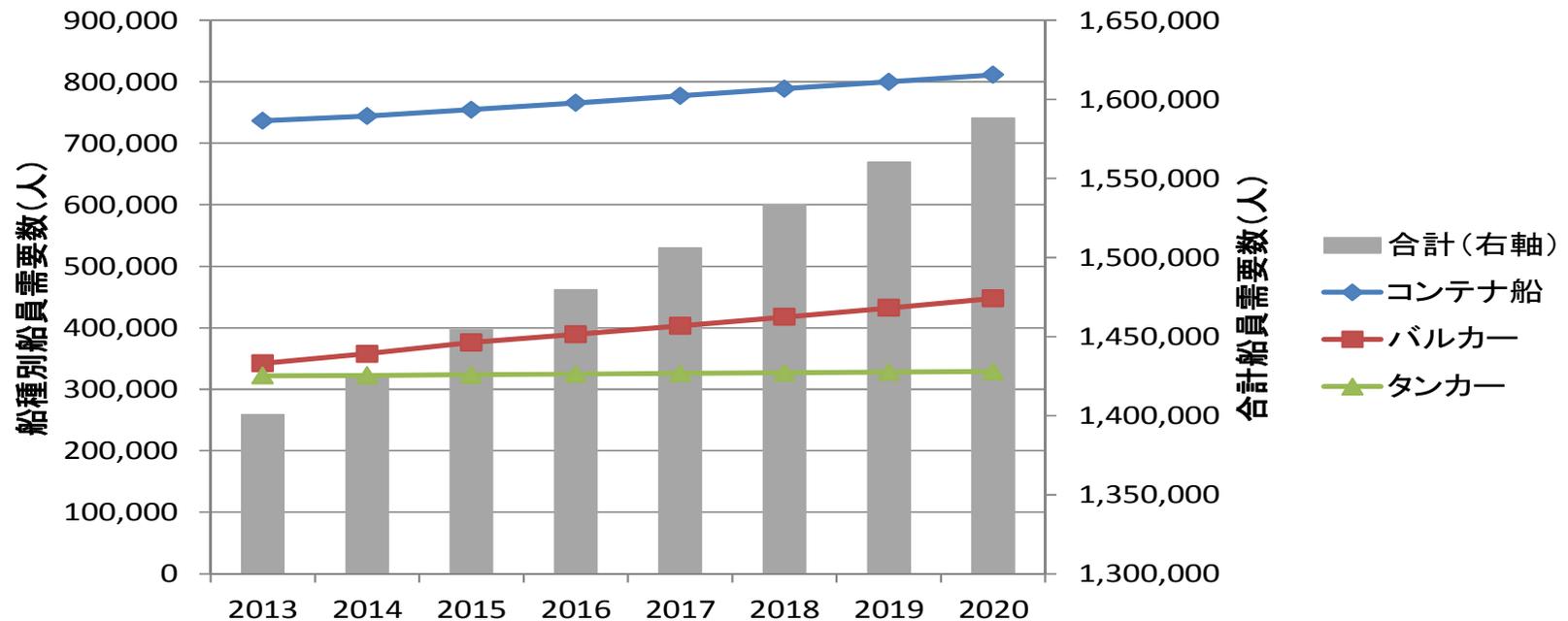


※国土交通省海事局「海事レポート」を基に作成

4-(4) 困難化する海事人材確保

- 2020年の世界の船員需給バランスは、2015年に比し拡大

<世界の船員需要予測値の推移>



<世界の船員需給バランス予測>

	需要(1)	供給(2)	需給バランス (2)-(1)
2015年	1,454,216	1,454,199	-17
2020年	1,588,180	1,555,281	-32,899

※(公財)日本海事センター「経済指標に基づいた船員需給予測について(2013年度版)」より

5. わが国外航海運政策の基本的方向性

5. わが国外航海運政策の基本的方向性



- わが国外航海運は、わが国産業と国民生活を根底で支えつつ、**世界物流の成長をわが国に取り込む役割**を担う重要な産業。新たな成長分野である**海洋資源開発関連事業**でも活躍が期待
- 海洋におけるわが国の国際的地位を確固たるものにし、新たな海洋立国を実現するために、外航海運を新たな視点を加味した**国家戦略産業**と位置付け、**その国際競争力を強化**することを国家政策の最重要項目のひとつとして明確に打ち出していくべき



四面環海のわが国で、日本商船隊の国際競争力が弱いものであってはならない！

