

SHIPPING NOW

データ編

外航海運 I

～世界の海運～

- ① 世界の主要品目別海上輸送量と船腹量の推移 …… P20
- ② 世界の国別・船種別船腹量 …… P21
- ③ アジア各国の支配船腹量 …… P21
- ④ 世界の商船建造量 …… P22
- ⑤ 世界の船舶解撤量 …… P22
- ⑥ 海運市況 …… P23

～わが国の暮らしと輸入依存率～

- ① 主な資源の対外依存度 …… P24
- ② 食料自給率の推移 …… P25
- ③ 国産材・外材別の木材需要(供給)量(丸太換算) …… P25

～日本の海運～

- ① 世界の国別保有船腹量 …… P26
- ② わが国の貿易に占める海上貨物の割合 …… P26
- ③ わが国の品目別海上貿易量及び貿易額 …… P27
- ④ 世界におけるわが国の荷動き量、GDPシェアの推移 …… P27
- ⑤ 日本商船隊の積取比率の推移 …… P28
- ⑥ 日本商船隊の輸送量推移 …… P29
- ⑦ 日本商船隊の運賃収入の推移 …… P29
- ⑧ 日本商船隊の構成の変化 …… P30
- ⑨ 日本商船隊の船籍国 …… P31
- ⑩ 日本商船隊の保有形態 …… P31
- ⑪ 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率の比較 …… P32
- ⑫ 対米ドルレート為替相場の推移 …… P32
- ⑬ わが国外航海運大手企業の再編の流れ …… P33～34

～定期航路～

- ① 世界主要港2017年コンテナ取扱量 …… P35
- ② 世界主要港コンテナ取扱量の推移 …… P35
- ③ 世界のコンテナの荷動き(推計) …… P36
- ④ わが国の海上貿易量の内訳 …… P36
- ⑤ アジア各国の世界に占めるコンテナ取扱量のシェア …… P37
- ⑥ コンテナ取扱量の上位を占めるアジアの港湾 …… P37
- ⑦ フルコンテナ船運航船腹量上位20社 …… P38～39
- ⑧ 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き(暦年順) …… P38～39
- ⑨ 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き(企業グループ別フローチャート) …… P40～41
- ⑩ コンテナ船社のアライアンスの変遷 …… P42～43

外航海運 II

～航行安全と環境保全～

- ① 最近の海賊等事案の発生状況 …… P44
- ② 世界全体のCO₂排出量に占める外航海運によるCO₂排出量の割合 …… P44

～外航船員～

- ① 外航日本人船員数の推移 …… P45

内航海運

～内航海運の活動～

- ① 輸送機関別国内貨物輸送量及び輸送分担率の推移 …… P46
- ② 主要品目別内航貨物輸送量の推移 …… P46
- ③ 船種別内航船腹量の推移 …… P47
- ④ 内航船の隻数の推移と船舶の大型化の傾向 …… P47
- ⑤ 船型別状況 …… P48
- ⑥ 船齢別状況 …… P48
- ⑦ 内航海運事業者数 …… P49
- ⑧ 登録事業者数の推移 …… P49

～内航船員～

- ① 内航船員数の推移 …… P50
- ② 内航船員の年齢構成 …… P50

海事クラスター

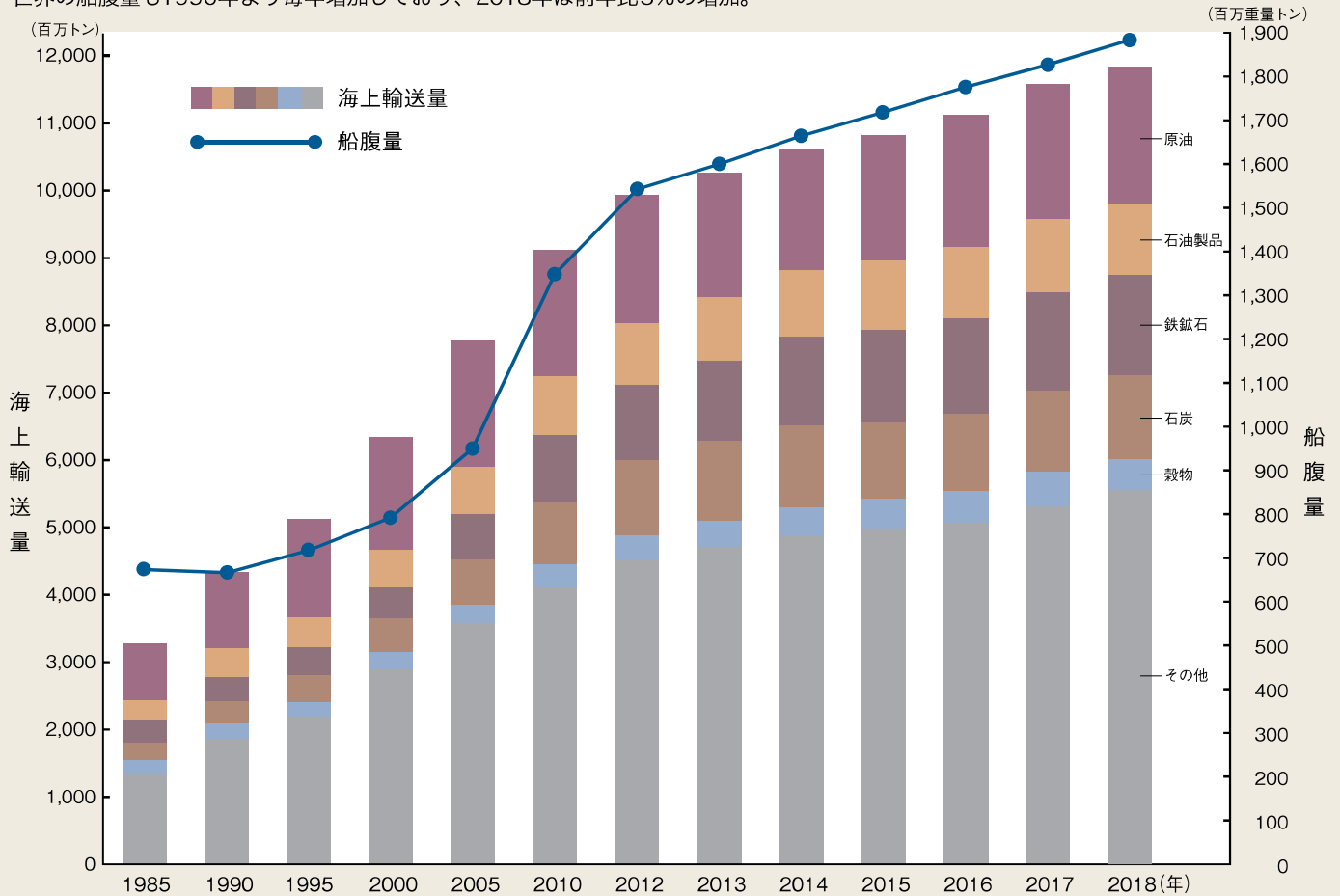
- ① わが国海事クラスターの構成 …… P51
- ② わが国海事クラスターの規模 …… P51

日本の外航海運の歴史 …… P52～59



1 世界の主要品目別海上輸送量と船腹量の推移

世界の海上輸送量は、1985年より右肩上がりが続いており、2018年は前年比2.6%の増加。
世界の船腹量も1990年より毎年増加しており、2018年は前年比3%の増加。



2018年において世界の主要品目別海上輸送量は、石油が26.1%を占め、鉄鉱石12.4%、石炭10.5%、穀物4%となっている。近年ではコンテナ貨物を含むその他貨物の割合が増加し、2018年では46.9%を占める。

出典：Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE]、IHS [WORLD FLEET STATISTICS]、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES]、Fearnleys [REVIEW]

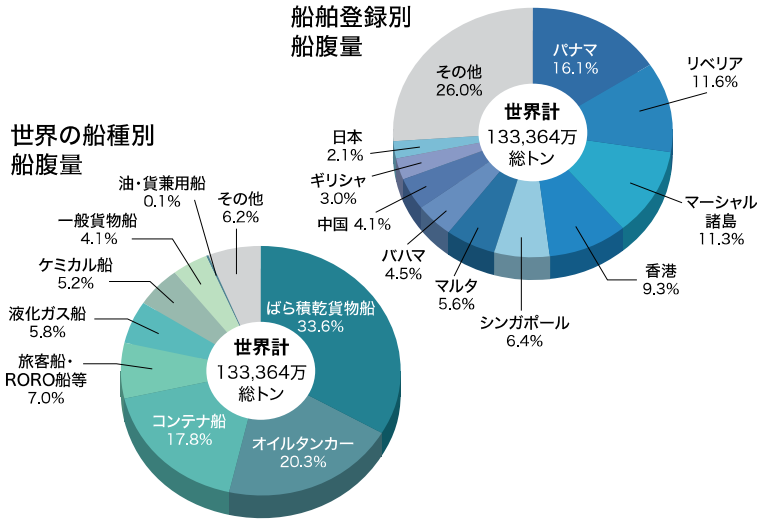
世界の主要品目別海上輸送量 (百万トン)									船腹量 (百万重量トン)	
年	品目	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計	合計
		原油	石油製品	計						
1985		871	288	1,159	321	272	181	1,360	3,293	674
1990		1,133	415	1,548	356	331	195	1,855	4,286	667
1995		1,455	444	1,899	404	403	193	2,187	5,085	718
2000		1,676	561	2,237	447	509	230	2,884	6,306	792
2005		1,880	704	2,585	660	671	248	3,582	7,745	951
2010		1,876	865	2,741	990	926	317	4,099	9,071	1,349
2012		1,896	898	2,794	1,107	1,111	345	4,488	9,845	1,543
2013		1,824	939	2,763	1,188	1,183	363	4,696	10,193	1,607
2014		1,787	930	2,717	1,340	1,216	407	4,810	10,529	1,665
2015		1,862	998	2,859	1,364	1,136	429	4,962	10,749	1,718
2016		1,938	1,036	2,975	1,418	1,140	450	5,085	11,068	1,772
2017		2,004	1,055	3,059	1,473	1,200	477	5,321	11,529	1,828
2018		2,027	1,067	3,094	1,473	1,239	477	5,547	11,832	1,883

(注) ①海上輸送量について1985年はFearnleys [REVIEW] 各年版。 ②1990年までの船腹量については、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES] 各年版による年央値であり、1995年以降はIHS [WORLD FLEET STATISTICS] による年末値である。 ③1995年以降の船腹量は、漁船等を除いた値である。 ④端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

2 世界の国別・船種別船腹量

世界の船舶登録国別船腹量はパナマ、リベリア、マーシャル諸島等が上位を占める。船種別では、ばら積乾貨物船、オイルタンカー、コンテナ船の順となっている。

出典：IHS「WORLD FLEET STATISTICS」



船舶登録別船腹量 (順位)

順位	国別	隻数	万総トン	国別保有割合(%)
	世界合計	118,525	133,364	100.0
1	パナマ	7,953	21,486	16.1
2	リベリア	3,481	15,511	11.6
3	マーシャル諸島	3,533	15,115	11.3
4	香港	2,610	12,445	9.3
5	シンガポール	3,240	8,523	6.4
6	マルタ	2,174	7,535	5.6
7	バハマ	1,365	6,045	4.5
8	中国	5,921	5,464	4.1
9	ギリシャ	1,350	3,979	3.0
10	日本	5,279	2,810	2.1
11	キプロス	1,036	2,286	1.7
12	デンマーク	609	2,027	1.5
13	インドネシア	9,142	1,792	1.3
14	マン島	381	1,635	1.2
15	英国	1,478	1,541	1.2
16	ノルウェー	600	1,540	1.2
17	イタリア	1,430	1,472	1.1
18	ポルトガル	483	1,470	1.1
19	米国	6,445	1,193	0.9
20	バミューダ	148	1,056	0.8
	その他	59,867	18,439	13.8

世界の船種別船腹量 (順位) (注) 2018年末の数値。

順位	船種別	万総トン	構成率(%)
	世界合計	133,364	100.0
1	ばら積乾貨物船	44,852	33.6
2	オイルタンカー	27,036	20.3
3	コンテナ船	23,710	17.8
4	旅客船・RORO船等	9,286	7.0
5	液化ガス船	7,747	5.8
6	ケミカル船	6,908	5.2
7	一般貨物船	5,427	4.1
8	油・貨兼用船	120	0.1
	その他	8,278	6.2

(注) ①中国には、香港及び台湾を含まない。
 ②各国の海外自治領、第二船籍制度については本国の船籍に含めた。
 ③2018年末の数値。
 ④端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

3 アジア各国の支配船腹量

アジア主要国の船会社が運航する船の船腹量が世界の42.8%を占め、その中でも、日本、中国の割合が49.8%を占める。

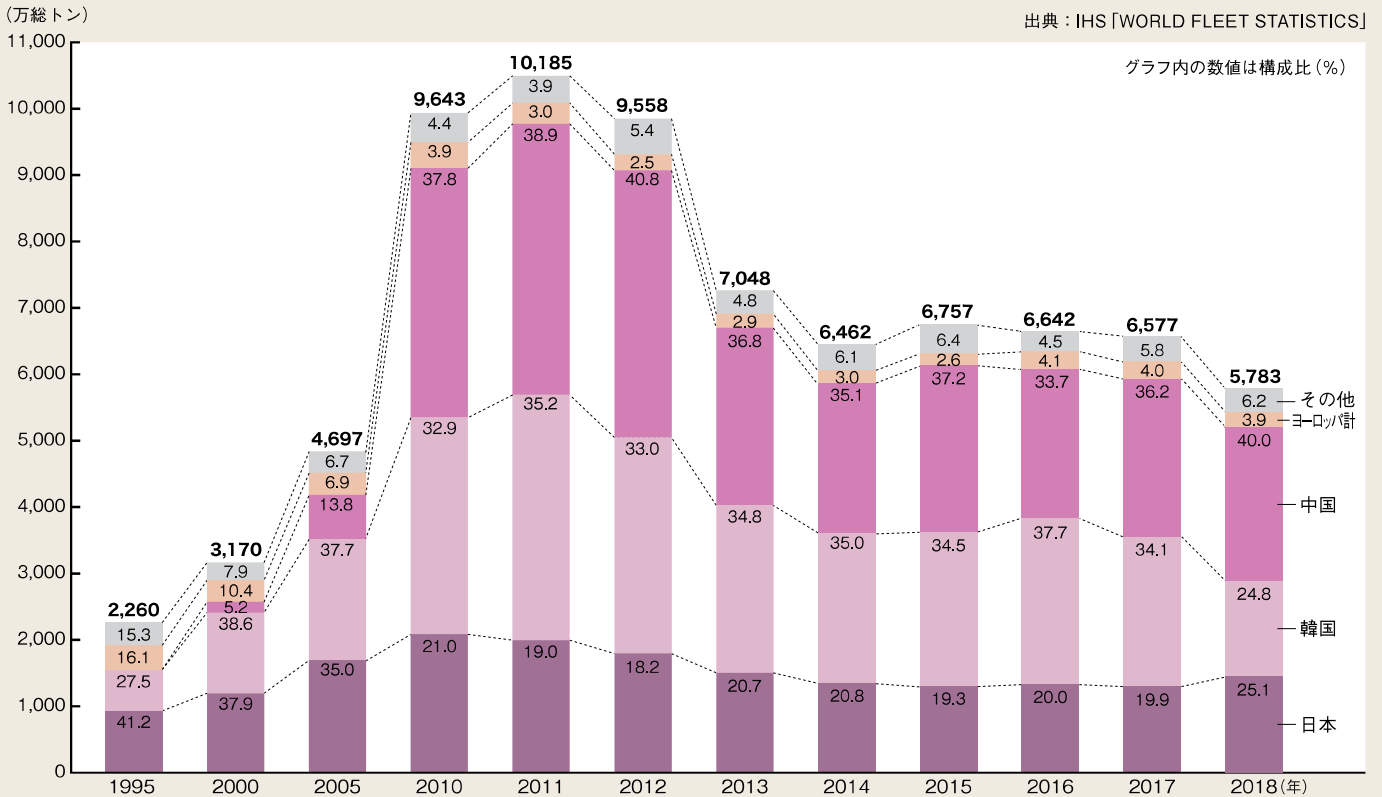
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」 (注) 2018年1月の数値。

	隻数	船腹量 (千載貨重量トン)			外国籍船割合 (%)	世界シェア (%)	アジア主要国シェア (%)	
		自国籍船	外国籍船	合計				
アジア主要国	日本	3,841	38,053	185,562	223,615	82.98	11.7	49.8
	中国	5,512	83,639	99,455	183,094	54.32	9.6	
	韓国	1,626	14,019	63,258	77,277	81.86	4.0	50.2
	香港	1,592	2,411	95,396	97,806	97.54	5.1	
	シンガポール	2,629	2,255	101,327	103,583	97.82	5.4	
	台湾	987	6,732	43,690	50,422	86.65	2.6	
	マレーシア	662	9,731	9,793	19,524	50.16	1.0	
	インド	1,011	17,974	6,878	24,852	27.68	1.3	
	インドネシア	1,948	19,414	885	20,299	4.36	1.1	
	ベトナム	991	7,464	1,756	9,221	19.04	0.5	
	タイ	402	5,576	1,983	7,559	26.23	0.4	
アジア主要国合計	21,201	207,268	609,983	817,252	74.64	42.8	100.0	
アジア主要国以外	29,531	233,245	859,516	1,092,760	78.66	57.2		
世界合計	50,732	440,513	1,469,499	1,910,012	76.94	100.0		

(注) 対象船舶は千総トン以上の船舶である。

4 世界の商船建造量

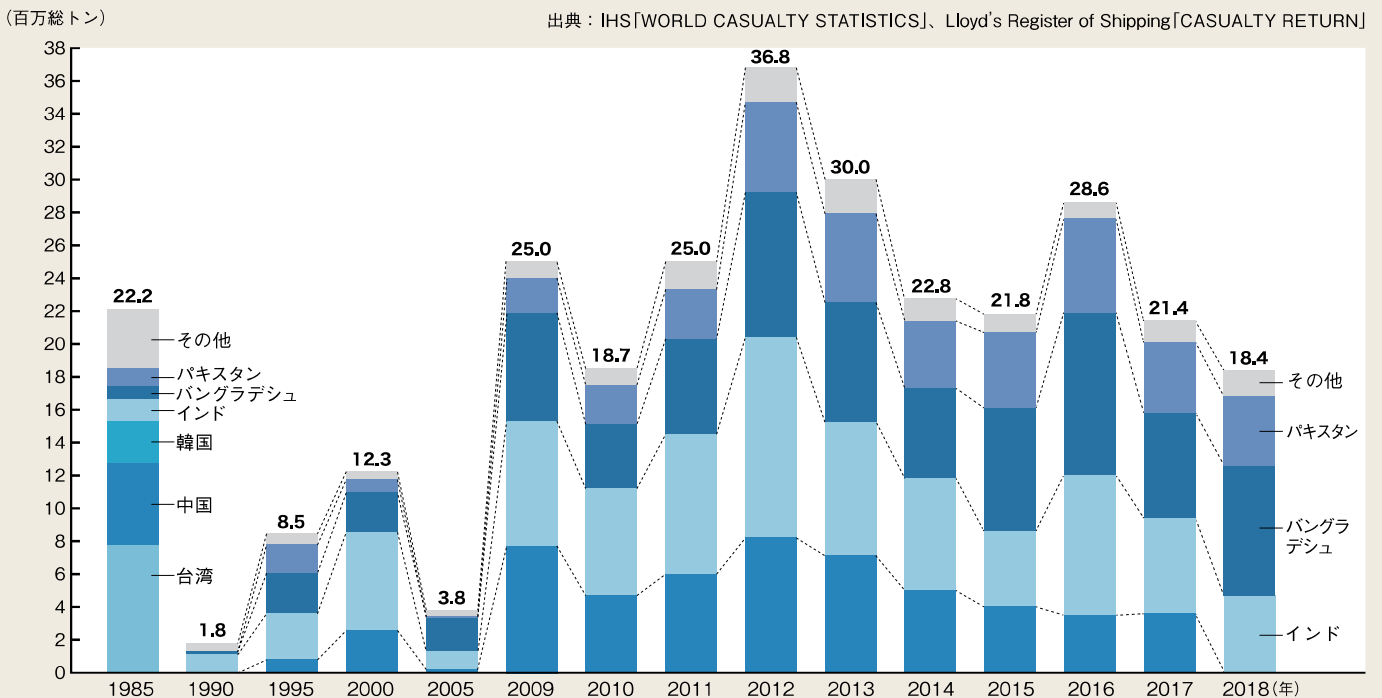
日本の商船建造量は1,453万総トン。日本と韓国、中国が世界の約9割を占める三大造船国となっている。



(注) ① ヨーロッパ内の主要造船国は、ルーマニア、ドイツ、フランス、イタリア等。2011年以降、ヨーロッパは34カ国で算出。
 ② その他に含まれる主要造船国は、台湾、インド等。
 ③ 1995年の中国建造量は、その他を含む。

5 世界の船舶解撤量

2018年の世界の船舶解撤量は1,837万総トン。国別では、インド、バングラデシュ、パキスタンが多く、この3カ国で91%を占めている。



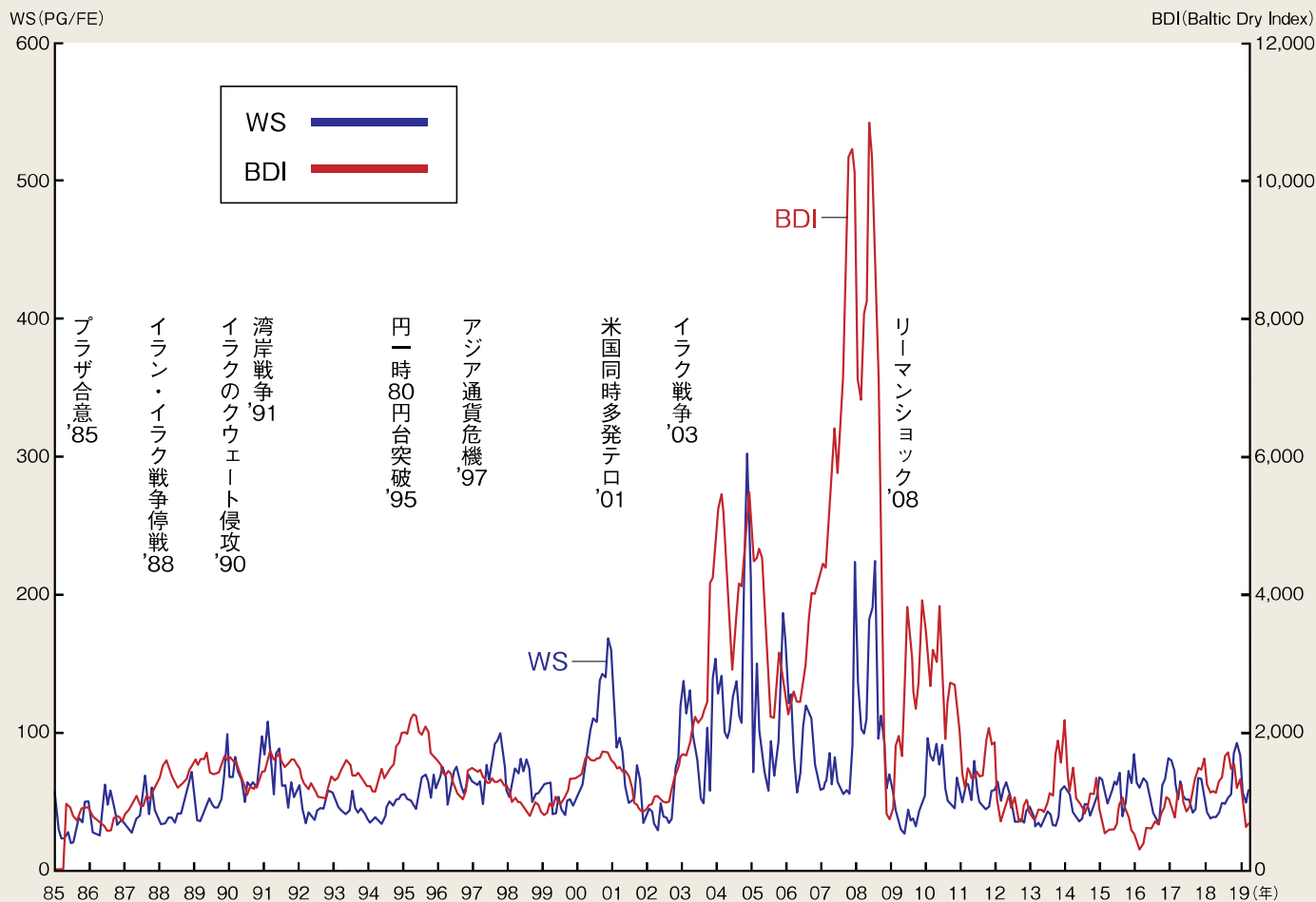
(注) データについて「CASUALTY RETURN」各年版(1993年以前)、「WORLD CASUALTY STATISTICS」(1994年以降)の数値。

6 海運市況

不定期船市況は2017年以降回復基調にあったが、18年秋以降はケープサイズ市況の不安定化もあり、19年初めまで下落傾向がみられた。BDIは2017年は平均1,153であったが、2018年の平均は1,348であった。一方、2018年のタンカー市況は新造船の増加や主要産油国の減産などもあり夏まで下落傾向で推移し、年末にかけて回復に向かった。

出典：TRAMP Data Service [WORLD MARITIME ANALYSIS]

作成：(公財)日本海事センター



(注) ①BDI (The Baltic Exchange) 及びWS (中東/極東) は、TRAMP Data Service集積資料による。

②BDI (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))

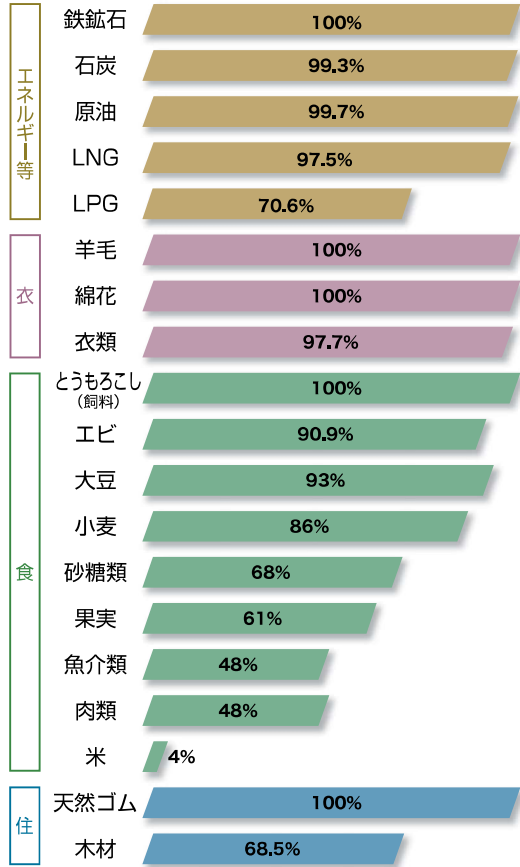
The Baltic Exchangeが毎営業日に、ドライマーケットの成約情報を1985年以来、一定の基準で継続発表している指数であり、乾貨物運賃の変動推移を示している。

③WS (World Scale Rate) はVLCC (24万D/W)、積地は中東、揚地は極東。

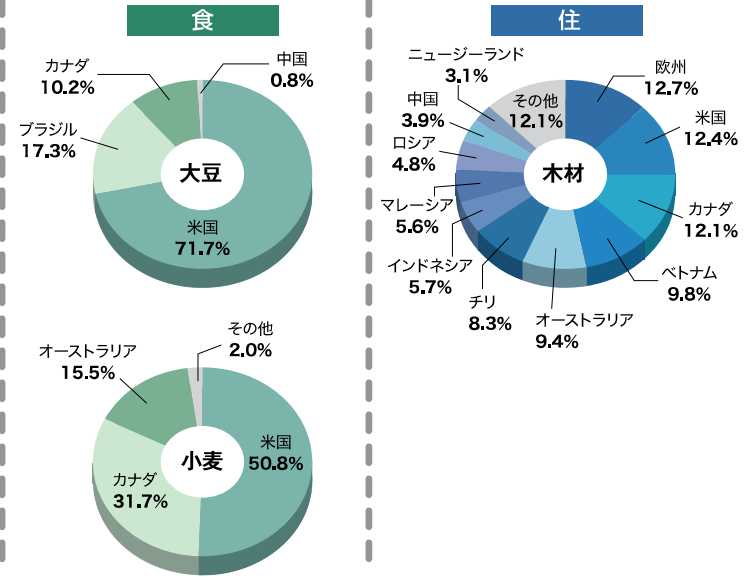
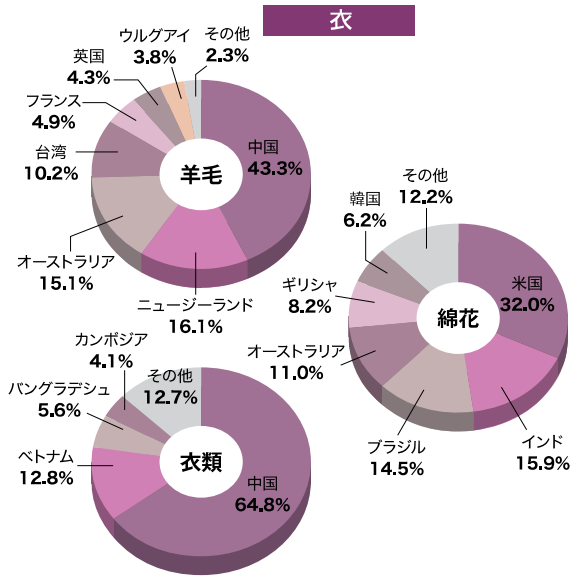
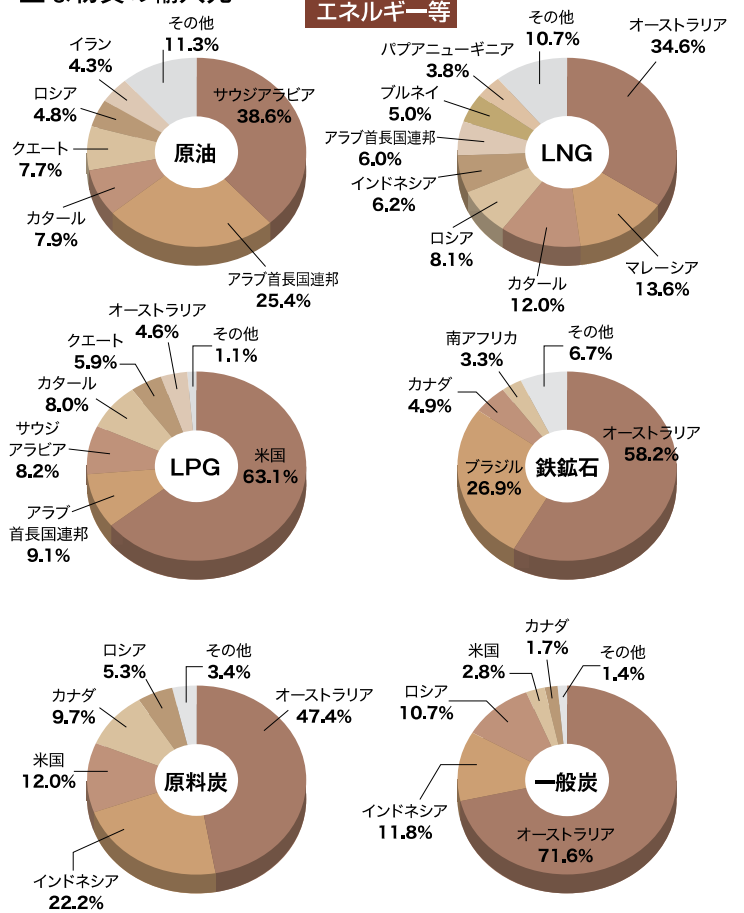
1 主な資源の対外依存度

わが国は衣食住の面で欠くことのできない多くの資源を輸入に頼っている。エネルギー資源である原油は中東諸国から(8割以上)、石炭はオーストラリアから(約7割)、LNGはオーストラリア、マレーシア、カタールからの輸入が多い。工業原料である鉄鉱石、原料炭はオーストラリアからの輸入が多い。

主な物資の対外依存度



主な物資の輸入先



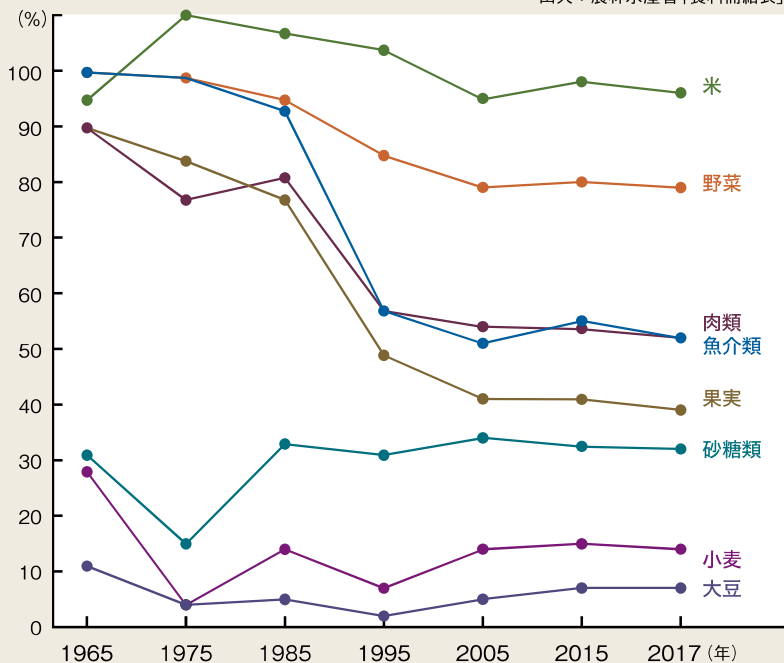
出典：平成29年度「食料需給表」、平成29年「木材需給表」、
「エネルギー白書2019」、「鉄鋼統計要覧」2018年版、
帝国書院HP統計資料、「日本のアパレル市場と輸入品概況2019」
(以上、対外依存度)
財務省貿易統計、「森林・林業白書」平成30年版(以上、輸入先)

(注) ①とうもろこし(飼料)・大豆・小麦・砂糖類・果実・魚介類・肉類・米・木材については
2017年度の数値(概算)。
②原油・LNG・LPG・石炭は2017年度、鉄鉱石・エビ・天然ゴムは2016年、羊毛・綿花は
2014年の数値。
③衣類は2018年の輸入浸透率。
④輸入先について、木材は2017年のデータ。他は2018年のデータ。

2 食料自給率の推移

米を始めとする主食用穀物を除き、食料自給率は1960年代より減少傾向だったが、近年では横ばい傾向である。

出典：農林水産省「食料需給表」



(単位：%)

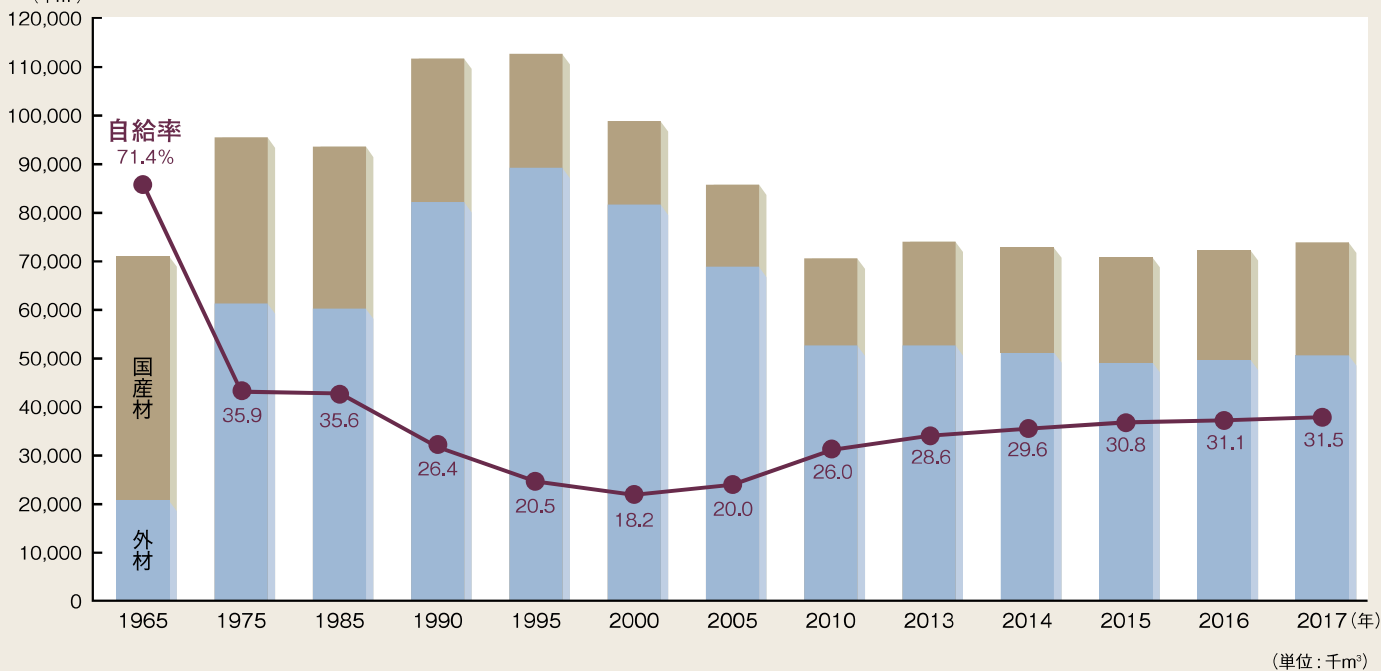
年度	1965	1975	1985	1995	2005	2015	2017
米	95	110	107	104	95	98	96
小麦	28	4	14	7	14	15	14
大豆	11	4	5	2	5	7	7
野菜	100	99	95	85	79	80	79
果実	90	84	77	49	41	41	39
肉類	90	77	81	57	54	54	52
魚介類	100	99	93	57	51	55	52
砂糖類	31	15	33	31	34	33	32

(注)2017年度数値は概算値。

3 国産材・外材別の木材需要(供給)量(丸太換算)

木材自給率は、1965年には71.4%であったが、1975年までに大きく減少し、2000年には18.2%にまで落ち込んだ。2000年以降は緩やかに増加し、2017年には31.5%となった。

(千m³) 出典：林野庁「木材需給表」



(単位：千m³)

年	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
合計	70,530	96,369	92,901	111,162	111,922	99,263	85,857	70,253	73,867	72,547	70,883	71,941	73,611
国産材	50,375	34,577	33,074	29,369	22,916	18,022	17,176	18,236	21,117	21,492	21,797	22,355	23,181
外材	20,155	61,792	59,827	81,793	89,006	81,241	68,681	52,018	52,750	51,054	49,086	49,586	50,430
自給率 (%)	71.4	35.9	35.6	26.4	20.5	18.2	20.0	26.0	28.6	29.6	30.8	31.1	31.5

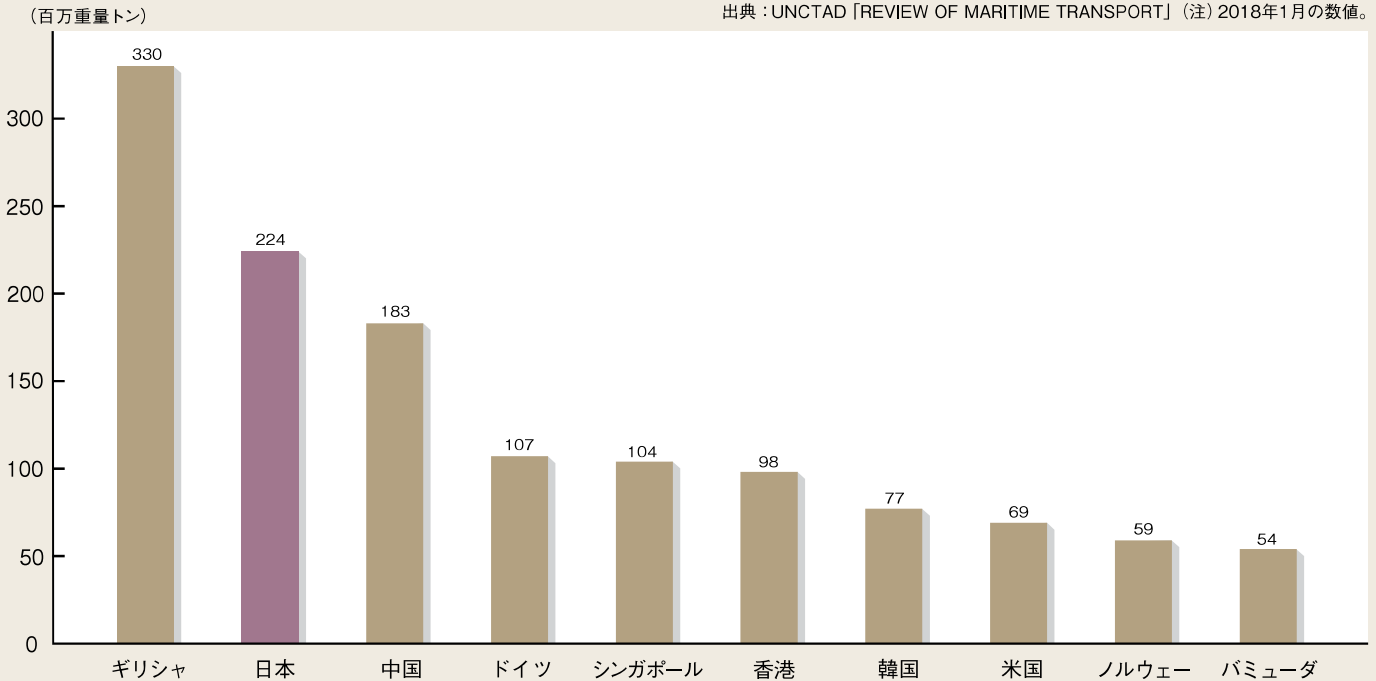
(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

1 世界の国別保有船腹量

日本の船会社が実質保有する船腹量は、ギリシャに次いで世界第2位の規模である。

※日本の船会社が保有する日本籍船及び海外子会社が保有する外国籍船の合計。

出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」(注)2018年1月の数値。

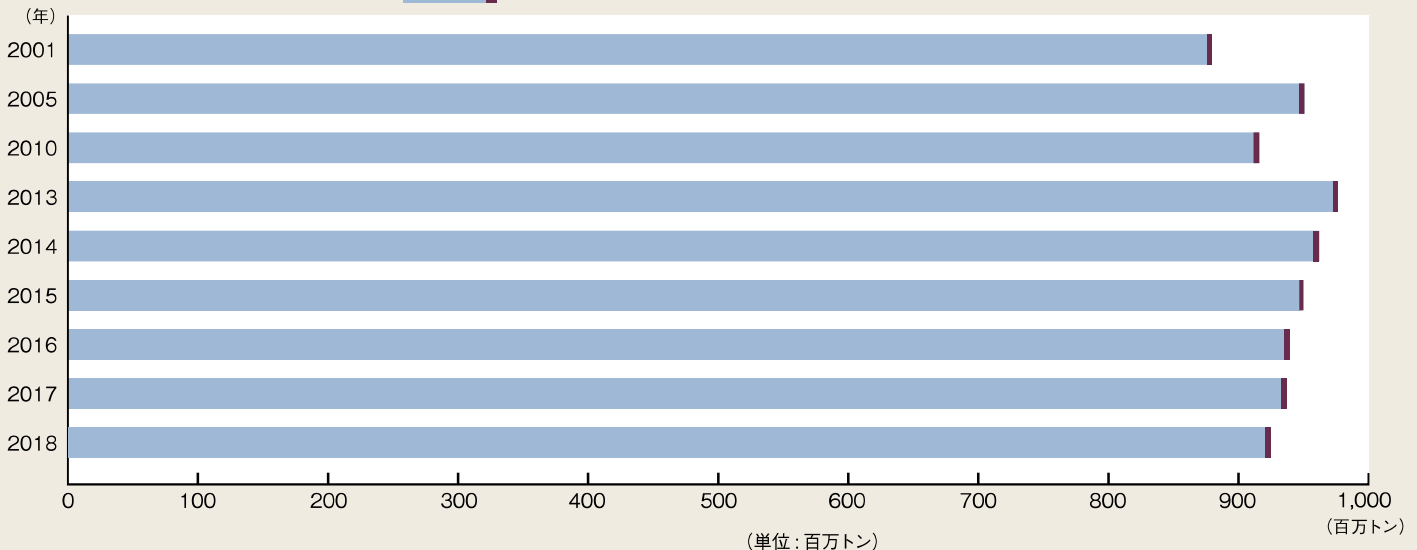


2 わが国の貿易に占める海上貨物の割合

わが国の貿易に占める海上貨物(海運)の割合(トン数ベース)は輸出入合計で2018年時点で99.6%。海運はわが国の貿易に不可欠な輸送手段となっている。

海上貨物 — 航空貨物

出典：国土交通省海事局、財務省貿易統計



(注)①国土交通省「海事レポート」各年版、財務省貿易統計を基に作成。

②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

3 わが国の品目別 海上貿易量及び貿易額

わが国の貿易は原材料やエネルギー資源に加え、白物家電や衣類などの消費財を輸入し、機械や自動車といった付加価値の高い製品を輸出する構造となっている。重量ベースでは、輸入が82.4%を占め、このうち3/4以上を液体貨物、石炭、鉄鉱石が占めている。一方、金額ベースでは輸出の割合が48.9%にのぼっている。

出典：国土交通省海事局

(注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(単位：千トン、億円)

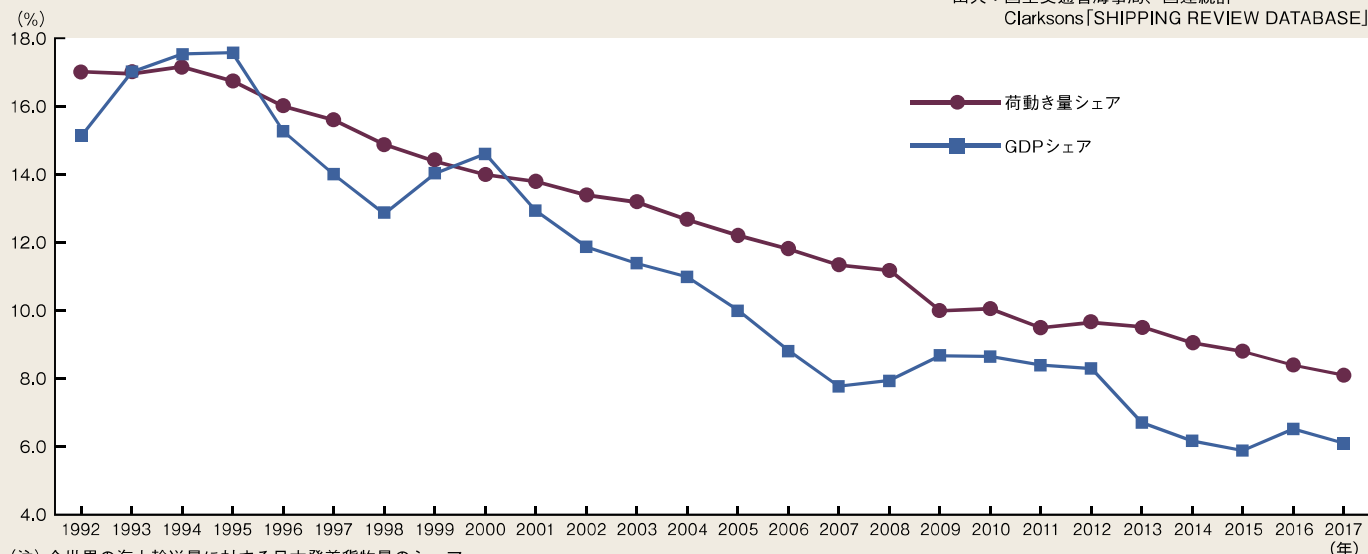
品目	年	2017年		2018年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		933,017	1,090,060	919,843	1,174,616	▲ 1.4
輸出	総計	165,159	548,600	161,637	574,323	▲ 2.1
	鉄鋼	37,718	32,611	36,113	34,167	▲ 4.3
	セメント	11,923	402	10,653	361	▲ 10.7
	機械類	13,340	190,887	13,621	197,062	2.1
	乗用自動車	6,006	104,629	6,201	109,329	3.2
	電気製品	1,503	51,798	1,494	53,778	▲ 0.6
	肥料	556	129	476	120	▲ 14.3
	その他	94,113	168,144	93,079	179,506	▲ 1.1
輸入	総計	767,858	541,460	758,206	600,293	▲ 1.3
	乾貨物計	489,812	410,218	488,294	437,405	▲ 0.3
	鉄鉱石	126,526	10,820	123,852	10,296	▲ 2.1
	石炭	192,839	25,703	189,320	28,121	▲ 1.8
	燐鉱石	261	55	219	47	▲ 16.2
	塩	7,382	335	7,301	308	▲ 1.1
	銅鉱	4,732	9,352	5,248	10,407	10.9
	ニッケル鉱	3,596	212	3,661	240	1.8
	ボーキサイト	37	12	43	21	13.9
	木材	6,629	3,845	6,425	4,072	▲ 3.1
	パルプ	1,813	1,523	1,713	1,702	▲ 5.6
	チップ	12,170	2,363	12,449	2,520	2.3
	小麦	5,706	1,715	5,652	1,811	▲ 0.9
	米	679	403	672	543	▲ 1.1
	大麦・裸麦	1,205	303	1,264	385	4.9
	トウモロコシ	15,306	3,457	15,802	3,721	3.2
	大豆	3,218	1,735	3,236	1,701	0.6
	その他	107,713	348,385	111,361	371,470	3.4
	液体貨物計	278,046	131,243	269,912	162,888	▲ 2.9
	原油	158,020	71,547	148,957	89,036	▲ 5.7
LNG	83,632	39,173	82,852	47,389	▲ 0.9	
LPG	10,774	6,048	10,734	6,908	▲ 0.4	
重油	2,290	1,049	2,536	1,423	10.8	
その他	23,331	13,426	24,834	18,131	6.4	

4 世界におけるわが国の荷動き量、GDPシェアの推移

わが国の荷動き量のシェアは、1992年時点では17.1%であったが、それ以降低下傾向が続き、2017年は8.1%。

GDPシェアについても、1995年は17.6%で、以降は低下傾向にあったが、2014年からほぼ横ばい傾向となり2017年は6.1%になった。

出典：国土交通省海事局、国連統計
Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」

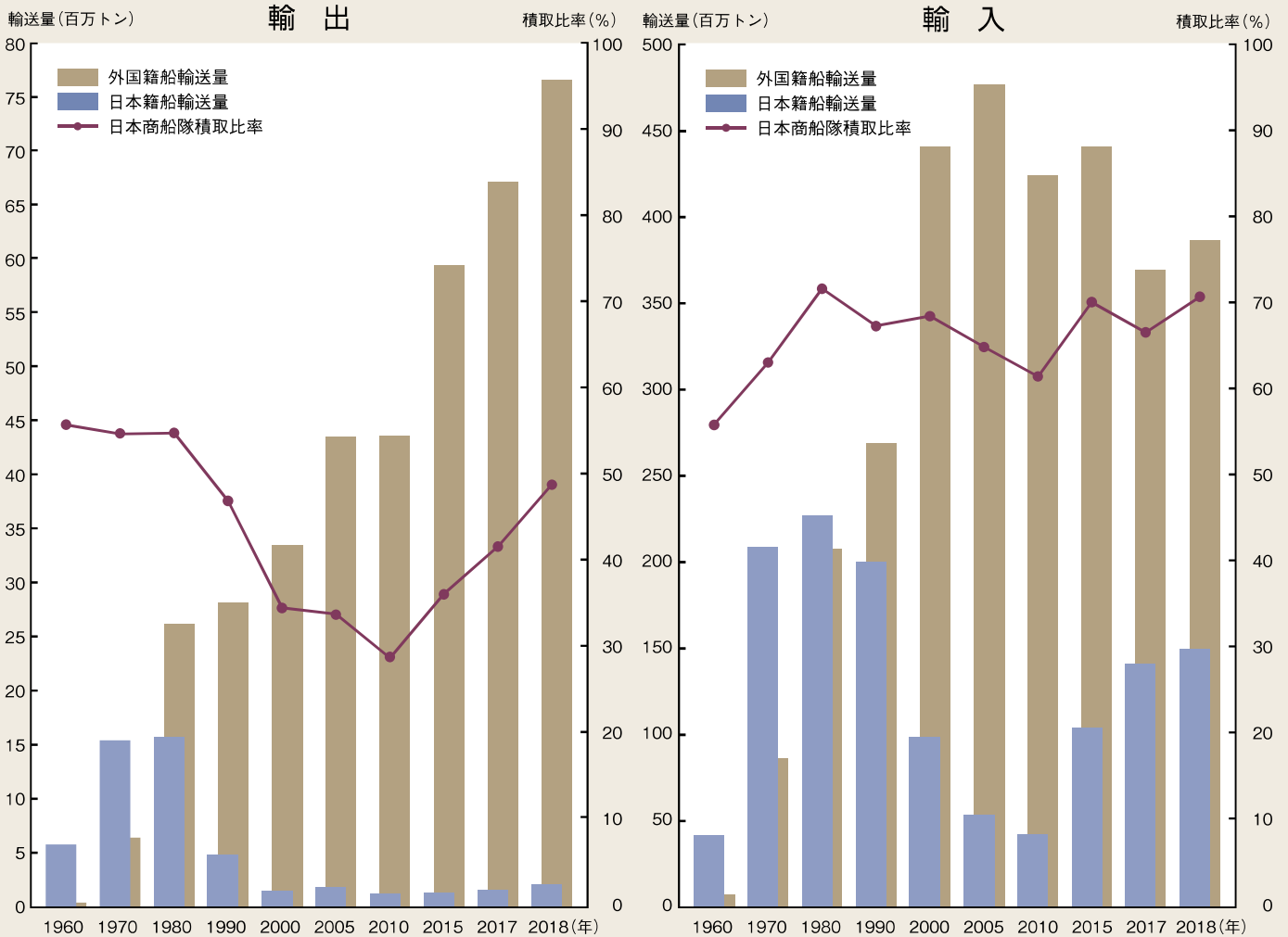


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア

5 日本商船隊の積取比率の推移

わが国貿易量に占める日本商船隊の積取比率は、輸出では1960年より減少傾向にあったが、2014年以降増加傾向となり、2018年時点では48.7%。輸入では1970年より60~70%周辺で増減を繰り返し、2018年時点では70.7%。

出典：国土交通省海事局



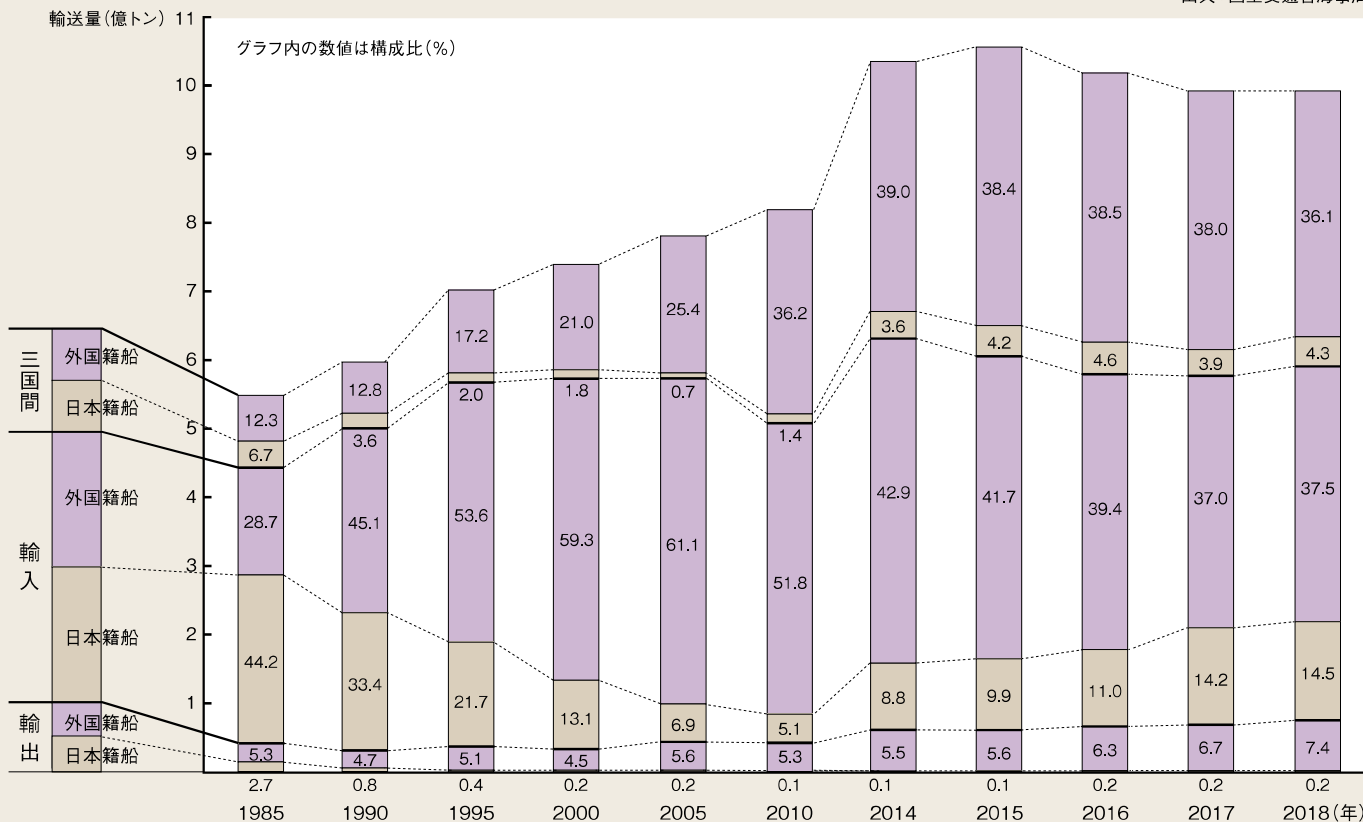
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	2,616	54.7	60,564	22,664	20,723	71.6
1990	7,042	485	2,812	46.8	69,931	19,994	26,967	67.2
2000	10,174	151	3,345	34.4	78,800	9,814	44,073	68.4
2005	13,437	180	4,360	33.8	81,563	5,346	47,578	64.9
2010	15,641	119	4,357	28.6	75,904	4,196	42,394	61.4
2015	16,898	142	5,938	36.0	77,774	10,414	44,056	70.0
2017	16,516	164	6,712	41.6	76,786	14,150	36,927	66.5
2018	16,164	209	7,662	48.7	75,821	14,949	38,668	70.7

(注) 2018年の数値は暫定値。

6 日本商船隊の輸送量推移

日本商船隊の輸送量の内訳は、三国間輸送の割合が近年40%前後に推移している。

出典：国土交通省海事局

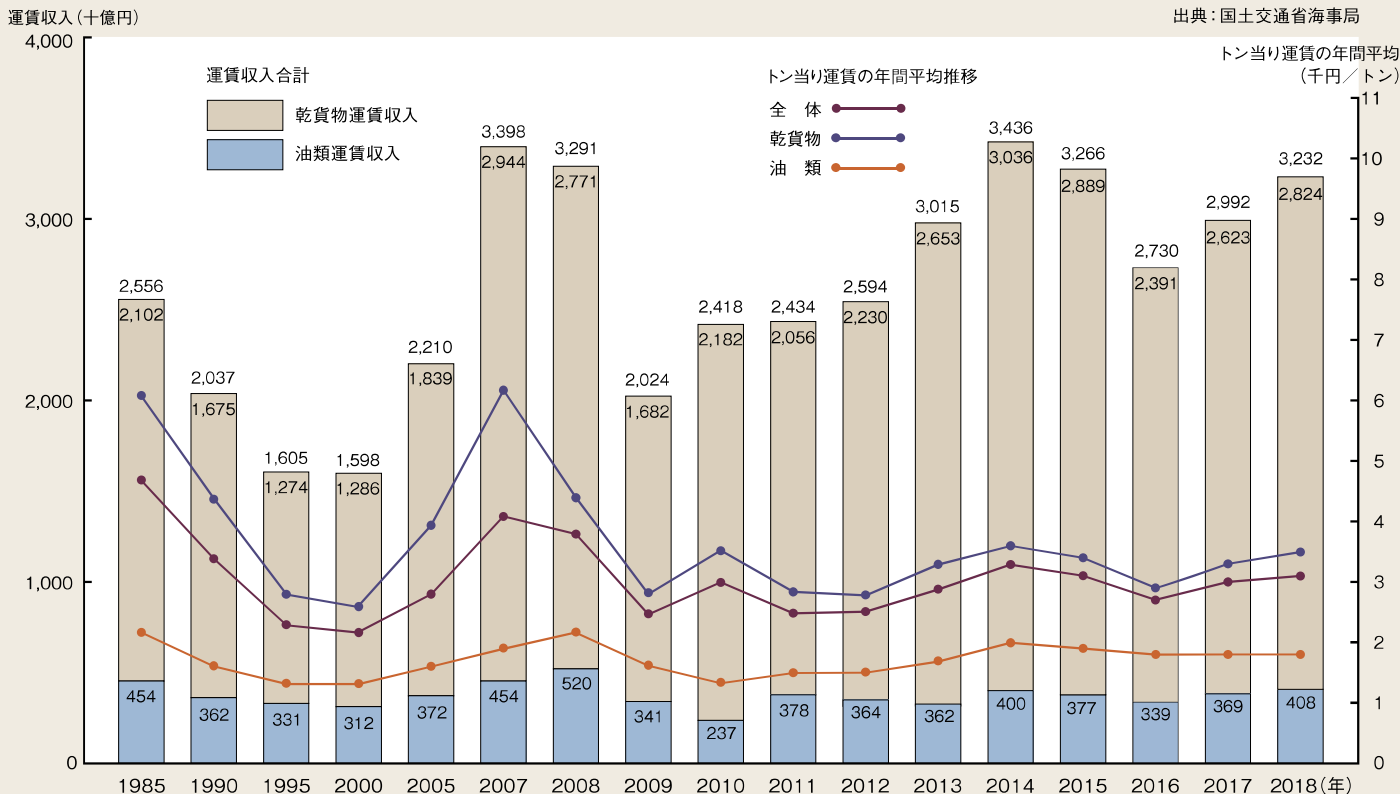


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2018年の数値は暫定値。

7 日本商船隊の運賃収入の推移

日本商船隊の運賃収入は、対前年比8%増の3兆2,322億円。

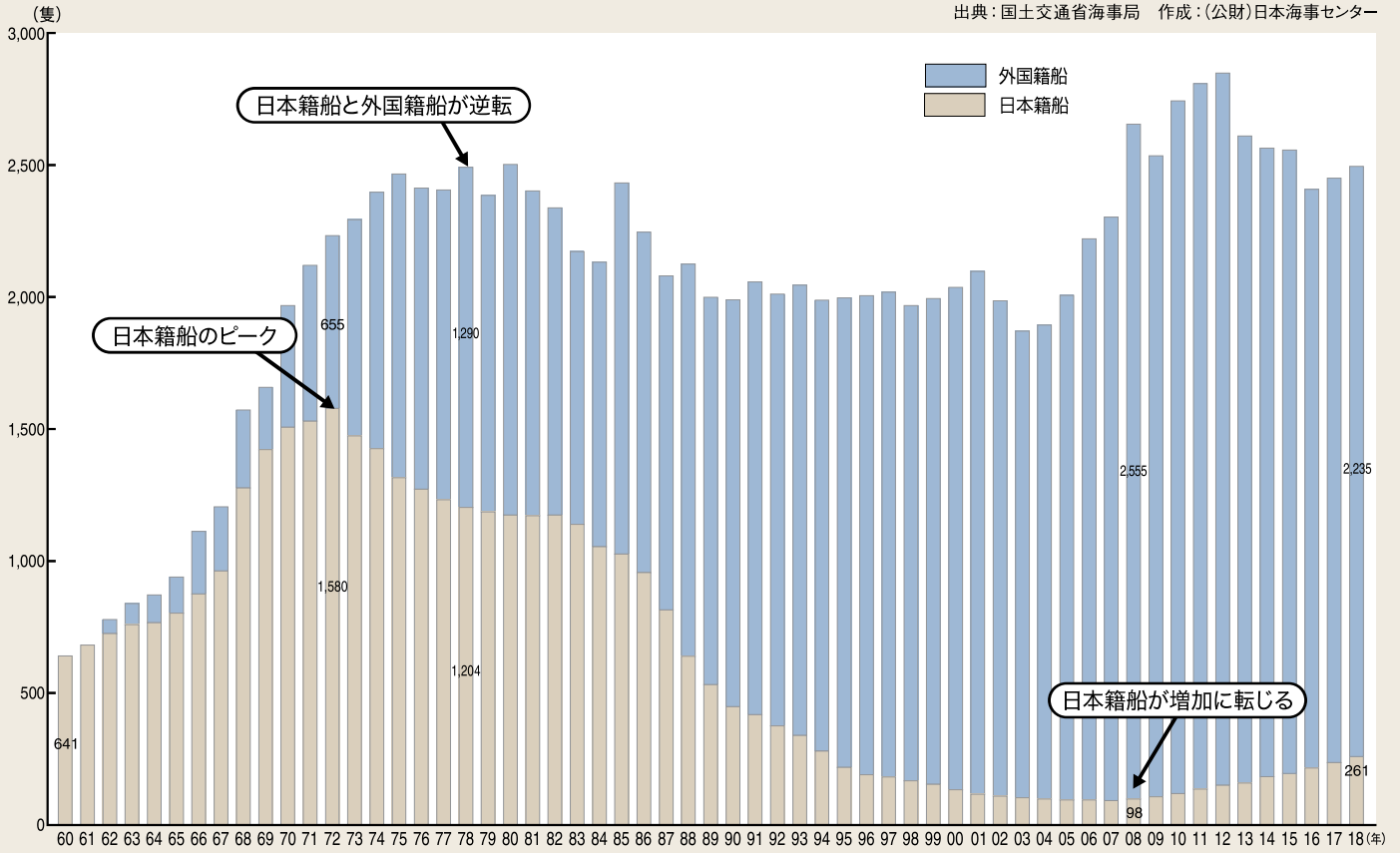
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2018年の数値は暫定値。

8 日本商船隊の構成の変化

日本商船隊は、隻数は2,500隻前後で推移しているが、船の大型化により総トン数は1980年比で2倍近くになっている。このうち日本籍船は1972年をピークに減少が続いていたが、2008年から増加に転じている。



(注)「日本海運の現状」/「外航海運の現状」/「海事レポート」
運輸省海運局/同国際運輸・観光局/同海上交通局/国土交通省海事局(昭和40年版～平成21年版)
1960、61年の外国籍船の隻数は対応するデータが入手困難なため省略。

出典：国土交通省海事局

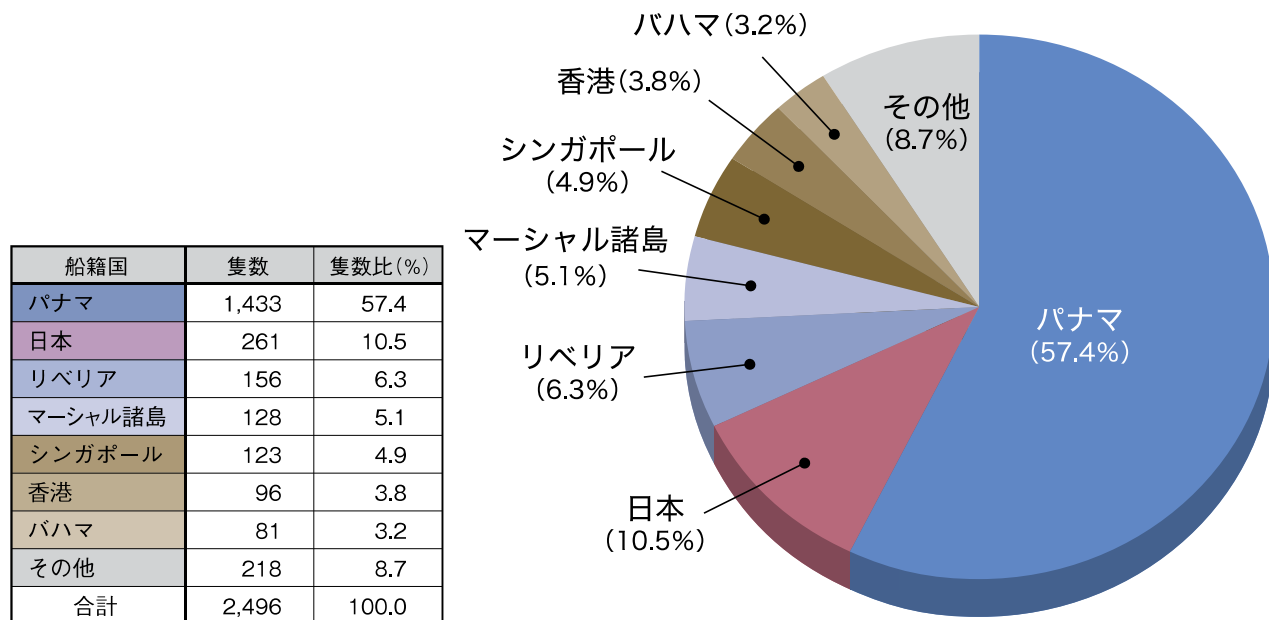
年	日本籍船				外国籍船				合計		
	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン
1980	1,176	46.9	34,240	59,073	1,329	53.1	30,987	56,132	2,505	65,227	115,205
1985	1,028	42.2	33,740	55,512	1,407	57.8	28,691	50,140	2,435	62,431	105,652
1990	449	22.5	20,406	33,163	1,543	77.5	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
1995	218	10.9	13,849	21,682	1,781	89.1	50,514	77,056	1,999	64,363	98,738
2000	134	6.6	10,098	14,384	1,905	93.4	59,040	88,144	2,039	69,138	102,527
2005	95	4.7	7,460	9,577	1,914	95.3	73,215	108,085	2,009	80,675	117,662
2008	98	3.7	7,181	8,665	2,555	96.3	97,806	143,088	2,653	104,987	151,754
2009	107	4.2	7,876	9,635	2,428	95.8	100,921	140,682	2,535	108,797	150,318
2010	119	4.3	10,110	13,403	2,623	95.7	108,289	153,396	2,742	118,399	166,799
2011	136	4.8	11,188	16,428	2,672	95.2	109,150	162,138	2,808	120,338	178,565
2012	150	5.3	12,859	18,608	2,698	94.7	116,294	172,177	2,848	129,153	190,785
2013	159	6.1	13,702	20,232	2,450	93.9	104,992	151,701	2,609	118,694	171,934
2014	184	7.2	15,462	23,628	2,382	92.8	104,437	150,067	2,566	119,899	173,695
2015	197	7.7	16,506	24,906	2,364	92.3	105,492	151,059	2,561	121,998	175,965
2016	219	9.1	18,283	26,990	2,192	90.9	99,121	140,600	2,411	117,403	167,590
2017	237	9.6	20,002	31,717	2,221	90.4	99,422	141,568	2,458	119,425	173,285
2018	261	10.5	21,893	33,701	2,235	89.5	102,608	146,553	2,496	124,501	180,254

(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

9 日本商船隊の船籍国

日本商船隊を船籍国(船の登録国)別にみると、日本籍船は10.5%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く57.4%のシェアを占める。

出典：国土交通省海事局

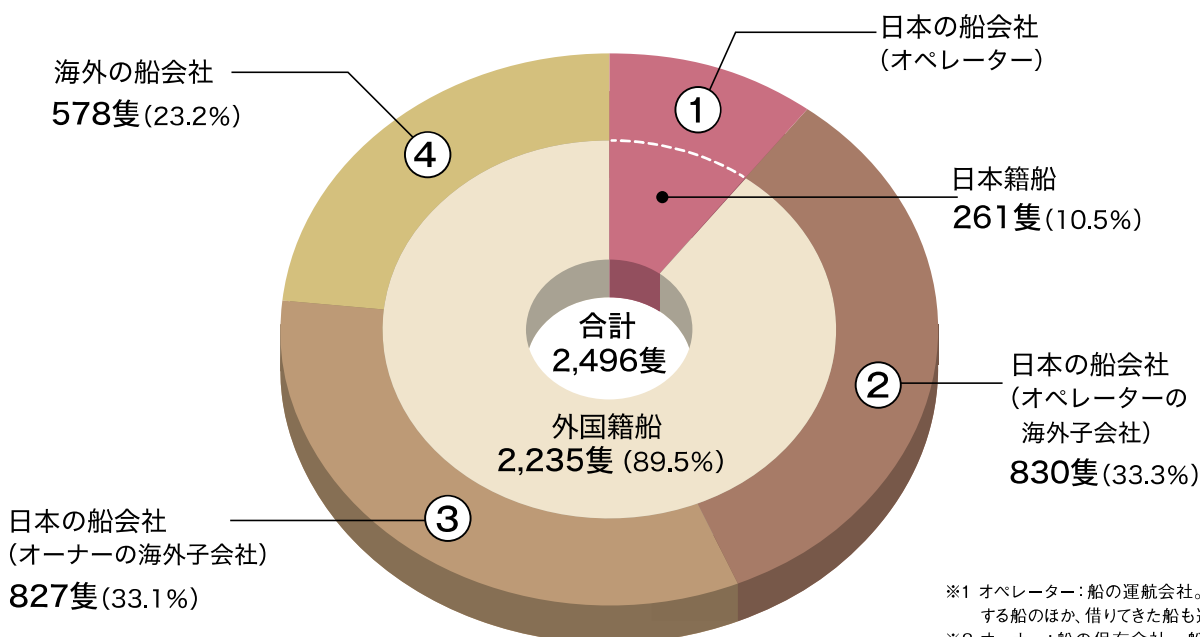


(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

10 日本商船隊の保有形態

日本商船隊を保有形態別にみると、①日本の船会社(オペレーター※1)が保有する日本籍船、②日本の船会社(オペレーター)の海外子会社が保有する外国籍船、③日本の船会社(オーナー※2)の海外子会社が保有する外国籍船、④その他海外の船会社が保有する外国籍船の4つに分けられる。

出典：国土交通省海事局

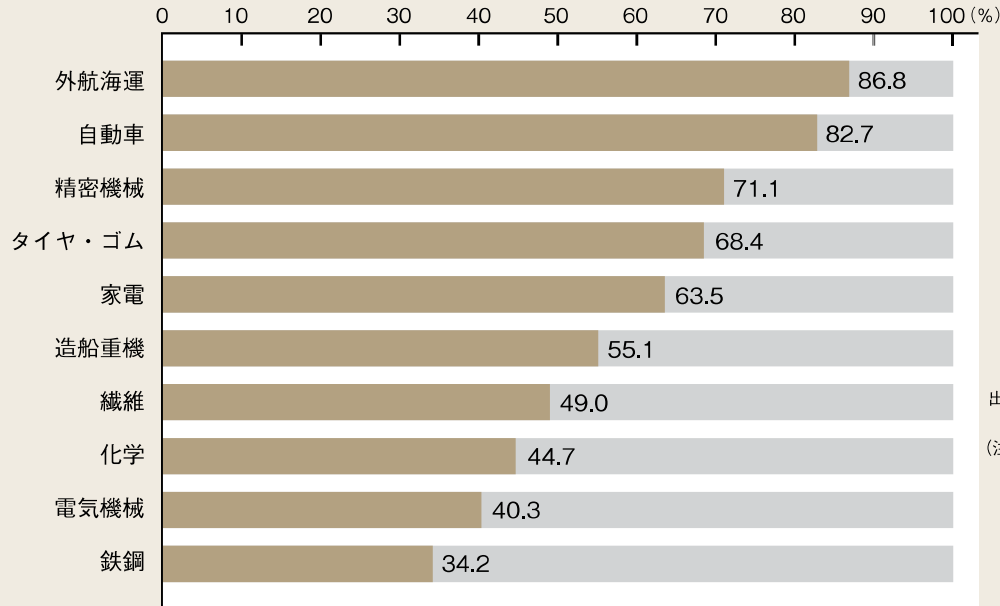


※1 オペレーター：船の運航会社。自ら保有する船のほか、借りてきた船も運航する。
 ※2 オーナー：船の保有会社。船の保有・整備および船員の配乗を行いオペレーターに貸し出す。

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

11 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率の比較

わが国外航海運の全売上高に占めるドル建て金額の比率は86.8%であり、他産業と比較して為替レートの影響を非常に受けやすい収支構造となっている。



出典：国土交通省海事局、有価証券報告書

(注) ①外航海運業は、国土交通省「海事レポート」2018年版による。他産業は主要各社の有価証券報告書により作成。(2017年度の数値)
 ②海外売上比率=(海外売上高÷連結売上高)×100とした。
 ③外航海運業はドル建て収入分。ただし、CAF等によりカバーされている分等は除く。

12 対米ドルレート為替相場の推移

上記①のとおり、外航海運は収入の多くがドル建てのため、その業績は自国通貨の対米ドルレート為替相場に大きく左右される。各国通貨の対米ドルレートの変動を指数で見ると、1980年を100とした場合、2018年の日本円は48.70。円換算した運賃水準が5割近くまで目減りしたことになる。

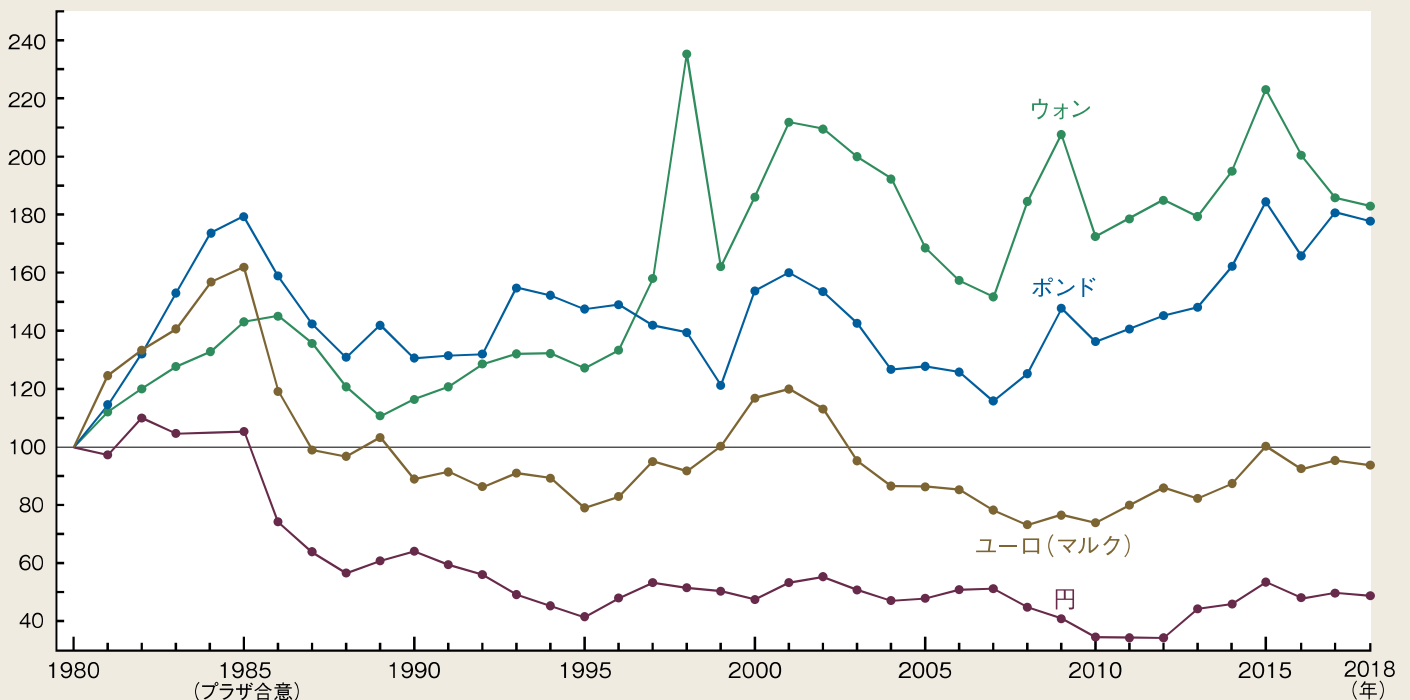
1980年との比較

国名	1980年		2018年	
	対米ドルレート	指数	対米ドルレート	指数
日本(円)	226.74	100.0	110.43	48.70
英国(ポンド)	0.43	100.0	0.76	177.71
ドイツ(ユーロ)	0.93	100.0	0.87	93.74
韓国(ウォン)	607.43	100.0	1,110.97	182.90

(注) ①1995年までは、IMF [International Financial Statistics] による。
 ②ユーロは1998年までドイツマルク。

(指数)

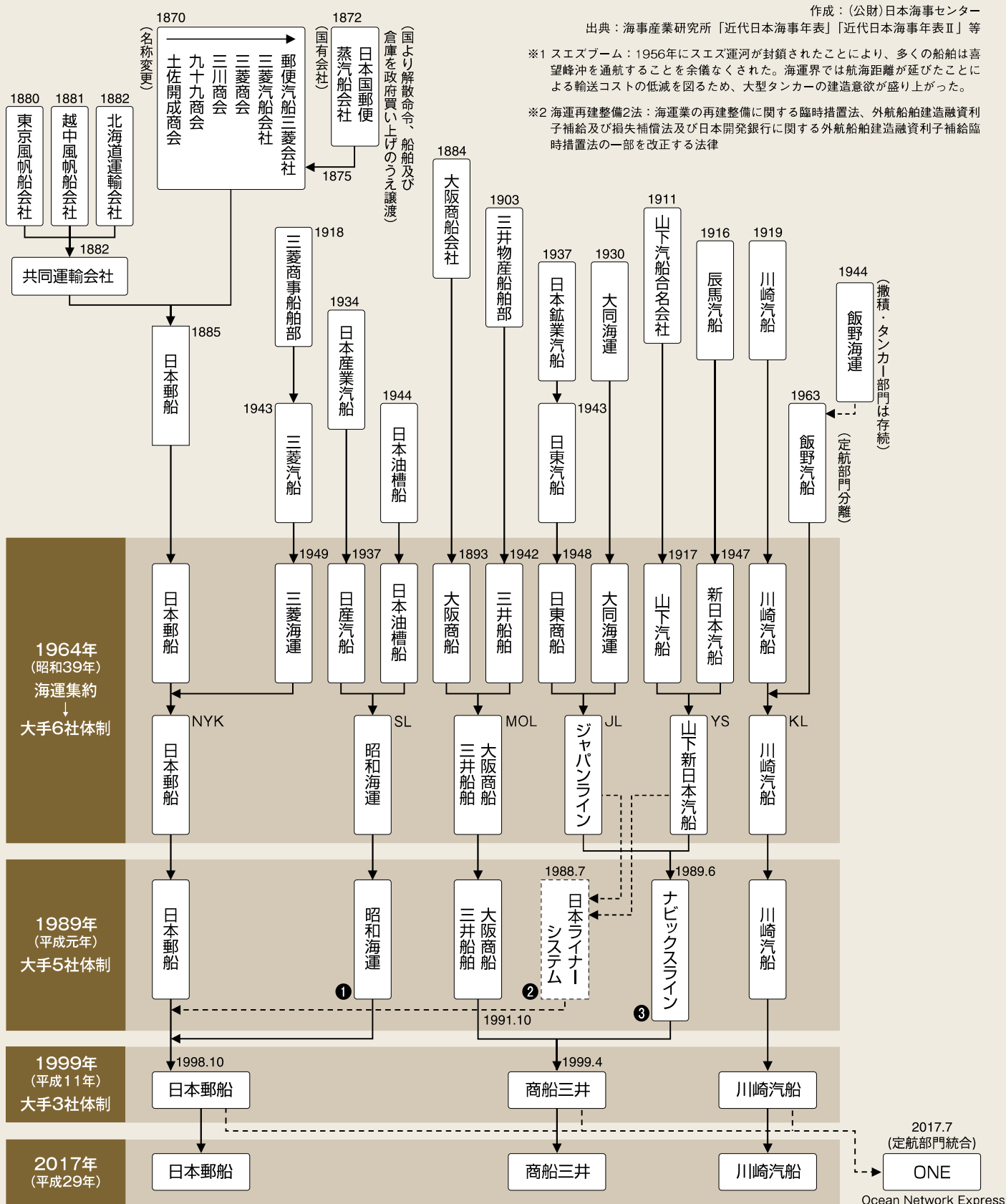
出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング



13 わが国外航海運大手企業の再編の流れ

下図は明治以降、現代までの外航海運大手企業の主な再編の流れを示したもの。1956年のスエズブーム^{※1}後の長期海運不況はわが国外航海運企業の経営基盤を脆弱にした。政府は海運企業の経営基盤を強化し、外航船舶を整備する方策として海運再建整備2法^{※2}を制定し、海運企業の集約を図るとともに財政上

の優遇措置を講ずることとした。この集約には、当時の外航海運企業のほとんどである95社が参加し、6グループの中心である中核会社を軸に88社となった(1964年、海運集約)。その後、さらに船社の統合が進み、1999年以降は大手3社体制となっている。2017年には大手3社の定期コンテナ船事業が統合された。



海運企業の動向

- 1988年 7月** 昭和海運、定期船部門からの全面撤退(除・中国)。(P33表中の①)
 (1) ジャパンライン、山下新日本汽船の折半出資の定期船運航専門会社「日本ライナーシステム」設立。(P33表中の②)
 (2) ジャパンライン、山下新日本汽船は、定期船部門を分離したため、不定期船部門、タンカー部門の運航会社となる。
- 1989年 6月** ジャパンラインと山下新日本汽船が合併し、「ナビックスライン」となる。(P33表中の③)
- 1991年10月** 日本郵船が日本ライナーシステムを吸収合併。
- 1998年10月** 日本郵船が昭和海運を吸収合併。
- 1999年 4月** 大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併し、「商船三井」となる。
- 2018年 4月** 川崎汽船、商船三井、日本郵船の邦船3社が定期コンテナ船部門を事業統合した新会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)」が、営業を開始。

2016-2019 外航海運トピックス

- 2016年 6月** パナマ運河新開門が供用を開始。LNG 船も含め大型船型が通航可能となり、船種毎の新通航料体系・料金が全面適用された。
- 10月** 「MARPOL条約付属書VI規制」によるSOx(硫黄酸化物)に対する規制強化の開始時期が2020年に決定。硫黄分濃度0.5%以下の燃料の使用またはスクラバー(脱硫装置)やガス燃料機関の導入が求められることに。燃料消費実績報告制度導入のための条約改正案も採択された。
- 10月** 川崎汽船、商船三井、日本郵船の邦船3社が定期コンテナ船部門の事業統合を発表。
-
- 2017年 1月** 改正 STCW条約(マニラ改正)が完全実施。この改正により、新たな船員の能力要件の追加、資格証明や訓練等の見直しが行われ、ECDIS(電子海図表示情報装置)取扱いやブリッジリソースマネジメント等に関する能力要件、基本訓練の5年毎の再講習や保安関連の訓練実施等が規定となっている。
- 7月** 川崎汽船、商船三井、日本郵船の3社が新会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)」を設立。
- 9月** 「船舶バラスト水規制管理条約」が発効。バラスト水に含まれる生物の排出に伴う環境への被害を防止するため、船舶に対してバラスト水の適切な管理を求めるもので、外航船舶は原則としてバラスト水処理装置を搭載する必要がある。
-
- 2018年 4月** 「ONE」が営業を開始。
- 4月** 準日本船舶(わが国の外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶)が適用対象となった、新たなトン数標準税制が開始された。
- 5月** 第3期海洋基本計画が発表。「新たな海洋立国への挑戦」を計画の政策の方向性として位置付けている。
- 5月** 運送や海商に関する規定「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が成立。この改正により、航空運送や複合運送の規定と荷主の危険物についての通知義務の規定の新設や、傭船契約に関する規定などが見直された。
-
- 2019年 3月** 日本が「2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再資源化のための香港条約(シップ・リサイクル条約)」に加入。

定期航路

1 世界主要港2017年コンテナ取扱量

世界主要港の1、2位は昨年に引き続き上海、シンガポール。
上位10位港のうち、シンガポール、ドバイ、釜山を除く7港を中国の港湾が占める。

順位	16年順位	港	国	2017年	前年比
1	1	上海	中国	40,233	8.3
2	2	シンガポール	シンガポール	33,667	8.9
3	3	深圳 ※1	中国	25,209	5.1
4	4	寧波	中国	24,607	14.1
5	6	香港	中国	20,770	4.8
6	5	釜山	韓国	20,493	5.3
7	7	広州	中国	20,370	8.0
8	8	青島	中国	18,262	1.4
9	9	ドバイ	アラブ首長国連邦	15,368	4.0
10	10	天津	中国	15,040	3.8
11	12	ロッテルダム	オランダ	13,734	10.9
12	11	ポートクラン	マレーシア	11,978	▲9.0
13	14	アントワープ	ベルギー	10,450	4.1
14	16	廈門	中国	10,380	8.0
15	13	高雄	台湾	10,271	▲1.9
16	15	大連	中国	9,707	1.3
17	18	ロサンゼルス	米国	9,343	5.5
18	17	ハンブルグ	ドイツ	8,860	▲0.6
19	19	PTP (タンジュンペラバス)	マレーシア	8,260	2.9
20	20	レムチャパン	タイ	7,670	6.1
21	21	ロングビーチ	米国	7,545	11.4
22	22	NY・NJ ※2	米国	6,710	7.3
23	23	營口	中国	6,278	3.2
24	25	コロombo	スリランカ	6,209	8.3
25	24	ホーチミン	ベトナム	6,156	4.6
26	27	タンジュンプリオク	インドネシア	6,090	10.4
27	26	ブレーメルハーヘン	ドイツ	5,510	▲0.5
28	-	ジャワハルラル・ネルー	インド	4,833	7.0
29	29	バレンシア	スペイン	4,832	2.1
30	-	マニラ	フィリピン	4,782	5.7

出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2018

(注)確定値。

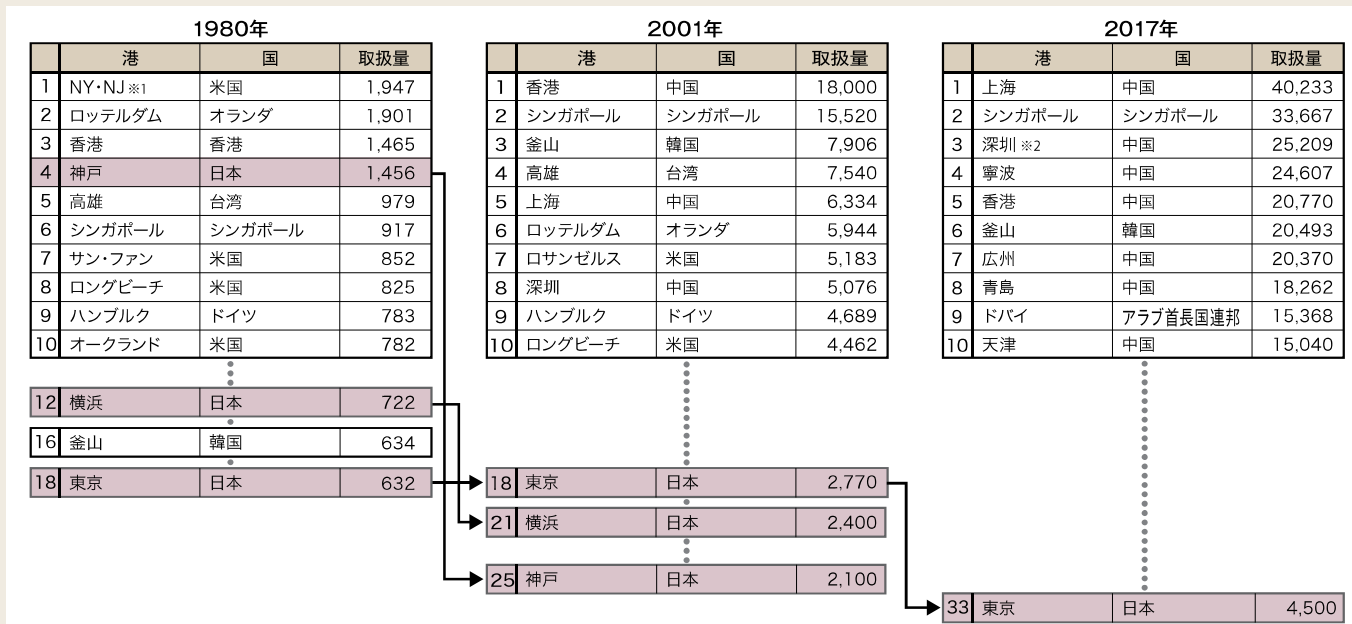
取扱量単位は千TEU。

※1 深圳 (Shenzhen)は、赤湾 (Chiwan)、蛇口 (Shekou)、塩田 (Yantian)の3港の合計。

※2 NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

2 世界主要港コンテナ取扱量の推移 (1980、2001、2017年経年比較)

わが国港湾は、1980年には神戸港(4位)、横浜港(12位)及び東京港(18位)が20位以内に入っていた。2017年時点では東京港が33位だったが、神戸港、横浜港とも50位以下となった。世界の中でわが国港湾の位置づけは低下している。



出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2018

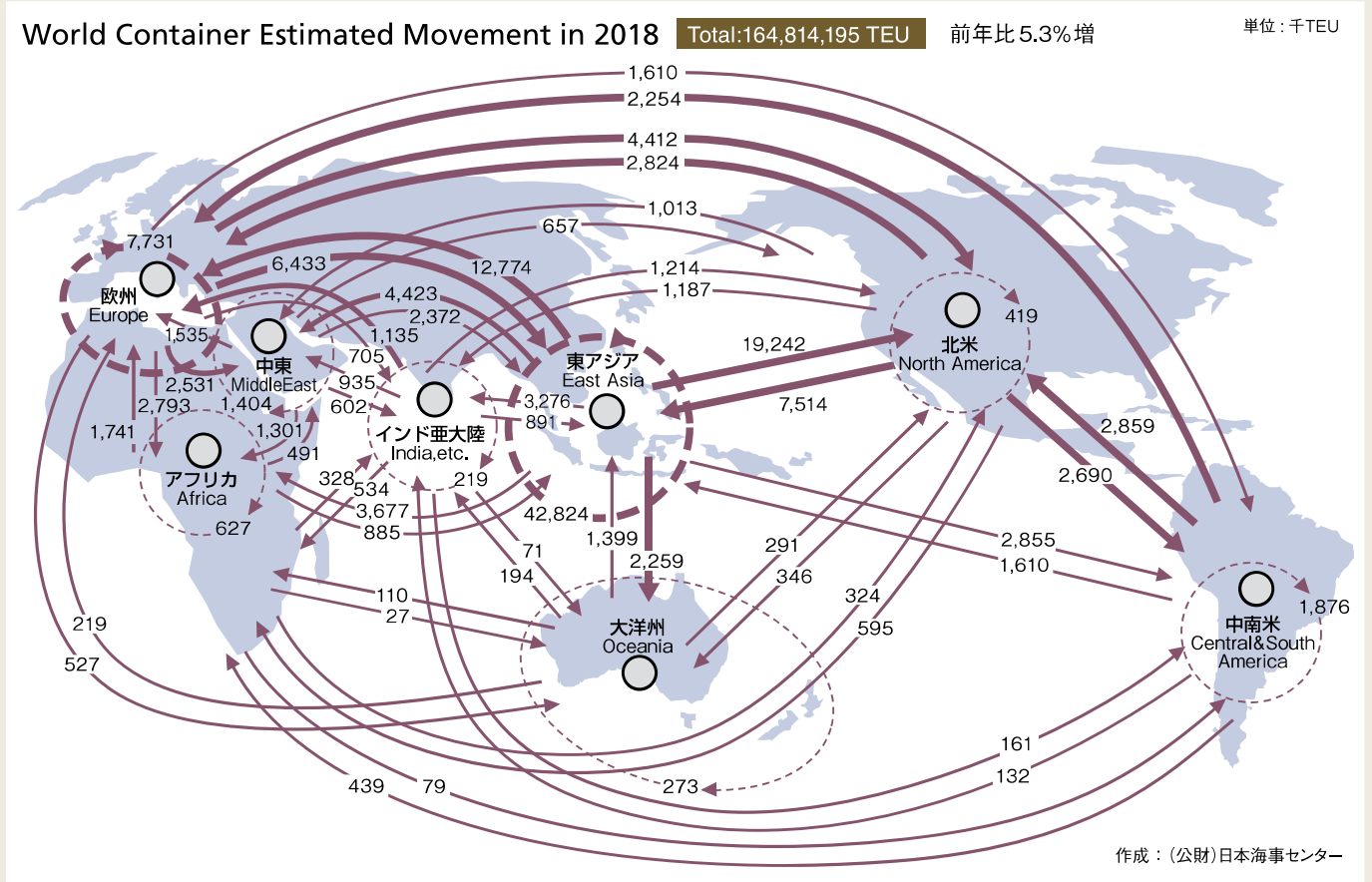
(注) 2017年取扱量は確定値。取扱量単位は千TEU。

※1 NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

※2 深圳 (Shenzhen)は、赤湾 (Chiwan)、蛇口 (Shekou)、塩田 (Yantian)の3港の合計。

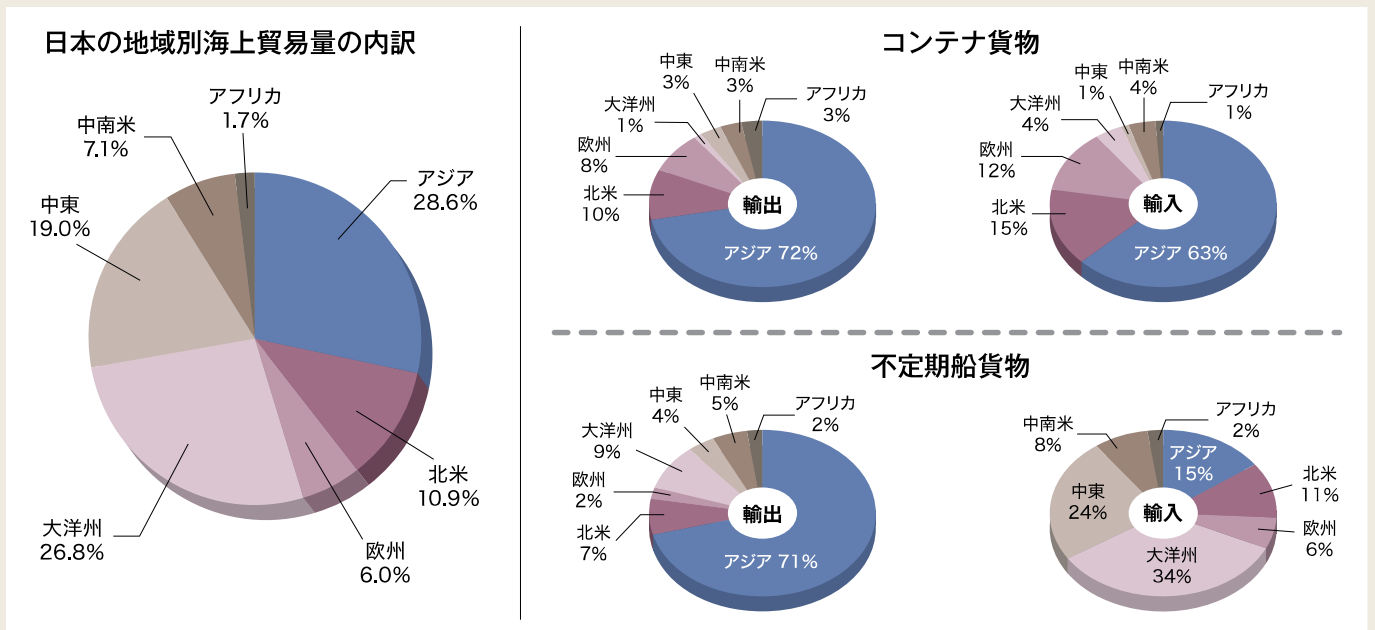
3 世界のコンテナの荷動き (推計)

2018年の世界のコンテナ荷動き量は、164,814,195TEUで前年比5.3%増加した。東アジア域内だけで見ると、前年比4.9%の増加である。現在の世界のコンテナ荷動きは、アジア/北米、アジア/欧州の基幹航路よりも東アジア域内の方が圧倒的に多くなっている。



4 わが国の海上貿易量の内訳

わが国の海上貿易をみると、コンテナ貨物では、輸出入ともにアジア地域内との貿易が半分以上を占めている。不定期船貨物については、輸出ではアジア域内が約7割、輸入では大洋州や中東等の資源保有国からの輸入がシェアの半分以上を占める。



5 アジア各国の世界に占めるコンテナ取扱量のシェア

アジア各国の世界に占めるコンテナ取扱量(TEU)のシェアは1990年には4割を切っていたが、その後拡大し続け、2017年には56.9%となった。



(注) ①中国、シンガポール、香港、日本、韓国、マレーシア、台湾、インド、インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、スリランカ、パキスタン、バングラディシュ、ミャンマーのデータ。
②取扱量はContainerisation International推定値。

6 コンテナ取扱量の上位を占めるアジアの港湾

中国を中心にアジア諸国発着のコンテナ貨物が増加したため、世界のコンテナ取扱量上位10港のうち、9港がアジアの港湾であり、そのうち7港を中国の港湾が占めている。

出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2018、Containerisation International

港名(国名)	取扱量の順位								2017年の取扱量(千TEU)
	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	
上海(中国)	1	1	1	1	1	1	1	1	40,233
シンガポール(シンガポール)	2	2	2	2	2	2	2	2	33,667
深圳(中国)	4	4	4	3	3	3	3	3	25,209
寧波(中国)	6	6	6	6	5	4	4	4	24,607
香港(中国)	3	3	3	4	4	5	6	5	20,770
釜山(韓国)	5	5	5	5	6	6	5	6	20,493
広州(中国)	7	7	7	8	8	7	7	7	20,370
青島(中国)	8	9	8	7	7	8	8	8	18,262
ドバイ(アラブ首長国連邦)	9	8	9	9	9	9	9	9	15,368
天津(中国)	11	11	10	10	10	10	10	10	15,040

(注)取扱量はThe Top 100 Ports in 2017確定値。

7 フルコンテナ船運航船腹量上位20社

近年、コンテナ業界では上位船社への集中度が高まっている。1995年では上位3船社のシェアは17.3%であったが、2019年には44.8%まで上昇している。

1995年			2001年			2019年4月現在		
順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU
1	Maersk Line(デンマーク)	180,831	1	Maersk Line(デンマーク)/Safmarine(デンマーク)	596,442	1	Maersk Line(デンマーク)	4,092,047
2	Sea-Land(米国)	180,000	2	P&O Nedlloyd(英国/オランダ)	345,055	2	MSC(スイス)	3,357,314
3	China Ocean Shipping(Group) Company: COSCO(中国)	153,253	3	Evergreen(台湾)/Lloyd Triestino(イタリア)/Unigory(台湾)	324,874	3	COSCO(中国)	2,804,882
4	Evergreen(台湾)	146,557	4	韓進海運(韓国)/DSR Senator(ドイツ)	281,781	4	CMA-CGM(フランス)	2,666,830
5	日本郵船	115,626	5	MSC(スイス)	229,629	5	Hapag-Lloyd(ドイツ)	1,671,234
6	韓進海運(韓国)	97,176	6	NOL/APL(シンガポール)	209,245	6	ONE(Ocean Network Express)	1,534,957
7	大阪商船三井船船	96,775	7	COSCO(中国)	200,656	7	Evergreen(台湾)	1,236,686
8	American President Line: APL(米国)	96,326	8	CP Ships(英国)	171,035	8	陽明海運(台湾)	682,318
9	P&O Containers(英国)	92,083	9	日本郵船	158,230	9	現代商船(韓国)	436,768
10	Nedlloyd Line(オランダ)	90,714	10	CMA-CGM(フランス)/ANL(オーストラリア)	141,770	10	Pacific International Lines(シンガポール)	417,793
11	川崎汽船	70,193	11	商船三井	141,731	11	Zim Integrated Shipping Services(イスラエル)	321,882
12	Orient Overseas Container Line: OOCL(香港)	69,311	12	OOCL(香港)	138,949	12	Wan Hai Lines(台湾)	251,716
13	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	69,180	13	川崎汽船	135,120	13	Islamic Republic of Iran Shipping Lines(イラン)	154,415
14	DSR Senator(ドイツ)	68,915	14	Zim Integrated Shipping Services(イスラエル)	127,101	14	KMTC(韓国)	153,963
15	陽明海運(台湾)	68,513	15	Hapag-Lloyd Container Line(ドイツ)	119,028	15	安通控股(中国)	148,264
16	Neptune Orient Lines: NOL(シンガポール)	67,935	16	現代商船(韓国)	116,472	16	曹口中儲物流有限公司(中国)	138,480
17	現代商船(韓国)	59,526	17	Compania Sud Americana de Vapores: CSAV(チリ)	109,580	17	X-Press Feeders Group(シンガポール)	120,667
18	Zim Integrated Shipping(イスラエル)	59,247	18	陽明海運(台湾)	109,058	18	SITC(中国)	109,329
19	Mediterranean Shipping Company: MSC(スイス)	53,566	19	China Shipping Container Line: CSCL(中国)	100,888	19	TS Lines(台湾)	83,501
20	Compagnie Maritime d'Affretement: CMA(フランス)	48,878	20	Hamburg-Sud(ドイツ)	77,135	20	SM Line(韓国)	75,356
全世界		2,969,315	全世界		4,788,319	全世界		22,878,916

出典：Alphaliner、日本郵船調査グループ「世界のコンテナ輸送と航路状況」 作成：(公財)日本海事センター

8 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き (暦年順)

作成：(公財)日本海事センター

- 1956年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がDeutsche Levante Linie(ドイツ)を吸収合併
- 1970年 ●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年 ●CGT(Compagnie Generale Transatlantique: フランス)とMM(Messageries Maritimes: フランス)が合併
- 1986年 ●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年 ●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年 ●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(山下新日本汽船、ジャパンラインのコンテナ部門)を吸収合併
- 1993年 ●Maersk Line(デンマーク)がEAC(デンマーク)を吸収合併
- 1995年 ●CP Ships(英国)がCAST(CAST Container Line: ベルギー)を買収
- 1996年 ●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年 ●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Contship 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年 ●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 Lines(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年 ●Maersk Line(デンマーク)がSea-Land(米国)、Safmarine(南アフリカ)を買収

- 1999年 ●CMA(フランス)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Crowly 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年 ●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年 ●朝陽海運(韓国)倒産
- 2003年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がKiang Hung(台湾)を買収
- 2004年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がColumbus Line(米国)を買収
- 2005年 ●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年 ●CMA-CGM(フランス)がDelmas(フランス)を買収
- 2007年 ●CMA-CGM(フランス)がCheng Lie Navigation(台湾)、U.S.Lines(米国)、Comanav(Compagnie Maroccaine de Navigation: モロッコ)を買収
- 2008年 ●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
- 2014年 ●Hapag Lloyd(ドイツ)とCSAV(チリ)のコンテナ船部門が合併
- 2015年 ●Hamburg-Sud(ドイツ)がCCN(チリ)のコンテナ船部門を買収
- 2016年 ●CMA-CGM(フランス)がNOL(シンガポール)を合併
●韓進海運(韓国)が法定管理を申請、のち破産
●中国海洋運輸集団(COSCOグループ)と中国海運集団が合併
- 2017年 ●Hapag-Lloyd(ドイツ)がUASC(アラブ首長国連邦)を合併
●Maersk Line(デンマーク)がHamburg Sud(ドイツ)を合併
●川崎汽船、商船三井、日本郵船の大手3社が定期コンテナ船事業統合新会社「Ocean Network Express: ONE」を設立
- 2018年 ●COSCO(中国)がOOCL(香港)を買収

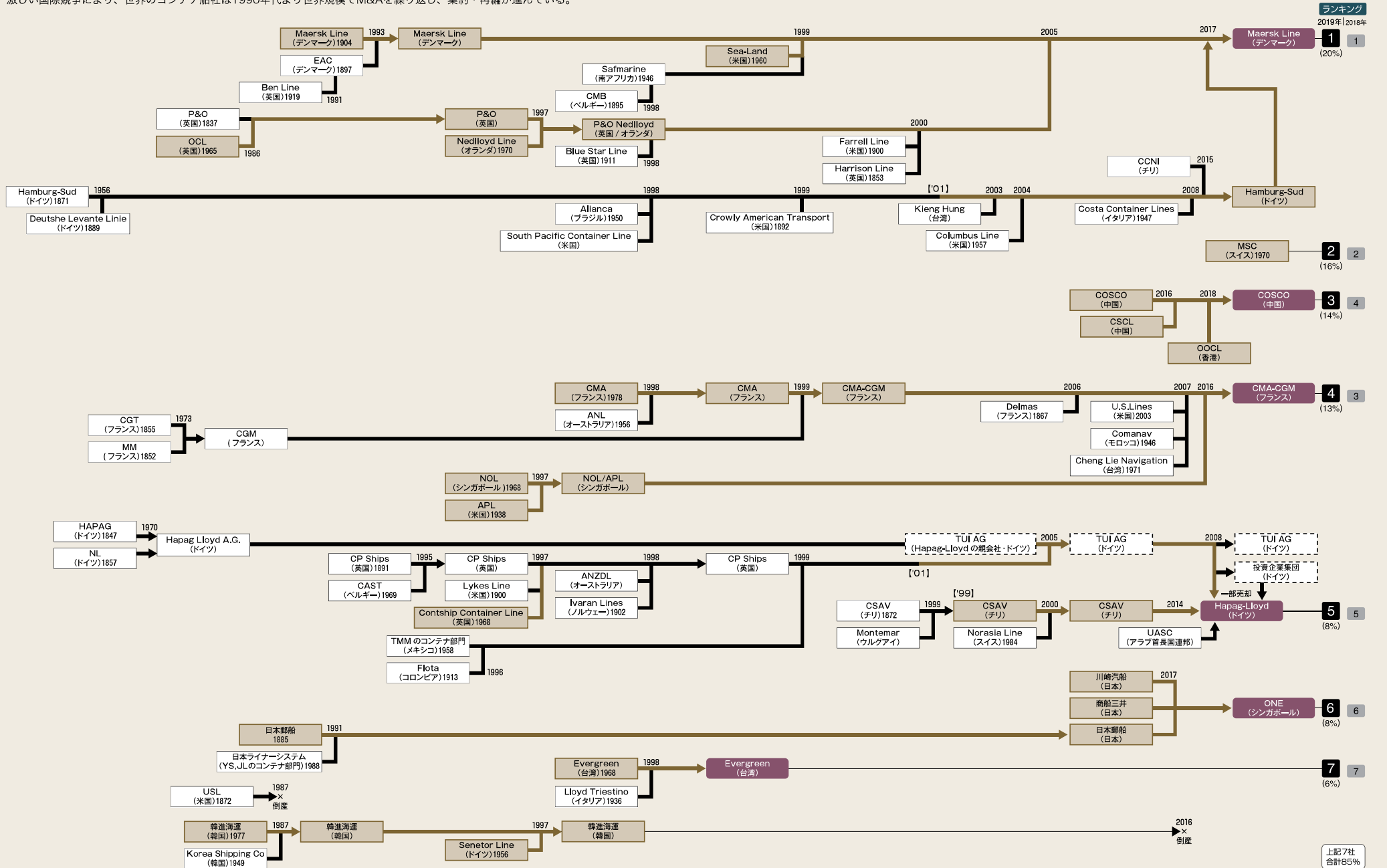
※2019年4月現在のデータを元に作成

9 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き (企業グループ別フローチャート)

作成：(公財)日本海事センター

激しい国際競争により、世界のコンテナ船社は1990年代より世界規模でM&Aを繰り返し、集約・再編が進んでいる。

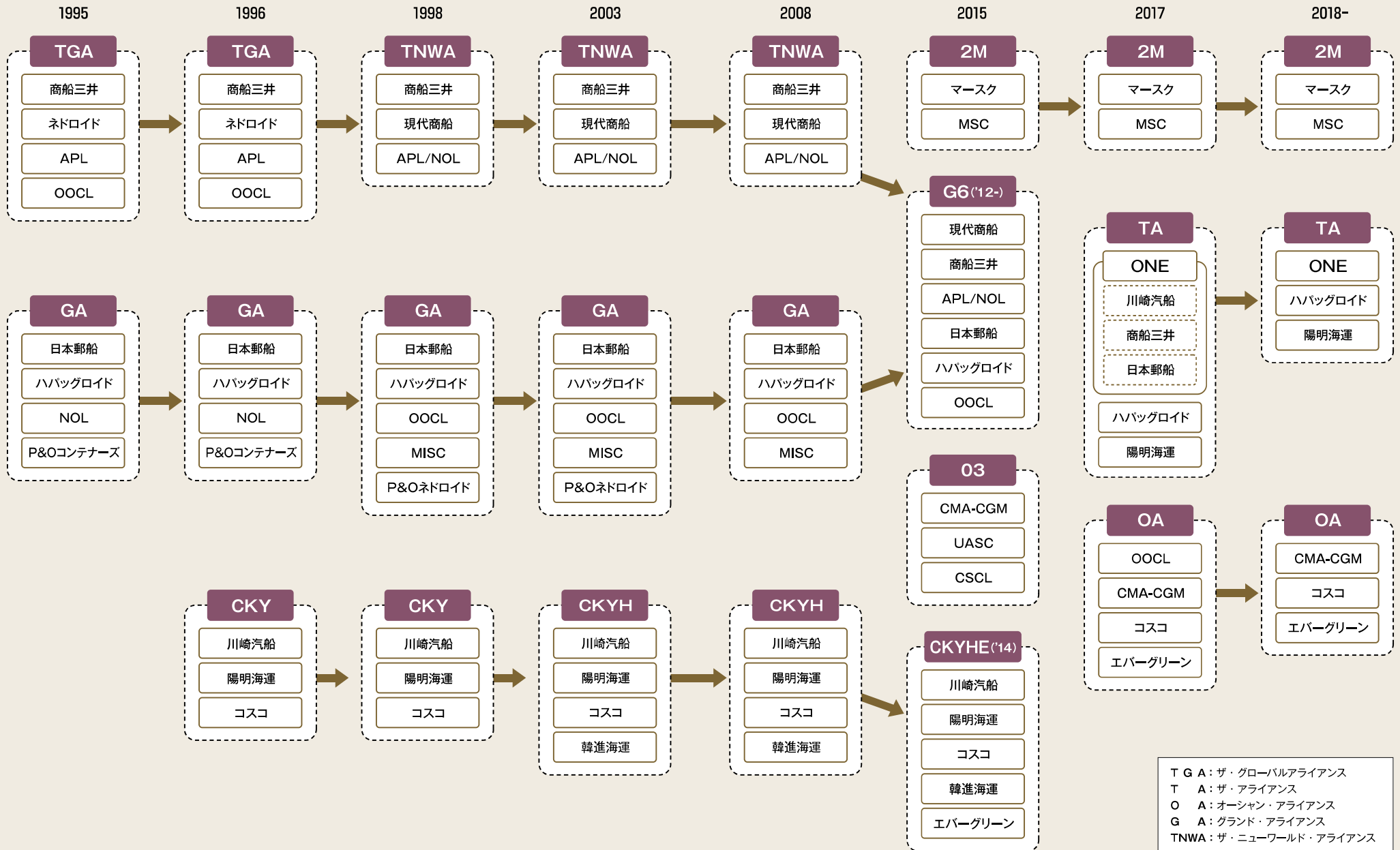
- ① は、2019年現在のコンテナ船腹量上位20社にランクされ、この20年の間にM&Aが行われた企業である。
- ② は、2010年以前に上位20社にランクされる状況にあったことを示す。
- ③ 上位20社にランクされない状況にある場合は、**---**で示してある。
- ④ 右側のランキングの下段()書きは、上位20社中のシェア(%)である。
- ⑤ 内の数字は前年のランキングである。
- ⑥ 枠内の数字は会社設立年である。



10 コンテナ船社のアライアンスの変遷

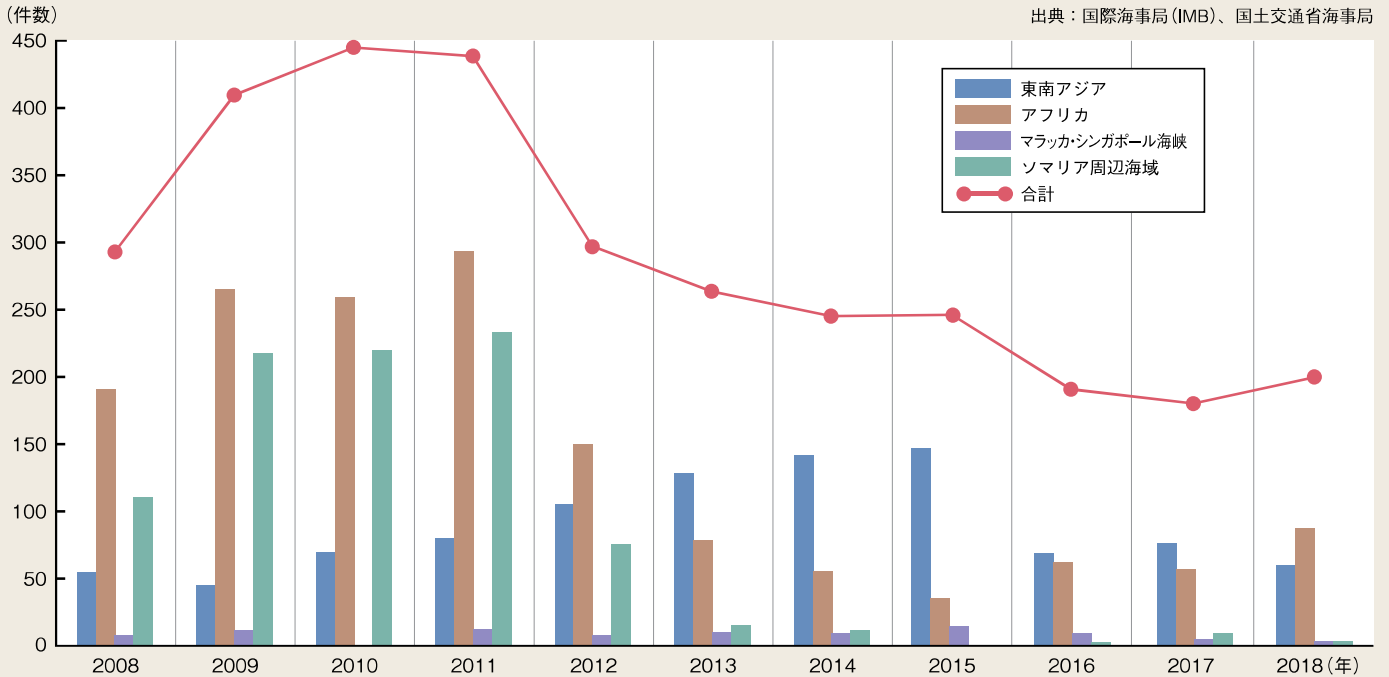
世界規模での最適配船、コスト合理化を図るため、コンテナ運航船社間協定による複数の航路やサービスでの協調体制である「アライアンス」が1990年代に誕生。2017年7月に邦船3社が定期コンテナ船事業部門を統合し会社を設立、2018年4月にサービスを開始した。

作成：(公財)日本海事センター



1 最近の海賊等事案の発生状況

ソマリア周辺海域では、わが国の自衛隊派遣を含む各国共同の海賊対策の結果、海賊事案が減少しているものの、東南アジアや西アフリカ等世界各地で、海賊の脅威が依然存在する。

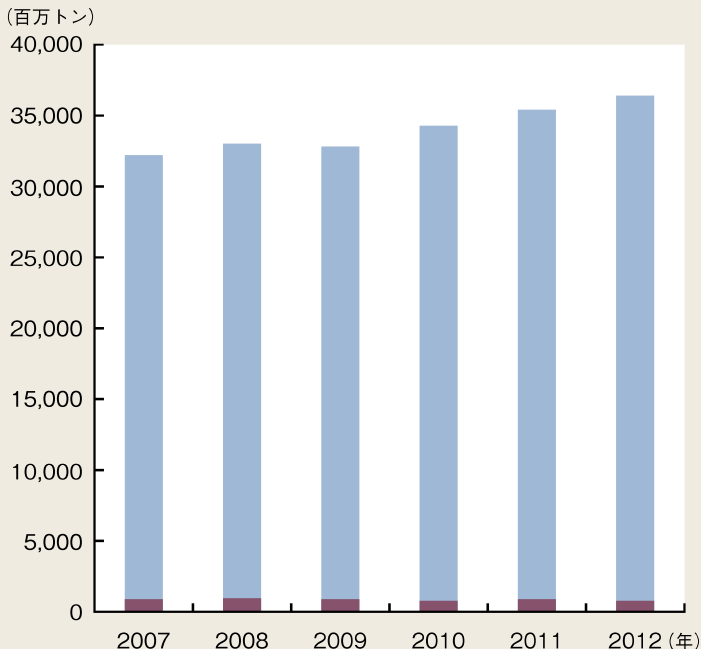


	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
東南アジア	54	46	70	80	104	128	141	147	68	76	60
アフリカ	189	266	259	293	150	79	55	35	62	57	87
マラッカ・シンガポール海峡	8	11	5	12	8	10	9	14	9	4	3
ソマリア周辺海域	111	218	219	237	75	15	11	0	2	9	3
合計	293	410	445	439	297	264	245	246	191	180	201
日本関係船舶	12	5	15	11	5	9	9	16	10	3	5

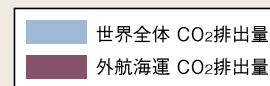
(注) ①数字は全船舶数(国際海事局・IMBの資料による)で、日本関係船舶(日本籍の外航船舶及び日本の船会社の運航する外国籍船)の件数(国土交通省の調査による)
②マ・シ海峡及びソマリア周辺海域の件数はそれぞれ東南アジア、アフリカの内数である。

2 世界全体のCO₂排出量に占める外航海運によるCO₂排出量の割合

2012年の外航海運のCO₂排出量は7億9,600万トン。世界全体の2.23%。



出典：国際海事機関(IMO)
[Third IMO GHG Study 2014-Executive Summary (MEPC 67/8)]



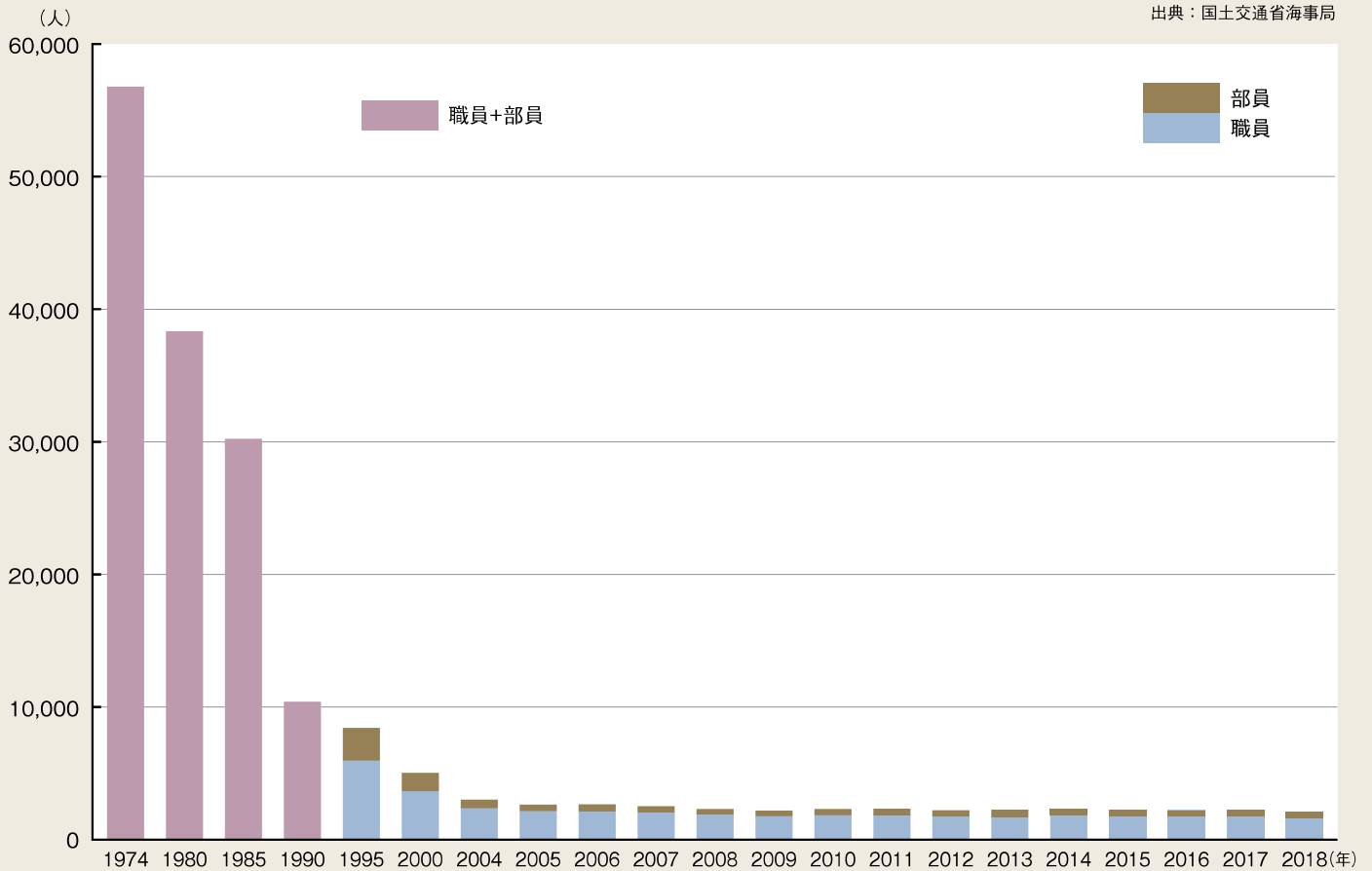
(単位：百万トン)

年	外航海運		世界全体
	CO ₂ 排出量	(割合、%)	CO ₂ 排出量
2007	885	2.82	31,409
2008	921	2.86	32,204
2009	855	2.67	32,047
2010	771	2.29	33,612
2011	850	2.45	34,723
2012	796	2.23	35,640

外航船員

1 外航日本人船員数の推移

外航日本人船員は近年2,100人～2,300人で推移している。



年	外航日本人船員数(人)	職員+部員	
		職員(人)	部員(人)
1974	56,833	—	—
1980	38,425	—	—
1985	30,013	—	—
1990	10,084	—	—
1995	8,438	5,992	2,446
2000	5,030	3,659	1,371
2004	3,008	2,373	635
2005	2,625	2,153	472
2006	2,650	2,108	542
2007	2,505	2,021	484
2008	2,315	1,870	445
2009	2,187	1,758	429
2010	2,306	1,834	472
2011	2,325	1,803	522
2012	2,208	1,732	476
2013	2,263	1,665	598
2014	2,271	1,836	435
2015	2,237	1,790	447
2016	2,188	1,765	423
2017	2,221	1,787	434
2018	2,093	1,663	430

(注) ①1995年～2005年は国土交通省「船員統計」による。
 ②2006年以降の数値は、国土交通省海事局調べによる。
 ③1994年以前は、職員・部員の内訳は公表されていない。

1 輸送機関別国内貨物輸送量及び輸送分担率の推移

輸送機関別国内貨物輸送量に占める内航海運のシェアは、輸送量(貨物重量)では8%であるが、輸送活動量(貨物重量×輸送距離)では44%に及んでいる。内航海運は長距離・大量輸送に適した輸送機関であり、2017年度の平均輸送距離で見ると502kmで、自動車の約10倍である。

出典：国土交通省海事局

年度	輸送量(万トン)					輸送活動量(百万トンキロ)					平均輸送距離(km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
1965	17,965 (6.87)	219,320 (83.83)	24,352 (9.31)	3 (0.00)	261,640 (100)	80,635 (43.42)	48,392 (26.06)	56,678 (30.52)	21 (0.01)	185,726 (100)	449	22	233	700
1970	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
1975	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
1980	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
1985	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
1990	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918
1995	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,693 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963
2000	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624,348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977
2005	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.62)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
2010	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032
2011	36,098 (7.28)	455,747 (91.90)	3,989 (0.80)	96 (0.02)	495,930 (100)	174,900 (40.69)	233,956 (54.43)	19,998 (4.65)	992 (0.23)	429,846 (100)	485	51	501	1,033
2012	36,599 (7.66)	436,593 (91.43)	4,234 (0.89)	98 (0.02)	477,524 (100)	177,791 (43.44)	209,956 (51.30)	20,471 (5.00)	1,017 (0.25)	409,235 (100)	486	48	483	1,038
2013	37,833 (7.93)	434,575 (91.12)	4,410 (0.92)	102 (0.02)	476,920 (100)	184,860 (43.90)	214,092 (50.85)	21,071 (5.00)	1,049 (0.25)	421,072 (100)	489	49	478	1,028
2014	36,930 (7.81)	431,584 (91.25)	4,342 (0.92)	106 (0.02)	472,962 (100)	183,120 (44.10)	210,008 (50.6)	21,029 (5.06)	1,125 (0.27)	415,282 (100)	496	49	484	1,061
2015	36,549 (7.78)	428,900 (91.28)	4,321 (0.92)	105 (0.02)	469,875 (100)	180,381 (44.28)	204,316 (50.16)	21,519 (5.28)	1,120 (0.27)	407,336 (100)	494	48	498	1,067
2016	36,449 (7.61)	437,827 (91.45)	4,409 (0.92)	100 (0.02)	478,785 (100)	180,438 (43.68)	210,316 (50.92)	21,265 (5.15)	1,046 (0.25)	413,065 (100)	495	48	482	1,046
2017	36,013 (7.52)	438,125 (91.51)	4,517 (0.94)	101 (0.02)	478,756 (100)	180,934 (43.65)	210,829 (50.86)	21,663 (5.23)	1,081 (0.26)	414,507 (100)	502	48	480	1,070

(注) ①()は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は1990年度より軽自動車を含む数字である(2010年度から自家用貨物軽自動車の数字は除く)。2010年度から調査・統計方法を変更。東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の2011年3月及び4月の数値は含まれない。

④単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。

2 主要品目別内航貨物輸送量の推移

内航海運が輸送する貨物は、石炭、鉄鋼、セメントなど産業の基礎となる物資が大半を占めるが、この10年間では石炭以外の輸送量は減少している。

出典：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」

品目	輸送トン数(千トン)			輸送トンキロ(百万トンキロ)			平均輸送距離(km)	
	2007年度	2017年度	17/07(%)	2007年度	2017年度	17/07(%)	2007年度	2017年度
石炭	10,981 (2.7)	13,475 (3.7)	122.7	3,497 (1.7)	2,299 (1.3)	65.7	318	171
鉄鋼	51,698 (12.6)	43,651 (12.1)	84.4	26,179 (12.9)	21,097 (11.7)	80.6	506	483
石灰石	36,761 (9.0)	33,362 (9.3)	90.8	13,864 (6.8)	12,407 (6.9)	89.5	377	372
砂利・砂・石材	26,402 (6.4)	19,535 (5.4)	74.0	6,046 (3.0)	5,521 (3.1)	91.3	229	283
セメント	40,811 (10.0)	34,458 (9.6)	84.4	20,873 (10.3)	17,548 (9.7)	84.1	511	509
石油製品	106,216 (25.9)	79,916 (22.2)	75.2	47,646 (23.5)	40,605 (22.4)	85.2	449	508
その他	136,824 (33.4)	135,730 (37.7)	99.2	84,857 (41.8)	81,457 (45.0)	96.0	620	600
合計	409,693 (100.0)	360,127 (100.0)	87.9	202,962 (100.0)	180,934 (100.0)	89.1	495	502

(注) ①()内は各品目別シェア(%)である。②単位未満の端数については、四捨五入したため、合計と内計とは一致しない場合がある。

3 船種別内航船腹量の推移

内航船舶は5,201隻、388万2,915総トン。船種別では「貨物船」が一番多く、隻数比67.3%、総トン数比54.0%を占めている。

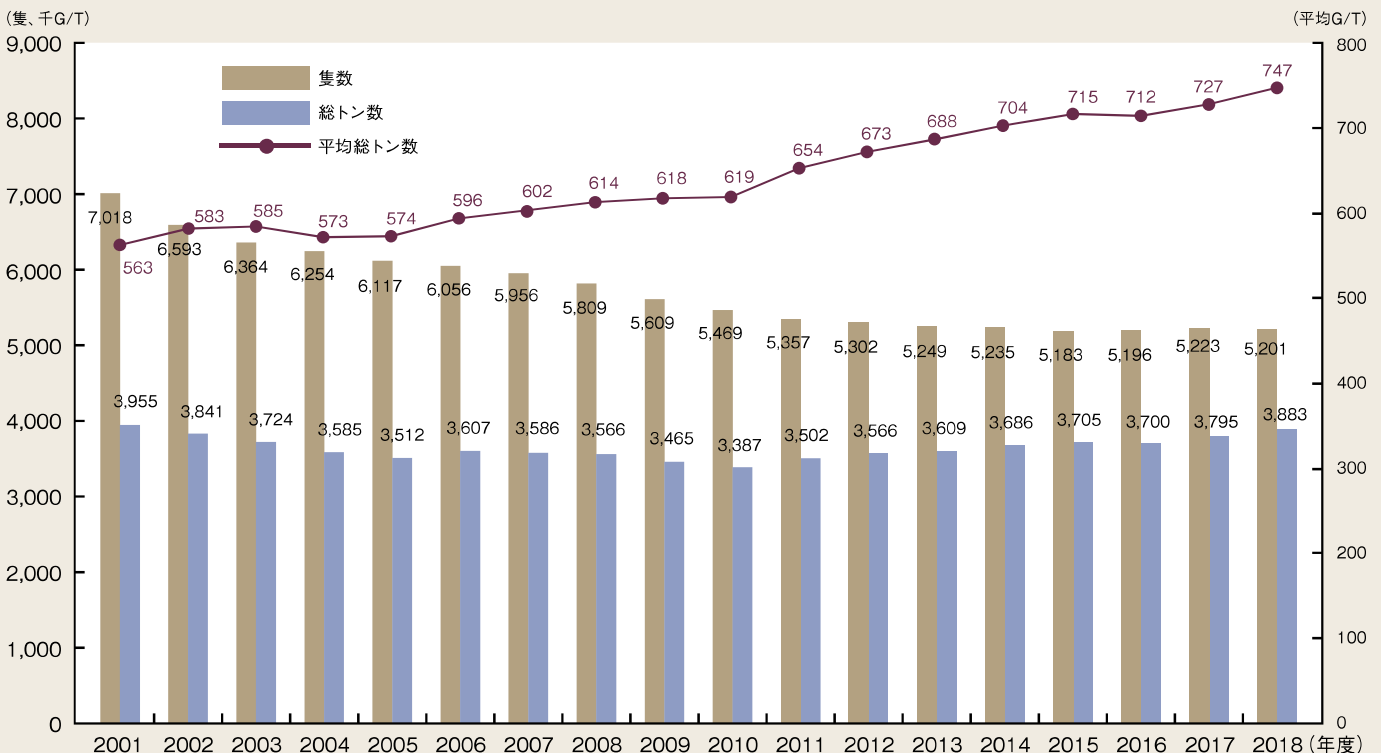
出典：国土交通省海事局

船種	質	2015年3月末		2016年3月末		2017年3月末		2018年3月末		2019年3月末	
		隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
貨物船	木船	558	7,579	546	6,963	541	6,911	543	6,893	540	6,817
	鋼船	2,891	1,773,064	2,893	1,812,458	2,919	1,861,829	2,956	1,973,577	2,960	2,089,414
	計	3,449	1,780,643	3,439	1,819,421	3,460	1,868,740	3,499	1,980,470	3,500	2,096,231
土・砂利・石材専用船	木船	2	39	2	39	2	39	2	39	2	39
	鋼船	365	229,038	351	222,497	348	223,145	344	221,988	331	213,810
	計	367	229,077	353	222,536	350	223,184	346	222,027	333	213,849
セメント専用船	木船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	鋼船	144	404,204	145	414,547	140	394,740	137	390,155	135	386,967
	計	144	404,204	145	414,547	140	394,740	137	390,155	135	386,967
自動車専用船	木船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	鋼船	18	88,678	16	73,162	16	72,884	12	54,893	12	49,569
	計	18	88,678	16	73,162	16	72,884	12	54,893	12	49,569
油送船	木船	5	52	5	52	5	52	5	52	5	52
	鋼船	956	983,233	937	977,127	935	944,048	934	949,310	929	938,178
	計	961	983,285	942	977,179	940	944,100	939	949,362	934	938,230
特殊タンク船	木船	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	鋼船	296	200,382	289	197,678	290	196,607	290	198,191	287	198,069
	計	296	200,382	289	197,678	290	196,607	290	198,191	287	198,069
合計	木船	565	7,670	553	7,054	548	7,002	550	6,984	547	6,908
	鋼船	4,670	3,678,599	4,631	3,697,469	4,648	3,693,253	4,673	3,788,114	4,654	3,876,007
	計	5,235	3,686,269	5,184	3,704,523	5,196	3,700,255	5,223	3,795,098	5,201	3,882,915

4 内航船の隻数の推移と船舶の大型化の傾向

隻数はここ数年5,200隻前後で推移しているが年々大型化が進んでおり、内航船舶全体の平均総トン数は10年前に比べ21.7%増となっている。

出典：国土交通省海事局



5 船型別状況

隻数比で100総トン以上の中に占める499総トン以下は67%、1,000総トン以上は16%を占める。
また船型の大型化が年々進み内航海運全体の平均総トン数は10年前に比べ21%の大型化がみられる。

出典：国土交通省海事局

船型	2009年3月31日				2019年3月31日											
	隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		油送船(注)				貨物船(注)				合計			
	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%	隻数	構成比%	総トン数	構成比%
~99G/T	1,831	31.5	51,420	1.4	234	19.2	11,647	1.0	1,540	38.7	32,193	1.2	1,774	34.1	43,623	1.1
100G/T~199G/T	1,163	20.0	203,483	5.7	199	16.3	34,352	3.0	491	12.3	89,861	3.4	690	13.3	118,472	3.1
200G/T~299G/T	269	4.6	69,264	1.9	46	3.8	12,208	1.1	293	7.4	73,771	2.8	339	6.5	88,179	2.3
300G/T~399G/T	212	3.6	74,436	2.1	60	4.9	21,176	1.9	139	3.5	49,998	1.9	199	3.8	69,526	1.8
400G/T~499G/T	1,186	20.4	578,409	16.2	228	18.7	112,248	9.9	834	21.0	404,366	15.3	1,062	20.4	521,292	13.4
500G/T~699G/T	274	4.7	180,280	5.1	43	3.5	27,421	2.4	113	2.8	74,070	2.8	156	3.0	97,961	2.5
700G/T~999G/T	333	5.7	274,463	7.7	227	18.6	189,053	16.6	216	5.4	165,417	6.2	443	8.5	358,181	9.2
1,000G/T~1,999G/T	161	2.8	239,294	6.7	29	2.4	45,344	4.0	101	2.5	136,976	5.2	130	2.5	190,248	4.9
2,000G/T~2,999G/T	104	1.8	283,642	8.0	27	2.2	72,264	6.4	42	1.1	113,059	4.3	69	1.3	181,640	4.7
3,000G/T~4,499G/T	144	2.5	533,002	14.9	120	9.8	442,266	38.9	58	1.5	230,011	8.7	178	3.4	663,509	17.1
4,500G/T~6,499G/T	55	0.9	285,457	8.0	4	0.3	18,107	1.6	52	1.3	256,123	9.7	56	1.1	288,456	7.4
6,500G/T~	77	1.3	792,445	22.2	4	0.3	150,213	13.2	101	2.5	1,021,700	38.6	105	2.0	1,261,828	32.5
合計	5,809	100.0	3,565,594	100.0	1,221	100.0	1,136,299	100.0	3,980	100.0	2,647,545	100.0	5,201	100.0	3,882,915	100.0
うち100G/T以上	3,978	68.5	3,514,175	98.6	987	80.8	1,124,652	99.0	2,440	61.3	2,615,352	98.8	3,427	65.9	3,839,292	98.9
平均G/T	614				931				665				747			

(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。 ②20総トン未満の営業船を含む。
③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。
④単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。

6 船齢別状況

内航海運を船齢別にみると7年未満が隻数比16%、総トン数比31%となっている。14年以上の老齢船は隻数比70%、総トン数比46%。

出典：国土交通省海事局

船齢	隻数(構成比%)						総トン数								
	油送船(注)		貨物船(注)		合計		油送船(注)			貨物船(注)			合計		
	隻数	構成比(%)	隻数	構成比(%)	隻数	構成比(%)	総トン数(千トン)	平均トン数	構成比(%)	総トン数(千トン)	平均トン数	構成比(%)	総トン数(千トン)	平均トン数	構成比(%)
新造船	29	2.4	61	1.5	90	1.7	32	1,103	2.8	111	1,820	4.0	143	1,589	3.7
1~7	228	18.7	512	12.9	740	14.2	318	1,395	28.0	735	1,436	26.8	1,053	1,423	27.1
7~14	258	21.1	482	12.1	740	14.2	387	1,500	34.0	513	1,064	18.7	900	1,216	23.2
14~	706	57.8	2,925	73.5	3,631	69.8	400	567	35.2	1,387	474	50.5	1,787	492	46.0
合計	1,221	100.0	3,980	100.0	5,201	100.0	1,137	931	100.0	2,746	690	100.0	3,883	747	100.0

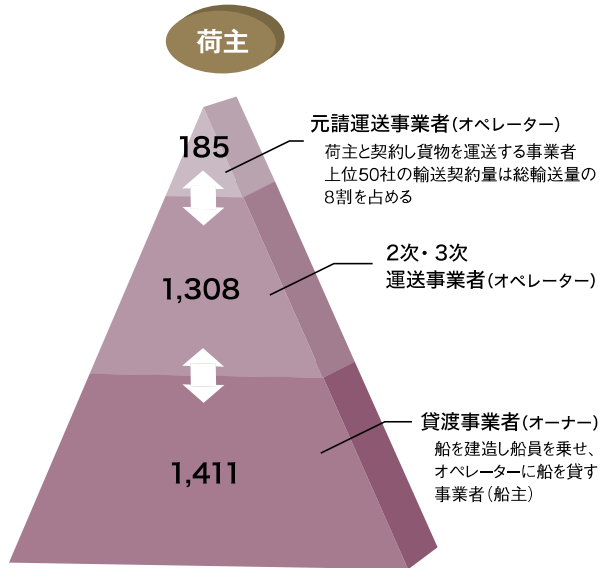
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。 ②年齢不詳船舶を除く。
③20総トン未満の営業船を含む。 ④ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。 ⑤単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。 ⑥2019年3月31日現在の数値。

7 内航海運事業者数

事業者数は3,408社。このうち休止等事業者が504、営業事業者は2,904。

内訳は登録事業者数では運送事業者が623、貸渡事業者が1,239の計1,862。届出事業者では、運送事業者が870、貸渡事業者が172の計1,042となっている。

出典：国土交通省海事局、日本内航海運組合総連合会



区 分	登録事業者	届出事業者	合 計
運送事業者数	623	870	1,493
貸渡事業者数	1,239	172	1,411
合 計	1,862	1,042	2,904

- (注) ①「登録事業者」=総トン数が100トン以上または長さ30m以上の船舶による内航運送をする事業、または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者。
 ②「届出事業者」=総トン数が100トン未満かつ長さ30m未満の船舶による内航運送をする事業、または内航運送の用に供される船舶の貸渡しをする事業を営む者。
 ③「登録運送業」=登録運送業のみ、または登録貸渡業、届出運送業、届出貸渡業のいずれかも併せて行っている者。
 ④「登録貸渡業」=登録貸渡業のみ、または届出運送業、届出貸渡業のいずれかも併せて行っている者。
 ⑤「届出運送業」=登録運送業及び登録貸渡業を行わず、届出運送業のみ、または届出貸渡業も併せて行っている者。
 ⑥「届出貸渡業」=届出貸渡業のみを行っている者。
 ⑦ 休止等事業者を除く。
 ⑧ 2019年3月31日の数値。

8 登録事業者数の推移

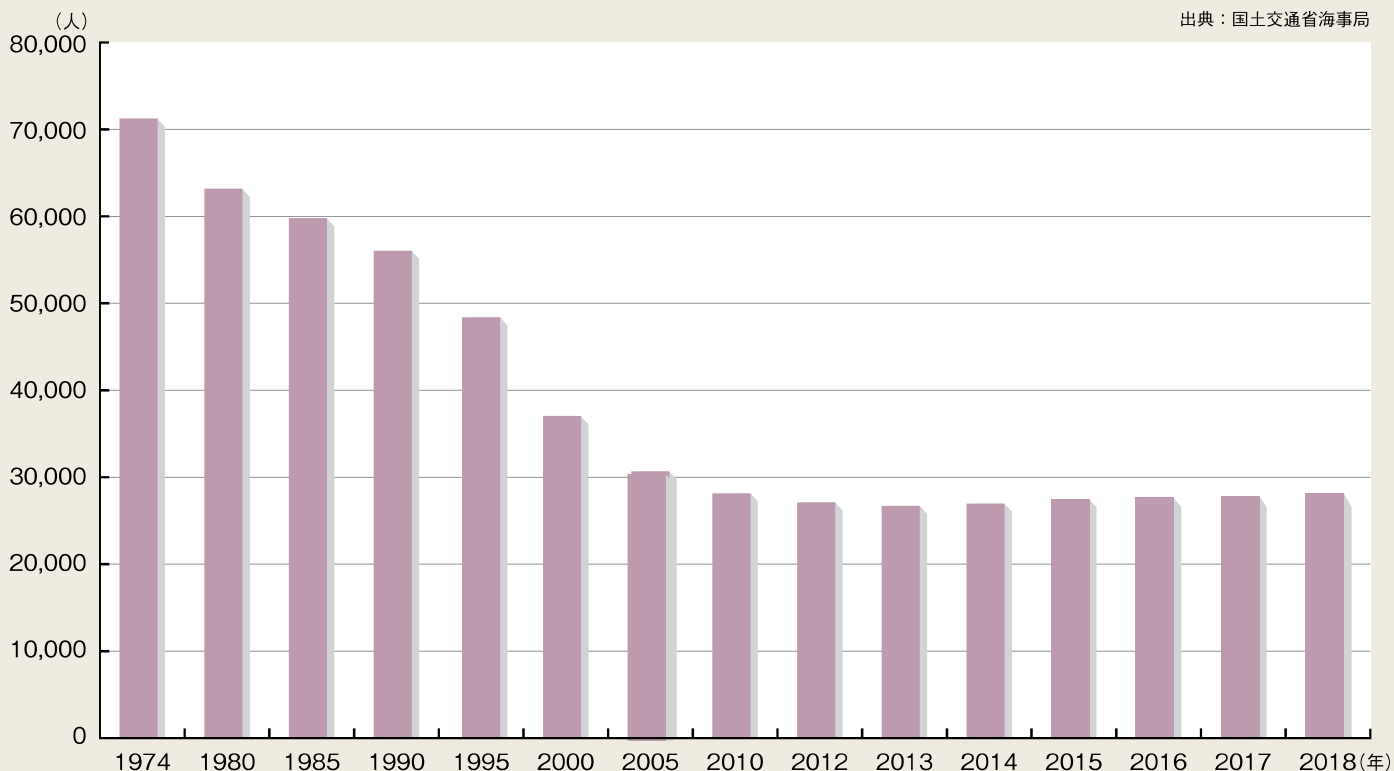
出典：国土交通省海事局

年月日	運送事業者数	貸渡事業者数	合 計	備 考
1967年3月31日	9,149	1,792	10,941	1967年4月1日許可制移行
1970年3月31日	1,175	9,129	10,304	1969年10月1日許可制完全実施
1972年3月31日	897	6,057	6,954	1971年8月1日許可対象を100G/T以上に変更
1975年3月31日	901	6,051	6,952	1975年度以降、実事業者数
1980年3月31日	794	5,322	6,116	
1985年3月31日	750	4,868	5,618	
1990年3月31日	725	3,463	4,188	1990年度以降、実事業者数(休止等事業者を除く)
1995年3月31日	712	3,124	3,836	
2000年3月31日	680	2,671	3,351	
2005年3月31日	613	2,206	2,819	2005年4月1日登録制移行
2010年3月31日	701	1,686	2,387	
2015年3月31日	641	1,395	2,036	
2016年3月31日	637	1,344	1,981	
2017年3月31日	633	1,317	1,950	
2018年3月31日	640	1,290	1,930	
2019年3月31日	623	1,239	1,862	

1 内航船員数の推移

内航船員数は貨物船と旅客船の船員をあわせて、28,142人である。

出典：国土交通省海事局



(単位：人)

年	1974	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	37,058	30,762	28,160	27,219	26,854	27,073	27,490	27,639	27,844	28,142

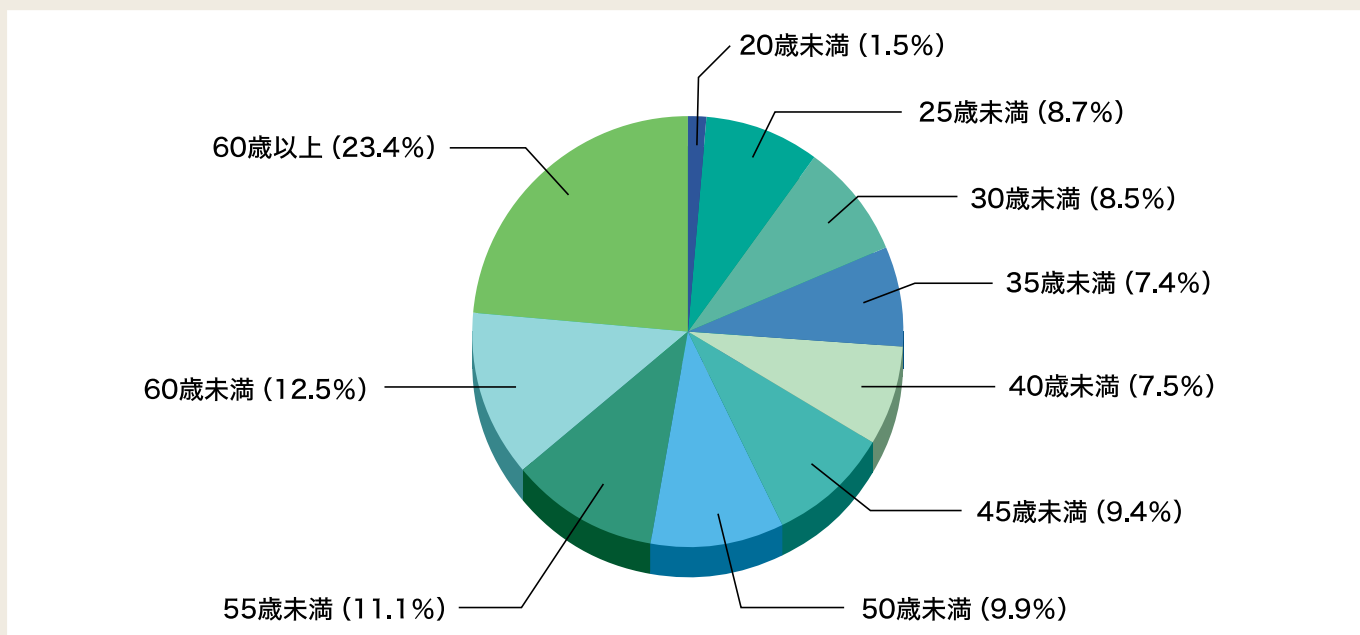
(注) ①海事局調べによる(2005年までは国土交通省「船員統計」による)。

②船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

2 内航船員の年齢構成

50歳以上の割合が47%であるが、30歳未満の若年船員の割合は微増傾向にある。

出典：国土交通省海事局



(注) 2018年10月現在。

1 わが国海事クラスターの構成

海運業は、造船業及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。

作成：(公財)日本海事センター



2 わが国海事クラスターの規模

わが国海事クラスター全体の付加価値額は3兆7,149億円(GDPの約1%)、売上高は11兆2,737億円、従事者数は34万人。

(いずれも2011年の数字)

作成：(公財)日本海事センター

	中核的海事産業	中核的海事産業以外	関連産業	隣接産業等	海事クラスター全体
付加価値額(億円)	26,106	7,963	2,199	882	37,149
売上高(億円)	86,219	15,935	8,902	1,680	112,737
従事者数(人)	220,264	82,643	17,483	19,832	340,223

外航海運年表

西暦	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	
元号	昭和22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	
時代区分	復興金融公庫・船舶公団方式		見返資金融資				朝鮮戦争後不況～スズブーム					スズブーム後の長期不況						企業集約再建整備					
外航トピックス	☆第1次(22.9)～第4次(24.2)計画造船(復興金融公庫融資による船舶公団の共有建造方式) ☆日本海運協会解散、日本船主協会創立(海運の民間還元を実現)(22.6) ☆日本船主協会、社団法人として設立認可(23.10) ☆総司令部の司令により、大型タンカー9隻がベルジャ湾岸重油積み取りに出征(戦後初の遠洋不定期航路)(23.4)		☆海上運送法の公布(24.6) ☆海運民営還元(25.4) ☆日本船のバナー運河通航許可(25.8) ☆日本船の北米諸港向け不定期船配船許可(25.8) ☆大阪商船の南米定期航路開設許可(戦後初の遠洋定期航路)(25.11) ☆第5次(24)～第8次(27)計画造船(米国対日援助見返資金の導入)(27.4.28 独立達成により廃止) ☆船舶特別償却制度創設(26) ☆バンコク、インド、パキスタン、ニューヨーク、シアトル、ラングーン、カルカットおよび韓国の各定期航路開設許可(26) ☆日本郵船の欧州定期航路開設許可(27)				☆日本開発銀行融資の開始(28～) ☆利子補給制度の開始(28～) ☆三井船舶、東廻り世界一周航路開始(28.3)					☆利子補給制度の停止(32) ☆日本船主協会、国際海運会議所(ICS)(32.4)・国際海運連盟(ISF)に加入(32.5) ☆ロイズ船級協会、1957年世界造船の進水高実績で日本が第一位と発表(33.1) ☆日本最初の鉱石専用船「新田丸」(昭和海運)が竣工(33.1) ☆ソノ定期航路民間協定調印(33) ☆世界最大のタンカー(当時)「日章丸」(13万重量トン、出光タンカー)進水(37.7) ☆利子補給制度の復活(35～49) ☆再建整備二法(海運業の再建整備に関する臨時措置法、外航船舶建造融資利子補給および損失補償法および日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律)の公布(38.7) ☆第19次(38年度)計画造船から対象が集約企業のみ限定						☆集約体制の発足(39.4) ☆ニューヨーク航路運営会社発足(39.4) ☆外航中小船主労務協会発足(40.9) ☆世界最大のタンカー(当時)「東京丸」(15万重量トン、東京タンカー)進水(40.9) ☆全日本海員組合、労働協約改定要求で長期スト(40.11～41.1.30) ☆海上コンテナ輸送体制決定(41.12) ☆京浜・阪神外貿埠頭公団設立(42.10) ☆邦船コンテナ輸送開始(北米西岸)(43.8) ☆日本初のコンテナ船「箱根丸」(日本郵船)、ロサンゼルスに向け東京港を出航(43.9)					
日本の外航海運政策	(海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)		*海運造船合理化審議会「今後の船体拡充方策如何」、「海運の経営力強化に関する方策如何」、「建造船価の低減に関する方策如何」答申(27.11)									*海運造船合理化審議会「今後における船舶の拡充ならびに海運企業の経営基盤の強化に関する方策について」答申(33.8) *海運造船合理化審議会「わが国海運の国際競争力強化のための具体的方策について」答申(34.11) *海運造船合理化審議会「国民所得倍増計画に基づく経済成長に対応し、外航船腹を飛躍的に拡大する必要があると思われる。日本海運の現状を考慮し、この目標を達成するための具体的方策をうかがいたい」答申(36.11) *海運造船合理化審議会「海運対策について」建議(37.12)						*海運造船合理化審議会「わが国の海上コンテナ輸送体制の整備について」答申(41.9) *海運造船合理化審議会「海運業の再建整備計画期間の終了を控えて今後の海運対策は如何にあるべきか」答申(43.11)					
一般トピックス	★「傾斜生産方式(石炭・鉄鋼重点主義)」の導入(21.12 第1次吉田内閣)		★為替レート設定(1ドル=360円)(24.4) ★朝鮮戦争勃発(25.6) ★日本開発銀行発足(26.5) ★復興金融公庫解散(27.1)				★朝鮮戦争休戦協定(28.7) ★経済白書「もはや戦後ではない」(31.7) ★スズ運河閉鎖(31.11)					★スズ運河再開(32.4) ★「国民所得倍増計画(36～45年度)」を決定(35.12)						★日本OECD加盟、IMF8条国へ移行(39.4) ★米国、北ベトナム爆撃開始(39.8) ★東海道新幹線開業(39.10) ★東京オリンピック(39.10) ★シーランド(米国)がフルコンテナ船により欧州航路開始(41) ★中東戦争勃発に伴いスズ運河閉鎖(42.6)					
船舶建造	利子補給(対開銀)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	利子補給(対市中)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	計画造船建造量(隻)	51	36	42	35	48	36	37	19	19	34	46	25	19	16	27	13	18	41	65	75	56	57
	計画造船建造量(千GT)	78	95	275	243	374	293	312	154	184	314	415	257	180	192	548	393	567	1,209	1,825	1,909	2,033	2,308
	建造実績(隻)			70	76	87	97	122	180	158	297	420	452	503	653	627	564	699	699	699	733	905	1,118
建造実績(千GT)			118	232	430	513	731	433	561	1,538	2,309	2,234	1,728	1,839	1,719	2,073	2,269	3,764	4,886	6,495	7,217	8,349	
日本商船隊	日本船(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	371	385	433	523	606	641	683	726	760	767	803	876	963	1,278
	外国用船(隻)									27	60	88	40	59	120	142	110	94	142	216	227	237	296
	合計(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	398	445	521	563	665	761	825	836	855	909	1,019	1,103	1,200	1,574
	合計(千GT)																						
合計(千D/W)																							31,624
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	1.8	1.8	2.6	3.1	3.6	5.1	4.0	5.7	7.7	8.2	7.7	8.7	9.5	11.1	11.1	13.2	16.0	17.6	23.4	24.8	24.9	30.4
	積取比率(輸出)	81.7%	69.2%	33.8%	17.3%	26.6%	31.6%	37.7%	43.3%	43.5%	51.0%	58.5%	64.4%	60.8%	56.3%	58.6%	58.4%	55.7%	57.9%	44.1%	44.2%	47.3%	54.2%
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	4.5	7.4	12.8	10.5	20.7	23.7	31.3	33.5	36.7	46.5	58.7	49.1	65.0	87.6	115.2	120.7	144.6	173.8	199.4	229.8	284.9	330.4
積取比率(輸入)	8.0%	8.4%	11.4%	26.8%	32.6%	45.5%	43.0%	46.7%	52.1%	52.9%	48.0%	61.1%	57.8%	55.9%	50.3%	55.2%	55.6%	54.8%	56.5%	58.2%	57.5%	59.4%	
経済	GDP(対前年比)	10.0%	16.4%	3.9%	12.2%	13.5%	10.5%		3.3%	7.9%	7.5%	7.8%	6.2%	9.4%	13.1%	11.9%	8.6%	8.8%	11.2%	5.7%	10.2%	11.1%	11.9%
	為替レート(円/ドル)		270.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00
船社状況	大手船社数(社)														12	12	12	12	6	6	6	6	6
	売上高(百万円)														161,582	175,573	180,358	202,808	244,811	283,682	336,116	379,919	431,060
	経常利益(百万円)														3,129	2,021	369	6,727	13,423	14,958	26,744	29,016	26,550
	配当社数(社)														1	1	0	0	0	3	4	6	6

(注) 計画造船建造量は海事産業研究所編「日本海運戦後助成史」(1985年)、建造実績(100GT以上)はIHS(旧ロイド船級協会)[WORLD FLEET STATISTICS]等による。日本商船隊船腹量は、昭和42年までが3,000総トン以上、同43年以降が2,000総トン以上で、海事産業研究所「前掲文献」及び日本海運協会「数字でみる日本の海運・造船」(各年版)等より。輸送活動は日本船主協会「海運統計要覧」より。なお、昭和22年から同30年までの日本商船隊輸送量及び積取比率は日本籍船の数字。GDPは、経済企画庁「日本の経済統計」及び内閣府「統計情報・調査結果」より。為替レートは、「国際統計要覧」及び「世界の統計」、三菱UFJリサーチ&コンサルティングより。船社状況は、各社「有価証券報告書」より。

外航海運年表

西暦	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	
元号	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
時代区分	新航海政策						オイルショック後不況				緊急整備対策			三部門同時不況				
外航トピックス	☆世界最大のタンカー(当時)「日石丸」(37万2,400重量トン、東京タンカー)進水(46.4) ☆ニューヨークコンテナ航路開始。ニューヨークコンテナ航路の邦船協調5社による第1船「東米丸」(山下新日本汽船)出航(47.8) ☆第25次(44年度)計画造船から非集約会社も融資対象に(集約企業とは融資比率に格差あり) ☆全日本海員組合、労働協約改定要求で長期スト(47.4~7) ☆世界最大のタンカー(当時)「クロプティック・トウキョウ」(48万3,644重量トン)進水(47.10)						☆世界最大のタンカー(当時)「日精丸」(48万4,337重量トン、東京タンカー)竣工(50.6) ☆日ソ民間海運会議でシベリア・ランド・ブリッジ(SLB)への日本船参加が実現(50) ☆初の商用海事通信衛星「MARISAT」、大西洋上に打ち上げ(51.2) ☆海洋2法(領海法、漁業水域暫定措置法)成立(52.5) ☆国旗差別対抗法成立(52.5) ☆マラッカ・シンガポール海峡沿岸3カ国、同海峡通航分離方式を策定(52.8) ☆タンカー備蓄(53.10) ☆第31次(50年度)計画造船から集約・非集約企業の融資比率格差廃止 ☆利子補給制度の停止 ☆政府、仕組船買戻しを含む国際収支円高対策を決定(53.4)				☆船員制度近代化委員会発足(54.4) ☆利子補給制度の復活(54~56) ☆非集約企業も利子補給の対象に(54) ☆新パナマ運河条約発効(54.10) ☆世界初の省エネ帆装商船「新愛徳丸」(1,600重量トン)進水(55.8) ☆スエズ運河拡張第1期工事が完成、15万トンのタンカーが満載航行可能に(55.12) ☆外航二船主団体と全日本海員組合、ヘルシヤ湾内の北緯29度30分以北の海域への就航を見合わせることを確認(56.2)			☆利子補給制度の打ち切り(57) ☆船員法、船舶職員法の改正(運輸士制度の創設)(57.5) ☆INMARSAT、国際海事衛星通信サービスの提供を開始(57.2) ☆第3次国連海洋法会議第11会期を開催、国連海洋法条約を採択(57.3) ☆政府、STCW条約を批准(1993年4月28日発効)(57.5) ☆政府、国連海洋法条約に署名(58.2) ☆日本初のLNG船「尾州丸」(7万重量トン、川崎汽船)就航(58.8) ☆ロンドンの保険業界、船舶戦争保険の基本料率を一挙に4倍引き上げ(58.10) ☆三光汽船倒産(60.8)				
日本の外航海運政策	*海運造船合理化審議会「最近における経済動向及びその将来にわたる見通しに基づくわが国外航海運に関する対策如何」答申(45.11) *海運造船合理化審議会「最近におけるわが国外航海運をめぐる環境の変化にかんがみ、今後の外航海運対策はいかにあるべきか」答申(49.12)						*海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会「今後の外航海運政策について」中間報告(53.6)				*海運造船合理化審議会「今後長期にわたる我が国外航海運政策はいかにあるべきか」答申(55.3)			*海運造船合理化審議会「今後の外航海運政策のあり方について」答申(60.6)				
諸外国海運政策	○定期船同盟行動憲章条約の採択(49.4)													○1984年米国海運法の成立(米国)(59) ○マン島における国際船舶制度の導入(英国)(59)				
一般トピックス	★ニクソンショック(46.8) ★スミソニアン協定(1ドル=360円→308円に設定)(46.12) ★変動為替相場制への移行(48.2) ★オイルショック(第1次石油危機)(48.11)						★ベトナム戦争終結(50.4) ★スエズ運河8年ぶりに再開(50.6) ★第2次石油危機(53秋)				★イラン・イラク紛争(55.9)			★プラザ合意(円高の進行)(60.9)				
船舶建造	利子補給(対開銀)	→						←				←			←			
	利子補給(対市中)	→						←				←			←			
日本商船隊	計画造船建造量(隻)	57	45	41	37	25	25	14	10	12	9	32	31	25	16	19	25	17
	計画造船建造量(千GT)	2,474	2,624	3,218	3,304	1,985	1,940	945	165	258	302	1,627	1,839	1,802	679	998	1,565	1,215
	建造実績(隻)	1,113	1,037	992	885	1,080	1,045	930	912	1,107	1,046	993	943	839	800	755	902	817
	建造実績(千GT)	9,168	10,100	11,132	12,857	14,751	16,894	16,991	15,868	11,708	6,307	4,697	6,094	8,400	8,163	6,670	9,711	9,503
	日本船(隻)	1,424	1,508	1,531	1,580	1,506	1,427	1,317	1,274	1,234	1,204	1,188	1,176	1,173	1,175	1,140	1,055	1,028
輸送活動	外国用船(隻)	236	462	592	655	820	973	1,152	1,142	1,174	190	1,200	1,329	1,232	1,165	1,035	1,080	1,407
	合計(隻)	1,660	1,970	2,123	2,235	2,296	2,400	2,469	2,416	2,408	2,494	2,388	2,505	2,405	2,340	2,175	2,135	2,435
	合計(千GT)	22,926	28,215	34,243	40,508	48,340	54,578	59,488	62,938	62,830	65,317	63,021	65,227	61,940	62,468	57,193	57,015	62,161
	合計(千D/W)	37,803	47,007	57,794	69,051	83,439	94,839	105,100	112,441	111,966	116,840	112,691	115,205	108,478	109,338	99,428	97,759	105,652
	海上貿易量(輸出)(百万MT)	36.8	40.0	50.1	49.6	51.2	63.6	61.1	71.0	73.1	73.5	76.0	76.5	77.3	75.9	83.2	84.0	81.8
経済	積取比率(輸出)	56.1%	54.6%	52.0%	49.2%	42.7%	48.4%	53.8%	54.5%	52.8%	52.5%	52.3%	54.7%	54.7%	54.0%	51.2%	53.4%	54.0%
	海上貿易量(輸入)(百万MT)	387.7	467.8	489.2	512.9	601.2	612.5	554.6	576.5	592.7	567.5	618.5	605.6	567.4	559.1	547.4	599.1	593.0
	積取比率(輸入)	60.8%	63.0%	65.2%	62.6%	65.9%	66.4%	73.8%	76.2%	73.9%	72.5%	73.0%	71.6%	69.9%	69.3%	69.8%	66.7%	67.6%
	GDP(対前年比)	12.0%	10.3%	4.4%	8.4%	8.0%	-1.2%	3.1%	4.0%	4.4%	5.3%	5.5%	2.8%	2.9%	2.8%	1.6%	3.1%	5.1%
	為替レート(円/ドル)	360.00	360.00	314.80	302.00	280.00	301.00	296.79	292.80	240.00	194.60	219.14	226.75	220.54	249.05	237.51	237.52	238.54
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	売上高(百万円)	503,809	631,599	700,769	712,723	1,050,695	1,528,611	1,512,584	1,690,004	1,590,926	1,366,796	1,784,646	2,102,589	2,234,016	2,128,625	1,935,098	2,066,260	1,927,984
	経常利益(百万円)	20,552	50,213	36,786	21,259	65,574	75,196	-7,528	13,942	-17,826	-8,858	39,870	47,272	66,491	16,392	-2,243	17,016	12,419
配当社数(社)	6	6	6	5	6	6	5	4	4	4	4	5	5	5	3	2	2	

外航海運年表

西暦	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
元号	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
時代区分	円高不況					平成不況 (バブル崩壊)					M&A・コンソーシアム再編 / 国際船舶制度							
外航トピックス	<ul style="list-style-type: none"> ☆中村汽船、協成汽船等円高倒産続出(61) ☆特定外航船舶解撤促進臨時措置法(61.3) ☆「特定不況業種、特定不況地域関係労働者の雇用安定に関する特別措置法」に基づく特定不況業種に一般外航海運業(油送船に限る)が指定(1988年)には一般外航海運業の全船種に拡大(61) 	<ul style="list-style-type: none"> ☆国際競争力回復のため、世界で最も少数精鋭化された船(バイオアシップ)の実現を目指すことで、官公労使が合意(62) ☆緊急雇用対策実施に伴う離職船員の受け皿機構発足(62.4) ☆海員の1日あたりの労働時間を一律3時間にすると、船員法を一部改正(63) ☆昭和海運が中国を除く定期船部門から撤退(63.7) ☆山下新日本汽船・ジャパンラインが定期船部門を分離、日本ライナーシステム設立(63.7) ☆(旧)専属オーナーの統合(オリオン SHIPPING、国際エネルギー輸送等)(元.4) ☆日本初の本格的なクルーズ客船「おせあにっくぐれいす」(昭和海運)は「クルーズ元年」と言われる(元) ☆山下新日本汽船とジャパンラインが合併、ナビックスライン設立(元.6) ☆新たなマルシップ混乗の開始(ただし新造限定)(2.3) ☆計画造船という用語廃止(2年度より)OECDとの関係 ☆米大統領、タンカーの二重構造義務付けを内容とする Oil Pollution Act 1990(OPA 90)に署名(2.8) 	<ul style="list-style-type: none"> ☆日本郵船が日本ライナーシステムを吸収合併(3.10) ☆外航中小船主労務協会解散(4.1) ☆近代化船混乗(5~) ☆邦船5社グループ、カタール液化ガス社(QLGC)と日本向け液化天然ガス(LNG)の海上輸送に合意(5.10) ☆政府の緊急輸入によるコメ輸送実施(5) ☆政府、油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する92年議定書を批准(6.8) ☆国際海上人命安全条約(SOLAS)締約国会議をロンドンで開催、国際安全管理コード(ISMコード)等を探択(6) ☆祝日法改正(1996年7月20日から「海の日」が14番目の国民の祝日に)(7.2) 	<ul style="list-style-type: none"> ☆国際船舶制度導入(8~) ☆国際コンテナ輸送における世界的コンソーシアムの再編(8.1、10.2) ☆ナホトカ号沈没(9.1)、ダイヤモンド・グレース号原油流出事故(9.7) ☆米国連邦海事委員会(FMC)制裁発動(9.9)、邦船3社が課徴金150万ドルを支払う(9.10) ☆カタールLNGプロジェクト第1船「アルズバーラ」(大阪商船三井船舶)が中部電力・川越基地に入港(9.1) ☆船舶職員法改正：外国人船員承認制度(日本人船長・機関長2名配乗体制が可能)導入(10.5) ☆アロンドラ・レイナー号ハイジャック事件発生(11.10)、エリカ号フランス沖で折損沈没、油濁事故発生(11.12) ☆外航労務協会の業務を日本船主協会(外航労務部)に移管(13.1) ☆TAJIMA号事件発生(14.4) ☆日本郵船が昭和海運を吸収合併(10.10) ☆大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併、商船三井発足(11.4) 														
日本の外航海運政策 <small>(海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)</small>		<ul style="list-style-type: none"> *海運造船合理化審議会海運対策部WG中間報告(62.1) *海運造船合理化審議会海運対策部WG報告(北米定航問題)(63.6) *海運造船合理化審議会海運対策部WG「フラッキング・アウトの防止策について」報告(63.12) 	<ul style="list-style-type: none"> *運輸政策審議会国際部国際物流小委員会「国際化時代における外航海運のあり方について」答申(3.5) *船員制度近代化委員会「今後の船員制度近代化のあり方」提言(4.6) *外航海運・船員問題懇談会「国際船舶制度創設の提言」報告(7.5) 	<ul style="list-style-type: none"> *海運造船合理化審議会海運対策部「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」報告(9.5) 														
諸外国海運政策		○国際船舶制度の導入(ノルウェー)(62)、(デンマーク)(63)、(ドイツ)(元)																○トン数標準税制の導入(オランダ、ノルウェー)(8)、(ドイツ)(11)、(英国)(12)、(デンマーク)(13)、(フィンランド、アイルランド)(14) ○自国籍船員の社会保険料軽減、自国籍船員の所得税減免(オランダ)(8) ○1998年外航海運改革法の成立(米国)(11) ○済州特別船舶登録制度(韓国)(14) ○船員の社会保障費軽減(ドイツ)(14)
一般トピックス	★USL(米国)倒産(61.11)	★イラン・イラク紛争停戦(63.8) ★湾岸戦争勃発(2.8)				★湾岸戦争終結(3.2) ★阪神・淡路大震災が発生、神戸港の機能停止(7.1)												★ロイヤル・ネドロイド(オランダ)とP&O(英国)が定航部門を合併(P&Oネドロイドコンテナラインを設立)(8.9) ★韓進海運(韓国)がDSR-Senator(ドイツ)を買収(9.2) ★NOL(シンガポール)がAPLを買収(9.4) ★マースクライン(デンマーク)がシーランド(米国)を買収(11.7)
船舶建造	計画造船建造量(隻)	16	1	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	計画造船建造量(千GT)	1,280	51	166	574	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	建造実績(隻)	648	710	711	789	760	706	692	714	692	717	687	650	601	446	457	462	397
	建造実績(千GT)	8,178	5,749	4,023	5,613	6,663	7,315	7,853	8,932	8,648	9,311	10,149	9,883	10,272	11,052	12,020	12,024	11,957
日本商船隊	日本船(隻)	957	816	640	532	449	419	376	340	280	218	191	182	168	154	134	117	110
	外国用船(隻)	1,292	1,266	1,487	1,470	1,543	1,641	1,637	1,708	1,710	1,781	1,816	1,839	1,802	1,842	1,905	1,983	1,878
	合計(隻)	2,249	2,082	2,127	2,002	1,992	2,060	2,013	2,048	1,990	1,999	2,007	2,021	1,970	1,996	2,039	2,100	1,988
	合計(千GT)	55,474	54,514	55,369	55,168	57,316	59,914	61,666	62,907	61,050	64,363	65,115	67,381	66,250	67,270	69,138	72,166	69,785
	合計(千D/W)	91,691	88,736	89,054	87,937	91,200	95,470	93,056	97,511	93,897	98,739	98,523	103,121	98,989	100,750	102,527	107,673	101,859
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万MT)	75.7	71.2	70.7	70.5	70.4	74.8	85.6	91.0	95.3	97.4	94.8	101.9	100.9	102.0	101.7	107.0	119.4
	積取比率(輸出)	48.9%	48.5%	48.7%	46.9%	46.8%	46.3%	46.4%	42.7%	42.7%	39.8%	40.3%	39.4%	43.4%	38.4%	34.4%	31.6%	30.4%
	海上貿易量(輸入)(百万MT)	584.1	603.9	660.7	684.7	699.3	714.5	699.9	704.9	733.1	756.8	757.9	775.9	730.2	748.9	788.0	773.0	762.3
	積取比率(輸入)	69.1%	65.3%	66.8%	67.5%	67.2%	70.6%	71.5%	71.8%	70.1%	70.0%	70.4%	70.2%	71.8%	70.8%	68.4%	66.6%	66.4%
経済	GDP(対前年比)	3.0%	3.8%	6.8%	5.3%	5.2%	3.4%	1.0%	0.2%	1.1%	2.2%	2.6%	1.6%	-1.2%	-1.6%	1.4%	-0.7%	-1.3%
	為替レート(円/ドル)	168.52	144.64	128.15	137.96	144.79	134.71	126.65	111.20	102.20	94.06	108.78	120.99	130.91	113.91	107.77	121.53	125.39
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3
	売上高(百万円)	1,419,486	1,410,447	1,399,561	1,503,985	1,631,660	1,698,421	1,664,610	1,524,999	1,501,787	1,542,604	1,679,000	1,795,760	1,781,558	1,697,456	1,835,318	1,892,002	1,910,095
	経常利益(百万円)	-26,837	-1,315	40,031	42,933	28,993	28,474	23,584	4,745	11,086	32,281	35,777	45,770	46,812	73,481	119,012	81,386	88,173
	配当社数(社)	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3

外航海運年表

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
元号	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
時代区分	外航海運好景気						世界金融危機による不況		EU経済危機、世界的船腹過剰	世界的に船腹過剰が続く							
外航トピックス	<ul style="list-style-type: none"> ☆国際海運会議所(ICS)と国際海運連盟(ISF)総会、兵庫県淡路島で開催(アジア初)(15.5) ☆TAJIMA号事件に端を発し、日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部を改正する法律が施行(15.8) ☆バラスト水管理条約が採択(16.2) ☆テロ防止対策に関するSOLAS条約(海上人命安全条約)発効、船舶と港湾施設の国際保安コード(ISPSコード)が実施(16.7) ☆改正油濁損害賠償法施行(17.3) ☆輸出入および港湾手続き簡素化のためのFAL条約を締結(17.9) ☆与党税制改正大綱(トン数標準税制については、20年度税制改正において具体的に検討する。)(18.12) ☆水先制度の抜本改革の実現化に向けて改正水先法が施行(19.4) ☆海洋基本法が施行(19.7) ☆与党税制改正大綱(日本籍船に係るトン数標準税制を創設する。)(19.12) ☆トン数標準税制の実施を内容とする海上運送法の一部改正法成立(20.5) ☆外国人全乗の日本籍船が誕生(20) ☆ソマリア周辺海域で海賊襲撃事件が頻発(20) 						<ul style="list-style-type: none"> ☆外航海運企業10社に対しトン数標準税制実施(21.4) ☆香港にて、シップリサイクル条約採択(21.5) ☆海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律成立(21.6) 		<ul style="list-style-type: none"> ☆新和海运と日鉄海運が合併、NSユニテッド海運設立(22.10) ☆改正 STCW 条約発効(24.1) ☆国際海運におけるCO₂排出規制(世界一律の規制としては他分野に先駆けて初めて。)を導入するための海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正案採択(23.7) ☆外国人船舶職員承認制度に機関承認制度を導入(23.8) ☆三光汽船倒産(24.7) ☆海上運送法の改正(海外子会社が所有する一定の外国船舶を準日本船舶として認定)(24.9) 		<ul style="list-style-type: none"> ☆拡充トン数標準税制(準日本船舶制度を導入)施行(25.4) ☆2006年のILO海上の労働に関する条約(海上労働条約)批准(25.8)、日本について発効(26.8) ☆海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法(民間武装警備員乗船制度導入)施行(25.11) ☆海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正(26.6)し、バラスト水管理条約に加入(26.10) ☆JX 日鉱日石タンカーと JX 日鉱日石 Shipping が合併、JX オーシャン設立(26.4) ☆船主責任制限法の改正が成立(27.6) ☆日本船主協会[『新外航海運政策』の早期実現に向けた提言]を公表(27.7) ☆スエズ運河の拡張工事を完了(27.8) ☆第一中央汽船が民事再生手続を申請(27.9) ☆パナマ運河で新開門開通、LNG船含む大型船通航可能に(28.6) ☆[MARPOL条約付属書VI規制]によるSOx(硫黄酸化物)に対する規制強化の開始時期が2020年に決定(28.10) ☆平成29年度与党税制改正大綱(トン数標準税制について準日本船舶の対象として日本の船主の海外子会社保有船を追加)(28.12) ☆改正 STCW条約(マニラ改正)完全実施(29.1) ☆川崎汽船、商船三井、日本郵船の大手3社が定期コンテナ船事業統合新会社、オーシャン・ネットワーク・エクスプレスを設立(29.7) ☆船舶バラスト水規制管理条約が発効(29.9) ☆準日本船舶が適用対象となった、新たなトン数標準税制が開始(30.4) ☆第3期海洋基本計画が閣議決定(30.5) ☆運送や海商に関する規定「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が成立(30.5) 						
日本の外航海運政策 (海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)	<ul style="list-style-type: none"> *交通政策審議会「水先制度の抜本改革」答申(17.11) *自民党海運・造船対策特別委員会「外航海運税制について」中間とりまとめ(18.6) *新外航海運政策検討会「今後の外航海運政策」とりまとめ(18.6) *交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」答申(19.12) 						*国土交通省 成長戦略発表「日本商船隊の国際競争力強化—トン数標準税制の拡大等—」(22.5)										
諸外国海運政策	<ul style="list-style-type: none"> ○トン数標準税制の導入(フランス、スペイン、ベルギー)(15)、(米国)(16)、(韓国、イタリア、インド)(17) ○フランス新国際船舶制度の導入(17) ○トン数標準税制の導入(ポーランド)(18)、(リトアニア)(19) 						○トン数標準税制の導入(キプロス)(22)、(台湾)(23)		○トン数標準税制の導入(スウェーデン)(29)								
一般トピックス	<ul style="list-style-type: none"> ★イラク戦争勃発(15.3) ★原油価格高騰(15.3) ★マースライン(デンマーク)がP&Oネドロイド(英国・オランダ)を買収(17.5) ★ハバックロイド(ドイツ)がCPSHips(英国)を買収(17.8) ★CMA-CGM(フランス)がデルマス(フランス)を買収(17.9) ★CMA-CGM(フランス)がU.S. Lines(米国)他を買収(19) ★リーマンショック(20.9) 						★政権交代・民主党政権成立(21.9)		<ul style="list-style-type: none"> ★東日本大震災発生(23.3) ★IMO事務局長選挙において日本人で初めて関水氏が当選(23.6) ★政権交代・自公連立政権成立(24.12) ★第2次安倍内閣は、金融政策・財政政策・成長戦略の「三本の矢」(いわゆるアベノミクス)の経済政策を推進(24.12) 		<ul style="list-style-type: none"> ★ハバックロイド(ドイツ)とCSAV(チリ)のコンテナ船部門が合併(26.12) ★ハンブルグスード(ドイツ)がCCNI(チリ)のコンテナ船部門を買収(27.3) ★COP21「パリ協定」採択(27.12) ★中国遠洋運輸集団(COSCOグループ)と中国海運集団(中国海運グループ)が合併(28.2) ★韓進海運、法定管理(会社更生法)を申請(28.8) ★米大統領選でトランプ氏が勝利(28.12) ★史上初の米朝首脳会談(30.6) ★COSCOグループ(中国)がOOCL(香港)を買収(30.7) ★EU、英国離脱協定案を正式決定(30.11) 						
船舶建造	建造実績(隻)	405	430	469	534	543	562	576	580	593	586	540	522	520	514	493	458
	建造実績(千GT)	12,688	14,515	16,434	18,176	17,525	18,656	18,972	20,218	19,367	17,426	14,588	13,421	13,005	13,309	13,074	14,526
日本商船隊	日本船(隻)	103	99	95	95	92	98	107	119	136	150	159	184	197	219	237	261
	外国用船(隻)	1,770	1,797	1,914	2,128	2,214	2,555	2,428	2,623	2,672	2,698	2,450	2,382	2,364	2,192	2,221	2,235
	合計(隻)	1,873	1,896	2,009	2,223	2,306	2,653	2,535	2,742	2,808	2,848	2,609	2,566	2,561	2,411	2,458	2,496
	合計(千GT)	68,973	70,536	80,676	88,880	93,094	104,987	108,797	118,399	120,338	129,153	118,694	119,899	121,998	117,403	119,425	124,501
	合計(千D/W)	101,597	103,263	117,662	128,445	136,189	151,754	150,318	166,799	178,565	190,785	171,934	173,695	175,965	167,590	173,285	180,254
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万MT)	120.7	129.9	134.4	144.4	150.2	153.9	143.6	156.4	169.8	161.1	167.3	163.2	169.0	167.7	165.2	161.6
	積取比率(輸出)	32.2%	32.3%	33.8%	37.9%	37.7%	31.0%	31.3%	28.6%	34.6%	31.3%	31.1%	35.8%	36.0%	39.3%	41.6%	48.7%
	海上貿易量(輸入)(百万MT)	796.1	811.9	815.6	814.6	813.8	816.2	688.9	759.0	752.7	799.0	806.1	795.4	777.7	767.6	767.9	758.2
	積取比率(輸入)	69.7%	67.4%	64.9%	61.8%	64.8%	67.1%	66.5%	61.4%	71.2%	66.4%	67.1%	67.3%	70.0%	66.9%	66.5%	70.7%
経済	GDP(対前年比)	-0.1%	1.1%	0.6%	0.5%	0.9%	-2.1%	-6.0%	2.2%	-1.8%	0.7%	1.7%	2.1%	3.4%	0.9%	1.7%	0.7%
	為替レート(円/ドル)	115.93	108.19	110.22	116.30	117.75	103.36	93.57	87.78	79.81	79.79	97.60	105.95	121.04	108.79	112.17	110.43
船社状況	大手船社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	売上高(百万円)	2,125,908	2,442,838	2,798,582	3,171,444	3,964,819	3,728,830	2,479,557	2,931,226	2,718,334	2,944,076	3,353,523	3,600,961	3,388,969	2,799,341	3,231,036	2,049,652
	経常利益(百万円)	189,027	339,237	271,727	213,354	454,736	306,940	-68,193	200,097	-131,568	-2,452	89,275	145,949	64,046	-71,141	88,440	29,290
	配当社数(社)	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	1	2	2