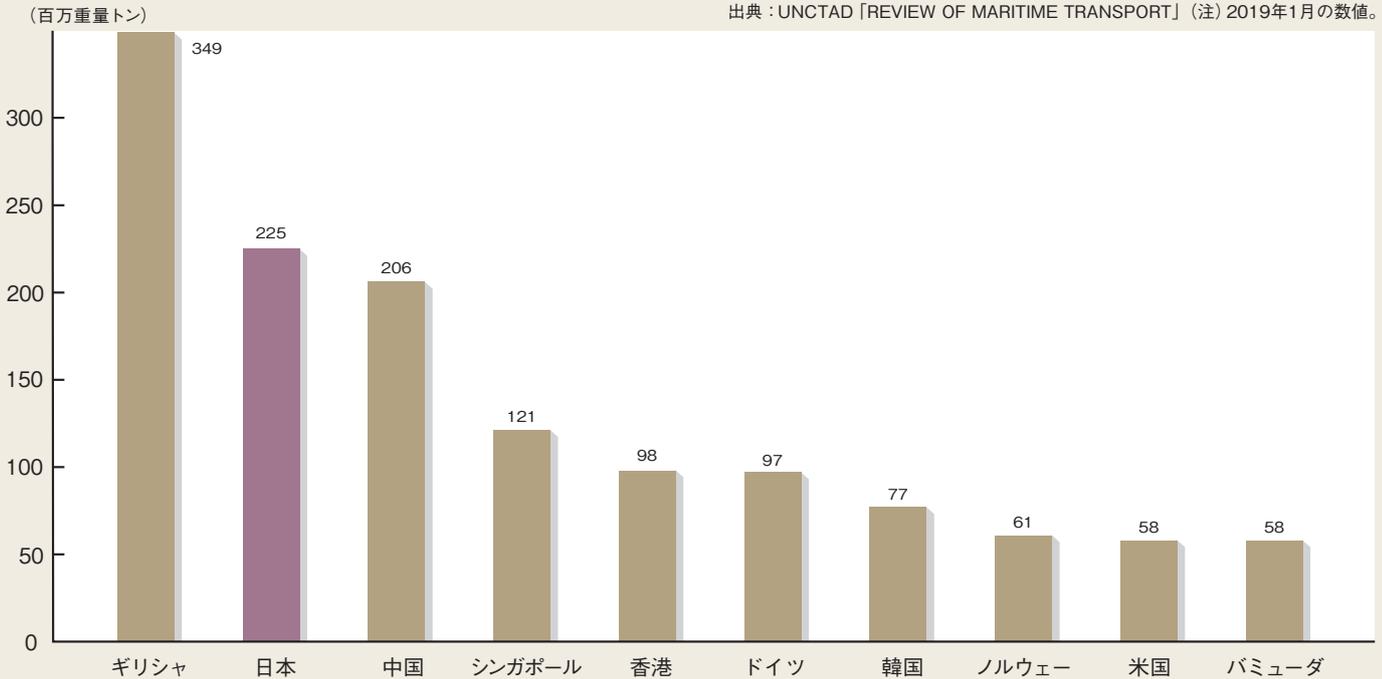


1 世界の国別保有船腹量

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。中国は2017年と比べると約25%増加している。
※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)2019年1月の数値。

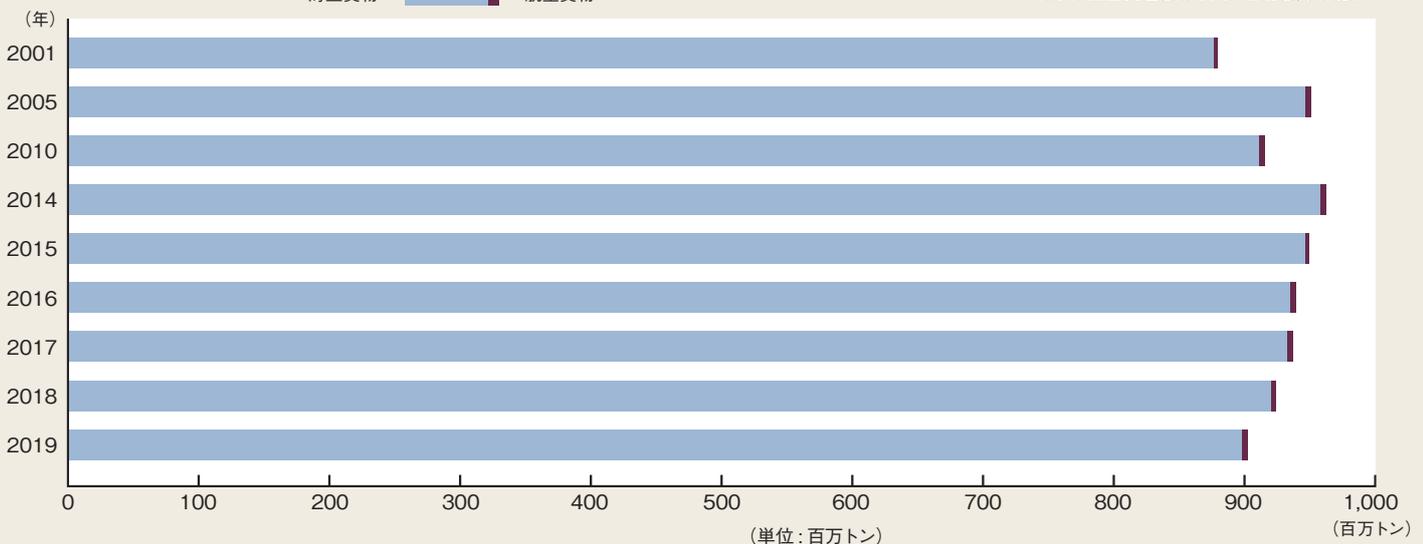


2 わが国の貿易に占める海上貨物の割合

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2019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



年	輸出		輸入		輸出入合計	
	総量	海上貨物量 (%)	総量	海上貨物量 (%)	総量	海上貨物量 (%)
2001	108	107(99.0)	775	773(99.8)	883	880(99.7)
2005	136	134(98.8)	817	816(99.8)	953	950(99.6)
2010	158	156(99.0)	761	759(99.8)	919	915(99.6)
2014	165	163(99.0)	797	795(99.8)	962	959(99.6)
2015	171	169(99.0)	780	778(99.8)	950	947(99.6)
2016	169	168(99.0)	769	768(99.8)	939	935(99.6)
2017	167	165(98.8)	770	768(99.7)	937	933(99.6)
2018	164	162(98.8)	760	758(99.7)	924	920(99.6)
2019	161	160(98.9)	740	738(99.7)	901	898(99.6)

(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82.2%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)

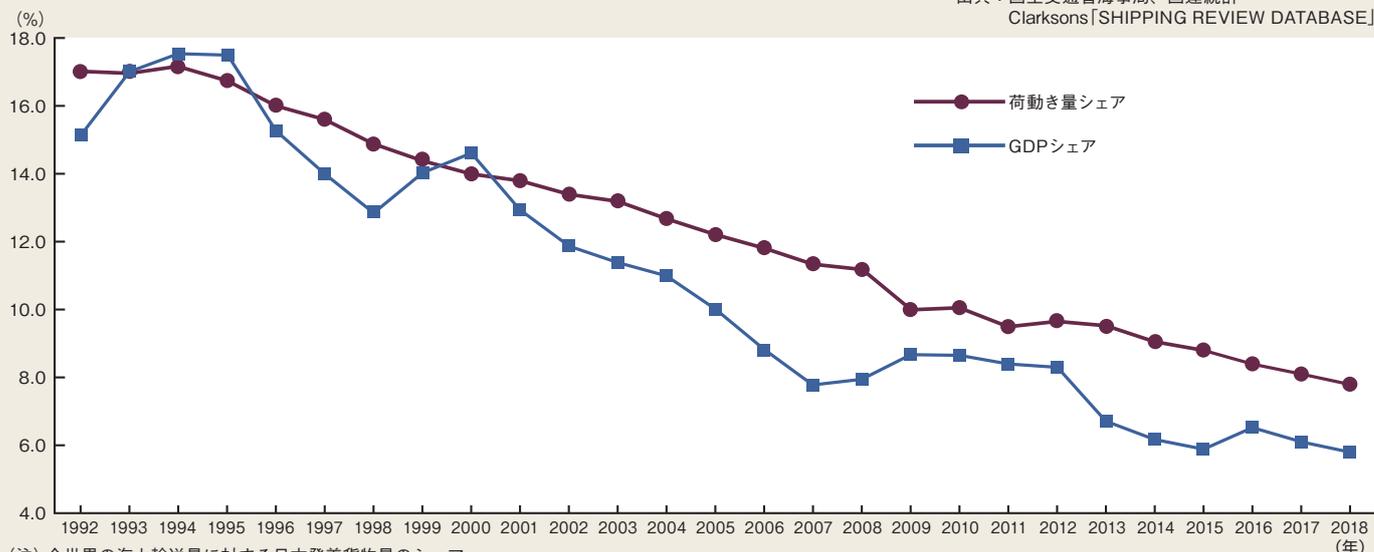
品目	年	2018年		2019年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		919,843	1,174,616	897,581	1,112,487	▲ 2.4
輸 出	総計	161,637	574,323	159,656	544,506	▲ 1.2
	鉄鋼	36,113	34,167	33,410	30,543	▲ 7.5
	セメント	10,653	361	10,322	372	▲ 3.1
	機械類	13,621	197,062	12,746	180,226	▲ 6.4
	乗用自動車	6,201	109,329	6,205	106,763	0.1
	電気製品	1,494	53,778	1,332	50,881	▲ 10.9
	肥料	476	120	507	123	6.4
	その他	93,079	179,506	95,135	175,598	2.2
輸 入	総計	758,206	600,293	737,925	567,981	▲ 2.7
	乾貨物計	488,294	437,405	479,897	425,151	▲ 1.7
	鉄鉱石	123,852	10,296	119,561	11,883	▲ 3.5
	石炭	189,320	28,121	186,178	25,282	▲ 1.7
	燐鉱石	219	47	194	43	▲ 11.2
	塩	7,301	308	7,583	350	3.9
	銅鉱	5,248	10,407	4,788	8,931	▲ 8.8
	ニッケル鉱	3,661	240	3,844	239	5.0
	ボーキサイト	43	21	50	25	18.2
	木材	6,425	4,072	6,042	3,566	▲ 6.0
	パルプ	1,713	1,702	1,717	1,468	0.3
	チップ	12,449	2,520	12,171	2,600	▲ 2.2
	小麦	5,652	1,811	5,331	1,606	▲ 5.7
	米	672	543	679	534	1.0
	大麦・裸麦	1,264	385	1,148	352	▲ 9.2
	トウモロコシ	15,802	3,721	15,983	3,841	1.1
	大豆	3,236	1,701	3,392	1,673	4.8
	その他	111,361	371,470	111,235	362,759	▲ 0.1
	液体貨物計	269,912	162,888	258,028	142,830	▲ 4.4
	原油	148,957	89,036	146,588	79,667	▲ 1.6
LNG	82,852	47,389	77,327	43,498	▲ 6.7	
LPG	10,734	6,908	10,519	5,327	▲ 2.0	
重油	2,536	1,423	1,084	599	▲ 57.3	
その他	24,834	18,131	22,510	13,740	▲ 9.4	

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、2018年は7.8%。

GDPシェアについても、1995年は17.5%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2018年は5.8%になった。

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

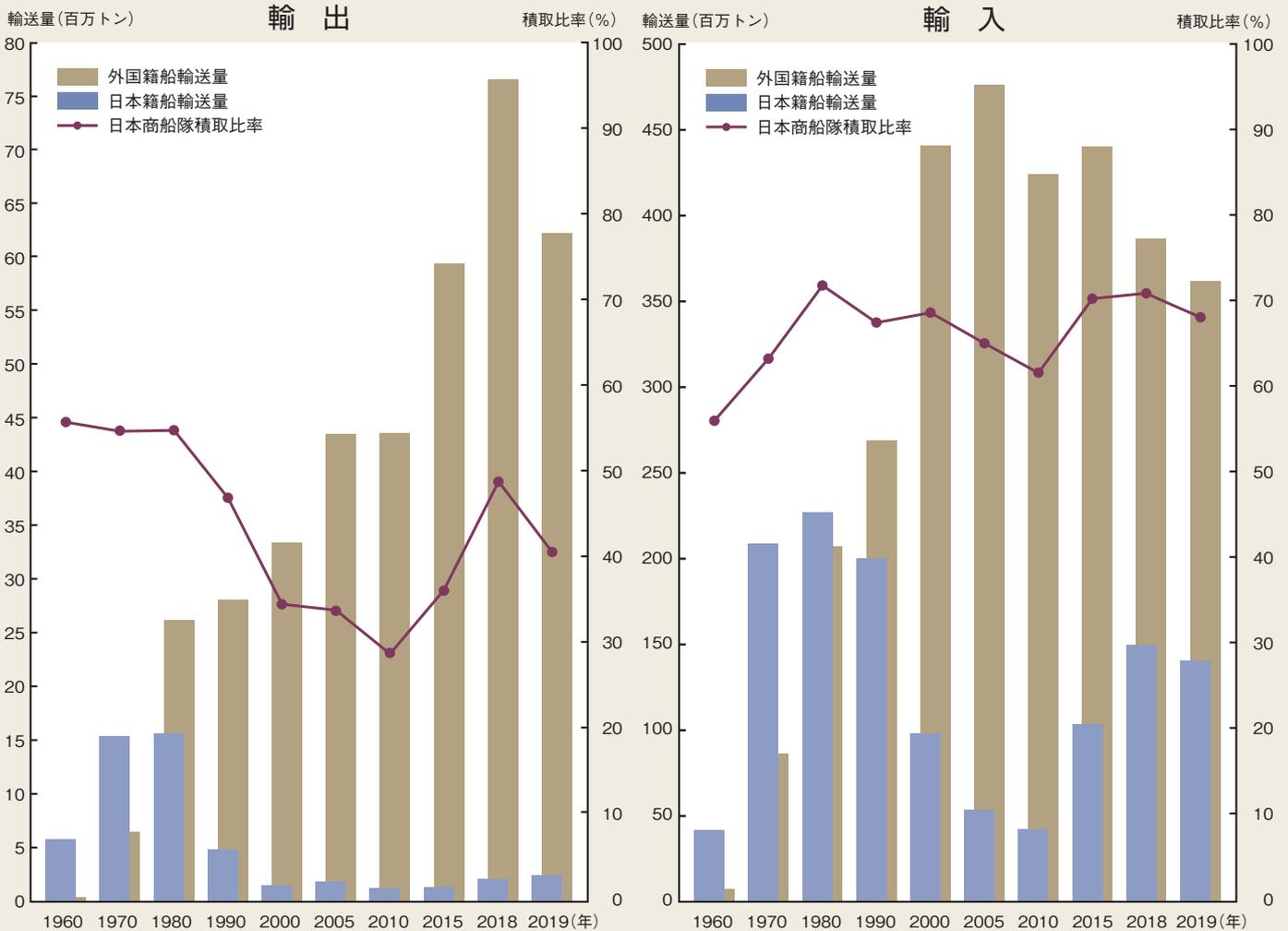


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

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2014年以降は増加傾向だったが、2019年時点では40.5%と減少した。輸入では1970年より60~70%周辺で増減を繰り返し、2019年時点では68.0%。

出典：国土交通省海事局



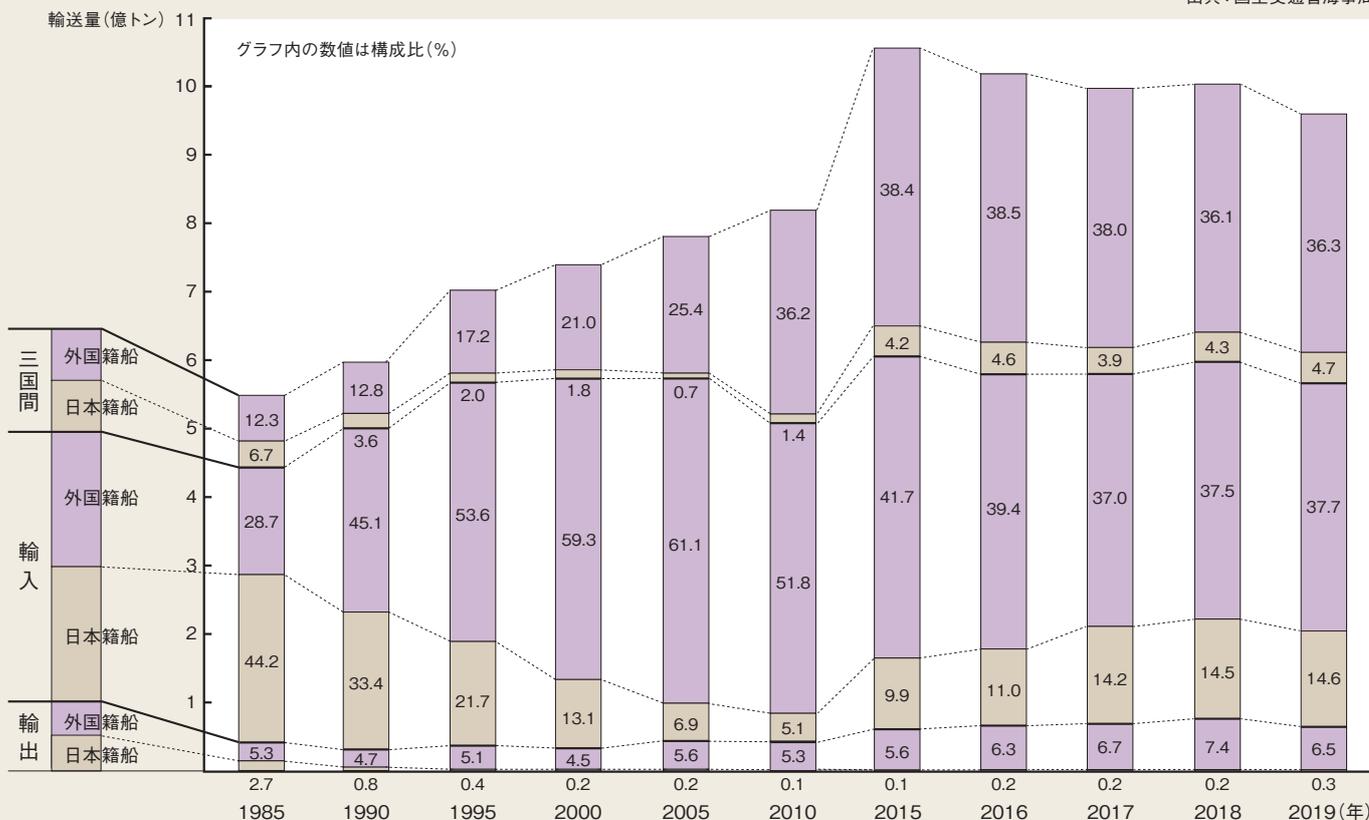
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	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
2018	16,164	209	7,663	48.7	75,821	14,949	38,668	70.7
2019	15,966	247	6,214	40.5	73,793	14,056	36,152	68.0

(注) 2019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。②2019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7.3%減の2兆9,964億円。

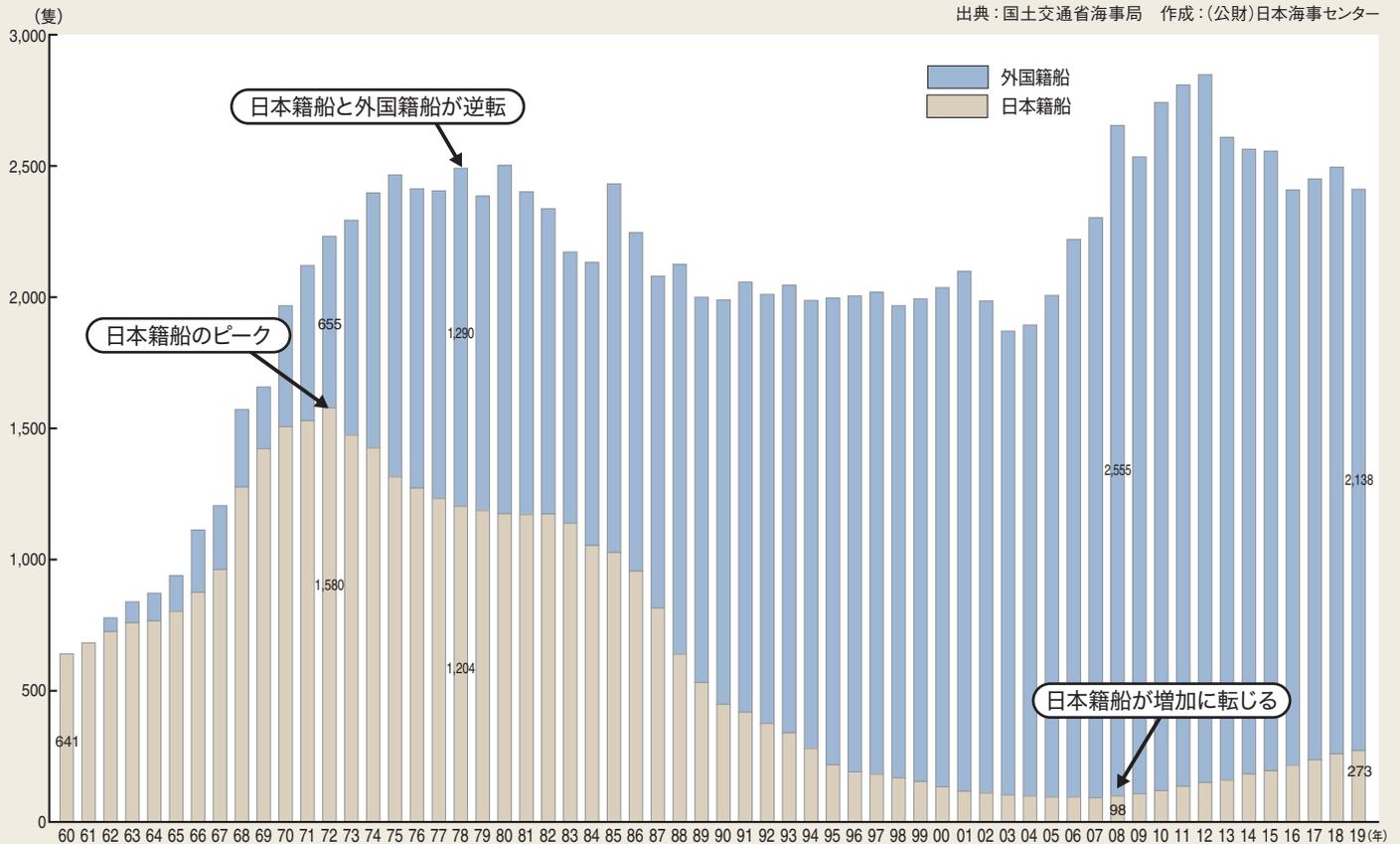
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2019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り困難なため省略。

出典：国土交通省海事局

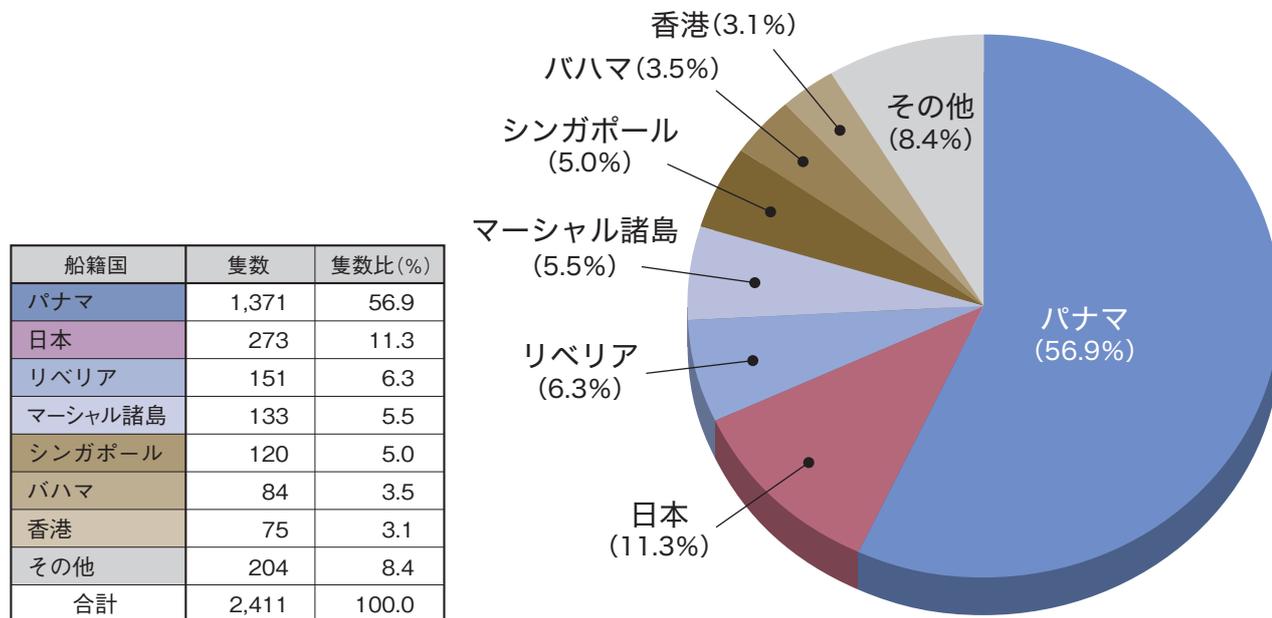
年	日本籍船				外国籍船				合計		
	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン
1980	1,176	46.9	34,240	59,073	1,329	53.1	30,987	56,132	2,505	65,227	115,205
1985	1,028	42.2	33,740	55,512	1,407	57.8	28,691	50,140	2,435	62,431	105,652
1990	449	22.5	20,406	33,163	1,543	77.5	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
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
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
2019	273	11.3	23,526	33,419	2,138	88.7	100,006	141,032	2,411	123,533	174,451

(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11.3%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く56.9%のシェアを占める。

出典：国土交通省海事局

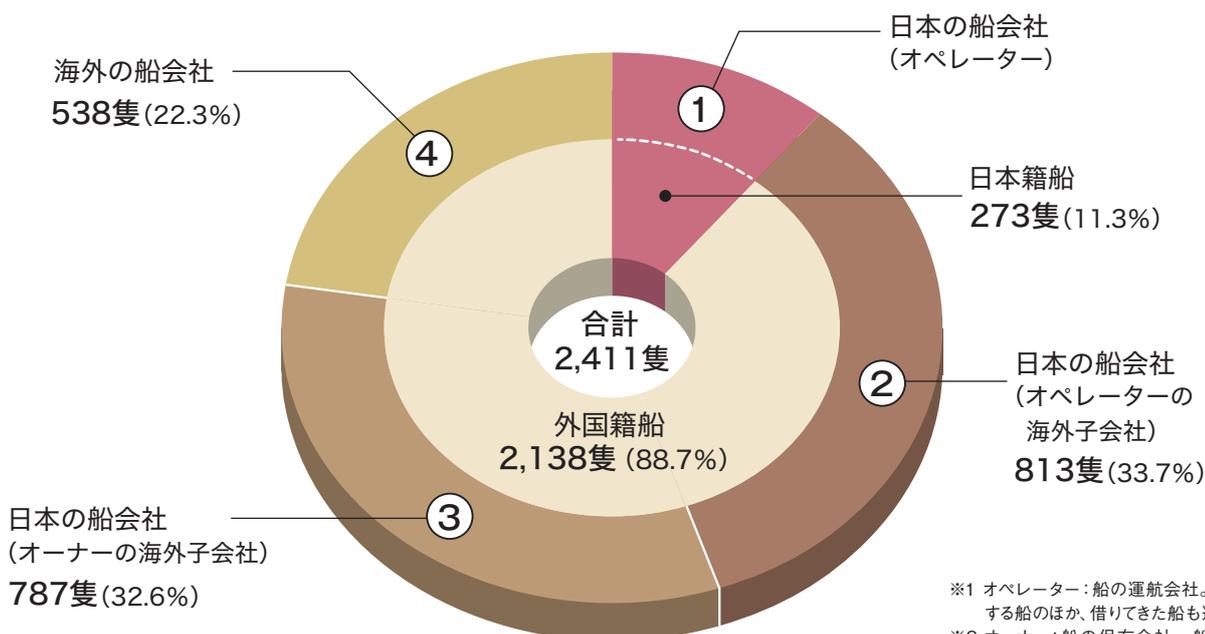


(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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。

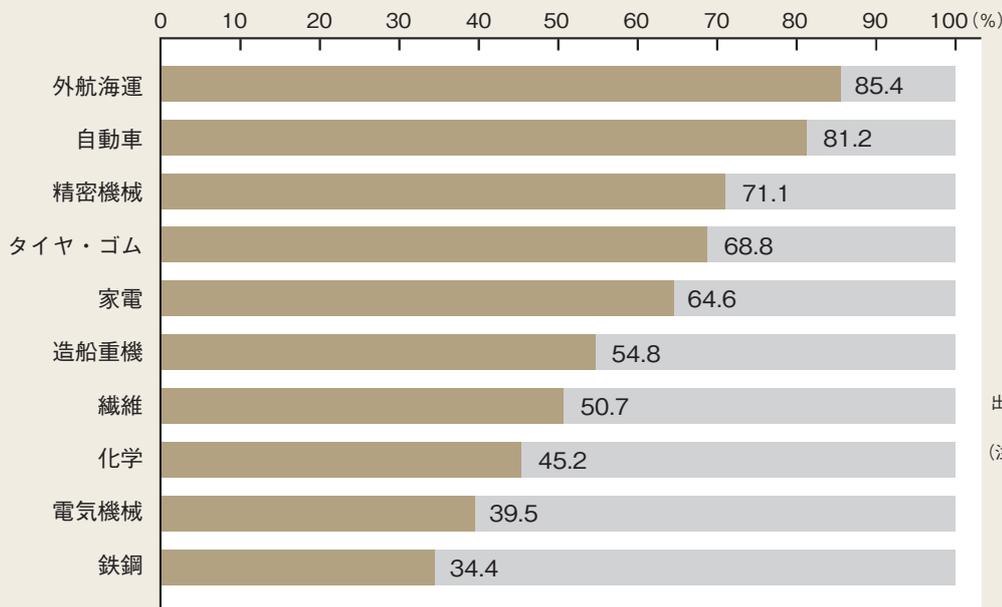
出典：国土交通省海事局



(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85.4%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」2019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。(2018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で収入分。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⑪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、2019年の日本円は48.09。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。

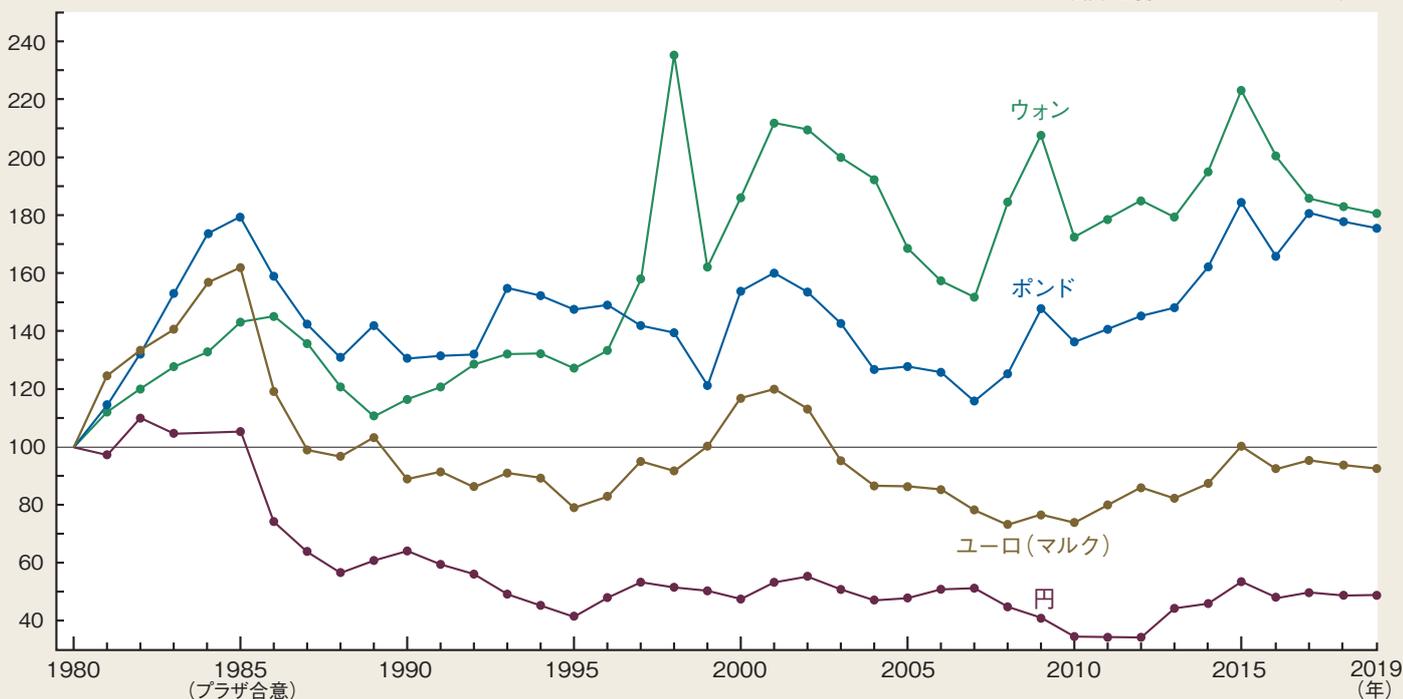
1980年との比較

国名	1980年		2019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	109.05	48.09
英国(ポンド)	0.43	100.0	0.75	175.49
ドイツ(ユーロ)	0.93	100.0	0.86	92.57
韓国(ウォン)	607.43	100.0	1,097.08	180.61

(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。

