

日本の外航海運の歴史

55

外航海運年表

日本の外航海運の歴史

西暦		1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
元号		昭22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
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～スエズブーム			
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隻がペルシャ湾岸重油積み取りに出航(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) ☆日本船のパナマ運河通航許可(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、カルカッタ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)			
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「今後の船腹拡充方策如何」、「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)							
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) ★スエズ運河閉鎖(31.11)			
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
	計画造船建造量(千GT)	78	95	275	243	374	293	312	154	184	314
	建造実績(隻)			70	76	87	97	122	180	158	297
	建造実績(千GT)			118	232	430	513	731	433	561	1,538
日本商船隊	日本船(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	371	385
	外国用船(隻)									27	60
	合計(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	398	445
	合計(千GT)										
	合計(千D/W)										
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
	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%
	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
	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%
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%
	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
船社状況	大手船社数(社)										
	売上高(百万円)										
	経常利益(百万円)										
	配当社数(社)										

外航海運年表

西暦		1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
元号		32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49
時代区分		スエズブーム後の長期不況							企業集約再建整備					新海運政策					
外航トピックス		☆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」(照国海運)が竣工 (33.1) ☆日ソ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に限定							☆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) ☆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)					☆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)「グロブティック・トウキョウ」(48万3,644重量トン) 進水(47.10)					
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)					*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)					
諸外国海運政策														○定期船同盟行動憲章条約の採択(49.4)					
一般トピックス		★スエズ運河再開(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) ★中東戦争勃発に伴いスエズ運河閉鎖(42.6)					★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)					
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)	46	25	19	16	27	13	18	41	65	75	56	57	57	45	41	37	25	25
	計画造船建造量(千GT)	415	257	180	192	548	393	567	1,209	1,825	1,909	2,033	2,308	2,474	2,624	3,218	3,304	1,985	1,940
	建造実績(隻)	420	452	503	653	627	564	699	699	699	733	905	1,118	1,113	1,037	992	885	1,080	1,045
	建造実績(千GT)	2,309	2,234	1,728	1,839	1,719	2,073	2,269	3,764	4,886	6,495	7,217	8,349	9,168	10,100	11,132	12,857	14,751	16,894
日本商船隊	日本船(隻)	433	523	606	641	683	726	760	767	803	876	963	1,278	1,424	1,508	1,531	1,580	1,506	1,427
	外国用船(隻)	88	40	59	120	142	110	94	142	216	227	237	296	236	462	592	655	820	973
	合計(隻)	521	563	665	761	825	836	855	909	1,019	1,103	1,200	1,574	1,660	1,970	2,123	2,235	2,296	2,400
	合計(千GT)												19,420	22,926	28,215	34,243	40,508	48,340	54,578
	合計(千D/W)												31,624	37,803	47,007	57,794	69,051	83,439	94,839
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	7.7	8.7	9.5	11.1	11.1	13.2	16.0	17.6	23.4	24.8	24.9	30.4	36.8	40.0	50.1	49.6	51.2	63.6
	積取比率(輸出)	58.5%	64.4%	60.8%	56.3%	58.6%	58.4%	55.7%	57.9%	44.1%	44.2%	47.3%	54.2%	56.1%	54.6%	52.0%	49.2%	42.7%	48.4%
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	58.7	49.1	65.0	87.6	115.2	120.7	144.6	173.8	199.4	229.8	284.9	330.4	387.7	467.8	489.2	512.9	601.2	612.5
	積取比率(輸入)	48.0%	61.1%	57.8%	55.9%	50.3%	55.2%	55.6%	54.8%	56.5%	58.2%	57.5%	59.4%	60.8%	63.0%	65.2%	62.6%	65.9%	66.4%
経済	GDP(対前年比)	7.8%	6.2%	9.4%	13.1%	11.9%	8.6%	8.8%	11.2%	5.7%	10.2%	11.1%	11.9%	12.0%	10.3%	4.4%	8.4%	8.0%	－1.2%
	為替レート(円/ドル)	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	314.80	302.00	280.00	301.00
船社状況	大手船社数(社)				12	12	12	12	6	6	6	6	6	6	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	503,809	631,599	700,769	712,723	1,050,695	1,528,611
	経常利益(百万円)				3,129	2,021	369	6,727	13,423	14,958	26,744	29,016	26,550	20,552	50,213	36,786	21,259	65,574	75,196
	配当社数(社)				1	1	0	0	0	3	4	6	6	6	6	6	5	6	6

(注) 計画造船建造量は海事産業研究所編「続 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」及び日本海事広報協会「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(実質)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		1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990		
元号		50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64(平元)	2		
時代区分		オイルショック後不況				緊急整備対策			三部門同時不況				円高不況	平成景気					
外航トピックス		☆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、仕組船買い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(運航士制度の創設)(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)				☆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) ☆USL(米国)倒産(61.11) ☆国際競争力回復のため、世界で最も少数精鋭化された船(パイオニアシップ)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8時間にする等、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) ☆日本初の本格的な外航クルーズ客船「おせあにつくぐれいす」(昭和海運)ははじめ次々に就航。「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)						
		*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)				*海運造船合理化審議会海運対策部会WG中間報告(62.1) *海運造船合理化審議会海運対策部会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会WG「フラッグینگ・アウトの防止策について」報告(63.12)						
		諸外国海運政策							○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)				○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)						
		一般トピックス		★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)			★ブラザ合意(円高の進行)(60.9)				★イラン・イラク紛争停戦(63.8) ★湾岸戦争勃発(2.8)				
		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)	14	10	12	9	32	31	25	16	19	25	17	16	1	2	7	—
計画造船建造量(千GT)	945		165	258	302	1,627	1,839	1,802	679	998	1,565	1,215	1,280	51	166	574	—		
建造実績(隻)	930		912	1,107	1,046	993	943	839	800	755	902	817	648	710	711	789	760		
建造実績(千GT)	16,991		15,868	11,708	6,307	4,697	6,094	8,400	8,163	6,670	9,711	9,503	8,178	5,749	4,023	5,613	6,663		
日本商船隊	日本船(隻)	1,317	1,274	1,234	1,204	1,188	1,176	1,173	1,175	1,140	1,055	1,028	957	816	640	532	449		
	外国用船(隻)	1,152	1,142	1,174	190	1,200	1,329	1,232	1,165	1,035	1,080	1,407	1,292	1,266	1,487	1,470	1,543		
	合計(隻)	2,469	2,416	2,408	2,494	2,388	2,505	2,405	2,340	2,175	2,135	2,435	2,249	2,082	2,127	2,002	1,992		
	合計(千GT)	59,488	62,938	62,830	65,317	63,021	65,227	61,940	62,468	57,193	57,015	62,161	55,474	54,514	55,369	55,168	57,316		
	合計(千D/W)	105,100	112,441	111,966	116,840	112,691	115,205	108,478	109,338	99,428	97,759	105,652	91,691	88,736	89,054	87,937	91,200		
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	61.1	71.0	73.1	73.5	76.0	76.5	77.3	75.9	83.2	84.0	81.8	75.7	71.2	70.7	70.5	70.4		
	積取比率(輸出)	53.8%	54.5%	52.8%	52.5%	52.3%	54.7%	54.7%	54.0%	51.2%	53.4%	54.0%	48.9%	48.5%	48.7%	46.9%	46.8%		
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	554.6	576.5	592.7	567.5	618.5	605.6	567.4	559.1	547.4	599.1	593.0	584.1	603.9	660.7	684.7	699.3		
	積取比率(輸入)	73.8%	76.2%	73.9%	72.5%	73.0%	71.6%	69.9%	69.3%	69.8%	66.7%	67.6%	69.1%	65.3%	66.8%	67.5%	67.2%		
経済	GDP(対前年比)	3.1%	4.0%	4.4%	5.3%	5.5%	2.8%	2.9%	2.8%	1.6%	3.1%	5.1%	3.0%	3.8%	6.8%	5.3%	5.2%		
	為替レート(円/ドル)	296.79	292.80	240.00	194.60	219.14	226.75	220.54	249.05	237.51	237.52	238.54	168.52	144.64	128.15	137.96	144.79		
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5		
	売上高(百万円)	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	1,419,486	1,410,447	1,399,561	1,503,985	1,631,660		
	経常利益(百万円)	- 7,528	13,942	- 17,826	- 8,858	39,870	47,272	66,491	16,392	- 2,243	17,016	12,419	- 26,837	- 1,315	40,031	42,933	28,993		
	配当社数(社)	5	4	4	4	4	5	5	5	3	2	2	1	1	1	2	2		

外航海運年表

西暦		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
元号		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
時代区分		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							外航海運好景気			
外航トピックス		☆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) ☆政府のコメ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)等を採用(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)					☆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) ☆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) ☆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) ☆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) ☆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) ☆アロンドラ・レインボ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(外航労務部会)に移管(13.1) ☆TAJIMA号事件発生(14.4)			☆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) ☆改正油濁損害賠償保障法施行(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)				
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)		*運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会「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)					*海運造船合理化審議会海運対策部会「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」報告(9.5)						*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)				
諸外国海運政策							○トン数標準税制の導入(オランダ、ノルウェー)(8) ○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)			○トン数標準税制の導入(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) ○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)			○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)				
一般トピックス		★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)											★イラク戦争勃発(15.3) ★原油価格高騰(15.3)				
船舶建造	建造実績(隻)	706	692	714	692	717	687	650	601	446	457	462	397	405	430	469	534
	建造実績(千GT)	7,315	7,853	8,932	8,648	9,311	10,149	9,883	10,272	11,052	12,020	12,024	11,957	12,688	14,515	16,434	18,176
日本商船隊	日本船(隻)	419	376	340	280	218	191	182	168	154	134	117	110	103	99	95	95
	外国用船(隻)	1,641	1,637	1,708	1,710	1,781	1,816	1,839	1,802	1,842	1,905	1,983	1,878	1,770	1,797	1,914	2,128
	合計(隻)	2,060	2,013	2,048	1,990	1,999	2,007	2,021	1,970	1,996	2,039	2,100	1,988	1,873	1,896	2,009	2,223
	合計(千GT)	59,914	61,666	62,907	61,050	64,363	65,115	67,381	66,250	67,270	69,138	72,166	69,785	68,973	70,536	80,676	88,880
	合計(千D/W)	95,470	93,056	97,511	93,897	98,739	98,523	103,121	98,989	100,750	102,527	107,673	101,859	101,597	103,263	117,662	128,445
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	74.8	85.6	91.0	95.3	97.4	94.8	101.9	100.9	102.0	101.7	107.0	119.4	120.7	129.9	134.4	144.4
	積取比率(輸出)	46.3%	46.4%	42.7%	42.7%	39.8%	40.3%	39.4%	43.4%	38.4%	34.4%	31.6%	30.4%	32.2%	32.3%	33.8%	37.9%
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	714.5	699.9	704.9	733.1	756.8	757.9	775.9	730.2	748.9	788.0	773.0	762.3	796.1	811.9	815.6	814.6
経済	積取比率(輸入)	70.6%	71.5%	71.8%	70.1%	70.0%	70.4%	70.2%	71.8%	70.8%	68.4%	66.6%	66.4%	69.7%	67.4%	64.9%	61.8%
	GDP(対前年比)	3.4%	1.0%	0.2%	1.1%	3.2%	2.9%	-0.1%	-1.0%	0.6%	2.6%	-0.7%	0.9%	1.9%	1.7%	2.2%	1.3%
船社状況	為替レート(円/ドル)	134.71	126.65	111.20	102.20	94.06	108.78	120.99	130.91	113.91	107.77	121.53	125.39	115.93	108.19	110.22	116.30
	大手船社数(社)	5	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3
	売上高(百万円)	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	2,125,908	2,442,838	2,798,582	3,171,444
	経常利益(百万円)	28,474	23,584	4,745	11,086	32,281	35,777	45,770	46,812	73,481	119,012	81,386	88,173	189,027	339,237	271,727	213,354
	配当社数(社)	2	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3

外航海運年表

西暦		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020						
元号		19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31(令和)	2						
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／環境規制の強化						米中貿易摩擦、脱炭素化、新型コロナウイルス感染症対策						
外航トピックス		☆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)		☆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、シッブ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)	☆新和海運と日鉄海運が合併、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CO ₂ 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)			☆拡充トン数標準 ☆2006年のILO海 ☆海賊多発海域に ☆海洋汚染及び海 ☆JX日鉱日石タン ☆船主責任制限法 ☆日本船主協会『新 ☆スエズ運河の拡 ☆第一中央汽船が ☆パナマ運河で新 ☆「MARPOL条約 ☆平成29年度与党 ☆改正 STCW条約 ☆川崎汽船、商船 ☆船舶バラスト水 ☆準日本船舶が適 ☆第3期海洋基本 ☆運送や海商に関 ☆米中貿易摩擦に ☆防衛省設置法に						税制(準日本船舶制度を導入)施行(25.4) 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) 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) 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) カーとJX日鉱日石 SHIPPING が合併、JXオーシャン設立(26.4) の改正が成立(27.6) 外航海運政策』の早期実現に向けた提言」を公表(27.7) 張工事完了(27.8) 民事再生手続を申請(27.9) 開門開通、LNG船含む大型船通航可能に(28.6) 付属書VI規制」によるSO _x (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) 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) (マニラ改正)完全実施(29.1) 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) 規制管理条約が発効(29.9) 用対象となった、新たなトン数標準税制が開始(30.4) 計画が閣議決定(30.5) 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) より、中国発コンテナ荷動きの落ち込み拡大等海運業界への影響が広がる(元) 基づく「調査・研究」を目的とした、中東地域への自衛隊派遣を閣議決定(元.12)						☆米中貿易摩擦によるコンテナ生産の減少や新型コロナウイルス禍の移動制限による巣ごもり需要増大・港湾混雑などから世界的にコンテナ不足が発生(2) ☆新型コロナウイルス感染症対策としての移動制限や検疫強化、また、航空便の減少により、船員交代に甚大な影響(2) ☆日本の船社が所有・運航するばら積み船「WAKASHIO」が、モーリシャス島沖にて座礁。その後、船外に燃料油が流出(2.7)	
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)		*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		○トン数標準税制の導入(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)、(ポルトガル)(30)											
一般トピックス		★リーマンショック(20.9)		★政権交代・民主党政権成立(21.9)	★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)			★COP21「パリ協定」採択(27.12) ★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) ★中華人民共和国湖北省武漢市において、新型コロナウイルス関連肺炎の発生が報告(元.12)								★イギリスがEU離脱(2.1) ★新型コロナウイルス感染症が世界的流行(2) ★東京2020オリンピック・パラリンピックの開催が延期(2)					
船舶建造 日本商船隊	建造実績(隻)	543	562	576	580	593	586	540	522	520	514	493	458	493	490						
	建造実績(千GT)	17,525	18,656	18,972	20,218	19,367	17,426	14,588	13,421	13,005	13,309	13,074	14,526	16,215	12,937						
	日本船(隻)	92	98	107	119	136	150	159	184	197	219	237	261	273	270						
	外国用船(隻)	2,214	2,555	2,428	2,623	2,672	2,698	2,450	2,382	2,364	2,192	2,221	2,235	2,138	1,970						
	合計(隻)	2,306	2,653	2,535	2,742	2,808	2,848	2,609	2,566	2,561	2,411	2,458	2,496	2,411	2,240						
	合計(千GT)	93,094	104,987	108,797	118,399	120,338	129,153	118,694	119,899	121,998	117,403	119,425	124,501	123,533	117,717						
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	150.2	153.9	143.6	156.4	149.8	161.1	167.3	163.2	169.0	167.7	165.2	161.6	159.7	150.6						
	積取比率(輸出)	37.7%	31.0%	31.3%	28.6%	34.6%	31.3%	31.1%	35.8%	36.0%	39.3%	41.6%	48.7%	40.5%	38.8%						
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	813.8	816.2	688.9	759.0	752.7	799.0	806.1	795.4	777.7	767.6	767.9	758.2	737.9	665.0						
	積取比率(輸入)	64.8%	67.1%	66.5%	61.4%	71.2%	66.4%	67.1%	67.3%	70.0%	66.9%	66.5%	70.7%	68.0%	65.4%						
経済	GDP(対前年比)	1.1%	-3.6%	-2.4%	3.3%	0.5%	0.6%	2.7%	-0.4%	1.7%	0.8%	1.8%	0.2%	-0.5%	-4.6%						
	為替レート(円/ドル)	117.75	103.36	93.57	87.78	79.81	79.79	97.60	105.94	121.04	108.79	112.17	110.43	109.05	106.82						
船社状況	大手船社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3						
	売上高(百万円)	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	1,868,926	1,546,630						
	経常利益(百万円)	454,736	306,940	-68,193	200,097	-131,568	-2,452	89,275	145,949	64,046	-71,141	88,440	29,290	78,394	102,560						
	配当社数(社)	3	3	2	3	2	2	3	3	3	1	2	2	2	2						