

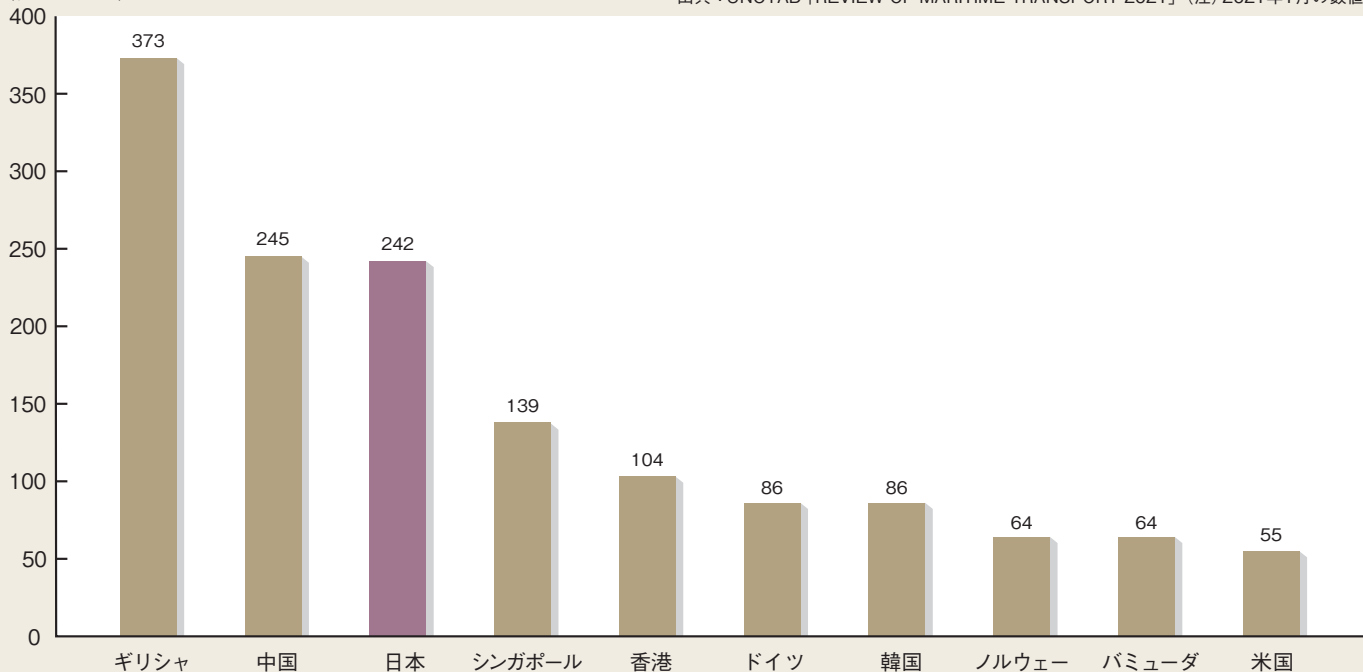
1 国別保有船腹量

※
日本の船会社が実質保有する船腹量は世界第3位の規模である。前年は日本が第2位、中国が第3位であった。

※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。

(百万重量トン)

出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2021」(注)2021年1月の数値。

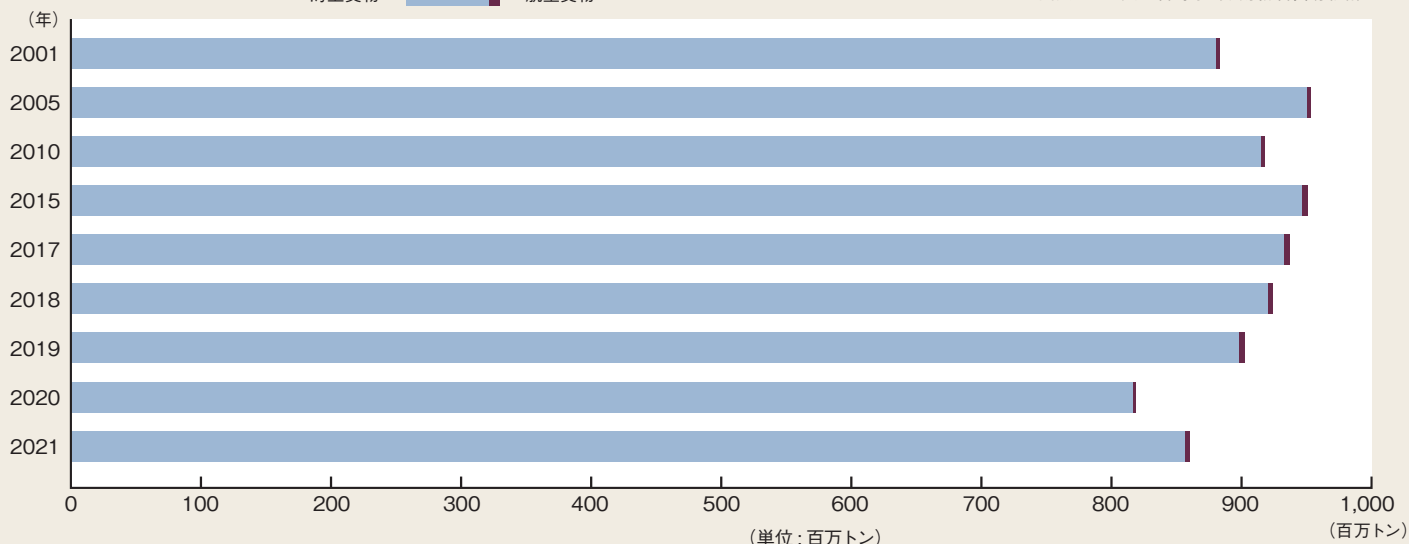


2 わが国の貿易に占める海上貨物

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2021年時点で99.5%。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)
2015	171	169 (99.0)	780	778 (99.8)	950	947 (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)
2020	152	151 (99.1)	667	665 (99.7)	819	816 (99.6)
2021	157	156 (98.8)	703	701 (99.7)	860	856 (99.5)

(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81.8%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48.5%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)

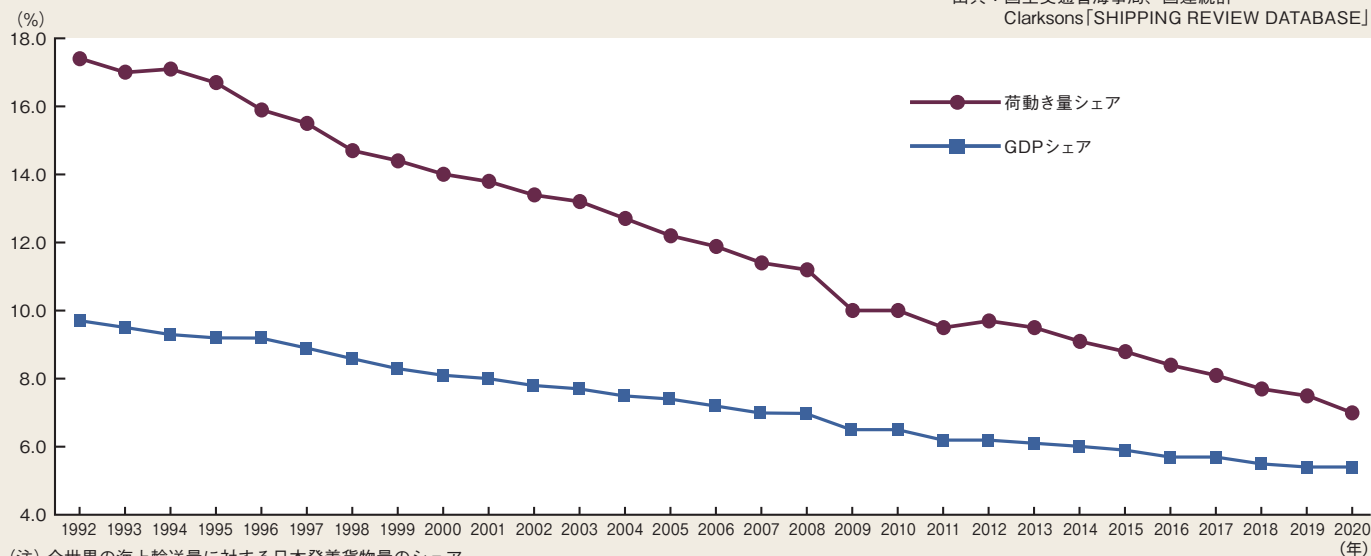
年 品 目		2020年		2021年		対前年比(%) (数量ベース)
		数 量	金 額	数 量	金 額	
輸出入合計		815,654	943,623	856,168	1,161,246	5.0
輸 出	総計	150,622	468,560	155,560	563,314	3.3
	鉄鋼	31,818	25,564	34,000	37,843	6.9
	セメント	10,954	386	11,453	419	4.6
	機械類	10,321	152,988	12,669	187,630	22.8
	乗用自動車	4,927	86,270	5,028	93,819	2.0
	電気製品	1,195	47,665	1,323	53,678	10.8
	肥料	442	109	507	165	14.7
	その他	90,964	155,577	90,579	189,760	▲ 0.4
輸 入	総計	665,032	475,063	700,609	597,932	5.3
	乾貨物計	432,105	380,435	465,242	458,277	7.7
	鉄鉱石	99,437	10,308	113,074	19,732	13.7
	石炭	173,730	17,043	182,604	27,616	5.1
	燐鉱石	151	31	143	31	▲ 5.9
	塩	7,061	314	7,467	363	5.8
	銅鉱	5,229	10,461	4,959	14,312	▲ 5.2
	ニッケル鉱	2,520	185	3,092	307	22.7
	ボーキサイト	35	15	48	23	35.9
	木材	4,955	2,784	5,147	4,061	3.9
	パルプ	1,537	1,123	1,481	1,391	▲ 3.7
	チップ	9,491	1,877	10,996	2,161	15.9
	小麦	5,374	1,628	5,126	1,958	▲ 4.6
	米	677	537	663	571	▲ 2.1
	大麦・裸麦	1,209	324	1,148	356	▲ 5.0
	トウモロコシ	15,770	3,515	15,239	5,198	▲ 3.4
	大豆	3,163	1,592	3,271	2,277	3.4
	その他	101,765	328,697	110,783	377,920	8.9
	液体貨物計	232,928	94,628	235,367	139,655	1.0
	原油	123,166	46,441	122,092	69,288	▲ 0.9
	LNG	74,464	32,089	74,316	42,779	▲ 0.2
	LPG	9,796	4,303	10,144	7,335	3.6
	重油	485	210	1,189	752	145.2
	その他	25,017	11,584	27,626	19,501	10.4

4 世界におけるわが国の荷動き量、GDPシェア

わが国の荷動き量のシェアは、1992年時点では17.4%であったが、それ以降低下傾向が続き、2020年は7.0%。

同じくわが国のGDPシェアについても、1992年は9.7%で、以降は低下傾向にあり2020年は5.4%になった。

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

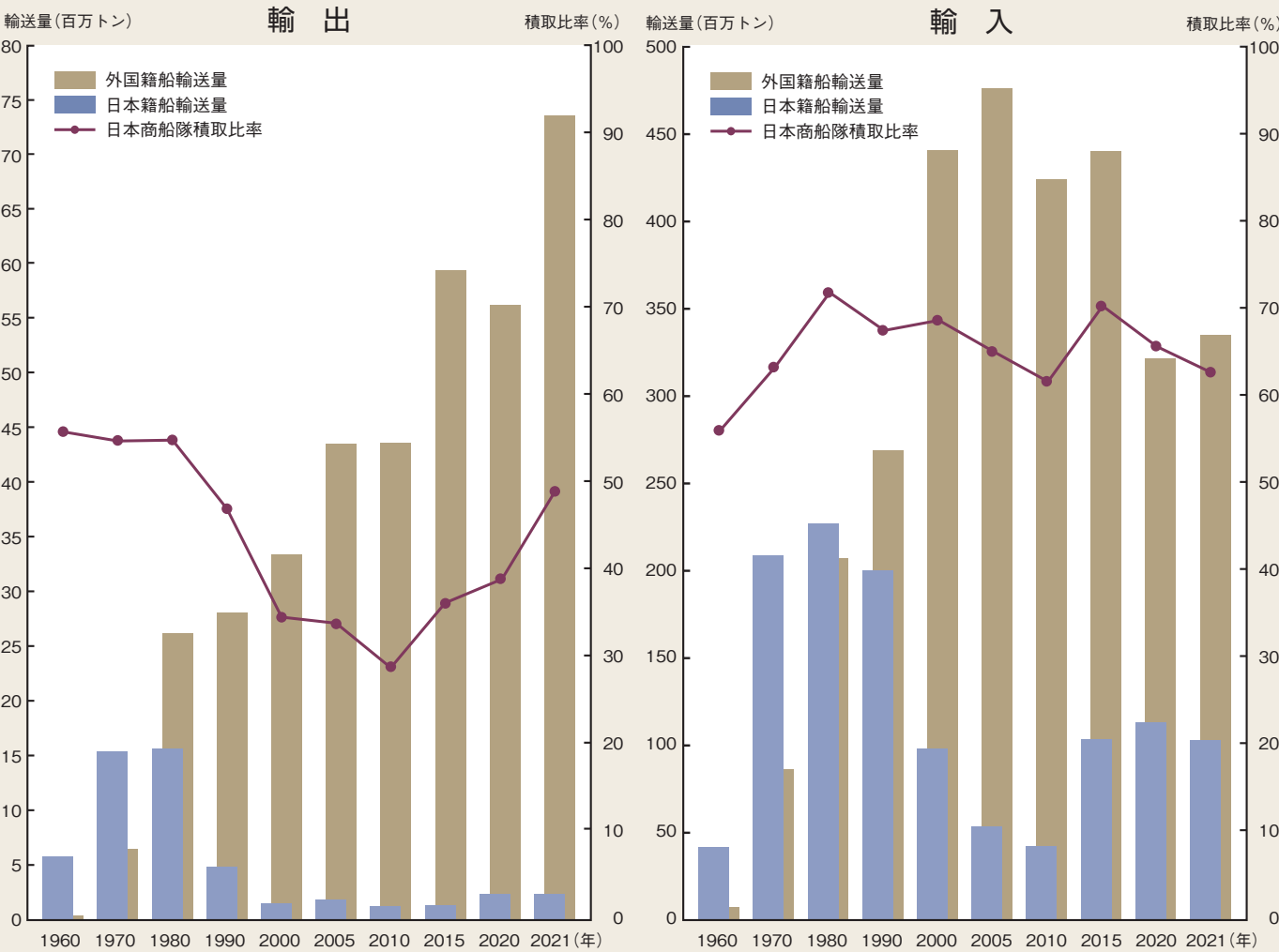


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

5 積取比率

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年以降はほぼ増加傾向で、2021年時点では48.8%と増加した。
輸入では1970年より60~70%周辺で増減を繰り返し、2021年時点では62.6%。

出典：国土交通省海事局



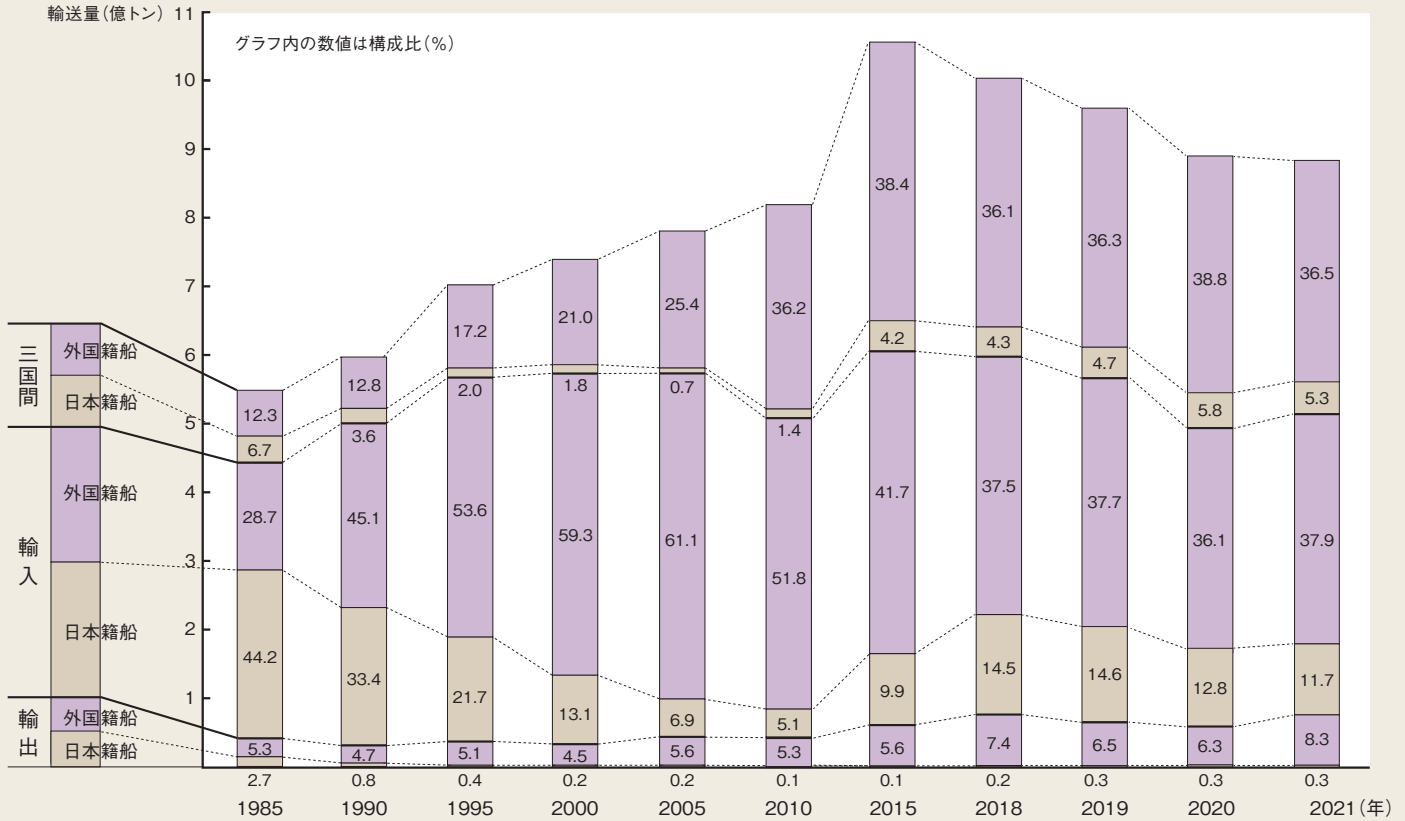
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	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
2020	15,062	231	5,610	38.8	66,503	11,382	32,120	65.4
2021	15,556	237	7,353	48.8	70,061	10,322	33,506	62.6

(注) 2021年の数値は暫定値。

6 輸送量

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

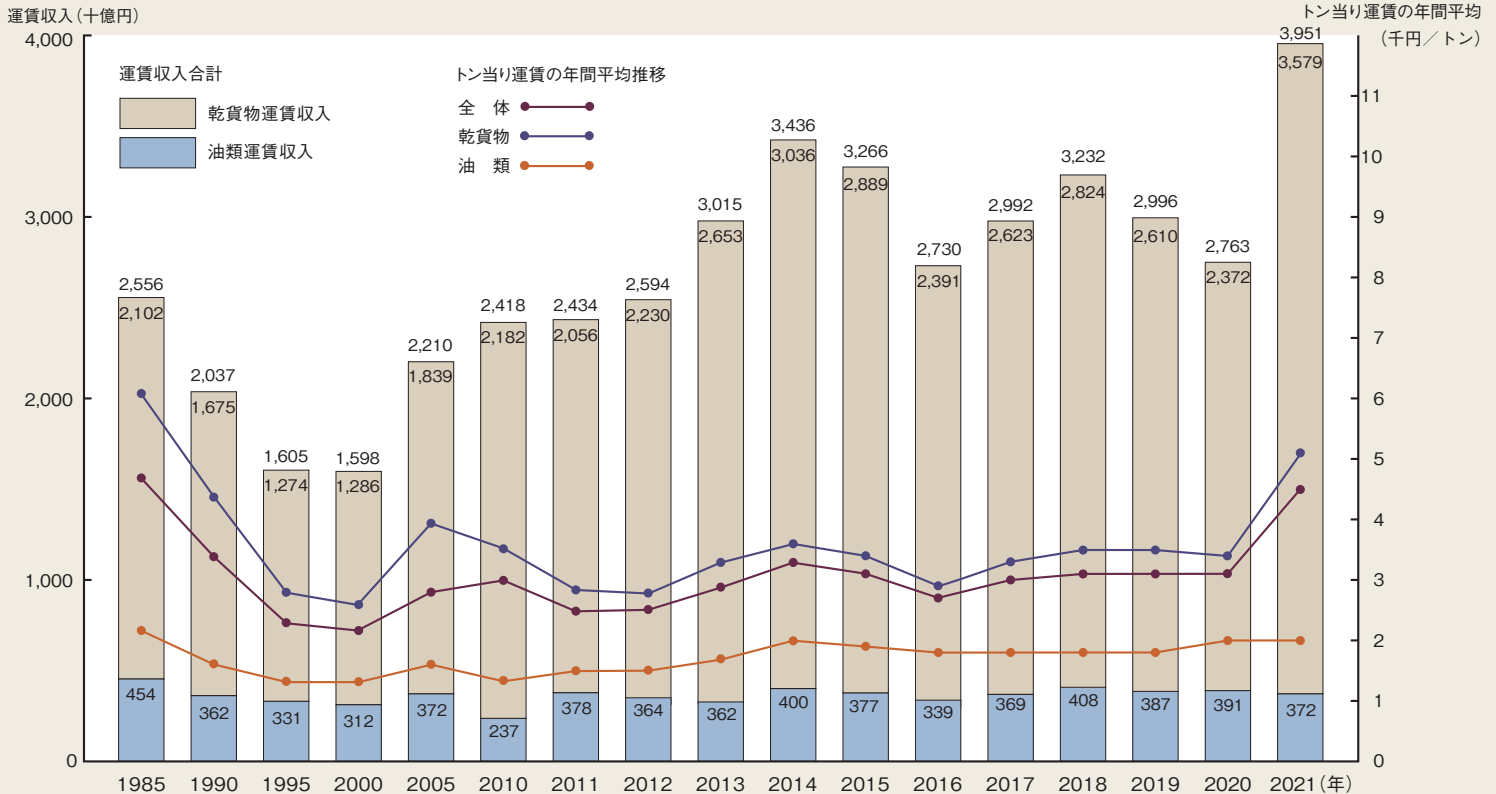


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2021年の数値は暫定値。

7 運賃収入

日本商船隊の運賃収入は、対前年比43%増の3兆9,506億円。

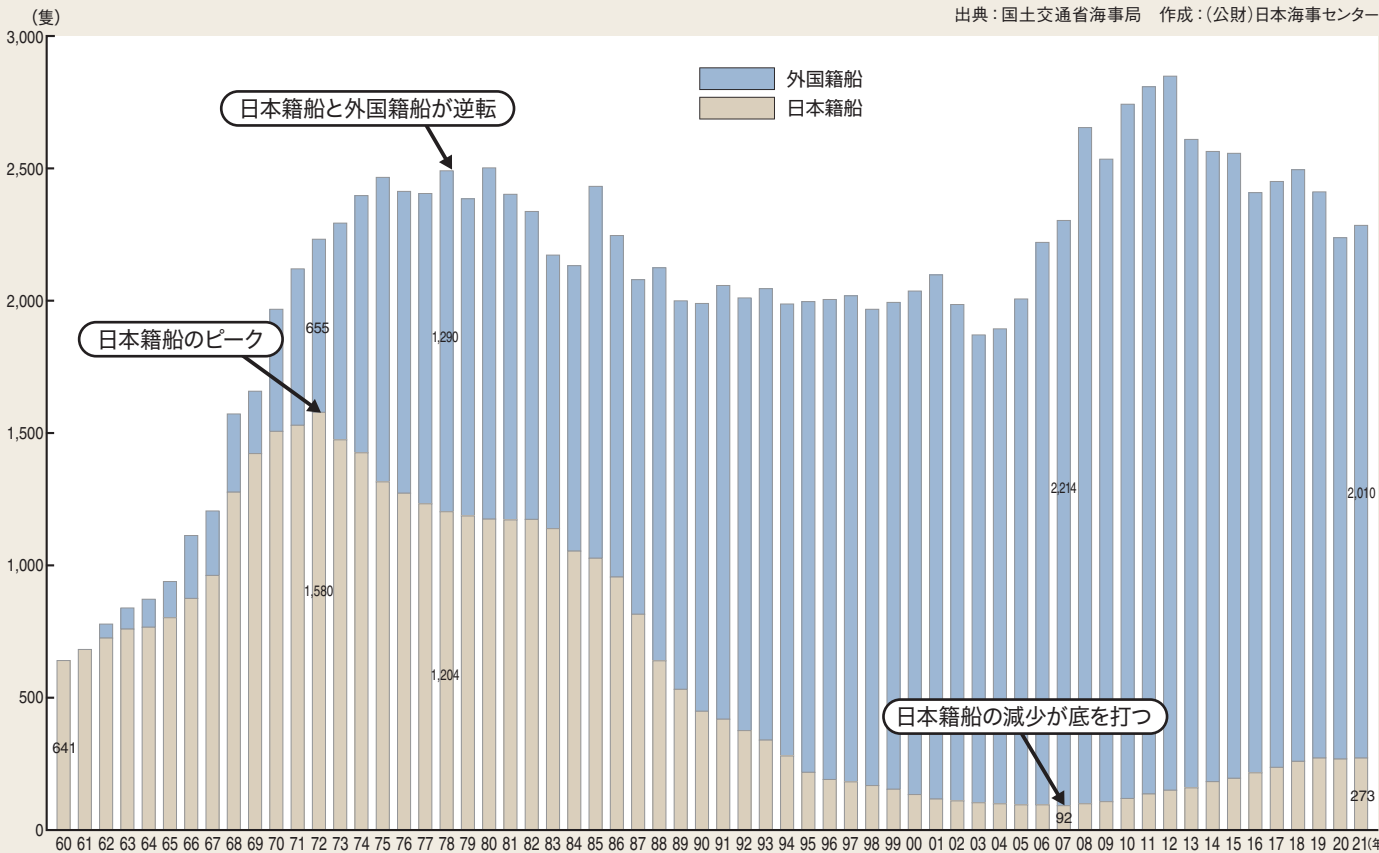
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2021年の数値は暫定値。

8 日本籍船と外国籍船の構成

日本商船隊は、近年の隻数は2,200～2,300隻代で推移しているが、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	80,676	117,662
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
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
2020	270	12.1	23,408	33,385	1,970	87.9	96,432	136,368	2,240	119,840	169,753
2021	273	12.0	23,929	33,203	2,010	88.0	99,219	139,847	2,283	123,149	173,050

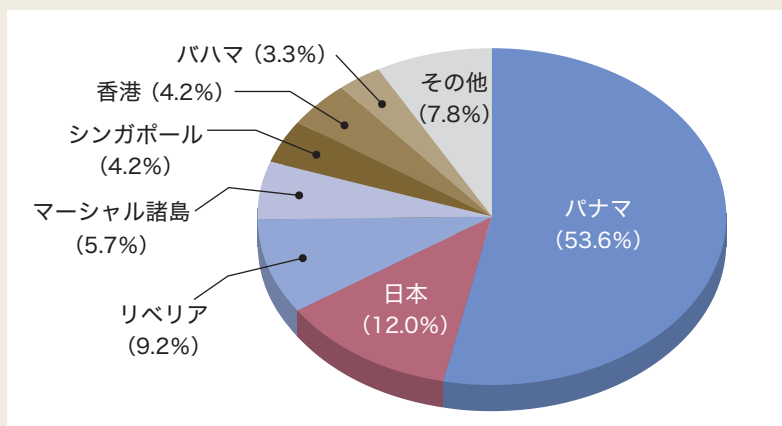
(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航海船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

9 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12.0%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く53.6%のシェアを占める。

船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,223	53.6
日本	273	12.0
リベリア	210	9.2
マーシャル諸島	130	5.7
シンガポール	97	4.2
香港	96	4.2
バハマ	75	3.3
その他	179	7.8
合計	2,283	100.0

出典：国土交通省海事局

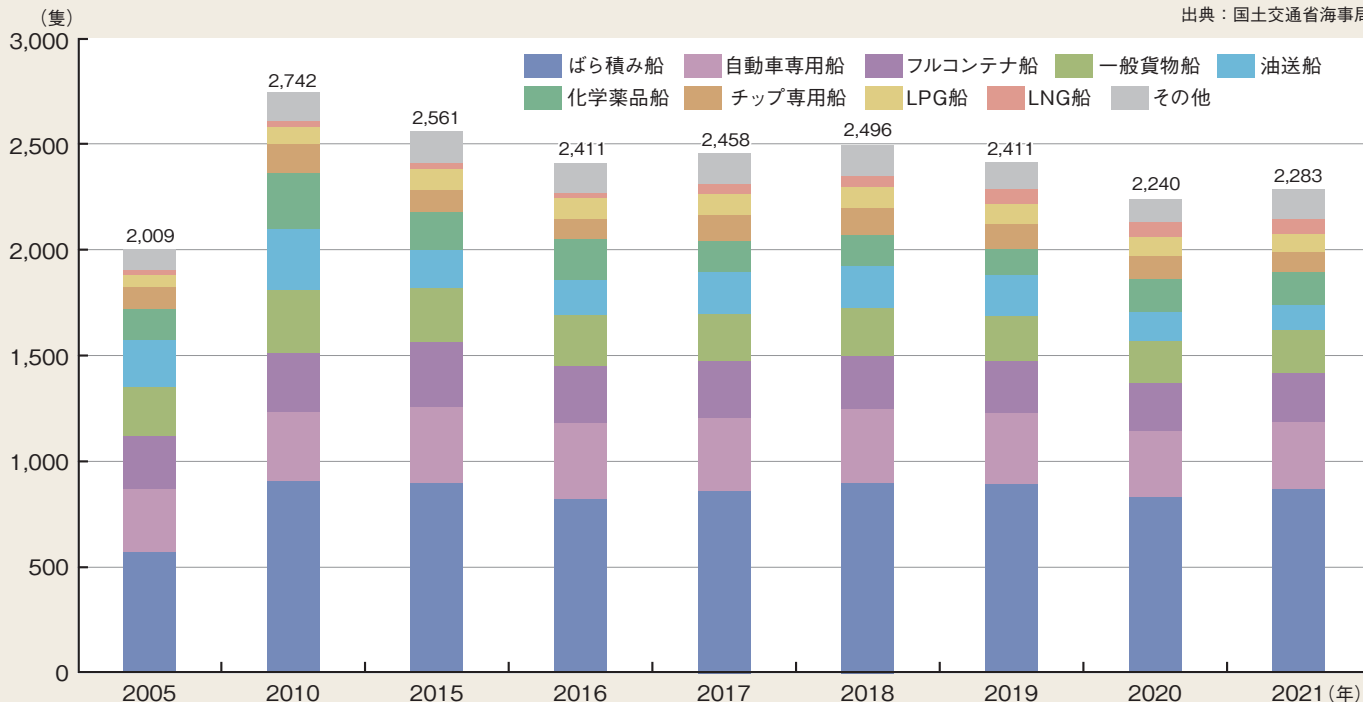


(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

10 船種

日本商船隊を船種別にみると、ばら積み船が一番多く、全体の38%を占めている。

出典：国土交通省海事局



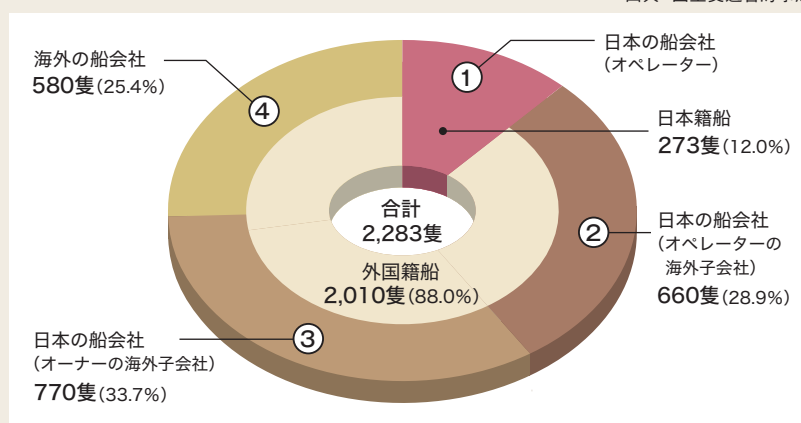
11 保有形態

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。

※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。

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。

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。

出典：海事産業研究所「近代日本海事年表」「近代日本海事年表Ⅱ」等

※2 海運再建整備2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及び損失補償法及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

