

日本の外航海運の歴史

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 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～スエズブーム				スエ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年9月)～第4次(24年2月)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年6月) ☆日本船主協会、社団法人として設立認可(23年10月) ☆総司令部の司令により、大型タンカー9隻がベ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年4月)			☆海上運送法の公布(24年6月) ☆海運民営還元(25年4月) ☆日本船のパナマ運河通航許可(25年8月) ☆日本船の北米諸港向け不定期船配船許可(25年8月) ☆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年11月) ☆第5次(24年)～第8次(27年)計画造船(米国対日援助見返資金の導入)(27年4月28日 独立達成により廃止) ☆船舶特別償却制度創設(26年) ☆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年) ☆日本郵船の欧州定期航路開設許可(27年)			☆日本開発銀行融資の開始(28年～) ☆利子補給制度の開始(28年～) ☆三井船舶、東廻り世界一周航路開始(28年3月)				☆利子補給制度の停止(32年) ☆日本船主協会、国際海運会議所(ICS)(32年4月)・国際海運連盟(ISF)に加入(32年5月) ☆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年1月) ☆日本最初の鉱石専用船「新田丸」(照国海運)が竣工 (33年1月) ☆日ソ定期航路民間協定調印(33年) ☆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年7月) ☆利子補給制度の復活(35～49年) ☆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年7月) ☆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年4月) ☆ニューヨーク航路運営会社発足(39年4月) ☆外航中小船主労務協会発足(40年9月) ☆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年9月) ☆全日本海員組合、労働協約改定要求で長期スト(40年11月～ 41年1月30日) ☆海上コンテナ輸送体制決定(41年12月) ☆京浜・阪神外貿埠頭公団設立(42年10月) ☆邦船コンテナ輸送開始(北米西岸)(43年8月) ☆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年9月) ☆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年)						
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年11月)							＊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年8月) ＊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年11月) ＊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年11月) ＊海運造船合理化審議会「海運対策について」建議(37年12月)							＊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年9月) ＊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年11月)						
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年12月 第1次吉田内閣)			★為替レート設定(1ドル＝360円)(24年4月) ★朝鮮戦争勃発(25年6月) ★日本開発銀行発足(26年5月) ★復興金融公庫解散(27年1月)			★朝鮮戦争休戦協定(28年7月) ★経済白書「もはや戦後ではない」(31年7月) ★スエズ運河閉鎖(31年11月)				★スエズ運河再開(32年4月) ★「国民所得倍増計画(36～45年度)」を決定(35年12月)							★日本OECD加盟、IMF8条国へ移行(39年4月) ★米国、北ベトナム爆撃開始(39年8月) ★東海道新幹線開業(39年10月) ★東京オリンピック(39年10月) ★中東戦争勃発に伴いスエズ運河閉鎖(42年6月)						
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)																						19,420		
	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「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」、令和3年はClarksons「World Shipbuilding Statistics」、令和4年からClarksons Reserch「World Shipyard Monitor」。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		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		新海運政策						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年4月） ☆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年8月） ☆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年4～7月） ☆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年10月）						☆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年6月） ☆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年） ☆初の商用海事通信衛星「MARISAT」、大西洋上に打ち上げ（51年2月） ☆海洋2法（領海法、漁業水域暫定措置法）成立（52年5月） ☆国旗差別対抗法成立（52年5月） ☆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年8月） ☆タンカー備蓄（53年10月） ☆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年4月）				☆船員制度近代化委員会発足（54年4月） ☆利子補給制度の復活（54～56年） ☆非集約企業も利子補給の対象に（54年） ☆新パナマ運河条約発効（54年10月） ☆世界初の省エネ帆装商船「新愛徳丸」（1,600重量トン）進水（55年8月） ☆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年12月） ☆外航二船主団体と全日本海員組合、ヘルンシャ湾内の北緯29度30分以上の海域への就航を見合わせることを確認（56年2月）			☆利子補給制度の打ち切り（57年） ☆船員法・船舶職員法の改正（運航士制度の創設）（57年5月） ☆INMARSAT、国際海事衛星通信サービスの提供を開始（57年2月） ☆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年3月） ☆政府、STCW条約を批准（1993年4月28日発効）（57年5月） ☆政府、国連海洋法条約に署名（58年2月） ☆日本初のLNG船「尾州丸」（7万重量トン、川崎汽船）就航（58年8月） ☆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年10月） ☆三光汽船倒産（60年8月）			
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「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年11月） ＊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年12月）						＊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年6月）				＊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年3月）			＊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年6月）			
諸外国海運政策		○定期船同盟行動憲章条約の採択（49年4月）													○1984年米国海運法の成立（米国）（59年） ○マン島における国際船舶制度の導入（英国）（59年）			
一般トピックス		★ニクソンショック（46年8月） ★スミソニアン協定（1ドル＝360円→308円に設定）（46年12月） ★変動為替相場制への移行（48年2月） ★オイルショック（第1次石油危機）（48年11月）						★ベトナム戦争終結（50年4月） ★スエズ運河8年ぶりに再開（50年6月） ★第2次石油危機（53年秋）				★イラン・イラク紛争（55年9月）			★プラザ合意（円高の進行）（60年9月）			
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）	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
日本商船隊	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
	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
輸送活動	海上貿易量（輸出）（百万M/T）	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
	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M/T）	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
経済	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%
船社状況	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
	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		
元号		61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
時代区分		円高不況		平成景気			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		☆中村汽船、協成汽船等円高倒産続出(61年) ☆特定外航船舶解撤促進臨時措置法(61年3月) ☆「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年) ☆USL(米国)倒産(61年11月) ☆国際競争力回復のため、世界で最も少数精鋭化された船(バイオニアシップ)の実現を目指すことで、官公労使が合意(62年) ☆緊急雇用対策実施に伴う離職船員の受け皿機構発足(62年4月) ☆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年) ☆昭和海運が中国を除く定期船舶部門から撤退(63年7月) ☆山下新日本汽船・ジャパンラインが定期船舶部門を分離、日本ライナーシステム設立(63年7月) ☆(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)(元年4月) ☆日本初の本格的外航クルーズ客船「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(元年) ☆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(元年6月) ☆新たなマルシップ混乗の開始(ただし新造限定)(2年3月) ☆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年8月)					☆日本郵船が日本ライナーシステムを吸収合併(3年10月) ☆外航中小船主労務協会解散(4年1月) ☆近代化船混乗(5年～) ☆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年10月) ☆政府のコメ緊急輸入によるコメ輸送実施(5年) ☆政府、油濁2条約(69CLC／71FC)を改正する92年議定書を批准(6年8月) ☆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)等を採択(6年) ☆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年2月)					☆国際船舶制度導入(8年～) ☆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年1月、10年2月) ☆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年1月) ☆ナホトカ号沈没(9年1月)、ダイヤモンド・グレース号原油流出事故(9年7月) ☆米国連邦海事委員会(FMC)制裁発動(9年9月)、邦船3社が課徴金150万ドルを支払う(9年10月) ☆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年5月) ☆日本郵船が昭和海運を吸収合併(10年10月)				
		*海運造船合理化審議会海運対策部会WG中間報告(62年1月) *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年6月) *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年12月)					*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年5月) *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年6月) *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年5月)					*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年5月)				
		○国際船舶制度の導入(ノルウェー)(62年)、(デンマーク)(63年)、(ドイツ)(元年)										○トン数標準税制の導入(オランダ、ノルウェー)(8年) ○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年)				
		一般トピックス		★イラン・イラク紛争停戦(63年8月) ★湾岸戦争勃発(2年8月)					★湾岸戦争終結(3年2月) ★阪神・淡路大震災が発生、神戸港の機能停止(7年1月)							
		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
			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
		日本商船隊	日本船(隻)	957	816	640	532	449	419	376	340	280	218	191	182	168
			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
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		
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		
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		
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	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		
	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%		
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	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		
	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%		
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%	2.3%	3.1%	1.4%	- 1.8%		
	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		
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4		
	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		
	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		
	配当社数(社)	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3		

日本の外航海運の歴史

日本の外航海運の歴史

外航海運年表

西暦		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
元号		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
時代区分		M&A・コンソーシアム再編／国際船舶制度					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	
外航トピックス		☆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年4月） ☆アロンドラ・レインボー号ハイジャック事件発生（11年10月）、エリカ号フランス沖で折損沈没、油濁事故発生(11年12月) ☆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年1月） ☆TAJIMA号事件発生（14年4月）					☆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年5月) ☆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年8月) ☆バラスト水管理条約が採択(16年2月) ☆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年7月) ☆改正油濁損害賠償保障法施行(17年3月) ☆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年9月)			☆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年12月) ☆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年4月) ☆海洋基本法が施行(19年7月) ☆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年12月) ☆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年5月) ☆外国人全乗の日本籍船が誕生(20年) ☆ソマリア周辺海域で海賊襲撃事件が頻発(20年)			☆外航海運企業10社に対しトン数標準税制実施(21年4月) ☆香港にて、シップリサイクル条約採択(21年5月) ☆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年6月）		☆新和海运と日鉄海运が合併、NSユナイテッド海運設立（22年10月） ☆改正 STCW 条約発効(24年1月) ☆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年7月) ☆外国人船舶職員承認制度に機関承認制度を導入（23年8月） ☆三光汽船倒産(24年7月) ☆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年9月)	
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「水先制度の抜本改革」答申（17年11月）			*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年6月) *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年6月) *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年12月)			*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年5月)			
諸外国海運政策		○トン数標準税制の導入(ドイツ)(11年)、(英国)(12年)、(デンマーク)(13年)、(フィンランド、アイルランド)(14年) ○1998年外航海運改革法の成立(米国)(11年) ○済州特別船舶登録制度(韓国)(14年) ○船員の社会保障費軽減(ドイツ)(14年)					○トン数標準税制の導入(フランス、スペイン、ベルギー)(15年)、(米国)(16年)、(韓国、イタリア、インド)(17年) ○フランス新国際船舶制度の導入(17年)			○トン数標準税制の導入(ポーランド)(18年)、(リトアニア)(19年)			○トン数標準税制の導入(キプロス)(22年)、(台湾)(23年)			
一般トピックス							★イラク戦争勃発(15年3月) ★原油価格高騰(15年3月)			★リーマンショック(20年9月)			★政権交代・民主党政権成立（21年9月） ★東日本大震災発生(23年3月) ★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年6月） ★政権交代・自公連立政権成立(24年12月) ★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年12月）			
船舶建造	建造実績(隻)	446	457	462	397	405	430	469	534	543	562	576	580	593	586	
	建造実績(千GT)	11,052	12,020	12,024	11,957	12,688	14,515	16,434	18,176	17,525	18,656	18,972	20,218	19,367	17,426	
	日本船(隻)	154	134	117	110	103	99	95	95	92	98	107	119	136	150	
	外国用船(隻)	1,842	1,905	1,983	1,878	1,770	1,797	1,914	2,128	2,214	2,555	2,428	2,623	2,672	2,698	
	合計(隻)	1,996	2,039	2,100	1,988	1,873	1,896	2,009	2,223	2,306	2,653	2,535	2,742	2,808	2,848	
	合計(千GT)	67,270	69,138	72,166	69,785	68,973	70,536	80,676	88,880	93,094	104,987	108,797	118,399	120,338	129,153	
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	102.0	101.7	107.0	119.4	120.7	129.9	134.4	144.4	150.2	153.9	143.6	156.4	149.8	161.1	
	積取比率(輸出)	38.4%	34.4%	31.6%	30.4%	32.2%	32.3%	33.8%	37.9%	37.7%	31.0%	31.3%	28.6%	34.6%	31.3%	
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	748.9	788.0	773.0	762.3	796.1	811.9	815.6	814.6	813.8	816.2	688.9	759.0	752.7	799.0	
	積取比率(輸入)	70.8%	68.4%	66.6%	66.4%	69.7%	67.4%	64.9%	61.8%	64.8%	67.1%	66.5%	61.4%	71.2%	66.4%	
経済	GDP(対前年比)	- 0.3%	3.0%	0.3%	0.1%	1.4%	2.1%	1.8%	1.5%	1.7%	- 1.2%	- 5.9%	4.1%	- 0.2%	1.6%	
	為替レート(円/ドル)	113.91	107.77	121.53	125.39	115.93	108.19	110.22	116.30	117.75	103.36	93.57	87.78	79.81	79.79	
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)	1,697,456	1,835,318	1,892,002	1,910,095	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	
	経常利益(百万円)	73,481	119,012	81,386	88,173	189,027	339,237	271,727	213,354	454,736	306,940	- 68,193	200,097	- 131,568	- 2,452	
	配当社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	

外航海運年表

西暦		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
元号		25	26	27	28	29	30	31(令元)	2	3	4	5	6	7	
時代区分		世界的に船腹過剰が続く／環境規制の強化							脱炭素化／新型コロナウイルス感染症対策			アフターコロナ／世界情勢不透明			
外航トピックス		☆拡充トン数標準税制(準日本船舶制度を導入)施行(25年4月) ☆第2期海洋基本計画が閣議決定(25年4月) ☆2006年のILO海上の労働に関する条約(海上労働条約)批准(25年8月)、日本について発効(26年8月) ☆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年11月) ☆海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正(26年6月)し、バラスト水管理条約に加入(26年10月) ☆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年4月) ☆船主責任制限法の改正が成立(27年6月) ☆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年7月) ☆スエズ運河の拡張工事完了(27年8月) ☆第一中央汽船が民事再生手続を申請(27年9月) ☆パナマ運河で新開門開通、LNG船含む大型船通航可能に(28年6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(28年10月) ☆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年12月)				☆改正 STCW条約(マニラ改正)完全実施(29年1月) ☆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年7月) ☆船舶バラスト水規制管理条約が発効(29年9月) ☆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年4月) ☆第3期海洋基本計画が閣議決定(30年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(30年5月) ☆米中貿易摩擦により、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(元年) ☆防衛省設置法に基づく「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(元年12月)				☆新型コロナウイルス対策としての各国政府の出入国規制や移動制限により、船員交代に甚大な影響(2年) ☆米中貿易摩擦・新型コロナウイルスなどの影響により世界的に船の輸送用コンテナ不足が発生(2年) ☆ばら積み船がモーリシャス沖で座礁、バンカーオイル油濁事故(2年7月)。 ☆スエズ運河で大型コンテナ船が座礁(3年3月) ☆日本船主協会が2050年GHGネットゼロへの挑戦を表明(3年10月) ☆コンテナ港湾の混雑とコロナ禍での移動制限に伴う船員交代の遅延が継続(3年) ☆新型コロナウイルスの影響に端を発する内陸・港湾の混雑を受けた海上物流の需給逼迫によるコンテナ船運賃の高騰と円安によって、オーシャン ネットワーク エクスプレスが過去最高の利益を計上。同社からの配当収入を通じて川崎汽船、商船三井、日本郵船の2022年3月期決算も過去最高を記録(4年) ☆スエズ・パナマ両運河で、通航料の値上げを発表(4年) ☆商船三井などのコンソーシアムが世界で初めて商業運航コンテナ船の無人運航実証実験に成功(4年)			☆第4期海洋基本計画が閣議決定(5年4月) ☆IMOが2050年ごろまでのネットゼロを目指す「2023 IMO GHG削減戦略」を採択(5年7月) ☆パナマ運河の渾水の影響により通航隻数が大幅に制限(5年7月) ☆イエメンの武装勢力ホーシー派が商船に対する攻撃を開始。自動車専用船が紅海イエメン沖でハイジャックされる(5年11月) ☆EU排出権取引制度(EU-ETS)の海運への適用が開始(6年1月) ☆「電波法関係審査基準の一部改正」が施行、衛星通信に関する規制が緩和し、航海中の船舶の通信環境が改善(6年2月) ☆中東紛争の影響により、日本関係船も紅海を回避し、喜望峰経由の迂回航路を選択、コンテナ船、自動車船の運賃上昇につながる(6年) ☆水素エンジン開発の拠点として「水素エンジンR&Dセンター」が広島県常石造船内に設置(6年9月) ☆シブプリサイクル条約が発効(7年6月) ☆日本船主協会が国土交通省に対し、日本籍船保有に係る新制度の抜本的な改善を要望(7年6月) ☆外航海運3社と日本船主協会が、海技教育機構へ大型練習船の寄贈を検討(7年7月) ☆IMO第2回臨時MEPC会合でGHG削減中期対策の採択を1年延期(7年10月) ☆日本の造船業再生へ向けて、日本船主協会、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本舶用工業会の4団体が国土交通大臣等に「我が国造船業再生に向けたお願い」を提出(7年10月)、基金創設等が実現(7年12月)		
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)										*造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図る「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」(海事産業強化法)が5月14日成立(3年) *IMO第77回海洋環境保護委員会で日本は「2050年までに国際海運のGHG排出を全体としてゼロにすること」を新たな目標とするよう米国ほか3カ国共同提案(3年11月)			*「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」が最終とりまとめを公表。「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱を推進し、サプライチェーンの強靱化等を図る(6年2月) *今後の船員や海技者の確保について、官民一体となった検討を行う「海技人材の確保のあり方に関する検討会」と「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」が開始(6年) *「経済財政運営と改革の基本方針2025(骨太方針2025)」に、「日本籍船の保有コスト低減を含めた日本船主等の競争力強化」の文言が盛り込まれる(7年6月)		
諸外国海運政策						○トン数標準税制の導入(スウェーデン)(29年)、(ポルトガル)(30年)									
一般トピックス		★COP21「パリ協定」採択(27年12月) ★米大統領選でトランプ氏が勝利(28年12月)				★史上初の米朝首脳会談(30年6月) ★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(元年12月)				★イギリスがEU離脱(2年1月) ★新型コロナウイルスが世界的流行(2年) ★日本が2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言(2年10月) ★延期されていた東京2020オリンピック・パラリンピック開催(3年7～9月) ★内航海運暫定措置事業が終了(3年8月) ★SDGsの取り組みが本格化(3年) ★ロシアがウクライナに侵攻(4年2月) ★円下落、151円台後半に32年ぶり円安水準(4年10月)			★イスラエルとハマスが軍事衝突(5年10月) ★アメリカ大統領選挙でトランプ前大統領が勝利(6年11月) ★金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官が造船についての協力に関する覚書に署名(7年10月) ★米国通商代表部(USTR)が、中国関係船と非米国建造の自動車船の入港料を対象とする対抗措置を発表(7年5月)。しかし、米中首脳会談の合意を受け、同措置の1年間停止を発表(7年10月)		
船舶建造	建造実績(隻)	540	522	520	514	493	458	493	490	410	268	278	277	284	
	建造実績(千GT)	14,588	13,421	13,005	13,309	13,074	14,526	16,215	12,937	10,780	9,600	9,900	9,000	10,100	
	日本船(隻)	159	184	197	219	237	261	273	270	273	285	311	323	341	
	外国用船(隻)	2,450	2,382	2,364	2,192	2,221	2,235	2,138	1,970	2,010	1,921	1,900	1,954	1,886	
	合計(隻)	2,609	2,566	2,561	2,411	2,458	2,496	2,411	2,240	2,283	2,206	2,211	2,277	2,227	
	合計(千GT)	118,694	119,899	121,998	117,403	119,425	124,501	123,533	119,840	123,149	115,262	116,051	121,623	119,216	
日本商船隊	合計(千D/W)	171,934	173,695	175,965	167,590	173,285	180,254	174,451	169,753	173,050	163,773	163,459	168,642	164,248	
	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	167.3	163.2	169.0	167.7	165.2	161.6	159.7	150.6	155.6	151.8	143.2	139.8	139.8	
	積取比率(輸出)	31.1%	35.8%	36.0%	39.3%	41.6%	48.7%	40.5%	38.8%	48.8%	46.7%	44.9%	45.3%	40.5%	
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	806.1	795.4	777.7	767.6	767.9	758.2	737.9	665.0	700.6	699.8	656.6	641.3	638.6	
	積取比率(輸入)	67.1%	67.3%	70.0%	66.9%	66.5%	70.7%	68.0%	65.4%	62.6%	64.4%	70.4%	63.0%	60.1%	
	経済	GDP(対前年比)	2.0%	0.9%	1.8%	0.7%	1.6%	0.8%	-0.3%	-4.3%	3.6%	1.3%	0.7%	-0.2%	1.1%
為替レート(円/ドル)		97.60	105.94	121.04	108.79	112.17	110.43	109.05	106.82	109.80	131.43	140.56	151.58	149.71	
船社状況	大手船社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	売上高(百万円)	3,353,523	3,600,961	3,388,969	2,799,341	3,231,036	2,049,652	1,868,926	1,546,630	2,093,825	2,531,195	2,628,232	2,858,348	2,758,897	
	経常利益(百万円)	89,275	145,949	64,046	-71,141	88,440	29,290	78,394	102,560	942,835	1,495,215	737,918	734,406	726,894	
	配当社数(社)	3	3	3	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3	