

日本の海運

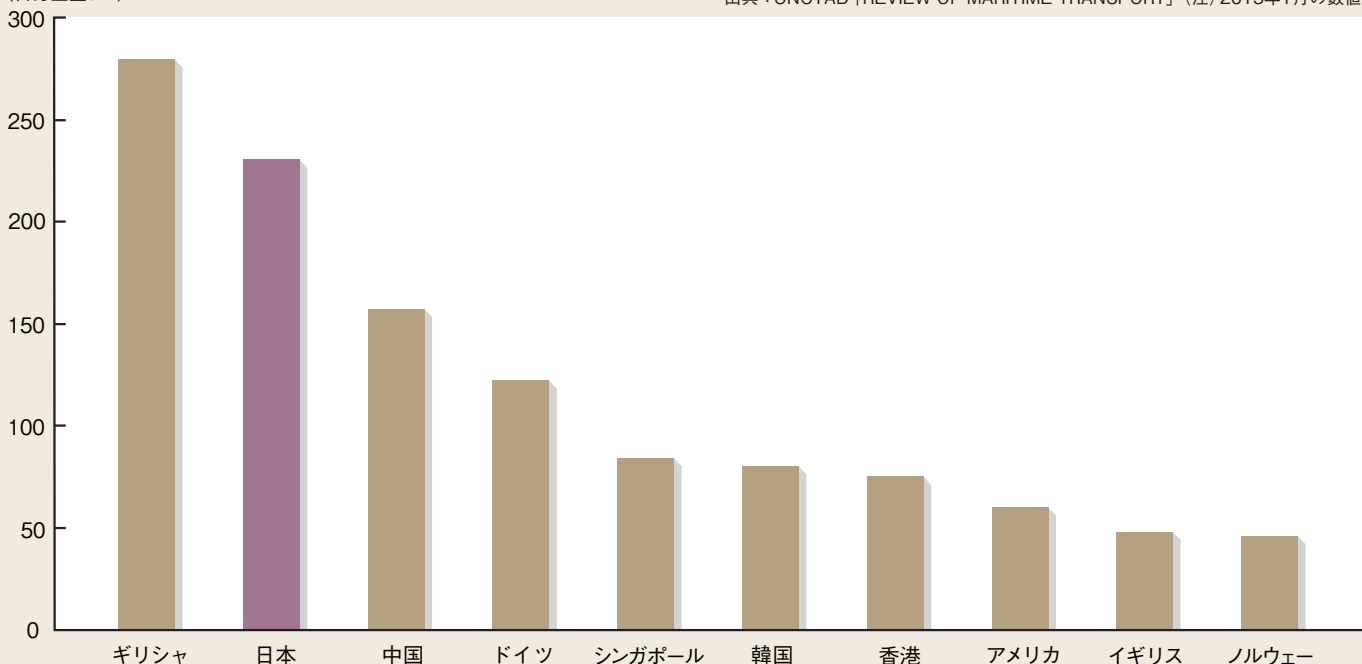
1 世界の国別保有船腹量

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。

(百万重量トン)

出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」(注)2015年1月の数値。

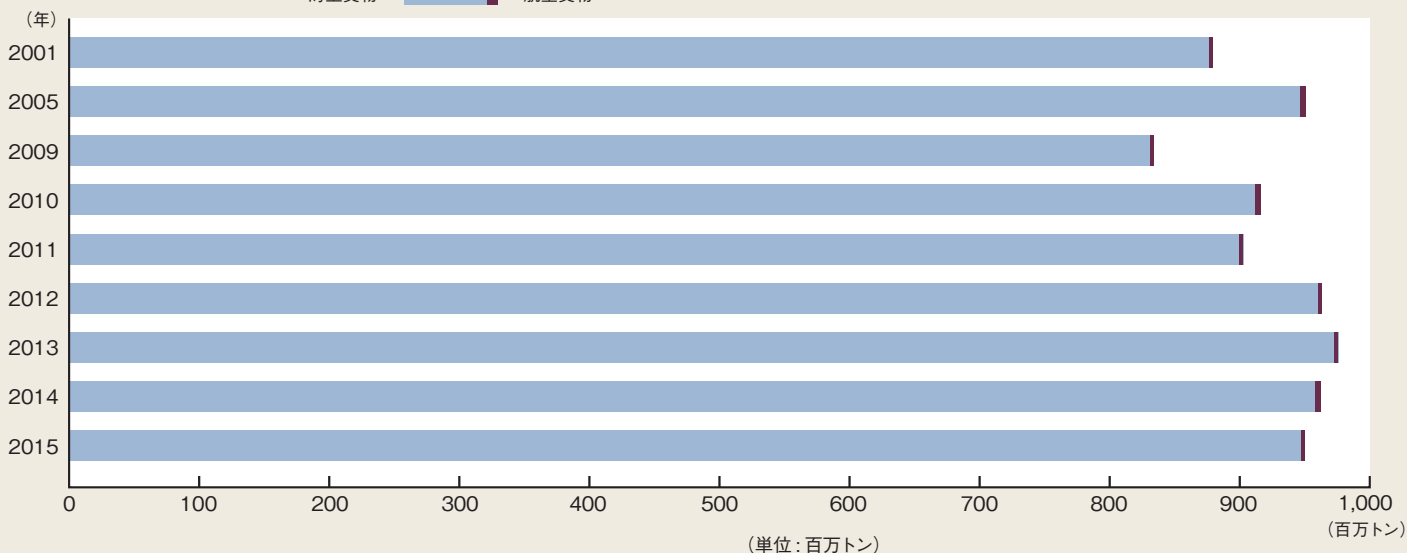


2 わが国の貿易に占める海上貨物の割合

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2015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(99.9)	775	773(99.8)	883	880(99.7)
2005	136	134(98.8)	817	816(99.8)	953	950(99.6)
2009	145	144(99.2)	690	689(99.8)	835	833(99.7)
2010	158	156(99.0)	761	759(99.8)	919	915(99.6)
2011	151	150(99.1)	754	753(99.8)	906	903(99.7)
2012	162	161(99.2)	801	799(99.8)	963	960(99.7)
2013	169	167(99.2)	808	806(99.8)	976	973(99.7)
2014	165	163(99.0)	797	795(99.8)	962	958(99.6)
2015	171	169(99.0)	779	778(99.8)	950	947(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日本船主協会が作成。
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

(単位：千トン、億円)

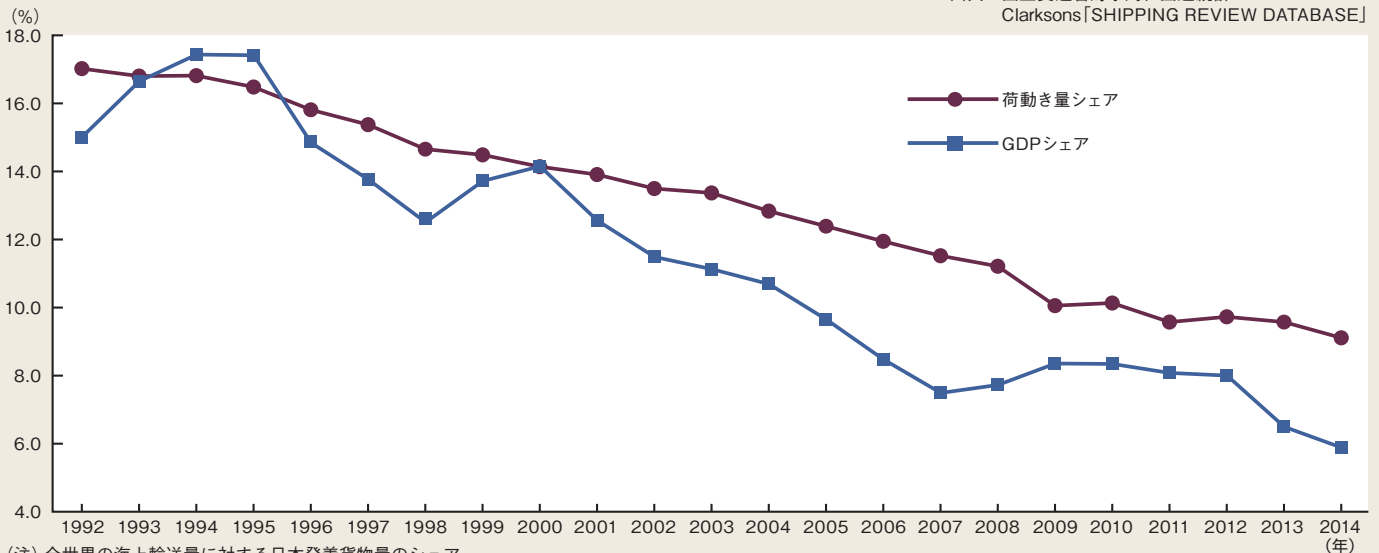
わが国の貿易は原材料とエネルギーに加え、白物家電や衣類などの消費財を輸入し、機械や自動車といった付加価値の高い製品を輸出する構造となっている。これを反映して重量ベースでは、輸入が82.2%であり、64.5%はタンカー貨物、石炭、鉄鉱石が占めている。一方、金額ベースでは輸出の割合が48.7%にのぼっている。

出典：国土交通省海事局

品目	年	2014年		2015年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		958,587	1,208,794	946,713	1,121,048	▲1.2
輸出	総計	163,215	540,229	168,977	545,750	3.5
	鉄鋼	41,689	39,395	41,263	36,501	▲1.0
	セメント	9,085	383	10,196	479	12.2
	機械類	13,963	183,420	13,268	182,847	▲5.0
	乗用自動車	5,597	93,619	5,722	104,007	2.2
	電気製品	1,514	52,292	1,433	52,130	▲5.3
	肥料	648	120	607	136	▲6.3
	その他	90,720	171,000	96,488	169,651	6.4
輸入	総計	795,372	668,565	777,736	575,298	▲2.2
	乾貨物計	499,081	414,587	488,980	414,585	▲2.0
	鉄鉱石	136,379	16,836	130,955	11,243	▲4.0
	石炭	188,409	20,855	190,644	19,743	1.2
	燐鉱石	313	75	293	77	▲6.3
	塩	7,009	454	7,115	482	1.5
	銅鉱	5,084	10,458	4,816	9,460	▲5.3
	ニッケル鉱	4,612	395	4,395	357	▲4.7
	ボーキサイト	233	30	38	15	▲83.6
	木材	7,156	4,298	6,460	3,951	▲9.7
	パルプ	1,783	1,495	1,715	1,595	▲3.8
	チップ	11,656	2,396	11,904	2,687	2.1
	小麦	5,759	2,085	5,531	2,000	▲4.0
	米	669	464	688	614	2.9
	大麦・裸麦	1,241	382	1,111	354	▲10.5
	トウモロコシ	15,035	4,084	14,708	3,916	▲2.2
	大豆	2,828	1,939	3,243	2,062	14.7
	その他	110,916	348,341	105,365	356,030	▲5.0
	液体貨物計	296,291	253,978	288,755	160,713	▲2.5
	原油	168,783	138,708	164,743	81,546	▲2.4
LNG	88,506	78,509	85,044	55,141	▲3.9	
LPG	11,669	10,864	10,986	6,506	▲5.9	
重油	5,415	4,242	4,987	2,535	▲7.9	
その他	21,917	21,655	22,995	14,985	4.9	

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%であったが、それ以降低下傾向が続き、2014年は9.1%。GDPシェアについても、1994年には17.4%であったが、以降は低下傾向にあり、2014年には5.9%。

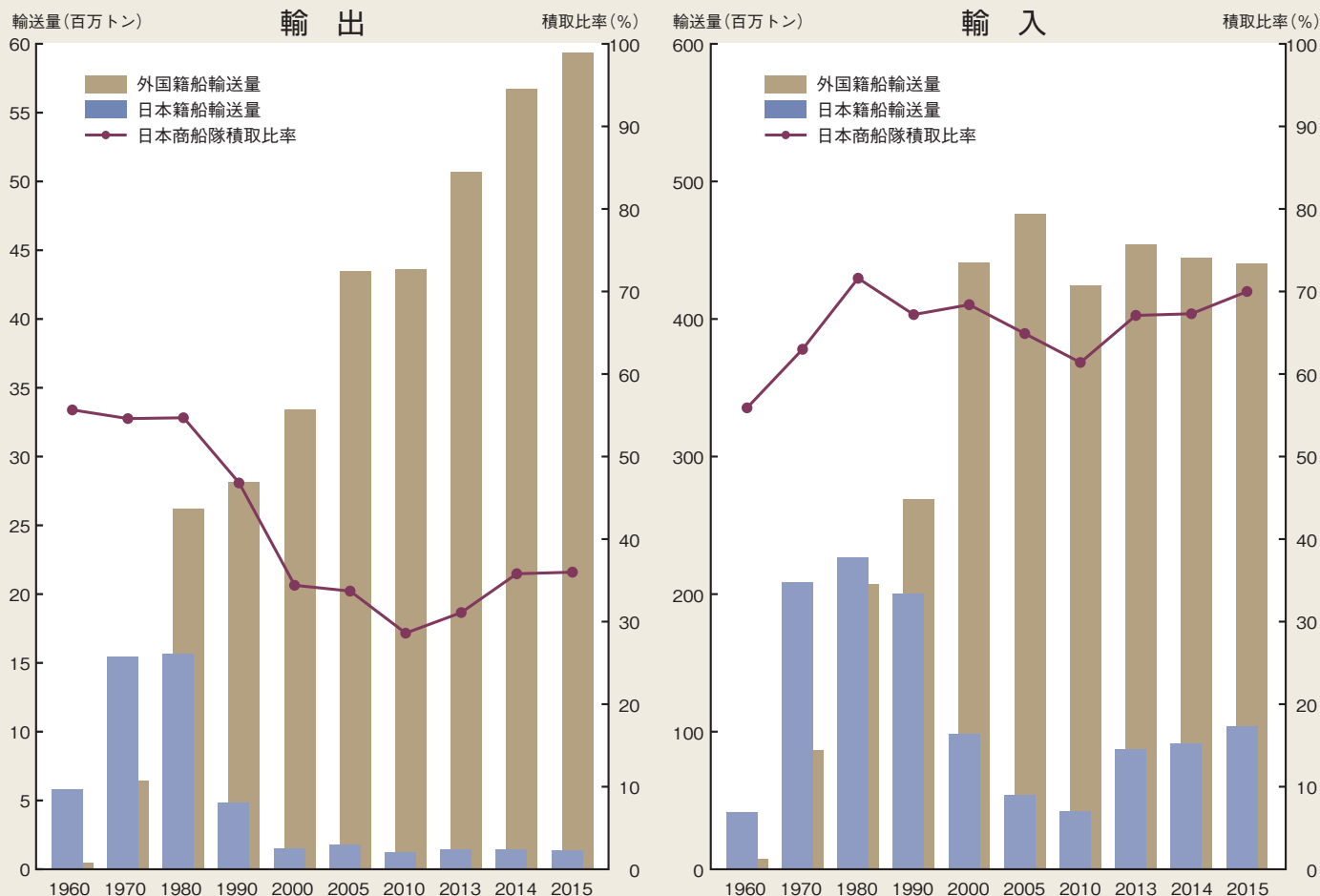
出典：国土交通省海事局、国連統計
Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE]

(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り、2015年時点では36.0%。輸入では1970年より60~70%周辺で増減を繰り返し、2015年時点では70.0%。

出典：国土交通省海事局



(注) 2015年数字は暫定値。

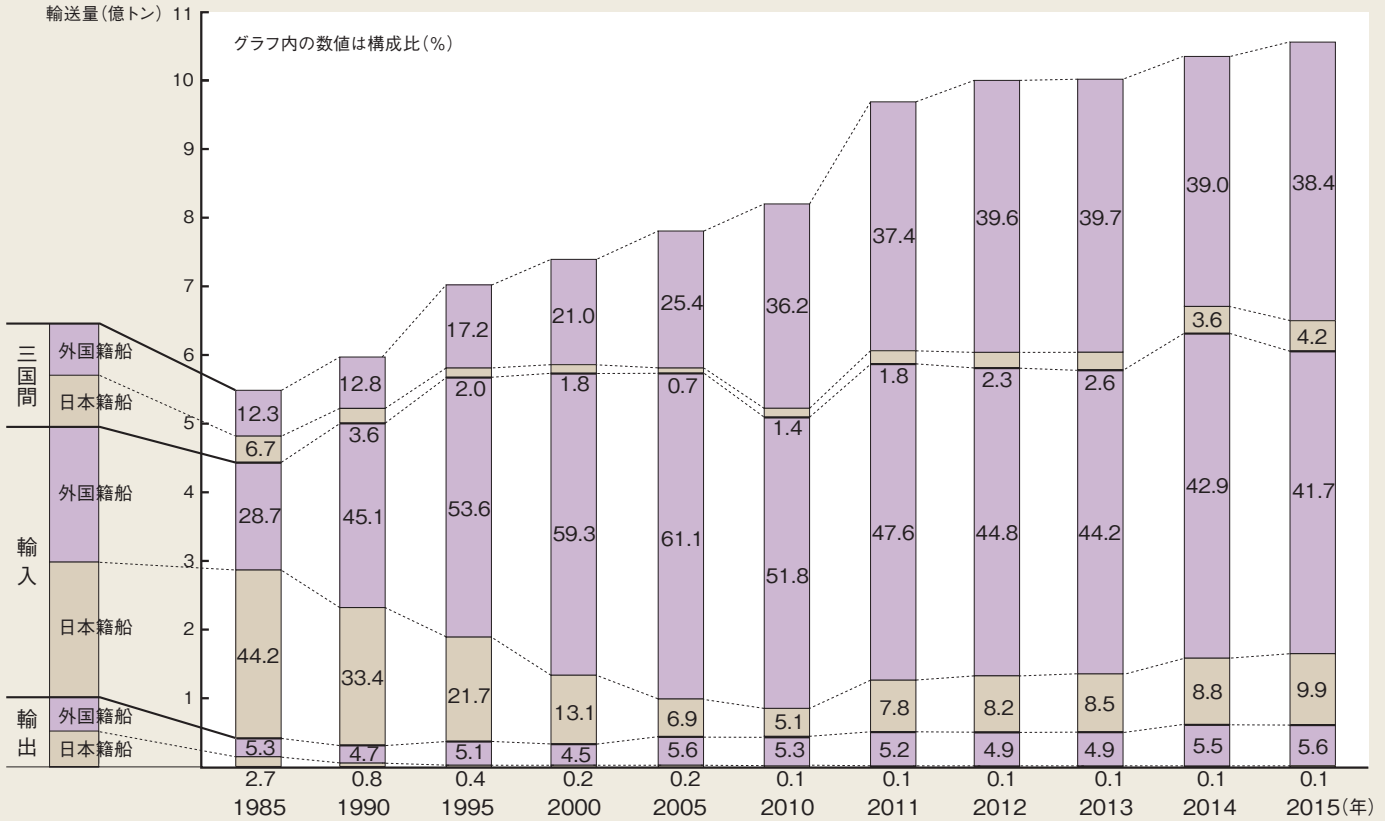
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	2,616	54.7	60,564	22,636	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	4,350	33.7	81,563	5,346	47,624	64.9
2010	15,641	119	4,357	28.6	75,904	4,196	42,394	61.4
2013	16,732	135	5,066	31.1	80,608	8,717	45,370	67.1
2014	16,322	144	5,699	35.8	79,537	9,129	44,395	67.3
2015	16,898	142	5,938	36.0	77,774	10,414	44,056	70.0

(注) 2015年の数値は暫定値である。

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高くなってきている。

出典：国土交通省海事局

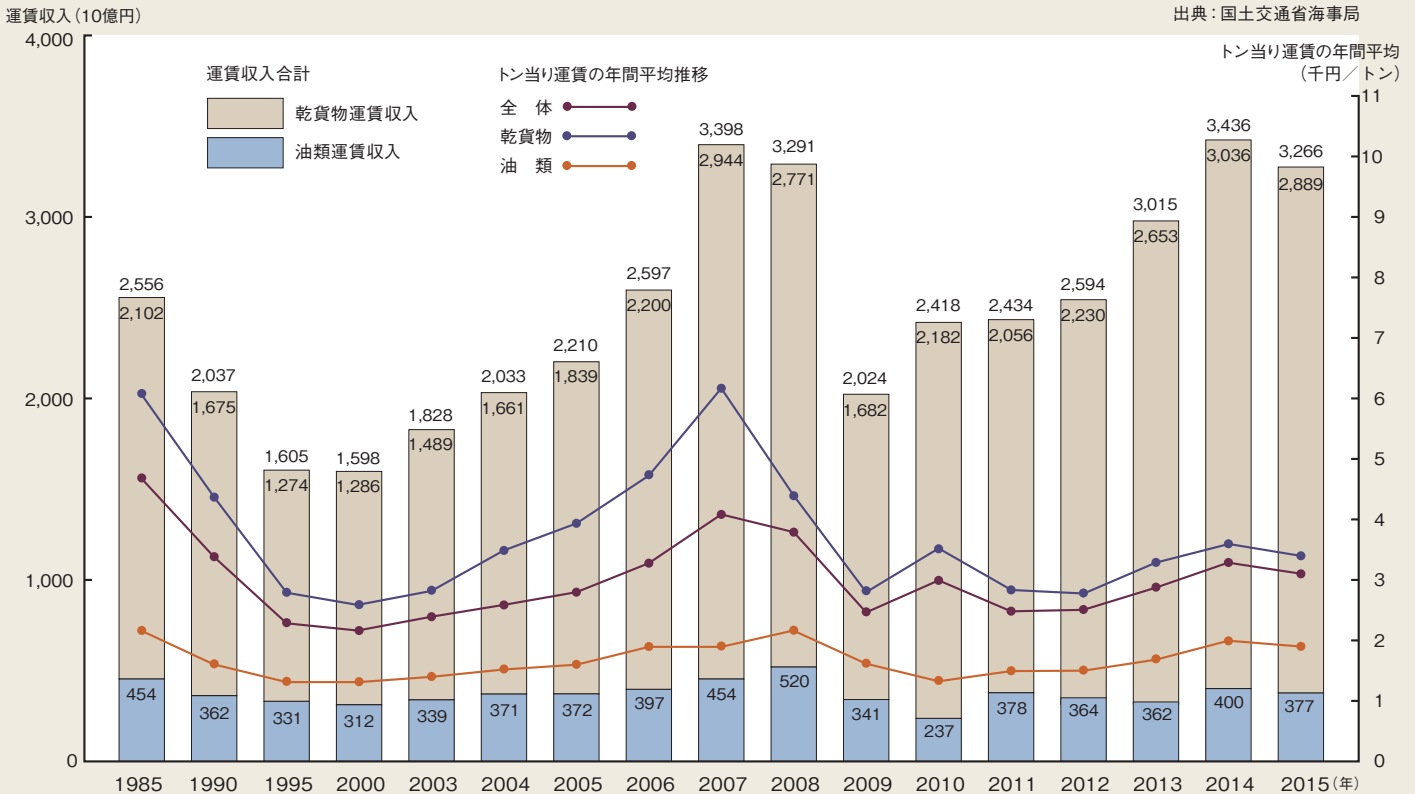


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2015年の数値は暫定値。

7 日本商船隊の運賃収入の推移

わが国商船隊の運賃収入は、対前年比5%減の3兆2,656億円。

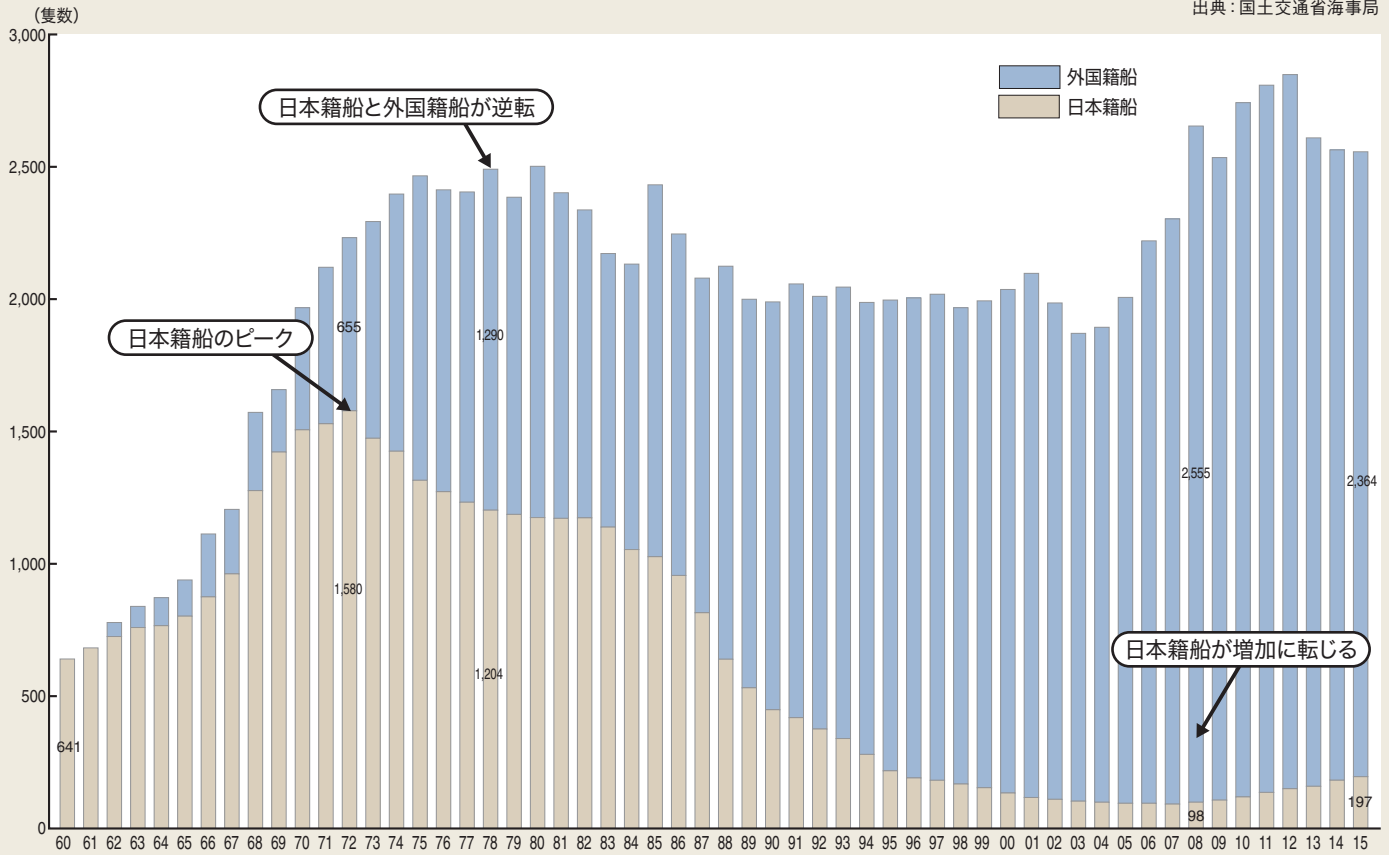
出典：国土交通省海事局



(注) 2015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)を基に(公財)日本海事センター作成。
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

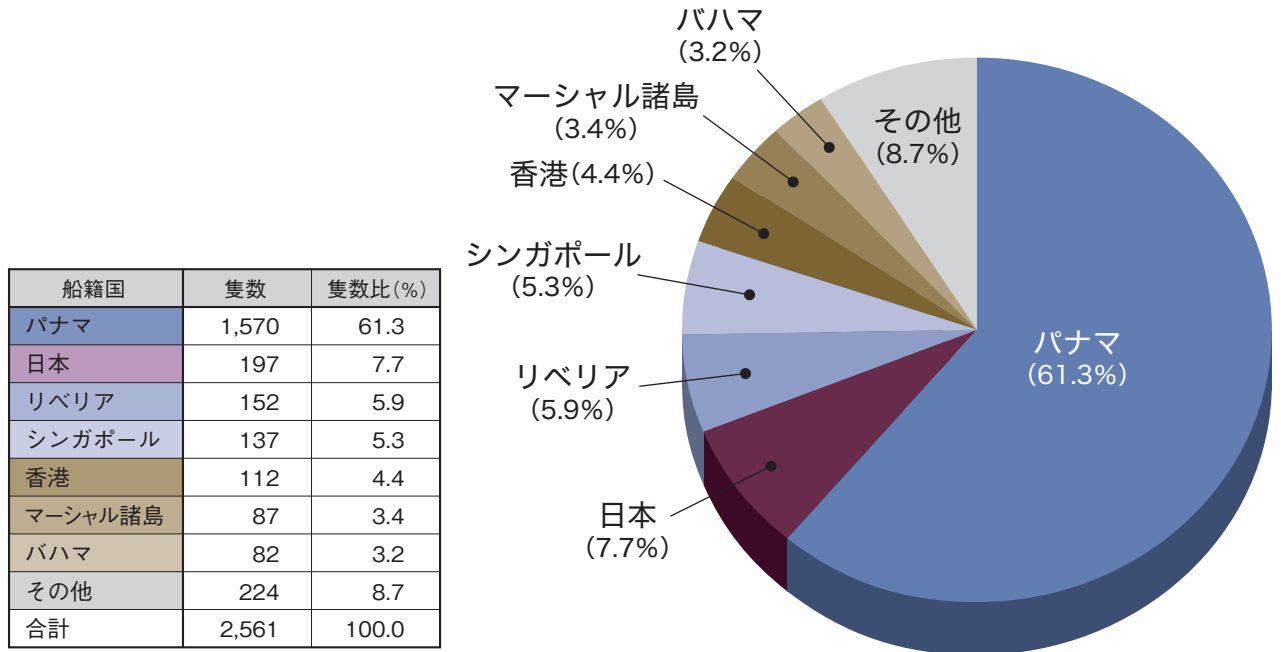
年	日本籍船				外国籍船				合計		
	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン
1980	1,176	46.9	34,240	59,073	1,329	53.1	30,987	56,132	2,505	65,227	115,205
1985	1,028	42.2	33,740	55,512	1,407	57.8	28,691	50,140	2,435	62,431	105,652
1990	449	22.5	20,406	33,163	1,543	77.5	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
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
2007	92	4.0	7,274	9,034	2,214	96.0	85,820	127,155	2,306	93,094	136,189
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

(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7.7%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く61.3%のシェアを占める。

出典：国土交通省海事局

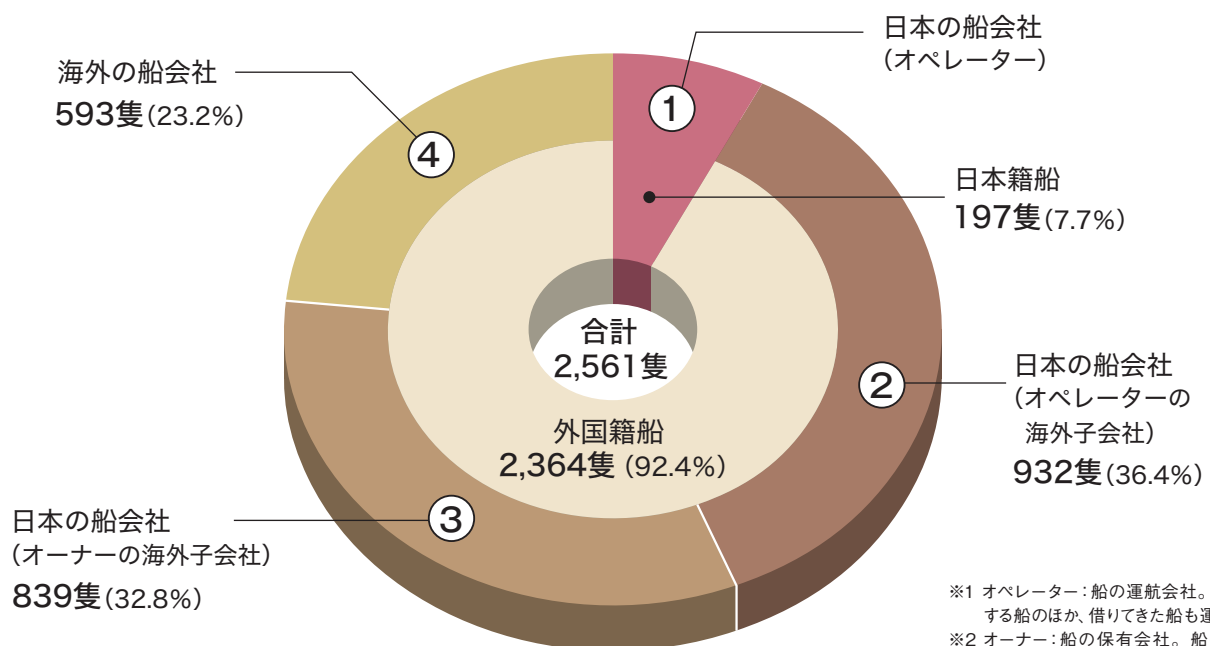


(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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および②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

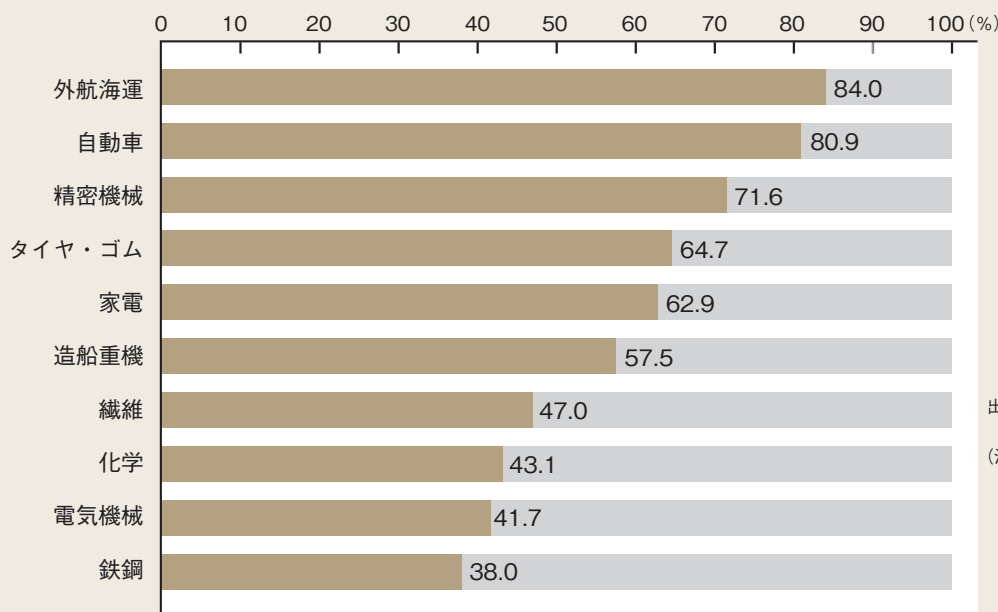


※1 オペレーター：船の運航会社。自ら保有する船のほか、借りてきた船も運航する。
 ※2 オーナー：船の保有会社。船の保有・整備および船員の配乗を行いオペレーターに貸し出す。

(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84.0%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」2015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。(2014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。

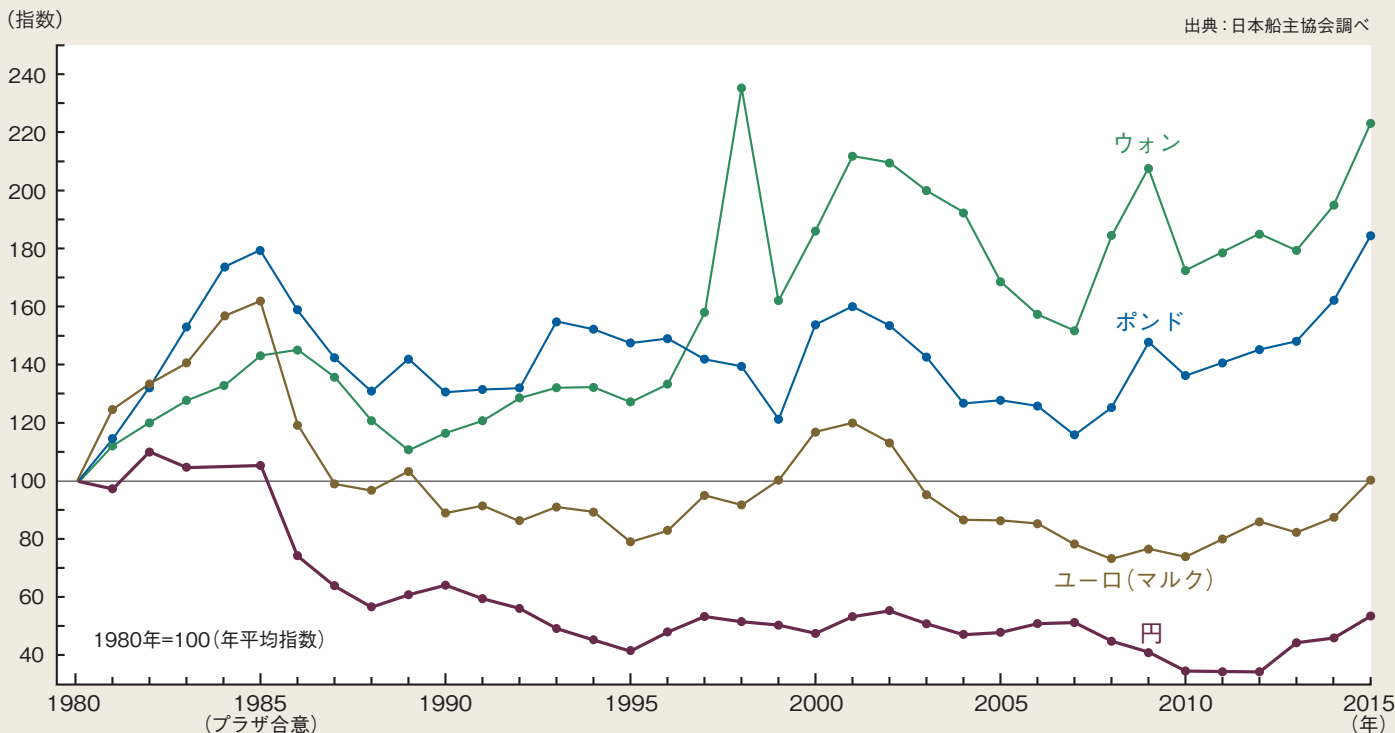
12 対米ドルレート為替相場の推移

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みると、1980年を100とした場合、2015年の日本円は53.4。円換算した運賃水準が6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		2015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	121.05	53.39
英国(ポンド)	0.43	100.0	0.79	184.36
ドイツ(ユーロ)	0.93	100.0	0.93	100.37
韓国(ウォン)	607.43	100.0	1,354.03	222.91

(注) ①1995年までは、IMF「International Financial Statistics」による。1996年以降は日本船主協会調べ。
 ②ユーロは1998年までドイツマルク。

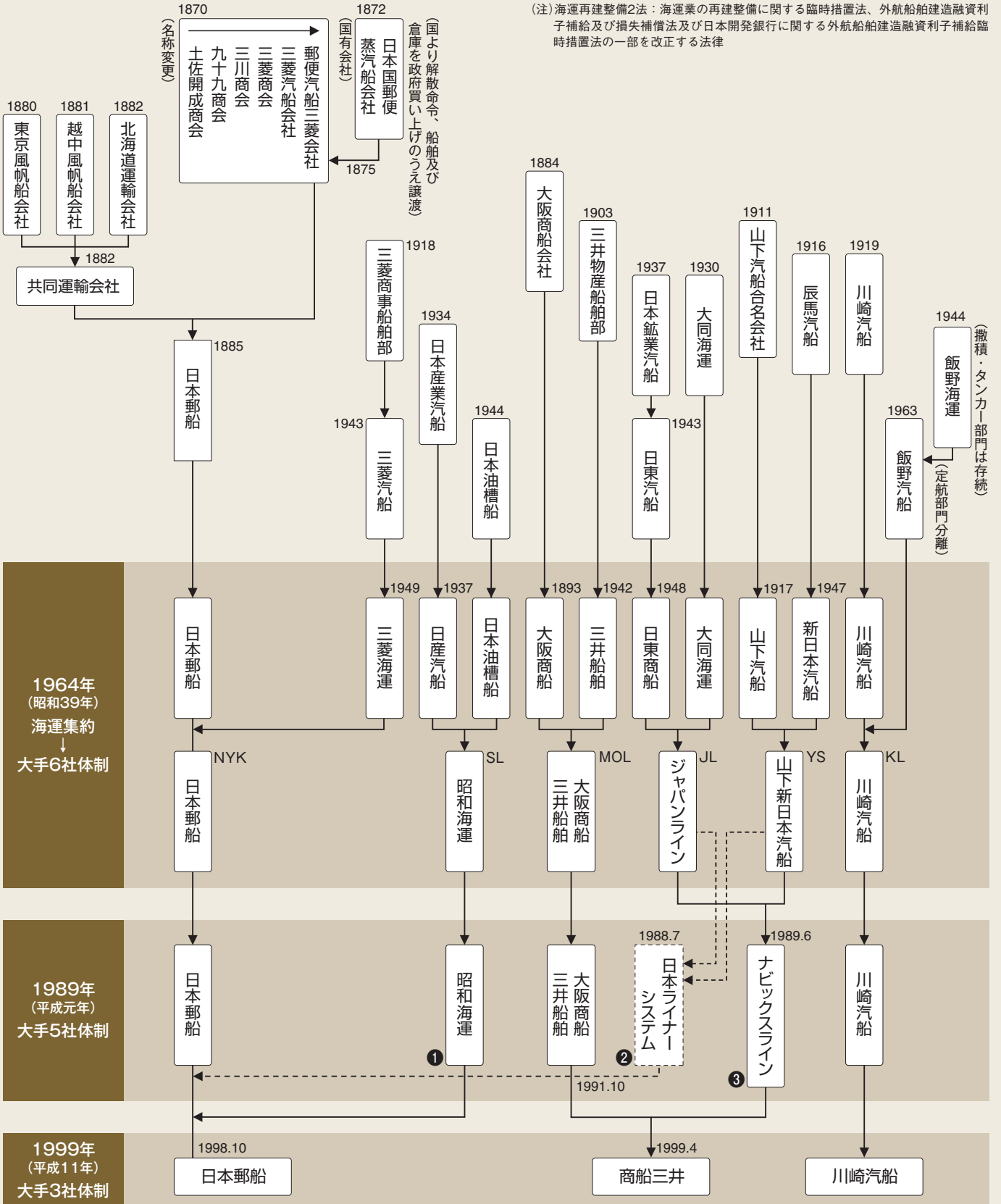


13 わが国外航海運大手企業の再編の流れ

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。この1964年の海運集約が今日の体制の基本となっている。

(注)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



作成：(公財)日本海事センター
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

海運企業の動向(6社→5社→3社体制等)

- 1988年 7月 昭和海運、定期航路部門からの全面撤退(除・中国)(左表中の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(左表中の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(左表中の③)
- 1991年10月 日本ライナーシステムが日本郵船に吸収合併される
- 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合併

経済動向・海運政策等 (注)海造審：海運造船合理化審議会(1952.8発足)

- 1949年 4月 為替レート設定(1ドル360円)
- 6月 海上運送法公布(海上運送の秩序を維持するとともに、海上運送事業の健全な発達を図るもの。特筆すべきは、日本船の外航進出を予想し海運同盟(オープン・コンファレンス(開放的同盟))を独禁法の適用除外としたこと)
- 1950年 4月 海運民営還元実施
- 1960年12月 政府「国民所得倍増計画(S36～45年度)」を決定
- 1962年12月 海運政策(海運再建基本方策)に関する建議(海造審建議)
1)企業規模拡大(企業集約化)
2)集約化に伴う助成、既往債務の利子猶予
- 1963年 2月 海運再建整備2法成立
- 1964年 4月 集約体制の発足(NYK、MOL、KL、JL、YS、SLの6グループ体制)
ニューヨーク航路運営会社発足(「航路経営の徹底した合理化を推進する」ため航路関係各社に対し海上運送法の規定に基づき運輸大臣の勧告を受け設立された。NYK、MOL、KL、JL、YSの5社出資)
(NYLAC：New York Liner Administration Company, Ltd.) (1985年3月解散)
- 1966年 9月 海上コンテナ輸送(海造審答申)(海上コンテナ輸送体制決定)
- 1968年 9月 フルコンテナ船「箱根丸」(NYK)太平洋航路に就航
10月 「あめりか丸」(MOL)太平洋航路に就航
- 1969年 8月 海上コンテナ輸送体制整備(欧州、ニューヨーク航路の経営体制等)(海造審追加答申)
- 1971年12月 スミソニアン協定(変動相場制移行、1ドル360→308円)
- 1973年11月 第1次オイルショック(燃料油価格高騰)
- 1974年 3月 外航海運企業増収増益
- 1975年 4月 31～35次(S49～53)利子補給廃止
- 1978年 3月 外航海運企業決算大幅に悪化(不定期・タンカー部門の市況低迷)
4月 政府「国際収支対策及び円高に伴う物価対策決定」(ドルの黒字減らし)
6月 政府「仕組船買戻しを含む国際収支円高対策決定」
7月 政府「外航船舶緊急整備3ヵ年計画(1979～1981年)策定」
(1)利子補給の復活
(2)計画造船(LNG船、高度合理化船)
- 1979年 1月 第2次オイルショック
6月 政府 上記3ヵ年計画に関する利子補給復活施行
(1980年3月(海造審答申))
- 1982年 3月 利子補給廃止
- 1984年 3月 3部門同時不況(1979年3月以来5年ぶりの欠損)
- 1985年 6月 1)集約体制の見直し、2)定航運航体制の見直し(海造審答申)
9月 プラザ合意(①円高の進行→国際競争力喪失→フラッグング・アウト(便宜置籍船の増加・日本籍船の減少)、1986年～
②円高倒産続出 ③海外売船量561万総トン/年間(過去最大))