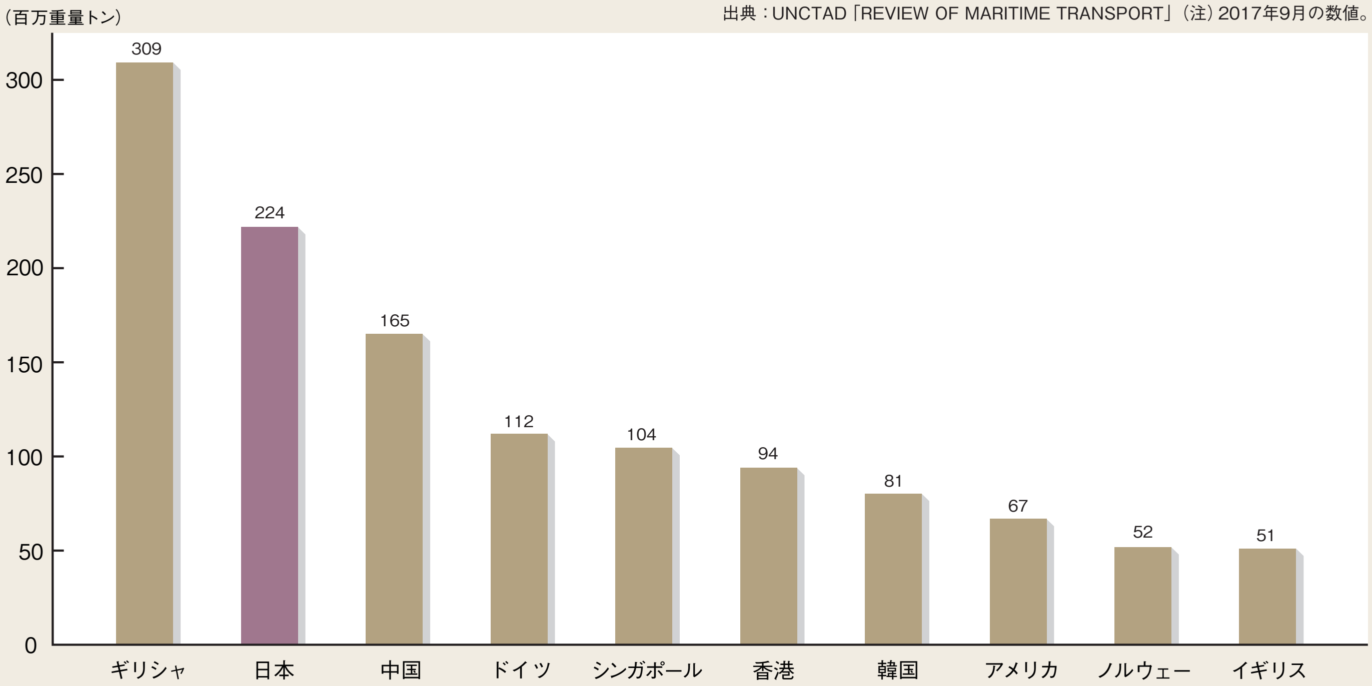
日本の海運

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。

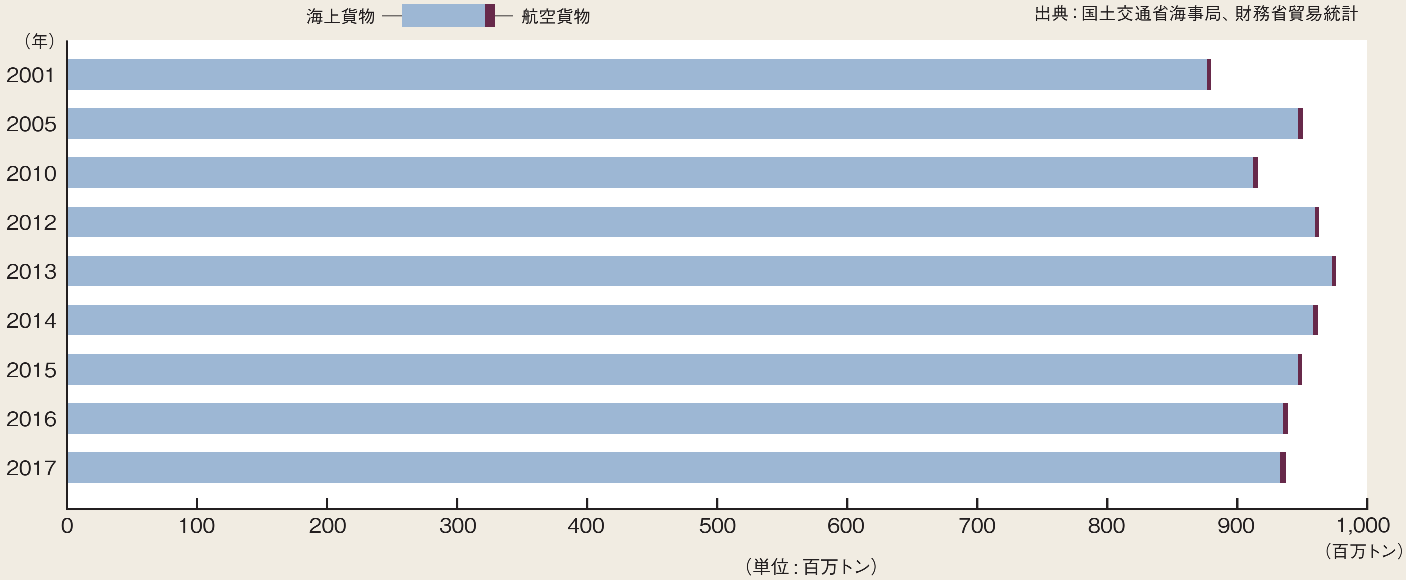
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」（注）2017年9月の数値。



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2017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。

出典：国土交通省海事局、財務省貿易統計



（単位：百万トン）

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）
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	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）

（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82.3%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50.3%にのぼっている。

出典：国土交通省海事局

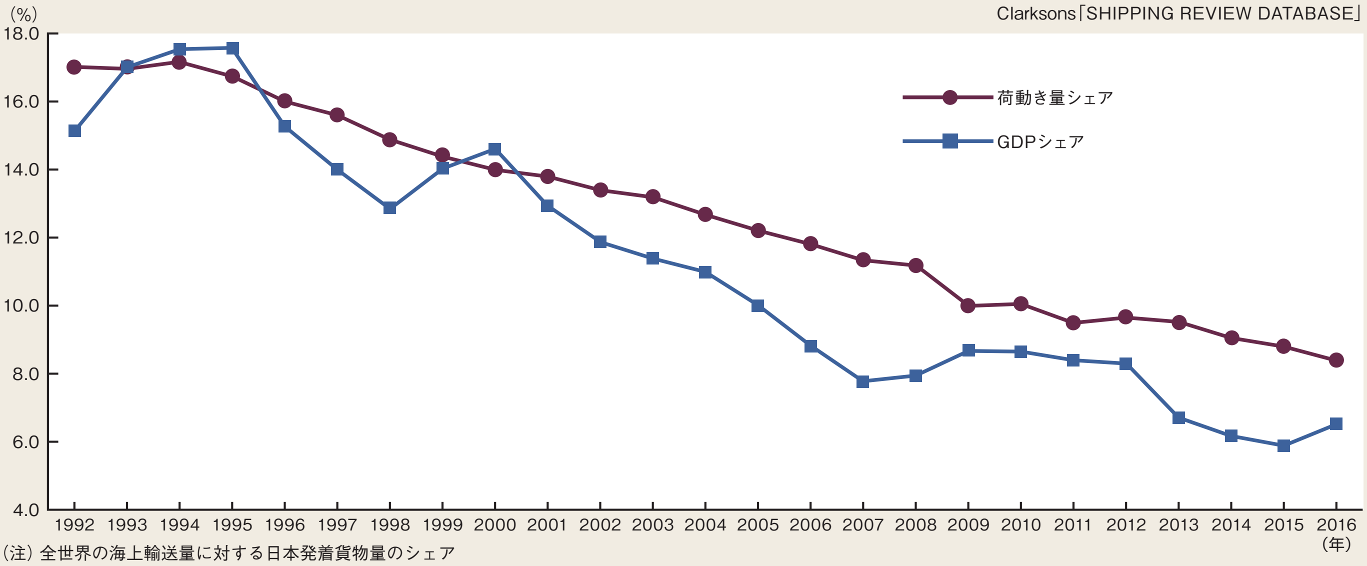
（単位：千トン、億円）

品目		2016年 数量	2016年 金額	2017年 数量	2017年 金額	対前年比(%)（数量ベース）
輸出入合計		935,219	967,491	933,017	1,090,060	▲ 0.2
輸出	総計	167,661	498,370	165,159	548,600	▲ 1.5
	鉄鋼	40,818	28,261	37,718	32,611	▲ 7.6
	セメント	11,551	425	11,923	402	3.2
	機械類	12,633	169,328	13,340	190,887	5.6
	乗用自動車	5,796	99,688	6,006	104,629	3.6
	電気製品	1,462	48,571	1,503	51,798	2.8
	肥料	457	107	556	129	21.5
	その他	94,944	151,990	94,113	168,144	▲ 0.9
輸入	総計	767,559	469,121	767,858	541,460	0.0
	乾貨物計	486,253	366,445	489,812	410,218	0.7
	鉄鉱石	130,018	8,014	126,526	10,820	▲ 2.7
	石炭	189,732	16,652	192,839	25,703	1.6
	燐鉱石	244	53	261	55	7.0
	塩	7,320	448	7,382	335	0.9
	銅鉱	5,142	8,281	4,732	9,352	▲ 8.0
	ニッケル鉱	3,748	200	3,596	212	▲ 4.1
	ボーキサイト	35	10	37	12	7.9
	木材	6,854	3,667	6,629	3,845	▲ 3.3
	パルプ	1,660	1,283	1,813	1,523	9.2
	チップ	11,900	2,325	12,170	2,363	2.3
	小麦	5,447	1,480	5,706	1,715	4.8
	米	686	478	679	403	▲ 1.0
	大麦・裸麦	1,162	284	1,205	303	3.8
	トウモロコシ	15,342	3,331	15,306	3,457	▲ 0.2
	大豆	3,131	1,660	3,218	1,735	2.8
	その他	103,834	318,280	107,713	348,385	3.7
	液体貨物計	281,306	102,676	278,046	131,243	▲ 1.2
	原油	164,262	55,171	158,020	71,547	▲ 3.8
	LNG	83,340	32,816	83,632	39,173	0.4
	LPG	10,900	4,474	10,774	6,048	▲ 1.2
	重油	2,854	967	2,290	1,049	▲ 19.8
	その他	19,949	9,248	23,331	13,426	16.9

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17.1%であったが、それ以降低下傾向が続き、2016年は8.4%。
GDPシェアについても、1995年は17.6%で、以降は低下傾向にあったが、2016年には回復して6.5%になった。

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

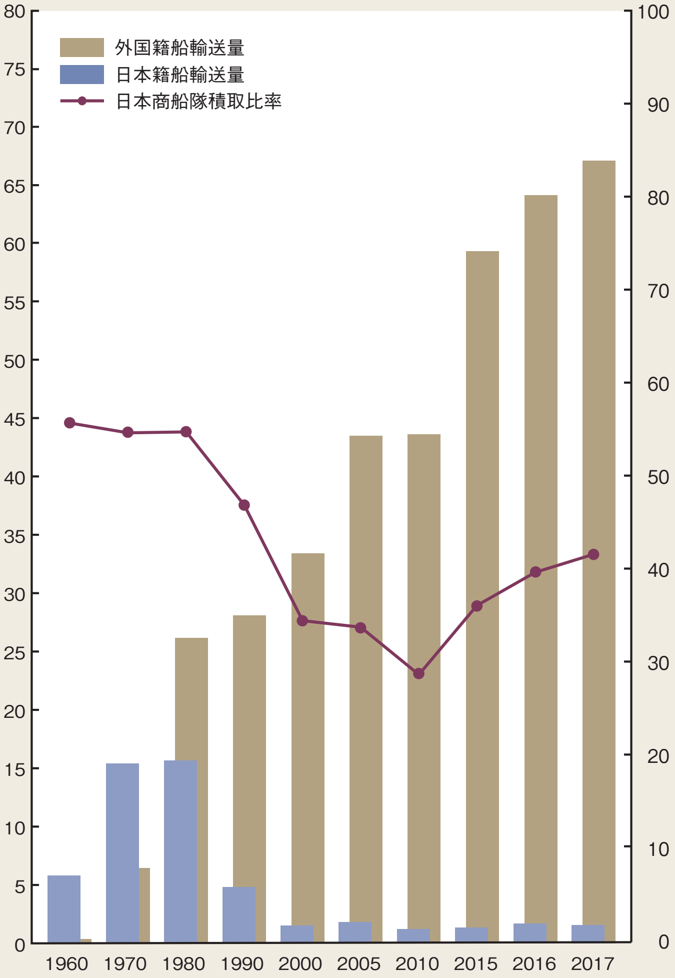


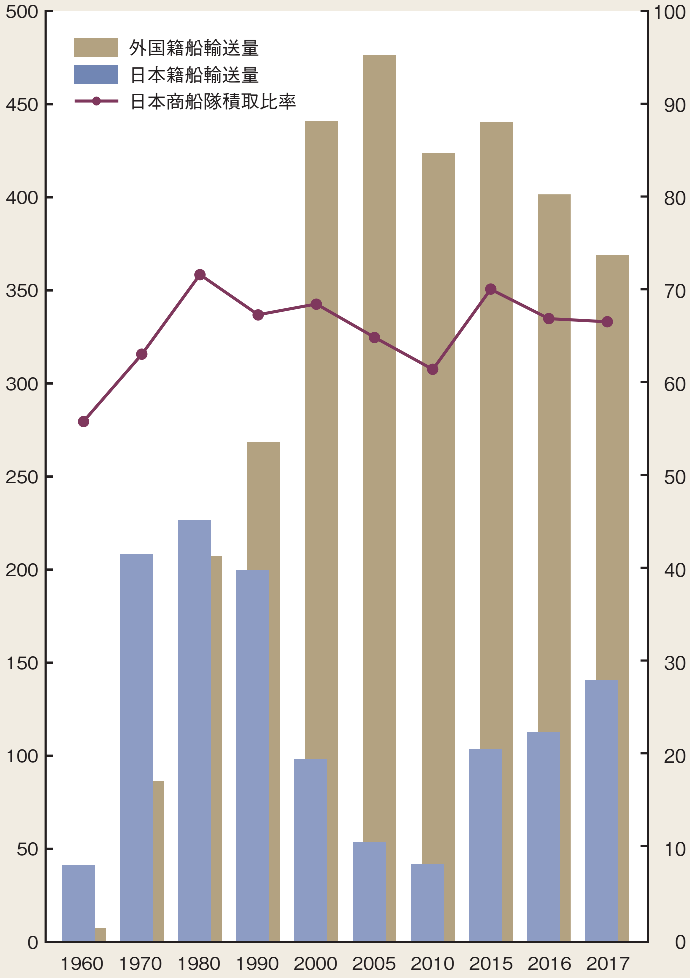
（注）全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア

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1960年より減少傾向にあったが、2014年以降増加傾向となり、2017年時点では41.6%。輸入では1970年より60〜70%周辺で増減を繰り返し、2017年時点では66.5%。

出典：国土交通省海事局





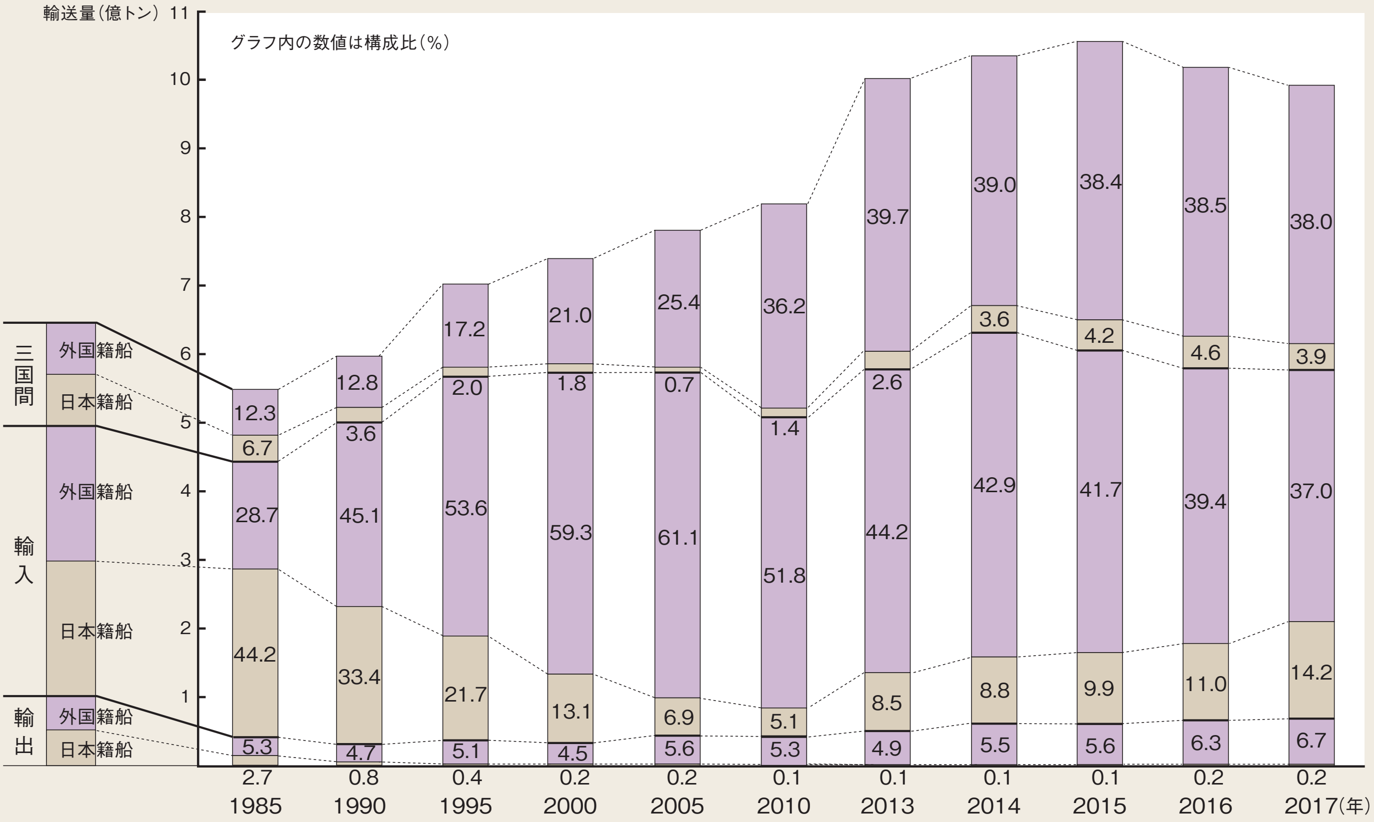
年	輸出 総輸送量（万トン）	輸出 日本商船隊 日本籍船	輸出 日本商船隊 外国籍船	輸出 日本商船隊 積取比率（%）	輸入 総輸送量（万トン）	輸入 日本商船隊 日本籍船	輸入 日本商船隊 外国籍船	輸入 日本商船隊 積取比率（%）
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	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
2016	16,766	173	6,418	39.3	76,756	11,219	40,092	66.9
2017	16,516	164	6,712	41.6	76,786	14,150	36,927	66.5

（注）2017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

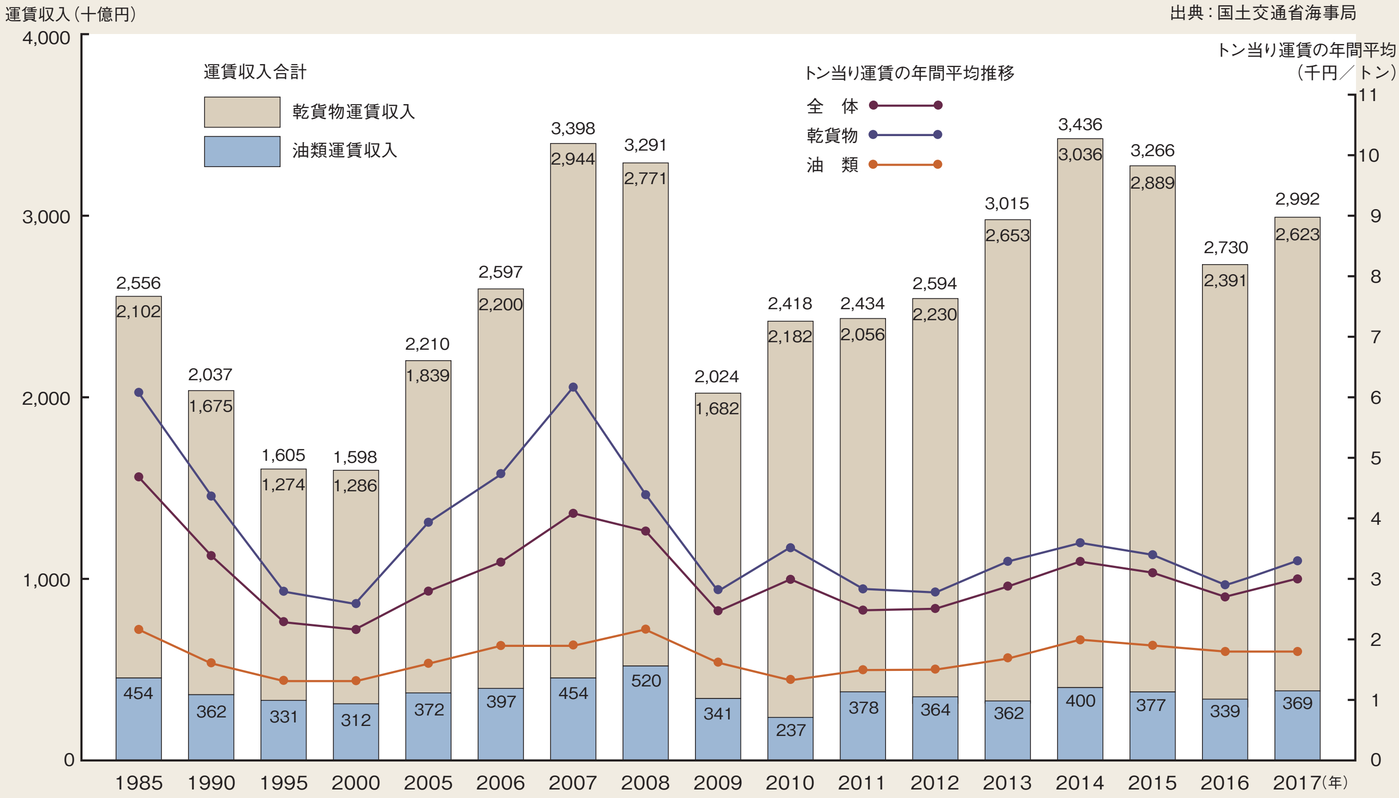


（注）①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。 ②2017年の数値は暫定値。

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9.6%増の2兆9,918億円。

出典：国土交通省海事局

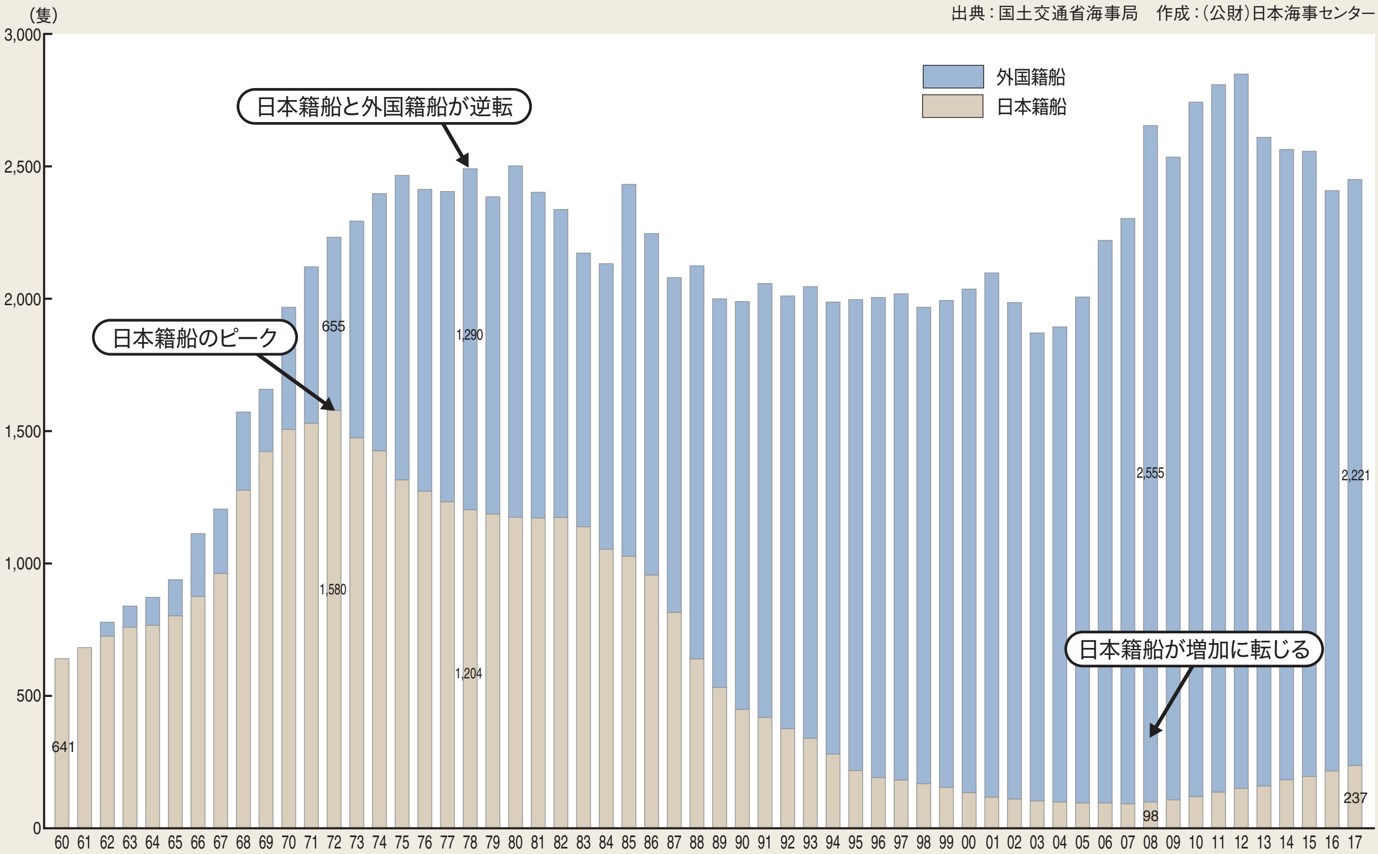


（注）①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2017年の数値は暫定値。

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。

出典：国土交通省海事局　作成：(公財)日本海事センター



(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	80,675	117,662
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
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

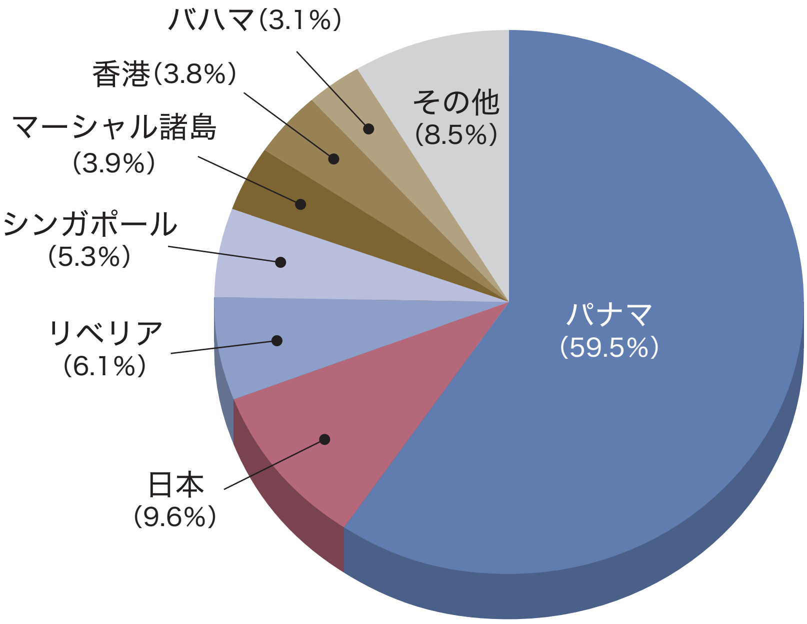
(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

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9.6%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く59.5%のシェアを占める。

出典：国土交通省海事局

船籍国	隻数	隻数比（%）
パナマ	1,462	59.5
日本	237	9.6
リベリア	151	6.1
シンガポール	131	5.3
マーシャル諸島	97	3.9
香港	93	3.8
バハマ	77	3.1
その他	210	8.5
合計	2,458	100.0

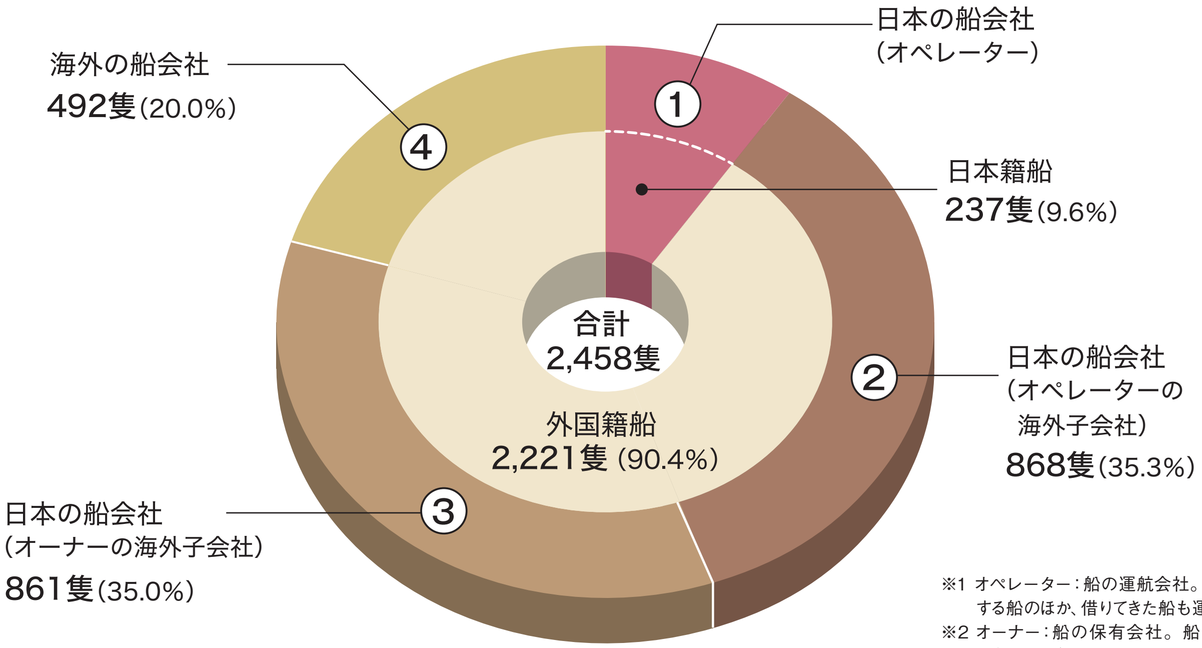


（注）端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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

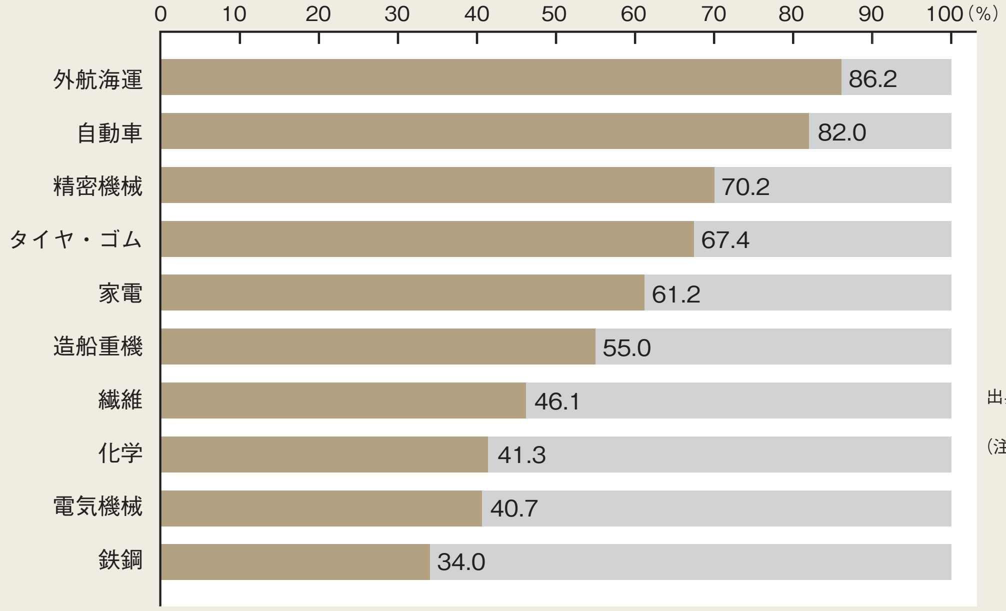


※1 オペレーター：船の運航会社。自ら保有する船のほか、借りてきた船も運航する。
※2 オーナー：船の保有会社。船の保有・整備および船員の配乗を行いオペレーターに貸し出す。

（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86.2%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」2017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。（2016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

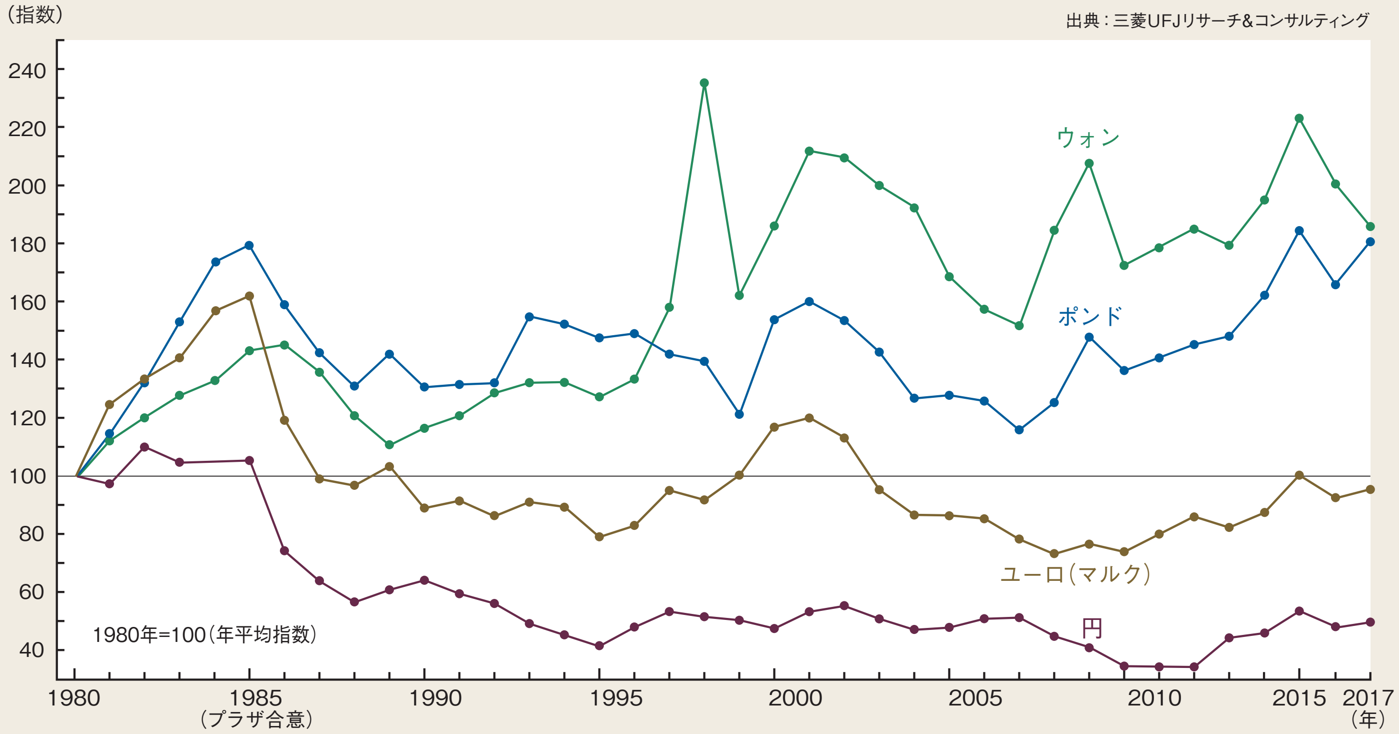
上記⑪のとおり、外航海運は収入の多くがドル建てのため、その業績は自国通貨の対米ドルレート為替相場に大きく左右される。各国通貨の対米ドルレートの変動を指数でみると、1980年を100とした場合、2017年の日本円は49.48。円換算した運賃水準が5割近くまで目減りしたことになる。

1980年との比較

国　名	1980年		2017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	112.19	49.48
英　国（ポンド）	0.43	100.0	0.78	180.55
ドイツ（ユーロ）	0.93	100.0	0.89	95.24
韓　国（ウォン）	607.43	100.0	1,128.67	185.81

（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。

出典：三菱UFJリサーチ&コンサルティング

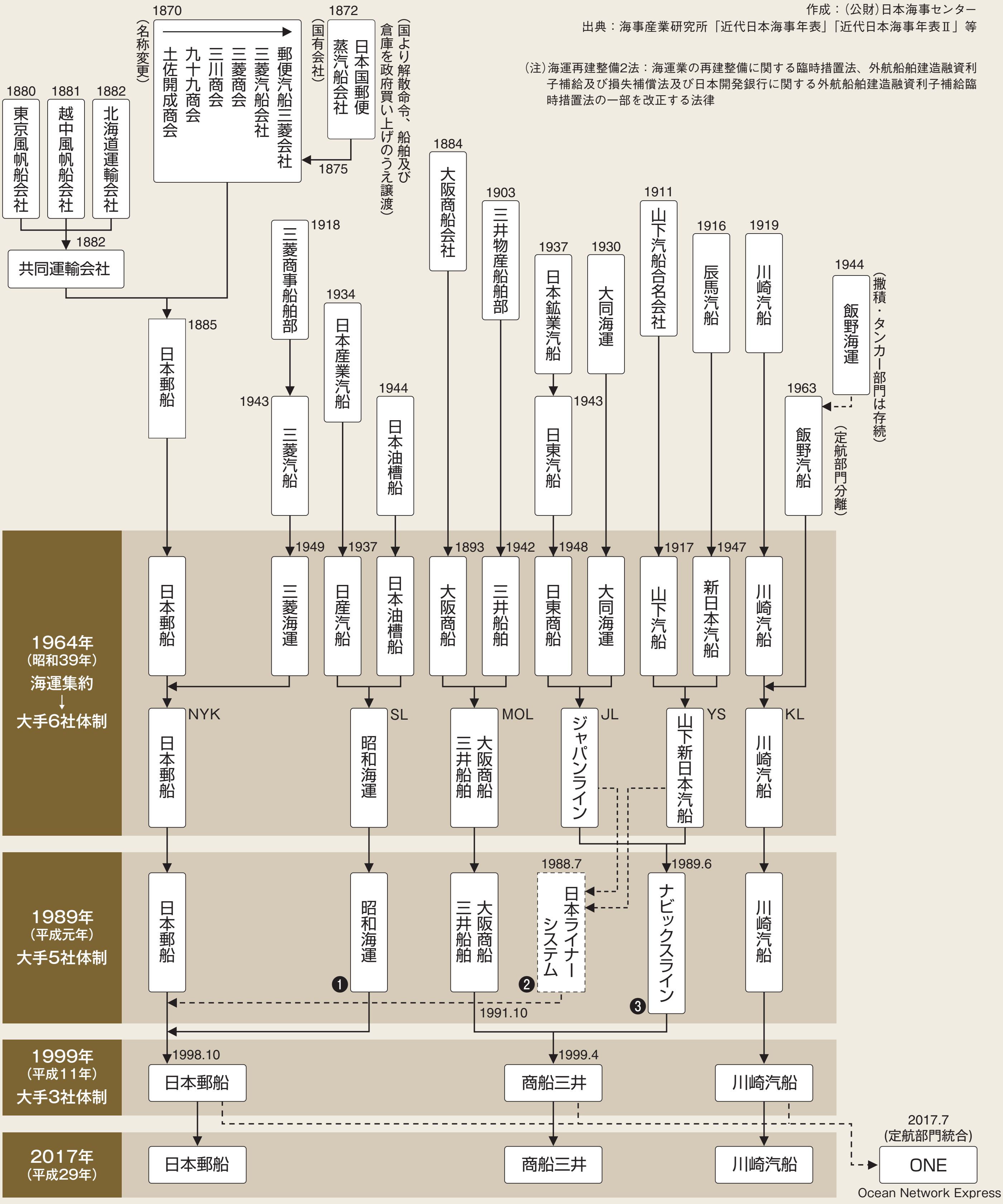


13 わが国外航海運大手企業の再編の流れ

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(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社のコンテナ事業が統合された。

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

(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



海運企業の動向

1988年　7月　昭和海運、定期航路部門からの全面撤退（除・中国）。（P33表中の❶）
（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。（P33表中の❷）
（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。（P33表中の❸）

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が合併し、「商船三井」となる。

2018年　4月　川崎汽船、商船三井、日本郵船の邦船3社が定期コンテナ部門を事業統合した新会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）」が、営業を開始。

2016−2018　外航海運トピックス

2016年　6月　パナマ運河新閘門が供用を開始。LNG 船も含め大型船型が通航可能となり、船種毎の新通航料体系・料金が全面適用された。

10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。硫黄分濃度0.5%以下の燃料の使用またはスクラバー（脱硫装置）やガス燃料機関の導入が求められることに。燃料消費実績報告制度導入のための条約改正案も採択された。

10月　川崎汽船、商船三井、日本郵船の邦船3社が定期コンテナ部門の事業統合を発表。

2017年　1月　改正 STCW条約（マニラ改正）が完全実施。この改正により、新たな船員の能力要件の追加、資格証明や訓練等の見直しが行われ、ECDIS（電子海図表示情報装置）取扱いやブリッジリソースマネジメント等に関する能力要件、基本訓練の5 年毎の再講習や保安関連の訓練実施等が規定となっている。

7月　川崎汽船、商船三井、日本郵船の3社が新会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）」を設立。

9月　「船舶バラスト水規制管理条約」が発効。バラスト水に含まれる生物の排出に伴う環境への被害を防止するため、船舶に対してバラスト水の適切な管理を求めるもので、外航船舶は原則としてバラスト水処理装置を搭載する必要がある。

2018年　4月　「ONE」が営業を開始。

4月　準日本船舶（わが国の外航海運業者の海外子会社が所有する一定の要件を満たした外国船舶）が適用対象となった、新たなトン数標準税制が開始された。

5月　第3期海洋基本計画が発表。「新たな海洋立国への挑戦」を計画の政策の方向性として位置付けている。

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。この改正により、航空運送や複合運送の規定と荷主の危険物についての通知義務の規定の新設や、傭船契約に関する規定などが見直された。