

## 外航海運年表 〈作成：(公財)日本海事センター〉

(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。日本商船隊船隻量は、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」より。船社状況は、各社「有価証券報告書」より。

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	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				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							
海造審議等答申			*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)								*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)							
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)		☆海上運送法の公布(24.6) ☆海運民営還元(25.4) ☆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)				☆日本開発銀行融資の開始(28～) ☆利子補給制度の開始(28～)				☆利子補給制度の停止(32) ☆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) ☆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)							
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「もはや戦後でない」(31.7) ★スエズ運河閉鎖(31.11)				★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) ★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)							
諸外国海運政策																								
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	
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MT)	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MT)	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	
	売上高(百万円)															161,582	175,573	180,358	202,808	244,811	283,682	336,116	379,919	
	経常利益(百万円)															3,129	2,021	369	6,727	13,423	14,958	26,744	29,016	
	配当社数(社)															1	1	0	0	0	3	4	6	

## 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					
海造審議等答申	*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海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海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」(49.12)						*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海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)					
外航トピックス	☆ニューヨークコンテナ航路開始(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)						☆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				☆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)			☆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) ☆三光汽船倒産(60.8)					
一般トピックス	★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)						★ベトナム戦争終結(50.4) ★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)					
諸外国海運政策	○定期船同盟行動憲章条約の採択(49.4)													○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(イギリス)(59)					
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MT)	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)	5.1%	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MT)	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	
	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%	
経済	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%	
	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	
船社状況	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	1999	2000	2001	2002	
元号	61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
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							
海造審議等答申		*海運造船合理化審議会海運対策部WG中間報告(62.1) *海運造船合理化審議会海運対策部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WG「フラッキング・アウトの防止策について」報告(63.12)				*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「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」報告(9.5)							
外航トピックス	☆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)	☆昭和海運定航撤退(63.7) ☆山下新日本汽船・ジャパンライン定航分離(日本ライナーシステム設立)(63.10) ☆(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) ☆山下新日本汽船・ジャパンライン合併(ナビックスライン)(元.6) ☆新たなマルシップ混乗の開始(但し新造限定)(2.3) ☆計画造船という用語廃止(2年度より)OECDとの関係				☆日本郵船、日本ライナーシステムを吸収合併(3.3) ☆外航中小船主労務協会解散(4.1) ☆近代化船混乗(5～)					☆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) ☆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、昭和海運合併(10.10) ☆大阪商三井船舶、ナビックスライン合併。商船三井発足。(11.4)							
一般トピックス	★USL(米国)倒産(61.11)	★イラン・イラク紛争停戦(63.8) ★湾岸戦争勃発(2.8)				★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)					★ロイヤル・ネドロイド(オランダ)とP&O(英国)が定航部門を合併(P&Oネドロイドコンテナラインを設立)(8.9) ★韓進海運(韓国)がDSR-Senator(ドイツ)を買収(9.2) ★NOL(シンガポール)がAPLを買収(9.4) ★マースクライン(デンマーク)がシーランド(米国)を買収(11.7)							
諸外国海運政策		○ノルウェー国際船舶制度の導入(ノルウェー)(62) ○国際船舶制度の導入(デンマーク)(63) ○国際船舶制度の導入(ドイツ)(64)									○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) ○1998年外航海運改革法の成立(米国)(11) ○トン数標準税制の導入(ドイツ)(11)、(英国)(12)、(デンマーク)(13) ○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)							
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	446	457	462	397
	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	11,052	12,020	12,024	11,957
日本商船隊	日本船(隻)	957	816	640	532	449	419	376	340	280	218	191	182	168	154	134	117	110
	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	1,842	1,905	1,983	1,878
	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	1,996	2,039	2,100	1,988
	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	67,270	69,138	72,166	69,785
	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	100,750	102,527	107,673	101,859
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万MT)	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	102.0	101.7	107.0	119.4
	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%	38.4%	34.4%	31.6%	30.4%
	海上貿易量(輸入)(百万MT)	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	748.9	788.0	773.0	762.3
	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%	70.8%	68.4%	66.6%	66.4%
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%	2.7%	2.7%	0.1%	-1.5%	0.5%	2.0%	-0.4%	1.1%
	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	113.91	107.77	121.53	125.39
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	3
	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	1,697,456	1,835,318	1,892,002	1,910,095
	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	73,481	119,012	81,386	88,173
	配当社数(社)	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3

## 外航海運年表

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
元号	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
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					
海造審議等答申 2001(H13).1より海運造船合理化審議会を廃止し、交通政策審議会(海事分科会)で検討されることとなった。	*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) *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)					
外航トピックス	☆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) ☆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) ☆ILO海事労働条約採択(18) ☆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) ☆シップリサイクル条約香港にて採択(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)	☆国際海運におけるCO2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) ☆平成24年度与党税制改正大綱(トン数標準税制については、次期通常国会における海上運送法の改正等を前提に、平成25年度税制改正において、適用対象を海外子会社が所有する一定の外国船舶に拡充する。)(23.12) ☆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する。)(24.9)	☆平成25年度与党税制改正大綱(準日本船舶にもトン数標準税制を適用。)(25.1) ☆「拡充トン数標準税制(準日本船舶制度を導入)」施行(25.4) ☆「新たな海洋基本計画」閣議決定(25.4) ☆「2006年のILO海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) ☆「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(25.11) ☆外国人船員承認制度に係る機関承認校を追加(フィリピンに続きインドの3校承認)(26.3) ☆「海洋汚染及び海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) ☆パナマ運河、パナマ運河拡張工事完成時期を2016年第1四半期と明言(26.11) ☆船主責任制限法の改正が成立(27.6) ☆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(27.7) ☆新スエズ運河が開通(27.8) ☆第一中央汽船が民事再生手続を申請(27.9)					
一般トピックス	★イラク戦争勃発(15.3) ★原油価格高騰(15.3) ★マースクライン(デンマーク)がP&Oネドロイド(英国・オランダ)を買収(17.5) ★ハバックロイド(ドイツ)がCPShips(英国)を買収(17.8) ★CMA-CGM(フランス)がデルマス(フランス)を買収(17.9) ★CMA-CGM(フランス)がU.S. Lines(米国)他を買収(19) ★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)	★2020年夏季オリンピック開催都市が東京に決定(25.9) ★消費税率引き上げ(5%→8%)(26.4) ★円高是正、1ドル120円台に(26.12) ★ハバックロイド(独)とCSCV(チ)のコンテナ船部門が合併(26.12) ★ハンブルグスード(独)がCCNI(チ)のコンテナ船部門を買収(27.3) ★日米など12か国でTPPの大筋合意(27.10) ★COP21「パリ協定」採択(27.12) ★中国遠洋運輸集団(COSCOグループ)と中国海運集団(中国海運グループ)の合併を中国当局が承認(27.12)					
諸外国海運政策	○トン数標準税制の導入(フランス)(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(リトアニア)(17)、(ポーランド)(19)													
船舶建造	建造実績(隻)	405	430	469	534	543	576	580	593	586	540	522	520	
	建造実績(千GT)	12,688	14,515	16,434	18,176	17,525	18,972	20,218	19,367	17,426	14,588	13,421	13,005	
日本商船隊	日本船(隻)	103	99	95	95	92	98	107	119	136	150	159	184	197
	外国用船(隻)	1,770	1,797	1,914	2,128	2,214	2,555	2,428	2,623	2,672	2,698	2,450	2,382	2,364
	合計(隻)	1,873	1,896	2,009	2,223	2,306	2,653	2,535	2,742	2,808	2,848	2,609	2,566	2,561
	合計(千GT)	68,973	70,536	80,676	88,880	93,094	104,987	108,797	118,399	120,338	129,153	118,694	119,899	121,998
	合計(千D/W)	101,597	103,263	117,662	128,445	136,189	151,754	150,318	166,799	178,565	190,785	171,934	173,695	175,965
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万MT)	120.7	129.9	134.4	144.4	150.2	143.6	156.4	149.8	161.1	167.3	163.2	169.0	
	積取比率(輸出)	32.2%	32.3%	33.8%	37.9%	37.7%	31.0%	31.3%	28.6%	34.6%	31.3%	33.1%	35.8%	36.0%
	海上貿易量(輸入)(百万MT)	796.1	811.9	815.6	814.6	813.8	816.2	688.9	759.0	752.7	799.0	806.1	795.4	777.7
	積取比率(輸入)	69.7%	67.4%	64.9%	61.8%	64.8%	66.5%	61.4%	71.2%	66.4%	66.4%	67.3%	70.0%	
経済	GDP(対前年比)	2.3%	1.5%	1.9%	1.8%	1.8%	-3.7%	-2.0%	3.5%	0.4%	0.9%	2.0%	-0.9%	0.8%
	為替レート(円/ドル)	115.93	108.19	110.22	116.30	117.75	103.36	93.57	87.78	79.81	79.79	97.60	105.90	121.05
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)	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	3,353,523	3,388,969	3,600,961
	経常利益(百万円)	189,027	339,237	271,727	213,354	454,736	306,940	-68,193	200,097	-131,568	-2,452	89,275	64,046	145,949
	配当社数(社)	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3