

戦後海運年表

1945. 9. 3 100総トン以上の船舶がGHQ総司令部の指揮下に入る
10. 5 全日本海員組合結成
10.10 総司令部が日本商船管理局を設置
11.23 船舶運営会が商船管理委員会として認められる。船舶は国家が裸用船し、それを運営会が管理
11.25 総司令部が「戦時補償交付打切り」の覚書を出す
1946. 2. 1 船員中央労働委員会設置
11.16 ポール賠償報告(日本の保有船腹量150万総トン)
12.15 陸送貨物を海送に移
1947. 1.25 復興金融金庫発足(1952.1.10解散)
5.22 船舶公団設立(1950.4.1解散)
6. 5 日本海運協会が解散し、日本船主協会設立
9. 1 新船員法発布施行
9.24 戦後初の船舶建造許可(第1次計画造船。復金融資・公団共有方式による)
1948. 5.17 経済復興5カ年計画(最低船腹保有量418万総トン)
8. 5 日本船が原油積取のためペルシャ湾へ戦後初の出航
1949. 4. 1 国家使用船を定期用船方式に切替え
4. 6 太平洋戦争によるわが国の被害発表。被害率(平和時国富)最高は船舶の81%
6. 1 海上運送法発布(8月25日施行)
8.26 税制改革に関するシャウプ勧告発表
9. 1 800総トン未満の鋼船を民営還元
9.13 見返資金による最初の計画造船(第5次)決定
1950. 4. 1 海運民営還元。船舶運営会、船舶公団解散
4.15 日本船主協会は全日本海員組合と新労働協約を締結
6.25 朝鮮動乱勃発
8. 4 日本船のパナマ運河通航許可
8.24 日本船のアメリカ向配船許可。日本船の三国間航行許可
11.28 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)
12.30 戦後初の外国船買船、用船許可
1951. 4.20 日本開発銀行設立。5月15日から開業
6.12 ニューヨーク定期航路の開設許可
1952. 3. 1 欧州定期航路の開設許可
4. 1 わが国外航船の国旗掲揚許可
4.25 総司令部は日本商船管理権を日本に返還
8. 1 海運造船合理化審議会(海造審)令公布施行
1953. 1. 5 外航船舶建造融資利子補給法公布(8月15日改正)
11. 4 海運大手13社が海運合理化促進懇話会を設立
11. 6 船主協会は海員組合と船舶乗組員協約を締結
1954. 1. 7 造船疑獄
10.21 船主協会は海員組合とユニオン・ショップ制実施につき協定
10.21 大手海運会社の業務提携、グループ化盛ん
1955. 1.24 船主協会は海員組合と最低賃金制について協定
4.22 船主協会は海員組合との統一交渉形態を5グループ交渉形態に変更
12.24 経済自立5カ年計画策定(1960年度の所要船舶量450万総トン、所要建造量126万総トン)
1956. 7.26 エジプトのスエズ運河接収と国有化宣言
8.22 船主協会は日本海運の船腹保有目標量を887万総トンと発表

- 11. 1 スエズ運河通航停止。以後海上運賃高騰
- 1957. 2. 4 1957年度利子補給予算打切り、1956年10月以降配当会社の利子補給打切りとなる
- 4. 5 船主協会は国際海運会議所(ICS)へ加盟
- 5.15 船主協会は国際海運連盟(ISF)へ加盟
- 12.17 新長期経済計画策定(1962年度末所要外航船619万総トン、所要建造量173万総トン)
- 1958. 4.19 運輸省は不況対策を決定
- 9. 1 スエズ運河再開、喫水35フィート航行可能に
- 10.18 ICS委員会「国際船腹安定計画」を策定
- 1959. 1.28 不定期船輸入貨物の木材・穀物・塩・石炭・鉄鉱石の5品目別の輸入貨物輸送協議会設立
- 7.21 政党・経済団体等各界で海運強化策を発表
- 1960. 1. 9 計画造船に対する市中融資金利の利子補給復活決定
- 12.27 国民所得倍増計画を閣議決定(1970年度の所要外航船1,335万総トン、所要建造量970万総トン)
- 1961. 4. 4 運輸省5カ年間400万総トン建造計画を決定
- 5.22 新輸入貨物輸送協議会発足
- 5.27 開銀利子補給臨時措置法公布施行
- 1962. 4.25 船主団体は協約改定交渉で、停船スト中の海員組合にロックアウトを通告(5月3日解除)
- 5. 4 政府は海運企業整備に関する臨時措置法案を決定
- 8.15 船主協会は労務機構の分離を決定
- 10. 4 外航労務協会発足
- 1963. 2. 9 政府は海運2法案(海運再建整備臨時措置法案・利子補給法改正法案)を決定
- 7. 1 海運業の再建整備に関する臨時措置法公布施行
- 7.31 内航海運問題懇談会が内航海運対策の基本方針を答申
- 1964. 3. 3 港湾労働等対策審議会が港湾労働および港湾の運営・利用状況の改善対策を首相に答申(3.3答申)
- 4. 1 海運集約6グループ発足。紐育航路運営会社発足
- 5.28 運輸大臣が企業集約実施を確認、利子猶予実施
- 6.26 内航2法(内航海運業法、内航海運組合法)成立
- 11.17 中期経済計画答申
- 12. 7 海造審は国際収支改善策答申(1968年度央所要外航船1,551万総トン、所要建造量783万総トン)
- 1965. 9.15 外航中小船主労務協会設立
- 9.27 日本内航海運組合総連合会設立
- 11. 8 船長シヨップ制について船員中央労働委員が裁定
- 11.27 海員組合が賃金改定問題で停船スト(1966年1月30日妥結)
- 1966. 5.10 政府は閣議で内航海運対策要綱を決定
- 9.12 海造審がわが国海上コンテナ輸送について答申
- 1967. 3. 7 内航海運対策の一つ、船腹調整(保船)規程認可
- 3.13 経済社会発展計画閣議決定(1971年度の所要外航船腹2,207万総トン、所要建造量867万総トン)
- 3.18 リベリアの油送船トリー・キャニオン号が英国南西部海岸で座礁し積荷原油が大量に流出
- 6. 5 中東戦争勃発(6.6スエズ運河閉鎖)
- 10.20 京浜・阪神両外貿埠頭公団発足
- 1968. 5.17 港湾近代化促進協議会発足
- 9. 2 わが国コンテナ第一船「箱根丸」就航(加州航路開始)
- 11.25 海造審が新海運対策を答申。(1975年度央の所要外航船3,690万総トン、所要建造量

- 2,050万総トン)
- 1969. 8.13 わが国初のMO船「ジャパンマゲノリア」竣工
 - 12. 5 内航初のコンテナ船「樽前山丸」(2,750総トン)竣工
 - 1970. 5. 1 新経済社会発展計画 閣議決定
 - 11.25 海造審が1969～1974年度2,800万総トン建造を骨子とする新海運対策を答申
 - 1971. 2. 1～ 5 海運閣僚会議・CENSA会議東京で開催
 - 8.15 米大統領はドル危機対策を発表(ニクソンショック)
 - 8.28 円が変動相場制に移行
 - 10. 1 輸入貨物輸送協議会は近海船の共同停係船を実施
 - 12.19 10カ国蔵相会議で多国間通貨調整を合意(スミソニアン体制)
 - 1972. 1.26 当協会は近海船対策特別委員会を設置
 - 4.14 海員組合は労働協約改定に際し、いわゆる「100日スト」実施
 - 5.20 UNCTAD総会で発展途上国側提出の同盟コード案が採択
 - 6.16 海上交通安全法成立
 - 11.22 当協会は初の「日本商船船腹統計」を発表
 - 1973. 1. 5 海造審は「当面の外航海運対策について」を中間答申
 - 11. 2 IMCOで1973年海洋汚染防止条約を採択
 - 1974. 4. 7 国連定期船同盟憲章条約採択される
 - 5.10 当協会は「定期船経営の現状と適正運賃の必要性」を発表
 - 11. 1 IMCO会議においてSOLAS条約採択される
 - 11.13 日中海運協定調印
 - 12. 2 海上防災センター発足
 - 12. 9 海造審海運対策部会は「1975年度以降の外航海運対策について」運輸大臣に答申
 - 1975. 1.11 1975年度以降の計画造船に対する利子補給制度廃止決定
 - 6. 5 スエズ運河8年ぶりに再開
 - 11.26 当協会は「近海海運対策要綱」を発表
 - 12.12 油濁損害賠償3法が成立
 - 1976. 4. 9 FESCOは、本格的な極東/北米コンテナサービスを開始
 - 10. 1 海上災害防止センター発足(旧海上防災センター)
 - 10.25 日本/ニュージーランド航路のフルコンテナ船サービス開始
 - 1977. 3. 8 当協会は、レポート「変貌する日本海運」を発表
 - 4.15 官労使による「船員制度近代化調査委員会」が発足
 - 5. 2 海洋2法成立(領海法、200カイリ法 7月1日発効)
 - 5.13 国旗差別対抗法成立(7月20日発効)
 - 5.25 海上衝突予防法成立(7月15日発効)
 - 1978. 3.31 ハンブルグ・ルールが採択される
 - 6.16 海造審海運対策部会小委員会は「今後長期にわたるわが国外航海運政策について」の報告書を取りまとめる
 - ” 石油公団法成立(石油の国家備蓄スタート)
 - 7. 7 IMCOは「1978年の船員の訓練、資格証明および当直維持の基準に関する国際条約」を採決
 - 10.16 「油による汚染損害の補償のための国際基金に関する国際条約」発効
 - 1979. 1.11 35～37次計画造船に対する利子補給復活
 - 1.17 イラン革命による第二次オイルショック
 - 4.13 「船員制度近代化委員会」が発足(5.19基礎実験を開始)
 - 8. 6 運輸省は政府の緊急外貨減らしの一環として実施した仕組船の買い戻し融資推せんを終了(50隻7億8,900万ドル)
 - 10. 1 新パナマ運河条約が発効
 - 1980. 3.25 海造審海運対策部会は「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」

- について答申
- 5.24 国際複合運送条約が採択される
 - 7.18 政府は1969年トン数測度条約を批准(1982.7.18発効)
 - 9.22 イラン・イラク紛争勃発
 - 12.16 スエズ運河の拡張(15万トンタンカーの満載航行可能となる)
 - 1981. 2.11 マラッカ海峡協議会と沿岸3国は「マラッカ・シンガポール油濁防除活動支援回転基金」の設立に関する覚書に調印
 - 2.17 当協会は、運輸省に対し、イラン・イラク水域に停泊中の7隻の船舶の早期脱出を重ねて要望
 - 4.17 「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」が成立
 - 5. 1 1974年海上人命安全条約に係る1978年議定書の発効
 - 8. 7 海造審海運対策部会は「今後の当面の外航船舶整備対策のあり方」についての中間報告を了承
 - 1982. 3. 1 海事国際協力センター発足
 - 5.26 近海海運問題懇談会は「今後の近海海運対策」を発表
 - 8. 6 エバーグリーン社が北米往航2同盟への加入を決定
 - 1983. 2. 7 政府は国連海洋法条約に署名
 - 3.18 海造審内航部会は業界の不況打開のため、船腹量の最高限度枠を設定、運輸大臣に答申
 - 8. 6 VLCC「カスチリョ・デ・ベルベル号」(スペイン)がケーブタウン沖で沈没し、積荷の原油が大量に流出
 - 8.16 わが国初のLNG船が就航
 - 10. 2 73/78MARPOL条約が発効
 - 10. 6 「国連定期船同盟行動憲章条約」が発効
 - 1984. 3.20 米国新海運法案に米大統領が署名(6月18日発効)
 - 6. 1 政府は運輸省組織令の一部を改正(7月1日施行)
 - 7. 5 ジャパンライン用船のVLCC「プリムローズ」が、ペルシャ湾を航行中に国籍不明機から攻撃を受ける
 - 7.26 外航中小船主協会は「新オーナー白書」を発表
 - 8.30 海造審は「今後の外航海運対策」につき運輸大臣に中間答申
 - 1985. 2.28 わが国の労務提供船「アル・マナク」がペルシャ湾で被弾
 - 4. 7 政府は、背高コンテナの国内通航を条件付きで認可
 - 6. 3 改訂版CRISTAL1985およびPLATO協定案が採択される
 - 6. 4 女子差別撤廃条約批准のため船員法の一部改正法成立
 - 6. 5 海造審が「今後の外航海運政策について」運輸大臣に答申
 - 8.13 三光汽船が会社更正法の適用を申請、事実上倒産
 - 9.17 プラザ合意。以降円高が進む
 - 9.25 当協会近海内航部会は「近海海運対策について」を提言
 - 1986. 2. 7 「船舶登録要件に関する国連条約」が採択される
 - 4. 1 シップネッツセンター設立
 - 5.22 特定外航船舶解撤促進臨時措置法が成立
 - 7.23 当協会会長が、外航2船団2万3,000人のうち約4割の1万人が過剰と表明、余剰船員の「受け皿機構」設立構想を提言
 - 1987. 1. 6~ 9.30 ペルシャ湾で日本籍船の被弾続く
 - 1.19 海造審は「当面の海運対策について」の答申(中間報告)で雇用調整の必要性を言及
 - 2.20 TOVALOP Supplement/Revised CRISTALが発効
 - 3. 5 外航労使は緊急雇用対策について合意
 - 4. 1 「外航船員雇用促進協会」が発足
 - 4. 7 船員制度近代化委員会はパイオニアシップ実験計画を決定

- 4.20 外航労使の労働協約改定交渉はベアゼロ(定昇のみ)で妥結
- 1988. 3.18 日本船社が運航するパナマ籍LPGタンカー「マリア2」がペルシャ湾で被弾し、日本人船員1人が死亡
- 4.25 港湾労使が日曜荷役オープン問題について合意
- 6. 9 海造審の北米定期航路W.G.は同航路の運営体制の整備について報告
- 7.20 ペルシャ湾就航船員が運輸大臣より特別表彰(89年も実施)
- 7.31 昭和海運がコンテナ定期航路から全面撤退(除、中国)
- 8.20 イラン・イラク戦争停戦
- 10. 1 定航会社「日本ライナーシステム」が業務を開始
- 12.16 海造審・フラッキング・アウト問題W.G.は、海外貸渡方式(マルシップ方式)による混乗を外航船一般に拡大することが当面、現実的かつ有効と報告
- 1989. 1. 8 天皇陛下が崩御され、元号が「平成」に改元
- 3. 5 太平洋航路安定化協定(TSA)が発効
- 3.24 アラスカ・バルディス港沖で、エクソンバルディス号が座礁し、積荷の原油1,100万ガロンが流出
- 4. 1 消費税法が施行
- 5.26 外航大手6社の1989年3月期決算は営業損益が黒字に転換
- 6. 1 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)
- 10.25 外航労使は日本籍船への混乗導入について合意
- 11.14 日本港運協会と船主港湾協議会は「港湾運営基金」への拠出に関わる確認書を締結
- 12.20 米国はパナマに対して大規模な武力侵攻を行う
- 1990. 2.19 「新マルシップ」スタート
- 3.13 近海労使は特例近海マルシップ混乗の拡大を合意
- 8. 2 イラク軍がクウェートに侵攻(湾岸戦争開始)
- 8.19 米国大統領は「Oil Pollution Act of 1990」に署名
- 8.29 当協会は政府から要請の中東貢献策としての船舶提供を了承
- 10. 3 東西両ドイツが統一
- 12. 1 貨物運送取扱事業法と貨物自動車運送事業法が施行
- 1991. 1.25 湾岸戦争により大量の原油がペルシャ湾に流出
- 2. 4 海上安全船員教育審議会はGMDSSの導入につき答申
- 4.11 湾岸戦争終結
- 5.16 海技の伝承問題検討委員会は「日本人船員の確保、育成のために」をとりまとめる
- 6. 1 商船三井と川崎汽船が共同配船を実施
- 7. 1 運輸省の新組織スタート
- 10. 1 日本郵船と日本ライナーシステムが合併
- 12.31 ソビエト連邦消滅
- 1992. 1.31 外航中小船主労務協会が解散
- 3. 2~ 6 IMO海洋環境保護委員会は、タンカーの構造規制に関する国際条約(MARPOL条約)の改正を採択
- 4. 6~ 7 第1回アジア船主フォーラム開催(於:東京)
- 5.28 「国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(ヘーグ・ウィスビールール批准のための国内法)が成立
- 6.12 全日本自由船主会(旧非集約船主会)が解散
- 10.20 マラッカ海峡でリベリア籍タンカー「ナガサキスピリット」とコンテナ船が衝突、炎上
- 10.29 海上安全船員教育審議会は船員制度近代化P段階実験船の実用化について答申
- 11. 1 ハンブルグ・ルールが発効
- 11.27 IMOにて油濁2条約(69CLC/71FC)の新議定書を採択
- 12. 8 英国スコットランド沖でリベリア籍タンカー「ブレアー」が座礁し、47,000 の原油

- が流出
1993. 1.21 アンダマン海で、VLCC「マースクナビゲーター」(シンガポール)とタンカー「サンコー・オナー」(同)が衝突
- 1.31 「外航船員雇用促進協会」が解散。緊急雇用対策の終結
7. 9 IMO海洋環境保護委員会は油タンカーの安全確保と海洋環境保護に関する決議案を採択
- 8.23 93年上期の世界新造船受注量は韓国が首位になる
- 8.31 政府は、各省庁の規制緩和検討項目を発表
10. 5 邦船5社グループはLNGの海上輸送で合意
- 11.18 政府のコメ緊急輸入によるコメ輸送実施(94年6月末まで)
12. 2 アセアン海域石油安定輸送協議会発足
1994. 2. 1 船員制度近代化委員会は、混乗近代化船の実用化を決定
- 5.20 外航大手5社の94年3月期決算は全社が減収減益となる
- 5.20 川崎汽船は現代商船(韓国)との提携を発表
- 5.24 SOLAS条約締約国会議でISMコード等を採択
- 6.22 油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律が成立。油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する92年議定書などを批准
9. 4 商船三井、APL、NED、OOCLは北米航路の提携協定に調印
- 9.26 船員制度近代化委員会は「混乗近代化深度化実験計画」を承認
10. 1 NYK、CMA、ヤンミンのコンソーシアムは日本・極東 - 地中海航路で日本寄港を廃止し、台湾折り返しとした
11. 1~ 3 MARPOL73/78締約国会議にて同条約の改正を決議(ポート・ステート・コントロールの対象範囲を拡大)
- 12.21 OECD造船協定が採択される
- 12.28 USCGは、賠償資力証明書に関する施行規則を実施
1995. 1.17 阪神・淡路大震災発生
- 2.28 祝日法の改正で国民の祝日「海の日」が制定された
- 4.19 円高が一層進み、一時1ドル=79円75銭となる
- 5.19 外航海運大手5社の95年3月期決算は円高による為替差損で4社が減収となる
9. 8 公定歩合が0.5%になった(過去最低)
- 9.12 米国FMCは日本の港湾運送制度の改善を求めた
- 12.25 政府は1996年度予算案に「国際船舶制度推進事業」の調査費等を計上
1996. 2.15 英国西部のミルフォード・ヘブン港沖でタンカー「SEA EMPRESS」が座礁し大量の原油が流出
3. 1 外航客船「飛鳥」が日本籍船初の世界一周クルーズへ出港
- 3.29 政府は規制緩和推進計画を発表
4. 1 米通商代表部はわが国港運慣行の「事前協議制度」が貿易障害になると指摘
5. 3 HNS条約/1996年LLMC議定書が採択される
- 5.19 外航海運大手5社の1996年3月期決算は、前年に比べ業績が大幅に回復
- 5.30 油濁2条約(69CLC/71FC)を改正する92年議定書発効
6. 5 OECD造船協定の国内実施法である「外国船舶製造事業者による船舶の不当廉売建造契約の防止に関する法律」が成立
- 7.20 第1回「海の日」制定記念式典開催
10. 8 米国の新規運航補助法成立
10. 8~22 ILO海事総会開催(於:ジュネーブ)。船員の採用、紹介事業を個人、企業に開放する内容を含む新条約を採択
10. 9 日本港運協会、外国船舶協会および当協会港湾協議会は、「事前協議制度」運用の簡素化をはかることで大筋合意
1997. 1. 2 日本海の島根県沖でロシア籍タンカー「ナホトカ」沈没、大量の重油が流出

- 2. 1 STCW条約の1995年改正条約が発効
- 3.31 船員制度近代化協議会解散。日本船舶保険連盟解散
- 4.14 NOL(シンガポール)は、APL(米国)の買収を発表
- 5. 1 八大港等で係留施設使用料の12時間制が導入(実質値下げ)
- 5.16 海運大手5社の1997年3月決算は、円安と合理化努力で増益
- 7. 2 東京湾を航行中のVLCC「ダイヤモンド・グレース」(約26万D/W)が船底接触し、1,556(推定)の原油が流出
- 9. 4~11.13 米国FMCは日本の港湾慣行の改善を求め、邦船3社に対して制裁発動(9.17 日米両国政府は上記の改善に大筋合意)
- 10. * 中東積日本揚げのVLCC運賃がWS100をマーク(1991年以来6年ぶり)
- 10.28 運輸省、当協会港湾協議会、外国船舶協会、日本港運協会は、「事前協議制度」の改善に関し合意
- 11. * 韓国造船業の経営危機が表面化
- 1998. 2.20 全日本海員組合と外航労務協会は、近代化P船を中心とする日本人フル配乗船を段階的に混乗化することで合意
- 3.26 海上安全船員教育審議会水先部会は、神戸港における水先人乗船義務付規制の緩和について運輸大臣に答申
- 3.31 米政府は、日本の港湾運送事業について、各種規制の大幅緩和を1998年末までに完了するよう要請
- 5.15 運輸大臣は、日本内航海運組合総連合会から申請されていた「内航海運暫定措置事業」の導入を認可
- 7.28 本年5月のインドネシア危機に際して、在留邦人の輸送などで尽力したとして運輸大臣より当協会へ感謝状が贈呈
- 10. 1 日本郵船と昭和海運が合併
- 12. 9 海上安全船員教育審議会水先部会は、横浜港における強制水先対象船型の引き上げについて中間答申
- 1999. 2. 1 従来のモールスを利用した海上遭難安全通信が、衛星通信を利用した新システム(GMDSS)に完全移行
- 4. 1 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」が発足
- 6.18 日本の海運企業における外国人の取締役就任を解禁する改正船舶法が施行
- 7.22 マースクラインがシーランドの国際コンテナ輸送部門を買収
- 8. 9 Faxを使った洋上投票を認める改正公職選挙法が成立
- 10.12 港湾EDIシステムが稼働
- 11. 9 10月22日に行方不明となった「アロンドラ・レインボー号」の乗組員が全員無事発見、同船は海賊事件に遭遇していたことが判明
- 12.31 正午をもって、パナマ運河の管理・運営権が米国からパナマへ返還
- 2000. 3.10 2月23日から行方不明の日本船社運航ケミカルタンカー「Global Mars号」の乗組員17人全員が無事発見、同船はハイジャックされていたことが判明
- 3.30 外航労使は2000年度労働協約改定について最終合意。13年ぶりにベアゼロ
- 3.31 船・機長2名配乗船2隻を含む3隻の外国人承認船員配乗の「国際船舶」が誕生
- 4.28 わが国政府は、東京で海賊対策国際会議を開催
- 5.24 海運大手3社の2000年3月期決算は、定期船部門の黒字化などにより大幅増収
- 6.30 財団法人海事国際協力センター(MICC)が解散
- 9.13 石川島播磨重工と川崎重工、三井造船は、造船部門での業務提携を発表
- 11. 1 需給調整規制の撤廃や料金の事前届け出制などを盛り込んだ改正港湾運送事業法が施行
- 12.31 外航労務協会が解散、その機能を当協会が継承
- 2001. 1. 6 中央省庁再編。運輸省、建設省、国土庁、北海道開発庁の四省庁が統合し、国土交通省が発足
- 1.24 当協会は、「日本船主協会環境憲章」を制定

- 3.19 「バンカーによる汚染損害についての責任および補償に関する条約」が採択
 - 4.27 IMO・第46回海洋環境保護委員会がロンドンで開催され、5,000DWT以上のシングルハルタンカーを、原則船齢25年で順次フェーズアウトし、最終使用年限を原則2015年とすることなどを決めた。
 - 6.22 第3管区海上保安本部は、東京湾に入港する大型タンカーの規制を緩和し、最大船型をダブルハル構造および入港時喫水21m以下を条件に26万5千重量トンから最大31万5千重量トンにすることを認めた。
 - 7.6 「新総合物流施策大綱」が閣議決定
 - 9.11 米国において同時多発テロ事件が発生。
 - 10.5 TBT（トリブチルスズ）等を含む有機スズ系船底防汚塗料の使用を規制する条約が採択
 - 10.4~5 17カ国・地域の官民関係者、国際機関のメンバーの出席の下、東南アジア海域の海賊・武装強盗対策に向けたアジア協力会議が、東京で開催
 - 12.31 欧州・日本船主協会評議会（CENSA）が解散
 - 2002. 2.1 STCW95条約が完全導入
 - 4.7 公海上を航行中のパナマ籍タンカー「TAJIMA」で日本人航海士が殺害される事件が発生
 - 5.17 海運大手3社、2002年3月期決算で3期ぶりに赤字に転落
 - 6.20 国土交通省、海上保安庁、法務省、外務省で構成する「日本関係外国籍船内における犯罪に関する諸問題検討会」が開催
 - 6.26~27 カナダ・カナダスキスで主要8カ国（G8）首脳会議開催
 - 8.30 ナホトカ号油流出事故で和解成立。船舶所有者と国際油濁補償基金は、国に約18億9,000万円、海上災害防止センターに約41億6,000万円を支払う。また、被害総額は約261億円と確定
 - 9.27 米国西岸の港湾労使交渉において、西岸全29港でロックアウト（施設封鎖）、10/8大統領命令により荷役再開
 - 10.30 米国関税庁は、海事保安対策の一環として、船社・NVOCCに対し、米国向け海上貨物に関するマニフェスト情報の船積み24時間前提出を義務付けるための最終規則を発表した。
 - 11.1 外航客船の旅客死傷に対する強制保険導入を目的とするアテネ条約2002年議定書が採択
 - 11.19 スペイン沖でパナマ籍タンカー「プレスティージ」折損・沈没
 - 12.1 四日市港管理組合は、分離バラストタンクを設置するタンカーへの入港料軽減措置を導入
-