

第1章 海上輸送分野

1. 外航海運 ①世界の外航海運の現状

【図表 1-1】世界の主要品目別海上荷動き量

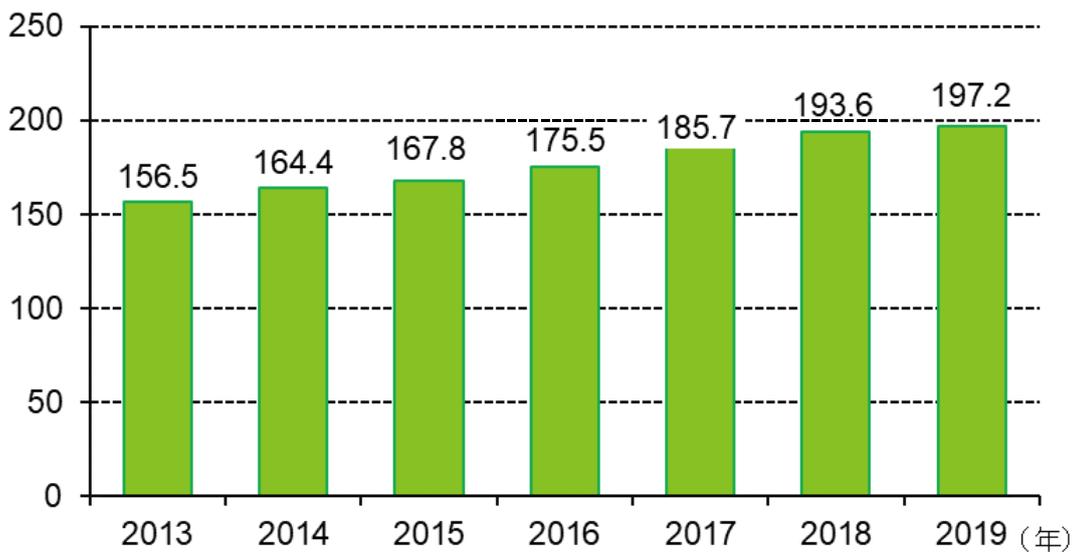
(単位: 百万トン、%)

年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2008年	1,913	812	2,725	837	790	284	3,991	8,627
対前年比	▲ 0.3	3.8	0.9	8.3	3.8	2.5	2.2	2.5
2009年	1,807	819	2,625	897	804	297	3,648	8,271
対前年比	▲ 5.5	0.9	▲ 3.7	7.2	1.8	4.6	▲ 8.6	▲ 4.1
2010年	1,876	865	2,741	990	926	317	4,097	9,071
対前年比	3.8	5.6	4.4	10.4	15.2	6.7	12.3	9.7
2011年	1,844	899	2,743	1,050	998	315	4,361	9,467
対前年比	▲ 1.7	3.9	0.1	6.1	7.8	▲ 0.6	6.4	4.4
2012年	1,896	898	2,794	1,107	1,111	345	4,488	9,845
対前年比	2.8	▲ 0.1	1.9	5.4	11.3	9.5	2.9	4.0
2013年	1,824	939	2,763	1,188	1,183	363	4,696	10,193
対前年比	▲ 3.8	4.6	▲ 1.1	7.3	6.5	5.2	4.6	3.5
2014年	1,787	930	2,717	1,340	1,216	407	4,849	10,529
対前年比	▲ 2.0	▲ 1.0	▲ 1.7	12.8	2.8	12.1	3.3	3.3
2015年	1,862	998	2,859	1,364	1,136	429	4,961	10,749
対前年比	4.2	7.3	5.2	1.8	▲ 6.6	5.4	2.3	2.1
2016年	1,938	1,036	2,975	1,418	1,140	450	5,085	11,068
対前年比	4.1	3.8	4.1	4.0	0.4	4.9	2.5	3.0
2017年	2,004	1,055	3,059	1,473	1,200	477	5,320	11,529
対前年比	3.4	1.8	2.8	3.9	5.3	6.0	4.6	4.2
2018年	2,014	1,073	3,087	1,477	1,363	475	5,412	11,814
対前年比	0.5	1.7	0.9	0.3	13.6	▲ 0.4	1.7	2.5
2019年	1,995	1,024	3,019	1,455	1,291	477	5,645	11,887
対前年比	▲ 0.9	▲ 4.6	▲ 2.2	▲ 1.5	▲ 5.3	0.4	4.3	0.6

(注)2019年の値は推計値である。
資料) Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE] より作成

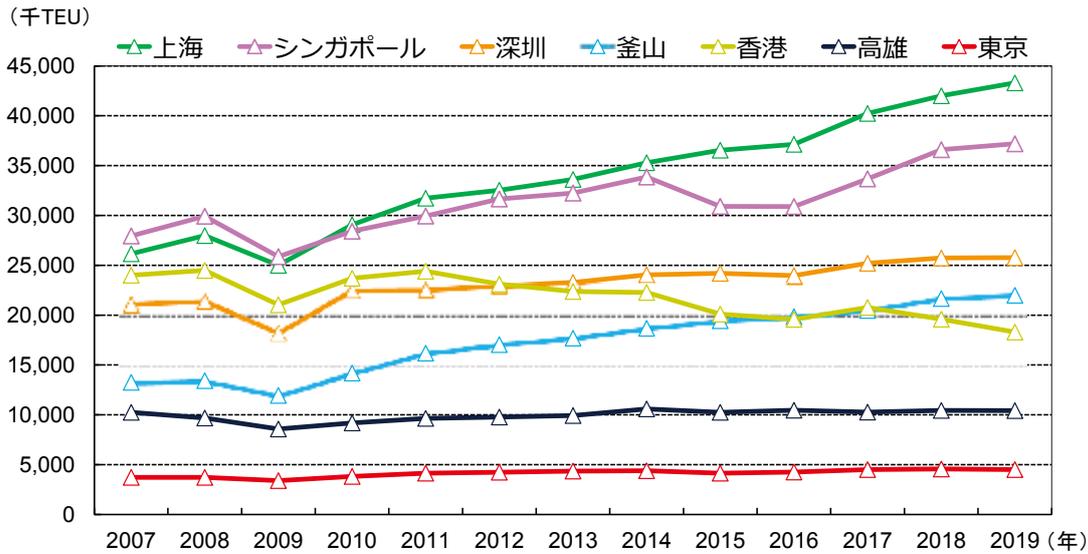
【図表 1-2】世界のコンテナの荷動き

(百万TEU)



(資料) Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE] より作成

【図表 1-3】 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



(注) 1. 2019年は速報値である。
 2. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit:20 フィートコンテナ換算) とは、コンテナ船の積載能力を示すための単位
 資料) アルファライナー等より作成

【図表 1-4】 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (2019年)

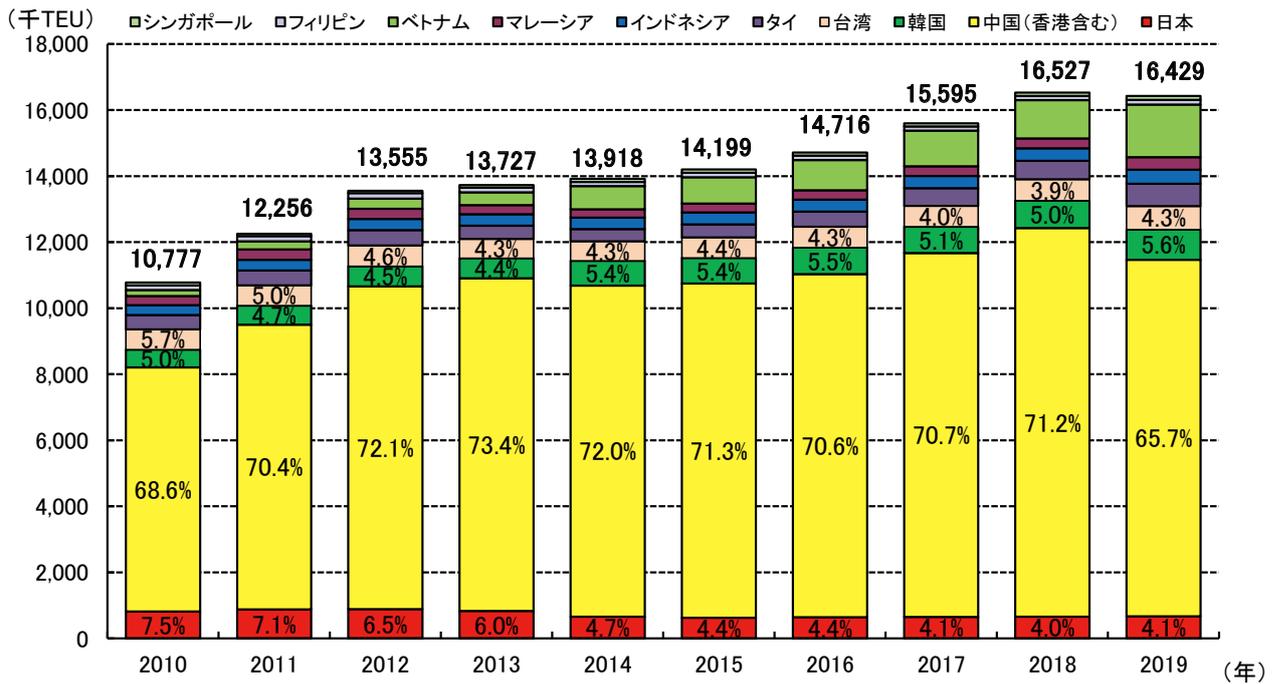
順位	2018年	港湾名	国名	2019年取扱量 (千TEU)	2018年取扱量 (千TEU)	前年比 (%)
1	1	上海	中国	43,303	42,010	3.1
2	2	シンガポール	シンガポール	37,196	36,599	1.6
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	27,535	26,350	4.5
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	25,772	25,736	0.1
5	6	広州 (Guangzhou)	中国	23,236	21,623	7.5
6	5	釜山 (Busan)	韓国	21,992	21,663	1.5
7	8	青島 (Qingdao)	中国	21,010	19,315	8.8
8	7	香港	中国	18,303	19,596	▲ 6.6
9	10	天津 (Tianjin)	中国	17,301	16,007	8.1
10	9	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	16,970	17,550	▲ 3.3
11	12	ロッテルダム	オランダ	14,811	14,513	2.1
12	11	ドバイ	UAE	14,111	14,954	▲ 5.6
13	13	ポートケラン	マレーシア	13,581	12,316	10.3
14	14	アントワープ	ベルギー	11,860	11,100	6.8
15	15	廈門 (Xieman・Amoy)	中国	11,122	10,702	3.9
16	16	高雄 (Kaohsiung)	台湾	10,429	10,446	▲ 0.2
17	19	ハンブルク	ドイツ	9,274	8,770	5.7
18	18	タンジュンペラパス	マレーシア	9,077	8,961	1.3
19	17	大連 (Dalian)	中国	8,760	9,767	▲ 10.3
20	20	レムチャパン	タイ	7,981	8,075	▲ 1.2
(参考)		東京	日本	4,510	4,571	▲ 1.3

(注)2019年は速報値である。
 資料)1-20位はアルファライナーより作成
 東京の取扱量は令和元年(2019年)東京港港勢(速報値)より作成

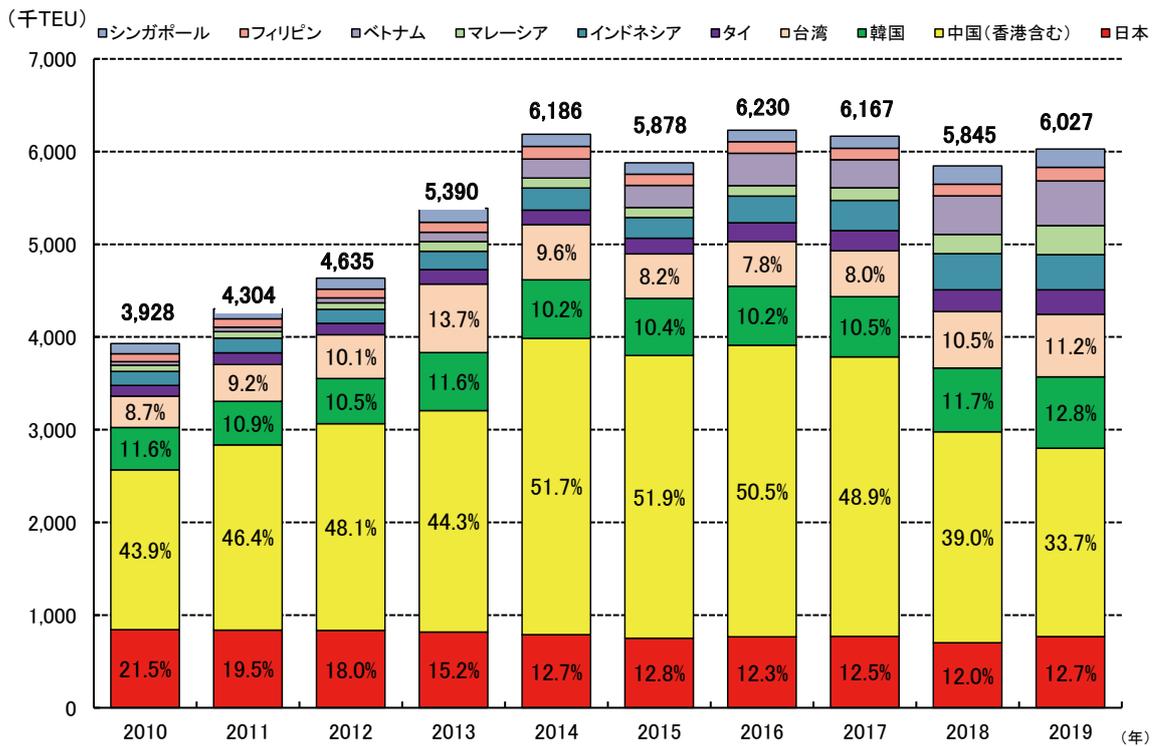


【図表 1-5】 北米航路コンテナ荷動き量推移

東航(アジア→北米)



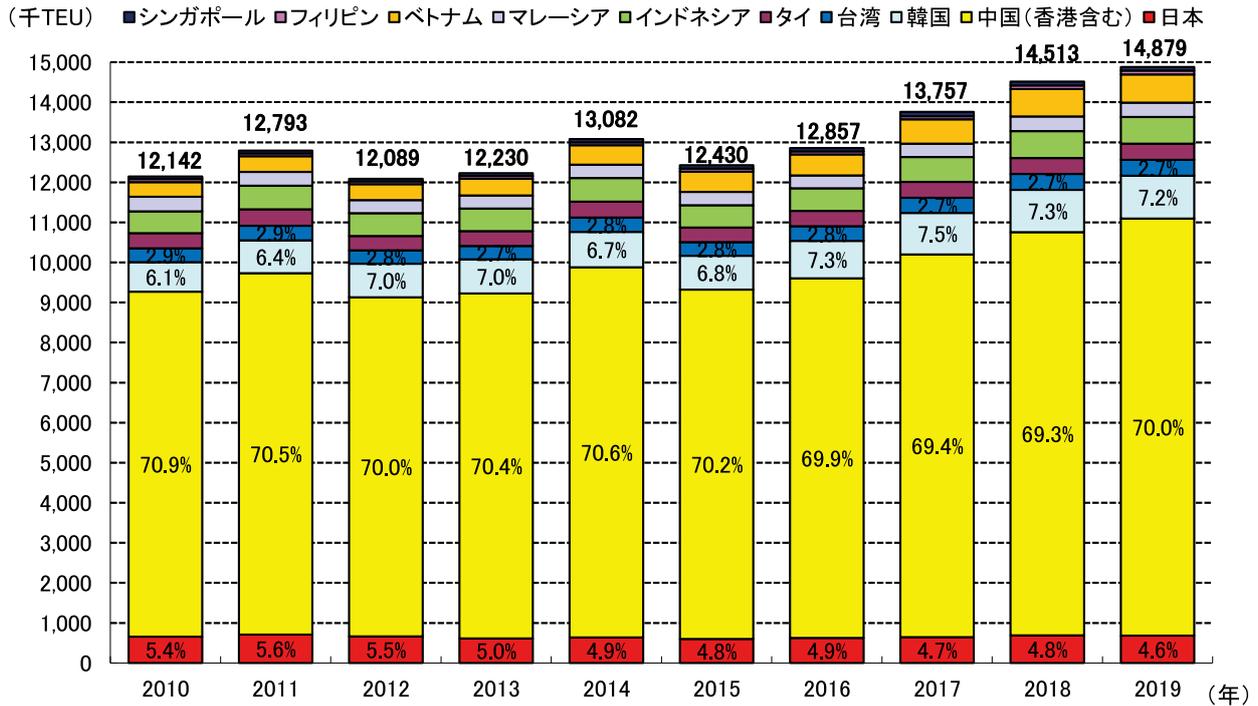
西航(北米→アジア)



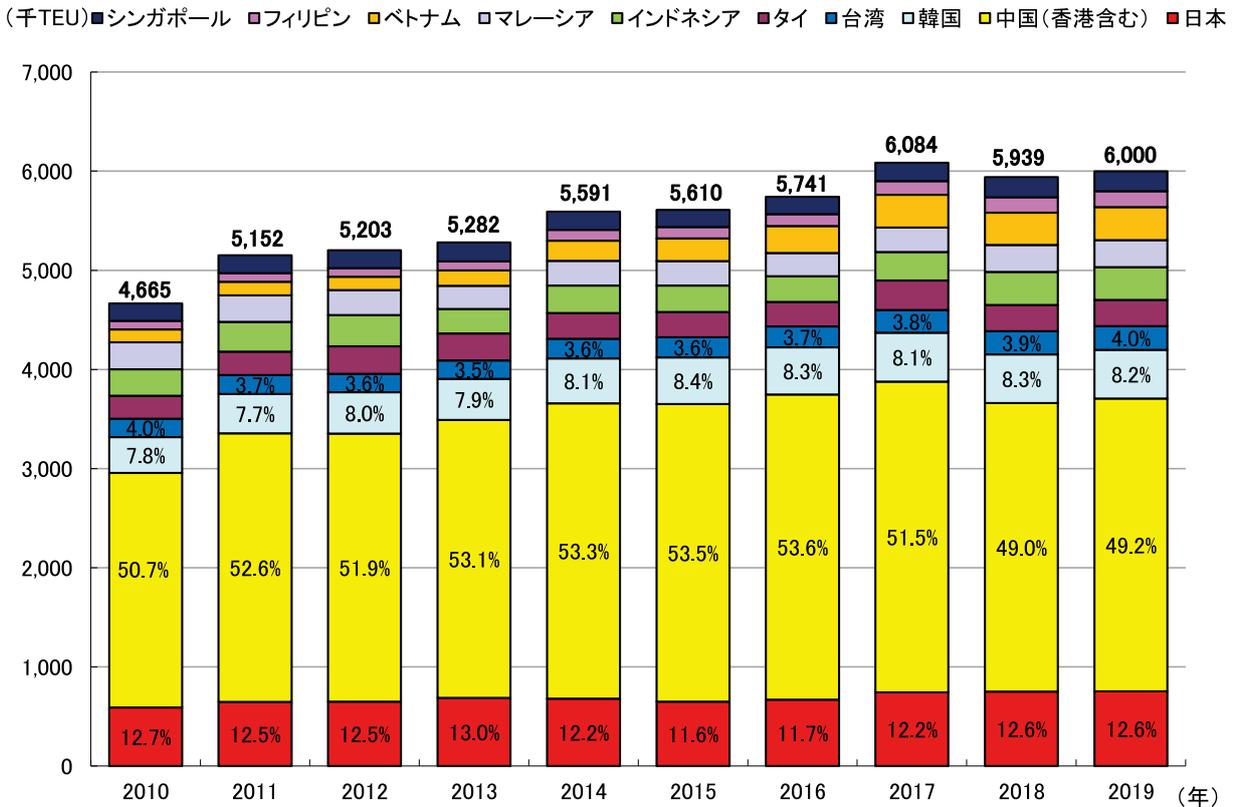
(注) 2019年の値は暫定値である。
資料)2020 IHS Markit データを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局作成

【図表 1-6】 欧州航路コンテナ荷動き量推移

往航(アジア→欧州)



復航(欧州→アジア)

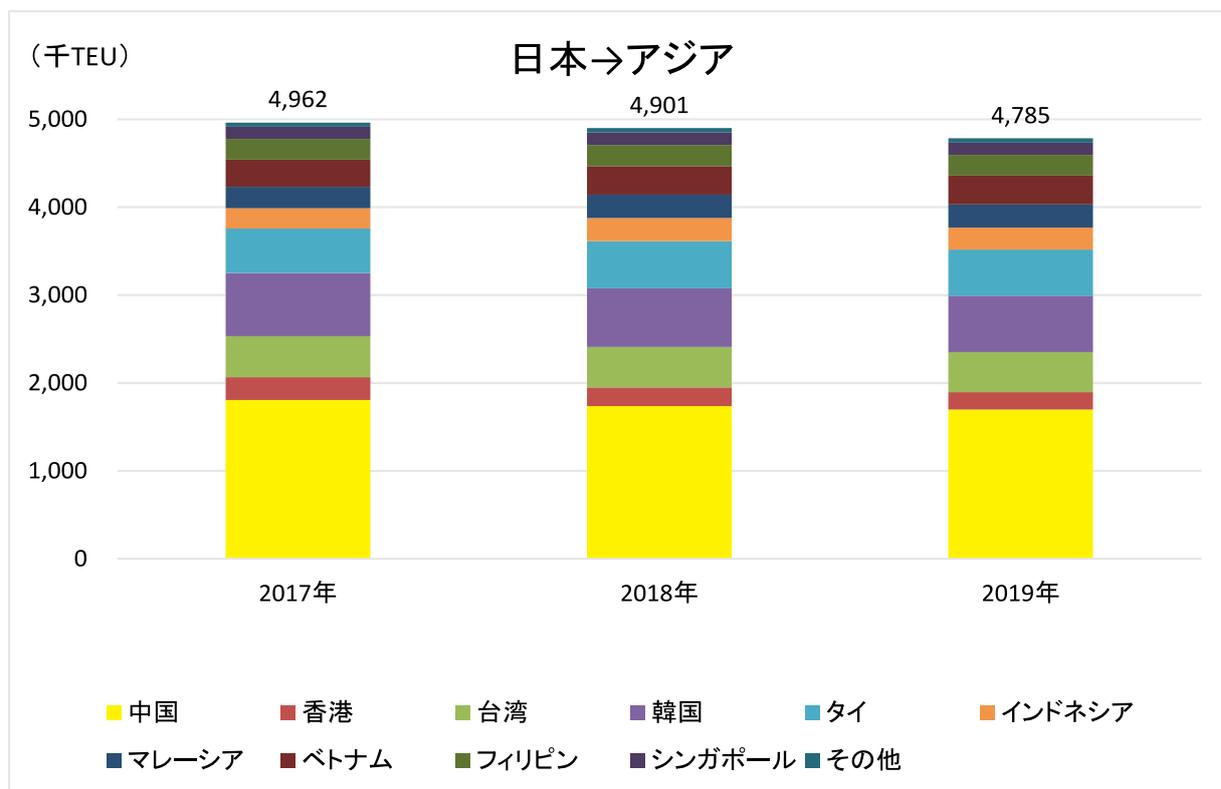
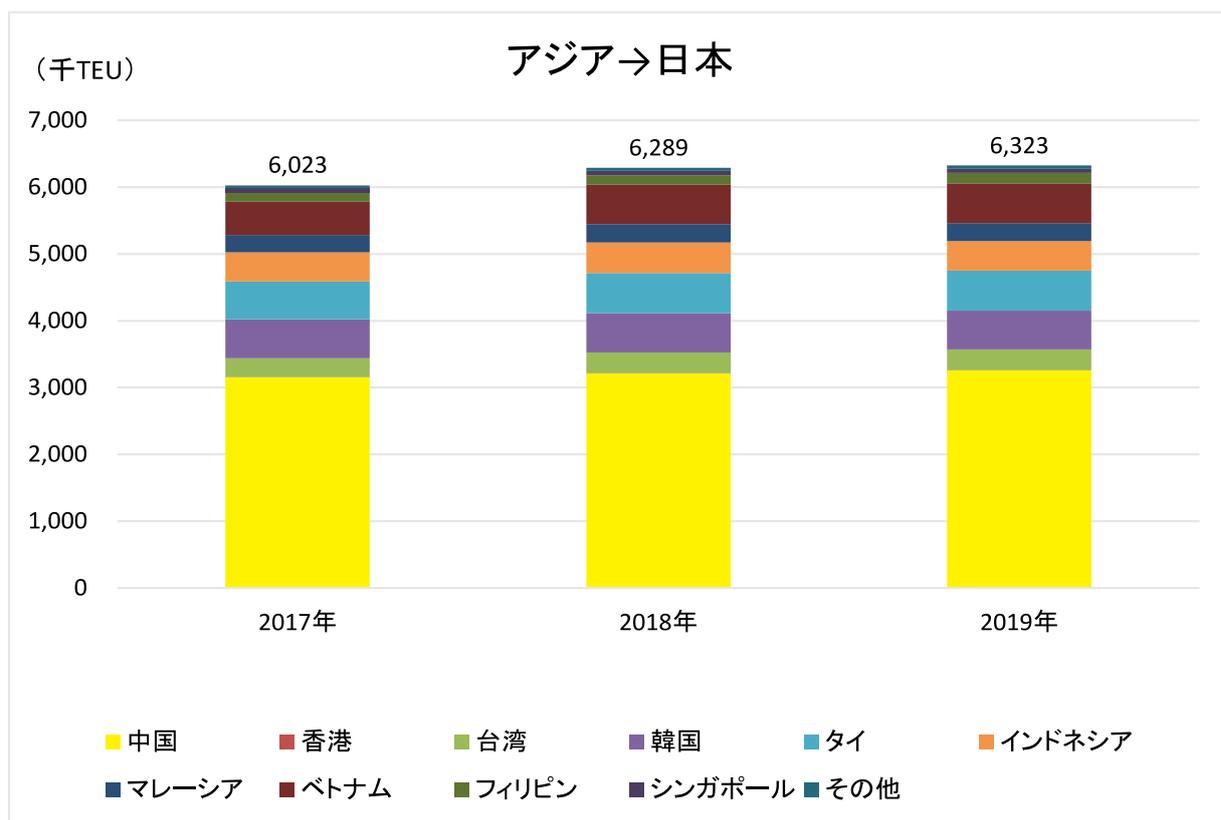


(注)2019年の値は暫定値である。

資料)2020 IHS Markit データを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局作成

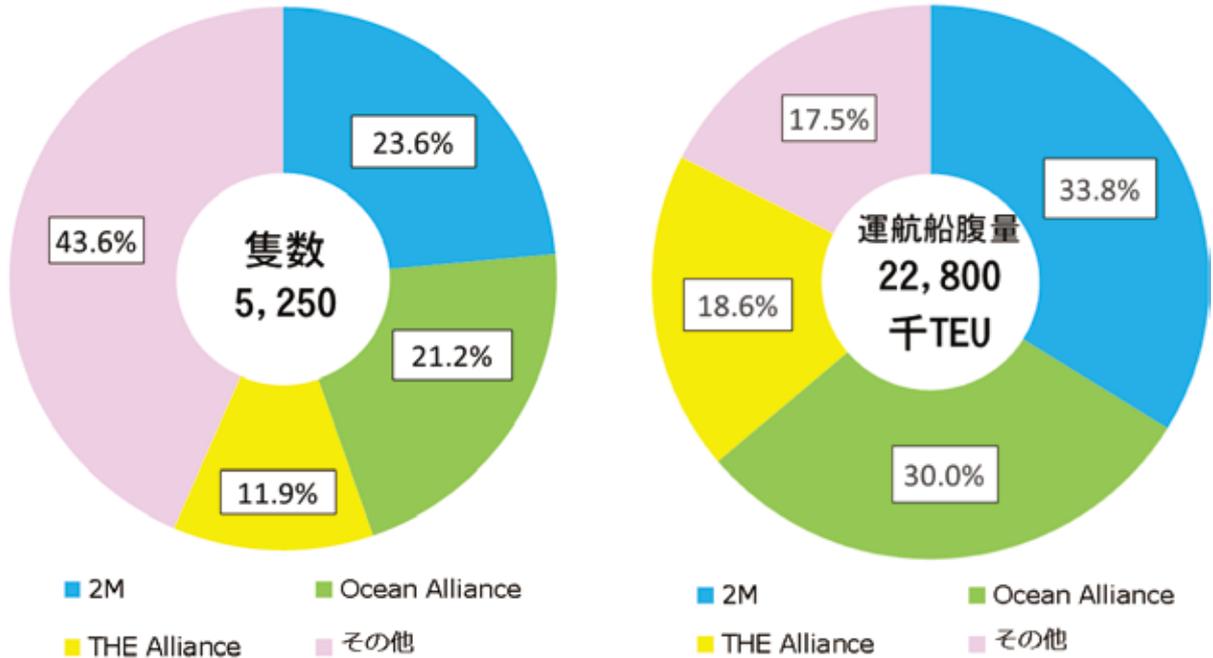


【図表 1-7】 アジアにおける日本発着コンテナ荷動き量推移



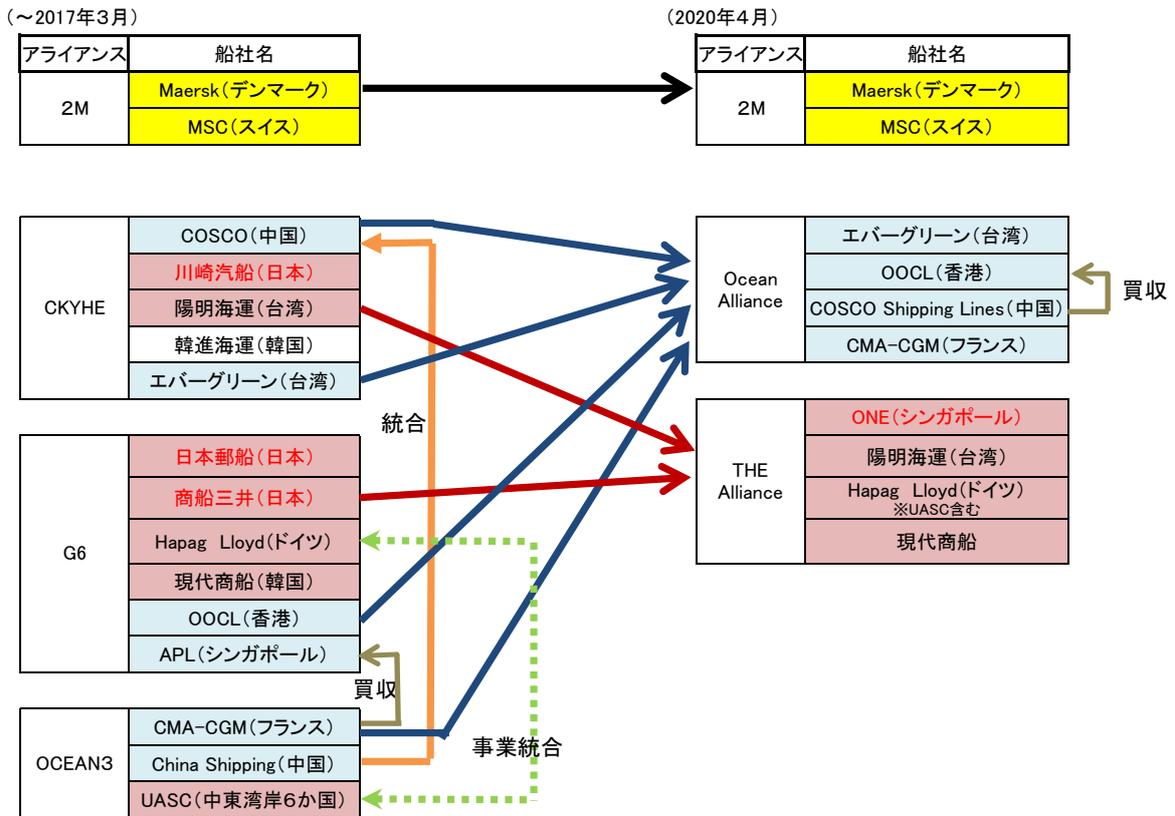
資料)2020 IHS Markit データを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局作成

【図表 1-8】 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



(注)2019 年末の数値をベースに作成。なお、端数処理のため、末尾の数値があわない場合がある。
資料) MDS、IHS-Fairplay より日本郵船にて集計したものに基づき国土交通省海事局作成

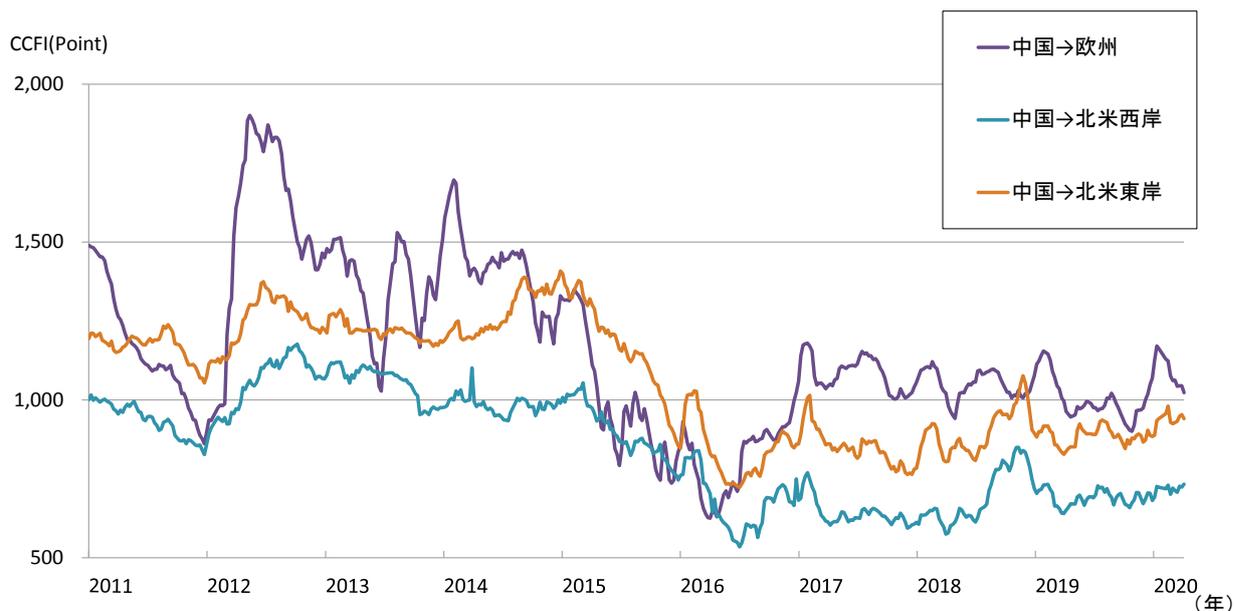
【図表 1-9】 アライアンス再編の動き



資料) 国土交通省海事局作成



【図表 1-10】 北米航路・欧州航路運賃推移



(注)1998年1月1日=1,000point
 資料) China (Export) Containerized Freight Index より作成

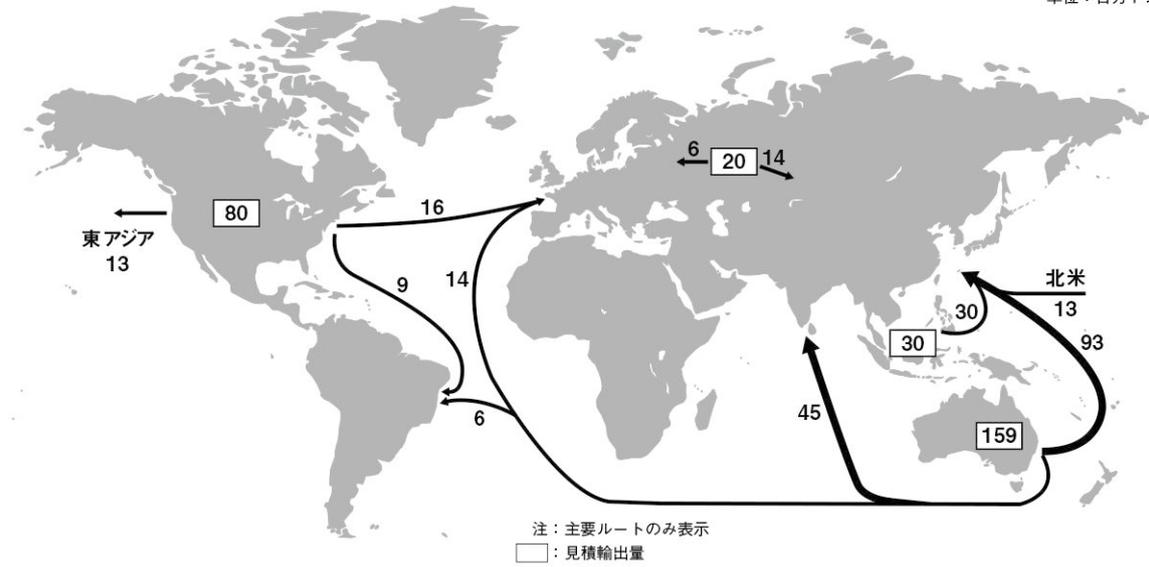
【図表 1-11】 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2017年	2018年	前年比(%)
原油	中東 → 中国	179	192	7.3
	中東 → 日本	138	132	▲ 4.3
	中東 → 米国	94	78	▲ 17.0
鉄鉱石	豪州 → 中国	669	680	1.6
	豪州 → 日本	73	72	▲ 1.4
	ブラジル → 中国	220	236	7.3
	ブラジル → 日本	34	33	▲ 2.9
原料炭	豪州 → 東アジア	92	93	1.1
	北米 → 東アジア	29	13	▲ 55.2
一般炭	インドネシア → 東アジア	190	200	5.3
	インドネシア → インド	96	107	11.5
	豪州 → 東アジア	191	190	▲ 0.5

資料) 日本郵船のデータより国土交通省海事局作成

【原料炭の海上荷動き量】

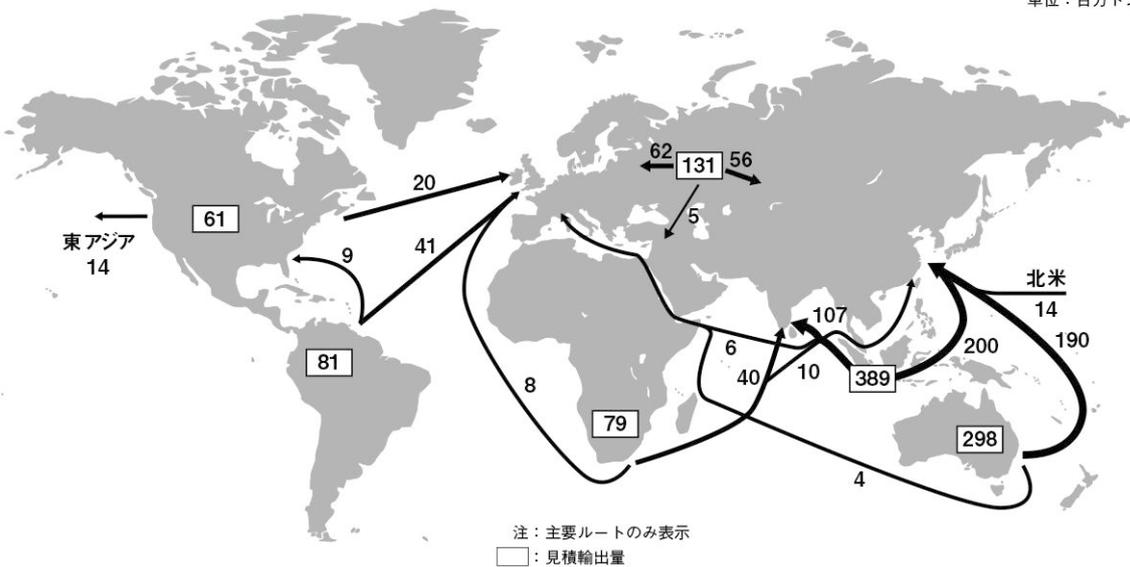
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

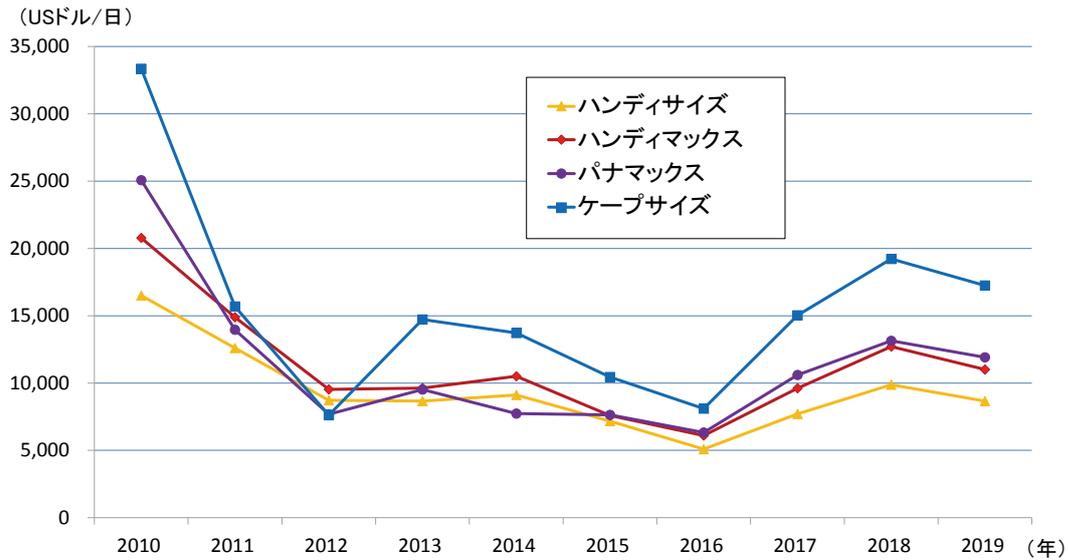
【一般炭の海上荷動き量】

単位：百万トン



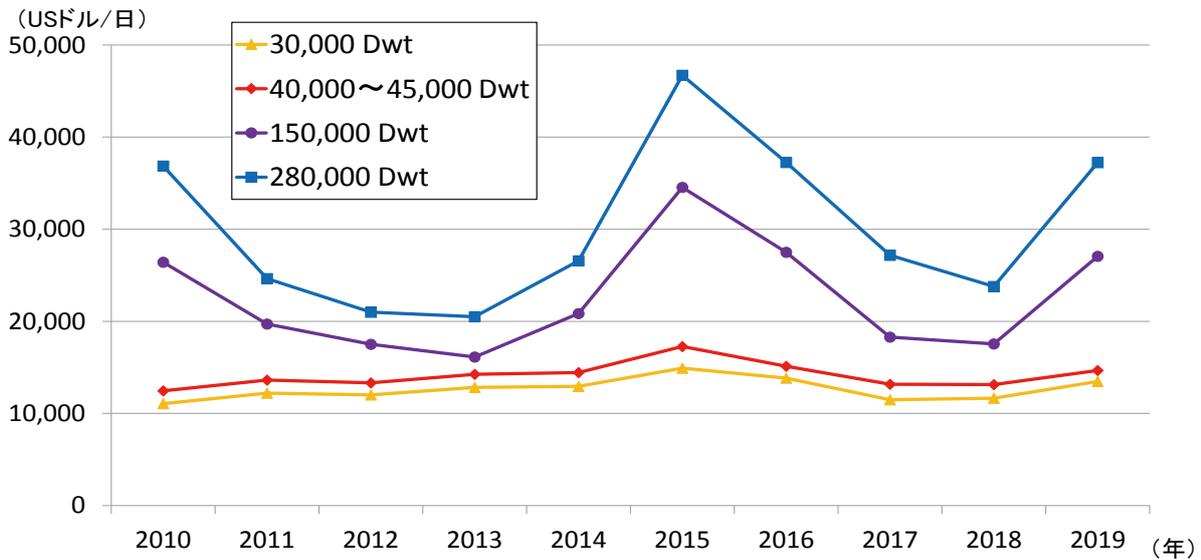
出所：通関統計よりNYK推計

【図表 1-14】 乾貨物定期用船料推移



(注) ばら積船の船型呼称は概ね下記のとおりとされる。
 ケープサイズ：10～15万重量トン。スエズ運河を通航できず喜望峰回りとなる。
 パナマックス：6万～7万重量トン。パナマ運河を通航できる最大船型
 ハンディマックス：3万5,000～5万5,000重量トン
 ハンディサイズ：1万5,000～3万5,000重量トン
 資料) Baltic Exchange 公表値、Marine net より国土交通省海事局作成

【図表 1-15】 タンカー定期用船料推移



資料) Marine net より国土交通省海事局作成



②我が国海外航海運企業の輸送動向

【図表 1-16】 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

(単位:千トン、億円)

品目	年	2018年		2019年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		919,843	1,174,616	897,581	1,112,487	▲ 2.4
輸出	総計	161,637	574,323	159,656	544,506	▲ 1.2
	鉄鋼	36,113	34,167	33,410	30,543	▲ 7.5
	セメント	10,653	361	10,322	372	▲ 3.1
	機械類	13,621	197,062	12,746	180,226	▲ 6.4
	乗用自動車	6,201	109,329	6,205	106,763	0.1
	電気製品	1,494	53,778	1,332	50,881	▲ 10.9
	肥料	476	120	507	123	6.4
	その他	93,079	179,506	95,135	175,598	2.2
	輸入	総計	758,206	600,293	737,925	567,981
乾貨物計		488,294	437,405	479,897	425,151	▲ 1.7
鉄鉱石		123,852	10,296	119,561	11,883	▲ 3.5
石炭		189,320	28,121	186,178	25,282	▲ 1.7
燐鉱石		219	47	194	43	▲ 11.2
塩		7,301	308	7,583	350	3.9
銅鉱		5,248	10,407	4,788	8,931	▲ 8.8
ニッケル鉱		3,661	240	3,844	239	5.0
ボーキサイト		43	21	50	25	18.2
木材		6,425	4,072	6,042	3,566	▲ 6.0
パルプ		1,713	1,702	1,717	1,468	0.3
チップ		12,449	2,520	12,171	2,600	▲ 2.2
小麦		5,652	1,811	5,331	1,606	▲ 5.7
米		672	543	679	534	1.0
大麦・裸麦		1,264	385	1,148	352	▲ 9.2
トウモロコシ		15,802	3,721	15,983	3,841	1.1
大豆		3,236	1,701	3,392	1,673	4.8
その他		111,361	371,470	111,235	362,759	▲ 0.1
液体貨物計		269,912	162,888	258,028	142,830	▲ 4.4
原油		148,957	89,036	146,588	79,667	▲ 1.6
LNG		82,852	47,389	77,327	43,498	▲ 6.7
LPG		10,734	6,908	10,519	5,327	▲ 2.0
重油		2,536	1,423	1,084	599	▲ 57.3
その他		24,834	18,131	22,510	13,740	▲ 9.4

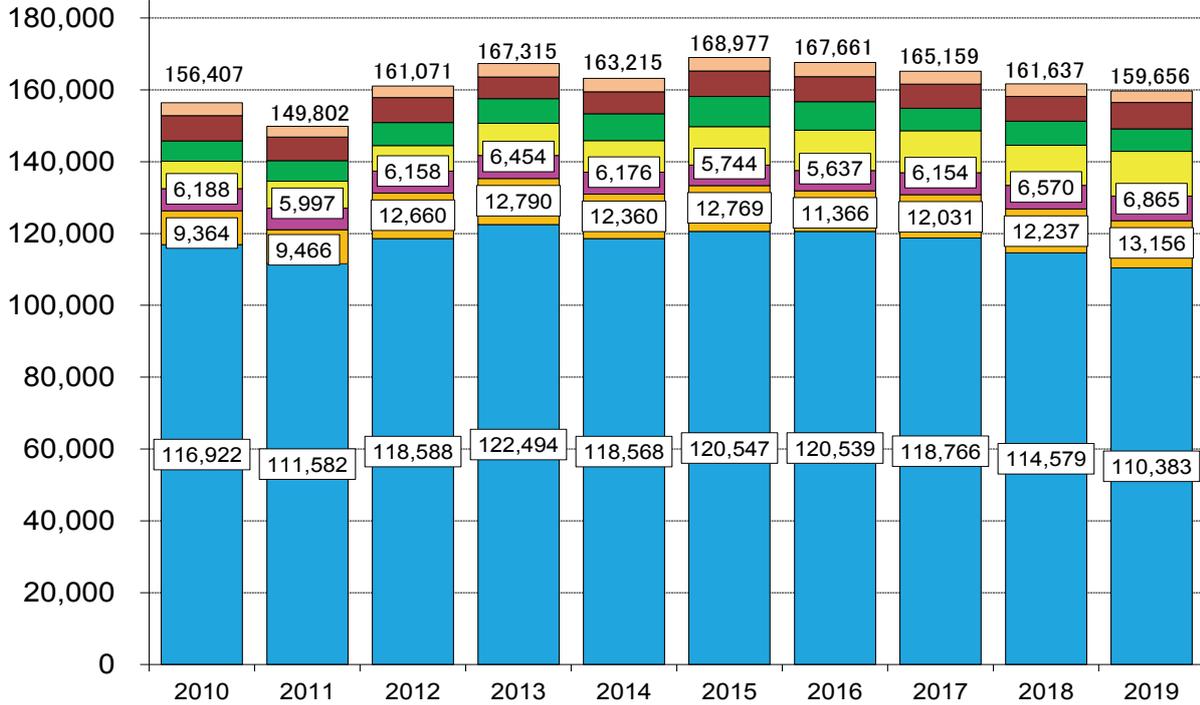
(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【図表 1-17】 我が国の地域別海上貿易量の推移

(千トン)

輸出

- アジア
- 北米
- 欧州
- 大洋州
- 中東
- 中南米
- アフリカ



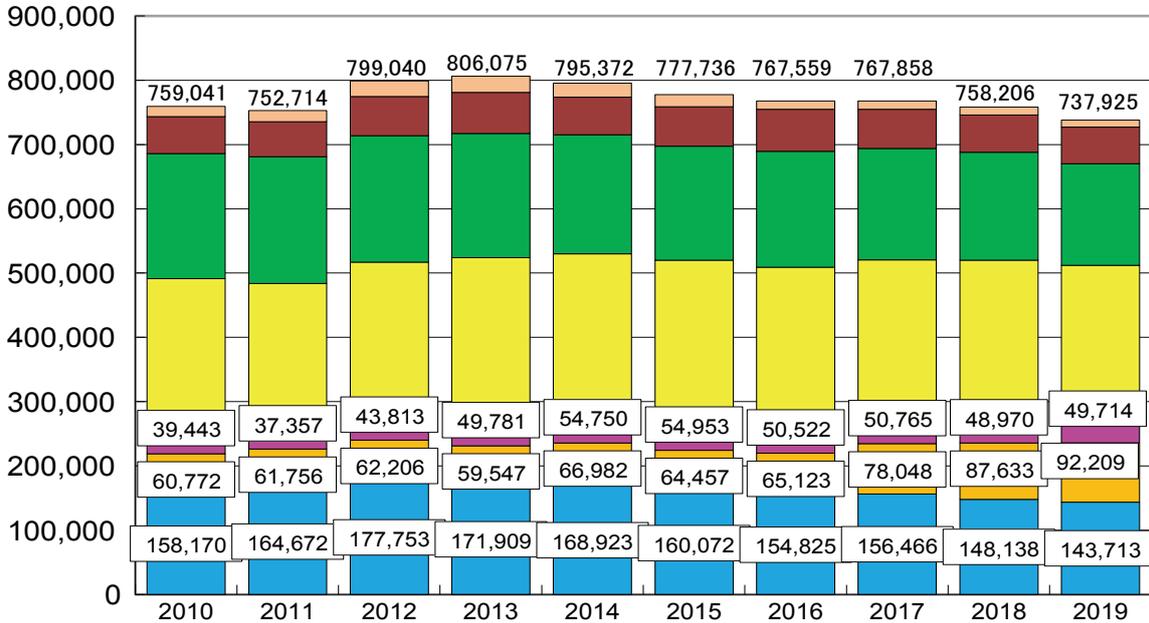
第1章

海上輸送分野

(千トン)

輸入

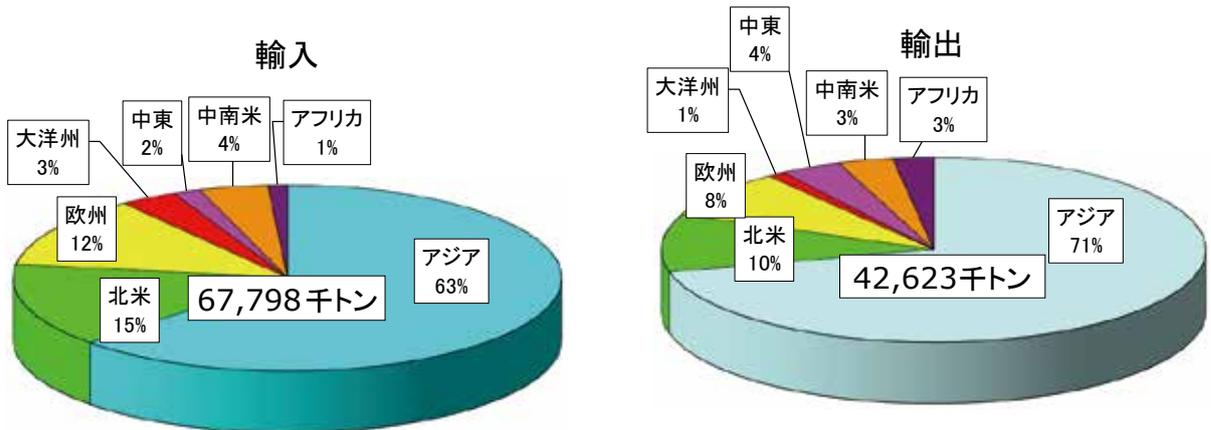
- アジア
- 北米
- 欧州
- 大洋州
- 中東
- 中南米
- アフリカ



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

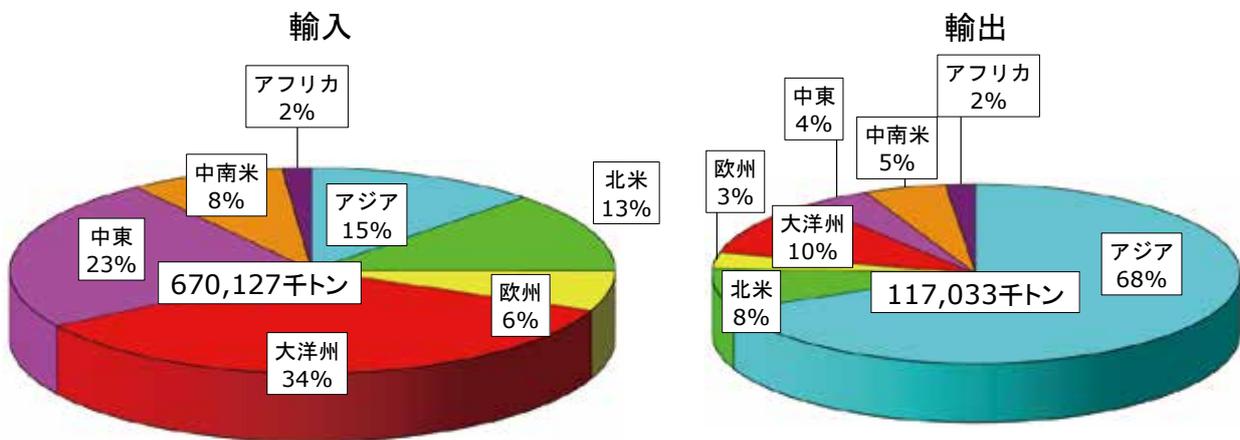


【図表 1-18】我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【図表 1-19】我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【図表 1-20】我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

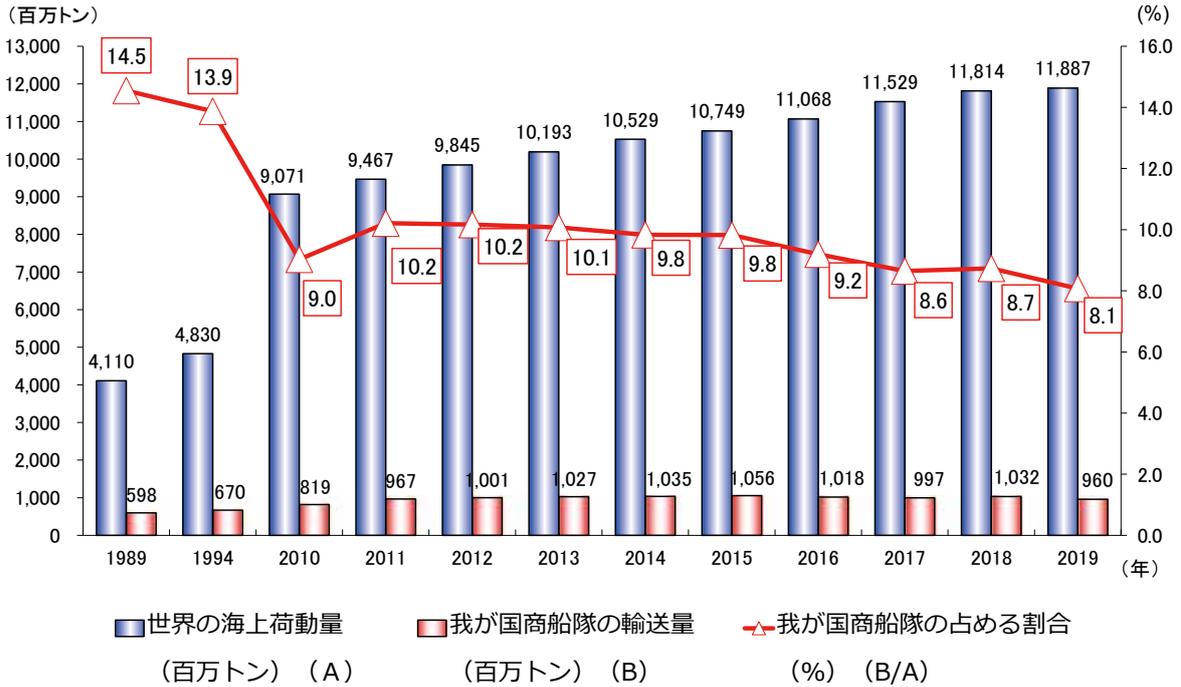
(単位:千トン、億円、%)

年	2018年			2019年			対前年比			
	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	
輸出	定期船	358	13,356	13,714	425	17,234	17,659	18.6	29.0	28.8
		74	1,640	1,713	71	2,026	2,097	▲ 3.7	23.5	22.4
	(うちコンテナ船)	60	10,898	10,958	118	12,285	12,403	96.3	12.7	13.2
		13	1,515	1,528	19	1,492	1,511	43.2	▲ 1.5	▲ 1.1
	不定期船	1,619	56,144	57,763	2,004	38,154	40,157	23.8	▲ 32.0	▲ 30.5
		536	4,139	4,675	609	3,484	4,093	13.6	▲ 15.8	▲ 12.5
	油送船	114	7,125	7,240	45	6,747	6,793	▲ 60.1	▲ 5.3	▲ 6.2
	5	226	231	4	187	190	▲ 29.7	▲ 17.4	▲ 17.6	
計	2,091	76,625	78,717	2,474	62,135	64,609	18.3	▲ 18.9	▲ 17.9	
	614	6,005	6,619	684	5,697	6,381	11.3	▲ 5.1	▲ 3.6	
輸入	定期船	448	18,425	18,873	640	14,962	15,602	42.8	▲ 18.8	▲ 17.3
		51	1,246	1,297	63	1,285	1,349	24.4	3.2	4.0
	(うちコンテナ船)	245	16,956	17,200	260	14,453	14,713	6.2	▲ 14.8	▲ 14.5
		21	1,201	1,222	25	1,253	1,278	18.9	4.4	4.6
	不定期船	75,768	255,663	331,432	67,983	240,807	308,790	▲ 10.3	▲ 5.8	▲ 6.8
		985	5,251	6,236	876	3,654	4,529	▲ 11.1	▲ 30.4	▲ 27.4
	油送船	73,271	112,595	185,866	71,939	105,748	177,686	▲ 1.8	▲ 6.1	▲ 4.4
	1,099	1,793	2,891	888	1,797	2,685	▲ 19.2	0.2	▲ 7.1	
計	149,487	386,684	536,171	140,562	361,517	502,079	▲ 6.0	▲ 6.5	▲ 6.4	
	2,135	8,289	10,423	1,827	6,736	8,563	▲ 14.4	▲ 18.7	▲ 17.8	
三 国 間	定期船	2,850	88,844	91,694	3,905	90,592	94,497	37.0	2.0	3.1
		350	8,469	8,819	437	8,637	9,074	24.8	2.0	2.9
	(うちコンテナ船)	2,850	88,313	91,163	3,899	89,127	93,026	36.8	0.9	2.0
		350	8,435	8,785	436	8,549	8,985	24.7	1.3	2.3
	不定期船	40,137	252,103	292,240	39,016	227,254	266,270	▲ 2.8	▲ 9.9	▲ 8.9
		694	4,808	5,502	698	4,258	4,956	0.5	▲ 11.4	▲ 9.9
	油送船	1,287	32,227	33,514	2,155	30,083	32,239	67.5	▲ 6.7	▲ 3.8
	17	942	959	25	965	990	47.5	2.5	3.3	
計	44,274	373,175	417,449	45,076	347,930	393,006	1.8	▲ 6.8	▲ 5.9	
	1,061	14,219	15,280	1,160	13,861	15,020	9.3	▲ 2.5	▲ 1.7	
合 計	定期船	3,657	120,625	124,282	4,969	122,788	127,758	35.9	1.8	2.8
		475	11,354	11,829	572	11,949	12,520	20.3	5.2	5.8
	(うちコンテナ船)	3,154	116,167	119,321	4,277	115,866	120,142	35.6	▲ 0.3	0.7
		384	11,150	11,534	480	11,294	11,774	25.0	1.3	2.1
	不定期船	117,524	563,910	681,435	109,002	506,215	615,217	▲ 7.3	▲ 10.2	▲ 9.7
		2,215	14,198	16,412	2,182	11,396	13,578	▲ 1.5	▲ 19.7	▲ 17.3
	油送船	74,672	151,948	226,620	74,140	142,578	216,718	▲ 0.7	▲ 6.2	▲ 4.4
	1,120	2,961	4,081	917	2,949	3,865	▲ 18.2	▲ 0.4	▲ 5.3	
計	195,853	836,483	1,032,337	188,111	771,582	959,693	▲ 4.0	▲ 7.8	▲ 7.0	
	3,810	28,512	32,322	3,670	26,293	29,964	▲ 3.7	▲ 7.8	▲ 7.3	

(出典) 国土交通省海事局作成

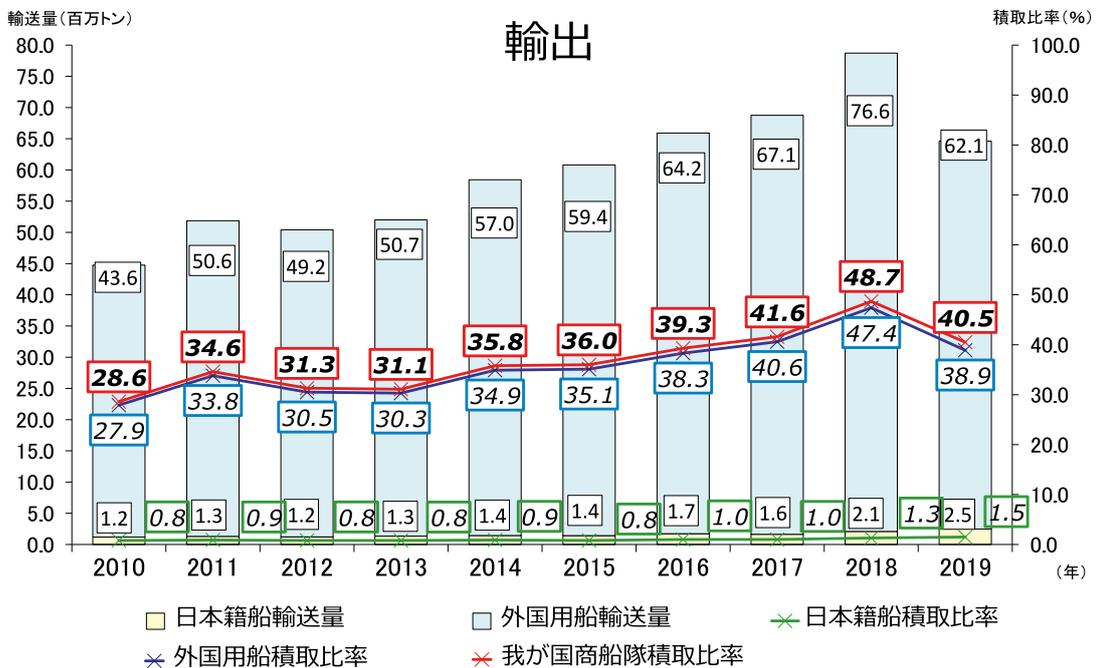
- (注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
 2. コンテナ船は定期船の内数である。
 3. 2019年の数値は暫定値である。

【図表 1-21】 世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移

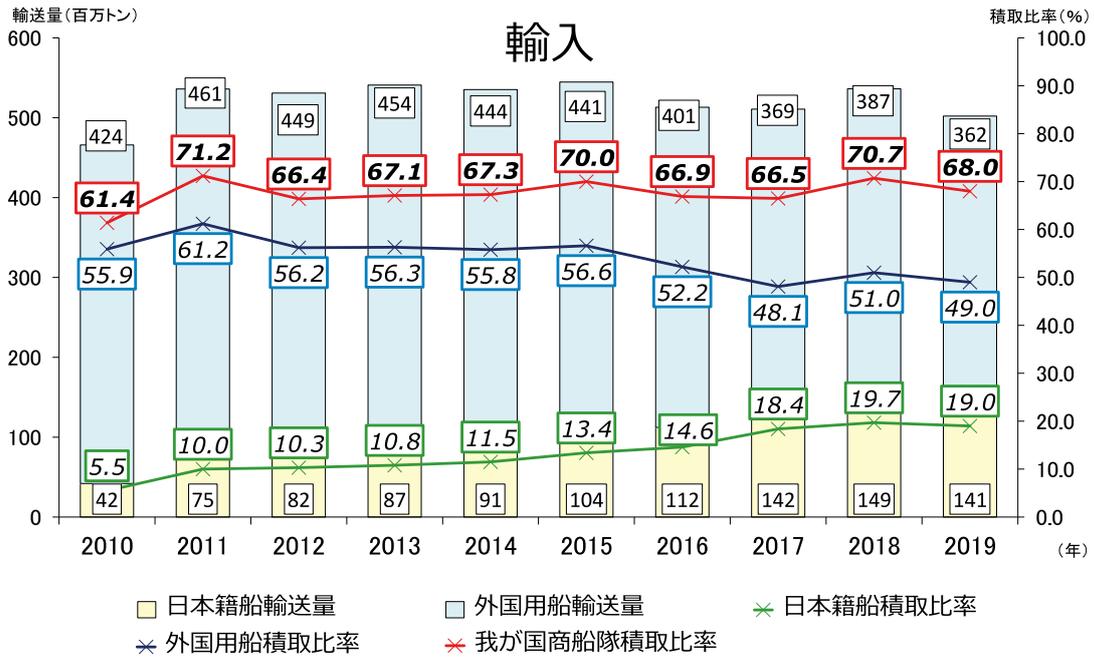


(出典) 国土交通省海事局作成
 (注) 1. 世界の海上荷動量は Clarksons 「SHIPPING REVIEW DATABASE」 より (2019 年の値は推計値)。
 2. 2019 年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

【図表 1-22】 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移

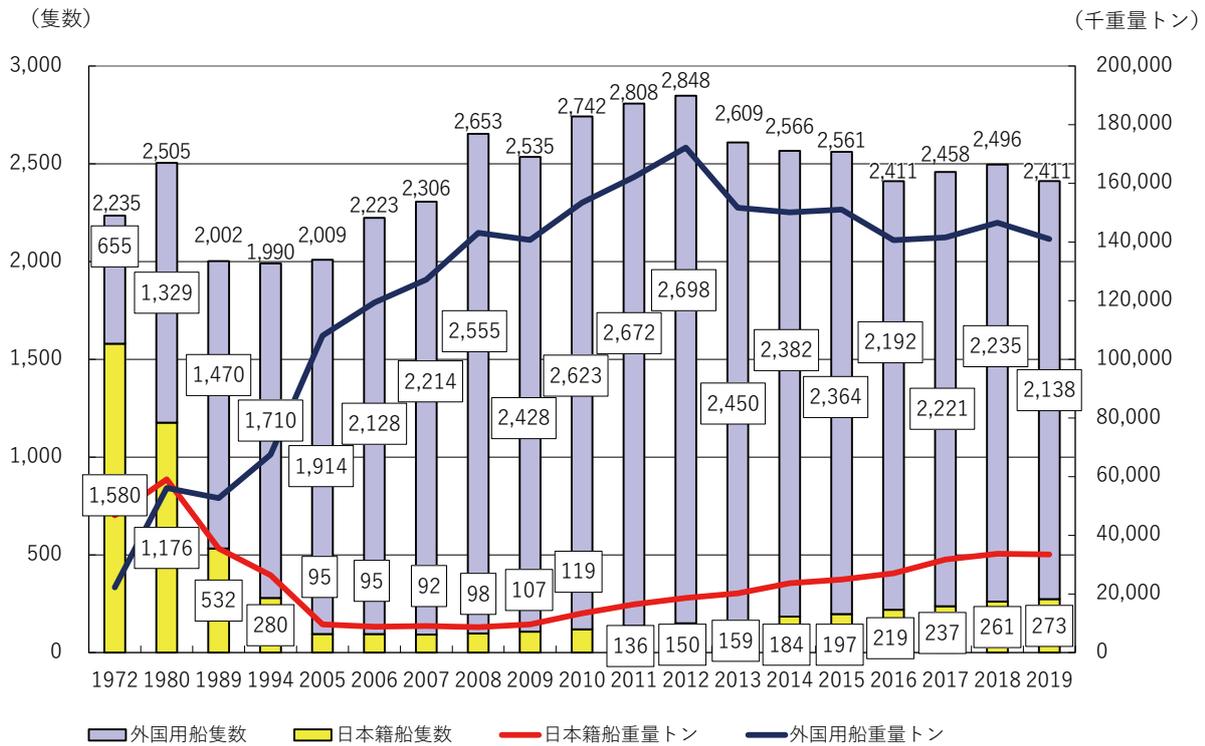


(出典) 国土交通省海事局作成
 (注) 2019 年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。



(出典) 国土交通省海事局作成
 (注) 2019年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

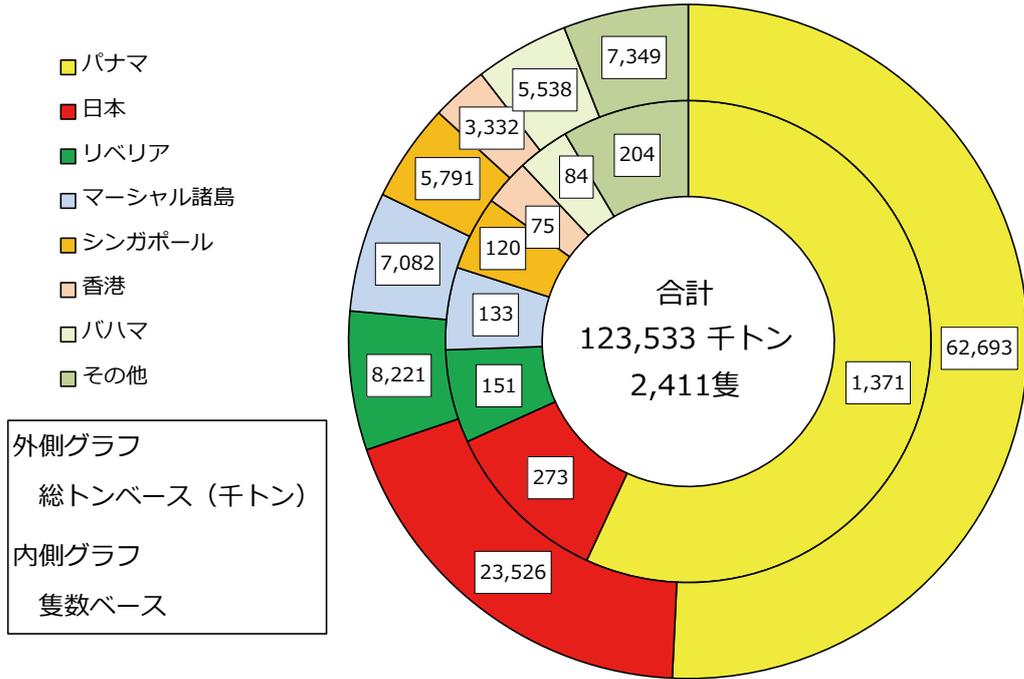
【図表 1-23】 日本商船隊の構成の変化



(注) 2019年6月末日現在
 資料) 国土交通省海事局作成

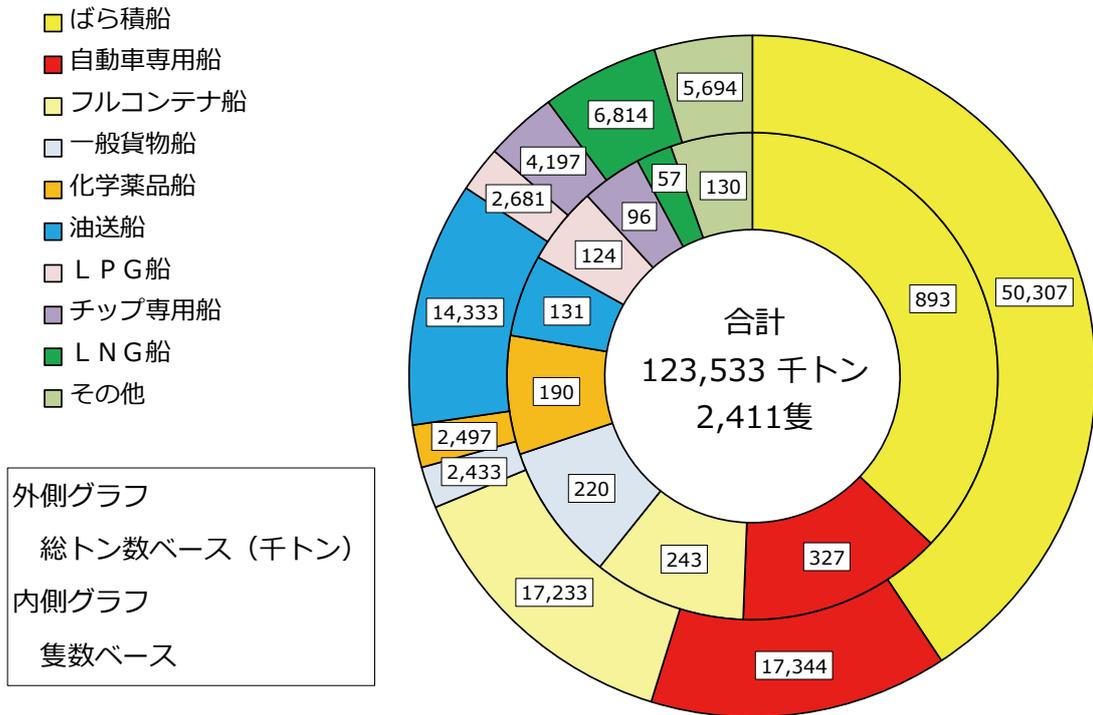


【図表 1-24】 我が国商船隊の船籍国別一覧



(注)2019年6月末日現在
資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-25】 我が国商船隊の船種別一覧



(注)2019年6月末日現在
資料) 国土交通省海事局作成

③ 我が国外航海運企業の現況

【図表 1-26】 海運大手3社の損益の推移

(単位: 億円)

年度	営業	対前年度 増減率(%)	営業	対前年度 増減率(%)	営業	対前年度 増減率(%)	経常	対前年度 増減率(%)	税引後	対前年度 増減率(%)
	収益		費用		損益		損益		当期利益	
2018	20,496	▲ 36.6	20,946	▲ 35.7	▲ 450	-	292	-	▲ 586	-
2019	18,689	▲ 8.8	18,540	▲ 11.5	148	-	783	-	638	-

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。
資料) 海運大手3社の決算資料より作成

【図表 1-27】 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位: 億円)

区分	2018年度			2019年度		
	金額	対前年度増 減率(%)	構成比(%)	金額	対前年度増 減率(%)	構成比(%)
部門別 運賃	定期船	484	▲ 96.3	2.4	0	▲ 100.0
	不定期・専用船	12,828	6.6	62.7	12,166	▲ 5.2
	油送船	813	1.0	4.0	788	▲ 3.1
	計	14,125	▲ 45.8	69.1	12,954	▲ 8.3
賃借料	4,880	▲ 7.7	23.9	4,549	▲ 6.8	24.4
その他	1,447	54.7	7.1	1,165	▲ 19.5	6.2
合計	20,451	▲ 36.6	100.0	18,668	▲ 8.7	100.0

(注) 1. 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。
2. 定期船部門の大幅減は3社の定期船部門を ONE 社に統合したことによるもの。
資料) 海運大手3社の決算資料より作成

【図表 1-28】 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

(単位: %)

区分	2017年度	2018年度	2019年度
営業収益	86.8	85.4	86.7
営業費用	75.1	72.2	70.6
乖離幅	11.7	13.2	16.2

資料) 海運大手3社の決算資料より作成

【図表 1-29】 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

(単位: 億円)

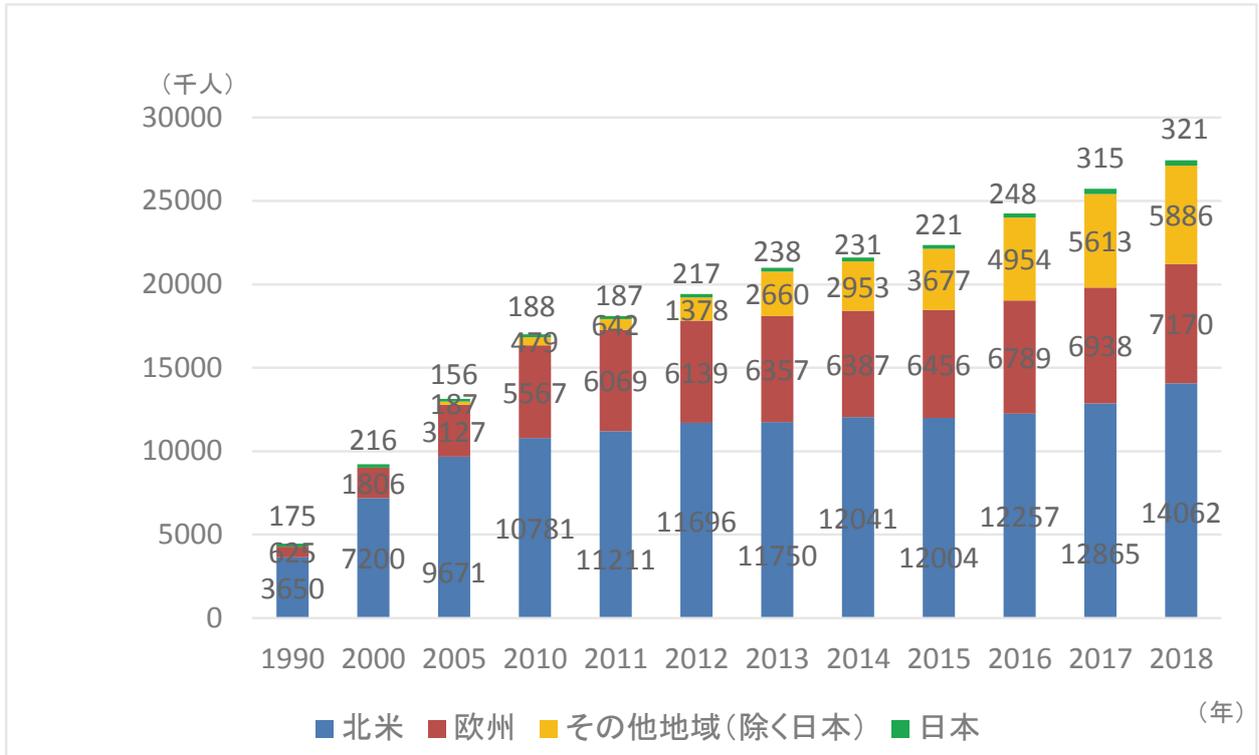
区分	2018年度			2019年度		
	実績額	為替変動 による影響額	1ドル当たり1 円変動による 影響額	実績額	為替変動 による影響額	1ドル当たり1 円変動による 影響額
営業収益	20,496	▲ 78	158	18,689	▲ 218	148
営業費用	20,946	▲ 67	136	18,540	▲ 176	119
営業損益	▲ 450	▲ 10	21	148	▲ 42	28

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2018年度1ドル=110.66円 2019年度1ドル=109.18円
2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。
資料) 海運大手3社の決算資料より作成

2. クルーズ・外航旅客定期航路

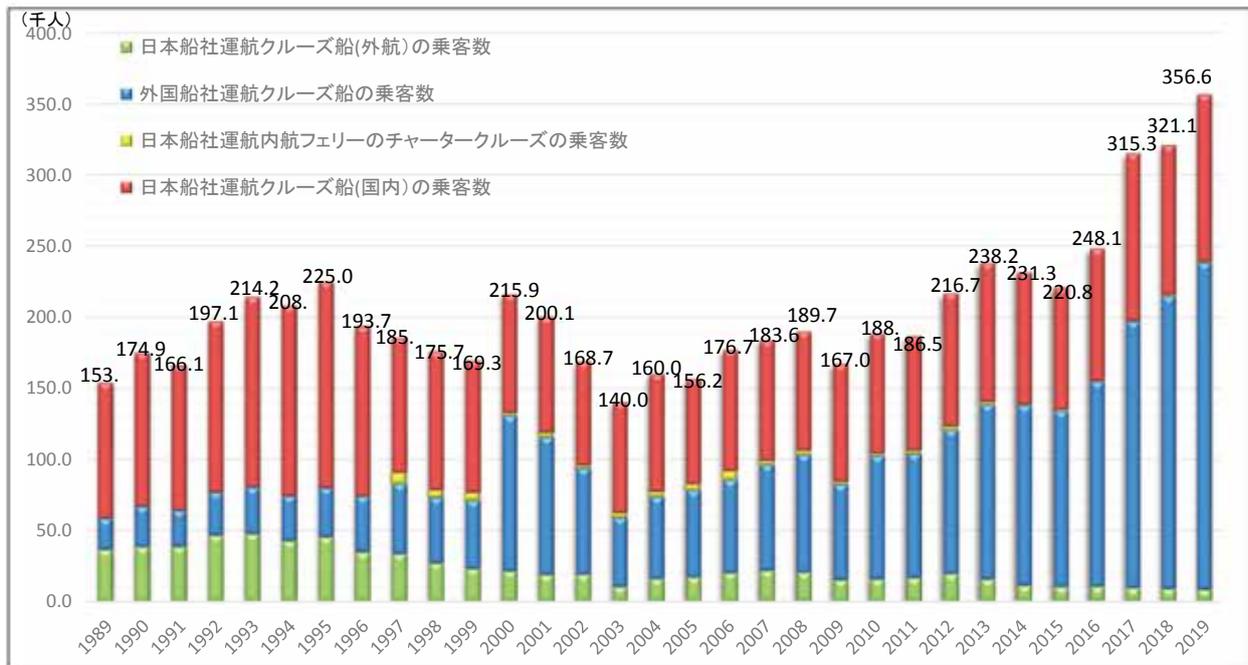
① 我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表 1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：クルーズアドバイザー認定委員会作成のクルーズ教本（2019年版）

【図表 1-31】外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移



資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

2020年4月時点

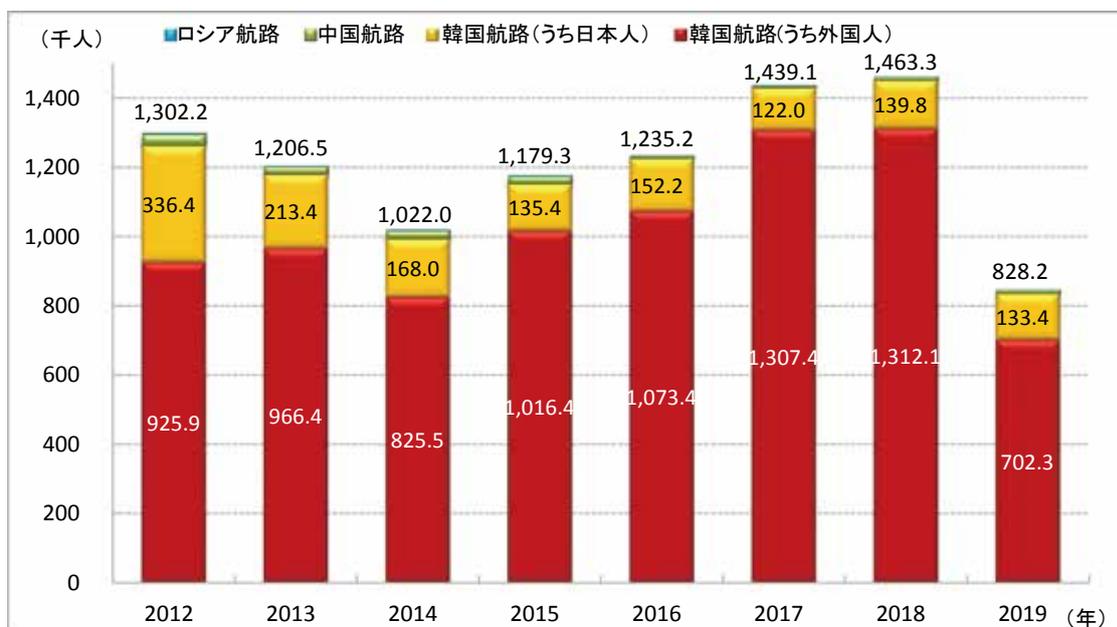
運航者名	国籍	船名	航路	運航頻度 (新型コロナウイルスの影響等による運休が始まる前のもの)
関釜フェリー(株)	日本	はまゆう	下関～釜山	毎日1往復(共同運航)
釜関フェリー(株)	韓国	星希		
JR九州高速船(株)	日本	ビートル	博多～比田勝～釜山	毎日2～3往復
		ビートル2世		
		ビートル3世		
カメラライン(株)	日本	ニューかめりあ	博多～釜山	毎日1往復
パンスターライン(株)	韓国	PANSTAR DREAM	大阪～釜山	週3往復
(株)韓日高速海運	韓国	AURORA	対馬(比田勝・厳原)～釜山	毎日1往復(比田勝～釜山)
(株)大亜高速海運	韓国	オーシャンフラワー		週5往復(厳原～釜山)
		オーシャンフラワー2		週5～6往復(比田勝～釜山)
未来高速(株)	韓国	コビーV		週2往復(厳原～釜山)
		ニーナ	毎日1往復(比田勝～釜山)	
上海フェリー(株)	日本	蘇州号	大阪～上海	週1往復
中日国際輪渡有限公司	中国	新鑿真	神戸・大阪～上海	週1往復
サハリン海洋汽船(株) (SASCO)	ロシア	-	稚内～コルサコフ	今年度の運航は未定

資料) 国土交通省海事局作成

第1章

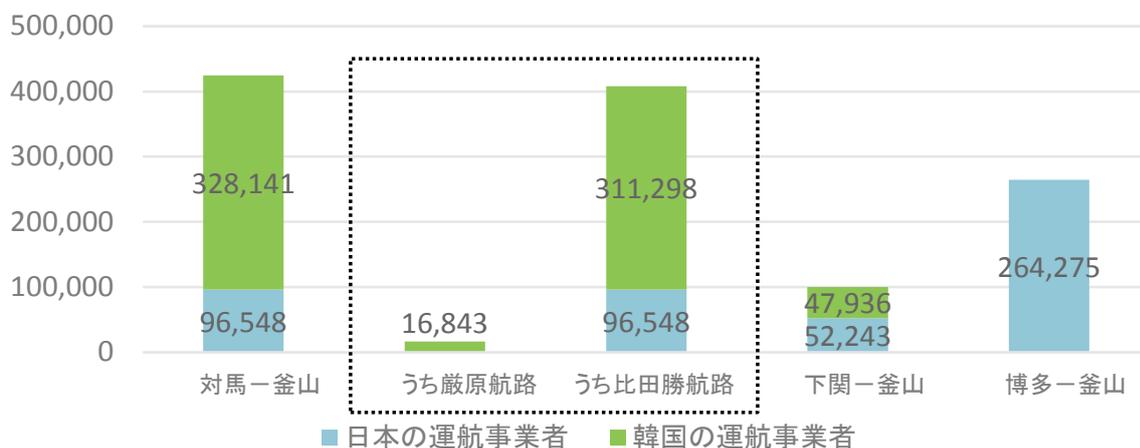
海上輸送分野

【図表 1-33】 外航旅客定期航路の乗客数の推移



資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-34】 外航旅客定期航路のうち主な韓国航路の乗客数 (2019年)



資料) 国土交通省海事局作成



3. 国内旅客輸送 ①旅客船事業の概況

【図表 1-35】 各航路事業の業種別概要数

区分	年	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	2016	395	541	1,108
	2017	397	547	1,129
	2018	390	548	1,092
	2019	391	546	1,100
	2020	393	544	1,098
特定旅客定期航路事業	2016	6	8	8
	2017	6	8	8
	2018	6	8	8
	2019	6	8	7
	2020	6	8	9
旅客不定期航路事業	2016	551	1,183	1,107
	2017	560	1,226	1,109
	2018	569	1,242	1,121
	2019	575	1,252	1,131
	2020	565	1,246	1,126
計	2016	952	1,732	2,223
	2017	963	1,781	2,246
	2018	965	1,798	2,221
	2019	972	1,806	2,238
	2020	964	1,798	2,233
うちフェリー航路事業	2016	143	165	283
	2017	141	161	290
	2018	141	161	282
	2019	141	163	285
	2020	140	162	287

第1章

海上輸送分野

【図表 1-36】 旅客輸送実績

(単位：百万人、百万人キロ、%)

区分	年度	輸送人員	輸送人 [※]		
			対前年度 伸び率	輸送人 [※]	対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	2014	77.9	▲ 2.4	2,842	▲ 9.2
	2015	78.5	0.8	3,005	5.7
	2016	78.2	▲ 0.4	3,152	4.9
	2017	78.5	0.4	3,053	▲ 3.1
	2018	77.8	▲ 1.0	3,225	5.6
特定旅客定期航路事業	2014	0.18	▲ 10.3	1.70	▲ 8.1
	2015	0.20	11.5	2.00	17.7
	2016	0.26	30.0	2.05	2.5
	2017	0.27	3.8	2.08	1.5
	2018	0.28	2.1	2.12	2.0
旅客不定期航路事業	2014	8.2	1.7	142	7.6
	2015	9.3	12.8	131	▲ 7.4
	2016	9.0	▲ 3.4	121	▲ 7.7
	2017	9.4	4.8	136	12.1
	2018	9.6	2.0	137	0.7
計	2014	86.3	▲ 1.9	2,986	▲ 8.5
	2015	87.9	1.9	3,138	5.1
	2016	87.5	▲ 0.5	3,275	4.4
	2017	88.2	0.8	3,191	▲ 2.6
	2018	87.6	▲ 0.6	3,364	5.4

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

【図表 1-37】 自動車航送実績

(単位:千台、百万台キロ、%)

年度	トラック	乗用車 その他		計	対前年度 伸び率	
2014	台数	3,854	7,490	11,344	▲ 4.2	▲ 4.0
	台 ^キ ロ	901	604	1,505	▲ 8.5	▲ 10.3
2015	台数	3,728	7,326	11,054	▲ 3.3	▲ 2.6
	台 ^キ ロ	893	618	1,511	▲ 0.9	0.4
2016	台数	3,788	7,189	10,978	1.6	▲ 0.7
	台 ^キ ロ	939	619	1,558	5.2	3.1
2017	台数	3,843	7,316	11,159	1.5	1.6
	台 ^キ ロ	960	651	1,611	2.2	3.4
2018	台数	3,944	7,724	11,669	2.6	4.6
	台 ^キ ロ	977	657	1,634	1.8	1.4

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

【図表 1-38】 旅客航路事業の収支状況の推移 (航路損益)

(単位:百万円、%)

区 分	年度	航路数	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
一般旅客定期航路事業	2014	497	252,301	2,186	3,013	101.2
	2015	499	223,085	11,077	11,429	105.2
	2016	508	229,141	11,926	12,516	105.6
	2017	509	246,439	9,343	9,958	104.1
	2018	507	256,742	3,950	3,980	101.5
特定旅客定期航路事業	2014	7	308	12	12	104.2
	2015	7	392	50	50	114.5
	2016	7	236	▲ 6	▲ 6	97.1
	2017	8	435	33	32	107.8
	2018	8	473	62	63	115.2
旅客不定期航路事業	2014	656	21,773	▲ 340	▲ 98	99.6
	2015	660	18,464	694	804	104.5
	2016	684	23,359	135	240	101.2
	2017	693	21,817	691	761	103.6
	2018	703	23,314	▲ 953	▲ 832	96.6
計	2014	1,160	274,382	1,858	2,927	101.1
	2015	1,166	241,941	11,821	12,283	105.2
	2016	1,199	252,735	12,056	12,750	105.2
	2017	1,210	268,691	10,067	10,751	104.1
	2018	1,218	280,529	3,059	3,211	101.1

(注) 1. 経営実態調査で報告のあった航路の航路損益を集計したものである。
 2. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

②長距離フェリー事業の現況

【図表 1-39】 長距離フェリー航路の輸送実績（9社）

（単位：千台、百万台キロ）

区分		2018年度			2019年度		
航路数		12 航路			12 航路		
航路距離		8,686 km			8,686 km		
就航隻数		36 隻			36 隻		
		(2019年4月1日現在)			(2020年4月1日現在)		
区分		輸送実績	構成比	対前年度 伸び率	輸送実績	構成比	対前年度 伸び率
航 送 台 数	普通トラック	1,263	61.4%	1.5%	1,258	61.4%	-0.4%
	乗用車・その他	794	38.6%	1.7%	792	38.7%	-0.3%
	計	2,056	100.0%	1.5%	2,049	100.0%	-0.3%
	8トントラック換算計	1,591		1.4%	1,586		-0.3%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	812	62.6%	1.9%	805	62.4%	-0.9%
	乗用車・その他	486	37.4%	1.0%	486	37.6%	0.0%
	計	1,298	100.0%	1.6%	1,291	100.0%	-0.5%
	8トントラック換算計	1,013		1.6%	1,006		-0.7%
旅 客	輸送人員	2,407 千人		0.9%	2,388 千人		-0.8%
	輸送人キロ	1,329 百万人キロ		0.8%	1,330 百万人キロ		0.1%

- (注) 1. 8トン換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。
2. 2019年度分は速報値である。
3. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

【図表 1-40】 長距離フェリー事業者収支状況（9社）

（単位：百万円、%）

区分	2018年度	2019年度	対前年度比
営業収入	187,886	185,518	98.7%
営業費用	173,883	173,854	100.0%
営業損益	14,002	11,664	—
経常損益	12,832	11,038	—
当期損益	9,335	8,007	—

- (注) 1. 決算期が12月のもの1社を含む。
2. 速報値である。

【図表 1-41】 長距離フェリー事業者財務状況（9社）

（単位：百万円、%）

区分		金額	構成比
資 産	流動資産	67,887	22.9%
	固定資産	228,275	77.1%
	資産合計	296,162	100.0%
負 債	流動負債	59,754	20.2%
	固定負債	140,805	47.5%
	負債合計	200,559	67.7%
純資産		95,603	32.3%
負債・純資産合計		296,162	100.0%

- (注) 1. 決算期が12月のもの1社を含む。
2. 速報値である。

③ 離島航路事業の現況

【図表 1-42】 事業者経営形態

区分	民営	第3セクター	公営	合計
事業数	144	29	49	222

【図表 1-43】 就航船舶

年度	航路数	隻数	総トン数	平均総トン数
2018	295	546	190,438	349
2019	296	553	190,246	344
2020	291	547	192,260	351

【図表 1-44】 離島航路の旅客輸送実績

(単位:千人、千人キロ、%)

年度	輸送人員		輸送人キロ	
		対前年度伸び率		対前年度伸び率
2016	43,263	1.0	970,692	1.3
2017	43,949	1.6	994,428	2.4
2018	43,719	▲ 0.5	1,040,524	4.6

【図表 1-45】 離島航路の収支状況

(単位:百万円、%)

年度	営業収入	営業損益	経常損益	経常収支率
2016	72,349	▲ 1,386	▲ 833	98.9
2017	78,141	▲ 3,617	▲ 3,071	96.4
2018	79,183	▲ 5,608	▲ 4,821	94.5

【図表 1-46】 届出事業者数の推移

区 分	2013年4月	2014年4月	2015年4月	2016年4月	2017年4月	2018年4月	2019年4月
届出事業者数	3,496	3,624	3,772	3,942	4,149	4,395	4,359

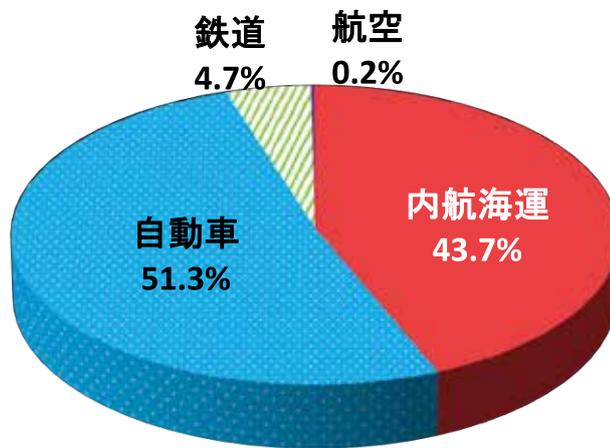
【図表 1-47】 離島航路補助金の交付実績

(単位:百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2015	110	121	6,593
2016	109	121	6,722
2017	108	120	6,936
2018	108	120	7,249
2019	109	123	7,045

4. 内航海運 ①内航海運の概況

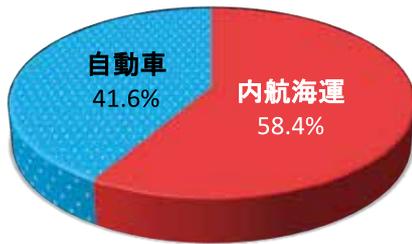
【図表 1-48】 輸送機関別シェア（2018年度：トンキロベース）



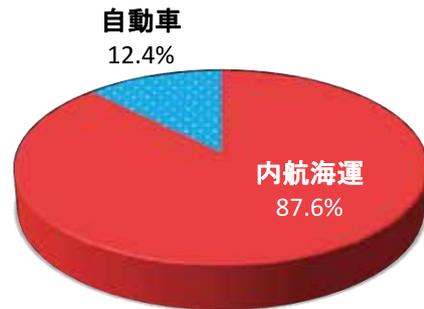
第1章

海上輸送分野

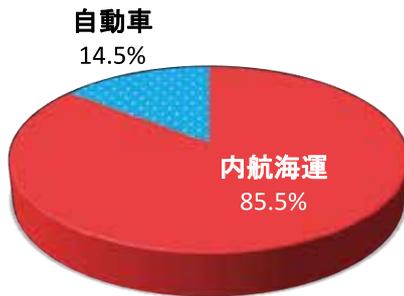
金属(鉄鋼等)



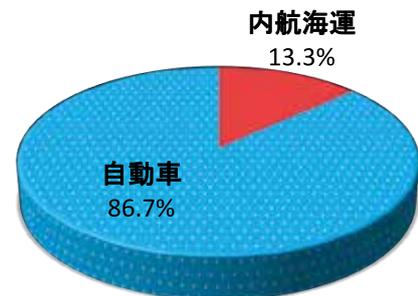
石油製品



セメント

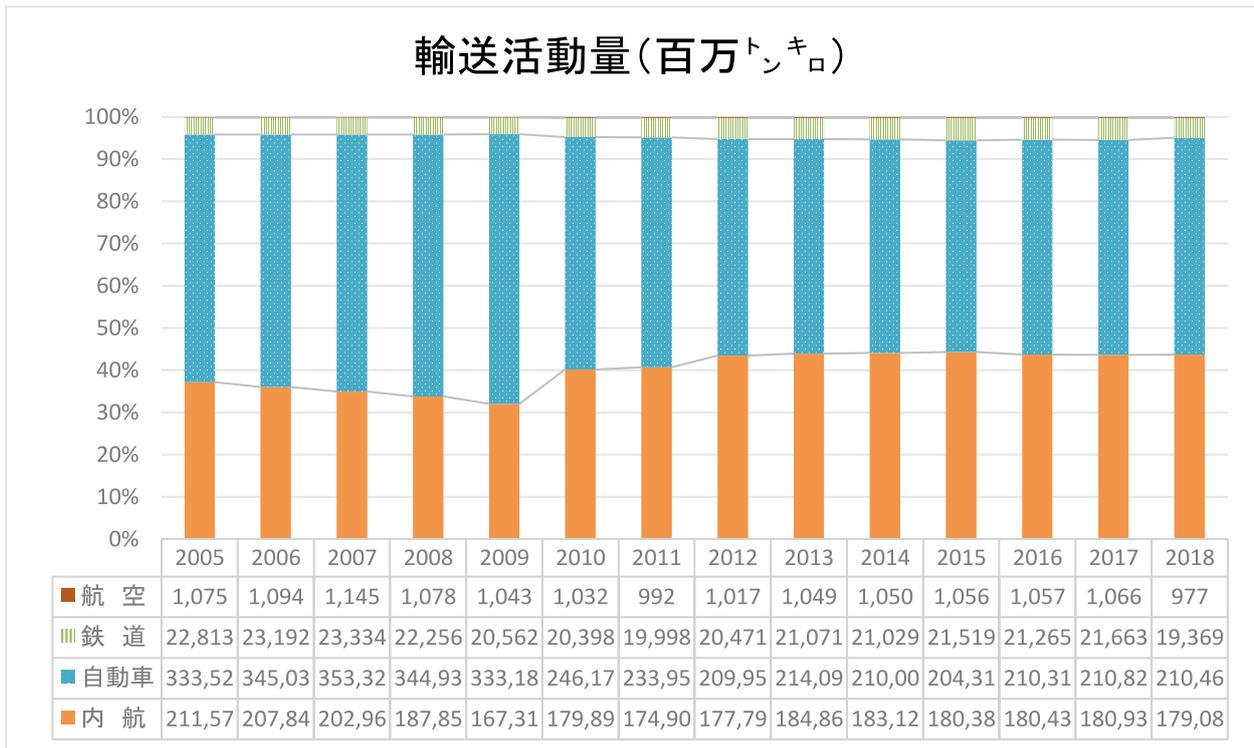
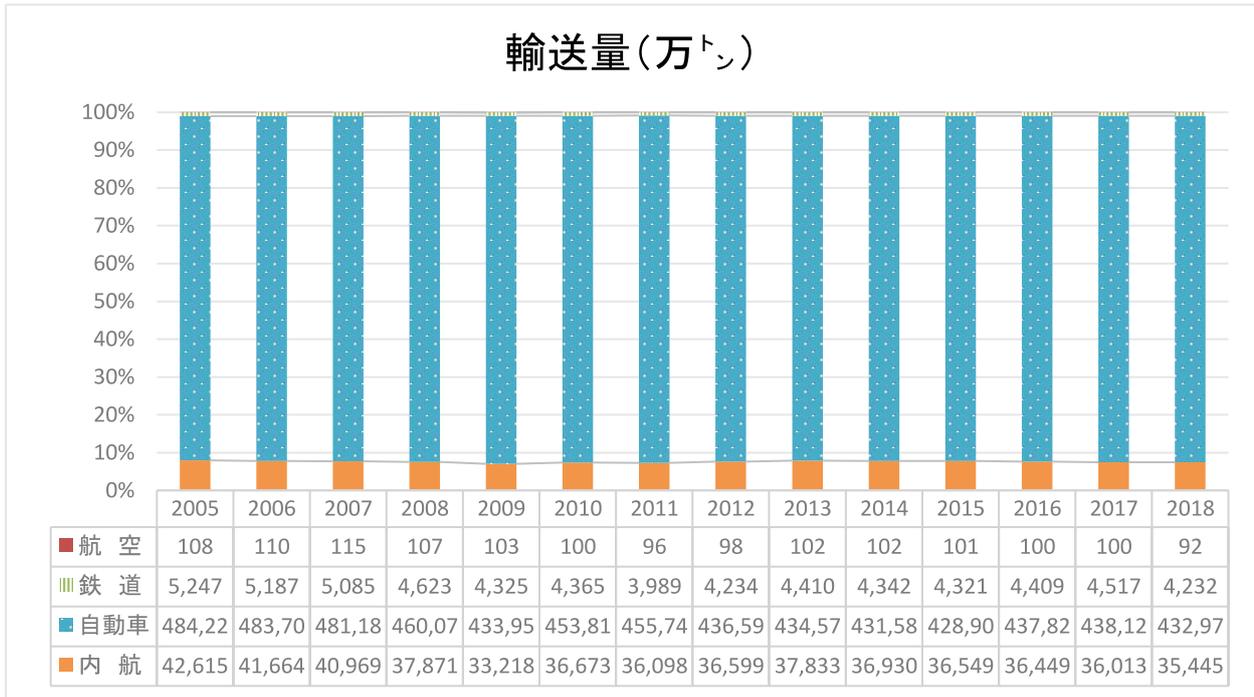


雑貨

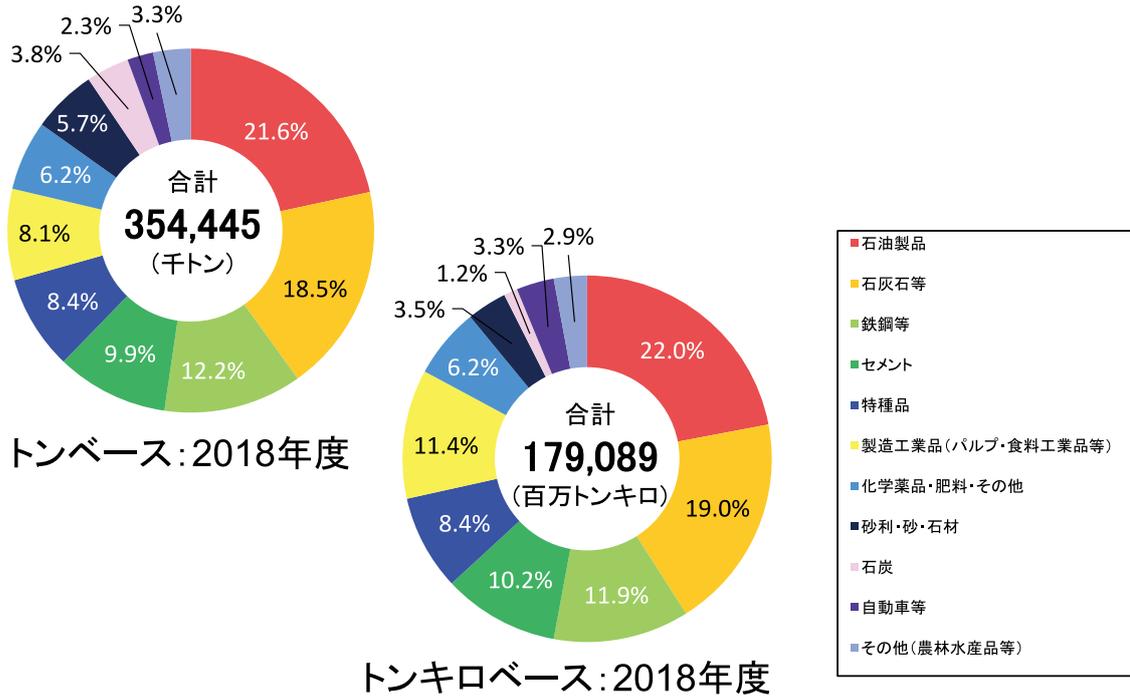


○国土交通省資料より作成
 (注) 雑貨輸送機関別シェアは、2009年度の割合である。

【図表 1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



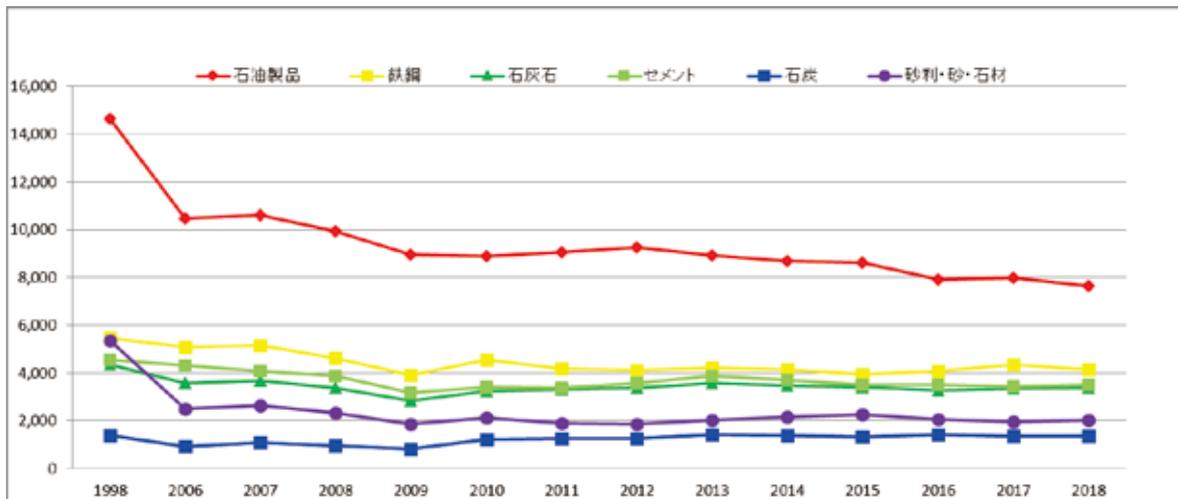
【図表 1-50】 輸送品目別シェア (2018年度)



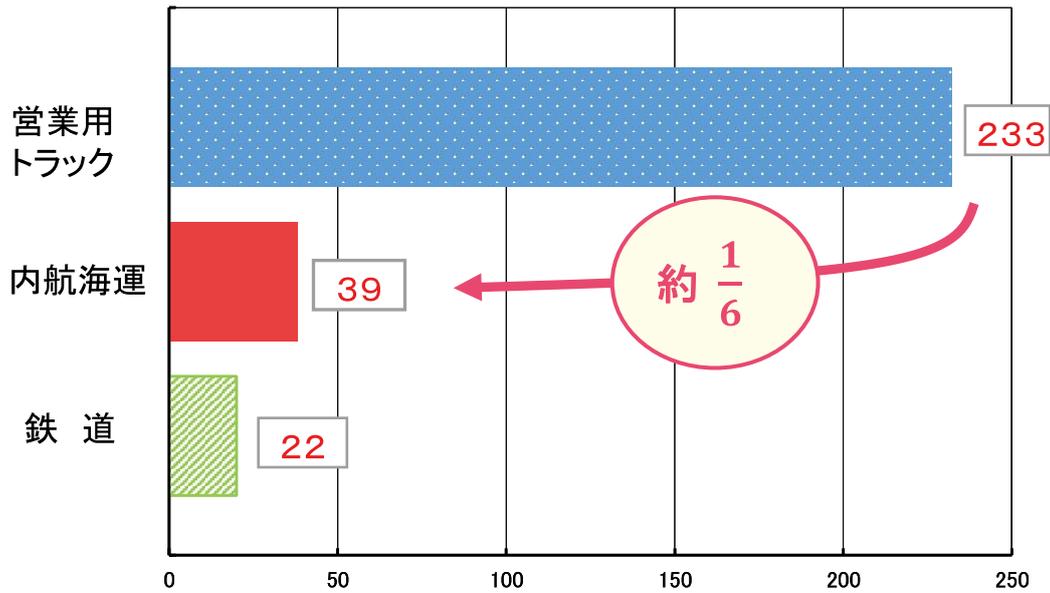
第1章

海上輸送分野

【図表 1-51】 主要品目別輸送量の推移

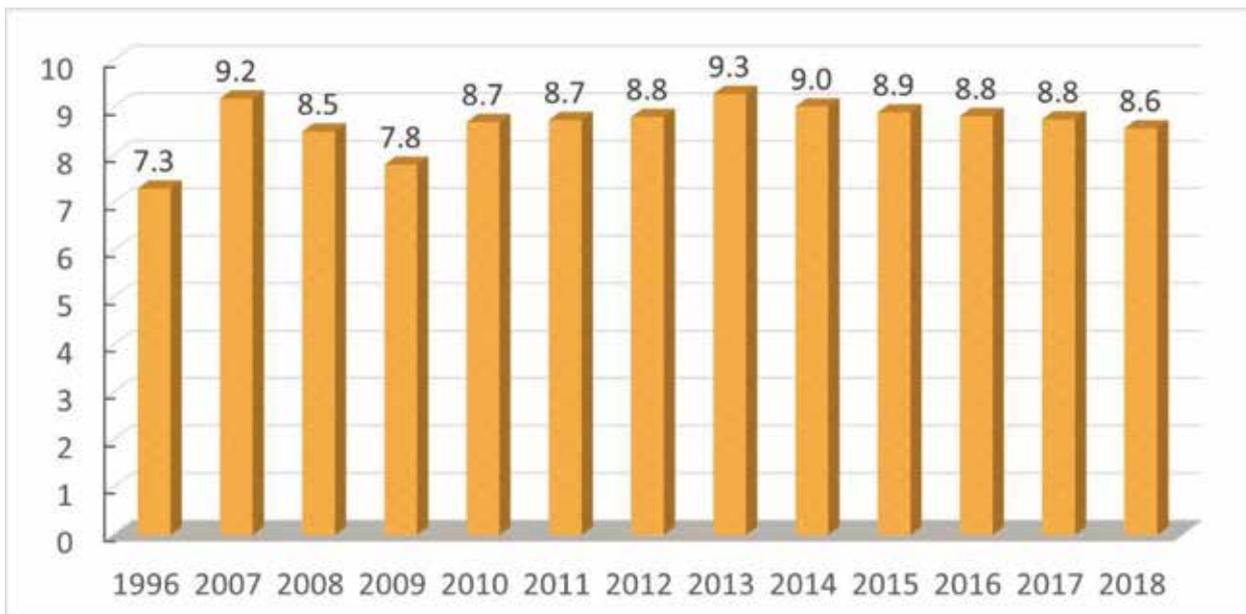


【図表 1-52】 輸送機関別の CO₂ 排出原単位 (2018 年度)



(出典) 温室効果ガスイベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」より国土交通省作成

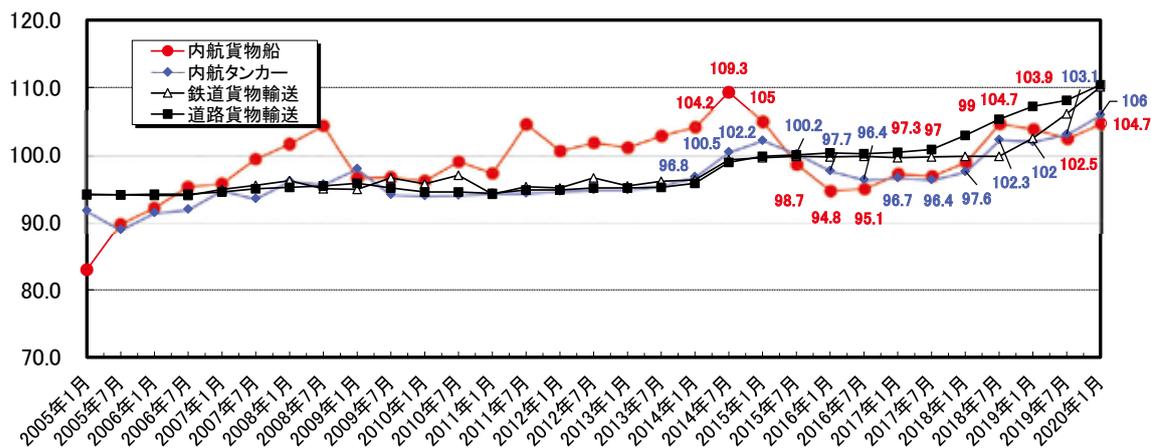
【図表 1-53】 輸送効率性の推移



○国土交通省海事局作成
 (注) 従業員 1 人あたりの輸送トンキロ

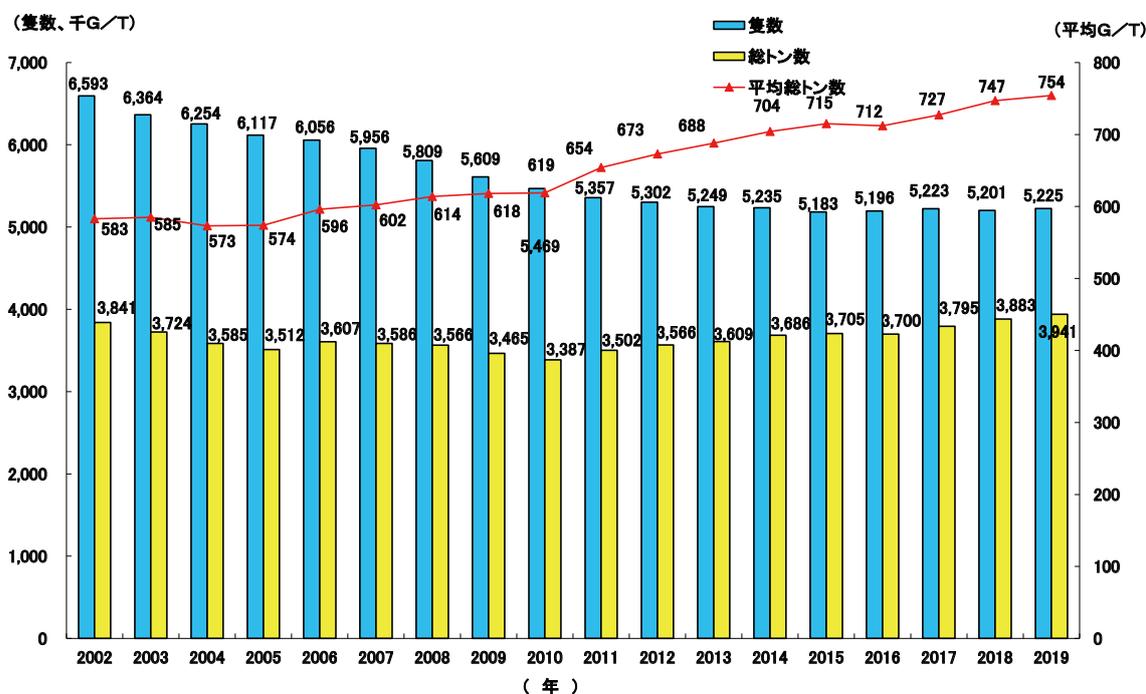


【図表 1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2015年基準)



(注) 1 2015年基準=100
2 日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」より作成

【図表 1-55】 内航船舶の推移

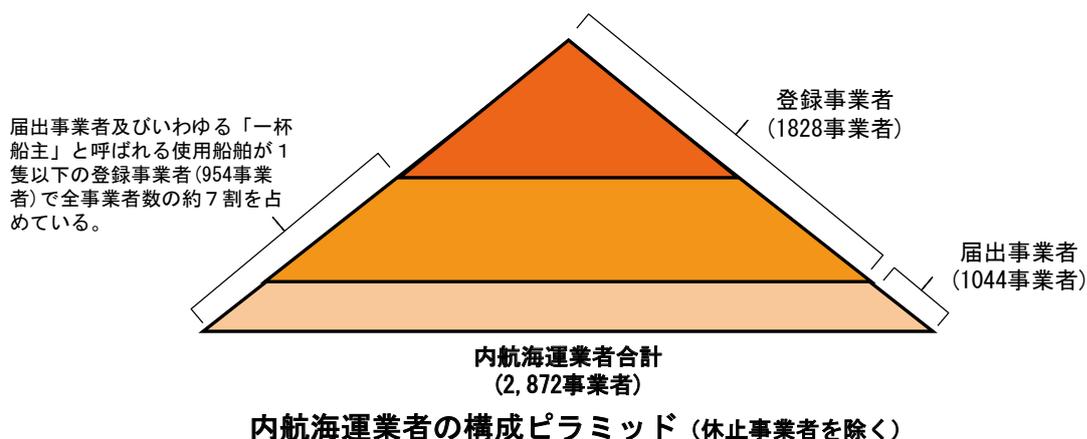


○国土交通省海事局作成
(注) 各年度末現在

② . 内航海運事業者の現状

【図表 1-56】 内航海運の事業構造

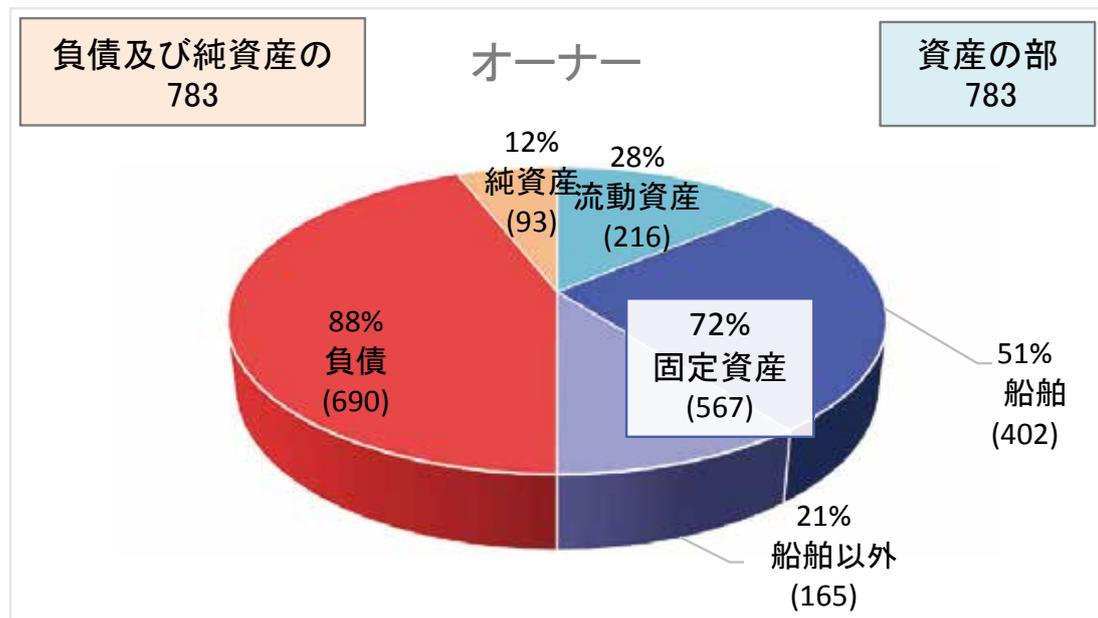
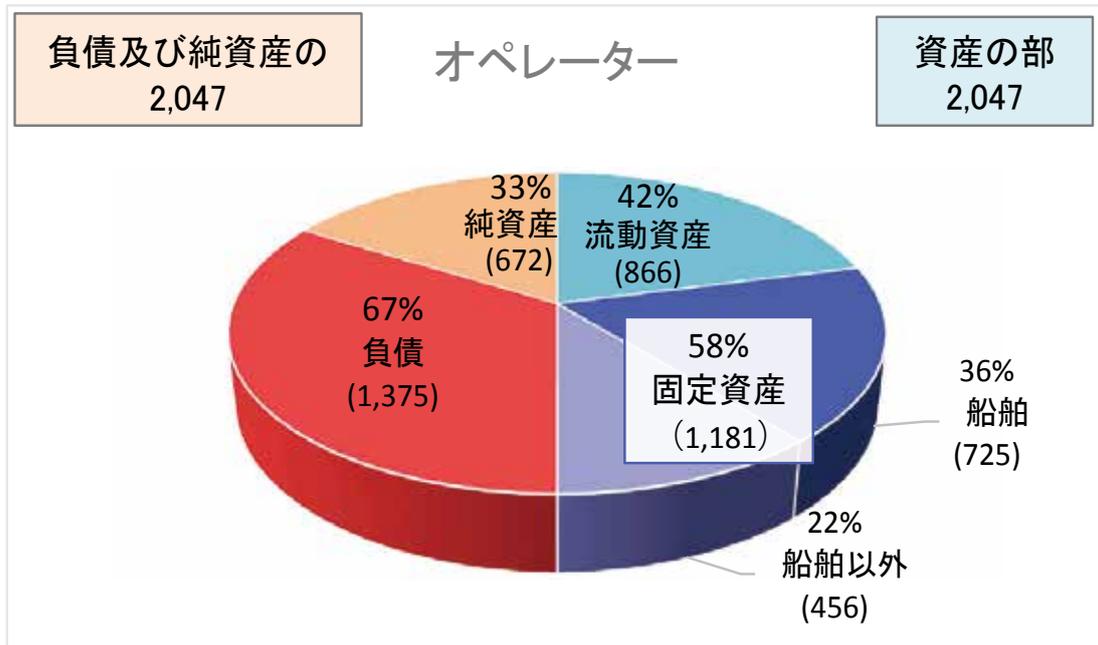
概要		
1. 内航海運業者数	3,376事業者（うち、休止事業者504者）	99.7%が中小企業
2. 登録事業者数	2090事業者（うち、休止事業者262者）	
3. 届出事業者数	1,286事業者（うち、休止事業者242者）	
(注) 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。		



○ 国土交通省海事局作成
(注) 2020年4月1日現在。

③ 財務状況

【図表 1-57】 内航海運の固定資産割合（2017年度）



(単位：百万円)

○国土交通省海事局作成

(注) 1 1社平均値 (内航海運業収益7.0%以上)

2 %：各部に対する割合

④ 内航船の現状

【図表 1-58】 内航船の船型別船腹量

船型 (総トン)	2010年3月31日		2020年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,821 (32.5)	50,704 (1.5)	1,784 (34.1)	43,580 (1.1)
100総トン以上200総トン未満	1,093 (19.5)	190,976 (5.5)	665 (12.7)	113,928 (2.9)
200総トン以上300総トン未満	264 (4.7)	67,846 (2.0)	348 (6.7)	90,777 (2.3)
300総トン以上400総トン未満	202 (3.6)	70,856 (2.0)	200 (3.8)	69,776 (1.8)
400総トン以上500総トン未満	1,127 (20.1)	549,499 (15.9)	1,082 (20.7)	531,357 (13.5)
500総トン以上700総トン未満	249 (4.4)	162,892 (4.7)	156 (3.0)	97,193 (2.5)
700総トン以上1000総トン未満	337 (6.0)	277,385 (8.0)	452 (8.7)	365,589 (9.3)
1000総トン以上2000総トン未満	154 (2.7)	228,938 (6.6)	128 (2.4)	186,349 (4.7)
2000総トン以上3000総トン未満	85 (1.5)	231,140 (6.7)	66 (1.3)	173,674 (4.4)
3000総トン以上4500総トン未満	146 (2.6)	539,359 (15.6)	178 (3.4)	662,736 (16.8)
4500総トン以上6500総トン未満	54 (1.0)	279,966 (8.1)	59 (1.1)	304,482 (7.7)
6500総トン以上	77 (1.4)	815,779 (23.5)	107 (2.0)	1,301,757 (33.0)
合計	5,609 (100)	3,465,341 (100)	5,225 (100)	3,941,197 (100)
平均総トン数	618		754	

○国土交通省海事局作成

- (注) 1 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
 2 ()は構成比(%)である。
 3 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

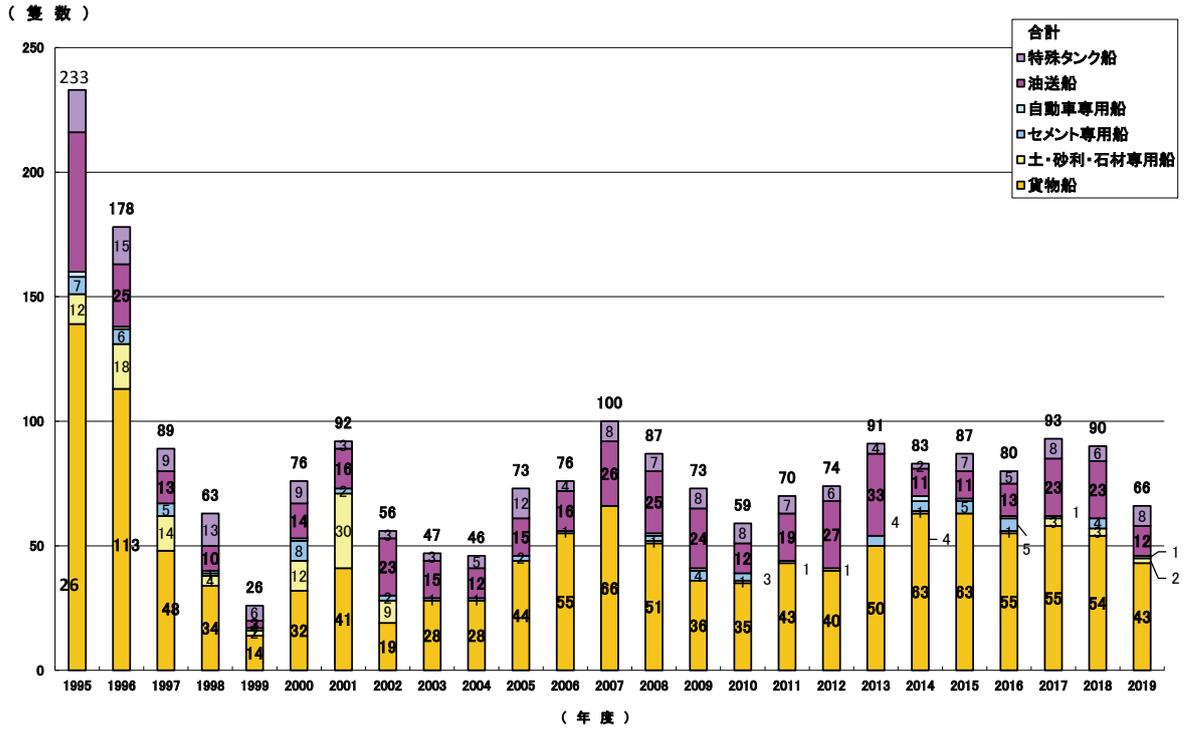
【図表 1-59】 内航船の船種別船腹量

船種	2010年3月31日			2020年3月31日		
	隻数	総トン数	()	隻数	総トン数	()
その他貨物船	3,596	1,711,142	(476)	3,526	2,145,665	(609)
土・砂利・石材専用船	481	277,814	(578)	325	211,433	(651)
セメント専用船	150	393,443	(2,623)	134	388,963	(2,903)
自動車専用船	23	104,809	(4,557)	11	45,130	(4,103)
油送船	1,028	778,642	(757)	941	950,572	(1,010)
特殊タンク船	331	199,491	(603)	288	199,435	(692)
合計	5,609	3,465,341	(618)	5,225	3,941,197	(754)

○国土交通省海事局作成

- (注) 1 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係る石油製品用許認可船は含まない。
 2 ()は平均総トン数である。

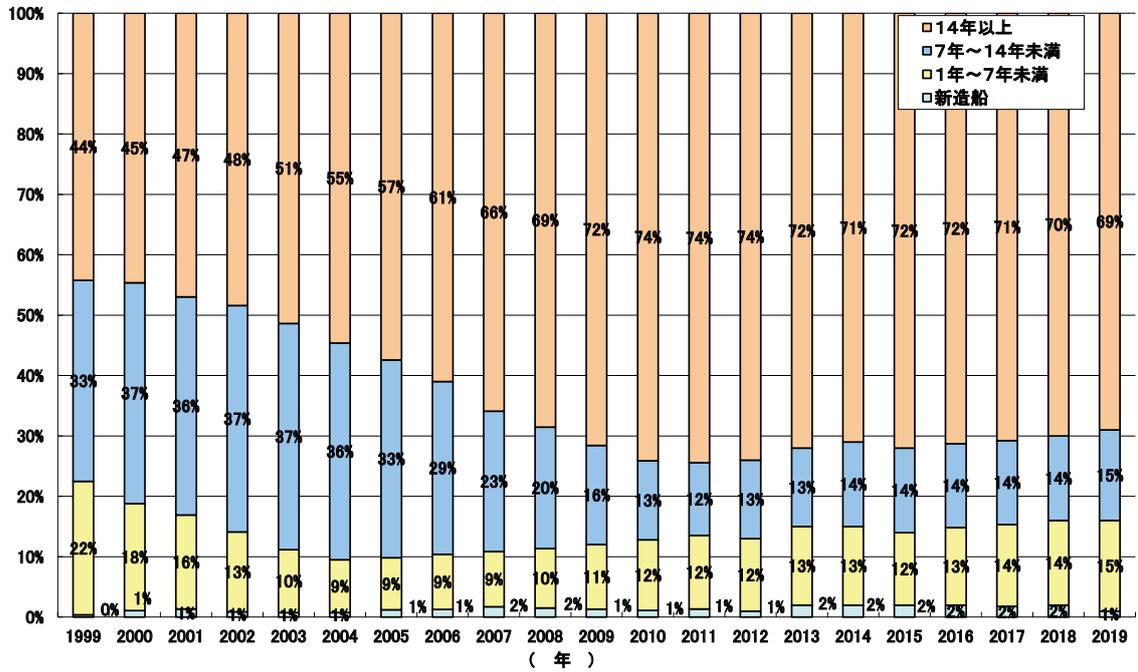
【図表 1-60】 船種別新造船隻数の推移



第1章

海上輸送分野

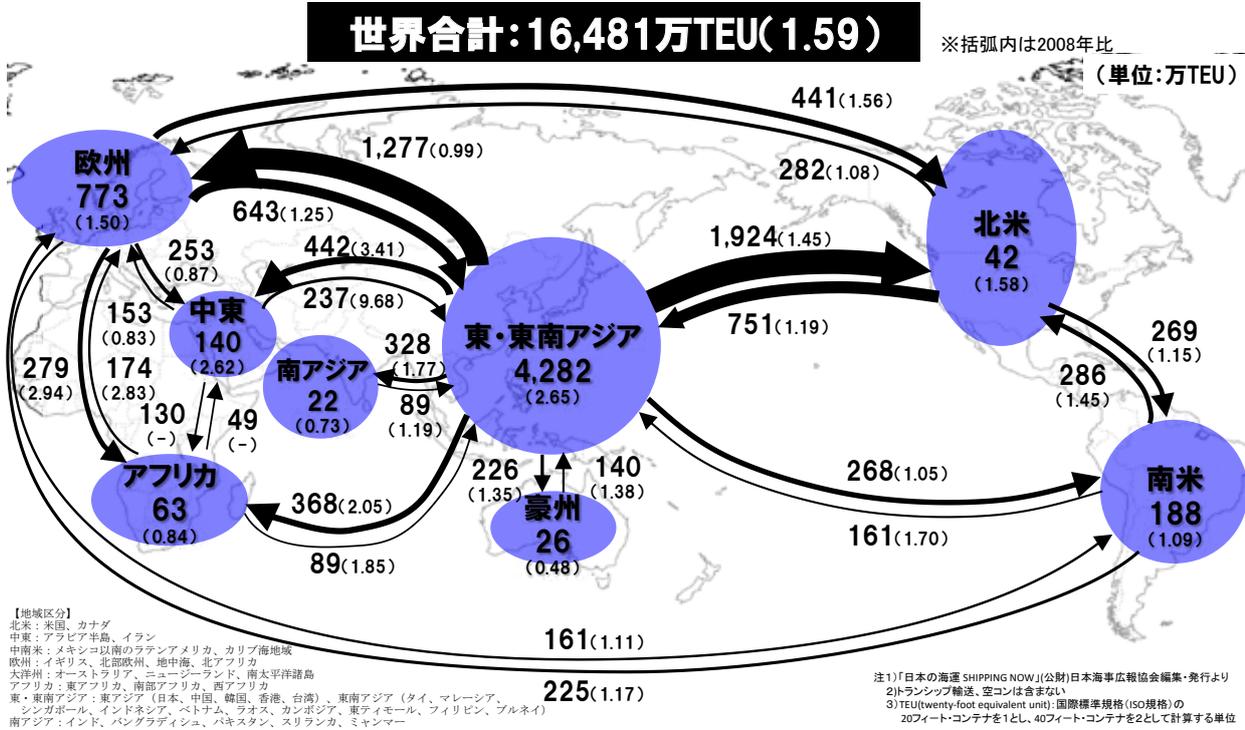
【図表 1-61】 船齢構成の推移



5. 港運 ①我が国港湾をめぐる現状

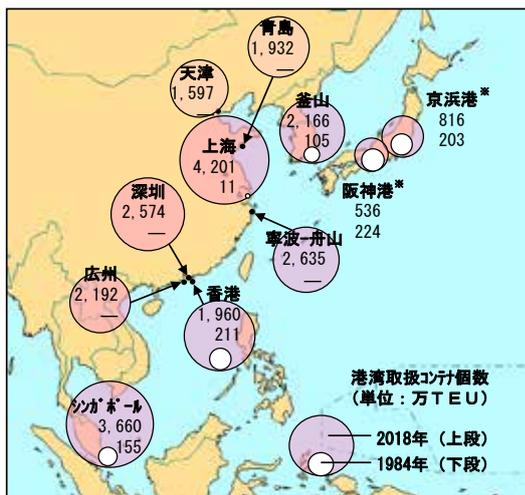
【図表 1-62】 世界の国際海上コンテナ荷動量 (2018年 (対2008年比))

○海上コンテナの荷動きは東南アジア発着貨物量が世界の約7割(約11,200万TEU)と大きな値を占める。



【図表 1-63】 アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

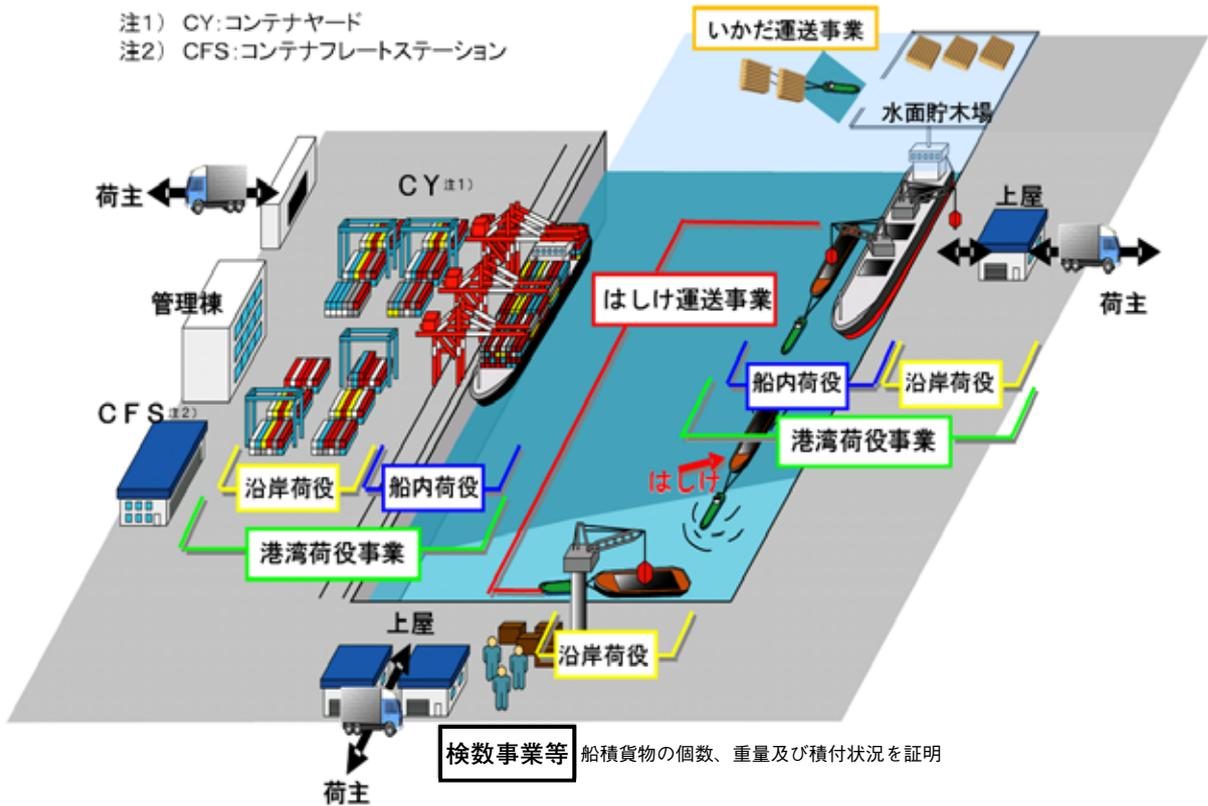
1984年		2018年(速報)		
港名	取扱量	港名	取扱量	
1	ロッテルダム	255	1 (1) 上海(中国)	4,201
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2 (2) シンガポール	3,660
3	香港	211	3 (4) 寧波-舟山(中国)	2,635
4	神戸	183	4 (3) 深圳(中国)	2,574
5	高雄	178	5 (7) 広州(中国)	2,192
6	シンガポール	155	6 (6) 釜山(韓国)	2,166
7	アントワープ	125	7 (5) 香港(中国)	1,960
8	基隆	123	8 (8) 青島(中国)	1,932
9	ロングビーチ	114	9 (10) 天津(中国)	1,597
10	横浜	110	10 (9) ドバイ(UAE)	1,495
11
12	釜山	105	30(28) 東京	511
13
14
15	東京	92	58(57) 横浜	305
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31	大阪	42	63(58) 神戸	294
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75	75(77) 大阪	241

※京浜港は東京港・横浜港、阪神港は大阪港・神戸港。

【注】数値はいずれも外内貨を含む。ランキングにおける()内は2017年の順位。
 【出典】CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料、港湾統計(年報)を基に国土交通省港湾局作成

② 港湾運送事業の現状

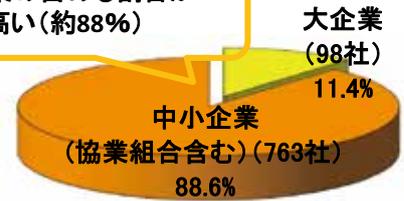
【図表 1-64】 港湾荷役の作業形態



【図表 1-65】 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数及び中小企業比率

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	594	1,159	861
港湾荷役事業	915		
はしけ事業	145		
いかだ事業	36		
検数事業	6	30	
鑑定事業	15		
検量事業	21		

中小企業の占める割合が非常に高い(約88%)

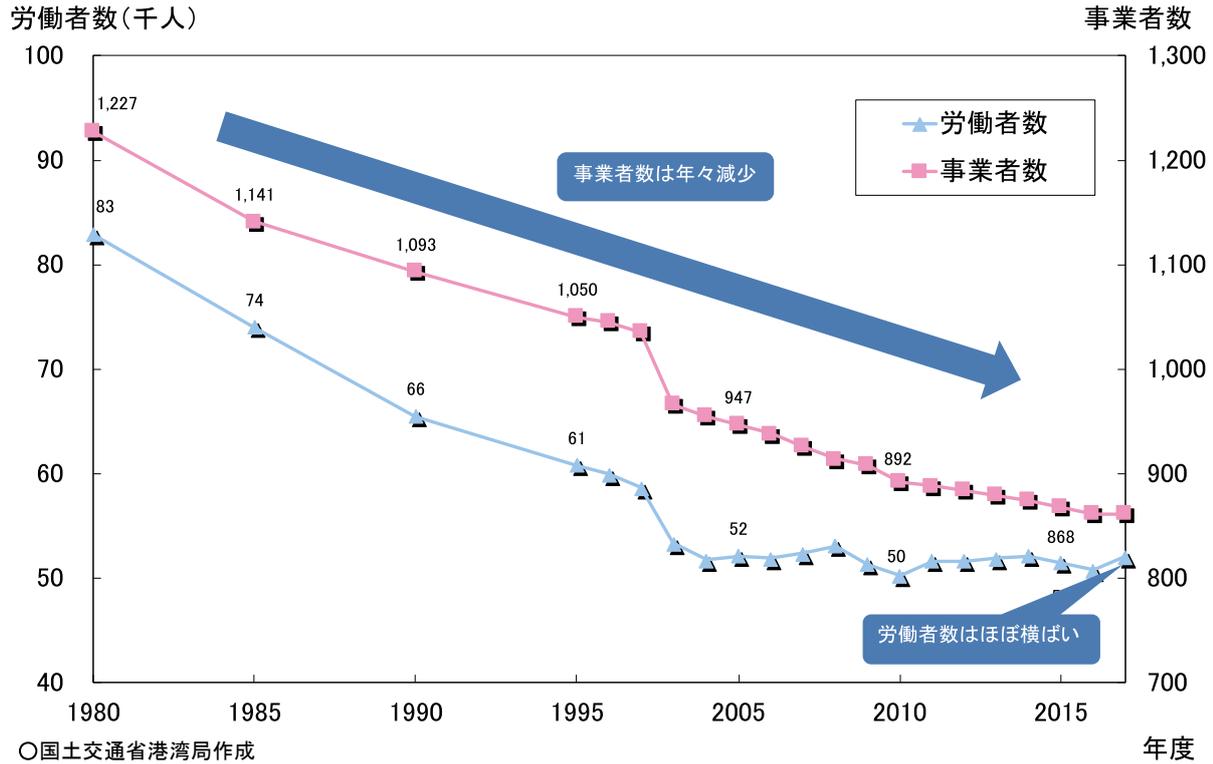


○国土交通省港湾局調べ(2019年3月末日)

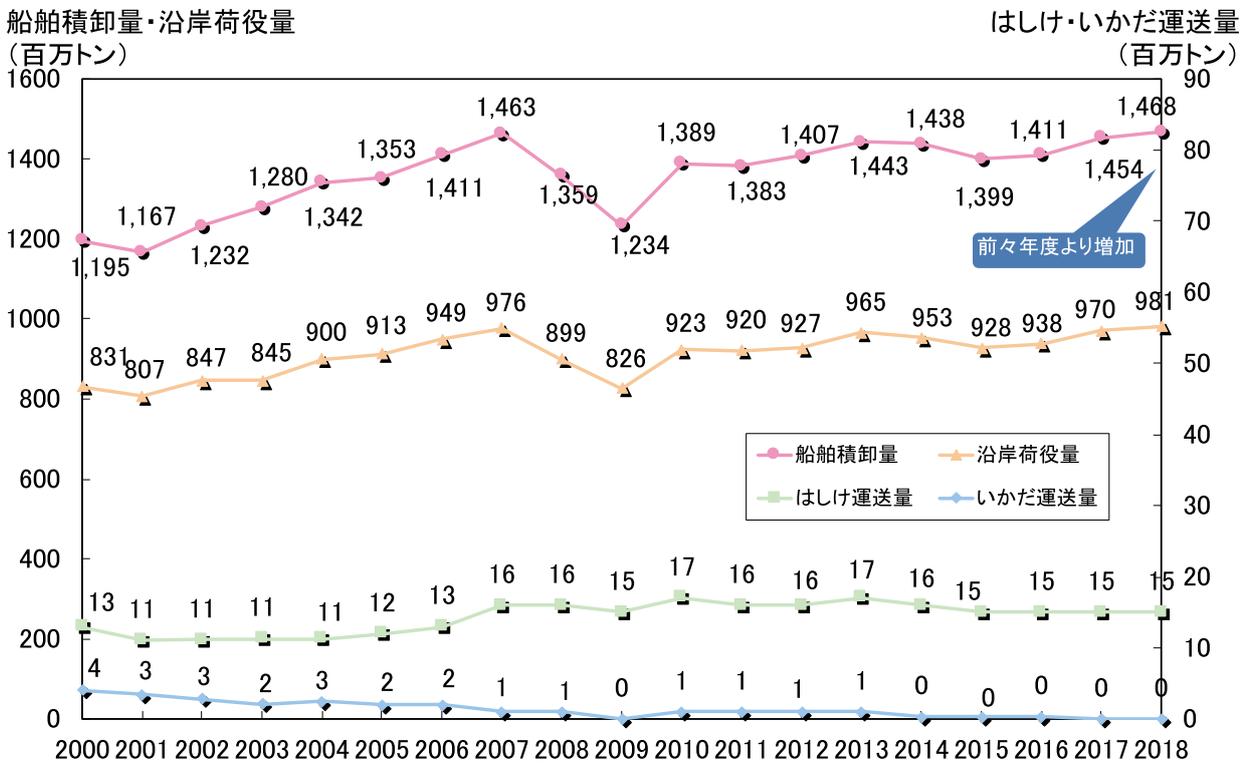
(注) 1 事業者数は、各港湾毎(支店等含む。)の事業者数、純事業者数とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

2 大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

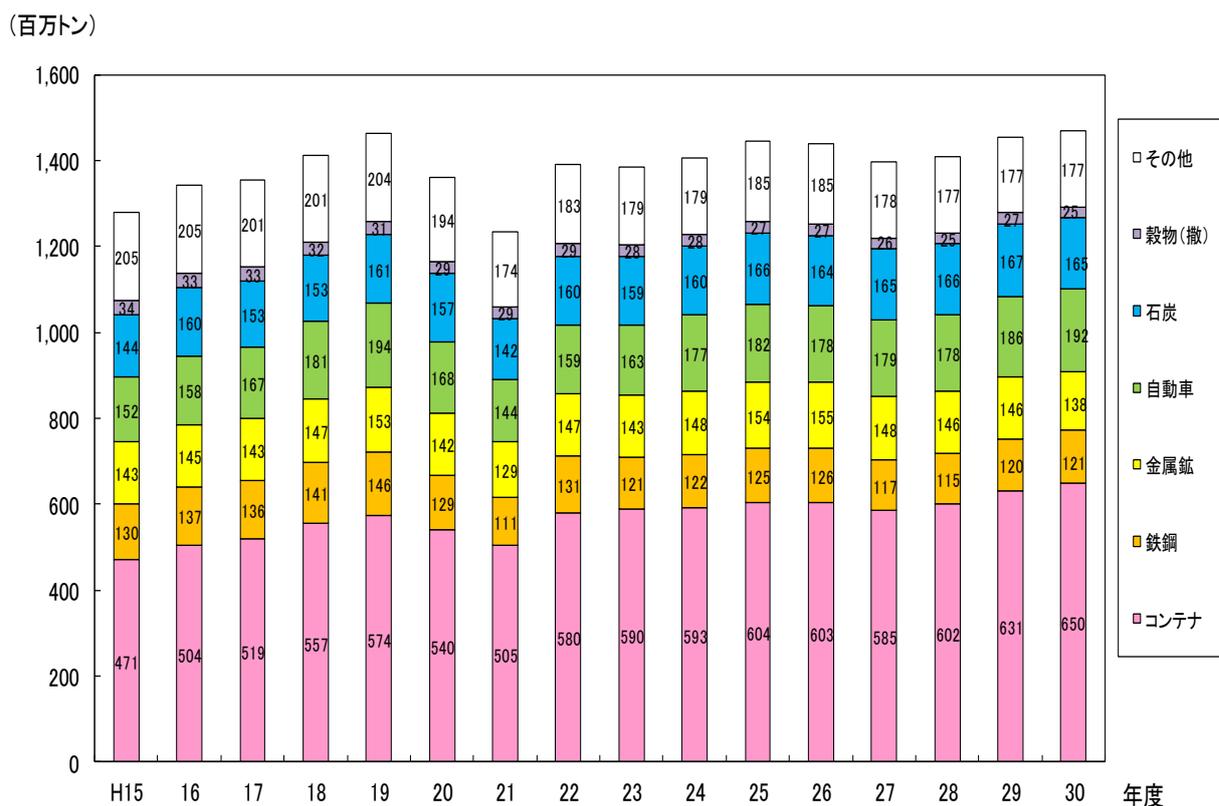
【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



【図表 1-67】 港湾運送料の推移



【図表 1-68】 品目別船舶積卸量の推移



【図表 1-69】 港湾運送事業者の収支状況 (2016年度、2017年度)

(単位：百万円)

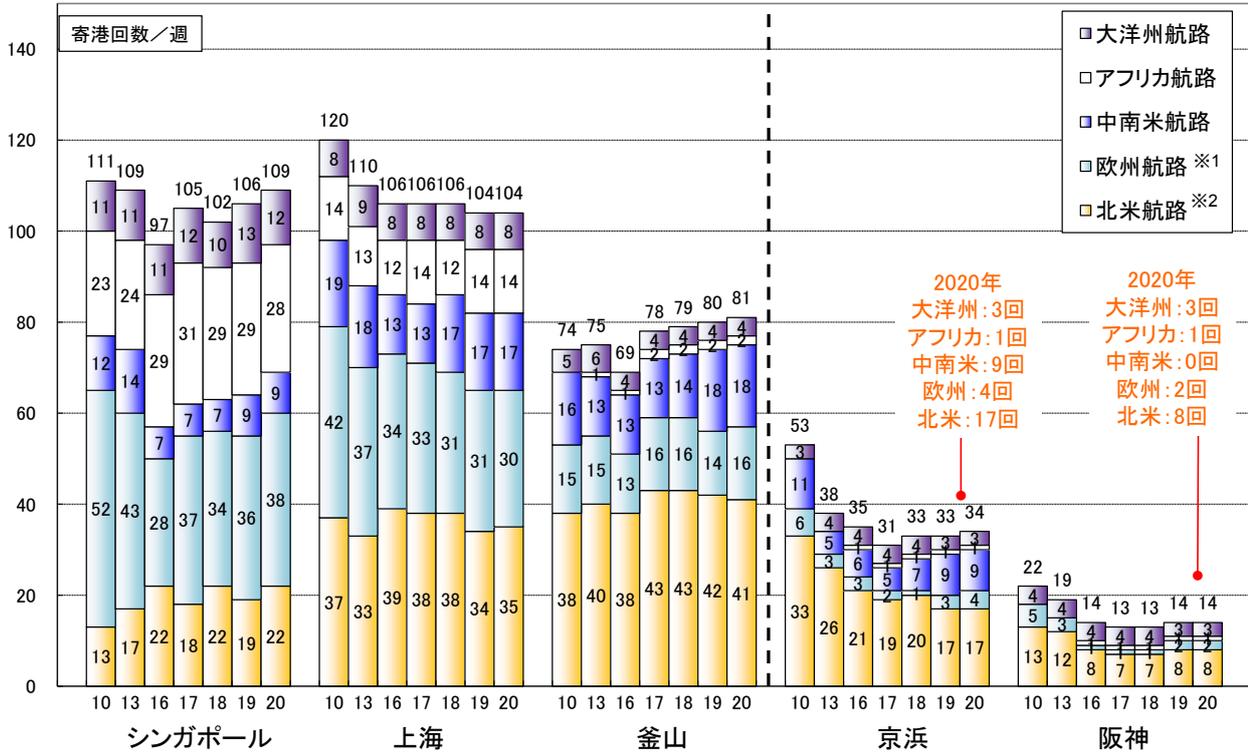
区分		全港		
		2016年度	2017年度	前年度比
港運	収益	4,052	3,603	88.9%
	費用	3,779	3,094	81.9%
	損益	270	508	188.1%
	収支率%	107.2	116.5	108.7%
兼業	兼業収益	19,103	12,837	67.2%
	兼業費用	18,438	11,844	64.2%
営業損益		936	940	100.4%
経常損益		1,105	1,071	96.9%

○国土交通省港湾局作成

(注) 1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

③ LNG バンカリング拠点の形成

【図表 1-70】 アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



(出典) 2019年までは国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)、2020年はシッピングガイド(6月下旬時点の寄港回数の値)より国土交通省港湾局作成

※1 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
 ※2 北米航路には、ハワイ航路を含まない。

2020年
 大洋州: 3回
 アフリカ: 1回
 中南米: 9回
 欧州: 4回
 北米: 17回

2020年
 大洋州: 3回
 アフリカ: 1回
 中南米: 0回
 欧州: 2回
 北米: 8回

【図表 1-71】 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

国際コンテナ戦略港湾: 我が国の国際コンテナ港湾の競争力強化を図るために平成22年(2010年)8月に選定された港湾。具体的には阪神港と京浜港の2港

政策目的

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、**企業の立地環境を改善し、我が国産業の国際競争力を強化** ⇒ **雇用と所得の維持・創出**

政策目標

○平成31年(2019年)から概ね5年以内
 国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカ等**多方面・多頻度の直航サービス**を充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する

今後の取り組み

目標達成のために港が備えるべき要件

Cargo Volume

・当該港湾への寄港で取り扱える貨物量が多いこと

Cost

・コンテナ船の寄港コストや荷主の利用コストが低廉であること

Convenience

・大型船が支障なく寄港できる施設が整っていること
 ・寄港に伴う時間的なロスが少ないこと
 ・周辺港や内陸との円滑な接続が可能であること
 ・流通加工等付加価値を提供する機能が充実していること

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

・国際フィーダー航路網の強化に加え、国際コンテナ戦略港湾におけるアジア広域からの集貨に資する外航フィーダー航路網の強化や積替機能の強化を促進 等

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

・荷さばき、流通加工、保管等の複合機能を有する物流施設のコンテナターミナル近傍への立地を促進 等

国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

・コンテナ船の大型化や取扱貨物量の増大等に対応した大水深コンテナターミナルの機能強化
 ・良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため「ヒトを支援するA1ターミナル」を実現
 ・とん税・特別とん税に係る特例措置等による入出港コスト低減 等

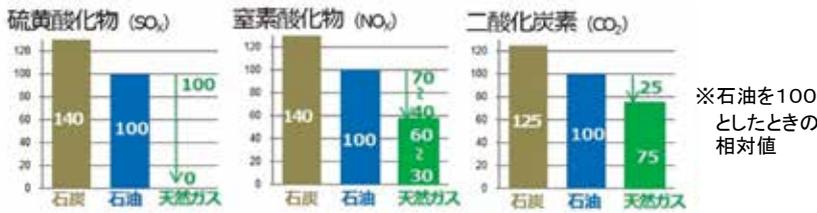
【図表 1-72】 LNG バンカリング拠点の形成

○2020年の船舶燃料への規制強化に伴い、LNG燃料船の導入が進展することが見込まれている。これを契機とし、世界最大のLNG輸入国である我が国の強みを活かし、シンガポールとも連携して、アジア地域で先駆けてLNGバンカリング拠点を形成する。

国際的な排出ガス規制



(2020年より、一般海域においてもSOx(硫黄酸化物)の規制強化が開始)



第1章

海上輸送分野

建造が進む大型LNG燃料船



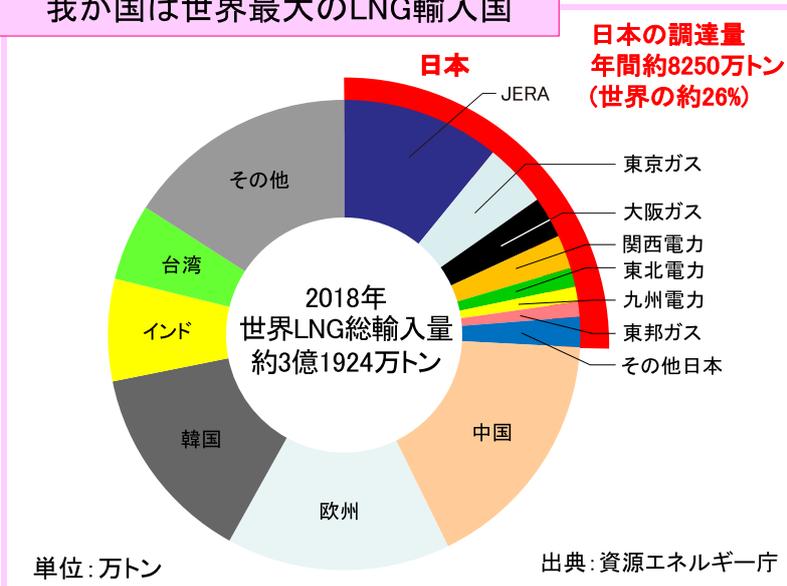
LNG燃料大型コンテナ船のイメージ
(CMA-CGM社、2020年9隻竣工予定、22,000TEU型)



LNG燃料大型クルーズ船のイメージ
(MSC Cruises社、2022年1隻、24年1隻竣工予定、200,000 GRT型)

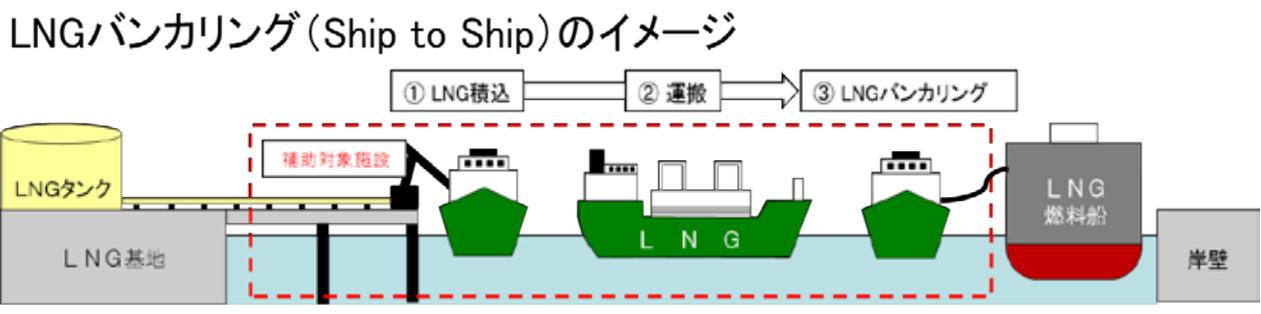
出典：CMA-CGM HP、MSC Cruises HP

我が国は世界最大のLNG輸入国





【図表 1-73】 LNGバンカリング (Ship to Ship) のイメージ



港湾機能高度化施設整備事業 (LNGバンカリング拠点形成支援施設)

	伊勢湾・三河湾	東京湾
事業者	セントラルLNG SHIPPING(株) (株主) 日本郵船(株)・川崎汽船(株)・(株)JERA・豊田通商(株)	エコバンカー SHIPPING(株) (株主) 住友商事(株)・上野トランステック(株)・ 横浜川崎国際港湾(株)・(株)日本政策投資銀行
対象事業	LNGバンカリング船の建造 川越火力発電所の改修	LNGバンカリング船の建造
政策的意義	日本を代表するものづくり産業の集積地である伊勢湾・三河湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより、国際競争力の強化を図る。	国際コンテナ戦略港湾及び国際旅客船拠点形成港湾を有し、外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾において、LNGバンカリング拠点を形成することにより、国際競争力の強化を図る。