

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、%)

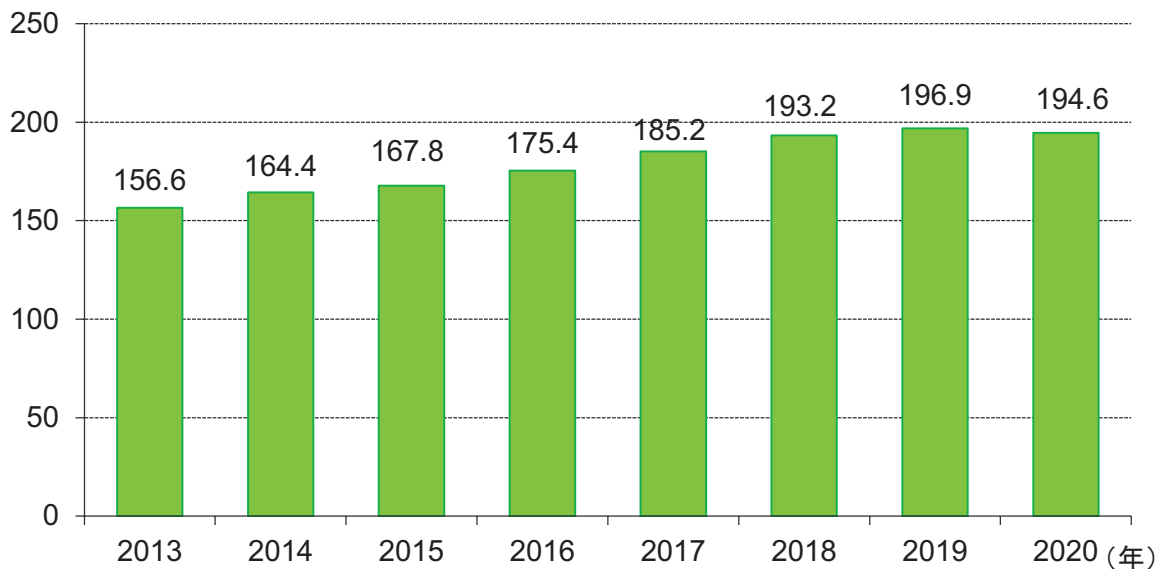
年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2011年	1,853	907	2,760	1,050	999	318	4,366	9,493
対前年比	▲ 1.2	4.9	0.7	6.1	7.9	0.3	6.6	4.7
2012年	1,909	908	2,817	1,107	1,112	347	4,498	9,881
対前年比	3.0	0.1	2.1	5.4	11.3	9.1	3.0	4.1
2013年	1,836	951	2,788	1,188	1,183	363	4,693	10,215
対前年比	▲ 3.8	4.7	▲ 1.0	7.3	6.4	4.6	4.3	3.4
2014年	1,804	942	2,746	1,340	1,217	409	4,846	10,558
対前年比	▲ 1.7	▲ 0.9	▲ 1.5	12.8	2.9	12.7	3.3	3.4
2015年	1,872	1,012	2,884	1,364	1,137	430	4,973	10,788
対前年比	3.8	7.4	5.0	1.8	▲ 6.6	5.1	2.6	2.2
2016年	1,955	1,058	3,013	1,418	1,141	450	5,096	11,118
対前年比	4.4	4.5	4.5	4.0	0.4	4.7	2.5	3.1
2017年	2,017	1,074	3,090	1,473	1,202	476	5,332	11,573
対前年比	3.2	1.5	2.6	3.9	5.3	5.8	4.6	4.1
2018年	2,028	1,086	3,114	1,476	1,264	475	5,563	11,892
対前年比	0.5	1.1	0.8	0.2	5.2	▲ 0.2	4.3	2.8
2019年	2,006	1,032	3,038	1,456	1,287	477	5,680	11,938
対前年比	▲ 1.1	▲ 5.0	▲ 2.4	▲ 1.4	1.8	0.4	2.1	0.4
2020年	1,852	911	2,763	1,503	1,165	514	5,561	11,506
対前年比	▲ 7.7	▲ 11.7	▲ 9.1	3.2	▲ 9.5	7.8	▲ 2.1	▲ 3.6

(注)2020年の値は推計値である。

資料)Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より作成

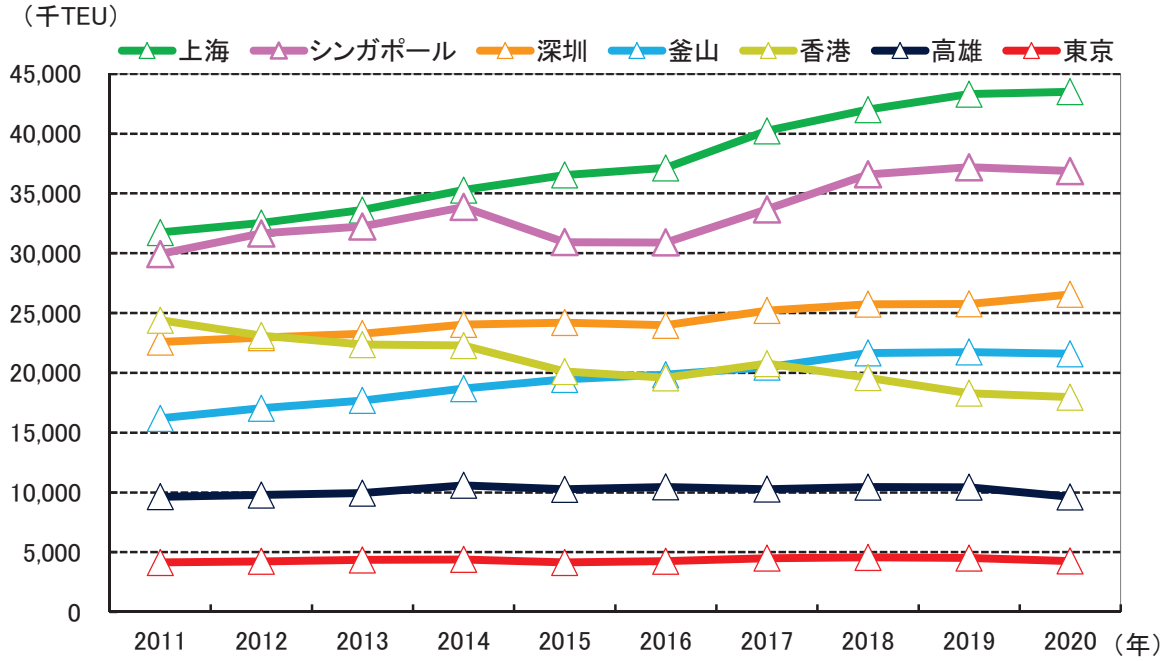
【図表1-2】世界のコンテナの荷動き

(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. 2020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 (2020年)

順位	2019年	港湾名	国名	2020年取扱量 (千TEU)	2019年取扱量 (千TEU)	前年比 (%)
1	1	上海	中国	43,501	43,303	0.5
2	2	シンガポール	シンガポール	36,871	37,196	▲ 0.9
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	28,734	27,540	4.3
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	26,553	25,770	3.0
5	5	広州 (Guangzhou)	中国	23,192	22,840	1.5
6	7	青島 (Qingdao)	中国	22,005	21,010	4.7
7	6	釜山 (Busan)	韓国	21,599	21,740	▲ 0.6
8	9	天津 (Tianjin)	中国	18,356	17,301	6.1
9	8	香港	中国	17,971	18,302	▲ 1.8
10	10	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	17,327	16,970	2.1
11	11	ロッテルダム	オランダ	14,349	14,811	▲ 3.1
12	12	ドバイ	UAE	13,486	14,111	▲ 4.4
13	13	ポートケラン	マレーシア	13,244	13,581	▲ 2.5
14	14	アントワープ	ベルギー	12,031	11,860	1.4
15	15	廈門 (Xieman・Amoy)	中国	11,410	11,110	2.7
16	18	タンジュンペラパス	マレーシア	9,846	9,077	8.5
17	16	高雄 (Kaohsiung)	台湾	9,622	10,429	▲ 7.7
18	17	ハンブルク	ドイツ	8,500	9,282	▲ 8.4
19	21	NY/NJ	アメリカ	7,586	7,471	1.5
20	20	レムチャバン	タイ	7,553	7,981	▲ 5.4
(参考)		東京	日本	4,262	4,514	▲ 5.6

(注) 2020年は速報値である。

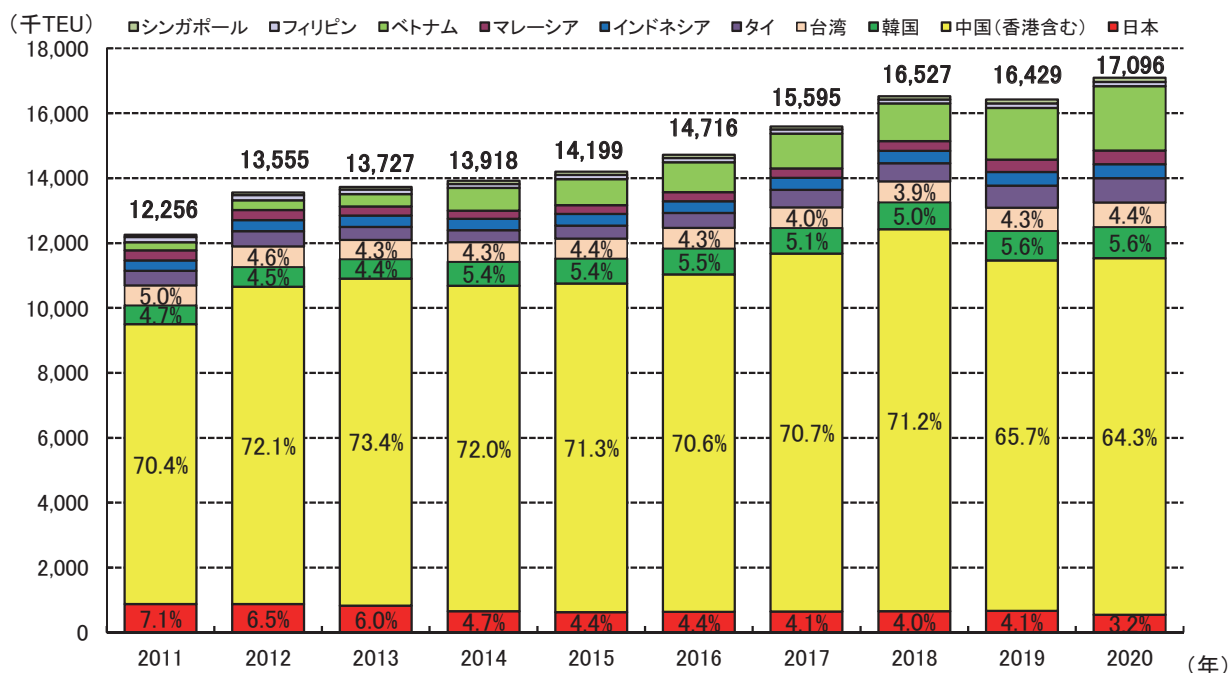
資料) 1-20位はアルファライナーより作成

東京の取扱量は令和2年(2020年)東京港港勢(速報値)より作成

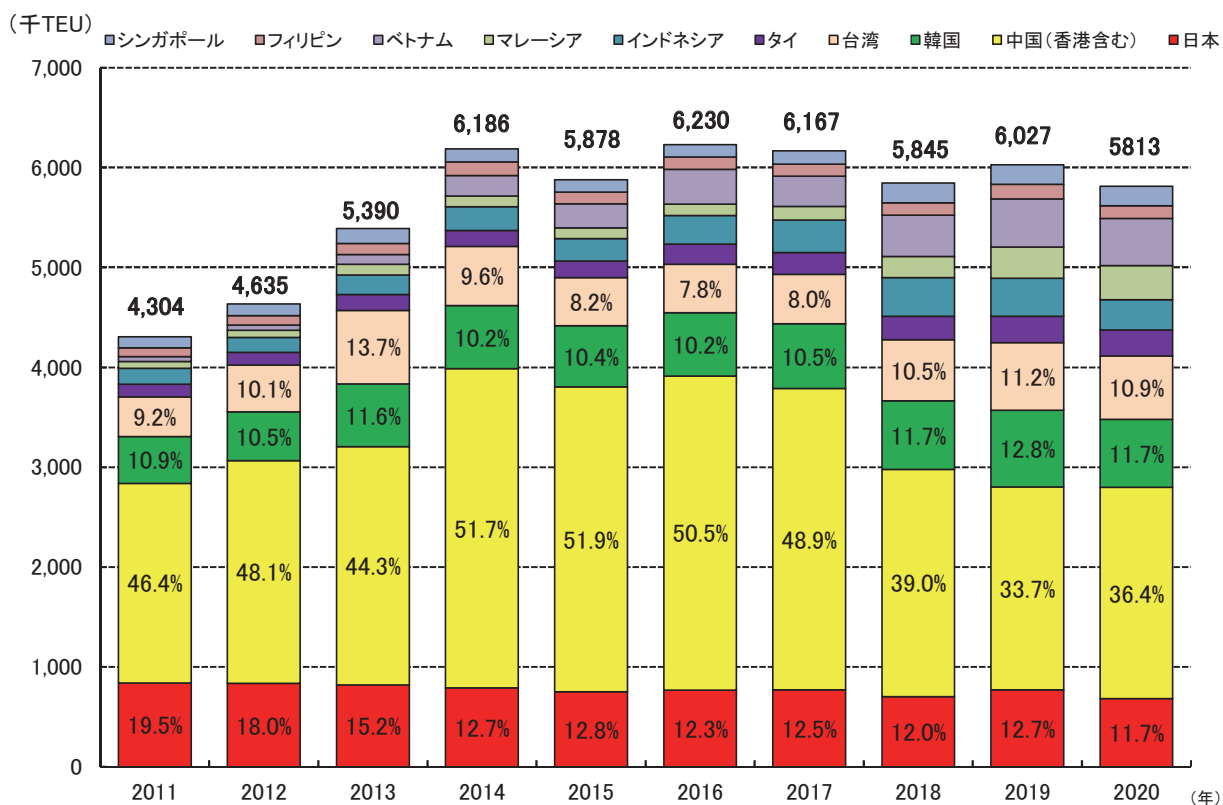


【図表1-5】北米航路コンテナ荷動き量推移

東航(アジア→北米)



西航(北米→アジア)



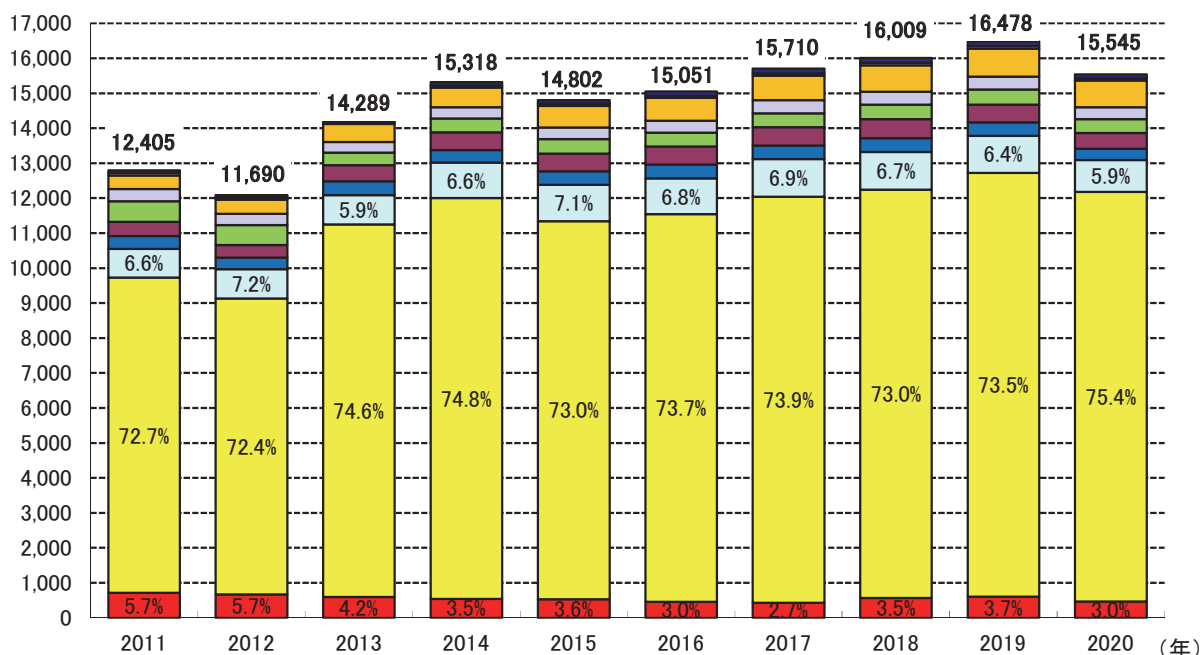
(注) 2020年の値は暫定値である。

資料) 2021 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

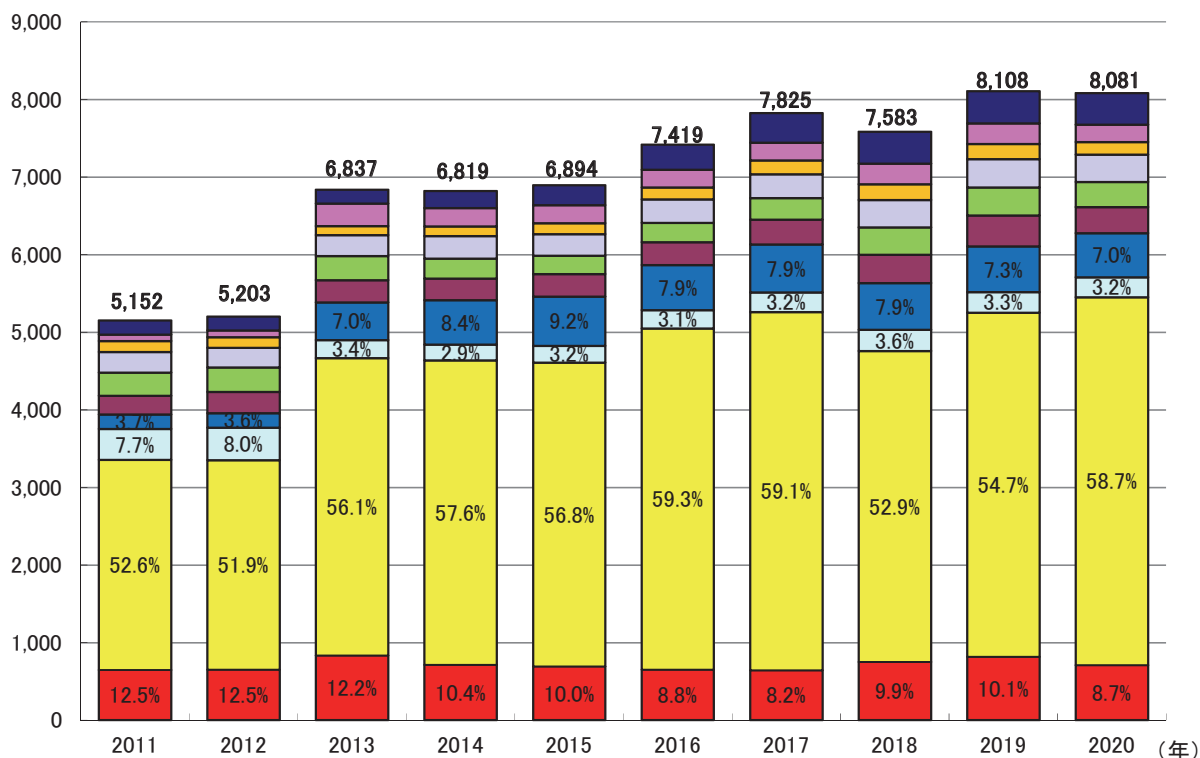
往航(アジア→欧州)

(千TEU) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム □マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 □韓国 ■中国(香港含む) ■日本



復航(欧州→アジア)

(千TEU) ■シンガポール ■フィリピン ■ベトナム □マレーシア ■インドネシア ■タイ ■台湾 □韓国 ■中国(香港含む) ■日本

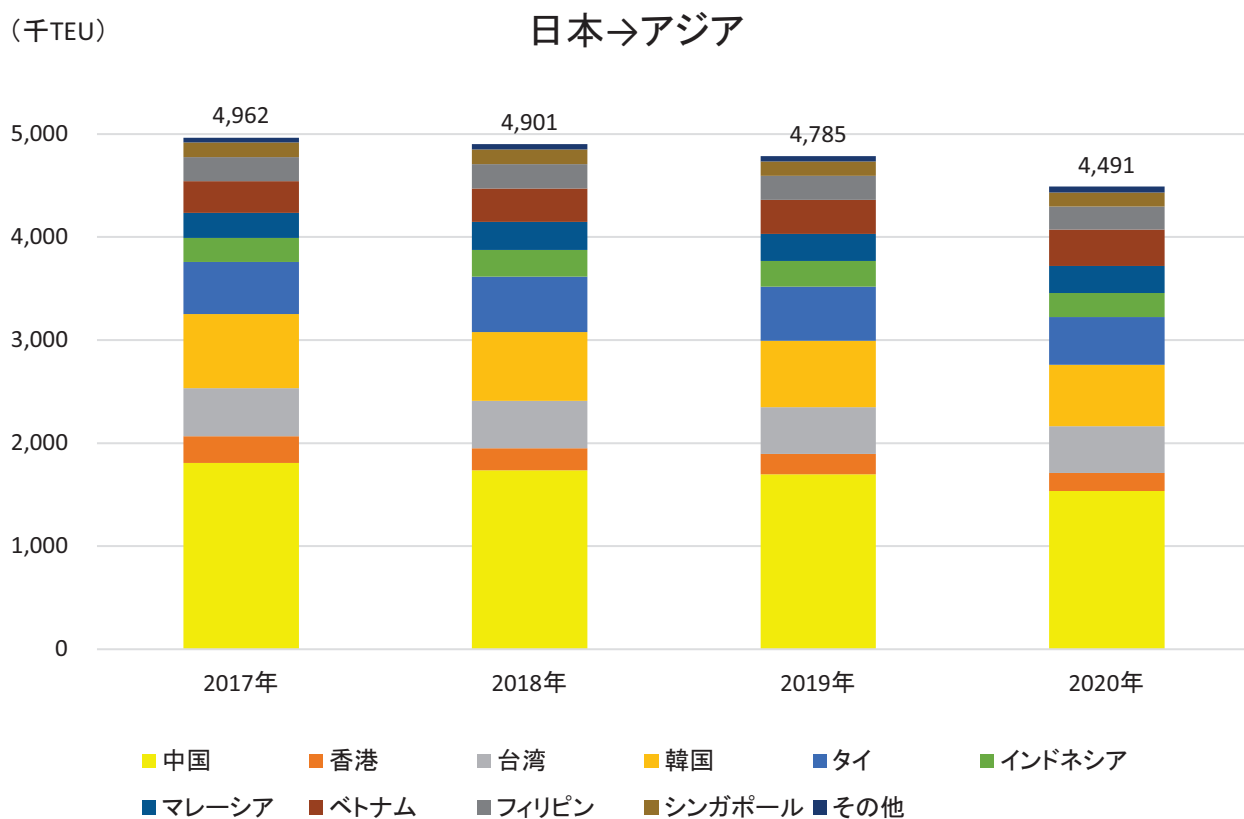
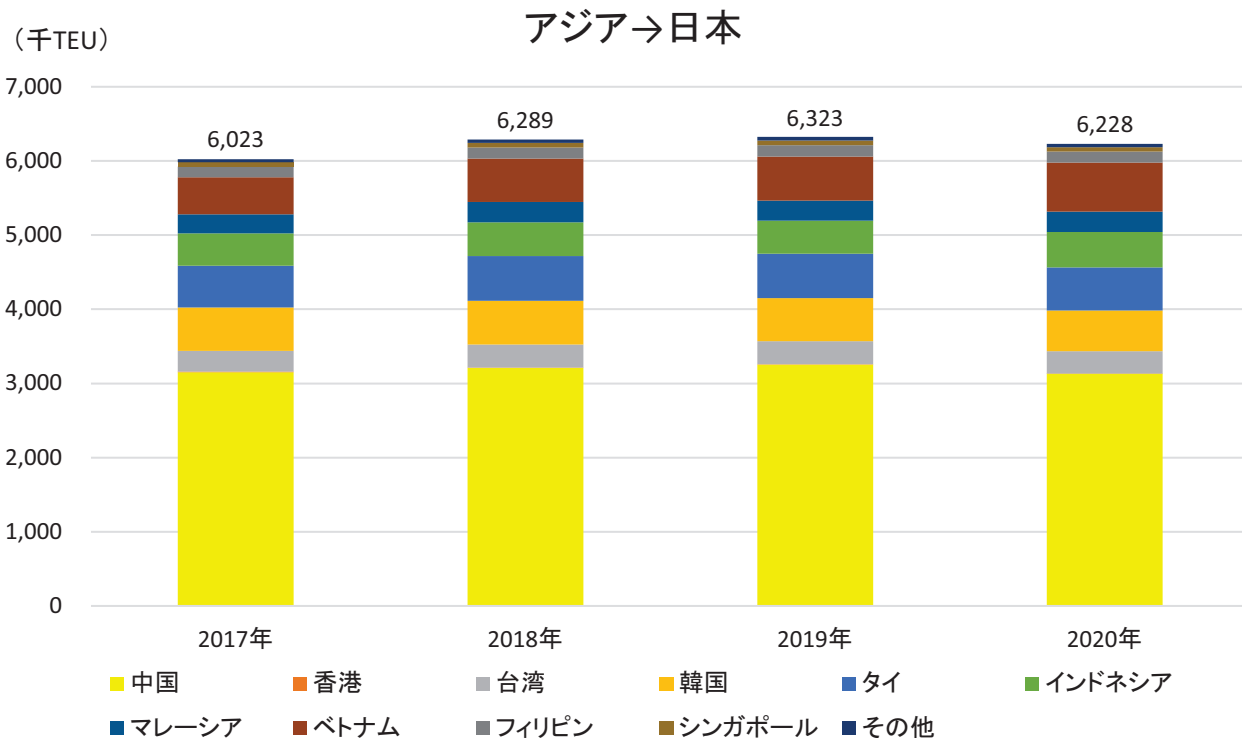


(注)2020年の値は暫定値である。

資料)2021 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



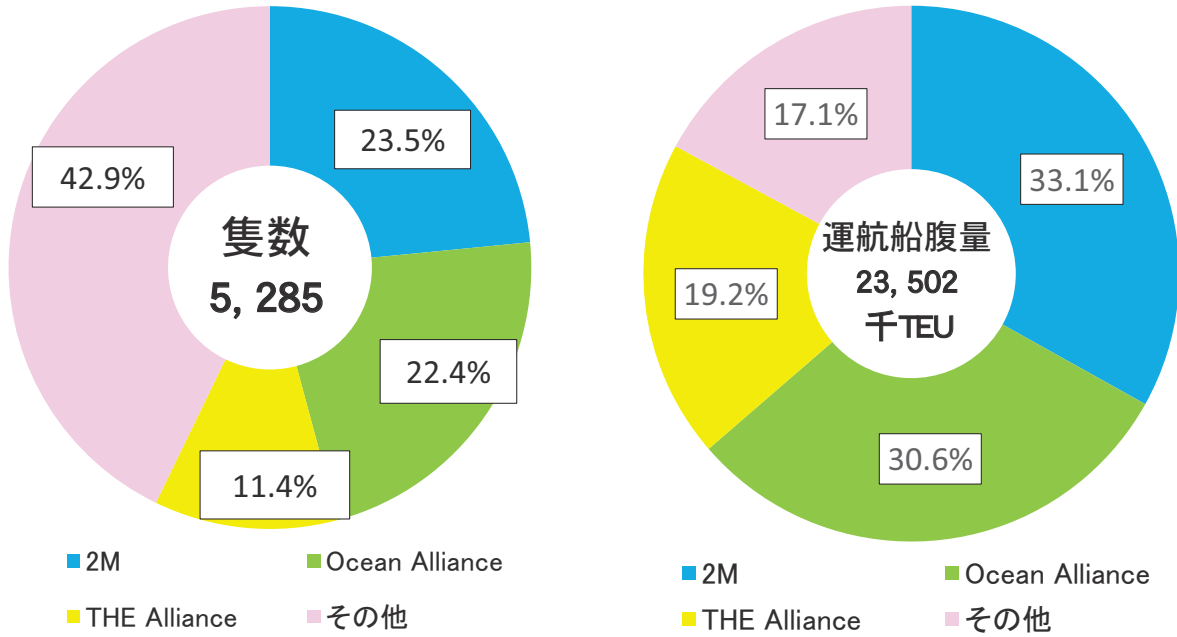
【図表1-7】 アジアにおける日本発着コンテナ荷動き量推移



(注)「アジア」とは、中国、香港、台湾、韓国、タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、フィリピン、シンガポール、カンボジア、ミャンマーを指す。

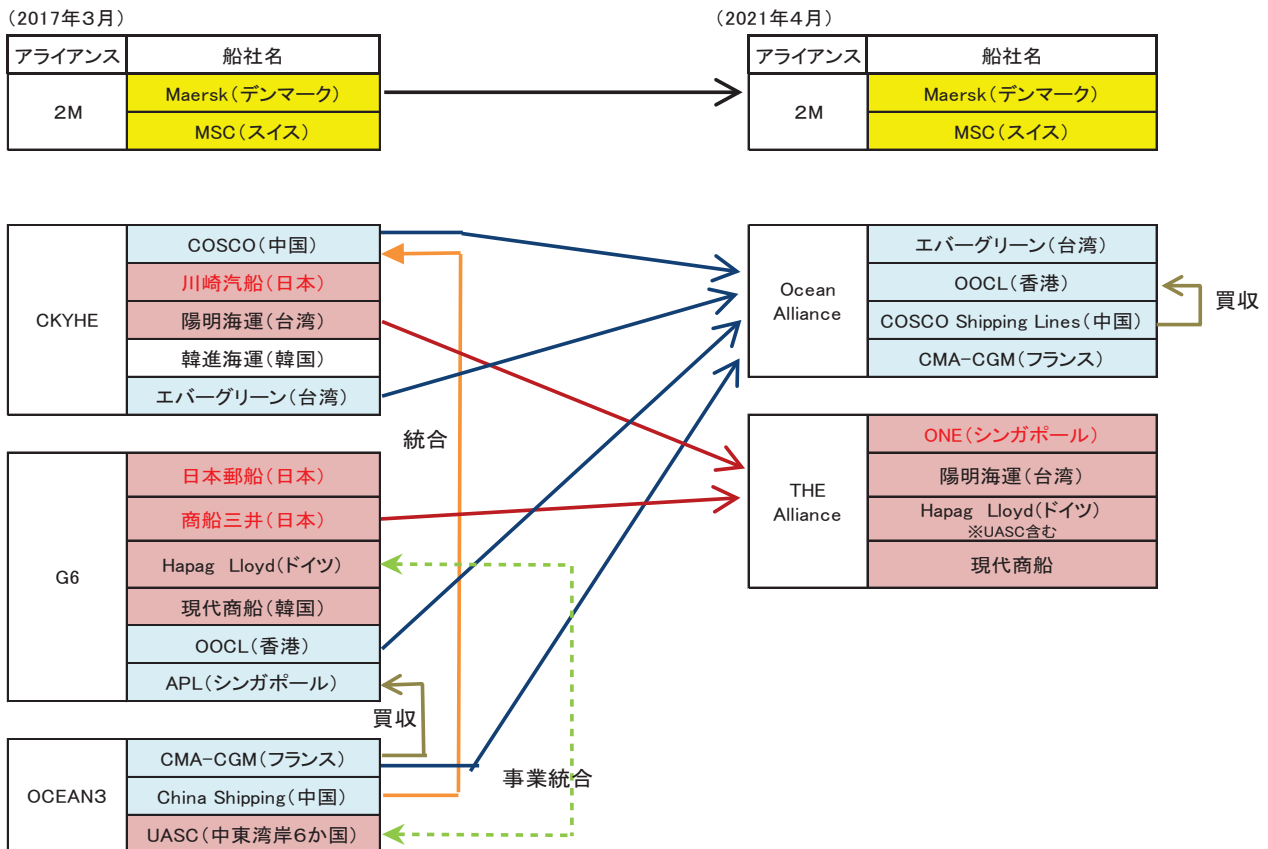
資料)2021 IHS Markitデータを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局作成

【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)2020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

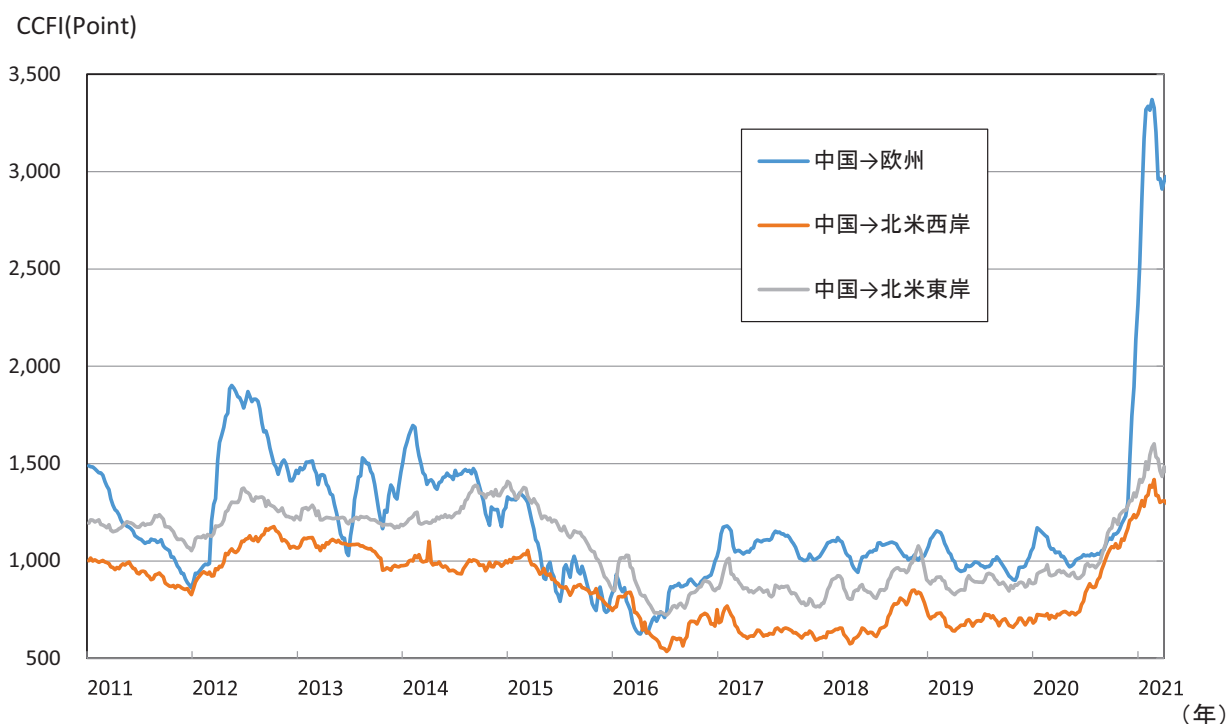
【図表1-9】アライアンス再編の動き



資料)国土交通省海事局



【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

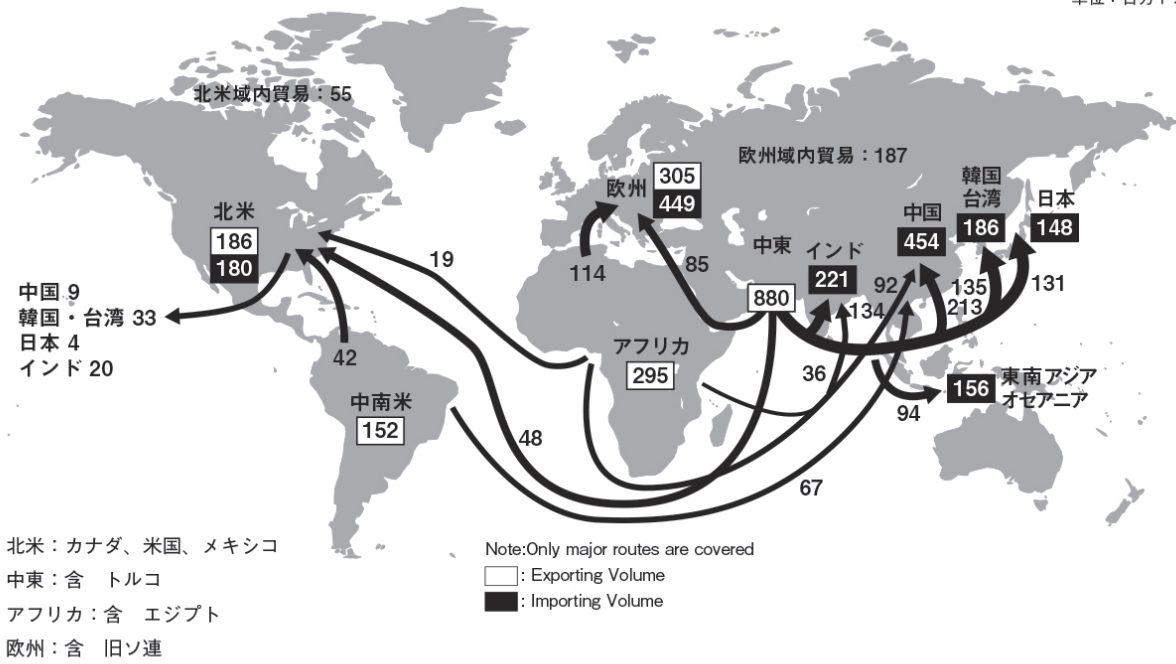
品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2018年	2019年	前年比(%)
原油	中東 → 中国	192	213	10.9
	中東 → 日本	132	131	▲ 0.8
	中東 → 米国	78	48	▲ 38.5
鉄鉱石	豪州 → 中国	680	664	▲ 2.4
	豪州 → 日本	72	69	▲ 4.2
	ブラジル → 中国	236	228	▲ 3.4
	ブラジル → 日本	33	31	▲ 6.1
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	86	96	11.6
	北米 → 日、中、韓、台	13	13	0.0
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	192	197	2.6
	インドネシア → インド	107	121	13.1
	豪州 → 日、中、韓、台	190	186	▲ 2.1

資料) 日本郵船のデータより国土交通省海事局作成

【図表1-12】主要航路の荷動き（2019年）《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

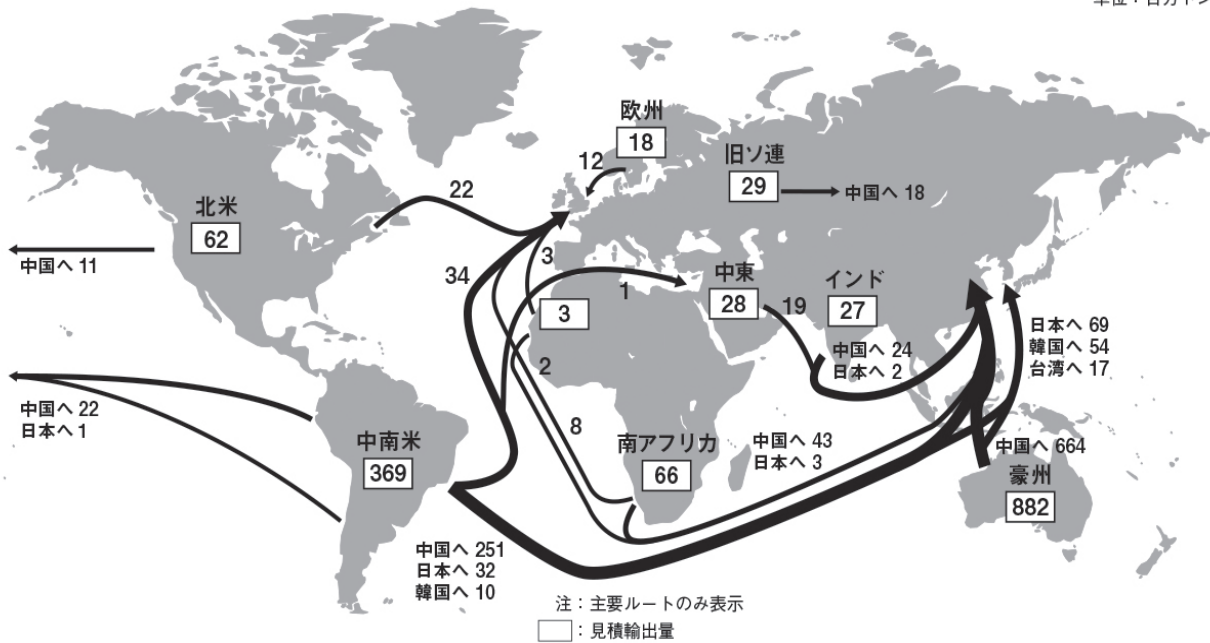
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

【鉄鉱石の海上荷動き量】

単位：百万トン



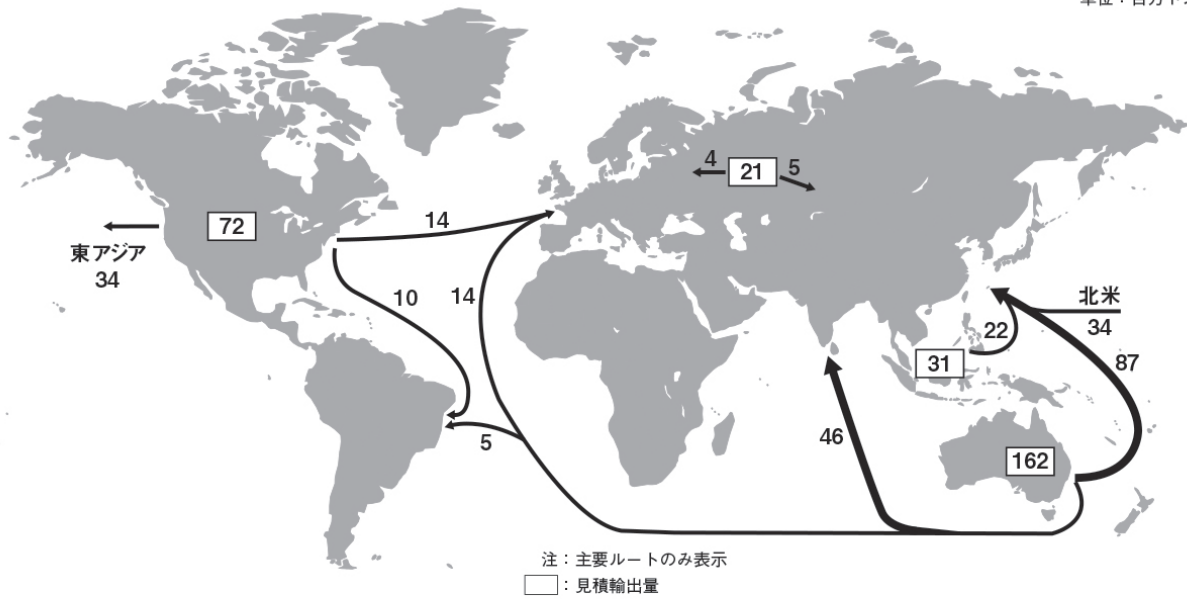
出所：通関統計よりNYK推計



【図表1-13】主要航路の荷動き（2019年）《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】

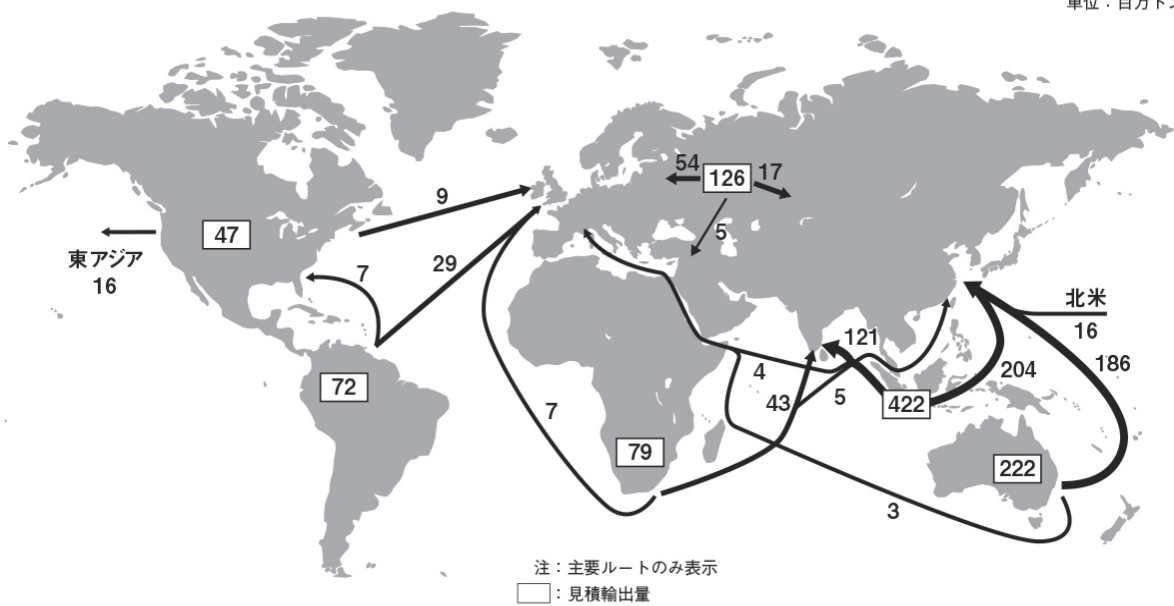
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

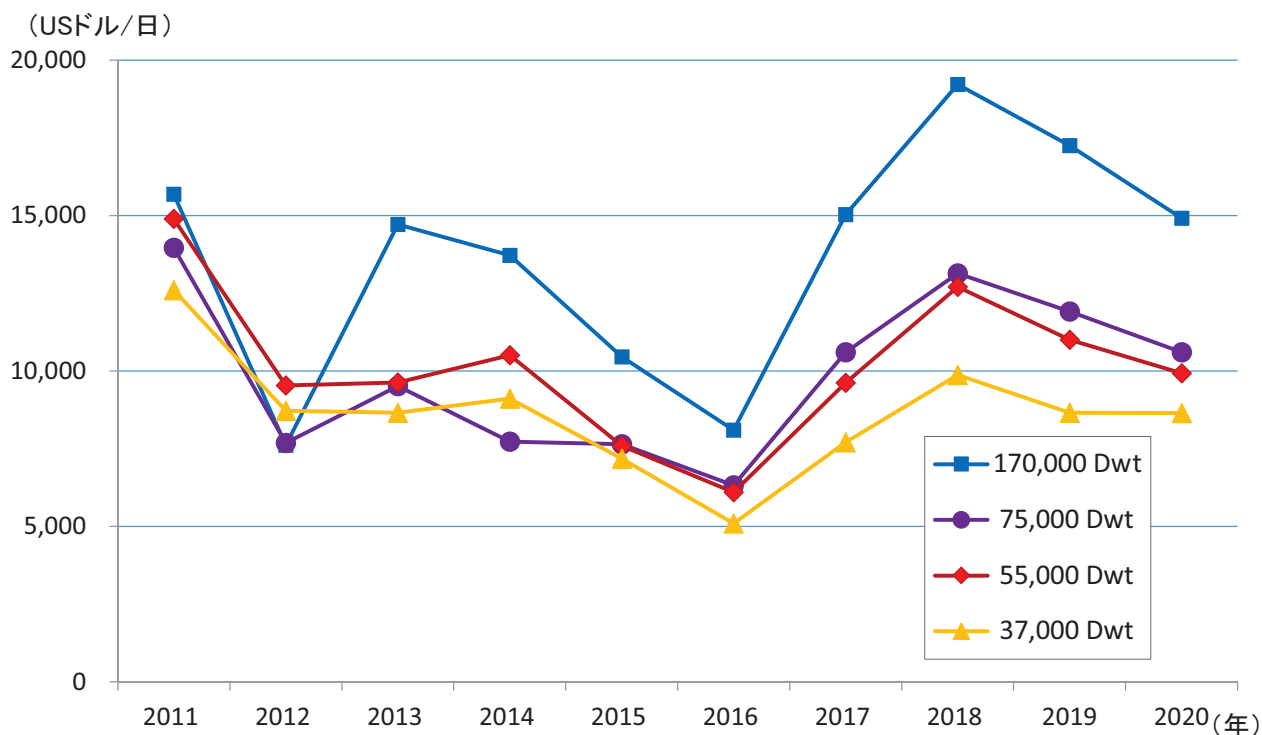
【一般炭の海上荷動き量】

単位：百万トン



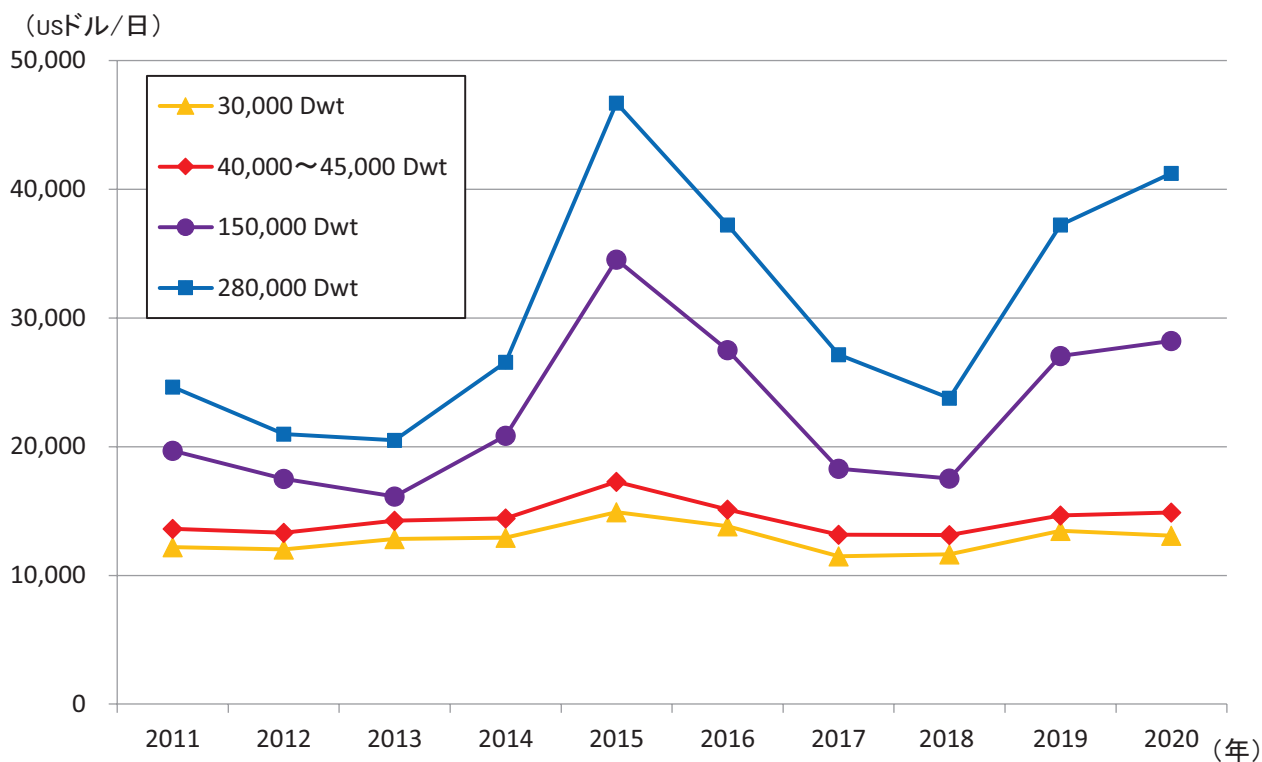
出所：通関統計よりNYK推計

【図表1-14】 乾貨物定期用船料推移



資料)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	2019年		2020年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		897,581	1,112,487	815,654	943,623	▲ 9.1
輸出	総計	159,656	544,506	150,622	468,560	▲ 5.7
	鉄鋼	33,410	30,543	31,818	25,564	▲ 4.8
	セメント	10,322	372	10,954	386	6.1
	機械類	12,746	180,226	10,321	152,988	▲ 19.0
	乗用自動車	6,205	106,763	4,927	86,270	▲ 20.6
	電気製品	1,332	50,881	1,195	47,665	▲ 10.3
	肥料	507	123	442	109	▲ 12.7
	その他	95,135	175,598	90,964	155,577	▲ 4.4
輸入	総計	737,925	567,981	665,032	475,063	▲ 9.9
	乾貨物計	479,897	425,151	432,105	380,435	▲ 10.0
	鉄鉱石	119,561	11,883	99,437	10,308	▲ 16.8
	石炭	186,178	25,282	173,730	17,043	▲ 6.7
	燐鉱石	194	43	151	31	▲ 22.0
	塩	7,583	350	7,061	314	▲ 6.9
	銅鉱	4,788	8,931	5,229	10,461	9.2
	ニッケル鉱	3,844	239	2,520	185	▲ 34.4
	ボーキサイト	50	25	35	15	▲ 29.6
	木材	6,042	3,566	4,955	2,784	▲ 18.0
	パルプ	1,717	1,468	1,537	1,123	▲ 10.5
	チップ	12,171	2,600	9,491	1,877	▲ 22.0
	小麦	5,331	1,606	5,374	1,628	0.8
	米	679	534	677	537	▲ 0.3
	大麦・裸麦	1,148	352	1,209	324	5.3
	トウモロコシ	15,983	3,841	15,770	3,515	▲ 1.3
	大豆	3,392	1,673	3,163	1,592	▲ 6.7
	その他	111,235	362,759	101,765	328,697	▲ 8.5
	液体貨物計	258,028	142,830	232,928	94,628	▲ 9.7
	原油	146,588	79,667	123,166	46,441	▲ 16.0
	LNG	77,327	43,498	74,464	32,089	▲ 3.7
	LPG	10,519	5,327	9,796	4,303	▲ 6.9
	重油	1,084	599	485	210	▲ 55.3
	その他	22,510	13,740	25,017	11,584	11.1

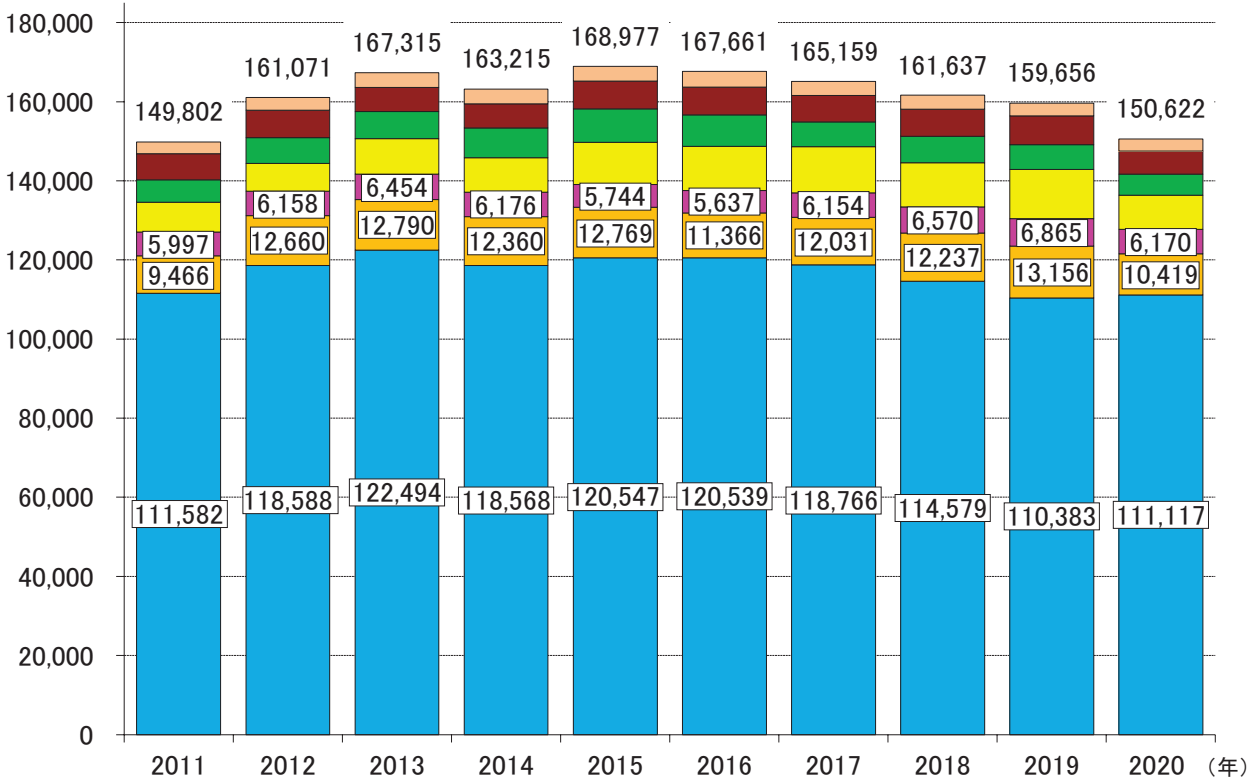
(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【図表1-17】我が国の地域別海上貿易量の推移

(千トン)

輸出

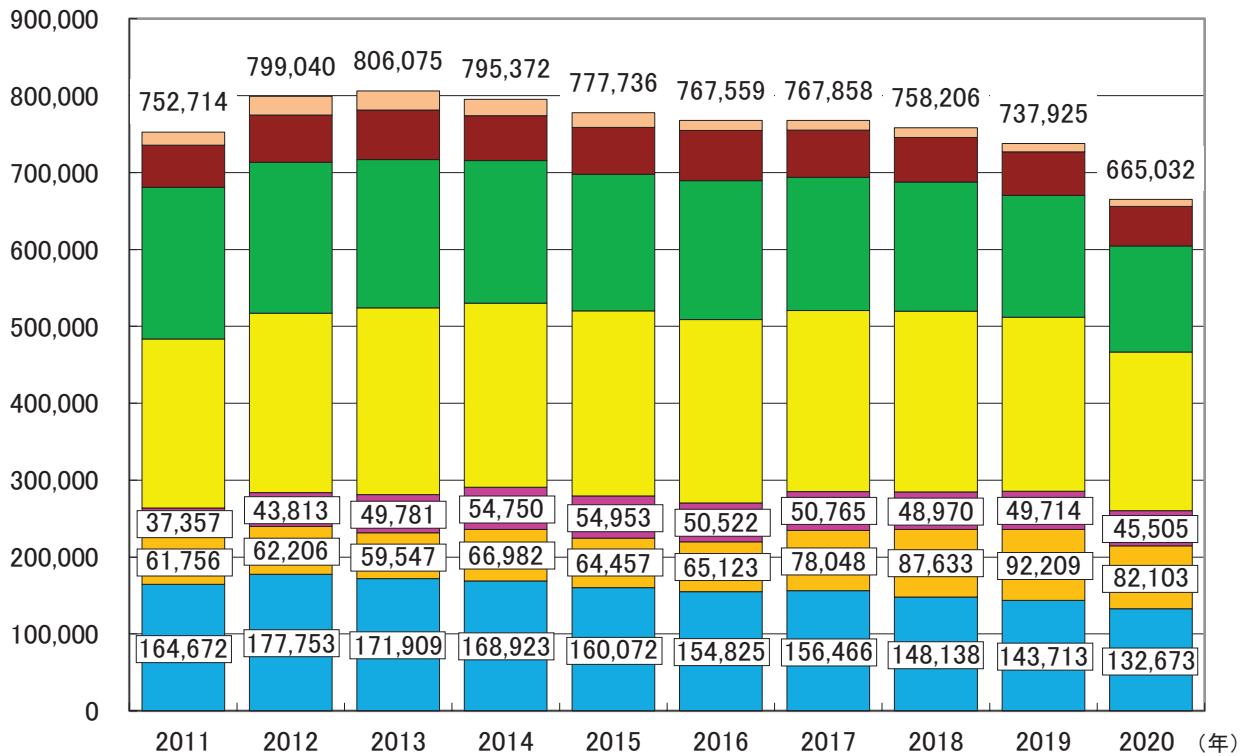
■アジア ■北米 ■欧州 ■大洋州 ■中東 ■中南米 ■アフリカ



(千トン)

輸入

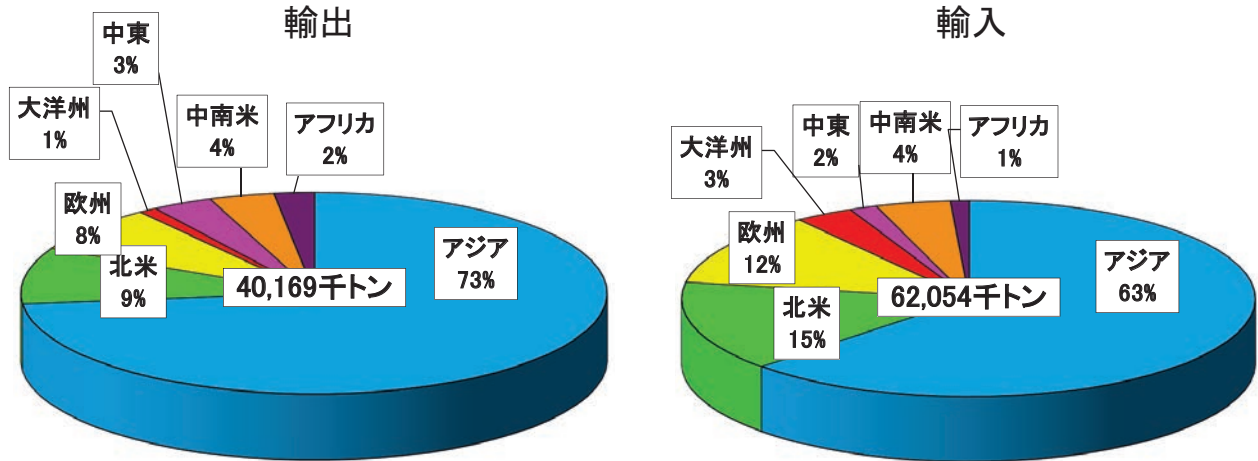
■アジア ■北米 ■欧州 ■大洋州 ■中東 ■中南米 ■アフリカ



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

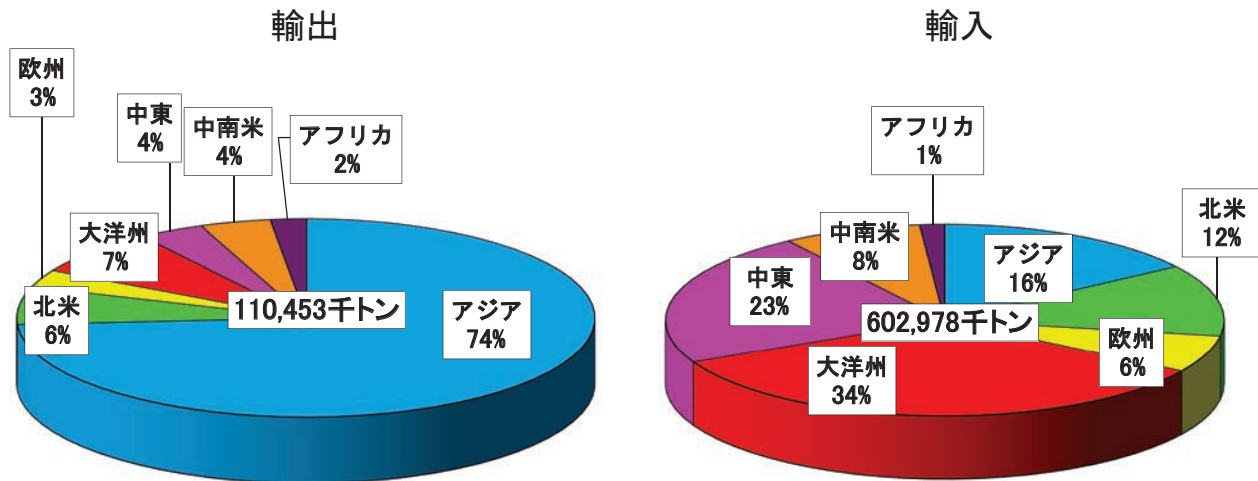


【図表1-18】我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）



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、%)

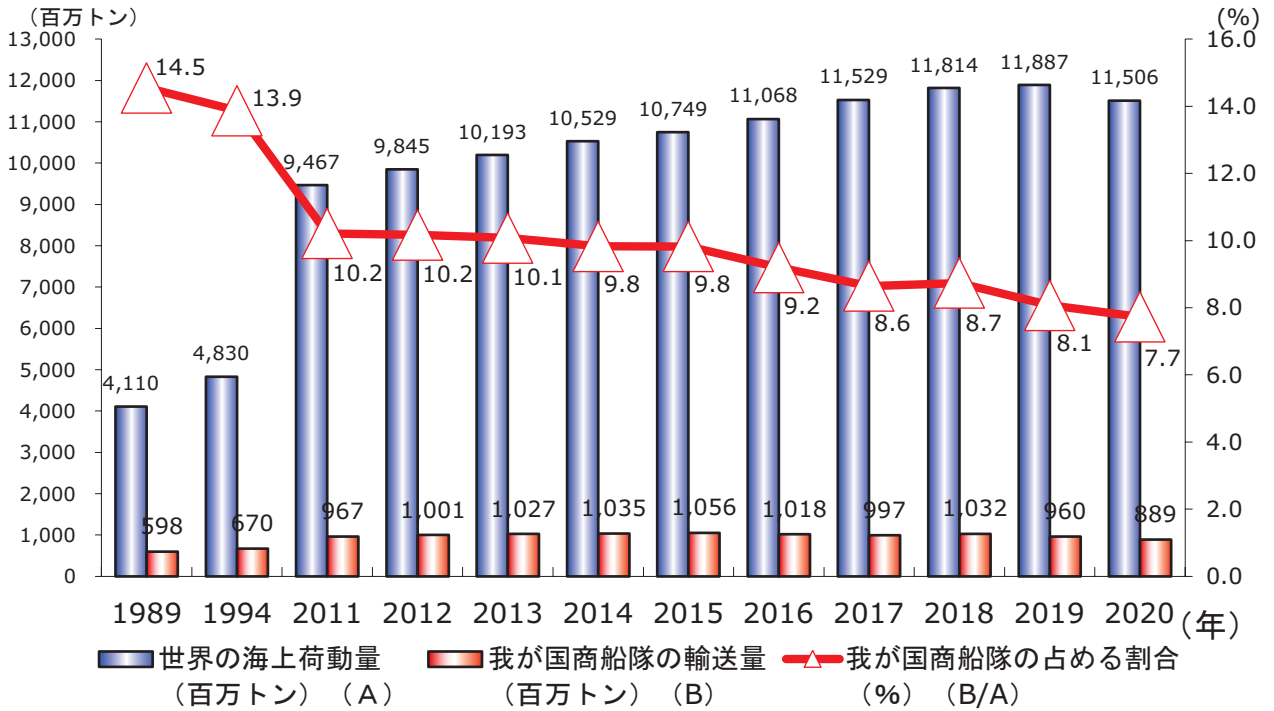
年	2019年			2020年			対前年比			
	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	日本籍船	外国用船	計	
輸出	定期船	425	17,234	17,659	661	15,314	15,975	55.6	▲ 11.1	▲ 9.5
		71	2,026	2,097	32	1,822	1,854	▲ 54.8	▲ 10.1	▲ 11.6
	(うちコンテナ船)	118	12,285	12,403	80	9,123	9,203	▲ 31.9	▲ 25.7	▲ 25.8
		19	1,492	1,511	10	1,144	1,154	▲ 47.2	▲ 23.3	▲ 23.6
	不定期船	2,004	38,154	40,157	1,529	33,955	35,484	▲ 23.7	▲ 11.0	▲ 11.6
		609	3,484	4,093	469	2,659	3,129	▲ 22.9	▲ 23.7	▲ 23.6
	油送船	45	6,747	6,793	121	6,831	6,952	165.6	1.2	2.3
		4	187	190	4	188	191	1.5	0.6	0.6
	計	2,474	62,135	64,609	2,310	56,101	58,411	▲ 6.6	▲ 9.7	▲ 9.6
		684	5,697	6,381	505	4,670	5,175	▲ 26.1	▲ 18.0	▲ 18.9
輸入	定期船	640	14,962	15,602	634	14,778	15,411	▲ 1.0	▲ 1.2	▲ 1.2
		63	1,285	1,349	44	1,256	1,300	▲ 30.7	▲ 2.3	▲ 3.6
	(うちコンテナ船)	260	14,453	14,713	242	13,187	13,429	▲ 6.9	▲ 8.8	▲ 8.7
		25	1,253	1,278	28	1,170	1,197	10.7	▲ 6.7	▲ 6.3
	不定期船	67,983	240,807	308,790	66,864	236,006	302,870	▲ 1.6	▲ 2.0	▲ 1.9
		876	3,654	4,529	1,018	3,850	4,869	16.3	5.4	7.5
	油送船	71,939	105,748	177,686	40,350	76,388	116,738	▲ 43.9	▲ 27.8	▲ 34.3
		888	1,797	2,685	507	937	1,445	▲ 42.9	▲ 47.8	▲ 46.2
	計	140,562	361,517	502,079	107,847	327,172	435,019	▲ 23.3	▲ 9.5	▲ 13.4
		1,827	6,736	8,563	1,569	6,044	7,613	▲ 14.1	▲ 10.3	▲ 11.1
三 国 間	定期船	3,905	90,592	94,497	4,652	83,504	88,156	19.1	▲ 7.8	▲ 6.7
		437	8,637	9,074	614	8,826	9,440	40.5	2.2	4.0
	(うちコンテナ船)	3,899	89,127	93,026	4,554	81,675	86,229	16.8	▲ 8.4	▲ 7.3
		436	8,549	8,985	602	8,716	9,318	37.9	2.0	3.7
	不定期船	39,016	227,254	266,270	43,490	238,677	282,167	11.5	5.0	6.0
		698	4,258	4,956	673	4,027	4,701	▲ 3.5	▲ 5.4	▲ 5.2
	油送船	2,155	30,083	32,239	3,131	22,480	25,611	45.3	▲ 25.3	▲ 20.6
		25	965	990	38	660	698	52.6	▲ 31.6	▲ 29.5
	計	45,076	347,930	393,006	51,273	344,662	395,935	13.7	▲ 0.9	0.7
		1,160	13,861	15,020	1,326	13,512	14,838	14.3	▲ 2.5	▲ 1.2
合 計	定期船	4,969	122,788	127,758	5,946	113,596	119,542	19.7	▲ 7.5	▲ 6.4
		572	11,949	12,520	690	11,904	12,594	20.7	▲ 0.4	0.6
	(うちコンテナ船)	4,277	115,866	120,142	4,877	103,984	108,861	14.0	▲ 10.3	▲ 9.4
		480	11,294	11,774	639	11,030	11,669	33.2	▲ 2.3	▲ 0.9
	不定期船	109,002	506,215	615,217	111,882	508,639	620,521	2.6	0.5	0.9
		2,182	11,396	13,578	2,161	10,537	12,698	▲ 1.0	▲ 7.5	▲ 6.5
	油送船	74,140	142,578	216,718	43,602	105,699	149,301	▲ 41.2	▲ 25.9	▲ 31.1
		917	2,949	3,865	549	1,785	2,334	▲ 40.1	▲ 39.5	▲ 39.6
	計	188,111	771,582	959,693	161,431	727,934	889,365	▲ 14.2	▲ 5.7	▲ 7.3
		3,670	26,293	29,964	3,400	24,226	27,626	▲ 7.4	▲ 7.9	▲ 7.8

資料)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. 2020年の数値は暫定値である。



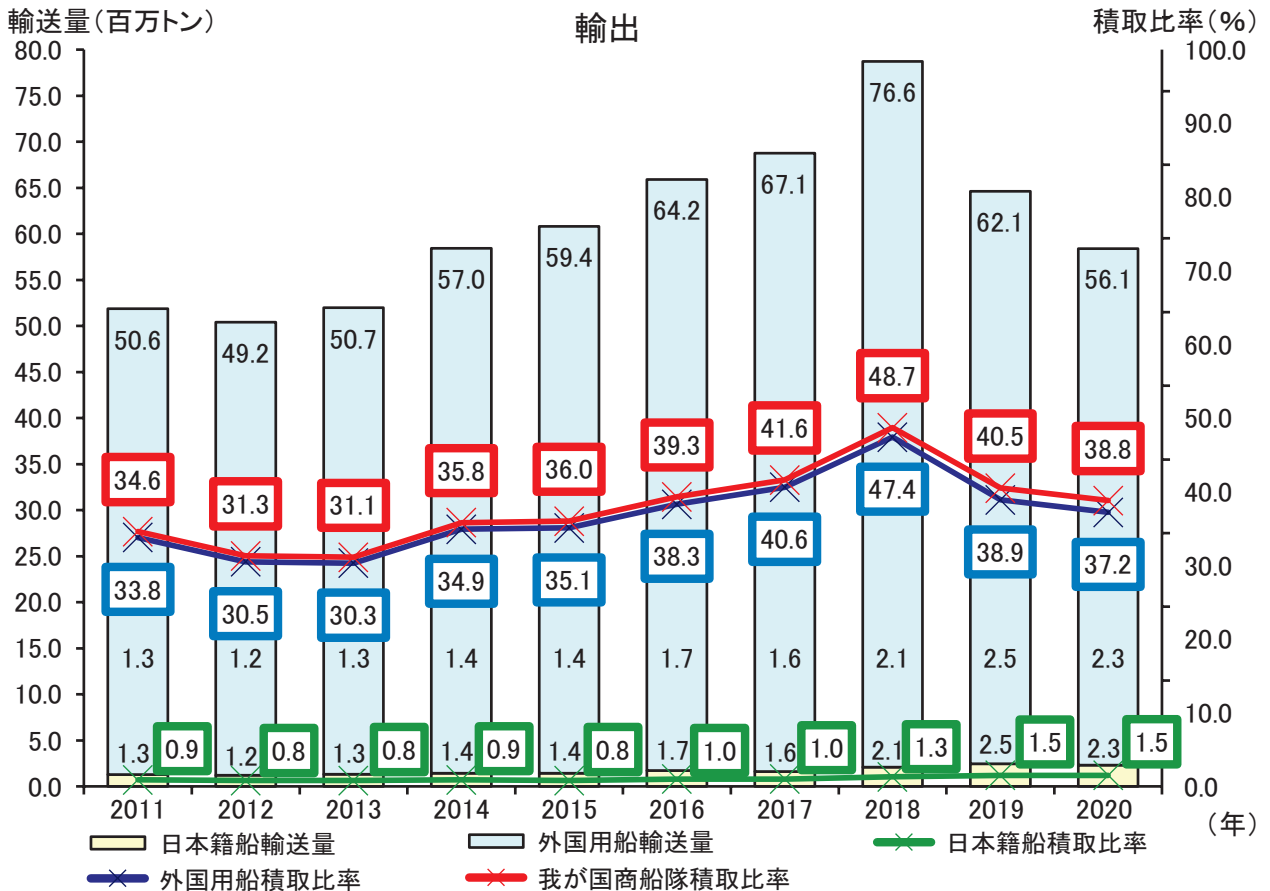
【図表1-21】世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



資料)国土交通省海事局作成

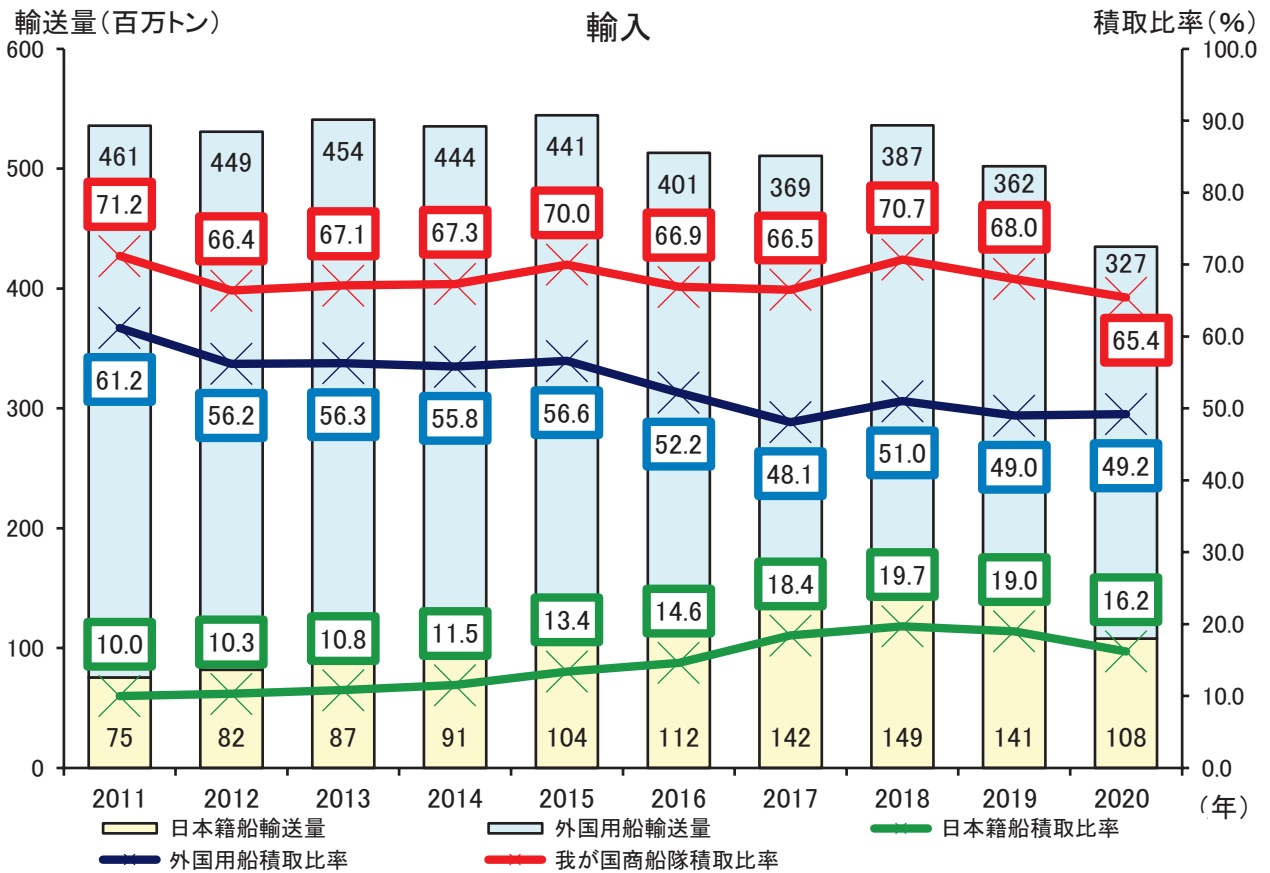
(注) 1. 世界の海上荷動きはClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2020年の値は推計値)。
2. 2020年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

【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



資料)国土交通省海事局作成

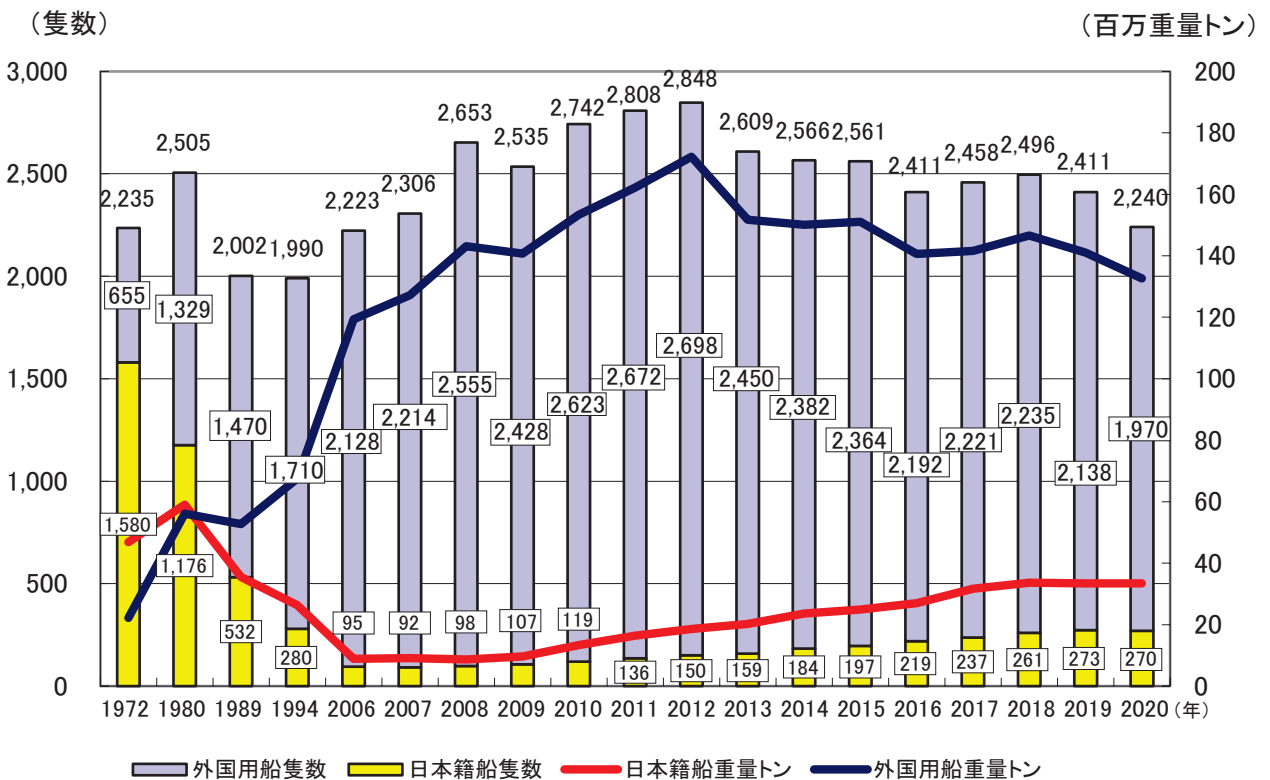
(注)2020年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。



資料)国土交通省海事局作成

(注)2020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



資料)国土交通省海事局作成

(注)2020年6月末日現在

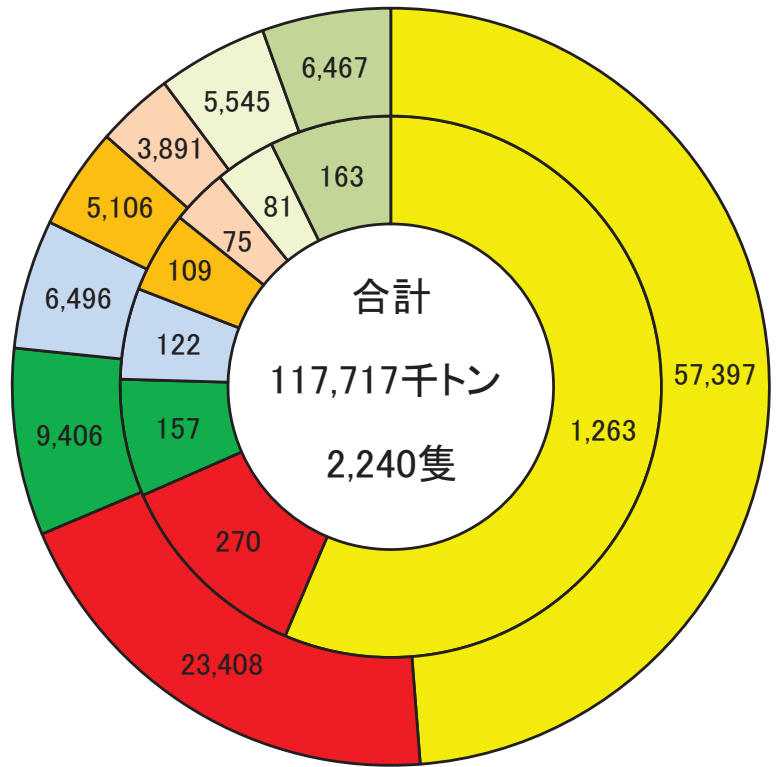


【図表1-24】我が国商船隊の船籍国別一覧

- パナマ
- 日本
- リベリア
- マーシャル諸島
- シンガポール
- 香港
- バハマ
- その他

外側グラフ
総トンベース(千トン)

内側グラフ
隻数ベース



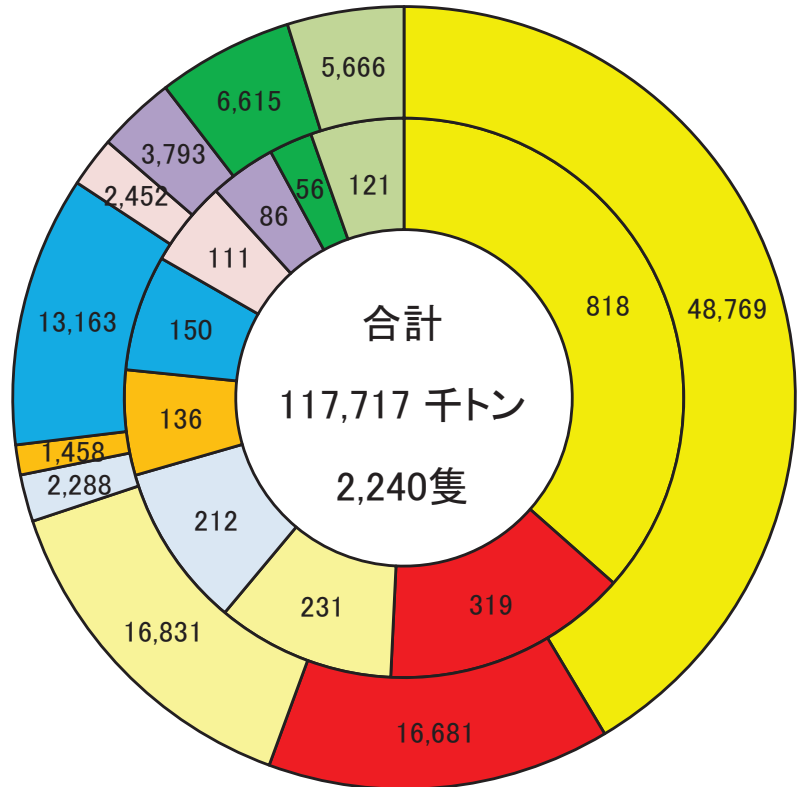
資料)国土交通省海事局作成
(注)2020年6月末日現在

【図表1-25】我が国商船隊の船種別一覧

- ばら積船
- 自動車専用船
- フルコンテナ船
- 一般貨物船
- 化学薬品船
- 油送船
- LPG船
- チップ専用船
- LNG船
- その他

外側グラフ
総トン数ベース(千トン)

内側グラフ
隻数ベース



資料)国土交通省海事局作成
(注)2020年6月末日現在

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	
2019	18,689	▲ 8.8	18,540	▲ 11.5	148	-	783	-	638	-
2020	15,466	▲ 17.2	16,060	▲ 13.4	▲ 594	-	1,025	-	375	-

(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	2019年度			2020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	0	▲ 100.0	0.0	0.6	0.0
	不定期・専用船	12,166	▲ 5.2	65.2	9,728	▲ 20.0
	油送船	788	▲ 3.1	4.2	428	▲ 45.7
	計	12,954	▲ 8.3	69.4	10,157	▲ 21.6
賃借料	4,549	▲ 6.8	24.4	4,257	▲ 6.4	27.6
その他	1,165	▲ 19.5	6.2	1,004	▲ 13.8	6.5
合計	18,668	▲ 8.7	100.0	15,418	▲ 17.4	100.0

(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1-28】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	2018年度	2019年度	2020年度
営業収益	85.4	86.7	83.5
営業費用	72.2	70.6	68.6
乖離幅	13.2	16.2	14.9

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)

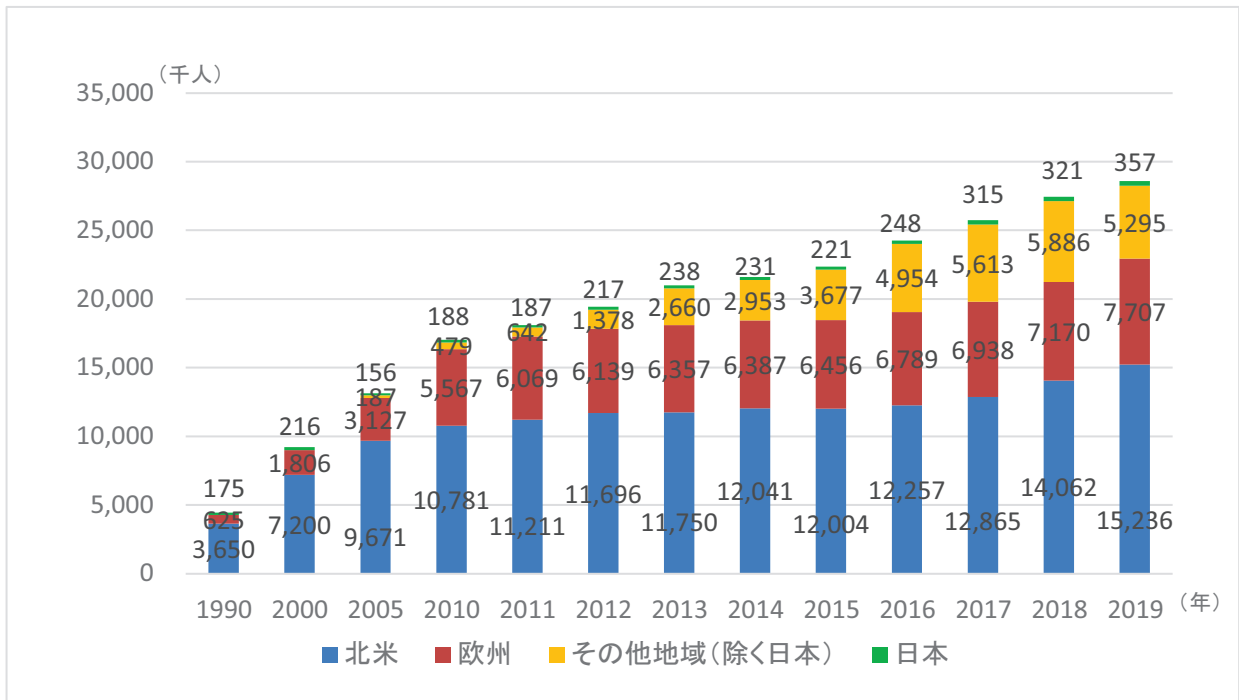
区分	2019年度			2020年度		
	実績額	為替変動 による影響額	1ドル当たり1 円変動による 影響額	実績額	為替変動 による影響額	1ドル当たり2 円変動による 影響額
営業収益	18,689	▲ 218	148	15,466	▲ 404	121
営業費用	18,540	▲ 176	119	16,060	▲ 346	104
営業損益	148	▲ 42	28	▲ 594	▲ 58	17

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2019年度1ドル=109.18円 2020年度1ドル=105.84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

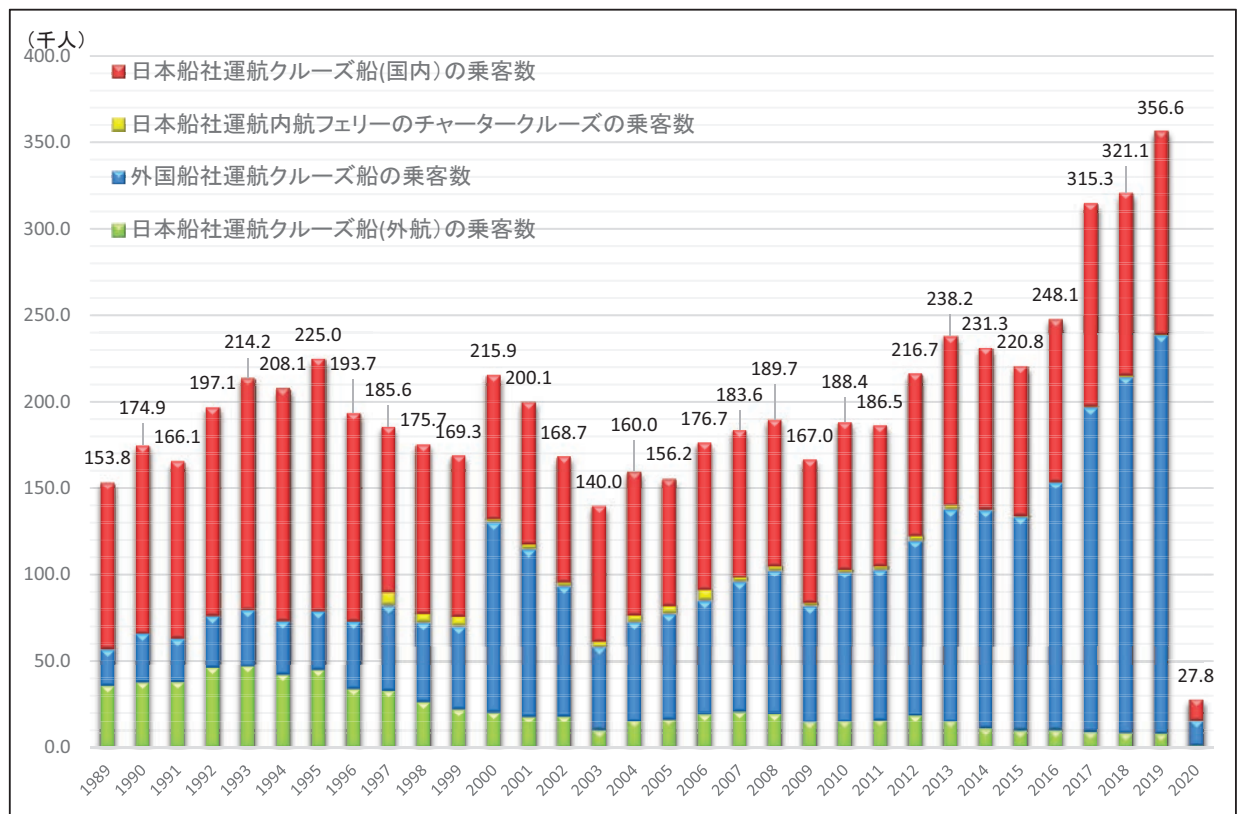
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA 2019 Global Market Report、国土交通省資料

【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

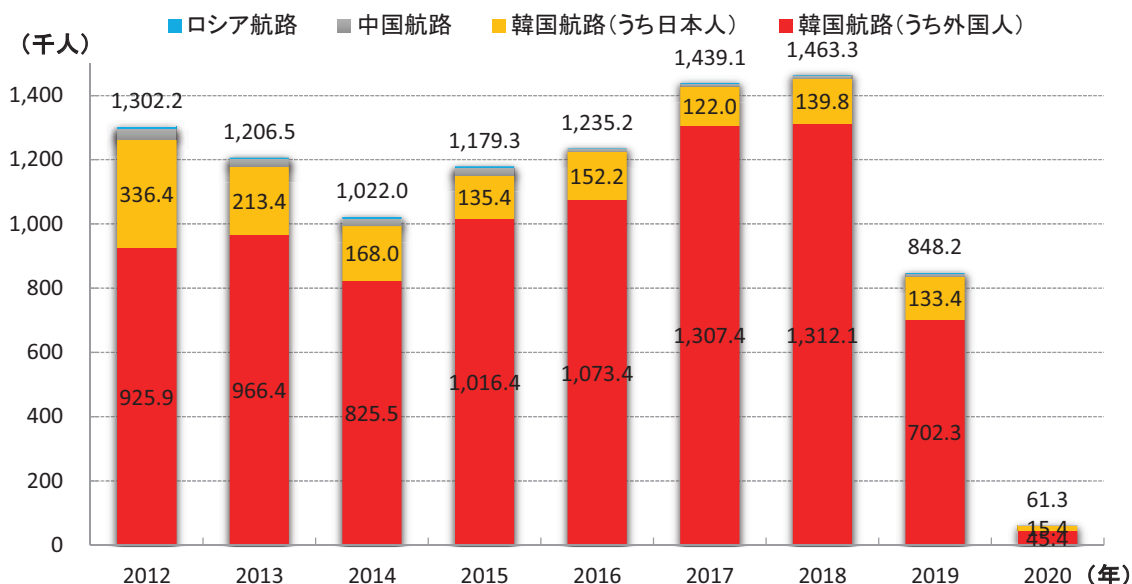
(2021年4月現在)

運航者名	運航者国籍	船名	航路
関釜フェリー(株)	日本	はまゆう	下関～釜山
釜関フェリー(株)	韓国	星希	
JR九州高速船(株)	日本	クイーンビートル	博多～釜山
カメリアライン(株)	日本	ニューかめりあ	博多～釜山
パンスターライン(株)	韓国	PANSTAR DREAM	大阪～釜山
(株)韓日高速海運	韓国	A U R O R A	対馬(比田勝・厳原)～釜山
(株)大亜高速海運		オーシャンフラワー	
		オーシャンフラワー2	
未来高速(株)	韓国	コビーV	
(株)スターライン	韓国	ニーナ	
中日国際輪渡有限公司	中国	新鑿真	神戸・大阪～上海
		蘇州号	大阪～上海
DUWON商船(株)	韓国	イースタンドリーム	舞鶴～浦項～ウラジオストック

資料)国土交通省海事局作成

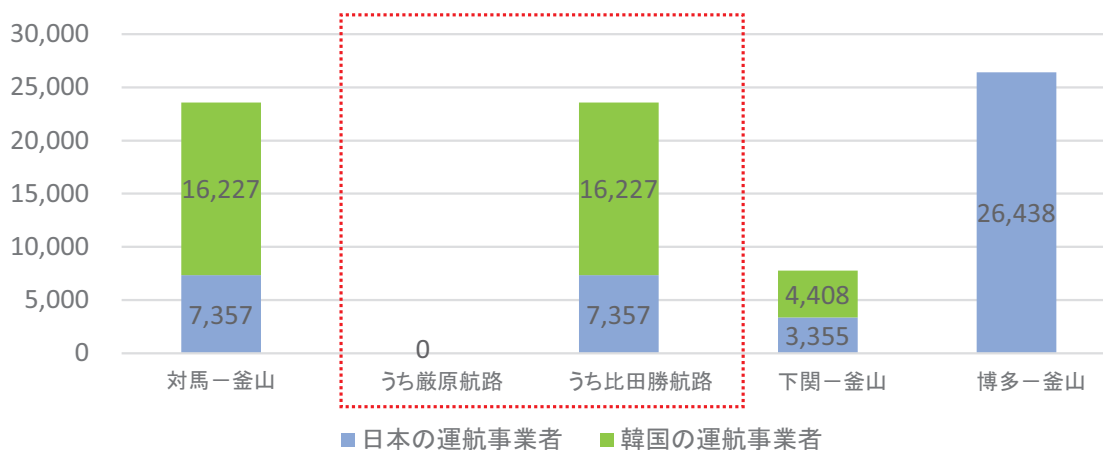
(注)新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、現在各航路とも旅客運送を停止中

【図表1-33】 外航旅客定期航路等の乗客数の推移



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現況うち主な韓国航路の乗客数 (2020年)



資料)国土交通省海事局作成

(注)2020年の厳原航路は全事業者運休のため輸送実績なし



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	2017	397	547	1,129
	2018	390	548	1,092
	2019	391	546	1,100
	2020	393	544	1,098
	2021	387	537	1,098
特定旅客定期航路事業	2017	6	8	8
	2018	6	8	8
	2019	6	8	7
	2020	6	8	9
	2021	6	8	9
旅客不定期航路事業	2017	560	1,226	1,109
	2018	569	1,242	1,121
	2019	575	1,252	1,131
	2020	565	1,246	1,126
	2021	560	1,231	1,127
計	2017	963	1,781	2,246
	2018	965	1,798	2,221
	2019	972	1,806	2,238
	2020	964	1,798	2,233
	2021	953	1,776	2,234
うちフェリー航路事業	2017	141	161	290
	2018	141	161	282
	2019	141	163	285
	2020	140	162	287
	2021	138	160	285

【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	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
	2019	72.0	▲ 7.4	2,960	▲ 8.2
特定旅客定期航路事業	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
	2019	0.26	▲ 7.3	2.06	▲ 2.7
旅客不定期航路事業	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
	2019	7.9	▲ 17.6	113	▲ 17.3
計	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
	2019	80.2	▲ 8.5	3,076	▲ 8.5

(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	
		対前年度 伸び率	対前年度 伸び率		対前年度 伸び率	対前年度 伸び率
2015 台数	3,728	▲ 3.3	7,326	▲ 2.2	11,054	▲ 2.6
	台キロ 893	▲ 0.9	618	2.3	1,511	0.4
2016 台数	3,788	1.6	7,189	▲ 1.9	10,978	▲ 0.7
	台キロ 939	5.2	619	0.2	1,558	3.1
2017 台数	3,843	1.5	7,316	1.8	11,159	1.6
	台キロ 960	2.2	651	5.2	1,611	3.4
2018 台数	3,944	2.6	7,724	5.6	11,669	4.6
	台キロ 977	1.8	657	0.9	1,634	1.4
2019 台数	3,784	▲ 4.1	7,748	0.3	11,532	▲ 1.2
	台キロ 967	▲ 1.1	654	▲ 0.4	1,621	▲ 0.8

(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	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
	2019	466	252,518	1,881	1,750	100.8
特定旅客定期航路事業	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
	2019	8	416	20	21	105.2
旅客不定期航路事業	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
	2019	733	20,192	▲ 1,871	▲ 1,586	92.9
計	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
	2019	1,207	273,126	30	184	100.2

(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

(単位:千台、百万台キロ)

区分		2019年度(9社)			2020年度(8社)		
航路数		12 航路			11 航路		
航路距離		8,686 km			8,332 km		
就航隻数		36 隻 (2020年4月1日現在)			35 隻 (2021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	1,258	61.4%	-0.4%	1,172	68.9%	-6.8%
	乗用車・その他	792	38.7%	-0.3%	530	31.1%	-33.1%
	計	2,049	100.0%	-0.3%	1,702	100.0%	-16.9%
	8トントラック換算計	1,586		-0.3%	1,392		-12.2%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	805	62.4%	-0.9%	1,059	73.5%	31.6%
	乗用車・その他	486	37.6%	0.0%	382	26.5%	-21.4%
	計	1,291	100.0%	-0.5%	1,441	100.0%	11.6%
	8トントラック換算計	1,006		-0.7%	1,217		21.0%
旅 客	輸送人員	2,388 千人		-0.8%	1,119 千人		-53.1%
	輸送人キロ	1,330 百万人キロ		0.1%	638 百万人キロ		-52.0%

- (注) 1. 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。
 2. 2020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

(単位:百万円、%)

区分	2019年度(9社)	2020年度(8社)	対前年度比
営業収入	185,518	119,460	64.4%
営業費用	173,854	121,248	69.7%
営業損益	11,664	▲ 1,788	—
経常損益	11,038	▲ 2,084	—
当期損益	8,007	▲ 2,306	—

- (注) 1. 航路損益ではなく、経営実態調査で報告のあった
 長距離フェリー事業者の会社損益を集計したものである。
 2. 決算期が12月のもの1社を含む。
 3. 2020年度分は速報値である。

【図表1-41】長距離フェリー事業者財務状況(8社)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資 産	流動資産	47,546	17.7%
	固定資産	221,317	82.3%
	資産合計	268,954	100.0%
負 債	流動負債	56,541	21.0%
	固定負債	141,982	52.8%
	負債合計	198,523	73.8%
純資産		70,432	26.2%
負債・純資産合計		268,954	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	145	30	49	224

【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
2019	296	553	190,246	344
2020	292	548	192,279	351
2021	290	546	193,943	355

【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
2017	43,949	1.6	2.4
2018	43,719	▲ 0.5	4.6
2019	41,346	▲ 5.4	▲ 10.2

【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
2017	78,141	▲ 3,617	▲ 3,071	96.4
2018	79,183	▲ 5,608	▲ 4,821	94.5
2019	70,963	▲ 6,085	▲ 6,378	92.6

【図表1-46】 届出事業者数の推移

区分	2014年4月	2015年4月	2016年4月	2017年4月	2018年4月	2019年4月	2020年4月
届出事業者数	3,624	3,772	3,942	4,149	4,395	4,359	4,544

【図表1-47】 離島航路補助金の交付実績

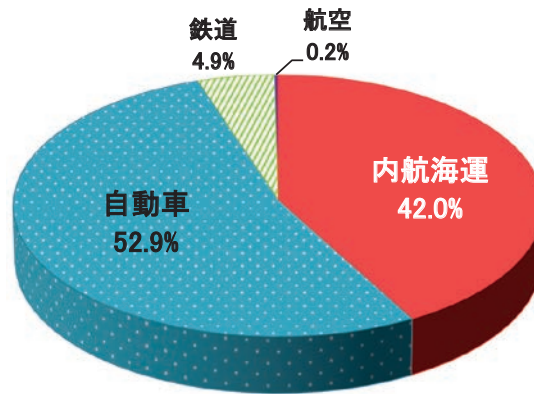
(単位:百万円)

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
2020	112	126	8,695

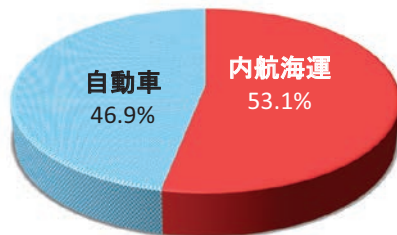
※2018年、2020年は補正予算を含む

4. 内航海運 ①内航海運の概況

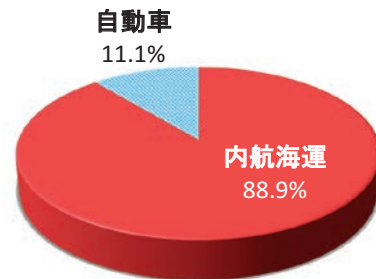
【図表1-48】 輸送機関別シェア（2019年度：トンキロベース）



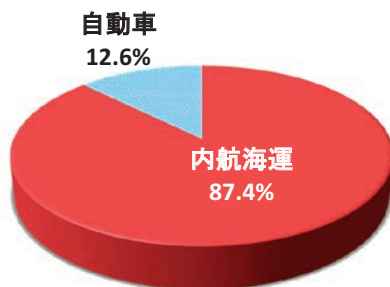
金属(鉄鋼等)



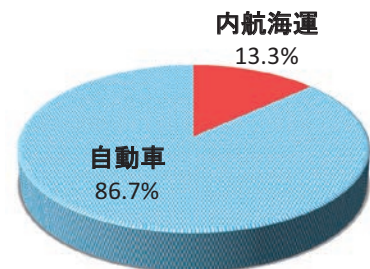
石油製品



セメント

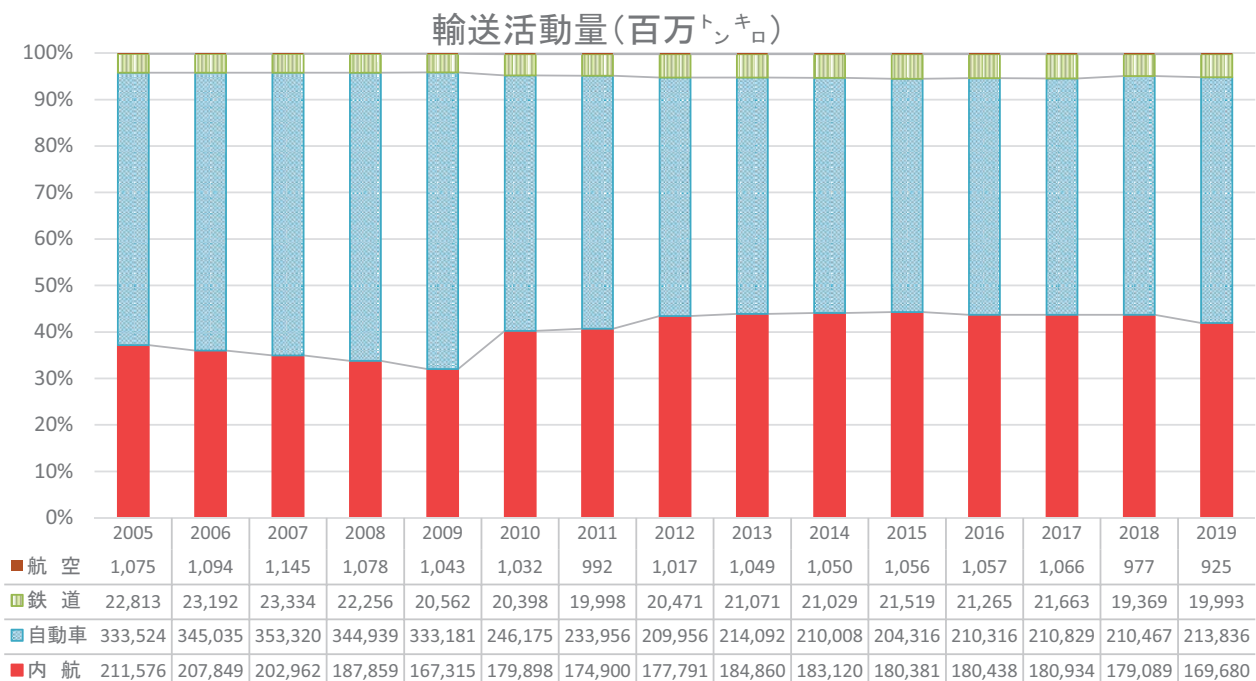
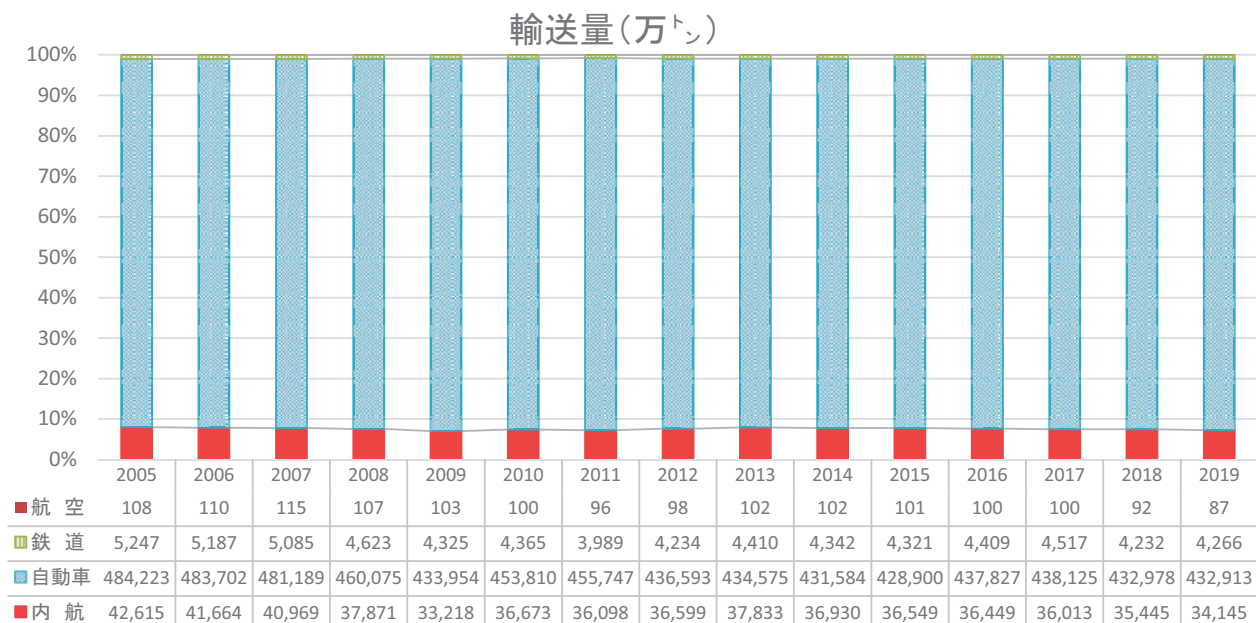


雑貨



(注) 雑貨輸送機関別シェアは、2009年度の割合である。
 資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、
 「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より作成

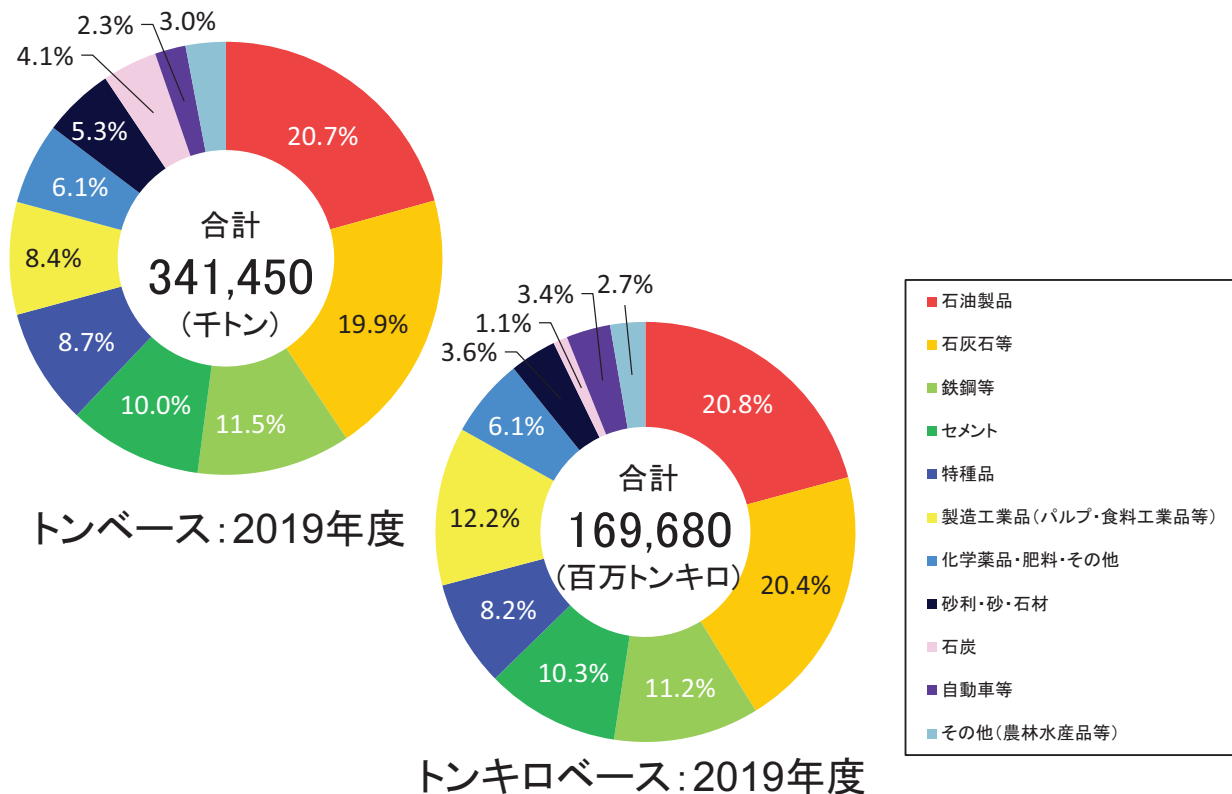
【図表1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より作成

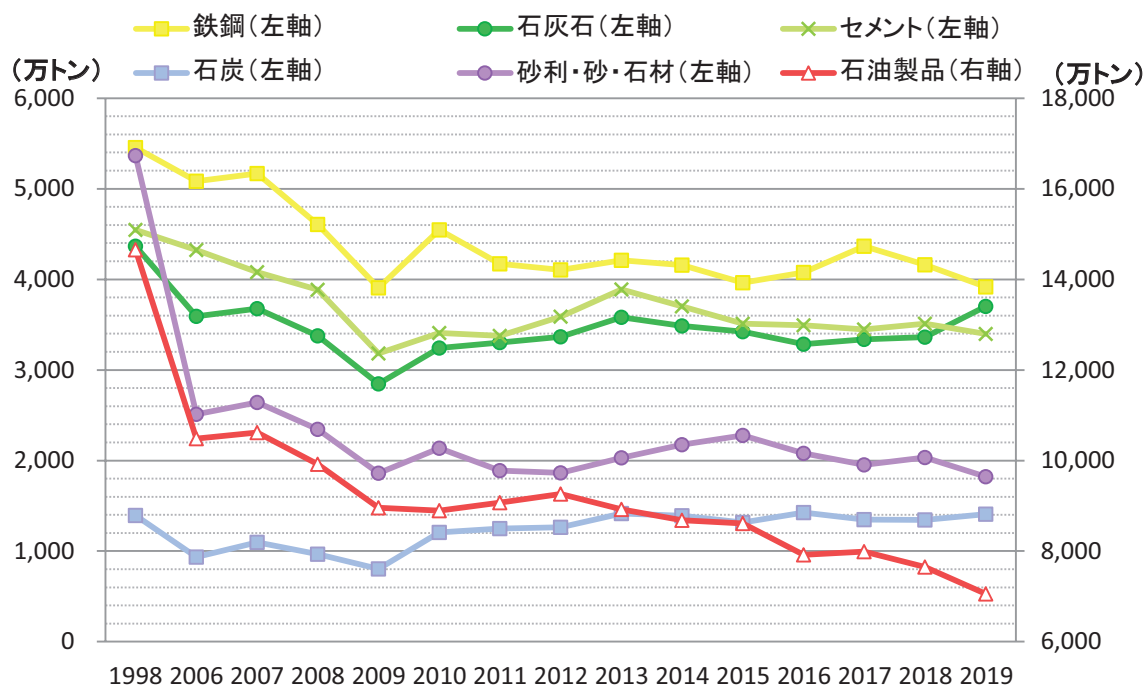


【図表1-50】輸送品目別シェア（2019年度）



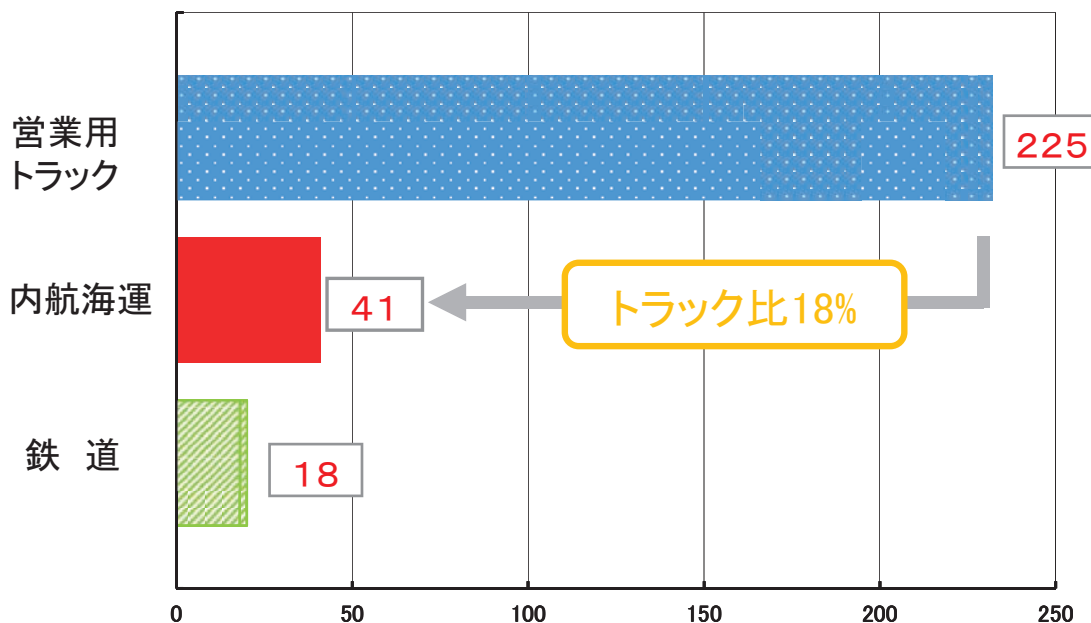
資料)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

【図表1-51】主要品目別輸送量の推移



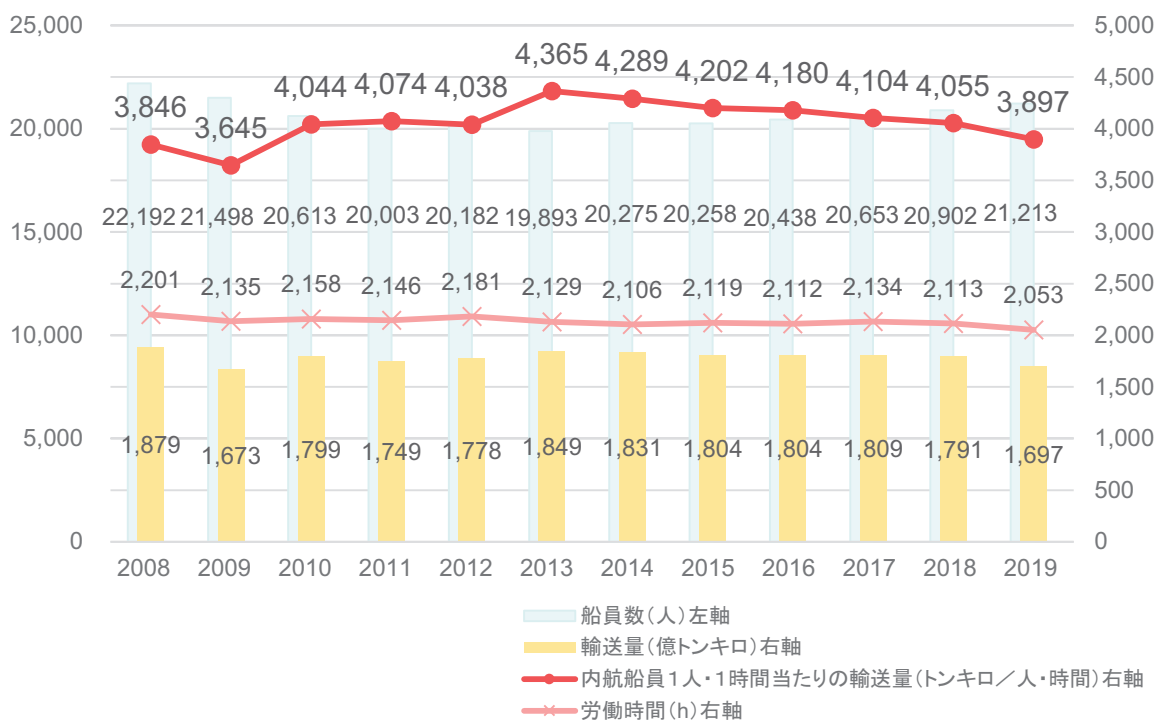
資料)国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

【図表1-52】 輸送機関別のCO₂排出原単位[g-CO₂/トンキロ] (2019年度)



資料) 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

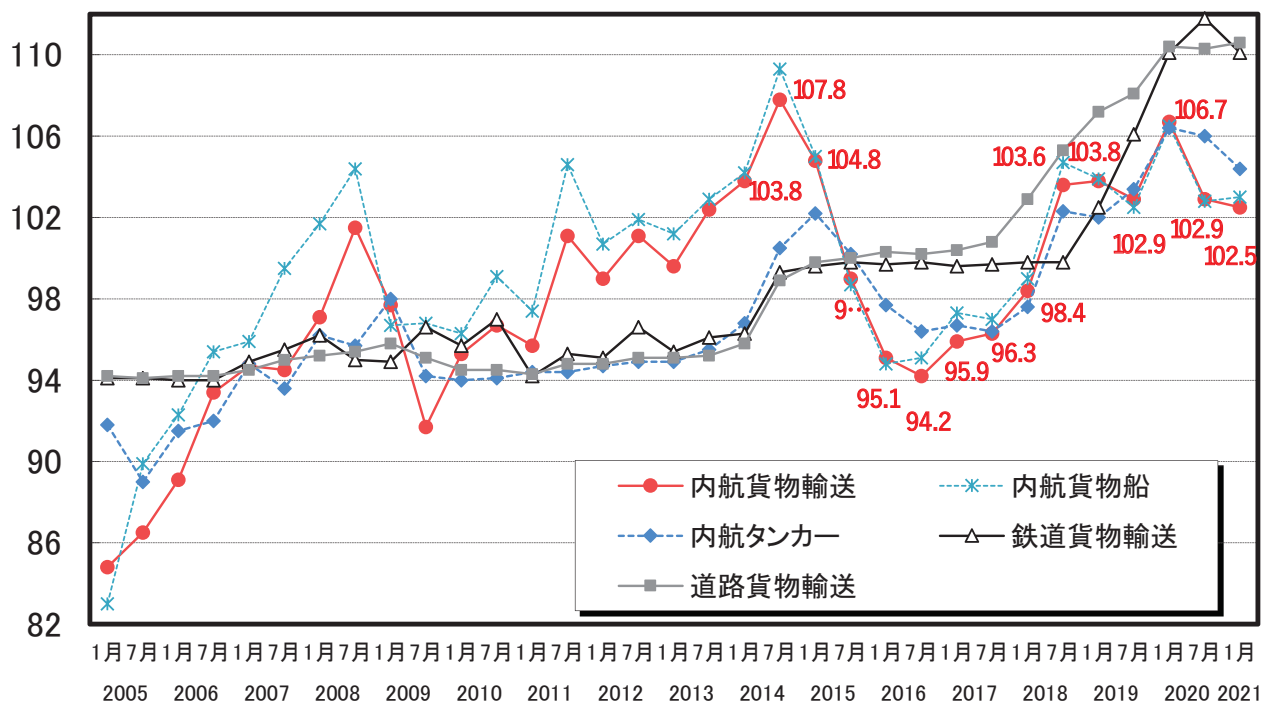
【図表1-53】 内航船員1人・1時間あたりの輸送量推移



資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「船員労働統計年報」、国土交通省海事局資料より作成



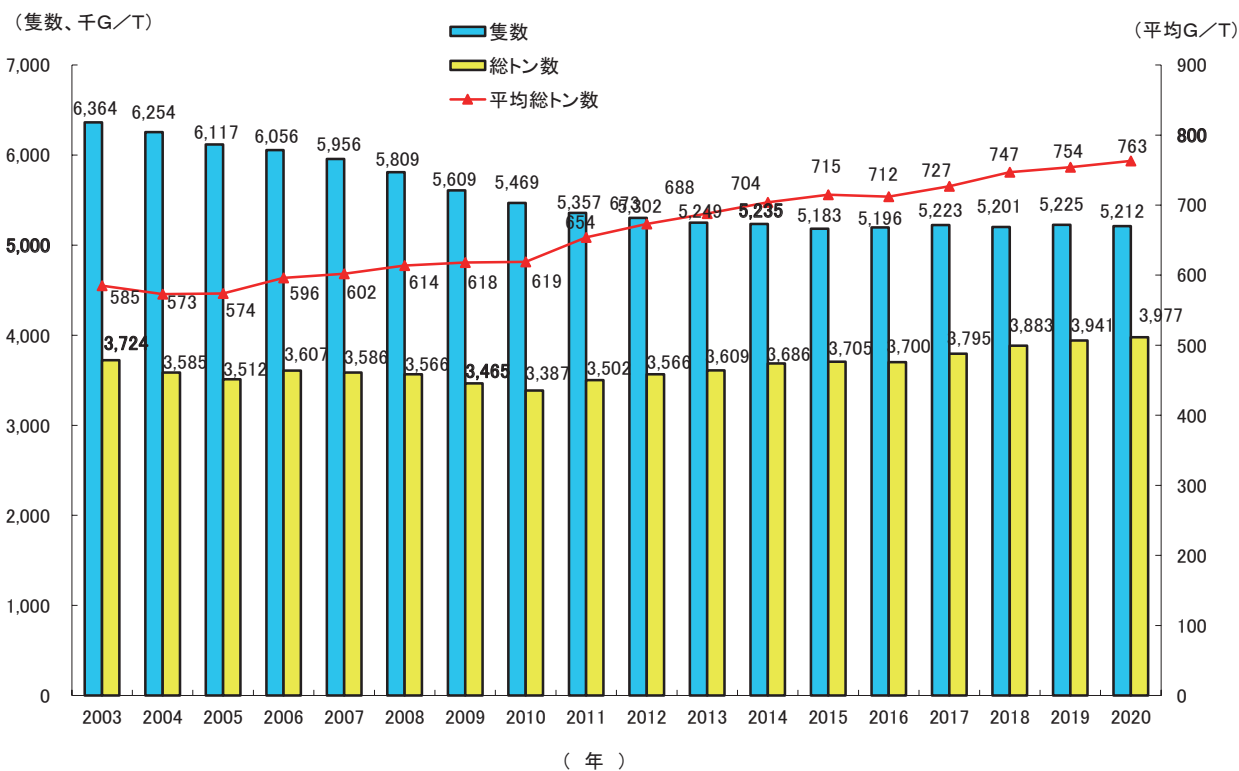
【図表1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2015年基準)



(注) 2015年基準=100

資料) 日本銀行調査統計局「企業向けサービス価格指数」より国土交通省海事局作成

【図表1-55】 内航船舶の推移



○国土交通省海事局資料より作成

(注) 各年度末現在

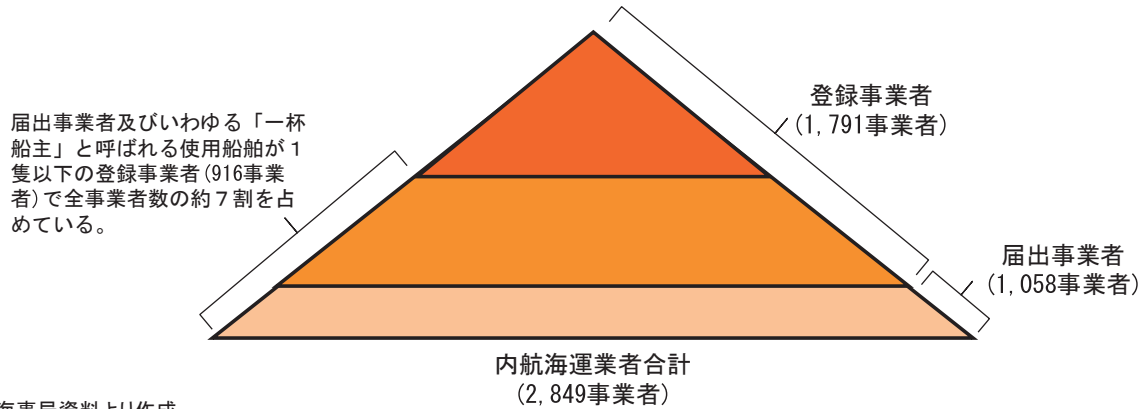
②内航海運業者の現状

【図表1-56】内航海運の事業構造

概要

- | | | |
|------------|------------------------|------------|
| 1. 内航海運業者数 | 3,353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 | 2,053事業者（うち、休止事業者262者） | |
| 3. 届出事業者数 | 1,300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。



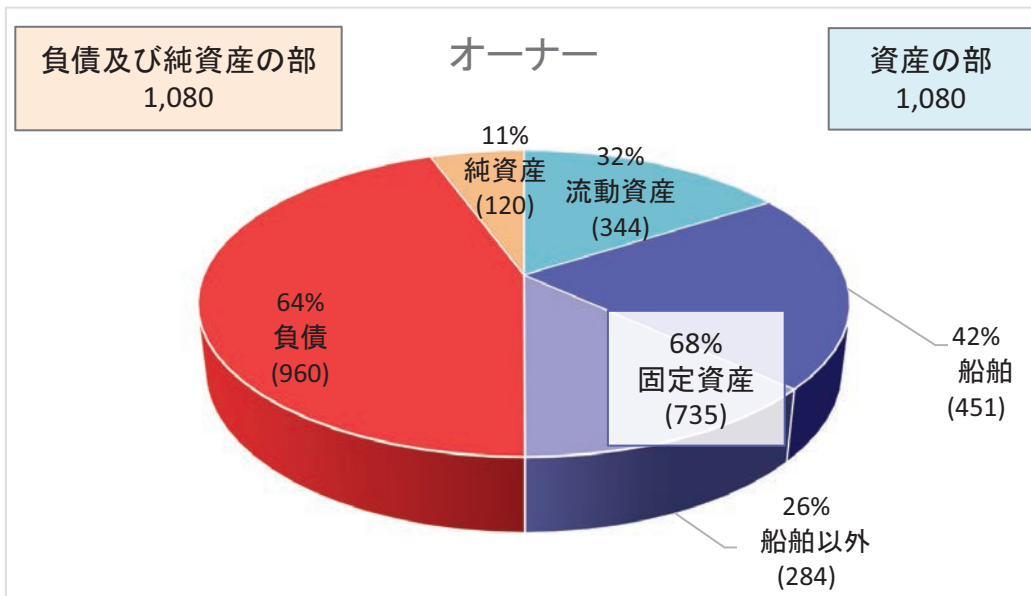
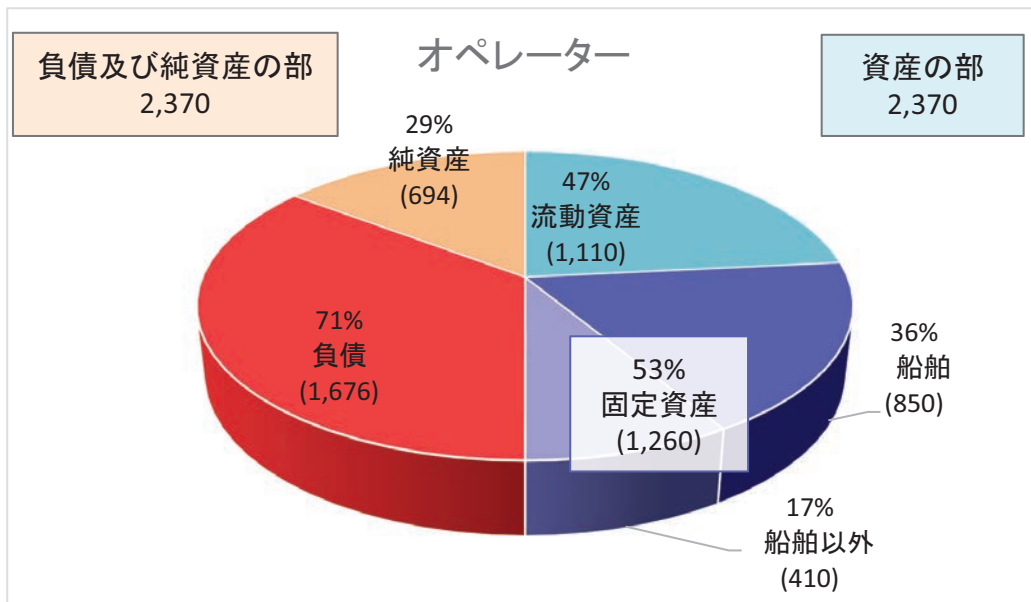
○ 海事局資料より作成

（注）2021年4月1日現在。

内航海運業者の構成ピラミッド（休止事業者を除く）

③財務状況

【図表1-57】内航海運の固定資産割合（2018年度）



(単位：百万円)

(注) 1 1社平均値 (内航海運業収益70%以上)

2 % : 各部に対する割合

資料) 国土交通省海事局

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)	2011年3月31日		2021年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,812 (33.1)	50,134 (1.5)	1,810 (34.7)	43,596 (1.1)
100総トン以上200総トン未満	1,030 (18.8)	179,606 (5.3)	623 (12.0)	106,025 (2.7)
200総トン以上300総トン未満	265 (4.8)	68,232 (2.0)	354 (6.8)	92,614 (2.3)
300総トン以上400総トン未満	201 (3.7)	70,522 (2.1)	198 (3.8)	68,977 (1.7)
400総トン以上500総トン未満	1,093 (20.0)	533,468 (15.8)	1,073 (20.6)	527,066 (13.3)
500総トン以上700総トン未満	227 (4.2)	147,855 (4.4)	160 (3.1)	98,502 (2.5)
700総トン以上1000総トン未満	339 (6.2)	277,337 (8.2)	451 (8.7)	364,544 (9.2)
1000総トン以上2000総トン未満	148 (2.7)	219,616 (6.5)	131 (2.5)	192,064 (4.8)
2000総トン以上3000総トン未満	77 (1.4)	207,457 (6.1)	61 (1.2)	160,487 (4.0)
3000総トン以上4500総トン未満	146 (2.7)	538,267 (15.9)	182 (3.5)	676,867 (17.0)
4500総トン以上6500総トン未満	55 (1.0)	285,301 (8.4)	60 (1.2)	312,363 (7.9)
6500総トン以上	76 (1.4)	808,862 (23.9)	109 (2.1)	1,334,309 (33.5)
合計	5,469 (100)	3,386,657 (100)	5,212 (100)	3,977,414 (100)
平均総トン数	619		763	

○国土交通省海事局調べ

- (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。

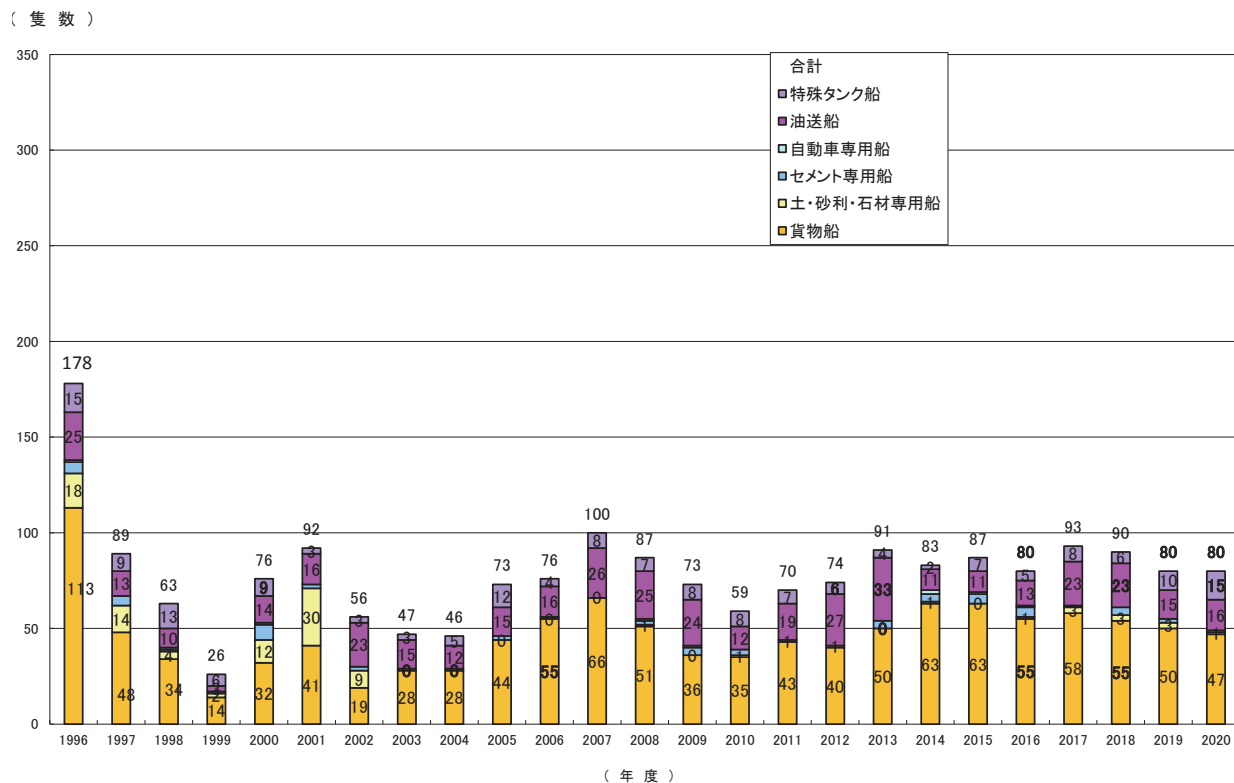
【図表1-59】内航船の船種別船腹量

船種	2011年3月31日			2021年3月31日		
	隻数	総トン数	()	隻数	総トン数	()
その他貨物船	3,547	1,699,440	(479)	3522	2,168,916	(616)
土・砂利・石材専用船	438	261,441	(597)	312	204,730	(656)
セメント専用船	141	368,331	(2612)	135	402,412	(2981)
自動車専用船	22	103,582	(4708)	10	40,137	(4014)
油送船	991	746,044	(753)	938	954,233	(1017)
特殊タンク船	330	207,819	(630)	295	206,987	(702)
合計	5,469	3,386,657	(619)	5,212	3,977,414	(763)

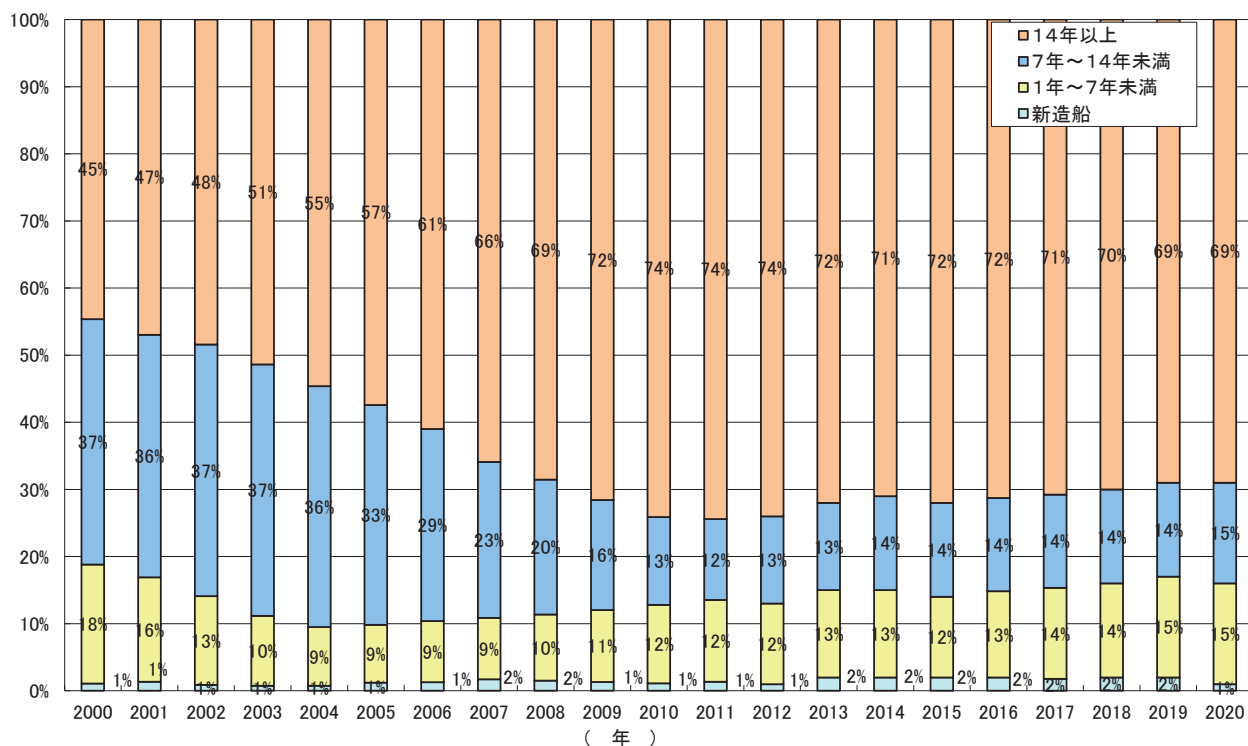
○国土交通省海事局調べ

- (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



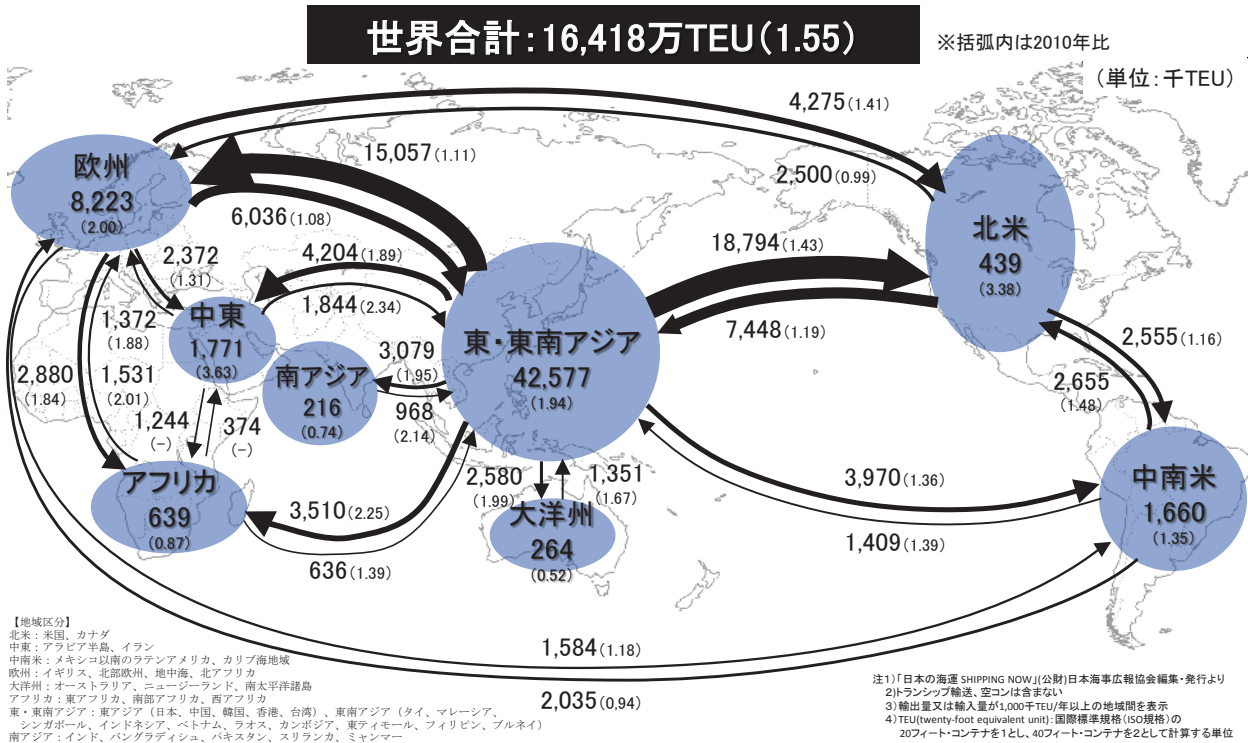
【図表1-61】 船齢構成の推移



5. 港運 ①我が国港湾をめぐる現状

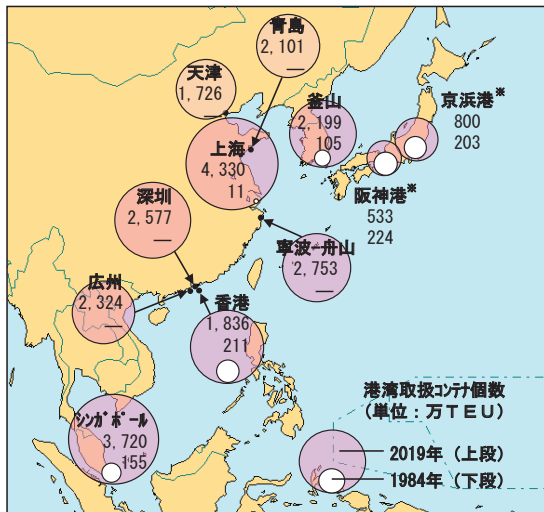
【図表1-62】世界の国際海上コンテナ荷動量（2019年（対2010年比））

○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11,346万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。

※京浜港は東京港・横浜港、阪神港は大阪港・神戸港。

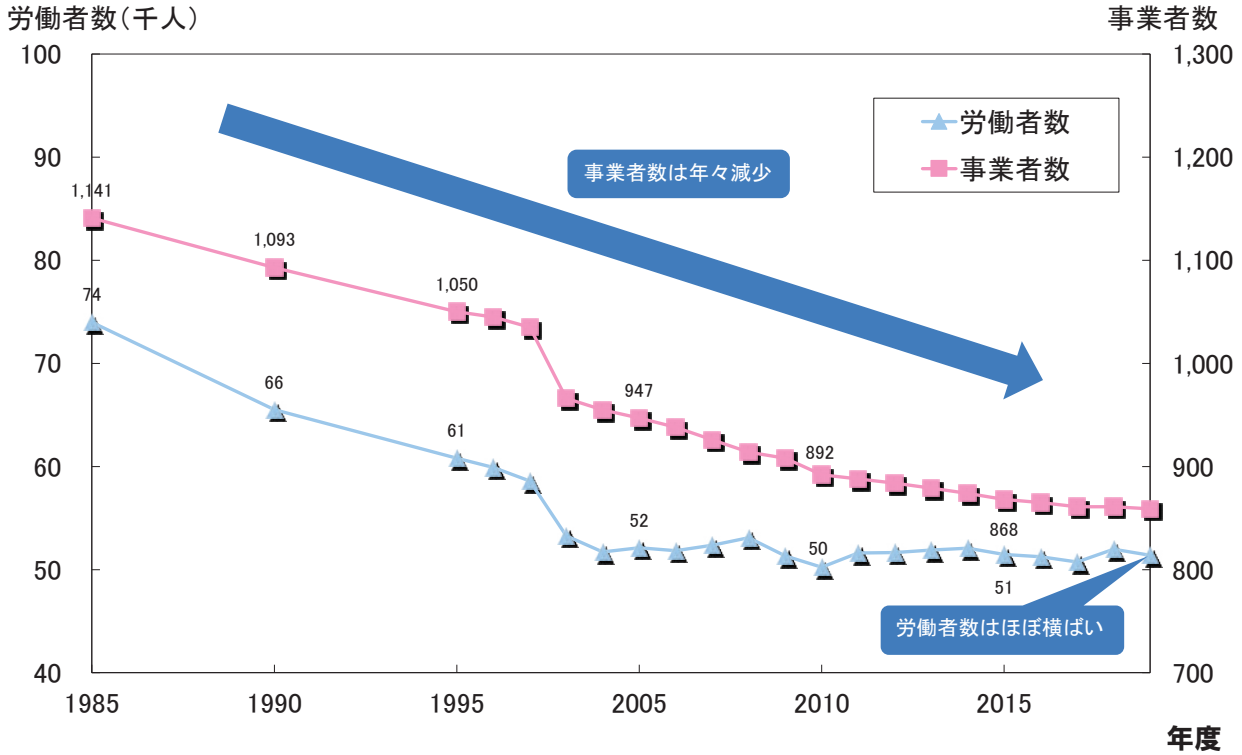
【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位：万TEU)

1984年			2019年(速報)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海(中国)	4,330
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,720
3	香港	211	3(4)	寧波-舟山(中国)	2,753
4	神戸	183	4(3)	深圳(中国)	2,577
5	高雄	178	5(7)	広州(中国)	2,324
6	シンガポール	155	6(6)	釜山(韓国)	2,199
7	アントワープ	125	7(8)	青島(中国)	2,101
8	基隆	123	8(7)	香港(中国)	1,836
9	ロングビーチ	114	9(9)	天津(中国)	1,726
10	横浜	110	10(11)	ロッテルダム(オランダ)	1,481
...
12	釜山	105	34(29)	東京	501
...
15	東京	92	61(59)	横浜	299
...
31	大阪	42	67(65)	神戸	287
...
...	...	...	68(67)	名古屋	284
...
...	...	...	80(76)	大阪	246

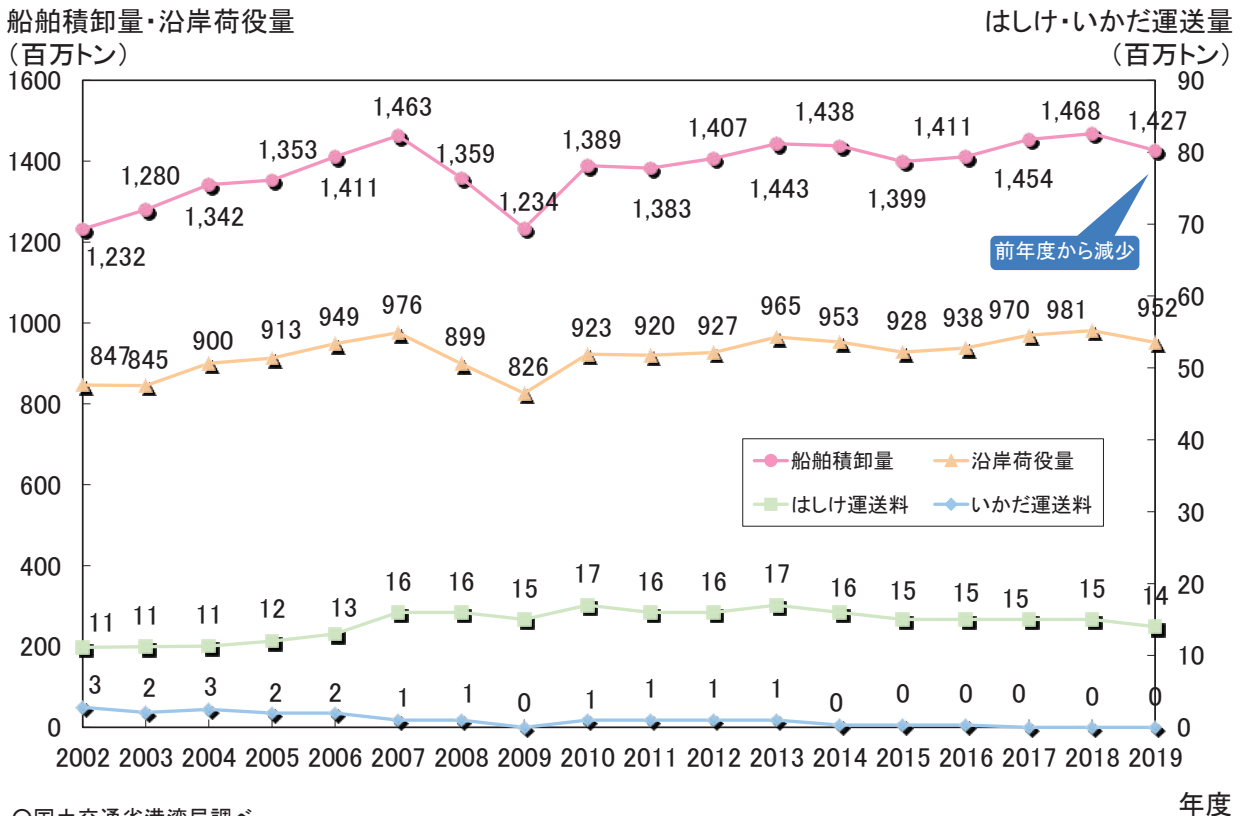
【注】数値はいずれも外内貨を含む。ランキングにおける()内は2018年の順位。
 【出典】CONTAINERISATION INTERNATIONAL 'Yearbook1987及びLloyd's List資料、港運統計(年報)を基に国土交通省港湾局作成

【図表1-66】事業者数・港湾労働者数の推移



○国土交通省港湾局調べ
 (注)2010年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

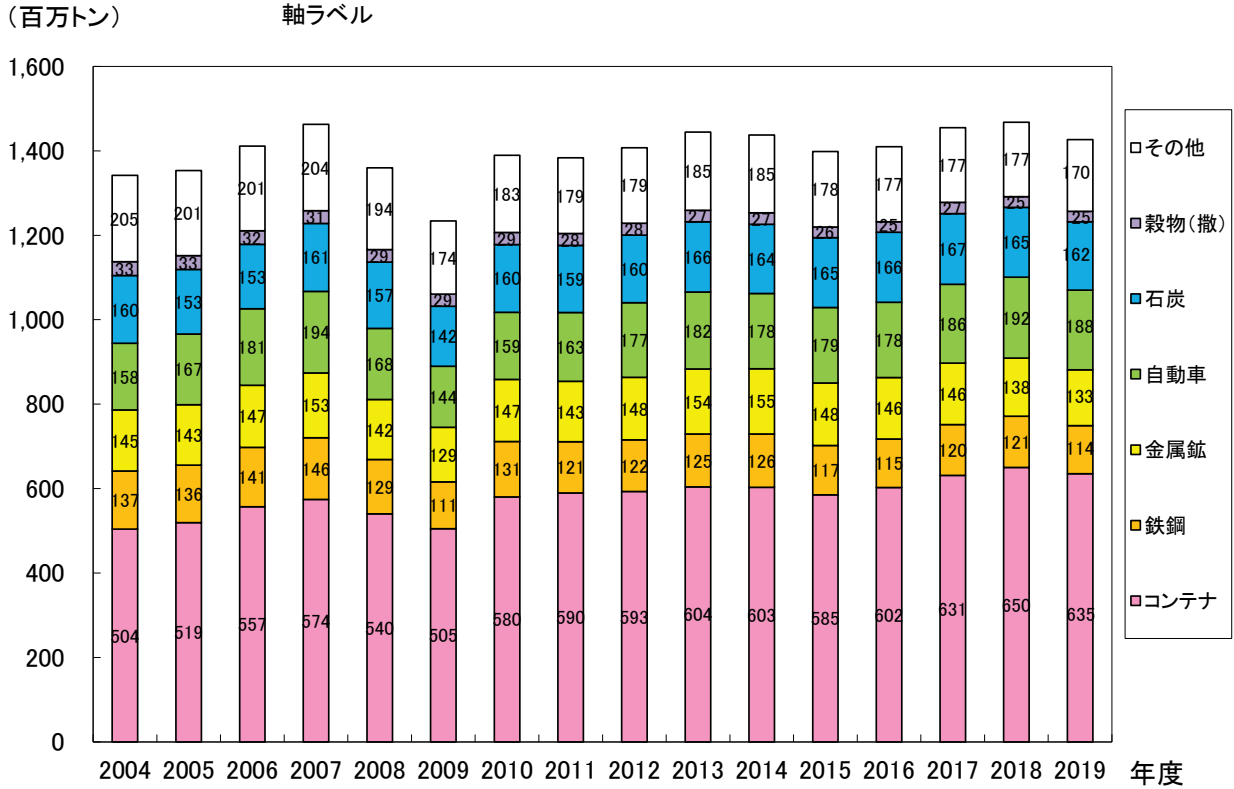
【図表1-67】港湾運送料の推移



○国土交通省港湾局調べ



【図表1-68】品目別船舶積卸量の推移



○国土交通省港湾局調べ

【図表1-69】港湾運送事業者の収支状況

(単位：百万円)

区分		全港		
		2017年度	2018年度	前年度比
港運	収益	4,375	10,076	230.3%
	費用	3,983	9,390	235.8%
	損益	392	686	175.0%
	収支率%	109.8	107.3	97.7%
兼業	兼業収益	20,030	50,032	249.8%
	兼業費用	18,904	48,006	253.9%
営業損益		1,153	2,712	235.2%
経常損益		1,341	3,406	254.0%

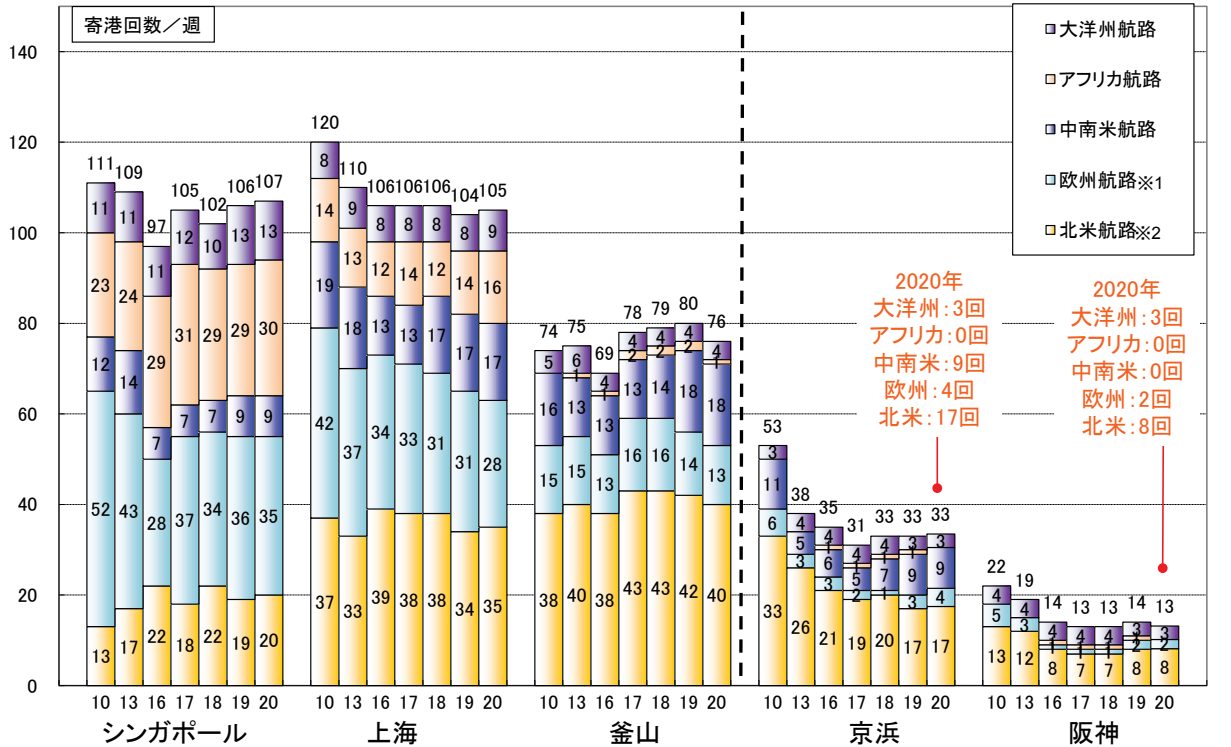
○国土交通省港湾局調べ

(注)1. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

2. 本表は、一般港湾運送事業者(条件無し)の1社平均の金額である。

③ LNG バンカリング拠点の形成

【図表 1-70】 我が国港湾とアジア主要港との欧米機関航路寄港便数の比較



(出典)国際輸送ハンドブック(当該年の11月の寄港回数の値)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。

【図表 1-71】 国際コンテナ戦略港湾政策の概要

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。具体的には京浜港と阪神港の2港。

政策目的

国際機関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)に策定した国際コンテナ戦略港湾政策「最終とりまとめフォローアップ」
概ね5年以内に、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・大洋州等**多方面・多頻度の直航サービスを充実**させ、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
- 令和元年(2019年)の港湾法改正
2023年度までに京浜港・阪神港において、現行の**運航頻度の維持・増加**に努めつつ、**現行以上の輸送力**を確保

取組

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

Cost

- ・コンテナ船の寄港コストや荷主の利用コストが低廉

Convenience

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

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- ・国内外とのフィーダー航路網の強化や積替機能の強化の促進 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」

- ・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
- ・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AIターミナル」を実現 等



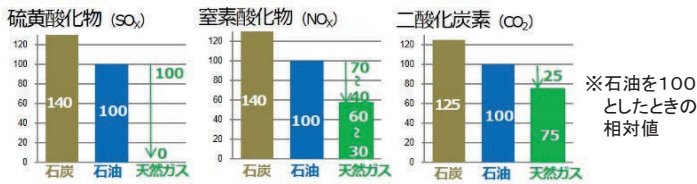
【図表1-72】 LNGバンカリング拠点の形成

○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SO_x(硫黄酸化物)の規制強化が開始)



建造が進む大型LNG燃料船



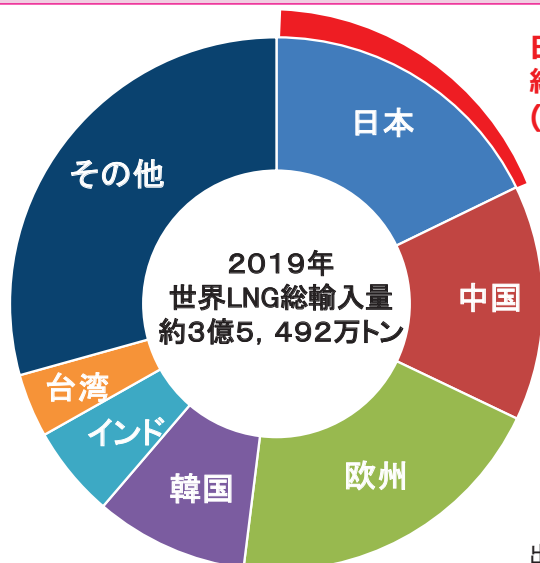
LNG燃料大型コンテナ船のイメージ
(CMA-CGM社、2020年9隻竣工予定、22,000TEU型)



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

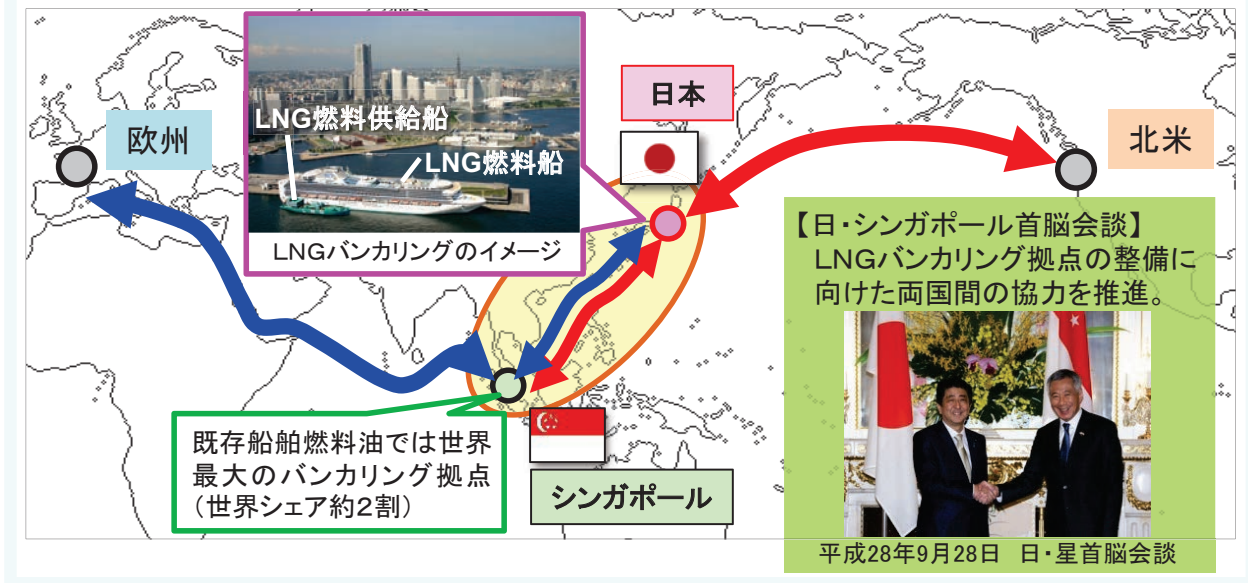
我が国は世界最大のLNG輸入国



日本の調達量
約7,687万トン
(約22%)

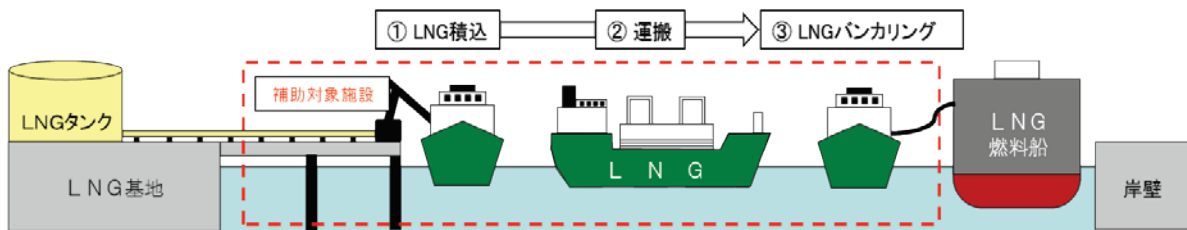
出典：資源エネルギー庁

シンガポールと連携したLNGバンカリング拠点ネットワークの形成



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

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マリンフューエル(株) 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	①LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供する船舶 (LNGバンカリング船) の建造 ②上記船舶にLNGを供給するための施設 (川越火力発電所) の改修	LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供する船舶 (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。	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。

