

第1章 海上輸送分野

1. 外航海運 ①世界の外航海運業の現状

【図表 1-1】世界の主要品目別海上荷動き量

(単位: 百万トン、%)

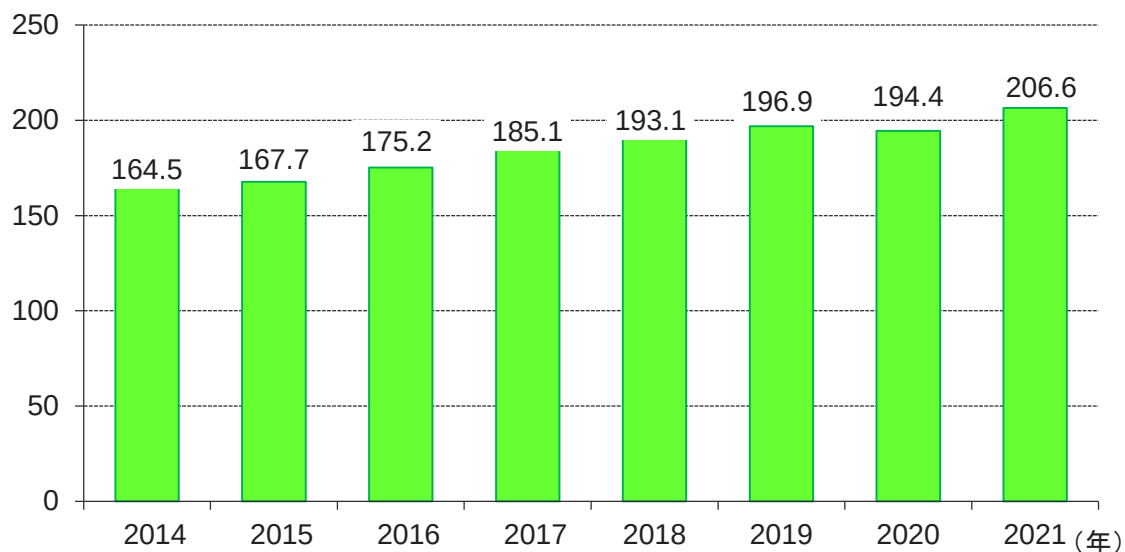
年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2012年	1,961	954	2,915	1,107	1,112	347	4,497	9,978
対前年比	0.3	1.2	0.6	5.4	11.3	9.1	3.0	3.6
2013年	1,900	1,005	2,904	1,188	1,183	363	4,693	10,331
対前年比	▲ 3.1	5.3	▲ 0.4	7.3	6.4	4.6	4.4	3.5
2014年	1,851	985	2,836	1,340	1,217	409	4,844	10,646
対前年比	▲ 2.6	▲ 2.0	▲ 2.3	12.8	2.9	12.7	3.2	3.0
2015年	1,920	1,050	2,970	1,364	1,137	430	4,970	10,871
対前年比	3.7	6.6	4.7	1.8	▲ 6.6	5.1	2.6	2.1
2016年	1,985	1,107	3,092	1,418	1,141	450	5,093	11,194
対前年比	3.4	5.4	4.1	4.0	0.4	4.7	2.5	3.0
2017年	2,041	1,117	3,157	1,472	1,202	475	5,328	11,634
対前年比	2.8	0.9	2.1	3.8	5.3	5.6	4.6	3.9
2018年	2,060	1,126	3,186	1,475	1,264	474	5,559	11,958
対前年比	0.9	0.8	0.9	0.2	5.2	▲ 0.2	4.3	2.8
2019年	2,016	1,080	3,096	1,454	1,284	478	5,693	12,005
対前年比	▲ 2.1	▲ 4.1	▲ 2.8	▲ 1.4	1.6	0.8	2.4	0.4
2020年	1,868	958	2,827	1,502	1,165	512	5,592	11,598
対前年比	▲ 7.3	▲ 11.3	▲ 8.7	3.3	▲ 9.3	7.1	▲ 1.8	▲ 3.4
2021年	1,839	1,003	2,842	1,517	1,231	525	5,867	11,982
対前年比	▲ 1.6	4.7	0.5	1.0	5.7	2.5	4.9	3.3

(注) 2021年の値は推計値

(資料) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より 国土交通省海事局作成

【図表 1-2】世界のコンテナの荷動き

(百万TEU)

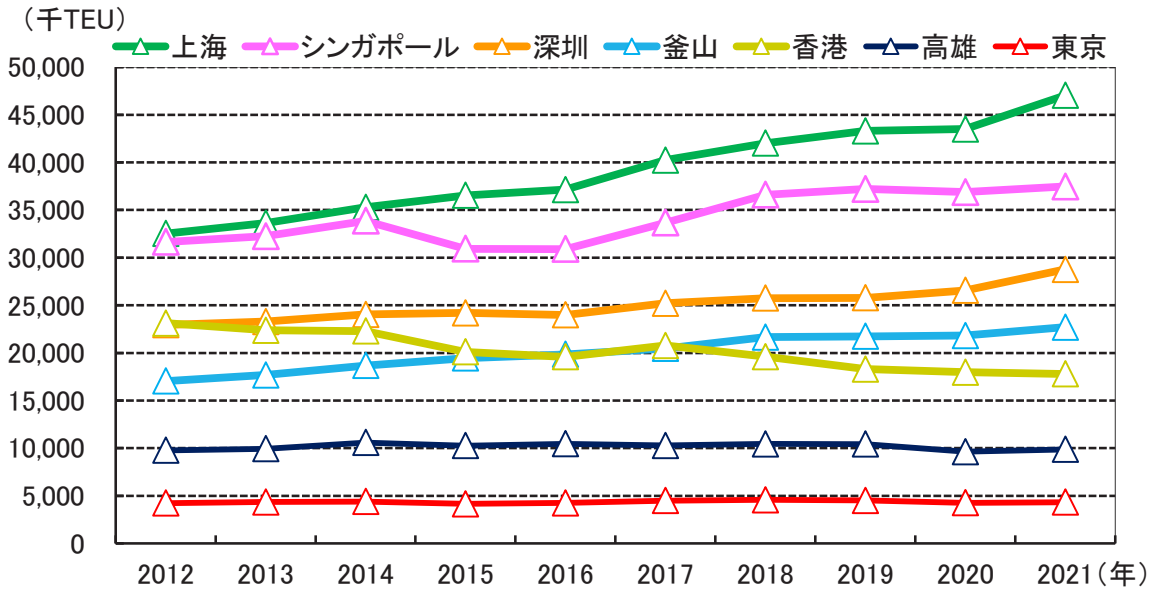


(資料) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より 国土交通省海事局作成

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



【図表 1-3】アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



(注) 2021 年は速報値

(資料) アルファライナー等より国土交通省海事局作成

【図表 1-4】世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

順位	2020年	港湾名	国 名	2021年取扱量 (千TEU)	2020年取扱量 (千TEU)	前年比 (%)
1	1	上海	中国	47,025	43,501	8.1
2	2	シンガポール	シンガポール	37,468	36,871	1.6
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	31,080	28,734	8.2
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	28,760	26,533	8.4
5	5	広州 (Guangzhou)	中国	24,180	23,192	4.3
6	6	青島 (Qingdao)	中国	23,700	22,005	7.7
7	7	釜山 (Busan)	韓国	22,690	21,824	4.0
8	8	天津 (Tianjin)	中国	20,260	18,356	10.4
9	10	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	20,062	17,327	15.8
10	9	香港	中国	17,788	17,971	▲ 1.0
11	11	ロッテルダム	オランダ	15,300	14,349	6.6
12	12	ドバイ	UAE	13,700	13,465	1.7
13	13	ポートケラン	マレーシア	13,724	13,244	3.6
14	15	廈門 (Xieman・Amoy)	中国	12,030	11,410	5.4
15	14	アントワープ	ベルギー	12,020	12,042	▲ 0.2
16	16	タンジュンペラパス	マレーシア	11,200	9,846	13.8
17	17	高雄 (Kaohsiung)	台湾	9,864	9,622	2.5
18	20	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	8,986	7,586	18.5
19	18	ハンブルク	ドイツ	8,799	8,578	2.6
20	21	レムチャバン	タイ	8,523	7,546	12.9
(参考)		東京	日本	4,326	4,260	1.5

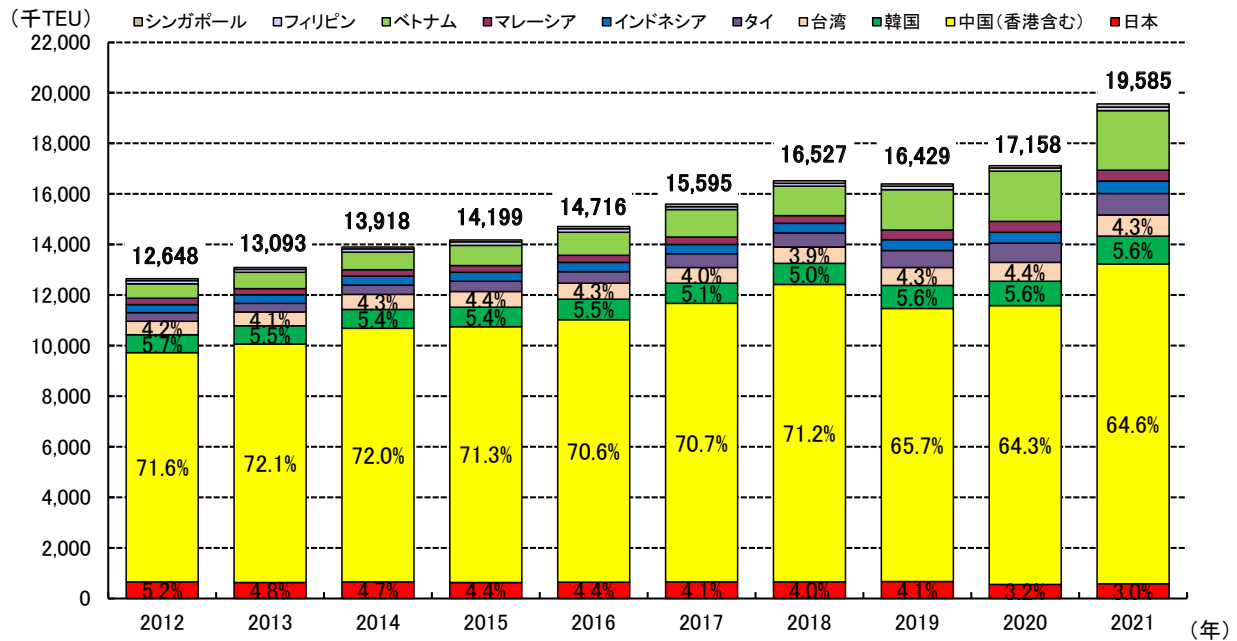
(注) 2021 年は速報値

(資料) 1-20 位はアルファライナーより国土交通省海事局作成

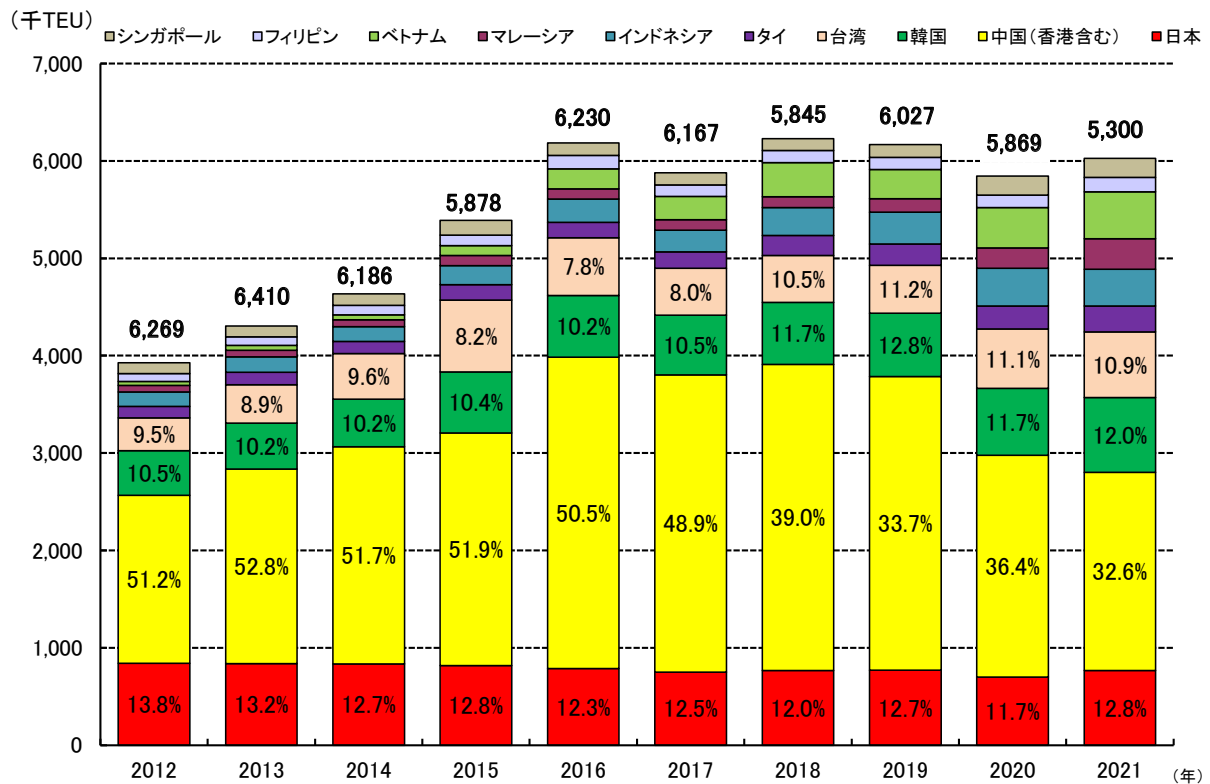
東京の取扱量は令和3年(2021年)東京港港勢(速報値)より国土交通省海事局作成

【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)

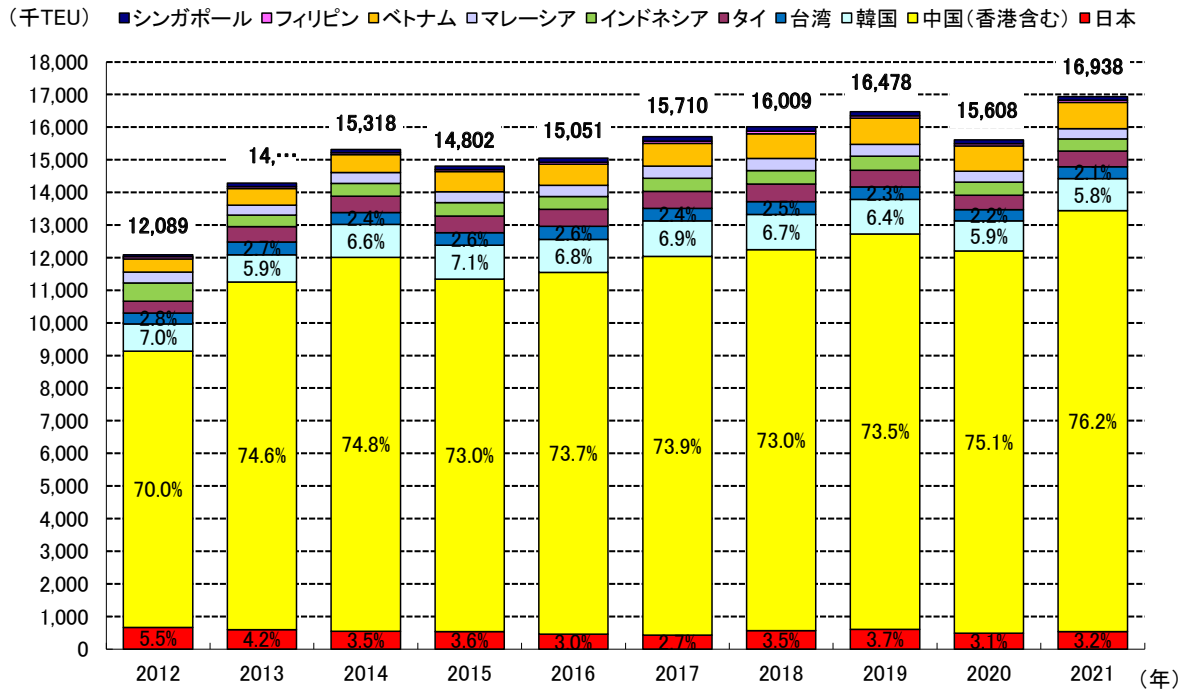


(注) 2021 年の値は暫定値

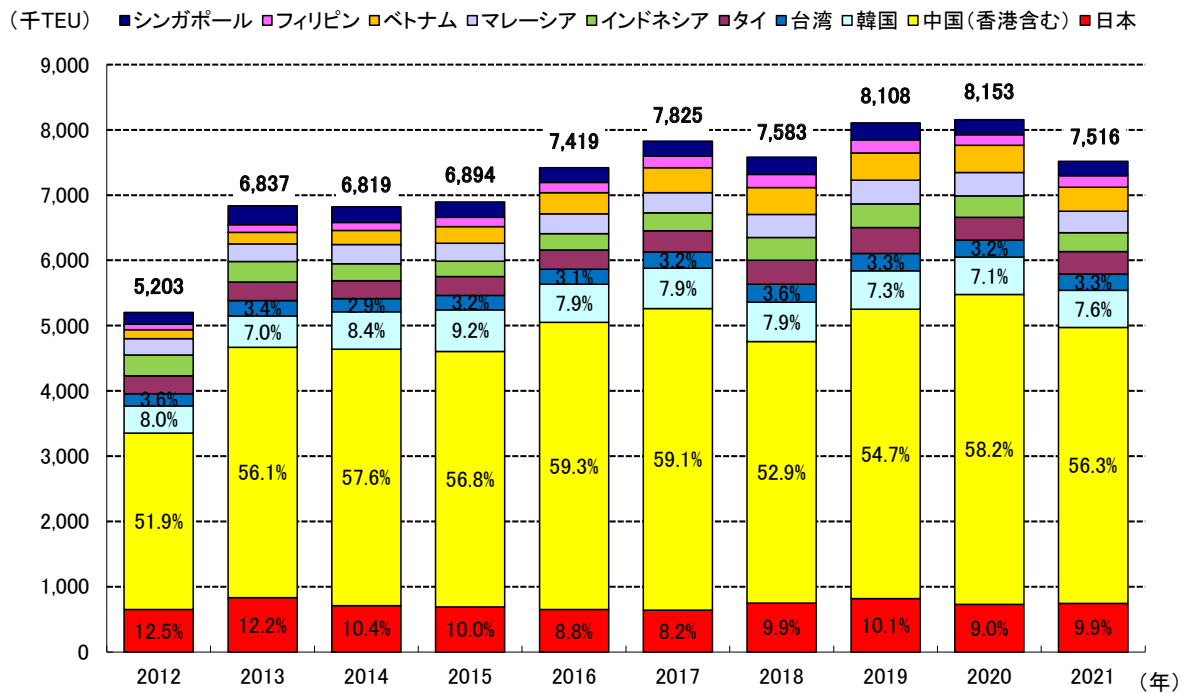
(資料) 2021 IHS Markit データを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【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)



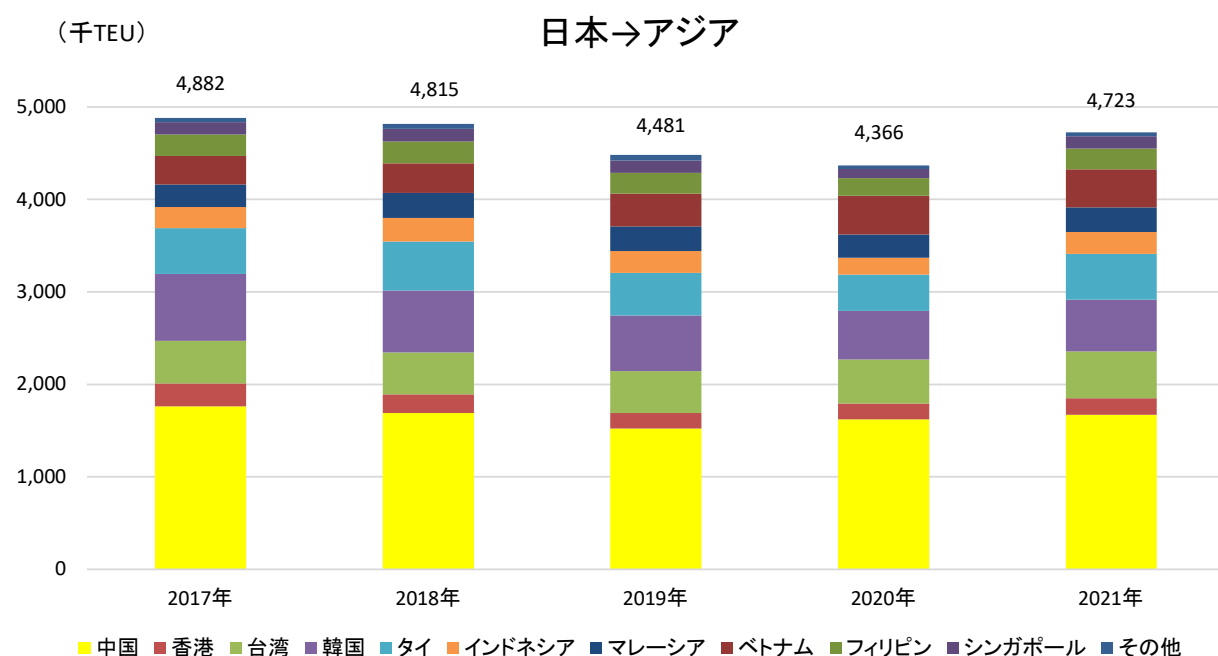
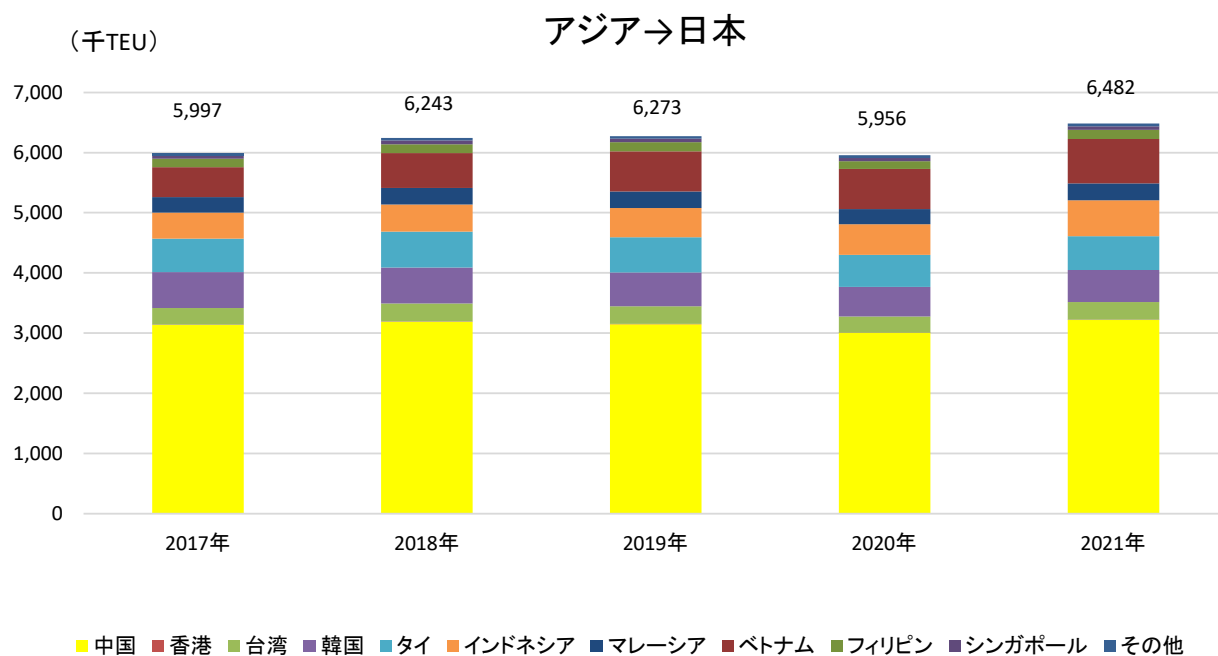
復航(欧州→アジア)



(注) 2021年の値は暫定値

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

【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

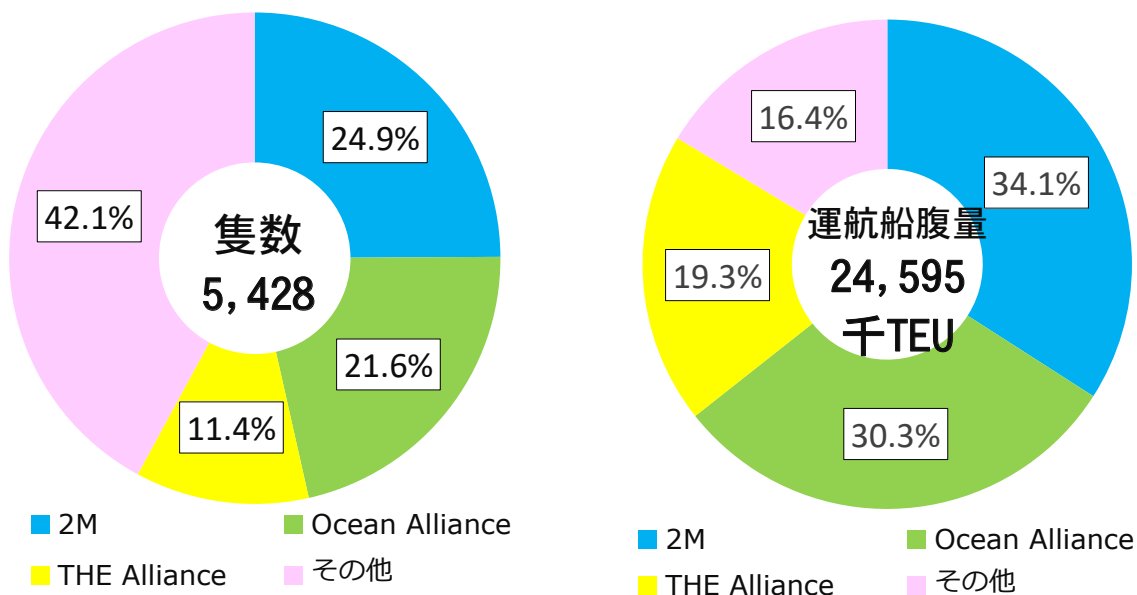


(注) 2021 の数値は暫定値

「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) 2022 IHS Markit データを(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【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

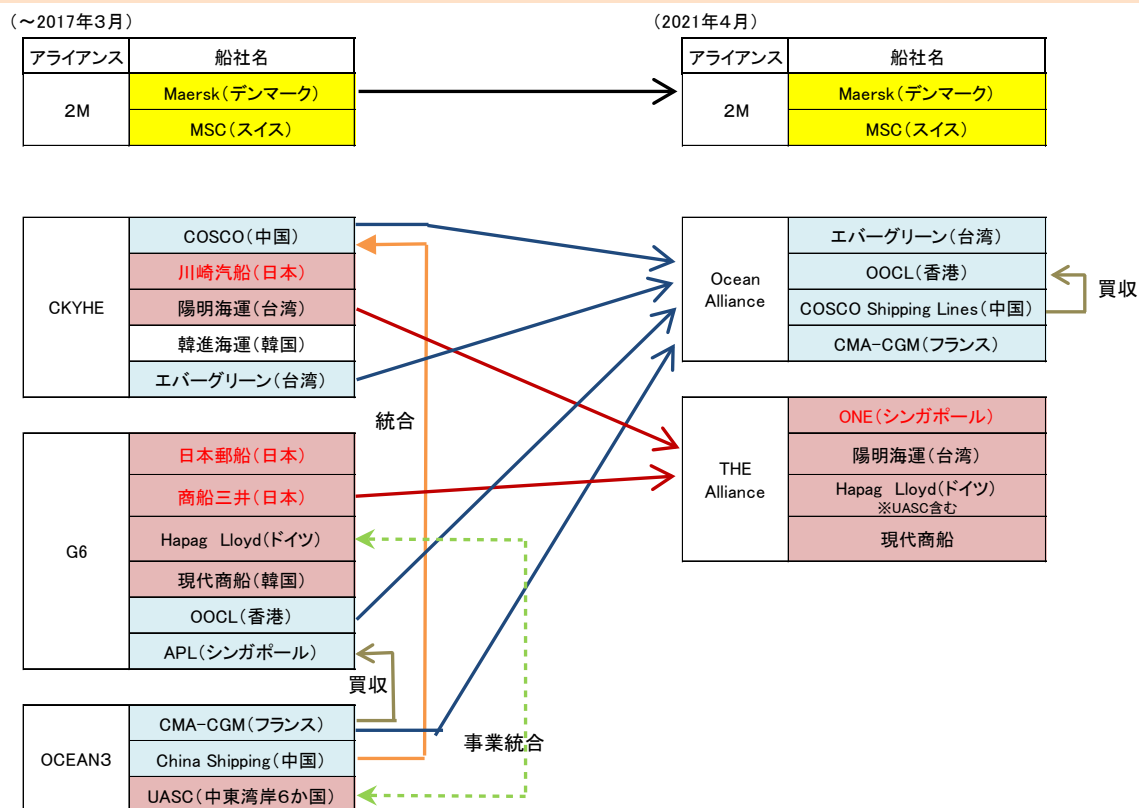


(注) 2021 の数値は暫定値

2021 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。

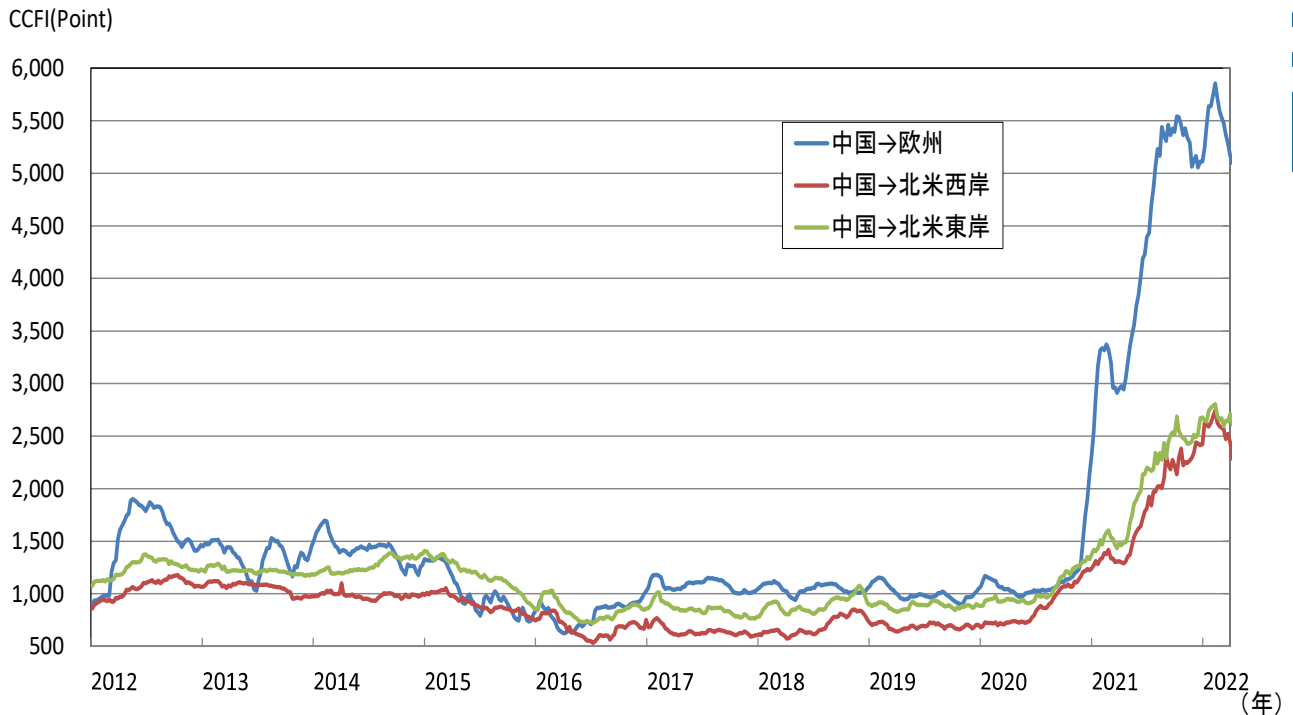
(資料) MDS、IHS Markit、各種報道より日本郵船が集計したものに基づき国土交通省海事局が作成

【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

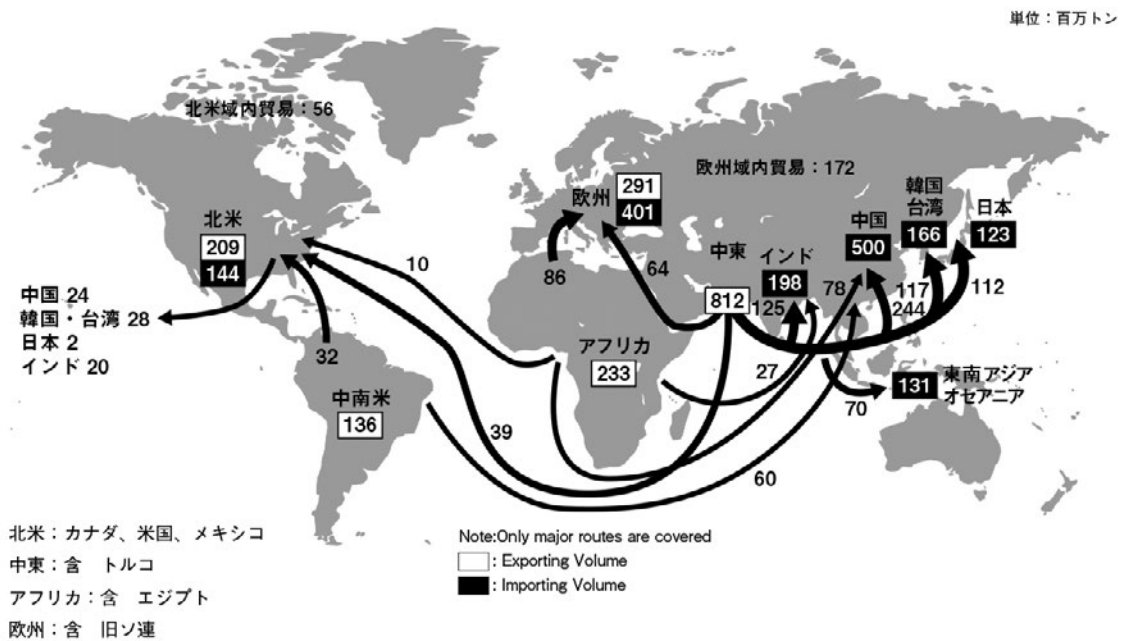
(資料) China (Export) Containerized Freight Index より 国土交通省海事局作成

【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)		
		2019年	2020年	前年比(%)
原油	中東 → 中国	213	244	14.6
	中東 → 日本	131	112	▲ 14.5
	中東 → 米国	48	39	▲ 18.8
鉄鉱石	豪州 → 中国	664	713	7.4
	豪州 → 日本	69	58	▲ 15.9
	ブラジル → 中国	228	236	3.5
	ブラジル → 日本	31	27	▲ 12.9
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	96	89	▲ 7.3
	北米 → 日、中、韓、台	13	10	▲ 23.1
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	197	191	▲ 3.0
	インドネシア → インド	121	98	▲ 19.0
	豪州 → 日、中、韓、台	186	171	▲ 8.1

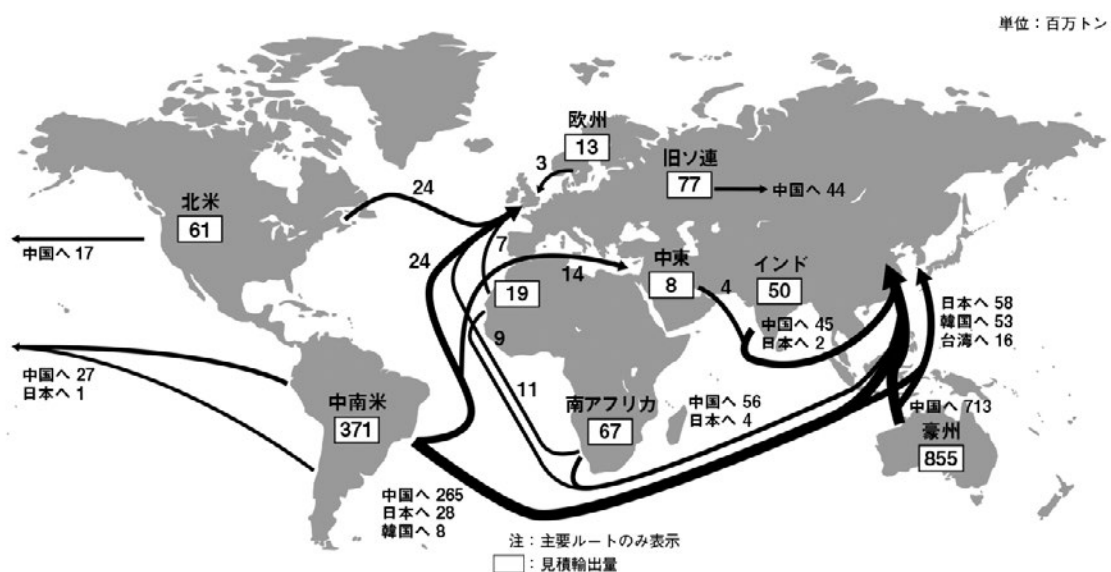
(資料) 日本郵船のデータより国土交通省海事局作成

【原油の海上荷動き量】



出所：通関統計よりNYK推計

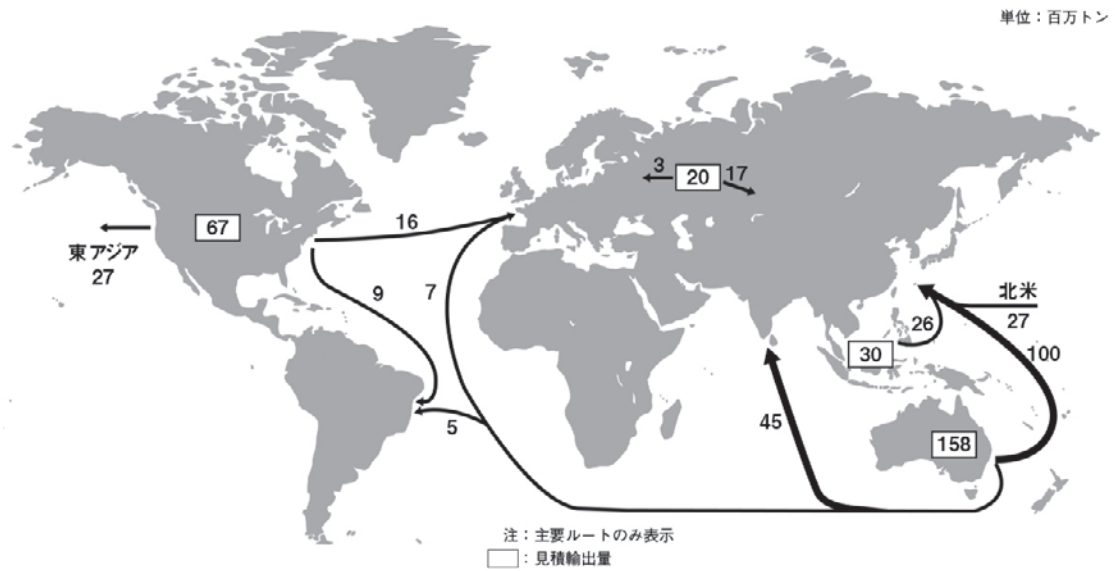
【鉄鉱石の海上荷動き量】



出所：通関統計よりNYK推計

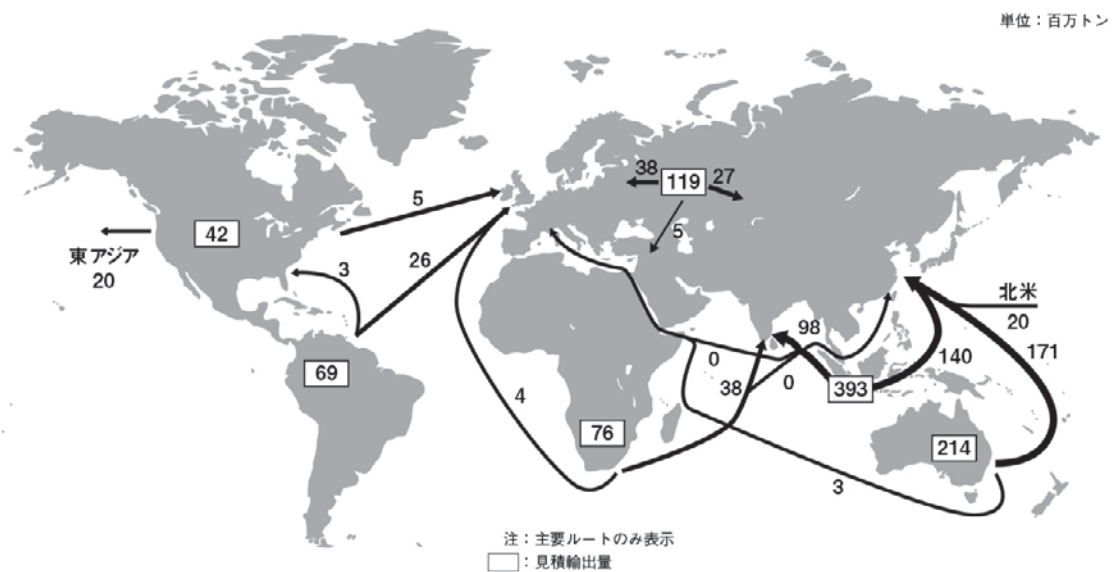
【図表 1-13】 主要航路の荷動き（2020 年）《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】



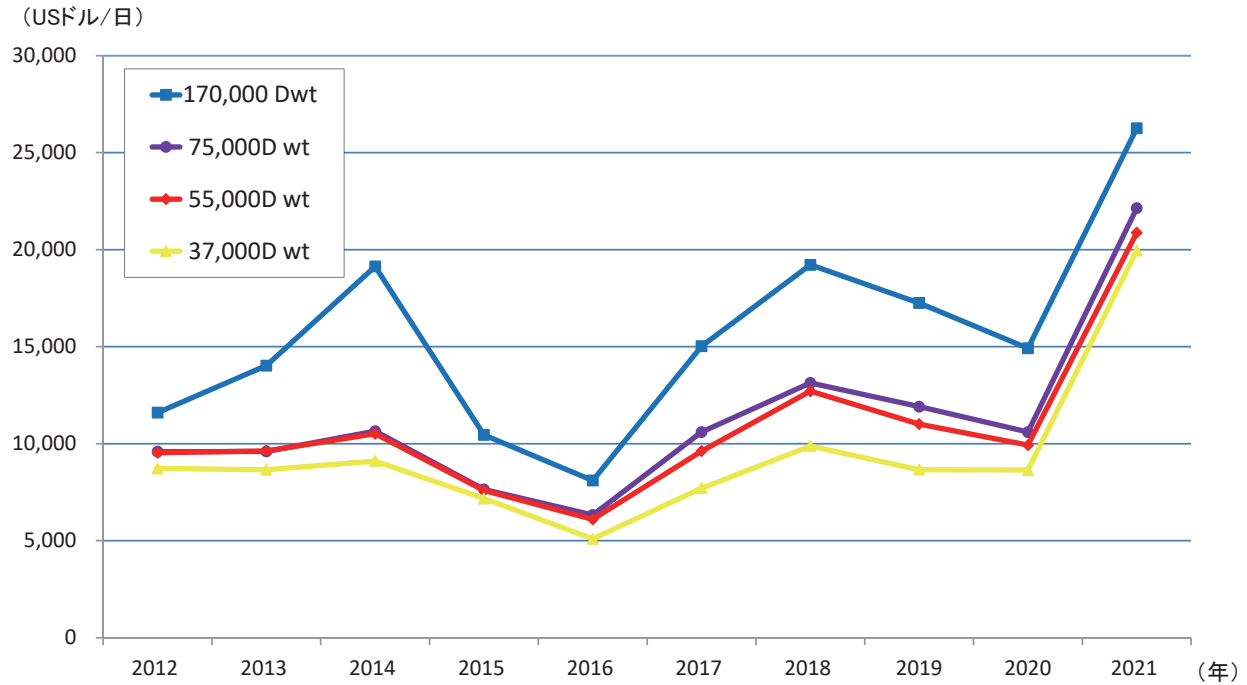
出所：通関統計よりNYK推計

【一般炭の海上荷動き量】



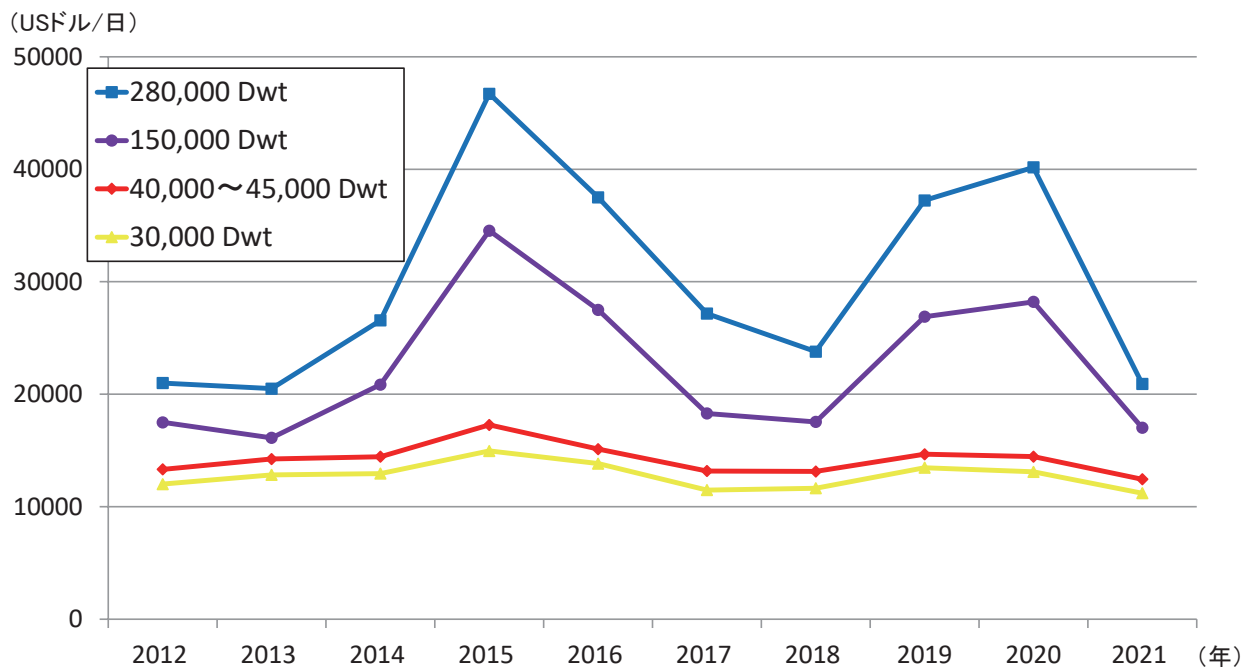
出所：通関統計よりNYK推計

【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

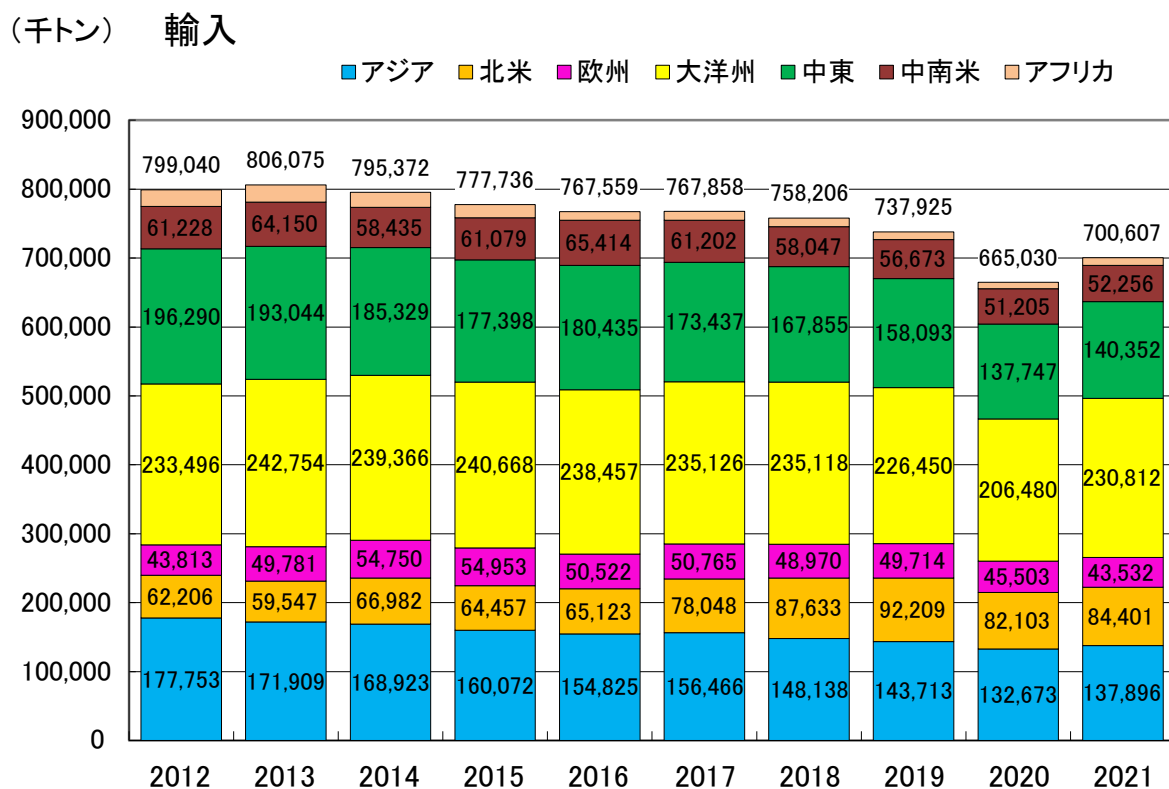
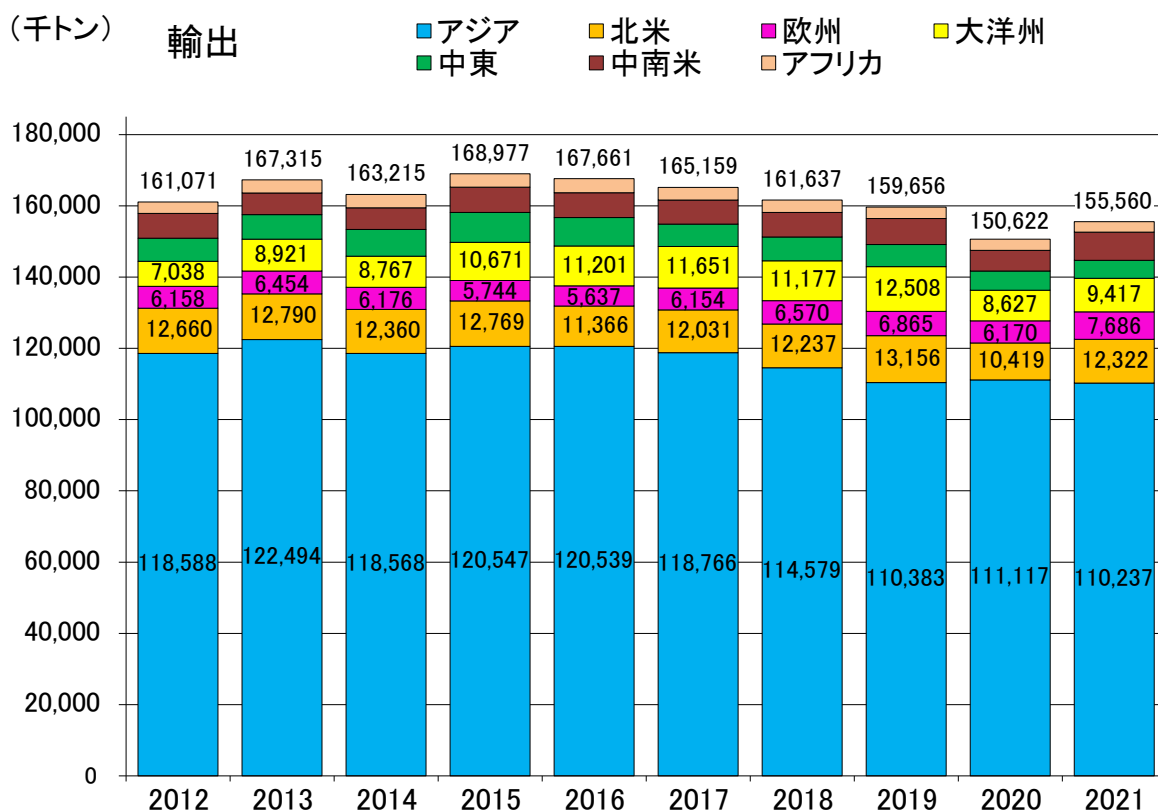
(単位:千トン、億円)

品目	年	2020年		2021年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		815,654	943,623	856,168	1,161,246	5.0
輸出	総計	150,622	468,560	155,560	563,314	3.3
	鉄鋼	31,818	25,564	34,000	37,843	6.9
	セメント	10,954	386	11,453	419	4.6
	機械類	10,321	152,988	12,669	187,630	22.8
	乗用自動車	4,927	86,270	5,028	93,819	2.0
	電気製品	1,195	47,665	1,323	53,678	10.8
	肥料	442	109	507	165	14.7
	その他	90,964	155,577	90,579	189,760	▲ 0.4
輸入	総計	665,032	475,063	700,609	597,932	5.3
	乾貨物計	432,105	380,435	465,242	458,277	7.7
	鉄鉱石	99,437	10,308	113,074	19,732	13.7
	石炭	173,730	17,043	182,604	27,616	5.1
	燐鉱石	151	31	143	31	▲ 5.9
	塩	7,061	314	7,467	363	5.8
	銅鉱	5,229	10,461	4,959	14,312	▲ 5.2
	ニッケル鉱	2,520	185	3,092	307	22.7
	ボーキサイト	35	15	48	23	35.9
	木材	4,955	2,784	5,147	4,061	3.9
	パルプ	1,537	1,123	1,481	1,391	▲ 3.7
	チップ	9,491	1,877	10,996	2,161	15.9
	小麦	5,374	1,628	5,126	1,958	▲ 4.6
	米	677	537	663	571	▲ 2.1
	大麦・裸麦	1,209	324	1,148	356	▲ 5.0
	トウモロコシ	15,770	3,515	15,239	5,198	▲ 3.4
	大豆	3,163	1,592	3,271	2,277	3.4
	その他	101,765	328,697	110,783	377,920	8.9
	液体貨物計	232,928	94,628	235,367	139,655	1.0
	原油	123,166	46,441	122,092	69,288	▲ 0.9
	LNG	74,464	32,089	74,316	42,779	▲ 0.2
	LPG	9,796	4,303	10,144	7,335	3.6
	重油	485	210	1,189	752	145.2
	その他	25,017	11,584	27,626	19,501	10.4

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

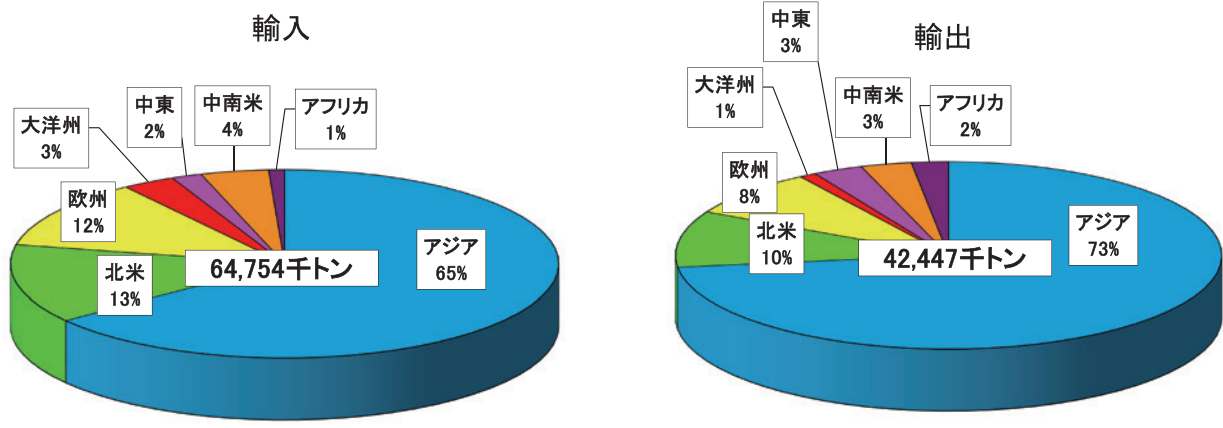
(資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【図表 1-17】 我が国の地域別海上貿易量の推移



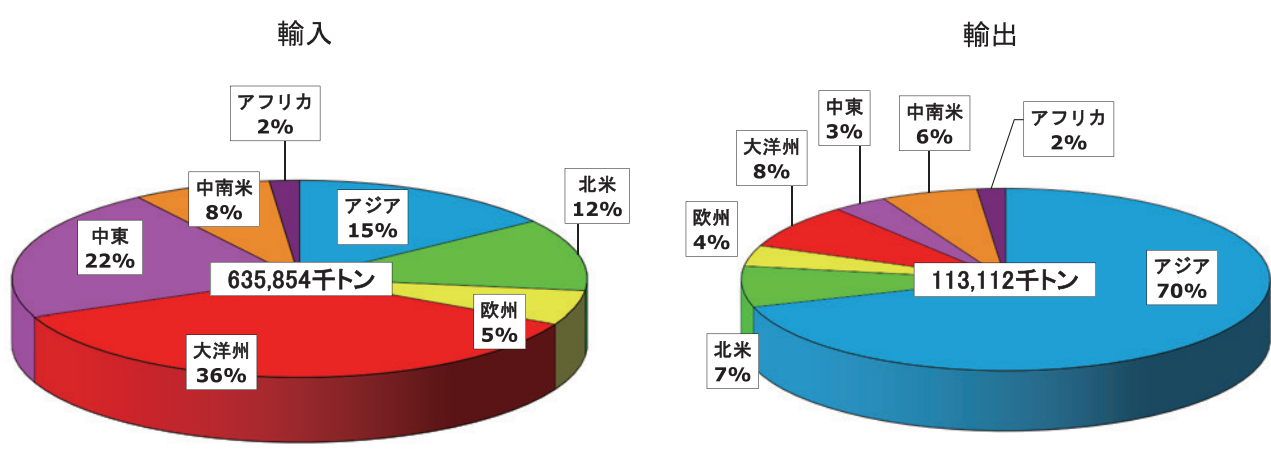
(資料)財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【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		2020年			2021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	661	15,314	15,975	353	17,708	18,061	▲ 46.6	15.6	13.1
		32	1,822	1,854	36	2,687	2,724	12.4	47.5	46.9
	(うちコンテナ船)	80	9,123	9,203	42	9,349	9,390	▲ 48.3	2.5	2.0
		10	1,144	1,154	13	1,895	1,908	32.5	65.6	65.3
	不定期船	1,529	32,190	33,719	1,823	49,073	50,896	19.2	52.4	50.9
		469	2,608	3,078	573	3,095	3,668	22.1	18.7	19.2
	油送船	121	8,596	8,717	195	6,745	6,940	61.4	▲ 21.5	▲ 20.4
		4	238	241	5	144	149	48.5	▲ 39.6	▲ 38.3
	計	2,310	56,101	58,411	2,371	73,526	75,897	2.6	31.1	29.9
		505	4,670	5,175	615	5,926	6,541	21.7	26.9	26.4
輸入	定期船	634	14,778	15,411	645	15,977	16,622	1.8	8.1	7.9
		44	1,256	1,300	45	1,554	1,599	2.7	23.7	23.0
	(うちコンテナ船)	242	13,187	13,429	166	13,424	13,591	▲ 31.3	1.8	1.2
		28	1,170	1,197	28	1,426	1,453	0.4	21.9	21.4
	不定期船	58,658	217,138	275,797	50,270	229,335	279,605	▲ 14.3	5.6	1.4
		728	3,071	3,799	690	4,135	4,825	▲ 5.2	34.6	27.0
	油送船	54,527	89,283	143,811	52,306	89,750	142,056	▲ 4.1	0.5	▲ 1.2
		814	1,700	2,514	952	1,462	2,414	16.9	▲ 14.0	▲ 4.0
	計	113,819	321,200	435,019	103,220	335,062	438,283	▲ 9.3	4.3	0.8
		1,586	6,027	7,613	1,687	7,151	8,838	6.3	18.7	16.1
三 国 間	定期船	4,652	83,504	88,156	4,163	75,546	79,709	▲ 10.5	▲ 9.5	▲ 9.6
		614	8,826	9,440	1,171	15,865	17,036	90.7	79.8	80.5
	(うちコンテナ船)	4,554	81,675	86,229	4,054	72,471	76,525	▲ 11.0	▲ 11.3	▲ 11.3
		602	8,716	9,318	1,158	15,719	16,878	92.4	80.4	81.1
	不定期船	41,877	226,787	268,664	41,834	213,596	255,430	▲ 0.1	▲ 5.8	▲ 4.9
		624	3,622	4,246	958	4,977	5,935	53.5	37.4	39.8
	油送船	4,744	34,369	39,113	920	32,804	33,724	▲ 80.6	▲ 4.6	▲ 13.8
		88	1,065	1,153	25	1,131	1,156	▲ 71.3	6.2	0.3
	計	51,273	344,662	395,935	46,917	321,946	368,863	▲ 8.5	▲ 6.6	▲ 6.8
		1,326	13,512	14,838	2,154	21,974	24,128	62.5	62.6	62.6
合 計	定期船	5,946	113,596	119,542	5,160	109,232	114,392	▲ 13.2	▲ 3.8	▲ 4.3
		690	11,904	12,594	1,252	20,107	21,359	81.5	68.9	69.6
	(うちコンテナ船)	4,877	103,984	108,861	4,262	95,244	99,506	▲ 12.6	▲ 8.4	▲ 8.6
		639	11,030	11,669	1,199	19,040	20,239	87.5	72.6	73.4
	不定期船	102,065	476,115	578,180	93,927	492,004	585,931	▲ 8.0	3.3	1.3
		1,821	9,302	11,123	2,221	12,208	14,429	21.9	31.2	29.7
	油送船	59,392	132,249	191,641	53,421	129,299	182,720	▲ 10.1	▲ 2.2	▲ 4.7
		905	3,002	3,908	982	2,737	3,719	8.5	▲ 8.8	▲ 4.8
	計	167,403	721,962	889,365	152,508	730,534	883,042	▲ 8.9	1.2	▲ 0.7
		3,417	24,209	27,626	4,455	35,051	39,506	30.4	44.8	43.0

(出典) 国土交通省海事局調べ

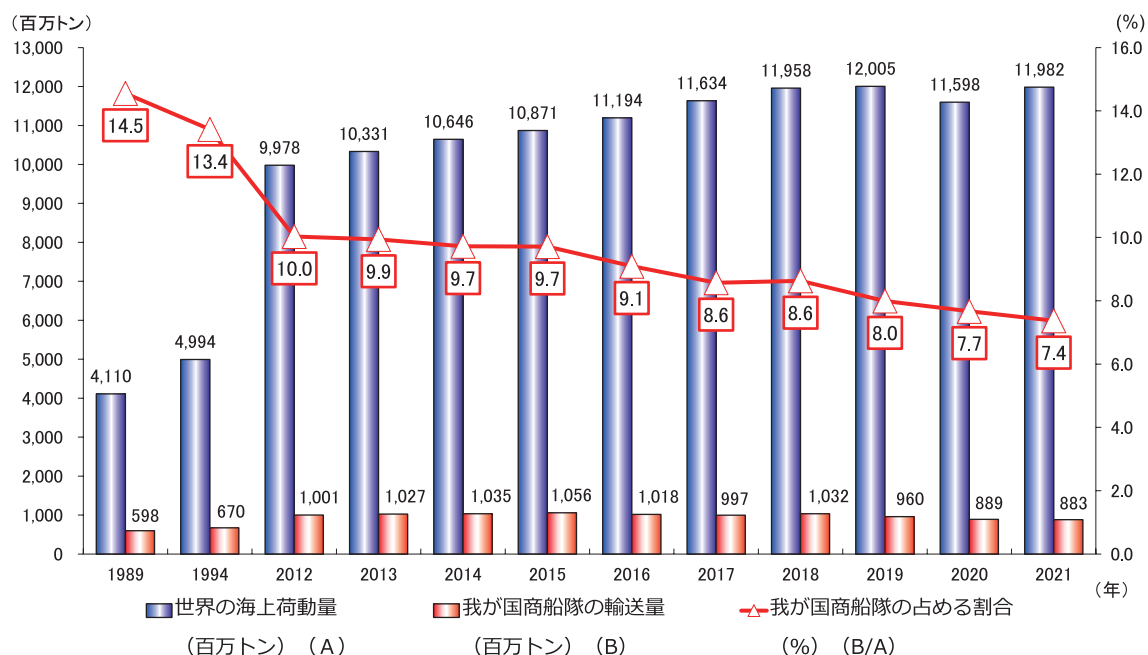
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入

2. コンテナ船は定期船の内数

3. 油送船には化学薬品船、LPG船等を含む。

4. 2021年の数値は暫定値

【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

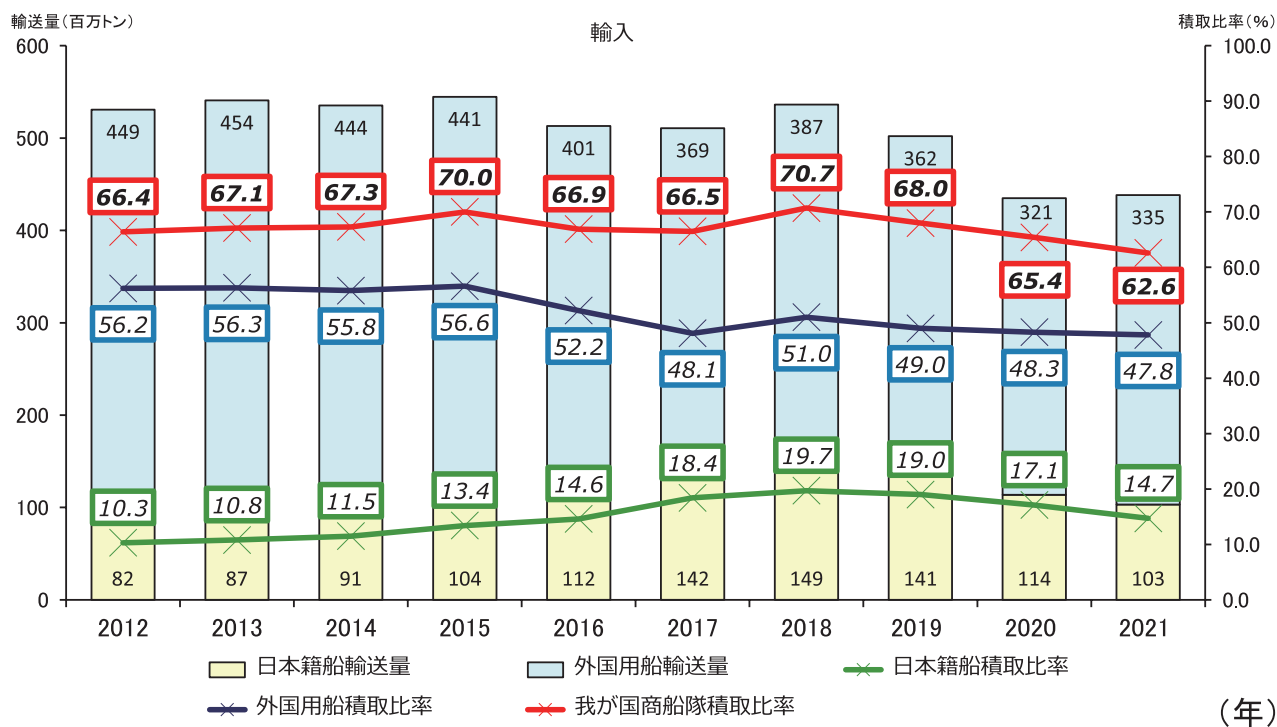


(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動量は Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2021年の値は推計値)。

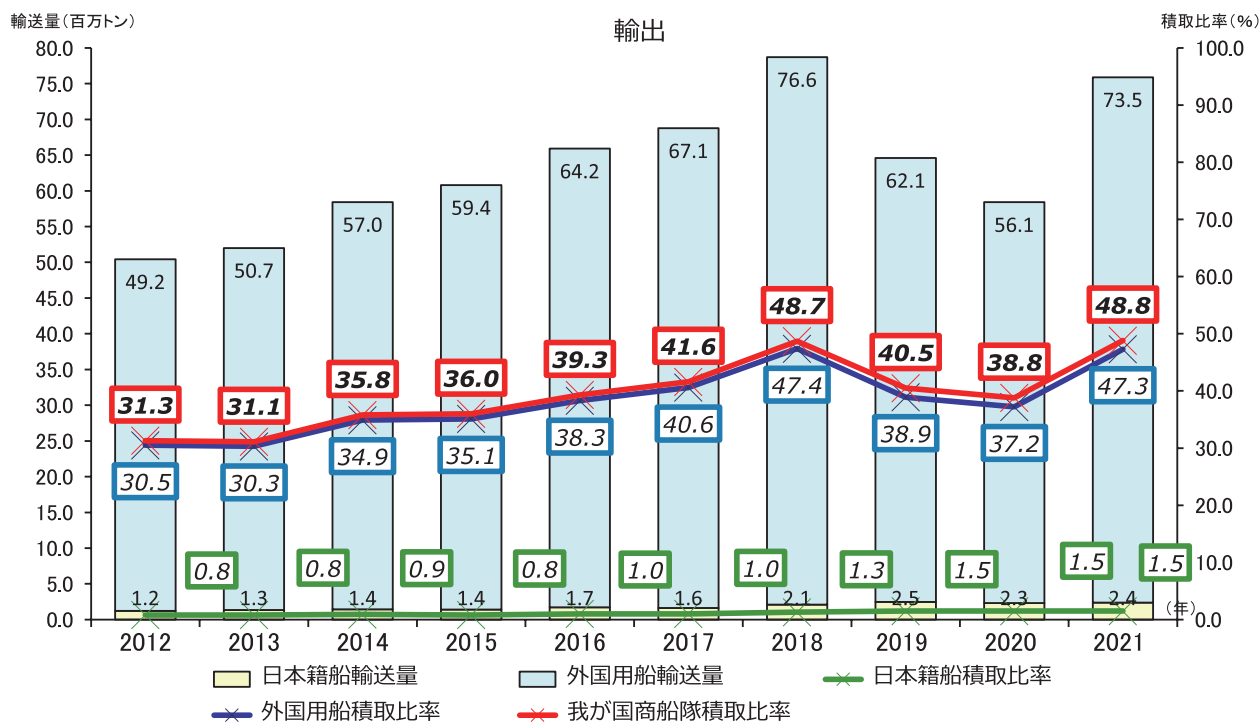
2. 2021年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値

【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) 国土交通省海事局調べ

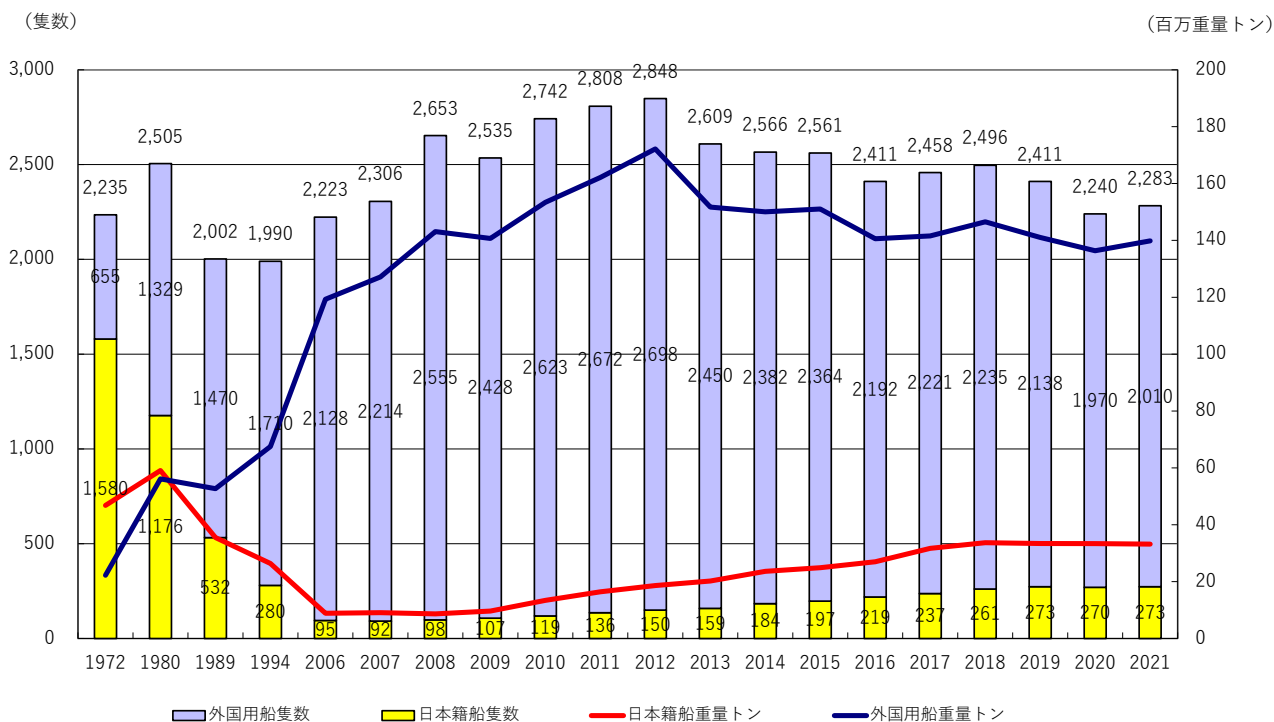
(注) 2021年の値は暫定値、他はいずれも確定値



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2021年の値は暫定値、他はいずれも確定値

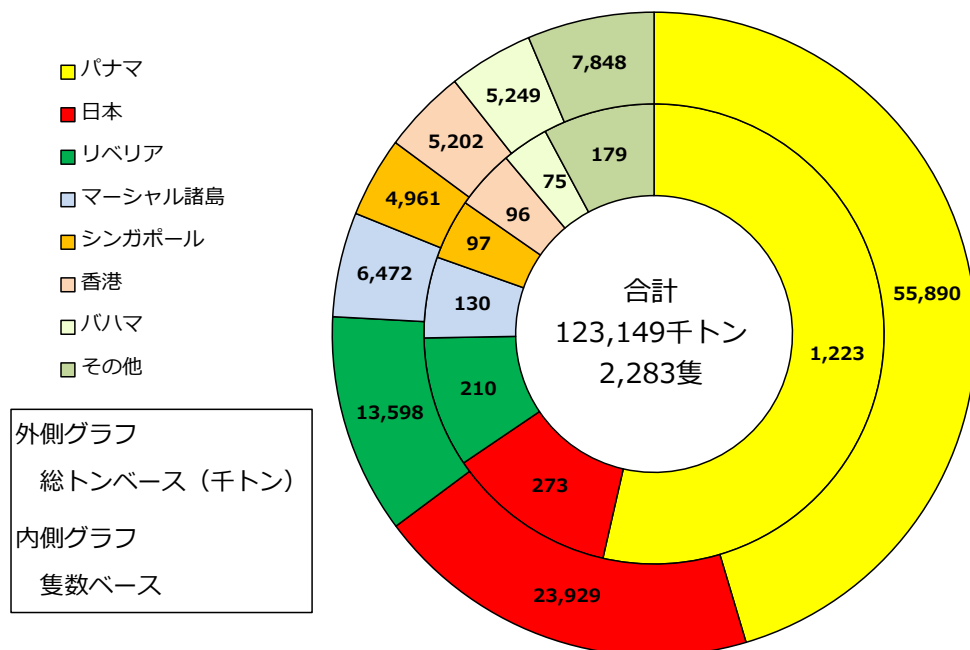
【図表 1-23】 日本商船隊の構成の変化



(出典) 国土交通省海事局調べ

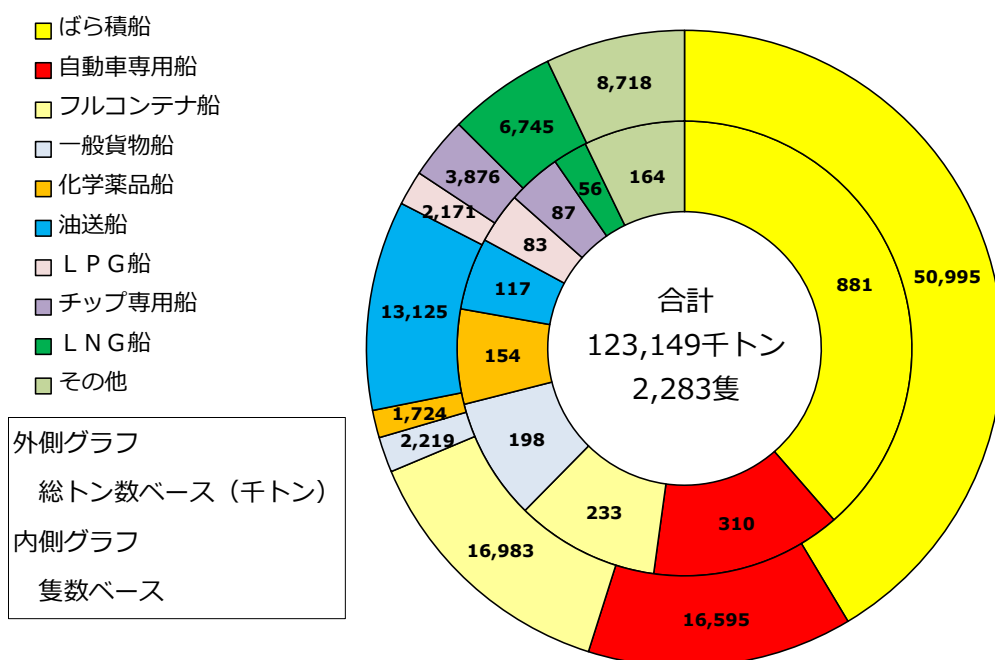
(注) 2021年6月末日現在

【図表 1-24】 我が国商船隊の船籍国別一覧



(出典) 国土交通省海事局調べ、2021年6月末日現在

【図表 1-25】 我が国商船隊の船種別一覧



(出典) 国土交通省海事局調べ、2021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 収益	対前年度 増減率 (%)	営業 費用	対前年度 増減率 (%)	営業 損益	対前年度 増減率 (%)	経常 損益	対前年度 増減率 (%)	税引後 当期利益	対前年度 増減率 (%)
2020	15,466	▲ 17.2	16,060	▲ 13.4	▲ 594	-	1,025	-	375	-
2021	20,938	35.4	19,871	23.7	1,066	-	9,428	-	9,841	-

(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 社の決算資料より国土交通省海事局作成

【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		2020年度			2021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	0.6	▲ 362.4	0.0	-0.2	0.0	(0.0)
	不定期・専用船	9,728	▲ 20.0	63.1	14,387	47.9	68.9
	油送船	428	▲ 45.7	2.8	598	39.8	2.9
	計	10,157	▲ 21.6	65.9	14,985	47.5	71.7
賃借料		4,257	▲ 6.4	27.6	4,754	11.7	22.8
その他		1,004	▲ 13.8	6.5	1,154	14.9	5.5
合 計		15,418	▲ 17.4	100.0	20,893	35.5	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 社の決算資料より国土交通省海事局作成

【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	2019年度	2020年度	2021年度
営業収益	86.7	83.5	87.4
営業費用	70.6	68.6	73.3
乖離幅	16.2	14.9	14.1

(資料) 海運大手3社の決算資料より国土交通省海事局作成

【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	2020年度			2021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	15,466	▲ 404	121	20,938	985	163
営業費用	16,060	▲ 346	104	19,871	786	130
営業損益	△ 594	▲ 58	17	1,066	198	33

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2020年度1ドル＝105.84円 2021年度1ドル＝111.88円

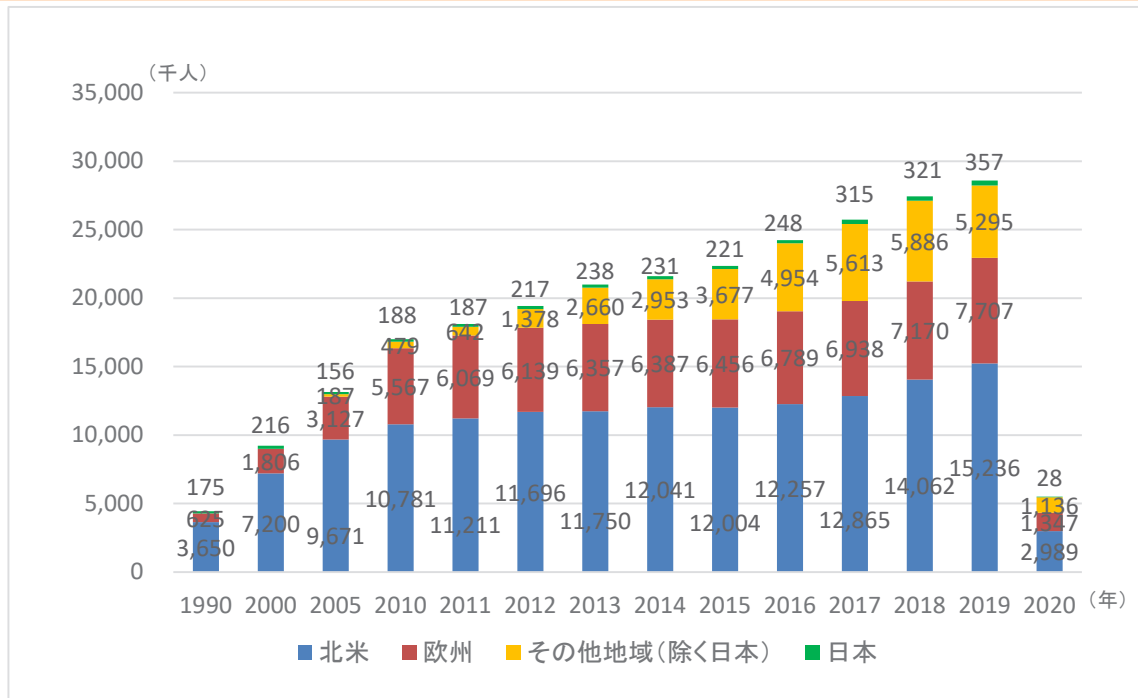
2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額

(資料) 海運大手3社の決算資料より国土交通省海事局作成

2. クルーズ・外航旅客定期航路

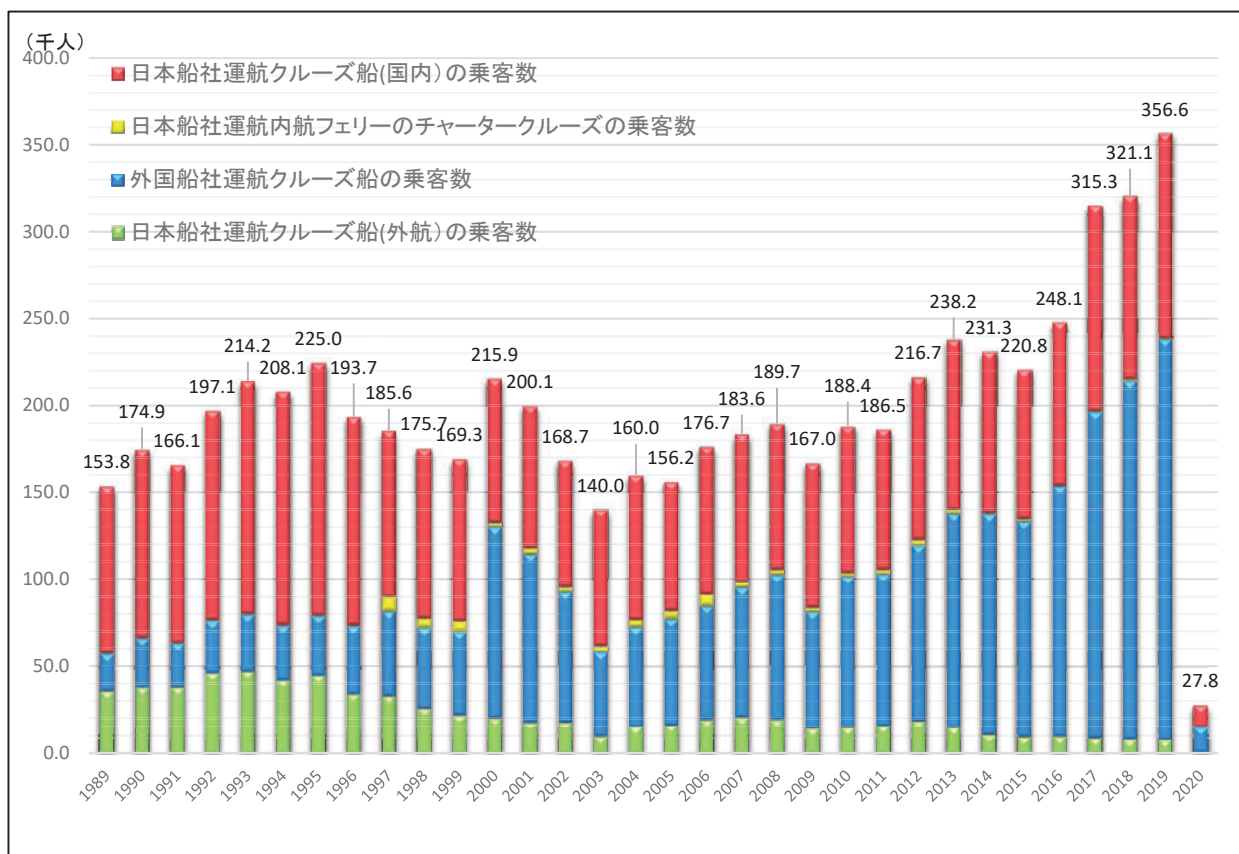
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【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

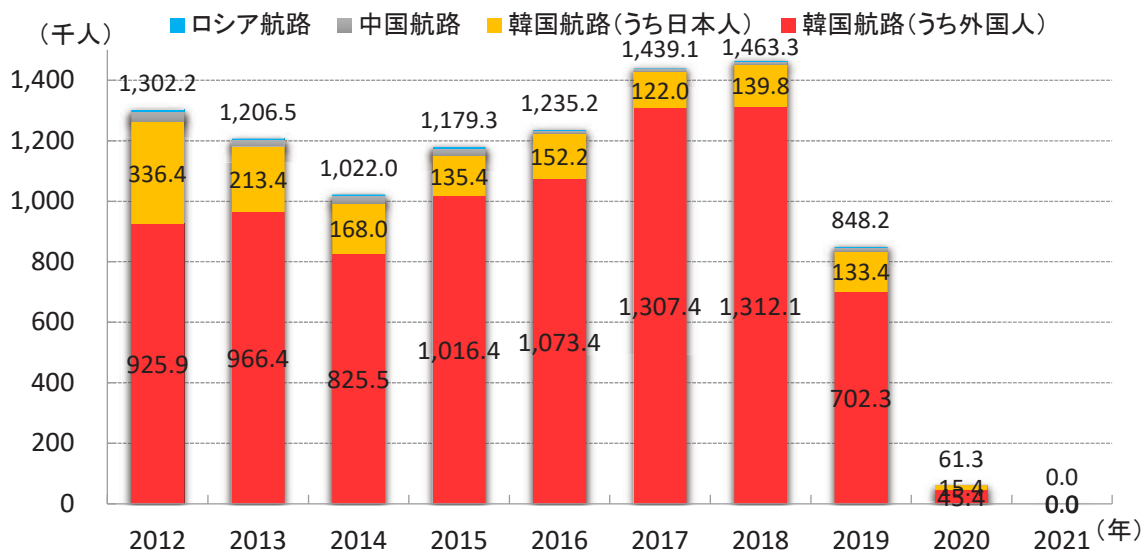
【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

(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)
(令和4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
(株)サンスターライン	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	韓国	オーシャンフラワー	
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	新鑒真	神戸・大阪～上海
		蘇州号	神戸・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

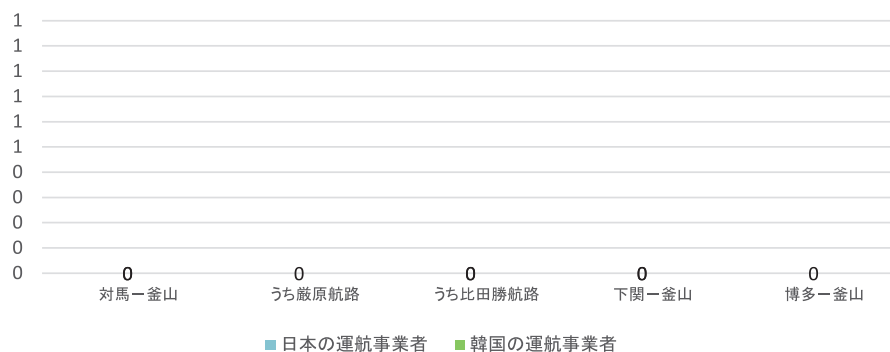
(資料) 国土交通省海事局調べ

【図表 1-33】 外航旅客定期航路等の乗客数の推移



(資料) 国土交通省海事局調べ

【図表 1-34】 外航旅客定期航路の現況



※2021年の韓国航路は全事業者運休のため輸送実績なし。

(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	2018	390	548	1,092
	2019	391	546	1,100
	2020	393	544	1,098
	2021	387	537	1,098
	2022	379	528	1,069
特定旅客定期航路事業	2018	6	8	8
	2019	6	8	7
	2020	6	8	9
	2021	6	8	9
	2022	8	11	12
旅客不定期航路事業	2018	569	1,242	1,121
	2019	575	1,252	1,131
	2020	565	1,246	1,126
	2021	560	1,231	1,127
	2022	558	1,233	1,112
計	2018	965	1,798	2,221
	2019	972	1,806	2,238
	2020	964	1,798	2,233
	2021	953	1,776	2,234
	2022	945	1,772	2,193
うちフェリー航路事業	2018	141	161	282
	2019	141	163	285
	2020	140	162	287
	2021	138	160	285
	2022	135	157	278

(資料) 国土交通省海事局作成

【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	対前年度 伸び率	輸送人 ^{キロ}	対前年度 伸び率
一般旅客定期航路事業	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
	2020	42.4	▲ 41.1	1,475	▲ 50.2
特定旅客定期航路事業	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
	2020	0.22	▲ 12.9	1.89	▲ 8.4
旅客不定期航路事業	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
	2020	2.7	▲ 66.1	46	▲ 59.6
計	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
	2020	45.3	▲ 43.5	1,523	▲ 50.5

(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) 国土交通省海事局作成

【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	対前年度	乗用車 その他	対前年度	計	対前年度
		伸び率		伸び率		伸び率
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
2020 台数	3,552	▲ 6.1	5,639	▲ 27.2	9,191	▲ 20.3
	台 ^キ ロ 880	▲ 9.0	434	▲ 33.6	1,315	▲ 18.9

(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) 国土交通省海事局作成

【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	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
	2020	450	197,484	▲ 31,663	▲ 27,233	88.4
特定旅客定期航路事業	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
	2020	8	445	42	46	111.4
旅客不定期航路事業	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
	2020	740	11,936	▲ 8,155	▲ 5,618	72.7
計	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
	2020	1,198	209,866	▲ 39,776	▲ 32,805	87.1

（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。

（資料）国土交通省海事局作成

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		2020年度(8社)			2021年度(9社)		
航路数 航路距離 就航隻数		11 航路 8,332 km 35 隻 (2021年3月31日現在)			12 航路 9,310 km 41 隻 (2022年3月31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	1,172	68.9%	-6.8%	1,255	67.7%	7.1%
	乗用車・その他	530	31.1%	-33.1%	599	32.3%	13.1%
	計	1,702	100.0%	-17.0%	1,855	100.0%	9.0%
	8トントラック換算計	1,392		-12.2%	1,504		8.1%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	754	69.4%	-6.4%	805	68.6%	6.8%
	乗用車・その他	332	30.6%	-31.6%	369	31.4%	11.2%
	計	1,086	100.0%	-15.9%	1,175	100.0%	8.1%
	8トントラック換算計	892		-11.4%	959		7.5%
旅 客	輸送人員	1,119 千人		-53.1%	1,391 千人		24.3%
	輸送人キロ	638 百万人キロ		-52.0%	802 百万人キロ		25.6%

- (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。
 2. 2021年度分は速報値。
 3. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(資料) 国土交通省海事局作成

【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	2020年度(8社)	2021年度(9社)	対前年度比
営業収入	119,460	130,139	108.9%
営業費用	121,248	128,810	106.2%
営業損益	▲ 1,788	1,329	—
経常損益	▲ 2,084	605	—
当期損益	▲ 2,306	659	—

- (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。
 2. 決算期が12月のもの1社を含む。
 3. 2021年度分は速報値。

(資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-41】 長距離フェリー事業者財務状況 (9社) (2021 年度)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	60,508	20.4%
	固定資産	234,970	79.4%
	資産合計	295,961	100.0%
負債	流動負債	57,740	19.5%
	固定負債	165,964	56.1%
	負債合計	223,704	75.6%
純資産		72,257	24.4%
負債・純資産合計		295,961	100.0%

- (注) 1. 決算期が12月のもの1社を含む。
 2. 資産合計には、流動資産・固定資産のほかに繰延資産を含む。
 3. 2021年度分は速報値。

(資料) 国土交通省海事局作成

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	141	31	48	220

(資料) 国土交通省海事局作成 (2022年4月1日現在)

【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
2020	292	548	192,279	351
2021	290	546	193,943	355
2022	286	542	190,343	356

(資料) 国土交通省海事局作成 (各年度は4月1日現在)

【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	対前年度伸び率	輸送人キロ	対前年度伸び率
2018	43,719	▲ 0.5	1,040,524	4.6
2019	41,346	▲ 5.4	934,423	▲ 10.2
2020	26,600	▲ 35.7	555,497	▲ 40.6

(資料) 国土交通省海事局作成

【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
2018	79,183	▲ 5,608	▲ 4,821	94.5
2019	70,963	▲ 6,085	▲ 6,378	92.6
2020	58,921	▲ 18,048	▲ 15,406	80.6

(資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-46】 届出事業者数の推移

区 分	2015年4月	2016年4月	2017年4月	2018年4月	2019年4月	2020年4月	2021年4月
届出事業者数	3,772	3,942	4,149	4,395	4,359	4,544	4,569

(資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1 -47】 離島航路補助金の交付実績

(単位:百万円)

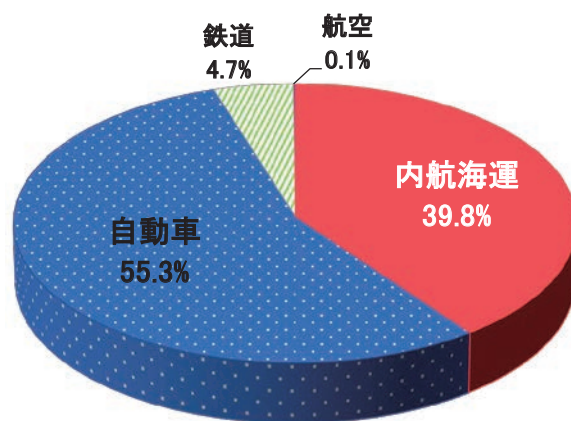
年 度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2016	109	121	6,722
2017	108	120	6,936
2018	108	120	7,249
2019	109	123	7,045
2020	112	126	8,695
2021	114	127	9,336

(注) 2018年、2020年、2021年は補正予算を含む。

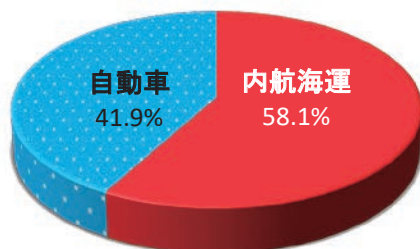
(資料) 国土交通省海事局作成

4. 内航海運 ①内航海運の概況

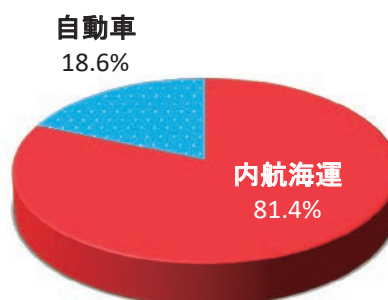
【図表 1-48】 輸送機関別シェア（2020 年度：トンキロベース）



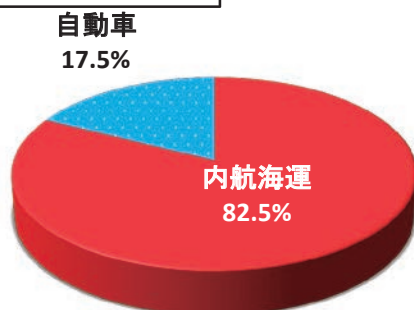
金属(鉄鋼等)



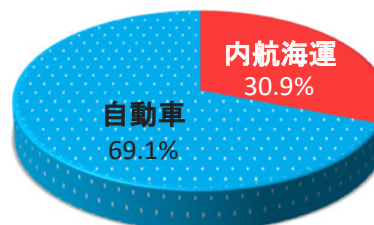
石油製品



セメント

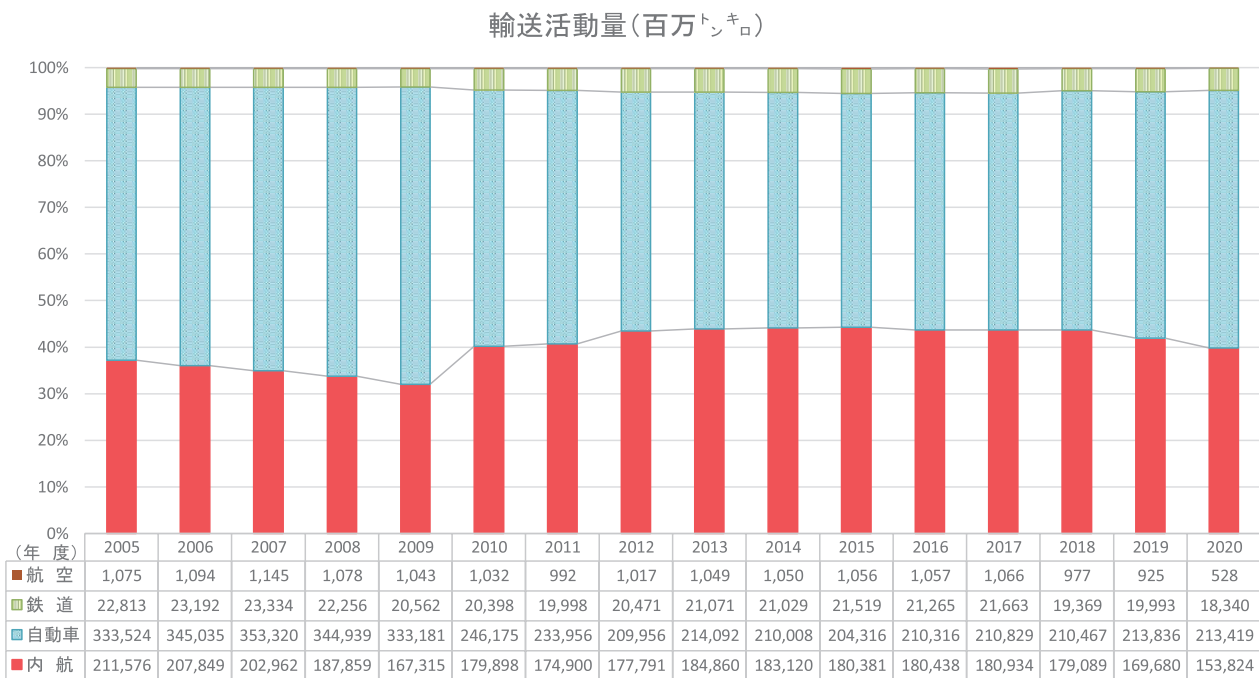
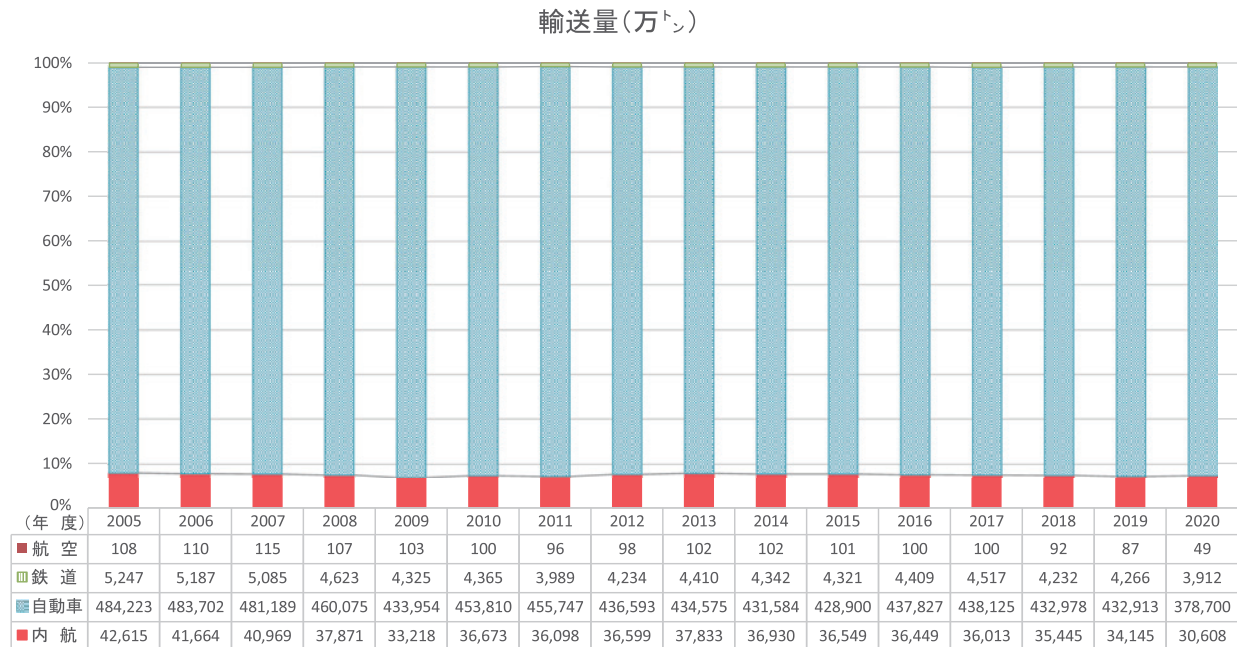


雑貨



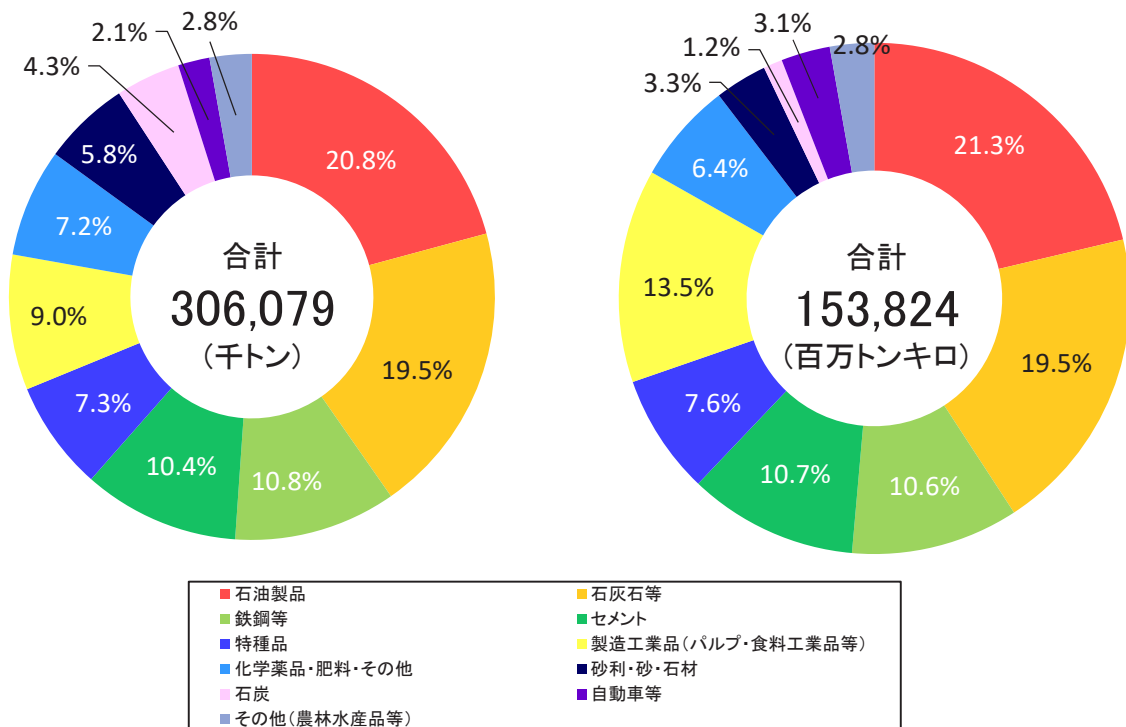
（資料）国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



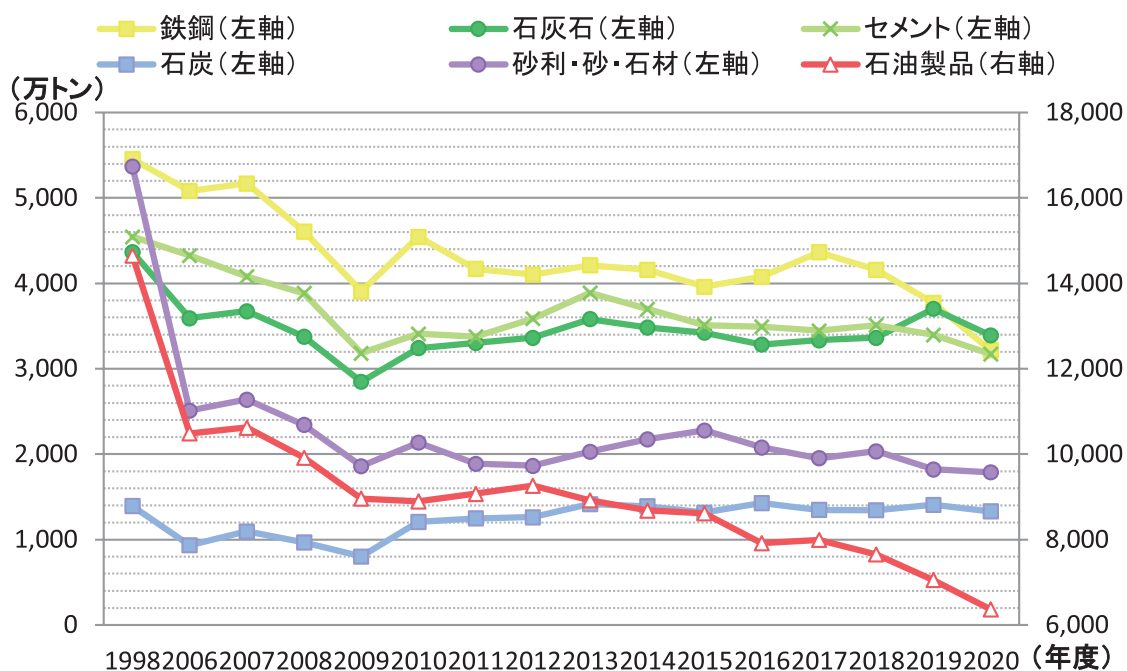
(資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-50】 輸送品目別シェア（2020 年度）

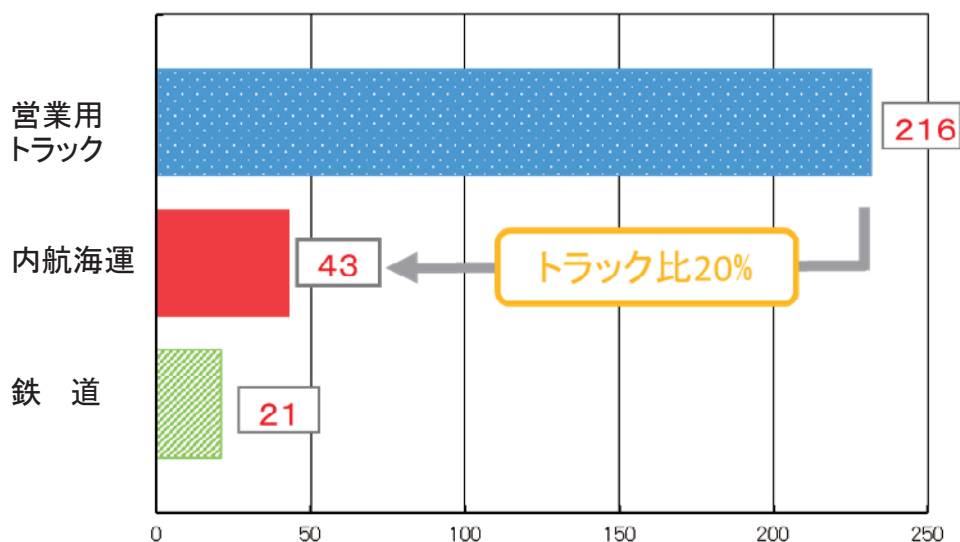


(資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-51】 主要品目別輸送量の推移

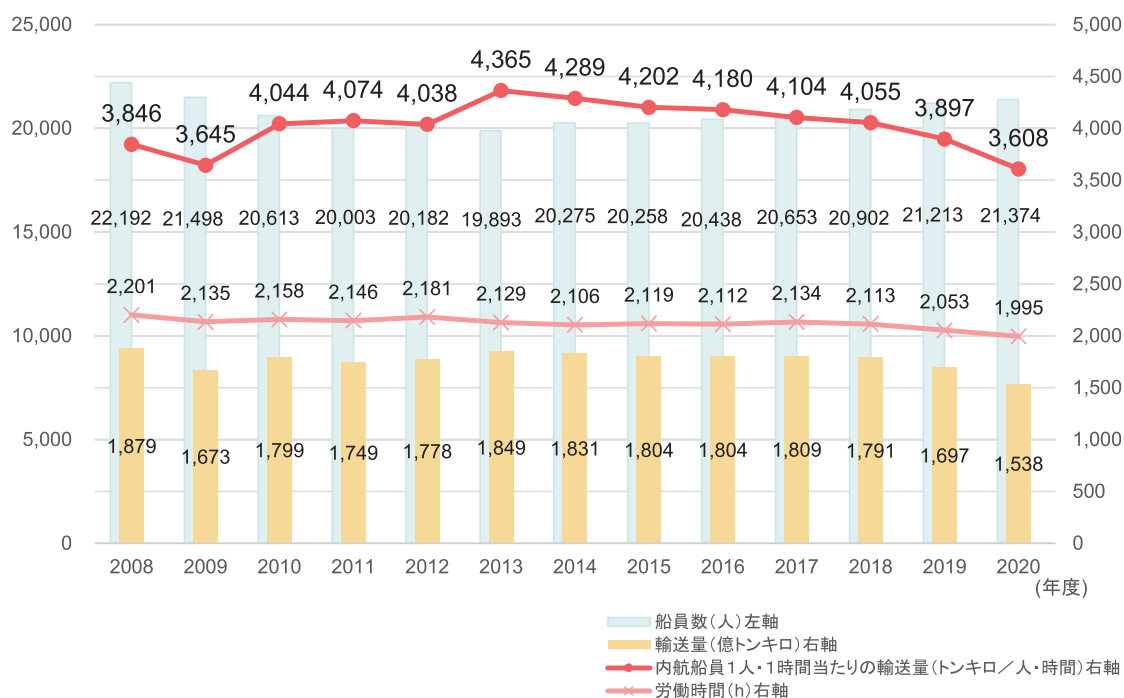


(資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1 -52】 輸送機関別の CO₂ 排出原単位 [g-CO₂/ トンキロ] (2020 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

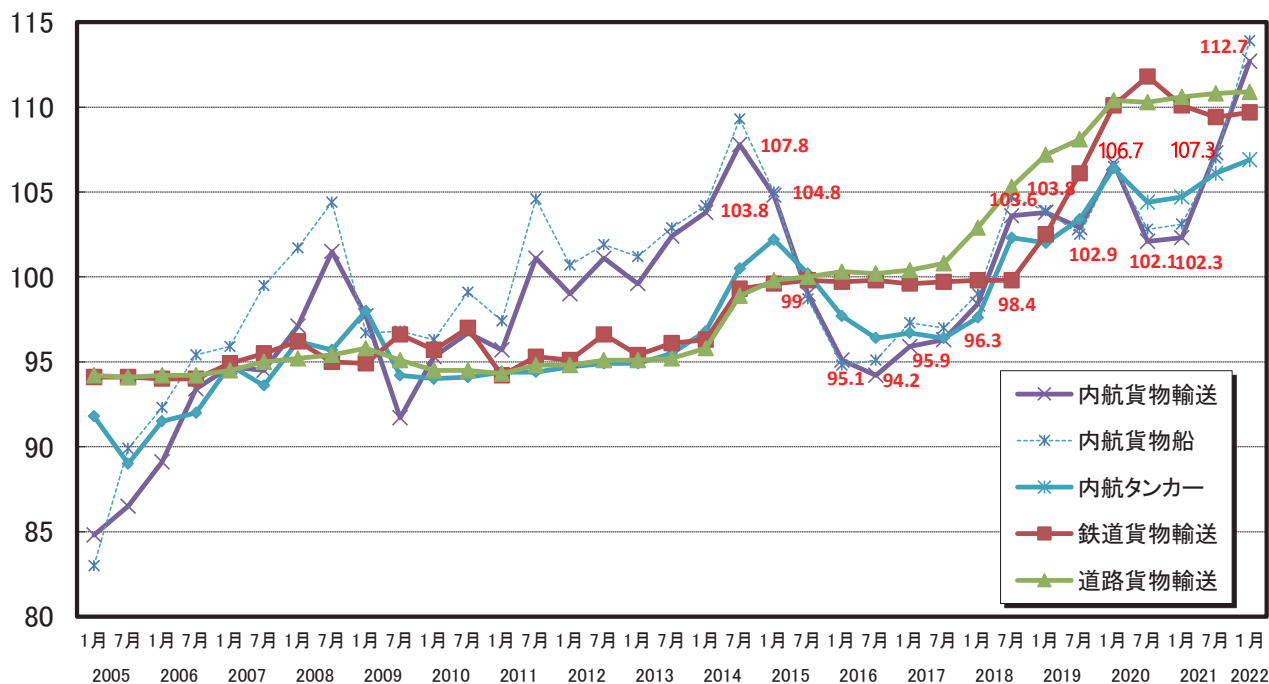


(資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「船員労働統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1 -54】 貨物輸送サービス価格推移（2015 年基準）

第1章

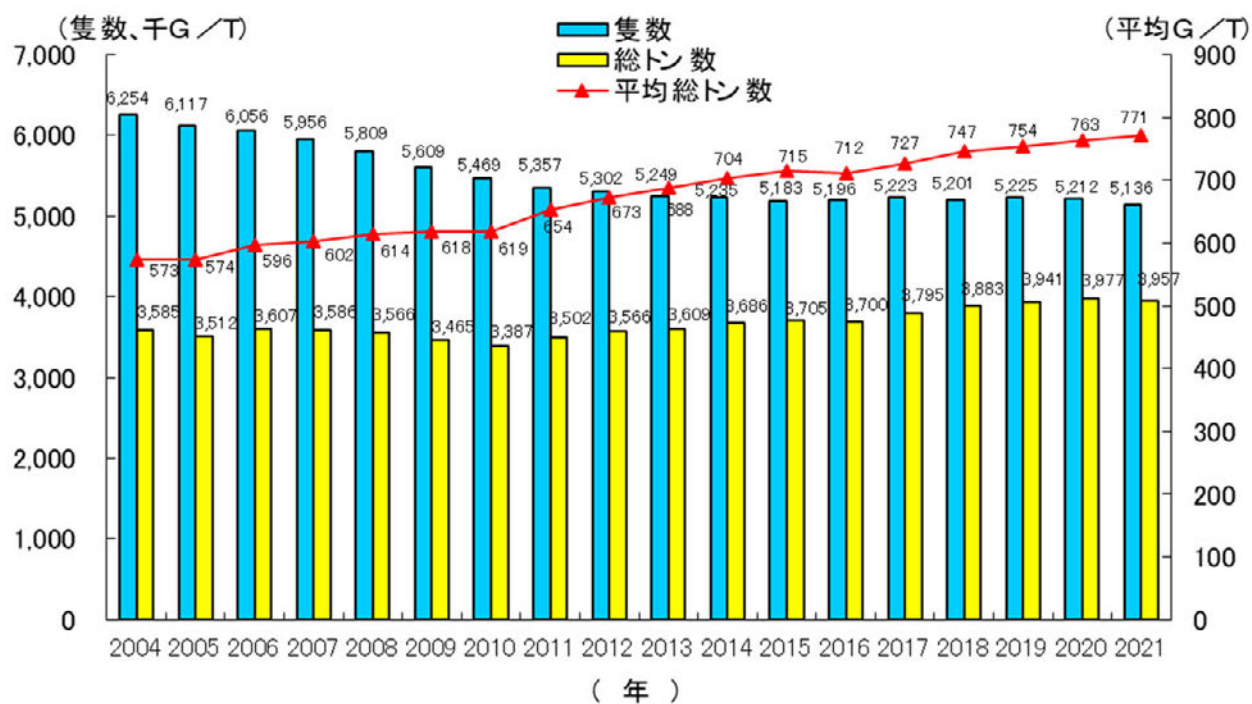
海上輸送分野



(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



(注) 各年度末現在

(資料) 国土交通省海事局作成

②内航海運業者の現状

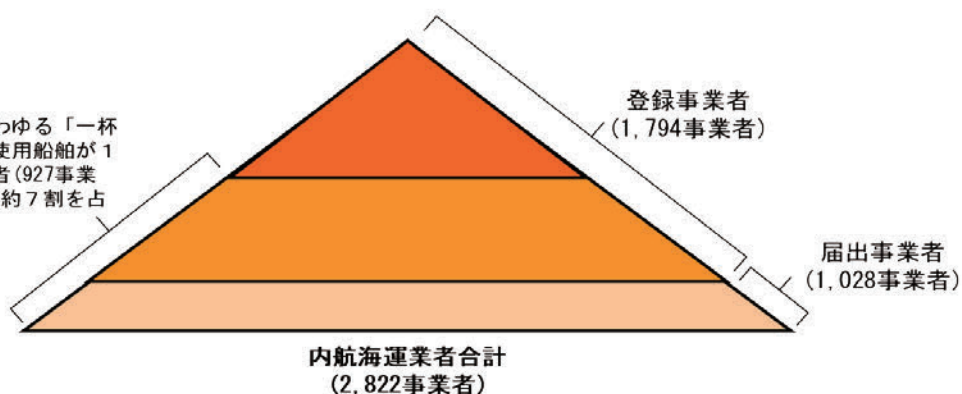
【図表 1 -56】 内航海運の事業構造

概 要

1. 内航海運業者数 3,309事業者（うち、休止事業者487者） 99.7%が中小企業
2. 登録事業者数 2,045事業者（うち、休止事業者251者）
3. 届出事業者数 1,264事業者（うち、休止事業者236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。

届出事業者及びいわゆる「一杯船主」と呼ばれる使用船舶が1隻以下の登録事業者(927事業者)で全事業者数の約7割を占めている。

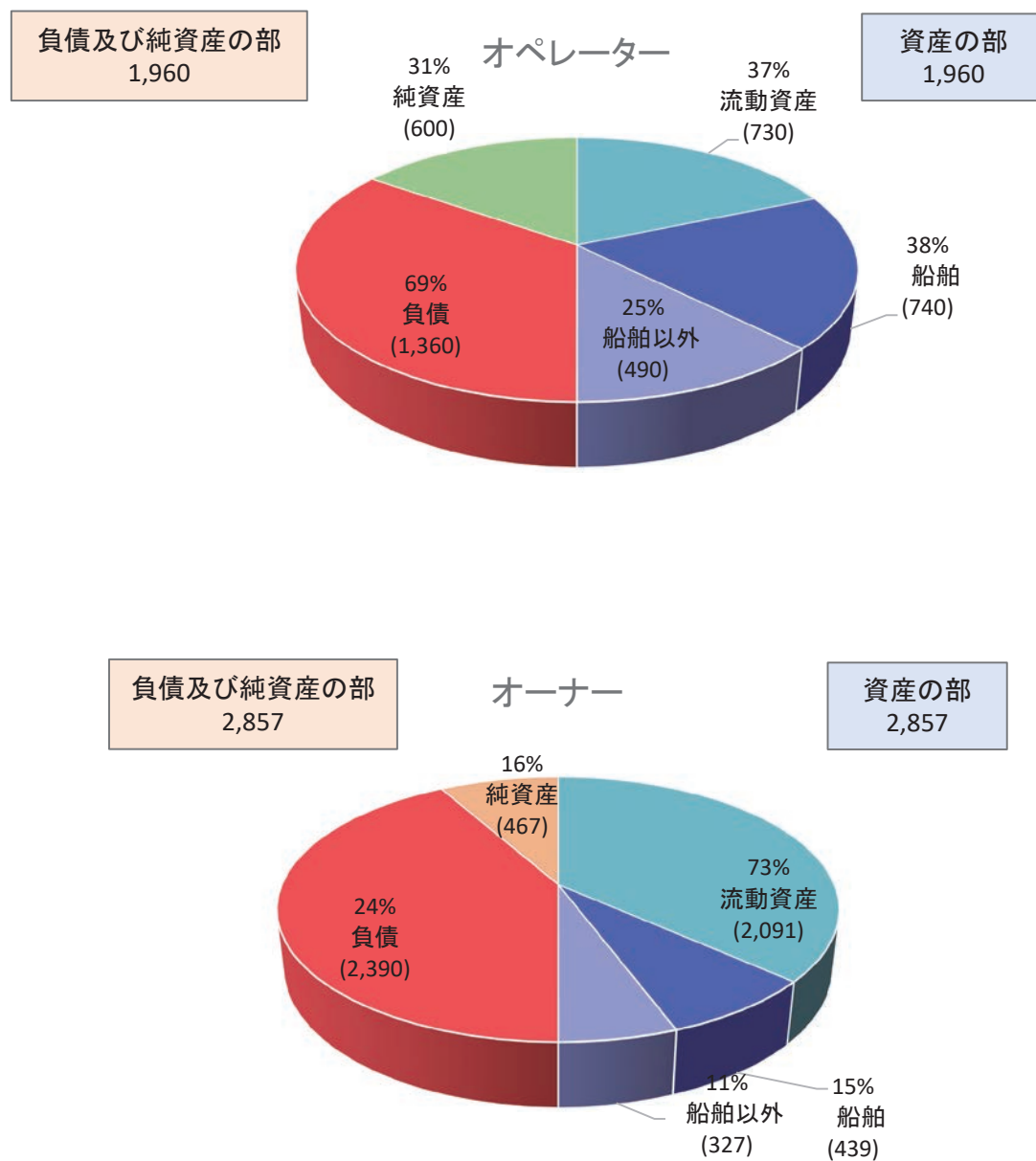


内航海運業者の構成ピラミッド（休止事業者を除く）

（資料）国土交通省海事局作成（2022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（2019 年度）



（単位：百万円）

（注）1社あたりの平均値（内航海運業収益70%以上の事業者を対象）

（資料）国土交通省海事局作成

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)	2012年3月31日		2022年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,767 (33.0)	46,417 (1.3)	1,738 (33.8)	41,934 (1.1)
100総トン以上200総トン未満	977 (18.2)	170,914 (4.9)	614 (12.0)	104,641 (2.6)
200総トン以上300総トン未満	265 (4.9)	67,709 (1.9)	361 (7.0)	94,488 (2.4)
300総トン以上400総トン未満	196 (3.7)	68,678 (2.0)	202 (3.9)	70,531 (1.8)
400総トン以上500総トン未満	1,073 (20.0)	524,028 (15.0)	1,076 (21.0)	528,689 (13.4)
500総トン以上700総トン未満	221 (4.1)	143,516 (4.1)	159 (3.1)	97,558 (2.5)
700総トン以上1000総トン未満	348 (6.5)	284,359 (8.1)	449 (8.7)	363,268 (9.2)
1000総トン以上2000総トン未満	145 (2.7)	214,731 (6.1)	126 (2.5)	184,603 (4.7)
2000総トン以上3000総トン未満	72 (1.3)	195,340 (5.6)	65 (1.3)	169,565 (4.3)
3000総トン以上4500総トン未満	153 (2.9)	563,862 (16.1)	181 (3.5)	674,421 (17.0)
4500総トン以上6500総トン未満	60 (1.1)	308,726 (8.8)	59 (1.1)	307,000 (7.8)
6500総トン以上	80 (1.5)	913,474 (26.1)	106 (2.1)	1,321,011 (33.4)
合計	5,357 (100)	3,501,753 (100)	5,136 (100)	3,957,709 (100)
平均総トン数	654		771	

- (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 (%)。
 3. 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(資料) 国土交通省海事局作成

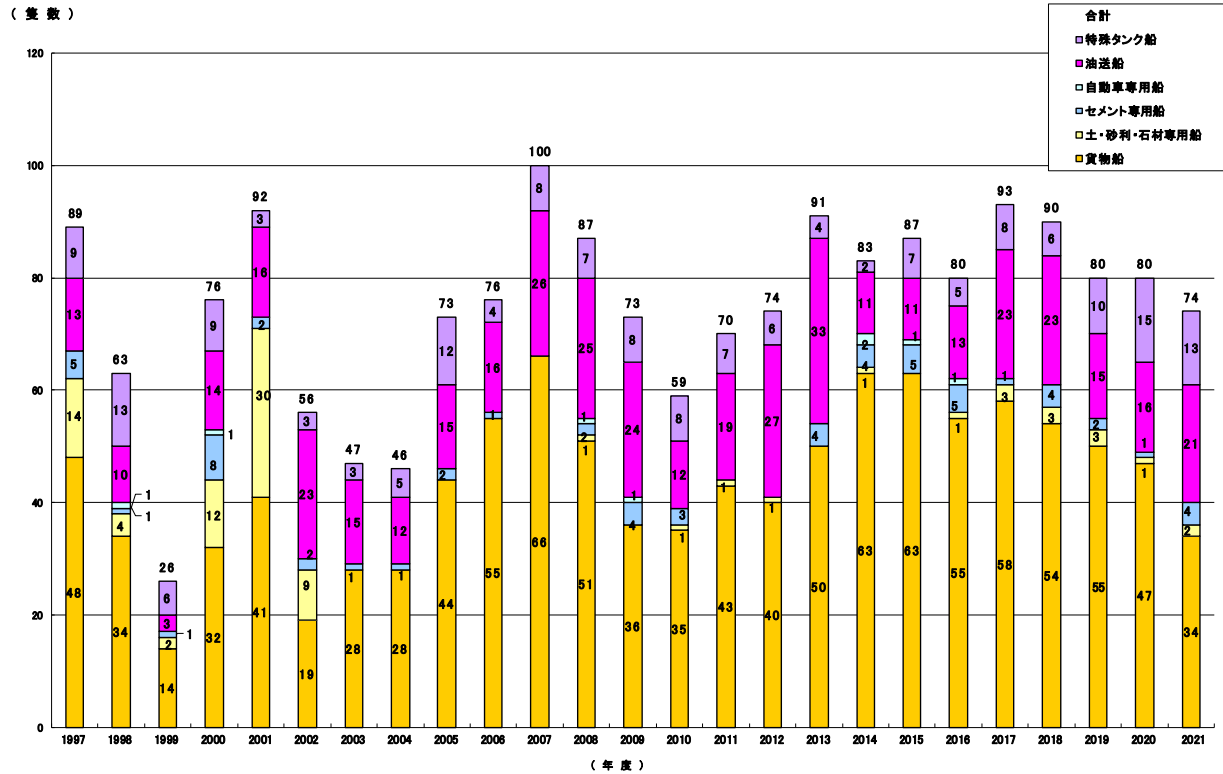
【図表 1-59】 内航船の船種別船腹量

船 種	2012年3月31日			2022年3月31日		
	隻数	総トン数		隻数	総トン数	
その他貨物船	3,482	1,723,289	(495)	3,465	2,160,745	(624)
土・砂利・石材専用船	408	249,206	(611)	293	194,830	(665)
セメント専用船	140	369,200	(2637)	131	389,173	(2971)
自動車専用船	20	96,168	(4808)	9	37,227	(4136)
油送船	985	852,769	(866)	934	959,134	(1027)
特殊タンク船	322	211,121	(656)	304	216,598	(712)
合 計	5,357	3,501,753	(654)	5,136	3,957,707	(771)

- (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。

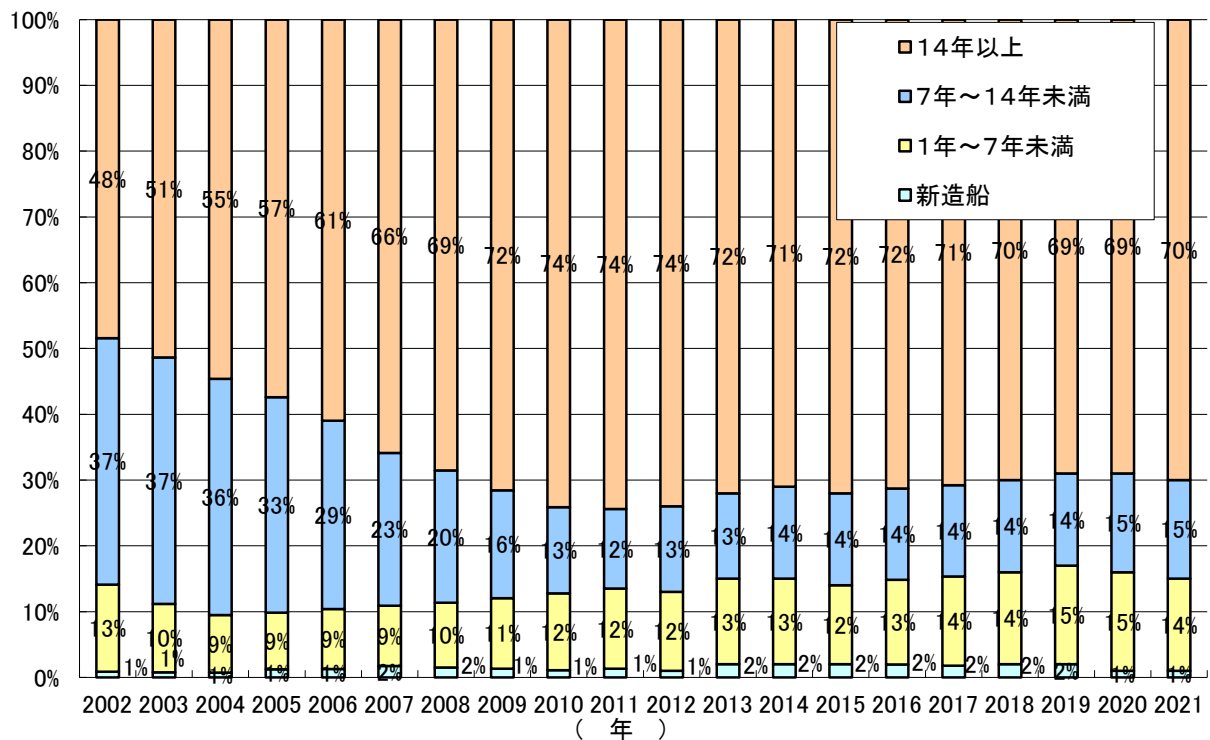
(資料) 国土交通省海事局作成

【図表 1-60】 船種別新造船隻数の推移



(資料) 国土交通省海事局作成

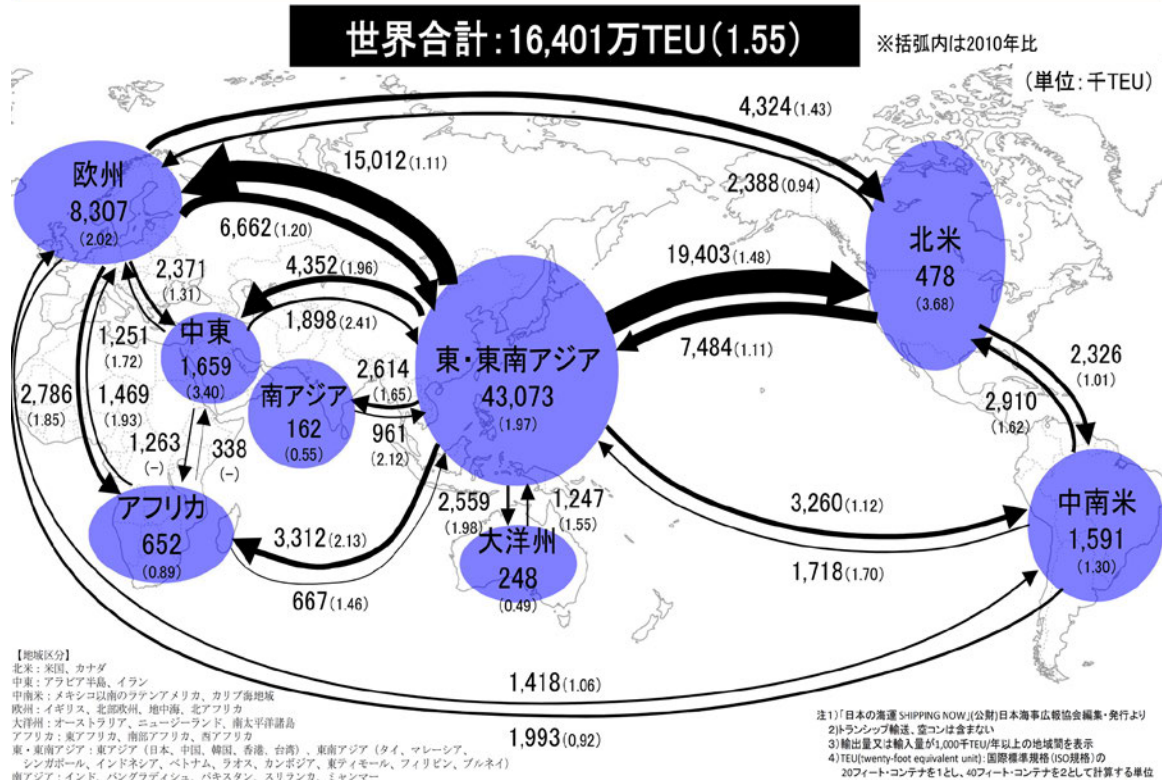
【図表 1-61】 船齢構成の推移



(資料) 国土交通省海事局作成

海上輸送分野

○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11,422万TEU)と大きな値を占める。



港灣取扱コンテナ個数
(単位: 万 TEU)

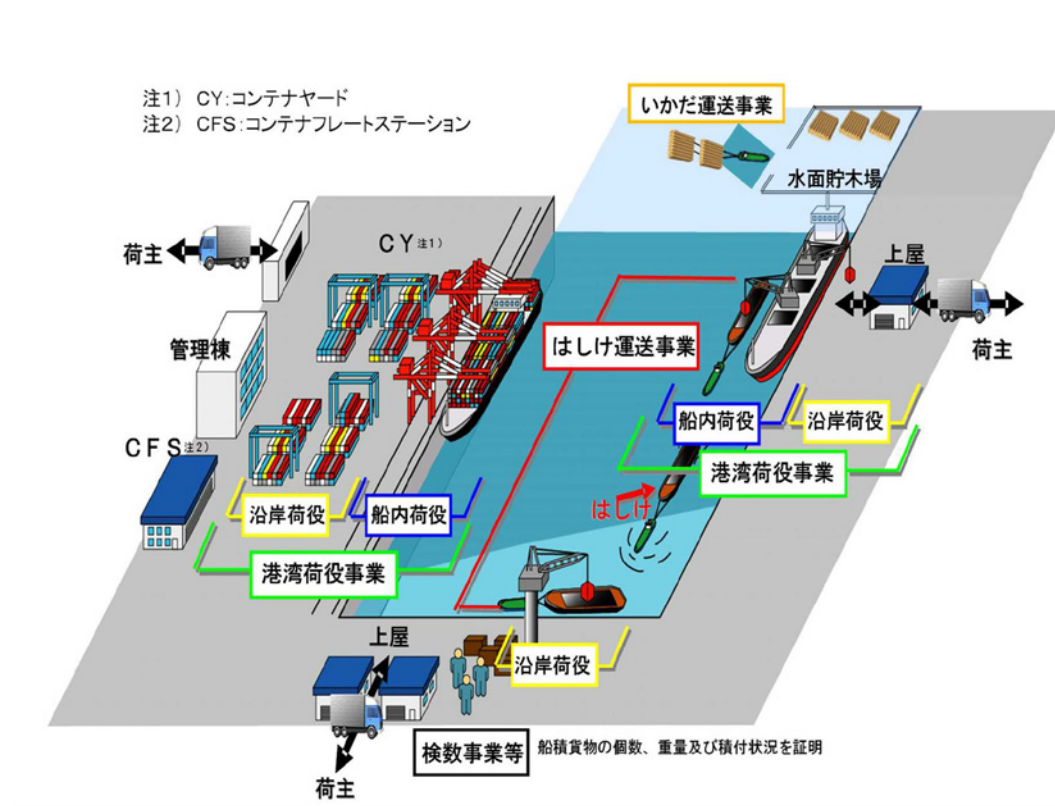
2020年 (上段)
1990年 (下段)

港名	1990年 (下段)	2020年 (上段)
青島	—	2,201
天津	—	1,835
釜山	105	2,182
京浜港※	320	758
阪神港※	308	501
寧波-舟山	—	2,872
香港	510	1,795
深圳	—	2,655
広州	80	2,351
シンガポール	522	3,687
上海	46	4,350

※京浜港・阪神港の順位:2020年(2019年)
京浜港:22位(20位)
阪神港:34位(29位)

②港湾運送事業の現状

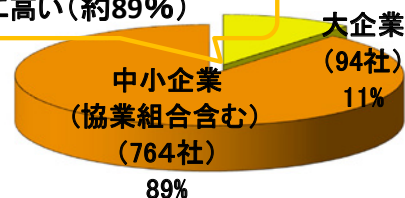
【図表 1-64】 港湾荷役の作業形態



【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	589	1,151	858
港湾荷役事業	912		
はしけ事業	143		
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89%)

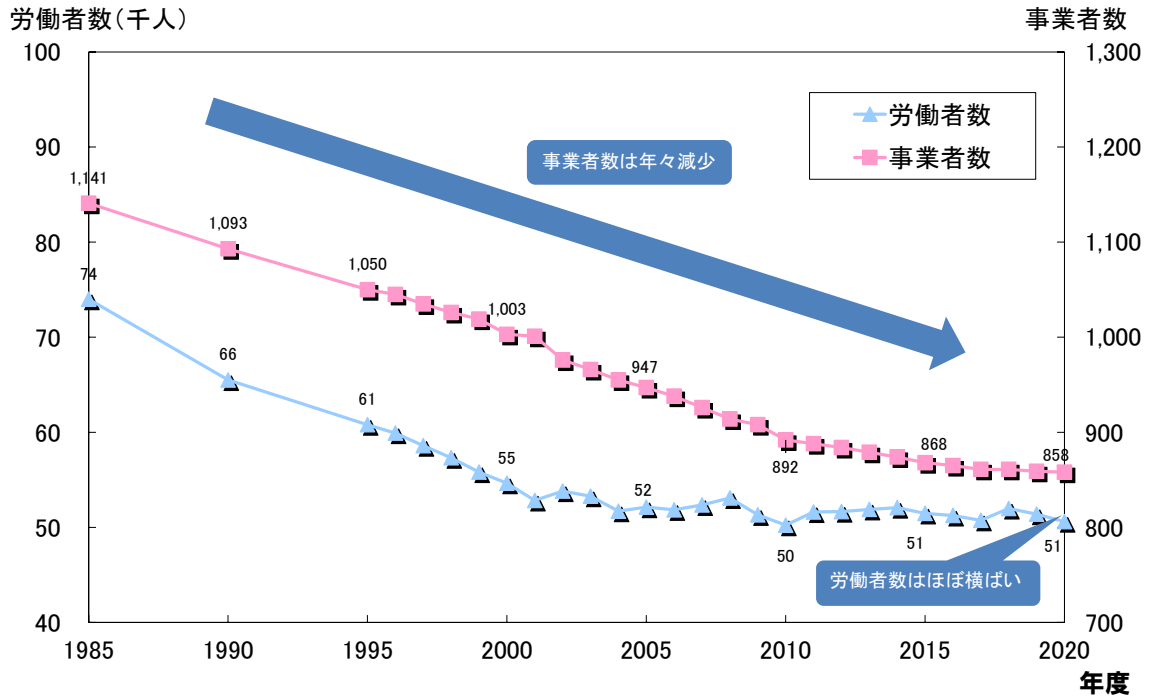


○国土交通省港湾局調べ(2021年3月末日)

(注)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。

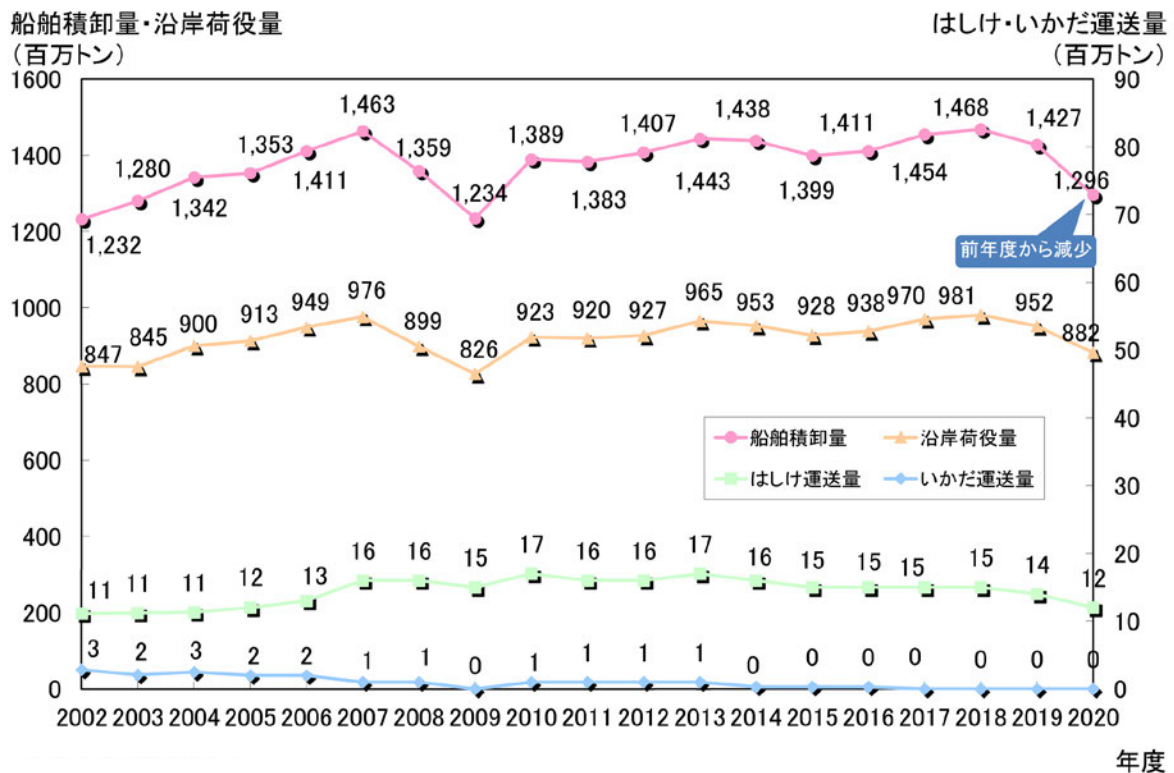
(注)大企業とは、資本金3億円超の企業をさす。

【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



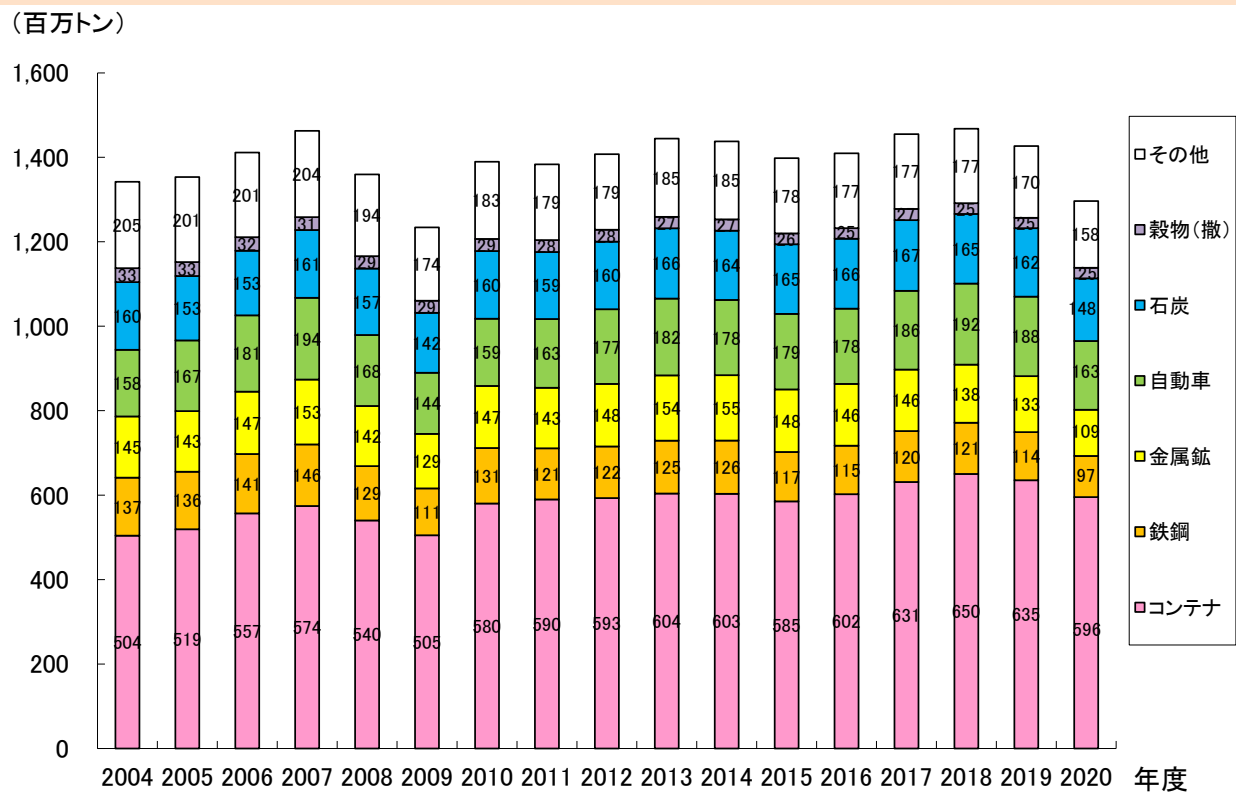
(注) 2010年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。
(資料) 国土交通省港湾局調べ

【図表 1-67】 港湾運送料の推移



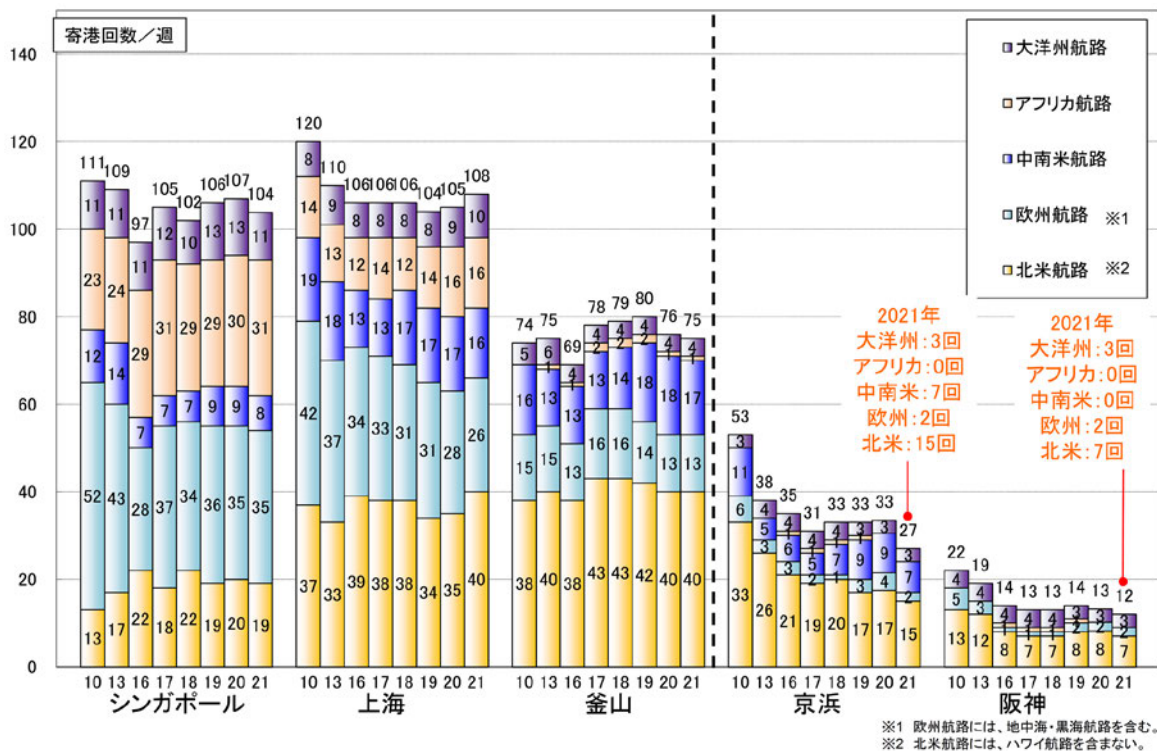
(資料) 国土交通省港湾局調べ

【図表 1-68】 品目別船舶積卸量の推移



(資料) 国土交通省港湾局調べ

【図表 1-69】 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

③LNGバンカリング拠点の形成

【図表 1-70】 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)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

- 国際コンテナ戦略港湾政策推進WGも活用し政策効果等を検討しつつ、ハード整備を引き続き推進。
- また、既存ストックを最大限活用する観点から、AIの活用等による港湾物流の生産性向上に重点化。

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の促進 等

(事例)ハードの整備：
横浜港



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AIターミナル」を実現 等

【図表 1-71】 LNG バンカリング拠点の形成

国際的な船舶の排出ガス規制強化に伴い、世界的に導入が進む環境負荷の小さいLNG燃料船に燃料を供給可能な拠点の重要性が増している。LNG燃料船の寄港の増加による国際競争力の強化や国内外の船舶のLNG燃料への転換を目的として、LNGバンカリング拠点の形成を支援する。

国際海運における船舶の排出ガス規制強化

(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)



IMO GHG(温室効果ガス)削減戦略

～2018年4月、GHG削減戦略採択

長期目標 今世紀中なるべく早期に、国際海運からのGHGゼロ排出を目指す。

2008 排出量基準年 平均燃費率 40% 削減目標 50% 削減目標 GHGゼロ排出 2100

国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ(2020年3月)

世界的に導入が進むLNG燃料船

Yearly development of LNG fuelled fleet

● In operation ● On order ● LNG ready

2022年6月1日時点

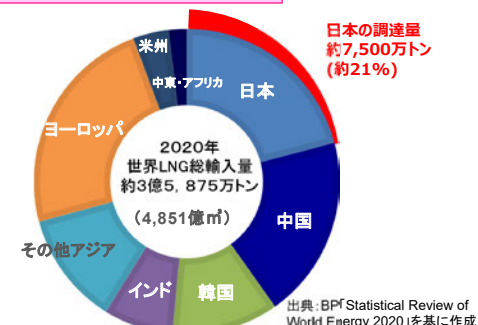
出典：郵船クルーズHP

LNG燃料大型クルーズ船のイメージ

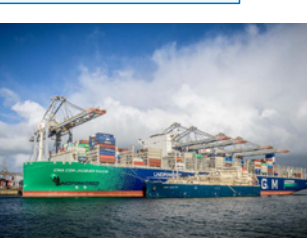
(郵船クルーズ社、2025年1隻竣工予定、51,350 GRT型)

Source: DNV GL

我が国は世界最大のLNG輸入国



建造される大型LNG燃料船



LNG燃料大型コンテナ船
「JACQUES SAADÉ」
(CMA-CGM社、2020年9月竣工、23,000TEU型)

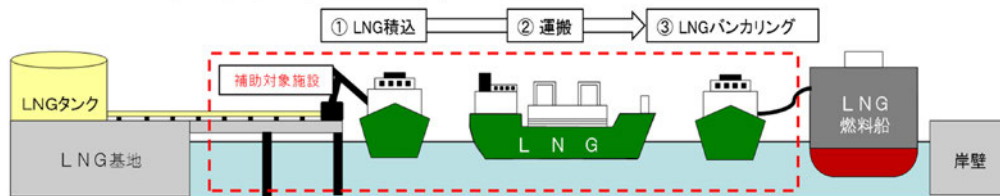


LNG燃料大型クルーズ船のイメージ
(MSC Cruises社、2022年1隻、24年1隻竣工予定、200,000 GRT型)

出典：MSC Cruises HP、郵船クルーズHP

【図表 1-72】 LNG バンカリング (Ship 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	九州・瀬戸内
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	KEYS Bunkering West Japan(株) (株主) 日本郵船(株)・九州電力株・ 伊藤忠エネクス株・西部ガス
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 す船舶 (LNGバンカリング船)の建造	LNGを燃料とする船舶への燃料供給の用に供 す船舶 (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。	国際拠点港湾、国際バルク戦略港湾、国際旅客 船拠点形成港湾を有する九州・瀬戸内地域にお いて、当該地域に寄港する船舶のLNG燃料へ の転換やLNG燃料船の寄港促進によって国際 競争力の強化を図る。