

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、%)

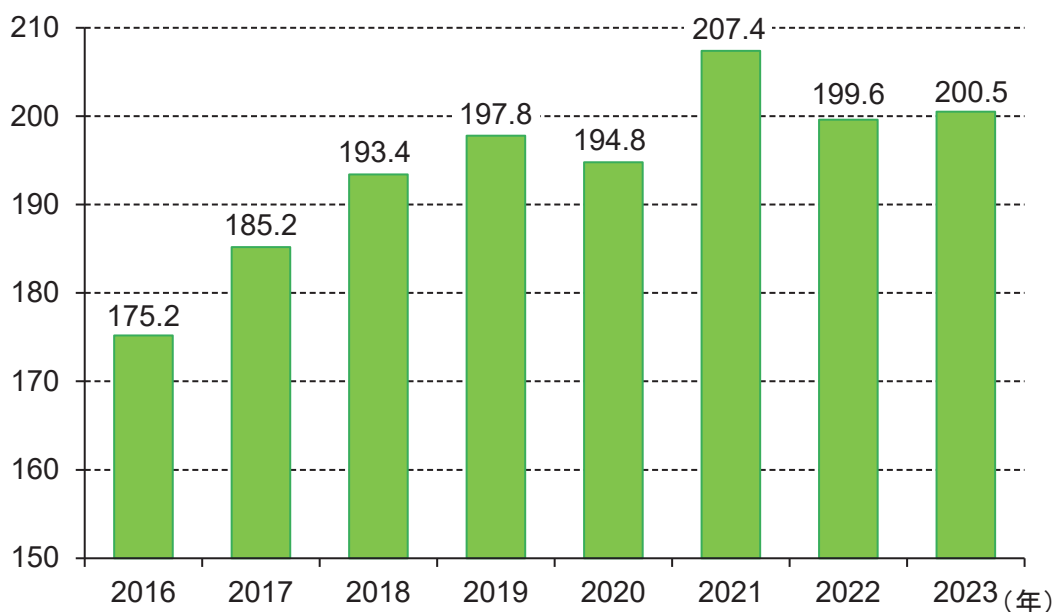
年 \ 品目	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2014年	1,851	977	2,828	1,342	1,220	409	4,847	10,646
対前年増減率	▲ 2.6	▲ 2.0	▲ 2.4	12.9	3.0	12.7	3.1	3.0
2015年	1,920	1,042	2,962	1,358	1,138	430	4,985	10,873
対前年増減率	3.7	6.7	4.7	1.2	▲ 6.7	5.1	2.8	2.1
2016年	1,967	1,098	3,065	1,419	1,142	450	5,116	11,192
対前年増減率	2.4	5.4	3.5	4.5	0.4	4.7	2.6	2.9
2017年	2,027	1,108	3,134	1,477	1,213	475	5,364	11,663
対前年増減率	3.1	0.9	2.3	4.1	6.2	5.6	4.8	4.2
2018年	2,049	1,117	3,166	1,478	1,275	474	5,615	12,008
対前年増減率	1.1	0.8	1.0	0.1	5.1	▲ 0.2	4.7	3.0
2019年	2,003	1,085	3,088	1,457	1,300	481	5,739	12,065
対前年増減率	▲ 2.2	▲ 2.9	▲ 2.5	▲ 1.4	2.0	1.5	2.2	0.5
2020年	1,852	966	2,818	1,508	1,181	524	5,657	11,688
対前年増減率	▲ 7.5	▲ 11.0	▲ 8.7	3.5	▲ 9.2	8.9	▲ 1.4	▲ 3.1
2021年	1,838	1,011	2,849	1,529	1,227	531	5,944	12,080
対前年増減率	▲ 0.8	4.7	1.1	1.4	3.9	1.3	5.1	3.4
2022年	1,975	1,049	3,024	1,478	1,227	516	5,797	12,042
対前年増減率	7.5	3.8	6.1	▲ 3.3	0.0	▲ 2.8	▲ 2.5	▲ 0.3
2023年	2,023	1,072	3,094	1,543	1,315	524	5,862	12,338
対前年増減率	2.4	2.2	2.3	4.4	7.2	1.6	1.1	2.5

(注) 2023年の値は推計値である。

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)

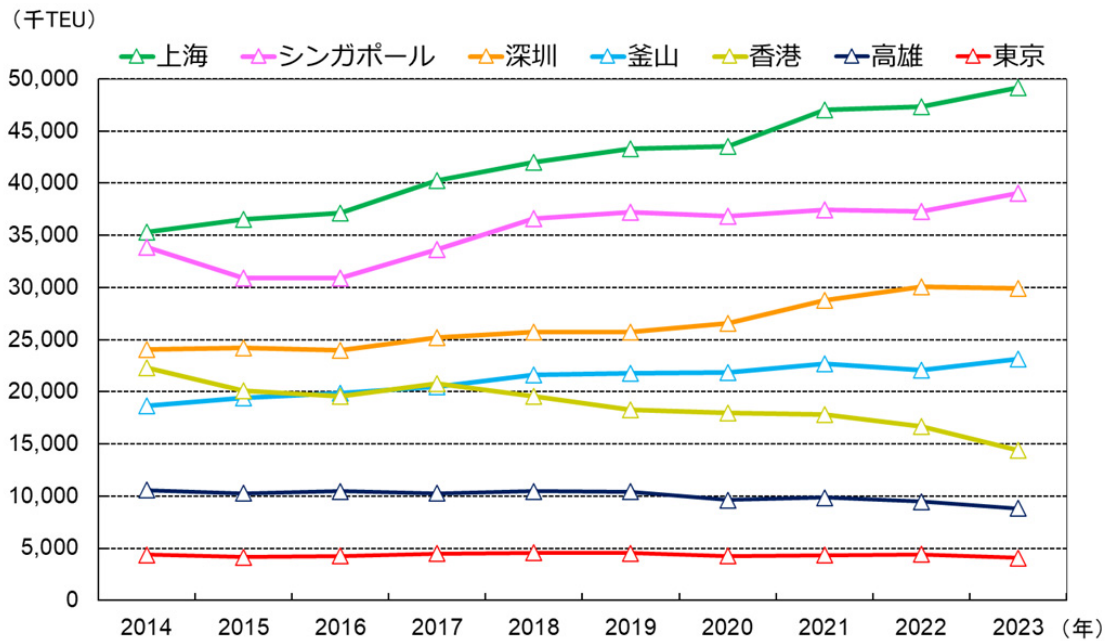


(注) 2023年の値は速報値である。

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

(注) 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) 1. 2023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

順位	2022年	港湾名	国 名	2023年取扱量 (千TEU)	2022年取扱量 (千TEU)	対前年増 減率 (%)
1	1	上海	中国	49,158	47,303	3.9
2	2	シンガポール	シンガポール	39,013	37,290	4.6
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	35,300	33,360	5.8
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	29,880	30,040	▲ 0.5
5	5	青島 (Qingdao)	中国	28,270	25,660	10.2
6	6	広州 (Guangzhou)	中国	25,410	24,600	3.3
7	7	釜山 (Busan)	韓国	23,154	22,078	4.9
8	8	天津 (Tianjin)	中国	22,187	21,030	5.5
9	9	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	16,648	19,045	▲ 12.6
10	12	ドバイ	UAE	14,473	13,971	3.6
11	10	香港	中国	14,401	16,687	▲ 13.7
12	14	ポートケラン	マレーシア	14,061	13,224	6.3
13	11	ロッテルダム	オランダ	13,447	14,456	▲ 7.0
14	15	廈門 (Xiamen・Amoy)	中国	12,554	12,420	1.1
15	13	アントワープ	ベルギー	12,500	13,470	▲ 7.2
16	16	タンジュンペラパス	マレーシア	10,481	10,513	▲ 0.3
17	19	レムチャバン	タイ	8,868	8,741	1.5
18	18	高雄 (Kaohsiung)	台湾	8,834	9,492	▲ 6.9
19	22	タンジェMED	モロッコ	8,614	7,597	13.4
20	17	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	7,810	9,494	▲ 17.7
(参考)		東京	日本	4,082	4,433	▲ 7.9

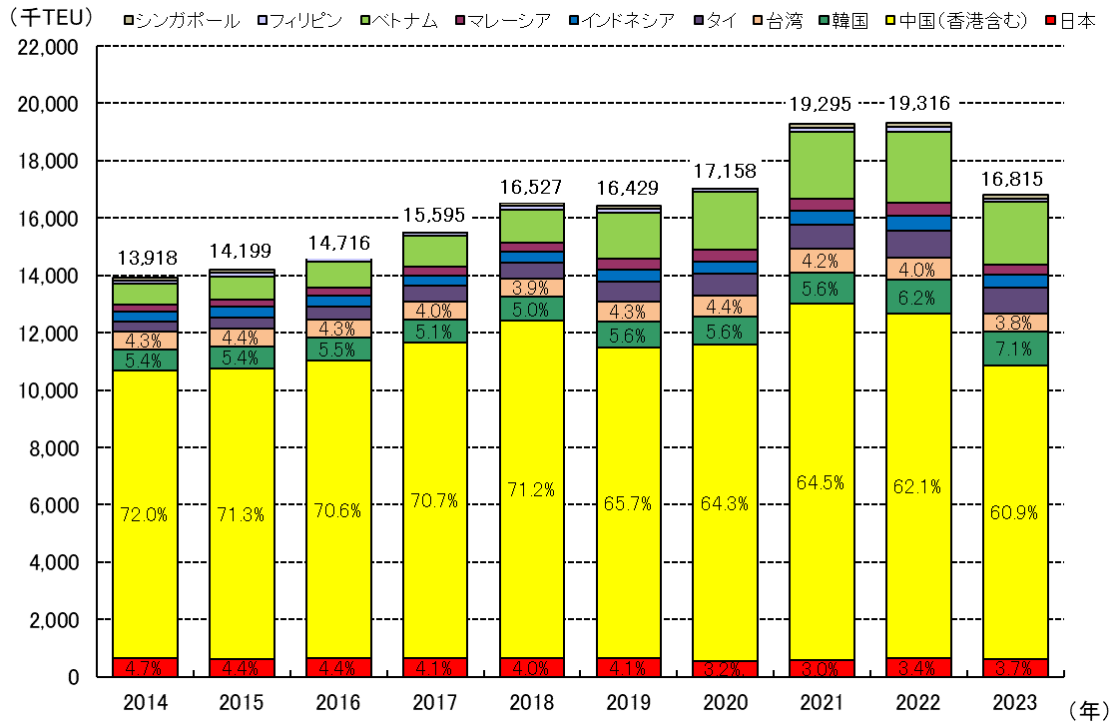
(注) 2023年は速報値である。

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

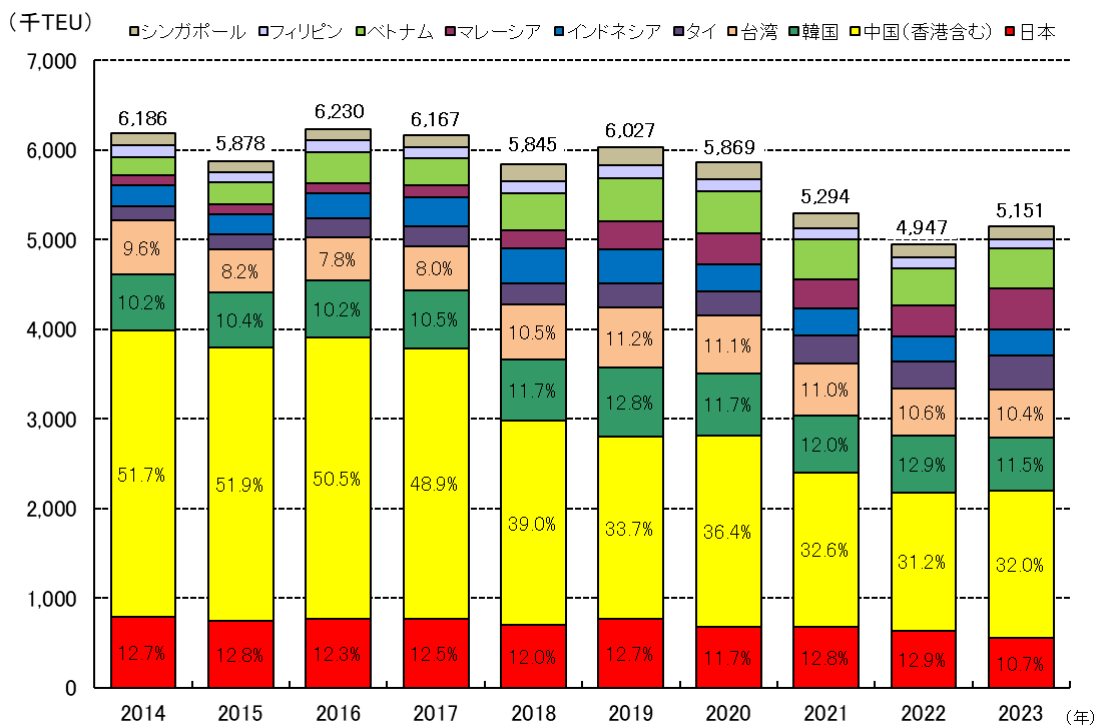
東京の取扱量は令和5年(2023年)東京港港勢(速報値)より作成

【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)

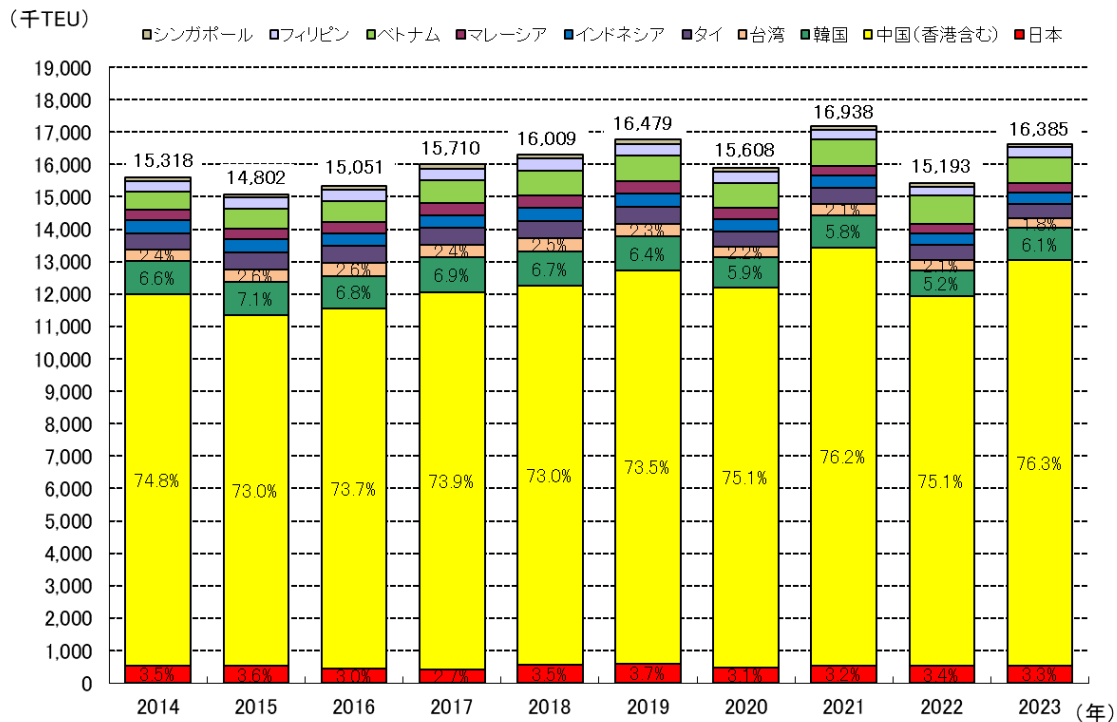


(注) 2023年の値は速報値である。

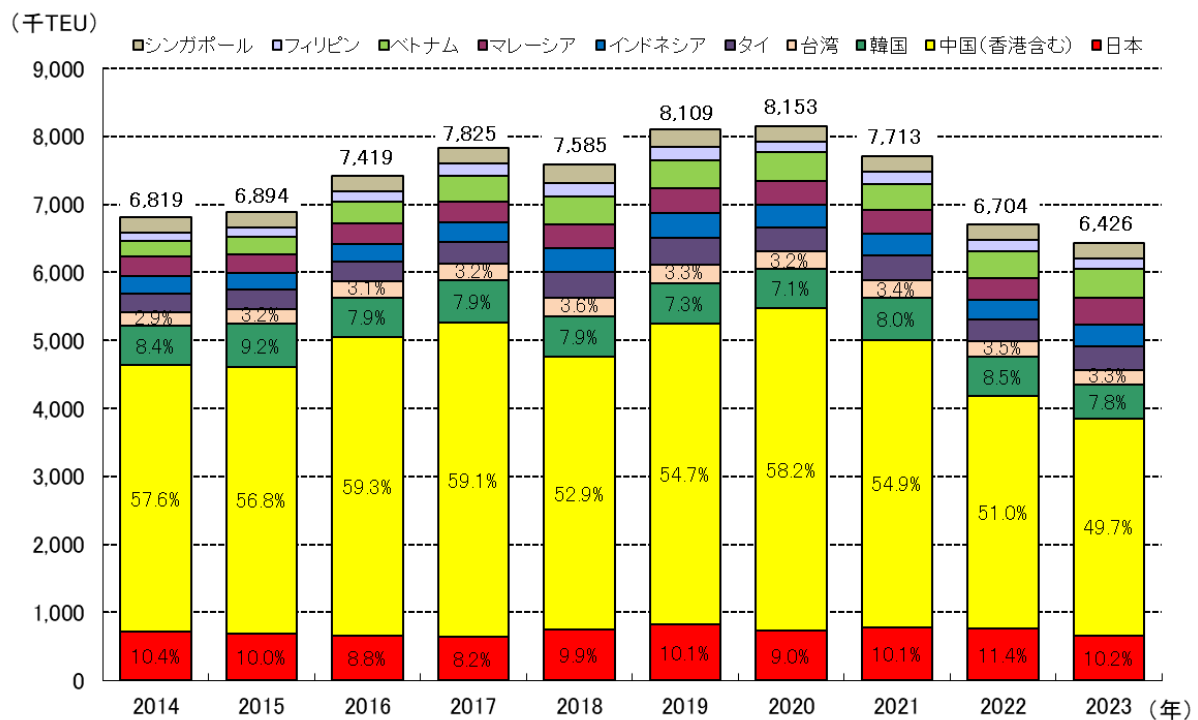
資料) S&P Global PIERS データより (公財) 日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【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)



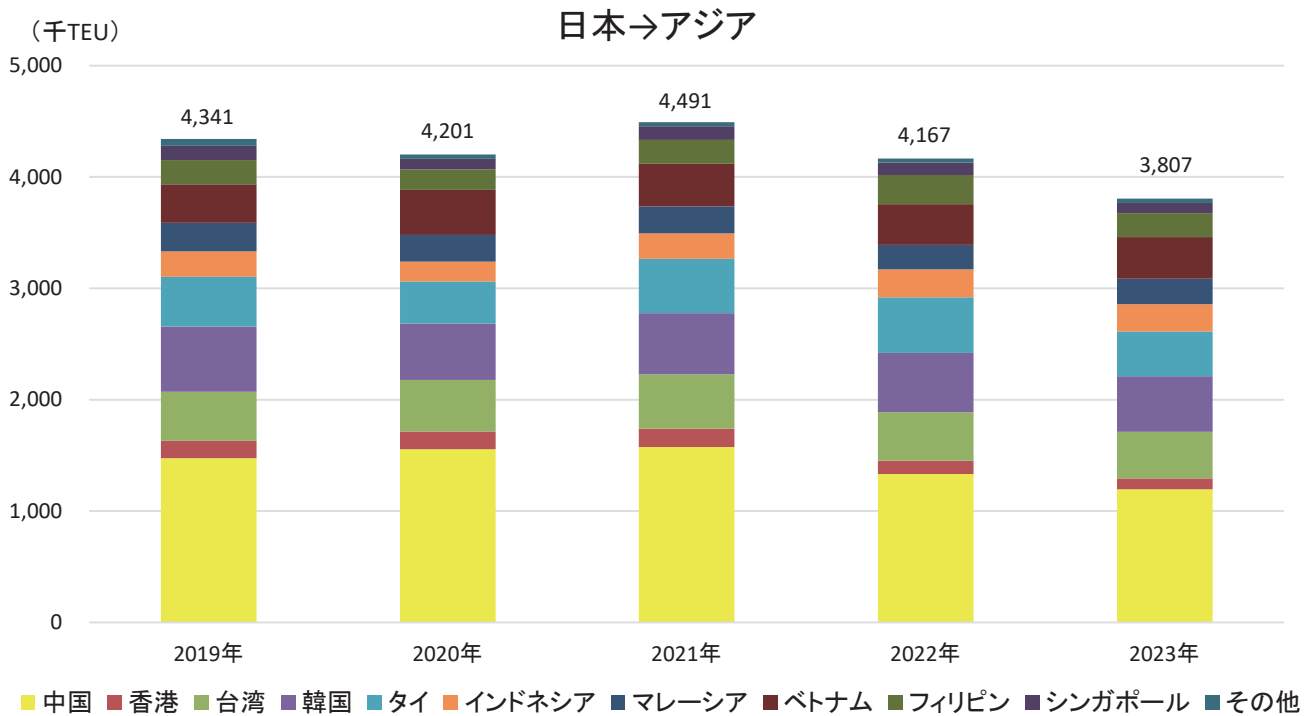
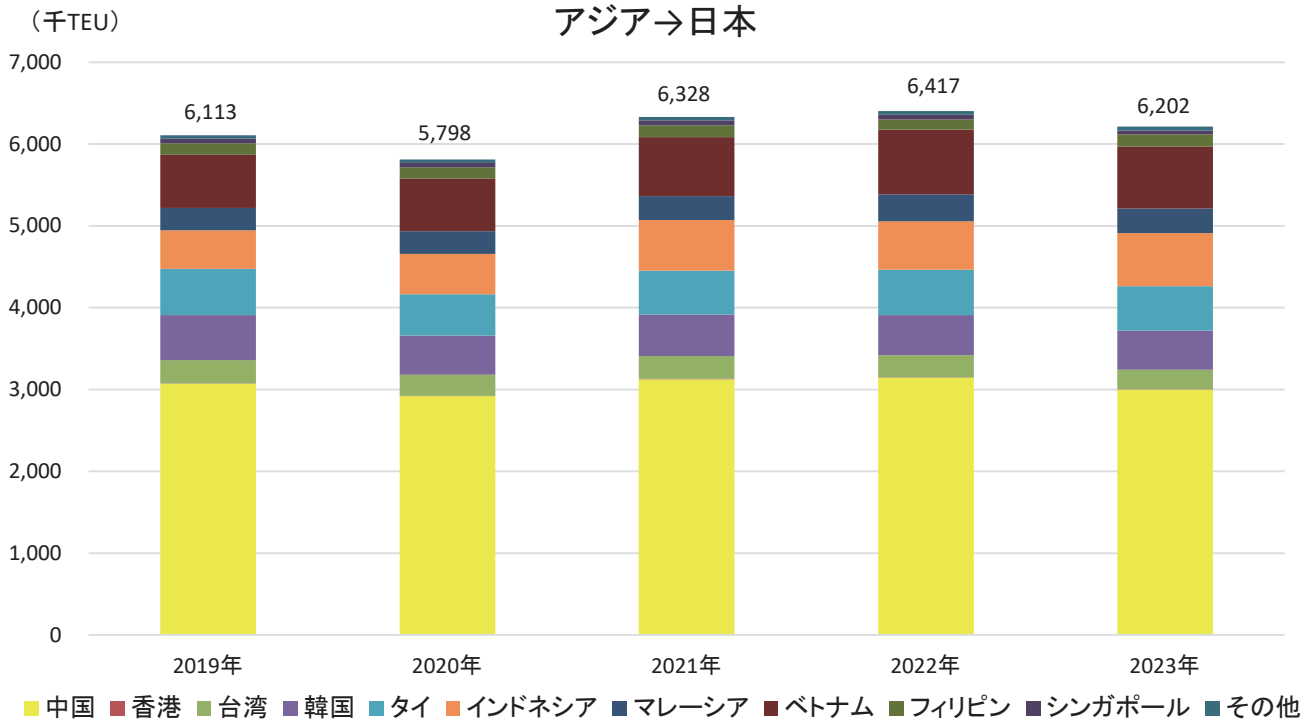
復航(欧州→アジア)



(注) 2023年の値は速報値である。

資料) Container Trades Statistics データより (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

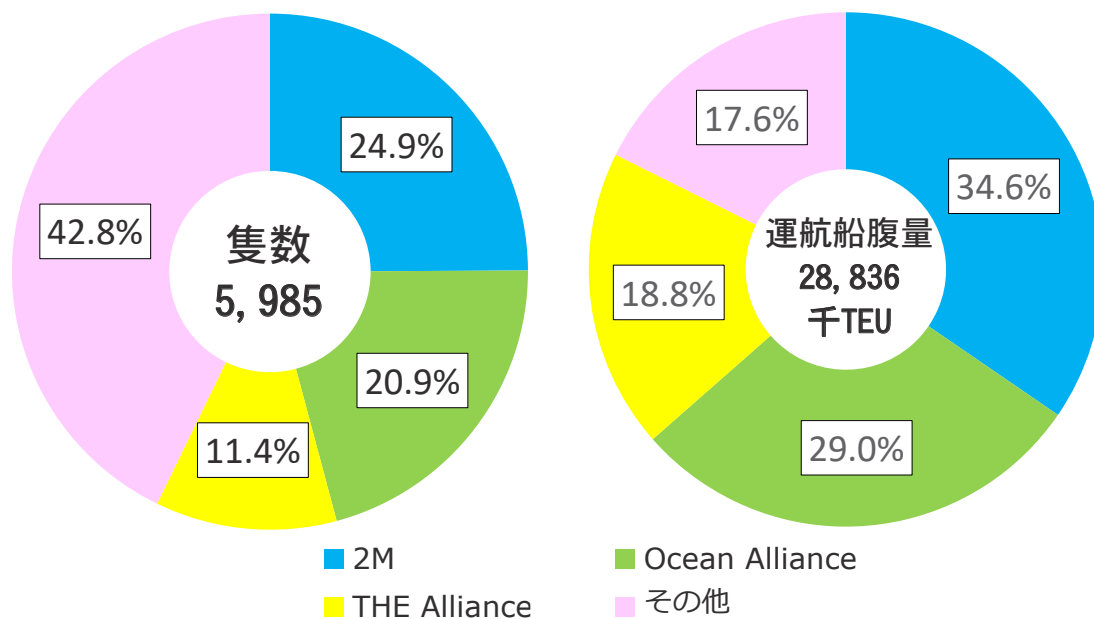


（注）2023年の数値は速報値である。

「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）S&P Global GTAS Forecasting より（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

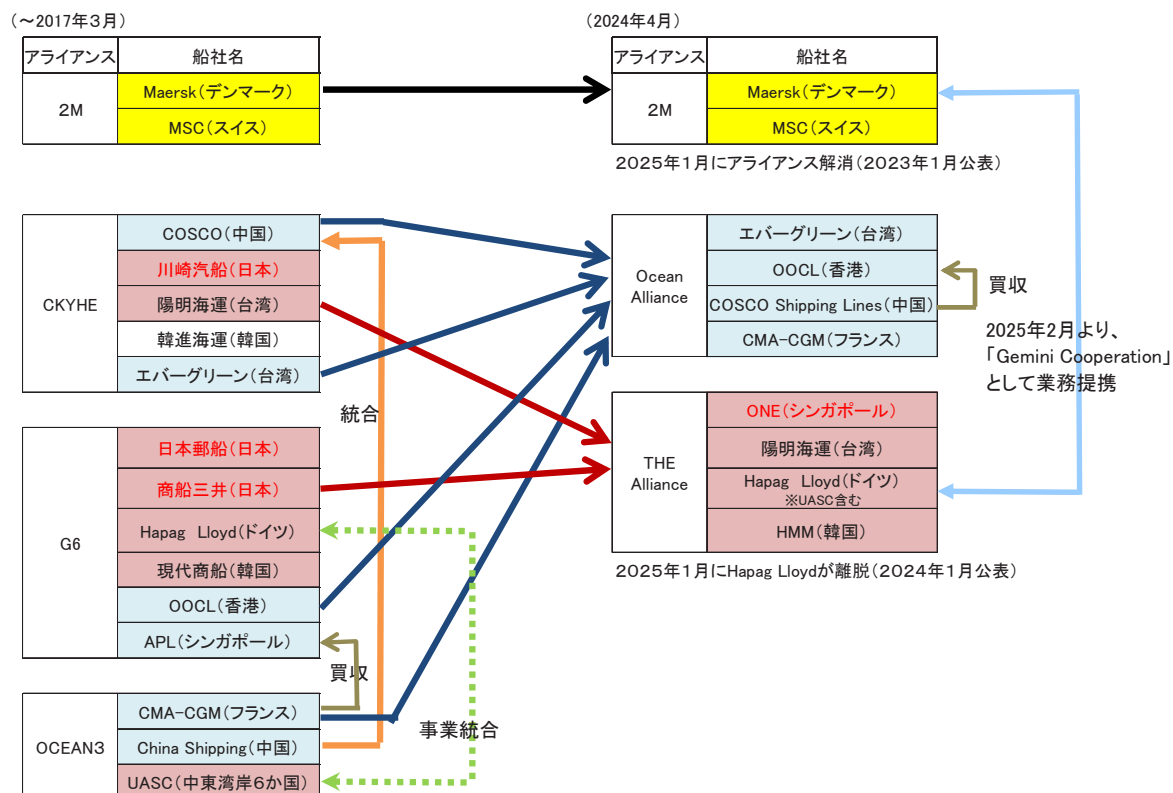
【図表 1-8】 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



(注) 2024年4月末の数値をベースに作成。

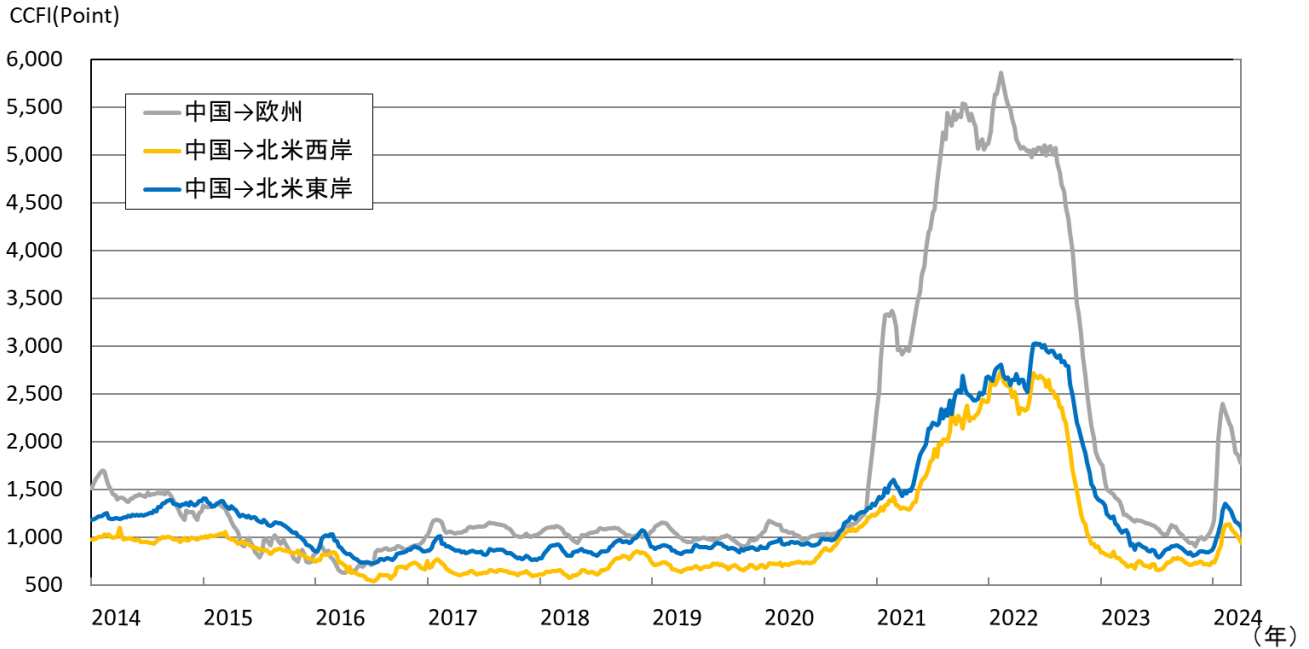
資料) MDS、S&P Global より日本郵船が集計したものに基づき国土交通省海事局が作成

【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=1,000points

資料) Chine (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

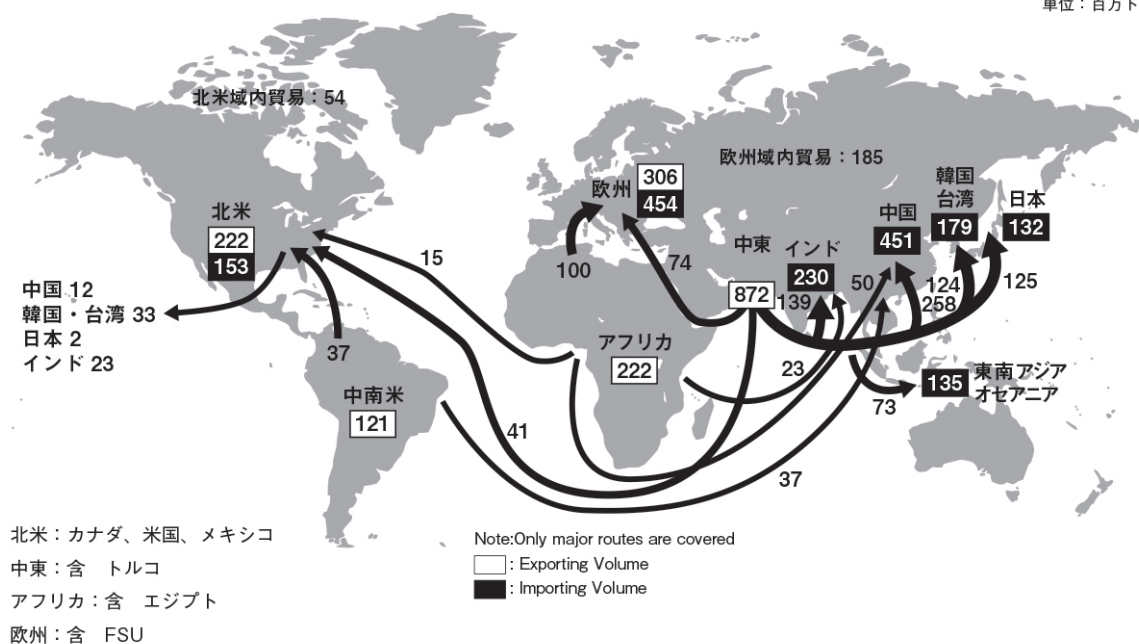
品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2021年	2022年	対前年増減率(%)
原油	中東 → 中国	258	258	0.0
	中東 → 日本	113	125	10.6
	中東 → 北米	32	41	28.1
鉄鉱石	豪州 → 中国	693	729	5.2
	豪州 → 日本	67	63	▲ 6.0
	ブラジル → 中国	237	227	▲ 4.2
	ブラジル → 日本	30	29	▲ 3.3
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	70	63	▲ 10.0
	北米 → 日、中、韓、台	36	30	▲ 16.7
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	240	226	▲ 5.8
	インドネシア → インド	70	105	50.0
	豪州 → 日、中、韓、台	161	140	▲ 13.0

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 (2022年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

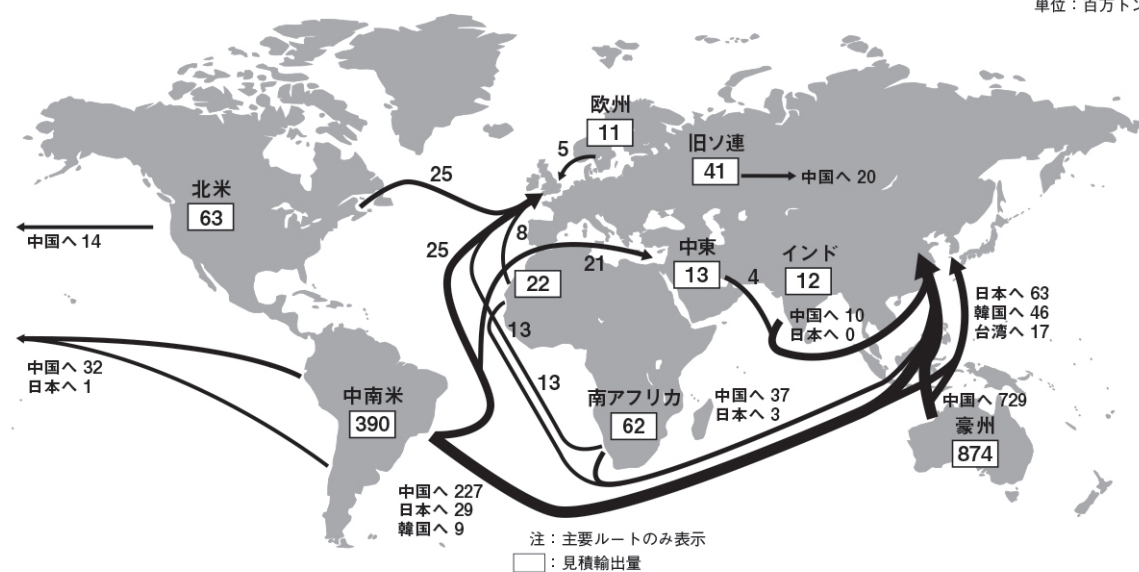
単位：百万トン



出所：通関統計より NYK 推計

【鉄鉱石の海上荷動き量】

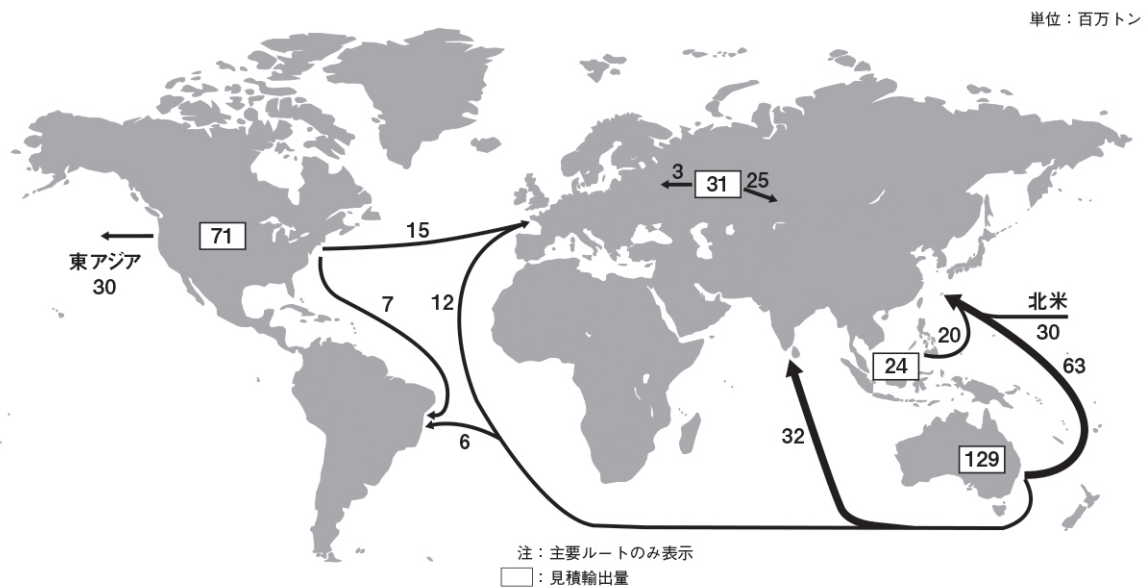
単位：百万トン



出所：通関統計より NYK 推計

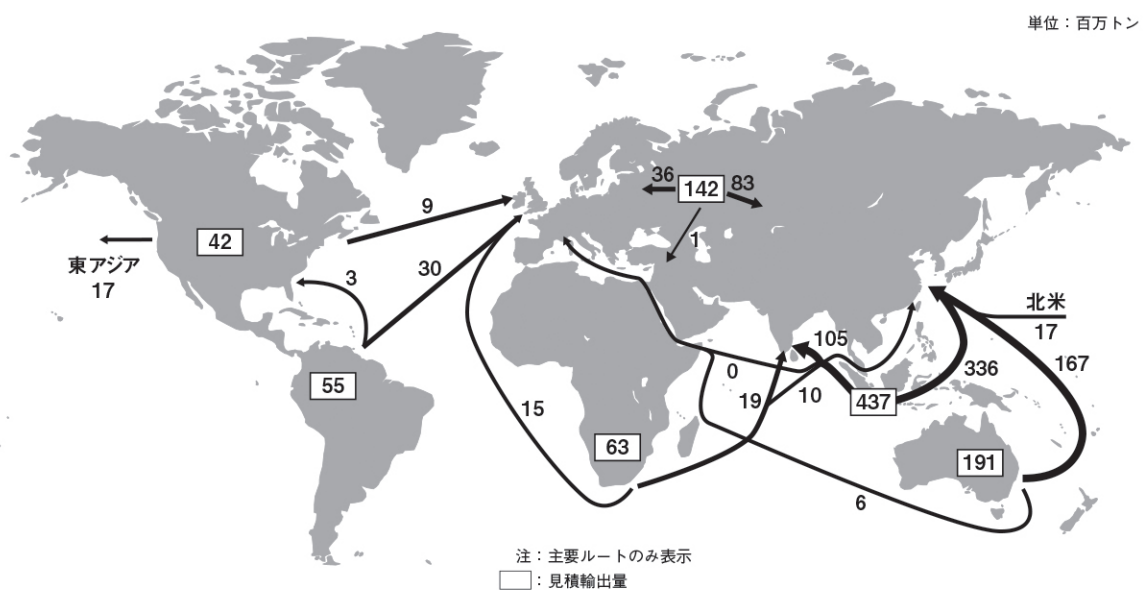
【図表 1-13】 主要航路の荷動き (2022 年) 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】



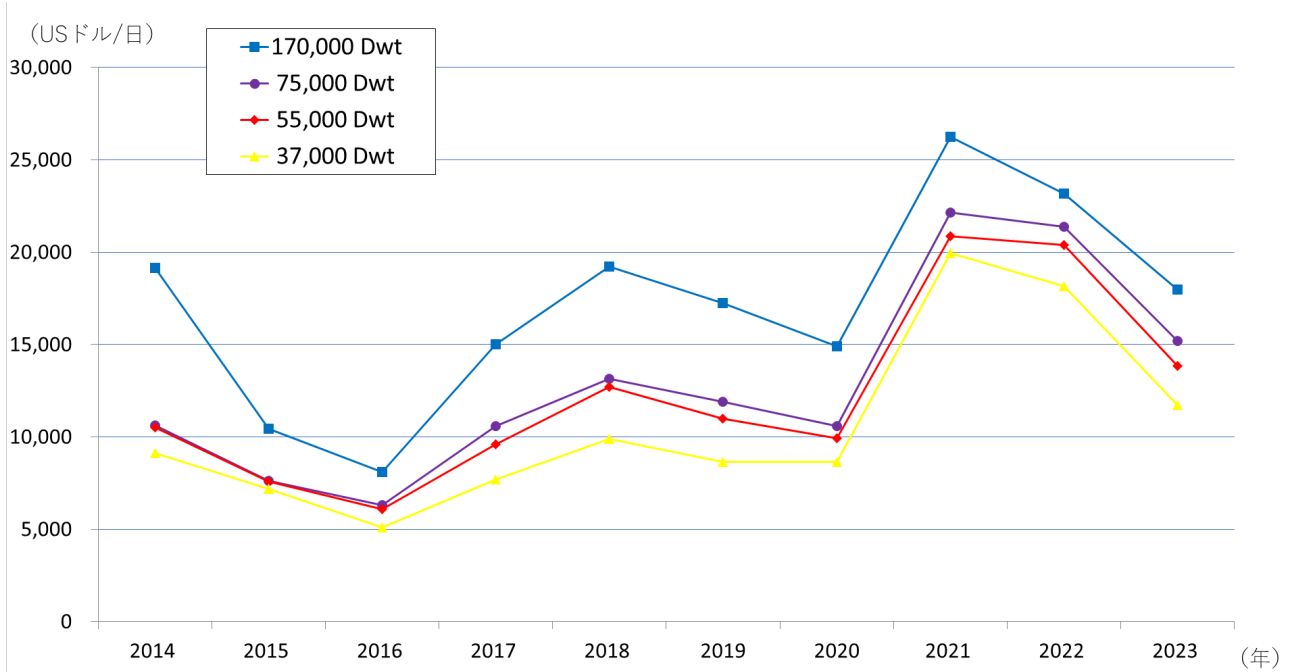
出所：通関統計より NYK 推計

【一般炭の海上荷動き量】



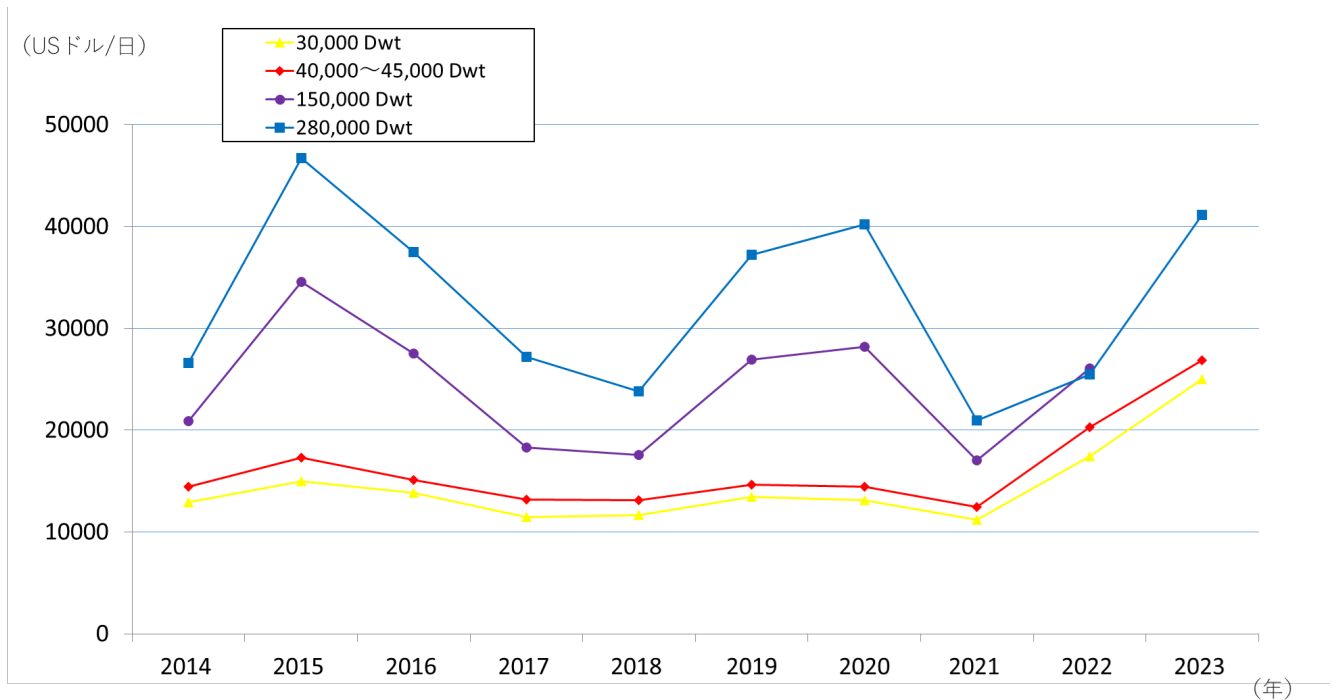
出所：通関統計より NYK 推計

【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	2022年		2023年		対前年比(%)	
		数量	金額	数量	金額	(数量ベース)	
輸出入合計		851,535	1,538,770	799,762	1,512,346	▲ 6.1	
輸出	総計	151,784	663,264	143,153	703,820	▲ 5.7	
	鉄鋼	31,931	47,039	32,350	44,737	1.3	
	セメント	9,908	490	6,459	390	▲ 34.8	
	機械類	12,859	213,321	12,234	217,666	▲ 4.9	
	乗用自動車	5,018	113,784	6,063	155,413	20.8	
	電気製品	1,331	59,680	1,274	62,700	▲ 4.3	
	肥料	406	214	403	162	▲ 0.7	
	その他	90,331	228,736	84,371	222,750	▲ 6.6	
輸入	総計	699,751	875,505	656,608	808,526	▲ 6.2	
	乾貨物計	459,028	619,614	430,926	595,916	▲ 6.1	
	鉄鉱石	104,223	17,974	102,210	16,249	▲ 1.9	
	石炭	183,005	78,199	166,965	58,613	▲ 8.8	
	燐鉱石	156	78	97	55	▲ 37.9	
	塩	6,316	449	5,541	439	▲ 12.3	
	銅鉱	5,208	17,293	4,800	16,495	▲ 7.8	
	ニッケル鉱	2,508	376	1,123	150	▲ 55.2	
	ボーキサイト	30	19	29	19	▲ 4.3	
	木材	5,056	5,586	3,671	3,189	▲ 27.4	
	パルプ	1,560	2,102	1,199	1,780	▲ 23.2	
	チップ	11,312	3,018	11,115	3,199	▲ 1.7	
	小麦	5,346	3,298	5,026	2,711	▲ 6.0	
	米	669	875	709	1,045	5.9	
	大麦・裸麦	1,236	580	1,234	550	▲ 0.1	
	トウモロコシ	15,270	7,639	14,876	6,889	▲ 2.6	
	大豆	3,503	3,391	3,156	3,097	▲ 9.9	
	その他	113,630	478,736	109,176	481,434	▲ 3.9	
	液体貨物計	240,723	255,892	225,682	212,610	▲ 6.2	
	原油	134,460	134,527	125,142	113,636	▲ 6.9	
	LNG	71,998	84,614	66,151	65,202	▲ 8.1	
	LPG	10,479	10,384	10,237	8,820	▲ 2.3	
	重油	1,550	1,699	658	707	▲ 57.5	
	その他	22,237	24,668	23,494	24,245	5.7	

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

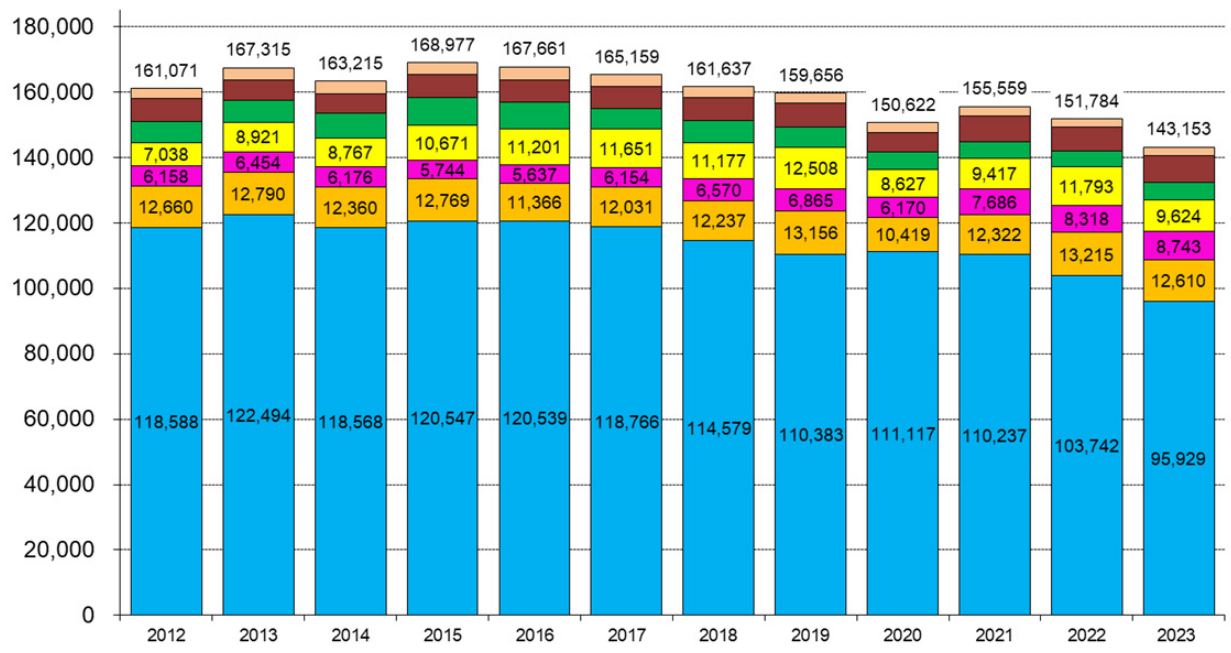
資料) 財務省「貿易統計」(2022年は確定値、2023年は確々報)より国土交通省海事局作成

【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

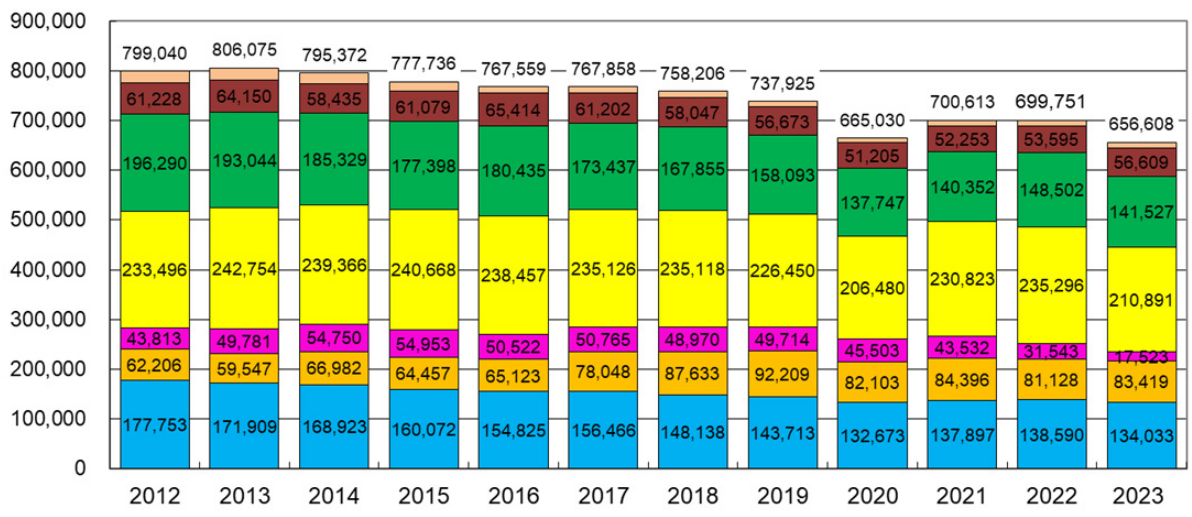


資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

(千トン)

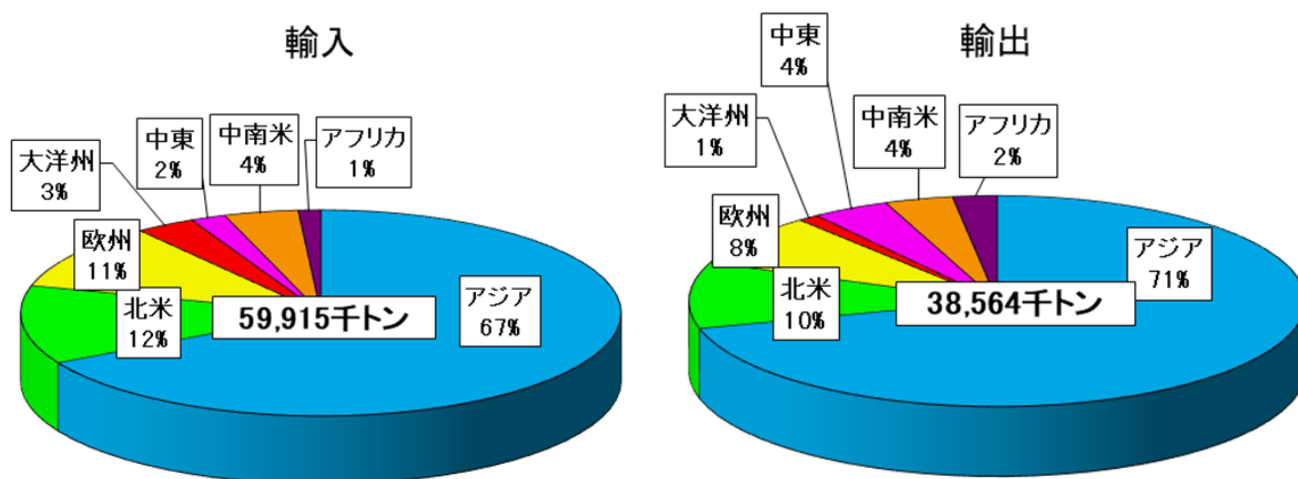
輸入

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



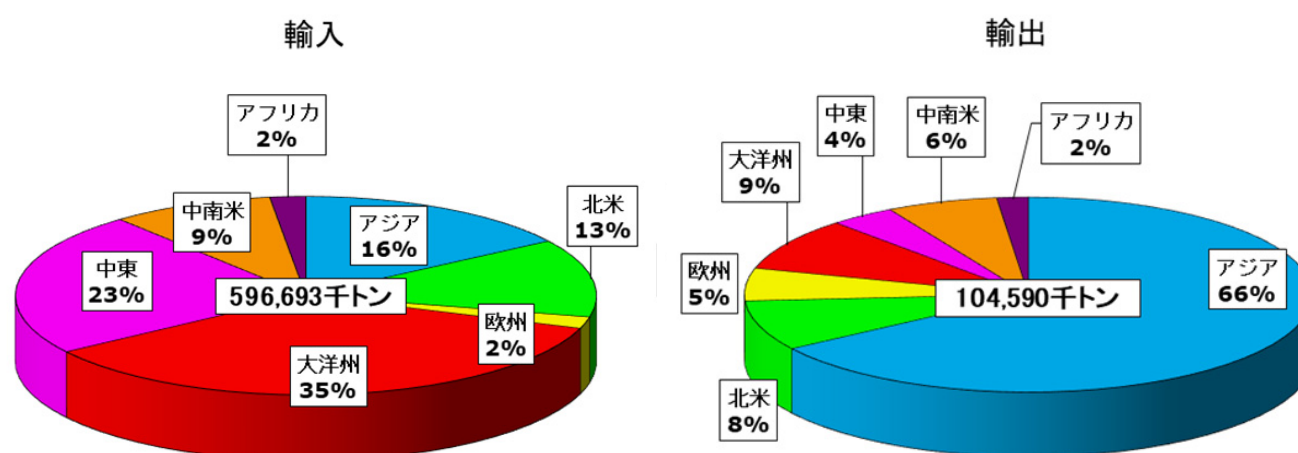
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【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、2023暫定値

【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、2023暫定値

【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		2022年			2023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	677	23,112	23,789	363	16,163	16,526	▲ 46.4	▲ 30.1	▲ 30.5
		101	5,680	5,781	84	3,621	3,705	▲ 16.8	▲ 36.2	▲ 35.9
	(うちコンテナ船)	69	9,335	9,404	96	10,001	10,096	38.0	7.1	7.4
		65	4,626	4,691	64	2,597	2,661	▲ 2.1	▲ 43.9	▲ 43.3
	不定期船	2,724	37,595	40,318	3,700	36,590	40,290	35.8	▲ 2.7	▲ 0.1
		1,037	4,815	5,852	1,322	4,841	6,163	27.4	0.6	5.3
	油送船	306	7,464	7,770	174	6,803	6,977	▲ 43.1	▲ 8.9	▲ 10.2
		4	352	356	7	319	326	60.5	▲ 9.3	▲ 8.4
	計	3,707	68,171	71,877	4,237	59,557	63,793	14.3	▲ 12.6	▲ 11.2
		1,143	10,846	11,989	1,413	8,781	10,195	23.6	▲ 19.0	▲ 15.0
輸入	定期船	1,020	17,449	18,469	578	13,918	14,496	▲ 43.4	▲ 20.2	▲ 21.5
		70	2,355	2,425	55	1,824	1,880	▲ 20.8	▲ 22.5	▲ 22.5
	(うちコンテナ船)	168	13,962	14,131	213	12,349	12,562	26.8	▲ 11.6	▲ 11.1
		35	2,165	2,200	34	1,645	1,679	▲ 3.1	▲ 24.0	▲ 23.7
	不定期船	63,298	258,877	322,175	63,000	250,874	313,874	▲ 0.5	▲ 3.1	▲ 2.6
		1,105	6,252	7,357	1,036	5,141	6,177	▲ 6.3	▲ 17.8	▲ 16.0
	油送船	38,691	111,461	150,152	35,234	96,704	131,938	▲ 8.9	▲ 13.2	▲ 12.1
		939	2,330	3,269	842	2,066	2,908	▲ 10.4	▲ 11.3	▲ 11.0
	計	103,009	387,787	490,797	98,812	361,495	460,307	▲ 4.1	▲ 6.8	▲ 6.2
		2,114	10,936	13,051	1,933	9,032	10,964	▲ 8.6	▲ 17.4	▲ 16.0
三 国 間	定期船	4,008	72,158	76,166	3,389	81,237	84,626	▲ 15.5	12.6	11.1
		1,382	21,709	23,090	593	11,440	12,032	▲ 57.1	▲ 47.3	▲ 47.9
	(うちコンテナ船)	3,433	67,758	71,191	3,304	79,749	83,054	▲ 3.8	17.7	16.7
		1,354	21,448	22,802	576	11,162	11,738	▲ 57.4	▲ 48.0	▲ 48.5
	不定期船	49,107	217,100	266,208	46,539	211,265	257,804	▲ 5.2	▲ 2.7	▲ 3.2
		1,491	6,749	8,240	1,620	6,274	7,893	8.6	▲ 7.0	▲ 4.2
	油送船	1,265	23,114	24,379	1,435	24,381	25,816	13.5	5.5	5.9
		68	1,481	1,549	65	2,139	2,204	▲ 4.3	44.4	42.3
	計	54,380	312,372	366,752	51,364	316,883	368,247	▲ 5.5	1.4	0.4
		2,941	29,938	32,879	2,278	19,852	22,130	▲ 22.6	▲ 33.7	▲ 32.7
合 計	定期船	5,705	112,719	118,424	4,330	111,318	115,648	▲ 24.1	▲ 1.2	▲ 2.3
		1,553	29,743	31,296	732	16,885	17,617	▲ 52.8	▲ 43.2	▲ 43.7
	(うちコンテナ船)	3,671	91,055	94,726	3,613	102,098	105,712	▲ 1.6	12.1	11.6
		1,454	28,240	29,694	674	15,404	16,078	▲ 53.7	▲ 45.5	▲ 45.9
	不定期船	115,129	513,572	628,701	113,239	498,729	611,968	▲ 1.6	▲ 2.9	▲ 2.7
		3,634	17,815	21,449	3,977	16,256	20,233	9.5	▲ 8.8	▲ 5.7
	油送船	40,262	142,039	182,301	36,844	127,888	164,732	▲ 8.5	▲ 10.0	▲ 9.6
		1,012	4,162	5,174	914	4,524	5,438	▲ 9.7	8.7	5.1
	計	161,096	768,330	929,426	154,412	737,935	892,347	▲ 4.1	▲ 4.0	▲ 4.0
		6,198	51,721	57,919	5,623	37,665	43,289	▲ 9.3	▲ 27.2	▲ 25.3

(出典) 国土交通省海事局調べ

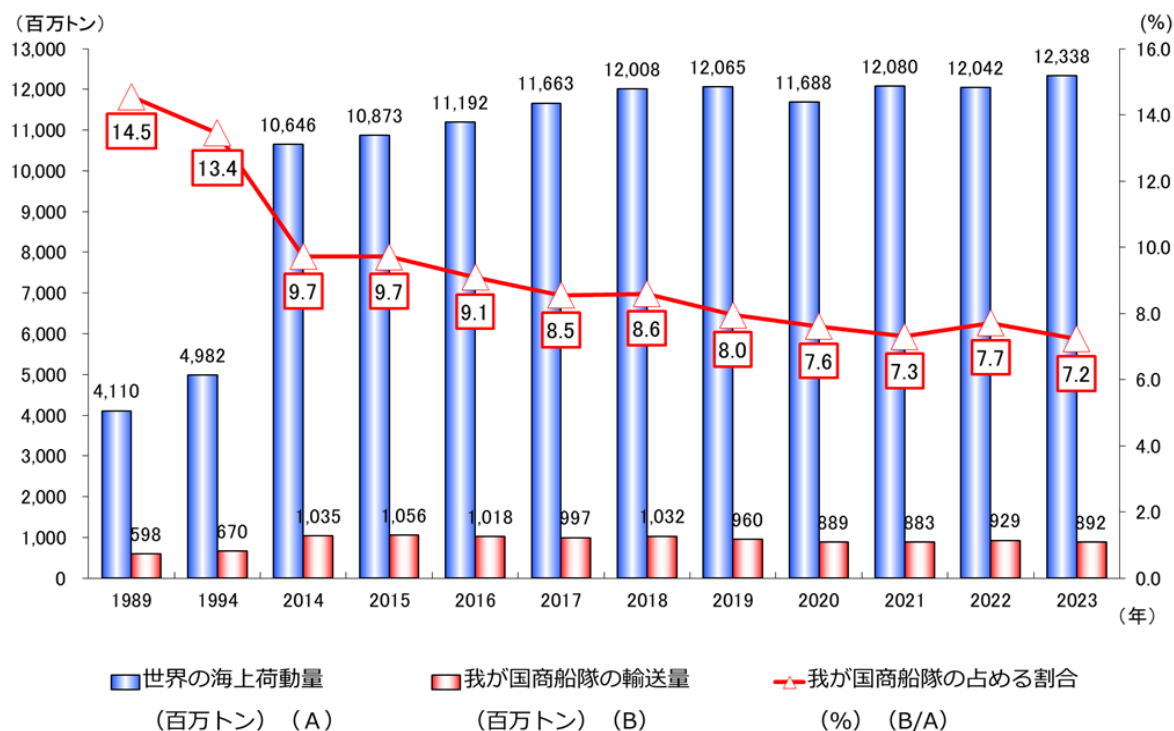
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

3. 油送船には化学薬品船、LPG船等を含む。

4. 2023年の数値は暫定値である。

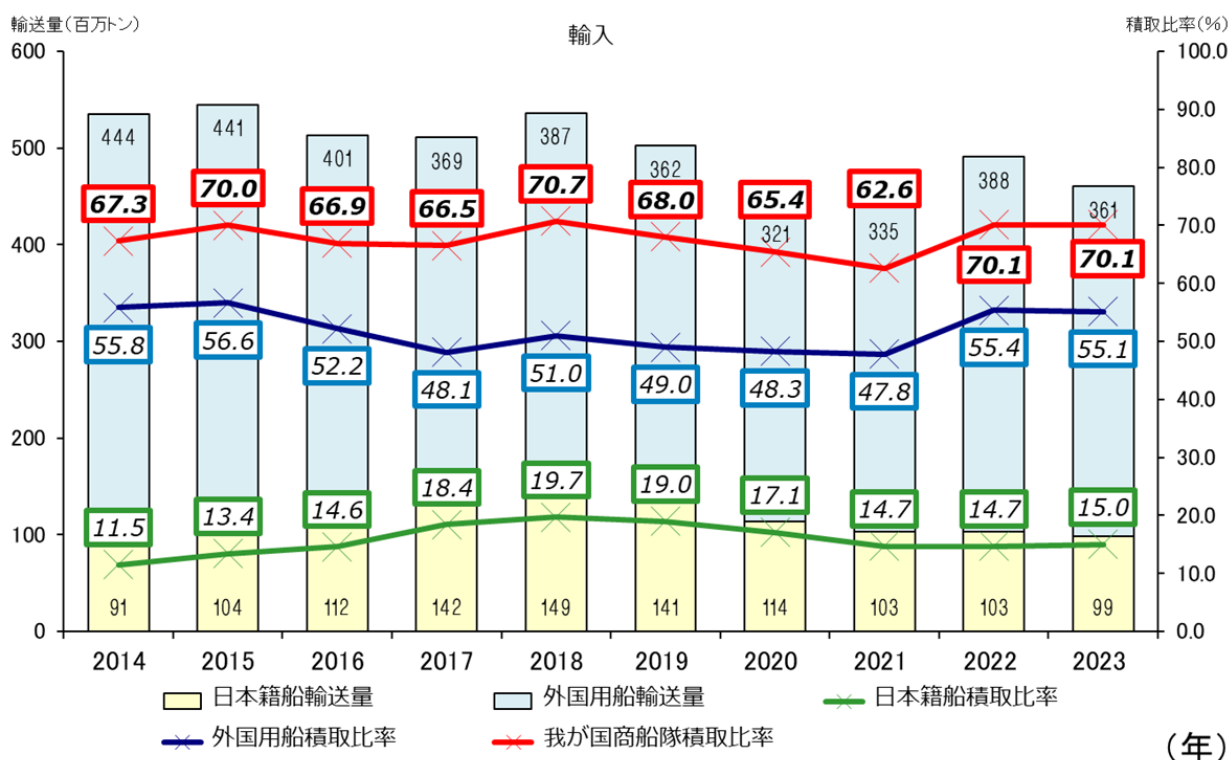
【図表 1-21】世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動きは Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2023年の値は推計値)。
 2. 2023年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

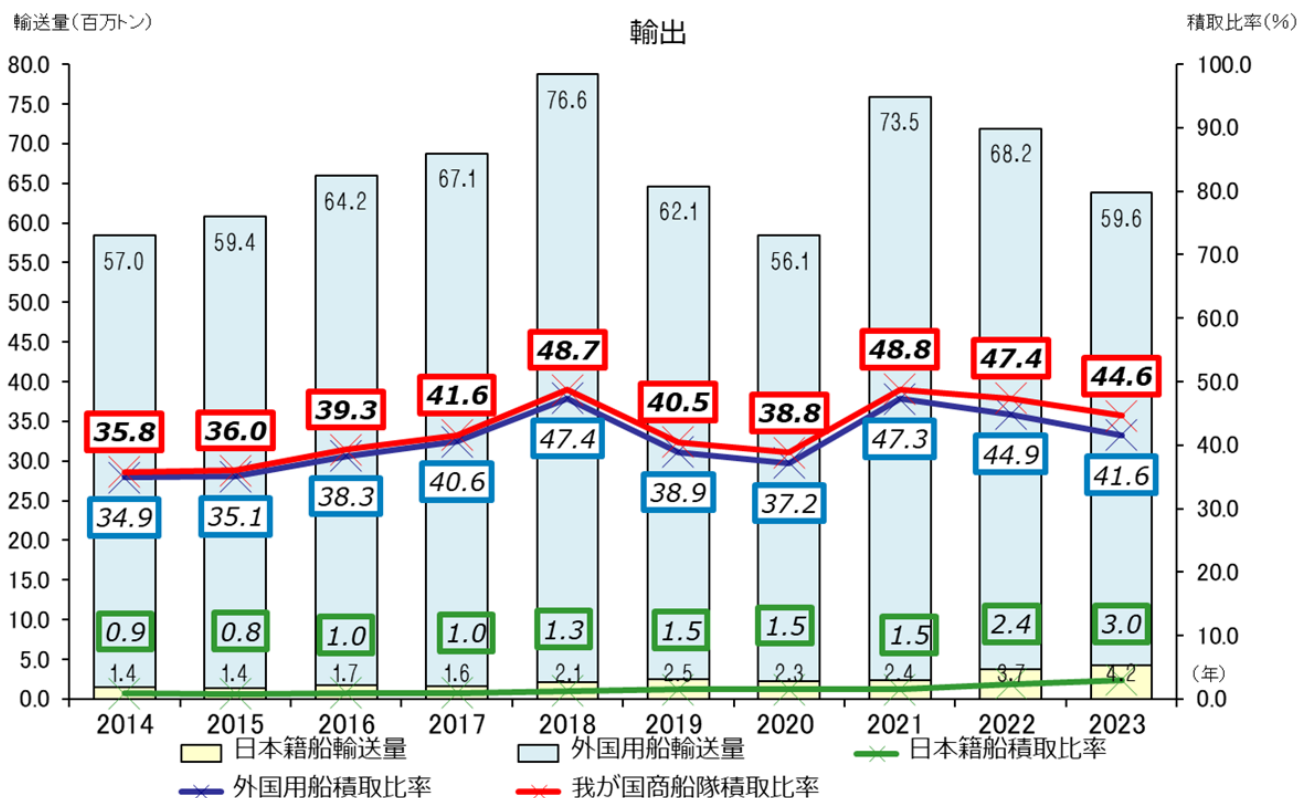
【図表 1-22】日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2023年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

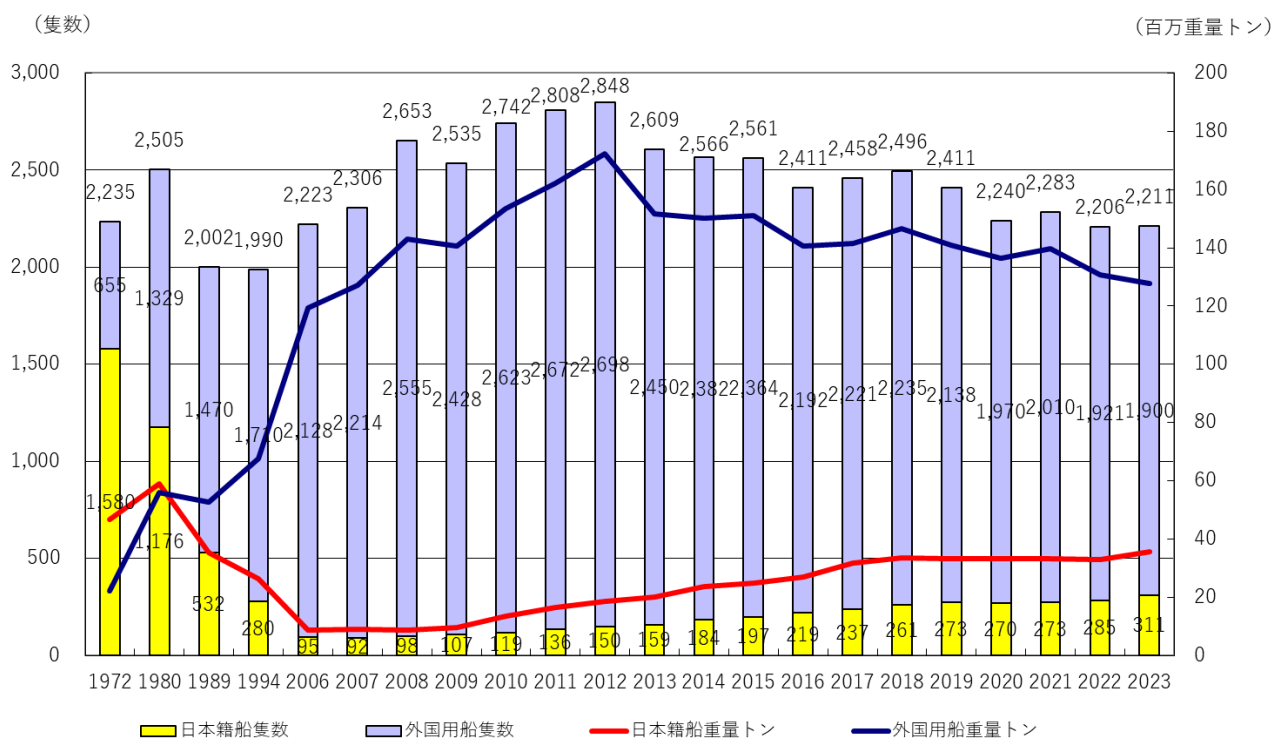




(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2023年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

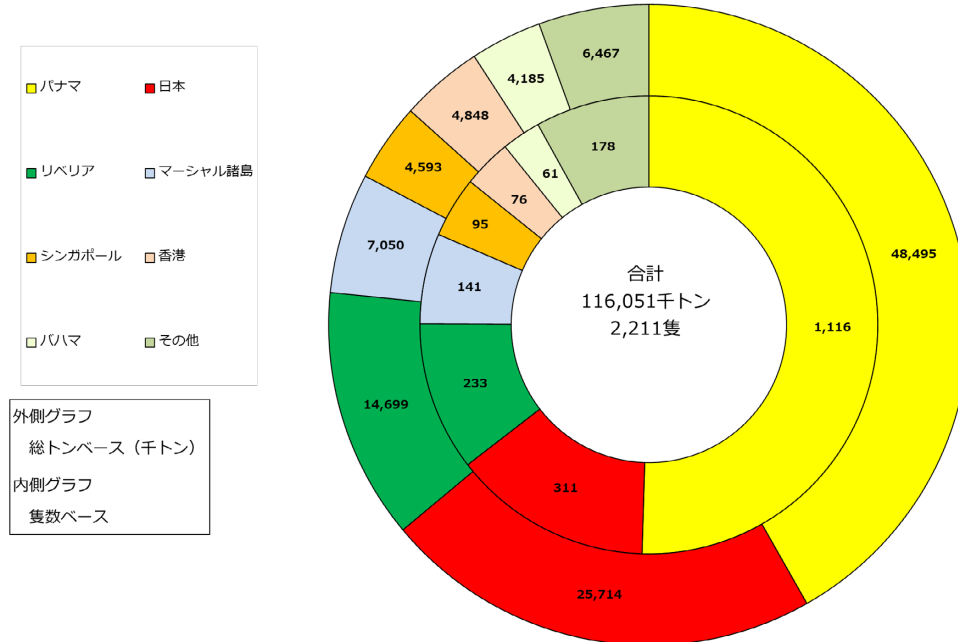
【図表 1-23】日本商船隊の構成の変化



(出典) 国土交通省海事局調べ

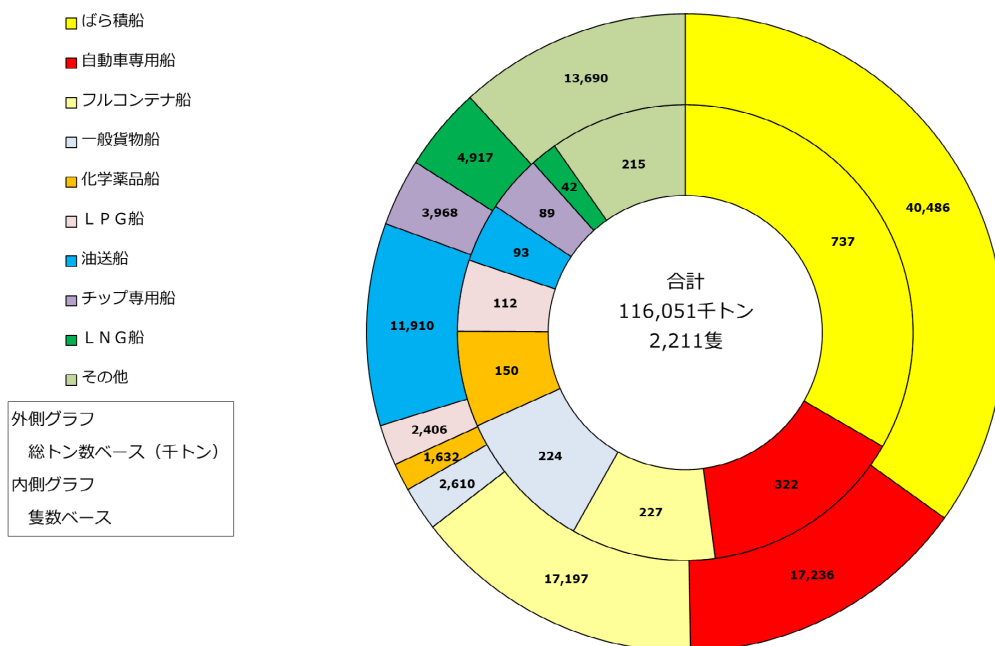
(注) 2023年6月末日現在

【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、2023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、2023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 (%)
2022	25,311	20.9	23,362	17.6	1,949	82.8	14,952	58.6	14,700	49.4
2023	26,285	3.8	24,467	4.7	1,815	▲ 6.9	7,379	▲ 50.6	7,056	▲ 52.0

(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 1-27】 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分		2022年度			2023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	-0.2	0.0	0.0	0.0	-	0.0
	不定期・専用船	18,256	26.9	72.2	18,718	2.5	71.3
	油送船	811	35.6	3.2	755	▲ 6.9	2.9
	計	19,068	27.2	75.5	19,474	2.1	74.2
賃借料		5,044	6.1	20.0	5,522	9.5	21.0
その他		1,159	0.4	4.6	1,246	7.5	4.7
合 計		25,270	20.9	100.0	26,242	3.8	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	2021年度	2022年度	2023年度
営業収益	87.4	87.2	87.5
営業費用	73.3	79.1	79.4
乖離幅	14.1	8.1	8.1

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	2022年度			2023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	25,311	3,760	163	26,282	1,398	160
営業費用	23,362	3,131	136	24,467	1,184	135
営業損益	1,949	629	27	1,815	213	24

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2022年度1ドル=134.94円 2023年度1ドル=143.69円

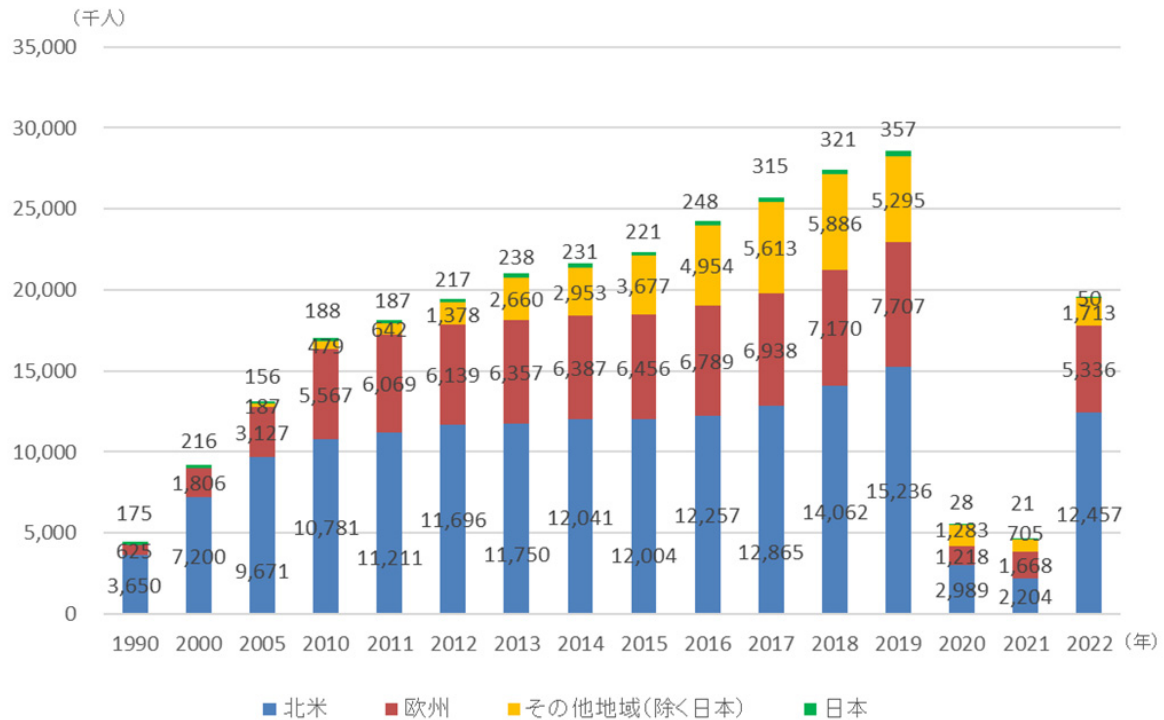
2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

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

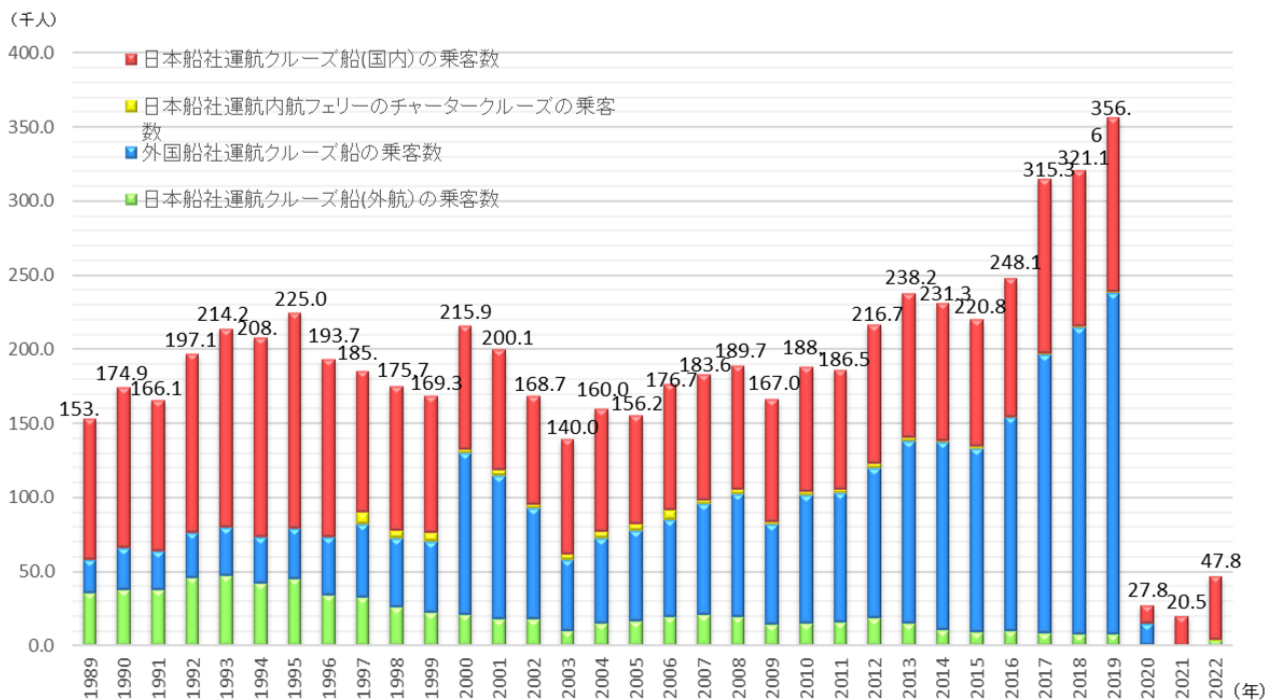
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表 1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA 2022 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

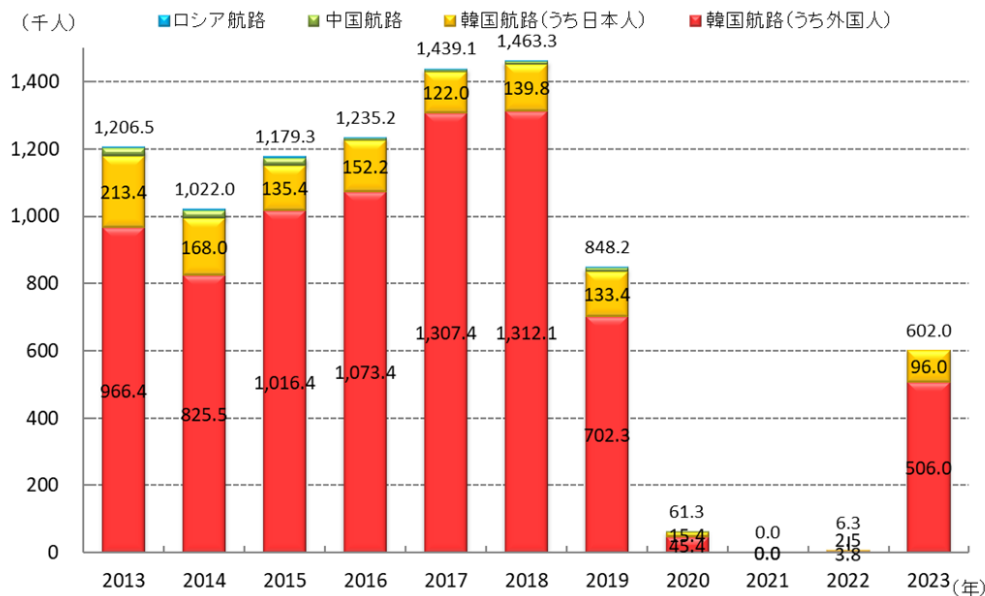
【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

(2024年4月現在)

運航者名	運航者国籍	船名	航路	運航状況
関釜フェリー(株)	日本	はまゆう	下関～釜山	2022年12月より運航再開後、継続中
釜関フェリー(株)	韓国	星希		2022年12月より運航再開後、継続中
JR九州高速船(株)	日本	クイーンビートル	博多～釜山	2022年11月より運航再開後、継続中
カメリアライン(株)	日本	ニューかめりあ	博多～釜山	2022年12月より運航再開後、継続中
(株)パンスターライン	韓国	パンスタードリーム	大阪～釜山	2022年11月より運航再開後、継続中
(株)サンスターライン	日本	パンスター対馬リンク	対馬(比田勝)～釜山	2023年2月より運航再開後、2024年4月より下記曜日運航 (月・水・金・土・日)
			対馬(厳原)～釜山	2024年4月より運航再開 (火・木)
(株)スターライン	韓国	ニーナ	対馬(比田勝)～釜山	2023年2月より運航再開後、2024年4月より下記曜日運航 (月・火・水・木・土・日)
			津島(厳原)～釜山	2024年4月より運航再開 (金)
中日国際輪渡有限公司	中国	新望真	神戸・大阪～上海	貨物のみの運航
		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	休止中

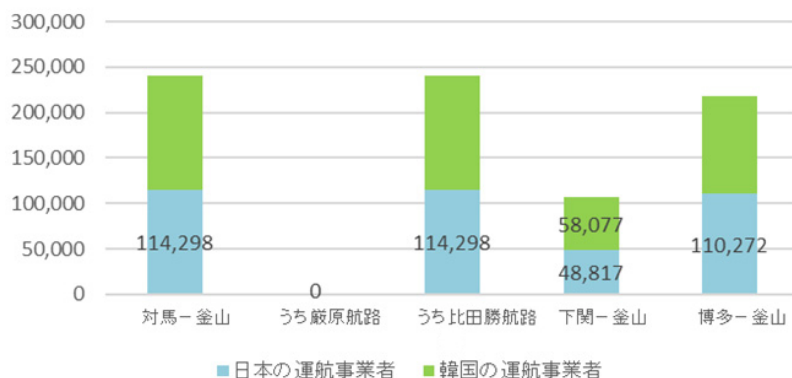
資料) 国土交通省海事局作成

【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うち主な韓国航路の乗客数



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	2020	393	544	1,098
	2021	387	537	1,098
	2022	379	528	1,069
	2023	372	512	1,039
	2024	373	525	1,057
特定旅客定期航路事業	2020	6	8	9
	2021	6	8	9
	2022	8	11	12
	2023	6	11	10
	2024	8	12	11
旅客不定期航路事業	2020	565	1,246	1,126
	2021	560	1,231	1,127
	2022	558	1,233	1,112
	2023	539	1,209	1,051
	2024	521	1,178	1,034
計	2020	964	1,798	2,233
	2021	953	1,776	2,234
	2022	945	1,772	2,193
	2023	917	1,732	2,100
	2024	902	1,715	2,102
うちフェリー航路事業	2020	140	162	287
	2021	138	160	285
	2022	135	157	278
	2023	132	152	253
	2024	132	152	261

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	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
	2021	45.5	7.3	1,797	21.8
	2022	58.1	27.6	2,513	39.8
特定旅客定期航路事業	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
	2021	0.27	19.5	2.05	8.6
	2022	0.34	27.8	2.53	23.7
旅客不定期航路事業	2018	9.6	2.0	137	0.7
	2019	7.9	▲ 17.6	113	▲ 17.3
	2020	2.7	▲ 66.1	46	▲ 59.6
	2021	3.4	25.7	48	5.5
	2022	4.9	45.1	65	35.0
計	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
	2021	49.1	8.5	1,847	21.3
	2022	63.3	28.8	2,581	39.7

(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 伸び率	乗用車 その他	対前年度 伸び率	計	対前年度 伸び率
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
2021	台数	3,611	1.7	5,931	5.2	9,542	3.8
	台 ^{キロ}	967	9.8	493	13.5	1,460	11.0
2022	台数	3,650	1.1	6,776	14.3	10,427	9.3
	台 ^{キロ}	1,014	4.9	660	34.0	1,674	14.7

(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	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
	2021	443	204,093	▲ 31,243	▲ 26,647	88.9
	2022	471	253,935	▲ 7,957	▲ 1,306	99.5
特定旅客定期航路事業	2018	8	473	62	63	115.2
	2019	8	416	20	21	105.2
	2020	8	445	42	46	111.4
	2021	10	449	24	24	105.8
	2022	10	471	42	44	110.3
旅客不定期航路事業	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
	2021	768	9,185	▲ 6,203	▲ 3,320	78.8
	2022	765	16,241	▲ 2,999	▲ 1,310	93.3
計	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
	2021	1,221	213,728	▲ 37,422	▲ 29,942	88.3
	2022	1,246	270,646	▲ 10,914	▲ 2,572	99.1

（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

区分		2022年度(9社)			2023年度(8社)		
航路数 航路距離 就航隻数		12 航路 9,310 km 41 隻 (2023年3月31日現在)			12 航路 9,310 km 43 隻 (2024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	1,266	61.5%	0.8%	1,270	59.6%	0.3%
	乗用車・その他	793	38.5%	32.3%	860	40.4%	8.5%
	計	2,059	100.0%	11.0%	2,130	100.0%	3.5%
	8トントラック換算計	1,593		5.9%	1,625		2.0%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	851	62.4%	5.7%	760	59.4%	-10.8%
	乗用車・その他	513	37.6%	39.0%	520	40.6%	1.3%
	計	1,365	100.0%	16.2%	1,280	100.0%	-6.2%
	8トントラック換算計	1,063		10.8%	975		-8.3%
旅 客	輸送人員	2,063	千人	48.3%	2,362	千人	14.5%
	輸送人キロ	1,223	百万人キロ	52.5%	1,336	百万人キロ	9.2%

- (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. 2023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。

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	2022年度(9社)	2023年度(8社)	対前年度比
営業収入	158,256	216,179	136.6%
営業費用	151,147	208,766	138.1%
営業損益	7,108	7,414	—
経常損益	8,921	12,662	—
当期損益	4,104	5,503	—

(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. 2023年度分は速報値である。

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(8社)(2023年度)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	115,588	29.7%
	固定資産	272,793	70.2%
	資産合計	388,637	100.0%
負債	流動負債	76,804	19.8%
	固定負債	172,511	44.4%
	負債合計	249,690	64.2%
純資産		138,948	35.8%
負債・純資産合計		388,637	100.0%

(注) 1. 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。

2. 速報値である。

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	135	28	49	212

資料) 国土交通省海事局作成 (2024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
2022	286	542	190,343	356
2023	283	527	179,448	341
2024	276	531	192,075	362

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
2020	26,600	▲ 35.7	555,497	▲ 40.6
2021	28,456	7.0	635,360	14.4
2022	34,911	22.7	812,300	27.8

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
2020	58,921	▲ 18,048	▲ 15,406	80.6
2021	59,002	▲ 19,452	▲ 16,217	80.0
2022	73,842	▲ 9,693	▲ 7,116	91.8

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	2018年4月	2019年4月	2020年4月	2021年4月	2022年4月	2023年4月	2024年4月
届出事業者数	4,395	4,359	4,544	4,569	4,604	4,447	4,516

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)

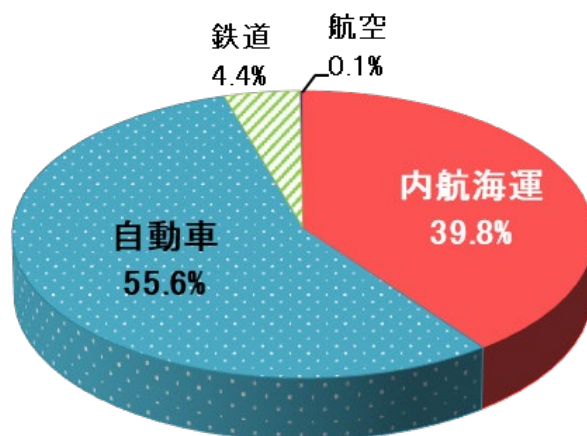
年 度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2018	108	120	7,249
2019	109	123	7,045
2020	112	126	8,695
2021	114	127	9,336
2022	115	127	9,269
2023	113	126	9,349

(注) 2018年、2020年、2021年、2022年、2023年は補正予算を含む。

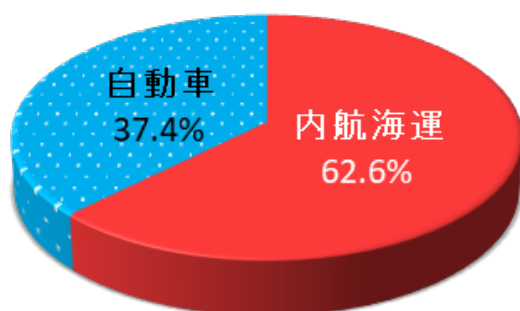
資料) 国土交通省海事局作成

4. 内航海運 ①内航海運の概況

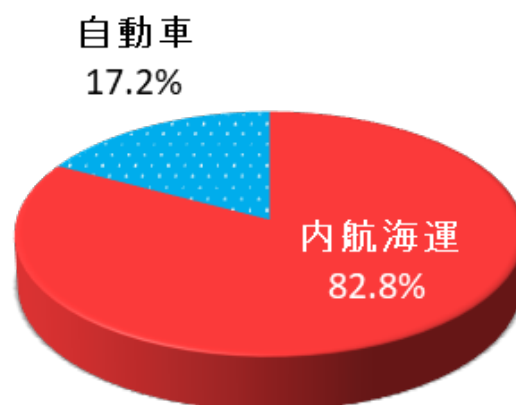
【図表1-48】 輸送機関別シェア (2022 年度：トンキロベース)



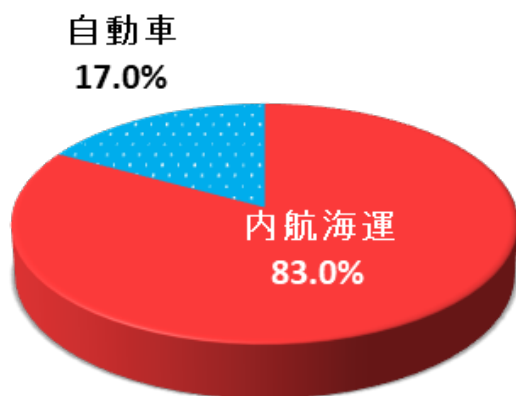
金属(鉄鋼等)



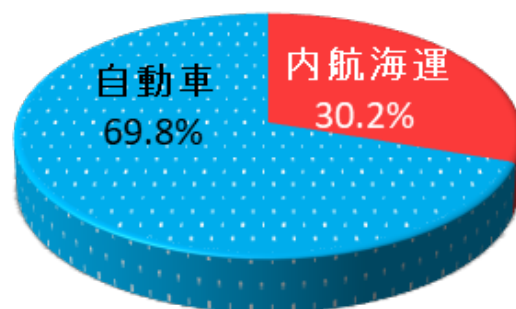
石油製品



セメント

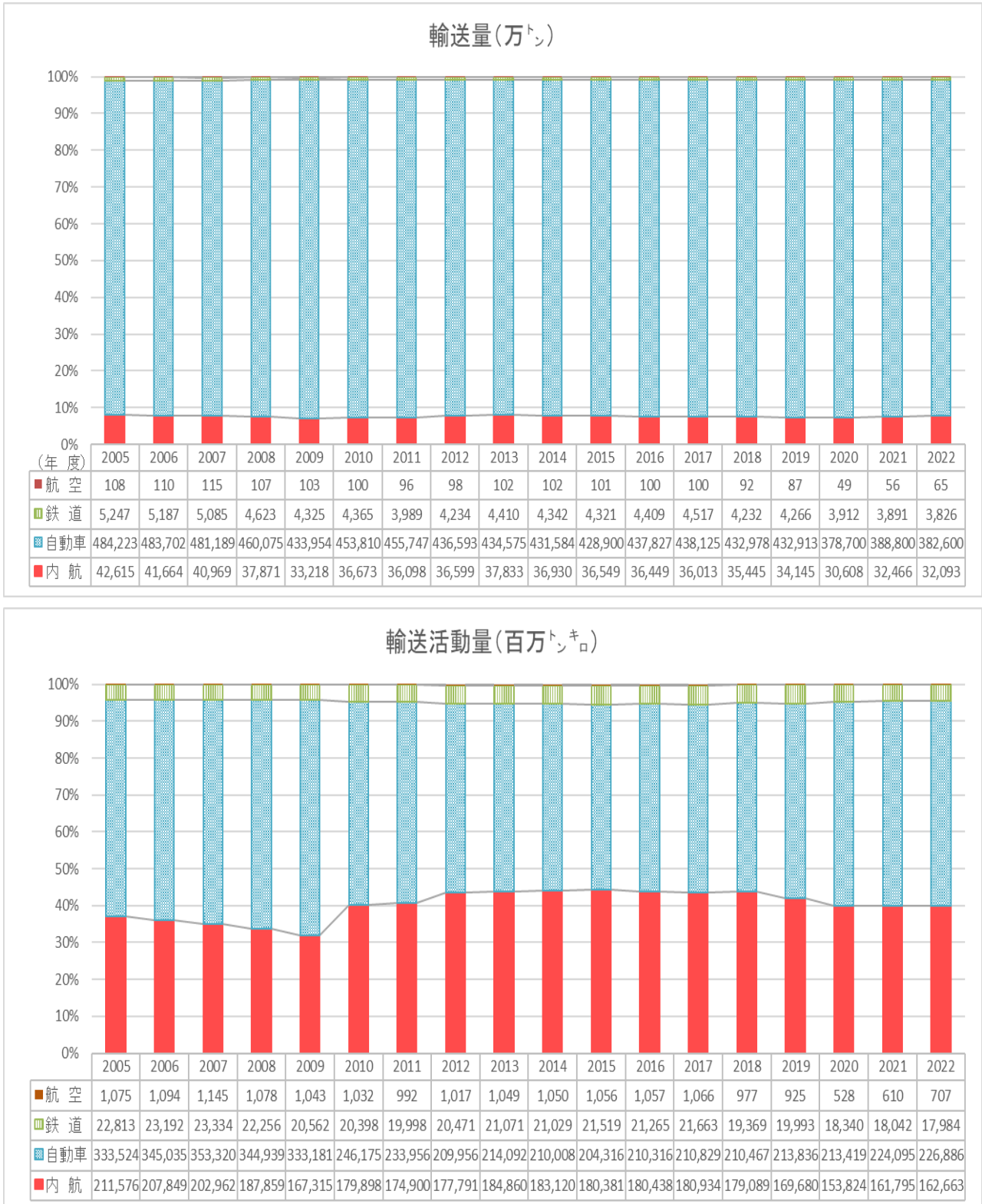


雑貨



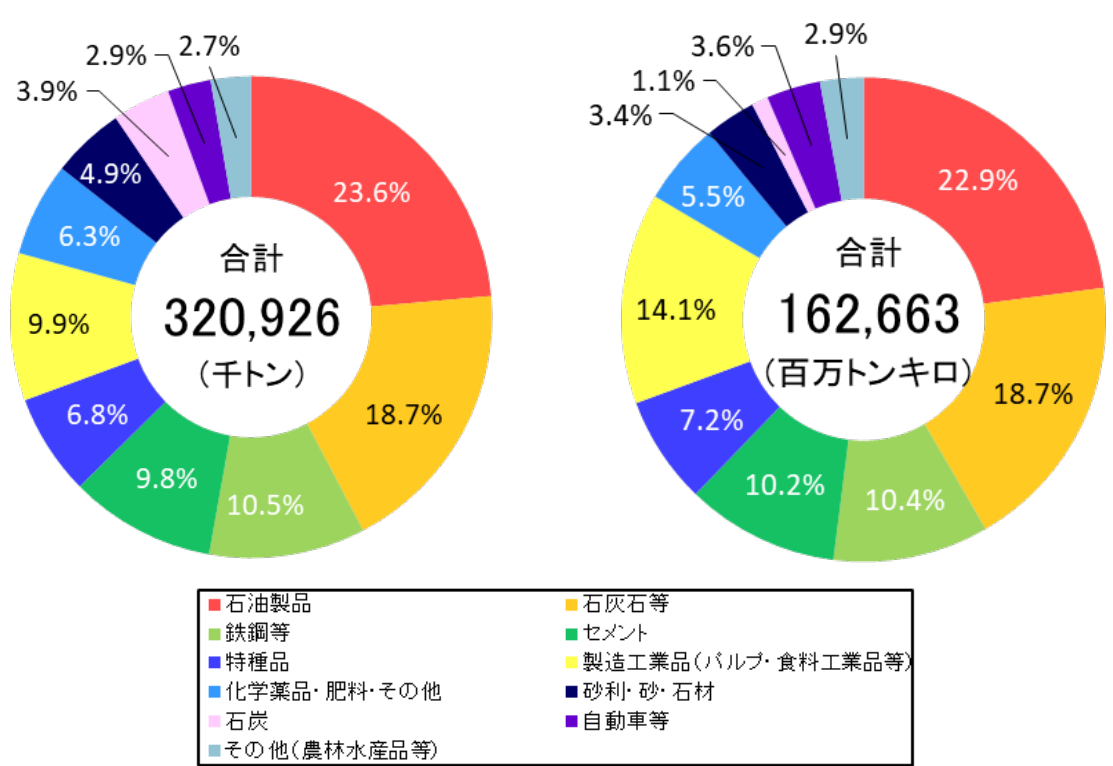
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



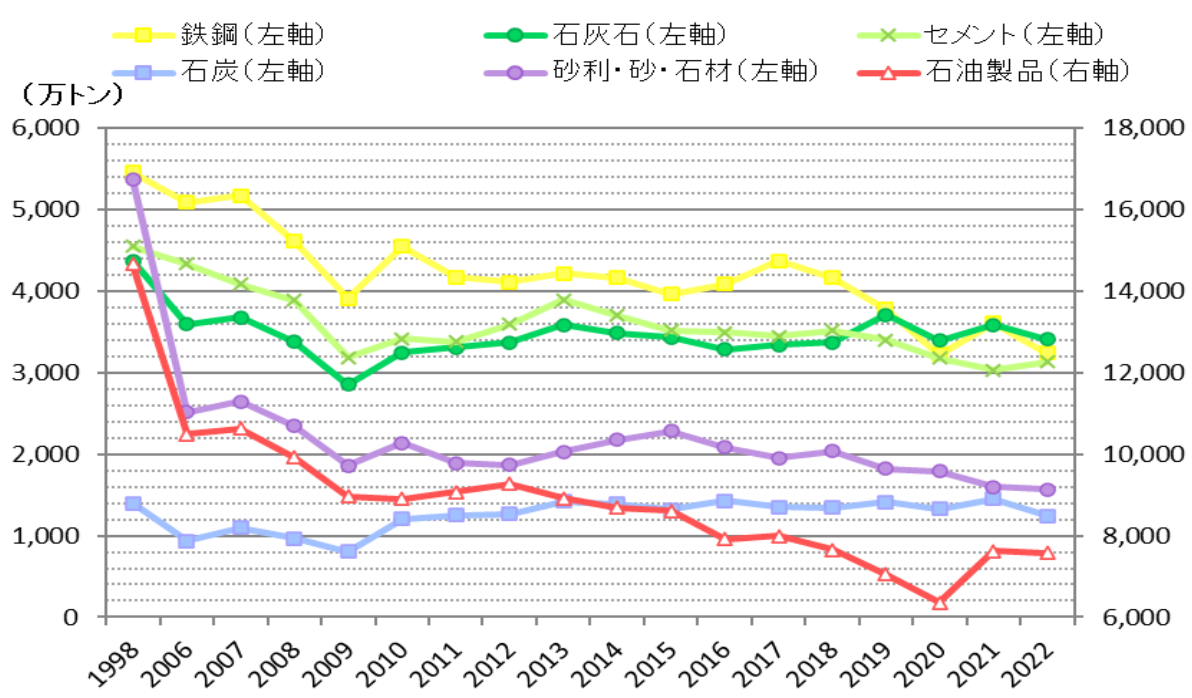
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、
「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-50】 輸送品目別シェア (2022年度)

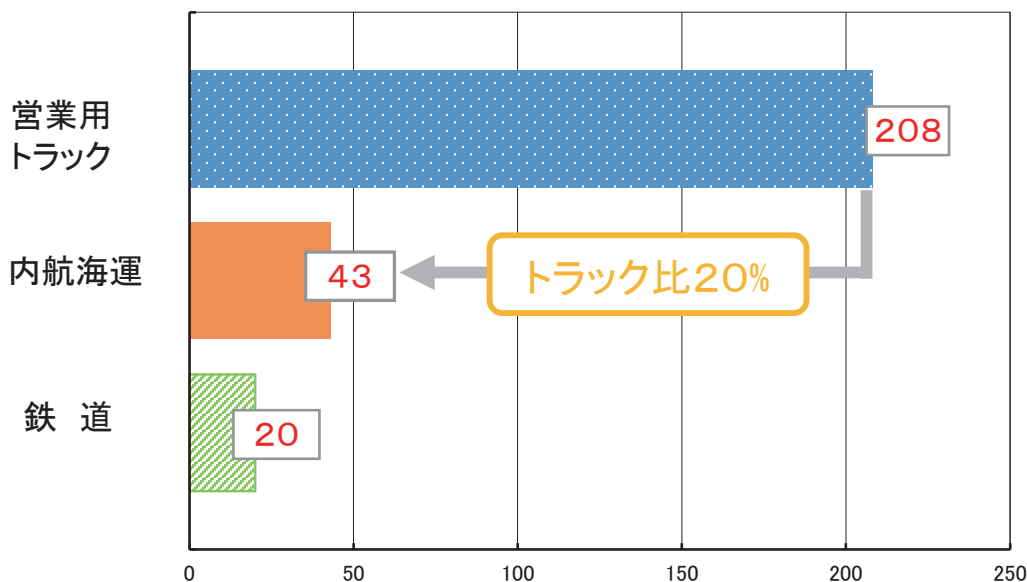


資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-51】 主要品目別輸送量の推移

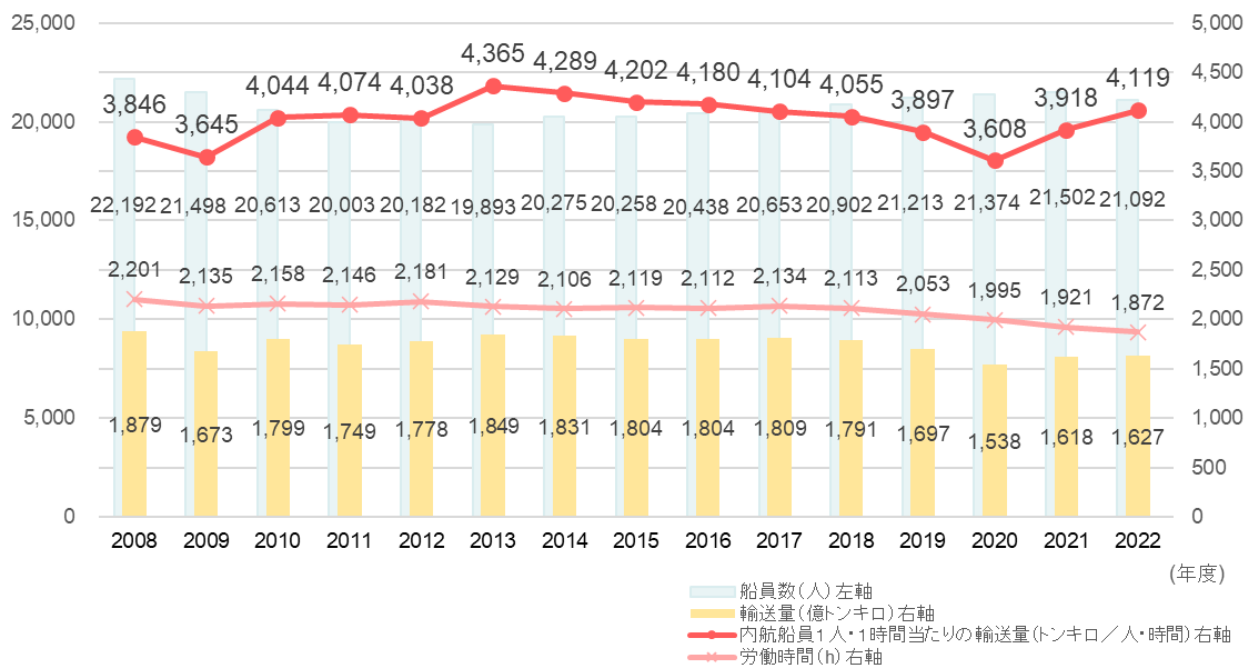


資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-52】 輸送機関別の CO₂ 排出原単位 [g-CO₂/トンキロ] (2022年度)

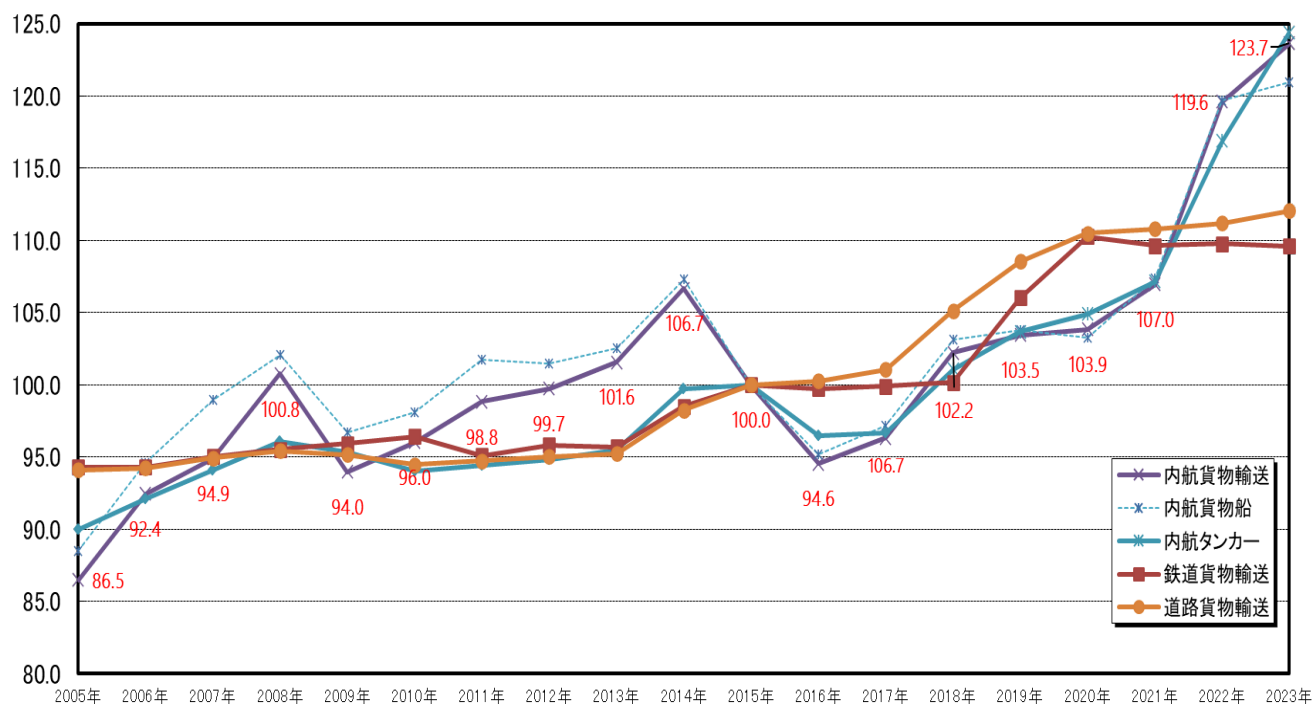
資料) 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【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

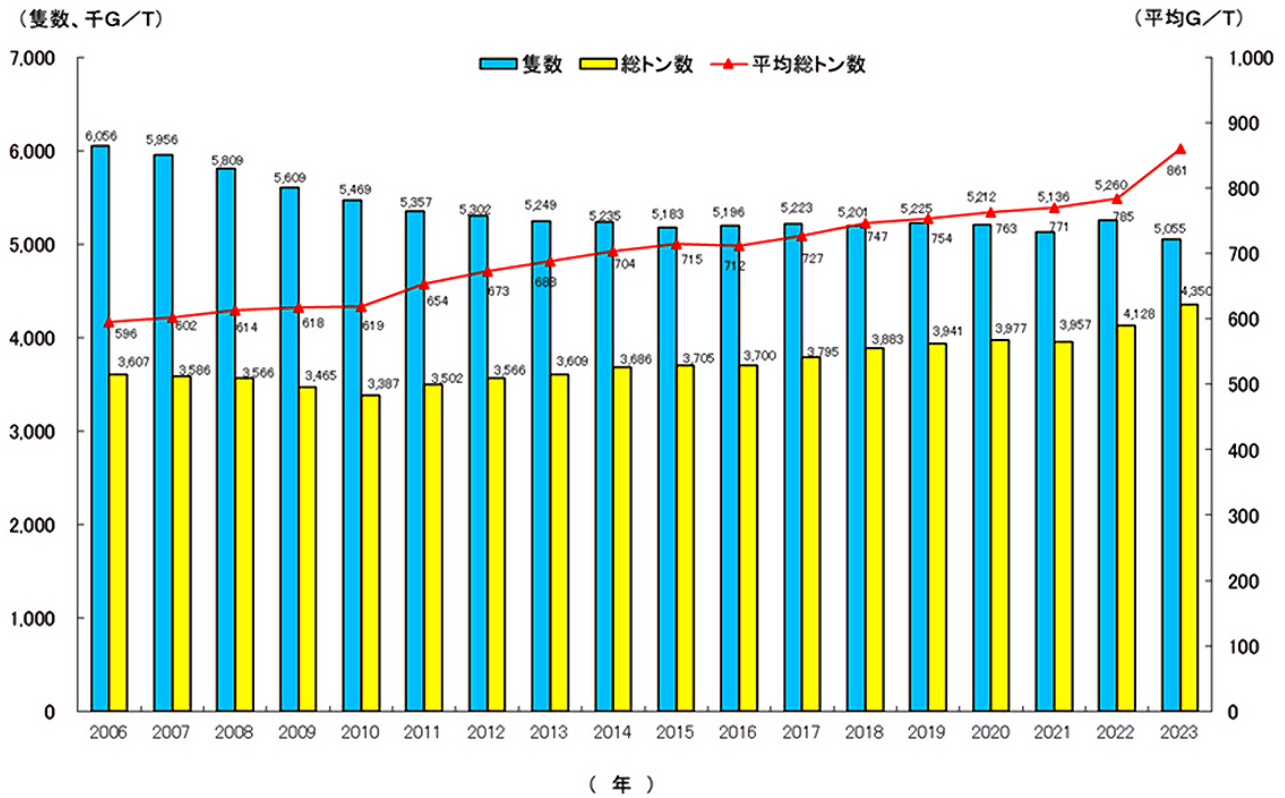
【図表1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2015年基準)



(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

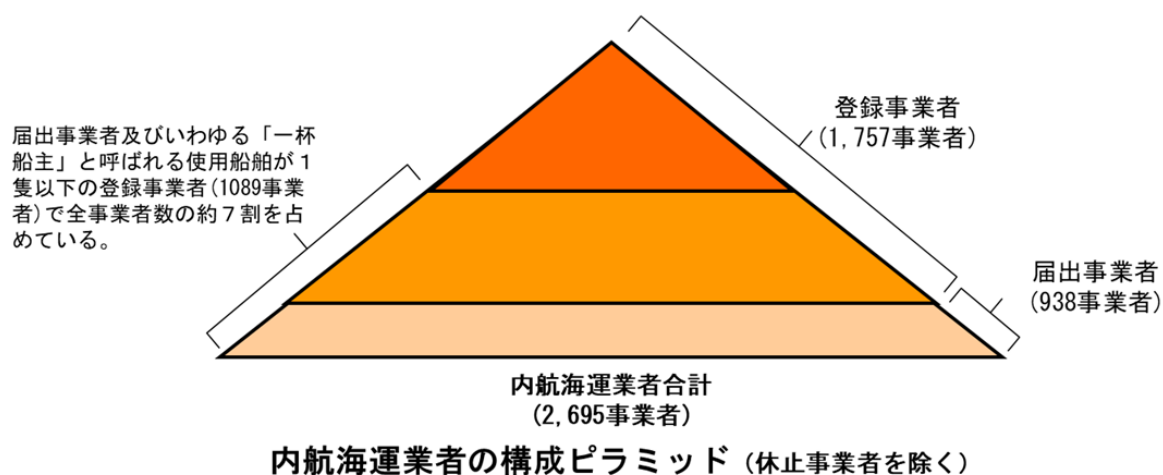
②内航海運業者の現状

【図表1-56】内航海運の事業構造

概 要

1. 内航海運業者数 2,957事業者（うち、休止事業者262者） 99.7%が中小企業
2. 登録事業者数 1,931事業者（うち、休止事業者174者）
3. 届出事業者数 1,026事業者（うち、休止事業者88者）

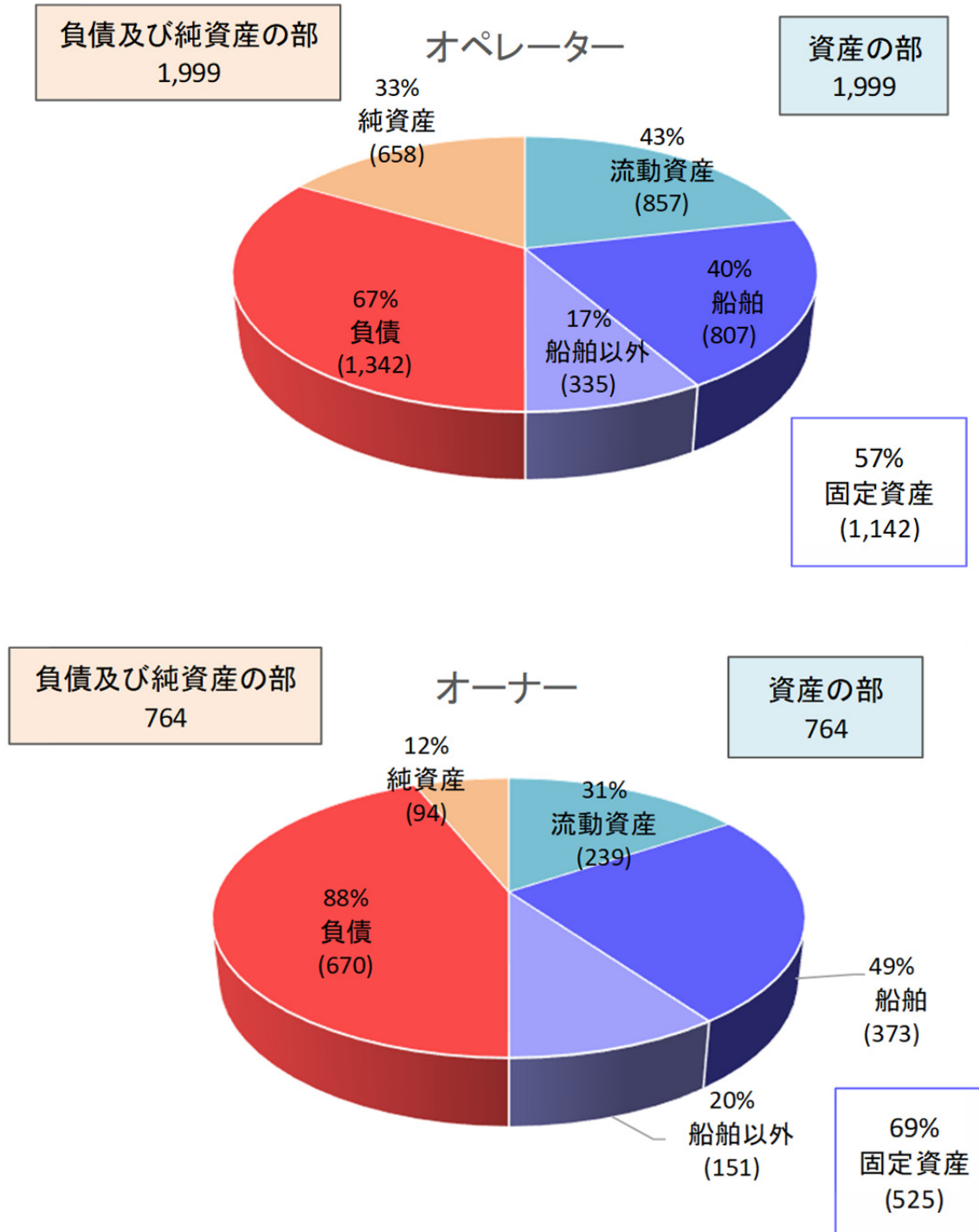
（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。



資料）国土交通省海事局作成（2024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（2022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)	2014年3月31日		2024年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,788 (34.1)	45,357 (1.3)	1,659 (32.8)	38,181 (0.9)
100総トン以上200総トン未満	863 (16.4)	149,930 (4.2)	528 (10.4)	89,321 (2.1)
200総トン以上300総トン未満	293 (5.6)	75,246 (2.1)	353 (7.0)	93,111 (2.1)
300総トン以上400総トン未満	194 (3.7)	67,935 (1.9)	192 (3.8)	66,505 (1.5)
400総トン以上500総トン未満	1,018 (19.4)	497,811 (13.8)	1,039 (20.6)	510,367 (11.7)
500総トン以上700総トン未満	193 (3.7)	124,259 (3.4)	168 (3.3)	101,342 (2.3)
700総トン以上1000総トン未満	377 (7.2)	307,293 (8.5)	493 (9.8)	398,989 (9.2)
1000総トン以上2000総トン未満	138 (2.6)	203,847 (5.6)	174 (3.4)	250,808 (5.8)
2000総トン以上3000総トン未満	73 (1.4)	193,225 (5.4)	77 (1.5)	196,214 (4.5)
3000総トン以上4500総トン未満	168 (3.2)	618,620 (17.1)	186 (3.7)	696,383 (16.0)
4500総トン以上6500総トン未満	60 (1.1)	307,438 (8.5)	62 (1.2)	325,556 (7.5)
6500総トン以上	84 (1.6)	1,018,064 (28.2)	124 (2.5)	1,583,297 (36.4)
合計	5,249 (100)	3,609,025 (100)	5,055 (100)	4,350,074 (100)
平均総トン数	688		861	

(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。

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

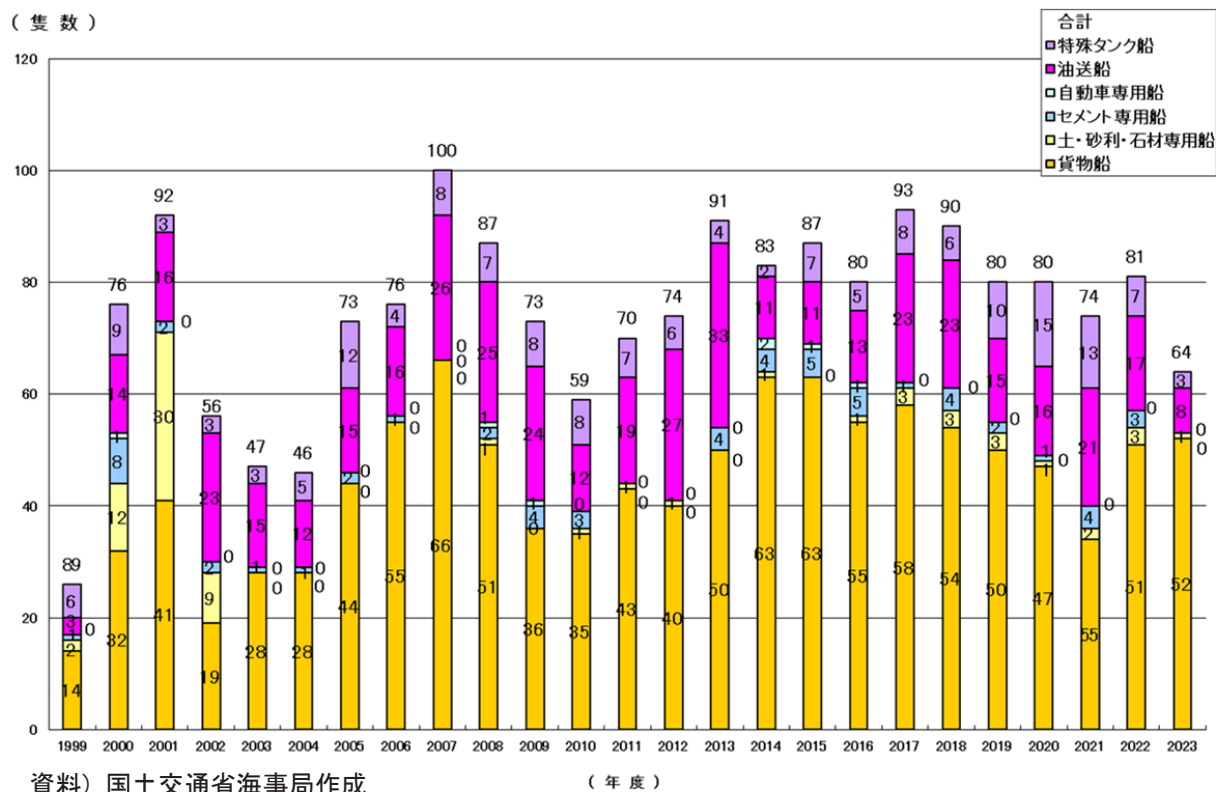
船 種	2014年3月31日			2024年3月31日		
	隻数	総トン数		隻数	総トン数	
その他貨物船	3,445	1,746,235	(507)	3,532	2,525,914	(715)
土・砂利・石材専用船	374	231,178	(618)	198	153,594	(776)
セメント専用船	141	384,561	(2,727)	130	378,083	(2,908)
自動車専用船	18	91,851	(5,103)	11	40,239	(3,658)
油送船	971	956,359	(985)	898	1,043,535	(1,162)
特殊タンク船	300	198,841	(663)	286	208,709	(730)
合 計	5,249	3,609,025	(688)	5,055	4,350,074	(861)

(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。

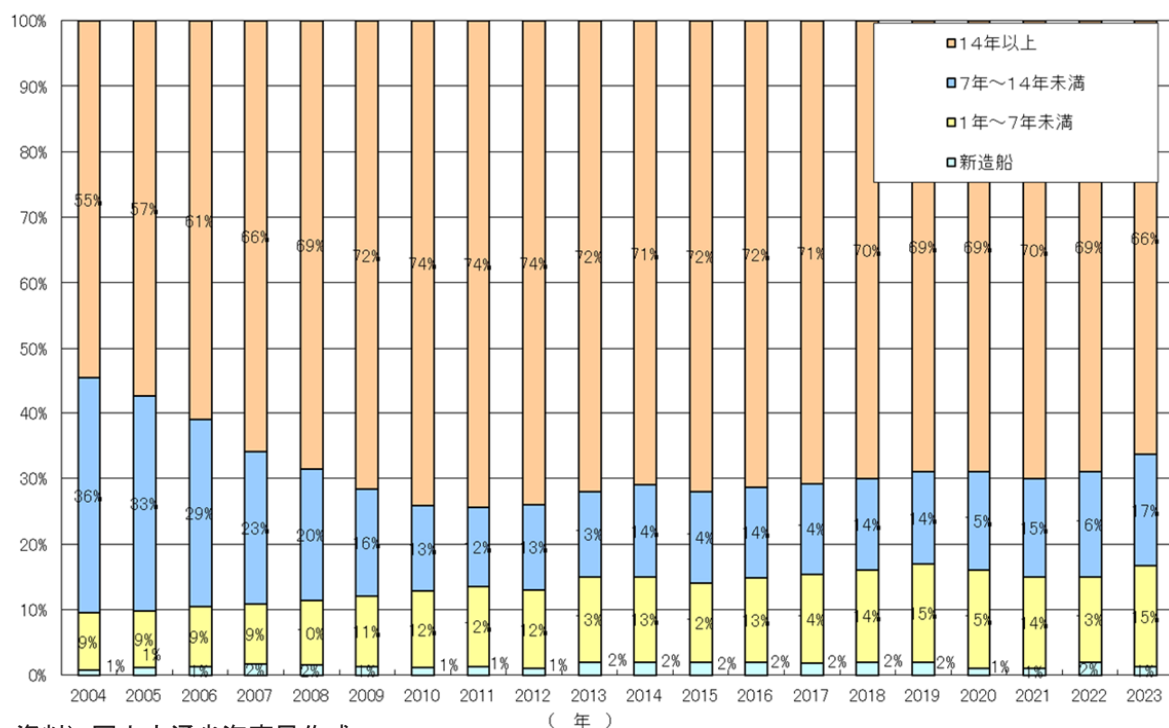
2. () は平均総トン数である。

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



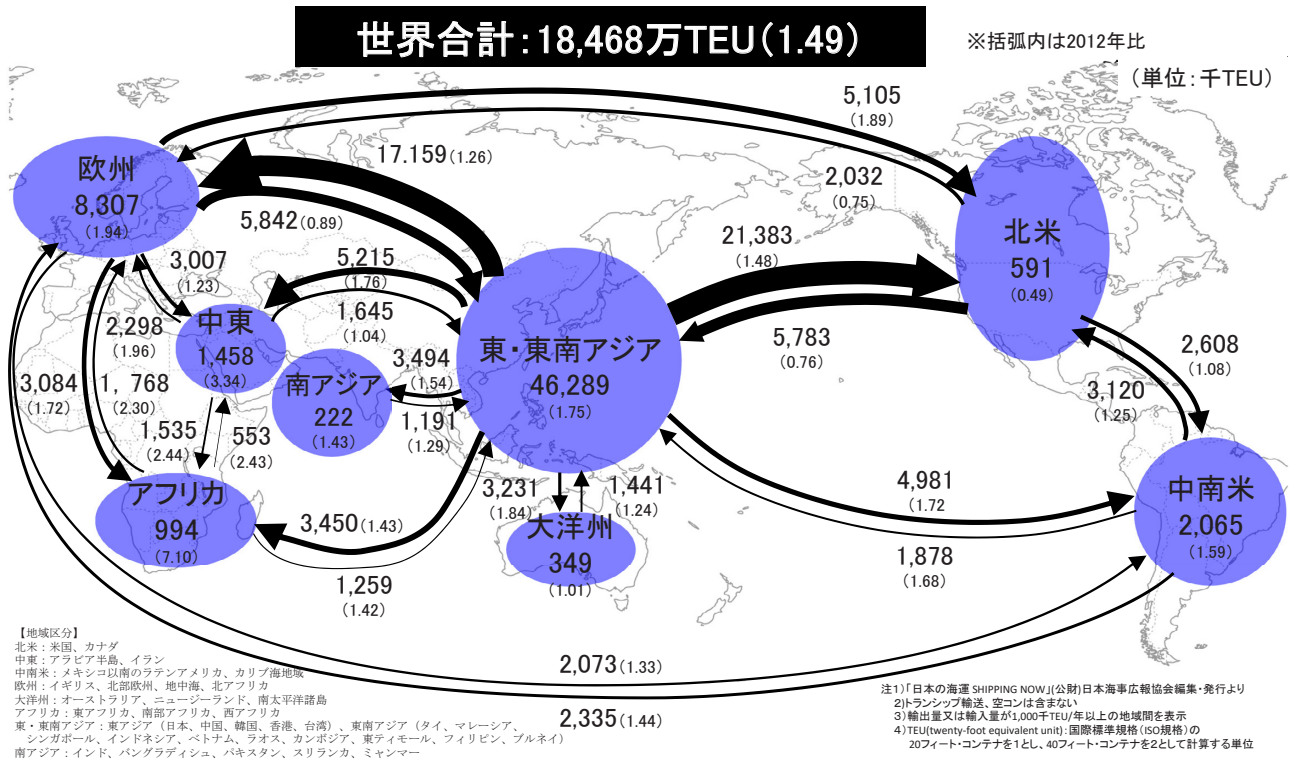
【図表1-61】 船齢構成の推移



5. 港運 ①我が国港湾をめぐる現状

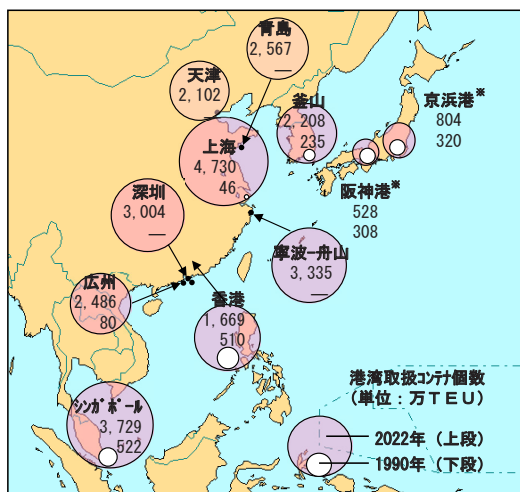
【図表 1-62】 世界におけるコンテナの荷動き (2022 年 (対 2012 年比))

○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12,476万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。

【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2021年の順位。
 なお、2022年の海外港湾のコンテナ取扱個数は、速報値である。

【出典】CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook 1993及びLloyd's List資料、港湾管理者調べより国土交通省港湾局作成。

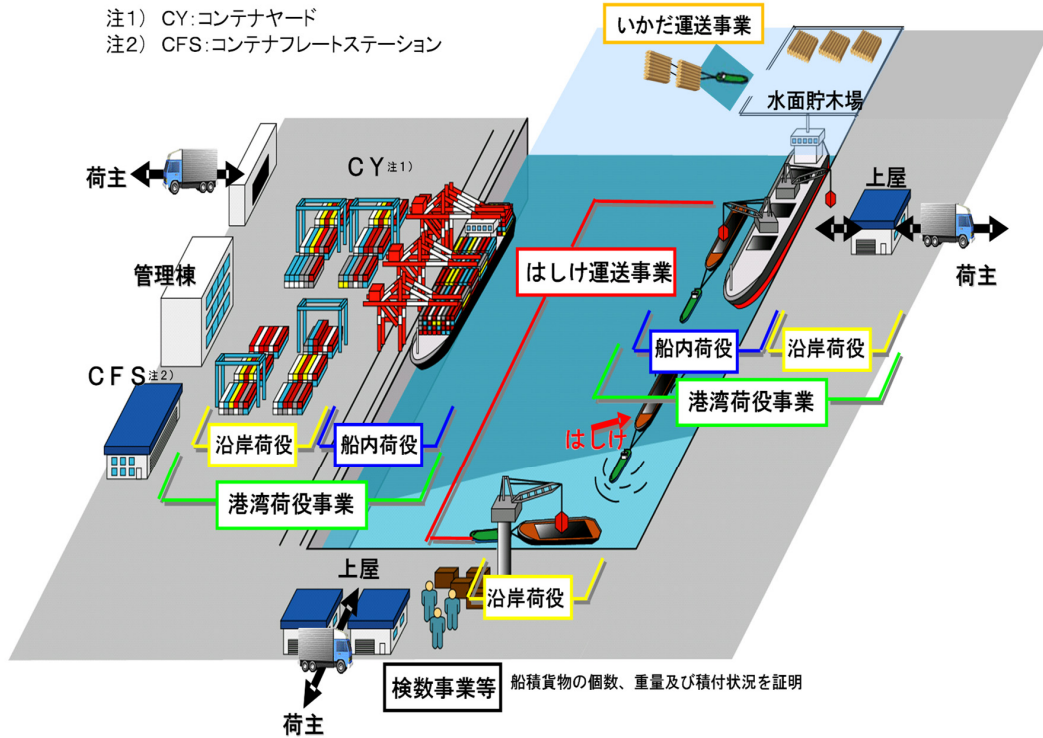
【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

1990年			2022年 (速報)		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	シンガポール	522	1 (1)	上海 (中国)	4,730
2	香港	510	2 (2)	シンガポール	3,729
3	ロッテルダム	367	3 (3)	寧波-舟山 (中国)	3,335
4	高雄	349	4 (4)	深圳 (中国)	3,004
5	神戸	260	5 (6)	青島 (中国)	2,567
6	釜山	235	6 (5)	広州 (中国)	2,486
7	ロサンゼルス	212	7 (7)	釜山 (韓国)	2,208
8	ハンブルク	197	8 (8)	天津 (中国)	2,102
9	ニューヨーク・ニュージャージ	187	9 (10)	ロサンゼルス/ロングビーチ (米国)	1,905
10	基隆	183	10 (9)	香港 (中国)	1,669
11	横浜	165			
13	東京	156	42 (41)	東京	493
			70 (72)	横浜	298
			72 (73)	神戸	289
			78 (77)	名古屋	268
24	名古屋	90	82 (82)	大阪	239

※京浜港・阪神港の順位: 2022年 (2021年)
 京浜港: 22位 (23位)
 阪神港: 36位 (34位)

②港湾運送事業の現状

【図表 1-64】 港湾荷役の作業形態



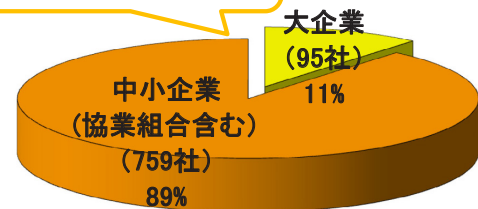
【図表 1-65】 港湾別港湾運送事業の許可数及び事業者数及び中小企業比率

区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	587	1,149	856
港湾荷役事業	910		
はしけ事業	142		
いかだ事業	35		
検数事業	6	29	
鑑定事業	14		
検量事業	19		

(2023年3月現在)

(2021年度)

中小企業の占める割合が非常に高い(約89%)

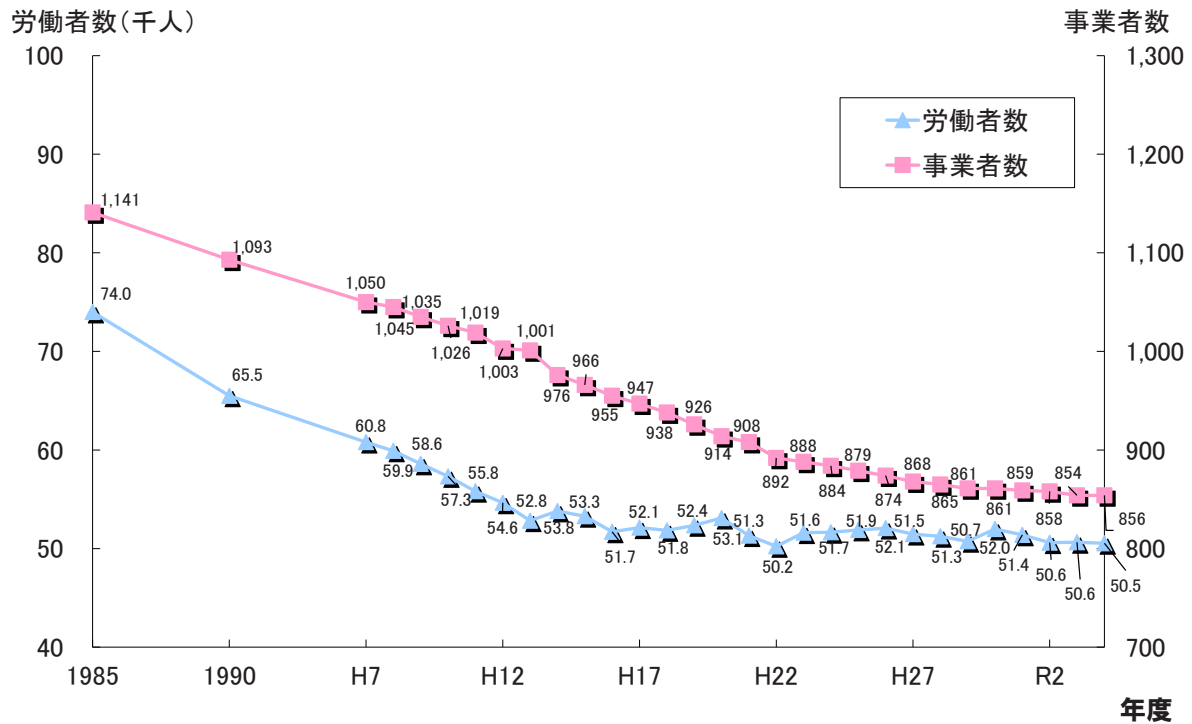


(注) 事業者数は、各港湾毎(支店等含む。)の事業者数、純事業者数とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

(注) 大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

○国土交通省港湾局調べ

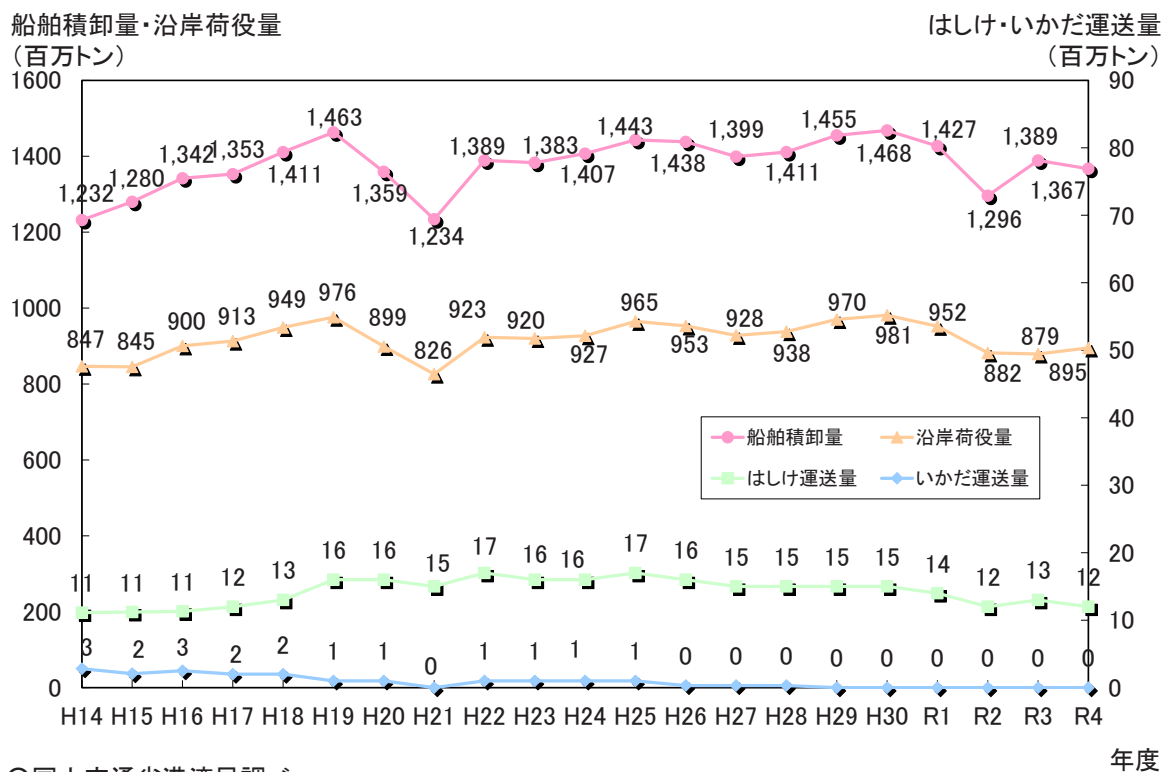
【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



○国土交通省港湾局調べ

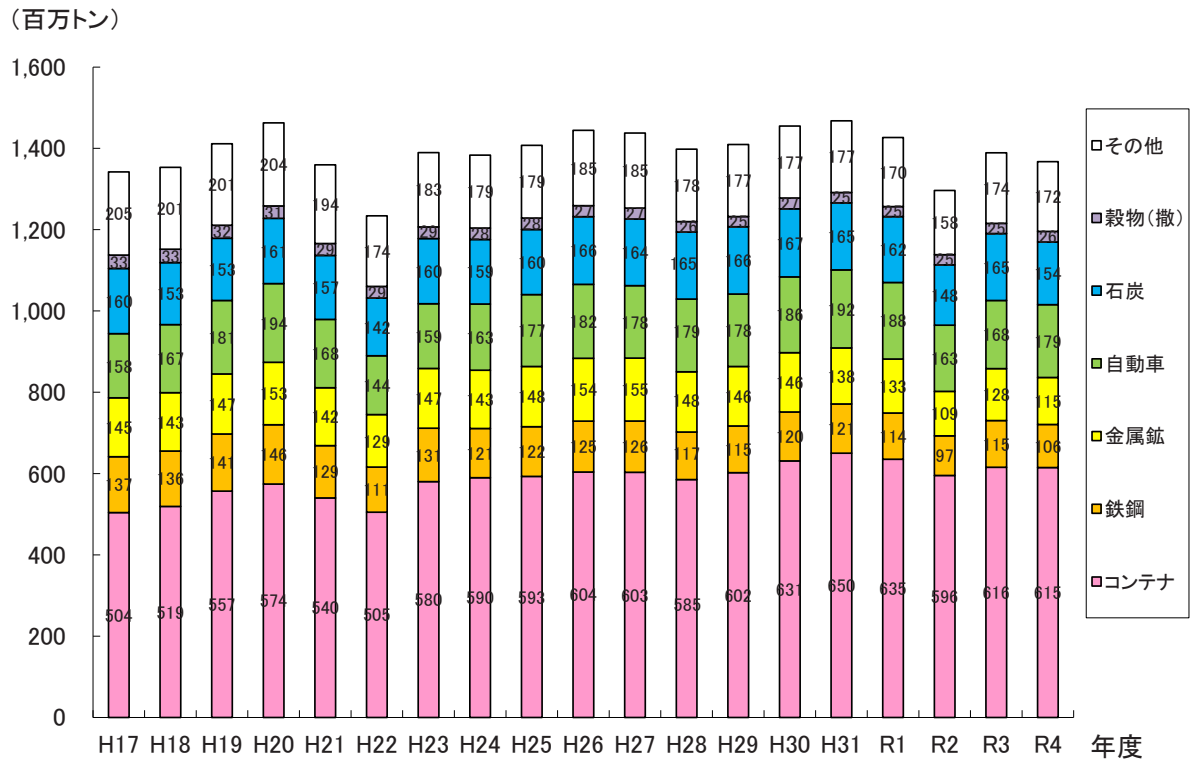
(注) 2010年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

【図表 1-67】 港湾運送料の推移



○国土交通省港湾局調べ

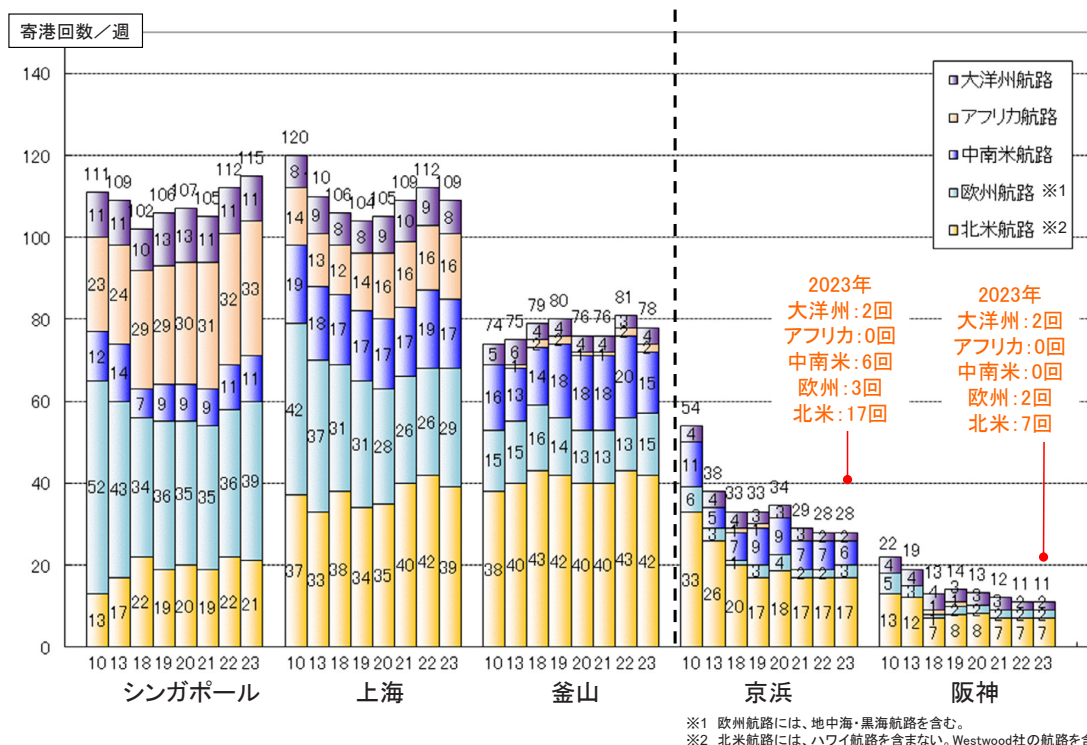
【図表 1-68】品目別船舶積卸量の推移



○国土交通省港湾局調べ

③国際コンテナ戦略港湾政策の推進

【図表 1-69】 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) 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

【図表 1-70】 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、平成22年(2010年)8月に京浜港、阪神港を選定

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、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・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

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、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、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、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。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

【新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ(令和6年2月)】

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

主な施策

国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 東南アジア等からの広域集貨のための輸送ルートの構築
- 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進

国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

- 流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化

国際コンテナ戦略港湾の機能強化等による「競争力強化」

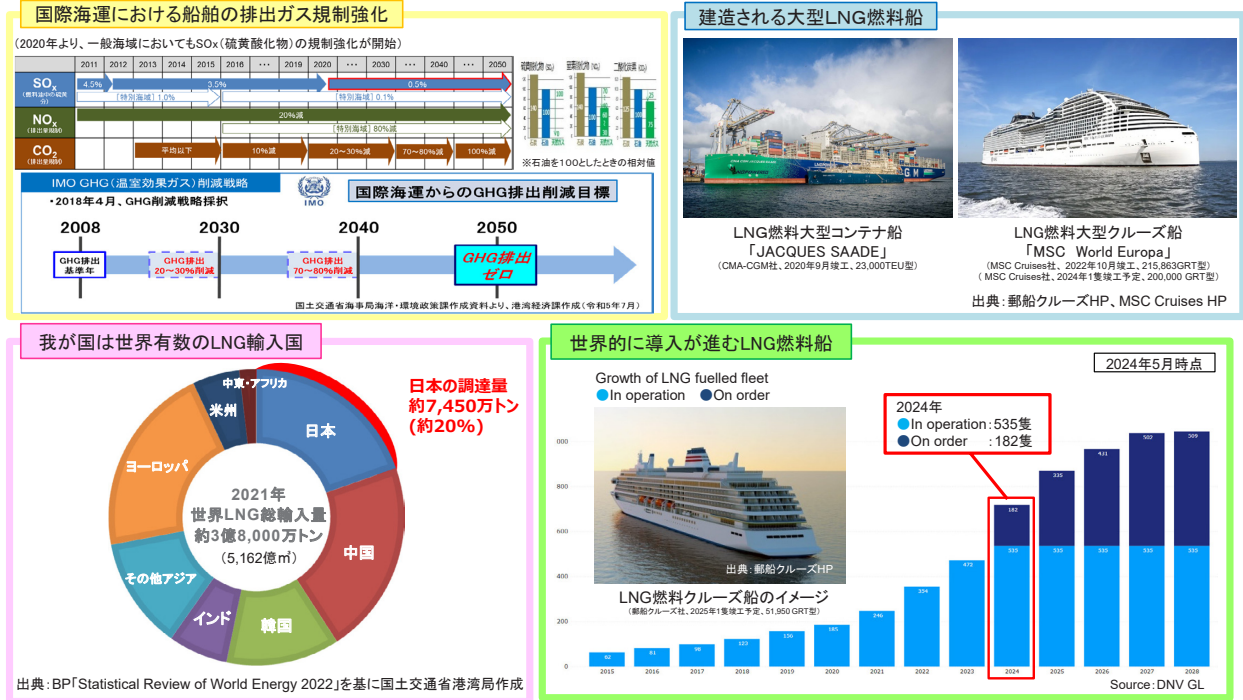
- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成
- 生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等によるDXの推進



④LNGバンカリング拠点の形成

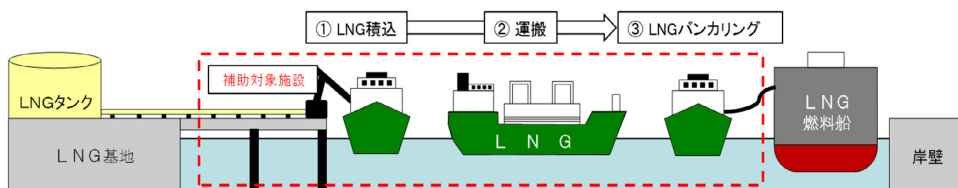
【図表 1-71】 LNG バンカリング拠点の形成

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。



【図表 1-72】 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	九州・瀬戸内	大阪湾・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(株)	大阪湾LNG SHIPPING株式会社 (株主) 大阪ガスインターナショナルトラン SPORT(株)・NSユニテッドタンカー(株)・ 阪神国際港湾(株)
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	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	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。	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。	国際コンテナ戦略港湾及び国際拠点港湾を有し、コンテナ船、バルク船等の寄港地となっている大阪湾・瀬戸内地域において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。