

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、%)

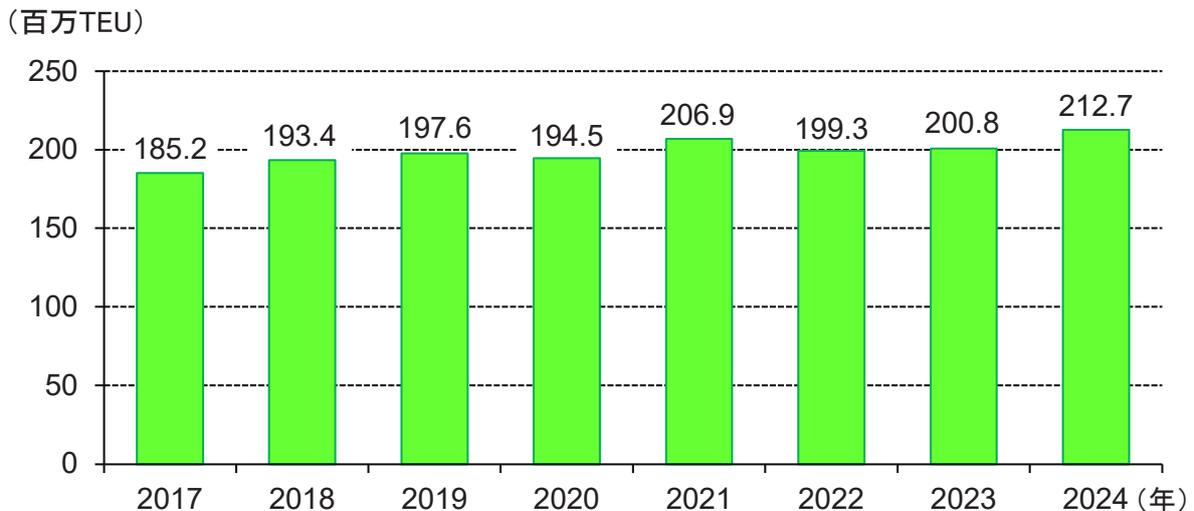
年	品目	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
		原油	石油製品	計					
2015年		1,919	1,042	2,962	1,358	1,138	430	4,986	10,874
	対前年増減率	3.7	6.7	4.7	1.2	▲ 6.7	5.1	2.9	2.1
2016年		1,969	1,098	3,067	1,423	1,142	451	5,117	11,200
	対前年増減率	2.6	5.4	3.5	4.8	0.4	4.9	2.6	3.0
2017年		2,031	1,108	3,139	1,477	1,213	475	5,366	11,670
	対前年増減率	3.1	0.9	2.3	3.8	6.2	5.3	4.9	4.2
2018年		2,054	1,118	3,172	1,479	1,275	475	5,622	12,023
	対前年増減率	1.1	0.9	1.1	0.1	5.1	0.0	4.8	3.0
2019年		1,992	1,086	3,078	1,458	1,300	481	5,753	12,070
	対前年増減率	▲ 3.0	▲ 2.9	▲ 3.0	▲ 1.4	2.0	1.3	2.3	0.4
2020年		1,841	967	2,808	1,508	1,181	523	5,673	11,693
	対前年増減率	▲ 7.6	▲ 11.0	▲ 8.8	3.4	▲ 9.2	8.7	▲ 1.4	▲ 3.1
2021年		1,814	1,011	2,824	1,523	1,226	530	5,968	12,071
	対前年増減率	▲ 1.5	4.6	0.6	1.0	3.8	1.3	5.2	3.2
2022年		1,938	1,050	2,988	1,475	1,227	512	5,839	12,041
	対前年増減率	6.8	3.9	5.8	▲ 3.2	0.1	▲ 3.4	▲ 2.2	▲ 0.2
2023年		1,988	1,065	3,053	1,542	1,316	523	5,919	12,353
	対前年増減率	2.6	1.4	2.2	4.5	7.3	2.1	1.4	2.6
2024年		1,953	1,053	3,007	1,596	1,366	536	6,109	12,614
	対前年増減率	▲ 1.8	▲ 1.1	▲ 1.5	3.5	3.8	2.5	3.2	2.1

(注) 2024年の値は速報値である。

端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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



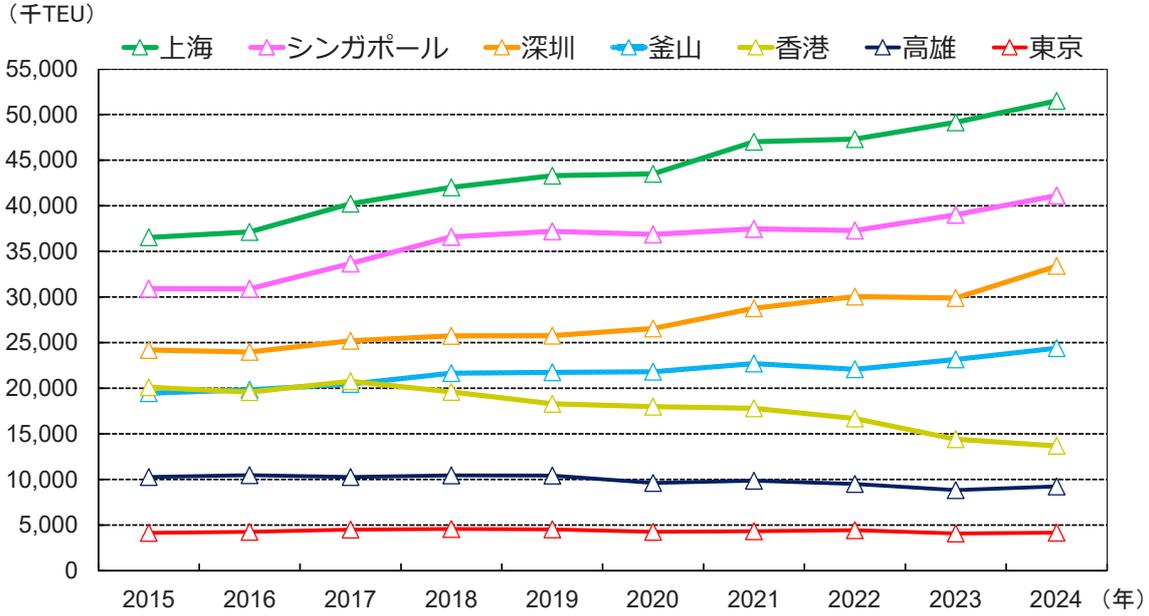
(注) 1. 2024年の値は速報値である。

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



【図表 1-3】 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



(注) 1. 2024年の値は速報値である。
 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国土交通省海事局作成

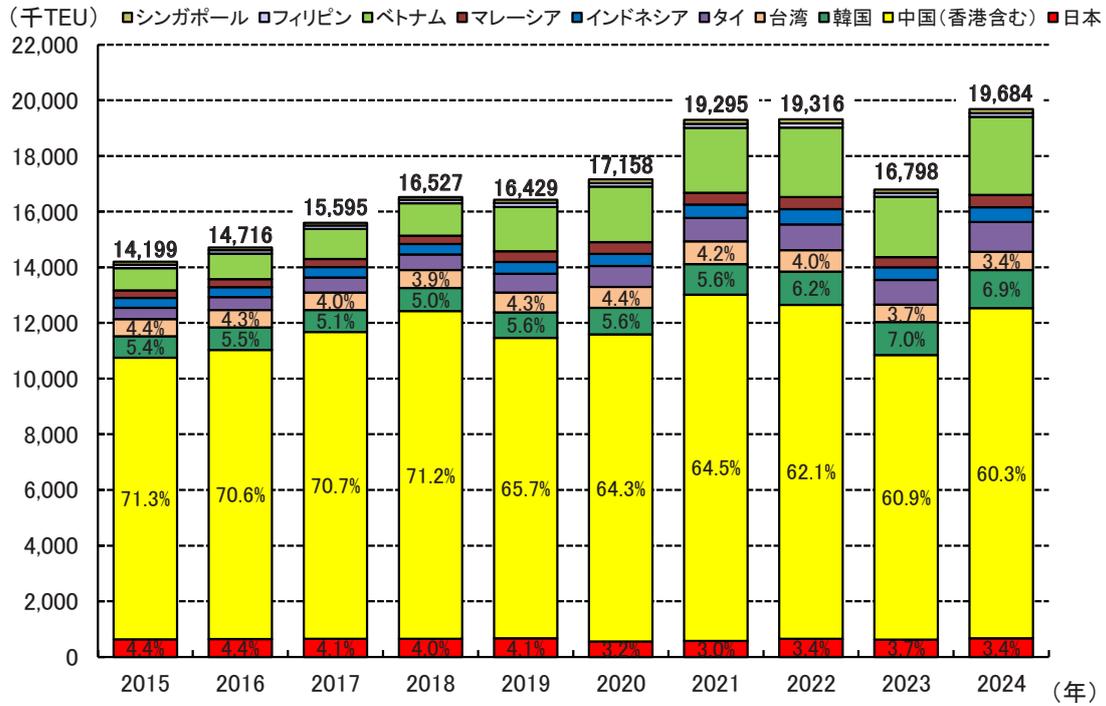
【図表 1-4】 世界の港湾コンテナ取扱量ランキング

順位	2023年	港湾名	国名	2024年取扱量 (千TEU)	2023年取扱量 (千TEU)	対前年増減率 (%)
1	1	上海	中国	51,508	49,158	4.8
2	2	シンガポール	シンガポール	41,124	39,013	5.4
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	39,300	35,300	11.3
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	33,399	29,880	11.8
5	5	青島 (Qingdao)	中国	30,870	28,770	7.3
6	6	広州 (Guangzhou)	中国	26,070	25,110	3.8
7	7	釜山 (Busan)	韓国	24,402	23,154	5.4
8	8	天津 (Tianjin)	中国	23,293	22,187	5.0
9	9	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	19,947	16,648	19.8
10	10	ドバイ	UAE	15,536	14,473	7.3
11	12	ポートケラン	マレーシア	14,645	14,061	4.2
12	13	ロッテルダム	オランダ	13,820	13,447	2.8
13	11	香港	中国	13,688	14,401	▲ 5.0
14	15	アントワープ	ベルギー	13,517	12,500	8.1
15	14	廈門 (Xieman・Amoy)	中国	12,256	12,554	▲ 2.4
16	16	タンジュンペラパス	マレーシア	12,253	10,481	16.9
17	19	タンジェMED	モロッコ	10,241	8,617	18.9
18	17	レムチャパン	タイ	9,555	8,868	7.7
19	18	高雄 (Kaohsiung)	台湾	9,228	8,834	4.5
20	21	北部湾 (Beibu Gulf)	中国	9,020	8,020	12.5
(参考)		東京	日本	4,169	4,082	2.1

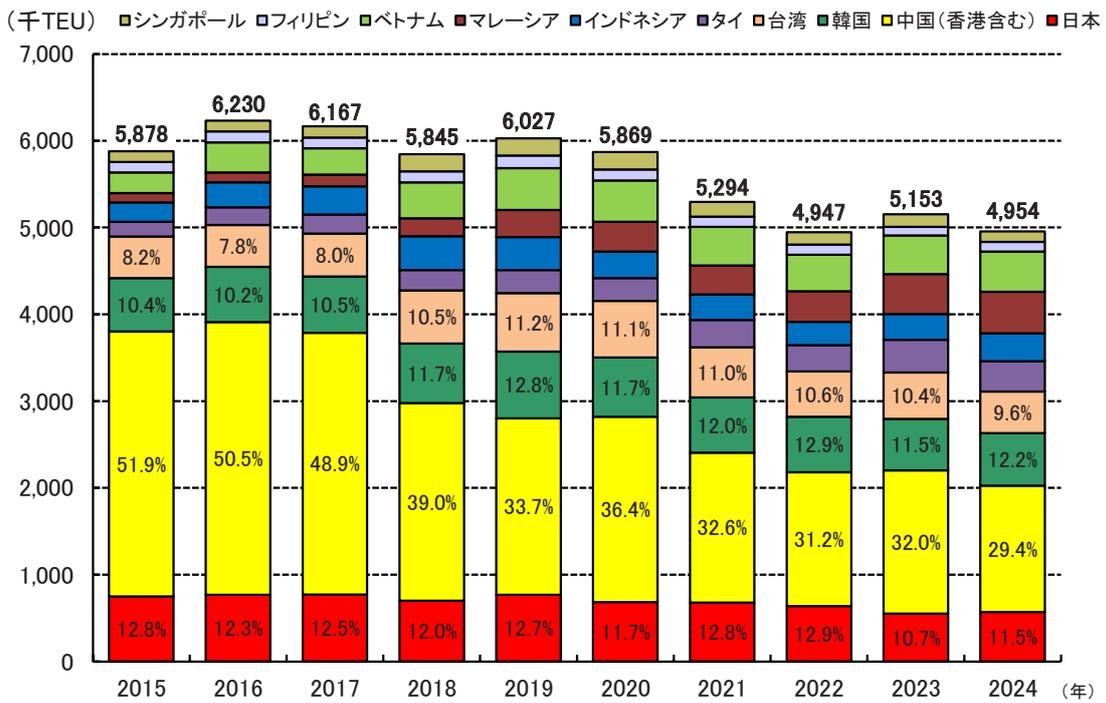
(注) 2024年の値は速報値である。
 資料) 1-20位はアルファライナーより国土交通省海事局作成
 東京の取扱量は令和6年(2024年)東京港港勢(速報値)より作成

【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)



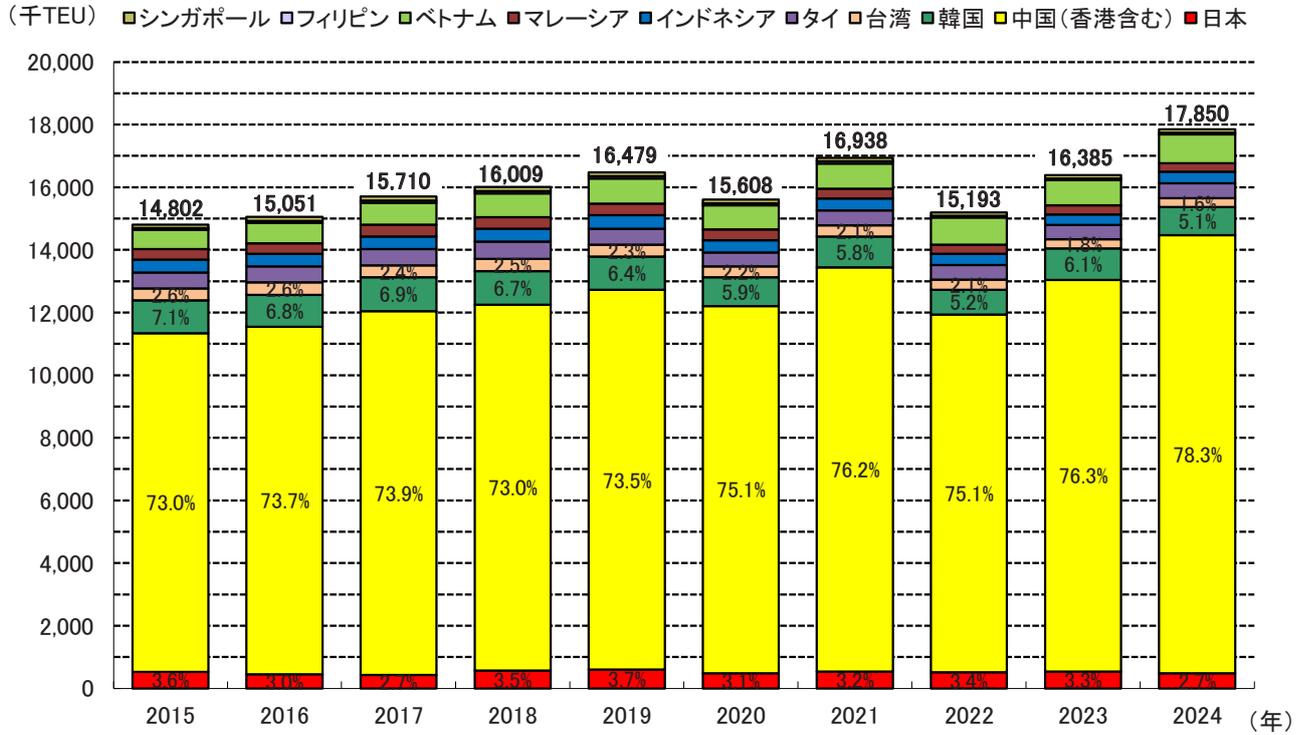
(注) 2024年の値は速報値である。

資料) S&P Global PIERS データを基に日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

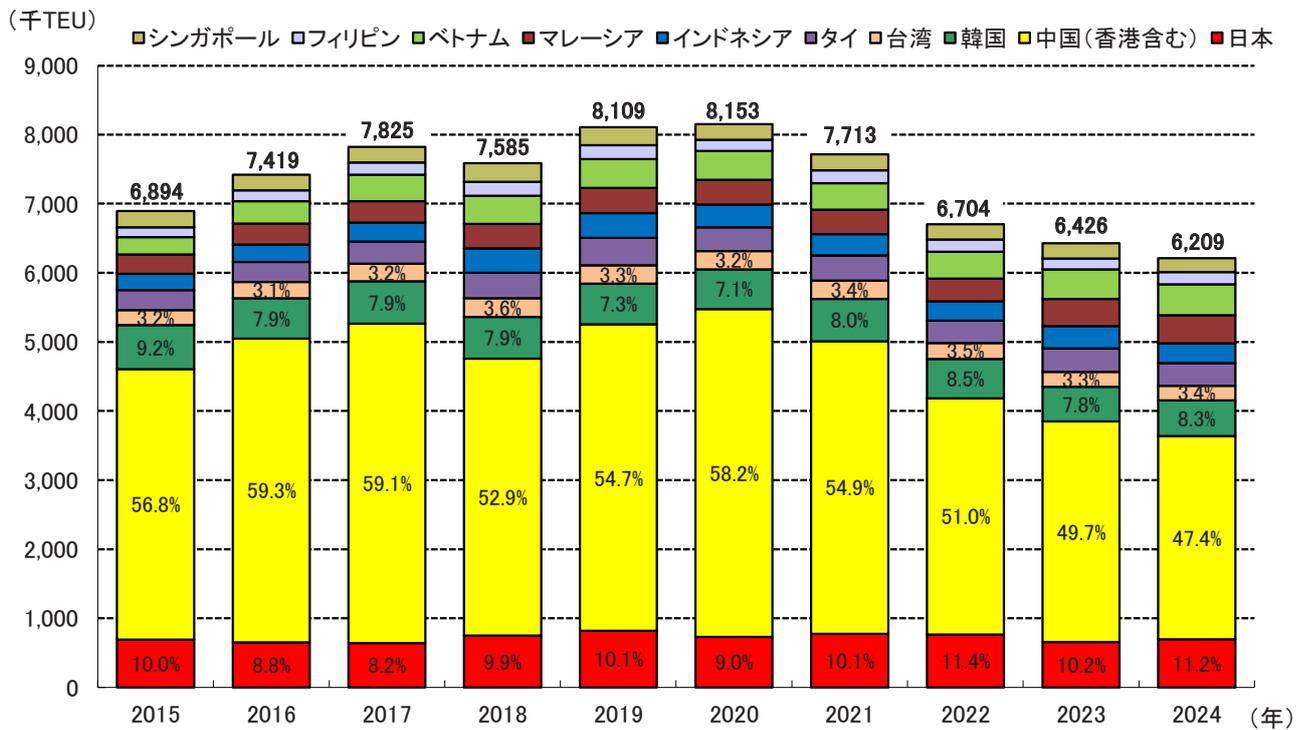


【図表 1-6】 欧州航路コンテナ荷動き量推移

往航(アジア→欧州)



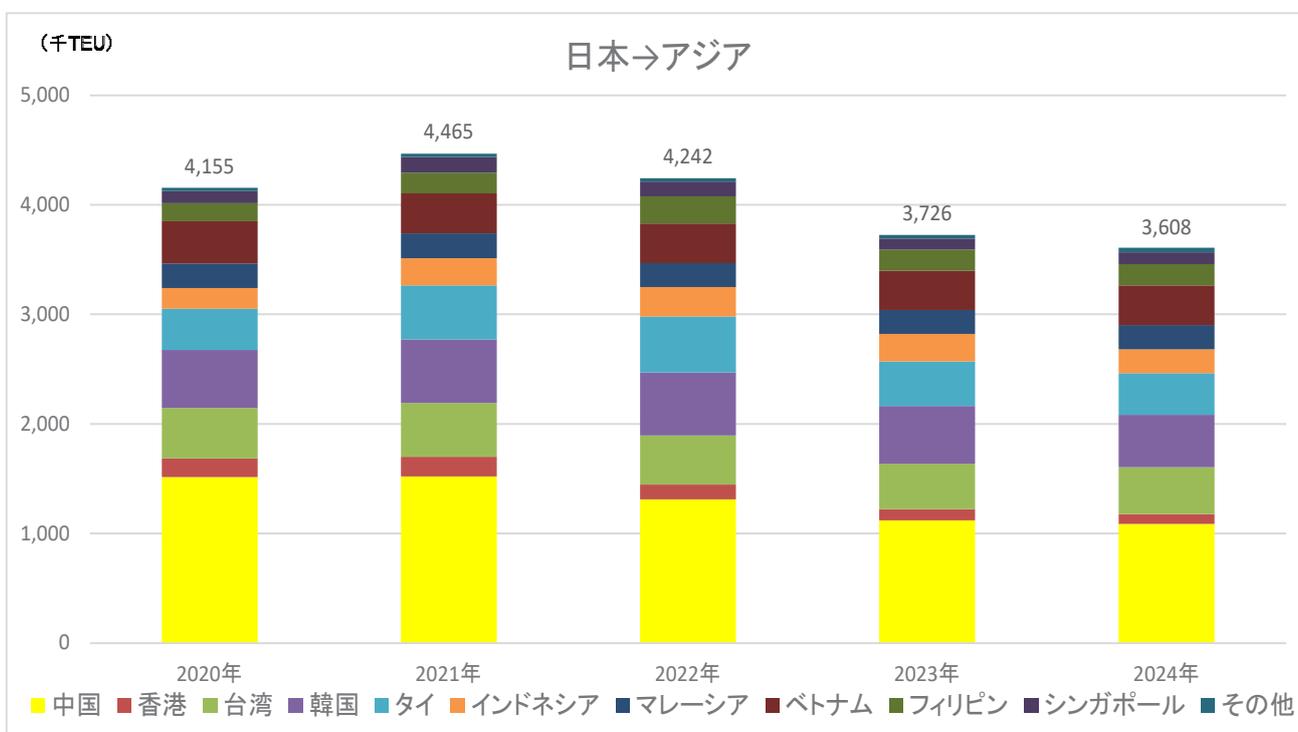
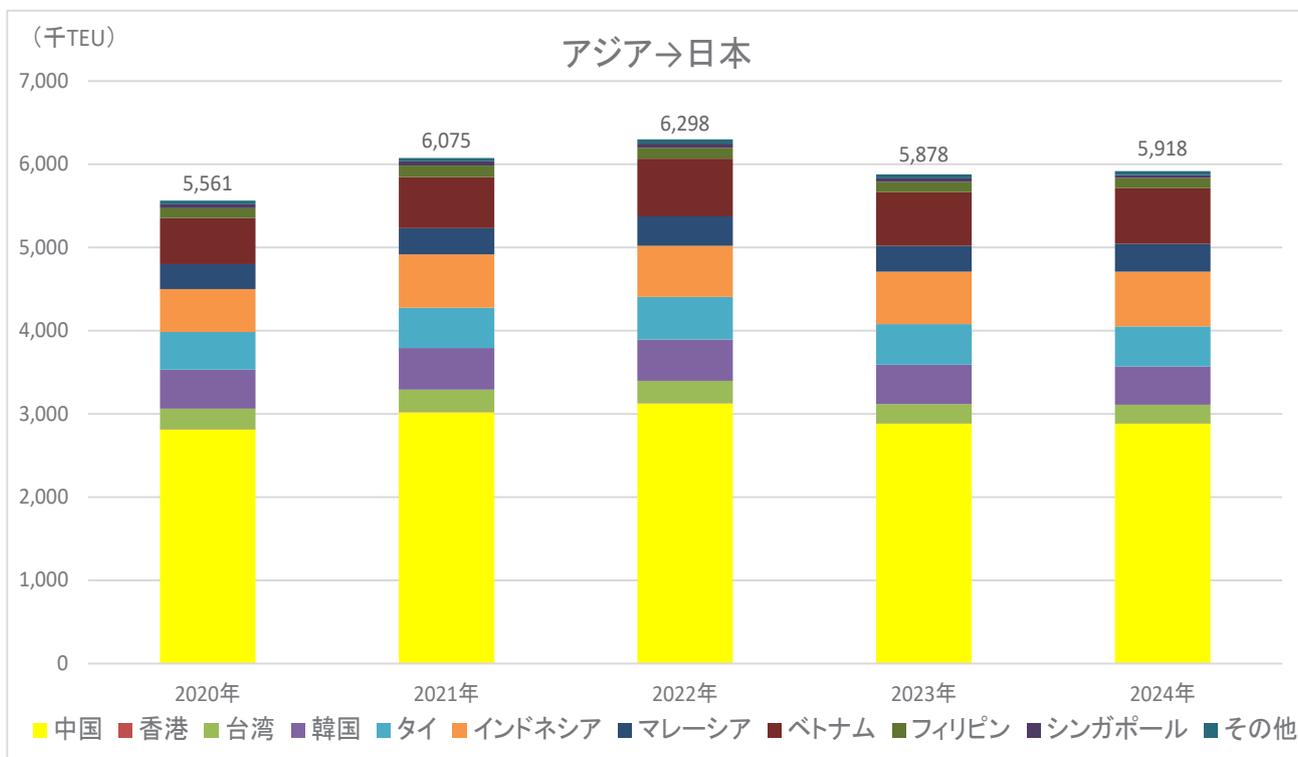
復航(欧州→アジア)



(注) 2024年の値は速報値である。

資料) Container Trades Statistics データより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



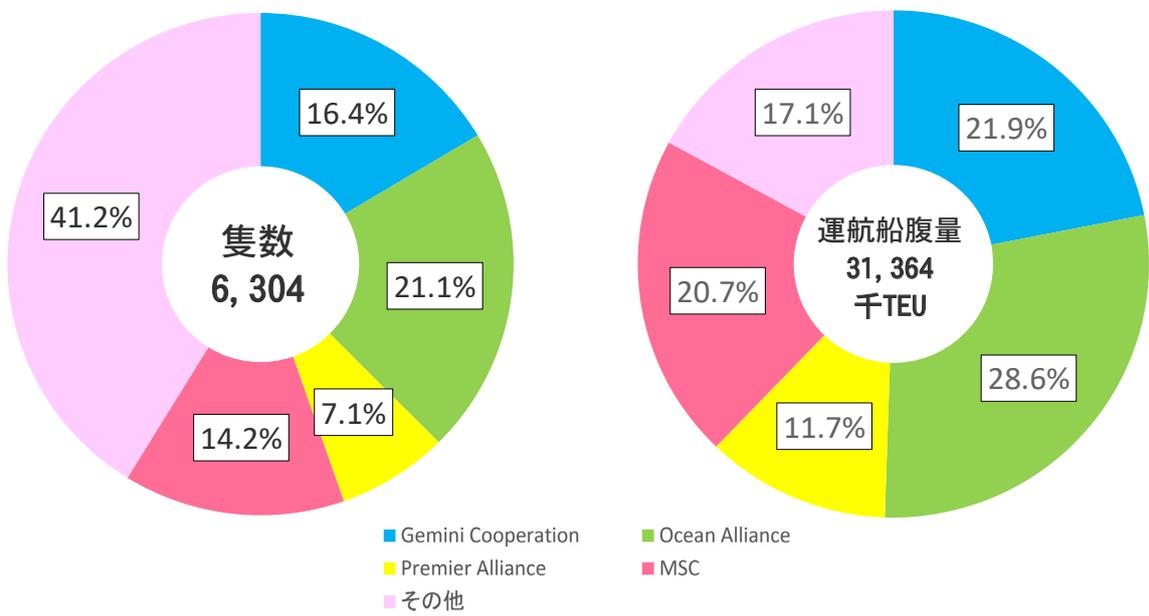
（注）2024年の数値は速報値である。

「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、ブルネイ、ミャンマー、マカオ、東ティモール、モンゴル、ラオスを指す。

資料）S&P Global GTAS Forecasting より日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

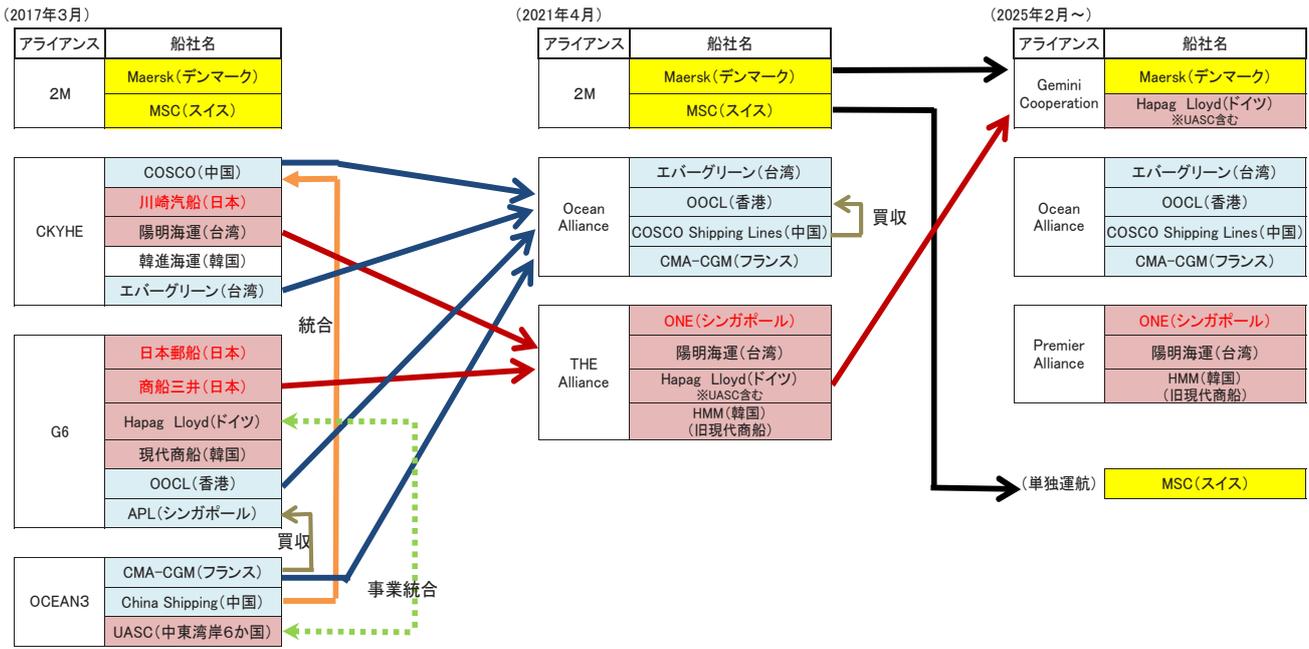


【図表 1-8】 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



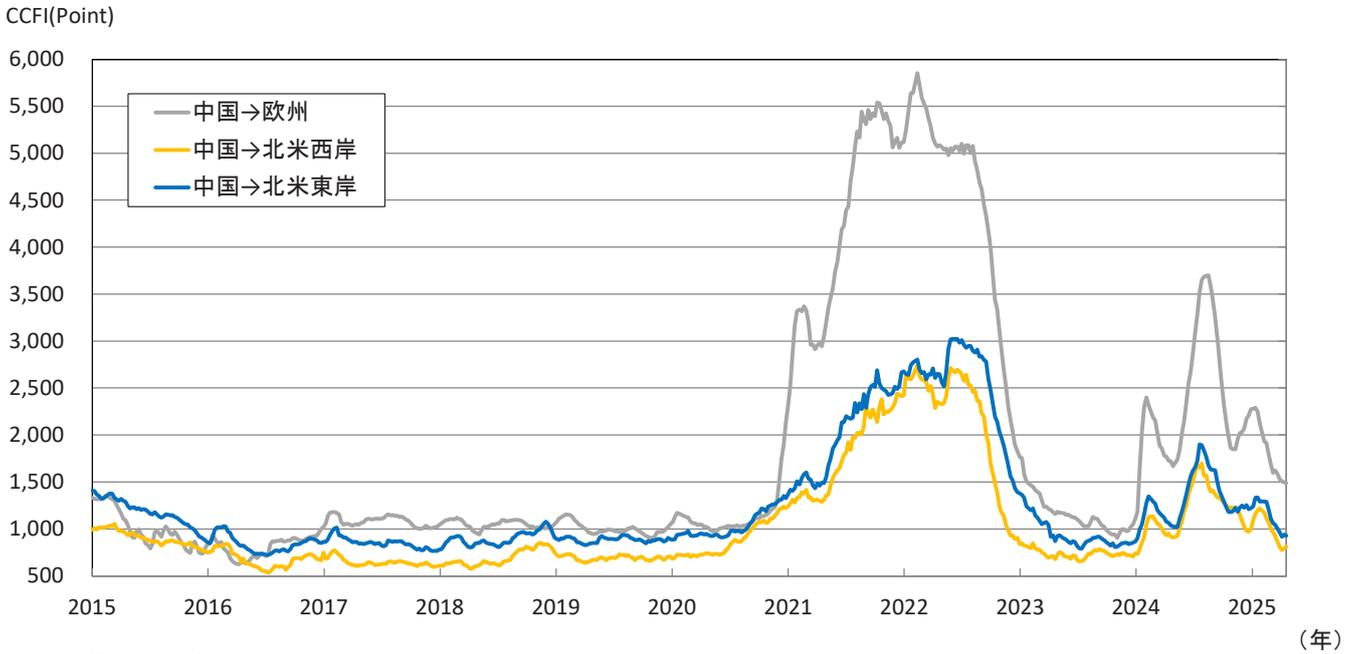
(注) 2025年4月末の数値をベースに作成。MSCは単独運航。
 資料) MDS、S&P Global、各種報道より日本郵船が集計したものにに基づき国土交通省海事局が作成

【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) 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

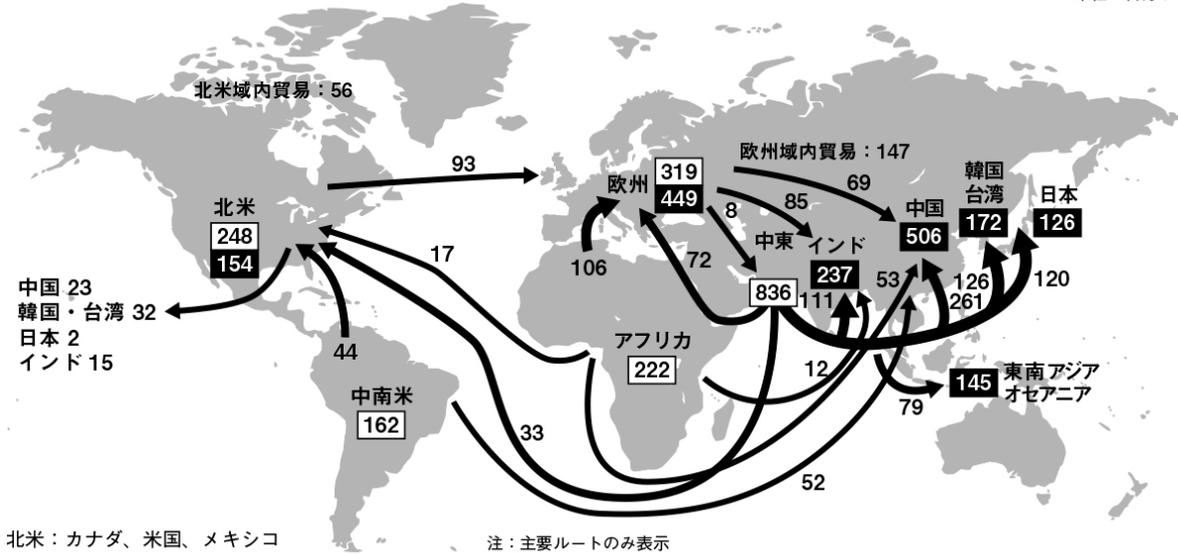
品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2022年	2023年	対前年増減率(%)
原油	中東 → 中国	258	261	1.2
	中東 → 日本	125	120	▲ 4.0
	中東 → 北米	41	33	▲ 19.5
鉄鉱石	豪州 → 中国	729	737	1.1
	豪州 → 日本	63	57	▲ 9.5
	ブラジル → 中国	227	248	9.3
	ブラジル → 日本	29	32	10.3
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	63	63	0.0
	北米 → 日、中、韓、台	30	33	10.0
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	226	267	18.1
	インドネシア → インド	105	104	▲ 1.0
	豪州 → 日、中、韓、台	140	165	17.9

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 (2023年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

単位：百万トン



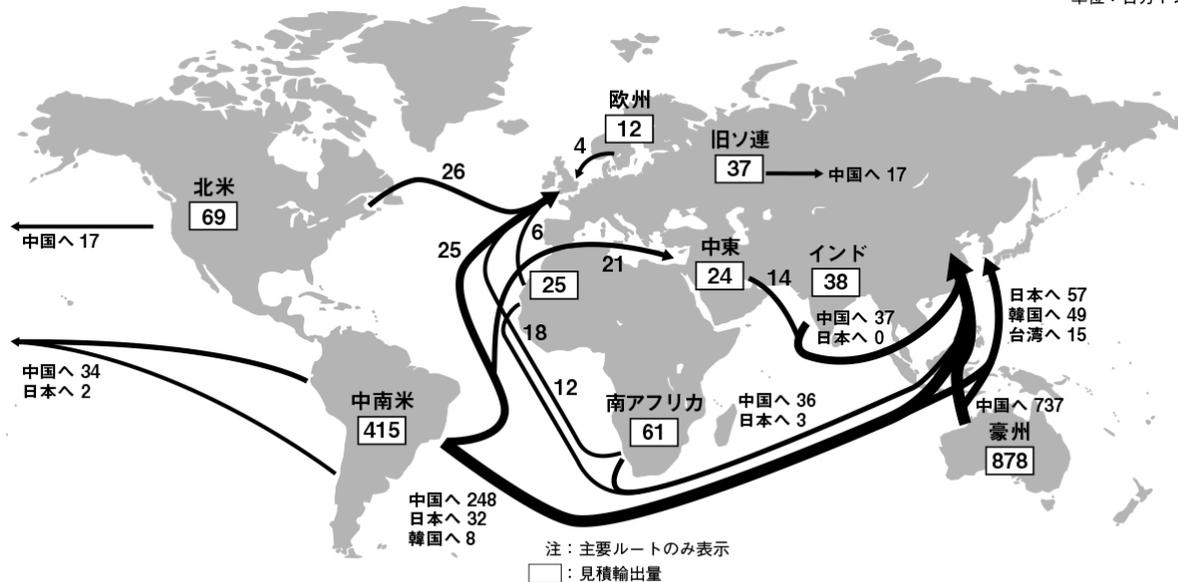
北米：カナダ、米国、メキシコ
 中東：含 トルコ
 アフリカ：含 エジプト
 欧州：含 FSU

注：主要ルートのみ表示
 □ 上段：輸出
 ■ 下段：輸入

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



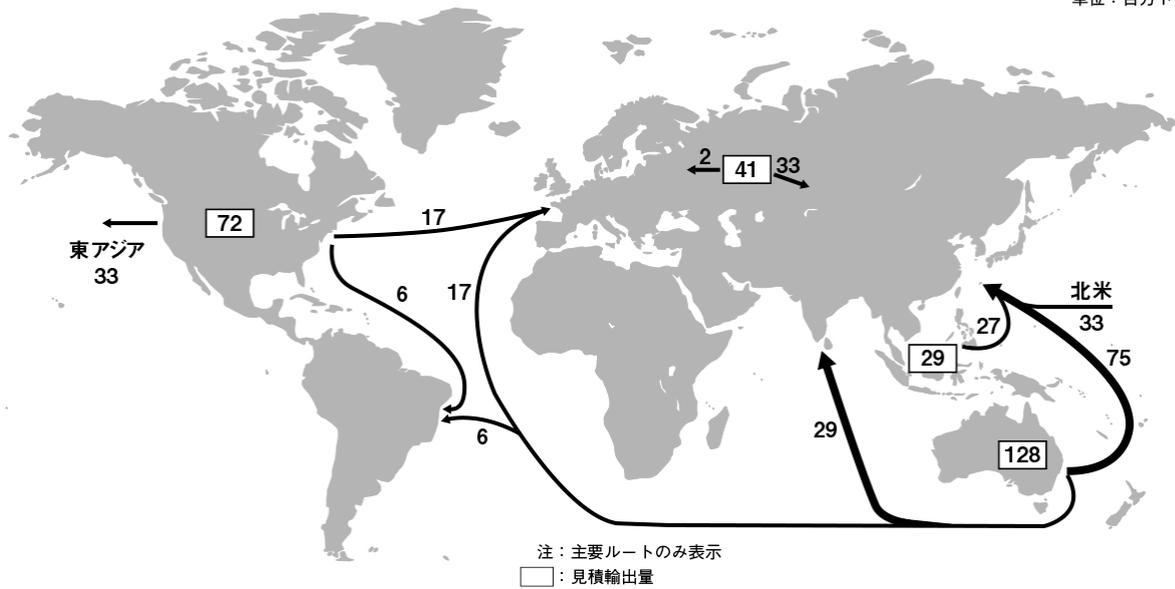
注：主要ルートのみ表示
 □：見積輸出量

出所：通関統計よりNYK推計

【図表 1-13】 主要航路の荷動き (2023年) 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】

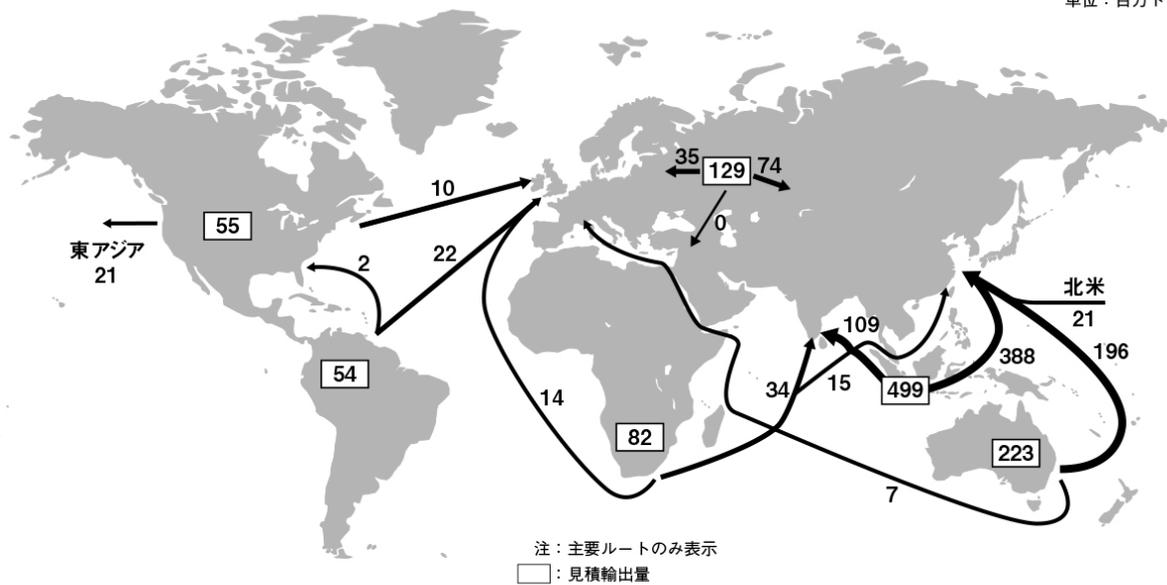
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

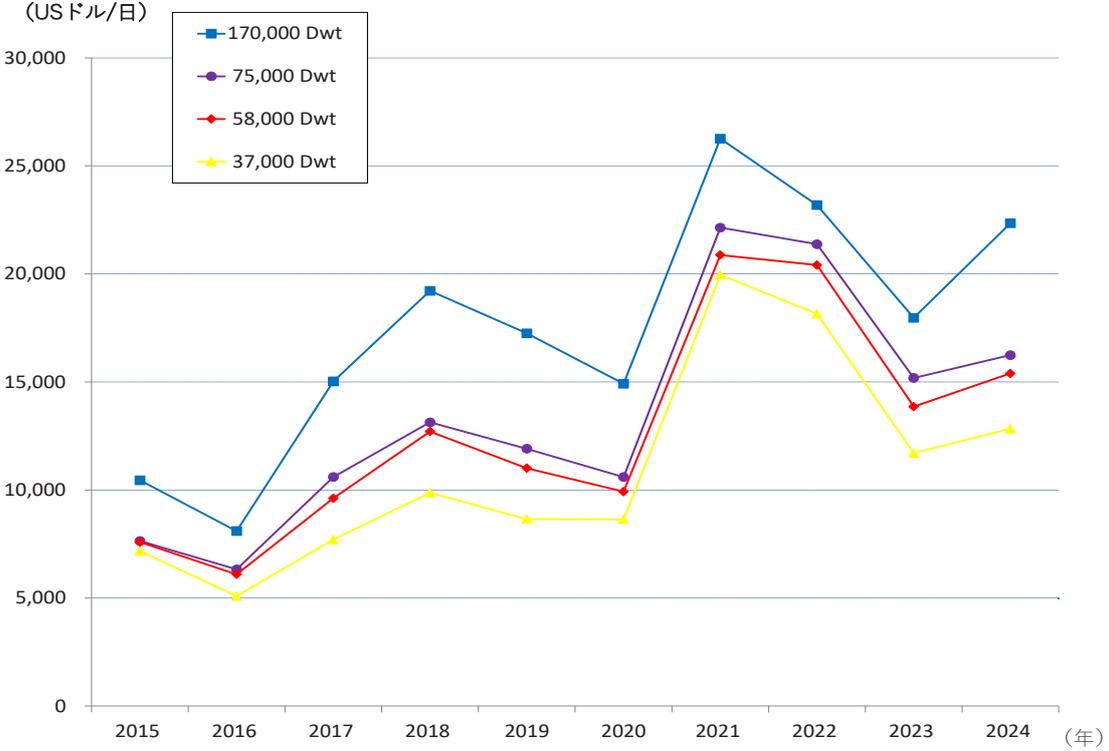
【一般炭の海上荷動き量】

単位：百万トン



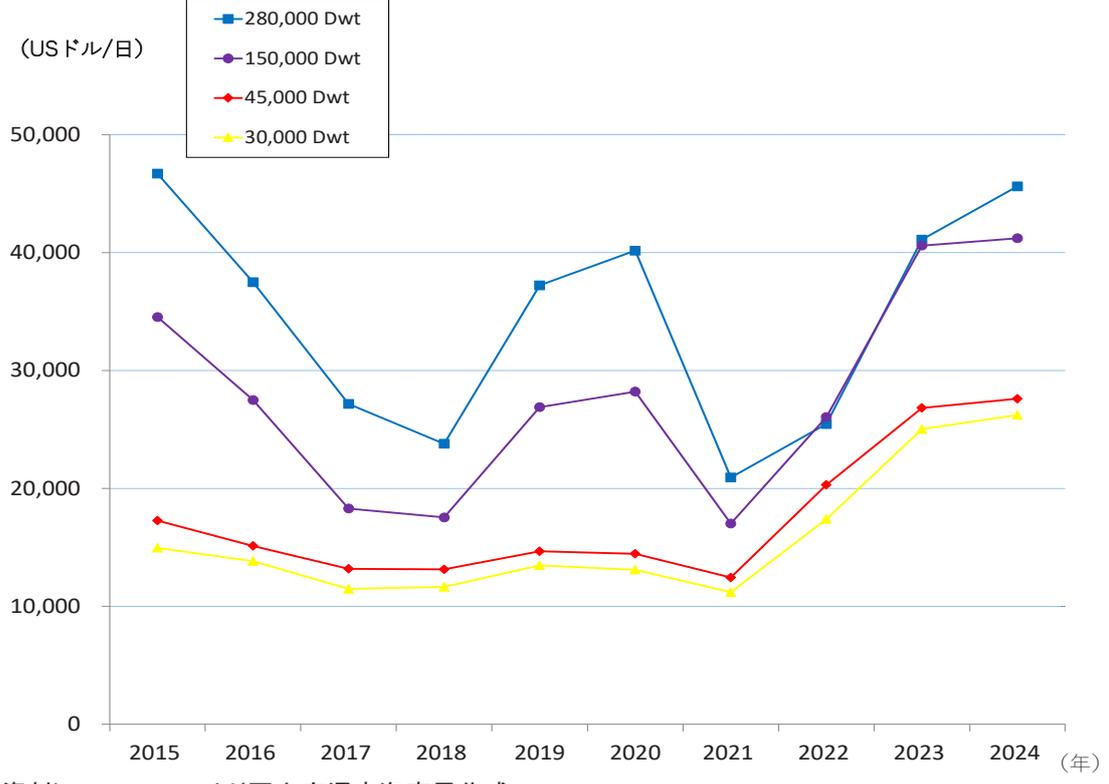
出所：通関統計よりNYK推計

【図表 1-14】 乾貨物定期用船料推移



(注) Dwt (Dead Weight Tonnage) とは、載貨重量トン数の略
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)

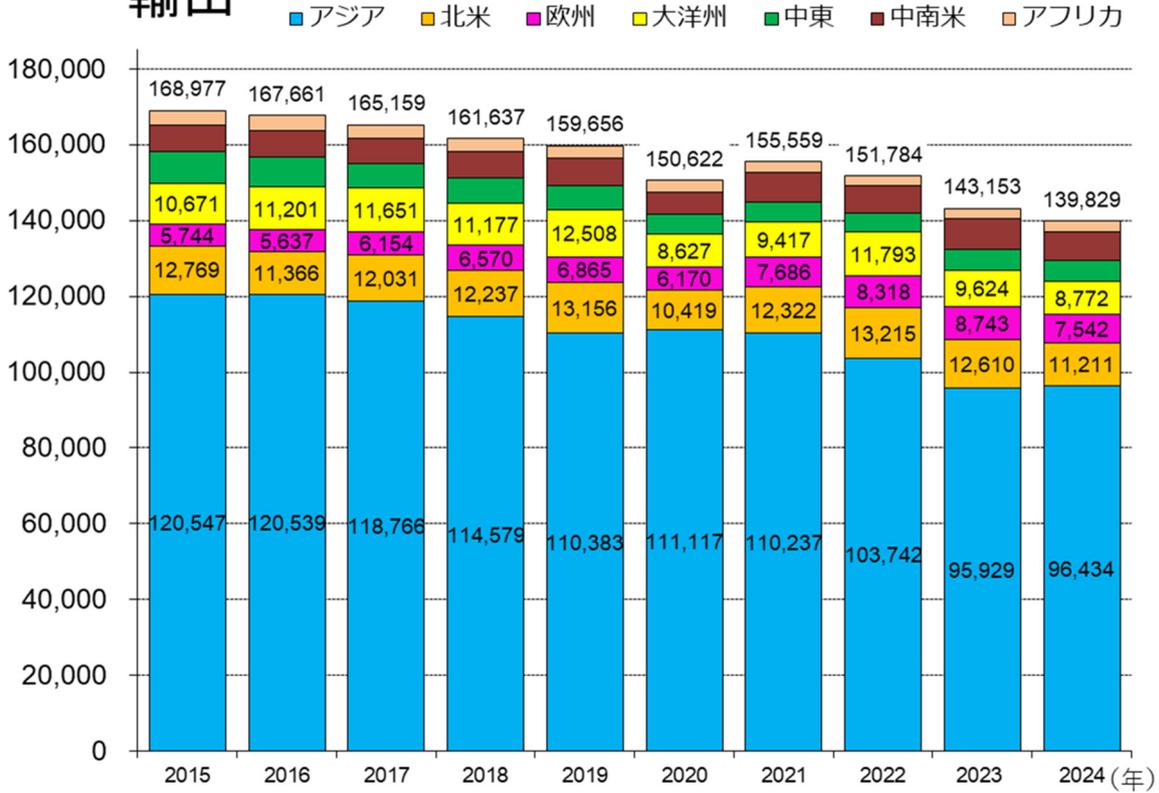
品目	年	2023年		2024年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		799,793	1,512,719	781,149	1,534,243	▲ 2.3
輸出	総計	143,154	703,810	139,829	722,141	▲ 2.3
	鉄鋼	32,350	44,737	31,385	43,600	▲ 3.0
	セメント	6,459	390	8,043	421	24.5
	機械類	12,234	217,662	11,415	216,557	▲ 6.7
	乗用自動車	6,063	155,413	5,885	161,494	▲ 2.9
	電気製品	1,274	62,701	1,264	66,168	▲ 0.7
	肥料	403	162	431	203	6.9
	その他	84,372	222,744	81,406	233,698	▲ 3.5
	輸入	総計	656,639	808,909	641,320	812,102
	乾貨物計	430,957	596,293	426,240	604,267	▲ 1.1
	鉄鉱石	102,205	16,311	96,395	17,006	▲ 5.7
	石炭	166,982	58,724	165,752	45,295	▲ 0.7
	燐鉱石	97	55	131	81	34.7
	塩	5,541	440	5,960	515	7.6
	銅鉱	4,802	16,623	5,207	21,411	8.4
	ニッケル鉱	1,123	151	589	59	▲ 47.6
	ボーキサイト	29	19	36	25	23.2
	木材	3,671	3,189	3,921	3,444	6.8
	パルプ	1,199	1,780	1,175	1,692	▲ 2.0
	チップ	11,115	3,213	11,050	3,136	▲ 0.6
	小麦	5,026	2,711	5,214	2,566	3.7
	米	709	1,045	754	949	6.4
	大麦・裸麦	1,234	550	1,170	520	▲ 5.2
	トウモロコシ	14,876	6,889	15,295	5,968	2.8
	大豆	3,156	3,097	3,171	2,876	0.5
	その他	109,193	481,496	110,420	498,723	1.1
	液体貨物計	225,682	212,616	215,080	207,835	▲ 4.7
	原油	125,142	113,639	114,959	108,710	▲ 8.1
	LNG	66,151	65,183	65,891	62,318	▲ 0.4
	LPG	10,237	8,821	9,768	9,152	▲ 4.6
	重油	658	708	317	355	▲ 51.8
	その他	23,494	24,265	24,146	27,300	2.8

(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」(2023年は確定値、2024年は確々報)より国土交通省海事局作成

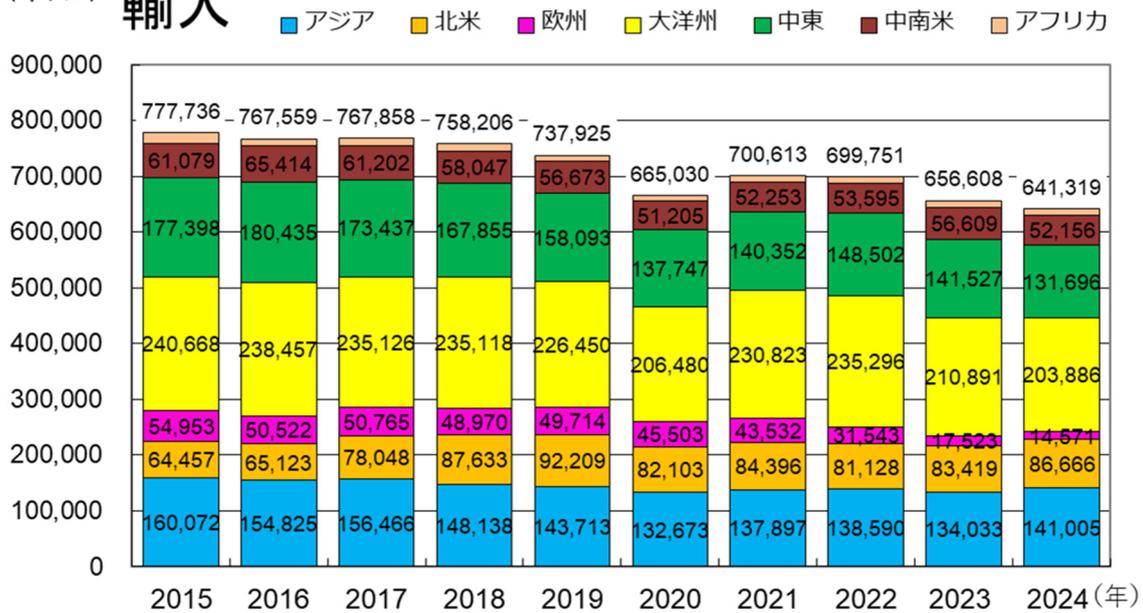
【図表 1-17】 我が国の地域別海上貿易量の推移

(千トン) 輸出



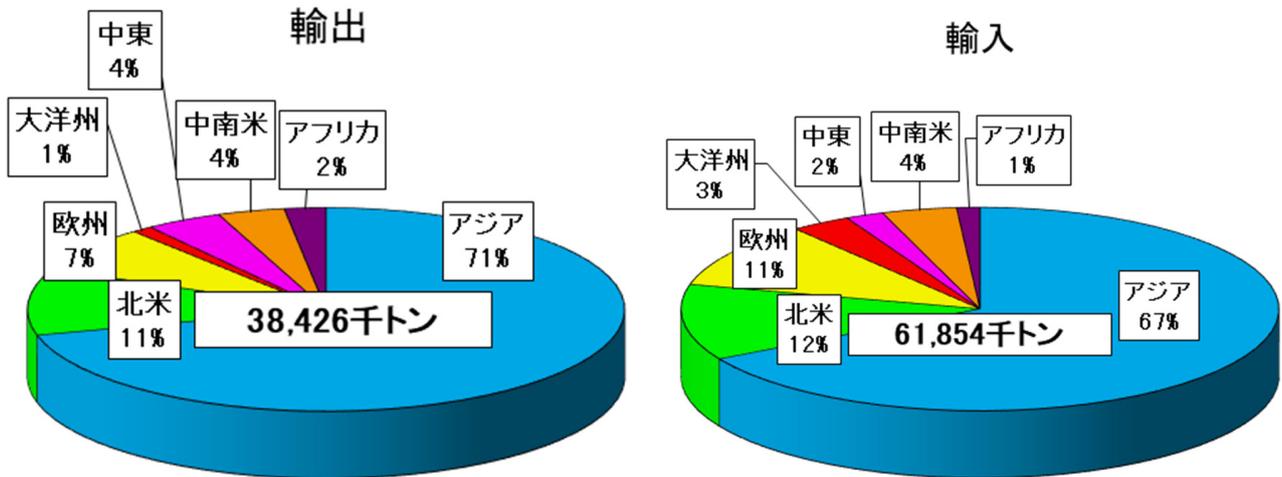
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

(千トン) 輸入



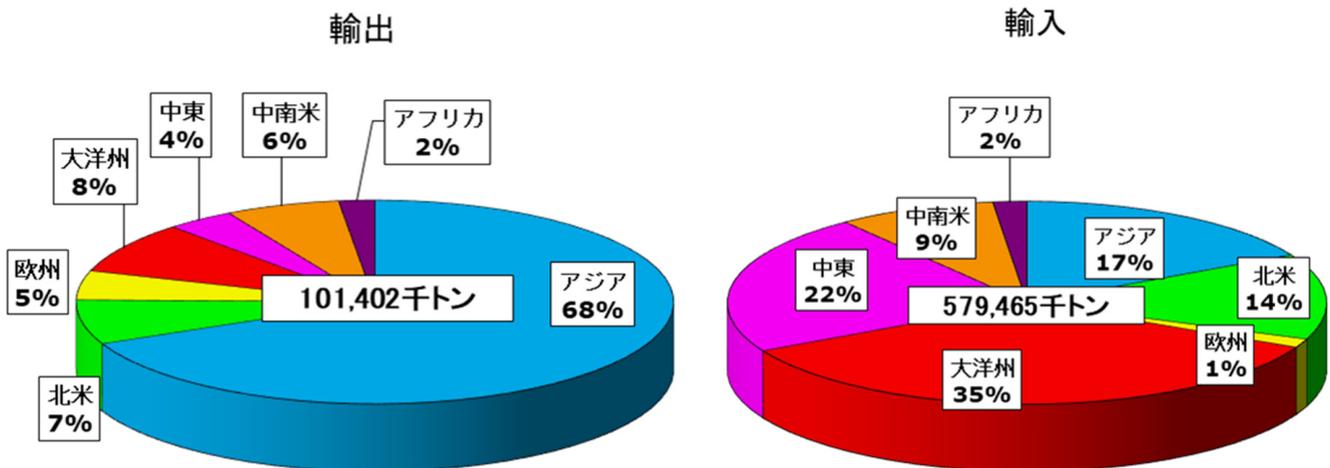
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【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、2024年暫定値

【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、2024年暫定値

【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	2023年			2024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	625	15,901	16,526	617	14,436	15,053	▲ 1.3	▲ 9.2	▲ 8.9
		84	3,621	3,705	59	2,948	3,008	▲ 29.6	▲ 18.6	▲ 18.8
	(うちコンテナ船)	96	10,001	10,096	90	8,847	8,937	▲ 5.4	▲ 11.5	▲ 11.5
		64	2,597	2,661	38	2,062	2,100	▲ 40.2	▲ 20.6	▲ 21.1
	不定期船	3,700	37,101	40,800	3,518	37,021	40,539	▲ 4.9	▲ 0.2	▲ 0.6
		1,322	4,841	6,163	1,370	5,269	6,640	3.7	8.8	7.7
	油送船	284	6,694	6,977	483	7,277	7,760	70.2	8.7	11.2
		7	319	326	14	343	356	91.3	7.4	9.2
	計	4,609	59,695	64,304	4,617	58,734	63,352	0.2	▲ 1.6	▲ 1.5
		1,413	8,781	10,195	1,443	8,560	10,004	2.1	▲ 2.5	▲ 1.9
輸入	定期船	834	13,661	14,496	737	15,084	15,821	▲ 11.7	10.4	9.1
		55	1,824	1,880	74	1,439	1,513	32.7	▲ 21.1	▲ 19.5
	(うちコンテナ船)	213	12,349	12,562	162	9,931	10,094	▲ 23.9	▲ 19.6	▲ 19.6
		34	1,645	1,679	27	1,334	1,361	▲ 19.5	▲ 19.0	▲ 19.0
	不定期船	63,000	253,312	316,312	65,487	191,419	256,907	3.9	▲ 24.4	▲ 18.8
		1,036	5,143	6,179	1,450	4,778	6,229	40.1	▲ 7.1	0.8
	油送船	49,381	82,272	131,653	50,820	80,455	131,275	2.9	▲ 2.2	▲ 0.3
		842	2,066	2,908	906	1,792	2,698	7.7	▲ 13.3	▲ 7.2
	計	113,216	349,245	462,460	117,044	286,959	404,003	3.4	▲ 17.8	▲ 12.6
		1,933	9,034	10,966	2,430	8,009	10,440	25.8	▲ 11.3	▲ 4.8
三 国 間	定期船	3,389	81,237	84,626	3,430	78,576	82,005	1.2	▲ 3.3	▲ 3.1
		593	11,440	12,032	897	14,185	15,083	51.4	24.0	25.4
	(うちコンテナ船)	3,304	79,749	83,054	3,430	77,443	80,873	3.8	▲ 2.9	▲ 2.6
		576	11,162	11,738	897	13,952	14,849	55.7	25.0	26.5
	不定期船	46,539	213,168	259,707	47,097	203,883	250,980	1.2	▲ 4.4	▲ 3.4
		1,620	6,274	7,893	1,766	7,049	8,814	9.0	12.4	11.7
	油送船	1,435	24,381	25,816	3,577	25,813	29,390	149.2	5.9	13.8
		65	2,139	2,204	90	1,823	1,914	38.7	▲ 14.7	▲ 13.2
	計	51,364	318,787	370,150	54,104	308,271	362,375	5.3	▲ 3.3	▲ 2.1
		2,278	19,852	22,130	2,753	23,057	25,811	20.9	16.1	16.6
合 計	定期船	4,849	110,799	115,648	4,783	108,096	112,879	▲ 1.4	▲ 2.4	▲ 2.4
		732	16,885	17,617	1,030	18,573	19,603	40.7	10.0	11.3
	(うちコンテナ船)	3,613	102,098	105,712	3,682	96,222	99,904	1.9	▲ 5.8	▲ 5.5
		674	15,404	16,078	963	17,347	18,310	42.9	12.6	13.9
	不定期船	113,239	503,580	616,820	116,102	432,323	548,426	2.5	▲ 14.2	▲ 11.1
		3,977	16,258	20,235	4,587	17,096	21,683	15.3	5.2	7.2
	油送船	51,100	113,347	164,447	54,880	113,545	168,425	7.4	0.2	2.4
		914	4,524	5,438	1,010	3,958	4,968	10.6	▲ 12.5	▲ 8.6
	計	169,188	727,726	896,914	175,765	653,964	829,730	3.9	▲ 10.1	▲ 7.5
		5,623	37,667	43,291	6,627	39,627	46,254	17.8	5.2	6.8

(出典) 国土交通省海事局調べ

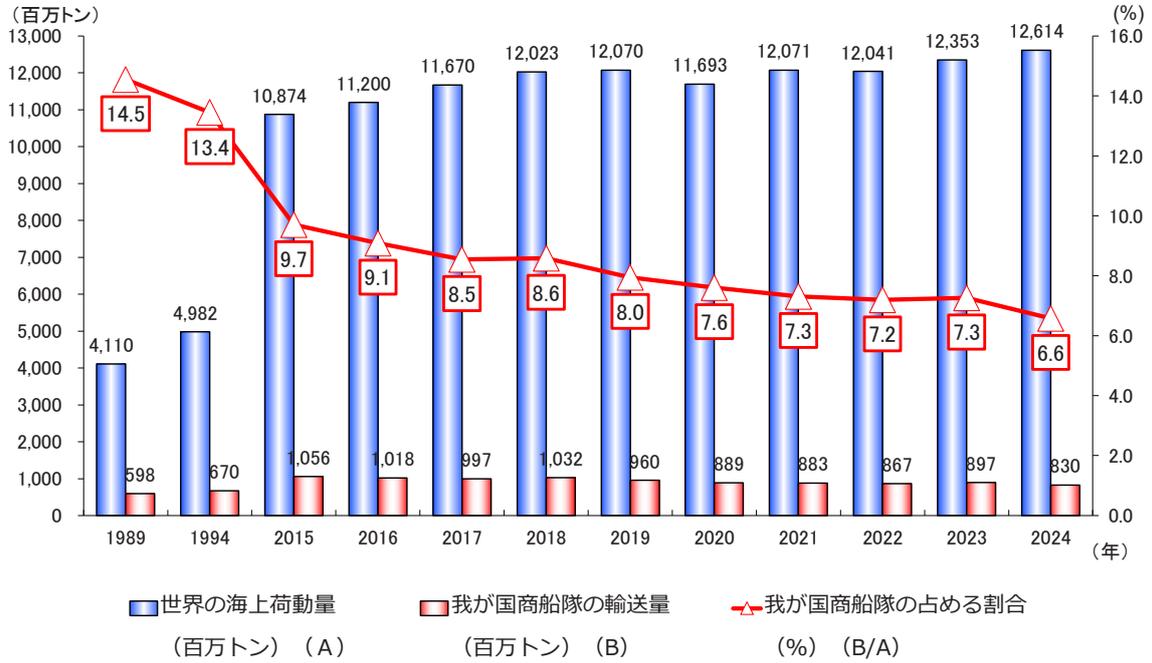
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

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. 2024年の数値は暫定値である。

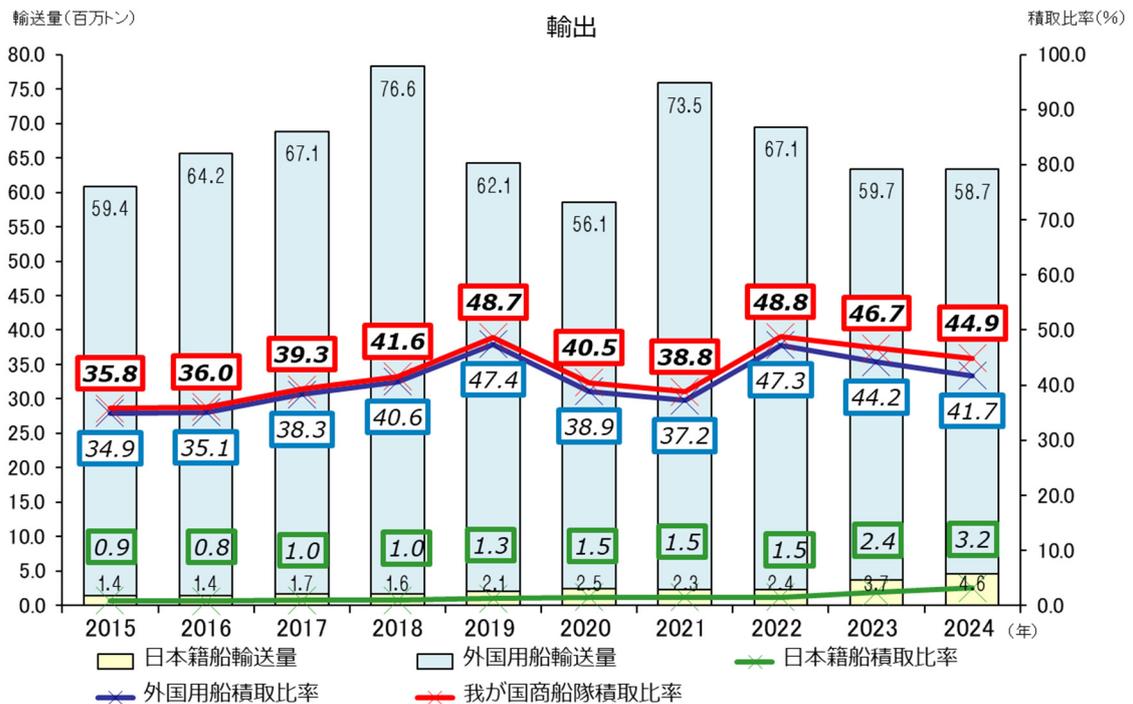
【図表 1-21】世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

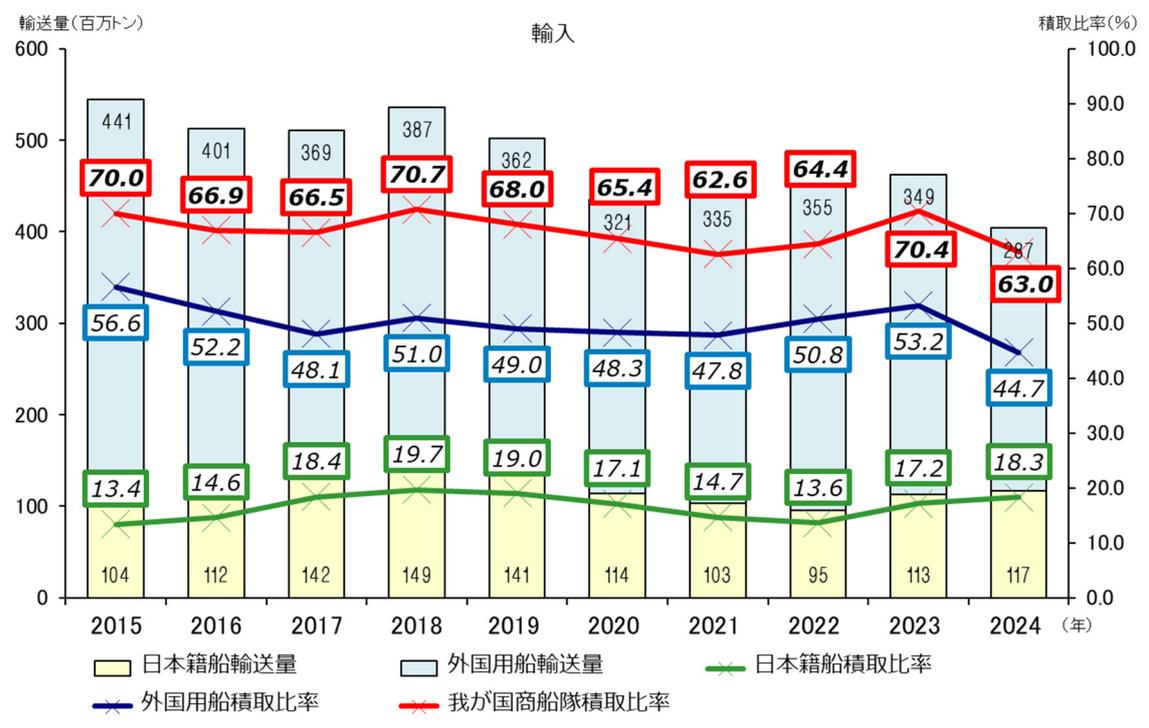
(注) 1. 世界の海上荷動き量は Clarksons 「SHIPPING REVIEW DATABASE」より (2024年の値は推計値)。
 2. 2024年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

【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



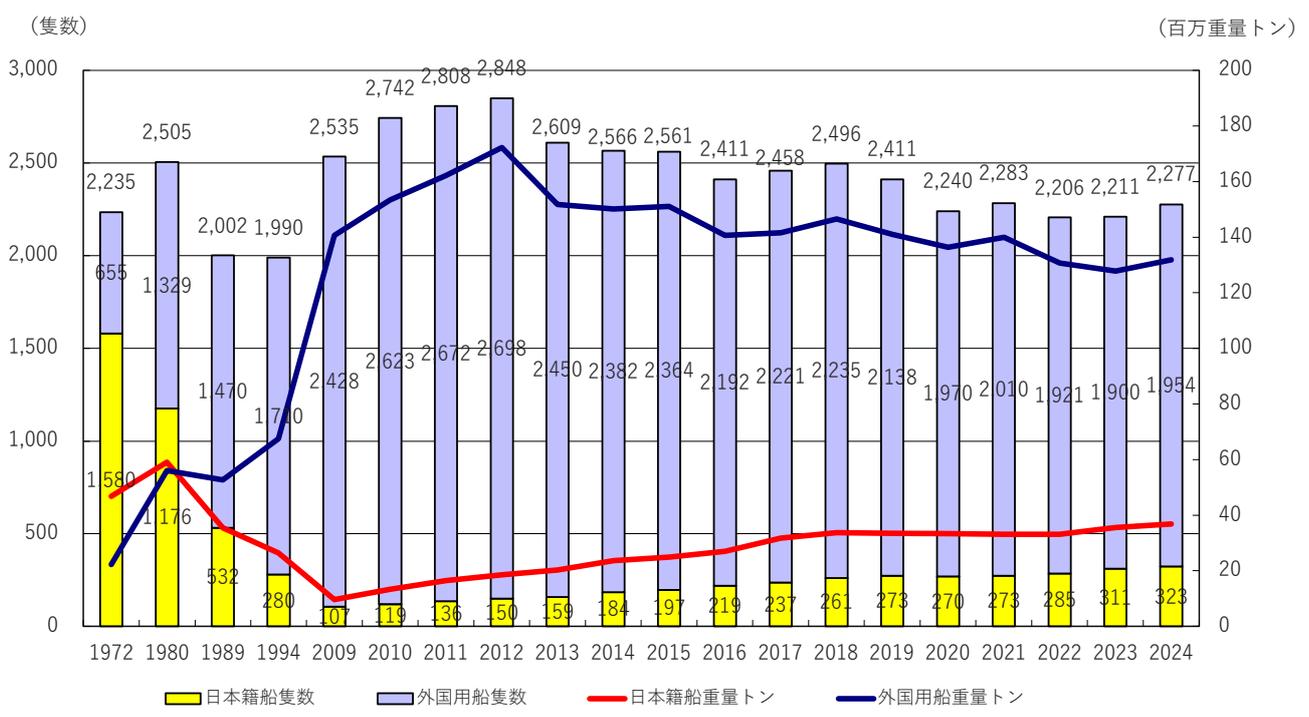
(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2024年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。



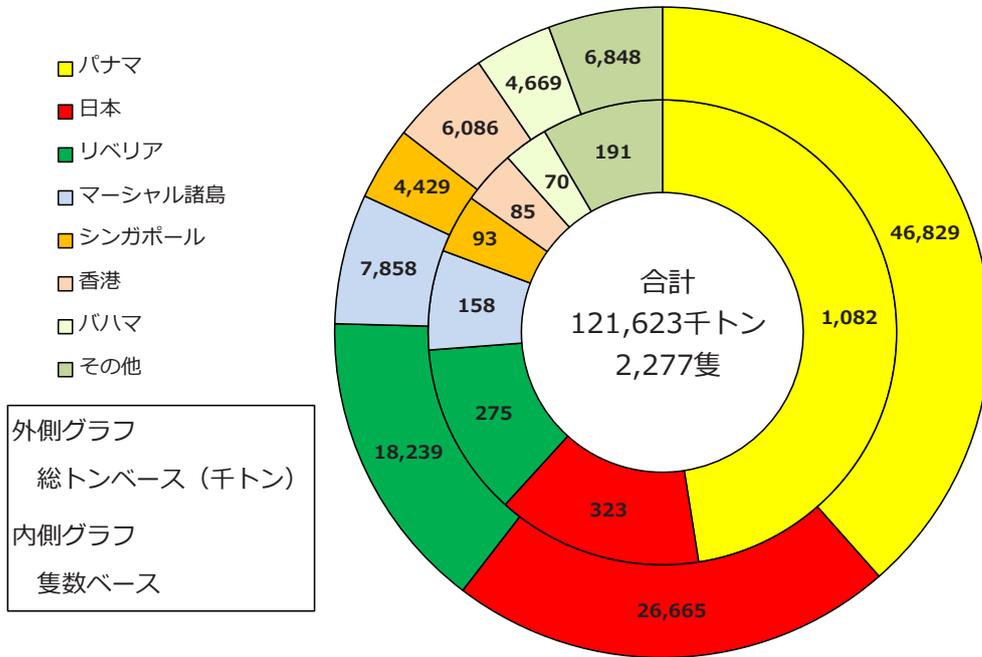
(出典) 国土交通省海事局調べ
 (注) 2024年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

【図表 1-23】 日本商船隊の構成の変化



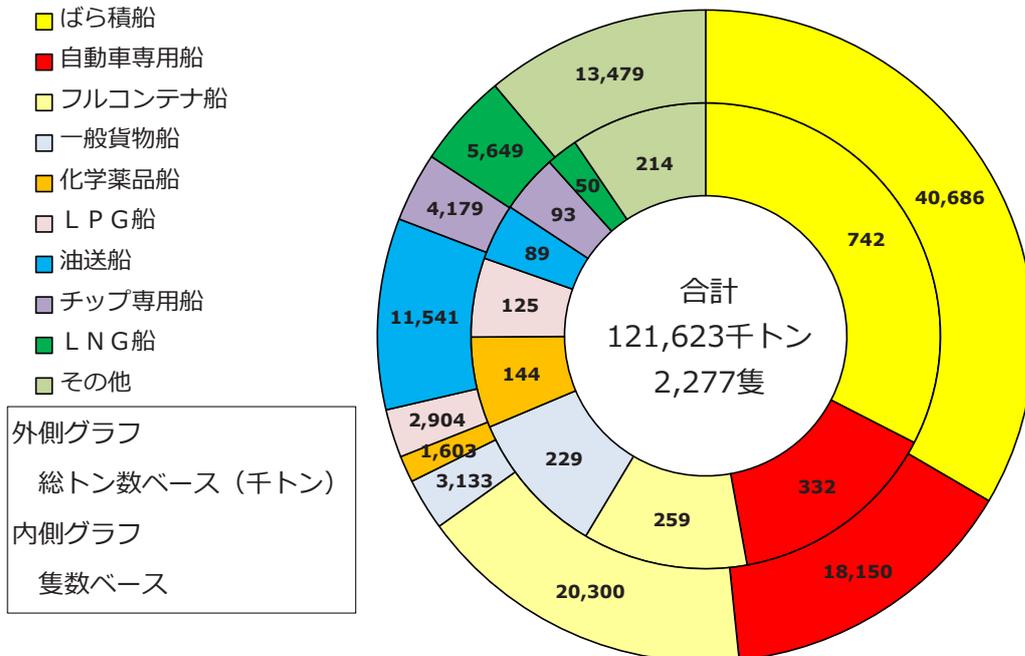
(出典) 国土交通省海事局調べ
 (注) 2024年6月末日現在

【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、2024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、2024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(%)
	2023	26,282	3.8	24,467	4.7	1,815	▲ 6.9	7,379	▲ 50.6	7,056
2024	28,583	8.8	26,108	6.7	2,474	36.3	7,344	▲ 0.5	7,156	1.4

(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) 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	2023年度			2024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	0.0	-	0.0	-0.2	(0.0)
	不定期・専用船	18,718	2.5	71.3	20,477	9.4
	油送船	755	▲ 6.9	2.9	790	4.6
	計	19,474	2.1	74.2	21,267	9.2
賃借料	5,522	9.5	21.0	6,033	9.2	21.1
その他	1,246	7.5	4.7	1,244	▲ 0.1	4.4
合計	26,242	3.8	100.0	28,544	8.8	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	2022年度	2023年度	2024年度
営業収益	87.2	87.5	88.3
営業費用	79.1	79.4	80.1
乖離幅	8.1	8.1	8.3

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	2023年度			2024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	26,282	1,398	160	28,583	1,495	165
営業費用	24,467	1,184	135	26,108	1,239	137
営業損益	1,815	213	24	2,474	255	28

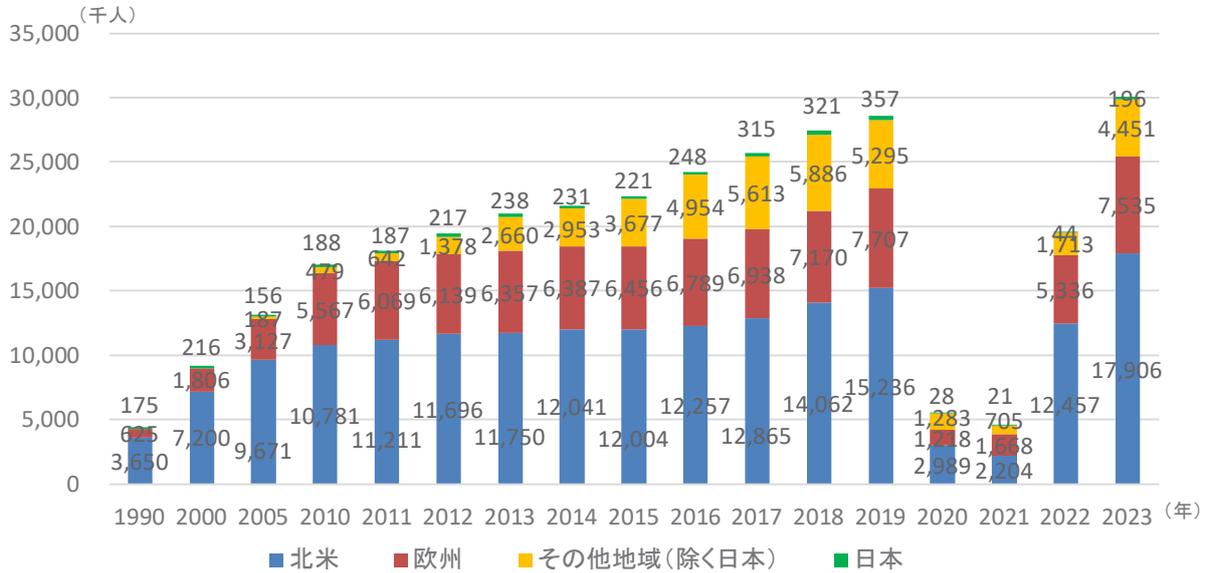
(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2023年度1ドル=143.69円 2024年度1ドル=152.75円
 2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

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

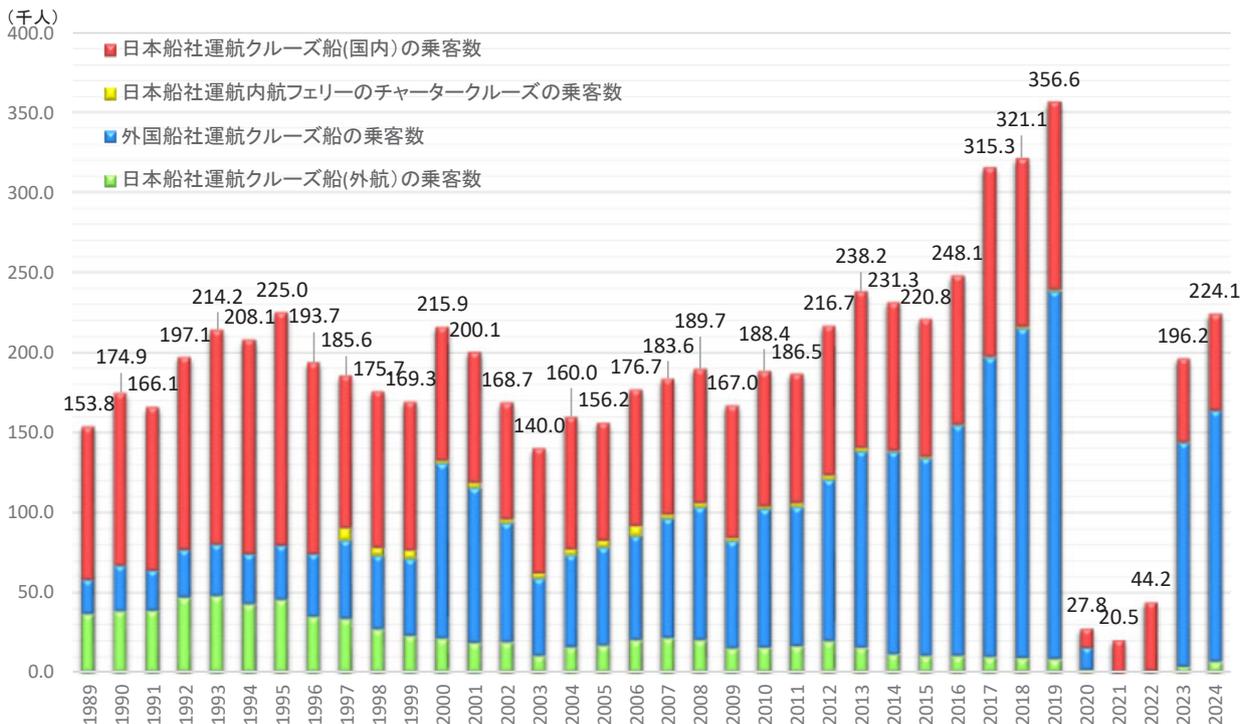
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表 1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA 2023 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

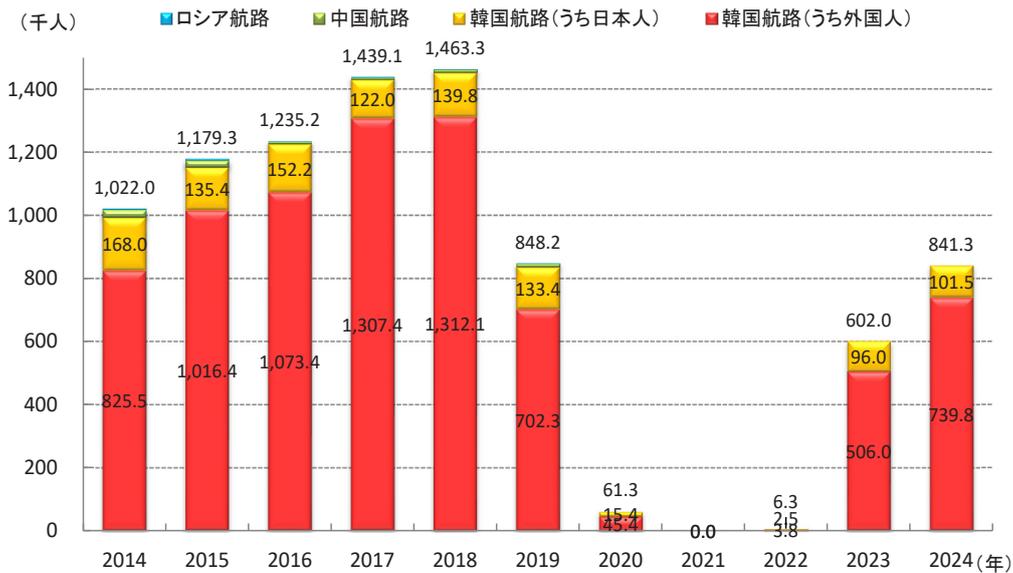
【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

(2025年6月現在)

運航者名	運航者国籍	船名	航路	船籍	船型	総トン数	旅客定員
関釜フェリー(株)	日本	はまゆう	下関～釜山(共同運航)	日本	フェリー	16,187	460
釜関フェリー(株)	韓国	星希(ソンヒ)		韓国	フェリー	16,875	562
カメラライン(株)	日本	ニューかめりあ	博多～釜山	日本	フェリー	19,961	522
(株)パンスターライン	韓国	パンスターミラクル	大阪～釜山	韓国	フェリー	22,000	355
(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	韓国	高速船	457	425
			対馬(厳原)～釜山				
(株)スターライン	韓国	ニーナ	対馬(比田勝)～釜山	韓国	高速船	362	440
			対馬(厳原)～釜山				
中日国際輪渡有限公司	中国	鑑真號	神戸・大阪～上海	中国	フェリー	14,543	345
DUWON商船(株)	韓国	イースタンドリーム	境港～東海～ウラジオストック	パナマ	フェリー	11,478	480
大亜高速海運	韓国	シーフラワー	対馬(比田勝、厳原、比田勝～厳原)～釜山	韓国	高速船	590	443

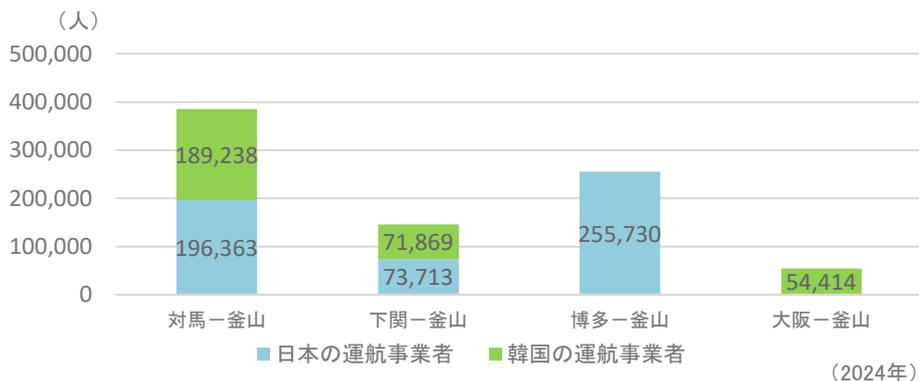
資料) 国土交通省海事局作成

【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	2021	387	537	1,098
	2022	379	528	1,069
	2023	372	512	1,039
	2024	373	525	1,057
	2025	371	517	1,029
特定旅客定期航路事業	2021	6	8	9
	2022	8	11	12
	2023	6	11	10
	2024	8	12	11
	2025	8	15	13
旅客不定期航路事業	2021	560	1,231	1,127
	2022	558	1,233	1,112
	2023	539	1,209	1,051
	2024	521	1,178	1,034
	2025	483	1,113	970
計	2021	953	1,776	2,234
	2022	945	1,772	2,193
	2023	917	1,732	2,100
	2024	902	1,715	2,102
	2025	862	1,645	2,012
うちフェリー航路事業	2021	138	160	285
	2022	135	157	278
	2023	132	152	253
	2024	132	152	261
	2025	133	152	263

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	輸送人キロ		
			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	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
	2023	66.8	15.0	2,796	11.3
特定旅客定期航路事業	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
	2023	0.35	1.9	2.62	3.4
旅客不定期航路事業	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
	2023	6.6	34.7	85	31.2
計	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
	2023	73.7	16.5	2,884	11.8

(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
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
2023	台数	3,587	▲ 1.7	7,291	7.6	10,878	4.3
	台キロ	978	▲ 3.5	709	7.4	1,687	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。
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	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
	2023	484	277,270	▲ 6,485	▲ 680	99.8
特定旅客定期航路事業	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
	2023	11	582	32	35	106.4
旅客不定期航路事業	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
	2023	771	24,403	442	701	102.9
計	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
	2023	1,266	302,255	▲ 6,011	57	100.0

（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		2023年度(8社)			2024年度(8社)		
航路数		12 航路			12 航路		
航路距離		9,310 km			9,310 km		
就航隻数		43 隻			43 隻		
		(2024年3月31日現在)			(2025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	1,270	59.6%	0.3%	1,364	60.5%	7.4%
	乗用車・その他	860	40.4%	8.5%	889	39.5%	3.3%
	計	2,130	100.0%	3.5%	2,253	100.0%	5.7%
	8トントラック換算計	1,625		2.0%	1,717		5.7%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	819	60.2%	-3.8%	891	61.6%	8.8%
	乗用車・その他	542	39.8%	5.7%	556	38.4%	2.5%
	計	1,361	100.0%	-0.3%	1,447	100.0%	6.3%
	8トントラック換算計	1,043		-1.9%	1,111		6.6%
旅 客	輸送人員	2,362 千人		14.5%	2,616 千人		10.8%
	輸送人キロ	1,336 百万人キロ		9.2%	1,493 百万人キロ		11.8%

- (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. 2024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	2023年度(8社)	2024年度(8社)	対前年度比
営業収入	161,050	178,245	110.7%
営業費用	153,067	161,782	105.7%
営業損益	7,983	16,462	—
経常損益	9,118	16,834	—
当期損益	3,400	10,730	—

(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. 2024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)(2024年度)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	85,977	29.3%
	固定資産	207,282	70.6%
	資産合計	293,402	100.0%
負債	流動負債	64,188	21.9%
	固定負債	144,506	49.3%
	負債合計	209,145	71.3%
純資産		84,256	28.7%
負債・純資産合計		293,402	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	29	49	213

資料) 国土交通省海事局作成 (2025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
2023	283	527	179,448	341
2024	276	531	192,075	362
2025	272	523	192,425	368

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		輸送人キロ	
		対前年度伸び率		対前年度伸び率
2021	28,456	7.0	635,360	14.4
2022	34,911	22.7	812,300	27.8
2023	37,205	6.6	887,213	9.2

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
2021	59,002	▲ 19,452	▲ 16,217	80.0
2022	73,842	▲ 9,693	▲ 7,116	91.8
2023	81,932	▲ 12,382	▲ 9,644	90.0

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	2019年4月	2020年4月	2021年4月	2022年4月	2023年4月	2024年4月	2025年4月
届出事業者数	4,359	4,544	4,569	4,604	4,447	4,516	4,337

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)

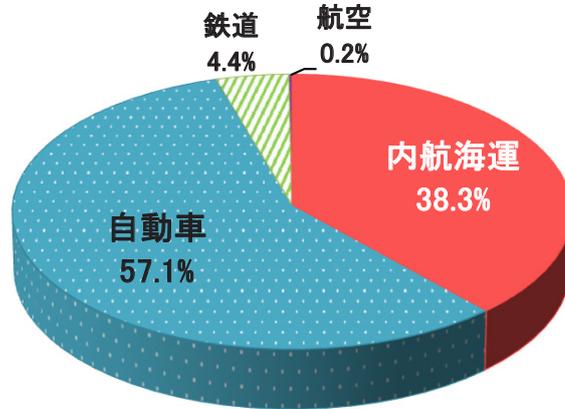
年度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2019	109	123	7,045
2020	112	126	8,695
2021	114	127	9,336
2022	115	127	9,269
2023	113	126	9,349
2024	112	125	9,348

※2020年、2021年、2022年、2023年、2024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

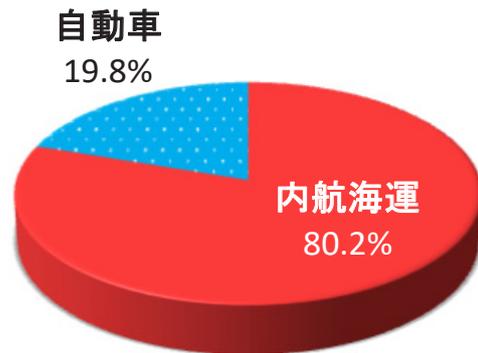
【図表1-48】 輸送機関別シェア (2023年度：トンキロベース)



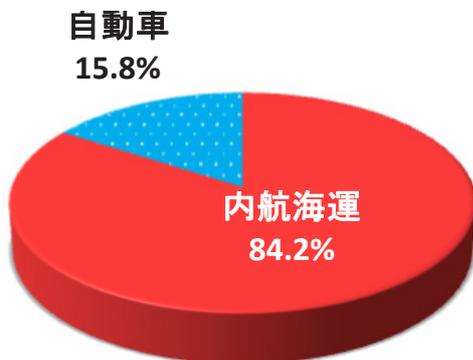
金属（鉄鋼等）



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

輸送量(万トﾝ)



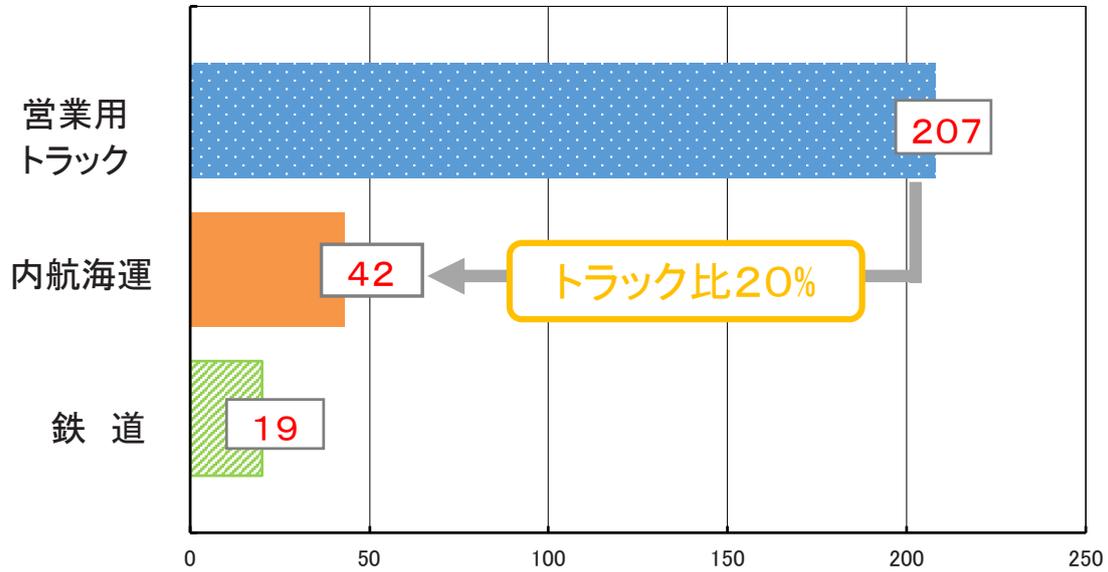
輸送活動量(百万トﾝキロ)



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

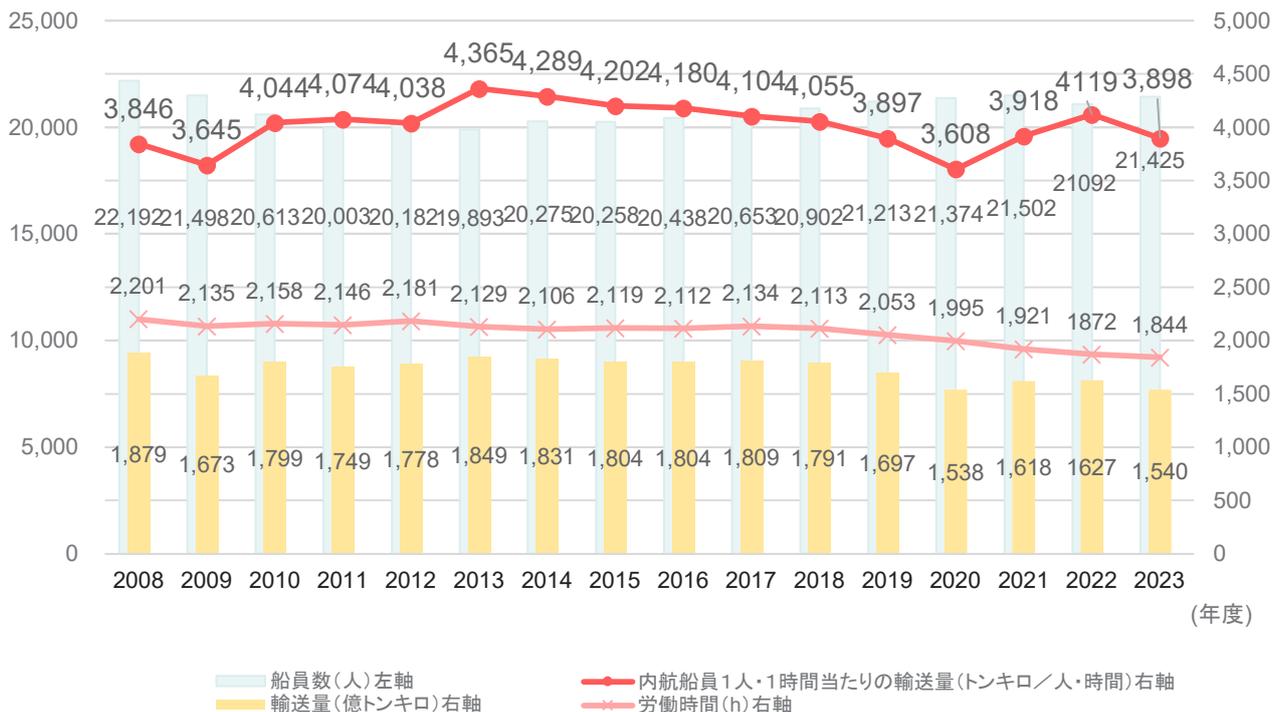


【図表1-52】 輸送機関別のCO₂ 排出原単位 [g-CO₂/トンキロ] (2023年度)



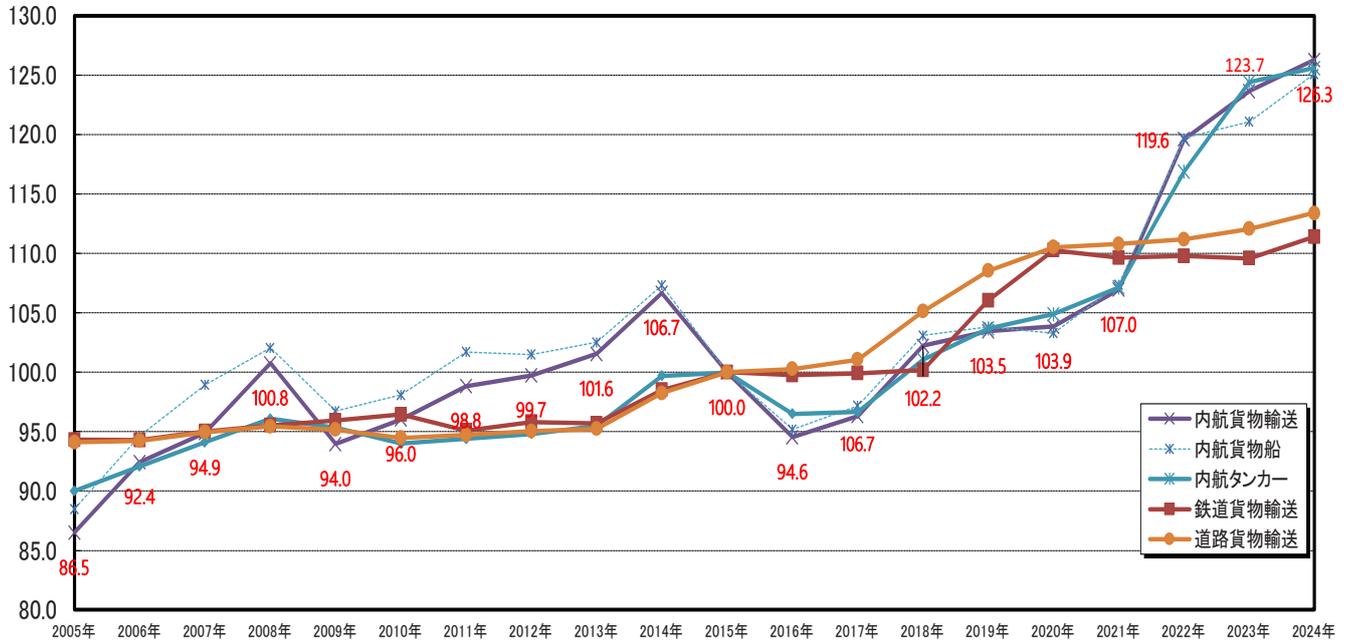
資料) 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【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

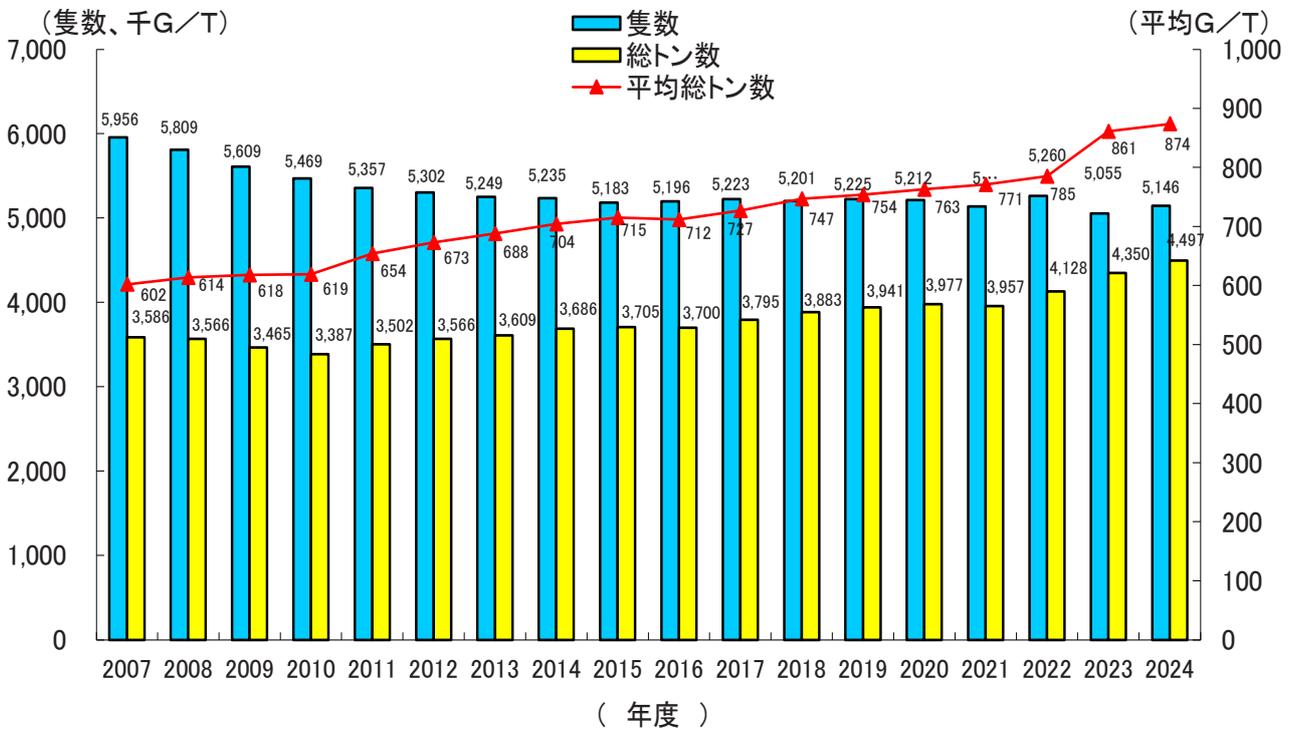
【図表1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2015年基準)



(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

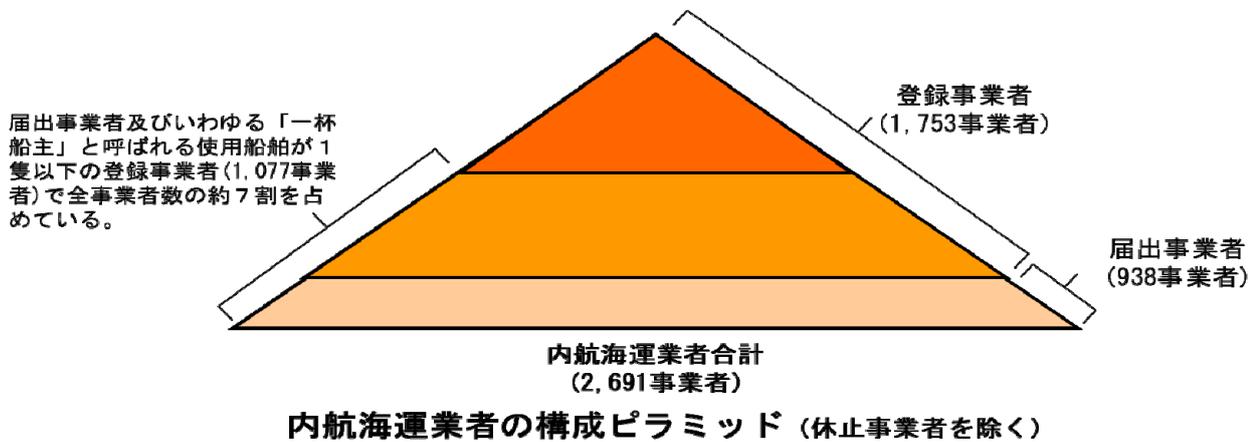
②内航海運業者の現状

【図表1-56】内航海運の事業構造

概要

- 1. 内航海運業者数 2,939事業者（うち、休止事業者248者） 99.7%が中小企業
- 2. 登録事業者数 1,916事業者（うち、休止事業者163者）
- 3. 届出事業者数 1,023事業者（うち、休止事業者85者）

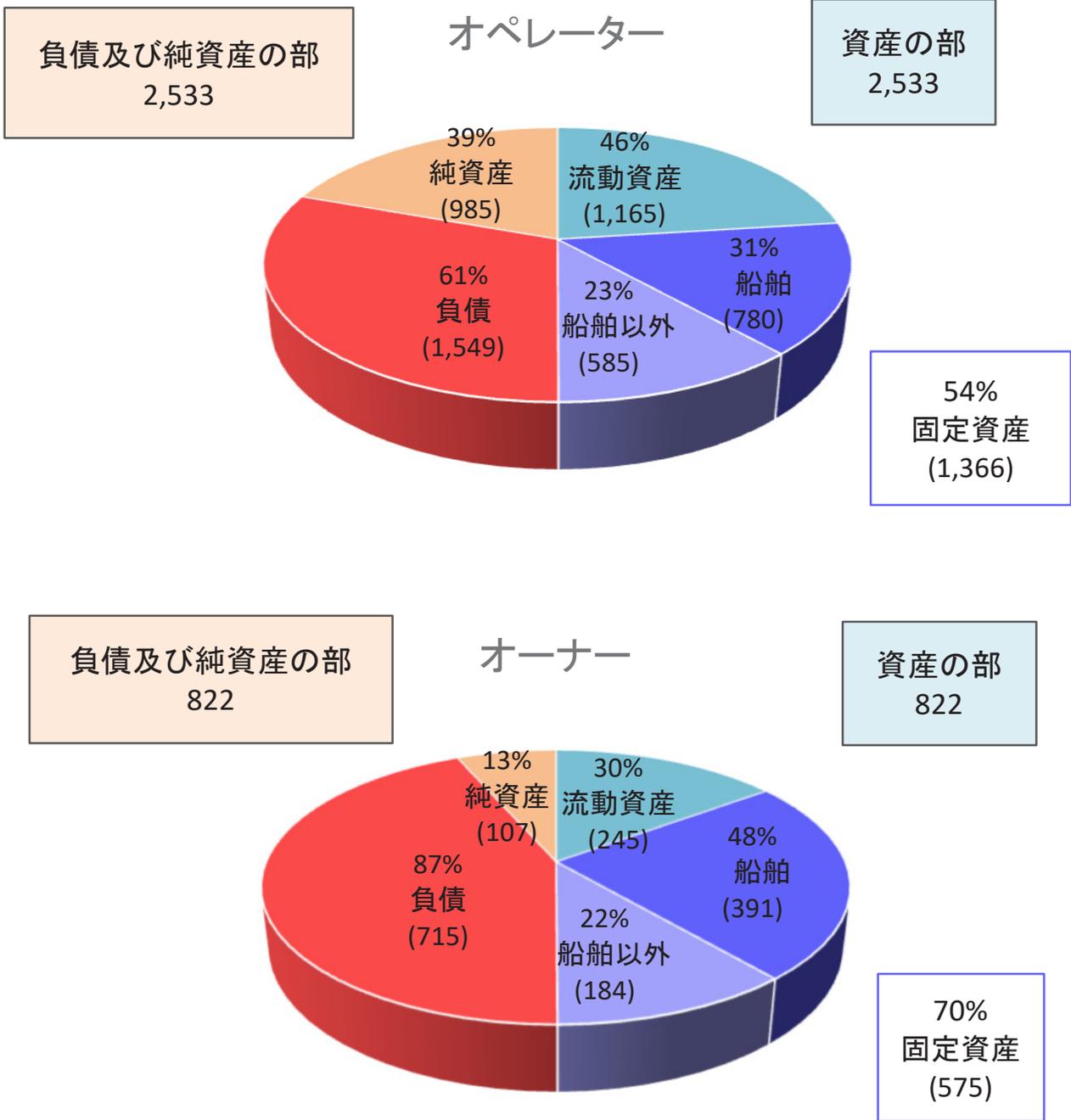
（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。



資料）国土交通省海事局作成（2025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 (2023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)	2015年3月31日		2025年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,781 (34.0)	44,754 (1.2)	1,672 (32.5)	38,601 (0.9)
100総トン以上200総トン未満	827 (15.8)	143,034 (3.9)	515 (10.0)	86,724 (1.9)
200総トン以上300総トン未満	297 (5.7)	76,463 (2.1)	368 (7.2)	97,336 (2.2)
300総トン以上400総トン未満	195 (3.7)	68,242 (1.9)	196 (3.8)	67,835 (1.5)
400総トン以上500総トン未満	1,019 (19.5)	498,460 (13.5)	1,058 (20.6)	519,943 (11.6)
500総トン以上700総トン未満	186 (3.6)	119,191 (3.2)	176 (3.4)	105,966 (2.4)
700総トン以上1000総トン未満	393 (7.5)	320,323 (8.7)	506 (9.8)	410,439 (9.1)
1000総トン以上2000総トン未満	137 (2.6)	202,815 (5.5)	183 (3.6)	263,776 (5.9)
2000総トン以上3000総トン未満	74 (1.4)	194,673 (5.3)	77 (1.5)	195,505 (4.3)
3000総トン以上4500総トン未満	178 (3.4)	655,461 (17.8)	203 (3.9)	756,082 (16.8)
4500総トン以上6500総トン未満	61 (1.2)	311,354 (8.4)	67 (1.3)	352,508 (7.8)
6500総トン以上	87 (1.7)	1,051,499 (28.5)	125 (2.4)	1,601,867 (35.6)
合計	5,235 (100)	3,686,269 (100)	5,146 (100)	4,496,583 (100)
平均総トン数	704		874	

- (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

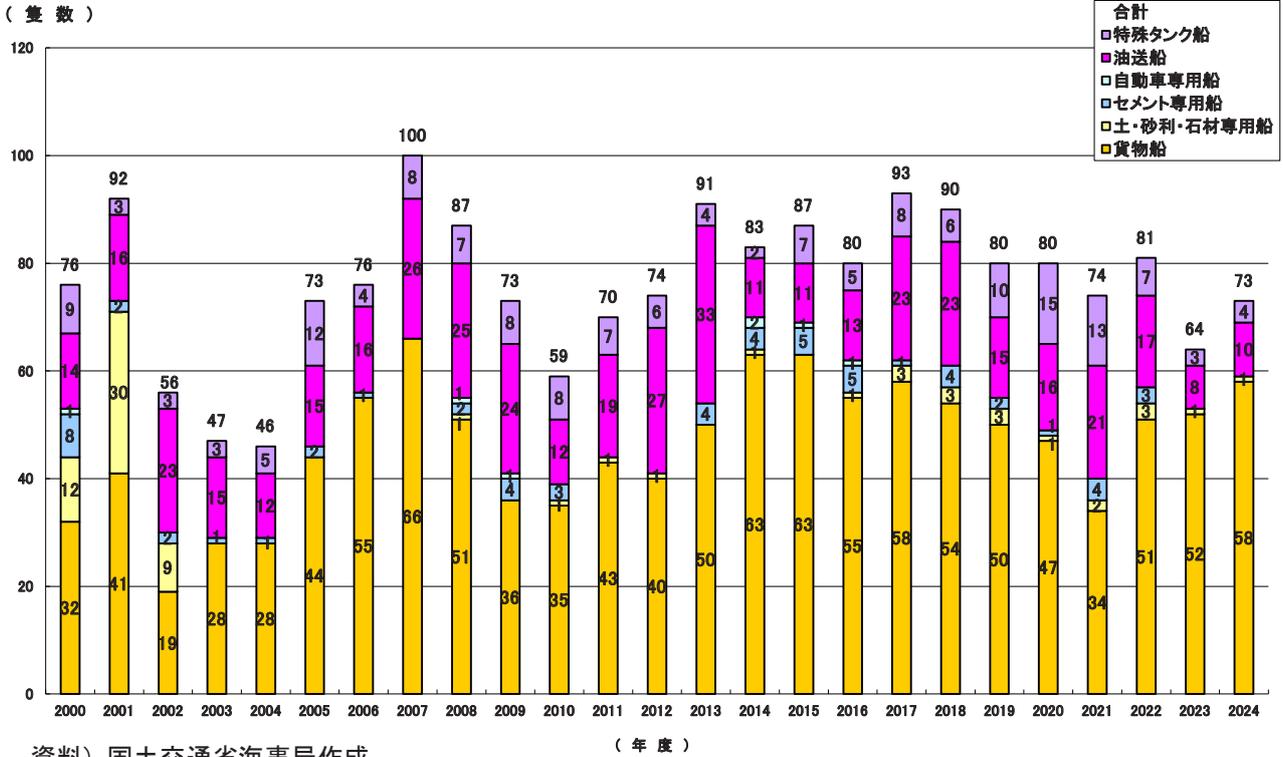
【図表1-59】内航船の船種別船腹量

船種	2015年3月31日		2025年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
その他貨物船	3,449	1,780,643 (516)	3,641	2,684,957 (737)
土・砂利・石材専用船	367	229,077 (624)	189	147,319 (779)
セメント専用船	144	404,204 (2,807)	132	370,425 (2,806)
自動車専用船	18	88,678 (4,927)	10	28,666 (2,867)
油送船	961	983,285 (1,023)	894	1,056,518 (1,182)
特殊タンク船	296	200,382 (677)	280	208,699 (745)
合計	5,235	3,686,269 (704)	5,146	4,496,583 (874)

- (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。

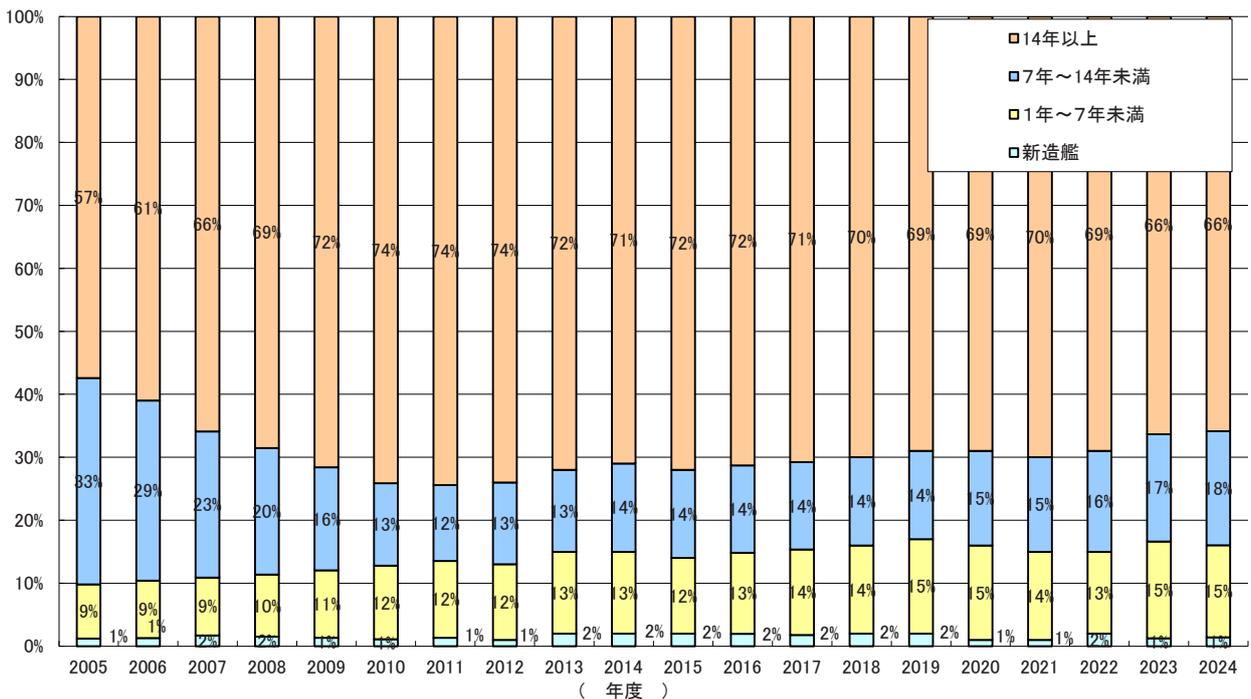
資料) 国土交通省海事局作成

【図表1-60】 船種別新造船隻数の推移



資料) 国土交通省海事局作成

【図表1-61】 船齢構成の推移

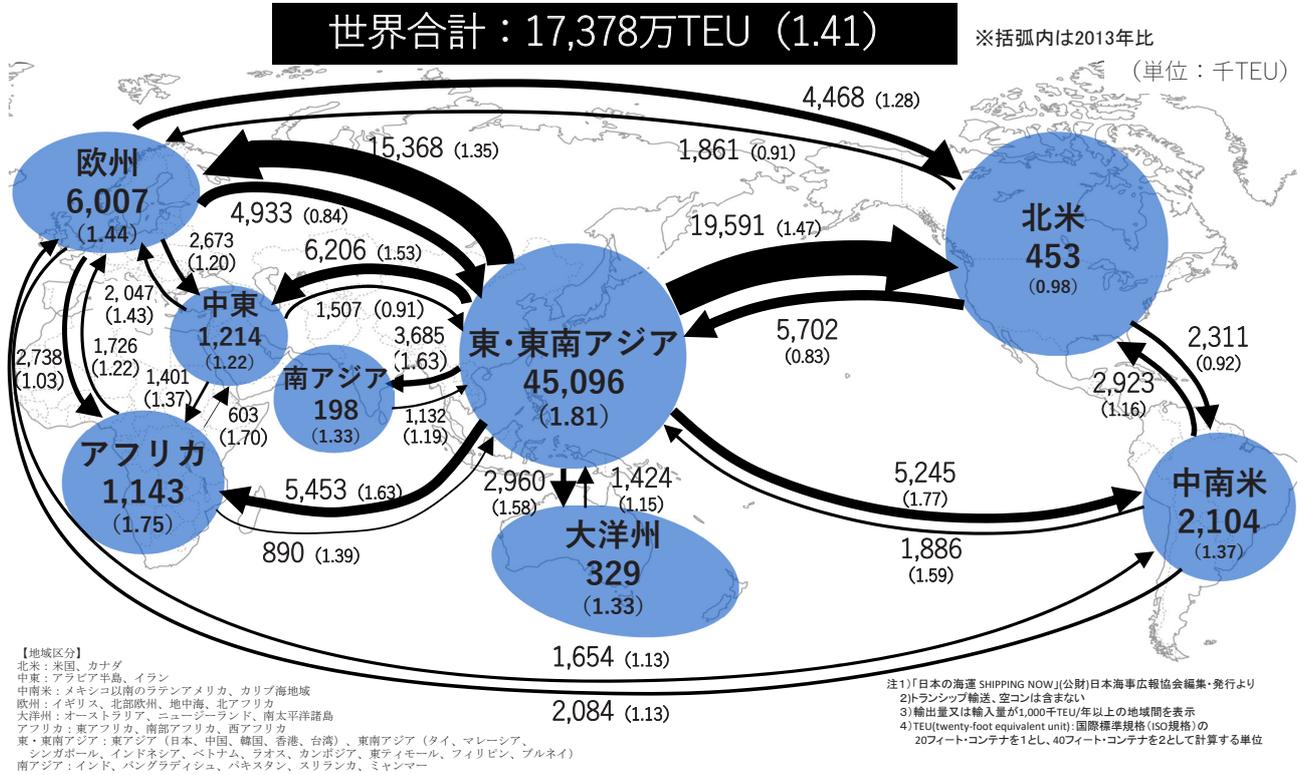


資料) 国土交通省海事局作成

5. 港運 ①我が国港湾をめぐる現状

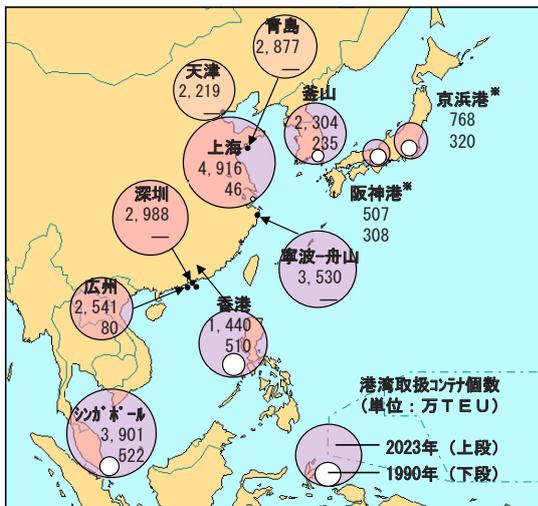
【図表 1-62】世界の国際海上コンテナ荷動量 (2023年 (対2013年比))

○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12,108万TEU) と大きな値を占める。



【図表 1-63】アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



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

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位：万TEU)

1990年	港名	取扱量
1	シンガポール	522
2	香港	510
3	ロッテルダム	367
4	高雄	349
5	神戸	260
6	釜山	235
7	ロサンゼルス	212
8	ハンブルク	197
9	ニューヨーク・ニュージャージー	187
10	基隆	183
11	横浜	165
...
13	東京	156
...
24	名古屋	90

2023年 (速報)	港名	取扱量
1 (1)	上海 (中国)	4,916
2 (2)	シンガポール	3,901
3 (3)	寧波-舟山 (中国)	3,530
4 (4)	深圳 (中国)	2,988
5 (5)	青島 (中国)	2,877
6 (6)	広州 (中国)	2,541
7 (7)	釜山 (韓国)	2,304
8 (8)	天津 (中国)	2,219
9 (11)	ドバイ (UAE)	1,447
10 (9)	香港	1,440
...
46 (42)	東京	457
...
68 (70)	横浜	302
...
72 (72)	神戸	284
...
75 (78)	名古屋	270
...
84 (82)	大阪	224

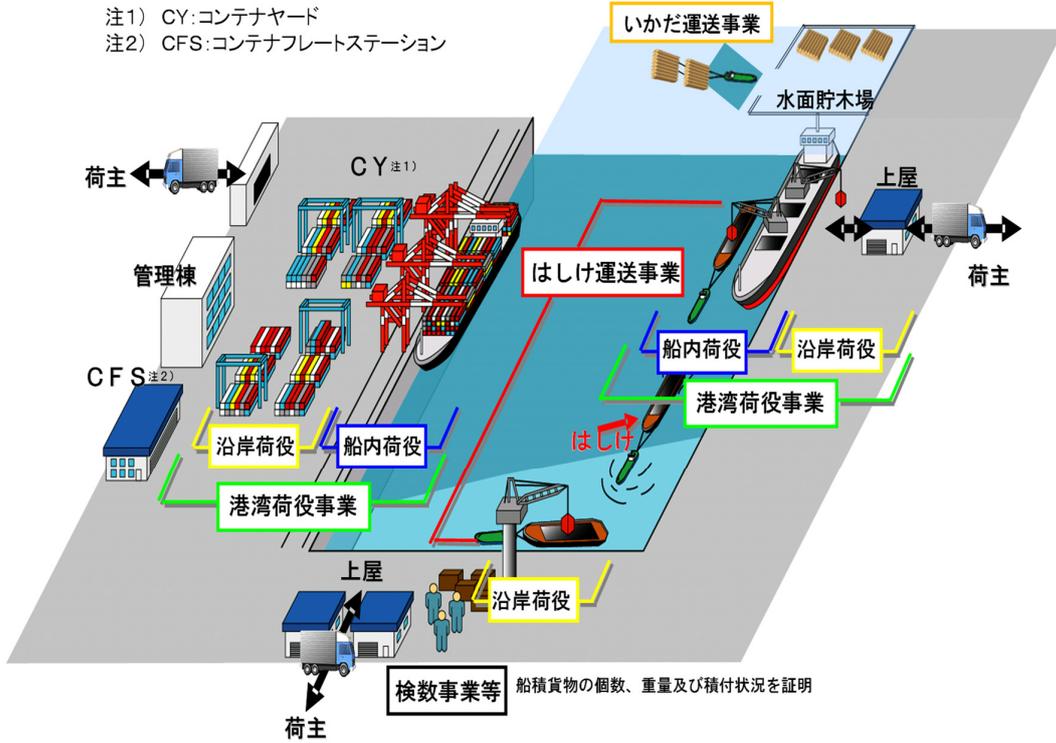
※京浜港・阪神港の順位: 2023年 (2022年)
 京浜港: 24位 (22位)
 阪神港: 38位 (36位)

【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2022年の順位。
 なお、2023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 Yearbook1993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。

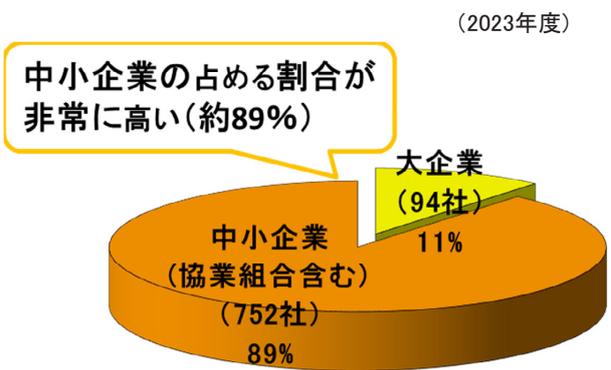
② 港湾運送事業の現状

【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	586	1,143	846
港湾荷役事業	904		
はしけ事業	142		
いかだ事業	34		
検数事業	6	29	
鑑定事業	13		
検量事業	19		

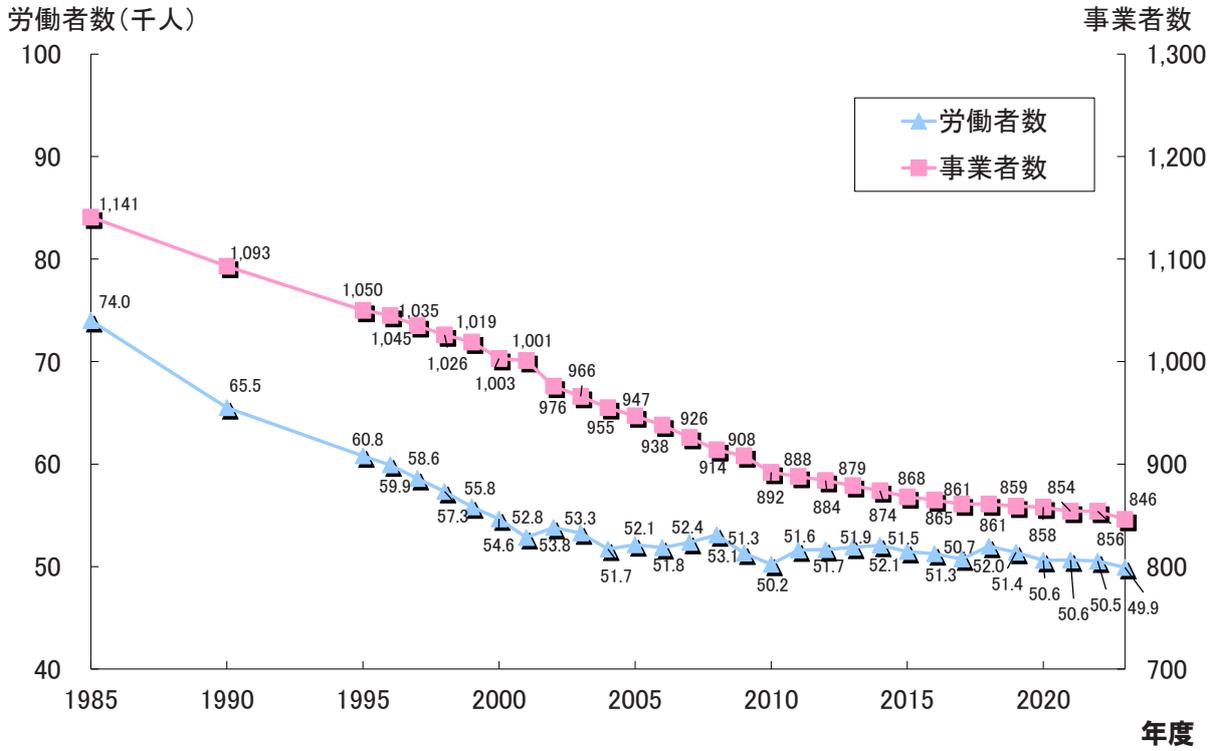


(注) 事業者数は、各港湾毎(支店等含む。)の事業者数、純事業者数とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

(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

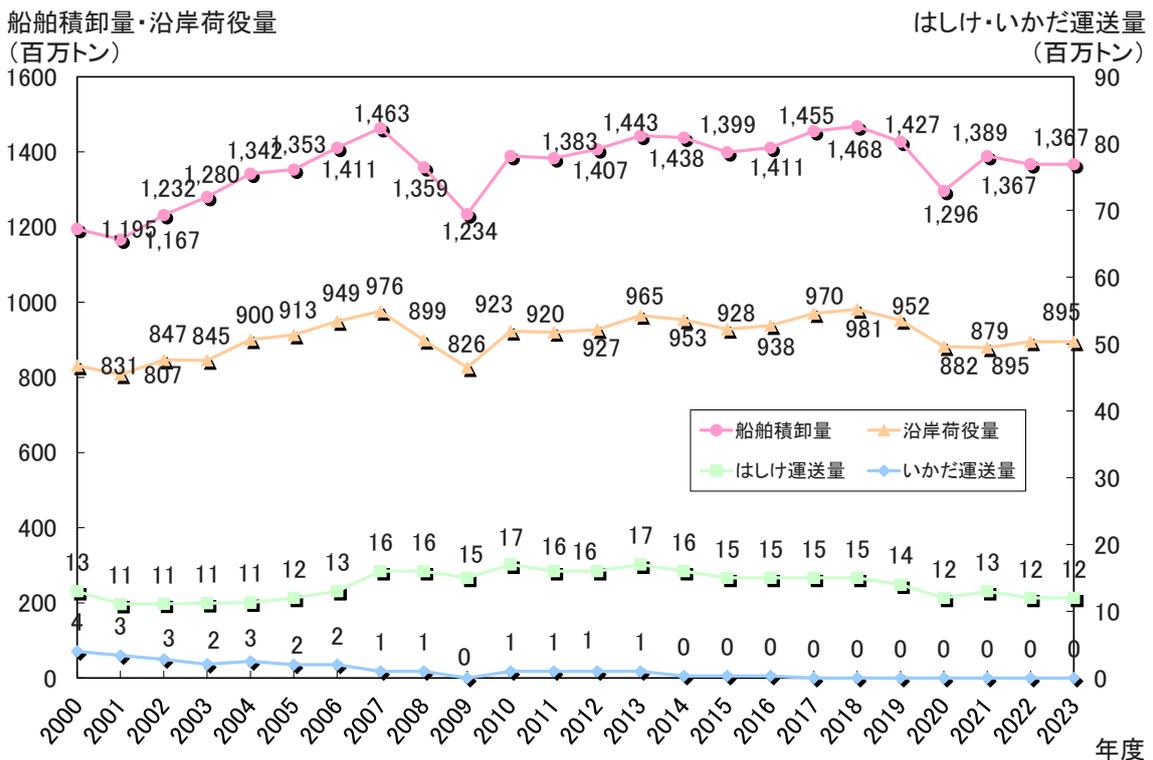
【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



○国土交通省港湾局調べ

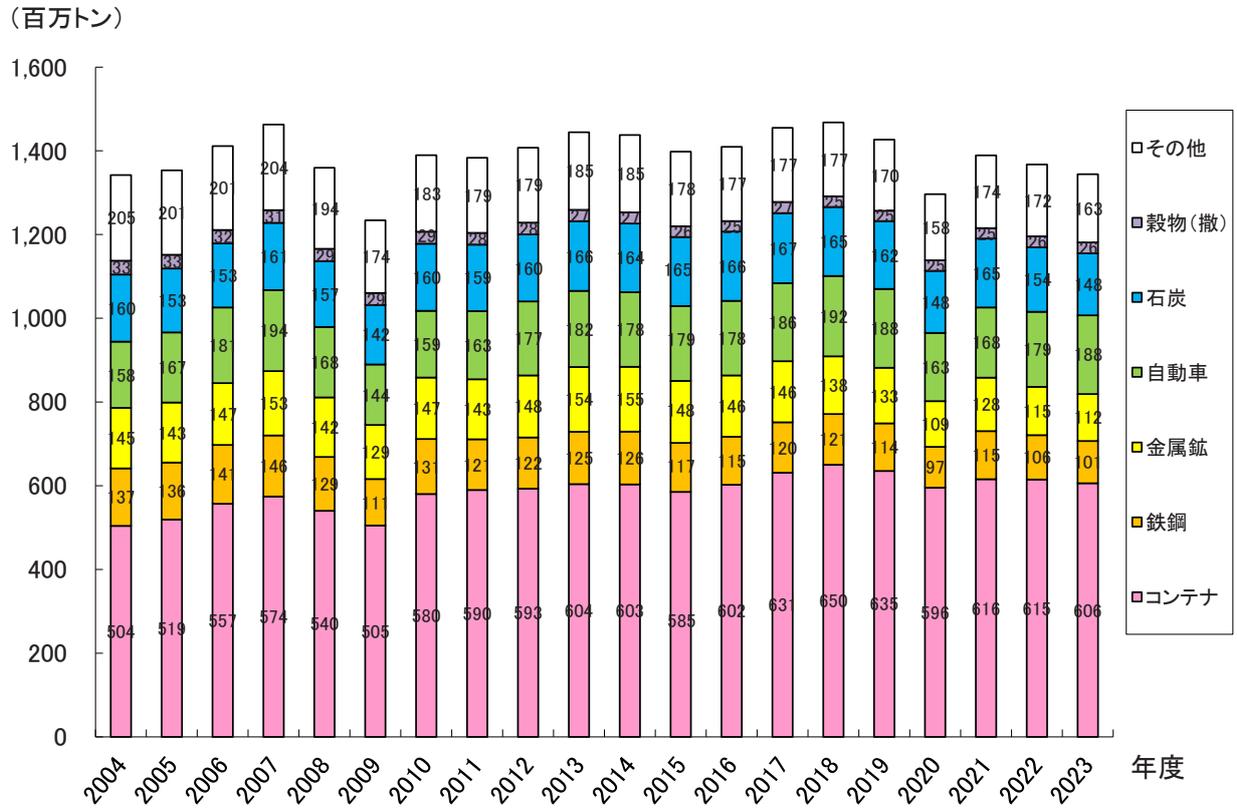
(注) 2010年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。

【図表 1-67】 港湾運送料の推移



○国土交通省港湾局調べ

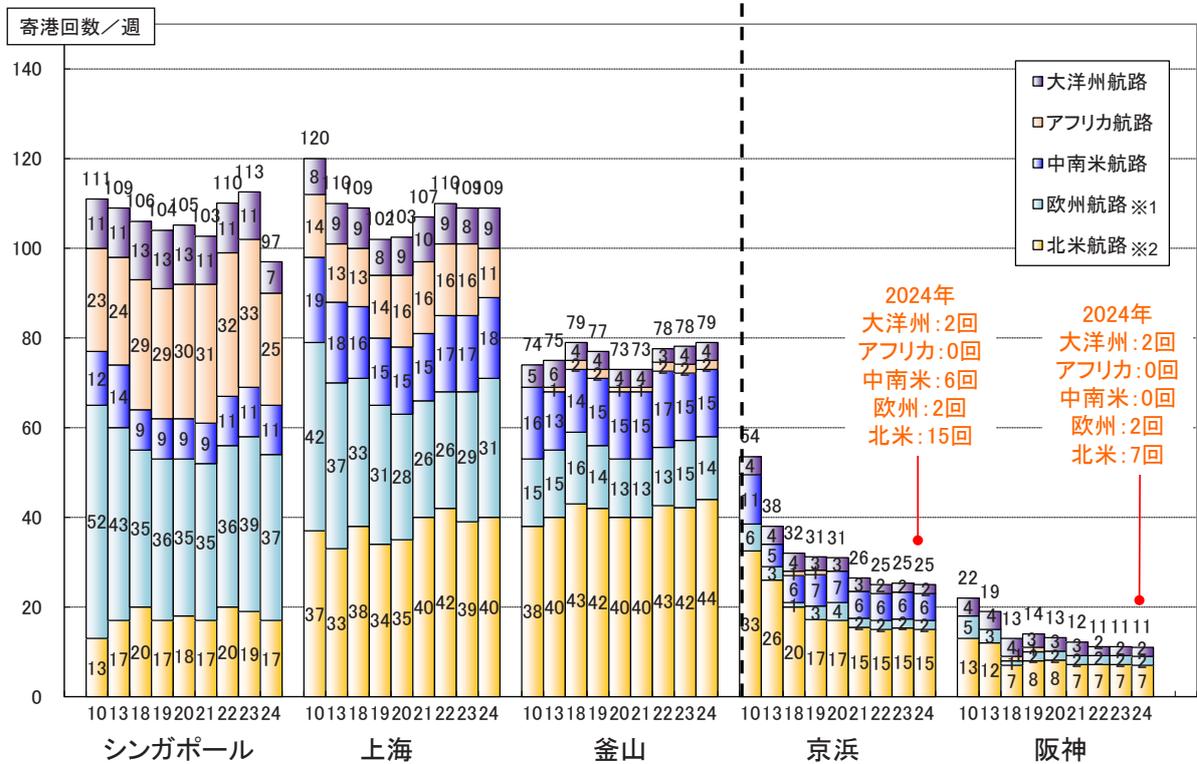
【図表 1-68】 品目別船舶積卸量の推移



○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



※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。Westwood社の航路を含む。

(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・協働体制を構築。
- ▶ 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。

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

国際海運からのGHG排出削減目標

2008 GHG排出基準年
2030 GHG排出 20~30%削減
2040 GHG排出 70~80%削減
2050 GHG排出ゼロ

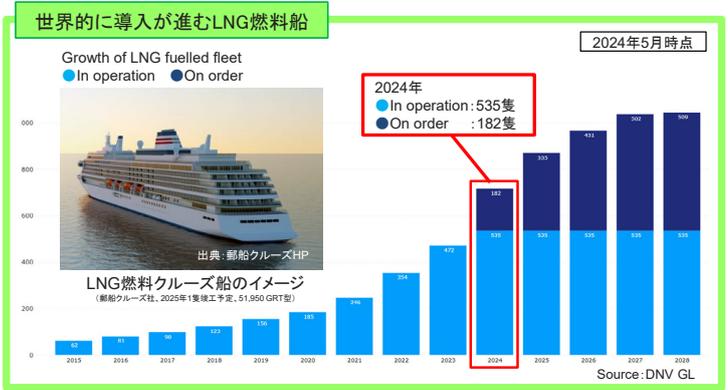
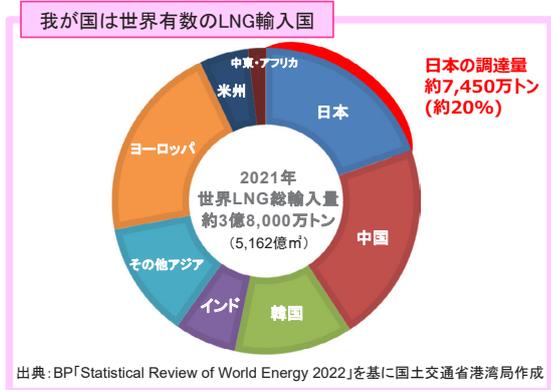
国土交通省海事局海洋・環境政策課作成資料より、港海経済課作成(令和5年7月)

建造される大型LNG燃料船

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

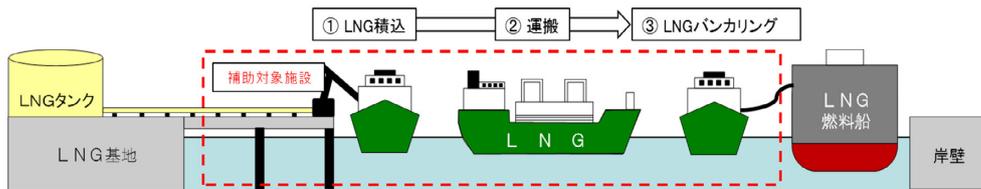
LNG燃料大型クルーズ船
「MSC World Europa」
(MSC Cruises社、2022年10月竣工、215,863GRT型)
(MSC Cruises社、2024年1隻竣工予定、200,000 GRT型)

出典：郵船クルーズHP、MSC Cruises HP



【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マリンフェユール(株) セントラルLNGシッピング(株) (株主) 日本郵船(株)・川崎汽船(株)・株JERA・ 豊田通商(株)	エコバンカーシッピング(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シッピング(株) (株主) 大阪ガスインターナショナルトランス ポート(株)・NSユナイテッドタンカー(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。