

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					
2016年		1,966	1,091	3,057	1,423	1,142	451	5,180	11,253
	対前年増減率	2.5	4.7	3.3	4.8	0.4	4.9	2.5	2.8
2017年		2,029	1,091	3,121	1,477	1,213	475	5,430	11,716
	対前年増減率	3.2	0.0	2.1	3.8	6.2	5.3	4.8	4.1
2018年		2,054	1,092	3,146	1,479	1,275	475	5,677	12,052
	対前年増減率	1.2	0.1	0.8	0.1	5.1	0.0	4.5	2.9
2019年		1,991	1,079	3,070	1,458	1,300	481	5,811	12,120
	対前年増減率	▲ 3.1	▲ 1.2	▲ 2.4	▲ 1.4	2.0	1.3	2.4	0.6
2020年		1,838	952	2,791	1,508	1,182	523	5,726	11,730
	対前年増減率	▲ 7.7	▲ 11.8	▲ 9.1	3.4	▲ 9.1	8.7	▲ 1.5	▲ 3.2
2021年		1,807	993	2,800	1,523	1,231	534	6,034	12,122
	対前年増減率	▲ 1.7	4.3	0.3	1.0	4.1	2.1	5.4	3.3
2022年		1,925	1,046	2,971	1,475	1,236	517	5,898	12,097
	対前年増減率	6.5	5.3	6.1	▲ 3.2	0.4	▲ 3.2	▲ 2.3	▲ 0.2
2023年		1,961	1,068	3,030	1,543	1,334	529	5,982	12,418
	対前年増減率	1.9	2.1	2.0	4.6	7.9	2.3	1.4	2.7
2024年		1,947	1,061	3,008	1,597	1,378	551	6,193	12,727
	対前年増減率	▲ 0.7	▲ 0.7	▲ 0.7	3.5	3.3	4.2	3.5	2.5
2025年		1,963	1,025	2,988	1,603	1,311	557	6,346	12,805
	対前年増減率	0.8	▲ 3.4	▲ 0.7	0.4	▲ 4.9	1.1	2.5	0.6

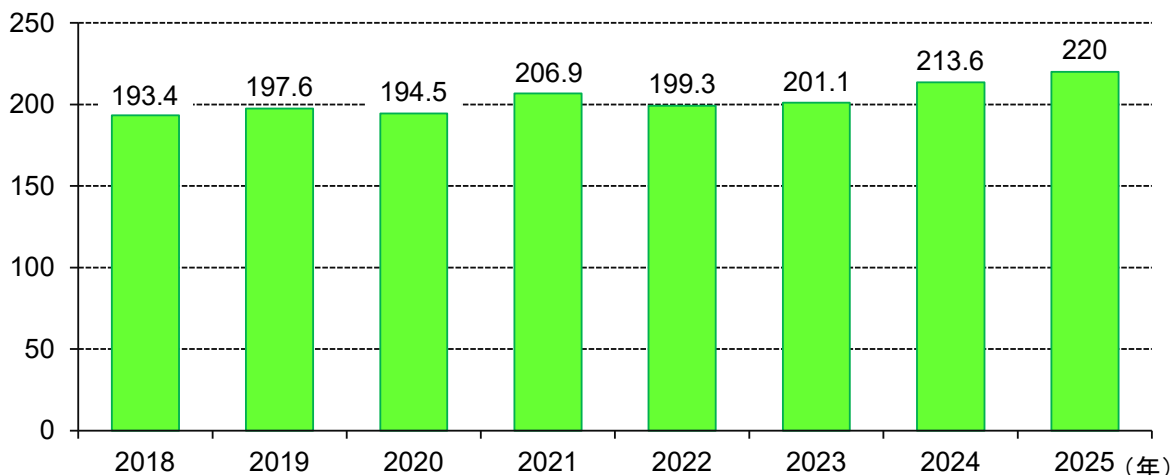
(注) 2025年の値は速報値である。

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

(百万TEU)



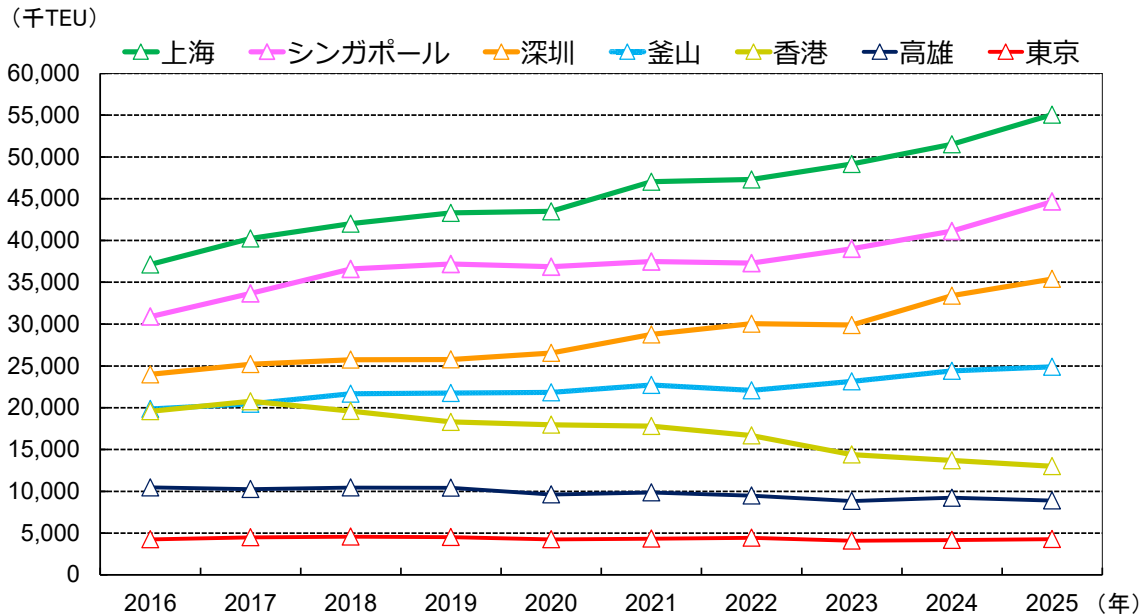
(注) 1. 2025年の値は速報値である。

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. 2025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

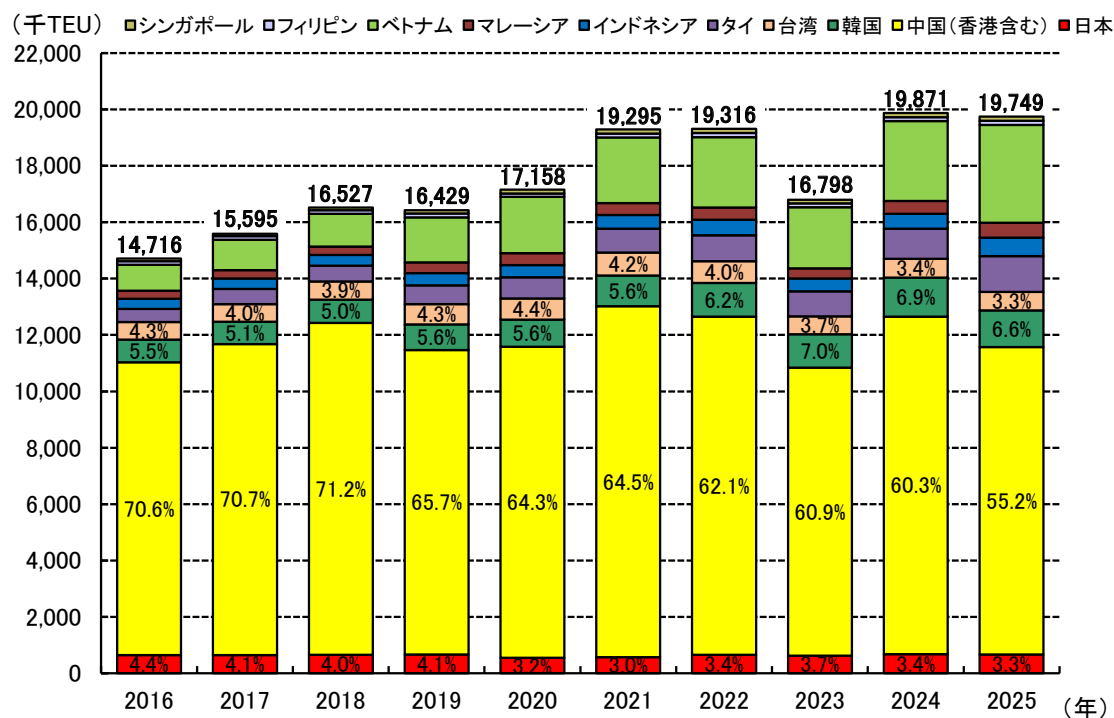
【図表 1-4】 世界の港湾コンテナ取扱量ランキング

順位	2024年	港湾名	国 名	2025年取扱量 (千TEU)	2024年取扱量 (千TEU)	対前年増 減率 (%)
1	1	上海	中国	55,062	51,508	6.9
2	2	シンガポール	シンガポール	44,664	41,124	8.6
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	43,870	39,301	11.6
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	35,410	33,399	6.0
5	5	青島 (Qingdao)	中国	32,890	30,870	6.5
6	6	広州 (Guangzhou)	中国	27,680	26,070	6.2
7	7	釜山 (Busan)	韓国	24,882	24,402	2.0
8	8	天津 (Tianjin)	中国	24,033	23,293	3.2
9	9	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	20,121	19,947	0.9
10	10	ドバイ	UAE	15,552	15,536	0.1
11	11	ポートケラン	マレーシア	15,139	14,645	3.4
12	12	ロッテルダム	オランダ	14,245	13,820	3.1
13	16	タンジュンペラパス	マレーシア	14,028	12,253	14.5
14	14	アントワープ	ベルギー	13,634	13,517	0.9
15	13	香港	中国	12,994	13,688	▲ 5.1
16	15	厦門 (Xieman・Amoy)	中国	12,508	12,256	2.1
17	17	タンジェMED	モロッコ	11,106	10,241	8.4
18	18	レムチャバン	タイ	10,452	9,555	9.4
19	20	北部湾 (Beibu Gulf)	中国	10,060	9,020	11.5
20	22	ホーチミン	ベトナム	9,158	8,314	10.2
(参考)		東京	日本	4,269	4,169	2.4

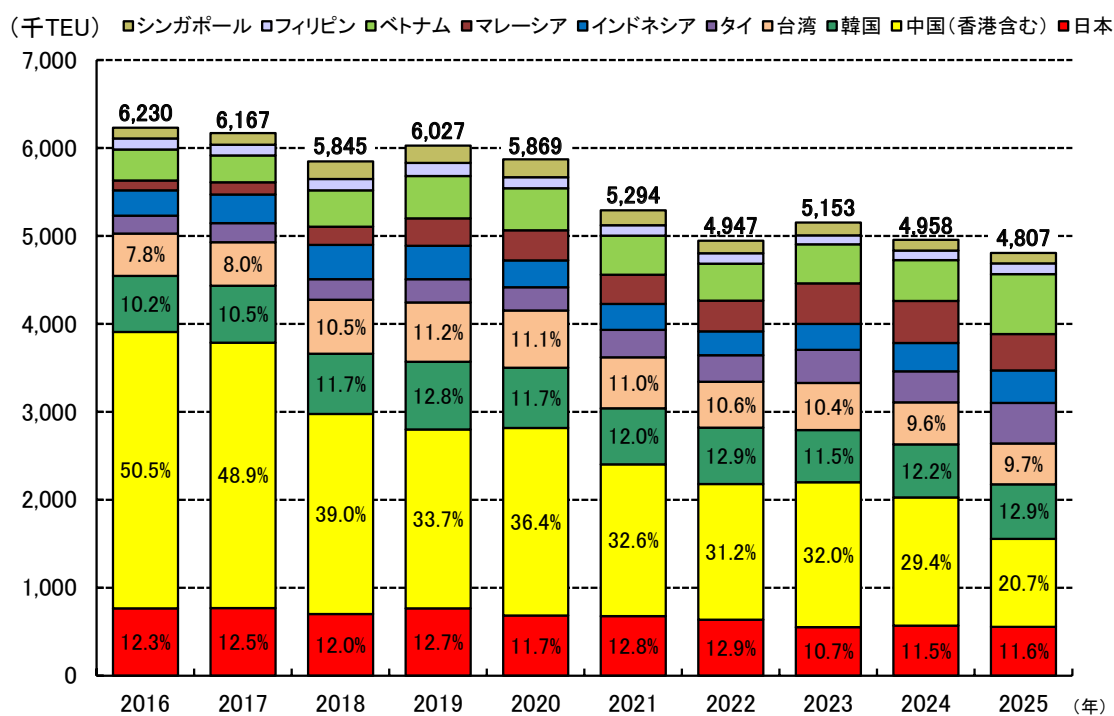
(注) 2025年の値は速報値である。
資料) 1-20位はアルファライナーより国土交通省海事局作成
東京の取扱量は令和7年(2025年)東京港港勢(速報値)より作成

【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）



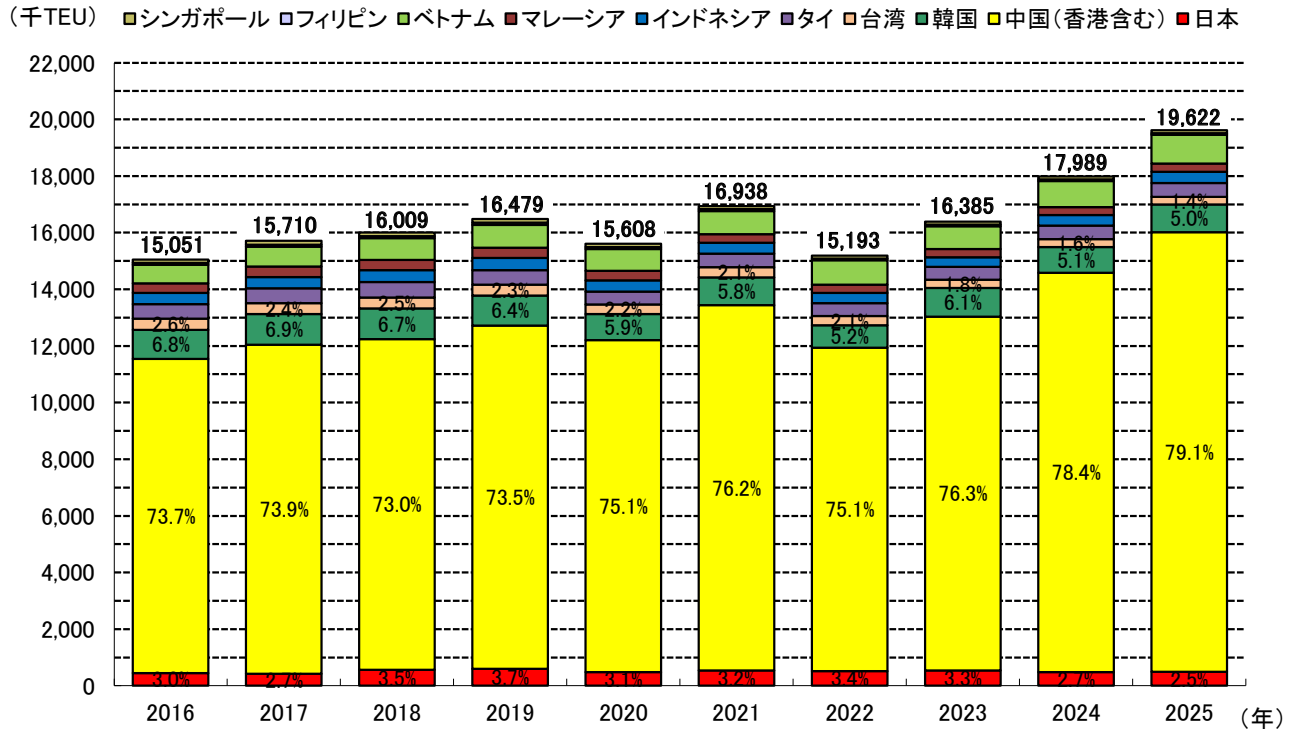
(注) 2025年の値は速報値である。

資料) S&P Global PIERS データを基に (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

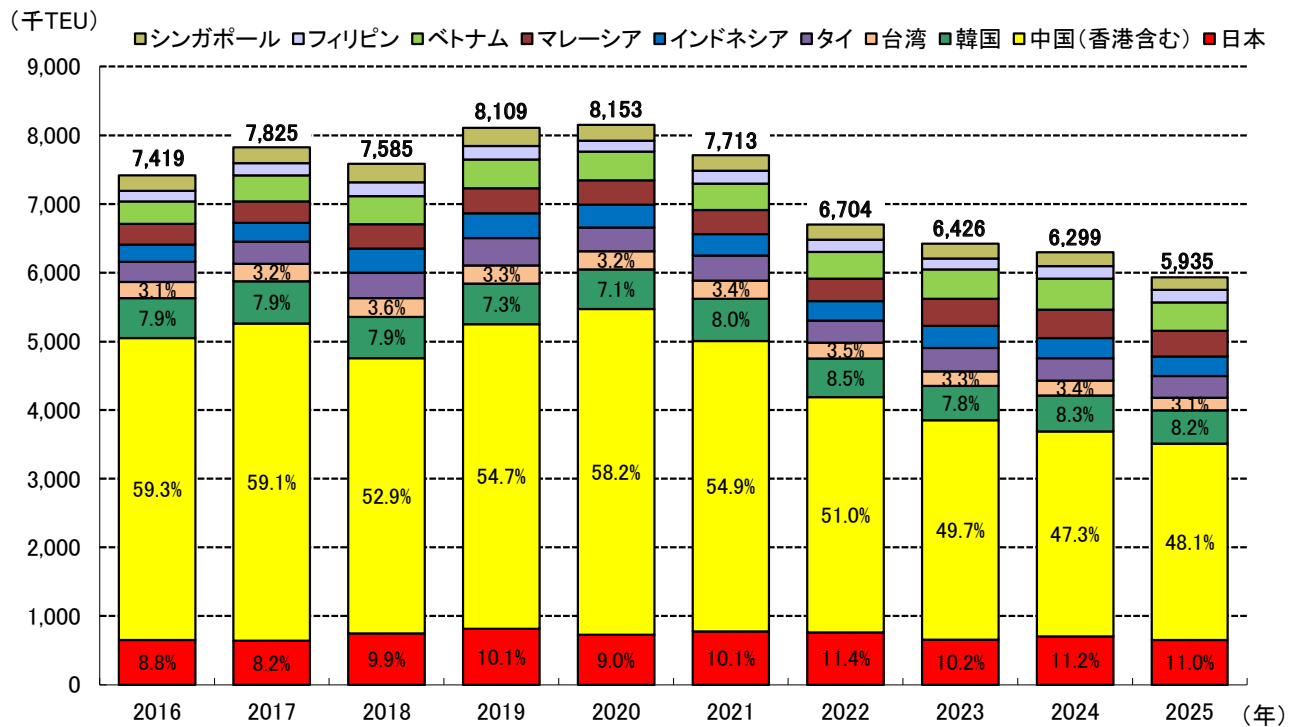


【図表 1-6】 欧州航路コンテナ荷動き量推移

往航(アジア→欧州)



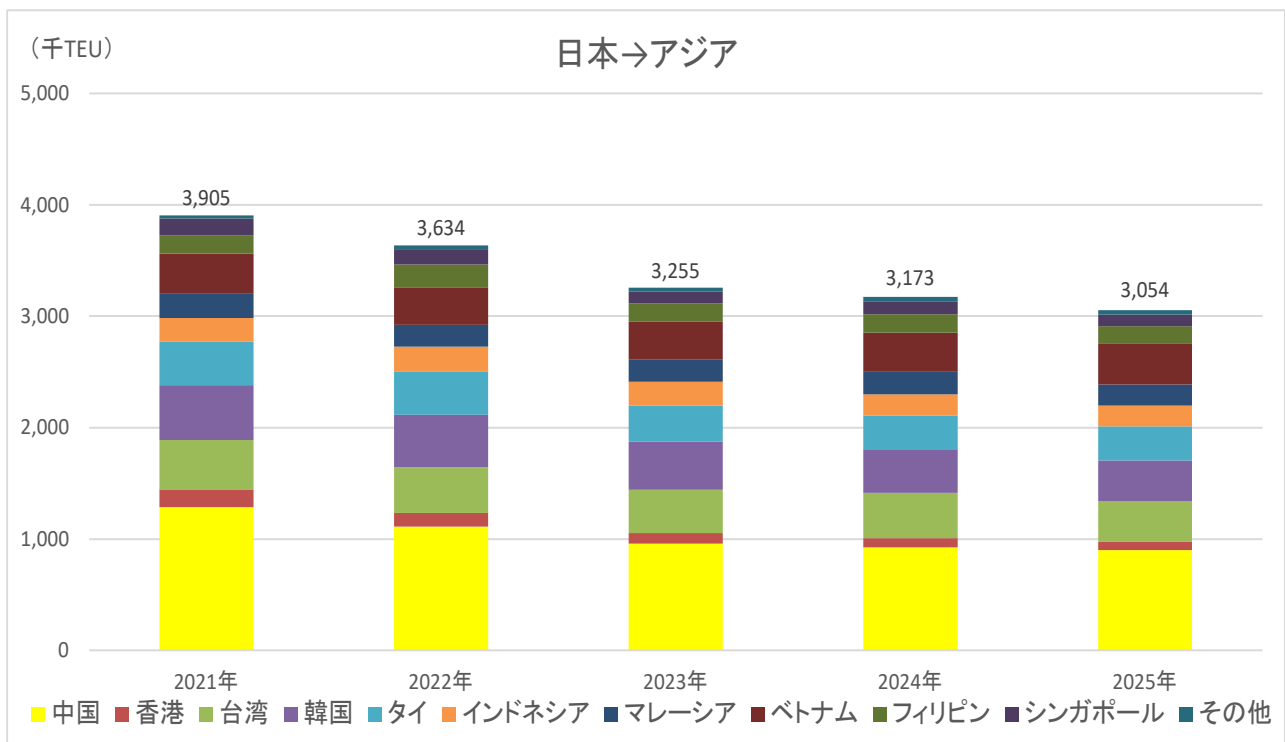
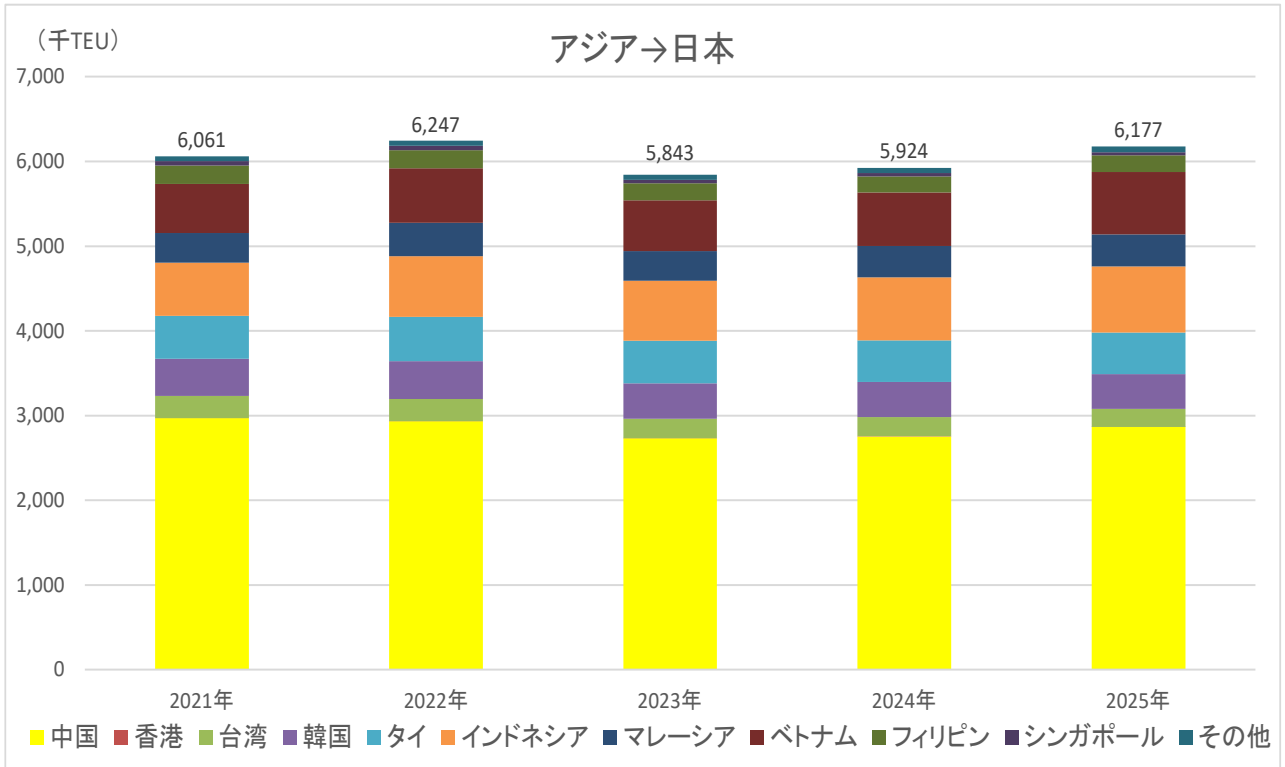
復航(欧州→アジア)



(注) 2025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



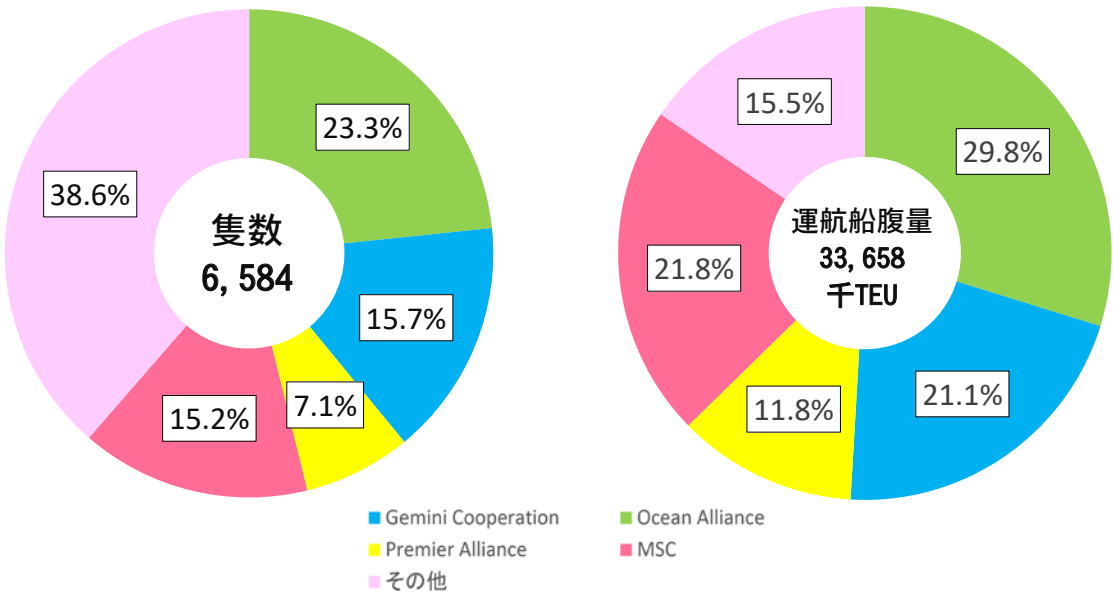
（注）2025年の数値は速報値である。

「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（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

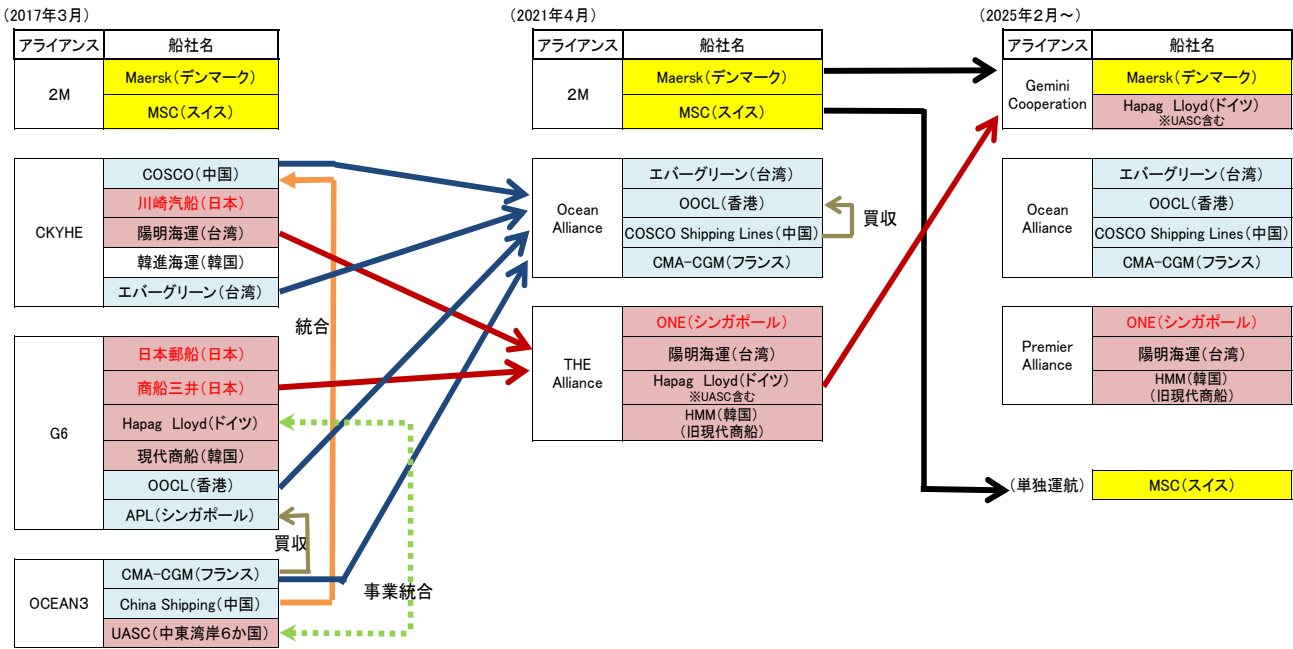


【図表 1-8】 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



(注) 2026年7月10日時点。MSC は単独運航。
資料) アルファライナーの集計に基づき国土交通省海事局が作成

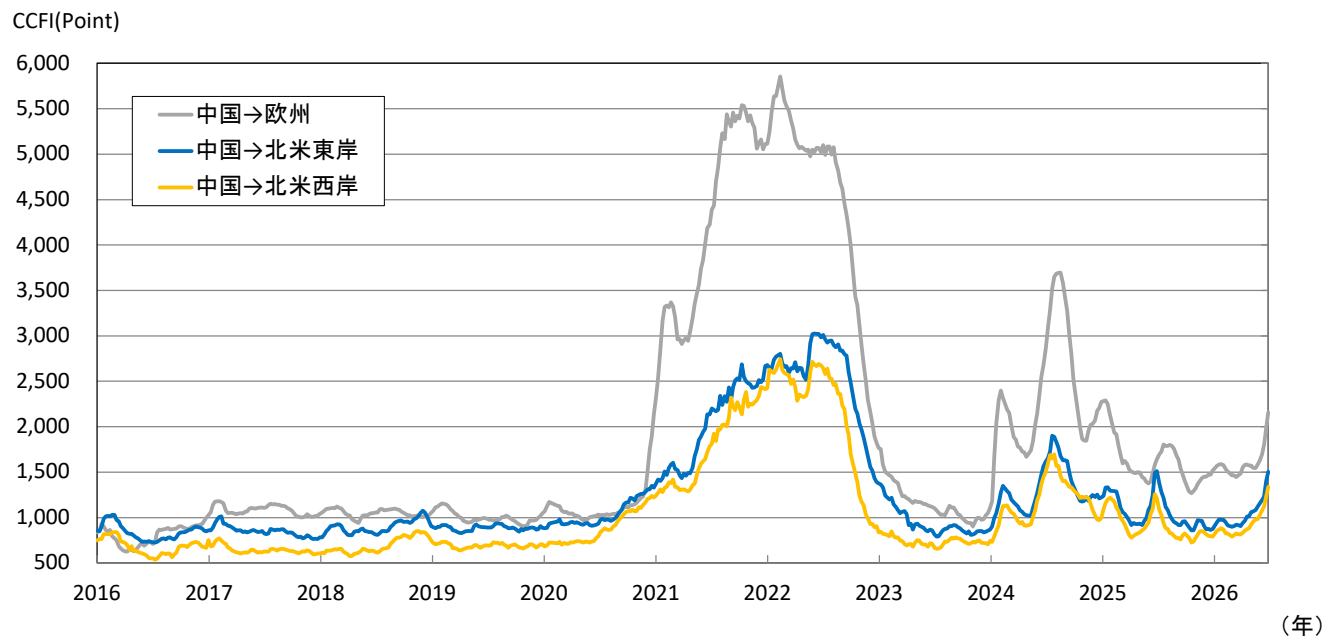
【図表 1-9】 アライアンス再編の動き



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

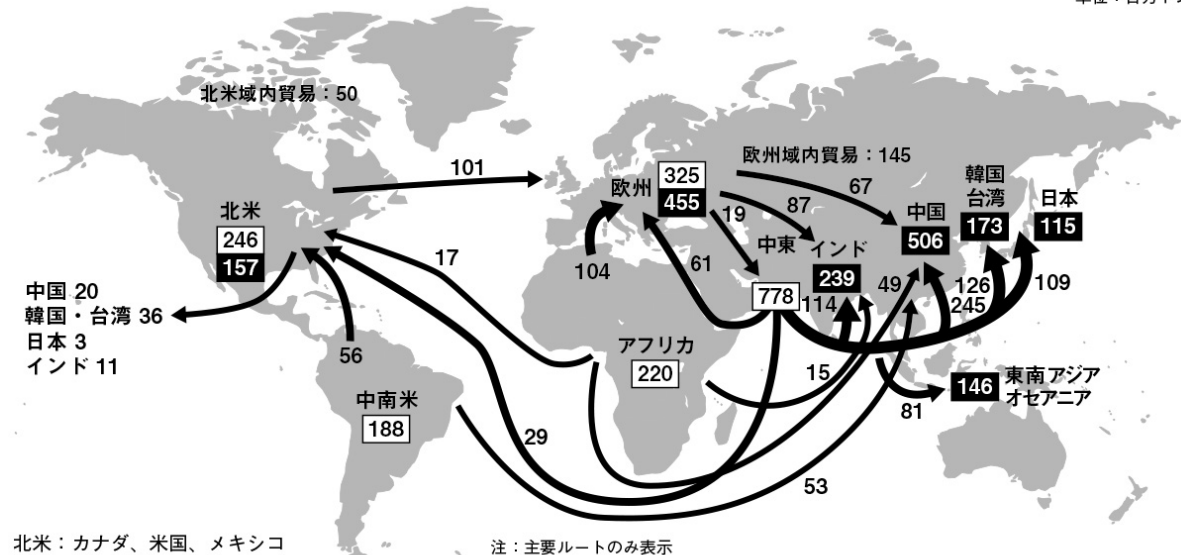
品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2023年	2024年	対前年増減率(%)
原油	中東 → 中国	261	245	▲ 6.1
	中東 → 日本	120	109	▲ 9.2
	中東 → 北米	33	29	▲ 12.1
鉄鉱石	豪州 → 中国	737	743	0.8
	豪州 → 日本	57	53	▲ 7.0
	ブラジル → 中国	248	273	10.1
	ブラジル → 日本	32	31	▲ 3.1
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	63	64	1.6
	北米 → 日、中、韓、台	33	38	15.2
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	267	298	11.6
	インドネシア → インド	104	108	3.8
	豪州 → 日、中、韓、台	165	189	14.5

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 (2024年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

単位：百万トン

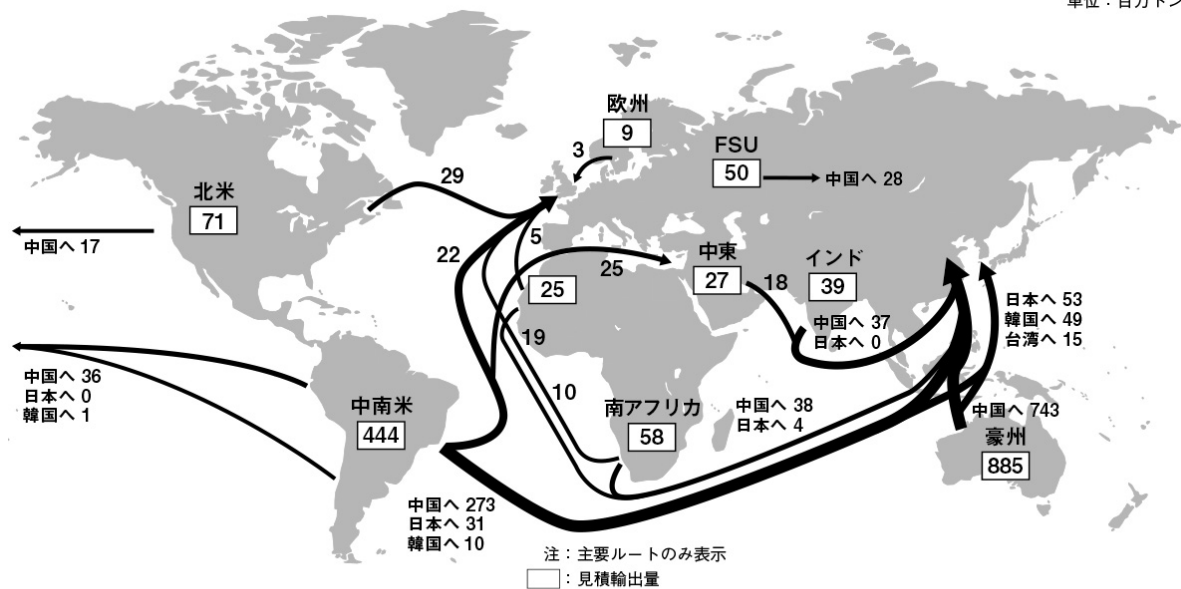


北米：カナダ、米国、メキシコ
 中東：含 トルコ
 アフリカ：含 エジプト
 欧州：含 FSU

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

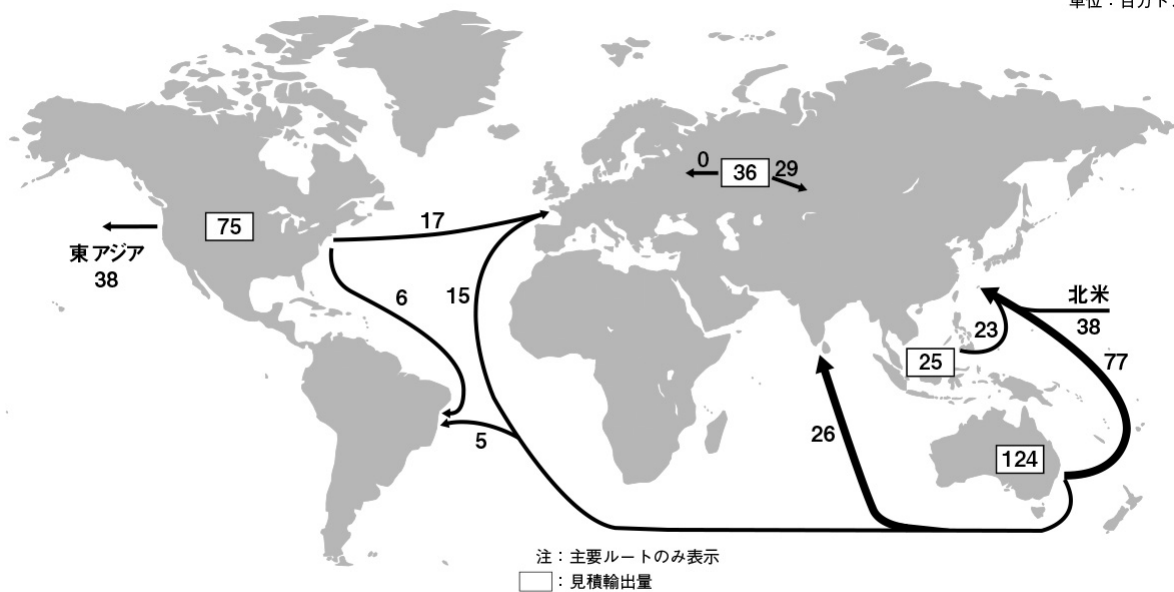


出所：通関統計よりNYK推計

【図表 1-13】 主要航路の荷動き (2024年) 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】

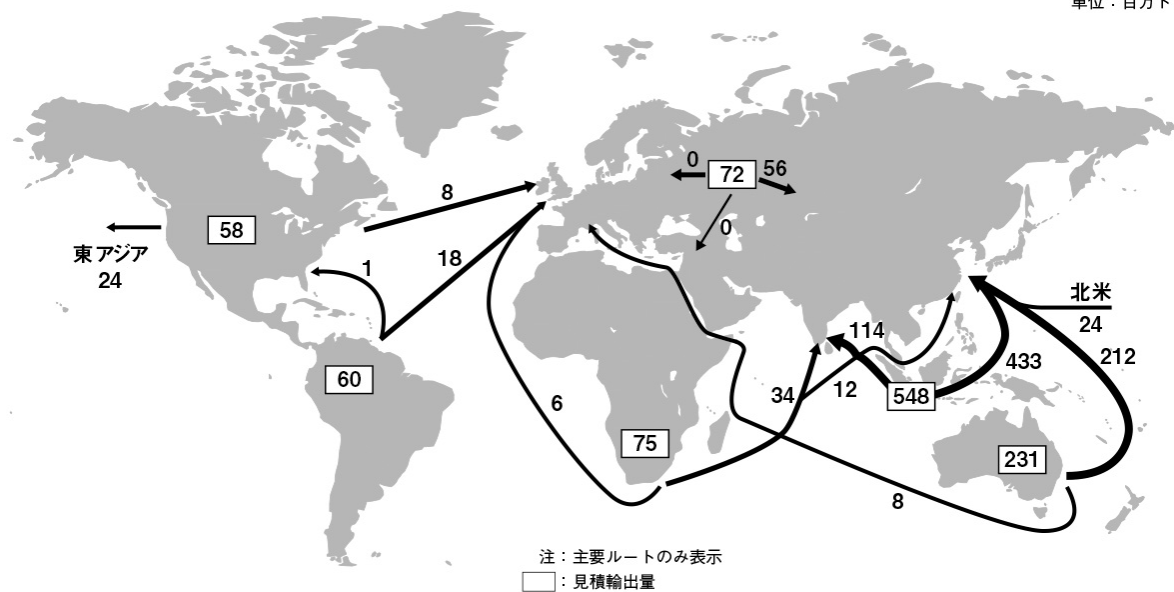
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

【一般炭の海上荷動き量】

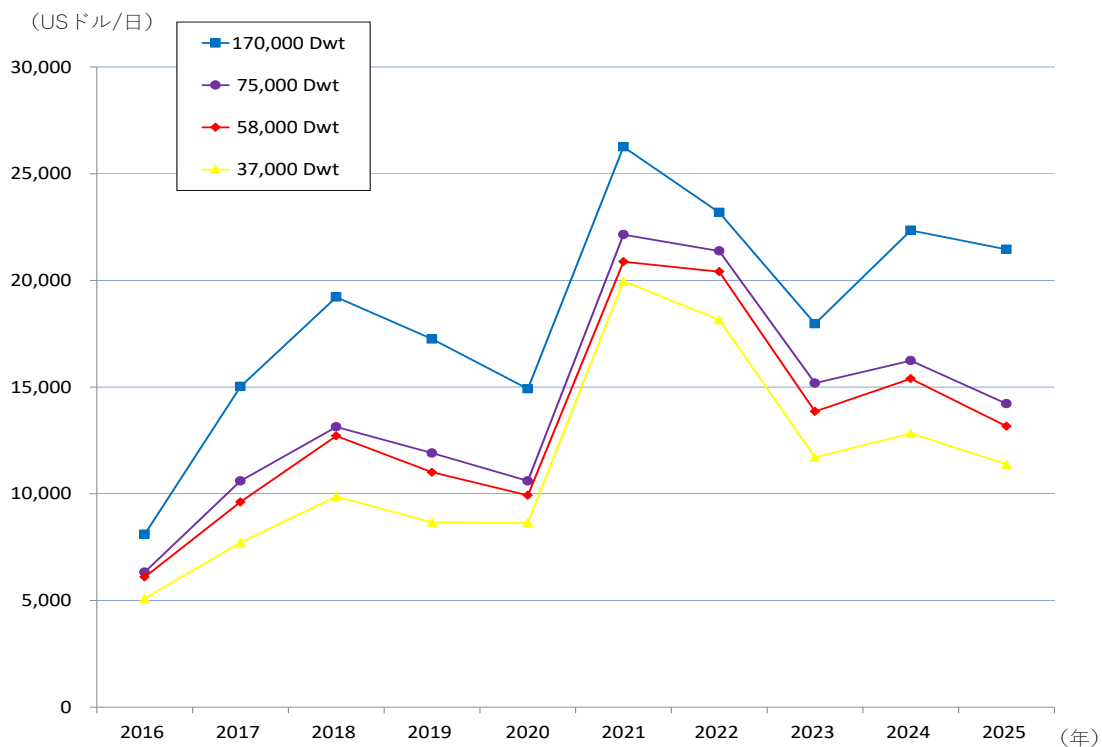
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計



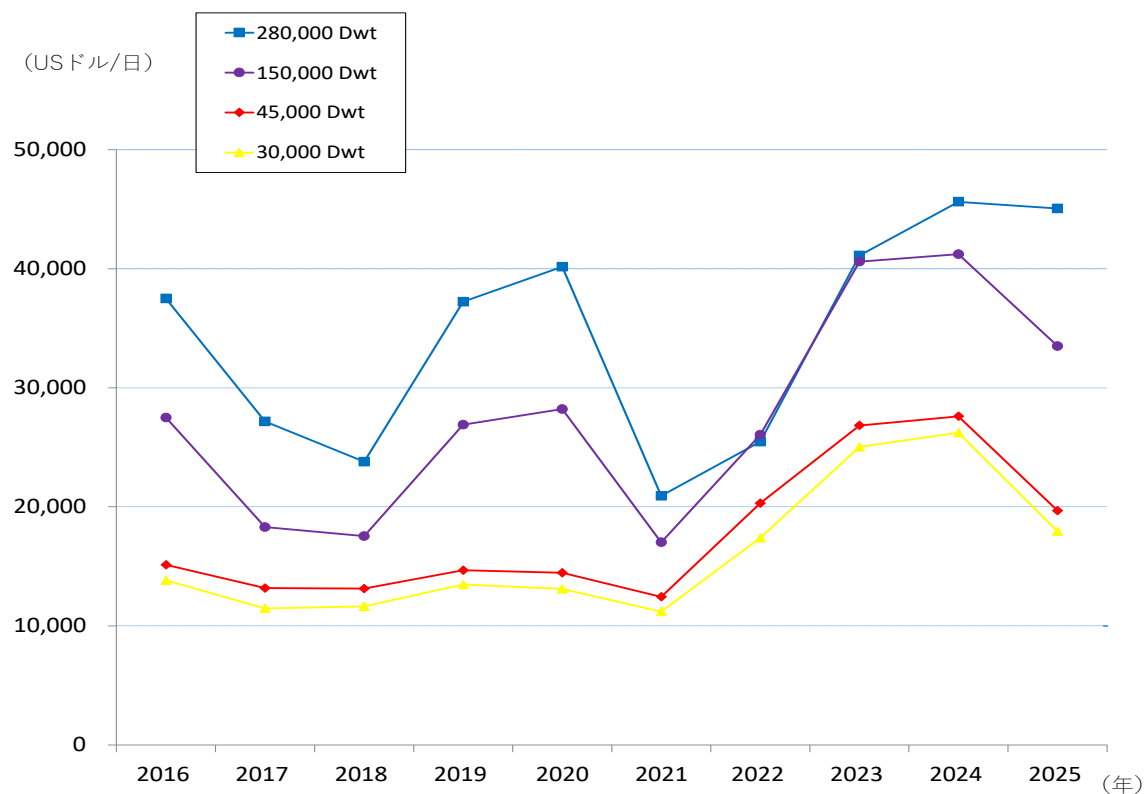
【図表 1-14】 乾貨物定期用船料推移



(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	2024年		2025年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		781,152	1,534,740	778,329	1,513,111	▲ 0.4
輸出	総計	139,829	722,138	139,774	717,443	▲ 0.0
	鉄鋼	31,385	43,602	30,080	39,043	▲ 4.2
	セメント	8,043	421	8,674	402	7.9
	機械類	11,415	216,553	11,551	215,843	1.2
	乗用自動車	5,885	161,494	5,921	157,492	0.6
	電気製品	1,264	66,168	1,162	62,943	▲ 8.1
	肥料	431	203	295	174	▲ 31.6
	その他	81,406	233,698	82,051	241,546	0.8
輸入	総計	641,323	812,102	638,595	795,668	▲ 0.4
	乾貨物計	426,243	604,765	424,166	609,420	▲ 0.5
	鉄鉱石	96,395	17,054	95,902	14,590	▲ 0.5
	石炭	165,752	45,322	161,688	33,429	▲ 2.5
	燐鉱石	131	81	55	30	▲ 58.0
	塩	5,960	515	5,396	466	▲ 9.5
	銅鉱	5,208	21,446	4,640	20,484	▲ 10.9
	ニッケル鉱	589	60	751	85	27.5
	ボーキサイト	36	25	26	19	▲ 28.8
	木材	3,921	3,444	3,726	3,323	▲ 5.0
	パルプ	1,175	1,692	1,270	1,681	8.1
	チップ	11,050	3,151	10,749	2,989	▲ 2.7
	小麦	5,214	2,566	5,339	2,405	2.4
	米	754	949	862	1,001	14.3
	大麦・裸麦	1,170	520	1,139	478	▲ 2.6
	トウモロコシ	15,295	5,969	15,591	5,999	1.9
	大豆	3,171	2,876	3,312	2,667	4.4
	その他	110,422	499,095	113,721	519,773	3.0
	液体貨物計	215,080	207,838	214,429	186,248	▲ 0.3
	原油	114,959	108,709	115,302	96,223	0.3
	LNG	65,893	62,332	64,977	57,024	▲ 1.4
	LPG	9,768	9,151	9,927	8,554	1.6
	重油	315	352	428	358	35.8
	その他	24,146	27,294	23,795	24,089	▲ 1.5

(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」(2024年は確定値、2025年は確々報)より国土交通省海事局作成

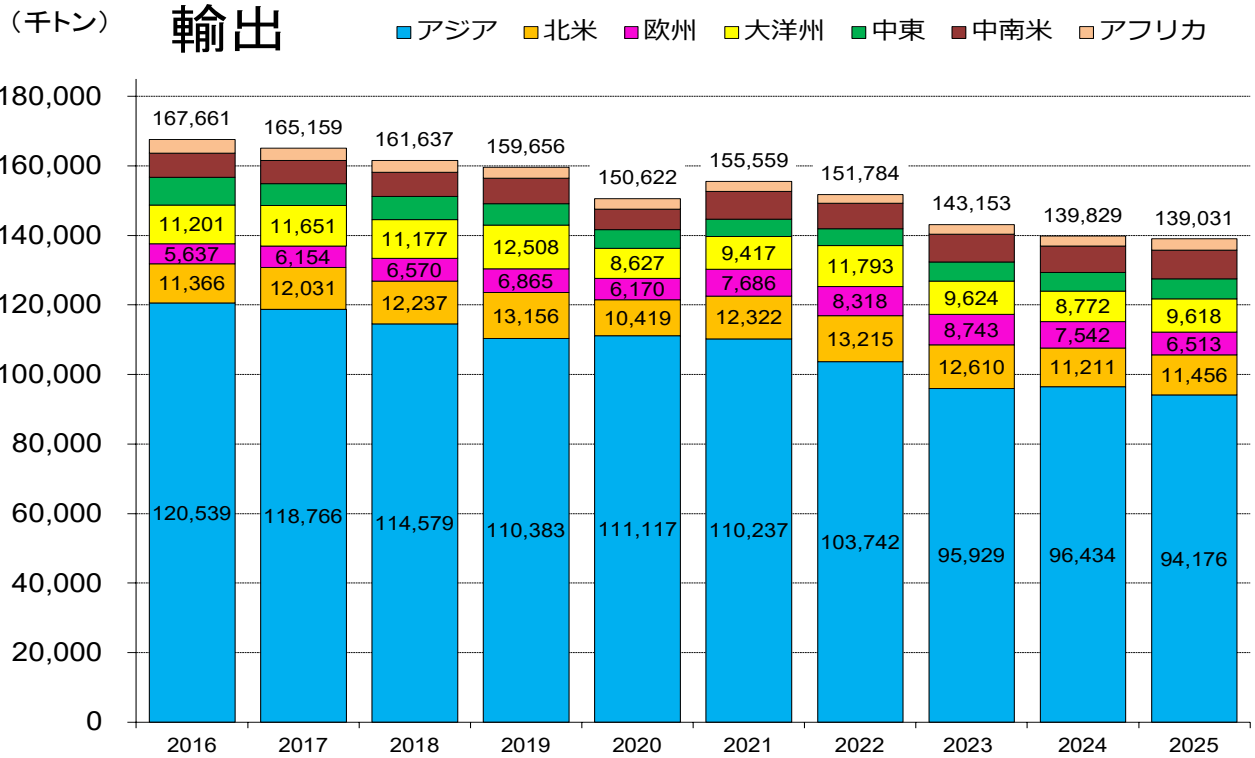


【図表 1-17】 我が国の地域別海上貿易量の推移

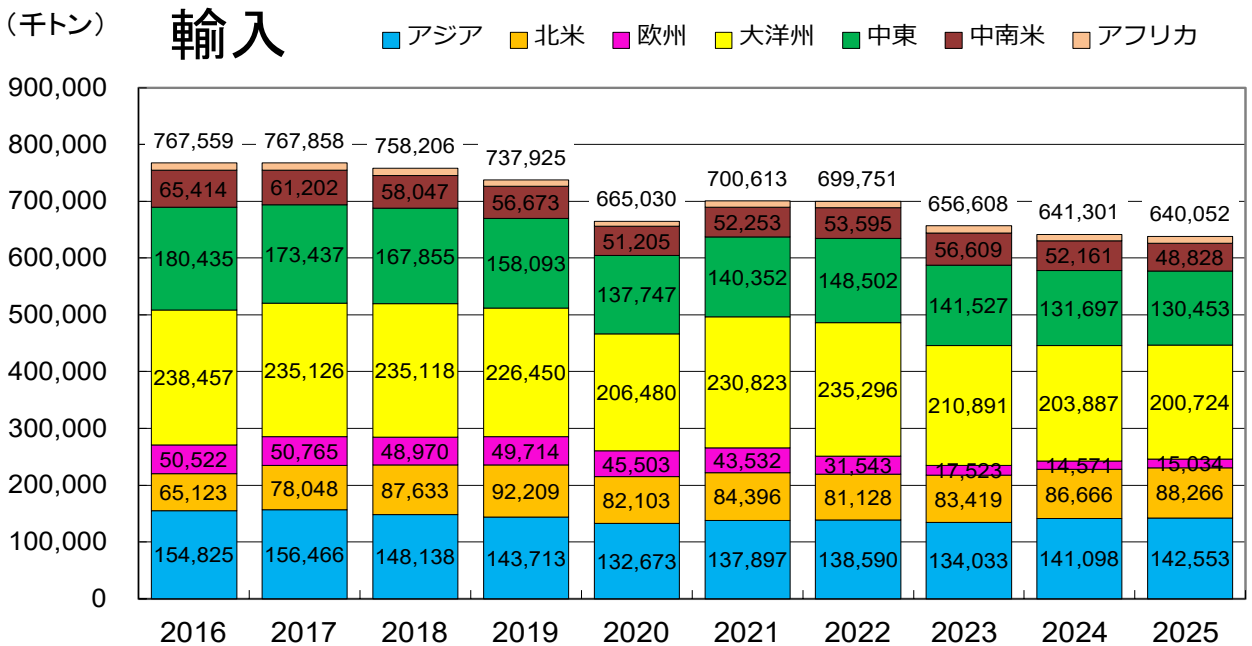
第1章



海上輸送分野



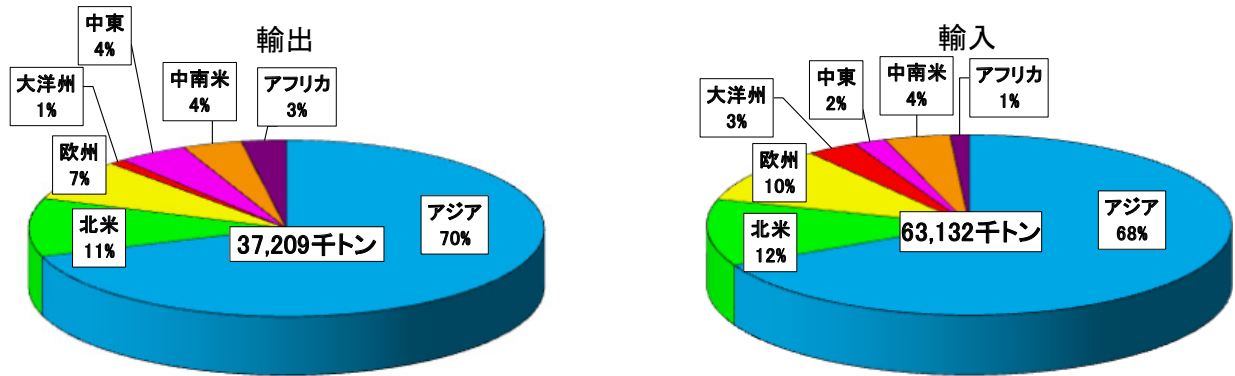
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

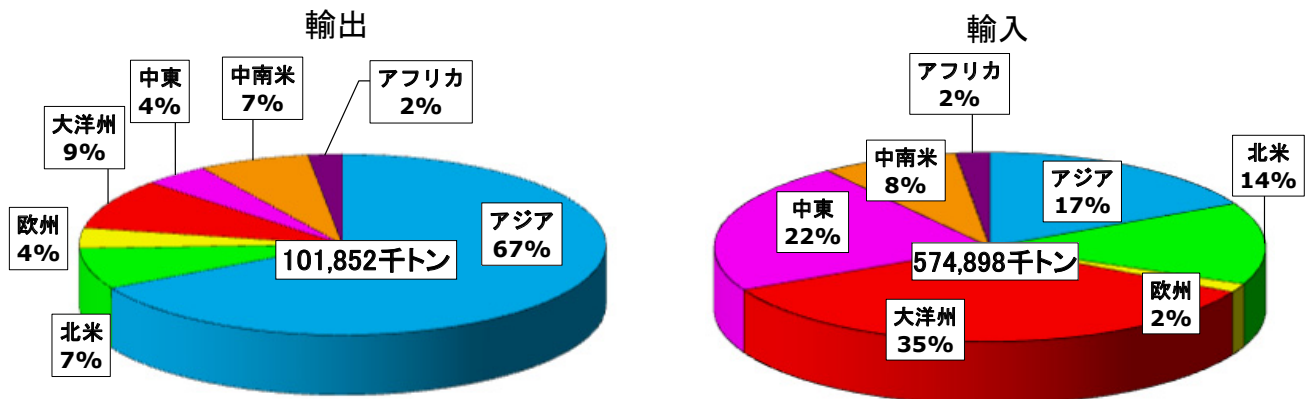


【図表 1-18】 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）



資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成、2025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、2025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		2024年			2025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	617	14,436	15,053	699	13,039	13,739	13.3	▲ 9.7	▲ 8.7
		59	2,948	3,008	111	2,812	2,923	87.5	▲ 4.6	▲ 2.8
	(うちコンテナ船)	90	8,847	8,937	269	8,373	8,642	197.7	▲ 5.4	▲ 3.3
		38	2,062	2,100	101	1,954	2,054	164.2	▲ 5.3	▲ 2.2
	不定期船	3,518	37,021	40,539	3,869	33,924	37,792	10.0	▲ 8.4	▲ 6.8
		1,370	5,269	6,640	1,430	5,111	6,541	4.4	▲ 3.0	▲ 1.5
	油送船	483	7,277	7,760	51	5,043	5,094	▲ 89.5	▲ 30.7	▲ 34.4
		14	343	356	3	254	257	▲ 80.7	▲ 25.9	▲ 28.0
	計	4,617	58,734	63,352	4,619	52,006	56,625	0.0	▲ 11.5	▲ 10.6
		1,443	8,560	10,004	1,544	8,176	9,720	7.0	▲ 4.5	▲ 2.8
輸入	定期船	737	15,084	15,821	765	16,793	17,558	3.9	11.3	11.0
		74	1,439	1,513	87	1,412	1,499	18.3	▲ 1.9	▲ 0.9
	(うちコンテナ船)	162	9,931	10,094	294	10,116	10,410	81.2	1.9	3.1
		27	1,334	1,361	52	1,292	1,344	90.1	▲ 3.1	▲ 1.2
	不定期船	65,487	191,419	256,907	61,212	157,558	218,770	▲ 6.5	▲ 17.7	▲ 14.8
		1,450	4,778	6,229	1,189	3,976	5,165	▲ 18.0	▲ 16.8	▲ 17.1
	油送船	50,820	80,455	131,275	47,133	100,025	147,158	▲ 7.3	24.3	12.1
		906	1,792	2,698	773	1,951	2,724	▲ 14.7	8.9	1.0
	計	117,044	286,959	404,003	109,110	274,376	383,486	▲ 6.8	▲ 4.4	▲ 5.1
		2,430	8,009	10,440	2,049	7,339	9,388	▲ 15.7	▲ 8.4	▲ 10.1
三 国 間	定期船	3,430	78,576	82,005	3,549	78,234	81,784	3.5	▲ 0.4	▲ 0.3
		897	14,185	15,083	808	12,137	12,945	▲ 10.0	▲ 14.4	▲ 14.2
	(うちコンテナ船)	3,430	77,443	80,873	3,549	77,386	80,935	3.5	▲ 0.1	0.1
		897	13,952	14,849	808	11,976	12,784	▲ 10.0	▲ 14.2	▲ 13.9
	不定期船	47,097	203,883	250,980	50,934	166,230	217,165	8.1	▲ 18.5	▲ 13.5
		1,766	7,049	8,814	1,819	5,978	7,797	3.0	▲ 15.2	▲ 11.5
	油送船	3,577	25,813	29,390	1,631	13,627	15,258	▲ 54.4	▲ 47.2	▲ 48.1
		90	1,823	1,914	60	1,372	1,432	▲ 33.2	▲ 24.8	▲ 25.2
	計	54,104	308,271	362,375	56,115	258,092	314,207	3.7	▲ 16.3	▲ 13.3
		2,753	23,057	25,811	2,688	19,486	22,174	▲ 2.4	▲ 15.5	▲ 14.1
合 計	定期船	4,783	108,096	112,879	5,014	108,067	113,081	4.8	▲ 0.0	0.2
		1,030	18,573	19,603	1,006	16,361	17,367	▲ 2.3	▲ 11.9	▲ 11.4
	(うちコンテナ船)	3,682	96,222	99,904	4,112	95,874	99,986	11.7	▲ 0.4	0.1
		963	17,347	18,310	960	15,222	16,182	▲ 0.2	▲ 12.3	▲ 11.6
	不定期船	116,102	432,323	548,426	116,015	357,712	473,727	▲ 0.1	▲ 17.3	▲ 13.6
		4,587	17,096	21,683	4,438	15,065	19,503	▲ 3.2	▲ 11.9	▲ 10.1
	油送船	54,880	113,545	168,425	48,815	118,695	167,510	▲ 11.1	4.5	▲ 0.5
		1,010	3,958	4,968	836	3,576	4,412	▲ 17.2	▲ 9.6	▲ 11.2
	計	175,765	653,964	829,730	169,844	584,474	754,318	▲ 3.4	▲ 10.6	▲ 9.1
		6,627	39,627	46,254	6,281	35,002	41,283	▲ 5.2	▲ 11.7	▲ 10.7

(出典) 国土交通省海事局調べ

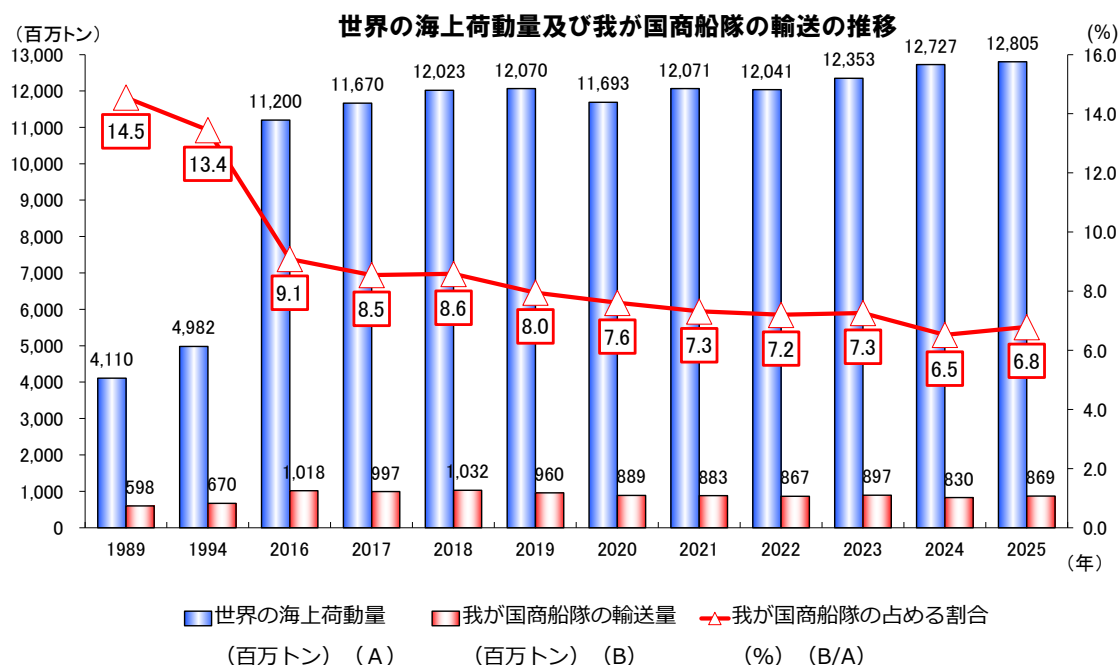
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

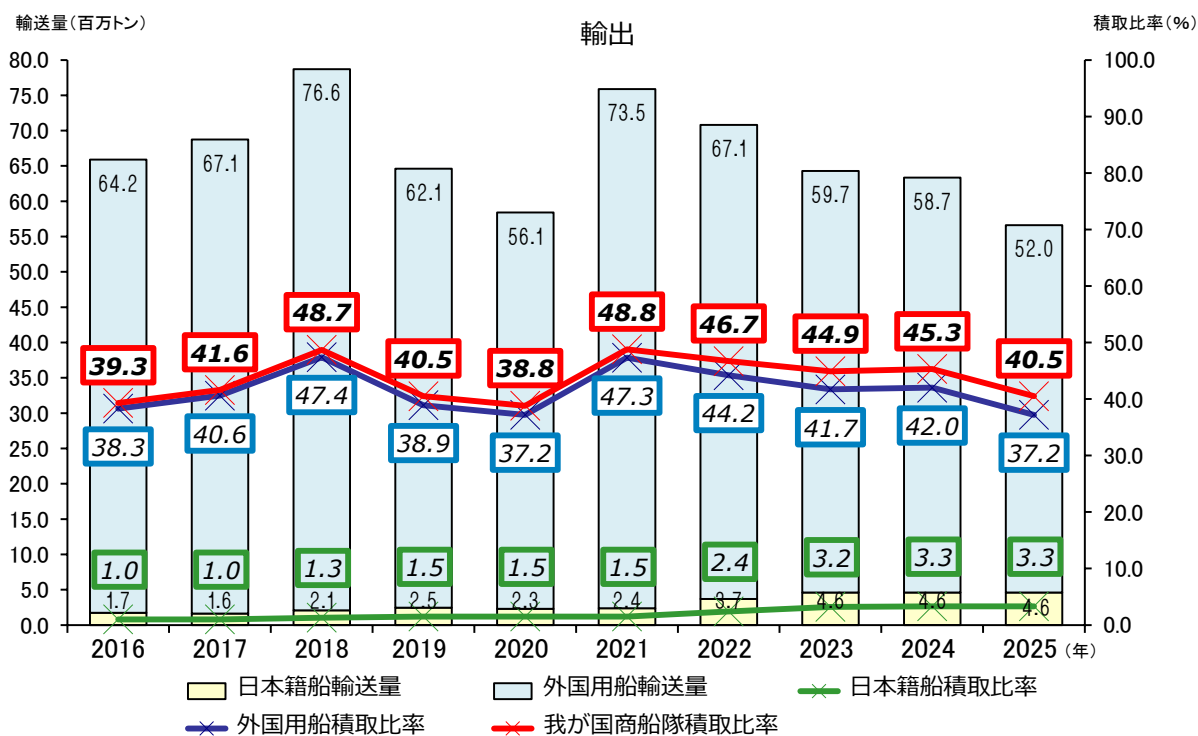
3. 油送船には化学薬品船、LPG船等を含む。

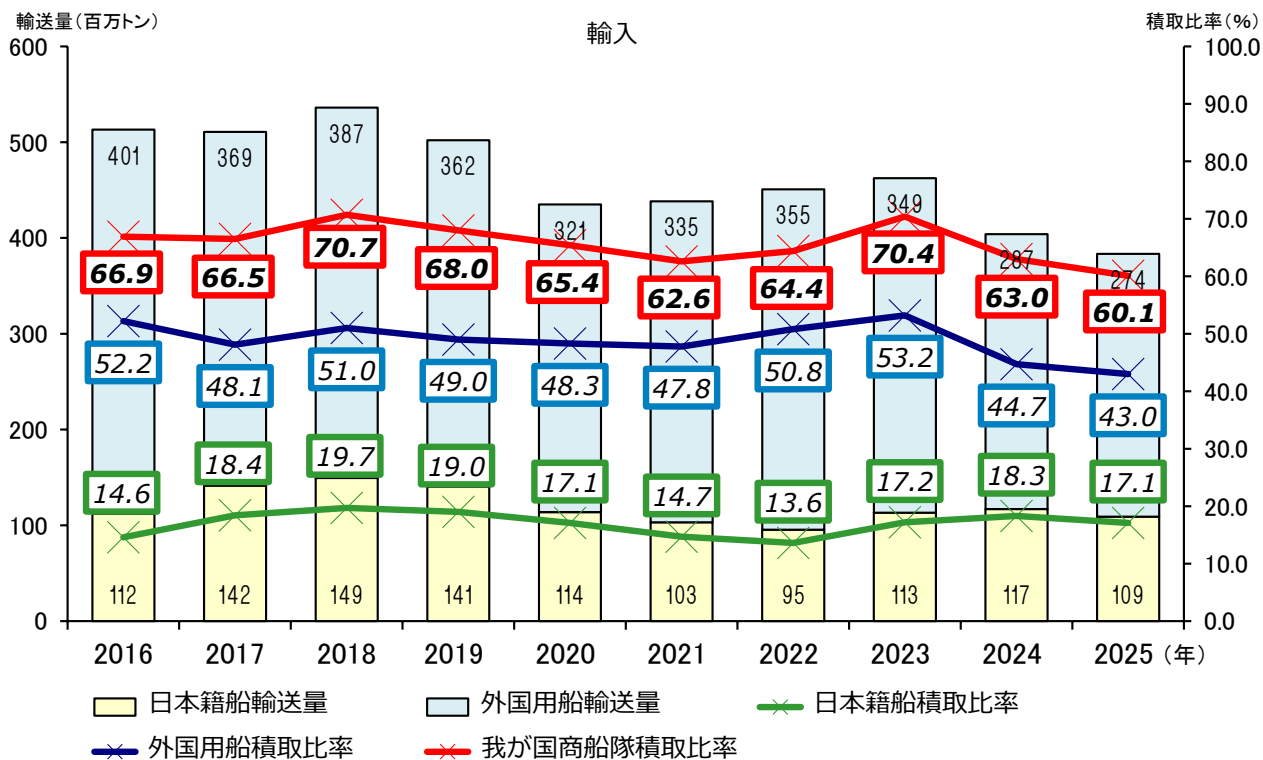
4. 2025年の数値は暫定値である。

【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



【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

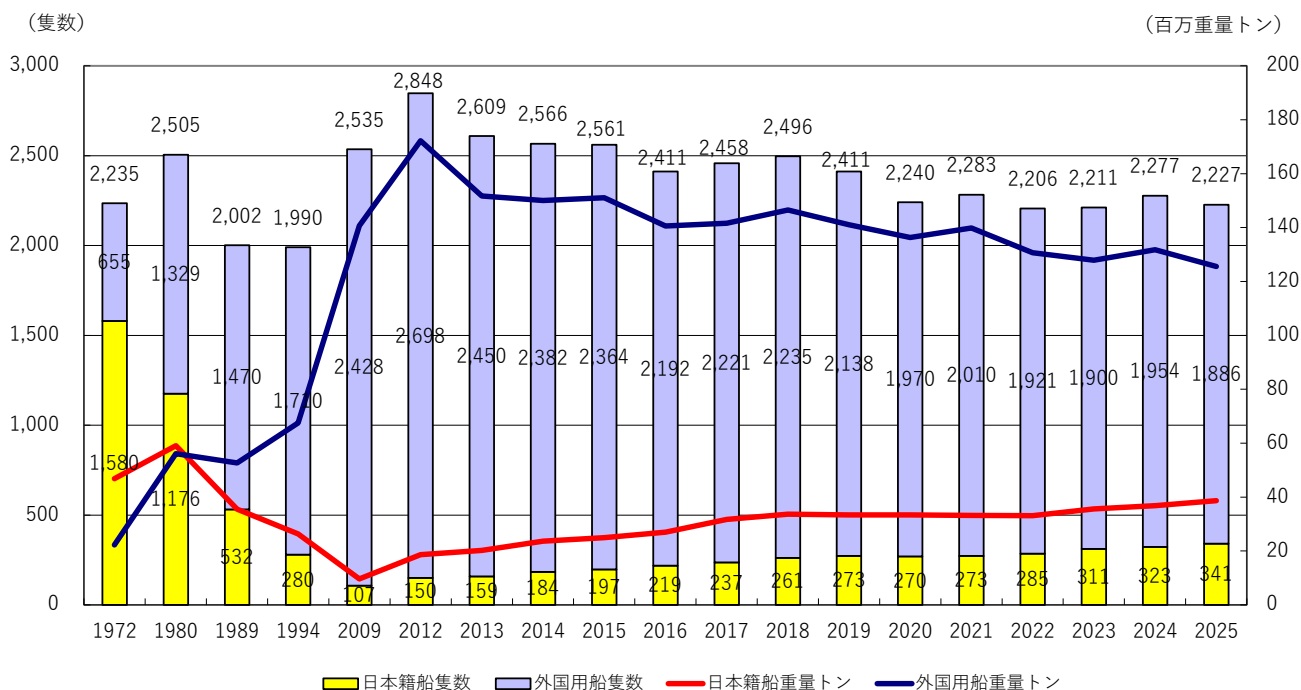




(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2025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

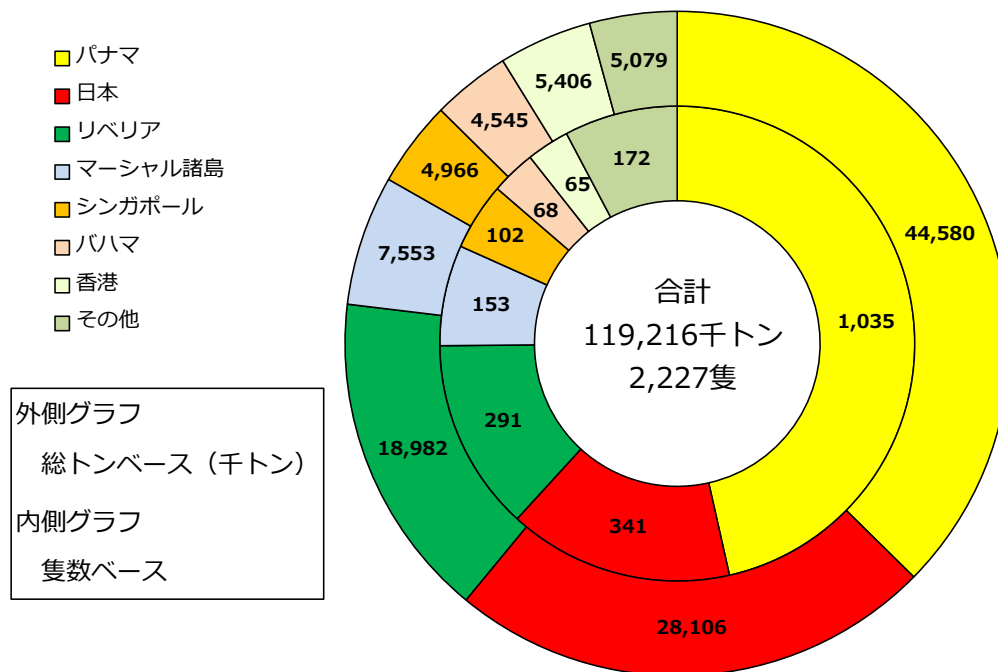


(出典) 国土交通省海事局調べ

(注) 2025年6月末日現在

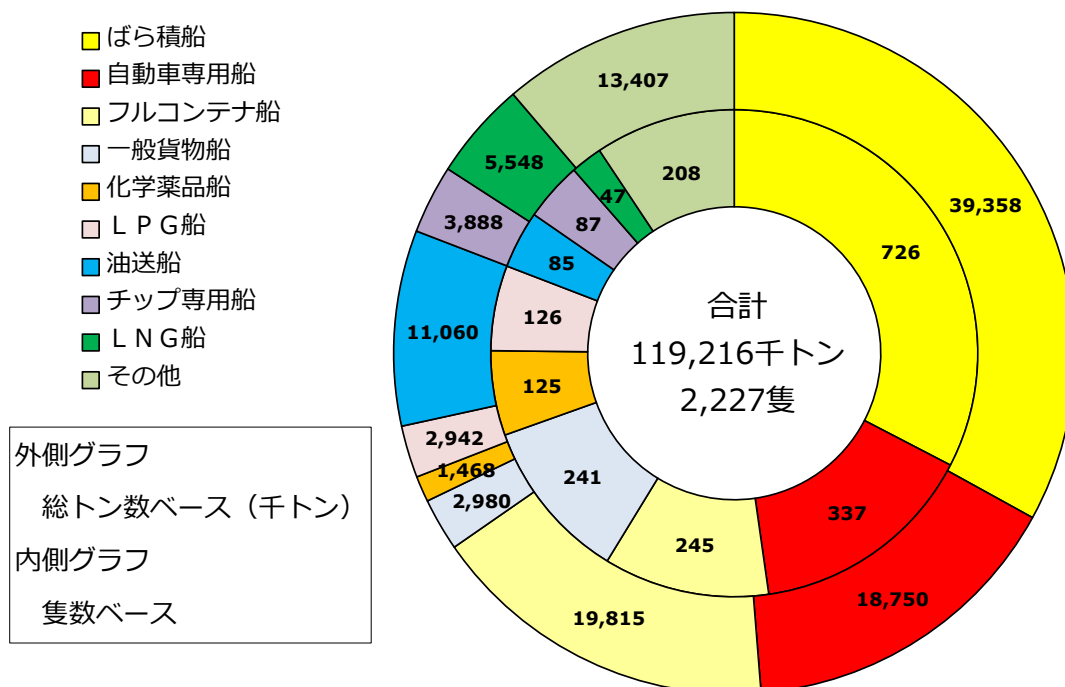


【図表 1-24】 我が国商船隊の船籍国別一覧



(出典) 国土交通省海事局調べ、2025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、2025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(%)
2024	28,583	8.8	26,108	6.7	2,474	36.3	7,344	▲ 0.5	7,156	1.4
2025	27,588	▲ 3.5	25,759	▲ 1.3	1,829	▲ 26.1	7,238	▲ 1.4	8,088	13.0

(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		2024年度			2025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)	0.8	-	0.0
	不定期・専用船	20,477	9.4	71.7	19,444	▲ 5.0	71.3
	油送船	790	4.6	2.8	481	▲ 39.2	1.8
	計	21,267	9.2	74.5	19,926	▲ 6.3	73.1
賃借料		6,033	9.2	21.1	6,134	1.7	22.5
その他		1,244	▲ 0.1	4.4	1,204	▲ 3.2	4.4
合 計		28,544	8.8	100.0	27,264	▲ 4.5	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	2023年度	2024年度	2025年度
営業収益	87.5	88.3	88.4
営業費用	79.4	80.1	77.6
乖離幅	8.1	8.3	10.8

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	2024年度			2025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	28,583	1,495	165	27,588	34	162
営業費用	26,108	1,239	137	25,759	28	133
営業損益	2,474	255	28	1,829	6	29

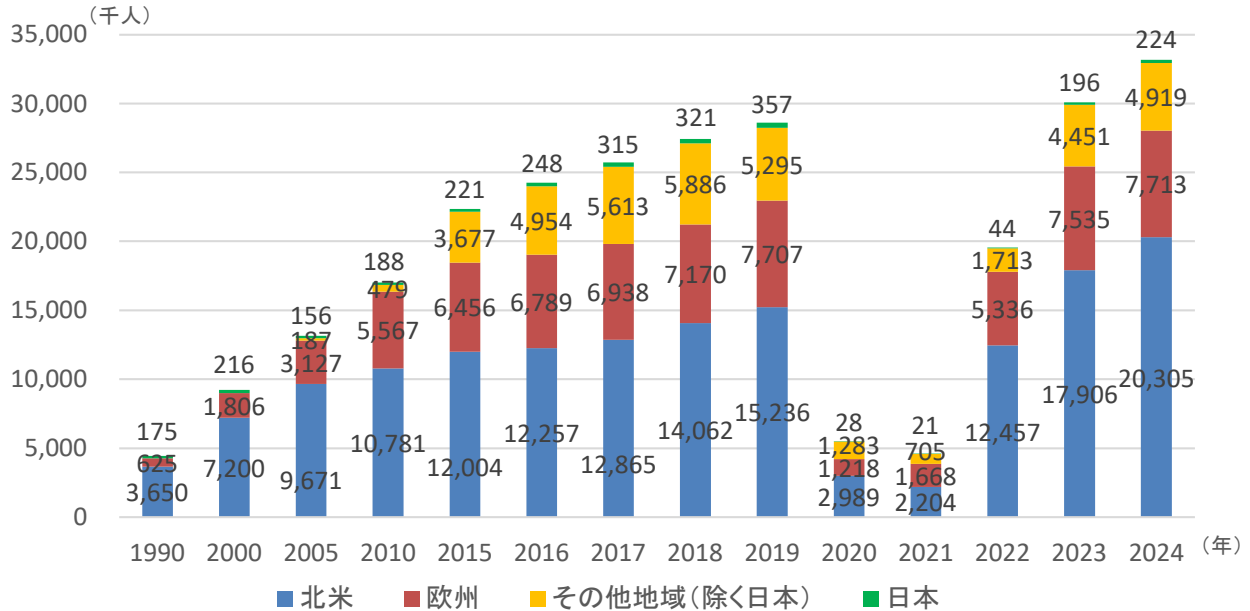
(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2024年度1ドル＝152.75円 2025年度1ドル＝149.99円
 2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

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

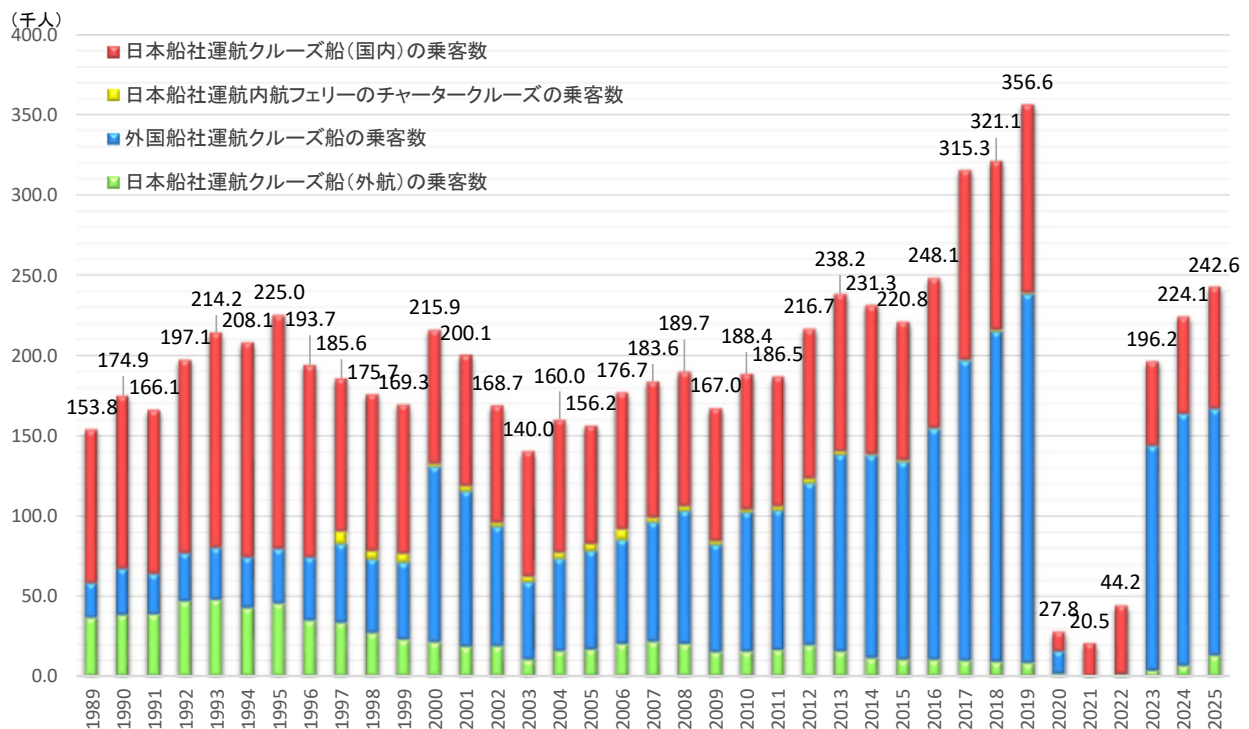
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表 1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA 2024 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



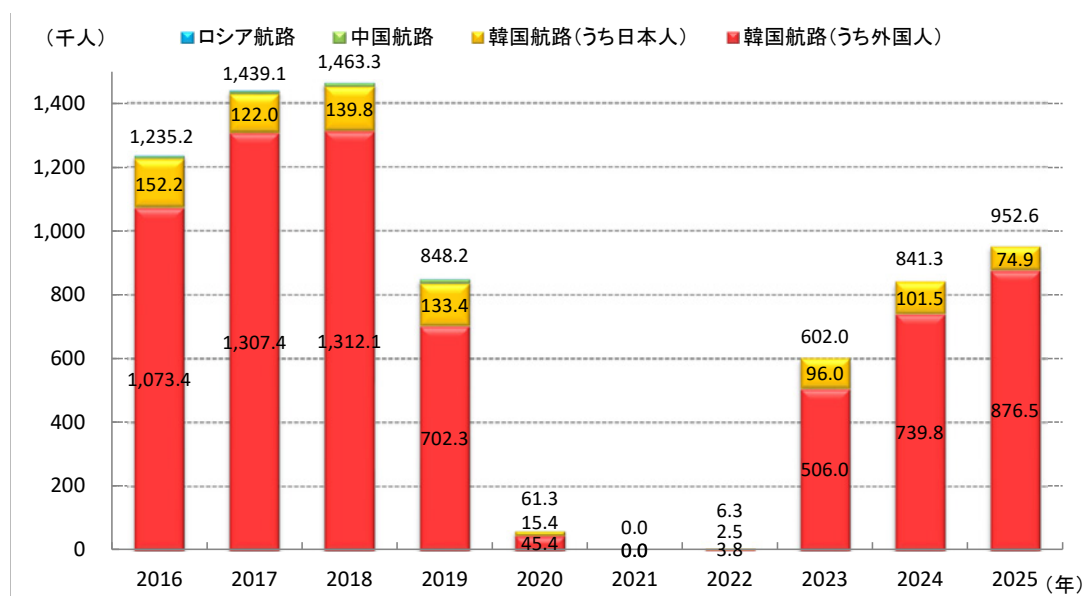
【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

(2026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
カメリアライン(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
			釜山～対馬(比田勝～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
ワゴングループ	台湾	やい丸	石垣～台湾(基隆)	パナマ	フェリー	21,535	545

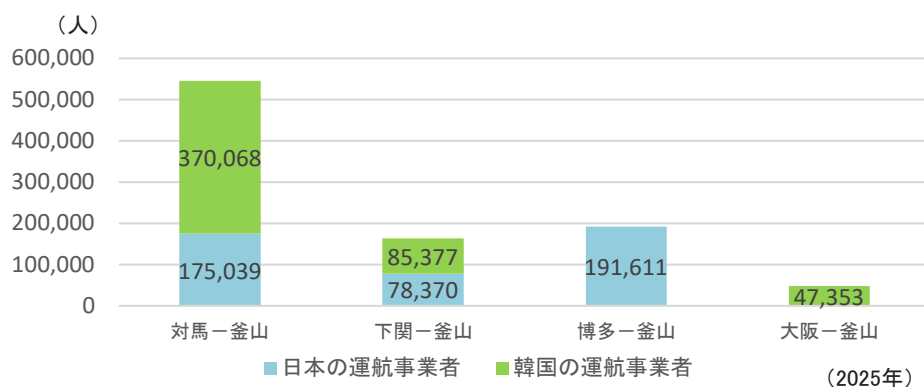
資料) 国土交通省海事局作成

【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	2022	379	528	1,069
	2023	372	512	1,039
	2024	373	525	1,057
	2025	371	517	1,029
	2026	369	504	1,012
特定旅客定期航路事業	2022	8	11	12
	2023	6	11	10
	2024	8	12	11
	2025	8	15	13
	2026	8	15	11
旅客不定期航路事業	2022	558	1,233	1,112
	2023	539	1,209	1,051
	2024	521	1,178	1,034
	2025	483	1,113	970
	2026	475	1,072	955
計	2022	945	1,772	2,193
	2023	917	1,732	2,100
	2024	902	1,715	2,102
	2025	862	1,645	2,012
	2026	852	1,591	1,978
うちフェリー航路事業	2022	135	157	278
	2023	132	152	253
	2024	132	152	261
	2025	133	152	263
	2026	131	150	257

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	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
	2024	67.6	1.3	2,969	6.2
特定旅客定期航路事業	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
	2024	0.35	0.5	2.54	▲ 2.9
旅客不定期航路事業	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
	2024	7.4	11.8	112.6	32.0
計	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
	2024	75.3	2.2	3,084	6.9

(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1-37】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
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
2024 台数	3,638	1.4	7,217	▲ 1.0	10,855	▲ 0.2
台キロ	1,047	7.0	722	1.8	1,768	4.8

(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	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	279,020	▲ 7,700	▲ 1,877	99.4
	2024	474	290,521	6,154	10,242	103.5
特定旅客定期航路事業	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
	2024	10	497	39	40	108.9
旅客不定期航路事業	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
	2024	771	29,636	193	589	101.8
計	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	304,005	▲ 7,226	▲ 1,140	99.6
	2024	1,255	320,654	6,386	10,871	103.4

（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		2024年度(8社)			2025年度(8社)		
航路数 航路距離 就航隻数		12 航路 9,310 km 43 隻 (2025年3月31日現在)			12 航路 9,310 km 43 隻 (2026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	1,364	60.5%	7.4%	1,327	59.4%	-2.7%
	乗用車・その他	889	39.5%	3.3%	906	40.6%	1.9%
	計	2,253	100.0%	5.7%	2,233	100.0%	-0.9%
	8トントラック換算計	1,731		6.5%	1,701		-1.8%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	891	61.6%	8.8%	836	60.6%	-6.2%
	乗用車・その他	556	38.4%	2.5%	543	39.4%	-2.4%
	計	1,447	100.0%	6.3%	1,379	100.0%	-4.7%
	8トントラック換算計	1,121		7.5%	1,060		-5.5%
旅 客	輸送人員	2,616	千人	10.8%	2,714	千人	3.8%
	輸送人キロ	1,490	百万人キロ	11.5%	1,539	百万人キロ	3.3%

(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. 2025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	2024年度(8社)	2025年度(8社)	対前年度比
営業収入	178,245	181,855	102.0%
営業費用	161,782	164,804	101.9%
営業損益	16,462	17,051	—
経常損益	16,834	16,636	—
当期損益	10,730	14,249	—

(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. 2025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)(2025年度)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	92,554	31.0%
	固定資産	205,864	69.0%
	資産合計	298,476	100.0%
負債	流動負債	62,928	21.1%
	固定負債	137,860	46.2%
	負債合計	201,326	67.5%
純資産		97,149	32.5%
負債・純資産合計		298,476	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	134	29	49	212

資料) 国土交通省海事局作成 (2026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
2024	276	531	192,075	362
2025	272	523	192,425	368
2026	269	518	190,860	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	対前年度伸び率	輸送人キロ	対前年度伸び率
2022	34,911	22.7	812,300	27.8
2023	37,205	6.6	887,213	9.2
2024	39,125	5.2	886,295	▲ 0.1

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
2022	73,842	▲ 9,693	▲ 7,116	91.8
2023	83,682	▲ 13,597	▲ 10,841	89.1
2024	75,387	▲ 8,790	▲ 7,468	91.4

資料) 国土交通省海事局作成





【図表1-46】登録事業者数の推移

区 分	2020年4月	2021年4月	2022年4月	2023年4月	2024年4月	2025年4月	2026年4月
登録事業者数	4,544	4,569	4,604	4,447	4,516	4,337	3,850

資料) 国土交通省海事局作成

- (注) 1. 2025年4月1日より「人の運送をする貨物定期航路事業」「人の運送をする内航不定期航路事業」の届出制から「内航貨客定期航路事業」「一般不定期航路事業」の登録制へ移行(2027年3月31日まで経過措置期間中)
2. みなし登録事業者を含む

【図表1-47】離島航路補助金の交付実績

(単位：百万円)

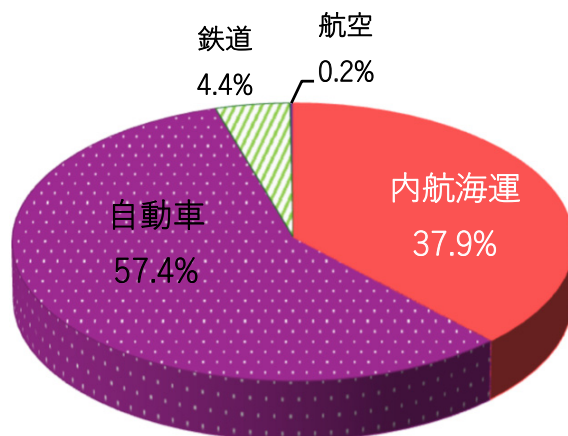
年 度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2020	112	126	8,695
2021	114	127	9,336
2022	115	127	9,269
2023	113	126	9,349
2024	112	125	9,348
2025	114	127	9,349

※交付決定額は補正予算を含む

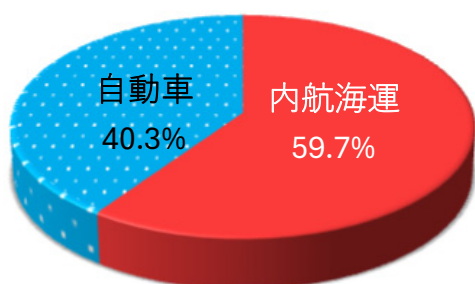
資料) 国土交通省海事局作成

4. 内航海運 ①内航海運の概況

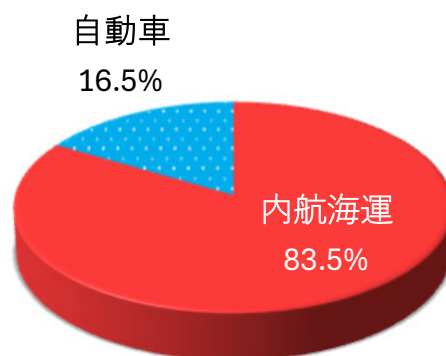
【図表1-48】 輸送機関別シェア（2024年度：トンキロベース）



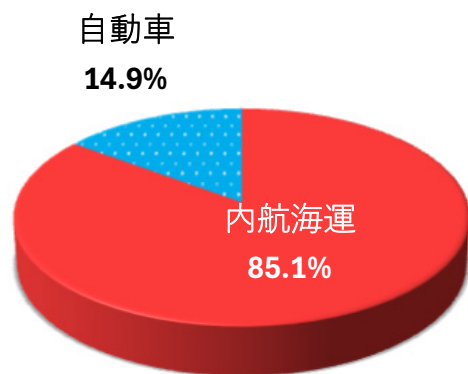
金属（鉄鋼等）



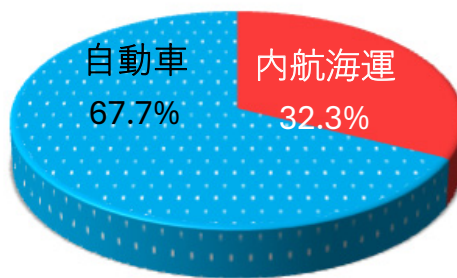
石油製品



セメント

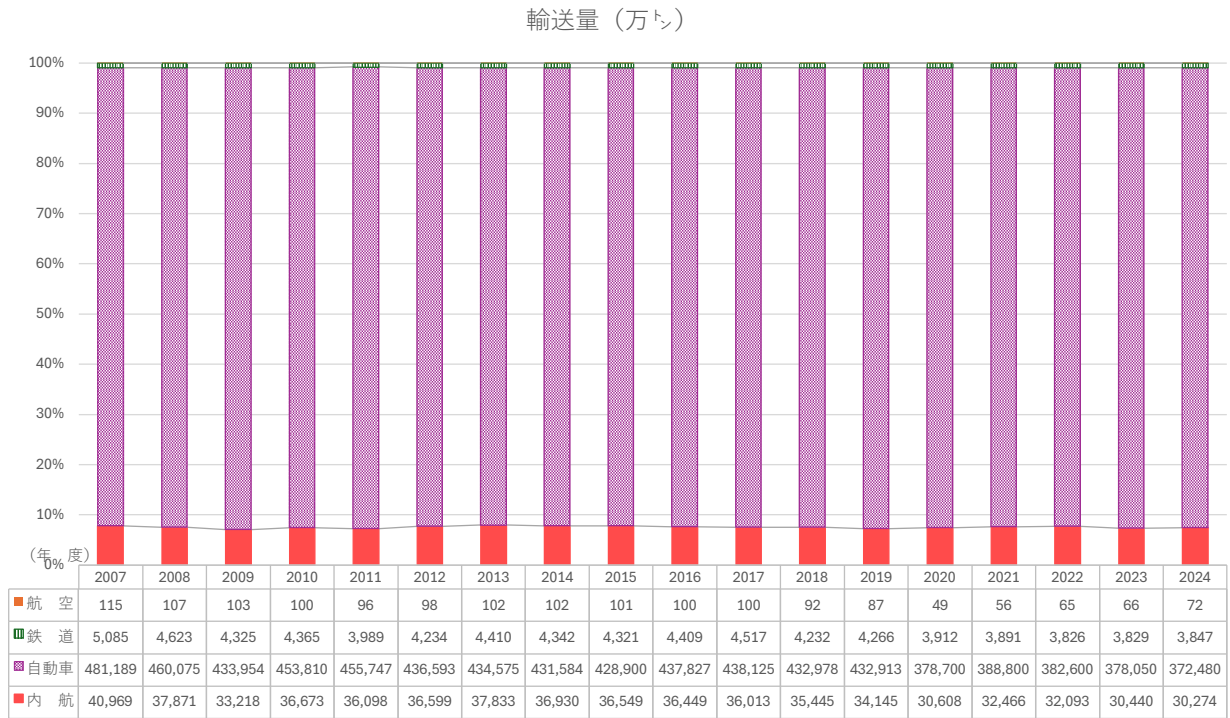


雑貨



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

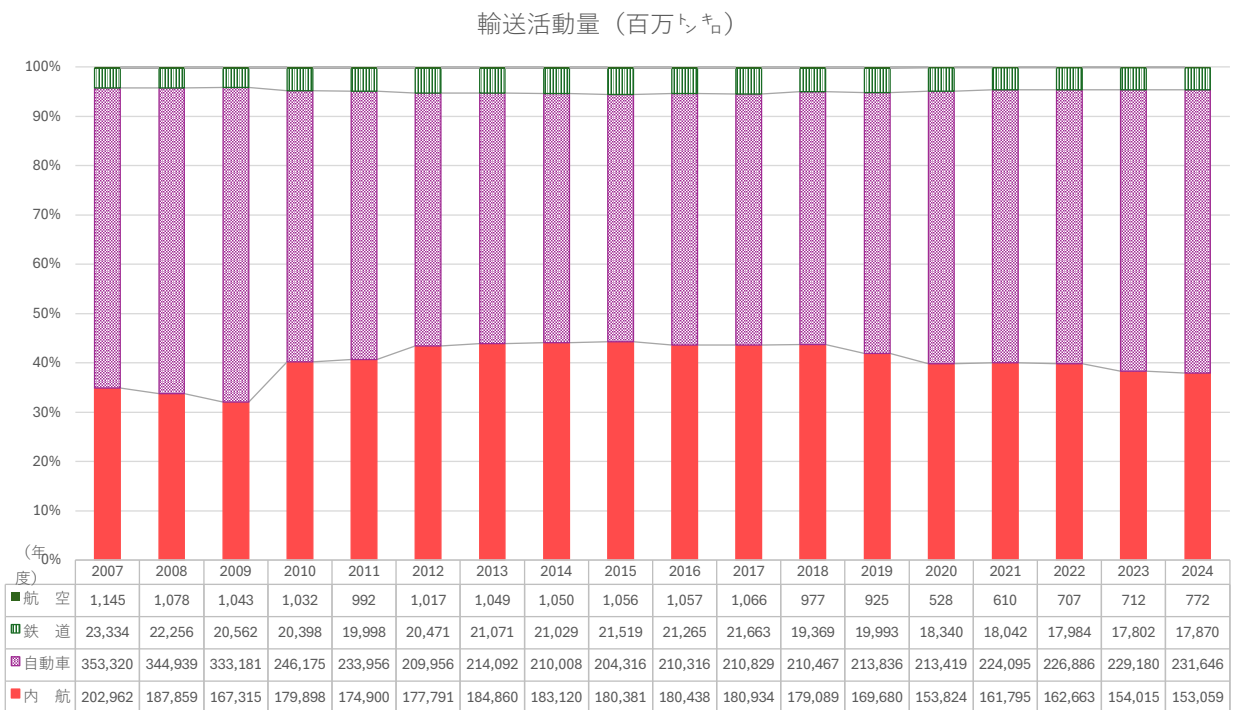
【図表1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



第1章



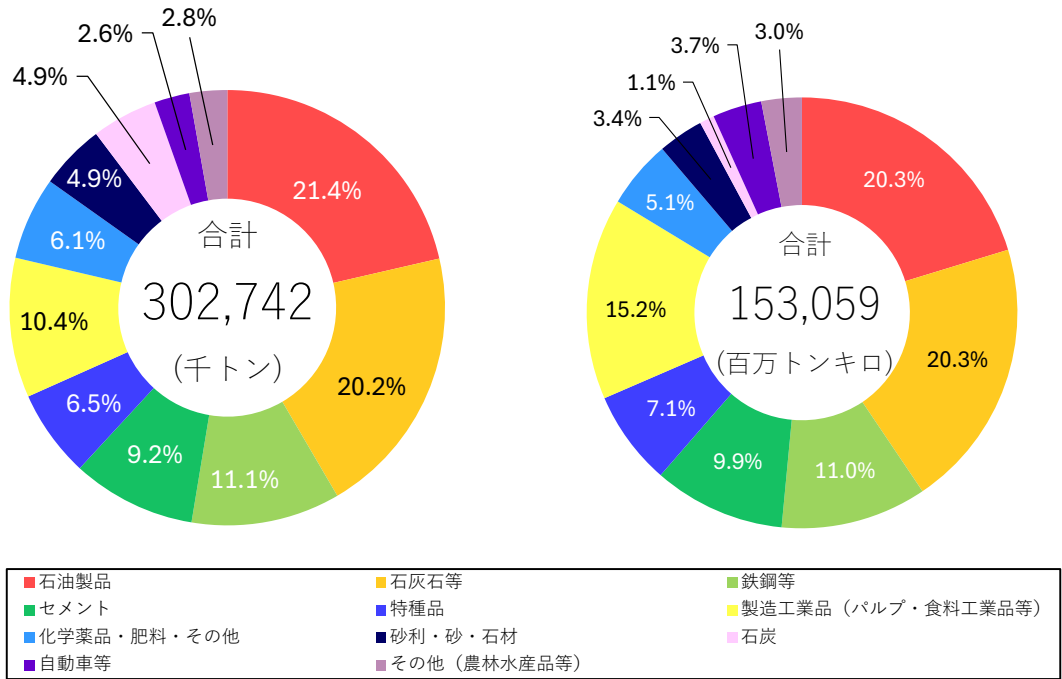
海上輸送分野



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

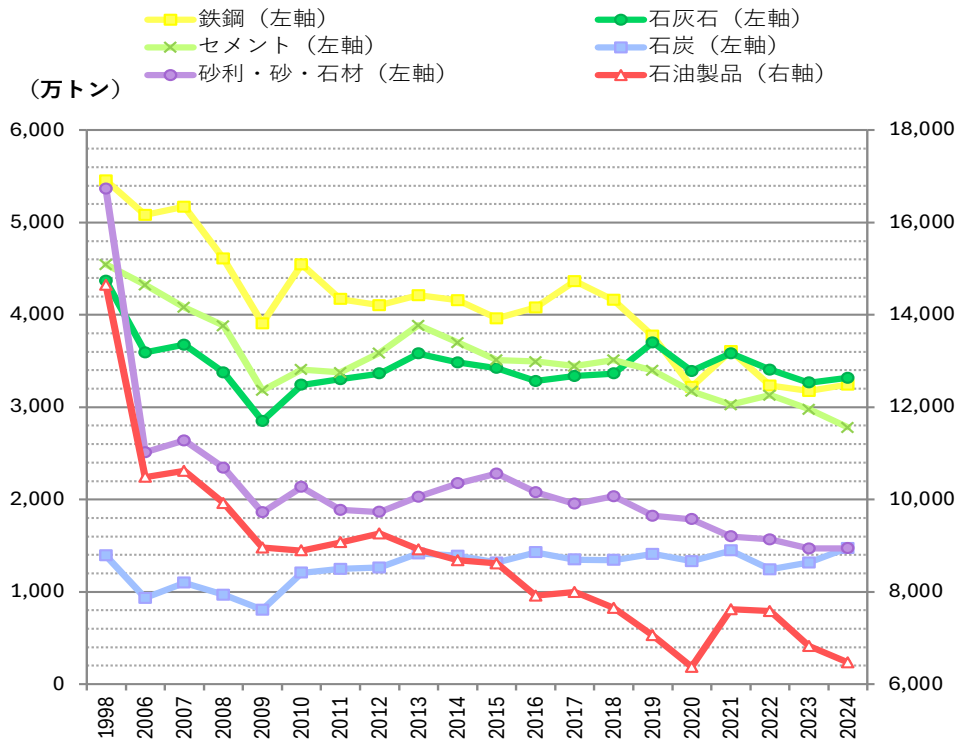


【図表 1-50】 輸送品目別シェア (2024年度)



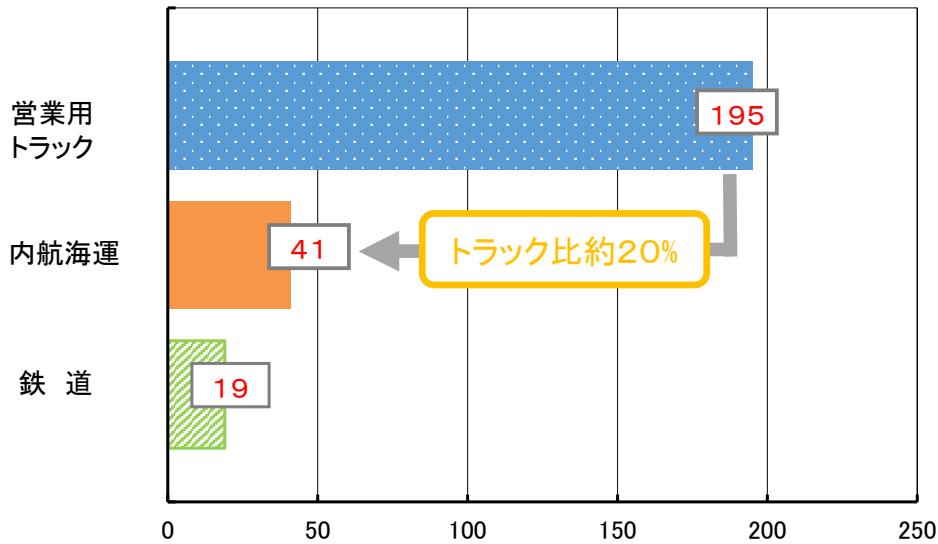
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-51】 主要品目別輸送量の推移



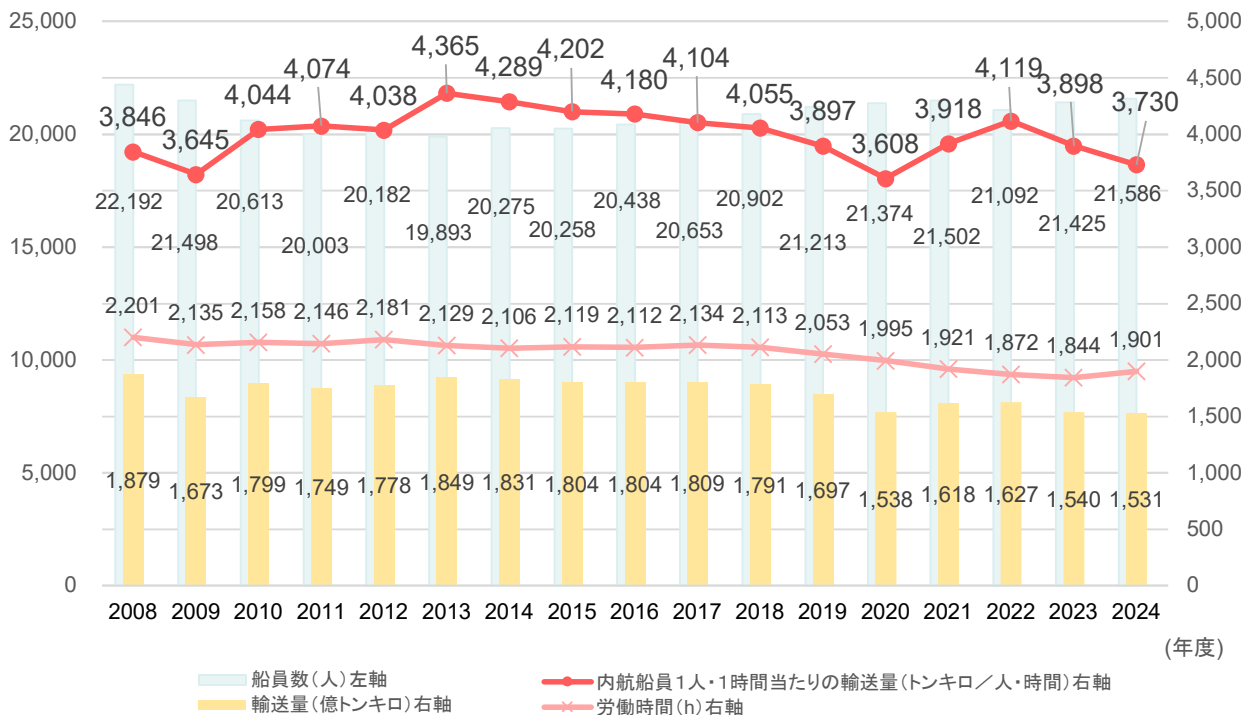
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-52】 輸送機関別の CO₂ 排出原単位 [g-CO₂/トンキロ] (2024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

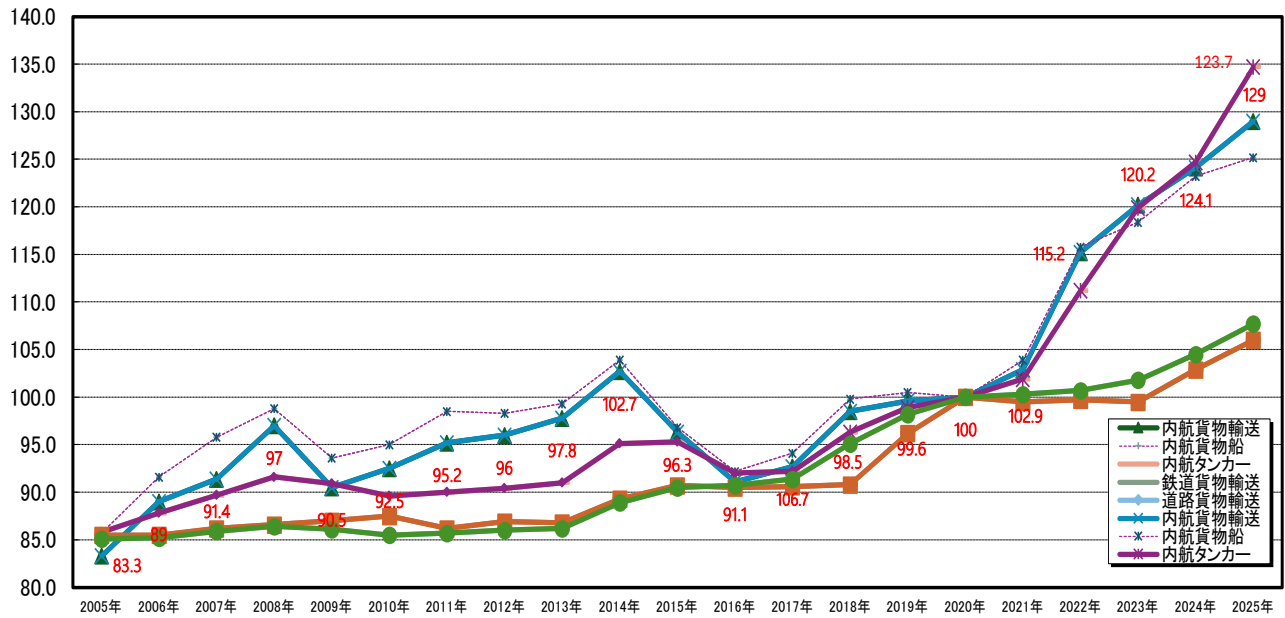
【図表1-53】 内航船舶1人・1時間あたりの輸送量推移



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



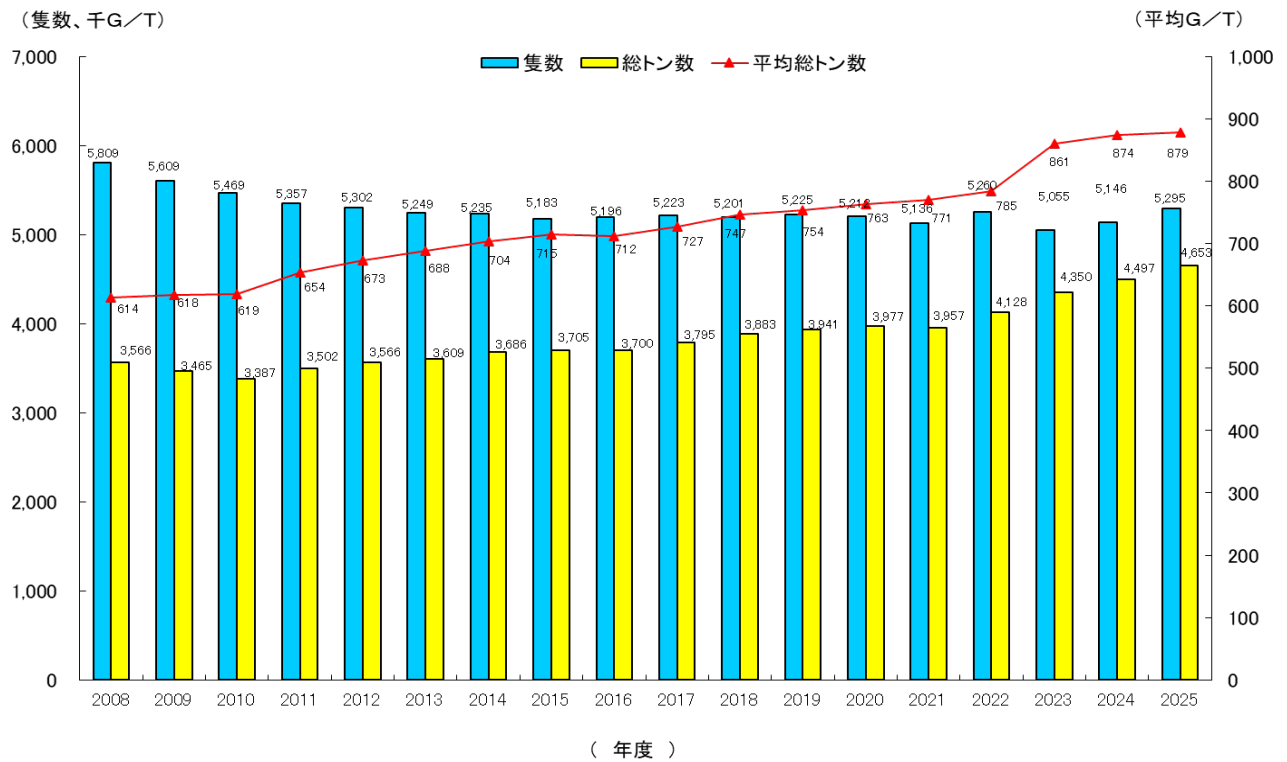
【図表1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2020年基準)



(注) 2020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

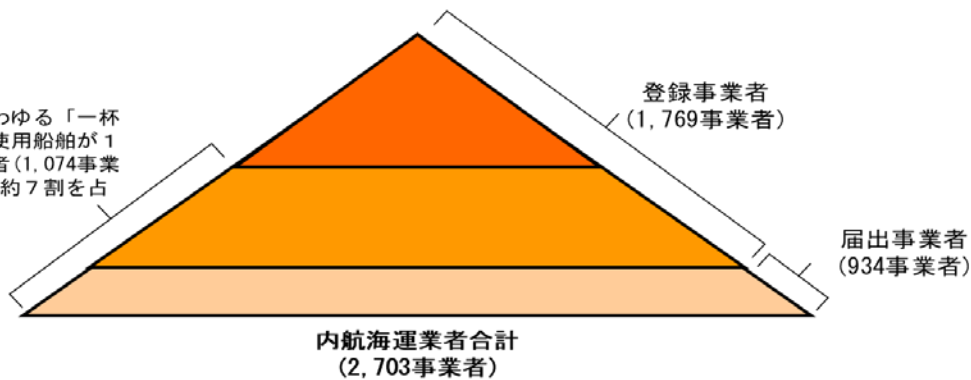
【図表1-56】内航海運の事業構造

概 要

1. 内航海運業者数 2,964事業者（うち、休止事業者261者） 99.7%が中小企業
2. 登録事業者数 1,943事業者（うち、休止事業者174者）
3. 届出事業者数 1,021事業者（うち、休止事業者87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(1,074事業者)で全事業者数の約7割を占めている。



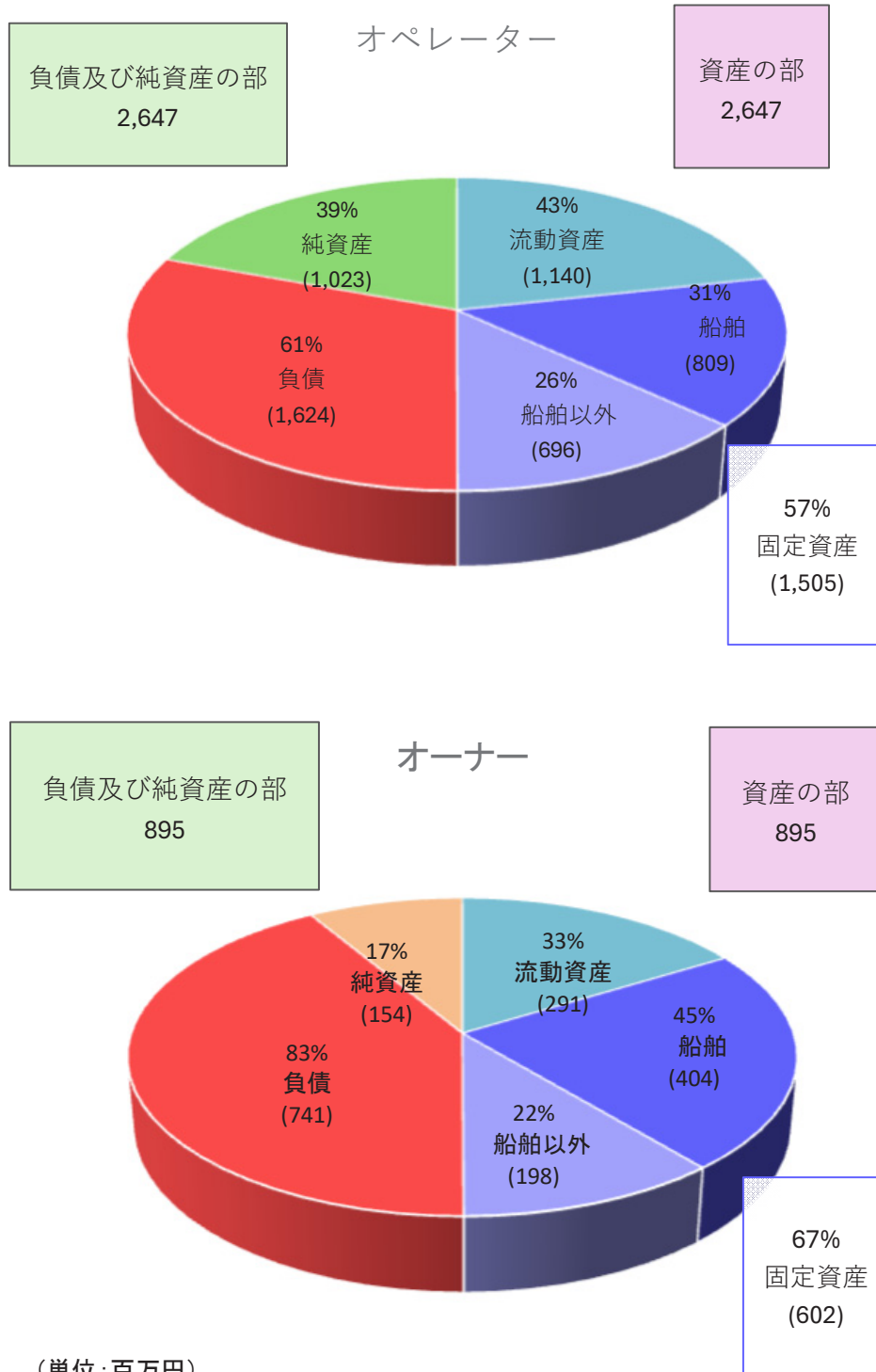
内航海運業者の構成ピラミッド（休止事業者を除く）

資料）国土交通省海事局作成（2026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（2024年度）



(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)	2016年3月31日		2026年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,770 (34.2)	44,119 (1.2)	1,716 (32.4)	39,527 (0.8)
100総トン以上200総トン未満	779 (15.0)	134,272 (3.6)	525 (9.9)	88,403 (1.9)
200総トン以上300総トン未満	305 (5.9)	78,644 (2.1)	387 (7.3)	102,774 (2.2)
300総トン以上400総トン未満	191 (3.7)	66,925 (1.8)	198 (3.7)	68,477 (1.5)
400総トン以上500総トン未満	1,018 (19.6)	498,552 (13.5)	1,078 (20.4)	529,568 (11.4)
500総トン以上700総トン未満	173 (3.3)	110,469 (3.0)	183 (3.5)	109,613 (2.4)
700総トン以上1000総トン未満	416 (8.0)	337,973 (9.1)	518 (9.8)	420,301 (9.0)
1000総トン以上2000総トン未満	131 (2.5)	193,934 (5.2)	198 (3.7)	285,200 (6.1)
2000総トン以上3000総トン未満	68 (1.3)	177,900 (4.8)	84 (1.6)	212,642 (4.6)
3000総トン以上4500総トン未満	181 (3.5)	666,658 (18.0)	210 (4.0)	783,509 (16.8)
4500総トン以上6500総トン未満	63 (1.2)	322,124 (8.7)	69 (1.3)	367,572 (7.9)
6500総トン以上	88 (1.7)	1,072,953 (29.0)	129 (2.4)	1,645,247 (35.4)
合計	5,183 (100)	3,704,523 (100)	5,295 (100)	4,652,835 (100)
平均総トン数	715		879	

(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

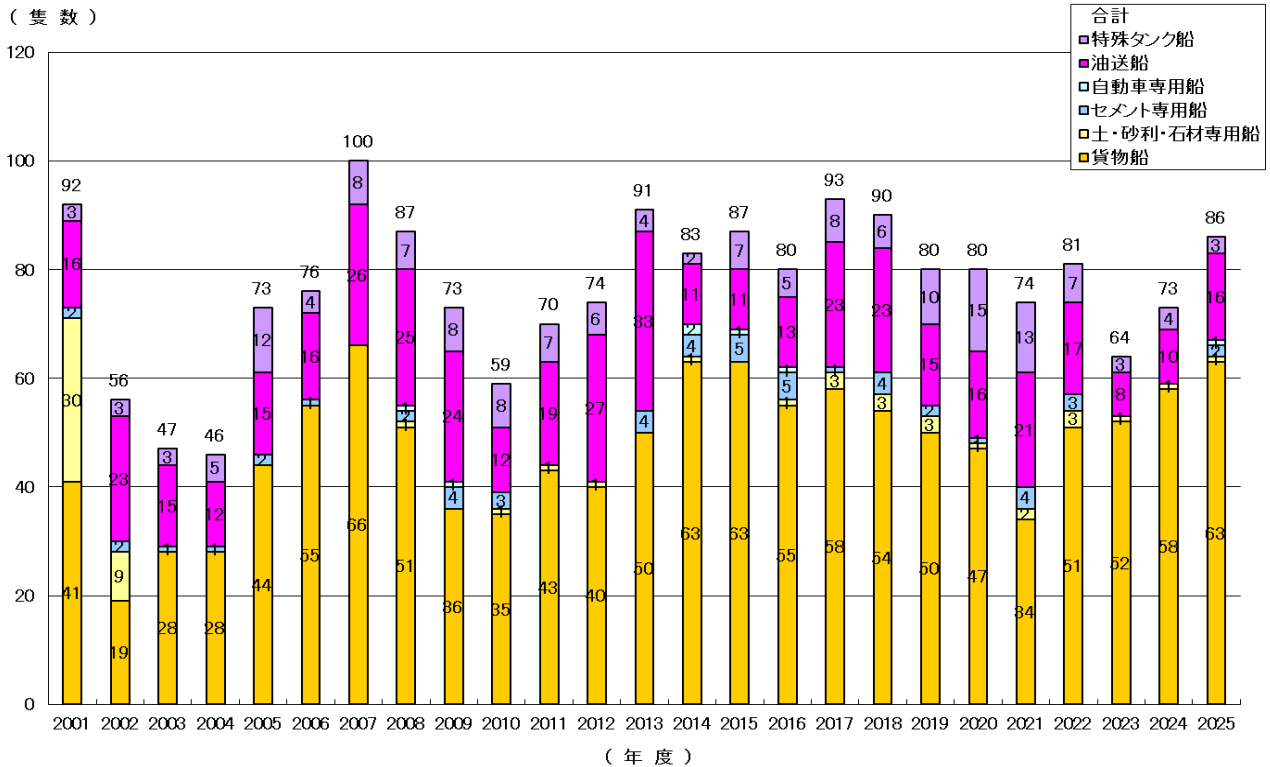
船 種	2016年3月31日			2026年3月31日		
	隻数	総トン数		隻数	総トン数	
その他貨物船	3,438	1,819,421	(529)	3,775	2,790,774	(739)
土・砂利・石材専用船	353	222,536	(630)	188	150,562	(801)
セメント専用船	145	414,547	(2,859)	132	387,833	(2,938)
自動車専用船	16	73,162	(4,573)	11	34,316	(3,120)
油送船	942	977,179	(1,037)	906	1,077,180	(1,189)
特殊タンク船	289	197,678	(684)	283	212,170	(750)
合 計	5,183	3,704,523	(715)	5,295	4,652,835	(879)

(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。

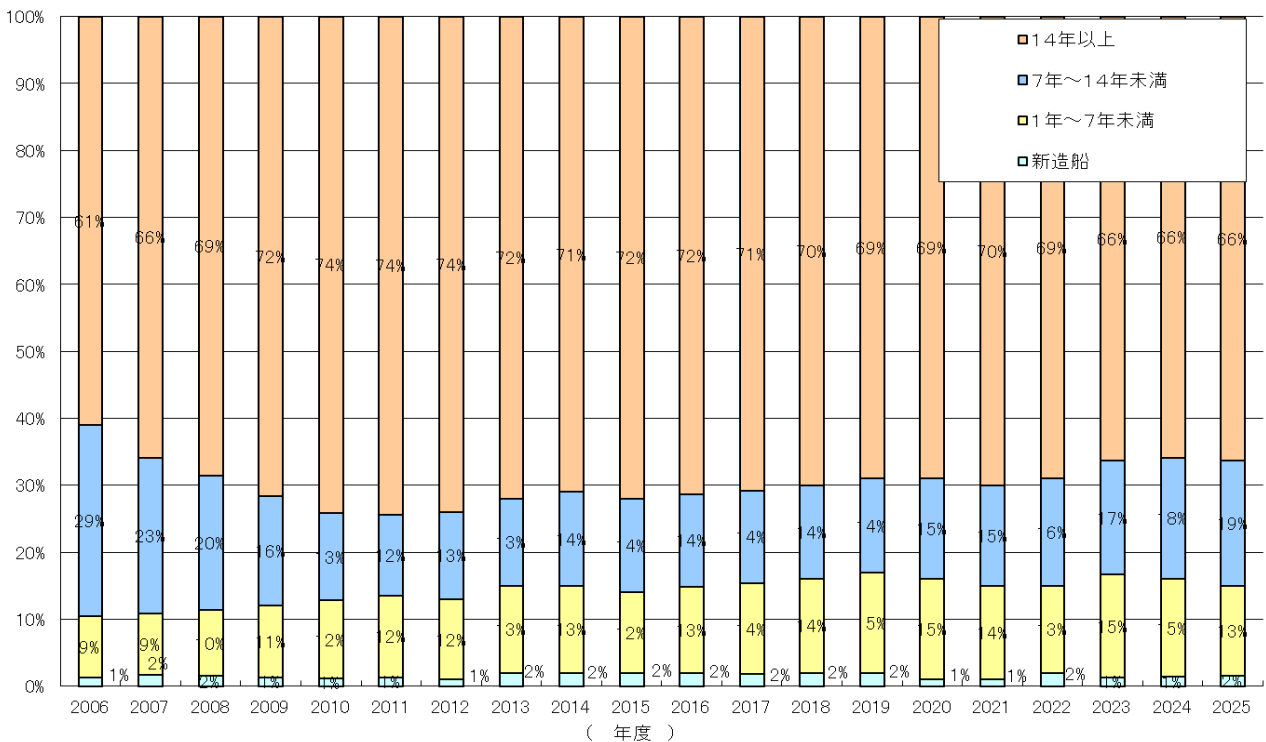
資料) 国土交通省海事局作成

【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

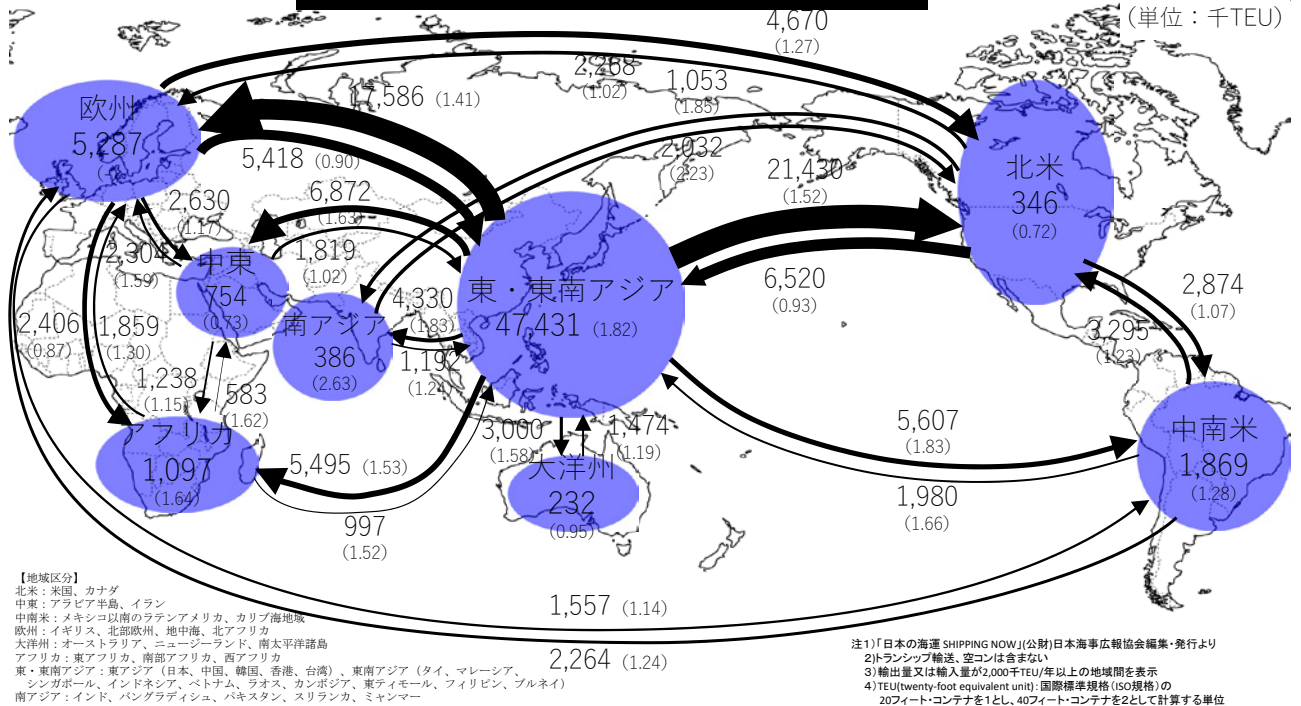
【図表 1-62】世界の国際海上コンテナ荷動量（2024 年（対 2014 年比））

○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 13,115 万 TEU）と大きな値を占める。

世界合計：18,510 万 TEU（1.49）

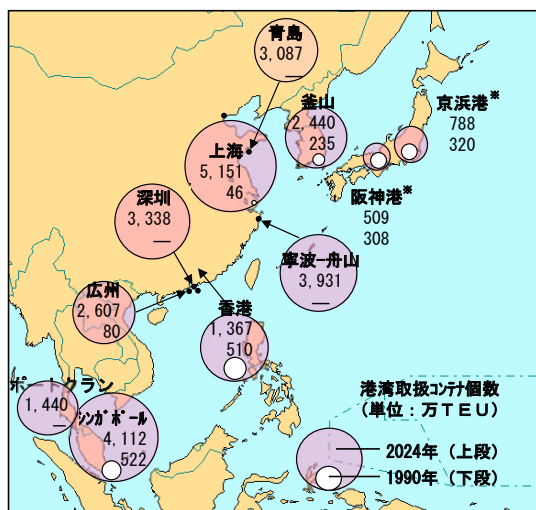
※括弧内は 2014 年比

（単位：千 TEU）



【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2023年の順位。
 なお、2024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。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

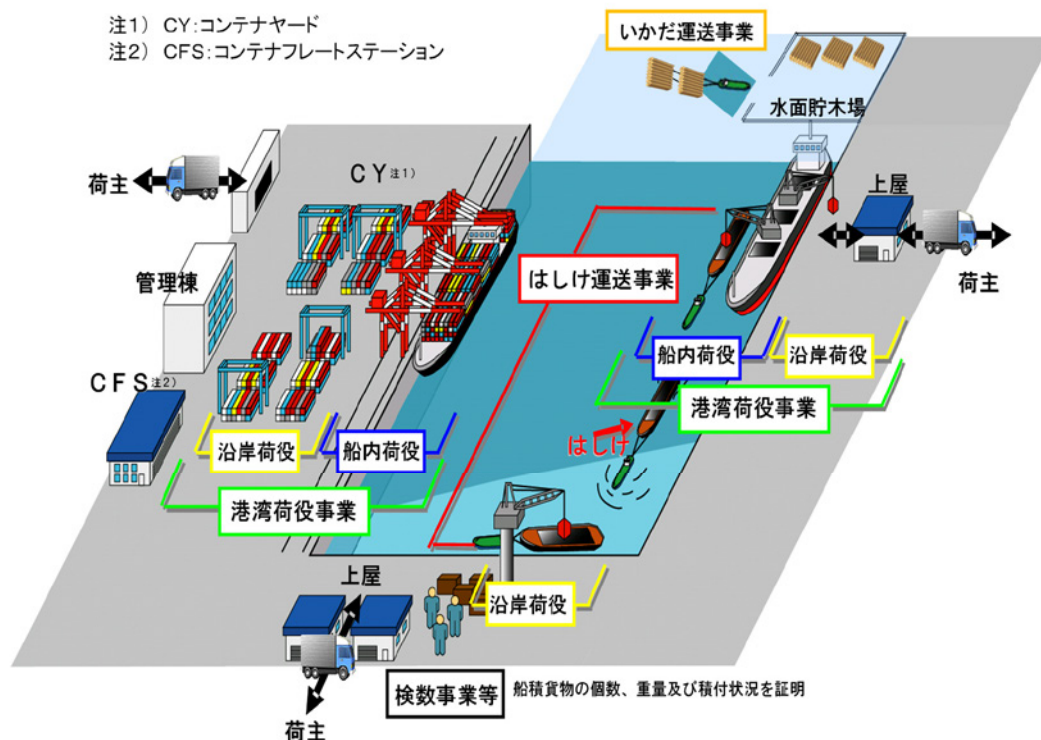
（単位：万 TEU）

1990年			2024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)	5,151
2	香港	510	2 (2)	シンガポール	4,112
3	ロッテルダム	367	3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,931
4	高雄	349	4 (4)	深圳(中国)	3,338
5	神戸	260	5 (5)	青島(中国)	3,087
6	釜山	235	6 (6)	広州(中国)	2,607
7	ロサンゼルス	212	7 (7)	釜山(韓国)	2,440
8	ハンブルク	197	8 (8)	天津(中国)	2,329
9	ニューヨーク・ニュージャージー	187	9 (9)	ドバイ(UAE)	1,554
10	基隆	183	10 (11)	ポートクリン(マレーシア)	1,465
11	横浜	165			
13	東京	156	45 (46)	東京	470
			70 (68)	横浜	308
			75 (72)	神戸	277
			76 (75)	名古屋	276
24	名古屋	90	87 (84)	大阪	232

※京浜港・阪神港の順位：2024年(2023年)
 京浜港：26位(24位)
 阪神港：43位(38位)

②港湾運送事業の現状

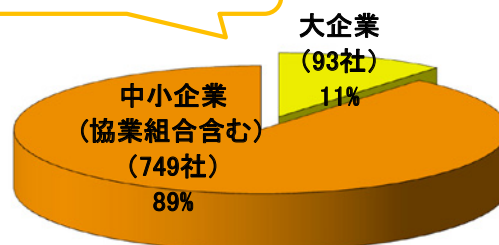
【図表 1-64】 港湾荷役の作業形態



【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

(2025年3月現在)			
区分	許可数	事業者数	純事業者数
一般港湾運送事業	585	1,139	842
港湾荷役事業	905		
はしけ事業	140		
いかだ事業	34		
検数事業	6	28	
鑑定事業	13		
検量事業	19		

中小企業の占める割合が
非常に高い(約89%)

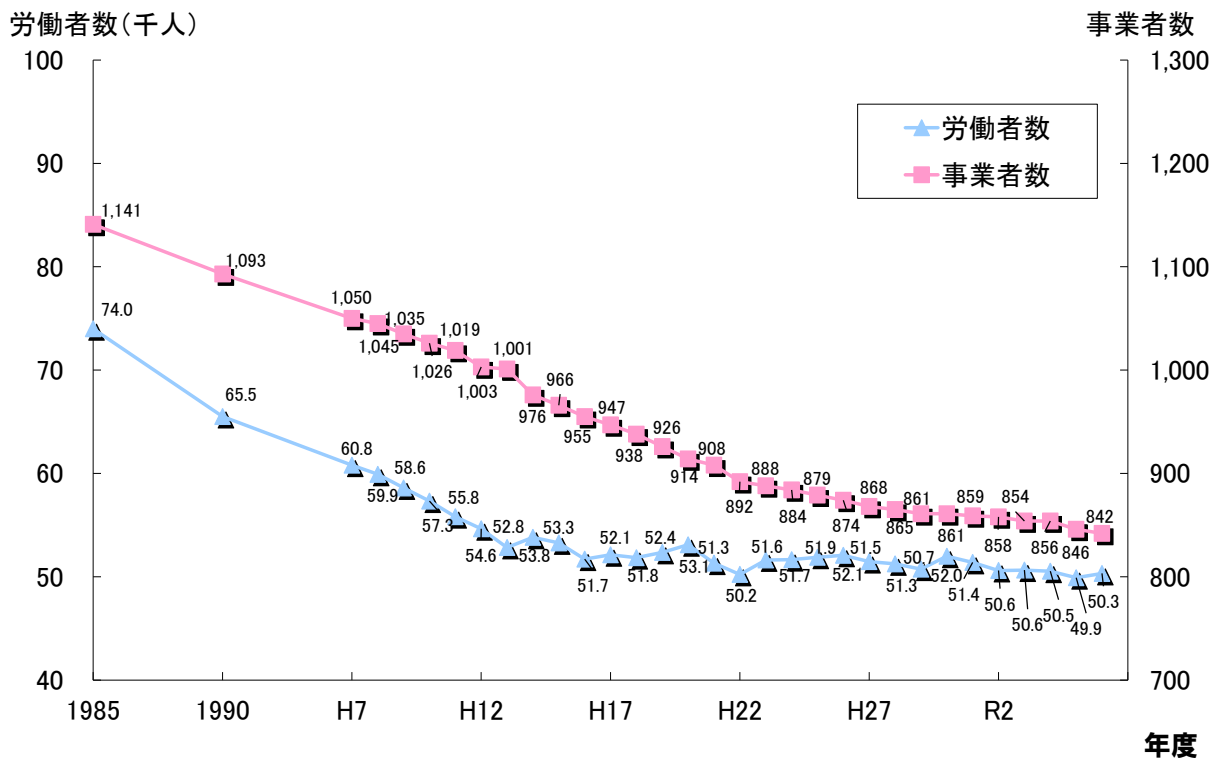


(注) 事業者数は、各港湾毎(支店等含む。)の事業者数、純事業者数とは全国(支店等を除く。)ベースの事業者数をいう。

(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

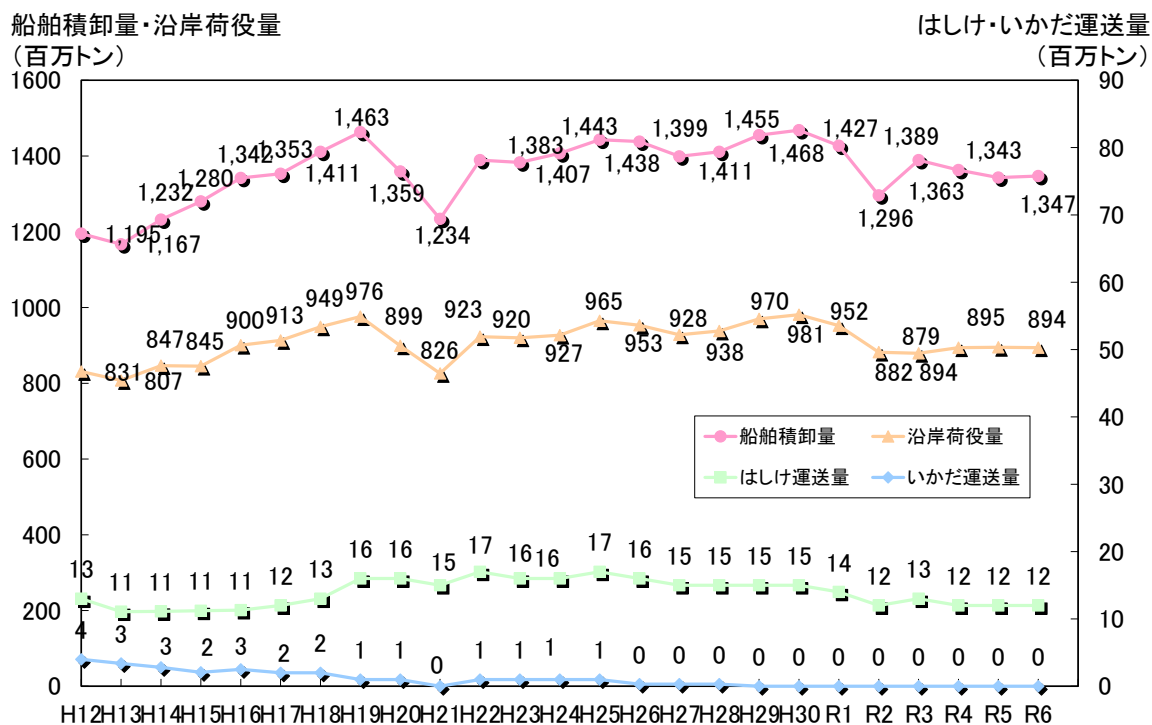
【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



○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。

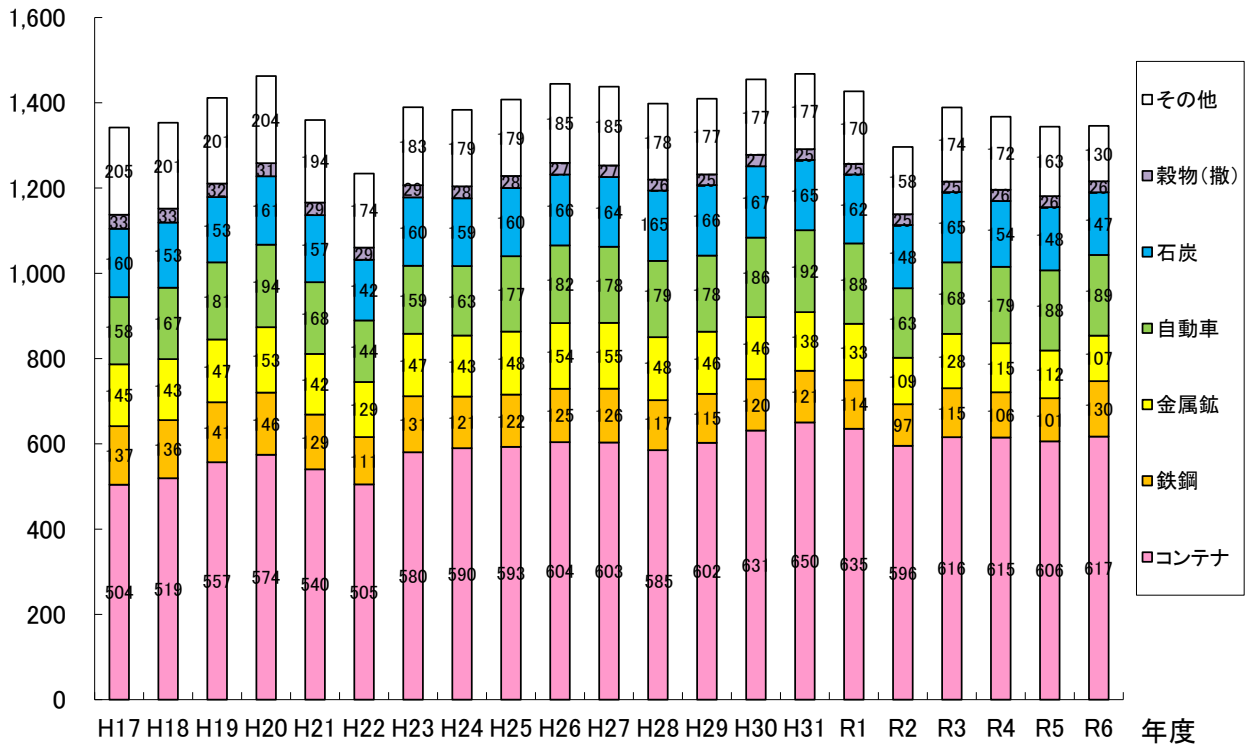
【図表 1-67】 港湾運送料の推移



○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

(百万トン)

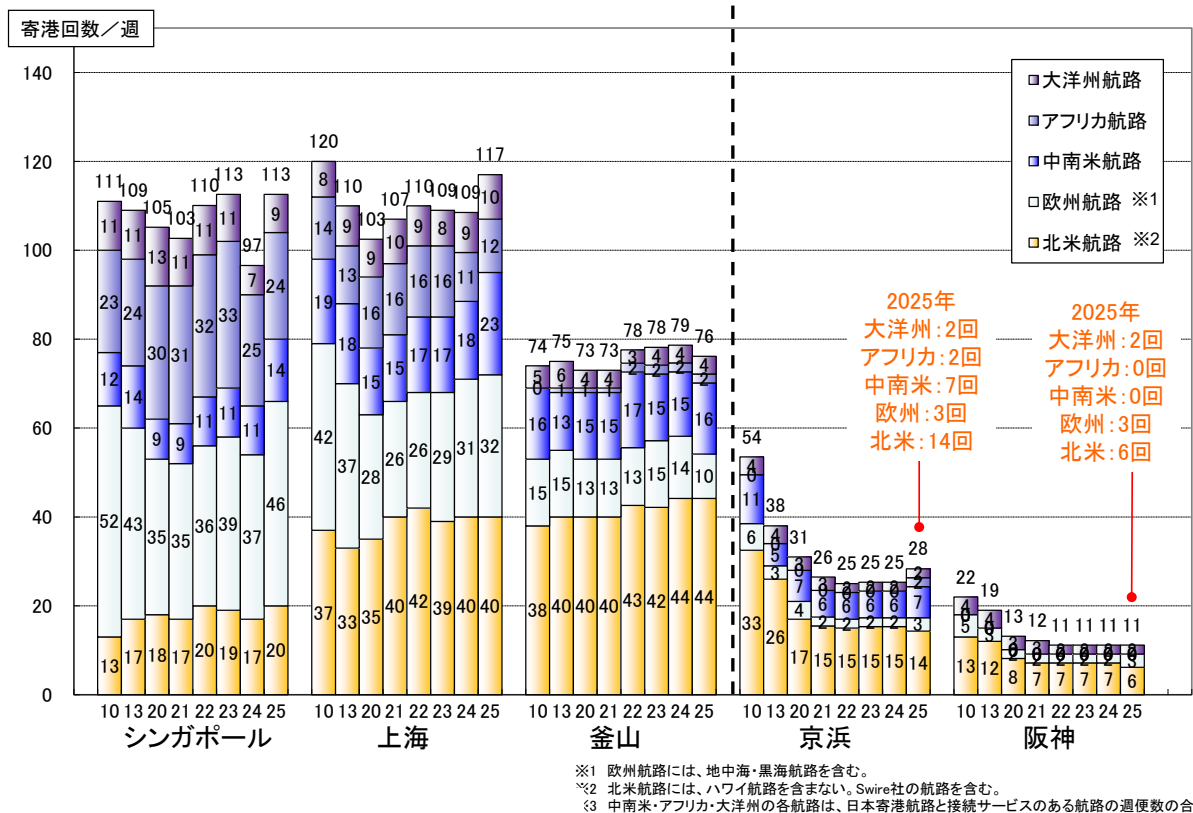


○国土交通省港湾局調べ



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

政策の背景

国際基幹航路の寄港を確保することは、我が国立地企業の国際物流のリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくためにも重要。コンテナ船の大型化等を背景に世界的に寄港地の選択が進んでいることから、我が国においても基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾※1」に「選択」し、ハード・ソフト一体となった施策を国・港湾運営会社※2、港湾管理者が連携しながら「集中」して実施

※1 2010年に京浜港(東京港、川崎港、横浜港)と阪神港(大阪港、神戸港)を国際コンテナ戦略港湾に選定

※2 国、港湾管理者、民間から出資し、2014年に阪神国際港湾株式会社(HPC)、2016年に横浜川崎国際港湾株式会社(YKIP)を設立

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。

政策の方向性

(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 2024年2月公表)

集貨

- 多様な輸送モードを活用した集貨
- アジア等からの広域集貨に向けた仕組みの構築
- 国際コンテナ戦略港湾における積替円滑化
- 港湾運営会社による取組の推進

これまでの主な成果

①国際フィーダー航路網が強化

	港湾運営会社設立前	2026年5月現在
京浜港	39便 (2016年3月)	53便 (2026年5月)
阪神港	68便 (2014年4月)	100便 (2026年5月)

②内航コンテナ船の大型化が進展

内航コンテナ船の大型化が進展
<最大船型>
400TEU型(2013年)
1,000TEU型(2026年5月現在)

③横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナル、神戸港 KICT (PC14-17)での一体利用開始

創貨

- 国際コンテナ戦略港湾におけるロジスティクス機能の強化
- 創貨に資する産業立地の推進

これまでの主な成果

①新たな施設が整備され貨物需要が創出

	支援施設数	取扱貨物量(2025年度)	延床面積
京浜港	9棟	約20,000TEU	約189,100m ²
阪神港	4棟	約7,100TEU	約59,600m ²

②大規模・大水深のコンテナターミナルを整備

出典: 横浜港提供資料
※横浜港新本牧コンテナターミナルの例

競争力強化

- 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した施設の整備等
- 労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃対応等を踏まえたDX・GX推進
- 港湾運営会社の経営基盤の強化

これまでの主な成果

②国際コンテナ戦略港湾でのDX・GXが推進

	横浜港	大阪港	神戸港	東京港
※2026年7月時点	CONPAS: 南本牧ふ頭本牧BC、D1+、D4+ <遠隔操作RTG> <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	CONPAS: 大井ふ頭(1・2号、3・4号、6/7号)、青海ふ頭4号、中央防波堤外側(Y1)+ <遠隔操作RTG> 青海公共CT(一部運用中) <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	CONPAS: PC-18 KICT <遠隔操作RTG> PC-18(整備中) PC-14~17(整備中) <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成	CONPAS: 大井ふ頭(1・2号、3・4号、6/7号)、青海ふ頭4号、中央防波堤外側(Y1)+ <遠隔操作RTG> 青海公共CT(一部運用中) <GX> 港湾脱炭素化推進計画作成

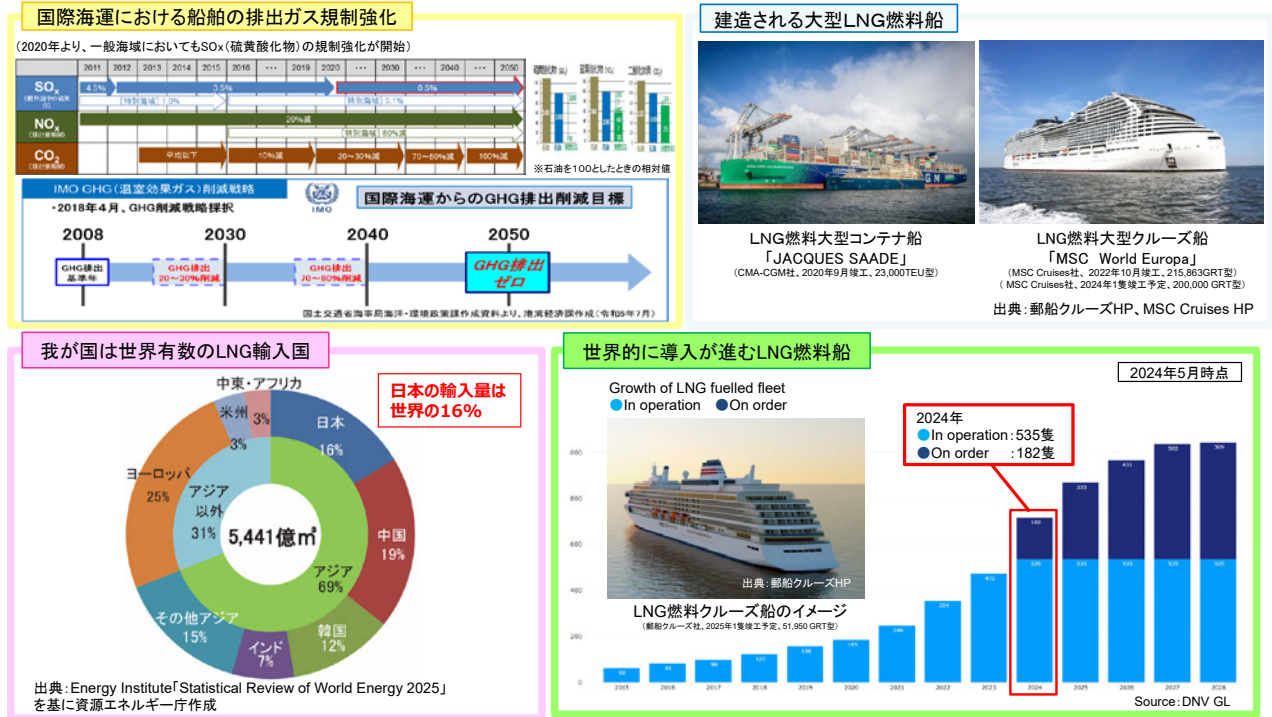
※RTG: タイヤ式門型クレーン
※CONPAS: コンテナターミナルのゲート前周回の解消等を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム

③国際基幹航路の寄港の維持・拡大を図るためのとん税・特別とん税の軽減措置の創設(2020年)

④LNGバンカリング拠点の形成

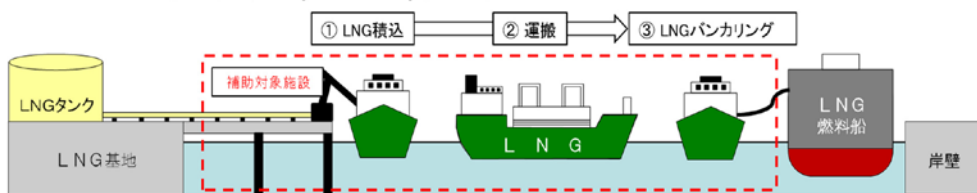
【図表 1-71】 LNG バンカリング拠点の形成

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)・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) (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。

