

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、%)

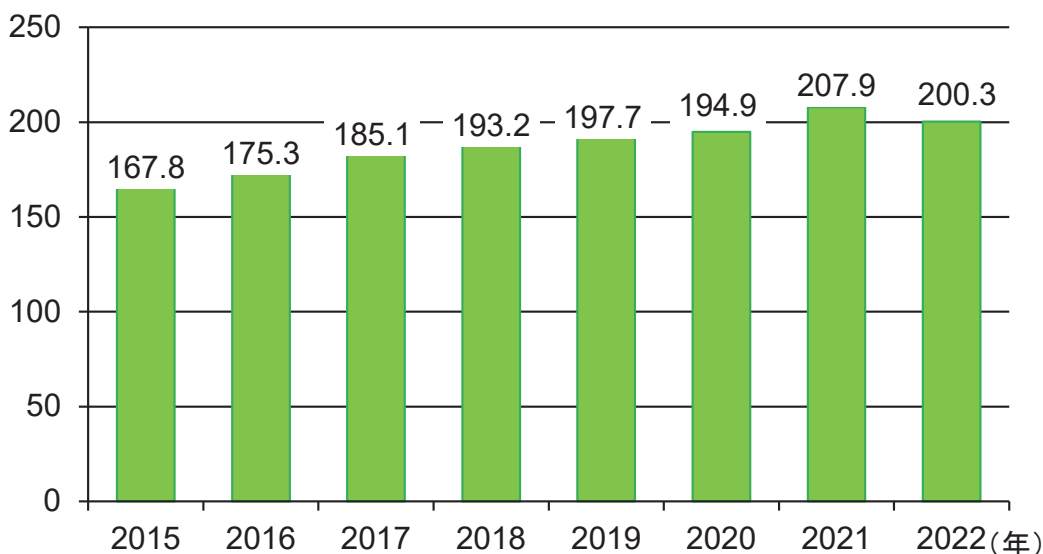
品目 年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2013年	1,900	996	2,896	1,189	1,185	363	4,649	10,282
対前年増減率	▲ 2.8	5.6	▲ 0.1	13.2	18.6	14.2	6.5	6.8
2014年	1,851	976	2,827	1,342	1,220	409	4,783	10,581
対前年増減率	▲ 2.6	▲ 2.0	▲ 2.4	12.9	3.0	12.7	2.9	2.9
2015年	1,920	1,041	2,961	1,358	1,136	430	4,934	10,819
対前年増減率	3.7	6.7	4.7	1.2	▲ 6.9	5.1	3.2	2.2
2016年	1,985	1,097	3,082	1,419	1,142	450	5,046	11,139
対前年増減率	3.4	5.4	4.1	4.5	0.5	4.7	2.3	3.0
2017年	2,037	1,106	3,143	1,477	1,212	475	5,297	11,604
対前年増減率	2.6	0.8	2.0	4.1	6.1	5.6	5.0	4.2
2018年	2,061	1,118	3,179	1,478	1,273	474	5,521	11,925
対前年増減率	1.2	1.1	1.1	0.1	5.0	▲ 0.2	4.2	2.8
2019年	2,017	1,080	3,097	1,455	1,299	481	5,648	11,980
対前年増減率	▲ 2.1	▲ 3.4	▲ 2.6	▲ 1.6	2.0	1.5	2.3	0.5
2020年	1,852	996	2,818	1,505	1,179	520	5,564	11,586
対前年増減率	▲ 8.2	▲ 7.8	▲ 9.0	3.4	▲ 9.2	8.1	▲ 1.5	▲ 3.3
2021年	1,854	1,015	2,869	1,520	1,226	530	5,837	11,982
対前年増減率	0.1	1.9	1.8	1.0	4.0	1.9	4.9	3.4
2022年	1,957	1,049	3,006	1,477	1,220	517	5,700	11,920
対前年増減率	5.6	3.3	4.8	▲ 2.8	▲ 0.5	▲ 2.5	▲ 2.3	▲ 0.5

(注) 2022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)

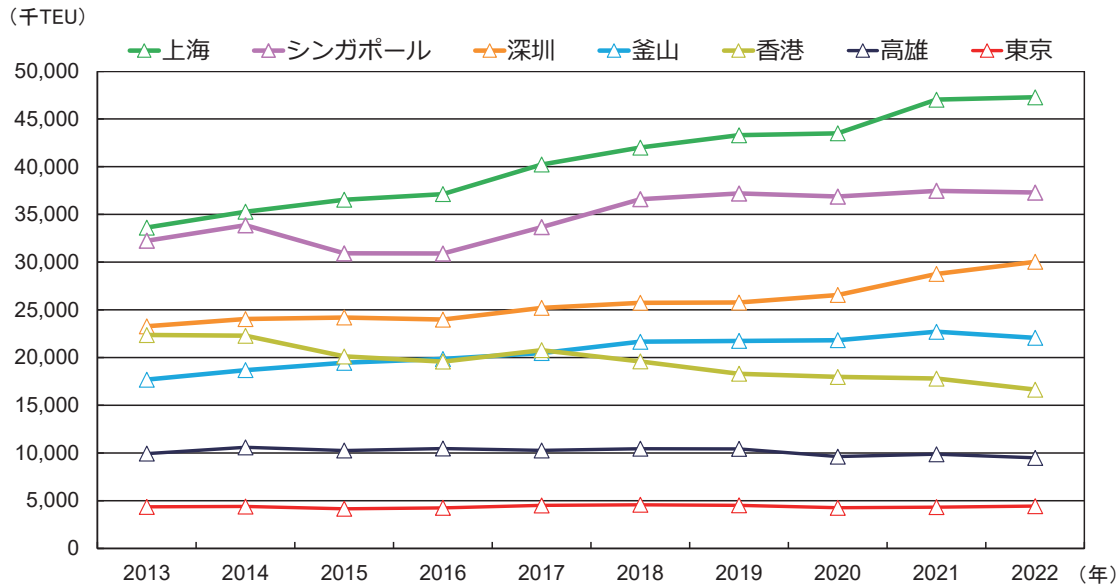


資料) Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より国土交通省海事局作成

(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. 2022 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国土交通省海事局作成

【図表 1-4】 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

順位	2021年	港湾名	国名	2022年取扱量 (千TEU)	2021年取扱量 (千TEU)	対前年増 減率 (%)
1	1	上海	中国	47,280	47,025	0.5
2	2	シンガポール	シンガポール	37,290	37,468	▲ 0.5
3	3	寧波舟山 (Ninbo-Zhoushan)	中国	33,360	31,080	7.3
4	4	深圳 (Shenzhen)	中国	30,040	28,760	4.5
5	6	青島 (Qingdao)	中国	25,660	23,700	8.3
6	5	広州 (Guangzhou)	中国	24,600	24,180	1.7
7	7	釜山 (Busan)	韓国	22,072	22,706	▲ 2.8
8	8	天津 (Tianjin)	中国	21,030	20,260	3.8
9	9	ロサンゼルス/ロング・ビーチ	アメリカ	19,045	20,062	▲ 5.1
10	10	香港	中国	16,637	17,800	▲ 6.5
11	11	ロッテルダム	オランダ	14,455	15,300	▲ 5.5
12	13	ドバイ	UAE	13,970	13,742	1.7
13	12	アントワープ	ベルギー	13,500	14,240	▲ 5.2
14	14	ポートケラン	マレーシア	13,224	13,724	▲ 3.6
15	15	廈門 (Xieman・Amoy)	中国	12,420	12,040	3.2
16	16	タンジュンペラパス	マレーシア	10,513	11,200	▲ 6.1
17	18	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	9,494	8,986	5.7
18	17	高雄 (Kaohsiung)	台湾	9,492	9,864	▲ 3.8
19	20	レムチャパン	タイ	8,741	8,523	2.6
20	19	ハンブルク	ドイツ	8,350	8,799	▲ 5.1
(参考)		東京	日本	4,433	4,326	2.5

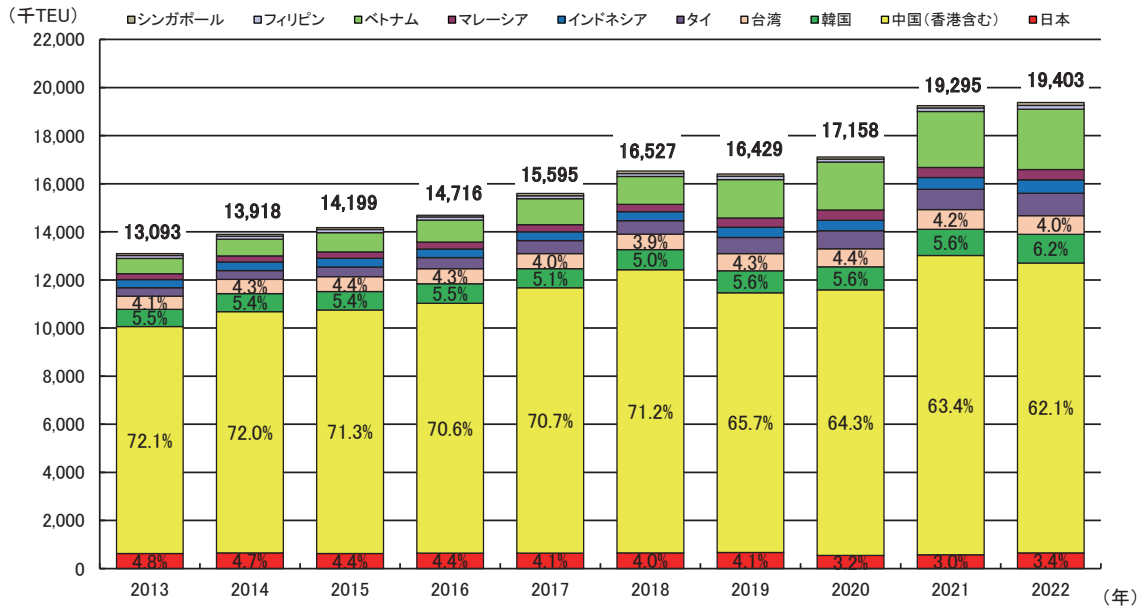
(注) 2022 年は速報値である。

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

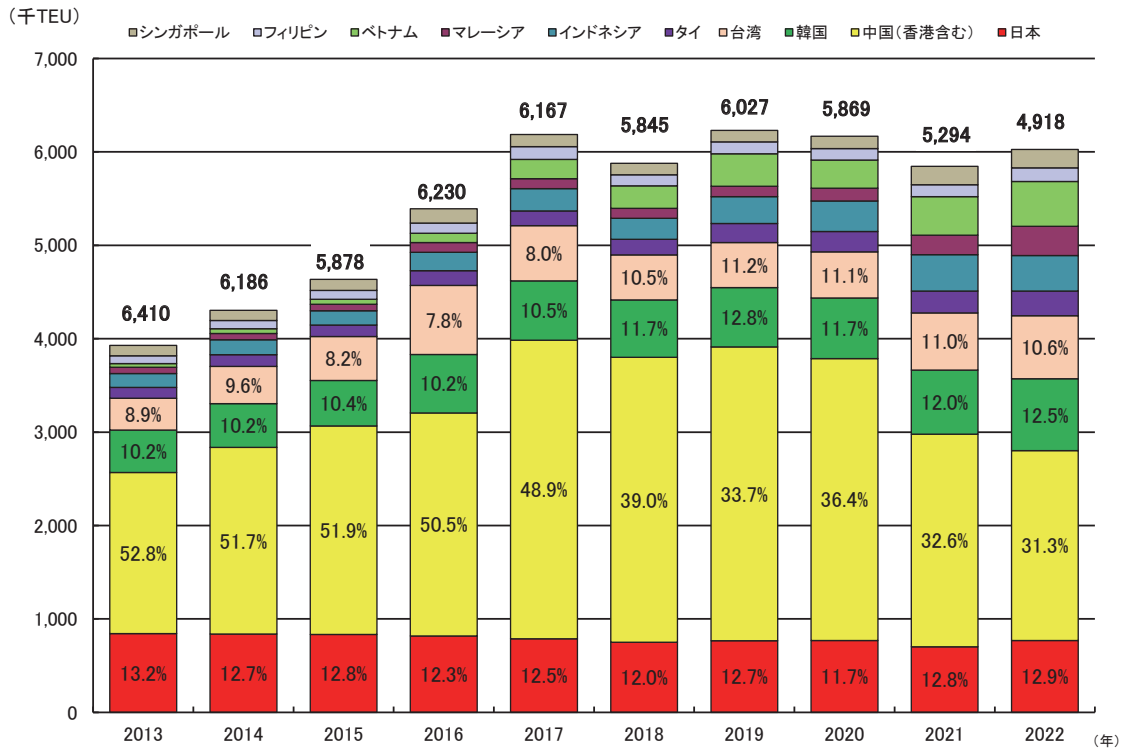
東京の取扱量は令和4年(2022年)東京港港勢(速報値)より作成

【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)

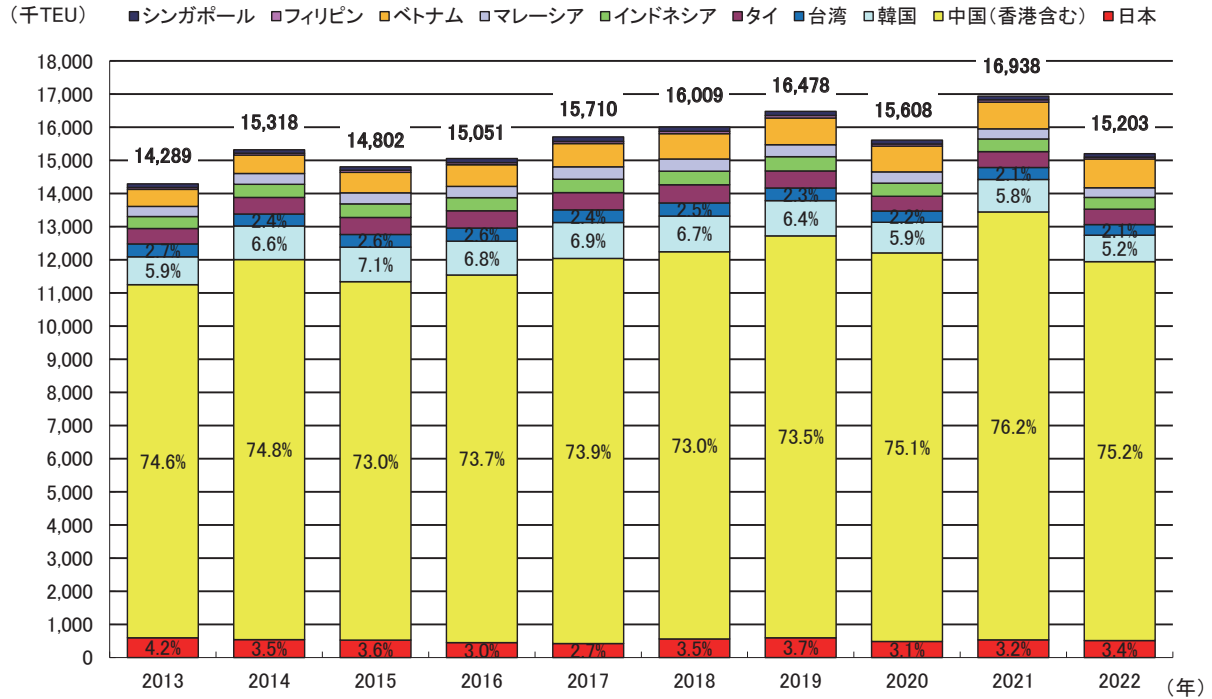


(注) 2022年の値は暫定値である。

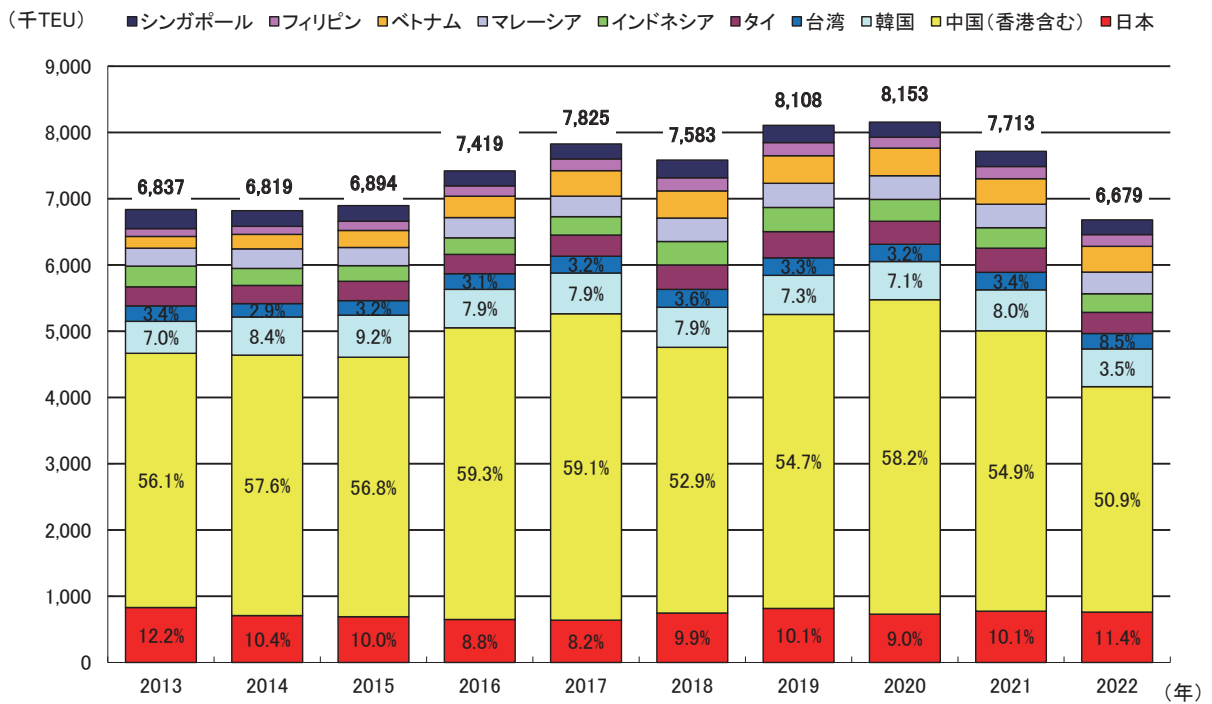
資料) 2022 IHS Markit データより (公財) 日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【図表 1-6】 航路コンテナ荷動き量推移

往航(アジア→欧州)



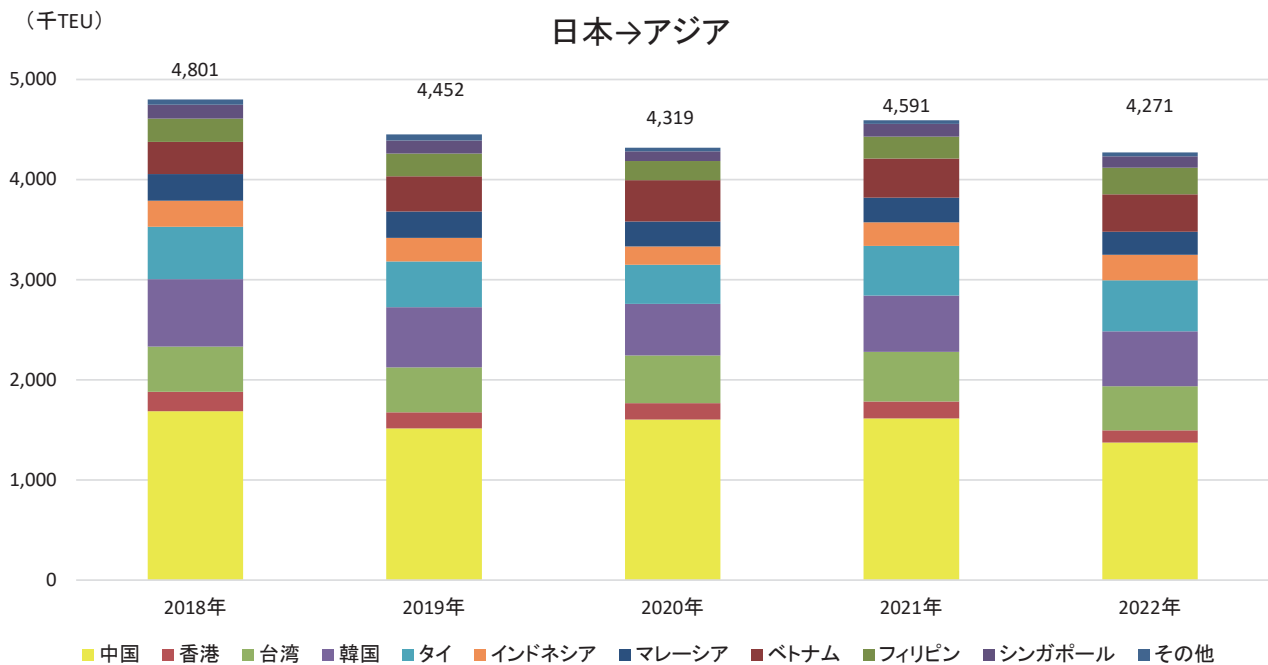
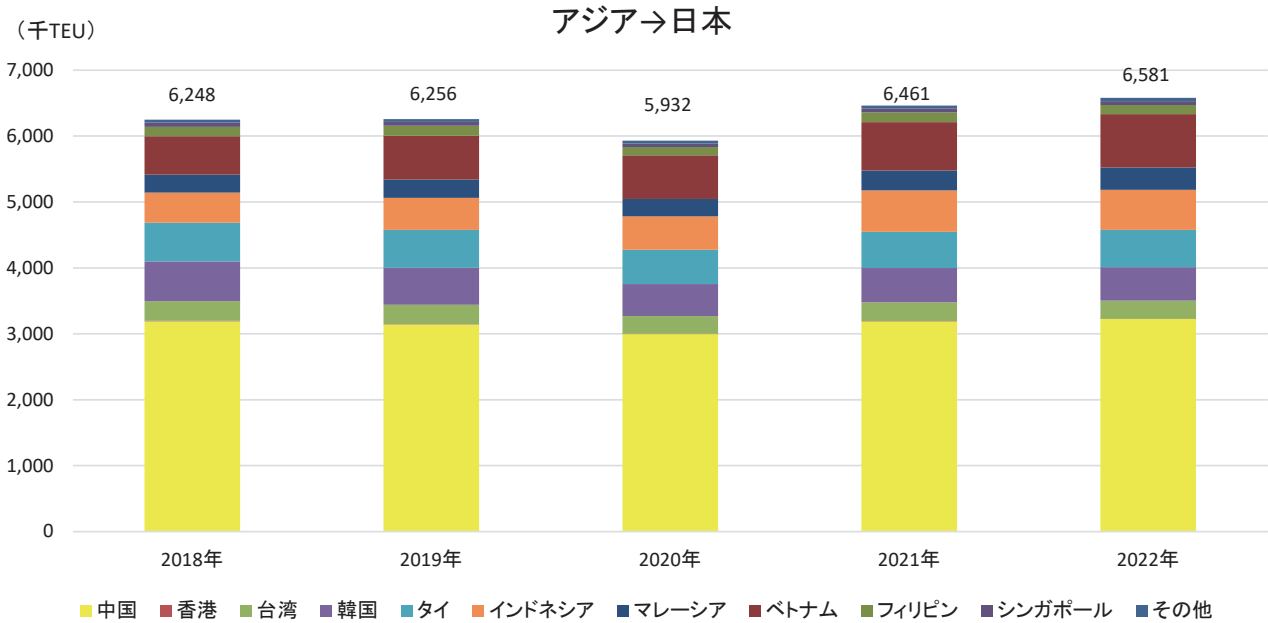
復航(欧州→アジア)



(注) 2022年の値は暫定値である。

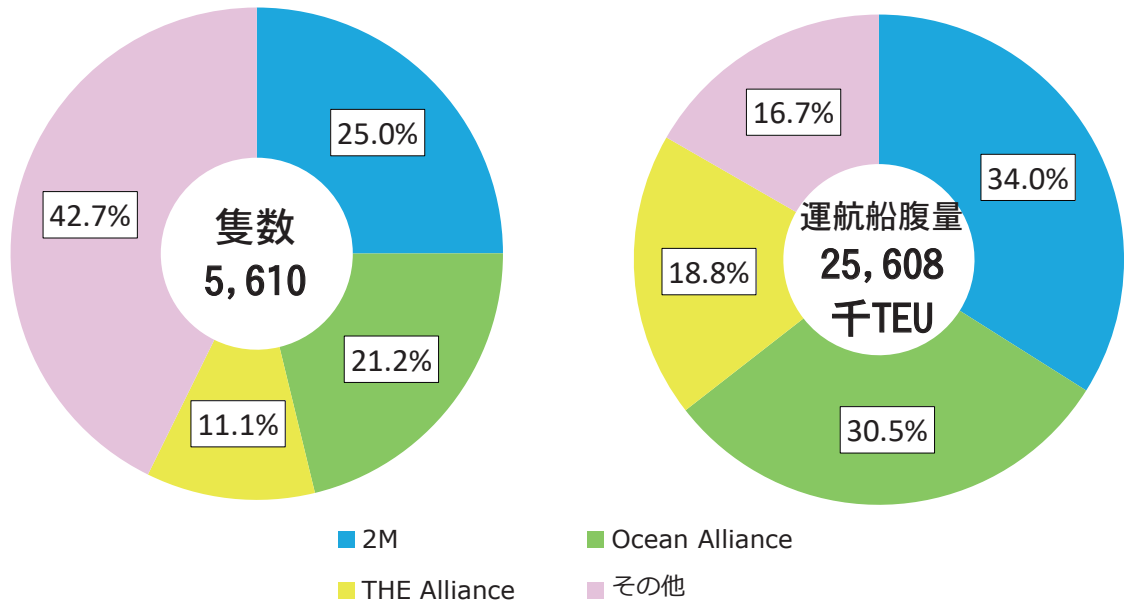
資料) 2022 IHS Markit データより (公財) 日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【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



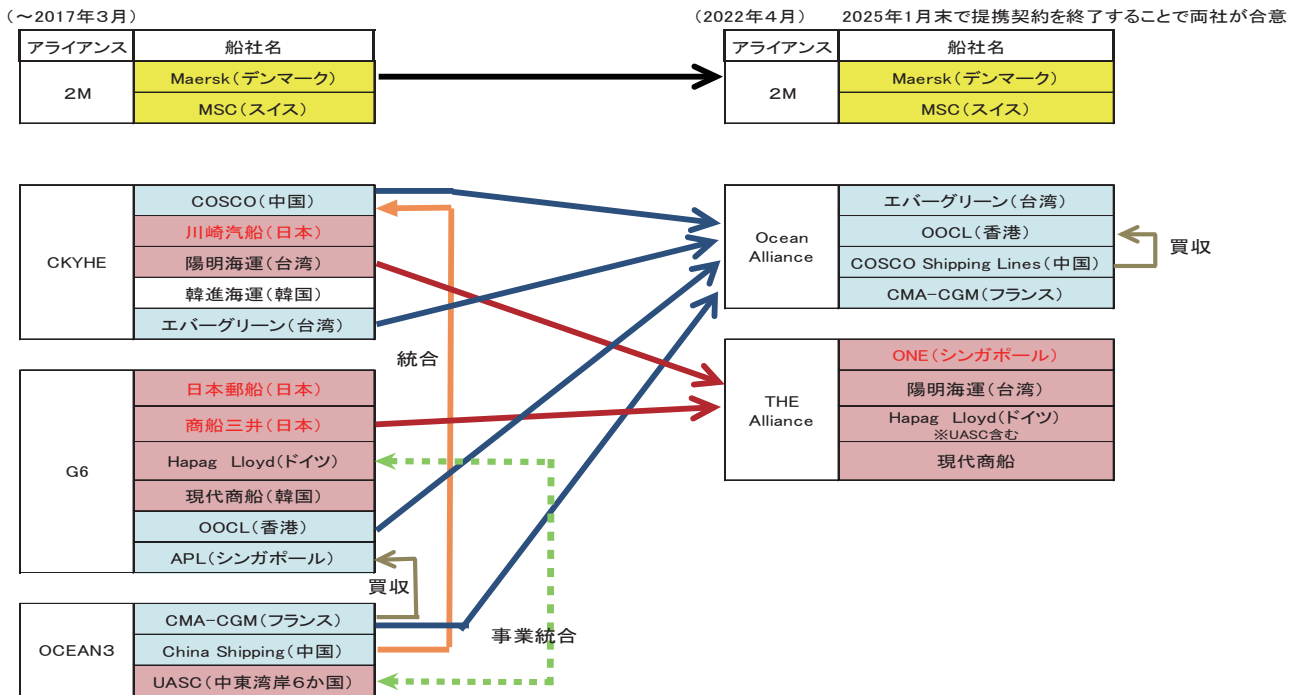
(注) 2022 の数値は暫定値である。
 「アジア」とは、中国、香港、台湾、韓国、タイ、インドネシア、マレーシア、ベトナム、フィリピン、シンガポール、カンボジア、ミャンマーを指す。
 資料) 2022 IHS Markit データより(公財)日本海事センターが編集後、国土交通省海事局が作成

【図表 1-8】 各アライアンスの運航船腹量及び取扱貨物量の比率



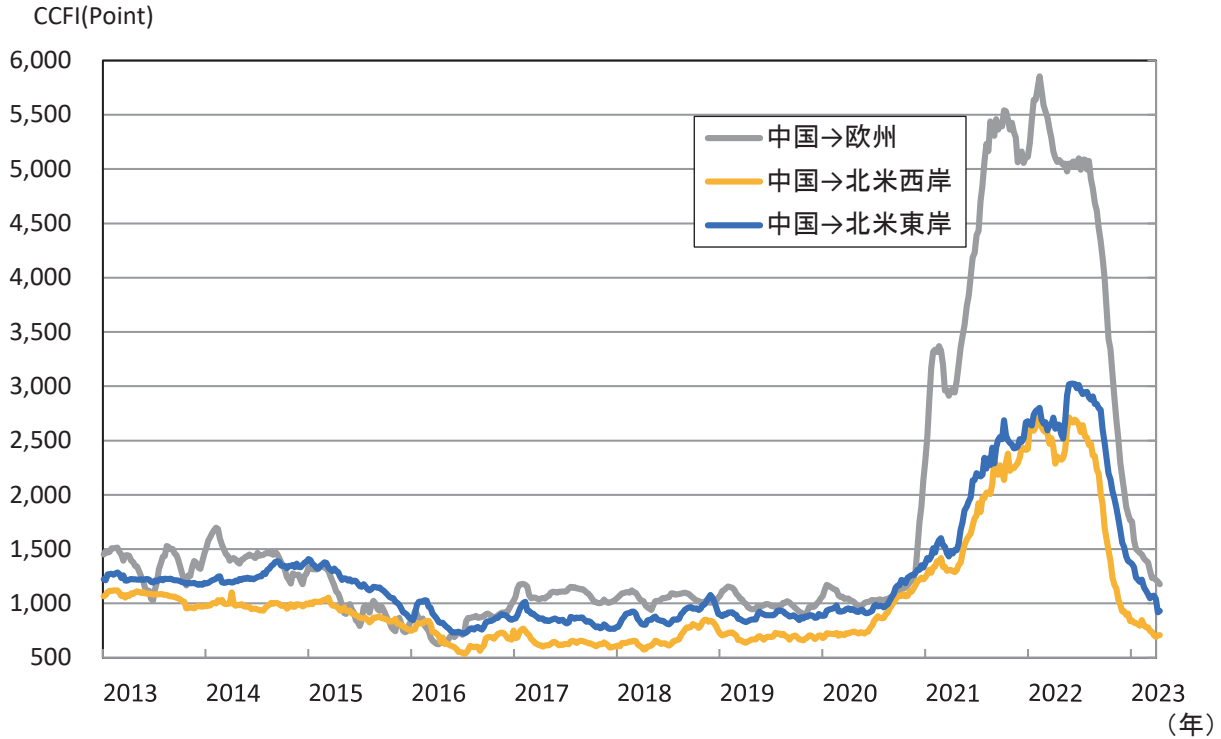
(注) 2022年の数値は暫定値である。
 2022年末の数値をベースに作成。なお、端数処理のため、末尾の数値があわない場合がある。
 資料) MDS、IHS Markit、各種報道より日本郵船が集計したものに基き国土交通省海事局が作成

【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)		
		2020年	2021年	対前年増減率(%)
原油	中東 → 中国	244	258	5.7
	中東 → 日本	112	113	0.9
	中東 → 米国	39	32	▲ 17.9
鉄鉱石	豪州 → 中国	713	693	▲ 2.8
	豪州 → 日本	58	67	15.5
	ブラジル → 中国	236	237	0.4
	ブラジル → 日本	27	30	11.1
原料炭	豪州 → 日、中、韓、台	89	70	▲ 21.3
	北米 → 日、中、韓、台	10	17	70.0
一般炭	インドネシア → 日、中、韓、台	191	240	25.7
	インドネシア → インド	98	70	▲ 28.6
	豪州 → 日、中、韓、台	171	161	▲ 5.8

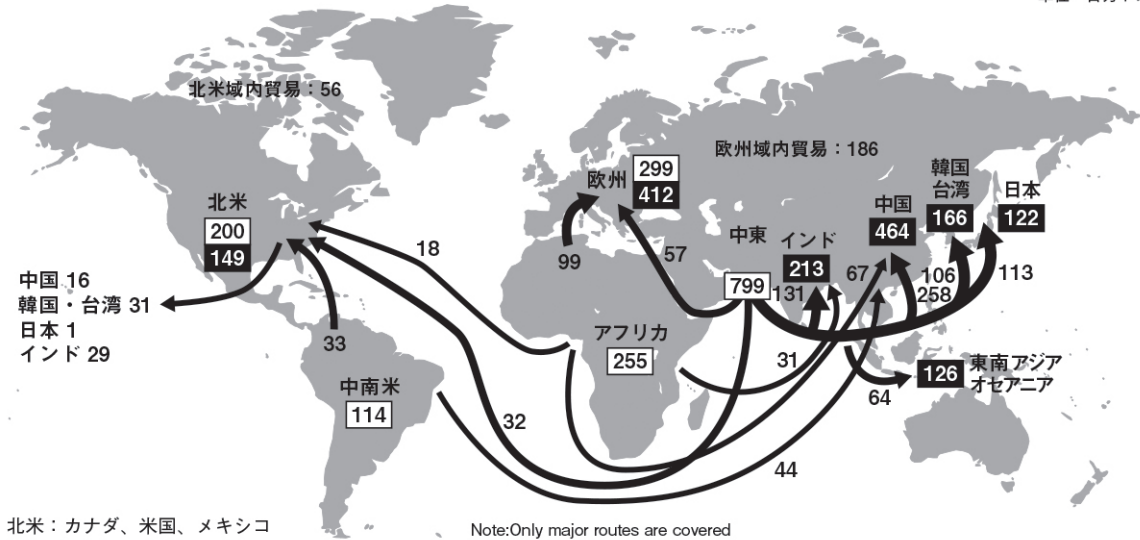
資料) 日本郵船のデータより国土交通省海事局作成



【図表 1-12】 主要航路の荷動き (2021 年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

単位：百万トン



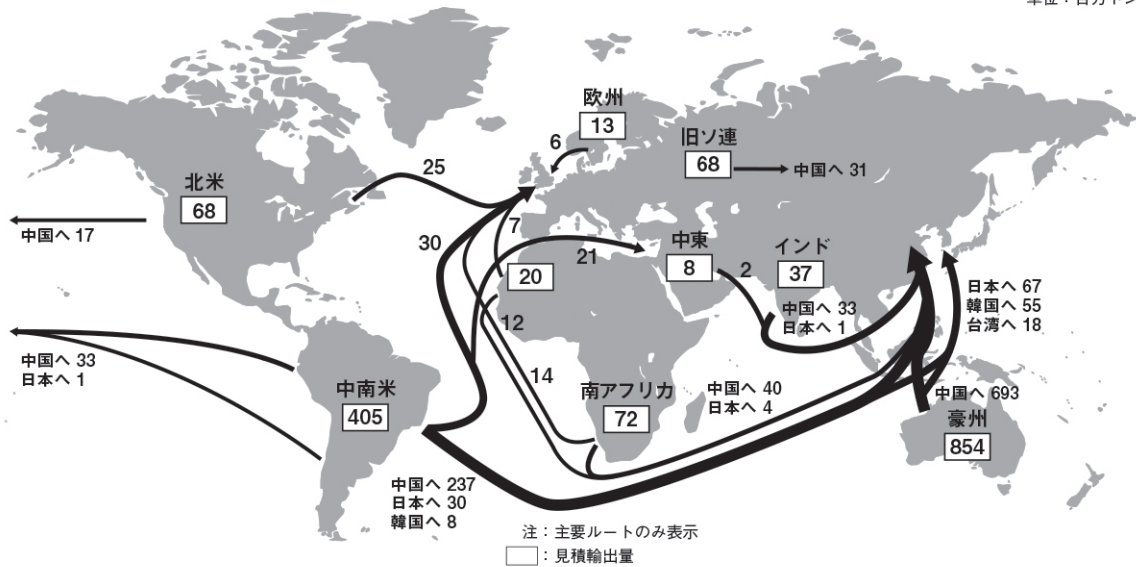
北米：カナダ、米国、メキシコ
 中東：含 トルコ
 アフリカ：含 エジプト
 欧州：含 旧ソ連

Note: Only major routes are covered
 □: Exporting Volume
 ■: Importing Volume

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



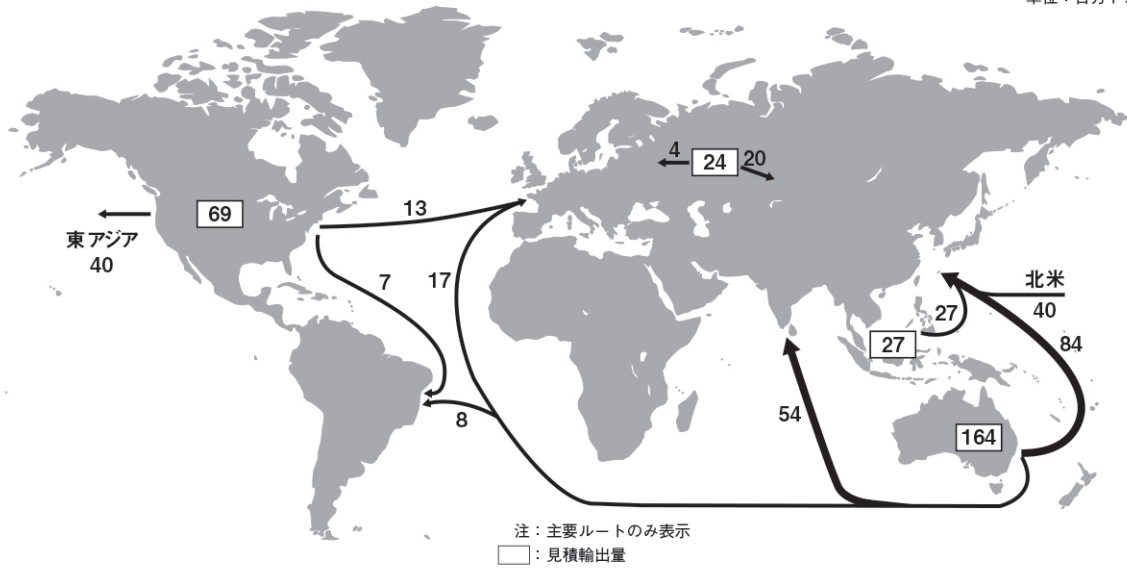
注：主要ルートのみ表示
 □: 見積輸出量

出所：通関統計より NYK 推計

【図表 1-13】 主要航路の荷動き (2021 年) 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】

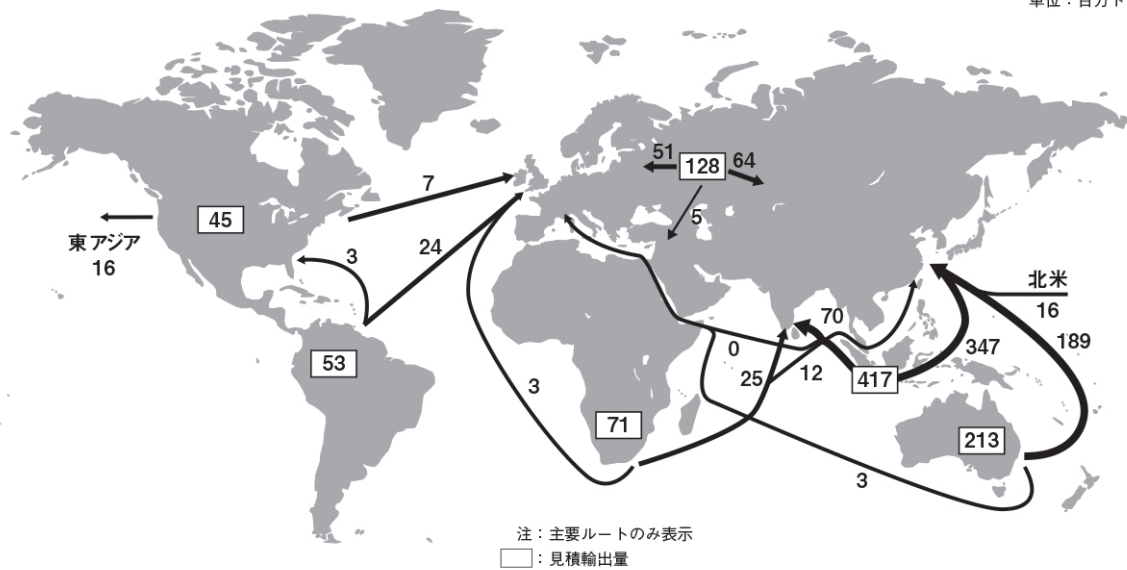
単位：百万トン



出所：通関統計よりNYK推計

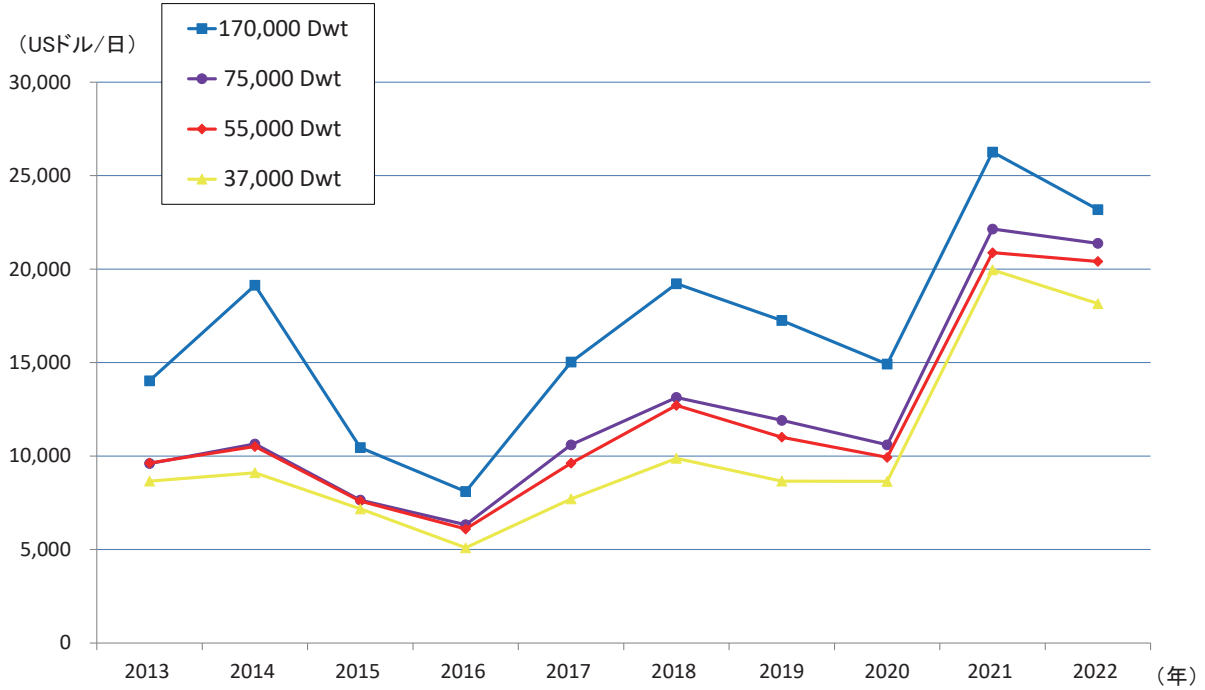
【一般炭の海上荷動き量】

単位：百万トン



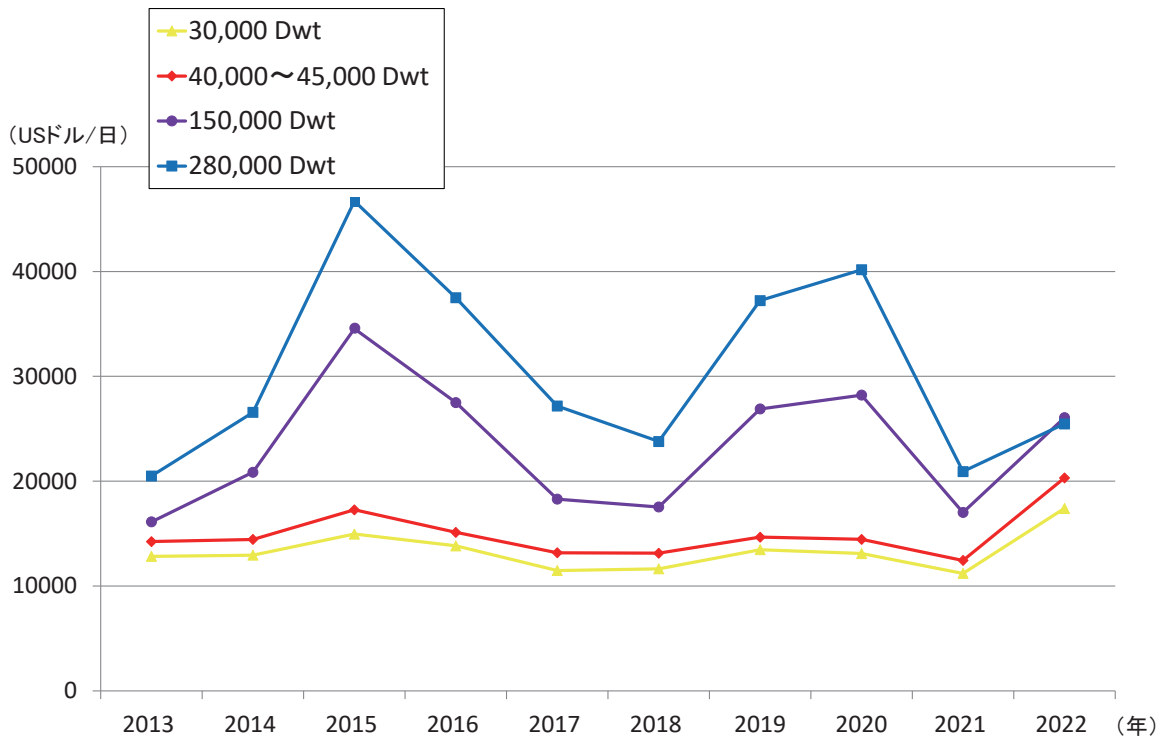
出所：通関統計よりNYK推計

【図表 1-14】 乾貨物定期用船料推移



資料) Marine net より国土交通省海事局作成

【図表 1-15】 タンカー定期用船料推移



資料) Marine net より国土交通省海事局作成

②我が国外航海運企業の輸送動向

【図表 1-16】 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

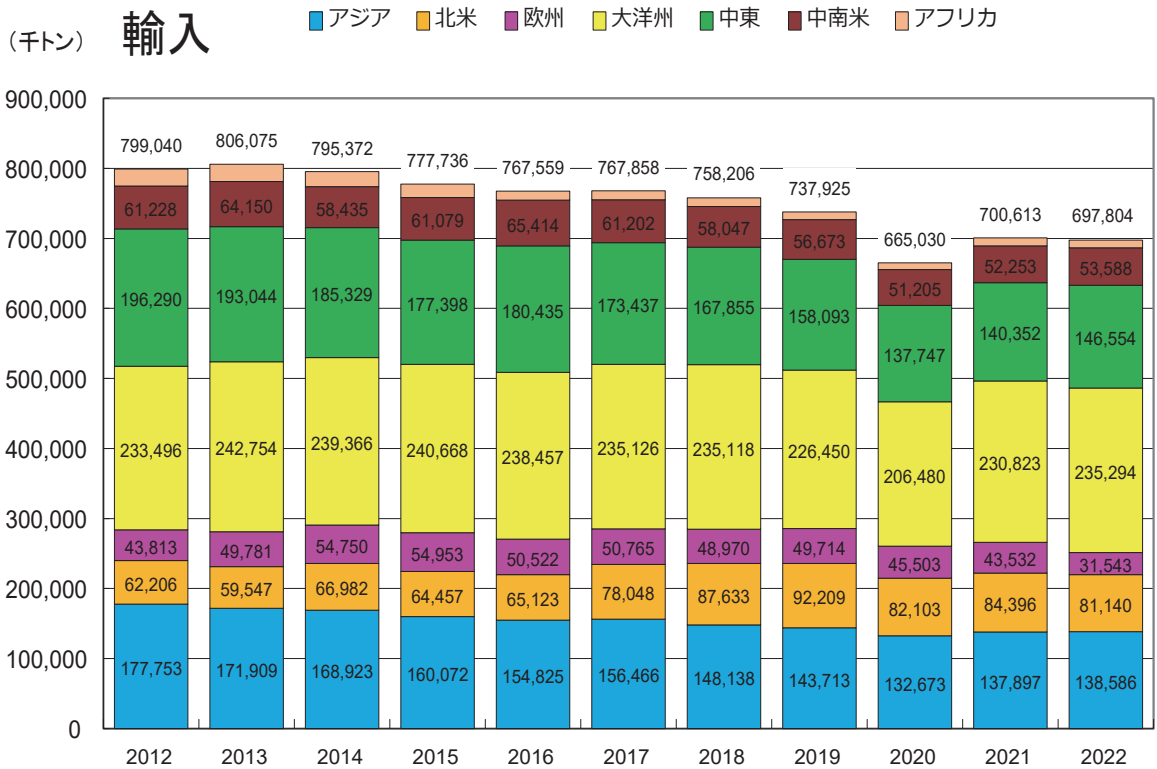
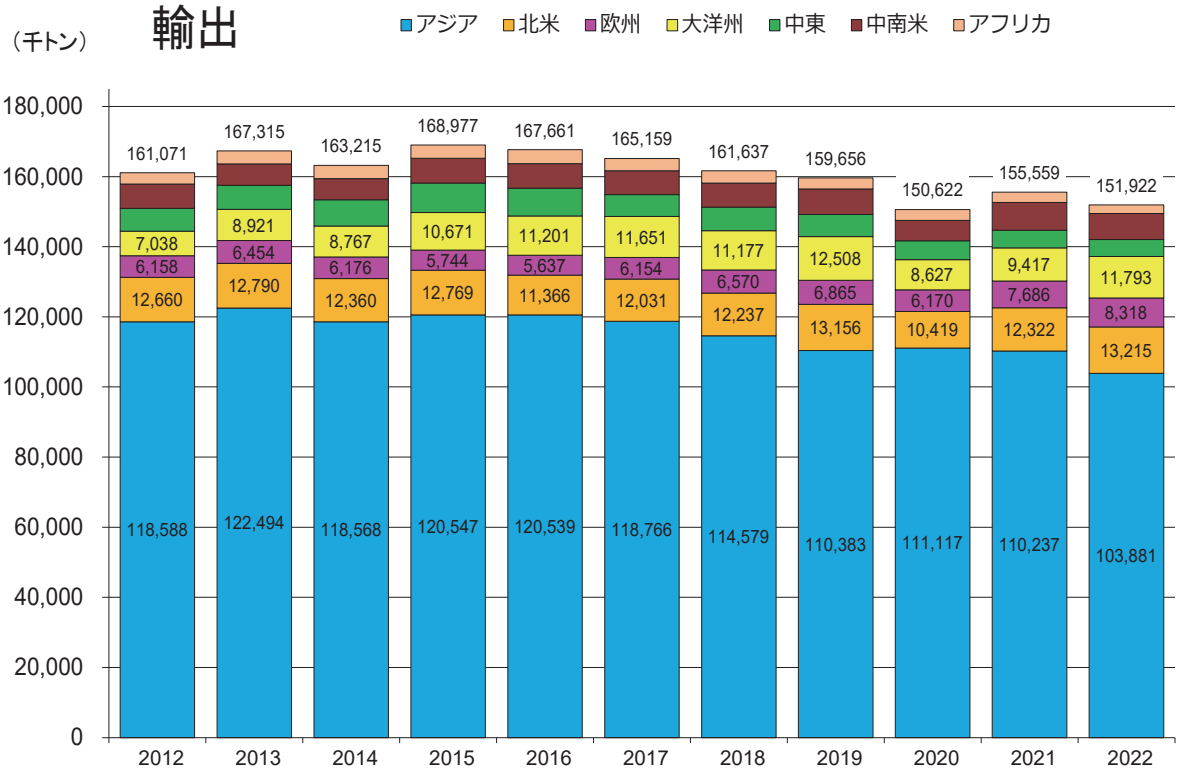
(単位:千トン、億円)

品目	年	2021年		2022年		対前年増減率(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		856,173	1,161,877	849,728	1,536,313	▲ 0.8
輸出	総計	155,559	563,314	151,922	663,387	▲ 2.3
	鉄鋼	34,000	37,843	31,931	47,039	▲ 6.1
	セメント	11,453	419	9,908	490	▲ 13.5
	機械類	12,669	187,630	12,859	213,334	1.5
	乗用自動車	5,027	93,819	5,018	113,785	▲ 0.2
	電気製品	1,323	53,678	1,331	59,680	0.6
	肥料	507	165	406	214	▲ 20.1
	その他	90,578	189,759	90,469	228,845	▲ 0.1
輸入	総計	700,613	598,564	697,806	872,927	▲ 0.4
	乾貨物計	465,246	458,929	459,031	618,831	▲ 1.3
	鉄鉱石	113,071	19,586	104,226	18,056	▲ 7.8
	石炭	182,615	28,013	183,005	78,102	0.2
	燐鉱石	143	31	158	80	11.0
	塩	7,467	363	6,316	450	▲ 15.4
	銅鉱	4,959	14,423	5,205	16,826	5.0
	ニッケル鉱	3,101	315	2,507	378	▲ 19.1
	ボーキサイト	48	23	30	19	▲ 36.9
	木材	5,147	4,061	5,056	5,586	▲ 1.8
	パルプ	1,481	1,391	1,560	2,102	5.4
	チップ	10,996	2,171	11,312	3,005	2.9
	小麦	5,126	1,958	5,346	3,298	4.3
	米	663	571	669	875	1.0
	大麦・裸麦	1,148	356	1,236	580	7.6
	トウモロコシ	15,239	5,198	15,270	7,640	0.2
	大豆	3,271	2,277	3,503	3,391	7.1
	その他	110,772	378,191	113,632	478,444	2.6
	液体貨物計	235,367	139,635	238,775	254,095	1.4
	原油	122,092	69,291	132,511	132,691	8.5
	LNG	74,316	42,772	71,998	84,642	▲ 3.1
	LPG	10,144	7,334	10,479	10,393	3.3
	重油	1,189	740	1,550	1,706	30.3
その他	27,626	19,498	22,237	24,664	▲ 19.5	

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

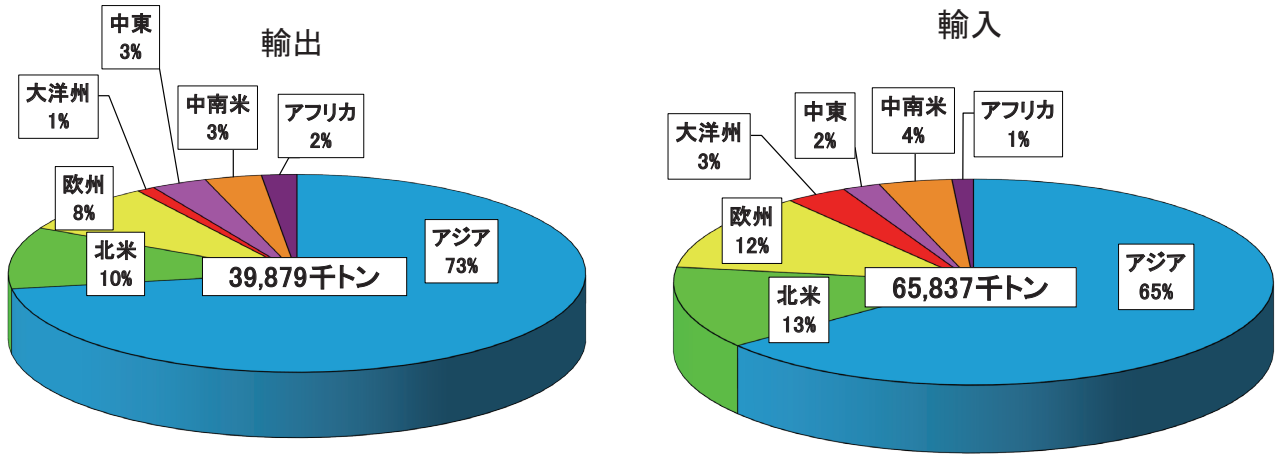
資料) 財務省「貿易統計」(2021年は確定値、2022年は確々報)より国土交通省海事局作成

【図表 1-17】 我が国の地域別海上貿易量の推移



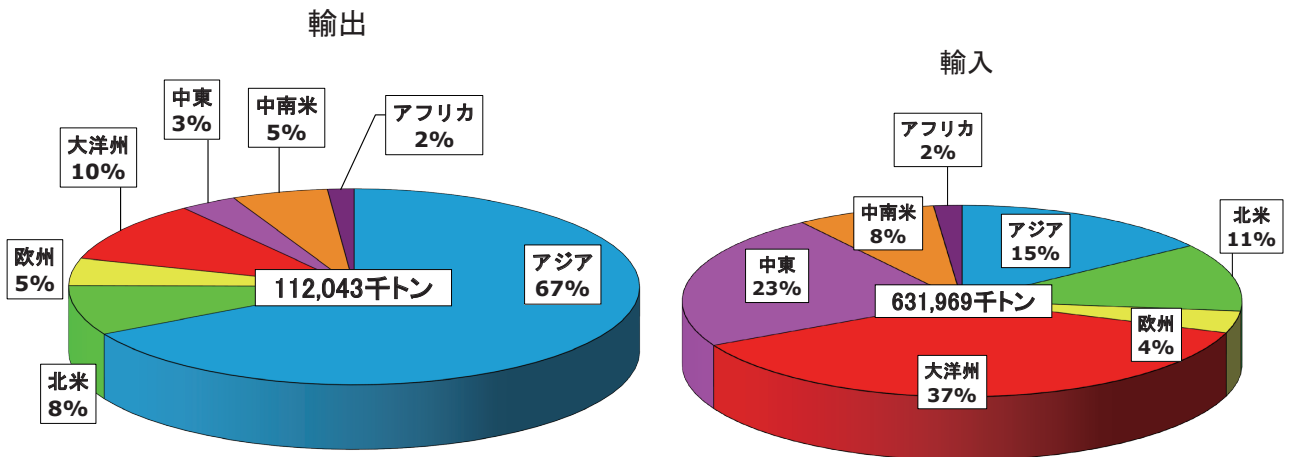
資料) 財務省「貿易統計」より国土交通省海事局作成

【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、2022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、2022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	2021年			2022年			対前年増減率(%)			
	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	353	17,708	18,061	677	23,112	23,789	91.9	30.5	31.7
		36	2,687	2,724	101	5,680	5,781	179.3	111.3	112.2
	(うちコンテナ船)	42	9,349	9,390	69	9,335	9,404	66.7	▲ 0.1	0.2
		13	1,895	1,908	65	4,626	4,691	399.2	144.1	145.9
	不定期船	1,823	49,122	50,945	2,724	37,595	40,318	49.4	▲ 23.5	▲ 20.9
		573	3,097	3,670	1,037	4,815	5,852	81.1	55.5	59.5
	油送船	195	6,696	6,891	306	7,464	7,770	57.0	11.5	12.8
		5	142	147	4	352	356	▲ 16.8	147.4	141.5
	計	2,371	73,526	75,897	3,707	68,171	71,877	56.3	▲ 7.3	▲ 5.3
		615	5,926	6,541	1,143	10,846	11,989	86.0	83.0	83.3
輸入	定期船	645	15,977	16,622	1,020	17,449	18,469	58.1	9.2	11.1
		45	1,554	1,599	70	2,355	2,425	55.2	51.5	51.6
	(うちコンテナ船)	166	13,424	13,591	168	13,962	14,131	1.1	4.0	4.0
		28	1,426	1,453	35	2,165	2,200	26.0	51.9	51.4
	不定期船	50,270	229,939	280,209	63,298	258,877	322,175	25.9	12.6	15.0
		690	4,141	4,831	1,105	6,252	7,357	60.1	51.0	52.3
	油送船	52,306	89,146	141,452	38,691	111,461	150,152	▲ 26.0	25.0	6.2
		952	1,456	2,408	939	2,330	3,269	▲ 1.3	60.0	35.8
	計	103,220	335,062	438,283	103,009	387,787	490,797	▲ 0.2	15.7	12.0
		1,687	7,151	8,838	2,114	10,936	13,051	25.4	52.9	47.7
三国間	定期船	4,163	75,546	79,709	4,008	72,158	76,166	▲ 3.7	▲ 4.5	▲ 4.4
		1,171	15,865	17,036	1,382	21,709	23,090	18.0	36.8	35.5
	(うちコンテナ船)	4,054	72,471	76,525	3,433	67,758	71,191	▲ 15.3	▲ 6.5	▲ 7.0
		1,158	15,719	16,878	1,354	21,448	22,802	16.9	36.4	35.1
	不定期船	41,834	213,596	255,430	49,107	217,100	266,208	17.4	1.6	4.2
		958	4,977	5,935	1,491	6,749	8,240	55.7	35.6	38.8
	油送船	920	32,804	33,724	1,265	23,114	24,379	37.4	▲ 29.5	▲ 27.7
		25	1,131	1,156	68	1,481	1,549	170.2	30.9	33.9
	計	46,917	321,946	368,863	54,380	312,372	366,752	15.9	▲ 3.0	▲ 0.6
		2,154	21,974	24,128	2,941	29,938	32,879	36.5	36.2	36.3
合計	定期船	5,160	109,232	114,392	5,705	112,719	118,424	10.6	3.2	3.5
		1,252	20,107	21,359	1,553	29,743	31,296	24.0	47.9	46.5
	(うちコンテナ船)	4,262	95,244	99,506	3,671	91,055	94,726	▲ 13.9	▲ 4.4	▲ 4.8
		1,199	19,040	20,239	1,454	28,240	29,694	21.3	48.3	46.7
	不定期船	93,927	492,657	586,584	115,129	513,572	628,701	22.6	4.2	7.2
		2,221	12,215	14,436	3,634	17,815	21,449	63.6	45.8	48.6
	油送船	53,421	128,645	182,066	40,262	142,039	182,301	▲ 24.6	10.4	0.1
		982	2,729	3,711	1,012	4,162	5,174	3.0	52.5	39.4
	計	152,508	730,534	883,042	161,096	768,330	929,426	5.6	5.2	5.3
		4,455	35,051	39,506	6,198	51,721	57,919	39.1	47.6	46.6

(出典) 国土交通省海事局調べ

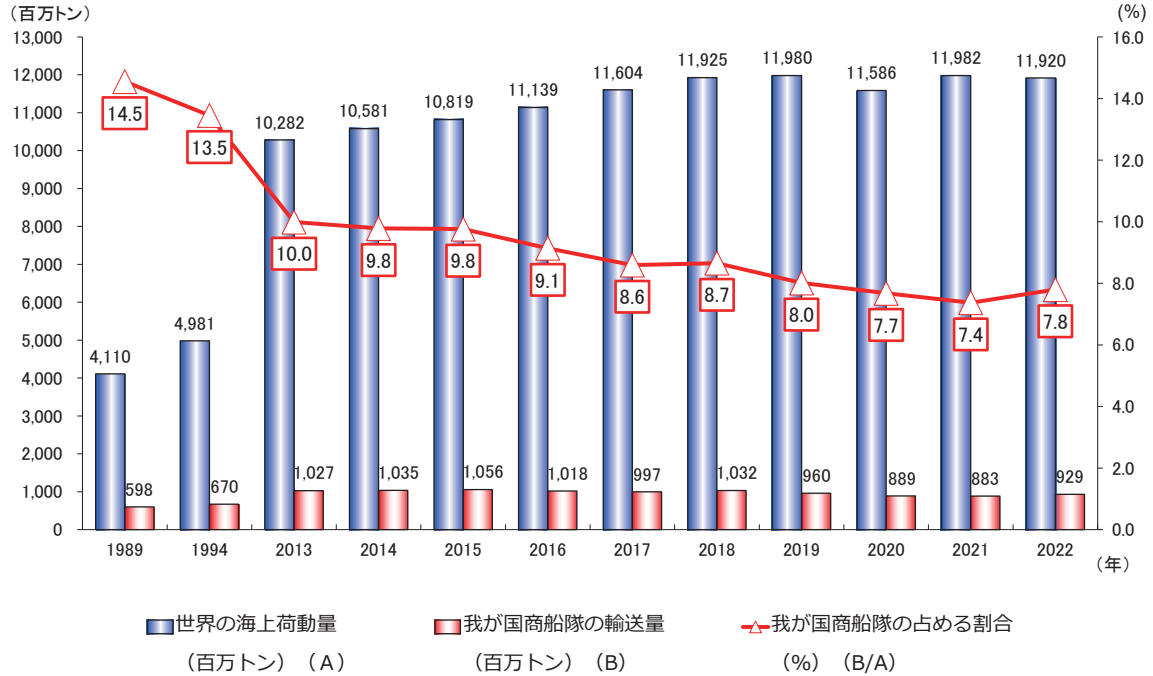
(注) 1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。

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. 2022年の数値は暫定値である。

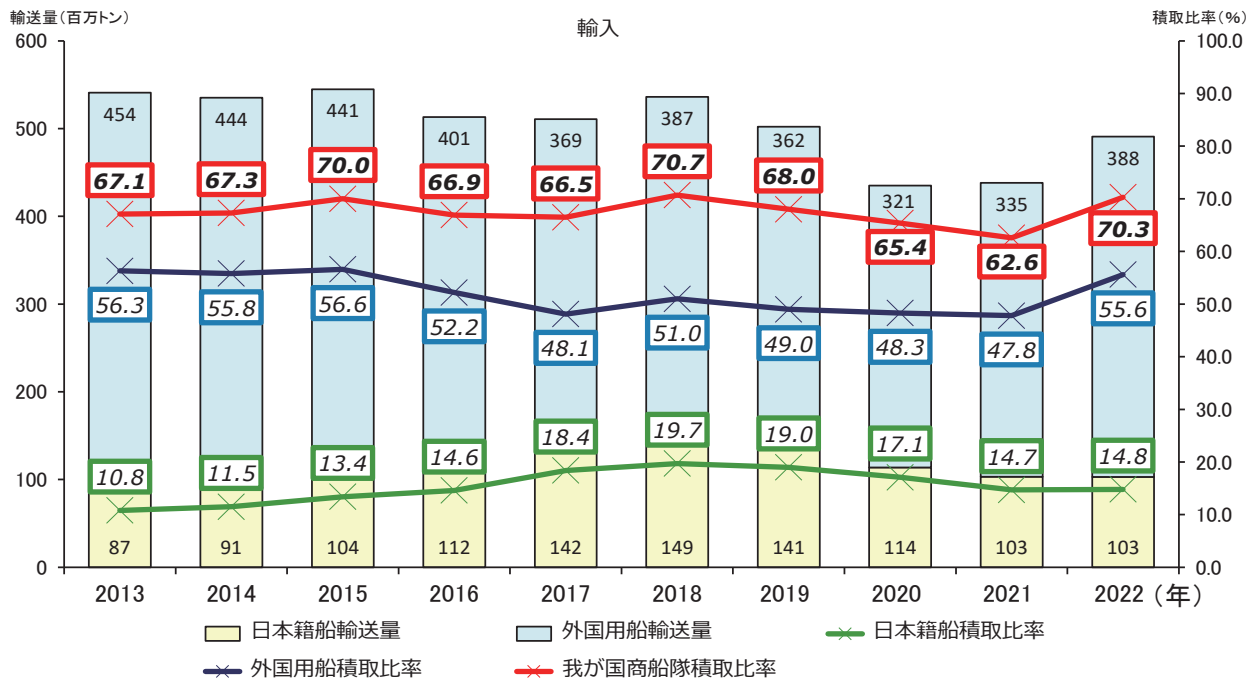
【図表 1-21】世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



(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 (2022 年の値は推計値)。
2. 2022 年の我が国商船隊の輸送量の値は暫定値である。

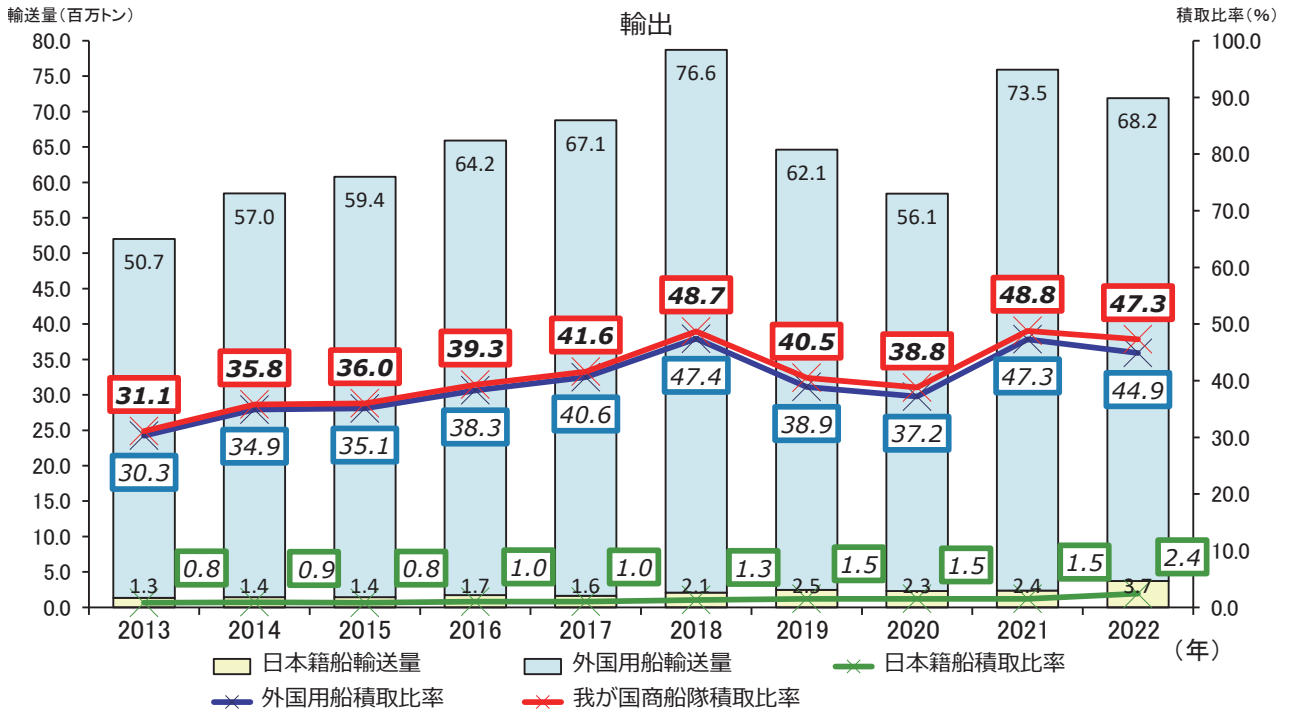
【図表 1-22】日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ

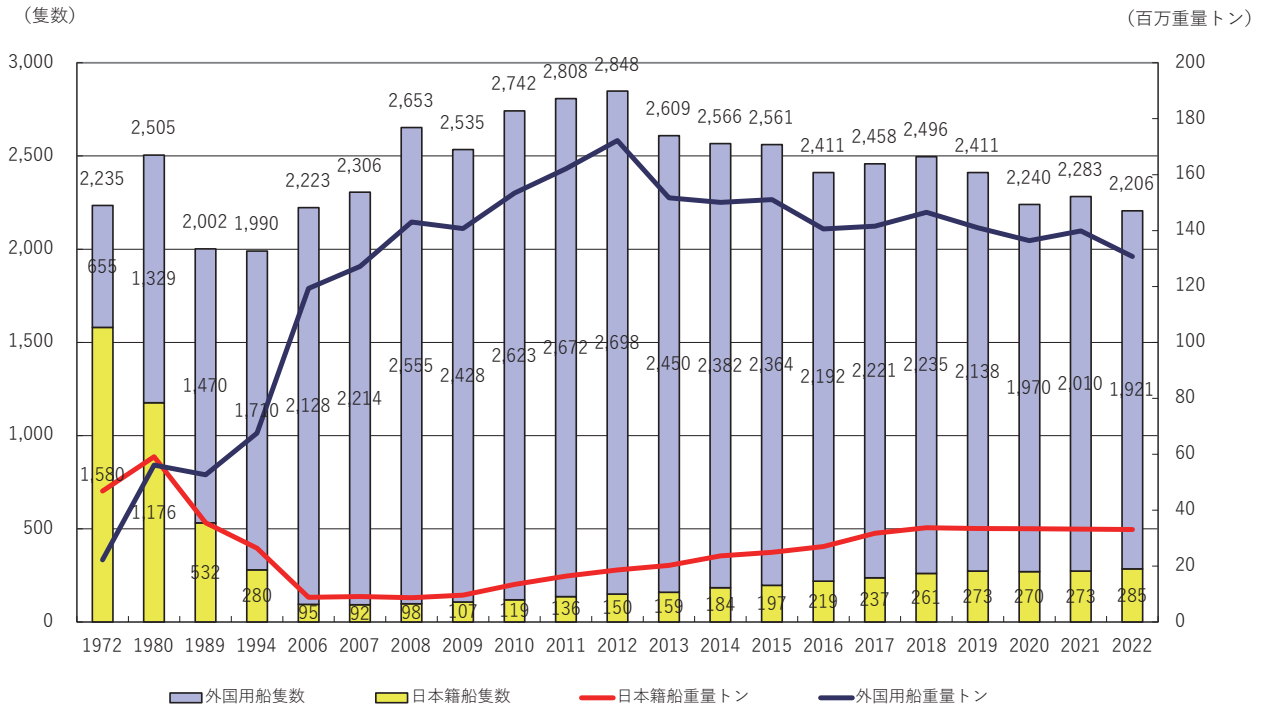
(注) 2022 年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。





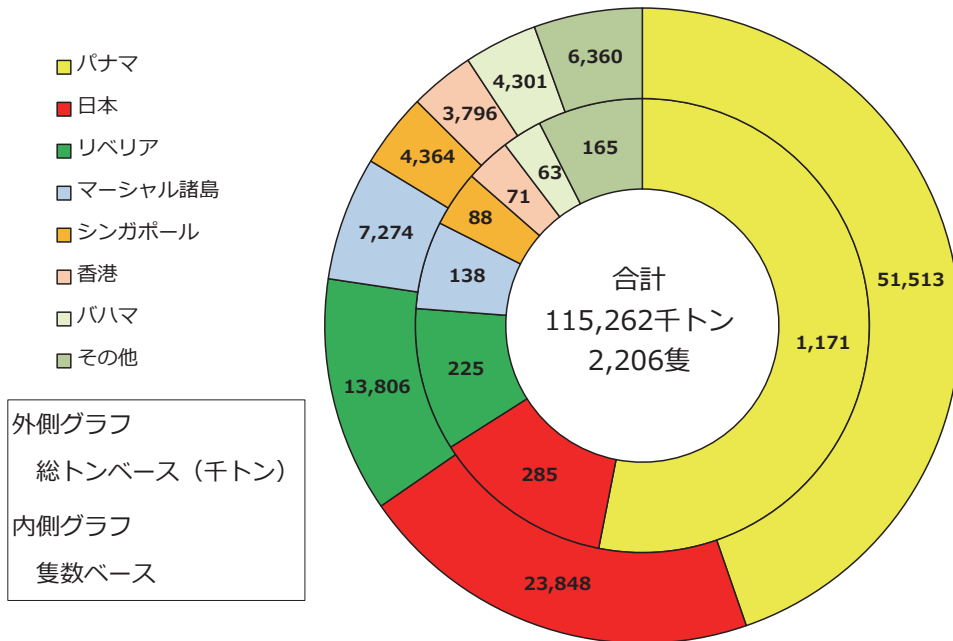
(出典) 国土交通省海事局調べ
 (注) 2022年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

【図表 1-23】 日本商船隊の構成の変化



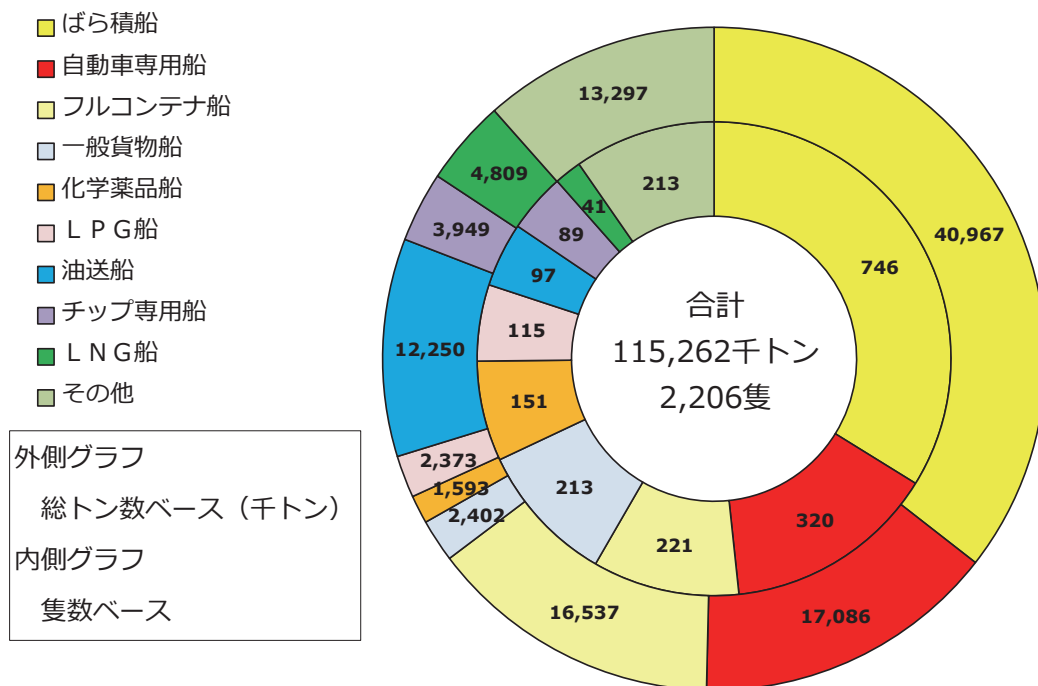
(出典) 国土交通省海事局調べ
 (注) 各年6月末日現在

【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、2022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、2022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		営業費用		営業損益		経常損益		税引後当期利益	
	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)	金額	対前年度増減率(%)
2021	20,938	35.4	19,871	23.7	1,066	-	9,428	-	9,841	-
2022	25,311	20.9	23,362	17.6	1,949	-	14,952	-	14,700	-

(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	2021年度			2022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)	0.2	▲ 200.0	0.0
	不定期・専用船	14,387	47.9	68.9	18,256	26.9	60.3
	油送船	598	39.8	2.9	5,856	878.7	19.4
	計	14,985	47.5	71.7	24,113	60.9	79.7
賃借料	4,754	11.7	22.8	3,369	▲ 29.1	11.1	
その他	1,154	14.9	5.5	2,778	140.8	9.2	
合計	20,893	35.5	100.0	30,260	44.8	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	2020年度	2021年度	2022年度
営業収益	83.5	87.4	87.2
営業費用	68.6	73.3	79.1
乖離幅	14.9	14.1	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	2021年度			2022年度		
	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり1円変動による影響額	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり2円変動による影響額
営業収益	20,938	985	163	25,311	3,760	163
営業費用	19,871	786	130	23,362	3,131	136
営業損益	1,066	198	33	1,949	629	27

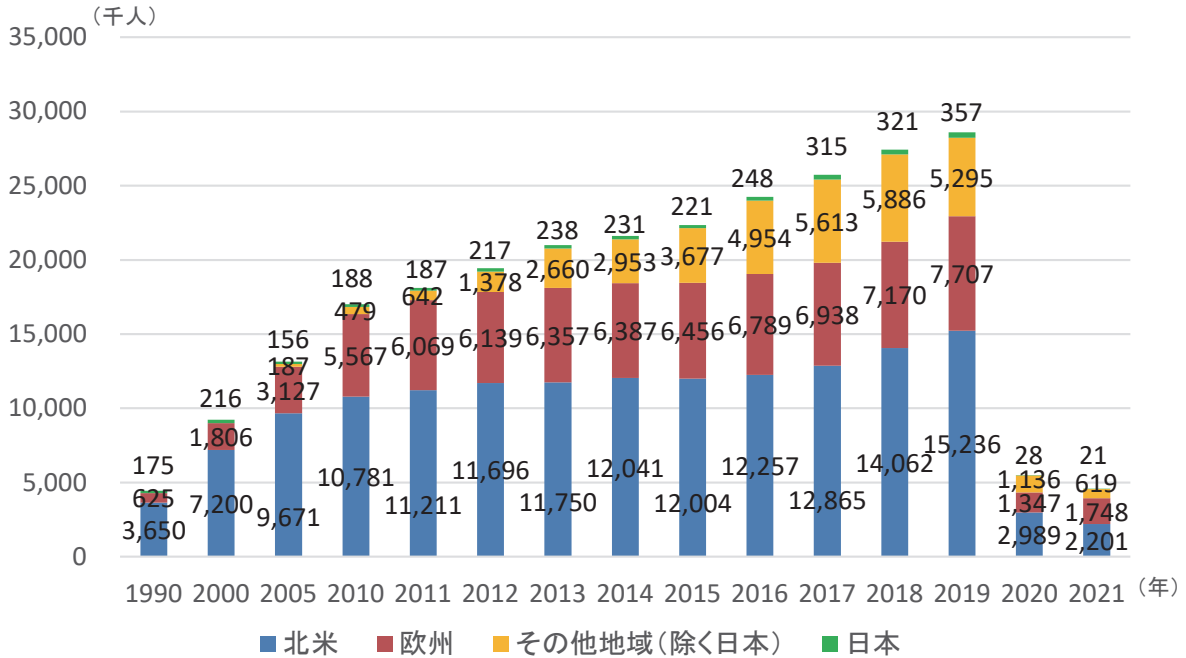
(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2021年度1ドル=111.88円 2022年度1ドル=134.93円
 2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

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

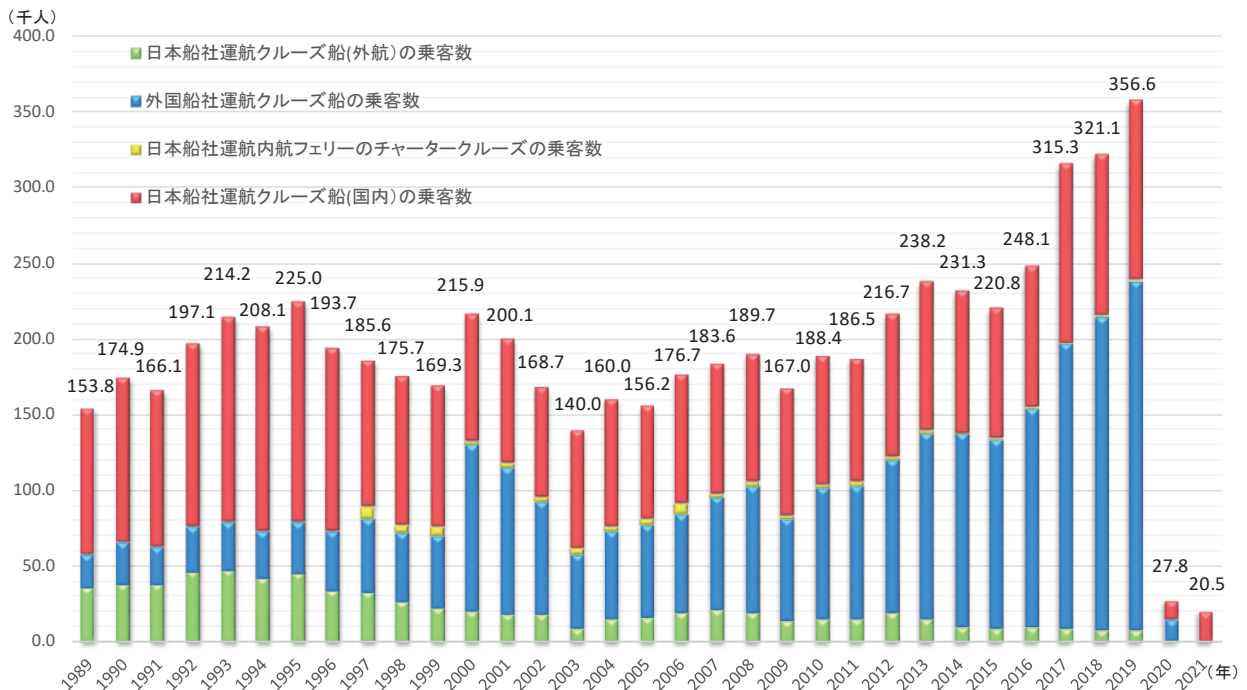
①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

【図表 1-30】世界のクルーズ人口の推移



出典：CLIA 2021 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

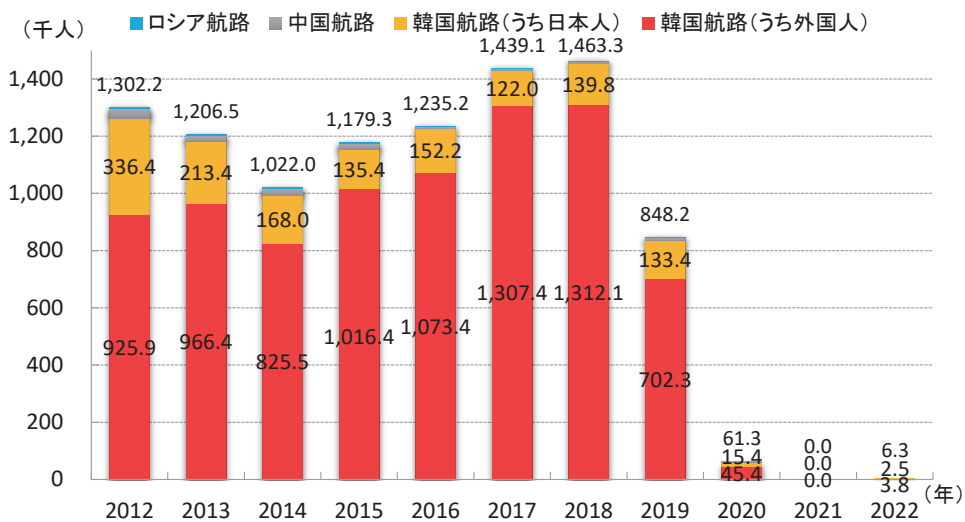
【図表 1-32】 外航旅客定期航路等の現況

(2023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
釜関フェリー(株)	韓国	星希		2022年12月より運航再開
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
カメラライン(株)	日本	ニューかめりあ	博多～釜山	2022年12月より運航再開
(株)パンスターライン	韓国	PANSTAR DREAM	大阪～釜山	2022年11月より運航再開
(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・厳原)～釜山	2023年2月より運航再開
(株)スターライン	韓国	ニーナ		2023年2月より運航再開
中日国際輸渡有限公司	中国	新鑒真	神戸・大阪～上海	貨物のみ運航
		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	東海～ウラジオストック間のみ運航

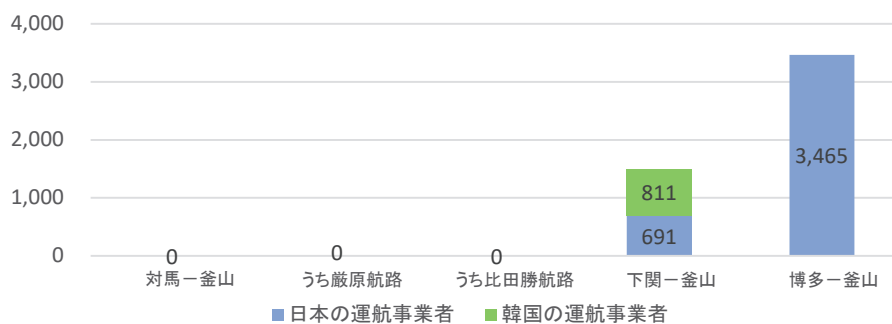
資料) 国土交通省海事局作成

【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 (2022年)



※2022年11月に博多～釜山航路、同年12月に下関～釜山航路が再開された

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	2019	391	546	1,100
	2020	393	544	1,098
	2021	387	537	1,098
	2022	379	528	1,069
	2023	372	512	1,039
特定旅客定期航路事業	2019	6	8	7
	2020	6	8	9
	2021	6	8	9
	2022	8	11	12
	2023	6	11	10
旅客不定期航路事業	2019	575	1,252	1,131
	2020	565	1,246	1,126
	2021	560	1,231	1,127
	2022	558	1,233	1,112
	2023	539	1,209	1,051
計	2019	972	1,806	2,238
	2020	964	1,798	2,233
	2021	953	1,776	2,234
	2022	945	1,772	2,193
	2023	917	1,732	2,104
うちフェリー航路事業	2019	141	163	285
	2020	140	162	287
	2021	138	160	285
	2022	135	157	278
	2023	132	152	253

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	2017	78.5	0.4	3,053	▲ 3.1
	2018	77.8	▲ 1.0	3,225	5.6
	2019	72.0	▲ 7.4	2,960	▲ 8.2
	2020	42.4	▲ 41.1	1,475	▲ 50.2
	2021	45.5	7.3	1,797	21.8
特定旅客定期航路事業	2017	0.27	3.8	2.08	1.5
	2018	0.28	2.1	2.12	2.0
	2019	0.26	▲ 7.3	2.06	▲ 2.7
	2020	0.22	▲ 12.9	1.89	▲ 8.4
	2021	0.27	19.5	2.05	8.6
旅客不定期航路事業	2017	9.4	4.8	136	12.1
	2018	9.6	2.0	137	0.7
	2019	7.9	▲ 17.6	113	▲ 17.3
	2020	2.7	▲ 66.1	46	▲ 59.6
	2021	3.4	25.7	48	5.5
計	2017	88.2	0.8	3,191	▲ 2.6
	2018	87.6	▲ 0.6	3,364	5.4
	2019	80.2	▲ 8.5	3,076	▲ 8.5
	2020	45.3	▲ 43.5	1,523	▲ 50.5
	2021	49.1	8.5	1,847	21.3

(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	乗用車 その他		計			
		対前年度 伸び率	対前年度 伸び率				
2017	台数	3,843	1.5	7,316	1.8	11,159	1.6
	台 _キ _ロ	960	2.2	651	5.2	1,611	3.4
2018	台数	3,944	2.6	7,724	5.6	11,669	4.6
	台 _キ _ロ	977	1.8	657	0.9	1,634	1.4
2019	台数	3,784	▲ 4.1	7,748	0.3	11,532	▲ 1.2
	台 _キ _ロ	967	▲ 1.1	654	▲ 0.4	1,621	▲ 0.8
2020	台数	3,552	▲ 6.1	5,639	▲ 27.2	9,191	▲ 20.3
	台 _キ _ロ	880	▲ 9.0	434	▲ 33.6	1,315	▲ 18.9
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

(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	2017	509	246,439	9,343	9,958	104.1
	2018	507	256,742	3,950	3,980	101.5
	2019	466	252,518	1,881	1,750	100.8
	2020	450	197,484	▲ 31,663	▲ 27,233	88.4
	2021	443	204,093	▲ 31,243	▲ 26,647	88.9
特定旅客定期航路事業	2017	8	435	33	32	107.8
	2018	8	473	62	63	115.2
	2019	8	416	20	21	105.2
	2020	8	445	42	46	111.4
	2021	10	449	24	24	105.8
旅客不定期航路事業	2017	693	21,817	691	761	103.6
	2018	703	23,314	▲ 953	▲ 832	96.6
	2019	733	20,192	▲ 1,871	▲ 1,586	92.9
	2020	740	11,936	▲ 8,155	▲ 5,618	72.7
	2021	768	9,185	▲ 6,203	▲ 3,320	78.8
計	2017	1,210	268,691	10,067	10,751	104.1
	2018	1,218	280,529	3,059	3,211	101.1
	2019	1,207	273,126	30	184	100.2
	2020	1,198	209,866	▲ 39,776	▲ 32,805	87.1
	2021	1,221	213,728	▲ 37,422	▲ 29,942	88.3

（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		2021年度(9社)			2022年度(9社)		
航路数 航路距離 就航隻数		12 航路 9,310 km 41 隻 (2022年3月31日現在)			12 航路 9,310 km 41 隻 (2023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	1,255	67.7%	7.1%	1,266	61.5%	0.8%
	乗用車・その他	599	32.3%	13.1%	793	38.5%	32.3%
	計	1,855	100.0%	9.0%	2,059	100.0%	11.0%
	8トントラック換算計	1,504		8.1%	1,592		5.9%
航 送 台 キ ロ	普通トラック	805	68.6%	6.8%	851	62.4%	5.7%
	乗用車・その他	369	31.4%	11.2%	513	37.6%	39.0%
	計	1,175	100.0%	8.1%	1,365	100.0%	16.2%
	8トントラック換算計	959		7.5%	1,063		10.8%
旅 客	輸送人員	1,391	千人	24.3%	2,063	千人	48.3%
	輸送人キロ	802	百万人キロ	25.6%	1,223	百万人キロ	52.5%

- (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. 2022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	2021年度(9社)	2022年度(9社)	対前年度比
営業収入	130,139	158,256	121.6%
営業費用	128,810	151,147	117.3%
営業損益	1,329	7,108	—
経常損益	605	8,921	—
当期損益	659	4,104	—

(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. 2022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(9社)(2022年度)

(単位:百万円、%)

区分		金額	構成比
資産	流動資産	70,669	24.1%
	固定資産	221,859	75.7%
	資産合計	292,898	100.0%
負債	流動負債	62,684	21.4%
	固定負債	156,531	53.4%
	負債合計	219,215	74.8%
純資産		73,684	25.2%
負債・純資産合計		292,898	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	31	48	213

資料) 国土交通省海事局作成(2023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
2021	290	546	193,943	355
2022	286	542	190,343	356
2023	283	527	179,448	341

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	対前年度伸び率
2019	41,346	▲ 5.4	934,423	▲ 10.2
2020	26,600	▲ 35.7	555,497	▲ 40.6
2021	28,456	7.0	635,360	14.4

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
2019	70,963	▲ 6,085	▲ 6,378	92.6
2020	58,921	▲ 18,048	▲ 15,406	80.6
2021	59,002	▲ 19,452	▲ 16,217	80.0

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	2016年4月	2017年4月	2018年4月	2019年4月	2020年4月	2021年4月	2022年4月
届出事業者数	3,942	4,149	4,395	4,359	4,544	4,569	4,604

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

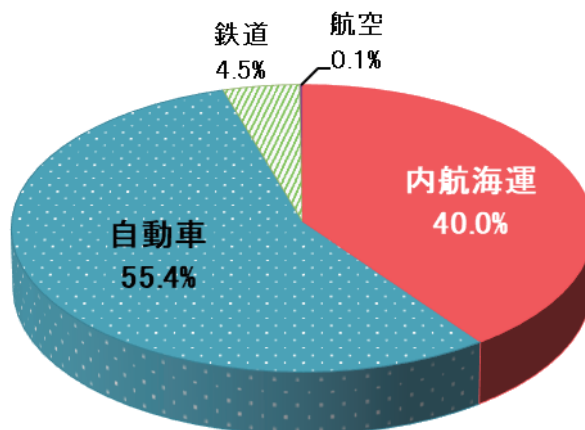
(単位：百万円)

年度	事業者	航路数	補助金交付決定額
2017	108	120	6,936
2018	108	120	7,249
2019	109	123	7,045
2020	112	126	8,695
2021	114	127	9,336
2022	115	127	9,269

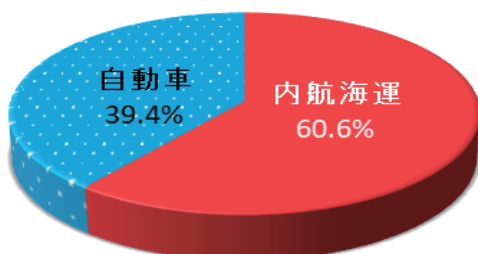
※ 2018年、2020年、2021年、2022年は補正予算を含む資料) 国土交通省海事局作成

4. 内航海運 ①内航海運の概況

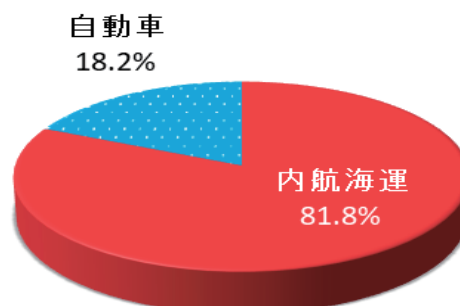
【図表1-48】 輸送機関別シェア (2021年度：トンキロベース)



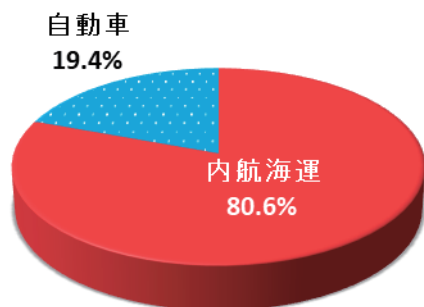
金属(鉄鋼等)



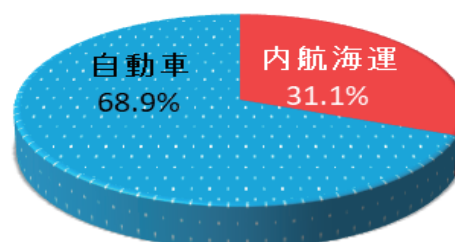
石油製品



セメント

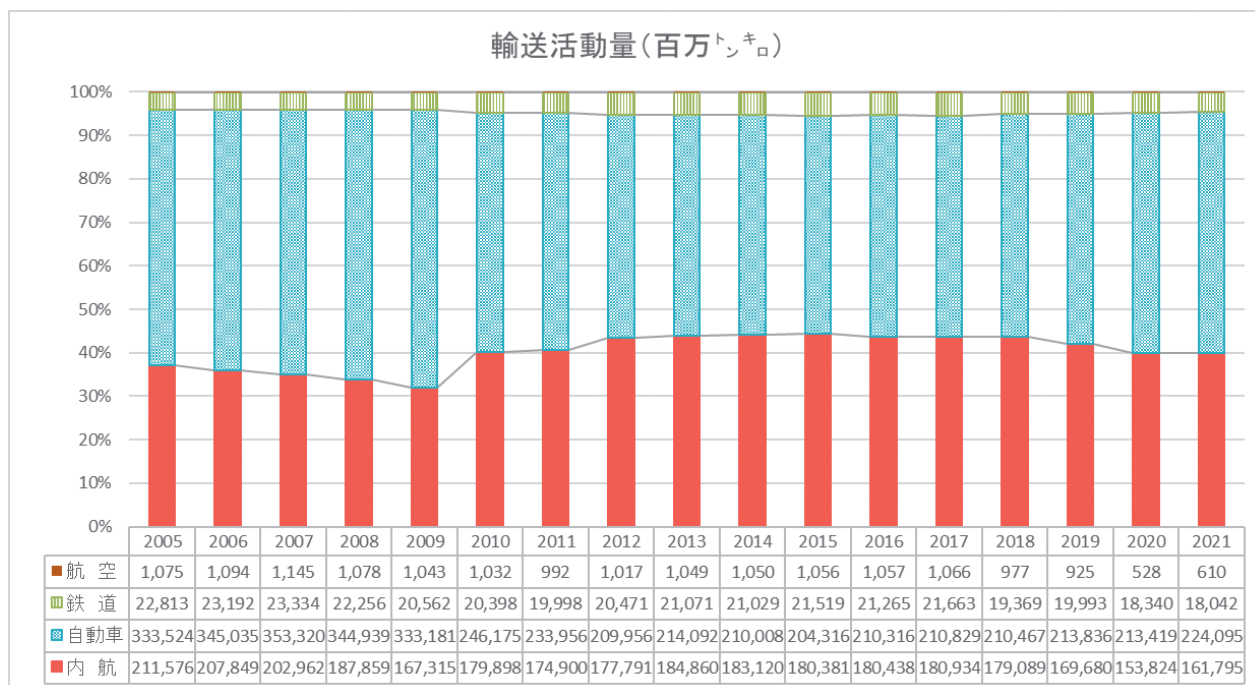
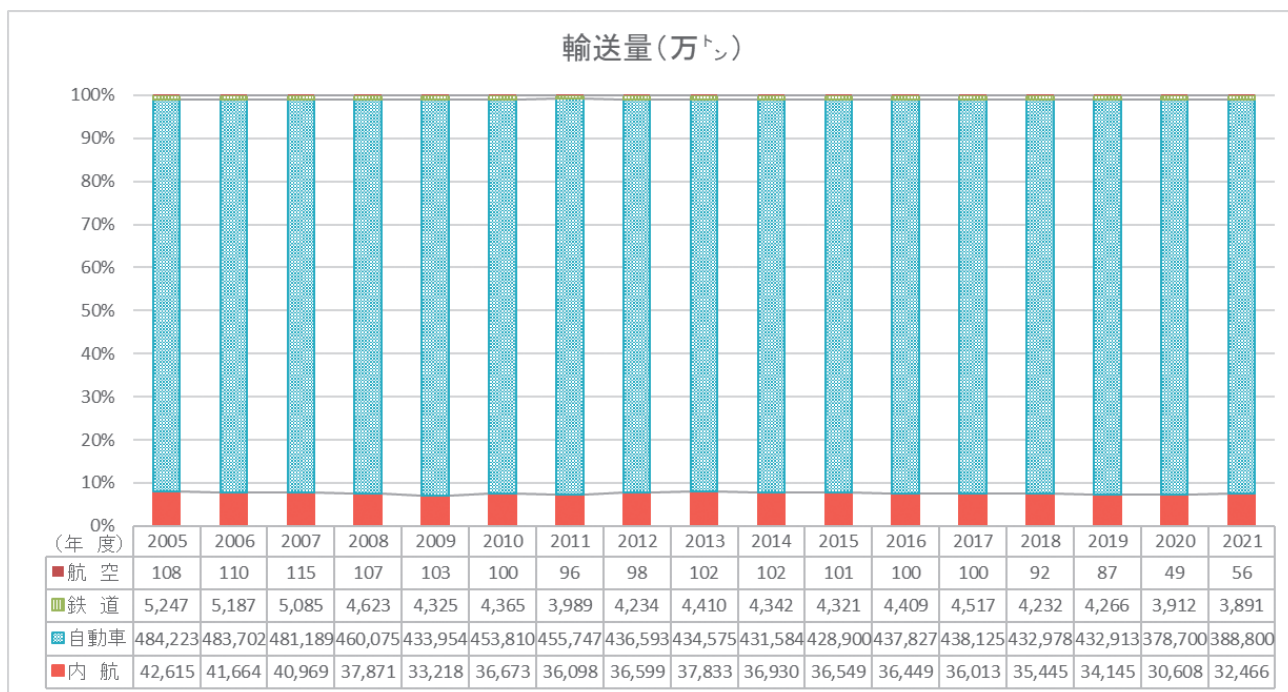


雑貨



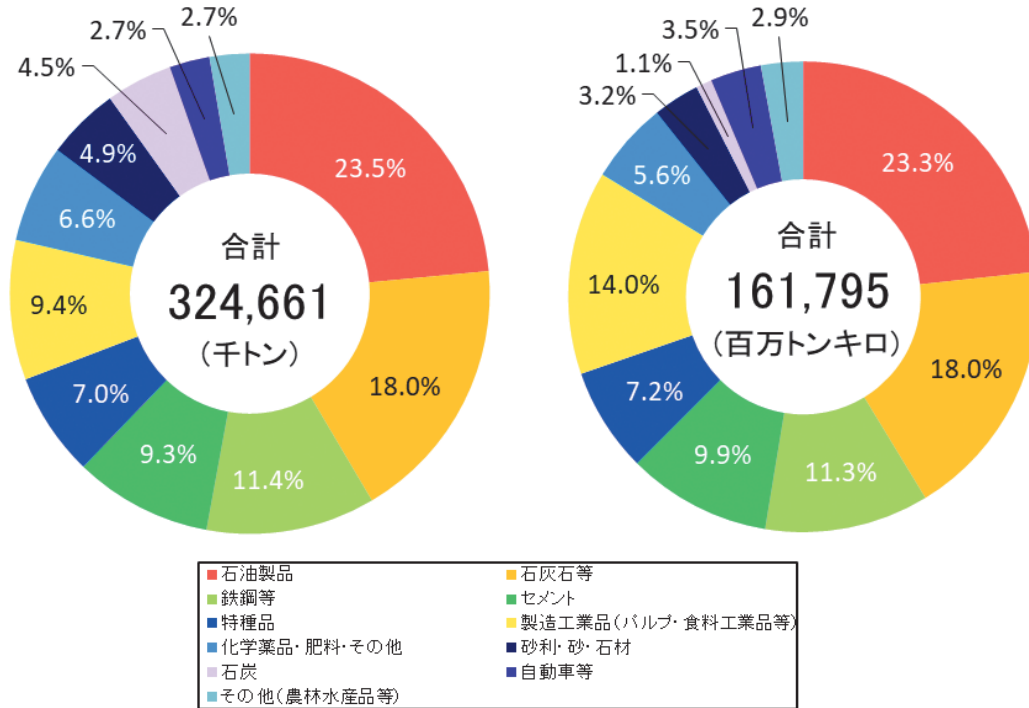
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-49】 輸送機関別貨物輸送量の推移



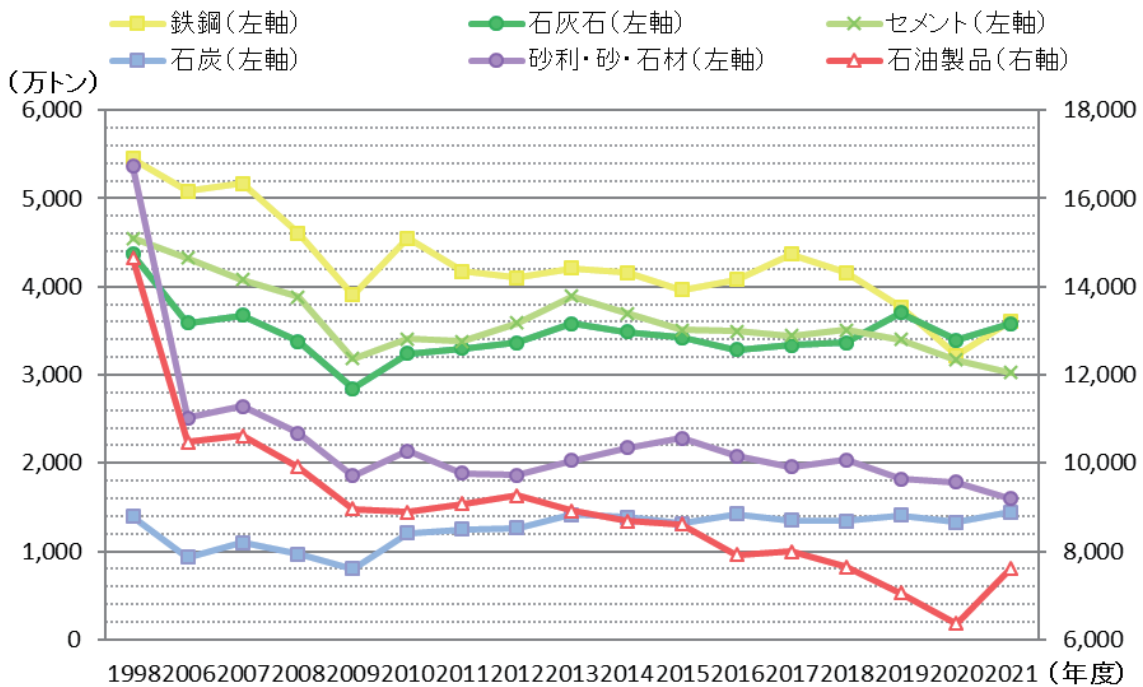
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「自動車輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-50】 輸送品目別シェア (2021 年度)



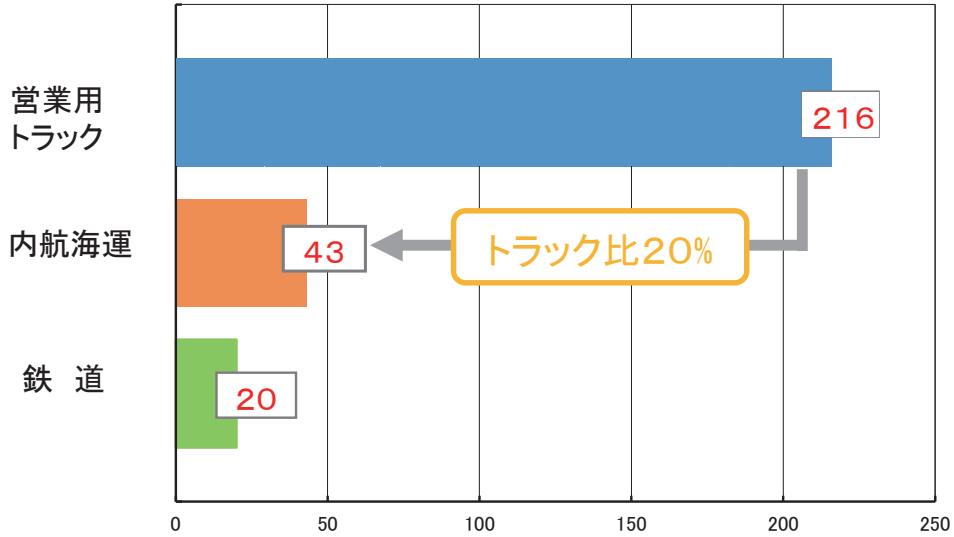
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表 1-51】 主要品目別輸送量の推移



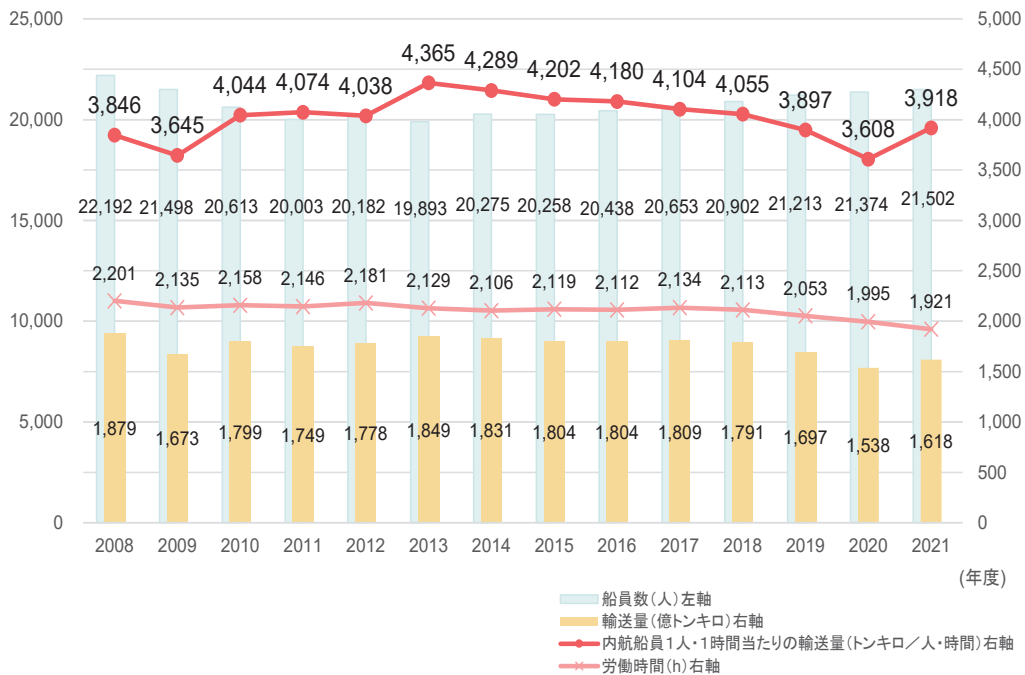
資料) 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より国土交通省海事局作成

【図表1-52】 輸送機関別のCO₂ 排出原単位 [g-CO₂/トンキロ] (2021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

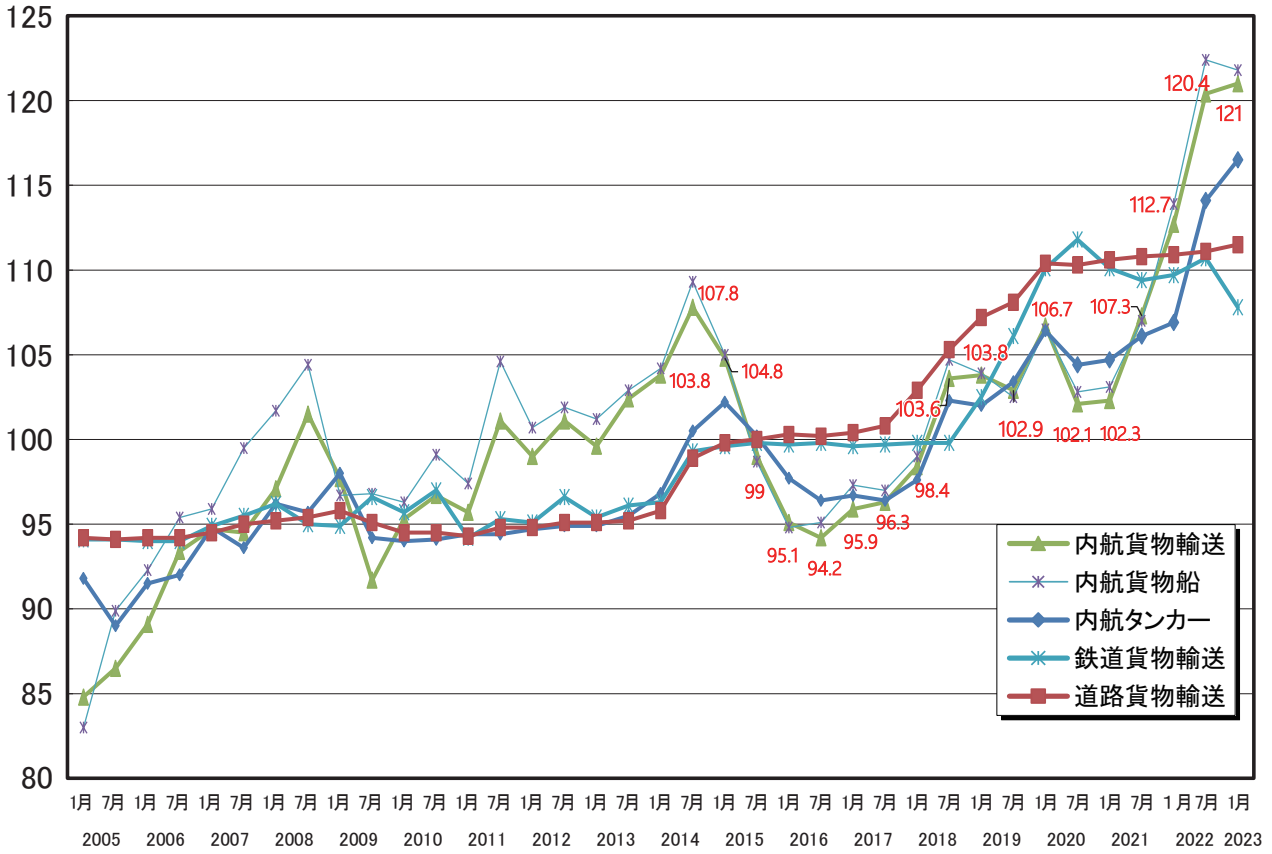
【図表1-53】 内航船員1人・1時間あたりの輸送量推移



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



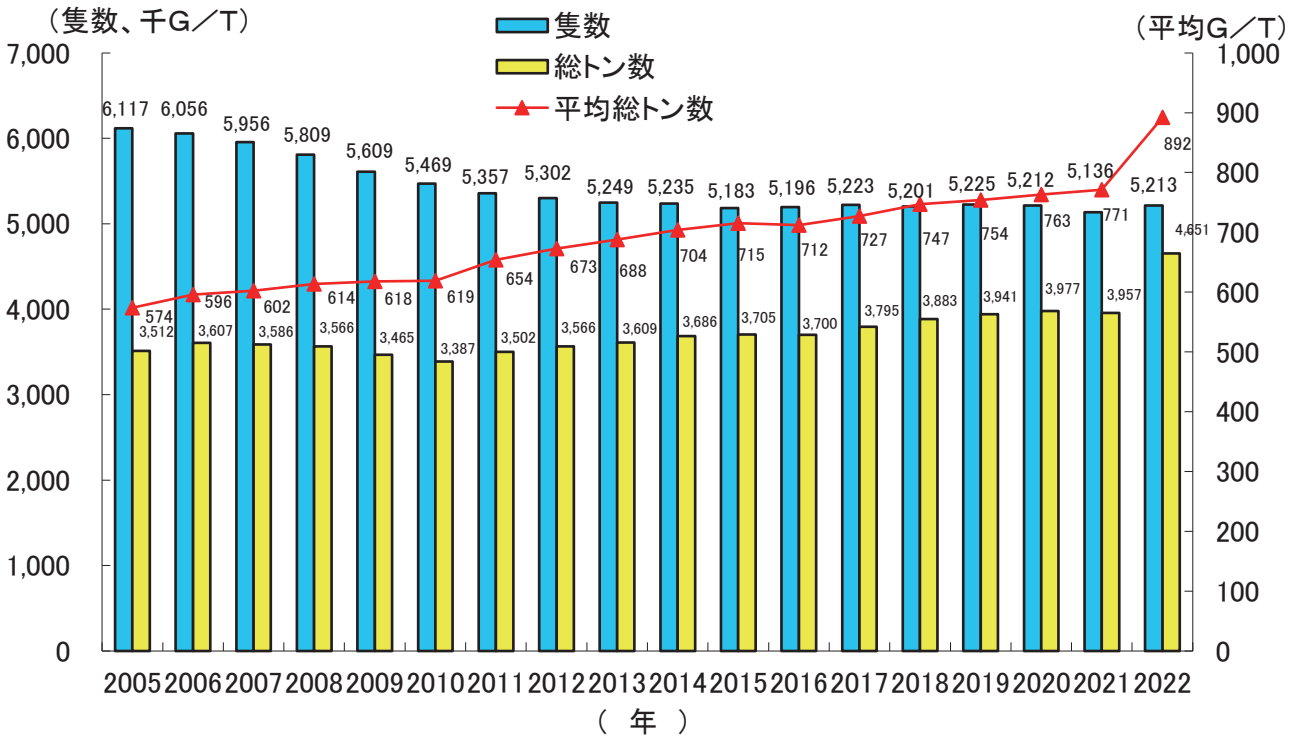
【図表1-54】 貨物輸送サービス価格推移 (2015年基準)



(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



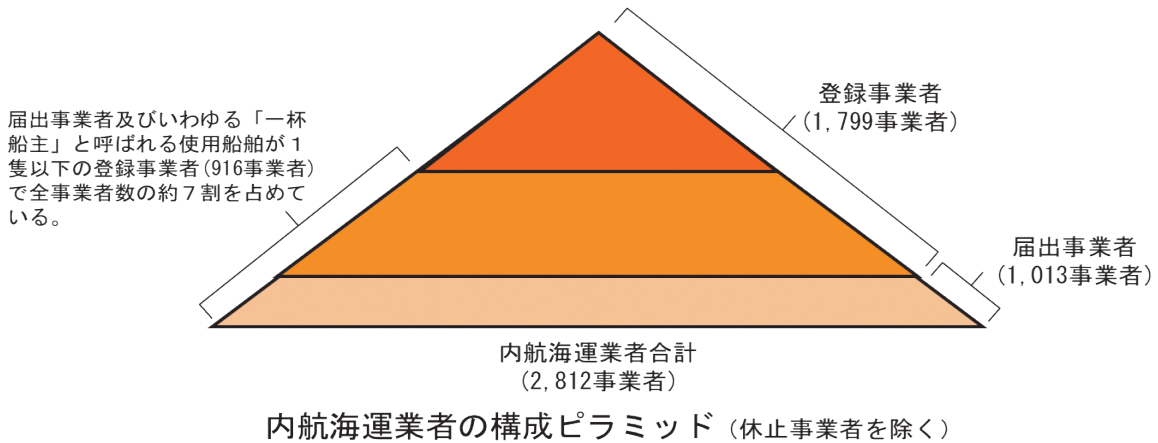
②内航海運業者の現状

【図表1-56】内航海運の事業構造

概要

1. 内航海運業者数 3,103事業者（うち、休止事業者291者） 99.7%が中小企業
2. 登録事業者数 1,981事業者（うち、休止事業者182者）
3. 届出事業者数 1,122事業者（うち、休止事業者109者）

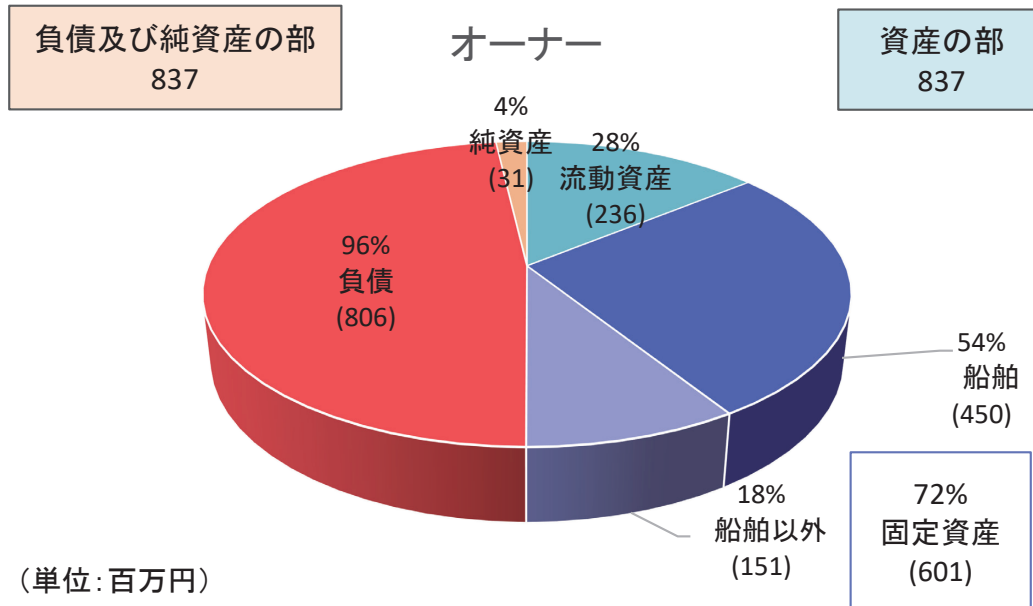
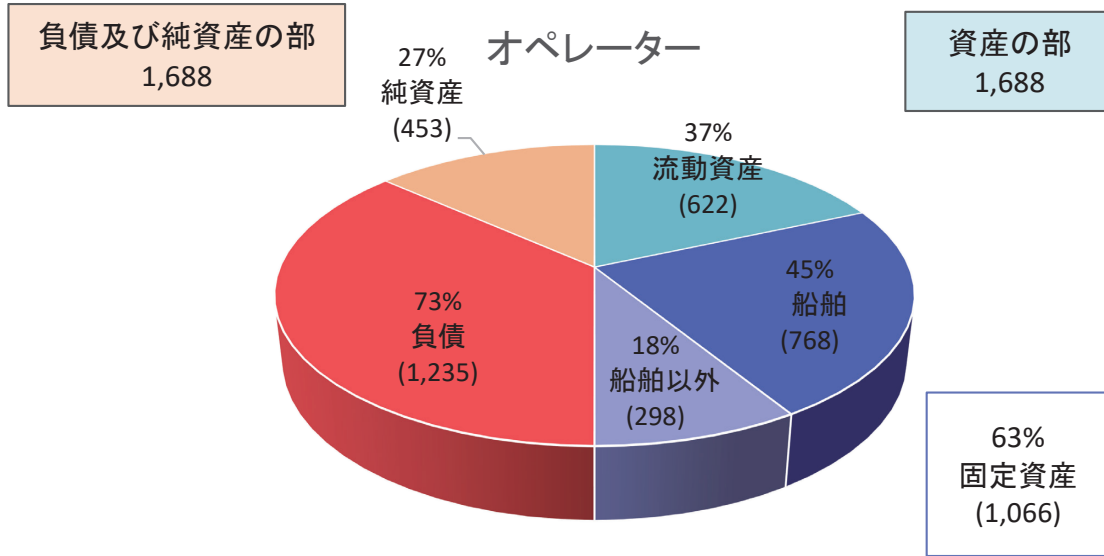
（注） 登録事業者は100総トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を使用する者、届出事業者は100総トン未満かつ長さ30メートル未満の船舶のみを使用する者である。



資料) 国土交通省海事局作成 (2023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 (2020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)	2013年3月31日		2023年3月31日	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数
100総トン未満	1,782 (33.6)	45,675 (1.3)	1,466 (28.1)	38,704 (0.8)
100総トン以上200総トン未満	927 (17.5)	161,788 (4.5)	637 (12.2)	108,001 (2.3)
200総トン以上300総トン未満	275 (5.2)	70,482 (2.0)	381 (7.3)	99,766 (2.1)
300総トン以上400総トン未満	195 (3.7)	68,379 (1.9)	220 (4.2)	76,164 (1.6)
400総トン以上500総トン未満	1,043 (19.7)	509,811 (14.3)	1,086 (20.8)	532,664 (11.5)
500総トン以上700総トン未満	205 (3.9)	132,436 (3.7)	212 (4.1)	128,842 (2.8)
700総トン以上1000総トン未満	362 (6.8)	295,420 (8.3)	528 (10.1)	430,588 (9.3)
1000総トン以上2000総トン未満	143 (2.7)	210,842 (5.9)	203 (3.9)	295,399 (6.4)
2000総トン以上3000総トン未満	72 (1.4)	192,789 (5.4)	87 (1.7)	220,877 (4.7)
3000総トン以上4500総トン未満	157 (3.0)	578,236 (16.2)	207 (4.0)	769,660 (16.5)
4500総トン以上6500総トン未満	58 (1.1)	298,073 (8.4)	63 (1.2)	329,490 (7.1)
6500総トン以上	83 (1.6)	1,002,415 (28.1)	123 (2.4)	1,621,561 (34.9)
合計	5,302 (100)	3,566,347 (100)	5,213 (100)	4,651,716 (100)
平均総トン数	673		892	

- (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

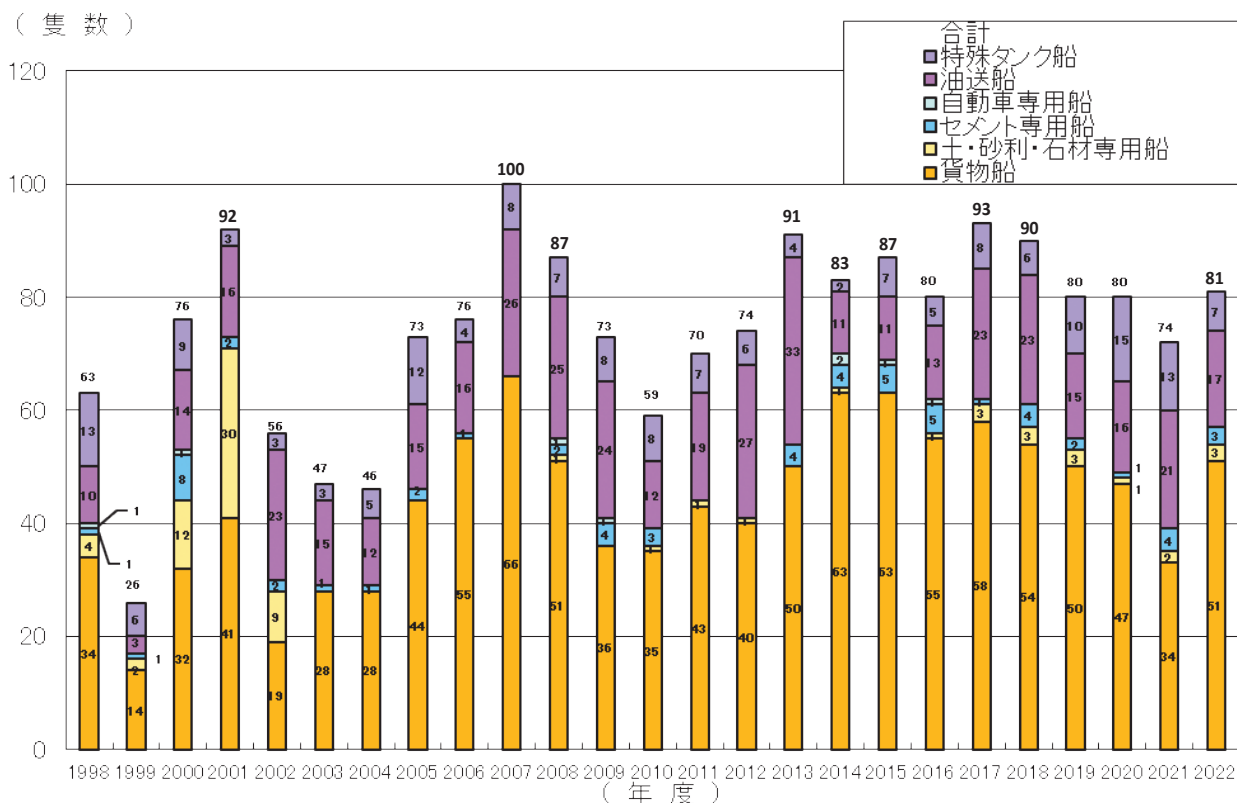
【図表1-59】内航船の船種別船腹量

船種	2013年3月31日			2023年3月31日		
	隻数	総トン数		隻数	総トン数	
その他貨物船	3,463	1,725,280	(498)	3,437	2,511,180	(731)
土・砂利・石材専用船	387	239,254	(618)	362	350,820	(969)
セメント専用船	139	360,879	(2,596)	132	388,878	(2,946)
自動車専用船	20	96,168	(4,808)	11	40,239	(3,658)
油送船	980	938,733	(958)	969	1,145,894	(1,183)
特殊タンク船	313	206,033	(658)	302	214,705	(711)
合計	5,302	3,566,347	(673)	5,213	4,651,716	(892)

- (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。

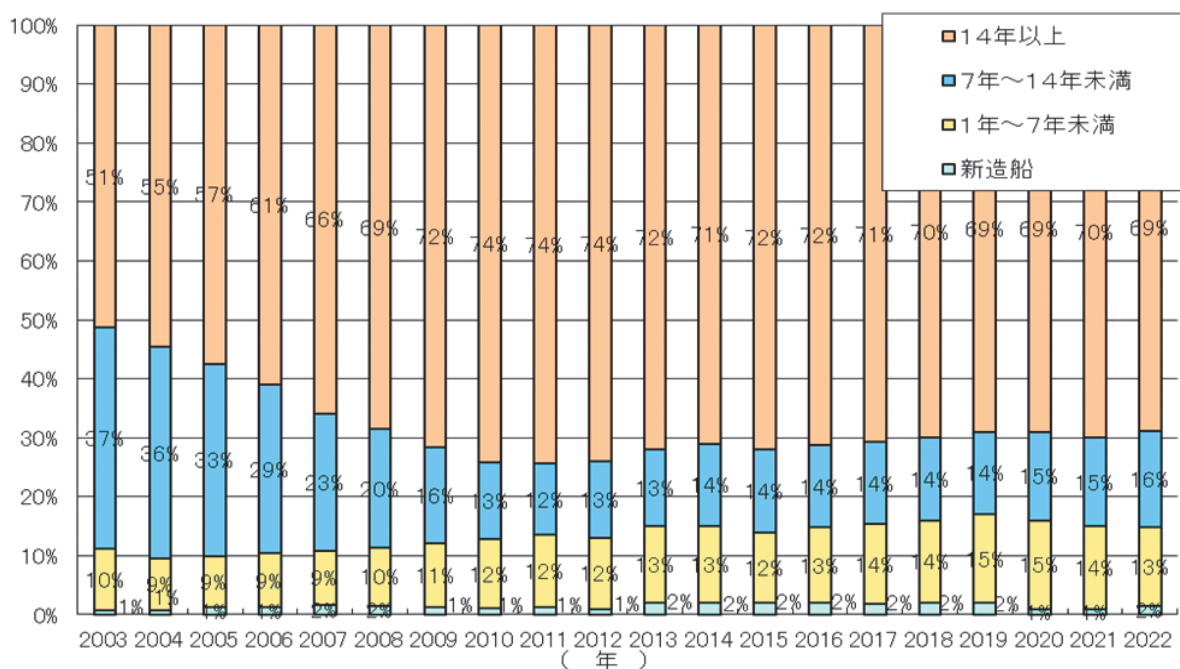
資料) 国土交通省海事局作成

【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



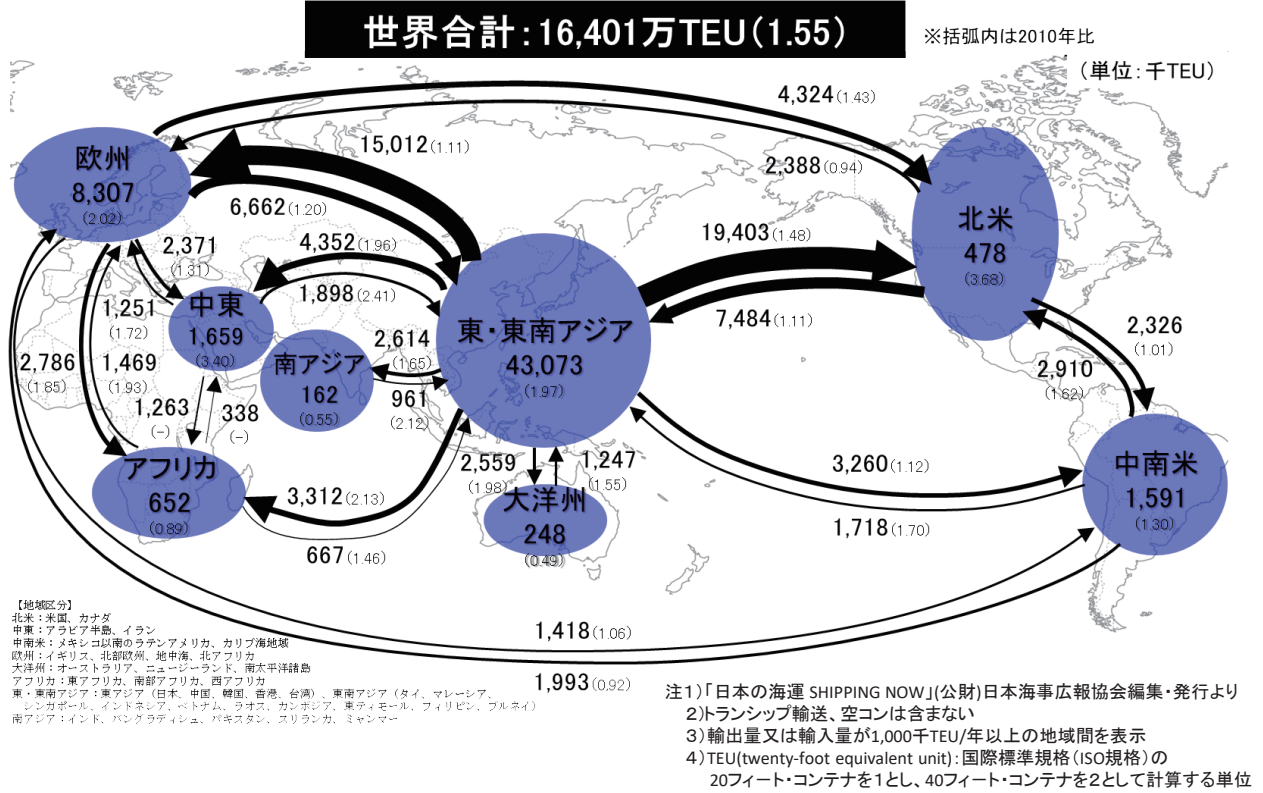
資料) 国土交通省海事局作成



5. 港運 ①我が国港湾をめぐる現状

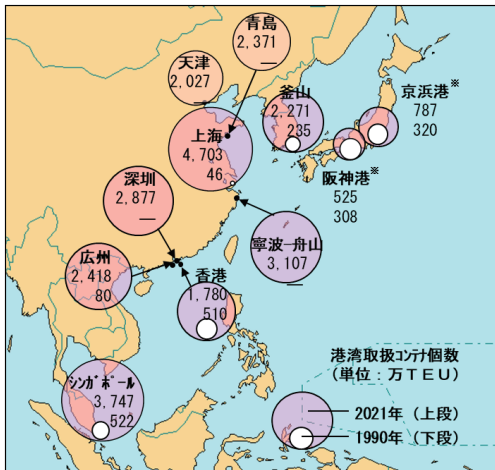
【図表 1-62】世界の国際海上コンテナ荷動量 (2020年 (対2010年比))

○海上コンテナの荷動きは東南アジア発着貨物量が世界の約7割(約11,422万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2020年の順位。
 なお、2021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、港湾管理者調べを基に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		2021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)	4,708
2	香港	510	2(2)	シンガポール	3,747
3	ロッテルダム	367	3(3)	寧波-舟山(中国)	3,107
4	高雄	349	4(4)	深圳(中国)	2,877
5	神戸	260	5(5)	広州(中国)	2,418
6	釜山	235	6(6)	青島(中国)	2,371
7	ロサンゼルス	212	7(7)	釜山(韓国)	2,271
8	ハンブルク	197	8(8)	天津(中国)	2,027
9	ニューヨーク・ニュージャージ	187	9(9)	香港(中国)	1,780
10	基隆	183	10(10)	ロッテルダム(オランダ)	1,530
11	横浜	165	...	...	...
13	東京	156	41(37)	東京	486
...
...	...	...	72(70)	横浜	286
...	...	...	73(71)	神戸	282
...
...	...	...	77(74)	名古屋	273
24	名古屋	90	82(79)	大阪	243

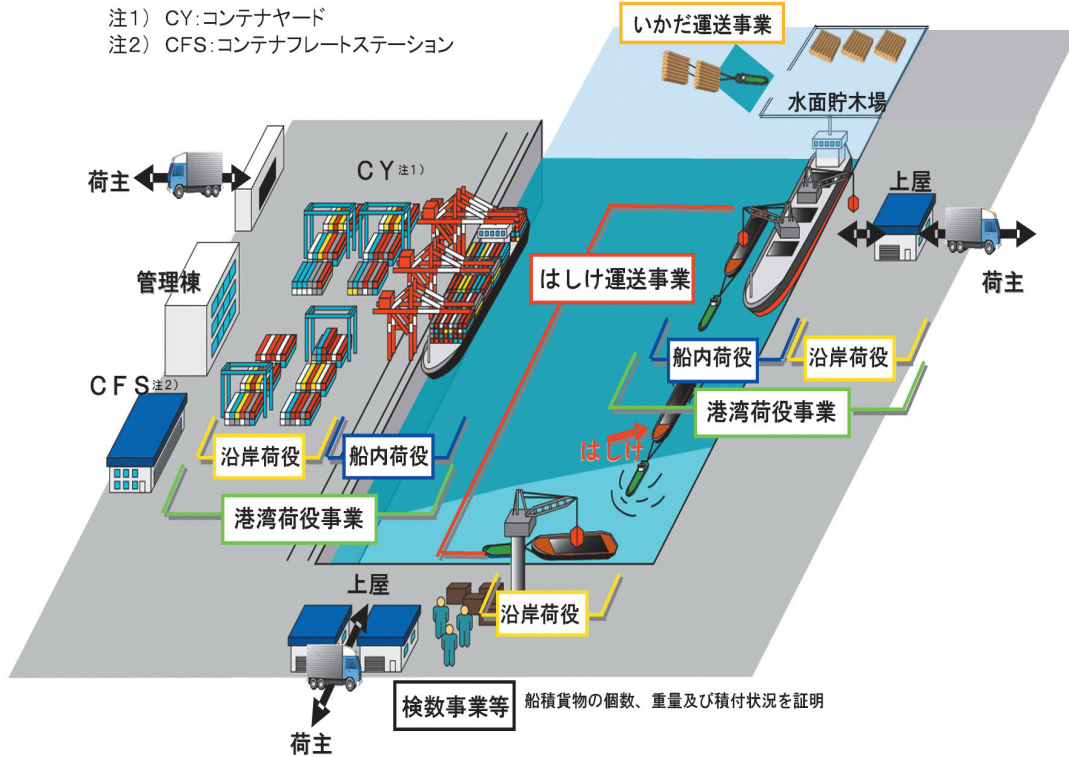
※京浜港・阪神港の順位: 2021年(2020年)
 京浜港: 23位(17位)、阪神港: 34位(29位)

【1990年各港のコンテナ取扱個数(単位: 万TEU)】
 京浜港の内訳: 東京(156)、横浜(165)、川崎(0)
 阪神港の内訳: 大阪(463)、神戸(260)
 ※川崎港は1万TEU未満

【2021年の各港のコンテナ取扱個数(単位: 万TEU)】
 京浜港の内訳: 東京(486)、横浜(286)、川崎(145)
 阪神港の内訳: 大阪(243)、神戸(282)

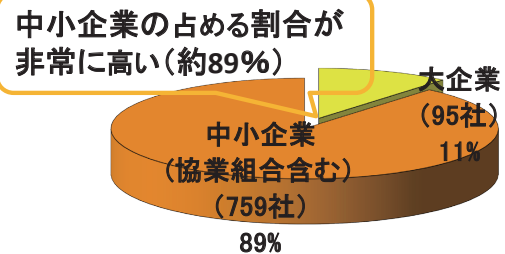
② 港湾運送事業の現状

【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	588	1,149	854
港湾荷役事業	912		
はしけ事業	142	29	
いかだ事業	36		
検数事業	6		
鑑定事業	14		
検量事業	19		

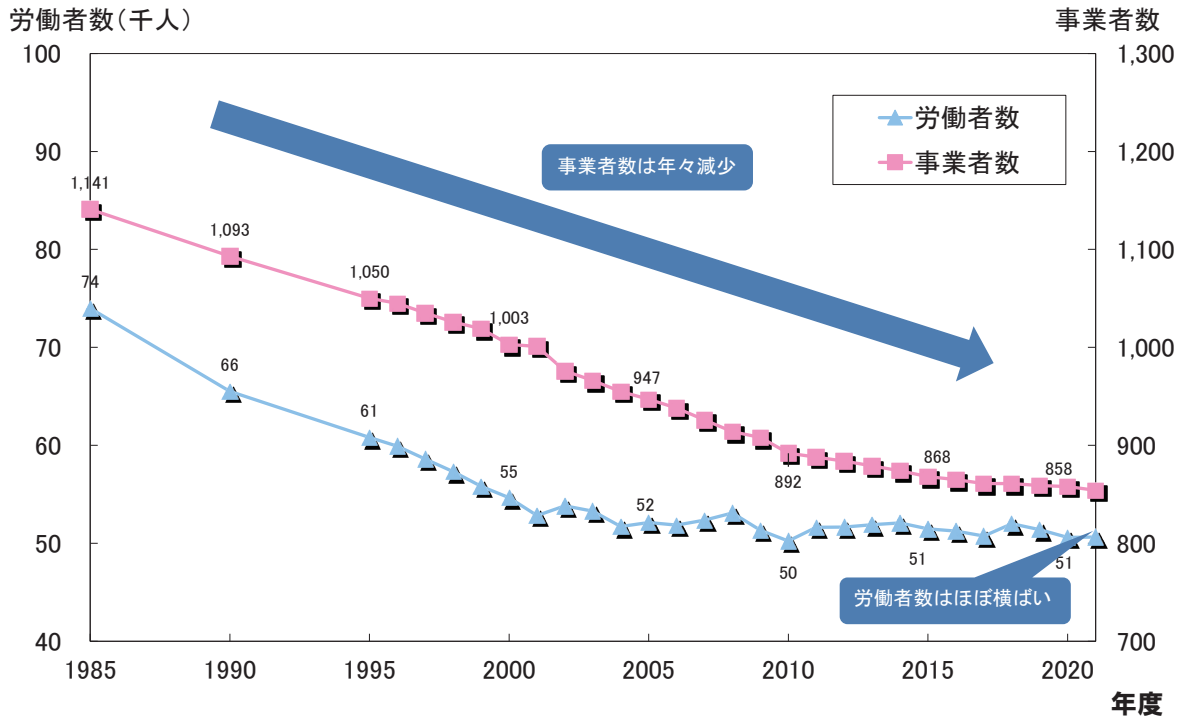


○国土交通省港湾局調べ (2022年3月末日)

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

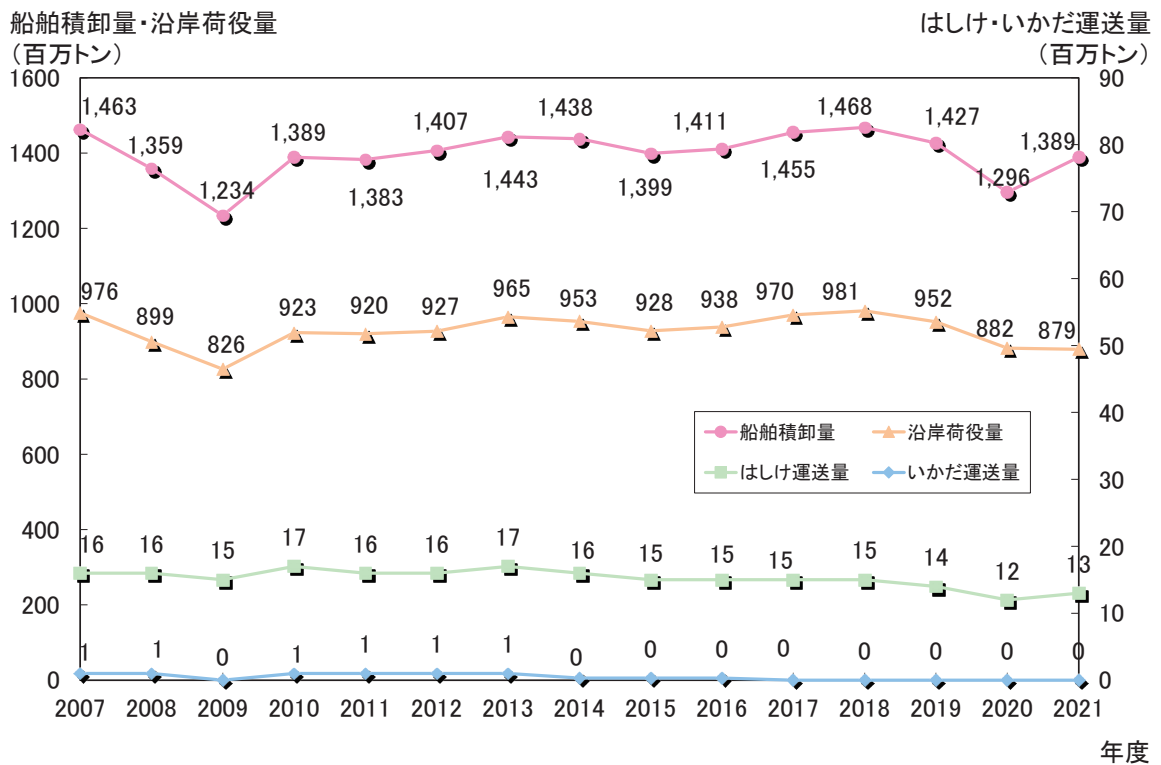
(注) 大企業とは、資本金3億円超の企業のことである。

【図表 1-66】 事業者数・港湾労働者数の推移



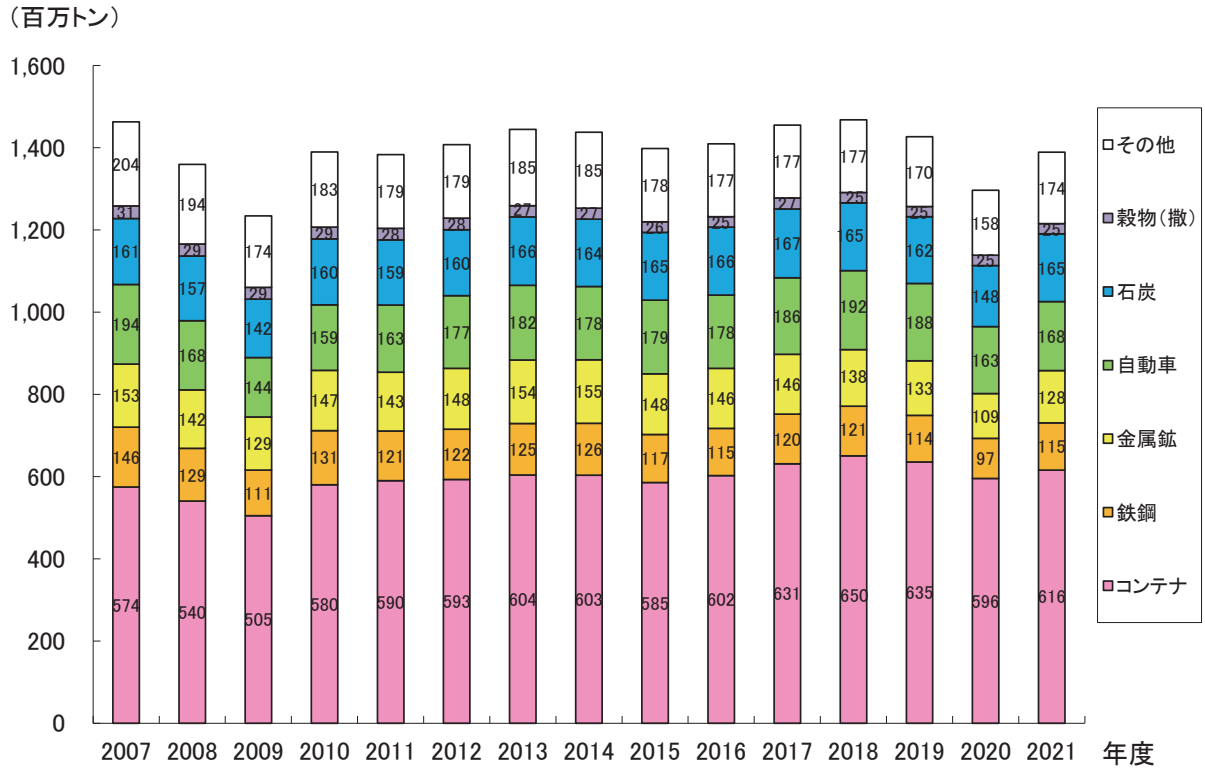
(注) 2010年度の労働者数は、震災によるデータ消失のため入手可能分のみ計上。
資料) 国土交通省港湾局調べ

【図表 1-67】 港湾運送料の推移



資料) 国土交通省港湾局調べ

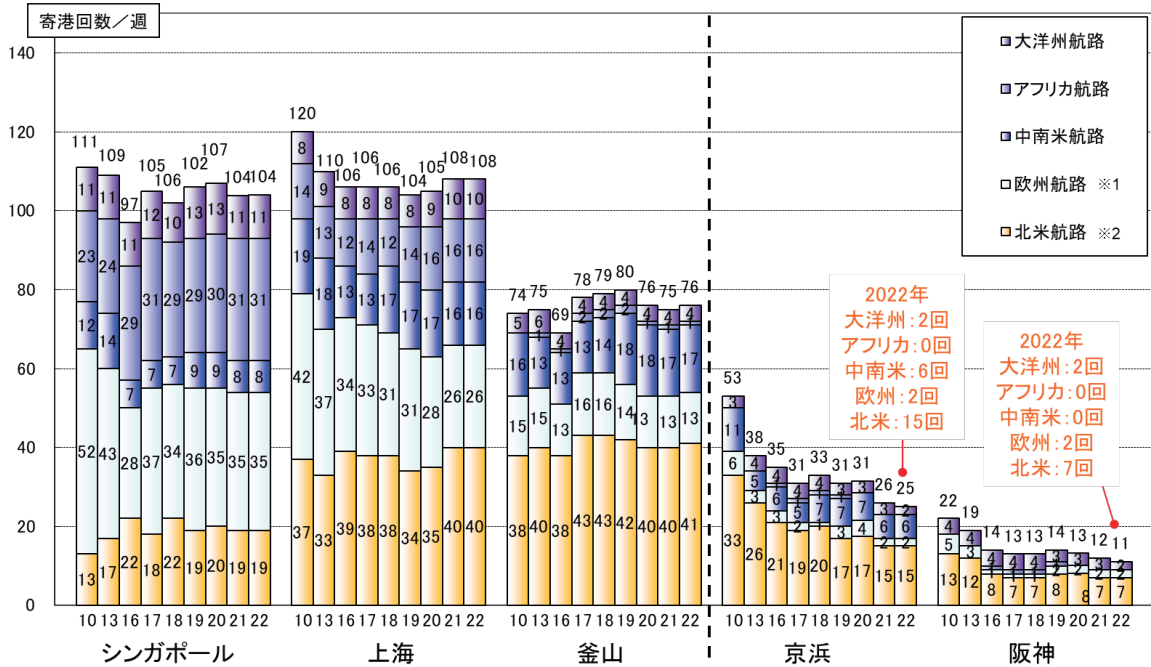
【図表 1-68】 品目別船舶積卸量の推移



資料) 国土交通省港湾局調べ

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。

(出典) 2010 ~ 2022年：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、2010(平成22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 中間とりまとめ(2023年6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、脱炭素への対応など、新たな課題や要請を踏まえ、国際コンテナ物流の **DX、GXを加速**。
- **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

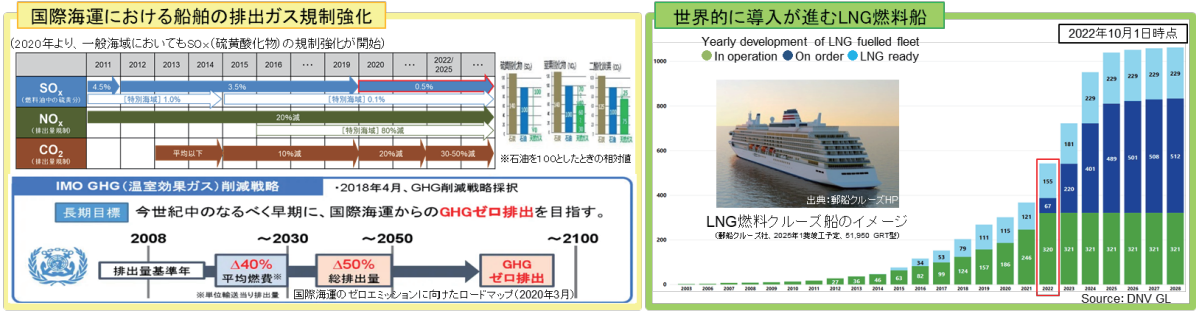


(横浜市提供資料) 横浜港におけるコンテナターミナルの整備イメージ

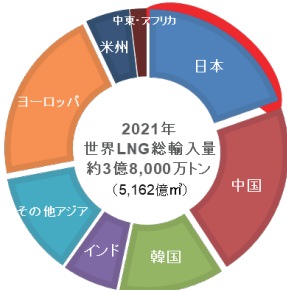
④LNGバンカリング拠点の形成

【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。



我が国は世界有数のLNG輸入国



日本の調達量 約7,450万トン (約20%)

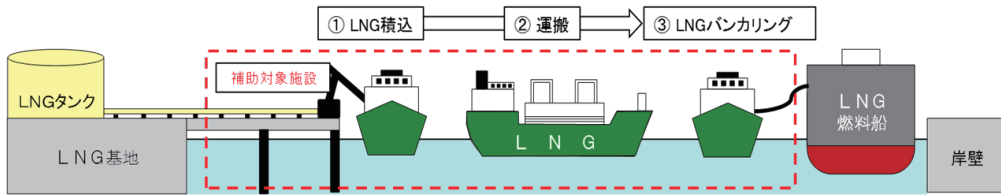
建造される大型LNG燃料船



出典: BPT Statistical Review of World Energy 2022)を基に国土交通省港湾局作成

【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
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) 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)・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)
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
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。

