

日本の海運

SHIPPING NOW

2026-2027



はじめに

鉄道、トラック、バスなどによる「陸上輸送」、飛行機による「航空輸送」は、ふだん私たちが直接利用したり目にしたりする機会が多いのでよく知られていますが、船などによる「海上輸送(海運)」はあまり知られていません。しかし、四面を海に囲まれた日本にとって、「海運」は必要不可欠な産業です。

このパンフレットの基本編では、外航海運(飛行機という国際線)と内航海運(同じく国内線)の概要、安全な航行のための取り組み、運航する船員、さらには「海事産業群(海事クラスター)」という概念について説明し、データ編では、重要な統計などを収録しています。これらを通して「海運」について理解を深めていただければ幸いです。

目次

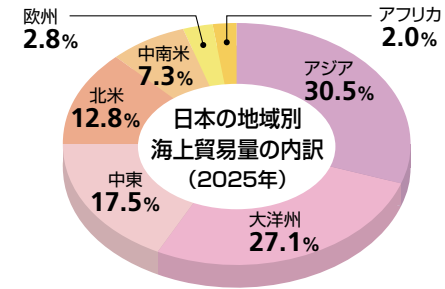
日本と世界を結ぶ海上ルート	4
個性豊かな船たち	6
基本編	
外航海運	12
内航海運	18
海事産業群(海事クラスター)	20

データ編

外航海運	22
内航海運	50
海事産業群(海事クラスター)	56
日本の外航海運の歴史	58



日本と世界を結ぶ海上ルート

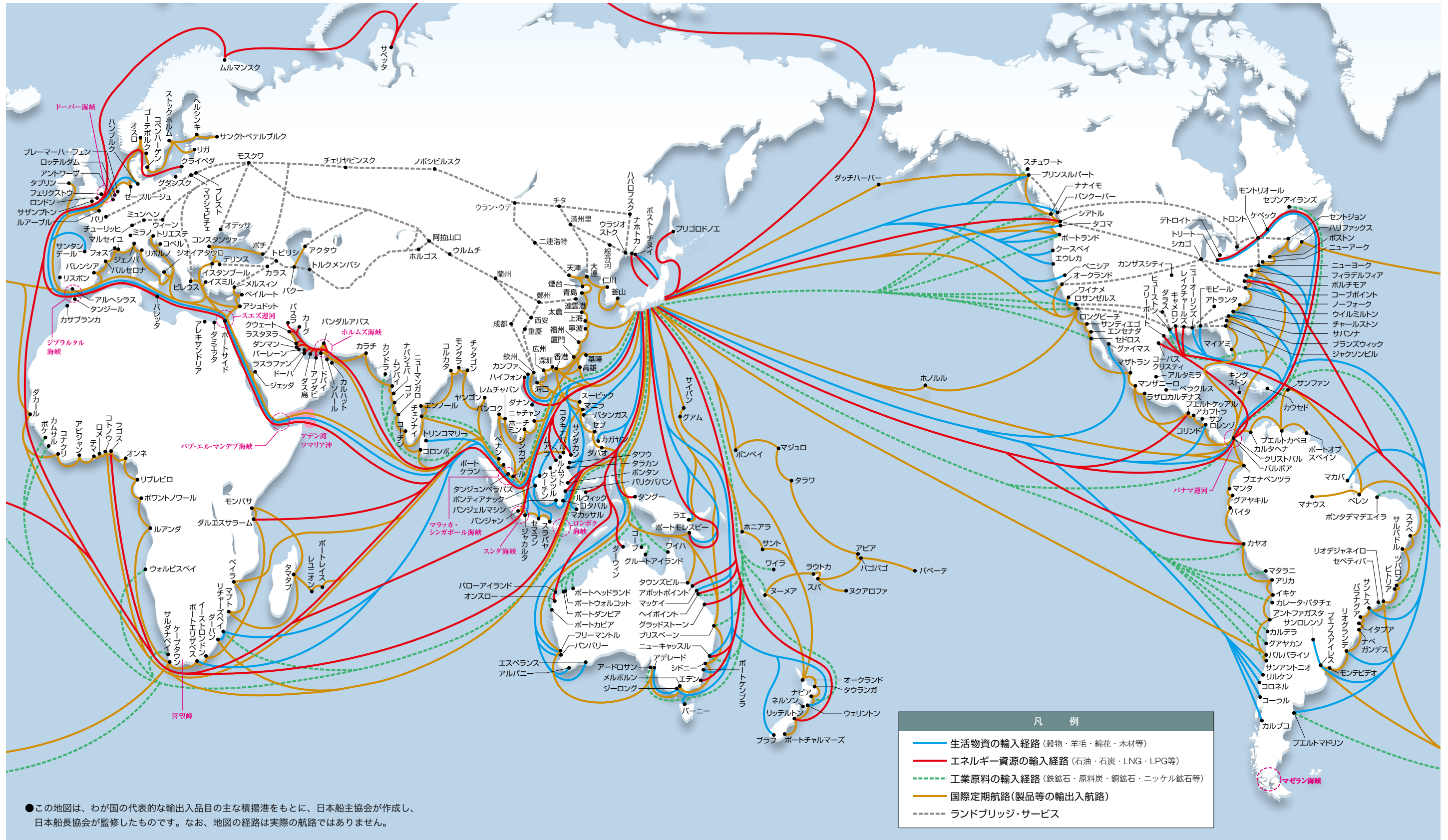


出典：財務省貿易統計

四面を海に囲まれた日本は、船で世界中とつながっています。

産業に欠くことのできない原油や天然ガスなどのエネルギー資源、暮らしに欠かせない穀物や衣料品をはじめとする生活物資が、今日もまた目に見えない「ライフライン」としての海上物流ルートを通して船で運ばれてきます。

また、原材料や部品の調達、生産や販売、さらには在庫保管やデリバリーまでの企業ニーズに応えるため、日本の海運は、陸運や空運とともに総合的な物流ネットワークを形成してサプライチェーンを支え、暮らしや産業の維持発展に寄与しています。



個性豊かな船たち

船は人やさまざまな貨物を運んでいます。貨物には原油、LNG(液化天然ガス)、鉄鉱石、穀物、自動車、雑貨など、液体があれば固体もあり、その形や大きさも千差万別。それぞれの貨物の特徴に合わせて、もっとも安全で効率的な輸送方法を追求した結果、多彩な専用船が生まれました。

また、大量輸送を効率的に行うための大型化も進んでいます。

今の時代のニーズに応えながら、暮らしや産業を支え続ける海上輸送のエキスパート。ここにご紹介するのは、そんな個性豊かな船のプロフィールです。

- 水を積むバラスタック※1
- 旅客・積荷スペース
- 荷役※2装置

※1 バラスタック：船体の安定を確保するために、海水(バラスト水)を積載する船内のタンク。

※2 荷役：船の貨物の積み込みや荷揚げをすること。

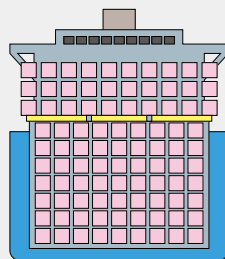
※3 TEU：長さ20フィート(約6m)のコンテナを1単位とした換算個数。

※4 総トン：船の大きさ(容積)を表す単位。

※5 重量トン(正式には載貨重量トン)：貨物を満載したときの全重量から船自体の重量を差し引いたトン数。

コンテナ船

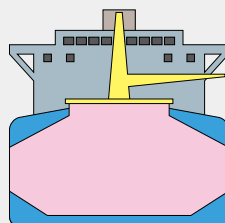
海上コンテナは国際規格でサイズが統一されており、衣類や電化製品など一般的な貨物を収める「ドライコンテナ」、冷凍・冷蔵貨物を収める「リーファー・コンテナ」、液体貨物を収める「タンク・コンテナ」など、貨物の内容や形状によりいくつか種類がある。船は貨物船の中では最速を誇り、コンテナ化された貨物はトラックや鉄道などへの積み替えが容易なため、荷役の迅速化とともに海陸一貫によるドア・ツー・ドアの輸送を実現。国際定期輸送に画期的な変化をもたらした。



ONE INNOVATION (24,136 TEU※3)
235,311総トン※4 / 225,405重量トン※5 / 全長400m

ばら積み船(穀物船)

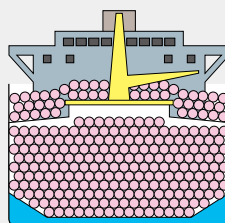
小麦などの穀物をそのままの状態に運ぶ。貨物の流動を防ぐため、船倉上部に傾斜をつけ、トップサイドタンクという三角形のバラスタックを設置している。本船自体に荷役装置を持つものと持たないものがあるが、穀物の揚げ荷役には、通常、陸上に設けられたニューマチックアンローダーというバキューム方式の荷役装置が使われる。



GLOBAL HOSPITALITY
32,384総トン / 57,835重量トン / 全長190m

木材専用船

木材を運ぶ。貨物は船倉内だけでなく甲板上にも積み、甲板積みの木材は両舷に建てられたスタクションと呼ばれる支柱で左右を押さえ、丈夫なワイヤーで固定される。荷役施設がない積み地が多いため、ほとんどの船がクレーンを装備する。積み荷役は、いかに組んで運ばれた木材を沖合いで積み取る方法がとられることもあるが、最近は岸壁で積むことも多くなっている。

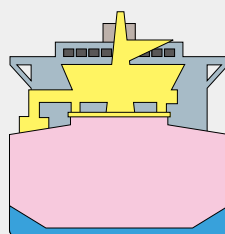


IRIS K
23,275総トン / 37,806重量トン / 全長180m

チップ専用船

製紙原料となる木材を砕いた小片であるチップを運ぶ。チップは比重がきわめて小さいため、乾舷※を高くして船倉容積を大きくするとともに、バラストスペースを船底部にのみ設けている。積み荷役は、陸上のニューマー(空気圧送式荷役装置)で行われ、揚げ荷役には、本船装備のバケットクレーンとベルトコンベヤーが使用される。

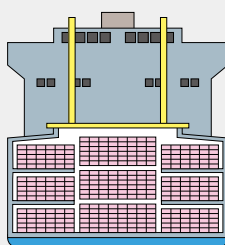
※満載喫水から上甲板までの高さ



SOUTHERN ACE
49,877総トン / 60,222重量トン / 全長210m

冷凍運搬船

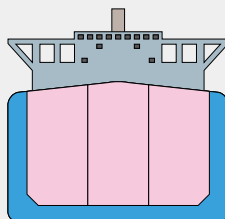
野菜や果物、冷凍肉、鮮魚などの生鮮食品を低温輸送する。野菜や果物のように常温に近いものからマイナス50℃という超低温が必要な冷凍マグロまで、さまざまな条件に対応できるよう船倉内の温度と湿度は、適切にコントロールされる。船倉は中甲板で何層かに仕切られ、輸送温度の異なる貨物を積み分けて運べる。



健太丸
5,846総トン／6,311重量トン／全長122m

原油タンカー

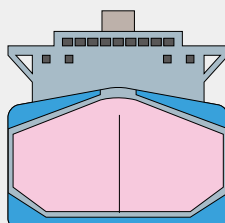
原油を運ぶ。複数の区画に仕切られたタンク状の船倉を持ち、事故時の原油流出を最小限に抑えるため船底を二重構造化している。荷役用のパイプラインとポンプを持ち、積み荷役には陸側のポンプを、揚げ荷役には本船装備のポンプを使う。かつては50万重量トンを超す大型の船も出現したが、現在は30万重量トン級のVLCC（大型タンカー）が最大級。



ENEOS DREAM
160,725総トン／312,168重量トン／全長340m

LPG船

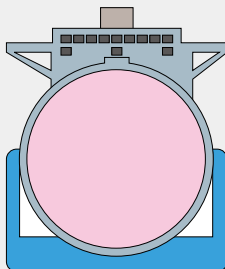
LPG（液化石油ガス）は、プロパンやブタンを液体化したもの。輸送方式には常温で加圧して液化する加圧式、常圧で冷却して液化する冷却式及び半冷加圧式があるが、大型LPG船はすべて冷却式。ばら積み船のような船倉内に防熱を施した低温LPGタンクを設置している。輸送中に気化したガスを液化する再液化装置も備えている。



ASTOMOS VENUS
47,963総トン／55,209重量トン／全長230m

LNG船（モス方式）

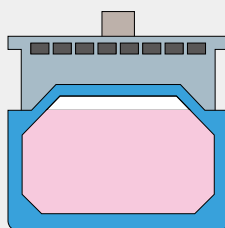
LNG（液化天然ガス）は、化石燃料である天然ガスをマイナス162℃の超低温で液体にしたもの。超低温輸送のための特殊なタンク、荷役時の事故を防ぐ緊急遮断装置、輸送中に気化した天然ガスを燃料として使うタービンエンジン、ディーゼルエンジンなど、先端技術を駆使したハイテク船。独立球形タンク構造のモス方式は、円筒形の支持構造により自立球形タンクを船体に固定した形になっており、タンクの外面は断熱材で包まれている。



GRACE DAHLIA
141,671総トン／86,512重量トン／全長300m

LNG船（メンブレン方式）

メンブレン方式は船体内部に防熱材を取り付けて、さらにタンクの内部を薄くてしわがあるステンレス鋼「メンブレン」で覆うことで、低温を保ちガスの膨張を吸収する方式。タンク形状にある程度自由度があり、甲板がフラットで、モス方式と比べてコンパクトな船型で、船前方の視界がよいのが特長。



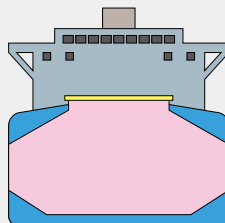
MARVEL SWALLOW
115,625総トン／93,510重量トン／全長295m

個性豊かな船たち

ばら積み船（石炭専用船）

主に火力発電や製鉄用の石炭を運ぶ。国内の専用バースサイズに合わせた船型や喫水※、バースに備え付けられた揚炭機の可動範囲に合わせたハッチ構成など、日本の発電所・一般需要家向けの石炭輸送に最適な船として設計されている。現在、日本とオーストラリアなどを結んでいる。

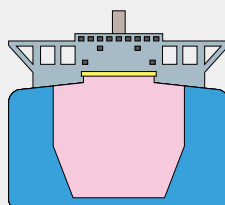
※船体のうち、水面下に沈んでいる深さ。



IRIS WAVE
49,905総トン／88,769重量トン／全長230m

ばら積み船（鉄鉱石専用船）

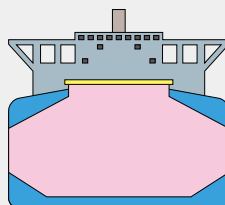
製鉄の原料となる鉄鉱石を運ぶ。比重の大きい鉄鉱石を満載した時に必要な浮力を確保するために、舷側に大きなバラストスペースを取り、船体中央部のみを貨物スペースとしている。戦後、日本の製鉄業の発展にともなって登場し、スケールメリットの追求からタンカーに次いで大型化した船種。ヴァーレマックスと呼ばれる最大級のものでは40万重量トンに及ぶ。



NSU CARAJAS
197,453総トン／399,688重量トン／全長361m

ばら積み船（鉄炭兼用船）

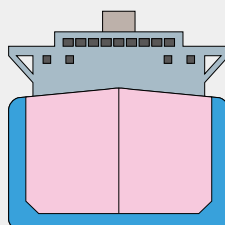
製鉄原料の鉄鉱石または石炭を運ぶ。鉄鉱石専用船同様、大型化が進んだ船種で、最近は製鉄原料輸送の主力。鉄鉱石と比べてはるかに比重の小さい石炭も運ぶため、鉄鉱石専用船より積み荷スペースは広い。石炭の場合は全船倉に満載されるが、比重の大きい鉄鉱石の場合は船倉1つおきに積み込むジャンピングロードという方法を採用する場合もある。



KASHIMA MARU
93,630総トン／182,503重量トン／全長288m

ケミカルタンカー

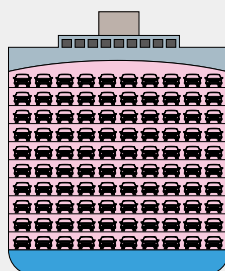
プラスチックや化学繊維の原料となる石油化学品やリン酸、硫酸など液状の化学品を運ぶ。多種類の貨物を積み合わせるため、数多くのタンクを持ち、タンクごとに独立したポンプとカーゴラインを備えている場合が多い。腐食や貨物同士の汚染を防ぐため、ステンレスを用いたり、特殊なコーティングを施すなど、タンク内も工夫されている。



CHEMROAD ORCHID
21,275総トン／35,703重量トン／全長180m

自動車専用船

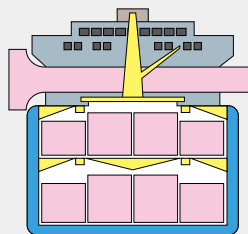
自動車メーカーが生産した乗用車やトラックなどを運ぶ。貨物となる自動車を専門のドライバーが運転し、船のランプウェイ（船と岸壁とを橋渡しする設備）から船内に積み込む。船内は何層ものデッキに分かれ、バスなど大型車両を積むためのデッキは車高に合わせて上下する。全体に屋内駐車場のよう構造をしている。最大級のものでは13層ものデッキを持つ8,000台積みみの大型船もある。



CENTURY HIGHWAY GREEN
73,515総トン／16,844重量トン／全長200m

重量物船

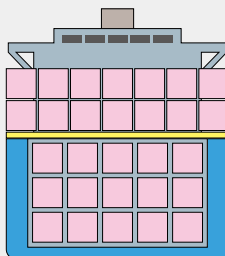
プラント部品や大型建設機械など一つの貨物が30トンを超える重量物を運ぶ。構造は一般貨物船に似ているが、重い貨物を自力で積み降ろせるよう、強力な荷役装置を備えている。船倉内に入らない大きな貨物は甲板上に積んで運ぶので、甲板は強固に建造されている。重量物の荷役中に船体が大きく傾斜するのを防ぐため、大容量のバラスタンを両舷に設置している。



KATORI
12,850総トン／12,470重量トン／全長138m

内航コンテナ船

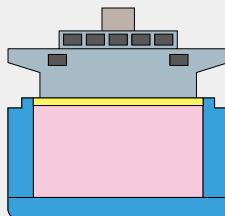
コンテナ船には世界から国内主要港だけを結ぶ大型船と国内主要港から地方港を結ぶ小型船がある。内航コンテナ船は、主要港から地方港を結ぶ小型船で、コンテナには個々に製品、原料、食料などさまざまな貨物を収納しコンテナ船に積載し運ぶ。現在、内航コンテナ船には、1万トンクラスの大型化した船舶は少ないが、運航を始めている。



清浦丸 (402 TEU)
2,524総トン／3,909重量トン／全長112m

一般貨物船

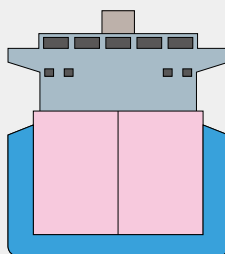
鋼材、機械、家具、食料、衣類などを運ぶ、最もオーソドックスな内航貨物船。船倉内に雑貨を混載し、さまざまな貨物に対応できるよう汎用性のある構造になっている。以前は199総トン型が主流であったが、現在では699総トン型や499総トン型が輸送効率の高い船型として多く建造されている。



鐵翔丸
499総トン／1,670重量トン／全長76m

油タンカー

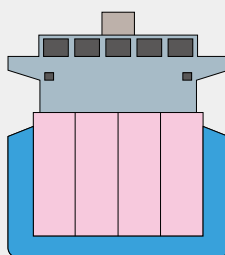
石油製品を運ぶ。重油用の黒油船(ダーティー・タンカー)とガソリン、ナフサ、灯油、軽油用の白油船(クリーン・タンカー)に分類される。黒油船はタンク内が鉄板のままなのに対し、白油船はコーティングされているのが特徴。タンク内は壁で仕切られ、船体が揺れても、油が片側に移動しないためバランスが保たれる。



鶴伸丸
4,164総トン／5,784重量トン／全長104m

ケミカルタンカー

合成樹脂やポリウレタンなどの原料となる石油化学品をはじめ、液体化学品を運ぶ。油タンカーの構造と似ているが、タンク内を細かく区切っているのが特徴である。有害な液体物質を運ぶことが多いため、タンク内をコーティングしたり、ステンレス製のタンクを用いたりなど、腐食や汚染防止、環境保全が考慮されている。



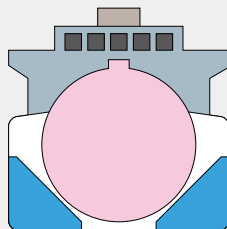
さくら丸
549総トン／1,279重量トン／全長65m

個性豊かな船たち

国内貨物を運ぶ船

LPG船

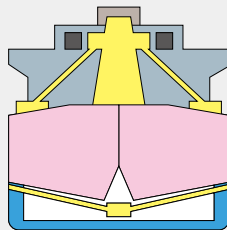
LPG(液化石油ガス)を国内輸送する。冷却式の外航LPG船に対して、内航LPG船は常温で加圧して液化する加圧式を採用。球形または円筒形の圧力タンクを持つ。常温で輸送できるので断熱性は持たない。加圧式はタンクの大型化に限界があるため、小型船に限られるが、貨物の取り扱いが冷却式よりはるかに容易である。



第三十二雄豊丸
749総トン／960重量トン／全長68m

セメント専用船

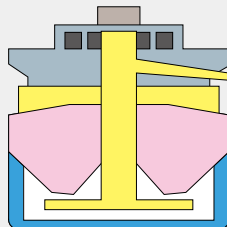
工場で作られたセメントをばら荷の状態で全国の流通基地まで運ぶ。湿気をきらうため、船倉はタンク状になっており、セメントタンカーとも呼ばれる。軽い粉末であるセメントの特徴を利用し、積み降ろしには空気圧で搬送する方式がとられ、そのための荷役装置を装備している。流通基地で荷揚げされたセメントはセメントサイロに格納され、その後、袋詰めまたはタンクローリーに積まれて搬送される。



第六芙蓉丸
3,610総トン／5,477重量トン／全長98m

石灰石専用船

鉄鋼やセメントのメーカー向けの石灰石を運ぶ。最近ではセルフアンローダーと呼ばれるベルトコンベヤー方式の自動荷役装置を持つ船が増えている。これは、ホッパー状の船倉から落とされた石灰石をそのまま陸上に運び出す方式で、荷役に人手がほとんどかからないという特徴を持つ。

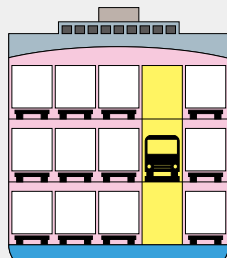


名友丸
5,589総トン／7,500重量トン／全長106m

RORO船

貨物を積んだトラックやトレーラーが船の前後のランプウェイを通して、そのまま自走して乗り込み運搬できるRORO(ロールオン/ロールオフ)方式の貨物船。クレーンで荷役する方式はLOLO(リフトオン/リフトオフ)方式と呼ばれる。主に定期航路に就航し、雑貨輸送に活躍。荷役の迅速化とともにモーダルシフト※の受け皿としても注目される。

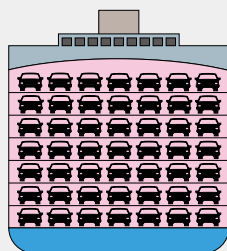
※より環境負荷の少ない輸送機関に切り替えること。一般的にはトラックによる陸上輸送から鉄道・海運への切替を指す。



ほっかいどう丸
12,265総トン／7,100重量トン／全長180m

自動車専用船

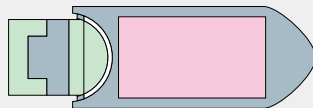
自動車メーカーが生産した自動車を国内輸送する。専門のドライバーが自動車を運転して船内に積み込む。船内は床を広くとり、5層以上の多層構造になっている。バスやトラックなど車高に合わせて床の一部を上下することもできる。



きぬうら丸
12,691総トン／5,820重量トン／全長162m

プッシャーバージ

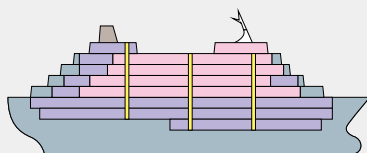
貨物を積むバージ(はしけ)とそれを押すプッシャー(押船)を組み合わせた水上輸送システム。バージの船尾に造られたノッチ(切り欠き部)にプッシャーの船首部分をはめ込んで連結し、プッシャーの推進力でバージを運航する。波やうねりのある沿岸でもある程度活動できるように改良が加えられ、近年、大型化も進んでいる。



プッシャー：長生丸 全長17.5m／幅5.5m
バージ：扇翔 全長38.5m／幅8m

外航客船

レジャークルーズのための客船。多層に分かれたデッキには、客室やレストラン、ラウンジ、シアター、プール、ジムなどの設備が整えられ、航海中はショーやイベントなどが開催される。単なる移動手段を超えて、船旅そのものを楽しむための設備をそなえ、サービスを提供している。

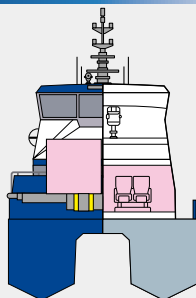


(写真提供：郵船クルーズ株式会社)

飛鳥Ⅲ
52,265総トン／全長230m

CTV (作業員輸送船)

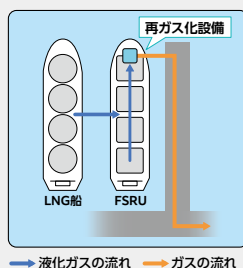
CTVは「Crew Transfer Vessel」の略称で、作業員輸送船のことをいう。洋上風力発電設備の建設や、発電開始以後のメンテナンス用に作業員を輸送するための船で、アルミ製双胴船で、高速航行時に安定性が高く、洋上施設への乗降を安全に行える機器を搭載している。



RERA AS
138総トン／全長27m

FSRU (浮体式LNG貯蔵再ガス化設備)

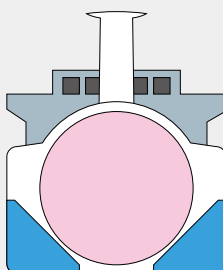
FSRUは「Floating Storage and Regasification Unit」の略称で、浮体式LNG貯蔵再ガス化設備のことをいう。洋上のLNG受け入れ基地として、LNG船からLNGを受け入れ、タンクに貯蔵し、需要に応じて再ガス化し、高压ガスを陸上パイプラインに送出することが主な役割となっている。



BAUHINIA SPIRIT
LNG貯蔵能力263,000m³／全長345m

液化CO₂船

二酸化炭素回収貯留(CCS)プロジェクトに携わる液化CO₂輸送船は、工場や発電所などから回収した二酸化炭素(CO₂)を液体の状態で輸送するための特別な船。CO₂を液化するには、冷却して圧力をかける必要があり、船内にはその状態を保つための専用タンクが設置されている。この技術は、CCSプロジェクトにおいてCO₂排出施設で回収したCO₂を、地中に貯留する施設などへ安全かつ効率的に運ぶ役割を担い、脱炭素社会の実現に貢献している。



©Northern Lights JV DA

NORTHERN PIONEER
10,627総トン／10,170重量トン／全長130m

外航海運

外航海運は世界経済が発展し続けるために不可欠な産業です。海上輸送量は年々増加し、それに伴い船腹量(船の輸送力)も増加しています。日本商船隊(日本の船会社※が運航する船)は世界の船腹量の7%を占め世界経済に貢献しています。

四面を海に囲まれ資源の乏しい日本は、原材料の多くを輸入に頼っており、一方、加工した製品を輸出しています。ほとんどが海上輸送で、うち約6割が日本商船隊により運ばれています。また、国内の製造業等の海外進出に伴い、三国

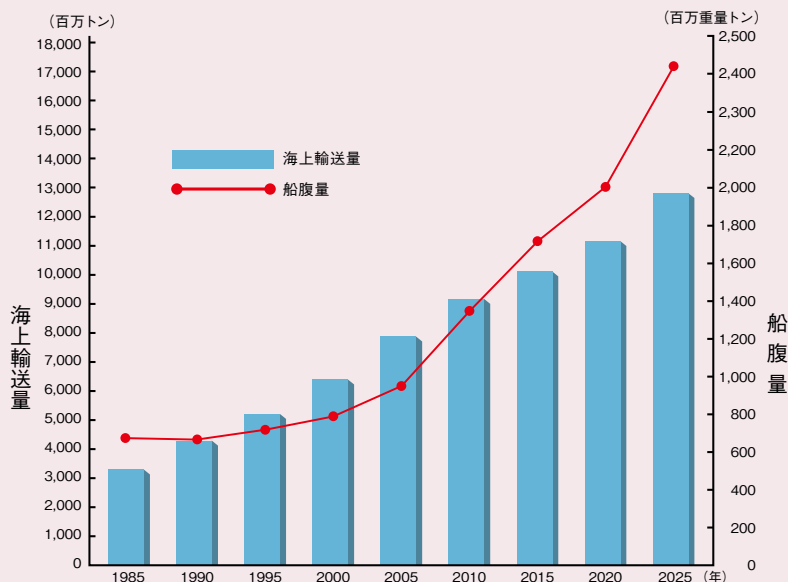
間輸送(日本を経由しない海外から海外への輸送)も増えています。

外航海運は世界単一市場の中で熾烈な国際競争を行っています。世界の船会社は国際競争に勝ち抜くため、船の国籍を維持費用が安く、手続きが迅速・簡素な国にするなどの努力を行っています。日本商船隊では日本籍は15.3%で、残りはパナマなどの外国籍です。諸外国政府は、自国への海運会社の誘致や維持のため、さまざまな支援措置を講じています。

※川崎汽船、商船三井、日本郵船の定期コンテナ船事業統合会社(オーシャン ネットワーク エクスプレス)を含む。

1 成長産業である海運

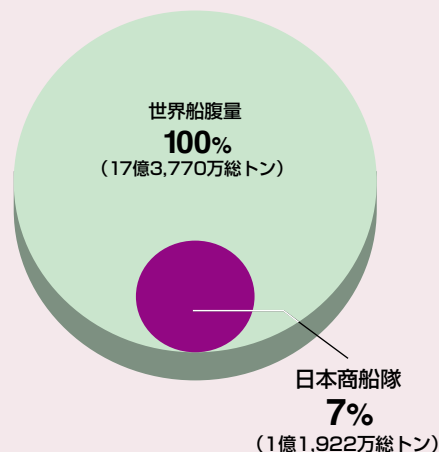
世界の海上輸送量は右肩上がり増加。船腹量も海上輸送量に比例し増加しており、海運が成長産業であることを示しています。



世界の海上輸送量と船腹量

2 世界経済に貢献

日本商船隊(日本の船会社が運航する船)の船腹量は世界全体の約7%。日本は海運国として世界経済に貢献しています。

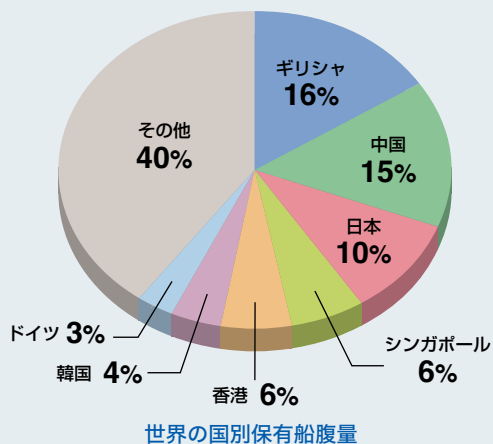


世界船腹量に占める日本商船隊の割合



3 世界有数の海運国である日本

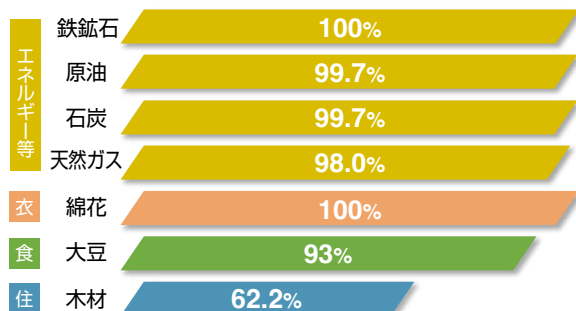
日本の船会社が実質保有※する船腹量は、世界の船腹量の10%を占め、ギリシャ、中国に次いで世界第3位の規模です。



※日本の船会社が保有する日本籍船と、日本の船会社の海外子会社が保有する外国籍船の合計

4 海外物資に頼るわが国の生活と産業

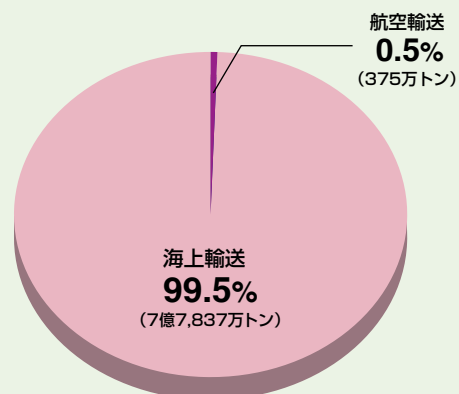
資源に乏しい日本は、「衣食住」のもととなる原材料のほとんどを海外から船で輸入しています。



主な資源の対外依存度

5 輸出入のほとんどが海上輸送

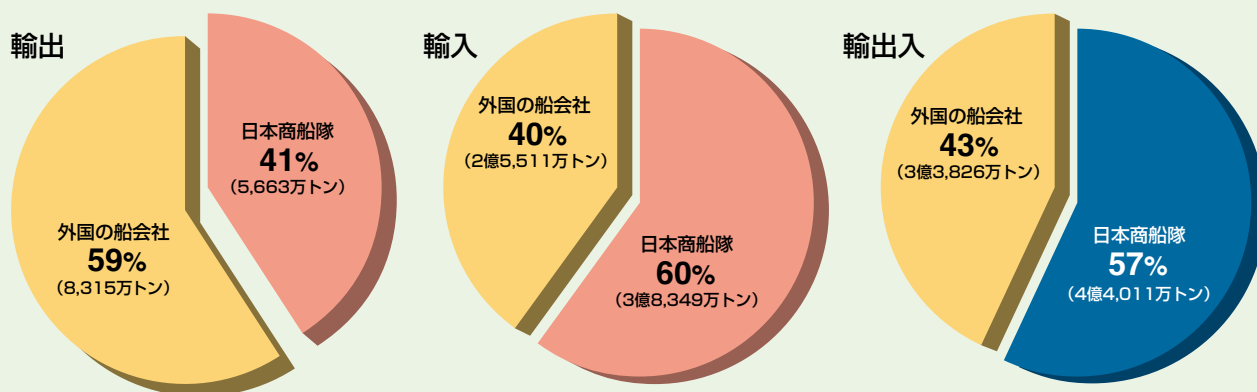
日本の輸出入のほぼ 100%を海上輸送が担っています。



日本の貿易量における海上輸送の割合

6 輸出入貨物の約6割を輸送

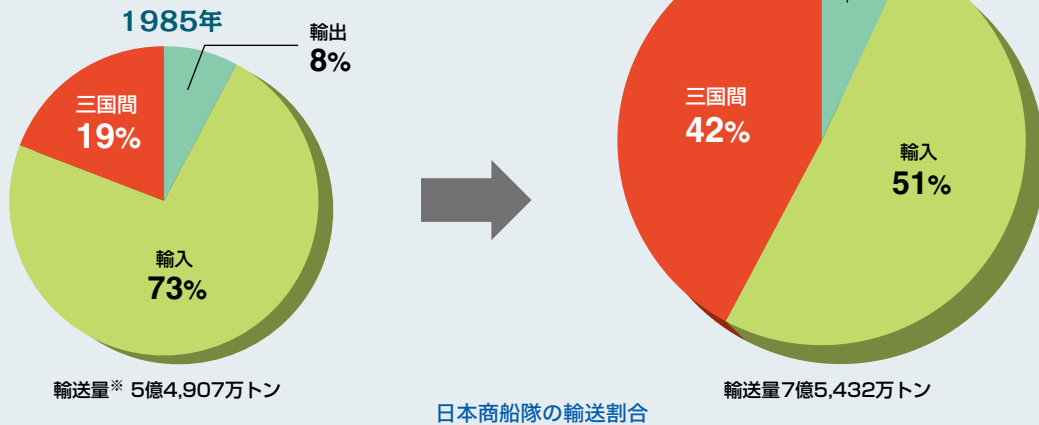
日本の輸出入貨物の約6割を日本商船隊が輸送。この割合は「積取比率」と呼ばれています。
(鉄鉱石と原油は9割以上、石炭は7割以上を日本商船隊が輸送しています。)



日本商船隊の積取比率

7 海外の日本企業をバックアップ

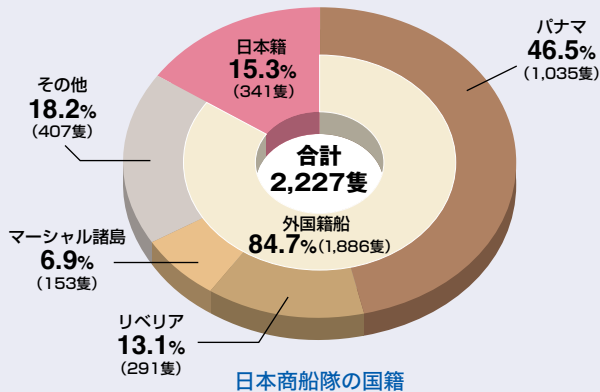
日本商船隊による三国間輸送の割合が増加。
海外進出している日本企業をバックアップしています。



※輸出、輸入、三国間の合計輸送量

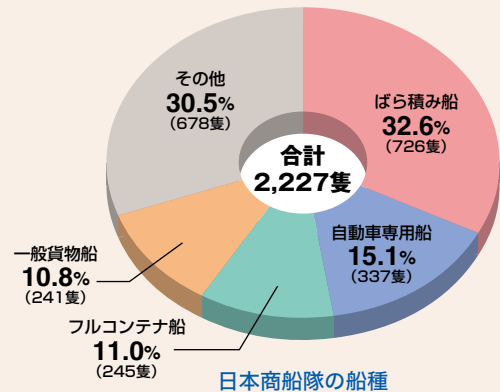
8 日本商船隊は2,227隻

日本商船隊は2,227隻。その国籍はパナマなどの外国籍がほとんどで、日本籍は15.3%です。



9 日本商船隊が運航する船種

日本商船隊が運航する船種は、ばら積み船が一番多く、726隻で全体の約33%を占めています。



10 海賊への対策

東南アジアやアフリカなどの海で海賊が出現しています。

このため世界各国が協力して、船を海賊から守るための対策を進めています。日本の自衛隊や海上保安庁も活躍しています。



11 海上交通の要衝・隘路※（チョークポイント）

※隘路：狭くて通行の困難な道

世界を結ぶ海上物流ルートには、要衝・隘路(チョークポイント)があります。日本が輸入する原油の8割以上が通過するホルムズ海峡やマラッカ・シンガポール海峡、アジアと欧州を結ぶスエズ運河(全長約193km)、太平洋と大西洋を接続するパナマ運河(全長約80km)などです。

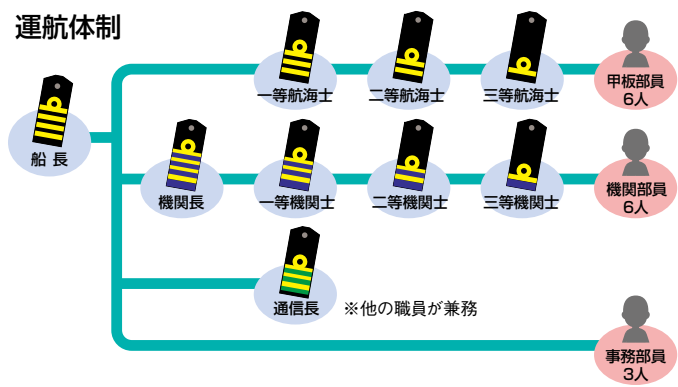
スエズ運河やパナマ運河を利用せずに航行する場合、船舶は大陸を迂回する必要があり、その結果として航海日数が大幅に延びます。これに伴い、燃料消費の増加による輸送コストの上昇が発生するとともに、物流の遅延が生じ、世界的なサプライチェーンの混乱を引き起こす要因となります。



12 外航船の運航体制

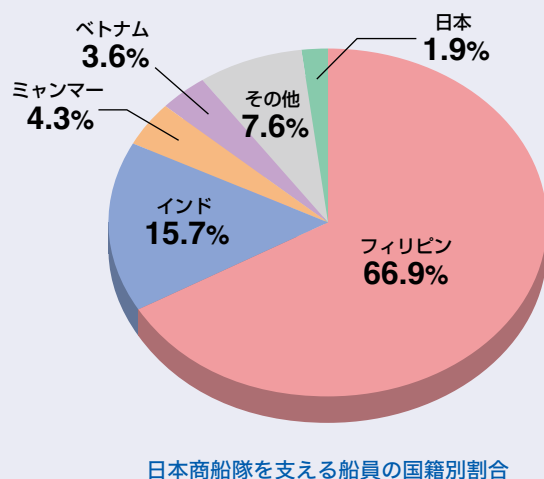
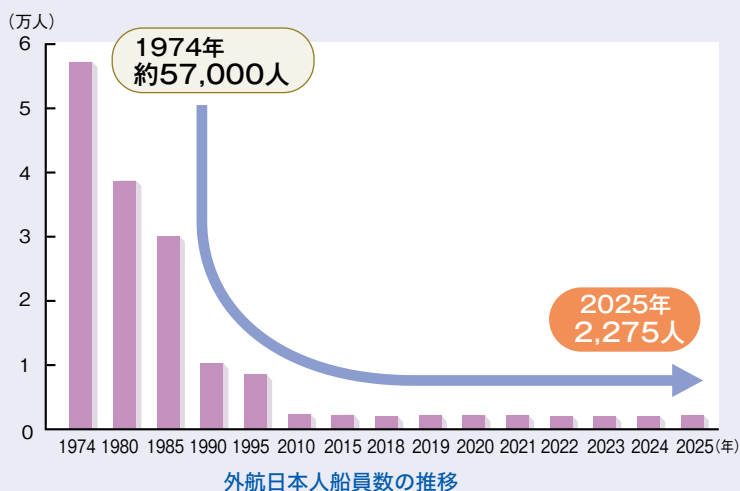
外航船は、船長、機関長をはじめとする「職員」と呼ばれる船員と、職員をサポートする「部員」と呼ばれる船員が協力して24時間体制(4時間ごとの3交代制)で運航されています。基本的に乗組員はわずか22～24人程度です。職員は、海技士国家試験に合格して、海技免許を受けた人(海技士)になることができます。また、日本と約束を締結している外国の海技士は、国土交通大臣の承認を受けることで、船舶職員として日本籍船に乗り組むことができます。

運航体制



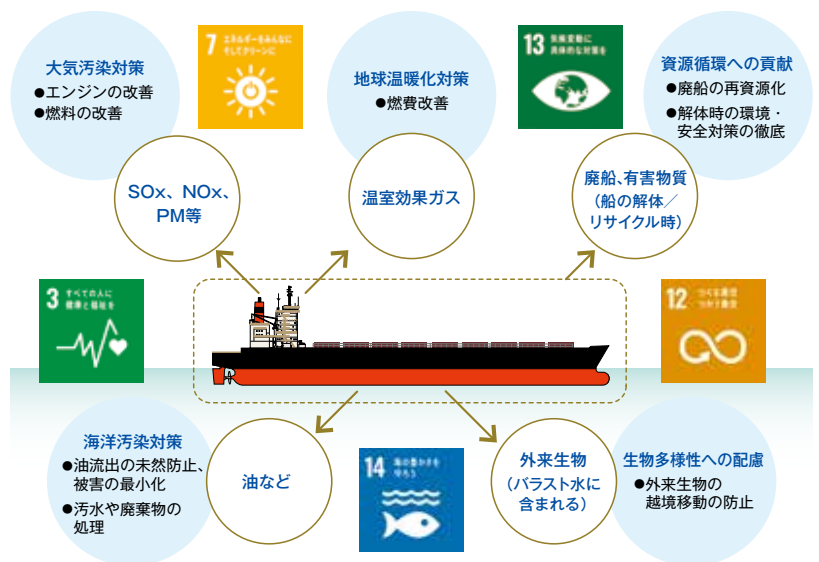
13 日本経済を支える外航日本人船員と外国人船員

外航船に乗り組む日本人船員は1974年をピークに減少しています。現在、日本商船隊(日本の船会社が運航する船)の乗組員は推定約5万5,000人ですが、ほとんどが外国人で一番多いのがフィリピン人船員です。日本人と外国人の船員が力を合わせて、世界と日本の経済を支えているのです。



14 日本海運の環境問題とSDGs

日本の海運は、事業活動に伴うさまざまな環境負荷を認識し、それらの負荷を小さくするよう対策をとるとともに、省エネ運航の改善や技術革新に取り組み、持続可能な開発目標(SDGs)に貢献しています。



出典：日本船主協会「海運業界の挑戦
—地球・海洋環境の保全に向けて—」

15 GHG排出削減への取り組み

日本の船会社では、2050年までに船からの温室効果ガス(GHG)ネットゼロを目指し、最先端の省エネ技術や低炭素燃料を取り入れた船の導入などに力を入れています。



LNG(液化天然ガス)を主燃料とする自動車専用船

2026年3月に竣工した次世代環境対応船。LNG燃料化と燃費良化のための船型改良により、従来の重油焚き船と比べて輸送単位当たり約40%のCO₂排出量削減を見込む脱炭素設計になっています。

硬翼帆式風力推進装置(ウインドチャレンジャー)を搭載した船

2022年10月に、硬翼帆式風力推進装置(ウインドチャレンジャー)を搭載したばら積み船が竣工。伸縮可能な帆(硬翼帆)は風の推進力を得ることで、GHG排出量を削減でき、帆1基で従来の同型船と比較して約5~8%のGHG削減効果が見込まれています。加えて、2026年1月には既存の石炭輸送船を改造して硬翼帆を搭載。既存船への硬翼帆搭載は世界初の事例です。さらに、2026年には硬翼帆を2基搭載したLNG運搬船の新造船も竣工が予定されています。



自動カイトシステム搭載大型ばら積み船

風力を利用した自動カイト(風)システム“Seawing”を搭載し、GHG排出量を削減します。上空の強く安定した風を利用することで、船型・船速・航路・季節などの条件によって異なるものの年平均10%以上の燃料消費量削減効果を見込みます。現在実証実験を実施しており、2027年頃の実用化を目標としています。

アンモニアを燃料としたアンモニア輸送船

貨物としてアンモニアを運搬し、航海中はその貨物の一部を燃料として航行するコンセプトのアンモニア燃料アンモニア輸送船。2026年11月の竣工を目指します。船舶を動かす主機において、アンモニア混焼率最大95%、発電機を動かす補機においてアンモニア混焼率80%以上の達成を目指し、本船全体としてはGHG80%以上の削減をターゲットとしています。



内航海運

国内の貨物輸送というとトラックや鉄道が思い浮かぶと思いますが、四面を海に囲まれた日本では古くから船も使われています。内航海運は、国内貨物輸送の約4割、特に石油製品、鉄鋼、セメントなど産業に不可欠な物資については8割以上を輸送し、国内における大量・長距離輸送の担い手として活躍しています。

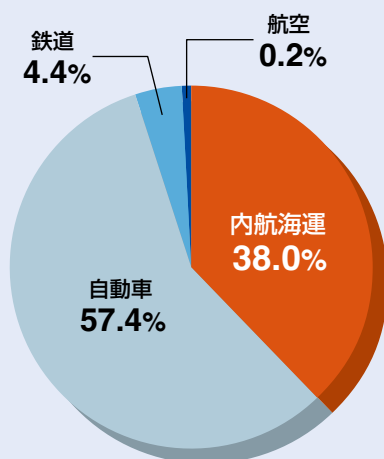
トラック等で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい船舶や鉄道に転換することをモーダルシフトといいます。

近年は、二酸化炭素排出量の削減や物流の効率化等の観点から、少子高齢化によるトラックドライバー不足等の背景もあり、内航海運へのモーダルシフトが推進されています。

1 国内貨物の約4割を担う内航海運

船(内航海運)のシェアは、輸送活動量※では約40%にも及んでいます。

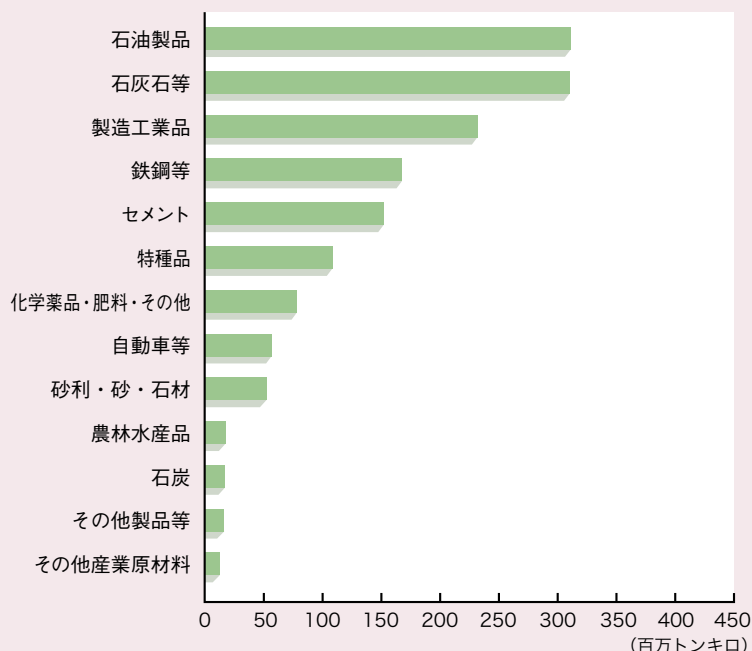
※輸送量に移動距離をかけたもの。
輸送トンキロと呼ばれる。



輸送機関別の輸送割合

2 生活や産業に必要な物資を輸送

船(内航海運)が輸送している貨物は、多い順に石油製品、石灰石等、製造工業品、鉄鋼等、セメントなどとなっています。



船の品目別輸送活動量



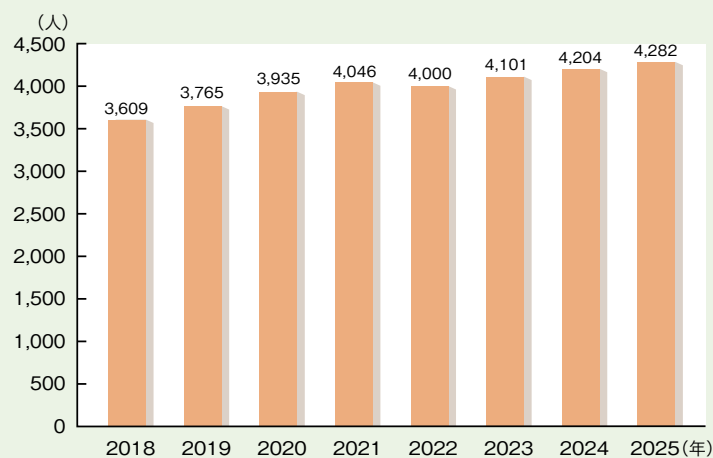
3 高まる内航海運への期待

災害時は、鉄道やトラック輸送に障害が出る中、タンカーやRORO船などの内航船が、緊急・支援物資を被災地に輸送しています。こうした内航海運の活躍が評価され、災害時などの物流インフラとして再認識されるとともに、内航海運の重要性に対する国民の認識も広がっています。

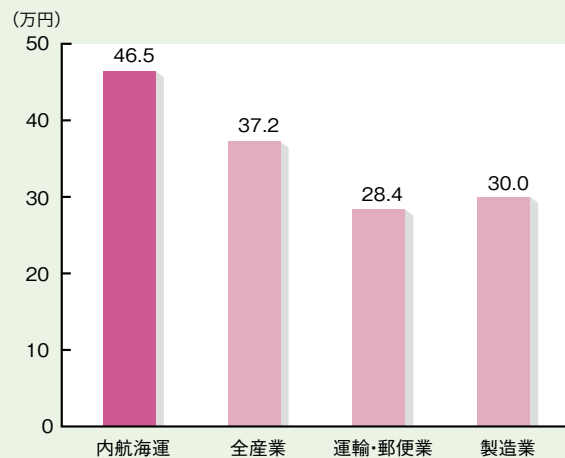


4 内航船員

内航海運は若い人を求めています。ここ数年間で30歳未満の船員が増えてきています。さらに、賃金も全産業に比べ2割以上高く、魅力ある職場環境づくりに努めています。



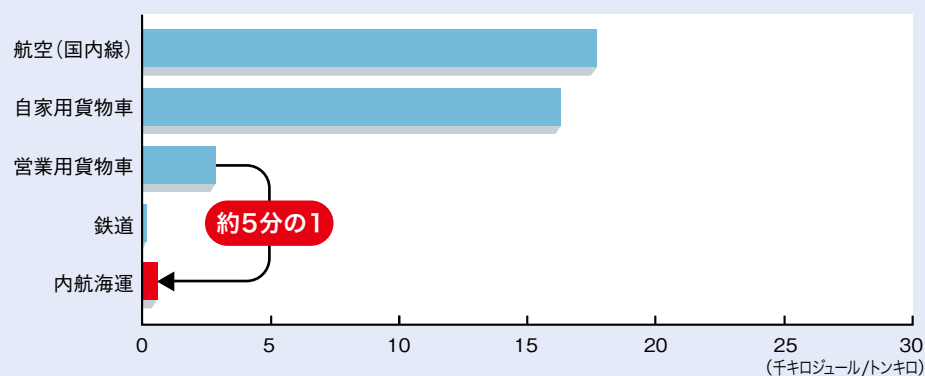
30歳未満の船員数の推移



賃金の比較

5 環境にやさしい内航海運

内航海運の船は1トンの貨物を1km運ぶのに必要なエネルギー消費量が他の輸送機関より少なく、エネルギー効率のよい輸送機関として一層の利用が期待されています。



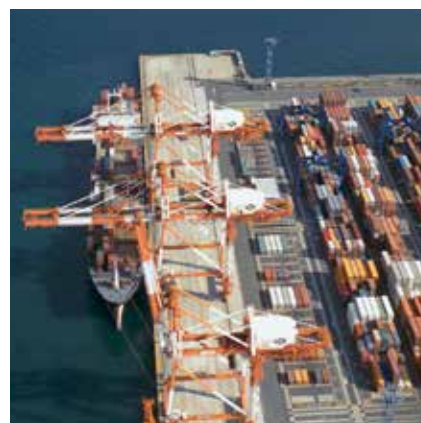
1トンキロ輸送するのに必要なエネルギー消費量



海事産業群（海事クラスター）

海事産業群（海事クラスター）とは船会社、造船会社、船用工業、船員養成機関を中核として、海事に関連する幅広い産業の集積を指します。例えば、船会社が船を建造し運航することには、造船会社をはじめとし、保険会社までさまざまな産業が直接・

間接的に関係します。海事産業群は地理的に集まっていることが多く、地域の経済や雇用にも貢献しています。海事産業群の衰退は日本経済にも大きな影響を及ぼすので、現在、国と民間が力を合わせて強靱化に向けて取り組んでいます。



世界各国からの物資を輸出入する船を運航する船会社とその玄関口の港湾は海事産業群の中核的産業

■ 海事産業 (中核的産業) ■ 海事産業 (中核的海事産業以外) ■ 海事産業の隣接産業



最新鋭の技術力を持つわが国の造船会社もその一つ



高品質の船の機器を開発・製造し、わが国の海事産業を支える船用工業

海事産業群（海事クラスター）に関するデータ P56～57

出典

外航海運 ① 船腹量：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT」(2021年以降)・IHS「WORLD FLEET STATISTICS」(1995年以降)・Lloyd's Register of Shipping「STATISTICAL TABLES」各年版(1990年以前)、海上輸送量：Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」(1990年以降)・Fearnleys「REVIEW」各年版(1985年) ② Clarkson's Research「WORLD FLEET MONITOR」、国土交通省海事局(2025年の数値) ③ UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025」 ④ 令和6年度「食料需給表」、令和6年「木材需給表」、「エネルギー動向」2026年6月版、「鉄鋼統計要覧」2025年版、FAO、統計資料(石炭・原油・LNGは2024年度、木材は2024年、鉄鉱石は2023年、大豆は2024年度、綿花は2023年の数値) ⑤ 国土交通省海事局、財務省貿易統計

(2025年の数値) ⑥、⑦、⑧、⑨ 国土交通省海事局(2025年の数値) ⑩ 国土交通省海事局(2025年の数値)、全日本海員組合(2026年5月の数値)

内航海運 ① 国土交通省海事局(2024年度の数値) ② 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」(2024年度の数値) ④ 国土交通省海事局、国土交通省「船員労働統計」 ⑤ 国土交通省海事局(2024年度の数値)

(注) 各グラフの数値は、端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

画像提供 (50音順)

(株)大島造船所、海上自衛隊護衛艦隊、海上自衛隊佐世保地方総監部、川崎汽船(株)、近海郵船(株)、栗林商船(株)、(株)商船三井、(株)商船三井さんふらわあ、トヨフジ海運(株)、内海造船(株)、ナカシマプロペラ(株)、日本郵船(株)

データ編

外航海運

～世界の海運～

- ① 主要品目別海上輸送量と船腹量 P22
- ② 登録国別・船種別船腹量 P23
- ③ アジア各国の支配船腹量 P23
- ④ 商船建造量 P24
- ⑤ 船舶受注量(契約年ベース) P24
- ⑥ 船舶解撤量 P25
- ⑦ 海運市況 P25

～わが国の暮らしと輸入依存率～

- ① 主な資源の対外依存度 P26
- ② 食料自給率 P27
- ③ 国産材・外材別の木材需要(供給)量(丸太換算) P27

～日本の海運～

- ① 国別保有船腹量 P28
- ② わが国の貿易に占める海上貨物 P28
- ③ わが国の品目別海上貿易量及び貿易額 P29
- ④ 世界におけるわが国の荷動き量、GDPシェア P29
- ⑤ 積取比率 P30
- ⑥ 輸送量 P31
- ⑦ 運賃収入 P31
- ⑧ 日本商船隊における日本籍船と外国籍船 P32
- ⑨ 船籍国 P32
- ⑩ 船種 P33
- ⑪ 保有形態(所有者、船籍) P33
- ⑫ 日本と主要国との海運税制比較 P33
- ⑬ わが国外航海運大手企業の再編 P34

～収益～

- ① 外航海運のドル建て比率と
他産業の海外売上比率 P35
- ② 対米ドルレート為替相場 P35

～定期航路～

- ① 主要港2024年コンテナ取扱量 P36
- ② 主要港コンテナ取扱量の推移 P36
- ③ コンテナの荷動き(推計) P37
- ④ わが国の海上貿易量の内訳 P37
- ⑤ フルコンテナ船運航船腹量上位20社 P38～39
- ⑥ コンテナ船社のアライアンス P38～39
- ⑦ 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き
(企業グループ別フローチャート) P40～41



～定期航路・アジア～

- ① アジア各国の世界に占めるコンテナ取扱量のシェア P42
- ② コンテナ取扱量の上位を占めるアジアの港湾 P42

～環境保全～

- ① 国際海運における環境規制の全体像 P43
- ② 世界全体のCO₂排出量に占める国際海運の割合 P43
- ③ IMO GHG削減戦略と排出削減対策 P43
- ④ EU-ETS、UK-ETS P44
- ⑤ わが国海運における
燃料転換の実現に向けたロードマップ P44

～GHGネットゼロ～

- ① 日本の海運のGHGネットゼロに向けた取り組み P45
- ② 未来への取り組み：
日本の海事産業が拓く次世代の海洋ビジョン P46～47

～航行安全～

- ① 最近の海賊等事案の発生状況 P48
- ② 海賊等事案の発生場所 P48

～外航船員～

- ① 外航日本人船員数 P49
- ② 日本商船隊の船員の国籍別割合 P49

内航海運

～内航海運の活動～

- ① 輸送機関別国内貨物輸送量及び輸送分担率 P50
- ② 主要品目別内航貨物輸送量 P50
- ③ 船種別内航船腹量 P51
- ④ 内航船の隻数と船舶の大型化 P51
- ⑤ 船型別状況 P52
- ⑥ 船齢別状況 P52
- ⑦ 内航海運事業者数 P53
- ⑧ 登録事業者数 P53

～内航船員～

- ① 内航船員数 P54
- ② 内航船員の年齢構成 P54

～環境保全～

- ① GHG削減目標達成に向けた内航海運の取り組み P55

海事産業群(海事クラスター)

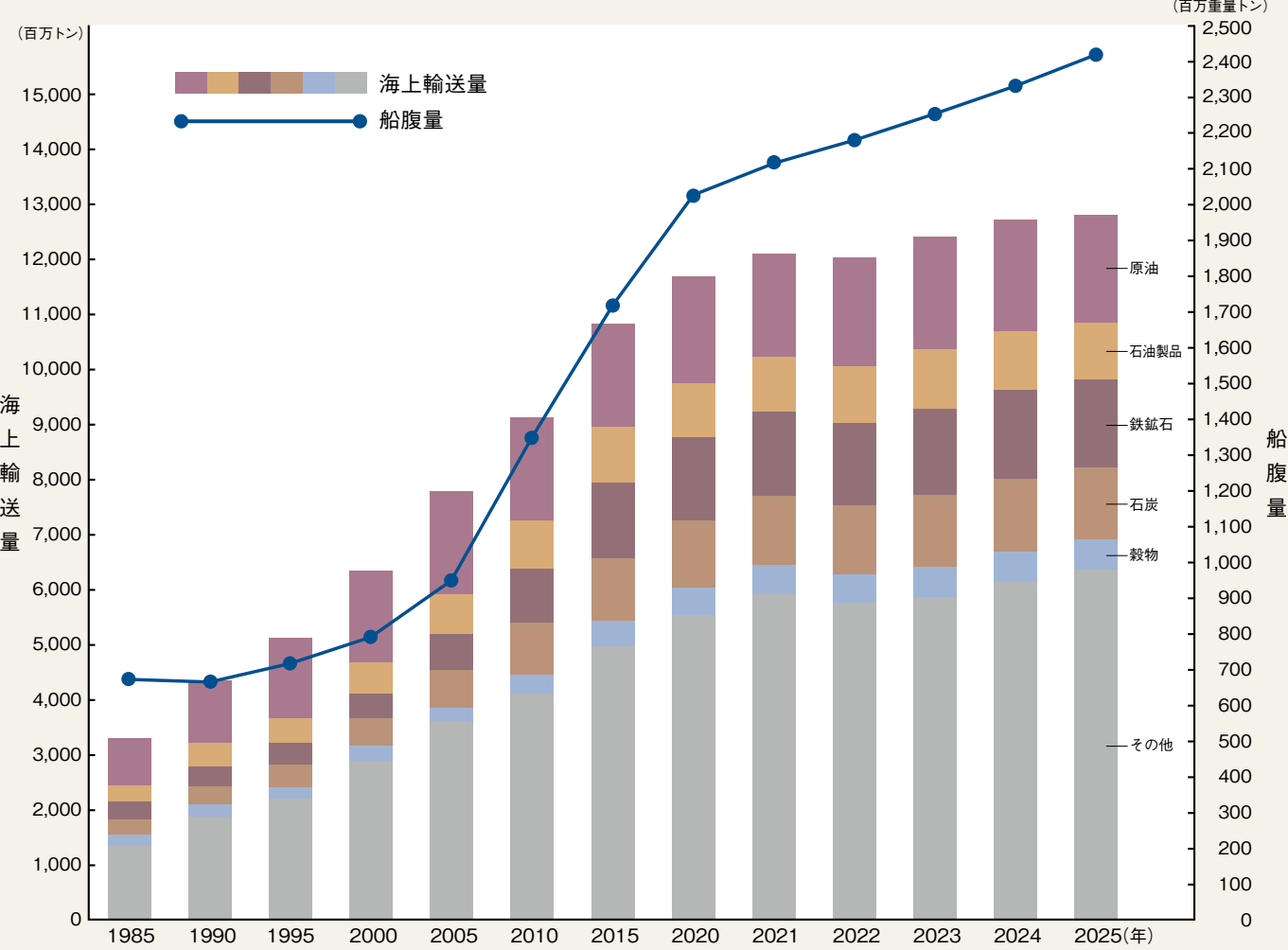
- ① わが国海事産業群の構成 P56
- ② わが国海事産業群の規模 P56
- ③ わが国の海運業と造船業等の相関図 P57

日本の外航海運の歴史 P58～67



1 主要品目別海上輸送量と船腹量

世界の海上輸送量は、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響等で減少(前年比3.2%減)したが2021年に回復。2025年は前年比0.6%の増加。世界の船腹量は1990年より毎年増加しており、2025年は前年比3.7%の増加。



2025年において世界の主要品目別海上輸送量の構成比は、石油23.3%、鉄鉱石12.5%、石炭10.2%、穀物4.3%である。近年ではコンテナ貨物を含む「その他」の割合が増加し、2025年では49.6%を占める。

出典：Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE]、UNCTAD [REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025]、IHS [WORLD FLEET STATISTICS]、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES]、Fearnleys [REVIEW]

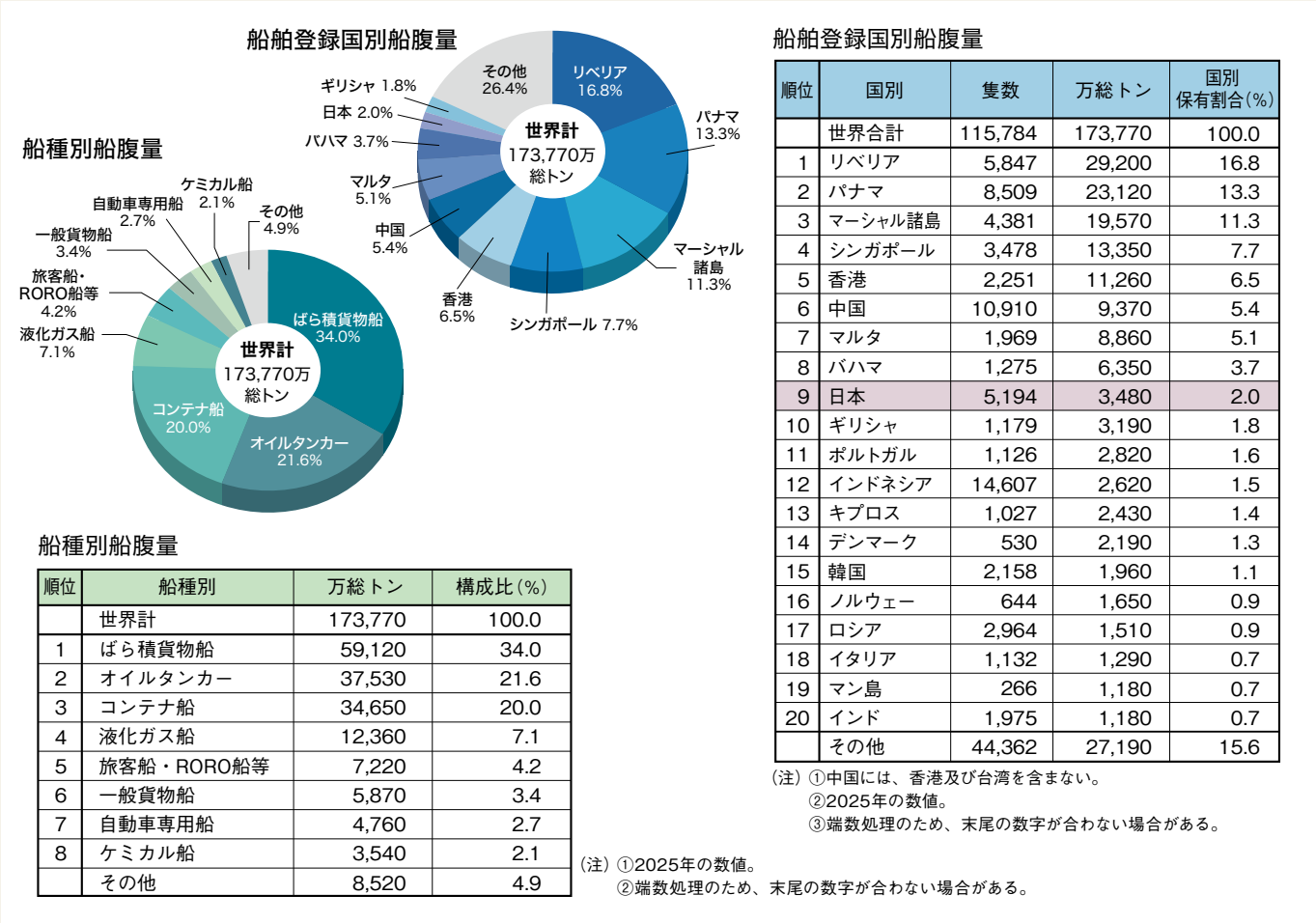
世界の主要品目別海上輸送量（百万トン）									船腹量（百万重量トン）
年	石 油			鉄鉱石	石 炭	穀 物	その他	合 計	
	原 油	石油製品	計						
1985	871	288	1,159	321	272	181	1,360	3,293	674
1990	1,133	415	1,548	356	331	195	1,855	4,285	667
1995	1,505	498	2,003	404	402	193	2,205	5,207	718
2000	1,745	586	2,331	447	509	230	2,914	6,431	792
2005	1,995	719	2,715	656	671	248	3,636	7,926	951
2010	1,917	895	2,811	992	927	319	4,190	9,239	1,349
2015	1,918	1,042	2,960	1,358	1,138	430	5,056	10,942	1,718
2020	1,838	952	2,791	1,508	1,182	523	5,726	11,730	2,025
2021	1,807	993	2,800	1,523	1,231	534	6,034	12,122	2,116
2022	1,925	1,046	2,971	1,475	1,236	517	5,898	12,097	2,180
2023	1,961	1,068	3,030	1,543	1,334	529	5,982	12,418	2,254
2024	1,947	1,061	3,008	1,597	1,378	551	6,193	12,727	2,334
2025	1,963	1,025	2,988	1,603	1,311	557	6,346	12,805	2,420

(注) ①海上輸送量について1985年はFearnleys [REVIEW] 各年版。 ②1990年までの船腹量については、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES] 各年版による年央値であり、1995年以降はIHS [WORLD FLEET STATISTICS] による年末値である。 ③1995年以降の船腹量は、漁船等を除いた値である。 ④端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。 ⑤2021年以降の船腹量はUNCTAD [REVIEW OF MARITIME TRANSPORT] による数値である。

2 登録国別・船種別船腹量

世界の船舶登録国(船籍国)別船腹量ではリベリア、パナマ、マーシャル諸島の3か国で世界全体の4割を占める。船種別では、ばら積貨物船、オイルタンカー、コンテナ船の順となっている。

出典：Clarksons Research「WORLD FLEET MONITOR」



3 アジア各国の支配船腹量

アジア主要国の船会社が実質保有する船の船腹量が世界の47.2%を占め、そのうち、日本、中国の割合が51.4%を占める。

※各国の船会社が保有する自国籍船及びその海外子会社が保有する外国籍船の合計。

出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025」

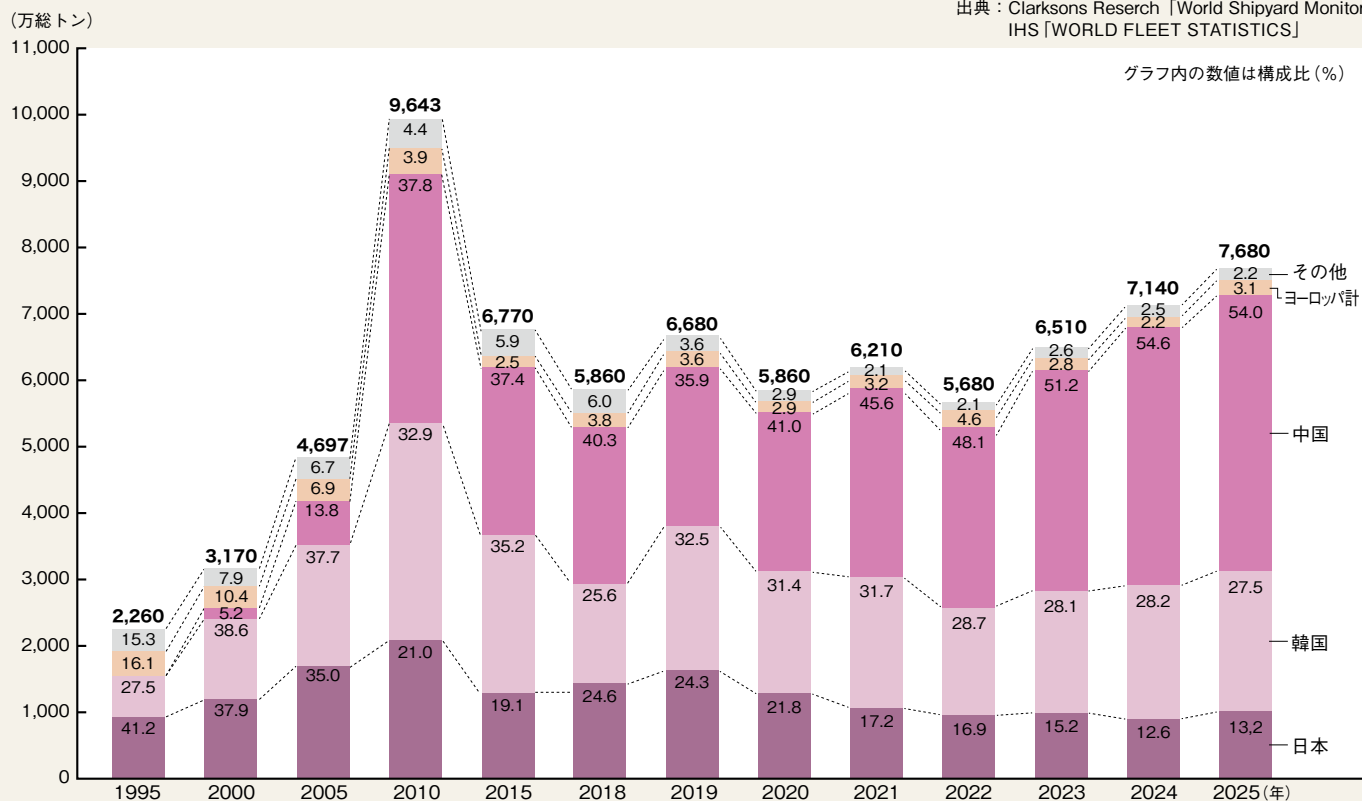
		隻 数	船腹量 (千載貨重量トン)			外国籍船割合 (%)	世界シェア (%)	アジア主要国シェア (%)
			自国籍船	外国籍船	合 計			
アジア主要国	日本	4,083	39,524	201,147	240,678	83.58	9.9	51.4
	中国	10,440	134,110	210,764	347,215	60.70	14.4	
	韓国	1,700	20,360	77,886	98,533	79.05	4.1	
	香港	2,081	82,622	56,609	139,503	40.58	5.8	48.6
	シンガポール	2,922	71,302	81,845	153,429	53.34	6.3	
	台湾	1,063	5,746	58,052	63,876	90.88	2.6	
	マレーシア	629	6,421	3,336	9,979	33.43	0.4	
	インド	1,244	17,202	19,639	37,067	52.98	1.5	
	インドネシア	2,617	29,336	3,889	33,277	11.69	1.4	
	ベトナム	1,211	10,819	8,737	19,589	44.60	0.8	
	アジア主要国合計	27,990	417,442	721,904	1,143,146	61.31	47.2	100.0
アジア主要国以外		32,285	247,910	970,377	1,276,400	76.02	52.8	
世界合計		60,275	665,352	1,692,281	2,419,546	69.94	100.0	

(注) ①2025年1月の数値。 ②対象船舶は1,000総トン以上の船舶である。端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

4 商船建造量

2025年の日本の商船建造量は1,010万総トン。中国と韓国の2か国で世界の約8割を占めている。

出典：Clarksons Research「World Shipyard Monitor」
IHS「WORLD FLEET STATISTICS」

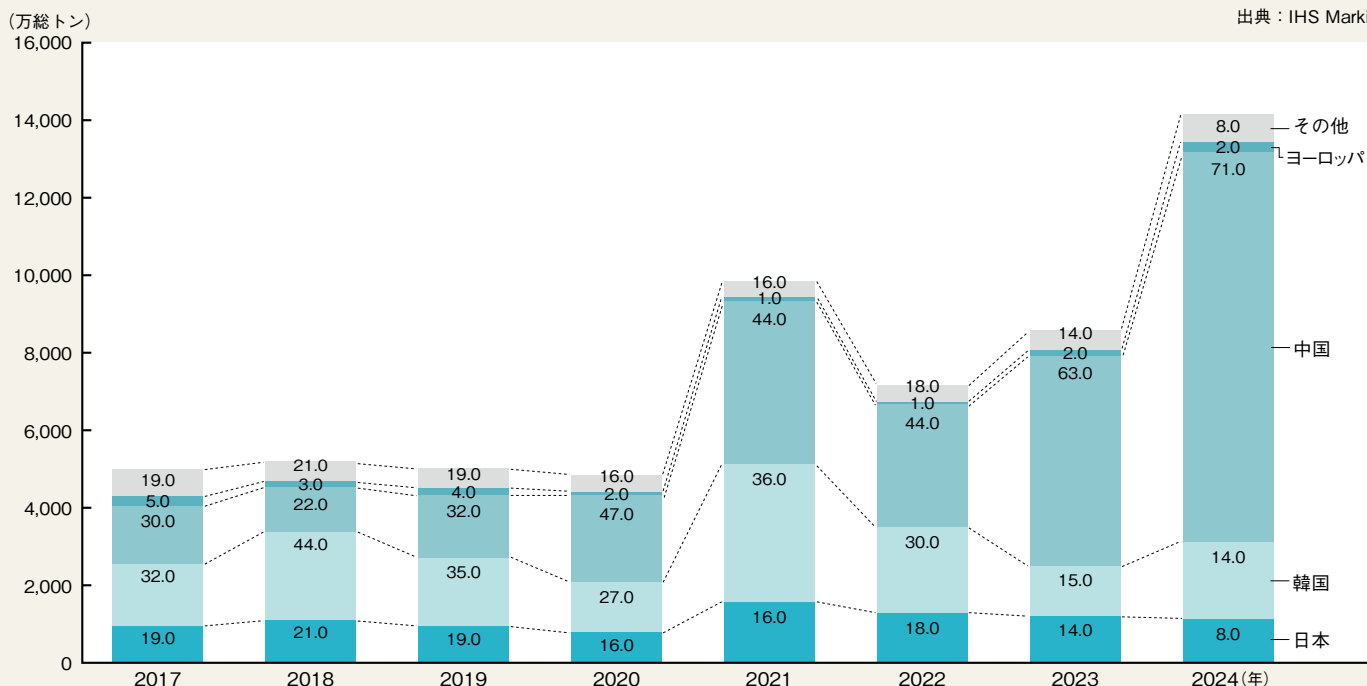


- (注) ① ヨーロッパ内の主要造船国は、フランス、ドイツ、イタリア、ノルウェー等。2014年のヨーロッパは34カ国で算出。
 ② その他に含まれる主要造船国は、台湾、インド等。
 ③ 1995年の中国建造量は、その他に含む。
 ④ 2015年以降はClarksons Research「World Shipyard Monitor」による年末値である。
 ⑤ 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

5 船舶受注量(契約年ベース)

世界的な発注の低迷の中、2020年にかけて日本の受注量・シェアが減少。2021年以降、コンテナ船・LNG船の受注を中国と韓国が大きく獲得したため、2020年以降15～16%で推移していた日本のシェアは、2024年に8%に下落。

出典：IHS Markit

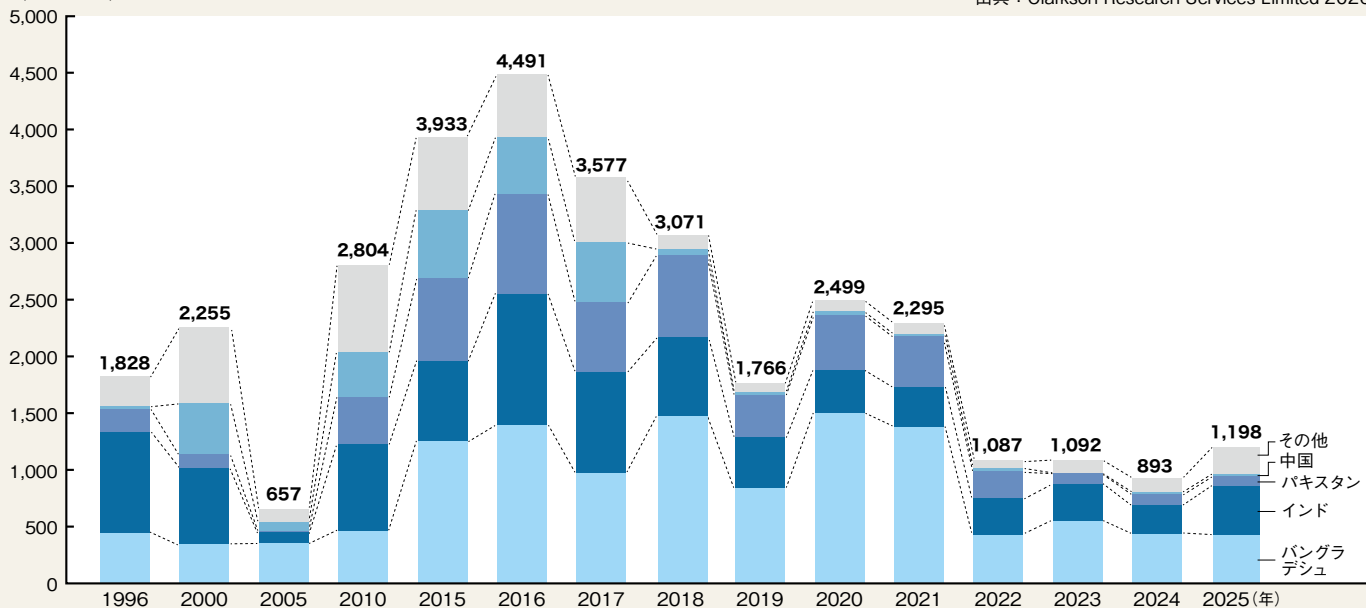


6 船舶解撤量

2025年の世界の船舶解撤量は1,198万重量トン。国別では、バングラデシュ、インドが多く、この2か国で66.9%を占めている。

(万重量トン)

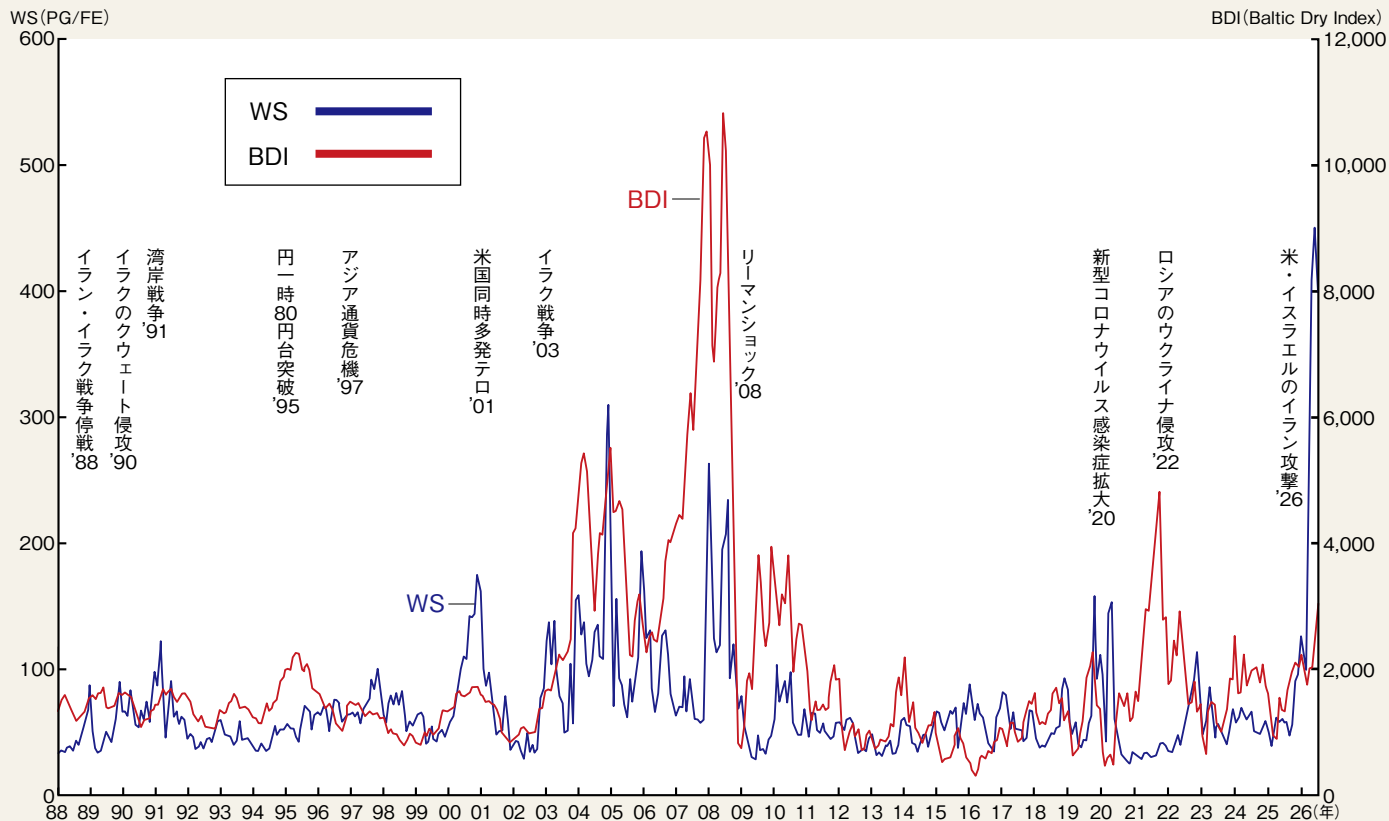
出典：Clarkson Research Services Limited 2026



7 海運市況

2025年のドライバルク市況は、米トランプ政権の通商政策を巡る不透明感や中国の鉄鋼・鉄鉱石需要の弱さから、上半期は上値の重い展開となったものの、下半期は不透明感の一部後退と船腹需給の引き締まりで持ち直した。タンカー市況は、OPECプラスが4月以降に自主減産の巻き戻しを始めたが、前半は輸出増が限られ、VLCCの中東—中国航路は伸び悩んだ。秋以降は米国の対ロシア制裁強化でインド・中国が調達先をシフトし、VLCC市況は上昇した。

出典：TRAMP Data Service [WORLD MARITIME ANALYSIS] 作成：(公財)日本海事センター



(注) ①BDI (The Baltic Exchange) 及びWS (中東／極東) は、TRAMP Data Service集積資料による。

②BDI (Baltic Dry Index): 乾貨物の海上輸送運賃指数 (総合指数、1985年1月を基準 (=1,000))

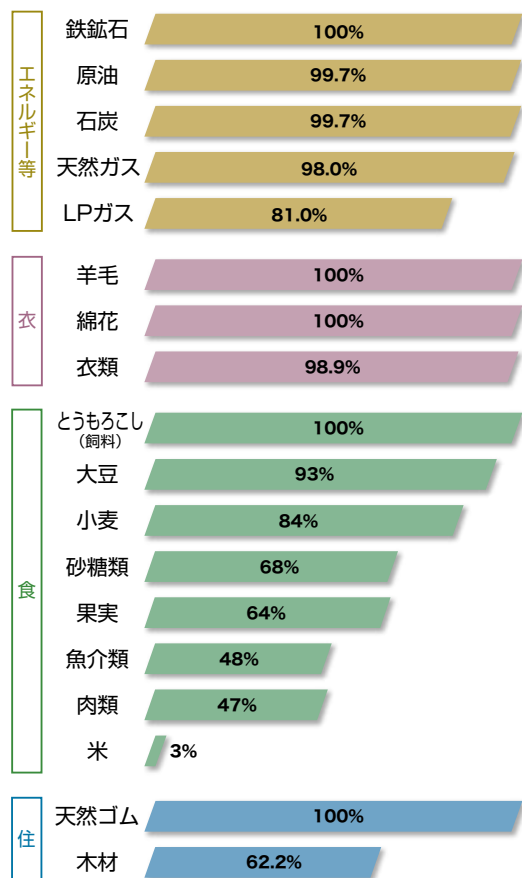
The Baltic Exchangeが毎営業日に、ドライマーケットの成約情報を1985年以来、一定の基準で継続発表している指数であり、乾貨物運賃の変動推移を示している。

③WS (World Scale Rate) はVLCC (24万D/W)、積地は中東、揚地は極東。

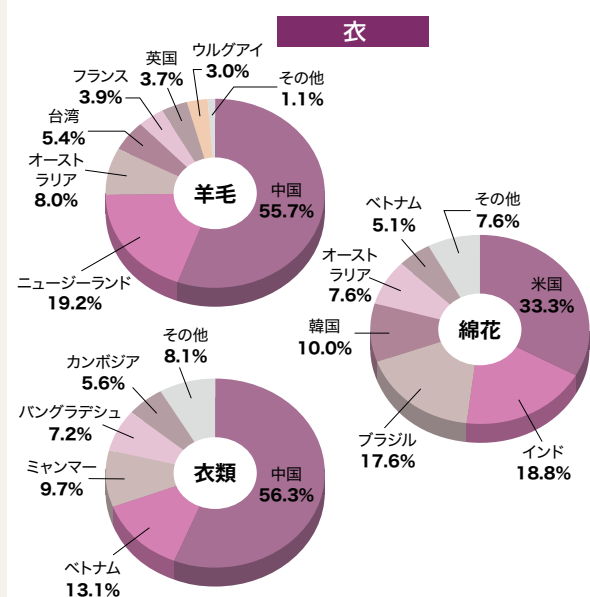
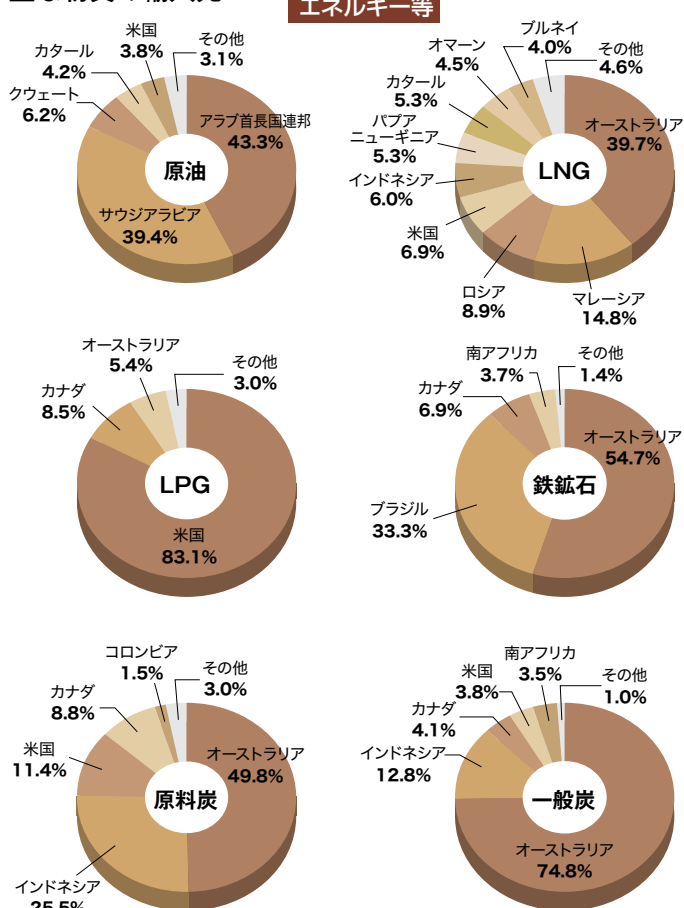
1 主な資源の対外依存度

わが国は衣食住の面で欠くことのできない多くの資源を輸入に頼っている。エネルギー資源である原油は中東諸国から、工業原料である鉄鉱石のほかLNGや石炭はオーストラリアから、LPGは米国からの輸入が多い。

主な物資の対外依存度



主な物資の輸入先

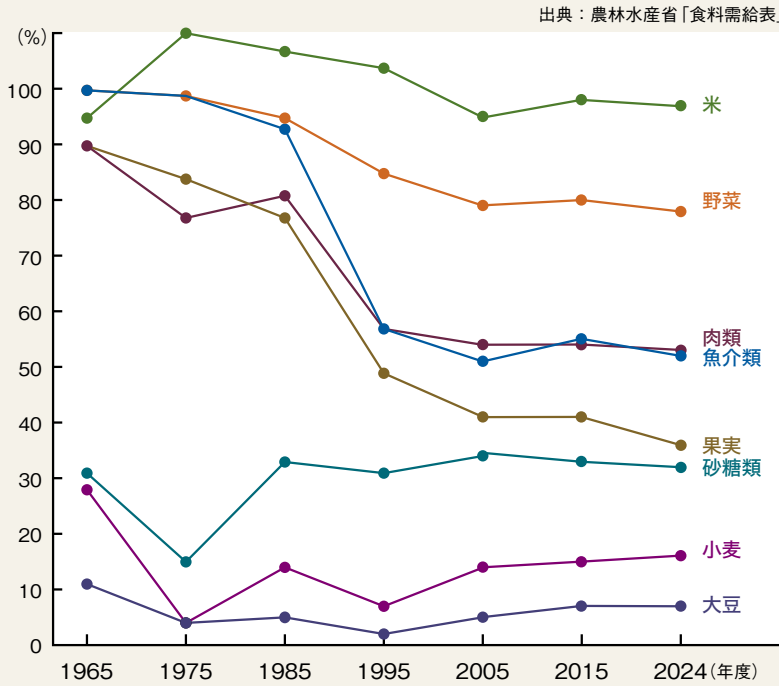


出典：令和6年度「食料需給表」、令和6年「木材需給表」、
「エネルギーの動向(2026年6月版)」、「鉄鋼統計要覧」2025年版、
FAO、日本ゴム工業会資料、「日本のアパレル市場と輸入品概況2026」
(以上、対外依存度)
財務省貿易統計、「森林・林業白書」令和7年度版(以上、輸入先)

(注) ① とうもろこし(飼料)・大豆・小麦・砂糖類・果実・魚介類・肉類・米については2024年度の
数値(概算)。
② 原油・LNG・LPG・石炭は2024年度、鉄鉱石は2023年、天然ゴムは2025年、
羊毛・木材は2024年、綿花は2023年の数値。
③ 衣類は2025年の輸入浸透率。
④ 輸入先について、木材は2024年のデータ。他は2025年のデータ。

2 食料自給率

米をはじめとする主食用穀物を除き、食料自給率は1960年代より減少傾向だったが、近年では横ばい傾向である。



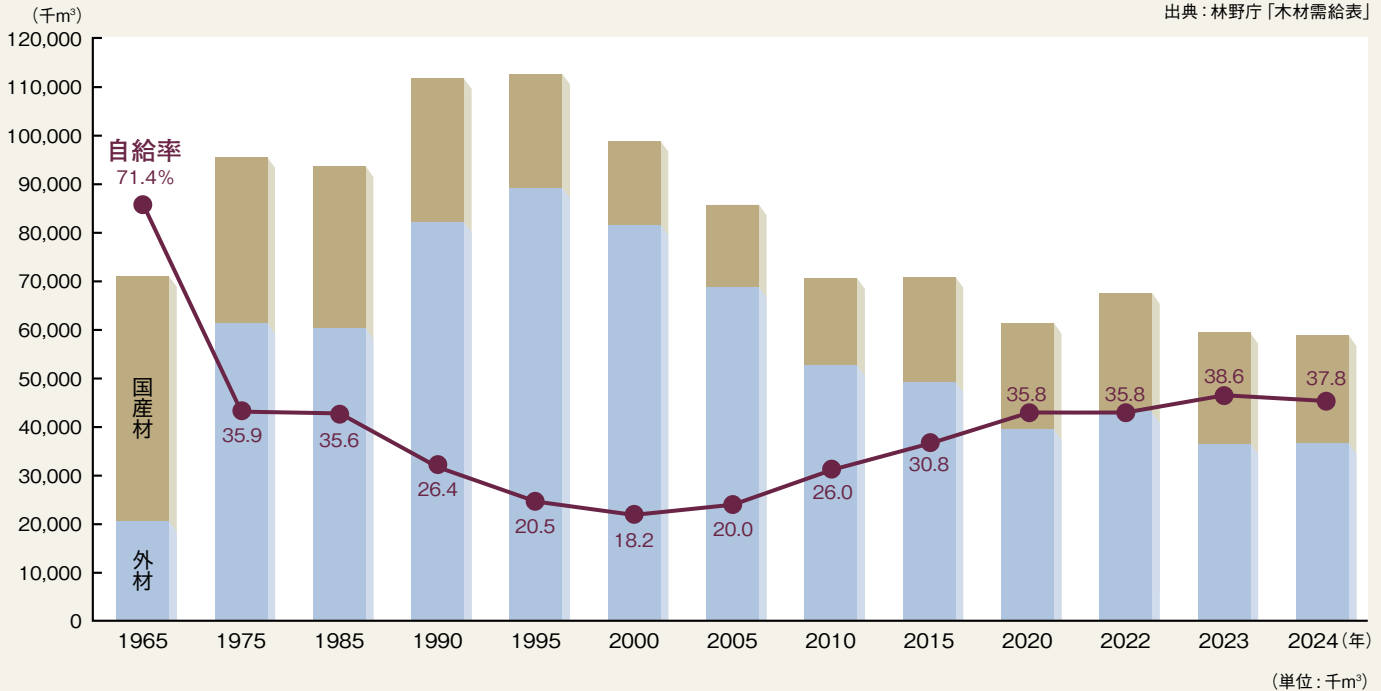
(単位：%)

年度	1965	1975	1985	1995	2005	2015	2024
米	95	110	107	104	95	98	97
小麦	28	4	14	7	14	15	16
大豆	11	4	5	2	5	7	7
野菜	100	99	95	85	79	80	78
果実	90	84	77	49	41	41	36
肉類	90	77	81	57	54	54	53
魚介類	100	99	93	57	51	55	52
砂糖類	31	15	33	31	34	33	32

(注) 2024年度数値は概算値。

3 国産材・外材別の木材需要(供給)量(丸太換算)

木材自給率は、1965年には71.4%であったが、1975年までに大きく減少し、2000年には18.2%にまで落ち込んだ。2000年以降は緩やかに増加し、2024年には37.8%となった。



年	1965	1975	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2022	2023	2024
合計	70,530	96,369	92,901	111,162	111,922	99,263	85,857	70,253	70,883	61,392	67,494	59,369	59,128
国産材	50,375	34,577	33,074	29,369	22,916	18,022	17,176	18,236	21,797	21,980	24,144	22,934	22,369
外材	20,155	61,792	59,827	81,793	89,006	81,241	68,681	52,018	49,086	39,412	43,351	36,435	36,759
自給率(%)	71.4	35.9	35.6	26.4	20.5	18.2	20.0	26.0	30.8	35.8	35.8	38.6	37.8

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

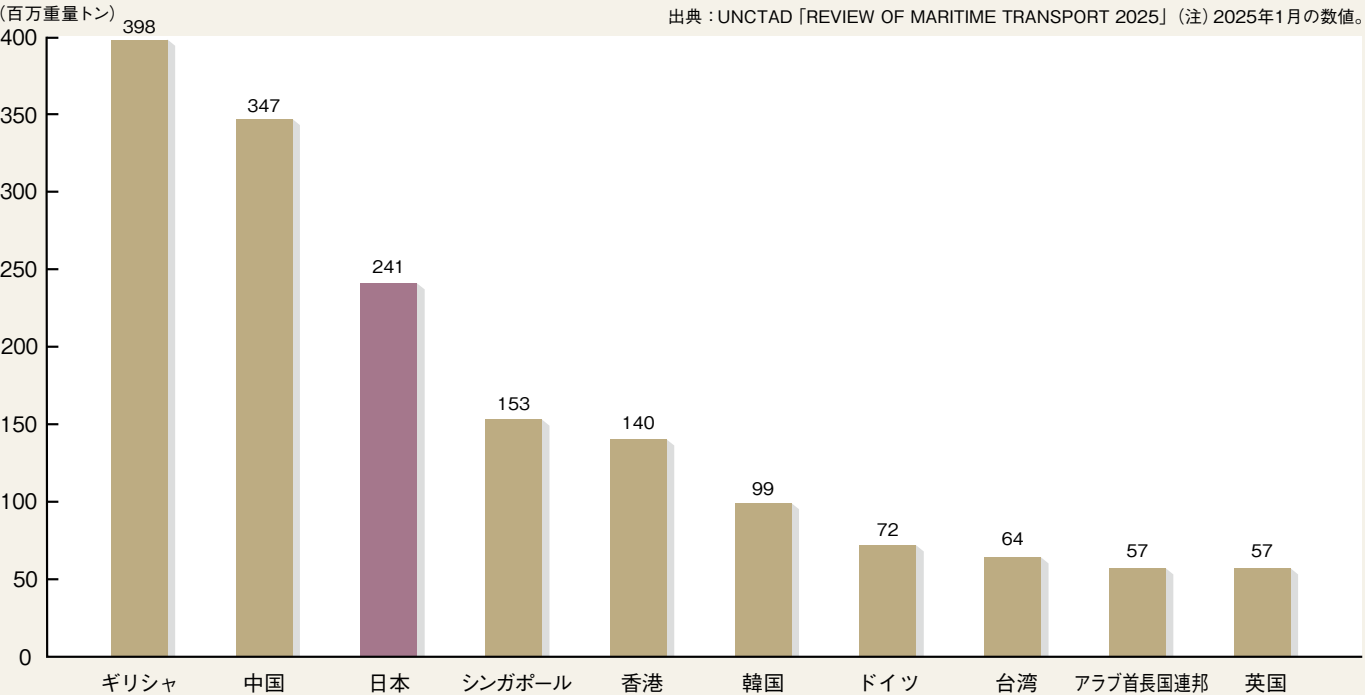
1

国別保有船腹量

※
日本の船会社が実質保有する船腹量は世界第3位の規模である。前年に比べ第2位の中国との差が広がっている。

※日本の船会社が保有する日本籍船及び海外子会社が保有する外国籍船の合計。

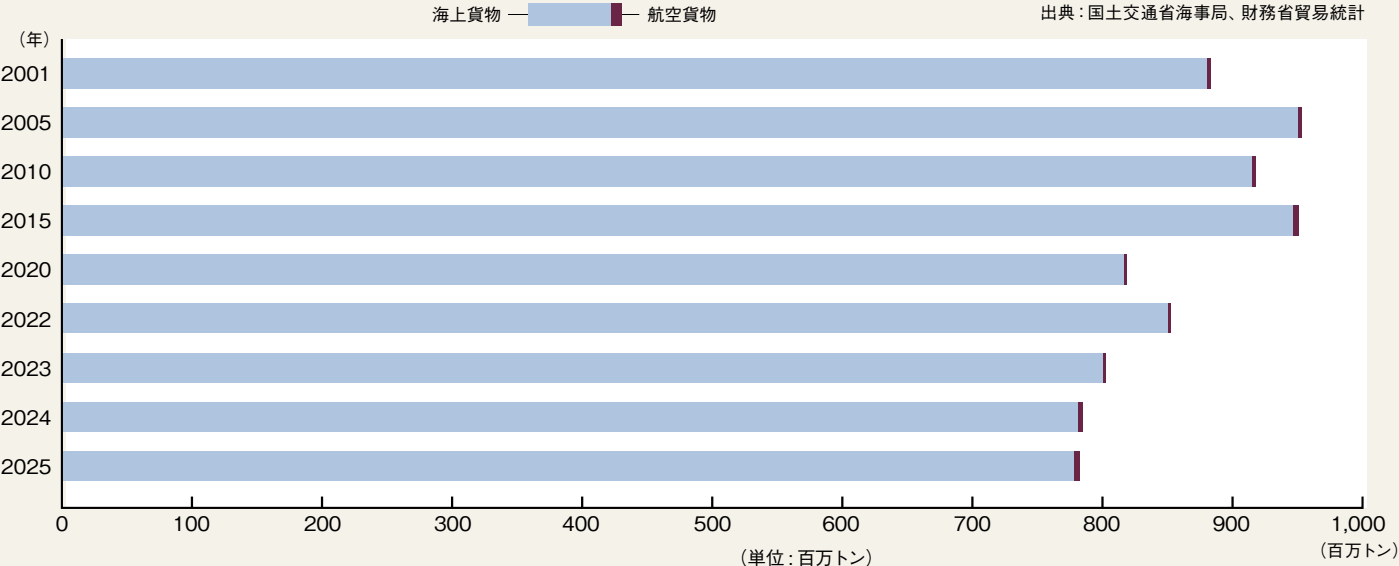
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025」（注）2025年1月の数値。



2

わが国の貿易に占める海上貨物

わが国の貿易に占める海上貨物の割合（トン数ベース）は輸出入合計で2025年時点で99.5%。これを担う海運は、わが国の貿易のほぼすべてを担っていることが分かる。



年	輸 出		輸 入		輸出入合計	
	総量	海上貨物量 (%)	総量	海上貨物量 (%)	総量	海上貨物量 (%)
2001	108	107 (99.0)	775	773 (99.8)	883	880 (99.7)
2005	136	134 (98.8)	817	816 (99.8)	953	950 (99.6)
2010	158	156 (99.0)	761	759 (99.8)	919	915 (99.6)
2015	171	169 (99.0)	780	778 (99.8)	950	947 (99.6)
2020	152	151 (99.1)	667	665 (99.7)	819	816 (99.6)
2022	154	152 (98.9)	702	700 (99.7)	855	852 (99.6)
2023	145	143 (98.9)	658	657 (99.7)	803	800 (99.6)
2024	142	140 (98.8)	643	641 (99.7)	785	781 (99.5)
2025	142	140 (98.8)	641	639 (99.7)	782	778 (99.5)

(注) ①国土交通省「海運レポート」各年版、財務省貿易統計を基に作成。
②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

3 わが国の品目別 海上貿易量及び貿易額

わが国の貿易は原材料やエネルギー資源に加え、白物家電や衣類などの消費財を輸入し、機械や自動車といった付加価値の高い製品を輸出する構造となっている。

重量ベースでは、輸入が82.0%を占め、このうち73.9%を液体貨物、石炭、鉄鉱石が占めている。一方、金額ベースでは輸出の割合が47.4%にのぼっている。

出典：国土交通省海事局

(注)端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(単位：千トン、億円)

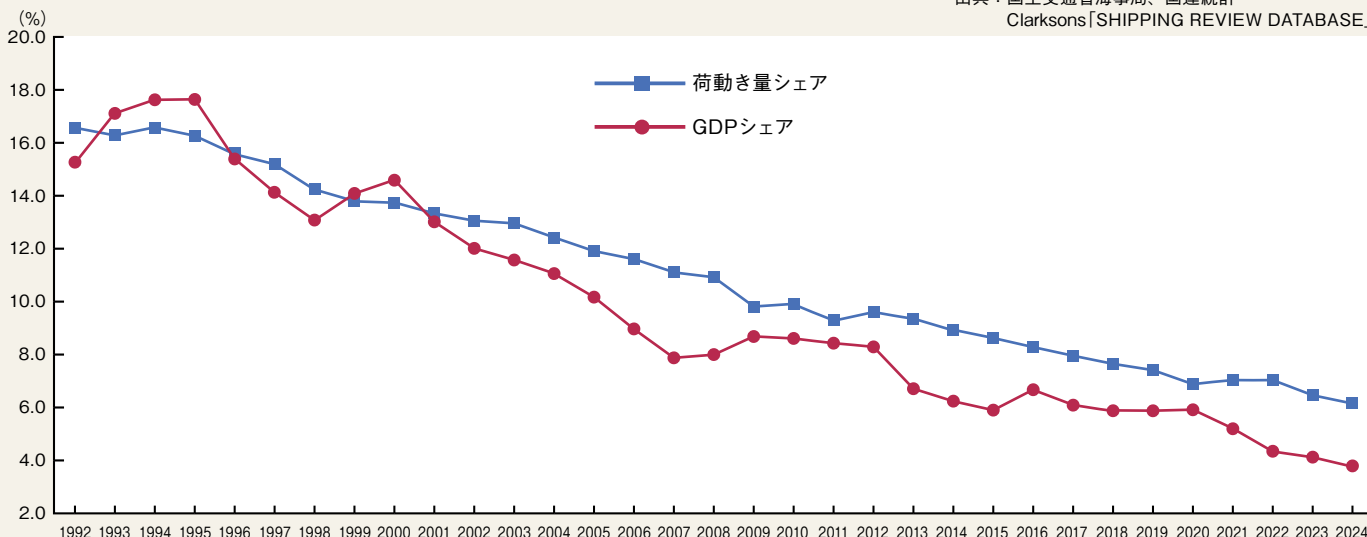
年 品 目		2024年		2025年		対前年比(%) (数量ベース)
		数 量	金 額	数 量	金 額	
輸出入合計		781,152	1,534,740	778,329	1,513,111	▲ 0.4
輸 出	総計	139,829	722,138	139,774	717,443	▲ 0.0
	鉄鋼	31,385	43,602	30,080	39,043	▲ 4.2
	セメント	8,043	421	8,674	402	7.9
	機械類	11,415	216,553	11,551	215,843	1.2
	乗用自動車	5,885	161,494	5,921	157,492	0.6
	電気製品	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

4 世界におけるわが国の荷動き量、GDPシェア

わが国の荷動き量のシェアは、1992年時点では16.6%であったが、それ以降低下傾向が続き、2024年は6.1%。

同じくわが国のGDPシェアについても、1992年は15.3%で、以降は低下傾向にあり2024年は3.6%になった。

出典：国土交通省海事局、国連統計
Clarksons[SHIPPING REVIEW DATABASE]

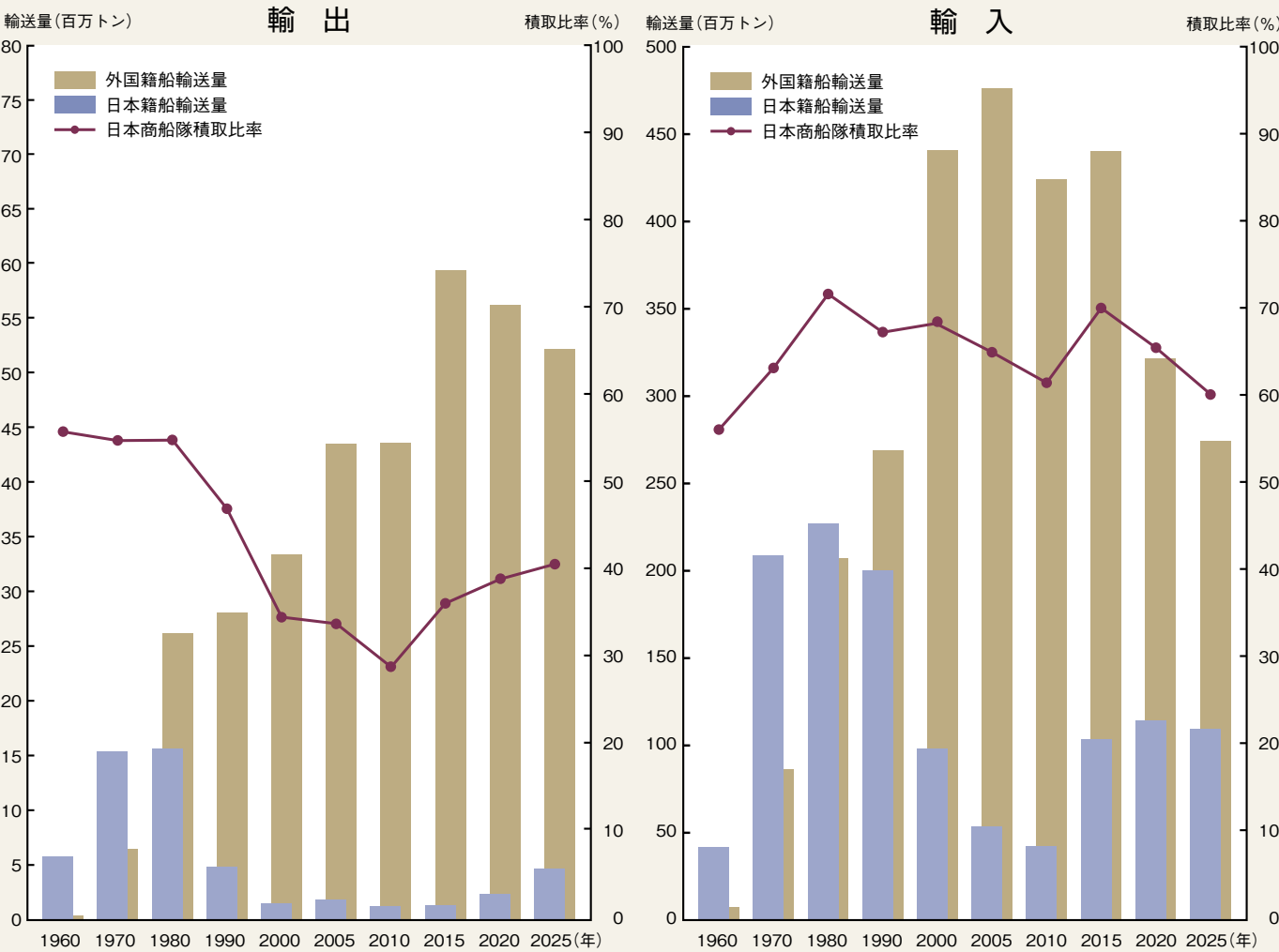


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

5 積取比率

わが国貿易量に占める日本商船隊の積取比率は、輸出では2014年以降はほぼ増加傾向で、2025年時点では40.5%となった。
輸入では1970年より60～70%周辺で増減を繰り返し、2025年時点では60.1%。

出典：国土交通省海事局



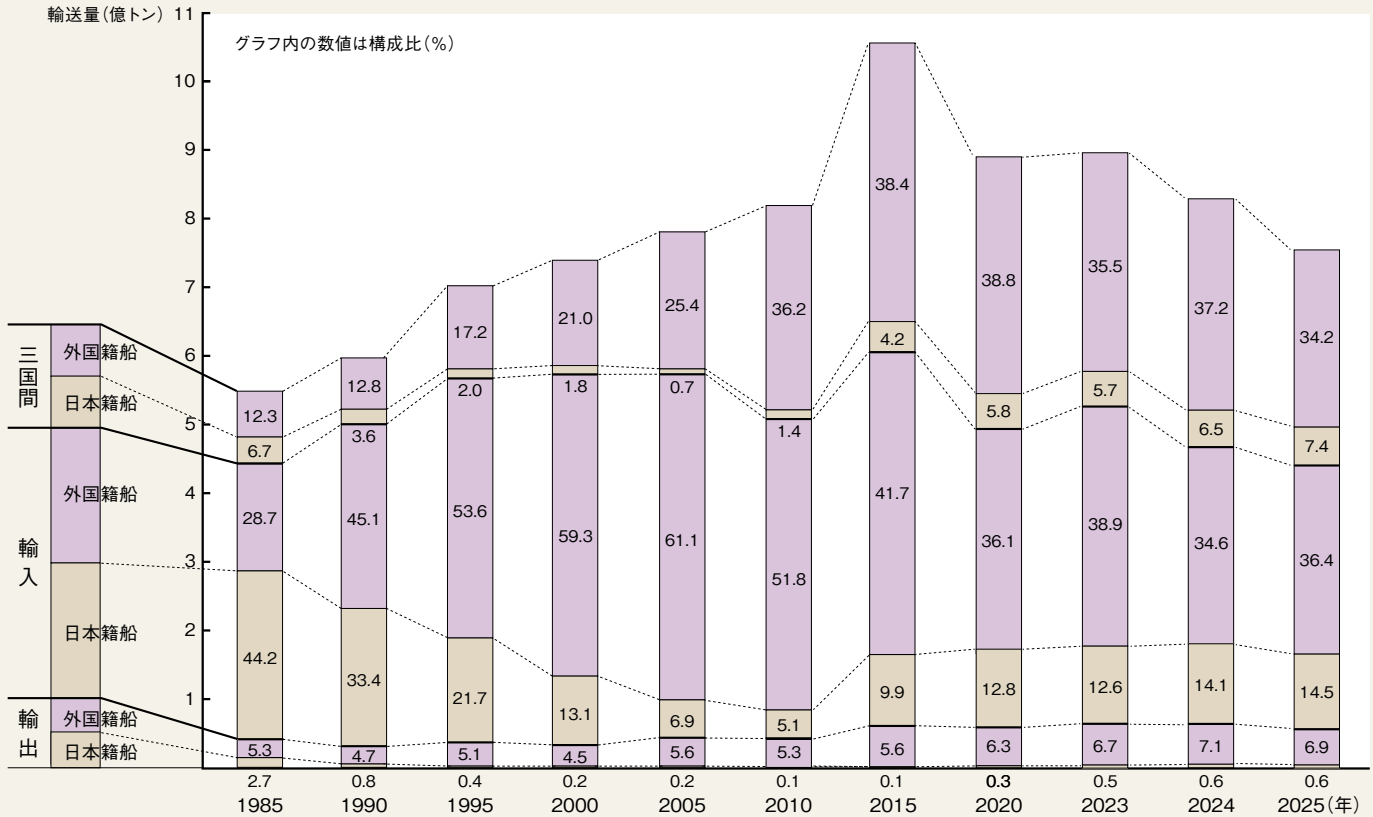
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	2,616	54.7	60,564	22,664	20,723	71.6
1990	7,042	485	2,812	46.8	69,931	19,994	26,967	67.2
2000	10,174	151	3,345	34.4	78,800	9,814	44,073	68.4
2005	13,437	180	4,360	33.8	81,563	5,346	47,578	64.9
2010	15,641	119	4,357	28.6	75,904	4,196	42,394	61.4
2015	16,898	142	5,938	36.0	77,774	10,414	44,056	70.0
2020	15,062	231	5,610	38.8	66,503	11,382	32,120	65.4
2025	13,977	462	5,201	40.5	63,860	10,911	27,438	60.1

(注) 2025年の数値は暫定値。

6 輸送量

日本商船隊の輸送量の内訳として、三国間輸送の割合は2020年以降35%前後で推移している。

出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2025年の数値は暫定値。

7 運賃収入

日本商船隊の2025年の運賃収入は、対前年比10.7%減の4兆1,283億円。

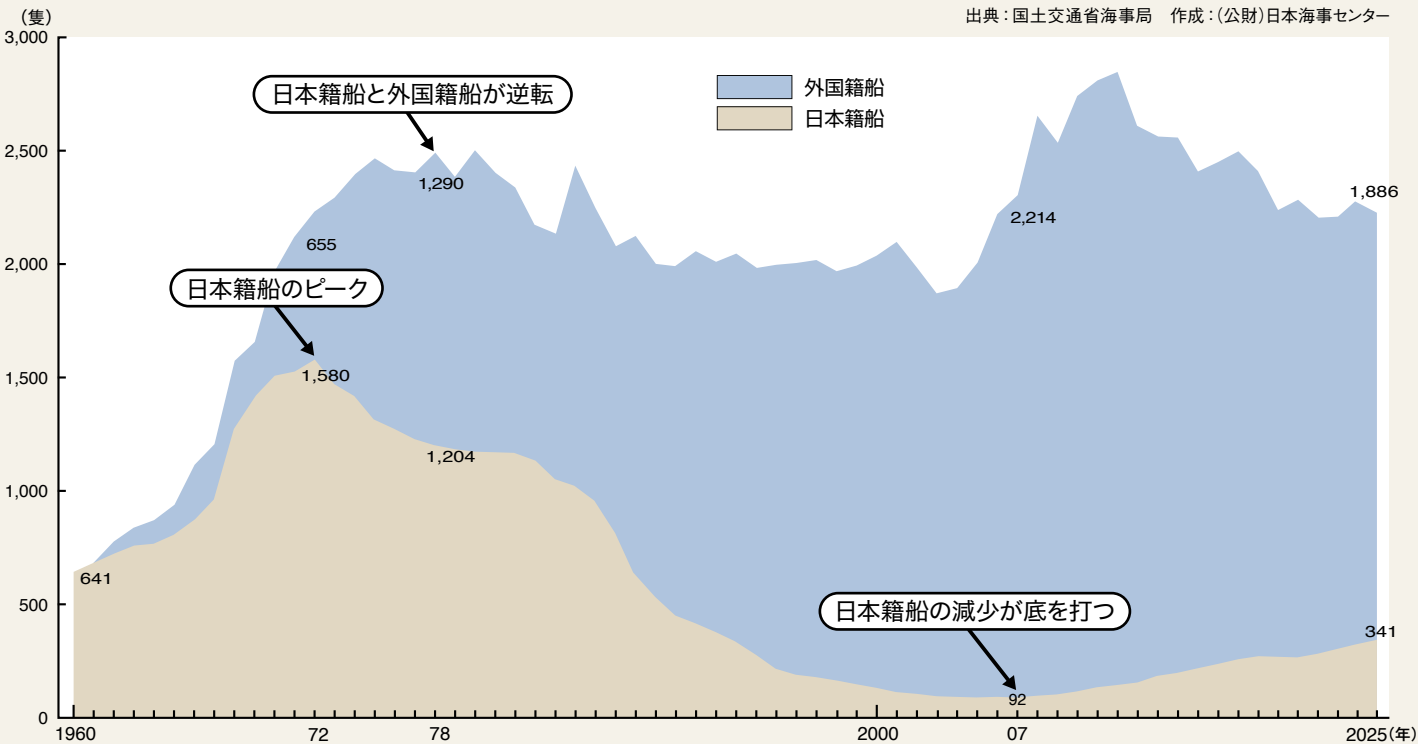
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2025年の数値は暫定値。

8 日本商船隊における日本籍船と外国籍船

日本商船隊は、近年の隻数は2,200～2,300隻台で推移しているが、船の大型化により総トン数は1980年比で2倍近くになっている。このうち日本籍船は1972年をピークに減少が続いていたが、2008年から増加に転じている。



(注)「日本海運の現状」／「外航海運の現状」／「海事レポート」 運輸省海運局／同国際運輸・観光局／同海上交通局／国土交通省海事局(昭和40年版～平成21年版)
1960、61年の外国籍船の隻数は対応するデータが入手難なため省略。

出典：国土交通省海事局

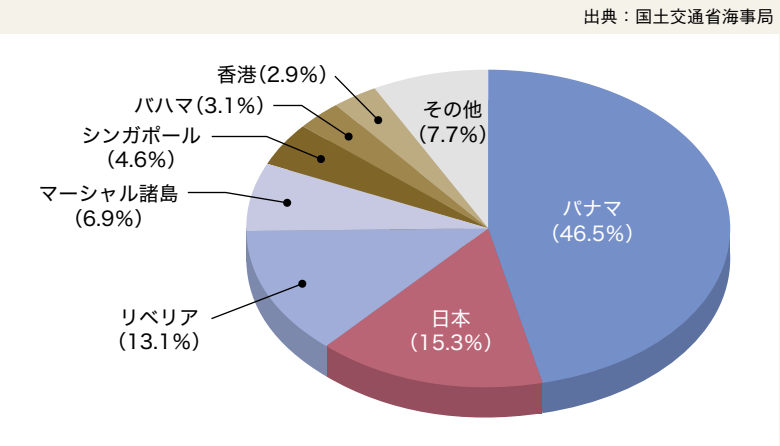
年	日本籍船				外国籍船				合 計		
	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	構成比(%)	千総トン	千重量トン	隻数	千総トン	千重量トン
1980	1,176	46.9	34,240	59,073	1,329	53.1	30,987	56,132	2,505	65,227	115,205
1985	1,028	42.2	33,740	55,512	1,407	57.8	28,691	50,140	2,435	62,431	105,652
1990	449	22.5	20,406	33,163	1,543	77.5	36,910	58,036	1,992	57,316	91,200
1995	218	10.9	13,849	21,682	1,781	89.1	50,514	77,056	1,999	64,363	98,738
2000	134	6.6	10,098	14,384	1,905	93.4	59,040	88,144	2,039	69,138	102,527
2005	95	4.7	7,460	9,577	1,914	95.3	73,215	108,085	2,009	80,676	117,662
2010	119	4.3	10,110	13,403	2,623	95.7	108,289	153,396	2,742	118,399	166,799
2015	197	7.7	16,506	24,906	2,364	92.3	105,492	151,059	2,561	121,998	175,965
2020	270	12.1	23,408	33,385	1,970	87.9	96,432	136,368	2,240	119,840	169,753
2025	341	15.3	28,106	38,695	1,886	84.7	91,110	125,553	2,227	119,216	164,248

(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

9 船籍国

日本商船隊を船籍国(船舶登録国)別にみると、日本籍船は15.3%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く46.5%のシェアを占める。

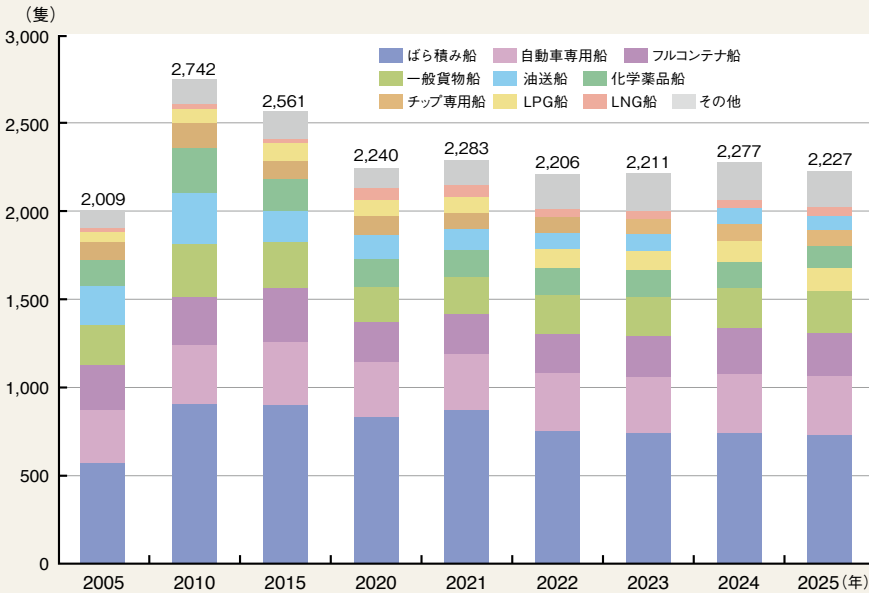
船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,035	46.5
日本	341	15.3
リベリア	291	13.1
マーシャル諸島	153	6.9
シンガポール	102	4.6
バハマ	68	3.1
香港	65	2.9
その他	172	7.7
合 計	2,227	100.0



(注) ①2025年6月末の数値。②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

10 船種

日本商船隊を船種別にみると、ばら積み船が一番多く、全体の32.6%を占めている。



出典：国土交通省海事局

船種	隻数	隻数比(%)
ばら積み船	726	32.6
自動車専用船	337	15.1
フルコンテナ船	245	11.0
一般貨物船	241	10.8
LPG船	126	5.7
化学薬品船	125	5.6
チップ専用船	87	3.9
油送船	85	3.8
LNG船	47	2.1
その他	208	9.3
合計	2,227	100.0

(注) ①2025年6月末の数値。

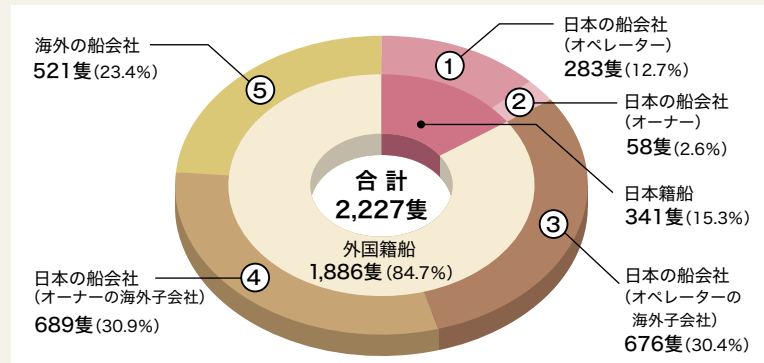
②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

11 保有形態（保有者、船籍）

日本商船隊を保有形態別にみると、①日本の船会社（オペレーター※1）が保有する日本籍船、②日本の船会社（オーナー※2）が保有する日本籍船、③日本の船会社（オペレーター）の海外子会社が保有する外国籍船、④日本の船会社（オーナー）の海外子会社が保有する外国籍船、⑤その他の船会社が保有する外国籍船の5つに分けられる。

- ※1 オペレーター：船を運航する会社。自ら保有する船に加え、オーナーから借りた船も運航する場合もある。
 ※2 オーナー：船を保有し、管理する会社。船体の整備及び船員の配乗を行い、オペレーターに貸し出す。

出典：国土交通省海事局



(注) ①2025年6月末の数値。②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

12 日本と主要国との海運税制比較

わが国海運税制には他国制度にはない要件や適用範囲の制限等があるため、真にわが国外航海運の競争力強化に資するものとなるよう更なる改善が望まれる。

国名	特別償却率を含む5年間の償却範囲	買換特例	登録免許税または登録料※1	固定資産税	トン数標準税制
日本	69.1%(特償あり) (環境・設備等の要件付)	売却益の80%を損金算入可能 (環境・設備等の要件付)	100 (50億円・10万総トンの船の場合1,100～2,000万円)	約1,150～2,300万円 (50億円・10万総トンの船の例)	対象は原則日本籍船、日本人船員の増加・確保要件有り
ノルウェー	52.96%(特償なし)	—	0.3	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
デンマーク	58.24%(特償あり) ※環境・設備要件無	買換船舶の取得価額を売却益から控除可（特別な要件無）	0	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
ドイツ	41.65%(特償あり) ※環境・設備要件無	—	37.6	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
オランダ	100%(特償あり) ※環境・設備要件無	3年以内の投資は非課税 (特別な要件無)	0.5	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
フランス	80.8%(特償あり) ※環境・設備要件無	—	0	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
イギリス	60.96%(特償あり) ※環境・設備要件無	新しい資産を取得するまで繰り延べ可能（特別な要件無）	0.1	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
アメリカ	75.42%(特償あり) ※環境・設備要件無	—	0.1	非課税	米国資本75%以上の企業・米国建造・米国人船員を配乗した米国籍船が対象
シンガポール	100%(特償無し)	売却益非課税	25.3	非課税	日本同様の対象制限・要件無し
中国(香港)	76.38%(特償無し)	売却益非課税	1.3	非課税	—
韓国	63.4%(特償なし)	—	4.5	1,500万円 (船価総額の0.3%・済州島籍とすれば0)	日本同様の対象制限・要件無し

※1 日本の税率を100とした場合の各国の指数

(2026年5月末時点の日本海事センター資料を元に日本船主協会作成)

13 わが国外航海運大手企業の再編

下図は明治以降、現代までの外航海運大手企業の主な再編の流れを示したもの。1956年のスエズブーム^{※1}後の長期海運不況はわが国外航海運企業の経営基盤を脆弱にした。政府は海運企業の経営基盤を強化し、外航船舶を整備する方策として海運再建整備2法^{※2}を制定し、海運企業の集約を図るとともに財政上

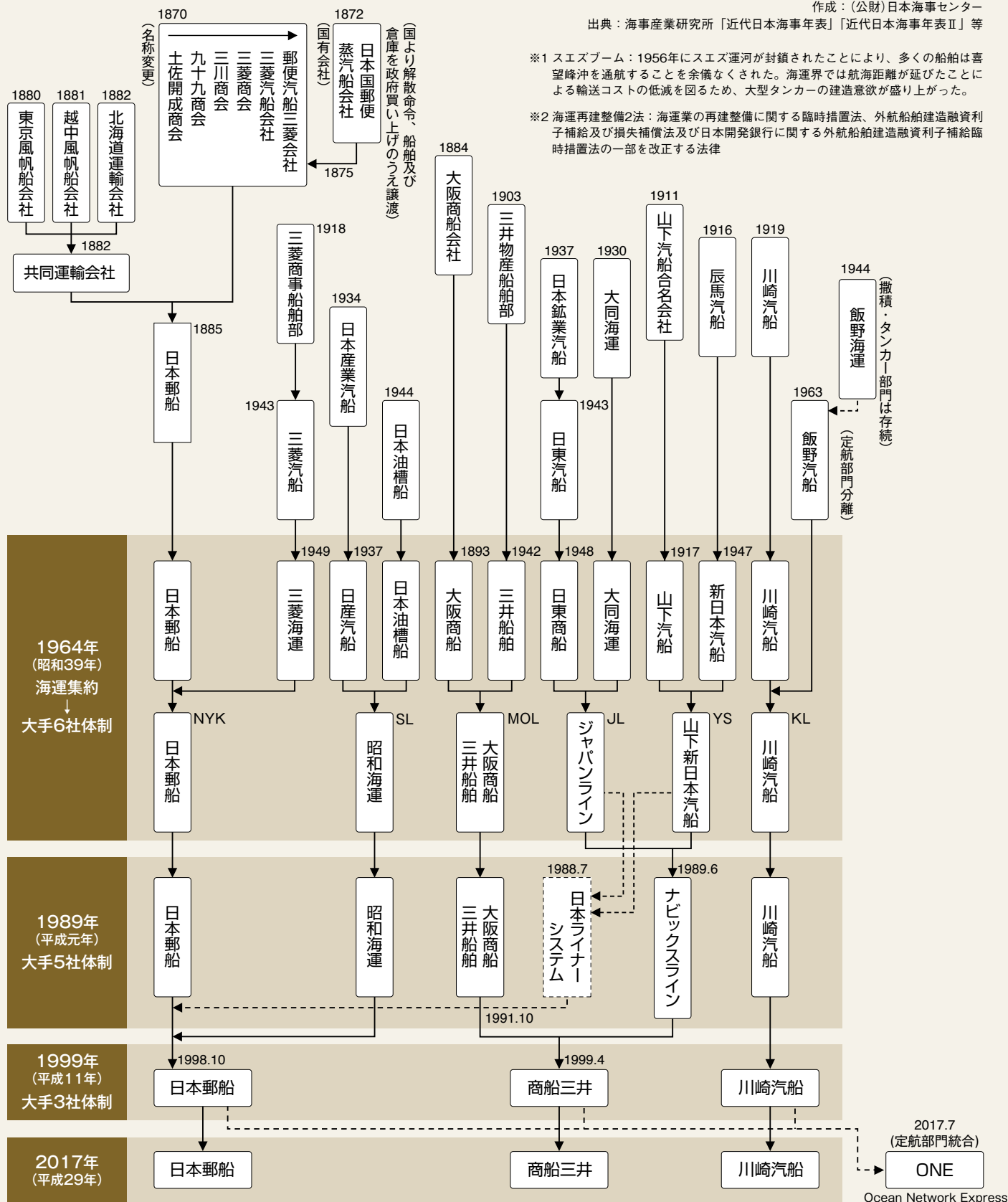
の優遇措置を講ずることとした。この集約には、当時の外航海運企業のほとんどである95社が参加し、6グループの中心である中核会社を軸に88社となった(1964年、海運集約)。その後、さらに船社の統合が進み、1999年以降は大手3社体制となっており。2017年には大手3社の定期コンテナ船事業が統合された。

作成：(公財)日本海事センター

出典：海事産業研究所「近代日本海事年表」「近代日本海事年表Ⅱ」等

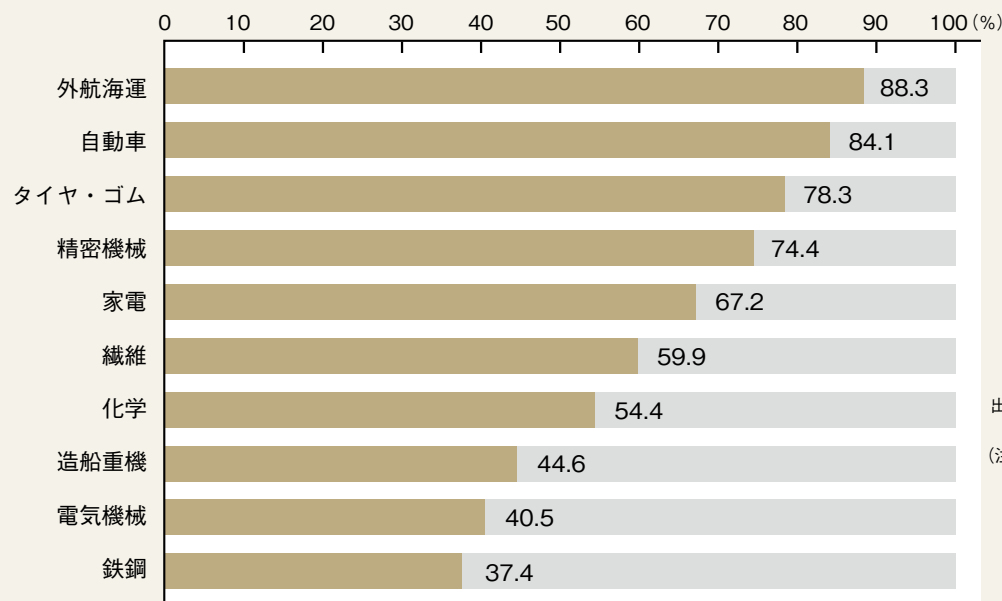
※1 スエズブーム：1956年にスエズ運河が封鎖されたことにより、多くの船舶は喜望峯沖を通航することを余儀なくされた。海運界では航海距離が延びたことによる輸送コストの低減を図るため、大型タンカーの建造意欲が盛り上がった。

※2 海運再建整備2法：海運業の再建整備に関する臨時措置法、外航船舶建造融資利子補給及び損失補償法及び日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律



1 外航海運のドル建て比率と他産業の海外売上比率

わが国外航海運の全売上高に占めるドル建て金額の比率は88.3%であり、他産業と比較して為替レートの影響を非常に受けやすい収支構造となっている。



出典：国土交通省海事局、有価証券報告書

(注) ①外航海運業は、国土交通省「数字で見る海事」2025年版による。他産業は主要各社の有価証券報告書により作成。(2024年度の数値)
②海外売上比率＝(海外売上高÷連結売上高)×100とした。
③外航海運業はドル建て収入分。ただし、CAF等によりカバーされている分等は除く。

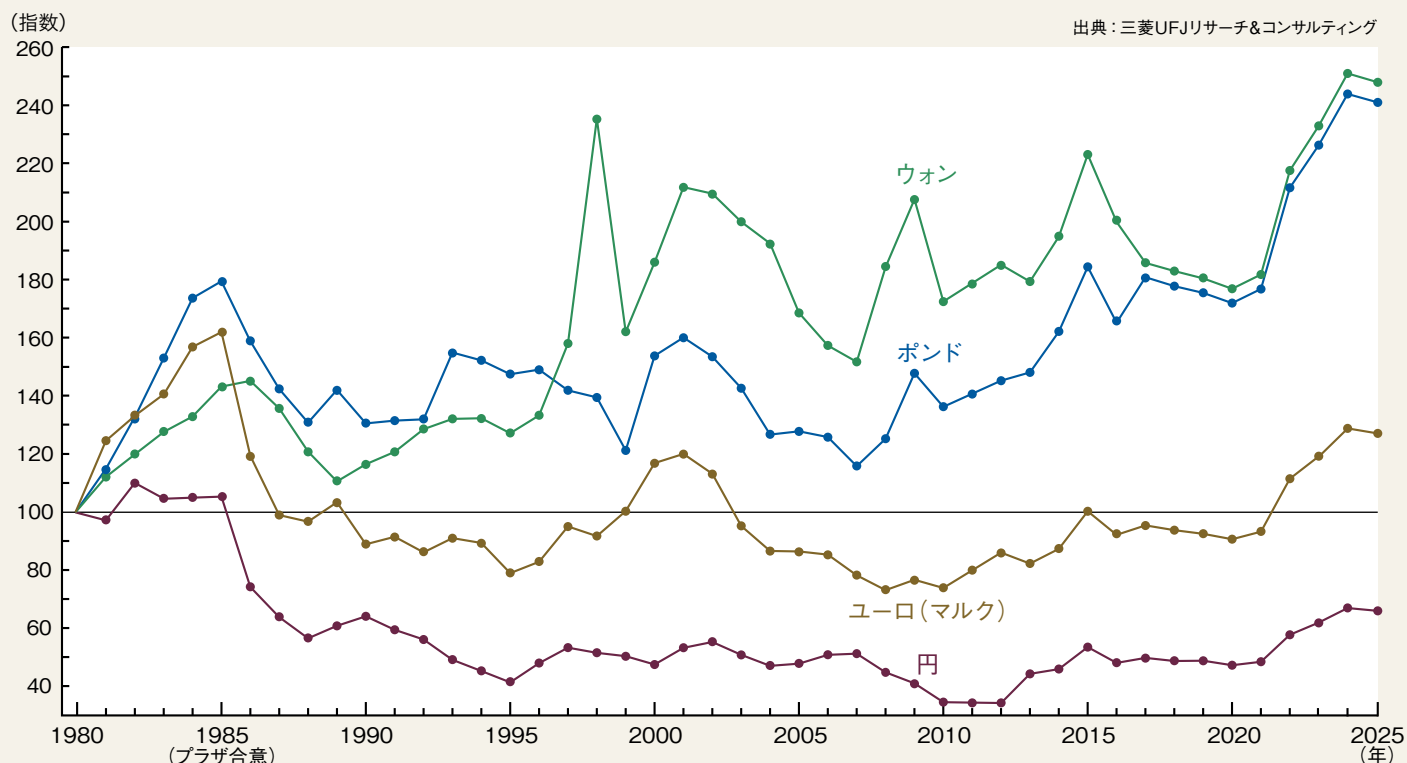
2 対米ドルレート為替相場

上記①のとおり、外航海運は収入の多くがドル建てのため、その業績は自国通貨の対米ドルレート為替相場に大きく左右される。各国通貨の対米ドルレートの変動を指数でみると、1980年を100とした場合、2025年の日本円は66.03。円換算した運賃水準が6割強になった。

1980年との比較

国 名	1980年		2025年	
	対米ドルレート	指 数	対米ドルレート	指 数
日 本(円)	226.74	100.0	149.71	66.03
英 国(ポンド)	0.43	100.0	1.04	240.93
ドイツ(ユーロ)	0.93	100.0	1.18	127.08
韓 国(ウォン)	607.43	100.0	1,506.14	247.95

(注) ①1995年までは、IMF「International Financial Statistics」による。
②ユーロは1998年までドイツマルク。



1

主要港2024年コンテナ取扱量

2024年のコンテナ取扱量上位10港のうち、6港を中国、9港をアジアの港湾が占める。世界の生産拠点である中国の輸出入港を筆頭に、シンガポール、釜山、ドバイなどのトランシップ拠点がこれに続き、欧米の輸入港は最上位のロッテルダムでも11位にとどまる。

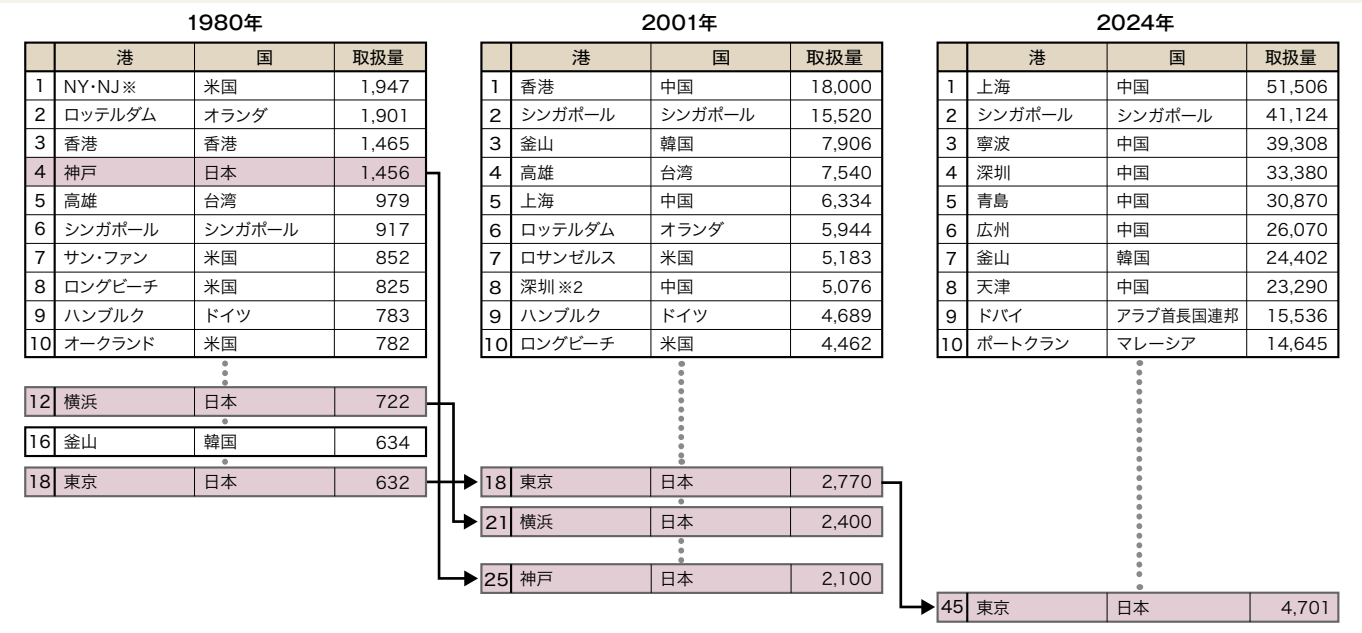
順位	23年順位	港	国	取扱量	前年比
1	1	上海	中国	51,506	4.8
2	2	シンガポール	シンガポール	41,124	5.4
3	3	寧波	中国	39,308	11.4
4	4	深圳	中国	33,380	11.7
5	5	青島	中国	30,870	7.3
6	6	広州	中国	26,070	2.6
7	7	釜山	韓国	24,402	5.9
8	8	天津	中国	23,290	5.0
9	9	ドバイ	アラブ首長国連邦	15,536	7.4
10	11	ポートクリン	マレーシア	14,645	4.1
11	12	ロッテルダム	オランダ	13,820	2.8
12	10	香港	中国	13,668	▲5.1
13	14	アントワープ	ベルギー	13,500	8.0
14	13	廈門	中国	12,255	▲2.4
15	15	PTP（タンジュンペラパス）	マレーシア	12,253	16.9
16	18	ロサンゼルス	米国	10,297	19.3
17	19	タンジェメド	モロッコ	10,241	18.9
18	20	太倉	中国	9,670	20.3
19	21	ロングビーチ	米国	9,650	20.3
20	16	レムチャバン	タイ	9,555	7.7
21	17	高雄	台湾	9,228	4.5
22	25	ホーチミン	ベトナム	9,158	23.8
23	30	欽州	中国	9,020	45.2
24	22	NY&NJ ※	米国	8,698	11.4
25	24	ムンドラ	インド	8,217	11.0
26	26	タンジュンプリオク	インドネシア	7,827	7.4
27	23	ハンブルク	ドイツ	7,800	1.3
28	27	コロombo	スリランカ	7,780	12.1
29	33	ハイフォン	ベトナム	7,151	12.8
30	34	カイメップ	ベトナム	7,083	29.2

出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2025
(注) 取扱量単位は千TEU。
※ NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

2

主要港コンテナ取扱量の推移（1980、2001、2024年経年比較）

1980年には神戸4位、横浜12位、東京18位と、わが国の港湾は世界の上位に位置していた。しかし生産拠点が日本から中国・東南アジアへ移るなかで順位は下がり続け、2024年には最上位の東京でも45位となった。アジア全体のシェアが拡大するなか、わが国はその例外として相対的地位を大きく低下させている。



出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2025 （注）取扱量単位は千TEU。 ※ NY・NJは、ニューヨーク・ニュージャージーの略。

3 コンテナの荷動き (推計)

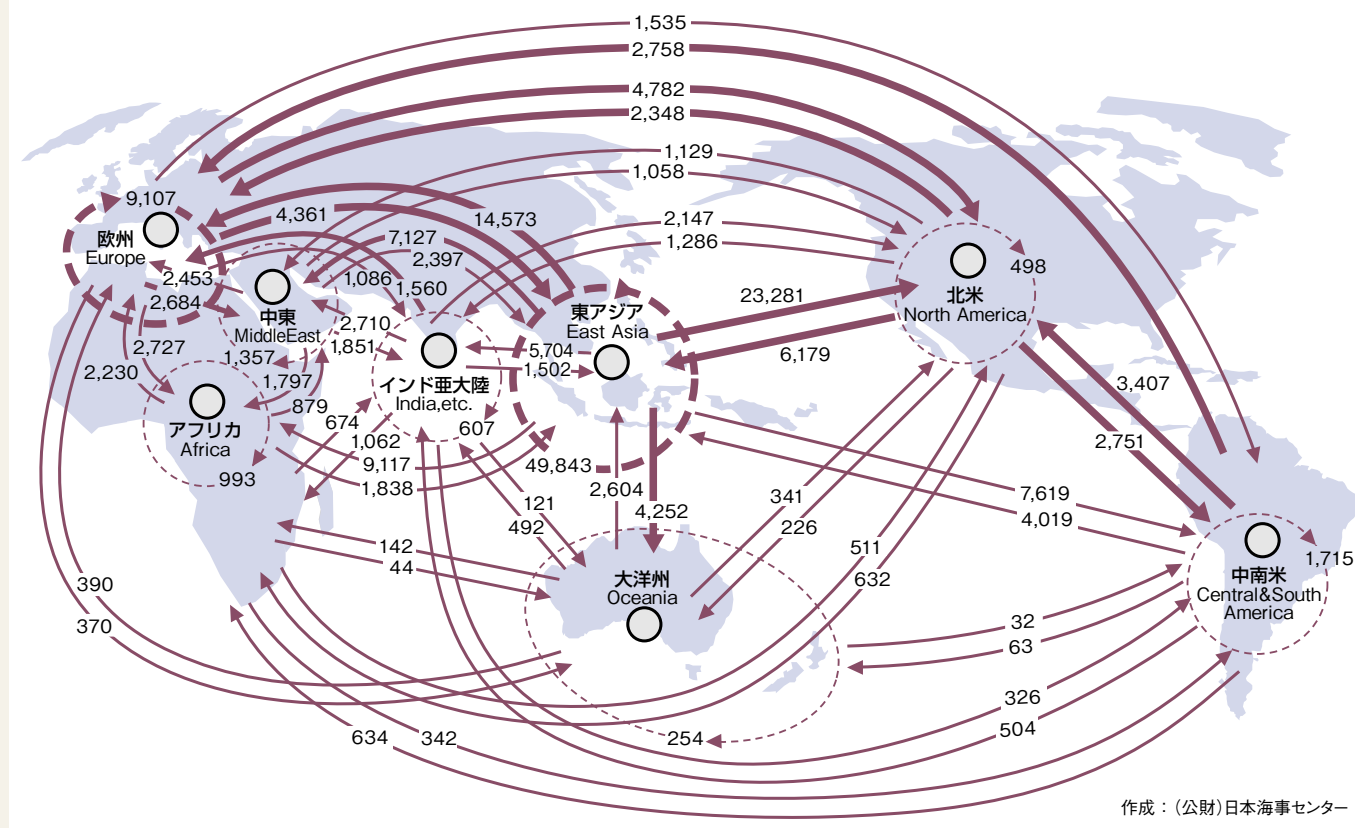
2025年の世界のコンテナ荷動き量は、210,558,061TEUで前年比4.2%の増加だった。東アジア域内だけで見ると、前年比3.6%の増加である。現在の世界のコンテナ荷動きは、アジア／北米、アジア／欧州の基幹航路よりも東アジア域内の方が圧倒的に多くなっている。

World Container Estimated Movement in 2025

Total: 210,558,061TEU

前年比4.2%増

単位: 千TEU

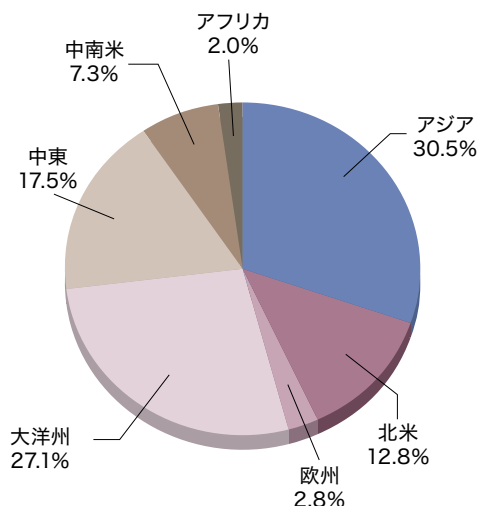


4 わが国の海上貿易量の内訳

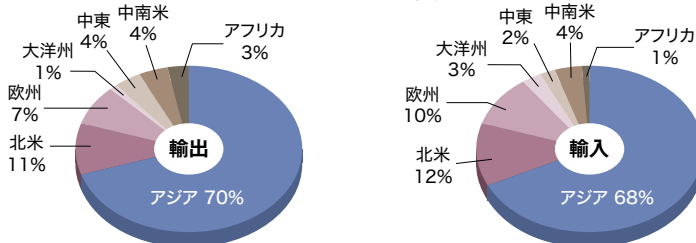
わが国の海上貿易をみると、コンテナ貨物では、輸出入ともにアジア地域内との貿易が6割以上を占めている。

不定期船貨物については、輸出ではアジア域内が約7割、輸入では大洋州や中東等の資源保有国からの輸入がシェアの半分以上を占める。

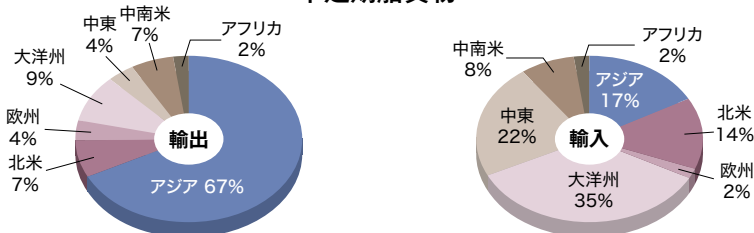
日本の地域別海上貿易量の内訳



コンテナ貨物



不定期船貨物



出典: 財務省貿易統計

(注) ①2025年の数値。②コンテナ貨物と不定期船貨物のデータについては財務省「貿易統計」を基に海事局作成。③端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

5 フルコンテナ船運航船腹量上位20社

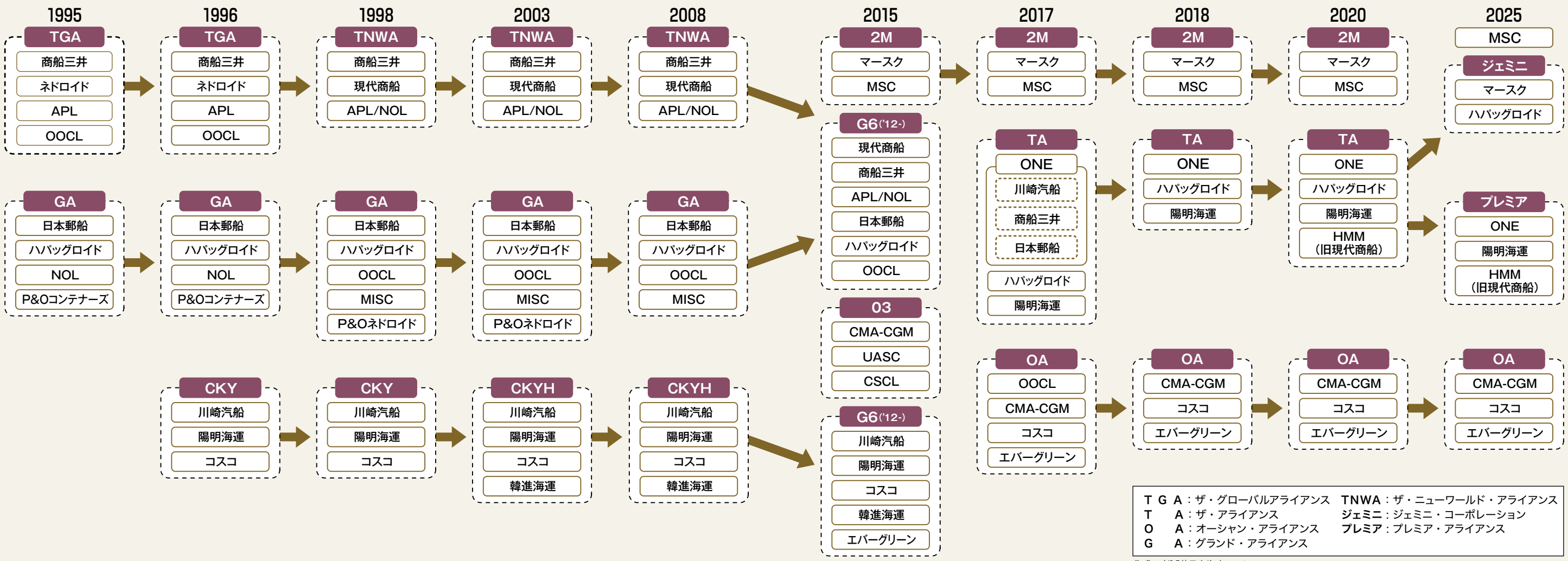
近年、コンテナ業界では上位船社への集中度が高まっている。1995年では上位3船社のシェアは17.3%であったが、2026年には47.9%まで上昇している。

1995年			2010年			2026年4月現在		
順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU	順位	運航会社	TEU
1	Maersk Line (デンマーク)	180,831	1	Maersk Line (デンマーク)	2,029,206	1	MSC (スイス)	7,261,637
2	Sea-Land (米国)	180,000	2	MSC (スイス)	1,748,944	2	Maersk Line (デンマーク)	4,649,966
3	China Ocean Shipping (Group) Company : COSCO (中国)	153,253	3	CMA-CGM (フランス)	1,171,998	3	CMA-CGM (フランス)	4,253,437
4	Evergreen (台湾)	146,557	4	Evergreen (台湾)	606,235	4	COSCO (中国)	3,594,950
5	日本郵船	115,626	5	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	584,266	5	Hapag-Lloyd (ドイツ)	2,384,201
6	韓進海運 (韓国)	97,176	6	APL (シンガポール)	570,038	6	Ocean Network Express (シンガポール)	2,132,276
7	大阪商船三井船舶	96,775	7	Compania Sud Americana de Vapores : CSAV (チリ)	567,122	7	Evergreen (台湾)	1,973,231
8	American President Line : APL (米国)	96,326	8	COSCO (中国)	530,626	8	HMM (韓国)	1,025,953
9	P&O Containers (英国)	92,083	9	韓進海運 (韓国)	470,946	9	陽明海運 (台湾)	723,368
10	Nedlloyd Line (オランダ)	90,714	10	CSCL (中国)	430,559	10	Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	698,205
11	川崎汽船	70,193	11	商船三井	396,610	11	Wan Hai Lines (台湾)	591,132
12	Orient Overseas Container Line : OOCL (香港)	69,311	12	日本郵船	372,440	12	Pacific International Lines (シンガポール)	443,154
13	Hapag-Lloyd Container Line (ドイツ)	69,180	13	OOCL (中国)	357,563	13	X-Press Feeders Group (シンガポール)	198,890
14	DSR Senator (ドイツ)	68,915	14	Hamburg-Sud (ドイツ)	355,133	14	SITC (中国)	187,472
15	陽明海運 (台湾)	68,513	15	川崎汽船	328,908	15	UniFeeder (デンマーク)	168,094
16	Neptune Orient Lines : NOL (シンガポール)	67,935	16	陽明海運 (台湾)	318,791	16	KMTC (韓国)	154,447
17	現代商船 (韓国)	59,526	17	Zim Integrated Shipping Services (イスラエル)	305,576	17	Islamic Republic of Iran Shipping Lines (イラン)	143,178
18	Zim Integrated Shipping (イスラエル)	59,247	18	現代商船 (韓国)	292,519	18	Global Feeder Shipping (UAE)	136,370
19	Mediterranean Shipping Company : MSC (スイス)	53,566	19	Pacific international Lines (シンガポール)	252,500	19	Sinokor Merchant Marine (中国)	120,081
20	Compagnie Maritime d'Affretement : CMA (フランス)	48,878	20	United Arab Shipping Company : UASC (中東湾岸6カ国)	216,620	20	Regional Container Lines (タイ)	104,028
全世界		2,969,315	全世界		14,092,321	全世界		33,980,202

出典：Alphaliner、日本郵船調査グループ「世界のコンテナ輸送と就航状況」 作成：(公財)日本海事センター

6 コンテナ船社のアライアンス

世界規模での最適配船、コスト合理化を図るため、コンテナ運航船社間協定による複数の航路やサービスでの協調体制である「アライアンス」が1990年代に誕生。2017年7月に邦船3社が定期コンテナ船事業部門を統合しOcean Network Express (ONE)を設立、2018年4月にサービスを開始した。2025年2月から新しいアライアンス体制がスタートした。

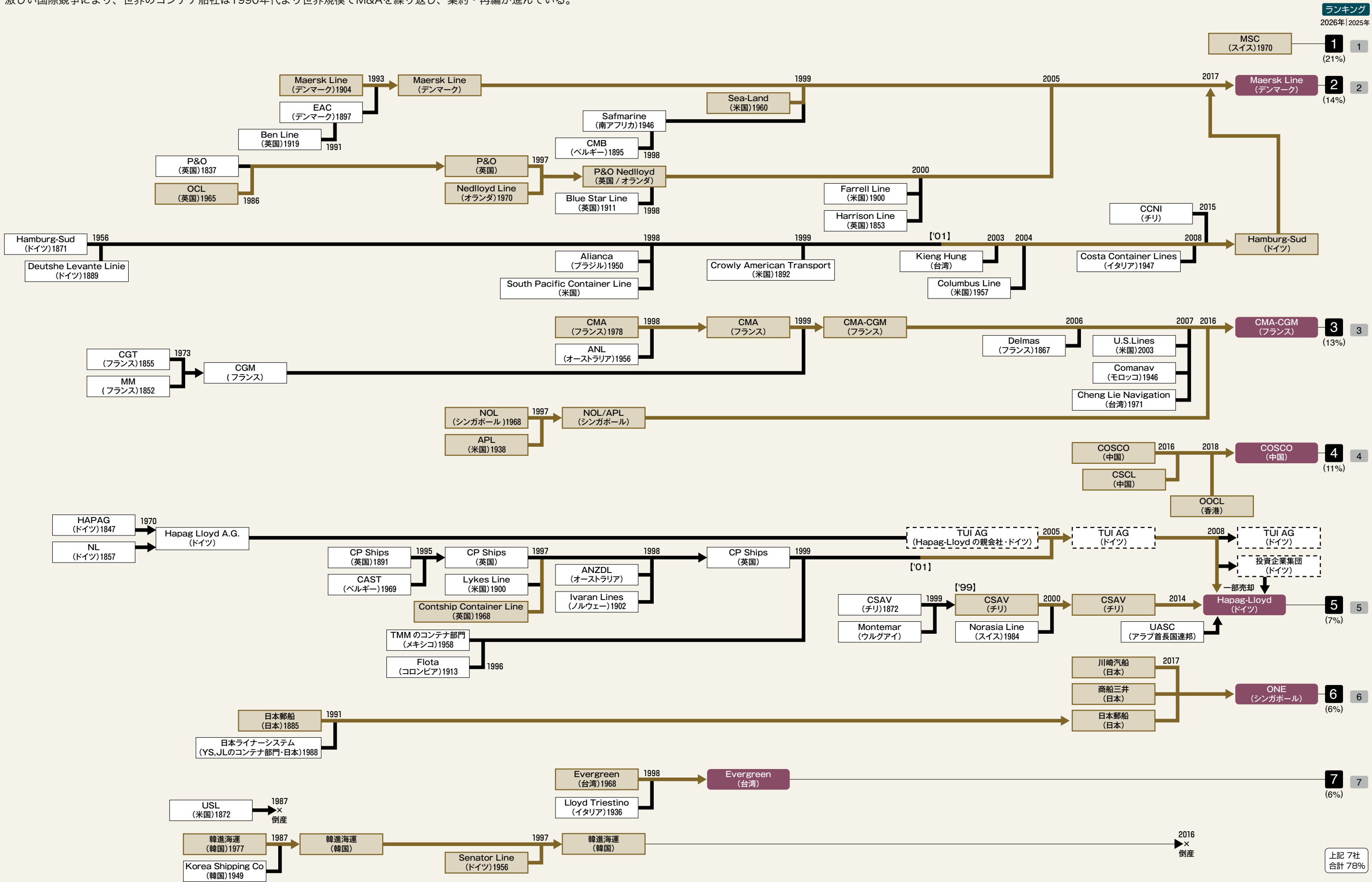


作成：(公財)日本海事センター

7 大手コンテナ船社の主なM&A等の動き (企業グループ別フローチャート)

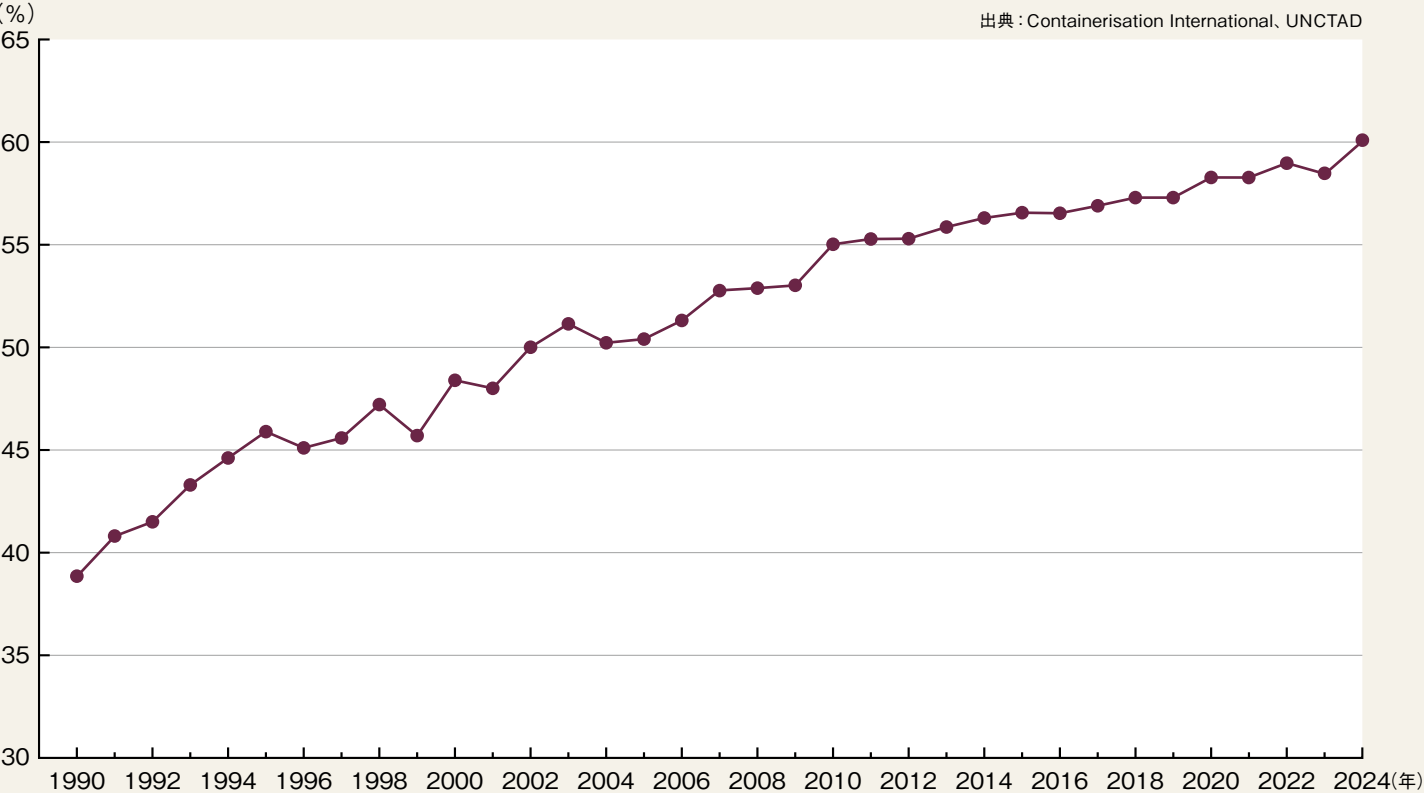
作成：(公財)日本海事センター

激しい国際競争により、世界のコンテナ船社は1990年代より世界規模でM&Aを繰り返し、集約・再編が進んでいる。



1 アジア各国の世界に占めるコンテナ取扱量のシェア

中国の「世界の工場」化とアジア域内分業の進展を背景に、アジアのシェアは1990年の4割弱からほぼ一貫して上昇し、2024年には60.1%に達した。この拡大が上位港のアジア集中の背景である。一方で拡大を牽引したのは中国を中心とする国々であり、同じアジアでもわが国港湾の地位は低下している。



(注) ①中国、シンガポール、香港、日本、韓国、マレーシア、台湾、インド、インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、スリランカ、パキスタン、バングラディシュ、ミャンマー、カンボジアのデータ。
②取扱量は推定値。

2 コンテナ取扱量の上位を占めるアジアの港湾

上位10港の顔ぶれと序列は近年ほぼ固定しており、上海は2016年以降一貫して首位、2位シンガポール以下も中国の港湾が中心の構図が続く。アジア9港・中国6港という構成が続いていることは、アジアのシェア拡大が一過性ではなく、世界のコンテナ輸送の構造変化として定着したことを示す。

出典：Lloyd's List One Hundred Ports 2025、Containerisation International

港 名(国名)	取扱量の順位									2024年の 取扱量 (千TEU)
	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	
上海(中国)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	51,506
シンガポール(シンガポール)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	41,124
寧波(中国)	4	4	3	3	3	3	3	3	3	39,308
深圳(中国)	3	3	4	4	4	4	4	4	4	33,380
青島(中国)	8	8	8	7	6	6	5	5	5	30,870
広州(中国)	7	7	5	5	5	5	6	6	6	26,070
釜山(韓国)	5	6	6	6	7	7	7	7	7	24,402
天津(中国)	10	10	9	9	8	8	8	8	8	23,290
ドバイ(アラブ首長国連邦)	9	9	10	11	11	11	11	9	9	15,536
ポートクラン(マレーシア)	12	11	12	12	12	12	12	11	10	14,645

1 国際海運における環境規制の全体像

国際海事機関(IMO)によって採択された海洋汚染防止条約(MARPOL条約)やバラスト水規制管理条約等を通して、船舶からの温室効果ガス(GHG)及び硫黄酸化物(SOx)・窒素酸化物(NOx)の排出削減、また、バラスト水に含まれる水生生物による生態系破壊・漁業被害対策が統一的に規制されている。

出典：国土交通省海事局

環境に関する主要な課題

1. 海洋汚染対策

- (1)油・有害液体物質の規制(MARPOL条約附属書Ⅰ、Ⅱ)
 - 大規模油流出事故等を契機として、MARPOL条約を採択。
 - その後も、重大なタンカー事故を契機に規制を強化。(ダブルハル化等)
- (2)汚水の規制(MARPOL条約附属書Ⅳ)
 - 船舶で生じた汚水に係る設備等に関する規制を議論中。
- (3)廃棄物の規制(MARPOL条約附属書Ⅴ)
 - 2013年1月1日より船舶からの廃棄物の排出を原則禁止。(ブラックリスト方式からホワイトリスト方式へ移行)
- (4)海洋プラスチックの規制
 - プラスチックベレットの海上輸送に関する規制を議論中。

2. 大気汚染対策

- (1)NOx・SOx規制(MARPOL条約附属書Ⅵ)
 - 船舶から排出される窒素酸化物(NOx)及び硫黄酸化物(SOx)による人体への悪影響や酸性雨の影響への懸念から、MARPOL条約附属書Ⅵを採択。
- (2)GHG削減(地球温暖化対策)(MARPOL条約附属書Ⅵ)
 - 国際海運はUNFCCCパリ協定の対象外。IMOで審議。
 - ・2013年 新造船燃費規制(EEDI)を導入(以降継続的に強化)
 - ・2018年 長期削減目標(IMO GHG削減戦略)採択
 - ・2019年 全船舶への燃料消費実績報告制度(DCS)を開始
 - ・2023年 現存船舶燃費規制(EEXI)・燃費実績格付けを開始
 - ・2023年 強化した削減目標(2023 IMO GHG削減戦略)採択
 - ・2026年 新たなGHG削減対策の策定に向けて議論中
- (3)ブラックカーボン
 - 北極域の氷雪上に沈着したブラックカーボンが氷雪融解を促進することが問題視され、対策を議論中。

3. 水棲生物対策

- (1)バラスト水の規制(バラスト水管理条約)
 - バラスト水を介した生物の越境移動による生態系破壊対策として、2017年バラスト水管理条約が発効。
- (2)水中騒音
 - 船舶による騒音がクジラ等へ与える影響等を議論中。
- (3)船体付着生物の規制
 - 2011年、船体に付着した生物の越境移動による生態系破壊が問題視され、ガイドラインを策定。現在新たな対策を議論中。
- (4)船底塗料の規制(AFS条約)
 - 船底防汚塗料における有機スズとシブトリンの使用を禁止。

4. シップ・リサイクル対策

- 船舶の解体時の劣悪な労働環境問題が顕在化し、2009年シップ・リサイクル条約が採択され、2025年に発効。
- 条約に基づく適正かつ円滑な船舶解体の実施が課題。

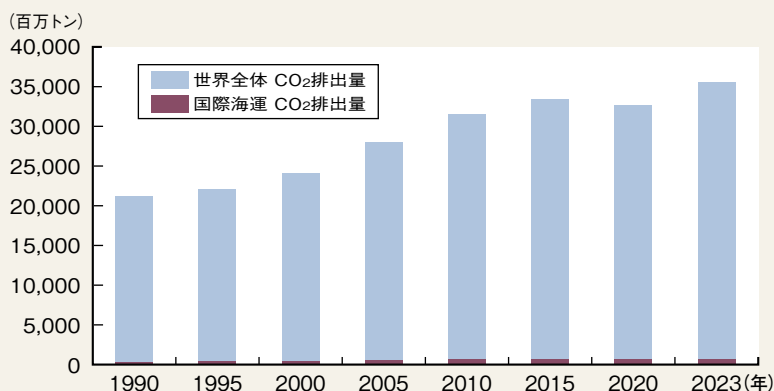
基本的対応方針

- 海運・造船大国の一つとして、海洋環境保全に積極的に取り組むことは当然の責務。
- 他方、環境規制と安定した交通・輸送体系の確保、産業成長の適正なバランス確保も重要な観点。
- さらに、わが国海事産業が擁するトップランナー技術の先行国際ルール化を通じ、環境保全とわが国の海事産業の競争力強化の両者の達成を目指す。

2 世界全体のCO₂排出量に占める国際海運の割合

2023年の国際海運のCO₂排出量は約6.7億トン。世界全体の1.9%。

出典：IEA「CO₂ Emissions From Fuel Combustion Highlights」



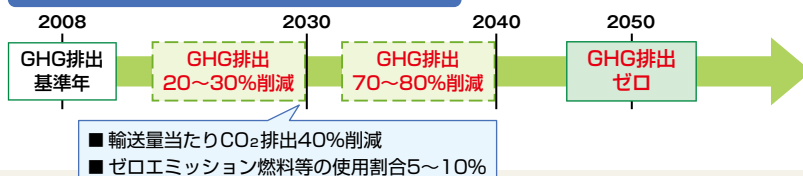
年	国際海運		世界全体
	CO ₂ 排出量	割合(%)	CO ₂ 排出量
1990	375	1.8	21,348
1995	434	2.0	22,232
2000	508	2.1	24,074
2005	578	2.1	27,956
2010	668	2.1	31,427
2015	667	2.0	33,249
2020	642	2.0	32,727
2023	667	1.9	35,559

3 IMO GHG削減戦略と排出削減対策

IMOは、2023年7月に「2050年頃までにGHG排出ゼロ」をはじめとする新たに強化されたGHG削減目標等を盛り込んだ、「2023 IMO GHG削減戦略」を採択した。

国際海運からのGHG排出削減目標

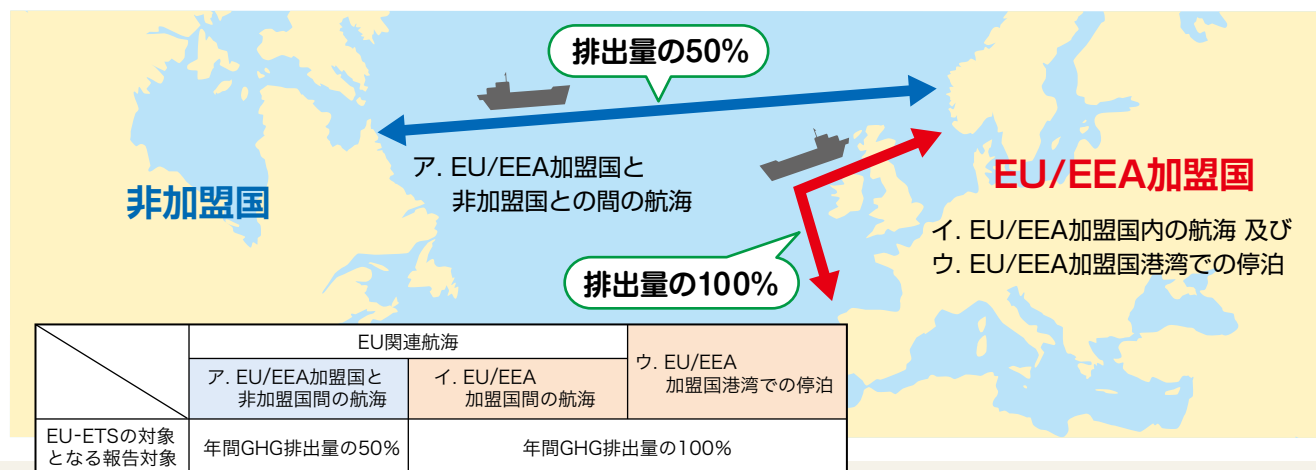
出典：国土交通省海事局



4 EU-ETS、UK-ETS

2005年に導入された欧州連合排出量取引制度(EU-ETS)には、EU27か国及び欧州経済領域(EEA：European Economic Area)に加盟するノルウェー・アイスランド・リヒテンシュタインの計30か国(EU/EEA加盟国)が参加しており、2024年1月に海運セクターがその対象に追加された。EU/EEA加盟国を発着する総トン数5,000トン以上の船舶は、下図ア、イ、ウの区分に従って、対象となる年間GHG排出量に相当する排出枠を購入・償却しなければならない。

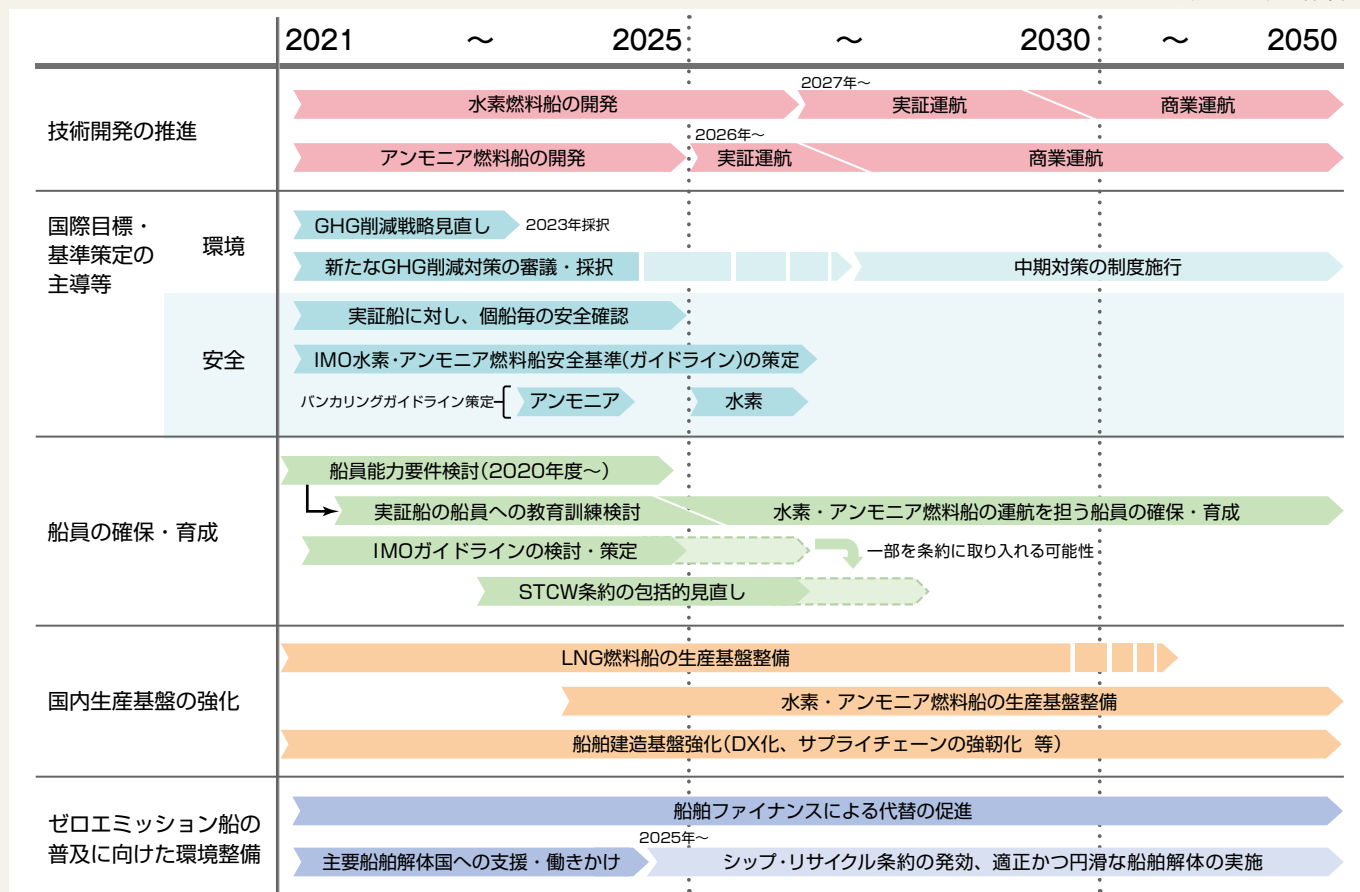
2026年7月には、英国排出量取引制度(UK-ETS)の対象にも海運セクターが追加されたため、英国港湾を発着する総トン数5,000トン以上の船舶は、対象となる年間GHG排出量(英国港湾間の航海及び英国港湾での停泊による排出量)に相当する排出枠を購入・償却しなければならない。



5 わが国海運における燃料転換の実現に向けたロードマップ

地球温暖化対策に貢献するため、海運・造船・船用工業の海事関係団体・機関が一堂に会し、プロジェクトを設立。GHGゼロエミッションの実現に向けた、低炭素燃料への代替や船上炭素回収技術などのイノベーションの推進、経済的手法導入などの取り組みをしている。

出典：国土交通省海事局



GHGネットゼロ

1 日本の海運のGHGネットゼロに向けた取り組み

世界有数の海運国家である日本の海運業界は、IMOの活動をリードする立場とし自ら努力するとともに、社会全体でのカーボンニュートラル実現を目指し、社会の多様なステークホルダーと連携し、「2050年GHGネットゼロ」に挑戦する。

出典：日本船主協会「日本の海運 2050年GHGネットゼロへの挑戦」

ゼロエミッション燃料への転換

GHGネットゼロには、重油燃料からゼロエミ燃料への転換が不可欠。排出削減に向けたシナリオとして、「LNG→カーボンリサイクルメタン移行」、「水素・アンモニア燃料拡大」の2つが示されている。

GHGネットゼロには、現在の船舶が主に使用している重油燃料から、**ゼロエミッション※(ゼロエミ)燃料への転換が必要不可欠。**

有力視されている新燃料



排出削減に向けた2つのシナリオ

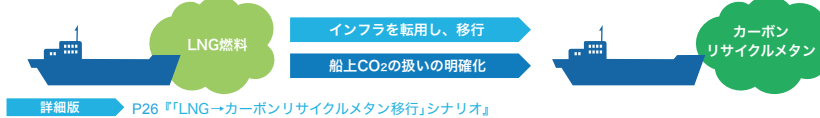
「LNG→カーボンリサイクルメタン移行」
普及の進んだLNG燃料のインフラを活用し、カーボンリサイクルメタンが拡大し、中心的に活用されるシナリオ

「水素・アンモニア燃料拡大」
水素 and/or アンモニア燃料が拡大し、中心的に活用されるシナリオ

※ゼロエミッション：製造過程におけるCO₂排出の取扱いなどをライフサイクルで議論中であり、ネットゼロとなり得るものの総称として「ゼロエミッション」という言葉を用いている。

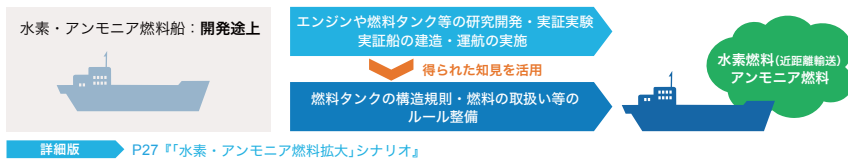
「LNG→カーボンリサイクルメタン移行」シナリオ

LNG燃料船・供給インフラの**転用が可能**。ただし、IPCCガイドライン等による船上CO₂の扱いの明確化が必要。



「水素・アンモニア燃料拡大」シナリオ

水素・アンモニア燃料船の実船投入に向け、それぞれの特徴を踏まえた**研究開発・実証実験、ルールの整備**が進められている。



カーボンリサイクルメタン、水素・アンモニア燃料への移行

LNG燃料からカーボンリサイクルメタンへは、インフラの転用で移行は可能。燃焼せずに排気されるメタンの削減対策が必要となる。水素・アンモニア燃料を使用する場合、新しい船の開発が必要となり、現在、2026年からの実証運航に向けて研究開発が進められている。また、安全上の措置や船員教育も必要となる。

ゼロエミ船への代替

開発されたゼロエミ船を普及させるためには、建造体制を確立し、既存船のリプレースを進める必要がある。

しかしながら、造船能力や国際物流維持の観点から、建造・リプレースは長期スパンで平準的にしか行えない。また、リプレースを進めるためには、長期に亘る大規模な投資が必要と試算されている。

ゼロエミ船の普及には、**新規建造→リプレース(既存船との交代)**が必要。

しかしながら、造船所の建造キャパシティや24時間365日止まることのない国際物流の維持のためには、船舶の建造・リプレースは**長期スパンで平準的**にしか行えない。

日本の海運業界だけでも、平均して**毎年約100隻の建造※1、約1兆円の建造投資が必要**と考えられる。

日本商船隊※2



2025年以降の見通し

建造→リプレース
毎年約**100隻**
建造投資規模
毎年約**1兆円**

2050年までに
すべてゼロエミ船への
リプレースを目指すには

※1：全世界(世界商船数：約5万隻)では毎年1,000～2,000隻の建造・リプレースが必要と試算。
※2：日本の船会社が運航する船。

関係業界との協働

GHGネットゼロを目指すには、ゼロエミ燃料の生産・供給体制の確保が欠かせず、関係業界と協働して進めていく必要がある。陸上分野においても莫大な投資が必要になると見込まれている。

(詳細はWEBサイト参照)



2 未来への取り組み：日本の海事産業が拓く次世代の海洋ビジョン

日本の海事産業は、地球規模の課題である脱炭素化とデジタル技術による安全性、効率性の向上、そして未踏の海洋資源・空間の活用という、大きな変革の時代を迎えている。

1. 脱炭素 — ゼロエミッションへの航跡 —

新燃料への取り組み



ELDER LEADER (LNG燃料船)

温室効果ガス排出を抑える大型自動車船。



あさひ (電気推進船)

ゼロエミッションを実現するEVタンカー。

風力の融合



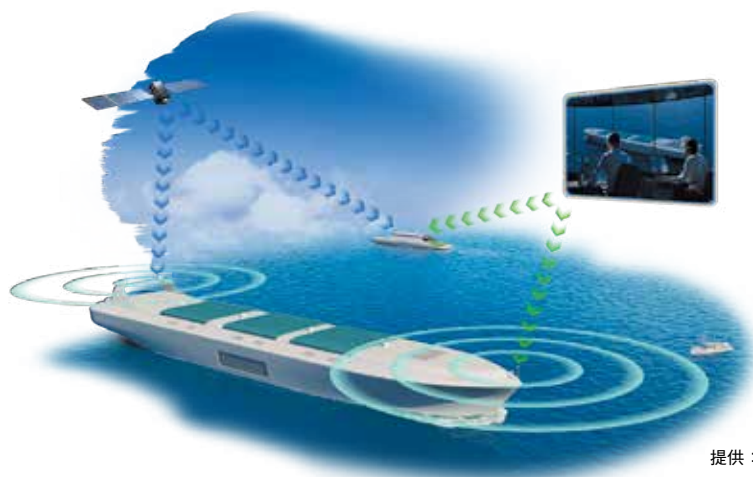
Seawing(自動カイトシステム)

風力を補助推進力として活用し、燃費向上と排出量削減を図る(イメージ)。



ウインドチャレンジャー(硬翼帆式風力推進装置)

巨大な帆で風を捉え、燃費向上と排出量削減を図る。LNG船として世界初の搭載事例。



提供：日本財団

2. 自動化

— 運航の知能化と安全性の向上 —

2040年までに内航船の50%を無人運航化することを目指し、オールジャパンで取り組んでいる。陸上から自動運航船の航路や機関の監視を行う。

3. 海洋探査・海洋利用 — 未知の領域へ挑戦 —



CP-8001 (SEP(Self-Elevating Platform)多目的起重機船)

船体に備えた脚を海底に下ろして、船体を海面より高くすることで、波浪の影響を軽減して作業できる大型クレーンを搭載した作業船。



EK HAYATE(地質調査船)

洋上風力発電等の開発現場で、高度な定点保持能力と本船に搭載されたリグ(掘削装置)を駆使して、海洋地質調査を行う地質調査船。



©JAMSTEC/IODP

ちきゅう(地球深部探査船)

世界最高の科学掘削能力を持ち、水深7,000m以上の海域での掘削が可能な探査船。



©JAMSTEC/JMU

みらいII(北極域研究船)

高い砕氷能力を持ち、地球環境の未来を予測するデータを収集する研究船。



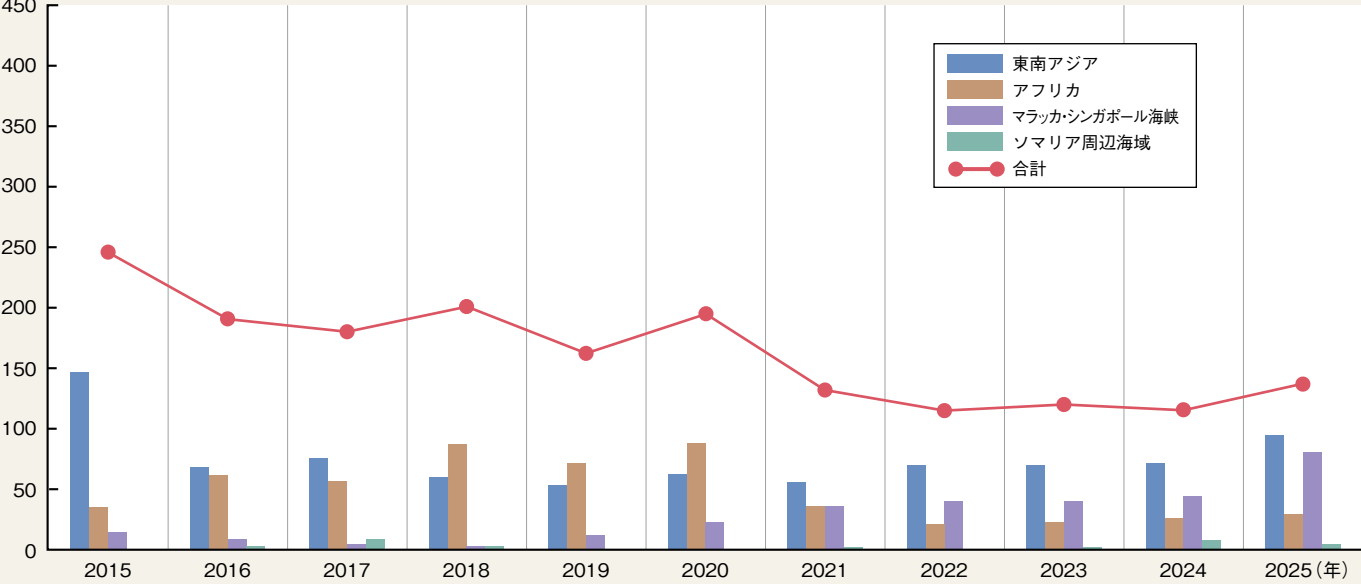
洋上データセンター

土地不足や冷却コストの解決のため、海上にDCを設け海洋空間を活用(イメージ)。

1 最近の海賊等事案の発生状況

ソマリア周辺海域では、わが国の自衛隊派遣を含む各国共同の海賊対策の結果、海賊事案が減少しているものの、東南アジアや西アフリカ等世界各地で、海賊の脅威が依然存在する。

(件数) 出典：国際海事局 (IMB)、国土交通省海事局

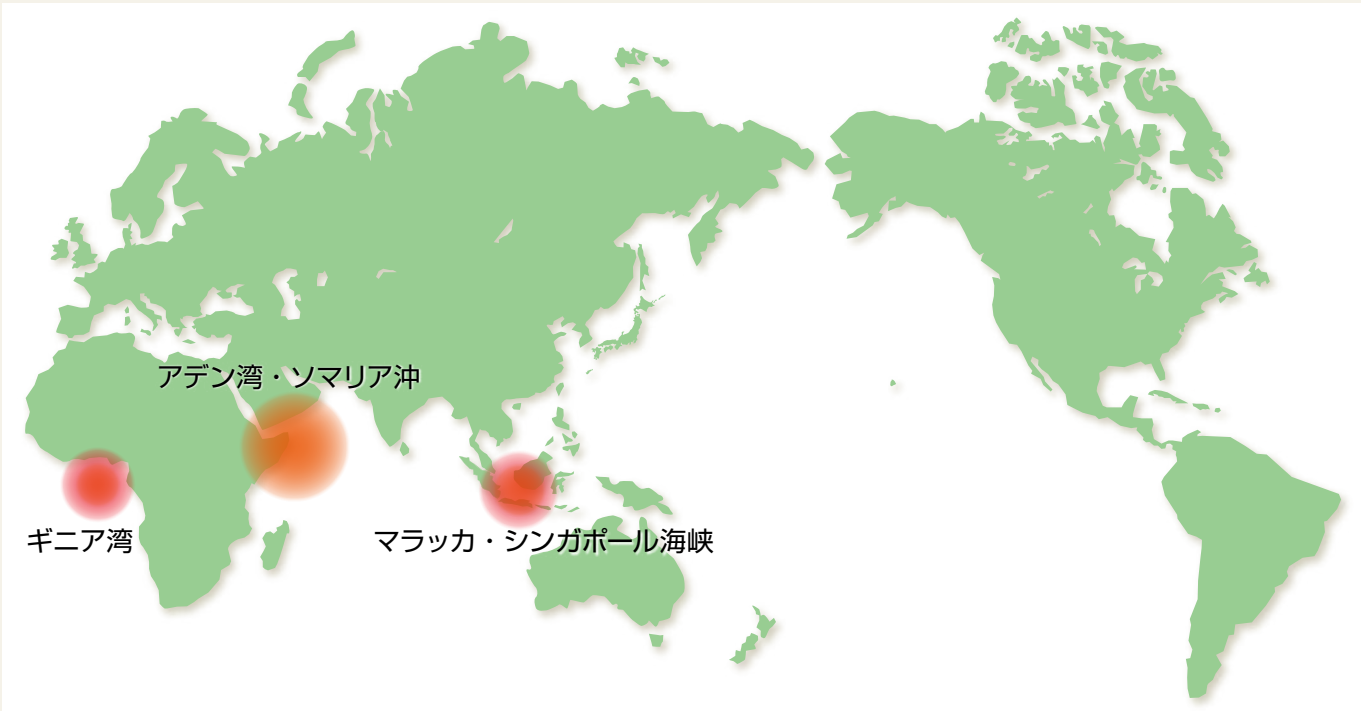


	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
東南アジア	147	68	76	60	53	62	56	70	70	72	95
アフリカ	35	62	57	87	71	88	36	21	23	26	29
マラッカ・シンガポール海峡	14	9	4	3	12	23	36	38	38	44	81
ソマリア周辺海域	0	2	9	3	0	0	1	0	1	8	5
合計	246	191	180	201	162	195	132	115	120	116	137
日本関係船舶	16	10	3	5	4	2	3	3	7	4	4

(注) ①合計には、東南アジア、アフリカ以外の海域で発生した海賊等事案の発生件数も含まれる。
②マラッカ・シンガポール海峡の数字は、東南アジアの内数である。
③ソマリア周辺海域の数字は、アフリカの内数である。
④日本関係船舶(日本籍の外航船舶及び日本の船会社の運航する外国籍船)は、国土交通省の調査による件数である。

2 海賊等事案の発生場所

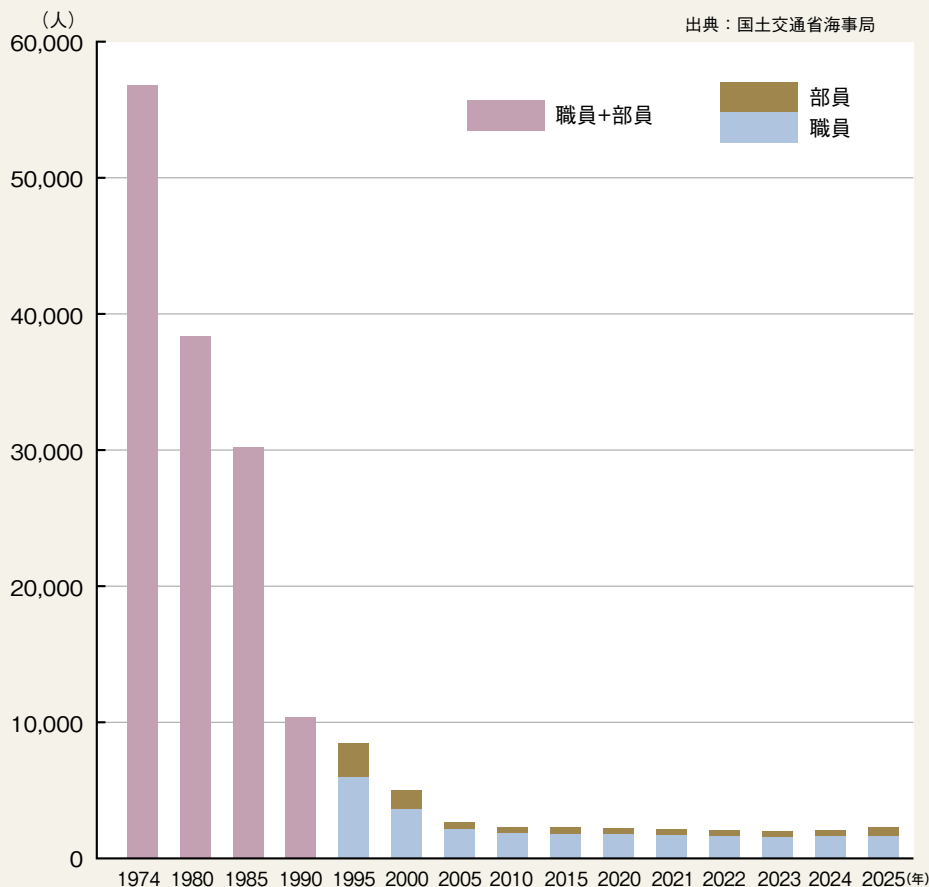
世界全体で、2025年は137件の海賊及び武装強盗が報告された。東南アジアでは、95件が報告され、前年より増加。日本関係船舶の被害は、4件報告されている。



外航船員

1 外航日本人船員数

外航日本人船員は近年2,000人～2,300人で推移している。



年	外航日本人 船員数(人)	職員(人)	部員(人)
1974	56,833	—	—
1980	38,425	—	—
1985	30,013	—	—
1990	10,084	—	—
1995	8,438	5,992	2,446
2000	5,030	3,659	1,371
2005	2,625	2,153	472
2010	2,306	1,834	472
2015	2,237	1,790	447
2020	2,200	1,781	419
2021	2,165	1,767	398
2022	2,062	1,633	429
2023	2,017	1,631	386
2024	2,095	1,622	473
2025	2,275	1,672	603

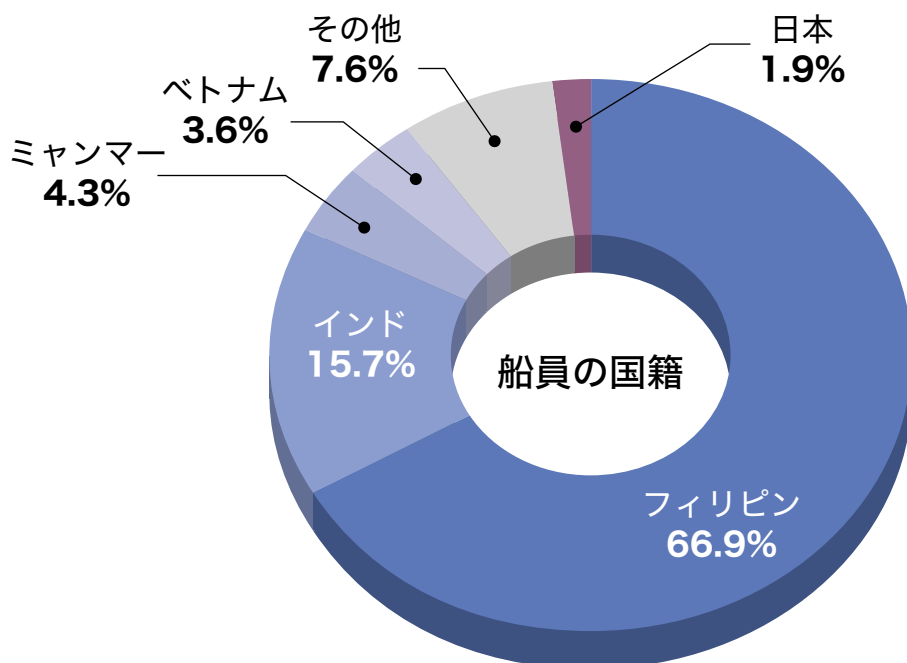
(注)

- ①1995年～2005年は国土交通省「船員統計」による。
 ②2006年以降の数値は、国土交通省海事局調べによる。
 ③1994年以前は、職員・部員の内訳は公表されていない。

2 日本商船隊の船員の国籍別割合

日本商船隊を支える船員の国籍別割合は、フィリピン人が最も多く66.9%で、次にインド人が15.7%を占めている。

出典：全日本海員組合 (注)2026年5月現在の乗組員の数値。



1 輸送機関別国内貨物輸送量及び輸送分担率

輸送機関別国内貨物輸送量に占める内航海運のシェアは、輸送量(貨物重量)では約7%であるが、輸送活動量(貨物重量×輸送距離)では約40%に及んでいる。内航海運は長距離・大量輸送に適した輸送機関であり、2024年度の平均輸送距離でみると506kmで、自動車の約8倍である。

出典：国土交通省海事局

年度	輸 送 量 (万トン)					輸 送 活 動 量 (百万トンキロ)					平 均 輸 送 距 離 (km)			
	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空	計	内航	自動車	鉄道	航空
1965	17,965 (6.87)	219,320 (83.83)	24,352 (9.31)	3 (0.00)	261,640 (100)	80,635 (43.42)	48,392 (26.06)	56,678 (30.52)	21 (0.01)	185,726 (100)	449	22	233	700
1970	37,665 (7.17)	462,607 (88.06)	25,036 (4.77)	12 (0.00)	525,319 (100)	151,243 (43.18)	135,916 (38.80)	63,031 (18.00)	74 (0.02)	350,264 (100)	402	29	252	617
1975	45,205 (8.99)	439,286 (87.41)	18,062 (3.59)	19 (0.00)	502,572 (100)	183,579 (50.92)	129,701 (35.98)	47,058 (13.05)	152 (0.04)	360,490 (100)	406	30	261	800
1980	50,026 (8.36)	531,795 (88.91)	16,283 (2.72)	33 (0.01)	598,136 (100)	222,173 (50.63)	178,901 (40.77)	37,428 (8.53)	290 (0.07)	438,792 (100)	444	34	230	879
1985	45,239 (8.08)	504,805 (90.19)	9,629 (1.72)	54 (0.01)	559,726 (100)	205,818 (47.41)	205,941 (47.43)	21,919 (5.05)	482 (0.11)	434,160 (100)	455	41	228	893
1990	57,520 (8.65)	598,479 (90.03)	8,662 (1.30)	87 (0.01)	664,748 (100)	244,546 (44.86)	272,579 (50.00)	27,196 (4.99)	799 (0.15)	545,120 (100)	425	46	314	918
1995	54,854 (8.43)	587,720 (90.37)	7,693 (1.18)	96 (0.01)	650,363 (100)	238,330 (42.76)	293,001 (52.57)	25,101 (4.50)	924 (0.17)	557,356 (100)	434	50	326	963
2000	53,702 (8.60)	564,609 (90.43)	5,927 (0.95)	110 (0.02)	624,348 (100)	241,671 (41.92)	311,559 (54.05)	22,136 (3.84)	1,075 (0.19)	576,441 (100)	450	55	373	977
2005	42,615 (8.01)	484,223 (90.99)	5,247 (0.99)	108 (0.02)	532,193 (100)	211,576 (37.18)	333,524 (58.62)	22,813 (4.01)	1,075 (0.19)	568,988 (100)	496	69	435	995
2010	36,673 (7.41)	453,810 (91.69)	4,365 (0.88)	100 (0.02)	494,948 (100)	179,898 (40.20)	246,175 (55.01)	20,398 (4.56)	1,032 (0.23)	447,503 (100)	491	54	467	1,032
2015	36,549 (7.78)	428,900 (91.28)	4,321 (0.92)	101 (0.02)	469,871 (100)	180,381 (44.29)	204,316 (50.17)	21,519 (5.28)	1,056 (0.26)	407,272 (100)	494	48	498	1,046
2019	34,145 (7.24)	432,913 (91.83)	4,266 (0.90)	87 (0.02)	471,411 (100)	169,680 (41.95)	213,836 (52.87)	19,993 (4.94)	925 (0.23)	404,434 (100)	497	49	469	1,063
2020	30,608 (7.41)	378,700 (91.64)	3,912 (0.95)	49 (0.01)	413,269 (100)	153,824 (39.84)	213,419 (55.27)	18,340 (4.75)	528 (0.14)	386,111 (100)	503	56	469	1,078
2021	32,466 (7.64)	388,800 (91.44)	3,891 (0.92)	56 (0.01)	425,213 (100)	161,795 (39.99)	224,095 (55.39)	18,042 (4.46)	610 (0.15)	404,542 (100)	498	58	464	1,089
2022	32,093 (7.67)	382,600 (91.40)	3,826 (0.91)	65 (0.02)	418,584 (100)	162,663 (39.84)	226,886 (55.58)	17,984 (4.41)	707 (0.17)	408,240 (100)	507	59	470	1,088
2023	30,440 (7.38)	378,050 (91.67)	3,829 (0.93)	66 (0.02)	412,386 (100)	154,015 (38.34)	229,180 (57.05)	17,802 (4.43)	712 (0.18)	401,709 (100)	506	61	465	1,079
2024	30,274 (7.44)	372,480 (91.59)	3,848 (0.95)	72 (0.02)	406,674 (100)	153,059 (37.95)	231,646 (57.43)	17,870 (4.43)	772 (0.19)	403,347 (100)	506	62	464	1,066

(注) ①()は、輸送機関別のシェア(%)である。②航空には超過手荷物、郵便物を含む。③自動車は1990年度より軽自動車を含む数字である(2010年度から自家用貨物軽自動車の数字は除く)。2010年度から調査・統計方法を変更。東日本大震災の影響により、北海道運輸局及び東北運輸局の2011年3月及び4月の数値は含まれない。
④単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。

2 主要品目別内航貨物輸送量

内航海運が輸送する貨物は、石炭、鉄鋼、セメントなど産業の基礎となる物資が大半を占める。10年前と比べると鉄鋼の輸送量が減少した。

出典：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」

品 目	輸送トン数(千トン)			輸送トンキロ(百万トンキロ)			平均輸送距離(km)	
	2014年度	2024年度	24/14(%)	2014年度	2024年度	24/14(%)	2014年度	2024年度
石炭	13,895 (3.8)	14,729 (4.9)	106.0	2,423 (1.3)	1,717 (1.1)	70.9	174	117
鉄鋼	41,593 (11.3)	32,454 (10.7)	78.0	20,965 (11.4)	16,219 (10.6)	77.4	504	500
石灰石	34,848 (9.4)	33,175 (11.0)	95.2	13,833 (7.6)	13,047 (8.5)	94.3	397	393
砂利・砂・石材	21,750 (5.9)	14,719 (4.9)	67.7	7,006 (3.8)	5,218 (3.4)	74.5	322	354
セメント	37,000 (10.0)	27,796 (9.2)	75.1	18,676 (10.2)	15,171 (9.9)	81.2	505	546
石油製品	86,850 (23.5)	64,735 (21.4)	74.5	42,011 (22.9)	31,062 (20.3)	73.9	484	480
その他	133,366 (36.1)	115,133 (38.0)	86.3	78,206 (42.7)	70,627 (46.1)	90.3	586	613
合 計	369,302 (100.0)	302,741 (100.0)	82.0	183,120 (100.0)	153,059 (100.0)	83.6	496	506

(注) ①()内は各品目別シェア(%)である。②単位未満の端数については、四捨五入したため、合計と内計とは一致しない場合がある。

3 船種別内航船腹量

内航船舶は5,295隻、465万2,835総トン。船種別では「貨物船」が一番多く、隻数比71.3%、総トン数比60.0%を占めている。

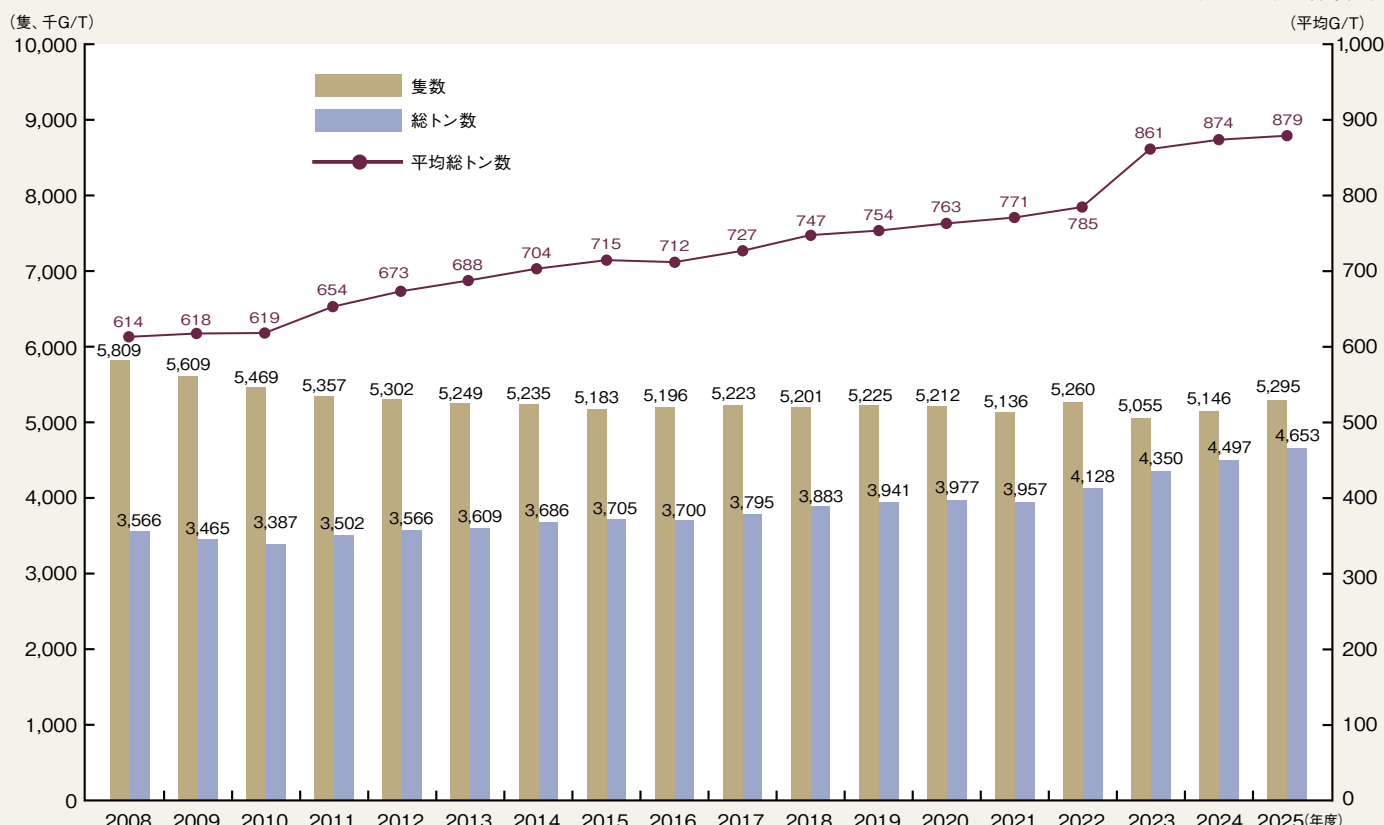
出典：国土交通省海事局

		2022年3月末		2023年3月末		2024年3月末		2025年3月末		2026年3月末	
船種	質	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
貨物船	木船等	539	6,762	550	6,823	494	5,906	490	6,220	527	42,621
	鋼船	2,926	2,153,983	3,086	2,293,425	3,038	2,520,009	3,151	2,678,737	3,248	2,748,153
	計	3,465	2,160,745	3,636	2,300,247	3,532	2,525,914	3,641	2,684,957	3,775	2,790,774
土・砂利・石材専用船	木船等	2	39	2	39	2	39	3	538	2	39
	鋼船	291	194,791	256	182,611	196	153,555	186	146,781	186	150,523
	計	293	194,830	258	182,650	198	153,594	189	147,319	188	150,562
セメント専用船	木船等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	鋼船	131	389,173	132	388,878	130	378,083	132	370,425	132	387,833
	計	131	389,173	132	388,878	130	378,083	132	370,425	132	387,833
自動車専用船	木船等	—	—	1	19	1	19	1	19	1	19
	鋼船	9	37,227	10	40,220	10	40,220	9	28,647	10	34,297
	計	9	37,227	11	40,239	11	40,239	10	28,666	11	34,316
油送船	木船等	5	52	5	52	8	367	7	168	10	483
	鋼船	929	959,082	923	1,006,023	890	1,043,168	887	1,056,350	896	1,076,697
	計	934	959,134	928	1,006,075	898	1,043,535	894	1,056,518	906	1,077,180
特殊タンク船	木船等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	鋼船	304	216,598	295	210,129	286	208,709	280	208,699	283	212,170
	計	304	216,598	295	210,129	286	208,709	280	208,699	283	212,170
合 計	木船等	546	6,853	558	6,933	505	6,331	501	6,945	540	43,163
	鋼船	4,590	3,950,854	4,702	4,121,285	4,550	4,343,743	4,645	4,489,639	4,755	4,609,672
	計	5,136	3,957,707	5,260	4,128,218	5,055	4,350,074	5,146	4,496,584	5,295	4,652,835

4 内航船の隻数と船舶の大型化

隻数はここ数年5,100～5,200隻で推移しているが年々大型化が進んでおり、内航船舶全体の平均総トン数は前年度に比べ0.6%増となっている。

出典：国土交通省海事局



5 船型別状況

隻数比で100総トン以上の中に占める499総トン以下は61.1%、1,000総トン以上は19.3%を占める。
また船型の大型化が年々進み内航船舶全体の平均総トン数は10年前に比べ22.9%の大型化がみられる。

出典：国土交通省海事局

船 型	2016年3月31日				2026年3月31日											
	隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		油送船(注)				貨物船(注)				合 計			
					隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)		隻数 (構成比%)		総トン数 (構成比%)	
～19G/T	1,421	34.0	20,137	1.2	93	7.8	1,559	0.1	1,369	33.3	19,520	0.6	1,462	27.6	21,079	0.5
20～99G/T	339		23,605		119	10.0	9,606	0.7	135	3.3	8,842	0.3	254	4.8	18,449	0.4
100G/T～199G/T	775	15.0	133,639	3.6	158	13.3	26,650	2.1	367	8.9	61,753	1.8	525	9.9	88,403	1.9
200G/T～299G/T	308	5.9	79,397	2.1	34	2.9	9,132	0.7	353	8.6	93,642	2.8	387	7.3	102,774	2.2
300G/T～399G/T	192	3.7	67,247	1.8	76	6.4	26,455	2.1	122	3.0	42,022	1.2	198	3.7	68,477	1.5
400G/T～499G/T	1,031	19.9	505,252	13.7	248	20.9	121,720	9.4	830	20.2	407,848	12.1	1,078	20.4	529,568	11.4
500G/T～699G/T	174	3.4	111,132	3.0	43	3.6	24,952	1.9	140	3.4	84,661	2.5	183	3.5	109,613	2.4
700G/T～999G/T	415	8.0	336,967	9.1	227	19.1	189,672	14.7	291	7.1	230,629	6.9	518	9.8	420,301	9.0
1,000G/T～1,999G/T	129	2.5	190,272	5.1	28	2.4	43,356	3.4	170	4.1	241,844	7.2	198	3.7	285,200	6.1
2,000G/T～2,999G/T	66	1.3	172,081	4.7	19	1.6	48,537	3.8	65	1.6	164,105	4.9	84	1.6	212,642	4.6
3,000G/T～4,499G/T	181	3.5	667,601	18.1	134	11.3	503,827	39.1	76	1.9	279,682	8.3	210	4.0	783,509	16.8
4,500G/T～6,499G/T	62	1.2	317,565	8.6	4	0.3	18,351	1.4	65	1.6	349,221	10.4	69	1.3	367,572	7.9
6,500G/T～	88	1.7	1,072,953	29.0	6	0.5	265,533	20.6	123	3.0	1,379,714	41.0	129	2.4	1,645,247	35.4
合 計	5,181	100.0	3,697,847	100.0	1,189	100.0	1,289,350	100.0	4,106	100.0	3,363,485	100.0	5,295	100.0	4,652,835	100.0
うち100G/T以上	3,421	66.0	3,654,106	98.8	977	82.2	1,278,185	99.1	2,602	63.4	3,335,123	99.2	3,579	67.6	4,613,307	99.2
平均G/T	714				1,084				819				879			

(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、通関前の塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。 ②20総トン未満の営業船を含む。
③ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。
④単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。

6 船齢別状況

内航船舶を船齢別にみると7年未満が隻数比15.0%、総トン数比20.6%となっている。14年以上の老齢船は隻数比66.4%、総トン数比47.3%。

出典：国土交通省海事局

船 齢	隻数(構成比%)						総トン数								
	油送船(注)		貨物船(注)		合 計		油送船(注)			貨物船(注)			合 計		
	隻数	構成比 (%)	隻数	構成比 (%)	隻数	構成比 (%)	総トン数 (千トン)	平均 トン 数	構成比 (%)	総トン数 (千トン)	平均 トン 数	構成比 (%)	総トン数 (千トン)	平均 トン 数	構成比 (%)
新造船	19	1.6	67	1.6	86	1.6	25,684	1,352	2.0	81,963	1,223	2.4	107,647	1,252	2.3
1～7	220	18.5	488	11.9	708	13.4	228,198	1,037	17.7	623,050	1,277	18.5	851,248	1,202	18.3
7～14	288	24.2	699	17.0	987	18.6	517,644	1,797	40.1	973,996	1,393	29.0	1,491,640	1,511	32.1
14～	662	55.7	2,852	69.5	3,514	66.4	517,824	782	40.2	1,684,475	591	50.1	2,202,299	627	47.3
合 計	1,189	100.0	4,106	100.0	5,295	100.0	1,289,350	1,084	100.0	3,363,484	819	100.0	4,652,835	879	100.0

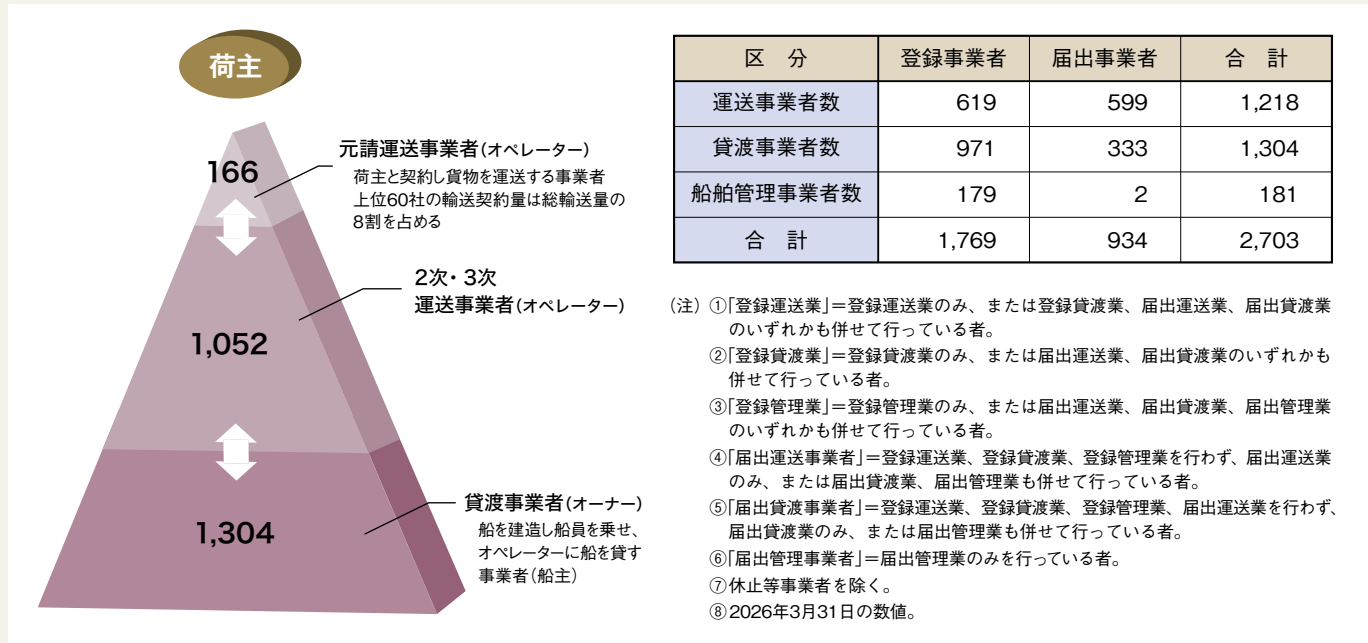
(注) ①内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかわる石油製品用許認可船を含まない。 ②年齢不詳船舶を除く。
③20総トン未満の営業船を含む。 ④ここでは油送船に油送船、特殊タンク船の数値の合計を、貨物船にセメント専用船、自動車専用船、土・砂利・石材専用船、その他貨物船の数値の合計を計上している。 ⑤単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計が一致しない場合がある。 ⑥2026年3月31日現在の数値。

7 内航海運事業者数

事業者数は2,964。このうち休止等事業者が261、営業事業者は2,703。

内訳は登録事業者数では運送事業者が619、貸渡事業者が971、船舶管理事業者が179の計1,769。届出事業者では、運送事業者が599、貸渡事業者が333、船舶管理事業者が2の計934となっている。

出典：国土交通省海事局、日本内航海運組合総連合会



8 登録事業者数

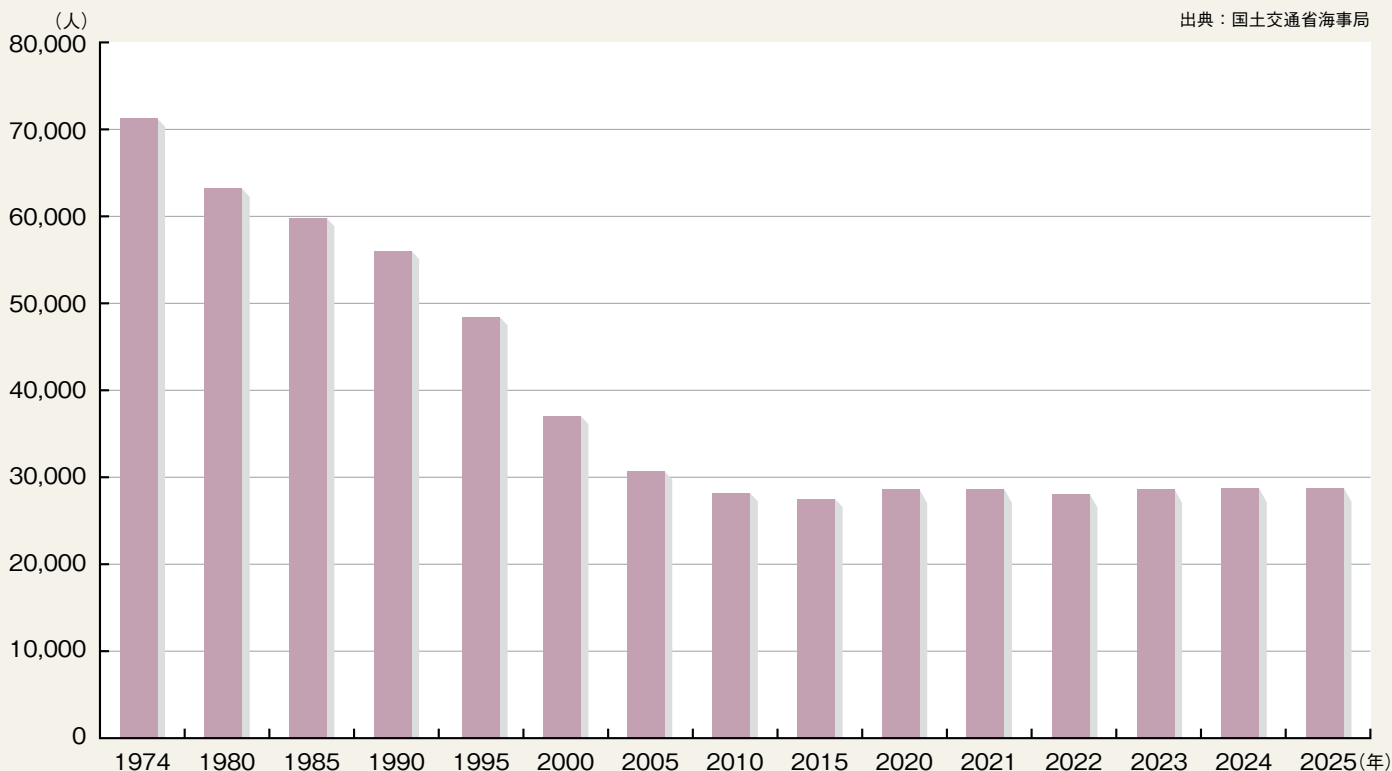
出典：国土交通省海事局

年 月 日	運送事業者数	貸渡事業者数	船舶管理事業者数	合 計	備 考
1967年3月31日	9,149	1,792		10,941	1967年4月1日許可制移行
1970年3月31日	1,175	9,129		10,304	1969年10月1日許可制完全実施
1972年3月31日	897	6,057		6,954	1971年8月1日許可対象を100G/T以上に変更
1975年3月31日	901	6,051		6,952	1975年度以降、実事業者数
1980年3月31日	794	5,322		6,116	
1985年3月31日	750	4,868		5,618	
1990年3月31日	725	3,463		4,188	1990年度以降、実事業者数(休止等事業者を除く)
1995年3月31日	712	3,124		3,836	
2000年3月31日	680	2,671		3,351	
2005年3月31日	613	2,206		2,819	2005年4月1日登録制移行
2010年3月31日	701	1,686		2,387	
2015年3月31日	641	1,395		2,036	
2020年3月31日	619	1,209		1,828	
2022年3月31日	613	1,181		1,794	
2023年3月31日	620	994	185	1,799	2022年4月1日船舶管理業の登録追加
2024年3月31日	597	987	173	1,757	
2025年3月31日	603	975	175	1,753	
2026年3月31日	619	971	179	1,769	

1 内航船員数

内航船員数は貨物船と旅客船の船員を合わせて、28,753人である。

出典：国土交通省海事局



(単位：人)

年	1974	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
内航船員数	71,269	63,208	59,834	56,100	48,333	37,058	30,762	28,160	27,490	28,595	28,625	28,097	28,625	28,713	28,753

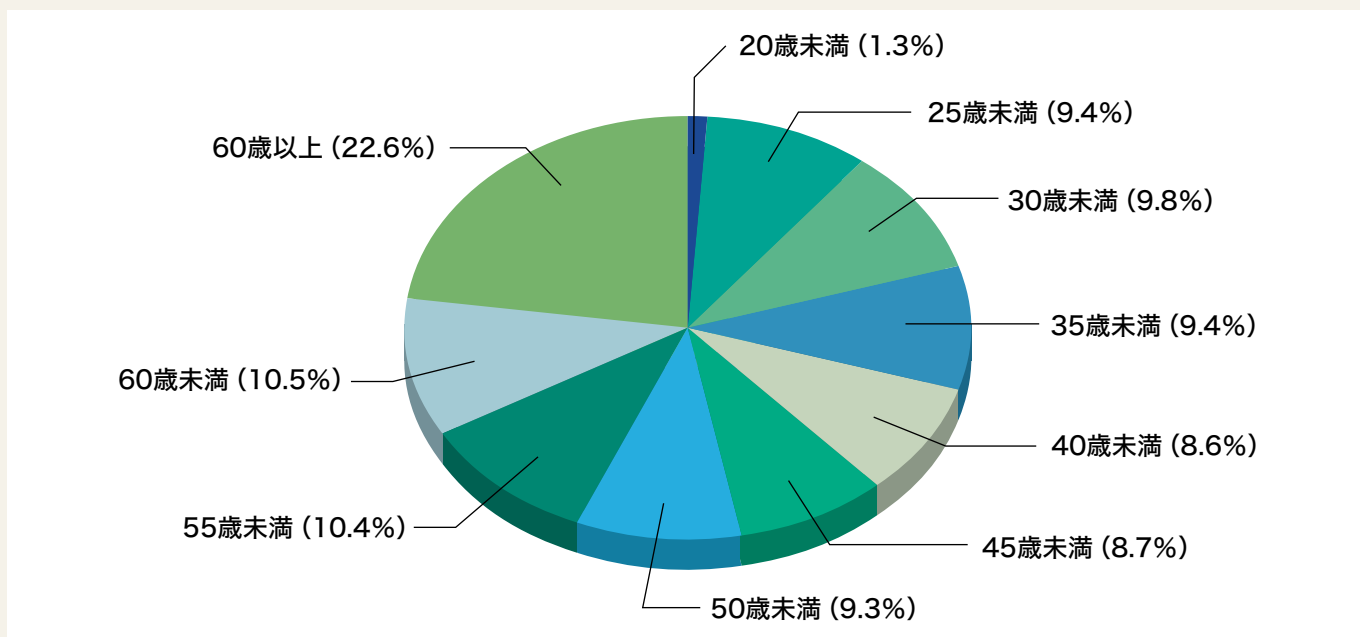
(注) ①海事局調べによる(2005年までは国土交通省「船員統計」による)。

②船員数は乗組員数と予備船員数を合計したものであり、わが国の船舶所有者に雇用されている船員である。

2 内航船員の年齢構成

50歳以上の割合が約44%であるが、30歳未満の若年船員の割合は一定を保っている。

出典：国土交通省海事局



(注) ①2025年10月現在。

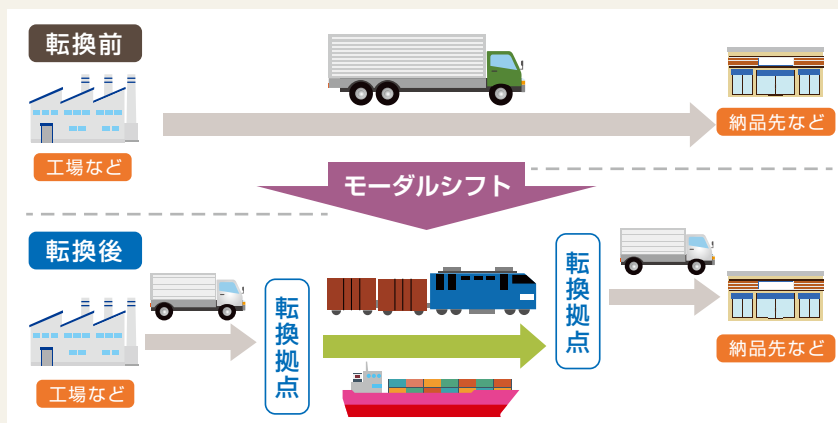
②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

1 GHG削減目標達成に向けた内航海運の取り組み

(1) モーダルシフト

船舶は輸送効率が良く環境に優しい輸送モードであり、また近年のトラック運転手不足等を背景に、海運へのモーダルシフトを更に推進することが求められている。モーダルシフトの重要な受け皿である中距離フェリー・RORO船航路においては、近年新規航路開設や代替建造等による輸送力増強が図られている。

出典：国土交通省海事局



(2) 海運モーダルシフト大賞

エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会(日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会、フェリー・RORO船・コンテナ船・自動車専用船の事業者及び国土交通省で構成)は、海上貨物輸送を一定以上利用してCO₂削減に取り組んだ荷主、物流事業者を選定して、エコシップマークの使用を2年間認めている。また、国土交通省は、特に環境負荷の低減に貢献したと認められた荷主・物流事業者を選定して海事局長表彰を行い、さらにその中で革新的な取り組みを行い、最も貢献度の高い事業者には、「海運モーダルシフト大賞」を授与している。

(3) GHG削減の取り組み

内航海運のGHG削減の取り組みは、パリ協定の枠組み内で実施している。日本政府の後押しを受けつつ、削減目標に向け対応を進めている。

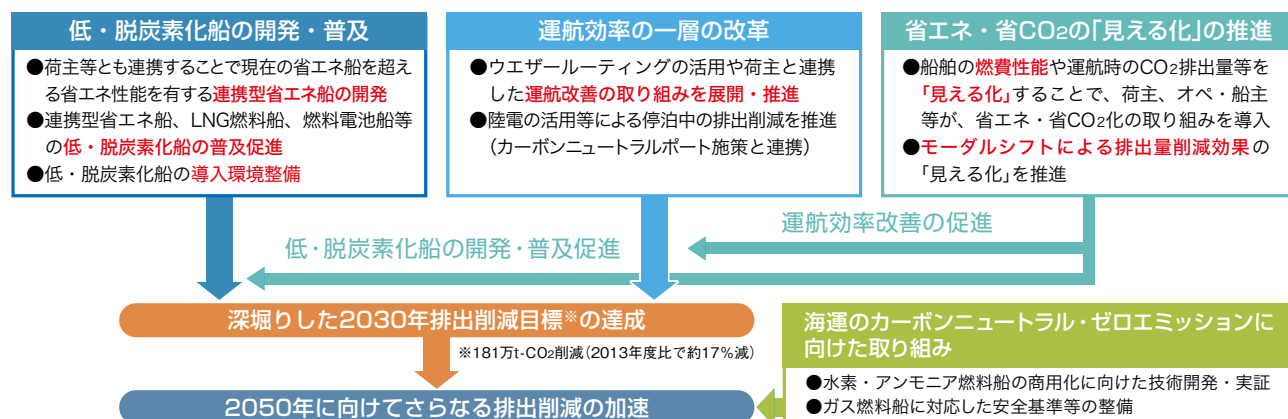
出典：日本船主協会

内航海運各社による 主な取り組み例	日本内航海運組合 総連合会による 主な取り組み例	国・関係機関による 主な取り組み例	産官学連携による 主な取り組み例	荷主企業による モーダルシフト推進
● 既存船の減速運航 ● 省エネ船型や高効率エンジン、省エネ技術等の積極的導入 ● DX技術の活用による運航効率化	● 「経団連カーボンニュートラル行動計画」への参画 ● 国による各種支援策	● 国土交通省による「内航船舶省エネルギー格付制度」 ● 省エネ船型や高効率エンジン、省エネ技術等の積極的導入 ● (独)鉄道・運輸機構(JRTT)による省エネ内航船等促進に向けた支援	● 国土交通省「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」における産官学共同の検討	● モーダルシフトの推進

さらなる低・脱炭素化に向けた課題を洗い出し、産官学連携で今後の脱炭素化に向けた方策を検討している。

出典：日本船主協会

【取り組むべき施策の方向性】



海事産業群（海事クラスター）

1 わが国海事産業群の構成

海運業は、造船業及び船用工業とともにわが国海事産業群の中心的存在。

作成：（公財）日本海事センター



2 わが国海事産業群の規模

海事産業群全体の付加価値額は4兆4,471億円、生産額は11兆6,662億円、従事者数は中核的海事産業で約21万人。（総務省 令和2年（2020年）産業連関表 取引基本表及び雇用表に基づく推計）

作成：（公財）日本海事センター

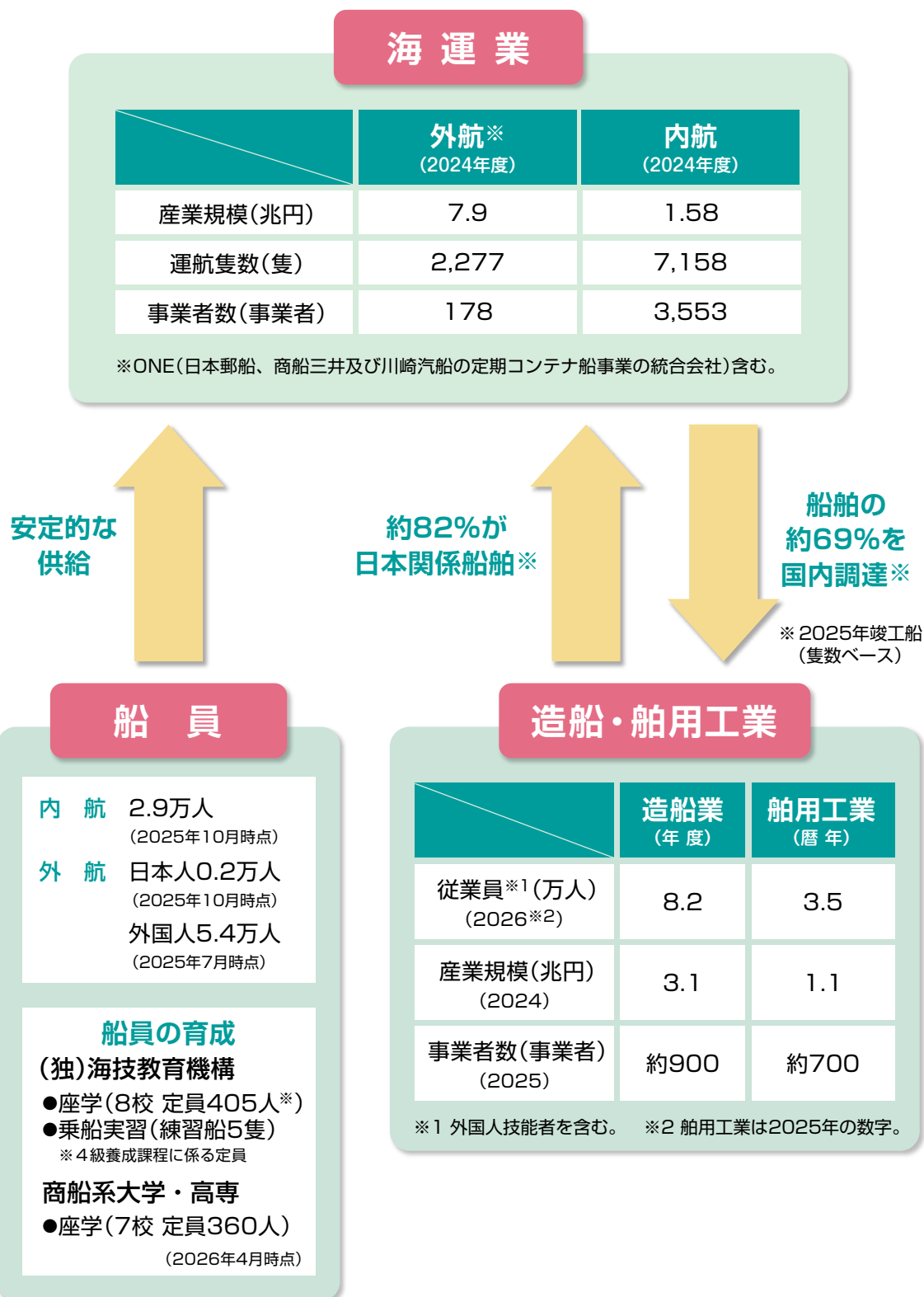
	中核的海事産業			関連産業・隣接産業	全 体
	造船業	海運業	港湾運送業		
付加価値額(億円)	6,976	8,021	8,918	20,556	44,471
生 産 額(億円)	23,192	40,211	14,461	38,798	116,662
従 事 者 数 (人)	83,702	59,920	69,453	216,582	429,657

（注）産業連関表における「船舶・同修理」を造船業、「外洋輸送」及び「沿海・内水面輸送」を海運業、「港湾運送」を港湾運送業としている。これらの産業と取引がある他産業全てを関連産業・隣接産業とし、各産業との取引シェアに応じて海事産業群関連分を推計している。

3 わが国の海運業と造船業等の相関図

日本の海事産業群は、海運業と造船・船用工業の強い結びつきが中心となっている。

出典：国土交通省海事局



日本の外航海運の歴史

外航海運年表

西暦		1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968		
元号		昭 22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43		
時代区分		復興金融公庫・船舶公団方式			見返資金融資			朝鮮戦争後不況～スエズブーム				スエズブーム後の長期不況							企業集約再建整備						
外航トピックス		☆第1次(22年9月)～第4次(24年2月)計画造船(復興金融公庫融資による船舶公団の共有建造方式) ☆日本海運協会解散、日本船主協会創立(海運の民間還元を実現)(22年6月) ☆日本船主協会、社団法人として設立認可(23年10月) ☆総司令部の司令により、大型タンカー9隻がベルシャ湾岸重油積み取りに出航(戦後初の遠洋不定期航路)(23年4月)			☆海上運送法の公布(24年6月) ☆海運民営還元(25年4月) ☆日本船のパナマ運河通航許可(25年8月) ☆日本船の北米諸港向け不定期船配船許可(25年8月) ☆大阪商船の南米定期航路開設許可(戦後初の遠洋定期航路)(25年11月) ☆第5次(24年)～第8次(27年)計画造船(米国対日援助見返資金の導入)(27年4月28日 独立達成により廃止) ☆船舶特別償却制度創設(26年) ☆バンコク、インド、パキスタン、ニューヨーク、シアトル、ラングーン、カルカッタおよび韓国の各定期航路開設許可(26年) ☆日本郵船の欧州定期航路開設許可(27年)			☆日本開発銀行融資の開始(28年～) ☆利子補給制度の開始(28年～) ☆三井船舶、東廻り世界一周航路開始(28年3月)				☆利子補給制度の停止(32年) ☆日本船主協会、国際海運会議所(ICS)(32年4月)・国際海運連盟(ISF)に加入(32年5月) ☆ロイズ船級協会、1957年世界造船の進水高実績で日本が第一位と発表(33年1月) ☆日本最初の鉱石専用船「新田丸」(照国海運)が竣工(33年1月) ☆日ソ定期航路民間協定調印(33年) ☆世界最大のタンカー(当時)「日章丸」(13万重量トン、出光タンカー)進水(37年7月) ☆利子補給制度の復活(35～49年) ☆再建整備二法(海運業の再建整備に関する臨時措置法、外航船舶建造融資利子補給および損失補償法および日本開発銀行に関する外航船舶建造融資利子補給臨時措置法の一部を改正する法律)の公布(38年7月) ☆第19次(38年度)計画造船から対象が集約企業のみに限定							☆集約体制の発足(39年4月) ☆ニューヨーク航路運営会社発足(39年4月) ☆外航中小船主労務協会発足(40年9月) ☆世界最大のタンカー(当時)「東京丸」(15万重量トン、東京タンカー)進水(40年9月) ☆全日本海員組合、労働協約改定要求で長期スト(40年11月～41年1月30日) ☆海上コンテナ輸送体制決定(41年12月) ☆京浜・阪神外貿埠頭公団設立(42年10月) ☆邦船コンテナ輸送開始(北米西岸)(43年8月) ☆日本初のコンテナ船「箱根丸」(日本郵船)、ロサンゼルスに向け東京港を出航(43年9月) ☆シーランド(米国)がフルコンテナ船により欧州航路開始(41年)						
日本の外航海運政策 (海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)					＊海運造船合理化審議会「今後の船腹拡充方策如何」、「海運の経営力強化に関する方策如何」、「建造船価の低減に関する方策如何」答申(27年11月)							＊海運造船合理化審議会「今後における船舶の拡充ならびに海運企業の経営基盤の強化に関する方策について」答申(33年8月) ＊海運造船合理化審議会「わが国海運の国際競争力強化のための具体的方策について」答申(34年11月) ＊海運造船合理化審議会「国民所得倍増計画に基づく経済成長に対応し、外航船腹を飛躍的に拡大する必要があると思われる。日本海運の現状を考慮し、この目標を達成するための具体的方策をうかがいたい」答申(36年11月) ＊海運造船合理化審議会「海運対策について」建議(37年12月)							＊海運造船合理化審議会「わが国の海上コンテナ輸送体制の整備について」答申(41年9月) ＊海運造船合理化審議会「海運業の再建整備計画期間の終了を控えて今後の海運対策は如何にあるべきか」答申(43年11月)						
一般トピックス		★「傾斜生産方式(石炭・鉄鋼重点主義)」の導入(21年12月 第1次吉田内閣)			★為替レート設定(1ドル＝360円)(24年4月) ★朝鮮戦争勃発(25年6月) ★日本開発銀行発足(26年5月) ★復興金融公庫解散(27年1月)			★朝鮮戦争休戦協定(28年7月) ★経済白書「もはや戦後ではない」(31年7月) ★スエズ運河閉鎖(31年11月)				★スエズ運河再開(32年4月) ★「国民所得倍増計画(36～45年度)」を決定(35年12月)							★日本OECD加盟、IMF8条国へ移行(39年4月) ★米国、北ベトナム爆撃開始(39年8月) ★東海道新幹線開業(39年10月) ★東京オリンピック(39年10月) ★中東戦争勃発に伴いスエズ運河閉鎖(42年6月)						
船舶建造	利子補給(対開銀)	—	—	—	—	—	—	↔		—	—	—	—	—	—	←									
	利子補給(対市中)	—	—	—	—	—	—	↔				—	—	—	←										
	計画造船建造量(隻)	51	36	42	35	48	36	37	19	19	34	46	25	19	16	27	13	18	41	65	75	56	57		
	計画造船建造量(千GT)	78	95	275	243	374	293	312	154	184	314	415	257	180	192	548	393	567	1,209	1,825	1,909	2,033	2,308		
	建造実績(隻)			70	76	87	97	122	180	158	297	420	452	503	653	627	564	699	699	699	733	905	1,118		
	建造実績(千GT)			118	232	430	513	731	433	561	1,538	2,309	2,234	1,728	1,839	1,719	2,073	2,269	3,764	4,886	6,495	7,217	8,349		
日本商船隊	日本船(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	371	385	433	523	606	641	683	726	760	767	803	876	963	1,278		
	外国用船(隻)									27	60	88	40	59	120	142	110	94	142	216	227	237	296		
	合計(隻)	17	17	16	82	109	254	304	348	398	445	521	563	665	761	825	836	855	909	1,019	1,103	1,200	1,574		
	合計(千GT)																						19,420		
	合計(千D/W)																						31,624		
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	1.8	1.8	2.6	3.1	3.6	5.1	4.0	5.7	7.7	8.2	7.7	8.7	9.5	11.1	11.1	13.2	16.0	17.6	23.4	24.8	24.9	30.4		
	積取比率(輸出)	81.7%	69.2%	33.8%	17.3%	26.6%	31.6%	37.7%	43.3%	43.5%	51.0%	58.5%	64.4%	60.8%	56.3%	58.6%	58.4%	55.7%	57.9%	44.1%	44.2%	47.3%	54.2%		
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	4.5	7.4	12.8	10.5	20.7	23.7	31.3	33.5	36.7	46.5	58.7	49.1	65.0	87.6	115.2	120.7	144.6	173.8	199.4	229.8	284.9	330.4		
	積取比率(輸入)	8.0%	8.4%	11.4%	26.8%	32.6%	45.5%	43.0%	46.7%	52.1%	52.9%	48.0%	61.1%	57.8%	55.9%	50.3%	55.2%	55.6%	54.8%	56.5%	58.2%	57.5%	59.4%		
経済	GDP(対前年比)	10.0%	16.4%	3.9%	12.2%	13.5%	10.5%		3.3%	7.9%	7.5%	7.8%	6.2%	9.4%	13.1%	11.9%	8.6%	8.8%	11.2%	5.7%	10.2%	11.1%	11.9%		
	為替レート(円/ドル)		270.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00		
船社状況	大手船社数(社)														12	12	12	12	6	6	6	6	6		
	売上高(百万円)														161,582	175,573	180,358	202,808	244,811	283,682	336,116	379,919	431,060		
	経常利益(百万円)														3,129	2,021	369	6,727	13,423	14,958	26,744	29,016	26,550		
	配当社数(社)														1	1	0	0	0	3	4	6	6		

(注) 計画造船建造量は海事産業研究所編「続 日本海運戦後助成史」(1985年)、建造実績(100GT以上)はIHS(旧ロイド船級協会)「WORLD FLEET STATISTICS」、令和3年はClarksons「World Shipbuilding Statistics」、令和4年からClarksons Reserch「World Shipyard Monitor」。日本商船隊船腹量は、昭和42年までが3,000総トン以上、同43年以降が2,000総トン以上で、海事産業研究所「前掲文献」及び日本海事広報協会「数字でみる日本の海運・造船」(各年版)等より。輸送活動は日本船主協会「海運統計要覧」より。なお、昭和22年から同30年までの日本商船隊輸送量及び積取比率は日本籍船の数字。GDP(実質)は、経済企画庁「日本の経済統計」及び内閣府「統計情報・調査結果」より。為替レートは、「国際統計要覧」及び「世界の統計」、三菱UFJリサーチ&コンサルティングより。船社状況は、各社「有価証券報告書」より。

外航海運年表

西暦		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
元号		44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
時代区分		新海運政策						オイルショック後不況				緊急整備対策			三部門同時不況			
外航トピックス		☆世界最大のタンカー（当時）「日石丸」(37万2,400 重量トン、東京タンカー)進水(46年4月) ☆ニューヨークコンテナ航路開始。ニューヨークコンテナ航路の邦船協調5社による第1船「東米丸」(山下新日本汽船)出航(47年8月) ☆第25次(44年度)計画造船から非集約会社も融資対象に(集約企業とは融資比率に格差あり) ☆全日本海員組合、労働協約改定要求で長期スト(47年4～7月) ☆世界最大のタンカー（当時）「グロブティック・トウキョウ」(48万3,644重量トン)進水(47年10月)						☆世界最大のタンカー（当時）「日精丸」(48万4,337 重量トン、東京タンカー) 竣工(50年6月) ☆日ソ民間海運会議でシベリア・ランド・ブリッジ（SLB）への日本船参加が実現(50年) ☆初の商用海事通信衛星「MARISAT」、大西洋上に打ち上げ(51年2月) ☆海洋2法(領海法、漁業水域暫定措置法)成立（52年5月） ☆国旗差別対抗法成立(52年5月) ☆マラッカ・シンガポール海峡沿岸3カ国、同海峡通航分離方式を策定(52年8月) ☆タンカー備蓄(53年10月) ☆第31次(50年度)計画造船から集約・非集約企業の融資比率格差廃止 ☆利子補給制度の停止 ☆政府、仕組船買い戻しを含む国際収支円高対策を決定(53年4月)				☆船員制度近代化委員会発足(54年4月) ☆利子補給制度の復活(54～56年) ☆非集約企業も利子補給の対象に(54年) ☆新パナマ運河条約発効(54年10月) ☆世界初の省エネ帆装商船「新愛徳丸」（1,600重量トン）進水(55年8月) ☆スエズ運河拡張第1期工事が完成、15万トンのタンカーが満載航行可能に（55年12月） ☆外航二船主団体と全日本海員組合、ヘルンシャ湾内の北緯29度30分以上の海域への就航を見合わせることを確認（56年2月）			☆利子補給制度の打ち切り(57年) ☆船員法・船舶職員法の改正（運航士制度の創設）（57年5月） ☆INMARSAT、国際海事衛星通信サービスの提供を開始(57年2月) ☆第3次国連海洋法会議第11会期を開催、国連海洋法条約を採択(57年3月) ☆政府、STCW条約を批准(1993年4月28日発効）（57年5月） ☆政府、国連海洋法条約に署名(58年2月) ☆日本初のLNG船「尾州丸」(7万重量トン、川崎汽船)就航(58年8月) ☆ロンドンの保険業界、船舶戦争保険の基本料率を一挙に4倍引き上げ(58年10月) ☆三光汽船倒産(60年8月)			
日本の外航海運政策 (海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)		*海運造船合理化審議会「最近における経済動向及びその将来にわたる見通しに基づくわが国外航海運に関する対策如何」答申（45年11月） *海運造船合理化審議会「最近におけるわが国外航海運をめぐる環境の変化にかんがみ、今後の外航海運対策はいかにあるべきか」答申(49年12月)						*海運造船合理化審議会海運対策部会小委員会「今後の外航海運政策について」中間報告(53年6月)				*海運造船合理化審議会「今後長期にわたる我が国外航海運政策はいかにあるべきか」答申(55年3月)			*海運造船合理化審議会「今後の外航海運政策のあり方について」答申(60年6月)			
諸外国海運政策		○定期船同盟行動憲章条約の採択(49年4月)													○1984年米国海運法の成立(米国)(59年) ○マン島における国際船舶制度の導入(英国)(59年)			
一般トピックス		★ニクソンショック(46年8月) ★スミソニアン協定(1ドル＝360円→308円に設定)(46年12月) ★変動為替相場制への移行(48年2月) ★オイルショック(第1次石油危機)(48年11月)						★ベトナム戦争終結(50年4月) ★スエズ運河8年ぶりに再開(50年6月) ★第2次石油危機(53年秋)				★イラン・イラク紛争(55年9月)			★プラザ合意(円高の進行)(60年9月)			
船舶建造	利子補給(対開銀)							—	—	—	—				—	—	—	—
	利子補給(対市中)							—	—	—	—				—	—	—	—
	計画造船建造量(隻)	57	45	41	37	25	25	14	10	12	9	32	31	25	16	19	25	17
	計画造船建造量(千GT)	2,474	2,624	3,218	3,304	1,985	1,940	945	165	258	302	1,627	1,839	1,802	679	998	1,565	1,215
	建造実績(隻)	1,113	1,037	992	885	1,080	1,045	930	912	1,107	1,046	993	943	839	800	755	902	817
	建造実績(千GT)	9,168	10,100	11,132	12,857	14,751	16,894	16,991	15,868	11,708	6,307	4,697	6,094	8,400	8,163	6,670	9,711	9,503
日本商船隊	日本船(隻)	1,424	1,508	1,531	1,580	1,506	1,427	1,317	1,274	1,234	1,204	1,188	1,176	1,173	1,175	1,140	1,055	1,028
	外国用船(隻)	236	462	592	655	820	973	1,152	1,142	1,174	190	1,200	1,329	1,232	1,165	1,035	1,080	1,407
	合計(隻)	1,660	1,970	2,123	2,235	2,296	2,400	2,469	2,416	2,408	2,494	2,388	2,505	2,405	2,340	2,175	2,135	2,435
	合計(千GT)	22,926	28,215	34,243	40,508	48,340	54,578	59,488	62,938	62,830	65,317	63,021	65,227	61,940	62,468	57,193	57,015	62,161
	合計(千D/W)	37,803	47,007	57,794	69,051	83,439	94,839	105,100	112,441	111,966	116,840	112,691	115,205	108,478	109,338	99,428	97,759	105,652
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	36.8	40.0	50.1	49.6	51.2	63.6	61.1	71.0	73.1	73.5	76.0	76.5	77.3	75.9	83.2	84.0	81.8
	積取比率(輸出)	56.1%	54.6%	52.0%	49.2%	42.7%	48.4%	53.8%	54.5%	52.8%	52.5%	52.3%	54.7%	54.7%	54.0%	51.2%	53.4%	54.0%
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	387.7	467.8	489.2	512.9	601.2	612.5	554.6	576.5	592.7	567.5	618.5	605.6	567.4	559.1	547.4	599.1	593.0
経済	積取比率(輸入)	60.8%	63.0%	65.2%	62.6%	65.9%	66.4%	73.8%	76.2%	73.9%	72.5%	73.0%	71.6%	69.9%	69.3%	69.8%	66.7%	67.6%
	GDP(対前年比)	12.0%	10.3%	4.4%	8.4%	8.0%	－1.2%	3.1%	4.0%	4.4%	5.3%	5.5%	2.8%	2.9%	2.8%	1.6%	3.1%	5.1%
船社状況	為替レート(円/ドル)	360.00	360.00	314.80	302.00	280.00	301.00	296.79	292.80	240.00	194.60	219.14	226.75	220.54	249.05	237.51	237.52	238.54
	大手船社数(社)	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	売上高(百万円)	503,809	631,599	700,769	712,723	1,050,695	1,528,611	1,512,584	1,690,004	1,590,926	1,366,796	1,784,646	2,102,589	2,234,016	2,128,625	1,935,098	2,066,260	1,927,984
	経常利益(百万円)	20,552	50,213	36,786	21,259	65,574	75,196	－7,528	13,942	－17,826	－8,858	39,870	47,272	66,491	16,392	－2,243	17,016	12,419
	配当社数(社)	6	6	6	5	6	6	5	4	4	4	4	5	5	5	3	2	2

外航海運年表

西暦		1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998					
元号		61	62	63	平元	2	3	4	5	6	7	8	9	10					
時代区分		円高不況		平成景気			平成不況（バブル崩壊）					M&A・コンソーシアム再編／国際船舶制度							
外航トピックス		☆中村汽船、協成汽船等円高倒産続出(61年) ☆特定外航船舶解撤促進臨時措置法(61年3月) ☆「特定不況業種、特定不況地域関係労働者の雇用安定に関する特別措置法」に基づく特定不況業種に一般外航海運業(油送船に限る)が指定(1988年には一般外航海運業の全船種に拡大)(61年) ☆USL(米国)倒産(61年11月) ☆国際競争力回復のため、世界で最も少数精鋭化された船(バイオニアシップ)の実現を目指すことで、官公労使が合意(62年) ☆緊急雇用対策実施に伴う離職船員の受け皿機構発足(62年4月) ☆海員の1日あたりの労働時間を一律8時間にする等、船員法を一部改正(63年) ☆昭和海運が中国を除く定期船舶部門から撤退(63年7月) ☆山下新日本汽船・ジャパンラインが定期船舶部門を分離、日本ライナーシステム設立(63年7月) ☆(旧)専属オーナーの統合(オリオン SHIPPING、国際エネルギー輸送等)(元年4月) ☆日本初の本格的な外航クルーズ客船「おせあにつくぐれいす」(昭和海運)ははじめ次々に就航。「クルーズ元年」と言われる(元年) ☆山下新日本汽船とジャパンラインが合併、ナビックスライン設立(元年6月) ☆新たなマルシップ混乗の開始(ただし新造限定)(2年3月) ☆計画造船という用語廃止(2年度より)OECDとの関係 ☆米大統領、タンカーの二重構造義務付けを内容とする Oil Pollution Act 1990(OPA 90)に署名(2年8月)										☆日本郵船が日本ライナーシステムを吸収合併(3年10月) ☆外航中小船主労務協会解散(4年1月) ☆近代化船混乗(5年～) ☆邦船5社グループ、カタール液化ガス社(QLGC)と日本向け液化天然ガス(LNG)の海上輸送に合意(5年10月) ☆政府のCOMEX緊急輸入によるCOMEX輸送実施(5年) ☆政府、油濁2条約(69CLC／71FC)を改正する92年議定書を批准(6年8月) ☆国際海上人命安全条約(SOLAS)締約国会議をロンドンで開催、国際安全管理コード(ISMコード)等を採択(6年) ☆祝日法改正(1996年7月20日から「海の日」が14番目の国民の祝日に)(7年2月)					☆国際船舶制度導入(8年～) ☆国際コンテナ輸送における世界的コンソーシアムの再編(8年1月、10年2月) ☆カタールLNGプロジェクト第1船「アルズバーラ」(大阪商船三井船舶)が中部電力・川越基地に入港(9年1月) ☆ナホトカ号沈没(9年1月)、ダイヤモンド・グレース号原油流出事故(9年7月) ☆米国連邦海事委員会(FMC)制裁発動(9年9月)、邦船3社が課徴金150万ドルを支払う(9年10月) ☆船舶職員法改正：外国人船員承認制度(日本人船長・機関長2名配乗体制が可能)導入(10年5月) ☆日本郵船が昭和海運を吸収合併(10年10月)		
		*海運造船合理化審議会海運対策部会WG中間報告(62年1月) *海運造船合理化審議会海運対策部会WG報告(北米定航問題)(63年6月) *海運造船合理化審議会海運対策部会WG「フラッグینگ・アウトの防止策について」報告(63年12月)					*運輸政策審議会国際部会国際物流小委員会「国際化時代における外航海運のあり方について」答申(3年5月) *船員制度近代化委員会「今後の船員制度近代化のあり方」提言(4年6月) *外航海運・船員問題懇談会「国際船舶制度創設の提言」報告(7年5月)					*海運造船合理化審議会海運対策部会「新たな経済環境に対応した外航海運のあり方」報告(9年5月)							
		○国際船舶制度の導入(ノルウェー)(62年)、(デンマーク)(63年)、(ドイツ)(元年)										○トン数標準税制の導入(オランダ、ノルウェー)(8年) ○自国籍船員の社会保険料軽減、自国籍船員の所得税減免(オランダ)(8年)							
		一般トピックス		★イラン・イラク紛争停戦(63年8月) ★湾岸戦争勃発(2年8月)					★湾岸戦争終結(3年2月) ★阪神・淡路大震災が発生、神戸港の機能停止(7年1月)										
		船舶建造	計画造船建造量(隻)	16	1	2	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
			計画造船建造量(千GT)	1,280	51	166	574	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
			建造実績(隻)	648	710	711	789	760	706	692	714	692	717	687	650	601			
			建造実績(千GT)	8,178	5,749	4,023	5,613	6,663	7,315	7,853	8,932	8,648	9,311	10,149	9,883	10,272			
		日本商船隊	日本船(隻)	957	816	640	532	449	419	376	340	280	218	191	182	168			
			外国用船(隻)	1,292	1,266	1,487	1,470	1,543	1,641	1,637	1,708	1,710	1,781	1,816	1,839	1,802			
合計(隻)	2,249		2,082	2,127	2,002	1,992	2,060	2,013	2,048	1,990	1,999	2,007	2,021	1,970					
合計(千GT)	55,474		54,514	55,369	55,168	57,316	59,914	61,666	62,907	61,050	64,363	65,115	67,381	66,250					
合計(千D/W)	91,691		88,736	89,054	87,937	91,200	95,470	93,056	97,511	93,897	98,739	98,523	103,121	98,989					
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	75.7	71.2	70.7	70.5	70.4	74.8	85.6	91.0	95.3	97.4	94.8	101.9	100.9					
	積取比率(輸出)	48.9%	48.5%	48.7%	46.9%	46.8%	46.3%	46.4%	42.7%	42.7%	39.8%	40.3%	39.4%	43.4%					
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	584.1	603.9	660.7	684.7	699.3	714.5	699.9	704.9	733.1	756.8	757.9	775.9	730.2					
	積取比率(輸入)	69.1%	65.3%	66.8%	67.5%	67.2%	70.6%	71.5%	71.8%	70.1%	70.0%	70.4%	70.2%	71.8%					
経済	GDP(対前年比)	3.0%	3.8%	6.8%	5.3%	5.2%	3.4%	1.0%	0.2%	1.1%	2.3%	3.1%	1.4%	-1.8%					
	為替レート(円/ドル)	168.52	144.64	128.15	137.96	144.79	134.71	126.65	111.20	102.20	94.06	108.78	120.99	130.91					
船社状況	大手船社数(社)	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4					
	売上高(百万円)	1,419,486	1,410,447	1,399,561	1,503,985	1,631,660	1,698,421	1,664,610	1,524,999	1,501,787	1,542,604	1,679,000	1,795,760	1,781,558					
	経常利益(百万円)	-26,837	-1,315	40,031	42,933	28,993	28,474	23,584	4,745	11,086	32,281	35,777	45,770	46,812					
	配当社数(社)	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	3	3					

外航海運年表

西暦		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
元号		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
時代区分		M&A・コンソーシアム再編／国際船舶制度					外航海運好景気					世界金融危機による不況			EU経済危機、世界的船腹過剰	
外航トピックス		☆大阪商船三井船舶とナビックスラインが合併、商船三井発足（11年4月） ☆アロンドラ・レインボー号ハイジャック事件発生（11年10月）、エリカ号フランス沖で折損沈没、油濁事故発生(11年12月) ☆外航労務協会の業務を日本船主協会(外航労務部会)に移管（13年1月） ☆TAJIMA号事件発生（14年4月）					☆国際海運会議所(ICS)と国際海運連盟(ISF)総会、兵庫県淡路島で開催(アジア初)(15年5月) ☆TAJIMA号事件に端を発し、日本国外において日本国民が被害者となった犯罪に対処するための刑法の一部を改正する法律が施行(15年8月) ☆バラスト水管理条約が採択(16年2月) ☆テロ防止対策に関するSOLAS条約(海上人命安全条約)発効 船舶と港湾施設の国際保安コード(ISPSコード)が実施(16年7月) ☆改正油濁損害賠償保障法施行(17年3月) ☆輸出入および港湾手続き簡素化のためのFAL条約を締結(17年9月)			☆与党税制改正大綱(トン数標準税制については、20年度税制改正において具体的に検討する。)(18年12月) ☆水先制度の抜本改革の実現化に向けて改正水先法が施行(19年4月) ☆海洋基本法が施行(19年7月) ☆与党税制改正大綱(日本籍船に係るトン数標準税制を創設する。)(19年12月) ☆トン数標準税制の実施を内容とする海上運送法の一部改正法成立(20年5月) ☆外国人全乗の日本籍船が誕生(20年) ☆ソマリア周辺海域で海賊襲撃事件が頻発(20年)			☆外航海運企業10社に対しトン数標準税制実施(21年4月) ☆香港にて、シップリサイクル条約採択(21年5月) ☆海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律成立（21年6月）		☆新和海运と日鉄海运が合併、NSユナイテッド海運設立（22年10月） ☆改正 STCW 条約発効(24年1月) ☆国際海運におけるCO ₂ 排出規制(世界一律の規制としては他分野に先駆けて初めて。)を導入するための海洋汚染防止条約(MARPOL条約)改正案採択(23年7月) ☆外国人船舶職員承認制度に機関承認制度を導入（23年8月） ☆三光汽船倒産(24年7月) ☆海上運送法の改正(海外子会社が所有する一定の外国船舶を準日本船舶として認定)(24年9月)	
日本の外航海運政策 (海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)							*交通政策審議会「水先制度の抜本改革」答申（17年11月）			*自民党海運・造船対策特別委員会「外航海運税制について」中間とりまとめ(18年6月) *新外航海運政策検討会「今後の外航海運政策」とりまとめ(18年6月) *交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について」答申(19年12月)			*国土交通省 成長戦略発表「日本商船隊の国際競争力強化―トン数標準税制の拡大等―」(22年5月)			
諸外国海運政策		○トン数標準税制の導入(ドイツ)(11年)、(英国)(12年)、(デンマーク)(13年)、(フィンランド、アイルランド)(14年) ○1998年外航海運改革法の成立(米国)(11年) ○済州特別船舶登録制度(韓国)(14年) ○船員の社会保障費軽減(ドイツ)(14年)					○トン数標準税制の導入(フランス、スペイン、ベルギー)(15年)、(米国)(16年)、(韓国、イタリア、インド)(17年) ○フランス新国際船舶制度の導入(17年)			○トン数標準税制の導入(ポーランド)(18年)、(リトアニア)(19年)			○トン数標準税制の導入(キプロス)(22年)、(台湾)(23年)			
一般トピックス							★イラク戦争勃発(15年3月) ★原油価格高騰(15年3月)			★リーマンショック(20年9月)			★政権交代・民主党政権成立（21年9月） ★東日本大震災発生(23年3月) ★IMO事務局長選挙において日本人で初めて関水氏が当選（23年6月） ★政権交代・自公連立政権成立(24年12月) ★第2次安倍内閣は、金融政策・財政政策・成長戦略の「三本の矢」(いわゆるアベノミクス)の経済政策を推進（24年12月）			
船舶建造	建造実績(隻)	446	457	462	397	405	430	469	534	543	562	576	580	593	586	
	建造実績(千GT)	11,052	12,020	12,024	11,957	12,688	14,515	16,434	18,176	17,525	18,656	18,972	20,218	19,367	17,426	
日本商船隊	日本船(隻)	154	134	117	110	103	99	95	95	92	98	107	119	136	150	
	外国用船(隻)	1,842	1,905	1,983	1,878	1,770	1,797	1,914	2,128	2,214	2,555	2,428	2,623	2,672	2,698	
	合計(隻)	1,996	2,039	2,100	1,988	1,873	1,896	2,009	2,223	2,306	2,653	2,535	2,742	2,808	2,848	
	合計(千GT)	67,270	69,138	72,166	69,785	68,973	70,536	80,676	88,880	93,094	104,987	108,797	118,399	120,338	129,153	
	合計(千D/W)	100,750	102,527	107,673	101,859	101,597	103,263	117,662	128,445	136,189	151,754	150,318	166,799	178,565	190,785	
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	102.0	101.7	107.0	119.4	120.7	129.9	134.4	144.4	150.2	153.9	143.6	156.4	149.8	161.1	
	積取比率(輸出)	38.4%	34.4%	31.6%	30.4%	32.2%	32.3%	33.8%	37.9%	37.7%	31.0%	31.3%	28.6%	34.6%	31.3%	
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	748.9	788.0	773.0	762.3	796.1	811.9	815.6	814.6	813.8	816.2	688.9	759.0	752.7	799.0	
	積取比率(輸入)	70.8%	68.4%	66.6%	66.4%	69.7%	67.4%	64.9%	61.8%	64.8%	67.1%	66.5%	61.4%	71.2%	66.4%	
経済	GDP(対前年比)	- 0.3%	3.0%	0.3%	0.1%	1.4%	2.1%	1.8%	1.5%	1.7%	- 1.2%	- 5.9%	4.1%	- 0.2%	1.6%	
	為替レート(円/ドル)	113.91	107.77	121.53	125.39	115.93	108.19	110.22	116.30	117.75	103.36	93.57	87.78	79.81	79.79	
船社状況	大手船社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
	売上高(百万円)	1,697,456	1,835,318	1,892,002	1,910,095	2,125,908	2,442,838	2,798,582	3,171,444	3,964,819	3,728,830	2,479,557	2,931,226	2,718,334	2,944,076	
	経常利益(百万円)	73,481	119,012	81,386	88,173	189,027	339,237	271,727	213,354	454,736	306,940	- 68,193	200,097	- 131,568	- 2,452	
	配当社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	

外航海運年表

西暦		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
元号		25	26	27	28	29	30	31(令元)	2	3	4	5	6	7
時代区分		世界的に船腹過剰が続く／環境規制の強化								脱炭素化／新型コロナウイルス感染症対策			アフターコロナ／世界情勢不透明	
外航トピックス		☆拡充トン数標準税制(準日本船舶制度を導入)施行(25年4月) ☆第2期海洋基本計画が閣議決定(25年4月) ☆2006年のILO海上の労働に関する条約(海上労働条約)批准(25年8月)、日本について発効(26年8月) ☆海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法(民間武装警備員乗船制度導入)施行(25年11月) ☆海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律を改正(26年6月)し、バラスト水管理条約に加入(26年10月) ☆JX日鉱日石タンカーとJX日鉱日石 SHIPPING が合併、JXオーシャン設立(26年4月) ☆船主責任制限法の改正が成立(27年6月) ☆日本船主協会[「新外航海運政策」の早期実現に向けた提言]を公表(27年7月) ☆スエズ運河の拡張工事完了(27年8月) ☆第一中央汽船が民事再生手続を申請(27年9月) ☆パナマ運河で新開門開通、LNG船含む大型船通航可能に(28年6月) ☆「MARPOL条約付属書VI規制」によるSOx(硫黄酸化物)に対する規制強化の開始時期が2020年に決定(28年10月) ☆平成29年度与党税制改正大綱(トン数標準税制について準日本船舶の対象として日本の船主の海外子会社保有船を追加)(28年12月)				☆改正 STCW条約(マニラ改正)完全実施(29年1月) ☆川崎汽船、商船三井、日本郵船の大手3社が定期コンテナ船事業統合新会社、オーシャン ネットワーク エクスプレスを設立(29年7月) ☆船舶バラスト水規制管理条約が発効(29年9月) ☆準日本船舶が適用対象となった、新たなトン数標準税制が開始(30年4月) ☆第3期海洋基本計画が閣議決定(30年5月) ☆運送や海商に関する規定「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が成立(30年5月) ☆米中貿易摩擦により、中国発コンテナ荷動きの落ち込み拡大等海運業界への影響が広がる(元年) ☆防衛省設置法に基づく「調査・研究」を目的とした、中東地域への自衛隊派遣を閣議決定(元年12月)				☆新型コロナウイルス対策としての各国政府の出入国規制や移動制限により、船員交代に甚大な影響(2年) ☆米中貿易摩擦・新型コロナウイルスなどの影響により世界的に船の輸送用コンテナ不足が発生(2年) ☆ばら積み船がモーリシャス沖で座礁、バンカーオイル油濁事故(2年7月)。 ☆スエズ運河で大型コンテナ船が座礁(3年3月) ☆日本船主協会が2050年GHGネットゼロへの挑戦を表明(3年10月) ☆コンテナ港湾の混雑とコロナ禍での移動制限に伴う船員交代の遅延が継続(3年) ☆新型コロナウイルスの影響に端を発する内陸・港湾の混雑を受けた海上物流の需給逼迫によるコンテナ船運賃の高騰と円安によって、オーシャン ネットワーク エクスプレスが過去最高の利益を計上。同社からの配当収入を通じて川崎汽船、商船三井、日本郵船の2022年3月期決算も過去最高を記録(4年) ☆スエズ・パナマ両運河で、通航料の値上げを発表(4年) ☆商船三井などのコンソーシアムが世界で初めて商業運航コンテナ船の無人運航実証実験に成功(4年)			☆第4期海洋基本計画が閣議決定(5年4月) ☆IMOが2050年ごろまでのネットゼロを目指す「2023 IMO GHG削減戦略」を採択(5年7月) ☆パナマ運河の渾水の影響により通航隻数が大幅に制限(5年7月) ☆イエメンの武装勢力ホーシー派が商船に対する攻撃を開始。自動車専用船が紅海イエメン沖でハイジャックされる(5年11月) ☆EU排出権取引制度(EU-ETS)の海運への適用が開始(6年1月) ☆「電波法関係審査基準の一部改正」が施行、衛星通信に関する規制が緩和し、航海中の船舶の通信環境が改善(6年2月) ☆中東紛争の影響により、日本関係船も紅海を回避し、喜望峰経由の迂回航路を選択、コンテナ船、自動車船の運賃上昇につながる(6年) ☆水素エンジン開発の拠点として「水素エンジンR&Dセンター」が広島県常石造船内に設置(6年9月) ☆シブプリサイクル条約が発効(7年6月) ☆日本船主協会が国土交通省に対し、日本籍船保有に係る新制度の抜本的な改善を要望(7年6月) ☆外航海運3社と日本船主協会が、海技教育機構へ大型練習船の寄贈を検討(7年7月) ☆IMO第2回臨時MEPC会合でGHG削減中期対策の採択を1年延期(7年10月) ☆日本の造船業再生へ向けて、日本船主協会、日本造船工業会、日本中小型造船工業会、日本船用工業会の4団体が国土交通大臣等に「我が国造船業再生に向けたお願い」を提出(7年10月)、基金創設等が実現(7年12月)	
日本の外航海運政策 (海運造船合理化審議会答申、交通政策審議会(海事分科会)答申など)										*造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革・内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図る「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」(海事産業強化法)が5月14日成立(3年) *IMO第77回海洋環境保護委員会で日本は「2050年までに国際海運のGHG排出を全体としてゼロにすること」を新たな目標とするよう米国ほか3カ国共同提案(3年11月)			*「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」が最終とりまとめを公表。「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱を推進し、サプライチェーンの強靱化等を図る(6年2月) *今後の船員や海技者の確保について、官民一体となった検討を行う「海技人材の確保のあり方に関する検討会」と「(独)海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会」が開始(6年) *「経済財政運営と改革の基本方針2025(骨太方針2025)」に、「日本籍船の保有コスト低減を含めた日本船主等の競争力強化」の文言が盛り込まれる(7年6月)	
諸外国海運政策						○トン数標準税制の導入(スウェーデン)(29年)、(ポルトガル)(30年)								
一般トピックス		★COP21「パリ協定」採択(27年12月) ★米大統領選でトランプ氏が勝利(28年12月)				★史上初の米朝首脳会談(30年6月) ★中華人民共和国湖北省武漢市において、新型コロナウイルス関連肺炎の発生が報告(元年12月)				★イギリスがEU離脱(2年1月) ★新型コロナウイルスが世界的流行(2年) ★日本が2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言(2年10月) ★延期されていた東京2020オリンピック・パラリンピック開催(3年7～9月) ★内航海運暫定措置事業が終了(3年8月) ★SDGsの取り組みが本格化(3年) ★ロシアがウクライナに侵攻(4年2月) ★円下落、151円台後半に32年ぶり円安水準(4年10月)			★イスラエルとハマスが軍事衝突(5年10月) ★アメリカ大統領選挙でトランプ前大統領が勝利(6年11月) ★金子国土交通大臣と米国ラトニック商務長官が造船についての協力に関する覚書に署名(7年10月) ★米国通商代表部(USTR)が、中国関係船と非米国建造の自動車船の入港料を対象とする対抗措置を発表(7年5月)。しかし、米中首脳会談の合意を受け、同措置の1年間停止を発表(7年10月)	
船舶建造	建造実績(隻)	540	522	520	514	493	458	493	490	410	268	278	277	284
	建造実績(千GT)	14,588	13,421	13,005	13,309	13,074	14,526	16,215	12,937	10,780	9,600	9,900	9,000	10,100
日本商船隊	日本船(隻)	159	184	197	219	237	261	273	270	273	285	311	323	341
	外国用船(隻)	2,450	2,382	2,364	2,192	2,221	2,235	2,138	1,970	2,010	1,921	1,900	1,954	1,886
	合計(隻)	2,609	2,566	2,561	2,411	2,458	2,496	2,411	2,240	2,283	2,206	2,211	2,277	2,227
	合計(千GT)	118,694	119,899	121,998	117,403	119,425	124,501	123,533	119,840	123,149	115,262	116,051	121,623	119,216
	合計(千D/W)	171,934	173,695	175,965	167,590	173,285	180,254	174,451	169,753	173,050	163,773	163,459	168,642	164,248
輸送活動	海上貿易量(輸出)(百万M/T)	167.3	163.2	169.0	167.7	165.2	161.6	159.7	150.6	155.6	151.8	143.2	139.8	139.8
	積取比率(輸出)	31.1%	35.8%	36.0%	39.3%	41.6%	48.7%	40.5%	38.8%	48.8%	46.7%	44.9%	45.3%	40.5%
	海上貿易量(輸入)(百万M/T)	806.1	795.4	777.7	767.6	767.9	758.2	737.9	665.0	700.6	699.8	656.6	641.3	638.6
経済	GDP(対前年比)	2.0%	0.9%	1.8%	0.7%	1.6%	0.8%	-0.3%	-4.3%	3.6%	1.3%	0.7%	-0.2%	1.1%
	為替レート(円/ドル)	97.60	105.94	121.04	108.79	112.17	110.43	109.05	106.82	109.80	131.43	140.56	151.58	149.71
船社状況	大手船社数(社)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	売上高(百万円)	3,353,523	3,600,961	3,388,969	2,799,341	3,231,036	2,049,652	1,868,926	1,546,630	2,093,825	2,531,195	2,628,232	2,858,348	2,758,897
	経常利益(百万円)	89,275	145,949	64,046	-71,141	88,440	29,290	78,394	102,560	942,835	1,495,215	737,918	734,406	726,894
	配当社数(社)	3	3	3	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3

日本の海運 SHIPPING NOW 2026-2027

協 力 | (一社)日本船主協会
www.jsanet.or.jp
(公財)日本海事センター
www.jpmac.or.jp

編集・発行 | (公財)日本海事広報協会
www.kaijipr.or.jp
〒104-0043 東京都中央区湊2-12-6
TEL 03-3552-5034 FAX 03-3553-6580



本冊子のダウンロードは
こちらから