【参考 2】

〇世界と日本の経済規模の推移①

〇世界と日本の経済規模の推移②

〇世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送量の割合の推移

〇世界における日本の海上輸出入貨物量・GDPの割合の推移

〇日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移（輸出）

〇日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移（輸入）

〇日本商船隊の輸送量の内訳

〇日本商船隊に占める日本籍船の推移

〇コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と日本の状況

〇国際コンテナ戦略港湾（京浜・阪神）に寄港する欧州・北米航路

〇日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況

〇日本と海外主要港における自動化技術等の導入状況

〇内航船舶の構成（船型別）

〇内航船舶の構成（船齢別）

〇内航海運の事業者数

〇日本の船員について

〇海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ（概要）

〇世界の商船建造量の推移

〇日本船主の発注と日本造船所の建造量

〇日本造船所の受注量と手持ち工事量の推移

〇日本の造船業の就労者数等の推移

〇舶用工業の動向

〇船舶解撤量の推移

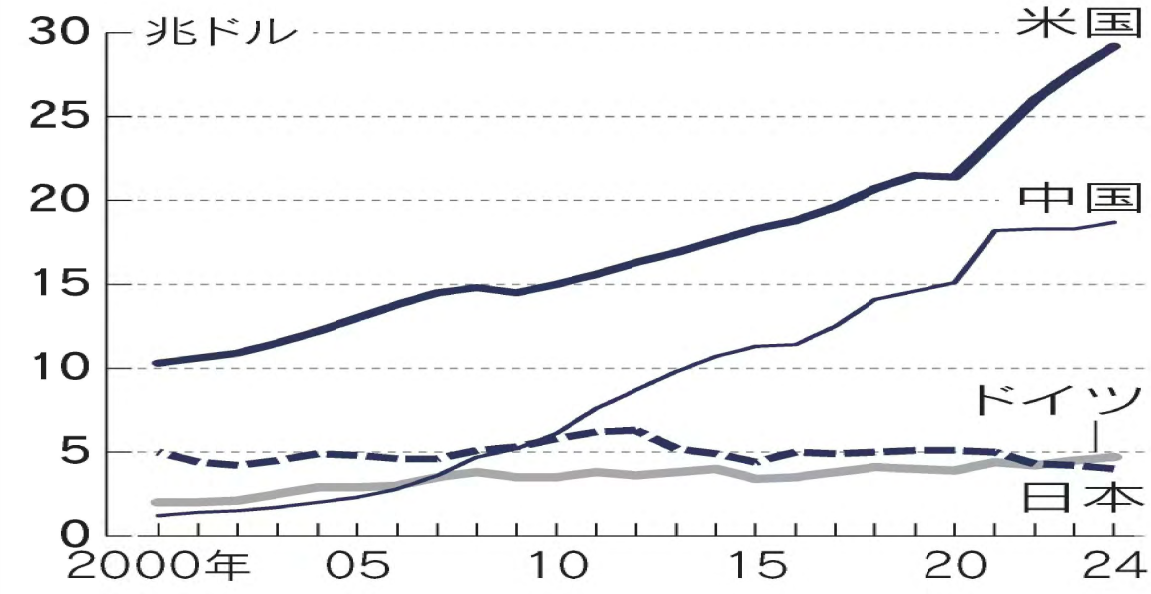
〇主要国における海運税制の比較表

〇海事産業群の経済規模の推計（全国）

〇主要な地域における海事産業群の経済規模の推計

世界と日本の経済規模の推移①

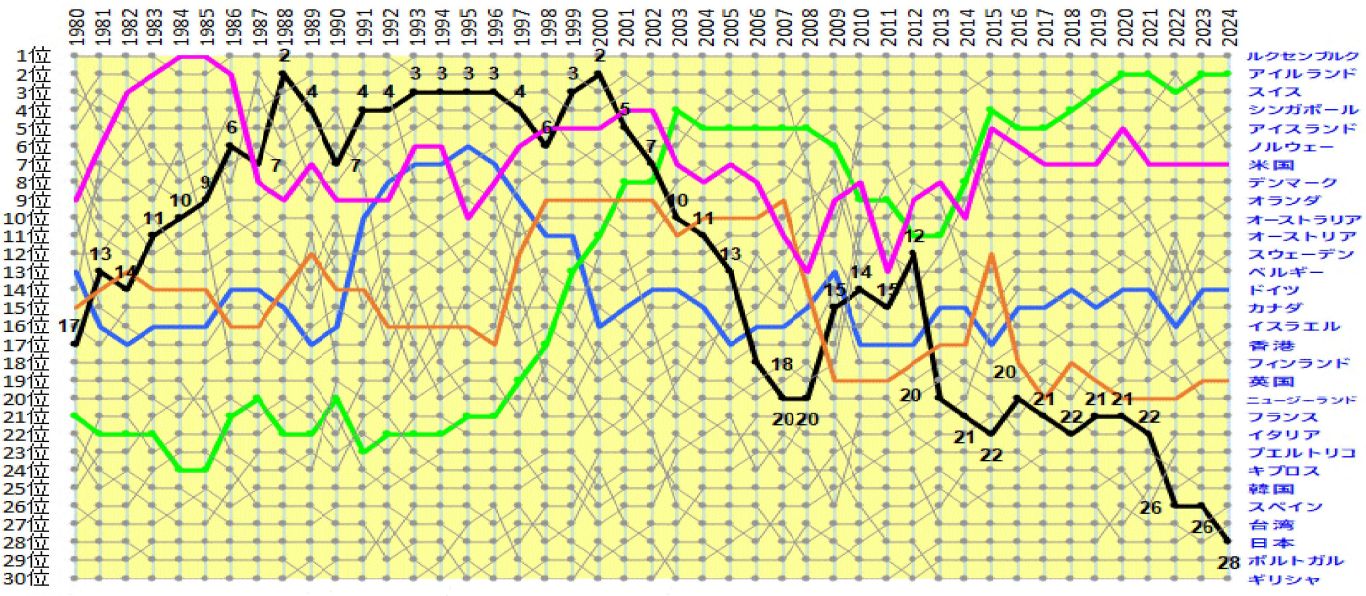
日本のGDP(国内総生産)は、2024年現在、世界4位



出所：日本経済新聞「国内総生産（GDP）とは　経済力の総合指標、日本は世界4位に転落」

世界と日本の経済規模の推移②

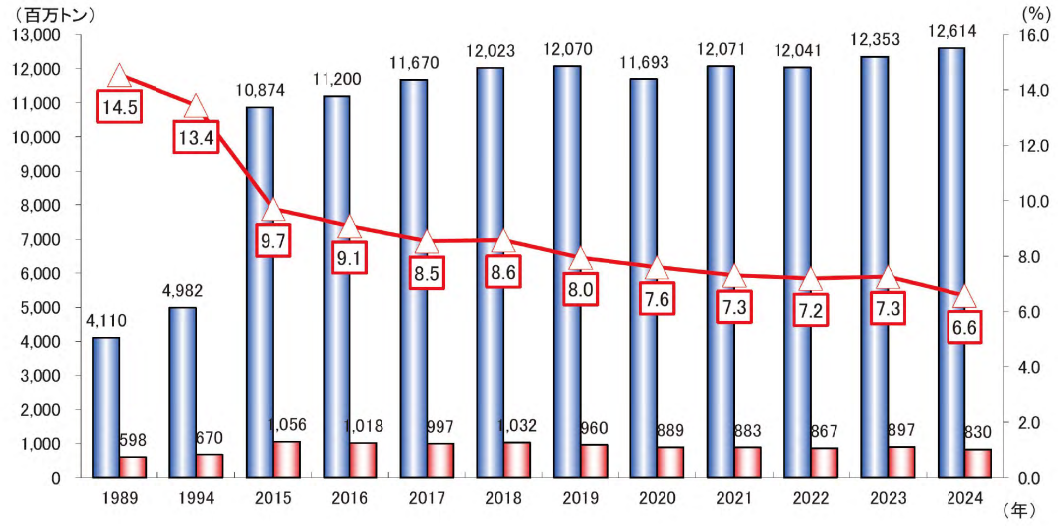
一人当たりGDPは、2000年の2位から2024年には28位まで後退



出所：社会実情データ図録「１人当たりGDPランキングの推移」

世界の海上輸送量に占める日本商船隊の輸送量の割合の推移

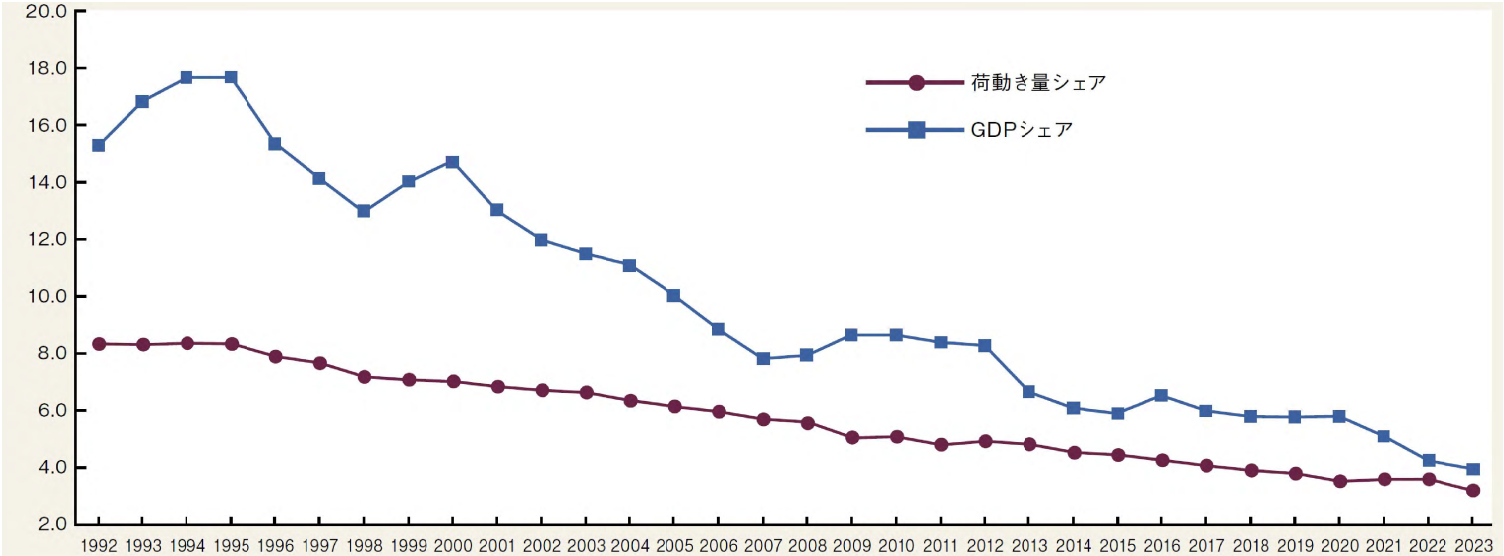
日本の商船隊の輸送量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の9.7%を占めていたが、2024年には6.6%まで低下



出所：数字でみる海事2025

世界における日本の海上輸出入貨物量・GDPの割合の推移

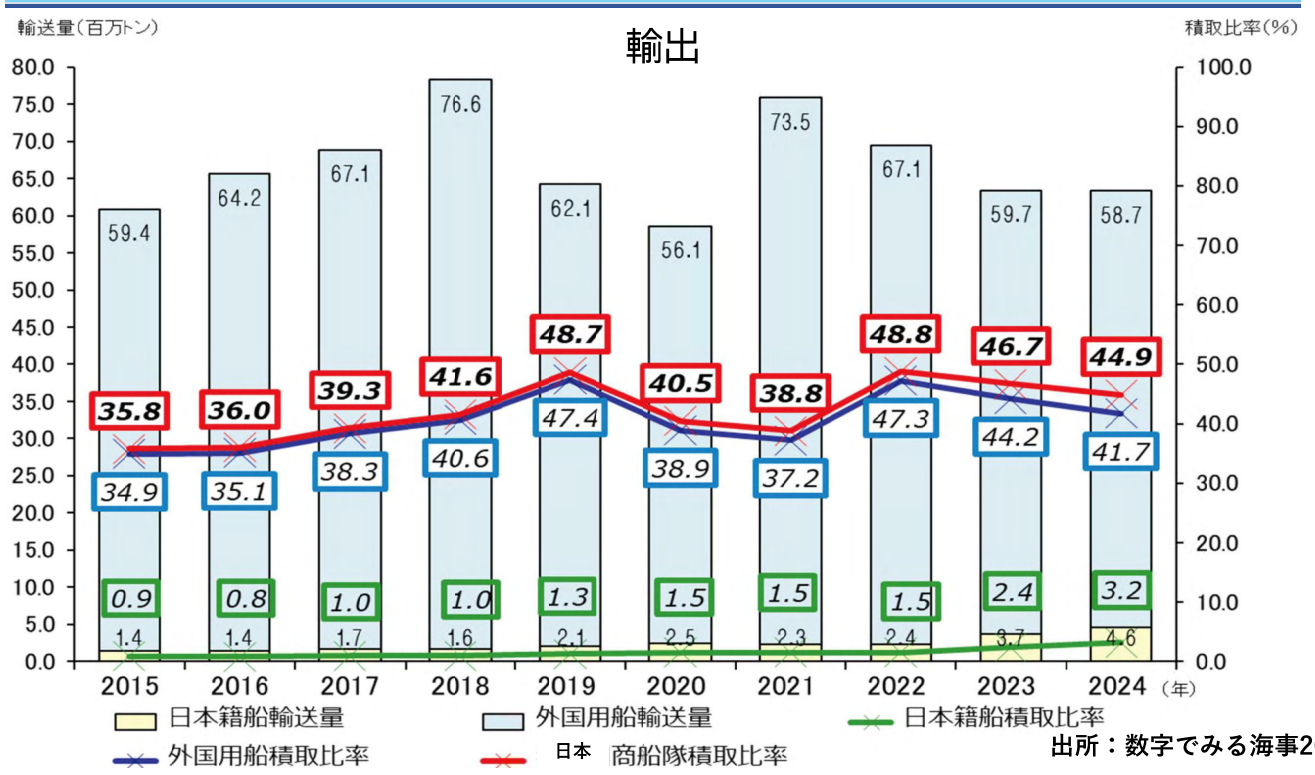
日本の海上輸出入貨物量が世界の海上輸送量に占める割合は2015年に世界の4.4%だったが、2024年には3.1%まで低下（中国:12.8%→15.7% 韓国:3.4%→2.9%）



（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。

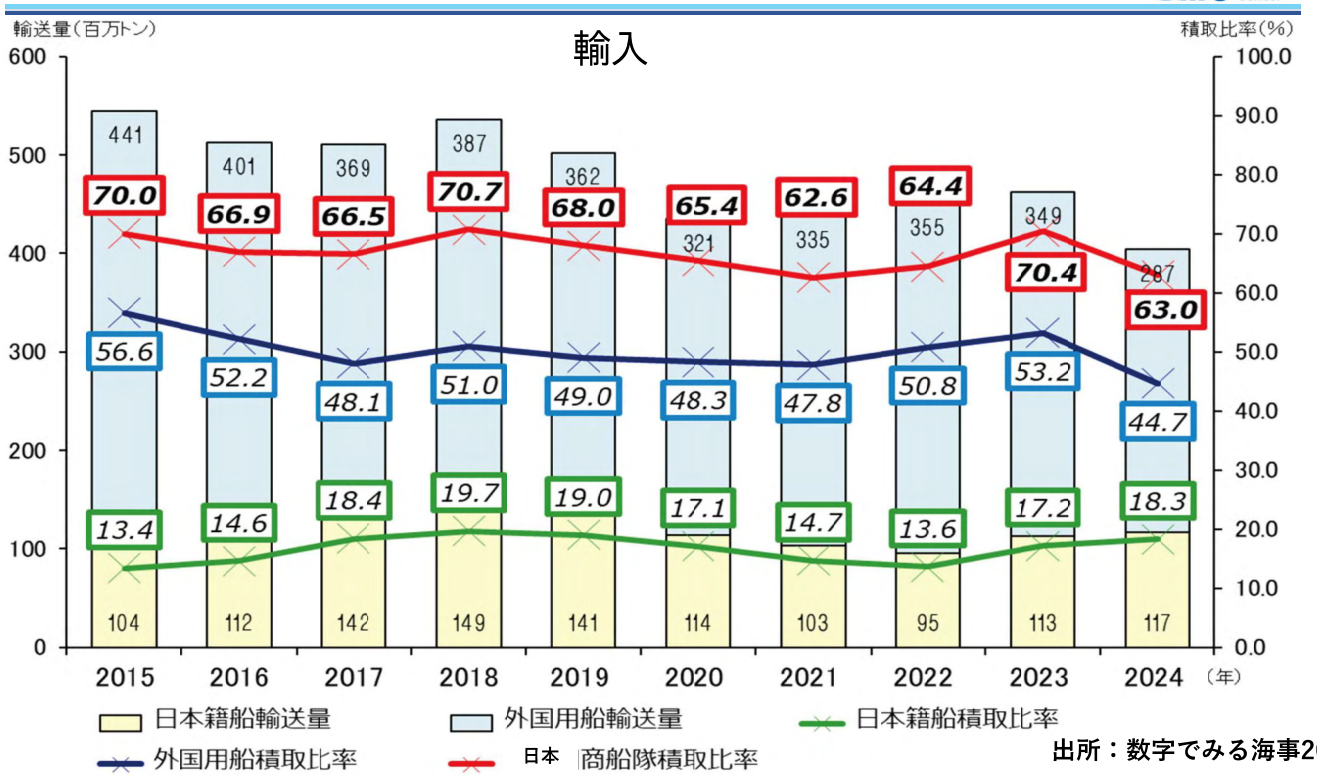
出所：SHIPPING NOW 2025-2026

日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移



出所：数字でみる海事2025

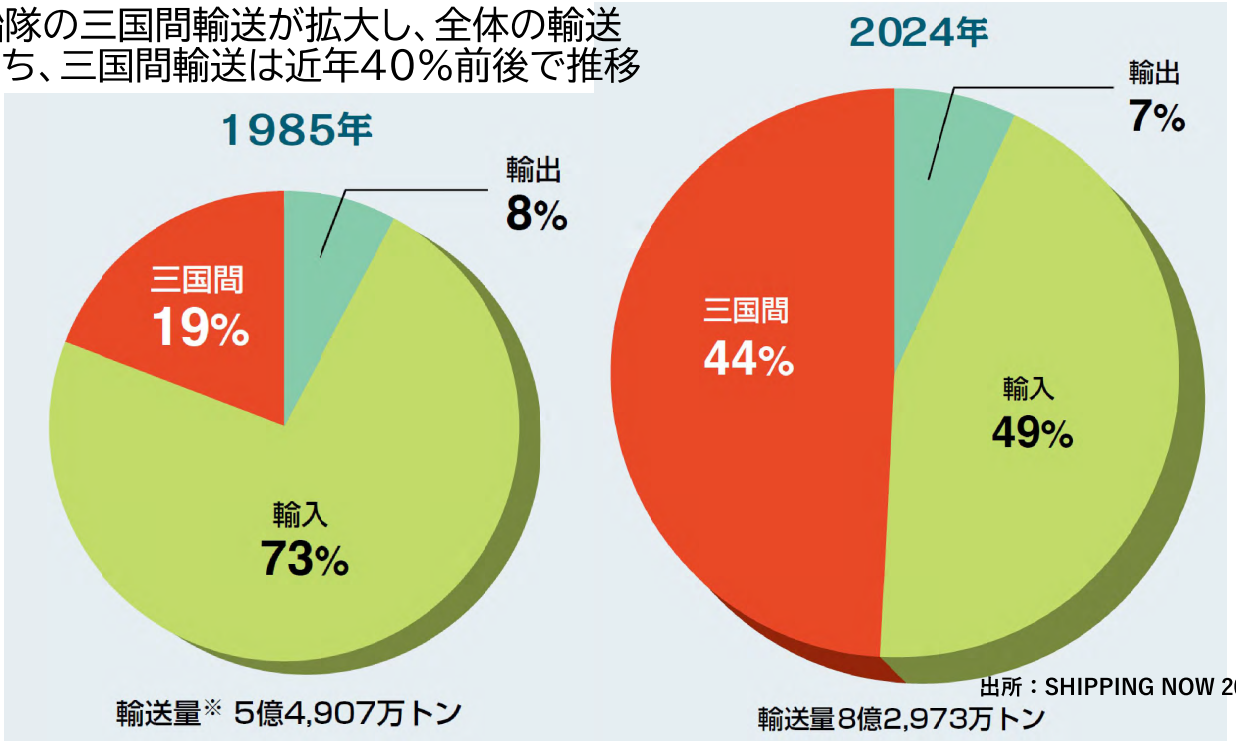
日本の海上輸出入貨物量に占める日本商船隊の輸送割合の推移



出所：数字でみる海事2025

日本商船隊の輸送量の内訳

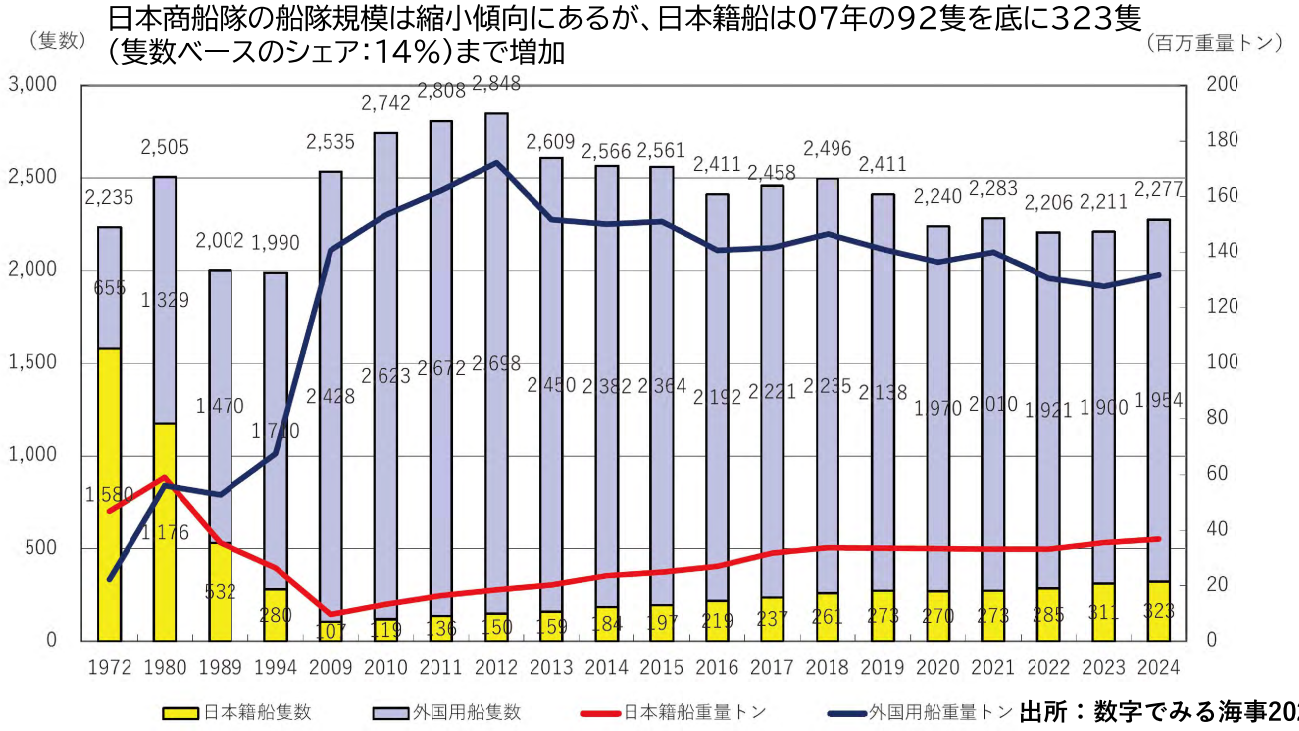
日本商船隊の三国間輸送が拡大し、全体の輸送比率のうち、三国間輸送は近年40%前後で推移



出所：SHIPPING NOW 2025-2026

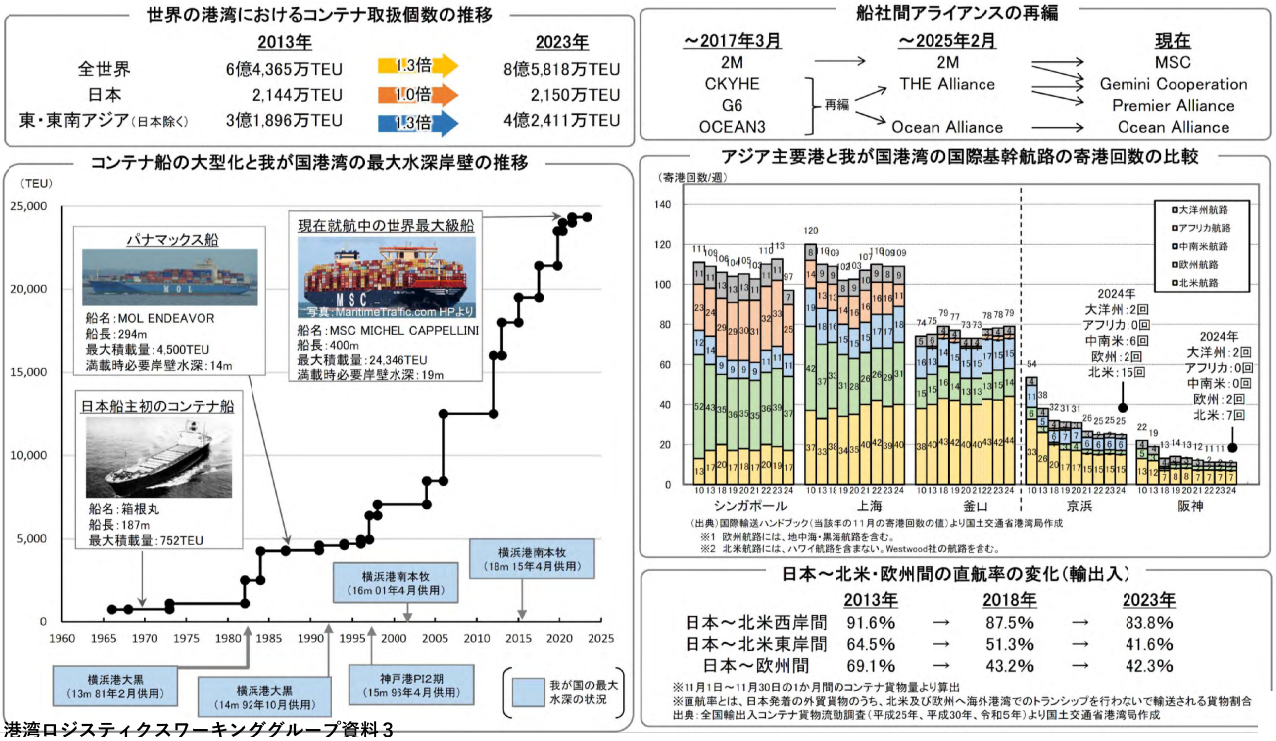
日本商船隊に占める日本籍船の推移

日本商船隊の船隊規模は縮小傾向にあるが、日本籍船は07年の92隻を底に323隻（隻数ベースのシェア：14%）まで増加



出所：数字でみる海事2025

コンテナ貨物を取り巻く世界的な動向と日本の状況



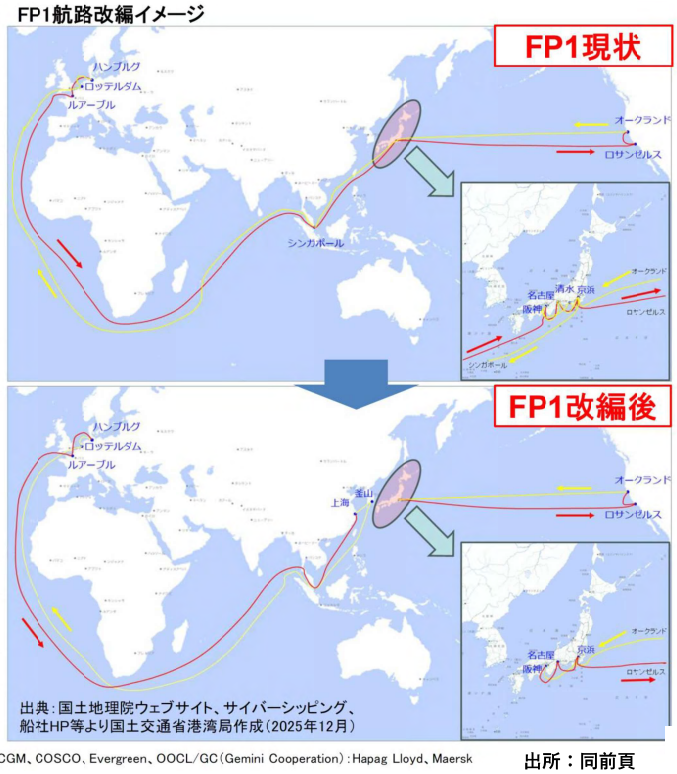
出所：第１回 港湾ロジスティクスワーキンググループ資料３

国際コンテナ戦略港湾（京浜・阪神）に寄港する欧州・北米航路

地域	輸出入	2025年11月1日時点 航路数	2025年11月1日時点 サービス名（（ ）は運航船社・アライアンス）	2026年春以降（2026年1月時点の情報による） 航路数	2026年春以降（2026年1月時点の情報による） サービス名（（ ）は運航船社・アライアンス）
欧州	輸出	2	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)	0	
	輸入	1	「FP1」(PA)	0	
北米	輸出	5	「FP1」(PA)、「PN1」(PA)、「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、「Chesapeake Bay Express」(CMA CGM)	5	「PS1」(PA)、「PN1」(PA)、「WC3/TP1」(GC)、「Swire」(Swire)、「Chesapeake Bay Express」(CMA CGM)
	輸入	9	「FP1」(PA)、「FP2」(PA)、「NWX/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)	9	「PS1」(PA)、「PN3」(PA)「NWX/EPNW/TPN/PNW3」(OA)、「PN1」(PA)、「PS3」(PA)、「EX1」(CMA CGM)、「WC4/TP5」(GC)、「WC5/TP7」(GC)、「Swire」(Swire)
中南米	輸出	2	「AC2」(Maersk)、「TPM/NW3/AztecService/ALX3」(Hapag/HMM/MSC/ONE)	2	「AC2」(Maersk)、「TPM/NW3/AztecService/ALX3」(Hapag/HMM/MSC/ONE)
	輸入	5	「ACSA1/WSA4」(CMA CGM、COSCO、Evergreen)、「ACSA2/WSA3」(CMA CGM、COSCO、Evergreen)、「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」(Hapag、HMM、MSC、ONE)、「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」(Hapag、HMM、MSC、ONE)、「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)	5	「ACSA1/WSA4」(CMA CGM、COSCO、Evergreen)、「ACSA2/WSA3」(CMA CGM、COSCO、Evergreen)、「AN2/NW2/Andes Express/ALX2」(Hapag、HMM、MSC、ONE)、「TPM/NW3/Aztec Service/ALX3」(Hapag、HMM、MSC、ONE)、「WSA8/TLP8」(OOCL/COSCO)
大洋州	輸出	0		0	
	輸入	2	「JKN/J-Star/NZJ」(OOCL/Maersk/ONE)、「A3N」(ANL/CMA CGM)/COSCO/OOCL)	2	「JKN/J-Star/NZJ」(OOCL/Maersk/ONE)、「A3N」(ANL/CMA CGM)/COSCO/OOCL)
アフリカ	輸出	0		1	「Origami」(MSC)
	輸入	0		1	「Origami」(MSC)

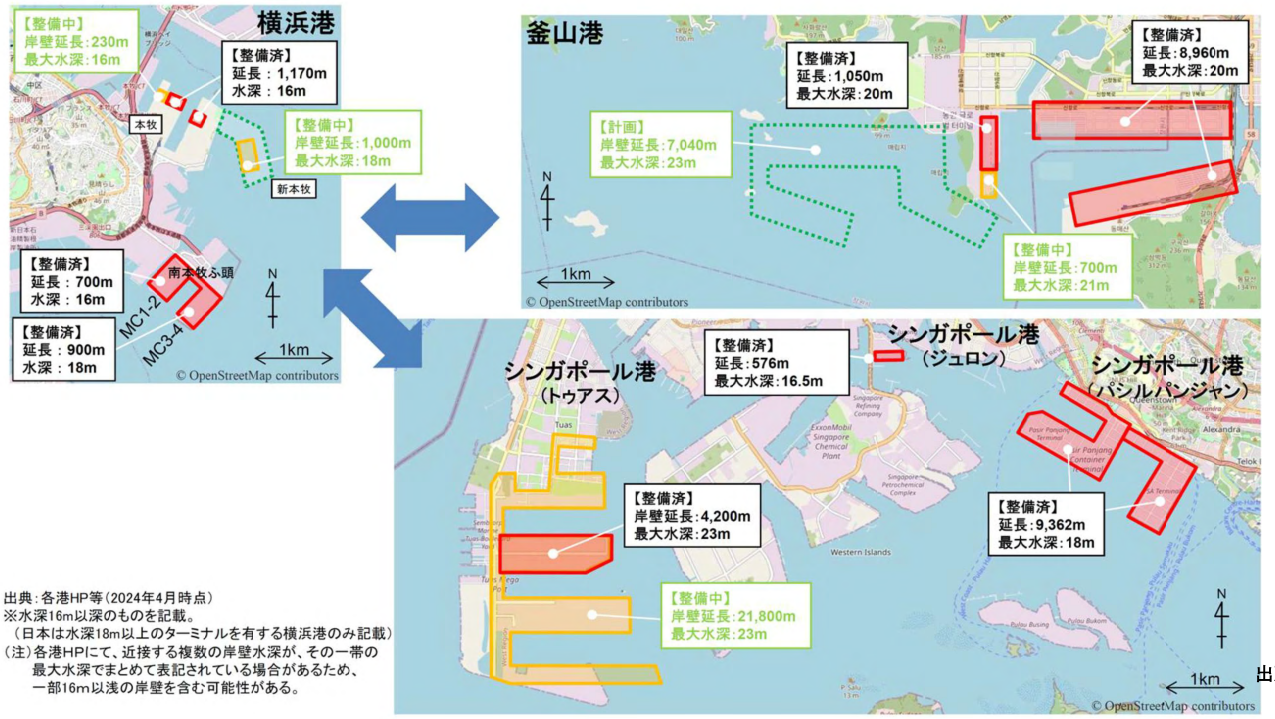
出典：サイバーシッピング、船社HP等より国土交通省港湾局作成（2026年1月時点）
（注）アライアンスは右のとおり。　FA（Premier Alliance）：HMM、ONE、Yang Ming/OA（Ocean Alliance）：CMA CGM、COSCO、Evergreen、OOCL/GC（Gemini Cooperation）：Hapag Lloyd、Maersk

FP1航路改編イメージ



出所：同前頁

日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況



出典：各港HP等（2024年4月時点）
※水深16m以深のものを記載。
（日本は水深18m以上のターミナルを有する横浜港のみ記載）
（注）各港HPにて、近接する複数の岸壁水深が、その一帯の最大水深でまとめて表記されている場合があるため、一部16m以浅の岸壁を含む可能性がある。

出所：同前頁

日本と海外の主要港のコンテナターミナルの整備状況

主要港の岸壁数・延長

港湾名	整備済岸壁数・延長 ※水深16m以深（うち水深18m以深）
京浜港	8岸壁（2岸壁） 2,870m（900m）
阪神港	7岸壁 3,000m
釜山港（新港）	27岸壁（10岸壁） 8,960m（3,200m）
高雄港	12岸壁（12岸壁）※ 4,844m（4,844m）
上海港	23岸壁（7岸壁）※ 7,950m（2,600m）
シンガポール港	39岸壁（26岸壁） 14,138m（10,166m）
タンジュンペラパス港	10岸壁 5,040m
ポートケラン港 （WEST PORT）	11岸壁（5岸壁）※ 3,300m（1,500m）
LA・LB港	24岸壁 10,250m

※17.5mの岸壁を18m以深に計上している。
出典）各港HP等より国土交通省港湾局作成

国際コンテナ戦略港湾と海外主要港との
主要ターミナル規模の比較

港湾名	地区	ターミナル数	ターミナル合計面積	1ターミナルあたり平均面積
京浜（東京）	中央防波堤外	1	20ha	39ha
京浜（横浜）	本牧・南本牧	3	150ha	
阪神（大阪）	夢洲	2	74ha	
阪神（神戸）	PI・RI	3	109ha	
釜山	新港	7	554ha	79ha
シンガポール	パシルパンジャン	5	466ha	93ha

※水深16m以上の係留施設を含むターミナルを運営者毎にカウント。
出典）各港港湾計画やHP等を基に国土交通省港湾局試算

出所：同前頁

日本と海外主要港における自動化技術等の導入状況

順位	港湾		年間取扱量（万TEU）	主なターミナル	自動化・遠隔化の状況（2025年5月時点）		
					ガントリークレーン	ターミナル内輸送	ヤードクレーン
1	上海	中国	4，916	洋山深水港	遠隔	自動	自動
2	シンガポール	同左	3，901	トゥアス	遠隔	自動	自動
3	寧波-舟山	中国	3，530	宁波舟山港梅山港区	遠隔	自動	遠隔
4	深圳	中国	2，988	YICT	遠隔	自動	遠隔
5	青島	中国	2，877	New Qianwan CT	遠隔	自動	自動
6	広州	中国	2，541	Nansha	遠隔	自動	自動
7	釜山	韓国	2，304	BNCT、DPW、旧韓進、現代	遠隔	自動	遠隔
8	天津	中国	2，219	天津港（集団）有限公司	遠隔	自動	遠隔
9	ドバイ	UAE	1，447	ジュベル・アリ	遠隔	×	自動
10	香港	中国	1，440	CT6/7，CT9North	×	×	遠隔
11	ポートケラン	マレーシア	1，406	ウエストポート	×	×	×
12	ロッテルダム	オランダ	1，345	Maasvlakte Ⅱ，Euromax，World gateway，Delta	遠隔	自動	自動
13	厦門	中国	1，255	XOGCT	遠隔	自動	遠隔
14	アントワープ	ベルギー	1，250	Antwarp GWターミナル	×	×	自動
15	タンジュンペラパス	マレーシア	1，048	PTPターミナル	×	×	×
16	レムチャバン	タイ	887	Dターミナル	遠隔	自動	遠隔
17	高雄	台湾	883	EG，KMCT	遠隔	自動	遠隔
18	ロサンゼルス	アメリカ	864	TraPacターミナル	×	自動	遠隔
19	タンジェMED	モロッコ	861	TC4	遠隔	×	自動
20	太倉	中国	804	－	－	－	－

出典：Lloyd's list、PIANC Report（2021.3）、港湾空港技術研究所報告（2018.3）、各ターミナルHP等

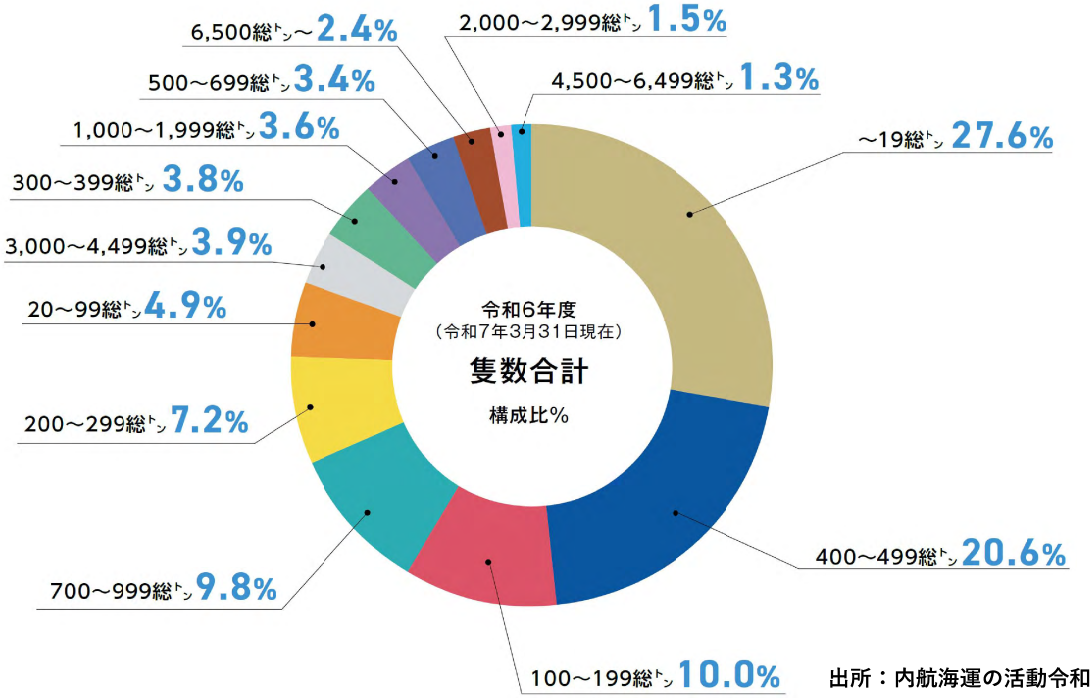
【国際コンテナ戦略港湾等】

42	京浜港	東京港	493	大井、青海、中央防波堤外側	×	×	整備中（遠隔）
70		横浜港	298	本牧埠頭、南本牧埠頭	×	×	遠隔
78	名古屋港		268	飛島、鍋田	×	自動	遠隔
72	阪神港	神戸港	289	ポートアイランド、六甲アイランド	×	×	整備中（遠隔）
82		大阪港	239	夢洲、咲洲	×	×	×

出所：同前頁

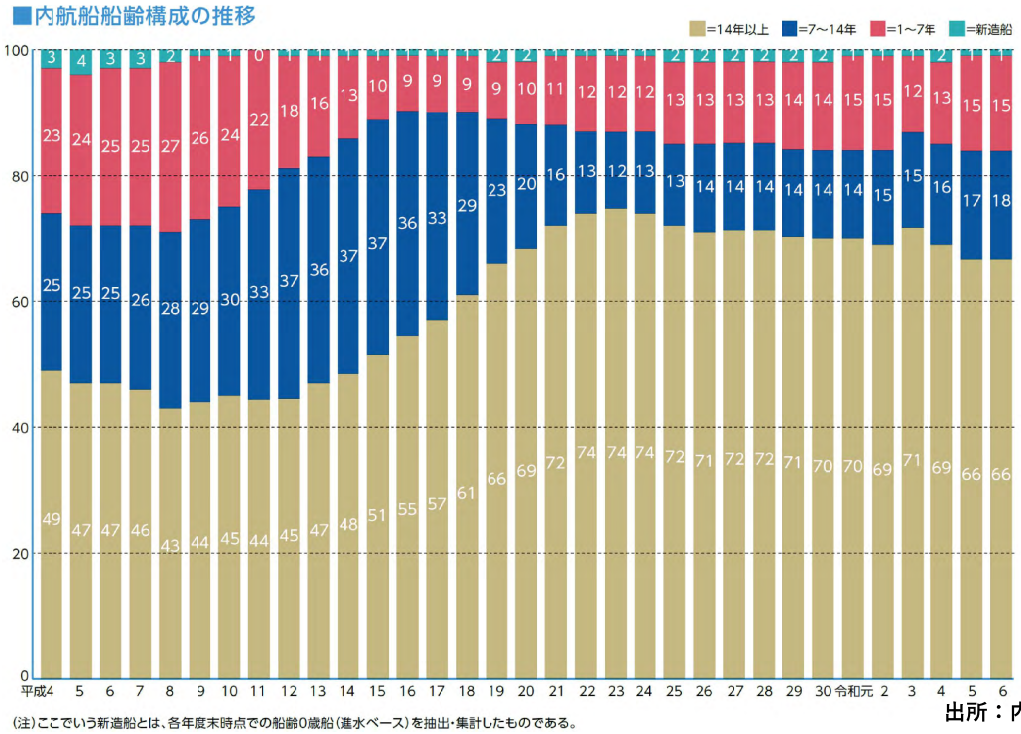
内航船舶の構成（船型別）

内航船舶の構成を船型別で見ると隻数比で499総トン以下が74%



出所：内航海運の活動令和７年版

内航船舶の構成（船齢別）



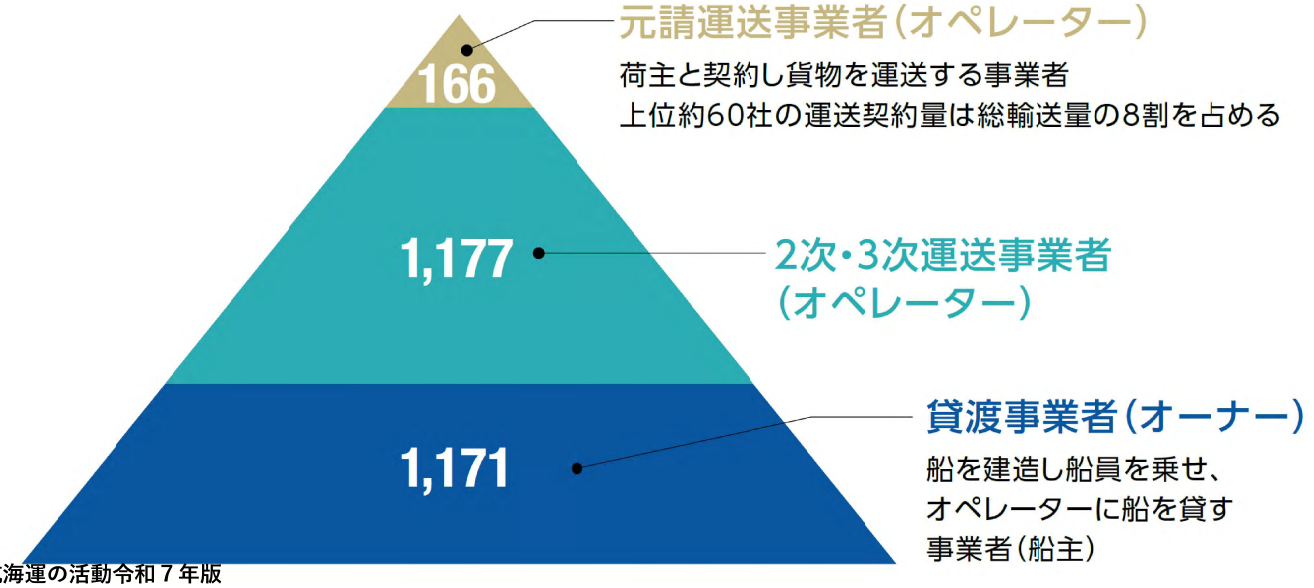
(注)ここでいう新造船とは、各年度末時点での船齢0歳船（進水ベース）を抽出・集計したものである。

船齢14年以上の老齢船は隻数比65.9%、総トン数比46.5%を占めている

出所：内航海運の活動令和７年版

内航海運の事業者数

貸渡事業者のうち貸渡隻数が1隻のみの事業者数割合は、63.6%
運送事業者のうち運航隻数が1隻のみの事業者数割合は、51.7%



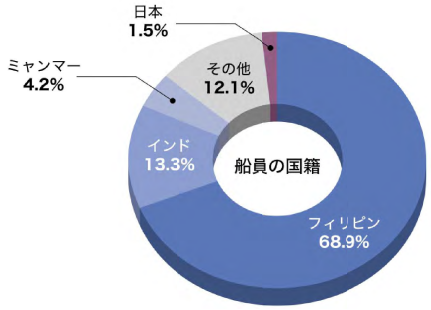
出所：内航海運の活動令和７年版

日本の船員について

➢外航船員

1974年には5万7,000人を超えていたが、日本人船員数は、近年2,000-2,300人で推移

年	職員	部員	合計
2020年	1,781	419	2,200
2021年	1,767	398	2,165
2022年	1,633	429	2,062
2023年	1,631	386	2,017



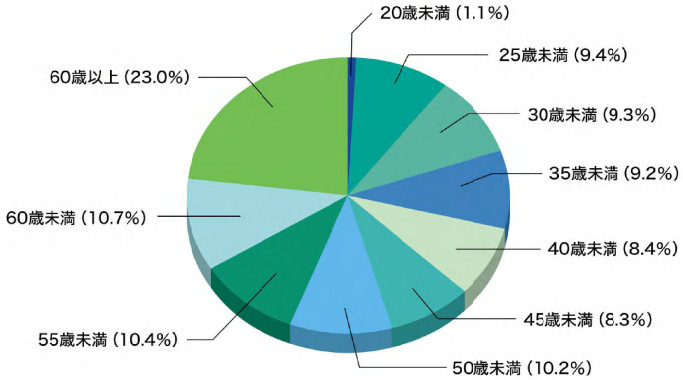
日本商船隊の船員の国籍別割合

出所：SHIPPING NOW 2024-2025

➢内航船員

内航船員数は、貨物船と旅客船を合わせ28,000人台で推移

50歳以上が44%を占めるが、近年は海上技術学校、水産・海洋高校等の卒業生を中心に新規就業者が増加しており、平均年齢は低下



内航船員の年齢構成

出所：SHIPPING NOW 2024-2025

海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ（概要）

出所：国土交通省海事局船員政策課「海技人材の確保のあり方に関する検討会とりまとめ」

海技人材の確保のあり方を取り巻く環境の変化

●船員不足の深刻化
- 有効求人倍率は近年大きく上昇。直近は4倍を超える状況。
- 船員の働き方改革による適正な就労体制の確保等が進み、船員一人当たりの総労働時間は近年減少。

●海技人材のニーズの変化
- 外航を中心にマネジメント能力を有する人材ニーズの高まり。
- 新燃料船（アンモニア・水素等）への移行、自動運航船の実用化等を見据えた海技人材の確保・育成の必要性。

●海技人材の養成ルートの現状
- 現在の養成ルートは、中学・高校の新規卒業生の受入れを前提としたものが多く、3級・4級海技士養成が中心。
- 船員養成機関の多くは応募者数が減少傾向。水産高校では応募者数が定員を下回る状況。
- 船員養成の中核を担う（独）海技教育機構（JMETS）においては、学校教員や練習船の教官・乗組員の不足、大型練習船や学校施設の老朽化等の課題に直面。

●船員の労働環境改善の必要性
- 船員の働き方改革が着実に進展する一方、若手船員の定着促進は引き続き重要な課題。女性を含む多様な働き方に対応する環境整備が必要。

我が国の国民生活・経済を支える海上輸送を、将来にわたって安定的に確保していくため、その担い手となる**海技人材の確保の今後のあり方**として、**5つの方向性に沿って、対応策を講じていくことが必要**

5つの方向性と対応策

①海技人材の養成ルートの強化

海技人材の確保の基幹的な役割を担う船員養成機関による養成ルートを、社会経済情勢の変化や海技人材のニーズの変化等にあわせて強化。

（1）一般大学の卒業生に対応する養成ルートの強化
- ✓ JMETS海技大（3級（一般大卒））のさらなる拡大

（2）水産高校との連携強化（4級・5級）
- ✓ 入学志願者の拡大に向けた方策の検討

（3）陸上からの転職者等を念頭に置いた養成ルートの強化
- ✓ 5級海技士養成の拡大策の検討
- ✓ 6級海技士短期養成課程による養成数の拡大　等

- JMETSの養成基盤の強化
  - ✓ 海技教育機構と採用船社の役割分担、学校運営のあり方、練習船隊のあり方などの見直し
  - ✓ 関係者の協力による財務基盤の安定化　等

（独）海技教育機構の中期的なあり方に関する検討会とりまとめより

②海技人材確保の間口の拡充

今後の少子化の進展等も見据え、陸上からの転職者等も視野に入れて海技人材の確保の間口を拡充。

- 船員職業安定制度の見直し
  - ✓ 地方公共団体による無料船員職業紹介事業の導入
  - ✓ 船員の募集情報提供事業の制度化と求人等に関する情報の的確な表示　等
- ハローワークと地方運輸局等の連携強化
- 海のハローワークネット・求人票の改善
- 退職海上自衛官の活用推進　等

③海技人材の養成・就業拡大に向けた訴求強化

- 官労使が一体となった情報発信等の強化に向けた戦略の検討・策定
- 海技免状保有者へのアプローチ強化

④海技人材の多様な働き方の促進と職場環境の改善

- 快適な海上労働環境の形成の促進
- 女性船員の活躍推進のための環境整備
- ハラスメント対策の充実
- 育児・介護に参加するための環境整備　等

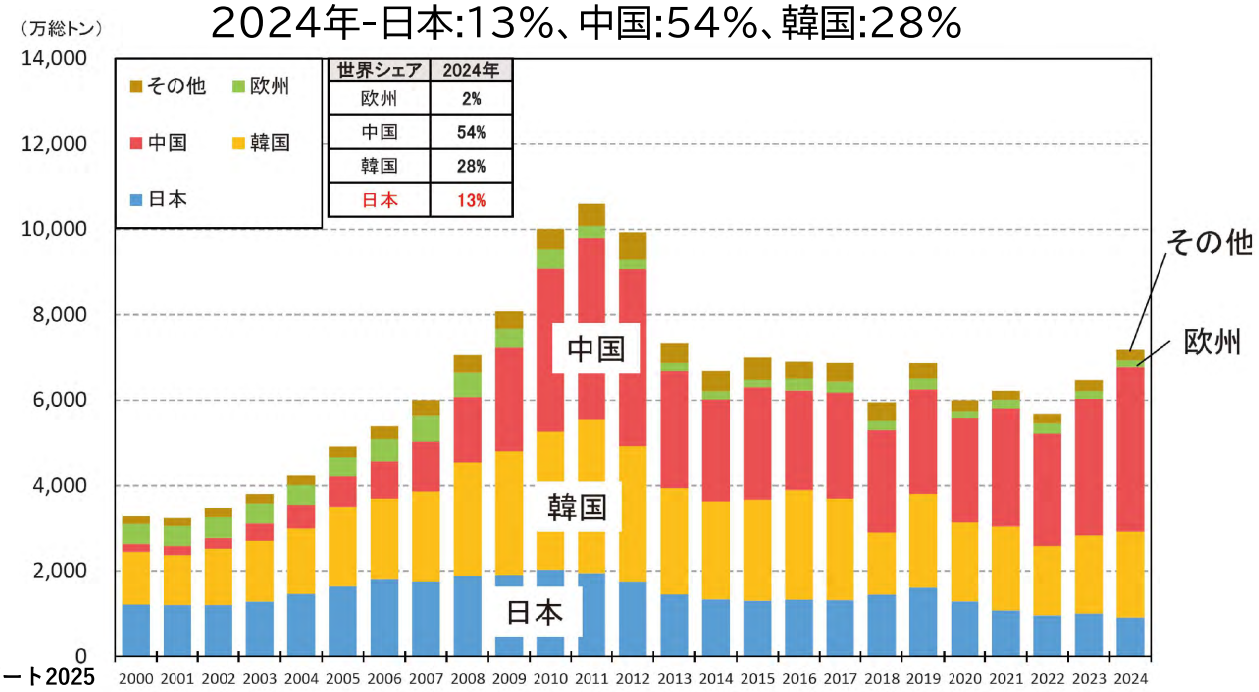
⑤新燃料に対応可能な海技人材の確保・育成

国際基準の整備を待つことなく、我が国として新燃料（アンモニア・水素等）に対応可能な船員の教育訓練体制を整備するための基本的考え方を整理。

（※）「自動運航船に対応可能な海技人材の確保・育成」「船員の確保・労働環境改善のための原資の確保（内航海運業の事業基盤強化、荷主や一般社会の理解醸成）」は別途の検討の場において検討。

世界の商船建造量の推移

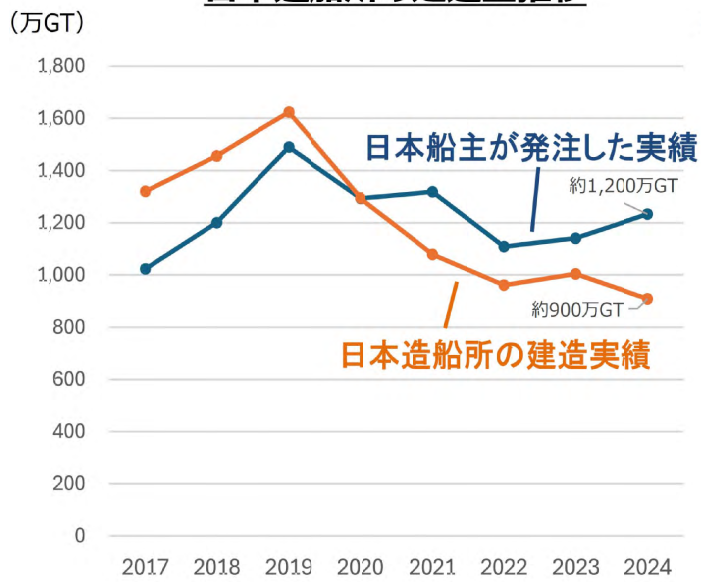
2015年-日本:19%、中国:38%、韓国:35%
2024年-日本:13%、中国:54%、韓国:28%



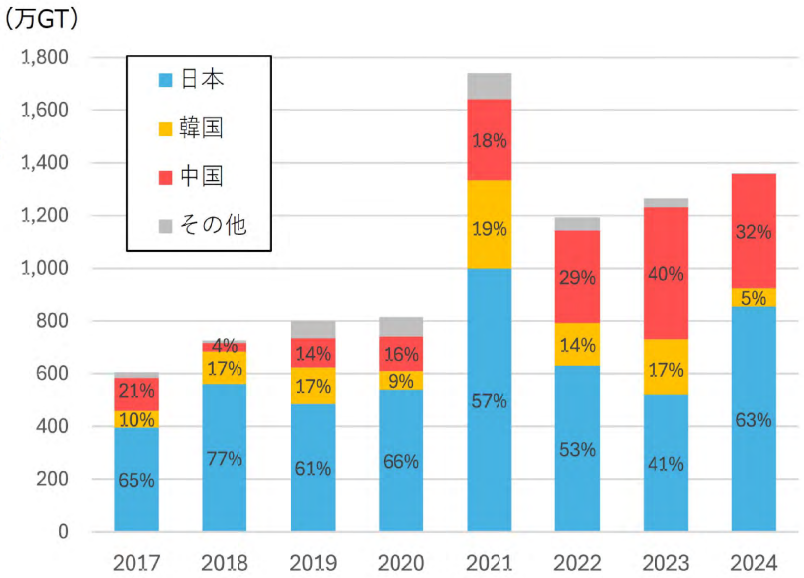
出所：海事レポート2025

日本船主の発注と日本造船所の建造量

日本船主発注船建造量及び日本造船所の建造量推移

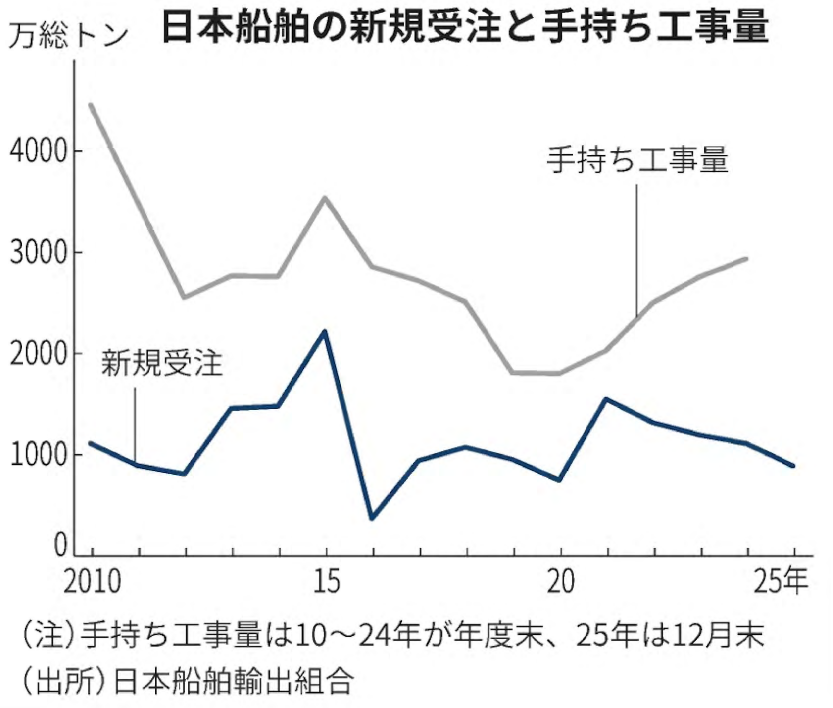


日本船主の新造船発注量推移



出所：造船業再生ロードマップ

日本造船所の受注量と手持ち工事量の推移



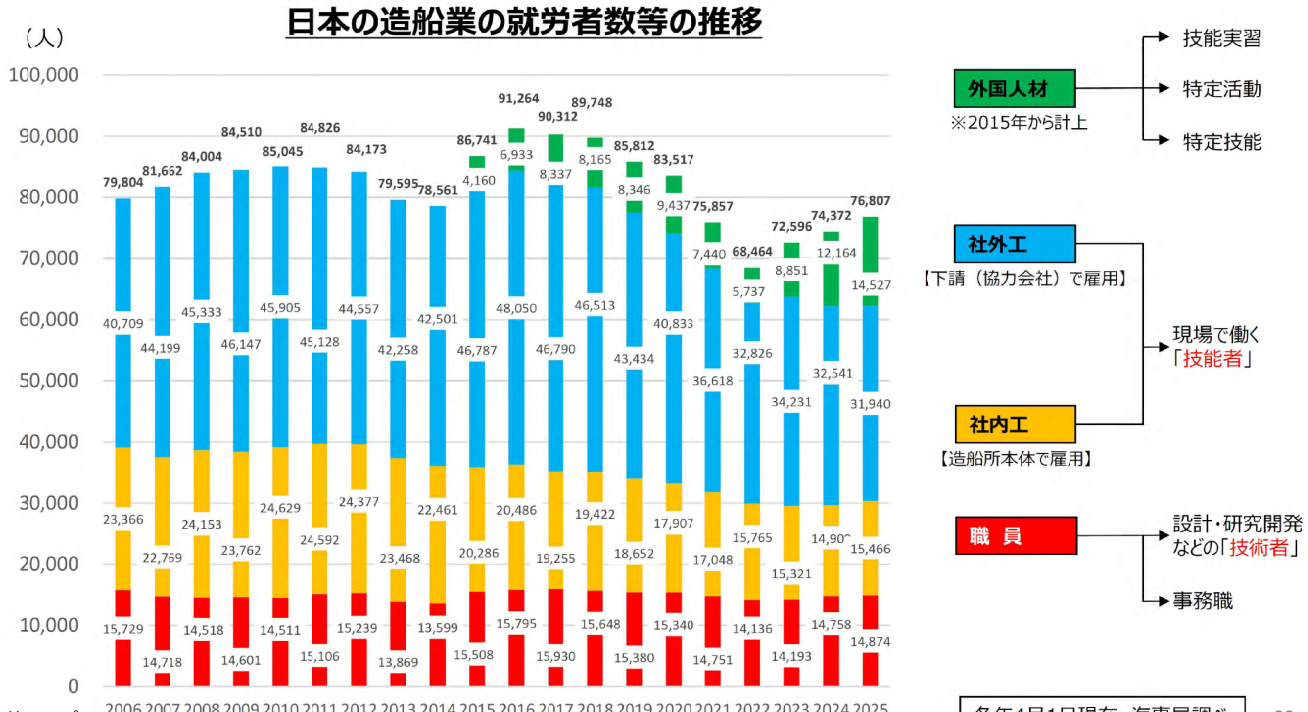
(注)手持ち工事量は10～24年が年度末、25年は12月末
(出所)日本船舶輸出組合

2025年の受注量は前年比19･1%減の893.7万総トン(隻数は186隻)

受注残を示す25年12月末の手持ち工事量は622隻、3,001.1万総トン

2024年建造量比では3.6年分

日本の造船業の就労者数等の推移

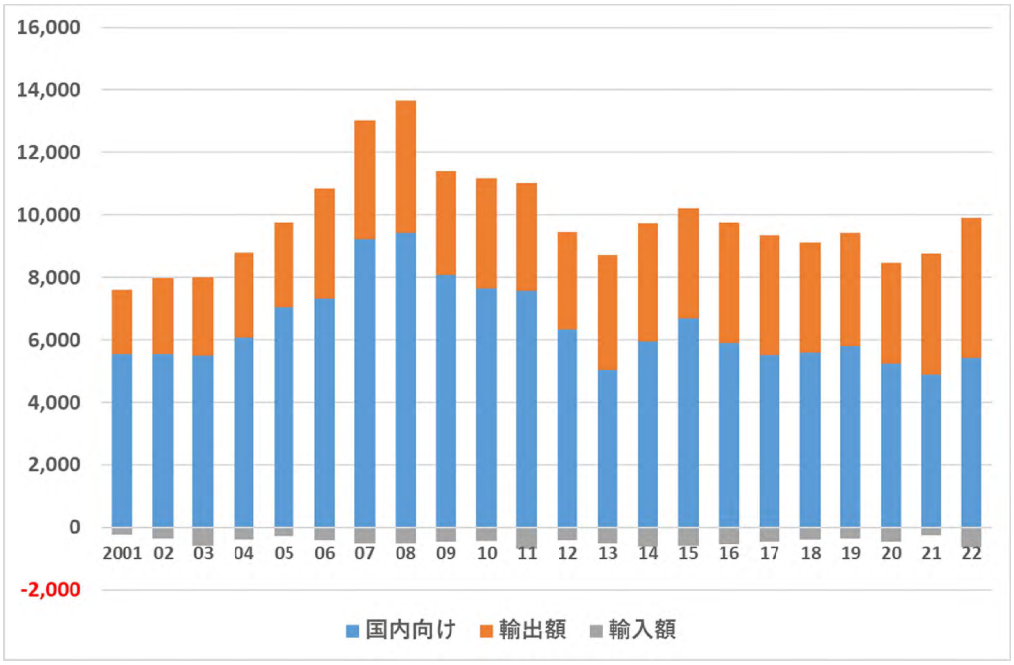


出所：造船業再生ロードマップ

各年4月1日現在。海事局調べ。

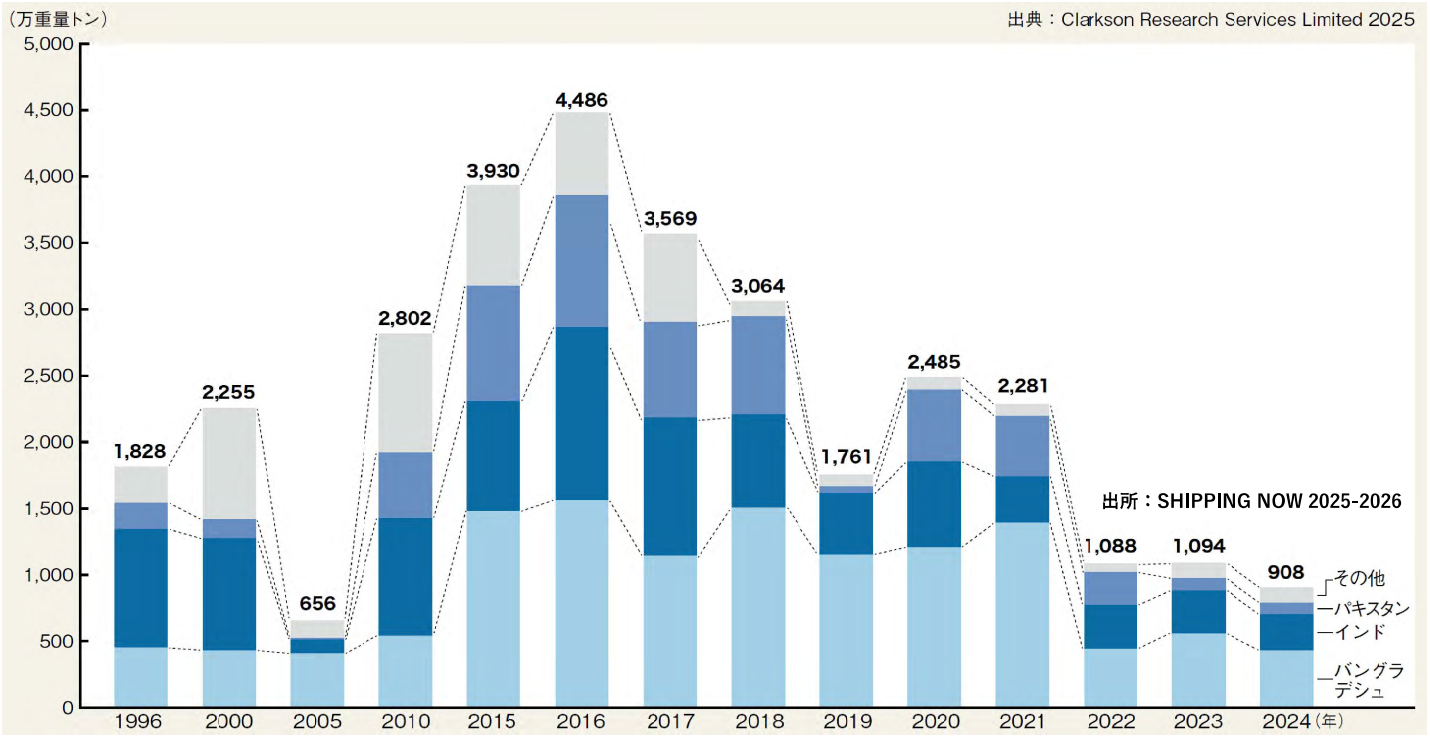
舶用工業の動向

生産額は1兆円弱で推移、輸出比率が増加傾向であり、22年は45.3%



出所：舶用工業統計年報

船舶解撤量の推移



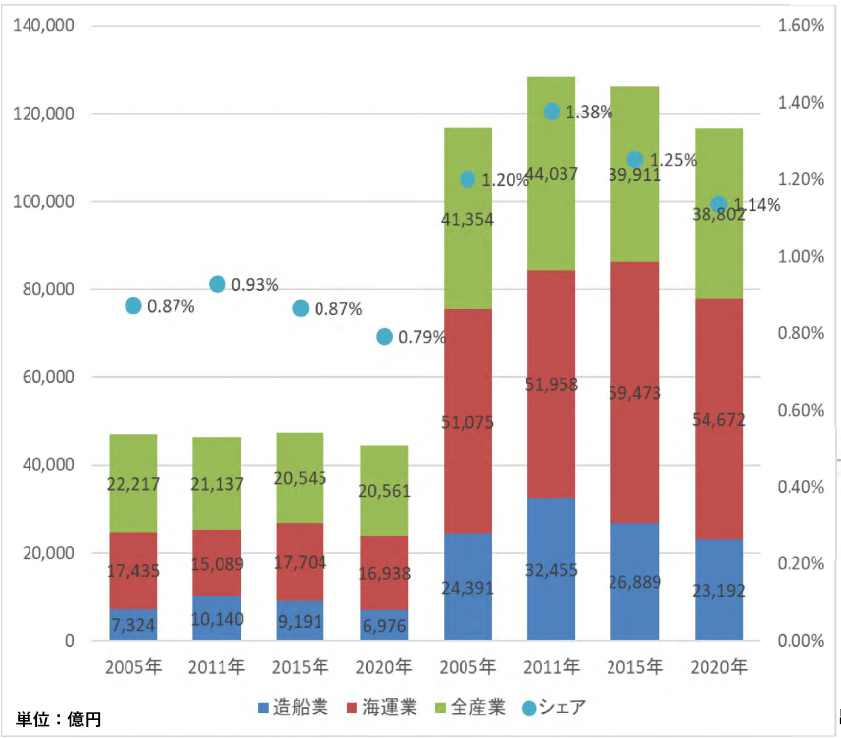
主要国における海運税制の比較表

国名	特別償却率を含む5年間の償却範囲	買換特例	トン数標準税制の有無	登録免許税又は登録料※2	固定資産税※2
日本	69.10%	売却益の80%を損金算入可能	○他国にはない適用条件有※1	1,925万円	1,084万円
ノルウェー	52.96%	×	○	418万円	ー
デンマーク	58.24%	買換船舶の取得価額を売却益より控除可	○	ー	ー
ドイツ	41.65%	×	○	312万円	ー
オランダ	100%	3年以内の再投資は非課税	○	6万円	ー
フランス	80.80%	×	○	ー	ー
イギリス	60.96%	買換船舶を取得するまで繰延可	○	2万円	ー
アメリカ	75.42%	×	○	1万円	ー
シンガポール	100%	売却益非課税	ー	165万円	ー
中国(香港)	76.38%	売却益非課税	ー	21万円	ー
韓国	63.40%	×	○	87万円	船舶価額の0.3%(減免あり)

※1 日本籍船増加義務、日本人船員養成・確保義務、対象は日本籍船および準日本船舶のみといった他国にはない適用条件がある
※2 10万GT・船価50億円の貨物船で試算

出所：日本海事センター調べ

海事産業群の経済規模の推計(全国)



単位：億円

- 産業連関表に基づく2020年の海事産業群の規模
  生産額11.7兆円、付加価値額4.4兆円
- 全産業に占める割合は、それぞれ1.14%, 0.79%
  2005年以降大きな変動がなく横ばいで推移しており、GDPの1%弱を占める

2020	造船業	海運業	全産業	全体
付加価値額（億円）	6,976	16,938	20,561	44,475
生産額（億円）	23,192	54,672	38,802	116,666
従事者数（人）	83,702	129,373	-	213,075

出所：日本海事センター調べ

主要な地域における海事産業群の経済規模の推計

地域	対象年	付加価値額	生産額
瀬戸内 （岡山、広島、山口、香川、愛媛）	2015	8,000億円	2.1兆円
うち広島県	2015	3,860億円	8,862億円
うち愛媛県	2015	2,328億円	6,687億円
長崎県	2015	2,146億円	5,487億円

出所：日本海事センター調べ