

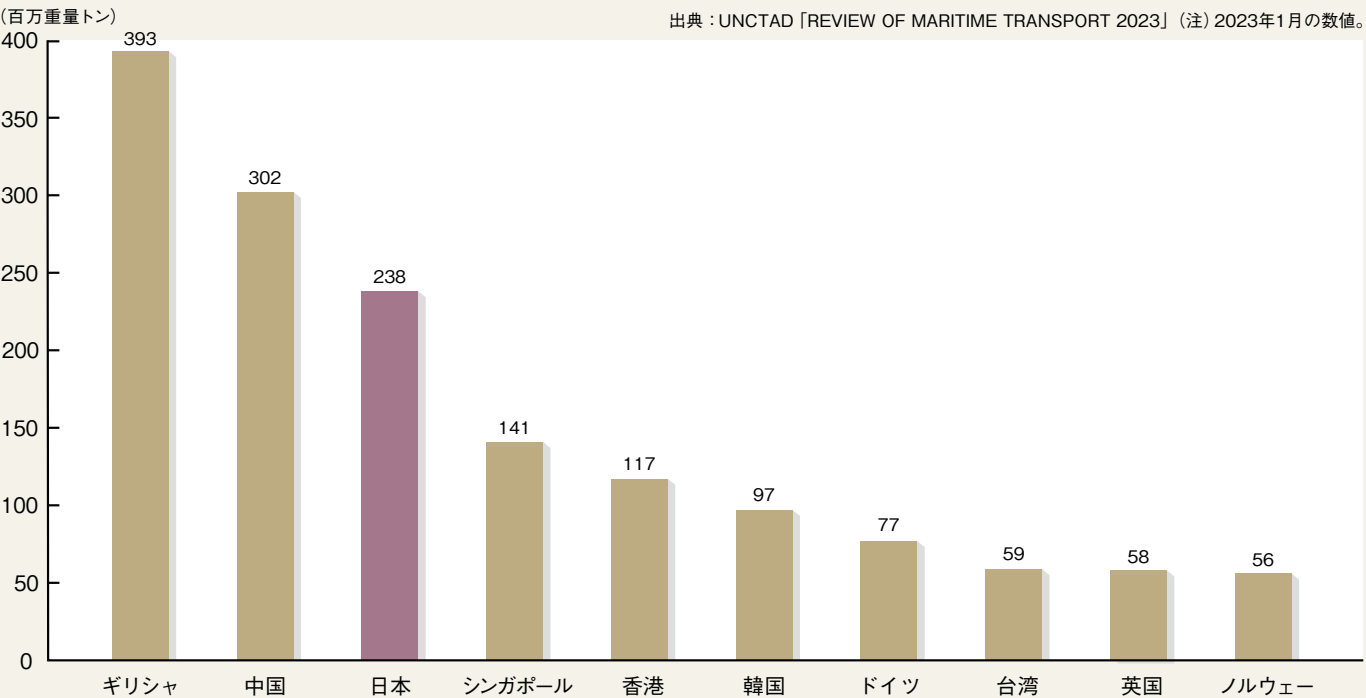
1

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 2023」（注）2023年1月の数値。

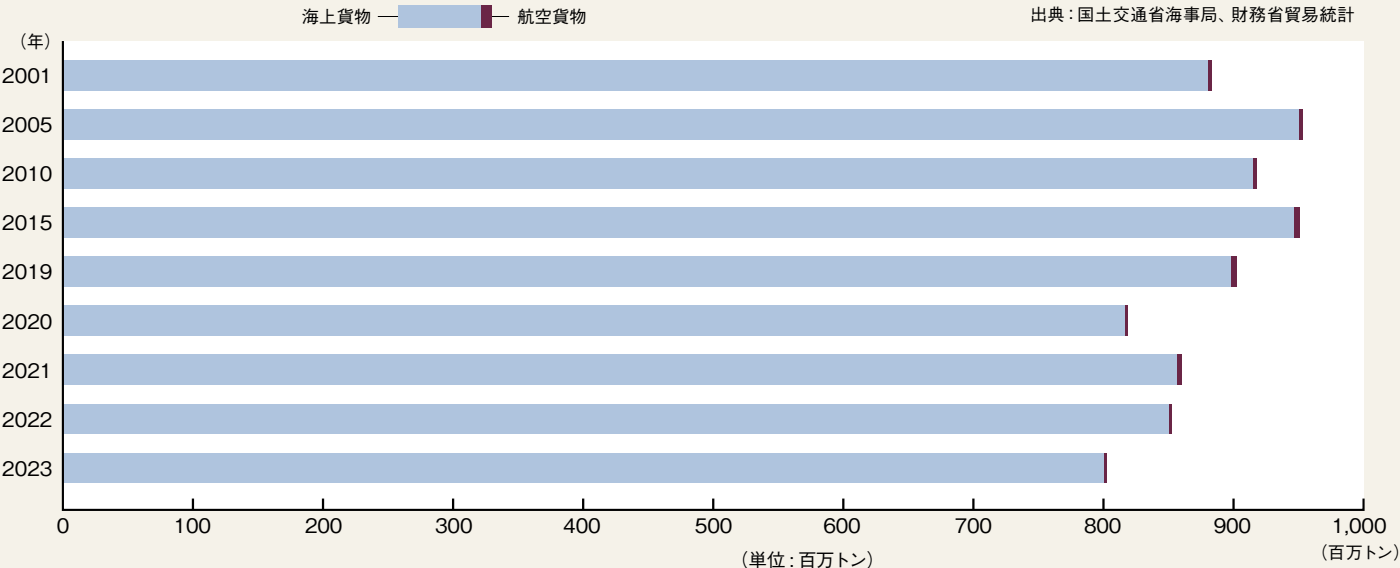


2

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（海運）の割合（トン数ベース）は輸出入合計で2023年時点で99.6%。海運はわが国の貿易に不可欠な輸送手段となっている。

出典：国土交通省海事局、財務省貿易統計



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)
2019	161	160 (98.9)	740	738 (99.7)	901	898 (99.6)
2020	152	151 (99.1)	667	665 (99.7)	819	816 (99.6)
2021	157	156 (98.8)	703	701 (99.7)	860	856 (99.5)
2022	154	152 (98.9)	700	698 (99.7)	853	850 (99.6)
2023	145	143 (98.9)	658	657 (99.7)	803	800 (99.6)

(注) ①国土交通省「海事レポート」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82.1%を占め、このうち3/4以上を液体貨物、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46.5%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)

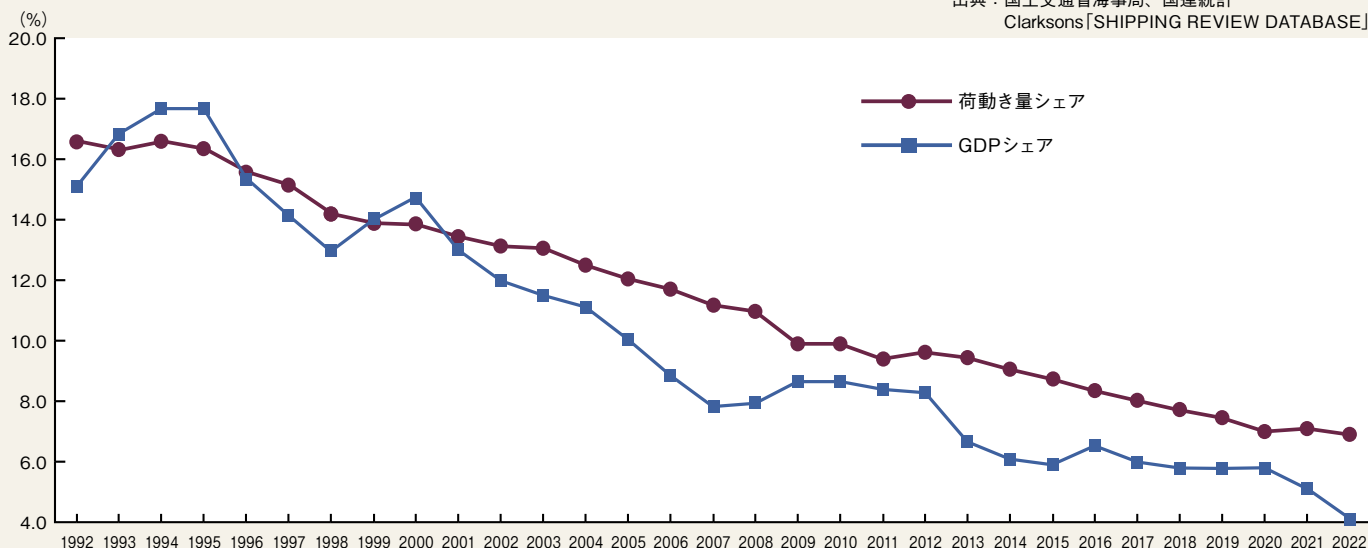
年 品 目		2022年		2023年		対前年比(%) (数量ベース)
		数 量	金 額	数 量	金 額	
輸出入合計		851,535	1,538,770	799,762	1,512,346	▲ 6.1
輸 出	総計	151,784	663,264	143,153	703,820	▲ 5.7
	鉄鋼	31,931	47,039	32,350	44,737	1.3
	セメント	9,908	490	6,459	390	▲ 34.8
	機械類	12,859	213,321	12,234	217,666	▲ 4.9
	乗用自動車	5,018	113,784	6,063	155,413	20.8
	電気製品	1,331	59,680	1,274	62,700	▲ 4.3
	肥料	406	214	403	162	▲ 0.7
	その他	90,331	228,736	84,371	222,750	▲ 6.6
輸 入	総計	699,751	875,505	656,608	808,526	▲ 6.2
	乾貨物計	459,028	619,614	430,926	595,916	▲ 6.1
	鉄鉱石	104,223	17,974	102,210	16,249	▲ 1.9
	石炭	183,005	78,199	166,965	58,613	▲ 8.8
	燐鉱石	156	78	97	55	▲ 37.9
	塩	6,316	449	5,541	439	▲ 12.3
	銅鉱	5,208	17,293	4,800	16,495	▲ 7.8
	ニッケル鉱	2,508	376	1,123	150	▲ 55.2
	ボーキサイト	30	19	29	19	▲ 4.3
	木材	5,056	5,586	3,671	3,189	▲ 27.4
	パルプ	1,560	2,102	1,199	1,780	▲ 23.2
	チップ	11,312	3,018	11,115	3,199	▲ 1.7
	小麦	5,346	3,298	5,026	2,711	▲ 6.0
	米	669	875	709	1,045	5.9
	大麦・裸麦	1,236	580	1,234	550	▲ 0.1
	トウモロコシ	15,270	7,639	14,876	6,889	▲ 2.6
	大豆	3,503	3,391	3,156	3,097	▲ 9.9
	その他	113,630	478,736	109,176	481,434	▲ 3.9
	液体貨物計	240,723	255,892	225,682	212,610	▲ 6.2
	原油	134,460	134,527	125,142	113,636	▲ 6.9
	LNG	71,998	84,614	66,151	65,202	▲ 8.1
	LPG	10,479	10,384	10,237	8,820	▲ 2.3
	重油	1,550	1,699	658	707	▲ 57.5
	その他	22,237	24,668	23,494	24,245	5.7

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、2022年は6.9%。

同じくわが国のGDPシェアについても、1992年は15.1%で、以降は低下傾向にあり2022年は4.2%になった。

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

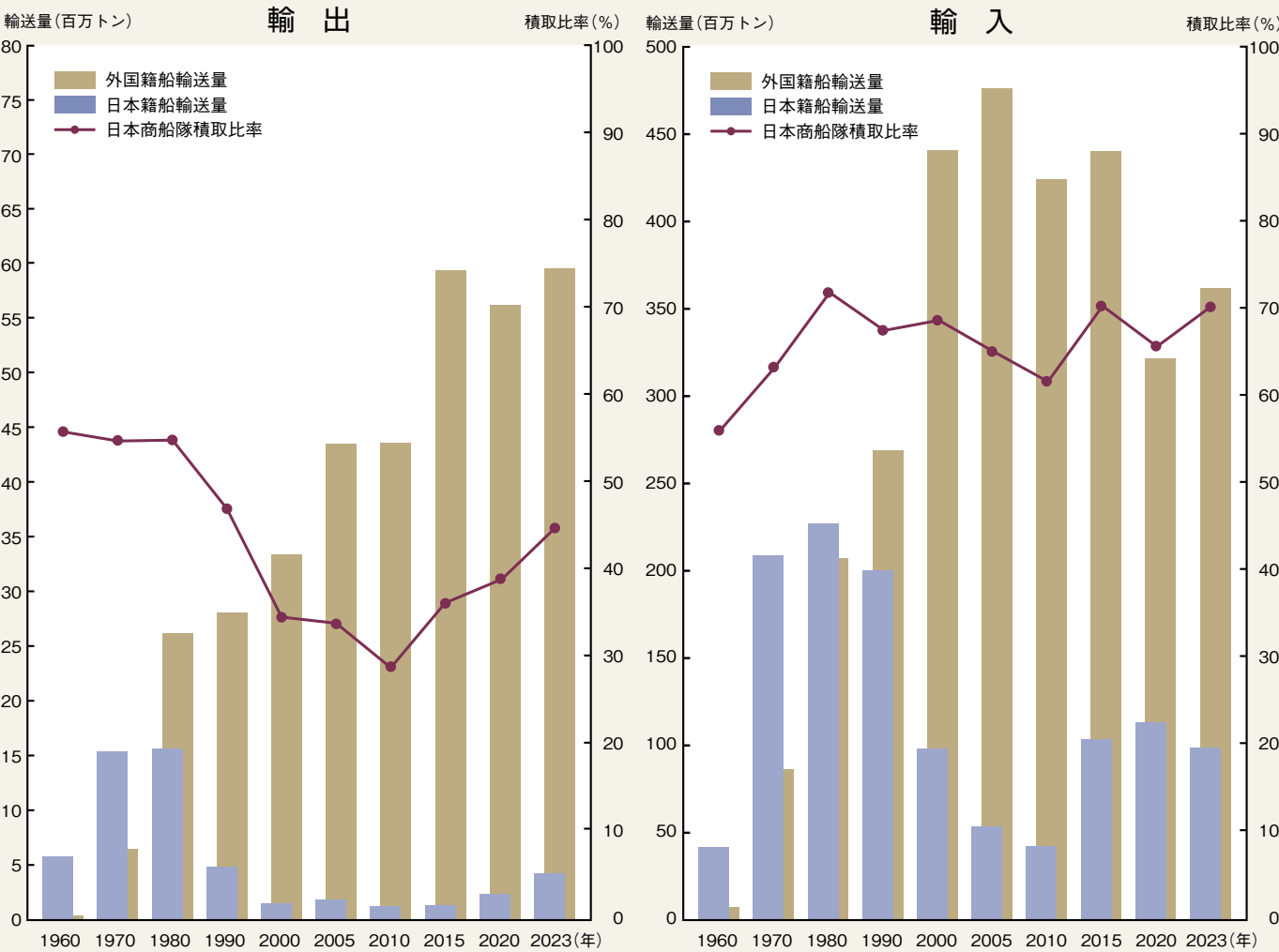


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

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、2023年時点では44.6%となった。輸入では1970年より60～70%周辺で増減を繰り返し、2023年時点では70.1%。

出典：国土交通省海事局



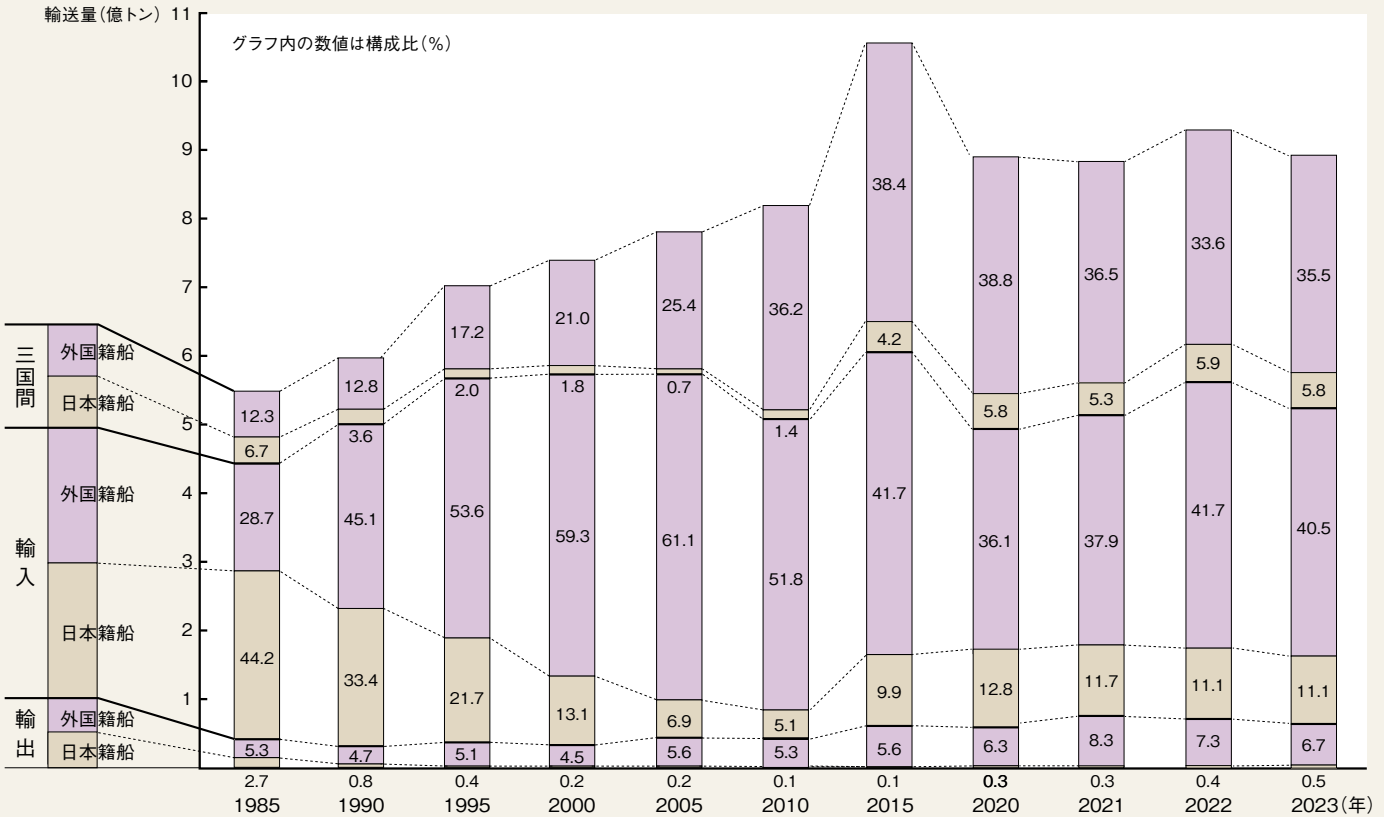
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569	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
2023	14,315	424	5,956	44.6	65,661	9,881	36,150	70.1

(注) 2023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近年40%前後で推移している。

出典：国土交通省海事局

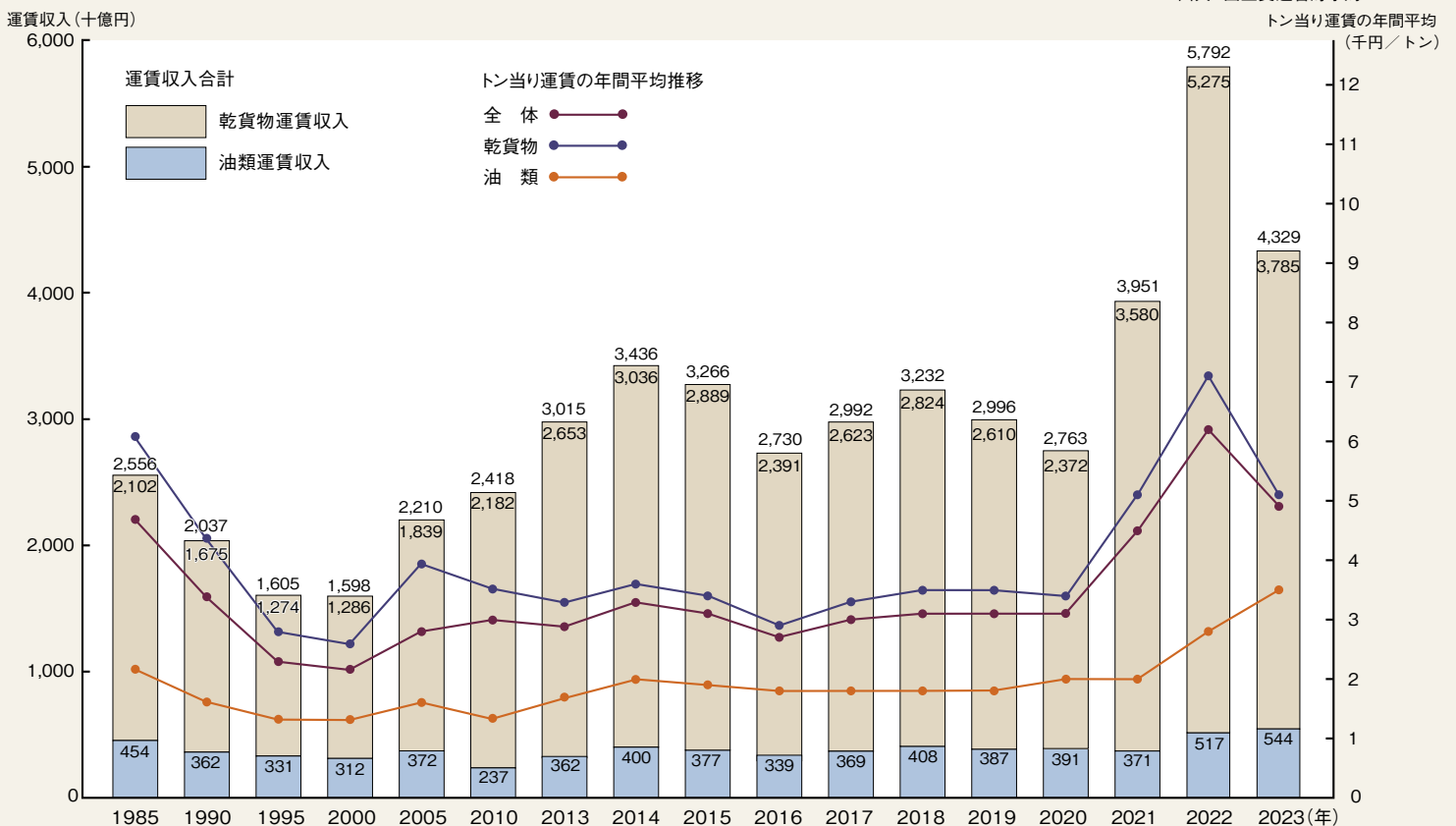


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2023年の数値は暫定値。

7 運賃収入

日本商船隊の運賃収入は、対前年比25.3%減の4兆3,289億円。

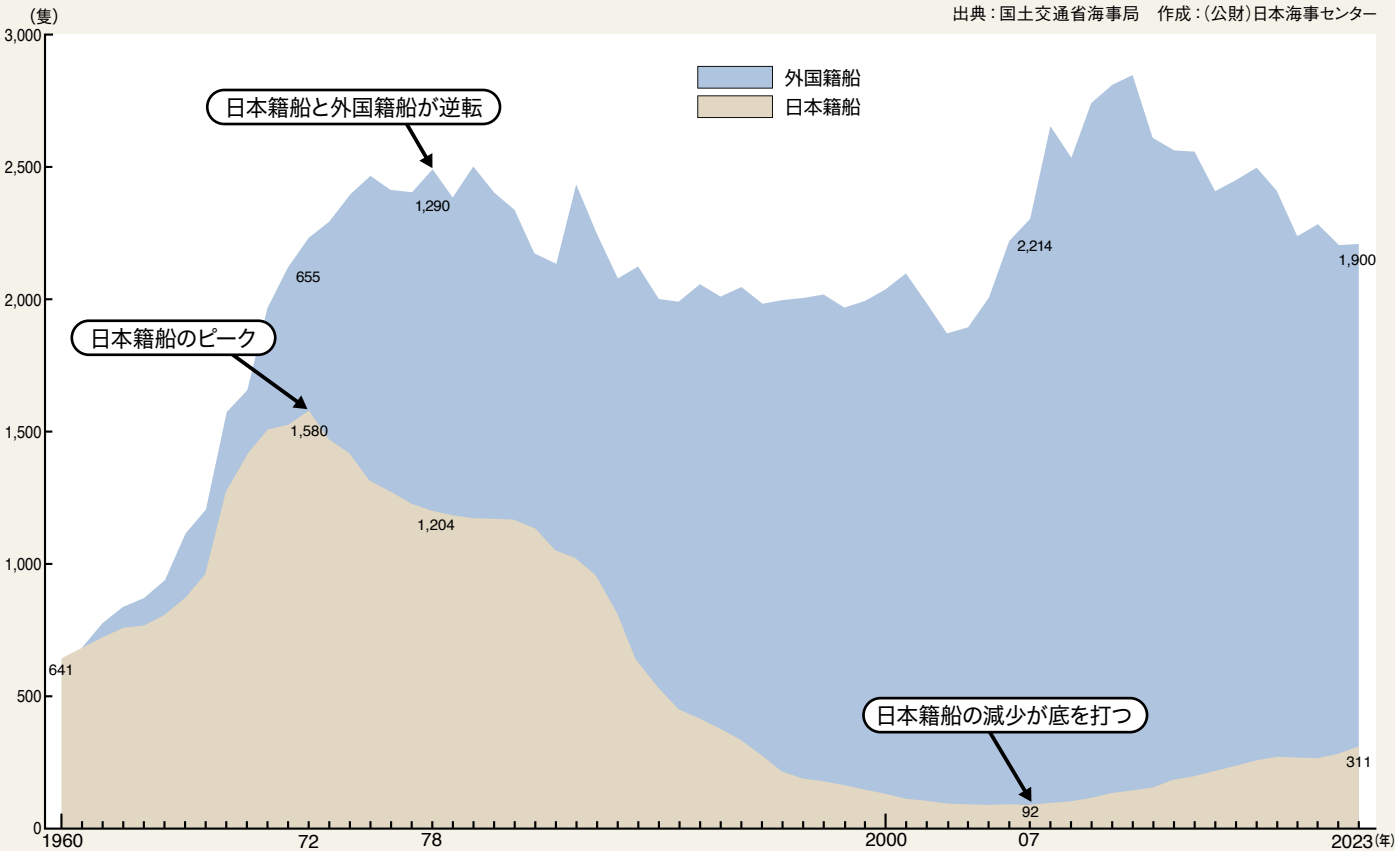
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2023年の数値は暫定値。

8 日本籍船と外国籍船の構成

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り困難なため省略。

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
2016	219	9.1	18,283	26,990	2,192	90.9	99,121	140,600	2,411	117,403	167,590
2017	237	9.6	20,002	31,717	2,221	90.4	99,422	141,568	2,458	119,424	173,285
2018	261	10.5	21,893	33,701	2,235	89.5	102,608	146,553	2,496	124,501	180,254
2019	273	11.3	23,526	33,419	2,138	88.7	100,006	141,032	2,411	123,533	174,451
2020	270	12.1	23,408	33,385	1,970	87.9	96,432	136,368	2,240	119,840	169,753
2021	273	12.0	23,929	33,203	2,010	88.0	99,219	139,847	2,283	123,149	173,050
2022	285	12.9	23,848	33,089	1,921	87.1	91,414	130,684	2,206	115,262	163,773
2023	311	14.1	25,714	35,590	1,900	85.9	90,337	127,869	2,211	116,051	163,459

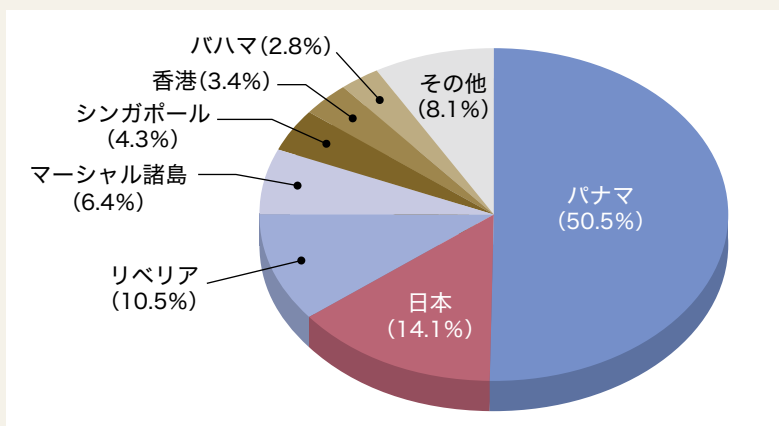
(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

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14.1%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く50.5%のシェアを占める。

船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,116	50.5
日本	311	14.1
リベリア	233	10.5
マーシャル諸島	141	6.4
シンガポール	95	4.3
香港	76	3.4
バハマ	61	2.8
その他	178	8.1
合計	2,211	100.0

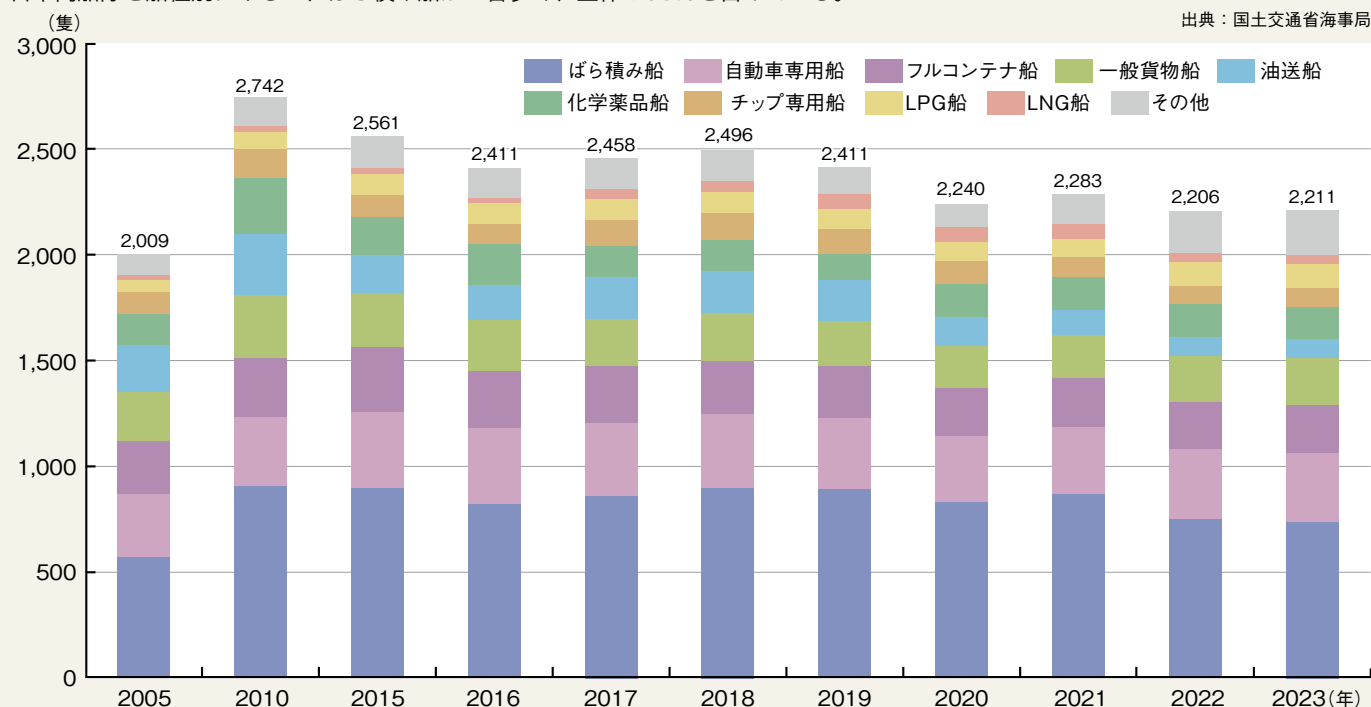
出典：国土交通省海事局



(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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33%を占めている。

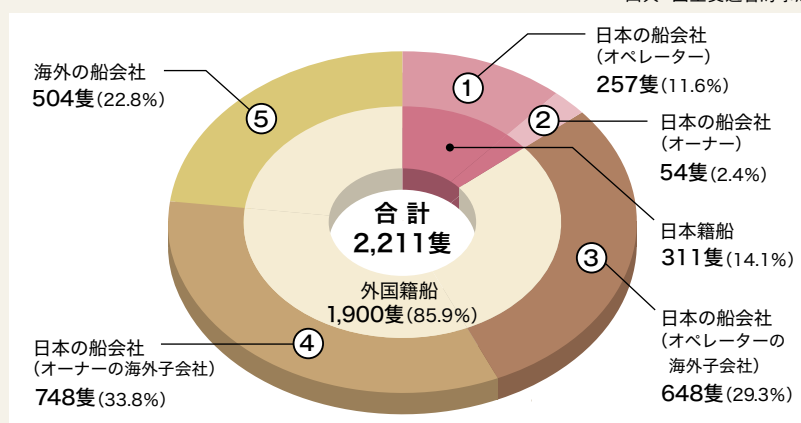


11 保有形態

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その他海外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：船の運航会社。自ら保有する船のほか、借りてきた船も運航する。
 ※2 オーナー：船の保有会社。船の保有・整備およ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) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

12 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

