

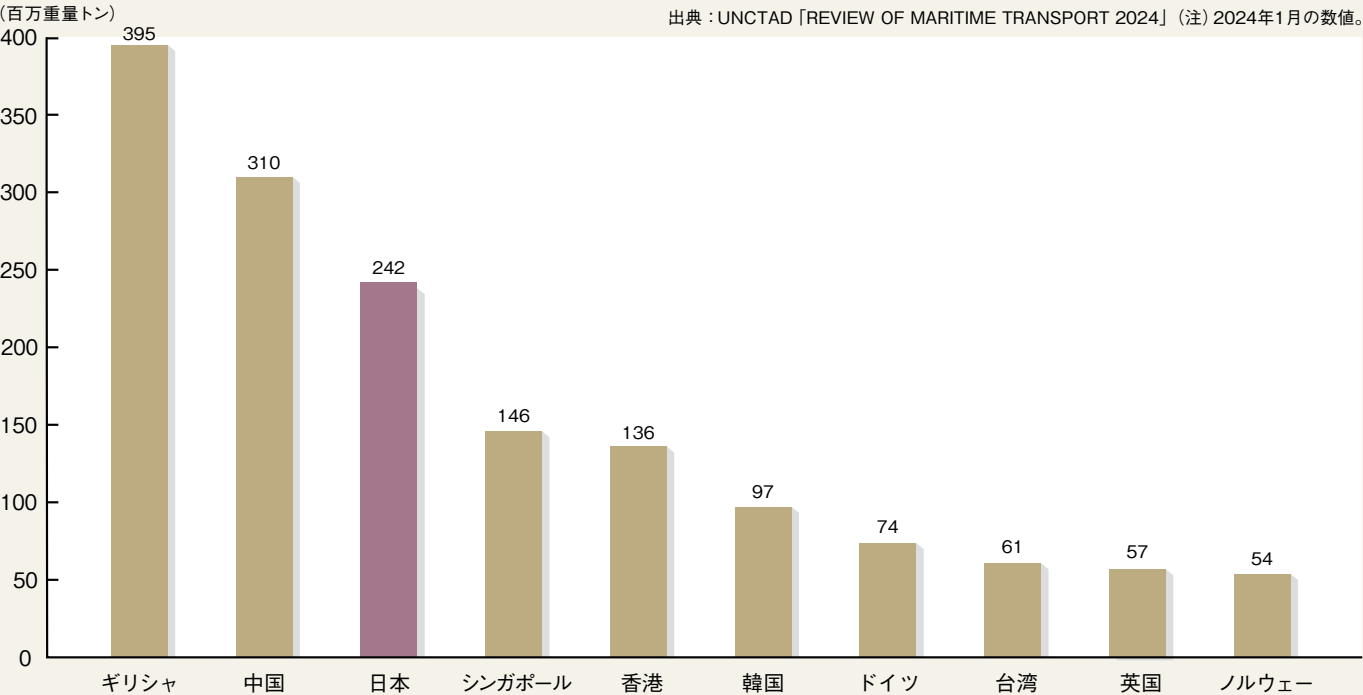
1

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。

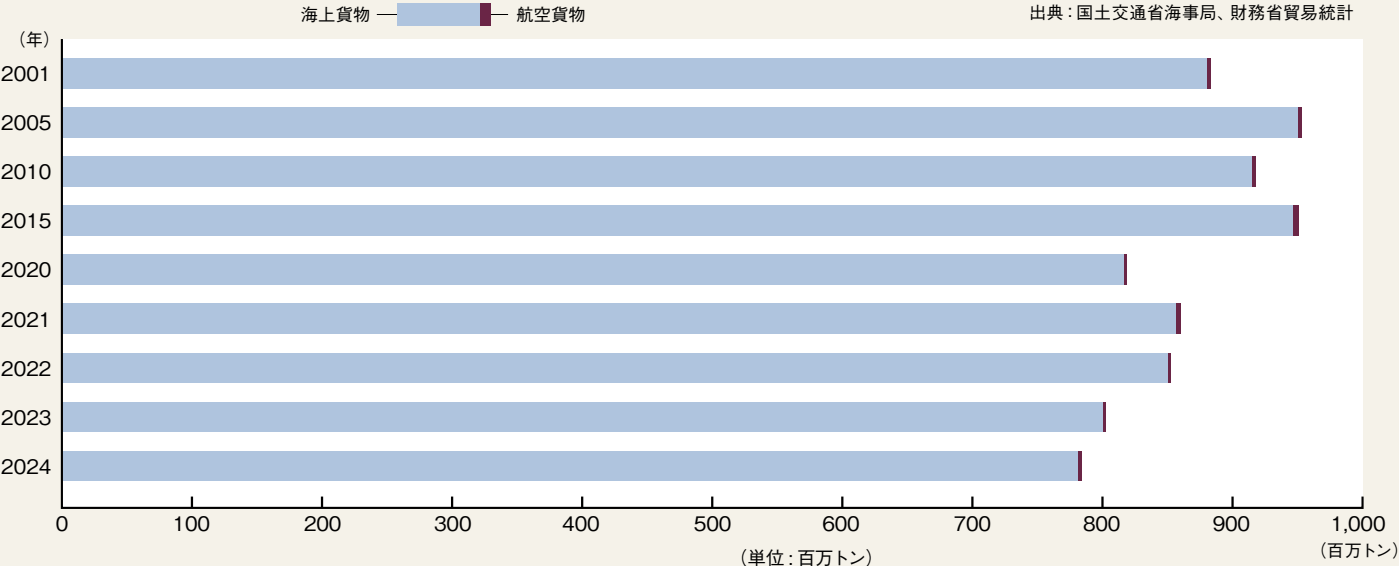
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2024」（注）2024年1月の数値。



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2024年時点で99.5%。海運はわが国の貿易に不可欠な輸送手段となっている。



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)
2021	157	156 (98.8)	703	701 (99.7)	860	856 (99.5)
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)

(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、このうち約3/4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47.1%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)

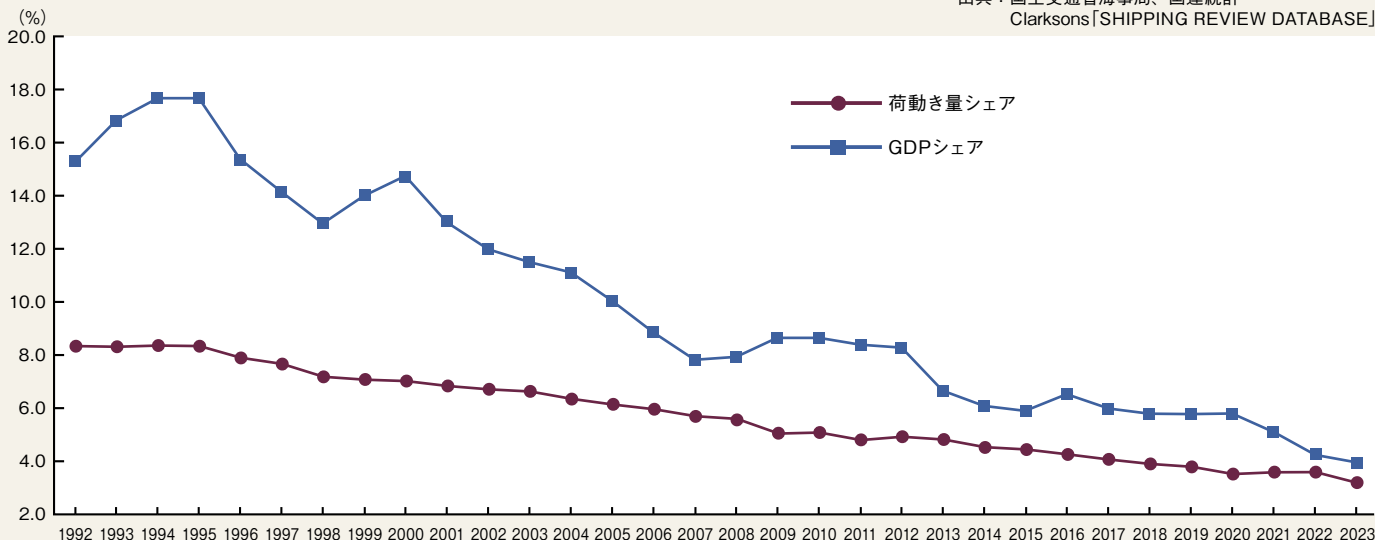
年 品 目		2023年		2024年		対前年比(%) (数量ベース)
		数 量	金 額	数 量	金 額	
輸出入合計		799,793	1,512,719	781,149	1,534,243	▲ 2.3
輸 出	総計	143,154	703,810	139,829	722,141	▲ 2.3
	鉄鋼	32,350	44,737	31,385	43,600	▲ 3.0
	セメント	6,459	390	8,043	421	24.5
	機械類	12,234	217,662	11,415	216,557	▲ 6.7
	乗用自動車	6,063	155,413	5,885	161,494	▲ 2.9
	電気製品	1,274	62,701	1,264	66,168	▲ 0.7
	肥料	403	162	431	203	6.9
	その他	84,372	222,744	81,406	233,698	▲ 3.5
輸 入	総計	656,639	808,909	641,320	812,102	▲ 2.3
	乾貨物計	430,957	596,293	426,240	604,267	▲ 1.1
	鉄鉱石	102,205	16,311	96,395	17,006	▲ 5.7
	石炭	166,982	58,724	165,752	45,295	▲ 0.7
	燐鉱石	97	55	131	81	34.7
	塩	5,541	440	5,960	515	7.6
	銅鉱	4,802	16,623	5,207	21,411	8.4
	ニッケル鉱	1,123	151	589	59	▲ 47.6
	ボーキサイト	29	19	36	25	23.2
	木材	3,671	3,189	3,921	3,444	6.8
	パルプ	1,199	1,780	1,175	1,692	▲ 2.0
	チップ	11,115	3,213	11,050	3,136	▲ 0.6
	小麦	5,026	2,711	5,214	2,566	3.7
	米	709	1,045	754	949	6.4
	大麦・裸麦	1,234	550	1,170	520	▲ 5.2
	トウモロコシ	14,876	6,889	15,295	5,968	2.8
	大豆	3,156	3,097	3,171	2,876	0.5
	その他	109,193	481,496	110,420	498,723	1.1
	液体貨物計	225,682	212,616	215,080	207,835	▲ 4.7
	原油	125,142	113,639	114,959	108,710	▲ 8.1
	LNG	66,151	65,183	65,891	62,318	▲ 0.4
	LPG	10,237	8,821	9,768	9,152	▲ 4.6
	重油	658	708	317	355	▲ 51.8
	その他	23,494	24,265	24,146	27,300	2.8

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8.3%であったが、それ以降低下傾向が続き、2023年は3.2%。

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2023年は4.0%になった。

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

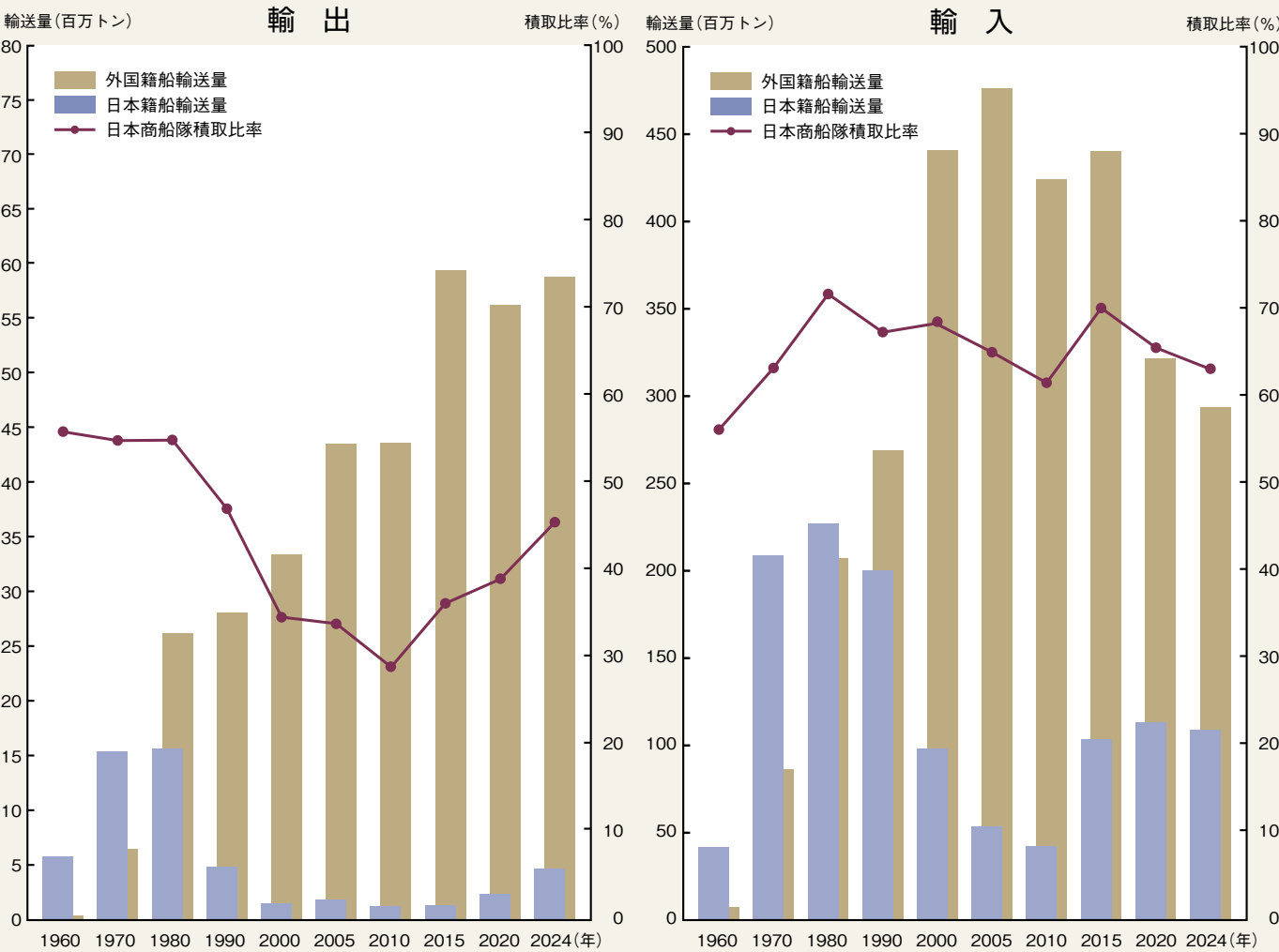


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

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、2024年時点では45.3%となった。輸入では1970年より60～70%周辺で増減を繰り返し、2024年時点では63.0%。

出典：国土交通省海事局



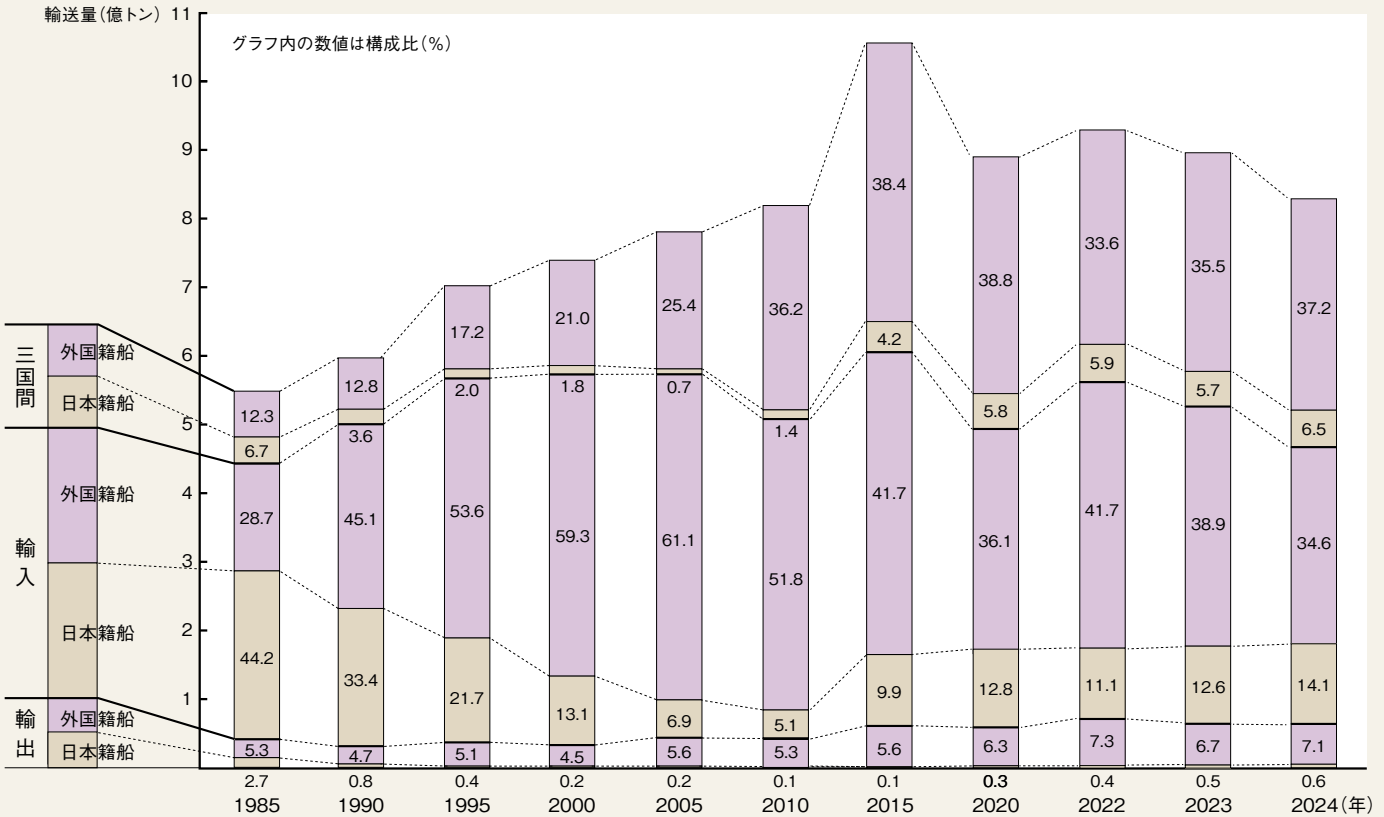
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率 (%)		日本籍船	外国籍船	積取比率 (%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	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
2024	13,983	462	5,873	45.3	64,132	11,704	28,696	63.0

(注) 2024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

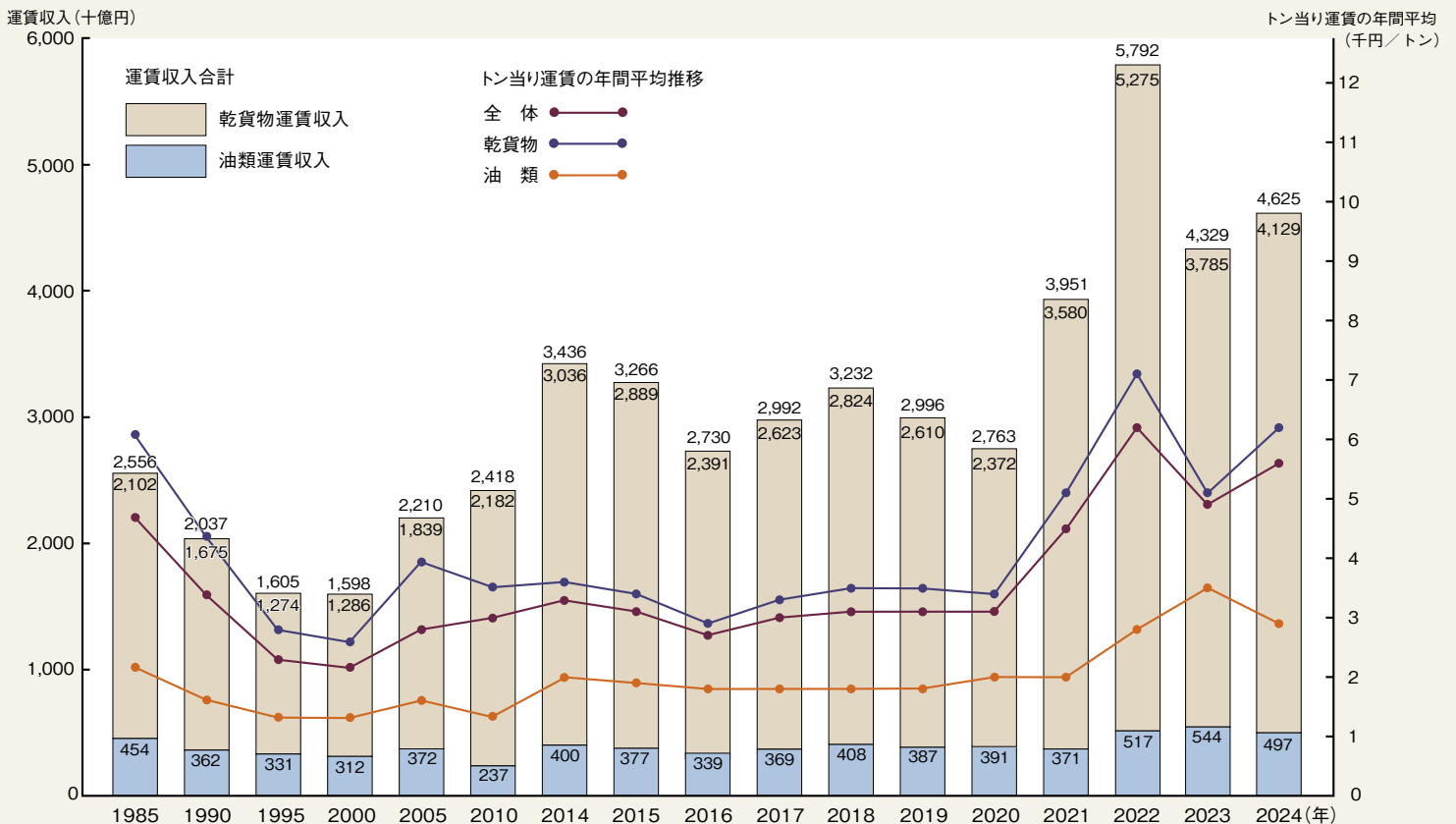


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2024年の数値は暫定値。

7 運賃収入

日本商船隊の運賃収入は、対前年比6.8%増の4兆6,254億円。

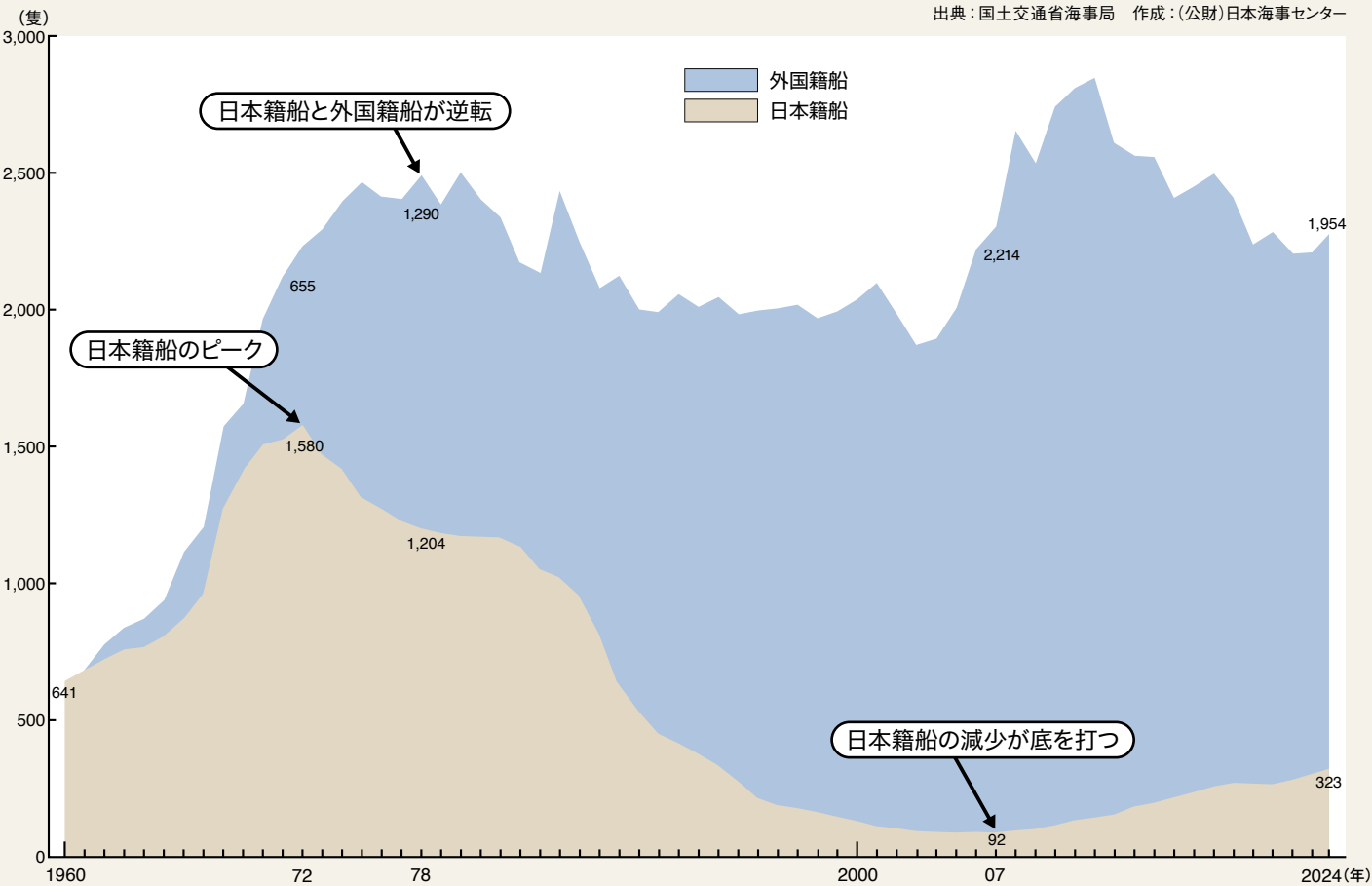
出典：国土交通省海事局



(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2024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
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
2024	323	14.2	26,665	36,842	1,954	85.8	94,959	131,800	2,277	121,623	168,642

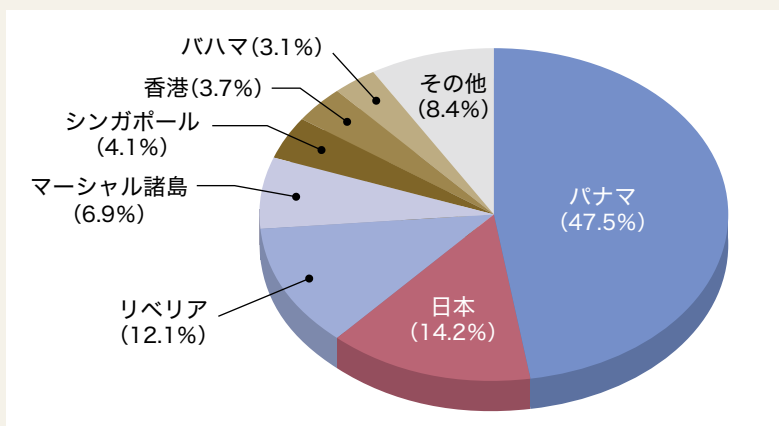
(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

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14.2%。外国籍船のうちパナマ籍が最も多く47.5%のシェアを占める。

船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,082	47.5
日本	323	14.2
リベリア	275	12.1
マーシャル諸島	158	6.9
シンガポール	93	4.1
香港	85	3.7
バハマ	70	3.1
その他	191	8.4
合 計	2,277	100.0

出典：国土交通省海事局

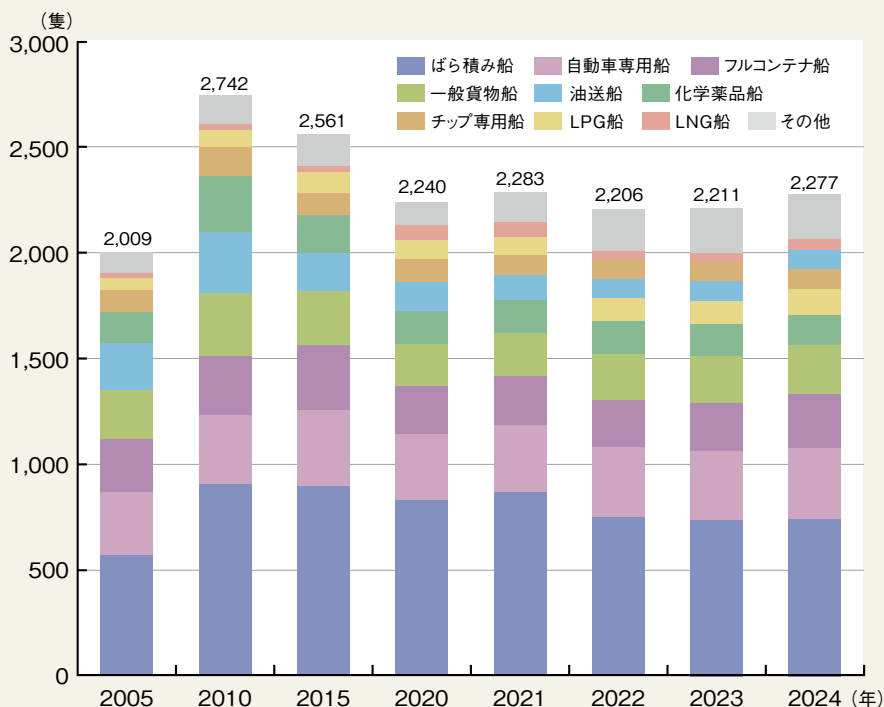


(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

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、全体の約33%を占めている。

出典：国土交通省海事局



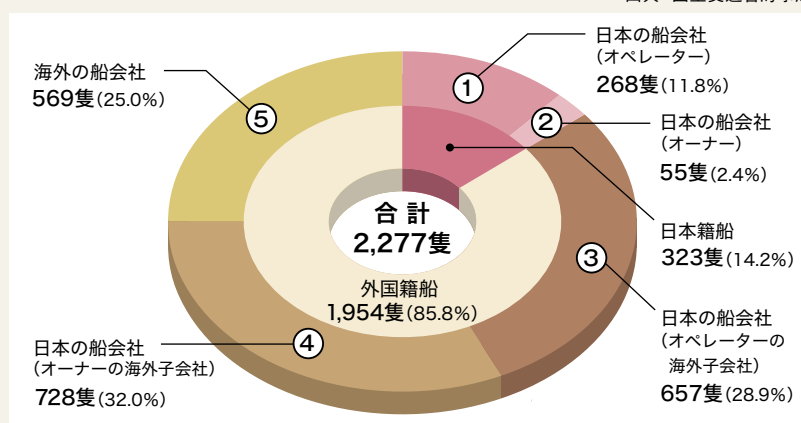
船 種	隻 数	隻数比(%)
ばら積み船	742	32.6
自動車専用船	332	14.6
フルコンテナ船	259	11.4
一般貨物船	229	10.1
化学薬品船	144	6.3
LPG船	125	5.5
チップ専用船	93	4.1
油送船	89	3.9
LNG船	50	2.2
その他	214	9.4
合計計	2,277	100.0

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。

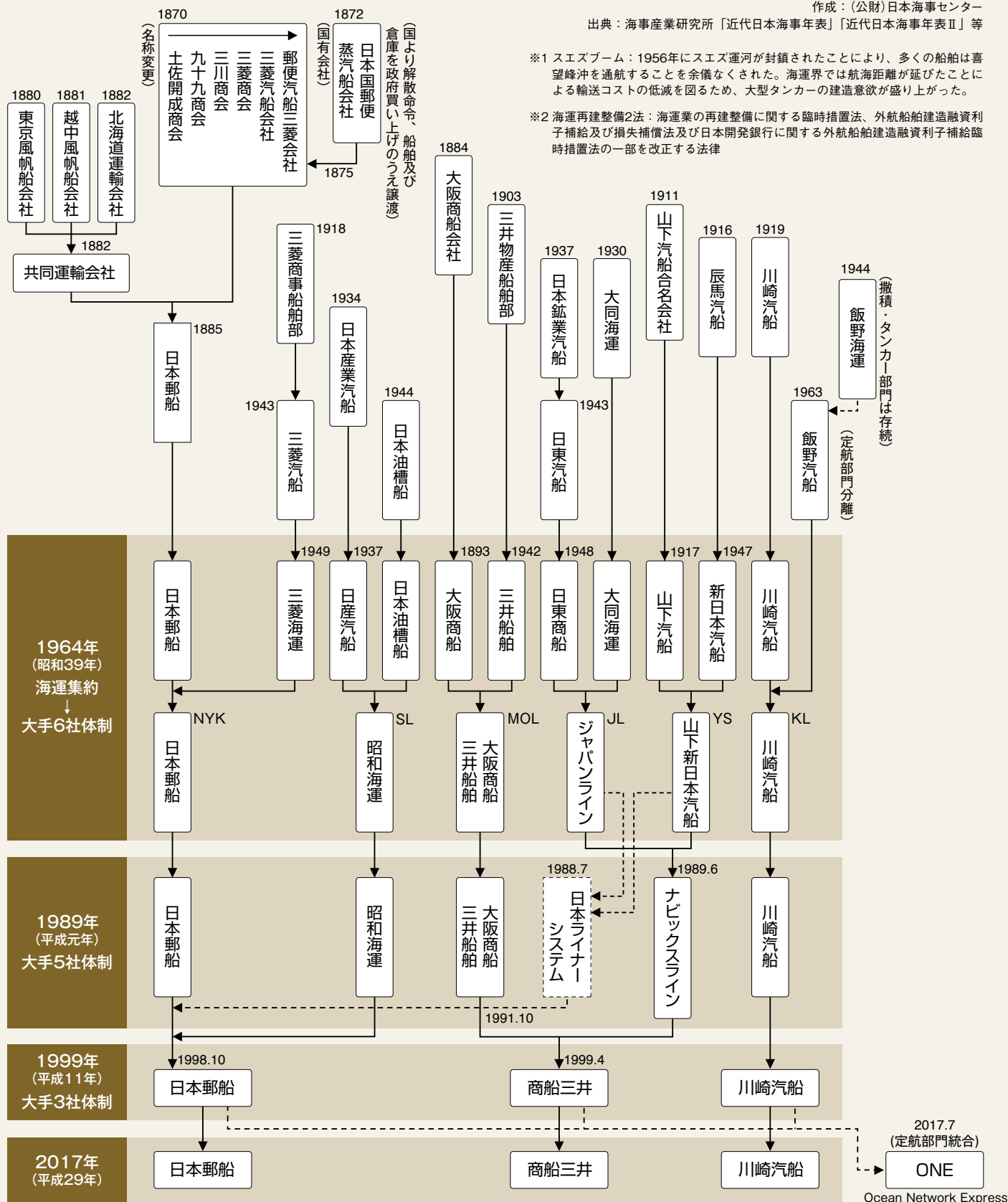
下図は明治以降、現代までの外航海運大手企業の主な再編の流れを示したもの。1956年のスエズブーム^{*1}後の長期海運不況はわが国外航海運企業の経営基盤を脆弱にした。政府は海運企業の経営基盤を強化し、外航船舶を整備する方策として海運再建整備2法^{*2}を制定し、海運企業の集約を図るとともに財政上

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社体制となっている。2017年には大手3社の定期コンテナ船事業が統合された。

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 海運再整備2法：海運業の再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



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 日本商船隊	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	
輸送活動	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	
	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	
経済	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%	
	GDP(対前年比)	- 0.3%	2.8%	0.4%	0.0%	1.5%	2.2%	1.8%	1.4%	1.5%	- 1.2%	- 5.7%	4.1%	0.0%	1.4%	
船社状況	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	
	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	