

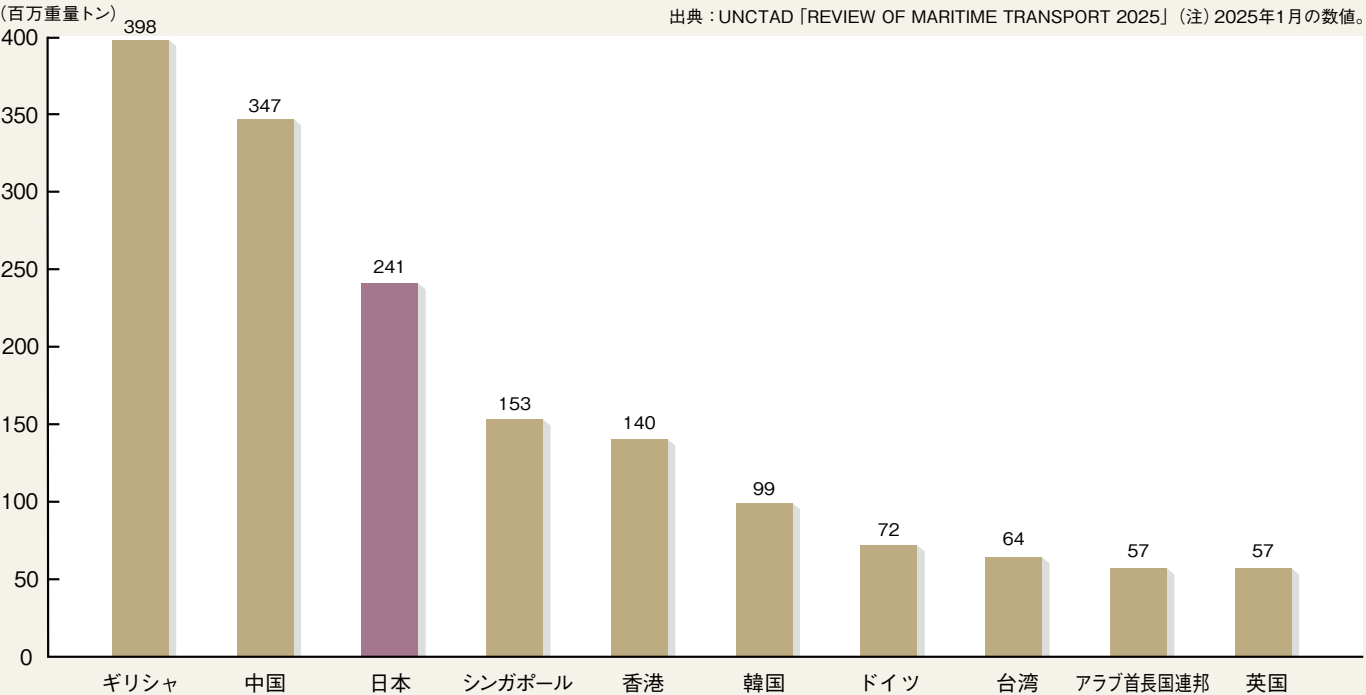
1

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。

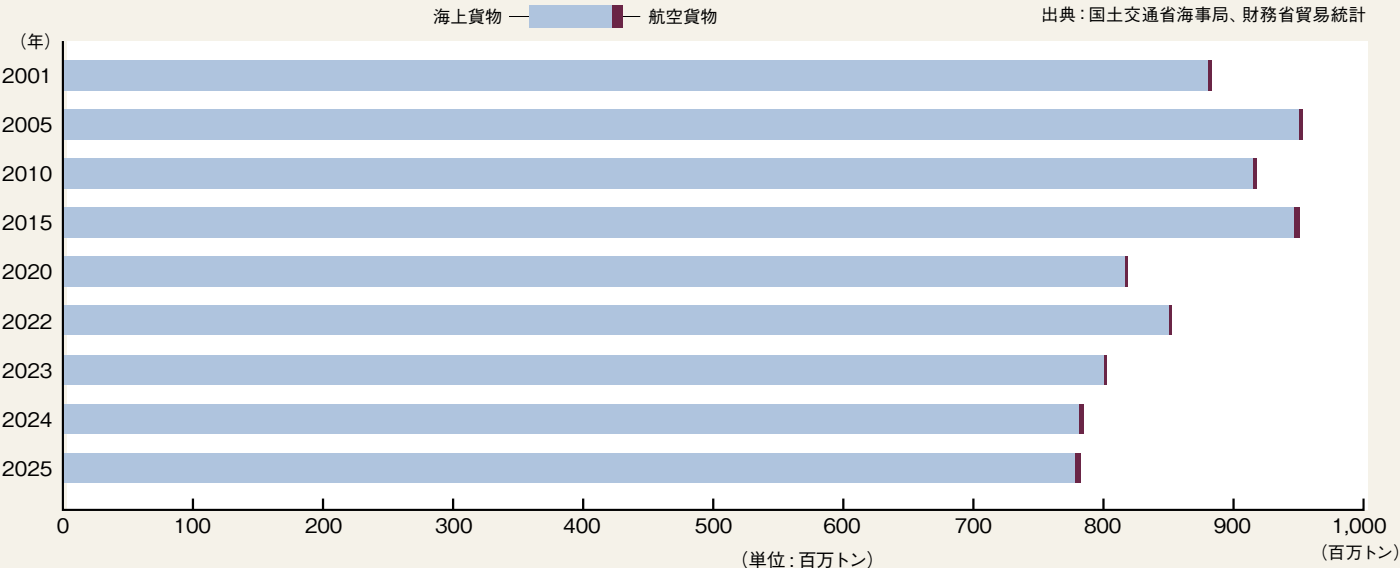
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025」（注）2025年1月の数値。



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)

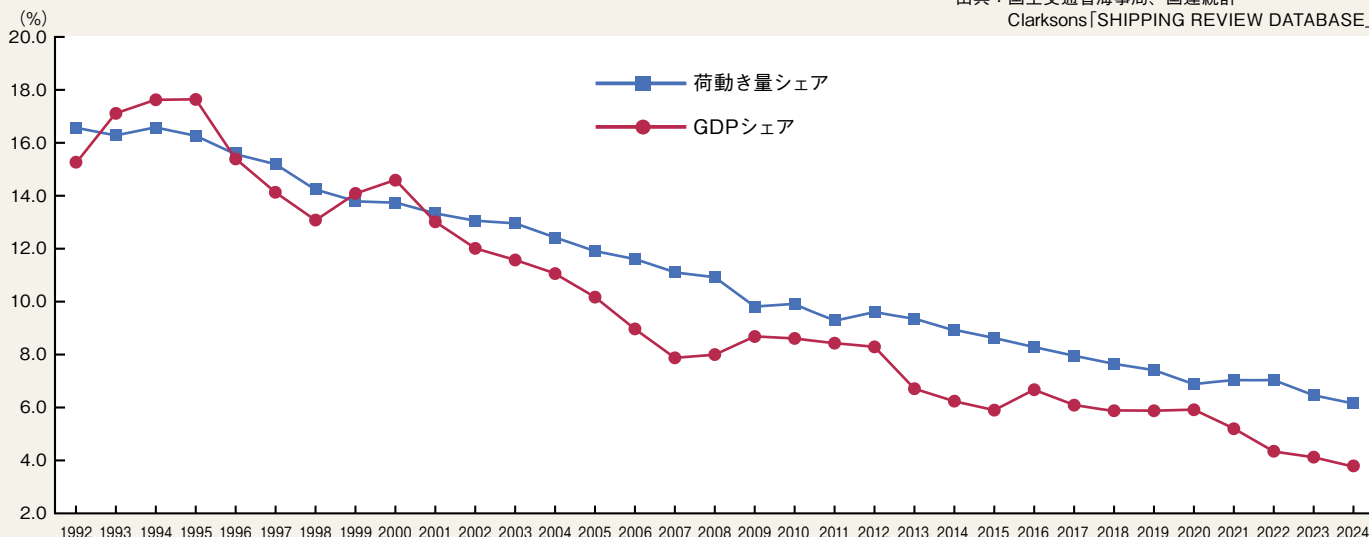
年 品 目		2024年		2025年		対前年比(%) (数量ベース)
		数 量	金 額	数 量	金 額	
輸出入合計		781,152	1,534,740	778,329	1,513,111	▲ 0.4
輸 出	総計	139,829	722,138	139,774	717,443	▲ 0.0
	鉄鋼	31,385	43,602	30,080	39,043	▲ 4.2
	セメント	8,043	421	8,674	402	7.9
	機械類	11,415	216,553	11,551	215,843	1.2
	乗用自動車	5,885	161,494	5,921	157,492	0.6
	電気製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

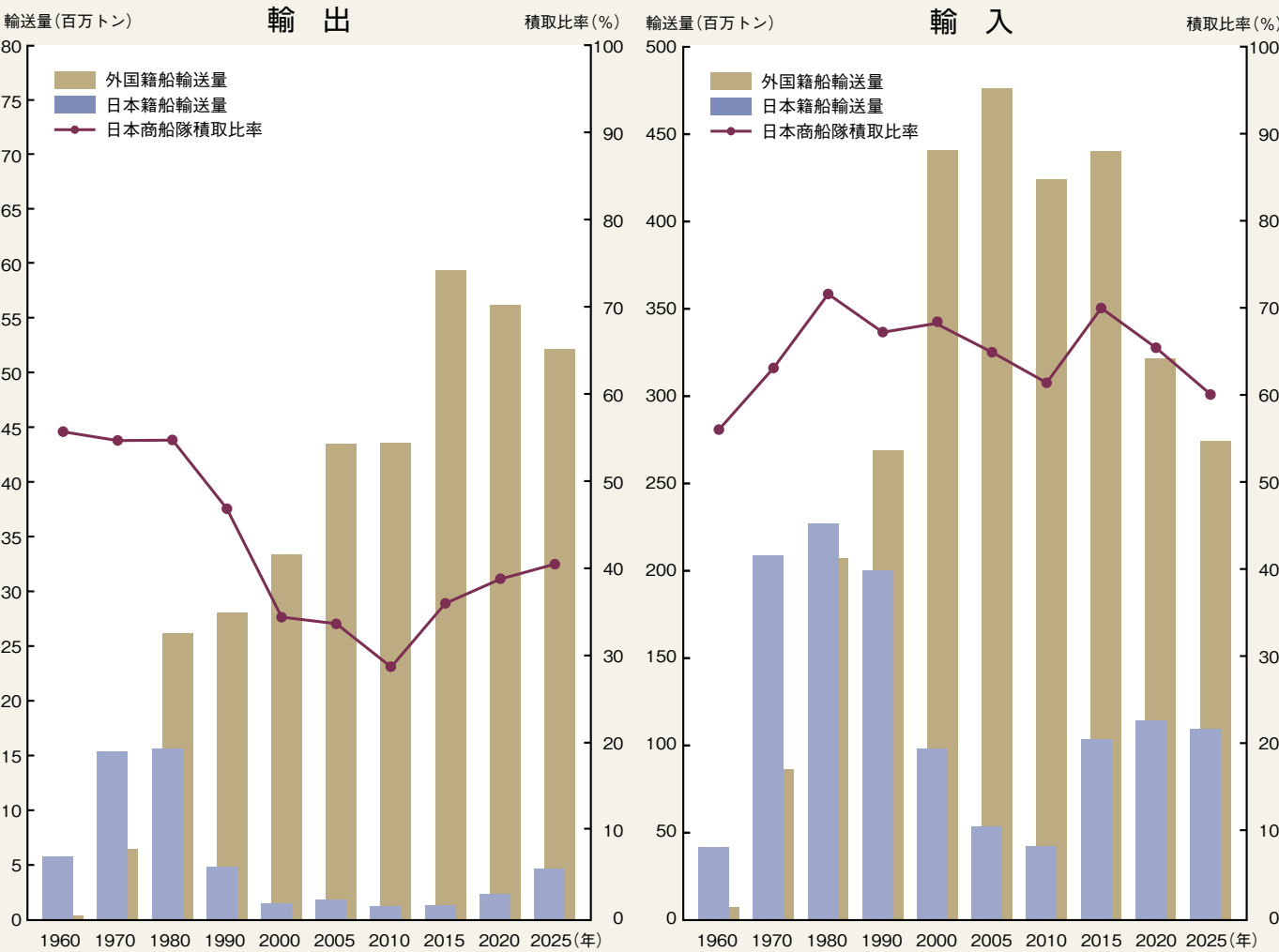


(注) 全世界の海上輸送量に対する日本発着貨物量のシェア。

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



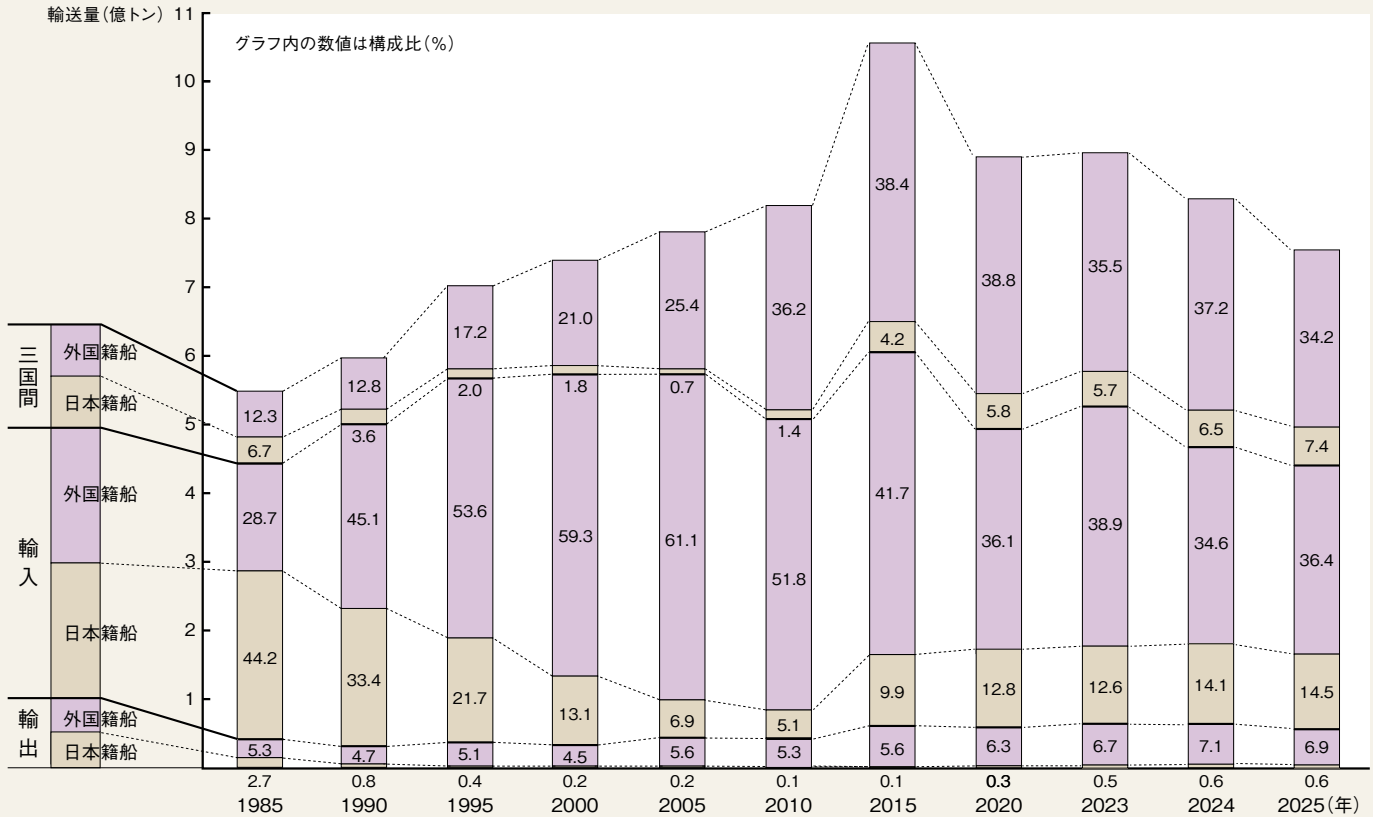
年	輸 出				輸 入			
	総輸送量 (万トン)	日本商船隊			総輸送量 (万トン)	日本商船隊		
		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)		日本籍船	外国籍船	積取比率(%)
1930	762	451	—	—	2,202	1,168	—	—
1940	1,464	1,054	—	—	3,322	2,161	—	—
1950	313	54	—	—	1,050	281	—	—
1960	1,105	579	43	56.3	8,762	4,158	736	55.9
1970	4,004	1,544	644	54.6	46,783	20,850	8,635	63.0
1980	7,649	1,569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

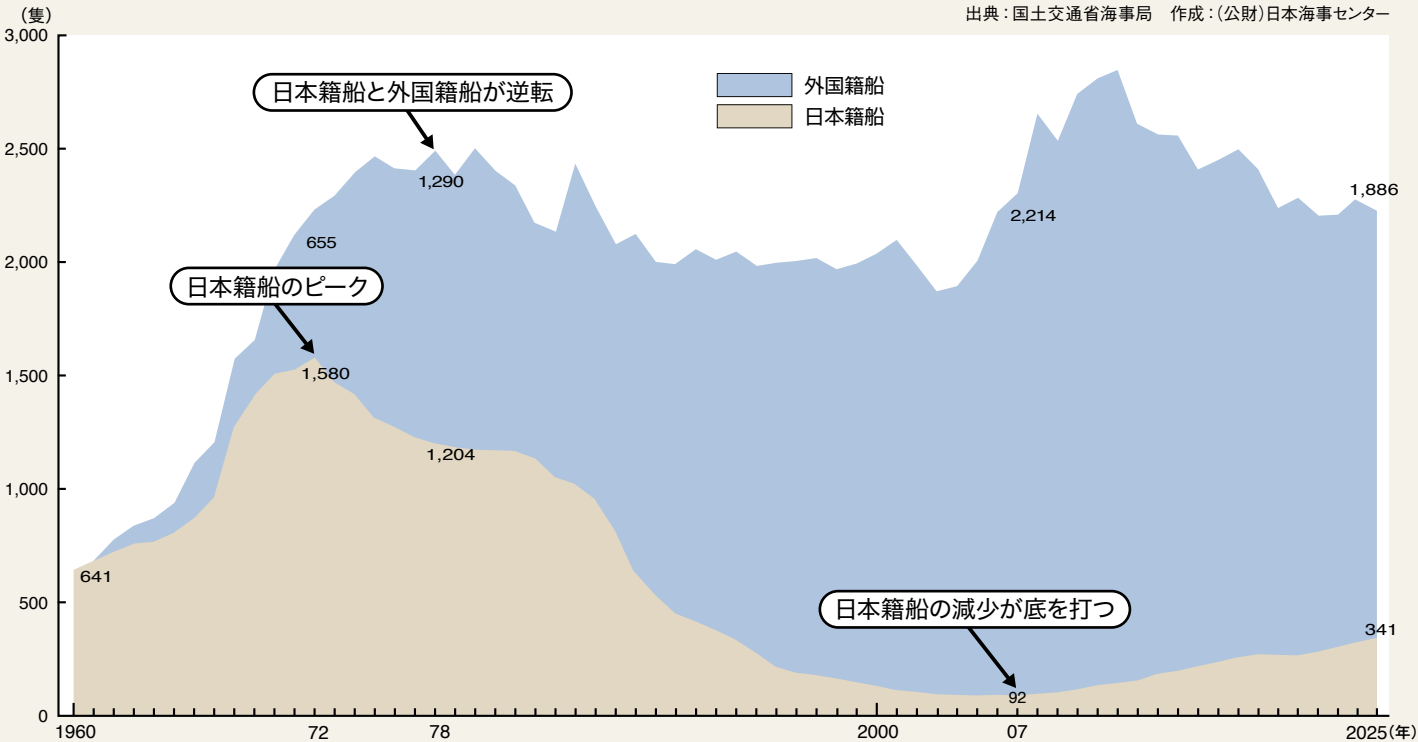


(注) ①端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。②2025年の数値は暫定値。

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。

出典：国土交通省海事局 作成：(公財)日本海事センター



(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
2025	341	15.3	28,106	38,695	1,886	84.7	91,110	125,553	2,227	119,216	164,248

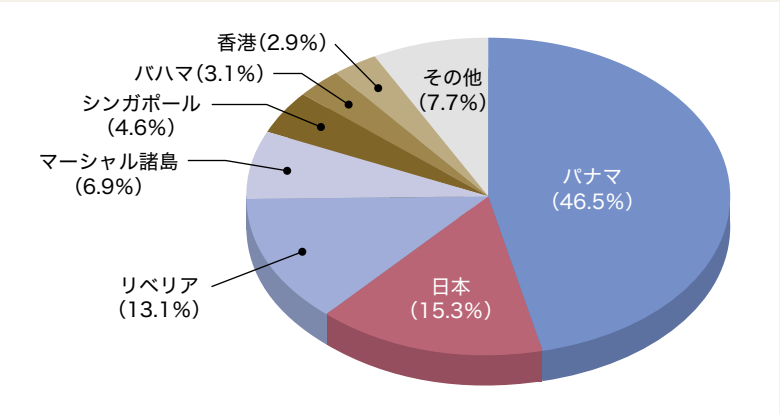
(注) ①対象船舶は、2,000総トン以上の外航船舶である。②構成比は隻数による。③年央の値である。④四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

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。

出典：国土交通省海事局

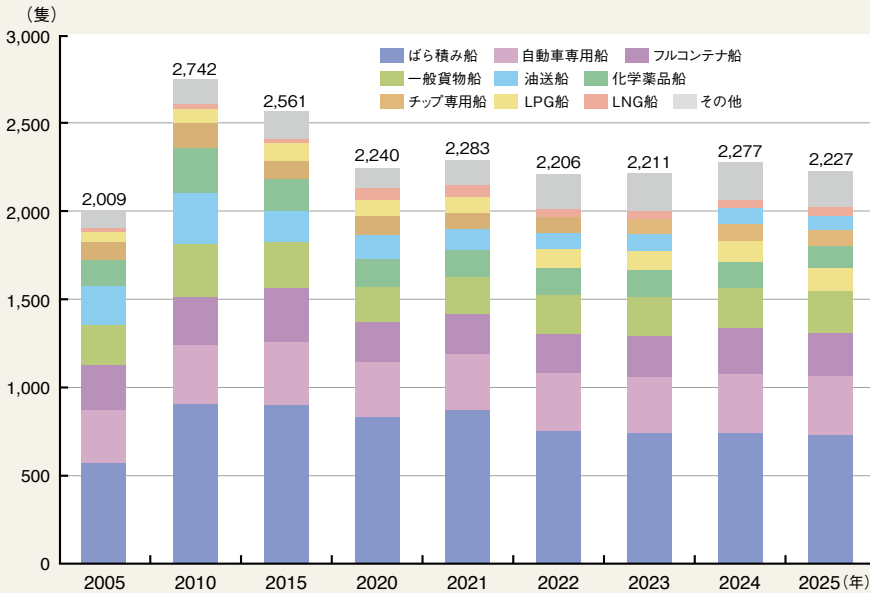
船籍国	隻数	隻数比(%)
パナマ	1,035	46.5
日本	341	15.3
リベリア	291	13.1
マーシャル諸島	153	6.9
シンガポール	102	4.6
バハマ	68	3.1
香港	65	2.9
その他	172	7.7
合 計	2,227	100.0



(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。



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

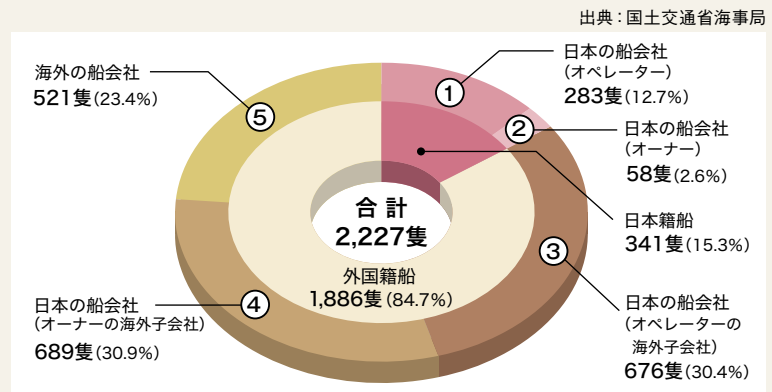
(注) ①2025年6月末の数値。

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。



(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

