

データで読み解く内航海運

～ 2025 年度版 ～

2026 年 7 月

日本内航海運組合総連合会

はじめに

日本内航海運組合総連合会は、2021（令和3）年8月に半世紀に亘り継続して実施されていた船舶に対する調整事業の終了に伴い、2022年度から物流事業者団体として、組織の再編を行いました。

企画調査部は、この時調査企画部の業務の一部を継承して設置された部署であり、内航海運の効率・安定輸送その他様々な調査研究を行うと共に、持続可能な内航海運の供給のための活動を行っております。

本書は、企画調査部の活動の一つとして、内航海運業界に携わる方、内航研究を行う方等の活動に資するため、2021年度に公益財団法人 日本海事センターのご協力の下に作成した『データで読み解く 内航海運』の2025年度版でございます。

本書の制作にご協力をいただいた内航海運研究会（代表：神戸大学 大学院 海事科学研究科 石黒 一彦 准教授）に対しまして心から感謝申し上げます。

2026年7月

日本内航海運組合総連合会

企画調査部

目次

内航海運関連統計の現状	1
1 モーダルシフトに関する統計	7
1.1 輸送モード別の国内輸送に関する統計	7
1.2 宅配便などの取扱個数	14
1.3 内航海運以外の輸送モードの輸送コストに関する統計	15
1.4 トラック成約運賃指数	16
1.5 トラック実勢運賃調査	17
2 「令和の時代の内航海運に向けて」に関する統計	19
2.1 産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合	19
2.2 海運によるモーダルシフト貨物輸送量	21
2.3 内航貨物船の平均総トン数の推移	22
2.4 内航貨物船の総積載率の推移	23
2.5 内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量の推移	24
3 内航海運荷動きに関する統計	25
3.1 内航海運荷動き量（トンベース、トンキロベース、品目別）	25
3.2 内航タンカー・ケミカル・特殊タンカー荷動き量（品目別）	30
3.3 内航コンテナ輸送量	31
3.4 内航フィーダー輸送量	32
3.5 日韓航路コンテナ貨物輸送量	35
3.6 日中航路コンテナ貨物輸送量	37
3.7 RORO 船航走台数	37
3.8 長距離フェリー航走台数（トラック、乗用車、旅客）	40
4 内航船舶の航海距離や燃料消費、燃料価格に関する統計	41
4.1 内航船舶航海距離	41
4.2 内航船舶燃料消費量	42
4.3 内航船舶燃料油価格	43
4.4 燃料油価格変動の荷主への転嫁状況	46
5 内航船舶・船腹量に関する統計	47
5.1 内航船舶・船腹量（船種別、船型別）	47
5.2 船種別・内航海運運航船腹量・隻数	48
5.3 船型別・内航海運運航船腹量・隻数	49
5.4 内航コンテナ船、RORO 船、長距離フェリーの隻数と船腹量	52
5.5 オペレーター別内航海運運航船腹量・隻数	53
5.6 内航船建造隻数・船腹量（貨物船・油送船別）	54
6 海運市況と経営状況に関する統計	57
6.1 内航元請運賃	57
6.1.1 企業向けサービス価格指数（内航海運関連）	59
6.1.2 内航貨物船（499 総トン型のトリップ運賃）	60

6.2	内航船舶価格と売船	62
6.2.1	内航船新造船価格（貨物船、油送船、ケミカル船）	62
6.2.2	内航船海外売船価格及び船齢（一般貨物船、油送船、砂利船、RORO 船）	64
6.3	運航コスト関連	65
6.3.1	オーナー・オペレーターの費用構成	65
6.3.2	荷主の売上高に占める物流コスト比率	66
6.4	経営指標	67
6.4.1	内航事業者の数	67
6.4.2	内航事業者の数（オーナー・オペレーター）	68
6.4.3	事業規模	69
6.4.4	経営内容・経営指標	70
7	内航船員に関する統計	73
7.1	内航船員数、年齢構成	73
7.2	求人・就職・職業紹介状況	76
7.3	船員教育機関卒業生数・就職状況	77
7.4	内航船員新規就業者数の現状	78
7.5	内航船員の給与に関する統計	79
8	その他の統計	81
8.1	飼料・肥料の需給に関する統計	81
8.2	紙・板紙需要に関する統計	83
8.3	鉄鋼・原油など資源に関する統計	84
8.3.1	粗鋼生産量（転炉・電炉，見掛消費量）	84
8.3.2	高炉の地域分布	85
8.3.3	ガソリン・石油製品の国内販売量	86
8.3.4	石油元売り会社の再編動向と製油所の所在地	87
8.3.5	公共事業費・建設投資の推移	88
8.3.6	セメントの国内需要	90
8.3.7	石灰石の国内需要	91
8.3.8	砕石の生産量	92
8.3.9	国内自動車販売台数	93
8.3.10	日本の自動車メーカーの日本・先進国・新興国の自動車生産台数と比率	94
8.4	マクロ経済・地域経済に関する統計	95
8.4.1	実質一人当たり GDP	95
8.4.2	日本の将来推計人口（2023 年推計）	96
8.4.3	県内総生産	97
8.4.4	業種別商業販売額	98
9	内航海運データのデータソース	99

内航海運関連統計の現状

内航海運に関連する統計について、以下の項目に分けて概説する。

モーダルシフトに関する統計

2024 年 4 月からトラックドライバーの時間外労働の 960 時間上限規制と改正改善基準告示が適用された。それに応じてドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」可能性が指摘され、「物流の 2024 年問題」として広く認識された。この対策として、内航海運や鉄道への輸送シフト（モーダルシフト）が注目され、官民挙げての取り組みが進められている。

モーダルシフトにも関連する統計としては自動車、鉄道および航空輸送に関するものがある。輸送量（トン）および輸送活動量（トンキロ）に関しては、国土交通省総合政策局交通経済統計調査室が収集、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」として取りまとめ、輸送機関別の国内貨物輸送量を国土交通省のウェブサイトで発表している。トラックと鉄道の方面別輸送量は国土交通省総合政策局情報政策課が毎年取りまとめている「貨物地域流動調査」を利用できる。同調査を用いることで、県別・品目別の府県相互間輸送トン数を知ることができる。品目別データでも府県相互間輸送トン数を知ることができる。

長距離フェリーによる航路別トラック航送台数は日本長距離フェリー協会が加盟船社に毎月調査を行って取りまとめている。

宅配便などの取扱個数は、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課が宅配便運賃またはメール便運賃を届けている各事業者から、任意で取扱個数の報告を受けて発表している。船舶以外の輸送コストの動向は日本銀行が発表する企業向けサービス価格指数があり、鉄道貨物輸送、トラック輸送および宅配便についても指数が発表されている。

トラックの実勢運賃は（公社）全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会が、「求荷求車情報ネットワーク」（WebKIT）での成約運賃の動向を月別に指数化したものを 2013 年 12 月から毎月公表している成約運賃指数と、物流専門誌の LOGI-BIZ がロジスティクス・サポート＆パートナーズと共同で 2 年に 1 回荷主企業と運送事業者へ回答用紙を送付して行っているトラック実勢運賃調査がある。後者は有料であるが、1980 年代からの実勢運賃データを継続的に入手できる。

「令和の時代の内航海運に向けて」関連統計

2019 年 6 月から 2020 年 8 月にかけて交通政策審議会海事分科会基本政策部会で実施された、今後の内航海運のあり方についての有識者による総合的な検討の中間とりまとめとして 2020 年 9 月に「令和の時代の内航海運に向けて¹」が発表された。同資料の中では 2017 年 6 月に策定された「内航未来創造プラン²」における内航海運による「安定的輸送の確保」と「生産性向上」を推進施策の効果を測る 5 指標に関する指標の進捗状況に言及している。

具体的には、①産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合、②海運によるモーダルシフト貨物輸送量が増えられている。また、生産性向上の指標として③内航貨物船の平均総トン数、④内航貨物船の総積載率、⑤内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量が提示されている。①は国土交通省海事局内航課が鉄鋼、石油、化学、セメントの各業界の内需と国土交通省の「内航船舶輸送統計年報」をベースに算出している。ただし、この数値は外部からの再現性は難しい。②は国土交通省「内航船舶輸送統計年報」による RORO 船とコンテナ船の貨物輸送量（トンキロベース）と中・長距離フェリーによる貨物輸送量を用いている。この数値も詳細

¹ <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001364052.pdf>

² <https://www.mlit.go.jp/common/001190904.pdf>

は公開されていないため、外部からの再現は不可能である。③内航貨物船の平均総トン数は海事レポートから入手できる。④は総積載率（船舶の輸送能力（載貨重量トンキロ）に対する輸送量の割合）を指標とすることにより、内航海運の生産性向上を評価している。このデータは国土交通省「内航船舶輸送統計年報」で公開されている。⑤は国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」、船員数は「船員労働統計調査」をもとにして計算されている。ただし、船員数については海事レポートには掲載されていないため、内航総連「内航海運の活動」を参照する必要がある。元データは入手できないが公表データから計算が可能である。

内航海運荷動きに関する統計

内航海運の荷動きに関する統計としては、日本内航海運組合総連合会（以下、内航総連）が発表する「一号票」による輸送量調査および主要オペレーター60社（2者重複あり、実質58社）から集めた輸送量に関する統計、国土交通省が実施している内航船舶輸送実績調査（内航船舶輸送統計調査の一つ）と港湾調査（いわゆる港湾統計）を代表的なものとして挙げることができる。

速報性を重視する場合や輸送量のカバレッジを重視するのであれば内航総連の発表数値を用いることが良いと考えられる。詳細に知りたいと考えるのであれば港湾調査か、内航船舶輸送実績調査を用いることが望ましい。最も詳細なデータを得られるのは港湾調査であるが、速報性に欠け、データの取り扱いに注意が必要となることに加えて、現時点では2012年以前の分析は難しい。

個別貨物について荷動き量を知りたい場合も上記の輸送量調査が利用可能である。これに加えて、全国内航タンカー海運組合が元請けオペレーターから品目別に輸送量を集計しているデータや内航総連が集計した内航フィーダー輸送量のデータなどが利用できる。内航コンテナ輸送量は国土交通省総合政策局が集計したものを日本港湾協会がウェブサイトで発表しており、このデータが比較的使いやすい。

内航海運ではないが、内航コンテナ輸送量と密接にかかわる日韓航路コンテナ貨物輸送量を見るには釜山港湾公社ウェブサイトが最も一般的である。韓国発着のコンテナ貨物のうち、62.3%は釜山港発着であり、トランシップ貨物に限ると97.4%が釜山港を経由しているためである。日韓航路のデータは韓国船社による協議協定である韓国近海輸送協議会が、加盟船社による輸送量を月次でデータを集計している。日中航路コンテナ輸送量は日本海事センターが貿易統計をもとに推計データを提供している。

RORO船による航走台数は内航総連が、自動車（トラック、乗用車）航走台数および旅客輸送人員は日本長距離フェリー協会が取りまとめている。

内航船舶の航海距離や燃料消費、燃料価格に関する統計

内航船の航海距離は国土交通省総合政策局が内航船舶輸送統計年報で取りまとめている。同調査では燃料消費量の推計も行っている。

一方、燃料油価格は3か月に一度、内航海運会社と石油販売会社の交渉に基づいて結ばれた代表的な価格が公表されている。内航輸送に用いた燃料油価格の変動分の荷主に対する転嫁状況は、内航総連が1年に一度程度行う元請けオペレーターへの調査を通じて知ることができる。

内航船舶・船腹量に関する統計

内航船舶（貨物船・油送船の隻数と船腹量）は国土交通省海事局内航課が、各年3月末時点の状況を取りまとめて発表している。船種別・船型別の内航船舶（貨物船・油送船の隻数と船腹量）も同様である。内航コンテナ船とRORO船については内航ジャーナル社が毎年7月時点の隻数と船腹量を発表している。長距離フェリーについては、長距離フェリー協会が毎年データを発表している。なお、オペレーター別の隻数と船腹量について

は内航ジャーナル社が 1997 年から毎年 7 月時点のオペレーター別の隻数と船腹量を発表している。

内航総連が建造を承認した隻数と船腹量は、内航ジャーナル社が 1967 年分から取りまとめて貨物船とタンカーに分けて発表している。

海運市況と経営状況に関する統計

内航元請運賃は、荷主が元請オペレーターに支払う元請運賃を指す。このデータは国土交通省の資料を基に内航ジャーナル社が取りまとめている。また、日本銀行が発表する企業サービス物価指数でも内航貨物輸送（RORO 船、RORO 船以外、フェリー、内航タンカー）があり、荷主が元請オペレーターに支払う元請運賃水準を指数ベースではあるが知ることができる。なお、どこの航路であるかについて、日本銀行は発表していない。

また、内航貨物船の代表的な船型の一つである 499 総トン型の一航海あたりの片道運賃（トリップ運賃）は、内航ジャーナル社が毎月調査結果を発表している。内航船の定期用船料は、内航ジャーナル社が船齢 5～8 年の船舶に対するものについて調査結果を発表しており、1975 年度からのデータを得ることができる。用船形態は、荷主・貨物ともに不特定の一般船である。貨物船の定期用船料も、内航ジャーナル社が船型別に用船料の平均値を発表している。

内航船（貨物船、油送船およびケミカル船）の新造船価格は、内航ジャーナル社が船型別に年間の平均値を発表しており、1975 年からのデータを得ることができる。船舶建造の動向が異なるため、対象となる船型が年ごとに異なっている。また、内航船（貨物船、油送船およびケミカル船）の海外売船価格の平均値は、内航総連が船型別に年間の平均値を発表している。

オーナーとオペレーターの費用構造は国土交通省が平均的な会社のものについて、資料を作成、審議会などで発表している。双方の業務の違いから、費用の中で占めるシェアが大きく異なる。オーナーの費用の中で大きいのは船員費と減価償却費、舶用品費や修繕費などが含まれるその他船費の割合が高い。船舶経由の構成比については、運輸政策研究機構（現：運輸総合研究所）が内航総連より委託を受けて内航船にかかる船舶経費の計算を船型別に行った資料がある。2006 年度の値になるが、内航船舶のコスト構造を知る上では数少ない資料となっている。

荷主の物流コストの状況については、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」が荷主企業（子会社を含む）を対象としたアンケートをベースに発表している。回答企業の売上高物流コスト比率の平均値などを整理したものである。

内航海運事業者数は、国土交通省が登録事業者と届出事業者を分類して取りまとめている。オーナー・オペレーター別の内航海運事業者数とオペレーター、オーナーの保有隻数も内航オペレーターおよびオーナーの経営指標も国土交通省が取りまとめている。

内航船員に関する統計

船員に関する統計に関しては、日本であれば国土交通省による調査が主に引用される。2005 年までは船員数の全数調査で指定統計である「船員統計」が存在していた。しかし、2006 年度以降、行政におけるニーズが低下したと考えられるようになったこと、業界団体などによる資料での代替が可能と考えられるようになったため同統計の集計が中止された。2006 年度以降の船員に関する統計に関しては、国土交通省が船員法第 111 条に基づく事業状況に関する報告を通じて船員数を把握しており、内航船員数でも外航船員数でもこの統計の結果が基本的に発表されている。同調査は毎年 10 月 1 日現在時点の状況を、予備船員も含め船員雇用を行っている事業者が報告するものであり、頻度は年に一度である。

内航船員数と年齢構成は、国土交通省海事局「海事レポート」で確認することができる。内航船員数のデータ

は1970年代までさかのぼることができ、年齢比率については2012年以降の分は把握できる。一方で海事レポートでは、職員と部員、予備船員数、貨物船と旅客船の船員数をすべて合計しているため、これらの内訳を知ることはいかなる。内航船の船員数と年齢構成は、内航総連も毎年「内航海運の活動」で発表している。こちらは貨物船の船員数である。内航総連のデータでは年齢階層別に職員と部員の数を知ることができる。

内航船員に対する各地方運輸局など船員職業安定窓口における、求人・求職状況については、国土交通省海事局船員政策課が、毎年「船員職業安定年報」として取りまとめている。船員全体の職業紹介状況は国土交通省海事局が「海事レポート」の中で毎年発表しているが、内航船員のデータを見るためには「船員職業安定年報」を調べる必要がある。

船員教育機関のうち、商船系大学は東京海洋大学及び神戸大学の乗船実習科進学者、商船系高専は富山、鳥羽、大島、広島、弓削の各高専商船学科、海上技術学校、海上技術短期大学校および海技大学校の卒業生、および船員教育機関から内航海運企業へ新規に就職した卒業生の数のデータは、国土交通省海事局が「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」という資料で取りまとめている。

内航船員の月給は、国土交通省交通経済統計調査室が統計法に基づいて年に一度取りまとめている「船員労働統計」の中で発表されている。船員とほかの労働者の給与水準を比較するため、国土交通省海事局では「海事レポート」の中で船員と陸上労働者の給与月額を示している。

その他の統計

ほかにも、内航輸送の需要にかかわる資源販売の動向やマクロ経済の動向についての統計がある。内航輸送の中心は資源や材料である。そのため、素材や材料に対する需要である飼料・肥料の消費と生産、紙・板紙の国内需要、粗鋼生産量や消費量、ガソリン等石油製品の国内販売量の動向を知ることは重要となる。また、セメントや石灰石、碎石の需要動向に加え、これらを大量に使用する公共事業の動向や自動車産業の動向も内航海運の動向を見る上では重要となる。

国内における飼料の需要と供給については農林水産省大臣官房政策課食料安全保障室が年に一度、「食料需給表」を取りまとめている。食料需給表は、FAO（国際連合食糧農業機関）の作成の手引きに準拠して作成されるものである。国内の肥料の消費と生産はFAOが数値を発表している。

国内における紙・板紙の国内需要については、日本製紙業連合会が内需＝国内出荷＋輸入±流通在庫増減分という形で国内需要の実績と見通しを発表している。

粗鋼は、高炉（転炉）や電炉などで精錬された鋼で、圧延や鍛造などの加工を施す前の材料となる。最終的には自動車や電気製品などの耐久消費財や建築材料となることから、粗鋼生産量は内航輸送、とくに鉄鋼輸送においては重要な指標となっている。生産データについては日本鉄鋼連盟がウェブサイトにて「鉄鋼需給統計月報」を毎月発表している。見掛消費量は生産量＋輸入量－輸出量で計算される。

ガソリンを含む石油製品の国内販売量のデータは、経済産業省が月次でデータをまとめており、「石油統計」として発表している。

公共事業関係費については、財務省や国土交通省などが各種資料で取りまとめている。また、セメントの国内需要は一般社団法人セメント協会が毎月データを取りまとめて発表、石灰石の国内需要は石灰石鉱業協会が毎月データを取りまとめて発表している。

自動車の国内販売台数は一般社団法人日本自動車工業会が毎月データを取りまとめて発表しており、同協会のウェブサイトから1993年以降のデータを入手できる。自動車、および生産部品は内航輸送でも主要貨物の一つである。一方で自動車の海外生産台数は一般社団法人日本自動車工業会が毎年データを取りまとめて発表している。

内航輸送の動向を見るためには、日本国内のマクロ経済指標を見ることも重要になる。代表的な指標として挙

げられるのは、まず実質一人当たり GDP、人口である。これらの指標は実際に日本に住む人間がどの程度モノを買ったり作ったりする規模を持っているか、最終財である雑貨や製品などに対する需要と強く関連しているためである。さらに地域的、分野的にみると県内総生産や商業動態の動向も重要な参考材料となる。

一人当たり GDP（国内総生産は一人当たりが 1 年間に稼ぐ付加価値を示す指標であり、一人当たり所得の代替的な指標となる。「実質」は物価変動の影響を取り除いていることを意味している。IMF（国際通貨基金は半年に一度（通常は 4 月と 10 月）一部の国については 3 か月に一度）、各国の経済指標とその見通しを更新して発表している。

日本の将来推計人口は、全国の将来の出生、死亡、ならびに国際人口移動について仮定を設け、これらに基づいて日本の将来の人口規模の推移について推計したものである。国立社会保障・人口問題研究所が 2020 年の国勢調査をもとに最新版を 2023 年 4 月に公表し、50 年後の 2070 年まで推計を行っている。県内総生産は、日本の国民経済計算に準拠して計算された都道府県レベルの経済活動状況の推計である。作成主体は、各都道府県と政令指定都市であり、内閣府が最新の値を取りまとめて発表している。

業種別の販売額については経済産業省が商業動態統計として取りまとめており、1980 年 1 月以降の分を毎月発表している。月次データであり、業種だけでなくスーパー、ドラッグストア、ホームセンターなどの業態別、地域別でも販売額を発表している。商業販売額は最終財の需要に影響するため、一般貨物輸送とも関係している。

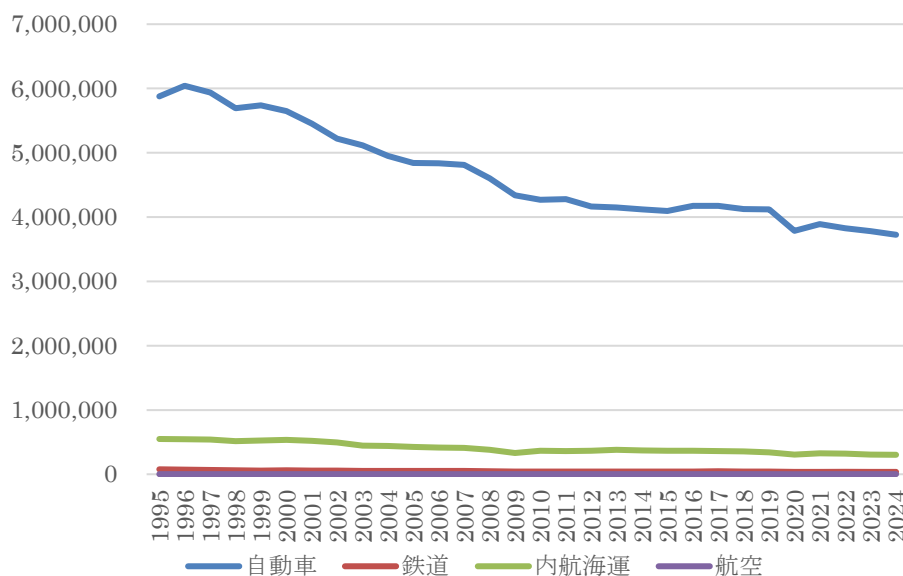
1 モーダルシフトに関する統計

内航海運は国内貨物輸送の一主体であるが、ほかにも自動車、鉄道および航空輸送があり、競合・補完の関係にある。輸送量（トン）および輸送活動量（トンキロ）に関しては、輸送モード別の輸送統計が国土交通省のウェブサイトから得られる。本章では、これらの輸送量やコストの動向に関し「モーダルシフトに関する統計」として示す。

トラックと鉄道の方面別輸送量は国土交通省総合政策局情報政策課が毎年取りまとめている「貨物地域流動調査」を利用することができる。同調査では鉄道は日本貨物鉄道株式会社（JR 貨物）の地域流動データ（車扱及びコンテナ）に基づいて集計が行われている。内航海運については、国土交通省総合政策局作成の「港湾統計（年報）」を使用して、「移入貨物品種別仕出港別表」「移出貨物品種別仕向港別表」及び「海上出入貨物トン数表」の重複する貨物分を除くことで集計している³。自動車（トラック）については国土交通省総合政策局作成の「自動車輸送統計年報」（国土交通省総合政策局）の業態別・車種別・品目別輸送トン数を、「自動車輸送統計調査」の調査票情報を利用し、業態別・車種別・品目別府県相互間輸送トン数の流動パターンで配分している。

1.1 輸送モード別の国内輸送に関する統計

国土交通省総合政策局交通経済統計調査室が収集、「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」をもとに取りまとめ、輸送機関別の国内貨物輸送量を国土交通省のウェブサイトで発表している。トン数ベースの国内貨物輸送量（図1、表1）は1995年から2024年の間に37.5%の減少を見せた一方、自動車輸送が約90%、内航海運が約7～8%という比率はほとんど変わっていない。



データ出所：国土交通省総合政策局「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」

図1：輸送モード別国内貨物輸送量（1995～2024年度、単位：1,000トン）

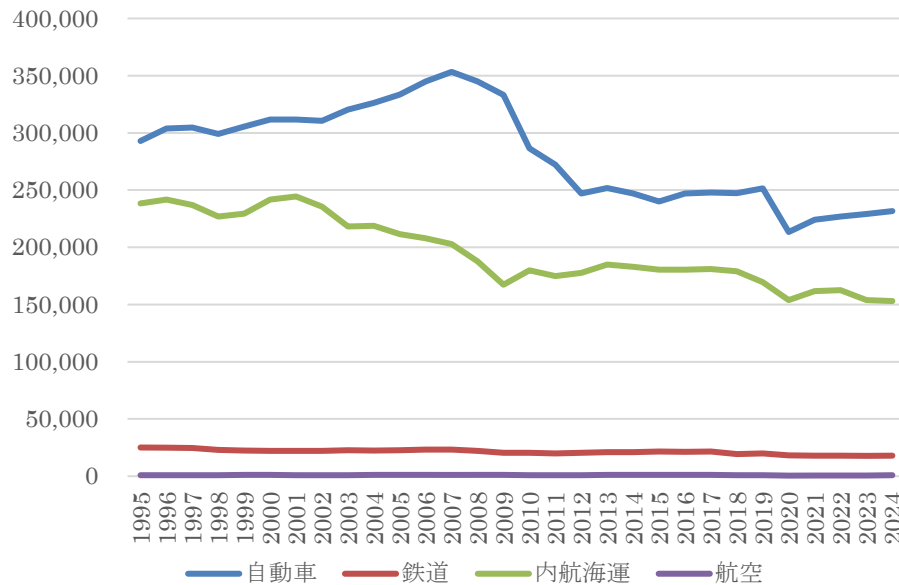
³ 海上出入貨物（移出先や移入元が海上である貨物）のトン数分については、移出元や移入先の港湾の所在する都道府県内の貨物とみなして集計を行っている。

表 1：輸送モード別国内貨物輸送量（1995～2024 年度、単位：1,000 トン）

年度	合計	自動車	鉄道	内航海運	航空
1995(H7)	6,503,636	5,877,202	76,932	548,542	960
1996(H8)	6,663,559	6,042,090	73,558	546,909	1,002
1997(H9)	6,546,190	5,934,511	69,228	541,437	1,014
1998(H10)	6,268,827	5,690,796	60,369	516,647	1,015
1999(H11)	6,318,414	5,736,066	58,685	522,602	1,061
2000(H12)	6,243,486	5,646,088	59,274	537,021	1,103
2001(H13)	6,034,303	5,454,553	58,668	520,067	1,015
2002(H14)	5,774,574	5,219,730	56,592	497,251	1,001
2003(H15)	5,613,663	5,113,484	53,602	445,544	1,033
2004(H16)	5,446,787	4,953,251	52,219	440,252	1,065
2005(H17)	5,321,932	4,842,232	52,473	426,145	1,082
2006(H18)	5,306,637	4,837,022	51,872	416,644	1,099
2007(H19)	5,273,576	4,811,887	50,850	409,694	1,145
2008(H20)	5,026,756	4,600,752	46,225	378,705	1,074
2009(H21)	4,715,991	4,339,538	43,251	332,175	1,027
2010(H22)	4,681,760	4,270,375	43,647	366,734	1,004
2011(H23)	4,679,007	4,277,237	39,827	360,983	960
2012(H24)	4,573,358	4,164,049	42,340	365,992	977
2013(H25)	4,571,104	4,147,653	44,101	378,334	1,016
2014(H26)	4,532,720	4,118,975	43,424	369,302	1,019
2015(H27)	4,503,740	4,094,030	43,210	365,486	1,014
2016(H28)	4,582,148	4,172,572	44,086	364,485	1,005
2017(H29)	4,579,962	4,173,666	45,170	360,127	999
2018(H30)	4,519,857	4,122,174	42,321	354,445	917
2019(R1)	4,502,384	4,117,399	42,660	341,450	875
2020(R2)	4,132,688	3,786,998	39,124	306,076	490
2021(R3)	4,252,525	3,888,397	38,912	324,659	557
2022(R4)	4,185,842	3,825,999	38,264	320,929	650
2023(R5)	4,123,861	3,780,504	38,294	304,404	659
2024(R6)	4,066,735	3,724,797	38,474	302,741	723

データ出所：国土交通省総合政策局「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」

トンキロベースの国内貨物輸送活動量もトン数ベースの数値と同様、国土交通省のウェブサイトで発表されている。トンキロベースの国内貨物輸送活動量（図 2、表 2）は、自動車輸送が 2007 年まで増加していたため全体でも増加した。リーマンショック以降の景気後退期に輸送活動量が減少し、さらに新型コロナウイルス感染拡大期に減少した。輸送活動量は 1995 年から 2024 年の間に 27.6%の減少を見せた。2024 年では自動車輸送が 57.4%、内航海運が約 37.9%という比率になっている。



データ出所：国土交通省総合政策局「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」

図 2：輸送モード別国内輸送活動量（1995～2024 年度、単位：100 万トンキロ）

表 2：輸送モード別国内輸送活動量（1995～2024 年度、単位：100 万トンキロ）

年度	合計	自動車	鉄道	内航海運	航空
1995(H7)	557,356	293,001	25,101	238,330	924
1996(H8)	571,582	303,896	24,968	241,756	962
1997(H9)	567,308	304,691	24,618	237,018	981
1998(H10)	550,010	299,125	22,920	226,980	985
1999(H11)	558,612	305,600	22,541	229,432	1,039
2000(H12)	576,441	311,559	22,136	241,671	1,075
2001(H13)	579,237	311,599	22,193	244,451	994
2002(H14)	569,318	310,614	22,131	235,582	991
2003(H15)	562,478	320,466	22,794	218,191	1,027
2004(H16)	568,582	326,215	22,476	218,833	1,058
2005(H17)	568,988	333,524	22,813	211,576	1,075
2006(H18)	577,170	345,035	23,192	207,849	1,094
2007(H19)	580,761	353,320	23,334	202,962	1,145
2008(H20)	556,132	344,939	22,256	187,859	1,078
2009(H21)	522,101	333,181	20,562	167,315	1,043
2010(H22)	487,866	286,538	20,398	179,898	1,032
2011(H23)	468,024	272,134	19,998	174,900	992
2012(H24)	446,250	246,971	20,471	177,791	1,017
2013(H25)	458,816	251,836	21,071	184,860	1,049
2014(H26)	452,190	246,991	21,029	183,120	1,050
2015(H27)	443,151	240,195	21,519	180,381	1,056
2016(H28)	449,751	246,991	21,265	180,438	1,057
2017(H29)	451,445	247,782	21,663	180,934	1,066
2018(H30)	446,829	247,394	19,369	179,089	977
2019(R1)	442,075	251,471	19,993	169,680	931
2020(R2)	386,111	213,419	18,340	153,824	528
2021(R3)	404,516	224,095	18,042	161,795	584
2022(R4)	408,240	226,886	17,984	162,663	707
2023(R5)	401,709	229,180	17,802	154,015	712
2024(R6)	403,347	231,646	17,870	153,059	772

データ出所：国土交通省総合政策局「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」

トラックについては国土交通省総合政策局作成の「貨物地域流動調査」では、県別・品目別の府県相互間輸送トン数を知ることができる。この資料ではそれを要約して全品目についての地方間輸送量を示している（表 3）。トラックは地域内輸送を中心に使用され、距離が離れるほど輸送量が減少する傾向が明確に表れている。

表 3：トラックの経路別輸送量（2024 年度、単位：トン）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
北海道	268,252,145	474,060	575,423	277,010	258,846	0	45,833	104,578	0
東北	325,198	353,671,784	19,661,429	4,246,793	1,122,509	144,999	23,052	148,535	0
関東	580,894	20,021,111	757,411,431	28,597,598	12,129,175	1,970,914	531,394	1,980,221	0
中部	187,945	4,164,747	32,394,042	671,532,749	32,103,748	3,569,643	616,940	2,125,557	0
近畿	78,162	1,147,722	12,511,839	32,949,020	508,099,883	13,977,532	5,023,417	5,531,569	1,742
中国	0	122,591	2,669,748	3,628,870	13,744,072	278,388,866	3,131,882	5,470,908	0
四国	0	142,750	1,191,920	837,086	4,334,767	2,246,530	119,291,010	596,030	0
九州	21,821	51,866	2,025,689	1,692,844	4,862,512	6,455,829	669,156	432,129,991	0
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	3,646	42,515,423

データ出所：国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」

鉄道輸送についても国土交通省総合政策局作成の「貨物地域流動調査」で、県別・品目別の府県相互間輸送トン数を知ることができる。この資料では要約して全品目についての地方間輸送量を示している（表 4）トラック輸送では域内輸送が卓越しているのに対し、鉄道では地域間輸送が中心である特に鉄道では各地方から関東、中部、近畿への輸送など中長距離の輸送に利用される傾向が明確に表れている。

表 4：鉄道の経路別輸送量（2024 年度、単位：トン）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
北海道	259,472	176,843	655,028	335,023	310,381	94,503	52,427	170,152	0
東北	204,232	704,147	605,946	384,525	501,717	124,138	29,996	180,844	0
関東	813,728	976,702	4,297,966	1,402,132	857,123	595,897	68,804	874,266	0
中部	417,615	424,630	595,807	931,888	603,883	335,770	61,318	1,076,826	0
近畿	219,148	423,806	783,005	1,063,748	869,495	100,436	43,322	533,904	0
中国	68,499	115,049	902,584	278,087	56,264	30,304	8,943	113,204	0
四国	53,560	76,924	158,505	67,678	8,703	3,137	1,573	17,497	0
九州	61,542	92,624	595,241	590,962	284,238	94,153	22,647	60,142	0
沖縄	0	0	0	0	0	0	0	0	0

データ出所：国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」

長距離フェリーによる航路別トラック航送台数は長距離フェリー協会が加盟船社に毎月調査を行って取りまとめている（表 5）。トラック航送台数の半数以上が阪神～九州間であり、阪神～北海道や北陸～北海道を含むとトラック航送台数の 68.4%に達し、この地域で長距離フェリーが多く利用されていることがわかる。

表 5：長距離フェリーによる航路別トラック航送台数（2019～2024 年度、単位：台）

航路	2019(R1)	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)
北関東～北海道	153,157	149,488	152,978	154,667	144,703	153,339
東東北～北海道	61,329	59,736	65,908	68,307	64,559	66,195
中京～北海道	21,599	21,360	22,186	21,275	21,070	22,351
中京～東東北	20,306	16,111	15,279	14,218	14,324	18,882
北陸～北海道	108,289	103,105	107,513	106,589	102,447	108,950
阪神～北海道	156,949	147,903	147,064	144,211	141,203	147,233
京浜～東四国	21,709	19,957	22,285	21,178	24,034	26,266
京浜～北九州	67,877	59,721	84,277	108,631	125,253	137,967
阪神～北九州	364,302	341,701	366,778	371,413	383,804	392,495
阪神～中九州	129,824	119,215	118,360	120,320	120,319	136,052
阪神～南九州	137,110	129,806	131,210	130,629	139,246	148,015
東四国～北九州	4,993	3,673	3,837	4,479	4,354	4,928
合計	1,247,444	1,171,776	1,237,675	1,265,917	1,285,316	1,362,673

データ出所：長距離フェリー協会資料

「貨物地域流動調査」は品目別データでも、府県相互間輸送トン数を知ることができる。この資料では全国における品目別輸送量を示している（表 6）。海運が原材料や資材では輸送シェアが大きいことが明確に表れている。

表 6：鉄道、トラック、内航海運の品目別輸送量（2024 年）

区分	詳細品目	輸送量(トン)				シェア(%)		
		全機関	鉄道	海運	自動車	鉄道	海運	自動車
農水産品	全体	192,990	0	7,527	185,463	0.0%	3.9%	96.1%
農水産品	穀物	44,282	0	4972	39,310	0.0%	11.2%	88.8%
農水産品	野菜・果物	51,595	0	923	50,672	0.0%	1.8%	98.2%
農水産品	その他の農産品	25,325	0	513	24,812	0.0%	2.0%	98.0%
農水産品	畜産品	44,226	0	348	43,878	0.0%	0.8%	99.2%
農水産品	水産品	27,561	0	770	26,791	0.0%	2.8%	97.2%
林産品	全体	119003	0	4989	114014	0.0%	4.2%	95.8%
林産品	木材	117,846	0	4,149	113,697	0.0%	3.5%	96.5%
林産品	薪炭	1,156	0	839	317	0.0%	72.6%	27.4%
鉱産品	全体	695,807	663	126,027	569,117	0.1%	18.1%	81.8%
鉱産品	石炭	28,275	0	17,343	10932	0.0%	61.3%	38.7%
鉱産品	金属鉱	10,730	96	1,583	9,051	0.9%	14.8%	84.4%
鉱産品	砂利・砂・石材	559,973	0	44,904	515,069	0.0%	8.0%	92.0%
鉱産品	石灰石	34,452	567	33,885	—	1.6%	98.4%	—
鉱産品	その他の非金属鉱	62,378	0	28,313	34,065	0.0%	45.4%	54.6%
金属・機械工業品	全体	776,853	18	124,910	651,926	0.0%	16.1%	83.9%
金属・機械工業品	鉄鋼	176,611	14	39,194	137,403	0.0%	22.2%	77.8%
金属・機械工業品	非鉄金属	17,288	0	1,593	15,695	0.0%	9.2%	90.8%
金属・機械工業品	金属製品	111,854	0	1,414	110,440	0.0%	1.3%	98.7%
金属・機械工業品	機械	471,100	3	82,709	388,388	0.0%	17.6%	82.4%
化学工業品	全体	742,954	6917	144,862	591,175	0.9%	19.5%	79.6%
化学工業品	セメント	98,847	837	28,921	69,089	0.8%	29.3%	69.9%
化学工業品	その他の窯業品	250,514	0	2,626	247,888	0.0%	1.0%	99.0%
化学工業品	石油製品	243,657	5942	86,595	151,120	2.4%	35.5%	62.0%
化学工業品	石炭製品	10,445	0	4479	5,966	0.0%	42.9%	57.1%
化学工業品	化学薬品	47,115	137	17,795	29,183	0.3%	37.8%	61.9%
化学工業品	化学肥料	12,507	0	1,183	11,324	0.0%	9.5%	90.5%
化学工業品	その他の化学工業品	79,868	0	3,263	76,605	0.0%	4.1%	95.9%
軽工業品	全体	442,226	0	9,599	432,627	0.0%	2.2%	97.8%
軽工業品	紙・パルプ	95,016	0	3,419	91,597	0.0%	3.6%	96.4%
軽工業品	繊維工業品	13,287	0	46	13,241	0.0%	0.3%	99.7%
軽工業品	食料工業品	333,923	0	6,134	327,789	0.0%	1.8%	98.2%
雑工業品	全体	207,333	0	3,287	204,046	0.0%	1.6%	98.4%
雑工業品	日用品	183,506	—	2,000	181,506	—	1.1%	98.9%
雑工業品	その他の製造工業品	23,827	0	1,287	22,540	0.0%	5.4%	94.6%
特種品	全体	1,016,974	121	40,421	976,431	0.0%	4.0%	96.0%
特種品	金属くず	59,311	0	3,809	55,502	0.0%	6.4%	93.6%
特種品	動植物性飼肥料	67,341	0	3,236	64,105	0.0%	4.8%	95.2%
特種品	その他の特種品	890,322	121	33,376	856,824	0.0%	3.7%	96.2%
その他	全体	19,511	19,204	307	0	98.4%	1.6%	0.0%
その他	その他	19,511	19,204	307	0	98.4%	1.6%	0.0%
廃棄物	(特掲)	—	—	8,821	515,071	—	—	—
甲種鉄道車両	(特掲)	—	640	—	—	—	—	—
コンテナ	(特掲)	—	18,564	—	—	—	—	—
総貨物輸送量		4,213,650	26,923	461,930	3,724,797	0.6%	11.0%	88.4%

データ出所：国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」

1.2 宅配便などの取扱個数

宅配便などの取扱個数は、国土交通省貨物・自動車局貨物流通事業課が宅配便運賃またはメール便運賃を届け出ている各事業者から、任意で取扱個数の報告を受けて発表している。ここでいう「宅配便」は一般貨物自動車運送事業の特別積合せ貨物運送またはこれに準ずる貨物の運送及び利用運送事業の鉄道貨物運送、内航海運、貨物自動車運送、航空貨物運送のいずれか、もしくはこれらを組み合わせて利用する運送であって、重量 30kg 以下の一箱一個の貨物を特別な名称を付して運送するものを指している。宅配便は 2000 年以降年平均 2.8% のペースで増加しており、2024 年時点で 2000 年の 2 倍近い取扱個数となっている。

表 7：宅配便などの取扱個数（1995～2024 年度、単位：100 万個）

年度	宅配便個数合計	トラックによる個数	航空など 利用運送による個数
1995(H7)	1,434	1,419	15
1996(H8)	1,530	1,509	21
1997(H9)	1,616	1,591	25
1998(H10)	1,833	1,806	27
1999(H11)	2,357	2,327	31
2000(H12)	2,574	2,540	34
2001(H13)	2,654	2,626	29
2002(H14)	2,751	2,722	29
2003(H15)	2,834	2,804	31
2004(H16)	2,874	2,843	31
2005(H17)	2,928	2,897	31
2006(H18)	2,939	2,908	31
2007(H19)	3,232	3,198	35
2008(H20)	3,212	3,177	34
2009(H21)	3,137	3,108	29
2010(H22)	3,220	3,193	27
2011(H23)	3,401	3,360	38
2012(H24)	3,526	3,486	40
2013(H25)	3,637	3,595	42
2014(H26)	3,614	3,570	44
2015(H27)	3,745	3,704	40
2016(H28)	4,019	3,978	41
2017(H29)	4,251	4,212	40
2018(H30)	4,307	4,261	46
2019(R1)	4,323	4,291	33
2020(R2)	4,836	4,785	52
2021(R3)	4,953	4,882	71
2022(R4)	5,006	4,925	81
2023(R5)	5,007	4,914	93
2024(R6)	5,031	4,926	105

データ出所：国土交通省「宅配便取扱実績」

注：2007 年度からゆうパック（日本郵便(株)）の実績が調査の対象となっている。

注：日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。

注：「ゆうパケット」は平成 28 年 9 月まではメール便として、10 月からは宅配便として集計している。

注：佐川急便(株)においては決算期の変更があったため、平成 29 年度は平成 29 年 3 月 21 日～平成 30 年 3 月 31 日(376 日分)で集計している。

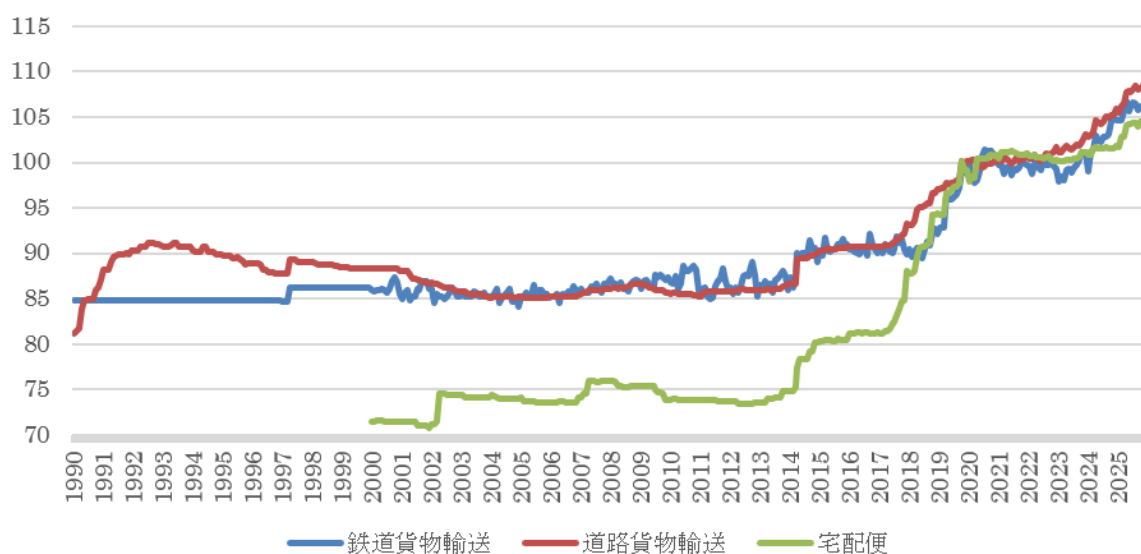
1.3 内航海運以外の輸送モードの輸送コストに関する統計

企業向けサービス価格指数は、日本銀行が企業に対するサービスの価格を算出するため、各分野のコストを計算して毎月発表しており、陸上輸送についても指数が発表されている（表 8）。同指数は、実運賃ではなく、2024 年以降は 2020 年 1 月から 12 月の運賃を 100 と置いた指数（指数の基準は約 5 年ごとに推移する）で発表されている。同様に、企業向けサービス価格指数も 90 年代以降、輸送コスト水準に大きな変化はないが、2010 年代後半以降、鉄道、トラックともに運賃の上昇は大きいものとなっている（図 3）。

表 8：鉄道貨物輸送、道路貨物輸送及び宅配便の企業サービス価格指数の推移（2020 年基準、単位：指数）

年度	鉄道貨物輸送	道路貨物輸送	宅配便	年度	鉄道貨物輸送	道路貨物輸送	宅配便
1990(H2)	84.8	86.0	-	2008(H20)	86.6	86.4	75.4
1991(H3)	84.8	89.9	-	2009(H21)	87.1	85.9	74.6
1992(H4)	84.8	90.9	-	2010(H22)	87.2	85.5	73.9
1993(H5)	84.8	90.7	-	2011(H23)	86.3	85.8	73.7
1994(H6)	84.8	90.1	-	2012(H24)	87.0	86.0	73.5
1995(H7)	84.8	89.2	-	2013(H25)	86.9	86.3	74.5
1996(H8)	84.8	88.0	-	2014(H26)	90.2	89.8	79.2
1997(H9)	86.3	89.1	-	2015(H27)	90.6	90.6	80.6
1998(H10)	86.3	88.6	-	2016(H28)	90.5	90.7	81.3
1999(H11)	86.1	88.3	71.5	2017(H29)	90.5	92.1	84.7
2000(H12)	86.1	88.3	71.5	2018(H30)	91.5	96.1	92.5
2001(H13)	85.9	87.0	71.2	2019(R1)	97.6	99.0	98.0
2002(H14)	85.4	86.1	74.4	2020(R2)	100.2	100.0	100.7
2003(H15)	85.5	85.3	74.2	2021(R3)	99.5	100.4	101.0
2004(H16)	85.1	85.2	74.0	2022(R4)	99.4	100.9	100.4
2005(H17)	85.5	85.1	73.6	2023(R5)	100.1	102.3	100.8
2006(H18)	85.6	85.3	73.9	2024(R6)	103.6	105.1	101.8
2007(H19)	86.4	86.1	75.9	2025(R7)	105.9	107.5	103.8

データ出所：日本銀行



データ出所：日本銀行 注：2025 年度は 12 月までの数値

図 3：鉄道貨物輸送、道路貨物輸送及び宅配便の企業サービス価格指数の推移（2020 年基準、単位：指数）

1.4 トラック成約運賃指数

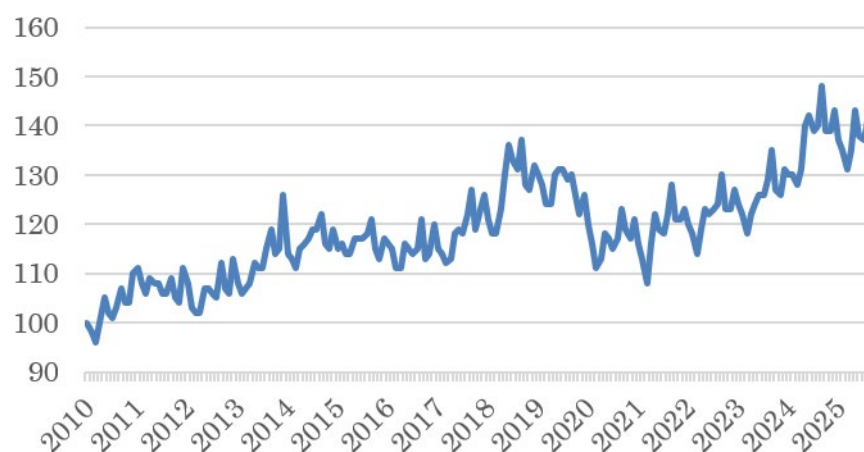
(公社) 全日本トラック協会と日本貨物運送協同組合連合会が、「求荷求車情報ネットワーク」(WebKIT⁴)で成約運賃の動向を月別に指数化したものを2013年12月から毎月公表している⁵。成約運賃は対象期間に成約に至った個別運賃を合計して、総成約件数で割ったものを指数化しており、一件当たりの運賃動向を反映している。指数は2010年4月を100(年度指数の場合、年度平均を100)としている(表9、図4)。2017年から2019年にトラック運賃が急速に上昇した後、コロナ禍に入って急落した。しかしその後反転し、運賃は再び上昇傾向にある。表10にもある通り、小型トラックの運賃上昇が全体の運賃上昇をけん引する傾向がみられる。

表9：トラック成約運賃指数(2010年4月～2025年12月、単位：指数)

年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
2010(H22)	100	98	96	100	105	102	101	103	107	104	104	110
2011(H23)	111	108	106	109	108	108	106	106	109	105	104	111
2012(H24)	108	103	102	102	107	107	106	105	112	107	106	113
2013(H25)	108	106	107	108	112	111	111	115	119	114	115	126
2014(H26)	114	113	111	115	116	117	119	119	122	116	115	119
2015(H27)	115	116	114	114	117	117	117	118	121	115	113	117
2016(H28)	116	115	111	111	116	115	114	115	121	113	114	120
2017(H29)	115	114	112	113	118	119	118	122	127	119	122	126
2018(H30)	121	118	118	123	130	136	133	131	137	128	127	132
2019(R1)	130	128	124	124	130	131	131	129	130	126	122	126
2020(R2)	120	116	111	113	118	117	115	117	123	119	117	121
2021(R3)	116	113	108	116	122	119	118	122	128	121	121	123
2022(R4)	120	118	114	119	123	122	123	124	130	123	123	127
2023(R5)	124	122	118	122	124	126	126	129	135	127	126	131
2024(R6)	130	130	128	131	140	142	139	140	148	139	139	143
2025(R7)	137	135	131	135	143	138	137	141	146			

データ出所：(公社) 全日本トラック協会

注：2010年4月の平均運賃を100とした指数



データ出所：(公社) 全日本トラック協会

注：2010年4月の平均運賃を100とした指数

図4：トラック成約運賃指数(2010年4月～2025年12月、単位：指数)

4 WebKITは協同組合に加入する中小トラック運送事業者のための求荷求車情報システムで、インターネットを利用して、荷物輸送を依頼する側と保有する車両を活用したい運送事業者側が、それぞれ情報登録を行い、お互いにマッチすれば成約に至る仕組みである。運賃を合計し、総対象成約件数で除した金額を指数化したもの。

5 当該データの公表は、事前に公正取引委員会と協議を行っているとのことである。

表 10：トラック成約運賃指数（2010 年度～2025 年度、単位：指数）

年度	全体	荷物重量 4t 以下	荷物重量 4t 超	年度	全体	荷物重量 4t 以下	荷物重量 4t 超
2010(H22)	100.0	100.0	100.0	2018(H30)	124.2	127.7	123.3
2011(H23)	104.8	104.0	104.7	2019(R1)	124.0	128.5	121.4
2012(H24)	103.5	103.7	103.4	2020(R2)	114.0	118.8	111.9
2013(H25)	110.1	111.9	110.2	2021(R3)	115.6	120.4	113.1
2014(H26)	113.2	115.6	113.9	2022(R4)	118.8	125.8	114.5
2015(H27)	112.8	115.6	114.1	2023(R5)	122.4	129.2	117.7
2016(H28)	111.7	115.7	111.6	2024(R6)	132.5	139.9	126.2
2017(H29)	115.3	119.6	115.0	2025(R7)	134.2	143.0	126.4

データ出所：全日本トラック協会
注：2010 年度の平均運賃を 100 と置いた指数

1.5 トラック実勢運賃調査

物流専門誌の LOGI-BIZ がロジスティクス・サポート&パートナーズと共同で 2 年に 1 回荷主企業と運送業者に回答用紙を送付して行っているトラック実勢運賃調査がある。2025 年には本来行われない予定であったが、直近の運賃動向を受けて追加実施された。表 11 と表 12 では多くの輸送で用いられている距離制運賃、ルート輸送で用いられる時間制運賃を示している。距離制運賃は 2020 年から 2022 年にかけてほぼ横ばいであったが、その後 2024 年にかけて約 10%上昇している。2024 年から 2025 年にかけての変化はまちまちだが、上昇が継続していることは窺える（表 11）。時間制運賃も同様の推移である（表 12）。

表 11：トラック実勢運賃（距離制運賃、三大都市圏平均、2016 年～2025 年、単位：円）

年		2016(H28)	2018(H30)	2020(R2)	2022(R4)	2024(R6)	2025(R7)
200km	2 トン車	28,294	27,625	28,408	29,277	33,886	35,971
	4 トン車	33,837	33,841	35,203	37,221	38,881	40,974
	10 トン車	47,241	47,819	47,621	48,911	53,273	54,999
	15 トン車	54,424	56,306	54,151	55,544	61,269	61,765
500km	2 トン車	45,239	42,628	49,731	50,368	58,463	59,378
	4 トン車	56,429	56,063	61,611	62,148	67,316	71,505
	10 トン車	79,928	79,008	83,938	85,234	91,439	94,626
	15 トン車	91,908	94,378	98,710	96,746	108,266	112,778

データ出所：ライノスパブリケーション “LOGI-BIZ” 各号

表 12：トラック実勢運賃（時間制運賃、三大都市圏平均、2016 年～2025 年、単位：円）

年		2016(H28)	2018(H30)	2020(R2)	2022(R4)	2024(R6)	2025(R7)
日当運賃	2 トン車	24,821	24,735	26,094	26,793	27,783	28,681
	4 トン車	29,094	31,443	31,701	31,944	34,078	37,887
	10 トン車	40,898	44,341	43,194	43,410	45,779	51,583
	15 トン車	46,664	40,495	52,967	60,315	56,187	54,297
月当運賃	2 トン車	537,304	525,638	612,233	602,790	606,269	623,635
	4 トン車	683,690	656,579	661,057	674,784	756,718	767,007
	10 トン車	900,641	890,243	965,425	927,632	1,011,697	1,066,883
	15 トン車	1,078,349	903,299	1,035,099	1,007,487	1,140,332	1,132,443

データ出所：ライノスパブリケーション “LOGI-BIZ” 各号

2 「令和の時代の内航海運に向けて」に関する統計

交通政策審議会海事分科会基本政策部会が 2019 年 6 月から 2020 年 8 月にかけて行った、今後の内航海運のあり方についての有識者による総合的な検討の中間とりまとめとして 2020 年 9 月に「令和の時代の内航海運に向けて⁶⁾」が発表された。取りまとめに際しては、荷主企業および内航海運業界からのヒアリングのほか、他業種の取組状況もヒアリングを行い、有識者を交えて今後の内航海運のあり方について総合的な検討が行われた。なかでは具体的施策に至る前に、日本における物流における位置づけなど内航海運の役割、暫定措置事業の終了や船員の高齢化と船員不足への懸念など内航海運を取り巻く状況、各業界からの意見を含む施策の方向性が記されている。

加えて、同資料の中では 2017 年 6 月策定の「内航未来創造プラン⁷⁾」における 5 指標に関する指標の進捗状況に言及している。この 5 指標は、内航海運による「安定的輸送の確保」と「生産性向上」を推進施策の効果として検証するため指標を取りまとめている。安定的輸送の確保を示す指標としては、①産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合、②海運によるモーダルシフト貨物輸送量が増え続けている。また、生産性向上の指標として③内航貨物船の平均総トン数、④内航貨物船の総積載率、⑤内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量が提示されている。本資料では、これら指標の算出のためにどのようなデータが使われているかを示し、可能な限り、現時点でのデータを再現・確認しつつ示す。

2.1 産業基礎物資の国内需要量に対する内航海運の輸送量の割合

「内航未来創造プラン」では産業基礎物資の輸送について、国内需要量に対する内航海運輸送量の割合を指標におき、内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価している。そのために産業基礎物資（鉄鋼、石油製品、石油化学製品およびセメント）の内航海運輸送量（トンベース）を国内需要量（トンベース）で除した数値を指標として設定している。目標となる数値は、2011 年度から 15 年度までの内航輸送比率の平均値（約 58%）を基準に置いたときの 2025 年度の目標値を 105（内航輸送比率約 61.9%）と設定している。各種施策を講じることなどによる目標値の達成を目指している。

国土交通省はこれまで交通政策審議会海事分科会に際して、以下の各業界の需要量を用いて算出している⁸⁾（表 13 参照）。内航輸送量は国土交通省総合政策局取りまとめの「内航船舶輸送統計年報」による鉄鋼、石油製品、化学製品、化学肥料、そのほかの化学工業品、セメントの輸送量の和（トンベース）を使用している。産業基礎物資の需要量は以下のものを使用している。鉄鋼では、（一社）日本鉄鋼連盟が発表している粗鋼見掛消費量⁹⁾、石油製品は経済産業省が発表している資源・エネルギー統計年報¹⁰⁾の“石油製品”の国内向販売量（kl ベース）値に 0.85 をかけて kl をトンに換算している。セメントの需要はセメント協会発表の内需¹¹⁾の値を使用している。化学製品の需要は、石油化学工業協会の統計資料¹²⁾から「生産量＋輸入量－輸出量」で計算して使用している。

⁶⁾ <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001364052.pdf>

⁷⁾ <https://www.mlit.go.jp/common/001190904.pdf>

⁸⁾ <https://www.mlit.go.jp/common/001318369.pdf>

⁹⁾ <https://www.jisf.or.jp/data/tokei/index.html>

¹⁰⁾ <https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/sekiyuka/index.html>

¹¹⁾ <https://www.jcassoc.or.jp/cement/1jpn/jh1.html>

¹²⁾ <http://www.jpca.or.jp/statistics/>、2014 年度以降の数値が石油化学工業協会のウェブサイトから入手できる。

表 13： 産業基礎物資国内需要量に対する内航海運輸送量の割合の推移と関連指標（2007～2024 年度）

年度	需要量(単位:1,000トン)					内航海輸送量(単位:1,000トン)							内航海輸送 の割合	2011- 15 年との 比較	国土交 通省の 発表値
	鉄鋼	石油製品	石油化学	セメント	合計	鉄鋼	石油製品	化学製品	化学肥料	その他の 化学工業品	セメント	合計			
2007(H19)	85,587	185,707	—	55,506	326,800	51,698	106,216	18,457	966	1,849	40,811	219,997	67.3	116.1	—
2008(H20)	73,894	170,886	—	50,087	294,867	46,069	99,201	16,110	1,075	1,711	38,837	203,003	68.8	118.7	—
2009(H21)	59,283	165,693	—	42,732	267,708	39,056	89,604	15,529	815	1,713	31,832	178,549	66.7	115.0	—
2010(H22)	69,260	166,556	—	41,614	277,430	45,447	88,944	19,305	728	1,855	34,085	190,364	68.6	118.3	—
2011(H23)	70,311	166,647	—	42,650	279,608	41,703	90,725	19,080	663	1,502	33,760	187,433	67.0	99.0	57.5
2012(H24)	67,556	167,892	—	44,577	280,025	41,043	92,640	18,677	594	1,385	35,873	190,212	67.9	100.0	58.5
2013(H25)	73,311	164,492	—	47,705	285,508	42,116	89,209	18,994	560	1,322	38,891	191,092	66.9	100.0	58.4
2014(H26)	71,961	155,508	38,463	45,551	311,483	41,593	86,850	18,136	554	1,473	37,000	185,606	59.6	100.0	58.7
2015(H27)	66,794	153,445	38,410	42,668	301,317	39,621	86,141	20,988	769	2,434	35,110	185,063	61.4	102.0	59.3
2016(H28)	68,262	150,385	37,772	41,777	298,196	40,781	79,171	23,205	690	2,656	34,934	181,437	60.8	103.0	60.7
2017(H29)	70,868	148,535	40,551	41,876	301,830	43,651	79,916	23,691	778	2,498	34,458	184,992	61.3	103.0	61.3
2018(H30)	72,396	142,514	39,172	42,589	296,672	41,611	76,515	19,099	698	2,032	35,116	175,071	59.0	99.0	58.9
2019(R1)	67,117	137,387	38,353	40,970	283,827	37,725	70,563	18,281	632	1,814	33,985	163,000	57.4	99.0	57.4
2020(R2)	55,660	128,809	33,398	38,670	256,537	32,192	63,657	20,133	613	1,188	31,721	149,504	58.3	100.5	58.1
2021(R3)	64,703	130,465	36,198	37,882	269,249	36,079	76,243	19,191	610	1,635	30,282	164,040	60.9	105.0	—
2022(R4)	59,043	128,201	33,033	37,280	257,557	32,350	75,793	17,829	628	1,762	31,304	159,666	62.0	106.9	—
2023(R5)	58,354	122,886	29,524	34,577	245,341	31,721	68,257	16,672	489	1,410	29,779	148,328	60.5	104.2	—
2024(R6)	55,737	117,348	28,098	32,656	233,839	32,454	64,735	16,722	534	1,359	27,796	143,600	61.4	105.9	—

データ出所：国土交通省「内航海船舶輸送統計年報」、(一社)日本鉄鋼連盟ウェブサイト、石油連盟ウェブサイト、経済産業省「資源・エネルギー統計年報」、石油化学工業協会ウェブサイト、セメント協会

2.2 海運によるモーダルシフト貨物輸送量

「内航未来創造プラン」では雑貨を含むモーダルシフト貨物の輸送について、トラックを中心とした陸上輸送からの転換による貨物輸送量の増加を求めている。転換の度合いを図る指標として、モーダルシフト貨物輸送量について内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価している。

2015年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」では、内航海運による雑貨貨物輸送量（トンキロ）を2020年度までに367億トンキロとする目標が設定されていた。地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画である「地球温暖化対策計画」（2016年5月13日閣議決定）でも、海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量を2012年度の実績値である333億トンキロから2030年度には410.4億トンキロとすることが目標に置かれた。さらに、2024年問題に対応するための「物流革新緊急パッケージ」（2023年10月6日閣議決定）では、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を10年程度で倍増させるとしている。

モーダルシフト貨物輸送量のデータとしては、国土交通省「内航船舶輸送統計年報」によるRORO船とコンテナ船の貨物輸送量（トンキロベース）と中・長距離フェリーによる貨物輸送量が使用されている。RORO船の輸送量は、海事局内航課が「内航船舶輸送統計年報」のRORO船の貨物輸送量から沖縄の事業者を除いた数値を使って計算している。

また、内航船舶輸送統計は内航海運業法第3条に基づいてコンテナ船とRORO船による貨物輸送量を集めており、フェリーによる貨物輸送量は内航旅客定期航路事業運航実績報告書（省令報告）を用いて国土交通省海事局内航課が算出している。なお、入手できる雑貨貨物輸送量の最新年は2021年度である。

表 14： モーダルシフト貨物輸送量に関する指標の推移（2005～2024年度）

年度	雑貨貨物輸送量 (単位:1億トンキロ)	コンテナ船+RORO船 (単位:1億トンキロ)	コンテナ貨物輸送量 (単位:1トンキロ)	RORO船貨物輸送量 (単位:1トンキロ)
2005(H17)	298	179	1,475,409,102	16,436,929,895
2006(H18)	301	157	874,811,223	14,871,063,589
2007(H19)	301	167	764,859,934	15,920,957,620
2008(H20)	287	167	458,515,857	16,211,786,474
2009(H21)	267	158	572,003,416	15,240,714,321
2010(H22)	314	198	1,801,163,487	17,992,592,252
2011(H23)	305	215	1,596,127,896	19,951,653,790
2012(H24)	333	246	1,673,734,479	22,930,465,327
2013(H25)	330	241	1,788,538,135	22,340,444,405
2014(H26)	331	241	1,816,075,158	22,330,497,697
2015(H27)	340	222	2,288,660,773	19,910,825,011
2016(H28)	358	233	2,671,134,889	20,667,278,732
2017(H29)	351	225	3,145,686,114	19,322,097,990
2018(H30)	351	224	3,467,201,619	18,894,071,897
2019(R1)	358	231	3,400,392,345	19,706,680,154
2020(R2)	356	238	3,027,776,334	20,769,295,990
2021(R3)	387	263	3,552,151,662	22,721,960,466
2022(R4)	—	258	3,561,652,224	22,192,432,626
2023(R5)	—	247	2,846,118,169	21,848,354,759
2024(R6)	—	249	2,794,492,036	22,121,857,883

データ出所：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」

2.3 内航貨物船の平均総トン数の推移

「内航未来創造プラン」では大量輸送を得意とする内航輸送の特徴をさらに活用するとの観点から、内航貨物船の平均総トン数を指標とすることにより、内航海運の生産性が向上しているかを評価している。同プランにおいて設定された、2025年度までに2015年度末（＝2016年度頭）の実績値（715総トン）の20%増（858総トン）とする目標は達成されたことが確認できる。船腹量は199トンクラス（100～200総トン）の割合が減少しているのに対し、499トンクラス（400～500総トン）と3,000総トン以上の船舶が増加していることで平均総トン数が増加する傾向にある。データは内航海運業法第3条の規定に基づく登録・届出によるデータ（業法データ）を使用しており、海事レポートなどで公開している。

表 15： 船型別船腹量と平均総トン数の推移（2007～2025年度）

（船腹量の単位：1,000総トン、平均トン数の単位：総トン）

年度	100～199 総トン	200～399 総トン	400～499 総トン	500～999 総トン	1000～2999 総トン	3000 総トン以上	平均船腹量
2005(H17)	238	153	581	452	636	1,465	573
2006(H18)	227	152	580	454	595	1,447	574
2007(H19)	220	148	578	454	579	1,566	595
2008(H20)	213	147	580	454	550	1,589	602
2009(H21)	203	143	578	454	523	1,610	614
2010(H22)	191	139	549	440	460	1,635	618
2011(H23)	180	139	533	425	427	1,632	619
2012(H24)	171	137	524	428	410	1,786	654
2013(H25)	162	138	510	427	404	1,878	673
2014(H26)	150	143	498	431	397	1,944	688
2015(H27)	143	144	498	439	398	2,017	704
2016(H28)	134	146	499	448	371	2,062	715
2017(H29)	131	149	505	452	371	2,046	712
2018(H30)	126	156	513	455	382	2,120	727
2019(R1)	118	158	521	456	372	2,214	747
2020(R2)	114	161	531	463	360	2,269	754
2021(R3)	106	162	527	464	352	2,323	763
2022(R4)	105	165	529	461	354	2,302	771
2023(R5)	108	176	533	559	516	2,721	892
2024(R6)	89	160	510	500	447	3,918	861
2025(R7)	86	164	519	515	458	2,709	874

データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」

（注）2025年3月31日時点の数値

2.4 内航貨物船の総積載率の推移

「内航未来創造プラン」では船舶の輸送の効率性を向上させる観点から、総積載率（船舶の輸送能力（載貨重量トンキロ）に対する輸送量の割合）を指標とすることにより、内航海運の生産性向上を評価している。総積載率は、トンキロベースの輸送量を載貨重量トンキロで割ることで求められる。載貨重量トンキロは、載貨重量トンに航海距離（輸送距離＋空船航海距離）を乗じることで、空船での航海を含めた全航海で何トンキロの輸送能力があったかを示している。データは国土交通省「内航船舶輸送統計年報」にある。

同プランにおいて、2025年度までに2015年度末（＝2016年度頭）の実績値（42.6%）の5%増(44.5%)とする目標値を設定している。データは国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」の各年版に掲載されている。トンキロも載貨重量トンキロも減少傾向にあるものの、トンキロの方が減少幅が大きいいため、積載率は減少傾向にある。

表 16：内航海運による総積載量の推移（2005～2024年度）（単位：1,000 総トン）

年度	輸送トン数 (1000MT)	トンキロ (1,000t km)	載貨重量トンキロ (1,000t km)	航海距離 (1,000km)	載貨重量	総積載率
2005(H17)	426,145	211,575,679	497,608,807	203,184	1,041	42.5%
2006(H18)	416,644	207,849,215	488,031,701	196,048	1,060	42.6%
2007(H19)	409,694	202,962,053	473,389,561	185,116	1,096	42.9%
2008(H20)	378,705	187,858,842	447,296,323	172,302	1,090	42.0%
2009(H21)	332,175	167,314,808	399,329,319	149,871	1,116	41.9%
2010(H22)	366,734	179,898,463	424,217,955	165,428	1,087	42.4%
2011(H23)	360,983	174,899,925	419,056,981	159,863	1,094	41.7%
2012(H24)	365,992	177,791,486	423,603,853	157,494	1,129	42.0%
2013(H25)	378,334	184,859,822	433,999,145	157,297	1,175	42.6%
2014(H26)	369,302	183,120,177	432,607,370	155,902	1,175	42.3%
2015(H27)	365,486	180,380,627	423,183,462	159,738	1,129	42.6%
2016(H28)	364,485	180,438,176	433,001,985	162,229	1,112	41.7%
2017(H29)	360,127	180,933,822	425,562,418	159,977	1,131	42.5%
2018(H30)	354,445	179,089,190	426,279,525	156,255	1,146	42.0%
2019(R1)	341,450	169,679,828	409,689,578	146,221	1,160	41.4%
2020(R2)	306,076	153,823,598	386,741,003	131,781	1,167	39.8%
2021(R3)	324,659	161,795,054	393,722,721	139,458	1,160	41.1%
2022(R4)	320,929	162,662,830	406,632,412	141,615	1,149	40.0%
2023(R5)	304,404	154,015,408	385,273,924	128,407	1,199	40.0%
2024(R6)	302,741	153,059,310	378,518,688	126,664	1,208	40.4%

データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」、国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」

2.5 内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量の推移

「内航未来創造プラン」では船員の労働生産性を向上させる観点から、内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量（トンキロベース）を指標とすることにより、内航海運の生産性を評価している（表 17）。この生産性は、トンキロベースの輸送量を船員数×労働時間で示される総労働時間で除することによって示されるが、同プランにおいて、2025 年度までに 2015 年度の内航船員 1 人・1 時間当たりの輸送量の実績値（4,204 トンキロ/時）の 17% 増である 4,919 トンキロ/時を目標にしている。

表 17：内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量の推移（2008～2024 年度）（単位：1,000 総トン）

年度	トンキロ (1000 トンキロ)	船員数(人)	労働時間(時間)	人・時当たり輸送量 (トンキロ/人・時間)
2008(H20)	187,858,842	22,192	2,180	3,883
2009(H21)	167,314,808	21,498	2,120	3,671
2010(H22)	179,898,463	20,613	2,127	4,103
2011(H23)	174,899,925	19,999	2,121	4,123
2012(H24)	177,791,486	20,182	2,164	4,071
2013(H25)	184,859,822	19,893	2,123	4,377
2014(H26)	183,120,177	20,275	2,106	4,289
2015(H27)	180,380,627	20,258	2,118	4,204
2016(H28)	180,438,176	20,438	2,107	4,190
2017(H29)	180,933,822	20,653	2,152	4,071
2018(H30)	179,089,190	20,902	2,132	4,019
2019(R1)	169,679,828	21,213	2,053	3,897
2020(R2)	153,823,598	21,374	1,995	3,608
2021(R3)	161,795,054	21,502	1,921	3,918
2022(R4)	162,662,830	21,092	1,872	4,119
2023(R5)	154,015,408	21,425	1,812	3,967
2024(R6)	153,059,310	21,586	1,805	3,928

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」、「船員労働統計調査」、内航総連「内航海運の活動」

トンキロは国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」、船員数は「船員労働統計調査」をもとにしている。ただし船員数については海事レポートには掲載されていないため、内航総連「内航海運の活動¹³⁾」を参照する必要がある。労働時間は「船員労働統計調査」のうち、内航船に関する「一般船舶に乗り組む船長及び職員・部員別、トン数階層別 1 人 1 か月平均報酬等」の項目から計算できる。具体的には、自動車航送船、貨物船、RORO 船、専用船、油送船、液化ガス・タンカーおよびケミカルタンカーの各船種別の時間内労働時間、時間外労働時間と補償休日労働時間をそれぞれの船員数で加重平均する¹⁴⁾。

2015 年度以降、内航船員の総労働時間数が増加傾向にあるのに対して、輸送量（トンキロベース）は横ばいであった。2019 年以降は内航船員の労働時間が減少傾向に転じたものの、新型コロナウイルス感染拡大による経済の停滞によって海上輸送量が減少したため、内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量も減少傾向にあった。2022 年度に入って「船員の働き方改革」関連法の施行により労働時間が減少し、船員 1 人・1 時間当たり輸送量は大きく増加したが、2023 年度以降再び減少している。

¹³⁾ <https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12/>

¹⁴⁾ 国土交通省海事局内航課では加重平均をしていないものと推察されるが、元データが入手できない場合でも加重平均を用いることで計算が可能であった。

3 内航海運荷動きに関する統計

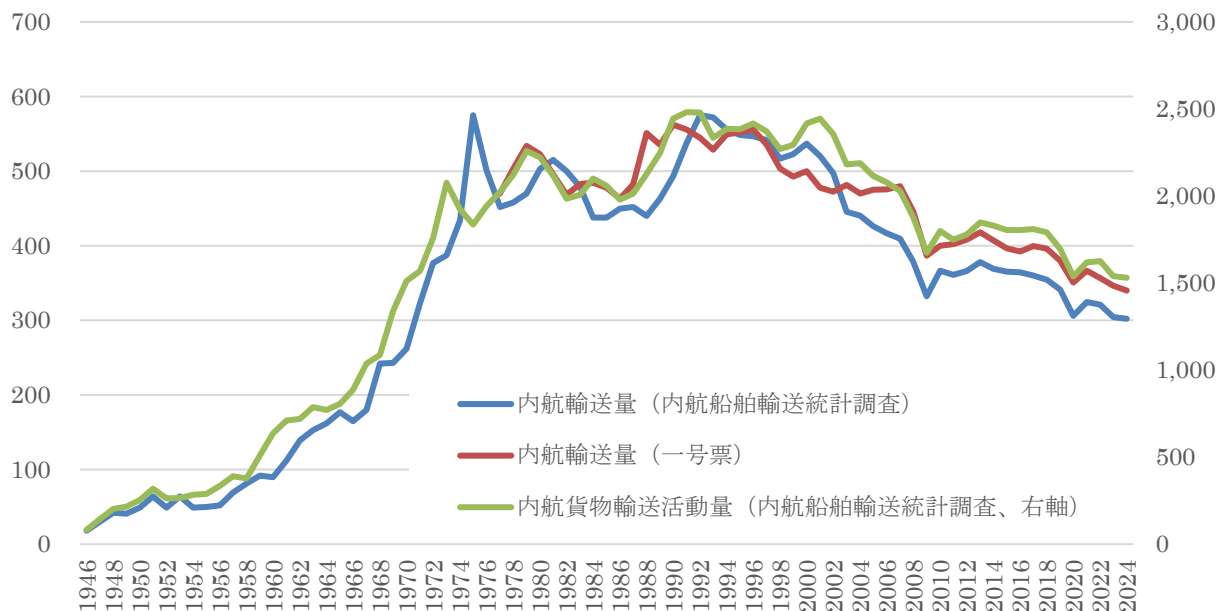
3.1 内航海運荷動き量(トンベース、トンキロベース、品目別)

内航海運荷動きに関する統計としては、内航総連が発表している「一号票」による輸送量調査がよく知られている。これは内航総連が元請けオペレーター（運送業者）約 200 社から品目別に輸送量を集計しているもので、半期ごとに品目別に数値が発表されている。内航海運で運ばれる貨物の大半はこの調査の対象となる元請けオペレーターによって取り扱われており、一号票調査は内航海運輸送の大半をカバーしている。そのほか、内航総連は主要オペレーター60 社から集めた輸送量に関する統計を毎月発表している。この調査でも内航海運による輸送量の 80%以上がカバーされている（図 5、表 18 参照）。

また、国土交通省が実施している内航船舶輸送実績調査（内航船舶輸送統計調査の一つ）も内航海運の輸送量に関する統計として挙げられる。この調査は国土交通省総合政策局交通経済統計調査室が実施しており、総トン数 20 トン以上の船舶を使用して貨物を運ぶ輸送業者のなかから調査対象を選び、これら業者から毎月報告を受けた数値を集計している。会社の選定は海事局とは関係なく交通経済統計調査室が選んでいる。2025 年 10 月時点では内航輸送を営む 408 業者のなかから 151 業者が選ばれている¹⁵。

この調査は、貨物の品目名と重量、輸送区間と輸送距離、航海距離と燃料消費量についてデータを集めているため、仕出し地・仕向け地別の輸送量を品目別に知ることができる利点をもっている（表 19～表 21）。ただし、先に述べたとおり、この調査はサンプル調査であり、発表される輸送量は報告された数値をベースに推計が行われたものであるため、すべての貨物がカバーされていない可能性は否定できない。実際、内航船舶輸送実績調査による内航輸送量を内航総連の一号票に基づく輸送量と比較すると、近年では一割強下回っている（図 5、表 18 参照）。

また、県別に品目別の OD 表（仕出し地と仕向け地の間の輸送量を行列の形で一覧にした表）が発表されている（表 22）。こちらも港湾調査による OD 表（表 23）に比べると輸送量がかなり小さい点に注意が必要である。



データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」、内航総連「輸送実績（一号票）」

図 5：国内貨物輸送における内航輸送の状況（1946～2024 年度、単位：100 万トン（左軸）、1 億トンキロ（右軸）

¹⁵ 国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計月報 2025 年 12 月分」p.3 参照。

表 18：各種統計による内航海運荷動き量の推移（2007～2024 年度）

年度	内航船舶輸送統計調査		一号票			主要オペレーター		
	貨物輸送量 (100 万トン)	貨物輸送活動量 (1 億トンキロ)	乾貨物輸送量 (100 万トン)	液体貨物輸送量 (100 万トン)	貨物輸送量 (100 万トン)	乾貨物輸送量 (100 万トン)	液体貨物輸送量 (100 万トン)	貨物輸送量 (100 万トン)
2007(H19)	410	2,030	291	189	480	238	154	392
2008(H20)	379	1,879	271	176	447	216	145	361
2009(H21)	332	1,673	234	153	387	186	118	304
2010(H22)	367	1,799	249	151	400	205	127	332
2011(H23)	361	1,749	247	155	402	206	136	342
2012(H24)	366	1,778	253	156	409	191	135	326
2013(H25)	378	1,849	268	151	419	210	115	325
2014(H26)	369	1,831	261	146	407	203	117	320
2015(H27)	365	1,804	250	146	396	194	114	308
2016(H28)	364	1,804	252	140	392	203	112	315
2017(H29)	360	1,809	260	139	399	197	105	302
2018(H30)	354	1,791	265	135	399	224	120	344
2019(R1)	341	1,697	251	129	380	213	114	327
2020(R2)	306	1,538	232	119	351	196	105	301
2021(R3)	325	1,618	243	124	367	207	110	317
2022(R4)	321	1,627	236	120	357	201	107	309
2023(R5)	304	1,540	231	117	346	201	104	306
2024(R6)	302	1,530	228	112	340	199	100	299

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」、内航総連「輸送実績（一号票）」、
内航総連「内航主要オペレーター輸送動向調査」

表 19：内航船舶輸送統計調査によるトキハ[®]-ス品目別内航海運荷動き量の推移（2005～2024 年度、単位：1,000 トンキロ）

年度	金属鉱物	砂利・砂・石材	非金属鉱物	金属	金属製品	機械	窯業品
2005(H17)	193,787	5,718,454	46,984,815	24,680,100	726,335	5,640,157	22,286,738
2006(H18)	268,074	5,819,392	43,925,241	27,209,551	508,273	6,846,420	22,647,686
2007(H19)	141,761	6,045,825	45,275,129	26,857,590	333,960	6,132,511	21,419,496
2008(H20)	116,023	5,639,186	40,962,506	24,347,911	202,927	6,041,191	20,275,958
2009(H21)	123,798	4,518,919	35,531,302	20,385,917	165,040	5,482,918	16,977,126
2010(H22)	175,591	5,548,710	36,262,746	23,906,699	253,376	7,435,357	17,362,727
2011(H23)	248,597	4,924,523	35,869,117	21,706,080	253,039	7,977,138	18,026,031
2012(H24)	257,805	5,579,794	35,054,400	21,338,457	233,640	9,786,171	19,149,416
2013(H25)	341,600	6,429,262	38,089,544	22,266,502	190,073	9,129,623	20,489,960
2014(H26)	434,767	7,005,840	36,517,997	21,712,896	150,290	8,736,135	19,254,301
2015(H27)	291,983	6,153,315	36,107,309	20,070,218	119,092	5,934,034	18,690,888
2016(H28)	416,041	5,839,987	36,505,255	20,677,720	107,962	5,589,863	18,539,244
2017(H29)	516,899	5,521,456	36,101,268	22,196,062	104,810	5,709,520	18,447,762
2018(H30)	339,979	6,247,027	34,009,173	21,275,727	131,459	5,830,354	19,102,782
2019(R1)	225,229	6,123,833	34,543,943	19,031,157	111,731	5,688,482	18,210,148
2020(R2)	144,355	5,139,474	30,071,863	16,254,325	120,916	4,751,601	17,424,185
2021(R3)	289,223	5,145,459	29,053,454	18,250,798	111,212	5,638,572	16,989,259
2022(R4)	195,778	5,593,190	30,415,981	16,839,882	64,052	5,905,501	17,370,537
2023(R5)	282,777	5,643,003	29,515,014	16,433,266	57,332	5,945,868	17,159,408
2024(R6)	170,791	5,217,710	31,016,385	16,761,008	60,658	5,634,869	16,243,032

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」

表 20：内航船舶輸送統計調査によるトンナベ-ス品目別内航海運荷動き量の推移（2005～2024 年度、単位：1,000 トナベ）

年度	石油製品	石炭製品	化学薬品	化学肥料	その他の化学工業品	紙・パルプ	繊維工業品
2005(H17)	46,524,294	1,673,525	8,322,003	764,005	1,251,177	2,629,617	2,149
2006(H18)	47,352,637	2,463,156	8,013,285	731,443	1,132,934	2,543,034	39
2007(H19)	47,646,045	2,865,508	7,880,015	724,707	1,191,043	2,557,444	329
2008(H20)	44,004,895	2,690,940	7,077,815	806,863	1,067,264	2,462,470	-
2009(H21)	41,563,608	2,382,470	6,762,757	630,853	1,065,637	2,130,445	2,962
2010(H22)	41,358,743	3,460,488	8,153,892	600,789	1,059,053	1,456,985	11,929
2011(H23)	40,166,143	2,713,163	8,065,516	565,090	845,796	1,449,396	724
2012(H24)	40,160,066	2,827,505	7,997,860	500,628	777,083	1,290,944	358
2013(H25)	39,285,618	2,741,499	8,178,285	444,564	739,953	1,517,965	-
2014(H26)	42,011,485	2,972,734	7,974,199	456,814	875,541	1,446,614	-
2015(H27)	42,280,394	2,952,941	9,580,895	590,812	1,562,283	1,465,999	-
2016(H28)	39,766,648	2,703,756	10,311,978	539,728	1,746,607	1,316,657	-
2017(H29)	40,605,315	2,280,802	10,570,046	640,992	1,762,341	1,436,516	-
2018(H30)	39,334,074	2,320,999	8,956,700	647,138	1,442,911	1,423,474	-
2019(R1)	35,321,764	1,882,240	8,470,906	587,844	1,232,054	1,395,036	-
2020(R2)	32,733,106	1,557,226	8,703,849	568,011	611,635	1,346,764	200
2021(R3)	37,752,656	1,451,398	7,841,531	503,694	745,874	1,377,840	-
2022(R4)	37,252,478	1,538,390	7,560,876	472,625	896,091	1,458,638	0
2023(R5)	32,164,583	1,548,794	7,017,852	398,901	655,025	1,145,172	230
2024(R6)	31,061,608	1,594,831	6,794,651	408,797	612,919	1,228,832	0

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」

表 21：内航船舶輸送統計調査によるトンナベ-ス品目別内航海運荷動き量の推移（2005～2024 年度、単位：1,000 トナベ）

年度	食料工業品	日用品	その他製造工業品	特種品	分類不能	その他	合計
2005(H17)	856,986	1,704	17,955,140	14,465,604	30,636	10,868,453	211,575,679
2006(H18)	940,163	1,153	16,299,892	12,761,981	28,302	8,356,559	207,849,215
2007(H19)	992,312	1,566	17,090,684	9,916,273	18,283	5,871,572	202,962,053
2008(H20)	900,637	156	16,181,632	9,396,022	28,827	5,655,619	187,858,842
2009(H21)	715,727	-	15,609,080	8,238,423	15,497	5,012,329	167,314,808
2010(H22)	698,398	-	17,317,980	9,860,401	6,488	4,968,111	179,898,463
2011(H23)	712,588	-	16,932,692	9,340,524	14,132	5,089,636	174,899,925
2012(H24)	701,215	-	17,576,238	9,520,472	17,927	5,021,507	177,791,486
2013(H25)	936,252	15	17,742,092	10,804,374	8,699	5,523,942	184,859,822
2014(H26)	1,113,970	2,490	17,991,339	9,602,349	1,158	4,859,258	183,120,177
2015(H27)	861,794	6	18,345,082	10,667,524	29,661	4,676,397	180,380,627
2016(H28)	842,783	-	18,818,416	12,106,358	41,807	4,567,366	180,438,176
2017(H29)	1,182,992	39	16,873,776	12,692,425	16,996	4,273,805	180,933,822
2018(H30)	1,093,952	-	17,889,482	14,978,208	36	4,065,715	179,089,190
2019(R1)	958,323	-	18,367,718	13,962,328	-	3,567,092	169,679,828
2020(R2)	853,866	-	18,544,561	11,622,027	-	3,375,634	153,823,598
2021(R3)	904,025	-	20,289,525	11,630,307	16,662	3,803,565	161,795,054
2022(R4)	895,314	-	20,566,413	11,694,129	2,882	3,940,073	162,662,830
2023(R5)	918,430	-	20,347,568	10,904,121	4,881	3,873,183	154,015,408
2024(R6)	956,076	0	21,003,616	10,823,774	1,347	3,468,357	153,059,310

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」

表 22：内航船舶輸送統計調査による地域間荷動き量（2024 年度、単位：1,000 トン）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	その他	合計
北海道	4,045	2,202	7,477	2,301	909	281	88	598	0	0	17,901
東北	3,697	4,631	5,976	1,253	541	650	114	488	6	0	17,356
関東	7,599	7,164	19,622	8,183	5,894	2,577	1,279	3,324	954	0	56,592
中部	2,001	1,243	2,835	1,731	2,731	1,406	689	2,900	198	0	15,736
近畿	666	628	6,395	6,528	13,256	6,099	4,215	6,181	1,424	0	45,392
中国	440	825	7,142	5,688	13,723	10,090	4,871	10,172	365	0	53,319
四国	100	334	7,089	1,868	4,477	2,971	2,141	2,337	144	0	21,456
九州	193	826	10,989	3,624	9,676	23,928	3,011	17,064	1,967	0	71,276
沖縄	0	4	244	17	311	4	8	268	1,453	0	2,306
合計	18,738	17,855	67,766	31,188	51,515	48,005	16,424	43,332	6,512	0	301,334

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」

表 23：港湾調査による地域間荷動き量（2024 年、単位：1,000 トン）

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	その他	合計
北海道	5,334	7,934	10,594	3,029	593	507	133	164	7	532	28,828
東北	2,572	1,974	9,445	3,332	612	1,156	384	1,598	0	402	21,477
関東	9,078	6,538	29,908	7,514	8,660	9,692	7,529	13,233	662	5	92,818
中部	3,860	3,313	11,444	2,623	8,654	7,906	2,191	8,790	101	89	48,972
近畿	940	765	8,192	3,187	21,296	18,190	11,231	22,435	446	156	86,838
中国	319	716	3,475	2,711	5,606	10,652	2,860	21,704	174	212	48,428
四国	46	108	2,318	838	8,709	5,085	2,135	3,292	25	355	22,910
九州	624	584	8,436	7,221	9,195	11,392	3,307	17,520	1,149	4,167	63,595
沖縄	11	5	1,214	437	1,987	519	744	3,689	3,900	463	12,969
合計	22,783	21,937	85,027	30,894	65,312	65,100	30,513	92,426	6,463	6,380	426,835

注：自動車航走を除く データ出所：国土交通省総合政策局「港湾調査」

内航海運の輸送量を知るためには、国土交通省が実施している港湾調査（いわゆる港湾統計）を使用することもできる。この調査は国土交通省総合政策局交通経済統計調査室が実施している。この調査は、港湾調査規則に基づいて国内 678 港を対象に入港船舶、船舶乗降人員や海上出入り貨物などについて調査を行うものである。調査対象港は甲種港湾（166 港）、乙種港湾（512 港）で、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾はすべて甲種港湾に該当し、地方港湾の一部も甲種港湾に含まれている。内航貨物のほとんどは甲種港湾で取り扱われており、2024 年では移出貨物（一般）は 4.4 億トンで全体の 98.4%を占めている。

表 24：内航貨物輸送量を調べるためのデータの比較表

データ区分	一号票・主要オペレーター調査	内航船舶輸送統計調査	港湾調査
公表機関	内航総連	国土交通省総合政策局	国土交通省総合政策局
速報性	○	△	×
過去データ (Excel など)	とくになし	1989 年度 (データベース 2005 年度～)	2005 年 (データベース 2012 年度～)
過去データ(pdf)	1978 年度	1913 年度	1906 年
輸送量のカバー	○	×	△
	およそその輸送量はカバー	サンプル調査	余分な輸送量が含まれる
品目別データ	○	○	○
品目数	30	48	82
地域間データ	×	△	○
	地域別データなし	県別の輸送量が OD 表で提供	港間データが得られる

港湾調査の結果を用いて内航海運による輸送量を調べる場合、移出または移入のデータを使用して集計を行えばよい。港別集計が行われている点は同調査を用いる大きな利点である。ただし、データを集計する際にはフェリーで運ばれた移動目的の自動車や、海上に廃棄された貨物、海上から運んできた貨物などを除外しなければならない。さらに自家用船舶での輸送量をはじめ除外する必要のあるデータが含まれていることにも注意する必要がある。港湾調査の移出データによる内航輸送量を計算すると（2023 年暦年で）4.3 億トンとなっている¹⁶。一号票データでは 2023 年度で 3.0 億トンであり、港湾調査では輸送量が多くなる。

集計が極めてしにくいフォーマットとなっていることもこの調査の大きな欠点である。表計算ソフトや統計分析ソフトで再計算しやすいデータベース形式のデータが改めてまとめられているのは 2012 年以降である。2012 年以降については、甲種港湾のみであるが、港間の品目別 OD 表を作成することも可能¹⁷である（表 23 参照）。2011 年以前のデータに関してはエクセル形式のデータはあるものの、集計に用いることは現実的とはいえない。

内航海運の輸送統計を調べるためのデータを比較してまとめたものが、表 24 である。速報性を重視する場合、輸送量のカバー度合いを重視するのであれば内航総連の発表数値を用いることが良いと思われる。詳細に知りたいと考えるのであれば港湾調査か、内航船舶輸送実績調査を用いるのが望ましい。最も詳細なデータを得られるのは港湾調査であるが、同調査は速報性にやや欠ける点があることと、除外すべきデータの存在を認識したうえで利用することが必要となる。

¹⁶ データベース形式と数値の食い違いがある。

¹⁷ <https://www.mlit.go.jp/k-toukei/kowannenpodb.html> から入手できる。

3.2 内航タンカー・ケミカル・特殊タンカー荷動き量(品目別)

内航タンカーによる品目別輸送量は、内航総連に加盟している全国内航タンカー海運組合が元請けオペレーター（運送業者）70社から品目別に輸送量を集計している（「全国内航タンカー海運組合元請輸送量調査」）。

表 25：内航タンカー・ケミカル・特殊タンカー荷動き量（品目別）（2000～2024 年度、単位：1,000 トン）

年度	一般タンカー				特殊タンカー			合計
	白油	黒油	油脂	ケミカル	高压ガス	高温液体	腐食液体	
2000(H12)	98,905	68,606	981	16,608	10,833	3,794	10,184	210,817
2001(H13)	99,569	60,040	985	15,590	9,696	3,706	9,350	199,456
2002(H14)	96,738	58,986	984	16,057	9,917	3,772	8,938	195,391
2003(H15)	96,064	59,517	1,055	15,880	9,975	3,312	9,061	194,865
2004(H16)	100,260	55,101	1,034	15,397	9,640	3,159	9,413	194,004
2005(H17)	103,353	59,051	1,026	15,187	8,805	3,027	8,915	199,364
2006(H18)	97,222	55,101	998	15,060	8,863	2,901	8,893	189,038
2007(H19)	95,449	56,340	989	15,031	9,385	2,845	8,754	188,792
2008(H20)	90,167	52,382	885	12,297	8,432	2,433	8,031	174,626
2009(H21)	80,908	40,130	871	12,976	8,464	2,648	7,090	153,086
2010(H22)	77,256	42,298	952	13,992	8,284	2,216	7,488	152,487
2011(H23)	76,136	47,475	876	13,404	8,261	2,258	6,825	155,236
2012(H24)	75,322	50,890	948	12,546	7,793	2,000	6,032	155,531
2013(H25)	74,316	47,157	908	12,416	7,662	1,922	6,207	150,588
2014(H26)	75,538	42,131	896	11,572	7,925	1,817	6,226	146,105
2015(H27)	76,494	40,184	855	12,095	8,345	1,956	6,558	146,487
2016(H28)	74,884	35,407	870	12,415	8,363	1,981	6,558	140,478
2017(H29)	74,704	33,681	984	13,374	8,370	1,892	6,665	139,669
2018(H30)	73,081	30,090	994	13,633	8,201	1,898	6,789	135,680
2019(R1)	71,546	28,756	986	13,052	7,596	1,764	6,533	129,333
2020(R2)	61,924	29,324	876	11,623	7,287	1,711	6,129	118,874
2021(R3)	62,986	30,722	933	13,062	8,161	1,731	6,677	124,275
2022(R4)	61,809	30,571	976	11,985	7,374	1,457	6,212	120,385
2023(R5)	62,799	26,820	904	11,072	7,061	1,323	5,895	115,874
2024(R6)	61,547	24,901	879	10,593	7,107	1,326	5,787	112,141

データ出所：内航総連「一号票」および全国内航タンカー海運組合「元請輸送量調査」

ウェブサイトでは、月次で品目別に数値が発表されている。直近の 2023 年度は、一般タンカーでは黒油で 29 社、白油で 20 社、油脂で 6 社、ケミカル 26 社からデータを取得している。特殊タンク船では高压液化ガス（高压液化）で 23 社、高温液体で 11 社、耐腐蝕で 21 社からデータを取得している。聞き取り元である元請けオペレーター数は減少傾向にあり、2009 年度の 87 社から 17 社減少していることになる。一般タンカーでは油脂以外の荷動きは減少傾向が続いている。特殊タンカーはすべての品目で減少が続いた。全体では 2000 年から 2024 年までに 46.8%の荷動きが減少している。

3.3 内航コンテナ輸送量

内航コンテナ輸送量は国土交通省総合政策局からの依頼を受けて各港湾管理者が個別に集めたコンテナ輸送量を集計している（表左側）。港湾協会のウェブサイトは港湾調査を取りまとめ 128 港のデータを合計した数値を港別に発表しており（表中央）、データの取得しやすさで優れている。なお、現時点の最新データは 2023 年のものである。

表 26：内航コンテナ輸送量（2010～2025 年、単位：TEU）

年	港湾統計港別集計値		港湾協会ウェブサイト		港湾統計（データベース形式）					
	移出	移入	移出	移入	移出合計	実コン	空コン	移入合計	実コン	空コン
2010(H22)	1,672,271	1,694,382	1,822,021	1,690,616	—	—	—	—	—	—
2011(H23)	1,630,958	1,697,454	1,790,254	1,715,706	—	—	—	—	—	—
2012(H24)	1,650,842	1,706,301	1,912,444	1,742,075	1,837,670	945,316	892,355	1,757,514	988,760	768,754
2013(H25)	1,661,095	1,725,323	1,470,915	1,772,893	1,859,558	957,181	902,376	1,781,303	997,801	783,502
2014(H26)	1,886,395	1,798,783	1,871,680	1,791,575	1,882,352	982,190	900,161	1,800,363	1,013,587	786,776
2015(H27)	1,884,212	1,828,610	1,911,673	1,863,507	1,928,550	1,015,719	912,831	1,878,991	1,043,440	835,551
2016(H28)	2,037,819	1,984,251	2,034,068	1,989,599	2,051,000	1,094,386	956,614	2,005,325	1,150,862	854,464
2017(H29)	2,173,319	2,164,747	2,153,628	2,140,270	2,171,109	1,153,268	1,017,842	2,155,706	1,206,221	949,485
2018(H30)	2,258,927	2,246,164	2,223,602	2,209,689	2,239,703	1,079,532	1,160,171	2,222,891	997,440	1,225,451
2019(R1)	2,182,265	2,176,481	2,202,880	2,206,758	2,217,591	1,168,947	1,048,650	2,217,656	1,219,348	998,313
2020(R2)	2,148,893	2,122,893	2,080,656	2,054,004	2,103,709	1,091,060	1,012,660	2,072,940	1,133,503	939,443
2021(R3)	2,286,589	2,277,079	2,230,745	2,214,985	2,246,916	1,155,185	1,091,732	2,226,789	1,194,972	1,031,826
2022(R4)	2,280,595	2,260,672	2,226,450	2,195,894	2,243,063	1,147,343	1,095,732	2,221,228	1,172,270	1,038,966
2023(R5)	2,204,702	2,185,421	2,184,892	2,166,850	2,202,783	1,153,977	1,048,806	2,182,456	1,182,784	999,672
2024(R6)	2,179,680	2,215,039	—	—	2,185,204	1,099,260	1,085,944	2,213,517	1,192,102	1,021,416
2025(R7)	1,797,677	1,843,279	—	—	—	—	—	—	—	—

データ出所：日本港湾協会ウェブサイト、国土交通省総合政策局「港湾調査」

有用性では、集計が行われた年報が空コンテナと実コンテナの数も示しており最も高いが、発表が遅くなる傾向があり、データを取得するまでに約 2 年を要する。一方で、2012 年以降は国土交通省が各港湾管理者から集めた港別のデータベース型の集計値（表右側）を発表しているものの、港湾統計の集計値と数値が異なり、前年比でも異なるケースがあるため注意が必要である。

内航コンテナ輸送量は増加傾向にあり、港湾調査のデータベース形式では 2024 年の輸送量は 2012 年度比で 22.3%の増加となっている。実コンテナの増加は 18.4%であるのに対し、空コンテナは 26.9%であり、空コンテナの増加ペースの方が上回っている。

3.4 内航フィーダー輸送量

内航コンテナフィーダー輸送量は、内航総連が集計したデータが「内航船によるフィーダーコンテナ輸送 調査結果報告書」にまとめられている。内航海運事業者および長距離フェリー事業者の 9 社から調査を行っている。対象船舶はコンテナ専用船のほか、一般貨物船 8 隻、フェリー 4 隻と RORO 船 7 隻が含まれ、2024 年度で 59 隻（2023 年度 58 隻）である。

このデータには 2001 年からの内航フィーダー輸送量や港別の内航フィーダー取扱量が掲載されている。内航フィーダーコンテナ輸送量は内航コンテナ輸送量の約 40%¹⁸を占め、21 世紀に入って 2 倍以上に増加している。また、全体の輸送量と異なり、実コンテナの増加が空コンテナの増加を上回っている（表 27）。

上位の港の港別取扱量も掲載されている。国内ではトランシップの多い神戸港、横浜港で 38%を占めている（表 28）。

表 27：内航フィーダーコンテナ輸送量（2001～2024 年度、単位：1,000TEU）

年度	実入コンテナ	空コンテナ	合計
2001(H13)	215	134	349
2003(H15)	278	198	476
2005(H17)	361	241	602
2006(H18)	395	242	637
2007(H19)	437	222	659
2008(H20)	385	227	612
2009(H21)	351	220	571
2010(H22)	383	236	619
2011(H23)	354	228	582
2012(H24)	384	227	611
2013(H25)	399	245	644
2014(H26)	426	274	699
2015(H27)	459	242	701
2016(H28)	528	273	802
2017(H29)	561	317	878
2018(H30)	589	320	909
2019(R1)	579	297	875
2020(R2)	482	251	733
2021(R3)	514	295	809
2022(R4)	571	329	900
2023(R5)	557	251	807
2024(R6)	594	273	867

データ出所：内航総連

¹⁸ 内航フィーダー輸送量を「内貿コンテナ取扱量÷2」（<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001767922.pdf>）で割った値。

表 28：港別内航フィーダーコンテナ取扱量（2024 年度、単位：TEU）

順位	港名	2024 年度	積/実入	積/空	揚/実入	揚/空	前年度比	前年度
1 位	神戸	421,447	104,375	74,923	183,140	59,009	93%	454,485
2 位	横浜	238,073	87,692	16,027	87,212	47,142	100%	238,073
3 位	東京	146,136	39,691	38,458	66,424	1,563	129%	113,644
4 位	仙台	137,456	60,061	14,717	45,244	17,434	119%	115,796
5 位	広島	108,809	47,065	3,381	17,356	41,007	112%	96,816
6 位	清水	81,542	35,077	9,528	26,046	10,891	119%	68,804
7 位	大阪	63,070	40,315	19,150	2,135	1,470	213%	29,554
8 位	苫小牧	56,693	11,973	17,429	22,932	4,359	106%	53,555
9 位	博多	45,845	16,743	4,633	17,956	6,513	82%	55,860
10 位	伊予三島	37,024	14,958	6,847	6,658	8,561	147%	25,231
11 位以下		397,629	136,515	67,484	119,002	74,628	109%	365,572
合計		1,733,724	594,465	272,577	594,105	272,577	107%	1,617,390

データ出所：内航総連

一方、内航フィーダー輸送量は国土交通省港湾局計画課企画室が“国際フィーダーコンテナ取扱貨物量”の名前で 2013 年から集計、発表している（表 29）。これは、同企画室が全国の港湾管理者が集計したコンテナ貨物取扱量を集計したもののうち、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）で積み替えられて輸出入されるコンテナ取扱貨物量（空コン含む）を指している。合計を見ると 70 万 TEU 弱で推移している。しかし、フィーダー輸送量の全量は把握できていない。これは内航総連の港別取扱量のデータの神戸、大阪、横浜、東京の取扱量の合計より表 29 の合計が小さくなっていることからわかる。

表 29：港別国際フィーダーコンテナ取扱貨物量（2022～2024 年、単位：TEU）

港	2022			2023			2024		
	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入	合計	輸出	輸入
苫小牧	76,878	38,045	38,833	56,818	29,156	27,662	55,722	28,803	26,919
八戸	16,597	9,059	7,538	14,098	7,573	6,525	11,283	5,668	5,615
大船渡	2,891	1,272	1,619	4,561	2,374	2,187	3,411	1,727	1,684
釜石	3,574	1,311	2,263	2,255	913	1,342	1,782	832	950
仙台塩釜	74,150	38,085	36,065	81,637	41,662	39,975	98,866	51,721	47,145
鹿島	2,725	2,200	525	3,472	2,607	865	3,601	2,556	1,045
茨城	10,910	2,213	8,697	9,623	2,330	7,293	9,468	3,644	5,824
千葉	10,836	5,791	5,045	9,910	4,927	4,983	9,098	4,865	4,233
敦賀	—	—	—	3,144	1,611	1,533	3,972	2,024	1,948
清水	36,255	27,753	8,502	36,521	30,931	5,590	46,604	32,298	14,306
御前崎	13,424	13,424	0	9,122	9,122	0	1,510	1,452	58
三河	1,398	34	1,364	1,873	84	1,789	1,440	82	1,358
四日市	266	0	266	166	0	166	315	0	315
舞鶴	—	—	—	971	481	490	1,899	965	934
阪神【神戸】	—	—	—	5,000	10	4,990	—	—	—
姫路	12,668	6,130	6,538	11,352	5,426	5,926	10,192	5,094	5,098
東播磨	2,325	1,166	1,159	2,232	1,106	1,126	1,204	584	620
和歌山下津	865	440	425	2,591	1,216	1,375	3,187	1,605	1,582
境	4,336	2,117	2,219	5,810	2,983	2,827	6,703	2,748	3,955
水島	22,024	11,307	10,717	31,144	15,108	16,036	28,992	14,059	14,933
福山	7,575	4,883	2,692	8,521	5,161	3,360	9,578	5,992	3,586
広島	122,271	51,673	70,598	117,525	52,219	65,306	119,164	53,307	65,857
大竹	6,373	2,174	4,199	5,659	1,758	3,901	3,435	1,808	1,627
徳山下松	10,790	9,122	1,668	14,688	10,548	4,140	16,458	9,727	6,731
岩国	1,371	1,089	282	929	526	403	1,469	1,003	466
三田尻中関	20,284	15,073	5,211	18,378	12,697	5,681	17,943	12,165	5,778
宇部	3,502	2,705	797	4,192	3,252	940	3,239	2,418	821
徳島小松島	3,111	1,506	1,605	3,124	1,609	1,515	1,467	733	734
高松	7,244	3,695	3,549	7,530	3,782	3,748	7,173	3,646	3,527
松山	10,048	4,305	5,743	12,419	5,348	7,071	10,591	5,854	4,737
新居浜	37,994	20,323	17,671	36,307	19,210	17,097	36,230	18,814	17,416
今治	3,491	1,759	1,732	3,530	1,802	1,728	3,619	1,920	1,699
三島川之江	33,624	21,066	12,558	29,120	14,603	14,517	35,601	20,408	15,193
北九州	9,859	9,147	712	22,494	15,420	7,074	10,226	8,088	2,138
博多	72,699	30,401	42,298	63,298	29,933	33,365	57,858	26,546	31,312
伊万里	3,221	1,576	1,645	1,856	964	892	2,328	1,249	1,079
長崎	—	—	—	2,922	1,534	1,388	549	274	275
熊本	—	—	—	2,363	728	1,635	3,628	406	3,222
八代	30	0	30	233	72	161	—	—	—
大分	7,015	5,629	1,386	7,267	5,222	2,045	6,852	4,498	2,354
細島	3,677	1,943	1,734	2,703	1,387	1,316	4,132	2,054	2,078
油津	3,293	1,691	1,602	2,006	982	1,024	2,904	1,455	1,449
川内	1,186	199	987	1,130	218	912	617	157	460
志布志	15,527	5,119	10,408	20,380	7,363	13,017	21,278	7,421	13,857
合計	676,307	355,425	320,882	680,874	355,958	324,916	685,336	358,390	326,946

データ出所：国土交通省ウェブサイト

3.5 日韓航路コンテナ貨物輸送量

韓国発着のコンテナ貨物のうち、76.8%は釜山港発着であり、トランシップ貨物に限ると97.4%が釜山港を経由している（2023年）¹⁹。そのため、日韓航路の大半は釜山港発着の貨物であるとみなして差し支えない。このデータは、釜山港湾公社が港湾統計で発表している（表30）。この輸送量には空コンテナが含まれている。2009年から2023年までにローカル貨物の取扱量は10.0%の増加にとどまるものの、トランシップ貨物の増加率が92.6%にのぼっており、外航コンテナにおける釜山港への依存度が高まっていることがわかる。

また、韓国船社による協議協定である韓国近海輸送協議会が、加盟船社による輸送量を月次でデータを集計している（表31）。このデータはローカル輸送であるか、トランシップであるかのほか、フィーダー輸送の実コンテナや空コンテナの個数が、輸出、輸入別に発表されるかなり詳細なデータである。ただし、日韓航路の荷動き量の半分程度のカバー率にとどまる。なお、この数値はときどき日本海事新聞や海事プレスなどの専門紙で報道されるほか、JIFFA（一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会）が時折発表を行っている。ただし2021年以降の数値についての報道は確認できていない。

表 30：日本、中国および世界発着の釜山港取扱貨物量（2009～2023年、単位：TEU）

年	日本			中国			世界			釜山港での T/S比率
	輸出入	T/S	合計	輸出入	T/S	合計	輸出入	T/S	合計	
2009(H21)	994,935	915,889	1,910,824	1,226,216	915,889	2,782,686	6,569,429	5,371,355	11,964,728	93.9%
2010(H22)	1,177,618	1,075,760	2,253,378	1,493,815	1,801,463	3,295,278	7,836,178	6,276,794	14,157,442	94.5%
2011(H23)	1,313,679	1,100,539	2,414,218	1,628,851	2,295,202	3,924,053	8,707,874	7,352,639	16,075,801	95.3%
2012(H24)	1,359,954	1,228,842	2,588,796	1,599,764	2,520,807	4,120,571	8,808,136	8,147,546	17,046,177	95.3%
2013(H25)	1,387,197	1,370,391	2,757,588	1,668,087	2,679,404	4,347,491	8,933,444	8,748,453	17,686,099	93.9%
2014(H26)	1,346,865	1,449,639	2,796,504	1,771,559	2,874,247	4,645,806	9,253,926	9,429,355	18,683,283	—
2015(H27)	1,275,000	1,480,000	2,755,000	1,769,000	3,215,000	4,984,000	9,363,396	10,105,318	19,468,715	94.3%
2016(H28)	1,341,000	1,470,000	2,811,000	1,857,000	3,048,000	4,905,000	9,620,465	9,835,826	19,456,291	95.2%
2017(H29)	1,347,000	1,595,000	2,942,000	1,996,000	3,115,000	5,111,000	10,186,274	10,225,417	20,493,475	95.5%
2018(H30)	1,366,000	1,764,000	3,130,000	1,987,000	3,428,000	5,415,000	10,233,267	11,429,305	21,662,572	94.7%
2019(R1)	1,408,000	1,827,000	3,235,000	2,180,000	3,497,000	5,677,000	10,354,000	11,638,000	21,992,000	94.7%
2020(R2)	1,274,000	1,713,000	2,986,000	2,285,000	3,831,000	6,116,000	9,804,000	12,010,000	21,814,000	96.3%
2021(R3)	1,198,000	1,717,000	2,915,000	2,406,000	3,891,000	6,297,000	10,433,000	12,273,000	22,706,000	96.7%
2022(R4)	1,177,000	1,788,000	2,966,000	2,406,000	3,540,000	5,945,000	10,308,021	11,762,431	22,071,862	96.8%
2023(R5)	1,094,000	1,764,000	2,858,000	2,542,000	3,712,000	6,254,000	10,744,235	12,408,763	23,153,508	97.4%

データ出所：釜山港湾公社 “Container Statistics of Busan Port”各年版

¹⁹ 釜山港湾公社(2023) ”2023 Container Statistics of Busan Port”

表 31：韓国近海輸送協議会加盟船社による日韓航路コンテナ輸送量（2014～2020 年、単位：TEU）

年	輸出入	ローカル	T/S・フィーダー	合計
2014(H26)	輸出	322,264	436,906	746,074
	輸入	410,490	627,556	1,035,184
	小計	732,754	1,063,562	1,796,316
2015(H27)	輸出	341,356	442,163	783,519
	輸入	377,846	632,487	1,010,333
	小計	719,202	1,074,650	1,793,852
2016(H28)	輸出	381,134	656,099	1,037,233
	輸入	344,961	443,792	788,753
	小計	726,095	1,099,891	1,825,986
2017(H29)	輸出	385,761	698,609	1,084,370
	輸入	355,796	484,465	840,261
	小計	741,557	1,183,074	1,924,631
2018(H30)	輸出	390,841	656,099	1,116,848
	輸入	348,582	443,792	868,503
	小計	739,423	1,099,891	1,985,351
2019(R1)	輸出	320,000	—	—
	輸入	370,000	—	—
	小計	690,000	1,208,000	1,902,900
2020(R2)	輸出	288,100	—	—
	輸入	336,500	—	—
	小計	624,600	1,110,600	1,735,200

データ出所：韓国近海輸送協議会

3.6 日中航路コンテナ貨物輸送量

日本と中国の間のコンテナ貨物輸送量は、2008 年まで海運同盟事務局（SCAGA）が日中航路に携わる船社から TEU ベースのデータを集めて発表していた。しかしながら、2008 年に SCAGA が集計を停止したため、日本海事センターが代替となる推計データを提供している。同センターは財務省「貿易統計」のデータを使用し、海上コンテナによる統計を利用して重量ベースのデータを毎月発表している。推計は 2000 年まで遡及している。ホームページで発表しているのは総計のみであるが、同センターは品目別でも推計している。

なお、日本海事センターの推計では日本から中国の航路が「往航」、中国から日本の航路が「復航」である。しかしながら、貨物量が多いのは復航であり、運賃も復航のほうが高い。

近年は輸入は増加傾向にあるが、輸出は減少が続いている。これは 2017 年に始まった固形廃棄物の輸入規制によって古紙と廃プラスチックの輸出が激減したことが大きな原因となっている（表 32）。

表 32：日中航路コンテナ輸送量（日本→中国、2013～2025 年、単位：トン）

年	輸出	輸入
2013(H25)	12,413,438	23,029,579
2014(H26)	11,513,401	22,791,306
2015(H27)	11,241,079	21,422,595
2016(H28)	11,239,769	21,380,414
2017(H29)	11,531,189	22,224,724
2018(H30)	9,718,026	21,638,541
2019(R1)	9,718,500	19,769,697
2020(R2)	8,962,105	18,012,627
2021(R3)	7,605,539	19,987,032
2022(R4)	7,879,886	20,006,910
2023(R5)	7,707,203	20,458,706
2024(R6)	7,553,912	20,938,317
2025(R7)	7,516,663	21,879,719

データ出所：（公財）日本海事センターウェブサイト

3.7 RORO 船航走台数

内航総連は毎年「RORO 船輸送実績」の調査を行っており、RORO 船による航走台数を方面別に取りまとめて 2015 年以降の数値を発表している（表 33）。データはトラック、シャーシの航走台数について貨物を積載した実入りであるか、空きであるか示されている。また、内航総連は品目別データ（2016 年度までは 4 種類、2017 年度以降は 7 種類、2020 年度以降は 10 種類、2024 年度は 12 種類）も集計している。RORO 船によるトレーラー航走台数は、近年のモーダルシフトの動きを受けて 2016 年度以降増加傾向にあり、コロナ禍中の横ばいを経て再び増加傾向にある。

最も輸送台数が多かったのは北海道と北関東を結ぶ航路で、約 21.1 万台を記録している。また、年間輸送台数が 3 万台を超える航路は、北海道から本州各地へのルートが中心で、これらの航路が全体の約半分を占めた。2024 年度の RORO 船で最も輸送された品目は食品工業品と飲料で、約 11.6 万台、全体の約 16%を占め、次いで紙・パルプが約 9.6 万台、13.2%となっている。

表 33-1 : RORO 船によるトレーラー航走台数 (2021~2022 年度、単位 : 台)

区間	2021(R3)					2022(R4)				
	実入リトレー ・トラック台数	空トレー ・トラック台数	合計	実入リ 台数割合 (%)	空台数 割合 (%)	実入リトレー ・トラック台数	空トレー ・トラック台数	合計	実入リ 台数割合 (%)	空台数 割合 (%)
北海道 ~ 北海道	7,529	2,617	10,146	74.2	25.8	6,347	751	7,098	89.4	10.6
北海道 ~ 東東北	23,046	3,688	26,734	86.2	13.8	25,271	3,662	28,933	87.3	12.7
北海道 ~ 北関東	169,995	17,229	187,224	90.8	9.2	170,655	18,339	188,994	90.3	9.7
北海道 ~ 京浜	75,847	4,645	80,492	94.2	5.8	77,528	3,009	80,537	96.3	3.7
北海道 ~ 東海(中京以外)	1,783	91	1,874	95.1	4.9	1,924	10	1,934	99.5	0.5
北海道 ~ 中京	45,428	3,180	48,608	93.5	6.5	43,004	3,193	46,197	93.1	6.9
北海道 ~ 北陸	61,884	4,835	66,719	92.8	7.2	61,512	4,287	65,799	93.5	6.5
北海道 ~ 阪神(近畿)	14,907	353	15,260	97.7	2.3	14,897	94	14,991	99.4	0.6
東東北 ~ 東東北	0	26	26	0	100	0	59	59	0	100
東東北 ~ 京浜	4,240	827	5,067	83.7	16.3	3,579	448	4,027	88.9	11.1
東東北 ~ 東海(中京以外)	1,376	16	1,392	98.9	1.1	1,661	4	1,665	99.8	0.2
東東北 ~ 中京	25,237	2,468	27,705	91.1	8.9	23,063	1,767	24,830	92.9	7.1
東東北 ~ 阪神(近畿)	4,389	207	4,596	95.5	4.5	4,254	6	4,260	99.9	0.1
東東北~北九州	0	0	0	-	-	2	0	2	100	0
北関東 ~ 北九州	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
北関東 ~ 中九州	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
京浜 ~ 京浜	24	3	27	88.9	11.1	15	1	16	93.8	6.3
京浜 ~ 東海(中京以外)	467	503	970	48.1	51.9	819	1063	1882	43.5	56.5
京浜 ~ 中京	316	504	820	38.5	61.5	389	104	493	78.9	21.1
京浜 ~ 阪神(近畿)	23,907	4,463	28,370	84.3	15.7	23,070	3,628	26,698	86.4	13.6
京浜 ~ 山陽	20,947	358	21,305	98.3	1.7	22,053	560	22,613	97.5	2.5
京浜 ~ 東四国	293	5	298	98.3	1.7	532	4	536	99.3	0.7
京浜 ~ 四国(東四国以外)	33,006	3,425	36,431	90.6	9.4	31,699	5,867	37,566	84.4	15.6
京浜 ~ 北九州	98,259	11,888	110,147	89.2	10.8	100,241	13,118	113,359	88.4	11.6
京浜 ~ 中九州	5,454	823	6,277	86.9	13.1	5,886	651	6,537	90	10
京浜 ~ 南九州	10,617	141	10,758	98.7	1.3	10,324	173	10,497	98.4	1.6
東海(中京以外) ~ 中京	0	0	0	-	-	6	0	6	100	0
東海(中京以外) ~ 阪神(近畿)	138	311	449	30.7	69.3	20	0	20	100	0
東海(中京以外) ~ 北九州	1,918	265	2,183	87.9	12.1	1,914	23	1,937	98.8	1.2
東海(中京以外) ~ 中九州	33,002	11,764	44,766	73.7	26.3	35,425	12,401	47,826	74.1	25.9
中京 ~ 阪神(近畿)	0	72	72	0	100	0	0	0	-	-
中京 ~ 山陽	80	57	137	58.4	41.6	33	13	46	71.7	28.3
中京 ~ 北九州	3,043	1,030	4,073	74.7	25.3	2,371	1,016	3,387	70	30
北陸 ~ 北九州	11,918	1,191	13,109	90.9	9.1	9,792	1,239	11,031	88.8	11.2
阪神(近畿) ~ 阪神(近畿)	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
阪神(近畿) ~ 山陽	43	225	268	16	84	52	336	388	13.4	86.6
阪神(近畿) ~ 四国(東四国以外)	8,540	6,443	14,983	57	43	8,411	5,957	14,368	58.5	41.5
阪神(近畿) ~ 北九州	9	19	28	32.1	67.9	27	46	73	37	63
阪神(近畿) ~ 南九州	12,594	2,296	14,890	84.6	15.4	11,082	2,649	13,731	80.7	19.3
山陽~東四国	0	0	0	-	-	0	53	53	0	100
山陽 ~ 四国(東四国以外)	243	1,161	1,404	17.3	82.7	460	1,203	1,663	27.7	72.3
山陽 ~ 北九州	321	2,637	2,958	10.9	89.1	161	3,979	4,140	3.9	96.1
東四国 ~ 北九州	12	43	55	21.8	78.2	7	213	220	3.2	96.8
四国(東四国以外) ~ 北九州	170	0	170	100	0	323	0	323	100	0
北九州 ~ 中九州	189	2,415	2,604	7.3	92.7	368	2,404	2,772	13.3	86.7
南九州~南九州	0	0	0	-	-	147	465	612	24	76
合計	701,171	92,224	793,395	88.4	11.6	699,324	92,795	792,119	88.3	11.7

データ出所 : 内航総連「RORO 船輸送実績」

表 33-2 : RORO 船によるトレーラー航走台数 (2023~2024 年度、単位 : 台)

区間	2023(R5)					2024(R6)				
	実入リトレーラー・トラック台数	空トレーラー・トラック台数	合計	実入り台数割合 (%)	空台数割合 (%)	実入リトレーラー・トラック台数	空トレーラー・トラック台数	合計	実入り台数割合 (%)	空台数割合 (%)
北海道 ~ 北海道	5,932	872	6,804	87.2	12.8	5,391	872	6,263	86.1	13.9
北海道 ~ 東東北	24,123	2,538	26,661	90.5	9.5	25,607	2,210	27,817	92.1	7.9
北海道 ~ 北関東	164,257	23,952	188,209	87.3	12.7	184,574	26,154	210,728	87.6	12.4
北海道 ~ 京浜	78,535	3,323	81,858	95.9	4.1	81,399	2,319	83,718	97.2	2.8
北海道 ~ 東海(中京以外)	1,942	36	1,978	98.2	1.8	2,022	17	2,039	99.2	0.8
北海道 ~ 中京	40,566	3,907	44,473	91.2	8.8	43,085	4,991	48,076	89.6	10.4
北海道 ~ 北陸	62,474	5,728	68,202	91.6	8.4	64,378	6,026	70,404	91.4	8.6
北海道 ~ 阪神(近畿)	14,342	107	14,449	99.3	0.7	15,267	107	15,374	99.3	0.7
東東北 ~ 東東北	3	120	123	2.4	97.6	2	194	196	1	99
東東北 ~ 京浜	3,751	380	4,131	90.8	9.2	4,583	315	4,898	93.6	6.4
東東北 ~ 東海(中京以外)	2,219	0	2,219	100	0	2,689	0	2,689	100	0
東東北 ~ 中京	25,587	1,440	27,027	94.7	5.3	24,960	1,701	26,661	93.6	6.4
東東北 ~ 阪神(近畿)	4,679	25	4,704	99.5	0.5	4,096	14	4,110	99.7	0.3
東東北~北九州	0	0	0	-	-	0	0	0	0	0
北関東 ~ 北九州	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
北関東 ~ 中九州	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
京浜 ~ 京浜	12	0	12	100	0	11	0	11	100	0
京浜 ~ 東海(中京以外)	668	750	1,418	47.1	52.9	0	15	15	0	100
京浜 ~ 中京	3,508	108	3,616	97	3	612	339	951	64.4	35.6
京浜 ~ 阪神(近畿)	23,709	2,800	26,509	89.4	10.6	29,496	3,460	32,956	89.5	10.5
京浜 ~ 山陽	22,495	1301	23,796	94.5	5.5	25,425	1,188	26,613	95.5	4.5
京浜 ~ 東四国	317	0	317	100	0	0	0	0	0	0
京浜 ~ 四国(東四国以外)	32,339	5,890	38,229	84.6	15.4	30,821	3,303	34,124	90.3	9.7
京浜 ~ 北九州	92,747	9,467	102,214	90.7	9.3	89,507	11,349	100,856	88.7	11.3
京浜 ~ 中九州	6,550	672	7,222	90.7	9.3	7,387	504	7,891	93.6	6.4
京浜 ~ 南九州	16,614	825	17,439	95.3	4.7	16,002	656	16,658	96.1	3.9
東海(中京以外) ~ 中京	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
東海(中京以外) ~ 阪神(近畿)	2	1	3	66.7	33.3	28	4	32	87.5	12.5
東海(中京以外) ~ 北九州	1,417	133	1,550	91.4	8.6	0	0	0	0	0
東海(中京以外) ~ 中九州	35,727	12,759	48,486	73.7	26.3	26,841	7,597	34,438	77.9	22.1
中京 ~ 阪神(近畿)	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
中京 ~ 山陽	43	8	51	84.3	15.7	52	19	71	73.2	26.8
中京 ~ 北九州	3,114	1,689	4,803	64.8	35.2	3,101	1,387	4,488	69.1	30.9
北陸 ~ 北九州	10,523	1,641	12,164	86.5	13.5	15,284	1,926	17,210	88.8	11.2
阪神(近畿) ~ 阪神(近畿)	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-
阪神(近畿) ~ 山陽	224	337	561	39.9	60.1	247	400	647	38.2	61.8
阪神(近畿) ~ 四国(東四国以外)	7,107	6,224	13,331	53.3	46.7	7,490	5,387	12,877	58.2	41.8
阪神(近畿) ~ 北九州	35	37	72	48.6	51.4	18	16	34	52.9	47.1
阪神(近畿) ~ 南九州	12,330	1,936	14,266	86.4	13.6	12,673	1,596	14,269	88.8	11.2
山陽~東四国	0	38	38	0	100	0	0	0	0	0
山陽 ~ 四国(東四国以外)	291	1,277	1,568	18.6	81.4	486	2,004	2,490	19.5	80.5
山陽 ~ 北九州	156	4,039	4,195	3.7	96.3	223	3,958	4,181	5.3	94.7
東四国 ~ 北九州	0	76	76	0	100	0	0	0	0	0
四国(東四国以外) ~ 北九州	33	0	33	100	0	0	0	0	-	-
北九州 ~ 中九州	337	2,620	2,957	11.4	88.6	635	2,587	3,222	19.7	80.3
南九州~南九州	7	22	29	24.1	75.9	0	0	0	0	0
合計	698,715	97,078	795,793	87.8	12.2	724,392	92,615	817,007	88.7	11.3

データ出所 : 内航総連「RORO 船輸送実績」

3.8 長距離フェリー航走台数(トラック、乗用車、旅客)

長距離フェリーの航送台数は、海上運送法施行規則に基づき、運航事業者が年一回作成する輸送実績報告書の中で報告している。自動車（トラック、乗用車）航走台数およびは旅客輸送人員、航走台数や旅客輸送人員はこれらのもとに国土交通省が集計し、集計結果の一部が国土交通省海事局によって海事レポートにより提供される。また、航路別の航送台数は長距離フェリー協会が運航事業者から集めており、毎月海事関係の業界紙が記事として発表している。

表 34：長距離フェリーによる航走台数（2000～2024 年度、単位：千台、千人）

年度	トラック航走台数	乗用車航走台数	旅客輸送人員
2000(H12)	1,530	910	3,590
2001(H13)	1,450	910	3,570
2002(H14)	1,440	910	3,580
2003(H15)	1,480	910	3,480
2004(H16)	1,510	930	3,350
2005(H17)	1,520	930	3,260
2006(H18)	1,510	890	3,080
2007(H19)	1,420	830	3,030
2008(H20)	1,240	720	2,660
2009(H21)	1,110	680	2,340
2010(H22)	1,130	670	2,230
2011(H23)	1,150	710	2,210
2012(H24)	1,150	730	2,190
2013(H25)	1,210	750	2,260
2014(H26)	1,170	690	2,150
2015(H27)	1,160	730	2,370
2016(H28)	1,230	740	2,360
2017(H29)	1,240	760	2,380
2018(H30)	1,260	790	2,410
2019(R1)	1,258	792	2,388
2020(R2)	1,172	530	1,119
2021(R3)	1,238	599	1,391
2022(R4)	1,266	793	2,059
2023(R5)	1,270	860	2,362
2024(R6)	1,364	889	2,616

データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」及び長距離フェリー協会資料

長距離フェリーは 2024 年 6 月 1 日現在 15 航路、37 隻により運航されている。トラック航走台数や旅客輸送人員は 21 世紀に入ってから減少傾向が続いていたが、近年のモーダルシフトの動きを受けて 2016 年以降は RORO 船同様、増加傾向にある。2024 年の旅客輸送人員は 262 万人、トラック航送台数は 136 万台で、いずれもコロナ禍前の水準を上回っている。

4 内航船舶の航海距離や燃料消費、燃料価格に関する統計

4.1 内航船航海距離

国土交通省総合政策局が発表している内航船舶輸送統計年報には、内航海運輸送による航海距離が集計・発表されている。内航海運の輸送量が減少していることもあり、全体の航海距離は減少傾向にある。国内輸送について、内航海運は比較的長距離の輸送を分担し、平均輸送距離は航空より短く、鉄道よりやや長い。なお、モード別平均輸送距離の最新数値は2023年である。

表 35：内航海運の航海距離（単位：1,000km）と各国内輸送モード平均輸送距離（単位：km）

年	内航海運の輸送距離 (単位:1,000km)	平均輸送距離(単位:km)			
		内航海運	航空	鉄道	自動車
2007(H19)	185,116	495	995	481	48
2008(H20)	172,302	496	1,011	481	49
2009(H21)	149,871	504	1,021	475	50
2010(H22)	165,428	491	1,032	467	54
2011(H23)	159,507	485	1,033	501	51
2012(H24)	157,494	486	1,038	483	48
2013(H25)	157,297	489	1,058	478	49
2014(H26)	155,902	496	1,061	484	49
2015(H27)	159,738	494	1,067	498	48
2016(H28)	162,229	495	1,046	482	48
2017(H29)	159,977	502	1,066	480	48
2018(H30)	156,255	505	1,062	458	49
2019(R1)	146,221	497	1,063	469	49
2020(R2)	131,781	503	1,078	469	56
2021(R3)	139,458	498	1,089	464	58
2022(R4)	141,615	507	1,088	470	59
2023(R5)	128,407	506	1,079	465	61
2024(R6)	126,664	—	—	—	—

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計年報」および日本海事広報協会“Shipping Now”

4.2 内航船舶燃料消費量

内航船舶による燃料消費の推計量は、国土交通省総合政策局が内航運送業者約 200 社のデータをもとに推計し、「内航船舶輸送実績調査」で発表している。貨物船、油送船、プッシャーバージなど船種、営業用および自家用といった用途、さらには油種別の燃料消費量を知ることができる。営業用の燃料消費量は、21 世紀に入ってから減少傾向にある。荷動きが減っていることも要因であるが、船舶燃費向上も大きな要因となっている。

表 36：内航船舶の油種別燃料消費量（2000～2024 年度、営業用、単位：10,000kl）

年度	A 重油	B 重油	C 重油	合計
2000(H12)	—	—	—	314
2001(H13)	—	—	—	327
2002(H14)	—	—	—	315
2003(H15)	111	8	186	306
2004(H16)	101	5	165	271
2005(H17)	106	5	173	283
2006(H18)	96	4	174	274
2007(H19)	88	4	173	265
2008(H20)	81	2	165	248
2009(H21)	74	2	150	226
2010(H22)	81	2	160	243
2011(H23)	77	2	157	236
2012(H24)	77	2	163	242
2013(H25)	79	1	162	243
2014(H26)	78	1.2	164	243
2015(H27)	80	0.9	158	239
2016(H28)	83	0.6	156	240
2017(H29)	82	0.6	153	236
2018(H30)	81	0.4	156	237
2019(R1)	84	0.3	151	235
2020(R2)	86	0.0	139	225
2021(R3)	103	0	134	238
2022(R4)	113	0	129	243
2023(R5)	105	0	118	223
2024(R6)	111	0	106	217

データ出所：国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査年報」

4.3 内航船舶燃料油価格

燃料油価格は、内航海運会社と石油販売会社の交渉に基づいて結ばれた価格が内航総連によって3か月に一度ホームページで公表されている（表 37-1、表 37-2）。データは1971年のものから存在し、2020年1月からIMOによるSOx規制が施行されたことに伴って、2019年10～12月期からは適合油価格も発表されている。燃料価格は、A重油とC重油の双方がほぼ原油価格と連動しており、2020年度に入って原油価格の下落によって燃料油価格は大きく下落したが、2020年7～9月期以降、原油価格の上昇による燃料費の上昇がみられている。2022年度は原油価格が下落気味である一方、円安が燃料費価格上昇の大きな要因となった。2023年度以降は原油価格の高止まりが続いてきたが、今後中東情勢などの影響で今後一段と高くなるとの見通しもある（表 37-1、表 37-2、図 6）。

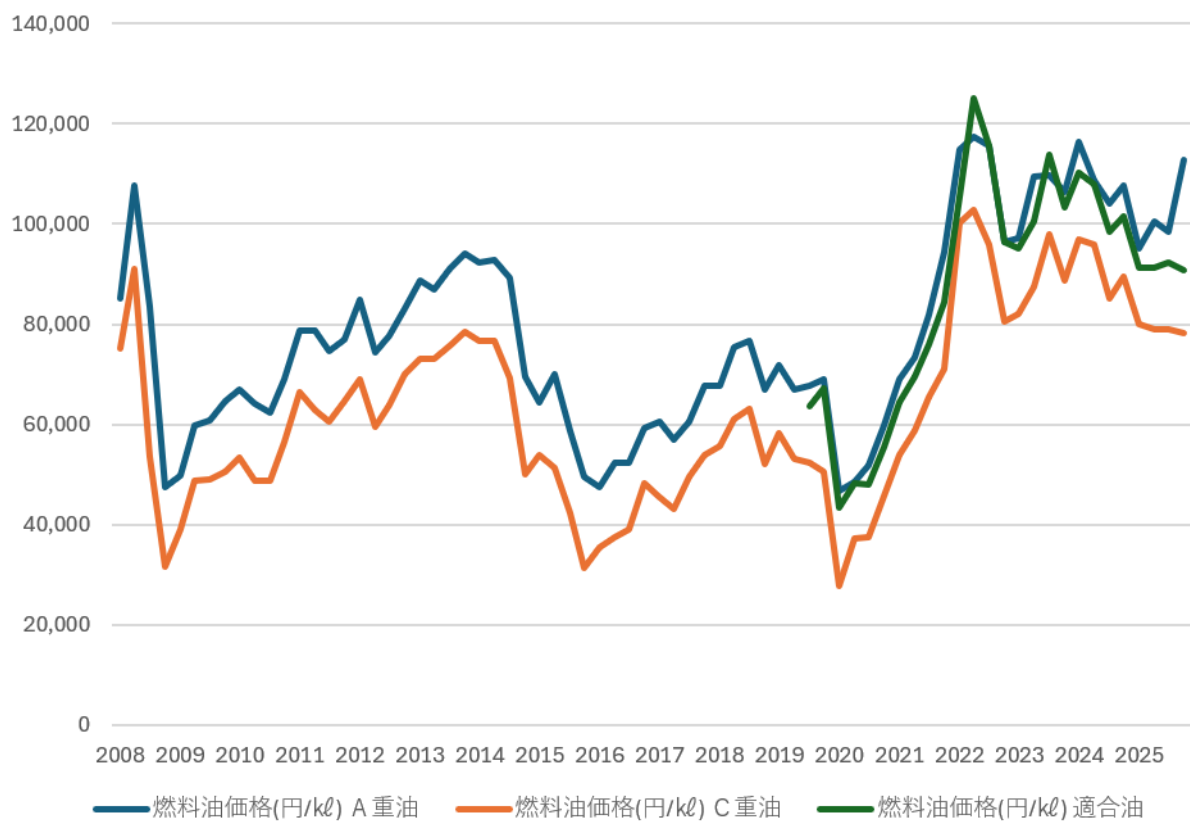
表 37-1：内航船舶の燃料価格の推移（2009～2015 年度）

年度・月		原油 CIF 価格	為替レート	円建原油 価格	燃料油価格(円/kl)		
		\$/BL	¥/\$	¥/kl	A 重油	C 重油	適合油
2009	4-6	47.98	97.65	46,018	49,700	39,050	—
	7-9	65.77	95.41	56,617	59,700	48,600	—
	10-12	72.59	91.22	58,919	60,700	48,900	—
	1-3	78.63	90.05	61,977	64,700	50,450	—
2010	4-6	80.45	91.90	64,077	67,000	53,250	—
	7-9	76.88	88.92	60,645	64,200	48,800	—
	10-12	78.45	83.16	58,263	62,200	48,850	—
	1-3	91.27	82.94	65,236	68,900	56,350	—
2011	4-6	111.17	82.28	76,036	78,800	66,450	—
	7-9	114.24	79.75	75,562	78,600	62,950	—
	10-12	110.29	76.98	71,390	74,700	60,500	—
	1-3	114.58	77.34	73,873	77,000	64,600	—
2012	4-6	124.29	81.29	82,170	84,900	69,050	—
	7-9	106.85	79.09	70,825	74,400	59,600	—
	10-12	113.66	78.89	74,837	77,700	63,900	—
	1-3	112.72	86.96	80,413	83,000	70,050	—
2013	4-6	111.13	96.44	86,526	88,700	73,050	—
	7-9	105.47	99.02	84,703	87,000	73,150	—
	10-12	112.39	98.51	88,897	91,000	75,750	—
	1-3	112.16	103.10	92,174	94,100	78,400	—
2014	4-6	109.60	102.27	90,075	92,300	76,650	—
	7-9	110.71	101.96	92,859	92,900	76,650	—
	10-12	99.25	108.15	89,245	89,200	69,300	—
	1-3	64.04	118.59	69,518	69,500	50,100	—
2015	4-6	56.69	119.73	60,606	64,400	53,900	—
	7-9	62.50	123.38	66,587	70,100	51,400	—
	10-12	48.88	120.73	37,332	58,800	42,300	—
	1-3	36.94	119.90	28,090	49,600	31,350	—

表 37-2：内航船舶の燃料価格の推移（2016～2025 年度）

年度・月		原油 CIF 価格	為替レート	円建原油 価格	燃料油価格(円/kl)		
		\$/BL	¥/\$	¥/kl	A 重油	C 重油	適合油
2016	4-6	36.59	111.11	25,697	47,500	35,500	—
	7-9	46.12	104.96	52,361	52,400	37,450	—
	10-12	46.63	103.09	52,361	52,200	39,050	—
	1-3	51.77	114.30	54,992	59,200	48,150	—
2017	4-6	54.63	112.09	56,394	60,500	45,300	—
	7-9	49.85	111.37	52,581	56,900	43,000	—
	10-12	54.67	111.80	56,307	60,400	49,450	—
	1-3	65.10	111.40	63,865	67,600	53,950	—
2018	4-6	67.87	107.31	64,107	67,800	55,750	—
	7-9	73.60	110.25	53,493	75,300	61,050	—
	10-12	74.07	112.70	54,797	76,600	63,200	—
	1-3	60.33	110.62	45,183	66,900	52,000	—
2019	4-6	69.06	111.10	49,898	71,700	58,250	—
	7-9	64.54	107.28	44,513	66,800	53,050	—
	10-12	60.82	108.17	45,080	67,800	52,200	63,500
	1-3	61.13	109.53	46,261	69,000	50,450	67,200
2020	4-6	29.23	107.91	23,796	46,600	27,750	43,400
	7-9	42.22	107.03	25,778	48,500	37,300	48,100
	10-12	41.86	105.15	28,983	51,700	37,500	48,000
	1-3	54.19	104.3	36,961	59,700	45,650	55,400
2021	4-6	62.68	108.50	46,255	69,000	53,860	64,400
	7-9	71.08	110.05	50,585	73,300	58,610	69,400
	10-12	77.21	114.04	58,906	81,700	65,430	76,000
	1-3	92.85	115.69	71,663	94,400	71,110	84,300
2022	4-6	106.49	129.44	91,083	114,800	100,260	105,300
	7-9	98.54	137.10	92,666	117,400	102,790	125,000
	10-12	86.66	142.1	90,821	115,600	95,980	115,700
	1-3	80.46	132.49	71,724	96,500	80,570	96,500
2023	4-6	77.59	137.09	77,401	97,200	81,950	95,100
	7-9	84.78	143.72	82,856	109,600	87,510	100,400
	10-12	85.12	147.86	82,898	109,700	97,860	113,740
	1-3	79.47	148.62	79,756	106,500	88,670	103,420
2024	4-6	84.09	156.73	82,871	116,400	96,920	110,200
	7-9	—	—	—	108,600	95,790	108,000
	10-12	—	—	—	104,000	85,250	98,520
	1-3	—	—	—	107,600	89,610	101,530
2025	4-6	—	—	—	95,100	79,980	91,330
	7-9	—	—	—	100,600	78,920	91,390
	10-12	—	—	—	98,500	79,040	92,220
	1-3	—	—	—	112,900	78,160	90,830

データ出所：内航総連



データ出所：内航総連

図 6：内航船舶の燃料油価格推移（2008 年度 4－6 月期～2025 年度 1－3 月期、単位：円/kl）

4.4 燃料油価格変動の荷主への転嫁状況

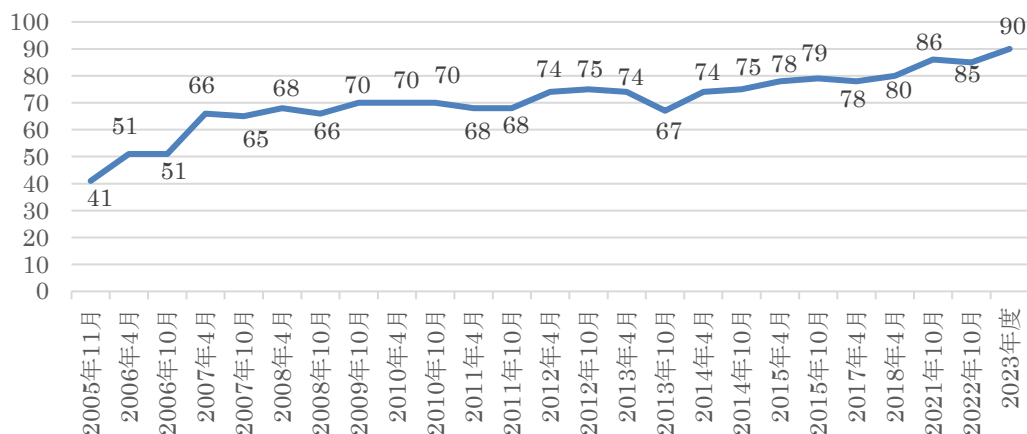
内航総連が1年に一度程度、内航海運会社（元請けオペレーター）への調査をもとに内航輸送に用いた燃料油価格変動分の荷主に対する転嫁状況をホームページで発表している（表 38）。2005 年からの調査結果が利用可能である。最新の調査は 2024 年 4 月に発表されたもので、2024 年 1 月から 2024 年 3 月が回答期間となっている。転嫁率は消費した燃料のうち、運賃への転嫁を行った燃料分によって算出される。転嫁方式については転嫁が行われた取引のうち「運賃に含む」「バンカーチャージ」「コスト保証」のそれぞれの方式がとられた比率が示されている。

表 38：内航船舶の燃料価格の転嫁状況（2024 年 4 月調査（2023 年度分）、単位：kl（消費量、転嫁計、%（その他））

輸送貨物	消費量	転嫁計	転嫁割合	転嫁方式		
				運賃に含む	バンカーチャージ	コスト保証
鉄鋼	122,750	121,733	99%	51%	45%	4%
原料	110,732	105,255	95%	62%	25%	13%
燃料	34,716	28,230	81%	43%	39%	18%
穀物・肥料・飼料	16,048	12,679	79%	78%	22%	0%
機械・プラント	552	283	51%	90%	0%	10%
木材・紙・パルプ	2,145	2,040	95%	100%	0%	0%
雑貨・コンテナ等	363,215	290,006	80%	0%	99%	1%
自動車	133,260	117,292	88%	0%	100%	0%
セメント	92,658	87,246	94%	17%	26%	57%
砂・砂利・石材	2,129	1,941	91%	100%	0%	0%
黒油・白油・油脂	321,025	311,356	97%	0%	8%	92%
ケミカル	86,644	69,192	80%	16%	37%	47%
高压液化	53,089	52,554	99%	28%	19%	53%
高温液体	9,730	9,340	96%	14%	4%	82%
耐腐食	10,641	9,039	85%	8%	0%	92%
計	1,359,334	1,218,186	90%	16%	48%	36%

データ出所：内航総連

転嫁率は上昇傾向にあり初めて 90%に達し、コスト上昇分を荷主と分担できるようになりつつあることが示唆される（図 7）。荷主への転嫁は、鉄鋼、高压液化で 99%の転嫁率となり、大半の貨物で 80%以上の転嫁率となった。前年に転嫁率が低かった、砂・砂利・石材と木材・紙・パルプでは 90%を超えたが穀物・肥料・飼料は転嫁率の上昇は見られるものの 79%でまだ十分な転嫁率となっていない。



データ出所：内航総連

図 7：内航船舶の燃料価格の転嫁状況（2005 年 11 月～2023 年、単位：%）

5 内航船舶・船腹量に関する統計

5.1 内航船舶・船腹量(船種別、船型別)

内航船舶（貨物船・油送船）の隻数と船腹量は国土交通省海事局内航課が、内航海運業法第3条の規定に基づいて許可事業者からの登録・届出によるデータ（業法データ）を内航海運台帳として各年3月末時点の状況を取りまとめているデータの中から発表している²⁰。内航船舶の隻数は減少傾向にあったが、近年は横ばいで推移している。また、1945年の一隻当たり船腹量は96.3総トンであったが、2025年には873.9総トンまで大きくなっている。

総トン数は高度経済成長期までに増加を続け、それ以降は一度減少してから1990年代後半にかけて増加傾向にあった。2000年代は公共事業の減少などもあり、総トン数の減少が続いたが、2010年代には東日本大震災以降の災害対応や近年のモーダルシフトの進展もあって増加傾向となった。2020年代も大型化の傾向が続いている。

表 39：内航船舶の隻数と船腹量の推移（1943～2025年、単位：隻、1,000総トン）

年	隻数	総トン数	年	隻数	総トン数	年	隻数	総トン数	年	隻数	総トン数
1943(S18)	16,671	1,081	1965(S40)	22,226	2,932	1986(S61)	9,978	3,800	2007(H19)	6,056	3,606
1945(S20)	13,306	1,282	1966(S41)	19,750	2,909	1987(S62)	9,799	3,712	2008(H20)	5,956	3,586
1946(S21)	17,928	1,683	1967(S42)	18,796	2,706	1988(S63)	9,641	3,676	2009(H21)	5,809	3,566
1947(S22)	18,855	1,782	1968(S43)	16,672	2,840	1989(H1)	9,468	3,669	2010(H22)	5,609	3,465
1948(S23)	18,088	1,984	1969(S44)	16,122	2,965	1990(H2)	9,342	3,695	2011(H23)	5,469	3,387
1949(S24)	18,264	2,032	1970(S45)	15,771	3,807	1991(H3)	9,221	3,730	2012(H24)	5,357	3,502
1950(S25)	20,568	1,645	1971(S46)	15,970	4,316	1992(H4)	9,195	3,843	2013(H25)	5,302	3,566
1951(S26)	19,712	1,415	1972(S47)	15,816	3,719	1993(H5)	9,101	3,936	2014(H26)	5,249	3,609
1952(S27)	17,351	1,373	1973(S48)	15,794	3,644	1994(H6)	8,935	3,998	2015(H27)	5,235	3,686
1953(S28)	19,531	1,335	1974(S49)	15,408	3,726	1995(H7)	8,839	4,039	2016(H28)	5,183	3,705
1954(S29)	20,102	1,365	1975(S50)	16,127	4,068	1996(H8)	8,732	4,074	2017(H29)	5,196	3,700
1955(S30)	18,884	1,319	1976(S51)	15,942	4,136	1997(H9)	8,446	4,027	2018(H30)	5,223	3,795
1956(S31)	17,690	1,311	1977(S52)	15,552	3,993	1998(H10)	8,023	3,931	2019(R1)	5,201	3,883
1957(S32)	18,047	1,484	1978(S53)	11,532	3,869	1999(H11)	7,772	3,823	2020(R2)	5,225	3,941
1958(S33)	18,769	1,620	1979(S54)	11,310	3,841	2000(H12)	7,200	3,669	2021(R3)	5,212	3,977
1959(S34)	18,436	1,696	1980(S55)	11,161	3,906	2001(H13)	7,085	3,737	2022(R4)	5,136	3,958
1960(S35)	17,744	1,776	1981(S56)	10,918	3,886	2002(H14)	7,018	3,934	2023(R5)	5,213	4,652
1961(S36)	27,768	1,979	1982(S57)	10,545	3,808	2003(H15)	6,593	3,820	2024(R6)	5,055	4,350
1962(S37)	23,031	2,438	1983(S58)	10,799	3,911	2004(H16)	6,364	3,724	2025(R7)	5,146	4,497
1963(S38)	19,533	2,562	1984(S59)	10,063	3,782	2005(H17)	6,254	3,585			
1964(S39)	20,874	2,560	1985(S60)	10,062	3,804	2006(H18)	6,117	3,512			

データ出所：国土交通省海事局

²⁰ ただし、届出に基づく許可数や隻数は、廃止の届出がないものもあり実際に稼働している船舶数との乖離がある。

5.2 船種別・内航海運船舶腹量・隻数

船種別の内航船舶（貨物船・油送船）の隻数と船腹量も国土交通省海事局内航課が、先に挙げた船舶台帳を基に各年 3 月末時点の状況を取りまとめた海事レポートで発表している（表 40-1、表 40-2）。貨物船のうち、近年船腹量が増加しているのは一般貨物船であることがわかる。これは雑貨輸送の増加やモーダルシフトを反映し、RORO 船を中心として船舶の増加と大型化が続いていることを反映している。それ以外の貨物船では隻数も船腹量も減少する傾向にある。

油送船でも隻数と船腹量はオイルショック以降減少傾向にあったが、東日本大震災を境に船腹量は増加に転じた。これは東日本大震災の後、全国の原子力発電所が運転を停止し、その代替電源として石油火力発電所の稼働率が高まったことなどが大きな理由と考えられる。特殊タンク船の隻数と船腹量は 1980 年代をピークに基本的に減少が続いている。

表 40-1：船種別内航船舶の隻数と船腹量の推移（1970～1997 年、単位：隻、1,000 総トン）

年	一般貨物船		自動車専用船		セメント専用船		土・砂利・石材専用船		油送船		特殊タンク船		合計	
	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	隻数	総トン数	隻数	総トン数
1970(S45)	12,780	2,400	—	—	89	151	—	—	2,306	750	579	158	15,771	3,807
1971(S46)	12,844	2,497			89	167			2,398	811	591	178	15,970	4,316
1972(S47)	12,618	2,439			95	186			2,502	898	601	194	15,816	3,719
1973(S48)	12,709	2,320			108	214			2,387	896	590	212	15,794	3,644
1974(S49)	12,252	2,350			121	246			2,366	889	669	240	15,408	3,726
1975(S50)	12,923	2,574			136	306			2,441	936	627	252	16,127	4,068
1976(S51)	12,734	2,577			137	313			2,434	984	637	261	15,942	4,136
1977(S52)	12,309	2,346	71	94	138	309			2,431	984	603	258	15,552	3,993
1978(S53)	8,347	2,151	76	104	152	310			2,315	1,035	642	267	11,532	3,869
1979(S54)	8,140	2,087	76	111	158	324			2,279	1,044	657	273	11,310	3,835
1980(S55)	8,003	2,072	75	109	176	374			2,231	1,054	676	294	11,162	3,851
1981(S56)	7,757	2,015	75	123	181	377			2,204	1,057	701	313	10,918	3,882
1982(S57)	7,484	1,965	76	125	184	382			2,116	1,021	685	313	10,545	3,803
1983(S58)	7,804	2,083	75	123	186	389			2,053	994	681	318	10,779	3,911
1984(S59)	7,302	2,060	60	106	187	381			1,919	929	595	304	10,063	3,782
1985(S60)	7,294	2,078	61	109	195	385			1,898	918	614	312	10,062	3,804
1986(S61)	7,210	2,065	64	129	191	383			1,891	908	622	313	9,978	3,801
1987(S62)	7,102	2,027	62	129	192	374			1,827	876	616	303	9,799	3,712
1989(H1)	5,742	1,576	60	148	186	376	1,079	424	1,811	862	590	281	9,468	3,670
1990(H2)	5,690	1,595	65	164	186	377	1,067	421	1,761	861	573	275	9,342	3,696
1991(H3)	5,575	1,598	69	176	191	387	1,067	429	1,748	863	571	274	9,221	3,730
1992(H4)	5,539	1,629	73	204	200	416	1,049	430	1,742	876	592	285	9,195	3,844
1993(H5)	5,446	1,651	73	221	210	437	1,004	415	1,784	945	584	288	9,101	3,960
1994(H6)	5,302	1,636	68	220	208	444	1,006	432	1,792	983	559	291	8,935	3,999
1995(H7)	5,235	1,656	66	226	203	440	1,027	449	1,772	996	536	270	8,839	4,039
1996(H8)	5,173	1,666	65	232	203	440	1,011	452	1,752	1,016	528	265	8,732	4,074
1997(H9)	5,000	1,648	65	232	201	431	1,003	460	1,672	995	505	257	8,446	4,027

表 40-2：船種別内航船舶の隻数と船腹量の推移（1998～2025 年、単位：隻、1,000 総トン）

年	一般貨物船		自動車専用船		セメント専用船		土・砂利・石材専用船		油送船		特殊タンク船		合計	
	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	隻数	総トン数	隻数	総トン数
1998(H10)	4,851	1,664	62	234	204	451	1,013	474	1,600	956	486	254	8,216	4,027
1999(H11)	4,684	1,618	62	237	198	445	990	467	1,516	907	475	245	7,925	3,923
2000(H12)	4,279	1,494	59	219	187	435	928	456	1,369	817	447	237	7,269	3,657
2001(H13)	4,168	1,582	54	161	186	449	924	521	1,320	797	433	227	7,085	3,737
2002(H14)	4,110	1,591	53	208	185	444	998	744	1,251	778	421	221	7,018	3,955
2003(H15)	3,879	1,534	49	198	177	437	921	714	1,166	747	401	210	6,593	3,841
2004(H16)	3,813	1,580	45	183	167	428	809	594	1,145	732	385	207	6,364	3,724
2005(H17)	3,796	1,555	44	179	164	409	731	498	1,141	734	378	210	6,254	3,585
2006(H18)	3,764	1,572	40	164	156	399	661	426	1,128	743	368	207	6,117	3,512
2007(H19)	3,775	1,724	36	150	153	395	617	383	1,114	748	361	207	6,056	3,607
2008(H20)	3,767	1,730	33	143	154	395	561	345	1,089	772	352	202	5,956	3,586
2009(H21)	3,697	1,746	30	130	155	397	517	314	1,065	774	345	205	5,809	3,566
2010(H22)	3,596	1,711	23	104	150	393	481	278	1,028	779	331	199	5,609	3,465
2011(H23)	3,547	1,699	22	104	141	368	438	261	991	746	330	208	5,469	3,387
2012(H24)	3,482	1,723	20	96	140	369	408	249	985	853	322	211	5,357	3,502
2013(H25)	3,463	1,725	20	96	139	361	387	239	980	939	313	206	5,302	3,566
2014(H26)	3,445	1,746	18	92	141	385	374	231	971	956	300	199	5,249	3,609
2015(H27)	3,449	1,781	18	89	144	404	367	229	961	983	296	200	5,235	3,686
2016(H28)	3,438	1,819	16	73	145	415	353	223	942	977	289	198	5,183	3,705
2017(H29)	3,460	1,869	16	73	140	395	350	223	940	944	290	197	5,196	3,700
2018(H30)	3,499	1,980	12	55	137	390	346	222	939	949	290	198	5,223	3,795
2019(R1)	3,500	2,096	12	50	135	387	333	214	934	938	287	198	5,201	3,883
2020(R2)	3,526	2,146	11	45	134	389	325	211	941	951	288	199	5,225	3,941
2021(R3)	3,522	2,169	10	40	135	402	312	205	938	954	295	207	5,212	3,977
2022(R4)	3,465	2,161	9	37	131	389	293	195	934	959	304	217	5,136	3,958
2023(R5)	3,437	2,511	11	40	132	389	362	351	969	1,146	302	215	5,213	4,652
2024(R6)	3,532	2,525	11	40	130	378	198	154	898	1,044	286	209	5,055	4,350
2025(R7)	3,641	2,685	10	29	132	370	189	147	894	1,057	280	209	5,146	4,497

データ出所：国土交通省海事局

5.3 船型別・内航海運航船腹量・隻数

船型別の内航船舶（貨物船・油送船）の隻数と船腹量は、国土交通省海事局内航課が先に挙げた船舶台帳を基に各年 3 月末時点の状況を取りまとめて海事レポートで発表している。過去のデータをまとめてみる際は、内航ジャーナル社「内航海運データ集」を参照することができる（表 41）。船舶の大型化は、主に小型船の大型船への代替建造（リプレース）を通じて起こっている。

1980 年時点では 1,000 総トン未満の船舶の割合は隻数で 95.0%、船腹量で 63.5%を占めていた。しかしながら、徐々に小型船舶のシェアは小さくなっており、2025 年時点では隻数で 87.3%、船腹量で 29.5%と半減した。一方で 3,000 総トン以上の大型船舶のシェアは大きくなっている。1979 年時点では隻数で 1.1%、船腹量で 15.3%であったが、2023 年には隻数で 7.7%、船腹量では 60.3%まで 4 倍近くにシェアを拡大した。

表 41-1 : 船型別内航船舶の隻数と船腹量の推移 (1980～2025 年、単位 : 隻、1,000 トン)

年	100GT 未満		100～199GT		200～299GT		300～399GT		400～499GT		500～699GT		700～999GT	
	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	隻数	総トン数	隻数	総トン数
1980(S55)	3,524	164	4,131	704	417	109	288	100	1,367	661	454	301	421	405
1981(S56)	3,452	160	3,987	682	408	107	273	94	1,362	659	479	320	394	380
1982(S57)	3,365	155	3,776	648	396	104	259	89	1,320	638	498	334	373	359
1983(S58)	3,307	151	3,877	671	431	113	272	94	1,499	728	509	341	354	341
1984(S59)	2,727	117	3,721	654	460	121	253	88	1,496	724	542	363	315	303
1985(S60)	2,697	114	3,688	648	468	123	269	94	1,527	739	557	373	310	299
1986(S61)	2,666	111	3,602	633	459	120	275	96	1,565	757	566	378	298	287
1987(S62)	2,627	107	3,488	612	442	116	293	102	1,558	753	590	395	279	268
1988(S63)	2,589	103	3,351	589	434	114	300	105	1,588	767	606	407	264	253
1989(H1)	2,574	100	3,179	558	421	110	319	112	1,598	770	622	418	243	232
1990(H2)	2,551	97	3,074	541	415	109	327	115	1,608	775	617	414	229	218
1991(H3)	2,520	95	2,937	517	423	111	338	119	1,616	778	632	426	225	213
1992(H4)	2,513	94	2,837	500	424	111	340	119	1,655	798	655	440	215	203
1993(H5)	2,483	92	2,714	478	409	108	343	120	1,675	807	666	448	217	204
1994(H6)	2,423	88	2,563	452	408	107	355	124	1,695	818	665	448	222	206
1995(H7)	2,376	85	2,497	440	408	107	360	126	1,690	816	642	431	243	220
1996(H8)	2,329	83	2,429	428	397	103	355	124	1,705	824	622	418	276	245
1997(H9)	2,294	81	2,244	396	371	97	352	123	1,689	816	591	396	286	251
1998(H10)	2,217	77	2,127	375	369	97	350	123	1,644	796	584	392	296	258
1999(H11)	2,198	75	2,032	358	355	93	333	117	1,560	756	543	364	294	254
2000(H12)	2,115	70	1,782	314	320	84	314	111	1,413	685	469	314	275	237
2001(H13)	2,132	70	1,693	297	295	77	293	103	1,369	663	431	288	270	230
2002(H14)	2,078	66	1,647	288	302	79	287	101	1,349	653	397	265	274	233
2003(H15)	1,992	60	1,486	260	296	77	264	93	1,257	609	355	236	280	236
2004(H16)	1,995	60	1,401	245	278	72	251	88	1,199	582	330	220	284	240
2005(H17)	1,997	59	1,362	238	267	69	240	84	1,197	581	324	216	281	236
2006(H18)	1,957	57	1,300	227	270	70	233	82	1,193	580	316	210	292	244
2007(H19)	1,948	56	1,259	220	272	70	222	78	1,189	578	302	199	307	255
2008(H20)	1,902	54	1,216	213	267	69	222	78	1,191	580	288	190	318	264
2009(H21)	1,831	51	1,163	203	269	69	212	74	1,186	578	274	180	333	274
2010(H22)	1,821	51	1,093	191	264	68	202	71	1,127	549	249	163	337	277
2011(H23)	1,812	50	1,030	180	265	68	201	71	1,093	533	227	148	339	277
2012(H24)	1,767	46	977	171	265	68	196	69	1,073	524	221	144	348	284
2013(H25)	1,782	46	927	162	275	70	195	68	1,043	510	205	132	362	295
2014(H26)	1,788	45	863	150	293	75	194	68	1,018	498	193	124	377	307
2015(H27)	1,731	45	827	143	297	76	195	68	1,019	498	186	119	393	320
2016(H28)	1,770	44	779	134	305	79	191	67	1,018	499	173	110	416	338
2017(H29)	1,772	44	763	131	317	82	191	67	1,030	505	167	106	427	346
2018(H30)	1,780	44	733	126	334	87	198	69	1,046	513	162	103	435	352
2019(R1)	1,774	44	690	118	339	88	199	70	1,062	521	156	98	443	358
2020(R2)	1,784	44	665	114	348	91	200	70	1,082	531	156	97	452	366
2021(R3)	1,810	44	623	107	354	93	198	69	1,073	527	160	99	451	365
2022(R4)	1,738	42	614	105	361	94	202	71	1,076	529	159	98	449	363
2023(R5)	1,466	39	637	108	381	100	220	76	1,086	533	212	129	528	431
2024(R6)	1,659	38	528	89	353	93	192	67	1,039	510	168	101	493	399
2025(R7)	1,672	39	515	87	368	97	196	68	1,058	520	176	106	506	410

データ出所 : 国土交通省海事局「海事レポート・数字で見る海事」各年版、内航ジャーナル社「内航海運データ集」

表 41-2 : 船型別内航船舶の隻数と船腹量の推移 (1980~2025 年、単位 : 隻、1,000 トン)

年	1000~1999GT		2000~2999GT		3000~4499GT		4500~6499GT		6500GT 以上		合計	
	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	隻数	総トン数
1980(S55)	261	338	162	416	86	304	31	165	20	184	11,162	3,851
1981(S56)	260	388	162	418	89	315	31	165	21	194	10,918	3,882
1982(S57)	253	378	163	421	90	319	31	164	21	194	10,545	3,803
1983(S58)	247	368	156	404	95	337	31	165	21	194	10,779	3,911
1984(S59)	263	388	149	386	87	307	34	184	16	142	10,063	3,782
1985(S60)	259	382	148	386	90	321	35	192	14	127	10,062	3,804
1986(S61)	263	387	143	373	92	328	34	186	15	139	9,978	3,801
1987(S62)	253	370	131	343	89	316	34	186	15	139	9,799	3,712
1988(S63)	246	361	122	320	91	325	36	196	14	132	9,641	3,677
1989(H1)	242	355	120	313	94	338	43	233	13	124	9,468	3,670
1990(H2)	233	341	128	333	98	355	47	254	15	137	9,342	3,696
1991(H3)	232	337	127	332	104	380	52	279	15	137	9,221	3,730
1992(H4)	239	348	133	351	111	407	56	298	17	169	9,195	3,844
1993(H5)	250	365	147	391	116	424	62	329	19	188	9,101	3,960
1994(H6)	253	372	146	394	120	441	64	339	21	204	8,935	3,999
1995(H7)	262	385	149	403	120	442	67	353	23	224	8,839	4,039
1996(H8)	255	377	149	403	123	453	67	353	25	258	8,732	4,074
1997(H9)	254	373	146	399	124	454	69	364	26	272	8,446	4,027
1998(H10)	255	377	145	396	128	470	70	369	31	296	8,216	4,027
1999(H11)	237	351	141	385	128	471	69	363	35	335	7,925	3,923
2000(H12)	222	326	129	353	126	464	67	353	37	349	7,269	3,657
2001(H13)	209	306	141	386	135	494	71	375	46	443	7,085	3,737
2002(H14)	234	349	161	436	160	584	77	403	52	498	7,018	3,955
2003(H15)	226	399	145	393	160	586	73	378	59	573	6,593	3,841
2004(H16)	210	314	136	368	148	544	68	351	64	640	6,364	3,724
2005(H17)	194	296	125	340	138	509	62	320	64	636	6,254	3,585
2006(H18)	182	273	118	322	132	486	58	299	66	662	6,117	3,512
2007(H19)	178	264	116	315	129	475	58	300	76	791	6,056	3,606
2008(H20)	173	257	107	293	138	509	58	301	76	779	5,956	3,586
2009(H21)	161	239	104	284	144	533	55	285	77	792	5,809	3,566
2010(H22)	154	229	85	231	146	539	54	280	77	816	5,609	3,465
2011(H23)	148	220	77	207	146	538	55	285	76	809	5,469	3,387
2012(H24)	145	215	72	195	153	564	60	309	80	913	5,357	3,502
2013(H25)	143	211	72	193	157	578	58	298	83	1,002	5,302	3,566
2014(H26)	138	204	73	193	168	619	60	307	84	1,018	5,249	3,609
2015(H27)	137	203	74	195	178	655	61	311	87	1,051	5,235	3,686
2016(H28)	131	193	68	178	181	667	63	322	88	1,073	5,183	3,705
2017(H29)	128	189	70	182	182	673	60	308	89	1,065	5,196	3,700
2018(H30)	127	188	74	194	182	674	54	274	98	1,172	5,223	3,795
2019(R1)	130	190	69	182	178	664	56	288	105	1,262	5,201	3,883
2020(R2)	128	186	66	174	178	663	59	304	107	1,302	5,225	3,941
2021(R3)	131	192	61	160	182	677	60	312	109	1,334	5,212	3,977
2022(R4)	126	185	65	170	181	674	59	307	106	1,321	5,136	3,958
2023(R5)	203	295	87	221	207	770	63	329	123	1,622	5,213	4,651
2024(R6)	174	251	77	196	186	696	62	326	124	1,583	5,055	4,350
2025(R7)	183	264	77	196	203	756	67	353	125	1,602	5,146	4,497

データ出所 : 国土交通省海事局「海事レポート・数字で見る海事」各年版、内航ジャーナル社「内航海運データ集」

5.4 内航コンテナ船、RORO 船、長距離フェリーの隻数と船腹量

内航コンテナ船と RORO 船の隻数と船腹量は内航ジャーナル社が各社からの聞き取りをもとに、毎年 7 月時点の隻数と船腹量を発表している。長距離フェリーのデータは、日本長距離フェリー協会が毎年取りまとめており、ウェブサイトに掲載している。なお、最新のデータは 2023 年である。

いずれの船種も直近では総トン数や載貨重量トンが増加傾向にある。船舶の大型化傾向もみられ、2015 年時点では内航コンテナ船、RORO 船、長距離フェリーの平均総トン数はそれぞれ 679 トン、7,986 トンおよび 13,514 トンであったが、2023 年にはそれぞれ 1,294 トン、9,805 トンおよび 14,784 トンに増加している。

表 42：内航コンテナ船、RORO 船、長距離フェリーの隻数と船腹量の推移

(1993～2023 年、単位：隻、1,000 総トン、1,000 載貨重量トン)

年	内航コンテナ船				RORO 船			長距離フェリー	
	隻数	総トン数	載貨重量数	オペレーター数	隻数	総トン数	載貨重量数	隻数	総トン数
1993(H5)	38	50	75	17	44	180	160	61	584
1994(H6)	41	51	77	19	46	185	164	63	616
1995(H7)	45	57	86	21	47	196	169	61	665
1996(H8)	43	61	87	19	51	222	184	64	702
1997(H9)	42	52	79	18	58	246	207	61	743
1998(H10)	38	48	71	17	59	251	213	60	747
1999(H11)	41	49	73	18	59	295	228	60	762
2000(H12)	43	48	76	21	62	311	238	56	684
2001(H13)	39	40	67	21	68	356	259	56	684
2002(H14)	37	36	62	19	65	357	253	55	674
2003(H15)	35	36	59	20	65	357	253	54	653
2004(H16)	39	45	69	22	72	440	291	53	655
2005(H17)	40	35	66	22	67	412	274	51	631
2006(H18)	41	33	68	19	69	456	294	51	633
2007(H19)	42	34	70	17	71	457	294	47	584
2008(H20)	45	33	73	18	68	437	284	45	561
2009(H21)	43	31	70	16	67	436	283	44	554
2010(H22)	43	31	71	15	66	442	284	40	504
2011(H23)	46	35	79	16	66	442	284	40	506
2012(H24)	49	35	87	16	67	448	287	36	480
2013(H25)	50	36	90	17	63	444	283	36	480
2014(H26)	47	37	88	16	67	486	308	36	480
2015(H27)	53	36	98	15	70	559	336	35	473
2016(H28)	58	52	113	16	71	573	341	35	475
2017(H29)	70	60	133	17	76	616	365	35	478
2018(H30)	71	59	142	16	77	702	409	36	481
2019(R1)	73	76	149	19	84	766	452	36	482
2020(R2)	75	77	151	20	86	804	471	35	486
2021(R3)	70	73	141	20	85	807	471	37	517
2022(R4)	69	78	143	14	86	820	474	35	495
2023(R5)	68	88	153	14	82	804	457	37	547

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

5.5 オペレーター別内航海運運航船腹量・隻数

オペレーター別の隻数と船腹量については内航ジャーナル社が1997年から毎年7月時点のオペレーター別の隻数と船腹量を発表している。このデータは同社が各船社からとったアンケートを集計したものであり、現時点では2024年7月が最新である²¹。2024年7月の調査では385社が運航隻数、船腹量の調査に回答した。運航隻数や船腹量の大きいオペレーターには、石油、鉄鋼、化学などのメーカー系荷主に直結した元請け事業者が多く見られる。

表 43：主な内航オペレーターの運航隻数、船腹量（2024年7月）

	社名	隻数	船腹量(DW・㎡)	本社所在地	URL
1	鶴見サンマリン	141	380,937	東京都港区	https://www.trsm.co.jp/
2	旭タンカー	100	282,621	東京都千代田区	https://www.asahi-tanker.com/
3	日鉄物流	128	237,384	東京都中央区	https://www.log.nipponsteel.com/
4	昭和日タン	81	231,473	東京都千代田区	http://www.showa-nittan.co.jp/
5	NSユニテッド内航海運	66	217,271	東京都千代田区	http://www.nsu-naiko.co.jp/
6	上野トランステック	58	190,063	神奈川県横浜市	https://www.uyeno-group.co.jp/group/uyeno/
7	コスモ海運	50	176,466	東京都中央区	http://cosmo-kaiun.co.jp/
8	MU アークライン	23	160,601	山口県宇部市	https://www2.mu-cc.com/mua/
9	JFE物流	80	159,981	東京都千代田区	https://www.jfe-logistics.co.jp/
10	エスオーシー物流	27	136,908	東京都千代田区	https://www.soc-logistics.jp/
11	アジアパシフィックマリン	16	111,934	福岡県北九州市	http://www.ap-m.co.jp/
12	御前崎海運	54	101,364	広島県豊田郡	http://omaezaki-kaiun.co.jp/
13	関西港湾工業	37	96,957	大阪府大阪市	https://www.kansai-k.net/
14	井本商運	31	95,941	兵庫県神戸市	https://www.imotoline.co.jp/
15	東海運(東京都)	29	86,542	東京都中央区	https://www.azumaship.co.jp/
16	商船三井内航	25	80,212	東京都港区	https://www.mol-naikou.co.jp/
17	田淵海運	40	79,213	大阪府大阪市	https://www.tabuchi-kaiun.co.jp/
18	NX海運	21	73,819	東京都千代田区	https://www.nipponkaiun.com/
19	鶴丸海運	25	72,100	福岡県北九州市	http://www.tsurumaru.co.jp/
20	辰巳商会	74	71,077	大阪府大阪市	https://www.tatsumi-cs.co.jp/
21	川崎近海汽船	12	68,346	東京都千代田区	https://www.kawakin.co.jp/
22	琉球海運	12	58,330	沖縄県那覇市	https://www.rkkline.co.jp/
23	近海タンカー	15	55,000	東京都港区	http://www.kinkai-tanker.co.jp/
24	浪速タンカー	20	54,434	東京都港区	https://naniwa-tanker.co.jp/
25	神鋼物流	25	53,758	兵庫県神戸市	https://www.kobelco-logis.co.jp/
26	深田サルベージ建設	16	52,600	大阪府大阪市	http://www.fukasal.co.jp/
27	近海郵船	8	50,591	東京都港区	https://www.kyk.co.jp/
28	栗林商船	11	49,930	東京都千代田区	https://www.kuribayashishosen.com/
29	フジトランスコーポレーション	10	46,649	愛知県名古屋	https://www.fujitrans.co.jp/
30	日本マリン	28	44,258	東京都港区	http://www.nipponmarine.co.jp/
31	第一中央汽船	8	44,214	東京都港区	https://www.firstship.co.jp/
32	新日本近海汽船	26	43,155	兵庫県神戸市	http://www.shinnihon-kinkai.co.jp/
33	神原タグマリンサービス	20	35,550	広島県福山市	http://www.kambara-tugmarine.com/
34	トヨフジ海運	6	33,773	愛知県東海市	https://www.toyofuji.co.jp/
35	トクヤマ海陸運送	17	32,985	山口県周南市	https://www.t-kairiku.co.jp/
36	大王海運	13	32,880	東京都千代田区	http://www.daio-kaiun.com/
37	海洋開発興業	11	30,620	大阪府大阪市	http://www.kaiyukaihatsu.com/
38	鈴与海運	14	30,393	静岡県静岡市	https://www.suzuyomarine.co.jp/
39	イノガストランスポート	18	29,798	兵庫県神戸市	https://www.iino.co.jp/igt/
40	太平洋沿海汽船	3	27,715	東京都千代田区	http://www.taiheiyo-enkai.co.jp/
41	住若海運	14	25,800	東京都千代田区	https://www.sumiwakakaiun.com/
42	不二海運	17	25,790	大阪府大阪市	http://www.fuji-kaiun.co.jp/
43	上組海運	18	25,502	兵庫県神戸市	http://kamigumikaiun.co.jp/
44	近藤海事	14	25,420	福岡県北九州市	http://www.konsal.co.jp/
45	商船三井さんふらわあ	4	25,290	東京都千代田区	https://www.sunflower.co.jp/top/
46	西部タンカー	20	24,489	東京都中央区	http://www.seibutanker.co.jp/
47	日藤海運	4	24,460	神奈川県横浜市	https://www.nittokaiun.co.jp/
48	マルエーフェリー	4	24,230	鹿児島県鹿児島市	https://www.aline-ferry.com/
49	明和海運(東京都)	18	24,006	東京都港区	https://www.meiwakaiun.com/
50	興和海運	4	23,337	宮城県塩釜市	https://kowashipping.com/

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

²¹ 内航ジャーナル社は「内航便覧」を作る際にオペレーターに調査紙を配布して企業情報を集めている。そのときに会社間で保有する船舶が重複することがあり、その場合は船舶明細で補完しているとのことであった。

5.6 内航船建造隻数・船腹量(貨物船・油送船別)

内航船の建造隻数は内航総連が暫定措置事業で申請を受けた建造ベースの数値を取りまとめている（表 44）。石油タンカーとケミカルタンカーを合計して「タンカー」、それ以外の船舶が貨物船と分類されている。

貨物船、タンカーのいずれも 1990 年代後半以降に建造隻数が大きく減少している。この背景としては、バブルの崩壊など経済の低迷に加えて、製造業を中心とした日本の経済構造の変化などが考えられる。2000 年以降も建造隻数は大きな変化がないものの、載貨重量トン数や容積は、船腹の拡大傾向を受けて近年増加している。暫定措置事業は 2021 年に終了したため、この制度を通じた建造数は近年減少傾向にあった。

表 44：内航船建造隻数・船腹量（1973～2024 年度）

年度	貨物船		タンカー		合計 隻数
	隻数	載貨重量トン数	隻数	m ³	
1973(S48)	128	196,980	155	303,637	283
1974(S49)	153	175,300	119	165,216	272
1975(S50)	89	88,505	15	27,562	104
1976(S51)	37	47,064	2	1,951	39
1977(S52)	0	0	0	0	0
1978(S53)	195	233,429	182	288,979	377
1979(S54)	196	203,917	128	168,209	324
1980(S55)	153	148,287	120	98,032	273
1981(S56)	182	183,111	84	150,386	266
1982(S57)	130	162,000	72	130,908	202
1983(S58)	147	177,027	62	101,753	209
1984(S59)	191	187,602	85	141,267	276
1985(S60)	175	197,127	88	144,591	263
1986(S61)	53	55,902	22	30,014	75
1987(S62)	275	304,996	95	125,319	370
1988(S63)	316	334,118	70	103,047	386
1989(H1)	237	289,019	87	145,114	324
1990(H2)	202	277,179	93	144,194	295
1991(H3)	215	263,386	115	206,439	330
1992(H4)	450	591,583	382	675,782	832
1993(H5)	137	177,151	54	81,171	191
1994(H6)	166	149,638	53	47,220	219
1995(H7)	214	296,110	54	93,133	268
1996(H8)	111	195,055	16	31,648	127
1997(H9)	132	234,936	26	66,888	158
1998(H10)	25	106,100	6	8,064	31
1999(H11)	35	76,998	10	22,431	45
2000(H12)	72	146,888	24	63,090	96
2001(H13)	49	127,909	38	113,219	87
2002(H14)	38	125,134	15	23,367	53
2003(H15)	58	120,434	38	89,572	96
2004(H16)	51	106,655	22	46,685	73
2005(H17)	61	106,950	17	38,336	78
2006(H18)	88	172,020	38	102,175	126
2007(H19)	83	165,995	37	96,882	120
2008(H20)	67	131,747	31	86,205	98
2009(H21)	50	85,539	21	56,826	71
2010(H22)	56	114,712	21	36,026	77
2011(H23)	64	128,768	43	127,030	107
2012(H24)	70	126,295	36	86,525	106
2013(H25)	76	159,928	40	114,137	116
2014(H26)	85	175,001	14	41,373	99
2015(H27)	109	224,219	22	40,874	131
2016(H28)	84	251,328	27	52,506	111
2017(H29)	82	185,416	35	76,551	117
2018(H30)	82	185,493	19	38,106	101
2019(R1)	75	160,083	24	46,996	99
2020(R2)	58	122,945	16	31,548	74
2021(R3)	15	31,486	10	11,788	25
2022(R4)	47	127,277	30	68,732	77
2023(R5)	57	111,887	25	73,744	82
2024(R6)	50	104,413	22	51,262	72

データ出所：内航総連

暫定措置事業の終了前の 2017 年から内航総連は各造船所の建造（起工ベース）受注量を、船種、船型および契約状態ごとに半期区分で調査を取りまとめている（表 45、表 46）。2021 年に特殊貨物船やタンカーの建造が急増したことがあったが、建造隻数は基本的に減少傾向にある。一方で年ごとの一隻当たり船腹量の大型化には明確な傾向はみられない。

表 45：内航船舶建造隻数（起工ベース）（2017～2025 年度）

年度	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
一般貨物船（単位：隻）	55	65	58	28	18	31	34	20	20
特殊貨物船（単位：隻）	21	17	17	13	41	26	21	14	19
石油タンカー（単位：隻）	23	19	11	11	37	17	15	6	9
ケミカルタンカー（単位：隻）	10	12	16	6	10	9	6	5	6
特殊タンク船（単位：隻）	6	6	9	8	7	3	4	1	4
セメント船（単位：隻）	3	2	1	3	2	4	2	3	3

データ出所：内航総連

表 46：内航船舶建造量（起工ベース）（2017～2025 年度）

年度	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
一般貨物船（単位：DW）	89,710	131,081	98,248	50,052	26,500	63,306	50,780	31,335	31,050
特殊貨物船（単位：DW）	134,894	54,412	91,610	49,637	138,086	83,473	58,607	34,345	43,872
石油タンカー（単位：m3）	69,548	38,106	20,568	20,129	66,291	16,973	36,365	13,335	37,539
ケミカルタンカー（単位：MT）	10,770	15,595	17,467	4,716	12,893	15,995	6,203	6,400	12,860
特殊タンク船（単位：m3）	4,718	6,985	9,530	8,789	8,486	3,950	4,176	890	4,169
セメント船（単位：DW）	17,300	10,650	7,500	13,619	7,930	7,710	2,500	25,800	20,150

6 海運市況と経営状況に関する統計

以下では、内航海運の運賃や市況と経営状況に関する統計を示す。

内航元請運賃は、1990年代をピークに運賃が大幅に下がり、2000年代になっても1990年代の水準には戻っていない。ケミカル船を除く他の船種は、90年代のピーク以降運賃が下落し、2000年代にはいくらか持ち直したが、完全な回復には至らず、最近では運賃の上昇傾向が続いている。トリップ運賃も同様の動きを示している。コロナ禍で一時的に下落したが、2021年には上昇傾向に転じている。

新造船の価格は、1975年からのデータに基づくと、90年代までは上昇していたが、その後、リーマンショック後の下落を経て、最近では再び上昇している。一方、売船される船の船齢が高齢化しており、海外売船価格は下落傾向にある。

内航海運事業者数は1980年代から減少しており、特に登録運送事業者以外の事業者の減少が著しい。2025年の事業者数は2000年比で半減、1984年比では3分の1程度まで減少している。また、オーナーの約3分の2は一隻だけを保有する一杯船主だが、この数も2000年以降大きく減少している。2025年の一杯船主の数は2000年比で28.2%、1985年比で16.9%まで減少。さらに、オーナーの財務基盤は脆弱で、自己資本比率が10%を割り込むことが常態化しているのに対し、オペレーターは30%前後で推移している。

6.1 内航元請運賃

内航元請運賃は、荷主が元請オペレーターに支払う運賃を指す。1920年から1998年については、石炭輸送に関する運賃やその他の船種に関する運賃を、国土交通省が集めていた資料を基に内航ジャーナル社が取りまとめている。現在の形になったのは1974年以降である。1999年以降は内航ジャーナル社がオペレーターおよび船主にヒアリングした結果を取りまとめたうえで貨物船とタンカーに分けて発表している（表47）。ケミカル以外の船種では90年代をピークに大きく運賃が下がり、2000年代にかけて持ち直しているものの、1990年代ほどにはなっていない。ケミカルは2010年代半ばまではほかの船種と同じ推移をたどっているが、近年運賃の上昇が続いている点がほかと異なっている。

表 47：内航元請運賃の推移（1974～2024 年度、単位：円/t（鉄鋼、ケミカル、円/kl（重油））

年度	鉄鋼（関門～阪神） 700DW 型	重油（京浜～中京） 1200～1800kl 型	重油（京浜～中京） 1800～2400kl 型	ケミカル（水島～京葉） 1,000MT 型
1974(S49)	1,165	790	730	1,900
1975(S50)	1,258	860	790	1,900
1976(S51)	1,321	920	845	1,900
1977(S52)	1,321	985	895	1,940
1978(S53)	1,321	1,005	920	1,940
1979(S54)	1,448	1,015	930	1,960
1980(S55)	1,607	1,350	1,245	1,940
1981(S56)	1,660	1,385	1,280	2,100
1982(S57)	1,660	1,400	1,285	2,100
1983(S58)	1,600	1,340	1,235	2,270
1984(S59)	1,594	1,360	1,250	2,270
1985(S60)	1,594	1,360	1,250	2,270
1986(S61)	1,490	1,240	1,140	2,000
1987(S62)	1,392	1,195	1,080	2,035
1988(S63)	1,392	1,205	1,085	2,115
1989(H1)	1,446	1,235	1,110	2,325
1990(H2)	1,583	1,370	1,160	2,560
1991(H3)	1,727	1,455	1,210	3,020
1992(H4)	1,727	1,510	1,250	3,140
1993(H5)	1,694	1,570	1,290	3,140
1994(H6)	1,579	1,570	1,280	2,985
1995(H7)	1,538	1,570	1,280	2,985
1996(H8)	1,511	1,570	1,280	2,985
1997(H9)	1,466	1,570	1,280	3,075
1998(H10)	1,407	1,100	900	3,075
1999(H11)	1,322	935	765	2,460
2000(H12)	1,295	910	745	2,360
2001(H13)	1,256	910	745	2,290
2002(H14)	1,193	910	745	2,290
2003(H15)	1,181	910	745	2,290
2004(H16)	1,181	910	745	2,290
2005(H17)	1,264	937	767	2,405
2006(H18)	1,416	979	802	2,525
2007(H19)	1,451	1,013	830	2,841
2008(H20)	1,480	1,013	830	2,983
2009(H21)	1,406	1,013	830	2,983
2010(H22)	1,406	1,013	830	2,983
2011(H23)	1,406	1,013	830	2,983
2012(H24)	1,406	1,013	830	2,983
2013(H25)	1,406	1,013	830	2,983
2014(H26)	1,406	1,013	830	2,983
2015(H27)	1,406	1,013	830	2,983
2016(H28)	1,392	1,013	830	3,042
2017(H29)	1,392	1,013	830	3,074
2018(H30)	1,433	1,013	830	3,228
2019(R1)	1,454	1,013	830	3,357
2020(R2)	1,454	1,013	830	3,357
2021(R3)	1,454	1,013	830	3,357
2022(R4)	1,454	1,013	830	3,357
2023(R5)	1,504	1,043	854	3,525
2024(R6)	1,579	1,095	897	3,631

データ出所：国土交通省、内航ジャーナル社「内航海運データ集」

6.1.1 企業向けサービス価格指数（内航海運関連）

企業向けサービス価格指数は、日本銀行が企業に対するサービスの価格を算出するため、各分野のコストを計算して毎月発表しているものである（表 48）。同指数は、実運賃ではなく、直近のものについては 2020 年 1 月から 12 月の運賃を 100 と置いた指数で発表されている²²。指数に含まれる内航海運関連の運賃には、内航貨物輸送（RORO 船、RORO 船以外、フェリー、内航タンカー）がある。内航貨物輸送の運賃指数は、1984 年以降の値を月次で日本銀行のウェブサイトから得られる。RORO 船、RORO 船以外の運賃を得ることができるのは 2004 年度以降である。

RORO 船輸送では輸送用機械とその他の製造工業品について航路や貨物、取引先を特定して継続的に運賃を訊ねる「銘柄指定調査」と、航路と貨物を特定したうえで継続的にその平均運賃を求める「平均価格調査」を併用して毎月の運賃指数を算出している²³。RORO 以外の貨物船では、自動車、セメント、石灰石、鋼材とその他の製造工業品の輸送について調査を行っている。銘柄指定調査のほか、特定航路での標準的な積載量を想定した「モデル価格調査」も併用して価格指数を算出する。自動車航走船では、北海道・本州間と本州・九州間の航路におけるフェリー運賃の銘柄指定調査を行う。内航タンカーでは、重油、揮発油、化学薬品および LPG その他のガス、の 4 品目で航路、取引先、船型を特定した銘柄指定調査に基づいて指数を求める。なお、すべての輸送サービスで燃油サーチャージを含んだ運賃を調査している。

これら 4 種類の運賃指数を加重平均して、内航貨物輸送の価格指数が算出される。ウェイトは取引額の割合に基づいて 5 年ごとに設定される。現在のウェイトは RORO 船輸送が 10.5%、RORO 以外の貨物船が 42.1%、自動車航走船が 15.8%、内航タンカーが 31.6%となっている。

元請運賃と同様、企業向けサービス価格指数も 90 年代以降ピークに大きく運賃が下がり、2000 年代にかけて持ち直したが、その後も運賃の上下の波がみられてきたものの、コロナ禍の時期以降上昇に転じ、2025 年 12 月時点では底となった 2020 年 8 月よりも 28%から 39%の上昇となっている（表 48、図 8）。

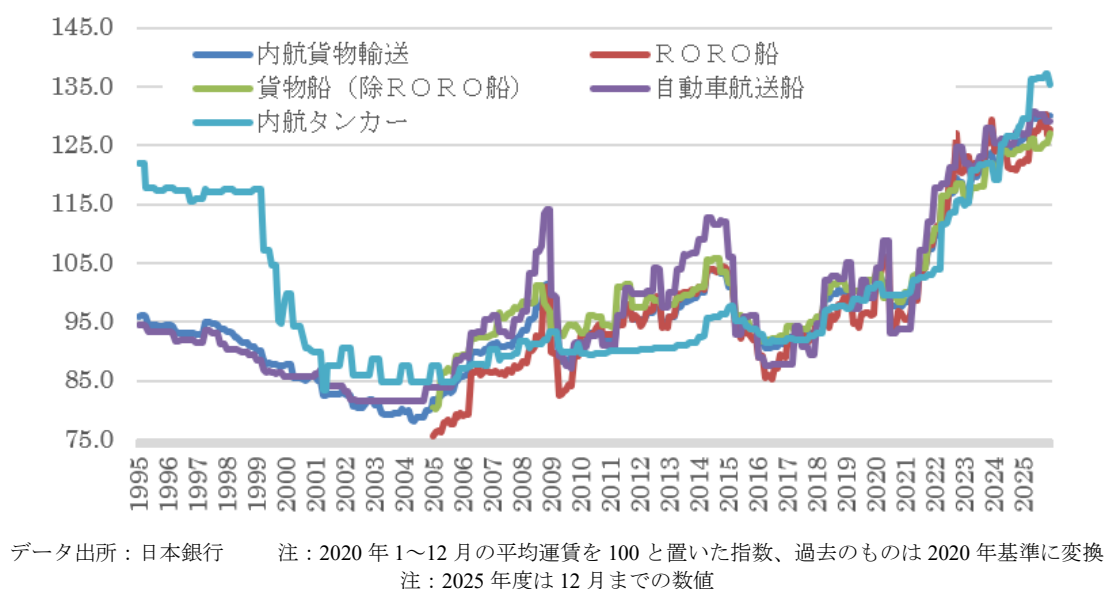


図 8：内航海運輸送関係の企業サービス価格指数の推移（2020 年基準、単位：指数）

²² 日本銀行は 5 年おきに基準年を変更しており、現在最新の基準年が 2020 年のため、この基準で発表されている。

²³ サービス価格指数では、原則として同じサービスについて 3 つ以上の価格（運賃）を調べて合算している。日銀の担当者からは、サービス価格指数は供給側が提示する価格であることから、原則として海運会社に調査を依頼するものの、場合によっては荷主や運送会社から聞き取りを行うケースもありうるとのことであった。ただし、日本銀行が調査元の秘匿性を重視していることから、具体的な航路や聞き取り先などは不明である。また、それぞれの内航海運サービスについて実際のサービス提供状況に応じて複数航路、複数品目の運賃を集計することで価格指数としての代表性を失わないように配慮しているとのことであった。さらに、自動車航走船のサービス価格指数以外ではどこの航路の運賃であるかも示されていない。

表 48：企業向けサービス価格指数（内航海運関連の推移（1995～2025 年度、単位：指数）

年度	内航貨物輸送	RORO船	貨物船 (除RORO船)	自動車航送船	内航タンカー
1995(H7)	94.52	—	—	93.35	117.60
1996(H8)	93.06			91.70	116.52
1997(H9)	94.14			92.05	117.21
1998(H10)	91.22			89.50	117.17
1999(H11)	87.81			86.21	101.89
2000(H12)	85.47			85.96	91.67
2001(H13)	82.68			83.68	87.85
2002(H14)	80.95			81.65	86.93
2003(H15)	79.55			81.60	85.73
2004(H16)	79.80	76.13	80.40	82.73	85.71
2005(H17)	84.30	78.39	87.90	86.35	85.71
2006(H18)	90.38	86.48	92.58	94.52	88.55
2007(H19)	91.93	87.05	97.09	94.60	90.04
2008(H20)	97.11	93.32	97.51	105.98	92.02
2009(H21)	89.94	87.17	93.66	89.72	89.94
2010(H22)	92.60	93.15	95.16	91.88	89.70
2011(H23)	96.01	95.62	99.33	99.05	90.08
2012(H24)	96.18	96.52	98.38	100.48	90.47
2013(H25)	98.82	100.13	99.98	106.58	91.49
2014(H26)	102.98	103.52	104.08	110.63	96.37
2015(H27)	93.89	92.01	94.30	93.48	94.13
2016(H28)	91.24	88.26	92.76	87.73	91.78
2017(H29)	93.36	93.16	94.48	92.30	92.41
2018(H30)	99.74	97.23	101.01	103.08	97.37
2019(R1)	100.33	97.68	101.15	100.65	99.90
2020(R2)	98.93	98.07	99.20	97.43	99.61
2021(R3)	105.73	105.54	106.67	109.10	102.90
2022(R4)	117.08	119.93	117.00	121.68	113.97
2023(R5)	121.50	123.56	119.75	124.36	121.70
2024(R6)	125.85	122.38	123.33	126.33	130.08
2025(R7)	130.10	128.21	126.06	129.80	136.28

データ出所：日本銀行

注：2020 年 1～12 月の平均運賃を 100 と置いた指数、過去のものは 2020 年基準に変換

6.1.2 内航貨物船（499 総トン型のトリップ運賃）

内航ジャーナル社では毎月オペレーターおよび船主にヒアリングした結果を取りまとめたうえで、内航海運の代表的な船型である 499 総トン型貨物船のトリップ運賃（単独 1 航海だけの貨物輸送の運賃）の調査結果を発表しており（表 49）、1976 年からのデータを得られる。瀬戸内航路の運賃は 2003 年から発表を開始した。

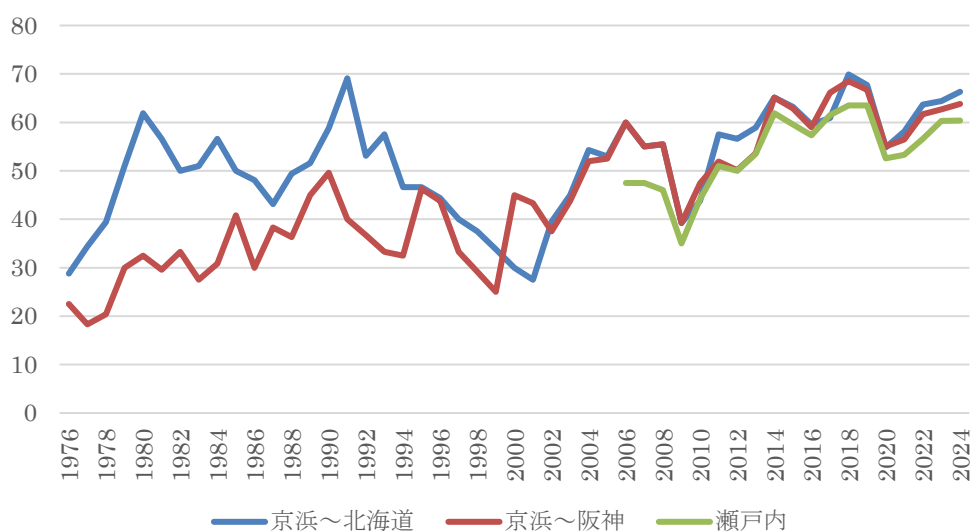
元請運賃と同様、90年代以降ピークに大きく運賃が下がり、2000年代にかけて持ち直したが、その後も運賃の上下の波がみられつつも基本的に上昇傾向にある。コロナ禍の直近でいったん運賃が下落したものの2021年以降は上昇傾向にある（図9）。

表 49：内航貨物船（499 総トン型）のトリップ年平均運賃の推移（1976～2024 年、単位：万円/日）

年	京浜～北海道	京浜～阪神	瀬戸内	年	京浜～北海道	京浜～阪神	瀬戸内
1976(S51)	28.8	22.5	—	2001(H13)	27.5	43.3	—
1977(S52)	34.4	18.3	—	2002(H14)	39.5	37.5	—
1978(S53)	39.4	20.4	—	2003(H15)	45	43.8	42.5
1979(S54)	51	30	—	2004(H16)	54.3	52	45
1980(S55)	61.9	32.5	—	2005(H17)	53	52.5	45.5
1981(S56)	56.6	29.6	—	2006(H18)	60	60	47.5
1982(S57)	50	33.3	—	2007(H19)	55	55	47.5
1983(S58)	51	27.5	—	2008(H20)	55.5	55.5	46
1984(S59)	56.6	30.8	—	2009(H21)	39.2	39.2	35
1985(S60)	50	40.8	—	2010(H22)	43.8	47.4	44.2
1986(S61)	48.1	30	—	2011(H23)	57.5	51.9	51
1987(S62)	43.1	38.3	—	2012(H24)	56.6	50.1	50
1988(S63)	49.4	36.3	—	2013(H25)	58.9	53.6	53.5
1989(H1)	51.6	45	—	2014(H26)	65.1	65.1	61.9
1990(H2)	58.8	49.6	—	2015(H27)	63.2	62.9	59.6
1991(H3)	69.1	40	—	2016(H28)	59.6	59	57.3
1992(H4)	53.1	36.7	—	2017(H29)	60.9	66.1	61.5
1993(H5)	57.5	33.3	—	2018(H30)	69.9	68.5	63.5
1994(H6)	46.6	32.5	—	2019(R1)	67.7	66.7	63.5
1995(H7)	46.6	46.3	—	2020(R2)	54.8	55.0	52.6
1996(H8)	44.4	43.8	—	2021(R3)	58.1	56.5	53.3
1997(H9)	40	33.3	—	2022(R4)	63.7	61.7	56.6
1998(H10)	37.5	29.2	—	2023(R5)	64.4	62.7	60.3
1999(H11)	33.8	25	—	2024(R6)	66.3	63.8	60.4
2000(H12)	30	45	—				

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

注：各年1～12月の平均運賃



データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

注：各年1～12月の平均運賃

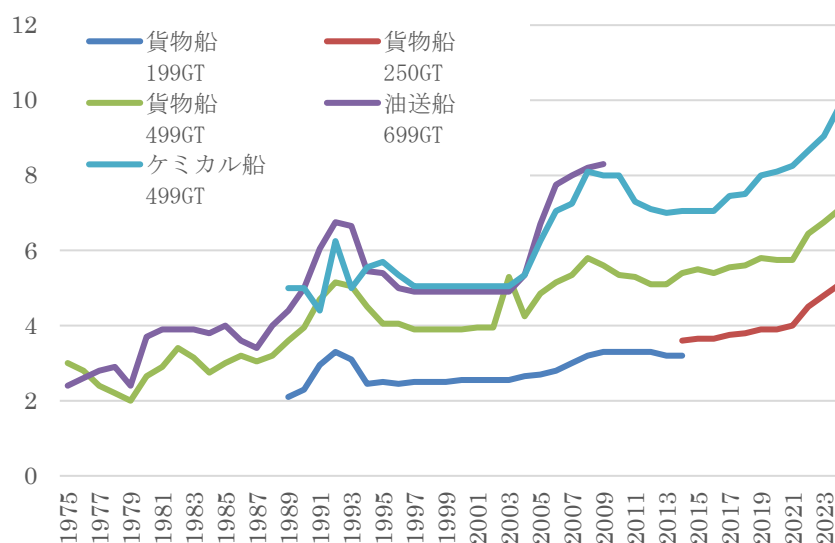
図 9：内航貨物船（499 総トン型）のトリップ年平均運賃の推移（1976～2024 年、単位：万円/日）

6.2 内航船舶価格と売船

6.2.1 内航船新造船価格（貨物船、油送船、ケミカル船）

内航船（貨物船、油送船およびケミカル船）の新造船価格は、内航ジャーナル社がヒアリングした結果を取りまとめたうえで船型別に年間の平均値を発表している（表 50）。1975 年からのデータを得ることができるが、船舶建造の動向が異なるため、対象となる船型が年によって異なっている。

1975 年からデータのある 499GT の貨物船と 699GT の油送船をもとに新造船価格の傾向を見ると、1990 年代までは価格が上昇してきた。その一方で運賃と同様、90 年代以降ピークに大きく運賃が下がった。2000 年代の造船ブームの時期にかけて持ち直したが、リーマンショック後に下落しその後しばらく横ばいが続いた。2015 年頃からは上昇傾向にあり、ここ数年は上昇率が高まっている（図 10）。



注：年間レンジの中央値

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

図 10：内航船新造船価格の推移（1975～2024 年、単位：億円）

表 50：内航船の新造船価格の推移（1975～2023 年、単位：億円）

年	貨物船			油送船		ケミカル船
	199GT	250GT	499GT	699GT	2999GT	499GT
1975(S50)	—	—	2.9～3.1	2.3～2.5	—	—
1976(S51)	—	—	2.7～2.9	2.5～2.7	—	—
1977(S52)	—	—	2.3～2.5	2.7～2.9	—	—
1978(S53)	—	—	2.1～2.3	2.8～3.0	—	—
1979(S54)	—	—	1.9～2.1	2.3～2.5	—	—
1980(S55)	—	—	2.6～2.7	3.6～3.8	—	—
1981(S56)	—	—	2.8～3.0	3.8～4.0	—	—
1982(S57)	—	—	3.3～3.5	3.8～4.0	—	—
1983(S58)	—	—	3.0～3.3	3.8～4.0	—	—
1984(S59)	—	—	2.5～3.0	3.7～3.9	—	—
1985(S60)	—	—	2.9～3.1	3.9～4.1	—	—
1986(S61)	—	—	3.1～3.3	3.5～3.7	—	—
1987(S62)	—	—	2.9～3.1	3.3～3.5	—	—
1988(S63)	—	—	3.1～3.3	3.9～4.1	—	—
1989(H1)	2.0～2.2	—	3.5～3.7	4.3～4.5	—	4.9～5.1
1990(H2)	2.2～2.4	—	3.7～4.2	4.9～5.1	—	4.9～5.1
1991(H3)	2.9～3.0	—	4.5～4.9	5.8～6.3	—	4.2～4.6
1992(H4)	3.2～3.4	—	5.0～5.3	6.6～6.9	—	6.0～6.5
1993(H5)	3.0～3.2	—	4.9～5.2	6.5～6.8	—	4.8～5.2
1994(H6)	2.3～2.6	—	4.3～4.7	5.3～5.6	—	5.5～5.6
1995(H7)	2.4～2.6	—	4.0～4.1	5.3～5.5	—	5.6～5.8
1996(H8)	2.4～2.5	—	4.0～4.1	4.9～5.1	—	5.3～5.4
1997(H9)	2.4～2.6	—	3.8～4.0	4.8～5.0	—	5.0～5.1
1998(H10)	2.4～2.6	—	3.8～4.0	4.8～5.0	—	5.0～5.1
1999(H11)	2.4～2.6	—	3.8～4.0	4.8～5.0	—	5.0～5.1
2000(H12)	2.5～2.6	—	3.8～4.0	4.8～5.0	—	5.0～5.1
2001(H13)	2.5～2.6	—	3.8～4.1	4.8～5.0	—	5.0～5.1
2002(H14)	2.5～2.6	—	3.8～4.1	4.8～5.0	—	5.0～5.1
2003(H15)	2.5～2.6	—	5.1～5.5	4.8～5.0	—	5.0～5.1
2004(H16)	2.6～2.7	—	4.2～4.3	5.2～5.5	—	5.2～5.5
2005(H17)	2.6～2.8	—	4.7～5.0	6.5～6.9	—	6.2～6.3
2006(H18)	2.7～2.9	—	5.0～5.3	7.7～7.8	—	7.0～7.1
2007(H19)	2.9～3.1	—	5.3～5.4	7.9～8.1	—	7.2～7.3
2008(H20)	3.1～3.3	—	5.7～5.9	8.1～8.3	—	7.9～8.3
2009(H21)	3.2～3.4	—	5.5～5.7	8.2～8.4	—	7.6～8.4
2010(H22)	3.2～3.4	—	5.2～5.5	—	—	7.2～8.2
2011(H23)	3.2～3.4	—	5.2～5.4	—	—	7.0～7.6
2012(H24)	3.2～3.4	—	4.9～5.3	—	—	6.9～7.3
2013(H25)	3.1～3.3	—	4.8～5.3	—	—	6.8～7.2
2014(H26)	3.1～3.3	3.5～3.7	5.2～5.6	—	—	6.8～7.3
2015(H27)	—	3.5～3.8	5.3～5.7	—	—	6.8～7.3
2016(H28)	—	3.5～3.8	5.2～5.6	—	—	6.7～7.4
2017(H29)	—	3.6～3.9	5.3～5.8	—	—	7.1～7.7
2018(H30)	—	3.7～3.9	5.4～5.8	—	—	7.1～7.8
2019(R1)	—	3.8～4.0	5.6～6.0	—	—	7.6～8.4
2020(R2)	—	3.8～4.0	5.6～5.9	—	—	7.7～8.5
2021(R3)	—	3.9～4.1	5.6～5.9	—	—	7.8～8.7
2022(R4)	—	4.3～4.7	6.3～6.6	—	—	8.1～9.2
2023(R5)	—	4.7～4.9	6.6～6.9	—	25.0～30.0	8.5～9.6
2024(R6)	—	5.0～5.2	7.0～7.2	—	27.0～32.0	9.0～10.7

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

6.2.2 内航船海外売船価格及び船齢（一般貨物船、油送船、砂利船、RORO 船）

内航船（貨物船、油送船およびケミカル船）の海外売船価格（受け渡し日ベース）の平均値は、内航総連が船型別に年間の平均値を発表しており、2008 年上期からのデータを得ることができる。船の価格は受け渡し日の価格である。なお、本データは暫定措置事業実施時期に公表されていたもので、現在データの更新は行われていない。

リーマンショック後、売船される船舶の船齢が高齢化しており、それに伴って売船価格にも下落傾向がみられている。

表 51：内航船の売船価格及び船齢の推移（2008～2020 年度、単位：万円）

年度 半期	油送船 749GT		油送船 499GT		一般貨物船 499GT		砂利船 499GT		RORO 船 5000GT 未満	
	海外売船 価格	船齢	海外売船 価格	船齢	海外売船 価格	船齢	海外売船 価格	船齢	海外売船 価格	船齢
2008(H20)H1	18,057	15.9	10,576	17.4	14,483	17.2	9,459	18	40,100	18.7
2008(H20)H2	8,150	16.6	8,016	17.3	7,744	16.8	8,800	19.2		
2009(H21)H1	7,578	16	3,864	16.6	5,780	17.4	2,600	20.4	—	—
2009(H21)H2	7,333	17	3,718		6,548	18.5	3,250	21.6	—	—
2010(H22)H1	8,243	19.5	3,571	19.5	7,327	17.6	3,250	19.2	—	—
2010(H22)H2	10,200	19.3	3,500	19.3	6,413	19.4	2,863	21.5	—	—
2011(H23)H1	10,850	18.7	4,125	18.7	6,205	18	3,250	16.6	—	—
2011(H23)H2	10,400	17.6	4,300	19.3	7,490	19.3	4,333	20.4	—	—
2012(H24)H1	10,833	19.2	5,200	19.3	7,200	19	4,400	21	—	—
2012(H24)H2	12,300	18.7	8,800	19	6,988	20.3	4,900	21.5	—	—
2013(H25)	12,000	20.2	5,800	21.6	7,000	20	4,400	23.7	—	—
2014(H26)	11,300	20.9	6,200	21.6	7,900	20.9	2,000	25.3	—	—
2015(H27)	8,800	17	4,200	23.2	7,900	21.2	1,900	27.8	27,300	24.5
2016(H28)	6,100	21.7	4,000	23.5	6,100	22.4	2,100	25.8	23,000	24.2
2017(H29)	9,900	20.5	2,300	23.7	4,700	21.9	4,600	29.2	22,200	16.6
2018(H30)	6,600	23.4	2,800	25.4	5,000	22.8	1,800	29.9	20,000	18.1
2019(R1)	—	—	4,300	24.9	5,700	24.0	—	—	53,500	22.4
2020(R2)	—	—	4,000	24.5	5,700	21.1	—	—	20,000	21.4

注：年間または半期の平均値

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

6.3 運航コスト関連

6.3.1 オーナー・オペレーターの使用費用構成

オーナーとオペレーターの使用費用構成は国土交通省が平均的な会社について、資料を作成、審議会などで発表している。企業情報は国土交通省海事局内航課がサンプルとなる企業を抽出して、そこから得る。オーナーとオペレーターでは船に関わる業務が異なるため、費用の構成も大きく異なる（表 52）。オーナーの使用費用の中で最大のものは船員費で 4 割を占め、次いで減価償却費、その他船費の順である。その他船費には舶用品費や修繕費などが含まれる。一方、オペレーターの使用費用の中で最も高いのは用船料で、その次が燃料費になるが、運航関係の使用費用だけで見ると燃料費が 4 割前後を占めると考えられる。

表 52：内航オーナーとオペレーターの使用費用構成の違い（単位：％）

区分	オーナー	オペレーター
貨物費	0.1	5.6
燃料費	2.7	16.9
港費	0.4	2.4
その他運航費	0.9	0.9
船員費	40.8	7.5
船舶減価償却費	17.2	4.5
その他船費	13.0	3.7
用船料	10.4	43.9
運航委託手数料	0.3	3
その他	14.2	11.6
合計	100.0	100.0

データ出所：国土交通省資料、第 1 回内航海運代替建造対策検討会資料、2010 年 11 月 15 日

6.3.2 荷主の売上高に占める物流コスト比率

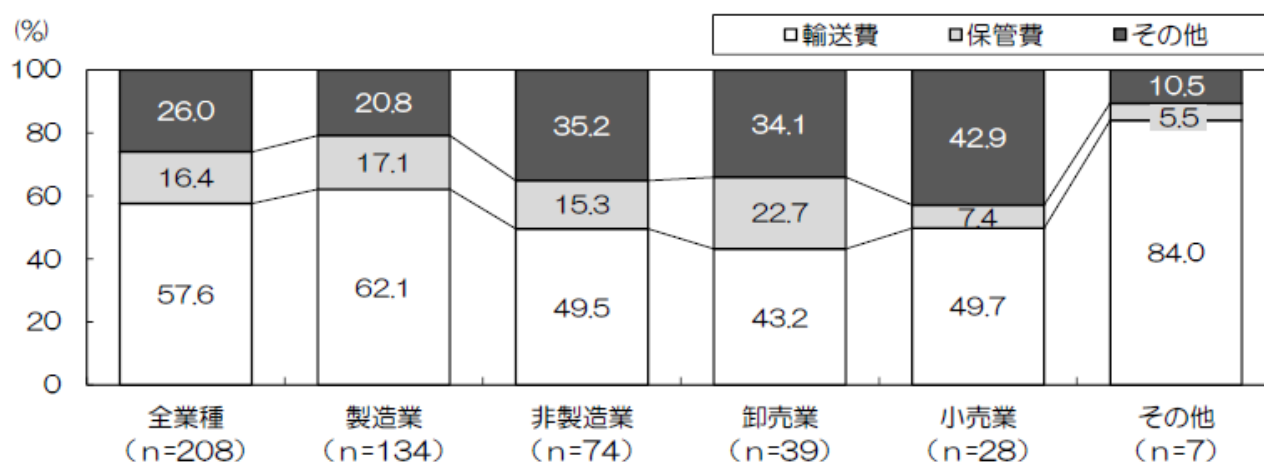
荷主の物流コストの状況については、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」が荷主企業（子会社を含む）を対象としたアンケートをベースに、回答企業の売上高物流コスト比率の平均値などを整理している（表 53）。全業種平均で見ても、製造業平均で見ても長期的に物流コスト比率は低下傾向にある。ただし、2018 年度以降、同協会が行った調査では、ドライバー不足や物流業者の働き方改革などを受けた物流事業者からの値上げ要請などを理由に売上高物流コスト比率が大きく上昇したことを指摘している。

全業種における物流コストの物流機能別構成比を 2023 年度のデータで見ると、輸送費が 57.6%、保管費が 16.4%、その他（包装費、荷役費、物流管理費）が 26.0%である。輸送費の割合は、製造業では 62.1%、卸売業では 43.2%、小売業で 49.7%である（図 11）。

表 53：荷主の売上高に占める物流コスト比率（2000～2024 年度、単位：％）

年度	全業種平均	製造業平均	年度	全業種平均	製造業平均
H12(2000)	5.87	7.77	H25(2013)	4.70	6.18
H13(2001)	5.45	7.07	H26(2014)	4.63	5.91
H14(2002)	5.26	6.94	H27(2015)	4.97	4.62
H15(2003)	5.01	6.95	H28(2016)	4.97	4.95
H16(2004)	4.83	6.60	H29(2017)	4.66	4.68
H17(2005)	4.01	5.82	H30(2018)	4.95	4.90
H18(2006)	4.84	6.28	R1(2019)	4.91	4.94
H19(2007)	4.87	6.25	R2(2020)	5.38	5.48
H20(2008)	4.77	6.35	R3(2021)	5.70	5.66
H21(2009)	4.79	5.94	R4(2022)	5.31	5.34
H22(2010)	4.90	6.40	R5(2023)	5.00	5.16
H23(2011)	4.72	6.44	R6(2024)	5.44	5.37
H24(2012)	4.77	6.13			

データ出所：公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」各年版



データ出所：公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」各年版

図 11：荷主の売上高に占める物流コストの構成比（2023 年度、単位：％）

6.4 経営指標

6.4.1 内航事業者の数

内航海運事業者数は、国土交通省海事局内航課が内航海運業法第3条の規定に基づく登録・届出によるデータ（業法データ）を取りまとめたものである。同課が登録を許可した事業者（登録事業者）と届出を受け付けた事業者（届け出事業者）を分類している（表 54）。運送事業者はオペレーター、貸渡事業者はオーナーであり、登録事業者は 100 総トン以上または長さ 30m 以上の船舶を取り扱う事業者、届出事業者は 100 総トン未満かつ長さ 30m 未満の船舶を取り扱う事業者である。

内航海運事業者は 1980 年代から減少傾向が続いている。登録運送事業者以外の事業者はとくに大きな減少傾向が続いており、2025 年の事業者数は 2000 年に比べて半減、1984 年に比べると 3 分の 1 以下まで減少している。

表 54：内航海運事業者数の推移（1984～2025 年、単位：社）

年	登録運送 事業者	登録貸渡 事業者	届出運送 事業者	届出貸渡 事業者	合計	年	登録運送 事業者	登録貸渡 事業者	届出運送 事業者	届出貸渡 事業者	登録船舶 管理事業者	届出船舶 管理事業者	合計
1984(S59)	760	5,197	1,770	1,038	8,765	2005(H17)	613	2,206	1,017	239	—	—	4,075
1985(S60)	750	5,067	1,720	968	8,505	2006(H18)	658	2,067	989	238	—	—	3,952
1986(S61)	749	4,924	1,667	878	8,218	2007(H19)	718	1,943	980	227	—	—	3,868
1987(S62)	746	4,735	1,644	841	7,966	2008(H20)	713	1,872	975	214	—	—	3,774
1988(S63)	749	4,655	1,644	829	7,877	2009(H21)	710	1,786	924	204	—	—	3,624
1989(H1)	755	4,408	1,632	800	7,595	2010(H22)	701	1,686	909	198	—	—	3,494
1990(H2)	748	4,218	1,642	758	7,366	2011(H23)	677	1,624	912	195	—	—	3,408
1991(H3)	753	4,128	1,624	750	7,255	2012(H24)	664	1,567	889	208	—	—	3,328
1992(H4)	749	3,966	1,589	713	7,017	2013(H25)	652	1,513	899	183	—	—	3,247
1993(H5)	747	3,902	1,584	699	6,932	2014(H26)	647	1,450	888	180	—	—	3,165
1994(H6)	741	3,832	1,599	682	6,854	2015(H27)	641	1,395	877	185	—	—	3,098
1995(H7)	743	3,753	1,578	645	6,719	2016(H28)	637	1,344	873	186	—	—	3,040
1996(H8)	749	3,722	1,515	549	6,535	2017(H29)	633	1,317	871	183	—	—	3,004
1997(H9)	743	3,654	1,481	548	6,426	2018(H30)	640	1,290	875	180	—	—	2,985
1998(H10)	733	3,564	1,456	530	6,283	2019(R1)	623	1,239	870	172	—	—	2,904
1999(H11)	705	3,464	1,446	521	6,136	2020(R2)	619	1,209	895	169	—	—	2,872
2000(H12)	730	3,355	1,424	501	6,010	2021(R3)	613	1,178	890	168	—	—	2,849
2001(H13)	731	3,024	1,210	398	5,363	2022(R4)	613	1,181	865	163	—	—	2,822
2002(H14)	664	2,563	1,031	265	4,523	2023(R5)	620	1,179	847	166	185	2	2,999
2003(H15)	646	2,401	1,010	241	4,298	2024(R6)	717	867	608	328	173	2	2,695
2004(H16)	635	2,283	1,019	241	4,178	2025(R7)	731	847	612	324	175	2	2,691

データ出所：内航総連「内航海運の活動」

6.4.2 内航事業者の数（オーナー・オペレーター）

内航海運事業者のうち登録貸渡事業者の内訳を、国土交通省海事局内航課が取りまとめている（表 55）。これも内航海運業法第3条の規定に基づく登録・届出によるデータ（業法データ）である。まとめられたデータが内航総連「内航海運の活動」や内航ジャーナル社「内航海運データ集」に掲載されている。

オーナーの約3分の2は一隻のみを保有する一杯船主であるが、2000年以降、一杯船主の数は大きな減少傾向が続いており、2023年の一杯船主の数は2000年に比べて28.2%、1985年に比べると16.9%まで減少している。

表 55：内航オーナー・オペレーター数の推移（1985～2025年、単位：社）

年	オーナー	一隻保有オーナー （一杯船主）	二隻以上保有 オーナー	オペレーター
1985(S60)	5,067	3,185	1,882	750
1986(S61)	4,924	2,978	1,946	749
1987(S62)	4,735	2,843	1,892	746
1988(S63)	4,655	2,805	1,850	749
1989(H1)	4,408	2,653	1,755	755
1990(H2)	4,218	2,499	1,719	748
1991(H3)	4,128	2,438	1,690	753
1992(H4)	3,966	2,312	1,654	749
1993(H5)	3,902	2,232	1,670	747
1994(H6)	3,832	2,197	1,635	741
1995(H7)	3,753	2,156	1,597	743
1996(H8)	3,722	2,147	1,575	749
1997(H9)	3,654	2,124	1,530	743
1998(H10)	3,564	2,048	1,516	733
1999(H11)	3,464	1,965	1,500	705
2000(H12)	3,355	1,908	1,447	730
2001(H13)	3,024	1,818	1,206	731
2002(H14)	2,563	1,755	808	664
2003(H15)	2,401	1,666	735	646
2004(H16)	2,283	1,599	684	635
2005(H17)	2,206	1,552	654	613
2006(H18)	2,067	1,439	628	658
2007(H19)	1,943	1,330	613	718
2008(H20)	1,872	1,265	607	713
2009(H21)	1,786	1,190	596	710
2010(H22)	1,686	1,130	556	701
2011(H23)	1,624	1,098	526	677
2012(H24)	1,567	1,043	524	664
2013(H25)	1,513	999	514	652
2014(H26)	1,450	943	507	647
2015(H27)	1,395	891	504	641
2016(H28)	1,344	843	501	637
2017(H29)	1,317	808	509	633
2018(H30)	1,290	784	506	640
2019(R1)	1,239	742	497	623
2020(R2)	1,209	714	495	619
2021(R3)	1,178	683	495	613
2022(R4)	1,181	694	487	613
2023(R5)	1,179	675	504	620
2024(R6)	867	552	315	717
2025(R7)	847	539	308	731

データ出所：内航総連「内航海運の活動」

6.4.3 事業規模

オペレーターの運航隻数とオーナーの保有隻数から見た内航事業者の事業規模のデータを、国土交通省海事局内航課が取りまとめている（表 56、表 57）。このデータも内航海運業法第3条の規定に基づく登録・届出によるデータ（業法データ）である。まとめられたデータが内航総連「内航海運の活動」や内航ジャーナル社「内航海運データ集」に掲載されている。

オペレーターで 2006 年以降に運航隻数 1 隻だけの事業者が急増したのは、2005 年に内航海運業法が改正されて運航隻数による参入制限が緩和²⁴されたことによる。一方、オーナーについては事業者数全体が減少しているが、とりわけ所有船が 1、2 隻の零細事業者の減少が顕著である。

表 56：運航隻数別オペレーター数の推移（2002～2025 年度、単位：社）

年度	1隻	2隻	3隻	4隻	5隻以上	合計	年度	1隻	2隻	3隻	4隻	5隻以上	合計
2002(H14)	118	75	79	61	331	664	2014(H26)	251	107	60	46	183	647
2003(H15)	123	78	87	67	291	646	2015(H27)	246	109	64	45	177	641
2004(H16)	119	89	81	73	273	635	2016(H28)	248	103	60	46	180	637
2005(H17)	122	84	77	69	261	613	2017(H29)	245	100	56	56	176	633
2006(H18)	188	102	71	59	238	658	2018(H30)	249	101	56	50	184	640
2007(H19)	256	112	77	45	228	718	2019(R1)	241	98	57	50	177	623
2008(H20)	260	114	70	47	222	713	2020(R2)	240	98	58	49	174	619
2009(H21)	273	113	63	53	208	710	2021(R3)	233	97	58	48	177	613
2010(H22)	274	120	58	48	201	701	2022(R4)	239	99	60	42	173	613
2011(H23)	259	120	60	42	196	677	2023(R5)	240	99	61	40	180	620
2012(H24)	248	118	58	47	193	664	2024(R6)	308	146	46	38	179	719
2013(H25)	247	113	55	44	193	652	2025(R7)	378	77	39	41	196	731

データ出所：内航総連「内航海運の活動」

表 57：保有隻数別オーナー数の推移（2002～2025 年度、単位：社）

年度	1隻	2隻	3隻	4隻	5隻以上	合計	年度	1隻	2隻	3隻	4隻	5隻以上	合計
2002(H14)	1,755	519	153	74	62	2,563	2014(H26)	943	282	112	43	70	1,450
2003(H15)	1,666	470	139	75	51	2,401	2015(H27)	891	268	112	50	74	1,395
2004(H16)	1,599	432	140	62	50	2,283	2016(H28)	843	259	121	47	74	1,344
2005(H17)	1,552	403	127	66	58	2,206	2017(H29)	808	262	120	50	77	1,317
2006(H18)	1,439	377	125	62	64	2,067	2018(H30)	784	262	109	59	76	1,290
2007(H19)	1,330	363	119	63	68	1,943	2019(R1)	742	251	114	53	79	1,239
2008(H20)	1,265	336	140	56	75	1,872	2020(R2)	714	249	103	55	88	1,209
2009(H21)	1,190	321	139	62	74	1,786	2021(R3)	683	247	101	55	92	1,178
2010(H22)	1,130	303	122	58	73	1,686	2022(R4)	694	235	106	59	87	1,181
2011(H23)	1,098	279	120	63	64	1,624	2023(R5)	675	247	98	63	96	1,179
2012(H24)	1,043	281	123	50	70	1,567	2024(R6)	552	185	64	29	37	867
2013(H25)	999	281	113	52	68	1,513	2025(R7)	539	181	65	27	35	847

データ出所：内航総連「内航海運の活動」

²⁴ 総トン数 100 トン以上または長さ 30 メートル以上の船舶を 1 隻以上有していれば、登録による内航海運事業への参入が認められるようになった。

6.4.4 経営内容・経営指標

内航海運業界全体の経営規模を示す指標としては、国土交通省と内航ジャーナル社の調査による運賃収入の推移を挙げることができる（表 58）。2004 年度までは運輸省・国土交通省による推計値、2005 年度から 2007 年度までは登録事業者に対して調査を行った実績値、2008 年度以降は内航ジャーナル社が大手オペレーターに聞き取りを行った数値²⁵となっている。とくに 2004 年の調査方法変更によって大きく数値が変動しており、データの連続性は確保されていない。ただし、1990 年前半をピークに収入が減少傾向にあること、2000 年代もリーマンショック後の 2012 年ごろまでは収入の減少が続いたことが推移から見て取れる。その後、内航海運企業へのモーダルシフト需要などもありやや持ち直したが、収入の減少傾向は止まっていない。

表 58：内航海運の営業収入の推移（1986～2023 年度、単位：億円）

年度	営業収入	年度	営業収入
1986(S61)	14,472	2005(H17)	8,605
1987(S62)	14,179	2006(H18)	8,898
1988(S63)	14,753	2007(H19)	10,032
1989(H1)	16,209	2008(H20)	8,965
1990(H2)	21,423	2009(H21)	7,430
1991(H3)	19,564	2010(H22)	7,420
1992(H4)	18,331	2011(H23)	7,562
1993(H5)	19,066	2012(H24)	6,793
1994(H6)	18,456	2013(H25)	7,405
1995(H7)	19,893	2014(H26)	7,690
1996(H8)	18,703	2015(H27)	7,165
1997(H9)	15,764	2016(H28)	7,138
1998(H10)	17,467	2017(H29)	7,069
1999(H11)	17,467	2018(H30)	7,700
2000(H12)	17,467	2019(R1)	7,177
2001(H13)	16,647	2020(R2)	6,844
2002(H14)	17,881	2021(R3)	6,626
2003(H15)	17,000	2022(R4)	7,566
2004(H16)	18,141	2023(R5)	6,722

データ出所：内航ジャーナル社「内航海運データ集」

内航オペレーターおよびオーナーの経営指標については、国土交通省がオペレーターとオーナーを分けて一社平均の経営状況を取りまとめている（表 59、表 60）。経営状況については、内航課がサンプル調査を実施して取りまとめている。2015 年度以降のデータは貸借対照表に関するデータに限られている。過去のデータは内航ジャーナル社「内航海運データ集」で見ることができる。同書には 1995 年からのデータがある。

²⁵ 内航ジャーナル社は、調査を行った海上運賃収入の合計から長距離フェリー事業者の（トラック航走による）貨物の運賃収入を引いて 0.9 をかけることで算出を行っている。

表 59：内航オペレーターの一社平均経営状況（1995～2022 年度、単位：100 万円）

年 度		1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2)	2022 (R4)
損益 計算書	営業収益	2,723	2,416	1,746	1,419	1,925	—	—
	内航海運業収益	2,655	2,213	1,630	1,253	1,716	1,276	1,276
	営業費用	2,664	2,357	1,687	1,387	1,843	—	—
	内航海運業費用	2,376	1,978	1,463	1,113	1,534	—	—
	営業損益	59	59	59	32	81	—	—
	経常損益	30	42	54	33	87	—	—
貸借 対照表	資産	2,547	2,506	1,631	1,274	1,759	1,688	1,999
	流動資産	1,047	953	626	518	758	622	857
	固定資産	1,496	1,549	1,003	754	1,000	1,066	1,142
	うち船舶	—	—	563	393	759	768	807
	船舶/固定資産(%)	—	—	56	52.1	75.9	72.0	70.7
	負債及び純資産	2,547	2,506	1,631	1,274	1,759	1,688	1,999
	負債	2,146	1,990	1,226	904	1,221	1,235	1,342
	流動負債	857	860	537	364	409	—	—
	固定負債	1,288	1,129	689	540	812	—	—
	純資産	400	515	404	370	538	453	658
財務指標	営業利益率(%)	2.2	2.5	3.4	2.3	4.2	1.8	—
	経常利益率(%)	1.1	1.8	3.1	2.3	4.5	—	—
	自己資本利益率(%)	7.5	8.3	13.4	8.9	16.2	6.6	—
	固定比率(%)	373.3	300.5	247.9	203.5	186.0	235.1	173.6
	自己資本比率(%)	15.7	20.6	24.8	29.1	30.6	26.9	32.9
	流動比率(%)	122.2	110.8	116.5	142.6	185.2	175.4	—
	負債比率(%)	535.5	386.0	303.2	244.0	227.0	272.4	204.0
	黒字事業者	—	—	180.0	254.0	—	—	—
黒字事業者の比率(%)		—	—	73.2	68.1	82	71	—
調査対象事業者数		321	122	246	373	240	240	—

データ出所：国土交通省資料、国土交通省海事局「数字で見る海事」各年版、内航ジャーナル社「内航海運データ集」

オペレーター、オーナーとも 2010 年の経営指標の悪化は 2008 年のリーマンショックの影響と考えられる。近年はオペレーターの営業収益（売上高）は減少傾向にある一方、営業利益は増加傾向にある。オーナーはオペレーターに比べ事業規模が零細で、財務基盤も脆弱である。営業収益は改善に向かっているものの、営業利益の改善はみられていなかった。

表 60：内航オーナーの一社平均経営状況（1995～2022 年度、単位：100 万円）

年 度		1995 (H7)	2000 (H12)	2005 (H17)	2010 (H22)	2015 (H27)	2020 (R2)	2022 (R4)
損益 計算書	営業収益	242	297	250	189	376	—	—
	内航海運業収益	238	279	243	186	370	359	—
	営業費用	232	287	240	190	369	—	—
	内航海運業費用	197	236	206	162	315	—	—
	営業損益	9	10	9	-1	7	—	—
	経常損益	-2	5	5	1	4	—	—
貸借 対照表	資産	503	525	437	521	694	837	764
	流動資産	116	137	115	188	177	236	239
	固定資産	383	386	319	332	517	601	525
	船舶	—	—	223	198	394	450	373
	船舶/固定資産(%)	—	—	69.8	59.6	76.2	75.0	71.0
	負債及び純資産	503	525	437	521	694	837	764
	負債	488	486	413	490	634	806	670
	流動負債	85	98	85	141	97	—	—
	固定負債	403	388	328	348	536	—	—
	純資産	14	39	24	32	61	31	94
財務指標	営業利益率(%)	3	3.6	3.4	-0.7	1.8	-0.7	—
	経常利益率(%)	-0.8	1.7	2.2	0.7	1.2	—	—
	自己資本利益率(%)	-13.7	12.9	23.1	4.2	7.3	-3.5	—
	固定比率(%)	2,581.8	988.7	1,341.7	1,047.9	849.9	1,930.2	558.5
	自己資本比率(%)	3	7.4	5.5	6.1	8.8	3.7	12.3
	流動比率(%)	137.3	139.5	135	132.6	181.6	152.1	—
	負債比率(%)	3,288.8	1245.2	1,735.3	1,544.6	1,041.0	2607.2	712.8
	黒字事業者	—	—	280.0	289.0	193.0	—	—
	黒字事業者の比率(%)	—	—	68.9	58.6	63.1	68	—
調査対象事業者数		1,440	197	406	493	306	—	—

データ出所：国土交通省資料、国土交通省海事局「数字で見る海事」各年版、内航ジャーナル社「内航海運データ集」

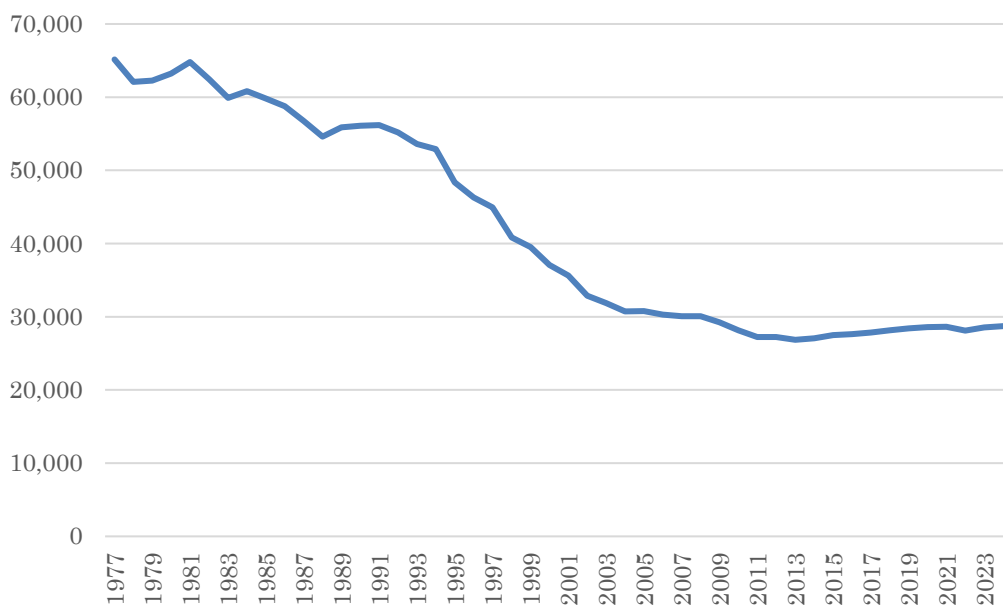
7 内航船員に関する統計

船員に関する統計は、国土交通省による調査が主に引用される。2005 年まで船員数の全数調査である指定統計²⁶である「船員統計」が存在していた。しかし、2006 年度以降、行政におけるニーズが低下したこと、業界団体などによる資料での代替が可能と考えられるようになったため同統計の集計が中止された。

2006 年度以降、国土交通省では、船員法第 111 条に基づく事業状況に関する報告を通じて船員数を把握しており、内航、外航とも船員数についてはそれが基本的に用いられている。同調査は毎年 10 月 1 日現在時点の状況を、予備船員も含め船員雇用を行っている事業者が報告するものであり、頻度は年に一度である。このデータは 1970 年代までさかのぼれる。同報告に基づく船員数の動向は、国土交通省海事局「海事レポート」で見ることができるとともに、海事広報協会「Shipping Now」や日本船主協会ウェブサイト(<http://www.jsanet.or.jp/>)でも上記情報を参照できる。また、海事図書館などに船協統計年鑑のバックナンバーがあり、古い数字を参照できる。

7.1 内航船員数、年齢構成

国土交通省が発表する統計は職員と部員、予備船員数、貨物船と旅客船の船員数をすべて合計した「内航船員数」として国土交通省海事局「海事レポート」で確認できる（表 61）。この内航船員数は 1977 年度までさかのぼることができ（図 12、表 61）、年齢比率については 2012 年以降把握できる（表 62）。ただし、国土交通省が発表する統計では職員と部員、予備船員数、貨物船と旅客船の船員数の内訳を知ることができない。しかしながら、全体としては 60%弱が内航貨物の職員、20%弱が貨物船の部員、約 15%が旅客船の職員であり、約 10%が旅客船の部員であると推計される。



データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」

図 12：内航船員数の推移（1977～2024 年度、単位：人）

²⁶ 統計法（昭和 22 年法律第 18 号）（旧法）に基づいて総務大臣が指定し、公示してきた中心的統計のことを指す。指定統計は、国民生活にとって重要な関係をもつとされて指定されている。

表 61：内航船員数（旅客船船員も含む）の推移（1977～2024 年度、単位：人）

年度	内航船員数	年度	内航船員数	年度	内航船員数
1977(S52)	65,156	1993(H5)	53,626	2009(H21)	29,228
1978(S53)	62,112	1994(H6)	52,906	2010(H22)	28,160
1979(S54)	62,280	1995(H7)	48,337	2011(H23)	27,255
1980(S55)	63,208	1996(H8)	46,288	2012(H24)	27,219
1981(S56)	64,787	1997(H9)	44,959	2013(H25)	26,854
1982(S57)	62,442	1998(H10)	40,817	2014(H26)	27,073
1983(S58)	59,902	1999(H11)	39,534	2015(H27)	27,490
1984(S59)	60,837	2000(H12)	37,063	2016(H28)	27,639
1985(S60)	59,834	2001(H13)	35,615	2017(H29)	27,844
1986(S61)	58,760	2002(H14)	32,863	2018(H30)	28,142
1987(S62)	56,755	2003(H15)	31,889	2019(R1)	28,435
1988(S63)	54,609	2004(H16)	30,711	2020(R2)	28,595
1989(H1)	55,899	2005(H17)	30,765	2021(R3)	28,625
1990(H2)	56,100	2006(H18)	30,277	2022(R4)	28,097
1991(H3)	56,202	2007(H19)	30,059	2023(R5)	28,549
1992(H4)	55,202	2008(H20)	30,074	2024(R6)	28,713

データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」

内航船員数は 2013 年まで減少傾向を続けており、1977 年には 65,000 人存在したが、2013 年には 26,854 人と約 41%まで減少した。その後は微増傾向が続いてきた。一方で、船員は 50 歳以上の船員が 4 割以上を占める状態が続き、70 歳以上の船員も 3%程度存在する（表 62）。

表 62：内航船員（旅客船船員も含む）の年齢構成比率（2012～2024 年度、単位：人、%）

年度	内航船員数	30 歳未満	40 歳未満	50 歳未満	60 歳未満	60 歳以上
2012(H24)	27,219	13.4	15.6	20.6	31.9	18.5
2013(H25)	26,854	14.2	15.6	20.5	30.0	19.7
2014(H26)	27,073	15.0	15.2	20.2	28.8	20.8
2015(H27)	27,490	16.3	14.8	19.9	27.4	21.5
2016(H28)	27,639	16.9	14.9	20.0	25.3	22.9
2017(H29)	27,844	18.0	15.0	19.9	24.2	22.9
2018(H30)	28,142	18.7	14.9	19.3	23.6	23.4
2019(R1)	28,435	19.2	15.3	19.1	22.8	23.6
2020(R2)	28,595	19.8	15.9	19.0	22.2	23.1
2021(R3)	28,625	19.8	16.6	19.1	21.7	22.9
2022(R4)	28,097	19.8	16.9	18.9	21.6	22.8
2023(R5)	28,549	19.9	17.6	18.6	21.1	22.9
2024(R6)	28,713	20.2	17.8	18.4	20.9	22.7

データ出所：国土交通省海事局「海事レポート」

表 63：内航貨物船舶員数（2006～2024 年度、単位：人）

年度	内航船員数	職員	部員	年度	内航船員数	職員	部員
2006(H18)	21,768	16,638	5,130	2016(H28)	20,438	15,744	4,694
2007(H19)	21,963	16,863	5,100	2017(H29)	20,653	15,895	4,758
2008(H20)	22,192	16,889	5,303	2018(H30)	20,902	16,065	4,837
2009(H21)	21,498	16,488	5,010	2019(R1)	21,213	16,240	4,973
2010(H22)	20,613	15,910	4,713	2020(R2)	21,374	16,516	4,858
2011(H23)	19,999	15,483	4,516	2021(R3)	21,502	16,646	4,856
2012(H24)	20,182	15,541	4,641	2022(R4)	21,092	16,469	4,623
2013(H25)	19,893	15,301	4,592	2023(R5)	21,425	16,740	4,685
2014(H26)	20,275	15,639	4,636	2024(R6)	21,586	16,942	4,644
2015(H27)	20,258	15,571	4,687				

データ出所：内航総連「内航海運の活動」

内航総連も「内航海運の活動」で内航貨物船舶員数と年齢構成を毎年発表している（表 63、表 64）。内航総連が発表している船員数は、船員法第 111 条に基づく事業状況に関する報告を通じて貨物船の船員数に絞っている。内航総連のデータでは年齢別に職員と部員の数を知ることができる。貨物船では 80%弱が職員である。国土交通省のデータと同じく、2013 年以降、増加傾向に転じている。貨物船の内航船員数は 2013 年以降、1,532 人増加しているが、うち 1,439 人が職員の増加で、93 人が部員の増加である。年齢構成は 50 歳以上の船員が職員で 50.1%、部員で 32.7%にのぼるが、これらの割合は近年微減傾向にあり、貨物船員の高齢化の進行は止まったように見える。

表 64：年齢別・職員部員別内航貨物船舶員数と構成比率（2024 年度、単位：人、%）

年齢	内航船員数	職員	シェア	部員	シェア
20 歳未満	201	27	0.16%	174	3.75%
25 歳未満	1,981	876	5.17%	1,105	23.79%
30 歳未満	2,022	1,516	8.95%	506	10.90%
35 歳未満	1,936	1,596	9.42%	340	7.32%
40 歳未満	1,763	1,433	8.46%	330	7.11%
45 歳未満	1,774	1,431	8.45%	343	7.39%
50 歳未満	1,904	1,575	9.30%	329	7.08%
55 歳未満	2,064	1,669	9.85%	395	8.51%
60 歳未満	2,287	1,903	11.23%	384	8.27%
65 歳未満	2,365	2,029	11.98%	336	7.24%
70 歳未満	1,785	1,533	9.05%	252	5.43%
75 歳未満	1,104	995	5.87%	109	2.35%
80 歳未満	337	304	1.79%	33	0.71%
80 歳以上	63	55	0.32%	8	0.17%
合 計	21,586	16,942	100.00%	4,644	100.00%

データ出所：内航総連

7.2 求人・就職・職業紹介状況

内航船員に対する各地方運輸局など船員職業安定窓口における、求人・求職状況については、国土交通省海事局船員政策課が、毎年「船員職業安定年報」として取りまとめている（表 65）。船員全体の職業紹介状況は国土交通省海事局が「海事レポート」の中で毎年発表しているが、内航船員のデータは「船員職業安定年報」を確認する必要がある。2003 年以降のデータは画像データではあるものの国土交通省のホームページ（https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000022.html）から入手できる。

有効求人数は前の月や年から繰り越された求人数とその月や年における新規求人数の合計を指す。同様に有効求職数は前の月や年から繰り越された求職数とその月や年における新規求職数の合計をいう。また、成立数はその月や年に運輸局の紹介により雇用関係が新たに成立した人数を指している。

2000 年代初めは、求人数を求職数がはるかに上回る状況が続いた。2007～2008 年のリーマンショック前の時点でわずかながら求人数が上回った年があったものの、再び求人数が下回るようになった。求人数が求職数を上回るようになったのは 2013 年以降のことで、それ以降はこの傾向が強まっている。現在は有効求人倍率は 4 倍を超え、他職種よりも高い水準で推移している。

表 65：内航船に関する有効求人数、有効求職数および成立数（2001～2025 年、単位：人）

年	新規求人数	新規求職数	成立数	有効求人倍率
2001(H13)	2,626	5,814	1,137	0.22
2002(H14)	2,023	6,641	944	0.14
2003(H15)	1,745	5,739	643	0.11
2004(H16)	2,342	4,770	767	0.21
2005(H17)	3,944	4,061	1,147	0.6
2006(H18)	4,478	3,952	1,027	0.85
2007(H19)	4,745	3,722	835	1.05
2008(H20)	4,500	3,922	897	1.09
2009(H21)	2,600	5,129	583	0.37
2010(H22)	2,508	4,341	601	0.34
2011(H23)	3,614	3,324	750	0.68
2012(H24)	4,171	3,207	789	0.99
2013(H25)	4,616	3,069	802	1.25
2014(H26)	5,555	2,738	763	1.87
2015(H27)	6,187	2,816	759	1.94
2016(H28)	6,188	2,846	722	1.89
2017(H29)	6,373	2,637	761	2.21
2018(H30)	6,504	2,637	709	2.27
2019(R1)	7,090	2,606	692	2.53
2020(R2)	7,509	2,677	704	2.35
2021(R3)	8,032	2,498	673	2.63
2022(R4)	8,547	2,325	603	3.18
2023(R5)	8,952	2,024	484	3.71
2024(R6)	8,693	1,643	383	4.40
2025(R7)	8,543	1,526	340	4.74

データ出所：国土交通省海事局「船員職業安定年報」

7.3 船員教育機関卒業生数・就職状況

船員教育機関のうち、商船系大学は東京海洋大学及び神戸大学の乗船実習科進学者、商船系高専は富山、鳥羽、大島、広島、弓削の各高専商船学科、海上技術学校（4校）、海上技術短期大学校（3校）および海技大学校の卒業生のデータは、国土交通省海事局が「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」という資料で取りまとめている（表 66）。船員教育機関の卒業生は近年 600～700 人で推移している。

また、船員教育機関の卒業生の就職状況も「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」でまとめられている（表 67）。

表 66：船員教育機関の卒業生の推移（2007～2024 年度、単位：人）

年度	商船系大学 (2校)	商船系高専 (5校)	海上技術学校(4校) 海上技術短期大学校(3校)	海技大学校
2007(H19)	89	137	341	15
2008(H20)	90	156	320	27
2009(H21)	92	174	350	26
2010(H22)	107	171	374	17
2011(H23)	101	144	368	24
2012(H24)	96	177	373	28
2013(H25)	104	173	357	25
2014(H26)	81	142	380	24
2015(H27)	85	177	350	25
2016(H28)	89	197	368	27
2017(H29)	97	192	392	26
2018(H30)	90	188	369	27
2019(R1)	80	173	370	24
2020(R2)	88	194	356	26
2021(R3)	77	196	362	17
2022(R4)	83	184	373	10
2023(R5)	64	171	349	14
2024(R6)	69	184	341	19

データ出所：国土交通省海事局「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」

表 67：船員教育機関の卒業生の就職先（2021～2024 年度、単位：人）

区分			商船系大学(2校)				商船系高専(5校)				海上技術学校(4校) 海上技術短期大学校(3校)				海技大学校			
卒業年度			2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
卒業生数			77	83	64	69	196	184	171	184	362	373	347	341	17	10	14	19
就職希望者数			70	74	57	66	164	152	140	155	338	347	322	321	17	10	14	19
就職	外航	外航労	39	40	31	46	6	10	20	19	1	2	1	3	2	0	2	1
		その他	8	5	9	12	18	26	22	26	3	3	9	4	7	2	10	9
	内航	三団体	3	7	1	0	28	25	23	39	74	75	69	86	3	2	0	2
		その他	9	4	2	1	64	47	36	32	191	195	179	174	1	4	0	4
	カーフェリー／ 旅客船		1	3	5	0	22	13	15	14	42	39	26	27	1	0	1	3
	官公庁		7	10	3	5	1	2	1	0	16	20	18	15	3	1	0	0
	水産系		1	0	0	0	0	0	0	0	4	5	11	5	0	1	0	0
	計		68	69	51	64	139	123	117	130	331	339	313	314	17	10	13	19
	陸上産業		2	5	6	2	25	29	23	23	3	6	5	3	0	1	0	0
	合計		70	74	57	66	164	152	140	153	334	345	318	317	17	10	13	19
進学	海事関連分野 進学		4	8	5	3	29	29	29	22	16	20	23	18	0	0	0	0
	その他の進学		0	0	0	0	1	1	0	7	5	2	1	1	0	0	0	0
	合計		4	8	5	3	30	30	29	29	21	22	24	19	0	0	0	0

データ出所：国土交通省海事局「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」

7.4 内航船員新規就業者数の現状

船員教育機関から内航海運企業へ新規に就職した卒業生の数は国土交通省海事局が「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」という資料で取りまとめている。船員教育機関の卒業生は 2024 年度で 338 人が内航船員として就職したが、その中でも最も多いのが海上技術学校（4 校）と海上技術短期大学校（3 校）の卒業生である。近年、内航船員として就職する学生は商船系高専と海上技術学校、海上技術短期大学校からの就職者が目立つ。

表 68：内航船員に新規採用された船員教育機関の卒業生（2007～2024 年度、単位：人）

年度	商船系大学 (2 校)	商船系高専 (5 校)	海上技術学校(4 校) 海上技術短期大学校(3 校)	海技大学校
2007(H19)	8	22	198	11
2008(H20)	3	22	187	16
2009(H21)	2	31	199	21
2010(H22)	10	25	216	15
2011(H23)	6	20	243	17
2012(H24)	8	46	254	20
2013(H25)	9	52	254	15
2014(H26)	14	49	256	16
2015(H27)	9	61	248	15
2016(H28)	7	77	260	16
2017(H29)	9	71	286	16
2018(H30)	11	76	255	14
2019(R1)	9	77	284	8
2020(R2)	14	86	265	15
2021(R3)	12	92	265	4
2022(R4)	11	72	270	6
2023(R5)	3	59	248	0
2024(R6)	1	71	260	6

データ出所：国土交通省海事局「船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について」

7.5 内航船員の給与に関する統計

内航船員の給与は、国土交通省交通経済統計調査室が統計法（平成 19 年法律第 53 号）に基づく船員労働統計調査規則（昭和 32 年運輸省令第 8 号）に基づいて実施され、年に一度発表している「船員労働統計」の中で発表されている（表 69、表 70）。同統計は船員の報酬、労働時間、雇用などについて実態を明らかにするために毎年調査がなされており、総トン数 20 トン以上の漁船、引き船、官公署船の船舶およびそれ以外のものについて船員数を調べている。漁船と引き船、官公署船はそれぞれ 12 月および 5 月に全数調査が行われるが、それ以外の貨物船などは 6 月に層化無作為抽出による 400 隻ほどのサンプル調査が行われる。また、サンプルは毎年交代されている。貨物船について航海士、機関士、通信士、運航士、事務長および医師の性別と年齢、国籍、経験年数、さらには労働時間と休暇、報酬が記載されている。

表 69：職階別の内航貨物船員の月給（2025 年 6 月調査、単位：円）

			年齢	月間 総労働 時間 (時間)	きまって支給する給与					航海 日当 (円)	その他 の手当 (円)	年間賞 与その他 特別に支 払われた 報酬 (円)	
					定期払いを要する報酬				割増手 当・夜 間割増 (円)				計 (円)
					基本給 (円)	家族 手当 (円)	その他 の手当 (円)	小計 (円)					
船長			56.0	164.0	404,790	9,900	104,377	519,067	43,386	562,453	38,881	65,829	820,386
職 員	航海士	一等	48.5	154.9	368,053	8,947	76,240	453,240	44,643	497,883	31,739	51,460	699,319
		二等	46.9	153.8	349,877	10,280	73,610	433,767	56,475	490,242	24,466	41,701	605,793
		三等	43.7	128.2	314,216	30,000	56,419	400,635	49,679	450,314	16,676	42,262	589,454
	機関長		53.6	157.6	379,682	8,777	82,279	470,738	48,118	518,856	37,826	44,464	765,444
	機関士	一等	43.0	157.1	353,214	3,583	88,205	445,002	55,680	500,682	28,409	47,654	612,358
		二等	40.4	156.5	313,060	7,600	83,249	403,909	51,304	455,213	25,508	47,935	617,409
		三等	41.8	113.8	307,338	-	117,794	425,132	62,108	487,240	13,651	26,553	933,180
部 員	甲板長		43.6	162.5	338,237	7,800	64,115	410,152	32,522	442,674	21,207	32,819	804,935
	甲板手又は 甲板員		33.1	181.3	267,648	13,917	41,037	322,602	27,604	350,206	19,216	43,358	304,431
	操機長		35.3	172.7	230,157	-	60,000	290,157	24,333	314,490	44,000	29,500	799,000
	操機手又は 機関員		46.8	163.8	307,721	-	39,422	347,143	6,222	353,365	30,225	39,857	603,043
	司ちゅう長		52.0	218.7	259,396	3,900	63,432	326,728	73,236	399,964	15,416	55,507	933,983
	調司手又は 調司員		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

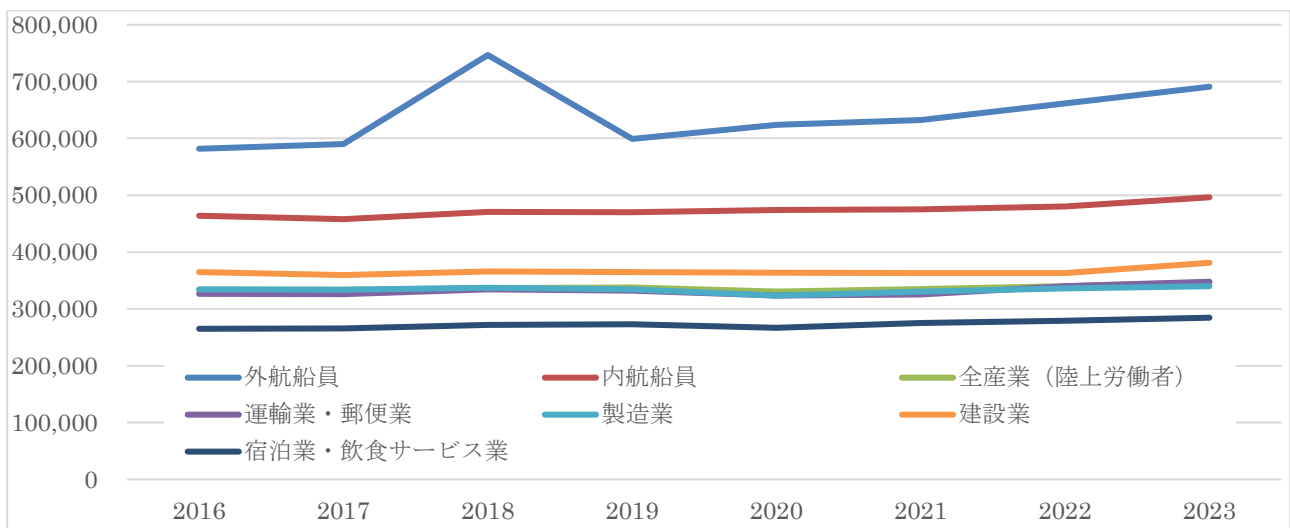
データ出所：国土交通省総合政策局「船員労働統計調査」

表 70：職階別の内航油送船員の月給（2025 年 6 月調査、単位：円）

			年齢	月間 総労働 時間 (時間)	きまって支給する給与					航海 日当 (円)	その他 の手当 (円)	年間賞 与その他 特別に支 払われた 報酬 (円)	
					定期払いを要する報酬				割増手 当・夜 間割増 (円)				計 (円)
					基本給 (円)	家族 手当 (円)	その他 の手当 (円)	小計 (円)					
船長			49.8	165.6	353,254	11,332	133,685	498,271	60,198	558,469	25,943	65,384	1,145,134
職 員	航海士	一等	47.4	147.3	326,377	5,926	111,642	443,945	57,847	501,792	22,302	67,834	866,170
		二等	44.4	151.4	286,986	5,341	107,827	400,154	80,490	480,644	21,208	49,105	785,784
		三等	41.4	170.5	270,579	3,990	128,968	403,537	70,971	474,508	20,690	31,551	848,695
	機関長		51.2	159.2	334,190	10,077	108,016	452,283	51,856	504,139	21,683	63,826	843,093
	機関士	一等	44.3	169.3	287,369	4,200	116,366	407,935	83,549	491,484	24,282	54,717	921,830
		二等	35.6	191.7	262,820	6,000	123,129	391,949	67,946	459,895	20,319	60,194	811,671
		三等	33.2	197.4	257,334	3,900	148,603	409,837	96,505	506,342	24,433	3,360	636,524
部 員	甲板長		47.8	113.5	264,069	-	76,283	340,352	55,707	396,059	10,600	55,407	548,203
	甲板手又は 甲板員		34.1	150.8	241,587	10,243	78,899	330,729	45,917	376,646	18,915	44,734	564,169
	操機長		66.0	37.0	220,000	1,000	185,539	406,539	125,858	532,397	16,743	5,200	1,312,940
	操機手又は 機関員		38.4	165.2	247,156	5,400	94,982	347,538	54,691	402,229	18,912	36,966	481,263
	司ちゅう長		53.1	209.9	287,813	5,070	88,415	381,298	100,266	481,564	18,898	47,823	960,537
	調司手又は 調司員		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

データ出所：国土交通省総合政策局「船員労働統計調査」

また、船員とほかの労働者の給与水準を比較するため、国土交通省海事局では「海事レポート・数字で見る海事」（2017 年版以降）の中で 6 月時点の船員と陸上労働者の給与月額を示している（図 13）。内航船員の給与水準は陸上労働者の水準より高い一方で 2016 年と 2023 年の間で 7.0%の上昇にとどまっている。



出典：国土交通省海事局「海事レポート・数字で見る海事」

- (注) 1 外航船員及び内航船員の賃金額は、船員労働統計（定期払いを要する報酬（基本給や家族手当等）、時間外勤務（超過勤務や夜間割増）及び航海日当の数値）。
- 2 陸上労働者の賃金額は、賃金基本構造統計（きまって支給する現金給与額の企業規模計（10人以上）の数値）。
- 3 船員は、外航船舶及び内航船舶に乗り組む全ての「船長、職員、部員」の計の数値を用いている。
- 4 陸上労働者は、常用労働者のうち短時間労働者を除いた一般労働者の集計結果を用いている。

図 13：船員と陸上労働者の給与（月額）比較（2016～2023 年、単位：円）

8 そのほかの統計

以下に内航輸送需要にかかわる資源販売動向やマクロ経済動向についての統計を示す。

8.1 飼料・肥料の需給に関する統計

国内における飼料の需要と供給については農林水産省大臣官房政策課食料安全保障室が年に一度、「食料需給表」を取りまとめている。食料需給表は、FAO（国際連合食糧農業機関）の作成の手引きに準拠して作成されるもので、農林水産省が作成する同需給表において、飼料の需給は飼料のエネルギー含量を示す TDN トンで示されている（表 71）。近年は 2,500 万 TDN トン程度で推移してきたが、2024 年度においては 2,368 万 TDN トンと 3 年連続で減少した。

表 71：国内における飼料の需給（1995～2024 年度、単位：1,000TDN トン）

年度	需要量	供給量			
		粗飼料	うち国内供給	濃厚飼料	うち国内供給
1995(H7)	27,098	5,912	4,733	21,186	2,239
1996(H8)	26,600	5,811	4,529	20,789	2,227
1997(H9)	26,496	5,761	4,518	20,735	2,152
1998(H10)	26,173	5,709	4,453	20,464	2,104
1999(H11)	26,003	5,595	4,290	20,408	2,039
2000(H12)	25,481	5,756	4,491	19,725	2,179
2001(H13)	25,373	5,573	4,350	19,800	1,995
2002(H14)	25,713	5,663	4,394	20,050	1,948
2003(H15)	25,491	5,387	4,073	20,104	1,897
2004(H16)	25,107	5,565	4,194	19,542	2,182
2005(H17)	25,164	5,485	4,197	19,678	2,214
2006(H18)	25,249	5,500	4,229	19,749	1,967
2007(H19)	25,316	5,546	4,305	19,770	2,120
2008(H20)	24,930	5,536	4,356	19,393	2,090
2009(H21)	25,640	5,393	4,188	20,247	2,155
2010(H22)	25,204	5,369	4,164	19,835	2,122
2011(H23)	24,753	5,268	4,080	19,485	2,358
2012(H24)	24,172	5,225	3,980	18,946	2,206
2013(H25)	23,955	5,485	3,864	18,952	2,281
2014(H26)	23,549	5,003	3,885	18,589	2,536
2015(H27)	23,569	4,960	4,005	18,496	2,536
2016(H28)	23,820	5,073	3,792	18,944	2,593
2017(H29)	24,593	4,877	3,989	19,468	2,496
2018(H30)	24,498	5,125	3,835	19,477	2,362
2019(R1)	24,772	5,021	3,873	19,731	2,375
2020(R2)	24,937	5,041	3,793	19,967	2,337
2021(R3)	25,071	4,997	3,807	20,293	2,641
2022(R4)	25,003	5,008	3,913	19,995	2,649
2023(R5)	23,693	4,779	3,823	18,915	2,474
2024(R6)	23,677	4,808	3,841	18,869	2,359

データ出所：農林水産省大臣官房政策課食料安全保障室「食料需給表」

国内における肥料の消費と生産については FAO（Food and Agriculture Organization of the United Nations; 国連食糧農業機関）が数値を発表している（表 72）。近年は 2010 年代に消費量が大きく減少したほか、生産量もゆるやかな減少傾向が続いている。

表 72：国内における肥料の消費と生産（1995～2023 年、単位：トン）

年度	消費量	輸出量	輸入量	国内生産量
1995(H7)	1,641,100	211,200	1,010,100	1,202,700
1996(H8)	1,563,000	205,500	914,500	1,182,800
1997(H9)	1,509,700	211,500	951,400	1,112,300
1998(H10)	1,418,600	194,600	880,800	1,063,200
1999(H11)	1,438,700	230,200	906,600	1,054,500
2000(H12)	1,452,300	208,200	915,700	984,917
2001(H13)	1,354,000	180,000	1,056,300	1,059,000
2002(H14)	1,294,207	196,397	1,216,133	1,141,166
2003(H15)	1,327,274	200,364	1,171,304	1,073,631
2004(H16)	1,292,188	202,931	1,233,278	1,113,181
2005(H17)	1,293,968	198,124	1,187,099	1,073,387
2006(H18)	1,278,536	191,473	1,136,657	1,060,536
2007(H19)	1,415,218	200,332	1,086,894	1,066,752
2008(H20)	1,016,099	177,677	1,115,200	883,404
2009(H21)	895,270	145,551	611,883	858,162
2010(H22)	1,092,297	187,717	869,913	906,066
2011(H23)	1,062,819	177,221	895,625	847,314
2012(H24)	1,073,496	160,809	905,033	832,868
2013(H25)	1,036,800	162,072	931,847	799,388
2014(H26)	1,069,000	144,229	929,058	741,667
2015(H27)	947,500	137,488	887,176	718,138
2016(H28)	987,500	107,517	868,746	764,077
2017(H29)	1,012,100	131,492	969,632	752,597
2018(H30)	977,500	111,695	953,620	735,710
2019(R1)	934,100	118,258	951,289	713,138
2020(R2)	886,500	109,741	897,051	708,563
2021(R3)	886,500	123,604	913,366	750,804
2022(R4)	886,500	100,897	922,673	666,321
2023(R5)	820,300	104,833	614,333	570,470

データ出所：FAO“FAO STATS”
注：数値は、窒素、りん酸、加里の成分の合計

8.2 紙・板紙需要に関する統計

国内における紙・板紙の国内需要については、日本製紙業連合会が内需＝国内出荷＋輸入±流通在庫増減分という形で国内需要の実績と見通しを発表している。2000年から2025年の間に紙の内需は50.4%、約979万トン減少しており、紙板紙類の需要減の大きな原因となっている。一方で同期間における板紙類の減少は14.3%にとどまっている。

表 73：国内における紙・板紙の需要（2000～2025年、単位：1,000トン）

年	紙	板紙	合計
2000(H12)	19,421	12,713	32,133
2001(H13)	19,171	12,361	31,532
2002(H14)	18,893	12,257	31,150
2003(H15)	18,885	12,309	31,194
2004(H16)	19,324	12,435	31,759
2005(H17)	19,339	12,435	31,774
2006(H18)	19,450	12,485	31,935
2007(H19)	19,251	12,461	31,712
2008(H20)	18,579	12,177	30,756
2009(H21)	16,867	11,046	27,913
2010(H22)	16,804	11,489	28,293
2011(H23)	16,595	11,602	28,197
2012(H24)	16,380	11,366	27,746
2013(H25)	16,162	11,503	27,665
2014(H26)	15,880	11,555	27,434
2015(H27)	15,348	11,517	26,866
2016(H28)	15,037	11,665	26,702
2017(H29)	14,695	11,892	26,587
2018(H30)	14,069	12,029	26,094
2019(R1)	13,574	11,785	25,359
2020(R2)	11,751	11,190	22,941
2021(R3)	11,693	11,611	23,305
2022(R4)	11,368	11,698	23,066
2023(R5)	10,491	11,158	21,649
2024(R6)	10,046	11,030	21,076
2025(R7)	9,634	10,904	20,538

データ出所：日本製紙連合会「紙・板紙内需見通し」

8.3 鉄鋼・原油など資源に関する統計

内航輸送の主要貨物は鉄鋼、セメント、石油製品等の産業基礎物資である。そのため、それらの生産量や販売量の趨勢を知ることは重要となる。また、これらを大量に使用する公共事業や自動車産業の動向も重要となる。

8.3.1 粗鋼生産量（転炉・電炉、見掛消費量）

粗鋼は、転炉（高炉）や電炉などで精錬された鋼で、圧延や鍛造などの加工を経て薄板、厚板、鋼管等の鋼材製品となる。最終的には自動車や電気製品などの耐久消費財や建築材料となることから、粗鋼生産量は内航海運においては重要な指標である。

日本国内における粗鋼の生産データについては日本鉄鋼連盟がウェブサイトにて毎月、「鉄鋼需給統計月報」を発表している。同月報の見掛消費量は生産量＋輸入量－輸出量で計算される。それによれば、粗鋼生産量は2007年の1億2,020万トン进行ピークに減少傾向にあり、2025年には8,068万トンであった。見掛消費量も2007年の8,628万トン进行ピークに減少傾向にあり、2025年には5,445万トンであった。

世界の鉄鋼需要は新興国を中心に伸びる傾向にあるが、中国を中心に需要を上回る勢いで生産能力が向上しており、鉄鋼市場は世界的に供給過剰構造となっている。日本における高炉メーカーも生産拠点を集約・縮小させる傾向にあり、将来的には鉄鋼輸送船の動向に影響を与える可能性がある。

表 74：粗鋼生産量（転炉・電炉、見掛消費量の推移（2000～2025 年、単位：1,000 トン）

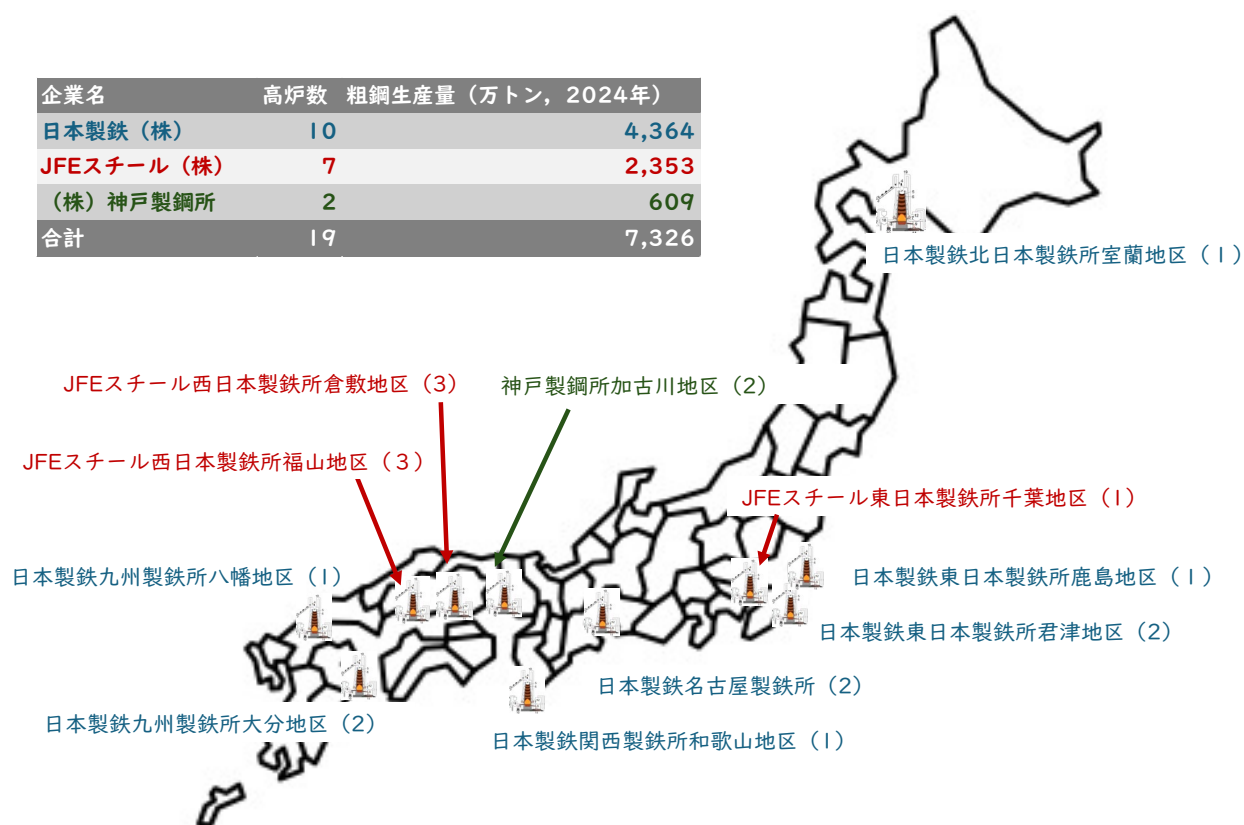
年	生産			輸入	輸出	見掛消費量
	合計	転炉	電炉			
2000(H12)	106,444	75,784	30,660	5,564	31,447	80,561
2001(H13)	102,866	74,442	28,424	4,499	32,367	74,998
2002(H14)	107,745	78,533	29,212	3,585	38,553	72,777
2003(H15)	110,510	81,355	29,155	3,691	37,142	77,059
2004(H16)	112,720	82,956	29,764	4,726	38,323	79,123
2005(H17)	112,470	83,627	28,843	5,823	35,200	83,093
2006(H18)	116,230	85,965	30,265	5,036	37,986	83,280
2007(H19)	120,200	89,242	30,958	5,380	39,303	86,277
2008(H20)	118,740	89,238	29,502	5,079	40,751	83,068
2009(H21)	87,530	68,337	19,193	3,519	35,884	55,165
2010(H22)	109,599	85,756	23,843	5,099	46,581	68,117
2011(H23)	107,601	82,743	24,858	6,352	44,232	69,721
2012(H24)	107,232	82,307	24,925	6,559	44,974	68,817
2013(H25)	110,595	85,680	24,915	6,294	46,049	70,840
2014(H26)	110,666	84,987	25,679	7,736	44,961	73,441
2015(H27)	105,134	81,081	24,053	6,832	44,416	67,550
2016(H28)	104,775	81,513	23,262	6,951	44,333	67,393
2017(H29)	104,661	79,343	25,318	7,174	41,477	70,358
2018(H30)	104,319	78,230	26,088	6,956	39,731	71,544
2019(R1)	99,284	74,983	24,303	7,470	36,667	70,087
2020(R2)	83,186	62,047	21,140	6,060	34,158	55,089
2021(R3)	96,336	71,945	24,391	6,363	37,450	65,249
2022(R4)	89,238	65,403	23,835	6,227	35,160	60,304
2023(R5)	86,999	64,167	22,832	6,679	35,454	58,224
2024(R6)	84,009	61,957	22,052	7,102	34,375	56,736
2025(R7)	80,671	59,831	20,840	6,635	32,871	54,436

データ出所：日本鉄鋼連盟「鉄鋼需給統計月報」

8.3.2 高炉の地域分布

日本国内における粗鋼生産の4分の3を占める高炉で、2025年4月時点で稼働中のものは日本製鉄10基、JFEスチール7基、神戸製鋼所2基、合計19基である。

また、国内では高炉各社の設備投資額が2007～2008年をピークに減少傾向にあり、生産拠点の集約と集約先の設備強化を図っている。主な休止の動きとしては、日本製鉄では、東日本製鉄所君津地区の第三高炉（2016年3月休止）、関西製鉄所和歌山地区の第5高炉（2019年1月休止）、第一高炉（2020年4月休止）、瀬戸内製鉄所の第二高炉（2020年2月休止）、第一高炉（2021年9月休止）、九州製鉄所八幡地区の小倉第二高炉（2020年7月休止）、JFEスチールでは2023年度に東日本製鉄所京浜地区の第二高炉（2023年9月休止）、神戸製鋼所では神戸製鉄所の第三高炉（2017年10月休止）といったものがある。ほかに日本製鉄は2024年度末に東日本製鉄所鹿島地区の第三高炉を休止した。今後も高炉の減少は続く見込みである。JFEスチールは西日本製鉄所福山地区の高炉1基を2027年度に休止する予定であり、日本製鉄は九州製鉄所八幡地区の高炉1基を2029年度に電炉に転換する予定である。



データ出所：Worldsteel および各種報道より作成

図 14：高炉メーカーの製鉄所分布図

8.3.3 ガソリン・石油製品の国内販売量

ガソリンを含む石油製品の国内販売量のデータは、経済産業省が月次でデータをまとめており、「石油統計」として発表している。石油製品の販売量は近年減少傾向にあり、2025年の燃料油の販売量は2003年と比べて43.6%減少している。後述する石油元売り会社の再編動向と合わせて将来的には油送船の輸送動向に影響を与える可能性がある。

表 75：ガソリン・石油製品の国内販売量（2003～2025年、単位：1,000kl）

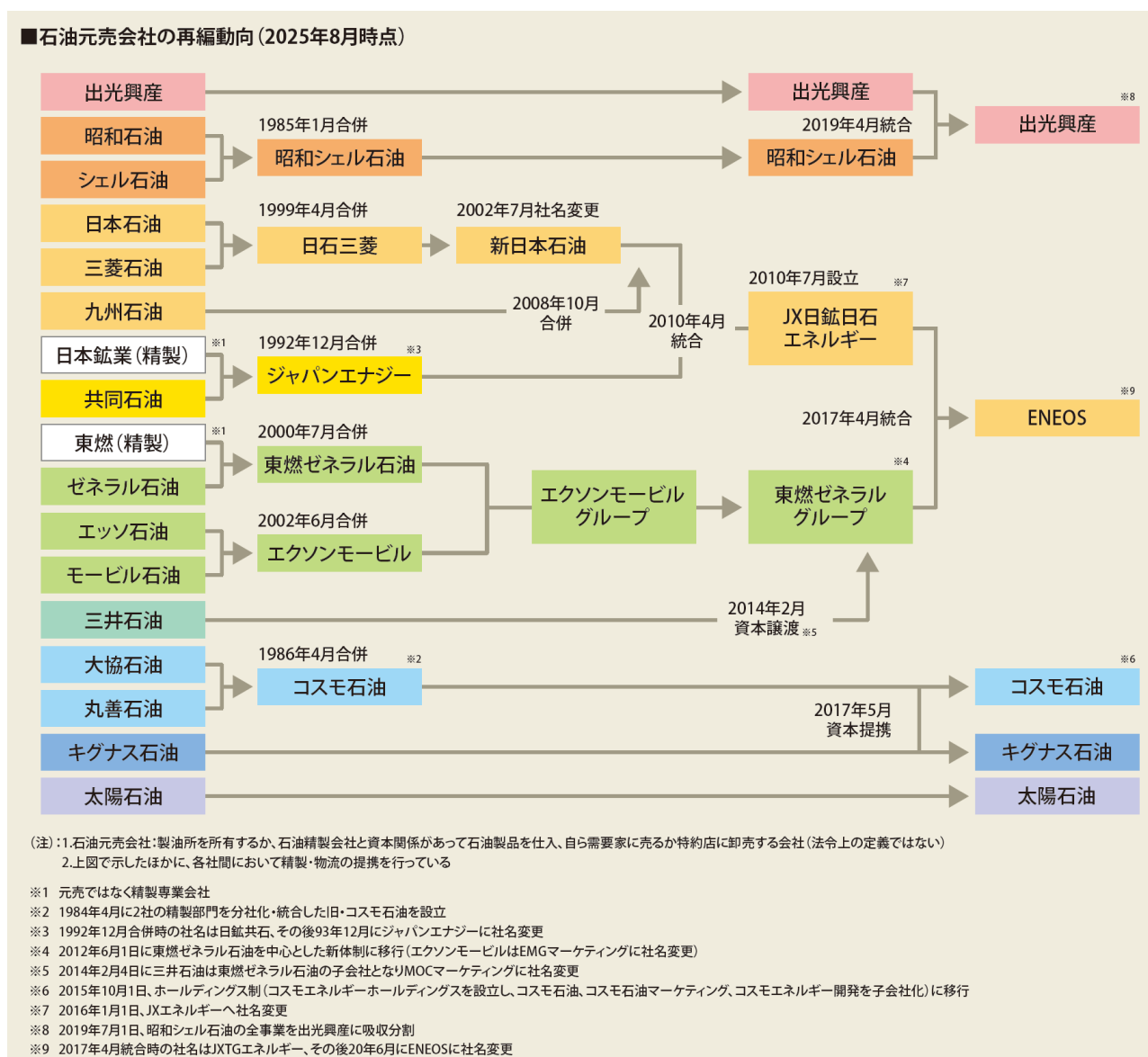
年	ガソリン	ナフサ	ジェット燃料油	灯油	軽油	重油	A重油	B・C重油	燃料油
2003(H15)	60,078	49,092	4,527	29,752	38,295	61,825	29,968	31,857	243,569
2004(H16)	61,220	48,414	4,838	27,411	38,079	56,308	29,189	27,118	236,269
2005(H17)	61,616	49,541	4,905	29,539	37,449	55,231	28,648	26,583	238,280
2006(H18)	60,840	49,647	5,432	26,323	36,779	49,918	25,279	24,639	228,939
2007(H19)	59,805	49,310	5,829	23,006	35,938	45,322	21,676	23,646	219,210
2008(H20)	57,247	45,330	5,761	20,972	34,246	44,115	19,094	25,021	207,670
2009(H21)	57,447	44,485	5,337	20,104	32,247	33,776	16,207	17,568	193,396
2010(H22)	58,368	47,385	5,432	20,240	33,057	32,727	15,626	17,101	197,209
2011(H23)	56,864	44,646	4,306	19,376	32,658	35,257	14,627	20,631	193,107
2012(H24)	57,094	42,822	3,965	19,939	33,402	43,311	14,299	29,012	200,534
2013(H25)	55,234	45,336	4,874	18,010	33,753	35,988	13,428	22,559	193,196
2014(H26)	53,608	43,666	5,215	17,214	33,789	31,732	12,737	18,995	185,224
2015(H27)	53,113	46,560	5,407	15,878	33,665	27,309	11,832	15,476	181,933
2016(H28)	52,849	44,614	5,295	16,343	33,372	25,794	12,170	13,624	178,266
2017(H29)	51,904	45,948	5,243	16,666	33,664	22,174	11,517	10,657	175,599
2018(H30)	50,999	43,330	4,848	15,358	33,852	21,393	11,346	10,029	169,779
2019(R1)	49,651	43,769	5,199	14,355	33,977	18,365	10,621	7,744	165,316
2020(R2)	46,052	40,055	3,245	14,075	32,037	16,252	10,028	6,224	151,715
2021(R3)	44,768	42,791	3,175	13,509	32,140	17,833	10,000	7,833	154,215
2022(R4)	44,781	37,985	3,806	13,039	32,039	20,155	10,527	9,628	151,805
2023(R5)	44,624	36,785	4,319	11,906	31,391	17,802	10,063	7,738	146,827
2024(R6)	43,815	34,653	4,315	11,135	30,829	9,705	9,705	5,106	139,557
2025(R7)	43,577	34,206	4,169	11,199	30,606	9,299	9,299	4,390	137,445

データ出所：経済産業省「石油統計」、石油連盟ウェブサイト

8.3.4 石油元売り会社の再編動向と製油所の所在地

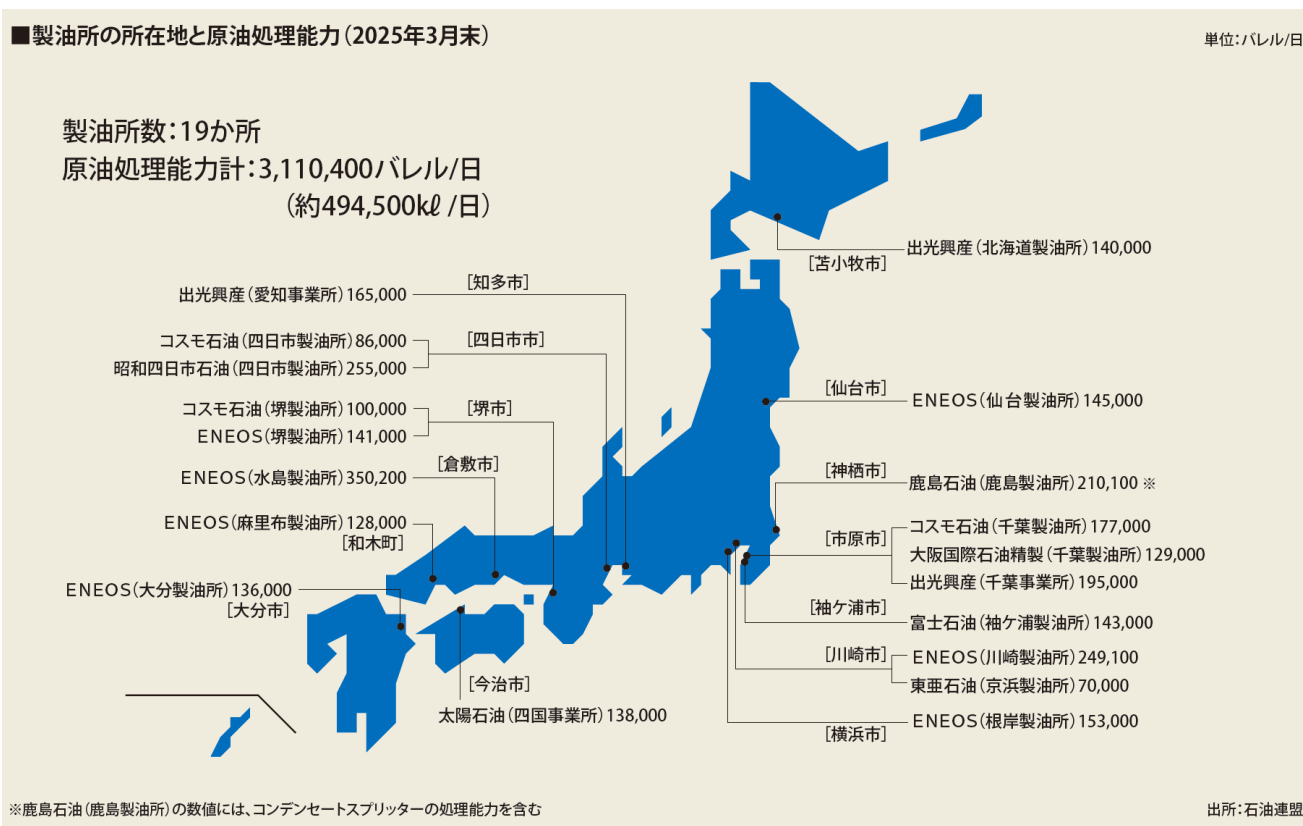
石油元売り会社は、かつて 20 社ほどが割拠していた。しかし、オイルショックや規制緩和の後、メジャーの世界的な再編の流れや、特石法廃止後の国内石油業界の競争激化などを背景に、日本においても、石油精製・元売会社の再編に向けた動きが活発化し始めた。端緒となったのは 1999 年 4 月の日本石油と三菱石油の合併で、以降、過去にない規模とスピードで再編が進んだ（図 15）。2019 年 4 月には現在の 5 社（ENEOS、出光興産、コスモエネルギーホールディングス、キグナス石油、太陽石油）に集約された。再編によって、重複する製油所の統廃合、販売網の効率化が進み、内航タンカーの輸送にも影響を与える可能性がある。国内の製油所は全て沿岸部に所在しており（図 16）、その数は 24 年度末時点で 19 か所（原油処理能力 311 万バレル／日）である。石油製品の需要が減少し続ける中、製油所の数、原油処理能力も減少傾向で推移している。

なお、ここには上がっていないが、総合商社が元売り会社と仕入・販売契約を締結した自社系の石油販売会社を通じてガソリン・灯油・経油などの販売に間接的に関与している。伊藤忠エネクス、三菱商事エネルギーなどが商社系石油販売会社の例として挙げられる。



出典：石油連盟「今日の石油産業 2025」

図 15：石油元売会社の再編動向（2025 年 8 月現在）



出典:石油連盟「今日の石油産業 2025」より作成

図 16: 製油所の所在地と原油処理能力(2025 年 3 月現在)

8.3.5 公共事業費・建設投資の推移

公共事業関係費については、財務省や国土交通省などが各種資料で取りまとめている(表 76、図 17)。公共事業関係費は治水治水対策、道路整備、港湾空港鉄道等整備、住宅都市環境整備、講演水道廃棄物処理等、農林水産基盤整備、社会資本総合整備といった項目に分かれており、国土交通省など様々な官庁に予算が計上される。予算ベースの公共事業費は減少傾向にあり、2024 年度の公共事業関係費は 8.4 兆円で、1998 年度の 13.0 兆円から見ると 35.7%の減少となっている。

また、国内における建設市場の規模とその構造を明らかにすることを目的として、国土交通省は 1960 年度から毎年度、建設投資見通しを作成している。この数字は、政府および民間による建築、土木投資の規模を表している(表 76)。近年、建築投資額、土木投資額いずれも増加傾向である。

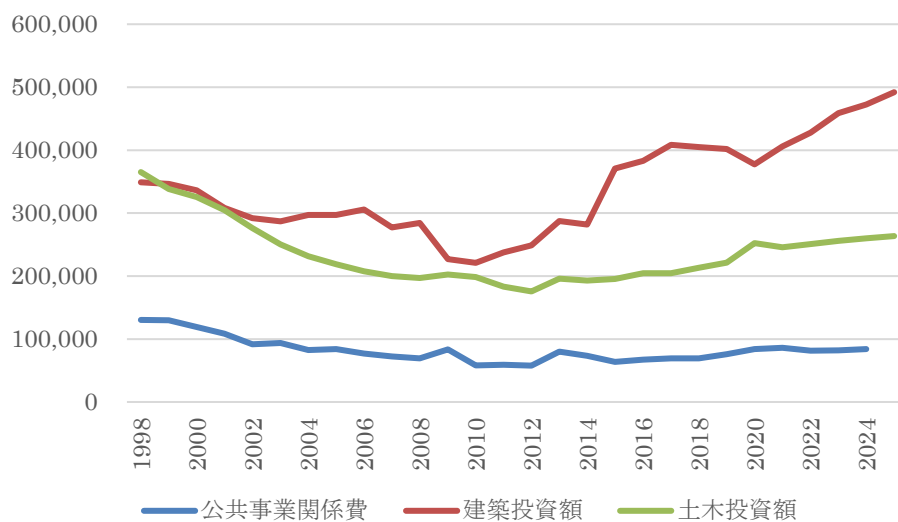
公共事業や建設投資の変動は、建設資材の需要を変えるため、セメントや石灰石の荷動き、さらにはセメント専用船、石灰石専用船の輸送動向に影響を与える可能性がある。

表 76：公共事業関係費（決算ベース）、建設投資額の推移（決算ベース、1998～2025 年度、単位：億円）

年度	公共事業関係費	建築投資額	うち政府	土木投資額	うち政府
1998(H10)	130,342	349,115	48,775	365,154	291,155
1999(H11)	129,723	346,535	45,442	338,504	273,937
2000(H12)	119,096	336,189	40,004	325,759	259,597
2001(H13)	108,201	308,061	36,145	304,814	245,786
2002(H14)	91,621	291,986	35,073	276,415	224,101
2003(H15)	93,588	286,692	31,508	250,188	203,001
2004(H16)	82,357	296,953	23,843	231,293	184,439
2005(H17)	83,905	297,142	20,527	218,534	169,211
2006(H18)	77,089	305,836	20,447	207,445	157,518
2007(H19)	72,571	277,194	19,507	199,767	149,956
2008(H20)	69,209	284,428	20,670	197,089	146,507
2009(H21)	83,532	226,902	22,116	202,747	157,232
2010(H22)	58,028	220,991	22,096	198,291	157,724
2011(H23)	59,148	237,753	23,384	183,386	139,939
2012(H24)	57,760	248,888	27,291	175,605	133,207
2013(H25)	79,752	287,243	33,224	195,754	150,460
2014(H26)	73,208	281,899	41,536	193,042	144,568
2015(H27)	63,779	370,916	56,087	195,552	145,961
2016(H28)	67,097	383,061	55,811	204,338	154,051
2017(H29)	69,116	408,592	61,736	204,659	156,064
2018(H30)	69,135	404,856	57,041	213,415	158,869
2019(R1)	76,096	401,817	57,499	221,463	167,303
2020(R2)	84,135	405,300	63,700	248,300	180,600
2021(R3)	86,000	405,812	58,382	245,847	176,742
2022(R4)	81,264	427,717	59,948	250,761	178,975
2023(R5)	82,042	458,900	68,700	255,800	175,400
2024(R6)	83,868	472,300	74,100	259,800	176,300
2025(R7)	—	492,000	74,600	263,700	177,500

データ出所：財務省「決算の説明」、国土交通省「建設投資見通し」

※建設投資額、土木投資額の 2023 年度以降は見込み



データ出所：財務省「決算の説明」、国土交通省「建設投資見通し」 ※建設投資額、土木投資額の 2023 年度以降は見込み

図 17：公共事業関係費（決算ベース）、建設投資額の推移（1998～2025 年度、単位：億円）

8.3.6 セメントの国内需要

セメントの国内需要は一般社団法人セメント協会が毎月データを取りまとめて発表しており、同協会のウェブサイトから 2010 年以降のデータを入手できる。国内需要は公共事業の減少を受けて減少傾向が続いており、2024 年度の国内需要量は 2000 年度の 45.7%にとどまっている。セメント、石灰石の需要減はセメント、石灰石専用船だけではなく、車扱の鉄道貨物輸送量を減らす大きな要因となっている。

表 77：セメントの国内販売量、輸入量と国内需要量²⁷（2000～2024 年度、単位：1,000 トン）

年度	国内販売量	輸入量	国内需要量
2000(H12)	70,250	1,286	71,435
2001(H13)	66,766	1,065	67,811
2002(H14)	62,740	774	63,514
2003(H15)	58,856	831	59,687
2004(H16)	56,741	828	57,569
2005(H17)	58,152	937	59,089
2006(H18)	57,968	1,185	58,985
2007(H19)	54,575	938	55,506
2008(H20)	49,164	924	50,087
2009(H21)	41,976	756	42,732
2010(H22)	41,040	574	41,614
2011(H23)	41,912	738	42,650
2012(H24)	43,754	822	44,577
2013(H25)	46,953	752	47,705
2014(H26)	45,048	503	45,551
2015(H27)	42,347	320	42,668
2016(H28)	41,497	280	41,777
2017(H29)	41,701	175	41,876
2018(H30)	42,499	91	42,589
2019(R1)	40,948	22	40,970
2020(R2)	38,650	20	38,670
2021(R3)	37,872	10	37,882
2022(R4)	37,265	16	37,281
2023(R5)	34,562	15	34,577
2024(R6)	32,632	23	32,655

データ出所：セメント協会ウェブサイト「セメント需給実績」

²⁷ 国内需要量は国内販売量+輸入量で定義されているが、メーカーが直接輸入したセメントのダブルカウントを除外しているため、国内販売量と輸入量の合計が国内需要量と一致していないことがある。

8.3.7 石灰石の国内需要

石灰石の国内出荷・生産量は石灰石鉱業協会が毎月データを取りまとめて発表しており、同協会のウェブサイトから 1970 年度以降のデータを入手できる。セメントと同様、公共事業の減少を受けて国内需要は減少傾向が続いており、2024 年度の国内出荷量は 2000 年度の 61.2%にとどまっている。減少分の半分はセメント向けの出荷減によるものである。

表 78：石灰石の国内生産量、出荷量と用途別出荷量（2000～2024 年度、単位：1,000 トン）

年度	石灰石 国内生産量	出荷量	うちセメント	うちコン骨材	うち道路用	うち鉄鋼	うち石灰	その他 国内出荷
2000(H12)	184,750	189,713	86,540	36,918	12,610	23,029	10,217	20,399
2001(H13)	181,040	185,499	82,807	36,429	10,847	20,112	9,998	22,838
2002(H14)	168,534	174,077	80,061	35,764	9,097	20,431	10,103	16,452
2003(H15)	163,525	168,974	79,280	34,398	8,893	22,391	10,687	10,707
2004(H16)	161,207	166,126	76,522	33,516	7,887	20,956	11,230	13,185
2005(H17)	166,097	170,900	79,208	34,500	7,588	21,517	11,341	13,062
2006(H18)	168,075	171,847	78,608	35,883	7,083	21,700	11,718	13,450
2007(H19)	163,773	167,248	75,926	33,930	6,363	22,820	12,007	12,962
2008(H20)	150,226	155,341	71,931	31,915	5,287	20,854	10,751	11,686
2009(H21)	132,264	131,870	60,996	28,214	4,071	18,408	9,048	7,967
2010(H22)	134,209	134,736	58,843	29,108	4,183	20,618	10,263	7,866
2011(H23)	135,437	134,763	59,085	29,604	4,085	19,111	9,486	8,922
2012(H24)	140,930	140,026	60,103	31,582	4,341	19,478	9,186	10,500
2013(H25)	148,819	148,678	63,069	34,570	4,118	21,053	10,081	10,953
2014(H26)	147,626	147,620	63,360	32,298	3,795	21,230	10,435	11,537
2015(H27)	142,745	142,552	61,758	30,815	3,203	19,930	9,950	11,815
2016(H28)	139,139	139,580	61,157	29,729	3,416	19,404	10,387	10,634
2017(H29)	140,971	141,683	62,620	30,397	3,527	18,902	10,638	10,594
2018(H30)	142,730	142,907	62,526	31,896	3,437	19,147	10,661	10,069
2019(R1)	138,020	138,080	60,881	30,241	3,163	18,922	10,075	9,276
2020(R2)	129,164	129,552	58,152	28,421	2,911	15,756	8,990	9,054
2021(R3)	132,693	132,164	57,191	28,484	2,774	18,694	9,771	9,322
2022(R4)	126,688	125,956	53,592	28,959	2,540	17,279	8,892	9,063
2023(R5)	118,946	118,233	48,942	27,754	2,246	16,981	8,297	8,247
2024(R6)	116,408	116,125	47,805	26,768	2,224	16,585	7,933	8,394

データ出所：石灰石鉱業協会ウェブサイト

8.3.8 砕石の生産量

砕石の国内需要は、直接入手ができるデータがなく、経済産業省が砕石等動態統計調査を四半期に一度データを取りまとめて発表してきた。同調査のページからは1998年以降のデータを入手できる。ただし、この砕石等動態統計調査は2019年12月をもって終了している。景気低迷や公共事業の減少などの要因により、国内需要は減少傾向が続いており、2019年の国内需要量は2000年度の45.5%にとどまっている。

2020年以降は日本砕石協会が同様の調査を引き継ぎ、会員企業等からの報告を取りまとめている。生産量の数値が2020年以降激減しているが、回答事業者数が減少傾向にあり、この減少のうちどの程度がそもそもの減少トレンドによるものかは精査が必要である。

表 79：砕石・再生骨材生産量（2000～2025 年度、単位：1,000 トン）

年度	合計	道路用	コンクリート用	その他用
2000(H12)	351,727	158,777	147,689	45,261
2001(H13)	336,460	143,678	139,292	53,491
2002(H14)	307,493	131,119	133,082	43,292
2003(H15)	288,951	121,980	129,400	37,572
2004(H16)	264,835	110,392	123,484	30,959
2005(H17)	263,270	102,565	128,987	31,718
2006(H18)	259,875	96,375	131,058	32,443
2007(H19)	226,799	77,455	122,121	27,223
2008(H20)	199,936	66,458	110,437	23,041
2009(H21)	175,556	63,367	92,394	19,796
2010(H22)	170,849	57,920	92,186	20,744
2011(H23)	169,687	58,129	93,654	17,904
2012(H24)	176,182	59,326	98,458	18,397
2013(H25)	187,539	62,571	106,065	18,903
2014(H26)	182,517	61,400	102,020	19,098
2015(H27)	171,320	56,545	96,057	18,717
2016(H28)	165,188	54,280	93,809	17,099
2017(H29)	170,258	57,200	95,898	17,160
2018(H30)	173,837	56,653	99,554	17,631
2019(R1)	168,313	57,325	96,868	17,105
2020(R2)	83,802	31,115	43,369	9,318
2021(R3)	70,681	24,113	38,303	8,265
2022(R4)	61,054	20,459	33,741	6,854
2023(R5)	51,594	17,080	28,561	5,953
2024(R6)	44,475	14,315	25,158	5,002
2025(R7)	37,609	11,992	21,788	3,829

データ出所：経済産業省「砕石等動態統計調査」（2000年～2019年）、
日本砕石協会「砕石動態調査」（2020年以降）

注：2000年～2018年は年度の数値、2019年以降は暦年の数値

8.3.9 国内自動車販売台数

自動車の国内販売台数は自動車専用船の輸送量に影響を与える可能性がある。当該データは一般社団法人日本自動車工業会が毎月データを取りまとめて発表しており、同協会のウェブサイトから 1993 年以降のデータを入手できる。自動車、および生産部品は内航輸送でも主要貨物の一つである。しかしながら国内販売はトラックを中心に需要の減少に直面しており、ピークの 1996 年と 2025 年を比べると国内販売の減少 251 万台のうちトラックの販売減は半分以上の 167 万台を占めている。

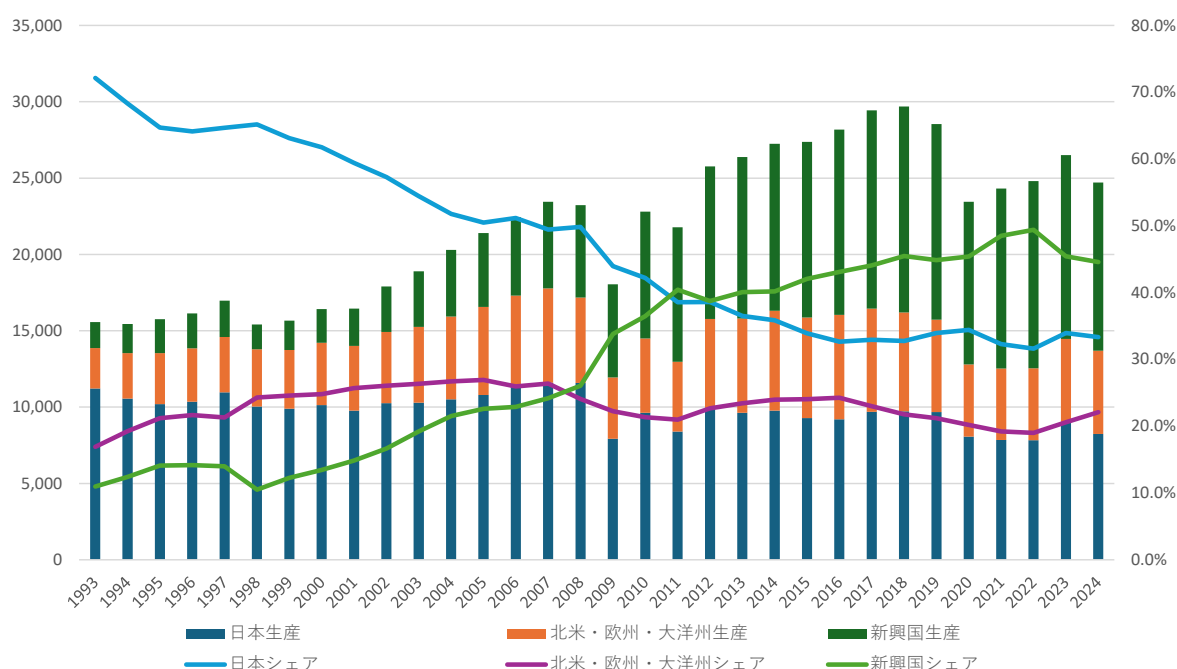
表 80：国内自動車販売台数（1993～2025 年、単位：台）

年	乗用車	トラック	バス	全車種合計
1993(H5)	4,199,451	2,248,803	19,025	6,467,279
1994(H6)	4,210,168	2,298,685	17,843	6,526,696
1995(H7)	4,443,906	2,403,825	17,303	6,865,034
1996(H8)	4,668,728	2,391,790	17,227	7,077,745
1997(H9)	4,492,006	2,217,257	15,763	6,725,026
1998(H10)	4,093,148	1,772,136	14,141	5,879,425
1999(H11)	4,154,084	1,692,654	14,478	5,861,216
2000(H12)	4,259,872	1,686,599	16,571	5,963,042
2001(H13)	4,289,683	1,600,856	15,932	5,906,471
2002(H14)	4,441,354	1,334,380	16,359	5,792,093
2003(H15)	4,715,920	1,091,055	21,203	5,828,178
2004(H16)	4,768,131	1,067,104	18,147	5,853,382
2005(H17)	4,748,409	1,085,904	17,754	5,852,067
2006(H18)	4,641,732	1,080,174	17,600	5,739,506
2007(H19)	4,400,299	937,732	15,617	5,353,648
2008(H20)	4,227,643	839,259	15,333	5,082,235
2009(H21)	3,923,741	672,943	12,572	4,609,256
2010(H22)	4,212,267	731,094	12,775	4,956,136
2011(H23)	3,524,788	674,780	10,651	4,210,219
2012(H24)	4,572,332	785,450	11,938	5,369,720
2013(H25)	4,562,282	801,975	11,256	5,375,513
2014(H26)	4,699,591	851,314	11,983	5,562,888
2015(H27)	4,215,889	817,234	13,387	5,046,510
2016(H28)	4,146,458	808,302	15,498	4,970,258
2017(H29)	4,386,377	832,195	15,593	5,234,165
2018(H30)	4,391,160	867,205	13,702	5,272,067
2019(R1)	4,301,091	880,539	13,586	5,195,216
2020(R2)	3,809,981	779,300	9,334	4,598,615
2021(R3)	3,675,698	765,762	6,880	4,448,340
2022(R4)	3,448,297	747,543	5,480	4,201,320
2023(R5)	3,691,156	717,615	7,476	4,416,247
2024(R6)	3,725,200	686,197	10,097	4,421,494
2025(R7)	3,836,380	719,491	9,906	4,565,777

データ出所：日本自動車工業会ウェブサイト

8.3.10 日本の自動車メーカーの日本・先進国・新興国の自動車生産台数と比率

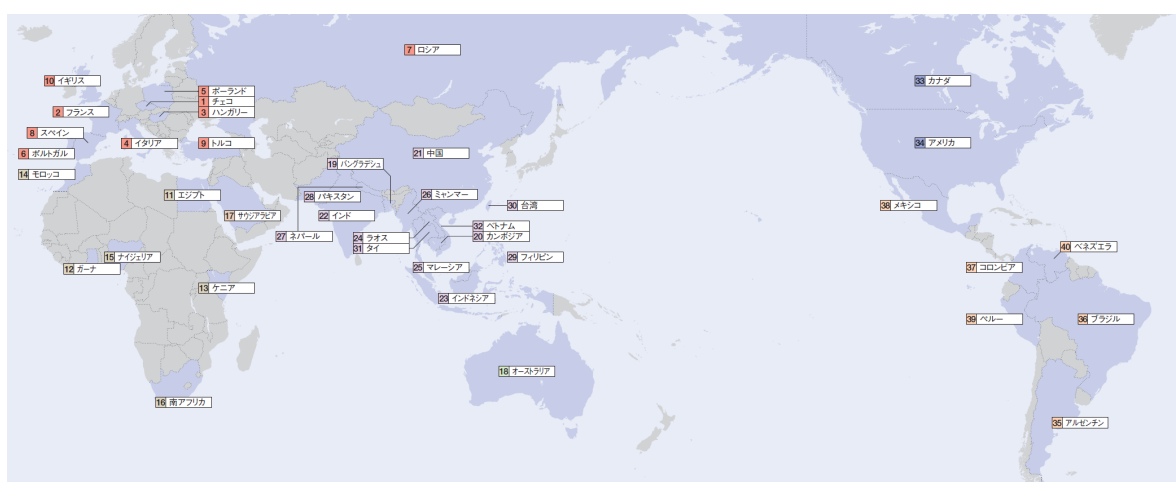
自動車の海外生産台数は一般社団法人日本自動車工業会が毎年データを取りまとめて発表しており、同協会のウェブサイトから 1985 年以降のデータを入手できる。自動車、および生産部品は内航輸送でも主要貨物の一つである。日本の自動車メーカーによる海外生産は 2000 年代初めまで、北米を中心とした先進国で拡大し、新興国需要の高まりを受けて、アジア中心に海外生産が拡大している（図 18）。2025 年時点で日系自動車メーカーの現地生産工場（四輪車、二輪車、部品工場の合計は欧州で 21、アフリカ、中近東で 25、アジア、大洋州で 210、北米で 33、中南米で 38、世界合計で 327 ある。今後も輸出減が自動車専用船の輸送量に影響を与える可能性がある（図 19）。



データ出所：日本自動車工業会ウェブサイト

図 18：日本の自動車メーカーの日本・先進国・新興国の自動車生産台数と比率

(1993～2024 年、単位：1,000 台（左軸、%（右軸））



出典：日本自動車工業会ウェブサイト

図 19：日系自動車メーカーの海外生産国／地域（2025 年 3 月現在）

8.4 マクロ経済・地域経済に関する統計

内航輸送の需要にかかわってくる主なマクロ経済指標としては、実質一人当たり GDP、人口といったものが挙げられる。これら指標は実際に日本に住む人間がどの程度モノを買ったり作ったりする規模を持っているか、最終財である雑貨や製品などに対する需要と強く関連しているためである。さらに地域的、分野的にみると県内総生産や商業動態の動向も大きな判断材料となる。

8.4.1 実質一人当たり GDP

一人当たり GDP（国内総生産）は一人当たりが1年間に稼ぐ付加価値を示す指標であり、一人当たり所得の代替的な指標となる。「実質」は物価変動の影響を取り除いていることを意味している。IMF（国際通貨基金）は半年に一度（通常は4月と10月）²⁸、各国の経済指標とその見通しを更新して発表している（表 81）。

通常は5年先までの予測値が発表されており、それによると2026年以降は、日本の一人当たり GDP は1.2%成長になることが予測されている。一人当たり GDP はモノの消費にも影響を与えるため、内航輸送の動向を見るための判断材料の一つになる。

表 81：日本の実質一人あたり GDP（2000～2031 年、単位：円、%、購買力平価ドル）

年	一人当たり 実質 GDP	成長率	一人当たり実質 GDP (購買力平価ドル換算)	年	一人当たり 実質 GDP	成長率	一人当たり実質 GDP (購買力平価ドル換算)
2000(H12)	3,945,449	2.8%	39,945	2016(H28)	4,464,968	0.7%	45,205
2001(H13)	3,947,310	0.0%	39,964	2017(H29)	4,545,119	1.8%	46,016
2002(H14)	3,942,355	-0.1%	39,914	2018(H30)	4,592,114	1.0%	46,492
2003(H15)	3,989,433	1.2%	40,390	2019(R1)	4,587,907	-0.1%	46,450
2004(H16)	4,070,539	2.0%	41,212	2020(R2)	4,404,374	-4.0%	44,591
2005(H17)	4,145,204	1.8%	41,968	2021(R3)	4,574,328	3.9%	46,312
2006(H18)	4,209,491	1.6%	42,618	2022(R4)	4,651,149	1.7%	47,090
2007(H19)	4,281,871	1.7%	43,351	2023(R5)	4,706,510	1.2%	47,650
2008(H20)	4,234,076	-1.1%	42,867	2024(R6)	4,717,539	0.2%	47,762
2009(H21)	3,987,170	-5.8%	40,368	2025(R7)	4,797,039	1.7%	48,567
2010(H22)	4,150,673	4.1%	42,023	2026(R8)	4,856,514	1.2%	49,169
2011(H23)	4,134,693	-0.4%	41,861	2027(R9)	4,913,130	1.2%	49,742
2012(H24)	4,212,068	1.9%	42,644	2028(R10)	4,971,533	1.2%	50,334
2013(H25)	4,303,588	2.2%	43,571	2029(R11)	5,031,082	1.2%	50,936
2014(H26)	4,349,855	1.1%	44,039	2030(R12)	5,092,397	1.2%	51,557
2015(H27)	4,433,104	1.9%	44,882	2031(R13)	5,155,217	1.2%	52,193

データ出所：International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, October 2024

²⁸ 日本を含む一部の国については3か月に一度データを更新している。

8.4.2 日本の将来推計人口（2023 年推計）

日本の将来推計人口は、全国の将来の出生、死亡、ならびに国際人口移動について仮定を設け、これらに基づいて日本の将来の人口規模の推移を推計したものである。国立社会保障・人口問題研究所が 2020 年国勢調査をもとに最新版を 2023 年 4 月に公表した（表 82）。

同調査は 50 年後の 2070 年まで推計を行っている²⁹。もっとも参考とされる「死亡中位」「出生中位」の推計値では 2040 年には 2020 年より人口の 10.6%の減少が推計されている。経済規模は人口規模に大きく影響されるため、内航輸送の動向を見る判断材料の一つになる。

表 82：総人口の各推計値（2020～2040 年、単位：1,000 人）

年	死亡中位仮定			死亡高位仮定			死亡低位仮定		
	出生中位	出生高位	出生低位	出生中位	出生高位	出生低位	出生中位	出生高位	出生低位
2020(R2)	126,146	126,146	126,146	126,146	126,146	126,146	126,146	126,146	126,146
2021(R3)	125,527	125,599	125,460	125,427	125,500	125,361	125,619	125,692	125,553
2022(R4)	124,978	125,143	124,827	124,745	124,910	124,594	125,196	125,361	125,045
2023(R5)	124,408	124,663	124,173	124,054	124,309	123,819	124,742	124,997	124,507
2024(R6)	123,844	124,194	123,521	123,378	123,728	123,055	124,285	124,636	123,962
2025(R7)	123,262	123,713	122,848	122,692	123,143	122,278	123,804	124,255	123,389
2026(R8)	122,661	123,216	122,150	121,995	122,550	121,484	123,297	123,853	122,786
2027(R9)	122,044	122,709	121,433	121,288	121,953	120,677	122,768	123,433	122,157
2028(R10)	121,414	122,193	120,698	120,575	121,355	119,860	122,220	123,000	121,504
2029(R11)	120,771	121,671	119,947	119,856	120,755	119,032	121,654	122,554	120,829
2030(R12)	120,116	121,140	119,180	119,129	120,153	118,194	121,070	122,095	120,133
2031(R13)	119,448	120,602	118,396	118,395	119,549	117,345	120,468	121,623	119,417
2032(R14)	118,766	120,054	117,597	117,653	118,941	116,484	119,849	121,137	118,679
2033(R15)	118,071	119,497	116,781	116,902	118,327	115,612	119,211	120,638	117,921
2034(R16)	117,362	118,929	115,950	116,140	117,706	114,728	118,556	120,124	117,143
2035(R17)	116,639	118,350	115,103	115,369	117,079	113,833	117,883	119,594	116,346
2036(R18)	115,902	117,759	114,242	114,587	116,443	112,928	117,192	119,050	115,531
2037(R19)	115,152	117,157	113,367	113,797	115,801	112,012	116,485	118,491	114,699
2038(R20)	114,391	116,545	112,480	112,998	115,150	111,088	115,763	117,918	113,852
2039(R21)	113,619	115,922	111,583	112,192	114,494	110,158	115,027	117,331	112,991
2040(R22)	112,837	115,290	110,678	111,380	113,831	109,222	114,278	116,732	112,117

データ出所：国立社会保障・人口問題研究所ウェブサイト

²⁹ 参考として 2120 年までの推計値も公表している。

8.4.3 県内総生産

県内総生産は、日本の国民経済計算に準拠して計算された都道府県レベルの経済活動状況の推計である。作成主体は、各都道府県と政令指定都市であり、内閣府が最新の値を取りまとめて発表している。年度ベースのデータであり、現在においてすべての都道府県の数値が出揃っているのは最新で2022年度である。

表 83：各県の県内総生産（2015～2022 年度、単位：10 億円）

年度(元号)	2015(H27)	2016(H28)	2017(H29)	2018(H30)	2019(R1)	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)
北海道	19,967	20,056	20,523	20,608	20,822	20,076	20,541	20,889
青森県	4,582	4,605	4,560	4,477	4,522	4,454	4,465	4,439
岩手県	4,681	4,733	4,853	4,889	4,820	4,713	4,701	4,797
宮城県	9,866	9,919	9,990	10,027	9,813	9,481	9,650	9,615
秋田県	3,436	3,486	3,619	3,522	3,558	3,470	3,545	3,629
山形県	4,040	4,151	4,371	4,324	4,319	4,239	4,283	4,340
福島県	7,814	7,951	8,025	7,974	7,834	7,796	7,845	7,865
茨城県	13,375	13,390	14,249	14,347	14,043	13,750	14,539	14,586
栃木県	9,076	9,255	9,498	9,502	9,313	8,927	9,179	9,596
群馬県	8,923	9,028	9,282	9,232	9,203	8,675	9,141	9,762
埼玉県	22,707	22,846	23,486	23,574	23,438	22,755	23,734	24,666
千葉県	20,693	20,684	21,373	21,486	21,268	20,747	20,807	21,414
東京都	110,021	111,204	113,397	114,969	114,528	109,420	113,686	120,220
神奈川県	33,739	33,863	35,173	35,448	35,137	34,028	35,288	35,159
新潟県	9,053	9,096	9,267	9,334	9,162	8,848	8,974	9,043
富山県	4,753	4,639	4,781	4,915	4,879	4,707	4,881	4,928
石川県	4,782	4,764	4,818	4,913	4,768	4,553	4,680	4,717
福井県	3,427	3,336	3,491	3,681	3,684	3,571	3,682	3,494
山梨県	3,368	3,356	3,481	3,574	3,538	3,571	3,703	3,715
長野県	8,290	8,332	8,565	8,652	8,510	8,308	8,624	8,918
岐阜県	7,515	7,620	7,805	7,970	7,905	7,700	8,011	8,225
静岡県	17,522	17,641	17,889	18,073	17,800	17,144	17,531	18,271
愛知県	41,913	40,829	41,774	42,218	40,723	39,561	40,586	43,083
三重県	8,069	8,312	8,614	8,685	8,182	8,326	8,505	8,491
滋賀県	6,301	6,605	6,871	6,927	6,918	6,749	6,864	7,006
京都府	10,481	10,601	10,802	10,855	10,812	10,205	10,905	11,108
大阪府	40,067	40,094	41,378	41,661	41,236	39,814	41,320	43,124
兵庫県	21,620	21,815	22,123	22,155	22,260	21,843	22,506	23,463
奈良県	3,665	3,752	3,792	3,823	3,824	3,679	3,767	3,921
和歌山県	3,622	3,794	3,660	3,752	3,756	3,621	3,765	3,996
鳥取県	1,873	1,904	1,971	1,949	1,918	1,829	1,926	1,912
島根県	2,583	2,591	2,603	2,635	2,665	2,600	2,671	2,753
岡山県	7,857	7,779	7,935	7,824	7,670	7,506	7,653	7,345
広島県	12,361	12,427	12,529	12,343	12,054	11,671	12,128	12,476
山口県	5,897	6,240	6,439	6,367	6,221	6,102	6,237	6,306
徳島県	3,160	3,144	3,226	3,255	3,244	3,188	3,340	3,266
香川県	3,830	3,890	3,936	3,950	3,969	3,717	3,864	3,972
愛媛県	4,983	5,042	5,188	5,118	5,115	4,806	5,090	5,138
高知県	2,432	2,461	2,477	2,457	2,442	2,326	2,376	2,407
福岡県	19,302	19,522	19,937	20,018	19,847	18,846	19,457	20,187
佐賀県	2,954	2,962	3,022	3,169	3,144	3,040	3,179	3,149
長崎県	4,498	4,620	4,650	4,709	4,678	4,530	4,621	4,654
熊本県	5,842	6,049	6,253	6,244	6,278	6,061	6,417	6,565
大分県	4,430	4,357	4,528	4,642	4,547	4,436	4,684	4,901
宮崎県	3,650	3,699	3,800	3,801	3,745	3,639	3,707	3,767
鹿児島県	5,567	5,658	5,921	5,850	5,794	5,582	5,921	6,049
沖縄県	4,161	4,308	4,398	4,451	4,477	4,229	4,374	4,462
全県計	562,750	566,412	580,323	584,351	578,383	558,837	577,351	595,789

データ出所：内閣府「県民経済計算」

8.4.4 業種別商業販売額

業種別の販売額については経済産業省が商業動態統計として取りまとめており、1980年1月以降の分を毎月発表している。月次データであり、業種だけでなくスーパー、ドラッグストア、ホームセンターなどの業態別、地域別でも販売額を発表している。商業販売額は最終財の需要に影響するため、一般貨物輸送とも関係している。

表 84：業種別商業販売額の推移（2000～2024年度、単位：10億円）

年度	商業販売額合計	卸売業販売額合計	小売業販売額合計
2000(H12)	584,646	444,903	139,743
2001(H13)	548,432	413,323	135,109
2002(H14)	533,162	400,873	132,289
2003(H15)	538,765	405,487	133,279
2004(H16)	546,271	412,686	133,584
2005(H17)	544,017	409,025	134,991
2006(H18)	548,220	413,514	134,705
2007(H19)	562,962	426,788	136,174
2008(H20)	535,053	400,270	134,784
2009(H21)	451,398	317,301	134,097
2010(H22)	464,379	328,815	135,564
2011(H23)	466,981	330,272	136,709
2012(H24)	460,938	323,754	137,184
2013(H25)	472,231	331,096	141,136
2014(H26)	462,766	323,299	139,466
2015(H27)	455,441	314,876	140,565
2016(H28)	443,433	303,158	140,275
2017(H29)	459,971	316,965	143,005
2018(H30)	470,303	325,076	145,226
2019(R1)	464,402	319,194	145,208
2020(R2)	518,506	370,647	147,858
2021(R3)	559,995	409,413	150,582
2022(R4)	588,884	432,096	156,788
2023(R5)	595,640	431,594	164,046
2024(R6)	621,966	456,588	165,377

データ出所：経済産業省「商業動態統計」

9 内航海運データのデータソース

図表名	使用データ名	データ発表元	URL
表 1, 図 1, 表 2, 図 2	輸送モード別国内貨物輸送量	国土交通省総合政策局「自動車輸送統計年報」、「鉄道輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/saishintoukeihyou.html
表 3	トラックの経路別輸送量	国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/kamoturyokakutiikiryuudoutyousa.html
表 4	鉄道の経路別輸送量		
表 5	長距離フェリーによる航路別トラック航走台数	(一社)日本長距離フェリー協会	各種報道
表 6	鉄道、トラック、内航海運の品目別輸送量	国土交通省総合政策局「貨物地域流動調査」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/kamoturyokakutiikiryuudoutyousa.html
表 7	宅配便などの取扱個数	国土交通省「宅配便取扱実績」	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000341.html
表 8, 図 3	鉄道貨物輸送、道路貨物輸送及び宅配便の企業サービス価格指数	日本銀行	https://www.boj.or.jp/statistics/pi/cspi_release/index.htm
表 9, 10, 図 4	トラック成約運賃指数	(公社)全日本トラック協会	https://jta.or.jp/member/keiei/kit_release.html
表 11, 12	トラック実勢運賃調査	LOGI-BIZ	(有料)CD-ROM
表 13	産業基礎物資国内需要量に対する内航海運輸送量の割合の推移と関連指標	国土交通省「内航船舶輸送統計年報」 (一社)日本鉄鋼連盟ウェブサイト 石油連盟ウェブサイト 経済産業省「資源・エネルギー統計年報」 石油化学工業協会ウェブサイト セメント協会	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html https://www.jisf.or.jp/data/ https://www.paj.gr.jp/statis/statis https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/oil_general/ http://www.jpca.or.jp/statistics/ https://www.jcassoc.or.jp/cement/1jpn/jh1.html
表 14	モーダルシフト貨物輸送量に関する指標	国土交通省「内航船舶輸送統計年報」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html
表 15	船型別船腹量と平均総トン数	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 16	内航海運による総積載量	国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」 国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 17	内航船員 1 人・1 時間当たり輸送量	国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計」 国土交通省総合政策局「船員労働統計調査」 内航総連「内航海運の活動」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html https://www.mlit.go.jp/k-toukei/senrou.html https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12/ https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/619/
表 18, 図 5	国内貨物輸送における内航輸送の状況	国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計調査」 内航総連「輸送実績(一号票)」 内航総連「内航主要オペレーター輸送動向調査」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/116/
表 19, 20, 21	内航船舶輸送統計調査によるトンキロベース品目別内航海運荷動き量の推移	国土交通省「内航船舶輸送統計年報」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html
表 22	地域間荷動き量	国土交通省「内航船舶輸送統計年報」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html
表 23	港湾調査による地域間荷動き量	国土交通省総合政策局「港湾調査」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/kouwan.html
表 25	内航タンカー・ケミカル・特殊タンカー荷動き量	内航総連「輸送実績(一号票)」 内航総連「内航主要オペレーター輸送動向調査」	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/116/ http://naitan.or.jp/data/
表 26	内航コンテナ輸送量	(公社)日本港湾協会ウェブサイト 国土交通省総合政策局「港湾調査」	https://www.phaj.or.jp/distribution/sitemap/index.html https://www.mlit.go.jp/k-toukei/kouwan.html
表 27, 28	内航フィーダーコンテナ輸送量	内航総連ウェブサイト	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/285/
表 29	港湾別国際フィーダーコンテナ取扱貨物量	国土交通省総合政策局	https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000124.html https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001706373.pdf
表 30	日本、中国および世界発着の釜山港取扱貨物量	釜山港湾公社ウェブサイト(英語)	現在、ウェブサイトでは公開されていない
表 31	韓国近海輸送協議会加盟船社による日韓航路コンテナ輸送量	韓国近海輸送協議会	各種報道

図表名	使用データ名	データ発表元	URL
表 32	日中航路コンテナ貨物輸送量	(公財) 日本海事センター	http://jpmac.or.jp/relation/index.html
表 33	RORO 船によるトレーラー航走台数	内航総連ウェブサイト	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/285/
表 34	長距離フェリーによる航走台数	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 35	内航海運の航海距離(単位: 1,000km)と各国内輸送モード平均輸送距離	国土交通省総合政策局「内航船舶輸送統計年報」 (公財) 日本海事広報協会"Shipping Now"	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/
表 36	内航船舶の油種別燃料消費量	国土交通省「内航船舶輸送統計年報」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/naikouyusoutoukei.html
表 37, 図 6	内航燃料油価格	内航総連ウェブサイト	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/282/
表 38, 図 7	内航船舶の燃料価格の転嫁状況	内航総連ウェブサイト	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/282/
表 39, 40, 41	内航船舶の隻数と船腹量	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 42	内航コンテナ船、RORO 船、長距離フェリーの隻数と船腹量	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 43	主な内航オペレーターの運航隻数、船腹量		
表 44	内航船建造隻数・船腹量		
表 45, 46	内航船舶建造隻数・船腹量(起工ベース)	内航総連ウェブサイト	https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/285/
表 47	内航元請運賃	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 48, 図 8	企業向けサービス価格指数	日本銀行	https://www.boj.or.jp/statistics/pi/cspi_release/index.htm/
表 49, 図 9	内航貨物船(499 総トン型)のトリップ年平均運賃	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 50, 図 10	内航船新造船価格(貨物船、油送船、ケミカル船)		
表 51	内航船の売却価格及び船齢		
表 52	内航オーナーとオペレーターの費用構造	国土交通省海事局	https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk_13092001.html https://www.mlit.go.jp/common/001012571.pdf
表 53, 図 11	売上高物流コスト比率	(公社) 日本ロジスティクスシステム協会	https://www1.logistics.or.jp/data/cost.html
表 54	内航海運事業者数	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 55	内航オーナー・オペレーター数	内航総連「内航海運の活動」	https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12/ https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/619/
表 56	運航隻数別オペレーター数		
表 57	保有隻数別オーナー数		
表 58	内航海運の営業収入	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 59	内航オペレーターの一社平均経営状況	内航ジャーナル社「内航海運データ集」	(有料) CD-ROM
表 60	内航オーナーの一社平均経営状況	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 61, 図 12	内航船員数の推移	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html
表 62	内航船員の年齢構成比率		
表 63	内航貨物船船員数	内航総連「内航海運の活動」	https://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12/ https://www.naiko-kaiun.or.jp/datastock/619/
表 64	年齢別・職員部員別内航貨物船船員数と構成比率		
表 65	内航船に関する有効求人数、有効求職数および成立数	国土交通省総合政策局「船員職業安定年報」	https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000022.html
表 66, 67, 68	船員教育機関卒業生の求人・就職状況等について	国土交通省海事局 交通政策審議会海事分科会船員部会(各年 5 月)	https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s303_senin01.html https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kaiji01_sg_000837.html
表 69, 70	一般船舶に乗り組む船長及び職員・部員別、トン数階層別 1 人 1 か月平均報酬等	国土交通省総合政策局「船員労働統計調査」	https://www.mlit.go.jp/k-toukei/senrou.html
図 13	船員と陸上労働者の給与(月額)比較	国土交通省海事局「海事レポート」	https://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html

図表名	使用データ名	データ発表元	URL
表 71	飼料需給表	農林水産省大臣官房政策課食料安全保障室「食料需給表」	https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/fbs/
表 72	国内における肥料の消費と生産	国際連合食糧農業機関 (FAO)	https://www.fao.org/faostat/en/#data/RFN
表 73	紙・板紙内需見通し	日本製紙連合会	https://www.jpa.gr.jp/docs/release/index.php
表 74	粗鋼受給	(一社) 日本鉄鋼連盟	https://www.jisf.or.jp/data/tokei/index.html https://www.jisf.or.jp/data/jikeiretsu/seisan.html
図 14	高炉メーカーの粗鋼生産量	Worldsteel 及び各種報道	https://worldsteel.org/steel-topics/statistics/top-producers/
表 75	ガソリン・石油製品の国内販売量	経済産業省 石油連盟	https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/sekiyuka/index.html https://www.paj.gr.jp/statis/statis (最新データの入手がしやすい)
図 15, 16	石油元売会社の再編動向 製油所の所在地と原油処理能力	石油連盟「今日の石油産業 2025」	https://www.paj.gr.jp/statis/ebook
表 76, 図 17	公共事業関係費(決算ベース) 建設投資額	財務省「決算の説明」 国土交通省「建設投資見通し」	https://www.mof.go.jp/policy/budget/budger_workflow/account/index.html https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00600870&tstat=00001017180&cycle=8
表 77	セメントの国内販売量、輸入量と 国内需要量	(一社) セメント協会	https://www.jcassoc.or.jp/cement/1jpn/jh1.html https://www.slg.jp/statistics/report.html (輸入量はこのページを見るのが良い)
表 78	石灰石の国内生産量、出荷量と用途別出荷量	石灰石鉱業協会	https://www.limestone.gr.jp/statistics/supply-demand/
表 79	碎石・再生骨材生産量	経済産業省 (一社) 日本碎石協会	https://www.meti.go.jp/statistics/sei/saiseiki/index.html https://www.saiseiki.or.jp/survey.html
表 80	国内自動車販売台数	(一社) 日本自動車工業会	http://jamaserv.jama.or.jp/newdb/index.html
図 18	日本メーカーの四輪車海外生産 台数の推移	(一社) 日本自動車工業会	https://www.jama.or.jp/statistics/ https://www.jama.or.jp/library/publish/mioj/ebook/2025/MIoJ2025_j.pdf
図 19	日系自動車メーカーの海外生産 国／地域		
表 81	日本の実質一人あたり GDP	国際通貨基金	https://www.imf.org/en/Publications/SPROLLS/world-economic-outlook-databases
表 82	日本の将来推計人口	国立社会保障・人口問題研究所	https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2023/pp_zenkoku2023.asp
表 83	県内総生産	内閣府	https://www.esri.cao.go.jp/jp/sna/sonota/kenmin/kenmin_top.html
表 84	業種別商業販売額	経済産業省	https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/syoudou/index.html https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/syoudou/result-2/index.html

データで読み解く 内航海運
～2025 年度版～

発 行：2026 年 7 月 15 日

発行者：日本内航海運組合総連合会

本書の無断転載・複写・複製を禁じます。