

特集 特別編



神戸税関管内の船舶の輸出

- 神戸税関の輸出量(隻数・総トン数)・金額ともに 37 年連続全国シェア 1 位！
- GHG(温室効果ガス)排出削減に向けた開発が進む！

1. はじめに

2025 年 4 月、神戸空港に国際チャーター便が就航し、神戸の空は世界に広がりました。2030 年前後には国際定期便が就航する予定となっており、旅客数の増加とともに貿易の推進も期待されています。

輸送スピードの速い航空貨物は、2024 年の我が国の輸出入貿易額の約 3 割を占めています。

貿易量(重量ベース)をみると、世界では貿易量の 90%を海運が輸送しているといわれていますが、四方を海で囲まれ、エネルギーや食糧の自給率が低い日本では貿易量の 99.6%を船舶による海上輸送に頼っています。このため、経済安全保障上、造船産業を国内に持つことが不可欠であり、国際競争力を強化していくことが必要であるとのことです。

神戸税関が管轄する瀬戸内沿岸には造船所が多く、日本から輸出される船舶の約半分は神戸税関管内から輸出されており、統計として比較が可能な 1988 年以降 37 年連続でシェア 1 位となっています。

コロナ禍以降、世界で造船需要の高まりがあり、国内の造船会社も数年先まで受注が埋まるほどの好況だとのニュースも聞こえています。また、国際海運においては、地球温暖化対策のため二酸化炭素を中心とする GHG(温室効果ガス)排出削減を目標に船舶燃料の大転換が進んでおり、日本でも運航時に GHG の排出量が少ない船舶、排出しない船舶(ゼロエミッション船)の開発が急ピッチで進められています。

今回は、受注が好調で、地球環境への配慮を目標に大きな技術変革が進んでいる船舶の輸出について取り上げます。



本資料でいう「船舶」は、輸出統計品目表の 89.01 項の「客船、遊覧船、フェリーボート、貨物船、はしけその他これらに類する船舶(中古のものを含む)」を集計したものです。

- ・ 本資料は統計として比較可能な 1988 年以降のデータを基礎としています。
- ・ 本資料における 2023 年以前の数値は確定値、2024 年の数値は確々報値、2025 年の数値は確報値です。

2. 輸出動向

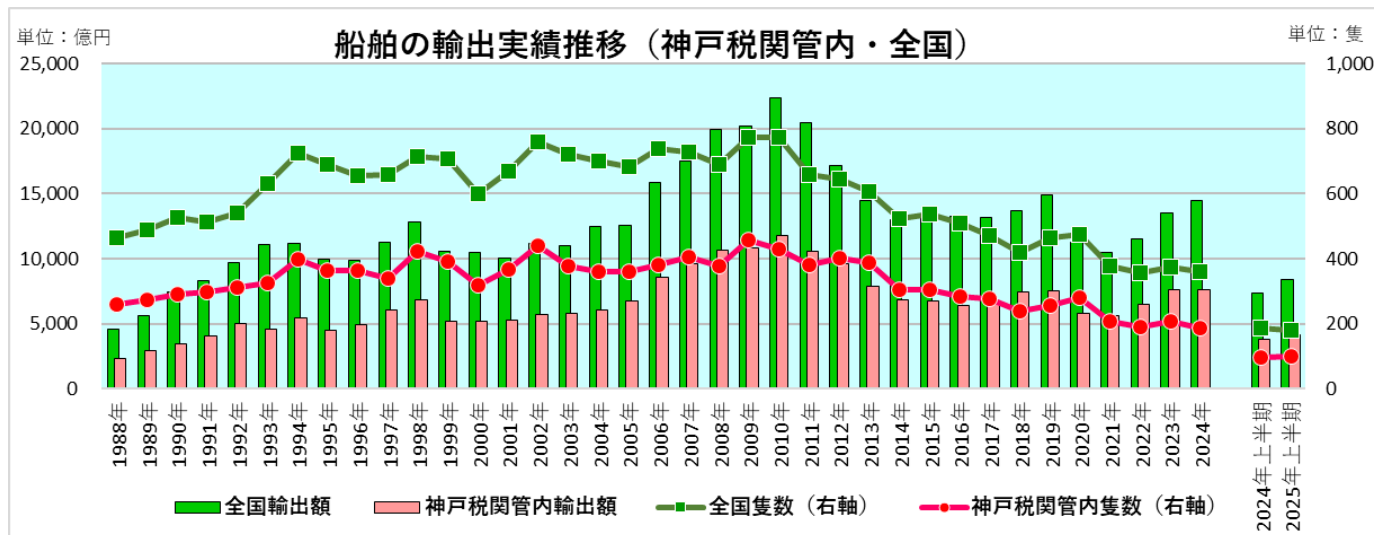
(1) 輸出実績推移

・輸出額のほとんどが新造船によるもの

2024 年の船舶の輸出は

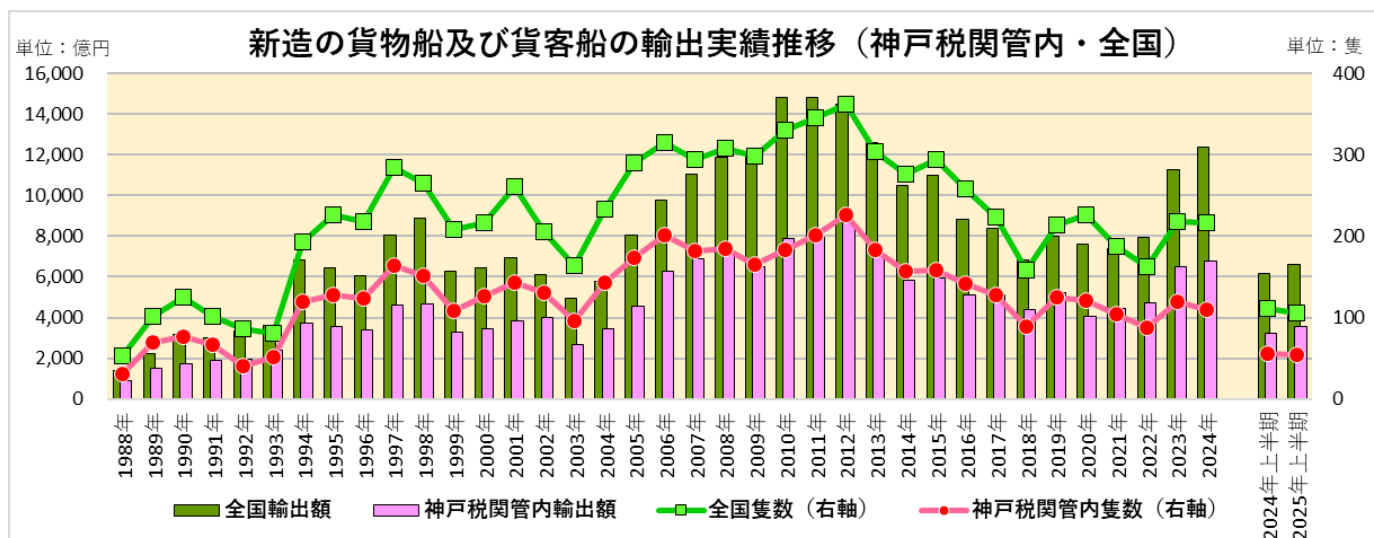
〔神戸税関管内〕	隻数	187 隻	数量	454 万総トン	金額	7,614 億円
〔全 国〕	隻数	359 隻	数量	874 万総トン	金額	1 兆 4,467 億円

となりました。



神戸税関管内の2024年の輸出金額は、前年比99.6%と前年をわずかに下回りました。

全国においては、2024年の輸出金額は前年比107.4%で3年連続の増加となっています。



輸出統計品目番号において、新造船と中古船の区別があるのは貨物船・貨客船に限られており、客船やタンカー、冷凍船などについては、新造か中古かの区分が設けられていません。

新造の貨物船・貨客船（輸出統計品目番号 8901.90-100）の2024年輸出実績をみると、全国では217隻・1兆2,363億円に達しており、これに対して中古船は66隻・138億円となっています。神戸税関管内に限っても、新造船は110隻・6,750億円、中古船は39隻・89億円となっています。

これらの数字からも明らかなように、船舶の輸出貿易額に占める新造船の割合は非常に大きく、我が国の造船業の状況が船舶の輸出額に大きな影響を与えていることがうかがえます。

近年、紅海（スエズ運河）の治安情勢悪化を避け、南アフリカ・喜望峯へ迂回するルートを選ぶ貨物船の増加、パナマ運河の水不足による運航遅延などを背景に、世界的な貨物船需要の拡大が続いています。

以前は、2007 年頃にあった海運バブル時に大量竣工された船が、リーマンショックにより船余りの状態となり、長らく造船需要は低迷しました。2020 年のコロナ禍では、国際的な人流・物流、新造船商談が停滞し、国内造船業の手持ち工事量は危機的な状況まで落ち込んだとのこと。その後、2021 年春頃から受注が増加し、回復基調に転じました。

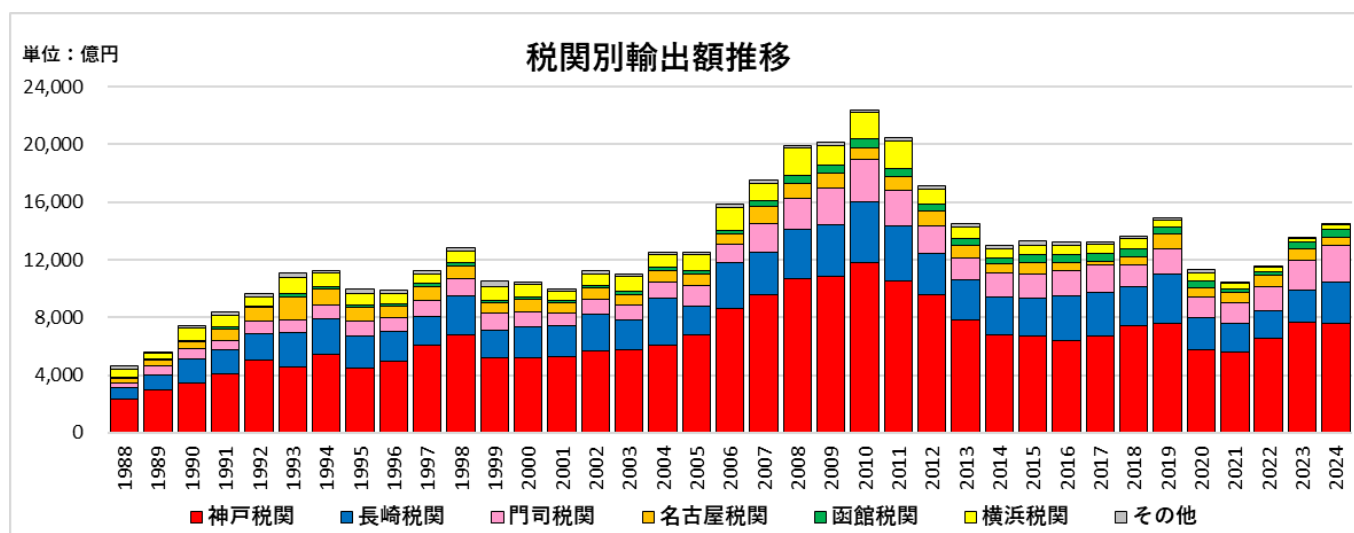
国内の造船所では、船を造るための「船台」が既に一杯の状態であり、需要があっても供給が追いついていない状態にあるようです。

船の価格については、2020 年以降の鋼材価格の高騰や、搭載機器の複雑化による価格の上昇、人件費の上昇などが船価に転嫁され、1 隻当たりの価格は上がっているとのこと。

2030 年前後には、2010 年頃に竣工のピークとなった船舶の更新需要が見込まれることや、国際海事機関の GHG 削減戦略の強化で、低・脱炭素船への代替が加速することから、今後も継続して好調な受注が見込まれているとのこと。

(2) 税関別輸出実績

・神戸税関は平均 5 割で推移



税関別でみると、神戸税関が全体の約半分を占め、次いで長崎税関、門司税関の比率が高くなっています。

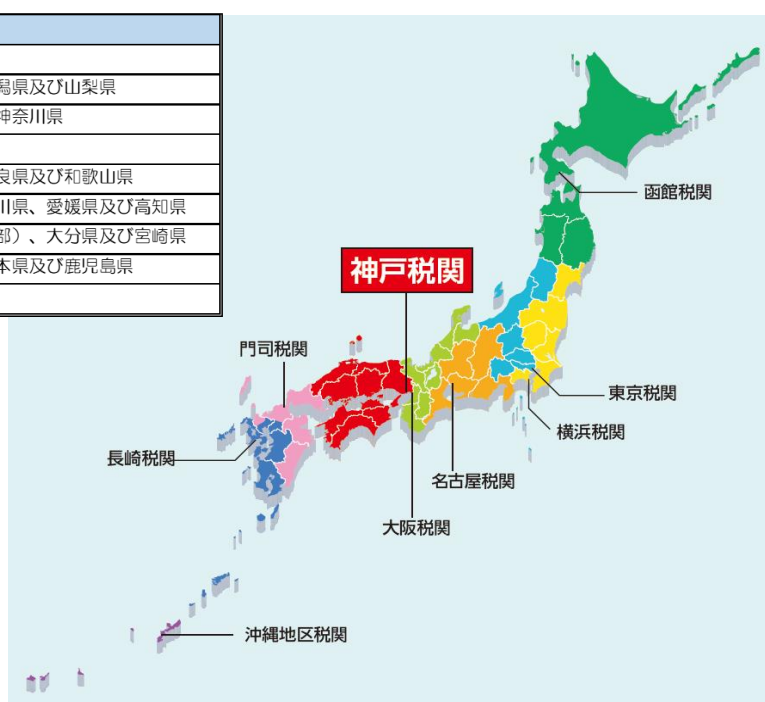
税関名	管轄
函館税関	北海道、青森県、岩手県及び秋田県
東京税関	山形県、群馬県、埼玉県、千葉県（一部）、東京都、新潟県及び山梨県
横浜税関	宮城県、福島県、茨城県、栃木県、千葉県（一部）及び神奈川県
名古屋税関	長野県、岐阜県、静岡県、愛知県及び三重県
大阪税関	富山県、石川県、福井県、滋賀県、京都府、大阪府、奈良県及び和歌山県
神戸税関	兵庫県、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県
門司税関	山口県、福岡県（一部）、佐賀県（一部）、長崎県（一部）、大分県及び宮崎県
長崎税関	福岡県（一部）、佐賀県（一部）、長崎県（一部）、熊本県及び鹿児島県
沖縄地区税関	沖縄県

ここで税関の管轄区域について補足します。

日本の税関は、全国を 9 つの地域に分け、それぞれの地域を管轄する税関が設置されています。

神戸税関の管轄区域は、兵庫県、中国地方（山口県を除く。）、四国地方の 9 県となっています。

上のグラフで船舶の輸出額の多い税関が、どの区域を管轄しているか注目してみてください。



(3) 県別輸出実績

・広島県、愛媛県、香川県は常に上位をキープ

2015年				2016年				2017年				2018年				2019年			
県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比
1 広島県	178	2,945	22.1%	長崎県	54	2,506	18.9%	広島県	141	2,635	20.0%	愛媛県	56	2,612	19.1%	長崎県	63	2,848	19.1%
2 長崎県	54	2,100	15.8%	広島県	152	2,480	18.7%	長崎県	54	2,446	18.5%	長崎県	49	2,315	16.9%	愛媛県	73	2,568	17.2%
3 愛媛県	69	2,044	15.4%	愛媛県	71	1,947	14.7%	愛媛県	58	1,891	14.3%	広島県	138	2,308	16.9%	広島県	128	2,224	14.9%
4 香川県	27	1,108	8.3%	香川県	34	1,327	10.0%	香川県	36	1,422	10.8%	香川県	17	1,982	14.5%	香川県	25	1,711	11.5%
5 福岡県	20	611	4.6%	福岡県	14	704	5.3%	福岡県	14	764	5.8%	大分県	18	640	4.7%	福岡県	13	717	4.8%
6 佐賀県	18	573	4.3%	大分県	23	658	5.0%	大分県	22	672	5.1%	福岡県	14	567	4.2%	三重県	9	703	4.7%
7 大分県	20	569	4.3%	佐賀県	21	638	4.8%	佐賀県	13	608	4.6%	神奈川県	13	442	3.2%	佐賀県	11	684	4.6%
8 三重県	10	481	3.6%	岡山県	13	466	3.5%	岡山県	16	527	4.0%	佐賀県	7	425	3.1%	大分県	21	521	3.5%
9 岡山県	14	469	3.5%	青森県	12	466	3.5%	山口県	24	474	3.6%	青森県	9	374	2.7%	兵庫県	6	489	3.3%
10 山口県	17	417	3.1%	神奈川県	12	352	2.7%	青森県	8	373	2.8%	岡山県	11	355	2.6%	岡山県	14	408	2.7%
その他	111	1,995	15.0%	その他	102	1,685	12.7%	その他	84	1,382	10.5%	その他	87	1,646	12.0%	その他	101	2,028	13.6%
全国	538	13,311	100.0%	全国	508	13,231	100.0%	全国	470	13,196	100.0%	全国	419	13,666	100.0%	全国	464	14,903	100.0%

2020年				2021年				2022年				2023年				2024年			
県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比	県名	隻数	金額(億円)	構成比
1 広島県	160	2,185	19.4%	広島県	103	2,002	19.1%	愛媛県	56	2,743	23.8%	広島県	105	2,864	21.3%	広島県	93	3,014	20.8%
2 愛媛県	64	2,028	18.0%	愛媛県	57	1,931	18.4%	広島県	91	1,898	16.5%	愛媛県	59	2,472	18.3%	愛媛県	59	2,735	18.9%
3 長崎県	56	1,712	15.2%	長崎県	47	1,477	14.1%	香川県	26	1,484	12.9%	香川県	23	1,736	12.9%	長崎県	43	2,159	14.9%
4 香川県	30	1,010	9.0%	香川県	24	1,219	11.6%	長崎県	37	1,319	11.4%	長崎県	48	1,643	12.2%	香川県	17	1,263	8.7%
5 福岡県	11	569	5.0%	福岡県	18	672	6.4%	福岡県	20	666	5.8%	佐賀県	9	756	5.6%	佐賀県	16	937	6.5%
6 大分県	21	547	4.8%	大分県	20	505	4.8%	大分県	22	663	5.8%	大分県	21	755	5.6%	大分県	22	895	6.2%
7 三重県	8	456	4.0%	三重県	10	491	4.7%	佐賀県	9	564	4.9%	福岡県	19	637	4.7%	福岡県	17	825	5.7%
8 佐賀県	8	423	3.7%	山口県	29	388	3.7%	三重県	11	496	4.3%	山口県	25	519	3.9%	山口県	26	562	3.9%
9 山口県	30	408	3.6%	佐賀県	5	352	3.4%	山口県	22	382	3.3%	三重県	9	489	3.6%	岡山県	8	358	2.5%
10 青森県	9	381	3.4%	岡山県	11	307	2.9%	愛知県	9	267	2.3%	青森県	11	391	2.9%	神奈川県	5	358	2.5%
その他	44	1,567	13.9%	その他	44	1,139	10.9%	その他	44	1,038	9.0%	その他	44	1,213	9.0%	その他	53	1,362	9.4%
全国	474	11,285	100.0%	全国	379	10,481	100.0%	全国	357	11,521	100.0%	全国	373	13,476	100.0%	全国	359	14,467	100.0%

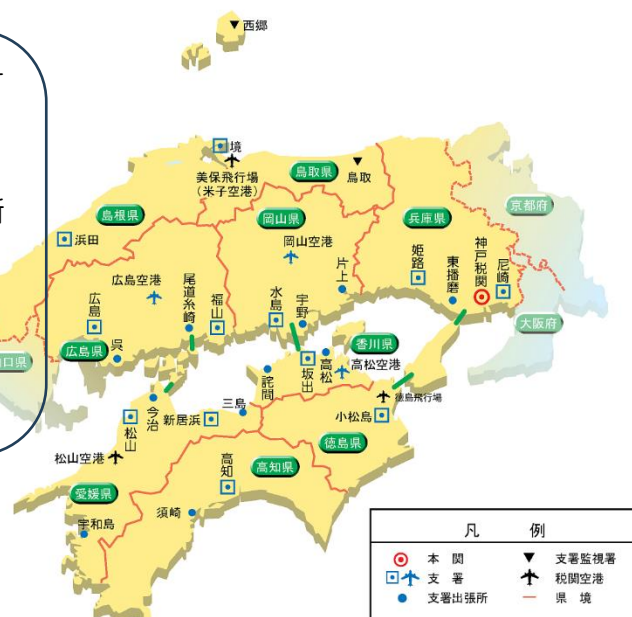
県別の輸出実績（金額ベース）をみると、広島県、愛媛県そして香川県が常に上位に位置しています。全体をみると、瀬戸内、北部九州で8割以上を占めています。

瀬戸内海沿岸は、古くから海運が盛んで、船を修理する造船所の需要があったこと、また、入り組んだリアス式海岸が多く、造船所の立地として優れていたこと、波が穏やかで天候が安定しており、大型船の建造や修理に適していたこと、付近に製鉄所が多く、材料の鋼材を効率的に入手できたことなどの理由により、造船所が多く集まる地域であると言われています。

造船業は、国内に生産拠点を維持し、そのほとんどが地方圏に存在する貴重な産業です。特に瀬戸内及び北部九州には、造船業が主要製造業として地域経済・雇用の中核的な役割を担っている地域が多数存在しています。

○各県の数値は、それぞれ以下の支署及び出張所が管轄する区域に蔵置された貨物の通関合計額

広島県 広島税関支署・呉出張所
 福山税関支署・尾道系崎出張所
 愛媛県 松山税関支署・今治出張所・宇和島出張所
 新居浜税関支署・三島出張所
 香川県 坂出税関支署・高松出張所・詫間出張所
 岡山県 水島税関支署・宇野出張所・片上出張所
 兵庫県 神戸税関本関地区
 尼崎税関支署
 姫路税関支署・東播磨出張所

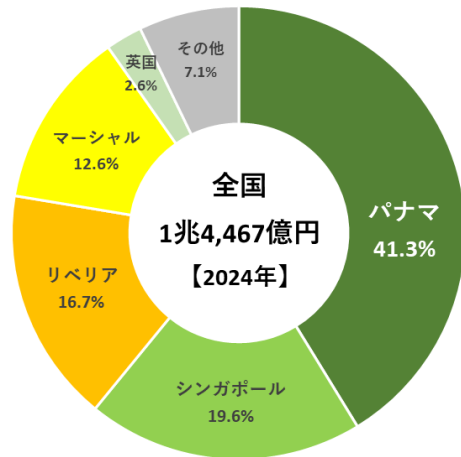
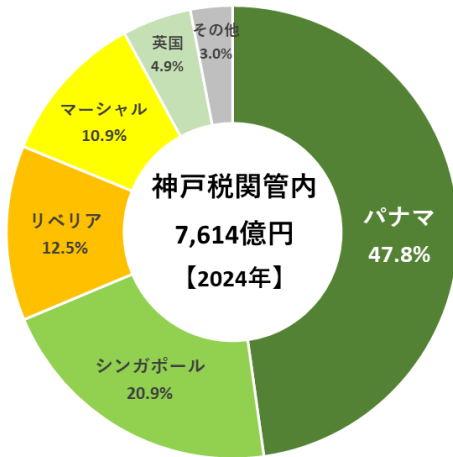


(4) 国・地域別輸出実績

・パナマ向けが最多

船舶が輸出される際の仕向国は、船舶の船籍港（船舶が登録されている港）の属する国となります。

2024 年は、神戸税関管内からはパナマ、シンガポール、リベリアほか計 24 カ国・地域へ、全国からは、パナマ、シンガポール、リベリア、ほか計 34 カ国・地域向けに輸出がありました。



船舶の輸出先については、その多くが便宜置籍（べんぎちせき）となっています。

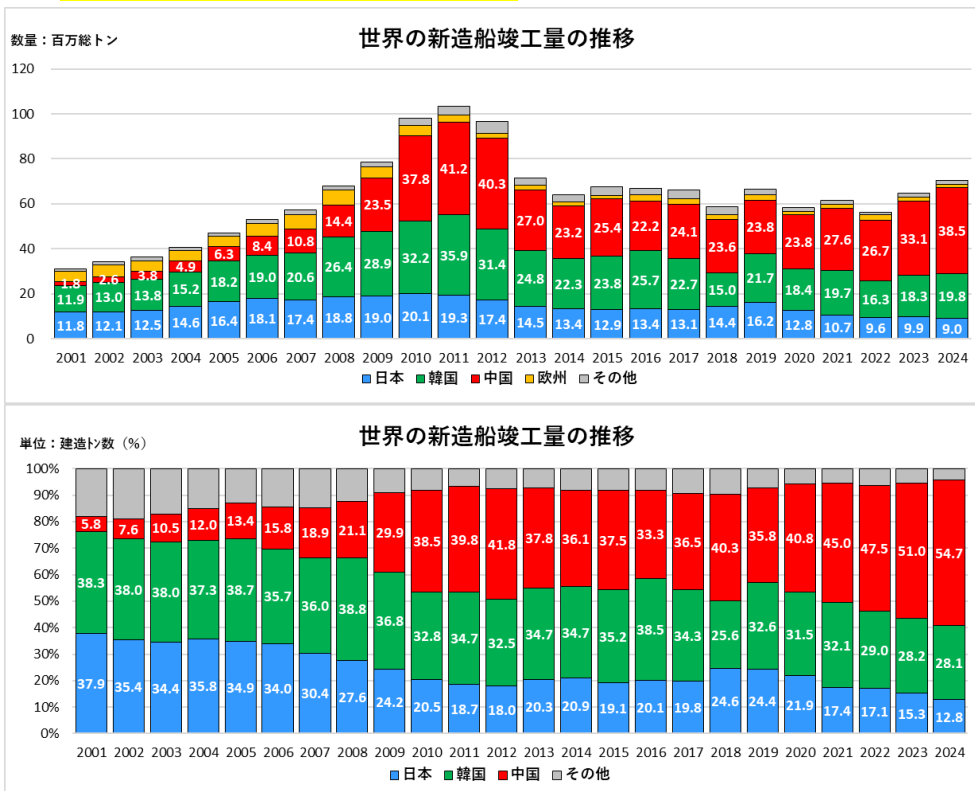
便宜置籍とは、船舶の国籍を自国に登録しないで、税金その他の点で便宜を与えている国に登録することです。船にかかる税金の負担などが軽く、自国の船員と比べると賃金の安い外国人船員を雇うことで、運航費用を下げるなどができるなどの理由で、世界各国の船会社が便宜的に船籍を置いています。

パナマやリベリア、マーシャルなどは、自国の貿易や輸送のために船を多く持っているわけではなく、ほとんどが外国の船会社の船です。

参考：公益財団法人日本海事広報協会（海と船のなるほど豆辞典 海運と港のなるほど）

3. 世界の造船シェア

・日本は世界 3 位の造船主要国



日本の造船は世界でトップ3

かつてはイギリスをはじめとしたヨーロッパの国々が、世界中の船の多くを造っていました。やがて 1950 年半ばごろから日本の造船業がめざましく成長し、1956 年には当時世界一の造船国だったイギリスを追い越しました。その後世界一の造船国として、たくさんの船を造りつづけてきました。しかし、1990 年代後半になると韓国、そして 2000 年代に入ると中国の建造量が増え始めました。

参考：公益財団法人日本海事広報協会（海と船のなるほど豆辞典 船のなるほど）

※参考：（一社）日本造船工業会 造船関係資料

世界の造船市場は、日本・中国・韓国で9割以上の船舶を建造しており、2024 年竣工のシェア（総トナース）は日本が約 12.8%、中国が約 54.7%、韓国が約 28.1%となっています。

日本の造船業は、1950 年代には世界一となり、1960 年代から 70 年代にかけて大きく伸び、世界シェアで 5 割を超え「造船大国」と呼ばれた時代がありました。しかし、90 年代以降は円高などの理由で国際競争力を失い、人件費の安さなどから安値で受注を行っていた韓国、中国に抜かれ現在は世界第3位の位置にいます。

4. 脱炭素への取り組み

・国際ルールによるゼロエミッション船等の導入促進

（1）カーボンニュートラルを目指して

国連の専門機関である国際海事機関（IMO）は、地球温暖化対策の一環として、GHG の排出削減を積極的に推進しています。2023 年には、「2050 年頃までに GHG 排出をゼロにする」という目標を掲げた「2023 IMO GHG 削減戦略」が採択されました。この戦略に基づき、現在、船舶および造船業界では、さまざまな代替燃料の導入や排出削減技術の研究・開発が進められています。

（2）GHG削減のためのアプローチ

◎代替燃料の導入

GHG 削減に向けたアプローチとして、まず代替燃料の導入が挙げられます。LPG や LNG といった「ブリッジ燃料」は、従来の石油燃料に比べて CO₂ の排出量が少なく、ゼロカーボン燃料への移行を支える“橋渡し役”として期待されています。また、合成燃料やバイオ燃料などの「カーボンニュートラル燃料」は、製造段階で CO₂ を回収・吸収することで、トータルの排出量を実質ゼロに抑えることが可能です。さらに、アンモニアや水素といった「ゼロエミッション燃料」は、燃焼しても CO₂ を排出しないという特長を持っています。

◎燃料以外のGHG削減技術

燃料以外にも、GHG 削減に貢献する技術が開発されています。たとえば、硬翼帆やカイトを用いた風力推進技術は、自然の風の力を利用して船を動かすことで、燃料消費を抑えることができます。また、船上に CO₂ 回収装置を設置することで、運航中に発生する CO₂ をその場で回収する取り組みも進められています。

（3）未来のゼロエミッション船

国内の船会社は、将来の海運業界の技術的・環境的・社会的ニーズを見据えた先進的な船の設計案や構想を「コンセプトシップ」として発表しています。

この「コンセプトシップ」は、実際に建造される前の段階であり、

- 技術開発…新しい燃料・推進技術の試験的導入・可視化
- 環境対策…国際規制への対応と業界主導の自主提案
- ブランディング…環境や未来志向への姿勢を示す企業イメージの確立

などを目的として発表されています。実用化までには時間がかかるものも多いですが、持続可能な海運の実現に向けた重要な一歩となります。

ゼロエミッション船の将来イメージ（コンセプトシップ）



『NYK スーパーエコシップ 2050』

船体重量の軽量化や船型の最適化により船体の摩擦抵抗を低減するほか、燃料電池を利用した電気推進や高効率の推進装置の採用等により現在運航されている一般的な船舶と比べ 70% のエネルギー量削減が可能。

また、太陽光パネルを搭載し、燃料には化石燃料の代わりに再生可能エネルギー由来の水素を使用するため二酸化炭素（CO₂）排出ゼロ＝ゼロエミッションを実現する。

画像提供：日本郵船



『Seawing』

自動カイト（凼）で風力を推進力に活用
ブリッジ（船橋）からの簡単なスイッチ操作のみで自動的にカイトの展張や格納が可能。
自然エネルギーである風力を活用するため、燃料の生産や供給設備が不要であり、様々な船に搭載可能である汎用性も特徴。

燃料転換への取り組みとの相乗効果で
「2050 年 GHG 排出ネットゼロ」達成を目指す。

画像提供：川崎汽船



『ウインドハンター』

硬翼帆（こうよくほ）群で風を受けて推進、最大の特徴は洋上風力発電と水素生産を一体化したこと。

風が強いときは水中のタービンで発電し水を電気分解してクリーン水素を生産。

そのエネルギーを船内に貯蔵、運搬、そして、陸上へ供給する。



『ウインドチャレンジャー』

（硬翼帆式風力推進装置）

ウインドチャレンジャー1本で、5～8%程度の燃料消費量を削減（10万トン石炭船で試算）。

搭載第1号船「松風丸」では1日において最大17%削減を達成。

画像提供：商船三井

※これらのコンセプトシップは、将来の実現に向けて長期的な技術の動向を検討し、取り組むべき技術のロードマップを示したものです。

5. おわりに

江戸時代末期、ペリー来航（1853 年）により日本人は西洋の機械文明に触れました。西洋との差を目の当たりにした日本人は近代化の必要性を痛感し、西洋の進んだ技術を取り入れ、日本でも黒船を建造して外国勢力の脅威に対抗しようと西洋式の造船所を日本各地に建設しました。これらの造船所がその後の日本に果たした役割は大変重要なもので、造船に必要な部品の製造が、鉄鋼や機械をはじめとする各種工業の基礎となり、その後の発展を大きく促しました。

世界における船舶建造量のシェアは、中国や韓国に押されて減少傾向にあるものの、わが国で建造された船舶は、省エネ等の性能や品質の面で世界の顧客（船主）から高く評価されています。

今後の日本の造船業の活躍に期待したいと思います。



（参考資料）

一般社団法人 日本船主協会「船と海の基礎知識」

一般社団法人 日本造船工業会「近代日本と造船業」

外務省 HP 国連外交 国際海事機関（IMO）概要

公益財団法人 日本海事広報協会「日本の海運 SHIPPING NOW 2024-2025」

公益財団法人 日本海事センター「船舶のカーボンニュートラルを巡る現状について」

国土交通省 海事局「海事レポート 2024」

（協力）

公益財団法人 日本海事広報協会

公益社団法人 神戸海事広報協会

○本資料を転載するときは、神戸税関の資料に基づく旨を注記してください。

○本資料に関しては、以下にお問い合わせください。

神戸税関調査部調査統計課 TEL 078-333-3065

神戸税関ホームページ <https://www.customs.go.jp/kob>



税関イメージキャラクター
カスタム君



神戸税関イメージキャラクター
カスタムちゃん

船舶の輸出数値表 <輸出統計品目番号 89.01>

◆輸出実績推移

年	全国						神戸税関管内								
	隻数（隻）		重量（1万総トン）		金額（億円）		隻数（隻）			重量（1万総トン）			金額（億円）		
		前年比		前年比		前年比		前年比	全国比		前年比	全国比		前年比	全国比
1988年	465	—	690	—	4,611	—	260	—	55.9%	316	—	45.8%	2,365	—	51.3%
1989年	487	104.7%	750	108.8%	5,610	121.7%	273	105.0%	56.1%	323	102.2%	43.0%	2,939	124.3%	52.4%
1990年	528	108.4%	707	94.2%	7,458	133.0%	292	107.0%	55.3%	320	99.0%	45.2%	3,449	117.3%	46.2%
1991年	513	97.2%	730	103.2%	8,345	111.9%	297	101.7%	57.9%	307	96.1%	42.1%	4,051	117.5%	48.5%
1992年	542	105.7%	713	97.6%	9,687	116.1%	311	104.7%	57.4%	356	115.8%	49.9%	5,020	123.9%	51.8%
1993年	630	116.2%	870	122.1%	11,050	114.1%	324	104.2%	51.4%	365	102.5%	41.9%	4,594	91.5%	41.6%
1994年	723	114.8%	876	100.7%	11,213	101.5%	400	123.5%	55.3%	473	129.8%	54.0%	5,472	119.1%	48.8%
1995年	691	95.6%	925	105.6%	9,947	88.7%	363	90.8%	52.5%	438	92.6%	47.4%	4,522	82.6%	45.5%
1996年	656	94.9%	960	103.8%	9,909	99.6%	364	100.3%	55.5%	478	109.1%	49.8%	4,957	109.6%	50.0%
1997年	659	100.5%	939	97.9%	11,225	113.3%	340	93.4%	51.6%	535	112.0%	57.0%	6,039	121.8%	53.8%
1998年	715	108.5%	945	100.6%	12,827	114.3%	421	123.8%	58.9%	541	101.1%	57.3%	6,816	112.9%	53.1%
1999年	707	98.9%	1,032	109.2%	10,557	82.3%	391	92.9%	55.3%	477	88.2%	46.3%	5,170	75.8%	49.0%
2000年	600	84.9%	1,128	109.3%	10,485	99.3%	320	81.8%	53.3%	561	117.6%	49.8%	5,206	100.7%	49.7%
2001年	669	111.5%	1,148	101.7%	10,006	95.4%	366	114.4%	54.7%	600	107.0%	52.3%	5,314	102.1%	53.1%
2002年	760	113.6%	1,269	110.6%	11,207	112.0%	439	119.9%	57.8%	602	100.3%	47.5%	5,694	107.2%	50.8%
2003年	720	94.7%	1,296	102.1%	10,984	98.0%	377	85.9%	52.4%	611	101.4%	47.1%	5,785	101.6%	52.7%
2004年	701	97.4%	1,483	114.4%	12,513	113.9%	361	95.8%	51.5%	726	119.0%	49.0%	6,097	105.4%	48.7%
2005年	683	97.4%	1,673	112.8%	12,543	100.2%	359	99.4%	52.6%	865	119.1%	51.7%	6,765	111.0%	53.9%
2006年	739	108.2%	1,820	108.8%	15,833	126.2%	380	105.8%	51.4%	982	113.6%	54.0%	8,589	127.0%	54.2%
2007年	729	98.6%	1,757	96.5%	17,499	110.5%	405	106.6%	55.6%	916	93.3%	52.2%	9,595	111.7%	54.8%
2008年	691	94.8%	1,812	103.1%	19,933	113.9%	378	93.3%	54.7%	917	100.0%	50.6%	10,693	111.4%	53.6%
2009年	774	112.0%	1,794	99.0%	20,163	101.1%	457	120.9%	59.0%	913	99.6%	50.9%	10,831	101.3%	53.7%
2010年	774	100.0%	1,961	109.3%	22,408	111.1%	430	94.1%	55.6%	1,000	109.6%	51.0%	11,824	109.2%	52.8%
2011年	660	85.3%	1,900	96.9%	20,450	91.3%	380	88.4%	57.6%	983	98.2%	51.7%	10,556	89.3%	51.6%
2012年	646	97.9%	1,698	89.4%	17,141	83.8%	402	105.8%	62.2%	936	95.2%	55.1%	9,596	90.9%	56.0%
2013年	606	93.8%	1,439	84.7%	14,510	84.6%	387	96.3%	63.9%	721	77.0%	50.1%	7,859	81.9%	54.2%
2014年	525	86.6%	1,271	88.3%	12,968	89.4%	304	78.6%	57.9%	682	94.7%	53.7%	6,806	86.6%	52.5%
2015年	538	102.5%	1,247	98.1%	13,311	102.6%	303	99.7%	56.3%	642	94.0%	51.4%	6,726	98.8%	50.5%
2016年	508	94.4%	1,298	104.0%	13,231	99.4%	283	93.4%	55.7%	657	102.4%	50.6%	6,389	95.0%	48.3%
2017年	470	92.5%	1,232	95.0%	13,196	99.7%	276	97.5%	58.7%	641	97.6%	52.0%	6,671	104.4%	50.6%
2018年	419	89.1%	1,288	104.5%	13,666	103.6%	238	86.2%	56.8%	660	103.0%	51.2%	7,431	111.4%	54.4%
2019年	464	110.7%	1,526	118.5%	14,903	109.0%	257	108.0%	55.4%	765	115.8%	50.1%	7,557	101.7%	50.7%
2020年	474	102.2%	1,412	92.5%	11,285	75.7%	279	108.6%	58.9%	640	83.7%	45.3%	5,777	76.4%	51.2%
2021年	379	80.0%	1,076	76.2%	10,481	92.9%	209	74.9%	55.1%	506	79.1%	47.0%	5,600	96.9%	53.4%
2022年	357	94.2%	1,030	95.7%	11,521	109.9%	190	90.9%	53.2%	475	93.9%	46.1%	6,521	116.5%	56.6%
2023年	373	104.5%	1,056	102.5%	13,476	117.0%	206	108.4%	55.2%	545	114.8%	51.6%	7,647	117.3%	56.7%
2024年	359	96.2%	874	82.8%	14,467	107.4%	187	90.8%	52.1%	454	83.3%	52.0%	7,614	99.6%	52.6%
2025年上半期	181	97.8%	510	108.9%	8,379	113.3%	101	106.3%	55.8%	246	105.4%	48.3%	4,184	110.8%	49.9%

◆県別実績（隻数）											（単位：隻）	
年	神戸税関管内										他税関	
	広島県		愛媛県		香川県		岡山県		その他			
		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比
2015年	178	33.1%	69	12.8%	27	5.0%	14	2.6%	15	2.8%	235	43.7%
2016年	152	29.9%	71	14.0%	34	6.7%	13	2.6%	13	2.6%	225	44.3%
2017年	141	30.0%	58	12.3%	36	7.7%	16	3.4%	25	5.3%	194	41.3%
2018年	138	32.9%	56	13.4%	17	4.1%	11	2.6%	16	3.8%	181	43.2%
2019年	128	27.6%	73	15.7%	25	5.4%	14	3.0%	17	3.7%	207	44.6%
2020年	160	33.8%	64	13.5%	30	6.3%	12	2.5%	13	2.7%	195	41.1%
2021年	103	27.2%	57	15.0%	24	6.3%	11	2.9%	14	3.7%	170	44.9%
2022年	91	25.5%	56	15.7%	26	7.3%	8	2.2%	9	2.5%	167	46.8%
2023年	105	28.2%	59	15.8%	23	6.2%	7	1.9%	12	3.2%	167	44.8%
2024年	93	25.9%	59	16.4%	17	4.7%	8	2.2%	10	2.8%	172	47.9%
2025年上半期	51	28.2%	32	17.7%	5	2.8%	4	2.2%	9	5.0%	80	44.2%

◆県別実績（重量）										（単位：1万総トン）		
年	神戸税関管内										他税関	
	広島県		愛媛県		香川県		岡山県		その他			
		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比
2015年	280	22.4%	192	15.4%	102	8.2%	53	4.2%	15	1.2%	606	48.6%
2016年	282	21.7%	173	13.3%	134	10.4%	54	4.1%	14	1.1%	641	49.4%
2017年	282	22.9%	142	11.6%	139	11.3%	58	4.7%	19	1.6%	591	48.0%
2018年	226	17.6%	192	14.9%	175	13.6%	45	3.5%	22	1.7%	628	48.8%
2019年	261	17.1%	223	14.6%	177	11.6%	54	3.6%	49	3.2%	761	49.9%
2020年	248	17.6%	185	13.1%	110	7.8%	52	3.7%	45	3.2%	772	54.7%
2021年	184	17.1%	160	14.9%	108	10.0%	38	3.5%	16	1.5%	570	53.0%
2022年	156	15.1%	160	15.5%	107	10.4%	28	2.7%	25	2.4%	555	53.9%
2023年	217	20.5%	158	15.0%	116	11.0%	25	2.4%	29	2.7%	511	48.4%
2024年	172	19.6%	171	19.5%	63	7.3%	31	3.6%	17	2.0%	419	48.0%
2025年上半期	92	18.1%	88	17.3%	34	6.7%	16	3.1%	16	3.1%	264	51.7%

◆県別実績（金額）										（単位：億円）		
年	神戸税関管内										他税関	
	広島県		愛媛県		香川県		岡山県		その他			
		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比		全国比
2015年	2,945	22.1%	2,044	15.4%	1,108	8.3%	469	3.5%	161	1.2%	6,585	49.5%
2016年	2,480	18.7%	1,947	14.7%	1,327	10.0%	466	3.5%	168	1.3%	6,842	51.7%
2017年	2,635	20.0%	1,891	14.3%	1,422	10.8%	527	4.0%	196	1.5%	6,525	49.4%
2018年	2,308	16.9%	2,612	19.1%	1,982	14.5%	355	2.6%	174	1.3%	6,235	45.6%
2019年	2,224	14.9%	2,568	17.2%	1,711	11.5%	408	2.7%	645	4.3%	7,345	49.3%
2020年	2,185	19.4%	2,028	18.0%	1,010	9.0%	322	2.9%	233	2.1%	5,508	48.8%
2021年	2,002	19.1%	1,931	18.4%	1,219	11.6%	307	2.9%	141	1.3%	4,881	46.6%
2022年	1,898	16.5%	2,743	23.8%	1,484	12.9%	260	2.3%	137	1.2%	4,999	43.4%
2023年	2,864	21.3%	2,472	18.3%	1,736	12.9%	252	1.9%	323	2.4%	5,829	43.3%
2024年	3,014	20.8%	2,735	18.9%	1,263	8.7%	358	2.5%	244	1.7%	6,853	47.4%
2025年上半期	1,522	18.2%	1,581	18.9%	721	8.6%	223	2.7%	138	1.7%	4,194	50.1%

◆港別推移

	2015年				2016年				2017年				2018年				2019年			
	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比
1	佐世保	44	1,686	12.7%	今治	55	1,515	11.5%	今治	51	1,545	11.7%	新居浜	15	1,436	10.5%	坂出	20	1,548	10.4%
2	今治	58	1,569	11.8%	佐世保	45	1,367	10.3%	佐世保	44	1,526	11.6%	坂出	9	1,281	9.4%	尾道系崎	99	1,524	10.2%
3	尾道系崎	128	1,569	11.8%	尾道系崎	120	1,189	9.0%	尾道系崎	106	1,387	10.5%	尾道系崎	106	1,250	9.2%	長崎	14	1,447	9.7%
4	丸亀	22	981	7.4%	長崎	9	1,139	8.6%	長崎	10	921	7.0%	佐世保	39	1,219	8.9%	今治	56	1,406	9.4%
5	呉	36	889	6.7%	呉	25	1,009	7.6%	丸亀	25	855	6.5%	今治	40	1,151	8.4%	佐世保	46	1,401	9.4%
6	伊万里	18	573	4.3%	丸亀	29	912	6.9%	呉	23	834	6.3%	長崎	10	1,097	8.0%	新居浜	16	1,138	7.6%
7	三池	8	500	3.8%	伊万里	21	638	4.8%	三池	6	611	4.6%	呉	19	609	4.5%	津	9	703	4.7%
8	因島	14	487	3.7%	三池	8	560	4.2%	伊万里	13	608	4.6%	丸亀	5	565	4.1%	伊万里	10	684	4.6%
9	津	10	481	3.6%	八戸	12	466	3.5%	因島	12	414	3.1%	因島	13	449	3.3%	三池	6	565	3.8%
10	新居浜	9	430	3.2%	新居浜	12	389	2.9%	八戸	8	373	2.8%	伊万里	7	425	3.1%	呉	19	443	3.0%
	その他	191	4,147	31.2%	その他	172	4,047	30.6%	その他	172	4,122	31.2%	その他	156	4,185	30.6%	その他	169	4,043	27.1%
	全国	538	13,311	100.0%	全国	508	13,231	100.0%	全国	470	13,196	100.0%	全国	419	13,666	100.0%	全国	464	14,903	100.0%

	2020年				2021年				2022年				2023年				2024年			
	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比	港名	隻数	金額(億円)	構成比
1	佐世保	52	1,422	12.6%	尾道系崎	77	1,427	13.6%	今治	42	1,883	16.3%	尾道系崎	90	2,027	15.0%	尾道系崎	74	2,231	15.4%
2	今治	46	1,297	11.5%	今治	43	1,213	11.6%	尾道系崎	81	1,546	13.4%	今治	52	1,719	12.8%	今治	46	1,917	13.3%
3	尾道系崎	127	1,258	11.1%	佐世保	40	1,209	11.5%	坂出	22	1,386	12.0%	坂出	17	1,609	11.9%	佐世保	29	1,488	10.3%
4	坂出	25	925	8.2%	坂出	20	1,104	10.5%	佐世保	29	1,063	9.2%	佐世保	23	957	7.1%	坂出	11	1,199	8.3%
5	呉	27	788	7.0%	新居浜	10	687	6.6%	新居浜	10	831	7.2%	呉	15	836	6.2%	伊万里	16	937	6.5%
6	新居浜	14	679	6.0%	三池	7	527	5.0%	三池	7	570	4.9%	伊万里	9	756	5.6%	新居浜	10	811	5.6%
7	三池	5	484	4.3%	津	8	478	4.6%	伊万里	9	564	4.9%	新居浜	6	746	5.5%	呉	17	777	5.4%
8	津	8	456	4.0%	呉	21	467	4.5%	津	10	488	4.2%	長崎	23	684	5.1%	長崎	14	672	4.6%
9	伊万里	8	423	3.7%	伊万里	5	352	3.4%	呉	10	352	3.1%	三池	8	598	4.4%	三池	9	656	4.5%
10	八戸	9	381	3.4%	長崎	6	268	2.6%	大分	6	323	2.8%	津	7	476	3.5%	徳山	12	419	2.9%
	その他	153	3,173	28.1%	その他	142	2,751	26.2%	その他	131	2,516	21.8%	その他	123	3,067	22.8%	その他	121	3,360	23.2%
	全国	474	11,285	100.0%	全国	379	10,481	100.0%	全国	357	11,521	100.0%	全国	373	13,476	100.0%	全国	359	14,467	100.0%

※2019年以降、丸亀の数値は坂出に含む。 ※2022年以降、因島の数値は尾道系崎に含む。