

# 海運市況の動向と短期見通し

2025年3月

株式会社ひろぎんホールディングス  
経済産業調査部



## I. 近年の動き

1. 船腹需給の動向 P. 2-3
2. 海運市況の動向 P. 4-7

## II. 2025年の見通し

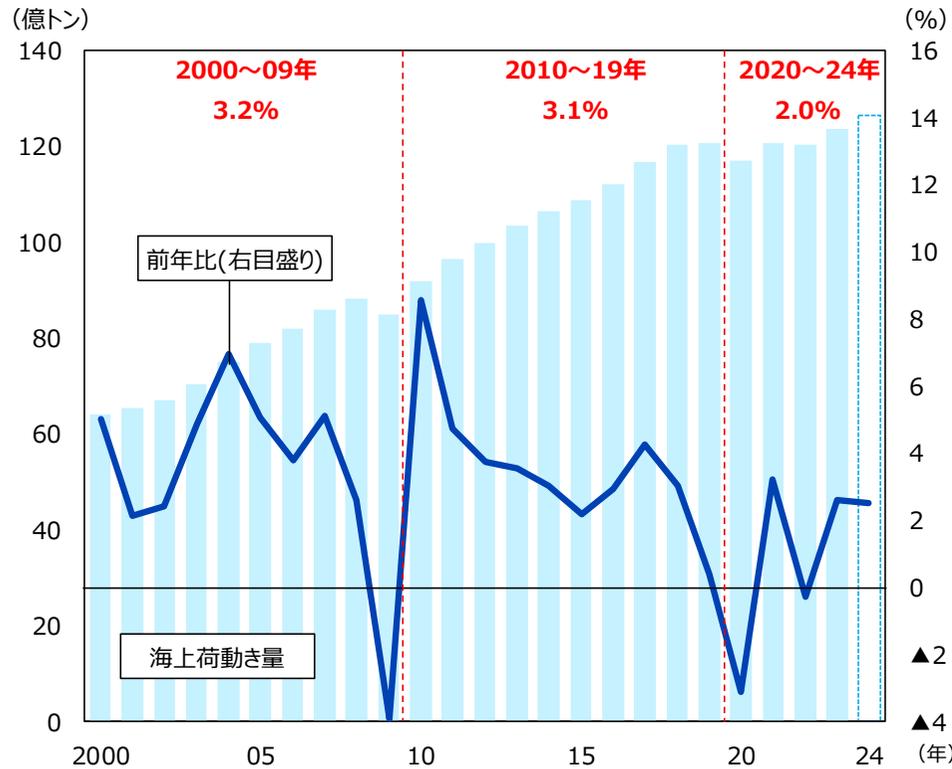
1. 船腹需給の見通し P. 8
2. 海運市況の見通し P. 9-12

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんホールディングス経済産業調査部（082-247-4958）までお願いします。

# 1. 船腹需給の動向

- **世界の海上荷動き量は**、2000年以降、景気変動の影響を受けながらも年率3%程度のペースで増加してきた。しかし、2020～24年は、新型コロナウイルスの感染拡大や中国経済の減速等に伴う財需要の伸び悩みを受けて年率+2.0%に低下した。なお、単年では、2023年が前年比+2.6%、2024年が同+2.5%（見込）と持ち直しているものの、過去のペース水準までには回復していない。
- **船腹量は**、とくに2007～12年の大量建造時に前年比7～9%の高い伸びを示したが、その後も荷動き量を上回る供給が続き、2010年代は長期に亘って船腹過剰の状況が続いた。2020年半ば以降、船腹需給は急速にタイト化し、市況の好転から船舶の解撤も進んでいないが（後述）、**世界（日中韓）の建造能力が限られる中で、足下の伸びは3%台にとどまっている。**

世界の海上荷動き量の推移

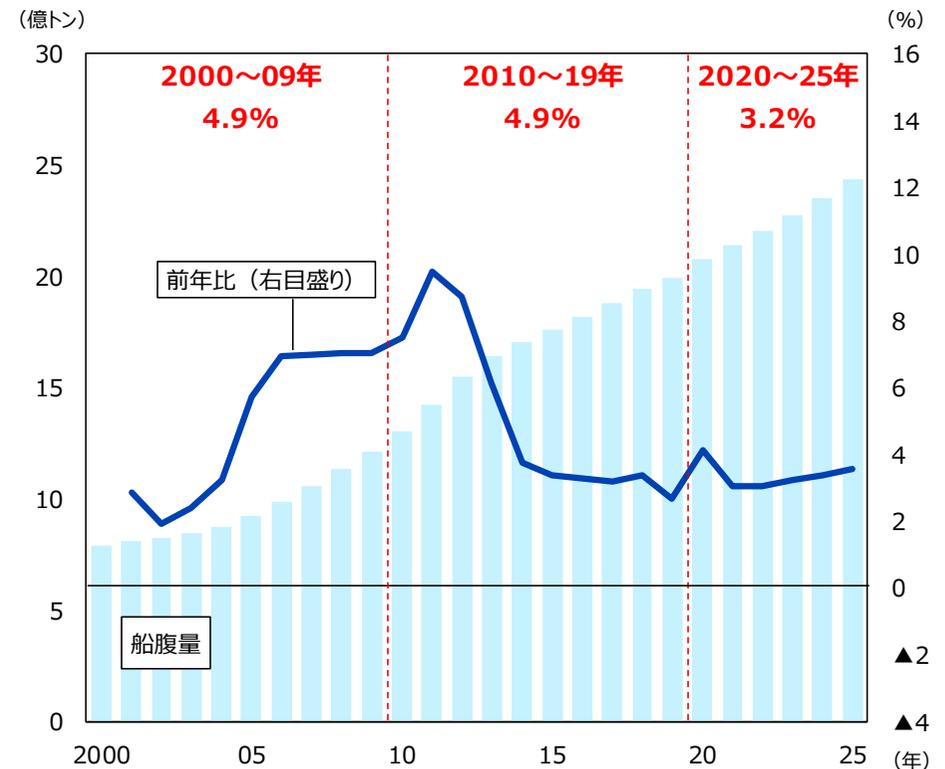


(注1) 図表内の赤字数値は当該期間の平均年率

(注2) 2024年はクラークソンによる見込値

(資料) Clarksons Researchより当部作成

世界の船腹量の推移



(注1) 図表内の赤字数値は当該期間の平均年率

(注2) 載貨重量トンベース、各年1月時点

(資料) Clarksons Researchより当部作成

最近10年間の世界の海上荷動き量および船腹量の推移

【実績値】

(億トン)

荷動き量	貨物	2015	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	バルカー-貨物	49	50	52	54	54	53	55	54	55	57
鉄鉱石	14	14	15	15	15	15	15	15	15	16	
石炭	11	11	12	13	13	12	12	12	13	13	
穀物	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
その他	19	19	20	21	21	21	22	21	22	22	
タンカー-貨物	30	31	31	32	31	28	28	30	31	31	
原油	19	20	20	21	20	18	18	19	20	20	
石油精製品	10	11	11	11	11	10	10	10	11	11	
コンテナ貨物	16	16	17	18	18	18	19	18	18	19	
その他	15	15	16	17	18	17	18	18	19	19	
化学製品	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	
天然ガス等	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	
自動車他	8	9	9	9	9	9	9	9	10	10	
合計	109	112	117	120	121	117	121	120	123	126	

【前年比】

(%)

貨物	2015	16	17	18	19	20	21	22	23	24
バルカー-貨物	0.3	1.7	4.6	3.2	0.5	▲1.2	3.3	▲2.5	3.7	2.3
鉄鉱石	1.2	4.5	4.1	0.1	▲1.4	3.5	1.0	▲3.0	4.5	2.9
石炭	▲6.8	0.4	6.2	5.1	2.0	▲9.1	3.8	0.2	7.2	0.7
穀物	5.1	4.9	5.3	▲0.0	1.3	8.7	1.5	▲3.4	2.1	5.0
その他	3.1	▲0.1	3.9	5.0	0.9	▲1.8	5.2	▲3.5	1.5	2.2
タンカー-貨物	4.7	3.6	2.3	1.0	▲2.9	▲8.8	0.6	5.7	2.3	0.6
原油	3.7	2.6	3.1	1.1	▲3.0	▲7.6	▲1.5	6.7	2.7	0.3
石油精製品	6.7	5.4	0.9	0.8	▲2.8	▲10.9	4.5	3.9	1.5	1.0
コンテナ貨物	2.2	4.6	5.4	4.3	2.2	▲1.0	6.0	▲3.7	0.4	4.9
その他	3.4	4.0	5.5	5.0	4.1	▲1.4	4.2	0.9	2.1	1.8
化学製品	3.8	8.3	7.7	8.8	10.7	0.6	5.9	5.3	2.9	2.3
天然ガス等	5.4	2.2	7.1	6.3	3.1	▲1.1	2.3	▲1.2	1.7	2.0
自動車他	2.5	3.0	3.9	2.9	1.5	▲2.6	4.1	▲0.6	1.9	1.5
合計	2.3	2.9	4.2	3.0	0.4	▲3.1	3.2	▲0.3	2.6	2.5

【実績値】

(千万トン)

船腹量	船種	2015	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	バルカー	76	78	80	82	85	88	91	95	97	100	-
10万吨超	31	31	32	32	33	35	36	38	38	39	-	
70~10万吨	19	20	20	20	21	22	23	24	25	25	-	
4.5~7万	17	18	19	19	20	21	21	22	23	24	-	
4.5万吨以下	10	10	10	10	10	11	11	11	12	12	-	
タンカー	49	51	54	56	57	60	62	63	65	67	-	
コンテナ船	23	25	25	26	27	28	28	30	31	33	-	
その他	27	28	29	30	31	31	32	33	34	35	-	
うちガス船	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	-	
うちケミカルタンカ	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	-	
合計	176	182	188	194	199	207	214	220	227	235	243	

【前年比】

(%)

船種	2015	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
バルカー	4.3	2.3	2.2	2.9	2.9	4.0	3.8	3.6	2.9	3.1	-
10万吨超	4.9	0.4	1.9	2.7	3.4	3.9	3.8	4.3	2.0	2.5	-
70~10万吨	4.4	1.5	0.4	2.7	2.7	5.3	5.0	3.5	3.8	3.5	-
4.5~7万	5.0	7.3	4.8	3.9	2.5	3.7	3.6	2.9	3.1	3.4	-
4.5万吨以下	1.5	1.8	1.5	2.0	2.6	2.2	1.7	2.9	3.3	3.3	-
タンカー	1.4	2.9	5.8	4.7	1.0	5.8	2.9	1.8	3.4	1.9	-
コンテナ船	5.7	6.9	0.6	3.0	5.0	3.3	2.5	4.1	3.9	7.7	-
その他	2.4	3.5	3.4	2.6	3.1	2.1	1.7	2.8	3.3	3.1	-
うちガス船	7.4	9.5	10.1	7.2	7.2	6.6	5.1	8.2	5.0	6.4	-
うちケミカルタンカ	1.6	4.6	4.9	4.4	4.2	2.7	3.1	1.1	3.1	2.1	-
合計	3.4	3.3	3.2	3.4	2.7	4.1	3.1	3.0	3.2	3.4	3.5

(注) 荷動き量：トンベース（2024年は見込値）、船腹量：載貨重量トンベース（各年1月時点）  
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

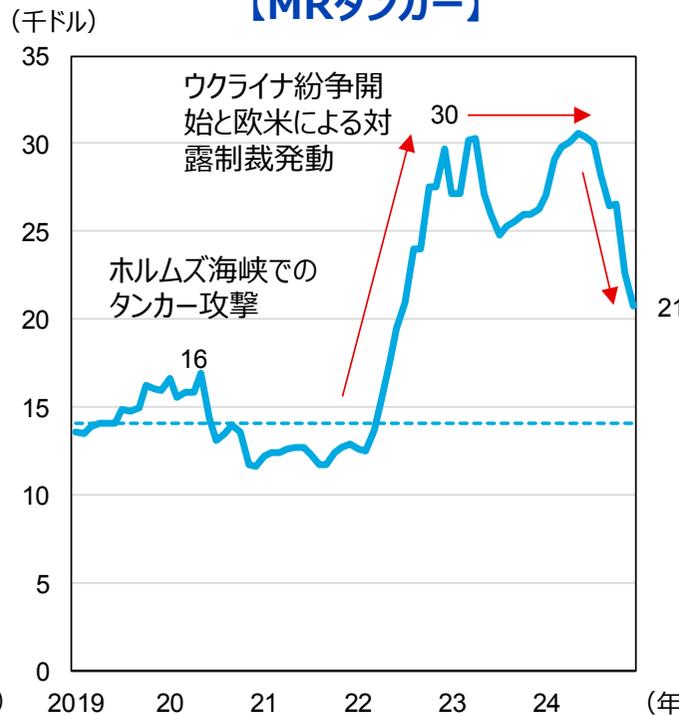
- 海運市況（用船料）は、2010年前後の大量建造に伴う船腹過剰から長期に亘る低迷が続いたが、2021年にはコロナ禍における経済再開に伴うサプライチェーンの混乱（港湾荷役、陸上輸送等の人手不足から大量の滞船が発生）を受けて高騰。**2022年のロシアのウクライナ侵攻に伴う代替輸送や2023年後半以降の中東情勢の緊迫化に伴う紅海情勢の悪化、パナマ運河の渇水の影響などから再び上昇した。**その後、パナマ運河の渇水問題は解消したが、市況は足下においても全体として堅調に推移している。
- 主な船種別の2024年以降の動きは以下の通りである。
  - (1) バルカー：パナマ運河の渇水問題の解消から再び低下したが、足下においても比較的高い水準で推移。
  - (2) タンカー：バルカー同様、パナマ運河問題の解消から再び低下したが、欧州向け原油等の代替輸送などを背景にその後も高値圏で推移。
  - (3) コンテナ：紅海情勢の悪化や北米向け荷動きの堅調などから上昇に転じ、トランプ関税を見据えた駆け込み需要も加わって足下一段と上昇。

海運市況（用船料）の推移

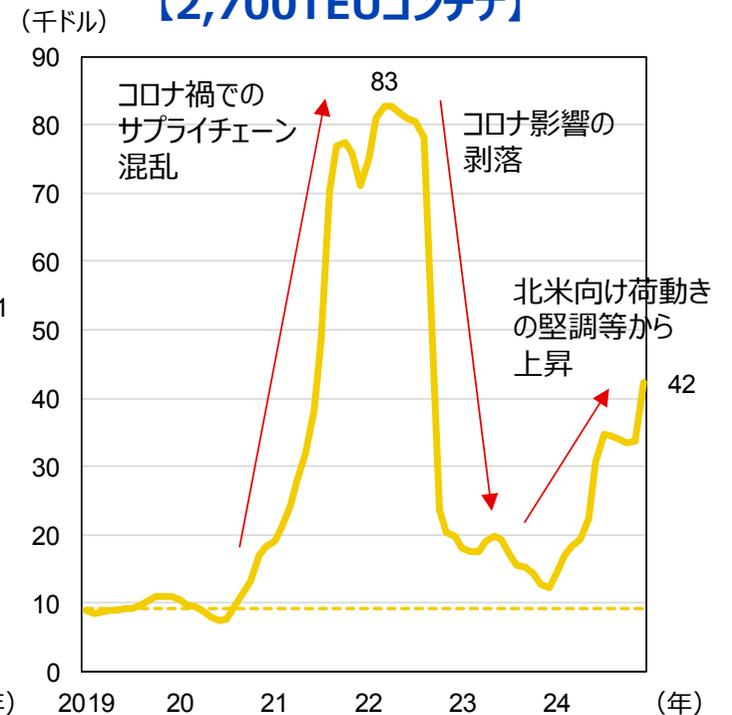
【パナマックスバルカー】



【MRタンカー】



【2,700TEUコンテナ】



(注) グラフ内破線は2016～2020年の平均値  
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

- **トンベースとトンマイルベース（※）の輸送量は過去20年余りに亘り、概ね連動した動きを辿ってきた。しかし、2023年以降は、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化や紅海情勢の悪化、パナマ運河の渇水などによる代替・迂回輸送の増加を背景に近時、大きく乖離して推移している。**
- 因みに、2023年の輸送量の前年比はトンベースの+2.6%に対し、トンマイルベースは+5.0%、2024年はその差がさらに拡大したとみられる。とくに、2024年はスエズ運河の通航量が大きく落ち込む一方、喜望峰の通航量が急伸している。これにより、世界全体の船腹需要は3%程度押し上げられたとの試算もあり、**紅海情勢の悪化が海運市況に与えているプラス影響は極めて大きい。**

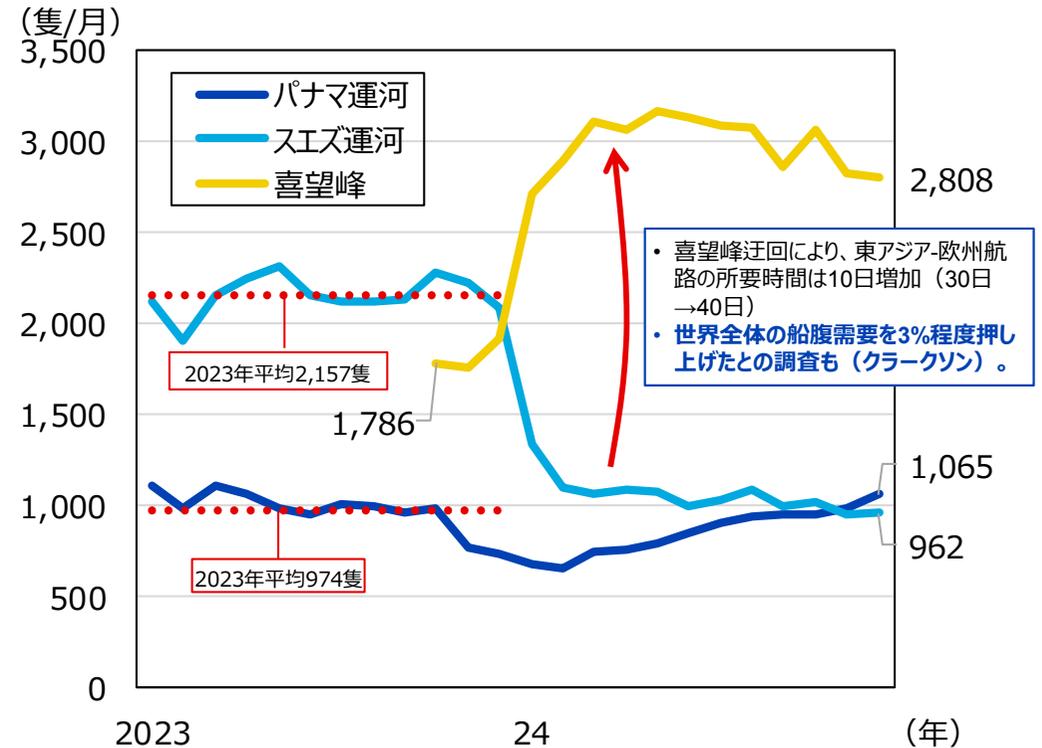
（※）トンマイル：輸送距離を勘案した実質的な輸送量を示す単位。貨物量（トン）×輸送距離（マイル）

世界の海上荷動き量（前年比）の推移



（注）2024年はクラークソンによる見込値  
（資料）Clarksons Researchより当部作成

世界の要衝の通航隻数の推移



（注1）各年月次ベース（直近は2024年12月）  
（注2）喜望峰は2023年9月以前のデータなし  
（資料）Clarksons Researchより当部作成

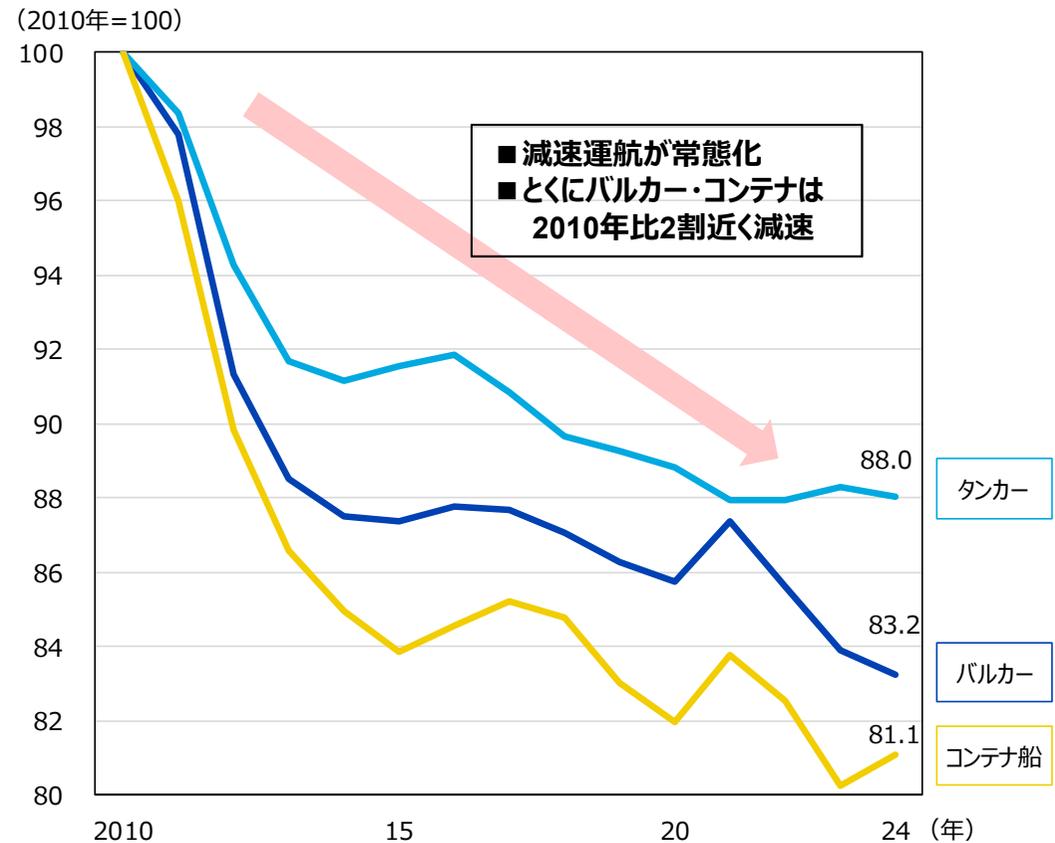
- IMO（国際海事機関）は、2023年より既存船の燃費規制「EEXI」および燃費実績格付制度「CII」などの環境規制を導入。2023年7月には「2050年頃までにネットゼロ」とする、GHG排出削減目標の前倒しを決定し、新たな規制の導入についての検討もなされている。また、欧州では、2024年より排出量取引制度「EU-ETS」に国際海運が追加され、2025年からは燃料のGHG強度に上限を設ける「FuelEU Maritime」がスタートしている。
- 海運事業者は2010年代の不況期において船舶の運航速度を低下させる「減速運航」を進めてきたが、**海運市況が堅調に推移する中、最近ではこうした環境規制の強化が減速運航を促し、市況の下支え要因として働いている。**

国際海運の主なGHG排出規制

規制	概要
EEDI	<ul style="list-style-type: none"> <li>2013年1月1日以降、新造船燃費性能の改善に向けて規制値を段階的に強化</li> </ul>
EEXI	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年以降、既存船の燃費効率を2023年時点の新造船と同レベルまで改善することを要求</li> </ul>
CII	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年以降、毎年の燃費実績をもとに各船の燃費性能をA～Eの5段階で評価</li> <li>基準値はGHG削減戦略に沿って毎年厳格化</li> </ul>
EU-ETS	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州における地域規制（2024年1月より国際海運が追加）</li> <li>EU/EEA域内の港湾に寄港する船舶の所有者等にGHG排出枠の購入・納付が義務付けられる</li> </ul>
FuelEU Maritime	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州における地域規制</li> <li>2025年以降、EU/EEA域内の港湾に寄港する船舶は、1年間に使用する燃料のGHG強度に上限が設定される</li> </ul>

（資料）Clarksons Researchより当部作成

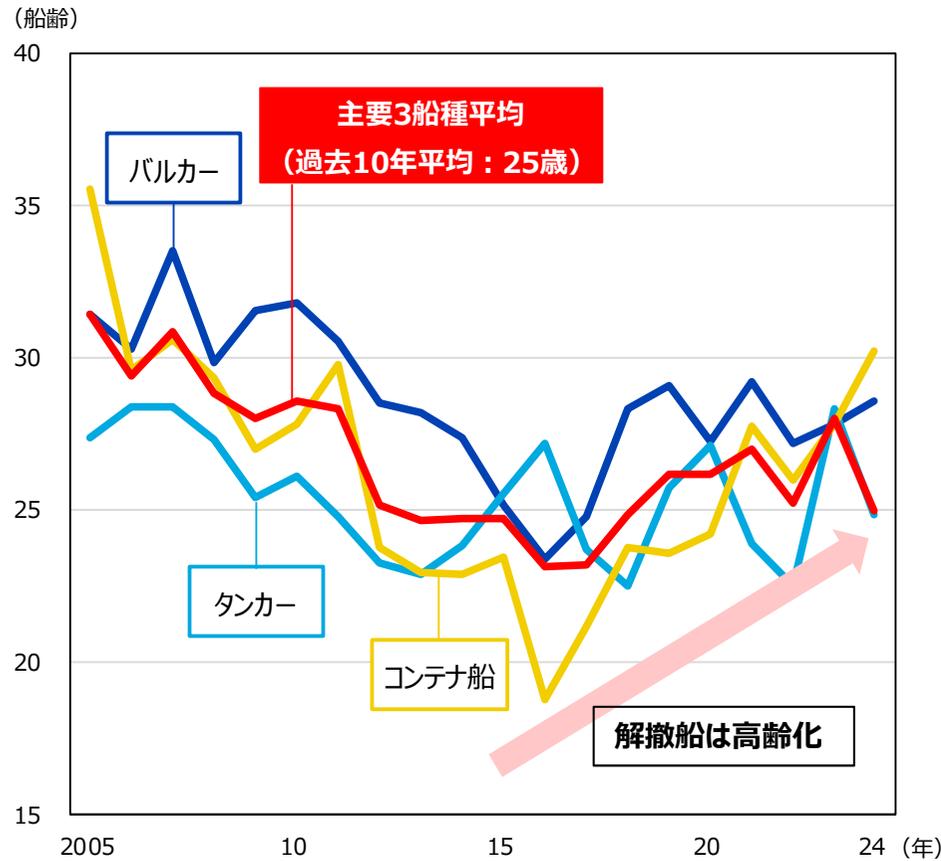
船舶の平均運航速度の推移



（資料）Clarksons Researchより当部作成

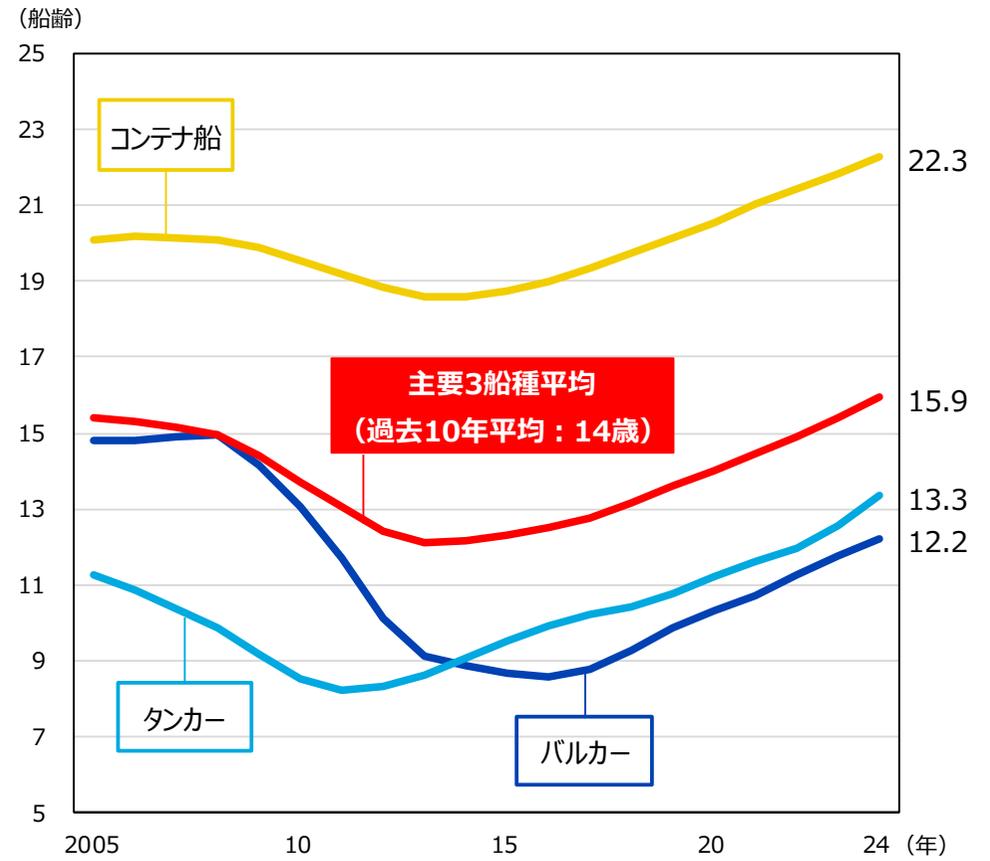
- 解撤船の平均船齡は、2005年以降の新造船建造の増加とその後の市況の下落等を受けて、若年化が進んでいたが、2017年より上昇に転じた。最近では、**市況の改善や環境規制の先行き不透明感などを背景に、解撤を遅らせる動きが鮮明となっている。**
- この結果、既存船の平均船齡は上昇に転じ、2024年はコンテナ船が22年、バルカーおよびタンカーは12～13年と、主要3船種全てで老齡化が進行している。

解撤船の平均船齡の推移



(資料) Clarksons Researchより当部作成

既存船の平均船齡の推移

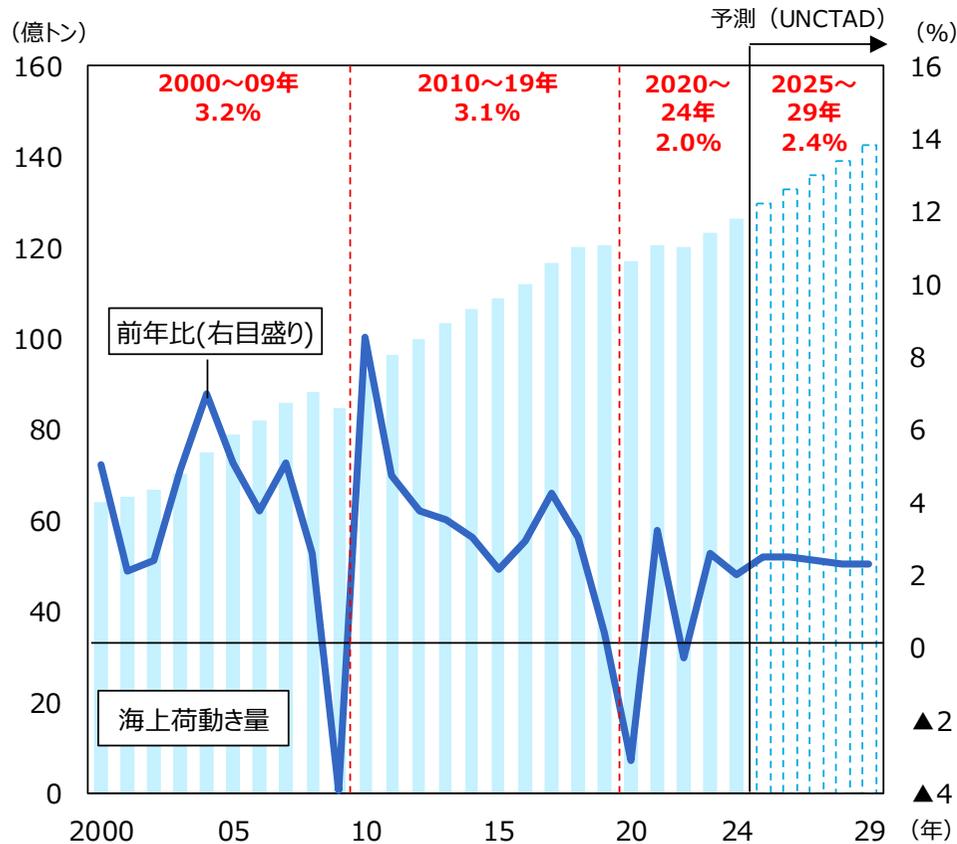


(資料) Clarksons Researchより当部作成

# 1. 船腹需給の見通し

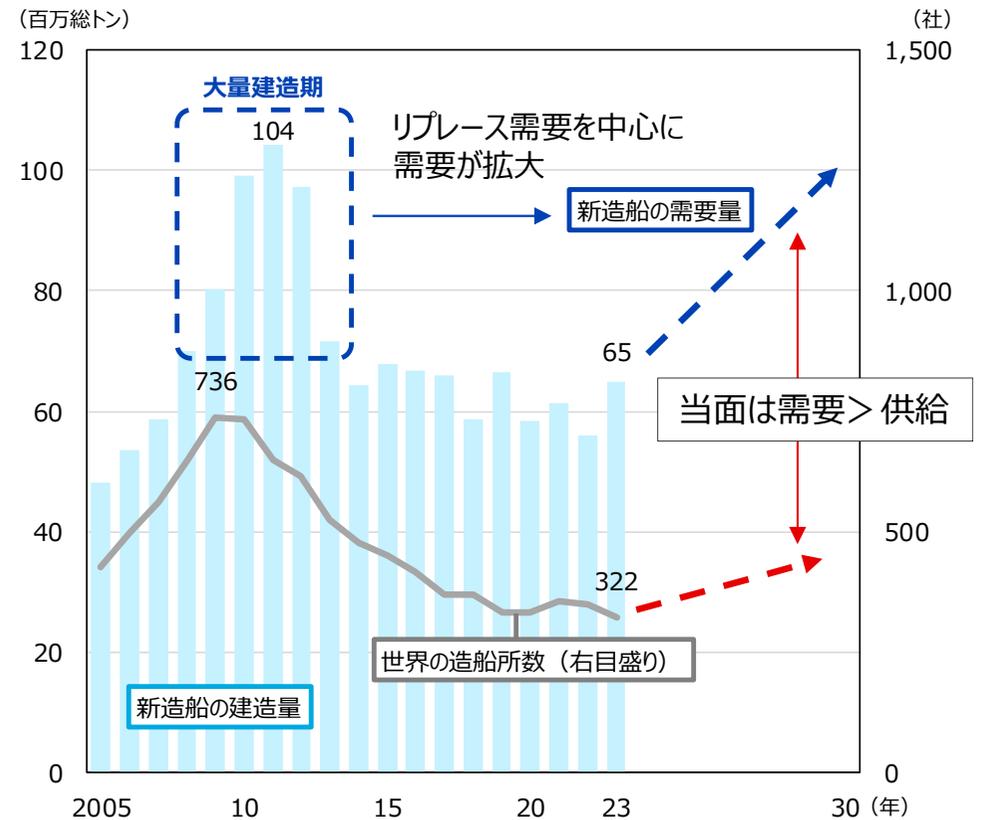
- UNCTAD（国連貿易開発会議）の予測によれば、2025年以降の海上荷動き量は平均年率+2.4%（2025年は+2.5%）と、鉄鉱石や穀物、天然ガスなどの需要堅調を受けて底堅く推移する見通しである。
- 一方、2010年前後の大量建造船がリプレース期を迎えることなどから、世界の造船需要は高い伸びを続けるとみられるが、世界の造船所数は2007年のピークの約4割の水準まで減少するなど、供給拡大余地は限られることから、当面の船腹需給は全体として引き締まった状況が続くと予想される。

### 世界の海上荷動き量の見通し



(注1) 予測は、実績（Clarksons Research）×成長率（UNCTAD）  
 (注2) 図表内の赤字数値は当該期間の平均年率  
 (資料) Clarkson Research、UNCTADより当部作成

### 世界の新造船建造量の見通し



(注) 世界の造船所数は、該当年に1,000GT以上の船舶を建造した社数  
 (資料) 国交省資料、Clarksons Researchより当部作成

## 2. 海運市況の見通し (1) 前提条件と全体感

- 当部では、2025年の海運市況を見通す上で、(1)世界経済（海上荷動き）は底堅く推移し、(2)ロシア・ウクライナや中東など世界情勢は不安定な状況が続き、トンルを支える動きは維持され、(3)国際海運規制強化の中で減速運航の深度化が進む、との想定をメインシナリオとして置いている。こうした前提の下、**2025年の船腹需給は引き締まった状況が継続し、海運市況は全体として高めの水準で底堅く推移すると予想した。**
- ただし、米国の**第2次トランプ政権の政策如何**では、貿易量の減少やトンマイル伸長要因の剥落など、**市況が大きく下振れる**、場合によっては上振れる可能性について、留意しておく必要がある。

### 2025年見通しの前提条件

項目	前提条件（メインシナリオ）	市況への影響
経済動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ <b>世界経済は底堅く推移する</b>と想定。</li> <li>➢ 米国経済は、緩やかながら減速に向かうものの、堅調に推移。</li> <li>➢ 中国経済は内需は低調に推移、生産の外需依存の展開が続く。</li> <li>➢ ユーロ圏経済は持ち直しに向かうものの、回復力に乏しい展開が続く。</li> </ul>	 (ニュートラル)
地政学リスク	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ <b>ロシア・ウクライナ情勢や中東情勢は不安定な状況</b>が続く。</li> <li>➢ 原油等の代替輸送やスエズ運河避航など、<b>トンマイルを支える動きは維持される</b>と想定。</li> </ul>	 (ニュートラル)
規制動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ CII（燃費実績格付制度）の基準値強化に加えて、FuelEU Maritime（EU/EEA圏内への寄港する船舶に対するGHG強度に上限を設定する新たな環境規制）がスタート。</li> <li>➢ <b>燃費改善のための減速航海の深度化が進む</b>と想定。</li> </ul>	 (プラス)

(資料) 各種資料より当部作成

### 第2次トランプ政権の政策動向と見通しの上振れ・下振れ要因

政策	船種	影響
関税導入	共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 追加関税と該当国の報復関税により世界の<b>貿易量（荷動き量）が減少</b>。</li> <li>➢ ただし、<b>迂回輸出によりトンマイル伸長する</b>との見方も。</li> </ul>
	共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 中東情勢の安定化に伴いスエズ運河通航が回復し、<b>トンマイル伸長要因が剥落</b>する可能性。</li> </ul>
外交政策	バルカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ ロシア・ウクライナ紛争の終結に伴う<b>復興需要により荷動き量が増加</b></li> <li>➢ 併せて、危険海域を航行する<b>老齢船の解撤が進展</b></li> </ul>
	タンカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 欧米の対露制裁解消した場合、<b>トンマイル伸長要因が剥落</b></li> </ul>
エネルギー政策	タンカー	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 原油増産やガソリン車販売の増加により、<b>荷動き量が増加</b></li> </ul>

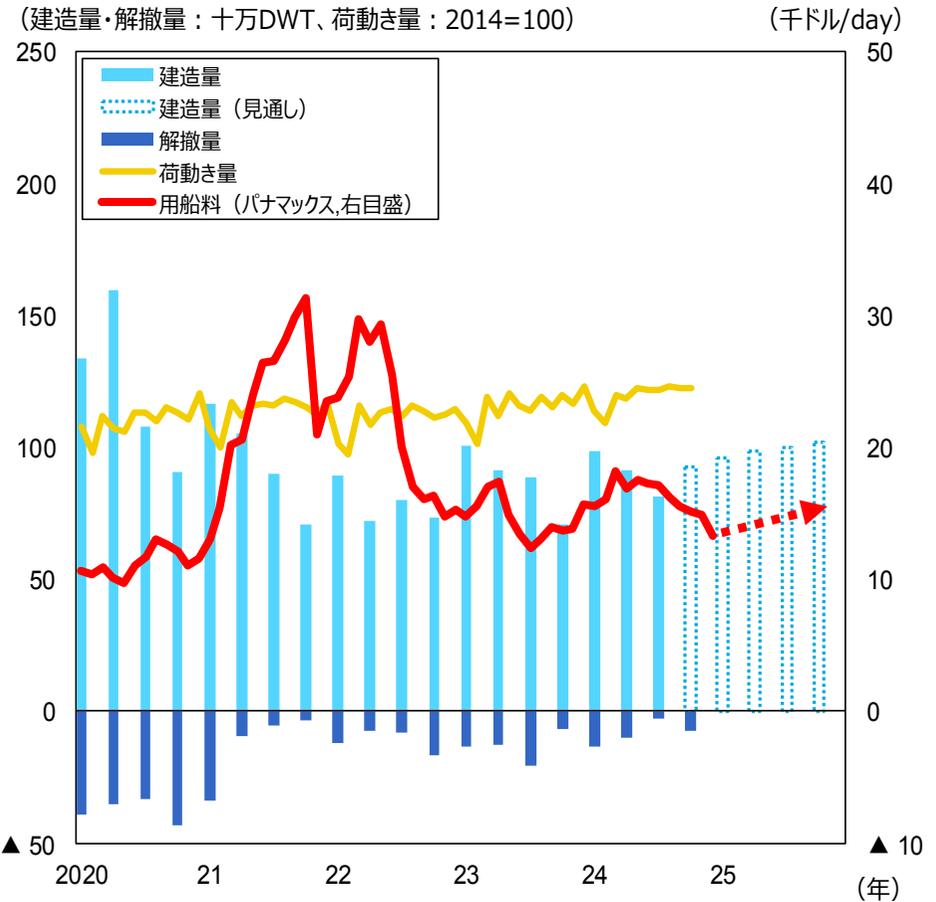
(資料) 各種資料より当部作成

- バルカーの荷動き量は、鉄鉱石・穀物・マイナーバルクといった主要貨物を中心に、**総じて底堅く推移すると**みられる。
- 一方、**新造船の供給が限られる中で**、環境規制による減速運航の進展、スエズ避航による長距離航海の継続などにより、**船腹の不足感は強まると**みられ、**市況は緩やかな上向き基調で推移**すると予想される。

バルカー市況の見通し ～ファンダメンタルズは堅調で上向き～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	➢ 鉄鉱石、穀物、マイナーバルクなど主要貨物の荷動きが底堅く推移	○
	船腹量	➢ 解撤は好市況を背景に進まないものの、新造船供給も船台不足のため限定的で、総じて微増に止まる	△
供給	速度	➢ FuelEU Maritimeの開始により減速航海が更に進む可能性が高い	○
	輸送距離	➢ スエズ運河避航による長距離運航が継続	△
市況見通し	➢ 荷動き量は底堅い一方で、船腹供給は限定的な状況が続く ➢ <b>市況は緩やかな上向き基調で推移</b>		現在の水準 
			方向感 

(資料) 当部作成



(注) 四半期ベース

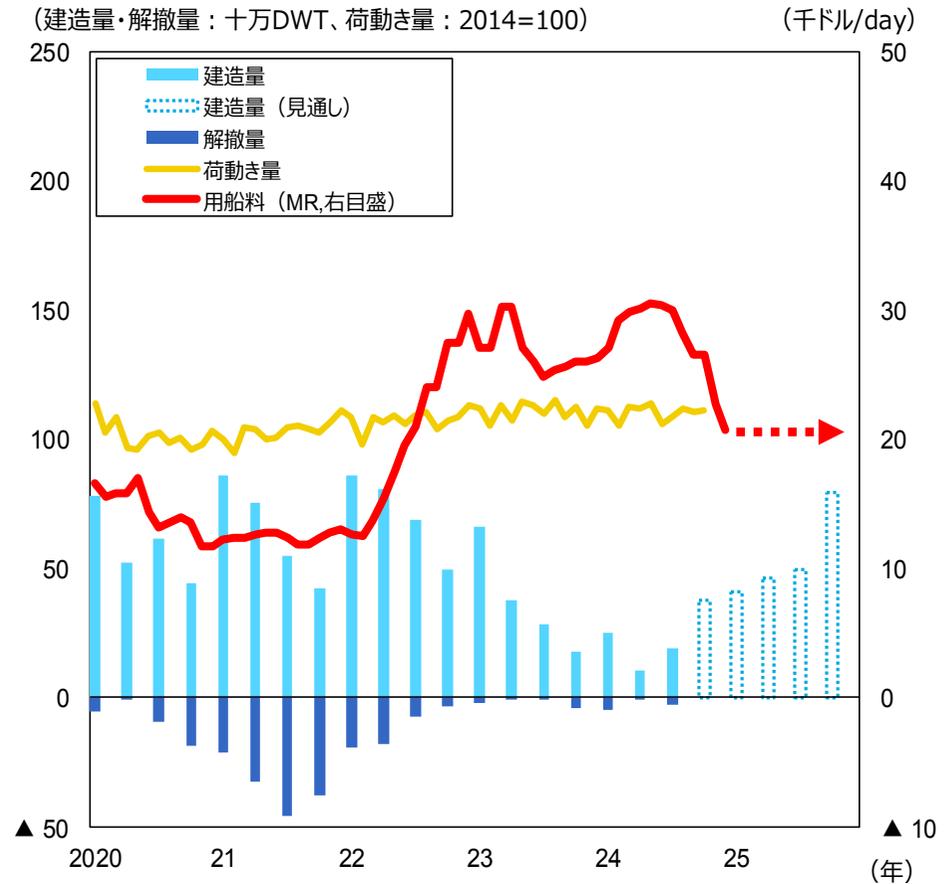
(資料) Clarksons Researchより当部作成

- **タンカーの荷動き量は**、先進国において化石燃料から再エネへのシフトが進むものの、中国・インドをはじめとする新興国の石油需要の増加から、総じて**横ばい圏内で推移**するとみられる。
- 一方、供給面では、中国造船を中心に新造船の供給圧力が強まるものの、環境規制対応に伴う減速航海が船腹需給の緩和を一定程度相殺するとみられ、市況は**横ばい圏内での推移**が予想される。

タンカー市況の見通し ～荷動き、市況ともに横ばい圏内で推移～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	▶ 先進国で再エネシフトが進むが、新興国では需要増加し、総じて横ばい圏内で推移	△
	船腹量	▶ 中国造船所の積極受注により中小型船を中心に新造船建造が増加	✕
供給	速度	▶ FuelEU Maritimeの開始により減速航海が更に進む可能性が高い	○
	輸送距離	▶ 対露制裁による代替輸送は定着 ▶ スエズ運河避航による長距離運航は継続	△
市況見通し	▶ 荷動き量は横ばい推移。新造船供給の増加を減速運航が一定程度相殺 ▶ <b>市況は横ばい圏内で推移</b>		→
	現在の水準	方向感	☀️

(資料) 当部作成



(注) 四半期ベース

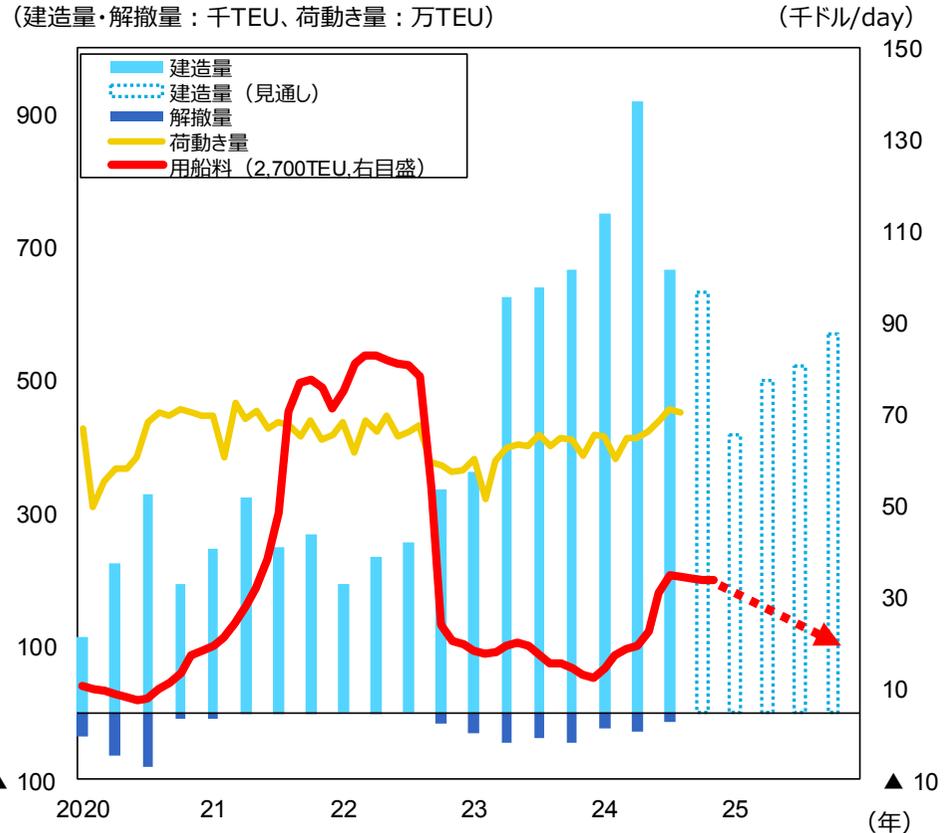
(資料) Clarksons Researchより当部作成

- **コンテナ船の荷動き量は**、米国の追加関税発動を警戒した2024年下期の駆け込み需要の反動減が見込まれることから、当面**弱含み傾向が続く**可能性が高い。
- 一方、新造船の建造は2023～24年のピークを過ぎたものの、引き続き極めて高い水準を維持することから、**船腹需給は緩和方向に向かい、市況も水準的にはなお高いものの弱含み傾向で推移**するとみられる。

コンテナ船市況の見通し ～需要増の反動と船腹供給圧力の中で弱含み傾向～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	➢ 米国の関税賦課を警戒して発生した2024年下期の駆け込み需要の反動により、弱含み傾向	✖
	船腹量	➢ 2023～24年の建造ピークは過ぎたものの、引き続き高水準の建造が続く見通し	✖
供給	速度	➢ FuelEU Maritimeの開始により減速航海が更に進む可能性が高い	◯
	輸送距離	➢ スエズ運河避航による長距離運航は継続	△
市況見通し	➢ 荷動き量は弱含むとみられる中で、新造船の供給圧力は引き続き強い ➢ <b>市況の水準はなお高いものの弱含み傾向で推移。</b>		現在の水準 
			方向感 

(資料) 当部作成



(注1) 四半期ベース

(注2) 荷動き量はアジア-米国、アジア-欧州航路の合計

(資料) Clarksons Research、日本海事センターより当部作成

(ひろぎんホールディングス経済産業調査部 竹島 毅)

未来を、ひろげる。

 ひろぎんホールディングス

