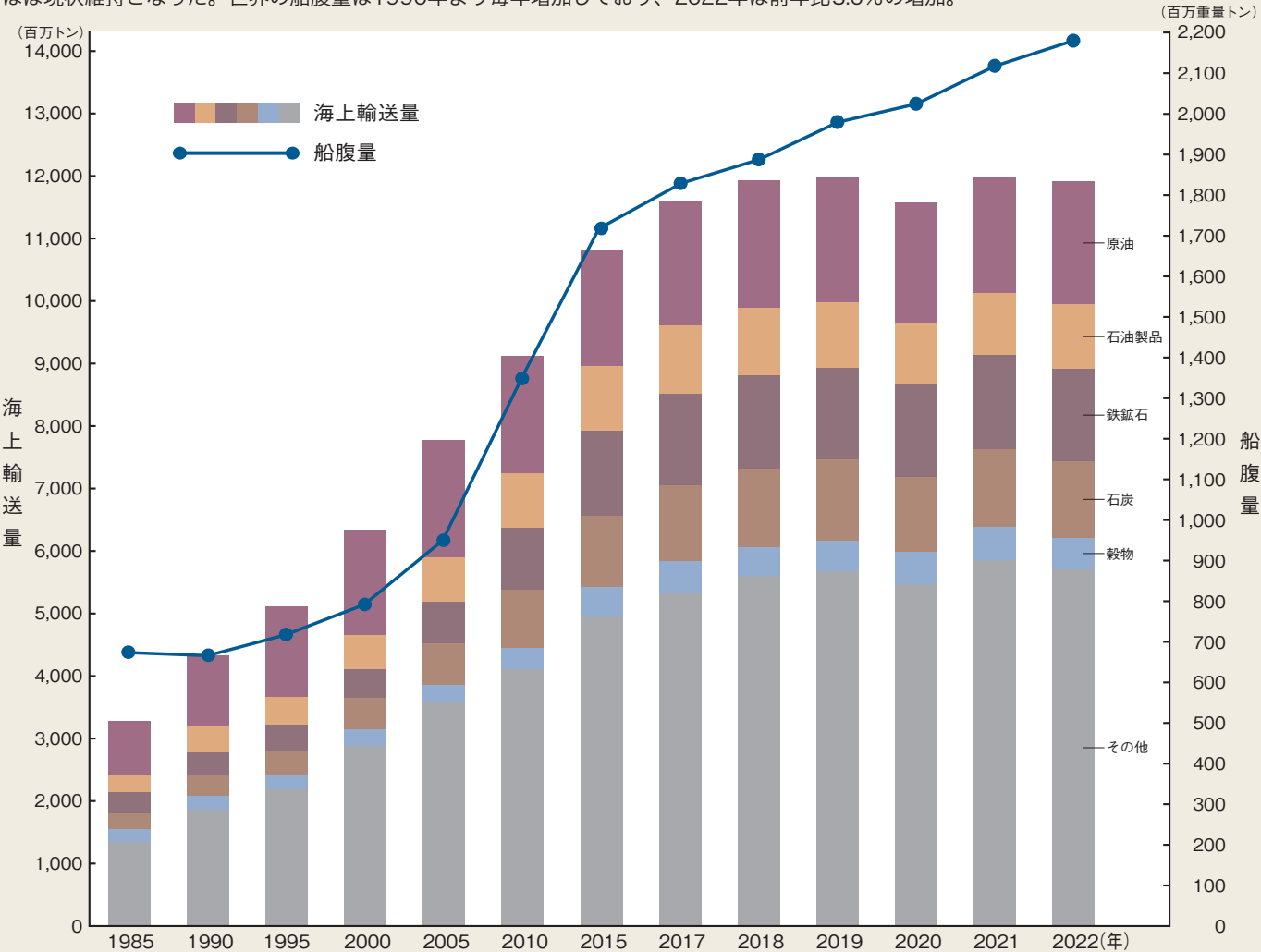


1

主要品目別海上輸送量と船腹量

世界の海上輸送量は、2020年に新型コロナウイルス感染症の影響等で減少したが2021年に回復。2022年は前年比0.5%の減少でほぼ現状維持となった。世界の船腹量は1990年より毎年増加しており、2022年は前年比3.0%の増加。



2022年において世界の主要品目別海上輸送量は、石油25.2%、鉄鉱石12.4%、石炭10.2%、穀物4.3%を占めている。近年ではコンテナ貨物を含むその他貨物の割合が増加し、2022年では47.8%を占める。

出典：Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE]、UNCTAD [REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2022]、IHS [WORLD FLEET STATISTICS]、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES]、Fearnleys [REVIEW]

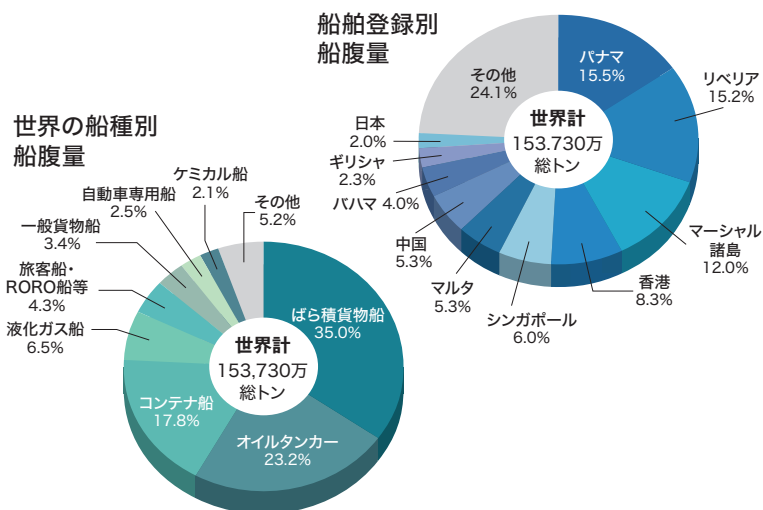
世界の主要品目別海上輸送量(百万トン)									船腹量(百万重量トン)
品目	石 油			鉄鉱石	石 炭	穀 物	その他	合 計	
年	原 油	石油製品	計						
1985	871	288	1,159	321	272	181	1,360	3,293	674
1990	1,133	415	1,548	356	331	195	1,855	4,285	667
1995	1,505	498	2,003	404	402	193	2,205	5,207	718
2000	1,745	586	2,331	447	509	230	2,876	6,393	792
2005	1,995	725	2,721	656	671	248	3,577	7,873	951
2010	1,917	904	2,821	990	927	319	4,107	9,164	1,349
2015	1,920	1,041	2,961	1,358	1,136	430	4,934	10,819	1,718
2017	2,037	1,106	3,143	1,477	1,212	475	5,297	11,604	1,828
2018	2,061	1,118	3,179	1,478	1,273	474	5,521	11,925	1,883
2019	2,017	1,080	3,097	1,455	1,299	481	5,648	11,980	1,979
2020	1,852	966	2,818	1,505	1,179	520	5,564	11,586	2,025
2021	1,854	1,015	2,869	1,520	1,226	530	5,837	11,982	2,116
2022	1,957	1,049	3,006	1,477	1,220	517	5,700	11,920	2,180

(注) ①海上輸送量について1985年はFearnleys [REVIEW] 各年版。 ②1990年までの船腹量については、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES] 各年版による年央値であり、1995年以降はIHS [WORLD FLEET STATISTICS] による年末値である。 ③1995年以降の船腹量は、漁船等を除いた値である。 ④端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。 ⑤2021年以降の船腹量はUNCTAD [REVIEW OF MARITIME TRANSPORT] による年末値である。

2 国別・船種別船腹量

世界の船舶登録国別船腹量はパナマ、リベリア、マーシャル諸島等が上位を占める。船種別では、ばら積貨物船、オイルタンカー、コンテナ船の順となっている。

出典：Clarksons Research「WORLD FLEET MONITOR」



船舶登録別船腹量

順位	国別	隻数	万総トン	国別保有割合 (%)
	世界合計	105,483	153,730	100.0
1	パナマ	8,175	23,880	15.5
2	リベリア	4,821	23,330	15.2
3	マーシャル諸島	4,180	18,400	12.0
4	香港	2,537	12,690	8.3
5	シンガポール	3,199	9,200	6.0
6	マルタ	1,955	8,150	5.3
7	中国	8,332	8,140	5.3
8	バハマ	1,275	6,140	4.0
9	ギリシャ	1,214	3,520	2.3
10	日本	5,225	3,080	2.0
11	デンマーク	591	2,230	1.5
12	インドネシア	11,434	2,180	1.4
13	キプロス	1,005	2,120	1.4
14	マディラ諸島	729	1,990	1.3
15	ノルウェー	684	1,700	1.1
16	韓国	2,150	1,480	1.0
17	イタリア	1,276	1,370	0.9
18	マン島	269	1,220	0.8
19	イラン	966	1,180	0.8
20	インド	1,860	1,120	0.7
	その他	43,606	20,610	13.4

(注) ①中国には、香港及び台湾を含まない。
 ②2022年末の数値。
 ③端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

世界の船種別船腹量

順位	船種別	万総トン	構成比 (%)
	世界計	153,730	100.0
1	ばら積貨物船	53,840	35.0
2	オイルタンカー	35,730	23.2
3	コンテナ船	27,370	17.8
4	液化ガス船	10,030	6.5
5	旅客船・RORO船等	6,610	4.3
6	一般貨物船	5,210	3.4
7	自動車専用船	3,790	2.5
8	ケミカル船	3,220	2.1
	その他	7,940	5.2

(注) ①2022年末の数値。
 ②端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

3 アジア各国の支配船腹量

アジア主要国の船会社が実質保有する船の船腹量が世界の45.5%を占め、そのうち、日本、中国の割合が52.0%を占める。

※各国の船会社が保有する自国籍船及び海外子会社が保有する外国籍船の合計。

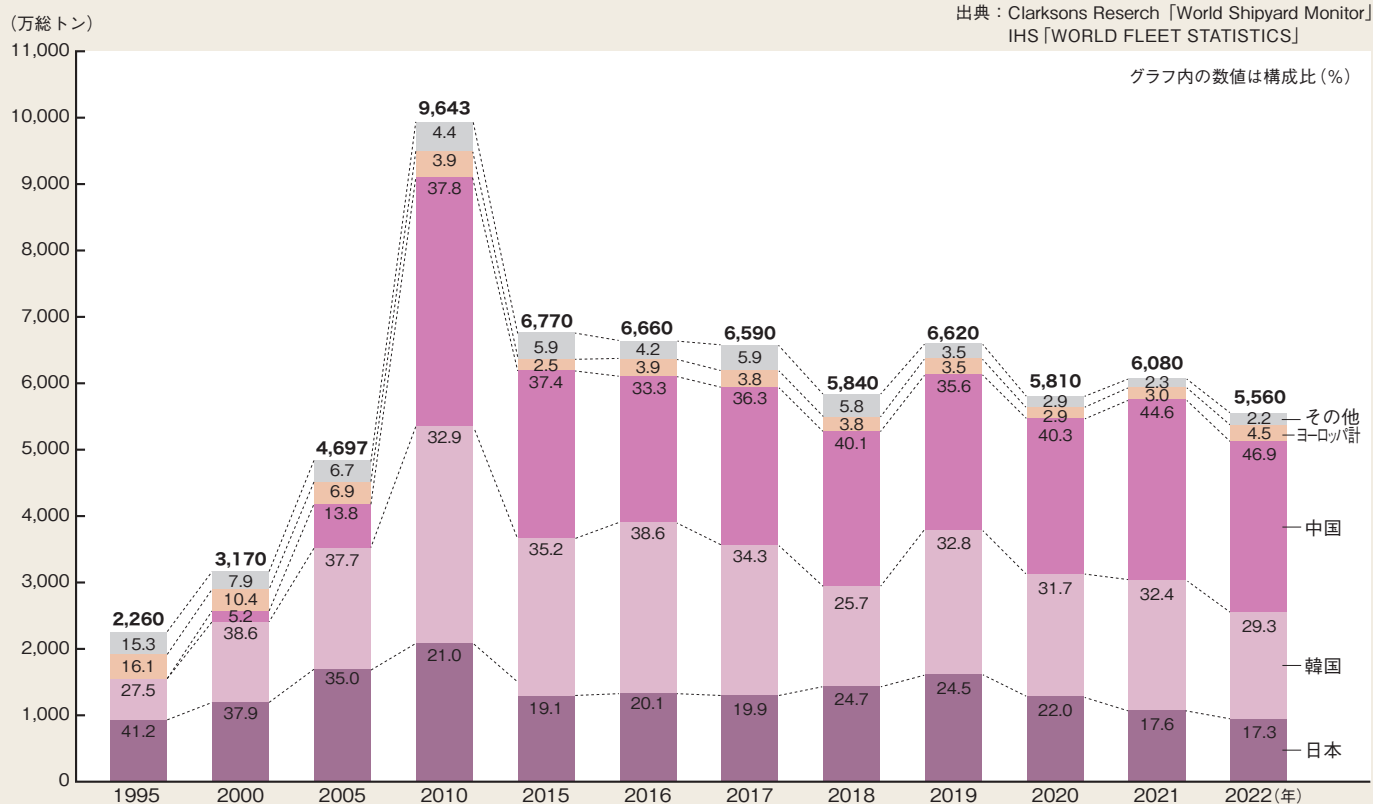
出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2022」

		隻 数	船腹量 (千載貨重量トン)			外国籍船割合 (%)	世界シェア (%)	アジア主要国 シェア (%)
			自国籍船	外国籍船	合 計			
アジア主要国	日本	4,007	35,971	200,656	236,638	84.79	10.9	52.0
	中国	8,007	113,036	163,977	277,843	59.02	12.7	
	韓国	1,680	14,768	77,501	92,302	83.96	4.2	48.0
	香港	1,822	72,061	39,474	111,588	35.37	5.1	
	シンガポール	2,799	67,869	68,312	136,244	50.14	6.2	
	台湾	1,014	6,591	48,327	54,974	87.91	2.5	
	マレーシア	629	6,598	2,344	8,985	26.09	0.4	
	インド	1,076	16,166	9,303	25,980	37.92	1.3	
	インドネシア	2,411	24,764	4,050	29,066	13.93	1.3	
	ベトナム	1,133	11,358	3,562	14,934	23.85	0.7	
	アジア主要国合計	24,578	369,182	617,506	988,554	61.31	45.5	100.0
アジア主要国以外		30,459	252,634	910,741	1,191,504	76.44	54.5	
世界合計		55,037	621,816	1,528,247	2,180,058	70.10	100.0	

(注) ①2022年1月の数値。 ②対象船舶は1,000総トン以上の船舶である。端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

4 商船建造量

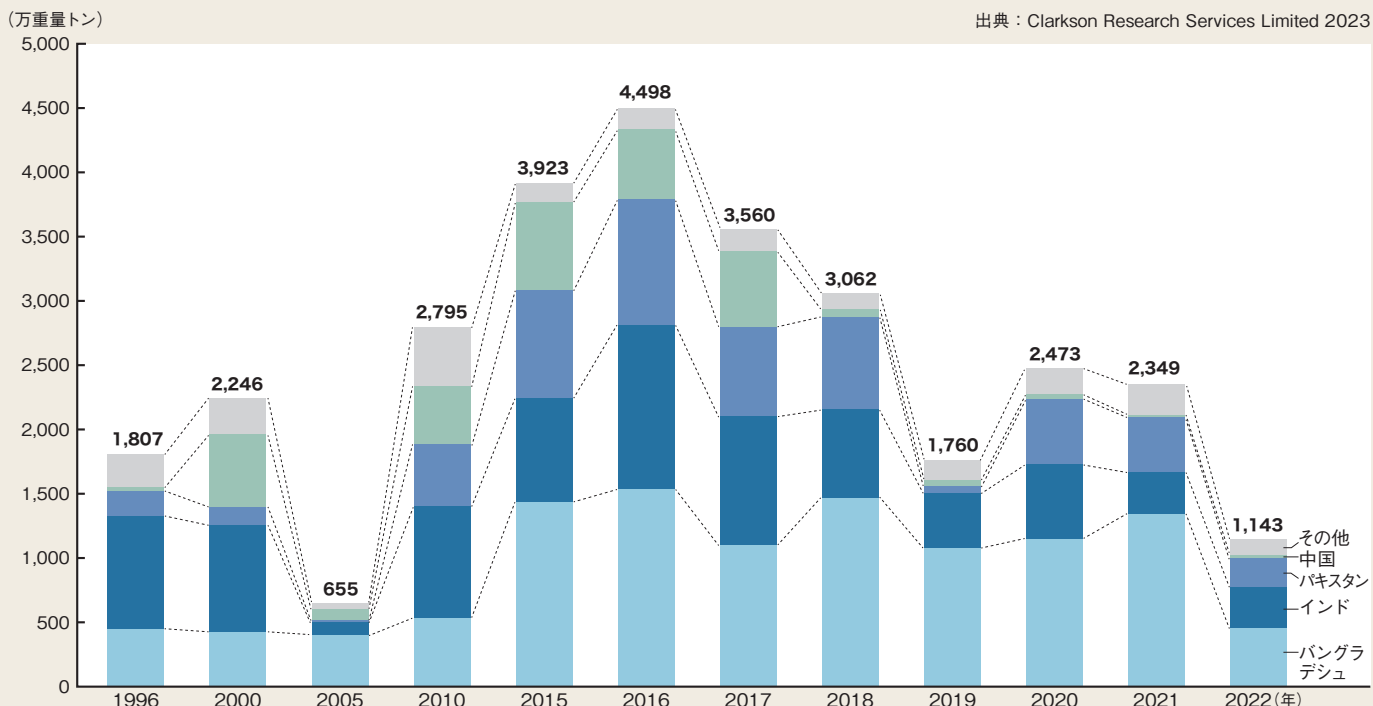
2022年の日本の商船建造量は960万総トン。日本と韓国、中国が世界の9割以上を占める三大造船国となっている。



- (注) ① ヨーロッパ内の主要造船国は、ルーマニア、ドイツ、イタリア、ノルウェー等。2014年はヨーロッパは34カ国で算出。
 ② その他に含まれる主要造船国は、台湾、インド等。
 ③ 1995年の中国建造量は、その他に含む。
 ④ 2015年以降はClarksons Research「World Shipyard Monitor」による年末値である。
 ⑤ 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

5 船舶解撤量

2022年の世界の船舶解撤量は1,143万重量トン。国別では、バングラデシュ、インドが多く、この2カ国で68%を占めている。

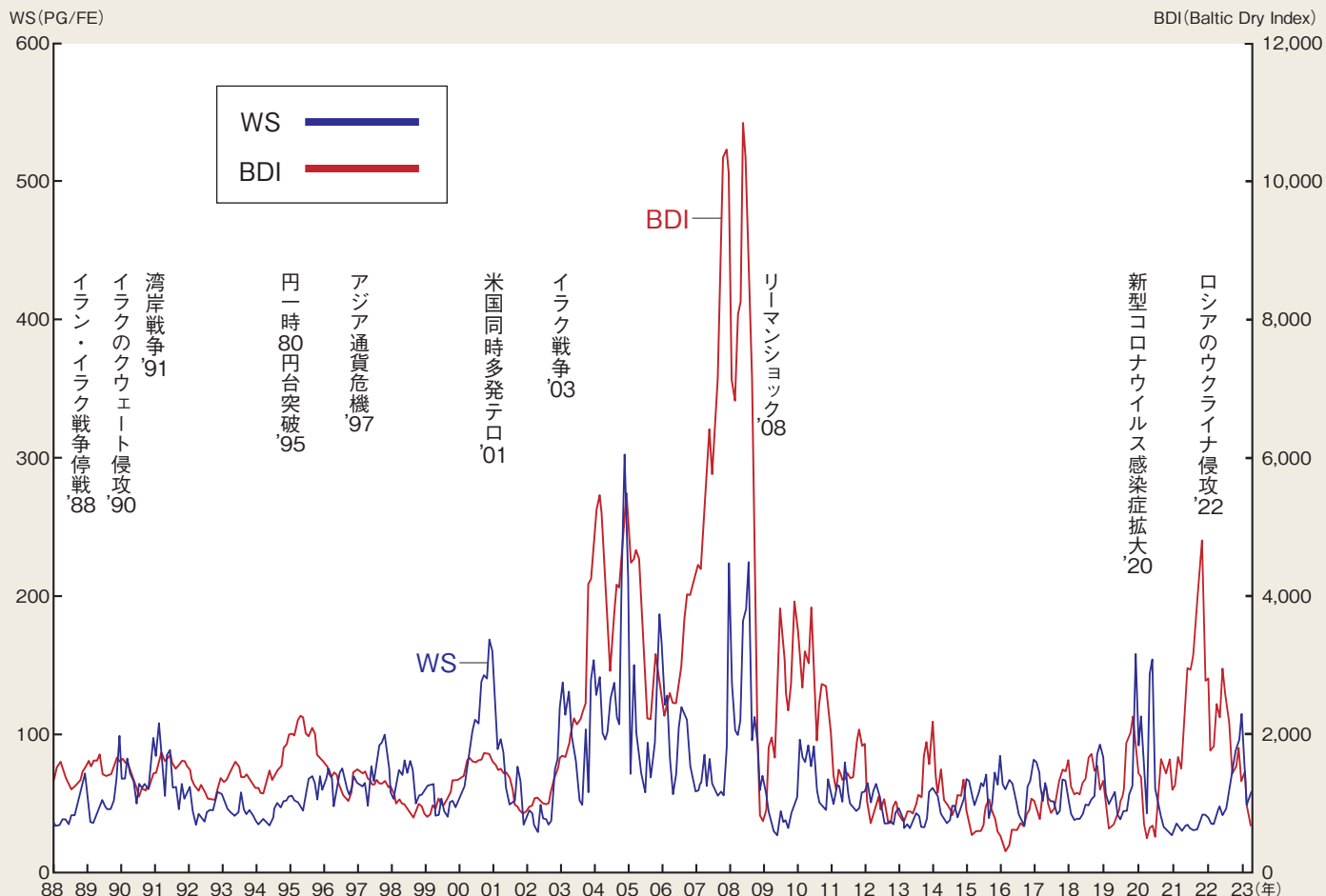


6 海運市況

2022年のドライバルク市況は前半活況であったものの、5月から8月までは下げ相場が続き、9月にはコロナ前の水準まで下がった。米国の金融引き締めによる世界景気の減速懸念が反映されたことが背景にある。タンカー市況は前年来の低調な流れが続いたものの、ロシア・ウクライナ危機発生後、米国積み欧州向けの荷動きが増加したこと、さらには米国の国家石油戦略備蓄放出などにより長距離のトレードが増加してVLCCの需給バランスが改善した。その結果、22年後半は市況が堅調に推移した。

出典：TRAMP Data Service [WORLD MARITIME ANALYSIS]

作成：(公財)日本海事センター



(注) ①BDI (The Baltic Exchange) 及びWS (中東／極東) は、TRAMP Data Service集積資料による。

②BDI (Baltic Dry Index) : 乾貨物の海上輸送運賃指数 (総合指数、1985年1月を基準 (=1,000))

The Baltic Exchangeが毎営業日に、ドライマーケットの成約情報を1985年以来、一定の基準で継続発表している指数であり、乾貨物運賃の変動推移を示している。

③WS (World Scale Rate) はVLCC (24万D/W)、積地は中東、揚地は極東。