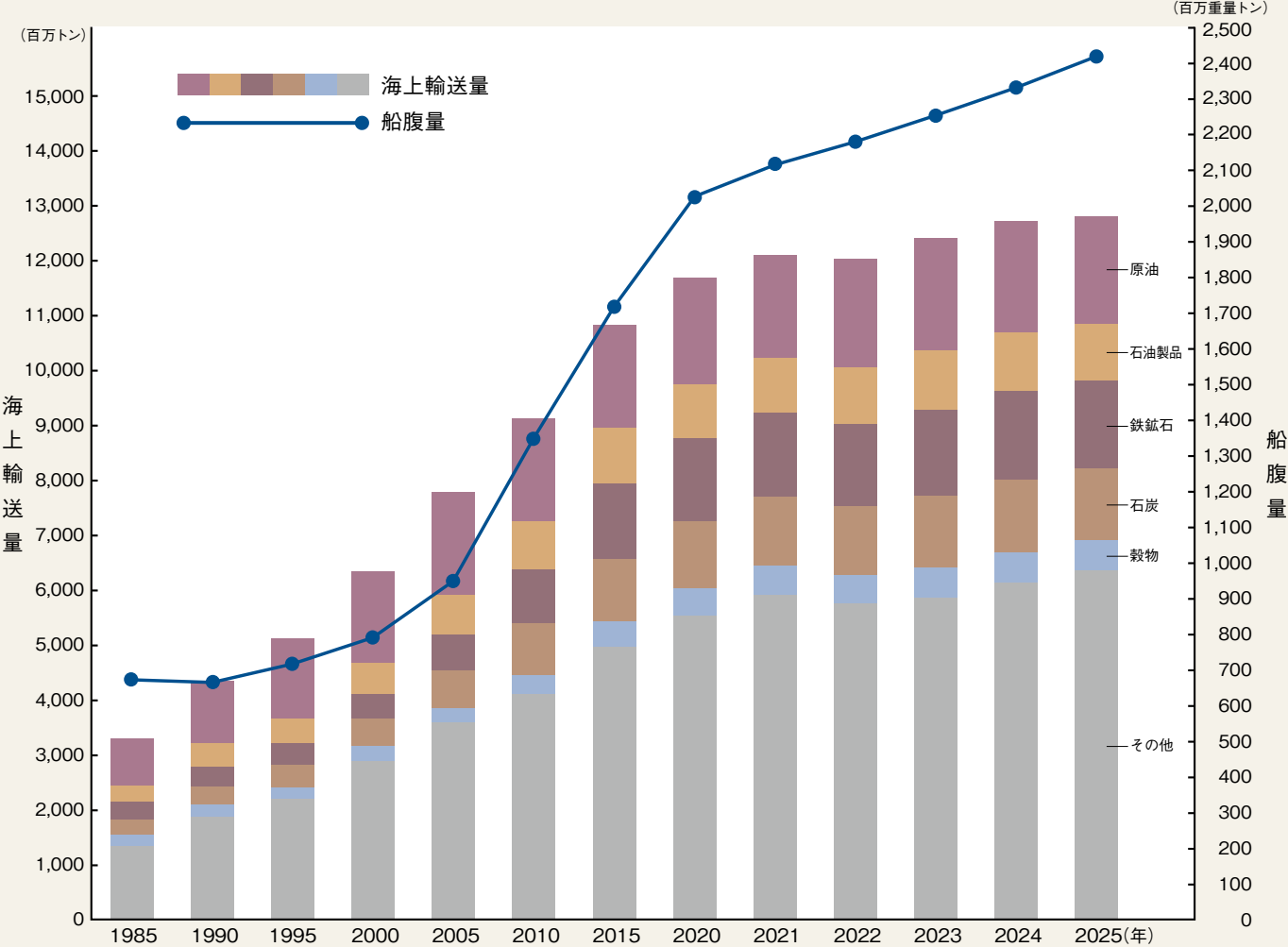


1 主要品目別海上輸送量と船腹量

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(前年比3.2%減)したが2021年に回復。2025年は前年比0.6%の増加。世界の船腹量は1990年より毎年増加しており、2025年は前年比3.7%の増加。



2025年において世界の主要品目別海上輸送量の構成比は、石油23.3%、鉄鉱石12.5%、石炭10.2%、穀物4.3%である。近年ではコンテナ貨物を含む「その他」の割合が増加し、2025年では49.6%を占める。

出典：Clarksons [SHIPPING REVIEW DATABASE]、UNCTAD [REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025]、IHS [WORLD FLEET STATISTICS]、Lloyd's Register of Shipping [STATISTICAL TABLES]、Fearnleys [REVIEW]

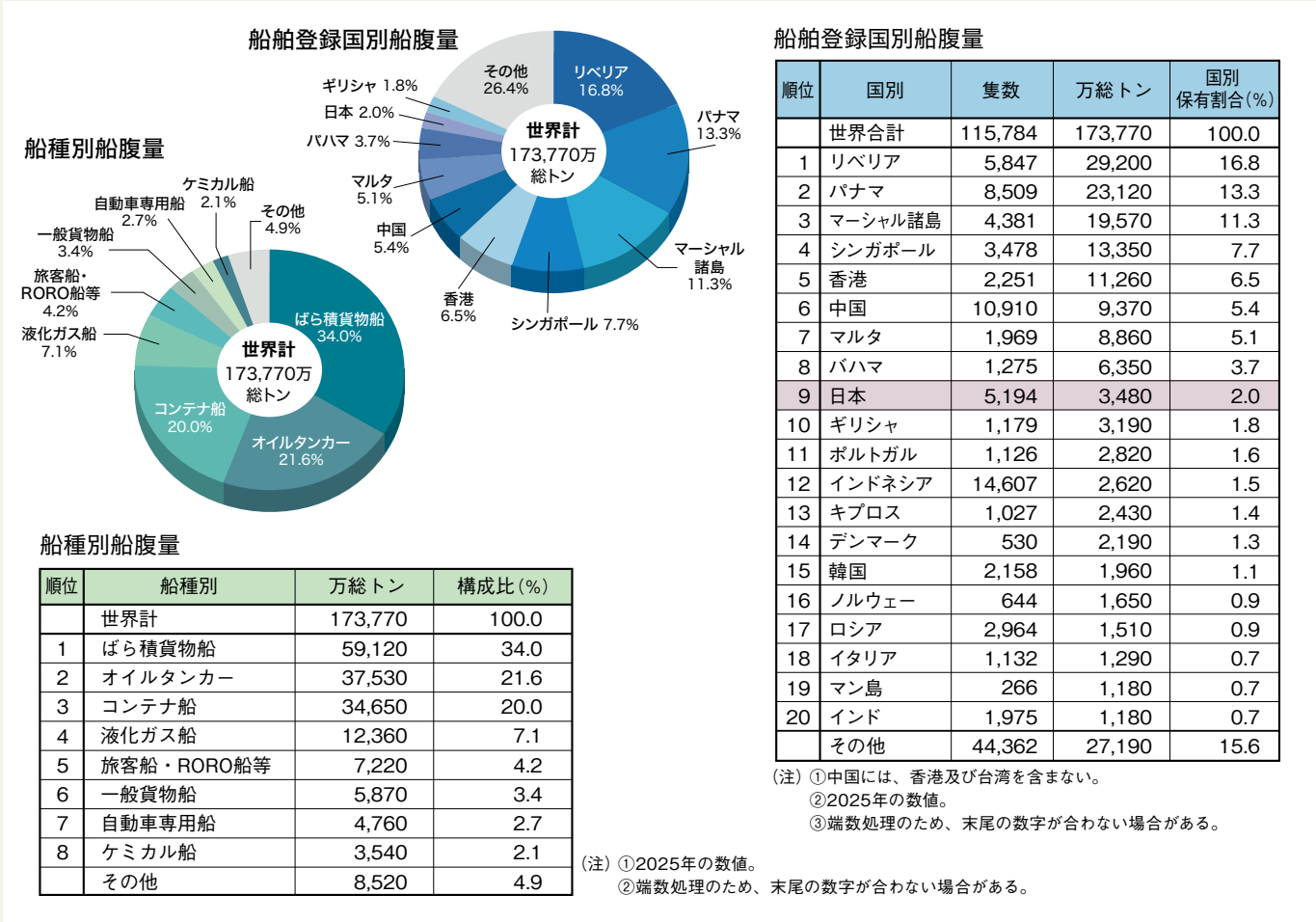
世界の主要品目別海上輸送量（百万トン）									船腹量（百万重量トン）
年	石 油			鉄鉱石	石 炭	穀 物	その他	合 計	
	原 油	石油製品	計						
1985	871	288	1,159	321	272	181	1,360	3,293	674
1990	1,133	415	1,548	356	331	195	1,855	4,285	667
1995	1,505	498	2,003	404	402	193	2,205	5,207	718
2000	1,745	586	2,331	447	509	230	2,914	6,431	792
2005	1,995	719	2,715	656	671	248	3,636	7,926	951
2010	1,917	895	2,811	992	927	319	4,190	9,239	1,349
2015	1,918	1,042	2,960	1,358	1,138	430	5,056	10,942	1,718
2020	1,838	952	2,791	1,508	1,182	523	5,726	11,730	2,025
2021	1,807	993	2,800	1,523	1,231	534	6,034	12,122	2,116
2022	1,925	1,046	2,971	1,475	1,236	517	5,898	12,097	2,180
2023	1,961	1,068	3,030	1,543	1,334	529	5,982	12,418	2,254
2024	1,947	1,061	3,008	1,597	1,378	551	6,193	12,727	2,334
2025	1,963	1,025	2,988	1,603	1,311	557	6,346	12,805	2,420

(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] による数値である。

2 登録国別・船種別船腹量

世界の船舶登録国(船籍国)別船腹量ではリベリア、パナマ、マーシャル諸島の3か国で世界全体の4割を占める。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」



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47.2%を占め、そのうち、日本、中国の割合が51.4%を占める。

※各国の船会社が保有する自国籍船及びその海外子会社が保有する外国籍船の合計。

出典：UNCTAD「REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2025」

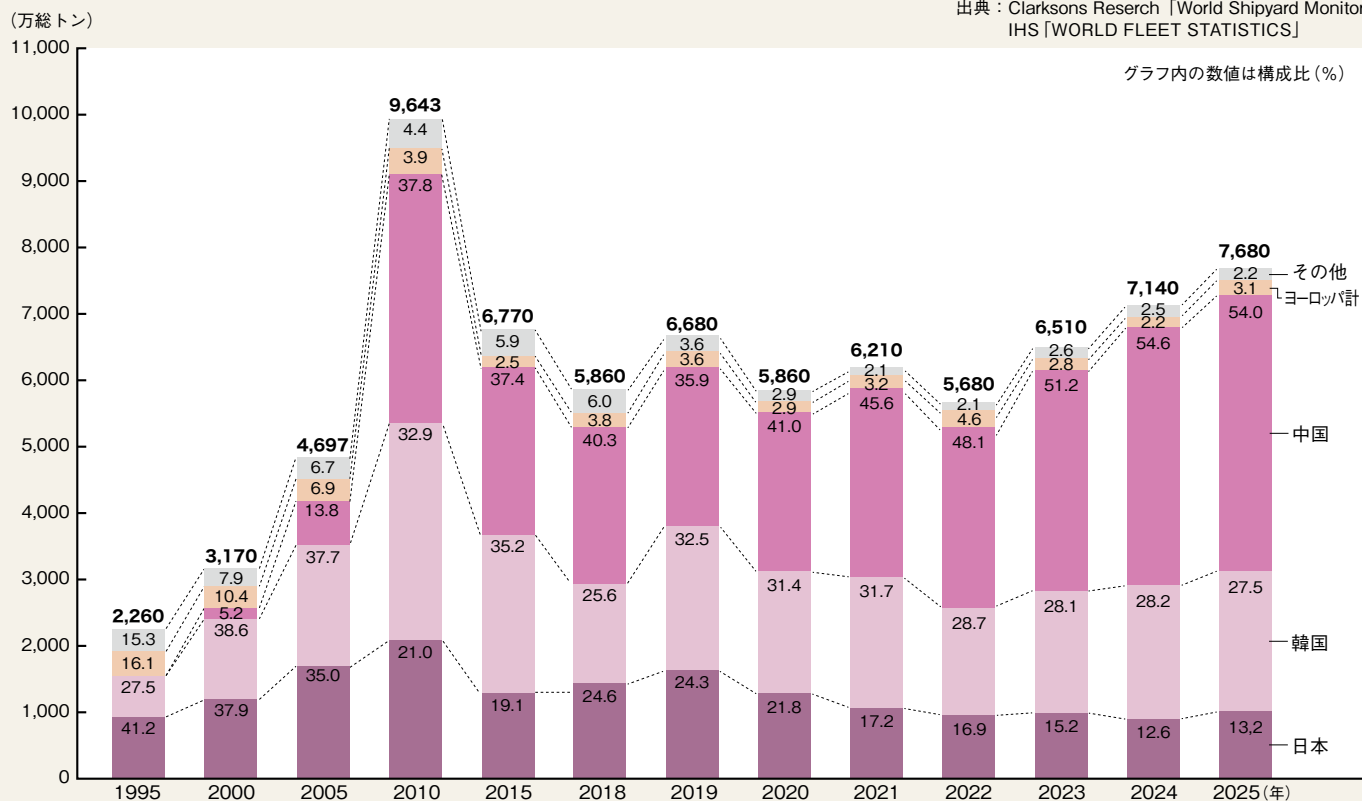
		隻 数	船腹量 (千載貨重量トン)			外国籍船割合 (%)	世界シェア (%)	アジア主要国シェア (%)
			自国籍船	外国籍船	合 計			
アジア主要国	日本	4,083	39,524	201,147	240,678	83.58	9.9	51.4
	中国	10,440	134,110	210,764	347,215	60.70	14.4	
	韓国	1,700	20,360	77,886	98,533	79.05	4.1	
	香港	2,081	82,622	56,609	139,503	40.58	5.8	48.6
	シンガポール	2,922	71,302	81,845	153,429	53.34	6.3	
	台湾	1,063	5,746	58,052	63,876	90.88	2.6	
	マレーシア	629	6,421	3,336	9,979	33.43	0.4	
	インド	1,244	17,202	19,639	37,067	52.98	1.5	
	インドネシア	2,617	29,336	3,889	33,277	11.69	1.4	
	ベトナム	1,211	10,819	8,737	19,589	44.60	0.8	
	アジア主要国合計	27,990	417,442	721,904	1,143,146	61.31	47.2	100.0
アジア主要国以外		32,285	247,910	970,377	1,276,400	76.02	52.8	
世界合計		60,275	665,352	1,692,281	2,419,546	69.94	100.0	

(注) ①2025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

2025年の日本の商船建造量は1,010万総トン。中国と韓国の2か国で世界の約8割を占めている。

出典：Clarksons Research「World Shipyard Monitor」
IHS「WORLD FLEET STATISTICS」

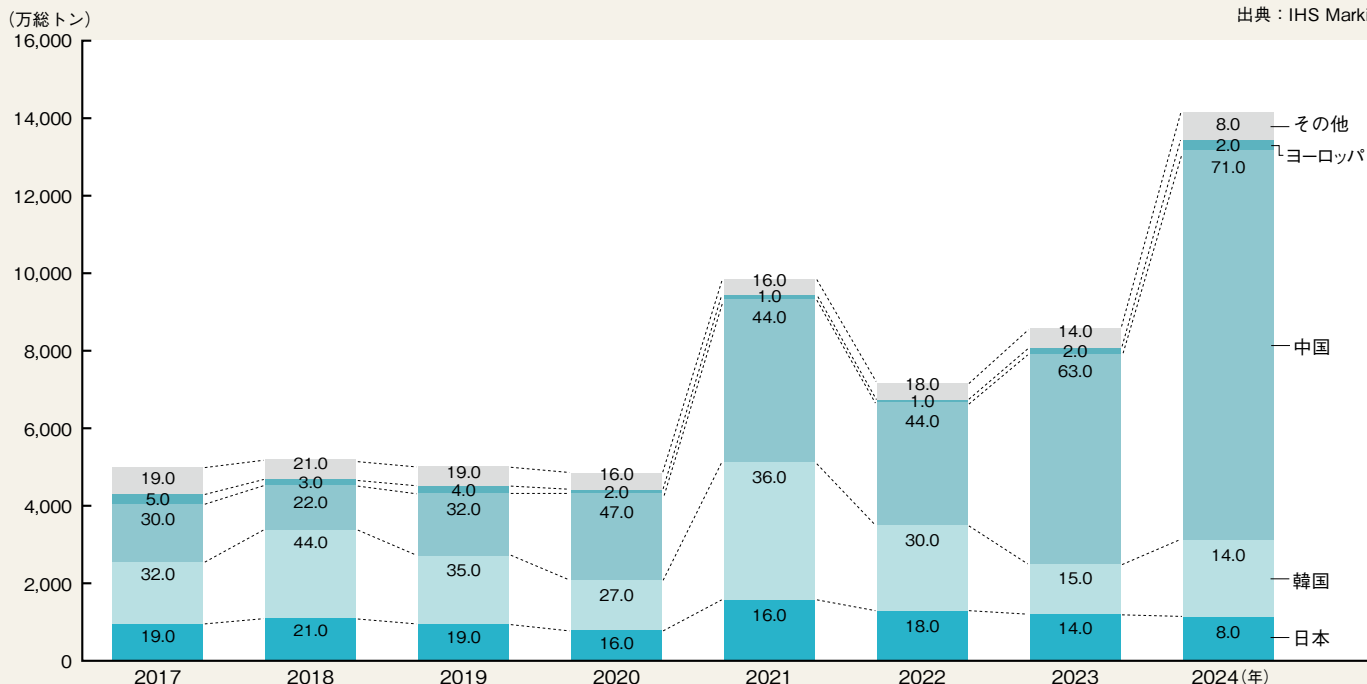


- (注) ① ヨーロッパ内の主要造船国は、フランス、ドイツ、イタリア、ノルウェー等。2014年のヨーロッパは34カ国で算出。
 ② その他に含まれる主要造船国は、台湾、インド等。
 ③ 1995年の中国建造量は、その他に含む。
 ④ 2015年以降はClarksons Research「World Shipyard Monitor」による年末値である。
 ⑤ 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

5 船舶受注量(契約年ベース)

世界的な発注の低迷の中、2020年にかけて日本の受注量・シェアが減少。2021年以降、コンテナ船・LNG船の受注を中国と韓国が大きく獲得したため、2020年以降15～16%で推移していた日本のシェアは、2024年に8%に下落。

出典：IHS Markit

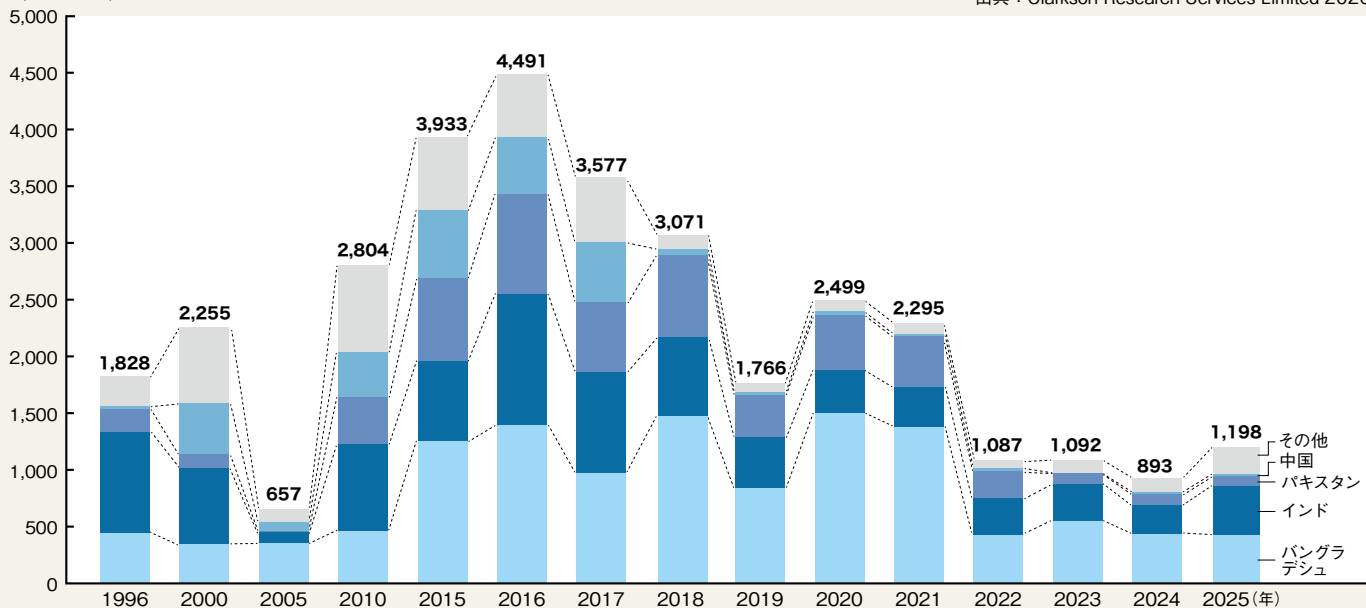


6 船舶解撤量

2025年の世界の船舶解撤量は1,198万重量トン。国別では、バングラデシュ、インドが多く、この2か国で66.9%を占めている。

(万重量トン)

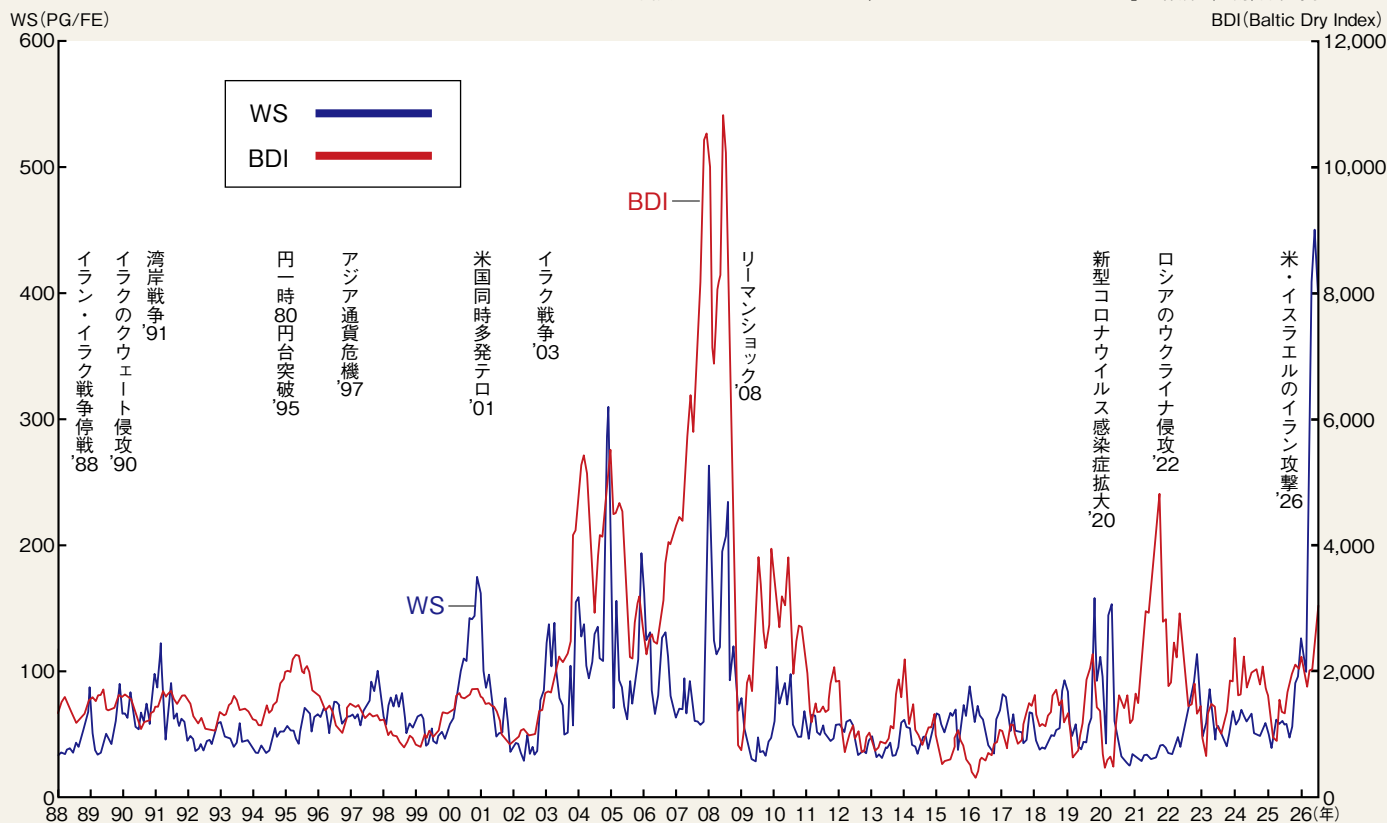
出典：Clarkson Research Services Limited 2026



7 海運市況

2025年のドライバルク市況は、米トランプ政権の通商政策を巡る不透明感や中国の鉄鋼・鉄鉱石需要の弱さから、上半期は上値の重い展開となったものの、下半期は不透明感の一部後退と船腹需給の引き締まりで持ち直した。タンカー市況は、OPECプラスが4月以降に自主減産の巻き戻しを始めたが、前半は輸出増が限られ、VLCCの中東—中国航路は伸び悩んだ。秋以降は米国の対ロシア制裁強化でインド・中国が調達先をシフトし、VLCC市況は上昇した。

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。