



2025年3月10日  
第2回海事産業委員会

# 外航海運における主要な話題

## ～Review of Maritime Transport [UNCTAD] より～

---



**石黒一彦**  
神戸大学  
海事科学研究科

ishiguro@maritime.kobe-u.ac.jp

2024

# Review of maritime transport

Navigating maritime  
chokepoints



<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>

国連貿易開発会議  
(UNCTAD)  
年1回11月頃発行



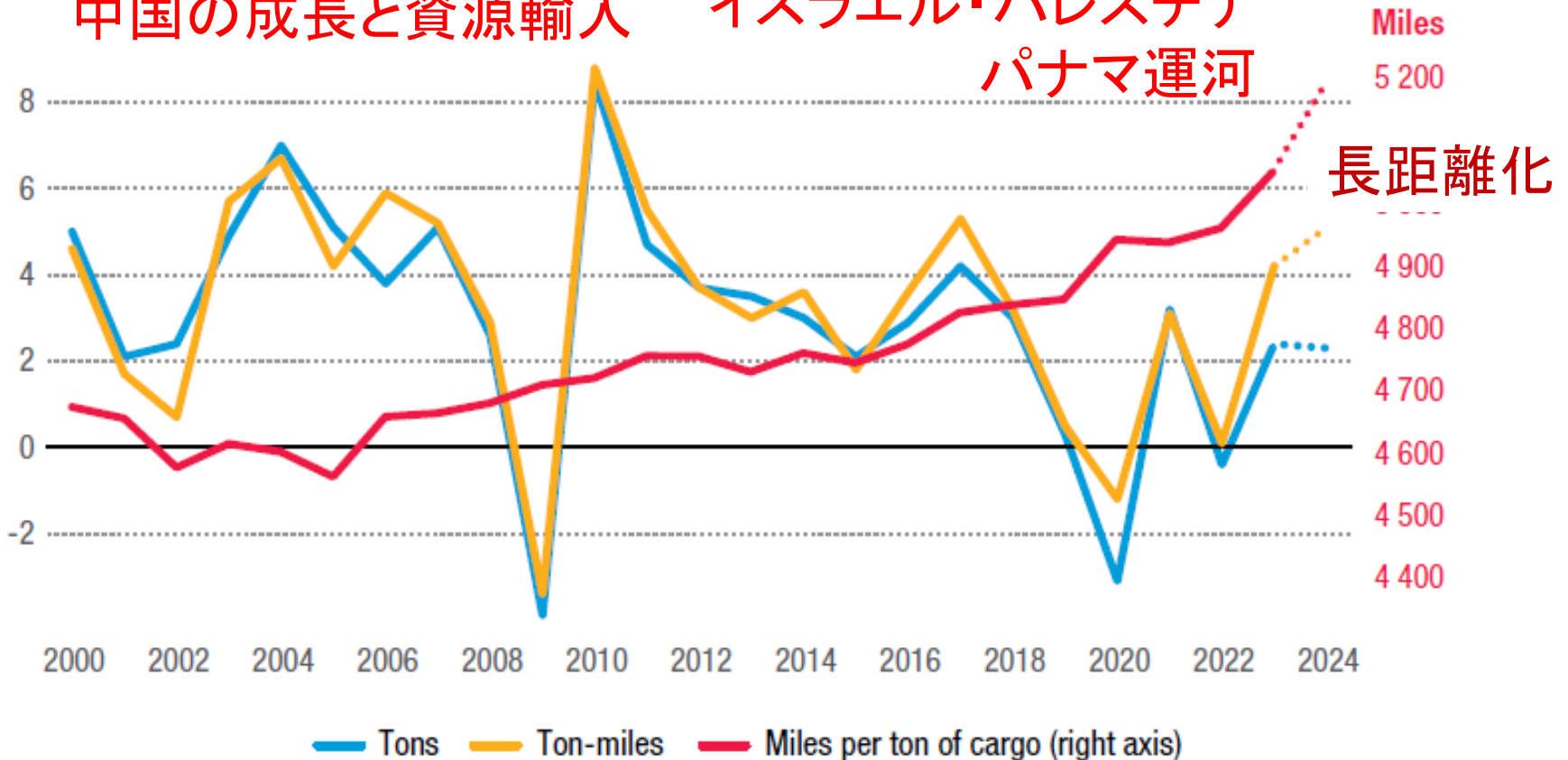
Figure I. 1

Seaborne trade growth, tons and ton-miles, and average distance travelled per ton of cargo: Trade gets a boost in 2023 and 2024 by shifting to longer shipping routes

(Annual percentage change)

中国の成長と資源輸入

ロシア・ウクライナ  
イスラエル・パレスチナ  
パナマ運河



**Table I. 4**

## Seaborne trade of energy products: Growth projections

(Percentage)

	2024		2025	
	Tons	Ton-miles	Tons	Ton-miles
<b>Coal</b>	0.3	-1.2	-1.0	-1.4
<b>Oil</b>	1.0	3.7	2.7	2.1
Crude oil	0.7	2.8	3.2	3.1
Oil products	1.6	6.4	1.9	-1.1
<b>Gas</b>	3.2	8.2	5.5	5.2
LNG	3.0	8.5	6.2	6.6
LPG	3.8	7.7	3.3	1.8

石炭からガスへのシフト進む  
長距離化は落ち着くか

Figure I. 3

International maritime trade and world gross domestic product evolve in tandem but at a diverging pace

(Annual percentage change)

スロー・トレード

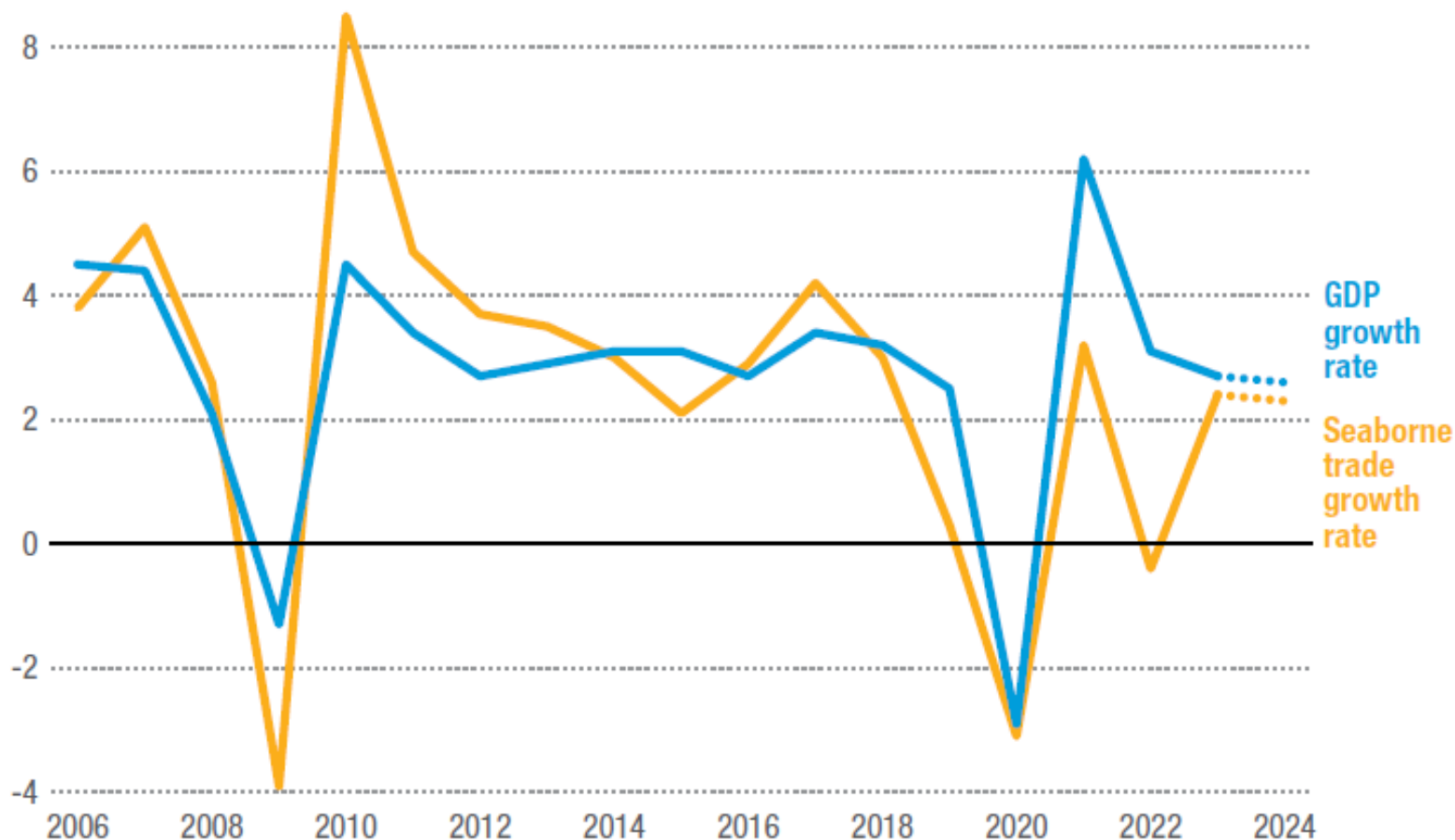
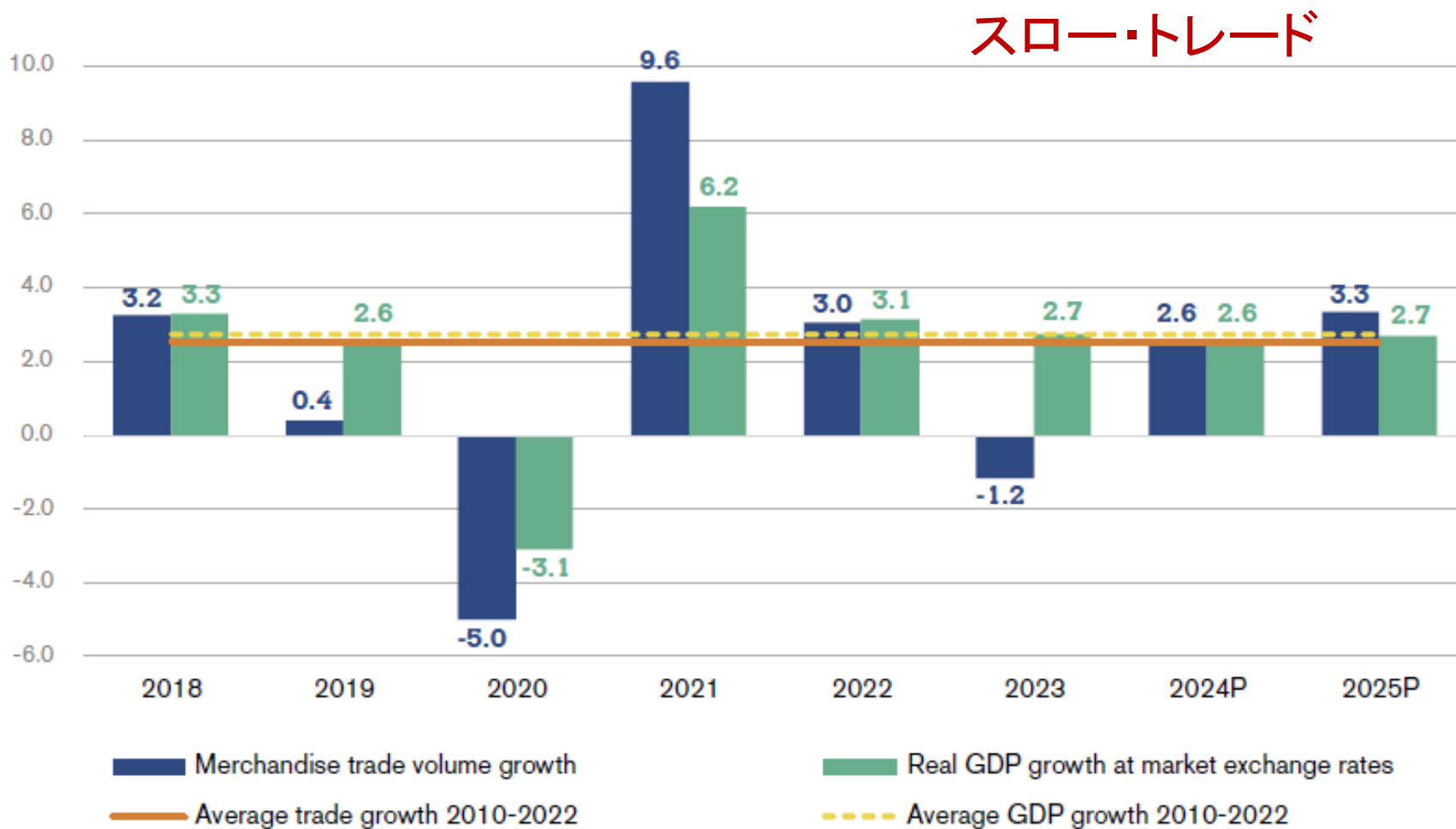
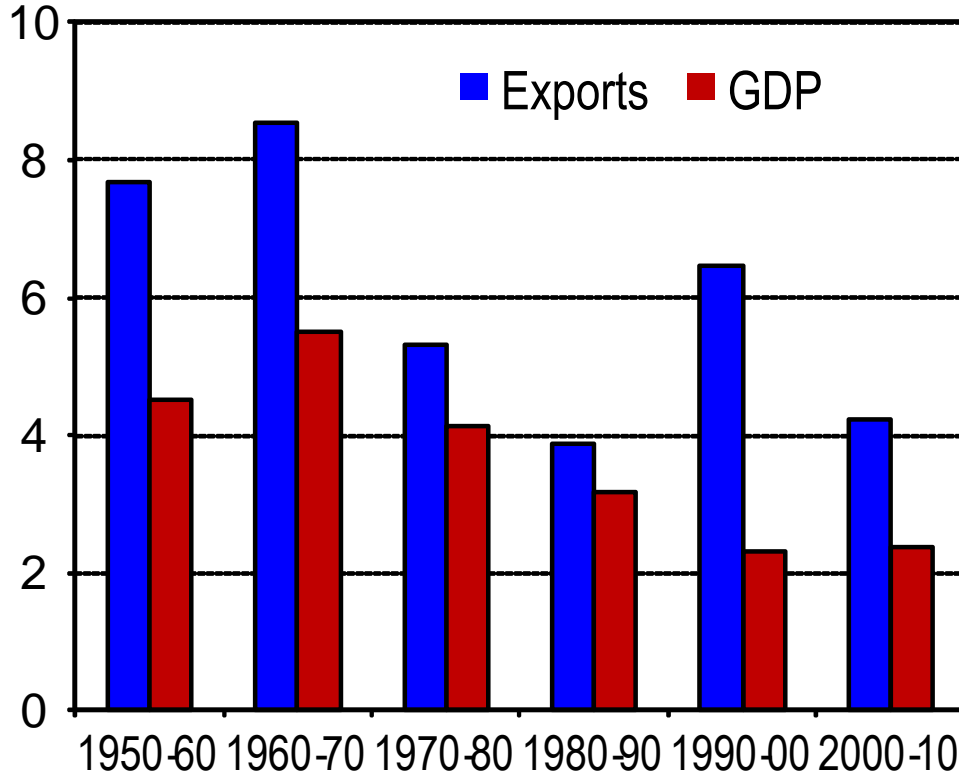


Chart 3: World merchandise trade volume and GDP growth, 2018-2025

Annual % change



年平均成長率(%)



貿易成長率 > 経済成長率

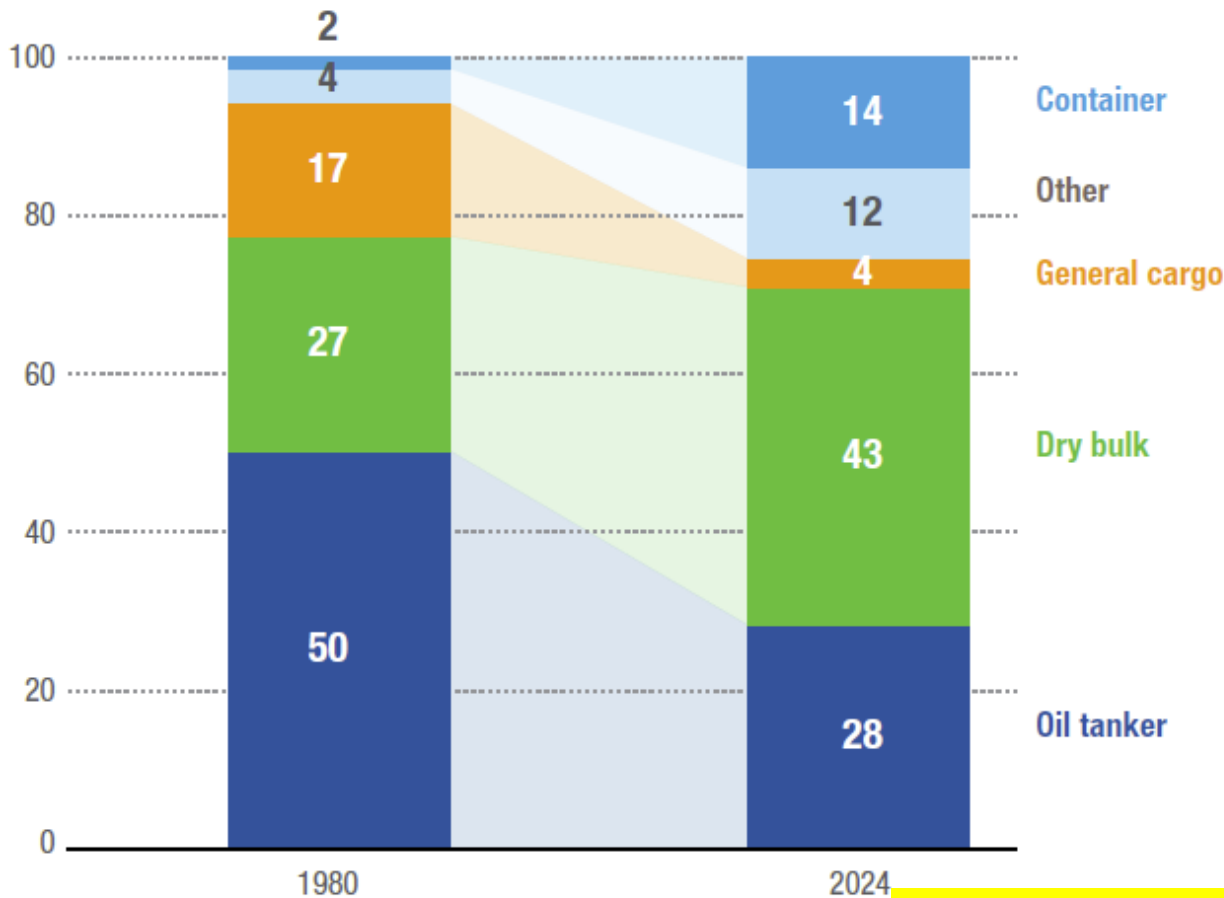
貿易の自由化  
輸送技術の進歩  
など

WTO, INTERNATIONAL TRADE STATISTICS 2011

Figure II. 3

The shares of various ship types in the world fleet capacity, 1980 and 2024

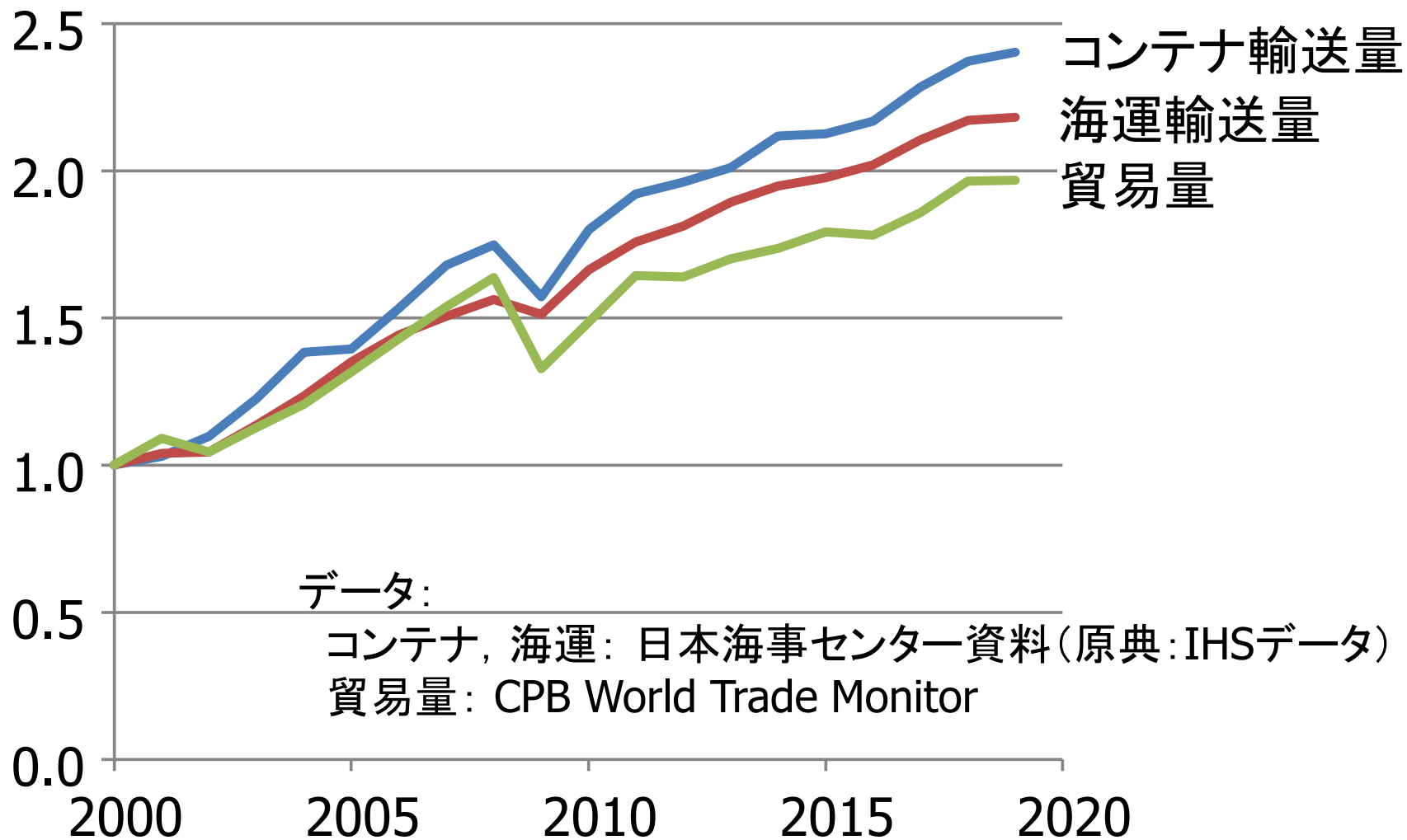
Percentage share of total dead weight tons



コンテナの増加

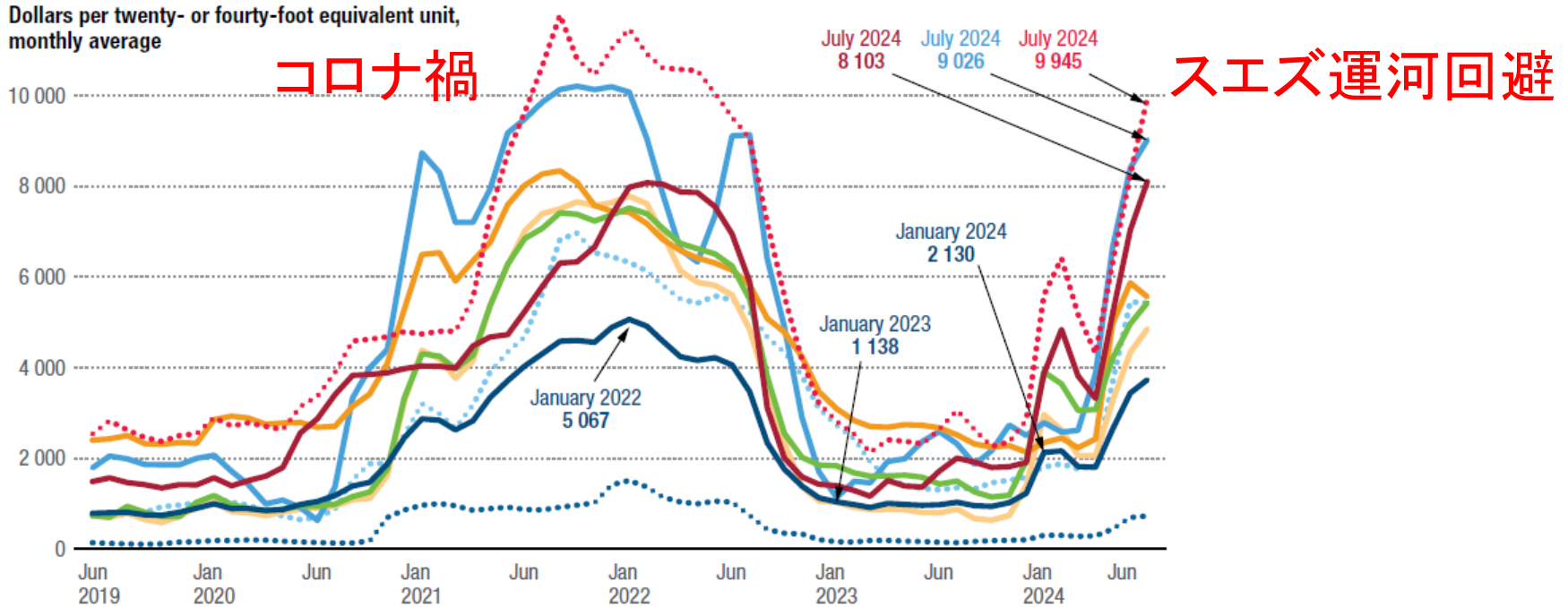


## 2000年を1とした指数





➤ **Figure III. 2**  
Shanghai Containerized Freight Index spot rates



- Comprehensive Index
- Shanghai–South Africa (Durban) (\$/TEU)
- Shanghai–West Africa (Lagos) (\$/TEU)
- Shanghai–United States East Coast (base port) (\$/FEU)
- Shanghai–United States West Coast (base port) (\$/FEU)
- Shanghai–Mediterranean (base port) (\$/TEU)
- Shanghai–Europe (base port) (\$/TEU)
- Shanghai–South America (Santos) (\$/TEU)
- Shanghai–South East Asia (Singapore) (\$/TEU)

Figure III. 4

Highs and lows of the Baltic Exchange Dry Index

コンテナほどではないもののコロナ禍の影響大



Figure III. 5

From COVID-19 lows to 2022 peaks, Baltic Dirty Tanker Index and Baltic Clean Tanker Index in 2023 and 2024 remain high with large fluctuations

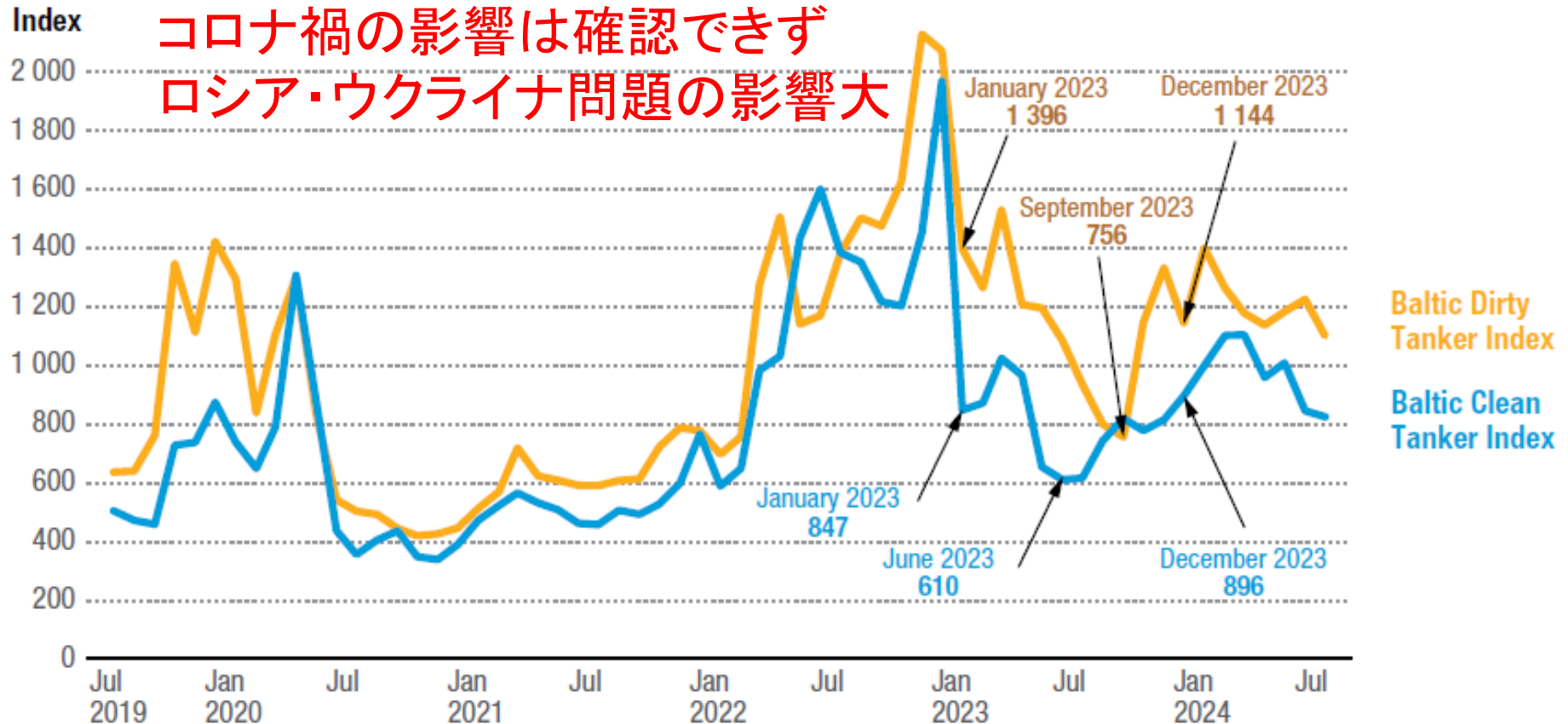


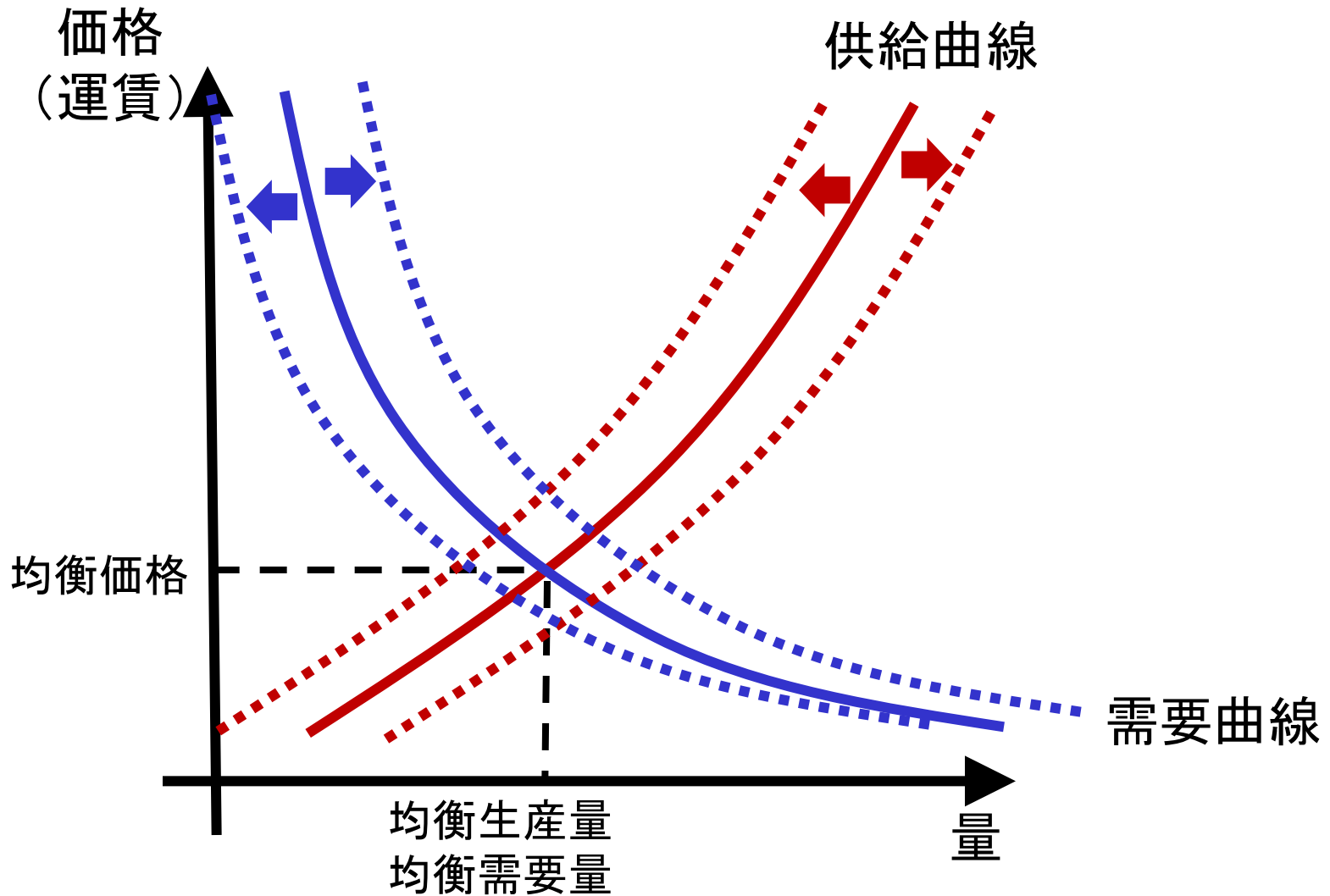


Table I. 6

Containerized trade on major East–West trade routes

	Trans-Pacific			Asia–Europe			Transatlantic		
	Westbound		Total	Eastbound	Westbound	Total	Eastbound	Westbound	Total
	Eastbound	North		Northern	East Asia		Northern	Northern	
East Asia–	America– East	Trans-Pacific	Mediterranean	Europe and	Asia–Europe	Europe and	to North	Transatlantic	
North America	Asia		to East Asia	Mediterranean		Mediterranean	America		
<i>TEU (million)</i>									
2017	18.8	8.0	26.8	8.2	15.1	23.3	3.2	4.7	7.9
2018	20.1	8.1	28.2	8.3	15.9	24.2	3.3	5.0	8.3
2019	19.5	7.6	27.0	8.5	16.1	24.6	3.2	5.2	8.3
2020	20.0	7.4	27.4	8.2	15.5	23.7	2.7	5.0	7.7
2021	23.8	6.4	30.2	7.8	17.0	24.8	2.7	5.6	8.4
2022	22.6	6.0	28.6	6.7	15.8	22.5	2.6	5.5	8.1
2023	20.8	6.2	27.0	6.5	16.3	22.8	2.5	4.9	7.5
2024	21.7	6.9	28.5	6.9	16.1	23.0	2.6	5.3	7.9

アジア→北米 増加  
インバランス拡大





## 需要

- 派生需要
- 低い代替性

## 供給

- 在庫の概念なし
- 24時間操業前提
- 資本・労働の増加の困難さ



# 造船、採算重視で選別受注

## ユニバーサルなど大手、鋼材高に対応

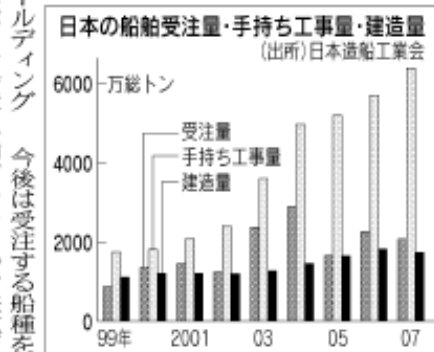
造船大手が鋼材高を受けて新造船の受注を絞り込んでいる。建造コストの約三割を占める鋼材の価格上昇で採算が悪化、収益を優先するため選別受注を進めており、ユニバーサル造船（川崎市）など大手の今年度の受注量は前年度実績を下回るのが確実だ。造船各社は今後も原材料高が続くとみて強気の船価を提案。海運会社など受注側も急激な船価上昇で発注に慎重になり始めている。



JFEホールディングス傘下のユニバーサル造船は、二〇〇八年度の受注を前年度実績（二十四隻）を下回る二十隻未満に絞る方針。四―六月期は「ゼロに近い」（同社）水準だった。受注残を抱え足元の仕事量は確保（長崎市内の三菱重工業の造船所）

JFEホールディングス傘下のユニバーサル造船は、二〇〇八年度の受注を前年度実績（二十四隻）を下回る二十隻未満に絞る方針。四―六月期は「ゼロに近い」（同社）水準だった。受注残を抱え足元の仕事量は確保（長崎市内の三菱重工業の造船所）

# 発注側も 今年度、隻数減少へ 慎重姿勢



イ・エイチ・アイマリン、ユナイテッド（東京・港）は、四―六月期の受注隻数がゼロ。昨年度に三千隻あった受注が今年度は大幅に減る見通しだ。川崎重工工業子会社の川崎造船（神戸市）も今年度、前年度実績の半分程度の千五隻前後に受注を絞る。四―六月の三カ月で〇七年度実績の半分に相当する十六隻を受注し、三

イ・エイチ・アイマリン、ユナイテッド（東京・港）は、四―六月期の受注隻数がゼロ。昨年度に三千隻あった受注が今年度は大幅に減る見通しだ。川崎重工工業子会社の川崎造船（神戸市）も今年度、前年度実績の半分程度の千五隻前後に受注を絞る。四―六月の三カ月で〇七年度実績の半分に相当する十六隻を受注し、三

日本経済新聞  
2008年8月24日

# 外航海運需要増で中古船高騰

外航不定期船の中古船の取引価格は上昇が続いている。鉄鉱石など資源関連の輸送需要が盛り上がる中、世界の海運関係者の視線は「すぐ使える」中古船に集まる。新造船より安いのが普通だった中古船の価格は、今では新造船を上回ることが常態化している。



り五割ほど高外 需要は拡大が続く。オーストラリアやブラジルといった資源産出国から、中国をはじめアジアへの輸送が増えている。例えば鉄鉱石の〇八年の輸送量〇〇年に比べ七割増え見通しだ。穀物の輸送量も右肩上がり世界的に

日本経済新聞  
2008年4月5日

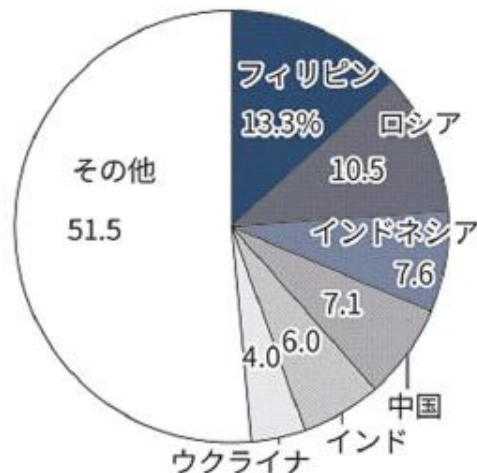
# 新造船より1割高い

造船は造船会社に注文を出しても順番待ちですぐに建造に掛かれない。この結果、海運市況は「十年か二十年に一度の好況」（海運調査会社、トランプデータサービス

らに強い。二〇〇五年初めは新造船が二割近く高かった。〇六年後半に中古船が新造船を上回ると、その後は徐々に価格差が開き、現在は中古船が新造船より一割高い。造船は造船会社に注文を出しても順番待ちですぐに建造に掛かれない。この結果、海運市況は「十年か二十年に一度の好況」（海運調査会社、トランプデータサービス）の海老原謙治社長に沸く。ばら積み船の場

「即戦力」に期待 不透明感も

ロシアとウクライナの船員は  
15%近くを占める



(出所)UNCTAD、2021年

# 世界で船員不足加速

新型コロナウイルス禍やウクライナ危機を経て、世界の海運業界で船員不足が深刻化している。英調査会社によると、船員の需要に対する供給の不足率は2023年1月時点で8・8%と過去最高に達した。輸送量拡大で需要が増える一方、全体の15%を占めるロシアやウクライナからの供給が減った。船員確保のための賃上げが広がれば、海上運賃の上昇圧力になりそうだ。

国連貿易開発会議（UNCTAD）によると、21年時点で世界の船員は約189万人いる。船長や機関長、航海士、機関士など資格を保有する「職員」が45%、職員の指示に従う「部員」が55%程度とされる。

英調査会社ドゥルーリーは遠洋航路の商船に従

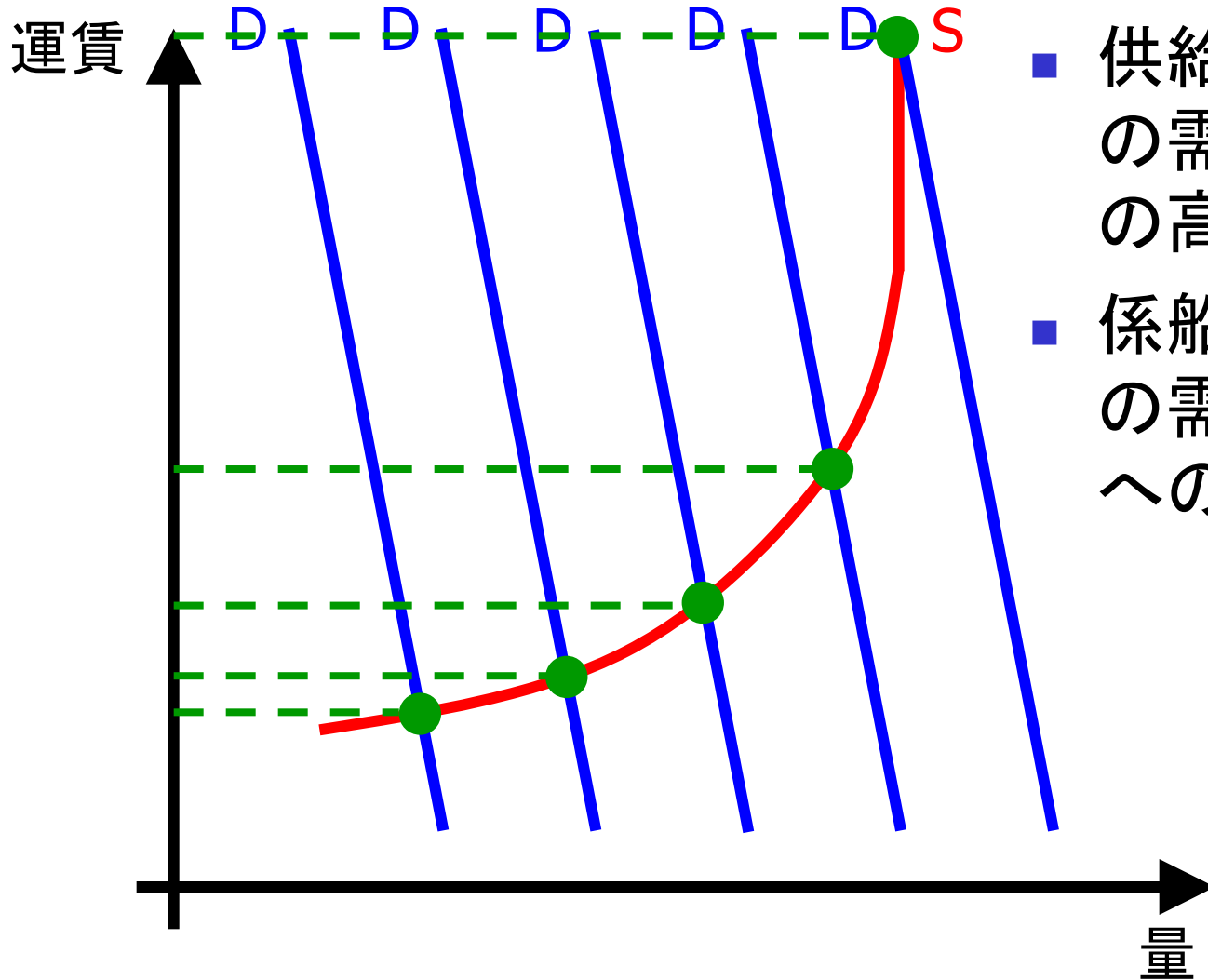
## 年初8.8%不足 ウクライナ危機で拍車

事する職員を対象に06年から需給の調査をしている。23年1月1日時点では職員の需要70万5020人に対して供給は64万8190人と、不足率が8・8%に上り、22年の5・4%から急上昇した。部員は調査の対象外だが、同様に不足が懸念される。コロナ禍をきっかけに不足率は上昇が続く。

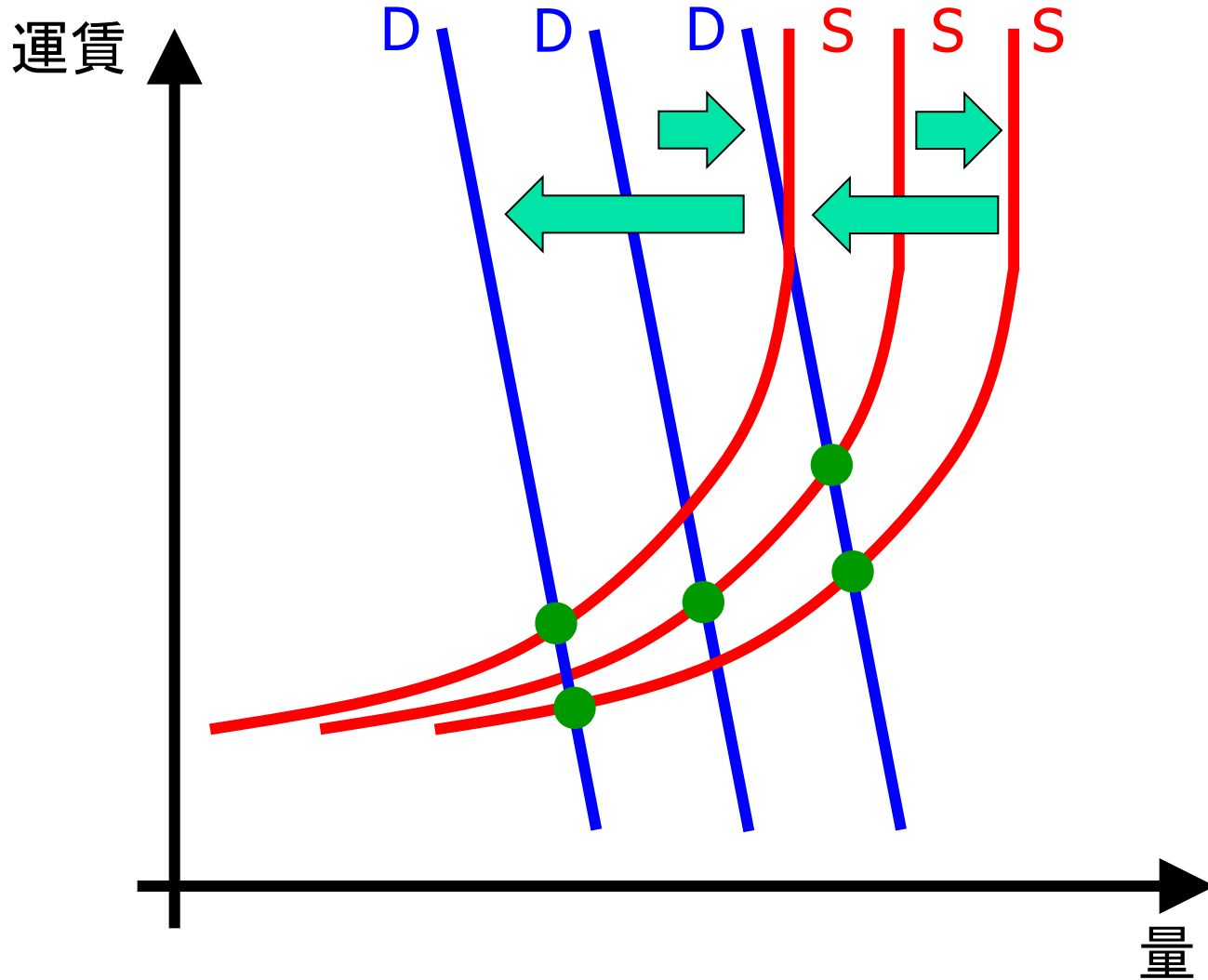
船員は通常、数カ月間乗船して出発地とは異なる港で下船した後、飛行機などで帰国することが多い。UNCTADによるとコロナ関連の渡航制限で、ピーク時には最大約40万人の船員が当初の契約期間を超えて船に取り残され、帰国できなくなったという。

そこにロシアによるウクライナ侵攻が拍車をかけた。UNCTADによると21年時点で、国際的な商船隊に乗船する189万人のうちロシア人は10・5%を占めフィリピンに続き2番目に多い。ウクライナ人も4%と6番目だ。「多くのベテラン船員が軍隊に入るために帰国し、船員供給にさらなる困難が生じた」（ドゥルーリー）という。

	職員	部員	合計
フィリピン	81,090	171,303	252,393
ロシア	71,652	126,471	198,123
インドネシア	51,237	92,465	143,702
中国	69,364	64,930	134,294
インド	58,645	54,829	113,474
ウクライナ	47,059	29,383	76,442
世界合計	867,540	1,035,180	1,892,720



- 供給量上限近辺での需要増加は運賃の高騰をもたらす.
- 係船分岐点近辺での需要増加は運賃への影響が小さい.





## Global

- GX・カーボンニュートラル・省エネ
- DX
- 航行の自由・海運自由
- 人材

## Domestic

- 経済安全保障
- イコールフットイング
- 戦略港湾

政策面・制度面からのアプローチ