

海運市況の動向と短期見通し

2026年2月

株式会社ひろぎんホールディングス
経済産業調査部

サマリー（海運市況の動向と短期見通し）

2025年の動き

- 2025年の海上荷動き量は前半弱含んだものの通年では**前年を上回った**
- 船腹量は前年比3.5%と**荷動き量の伸びを上回った**
- 市況は、トンマイルの伸長から**総じて高水準で推移**

2026年の見通し

- 海上荷動き量の伸び率は1.5%と**緩やかに増加**
- 船腹量の成長率は3.7%と**引き続き増加基調**
- 市況は、**概ね高水準を維持するが、一部で先行き弱含む**

I.	2025年の動き	
1.	船腹需給の動向	
	(1) 荷動きと船腹供給	P. 3
	(2) 紅海避航によるトンマイルの伸長	P. 4
	(参考1) 船種別の海上荷動き量	P. 5
	(参考2) 新造船受注・建造量、手持工事量、解撤量	P. 6
2.	海運市況の動向（用船料の推移）	P. 7
	(参考3) 大手オペレーターの業績	P. 8
II.	2026年の見通し	
1.	船腹需給の見通し	P. 9
2.	海運市況の見通し	
	(1) 前提条件と全体感	P. 10
	(2) バルカー	P. 11
	(3) タンカー	P. 12
	(4) コンテナ船	P. 13
	(参考4) スエズ運河復航を目指す動き	P. 14

品質向上のためアンケートにご協力ください。



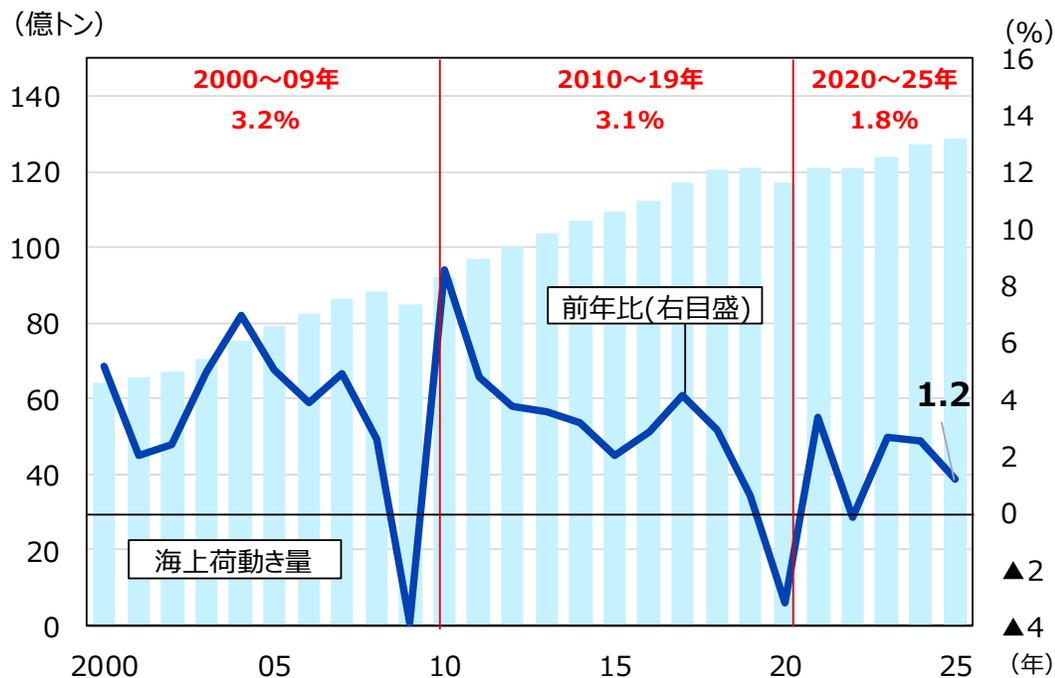
PCの方は[こちらをクリック](#)

※ ナインアウト株式会社が提供する
アンケートサイトへ遷移します。

I. 2025年の動き 1. 船腹需給の動向 (1) 荷動きと船腹供給

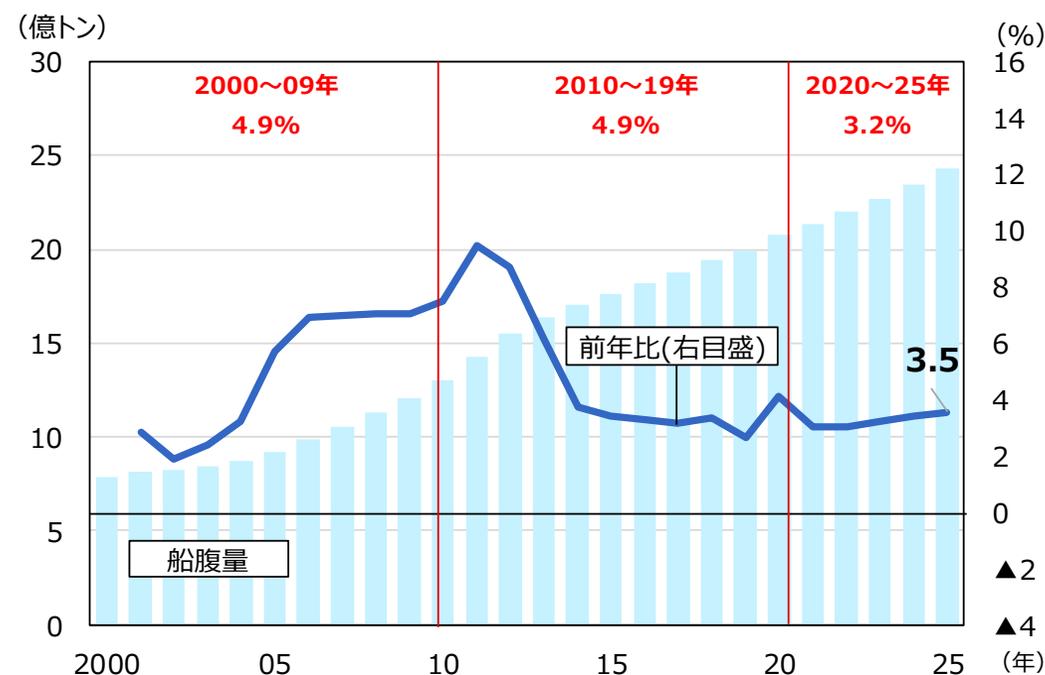
- 2025年の世界の海上荷動き量は、前半は米国の関税政策に伴う先行き不透明感の広がり等を背景に低調に推移したものの、各国の関税合意を受けた交渉の進展を受けて後半回復し、通年では前年比+1.2%と前年を上回った。
- 世界の船腹量は、新造船供給が堅調に推移する一方、好調な市況を背景に解撤は低水準にとどまったことから、前年比+3.5%と荷動き量（同+1.2%）の伸びを上回った。ただし、ロシア・ウクライナ、中東などの地政学的緊張が続く中で、船腹需給は引き締まった状況が続いた。

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) 2025年はクラークソンによる速報値
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

世界の船腹量の推移



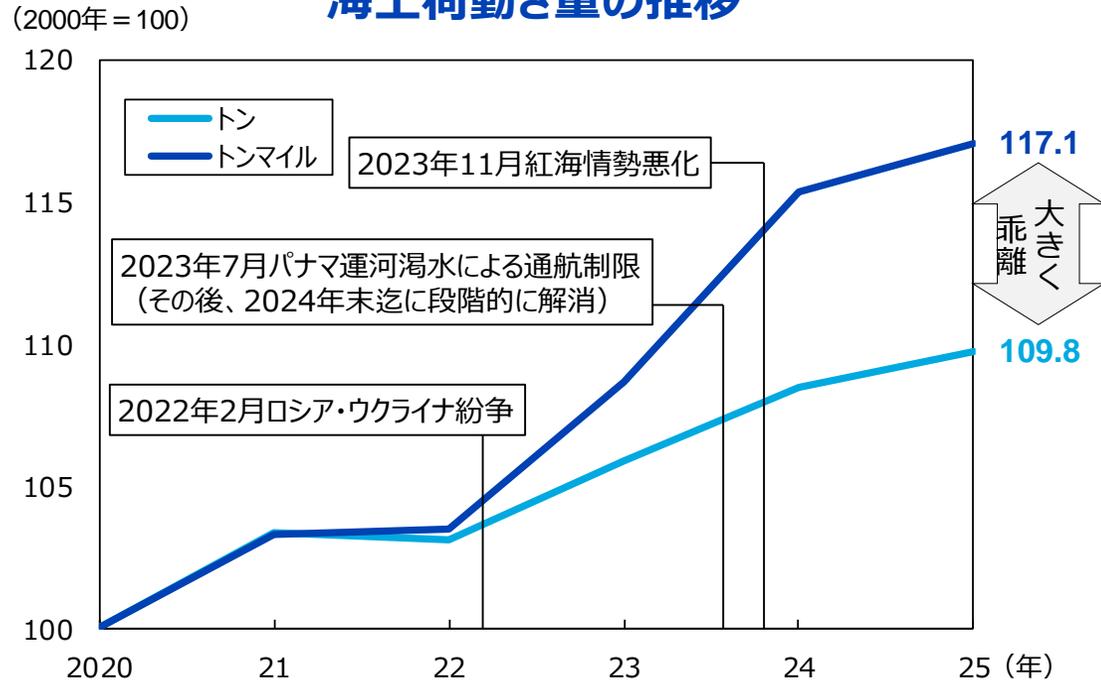
(注1) 図表内の赤字数値は当該期間の平均年率
 (注2) 載貨重量トンベース、各年1月時点
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

I. 2025年の動き 1. 船腹需給の動向 (2) 紅海避航によるトンマイルの伸長

- 2022年以降、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、トンマイルベースの海上荷動き量はトンベースの荷動き量と大きく乖離して拡大している。このことが船腹需給のタイト化の主要因となっている。

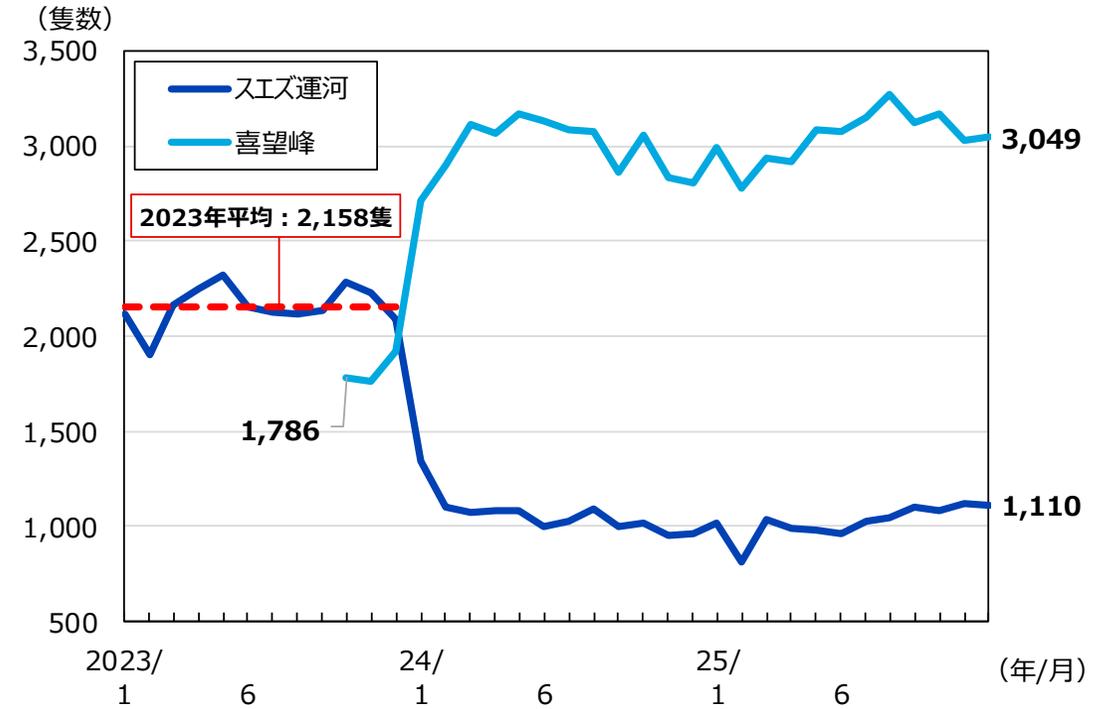
(※) トンマイル：輸送距離を勘案した実質的な輸送量を示す単位。貨物量 (トン) × 輸送距離 (マイル)

トンベース・トンマイルベースの海上荷動き量の推移



(注1) 2020年の海上荷動き量を基準に当部が指数化
 (注2) 2025年はクラークソンによる速報値
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

スエズ運河・喜望峰の通航隻数



(注1) 直近は2025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

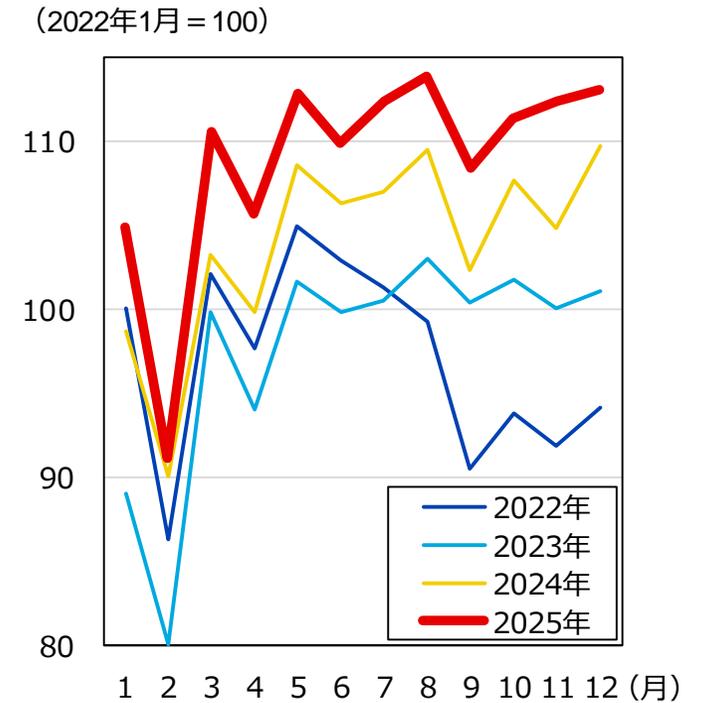
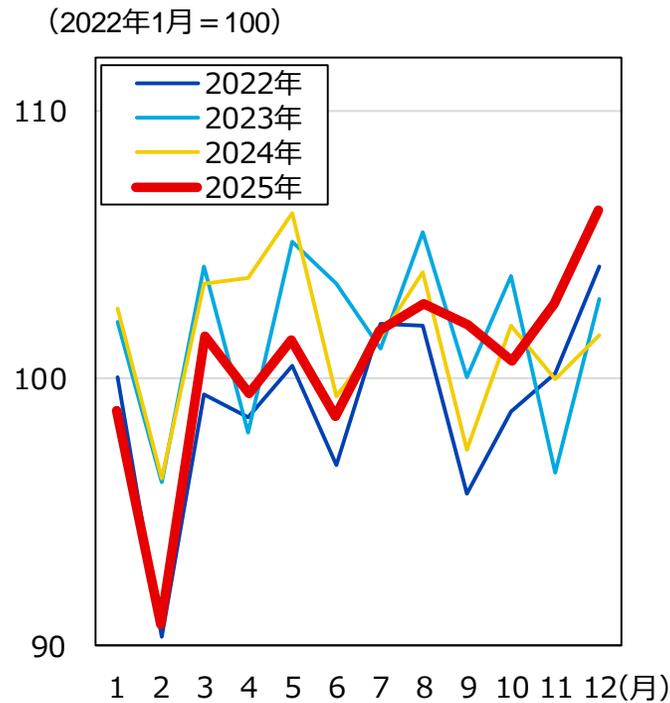
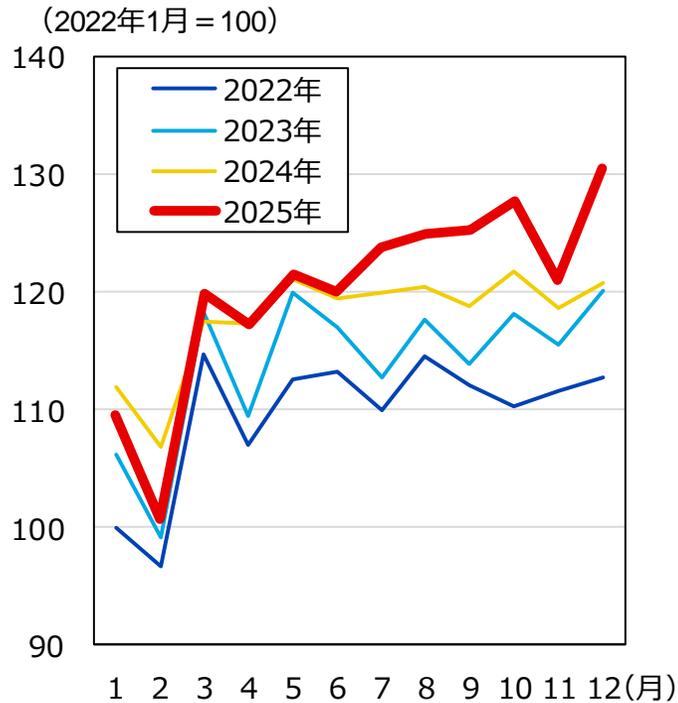
(参考1) 船種別の海上荷動き量

- 主要船種別に海上荷動き量をみると、バルカー貨物やコンテナ貨物は例年を上回る水準で堅調に推移。一方、タンカー貨物はほぼ例年並みの動きにとどまったが、年末にかけて増加した。

バルカー貨物の荷動き量の推移

タンカー貨物の荷動き量の推移

コンテナ貨物の荷動き量の推移



(資料) Clarksons Researchより当部作成

【下記指数をもとに2022年1月を基準として当部において再指数化】

バルカー貨物：Monthly Global Seaborne Dry Bulk Trade Indicator

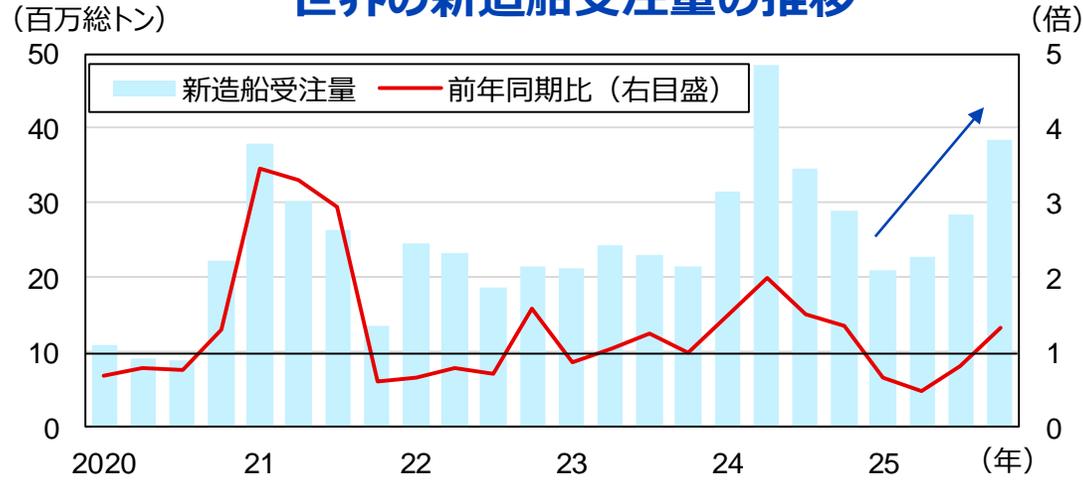
タンカー貨物：Monthly Global Seaborne Total Oil Trade Indicator

コンテナ貨物：Monthly Global Seaborne Container Trade Indicator

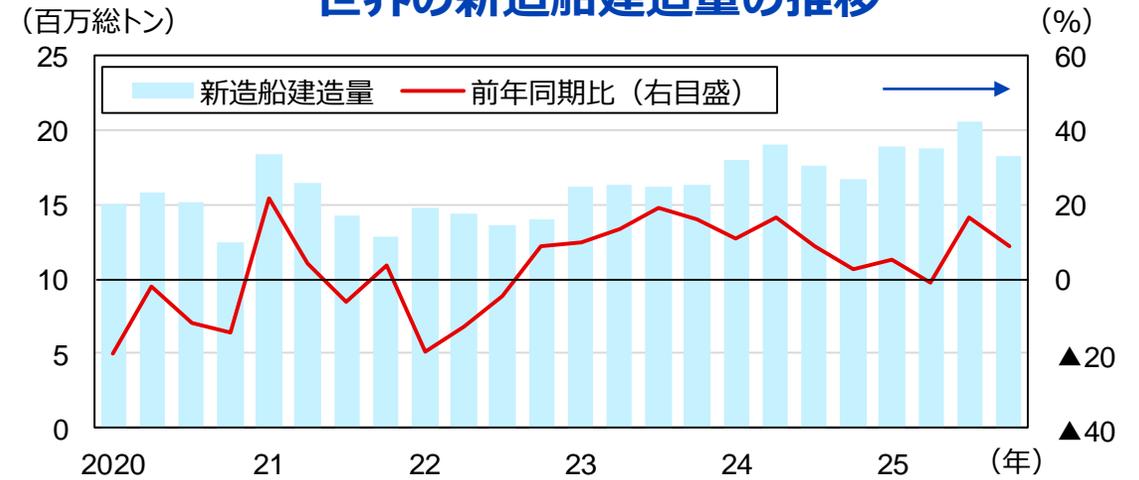
(参考2) 新造船受注・建造量、手持工事量、解撤量

- 新造船供給は、好調な船腹需要を背景に受注・建造量、手持工事量ともに高水準で推移。一方、解撤量は、前年は上回ったものの、引き続き低水準で推移した。

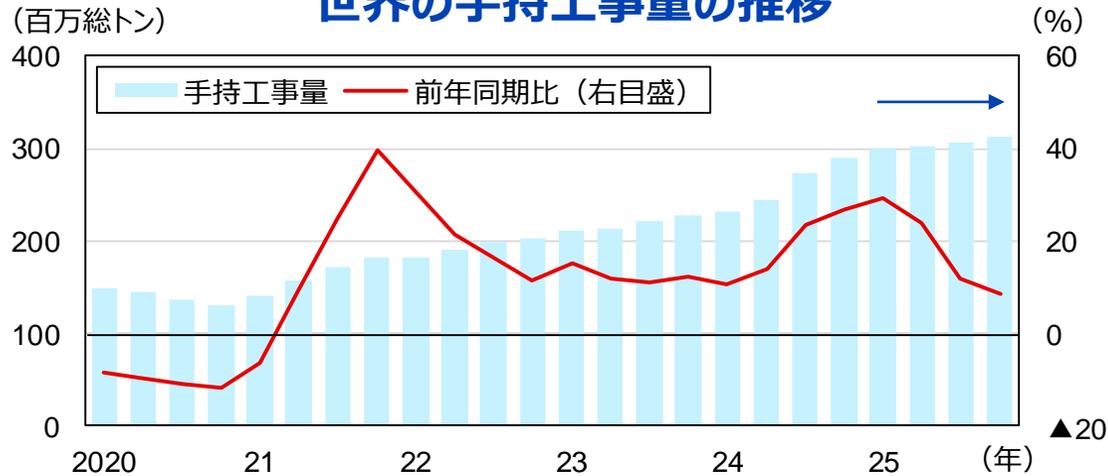
世界の造船受注量の推移



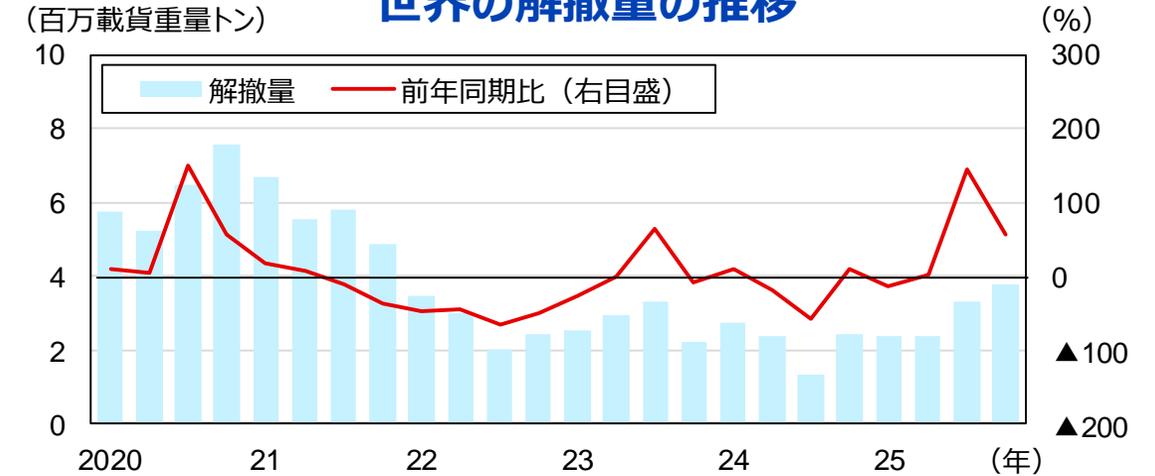
世界の造船建造量の推移



世界の手持工事量の推移



世界の解撤量の推移



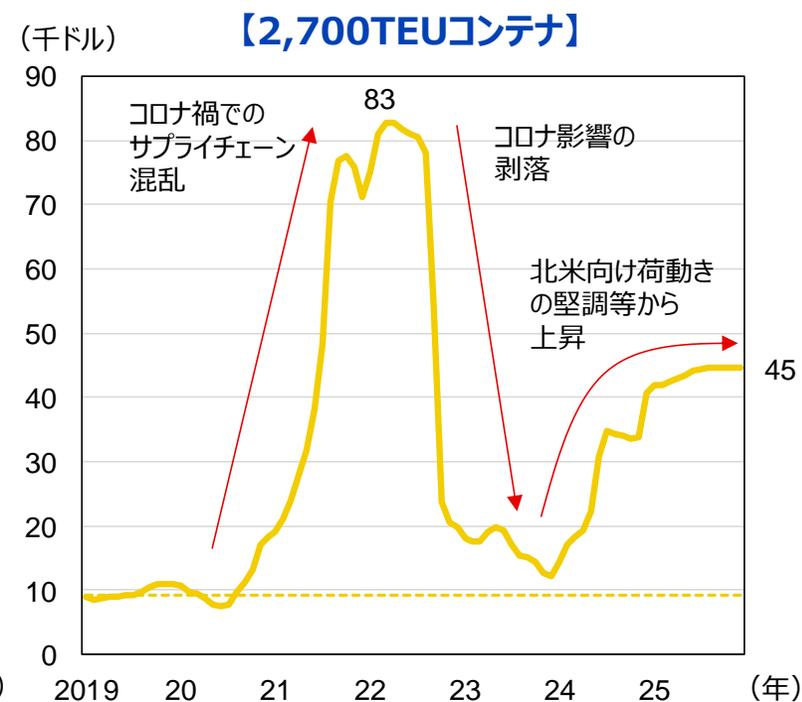
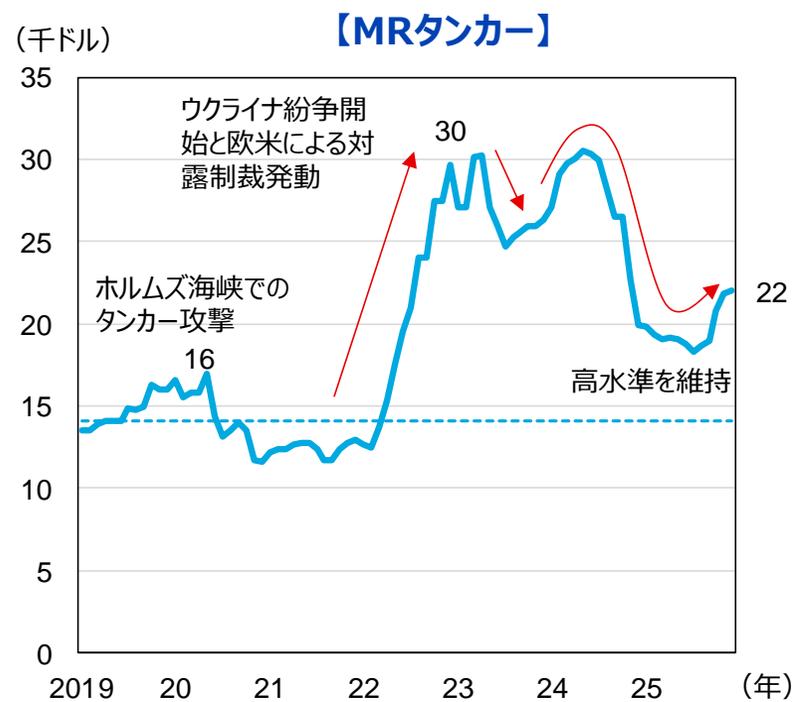
(注) 四半期ベース

(資料) Clarksons Researchより当部作成

I. 2025年の動き 2. 海運市況の動向（用船料の推移）

- 2025年の海運市況（用船料）は、年前半は低調な荷動きを反映し、バルカーやタンカーなどでやや弱含んだ。
- しかし、年後半には、荷動きの回復に加えて、米国の中国関連船舶への入港料追徴やロシア産原油への制裁発動など、通常の輸送ルートからの変更を余儀なくされる事象が相次いだことからオペレーターによる船腹確保の動きが広がり、主要3船種全て高値圏で推移した。

海運市況（用船料）の推移

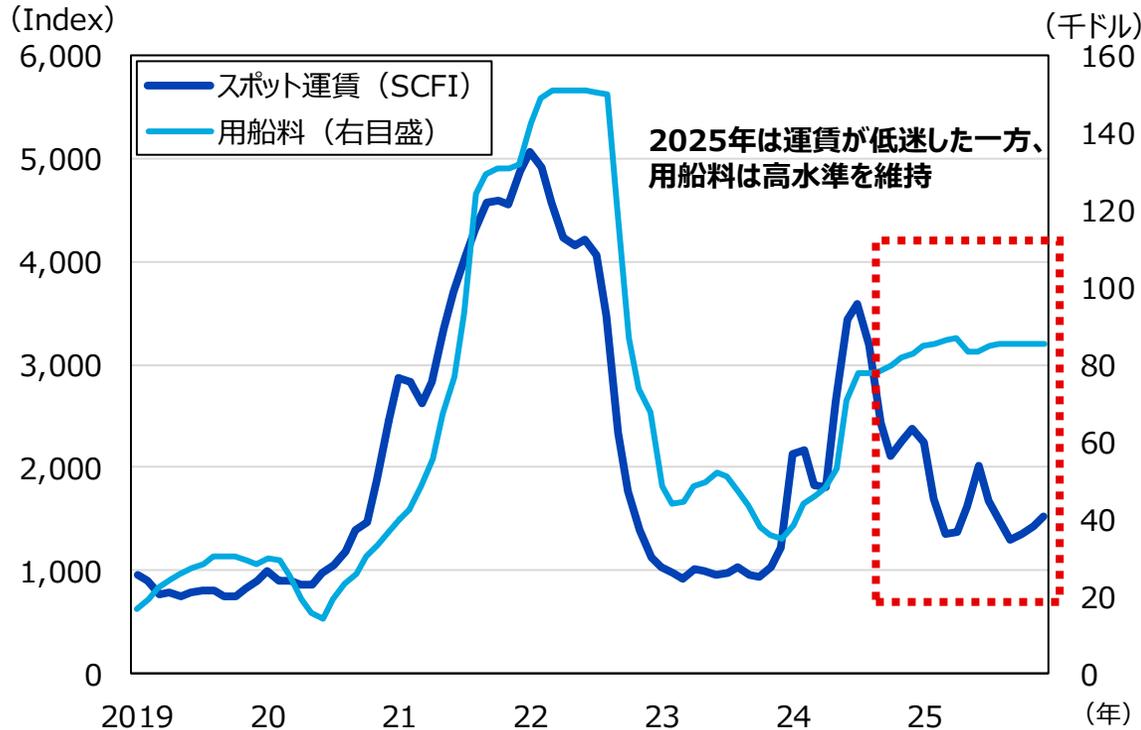


(注) グラフ内破線は2016～2020年の平均値
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

(参考3) 大手オペレーターの業績

- 2025年のコンテナ船の海運市況は、用船料は幅広い船型で総じて高水準を維持したものの、船腹量の増加を背景にスポット運賃（SCFI）は下落した。
- こうした中、邦船大手3社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）の2026年3月期第3四半期決算は、3社が共同出資して設立したコンテナオペレーターであるONE社への投資利益が大きく減少したこと等により、当期純損益は黒字は確保したものの前年同期比50%超減少した。

コンテナ船の運賃・用船料の推移



(注) 用船料は8,500TEU (6-12ヵ月契約)
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

邦船大手3社の決算概要（第3四半期）

(億円、%)

社名	決算項目 (注)	25/3期	26/3期	前年同期比
日本郵船	売上高	19,769	18,120	▲8.3
	経常利益	4,364	1,650	▲62.1
	当期純損益	3,954	1,469	▲62.8
	うち投資利益	2,631	724	▲72.4
商船三井	売上高	13,186	13,454	+2.0
	経常利益	3,766	1,614	▲57.1
	当期純損益	3,699	1,805	▲51.2
	うち投資利益	2,438	469	▲80.7
川崎汽船	売上高	8,049	7,677	▲4.6
	経常利益	2,888	886	▲69.3
	当期純損益	2,847	1,026	▲63.9
	うち投資利益	1,885	182	▲90.3

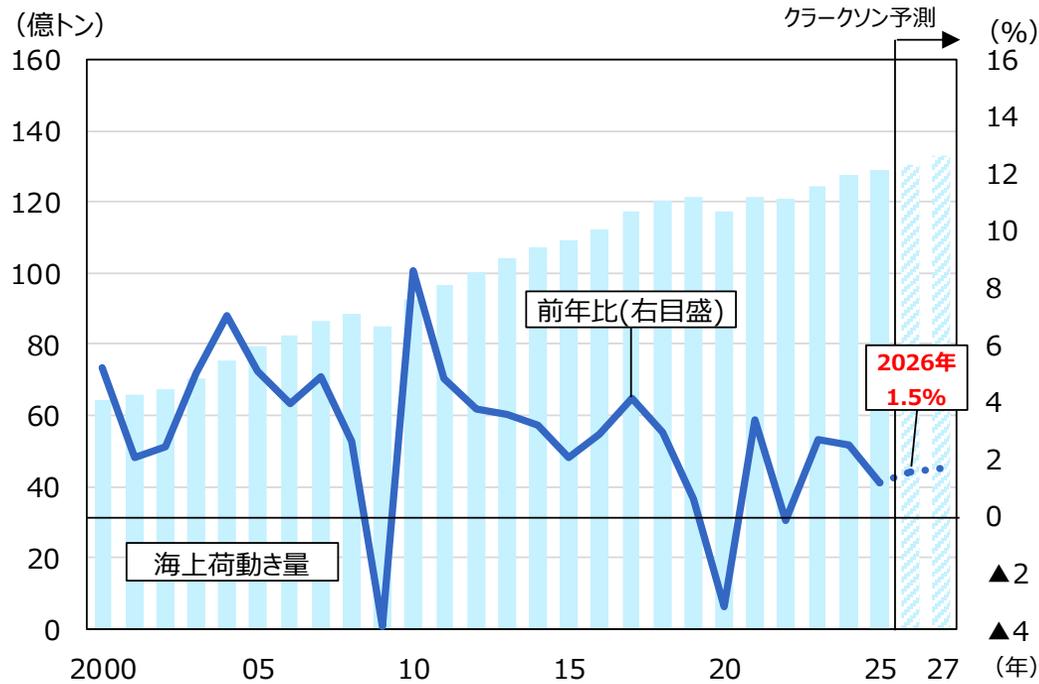
(注) 表中の「当期純損益」は「親会社株主に帰属する四半期純利益」、
 「投資利益」は「持分法による投資利益」

(資料) 各社決算資料より当部作成

1. 船腹需給の見通し

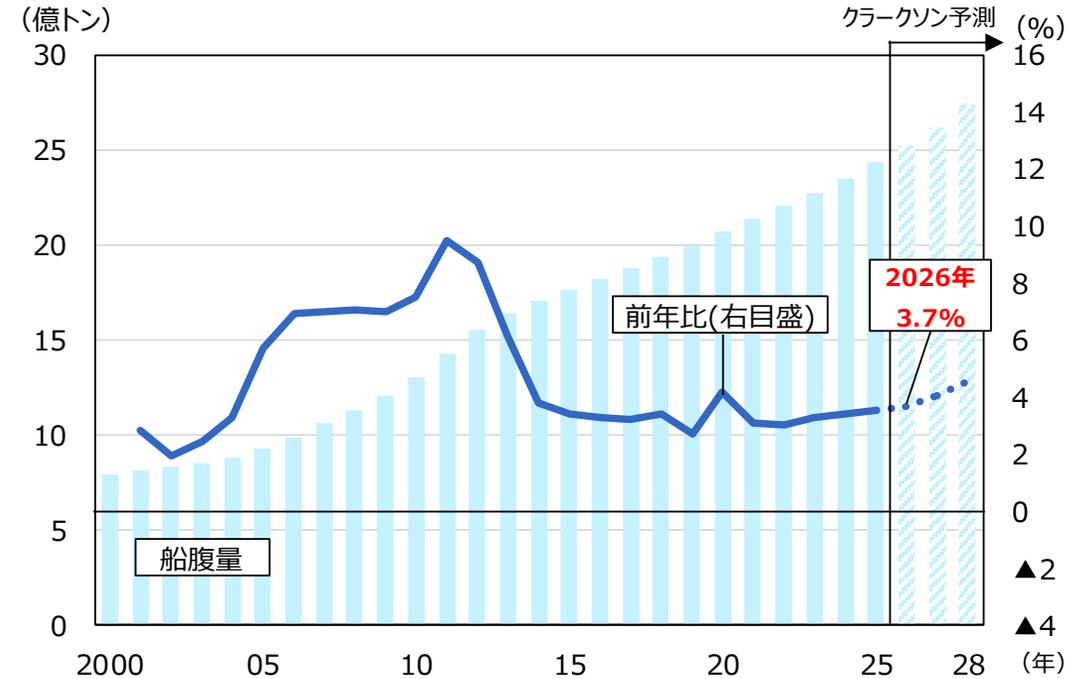
- 世界の海上荷動き量は、米国関税政策を受けた混乱が緩和に向かい、米国や欧州の経済も底堅く推移する公算が大きいことから、前年比+1.5%と緩やかに増加する見通し。
- 船腹量は、引き続き堅調な新造船供給と、好調な市況を背景とした低調な解撤動向を受けて、前年比+3.7%と増加基調が続く見込みである。

世界の海上荷動き量の見通し



(資料) Clarksons Researchより当部作成

世界の船腹量の見通し



(資料) Clarksons Researchより当部作成

- 2026年の海運市況を見通す上での前提条件として、(1) 荷動きは世界経済に不透明感が残るものの緩やかながら総じて増加、(2) 世界情勢はロシア・ウクライナや中東などで不安定な状況が続く、と想定している。
- ただし、米国の通商政策の大幅な変更や中東情勢の変化などにより、市況が上下に大きく振れる可能性にも注意が必要である。特にスエズ運河復航の動きが本格化 (P.14参照) した場合、海運市況全体が大きく下落する可能性がある。

2026年見通しの前提条件

項目	前提条件 (メインシナリオ)
経済情勢	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 世界経済は総じて底堅く推移する <ul style="list-style-type: none"> • 米国は、トランプ減税の延長等もあって底堅く推移 • 中国は、内需の弱さを受け減速 • 欧州は、底堅い成長が続く <p>⇒荷動き全体としては緩やかに増加</p>
政治情勢	<ul style="list-style-type: none"> ➢ ロシア・ウクライナ情勢や中東情勢は不安定な状況が続き、市況の底堅さに寄与。 ➢ 米中貿易交渉はソフトランディング

(資料) 各種資料より当部作成

シナリオの変動要因

変動要因		内容
米国の通商政策	中国	➢ 中国に対する「追加関税」や「中国関連船舶等への入港料賦課」は2025年11月より1年間停止中だが、今後、米中対立が再び強まれば再開される可能性は残る
	インド	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 2026年2月、米国はインドとのロシア産原油の輸入停止に合意し、追加関税を引き下げる方針を表明 ➢ 実現すれば、コンテナやタンカーの荷動きや市況に影響が出る可能性
政治情勢	中東	➢ 紅海情勢の落ち着きによりスエズ運河復航の動きが一部で見られるが、本格化した場合はトンマイル伸長要因が剥落し、海運市況全体が大きく下落する可能性
	欧州	➢ ロシア・ウクライナ戦争が終結すれば、復興需要が増加する一方、海上荷動き量は減少する可能性

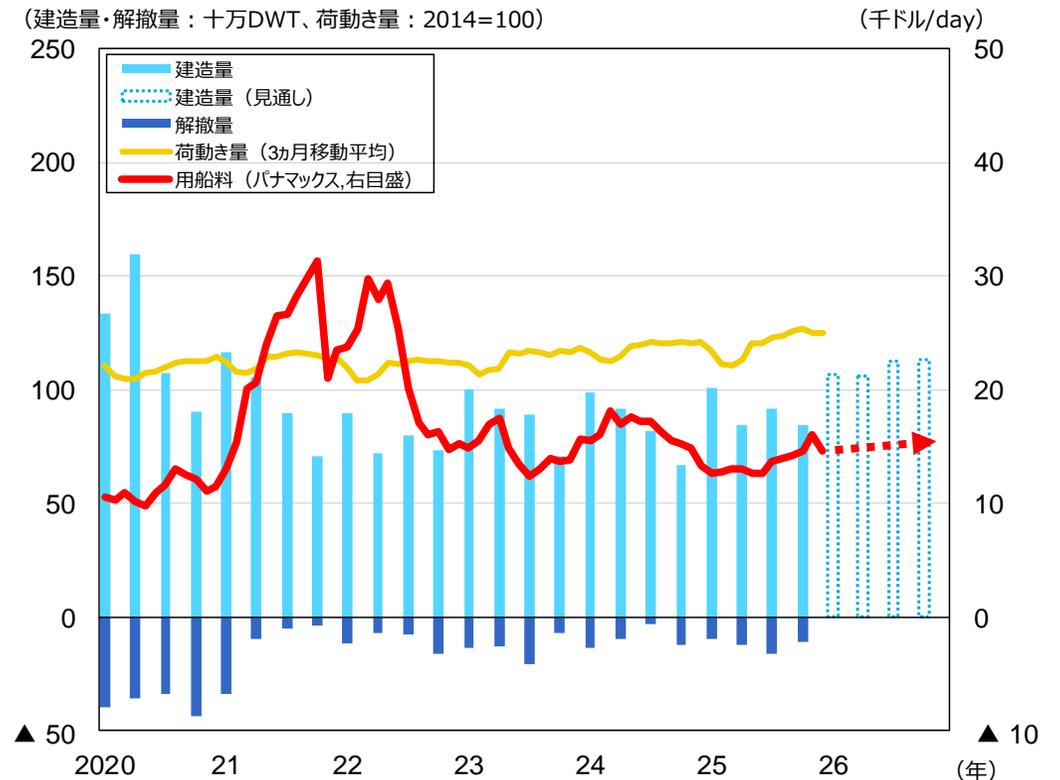
(資料) 各種資料より当部作成

II. 2026年の見通し 2. 海運市況の見通し (2) バルカー

- バルカーの荷動き量は、2025年11月に開始されたシマンドウ鉱山（ギニア）からの鉄鉱石輸送の通年寄与や、穀物・マイナーバルクといった新興国向け貨物の堅調な需要などにより、底堅く推移するとみられる。
- 引き続き新造船の供給が限られる中で、ギニア出し貨物などの長距離輸送が増加することもあり、市況は緩やかながら上昇基調が続くと予想される。

バルカー市況の見通し ～長距離輸送の増加等により緩やかに上昇～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	➢ 鉄鉱石、穀物、マイナーバルクの堅調などにより小幅に増加	○ (プラス)
	船腹量	➢ 新造船供給は前年比増加するが、水準としては低位に止まる	△ (ニュートラル)
供給	輸送距離	➢ 紅海迂回が継続し、市況を下支え ➢ ギニア出しの長距離輸送が増加	○ (プラス)
市況見通し	➢ 荷動き、船腹量共に小幅増 ➢ 一部の輸送距離伸長により、市況は緩やかな上向き基調で推移		現在の水準 
			26年の水準 



(注) 四半期ベース
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

(資料) 当部作成

II. 2026年の見通し 2. 海運市況の見通し (3) タンカー

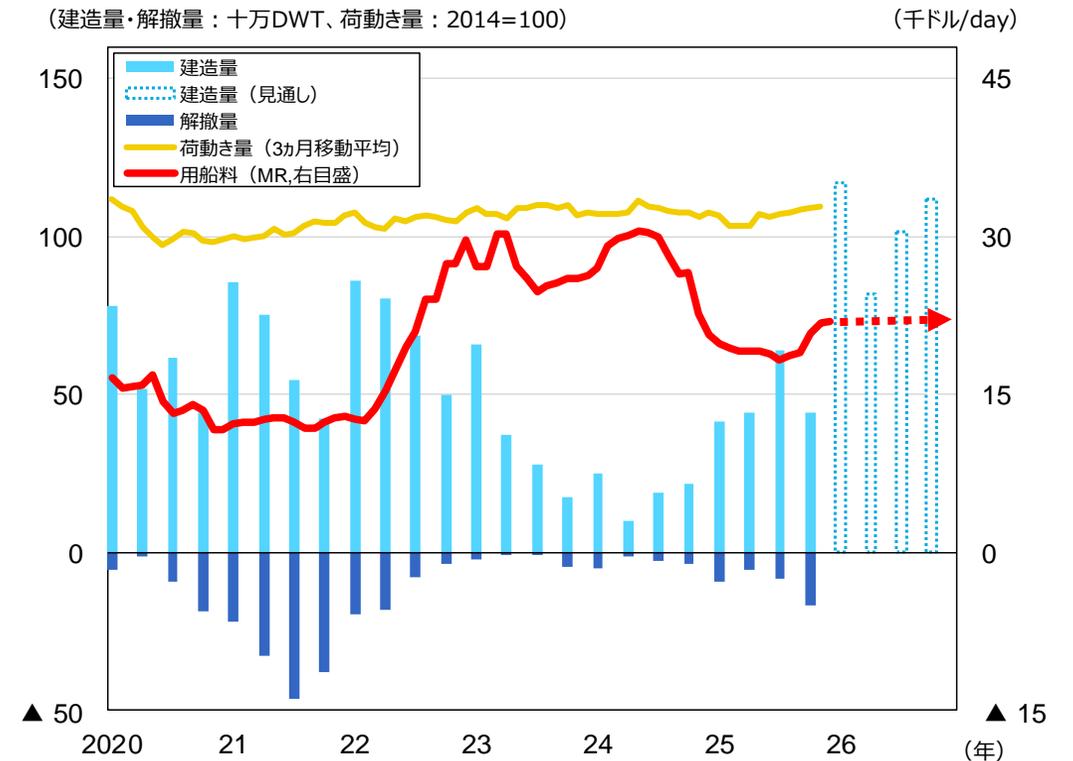
- タンカーの荷動き量は、先進国では脱炭素に向けたエネルギー転換が進み需要が減少する一方、堅調な新興国需要に加えて、OPECプラス以外の産油国による増産の動きもあり、全体としては横ばい圏内で推移する見通し。
- 新造船建造は増加するものの解撤により一定程度相殺されるとみられるほか、地政学的緊張の継続が支えとなって、市況は概ね高水準での安定推移が見込まれる。

タンカー市況の見通し ～高水準で安定推移～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	▶ 先進国の需要減の一方、OPECプラス以外の産油国の増産等により横ばい圏内で推移	▲ (ニュートラル)
	船腹量	▶ 新造船建造は増加するも、解撤も一定程度進み、船腹量は横ばい圏内で推移	▲ (ニュートラル)
供給	輸送距離	▶ 紅海情勢は緊張続く	▲ (ニュートラル)

市況見通し	▶ 荷動きは横這い ▶ 地政学的緊張継続が支えとなり、市況は概ね高水準で安定推移	現在の水準	26年の水準
		☀️	➡️

(資料) 当部作成



(注) 四半期ベース

(資料) Clarksons Researchより当部作成

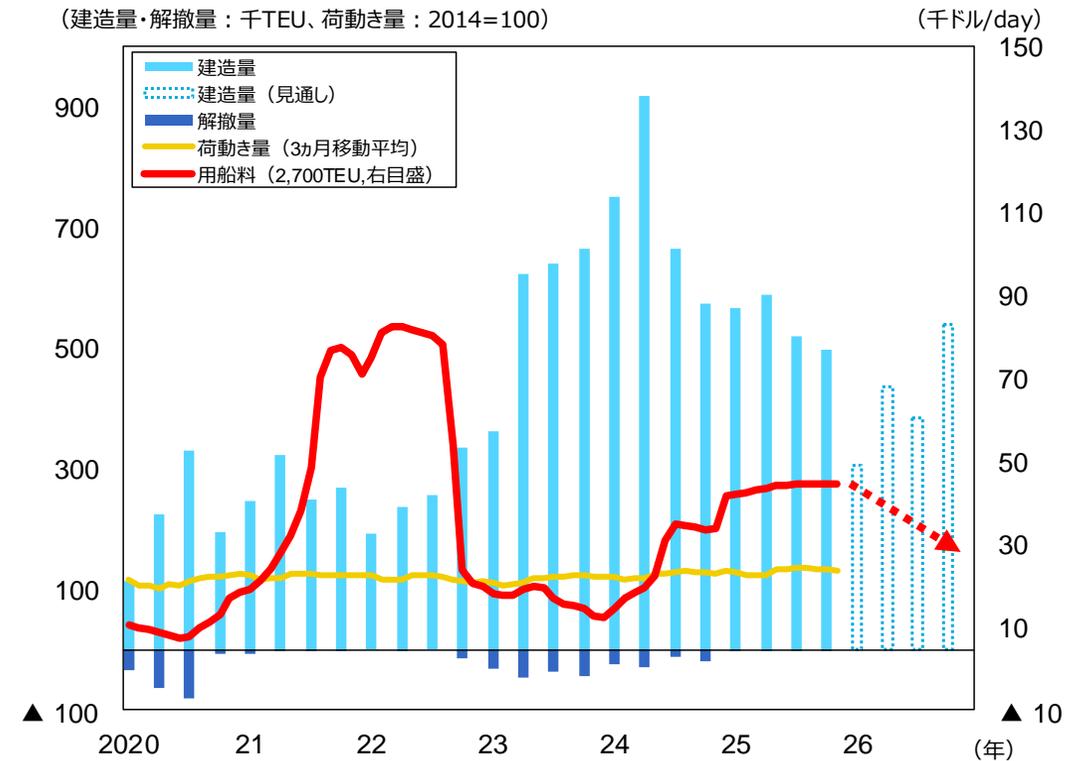
- コンテナ船の荷動き量は、世界経済の成長や米中貿易摩擦の緩和を受けた需要回復などから緩やかに増加するとみられる。
- 一方、新造船の建造量は引き続き高い水準を維持。紅海情勢の緊張は続くものの、一部にスエズ運河復航の動きもあり、船腹需給は緩和方向に向かう公算が大きい。このため市況は高水準を維持しつつも弱含む見通し。

コンテナ船市況の見通し ～高水準の船腹供給を受け弱含む傾向～

需給		見通し	市況影響
需要	荷動き量	➤ 米中貿易摩擦の緩和を受けた需要回復などから緩やかに増加	○ (プラス)
	船腹量	➤ 新造船の供給過剰が継続	✕ (マイナス)
供給	輸送距離	➤ 紅海情勢は緊張続く	△ (ニュートラル)

市況見通し	➤ コンテナ荷動きは回復が進む ➤ 高水準の船腹供給により市況は弱含む	現在の水準	26年の水準
		  	

(資料) 当部作成



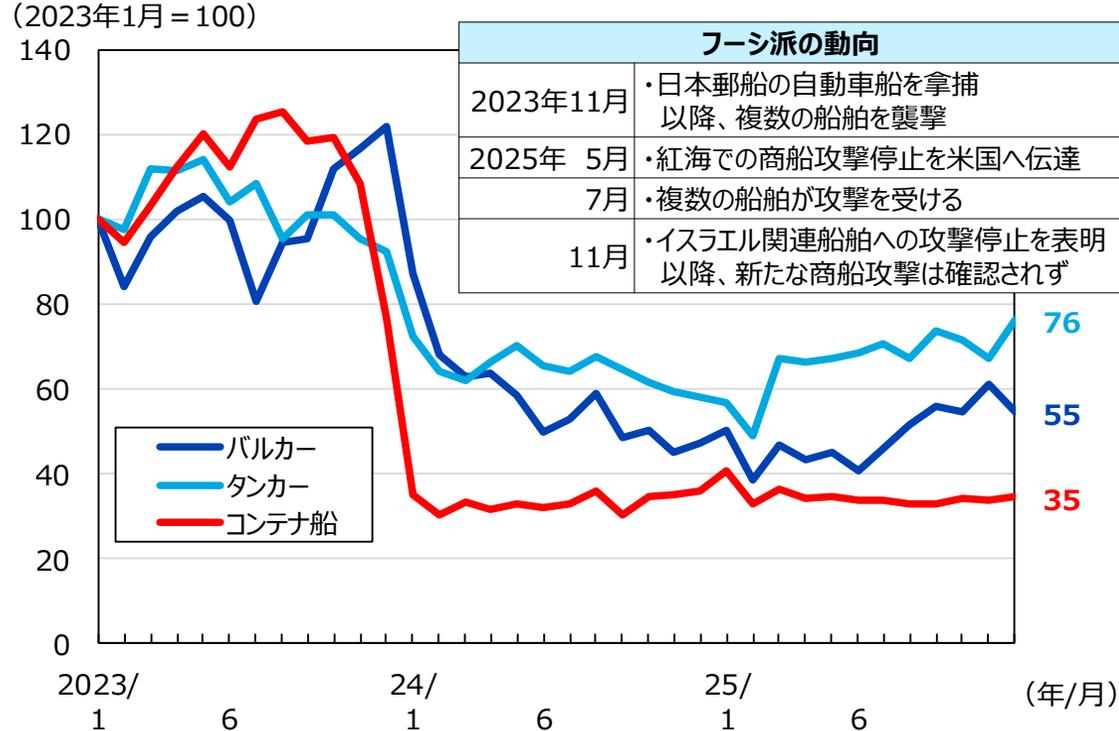
(注) 四半期ベース
 (資料) Clarksons Researchより当部作成

(参考4) スエズ運河復航を目指す動き

- 2023年11月にイエメン北部を拠点とする武装組織フーシ派が国内大手オペレーターが運航する自動車船を拿捕して以降、約2年に亘りスエズ運河の通行量は大きく減少。特にアジア～欧州間の基幹航路を有するコンテナ船では6割以上の船舶がスエズ運河を避けて喜望峰を經由している。
- 2025年11月にフーシ派が攻撃停止を表明して以降、新たな商船攻撃は確認されていないことから、世界の大手コンテナオペレーターの一部ではスエズ運河復航を目指す動きがみられる。ただし、26年2月には米国がイランに対する軍事行動の可能性を示唆するなど中東情勢の不透明感は依然として高く、復航に慎重な姿勢をとるオペレーターが多い。

(ひろぎんHD経済産業調査部 竹島 毅)

スエズ運河の通航隻数の推移 (主要3船種)



(資料) Clarksons Researchより当部作成

スエズ運河復航に向けた動き

企業名	スエズ運河復航に向けた動き
Maersk	<ul style="list-style-type: none"> 2025年12月、2023年にフーシ派による攻撃が始まって以来2年ぶりとなるスエズ運河のテスト通航を実施。 「安全性を最優先しつつ、復航の可能性を探る」とコメント。
CMA CGM	<ul style="list-style-type: none"> 2025年12月、翌年1月からインド/パキスタン～米国東岸向けの航路でスエズ運河に復航することを公表。 欧州～アジア航路など複数航路での順次復航を予定。
Hapag Loyd	<ul style="list-style-type: none"> 2025年12月、スエズ運河復航について慎重姿勢を表明。 26年1月、「紅海情勢は改善しているものの、復航は時期尚早」とのコメントを発表。

(資料) 各社プレスリリースより当部作成

アンケートのお願い

【アンケートのお願い】

- ひろぎんホールディングス経済産業調査部では、レポートの品質向上を目的として、アンケートを実施しております。（所要時間：1分程度）
- 下記の二次元コードまたはリンクからご回答いただきますようお願い申し上げます。なお、個別のご質問に対する回答は原則として行っておりませんので、あらかじめご了承ください。

アンケートはこちらから
ご回答ください



PCの方は[こちらをクリック](#)してください。

※ ナインアウト株式会社が提供する
アンケートサイトへ遷移します。

- ◆ 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、信頼できると思わ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 竹島（082-247-4958）までお願いします。

未来を、ひろげる。



ひろぎんホールディングス