

世界の海上荷動量を支えるための船舶需要予測 (最終とりまとめ)

2026年7月31日
海事局船舶産業課

- 次世代船舶等の最適な供給可能体制、船舶供給にかかる経済安全保障を確保する観点から、エネルギー需給その他の経済活動を支えるために必要な船腹量を予測することは、将来の政策の企画・立案に必要な基盤情報になるとともに、関係者が投資を行っていくに当たっての重要な検討材料となる。
- 今回、学識者、海運、造船、関係省庁等から構成される「将来の船舶需要予測検討タスクフォース」において、**世界の海上荷動量を支えるための船舶需要予測作業を実施**した。
- 各国際機関が作成している2050年までの**将来シナリオに基づく輸送需要・必要船腹量を推計し、建造需要を算出**した。

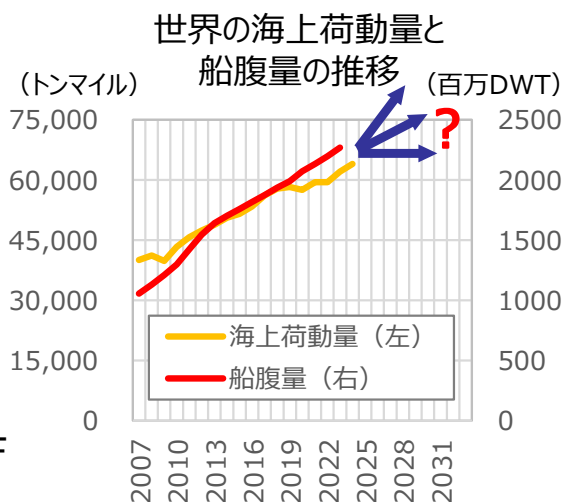
検討事項

- 将来の海上輸送量等を見据えた船舶の需要予測

※海上技術安全研究所、東京大学
柴崎研究室らとも協力して検討

検討経緯

令和6年12月10日	第1回TF
令和7年 3月28日	第2回TF
令和7年 5月21日	第3回TF
令和7年 6月20日	中間とりまとめ
令和7年 12月16日	第4回TF
令和8年 7月31日	最終とりまとめ



委員

稗方 和夫 (座長) 東京大学大学院 教授
岡田 啓 東京都市大学 准教授

<商社> 伊藤忠商事、住友商事、三井物産、三菱商事

<海運> 川崎汽船、商船三井、日本郵船

<造船> 大島造船所、川崎重工業、ジャパン マリンユナイテッド、
名村造船所、日本シップヤード、三菱造船

<オブザーバー> 日本政策投資銀行、日本船主協会、
日本造船工業会

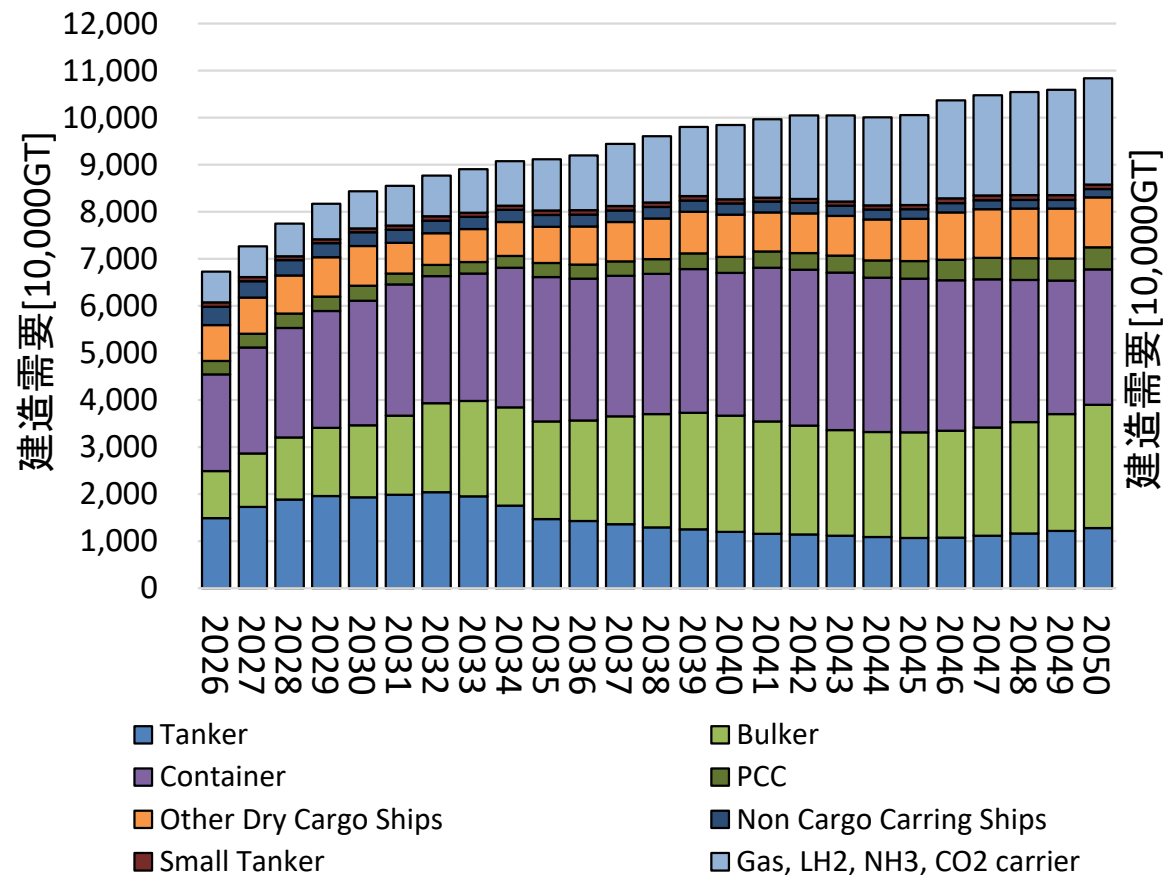
<関係省庁> 経済産業省、資源エネルギー庁

<事務局> 国土交通省海事局船舶産業課

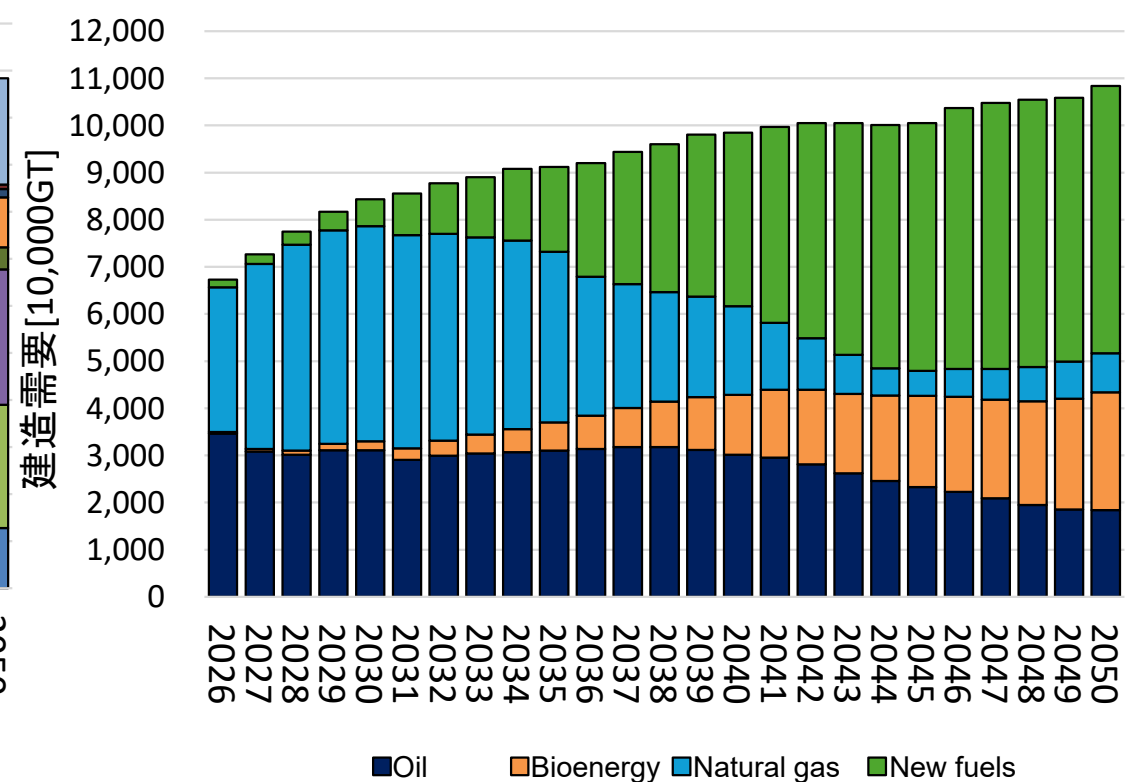
世界の建造需要予測の結果

- 建造需要は全体として増加傾向にあり、**2035年で約9,000万総トン、2050年で約1.1億総トンに達する見込み**。
- 船種別に見ると、従来船種の建造需要が引き続き存在することに加え、エネルギー転換に伴い、新貨物輸送船の建造需要は増加していく見込み。
- 燃料別に見ると、当初は重油・天然ガスが大半を占めるが、年を追うごとに新燃料・バイオ燃料の比率が拡大していく見込み。

船種別の建造需要



燃料別の建造需要



(参考) 需要予測における前提条件

経済モデル

- 地域的な経済・社会状況(経済成長、人口増加、エネルギー需要の変化)を考慮するため、応用一般均衡(GCE: Computable General Equilibrium)モデル※1の枠組みで従来貨物を対象にした地域間国際海上荷動き量を予測
- CGEは、GTAP(Global Trade Analysis Project)のデータベースとモデルを使用
- 社会経済シナリオとしてSSP2※2、エネルギー政策シナリオとしてAPS(Announced Pledged Scenario)※3を基に設定

従来貨物船舶需要予測モデル

- 経済モデルにより算出された輸送需要の増減及び船齢構成と残存率を加味した更新需要により建造需要を予測
- LLI(Lloyd's List Intelligence)の船舶動静データを用いて、どの船種がどの品目・地域間輸送を担うのかを分析し、輸送需要の増減に応じた船種別建造需要を予測
- S&P Globalの解撤された船舶を含む船舶データから残存率を算出し、データのフィッティングにより作成した残存率モデルを適用することで、船種別更新需要を予測

新貨物船舶需要予測モデル

- IEA報告書(Towards hydrogen definitions based on their emissions)、GTAPの計算値等により、新貨物の海上荷動き量、平均輸送距離等を設定し、輸送量の予測及び船齢構成と残存率を加味した代替需要により建造需要を予測

代替燃料の予測

- 船種ごとの特性を踏まえ、IMOの削減目標達成に向けた国際海運における代替燃料導入比率を予測
- 重油船等には、船上CCS搭載船が含まれる

※1 消費の効用最大化、生産の費用最小化という合理的な行動を仮定し、市場が均衡状態にあることを前提に、経済を分析するモデル

※2 IPCC(Intergovernmental Panel on Climate Change)が提示する、将来の社会経済の発展のあり方を示す複数の社会経済シナリオ(SSP: Shared Socioeconomic Pathways)の一つである、中道的な発展の下で気候政策を導入するシナリオ

※3 有志国が宣言した野心を反映したシナリオ(表明公約シナリオ)