

Shipping Guide

元旦

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

No. 11,337

Thursday, January 1, 2026

© Shipping Guide



2026年 主要航路の展望

スーパーサイクル終焉、船腹調整が重要

2026年は需要面で昨年に勢いが続くのか見通せない中、新造船は小幅ながらも引き続き増加する。新規船の大半は大型船で東西主要航路向けだが、これらの新造船は南北・域内市場などの二次航路にも波及効果をもたらし、大型新造船が投入されるにつれ、旧式大型船は二次航路へ転用、輸送能力が増加、紅海の迂回航路が終了すれば、輸送能力はさらに高まる。コンテナ船市場は、過去5年間にコンテナ海運が経験した前例のないスーパーサイクルが終焉を迎えつつあり、地政学的リスクなど複数の要因が重なり、新たな段階へ入ると予想する向きもあり、船社による需給に応じたきめ細かな船腹調整が収益確保に一段と重要となりそう。

北米航路

26年も関税問題圧力に

2025年は、1月のトランプ新政権の発足が、経済政策の不確実性を高め、トランプ政権の通商政策、特に中国に対する追加関税措置で北米航路の需給が揺り動

かされ、4月以降、米輸入業者の駆け込み需要が急増、スポット運賃が急騰、船社が船腹増を図ったが、6月をピークに下落に転じた。

米国の実質GDP成長率は2年連続で2%台後半の高い伸びを示したが、トランプ関税の影響による物価上昇や景気減速の要因となり、2025年は、実質GDP成長率が1.4%から1.6%程度にとどまると推定、26年も1.9%程度と予想されてい

る。

荷動き25年後半から減退

こうした経済情勢のもと、日本海事センターがまとめた米国の通関統計をもとにしたJOC PIERSデータによる2025年1～10月累計の往航荷動きは前年同期比2.3%増の1,838万8,188TEUとなった。国別では、中国が6.5%減の924万41TEU、韓国が5.1%減の110万7,603TEU、台湾が0.7%増の55万8,436TEU、日本は1.8%減の55万7,619TEUだった。

ASEANはすべての国で

増加し、地域全体で21.3%増の544万5,468TEU、南アジアは14.3%増の143万5,564TEUで、うちインドは13.8%増の111万2,549TEUだった。

2025年は4月まではトランプ関税を回避するためアジア発の前倒し輸出で前年比増加したが4月の後、関税引上げにより7月をピークに9月には前年割れ、年末商戦向けピークが例年比で早く終了した。

また、Descartes Datamyneがまとめた25年1～11月累計のアジア10カ国・地域発米国向けコンテ

ナ荷動き（母船積み地ベース）では約1,860万TEUで前年同月から横ばいとなった。

一方、米国小売業協会（NRF）と調査会社、Hackett Associatesが、主要コンテナ港のデータを基に小売業向け荷動きを6カ月先まで予測するGlobal Port Trackerの最新レポートによると、2025年上半年は前年同期比3.7%増の1,253万TEUだったが、通年は1.4%減の2,520万TEUと予測。26年1月は6カ月ぶりに前月比プラスとなるが、前年同月比10.3%減の



世界中どこでも、繊細な貨物を徹底ガード

繊細で傷みやすい貨物の輸送には、MSCサーマルライナー。温度変化・湿気・結露・汚れから、お客様の繊細な貨物を守ります。積み込みからお届けまで、貨物の状態をしっかりと守り、導入も簡単です。



[msc.com/thermal-liner](https://www.msc.com/thermal-liner)

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



200万TEU、2月は8.5%減の186万TEU、3月は16.8%減の179万TEU、4月も10.9%減の197万TEUと2ケタのマイナスが続くとし、今後の関税政策は不透明で、不確実性は長期化するとし、小売業者はそれに対応し、サプライチェーンの調整を継続する姿勢だ。

船腹量増低水準

一方、コンテナ船の船腹量は荷動き前半増加、後半減速に対応、年間で中国／米国航路の欠便は、前半の荒れた状況を経て、米国の関税政策に伴う数カ月にわたる急増の後、需要が平準化する中、新たなサービスパターンに落ち着きつき、欠便は、4月の最高値から秋には82%減少した。日本郵船調査グループの資料に

よると、25年8月末時点でアジア／北米航路の船腹量は610隻・576.1万TEUと前年同時点から1.4%増の低水準にとどまった。

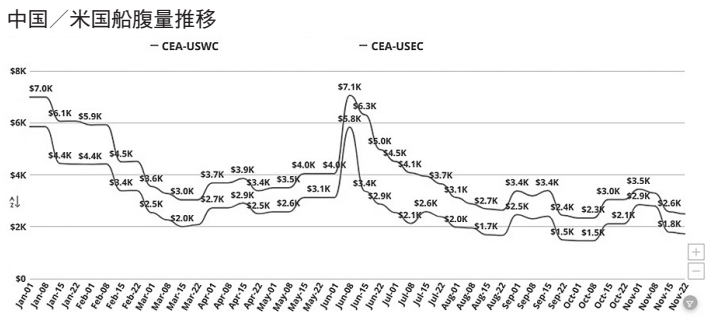
運賃6月ピークに下降

この結果、運賃市況は上海航運交易所（SSE）が公表している上海出しスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の推移を見ると、北米西岸航路は25年1月初旬の4,997ドル／FEUから12月中旬には1,780ドル／FEUへ約64%低下、北米東岸航路は、1月初旬の6,229ドル／FEUから12月中旬には2,737ドル／FEUへ56%低下した。トランプ関税に対応、船積み前倒しで年

初から荷動き増はあったが、4月まで低下が続いた。4月の関税引き上げ後、荷動が減速する状況でも、小幅ながらも市況が上昇、5月の米中関税合意による荷動き急増で船腹が一時的に不足したため、市況は急騰したが6月をピークに船腹が戻り荷動きピークが終わるにつれ市況は下落傾向をみせた。

26年も荷動き小幅増

2025年10月14日から、中



国船社の船舶や中国建造船のほか、米国外で造船された自動車船に対して米通商代表部（USTR）が入港手数料を課し、中国も対応措置として米国関連船に対する特別港湾料金の徴収を予定していたが、土壇場で米中間の合意が成立し、11月10日から1年間、徴収を停止したものの、2026年にこの問題がぶり返すことは間違いない。

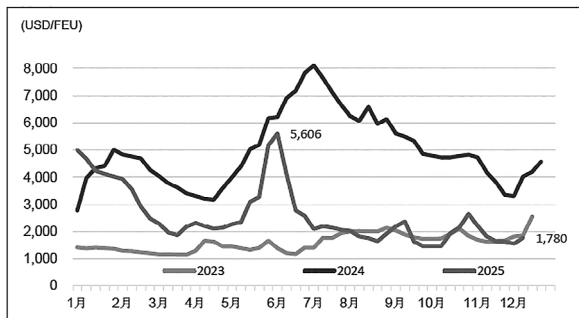
韓国海運・造船調査機関、韓国海洋水産開発院

（KMI）は2026年は米国のインフレ低下が見込まれるが、可処分所得減少で実質的な消費は弱まり、トランプ政権による関税政策がアジア発米国向け荷動きが下方圧力として作用することからコンテナ荷動きは0.6%増にとどまると予想した。

また、ボルチック海運協議会（BIMCO、英国）は北米のコンテナ輸入量は2026年と2027年に2% 増加

すると予測、特に米国におけるマクロ経済リスクも強調している。BIMCOは2025年の米国経済成長の最大70%は、AI投資とAI関連の株価上昇に伴う富への影響によってもたらせ、AIバブルが崩壊した場合、世界経済への波及やコンテナ船需要の拡大など、米国経済に深刻なダメージを与える可能性があるともみる。

北米西岸運賃市況



欧州航路

欧州経済穏やかな成長

欧州経済は、2025年も緩やかな成長が続き、インフレが鈍化し、欧州中央銀行（ECB）の利下げが期待される一方、ロシア・ウクライナ情勢や地政学的なリスク、製造業の停滞など、下振れ要因も依然として多く存在、特にドイツ経済の動向や、EU・米国との貿易摩擦が景気の重石となる可能性があると考えられる。

欧州委員会は2025年11月、秋季経済予測を発表、2025年の実質GDP成長率は、EU27カ国で1.4%、ユーロ圏20カ国で1.3%、2026年は、EUは1.4%、ユーロ圏は1.2%予測。今後の下振れリスクとしては、貿易政策の不確実性による影響、現行の関税や非関税障壁、それに伴うサプライチェーンの混乱が、EUの輸出と生産効率に予測より

大きな影響を与えうるとした。また、ロシアによるウクライナ侵攻などの地政学的な緊張や、ユーロ高による競争力の低下、気候変動に関連した災害対策費の上昇をあげた。

荷動き往航増も復航減少

こうした経済情勢のもと、日本海事センターがContainer Trade Statistics（CTS、英国）のデータをもとにまとめているアジア／欧州航路のコンテナ荷動き量は、2025年1～9月の往航荷動きをアジアの積み地域別にみると、北東アジアが5.3%増の133万1,889TEU、中華地域が10.9%増の1,136万9,911TEU、東南アジアが7.3%増の190万9,800TEU、欧州の揚げ地域別では北欧州が8.0%増の912万4,192TEU、

日地中海が12.3%増の279万853TEU、東地中海が13.9%増の289万6,373TEUだった。1月～10月累計では、1,629.3万TEUと前年同期比8.6%増えた。

25年は中国の輸出貨物の増加で、前年を上回る荷動きとなり、8月には過去最多の185.2万TEU記録、スエズ運河通航再開時に予想される混乱への備えとしての荷動増もあるといわれる。

一方、欧州からアジア向け復航の荷動きは2025年1～9月累計で前年同期比7.7%減の442万511TEUと減少傾向をみせ、往航と明暗が分かれている。欧州の積み地域別にみると、北欧州は7.7%減の303万7,813TEU、西地中海は8.5%減の72万6,996TEU、東地中海は6.6%減の65万5,702TEU、アジアの揚げ地域別では、北東アジアが7.7%減の100万8,690TEU、中華

地域が7.9%減の208万4,884TEU、東南アジアが7.3%減の132万6,904TEUとなっている。

船腹増加傾向

国際海事団体のボルチック海運協議会（BIMCO、英国）2025年の船腹増加率を7.3%に上方修正する一方、2026年の船腹増加率は3.1%と低く見通した。リサイクル活動が鈍化し、下位船隊の増加予測値が上昇したことに加え、航海速力が小幅に上昇したため、2025年の供給予測値も増加した

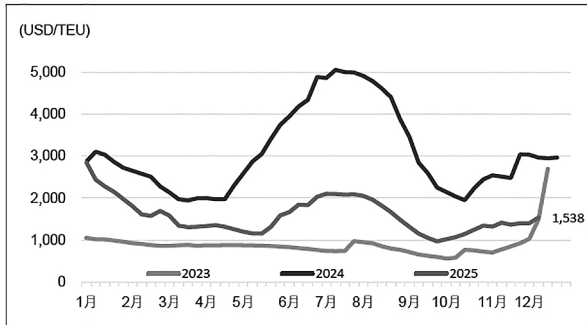
25年は紅海における混乱が影響を与えた。喜望峰経由の迂回航路は航海期間を延長し、有効輸送能力を低下させ、運営コストを増加させた。2026年も地政学的緊張の高まりと貿易政策の転換により不透明感が残り、供給面では、コロナ禍後の収益急増期に発注された新造船の引き渡しが続

していることから、コンテナ船隊の船腹量は依然として増加傾向にある。

日本郵船調査グループの資料によると、アジア／欧州航路の船腹量は25年8月末時点で515隻・782.2万TEUと1年間で6%増加した。10月のガザ和平協議「第1段階で合意」の後、イエメンの武装組織フーシ派による紅海通航の商船攻撃は止まり、スエズ運河の通航再開の動きがみらるが、本格再開の時期は見通せていないが、迂回のため

の必要船腹量は214.5万

北欧州運賃市況



EASTERN CAR LINER

Challenging The Oceans

あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に
効率よく海上輸送することを常に心がけております。

イースタン・カーライナー株式会社

〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
天王洲パークサイドビル5階
自動車船部
電話 03-5769-7631 FAX 03-5769-7632
在来・多目的船舶部
電話 03-5769-7633 FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社

〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
平和不動産日本橋ビル4F
電話 03-5204-0251 FAX 03-5204-0257
東京湾支店 電話 0438-97-6071 名古屋支店 電話 052-218-5800
大阪支店 電話 06-6243-2200 福岡支店 電話 092-734-2611

TOKO LINE

東興海運株式会社

TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□ 本社
HEAD OFFICE

〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル
MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□ 東京事務所
TOKYO OFFICE

〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル
TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

TEL 078-331-1511

TEL 03-3281-6661

<https://www.tokoline.co.jp>

の上海航運交易所（SSE）が公表している上海出シスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の月間平均の推移でみると、1月に欧州航路2429ドル／TEU、地中海航路が3,440ドル／TEUだったものが、12月中旬には欧州航路が2,851ドル／TEU、地中海航路が2,737ドル／TEUへ低下している。

アジア／北欧州航路は年間を通じ2,851ドル／TEUを下回る水準で推移した。荷動きは1月から前年を上回るペースで推移していた

が、市況低下が5月まで続き、5月12日の米中関税合意による米国向け荷動き急増に対応するため、欧州から一部船腹を北米航路に転配したことや、荷動き増加と相まって船腹需給が引き締まり、7月まで運賃市況は上昇、10月の国慶節直前を底に上昇傾向を示している。

スエズ復帰が最大の関心事
2025年11月には大手船社によるスエズ運河ルートへの復帰に伴う動きが注目、市場混雑や船舶の集中が港湾混雑に影響するが、最も

重要なのはターミナルヤードの在庫処理能力であり、内陸輸送能力の不足が最大のネックになる見通し。

スエズ運河の通航が再開されれば、迂回路（喜望峰）を利用していたコンテナ船が大量にスエズに押し寄せることになり、欧州主要港でかなりの期間にわたって混雑が増加する予想されている。混雑を最小限に抑えるためにスエズ運河への復帰を段階的に実施すべきだとの意見もあり、多くの船社は秩序ある帰還を望んでいるが、世界の荷主は貨物がで

きるだけ早くスエズを通過することを望んでおり、現実的な困難は避けられない。主要船社のネットワーク再編戦略を考慮すると、最も現実的なシナリオは旧正月後の閑散期が移行期であると予測されている。

26年の荷動き増限定的
リアルタイムで海上コンテナ・航空貨物の運賃情報を提供するノルウェーのプラットフォーム、Xenetaの「2026年海上輸送見通し」によれば、2026年は荷主にとって有利に転換しつつあり、貨物調達の見直し

とサプライチェーンの耐性強化を図る年となる可能性がある。

韓国の海事研究機関である韓国海洋水産開発院（KMI）は、2026年のアジア／欧州航路のコンテナ荷動きは2025年より0.5%増加すると予想している。欧州中央銀行（ECB）の金利引き上げやインフレ緩和により、欧州の消費者心理が徐々に回復するが、地政学的リスクの長期化で荷動き増加は限定的と見込んでいる。これに対し、Clarksons Research（英国）は0.4%増、Drewry

Matime Research（英国）は2.2%増を予想している。また、みずほ銀行産業調査部は、日本産業の中期見通し ～向こう5年（2026-2030年）の需給動向と求められる事業戦略と題するレポートで、アジア→欧州は2025年が前年比5.5%増の1,930万 TEU、2026年は1,940万TEU、2030年には2,100万TEUに達すると予測、一方で欧州→アジアは2025年が前年比3.3%減の580万TEU、2026年も横ばいの550万TEUへ5、2030年も580万TEUにとどまると予測している。

中南米航路

中南米経済25年は鈍化

2025年の中南米経済は、総じて成長が鈍化する見通し。国際機関による経済成長率の予測は下方修正される傾向にあり、主要国はインフレ圧力や財政赤字の拡大といった課題に直面している。国際通貨基金（IMF）は2025年10月に発表した地域経済見通しで中南米・カリブ海諸国について、世界経済が大きな政策転換や持続的な地政学的緊張への対応を続ける中で、成長の鈍化と根強いインフレ圧力に直面していると指摘する。中南米・カリブ海諸国の経済成長率は2025年が2.4%、2026年は2.3%に減速すると予想、世界銀行（WB）は、2026年の成長率を25年6月時点の2.4%から2.5%に引き上げた。ブラジルの25年見通しを2.4%、26年は2.2%へ減速、メキシコは25年が0.5%、26年は1.4%へ加速、アルゼンチンは依然として域内で最も高い成長が見込んでいるが、25年4.6%、26年は4.0%へ減速する見通しだ。

極東発荷動き2ケタ増
こうした経済情勢のもと、Container Trade Statistics（CTS、英国）のデータによると、極東から中南米向けコンテナ荷動き量は2024年が年間で516万9,500TEU、2025年は1～10月累計で471万5,000TEUと前年同期の423万5,700TEUに比べ11%増加した。一方、中南米から極東向けのコンテナ荷動き量は2024年が年間211万7,100TEU、2025年は1～10月累計で169万6,800TEUで前年同期の171万2,700TEUに比べ0.9%減となった。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、25年8月時点のアジア／中南米航路のコンテナ船腹量は265隻・202.2万TEUと1年前に比べて0.6%減少した。
6月に6,000ドル台に
2025年のアジアから南米向け運賃推移を上海出シスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）でみると、1月初旬は5,344ドル／TEUの高水準だったが、そのが下落し4月下旬に1,114ドル／TEUへ下がり底打ち、5月下旬には2,797ドル／TEU、6月下旬には6,220ドル／TEUへ急回復を見せた。その後、7月下旬には5,199ドル／TEUへ下降、8月下旬に3,199ドル／TEU、国慶節連休前の9月下旬には2,133ドル／TEU、10月下旬も2,565ドル／TEU、11月中旬には1,486ドル／TEUと1,000ドル／TEU台まで落ち、6月をピークに下落傾向を示した。

また、韓国海洋振興公社（KOBIC）が公表している釜山港を基準とするスポット運賃（THCなど含む）のFEUあたりで示した韓国型コンテナ運賃指数（KCCI：KOBIC Container Composite Index）の推移をみると、1月初めは南米東岸航路が5,951ドル／FEU、南米西岸航路が3,451ドル／FEUでスタートしたあと、4月下旬に南米東岸航路が1,895ドル／FEU、南米西岸航路が1.24%1,837ドル／FEUまで下落したが、その後回復、7月下旬には南米東岸航路が5,000ドル台、南米西岸

航路は8月下旬に3,000ドル台へ上げた。しかし、その後は下落傾向となり、11月下旬には南米東岸航路がし2,342ドル／FEU、南米西岸航路が1,916ドル／FEUへ下げた。

35年までにCAGR2.8%
市場調査会社のIndexboxが昨秋発表したレポートによると、中南米・カリブ海地域における輸送コンテナ需要の増加を背景に、今後10年間で消費量の増加傾向が続くと予測。市場パフォーマンスは加速し、2024年から2035年までの期間に年平均成長率（CAGR）+2.8%で拡大すると予測、2035年末までに市場規模は110万台に達すると見込んでいる。金額ベースでは、2024年から2035年にかけて年平均成長率（CAGR）+4.1%で増加し、2035年末までに市場規模は10億ドル（名目卸売価格ベース）に達すると予測する。

中国→南米300万TEU超
また、Ocean Network Express（ONE）のレポートによると、南米発中国向けコンテナ荷動き量は、2005年の約20万TEUから2024年には100万TEUに伸び、中国発南米向けも2005年の50万TEU未満から300万TEU以上に増加、中国は南米に対する海外直接投資（FDI）を大幅に増加、総コンテナ輸出入量は約450万TEUに達している。

中国の南米向けFDIは従来、エネルギー、金属、鉱業部門向けが中心だったが、近年は自動車生産、電子機器組み立て、再生可能エネルギープロジェクトなど、製造業やテクノロジー分野へ拡大。これにより部品や完成品向けに、より複

雑で高度なサプライチェーンの構築が求められてお

中東・南アジア航路

経済成長で需要増続く

国際通貨基金（IMF）は、2025年の中東・北アフリカ（MENA）地域の実質GDP成長率を3.3%、2025年の世界の経済成長率の3.2%をわずかに上回っており、2026年の実質GDP成長率予測でも世界全体の3.1%に対して、MENA地域は3.7%の成長を予測している。2025年6月のイスラエルとイランの衝突など、世界的な不確実性の継続と地政学的緊張の高まりにもかかわらず、MENA地域の2025年の経済は高い回復力を示し、同地域は米国の関税引き上げや世界的な貿易の制限による直接的な影響をほぼ回避したという。

一方、インド亜大陸経済

り、内陸の生産拠点と沿岸部の港湾を結ぶインターモ

は、インドの力強い成長にけん引され、引き続き世界で最も急速に成長する地域の一つとなる見込み。世界銀行（WB）やアジア開発銀行（ADB）の最新の予測では、南アジア全体の2025年成長率は約5.9%から6.3%程度と見られ、IMFやADBは、2025年のインドの実質GDP成長率を6.5%～6.7程度と予測、これは主要経済国の中で最も高い成長率の一つ。

荷動き2ケタ増

インドなどの国々における堅調な経済拡大と製造施設への投資増加を背景に、貿易は著しい成長を遂げ、2025年初頭、極東から中東・インド亜大陸へのコン

ーダルソリューションの需要が高まっている。

テナ荷動きは14%の成長率を示した。しかし、往復航の荷動きは著しい不均衡状態にあり、中東への輸入が同地域から極東への輸出を大幅に上回っている。上海、シンガポール、寧波、釜山などの極東主要港が貨物取扱量で主導的役割を担い、中東は今後、より重要な海上ハブとして台頭すると予測されており、今後20年間で極東と中東間のコンテナ貿易が最も著しい成長を遂げると見込まれている。

Container Trade Statistics（CTS、英国）のデータから2025年の月間荷動き推移をみると、極東→インド亜大陸・中東は1月が前年同月比31.6%増の105万5,500TEUと2024年12月から2カ月連続で100万TEUを突破し好調な滑り出しと

極東→インド亜大陸・中東1-10月荷動き

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2025	877,000	743,600	936,100	924,400	818,200	957,800	898,800	893,600	1,063,000	911,800			9,024,300
2024	883,100	606,700	816,100	677,700	856,800	697,600	864,800	743,100	830,100	752,900	757,800	1,044,500	9,541,200
Change:	-1.8 %	+ 22.6 %	+ 14.7 %	+ 36.4 %	-4.5 %	+ 37.3 %	+ 3.9 %	+ 20.2 %	+ 28.1 %	+ 21.1 %	0.0 %	0.0 %	

PAN OCEAN

迎春

Carry your dream

Agents in Japan:

Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd.

https://container.panocean.com/

Tokyo: (Tel) 03-5425-3701 (Fax)03-5425-3704 Osaka: (Tel) 06-4707-7900 (Fax)06-4707-7901

極東→中南米1-10月荷動き

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2025	526,100	324,800	403,500	460,400	509,300	455,600	470,700	486,600	603,300	474,600			4,715,000
2024	471,800	319,200	341,500	343,200	504,900	483,000	467,000	491,400	402,800	410,900	416,500	423,300	5,075,500
Change:	+ 11.5 %	+ 1.8 %	+ 18.2 %	+ 34.1 %	+ 0.9 %	-5.7 %	+ 0.8 %	-1.0 %	+49.8 %	+ 15.5 %	0.0 %	0.0 %	

なったが、2月は約70万TEUまで減少したあと、4月に再び100万TEU台へ乗せ、5月も100万TEUが続 き、その後は90万TEUで推移、1～10月累計で920万5,800TEUと前年同期比15.1%増と好調だった。

一方、インド亜大陸・中東→極東に荷動きは前年同月比7.4%減と低調なスタートだったが、2月に増加に転じ、4月まで3カ月連続で増えた。5月は9.1%減とマイナスだったが、6月以降は増加傾向を見せ、10月は45.8%増の34万7,800TEUと2024年を含め月間最高を記録し、1～10月累計では291万6,300TEUと前年同期比8.2%増加した。

船腹量シェアCOSCO1位
一方、日本郵船営業グループのデータによると、アジア／中東・南アジア航路

のコンテナ船腹量（25年8月末時点）は471隻・156.1万TEUと1年間で12.6%増加した。AXS-Alphaliner（仏）のデータ（25年8月時点）によると極東／インド亜大陸・中東・紅海航路におけるコンテナ船腹量で中国のCOSCOグループ（OOCLを含む）がシェア12.7%を占める25万TEUで首位、CMA CGM（仏）、Evergreen（台湾）と構成するOcean Allianceを通じてサービスしているMEA5は、同航路で19,000TEU型コンテナ船を投入する唯一のサービス。2位はMSC（スイス）で8.8%、CMA CGM（仏）は8.5%で3位。この航路には少規模域内船社の参入が続き、全体の3分の1を占める。

CCFI、7月がピーク
荷動き好調の一方、コ

ンテナ船腹量もサービスの増設で増加中、スポット運賃の動向を中国の上海航運交易所（SSE）が発表している中国出し中長期運賃の指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）の推移でみると、2025年は1月の平均が1431.21でスタート、3月は1097.59へ低下した。

4月はイスラム教のラマダン（断食月）後に1187.66へ回復、5月は市況が月初にやや下落したが、その後、需要が安定し始め、スポット運賃は「関税戦争」の好材料に支えられて回復し1,138.55、7月に1,512.83となった後、10月には925.33まで落ち込んだものの、11月は需給関係が改善したことで、スポット運賃が大幅に反発し1197.42で推移している。

中であっても、アフリカは依然として顕著なレジリエンスを示している。

IMFは「地域経済見通し（サブ・サハラアフリカ）」で、2025年の同地域の予測成長率は4.1%で、2026年には4.4%と0.3ポイントの上昇が見込まれると

つつある。日本郵船調査グループの資料によると、25年8月末時点の同航路における船腹量は169隻・76.3万TEUで1年前より12.3%増加している。

運賃は後半から上昇
25年の極東発豪州・NZ向け運賃推移を、中国の上海航運交易所（SSE）が発表している中長期運賃指標の中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）でみると、1月は平均値が1,352.83でスタート、3月に848.03へ低下したが、4月は1,349.1へ回復したものの6月に874.72へ再び900割れとなったものの、その後は1000台で推移、10月も1098.57と安定していた。

また、韓国海洋振興公社（KOBC）が発表している釜山港を基準とするスポット運賃（THC含む）の韓国型コンテナ運賃指数（KCCI：KOBC Container Composite Index）の推移をみると、1月初旬は4,387ドル／FEUでスタート、6月下旬には1,676ドル／FEUまで値下がりした。その後は回復し12月中旬には2,708ドル／FEUドル／FEUまで戻している。

極東→オセアニア1-10月荷動き

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2025	236,800	202,000	214,700	241,200	226,900	251,900	294,900	329,600	308,200	330,100			2,636,200
2024	236,200	203,300	207,700	217,400	254,200	224,100	225,100	287,000	250,500	282,800	235,900	231,800	2,856,100
Change:	+ 0.3 %	-0.7 %	+ 3.4 %	+ 10.9 %	-10.7 %	+ 12.4 %	+ 31.0 %	+ 14.8 %	+ 23.0 %	+ 16.7 %	0.0 %	0.0 %	

した。主要国をみると、エチオピアでは輸出の成長、ナイジェリアでは石油セクターの業績の大幅な改善などが経済の安定をもたらしており、コートジボワールでもサービス業、石油・天然ガス、鉱業の貢献により6%超上の力強い経済成長とインフレの抑制が実現している。

一方、世界銀行（WB）はサブ・サハラアフリカの経済は引き続き力強く成長し、経済成長率は2024年の3.5%から2025年には3.8%に加速すると予測した。成長加速は、世界経済の根強い不確実性の中でも、インフレ圧力の緩和と、投資が緩やかに回復していることを反映したものの。

極東発の荷動き増加
極東／サブ・サハラアフリカ航路のコンテナ荷動き量を Cotainer Trade Statistics (CTS,英国) のデータでみると、極東→サブ・サハラアフリカは2022年の300万1,800EUから2023年は371万TEU、2024年は373万3,900TEUと前年比0.6%増加、2025年は1～10月累計で364万4,300TEUと前年同期比12.6%増と好調だった。一方、サブ・サハラアフリカ→極東は2022年の118万1,400TEUから2023年が131万9,900TEU、2024年は143万8,200TEUで前年比9%増加、2025年は1～10月累計では121万1,400TEU

アジア域内航路

アジア経済成長で堅調

アジア開発銀行（ADB）は昨年12月、予想を上回る輸出の伸びや、複数の米国との貿易協定締結に伴う貿易不確実性の低下を背景に、アジア・太平洋地域の開発途上国経済の2025年および2026年の成長見通しを上方修正し、25年が4.8%、26年が4.5%を予測する。半導体やその他の技術製品を中心とする堅調な輸出、インフレの緩和、そして安定した金融環境が、同地域の成長見通しを強めているもの。東南アジアは、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ベトナムにおける第3四半期の力強い成長を反映し、0.2ポイント引き上げられ4.5%とされた。

荷動き増加傾向

アジア域内コンテナ航路は、日本・中国・韓国・ASEAN諸国（シンガポール、タイ、ベトナムなど）・南アジア（インドなど）を結ぶ、アジアの経済活動の要となる海上輸送ル

と前年同期比2%増だった。

こうした、荷動き好調に対応した船腹増加も目立つ、特に、MSC（スイス）が25年2月に極東／北欧州航路からメガマックス船を撤収、アジア／西アフリカ航路のAfrica Expressに、23,000TEU型超を転配する計画を実行に移したで輸送能力が50%も大幅増加したことが影響、日本郵船調査グループのデータによると、25年8月末時点でアジア／アフリカ航路の船腹量は199隻・140.2万TEUと1年間で54.8%も急増している。

運賃は小幅変動も安定

2025年のアジアからアフリカ向けの運賃動向を中国の上海航運交易所（SSE）が発表している上海出しスポット運賃（THC除く）の上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の推移でみると、1月初めは南アフリカ航路が3,50ドル／TEU、東・西アフリカ航路が4,421ドル／TEUでスタート、4月下旬は南アフリカ航路が2,076ドル／TEU、東・西アフリカ航路が3,853ドル／TEUへ低下したが、12月中旬は南アフリカ航路

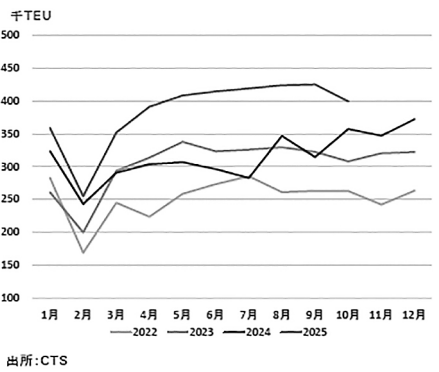
が2,218ドル／TEU、東・西アフリカ航路が3,393ドル／TEUと年間を通じ月により変動はあったが安定推移した。

10年から輸入量倍増

Kuehne+Nagel（スイス）のレポートによると、アフリカの貿易急成長が世界の海運構造を再構築、MSC（スイス）やHapag-Lloyd（独）などの海運会社が必要拡大に対応しサービス網を拡大する中、コンテナ輸入量は2010年の400万TEUから現在では約800万TEUへと急増し、アフリカの貿易環境は目覚ましい変革を遂げており、同大陸は世界貿易の主要プレイヤーとしての地位を確立しつつある。

アフリカにおける貿易量の急増は、主に人口動態と経済的要因に関連、主要因はアフリカの人口急増であり、これが需要拡大を牽引している。輸入貿易は前年比約25%、輸出貿易は約12%の伸びを示している。

アジア発アフリカ（サハラ以南）向け荷動き

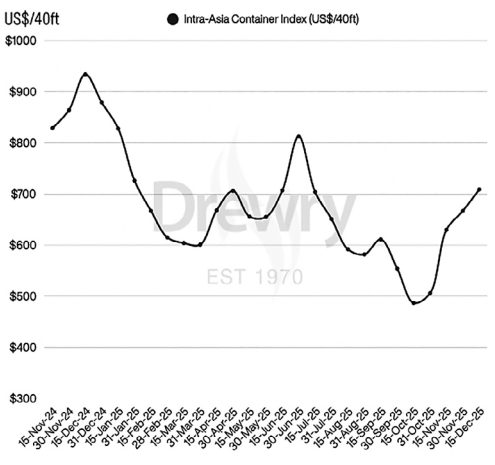


1四半期が前年同期比5.4%増の1.122万4,972TEU、第2四半期が7.0%増の1,288万3,019 TEU、第3四半期が3.9%増の1,269万2,038TEUと増加傾向を示し、1～9月累計で前年同期比5.4%増の3,680万29TEUを記録した。

船腹量も増加

世界のコンテナ船の動静や貨物流動に関するデータベースを提供するMDS Trasmodal（英国）のデータによると、アジア域内航路の輸送能力は25年に前年比約10増加、2019年比11%増加しており、域内市場が着実に拡大していることを

アジア域内運賃推移クラフ



示しており、依然として5,000TEU未満の船舶が主流であり、輸送能力の約94%を占めていると分析している。日本郵船調査グループの資料によると、アジア域内航路の船腹量は25年8月末時点で1,304隻・254.4万TEUで1年前より9.2%増加している。

運賃は堅調に推移
アジア域内航路の運賃推移を中国の上海航運交易所

(SSE)が発表している上海出しスポット運賃(THC除く)のデータで東南アジア航路(上海→シンガポール)をみると、年頭は655ドル/TEUでスタートしたが、5月下旬に遠洋・近海航路間の接続強化のため大型船の投入拡大が続き、6月に400ドル台へ落ち、11月下旬には米中関税戦争で貿易構造が変化し、東南アジアの需要に追い風として作用し540ドル/

TEUまで回復、運賃は安定した需要で年内は高水準を維持した。
また、Drewryが2024年9月から公表を始めたアジア域内コンテナ指数(IACI)の推移をみると、2025年1月前半は828ドル/FEUとなった。その後、600ドル台へ下落したが6月後半には813ドル/TEUまで戻した。
7月後半に651ドル/TEUへいったん下落した

ものの、11月後半は667ドル/FEUまで上げ、2026年2月中旬の旧正月に向けた輸送力ひっ迫を受け、上昇傾向を維持する見通しだ。
ただ、運賃は需要増加で強含みを維持しているが、来年も一定の需要が維持されると予想される一方で、他の航路から急増した船腹が流入することで運賃が下落する可能性も指摘もあるという。

期も629ドル/TEUと上昇が続いた。中国から日本向けは2021年が1,628ドル/FEU、2022年が1,866ドル/FEU、2023年が1,329ドル/FEU、2024年が1,243ドル/FEUと2022年をピークに下降傾向を示した。2025年は第1四半期が1,333ドル/FEU、第2四半期が1,389ドル/FEU、第3四半期が1,322ドル/FEUと1,300ドル/FEU台で回復基調が続いた。

また、中国の上海航運交易所(SSE)が公表している中国出し中長期運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数(CCFI)の推移をみると、2024年は年間平均で797.89だったものが、2025年は月間平均で1月は

需給が安定しスポット運賃が小幅上昇し971.72、2月が989.3、3月が971.88と下降が続いた。
4月は980.85へ小幅上昇、5月は976.89と再び下落、6月はさらに959.70、7月は949.38、8月は941.91と下げ続けたが、9月になって963.41へ持ち直し、10月は979.92、11月も972.80で推移した。
日本と中国は、アジアで最も重要な貿易相手国。日本にとって中国は最大の輸出先、中国からの輸入品も生活・産業に不可欠なものが多くあるが、日中関係が2025年秋以降、急激に悪化、貿易の現場にも大きな影響が及ぶ可能性は避けられない状況だ。

日中航路

日中関係悪化が暗い影

2024年の日中貿易は、3年連続で総額が減少し、3,235億ドル(前年比3.3%減)となり、日本からの対中輸出・対中輸入ともに減少傾向が続いた。中国は日本にとって最大の貿易相手国だが、輸出額では米国に次ぐ2位に後退。貿易の構造は電気機器や機械類を中心とした水平分業が続く一方、物流や地政学リスクの影響で、両国の貿易関係は変化の時期を迎えている。

2025年も米国の保護主義的な関税政策(トランプ関税)の影響と半導体サイクルに大きく左右されつつ、中国経済の減速懸念とサプライチェーンの見直しが重なり、全体として変動が大きい状況だ。中国向け輸出は一時持ち直す場面(自動車・半導体製造装置)もあったが、米中対立の不透明感から先行きは弱含みで、日本企業の収益下押しリスクも指摘されている。

コンテナ荷動き

こうした日中貿易の動向を反映、日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめている日中航路のコンテナ荷動き量(トン数ベース)をみると、日本から中国向け輸出は2023年前年比10.4%減の770万6,973トン、2024年が2.0%減の755万3,791トンと、4年連続でマイナスとなった。2025年は第1四半期が前年同期比0.2%増の182万1,547トンと三四半期ぶりにプラスに転じたが、第2四半期は2.7%減の187万3,762トンと再びマイナス、第3四半期は0.7%増の177万3,461トンと一進一退が続いた。

中国から日本向けは2023年が5.6%減の2,045万6,435トンと2年連続マイナスだったが、2024年は2.4%増の2,093万8,332トンと小幅回復した。2025年は第1四半期が前年同期比5.3%増の1,122万4,972トンで5四半期

運賃は比較的安定

日中航路のスポット運賃の推移をDrewry Maritime Research(英国)のデータからみると、日本から中国向けは平均で2021年が992ドル/FEU、2022年が826

年頭の辞

一般社団法人 日本船主協会

会長 長澤 仁志



新年を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

2026年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

わが国の海運業を取り巻く環境は、近年、不確実性と不安定性を増す一方です。昨年は米国第2次トランプ政権の誕生後、関税政策の影響から荷動きは乱高下を繰り返し、高額な入港料の提示にも悩まされました。IMO(国際海事機関)では、GHG排出削減のためのIMOネットゼロフレームワーク(Net-Zero Framework: NZF)の採択が見送られました。

また、地政学リスクの常態化が、国際的な海上輸送の安全と安定を脅かしています。日本の貿易量の99%以上を担う海運業は、国を支える生命線であり、航行安全の確保は不可欠です。

しかしながら、困難な環境下においても、わが国の海運会社は、日本の産業と国民生活の基盤である安定的な海上輸送を継続する使命を果たすべく邁進しておりますので、当協会もその一助となるよう、本年も海運業界を取り巻く諸課題に一つ一つ着実に取り組んでまいります。

まずは、航行安全の確保です。ハマスとイスラエルの軍事衝突は2025年10月9日に停戦合意しましたが、日本関係船は依然として紅海の航行を自粛し、喜望峰経由への迂回を余儀なくされています。中東以外でも、ロシアによるウクライナ侵攻、ソマリア沖・アデン湾周辺海域の海賊事案や、マラッカ・シンガポール海峡での盗賊事案が発生しています。厳しい環境の中で護衛にあたる自衛隊や海上保安庁の皆様にも深く感謝を申し上げますとともに、引き続きのご支援をお願い申し上げます。

続いて、環境問題への対応です。2025年6月26日にはシップリサイクル条約(香港条約)が発効し、安全かつ環境に配慮したシップリサイクルを実現する国際的枠組み

が本格始動しました。当協会は、日本政府や日本海事協会をはじめとした国内外の関係者と連携し、主要解撤国の施設視察や改善促進等を通じて、条約に基づく体制整備を支援しました。

2025年10月のIMOのMEPC(海洋環境保護委員会)臨時会合では、2050年頃の船舶からの温室効果ガス排出ネットゼロを達成するための中期対策であるNZFの採択が1年延期され、2026年秋以降に持ち越されました。ただし、延滞期間中も燃料強度に関するガイドライン等関連制度の詳細化が加盟国間で進められます。当協会としても引き続き、脱炭素への歩みを止めることなく、国際的な議論に協力してまいります。

世界単一市場の海運にとって、「海運自由の原則」確保は不可欠です。米国通商代表部(USTR)は2025年2月、中国の造船業等の不公正な慣行を理由に、通商法第301条に基づき中国関係船舶に入港料を課す対抗措置案を発表し、4月には非米国建造の自動車運搬船もその対象に追加しました。当協会は、日本の海運業界と関連業界への深刻な影響を懸念し、USTRに同措置の撤回を求めるべく、国際海運会議所(ICS)やアジア船主協会(ASA)を通じた積極的な意見発信に加え、国内関係団体とも連携して、日本政府に米国政府への働きかけを繰り返し要請しました。USTR措置は10月14日から適用開始されたものの、米中首脳会談の合意を受け、11月10日から1年間適用停止となりましたが、措置自体は撤廃されていないため、当協会は今後も関係者と連携し、動向を注視してまいります。

また、海運や造船等、わが国海事産業群の強靱化は、島国日本の暮らしと経済に不可欠です。2025年10月、当協会を含む海事産業群4団体は、国交省等に我が国造船業再生に向けた要望書を提出しました。今般策定された総合経済対策には、造船業再生に向け官民連携して総額1兆円規模の投資

を目指す基金創設も盛り込まれました。さらに、令和8年度税制改正では、当協会が重点要望事項としていた外航船舶の「特別償却制度」及び「買換特例制度(圧縮記帳)」の延長も認められました。経済安全保障上で重要な役割を果たす日本籍船においては、その制度上の課題から当協会加盟船主でも限られたメンバーしか持てず、これ以上の維持・増加が困難な状況です。2025年6月に当協会から国交省に要望した「日本籍船保有に係る諸制度の抜本的な改善」につき、同省と連携しより一層の取り組みを進めていく必要があります。引き続き、当協会はわが国海運、そして海事産業群の国際競争力強化に向けた環境整備に取り組んでまいります。

海運の未来を支える人材の確保・育成も、喫緊かつ重要な課題です。日本人外航船員は現在2千人強にまで激減しています。この状況に対し、外航海運3社(日本郵船、商船三井、川崎汽船)と当協会は、JMETS改革を後押しし、日本人船員の養成・確保を強化するため、2030年頃の竣工を目指す大型練習船の寄贈検討を開始しました。引き続き、船員養成機関で学ぶ学生たちが将来に希望を持ち、海運業界を志すことができるよう、産学官が一体となり、若年層へのキャリア支援を積極的に進めてまいります。

わが国の貿易量の99.5%が海上輸送に頼っているという事実は、海運が日本の経済安全保障にとって不可欠な存在であることを示しています。海運・造船・船用といった海事産業群全体が密に連携し、その強靱化に向け真剣に取り組んでいく必要があります。当協会は、わが国の海運が「国民の信頼に応え続ける存在」であり続けるよう、全力を尽くす所存です。

本年も皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、ご健勝とご多幸を心よりお祈り申し上げます。

電機器の需要が鉄鋼業を中心に国内製造業全般向けに増えている。半導体等電子部品は産業機器や車載向けの在庫調整が進みほぼ横ばいになる。一般機械は同4.9%の増加になる。特に電算機類は学校端末の更新やパーソナルコンピュータのオペレーティングシステム（OS）更新が需要を高める。原料別製品は同5.3%の増加になる。非鉄金属が価格上昇を主因に増加するが、鉄鋼は国内需要が力強さを欠き減少。織物用糸・繊維製品は数量はほぼ横ばいだが価格低下のため減少する。輸送用機器は、政策効果を一因にEVを中心とした自動車が増え、また航空機類も納入時期の変更を伴いつつも増えることから、同7.7%の増加になる。

その他では、衣類・同附属品の数量が増え、金が価格上昇により増加するが、雑貨類を含む多くの品目で内需に高揚感はなく、2024年度比0.9%の増加とほぼ横ばいになる。

これらを合計した2025年度の輸入総額は2024年度比3.0%の減少になる見込み。内訳は、輸入数量が同2.8%の増加、輸入価格は同5.6%の下落になる。

◆2026年度◆

鉱物性燃料が引き続き2025年度比4.5%の減少になる。原油及び粗油やLNGの価格低下の影響が大きい。一方で、石油製品では市況高騰が正常化に向かい輸入余地が生まれる。LPGは数量減の一方で市況の反発により価格が上昇するため増加する。原料別製品は同4.1%の減少に転じる。2025年度の増加をけん引した非鉄金属がアルミ

ニウムの価格低下及び需要減により減少する。食料品は同5.0%の減少が続く。国内需要の回復が鈍く、また海外産地で供給の増加が見込めず価格が高止まりするため輸入の競争力が高まらない。その他は、需要に高揚感を欠いたまま価格の低下傾向が強まるため、同1.0%の減少になる。

一般機械は、電算機類の輸入増加を支えた学校端末やOS更新需要の一巡のため、横ばいになる。化学製品も2025年度比0.9%の増加とほぼ横ばいになる見通し。医薬品が中長期的な増加傾向に沿い持ち直す。

電気機器は2025年度比4.9%の増加に伸びが高まる。通信機はスマートフォンの買い替え需要に加えてデータセンター向けのネットワーク機器が増える。また、重電機器の製造業向け需要の増加も続く。原料品は同3.1%の増加に転じる。鉄鉱石は減少が続くが、非鉄金属鉱のうち銅鉱が精錬所の定修の影響が薄れるため増加する。輸送用機器は、自動車と航空機類とともに2025年度と同様の傾向が続き、同1.5%の増加になる。

これらを合計すると、2026年度の輸入総額は2025年度比0.6%の減少とほぼ横ばいになる見通し。内訳は、輸入数量が同1.5%の増加、輸入価格は同2.1%の低下になる。

経常収支の見通し

◆2025年度◆

経常収支は32兆1,220億円の黒字になり3年連続で史上最高額を更新する。このうち貿易・サービス収支は、貿易収支が2,050億円の赤字、サービス収支が3兆2,390億円の赤字になる

ため、3兆4,440億円の赤字になる。サービス収支のうち、旅行収支は高水準の黒字を持続するが、訪日外国人旅行者の増加ペースの鈍化や日本人の海外旅行時の支出増加等により伸び悩む。また、いわゆるデジタル関連収支の赤字拡大などにより、3年ぶりに赤字が拡大する。

第一次所得収支は40兆7,960億円になる。円高の

ため外貨建ての収益が目減りするが、対外債権の積み上がりに伴う収益の増加や直接投資収益の拡大で埋め合わせ、2024年度比でほぼ横ばいになる。第二次所得収支は5兆2,300億円の赤字になる。再保険料などの支払い増加による赤字拡大トレンドが継続する。

◆2026年度◆

経常収支は32兆8,450億

円の黒字になり4年連続で史上最高額を更新する。このうち、貿易収支が3兆250億円の黒字に転化するため、貿易・サービス収支は4,180億円に赤字が縮小する。一方でサービス収支は3兆4,430億円に赤字が拡大する。旅行収支は高水準の黒字が続くが日本人海外旅行者の増加などのため黒字額が縮小。また、研究開発活動の海外委託の増加など

も赤字拡大に寄与する。第一次所得収支は38兆1,040億円と高水準ながら黒字額が縮小する。円高による外貨建て収益の目減りに加えて、米国の関税措置を一因に直接投資収益が伸び悩み、また主要国の金利低下などのため証券投資収益も頭打ちになると予測した。第二次所得収支は4兆8,410億円の赤字になる。

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 長澤 仁志



新年あけましておめでとうございます。

2026年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

去年は、世界の政治・経済環境が一段と複雑化し、国境を越えたサプライチェーンを揺るがした一年でした。国際情勢に目を向けますと、各地で続く地政学的緊張や紛争、主要国の選挙を背景とした政策転換、保護主義的な通商姿勢の強まりなどにより、世界貿易は不透明感を増しました。また、地球温暖化対策というグローバルな共通課題に対して、秋口に行われた国際海事機関（IMO）の会合で国際海運の脱炭素規制の採択が1年延期されたことも、改めて環境問題への国際協調の難しさや合意形成が一筋縄では進まない現実が露呈しました。国内に目を向けますと、震災などの度重なる自然災害に加えて、頻度を増すサイバー攻撃が国内の重要なサプライチェーンにダメージを与えるなど、防災を主眼としたインフラ強化に加えて、サイバー・リカバリーへの対応も物流強靱化に必要な重点分野であると認識されました。

また、「物流の2024年問題」が提起されて以降、国内の消費低迷や物流業界及び荷主が協力し合っでの輸送効率化、モーダルシフトの効果もあり、懸念されていた極端な国内の輸送能力の低下は生じていません。むしろ、最近の業界紙報道や優良事業者の表彰事例を見ると、荷主が従来にも増して主体的に物流事業者と共同して効率化を実現した多面的な取組も多く、物流が現場の力仕事だけでなくプランニ

ング、設計に深化した産業であることが示されてきたと思います。元来、「すり合わせ」を得意とする日本人の強みが物流効率化という大きな課題解決に向け動き出し、トラックの輸送能力不足という物流業界のピンチが従来の輸送効率を改善し生産性が向上するチャンスに転じ始めた年であったと言えます。

こうした一年を振り返り、謂わば「不確実性が常態化しつつある」時代においても、将来の物流を担う若い人材が誇りをもって働ける産業へと進化させていく必要があります。検討会で多くの提言を受けて国が策定段階に入る2030年に向けた次期物流施策大綱もその内容が待たれるところです。また、政府が進める重点投資17分野の中に複数の物流関連項目が含まれていることから、国策における物流の位置づけや重要性がより濃く現れていると思います。即ち、広範囲に及ぶ経済安全保障や国土強靱化・防災といった重要施策を物流が横串的に支えることが期待されている訳ですが、国民生活や経済活動の基盤である物流サービスを安定的に維持、提供するためには、企業単位、業界単位では解決が困難な課題も多く、物流業界の連合会としても産官学の連携を一層深化させていければと思います。

結びに、本年が皆様にとって実り多き一年となりますこと、そして日本の物流業界がより強く、より信頼される存在へと進化することを祈念し、年頭のご挨拶といたします。

～信頼のブランド NKKK～

International Surveyor & Inspector



一般社団法人

日本海事検定協会

創立1913年（大正2年）2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKK

代表理事会長 石田 正明

- 船舶安全法に基づく危険物検査
- 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析
- 入出庫一貫検定
- コンサルタント

本社：〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <https://www.nkkk.or.jp>
事業所・事務所：全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
理化学分析センター：北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長 江 寄 喜 一

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目13番14号
NBF 東銀座スクエア 8階・9階
TEL (03) 3543-3212

URL <https://www.jctc.or.jp/>

展望2026年、コンテナ荷動き占う米国市場とコンテナ船腹供給

2024年を覆った不確実性の霧は2025年に入っても晴れず、荷主、船社、物流業者らは不確実性への備え、サプライチェーン強靱化、予想外の損失の極小化を図っている。

そんななか、米国の経済情勢や今後の船腹供給に関する情報から、断片的ながら今年の状況を占う材料がいくつか示されている。

米国の25年末冬季商戦消費過去最高 一方、荷動きは減少基調続く

不確実性”という言葉が蔓延し、2025年はその不確実性の霧の中で多くのビジネスが翻弄された一年となったが、その霧は2026年になっても決して晴れてはいないようだ。

特に大きな消費市場となっている米国の不確実性は依然として大きな不安材料で、米国の市場状況とそれ

がもたらす荷動きの変化、また中東ではスエズ運河経由での運航へ回帰する動きが配船にも大きな影響を与えることが予想される。

日本郵船調査グループが昨年12月に発表した2025年版「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、2026年のコンテナ市場を占うには、米国の経済状況の影響

を注視する必要があるとしている。

米 国 小 売 業 協 会（NRF）と調査会社 Hackett Associatesが昨年12月上旬に発表した、主要コンテナ港のデータを基に小売業向けコンテナ荷動きを6カ月先まで予測する Global Port Trackerの最新レポートによると、米国政府の関税・貿易政策の不確実性により、輸入貨物量の減少が続くと予測している。

ただ、NRFが試算したクリスマス商戦の小売売上高は前年比3.7～4.2%増加し、初めて1兆ドルを超えると予測している。

6カ月予測では、昨年11月 が 11.6%減 の 191万 TEU、12月は12.7%減の186万TEUで、同月は2023年6月の183万TEUに次ぐ低水準になるとみている。2026年1月は6カ月ぶりに前月比プラスとなるが、前年

同 月 比 10.3%減 の 200万 TEU、2月は8.5%減の186万TEU、3月は16.8%減の179万TEU、4月も10.9%減の197万TEUと、2ケタのマイナスが続くと見ている。2025年上半年実績は前年同期比3.7%増の1,253万TEUだったが、通年予想は1.4%減の2,520万TEUとした。

また、NRFは昨年12月中旬に、25年のクリスマス前最後の土曜日となる12月20日のSuper Saturdayにおける消費予測を示し、過去最高の1億5,900万人が買い物し、過去最高だった2022年の1億5,850万人を超えるとしている。また、11月1日から12月31日の冬季商戦の支出額は初めて1兆ドルを超え、前年比3.7～4.2%増加すると見ている。

Super Saturdayでは、半数近くの7,160万人が店舗とオンラインの両方で買い物をする予定で、店舗のみで買い物を予定している人は4,620万人、オンラインのみを利用する人は4,110万人になると試算した。

また、先月の調査時点で

消費者が期中に購入を終えた品目は、多いものから、衣料品・アクセサリー、玩具、ギフトカード、本・音楽・映画・ビデオゲームそ

の他メディア、美容・パーソナルケア商品、食品・菓子、電化製品、家具、宝石、スポーツ・レジャー用品の順となっている。

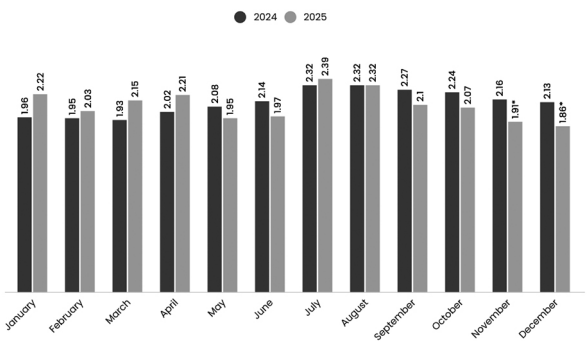
米国は貧富二極化のK字型経済 中間選挙で状況変わるか

日本郵船によると、米国では現在、高所得層が消費を拡大し、中・低所得層が節約志向を強め、格差が拡大して貧富の二極化が進行する“K字型経済”になりつつあるという。

2025年は、AI投資によ

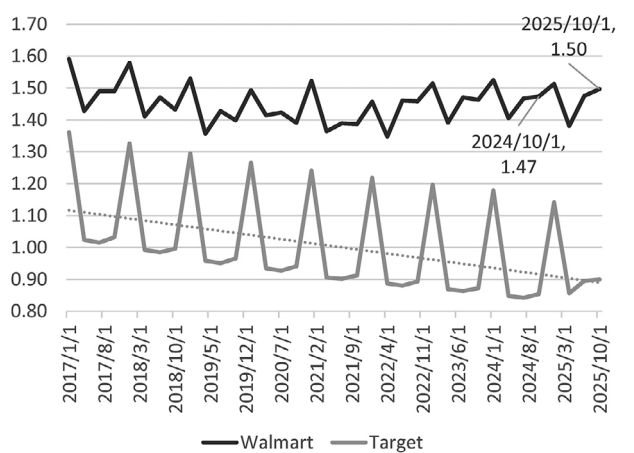
るデータセンター建設支出の増加が建材・電気機器の荷動きを下支えし、また株高が高所得者層の消費拡大を通じて小売りを下支えした。一方、金利引き上げによる物価上昇で中・低所得者層は節約志向を強め、荷

Monthly imports 2024-2025
(TEU-Millions)



Source: NRF/Hackett Associates Global Port Tracker *Forecast

WalmartとTargetの在庫回転率 四半期推移



出所：WalmartとTargetのIR発表資料

ICS2 (EU版24時間ルール) 対応はDescartesで

DESCARTES
The Descartes Systems Group Inc.
81年創業のNASDAQとトロント証券取引所の上場企業で貿易と運輸に関わるロジスティクスシステムに特化した世界最大級のIT企業。2025年1月期の収益は6.510億米ドル。本社はカナダ・オンタリオ州ウォーターloo。

◎お問い合わせは (株)オーシャンコマース 鶴町
Tel : 03-3436-1620
Mail address : tsurumachi@ocean-commerce.co.jp

フォワーダー /NVOCCを対象とした欧州向け24時間ルールは2024年12月からのテスト運用が25年3月末で終わり、2025年4月1日からは自社でHouse B/Lレベルの税関申告を手配するフォワーダー /NVOCCがEU域内(北アイルランド、ノルウェー、スイスを含む)に船積みする場合、船積み24時間前までに船積みする貨物の詳細をEU税関に電子申告する事が罰則付きで義務付けられました。

ICS2とは

ICS2はACE(米国版24時間ルール)と同様に、フォワーダー /NVOがEU域外の外国港湾の積み地からEU域内(フランス北アイルランド、ノルウェー、スイス)向けに船積みする場合、船積み24時間前にコンテナ輸送品目、または在来貨物の詳細をEU税関にデータでファイリング(申請)することが義務付けられます。申請するデータの内容は、品目のHSコード、完全かつ正確な貨物明細書、危険化学物質のCUSコード、受・積み荷主のID番号(EORI)など、売り手および買い手のデータが必要となり、EORIの取得には時間を要する場合もあります。本番稼働した25年4月1日以降は、違反者に対して罰金などが課せられています。

運用日程

ハウスレベルの登録(猶予期間)
2024年12月4日～2025年3月31日
本稼働
2025年4月1日から罰則付きで運用開始

運用国

EU加盟国に加えスイス、ノルウェー、北アイルランド

EORI番号(Economic Operators Registration and Identification Number)取得が必要

- 自社登録にはEORIを取得し申告時に入力が必要
 - ICS2加盟国のサイトでの取得ができ、一つのEORIで対象国の運用が出来る
- ※詳しくはオーシャンコマースへお問合せ下さい

提出期限

- 海上コンテナ貨物(近海コンテナ輸送を除く)
ICS2加盟国域内に到着する船舶に各外国積地港での積み込み開始の少なくとも24時間前
- バルク / ブレークバルク海上貨物(近海バルク / ブレークバルク海上貨物輸送を除く)
コミュニティの税関領域の最初の港に到着する少なくとも4時間前

ICS2システムの特徴

- ICS2システム加盟国に輸送する貨物にはセラー(売り手)、バイヤー(買い手)情報が必要(トランシップ、FROB(Foreign Retain on Board)には不要)
- 第一入国名、貨物の経由国の入力
- 送信(登録)フォーマットが複数あり、データの違いにより選択
- EORI番号の入力、船社とのシェア

- コンテナ番号、総重量のマッチング

Descartesの「ICS2」導入のメリット

- 自社貨物のICS2の最新状況をいつでもどこでも自分で確認できます。
- 船社への委託と較べ大幅なコスト削減が可能です。
- 貴社の宝である顧客情報が競争相手となる船社や共同混載するNVOCC他社に開示されません。
- 船社都合に左右されず、いつでも、どこでも入力、訂正、削除ができ基本費用で済みます。

Descartesの「ICS2」の特徴

- ①ご利用にあたって特別なネットワーク環境、ソフトを必要とせず、インターネットに接続できるパソコンがあれば世界中何処からでもファイリングや確認が可能です。
- ②データの入力と編集、ICS2運用国への送信は分かり易いウェブインターフェースを使用しEDIによるデータ送信も可能です。ファイリング用アカウントはユーザー名とパスワードで保護され、通信はSSL(Secure Socket Layer)を通して行われるため、通信中のデータの漏洩、改ざんがありません。
- ③ここで紹介したICS2以外に、Air ACE(航空貨物ACE)、Ocean ACE、ISF(10+2ルール)、JP-AFR、eManifest(ACI)のサービスもあります。
- ④ICS2への申請から日々の入力、送受信業務までオーシャンコマースがサポートしますので、最小の労力とコストでICS2が要求する電子ファイル送受信業務が実行できます。

注意事項

フォワーダー・NVOCCによる税関申告したENSの内容が不正確、申告が遅延、無申告の場合は罰則が適用されます。



DONGJIN SHIPPING

Container & Conventional Service

Japan/Korea Japan/China Japan/South East Asia

Your
Best Shipping
Partner



Newly built "Dongjin Continental" (12,120dwt, 1,011TEU)



ISM CODE & KSA ISO 9002
APPROVED BY KOREAN REGISTER OF SHIPPING

— General Agent in Japan —

東進エージェンシー株式会社

DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo
TEL : 03-6778-1801(代)
FAX : 03-6778-1822

Osaka
TEL : 06-6120-2100
FAX : 06-6120-2098

HOME PAGE : djship.co.kr
dongjinagency.jp

24,000TEU型対応港湾 寄港、整備状況



動きを抑制する要因も併存した。

特に小売店の間では、コア顧客の所得層による差が顕著になり、富裕層向けブランドと低所得者層向けのWalmartの業績が好調だった一方、中所得者を主な対象としていたTargetは顧客流出により業績が低迷している。

米国の個人消費は、上位10%の家計が全体の約50%を占め、残りの90%が残りの50%を占めている。このその他90%の家計は、物価高と先行き不透明感から節約志向を強めている。この、その他90%は選挙では大票田となり、今年予定されている米国中間選挙を左右するため、今後は関税、物価対策、現金給付や補助金政策など新たな政策が打ち出される可能性があるという。実際、2025年11月に

は輸入食材の関税が撤廃されており、これらの政策が今年の荷動きに大きな影響を与える可能性がある。

前述のとおり、低所得者向け小売りチェーンは業績を伸ばしており、Walmartの在庫回転率は上昇した一方、顧客がWalmartなどへ流出したTargetでは低下している。

また、米国小売り売上高在庫比率は低下傾向にあり、2025年8月は1.28と、2024年12月の年末商戦終了時の1.29を下回る水準となっている。

在庫水準については、在庫回転率からは早期の在庫補充は不要との見方がある一方、在庫比率の低下は補充が必要な状況を示しており、昨年末時点では補充の必要性について米国内でも見方が分かれていた。

日本郵船調査グループ

は、冬季商戦終了後の在庫状況がその後の荷動きを左

右するとみて、注視が必要だとしている。

25～26年船腹供給は一時減少
スエズ運河通航再開で混乱も

配船と船腹供給の面からみると、昨年（25年）の配船状況は、待機船が減少し、アジア／欧州、アジア／北米は荷動きに応じて増加を示し、アジア／中東・南アジア、アジア／アフリカは荷動きの増加に合わせて各航路の船腹量も急増した。MSCはアフリカ航路に20,000TEU超型船を欧州航路から転配した。また、サービスネットワークも変化によりアジア域内、欧州域内航路での船腹が増加し、世界一周航路による船腹も増加した。

特に24,000TEU型の超大型コンテナ船が寄港できる

港湾の整備が進むと同時に、サービスネットワークにも変化の兆しが見え、25年にはインド、パキスタン、アフリカ西岸でMSCがこの規模のコンテナ船の寄港を開始している。さらにロングビーチ港、バンクーバー港、テッサロニキ港、カヤオ港（ペルー）、ダルエスサラーム港でも同クラスのコンテナ船に対応可能なターミナル整備が計

画されており、今後、超大型船の転配がいつそう拡大すると予想される。

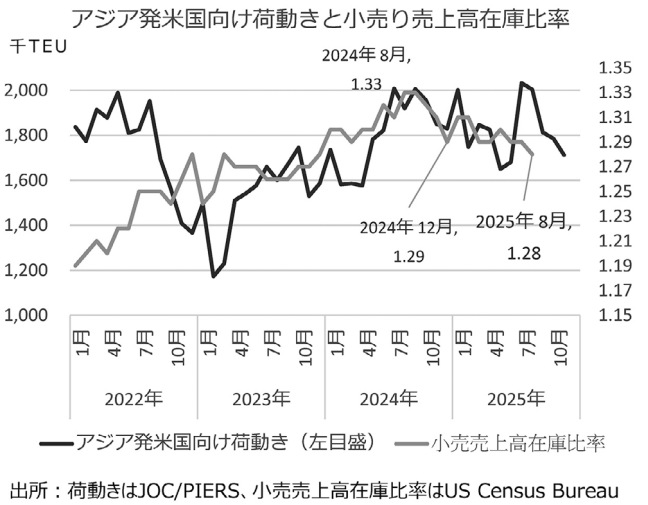
一方、世界のコンテナ船の2025年末時点での船腹量は6,467隻・3,235万4,000TEUと、2024年末から210隻・5.8%増加すると予測されている。25年は21年以来の発注ラッシュがピークアウトし前年から減速、今年はさらに3.1%増にまで減速し、年末時点で6,477隻・3,335万4,000TEUになるという。

2025年末の発注残は1,000万TEUに達し、次の竣工ピークは2027年に訪れると見られる。

また、今年はスエズ運河の通航再開の動きが本格化する可能性があり、長距離の喜望峰経由が必要とされていた船腹214万3,000TEU

が余剰船腹として市場にあふれ、船社は運休や一部サービス休止などで船腹吸収を図る見通しだ。これまで3%程度と極めて低水準で推移していた待機船も増加する可能性が高い。一方、欧州では港湾で慢性的な混雑が発生しており、スエズ経由での運航が本格的に再開すると、一時的に港湾混雑などの混乱が予想される。船社は混乱時により多くの船腹を必要とし、余剰船腹の吸収につながるとの見方もある。

実際、足元ではアジア欧州航路の昨年からの好調な荷動きは、スエズ運河再開時の混乱への備えとして、今年2月の春節休暇前まで継続するとの見方が出ている。



2024年船腹量実績及び2025年以降の予測										(2025年10月末時点)	
	年初 隻数	年初 船腹量 (千TEU)	竣工 隻数	竣工量 (千TEU)	解撤 隻数	解撤量 (千TEU)	純増減 隻数	純増減 (千TEU)	年末 隻数	年末 船腹量 (千TEU)	船腹量 増減率
2024年実績	5,846	27,695	470	2,972	59	84	411	2,888	6,257	30,583	10.4%
2025年予測	6,257	30,583	225	1,780	15	9	210	1,771	6,467	32,354	5.8%
2026年予測	6,467	32,354	150	1,300	140	300	10	1,000	6,477	33,354	3.1%
2027年予測	6,477	33,354	200	2,500	280	500	▲ 80	2,000	6,397	35,354	6.0%

出所：MDS、S&P Global、Drewry、Clarksons Researchより日本郵船調査グループにて作成

KYOWA LINE
JAPAN, SOUTH EAST ASIA, CHINA, KOREA, TAIWAN / MICRONESIA,
SOUTH PACIFIC ISLANDS, PAPUA NEW GUINEA & AUSTRALIA SERVICES

KYOWA SHIPPING CO., LTD.

東京：03(5510)1992 大阪：06(6533)5821
inquiry@kyowa-line.co.jp
Kyowa URL <https://www.kyowa-line.co.jp/>

The Premier Gateway

The Port of Long Beach moves goods to market with world-class customer service. Our operational excellence and digital cargo tracking and forecasting tools make us the Port of Choice.

Port of LONG BEACH
THE PORT OF CHOICE

コリアーズ新規供給レポート

建設費の高騰で物流施設供給量は減少へ

都市圏外縁部では広い面積活かし自動化加速

コリアーズがとりまとめた東京圏、大阪圏、名古屋圏、福岡圏を対象としたリサーチレポート「新規供給の見通し 物流施設 | 2026年～2030年 東京圏・大阪圏・名古屋圏・福岡圏」によると、過去3年間（2023年～2025年）の年間平均供給量は約141万1,000坪/年で、今後3年間（2026年～2028年）は、年間平均供給量は72万1,000坪/年となる見込みで、今後の供給量は全体として減少する見込みだ。

物流施設は、オフィスなどの他のセクターと比較すると建物の建設に要する工期が相対的に短く、将来の計画についてはまだ具体的な情報がない物件も多い。そのため、特に2028年の竣工予定については、計画が明らかになるにしたがい今後供給量を積み増す可能性がある。ただし、先行指標となる建設着工統計で倉庫用途の建築物の合計着工面積も、全国的に年々減少しており、短期的には供給量が減少するトレンドになると予想できる。近年の建設コストの高騰により、物流施設の新規開発の採算性のハードルは年々高まっている。一方、相対的に人口密度が低い都市圏の外縁部では、垂直移動を伴わずに単一のフロアで広い面積を確

保しやすい点を活かして、倉庫の自動化を進める動きもある。

東京圏：新規供給は23年をピークに減少

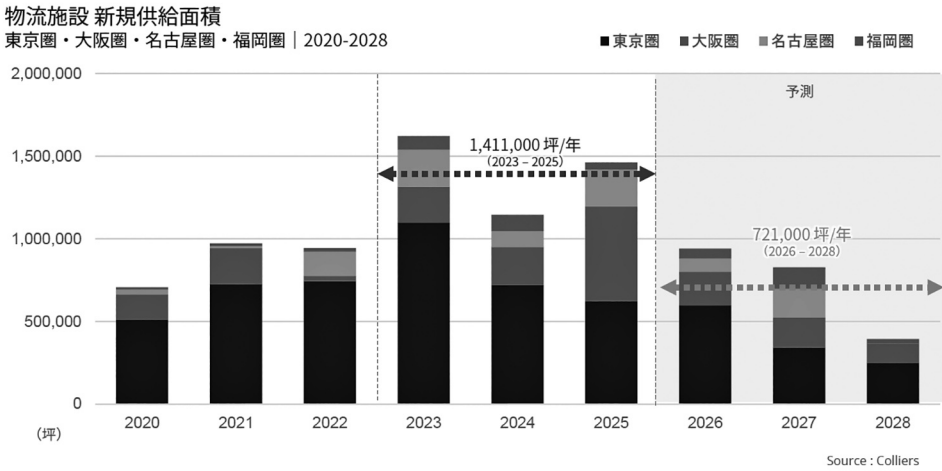
東京圏の賃貸物流施設市場における過去3年間（2023年～2025年）の年平均供給量は約81万1,000坪/年だった。今後3年間（2026年～2028年）については、年平均供給量は約39万6,000坪/年と、過去3年の供給ペースと比較すると半減する見込み。

コロナ禍にEコマースの普及が一段と進み、関連する物流事業者によるテナント需要が高まる一方で、2020年頃の東京圏の物流施設の空室率は極めて低い状態にあった。オフィスやホテルなどの他のセクター

は、コロナ禍のあおりを受けて先行きに不透明感が強かったこともあり、不動産投資家、デベロッパーの投資は、相対的に需要の見通しが堅調な物流施設の開発に向かうこととなった。建設着工統計でも、2020年から2021年にかけて、倉庫用途の建築物の着工面積が増

大したことがみてとれる。この時期に物流施設の開発が集中したことが、2023年の供給量の増大に影響を与えた。その後、需給の緩みから

の物流施設は減少する傾向にある（ただし、ボックス型の物流施設は延べ床面積が1万坪を下回るものが多く、大部分は同レポートの集計の対象になっていな



空室率が上昇したことは、タイミングを同じくして建設コストが上昇するなかで、賃料相場の上昇を抑制する方向に働いた。その結果、全体として新たな物流施設の開発の難易度が高まり、投資家、デベロッパーの開発計画に対する選択的な姿勢が強まったことで、供給量は減少傾向に転じた。

高騰する建設コストと土地価格に見合った賃料収入を得るため、高付加価値で相対的に高い賃料が見込める冷凍冷蔵倉庫や危険物倉庫として建設する物流施設が増加する傾向もある。しかし、従来型の物流施設と比較すると、相対的にこれらの付加価値を備えた倉庫を必要とするテナントは限定的で、実際にテナントの成約が進むのか注目したい。

テナント需要の供給への反映

供給のトレンドには、直近数年のテナントの需要トレンドも反映している。過去3年に竣工した物流施設には、比較的小規模な用地でも建設可能な、いわゆるボックス型のフォーマットの物流施設が多かったが、今後の供給ではこのタイプ

い）。ボックス型の倉庫は、ランプウェイやスロープを備えた物流施設と異なり、トラックの荷役スペースが地上階に限定される。複数のテナントに賃貸する場合、上層階を利用するテナントも含めてすべてのテナントが地上階にアクセスできる必要があるため、区画割りの自由度に制約が生じ、テナントリーシング上の障害となるケースが多い。また、テナント側から倉庫の自動化対応の障害となりやすい垂直移動を要するボックス型を嫌う声も多く聞こえる。このような経緯から、ボックス型の新築は減少傾向に転じたようだ。結果として、供給される物流施設は年々大型化する傾向にある。

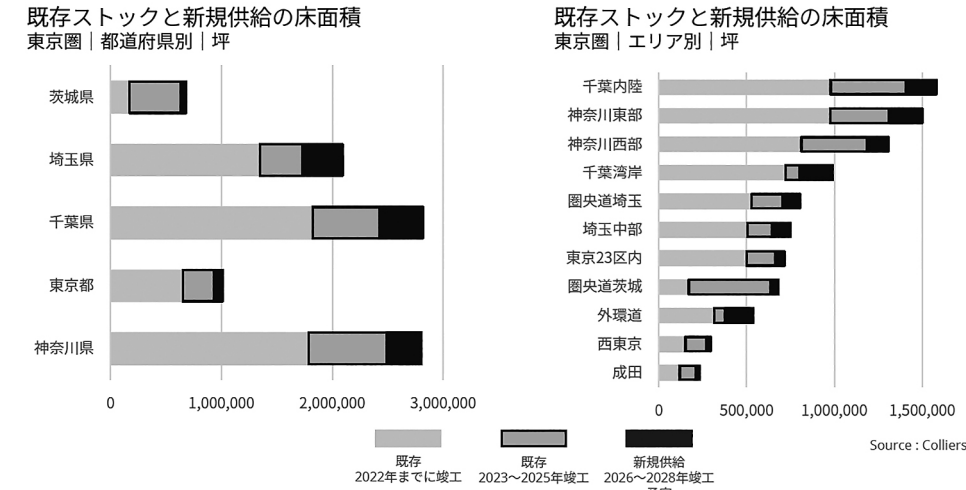
また、従来は温度管理を必要とする物品を置く倉庫を除けば、空調設備を備えた物流施設は比較的少なかった。しかし、テナント側から倉庫内で働く従業員の熱中症対策などのために空調設備を求める声が大きくなり、最近の物流施設では空調設備を備えたものが多くなった。倉庫内の労働環境を改善することは、従業員の採用の促進にも寄与するため、特に労働集約的なEコマース関連の需要を意

識した物流施設では、今後は空調設備の設置が主流になっていくとみる。

テナントの立地選好

建設コストの上昇の一因となっている労働力のひっ迫は、物流施設のテナントの立地選好にも影響を及ぼしている。東京圏の物流施設の需要は、依然としてEコマース関連業種の需要が大部分を占める。このようなテナントの倉庫では、物品の保管だけでなく、梱包や配送に関わる各種の作業に要する従業員の雇用も課題となる。その結果、より雇用の確保しやすい人口集積地を選好する傾向が顕著になってきている。具体的には、都心に近接する郊外の人口集積地である、埼玉県の外環道沿いや、千葉県の内陸部（流山、柏、野田周辺）、西東京といった立地では、場合によっては鉄道駅から徒歩圏にある物件もあり、通勤利便性による雇用確保面でのアドバンテージと高速道路へのアクセス性の高さの双方を満たす現実的な立地として需要を集めている。また、このような立地は、最終的に一般消費者に物品を届けるEコマースにとって、人口が集積する消費地へのアクセスが良いことも利点となる。

また、東京圏と国内の他の主要都市圏、あるいは海外とを結ぶより広域の物流ネットワークの観点では、いわゆる「2024年問題」の影響も無視できない。日本の物流においては、自動車による輸送がその大部分を占めており、トラックドライバーの労働規制の強化は、物流テナントの需要動向にも影響を及ぼしている。特に、ドライバーの労働時間規制の強化により、長距離のトラック輸送に制約が生じ、物流テナントの立地選定に少なからず影響を与えている。具体的な例として、「4時間の運転毎に30分の休憩」を要するルールに注目、物流施設から4時間以内にアクセス可能な輸送範囲を検証して合理的な拠点配置を目指すといった動きがあった（実際には、30分の休憩を挟むことで、総労働時間の上限の範



KANSAI LINE

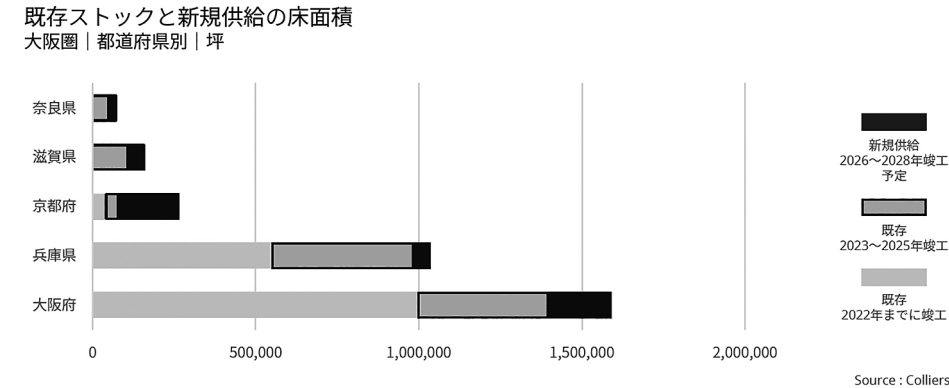
CONVENTIONAL LINER SERVICE

TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM



株式会社関西ライン

KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.
TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869



場における過去3年間（2023年～2025年）の年平均供給量は約7万4,000坪/年だった。今後3年間（2026年～2028年）もほぼ同様のペースで供給が見込まれ、年平均供給量は約7万2,000坪/年となる見込み。

福岡では、従来大規模な物流施設の供給は限定的だったが、2023年以降は年間に複数の大規模物流施設が竣工するペースで供給が続いており、供給量が増加している。2023年頃に竣工した物流施設では、これまで福岡圏では見られなかった

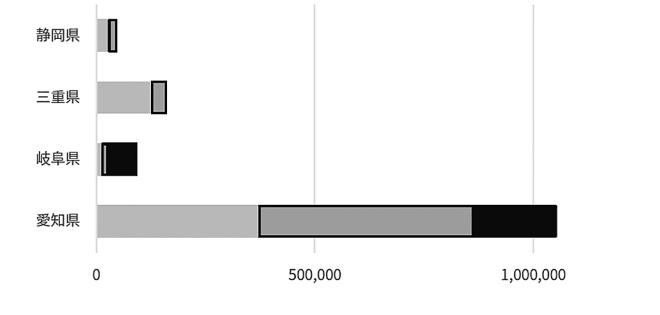
テナント需要のトレンド
人口の集積する九州最大の福岡都市圏を対象とするEコマースの拠点としては、福岡市周辺（特に東部の糟屋郡など）に物流拠点の集積があり、過去3年にはこのエリアで多数の大型物流施設が竣工したことで供給量が増大した。

一方、全国的な物流ネットワークの視点では、福岡圏の物流拠点は、東京、名古屋、大阪などの主要都市圏から連なるネットワークの終着点としての位置づけがある。福岡県南部と佐賀県との間にまたがり、東西

る大型物流施設の竣工は、この鳥栖ジャンクション付近の立地に集中しており、これも2024年問題に端を発するテナント企業の物流拠点配置の最適化を意識したトレンドだ。

また、これまで見られなかった動きとして、今後3年間にはさらに南側の熊本県内でも、大型物流施設の供給が見込まれる（延べ床面積が1万坪を下回る中小規模の物流施設も含めれば複数の開発が進行している）。これは、大消費地である福岡をターゲットとしたEコマース関連の需要

既存ストックと新規供給の床面積
名古屋圏 | 坪



囲で4時間を超えて輸送を継続することは可能であり、4時間圏内までしか輸送できないわけではないが、これがひとつの目安となっている）。

ただし、地方での従業員の雇用確保の懸念から、物流キャパシティの強化に際して、多拠点化よりもむしろ既に労働力が一定確保できている東京近郊の既存物流拠点の周辺に拠点を増設し、結果的に東京圏に物流拠点を集約する戦略を検討するテナントもある。国内の物流の起点となる東京圏では、需要側の課題として、2024年問題への対応よりも雇用環境に対する懸念のほうが大きい可能性も示唆している。

大阪圏：25年は50万坪超の新規供給記録

大阪圏の賃貸物流施設市場における過去3年間（2023年～2025年）の年平均供給量は約34万坪/年だった。今後3年間（2026年～2028年）については、年平均供給量は約16万8,000坪/年に半減する見込みだ。

ただし、大阪圏の過去3年の年平均供給量は、2025年の50万坪を超える供給量による影響が大きい。特に兵庫県で大規模な物流施設が複数竣工したことが、2025年の大阪圏の供給量を引き上げている点は考慮する必要がある。2023年と2024年の供給量は、それぞれ年間20万坪程度で、2026年に見込まれる供給量もこれらとほぼ同水準だ。

今後供給される物流施設の立地は、これまでと異なるトレンドもある。従来は大阪府と兵庫県に供給が集中していたが、2025年以降の供給は、京都府や滋賀県などの周辺の府県で増加している。今後3年の供給量では、特に京都府の供給量が大きく、2027年以降開通予定の新名神高速道路の沿線が開発が進んでいる。

需給動向とテナントの立地選好

コロナ禍を経て供給超過を経験した東京圏と異なり、大阪圏では2024年まで目立って大きな供給量を記

録した年はなかった。そのため、賃貸市場における需給バランスは比較的安定して推移してきた。

一方で、供給の立地が大阪府と兵庫県からその他の府県に拡大すると同時に、選択肢が広がったことでテナントの立地選好も多様化している。全国的な物流ネットワークを有するテナント企業では、2024年問題と関連した物流拠点の配置の最適化の観点から、さまざまな立地を検討している。

このようなテナント企業では、東京～大阪間の物流が大部分を占めることは共通するものの、東京～大阪間、さらに西日本の主要都市へ展開する物流拠点の配置戦略は多様で、他の拠点の立地との関係によって、大阪圏における最適な立地は異なる。そのため、より西側の兵庫県を選好するテナントもあれば、今後供給が多く見込まれる京都府を選好するテナントもみられ、今後はテナントの物流拠点配置に応じた需給のマッチングが課題となるだろう。

名古屋圏：22年以降は年10万坪超の新規供給

名古屋圏の賃貸物流施設市場における過去3年間（2023年～2025年）の年平均供給量は約18万2,000坪/年だった。今後3年間（2026年～2028年）については、年平均供給量は約12万7,000坪/年に減少する見込み。

愛知県を中心とする名古屋圏は、日本の2大主要都市圏である東京圏と大阪圏の間に位置し、特に2024年問題との関連で東京～大阪間の中継地点としての可能性に注目が集まった。そのためこの問題が話題になって以降、新規開発が増加し、2022年以降は概ね年間10万坪を超える供給を記録してきた。

一方で、2024年問題でフォークスが当てられたトラックドライバーの休憩時間による4時間到達圏という基準からみると、名古屋市内から東京方面に向かって4時間以内に到達できる範囲は、一般的には神奈川県西部までで、東京～大阪間

の中継地点としての需要は予想されたほど大きくなかった。結果として、中継地点としての需要は、東京～大阪間の中間地点に近いより東側の静岡県で発生した一方で、名古屋市周辺の物流施設の需要は、名古屋という大消費地をターゲットとしたEコマース関連のテナントの需要が主体となった。

2028年以降については、現時点では目立った大規模物流施設の供給は見込まれないものの、2027年までは愛知県を中心に概ね過去3年間と変わらないペースで供給が続く見込みで、今後の需給バランスの推移に注目している。

福岡圏：27年は年間10万坪超の供給見込む

福岡圏の賃貸物流施設市

食品輸出企業の実態調査：STANDAGE

物流コスト高や相手国の食品や輸入規制が課題

7割超がJETRO支援プログラムなどの公的支援利用

日本政府は「食料・農業・農村基本計画」などで農林水産物・食品の輸出額を30年までに5兆円とする目標を設定、農林水産省では「農林水産物・食品輸出本部」を設置、輸出促進に向け各種輸出支援策を講じてきている。農水省によると2024年の農林水産物・食品の輸出額は中国と香港向けが水産物の輸入規制の影響を受け、大きく減少したため、伸び率は3.7%増と鈍化したものの、1兆5,073億円となり、初めて1.5兆円を超えた。また2025年1～10月累計の輸出額は、前年同期比14.9%増の約1兆2,915億円と、25年は2ケタ増を記録している。

海外販路開拓の実態を調査

こうした状況の中、デジタル貿易プラットフォームの開発・提供の開発・提供のSTANDAGE（東京都港区）は、食品業界の海外販路開拓の実態を調査している。海外販路開拓における課題として、輸送・物流コストの高さや「輸出先国の食品規制・輸入規制への対応」を挙げる企業が多い。

STANDAGEは日本国内で食品を海外に輸出している企業、または過去に輸出経験がある企業で、海外輸出・海外販路開拓業務に携わっている108人を対象に、海外販路開拓の実態を調査したもので、IDEATECHが提供するリサーチマーケティング「リサピー」の企画で、10月16～17日にインターネットで調査、「食品業界の海外販路

高い水準での賃料での成約があった。賃料相場が切り上がったことで新規開発が加速しており、特に2027年には年間10万坪を超える供給を予想している。

南北方向の高速道路が交差する鳥栖ジャンクション周辺は、九州全域の主要都市に4時間以内に到達可能であり、九州エリアの物流拠点としては戦略上重要な立地だ。今後3年に見込まれ

た輸出」を活用（47.2%）するとともに、41.7%が「海外の展示会・商談会への出展」、40.7%が「国内の展示会・商談会での海外バイヤーとの商談」という回答だった。

加工食品や飲料を輸出

輸出している、または輸出していた食品カテゴリーは、1位が「加工食品（レトルト、冷凍食品、インスタント食品など）」（33.3%）、2位が「飲料（清涼飲料、茶、コーヒーなど、酒類を除く）」（30.6%）、3位が「酒類（日本酒、焼酎、ビール、ウイスキーなど）」（26.9%）、4位が「調味料（醤油、味噌、だし、ソースなど）」（25.9%）、という結果だった。

海外販路開拓のために活用した支援は、「JETRO（日本貿易振興機構）の支援プログラム」が34.3%、「商工会議所・商工会の支援」が28.7%、自治体（都道府県・市区町村）の補助金・助成金が22.2%、中小機構（中小企業基盤整備機構）の支援が22.2%、農水省の輸出促進事業（GFPなど）が21.3%という回答だった。

輸送・物流コスト高が課題

海外販路開拓における課

や、2024年問題による物流拠点の最適配置とは異なる文脈によるもので、TSMCの進出により半導体産業の集積が進むなかで、これに関連する産業の需要を見込んだものだ。

題については、「輸送・物流コストが高い」が36.1%、「輸出先国の食品規制・輸入規制への対応が難しい」が32.4%、「関税が高く、価格競争力を保ていない」が28.7%、「輸送中の品質劣化（温度管理、鮮度維持など）への対応が難しい」が27.8%、「現地の食品認証・ハラル認証などの取得に時間とコストがかかる」が25.0%となった。

また約半数が、海外販路開拓において「現地パートナーとの信頼関係を重視し、長期的な関係構築を図る」（48.1%）工夫に取り組んでいる。さらに「展示会・商談会に継続的に参加し、認知度向上に努めている」が27.8%という回答となった。

今後の輸出先もアジア主体

今後、どの国・地域への輸出を強化したいか、または新規開拓したいかを聞いたところ、「東南アジア（シンガポール、タイ、ベトナム、マレーシア、インドネシアなど）」が42.6%、「台湾」が32.4%、「中国（香港・マカオを含む）」が30.6%という回答で、輸送距離の短さや需要の高さから今後もアジア中心の展開となる模様だ。

高まるサプライチェーンの多様なリスクを把握

AIを活用し迅速かつ正確に全体像を可視化

地理的位置情報とリスクデータを重ねて災害リスクを特定、サプライヤーのセキュリティリスクを自動評価、AI・IoTでリアルタイムに状況を把握、SNS・気象データで危機を検知するなど、多様なアプローチでサプライチェーンの脆弱性を可視化し、迅速な対応を支援するソリューションが注目されている。サプライチェーンを取り巻く環境は、気候変動による自然災害の激甚化、地政学リスクやサイバー攻撃の多発化し、予測できないリスクが多様化、拡大している。加えて、強制労働、児童労働、ハラスメントなどの人権侵害のリスクを調査・特定し、そのリスクを予防・軽減し、結果を継続的にモニタリング・公表しなければならない、人権デューデリジェンスという取り組みも求められている。特にサプライチェーン全体のリスクを可視化するといっても、自社内にとどまらず、サプライヤーをはじめとする取引先の情報も必要となり、全体像を把握することは簡単ではない。しかもリアルタイムな情報収集、迅速な判断が求められる性格上、従来型の監査、訪問など手作業に頼る仕組みでは、危機に直面した際にしなやかに適応・回復し、さらに成長するといったレジリエンスな経営は実現できない。

レジリエンス領域でDXを推進するSpectee（東京都千代田区）は、製造業の経営層とサプライチェーンに携わる業務担当者、合計500人を対象に、サプライチェーンリスク管理に関して実態を調査、サイバー攻撃・地政学リスクの脅威が急増しても、SCリスク管理へのデジタル活用は1割未満にとどまることが明らかとなった。今回、同社は製造業におけるリスク管理の最新の実態と、体制構築における課題を明らかにする目的で調査したもので、11月14・15日にインターネットで調査（調査会社：クロス・マーケティング）した。

調査結果では、サプライチェーンマネジメントにおいて、最も重視するリスクは「自然災害」が2年連続トップ（63.4%）、「事故・火災・爆発」（50.8%）が続く。重要視するリスクとして増加したのが、「サイバー攻撃（+11.1ポイント）」「地政学リスク（+13ポイント）」、直近1年で「サイバー攻撃」や「政治・政策」、「地政学リスク」の重要度が大幅に上昇。

またリスク認識には経営層からの要望（33.9%）やメディア報道が強く影響しており、サプライヤー情報の可視化と外部リスク管理が不十分な状況が続いている。不足している情報は「原材料供給・価格変動」、「サプライヤー経営状態」を上げる割合が高く、デジタルツール導入の障壁は「現場の業務逼迫」、「情報整理の難しさ」や「ROI（投資利益率）」への懸念などを上げ、サプライチェーンのリスク把握は「監査・訪問」が主力、SaaSの活用は1割未満という結果となった。まだまだ、多くの企業で

は、実際の対応は手作業という旧来の手法に頼っている現実が明らかとなったわけだが、サプライチェーンのリスク管理は、リアルタイムの情報収集、迅速な判断、グローバルな全体像の可視化を可能にするため、AIを活用したシステムやプラットフォームが必要だ。代表的なソリューションを紹介する。

aiESG

価格・ルート・貿易環境を定量化

ESG（環境・社会・企業統治）分析事業を展開するaiESG（福岡県福岡市）は2025年12月、世界的に高まる地政学リスク、貿易規制リスクに対応し、企業のサプライチェーン強靱化を支援するため、新たに「サプライチェーン脆弱性分析ソリューション」の提供を開始した。



「サプライチェーン脆弱性分析」ソリューションは、地政学的価格影響、交通の要衝流通、貿易環境の変動制指数を分析するとともに、企業経営の意思決定を支えるシナリオを提案する。価格影響については、独自開発の機械学習モデルを用い、地政学的リスクがコモディティ価格に与える影響を品目別に定量化するもので、原油などのエネルギー、コーヒーなどのソフトコモディティ、小麦などの穀物、金属など、主要40品目のスポット価格に対応している。これらデータに基づいて、金融ヘッジとサプライヤー多様化のどちらが有効かといった具体的な意思決定を支援する。

交通要衝は、調達品がスエズ運河やマラッカ海峡といった、地政学リスクの高

い交通の要衝をどの程度通過しているかをマッピングするもので、グローバルな海上輸送データを活用し、サプライチェーンの地理的リスクを可視化、迂回コストを算出する。紛争などによる迂回航路発生時のコスト影響も算出、供給ルートの脆弱性を具体的に評価し、ルート最適化やリソースの最適配分を可能にする。

さらに貿易環境の変動制指数は、原材料の供給元国の規制安定性を比較・評価し、貿易取引環境の変化により発生しうるリスクを洗い出すもの。主要輸出国の特定のコモディティカテゴリに対する貿易介入の内容と過去の実績に基づく頻度を分析、変動性を明らかにし、貿易政策の安定性に基づいて輸出国を分類し、介入が頻発する国と安定的な規制環境を持つ国を識別することで、リスクを考慮した調達戦略の策定を支援する。

これら三つの分析を組み合わせることで、企業はサプライチェーンにおける「価格変動」「物流寸断」「貿易規制」という3つの主要リスクを統合的に評価・管理でき、定性的なリスク認識にとどまらず、定量的データに基づいた実効性の高い調達戦略の立案が可能となる。

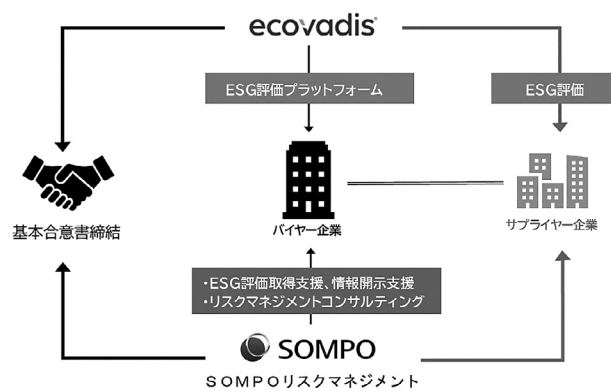
EcoVadis/SOMPOリスク

SCリスク外部評価とコンサル支援を提供

グローバルサプライチェーンを評価するEcoVadis SASは、SOMPOリスクマネジメントと、日本企業の情報開示やリスク対応を支援するための基本合意書を締結、日本企業が直面する環境・労働・人権といった持続可能性リスクを可視化・評価し、グローバルサプライチェーンのリスク管

理体制の構築を推進・支援するといった、リスクの外部評価とコンサルティングが一体となった価値提供のモデルを目指す。

SOMPOリスクは、全社のリスクマネジメントやサイバーセキュリティ、事業継続、防災・減災などの領域で企業のリスク管理を支援する。一方、EcoVadisは全世界で15万社以上のサ



プライヤーの持続可能性を評価してきたプラットフォーム。EcoVadisの評価手法は、Global Reporting Initiative、国連グローバル・コンパクト、ISO26000などの世界基準のサステナビリティ・スタンダードに基づき、250以上の業種に対応し、185カ国以上で活用されている。両社は今後協業により、IT・調達・サステナビリ

む国内外のサステナビリティ情報開示基準などへの規制対応についても支援していく。

富士通

AIで迅速な影響分析

富士通は、グローバルサプライチェーンにおける突発的な外部環境変化に対応するため、損益インパクトを迅速に算出し、最適な意思決定を支援するソリューションを2025年7月から提供開始した。



同ソリューションは、同社が提供するオールインワンオペレーションプラットフォーム「Fujitsu Data Intelligence PaaS（DI PaaS）」の新機能として提供、社内外のデータを統

具体的には、グローバルサプライチェーンにおいて、市場変動などにより影響を受けているサプライヤーや工場を可視化し、どの製品がどのルートでどれだけの輸入コストが発生しているのかを提示する。自社の利益や原価構造を詳細に把握し、潜在的なリスクを特定することができる。

また、市場変動などにより原価構造に変化があった場合に、製品の価格変化が必要に与える影響を分析する価格弾力性モデルにより、それぞれの製品の適切な販売価格をシミュレーション、市場変化に合わせた最適な価格戦略を策定する。

さらに輸入コストが高騰している調達先を変更する際の原価構造や利益の変化を分析し、サプライチェーンの最適化を支援する。代替サプライヤーの選定や輸送ルートの変更といったオペレーションの変更による影響を、各領域の専門AIエージェントがさまざまな観点から評価し、オーケストレーターエージェントが総合的に判断、迅速な影響分析と最適な意思決定を支援する。

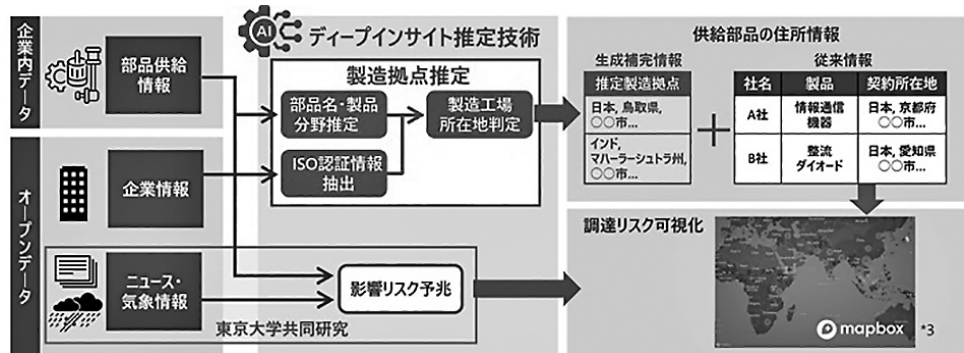
日立

災害やパンデミックのSC強靱化へ

日立製作所は、自然災害やパンデミックなどに対して製造業のサプライチェーンを強靱化するために、人が想定しきれないインサイトを抽出する「ディープインサイト推定技術」を開発した。

部品の型名、素材、供給元の企業名などの部品供給情報と、ウェブサイトで一般に公開している企業情報などを生成AIに入力することで、地震や台風などの部品供給リスク事象が発生した際、人手による膨大な調達先製造拠点情報の収集や絞り込み作業が軽減できる。今回、日立グループ内で検証したところ、85%を

製造業のサプライチェーンリスク低減の全体像



ティなど複数の部門にまたがる持続可能性リスク対応を横断的にとらえ、サプライチェーンにおけるリスクの包括的な管理強化を支援するとともに、SSBJを含

分析を数日で完了、AIエージェントによる対策提案により、画面上でシミュレーションに基づいた最適な意思決定を実行することができる。

超える精度でサプライヤーの製造拠点情報を推定できることを実証した。地震発生時にゆれが大きいと予想する場所や、台風とそれに伴う河川氾濫の予

測情報、パンデミックや地政学のニュースなどと重ね合わせることで、膨大な調達先製造拠点の中からサプライチェーンリスクのある拠点を抽出し、在庫の積み増しや、代替調達先を調査するなど、納期遅延に及ぼす影響を評価することが可能になる。

今後、日立は東京大学デジタルオブザーバトリ研究推進機構と共同で製造業に影響を及ぼすリスク予兆を取り込み、調達リスクを可視化し、リスク管理の効率化を図ることで企業のサプライチェーン強化を進めるとともに、多様な社会リスク対応を目指す。

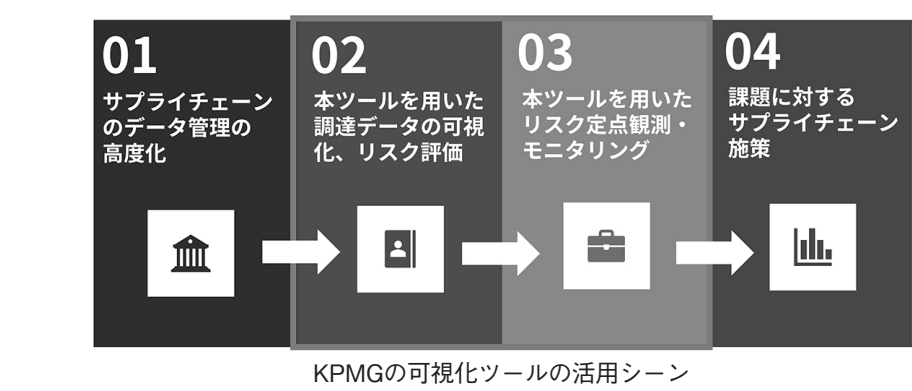
KPMGコンサルティング

リスク分析サービス

KPMGコンサルティング（東京都千代田区）は、企業のグローバル化にともない複雑化するサプライチェーンの課題解決に向け、独自のリスク分析ツールを活用し、サプライチェーンにおけるリスクの可視化と課題を明確化する支援サービスの提供を2025年4月に開始した。

同社は独自に開発したリスク分析ツールを活用し、企業が保有する製品や部品などの調達データ（一次情報）をもとに、重要部品の特定とマッピングによる可視化、そして複数の指標による多角的にリスクを分析する。同ツールはKPMGジャパンのアドバイザー領域におけるデータ戦略、データサイエンス、デジタルインテリジェンスをコアとしたセンターオブエクセレンス機能を担う、KPMGアドバイザーライトハウスと共同開発した。

特定の国・地域や特定の調達先に依存しているといった各種条件を満たした品目を「重要部品」として特定する。特にリスクが高い項目は「要対応」と表示するため、調達先の多元化などを検討すべき高リスク品目を洗い出すのに役立つ。また製品・部品ごとのサブ



ごとの調達依存度も可視化することができる。同ツールを用いることで、地理的な観点から自社のサプライチェーン上、重要な海上水路であるチョークポイントを視覚的に把握することも可能だ。

経済安全保障・地政学、人権などの各種マクロ指標と連動したリスク指標を用いてサプライチェーン上のリスクを評価し、自社の課題を明確化することができる。自社の事業ポートフォリオやサプライチェーンのセットアップに応じて分析項目をカスタマイズすることで、分析の精度を高めることができる。

NXHD

強靱なSC構築を支援

NIPPON EXPRESSホールディングスは、顧客のサプライチェーンをサポートするため、サプライチェーンプロセスの情報一元化や、オーダー管理の効率化など、包括的な物流最適化を実現する新たなサービス「NX Lead Logistics Solutions」を2025年5月に開始した。

サプライチェーンは、気候変動による自然災害の頻発や地政学的リスク、デジタル技術の革新による消費者ニーズの多様化といった要因が絡み合い、ますます複雑化している。企業は煩雑な情報管理、在庫管理の最適化、リードタイムの短縮といった多くの課題に直面している。このような市場環境の変化と多様化する顧客ニーズに対応するため、新サービスを開始、顧客のコスト削減、業務効率化、そして強靱なサプライ

チェーンの構築を支援する。

新サービスは、コントロールタワー機能でサプライチェーン全体を中立的な立場から包括的に管理し、客観的な視点から最適な物流計画を立案・実行できる。またオーダー管理機能により、新たに構築したデジタルプラットフォームを用いてサプライチェーン上の受発注情報を一元管理することで、情報共有がスムーズになり、業務効率化を図る。さらに可視化機能で、オーダーや輸送の進捗状況をリアルタイムで更新し、さまざまな輸送モードや異なる輸送会社の情報を一元的に把握できる。

物流プロセス全体管理とパフォーマンス管理機能では、KPI管理や改善活動により、物流プロセス全体を見直し、最適化を図るとともに、リスク管理と例外対応サポート機能では、サプライチェーン上で予見できるリスクや突発的な事象に対し迅速にアラートを通知することで、危機発生時の顧客の事業継続を支援する。

Resilire

AIがリスク発生後の最適シナリオ立案

Resilire（東京都港区）は2025年11月、サプライチ

ェンデータと市場変化・地政学リスクなどの外部情報を統合・解析し、リスク分析から影響判断、対応策提示までを自動化する「Resilire AI Agent」の提供を開始した。

一部の機能については、2026年春頃までに順次実装予定だ。「Resilire AI Agent」は、AIを活用しているため、従来は数日を要していた判断が短時間で可能となり、予測が難しい事態にも迅速に対応できるAIとして、企業の意思決定を支援するとともに、AIがサプライチェーンの依存関係を解析し、影響を受ける製品や推奨する対応策を動的にレポート化。地政学リスクや自然災害など、今後起こり得るリスクも含めて分析・シナリオを立案する。

提供する機能は、「サプライチェーンデータの可視化・クレンジング（2026年春提供予定）」として、ExcelやCSVなどのデータをAIが自動補完・名寄せし、欠損や曖昧な名称を修正して精度の高い可視化を実現する。また「サプライチェーンネットワークの自動推定」機能では、1次・2次の調達情報を貿易データと照合し、2次・3次構造をAIが自動推定、サプライチェーン全体の構造データ

機能では、供給集中リスクや拠点依存度をAIが自動分析。地域・工程ごとのボトルネックを明示化し、リスク顕在化前の事前対応を支援する。「SAQ（自己評価調査）支援機能」では、各国・各業界の規制や人権関連方針の変化をAIが解析する。その時々为社会動向に合わせて調査すべき内容や項目を自動で提示し、ESG・コンプライアンス・人権デューデリジェンスなどの調査対応を支援する。

サプライチェーン全体の因果分析・シミュレーションとして、1社の生産停止がサプライチェーン上で与える影響を即時算出する「影響分析シミュレーション」、停止時に条件（国・リードタイム・コストなど）から候補を自動提案する「代替サプライヤー推薦」、需給変動や調達コスト・在庫リスクを試算する「PSI（需給）シナリオシミュレーション」を提供する。

Spectee

リスクを自動検知しサプライヤー情報可視化

防災テックスタートアップのSpectee（東京都千代田区）は2024年11月、サブ



ライチェーン・リスク管理サービス「Spectee Supply

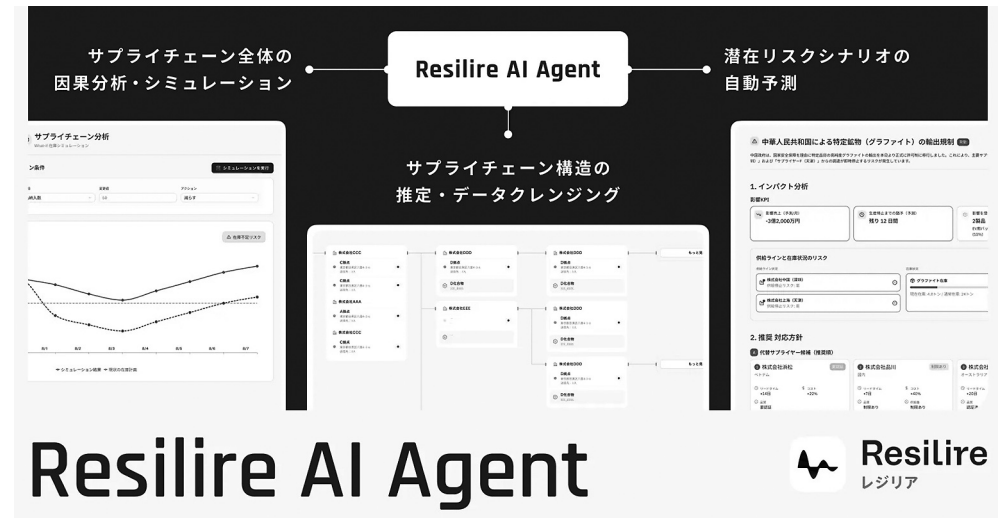
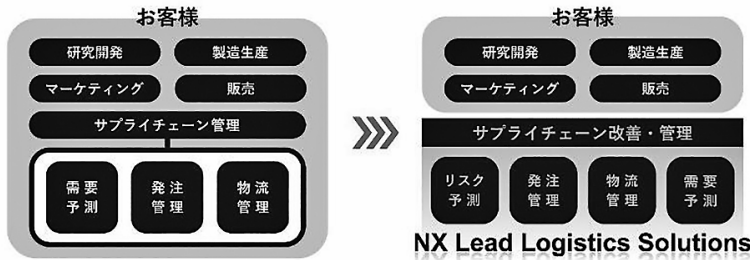
可能。リスク情報に関連する拠点を自動で検知し、通知や地図上での可視化を通じて、迅速かつ的確な対応をサポートする。さらに被災の可能性があるサプライヤー拠点に対して、自動でアンケートを送付。拠点の最新のステータスを一覧表示し、迅速な状況把握が可能となる。さらに発生したリスク事象やアンケートの回答結果などを自動的に集計し、影響を受ける自社製品をリスト化する。正確性と速報性を向上しつつ、対応に必要な工数を大幅に削減できる。

リスクの把握には、発生時にインターネットやテレビ報道から最新情報を集め、サプライヤーに電話やメールで被害状況を確認し、その結果をエクセルなどで集計・報告するなど、大量の工数と時間を要する。さらに夜間や休日の突発的なリスクにも即応する必要があるとともに、作業が属人的になりがちだ。Spectee SCRは世界中のリスク情報の一元管理機能を大幅に強化し、あらゆる状況下でも的確かつ迅速なサプライチェーン・リスクの可視化を可能にした。

今後はサプライヤーを巻き込むことで、さらに深層



ライチェーンを地図上に図示して全体像の直感的な把握を可能にしている。また、調達量などのデータを合わせて表示することで各国・地域



ェンリスク管理サービス「Resilire」の新機能として、生成AIを活用しサブ

を生成・可視化する。また「公開情報解析と潜在リスク予測（2026年春提供予定）」機能では、外部情報を自動収集・解析し、潜在的なリスクを予測するとともに、ユーザーが自然言語で入力したリスクシナリオに対しても、AIが想定影響と対応案を自動生成する。「ボトルネックの推定（2026年春提供予定）」

Chain Resilience」（Spectee SCR）における、グローバルなサプライチェーン・リスク情報を一元管理する機能を大幅に拡張した。世界中のリスク情報を詳細な位置情報まで取得し、世界各地のローカルニュースや気象データ、地震などの災害情報などに基づいて被災拠点を絞り込むことも

のサプライヤー情報の可視化を可能にし、サプライチェーン全体を網羅的に把握できるような機能の追加を予定している。危機発生時の影響範囲をより正確に把握し、迅速な対応が可能となることで、企業のサプライチェーン・レジリエンス向上に貢献していく方針だ。

また25年8月には、Specteeは、製造業のサプライチェーン・リスクをリアルタイムに可視化する新ソリューション「スマートリスク管理」の提供を開始した。同サービスは、有事の際に迅速なリスク情報の収集、サプライヤーのつながりを可視化、自社製品への影響の即時把握の三つを可能にするクラウド型のサービス。導入時の設定や画面操作をシンプルにし、コストを大幅に抑え、中小企業を含め全製造業に活用可能となった。

多様化進む世界貿易回廊 気候変動、地政学的リスクで再編

新しいインフラに加え、地政学的リスクや気候の制約により、貨物の物理的な流れが変化する中、世界貿易回廊はここ数十年で最も大規模な再編を経験、伝統的な東西ルートが依然として主流だが、多様化が加速している。世界最大級の保険・金融サービスグループAllianz（独）は、「Old trade routes for new trade wars」と題する報告書でこう指摘した。

貿易規制で2.7兆円影響

報告書によると、気候変動に伴い、世界貿易は新たな道を拓き、貿易は地政学的に連携した経済圏間で活発化しており、米国は中国からの輸入を削減、EUはロシアとの貿易を急激に縮小、中国貿易はアジア・中南米・アフリカの新興経済圏が主導する構図だ。地政学的距離が10%増加すると二国間貿易は2%減少する。これは政治的連携と適応型サプライチェーンの重要性を浮き彫りにしているもので、この地政学的分断は保護主義の復活と重なり、過去1年だけで貿易規制は3倍に拡大し、推定2.7兆米ドル相当の商品（世界輸入の約20%）に影響を及ぼし、同盟関係にあり、政治的混乱のリスクが低い国にサプライチェーンを移転すフレンドショアリングと

地域化を加速させている。2025年に予測される世界貿易成長の半分以上は、米国が中国からの輸入を迂回させる動きとなり、米国関税引き上げ前の出荷前倒し、貿易多様化に依存、これらが合計で+2%の全体成長のうち1.3%を占める。2026年と2027年には、商品・サービス貿易の伸びがそれぞれ+0.6%、+1.8%に減速すると予測、貿易戦争の遅延効果と、現行の貿易インフラが対処すべき課題を示している。

国際物流ショックに脆弱性

パンデミック以降、グローバル物流はショックに対する脆弱性を増しており、重大な供給混乱が発生するとコンテナ運賃が一時的に2倍に上昇する可能性がある。この「中核」カテゴリにはスエズ運河（世界貿易の12%）、マラッカ海峡

（40%）、ホルムズ海峡（約世界の石油の5分の1、LNGの20%）に加え、内陸・沿岸貿易動脈（例：欧州のライン川・ドナウ川、中国の揚子江）が含まれる。

また、メガポート（中国の上海・寧波・深圳・広州、米国のロサンゼルス・ロングビーチ・オークランド、欧州のロッテルダム・アントワープ・ブルージュ・ハンブルク）、空港（例：香港、ロンドン・ヒースロー、ドバイ、フランクフルト）が含まれる。ただ、同社独自のボトルネック分析では、港湾（アンヘレス、ロングビーチ、オークランド）、空港（香港、ロンドン・ヒースロー、ドバイ、フランクフルトなど）が含まれる。

また、同社独自のボトルネック評価表によれば、アジアと欧州のハブは政治

的・気候的ショックのリスクが高まっている。スエズ運河とパナマ運河は、混雑と冗長性の制限により高リスクボトルネックのトップに位置する。アジアのハブは容量と信頼性で優位だが政治リスクが増大中で、欧州の港湾は強固なインフラと冗長性を誇るが特に南部で気候変動リスクが高まっている。

中東から南部アフリカに至る中間ハブは効率性の要だが、政治的・環境的ストレスに脆弱で、米州では信頼性は高いが大西洋岸と米国ガルフで容量が逼迫、東から南アフリカに至る中間地点のハブは効率性の要となる一方、政治的・環境的ストレスに対する脆弱性を残す。

コロナ禍以前は、原油価格がコンテナ運賃の主な決定要因だったが、2020年第4四半期以降のパンデミック後の需給が逼迫を受け、コンテナ輸送量は運賃変動の主要因となった。

コンテナ輸送量の20%に相当する供給ギャップ（スエズ運河通過量のほぼ2倍に相当）が生じると、運賃は前年比で2倍に上昇することが判明している。さらにこの新たなパラ

ダイムは、企業がより変動の激しい輸送コストに対処せねばならないことを意味、パンデミック以降、世界のコンテナ運賃の変動性は3倍に拡大している。

南南連携で新ルート

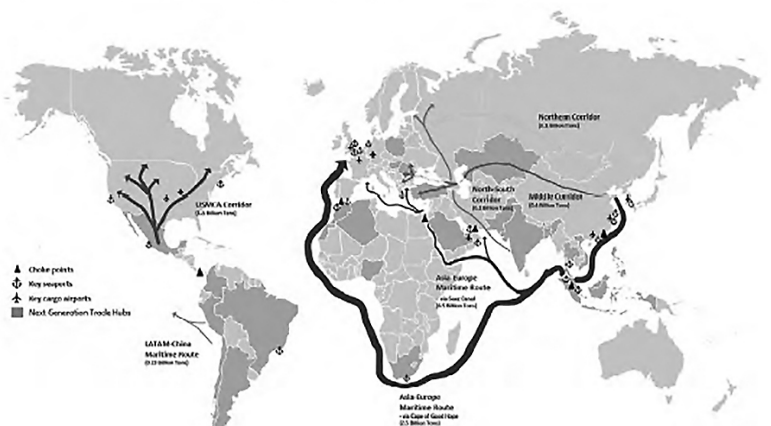
一方、サプライチェーンの回復力を高め、コスト圧力を回避し、南南連携の強化が進む中で、新たなルートが台頭している。ロシアによる2022年のウクライナ侵攻以降、中国と欧州、インドと欧州を結ぶ貿易ルートでは大きな変化が生じている。中央回廊の貨物輸送量は急増し、2023年には前年比86%増、カザフスタン鉄道の輸送量は2024年に63%増加した。喜望峰経由の迂回ルートも、紅海航路に代わる信頼性はあるが高コストな代替手段として再浮上している。

一方、北米向けニアショアリング回廊や、南アジア

と欧州市場を結ぶ南北回廊（インド・中東・欧州回廊を含む）も拡大が続いている。

中南米では、ペルーの中国資金による新チャンカイ港に象徴される太平洋-中南米軸における主要な新興ルートのひとつが、重要鉱物資源や農業関連製品の輸出を中国およびASEAN市場へ導く。これは中国の中長期的な対外経済戦略「シルクロード経済ベルト」と「21世紀海上シルクロード」に基づく「一带一路」構想の第2段階である巨大インフラ投資から、収益性が高く環境に配慮した小規模プロジェクトへ転換する「BRI 2.0」を体现、中国の資源利益に沿った地域における商業志向の特定資産に焦点を当てている。ただし、ガバナンスや大国間の戦略的利害がこうした新興ルートの利用を制限し、冗長で利用率の低いターミナ

Figure 7: Old and emerging trade corridors, chokepoints, seaports and cargo airports



EVERGREEN GROUP

何よりも「大」自然。



自然との共生を、永続的に。

自然は何より大切な存在。
大切に思うものなら必ず目をひきます。
地球のパートナーとして、エバグリーンマリーンはこの広い海で、
共生、共存、共栄の歩みを、永続的に。

 **EVERGREEN LINE**
www.evergreen-line.com



Navigating with You As Always

OOCL navigates today's supply chain challenges together with you, providing high-quality, intelligent solutions for your evolving requirements: on land and sea, from end to end.

OOCL makes every part of your business a part of ours:
We take it personally

 **OOCL**
We take it personally

www.oocl.com

ルを生み出すリスクがあり、運営者や投資家はこれを念頭に置くべきだ。

北極海航路は戦略的賭け

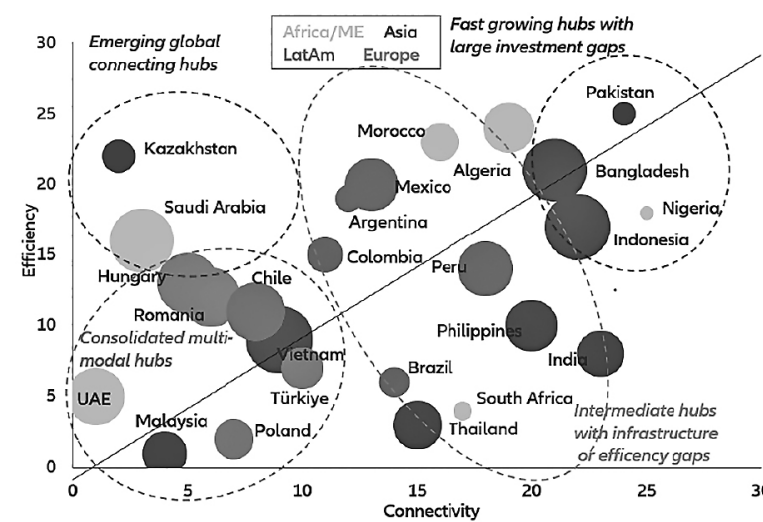
現時点では、北極海航路や中南米横断航路といった条件付き航路は戦略的賭けであり続けるが、大幅なリスク低減なしに資金調達可能性は遠い。モスクワは北極港湾の近代化、原子力砕氷船の建造、デジタル交通管制システムを推進し、通年運用可能なアジア・欧州間ゲートウェイ構想（2030年までに北極LNGを2億トンに拡大）を掲げる。北極圏は長期的な潜在力（特にエネルギー分野）があるが、制裁・コスト・季節性の影響で西側諸国の関与が限定的な現状では、主流の回廊というより中国・ロシアによる不確実な副次的な取り組みにとどまり、アフリカ、中東、中南米経由の航路も条件付きだ。

次世代貿易拠点は

こうした変化の中で、新たな貿易・製造拠点が世界地図を塗り替えている。2025年版次世代貿易拠点ランキングの更新版では、関税・制裁・サプライチェーンの変化が世界的な流れを再構築する中、経済圏がマルチモーダル、物流、中間拠点の3層で再配置されていることが示された。

アラブ首長国連邦（UAE、1位）とマレーシア（3位）は、アジア・中東・欧州を結ぶ世界クラスの港湾ジュベラルイとポートクランを基盤に、統合されたマルチモーダル拠点として主導的立場にある。ベトナムは急増する輸出と米国との新たな関税協定により、アジアの製造業再編の要としての役割を確固たるものとし、2位に躍進した。サウジアラビア（4位）は11ランク急上昇、関税引き下げ（約4%）と非石油輸出拡大が貿易潜在力を拡大。カザフスタン（16位）は中国との国境であるホルゴスでユーラシア貨物を集約し、物流中核拠点として上位に躍進。下位では、タイ（8位）、インド（12位）、南アフリカ（23位）が、レムチャバン（タイ）やタンジールメド（モロッコ）といった世界水準のターミナルを擁しながらも接続性で遅れを取っている。一方、インドネシア（11位）とバングラデシュ（15位）は1兆ドルを超える投資ギャップに直面するなど、これらの拠点が織りなす貿易システムは、より広範で地域的、そして紛れもなく多極化している。

Figure 10: Next Generation Trade Hubs by connectivity and efficiency



貿易インフラ格差10兆ドル

2035年までに10兆米ドルを超える貿易インフラのギャップが生じ、そのうち7.1兆米ドルが新興市場に集中する見込み。運賃を抑制するためには、資金調達もこれに対応して適応しなければなら

ない。資金調達モデルは二分化している：安定的で低コストなモデルと、リスクを許容する代わりに高いリターンを追求するモデルだ。既存ルートにおける収益性資産と、拡大中または条件付き回廊における高リス

ク・高リターン案件との比較。多国籍・国家開発銀行は依然として中核を担い、2023年には新興市場における民間共同投資を23%増加させる触媒となった。一方、湾岸諸国のソプリン・ファンド（政府系ファンド）やアフリカ開発銀行（AfDB）の投資プラットフォームであるアフリカ50などの地域プラットフォームが積極的な戦略的投資家として台頭している。2024年以降に設立された新規インフラファンドの約90%が気候変動対策またはESG要件を掲げおり、グリーンファイナンスやブレンド・ファイナ

スへの構造的転換を示している。先進国は深い資本市場と成熟した官民連携（PPP）を通じ主導権を維持する一方、EUのグローバル・ゲートウェイ（3,000億ユーロ）やG7のプロジェクト・グリーン・インフラ・イニシアティブ（PGII、6,000億米ドル）などのプログラムは、南半球に位置するアジアやアフリカ、中南米地域の新興国・途上国における民間資本の呼び込みを目指す。中国のBRI 2.0は2023年に追加で1,000億米ドルを拠出すると表明し、小規模で環境に配慮したプロジェクトに焦点を移しつつも中核的な存在感を維持している。しかし資金調達は依然として不均衡で、低・中所得

国が民間インフラ投資総額のわずか20%しか引き付けていない。2030年を見据えると、回廊金融は計画的かつ複合的な気候対応プラットフォームへと進化し、港湾・エネルギー・デジタル・交通資産を統合する。保証、ESG連動型金融商品、標準化された官民連携（PPP）枠組みが、ロビト、ASEAN、インド・中東・欧州連結などの新たな貿易ルートを支える。今後10年の勝者となる政府・企業・投資家は、既存インフラを強化し、大規模なリスク低減を図り、座礁資産（市場や社会環境の大きな変化と連動し、価値が大幅に減少する資産）を回避することで、強靱な接続性をグローバル競争力の核心源へと転換する者たちである。

年頭の辞

一般社団法人 日本造船工業会
会長 檜垣 幸人



明けましておめでとうございます。

新しい年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

昨年を振り返りますと、依然として緊張が続くウクライナや中東地域の情勢、米国のトランプ政権による関税政策の動向によって、世界経済の先行きは、不透明感と不確実性が漂う状況が続きました。分断が進み、流動性を増す国際政治に対して、国内経済の自立性を確保し、経済安全保障の推進、防衛力の強化が必要となっています。政府の新たな総合経済対策によって、我が国経済が安定した成長を遂げ、景気の好循環が続くことを期待したいと思います。

一方、昨年は、日本国内において経済安全保障上の造船業の重要性が、国会・政府部内で強く認識される一年となりました。昨年6月にまとめられた政府の「骨太の方針」や自民党の「造船業再生のための緊急提言」を受け、造船業支援の必要性が打ち出され、検討が開始されました。昨年11月末に策定された政府の「総合経済対策」では、造船を再生するための取組みを強力に推進し、造船能力向上に向け基金を創設することとされ、そのために必要な補正予算も決定され、ご尽力をいただきました国会議員の先生方や政府の関係者の皆様をはじめ、国民の皆様に篤くお礼を申し上げる次第であります。

日本造船業を取り巻く現状を申し上げますと、一時期の危機的な状況から脱して、好調な海運市況により新造船発注は回復し、造船各社とも概ね3年分を超える手持工事量を確保するに至っております。しかしながら、エネルギーや資機材等のコスト上昇、サプライチェーンの供給懸念、慢性的な人員不足等、経営の安定化に向けては多くの課題が存在しております。また、日本の造船業が厳しい国際競争を繰り広げている競合国では、造船業への公的支援等を

続けており、世界の造船市場は歪曲され、歪んだ競争環境は変わらず、日本の造船業界に大きな影響を与えております。

今後の造船マーケットの見通しにつきましては、現在各社とも十分な手持工事量を抱えており、無理して新造船受注に傾注する状況にはありません。また、「2050年頃までに排出ゼロ」に向けたGHG削減戦略の条約改正案が、昨年10月に採択される予定でしたが、1年延期となりました。GHGネットゼロ排出への道筋が見えにくくはなりましたが、造船業としましては、幅広い発注ニーズに対応していくことが肝要と考えています。採択は延期となりましたが、2050年頃までにネットゼロ達成するというIMOの目標自体は変わっておらず、その目標に向けた新燃料船等の開発・普及に継続して取り組んで参ります。

今後の造船需要に関しましては、世界経済活動に伴う新造需要の増加と、2010年前後に大量建造された船舶の代替需要が見込まれること、更に、中長期的には次世代燃料船への切替えが見込まれることから、高いレベルでの需要があると見通されています。

このように、世界的な需要の高まりが始まりつつある中、経済安全保障上の造船業の重要性が、国会・政府部内で強く認識いただいたことにより、高市総理主宰の下、昨年11月開催された日本成長戦略会議において、17の戦略投資分野の一つとして造船が取り上げられました。その後、政府の総合経済対策が策定され、造船を再生するための取組みを強力に推進し、造船能力の抜本的向上に向け、10年間の基金が創設されることとなり、そのための必要な予算として当初3年分として1,200億円が補正予算として決定されております。

この間、日本政府からは2035年に建造量を倍増するとの目標が示されており、造船

業界としても、今後はこの目標達成に向けて、政府の支援も得ながら、3,500億円の自己資金も含め大規模投資を推進し、生産性の大幅な向上を図り、2035年の建造量倍増に向けて積極的に取り組んで参ります。

また、今後需要が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船等の次世代船舶においては、複雑化する船舶の設計・開発効率や性能を革新的に高めるデジタル技術の活用が必要となっており、各社ともスマートファクトリー化に向けたDX推進に取り組んでいるところであります。今後は、政府の支援も活用し、積極的な投資によってDX化を加速させることで、生産性を飛躍的に向上させ、就労環境を改善し、魅力ある産業に変貌すべく、業界を挙げて対応して参ります。

さらに、造船各社では、ゼロエミッション船の開発のため自助努力を続けるとともに、企業間の連携や協業、海事産業群内での連携の強化を進めております。我が国の強みは、裾野の広い産業基盤を擁する海事産業群の強固なつながりですので、この強みを生かして、早期にゼロエミッション船を開発し、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

私たちの生活に必要な不可欠な物資の海上輸送に欠くことのできない船舶や海上自衛隊の艦船等を建造する日本造船業は、世界の経済発展と日本の安全保障、更には地方創生になくてはならないエッセンシャルな産業であります。日本造船業は、今後も発展し日本の経済安全保障を支え、また地域密着型の産業として、多数の関連産業とともに、地域の経済・雇用に貢献して参ります。そのためには、海運、舶用をはじめとする海事産業群の皆様との連携が欠かせません。引き続き、関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

Shipping Guide

新春特集号

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

(16)

Thursday, January 1, 2026

© Shipping Guide





日本から世界へ 世界から日本へ



信永海運株式会社
TEL: 03-5405-7600 (代表) FAX: 03-5405-7400
フリーダイヤル: 0120-549-489
横 浜: 045-210-0766 名古屋: 052-209-9388
大 阪: 06-6220-2800 福 岡: 092-452-8025
仙 台: 022-742-5022
Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.