

国際コンテナ市場の世界的混乱と 東アジアへの影響

松田琢磨(神奈川大学経済学部)

e-mail:matsuda-takuma@kanagawa-u.ac.jp



自己紹介

松田琢磨（神奈川大学経済学部現代ビジネス学科教授）

（博士（学術），東京工業大学）

（公財）日本海事センター主任研究員，拓殖大学商学部教授を経て，

2025年から現職

研究分野 海運経済学（コンテナ輸送市場）

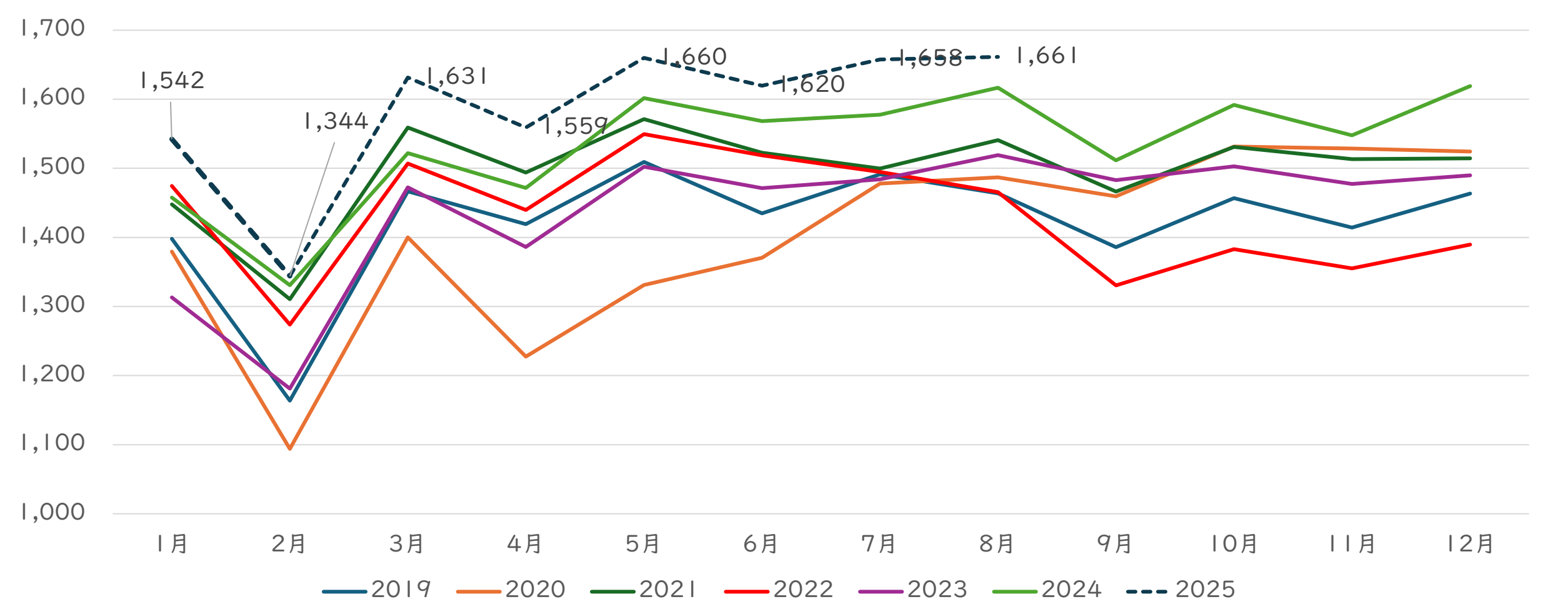
- ・コンテナ輸送の市場構造
- ・バルク貨物のコンテナ化
- ・日本海運経済学会副会長，日本物流学会理事，公益事業学会評議員



プレゼンテーションの構成

- 世界のコンテナ輸送の動向
- アジア域内航路の動向
- 国際コンテナ市場の世界的混乱とアジアへの影響

2025年8月は前年比2.8%増, 累計4.4%増 うちアジア発が4.0%分の寄与 (北米除く)



図表1：世界のコンテナ荷動きの推移 (単位：1万TEU)

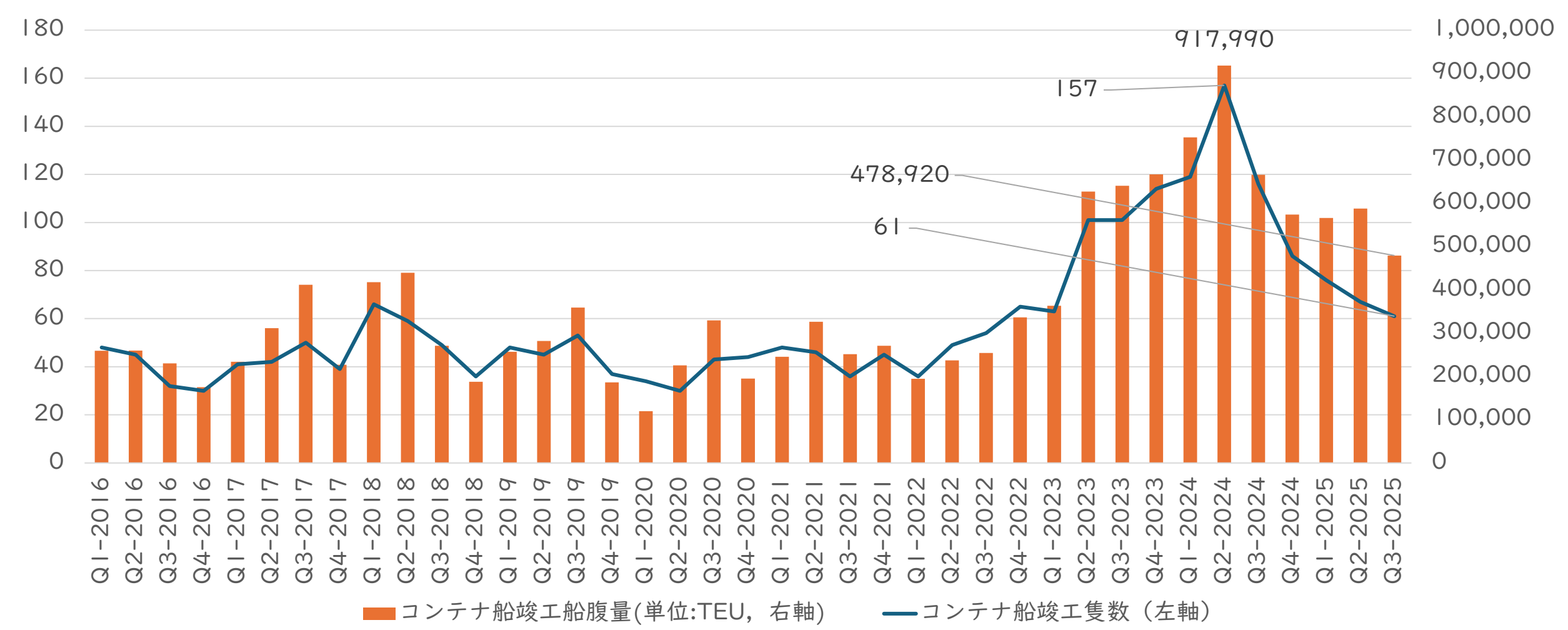
出所: Container Trades Statistics

アジア発の寄与度が高い

Origin/Destination	Australasia & Oceania	Europe	Far East	Indian Sub Cont & Middle East	North America	South & Central America	Sub Saharan Africa	総計
Australasia & Oceania	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Europe	0.0%	0.1%	-0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%
Far East	0.1%	0.9%	1.5%	0.7%	-0.1%	0.4%	0.5%	4.0%
Indian Sub Cont & Middle East	0.0%	0.2%	-0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.5%
North America	0.0%	0.1%	-0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	-0.2%
South & Central America	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%
Sub Saharan Africa	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
総計	0.0%	1.4%	0.8%	0.9%	0.2%	0.5%	0.7%	4.6%

図表2：各航路の8月までの前年比寄与度

新造船竣工のピークは過ぎているが増加は続く、 28-29年にも更なるピーク



図表3:コンテナ船の供給量の動向

データ出所:Clarksons 注:2025年第三四半期は現時点での数値

直近の海上コンテナ輸送の状況

- 船腹需要

- 喜望峰ルートへの迂回もあり，船腹需要は押し上げられている
- アジア・北米間輸送量の落ち込みを欧州，中東向けでカバーする状況
 - とくに北米航路に混乱が起こっている
- 船腹需要は現在のところ落ち込んでいる様子は見られない
- 経済成長に関し，IMFは世界経済見通しを上方修正したものの，不確実性の長期化や保護主義の拡大など成長を阻害する要因があるとの見方

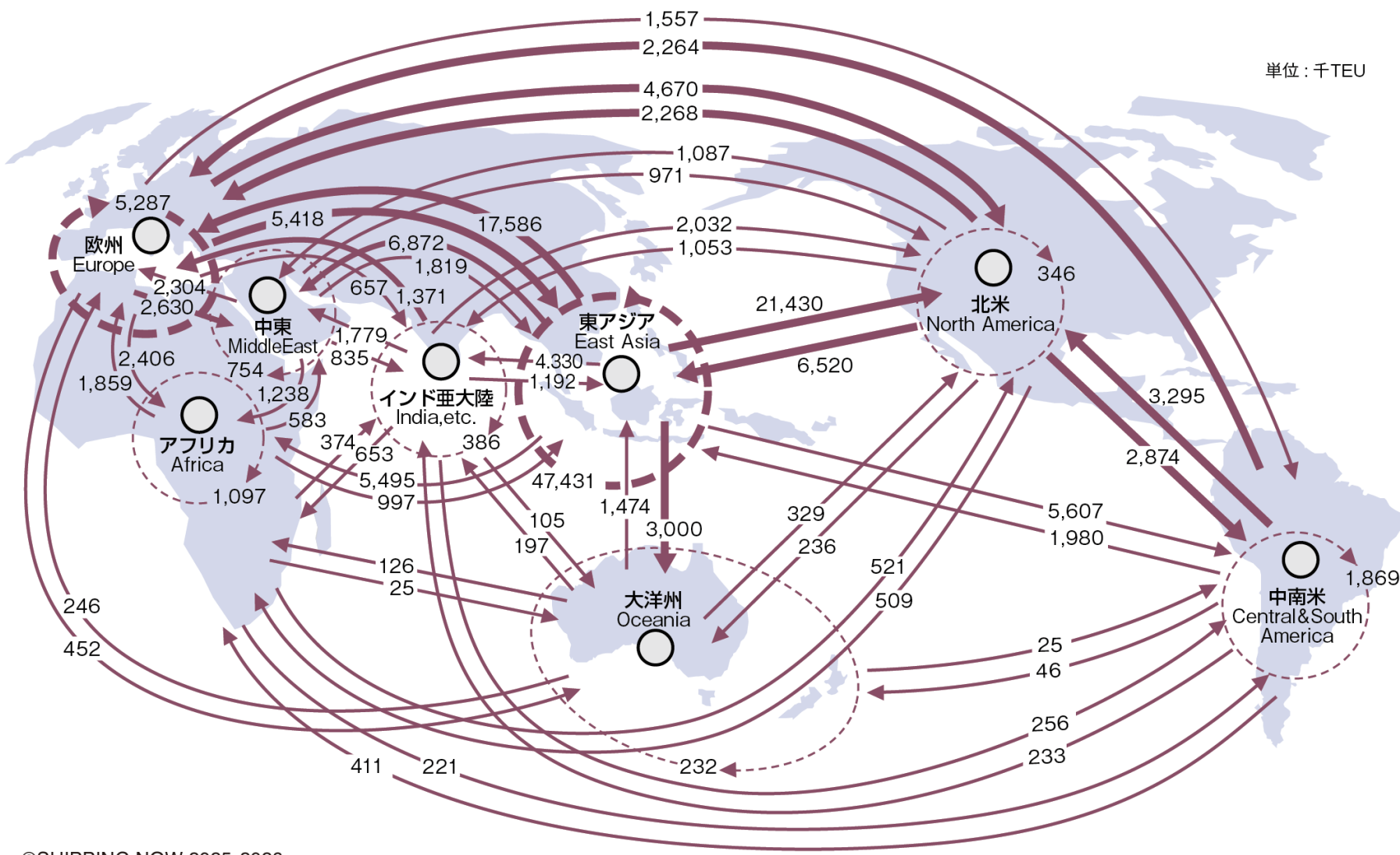
- 船腹供給

- 予想ほど竣工が増えていないが，船腹量は着実に増加，まだ発注残が残る
- 船腹需要<船腹供給が続いている（クラークソンは3.2%<6.7%と予測）
- 不稼働船腹は少なく，スクラップも少ない

プレゼンテーションの構成

- 世界のコンテナ輸送の動向
- アジア域内航路の動向
- 国際コンテナ市場の世界的混乱とアジアへの影響

アジア域内航路は世界の4分の1を占める

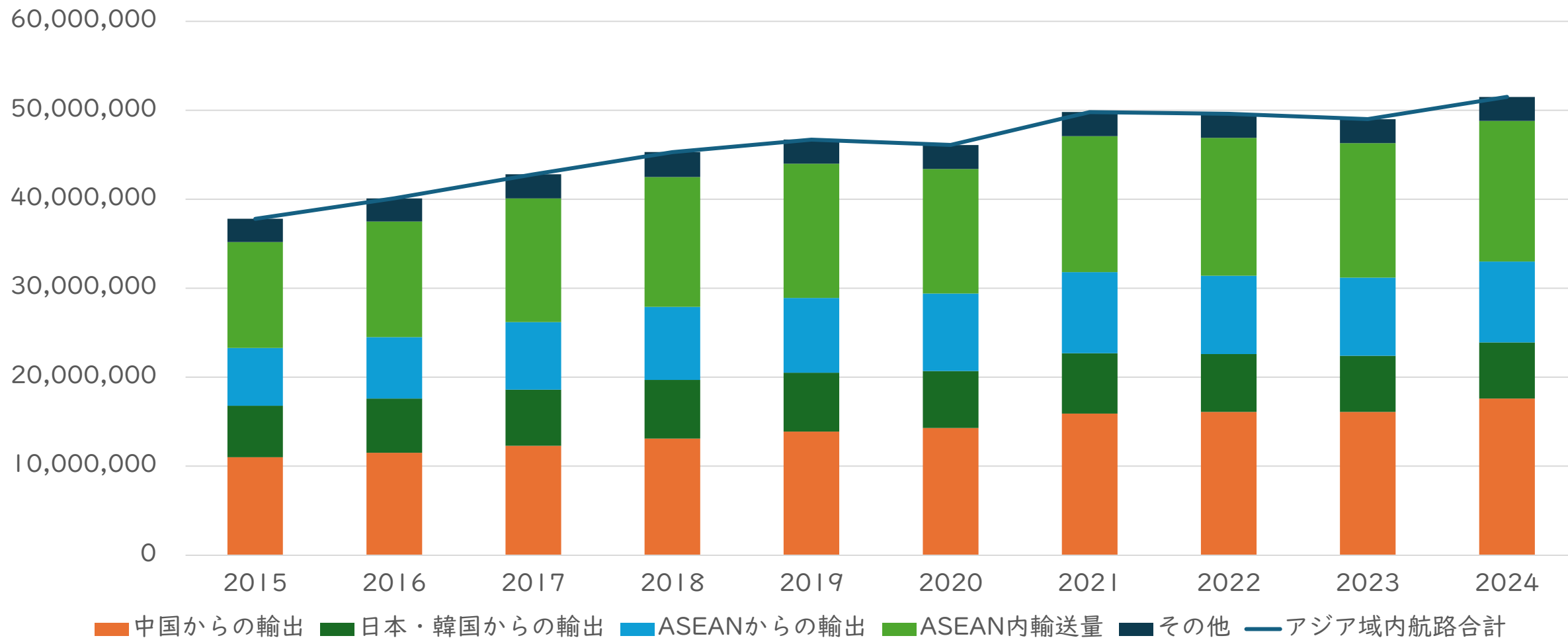


©SHIPPING NOW 2025-2026

図表4：世界各航路のコンテナ貨物輸送量

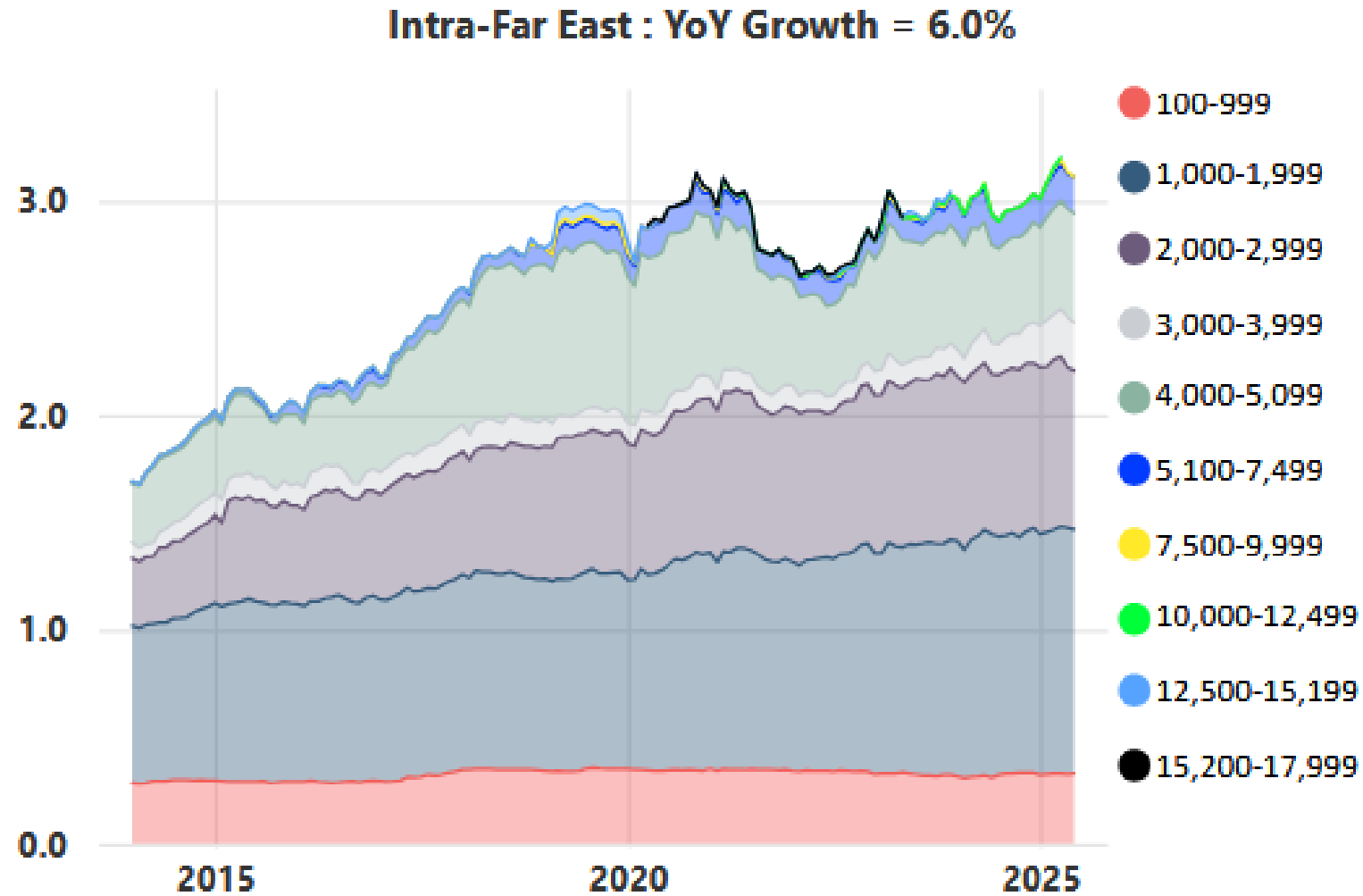
出典：(公財)日本海事広報協会“SHIPPING NOW 2025/26”

コンテナ貨物輸送は 中国→東南アジア間の増加が牽引



図表5: アジア域内航路における各国発輸送量 (単位: TEU)

配船船腹量は増加傾向を続け，大型化も



図表6:アジア域内航路における配船船腹量の推移

サービス供給は近海船社中心，Gemini Corporation の2社が船腹量を急拡大

	2024年隻数	2024年船腹量	平均船腹量	2025年6月隻数	2025年6月船腹量	平均船腹量	船腹量成長率
China COSCO Shipping	120	376,453	3,137	125	383,300	3,066	1.8%
マースク	82	219,330	2,675	102	297,130	2,913	35.5%
CMA CGM	65	184,938	2,845	65	203,853	3,136	10.2%
エバーグリーン	82	181,194	2,210	87	199,574	2,294	10.1%
MSC	68	201,716	2,966	61	186,501	3,057	-7.5%
Wan Hai Lines	64	151,601	2,369	63	162,464	2,579	7.2%
SITC	100	149,459	1,495	99	152,434	1,540	2.0%
ONE	32	87,660	2,739	33	88,416	2,679	0.9%
Sinokor	47	73,989	1,574	50	79,889	1,598	8.0%
KMTC	50	77,619	1,552	50	76,109	1,653	-1.9%
陽明海運	31	66,725	2,152	29	60,053	2,071	-10.0%
ハパックスロイド	10	50,097	5,010	15	50,463	3,364	0.7%
招商局集団	32	50,928	1,592	33	47,538	1,439	-6.7%
T.S. Lines	27	45,479	1,684	27	45,239	1,679	-0.5%
SIPG	36	48,735	1,354	36	41,571	1,154	-14.7%
南星海運	23	31,226	1,358	24	33,924	1,414	8.6%
サムデラ	22	30,216	1,373	22	39,344	1,789	30.2%
安通物流	14	34,923	2,495	14	34,328	2,452	-1.7%
浙江海港	10	50,097	5,010	15	50,463	3,364	0.7%
Tanto Intim Line	42	28,658	682	46	31,822	692	11.0%

図表7:アジア域内航路における主要船社の配船船腹量

データ出所:各種報道をもとに発表者作成

素材，化学製品，建材，機械などが多くを占める

品目名	2022	2023
プラスチックの一次製品	2,622,138	2,504,096
プラスチック及びその製品	1,264,263	1,267,069
家具（マットレスサポートを含む）及び寝具類; プレハブ建築物	1,279,165	1,245,227
有機化学品	1,240,432	1,206,833
木材（薪を含む）	957,417	963,723
鉄鋼の平板圧延製品	872,939	961,575
ガラス及びガラス製品	676,023	680,322
新聞用紙及び未塗工紙・板紙（印刷用紙を除く）	524,664	669,639
無機化合物	738,060	624,316
化学製品	600,418	618,802
自動車部品	582,800	566,424
鉄鋼製品	542,838	540,200
一般産業用機械（他に分類されないもの）	531,493	513,255
セラミック製品	515,842	478,353
単板，合板，パーティクルボード等	515,376	468,544
塩; 硫黄; 土石類; プラスター材料，石灰及びセメント	431,854	438,362
鉄鋼（他に分類されないもの）	400,287	421,404
印刷用紙及び筆記用紙	424,652	418,560
豆類及びその他の乾燥野菜	494,783	386,538
ゴム製品; ゴムのくず	373,393	380,378
鉄鋼構造物，貯蔵槽及びタンク	315,253	369,348
コンクリート，セメント及び石膏の製品	314,012	367,718
植物性組物材料; 他に分類されない植物性生産品	312,069	363,909
絶縁電線及びケーブル; 蓄電池及び電池; 電池くず	336,637	337,725
アルミニウム及びその製品	347,558	324,327
濾過機械，空気ポンプ，ファン等	308,697	306,746
玩具，遊戯用具及び運動用具並びにこれらの部分品及び附属品	293,990	296,371
冷蔵庫及び食器洗い機（家庭用）	309,675	295,082
鉄鋼の一次製品	263,303	289,657
紙及び板紙の包装用品及びその他の製品	287,177	285,286
その他	15,746,139	15,041,887
合計	34,965,433	34,293,251

図表8: アジア域内航路の主要輸送品目（コンテナ輸送）

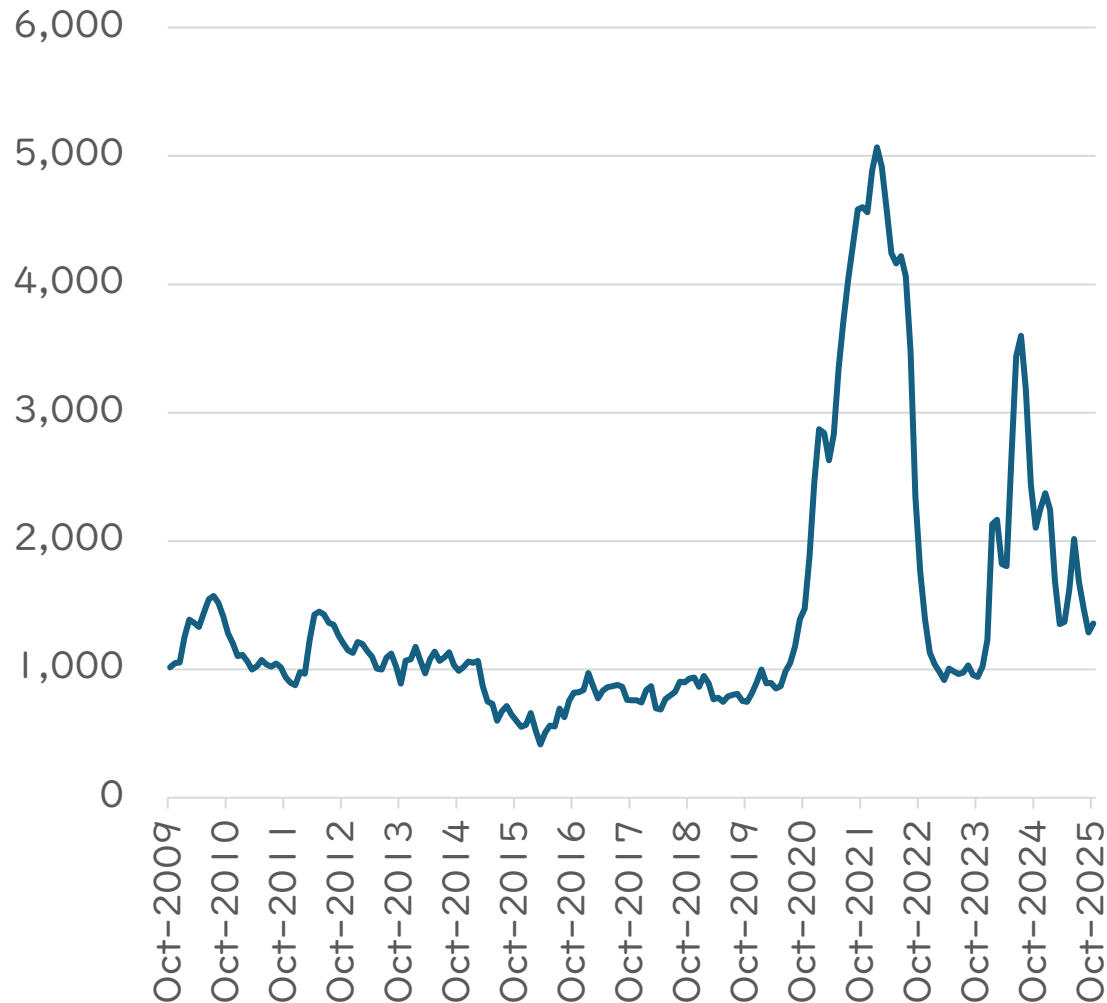
アジア域内航路の輸送動向の特徴

- アジア域内海上コンテナ輸送は基本的に堅調に輸送量が増加
 - 輸送量は世界の約4分の1
- 世界のコンテナ船のうち船舶数で28%，船腹量で10%が配船
 - 小型船舶が中心で3000TEUを上回る船舶は10%強
- 東南アジア・中国間が40%近くのシェア
- 東南アジア・中国間では，中国からの貨物の方が倍近く多い
 - 中国で作った部品を東南アジアに運ぶのが中心
 - 中国発がメインホール，中国向けがバックホールという構造
 - 運賃も中国発＞中国向け
- 2月にボトム，5月にピークを迎える特徴
 - 基幹航路のピークシーズン前→基幹航路の動向はアジア域内航路にも影響

プレゼンテーションの構成

- 世界のコンテナ輸送の動向
- アジア域内航路の動向
- 国際コンテナ市場の世界的混乱とアジアへの影響

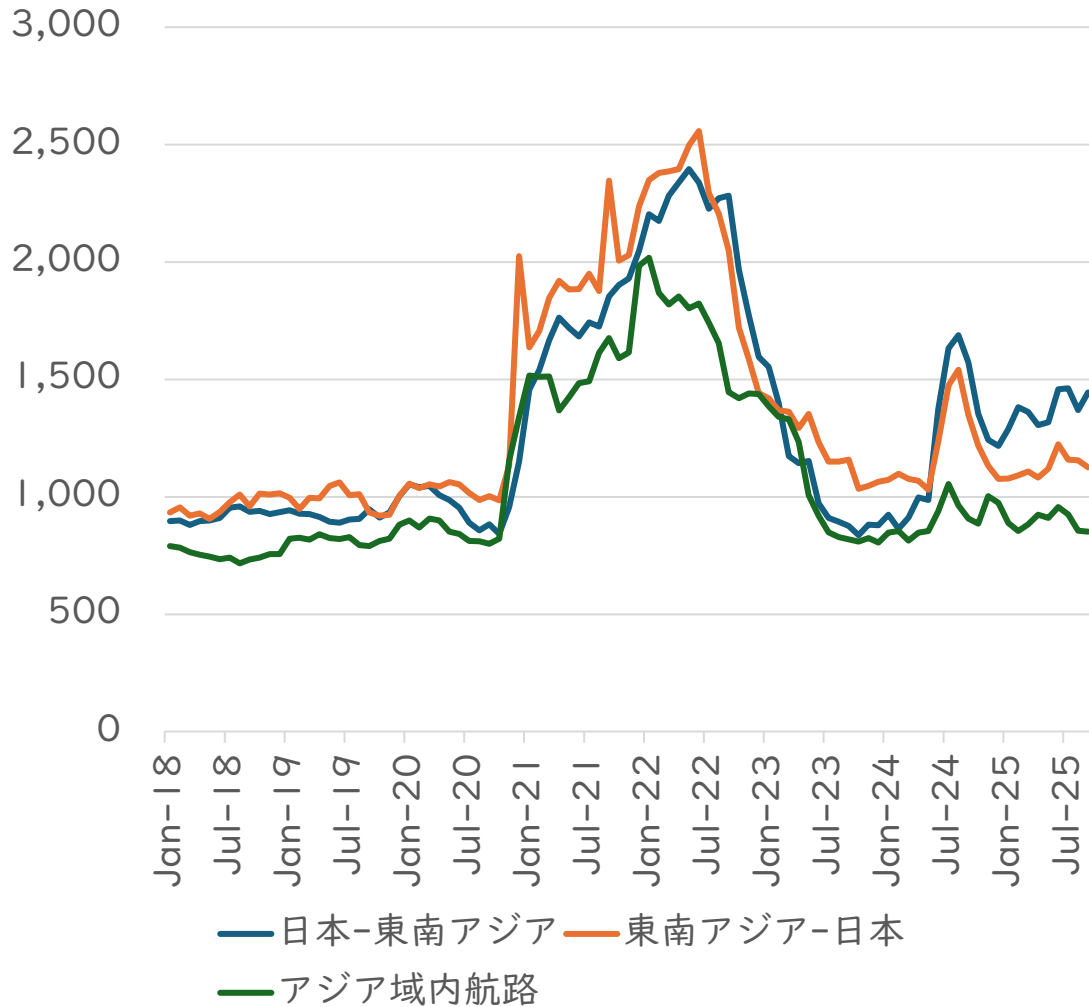
近年におけるコンテナ市場の変化



図表9: 上海コンテナ運賃指数の推移 (単位: 指数)

- 2020年以降, コンテナ市場は急激に変動性を増した
 - 運賃指数の標準偏差は2020年から大きく増加
 - 2010年代は運賃は安定していたが変化の兆候はあった
 - 船舶の大型化
 - 輸送の伸び悩み (スロートレード)
 - 第一次トランプ政権
 - 2020年における需要のゆがみ
 - 2010年代から供給が絞られる傾向があった
 - 急激な需要減 → 需要増で需給バランスが一気に崩れた

近年におけるコンテナ市場の変化

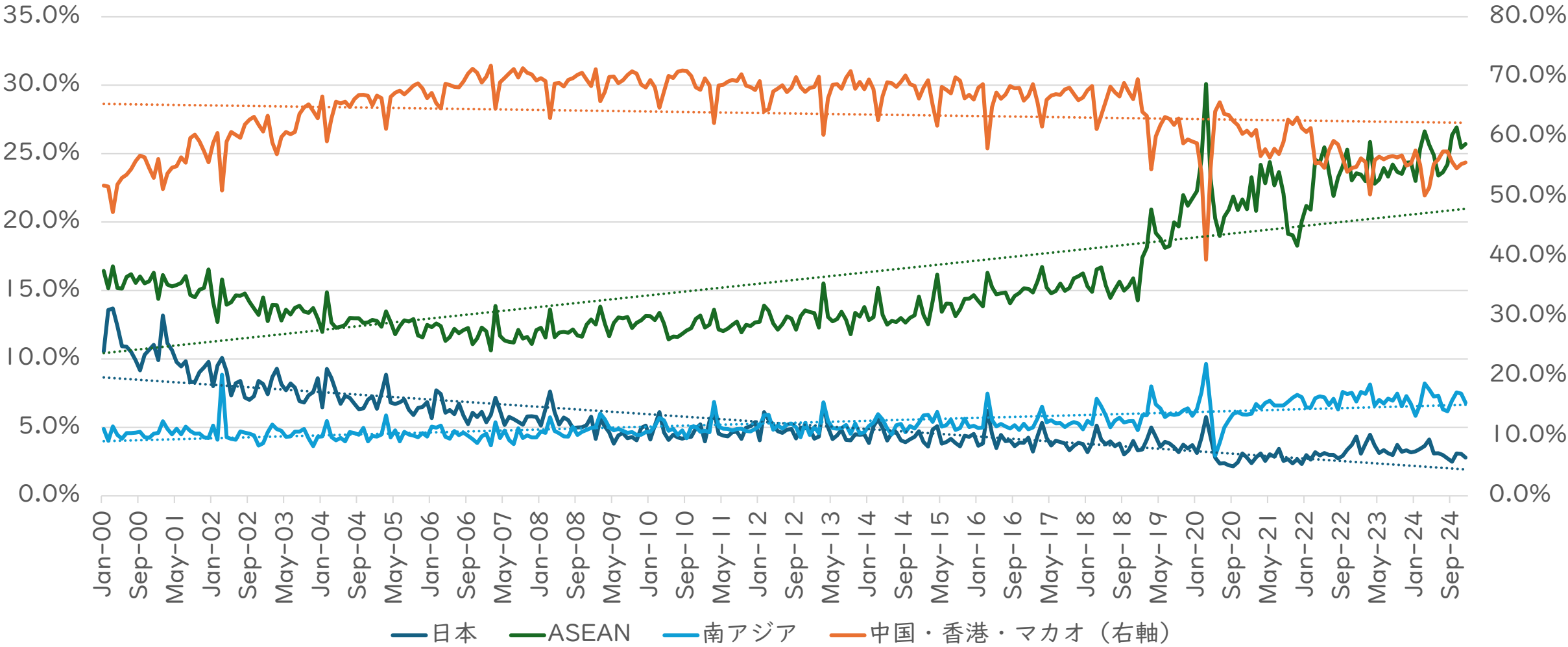


図表10: アジア域内航路の運賃推移 (単位: USD/FEU)

データ出所: Drewry

- 2023年末からの中東情勢
 - 再び船腹需要を拡大
 - 前後して自動車輸送の増加
 - 在庫確保の動きが増した
- トランプ政権発足以降
 - 現時点では米国の政策による顕著なマイナスの影響は明確な形で表れてはいない
 - 関税そのものに加え、政策が予見できない不確実性の高まりが問題
 - 入港税の経緯
 - 中国からの製品輸出の増加
 - 欧州, 南米, アフリカなど向け貨物の増加

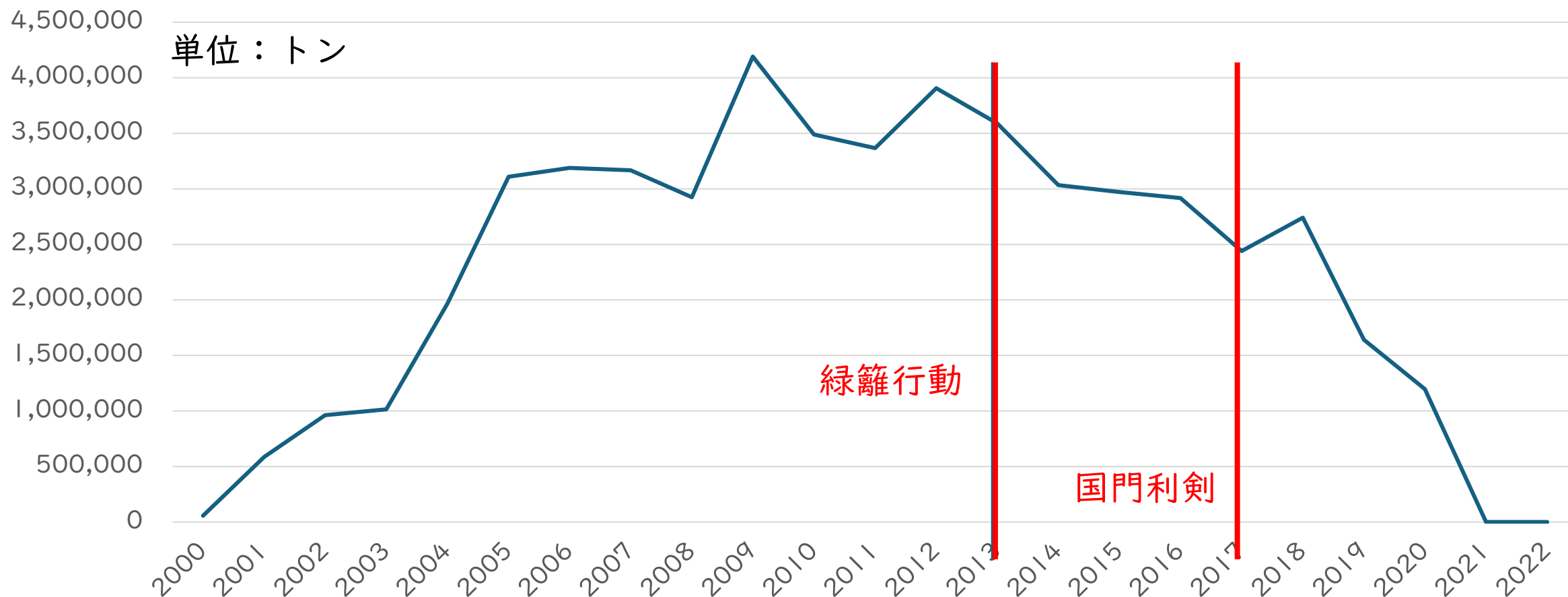
中国発北米航路への輸送シェアは第一次トランプ政権の時代に減少していた



図表11: 北米往航の輸送地域シェア (2015年12月-2024年12月, 単位: TEU)

データ出所: (公財) 日本海事センター

政策によって輸送量が減る例：（環境対策の影響）



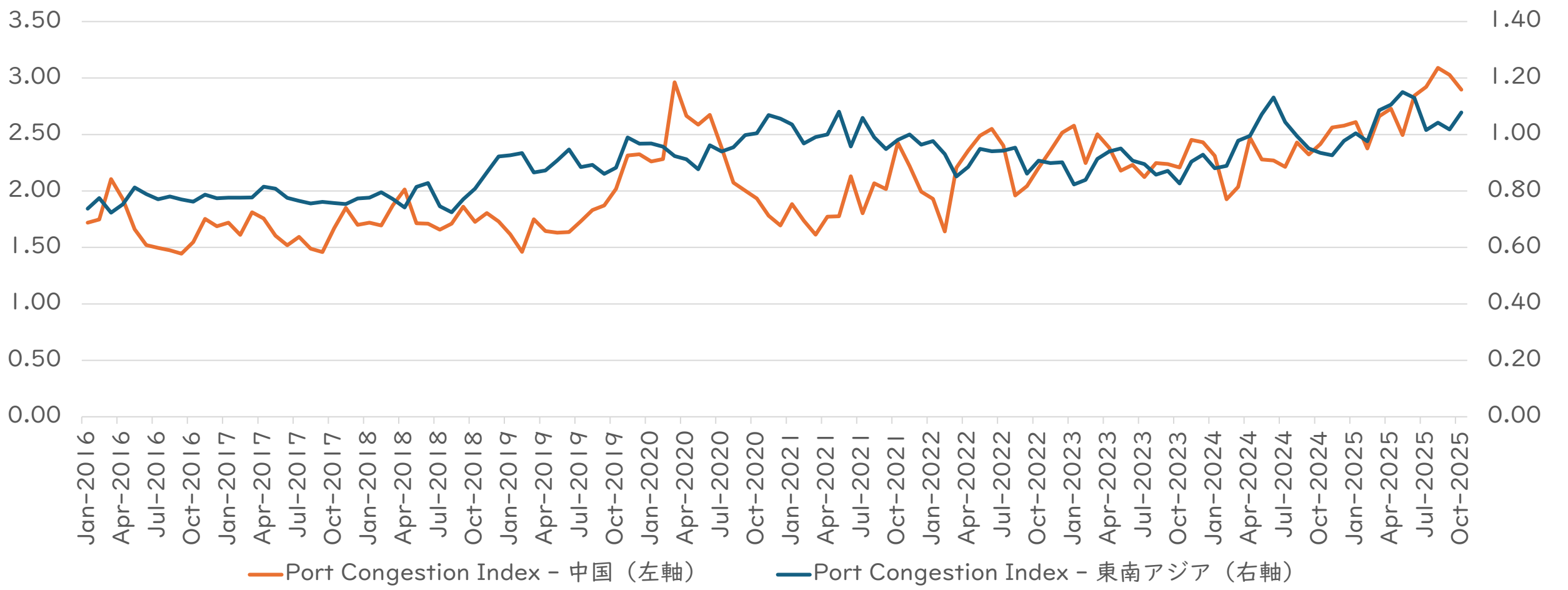
図表12：日本からの中国向け古紙のコンテナ輸出力（単位：トン）

コンテナ船の定時到着率はコロナ前には戻っていない



図表13:世界および主要航路運賃指数の推移

アジアにおける港湾混雑は近年悪化する傾向



図表14:港内にいるコンテナ船の船腹量（2016～2025年，単位：100万TEU）

アジアにおける市場の変化

- 中国一極から多極化へ
 - 中国は人件費の安さを競争力のソースにはできなくなってきた
 - 蓄積した技術やインフラをベースとした基幹部品の生産の割合が大きくなるのではないか
 - Adidas: 調達先国の分散化 (ベトナム27%, インドネシア19%, 中国16%)
 - 世界の工場は東南アジアやインドなどへも移りつつある
 - コストだけではなく, リスク回避という側面
 - 欧州向けに関してはサプライチェーンの長さを回避する短縮化の動きも
- 在庫を厚めにするサプライチェーンへ (Just in Case)
 - 「安全在庫」の増加
 - 小売業で回避したいこと: 品切れによる機会損失
 - 製造業で回避したいこと: 欠品によるラインストップ
- より近くの地域での調達や国内調達に切り替える短縮化も

サプライチェーンの冗長化と短縮化

- サプライチェーンの変化：企業の生産・調達再編が東アジアにおける物流結節点の再配置を促す→コンテナ輸送市場にも変化の要因となる
 - アップル：ベトナムやインドでの生産能力拡大 ベトナムのサプライヤー数は35社に
 - サムスン：ベトナムに累計で約220億ドルを投資し、4つの生産拠点を有しており、2023年のベトナムからの輸出額は約550億ドル
 - ソニー：カメラ生産拠点を中国からタイに移転
- アジアにおけるコンテナ市場の展望
 - 生産拠点の西方移動にそって、荷動きの重心も西に寄っていく
 - 日本の港湾にとっては厳しい局面になる

まとめ

- 現状認識

- コンテナ市場のボラティリティの高まり
- アジア域内輸送は世界の4分の1を占め, 今後も成長が見込まれる
- 中国一極集中から東南アジア・インドなどへの生産拠点分散が進行
 - サプライチェーンの西方シフト

- 日本海側港湾が直面する課題

- 荷動きの重心が西へ移動→日本の地理的優位性の相対的低下
- コンテナ市場の不安定化(運賃変動, 港湾混雑, 定時性低下)
- アジア域内航路における船舶の大型化も

- 日本海側港湾への提言

- BCP, リスク分散港としてのポジショニング
- 東南アジア諸国との接続強化(長期的な荷主の確保も)