



グローバルコンテナ海運の現況と課題

発表者 韓 鍾吉 教授

所属 韓国 聖潔大学校 グローバル物流学部

目次



I グローバルコンテナ海運の最新動向

II 米中葛藤と国際貿易

III 米中葛藤と国際海運

IV 結論と示唆



I グローバルコンテナ海運の最新動向

1. 需要の動向と成長鈍化の背景

- **需要の規定要因：**海上輸送サービスへの需要は、世界経済の成長率、貿易の流れ、サプライチェーンの再編によって左右される。
- **海上貿易取扱量（2024年）：**
 - ・12,720百万トンに達し、前年比で 2.2% 増加した。
 - ・これは直近10年間の平均成長率（1.8%）を上回るが、長期平均（2003年～2023年、2.9%）には及ばない。
 - ・トンマイル（ton-mile）は過去最高を記録し、物量の増加に加え、**輸送距離の拡大**を反映している。
- **成長鈍化の構造的背景：**
 - ・貿易とGDPの連動性の弱化
 - ・グローバル・バリューチェーンの拡張の鈍化
 - ・経済的ショックの反復
 - ・貿易障壁の増加および政策の不安定性
 - ・地政学的分断の進行
- **展望：**
 - ・短期的（2024年～2025年）：成長の鈍化が見込まれ、一部区間では停滞の可能性も否定できない。
 - ・中期的（2026年～2030年）：年平均 2% 前後の緩やかな成長が予測される。
- **重要な視点：**海上貿易は、景気循環的要因のみならず、**構造的な転換**によって再編されつつある。

2. コンテナ海運の成長への影響要因

●短期的要因：

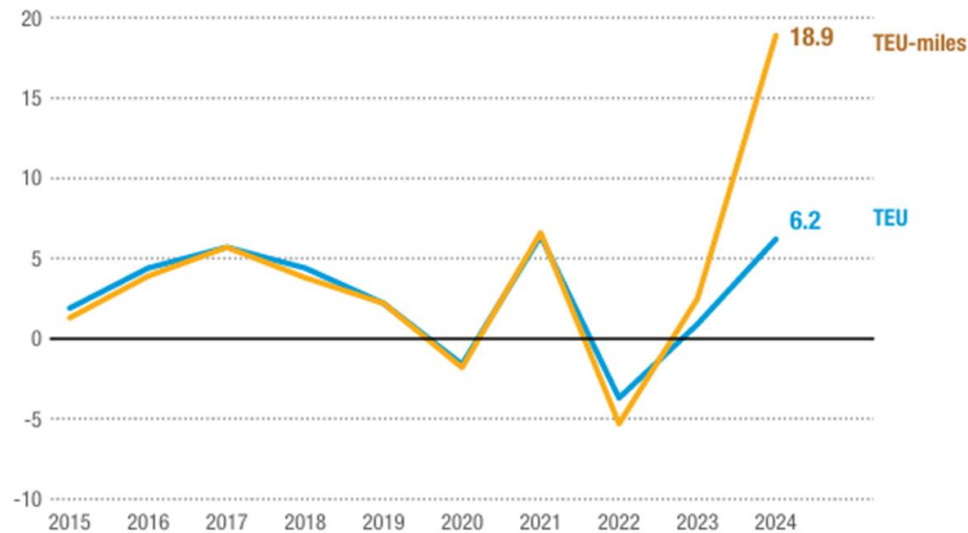
- ・マクロ経済の不確実性
- ・世界的な需要の低迷
- ・主要航路の混乱

●構造的要因：

- ・産業政策の変化、戦略的な補助金および貿易措置
- ・サプライチェーンの多様化
- ・クリーンエネルギー投入材の需要増加
- ・環境・トレーサビリティ基準の強化

3. 東西航路のコンテナ荷動き量の推移とトンマイル

荷動き量（TEU）と輸送距離（TEU-マイル）の増加率の乖離



Source: UNCTAD calculations, based on Clarksons Research, 2025g.

- **トンマイルの急激な増加（2024年）:**

喜望峰を迂回する航路の採用により、航路の長さが 30%増加。これに伴い、トンマイル需要は 11%の上昇を記録した。

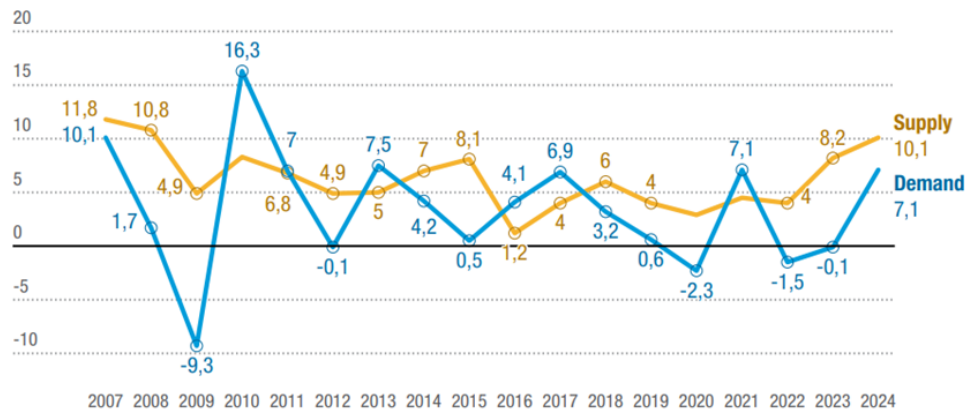
- **海上貿易の構造的変化:**

航路の迂回が常態化する中で、遅延および輸送コストの上昇が一層深刻化している。

- **対応策:**

回廊（コネクティビティ）および輸送インフラへの戦略的投資が求められる。

4. 世界コンテナ需給の変化



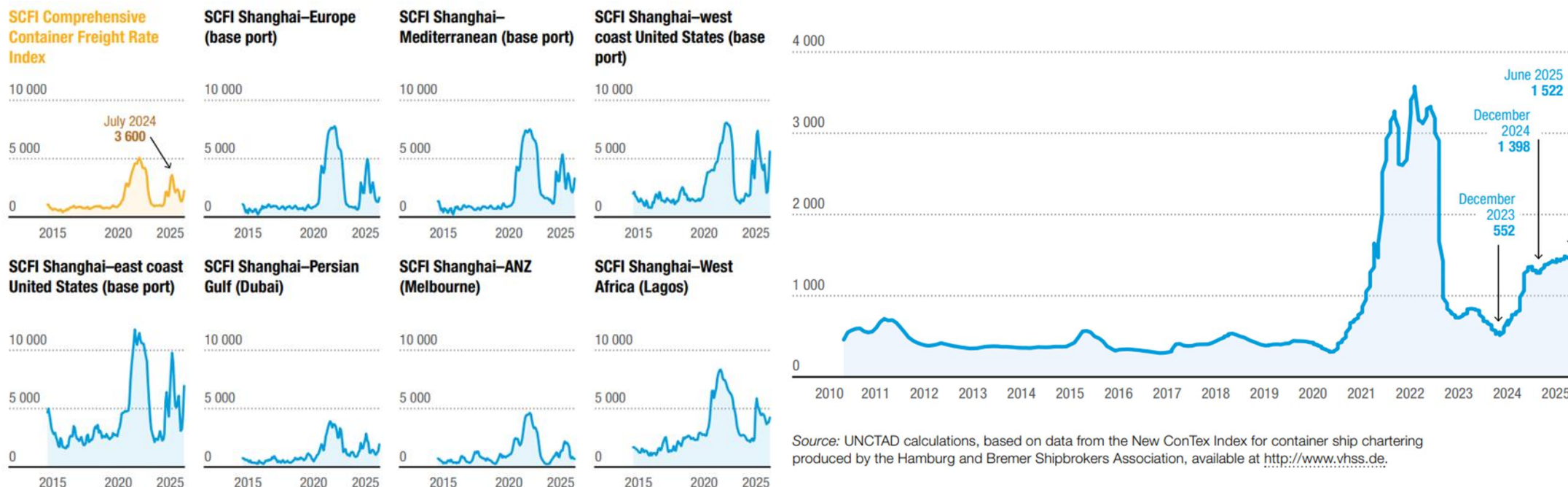
Source: UNCTAD calculations. Demand (TEU) is based on data from chapter I; supply is based on data from Clarksons Research, Container Intelligence Monthly, various issues.

- 需要は2年間の減少の後に反動したが、供給増加率を下回っている。
- 供給は2008年以降、最も高い年間増加率を記録した。

*単位は%、供給データはコンテナ船の総容量をTEUで示す。

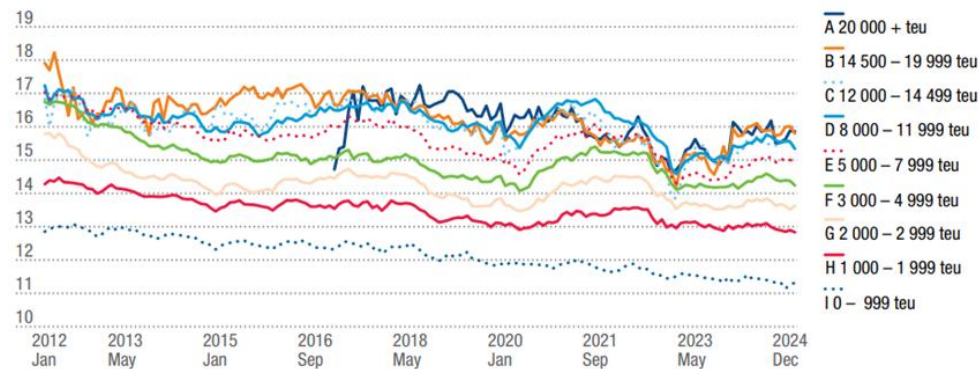
5. 運賃指数の推移

- SCFI Spot Rate (2024年平均): 2,496ポイントに達し、2023年平均と比較して約149%の増加を記録。
- コンテナ船の用船料指数 (New ConTex) の推移: 2023年に比べ、はるかに良好な実数値を示している。
 - ・ 地政学的不確実性により、供給を上回る航海距離の増加、一旦正常化に向かった用船料が再び高騰。



6. 脱炭素の推進と運航速度

コンテナ船の月平均速度



Source: UNCTAD calculations, based on data from Marine Benchmark, 2025.

- 海運の炭素排出量:**
2024年には2023年と比べ約5%増加した。
- 要因:**
持続的な船舶の航路変更と速度増加によるものである。
- 平均運航速度:** 船の大型化に伴い、サービス日程を維持するために速度を上げることで増加傾向にある。
 - 2025年初頭は前年上半期に比べ速度がやや緩和したが、需要回復が中心となり、見通しよりも若干速い速度で運航されている。
- 不確実性:** IMO MEPC採択の延期による不確実性が存在する。



Ⅱ 米中葛藤と国際貿易

1. 米中貿易摩擦の概況

- 米中間の貿易摩擦は、単なる経済的対立を超え、**先端技術の覇権争い**や**グローバルサプライチェーンの再編**を引き起こす地政学的リスクとして定着しつつある。
- これにより、世界の貿易秩序には**構造的な変化**がもたらされている。。



2. 米中貿易規模の推移

- **関税賦課以前（2017年）:**
米国の対中貿易赤字は3,750億ドル以上に達し、摩擦の主な根拠となった。
- **追加関税の影響（2018年以降）:**
米国は中国製品に複数回の追加関税を課し、関税率は平均 11%程度に上昇した。
- **輸入依存度の低下:**
米国の輸入に占める中国のシェアは2019年以降継続的に低下し、代わりにEU、メキシコ、ASEAN諸国のシェアが上昇している。
- **中国の輸出構造の変化:**
対米輸出の減少を補うため、新興国向け、特にアジア・アフリカ・中南米への輸出を拡大する傾向にある。
- **米中貿易額の変化（2022年～2023年）:**
 - ・2022年: 貿易総額は6,903億ドルで過去最高を記録
 - ・2023年: 総額は5,750億ドルに減少（前年比 \$16.7\%\$ 減）
 - ・2023年、中国は米国の最大輸入相手国から2位に後退し、メキシコが首位に浮上

3. 米国の主な対中貿易制裁措置

区分	措置の内容	目的および対象
通商法301条（2018年～）	中国製品に数千億ドル規模の高率関税（最大 25%）を賦課	不公正な貿易慣行の是正、大規模な貿易赤字の解消
先端技術の輸出規制	先端半導体、AI技術などに対する中国向け輸出を厳格に制限	中国の軍事・先端技術の発展阻止（技術覇権競争）
追加関税の賦課（2024年～）	中国製EV、リチウムイオン電池、太陽光パネル、特定の鉄鋼/アルミニウム製品に関税を大幅引き上げ（一部 100%超）	自国製造業の育成、供給網の安定化（IRA・CHIPS法との連携）
企業制裁	Huawei、ZTEなど特定企業を取引制限リスト（Entity List）に掲載し、米国技術の使用を禁止	国家安全保障上の懸念解消、先端技術分野への牽制

4. 中国の主な対抗措置

区分	措置の内容	目的および対象
報復関税	米国産の農産物（大豆、豚肉など）、エネルギー、自動車などに対し高率の追加関税を賦課	米国の農業ベルトを狙い撃ち、トランプ大統領や共和党への圧力
戦略資源の輸出管理	希土類（レアアース）および一部関連技術の輸出許可・管理を強化（2023年以降）	先端産業の製造を直撃
「不信任企業リスト」登録	中国市場で不利益を与える可能性のある米国企業をリストに追加し、調査を実施	米国の措置を真似した措置
国際提訴・協力強化	米国による一方的な関税措置に対してWTOに提訴、周辺国（韓、日など）とのサプライチェーン協力の強化を図る。	米国に対抗できる同盟国探し

5. グローバル貿易への影響

●成長鈍化と不確実性の増大:

・世界貿易量の縮小:

世界貿易の大部分を占める米中対立は、グローバルな生産・貿易の成長を鈍化させる。IMFは、この摩擦を反映し世界経済成長率の見通しを下方修正している。

・投資の萎縮:

政策の不確実性により、企業は長期投資を延期したり、保守的な運営を選択する傾向が強まっている。

●サプライチェーンの再編:

・リショアリング (Re-shoring) & フレンドショアリング (Friend-shoring) の加速:

地政学的リスクを軽減するため、生産拠点を本国や同盟国・近隣国へ移転する動き。

・貿易転換効果 (Trade Diversion Effect) の発生:

中国からの輸入に代わり、メキシコやASEAN諸国など第三国を経由する貿易が増加



III 米中葛藤と国際海運

1. 米国の制裁措置の海運への影響

区分	主要内容	海運への影響
高率関税の賦課（通商法 301条）	中国産EV、バッテリー、太陽光パネル、鉄鋼/アルミニウムなどに対し、最大100%以上の関税を賦課	中国産最終製品の輸送需要減少、アジア発の海上輸送経路変更が加速
先端技術の輸出規制	半導体、AI技術、製造装置の対中輸出規制を強化	中国の先端産業関連の原材料・部品の輸送量減少

2. 中国の制裁措置の海運への影響

区分	主要内容	海運への影響
報復関税の賦課	米国産農産物、エネルギー製品に高率関税を賦課	米国発、中国向けバルク船およびタンカーの荷動き量の変動性が増大
戦略資源の統制	レアアースなど核心鉱物および関連技術の輸出規制を強化	全世界のゼロカーボン船舶および先端資機材の生産に必要なサプライチェーンの不安定化

3. 米国・中国の船舶制裁の主要内容

項目	米国の中国船舶制裁	中国の米国船舶制裁
対象船舶	中国企業が所有・運営する船舶 中国で建造された船舶 中国籍の船舶	米国籍の船舶 米国人が25%以上の持分を保有する企業が所有・運営する船舶 米国で建造された船舶と米国旗を掲げた船舶
措置方式	米国港湾に入港する該当船舶に対し、純トン数（NT）基準で 1トン当たり 50USDの港湾サービス料金を課す（2025年10月14日発効） 料率は段階的に引き上げられ、2028年には 140USDまで上昇予定	中国港湾に入港する場合、「特別入港料」を課す（10月14日から施行） 中国企業・個人による、制裁対象船舶および関連企業との取引・協力の禁止
背景・目的	中国海運産業の補助金・不公正慣行による市場歪曲の是正、中国造船業の牽制と米国造船業の再建支援（MA SGA）	米国の301条制裁に対する対抗措置、米国の措置が国際法に違反する行為と規定
意味合い	直接的な圧力、保護貿易的性格、物流費の上昇・サプライチェーンの不安定化 報復的性格（海運・造船業を巡る対立の本格化） 経済的圧力（米国船舶の中国港湾利用コスト上昇、太平洋航路運賃の上昇）、 政治的メッセージ（同盟国企業への牽制）	

4. 米中対立による世界海運の構造的変化

運送費用およびリスクの増加:

- ・**運送経路の非効率性:** 第3国を経由する迂回輸送の増加により、総運送距離 (Ton-Mile) および運賃が構造的に上昇する可能性。
- ・**運航費用増加:** 相互の港湾サービス料金賦課などにより運航関連直接費用が増加し、消費者への転嫁が懸念される。
- ・**罰則および規制リスク:**
制裁リストに含まれる船舶・船社に対し、金融、保険、港湾サービスなどの提供リスクが大きくなり、船社の規制遵守の負担が増加する。

グローバルサプライチェーンの地理的再編:

- ・**供給網の断片化の加速:**
企業は地理的なリスクを分散するため、生産拠点を東南アジアやメキシコなどヘニアショアリング・フレンドショアリングを継続。
- ・**域内貿易の拡大:**
長距離貿易の不確実性増加から、アジア域内、米州域内、欧州域内を中心とした海上物流の拡大傾向が深まる見込み。これは、主要東西航路の貨物量増加に悪影響を与え得る。

技術標準化および脱炭素転換の複雑性:

- ・**技術ブロック化の影響:**
米中が主導するデジタル港湾、スマート船舶などの技術標準に乖離が生じ、グローバル海運システムの**相互運用性**を阻害する可能性がある。
- ・**クリーンエネルギー資源の確保:**
国際協力と資源確保が困難になり、重要原材料のサプライチェーンが不安定化することで、海運の脱炭素転換および船舶発注・建造にも悪影響を及ぼす可能性がある。

5. 2025年上半期 供給/需要の変動

- 第1四半期:** 景気回復の勢いは大きくなかったが、関税値上がり避けるための荷主による事前積載により、荷動き量が前年比 10%増
- 第2四半期初頭:** 米国が中国産輸入品への関税を145%に引き上げ、貨物量が急減。
 - ・船社はBlank Sailingの拡大と船舶速度の引き下げを通じて輸送供給を前年比10%削減
 - ・この結果、新規予約は60%減、中国港湾処理量は6.1%減、LA港の輸入貨物量は35%減。
- 5月中旬以降:** 米中間の協議で90日間の関税中断（税率30%引下げ）が示唆され、予約が2倍以上に急増したが、その後は鈍化
- 米国向け船腹量の変動:** 2025年には中国が最大の船腹量配置を維持しているが、貿易政策の変化により、海運ネットワーク、港湾寄港構成、および船隊配置計画が変更される可能性。
過去（2018年）には、カナダ、メキシコ、ベトナムなどへの迂回が発生。



IV. 結論と示唆

IV. 結論と示唆

産業政策の変化と貿易セグメント化:

- ・ グローバルバリューチェーンと海上貿易パターンを再編し、新しい貿易回廊の出現により**小規模経済の周辺化リスク**が増大する。

ポリシーの優先順位:

- ・ 地域統合の強化。
- ・ 港湾と背後地の接続性を向上させる。
- ・ 物流能力の拡充を図り、調達多様化と特定地域依存度の軽減を目指す。

コンテナ流動の地理的变化:

- ・ コンテナ貨物の地理的移動は、**港湾競争力と調整力強化**を要求する。
- ・ 多元的調達を効率的に処理できる物流能力を持つ国・港は、サプライチェーン再編の中で貿易・投資誘致に有利となる。