

# 海上輸送混乱による経済影響

## ～船舶需給タイト化局面ではリスク拡大～

### <要旨>

2023年末以来の中東情勢の混乱により海運各社がスエズ運河を迂回した航行を行うなど、海上輸送は地政学的リスク等の影響を強く受ける。

海上輸送に混乱が生じると、輸送遅延・輸送費用増加・輸送能力低下といった事象が発生し、インフレ昂進・景気悪化のスタグフレーション的な経済影響が生じる。現時点でもスエズ運河迂回等の海上輸送混乱は発生しているが、近年のコンテナ船供給増を受けた船舶需給の緩和により、経済影響が抑制されている。

地域別ではアジア圏からの輸入が多く、総供給に占める海上輸送コストの割合が高い欧州で経済影響がより大きくなりやすい。また、産業別では同様に海上輸送コストの割合が高い石油精製品や金属といったサプライチェーンの川上業種や、輸入原料・部品への依存度が高い自動車で影響が生じやすい。

先行きは船舶供給ペースが鈍化し、船舶需給のタイト化が想定される。こうした局面で、中東情勢や台湾有事等の地政学リスクが顕在化し海上輸送の混乱が発生した場合、これらの地域や産業を中心に影響が拡大しよう。

### 1. 海上輸送上のチョークポイント

2023年10月以降のイスラエルによるガザ侵攻をきっかけに、ハマス支援という名目でイエメンの武装組織フシ派が紅海を通過する船舶を攻撃し始めた。2023年末から海運会社は同海域を避けた迂回ルートによる航行を余儀なくされたことで、コンテナ船の輸送運賃が上昇し、海上輸送の混乱による経済影響への懸念が広がった。

IMFと英オックスフォード大学が共同開発し公表するPortWatchでは、海上輸送上のチョークポイント(海上輸送路上の要衝)における船舶航行状況を公表している。このなかで、グローバル海上輸送上で特に重要と考える海域を以下の通りピックアップした(図表1、次頁図表2)。

図表1 グローバル海上輸送上の重要なチョークポイント



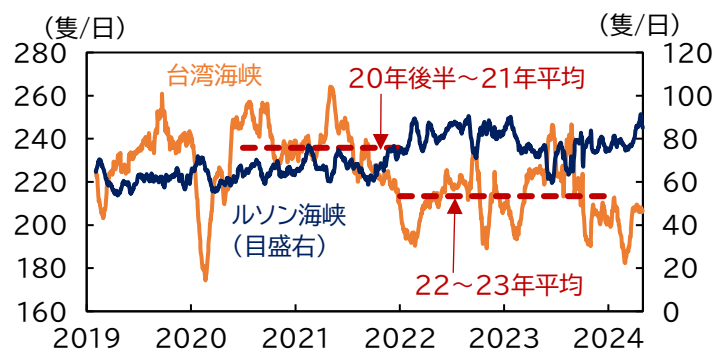
図表 2 主要なチョークポイントの動向

	1日あたり平均通航数		増減数 (②-①)	増減率 (②/①)	通航船種比率 (2019-23年)
	①2019年	②2024年 (~4月)			
スエズ運河	53.0	38.4	▲ 14.6	▲ 27.6%	タンカー31%、コンテナ船29%
バブエルマンデブ海峡	53.6	31.2	▲ 22.4	▲ 41.8%	タンカー33%、コンテナ船28%
喜望峰	47.4	78.8	+31.4	+66.1%	バルカー船59%、タンカー23%
台湾海峡	233.5	201.7	▲ 31.7	▲ 13.6%	コンテナ船36%、バルカー船27%
ルソン海峡	61.5	80.0	+18.5	+30.1%	バルカー船46%、タンカー35%
マラッカ海峡	173.0	184.3	+11.3	+6.5%	タンカー40%、コンテナ船25%
パナマ運河	35.3	24.7	▲ 10.6	▲ 30.1%	タンカー40%、コンテナ船28%
ホルムズ海峡	89.0	88.5	▲ 0.5	▲ 0.6%	タンカー62%、バルカー船17%

(資料)IMF PortWatch

図表 2 では各海域のコロナ前 2019 年と 2024 年(4 月まで)の通航数を比較した。前述の紅海ルート迂回に関しては、同海域に通ずるスエズ運河とバブエルマンデブ海峡の通航数が減少する一方、迂回ルートとなる喜望峰回りの通航数増加が確認される。その他のチョークポイントの動向を確認すると、パナマ運河と台湾海峡では 2024 年の通航数がコロナ前対比で大きく減少している。パナマ運河の通航数減少は、エルニーニョ現象による干ばつが原因で運河の水位が低下したことを受けた通航規制の影響である。台湾海峡の通航数減少は 2021-22 年にかけて台湾有事に対する懸念<sup>1</sup>が高まった時期から生じており、台湾を挟んだ南側のルソン海峡では通航数が増加したことから、台湾海峡からルソン海峡に航行ルートが一部シフトしたと考えられる(図表 3)。このように、海上輸送は地政学的リスクや気候リスクの影響を強く受ける。

図表 3 台湾海峡・ルソン海峡の通航数



(資料)IMF PortWatch

<sup>1</sup> 2021年3月に米国議会でデービッドソン・インド太平洋軍司令官が6年以内に中国が台湾に軍事侵攻する可能性を指摘し、現実的な問題としての台湾有事への認識が高まった。その後、2022年8月にはペロシ米下院議長訪台と中国による大規模軍事演習実施により懸念が拡大した。

## 2. 経済影響の波及経路と現状評価

### (1) 影響の波及経路

チョークポイントが寸断し海上輸送に混乱が生じるとき、基本的には3つの波及経路を通じて経済には負の影響が生じる。

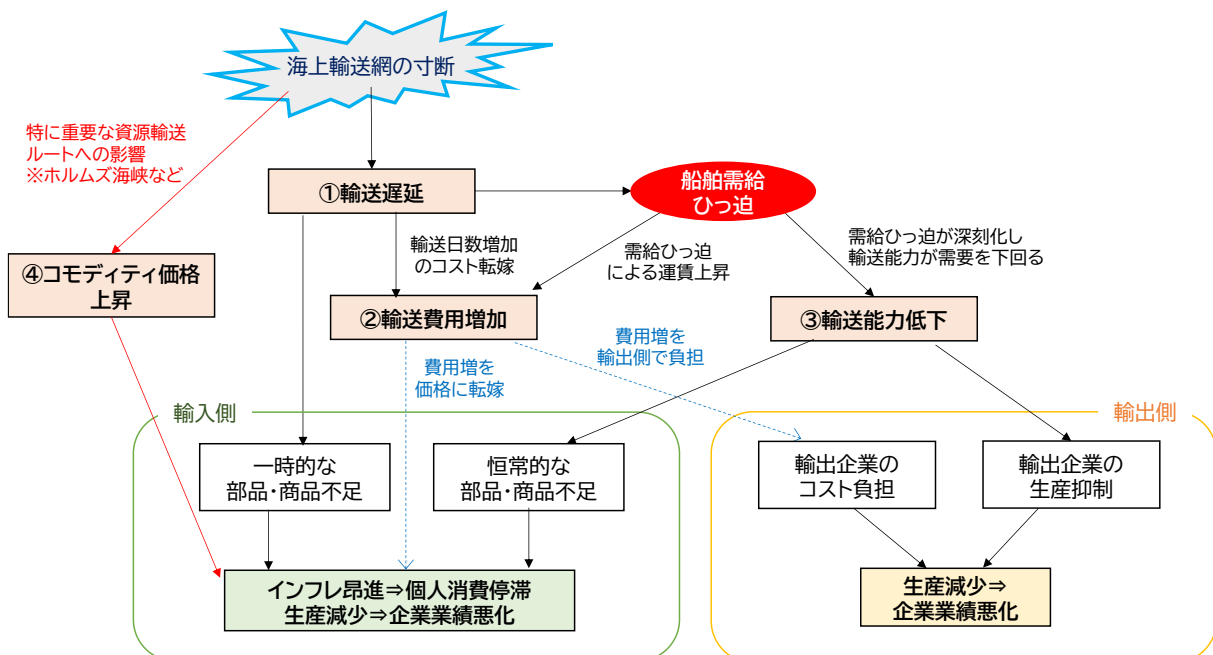
- ① **輸送遅延**：航行ルートがより輸送日数を要するルートに切り替わるタイミングで、一時的に部品・商品の到着遅れが発生。部品供給の遅延により生産活動が停滞するとともに、商品需給がひっ迫することでインフレ上昇圧力が生じる。
- ② **輸送費用増加**：輸送日数の増加に伴うオペレーションコスト上昇分が輸送運賃に転嫁されるほか、船舶需給のひっ迫も運賃の上昇につながる。輸送費用増加が販売価格に転嫁された場合には輸入側のインフレ上昇、価格転嫁が十分に進まない場合には輸入側、輸出側あるいは中間事業者の利益圧迫につながる。
- ③ **輸送能力低下**：船舶輸送能力が長期にわたり輸送需要を下回ると、世界的な供給ショックが発生する。輸出側では生産抑制の動きが広がり企業業績が悪化し、輸入側ではインフレが昂進し実質所得が低下することで個人消費が停滞する。

また、資源輸送上のチョークポイントで寸断が発生した場合には、さらに以下の波及経路も加わる。

- ④ **コモディティ価格上昇**：中東の湾岸産油国に通ずるホルムズ海峡などの海域で混乱が発生する場合には、コモディティ価格が上昇し世界的なインフレ昂進につながる。

海上輸送の混乱が発生すると、まず輸送遅延(①)による一時的な部品・商品不足と軽微な輸送費用増加(②)が生じる。さらに影響が長期化・深刻化することで、船舶需給がひっ迫し更なる輸送費用増加(②)と輸送能力低下(③)が生じる。こうした状況では、輸入側は供給ショックによるインフレ昂進と景気悪化が同時に進行するスタグフレーション的な環境となる(図表4)。

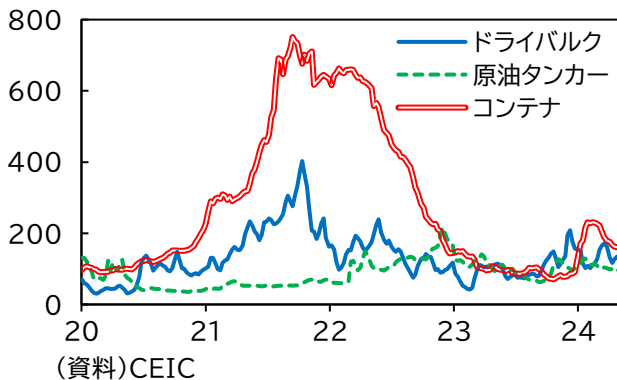
図表4 海上輸送混乱による経済的影響



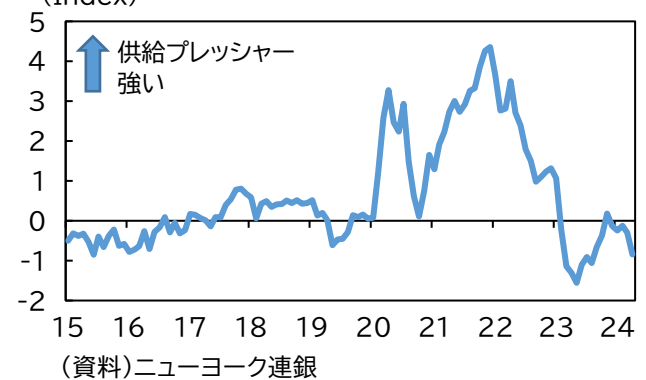
## (2) 現状評価

各船種の輸送運賃や世界的なサプライチェーンのひっ迫度を示すグローバル・サプライチェーン・プレッシャー指数(GSCPI)は、経済的影響を確認する材料となる。輸送運賃の動向をみると、2023年末以降コンテナ船の運賃上昇が確認されるものの、2021-22年と比べると上昇幅は限定されており、2024年2月以降はピークアウトしている(図表5)。GSCPIは、2023年以降直近まで低位で安定的に推移している(図表6)。紅海ルートの迂回やパナマ運河の航行制限は続いているものの、現時点では供給ショックの兆候はみられず、確認される輸送費用の上昇は小幅であり、経済影響は総じて限定的と評価できる。

図表5 船種別運賃指数(バルチック海運取引所)  
(2023=100)



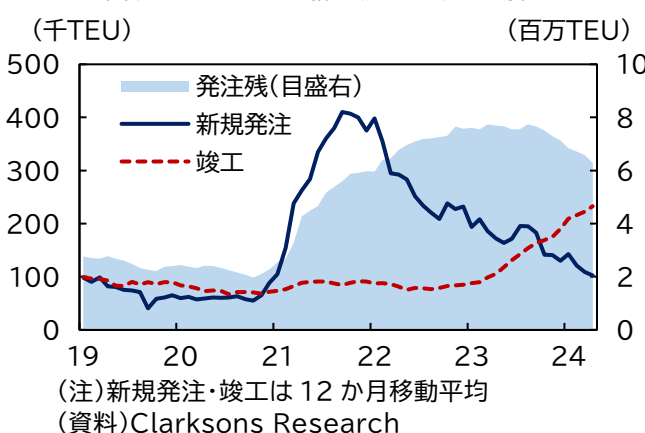
図表6 グローバル・サプライチェーン・プレッシャー指数  
(Index)



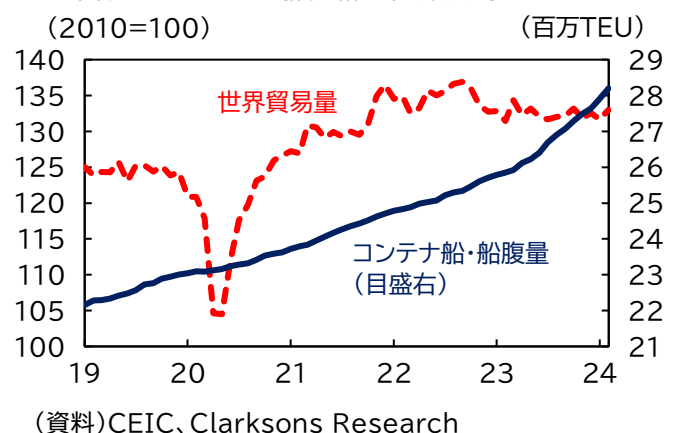
影響が拡大していない理由として、船舶需給に緩みが生じていることを指摘できる。コロナショック後の輸送需要の急回復への対応として、コンテナ船の発注は2021年に急増し、建造にかかる2-3年のタイムラグを伴って2023年以降に竣工が急増した(図表7)。コンテナ船の船腹量増加ペースが加速した一方、景気鈍化に伴い世界貿易量は2022年以降伸び悩んでおり、結果として船舶需給は緩和した状況にある(図表8)。

発注残が依然溜まっている状況から当面は船舶需給の緩和環境が続くとみるが、2025年以降はコンテナ船の竣工ペースが徐々に鈍化することが見込まれ、船舶需給のタイト化が想定される。こうした局面で輸送混乱につながるイベントが発生すると、グローバル経済にスタグフレーション的な影響を与えよう。

図表7 コンテナ船の発注・竣工動向



図表8 コンテナ船供給と世界貿易量



### 3. 経済影響の地域差・産業差

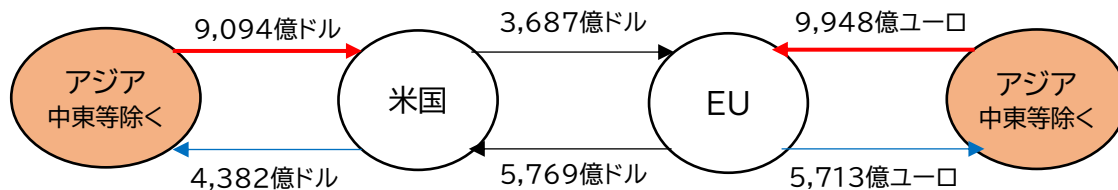
#### (1) 地域差

海上輸送混乱による影響は、アジアが輸出側、欧州や米国が輸入側となるサプライチェーンで強く表れる。

米国・EU の対アジアの貿易関係を見ると、ともにアジアからの輸入（欧米向け輸出）がアジア向けの輸出（欧米からの輸入）を大きく上回るアンバランスな構造にある（図表 9）。基本的に、船舶・コンテナは往復する必要があるため、欧米発アジア向けの航路（復路）では、アジア発欧米向けの航路（往路）と同水準の輸送能力があるものの、輸送量は少ない。そのため、比較的需給に余裕のある欧米発アジア向けの輸送ルート（復路）の運賃は通常時から低位となりやすい。2023 年末以降のコンテナ運賃の動きも、アジア⇒欧米ルート（往路）では顕著に上昇している一方、欧米⇒アジアルート（復路）では上昇は限定的である（図表 10）。

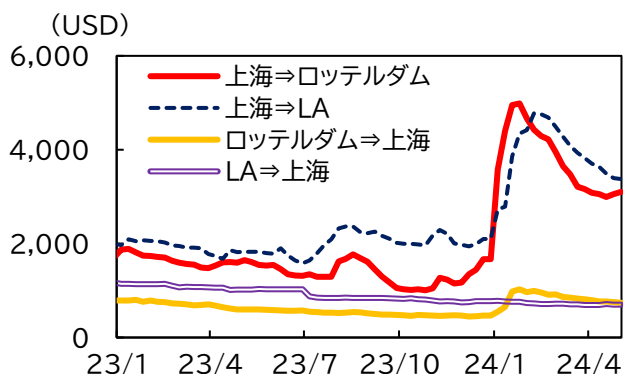
さらに、産業連関表を用いて、欧米主要国の財・サービスの総供給金額に占める海上輸送コストの割合を算出すると、米国より欧州各国で大きいことが確認される（図表 11）。つまり、欧州向け・米国向けで同程度の海上輸送コスト上昇が生じた場合には、経済的影響は欧州のほうが大きくなる。

図表 9 米国・EU・アジア圏の貿易関係(2023年)



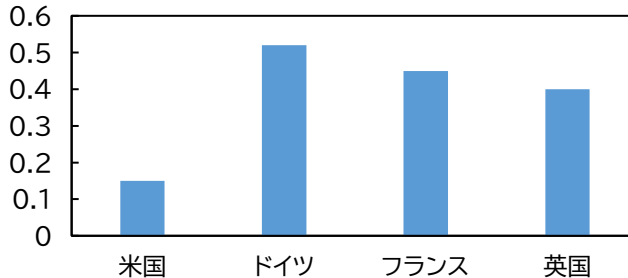
(資料)米国勢調査局、Eurostat

図表 10 航路別コンテナ輸送運賃



(資料)Drewry World Container Index

図表 11 海上輸送コストが総供給に占める割合 (%)

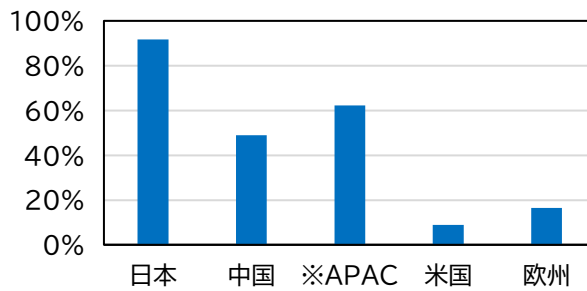


(注)各国の2018年の産業連関から、水上輸送の投入が各国のアウトプットに占める割合を示したもの。分類上、全ての水上輸送を含むものとなるが、本稿では影響は小さいものとして海上輸送と同義とする。

(資料)OECD.Stat

また、ホルムズ海峡など原油輸送の要衝で寸断が発生した場合の原油供給の急減や価格上昇による影響については、中東産油国への原油輸入依存度が高い日本を始めとするアジア諸国の方が、欧米よりも影響を受けやすい（次頁図表 12）。

図表 12 中東からの原油輸入依存度



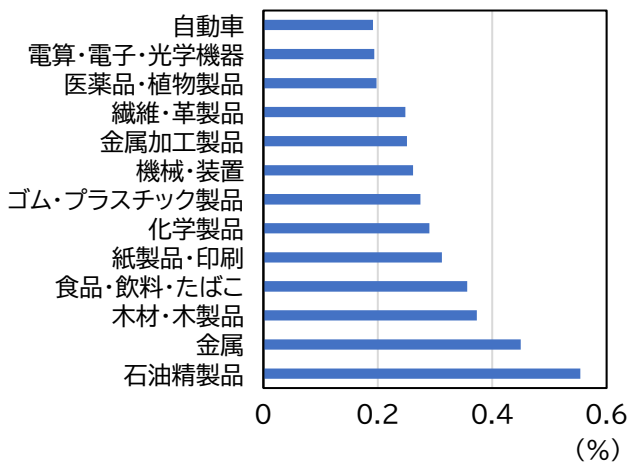
(注)全輸入量に対する中東からの輸入の割合。APAC は日本、中国、オーストラリア、インドを除く  
 (資料) The 2022 bp Statistical Review of World Energy

(2) 産業差

ここでは、OECD38カ国の合算で産業連関表を作成し、製造業の業種別に海上輸送コストがその業種の供給金額に占める割合を算出することで、海上輸送コストの上昇による各産業に与える影響を確認する(図表 13)。同比率は原材料・素材関連でより大きく、自動車や電算・電子・光学機器等の加工度の高い業種では小さい傾向が見られた。海上輸送コスト上昇の影響は、サプライチェーンにおける川上業種では大きく、川下に向かうに連れて小さくなることを示している。

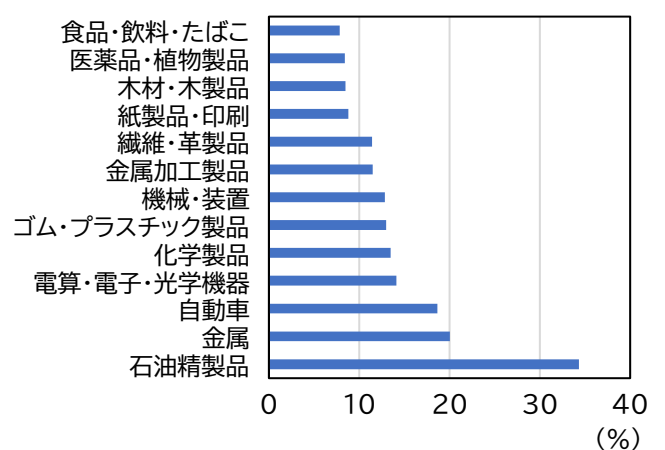
また、同じ産業連関表を用いて、製造業種別の輸入原料・中間財の投入割合を算出すると、海上輸送コスト投入比率と同様に最上位には石油精製品と金属が並んだが、自動車が第3位に入る(図表 14)。これらの業種は、輸入原料・部品への依存度が高いことを示しており、輸送遅延や輸送能力低下による供給ショックが発生する場合、より悪影響が生じやすいと言えよう。

図表 13 製造業種別の海上輸送コスト割合



(注)OECD 加盟 38 か国の合計値にて、各産業のアウトプットに対する水上輸送の直接投入と 1 次的な間接投入の割合を合計したもの。データは 2018 年。  
 (資料)OECD.Stat

図表 14 製造業種別の輸入原料・中間財割合



(注)OECD 加盟 38 か国の合計値にて、各産業のアウトプットに対する農業・水産業・鉱業・製造業の輸入分の投入の割合を算出したもの。データは 2018 年。  
 (資料)OECD.Stat

海上輸送に混乱が発生すると、輸送遅延・輸送費用増加・輸送能力低下といった経路を通じ、スタグフレーション的な経済影響が生じる。現在の海上輸送混乱の主因である中東情勢は、今後不安定な状況が続き、紛争が拡大した際にはホルムズ海峡の通航に影響が及ぶ事態も想定される。また、台湾有事が発生した際の台湾海峡・ルソン海峡での航行支障も中長期的なテールリスクとして残存する。先行きは船舶需給のタイト化が見込まれ、こうした局面で地政学リスクが顕在化し海上輸送の混乱が発生した場合、地域的には欧州、産業としては石油精製品や自動車を中心に影響が拡大しよう。

(調査部 シニアエコノミスト 村上 太志)

---

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。