

第2次トランプ政権の海運マーケットへの影響

2026.2.3

日本郵船株式会社 調査グループ 林光一郎



日本郵船



2025年1～10月コンテナ積高 増減率（前年同期比）

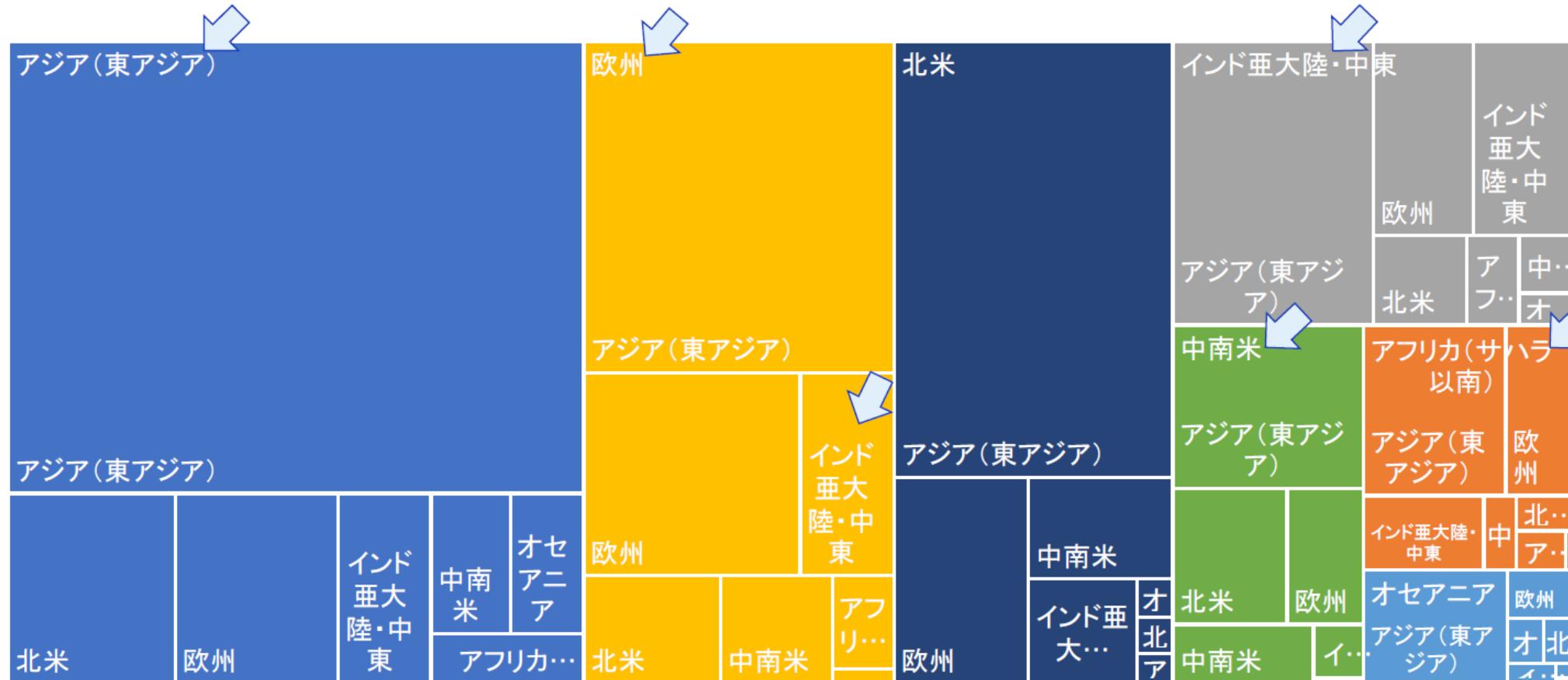
積地 揚地	アジア (東アジア)	北米	欧州	インド亜大陸・中東	中南米	アフリカ (サハラ以南)	オセアニア	合計
アジア（東アジア）	5.1%	▲3.7%	8.6%	14.6%	14.8%	25.5%	5.1%	5.7%
北米	▲4.9%	▲3.7%	6.5%	0.0%	2.6%	26.1%	▲6.0%	▲0.1%
欧州	▲7.7%	0.6%	3.1%	3.2%	6.5%	2.5%	▲5.9%	0.1%
インド亜大陸・中東	7.0%	6.1%	7.5%	7.3%	14.3%	16.2%	▲2.0%	8.1%
中南米	▲0.1%	3.7%	8.3%	6.8%	0.5%	9.7%	0.2%	3.7%
アフリカ（サハラ以南）	▲1.9%	17.5%	6.6%	▲0.7%	12.0%	8.3%	▲7.3%	2.4%
オセアニア	5.3%	3.9%	▲7.0%	▲2.8%	▲4.7%	▲1.6%	0.9%	2.9%
合計	2.8%	▲1.7%	6.9%	8.9%	8.6%	16.4%	2.1%	4.4%

出所:CTS

注：欧州には北アフリカ諸国を含む、北米は米国、カナダ、メキシコの3か国。

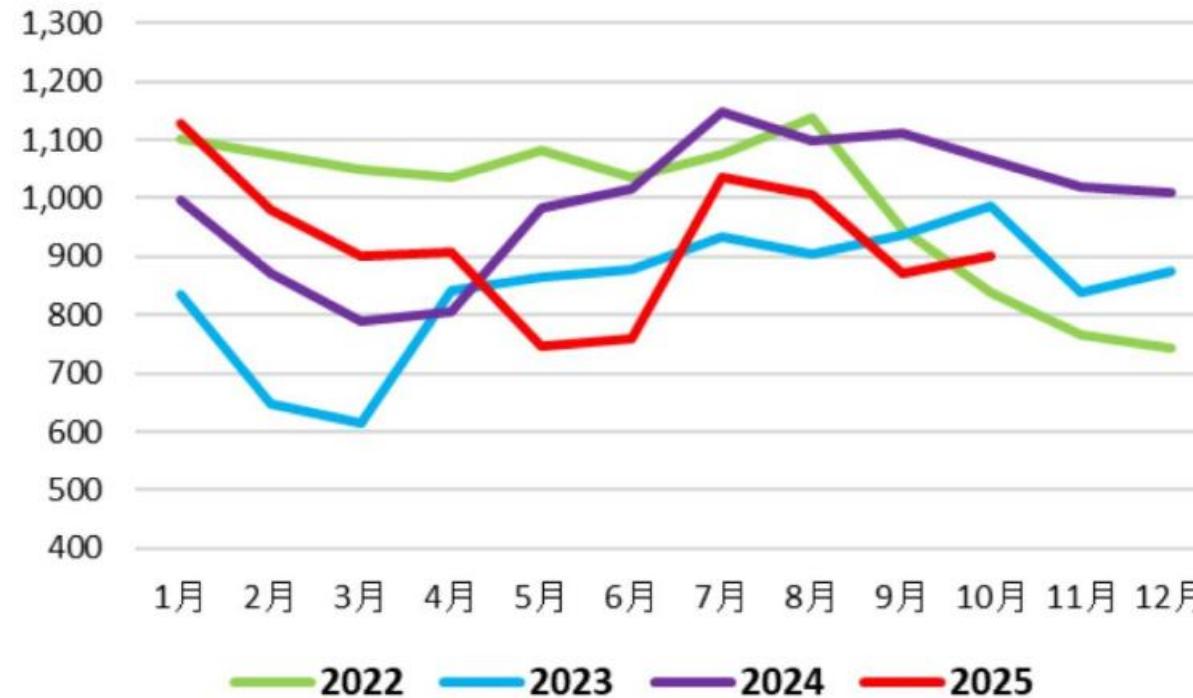
- トランプ関税が世界を揺らす中、2025年の世界のコンテナ荷動きは前年比4.4%増(1～10月)と堅調。
- この伸び率は、過去10年間の平均成長率3.0%、トランプ氏が当選する前の2025年の成長予測(例えばClarkson社の2024年10月時点での予測は2.9%)のいずれも上回る。

荷動き：荷動き堅調の理由①そもそも米国輸入のシェアはそこまで高くない



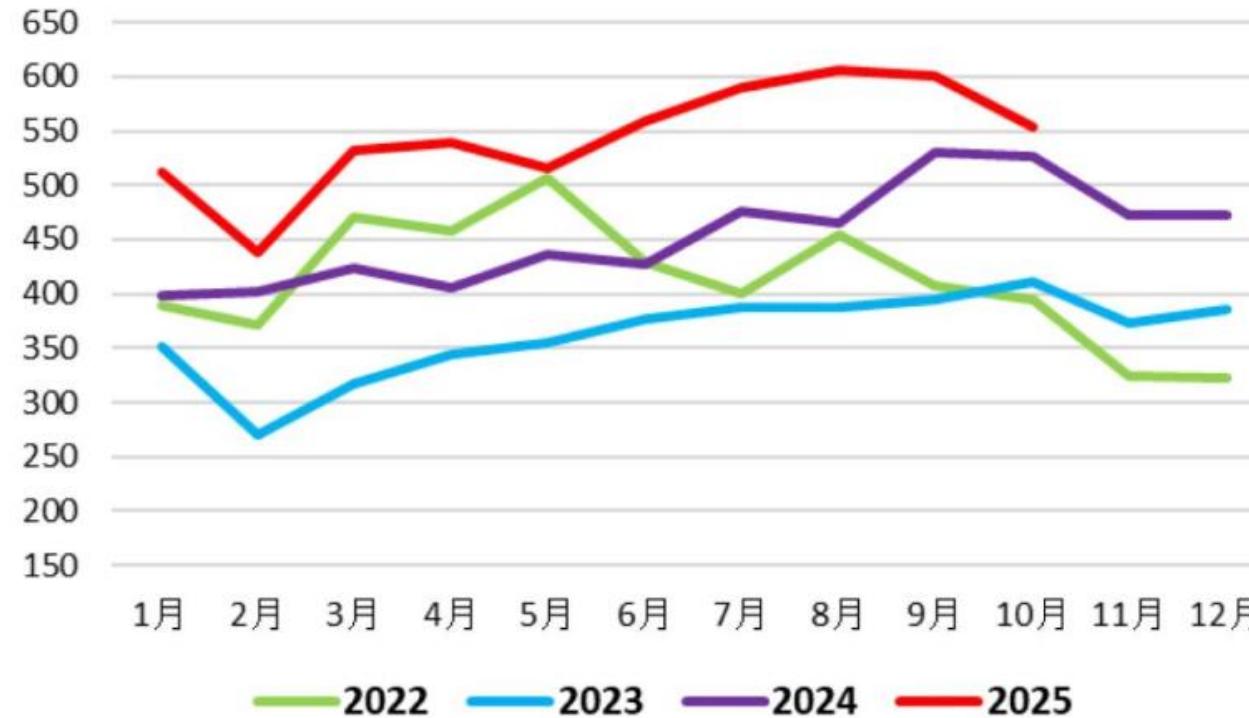
2025年1～10月コンテナ積高揚地別TEU合計(出所:CTS)

- 世界のコンテナ輸送のうち、北米(カナダ・メキシコ含む)揚げのシェアは18%に留まり、米国GDP世界シェア26%より小さい。その理由は米国経済のサービス化が進んでいるため。
- 東アジア除くグローバルサウス揚げのシェアは北米揚げや欧洲揚げを大きく上回る。2025年はこのグローバルサウス揚げ貨物が大きく伸びた(特に中国出し)。



中国積み米国揚げコンテナ荷動き月次推移(出所: JOC/PIERS、単位: 千TEU)

- 2025年の中国出し米国向け荷動きは、年初は前年よりもかなり多かったが(関税適用開始前の駆け込み需要だったという見方が強い)、5月以降は前年を下回った。
- 一方で5月以降も前々年の2023年(青)とほぼ同程度の水準を維持。特に4月9日から5月13日までの間は145%(相互関税+フェンタニル関税)と極端に高い税率にも関わらず前年の7割以上を維持していた。
- 当時の報道などでは「米国向けの輸出が完全に止まった」という中国の輸出事業者の声がセンセーショナルに報道されていたが、実際には肅々と出荷されていた貨物が7割以上存在した。



ASEAN積み米国揚げコンテナ荷動き月次推移(出所: JOC/PIERS、単位: 千TEU)

- 2025年のASEAN積み米国揚げの荷動きは、無税だった関税が2025年4月5日から10%になり、8月7日からはおおむね20%前後に引き上げられたにも関わらず、前年に比べて高い荷動きが続いている。
- これは、米国が中国から輸入してた貨物のうち、調達先を切り替えたもののかなりの部分が、米国国内ではなくASEANからの輸入に切り替わったことを示す。
- トランプ政権発足前から中国のサプライヤーは米国の規制が厳しくなることを見越して製造拠点のASEAN地域への進出を進めており、このような準備が今回の調達先の切り替えに大きな影響を与えた。

米国造船業の歴史

- 第二次世界大戦中に世界の半分以上のシェアを占めた米国の造船業は、終戦と共に急激に縮小。
- 造船業の保護・支援策が内航船を米国建造船に限る(Jones Act)に偏り、補助金などの方向性が定まらずストップ＆ゴーが続いたため、不況になり補助金が縮小されるごとにその状況に製造能力を合わせる縮小均衡に陥った。
- 現時点では商船はもとより軍艦でも予算超過と建造遅延が常態化。

海事産業振興策の推移

- 主に軍艦建造の観点からの問題意識は長く持たれていたことに加え、数年前から中国の造船シェア拡大を地政学的な観点から問題視する論者が増えてきた。
- 2024年のバイデン政権下でUSTRに中国の海運・造船・物流の不公正慣行の申し立てがなされてそれまでの様々な問題意識と融合、トランプ政権下でこの問題に关心を持つ有力政治家(ルビオ国務長官、ウォルツ元大統領補佐官)が入閣したことにより一気に対応が進んだ。
- ウォルツ氏がトップを務める国家安全保障会議(NSC)を司令塔とし、大統領令で米国の海事産業振興策の全体像を定め、その資金をUSTR 301条措置で賄い、SHIPS for America Actで法律的な裏付けを行う、という建付けが全体像となっていた。

政策名	概要
大統領令 4月9日発令	<ul style="list-style-type: none"> “Maritime Action Plan”を策定し米国海事産業の復興を図る。 USTRに対し、中国造船業の反競争的行為についての対策案提示を指示する。 同盟国と共に中国の国際サプライチェーン・物流セクターでの非市場的慣行を阻止する。 “Maritime Security Trust Fund”を設置し、造船業への投資を誘致。“Maritime Prosperity Zone”を設置し、造船業への投資に優遇措置を付与する。
USTR301条措置 4月17日発表 6月6日修正 10月10日修正 10月14日発効 11月10日一年間停止	<ul style="list-style-type: none"> 中国船社・船主の本船の米国港入港に対し、2025年10月14日から\$50/NT、以降、2028年4月17日にかけて最高\$140/NTまで段階的に増額される額を徴収する。 中国建造船の米国港入港に対し、本船のNTもしくは揚げコンテナ本数に応じて算出される入港料の、金額の高いどちらかを徴収。NTベース：2025年10月14日から\$18/NT、以降、2028年4月17日にかけて最高\$33/NTに段階的に増額。揚げコンテナ本数ベース：2025年10月14日より\$120/本、以降、2028年4月17日にかけて最高\$250/本に段階的に増額する。 海外建造自動車運搬船の米国港入港に対し、2025年10月14日以降、\$46/NTを徴収する。 米国産LNGの海上輸出において、2028年4月17日～2029年4月16日：1%が米国籍・米国運航船で輸送されることを義務付ける。2029年4月17日以降：米国建造が要件に加わる他、2029年4月17日時点の1%が段階的に引き上げられ、2047年4月17日以降の15%を上限に米国籍・米国運航・米国建造船で輸送されることを義務付ける。
SHIPS for America Act 昨年12月提出（廃案） 4月30日再提出	<ul style="list-style-type: none"> 軍事転用可能な米国籍商船を250隻確保する。 施行後15年以内に、中国から輸入される貨物（主にコンテナ船）の10%が米国籍船で輸送されることを義務付ける。2035年までに米国から輸出される原油の10%、2043年までにLNGの15%が米国建造船で輸送されることを義務付ける。 港費を、(a) 中国籍・所有・運航船、(b) 非中国船社・船主に対して特定中国造船所への発注残の割合、(c) 非中国船社・船主に対し、特定中国造船所建造船および修繕を行った船の割合に応じて課す。トン税を、(d) ロシア・中国・イラン・北朝鮮籍・所有・運航船および(e) CSSCと繋がりの強い船主の船に対し課す。 “Maritime Security Trust Fund”を設置し、USTR措置案で徴収する港費を海事産業の発展に活用する。

4月以降の失速

- 一方、4月以降に海事政策の進捗は失速。大統領令ではMaritime Action Planは11月5日に公開される予定だったが、現時点でも公開されず進捗状況も不明のまま。大統領令で定められた他の中間報告書も公表されていない。
- 第二次トランプ政権の特徴として、政策は官僚組織ではなく政治任用で入り込んだ有力者が背景となる業界と繋がって進められる(例：暗号通貨)ということがある。海事産業振興策もルビオ氏とウォルツ氏が入閣し、ウォルツ氏が司令塔になることで動き始めた。
- だがウォルツ氏はトランプ氏の不興を買って更迭。加えてNSCも官僚による組織的な調整を嫌い政治家の直接介入を好むトランプ氏の意向で大幅に縮小され、海事産業振興の実務は行政管理予算局(OMB)に移された。
- トップと主要な構成メンバーが更迭されたことに加え、OMBはNSCが持つ官庁間調整に関する権限を持たない。このため国防、運輸、商務といった重量級の省庁間の調整を行って海事政策全体を推進させていく能力を欠いている。

USTR301条措置の停止と今後の見通し

- 海事復興政策が停滞する中、実務措置であるUSTR301条措置のみは進められていた(自動車運搬船の入港料が中国だけではなく全外国建造船への適用となつたのもこれが原因と思われる)。
- 一方、中国はUSTR301条措置の発動日に同等の対抗措置を発動。加えてハンファオーシャン米国子会社への外国制裁法に基づく制裁を実施。
- 10月30日に韓国で行われた米中首脳会談で、互いに対抗措置の実施を一年間停止することが合意された。

今後の見通し

- 現時点でトランプ氏は中国との関係を荒立てることを望んでおらず、またトランプ氏個人の海事産業振興策への関心は低いと考えられるため、トランプ氏が本件を再び持ち出す可能性は低い。
- 中国側にとって本件は米国の措置への比例的な対抗策であり。米国側がこれら措置の復活を行わなければ、今後他の分野で衝突があったとしても中国側から停止解除をカードにすることは考えにくい。
- ワイルドカードはSHIPS for America Act。こちらは議会主導の法案であり、中国船社・中国建造船へのPort Feeを含んでいる。トランプ氏の連邦議員への掌握力が弱まっているという報道もあり、中間選挙を前に中国への強い姿勢を見せたいという議員により法案の審議が進めば、中国を刺激する可能性がある。

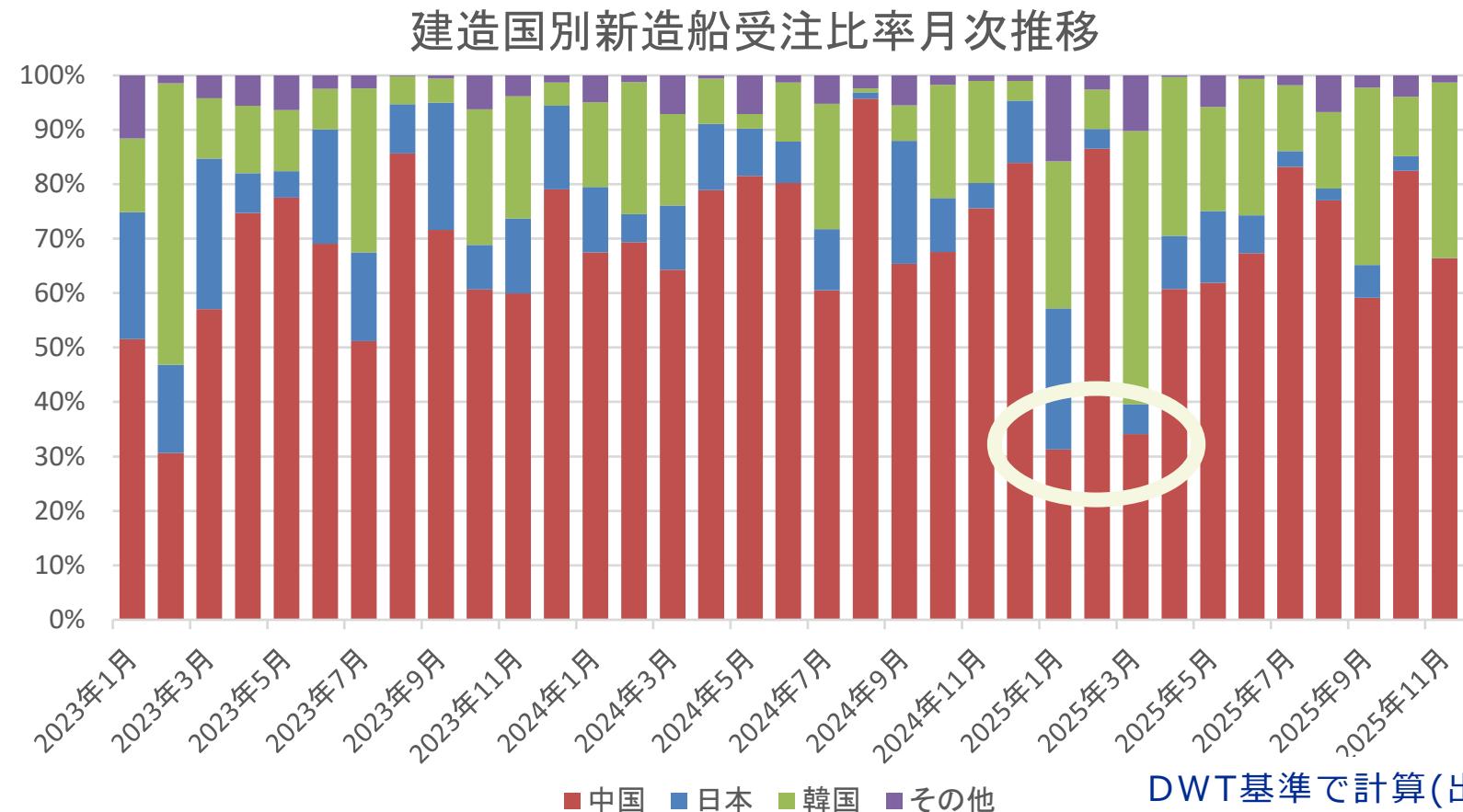
韓国・日本との造船ディールの現状

- これらも生きており、韓国や日本との間で議論が進められていると報道されている。
- 但し、米国では海事産業振興政策の全体像を整備できないまま、投資について「韓国と日本が金を出すから」ということで突っ走っている印象あり。
- 例えば船舶投資の視点では、米国建造船の高コストに対応する方法が「補助金を付けて直接船価を下げます」なのか「競争力のある金融支援を付けます」なのか「運航船社に補助金を出します」なのか「米国貨物に米国籍船優先枠を付けます」なのか、そういう枠組みが無いと投資の検討ができないが、まだ何も決まっていない。

今後の見通し

- ハンファオーシャンはタンカーやLNG船の大型受注を演出してみせたが、今後も外航商船の受注が続いくとは限らない。
- まずは海軍向けのバックログを解消し、続いてJones Actで守られた内航向けの需要を満たせるようになるだけでもかなりの時間がかかる。
- それら分野の船は外航商船よりも利益率が高い。韓国勢は、米国での外航商船建造というアメリカの夢に寄り添いつつ、実際は「軍艦・内航が本命」ということで動いていると考えるのが合理的。

- 荷動き全体で見てもUSTR301条措置がカバーする船種は大型コンテナ船や自動車船など、世界の建造量に占める割合は小さい。
- 全船型の国別月次発注量推移で、中国への発注比率は年初(1月と3月)に一旦下がったが、その後は前年の水準まで回復している。



トランプ関税の荷動きへの影響

- 2025年のコンテナの荷動きは、トランプ関税にも関わらず、過去十年の平均や前年の予想を上回った。
- その最大の理由は、米国揚げのコンテナ本数の比率は全世界の1/6程度に過ぎず、グローバルサウス揚げなど他の地域の伸びが米国の不振をカバーしたため。
- もっとも大きく影響を受けた中国積み北米揚げも、関税のピーク時にも前年の7割程度を維持、減少分の大部分はASEANなど他国積みでカバーされた。

海事産業振興策/中国船入港料

- 米国の海事産業振興策は、強く推進していた有力政治家(ウォルツ氏など)が政権入りしたことでトランプ政権下で一気に進んだ。
- だが政権の内紛でウォルツ氏は解任、推進する組織も縮小されたため、政策の遂行力は大きく低下。
- 唯一推進されていたUSTR301条措置も中国の対抗措置発動を受け米中首脳会談を受け1年間の停止に。
- 現在のトランプ政権の対中融和策の中、再発動の可能性は現状では低いと考えられる。



免責事項

本資料は、電子的または機械的な方法を問わず、当社の書面による承諾を得ることなく複製又は頒布等を行わないようお願いします。

Legal Disclaimer

No part of this document shall be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of NYK Line.