

コンテナ船・自動車船需給 および造船に関する弊社調査グループの分析

2026年1月20日

日本郵船株式会社



目次

- 1.自動車船 P3
- 2.コンテナ船 P12
- 3.造船 P27
- 4.QAセッション

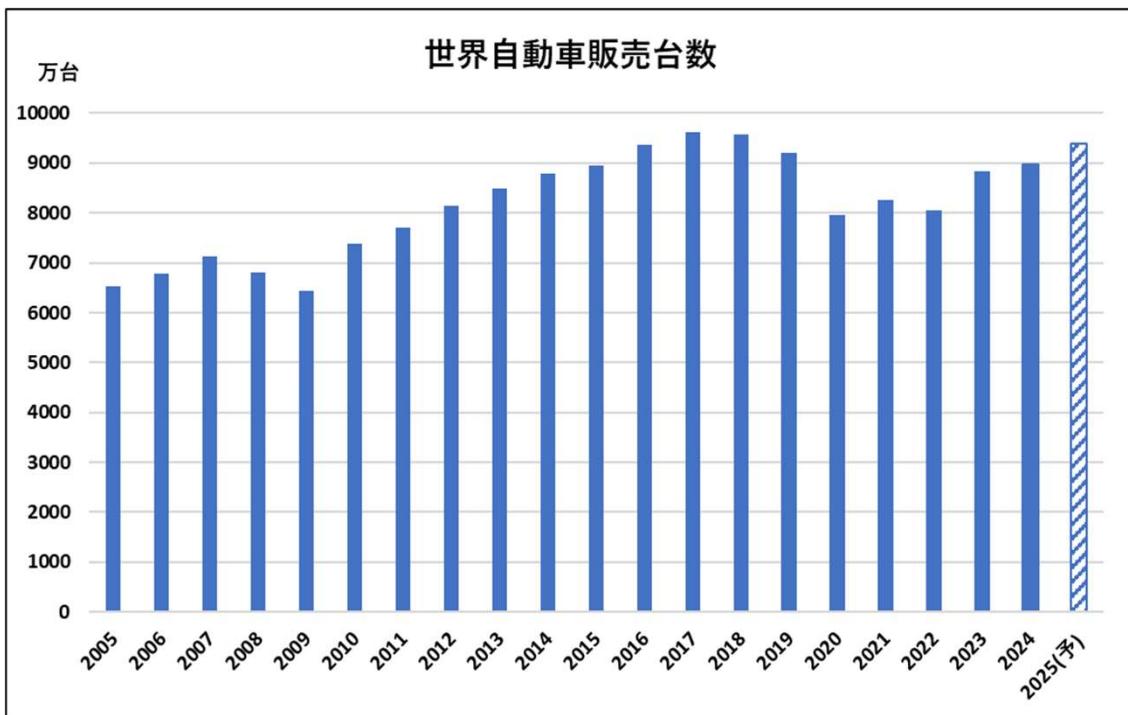
1 自動車船



1. 自動車市場環境 - 世界の自動車需要 -



■ 自動車需要 販売台数の推移

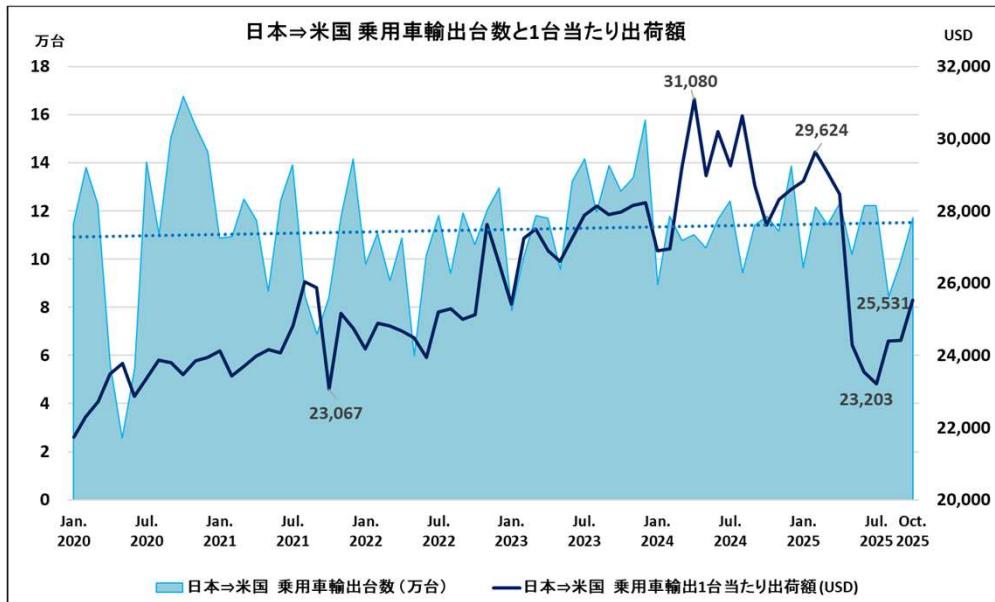


FOURINを基に日本郵船作成

- 世界の自動車販売台数は、2008年のリーマンショックにより一時的に減少したものの、中国の成長がけん引し右肩上がりが続いた
- 2017年 第1次トランプ政権発足
米中貿易摩擦により販売は2017年をピークに減少
- 2020年はコロナにより激減
その後は半導体不足等により回復に遅れ
- 2023年以降はコロナ禍前の水準に回復し、
以降は増加傾向
- 2025年は前年比5%弱の増加となる見込み

1. 自動車市場環境 -第2次トランプ政権発足後の政策変化-

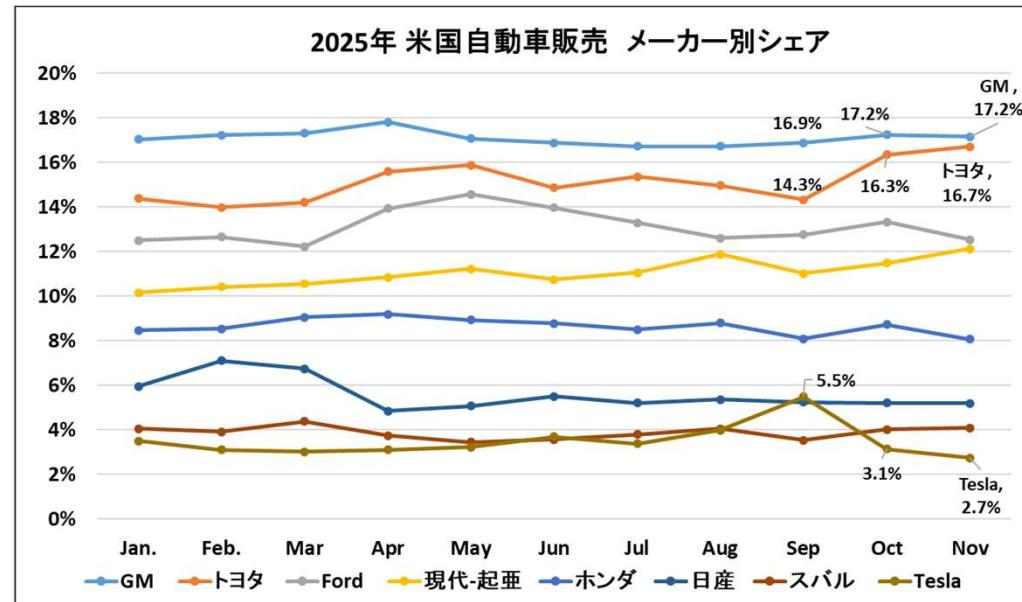
■ 追加関税 -日本から米国への完成車輸出への影響 -



Trade Data Monitor を基に日本郵船作成

- 日本から米国への完成車（乗用車）輸出に対する関税
2.5% ⇒ 27.5%(2025年4月) ⇒ 15% (2025年9月)
27.5%への関税引き上げ時に輸出減少が懸念されたが、
輸出台数に大きな変化はなかった。輸出単価が減少した。

■ インフレ抑制法廃止 - HEVが人気に -

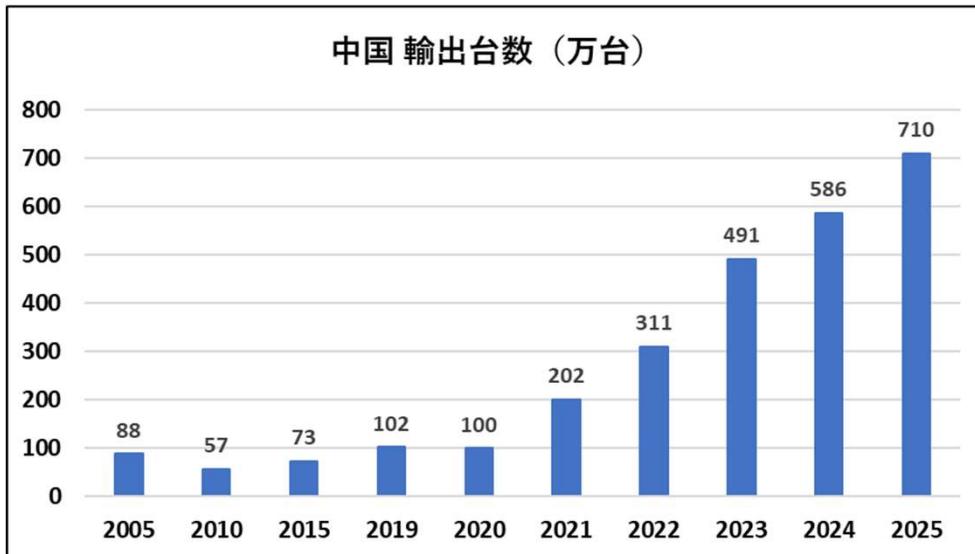


マークライズを基に日本郵船作成

- 2025年9月に、インフレ抑制法(IRA)による
バッテリー電気自動車(BEV) 税額控除が終了
 - BEV専業のテスラのシェアは10月に急落
⇒ハイブリッド車（HEV）に流れる
 - 米国のHEVシェア50%超のトヨタはシェアが上昇
11月は首位GMとの差が0.5ptに縮まった

1. 自動車市場環境 - 中国からの輸出増加 -

- 中国からの自動車輸出はコロナ禍以降に急増

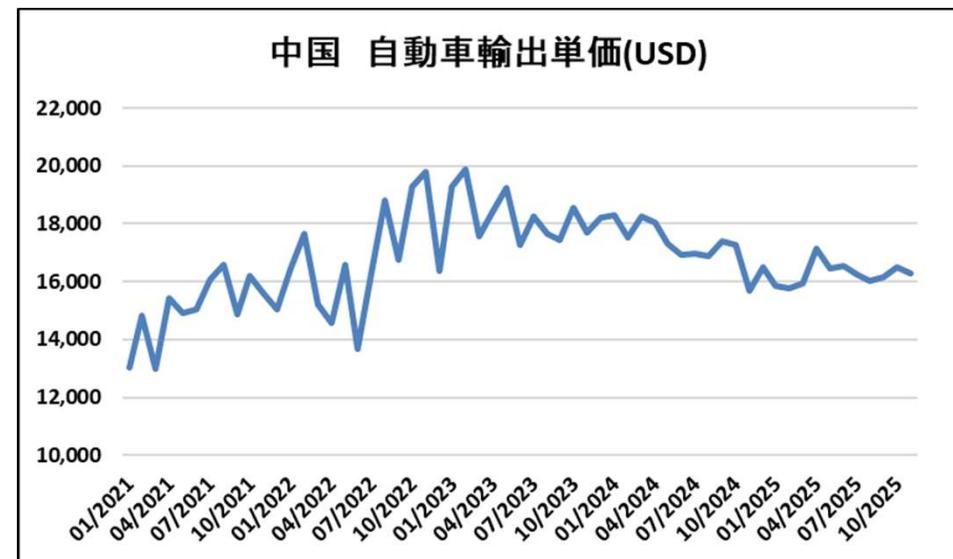


注：海上輸送以外の輸出も含む

マークライズを基に日本郵船作成

- 中国からの輸出は2021年以降急拡大した
- EVに強い中国系メーカーがEV化の流れに乗り市場拡大

- 輸出単価は2023年半ば以降下落傾向

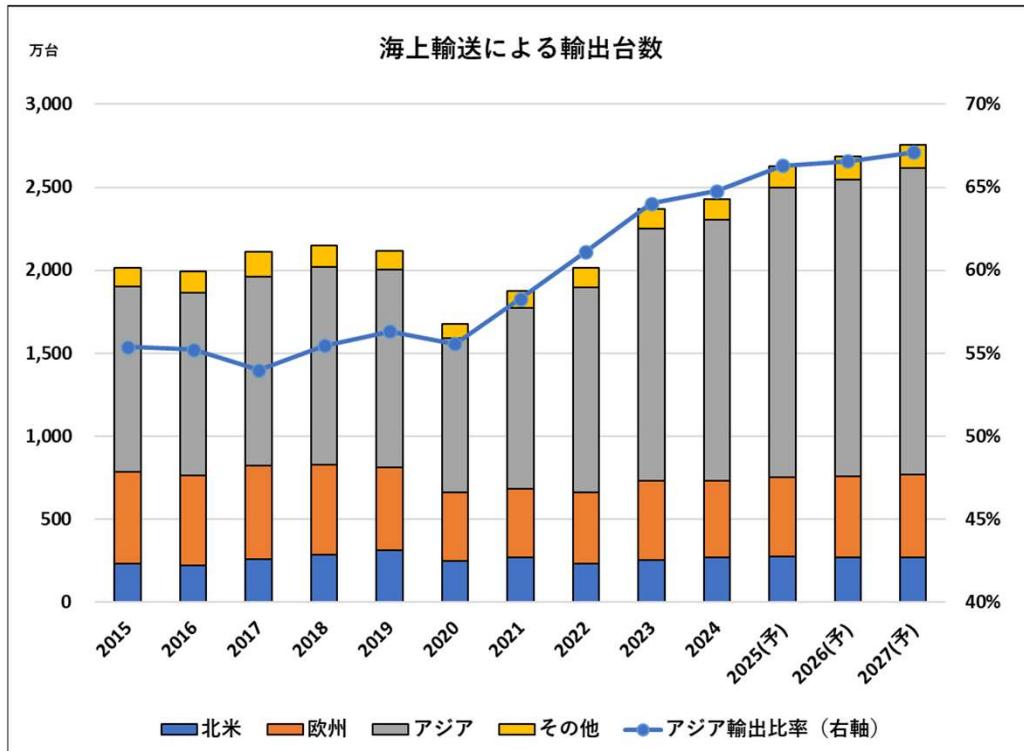


出所：Trade Data Monitor を基に日本郵船作成

- 中国国内で過度な値引きによるシェア争い
- 政府が沈静化を試みるも、あまり効果は見られていない
- 輸出に活路を見出す

(国内で登録だけして輸出に回る車両も)

2. 完成車荷動き – 海上輸送による自動車輸出台数の推移 –



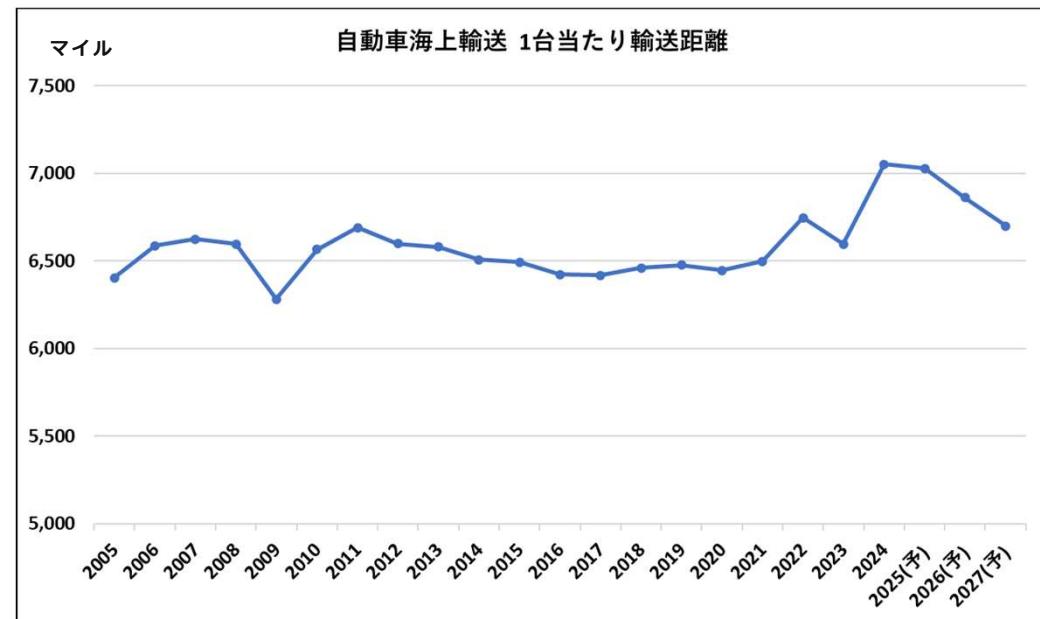
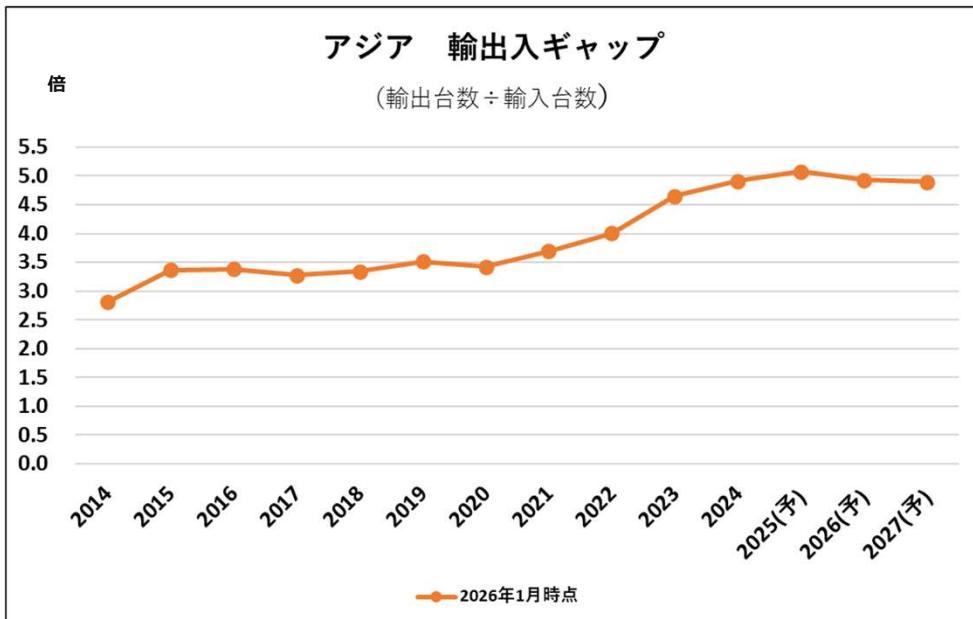
- コロナ禍の急落後、半導体不足等により回復は緩やか
- 2021年以降は増加傾向
- コロナ禍以前のアジア輸出は日本・韓国発輸出が大半
- コロナ禍からの輸出回復の際に、
中国からの輸出が大幅に増加
⇒東アジアからの輸出比率拡大
⇒船腹需給引き締め

注：欧州域内の輸送を含まない



出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

2. 完成車荷動き - 自動車輸送の長距離化 -



- 中国からの輸出増加により、
アジアからの輸出は輸入の5倍程度で推移

- 2024年にかけて、喜望峰迂回により1台当たりの輸送距離が伸び、2025年もこれを維持
- 2026年以降は下落傾向になるとみられる

出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

©NYK Group. All rights reserved.

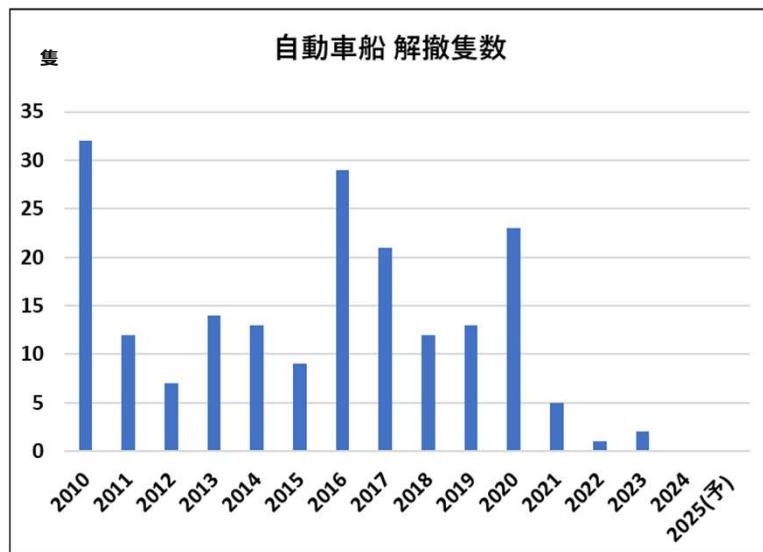
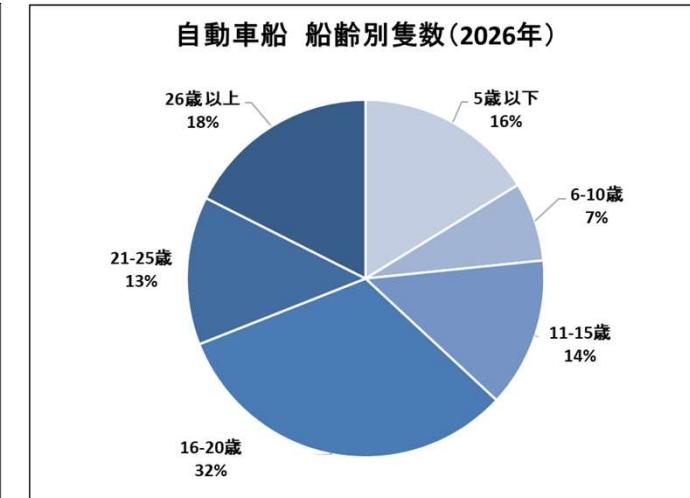
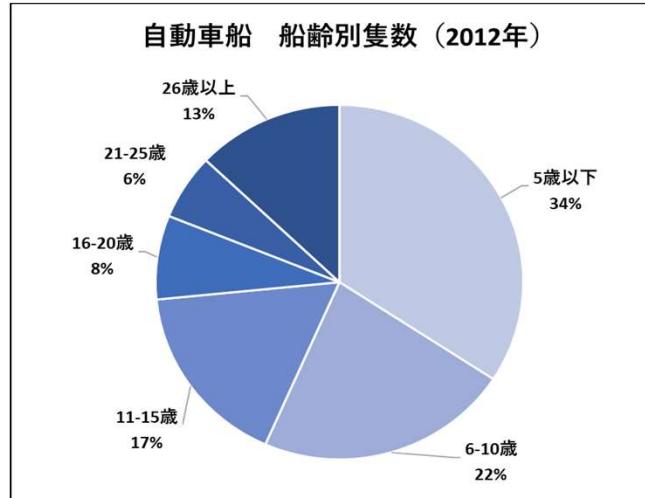
3. 自動車船 船腹供給



- 2025年の新造船契約数は激減
- 近年急拡大した中国からの輸出量を
船腹が追いかける状況
- 竣工船は2025年がピーク
- 2026年以降は減少傾向
- 傭船料は前年より下落したものの、
2010年代の水準より高い
- 発注残は2025年から減少
- 2027年には50隻程度になる見込み

出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

3. 自動車船 船腹供給



- 2021年以降の解撤は急減（2024年以降は解撤なし）
- 船隊の老齢化が進み、平均船齢は15歳超
2025年は竣工船が多かったため、平均船齢が下がった

出所：Clarksons Researchを基に日本郵船作成

4. 今後の見通し



自動車船 船腹需給 今後の見通し/可能性

緩和要因

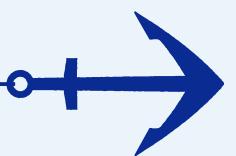
- スエズ運河通航再開
- 新造船竣工による輸送能力増加
- 米国やEU等による域内生産シフト
- 米国の追加関税等による需要減

引き締め要因

- 中国の輸出拡大（アジアからの輸出偏重）
- コンテナ船輸送からの回帰
- 新造船発注ラッシュ終了
- 環境規制による減速航海
- 老齢船の退役による輸送能力減少

自動車船需給は引き締まった状態が続くと見込まれる
関税・補助金政策/政治情勢により需要が左右される側面あり

2 コンテナ船



国際情勢と海上輸送



ロシア・ウクライナ

- ロシア、ウクライナ双方がDroneにより、黒海の商船、港湾インフラを攻撃。
- ウクライナ、ロシアからの穀物輸出量が大きく減少している。

スエズ運河 通航隻数 年末から年始に変化
2025年12月 通航隻数60%減迂回前比 (BIMCO)
2026年1月年始 コンテナ船通航数増加 (Drewry)



中東情勢

- フーシ派による紅海での商船攻撃
100日以上発生していない
2025/9/29が最後だが、情勢変化によって攻撃再開の可能性あり。
- ガザ情勢 停戦第2段階に
- イラン 反政府運動は小康状態だがイスラエル、米国との緊張関係

米国の中米政策

- ベネズエラに入港するタンカーを拿捕
- 米軍はMaduro大統領を拘束

パナマ運河 運航隻数 回復
米国との関係を再構築。Mulino大統領は「パナマ運河はパナマのもの」と年頭に演説

中国
台湾沖で実弾による大規模演習
2025/12/29-30の2日間
演習海域を避航するなど商船運航に影響

タイ・カンボジア
停戦合意 2025/12/27
一時はタイ海軍による海上封鎖の可能性もあった。

スエズ運河通航に関するコンテナ船社動向（2026年1月20日時点）



船社	スエズ運河/紅海通航	Remark
CMA CGM	アジア/地中海	ASPIDES作戦の艦船によるエスコートで、紅海を通航
	アジア/紅海	2025年に再開
	インド/米国東岸	2026年1月から往復航でスエズ運河通航を再開
	アジア/欧州	CMA CGM Jacques Saadeがアジア向け東航でスエズ通航 2025年12月末。23,000TEU型の通航は、通航後の最大船型
MSC	詳細確認中	Drewryの2026年1月13日のレポートでは、MSCも通航との記載
Maersk	インド/米国東岸	2025年12月と2026年1月にインド/米国航路投入船でスエズ運河通航。
	インド/地中海	2026年1月末からスエズ通航の再開を発表。 インド/地中海航路についてもスエズ再開予定との報道あり。
OOCL	アジア/欧州	2026年1月6日にアジア向け東航でスエズ通航を開始。今後も続く。
RCL	アジア/紅海	2025年11月にサービス開始
ONE	アジア/紅海	2026年1月、上記RCLのサービスをSlot Charter。本船投入は無し。
Evergreen	アジア/紅海	ONE同様に、上記RCLのサービスのSlot Charterで再開。
Hapag Lloyd	通航再開見送り	インド/米国東岸でスエズ再開を計画したが、大手荷主の反対により再開を取り下げる。貨物保険が荷主のネック。

スエズ運河通航再開 情報整理



■ スエズ運河通航再開の判断項目

- 停戦合意（イスラエル、ハマス、イラン）
- 安全：クルー、貨物、本船
- 荷主などStakeholdersの理解

■ スエズ運河通航再開後のオペレーション

● 再開直後 本船運航と港湾オペレーションの混乱の懸念

- スエズ通航の本船と喜望峰迂回の本船が連続して到着することにより、欧州とアジアで港湾混雑が悪化。
- アジアと欧州の港湾混雑により、本船遅延が全航路に波及する。船腹不足とコンテナ不足が発生する。
- 欧州では内陸輸送（トラック、バージ、鉄道）と倉庫のキャパシティが不足するおそれあり。

● 通常時への移行期間

- 60日から90日 (Hapag Lloyd Rolf Habben Jansen CEO、2025/12/4)
- 3か月から5か月 (Xeneta Peter Sandの見通し 各紙報道)
- 移行期間の作業： 航路網と物流網の再構築、港湾混雑の緩和、本船スケジュールの正常化
- 移行期間後：欧州の港湾混雑は解消されないものの、混乱は沈静化

スエズ運河および紅海通航時の本船



出所 : EUNAVFOR Operation Aspides 2026/1/13

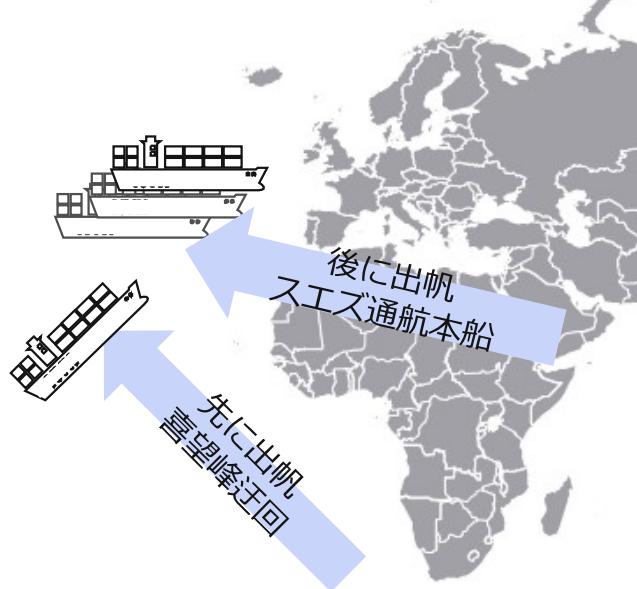
CMA CGMの本船は、Aspides作戦に投入されている艦船の護衛つきで紅海、スエズ運河を通過している。

スエズ運河通航再開 欧州港湾で予想されるオペレーションの混乱



■ スエズ運河通航再開直後

本船が続けざまに欧州港湾に到着



欧州港湾への到着予定

アジアを後に出帆した本船がスエズ運河を通航することで、喜望峰を迂回した本船よりも欧州に先着する。

コンテナの流れ



予想されること

- 短期に集中的に本船が欧州港湾に到着し、扱いコンテナ本数急増
- **欧州コンテナターミナル** の（2025年から続く）混雑の悪化
- 欧州の物流インフラの処理能力は限界になる可能性
- **コンテナターミナル** コンテナ蔵置スペースの拡張
- **内陸輸送** トラック、鉄道、バージの輸送キャパ不足の懸念
- **物流倉庫** 蔵置スペース不足の懸念
 - コンテナ引き取りの遅れ、コンテナの倉庫化、回転率低下
- 欧州で複数港寄港の場合は遅延が増幅するおそれ
 - アジアでの到着遅延など、全航路全世界に混乱が波及
- 欧州発実入り輸出貨物（欧州→アジア）のスペース逼迫

2026年の荷動き増加率と船腹増加率



船腹需給のBase Case：荷動きおよび船腹需要増加率 < 船腹増加率

2026年の船腹需給の前年比増加率予想

- 荷動きと船腹需要増加率（前年比）

- ・ 荷動き増加率 2.5%

- ・ 船腹需要増加率

TEU Miles増加率 ▲0.6%

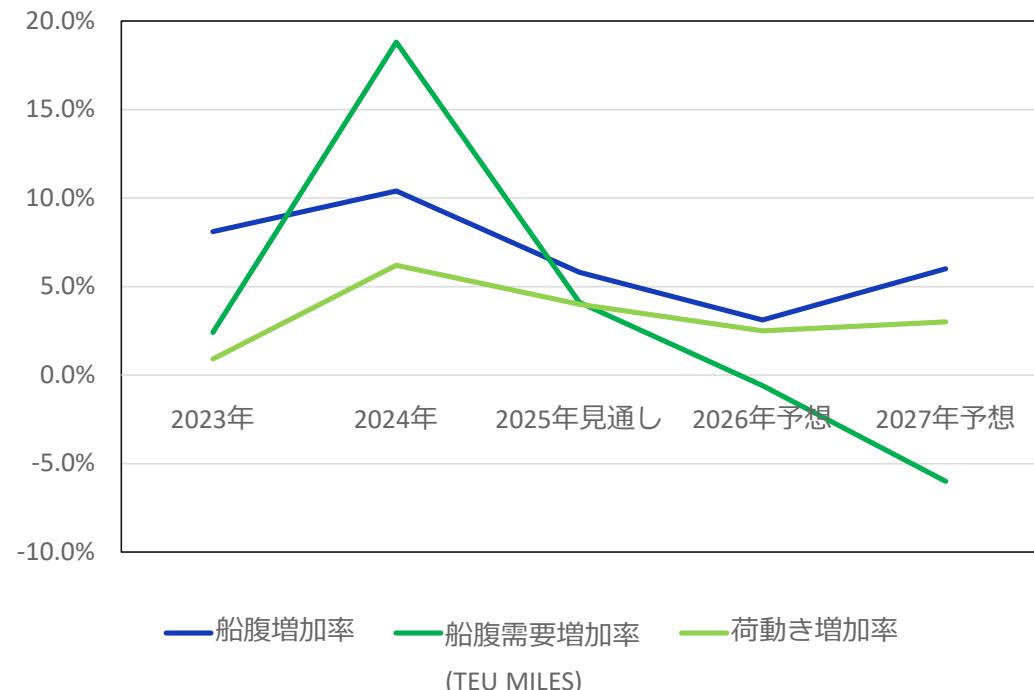
2026年末からスエズ運河通航再開を前提

(Clarksons Container Intelligence Monthly 2025-12)

- 船腹増加率 3.1%

（郵船調査グループ2025年10月末時点の予想）

荷動き、船腹需要、船腹 増加率推移



出所：船腹増加率 MDSなどから郵船調査グループ予想

船腹需要 (TEU MILES)、荷動きの増加率 Clarksons

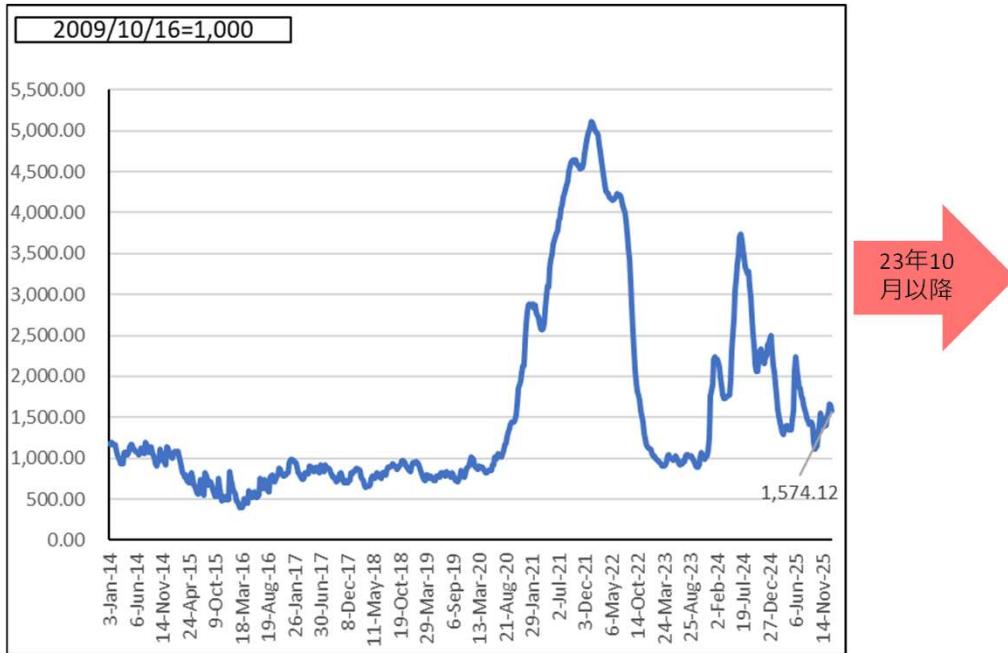
運賃市況 SCFI総合運賃指数 2026年1月16日付（年始2回目）



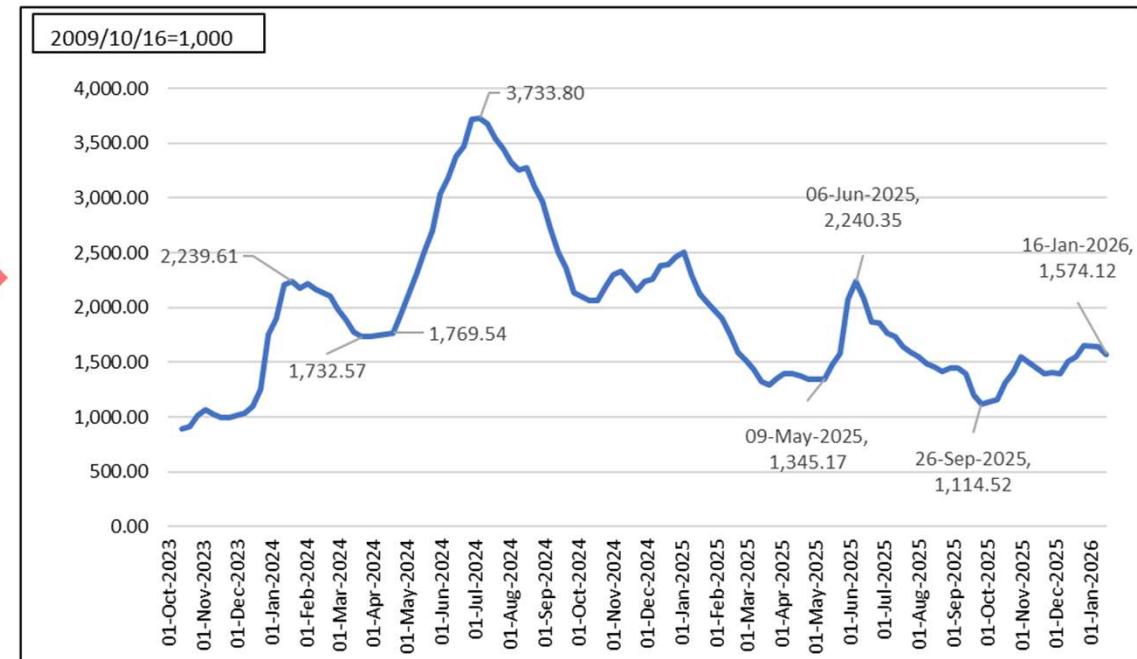
■ 前週比73.27ポイント減 (▲4.45%)の1,574.12に低下

- 長期運賃の新年度が始まった北歐州、地中海が低下。
- 米国市況は西岸で低下し、東岸は上昇を維持。

総合指数 2014年1月以降



総合指数 2023年10月以降



● 総合指数構成内訳

⇒ 北歐州(20%)、地中海(10%)、北米西岸(20%)、北米東岸(7.5%)、中近東(7.5%)
豪州(5%)、南米東岸(5%)、シンガポール(7.5%)等、上海出し主要輸出先のスポット
運賃を荷主、船社、Forwarderよりヒアリングし運賃指標を算出。

出所：上海航運交易所

世界荷動き ①全航路2025年11月積 CTS最新データ



2025年11月積み 1,660.3万TEU

前年同月比 7.2%増加

1月 – 11月累計 4.9%増加

11月まで前年同月を上回る荷動き

● 特記事項 スロートレードからの変化

荷動きの増加率4.9%（11月まで累計）は
経済成長率を上回る

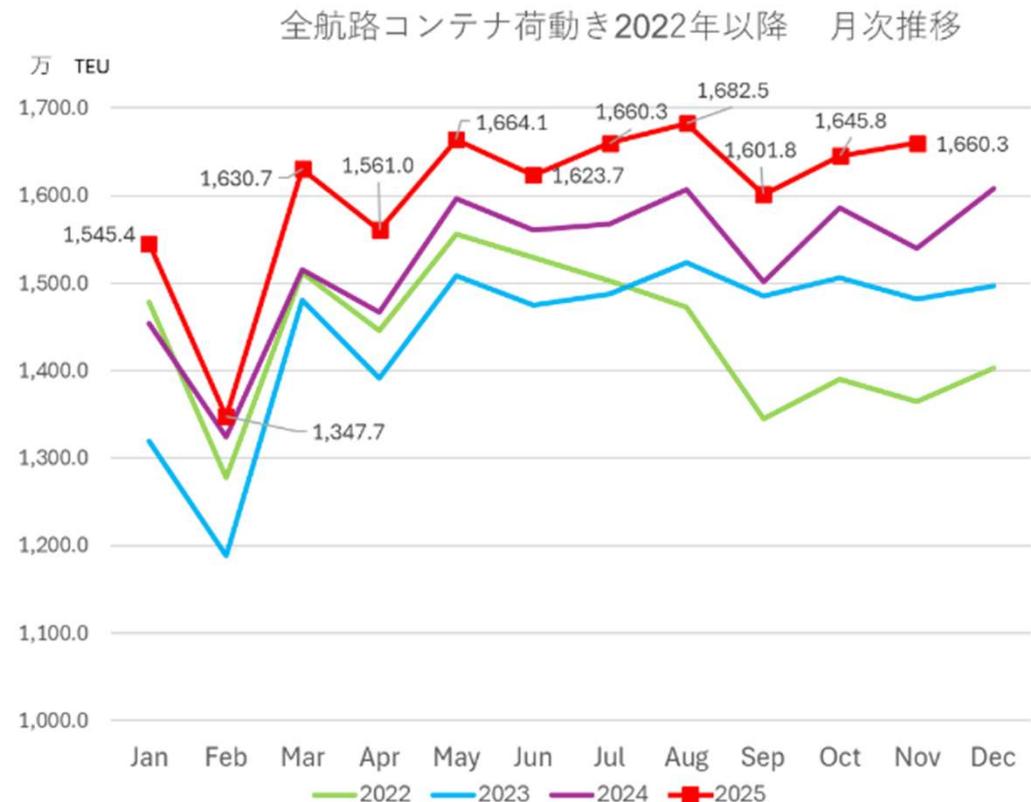
IMFとOECDの2025年経済成長率予想

いずれも3.2%増と予想

- スロートレードが休止した要因
- ✓ 新興国の荷動き増加（インド中東、南米、アフリカ）
- ✓ 欧州において、安価な中国輸入品への選好の高まり

欧州域内の貿易比率の低下（Financial Times 1/13記事） 出所：Container Trades Statistics (CTS)

（中国の余剰生産力によるデフレ輸出の加速）



世界荷動き ②航路別増減マトリックス

■ CTS 航路別マトリックス 1-11月累計

北米荷動きは前年同期比マイナスであるものの、アジア域内、アジア発インド中東/南米/アフリカ向け荷動きは前年同期比プラス。これらが荷動き全体を底上げし、累計で前年同期比4.9%増となった。

詳細

①1-11月累計 4.9%増

②減少 アジア発北米（米国、カナダ、メキシコ）向け

③アジア発欧州向けは高い増加率

④アジア域内は5.6%増

⑤アジア発新興国（インド亜大陸・中東、中南米、アフリカ）向け
15%～26.3%もの高い増加率

⑥インド亜大陸・中東発も高い増加率

2025年1-11月コンテナ積高 増減率（前年比）									⑤	減少	増加
From \ To	アジア (東アジア)	欧州	北米	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)	④ 5.6%	③ 9.3%	② ▲3.7%	15.1%	15.2%	26.3%	5.4%	6.1%			
欧州	▲6.1%	2.4%	0.6%	3.7%	5.7%	2.9%	▲5.3%	0.4%			
北米	▲4.1%	7.3%	2.9%	0.3%	6.8%	26.6%	▲5.9%	1.4%			
インド亜大陸・中東	7.3%	8.7%	7.8%	8.3%	15.8%	16.6%	▲1.0%	⑥ 9.1%			
中南米	0.3%	8.4%	1.9%	7.7%	0.6%	11.2%	▲1.0%	3.5%			
アフリカ(サハラ以南)	▲2.5%	11.0%	16.3%	0.6%	11.7%	9.4%	▲9.3%	3.5%			
オセアニア	5.2%	▲6.3%	3.7%	▲2.8%	▲5.8%	▲1.7%	1.8%	2.9%			
合計	3.4%	7.4%	▲1.8%	9.5%	9.8%	17.1%	2.6%	① 4.9%			

出所：CTSから調査Gで作成

→2026年の荷動き増加率は前年比で減速が予想されている。荷動きを押し上げる要因、押し下げる要因を注視する。

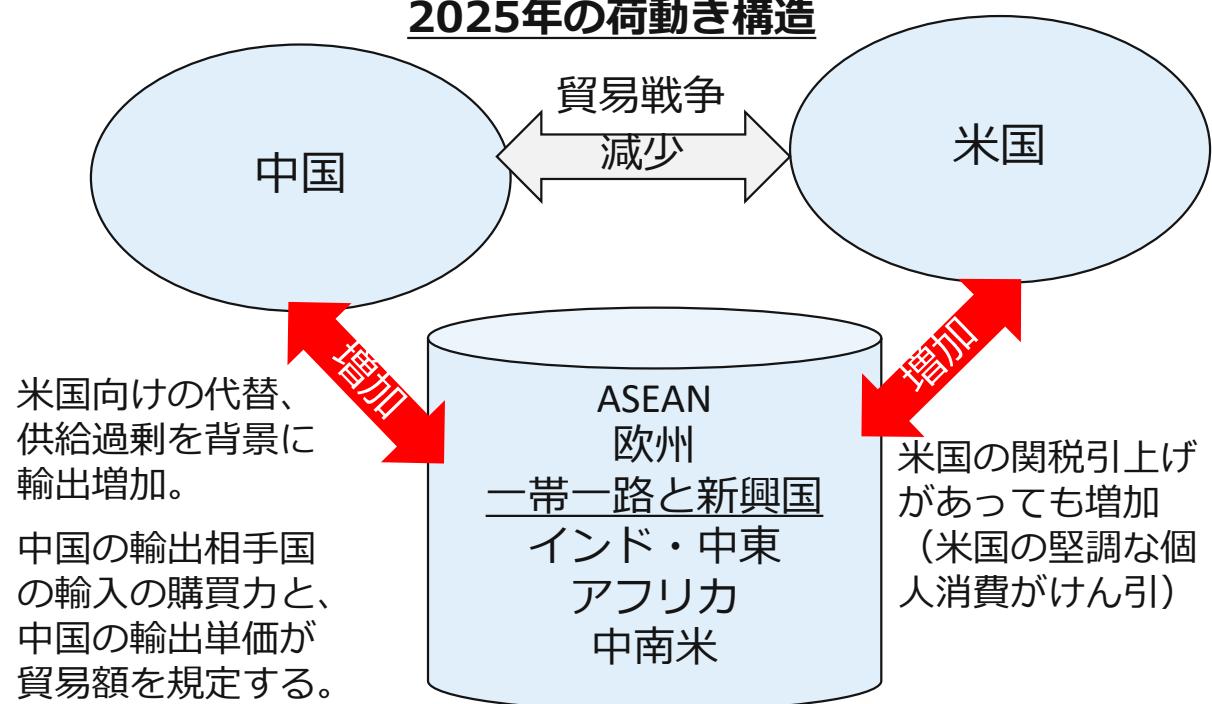
2026年の荷動き見通し 2025年実績を踏まえた見方



■ 中国の輸出は、米国向けが減少するも、複数トレードで荷動きが増加し、世界の荷動きを押し上げ。

- 増加：アジア域内、アジア発欧洲向け、アジア発インド中東/中南米/アフリカ（一带一路、新興国）向け
- 中国の輸出が増加した地域では、輸出で米国のシェアが高い傾向がある。（ベトナム、アフリカ）
- 中国からの輸入量は、米国向けの輸出量次第とも言える。（中国の輸出は米国景気に規定される）

2025年の荷動き構造



2026年 中国と米国の動向を注視する

設問

- 中国の一帯一路、新興国向け荷動きは、2026年も高い増加率を維持するのか？
- 新興国の輸入購買力は保持されるのか？
(金利、一次産品の価格、対外債務の負担)
- 米国向け輸出はいつ増加に転じるのか？
(米国の経済政策、米国の個人消費を注視)

2026年を見通す視座 米中関係の年末から年明けの状況



- 米国の関税引上げは見送り。貿易に関し、中国へのスタンスは軟化。
- 中国は、一带一路との貿易関係を拡大する方針。貿易戦争は継続。
- 米国によるベネズエラのMaduro大統領拘束は、米中関係の中南米での新たな局面に。

米国	中国
<ul style="list-style-type: none">● 11月の主要選挙で共和党敗北● 大統領が生活コスト高対策を演説（12/17）● NVIDIA製半導体の中国への輸出を許可(12/8)● 中国の半導体輸入の追加関税を0%（12/23）● 2026年1月1日の関税改定● イタリアのパスタ関税引下げ（92%→2~14%）● ソファー、家具、食器洗面台の関税引上げ延期● ベネズエラのマドゥーロ大統領拘束（1/3）	<ul style="list-style-type: none">● 中央経済工作会议（2025年12月10－11日）● 「供給過剰・需要不足」という構造的矛盾● 一带一路の高品質な発展（外需で経済を支える）● 改正对外貿易法（2026年3月1日施行）● 貿易戦争で禁輸の対抗措置を発動する法基盤整備● 香港企業であるハチソンポート買収交渉● COSCOが過半数の株式と拒否権を要求● BlackRockとMSCは買収から撤退も検討

ONE HANNOVER 東京港の2026年1月17日の光景



- 東京港に本船ONE HANNOVER（2006年竣工、8,212TEU型、欧州、日本、北米西岸航路投入船）が寄港
- 東京港はアジア側最終港。荷役作業を完了した後、出帆。（1月18日）
- 次港Los AngelesのETAは1月28日（水）

奥が大井、手前が青海（1月17日 13:00）



東京臨海部広報展示室から撮影

左手前が青海のEvergreen本船。右上が大井のONE HANNOVER

ONE HANNOVER 青海側から撮影



ブリッジ前後は最上段まで積載

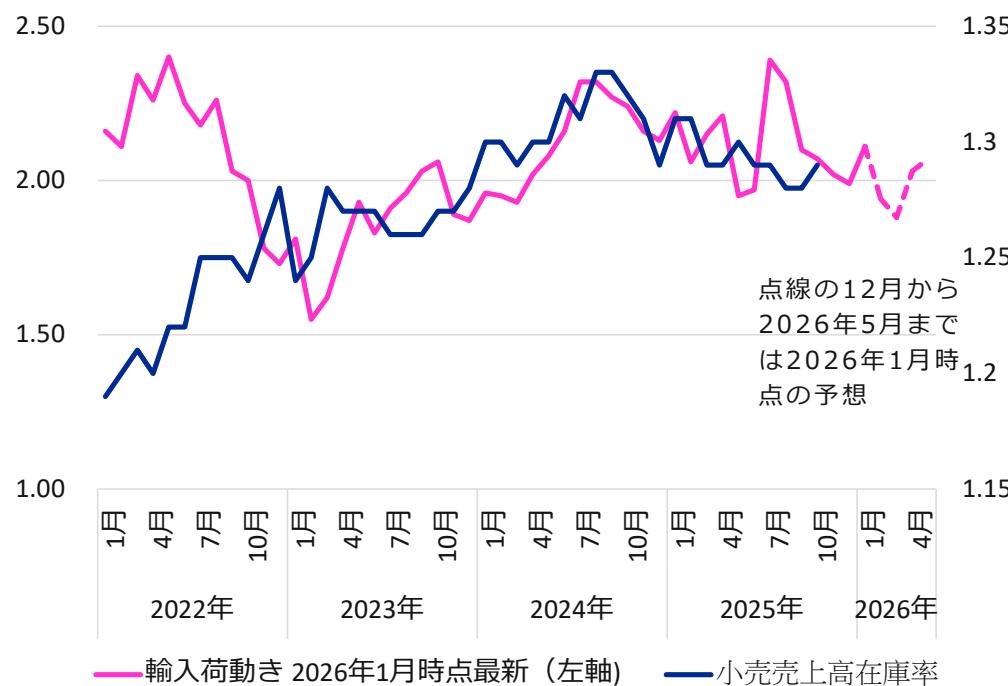
出帆までの残り作業：おもてのクレーン2基の積荷役

©NYK Group. All rights reserved.

米国向け荷動きと小売売上高在庫率

- 小売売上高在庫率は前年同月を下回る水準を推移。Frontloadingあったものの、在庫率は低下傾向。
- 年末商戦まで小売売上は堅調の見込み。在庫率の低下が見込まれる年末商戦後の荷動きを注視。

M TEU **米国輸入荷動きと小売売上高在庫率**



出所：輸入貨物荷動き 全米小売業協会のGlobal Port Tracker 2026年1月最新
小売売上高在庫率 米国商務省

経済データ

- **年末商戦 小売り売上 前年比3.9%増**
2025年12月21日まで、自動車除く、調整前
(Mastercard SpendigPulse 12/23)
- **米小売売上 2025年11月**
前月比0.6%増、前年同月比 3.3%増 (米国商務省)
- **小売売上高在庫率 2025年10月**
1.29 (前月から0.01ポイント上昇)
- 年末商戦を前に在庫率は上昇はしたものの、前年同月1.32比では0.03ポイントのマイナス。

米国向け 在庫補充と経済政策による荷動き増の可能性



- 米国向け2026年荷動きは、前年比でマイナスの予想。 (Clarksons Container Intelligence 2025-12)
- 年末商戦まで小売り売上堅調だったため、足元で在庫率は低下していると推察。在庫補充が始まる可能性あり。
- 関税や新たに打ち出された政策の効果によっては、荷動きが再開する可能性もある。

関税政策は依然としてUncertainty

- トランプ関税の最高裁判決
最早で2026年1月20日（本日）
- Illegalの判決の場合
- 中国から米国向け輸出増加の可能性。
(CNBC1/13、Lloyd's List 1/16)
- 代わりとなる新たな関税の導入
(The New York Times 1/19)

経済政策の荷動きへの影響

	個人消費/荷動き 押し上げ	個人消費/荷動き 押し下げ
足元状況	<ul style="list-style-type: none">• 株高による資産効果• 雇用拡大• 小売り売上堅調• 物価上昇小幅に	<ul style="list-style-type: none">• 学費ローン取り立て厳格化• 失業率拡大• 賃金上昇減速• インフレは続いている
これから	<ul style="list-style-type: none">• 関税引上げ見送りの効果• 物価、住宅取得促進策の効果• 4月に米中首脳会談• 5月にFRB議長交代と金利変化• 11月の中間選挙に向けた政策	

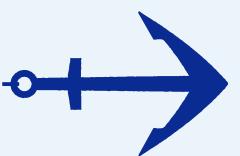
まとめ：2026年の船腹需給の変化点



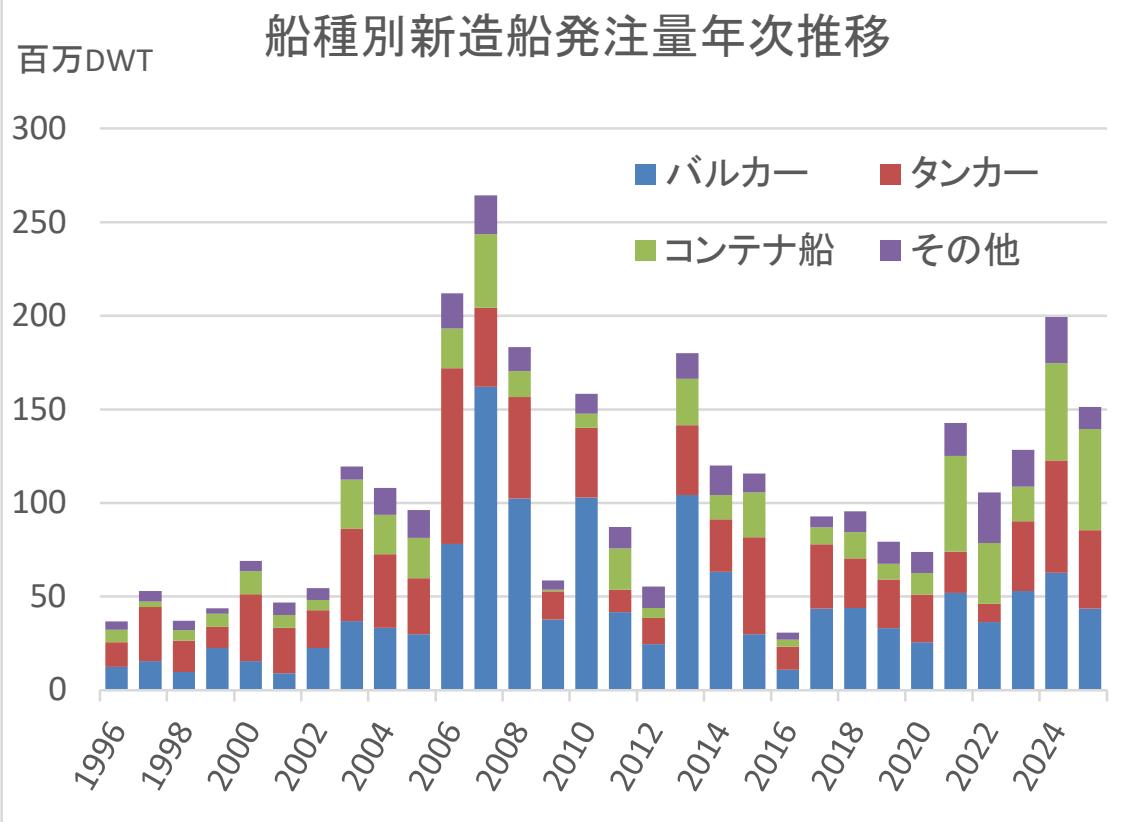
- 船腹増加率が輸送需要増加率を上回る見通しだが、船腹需給にはいくつかの変化点が見込まれる。

地域	船腹需給が緩む可能性	船腹需給が締まる可能性
国際情勢	<p>スエズ運河通航再開の移行期間後 オペレーション安定すると、スエズ通航により紅海距離が短くなる分、船余りに変化する。</p>	<p>スエズ通航再開直後 本船と港湾のオペレーション混乱により、輸送Capacityが逼迫し、船腹需給が締まる可能性</p>
	<p>ロシア・ウクライナ問題長期化 穀物価格の上昇による新興国の輸入購買力低下（特にアフリカ経済への影響大きい）</p>	<p>ロシア・ウクライナ 停戦が前進 平和な生活の回復 復興関連の輸送需要が発生</p>
世界経済	<p>米国向け荷動きの減速</p> <ul style="list-style-type: none"> ● AI投資の減速と株価低下による消費減速 ● 輸入関税のさらなる引き上げ ● 失業率の上昇による景気悪化 	<p>米国向け荷動きの増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 年末商戦終了し、在庫補充の本格的再開 ● 関税の最高裁判決を契機とする荷動き増加 ● 住宅取得支援策など経済政策の効果
	<p>中国輸出入貨物の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 中国からの輸入品への高関税政策 ● 輸出相手国（特に新興国）の購買力低下（一次産品の価格変化 輸出一次産品の価格低下、輸入の高騰） 	<p>中国輸出入貨物の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 貿易相手国として中国を重視する動き ● 「一帯一路」との貿易関係の拡大 ● 米国で個人消費の伸びが続く 米国への輸出依存度の高い国の購買力拡大

3 造船



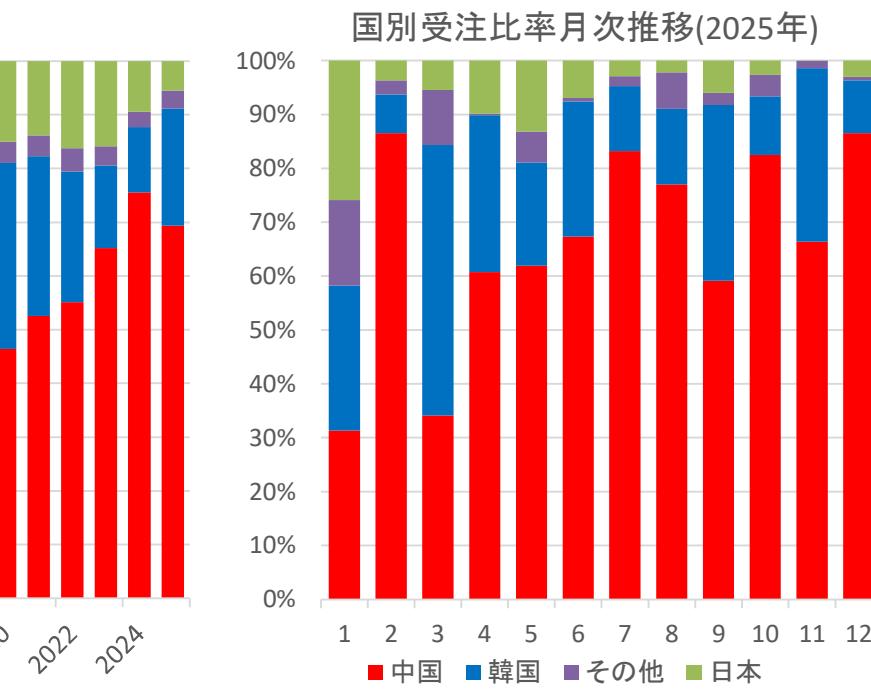
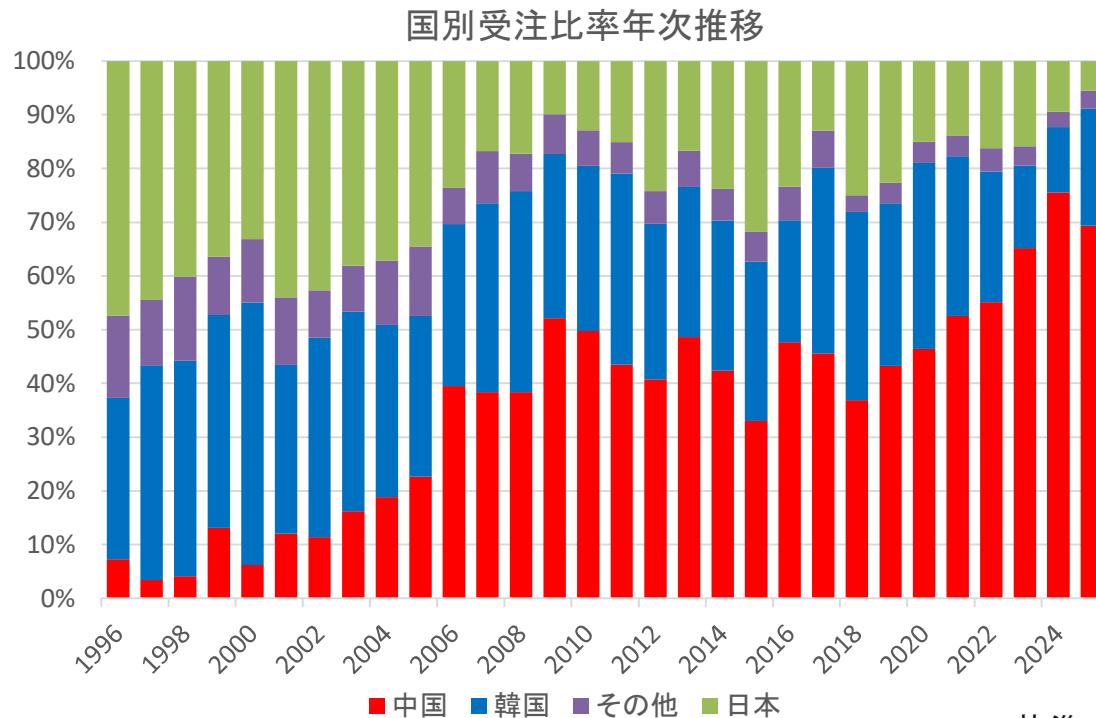
2025年の新造船発注量は減少するもなお高水準



出所:Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

- 2025年の世界の新造船発注量は海運バブル期以来の水準となった2024年からは減少したものの、コロナ禍以降では2024年に次ぐ高水準となった。
- 2025年の半ばまでは米中の造船業対立が発注に影を落としていたが、10月の米中首脳会談で入港料の一年延期が決まったことで安心感が広がった。
- 船種別の2024年比較でみると、バルカーやタンカーは3分の2程度に減少しているのに対し、コンテナ船はむしろ増加している点が目を引く。

コロナ禍中に急上昇した中国の新造船受注シェア



DWT基準、出所：Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

- コロナ禍以降中国の新造船受注シェアが上昇。DWT基準で7割を超えるレベルに。
- 2025年は米国の中国造船業対抗策の報道により1月と3月に中国のシェアが大幅に下落したものの、それ以降はほぼ従来のトレンドに戻った。

ピークは過ぎたが高止まりが続く新造船価



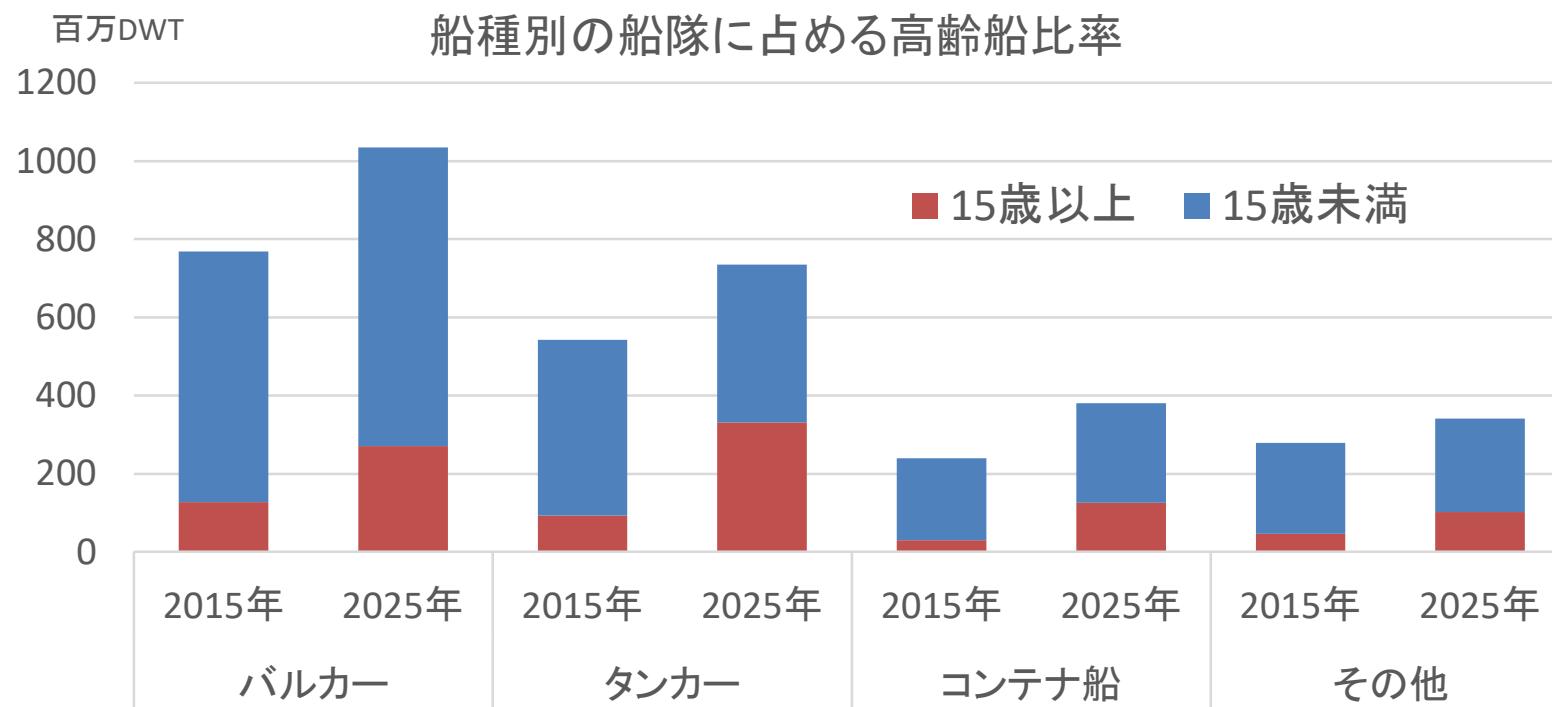
総合船価指標の推移(Clarksons社インデックス)



出所：Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

- ゼロ年代の海運バブル時に急騰した船価はバブル崩壊時の急落後も変動を繰り返しながら緩やかに下落してきたが、コロナ禍中の発注急増を受けて急騰。海運バブル時のピークに迫る水準に。
- 2024年末から下落に転じたが、そのペースは緩やか。
- 高水準が続く発注、労働・資材コストの上昇、次世代燃料対応による工数増加が船価の高止まりに影響している。

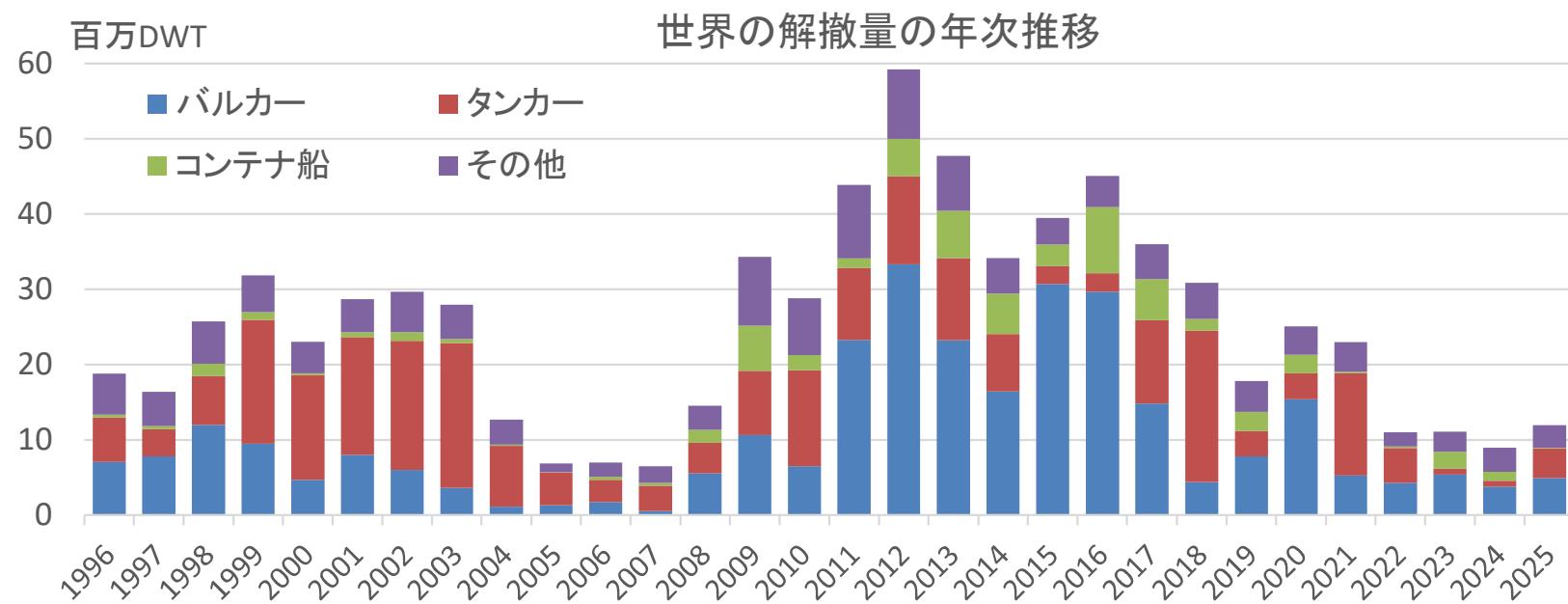
高水準の市況と高止まりする船価の中で船隊の高齢化が進む



出所：Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

- コロナ禍以降の高水準の市況と高止まりする新造船船価を受けて船隊の新陳代謝が停滞。
- コンテナ船だけではなくバルカーやタンカーなどでも高齢船が増加しており、将来の解撤、代替発注の候補に。

解撤量は低水準が続く



出所：Clarksons社データを元に日本郵船調査グループ作成

- 世界の解撤量はゼロ年代の海運バブル期前半以来の低水準が続く。
- 香港条約対応のため、世界的に解撤の処理能力は低下
- インドの解撤ヤードはほぼ香港条約対応を終えたものの、パキスタン・バングラデシュでの対応は大幅に遅れており、今後数年間でどれだけ認証が進むかが鍵を握る。両国での認証が進まなければ2027年ごろにボトルネックが顕在化しうる。
- 欧州系の船社・海運会社はビーチング方式への忌避感が強く、欧州での議論は香港条約ではなく対応の難易度が高いEU SRR基準が前提にされがちな点に注意が必要。

- トランプ政権では政策を政治任用で入り込んだ有力者が推進するという特徴があり、海事産業振興策もウォルツ元大統領補佐官が入閣してNSCのトップになることで動き始めた。
- ウォルツ氏がトランプ氏の不興を買って更迭され、NSCも縮小されたことで、2025年4月以降に海事政策の進捗は失速。
- 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。
- 中国側にとっては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。
- 韓国・日本との造船ディールは生きており、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、投資判断に必要な具体的な枠組みの全体像を整備できていません、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。
- 既に動き出している韓国勢は、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。



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.

©NYK Group. All rights reserved.