



社会をとめない。進化をつなぐ。



中東情勢悪化による物流・サプライチェーンへの影響

三井倉庫株式会社
2026年3月

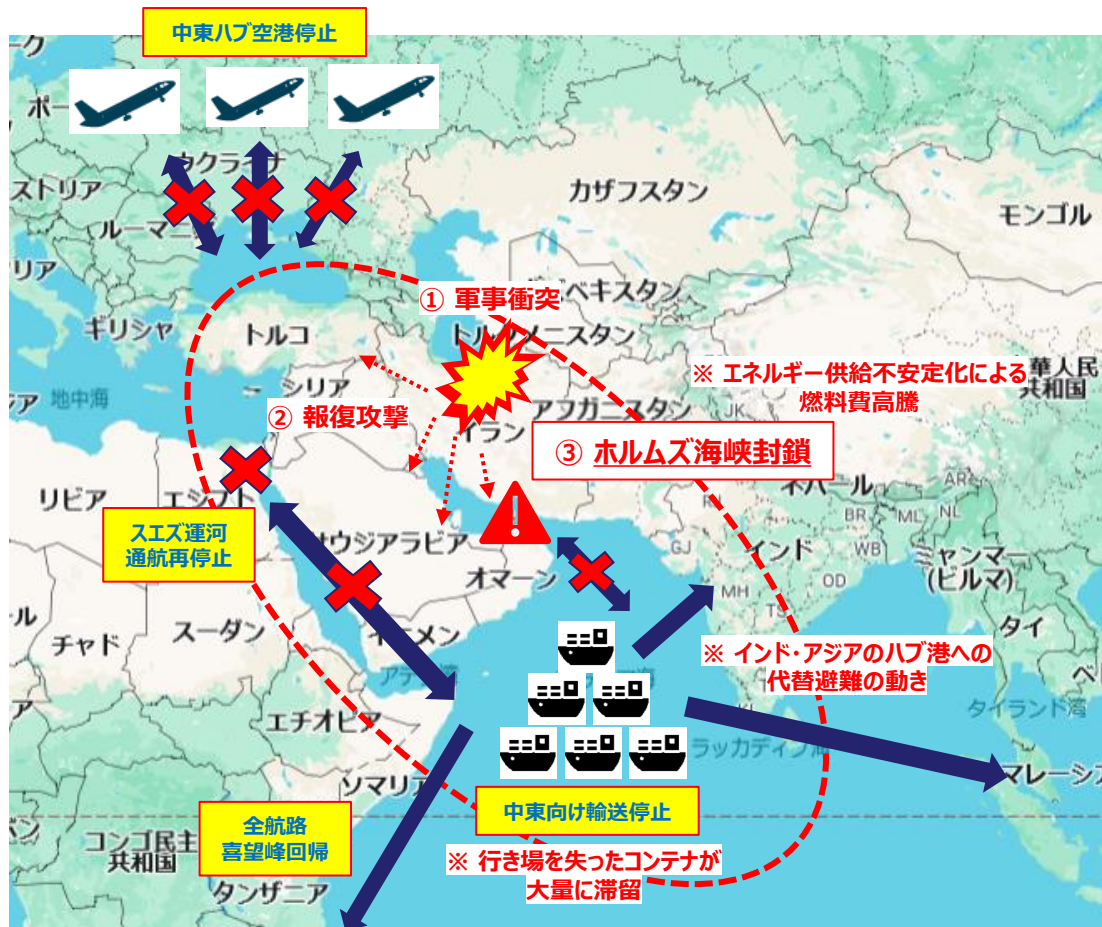
CONFIDENTIAL

This document is a trade secret that the Mitsui-Soko Group has copyrights and other rights (including third party rights such as suppliers). It is prohibited by copyright law and unfair competition prevention law to copy, use and leak without our permission. Company name and product name in this document are registered trademarks of each company.

中東情勢悪化による物流・サプライチェーンの混乱

イスラエル・米国とイランの軍事衝突は、イランによる報復徹底抗戦の構図となっており、先行きが全く見通せない状況となっています。そのような状況下、湾岸周辺国へも報復の戦火が飛び火、事実上のホルムズ海峡封鎖により、今後世界経済への大きな打撃のみならず、世界規模での物流・サプライチェーンの混乱へと大きく波及していく可能性があります。

【現在の状況】



=事実上の商業輸送の停止状態=

(コンテナ取扱ランキング TOP100)

2023年					
順位	港湾名(国名)	TEU	順位	港湾名(国名)	TEU
1	上海 (中国)	49,158,300	15	タジジュンパラス (マレーシア)	10,480,537
2	シンガポール (シンガポール)	39,010,000	18	ロサンゼルス (アメリカ)	8,634,500
3	寧波 (中国)	35,301,000	21	ロングビーチ (アメリカ)	8,018,700
4	深セン (中国)	29,880,000	22	ニューヨーク/ニュージャージー (アメリカ)	7,810,005
5	青島 (中国)	28,770,000	23	ハンブルグ (ドイツ)	7,700,000
6	広州 (中国)	25,414,400	32	ジェッダ (サウジアラビア)	5,586,074
7	釜山 (韓国)	23,035,734	40	アブダビ (アラブ首長国)	4,910,000
8	天津 (中国)	22,187,200	46	東京 (日本)	4,570,000
9	ドバイ (アラブ首長国)	14,472,000	52	サララ (オマーン)	3,790,000
10	香港 (中国)	14,401,000	68	横浜 (日本)	3,021,068
11	ポートケラン (マレーシア)	14,061,000	72	神戸 (日本)	2,835,518
12	ロッテルダム (オランダ)	13,447,000	75	名古屋 (日本)	2,698,118
13	廈門 (中国)	12,553,700	82	ダンマム (サウジアラビア)	2,305,811
14	アントワープ (ベルギー)	12,500,000	84	大阪 (日本)	2,238,674

中東5港
年間コンテナ取扱本数

中国寧波・深圳に近い規模
日本5大港や北米LA/LBの2倍
欧州主要3港合計と同規模



中東発着貨物(T/S含む)の規模は思いのほか大きく、世界第9位のドバイ港の機能不全が長期化した場合、世界中のコンテナ輸送へ影響が及ぶ可能性がある

各船社の対応状況

中東地域のコンテナ輸送は事実上の停止状態となり、① 中東向けブッキング停止・②航路変更(喜望峰経由)・③代替港荷揚げ(COD)・④戦争リスクや緊急燃油サーチャージの割増料金の導入等、各船社は相次いで緊急対応策を発表しておりますが、最新の各社の対応状況は以下状況となっています。

船社名	ブッキング引受状況	紅海・スエズ運河における対応	緊急紛争サーチャージ (ECS/WRS)	緊急燃油サーチャージ (EFS)	適用日
MSC	中東向け全面停止	-	End of Voyage宣言 800ドルの強制移送チャージ	航路により異なる	北米以外 - 3/16 北米 - 4/10
Maersk	湾岸向けブッキング停止 リーファー・危険品も停止	喜望峰ルートへ迂回 (MECL) サービス休止 (ME11)	20FT: 1,800ドル・40FT 3,000ドル リーファー・特殊 3,800ドル	Long Haul Head - 200ドル/TEU・Reefer 300ドル/TEU Back - 100ドル/TEU・Reefer 150ドル/TEU Short Sea 100ドル/TEU・Reefer 150ドル/TEU	北米以外 - 3/25 北米 - ???
CMA CGM	湾岸向けブッキング停止 リーファー・危険品も停止	喜望峰ルートへ迂回 (BEX2)	20FT: 2,000ドル・40FT 3,000ドル リーファー・特殊 4,000ドル	Long Haul Head - 150ドル/TEU・Reefer 180ドル/TEU Back - 75ドル/TEU・Reefer 90ドル/TEU Short Sea 75ドル/TEU・Reefer 90ドル/TEU	北米以外 - 3/16 北米 - 4/8
Hapag-Lloyd	湾岸向けブッキング停止	喜望峰ルートへ迂回 (IMX)	1,500ドル/TEU 3,500ドル/TEU (リーファー・特殊)	Long Haul Head - 160ドル/TEU・Reefer 225ドル/TEU Back - 70ドル/TEU・Reefer 100ドル/TEU Short Sea 70ドル/TEU・Reefer 100ドル/TEU	北米以外 - 3/23 北米 - 4/8
COSCO	中東向けブッキング停止	-	-	-	-
ONE	中東向けブッキング停止	-	-	Long Haul Head - 160ドル/TEU・Reefer 210ドル/TEU Back - 80ドル/TEU・Reefer 105ドル/TEU Short Sea 80ドル/TEU・Reefer 100ドル/TEU	北米以外 - 3/23 北米 - 4/8
HMM	当初は全面停止に至らず警告発出。 その後停止へ移行したとの業界情報	-	-	航路により異なる	北米以外 - 3/28 北米 - 4/12
Yang Ming	-	-	End of Voyage宣言	Long Haul Head - 185ドル/TEU・Reefer 266ドル/TEU Back - 課徴せず Short Sea 課徴せず	北米以外 - 無し 北米 - 4/13
Wan Hai	中東向けブッキング停止	-	-	-	-
Evergreen	中東向けブッキング停止	-	-	-	-

輸送停止に至った背景と影響長期化の可能性

コンテナ輸送停止に至った背景には以下4つの要件が背景にあり、輸送再開にはこれらの条件が全て整う必要があると言われています。物理的にホルムズ海峡は「完全に封鎖されていない状況」でありながらも、事実上の輸送停止へと追い込まれているのは、これらの複雑な海運実務が背景にあり、仮に攻撃が減少し、中東情勢が短期的な解決に向かったとしても、その後の本格的な輸送正常化までには時間がかかる可能性があります。

【輸送停止の背景】

① 船舶・船員の安全性確保

実際に複数の商船が攻撃を受け、安全性リスクが高まっている

- ・ 商船へのミサイル、ドローン攻撃
- ・ 不明弾帯による船舶損傷
- ・ 小型武装艇による接近
- ・ GNSS (GPS) 妨害

② 攻撃リスク

イランは「米国・イスラエル関連船舶」を攻撃すると明言

世界の商船に占める米国・イスラエル船籍船は0.25%に過ぎないが、船籍・船主・運行・貨物の関係が国境を越えて複雑に重なっており、「米国関連船舶」を明確に定義づけ、判断することが不可能

③ 船舶保険・P&I保険(船主責任保険)

JWC(共同戦争委員会)によるアラビア湾・オマーン湾・イラン周辺海域を指定海域として拡大決定



- 1) 船舶保険の引受厳格化による戦争保険の追加保険料の上昇
- 2) 主要P&I保険による戦争リスク補償の停止、巨額賠償リスク

④ 責任の所在

多数の荷主の貨物が混載されており、航行再開は船社だけでは決められない共同海損の補償が十分に機能しない可能性があり、荷主が同意しにくい構造に実際、Hapagはスエズ復帰を計画した際、大手荷主の反対で撤回した例も

※ これらの条件が全て整わない限り、コンテナ船の再開判断を船社は下すことができない

※ 世界の原油の20%が通過するホルムズ海峡は「迂回路」が無く、「止まれば物流が止まる」構造からエネルギー供給不安による燃料費高騰の高止まり等、影響が長期化する可能性がある

※ 過去の様々な事象でも見られた通り、コンテナ輸送再開が「正常化」ではなく、更なる「混乱の始まり」にもなり得る

航空輸送への影響

空域制限や湾岸地域のハブ空港の運用制約が広がっており、航空物流ネットワークへも大きな影響が及んでいます。

<ポイント>

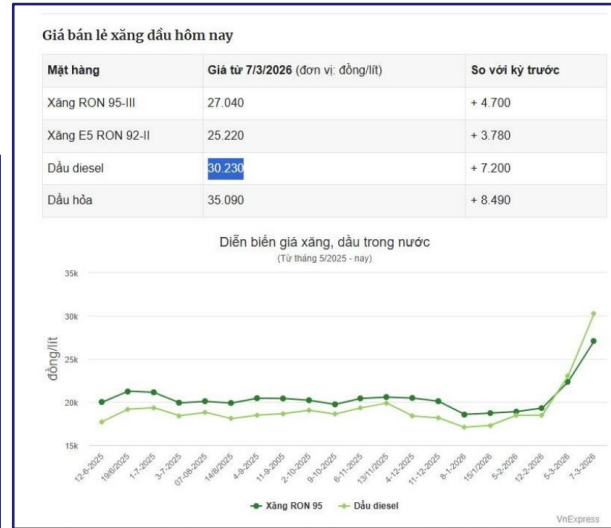
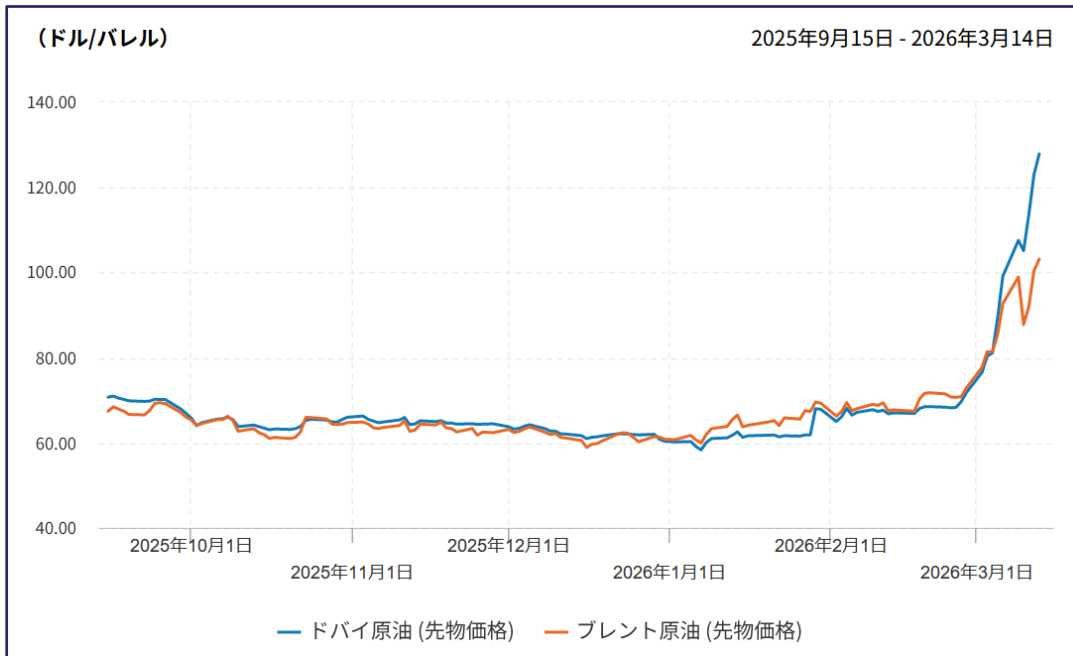
- ① 中東向け貨物の受託制限と積み地での貨物滞留
- ② アジア発欧州向け航空スペースの逼迫
 - ・ 従来、中東経由で輸送されていた貨物が直行便へ集中（スペース不足）
 - ・ 元々ロシア上空の飛行制限もあり、更なる輸送ルートの制約に（コスト上昇）
 - ・ 今後、北米経由での輸送ルートとなる可能性も
- ③ 燃料サーチャージの高騰

航空会社名	状況
エミレーツ航空	<ul style="list-style-type: none"> ・DXB発着便は運休を継続、一部フライトにて暫定的に運航を再開。 ・日本発着便は臨時便扱いながら、羽田発/成田発共に運航 ・新規予約について 受託可能プロダクト：一般貨物、危険品、生鮮貨物および医薬品（オンラインのみ）受託可能仕向地は下記。 DXB, DWC, AUH, SHJ, FRA(WAW,BUD,PRG,DUS,MUC,HAM), AMS(BRU,CDG,NCE, LYS), STN(DUB, LHR,MAN,BHX,NCL), MAD(BCN,LIS, ZAZ), MXP(FCO,VCE,BLQ), JNB(CPT, DUR), NBO,GRU,UIO,SYD(BNE,MEL,ADL,PER) ・運航制限を受け日本発のキャパシティが著しく減少 ・成田発、羽田発旅客便にて今週一週間、限定的に再開。但し、搭載燃料の大幅増加による搭載量制限から、生鮮貨物、医薬品、緊急貨物に限定、且つ、DXB以遠の運航が確認されている仕向地に限り受託。
カタール航空	<ul style="list-style-type: none"> ・新規受託停止（現時点で3月5日まで） ・一部で復便も、レスキューおよび帰還用の臨時運航限定 ・3月11日までは定期便全便運休予定
エティハド航空	<ul style="list-style-type: none"> ・アブダビ空港の一部離発着を再開（成田発未定）
トルコ航空	<ul style="list-style-type: none"> ・中東情勢により一部路線に影響あり 受託停止国：LEBANON / JORDAN / SYRIA / IRAQ / IRAN / QATAR / KUWAIT / SAUDI ARABIA（DMMのみ）/ OMAN / UAE ・IST向けは影響なし ・IST発・中東以外向けも現時点で影響なし
シルクウェイ ウェスト航空	<ul style="list-style-type: none"> ・中東情勢悪化を受け、一部中東向け地の新規受託を停止中 受託停止：Tel Aviv (TLV) /Baghdad (BGW) /Erbil (EBL) /Basrah (BSR) /Kuwait (KWI) /Dammam (DMM) /Dubai (DWC)
エチオピア航空	<ul style="list-style-type: none"> ・中東情勢の影響により、エチオピア航空で一部中東向け地の新規受託を停止中 受託停止：TLV, BEY, AMM, DXB, AUH, SHJ, BAH, DMM, KWI, DOH ・成田空港にて大量の滞貨発生、これにより日本発ADDおよびADD経由すべての新規受託を停止。
エジプト航空	<ul style="list-style-type: none"> ・中東受託停止路線は下記の通り。 アフリカ： ACC, ABV, DLA, EBB, ADD, KGL, DAR, FIH, JIB, MGQ, ABJ, TUN 中近東： AUH, DXB, SHJ, BAH, KWI, DOH, MCT, DMM, ELQ, EBL, BGW, BEY, AMM, RUH ・DXB, MCTは受託再開。
Finnair	<ul style="list-style-type: none"> ・中東情勢の影響によりWEB Bookingによる提示料金適用が難しい状況。

各国での国内輸送への影響

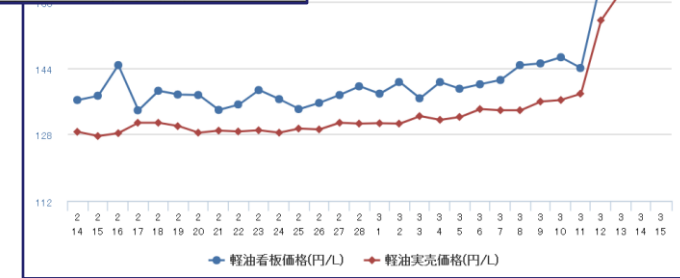
原油価格の高騰により、国際輸送のみならず、各国内での国内輸送にも今後大きな影響が及んでくると予想されます。

<原油価格>



<日本>

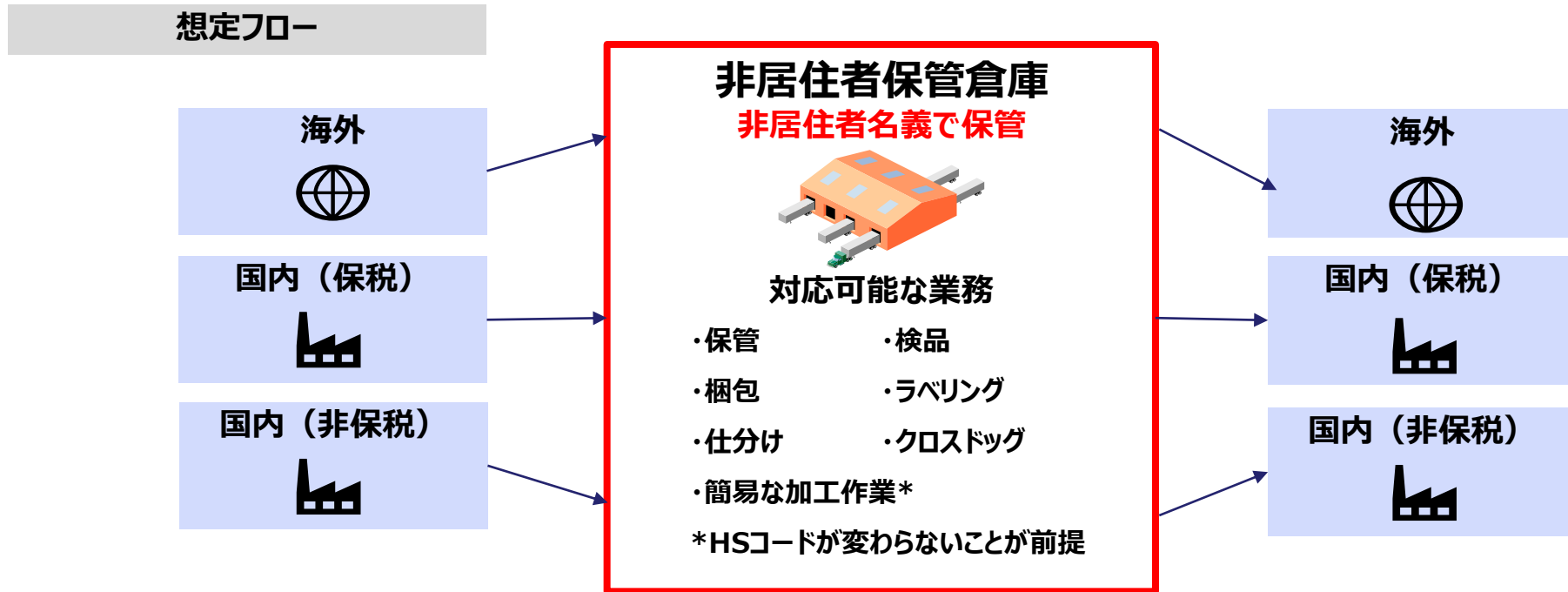
<ベトナム>



- ・石油備蓄の無いベトナムでは武力攻撃の直後より燃料価格が急上昇、ドレー業者より緊急の値上げ通知を受けるなど、Fuel Surchargeが導入されている各国では燃料費高騰の影響が顕在化してきています。
- ・日本でも、3/11頃より軽油価格は急上昇しており、政府による石油備蓄放出などの対策が進められていますが、今後他国と同様に運送料値上げの圧力が強まっていくものと予想されます。

中東向け滞留貨物に対する提案（一時的な東南アジアでの非居住者保管）

非居住者保管活用により、現地法人を持たないお客様（非居住者）でも現地での在庫保管が可能になります。



番号	項目	課題例	解決案
1	非居住者在庫	✗現地に在庫を持つ手段がない	☑FZ倉庫を使い、現地で非居住者在庫を保有可能に
2	部品供給の安定	✗輸送混乱で供給が不安定になる	☑現地在庫により輸送影響を回避し安定供給を実現
3	リードタイム短縮	✗商流上、日本経由にしなければならず輸送に時間がかかる	☑現地で日本名義（非居住者）保管し、輸送時間を短縮・販売機会を拡大

倉庫機能のステータス比較

■フリーゾーン倉庫と普通倉庫の条件

各種条件	普通倉庫	(泰)フリーゾーン倉庫	(馬)保税倉庫	(馬)フリーゾーン倉庫
輸入関税・VAT	不可	<input checked="" type="checkbox"/> 免除 * 国内販売しない場合	<input checked="" type="checkbox"/> 免除 * 国内販売しない場合	<input checked="" type="checkbox"/> 免除 * 国内販売しない場合
非居住者在庫	不可	<input checked="" type="checkbox"/> 可能	<input checked="" type="checkbox"/> 可能	<input checked="" type="checkbox"/> 可能
保管期限	制限なし	2年間 (1年延長申請可能)	2年間 (1年延長申請可能)	制限なし
関税法上の区分	現地国内法	<input checked="" type="checkbox"/> 国外と同等の特区扱い	<input checked="" type="checkbox"/> 国外と同等の特区扱い	<input checked="" type="checkbox"/> 国外と同等の特区扱い
付加価値作業	可能	<input checked="" type="checkbox"/> 可能 * HSコードが変わらない簡易加工に限る	<input checked="" type="checkbox"/> 可能 * HSコードが変わらない簡易加工に限る	<input checked="" type="checkbox"/> 可能 * HSコードが変わらない簡易加工に限る

各国の非居住者保管のコスト感に関して

かつてASEAN地域の物流ハブとして機能していたのはシンガポールでしたが、近年の物流コスト高騰を受け、マレーシアやタイといった近隣国への拠点の移転が加速しています。

項目	マレーシア	タイ	シンガポール
保管料 (m ² / 月)	\$4 ~ \$10 主要エリアは高め	\$4 ~ \$7 EEC (東部経済回廊) 周辺で 需要増	\$15 ~ \$35 土地不足により圧倒的に高価
作業員 (月額)	\$450 ~ \$750 最低賃金引き上げの影響あり	\$350 ~ \$600 熟練工の確保が課題	\$2.5K ~ \$4K 高い賃金水準
輸出入 (20ft)	\$220 ~ \$325 港湾インフラが整備され効率的	\$240 ~ \$360 手続きのデジタル化が進む	\$320 ~ \$455 世界最速の処理能力
主な特徴	ハブ機能とコストのバランスが良い	自動車・製造業向けが強み	高付加価値・効率重視のハブ

社会を止めない。進化をつなぐ。



MITSUI-SOKO GROUP