

月次マーケットレポート

世界の海運・航空・鉄道運賃と日本の港湾・貿易・2026年6月号



IN THIS ISSUE

- | | |
|--------|-------|
| 01 総論 | 02 海運 |
| 03 航空 | 04 鉄道 |
| 05 港湾 | 06 貿易 |
| 07 見通し | |

Executive Summary

ひと目でわかる今月の市況

GLOBAL

SCFI 3206.0 ・ +4.7%

- 世界のコンテナ指数は 4 系列中 1 系列が上昇
- 基準日 2026-07-27(週次)

JAPAN

外航貨物輸送 円ベース 233.8 ・ +52.8%

- 契約通貨ベース 160.8(+37.4%)— 差は為替要因
- 国際航空 円ベース 142.4 / 契約通貨 98.1
- 基準月 2026-06(月次)

VOLUME

主要6港 1,177,717 TEU ・ +0.1%

- 輸出 10兆9,265億円(+19.3%)・ 収支 ▲4,099億円
- 港湾 2026-05(速報値) / 貿易 2026-06

※ 軸ごとに公表タイミングが異なる。異なる月の数値を同一時点として比較しない。

SECTION

01

総論

01. 総論 — 国際運賃、為替の上乗せが鮮明

本号は企業向けサービス価格指数と貿易統計が2026年6月分、港湾統計が2026年5月分と、軸ごとに基準月が異なる。この点を踏まえたうえで、今月のデータが示す構図は一つに集約できる。外貨建て契約の運賃と円建て契約の運賃とで、伸び方が大きく分かれているという事実である。

世界のコンテナスポット指数は、2026年7月27日時点でSCFI総合が3205.97(前週比+4.67%)と上昇した一方、CCFI総合1857.04(▲2.33%)、WCI総合4255(▲3.0%)、FBX総合3627.6(▲1.01%)はいずれも下落した。主要4指数のうち上昇は1系列にとどまり、方向は割れている。この局面のもとで、日本の外航貨物輸送は円ベース233.8(前年同月比+52.8%)、契約通貨ベース160.8(同+37.4%)と、いずれも大きな伸びを示した。国際航空貨物輸送も円ベース142.4(同+48.0%)に対し契約通貨ベース98.1(同+36.1%)であり、契約通貨ベースは基準年(2020年=100)の100を下回る水準にある。

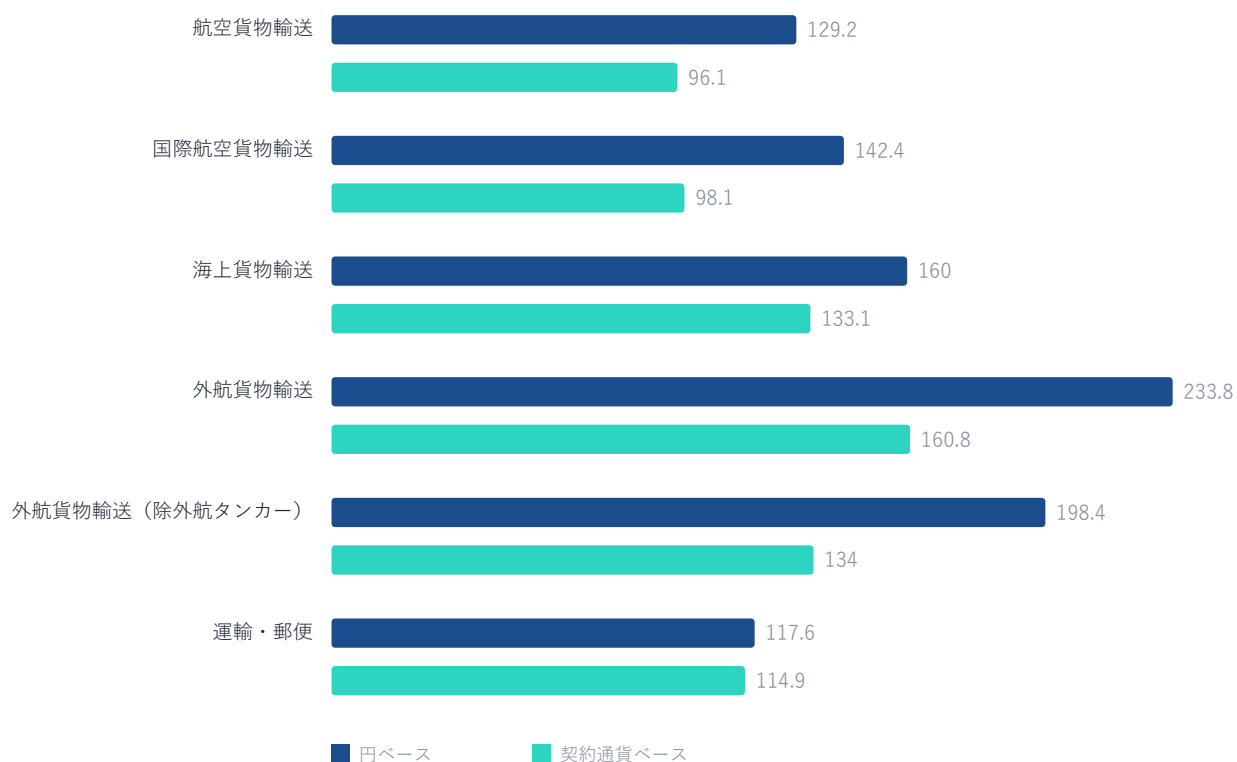
外航・国際航空はいずれも外貨建て契約であり、契約通貨ベースの指数が別途公表されている。円ベースの伸びが契約通貨ベースの伸びを上回るのは、円建てに換算する際に為替の影響が反映されているためである。これに対し、円建て契約が中心の国内系列では契約通貨ベースという概念自体が存在しない。国内航空貨物輸送は円ベース89.8、前年同月比▲3.2%にとどまり、外航・国際航空とは対照的な動きとなった。同じ企業向けサービス価格指数の枠内で、契約通貨の違いによってこれだけの差が生じている事実は、今月最も明確に読み取れる構図である。

貿易の実額を見ると、2026年6月の輸出額は10兆9265億円(前年同月比+19.3%)、輸入額は11兆3365億円(同+25.4%)だった。輸出額が最も大きいのは米国の1兆9279億円で、中国1兆8244億円、台湾9295億円が続く。運賃指数の伸びと貿易額の伸びは、いずれも前年同月比で二桁の増加が同時に観測された。

世界のスポット指数は週次で直近まで公表されるのに対し、日本の企業向けサービス価格指数は月次かつ約2か月遅れで公表される。7月下旬時点でSCFIが上昇に転じた一方、CCFI・WCI・FBXは下落しており方向が割れている状況が、日本の外航運賃指数にどう表れるかは次回以降の公表で確認することになる。ただし転嫁の幅と時期は契約条件によって異なり、本レポートのデータからは特定できない。

運賃指数 — 円ベース vs 契約通貨ベース

企業向けサービス価格指数 2026-06(2020年=100)



SECTION

02

海運

02. 海運

02-1. 世界のスポット指数 — SCFI上昇、CCFI・WCI・FBXは下落

2026年7月27日時点の世界コンテナスポット指数は、SCFI総合が3205.97(前週比+4.67%)と上昇した一方、CCFI総合は1857.04(▲2.33%)、WCI総合は4255(▲3.0%)、FBX総合は3627.6(▲1.01%)といずれも下落した。主要4指数のうち上昇したのは1系列、下落したのは3系列であり、方向は割れている。個別品目では、上海発運賃(2026年7月20日時点)は欧州向けが3155、米西岸向けが5535、米東岸向けが8040となっている。バルク船運賃を示すBDIは2705(2026年7月20日時点)、燃料油はVLSFOが861、HSFOが767だった。

02-2. 日本の外航運賃 — 円ベースと契約通貨ベース

日本銀行の企業向けサービス価格指数(2026年6月分)によると、外航貨物輸送は円ベース233.8(前年同月比+52.8%)、契約通貨ベース160.8(同+37.4%)だった。円ベースの伸びのうち為替換算による上乘せ分は+11.2%であり、運賃そのものの動きに近い契約通貨ベースの伸びは+37.4%にとどまる。円ベース指数は契約通貨ベース指数を45.4%上回っており、水準差の大半は基準年(2020年)以降積み上がった為替換算の影響である。

海上貨物輸送は円ベース160(前年同月比+24.5%)、契約通貨ベース133.1(同+15.4%)で、為替上乘せは+7.9%だった。この海上貨物輸送のうち、外航貨物輸送は前述の水準、内航貨物輸送は円ベース135(+4.2%)にとどまる。内航貨物輸送には契約通貨ベースの公表がなく、円ベースのみが示されている。さらに外航貨物輸送の内訳にあたる外航貨物輸送(除外航タンカー)は円ベース198.4(+26.1%)、契約通貨ベース134(+13.8%)で、為替上乘せは+10.9%だった。外航タンカーを除いた系列でも円ベースの伸びが契約通貨ベースを上回る構図は共通している。

世界のスポット指数は2026年7月27日時点まで週次で公表されているのに対し、日本のSPPIは2026年6月分までの月次公表であり、両者は基準日が揃わない。同時期に観測された事実として並べると、世界のコンテナスポットはSCFIのみ上昇し他の3系列は下落する一方、日本の外航運賃は円ベース・契約通貨ベースともに前年同月比で大きく伸びている。7月時点のスポットに下落方向の系列が多い中、日本の外航運賃指数が次にどちらを向くかは、次回以降の月次公表で確認することになる。

02-3. 荷動きと供給 — 日本発は減少、中国発は増加

日本海事センターの航路別コンテナ荷動き(北米往航、2026年6月分)によると、18ヶ国・地域合計は191万6307TEU(前年同月比+14.0%)だった。このうち日本発は5万3701TEU(▲3.2%)で全体の2.8%を占めるにとどまり、累計(32万1930TEU)も前年同期比▲3.4%と減少している。一方、中国発は95万4767TEU(+25.5%)、ベトナム発は31万3840TEU(+3.4%)と増加し、韓国発は10万8021TEU(+0.9%)とほぼ横ばい、台湾発は5万5234TEU(▲7.3%)と減少した。日本発の伸びは主要国・地域の中でも弱い部類に入る。

欧州往航(2026年5月分)は、アジア合計186万6984TEU(+3.1%)。日本単独の数値は公表されておらず、日本は北東アジア(14万4086TEU、▲9.8%)に含まれる。中華地域は147万5375TEU(+3.4%)、東南アジアは24万7523TEU(+10.6%)といずれも増加した一方、北東アジアは減少している。

供給面では、Drewryの欠航便数調査(主要East-West航路、アジア～欧州・太平洋・大西洋。日本発着に限った数字ではない)によると、直近の公表(2026年7月31日)は58便が欠航し、計画便数723便に対する欠航率は8%だった。直近5回の公表を見ると、2026年6月5日は39便(5.5%)、7月3日は48便(7%)、7月10日は46便(6%)、7月17日は39便(5%)、7月31日は58便(8%)と幅があり、直近の公表で欠航率は最も高い水準になった。同時期のSCFIは上昇、CCFI・WCI・FBXは下落しており、欠航便数の増加と運賃の方向を並べて観測できる。ただし、航路別の船腹供給量や消化率、日本発着に限定した欠航便数のデータはなく、需給のどちら側から動いているかや日本発着の供給状況までは本データからは特定できない。

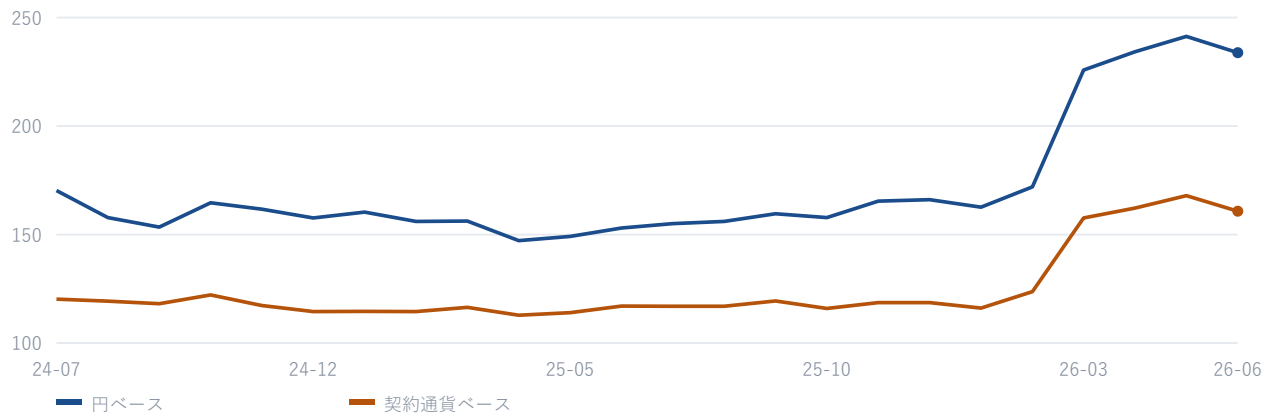
世界のコンテナスポット指数 — 直近の推移

週次・直近 26 週 (2026-01-26~2026-07-27)・線が途中から始まる系列は、その期間の公表値が本レポートのデータに無い



外航貨物輸送 — 円ベースと契約通貨ベースの推移

月次・2020年=100・2024-07~2026-06



SECTION

03

航空

03. 航空

03-1. 国際航空 — 契約通貨ベースは基準年を下回る

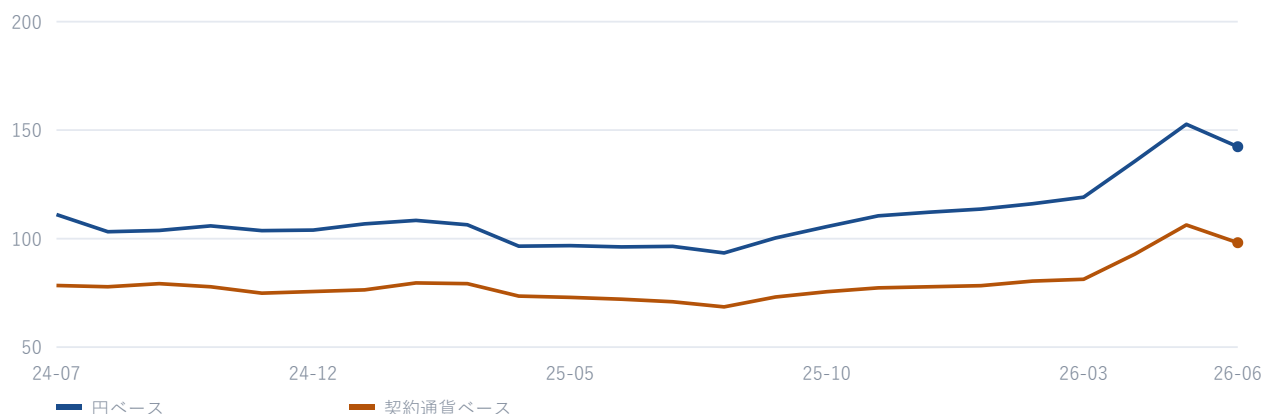
国際航空貨物輸送の価格指数は円ベースで142.4、前年同月比は+48.0%である。一方、契約通貨ベースは98.1、前年同月比は+36.1%にとどまり、基準年(2020年=100)である100を下回る水準にある。運賃そのものの動きに近い契約通貨ベースが基準年以下であるのに対し、円ベースは大きく上回っており、両者の位置づけは異なる。前年同月比における為替換算の上乗せ分は+8.8%、基準年からの累積では+45.2%と算出されている。親系列にあたる航空貨物輸送全体は円ベース129.2(前年同月比+35.6%)、契約通貨ベース96.1(同+24.5%)であり、こちらも契約通貨ベースは基準年を下回る。国際航空貨物輸送は、この航空貨物輸送のうち円ベース・契約通貨ベースともに最も高い伸びを示した内訳である。なお、航空貨物のスポット運賃指数は本レポートのデータには含まれていない。

03-2. 国内航空 — 円ベースは前年を下回る

国内航空貨物輸送の価格指数は円ベースで89.8、前年同月比は▲3.2%である。契約通貨ベースの系列は公表されておらず、為替換算による上乗せ分も算出されていない。航空貨物輸送全体が前年同月比+35.6%であるのに対し、その内訳である国内航空貨物輸送は前年を下回っており、同じ航空貨物輸送の中でも国際線と国内線で方向が分かれている。円ベースで見ると、国際線の大幅な伸びとは対照的に、国内線は前年同月の水準に届いていない。

国際航空貨物輸送 — 円ベースと契約通貨ベースの推移

月次・2020年=100・2024-07～2026-06



SECTION

04

鉄道

04. 鉄道

04-1. ユーラシア鉄道 — ERAIは中国・欧州間、アジア発着の代替ルートとして参照

ERAI(Eurasian Rail Alliance Index)は中国と欧州を結ぶ鉄道輸送の運賃指数であり、日本発着の航路ではない。アジアと欧州を結ぶ海上輸送の代替ルートとして、参考指標の位置づけで取り上げる。2026年6月時点でERAI総合は3704、前月比+0.19%だった。方向別では西航(中国→欧州)が3815(前月比+0.05%)、東航(欧州→中国)が2604(前月比+0.04%)で、いずれも小幅な上昇にとどまり、方向としては西航・東航とも同じく上向きだった。

なお、平均輸送日数は2026年8月1日時点で7.48日である。これは運賃指数とは別の系列であり、両者を同一に扱うことはできない。

04-2. 日本国内の陸上輸送 — 道路が鉄道を上回る伸び

2026年6月の企業向けサービス価格指数(SPPI)で、陸上貨物輸送は111.6、前年同月比+3.6%だった。このうち道路貨物輸送は同じ111.6(+3.6%)で陸上貨物輸送全体と同水準となった一方、鉄道貨物輸送は107.0(+0.9%)と道路貨物輸送を下回り、伸び率も小さかった。

基準年(2020年=100)との対比では、鉄道・道路とも100を上回る水準にある。ただし今回の系列はいずれも円ベースの数値であり、契約通貨ベースとの比較はできない。

SECTION

05

港湾

05. 港湾

港湾	合計 (TEU)	輸出	輸入	前年同月比
主要6港 合計	1,177,717	562,219	615,498	+0.1%
東京港	367,332	160,049	207,283	+0.1%
横浜港	235,939	119,510	116,429	+3.0%
名古屋港	219,152	111,697	107,455	▲0.8%
神戸港	174,728	89,454	85,274	+0.7%
大阪港	173,631	77,754	95,877	▲2.6%
川崎港	6,935	3,755	3,180	▲7.1%

※ 2026-05 分(速報値 — 確報とは確定度が異なる)。外国貿易コンテナ。合計は主要6港の合計であり全国計ではない。出典: 国土交通省 港湾統計。

05-1. 主要6港 総括 — 速報値は2026年5月分

港湾統計は2026年5月分の速報値であり、確報とは確定度が異なる。企業向けサービス価格指数と貿易統計がいずれも2026年6月分であるのに対し、港湾統計は1か月遡った2026年5月分となる点に留意が必要だ。主要6港の外国貿易コンテナ取扱量は合計117万7717TEUで、前年同月比は+0.1%だった。ここでいう合計はあくまで主要6港の合計であり、全国計ではない。内訳は輸出56万2219TEU、輸入61万5498TEUで、輸入が輸出を上回る構成となっている。

05-2. 港別動向 — 横浜港が最大の伸び、川崎港が最大の減少

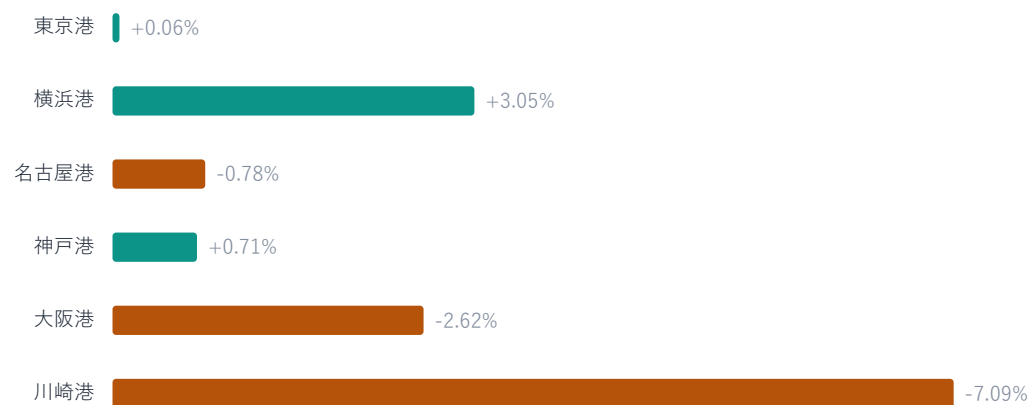
港別では、取扱量が最大の東京港が36万7332TEU(+0.1%)とほぼ横ばいで推移した。これに次ぐ規模の横浜港は23万5939TEU(+3.0%)と、6港の中で最も高い伸びを示している。神戸港も17万4728TEU(+0.7%)と増加した。一方、名古屋港は21万9152TEU(▲0.8%)、大阪港は17万3631TEU(▲2.6%)、川崎港は6935TEU(▲7.1%)といずれも前年同月を下回り、6港は増加3港・減少3港に分かれた。取扱量の規模で上位に並ぶ東京港・横浜港・名古屋港の中でも、伸び率では横浜港と名古屋港の方向が分かれている点が今回の特徴である。

05-3. 港湾運送・倉庫の価格 — 倉庫の伸びが港湾運送を上回る

企業向けサービス価格指数(2026年6月分)をみると、港湾運送は105.1(前年同月比+0.8%)、倉庫も同水準の105.1(同+1.6%)だった。指数の水準は同じだが、前年同月比では倉庫の伸びが港湾運送を上回る。両系列はいずれも日本銀行の分類上、運輸・郵便の内訳に位置づけられる系列である。なお、物量を示す港湾統計の外国貿易コンテナ取扱量と、価格を示すこの指数は対象月・対象範囲が異なる別の指標であり、一方の動きから他方を説明することはできない。

主要6港 コンテナ取扱量 前年同月比

2026-05(速報値)



SECTION

06

貿易

06. 貿易

相手国	輸出 (億円)	前年同月比	輸入 (億円)	前年同月比	収支 (億円)
総額	109,265	+19.3%	113,365	+25.4%	▲4,099
米国	19,279	+12.9%	15,885	+52.7%	3,393
中国	18,244	+17.6%	26,450	+27.9%	▲8,206
台湾	9,295	+46.4%	6,301	+49.1%	2,993
韓国	6,822	+23.5%	5,073	+32.1%	1,749
香港	6,133	+18.1%	560	+21.3%	5,573
タイ	4,268	+21.1%	4,207	+32.3%	61
シンガポール	3,394	+12.2%	1,267	+33.1%	2,127
ベトナム	2,916	+32.6%	4,850	+31.8%	▲1,934
インド	2,769	+20.7%	1,098	+30.1%	1,671
オーストラリア	2,702	+45.9%	6,378	+28.1%	▲3,675

※ 2026-06 分。輸出上位10か国。地域集計は除く。出典: 財務省貿易統計。

輸出品目	金額 (億円)	構成比	輸入品目	金額 (億円)	構成比
機械類及び輸送用機器	61,563	56.3%	機械類及び輸送用機器	36,929	32.6%
特殊取扱品	14,614	13.4%	鉱物性燃料	21,017	18.5%
原料別製品	11,695	10.7%	化学製品	12,597	11.1%
化学製品	10,884	10.0%	雑製品	12,387	10.9%
雑製品	5,953	5.4%	原料別製品	10,112	8.9%
原材料	2,060	1.9%	食料品及び動物	8,523	7.5%
鉱物性燃料	1,216	1.1%	原材料	7,675	6.8%
食料品及び動物	995	0.9%	特殊取扱品	2,778	2.5%
飲料及びたばこ	242	0.2%	飲料及びたばこ	1,031	0.9%
動植物性油脂	43	0.0%	動植物性油脂	316	0.3%

※ 2026-06 分。概況品目の大分類10品目。出典: 財務省貿易統計 概況品別国別表。

06-1. 国別輸出入 — 台湾・カナダが高い伸び、中国は最大の輸入超過

財務省貿易統計によると、2026年6月の輸出額は10兆9265億円(前年同月比+19.3%)、輸入額は11兆3365億円(同+25.4%)だった。輸出額が最も大きいのは米国の1兆9279億円、次いで中国1兆8244億円、台湾9295億円と続く。一方、輸出の伸び率で最も大きいのはカナダの+46.5%で、台湾+46.4%、オーストラリア+45.9%が続き、金額上位国とは顔ぶれが異なる。

輸入では米国が前年同月比+52.7%と伸び率で突出しており、マレーシア+49.8%、台湾+49.1%が続く。一方、ドイツは▲9.7%、メキシコは▲19.9%と輸入が減少しており、増加基調の国が多い中で減少に転じた国も見られる。貿易収支は中国が▲8206億円と最大の輸入超過となった一方、香港は+5573億円と最大の輸出超過を記録し、対中国と対香港で収支の方向が分かれた。

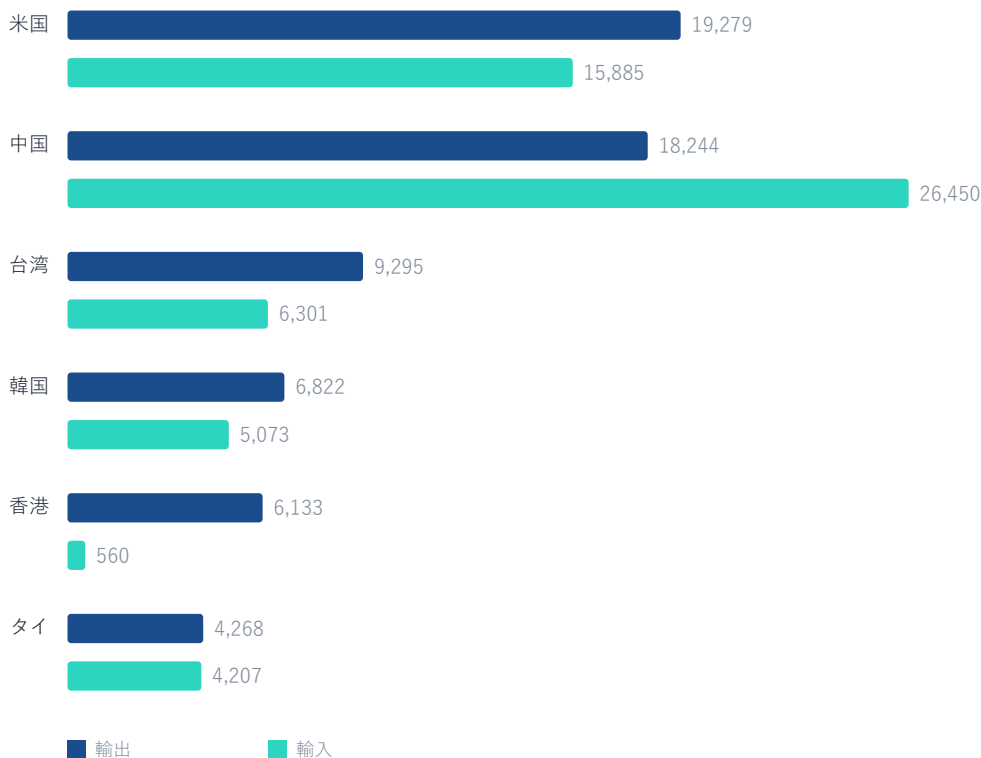
06-2. 品目別構成 — 輸出入とも機械類が最大だが構成比に差

輸出の品目別構成では、機械類及び輸送用機器が構成比56.3%(6兆1563億円)と過半を占め、突出して大きい。これに特殊取扱品13.4%(1兆4614億円)、原料別製品10.7%(1兆1695億円)、化学製品10.0%(1兆884億円)が続く。

輸入では機械類及び輸送用機器が構成比32.6%(3兆6929億円)で最大だが、輸出の構成比56.3%と比べると水準は下回る。次いで鉱物性燃料が18.5%(2兆1017億円)を占め、輸出側の鉱物性燃料が1.1%(1216億円)にとどまるのとは対照的である。化学製品は11.1%(1兆2597億円)、雑製品は10.9%(1兆2387億円)で、輸出側の構成と比べて品目の分散度が高い。なお、構成比は各品目の金額シェアを示すものであり、前年同月比の伸び率とは別のデータである。

主要相手国 輸出入額

財務省貿易統計 2026-06・単位 億円



SECTION

07

見通し

07. 見通し — 次回公表指数とスポット反転の行方

来月見るべきは、世界のスポット指数の直近の方向が、まだ公表されていない日本の企業向けサービス価格指数にどう表れるかである。同指数は2026年6月分までの公表であり、直近の海運スポットの動きを映すのは次回以降の公表になる。ただし転嫁の幅と時期は契約条件によって異なり、データからは特定できない。

確認すべき点は三つ。第一に、次回公表の企業向けサービス価格指数で外航貨物運賃がどちらの方向に動くか。第二に、2026年5月分速報に続く港湾統計6月分で、主要6港の取扱量が増加に転じるか。第三に、貿易統計7月分で輸出入額の伸び率がなお高水準を維持するかである。

自社の契約で試算する — 本レポートは市場全体の指数を扱う。自社の契約時点と現在を入れて、値上げのうち運賃要因と為替要因を分けて出す道具を [物流費ベンチマーク](#) に用意している。



Global Logistics & Market Intelligence
世界の運賃と日本の物流を毎月まとめる

本レポートは公表統計にもとづく分析である。見通しは情報提供が目的であり、投資や契約の勧誘ではない。無断転載・再配布を禁じる。

jpn.logisight.net

© 2026 Logisight / MTL Shipping Agency. All rights reserved.