

2026年3月、私たちの「当たり前」が止まる日 国際情勢と物流の危機が、君たちの生活に直結する理由



私たちの生活を支えている「見えない命綱」が今、崩壊の危機に直面しています。
遠い国の戦争やニュースが、なぜ皆さんのスマホや毎日の食事を脅かしているのか？
その理由を一緒に見ていきましょう。

スマホも、服も、ハンバーガーも。

皆さんが毎日使っているモノのほとんどは、海外からやってきます。

実は、日本の輸出入貨物の「約99%（重量ベース）」が海を通過して運ばれているのです。

物流は、世界中を駆け巡る「血管」のようなもの。この血管が詰まると、日本という国はあっという間に身動きが取れなくなってしまいます。

今、その血管に「**2つの巨大な脅威**」が迫っています。

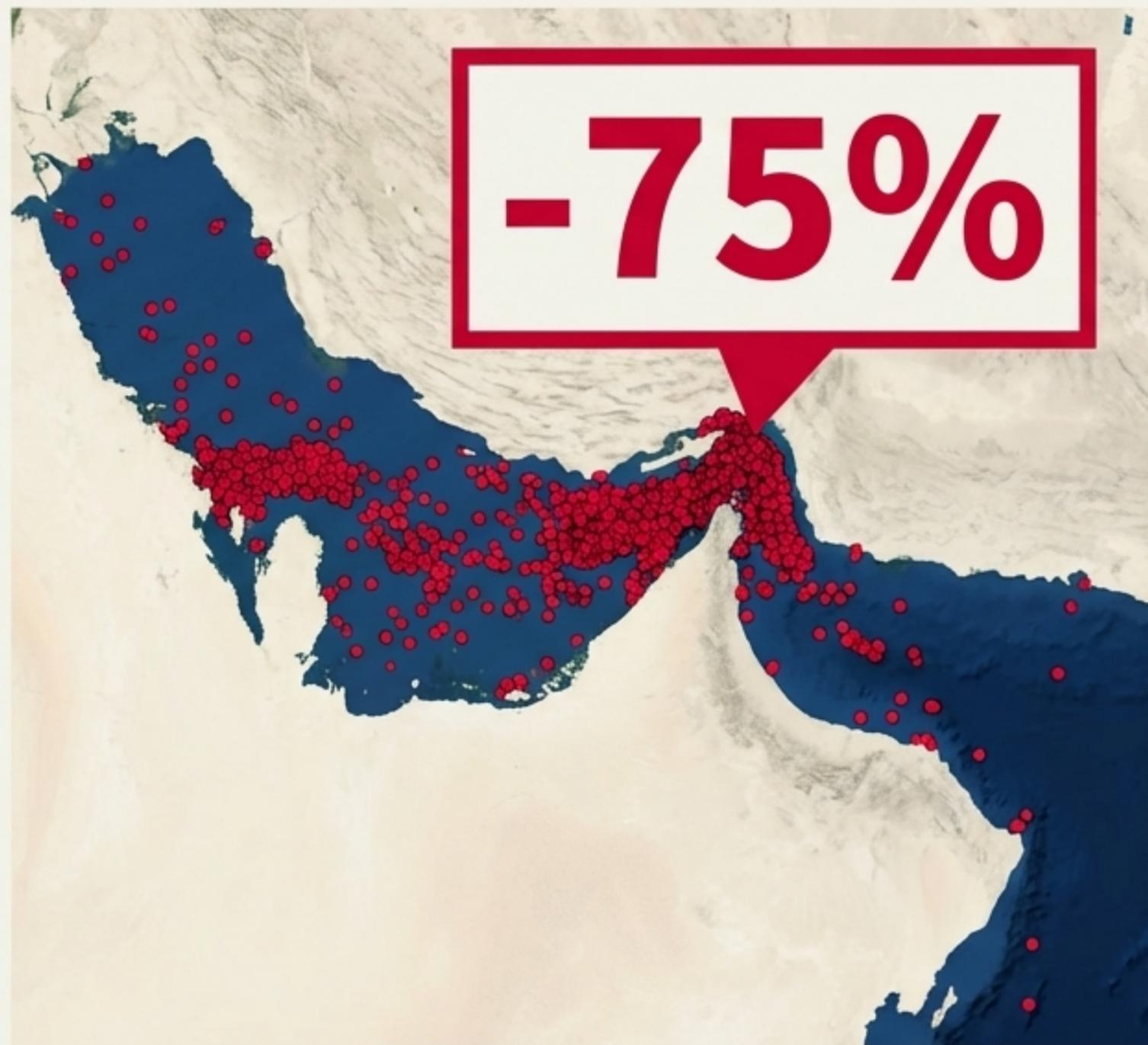


世界の「海の道」で起きている大渋滞

現在、中東にある世界で最も重要な海の通り道「ホルムズ海峡」が機能不全に陥っています。

データによると、この海峡を通る船の数はなんと「すでに75%も減少」しています。船は「遅れている」のではなく、危険すぎて「動けない」状態です。

ペルシャ湾内には約170隻もの巨大なコンテナ船が長期間足止めされ、世界の海に大渋滞が起きている。



なぜ荷物が届かない？「ボトルネック」の恐怖

民間船への無差別攻撃が続いているため、多くの船が安全な航路を求めてアフリカの南端をぐるりと回る「大迂回」を強いられています。

ここで覚えておきたい言葉が【ボトルネック】です。

ボトルネックとは「通り道が狭くなっている場所」のこと。ホースが折れ曲がって水が止まってしまふ状態を想像してください。世界中の船が一部の安全なルートに殺到することで、物流のホースが完全に詰まっています。



空の便まで止まる「最悪の連鎖」

「海がダメなら空から運ばばいい」
と思うかもしれませんが。
しかし、事態はさらに深刻です。
中東の主要な港や空港がドローン攻撃の
標的となり、火災や施設損傷が発生。
ドバイなどの巨大なハブ空港が一時閉鎖に
追い込まれました。
これにより、海と空の輸送ネットワークが
同時に断たれるという、過去に例のない
事態が起きています。
世界の航空貨物の輸送力は一気に18%も
減少しました。



世界中の港が「大パンク」状態に

船が大迂回をしてスケジュールがバラバラになると、どうなるでしょうか？
世界中の港に、予定外のタイミングで一気に船が押し寄せます。

現在、アジア（上海や南沙など）の港では荷下ろしを待つために海の上で2.5日も待機する船が出現しています。

北米の港でも、港から内陸へ運ぶ鉄道の順番待ちで1週間以上足止めされるなど、地球規模で大パンクが起きています。



混乱の代償「スポット運賃」の高騰

船が足りず、スペースが確保できないことで、お金の問題が発生します。

ここで2つ目のキーワード、【スポット運賃】です。スポット運賃とは「予約なしの、その時々

の送料」のこと。お正月や悪天候の時にタクシーや飛行機

のチケットが高くなるのと同じです。戦争のリスクによる追加料金も上乗せされ、アジアから欧米へモノを運ぶための送料が急激に跳ね上がっています。



私たちの小遣い直撃？ 物価高の波

中東の混乱は、世界的な原油価格の引き上げの指標（WTI先物価格）を1バレル=75ドル台まで押し上げました。これは大幅な値上がりです。

船や飛行機、さらには国内のトラックを動かす燃料代が高騰し、送料も上がればどうなるのでしょうか？

食品、日用品、スマートフォンなど、あらゆる商品の「製造コスト」と「輸送コスト」が跳ね上がり、皆さんの生活の身近なものの値段がさらに上がってしまうのです。



日本を襲う「もう一つの危機」



ここまでは、世界の海で起きている恐ろしい現実を見てきました。
しかし、危機は海の向こう側だけの話ではありません。
無事に日本まで荷物を運べたとしても、
私たちには国内に潜む「時限爆弾」が待ち受けているのです。
それは、港の最前線で起きています。

巨大クレーンを動かしているのは「人」

港に立ち並ぶ巨大なクレーンや設備。一見すると機械がすべて自動でやっているように見えます。

しかし、コンテナクレーンの操作やコンテナの配置管理には、高度な技術を持った「熟練の作業員」が必要です。

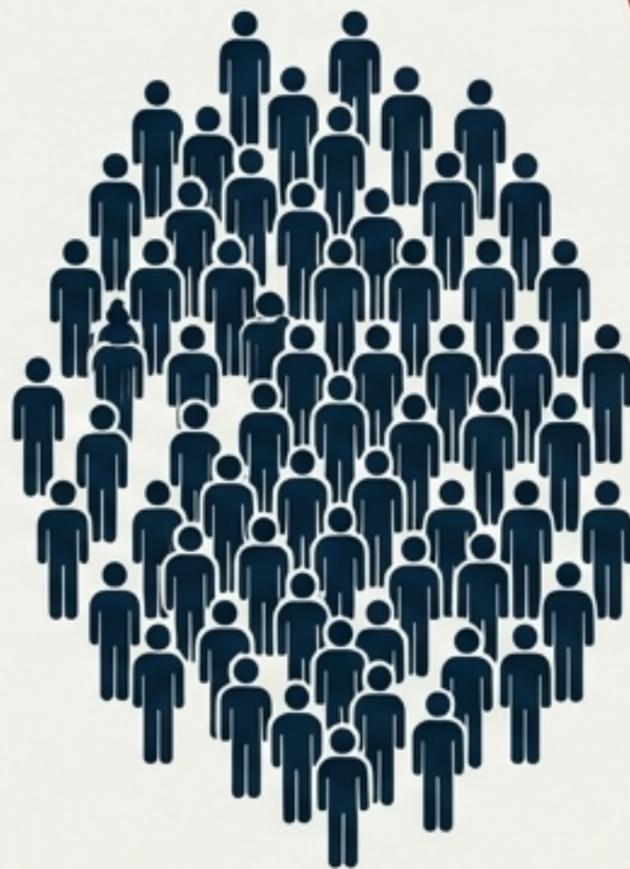
どんなに立派な設備があっても、それを動かす「人」がいなければ、港はただの巨大な鉄の塊にすぎません。



衝撃の 「2040年問題」

日本の港を支える人材は、確実に減っています。
国土交通省の資料によると、
2020年時点で約3万9500人いた港湾労働者
が、2040年にはなんと
「1万1000~1万2000人」まで縮小すると
推計されています。
高齢化が進み、若い人が入ってこない。
このままでは、日本に入ってきた荷物を
降ろす人がいなくなってしまう。

2020年：約39,500人



2040年：約11,000~12,000人



すでに始まっている「港のお休み」

「2040年の遠い未来の話」ではありません。制約はすでに顕在化しています。労働者不足や働き方改革への対応から、北九州港や小樽港などでは「日曜の荷役作業休止」や「週末のゲートを営業の終日停止」といった事態が起きています。

「週末制限稼働」という現実が、私たちの物流の首を静かに絞め始めているのです。



外からも内からも狙われる「見えない命綱」

世界の地政学リスク

日本の深刻な人手不足



私たちの生活

今日見てきたように、私たちの「当たり前の生活」は、非常に脆い基盤の上に成り立っています。

外の世界では、戦争や紛争によって世界の物流ネットワークが分断されています。

内の世界では、深刻な人手不足によって日本国内で荷物を受け取る力が失われています。

この「外と内からのダブルパンチ」が、現在の物流の危機の正体です。

私たちにできる「第一歩」

今日、皆さんは「見えない命綱」の存在に気づきました。
次にネットで買い物をする時、スーパーで
海外産の食べ物を手にする時、
それがどれだけの人の手と、どんな海を
越えてきたのかを想像してみてください。
物流の真の価値を知り、
それを支える人々に敬意を持つこと。
それが、これからの社会を創る皆さんが
踏み出す、未来を守るための
第一歩です。

