

「米中貿易戦争」がコンテナ市場に与える影響

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 201811

日本海事センター 企画研究部

主任研究員 松田 琢磨

はじめに

「米中貿易戦争」とは直近において米中間の貿易摩擦が追加関税競争と化した状況を指している。両国間の貿易摩擦問題自体は、中国がWTOに加盟した直後の2000年代前半時点ですでに問題視されていた。しかし2016年、米国大統領選挙の期間中、ドナルド・トランプ現大統領が中国との貿易不均衡を問題としてあらためて取り上げ始めてから、注目度は高まった。2018年7月以降には、相互に追加関税をかけ始めるようになったため、貿易への影響が懸念されるようになっている。

米国にとって、中国は最大の貿易相手国（第二位はカナダ、第三位はメキシコ、第四位が日本）であり、中国にとっても、米国が最大の貿易相手国（第二位が日本、第三位が韓国）である。貿易額は、中国から米国が5,065億ドル、米国から中国が1,308億ドル（いずれも2017年）にのぼる世界最大の二国間貿易で、世界全体の約4%を占める。コンテナ輸送では、その存在はさらに大きく、中国から米国が1,229万TEU、米国から中国が680万TEUと世界のコンテナ輸送量の約14%のシェアを占める。

本稿は、コンテナ輸送や市況に焦点を当て、米中貿易戦争が荷動きや市況に与える影響について、原稿作成時点（2018年11月中旬）のデータを基に記述、考察することを目的としている。具体的には米国の経常赤字の動向、米中両国による追加関税の概況を述べたうえで、米中間のコンテナ荷動きの動向と市況に言及する。

米国の経常赤字の動向

米国の経常収支（貿易収支＋サービス収支＋所得収支）の赤字傾向は少なくとも1970年代から起こっている（図1参照）。ちなみに所得収支は利子・配当の受取・支払いや仕送りの収支のことである。当時は日本と西ドイツの経済成長に合わせて米国で輸入が拡大していた。米国の貿易収支の赤字は、金との兌換を前提に米ドルを基軸通貨とした固定為替レートを中心とした国際通貨体制であるブレトン＝ウッズ体制崩壊（1970年代初め）の一因にもなった。80年代には日米貿易摩擦が注目され、1985年にはプラザ合意に基づいて国際的通貨介入が起こった。しかしながらその後も米国の経常赤字傾向は続き、2017年時点の経常赤字は4,491億ドルにのぼる。ただし、現在では、経常収支のうち貿易収支の赤字の大きな原因は、日本ではなく中国であり、米国の中国との間の貿易収支の赤字は3,757億ドルを占

める。

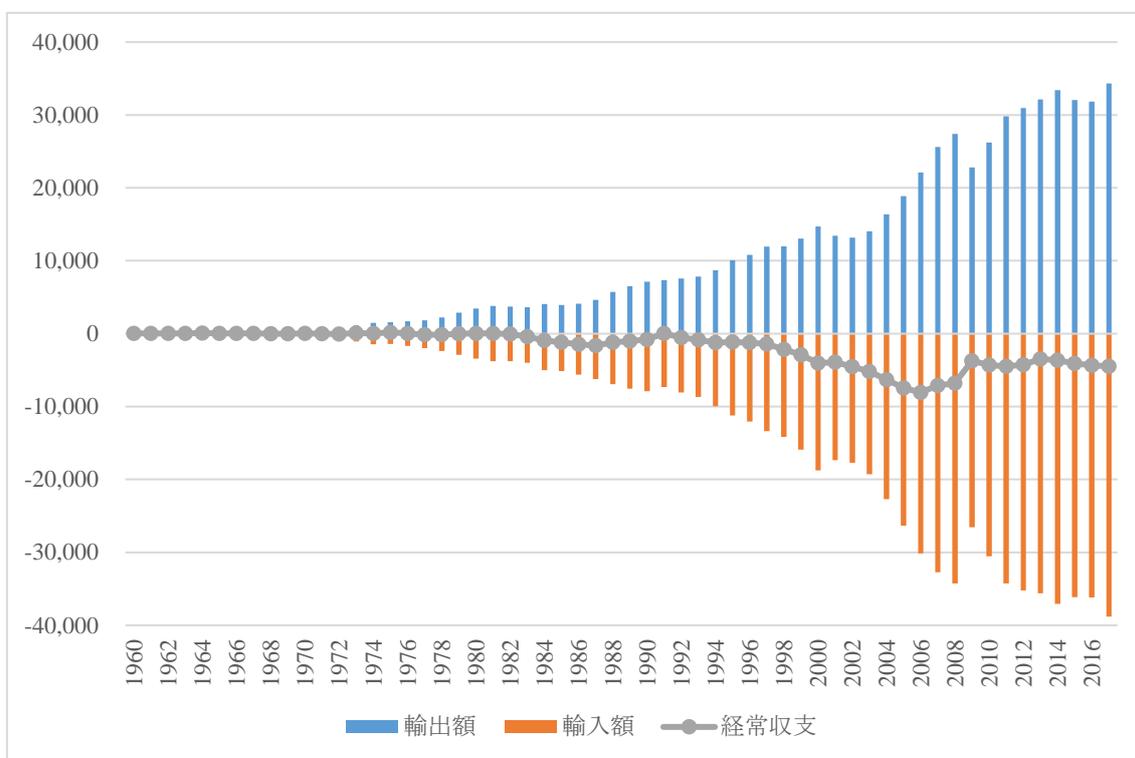


図1：米国の経常収支の推移（単位：億ドル）

データ出所：BEA（米国商務省経済分析局）

経常収支の赤字をミクロな観点から見た場合、中国における米国企業への不公正な取り扱い、保護主義、さらには知的所有権の脆弱さなど様々な要因を挙げることができる。一方でマクロ経済学の観点からは経常収支の大きさはISバランスと呼ばれるシンプルな関係式で説明できる。ISバランスとは、経常収支は、「国全体の貯蓄額－投資額」と財政収支の合計で示され、しかもこれは「恒等式」と呼ばれる常に成立する関係にある。2017年時点で米国の財政収支は9,544億ドルの赤字であり、米国は民間では貯蓄が投資を7,268億ドル上回っているものの、財政赤字をカバーできるだけの貯蓄額がなく、そのほかの項目でもマイナスがある。そのため、「国全体の貯蓄額－投資額」と財政収支の合計は赤字となり、これを受けて経常収支も赤字になる。

経常赤字、なかでも貿易赤字を背景にトランプ政権は現在まで三回に分けて計2,500億ドル分の輸入に対する追加関税を発動し、これに対し、中国側も対抗措置を取っている（表1参照）。トランプ大統領は中国の対応によっては、さらに2,670億ドル相当の輸入額に対する課税の実施を示唆している。2017年における米国の世界からの輸入総額は2兆3,619億ドルであるため、この関税措置によって輸入物価は19年以降2.6%（ $=25\% \times (5,065 \text{ 億ドル})$

÷23,619 億ドル)×(2,500 億ドル÷5,065 億ドル)) 程度上昇することになる。第四弾の追加関税が実施されれば、米国において約 5%の輸入物価上昇につながり、消費者物価を押し上げる効果を持つ。輸入額が GDP に占める割合は約 15%であるため、物価上昇は 1%弱に及ぶと考えられる。

表 1：米国と中国の関税発動日、関税率と品目数

発動日	米国輸入の 対象金額	米国の関税率	米国が対 象とする 品目数	中国輸入 の対象金 額	中国の 関税率	中国が対象と する品目数
2018/7/6	340 億ドル	25%	818 品目	340 億ドル	25%	545 品目
2018/8/23	160 億ドル	25%	284 品目	160 億ドル	25%	333 品目
2018/9/24	2,000 億ドル	10%(2018 年)	5745 品目	600 億ドル	5%と	5207 品目
		25%(2019 年以降)			10%	
未実施 (第 4 弾)	2,670 億ドル		残り全品目	530 億ドル		

米国による追加関税措置をみると、第一弾から第二弾へ進むにつれて、対象品目に消費財が含まれる割合が増え、消費者にも物価上昇の影響が生じる可能性が懸念されている。一方で、中国側を見ると、7月と8月の関税措置は自動車や農産物、食品などの消費財が中心となっていたものの、9月の対抗措置では中間財や資本財の割合が増えている。ただし、中国政府は中間投入コスト上昇による自国企業への悪影響を懸念しているとみられ、一部中間投入財については関税率を大きく上げていない。

コンテナ輸送への影響

現在のコンテナ輸送の状況を見ると、米国発中国向けを含む北米復航（北米発アジア向け）では貨物が減少している。CTS（Container Trades Statistics）社の統計によると、1-9月の北米復航輸送量は前年同期比 4.5%減、9月単月では前年同月比 3.6%減である。北米復航コンテナ貨物の半分は中国向けが占めており、中国向け貨物が少なくなったことが大きく影響している。2017年後半から実質的に始まった、中国での古紙や廃プラスチックなどリサイクル品に対する輸入規制によって生じた輸送量の減少が落ち着きつつある点、リサイクル品以外にも大豆などの輸入減がみられていることなどから合わせて考えると、米中貿易戦争によって中国の輸入側に影響が出始めている可能性は否定できない。直近の報道では、マスクのソレン・スコウ CEO は米国発中国着貨物が 3 分の 1 減少したと述べている。

一方、中国発米国向けを含む北米往航（アジア発米国向け）の輸送ではコンテナ貨物が減少

する傾向は見られていない。速報性の高いデカルト・データマイン社の統計によると 2018 年 10 月の中国発米国向けコンテナ輸送量（母船積地ベース）は 101 万 TEU にのぼり、中国発では単月で最も多くなった。また、1-10 月の累計でも前年同期比 7.1% 増となっており記録的な荷動きとなっている。10 月に入ってクリスマスシーズン前の輸送のピークは過ぎているものの、米国の好調な消費を背景に輸入自体が好調であることが背景とみられている。しかしながら、2019 年 1 月から多くの品目で関税が 15% 上昇するため、輸入価格が上昇する前に輸入しておくという駆け込み需要が寄与している可能性も高い。全米小売業協会の副会長、ジョナサン・ゴールド氏は関税による価格上昇を見込んだ在庫積み増しのための輸入増の影響があるとコメントしている。先に挙げたデカルト・データマイン社の統計でも家具類など在庫を積み増しのしやすい品目の増加が大きくなっている。

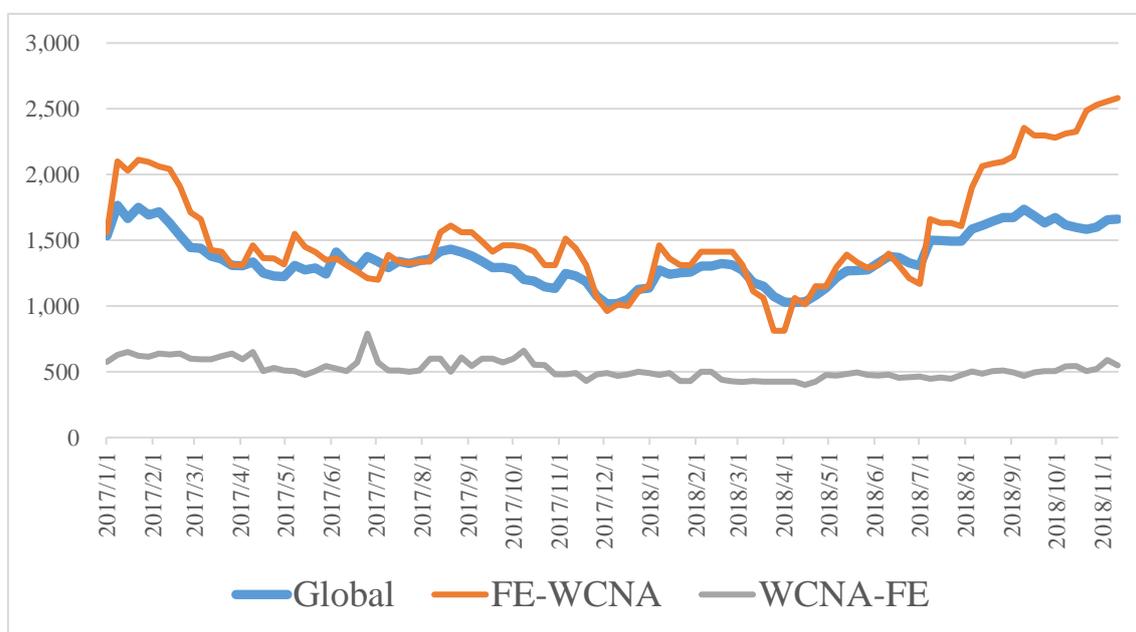


図 2: 北米往航 (FE-WCNA)、復航 (WCNA-FE) および世界の運賃指数 (USD/40ft Container)
データ出所: Freightos

フレートス社によるコンテナ運賃指数の推移をみると、北米復航では直近でわずかに下落気味ではあるものの基本的に横ばい傾向となっている。一方、北米往航では、貨物の減少傾向がないこと、船社がスペース調整を積極的に行っていることもあり、直近では運賃が回復を続けている（図 2 参照）。ただし、関税率上昇後に荷動きの反動減が起こるのではないかと懸念もあり、足元の傾向がいつまで続くかは不透明である。先に挙げた報道でも、マークスは、米中貿易戦争がコンテナ輸送の成長を打ち消す働きを持ち、世界のコンテナ貨物を 0.5% から 2.0% 減少させるとみており、それに対応するために 2019 年における北米航路でのスペース供給を減らすことを示唆しているとのことである。

おわりに

現在の米国の貿易赤字は米国の経済構造に根差したものである。40代以上の読者の中には1990年代に日米貿易摩擦について議論を再び想起するかもしれない。日米貿易摩擦についての議論が起こった際にも、ISバランスを踏まえれば米国の対日貿易赤字は米国の競争力の低下や日本の不公平な貿易を意味しないという議論がなされていた。現在でも日本の代表的な国際経済学者の一人である慶應義塾大学の清田耕造教授は、2018年1月に開催された日本国際経済学会でのシンポジウムにおいて「貿易政策は国内の貯蓄や投資に影響を与えるものではないため、貿易収支にも影響を与えない。したがって一国全体で見ると、貿易赤字は通商上の問題というよりは政府部門を含めた国内の貯蓄と投資の問題である」と述べている。中国側でも米国の経常赤字の状況に対して「対中貿易赤字を強制的に縮小させたとしても、ほかの貿易相手国に対する赤字がむしろ増え、全体の貿易赤字は減らないだろう」という反論がある。

とはいえ、海運業としては、荷動きに影響があるか、市況に影響があるかが問題である。現状を総合して考えると、米国から中国への航路を含む北米復航については荷動き減少の傾向があり、貿易戦争による影響が少しではあるものが見られていると考えられる。中国から米国への航路を含む北米往航では、貿易戦争による影響が現時点で明確にみられているとは言えないが、在庫の積み増しを想定した駆け込み需要ともいえる荷動きの増加とみられる動きが出てきている。来年に向けて荷動きが反動減する可能性も無視できないため、今後とも動向を注視していく必要があるだろう。

以上