

(公財) 日本海事センター  
調査研究報告

「米中貿易戦争とコンテナ輸送への影響」

(公財) 日本海事センター企画研究部 主任研究員  
松田 琢磨



こんにちは。ご紹介にあずかりました、日本海事センター主任研究員の松田琢磨と申します。

ふたたび柯隆さんと同じ場で発表をすることになり、大変光栄である以上にかなり緊張しております。少しでも皆様にとって有用な情報を提供できればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

さっそく、今回の主題である「米中貿易戦争とコンテナ輸送」の話へ進んでいきます。米中貿易戦争といったとき、知的財産権の問題など様々な問題も含んでいますが、今回は貿易摩擦の問題にフォーカスを絞ることにします。

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）であります。一方、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）です。

貿易額で世界の約4%を占める大きなつながりを持っています。また、米中間のコンテナ輸送量は世界のコンテナ輸送量の10%弱のシェアを占めています。

今回は、まず、背景となる世界のコンテナ輸送の現状について簡単に説明を行い、次に米中貿易戦争の概要について、おさらい的に紹介します。その後、米中貿易戦争がコンテナ輸送に与える影響について説明します。最後に、市況についても言及したいと思います。

スライド3には「世界のコンテナ輸送の概説」と書いています。次のスライド4を開いていただけますでしょうか。まず、世界のコンテナ輸送の現状からざっくりと説明します。図1では2018年における世界のコンテナ輸送の動向を示しています。世界のコンテナ荷動きは2018年時点で約1.6億TEUでした。米国と中国の間で貨物を運ぶのは北米航路で、基幹航路と呼ばれる世界の主要な航路の一つとなっています。あとはアジア・欧州間航路とアジア域内航路が貨物を多く運んでいる航路になります。重要なポイントは、世界のコンテナ輸送量は基本的に増え続けているということです。

スライド5に進みます。グラフ1は1986年を基準に置いた、世界のコンテナ船船腹量とコンテナ貨物輸送量の推移です。赤い線が世界のコンテナ貨物輸送量を示しています。ご覧の通り、世界のコンテナ輸送量はリーマンショック直後の2009年を除いて、前年を上回り続けています。2019年も、世界全体では前年を上回る見通しです。とはいえ、近年は保護主義の高まりが国際貿易の縮小をもたらす可能性が懸念され、さらにはスロートレードと呼ばれる国際貿易自体の減速による輸送量減も懸念されてきました。しかし、基本的には先進国、途上国の双方で経済成長率が安定的に伸び、輸入需要自体が大きくなったため、荷動きは順調に増加してきました。

コンテナ荷動きは需要を反映していますが、供給側である船腹量の動向はどうでしょうか。青い線は世界全体船腹量の推移を示しています。1990年代から船腹量の伸びが荷動き量の伸びを上回る状況が続きました。さらに、リーマンショックの後は荷動き量の伸びが鈍化する一方、供給は増加しつづけ、供給が需要を上回って伸びている傾向はさらに強まりました。つまり、コンテナ船市場では長きにわたって超過供給傾向が表れています。

次は世界におけるコンテナ船船腹量の推移について述べます。世界で就航しているコンテナ船は2020年1月時点で5,370隻、2,295万TEUでした。前年同月比で63隻増加、88.0万TEU(4.0%)増加しました。この増加は大型船を中心に進んでいます。スライド6のグラフ2は船型別のコンテナ船の船腹量を示しています。このグラフでも黄緑の領域から下はあまり変化がないにもかかわらず、全体の船腹量が伸びています。つまり、増加の中心は8,000TEU以上の大型船舶であり、全体的にみて大型化が進んでいます。供給が過剰になりやすい傾向の背景には、供給側では船腹の大型化が続いていることが挙げられます。

ここから、米中貿易戦争ないしは米中貿易摩擦、さらにはコンテナの話に移っていきます。実は、北米航路のコンテナ貨物輸送量を見ると、アジアから米国へ向かう北米往航は2019年で前年比1.3%減の1,765万TEUです。前年比で減少したのはリーマンショック直後の2009年以来です。この背景に米中貿易摩擦があります。

そもそも、米国と中国の間の貿易摩擦は、中国がWTOに加盟した直後の2000年代前半時点で問題視されていました。しかし、この問題が改めてクローズアップされるようになったのは2016年、米国大統領選挙の期間中でした。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、注目度が高まったのです。

2018年7月以降、相互に追加関税をかけ始めるようになり、貿易への影響が懸念されるようになっています。スライド8には米中が制裁関税をかけあう状況についてまとめた表を載せています。

米国による追加関税措置をみると、第一弾から第四弾へ進むにつれて、対象品目に消費財が含まれる割合が増えています。一方で、中国による追加関税では、2018年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ます。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ないなどの措置を取っています。米国側も2019年のクリスマス商戦に影響を与えないよう配慮していました。

このような形で追加関税措置の応酬が続いておりましたが、今年 1 月 15 日には米中当局者の間で、第 1 段階の経済貿易協定の合意文書への署名がなされました。署名から 30 日後の 2 月 14 日に発効する予定です。制裁の緩和は、米中貿易摩擦が激化した 2018 年 7 月以降で初めてとなります。

米中貿易摩擦の結果、アジアと米国を中心とした荷動きは、アジア輸出国側の構成に変化が表れています。具体的には、中国積みの荷動きが減ったのに対し、東南アジア・南アジア積みが増加しています。アジア全体で見れば、米国側の需要が衰えたわけではありませんので、貿易摩擦の影響は短期的には中国積みの減少を受けて、荷動きの減少としてあらわれています。しかし、時間を追うごとに輸出国の構成を変える形で回復していくものと考えています。

もともと、中国は沿海部を中心とした人件費の上昇を受け、内陸部に産業を移行して「世界の生産拠点」としての地位を保持する思惑がありました。ところが衣料品や家具、ゴム製品などの軽工業品の工場は国外の東南アジア・南アジアの各国へと移転を続けています。見方を変えれば、米中貿易摩擦がこの産業移転を促進していると考えられます。

今話した内容のうち、荷動きに関してはスライド 10 のグラフをご覧ください。グラフ 3 は北米往航の荷動き量の推移を示しています。青い線が北米往航、赤い線が中国積みのコンテナ貨物荷動き量を示しています。2019 年は中国積みの減少を受けて、北米往航全体でも 2009 年以来の減少となりました。前年比 9.6%の減少となった中国積みが大きな原因となっています。緑の線で示されるベトナム積みは前年比で 34.5%、紫の線で示されるインド積みは 11.0%の増加となっています。これでもカバーできなかったために全体として減少になったわけです。

一方、欧州への輸出を見てください。グラフ 4 はアジアから欧州へのコンテナ輸送量の推移を示しています。欧州往航は 1~11 月累計で前年同期比 2.1%増の 1,439 万 TEU を記録しており、過去最高を更新する見通しです。欧州各国の経済成長はそれほどではありませんが、雇用状況が比較的良く、消費が堅調であることが輸入増加を促進しているとみられています。欧州向け航路では中国積みの顕著な減少は見られていません。ただし、直近の貿易量を品目別に確認しますと、米中貿易摩擦で中国からの生産移転が進んだ品目が減少しています。このような動きが続いて今後、中国からの生産移転が、欧州向けにも影響を及ぼす可能性は否定できません。

次にスライド 12 の表 2 をご覧ください。すでに軽く触れていますが、ここでは実際にどういう品物のコンテナ輸送が、米中貿易摩擦によって影響を受けたのか見ておくことにしましょう。こちらの表は北米往航における上位品目の荷動き量です。上位品目は大まかに見て、家具やアパレルなどの軽工業品、タイヤを含む自動車関連品、白物や音響製品を中心とした電気機器がありますが、多くのもので減少がみられ、1-12 月の前年同期比でも上位 10 品目のうち、家具や建材、自動車部品などで減少が起こっています。いずれの品目も中国での生産・輸出の多い品目です。品目別に見ても中国

積みの減少が大きな影響を与えたことがわかります。

別の影響についても言及させていただきます。米国の港湾に与える影響です。スライド 9 でも言及しましたが、アジアにおいて中国から東南アジア・南アジアへの産業移転が進むことで、荷受け港である米国側の港湾にも影響が及びます。西岸港のロサンゼルス港やロングビーチ港は、中国など北東アジアからは比較的近い港ですが、東南アジアや南アジアから運ぶ場合、中国から向かうよりも距離が長くなります。ですので、インドやシンガポールから米国東岸部まで貨物を運ぶ場合、西岸港まで海上輸送してから内陸輸送するこの図で言う MLB を使うより、スエズ運河を経由して東海岸まで直接運んだほうが短時間で効率的に運べるケースもでてきます。

そのようなこともあり、コンテナ貨物減少への懸念から米国西岸港では警戒感が強まっています。そのうえ、西岸港では 2022 年に労働組合の ILWU（国際港湾倉庫労働者組合）と船社・ターミナルオペレーター側の PMA（太平洋海事協会）との間に労使交渉が控えています。21 世紀に入ってから西岸港の労使交渉は過去 3 回ありましたが、貨物が減少している年は交渉が揉める傾向にあります。次回の交渉でも PMA 側は貨物の減少を受けターミナルの自動化や仕事量の削減を進めたがっていると考えられますが、こうした方針に ILWU 側が強く反発する恐れがあります。

2014 年から 15 年にかけて、港湾の労使交渉をめぐる米国西岸港湾の混乱のために輸送が滞り、ポテトなどの輸入が飛行機で行われた例を覚えておられる方もいるかもしれません。もともと、このような西岸港湾の労使問題によっておこる輸送の停滞を回避するため、東岸に向かう貨物では直接パナマ運河やスエズ運河を経由する、このスライドにある図 2 でオールウォーターと呼んでいる経路を利用した輸送が増える傾向にあります。中国から東南アジアへの産業拠点の移行は、西海岸港湾の利用を減少させ、スエズ運河を経由した東岸経由の輸送を増やす可能性があります。なお、距離や経路の問題もあり、西海岸の港が使われなくなると、日本寄港にも不利になりやすい点も付言しておきます。

なお、スライド 14 のグラフ 5 にもあります通り、米国では個人消費も強く、経済成長率も大きな変化は見えていません。今のところ、貿易摩擦の影響はうかがえません。一方でスライド 15 のグラフ 6 にもあります通り、中国経済は近年経済成長率が低下気味です。これに対して貿易摩擦がどれだけ影響しているかは未知数です。しかし、今後どうなっていくかは注視していく必要があると思います。コロナウィルスの件もあり、経済成長への影響が心配されるところです。

中長期的に見た場合、荷受け国側である米国の経済状況を考えなければならないため、コンテナ輸送や市況への影響は多分に不透明なところがあります。しかし、荷動き自体は、先ほどから述べている通り、基本的には時間を追うごとに輸出国の構成を変える形で回復すると考えています。米国

の貿易赤字の原因は中国にあるわけではなく、旺盛な消費を背景にした輸入需要の強さにあるためです。

つぎに、米中貿易戦争による日本発着貨物への影響についても簡単に言及したいと思います。まず、米中貿易摩擦によって日本積み米国向けのコンテナ貨物や輸出は増えていません。つまり、コンテナ輸送では米中貿易の代替とはなっておらず、直近では大きく減少しています。ちなみに、米国向け航空貨物も減少しています。要因としては米国における自動車販売減少の影響などが考えられますが、この点についても注意してみていく必要があるかと思います。

次に日本積み・中国向けのコンテナ貨物が減少していることも指摘したいと思います。スライド 17 のグラフ 6 は日本から中国へのコンテナ貨物量の推移を示したものです。2019 年の中国向けコンテナ貨物は 2 月を除き、前年同月比で大きく減少しています。これは主に中国から輸出する製品に使う部品の輸出が減ったために起こったとみられています。日本にも影響がある点は注目点であるかと思います。

ここからは、米中貿易摩擦とも関係して、コンテナ市況について簡単に紹介させていただければと思います。スライド 19 のグラフ 7 は世界および主要航路運賃指数の推移を示しています。16 年を底にわずかながら回復傾向を見せているもののまだ高い水準とはいえない状況です。直近では Sox 規制の施行に沿って少しだけ運賃が上がっています。しかし、先に申しました通り根本に供給過剰の傾向があるため、運賃は上がりにくい状況です。

スライド 20 の図は、主要船社の集約やアライアンスの変遷を示したものになります。とくに注目してほしいのは 2015 年以降の話です。リーマンショック後の供給過剰を原因とした市況悪化を受けて、M&A・アライアンス再編が進行した時期です。この時期、アライアンスをまたぐ M&A が進み、再編を加速させました。2015 年時点で北米、欧州などの基幹航路を中心に世界でサービスを展開する船社は 16 社ありました。これが 2018 年には 9 社まで集約されました。かつてはアライアンスに属さない主要船社もありましたが、現在では 3 つのアライアンスのいずれかに所属しています。集約が進む一方で、機動的な運航など収益性を上げるための試みも進んできました。しかしながら、市況を押し上げるまでには至っていません。

現在はコロナウィルスの流行のため、中国で春節休みが延期され、このような状況を受けて、追加的な欠便も行われることが報道されています。現在は春節休みの時期ということもあり、もともと輸送される貨物が多くない時期ではあります。運賃指数の発表も今週はお休みになっていますのでわからない部分も多いですが、貿易摩擦は少なくとも短期的には運賃の下押し圧力にはなりません。これにコロナウィルスの問題が長期化した場合には、やはり北米航路や欧州航路への市況には下押

し圧力になると考えられます。短期で対応が済めばコロナウィルスの影響は大きくないと考えています。

スライド 21 の説明は最後になりますが、アライアンスや船社の再編に関し私が現在進めている研究の説明です。時間の都合もあり、今回は説明を割愛させていただきますが、ご興味がありましたらご覧いただけましたら幸いです。

私からの発表は以上になります。つたない発表にお付き合いいただきまして誠にありがとうございました。

第27回 海事立国フォーラム in 東京

2020年2月4日(火)

# 米中貿易戦争とコンテナ輸送への影響

(公財)日本海事センター 主任研究員 松田琢磨

(e-mail: [t-matsuda@jpmac.or.jp](mailto:t-matsuda@jpmac.or.jp))

# プレゼンテーションの内容

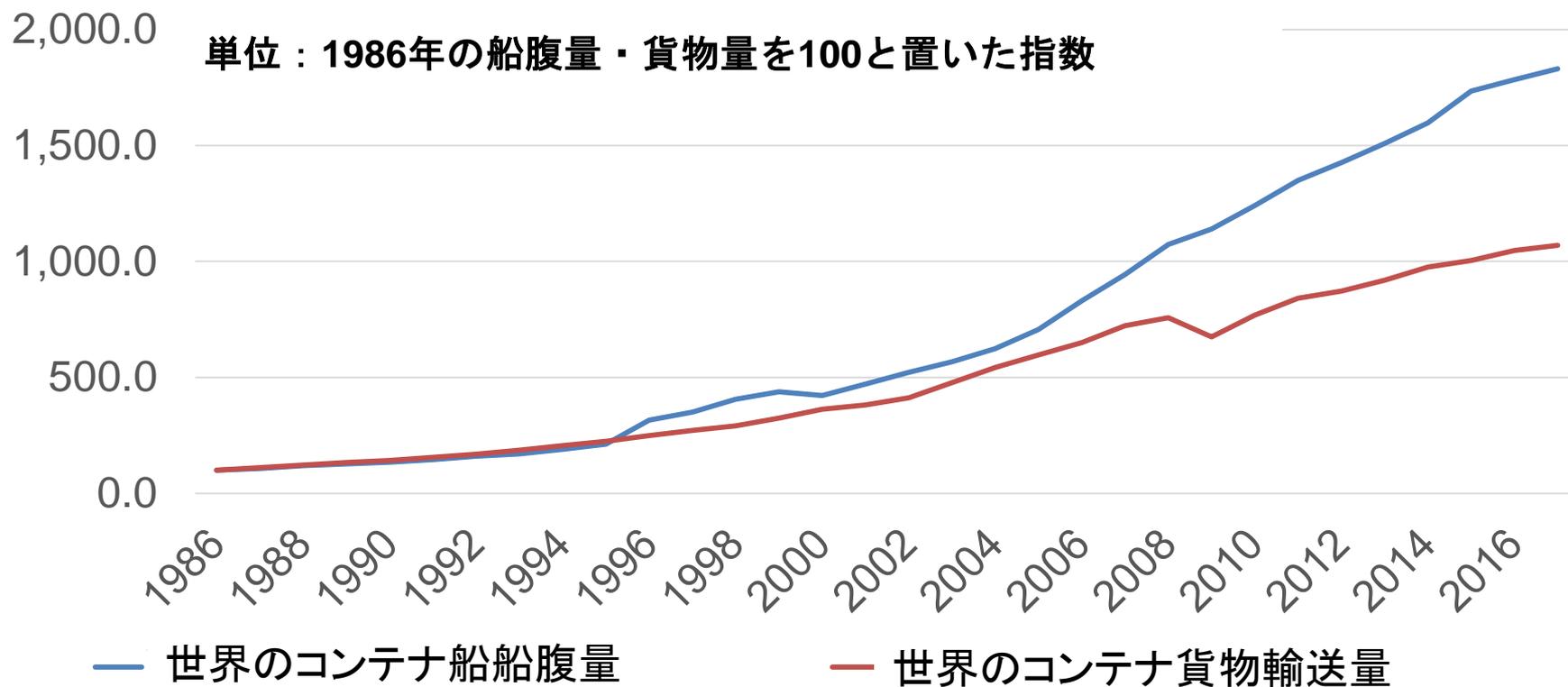
1. 世界のコンテナ輸送の現状について概要を説明
2. 米中貿易戦争がコンテナ輸送に与えている影響について説明
3. その他、コンテナ市況・アライアンスなどについて説明

# 1. 世界のコンテナ輸送の概説



# コンテナ海運における超過供給傾向が顕著に

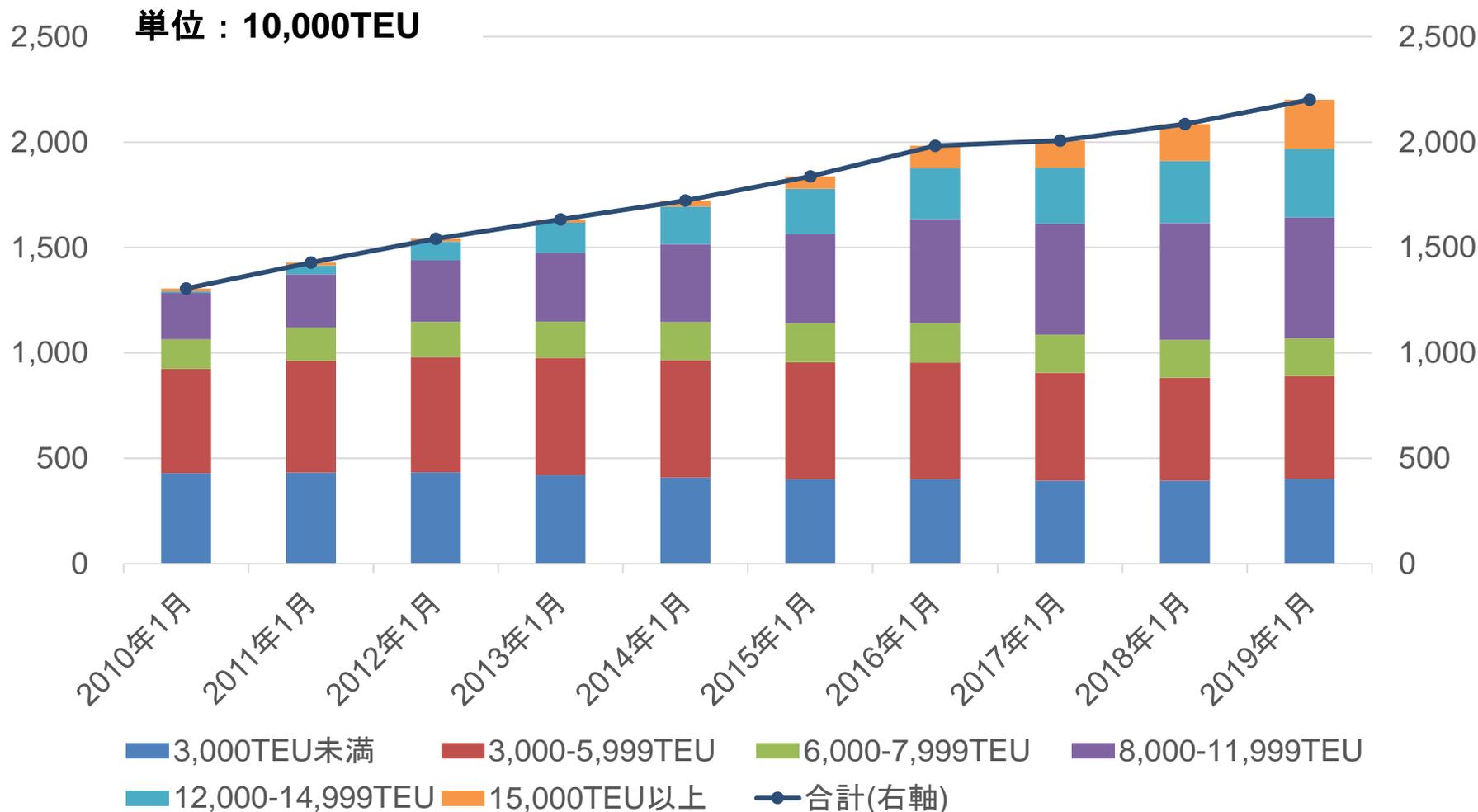
- 1990年代から船腹量の伸びが荷動き量の伸びを上回る状況
- リーマンショック後から荷動き量の伸びが鈍化、供給は船舶の大型化を背景に増加を継続



データ出所: 日本郵船, Clarksons Research

グラフ1: 1986年を基準にした世界のコンテナ船船腹量とコンテナ貨物輸送量

# 大型船を中心に船舶投入が続き、運賃下落圧力が継続



データ出所:Clarksons

グラフ2：船型別コンテナ船船腹量の推移

## 2. 米中貿易戦争がコンテナ輸送に与えている影響

# 米中貿易戦争の動き

- 2016年、米国大統領選挙期間中、トランプ現大統領が中国との貿易不均衡を取り上げ始め問題化
- 2018年以降、相互に追加関税
- 2020年1月、第一段階経済貿易協定の合意文書に署名、2月発効予定

発動時期	米 国		中 国	
	措置の概要	主な対象品目	措置の概要	主な対象品目
第1弾 2018年7月6日	中国からの輸入品818品目340億ドル相当に25%の追加関税を賦課	乗用車、磁気ディスクドライブなどのストレージ、液体ポンプ部品、プリンター用部品など	米国からの輸入品545品目340億ドル相当に25%の追加関税を賦課	大豆、乗用車、実綿および繰綿など
第2弾 8月23日	279品目160億ドル相当に25%の追加関税を賦課	プラスチックや半導体、鉄道車両・部品、トラクターなど	333品目160億ドル相当に25%の追加関税を賦課	古紙、銅のくず、アルミニウムのくず、ランプホルダー、プラグおよびソケット、乗用車など
第3弾 9月24日	5,745品目2,000億ドル相当に10%の追加関税を賦課。2019年5月10日に25%に引き上げ	家具、食料品、飲料品、自動車部品、繊維、ゴム類、木材、紙類など	5,207品目600億ドル相当に最大10%の追加関税を賦課。2019年6月1日に最大25%に引き上げ	液化天然ガス、機械類、光学式機器、化学木材パルプ、医療用機器など
第4弾 2019年9月1日	3,798品目3,000億ドル相当に15%の追加関税を賦課。リスト4A(3,243品目)は9月1日に発動。リスト4B(555品目)は12月15日に発動予定	リスト4Aはスマートウォッチ、薄型テレビ、セーター類など リスト4Bは携帯電話、ノートパソコン、ビデオゲーム用機器など	5,078品目750億ドル相当に最大10%の追加関税を賦課。リスト1(1,717品目)は9月1日に発動、リスト2(3,361品目)は12月15日に発動予定	リスト1は冷凍水産品、大豆、原油など リスト2はトウモロコシ、乗用車、バイク、ウイスキーなど

出典：[https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2020/01/se15120\\_tssc.pdf](https://www.erina.or.jp/wp-content/uploads/2020/01/se15120_tssc.pdf)

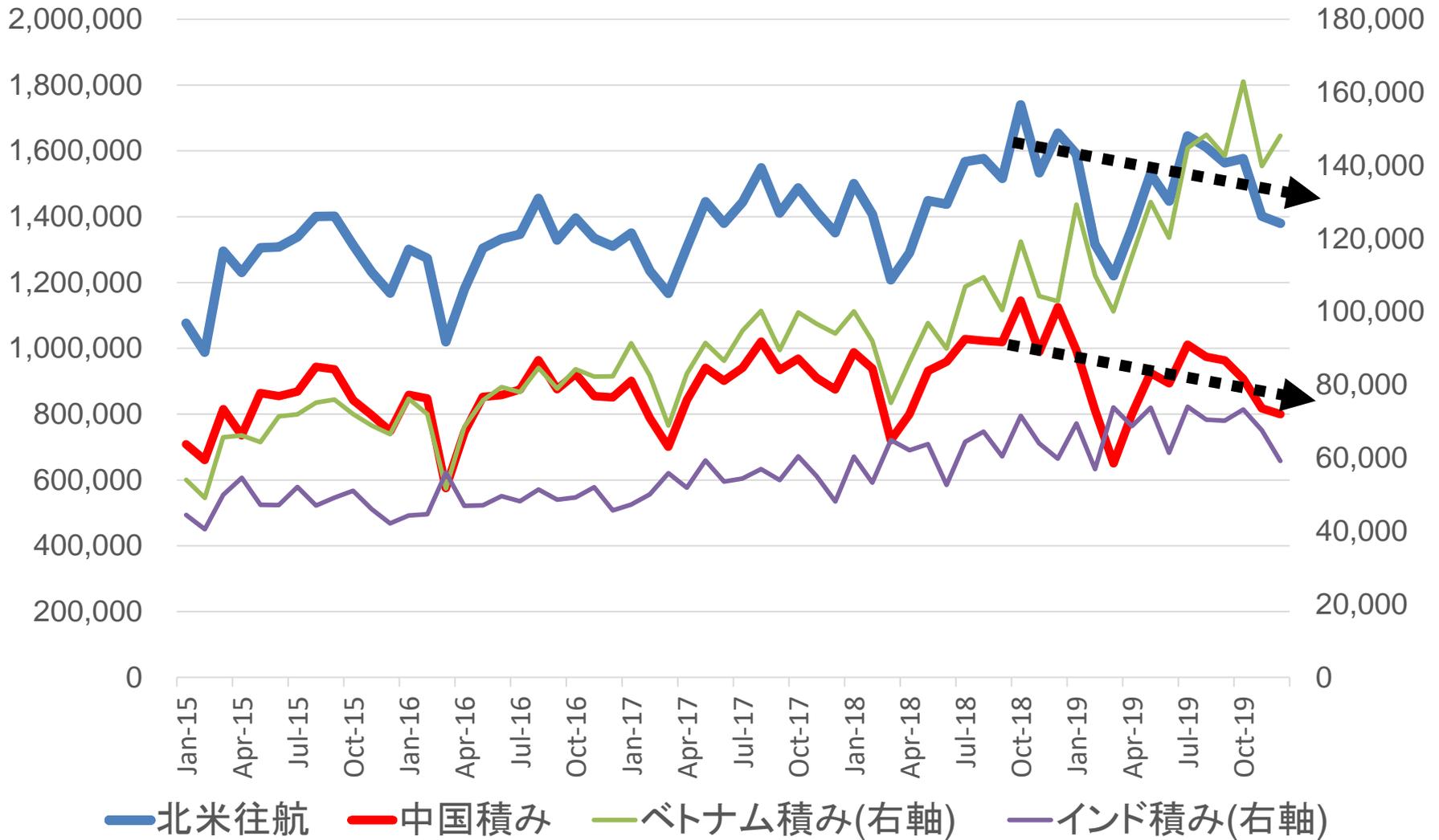
表1：米国の対中制裁関税と中国の報復関税

# コンテナ船市場と米中貿易戦争

- ① アジアと米国を中心とした荷動き全体が減少
  - 中国積みの荷動きが減少
  - 東南アジア・南アジア積みが拡大
  - 短期的・限定的→時間が経てば荷動きは回復するのでは
- ② 貿易戦争が産業移行を促進
  - チャイナプラスワンがASEAN・南アジアで模索
  - 家財道具や建築道具でASEANへの代替が進行
  - 繊維・アパレルでASEAN・南アジアでの代替が進行
- ③ 米国側荷受け港の変化
  - 東南アジアからはスエズ経由が近くなる
- ④ 米国経済への影響は今のところうかがえない
  - 中国経済の成長は鈍化する可能性も
- ⑤ 中長期的なコンテナ船市場への影響は不透明
  - 輸入需要は経済構造で決定

# ①北米往航では顕著に中国積みが減少

● 単位:TEU

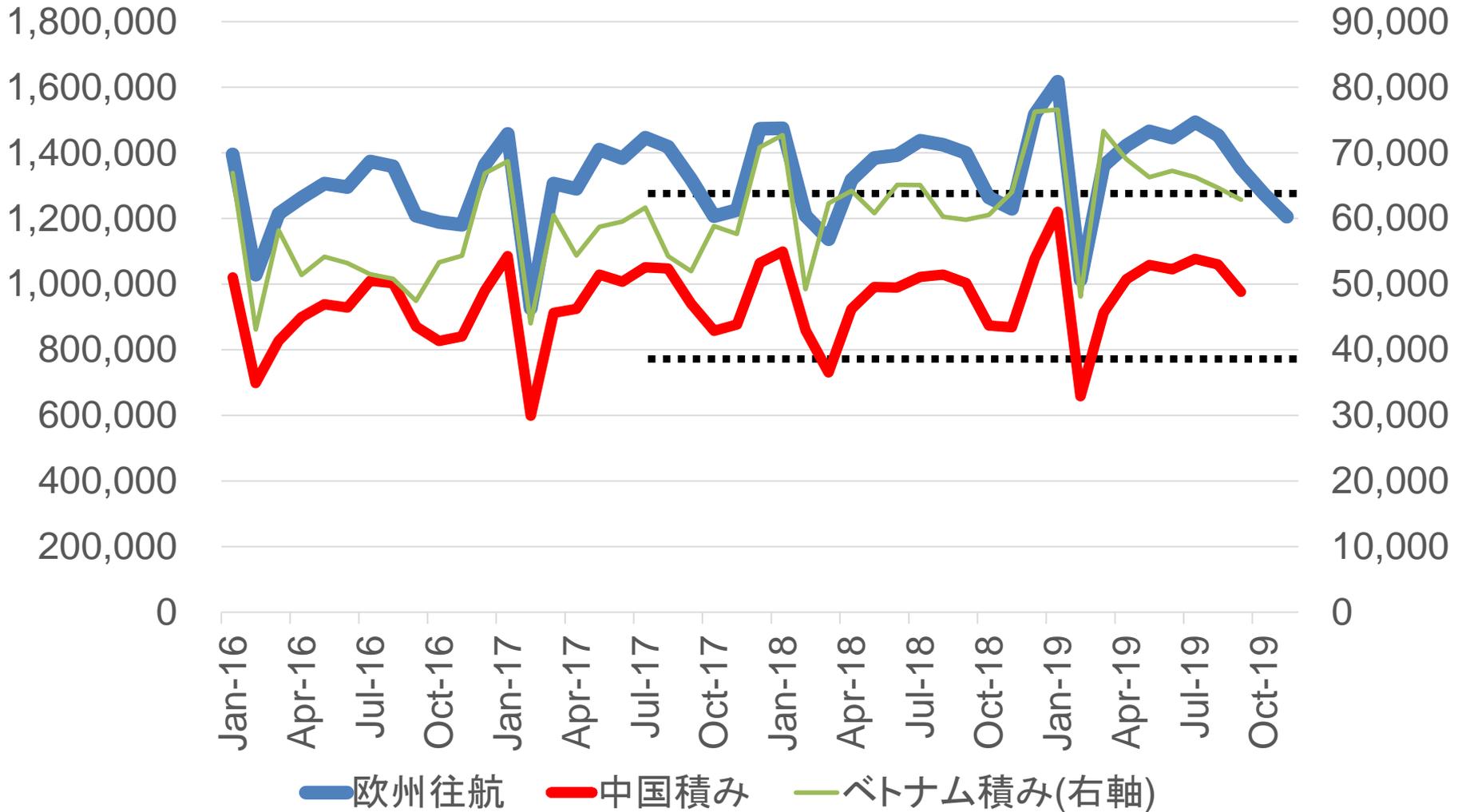


データ出所:PIERS

グラフ3：北米往航の荷動き量の推移

# 欧州往航では顕著な中国積みの減少は見られず

● 単位: TEU



データ出所: Container Trades Statistics

グラフ4: 欧州往航の荷動き量の推移

## ②北米往航は軽工業品、自動車関連の荷動きに影響

品目名	荷動き量 (TEU)	前年比 (%)	寄与度 (%)	1-12月 前年同期比 (%)	シェア (%)
1. 家具及び家財道具	235,637	▲20.5	▲3.7	▲3.8	17.1
2. 繊維及びその製品	154,117	0.9	0.1	5.3	11.2
3. 一般電気機器	90,911	▲18.7	▲1.3	▲3.3	6.6
4. 床材・ブラインド等のプラスチック製品	61,308	▲26.3	▲1.3	▲0.3	4.4
5. タイヤ及びチューブおもちゃ	44,336	▲14.7	▲0.5	1.0	3.2
6. 履物及び附属品	43,763	15.1	0.3	6.1	3.2
7. テレビ、ビデオ等の映像・音響製品	38,688	▲19.7	▲0.6	0.4	2.8
8. おもちゃ	37,350	▲22.7	▲0.7	0.4	2.7
9. 建築用具及び関連品	36,772	▲22.7	▲0.7	▲5.7	2.7
10. 自動車部品	35,484	▲41.1	▲1.5	▲10.1	2.6

データ出所:PIERS

表2：北米往航の品目別荷動き量（2019年12月）

### ③アジア⇒米国東岸への3経路 スエズ運河経由航路の拡大につながる可能性

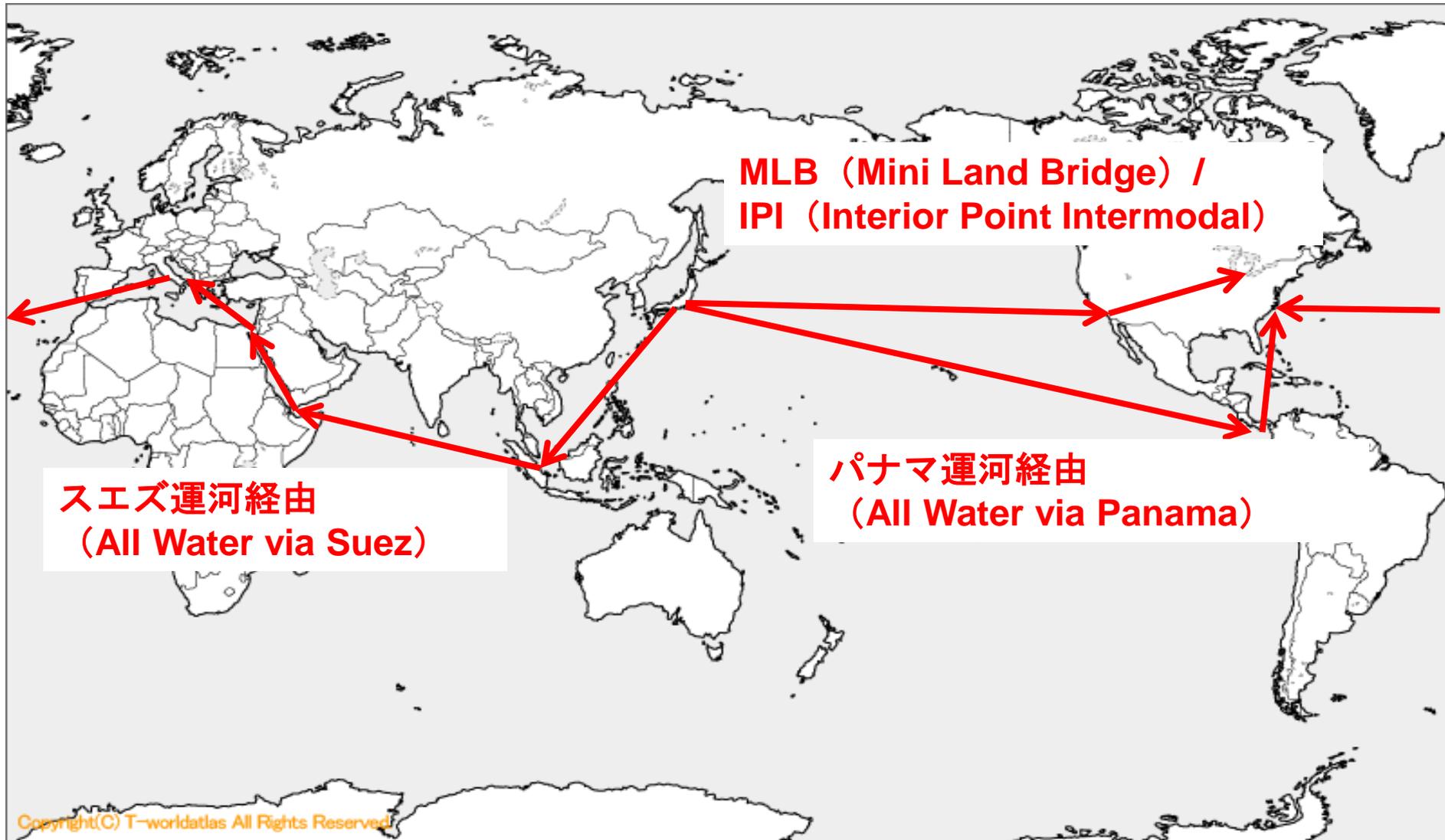
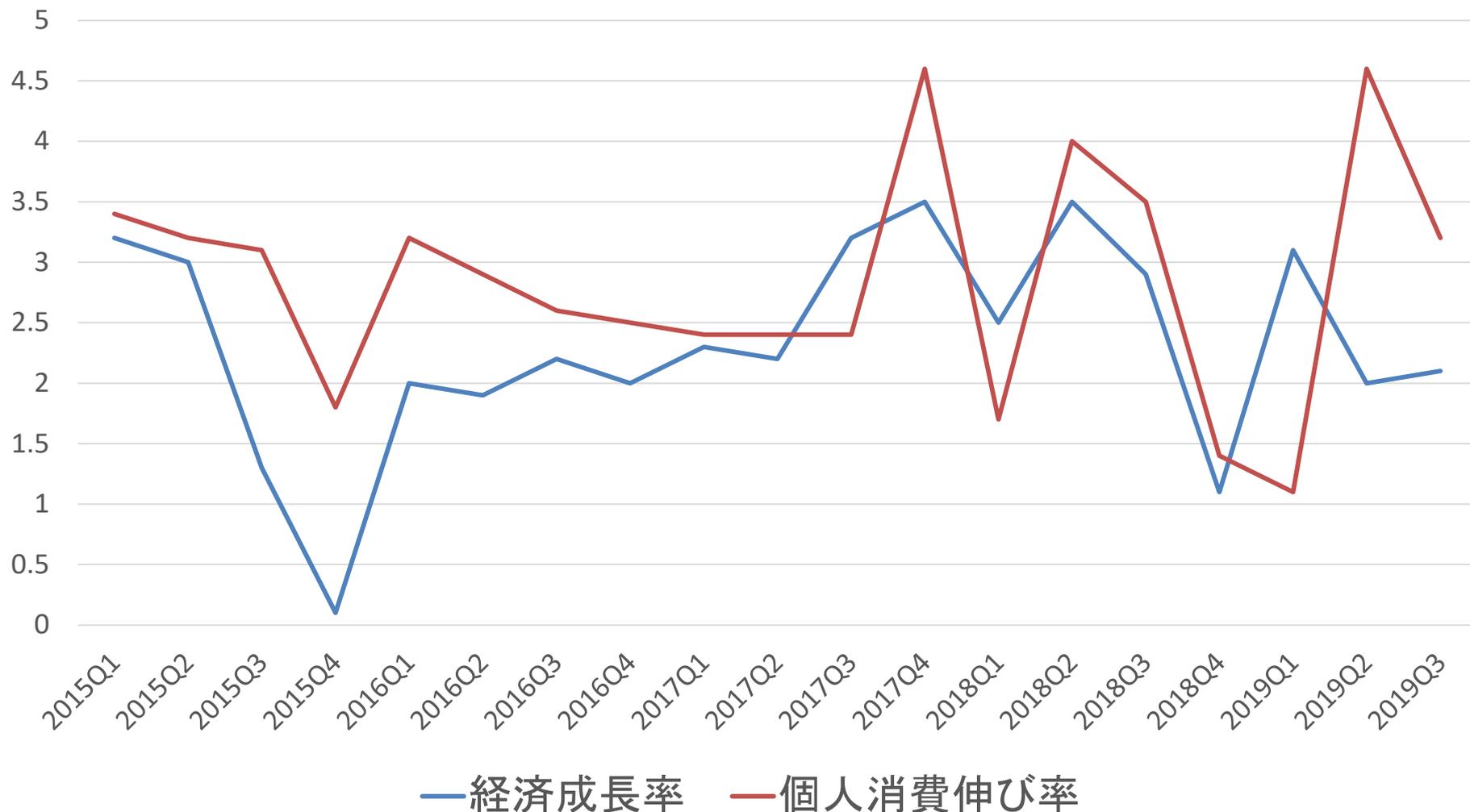


図2：アジアから北米東岸への3経路

## ④米国では、経済成長率も個人消費も減少傾向は見せていない

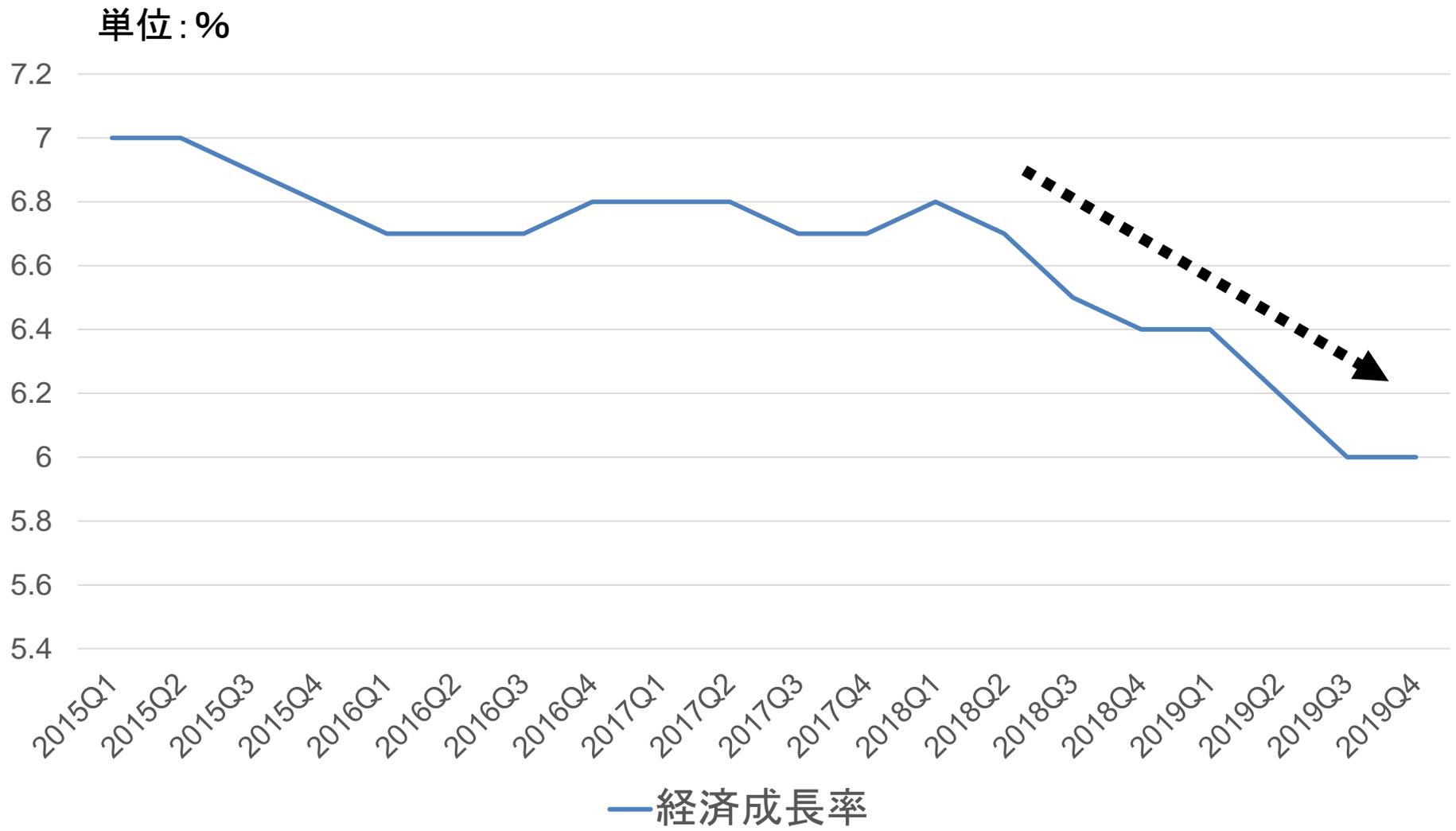
● 単位：%



データ出所：米国商務省経済分析局

グラフ5：米国における経済成長率と個人消費前期比伸び率

# 中国では、経済成長率は低下傾向が続く



データ出所：中国国家统计局

グラフ6：中国における経済成長率と個人消費前期比伸び率

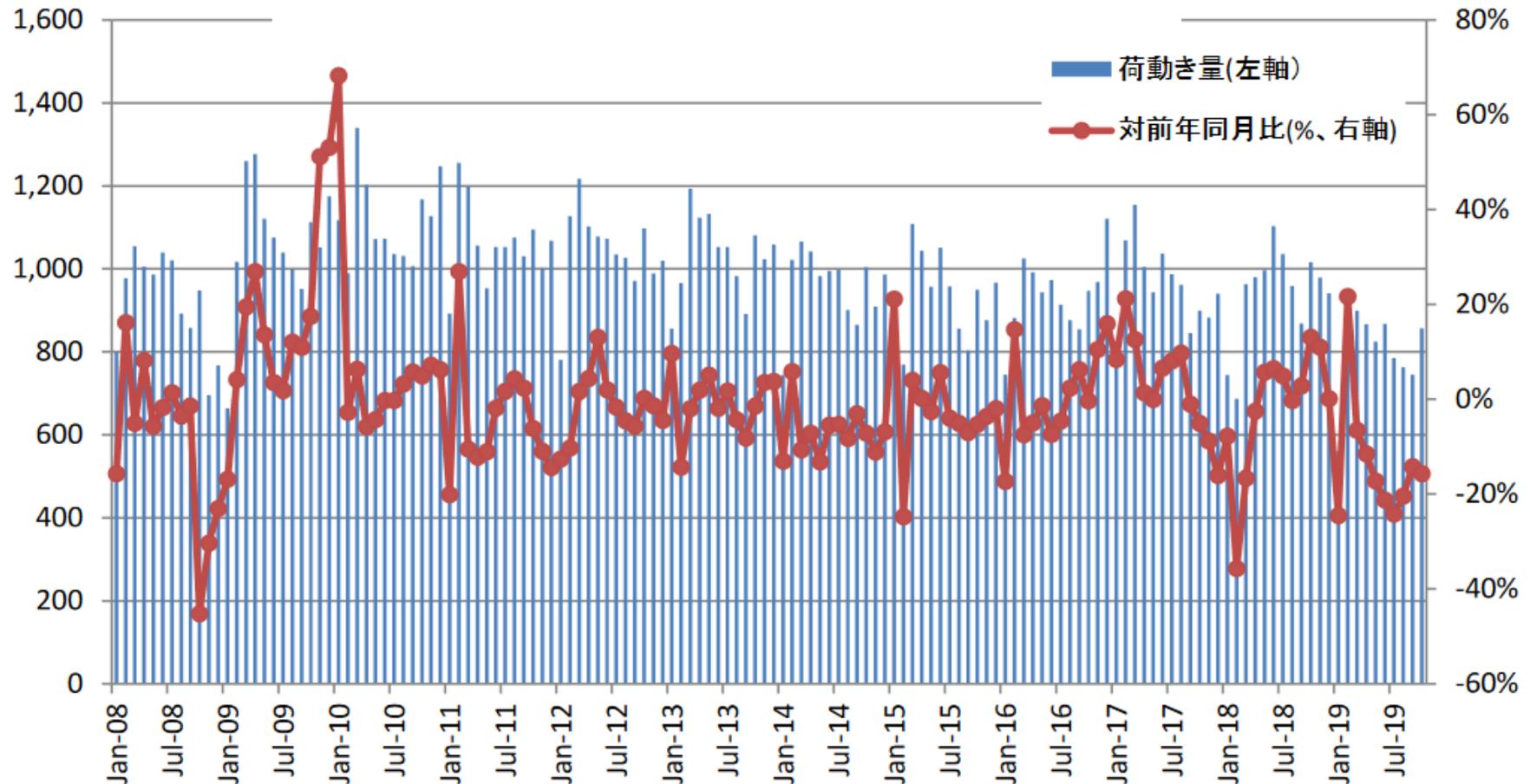
# 米中貿易戦争による日本発着貨物への影響

- ① 米中貿易戦争で日本のコンテナ貨物や輸出は増えていない
  - コンテナ輸送では日本は米中貿易の代替とはなっていない
  - 米国向けコンテナ貨物は大きく変わらず
    - 直近では大きく減少
  - 日本積み米国向け航空貨物もむしろ減少傾向
  - 自動車販売の減少など
- ② 中国向け貨物が減少
  - 中国から輸出するための部品輸出が減少
  - 2019年の中国向け貨物は2月を除き減少

# 日本積み・中国向けのコンテナ貨物が減少

(単位:千トン)

(単位:%)

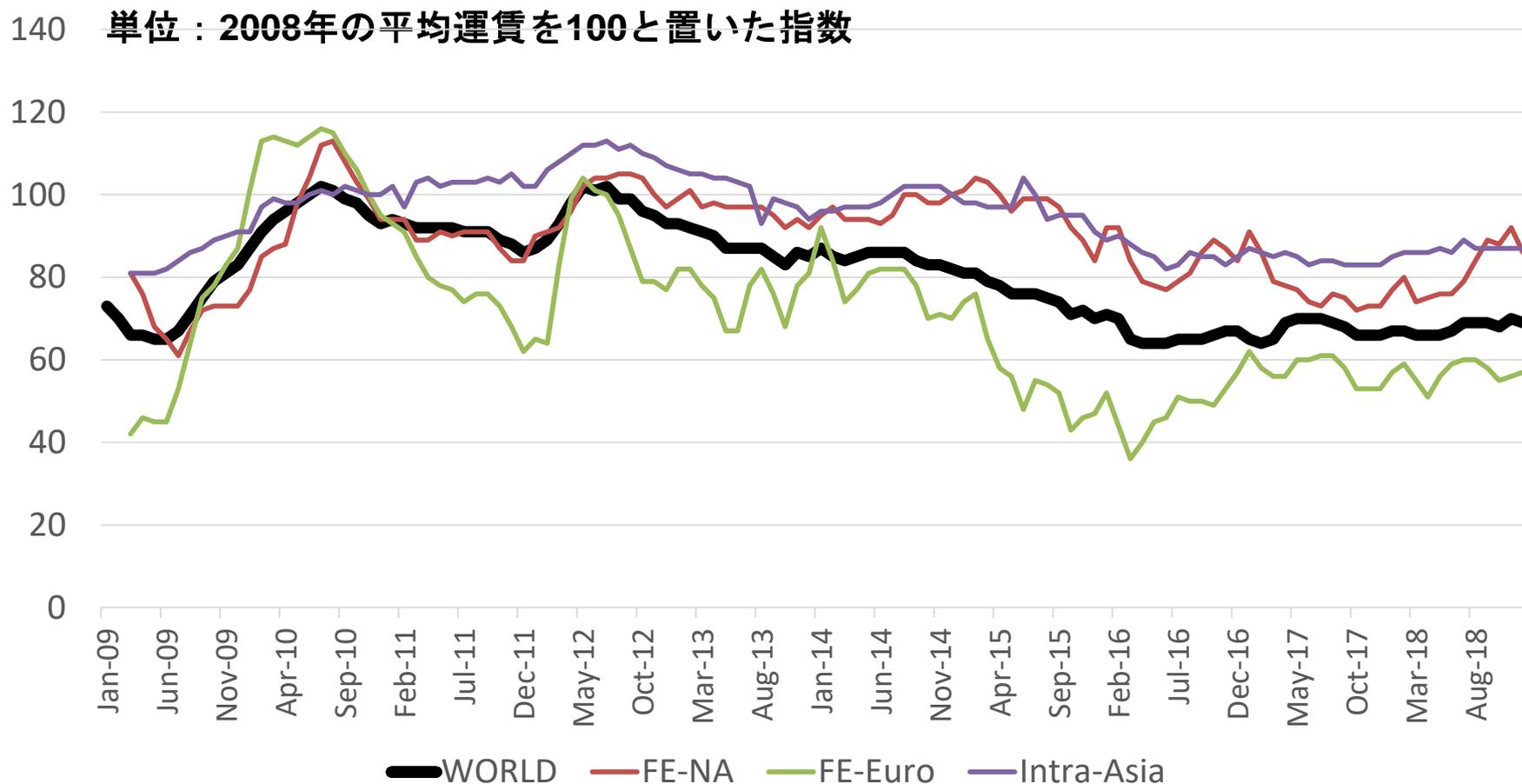


データ出所:財務省貿易統計より(公財)日本海事センター作成

グラフ6: 日本積み中国向けコンテナ貨物量の推移

### 3. その他、コンテナ市況・アライアンスについて

# 運賃は2016年が底、しかしまだ高い水準に戻らず

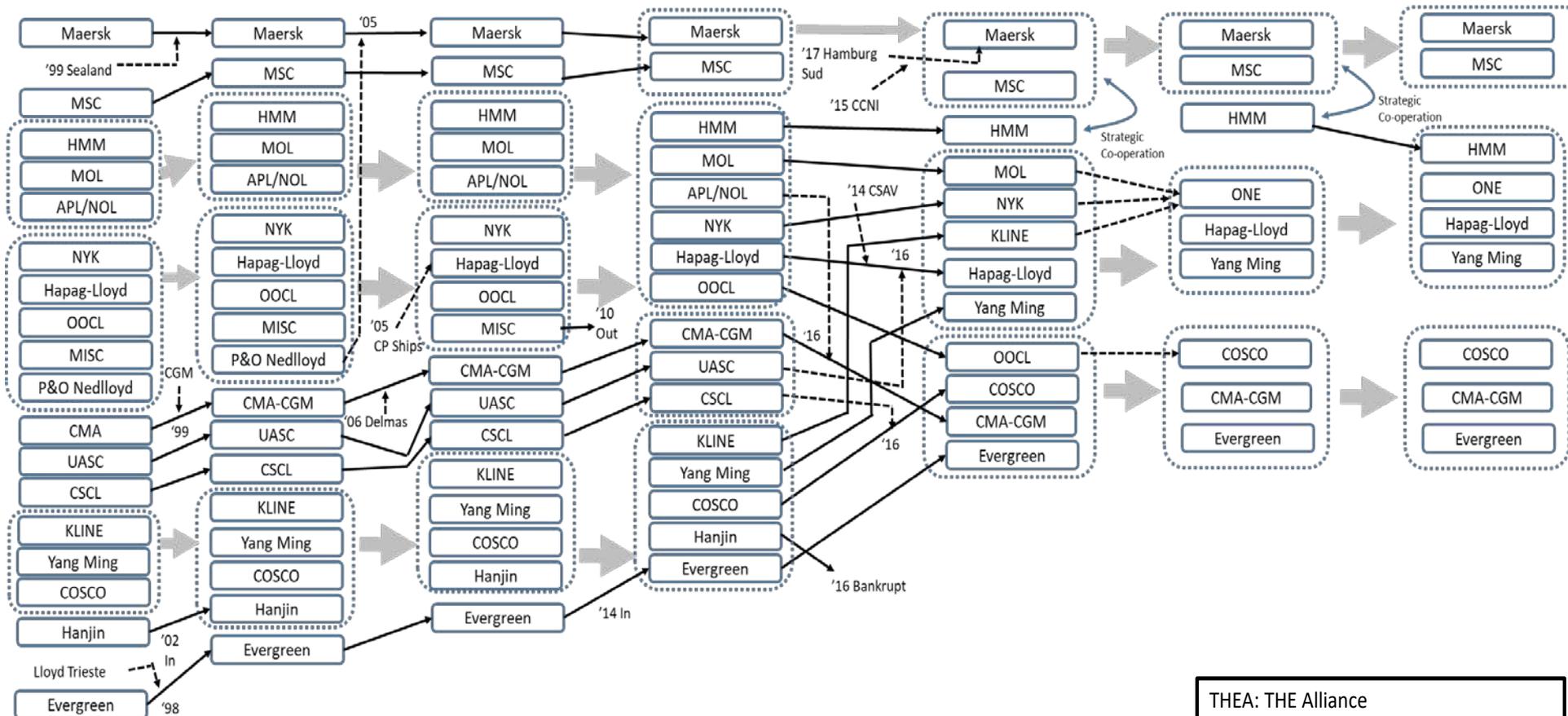


データ出所: Container Trades Statistics

グラフ7：世界および主要航路運賃指数の推移

# 以前に比べアライアンスや船社再編が進むも 供給過剰の解消には「いまだ力及ばず」

1998      2003      2008      2015      2017      2018      2020-



THEA: THE Alliance  
 OA: OCEAN Alliance  
 O3: OCEAN Three Alliance  
 GA: Grand Alliance  
 TNWA: The New World Alliance

図3：主要コンテナ船社のアライアンスの変遷と船社再編

# アライアンス・M&Aの今後の見通し

- 集約の意義
  - 近年は集約の利点が失われつつある
    - 十分に集約が進んだ
    - イノベーションや競争の点から見て業界全体で3-5社程度であれば集約を規制する経済学的な意味はあまりないという研究も
  - 船舶の大型化で集貨が難化（規模の経済性が落ちた）
    - 港湾での荷捌きの難しさも問題
- コンテナ船社のM&Aと収益性
  - もともと独占市場的でなく、独占は進んでいない
  - これまでのM&Aは財務基盤、倒産回避の守備的な側面
  - 現時点でM&Aが進んでも収支改善などの効果があるか疑問