

2019 年上半期北米航路の動向

掲載誌・掲載年月日：Daily Cargo（旧日刊 CARGO）201909

日本海事センター 企画研究部

専門調査員 後藤 洋政

主任研究員 松田 琢磨

はじめに

（公財）日本海事センターでは、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。本稿では、2019 年上半期の北米航路（現時点で利用可能なデータに基づき、往航は 1 月～6 月、復航は 1 月～5 月）の荷動き動向を振り返る。なお、本稿は速報値に基づいているため確定値が発表された際に荷動き量の数値にある程度修正が入ることを注記しておく。

北米往航(アジアから米国)

19 年 1 月～6 月のアジア積米国揚コンテナ貨物（北米往航）の荷動き量は、845.9 万 TEU で過去最高を記録した。荷動き変化率は、前年同期比 2.0%増となった（表 1 参照）。

荷動き量の上位 7 ヶ国は、中国（506.8 万 TEU）、ベトナム（70.5 万 TEU）、韓国（45.2 万 TEU）、インド（40.3 万 TEU）、台湾（35.1 万 TEU）、日本（34.1 万 TEU）、タイ（32.0 万 TEU）であった。上位 7 ヶ国のうち中国を除く 6 ヶ国では、ベトナムの 30.5%増を筆頭に前年と比べ荷動き量が大幅に増加した一方、米国による追加関税を背景に中国からの輸出が落ち込み、荷動き量は前年同期比 5.0%減となった。集計対象である 18 ヶ国・地域のうち前年と比べ荷動き量が増加したのは 14、減少したのは 4（中国、香港、マカオ、バングラデシュ）であった。

前年同期比で 10%超の伸びを記録した国が多くみられるなかで、全体の変化率が 2.0%増に留まった理由は、中国積のコンテナ貨物がアジア全体の荷動き量の約 60%を占めているため、往航の荷動き動向に与える影響が大きいことである。全体の変化率に対して、それぞれの国・地域の増減が与えた影響の大きさを示す寄与度をみると、ASEAN が 3.6%分、日本・韓国・台湾で 1.1%分、南アジア（インド、スリランカ、パキスタン、バングラデシュ）で 0.7%分といずれもプラスであった。一方で、中国と香港をあわせて 3.41%分のマイナスを記録し、全体の変化率を大きく低下させた。また、米中貿易摩擦が長期化するなか、家具やアパレルなどの軽工業を中心に、製造業者が生産拠点を中国から諸外国へ移管する動きが強まっている。そのため、北米往航では、中国積み荷動き量の減少と中国以外の国・地域、特に ASEAN 諸国からの荷動き量増加という傾向が今後も見込まれる。

表 2 は、品目別荷動き量を示している。品目別荷動き量の上位 5 品目は、家具及び家財道具（133.9 万 TEU）、繊維及びその製品（89.1 万 TEU）、一般電気機器（59.7 万 TEU）、

床材、ブラインド等のプラスチック製品（41.3万 TEU）、自動車部品（32.3万 TEU）となっている。表に示した上位 10 品目のうち、建築用具及び関連品を除く 9 品目の荷動き量は前年と比べ増加していた。変化率に目を向けると、表には記載していないが、コンピュータ及び半導体が 17.2%増で最も高くなっている。この品目ではベトナム積の荷動きが前年同期比で約 2.2 倍と大幅に増加したことが寄与している。また、全体のおよそ 4 分の 1 を占める住宅関連 3 品目と約 10%を占める自動車関連 3 品目は、ともに増加しており、リーマンショック以降 10 年にわたる米国経済の緩やかな成長と個人消費の堅調な拡大が往航荷動き量の増加を支えていることを示している。

表 1：北米往航の国・地域別の荷動き動向

国・地域	2018年1月-6月	2019年1月-6月	シェア	増減	前年同期比	寄与度
日本	328,724	340,669	4.0%	11,945	3.6%	0.14
韓国	403,496	451,584	5.3%	48,088	11.9%	0.58
台湾	316,624	350,595	4.1%	33,971	10.7%	0.41
中国+香港	5,476,031	5,193,603	61.4%	-282,428	-5.2%	-3.41
中国	5,337,892	5,068,331	59.9%	-269,561	-5.0%	-3.25
香港	138,139	125,273	1.5%	-12,866	-9.3%	-0.16
マカオ	128	77	0.0%	-51	-39.8%	0.00
ASEAN	1,285,175	1,582,520	18.7%	297,345	23.1%	3.59
シンガポール	48,764	55,168	0.7%	6,404	13.1%	0.08
フィリピン	61,932	66,527	0.8%	4,595	7.4%	0.06
マレーシア	143,015	174,484	2.1%	31,469	22.0%	0.38
インドネシア	188,223	209,800	2.5%	21,577	11.5%	0.26
タイ	267,645	320,055	3.8%	52,410	19.6%	0.63
ベトナム	540,375	705,246	8.3%	164,871	30.5%	1.99
カンボジア	31,936	44,339	0.5%	12,403	38.8%	0.15
ミャンマー	3,286	6,902	0.1%	3,616	110.1%	0.04
南アジア	483,080	539,892	6.4%	56,812	11.8%	0.69
スリランカ	23,610	32,710	0.4%	9,100	38.5%	0.11
バングラデシュ	50,730	48,397	0.6%	-2,333	-4.6%	-0.03
パキスタン	51,704	55,944	0.7%	4,240	8.2%	0.05
インド	357,035	402,842	4.8%	45,807	12.8%	0.55
合計	8,293,259	8,458,943	100.0%	165,684	2.0%	2.00

表 2：北米往航の品目別荷動き動向

品目名	上位第1～10 位品目・合 計	家具及び家 財道具	繊維及びそ の製品	一般電気機 器	床材、ブラ インド等の プラス ティック製 品	自動車部品	住宅関連3品 目	自動車関連3 品目	合計
2018年1月-6月	463.1	132.9	82.6	59.6	38.1	31.9	195.1	79.7	829.3
2019年1月-6月	480.0	133.9	89.1	59.7	41.3	32.3	199.0	80.2	845.9
シェア	56.7%	15.8%	10.5%	7.1%	4.9%	3.8%	23.5%	9.5%	100.0%
増減	16.8	1.0	6.5	0.1	3.2	0.4	4.0	0.5	16.6
前年同期比	3.6%	0.8%	7.9%	0.1%	8.4%	1.3%	2.0%	0.7%	2.0%
寄与度	2.03	0.12	0.78	0.01	0.39	0.05	0.48	0.06	2.00

北米復航(米国からアジア)

19年1～5月の米国積アジア揚コンテナ貨物(北米復航)の荷動き量は295.2万TEUで、荷動き変化率は、前年同期比0.3%増となった(表3参照)。往航と同じく、年内累計では過去最高を記録しているものの、2月、3月、5月は前年割れの数値となっており、荷動き量も1.0万TEUの増加に留まった。

往航荷動きを100%とした場合の復航荷動きの比率を示すインバランスは42.1%(19年1月～5月)となり、両者のギャップは前年と比べ0.8ポイント広がった。

荷動き量の上位7ヶ国は、中国(78.0万TEU)、韓国(34.3万TEU)、日本(33.9万TEU)、台湾(27.9万TEU)、インド(24.5万TEU)、ベトナム(20.3万TEU)、インドネシア(17.6万TEU)となっている。4位までを北東アジア諸国が占めているが、首位である中国の荷動き量は、中国による対米関税の引き上げもあり、前年同期比23.0%減と大幅に減少した。集計対象である18ヶ国・地域のうち前年と比べ荷動き量が増加したのは12、減少したのは6(中国、マカオ、カンボジア、バングラデシュ、パキスタン、インド)となった。

荷動き量の増減をみると、中国は前年同期比23.3万TEU減と全体の荷動き量に大きな影響を与えている。にもかかわらず前年同期比で変化率がプラスとなったのは、アジア全体の荷動きシェアにおける中国の割合が、前述したように往航ではおよそ60%であるのに対し、復航では26.4%と総量に対する影響力が異なることが理由である。寄与度の値をみるとASEANは3.6%分、日本・韓国・台湾は4.4%分で、中国のマイナス7.9%分を上回ったからである。中国を除く北米復航の荷動き変化率は、8.2%増であった。

表4は、品目別荷動きを示している。品目別荷動き量の上位5品目は、紙、板紙類及びその製品(41.7万TEU)、動物用飼料(22.5万TEU)、繊維及びその製品(20.4万TEU)、木材及びその製品(20.1万TEU)、レジン等の合成樹脂(13.2万TEU)となっている。しかし、1位から3位までの品目の荷動きは減少しており、特に1位の紙、板紙類及びその製品と3位の木材及びその製品の減少幅がそれぞれ6.2万TEU減、6.4万TEU減と大きい。

表に示した上位 10 品目合計で見ると荷動きは前年同期比で 4.9%減と落ち込んでおり、これら上位 10 品目が半分以上のシェアを占めるため、全体の変化率を押し下げている。増加に大きく寄与したのは、レジン等の合成樹脂、車両機器及び部品、ニッケル銅等の非鉄金属鉱及びくずで、寄与度の値はそれぞれ 1.53%分、0.45%分、0.44%分となっている。

国別品目別の荷動きデータから特に変化率の大きい部分に注目すると、ベトナム揚のレジン等の合成樹脂の荷動きが前年同期比で 5.1 倍、韓国揚の車両機器及び部品の荷動きが同じく 2.2 倍と急激な拡大をした一方、増減量では、中国揚の紙、板紙類及びその製品が 7.6 万 TEU 減（前年同期比 33.7%減）、木材及びその製品が 7.4 万 TEU 減（同 35.4%減）とシェアの大きい上位品目での大幅な減少がみられた。

表 3：北米復航の国・地域別の荷動き動向

国・地域	2018年1月-5月	2019年1月-5月	シェア	増減	前年同期比	寄与度
日本	304,541	339,404	11.5%	34,863	11.4%	1.19
韓国	276,386	343,020	11.6%	66,634	24.1%	2.27
台湾	249,994	279,042	9.5%	29,048	11.6%	0.99
中国+香港	1,106,759	887,346	30.1%	-219,413	-19.8%	-7.46
中国	1,012,871	780,078	26.4%	-232,793	-23.0%	-7.91
香港	93,887	107,268	3.6%	13,380	14.3%	0.45
マカオ	199	181	0.0%	-18	-8.9%	0.00
ASEAN	659,039	764,929	25.9%	105,889	16.1%	3.60
シンガポール	60,027	80,242	2.7%	20,214	33.7%	0.69
フィリピン	55,306	58,981	2.0%	3,675	6.6%	0.12
マレーシア	78,447	115,500	3.9%	37,053	47.2%	1.26
インドネシア	151,997	175,742	6.0%	23,746	15.6%	0.81
タイ	107,551	109,940	3.7%	2,389	2.2%	0.08
ベトナム	184,398	203,032	6.9%	18,633	10.1%	0.63
カンボジア	11,943	11,469	0.4%	-474	-4.0%	-0.02
ミャンマー	9,370	10,023	0.3%	653	7.0%	0.02
南アジア	344,920	337,941	11.4%	-6,979	-2.0%	-0.24
スリランカ	10,242	12,821	0.4%	2,579	25.2%	0.09
バングラデシュ	22,473	16,900	0.6%	-5,573	-24.8%	-0.19
パキスタン	64,520	63,459	2.1%	-1,060	-1.6%	-0.04
インド	247,686	244,761	8.3%	-2,925	-1.2%	-0.10
合計	2,941,838	2,951,861	100.0%	10,023	0.3%	0.3

表 4：北米復航の品目別荷動き動向

	上位第1～10 位品目・合 計	紙、板紙類 及びその製 品	動物用飼料	木材及びそ の製品	繊維及びそ の製品	家具及び家 財道具	上位第11～ 20位品目・ 合計	合計
2018.1-5	177.9	47.9	23.4	26.4	20.3	12.7	50.4	294.2
2019.1-5	169.3	41.7	22.5	20.1	20.4	12.9	53.8	295.2
シェア	57.3%	14.1%	7.6%	6.8%	6.9%	4.4%	18.2%	100.0%
増減	-8.7	-6.2	-0.9	-6.4	0.1	0.2	3.4	1.0
前年同期比	-4.9%	-12.9%	-3.9%	-24.1%	0.6%	1.9%	6.7%	0.3%
寄与度	-2.95	-2.09	-0.31	-2.17	0.04	0.08	1.15	0.3

まとめ

往航復航ともに上半期としては過去最高の荷動き量となった。A.P.モラー・マースクのソレン・スコウ CEO も言及している通り、現時点ではとりあえず何とかこなっている (quite manageable) 状況であるものの、伸び率は鈍化しており、今後は緩やかな増加もしくは減少に転じる可能性がある。

往航貨物に対する需要のベースとなる米国経済指標に目を向けると、実質 GDP 成長率は年率+2%前後で推移している。雇用環境をみても失業率が 3.7% (7 月) と約半世紀振りの低水準を維持している。平均時給も、引き続き前年比+3%を上回る伸びを維持し、個人消費の好調は持続する見込みである。

しかし北米航路を取り巻く環境は、大きく変化している。8 月 1 日、トランプ米大統領は中国からの輸入品約 3,000 億ドルに対して 9 月 1 日から 10%の追加関税を課すことを発表した。すでに実施されている約 2,500 億ドルに対する 25%の追加関税と合わせると、この第 4 弾措置の発動によって米国は中国からの輸入品ほぼすべてに対して追加関税を課すことになる。なお、これまでの追加関税は資本財、産業用資材が中心で、家計に直接影響が及ぶことを懸念し消費財に対する追加関税を避けてきた。にもかかわらず、第 4 弾ではこれまでと異なり消費財が 7 割近くを占め、資本財は約 3 割に過ぎない。トランプ政権も年末商戦への影響を危惧したと考えられ、8 月 13 日には、この追加関税について一部品目を対象から除外し、携帯電話、ノートパソコン、ビデオゲーム機、一部の玩具、パソコン用モニター、靴や衣類などに対する発動は 12 月 15 日に延期すると発表した。報道によると除外された品目は米国の輸入額に対する中国のシェアが大きいものが選ばれたとみられている。携帯電話以外の製品はコンテナ輸送で多くが運ばれている。発動が延期されなかった場合、年末商戦を控えたピークシーズンの荷動き量に大きな打撃を与える可能性があったが、今年については貿易摩擦の本格的な影響が避けられた格好となっている。

また、FRB は 7 月、10 年半ぶりに政策金利を年 2.25～2.50%から年 2.00～2.25%に 0.25 ポイント引き下げた。これを受けて為替レートは大きく変動した。米ドル/円は、1 ドル 105 円台まで円高が進んだ。人民元は、1 ドル 7 元の水準を超えて元安・ドル高が進み、中国人

民銀行は人民元の対ドル基準値（中間値）を、約 11 年ぶりに 1 ドル 7 元台に設定した。関税とは異なり、為替レートの動向はすべての財・サービスの取引に関わるため貿易に与える影響が大きく、米中二国間以外にも余波が及んでいる。長期金利の低下が自動車購入や住宅投資を後押しし、北米往航全体のおよそ 4 分の 1 を占める住宅関連 3 品目と約 10% を占める自動車関連 3 品目の荷動き量が増加するということも考えられなくはないものの、米国の住宅市場を過熱させてしまう可能性もあり、先行きは不透明である。

また、今後は家具やアパレル、電気機器など軽工業を中心に中国から東南アジア、南アジアへの生産拠点、輸出拠点の移行がさらに進むと予想される。貿易戦争が起こる前から中国では人件費をはじめとした生産費用増加に伴う生産拠点の移行が始まっていた。貿易戦争は産業移転を大きく加速させることになる。

以上のことから前述したように北米航路では、当面の間中国発着の荷動き量の減少と中国以外の東アジア、ASEAN、南アジアの荷動き量の増加という傾向が予想され、全体の動向は、その差し引きで決定されるといえるだろう。

復航については、中国による対米追加関税の引き上げ開始から 1 年が経過し、荷動きにも明確にあらわれるようになった。19 年 6 月には一部品目の追加税率をさらに引き上げており、しばらくは減少基調が続く見込みである。対照的に ASEAN 諸国では、生産拠点の移管に際しての原料輸入需要や 5% 前後の堅調な経済成長を背景に輸入の拡大が進むと予想される。

以上