

輸出入品輸送の諸問題と対策－世界的金融危機・経済不況期の国際輸送の場合－

主査 土井正幸(群馬大学教授)

本研究では、金融危機による当面の経済や輸送の需要の減少について、その傾向と背景要因を分析した。そして、こうした生産と輸送の需要減少の時期にどう日本やアジア経済が対応するのか、経済と国際輸送の課題を分析し効率化対策を議論した。

研究進捗と今後の課題は次のとおりである。

米国のサブプライムローン問題に端を発した金融危機が世界経済を震撼させている中、消費の落ち込みや製造業などの企業の業績悪化・雇用縮小・倒産といった景気問題が既に広がった。自動車や住宅の関連品など消費財を中心に北米航路の米国向け荷動き減少は、2008年9月のリーマンショックを契機に顕著化し、アジア域内での中間財の輸送需要と欧米への製品輸送需要などが大きく落ち込んだ。

2009年上期の世界トップ20港のコンテナ取扱量は前年同期比の15%減で、コンテナターミナルの空きベイの増加も見られた。また、荷動き急減の中(鍵となる北米航路東航は2割以上減)、外航船社間で運賃競争が激しさを増し(3~4割減など)、世界主要17船社合計の2009年上期の純損失は62億ドルを超えた。このために外航コンテナ船の配船縮小(待機船増加)、造船発注キャンセルなどさえ確認され、ほとんどの船社は流動資金確保のため対策(増資、債務株式化、資産売却など)を施した。中国発着などを中心に(中国政府による大型景気刺激策、「家電下郷」(農村地域での家電普及策)、消費促進策などにもよる)北米航路荷動きは2009年第2四半期を底に下期は改善に向かったが、通年では赤字となっている。

日本の各地域の生産関数はアクセシビリティ改善(物流費低減)の増加関数となるが、危機により国際輸送運賃は増加したとはいえない。むしろ、各地域の生産の落ち込みは輸出を中心に製品需要そのものの落ち込みによる。しかし、不況期の日本経済については地域別に分析を始めると、経済構造の違いにより影響が異なることが違うことがわかり、普段からの経済構造政策が大切である。たとえば、輸入依存度が高い都道府県では、新規住宅着工数、新車購入台数が少なく、逆に倒産件数が多い傾向にある。また、有効求人倍率が比較的高く雇用機会に恵まれている都道府県では、輸入が少ない傾向にある。

今回の教訓として、過度の欧米依存を脱却し、アジア域の内需拡大の戦略が重要となっている。1985年のプラザ合意円高後の日本企業の東南アジア進出時もそうであるが、大きな経済変化の陰では国際的な経済構造リシャッフルが起こる。今回の危機の背景で特筆されるのは、中国沿海部の生産が中国内陸部などの周辺地域、特にベトナムにシフトしていること、そしてBRICsとしてインドの経済成長が著しいことである。このために2009年上期でも、北米航路の中でベトナムとインドの荷動きが堅調である(東航ではベトナムが

唯一ひと桁減少率であり、西航ではベトナムとインドのみが増加を記録している)。日本の各地域は大きな経済構造変化において敏感な対応が不可欠であり、貿易・直接投資などの経済パートナーとしてこうした国との関わりを柔軟に増やしていかなければならない。