

世界的金融危機に対する 国際物流の展開方策



港湾研究部長 高橋 宏直

(キーワード) 世界的金融危機 国際物流 コンテナ貨物 アジア内需

1. 世界経済の動脈物流の実態

港湾研究部では、世界経済の動脈物流といえる国際海上コンテナの流動実態を継続的に分析し、わが国の港湾整備の施策立案に寄与している。図-1に2006年における分析結果を2000年と比較して示している。この結果から2006年の世界のコンテナ流動量は1億5000万TEU*注)であり、2000年から2006年に1.8倍も増加していることが明らかになる。

また、地域的には東アジア域内の流動が最大で、世界全体1/4の4000万TEUに達している。さらに、東アジアとEU間の流動、東アジアと北米の流動が続いており、EU-東アジア-北米を結ぶ基幹の流動量が全体の6割となっている。

注:TEU 大きさの異なるコンテナを20FTサイズのコンテナに換算して示す個数単位

2. 2008年9月以降の激変

EUと東アジアと北米を結ぶ基幹の流動量は、今後も着実に増加すると最近まで想定していた。しかしながら、2008年9月に顕在化した世界的金融危機により、国際物流の動向も激変した。図-2に、中国から米国への貿易額の2003年1月から最新データの2008年11月までの月別推移を示す。9月から

10月までは増加したものの11月には対前月17%減少した。2007年11月の対前月では-6%、2006年11月の対前月では-5%であったことから、2008年11月における金融危機による影響は10ポイントと想定される。

一方で、図-3に中国主要港湾から米国へのコンテナ流動量の推移2002年1月から最新データの2008年10月までの月別推移を示す。現時点では、コンテナ流動量は10月までしか得られていない。この10月までは、貿易額と同様著しい減少は見られていない。しかしながら、貿易額と同様に11月には金融危機により10ポイント程度の減少の影響（為替の影響を考慮していない）を受けることが予想される。

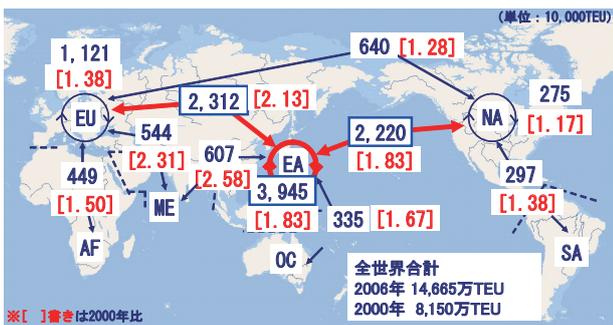


図-1 世界の国際コンテナ流動実態



図-2 中国から米国へのコンテナ流動量の激変



図-3 中国から米国へのコンテナ流動量の激変

当然に、金融危機の影響は11月で終わったものではないことから、12月以降もさらに大きな減少が想定される。

3. アジア内需拡大という考え方

1929年の世界恐慌以降に世界海運で起きた現象を図-4に整理する。この過去の教訓を基に、現在我々が立っている新たな恐慌の入り口から次の段階への進展は絶対に止めなければならない。そのため一つの手段が自由貿易体制の確立である。港湾研究部では、空港、道路研究部と連携しているプロジェクト研究において世界各国の関税率が低減した場合の輸出・入額の変化を経済モデルにより推計している。図-5に推計ケースの一つとして、全世界の関税率を0%とした場合（シナリオ3）の結果を示している。

この結果では世界全体の輸出・入額は5%増加し、国別にはインド、中国、グリーンランド、バングラディッシュ、パキスタン等の増加が顕著である。もともと絶対額の小さいグリーンランド等を除くと、南および東アジアの国・地域が上位に入っている。

これらの結果から、一般に云われている日本のみを対象とした内需拡大ではなく、（東のみならず南も含めた）アジア全体圏域を対象とした内需拡大、すなわちアジア内需拡大が今後の施策における重要な考え方になる。特に、これまでの東アジアあるいは東南アジアから、今後はインドを中心とした南アジアに注目することが重要である。

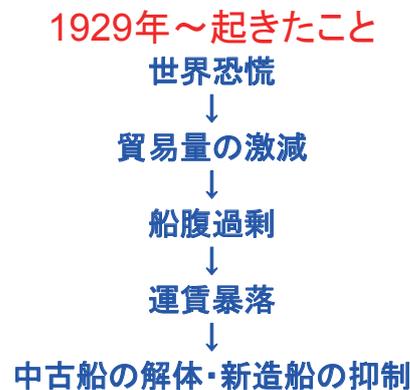


図-4 1929年世界恐慌時の連鎖

4. Hub and Spoke型からWeb型への変革

アジア内需を具体的に進展させるには、国際物流体系における変革が求められる。現在では図-1に示したように北米-東アジア-EUが拠点であることから、Hub and Spoke型の物流体系が構築されてきた。これに対して、図-5示した国々を対象としたアジア内需の拡大を目指すためには、これらの国の多数の拠点間を蜘蛛の巣状に結びつける図-6に示すようなWeb型の物流体系を構築することが必要になると考える。

また、このためにわが国の港湾整備の方向も変革すべきであり、変革することができると考える。

【参考文献】

- 1) 高橋宏直 世界経済の動脈物流の実態 平成20年度国総研講演会
- 2) 高橋宏直他 経済連携の進展による貿易・経済動向の予測結果 国土技術政策国総研資料 No. 501

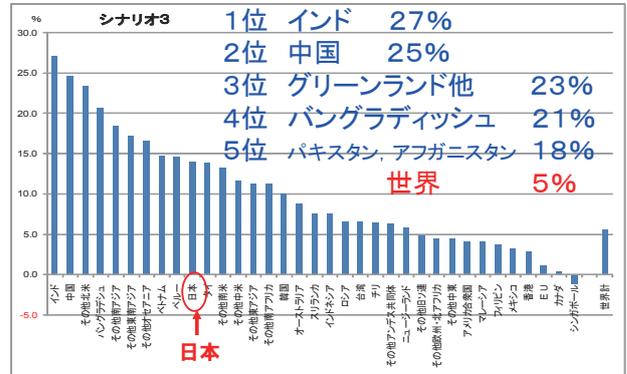


図-5 シナリオ3の予測結果

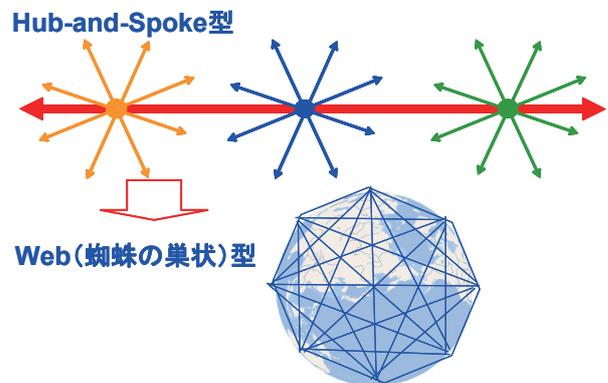


図-6 新たな物流形態