

# 日本を救う港湾インフライノベーション

## ～「基幹航路」を守り、日本を守る～



京都大学大学院教授・内閣官房参与  
藤井 聡

### 「貿易コスト」の日本経済への巨大インパクト

海外との「貿易」は日本国家の繁栄を考えるうえで絶対に無視できない重要項目だ。

日本の貿易依存度、すなわち、総輸出額と総輸入額の合計値のGDPに対する比率はおおむね25%。これは世界全体の貿易依存度約40%に比べると低いものではあるが、それでもなお、「25%」と言えば金額にして140兆円を超える巨大な水準である。

そして、この140兆円を超える日本の輸出入の大半が、船舶によって運ばれている。

だから、この船舶の物流のコストが高めば、我々の国民経済に巨大な影響を及ぼすこととなる。

「輸入」に関して言うなら、船舶の貿易コストの上昇は、日本国内の物価上昇を導き、庶民の暮らしや民間企業のビジネスを直撃する。

もちろん、物価が上昇しても、その上昇した分だけ日本国民の誰かの所得が増えるのなら、日本国民は全体としてダメージを被ることはない。むしろ所得を上げる効果があるのだから、「成長」という点で日本経済に良い影響をもたらしていると言える。

しかし、船舶の輸入コストに関してはそうではない。輸入コストが上昇しても、その多くが外国の船会社や港湾関係者に渡るだけで、その上昇分が日本国民の所得をそのまま増やすことにはならないからだ。つまり、輸入コストが上がるということは、その上昇分の多くに対応する金額について、日本人の所得を外国人に差し出すことを意味しているのである。

言い換えるなら輸入コストの上昇は、日本の国富、あるいは所得の「海外流出」を意味しており、結果的に日本経済に大きなダメージをもたらすことになるのである。

あるいは「輸出」に関して言うなら、船舶の貿易コストの上昇は、日本製品の国際競争力の低減を確実に導くことになる。世界GDPの40%にまで成長した貿易は言うまでもなく、熾烈な国際競争に晒されている。そして輸出コストの上昇は、日本製品の海外マーケットにおける価格の上昇を導き、日本製品のマーケットシェアを低減させることになる。つまり、輸出コストが上がれば、日本製品の海外での売れ行きが悪くなり、日本の輸出関連企業の業績悪化をもたらす、最終的に

に、日本国民の所得の低下をもたらすことになる。

つまり、年間140兆円もの巨額の輸出入品の大半を運ぶ国際船舶のコストの水準は、輸出、輸入の双方の意味において日本国民の所得に大きな影響をも及ぼしているのであり、可能な限り引き下げていくことが、日本経済の発展、成長のために求められているのである。

### 欧米との「基幹航路」が三分の一にまで激減した

こうした理由から貿易コストの抑制は日本の繁栄にとって極めて重要な課題なのであるが、近い将来にそれが一気に上昇してしまう危機に、わが国は今、直面している。

北米やヨーロッパと日本を直接結ぶ貿易のための航路、すなわち「基幹航路」が、失われてしまい兼ねない状況にあるからだ。

図-1をご覧ください。これは、今から約20年前の1998年と2016年現在の「基幹航路」の便数を示している。わが国にはかつて、欧米との間に120便/週もの基幹航路があったのだが、年々減少し続け、今日ではそのおおよそ三分の一の水準にまで激減してしまっている。

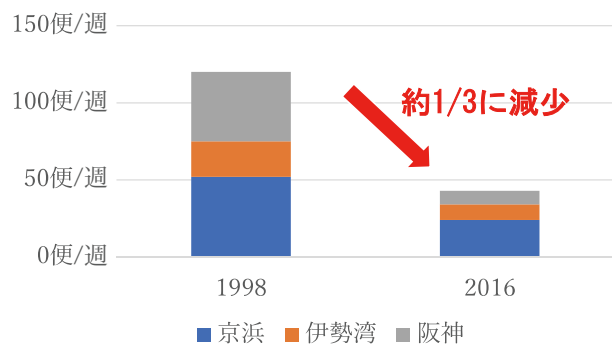


図-1 三大港湾に寄港する「基幹航路」の便数の推移

これはもちろん、「日本と欧米との間の貿易が縮小」したからもたらされた帰結ではない。むしろ、貿易量それ自身はグローバル化の進展に伴い拡大している。

この基幹航路の便数の大幅な縮小は、日本・欧州間の船舶が「直行便」から「釜山や上海、香港などを経由する「経由便」へと転換していったことの帰結なのである。

この「経由便」について、もう少し詳しく説明しよう。

日本各地の港からまずは、小さな船で釜山や上海等に荷物

(コンテナ)が運ばれ、そこでいったん荷下ろしする。そして次に、より大きな船にその荷物(コンテナ)を積み替え、欧米へと運ばれるのである。もちろん、その逆も然り。欧米から釜山や上海などに大きな船で運ばれ、そこでより小さな船に積み替えて、日本各地の港へと荷物が運ばれるわけだ。

言うまでもなく、積み替えが必要な「経路便」の方が、「直行便」より、コストが高くなってしまふ。それにも関わらず、なぜわざわざこんなややこしい「経路便」が増えてきたのかと言えば、貿易のための「コンテナ船」が年々大型化していったからなのだ。

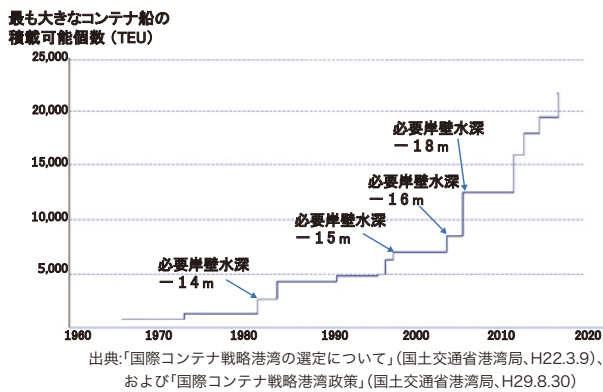


図-2 最も大きなコンテナ船の積載可能個数と、そのための「必要岸壁水深」の推移

図-2は、過去半世紀の間、「最も大きなコンテナ船」が、いくつのコンテナ(TEU)を積むことができるのかの推移を示したものだ。80年代は5,000個程度のサイズだったのだが、21世紀に入ってから急激に大型化が進み、最近では15,000個から20,000個程度まで積めるほどの超巨大なコンテナ船が使われるようになってきている。なお、こうして急速にコンテナ船が大型化していったのは、一度に大量に運ぶ方が「コンテナ一つあたりの輸送コスト」が安くなるからである。

ではなぜ、コンテナ船が大型化すると直行便が少なくなるのかと言えば——その理由は至って簡単だ。

日本の港の「深さ」が十分でなかったからだ。結果、船が大型化していくにつれて、日本に寄港できなくなっていくのである。図-2に示したように、2000年前後までは、「水深16m」の岸壁さえ用意しておけば最も大きな船でも受け入れることができた。しかし、2000年代中盤から、最大の船は「18mの水深」を必要とするようになっていったのだが、わが国にはしばらく、18m水深のコンテナ船が立ち寄れる港が、一つも存在していなかったのである。

もちろんもしも日本政府がコンテナ船の大型化にあわせてオカネをかけて、神戸や横浜などの港をより深く、大きくしていったのなら、どれだけ船が大型化しようとも、日本に寄港し続けることができただろう。しかし、船が大型化していくにも関わらず、オカネがないという理由で港の大型化を進めていかなかったのである。一方で、中国や韓国は、船の大型化に合わせて、政府が大量のオカネを使って港をどんどん大きく、深くしていった。その結果、船が大型化していくにつれて、か

つて神戸や横浜に大量にやってきていた欧米からの航路が、一つまた一つと、釜山や上海にその目的地を変えていったのである。しかも、アジアにおける日本の貿易量が相対的に縮小していったという背景の影響もあり、結果的に、図-1に示したように、この20年弱の間に、欧米と日本の間の基幹航路の三分の二が、日本から釜山や上海等の外国の港へとその目的地を変えていったのである。

その結果、欧米から日本への荷物は、釜山や上海でいったん降ろし、日本に寄港できる程度の小さな船に積み替えてやってくるようになったのである。

### 「基幹航路」の喪失は、大きな経済被害をもたらす

以上は、「欧米との間の基幹航路」が縮小してきたメカニズムの解説だが、この傾向が進んでいけば、「貿易コストの大きな上昇」を含めたさまざまな深刻被害がもたらされることになる。以下、その被害の概要を一つずつ解説することとしよう。

第一に、「直行便」からより煩雑な「積み替え・経路便」となることで、釜山や上海での積み替え等のコストがこれまでの貿易コストに上乗せされるという経済被害である。この分貿易コストが輸出、輸入のそれぞれに付加されることから、その分、日本製品の競争力が低下するとともに、国内の物価が上昇し、海外にその分の国民所得が流出する。

ただし基幹航路が完全になくなってしまった場合には、より抜本的なコスト上昇が起ってしまう。

そもそも、「航路」を運用しているのは、船会社である。だから、飛行機の輸送料金を航空会社が決定しているように、コンテナ船の輸送料金を決めているのもまた、民間企業の船会社だ。

さて、基幹航路がいまだに「残存」している状況では、船会社が、欧米と日本との間のコンテナ船の輸送料金を決定する際、相対的に低い水準の「日本に直行する基幹航路」の料金を無視することができない(そもそも「基幹航路」の料金は、日本側の意向を濃厚に反映する形で、一定以下に低く抑えられている)。あまりに高い値段を付ければ、誰も、自分の船を使ってくれなくなるからだ。だから、「基幹航路」が存在している状況では、外国の船会社は、釜山経由であろうと上海経由であろうと、べらぼうに高い値段を日本から徴収することはできない。

ところが、基幹航路がなくなってしまうと、欧米と日本の間の航路はすべて、釜山や上海などの外国の港を通る「積み替え経路便」だけになる。そうなると船会社達はもう、かつて存在していた「基幹航路」の安い料金を気にせずに、日本人相手の航路の料金をいくらでも好きに上げていくことができる。その結果、当該料金が一つのコンテナあたり約3,000ドル程度から1.3倍以上の4,000ドル程度へと、1,000ドルも値上げするのではないかと指摘する船社の意見もあるという。

毎年大量の貨物が往来している欧米との間の輸出、輸入



のそれぞれで船の輸送料金が1.3倍以上にもなれば、日本経済に巨大な打撃をもたらすことは必至となるのである。

## 基幹航路の喪失の経済被害は年間「約3兆円」

このように、「基幹航路」がなくなれば、直接間接に貿易コストが上昇していき、それが日本経済に大きな打撃を与え、日本人の家計と日本企業の双方に大きな被害をもたらすことになるのだが、こうした被害は、さらなる連鎖的被害をもたらす。

そもそも輸出入コストが高くなれば、貿易関連企業が日本でビジネスを続けることのメリットが徐々に失われていくことになる。結果、多くの企業がより貿易コストの低い海外へと日本から流出していくこととなっていく。

言うまでもなく、企業の海外流出は、結局は日本の「雇用」の喪失を意味する。その水準は1.6万人にのぼるのではないかとの試算もある(国交省港湾局資料より)。これだけの雇用が失われれば、日本国民の所得がトータルとして縮小し、消費水準も低迷することになる。同時に、企業が流出すれば、日本国内での民間投資が縮小していくことになる。その縮小幅は、年間4,000億円程度となるのではないかとの試算もある(国交省港湾局資料より)。

このように、基幹航路がなくなるだけで、貿易コストが高騰し、その結果として、企業が海外に流出して雇用が失われることとなると同時に、日本国民の所得もまた貿易コストの形で海外に流出するとともに、海外マーケットでの日本製品の競争力が低下していくことになるわけである。

筆者はこうしたさまざまな「経済被害」をいくつかの簡単な前提で試算したところ、「基幹航路がなくなる」というだけでも、**年間2.9兆円もの経済被害が生ずるとの結果となった**(なお、乗数効果という数字を最も低く見積もって1とした場合でも2兆円程度となる)。年間2.9兆円と言えば、**消費税を1%上昇した時にもたらされる景気停滞インパクトに等しい**。

1997年や2014年の経験から、2%や3%程度の消費税の増税が、日本経済に極めて深刻な打撃を及ぼし続けていることは、定量的なマクロ経済分析によってさまざまな角度から明らかにされているが、その半分程度の景気停滞インパクトが、基幹航路がなくなるというだけでもたらされることとなるのである。

すなわち、基幹航路をなくしてしまうということは、「日本中から消費総額の1%程度の資金を集めて、外国の港や船社にばらまく」というような愚か極まりない対策を講ずるに等しい事態となるのである。

国益のためには、何としてでも基幹航路を守り抜かねばならないのである。

表-1 基幹航路が失われることによる日本経済への経済被害「2.9兆円」の内訳

投資縮小効果	約0.8兆円 <sup>(1)</sup>
対欧米「輸入コスト」の上昇に伴う日本人の支出増分	約0.61兆円 <sup>(2)</sup>
対欧米以外「輸入コスト」の上昇に伴う日本人の支出増分	約0.059兆円 <sup>(3)</sup>
対欧米「輸出コスト」の上昇に伴う日本製品の売り上げ減	約1.33兆円 <sup>(4)</sup>
雇用がなくなることによる消費の縮減	約0.082兆円 <sup>(5)</sup>
合計	約2.888兆円

- (1) 投資が年4,000億円縮小、その乗数を2と想定
- (2) 欧米からの輸入に伴う船料金約1.19兆円、それが33%増加(直行便の場合、3,000ドル/TEU→基幹航路が消滅し、アジア主要港経由のみとなった場合、4,000ドル/TEUへの増加との船社意見:国交省資料より)すると仮定。
- (3) 欧米以外の諸外国からの輸入に伴う船料金約0.64兆円、それが5%増加すると仮定(基幹航路がなくなると、日本-アジア間等の費用も上昇圧力を受けると想定)。
- (4) 日本からの輸出に伴う船料金が北米航路で33%、それ以外で5%高騰すると仮定。そうすると、上記(2)(3)の数字に基づく0.66兆円上昇。日本からの輸出額が、ちょうどこの金額と同水準で低迷すると仮定すると、0.66兆円輸出額が縮小する。そのうえで、この輸出額の減少が日本経済にもたらす影響を乗数2で算定。
- (5) 雇用が1.6万人縮小するインパクトを、全雇用5,840万人に対する、国民総消費300兆円に対する割合から算定。

## 港湾投資が日本を救う

今政府では、こうした「巨大被害」を回避するためのさまざまな取組みを進めている。

その根幹に位置しているのが、港湾ふ頭の「深化」である。2000年代中盤から、世界の最大のコンテナ船は18mの水深を必要としていた。しかしわが国には、長らく16mが最も深い港であったため、世界最大規模の船を受け入れることができなかった。先にも指摘したがこれこそ、基幹航路が失われていった最も重要な理由であった。

この問題に対処するため、平成19年度から、18mの岸壁を整備する事業が1,500億円の費用を投入することで進められた。そして、平成27年によく18mの水深の岸壁が、横浜港に完成することとなった。今この事業はさらに継続されており、現在供用されている岸壁が、平成32年度までに2倍に拡張される予定となっている。

なお、基幹航路がなくなれば、1年あたり2~3兆円程度の経済損失が生まれることが危惧されている以上、0.15兆円程度の投資金額は決して「高い買い物」なのではなくむしろ「安い買い物」とすら言いうる程の支出水準であると言えることができるであろう。

さらに、より多くのコンテナが取り扱えるように、横浜港には新たな「荷さばき施設」や「倉庫」が民間主導(三井倉庫株)で作られると同時に、最新式の情報機器を活用して、コンテナの流れの効率化がさまざまに進められている。こうした民間施設には公益性が一定程度以上あることから、「貸付金」等の形で国費が投入されている。これらのコンテナ物流の効率化や大規模化が、基幹航路の維持のみならず、下記のような「新規開設」をもたらしているのである。

さらに、国が出資した港湾運営会社である「横浜川崎国際港湾(株)」が国内外からの集貨事業に取り組んだ結果、平成28年3月時点で一週間で33便程度であった東日本諸港から横浜港へ接続する航路の便数が平成29年6月現時点では10便/週増え、43便/週にまで拡大し、東日本地域との間の内航ネットワークが強化されている。また、本年度からは経済成長著しい東南アジア地域を発着する貨物の集約にも取り組んでいる。

このようにして国内外からより多くの貨物が集まる体制となれば、大型の貨物船による「基幹航路」が京浜港にやってくることも可能となる。このような官民一体となった「ハード」と「ソフト」の取組みによって、より大量の貨物をより効率的に扱うことが可能な状況となっていく。

その結果として、平成29年4月から、新しい北米との基幹航路が開設されるに至ったのである。

繰り返すが、基幹航路の喪失は日本経済に深刻な影響をもたらす。その点を鑑みれば、港湾の大深度化を中心とした官民あわせたまざまな取組みは、日本経済の繁栄のために必要不可欠な取組みなのである。

そもそもグローバル化の中、世界中の港湾は「イノベーション」を繰り返し、どんどん大型化、高度化していった。それに合わせて、世界中の船会社は船のサイズをさらに大型化し、物流コストを引き下げていった。

そうやって日本では「失われた20年」と呼ばれた間に、世界の貿易のインフラは、全く異なる次元のものへのイノベ-

ションを果たしていったのである。

しかし、わが国日本は、世界の流れに完全に取り残される形で、投資やイノベーションが立ち後れ、古くて小さい一昔前のサイズの船を取り扱い続けた。

その結果、日本は国家繁栄の基盤である「基幹航路」を、わずか20年の間に三分の一にまで激減させていったのである。そもそも、国際貿易量それ自身が拡張し続けた20年の間に、基幹航路の便数が三分の一にまで縮小していったという事実は、日本が如何に、港湾に対して十分な投資をしてこなかったのかを明らかに証明していると言えるであろう。

しかしそんな中、わが国はようやく僅かに、港湾のイノベーションを世界の潮流にあわせて手がけ始めた。まだまだ、世界の超大型化の流れの中では、その投資速度は十分に高いものではない。しかし、ようやく新しい基幹航路が設置されるに至ったのは、日本の「逆襲」において象徴的な意味ある成果であると言えることができるであろう。

島国日本——において、世界との接合部である港湾への投資は、昔も今も重要であり続けている。わが国の経済がこれ以上衰退しないためにも、そしてさらに発展していくためにも、今一度世界から遅れを取り始めた状況をしつかりと把握し、「追いつけ追い越せ」の状況に好むと好まざるに関わらず追いつまれている現実を過不足なく認識し、一步一步、港湾のイノベーションを果たしていかなければならない。わが国がしっかりと将来を見据え、理性的な港湾投資を可及的速やかに進められんことを、心から祈念したい。

## 書籍紹介



文藝春秋 文春新書1077

### 「スーパー新幹線」が日本を救う

藤井 聡 著

新幹線の整備が日本の命運を分ける！

東京や太平洋側への一極集中を解消し、ふるさとの人口減少・活力の衰微に歯止めをかける。マイナス金利のいまだからこそできる、究極の公共事業——それが新幹線なのだ！

- 1章 新幹線のディープインパクト  
—金沢、函館からの報告
- 2章 新幹線は「日本復活」の最優良プロジェクト
- 3章 日本復活の「切り札」 —リニア新幹線
- 4章 「関西復活」の即効薬  
—北陸新幹線を関空へつなぐ
- 5章 四国を救う特効薬 —四国新幹線
- 6章 「九州は一つ」を実現せよ —九州新幹線
- 7章 日本海側に活力を取り戻す  
—日本海新幹線構想を実現せよ！
- 8章 「第二期・整備計画」の策定を急げ！

など

ページ数 223 ページ

定 価 本体 780 円 + 税

ISBN978-4-16-661077-8

版型：新書版 刊行年：2016年5月