

国内貨物輸送量は12年連続のマイナスへ

「2011年度の経済と貨物輸送の見通し」日通総合研究所



さとう のぶひろ 1964年生まれ。早稲田大学大学院修士。89年に日通総合研究所入社。現在、経済研究部担当部長。「経済と貨物輸送量の見通し」、「日通総研短観」などを担当。貨物輸送の将来展望に関する著書、講演多数。

- 震災の影響を色濃く受け前年度比4%減
- 消費関連・生産関連が3%台のマイナス
- 復興需要の発生時期や規模も不透明

増税は愚の骨頂

政府は財政の逼迫を理由に、二〇兆円以上とも言われている震災の復旧・復興の財源を増税により捻出しようとしている。しかし、私の知りうる限り、古今東西、こうした大きな災害の復興財源を増税により賄って、見事に復興を果たした事例は皆無である。深刻なデフレ下にあつて雇用や消費が萎縮している時に、増税を実施したら景気がさらに悪化することは火を見るより明らかだ。

こうした現状をみるにつけ、今後日本はどうなってしまうのかと暗澹たる気持ちになる。しかし残念ながら、筆者には的確な処方箋を示すことができない。

ただし、暗闇のなかでも全く光明が見出せないわけではない。そこで、物流とは全く関係のない話ではあるが、こういう暗いご時勢であるからこそ、せめて少しでも皆さんを元気づけられるような話を書いてみようと思う。なお、以降の話はすべて他の識者たちの受け売りであることをお含みおき願いたい。

「日本は資源大国であり、豊富な資源が日本を再生させる！」と言うと、大半の方が「？」と思われることだろう。しかし、紛れもない事実なのだ。

皆さんは「メタンハイドレート」(Methane Hydrate)と云う物質の名前をお聞きになったことがあるだろうか。メタンハイドレートとは、メタンが低温かつ高圧の環境下でシャーベット状になった物質で、主に海底深くに埋蔵されており、火をつけると燃えるため、「燃える水」とも呼ばれる。本州、四国、九州の南側にある南海トラフには大量

のメタンハイドレートが埋蔵されていることが確認されており、その量は、一九九六年時点の調査で判明しているだけでも、国内で消費される天然ガスの約九六年分となる七・三五兆 m^3 に及び、世界有数の埋蔵量を誇るそうだ。また、この物質の優れている点は、石油や石炭と比べて、燃焼時のCO₂排出量が約半分と言われており、地球温暖化対策としても有効な新エネルギーなのである。ただし、南海トラフのメタンハイドレートは、泥のなかに埋まつており、採掘が困難らしい。したがって、実用化まではまだ時間を要しそうだが、実用化された暁には、わが国は自国で消費するエネルギー量を賄えるだけでなく、エネルギー輸出に転換することになるだろう。

そしてもうひとつ、尖閣諸島周辺には大量の石油資源が埋蔵されているという事実をご存知だろうか。その埋蔵量は約一〇〇〇億バレルにのぼるそうだ。仮に一バレル＝一〇〇ドル、一ドル＝八〇円で換算してみると、約八〇〇兆円分の資源があることになる。ちなみに中国は、一九五〇年代まで尖閣諸島を日本の領土と認めていたが、六〇年代に入つて、国連の調査により莫大な量の石油資源があることが判明したとたん、領有権を主張し始めたという。

その他にも、沖縄周辺や伊豆・小笠原諸島周辺の海域では、金、銀、非鉄金属、レアメタルなどの物質を含む海底熱水鉱床という資源鉱床が発見されている。また、いわゆる「都市鉱山」には大量の金、銀、レアメタルが存在している。日本が「資源超大国」であることがお分かりいただけただけのことと思う。

国内貨物輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率 (%)

| 機関 | 2010年度 | | 2011年度 | | 2009年度 | 2010年度 | 2011年度 |
|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | | | |
| 総輸送量 | 2,379.5 (△0.1) | 2,369.6 (△3.2) | 2,232.4 (△6.2) | 2,328.1 (△1.8) | 4,830.4 (△6.1) | 4,749.1 (△1.7) | 4,560.6 (△4.0) |
| (建設関連貨物を除く輸送量) | 1,486.5 (2.6) | 1,466.7 (△1.8) | 1,387.3 (△6.7) | 1,456.2 (△0.7) | 2,942.4 (△3.5) | 2,953.1 (0.4) | 2,843.5 (△3.7) |
| 鉄道 | 21.1 (4.5) | 22.5 (△2.6) | 19.4 (△7.8) | 22.9 (1.8) | 43.3 (△6.4) | 43.6 (0.7) | 42.3 (△2.9) |
| J R | 14.9 (3.7) | 15.9 (△3.6) | 13.9 (△6.8) | 16.4 (3.4) | 30.9 (△6.1) | 30.8 (△0.2) | 30.3 (△1.6) |
| その他 | 6.2 (6.4) | 6.6 (△0.1) | 5.5 (△10.4) | 6.5 (△2.0) | 12.4 (△7.3) | 12.8 (2.9) | 12.0 (△6.1) |
| 自動車 | 2,178.5 (△1.1) | 2,161.8 (△4.0) | 2,040.3 (△6.3) | 2,122.0 (△1.8) | 4,454.0 (△5.6) | 4,340.3 (△2.6) | 4,162.2 (△4.1) |
| 営業用 | 1,329.0 (0.9) | 1,343.3 (△1.9) | 1,259.0 (△5.3) | 1,342.1 (△0.1) | 2,686.6 (△4.3) | 2,672.3 (△0.5) | 2,601.1 (△2.7) |
| 自家用 | 849.5 (△4.0) | 818.5 (△5.5) | 781.2 (△7.8) | 779.9 (△4.7) | 1,767.5 (△7.4) | 1,668.0 (△5.6) | 1,561.1 (△6.4) |
| 内航海運 | 179.4 (13.2) | 184.9 (6.4) | 172.3 (△4.0) | 182.8 (△1.1) | 332.2 (△12.3) | 364.3 (9.7) | 355.1 (△2.5) |
| 国内航空 | 0.474 (2.0) | 0.468 (△1.3) | 0.436 (△7.9) | 0.471 (0.6) | 0.960 (△3.6) | 0.941 (△1.9) | 0.907 (△3.7) |

注) 1. 原系列。 2. 2010年度上期まで実績値。 3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。
4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

資源開発のおかげで斜陽国が再生した実例がある。第二次世界大戦後の英国だ。以前、英国病と呼ばれる深刻な経済状況に陥っていた英国が、そこからどうやって抜け出せたかを思い出してほしい。一九七五年より北海油田で原油採掘が開始されたことがきっかけで、英国経済は再生したのである。当時、英国では輸出と政府収入の二割近くをこの北海原油で稼いでいたという。

日本の未来は明るい。資源開発が順調に進めば、おそらく一〇年後くらいには、大量の天然資源を世界中に売ることが出来る。そうなれば、もはや財政赤字など大した問題ではなくなっていることだろう。それまでは、国債で赤字を埋めていけばよい。乱暴な言い方かもしれないが、日本の国債の信用力を考えれば、あと一〇〇兆円くらい国債を増発したところで、何の問題も起こるまい。増税など愚の骨頂である。

実質経済成長率は〇・一%減

前置きが長くなってしまったが、六月中旬に日通総研が発表した「2011年度の経済と貨物輸送の見通し」の概要を示す。日本経済については、福島第一原発事故の収束の目処がつかないこと、復旧・復興需要の発生が後ズレしそうなことなどもあって、一年度の实質経済成長率を〇・一%減と予測した。また、国内貨物輸送および国際貨物輸送の見通しについては以下のとおりである。

《国内貨物輸送》

一年度の国内貨物輸送は、引き続き東日本大震災の影響を色濃く受けるものとみられる。消費関連貨物は、個人消費の低迷に加え、前年の夏場に盛り上がった季節商品の反動減も予測されることもあって、三%台後半のマイナスとなる。生産関連貨物は、被災地における生産・出荷の減少やサプライチェーンの混乱の影響、さらに夏場における電力不足の懸念などもあって、上期は多くの品目において低調な動きが避けられない。下期についても、鉱工業生産や設備投資の盛り上がり

期待できないなかで、プラスへの浮上は一(三月)期にずれ込み、年度全体では三%台後半のマイナスが見込まれる。建設関連貨物は、公共投資ならびに住宅投資のプラスへの反転が予測されるものの、被災地における復旧・復興需要の発生時期や規模が不透明なことから、四%台のマイナスを予測した。こうしたことから、総輸送量は四・〇%減と十二年連続の減少になる。

《国際貨物輸送》

一年度の外貿コンテナ貨物(主要九港)の輸出は、東日本大震災の影響を受け、とくに四(六月)期は自動車部品、電気機械の前年度割れ等によりマイナス成長を余儀なくされるが、世界経済の着実な成長を背景に七(九月)期以降は回復軌道に乗り、年度全体では〇・二%増と概ね前年度水準を維持するものとみられる。輸入は、消費マインドの冷え込みを反映して消費財の伸びが押さえられるものの、設備投資の回復により下期は機械機器が堅調に増加することなどから、四・五%の増加になるものと見込まれる。

国際航空の輸出は、自動車部品の緊急輸出もあり、東日本大震災に伴う影響は軽微と予測されるものの、在庫調整局面にあるIT関連貨物等が弱含むため、上期は水面下の動きとなる。しかし、下期はIT関連貨物も増加に転ずることから、年度全体では〇・二%減とほぼ横ばいで推移しよう。輸入は、消費財が前年度大幅増の反動により伸び悩み、IT関連貨物などもとくに上期において力強さに欠ける展開となることから、年度全体では一・〇%の小幅増になるものとみられる。

