

海運から見たリーマンショック後の中国を中心とした 景気対策の限界と問題点

轟 木 保 廣
((有) 轟木海運事務所代表取締役)

目 次

- I 始めに
- II 不況の定義と景気対策
- III 中国の4兆元の景気対策による過剰設備の実態
- IV 中国の過剰設備発生の背景
- V 海運の視点から見た市況
- VI 終わりに

I. 始めに

本題で使用する海運とは不定期船部門の海運を云う。世界経済のファンダメンタルズを忠実に反映するのが原材料や半製品の国際的な海上物流であり、この海上物流と云う実物経済の担い手がタンカー（油槽船又は油送船）とドライバルカー（ばら積船、貨物船又は狭義の不定期船）であり、この二つの部門からなるのが不定期船部門である。

不定期船部門は、従って、経済のファンダメンタルズに敏速に対応する事が要求されるが、同時に経済に限らず世界の政治や異常気象等の経済外的な要因にも同様に敏速に対応する事が要求される。スエズ運河の閉鎖の様に海上物流の動きに大変化をもたらし海運市況を暴騰させた地域紛争、タンカーに致命的な打撃を与えたオイルショックを惹き起こした政治経済的な背景や中近東の地政学的な問題、ハリケーン・カトリナの様な天変地異や異常気象による輸送の混乱と穀物不作による緊急輸送等々幅広い影響を受ける産業である。以上から海運市況と景気動向は相似性が多いと云える故、ミクロの海運からマクロの経済の分析を試みる事とする。

II. 不況の定義と景気対策

1. 不況とは

不況とは「資本主義経済において、有効需要の不足のために生ずる経済活動の停滞状態である。操業短縮、失業の増大、遊休資本設備の増大、一般物価水準の低下などの現象を伴う」（出所:有斐閣『経済辞典』）。これに不足部分を加えると「遊休資本設備の増大に伴

う投資機会の減少で資金需要減による金利の低下状態をもたらし、相前後して心理的に悲観論が市場を支配する状態」を云う事となる。

海運不況も経済全般の不況とほぼ同じで有効需要不足による供給過剰状態を云う。それを海運用語に置き換えると、船腹需要より船腹供給が上回る過剰船腹の状態である。有効需要の不足に伴う傭船活動の停滞状態、即ち、成約待ちの無為滞船増、スローステッピング（低速運航）や係船増等の遊休船舶増をもたらし、海上運賃が低落する状態を云う。更に、投資対象であり商品取引の対象（コモディティ）でもある船舶の市場価格（資産価値）の低落状態を云う。悲観論が市場を支配し、老齢船のスクラップ（廃船）が増え、新造船の発注も休止となる状態を云う。

両者の大きな違いは、①海運に対しては景気対策がないため市場の自律的調整機能に任せざるを得ない事と、②景気対策では最重要な政策である金融緩和の低金利の影響が海運には殆んどない事である。詳細V-3-i) 参照。

2. 景気対策とは

経済学の最も重要なテーマの一つが景気対策である。その根幹をなすのが総需要不足解消策である。アベノミクスを見るまでもなく、景気対策には財政資金投入と金融緩和と更に新技術等の成長性の高い部門への投資増による総需要喚起策とがあり、経済の活性化につながる。一方、海運の船腹の需要喚起は、歴史的には戦争や今回の4兆元の中国の景気対策の様な物流増を受動的に受けるのみである。船腹の供給削減はスクラップ増や新造船発注減と云う市場の自律性に依存するのみである。

3. リーマンショック後の景気対策とその後遺症

リーマンショックに端を発する「100年に一度の大不況」の中で大規模な金融緩和と財政資金が投入された。結果は下記の通り。

i) 財政赤字

本題の最大の問題となる中国は「中国の公的な債務は地方政府が18兆元、中央政府が16兆元、合計34兆元、GDPの7割弱」（日経8/Aug/13）と日本の半分以下である。然し、成長の鈍化と人口の高齢化等で財政赤字拡大は避けられない。それに加え、後述の中国地方政府の膨大な融資が拡大競争により過剰となり、不良債権化する可能性が高く、この不良債権は何れ公的債務となり、財政赤字急増となる事は間違いない。

EUの問題は、経済誌やマスメディアで取り上げられており説明の必要はないと思われる。然しながら、南欧などにおける財政危機が経済波乱に発展しており、これはEUの経済不安を来し、世界経済にショックを起こしそうな要因と考えられる。EUの不安定はEU向けの船腹需要減で海運にも既にマイナス影響を与えており、現在の船腹過剰による海運市況の低迷の一要因となっている。この経済低迷が長引けば、デフレスパイラルで更なる船腹需要減や社会不安の元凶である失業増となることも予想され、ユーロの統一通貨からの離脱や、EU脱退の可能性が否定できず、懸念される。

世界の公的債務のGDPに占める比率は、2009年の79.9%から2013年には108.4%となると予想され（出所：日経26/Aug/13）、財政からの景気対策は一層困難となっている。

ii) 金融緩和策

中国の4兆元の景気対策は、空前の金融緩和を伴ったもので、中央政府の容認下で「中央政府が3割の1.18兆元、残り財源の多くは地方政府の借り入れによって賄われ、その額は3年間で10兆元以上投資した」（津上俊哉『中国台頭の終焉』）結果、下述の過剰投資をもたらした。

又、米国では5月に金融緩和の「出口」が示唆された段階で、BRICs等の新興国の経済に波乱を引き起こした。これもリーマンショック後の金融緩和による景気対策の後遺症の顕在化である。

iii) 中国の4兆元の景気対策の後遺症

● 第一に中国の過剰設備

ドライバルカーの船腹需要側では、海上物流で最大の鉄鋼原料を輸入しドライバルカーの海運市況を左右している鉄鋼業、海上物流量で第4位のアルミ業やセメント業等の重厚長大産業の過剰設備状況を取り上げる事とする。

船腹供給側では、リーマンショック後の過剰船腹は、それ以前に発注された船舶が大量に竣工したためであり、景気対策による過剰船腹とは云えない故、造船業の過剰設備を取り上げる事とする。

重厚長大産業の過剰設備が4兆元の景気対策の後遺症だと云える事は、資料1を参照。ロンドンのクラークソン社による中国の造船の建造能力推移に典型的に表れている。年初の対比で、リーマンショック直後2010年が50%増、2011年が47%増と非常に高い伸びとなっている。明らかに景気対策の結果だと云える。

● 第二に中国の地方政府による過剰投資問題

上記の過剰設備問題の他に最近とみに問題視されているのは「地方政府の債務増大や銀行を通さないシャドウバンキングの融資拡大に対する懸念と上海の銀行間金利の翌日物の金利が13.4%迄急上昇」（出所：エコノミスト、16/Jul/13）である。シャドウバンキングからの借入金利が15%から20%と云われている。国家からの補助金と違い返済の義務もあり、然も高金利である事から金融波乱の要因の一つとなりつつある。

Ⅲ. 中国の4兆元の景気対策による過剰設備の実態

海運にとっては勿論の事、世界経済にとっても最大の問題となり、本題で集中的に取り上げるべき問題となったのが中国の過剰設備問題である。

1. 造船業

この過剰設備は4兆元の不況対策に伴い、鋼材・セメント等原材料生産部門が需要回復するとの予想によるものであった。

i) 中国造船の建造能力の推移表

前述の通り、中国の造船能力の大幅な向上により、2013年には韓国を凌駕し、造船王国であった日本の能力も2008年の29%から19%へと衰退させ、欧州を主体としたその他を一桁以下へと衰退させた。

資料1. リーマンショック後の造船の建造能力推移表(出所: Clarkson's World Shipyard Monitor)

	2008年		2009年		2010年		2011年		2012年		2013年		
	能力	占有率	能力	前年比	占有率								
中国	5,846	21%	7,578	130%	11,391	150%	15,303	147%	16,853	110%	17,252	102%	38%
韓国	11,588	41%	14,688	127%	16,088	110%	17,167	107%	17,171	100%	16,968	99%	37%
日本	8,121	29%	8,274	102%	8,474	102%	8,593	101%	8,510	99%	8,509	100%	19%
その他	2,587	9%	2,619	101%	2,193	84%	2,466	112%	2,733	111%	3,063	112%	7%
合計	28,142	100%	33,159	118%	38,146	115%	43,529	117%	45,267	104%	45,792	101%	100%

cgt (総トン数) は造船界で使われる単位である。

(単位は1,000cgt)

ii) 不況の未経験が陥る判断ミス

日本造船の過剰設備に対する自制心は、トラウマとして残ったオイルショック後のタンカーの船腹過剰の恐怖と1990年代の長期間の海運市況の低迷と云う二つの経験に由来する。一方、韓国では1990年代の低迷期に設備が拡大した為、新規投資には比較的冷静であったし、中国では何れも経験がない事で新規投資に対する自制が稀薄であった。従って、中韓二大造船国は過剰設備処理の長いトンネルの中で初めて呻吟する事となり、日本を含め世界の造船・海運業界に悪影響をもたらしている。

但し、韓国の大手3社の売り上げの約50%を占め、中国でも日本でも本格参入を始めているオフショア部門(石油探査・生産・メンテナンス等)があり、これが過剰設備をどの程度吸収できるのかも注目すべき点である。

iii) 造船に限らず過剰設備の削減は経済政策の中で最も困難である。

本題の趣旨からやや離れるが、参考までに、過剰造船設備の削減の困難さを日本を例にとって以下に述べる事とする。

オイルショック後タンカーの過剰船腹とプラザ合意後の日本経済の低迷期のスタートで造船の過剰設備解消が急務となった。

操業に関しては、1977年度一律72%操業、1978年度68% (大手63%)、1979&80年度39% (大手34%)、1981年度51% (大手45%) 操業まで削減して行った。

設備削減に関しては、オイルショックが発生した1973年度の977万cgtから1980年度には619万cgt、1985年度には410万cgtまで削減したが、その後はcgtによる統計が存在しないものの、船台基数の推移等からcgtに換算すると、1987年度には1973年度比1/3程度まで削減されたものと思われる。

何れにしても、この過剰設備の解消がなければ、新造船では利益が期待できなかった1990年代の造船不況の再現となりそうで非常に懸念される。

2. 鉄鋼業

i) 中国の鉄鋼業への固定資産投資額*

資料2参照、中国鉄鋼業の固定資産投資額は、リーマンショックの翌年の2009年が4,108億元と史上最高となり、2010年の投資額は前年比15%減の3,492億元と減少したが、依然として、史上3番目の約3,500億元と高水準を維持している。鋼材は景気に最も敏感な商品であり、当然の事ながら景気対策の影響を受ける商品である。従って、リーマンショック後の2009/2010年の2年間の固定資産投資額は不況対策の結果と云える。

*一般的には「設備投資」という用語がよく使われるが、中国国家统计局が毎月公表する「固定資産投資額」は農村部を除いた都市部のみの建築工事や設備工事費を集計したもので固定資本の投資額を知るうえでの重要な統計となる。

この中国の鉄鋼業への過剰設備の世界の鉄鋼業界への影響が心配である。特に、欧州の鉄鋼業を買収して世界最大の鉄鋼業となったアルセロール・ミタルが2012年12月期に赤字に転落するなど影響は甚大である。同社CEOのミタル氏は中国からの輸入品の関税を引き上げるべきだと不満を述べている。当然の事ながらEU向けの原油や鉄鉱石の輸入減が新たに発生する事態が避けられない。

ii) 中国の粗鋼生産能力

中国大手筋の話では現在の中国の粗鋼生産能力は9.2億トンとのことである。2012年の世界の生産実績15.5億トンを世界の最大能力とすると、9.2億トンはその約60%に当たる。一方、2012年の中国の生産実績7.17億トンの稼働率（上記生産能力比）は約78%となる。78%の操業での利益は常識的には期待出来ない筈である。

資料2. 中国鉄鋼業の固定資産投資額（億元）と粗鋼生産量（100万トン）と占有率

（出所：中国鋼鉄工業協会 2011/2012年年鑑）

	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
投資額	704.28	1,453.11	1,920.95	2,583.37	2,642.25	3,044.74	3,927.87	4,108.71	3,492.24	N/A	N/A
A中国粗鋼	182.4	222.3	272.8	355.8	421.0	489.7	498.7	577.1	638.7	694.8	716.5
B世界粗鋼	904.2	969.1	1,061.2	1,146.5	1,249.0	1,347.0	1,341.2	1,235.1	1,431.7	1,529.2	1,547.8
A/B占有率	20.2%	20.9%	25.7%	31.0%	33.7%	36.4%	37.2%	46.7%	43.6%	44.6%	46.3%

3. 電解アルミ産業

電解アルミ（アルミインゴット）の原料はボーキサイトであり、その二次製品はアルミナ（輸送量が半減）である。この原料の海上物流量は、鉄鉱石、石炭、穀物に次ぐ第4位の大宗貨物である。

i) 過剰設備問題

電解アルミ産業の過剰設備問題は、下記の通り、鉄鋼・造船とは異なる要因によるものと思われる。

- 2005年、国家発展改革委員会は、設備能力をマクロ調整する必要があるとの方針を出した。
- 2009年、中国中央政府は向こう3年間新規建設・拡張を禁止したが全く無視され、2010年には2,300万トン、2012年には2,600万トンの生産能力となったと云われている。生産実績も2012年には2,027万トンに達した模様。
- その間2011年、緊急行政措置として、総投資額770億元、774万トンのプロジェクト禁止令を出した。

以上の通り、中央政府の抑制策が地方政府で無視される状態が続き過剰設備をもたらした。加え、電力料金が安価な西部地域（ウイグル、内モンゴル、甘粛、青海等）で建築中の生産設備の800余万トンが稼働した場合、中部・沿岸部の設備が淘汰されなければ、過剰状態は一段と深刻化する見通しである。

現在、依然として過剰設備と稼働率の低下状態が続いており、生産コストはトン当たり16,200元、2012年の平均販売価格が15,636元と赤字となっている。2013年第1四半期の価格は15,000元を割り赤字幅が拡大しつつある。それを裏付ける様に世界第2位で中国最大手の中国アルミの昨年度の赤字額は100億元弱となっている。

ii) 中国における電解アルミ業の特徴

電解アルミは電気の凝縮産業 (congealed electricity) であり、電力コストは生産コストの40%を占めると言われている。電力価格が安い国である水力発電のカナダや原油と天然ガスが豊富で安価な中近東等でないと経営が成り立たないと云われていた。従って、電力供給に問題を抱えている中国での電解アルミ生産の拡大は小さく、アルミインゴットの輸入が急増すると予想されていたが、予想に反して「生産能力は2000年の280万トンから2012年の1,780万トンと世界の40%を占めるほどまで増大した。更に、3～4年の間にXinjiangで年間1,000万トンの新規投資計画があり、湾岸地域の既存の設備縮小が無い限り米国と欧州の生産を超える量となる」(Financial Times (FT) 08/Oct/12)。このFTと中国筋の生産能力に2012年の段階でも820万トンの誤差があるが、2,600万トンが正しいとすれば世界の生産能力の58.4%を中国が占める事となる。稼働率も生産能力の世界占有率も鉄鋼業と同じ水準であり、西域での投資計画を考えると憂慮される過剰設備となる。

iii) 中国の過剰設備の当然の帰結として、

- 「世界最大手のアルコアが本年度の世界の需要の伸び率を7%から6%へ下方修正し、7-9/12の損益も1億4,300万ドルの赤字となった。前年同期は1億7,200万ドルの黒字であった。」(出所:日経(夕) 12/Oct/12。)
- 2007年、世界第2のアルキャンを買収したりオティントも、買収がリーマンショックの1年程前での高値買いでありタイミングの悪さもあるが、収益の悪化に苦しんでおり、赤字解消の為、仏・独・英(2)・米国の5工場を1億4,400万ドルで売却の動きがある。ロンドンのDrewryの報告によると、電解アルミの価格は、リーマンショック直前のJuly/08の時点で3,271ドル、現在がマイナス43%の1,851ドルとなっている。

4. セメント産業

中国のセメント業界も過剰設備である。その生産能力は鉄鋼やアルミナ同様世界の60%を占めると言われている。「2008年以降政策的要因(景気対策)で一時的に価格は上昇したが、昨年の不動産不況で過剰設備が顕在化し、業界全体の2012年度の損益が560億元と約5割ダウンとなった。セメント産業1,053の企業団体の内、劣後生産設備の第1次にリストアップされた企業は全体の41%、第2次でも32%となっている。2009年～2012年の間に5億トンの設備が破棄されたが、それでも過剰状態である。一部のメーカーは地方政府保護の低劣の設備を完全に淘汰せず、また淘汰しても従前同様に地方工場に保管し続けている。」(出所:中国筋)と云う状態で、中国の地方政府が過剰設備の解消に消極的な実態を如実に示している。

5. 最新の中国の過剰設備対策

上記で取り上げた過剰設備はその削減が重要な政策となっている。2013年7月30日付中国証券報の情報によると「中国発展改革委員会と工業情報化部は、その他の関係部門と共同で、造船、鉄鋼、セメント、電解アルミニウム、板ガラスとの生産能力過剰問題の解決に向けて検討を重ねてきており、生産能力過剰問題の根本的な解決を図る総体案の作成がすでに完了した。消息筋の話によると、生産能力過剰問題の解決には、主に業種参入基準を高め、市場メカニズムを利用して立ち遅れた生産能力を淘汰するという手法が取られて

おり、稼働率の約80%達成を目指されている」と報じている。然しながら、以上の過剰設備削減は、参入基準の厳格化よりも過剰分の設備の破棄が必要であり、その達成に向け厳しさに欠ける感が否定できない。

IV. 中国の過剰設備発生背景

1. 人民元安維持のつけ

オイルショックと円高容認のプラザ合意後、輸出立国の日本の製造業は一部を除いて活力を失った。その典型的な例が造船所の衰退振りである。これと反対に中国では人民元安を維持する政策を取ったことにより、製造業の過剰投資の歯止めがかからなかった。これは史上最大と言われる巨額な外貨を保有しながら人民元安を維持すると云う為替市場の調整メカニズムに反した政策を継続したからである。資料3参照、2006年と5年後の2011年の外貨準備高を比較すると約3兆2,000億ドルと約3倍の伸びとなったが、同期間に、為替レートは24%上昇に留まっており、アンバランスとなっている。為替市場の調整メカニズムである人民元高により競争力低下をもたらし、製造業への投資は抑制されるべき処、安値維持でその機能が働かず、過剰設備をもたらした一因と考えられる。

資料3. 中国の外貨準備高と対ドル換算率の推移表（出所：IMF）

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
外貨準備高(億\$)	4,032.60	6,099.32	8,188.70	10,663.40	15,282.50	19,460.30	23,991.50	28,473.30	31,811.50
期末対\$換算率	8.2767	8.2675	8.0702	7.8087	7.3040	6.8346	6.8282	6.6229	6.3009

2. リーマンショック後過剰設備顕在化に至らなかった背景

リーマンショックは過剰設備による需要不足に起因したものではなく、サブプライムローンと云う金融商品に対する過剰投資の結果で発生した経済混乱であった。中国での4億元の景気対策が既存の鉄鋼・造船・セメント等（アルミは該当せず）への設備投資増へのお墨付きを与え、抵抗感なしで投資が増大し、現在の設備過剰をもたらした。

3. 過剰設備を引き起こした人事評価基準の特殊性

資本主義経済の下での評価は収益性が第一である。投資決定の際、収益性には常に不確実性が伴うため相当な熟慮が要求され、それがある程度の節度と歯止めとなる。処が、中国では評価の基準は地方政府のGDPの額と伸び率により評価される。言い換えれば、評価を得んがために、熟慮せずにGDPを単に上げればよいとの判断に陥り、過剰投資に走ってしまったのである。

4. 過剰設備を引き起こした異質な市場と市況

資本主義経済では資本の利益を求めての競争が市場を作り市況を生むと教えられた。処が、中国は地方政府の競争が異質な市場を誕生させた様である。鉄鋼、アルミ、セメントは世界の生産能力の60%前後を浮遊しながら、75%前後の稼働率により経営が維持されている。問題の背景には、従来から指摘されていた通り、公営企業がファイナンスと中央政府の補助金の区別を認識していない、コストの中に償却費が入っていない等が事実として

認定される様な市場と市況が形成された、といった事情がありそうである。又、中国の社会主義自由経済とは政府の政策で統一的に管理され成長して行くと言うイメージがあったが、中央政府の規制が地方政府により無視された事等でこのイメージとも異なった異質な市場となっている。

V. 海運の視点から見た市況

1. ミクロの海運からマクロ経済の分析に就いて

i) 海運市況の特殊性から

従来から投機的市況産業として船屋（不定期船部門）、株屋、不動産屋、鉄屋（スクラップを材料とする電炉ミル）と揶揄的に表現されて来た。最も特徴的な点は、投資対象の船舶が商品取引の対象となるコモディティーである事である。具体的に云えば、船舶は新造船契約締結時からスクラップ（廃船）となる迄の「受胎告知から墓場まで」常時取引の対象となる事である。船舶への投資が増える事が、時間の経過と共に市場価格を低落させる点は不動産と酷似している。

以上から云える事は、船舶は海上物流と云う実物経済の担い手でありながら金融商品や不動産と共通点が多い事である。更に、消費動向から距離がある事を除けば、経済のファンダメンタルズに敏感に反応する事は経済と同じ動きをする事を意味する。加え、経済外的要因によって幅広い影響を受ける産業である。

以上の様な観点から海運市況は景気動向に最も近い市況を持っていると云える。然しながら、経済には景気対策等の政府の介入があるが、海運にはそれがない。ないが故に経済の市場論理が直截的に現れる故その分、客観的な分析が可能となる。従って、海運の立場は景気動向と大きな隔たりはなくミクロから分析しても的外れとはならないと云えそうである。

ii) 留意点

造船を含めた重厚長大の素材産業は、他の産業より先んじて成長し発展するが、その分成長が止まるのも早く、悲観論も早く出てくる傾向がある。その影響を即座に受けるのが海運であり、経済より早く悲観論が出てくる可能性が高い。

日本の例で言えば、鉄鋼や造船や電解アルミは1973年のオイルショックで高度成長が終焉を迎え、更に1985年のプラザ合意に基づく円高・ドル安の容認で低迷期を迎えた。日本経済の低迷期がスタートしたのはバブルが弾けた1990年であり、5年のタイムラグがあった。

2. 市況と物理現象に就いて

半世紀に及ぶ海運市況の動きを追跡すると、市況は物理現象や自然現象と同じ動きをする事が多く、参考にする価値がある。「振り子」は好況と不況が間違いなく交互に現れる事を示している。市況のリズムである振幅や波長や流動化等自然現象からの表現が多いのも基本的に物理現象や自然現象とは無縁ではないからである。最も使われ格言にまでなったのが「山高ければ谷深し」である。

個人的な見方であるが、自然現象は水と空気存在と気温変化が、物理現象を複雑化し、

資本主義の誕生が利潤追求を目的とした人類の闘争本能と防御本能の葛藤を強め、自然現象を複雑にしたのが海運を含めた市況であり、それを一層複雑にさせているのが政治の介入である。何れにしても、この2現象の根源は物理現象に由来していると云える。

目下、自然現象の中で懸念されるのが、地球の温暖化によると云われる東アジアの猛暑とシベリヤ東部を含めた洪水である。海水温度の上昇による水蒸気増が大気対流の活発化を来すと云われている。金融緩和で過剰となった資本が高収益を求めてより激しく移動するのと似ている。温暖化での水蒸気増による洪水の多発は、自然の調整機能の一環として見る事が可能であり、金融緩和時に発生するバブルとその破綻は、過剰流動性を低減する経済市場の調整機能の一つとして理解が可能である。

以上の例から言える事は、判断で迷うことが多い市況産業では物理現象や自然現象からの分析も必要だと云うことである。

3. 景気対策の限界

i) 金利低下は船舶投資増には無効果

景気対策の中で金融緩和の一角を担う低金利は重要な政策の一つである。海運の場合、低金利は計算上、船舶のコストの中で償却費と金利の低減に伴うファイナンス・コスト(日本の海運では資本費)の低減となる事は間違いない。然し、低金利は望ましくはあるが、新たな船舶投資決定の決め手とはなり難い。理由は、市況悪化が船舶の市場価格(船価)の低落をもたらすからである。この価格低落が償却費を減額させ、金利の低下以上にコスト低減となるからである。明快な例として、リーマンショック前のVLCCのリセール価格(竣工前の売買船価格)が1億8,000万ドル台まで上昇した。一方、現在の新造船価格は9,000万ドル弱である。この場合、償却額は半額以下となり、低金利のメリットが無視される事となる。この低金利軽視がミクロの海運からマクロの経済を分析するうえでの問題点となるかも知れないが、他産業も濃淡の差があっても共通の考えに立った方針だと思われる。金利低下は不景気時の資金の需要減によるものであり、この様な状況下で更に低金利になった場合の効果には疑問も感じる。

ii) 新技術と成長路線なしの景気対策

リーマンショック後の新技術や新たな展開を生む成長路線とは云えない重厚長大産業に総需要拡大を頼らざるを得なかった景気対策が過剰設備をもたらし、経済政策で最も困難な設備削減が急務となっている。その困難さは日本の鉄鋼、造船やセメントの縮小過程で理解可能である。又、新しい技術や成長路線や構造改革による需要増の喚起は中長期の課題であり、緊急を要する景気対策の対象とはなり難い。

VI. 終わりに

1. 困難性が増した今後の景気対策

上記の様に景気対策の選択の余地が小さくなっているが、現在景気対策で脚光を浴びているのが、日本のアベノミクスと中国のリコノミクスである。この成否は今後の経済政策に転機をもたらす可能性があり、注目される所以である。

i) 日本のデフレ経済脱却を目的とする動的と云われるアベノミクスでは、第1の矢であ

る大胆な金融政策、第2の矢である機動的な財政政策でマクロ経済環境の土台を形成し、第3の矢として民間投資を喚起する成長戦略を打ち出している。

一方、4兆元の景気対策の後遺症に問題を抱えている中国の静的と云われるリコノミクスは、7～7.5%の安定的な成長率を保持し、それに見合うマネーサプライの調整（過剰な資金供給の抑制）と構造改革の積極的推進の3項目の経済政策を打ち出している。

ii) 財政政策と金融政策は両国の置かれた状況を反映して好対照の政策である。一方、共通点は何れも成長戦略と構造改革を最も重視し必要とする政策である。これは緊急を要する景気対策の対象ではなく、前述の通り中長期的の課題である事から、即効性に効果が薄い可能性が高い。特に中国は、国営企業中心の経済であり、この部門の構造改革の困難さは想像に難くない。更なる努力が要求される。

然しながら、景気政策の限界を述べる海運の立場では両国の経済政策の可否に就いて悲観的とならざるを得ない。

2. ショックに就いて

海運にとっても世界経済にとってもショックに就いての分析が避けて通れない問題となっている。

i) ショックの分類

ショックには二つの型がある。ドルショックとオイルショックは経済の仕組みが経済の実態に合わなくなった事による必然的で新たな展開を引き起こすショックである。これをA型とする。

一方、リーマンショックは金融の暴走により発生したもので、新たな展開は引き起こさず、金融関係の規制強化とバブルの崩壊（失われた金融資産2,700兆円との事）をもたらしたショックである。これをB型とする。

ii) ショック再発の可能性

A型は「現代版金本位制」と云われるEUの通貨統合のシステムが経済の実態からの乖離から来るショックである。

B型はシャドウバンキングを含む信用膨張による過剰投資から来る中国発の第二のリーマンショックである。然し、中国の異質な市場が経済の実態に合わなくなって改革を要求する事から発生するA型の可能性もあり、この場合は大問題を引き起こす可能性があり、注目すべき点と言える。

更に、リーマンショック後米国の量的金融緩和策の出口がどの様になるか話題となっているが、その動向によっては新興国の経済に変調を引き起こす可能性がある。これは既に金融バブルの存在を示唆するものであり、対応方法と時期を誤れば、B型の1997年のアジア金融危機のような新たな危機やショックとなる可能性も否定できない。

3. 景気対策は万能ではない

景気対策が万能であれば不況は発生しない。然しながら、資金があって競争があれば必ず市況が生まれ、好況と不況は振り子の様に必ず交互に現れる。この不況を緩和するのが景気対策であるが、リーマンショック後の景気対策を見れば、その限界を露呈した状態となった。従って、最も大事な景気対策はハードランディングの回避であり、ショックの再発を阻止する策を取る事である。