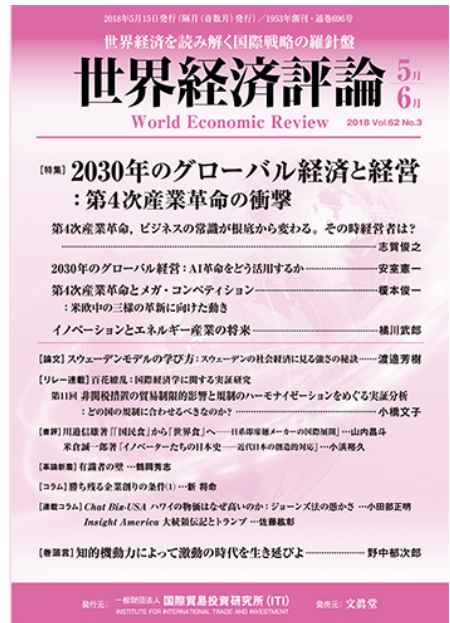


本論文は

世界経済評論 2018年5/6月号

(2018年5月発行)

掲載の記事です



世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料
OFF

富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー 読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン書店

ハワイの物価はなぜ高いのか:ジョーンズ法の愚かさ

小田部 正明

ハワイの平均所得は米国平均と比べて7%ほど低いにもかかわらず、ハワイの物価は米国平均より90%ほど高い。また、東京の物価よりも10%ほど高い。「なぜハワイの物価はこれほど高いのだろうか」。一般的な答えは「陸から離れた孤島だから生活物資に輸送費がかかる」であろう。本当にそうなのだろうか。

内訳を見ると、ハワイの物価は米国平均物価と比較して、住居費が何と200%、光熱費が67%、食料費が56%、交通費が26%、医療費が20%ほど高い。ほぼすべての物資が太平洋の彼方からの輸送に依存せざるをえない孤島の運命なのだろうか。限られた土地にひしめきあって住宅が建てられている島だからこそ、住居費が高いのは理解できる。しかし中近東から輸入した石油で火力発電をし、中国をはじめ東南アジアからの安価な食料品、一般生活用品を輸入し、日本や韓国の自動車会社製造の車に依存していることを考えると、生活物資のほとんどが日本を含めアジア方面からの輸入品であるはずだ。そしてその距離を考えると、米国本土まで輸送するよりもハワイまで輸送するほうが遥かに安価なはずである。それにもかかわらず、アジアから輸入された商品のほとんどが、ハワイでは米国本土の価格と比べて著しく高いのは何故なのだろうかと懐疑的になる。住居費以外は米国本土よりもむしろ安くあるべきではないのだろうか。

ところが海運業界の現状を調べていくと面白い現象を見かける。例えば、中国の上海から輸出された商品は中国籍のコンテナ船（貨物船）でカリフォルニア州のオークランドまで輸送され、その港で最初にすべての貨物が荷卸される。次に米国本土向けの貨物とは分けられたハワイ向けの貨物は、1) 米国製で、2) 米国人が少なくとも75%所有し、3) 少なくとも75%が米国人の乗組員に

よって運営され、4) 米国籍であるという条件を満たした「米国船」に移され、ハワイに輸送される。つまり、中国からの商品はまず米国本土まで輸送され、その一部がハワイに転送されてくる。中国製の商品が直接ハワイに輸送された場合の輸送費と比較すると、上海からハワイを超えてカリフォルニア・オークランドまでの輸送費、米国船に積み替えられる際の貨物の上げ下ろし費用、そしてオークランドからハワイまでの転送費が追加されてくる。ハワイ直行輸送と比較して、著しく高い輸送費になってしまう訳だ。

その裏には、米国内の内航海運を著しく非効率にしてしまう商船法（Merchant Marine Act）というのがある。1920年に施行され、一般にはジョーンズ法（Jones Act）と呼ばれている。一言で言えば、米国内の海運は上記の4つの条件を満たした貨物船で行わなければならないという法律である。上記の事例を使って説明して見よう。中国から米国への輸出貨物は海運航路を考えると、中国籍の貨物船が上海を出航しハワイのホノルル港に寄港し、貨物の一部を荷卸し、その後カリフォルニアのオークランドに向かうというのが常識的な考え方であろう。ところがジョーンズ法によると、中国籍の貨物船が貨物の一部をホノルル港で荷卸した場合、ホノルル港から次のオークランド港への貨物輸送は国内の内航海運とみなされるため、中国籍の貨物船が輸送することは違法となる。もし中国籍の貨物船がホノルルで最初に荷卸するとなると、貨物をすべてホノルルで荷卸し、上記の4つの条件を満たした米国船に荷揚げしオークランドへと輸送しなければならない。中国籍の貨物船と比べると米国籍の貨物船の運営コストが遥かに高い。その現状を考えると、米国の輸入業者は中国籍の貨物船で最初に貨物をオークランドまで輸送し、そこで荷卸し、一部分の貨物

を米国籍の貨物船に転送した方がコストが安く済む訳だ。因みに、標準長さ 12 m のコンテナの上海-オークランド間の基本料金は、中国籍の貨物船を使った場合 790 ドルである。米国籍船を使った場合、同じコンテナのオークランド-ホノルル間の料金は何と 8,700 ドルである。

実は、国内の内航海運は基本的に本国の船舶を利用しなければならないという法律は、国内安定輸送の確保、国家安全保障にとって欠かせないという理由で、別に米国ばかりでなく日本を含め多くの国で施行され、広く国際的な慣行となっている制度である。一般に「カボタージュ規制」と呼ばれている。勿論、デンマーク、イギリス、オーストラリア、ニュージーランドのように、カボタージュ規制を既に廃止している国もある。日本では「船舶法」第 3 条で規定されている。例えば東京港から大阪港への内航輸送は日本国籍の貨物船に限られ、外国籍の貨物船の乗り入れは禁止されている。そうなる日本も米国も同じように内航海運を本国の船舶に限るとする「カボタージュ規制」があるのだが、大きな違いがある。米国のジョーンズ法の第一項目にある米国（自国）製の船舶を必要条件としているのは、米国以外にないのではなかろうか。今や造船量で世界をリードするのは韓国（38%）、中国（34%）、日本（17%）、フィリピン（2%）、ベトナム（1%）であり、米国の造船業はコスト競争力ばかりでなく技術競争力も皆無の状態だ。米国の建造船コストは国際レベルの 3 倍、米国船員の年収は陸上労働者の 1.5 倍とも言われている。その米国で、国内の内航海運は米国製の船舶を使用しなければならないというジョーンズ法が現在になっても廃止されていないというのは言語道断である。しかし現実であ

る。

昨年 9 月にカリブ海を襲った猛ハリケーン「マリア」はプエルトリコ（米国の領土）で 500 人以上の死者を出したばかりでなく、その経済インフラにも甚大な被害を与えたというニュースはいまだ記憶に新しいことと思う。ジョーンズ法の下で本来なら緊急支援物資を米国本土からプエルトリコに送るのに米国の貨物船を使わなければならないのだが、2 週間ほど外国船も米国本土から直接支援物資を送れるようにジョーンズ法の適用が解除された。しかし米国の国内海運がこれ程非効率であるにもかかわらず、ジョーンズ法の廃止までには至らなかった。

日本でも同じように、「船舶法」の下で日本本土と沖縄の内航海運は日本国籍の貨物船で輸送となっている。程度に違いがあるにしてもハワイと似たような問題が起こっていた。しかし 2010 年以降、沖縄振興特別措置法に規定された「自由貿易地域」制度の趣旨等を踏まえ、両地域に立地する企業が扱う貨物については、沖縄と本土間との外国籍船による輸送が特別に認められることになった。その結果、現在沖縄の消費者物価は全国平均よりも 4% ほど高いだけに抑えられている。ハワイの物価が米国平均物価より 90% ほど高いのと比べると日本の「船舶法」の下でのカボタージュ規制のほうが、米国のジョーンズ法の下でのカボタージュ規制よりも遥かに合理的である。

結論として、米国本土から地離れしているハワイばかりでなく、プエルトリコもアラスカも同じように高い物価の生活を余儀なくされている。

こたべ・まさあき テンプル大学フォックス経営大学院教授