

第1章 海上輸送分野

第1節 外航海運

(1) 外航海運の現状

2016年の外航海運は、昨年後半からの米国や中国等を中心とした緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られたものの、運賃市況の歴史的低水準の影響を受け、全体としては厳しい事業環境となった。

今後の外航海運の動向については、世界経済が緩やかながら堅調に回復していくと予測されることから、事業環境の改善が見込まれるものの、米など先進国の保護主義等の政治経済動向や朝鮮半島情勢の緊迫化などといった懸念事項もあり引き続き注視が必要である。

① 世界の外航海運の現状

イ) 世界の主要品目別海上荷動き量

2016年の世界の主要品目別海上荷動き量は、重量ベースで110億91百万トン（対前年比2.7%増）となり、その内訳を見ると、主に石油（原油及び石油製品）27.2%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが27.3%となっている。

図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上荷動き量

| 年 | 品目 | 石油 | | | 鉄鉱石 | 石炭 | 穀物 | その他 | 合計 |
|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|--------|
| | | 原油 | 石油製品 | 計 | | | | | |
| 2006年 | | 1,892 | 772 | 2,663 | 713 | 715 | 292 | 3,758 | 8,141 |
| | 対前年比 | 0.7 | 8.3 | 2.8 | 7.7 | 6.1 | 6.6 | 4.7 | 4.5 |
| 2007年 | | 1,913 | 799 | 2,711 | 777 | 772 | 306 | 3,925 | 8,491 |
| | 対前年比 | 1.1 | 3.5 | 1.8 | 9.0 | 8.0 | 4.8 | 4.4 | 4.3 |
| 2008年 | | 1,903 | 825 | 2,729 | 841 | 796 | 319 | 4,006 | 8,691 |
| | 対前年比 | -0.5 | 3.3 | 0.7 | 8.2 | 3.1 | 4.2 | 2.1 | 2.4 |
| 2009年 | | 1,820 | 833 | 2,653 | 898 | 807 | 321 | 3,665 | 8,344 |
| | 対前年比 | ▲4.4 | 1.0 | -2.8 | 6.8 | 1.4 | 0.6 | -8.5 | -4.0 |
| 2010年 | | 1,872 | 882 | 2,754 | 991 | 931 | 343 | 4,106 | 9,125 |
| | 対前年比 | 2.9 | 5.9 | 3.8 | 10.4 | 15.4 | 6.9 | 12.0 | 9.4 |
| 2011年 | | 1,852 | 910 | 2,762 | 1,052 | 1,000 | 345 | 4,357 | 9,516 |
| | 対前年比 | ▲1.1 | 3.2 | 0.3 | 6.2 | 7.4 | 0.6 | 6.1 | 4.3 |
| 2012年 | | 1,906 | 915 | 2,822 | 1,110 | 1,119 | 375 | 4,498 | 9,924 |
| | 対前年比 | 2.9 | 0.5 | 2.2 | 5.5 | 11.9 | 8.7 | 3.2 | 4.3 |
| 2013年 | | 1,837 | 957 | 2,793 | 1,189 | 1,180 | 392 | 4,703 | 10,257 |
| | 対前年比 | ▲3.6 | 4.6 | ▲1.0 | 7.1 | 5.5 | 4.5 | 4.6 | 3.4 |
| 2014年 | | 1,806 | 964 | 2,770 | 1,338 | 1,214 | 432 | 4,847 | 10,601 |
| | 対前年比 | ▲1.7 | 0.7 | ▲0.8 | 12.5 | 2.9 | 10.2 | 3.1 | 3.4 |
| 2015年 | | 1,862 | 1,025 | 2,887 | 1,363 | 1,135 | 459 | 4,951 | 10,795 |
| | 対前年比 | 3.1 | 6.3 | 4.2 | 1.9 | ▲6.5 | 6.3 | 2.1 | 1.8 |
| 2016年 | | 1,943 | 1,073 | 3,016 | 1,412 | 1,135 | 476 | 5,052 | 11,091 |
| | 対前年比 | 4.4 | 4.7 | 4.5 | 3.6 | 0.0 | 3.7 | 2.0 | 2.7 |

（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」に基づき海事局作成
（注）2016年の値は推計値である。

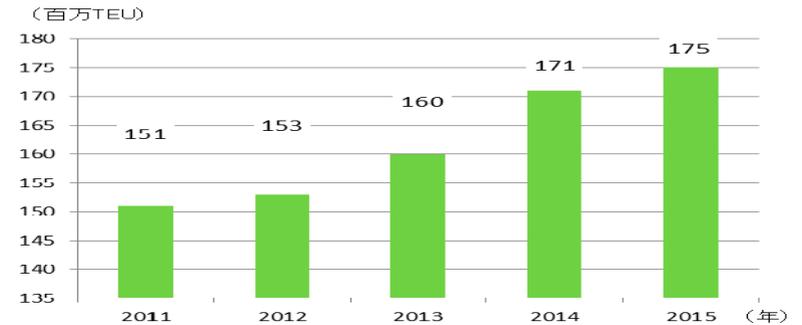
ロ) 外航貨物定期輸送

い) 主要航路の輸送動向

2016年の定期コンテナ船の動きを見ると、北米向け・北米発及び欧州向け・欧州発の荷動き量とも、前年より増加を示した。

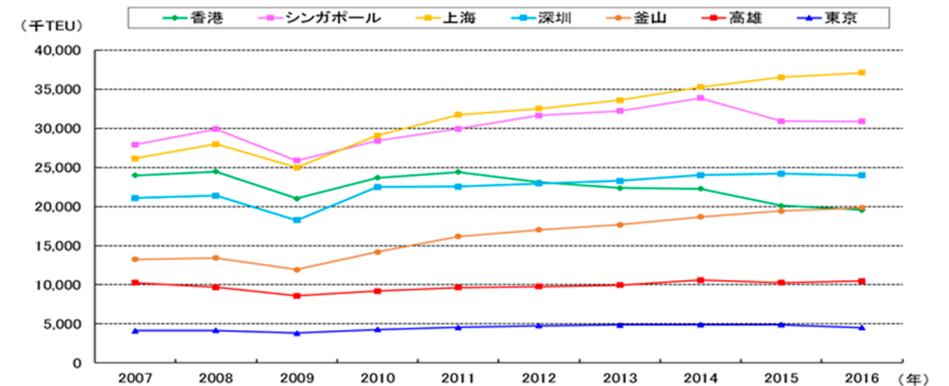
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング（図表Ⅱ-1-4）では、世界の物流拠点となっている中国の港湾が上位の大半を占めている。

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き



（出典）UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2016に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



（出典）CONTAINERISATION INTERNATIONAL April 2017に基づき海事局作成

（注）2016年は速報値である。

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit:20 フィートコンテナ換算) とは、コンテナ船の積載能力を示すための単位

図表Ⅱ-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (2016年)

| 順位 | 2015年 | 港湾名 | 国名 | 2016年取扱量 (千TEU) | 2015年取扱量 (千TEU) | 前年比 |
|------|-------|-----------|--------|--------------------|--------------------|--------|
| 1 | 1 | 上海 | 中国 | 37,130 | 36,540 | 1.6% |
| 2 | 2 | シンガポール | シンガポール | 30,900 | 30,922 | ▲0.1% |
| 3 | 3 | 深圳 | 中国 | 23,979 | 24,204 | ▲0.9% |
| 4 | 4 | 寧波 | 中国 | 21,560 | 20,620 | 4.6% |
| 5 | 6 | 釜山 | 韓国 | 19,850 | 19,469 | 2.0% |
| 6 | 5 | 香港 | 中国 | 19,580 | 20,114 | ▲2.7% |
| 7 | 8 | 広州 | 中国 | 18,885 | 17,625 | 7.1% |
| 8 | 7 | 青島 | 中国 | 18,000 | 17,510 | 2.8% |
| 9 | 9 | ドバイ | UAE | 14,772 | 15,592 | ▲5.3% |
| 10 | 10 | 天津 | 中国 | 14,500 | 14,100 | 2.8% |
| 11 | 12 | ポートケラン | マレーシア | 13,183 | 11,890 | 10.9% |
| 12 | 11 | ロッテルダム | オランダ | 12,385 | 12,235 | 1.2% |
| 13 | 13 | 高雄 | 台湾 | 10,465 | 10,264 | 2.0% |
| 14 | 14 | アントワープ | ベルギー | 10,037 | 9,654 | 4.0% |
| 15 | 15 | 大連 | 中国 | 9,614 | 9,450 | 1.7% |
| 16 | 16 | 廈門 | 中国 | 9,414 | 9,182 | 2.5% |
| 17 | 18 | ハンブルク | ドイツ | 8,910 | 8,821 | 1.0% |
| 18 | 19 | ロサンゼルス | アメリカ | 8,857 | 8,160 | 8.5% |
| 19 | 17 | タンジュンペラパス | マレーシア | 8,029 | 9,120 | ▲12.0% |
| 20 | 21 | レムチャパン | タイ | 7,227 | 6,780 | 6.6% |
| (参考) | | 東京 | 日本 | 4,530 | 4,629 | ▲2.1% |

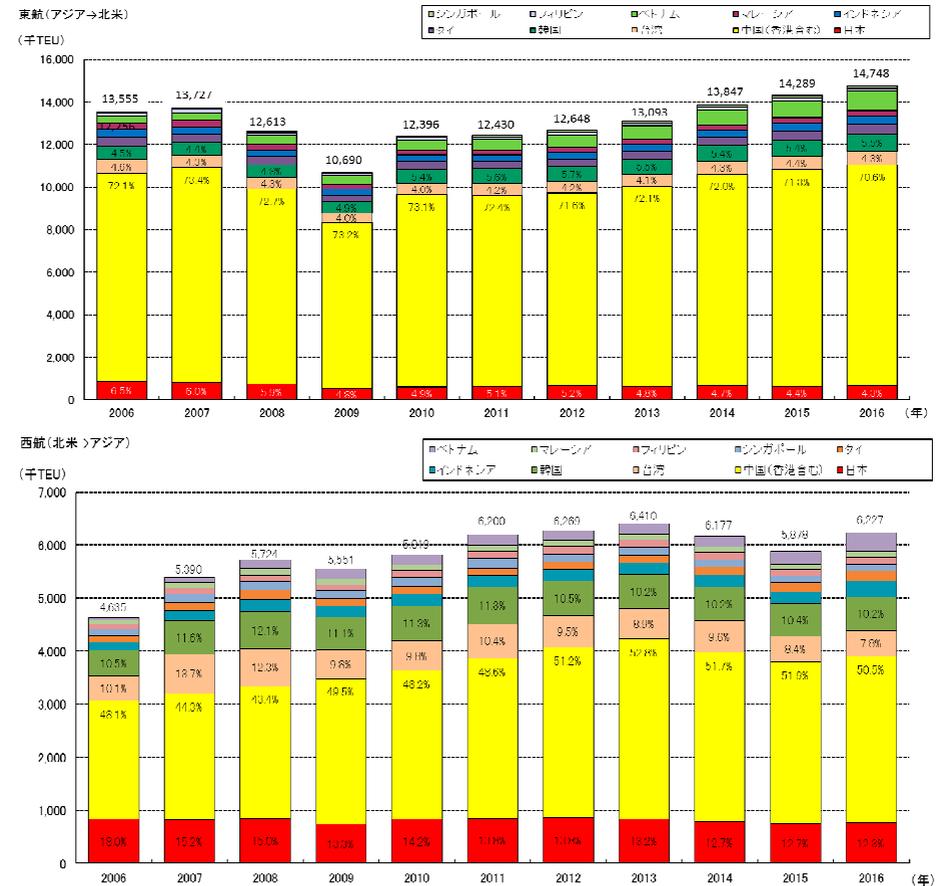
(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL April 2017 に基づき海事局作成

(注) 2016年は速報値である。

(a) 北米航路

米国では、着実な雇用環境の改善や、個人消費の伸長による堅調な景気拡大により、2016年の北米航路の荷動き量は、東航(アジア→北米)が14,748千TEU(対前年比3.2%増)、西航(北米→アジア)が6,227千TEU(対前年比5.9%増)と増加傾向にあり、東航は過去最高を更新している。

図表Ⅱ-1-5 北米航路コンテナ荷動き量推移



(出典) PIERS データに基づき日本海事センターがまとめた。

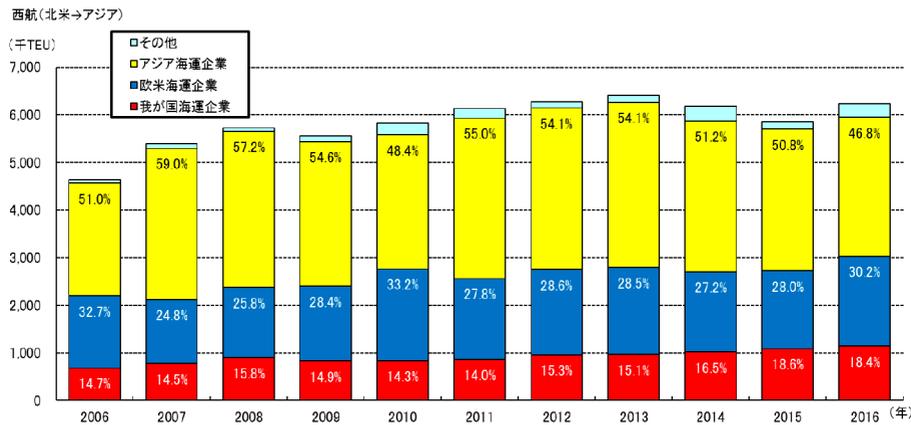
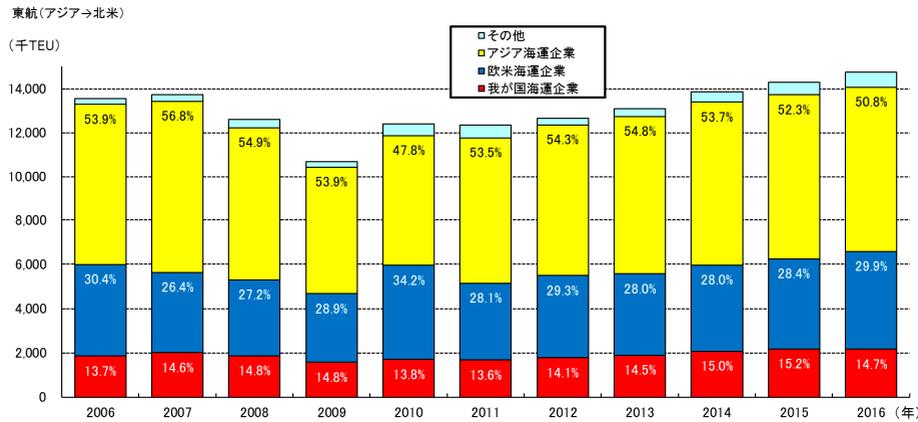
(注) 2016年の値は暫定値である。

2016年の北米航路の船社別シェアは、東航では、我が国海運企業が輸送量全体の14.7%、他のアジア諸国の海運企業が50.8%、欧米の海運企業が29.9%のシェアである。

一方、西航では、我が国海運企業が輸送量全体の18.4%、他のアジア諸国の海運企業が46.8%、欧米の海運企業が30.2%のシェアである。

東航・西航ともに、近年、同航路における船社別シェアに大きな変動はなく、我が国海運企業のシェアは僅かな増減を繰り返している。

図表Ⅱ-1-6 北米航路船社別コンテナ荷動き量推移



(出典) PIERS データに基づき日本海事センターがまとめた。

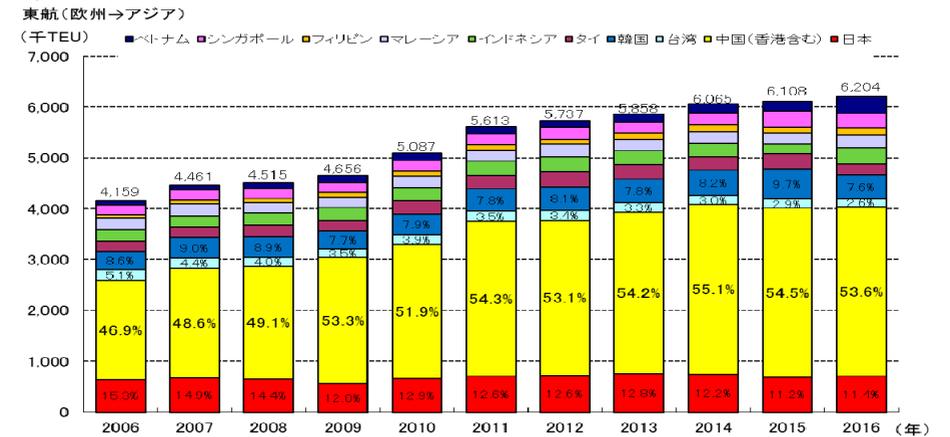
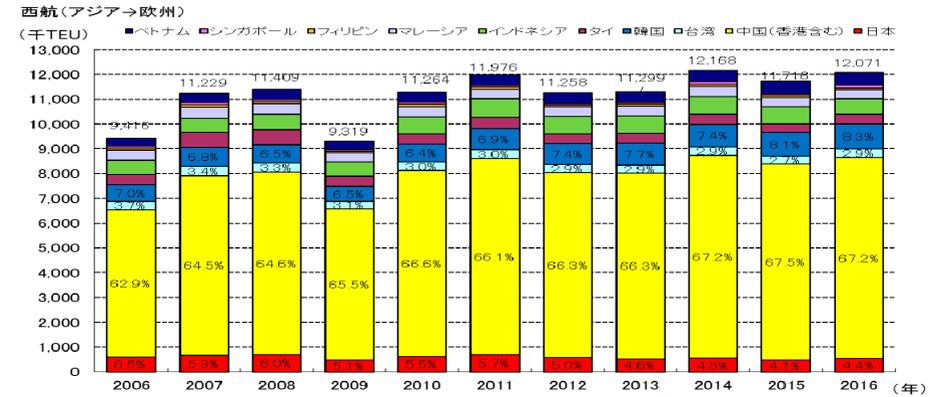
(注) 2016年の値は暫定値である。

(b) 欧州航路

欧州では、英国のEU離脱問題で懸念された景気悪化は生じず、むしろ堅調な輸出や個人消費に支えられ、2016年の欧州航路の荷動き量は、西航（アジア→欧州）が12,071千TEU（対前年比3.0%増）、東航（欧州→アジア）が6,204千TEU（対前年比1.6%増）とゆるやかに回復を続けている。

また、同航路の往復航合計は、18,275千TEUで、そのうち約6割は中国発着貨物輸送である。

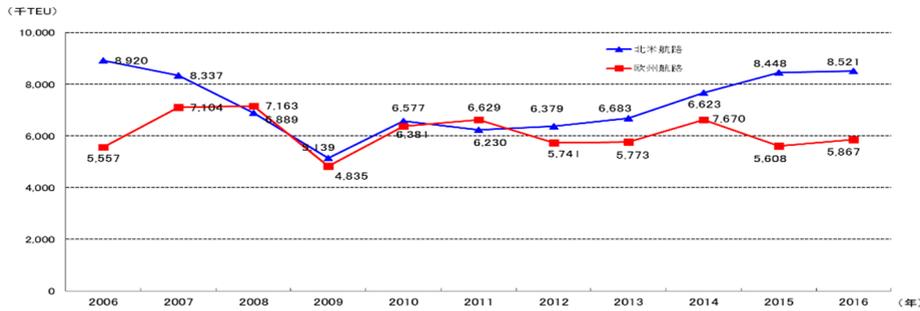
図表Ⅱ-1-7 欧州航路コンテナ荷動き量推移



(出典) 日本海事センター

2016年の往航・復航の貨物量の差は、北米航路が、往航（東航）14,748千TEU、復航（西航）6,227千TEUで、その差が8,521千TEUであった。また、欧州航路は、往航（西航）12,071千TEU、復航（東航）6,204千TEUで、その差は5,867千TEUであった。このように、北米航路・欧州航路とも、貨物量は、ほぼ往航2に対し復航1であり、往航・復航のインバランスは、例えば、北米からアジア方面へ空コンテナの輸送が発生するほか、空コンテナの不足によりアジアからの北米向け輸出貨物の輸送需要に円滑に対応できないなどの問題が発生し、船社の大きな負担となっている。

図表Ⅱ-1-8 北米航路・欧州航路の往航・復航のインバランス

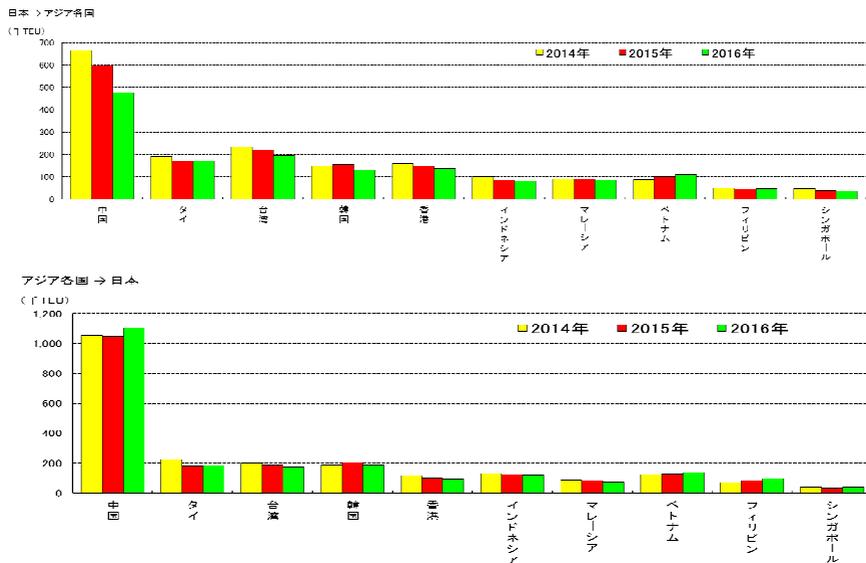


(出典) 日本海事センターがまとめたデータに基づき海事局作成

(c) アジア域内航路

2016年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で3,687千TEU（対前年比約0.4%減）となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

図表Ⅱ-1-9 アジア域内における日本発着コンテナ荷動き量推移



(出典) Marine net に基づき海事局作成

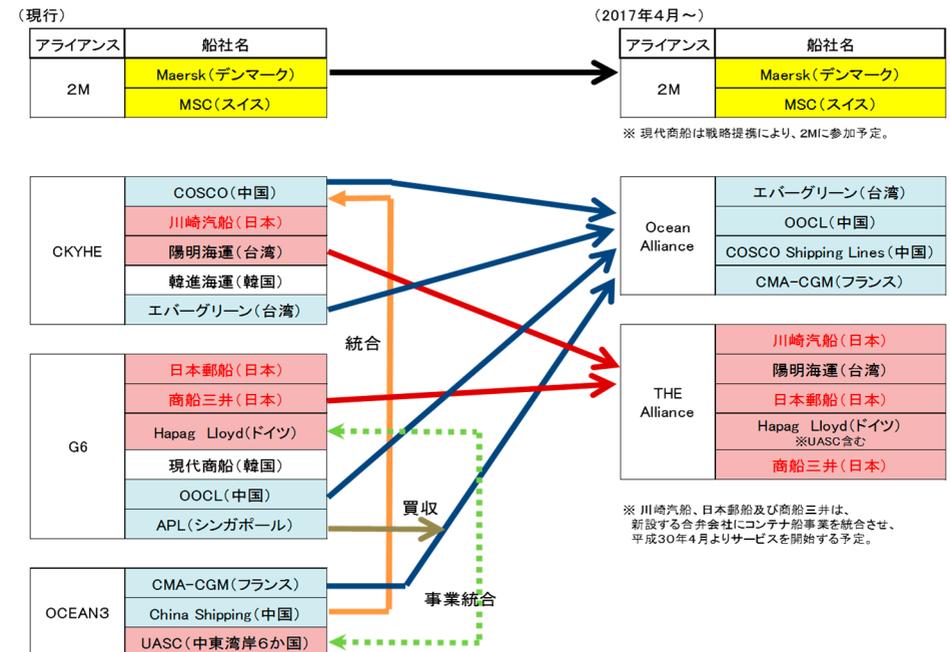
ii) 外航海運企業の動向

世界の主要コンテナ航路においては、荷主に対し良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化することを目的として、複数の企業がコンソーシアム（企業連合）を形成し、共同で定期航路の運航を確保することが多い。コンソーシアムは、当初、北米航路など特定の航路におけるスペースチャーターに限定されていたが、対象地域や業務提携の範囲が広がり、高度化する荷主のニーズに応じてグローバルに高頻度なサービスを提供すべく、世界規模の提携を行ういわゆる「アライアンス」が出現した。

2016年、コスコとチャイナ SHIPPING が合併されたことを契機に、アライアンスの再編の動きがあり、2017年4月からは、CMA-CGM、COSCO Shipping Lines、エバーグリーンライン及びOOCLの4社による「Ocean Alliance」と、日本郵船、商船三井及び川崎汽船の邦船社3社と、Hapag-Lloyd及び陽明海運の5社による「THE Alliance」が新たに結成され、MaerskとMSCで構成される「2M」では、一部業務において現代商船と提携する等、3つのアライアンスに集約されることとなった。

また、邦船社3社は、定期コンテナ船事業の統合を目的とした合併会社を本年7月を目途に設立し、平成30年からサービスを開始する予定である。

図表Ⅱ-1-10 アライアンス再編の動き



図表Ⅱ-1-1-1 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

| オペレーター | 2016年末現在 | | | |
|-------------------------|----------|-------|------------|------|
| | 順位 | 隻数 | TEU | シェア |
| Maersk (デンマーク) | 1 | 600 | 3,071,164 | 15% |
| MSC (スイス) | 2 | 456 | 2,788,808 | 14% |
| CMA CGM (フランス) | 3 | 419 | 2,102,318 | 11% |
| COSCO (中国) | 4 | 275 | 1,569,617 | 8% |
| Evergreen(台湾) | 5 | 189 | 996,366 | 5% |
| Hapag-Lloyd(ドイツ) | 6 | 162 | 923,235 | 5% |
| Hamburg Sud (ドイツ) | 7 | 116 | 603,895 | 3% |
| OOCL (香港) | 8 | 93 | 566,981 | 3% |
| Yang Ming (台湾) | 9 | 97 | 562,974 | 3% |
| UASC (中東湾岸6カ国) | 10 | 58 | 556,305 | 3% |
| 商船三井 | 11 | 80 | 503,043 | 3% |
| 日本郵船 | 12 | 93 | 488,969 | 2% |
| HMM(韓国) | 13 | 65 | 447,699 | 2% |
| PIL (シンガポール) | 14 | 128 | 355,532 | 2% |
| 川崎汽船 | 15 | 62 | 355,029 | 2% |
| ZIM (イスラエル) | 16 | 64 | 294,893 | 1% |
| Wan Hai(台湾) | 17 | 89 | 222,776 | 1% |
| X-Press Feeders(シンガポール) | 18 | 86 | 132,890 | 1% |
| KMTC(韓国) | 19 | 56 | 115,257 | 1% |
| SITC(中国) | 20 | 73 | 95,815 | 0% |
| 上記20社計 | | 3,261 | 16,753,566 | 84% |
| その他 | | 1,858 | 3,181,110 | 16% |
| 合計 | | 5,119 | 19,934,676 | 100% |

(出典) MDS2017年1月版に基づき日本郵船にて集計

iii) 市況

(a) 北米航路

北米航路に関する運賃は、2016年前半に記録的な安値水準まで下落したが、夏場の需要拡大や、8月末の韓進海運の経営破綻による供給量の減少により、回復傾向となった。

しかし、依然として供給過剰状態は続いており、本格的な回復には時間を要する状況となっている。

図表Ⅱ-1-1-2 北米航路運賃推移



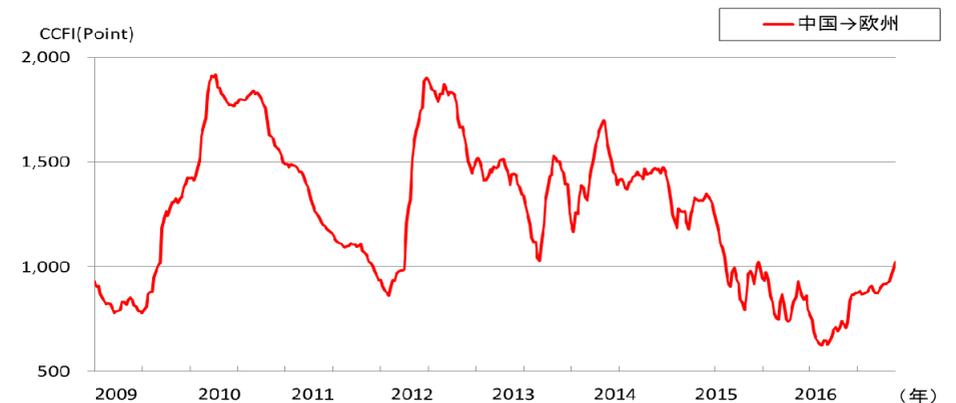
(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成

(注) 1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

欧州航路に関する運賃は、下げ止まり後、7月の堅調なアジア出し荷動きに支えられ上昇し、一時調整局面に入ったものの、12月に入っの旺盛な需要を背景に再度上昇している。

図表Ⅱ-1-1-3 欧州航路運賃推移



(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成

(注) 1998年1月1日=1,000point

ハ) 外航貨物不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2015年の外航貨物不定期輸送の動向を主要貨物別にみると、まず、原油は中東から中国向けが170百万トン（対前年比6.3%増）と増加している一方、中東から日本向けが138百万トン（対前年比3.5%減）と、米国向けが80百万トン（対前年比20.8%減）と減少している。

鉄鉱石は、豪州から中国向けが607百万トン（対前年比10.8%増）と増加し、日本向けが80百万トン（対前年比3.6%減）と減少している。一方、ブラジルから中国向けは182百万トン（対前年比5.2%増）と増加し、日本向けは36百万トン（対前年比2.7%減）と減少している。

原料炭は、世界最大の輸出国である豪州の2015年の輸出量が158百万トンであり、そのうち東アジア向けが86百万トンと最も多く、半数以上を占めている。また、一般炭は、世界最大の輸出国であるインドネシアの2015年の輸出量が346百万トンであり、そのうち東アジア向けが155百万トンと最も多いが、対前年比17.1%の減少、インド向けが123百万トンで、対前年比7.5%の減少となっている。

穀物は、北米から東アジア向けが70百万トン（対前年比6.1%増）、南米から東アジア向けが60百万トン（対前年比13.2%増）とともに増加している。

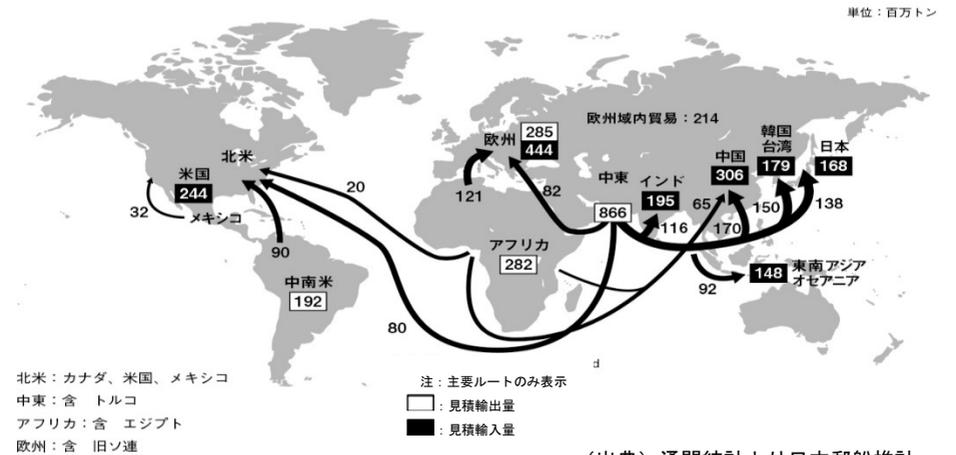
図表Ⅱ-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

| 品目 | 主要トレード | 荷動量(百万トン) | | |
|-----|---------------|-----------|-------|--------|
| | | 2014年 | 2015年 | 前年比 |
| 原油 | 中東 → 中国 | 160 | 170 | 6.3% |
| | 中東 → 日本 | 143 | 138 | ▲3.5% |
| | 中東 → 米国 | 101 | 80 | ▲20.8% |
| 鉄鉱石 | 豪州 → 中国 | 548 | 607 | 10.8% |
| | 豪州 → 日本 | 83 | 80 | ▲3.6% |
| | ブラジル → 中国 | 173 | 182 | 5.2% |
| | ブラジル → 日本 | 37 | 36 | ▲2.7% |
| 原料炭 | 豪州 → 東アジア | 89 | 86 | ▲3.4% |
| | 北米 → 東アジア | 32 | 26 | ▲18.8% |
| 一般炭 | インドネシア → 東アジア | 187 | 155 | ▲17.1% |
| | インドネシア → インド | 133 | 123 | ▲7.5% |
| | 豪州 → 東アジア | 213 | 201 | ▲5.6% |
| 穀物 | 北米 → 東アジア | 66 | 70 | 6.1% |
| | 南米 → 東アジア | 53 | 60 | 13.2% |

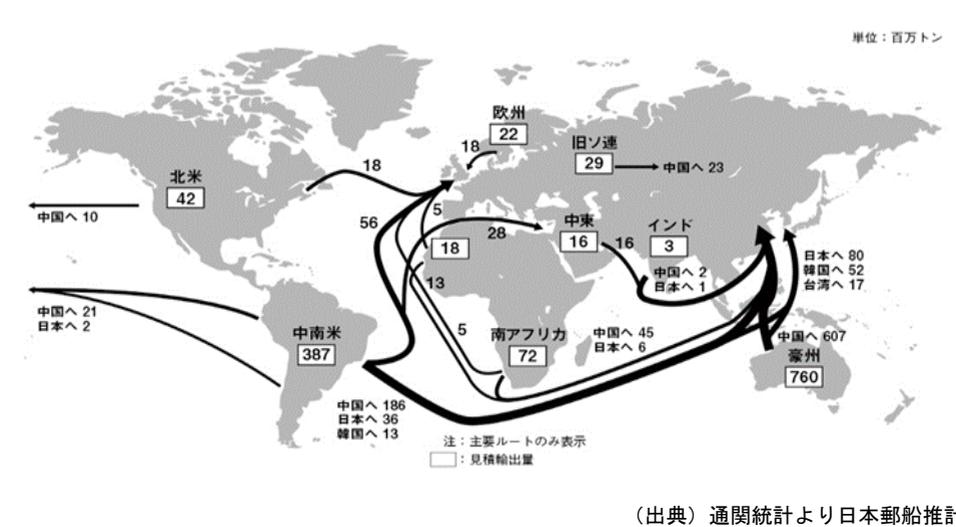
(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き(2015年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】



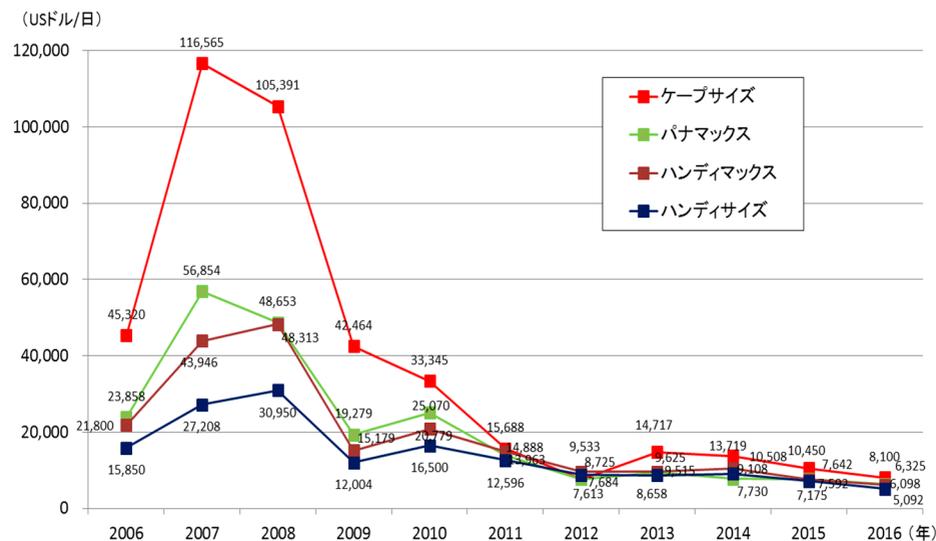
【鉄鉱石の海上荷動き量】



ii) 市況

2016年の乾貨物の市況を定期用船料で見ると、ケープサイズ*については、西豪州の主要荷主が集中して船腹調整を行ったことにより、記録的低水準を脱した後、ブラジル主要港からの堅調な鉄鉱石出荷や資源価格の上昇も見られたが、年間平均の用船料は前年を下回る水準となった。パナマックス*については、中国における石炭及び鉄鉱石輸入量の増加により緩やかな回復傾向にあったものの、年間平均の用船料は前年を下回る水準となった。

図表Ⅱ-1-19 乾貨物定期用船料推移

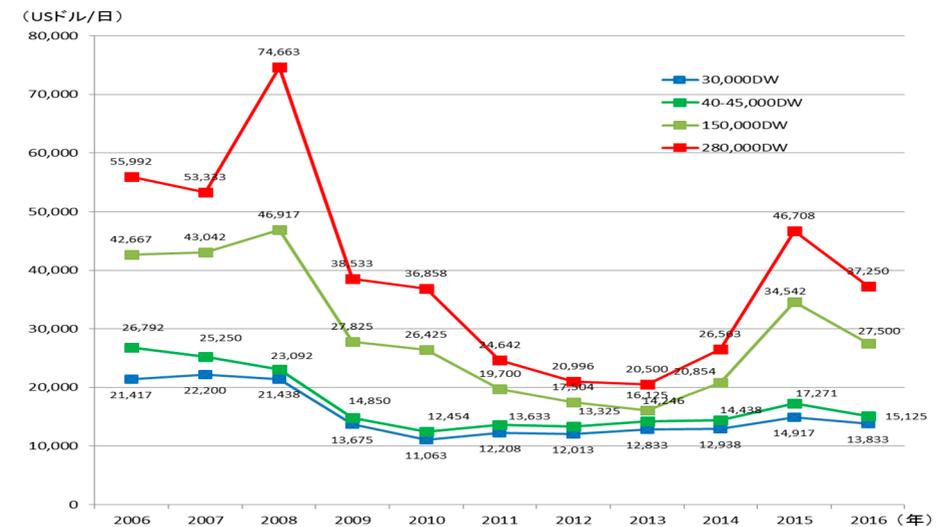


(出典) Baltic Exchange 公表値、Marine net に基づき海事局作成

*ばら積船の船型呼称は概ね下記の通りであるが、厳密には定まっていない。
 ケープサイズ：10～15万重量トン。スエズ運河を通航できず喜望峰回りとなる。
 パナマックス：6万～7万重量トン。パナマ運河を通航できる最大船型
 ハンディマックス：3万5,000～5万5,000重量トン
 ハンディサイズ：1万5,000～3万5,000重量トン

2016年のタンカー市況を定期用船料で見ると、中国の積極的な原油輸入により堅調に推移していたが、夏場の需要減退期による荷動き減少や、内乱に伴うナイジェリアからの原油出荷停止等を背景に船舶需給が悪化し、下落傾向をたどった。

図表Ⅱ-1-20 タンカー定期用船料推移



(出典) Marine net に基づき海事局作成

② 我が国外航海運企業の輸送動向

イ) 我が国海上貿易量の動向

2016年の我が国の海上貿易量は、9億3,522万トン（対前年比1.2%減）であった。輸出入内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造を反映し、輸出が鉄鋼、機械類を中心に、1億6,766万トン（対前年比0.8%減）、輸入が鉄鉱石、石炭、原油を中心に、7億6,756万トン（対前年比1.3%減）と、重量ベースで見ると輸入に偏った構成となっている（図表Ⅱ-1-21）。

図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

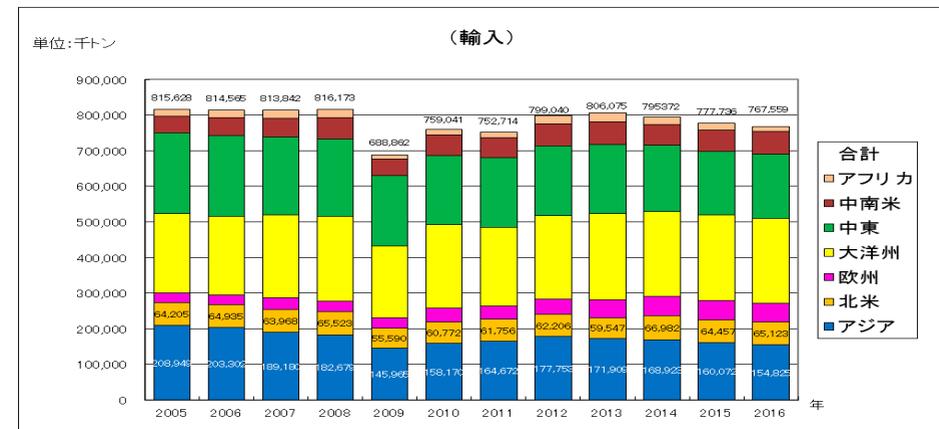
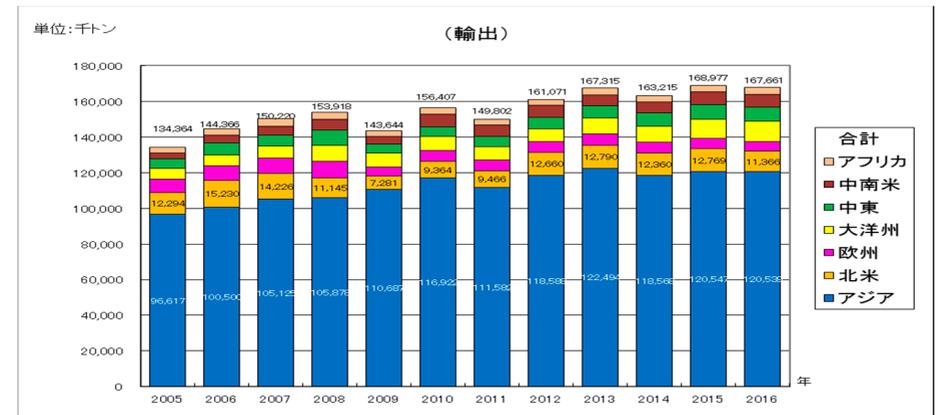
| 品目 | 年 | 2015年 | | 2016年 | | 対前年比(%) (数量ベース) |
|--------|---|---------|-----------|---------|---------|--------------------|
| | | 数量 | 金額 | 数量 | 金額 | |
| 輸出入合計 | | 946,713 | 1,121,048 | 935,219 | 967,491 | ▲ 1.2 |
| 輸出 | | 168,977 | 545,750 | 167,661 | 498,370 | ▲ 0.8 |
| 鉄計 | | 41,263 | 36,501 | 40,818 | 28,261 | ▲ 1.1 |
| 鉄鋼 | | 10,196 | 479 | 11,551 | 425 | 13.3 |
| セメント | | 13,268 | 182,847 | 12,633 | 169,328 | ▲ 4.8 |
| 機械類 | | 5,722 | 104,007 | 5,796 | 99,688 | 1.3 |
| 乗用自動車 | | 1,433 | 52,130 | 1,462 | 48,571 | 2.0 |
| 電気製品 | | 607 | 136 | 457 | 107 | ▲ 24.7 |
| 肥料 | | 96,488 | 169,651 | 94,944 | 151,990 | ▲ 1.6 |
| その他 | | 777,736 | 575,298 | 767,559 | 469,121 | ▲ 1.3 |
| 輸入 | | 488,980 | 414,585 | 486,253 | 366,445 | ▲ 0.6 |
| 乾貨物計 | | 130,955 | 11,243 | 130,018 | 8,014 | ▲ 0.7 |
| 鉄鉱石 | | 190,644 | 19,743 | 189,732 | 16,652 | ▲ 0.5 |
| 石炭 | | 293 | 77 | 244 | 53 | ▲ 16.9 |
| 燐鉱石 | | 7,115 | 482 | 7,320 | 448 | 2.9 |
| 塩 | | 4,816 | 9,460 | 5,142 | 8,281 | 6.8 |
| 銅鉱 | | 4,395 | 357 | 3,748 | 200 | ▲ 14.7 |
| ニッケル鉱 | | 38 | 15 | 35 | 10 | ▲ 9.4 |
| ボーキサイト | | 6,460 | 3,951 | 6,854 | 3,667 | 6.1 |
| 木材 | | 1,715 | 1,595 | 1,660 | 1,283 | ▲ 3.2 |
| パルプ | | 11,904 | 2,687 | 11,900 | 2,325 | ▲ 0.0 |
| チップ | | 5,531 | 2,000 | 5,447 | 1,480 | ▲ 1.5 |
| 小麦 | | 688 | 614 | 686 | 478 | ▲ 0.3 |
| 米 | | 1,111 | 354 | 1,162 | 284 | 4.6 |
| 大麦・裸麦 | | 14,708 | 3,916 | 15,342 | 3,331 | 4.3 |
| トウモロコシ | | 3,243 | 2,062 | 3,131 | 1,660 | ▲ 3.4 |
| 大豆 | | 105,365 | 356,030 | 103,834 | 318,280 | ▲ 1.5 |
| その他 | | 288,755 | 160,713 | 281,306 | 102,676 | ▲ 2.6 |
| 液体貨物計 | | 164,743 | 81,546 | 164,262 | 55,171 | ▲ 0.3 |
| 原油 | | 85,044 | 55,141 | 83,340 | 32,816 | ▲ 2.0 |
| LNG | | 10,986 | 6,506 | 10,900 | 4,474 | ▲ 0.8 |
| LPG | | 4,987 | 2,535 | 2,854 | 967 | ▲ 42.8 |
| 重油 | | 22,995 | 14,985 | 19,949 | 9,248 | ▲ 13.2 |
| その他 | | | | | | |

(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成

我が国の海上貿易量を地域別に見ると、輸出については、アジア地域への輸出货量は、2016年は1億2,054万トン（対前年比0.0%）、我が国の輸出货量全体に対するシェアは71.9%となっており、北米向けの輸出货量は、2016年は、1,137万トン（対前年比11.0%減）、我が国の輸出货量全体に占めるシェアは6.8%となっている。

一方、輸入については、2016年のアジア地域からの輸入量は1億5,483万トン（対前年比3.3%減）、北米からの輸入量は6,512万トン（対前年比1.0%増）となり、我が国の輸入量全体に対するシェアは、アジア地域からの輸入量が20.2%、北米からの輸入量が8.5%となっている（図表Ⅱ-1-22）。

図表Ⅱ-1-22 我が国の地域別海上貿易量の推移

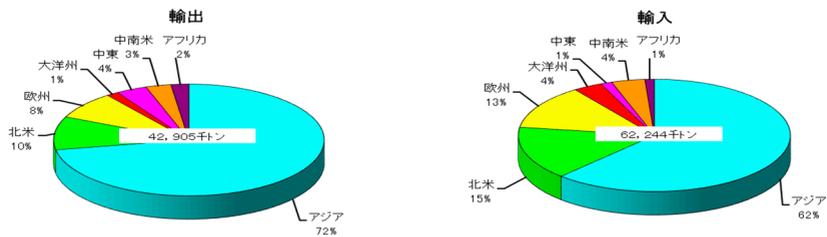


(出典)財務省貿易統計に基づき海事局作成

次に、我が国の海上貿易量について、貨物の種類別・地域別のシェアを見ると、精密機械、電気機器や雑貨が主なコンテナ貨物については、輸出入ともにアジア地域内の貿易が大部分を占めており、それぞれ海上貿易量全体に占めるシェアは、輸出72%、輸入62%となっている（図表Ⅱ-1-23）。

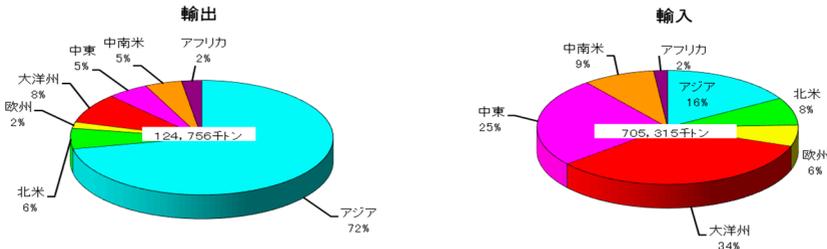
また、鉄鉱石、石炭や原油が主である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が半分以上（59%）を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く（72%）占めている（図表Ⅱ-1-24）。

図表Ⅱ-1-23 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）（2016）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-24 我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）（2016）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2016年の我が国商船隊^{※1}による輸送量は、輸出入・三国間輸送^{※2}の合計で1,018百万トン（対前年比3.6%減）となった（図表Ⅱ-1-25）。

輸出については、2016年は66百万トンと前年に比べ8.4%増加し、積取比率（我が国発着の全海上輸送量に占める我が国商船隊による輸送量の割合）は、39.3%と前年に比べ3.3ポイント増加した（図表Ⅱ-1-27）。

輸入については、2016年は513百万トンと前年に比べ5.8%減少し、積取比率は、66.9%と前年に比べ0.1ポイント減少した（図表Ⅱ-1-25、図表Ⅱ-1-27）。三国間輸送については、2016年は439百万トンと前年に比べ2.5%減少した。また、過去5年間の三国間輸送の推移を見ると、2011年は379百万トンだったが、2016年は439百万トンと60百万トン（15.8%）増加しており、近年、我が国海外航海運企業による三国間輸送の比重が増えていることがうかがえる（図表Ⅱ-1-25）。

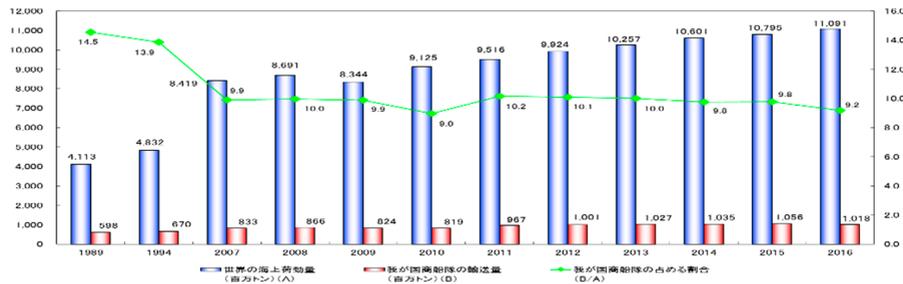
- ※1 我が国商船隊：我が国海外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念
- ※2 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

図表Ⅱ-1-25 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

| 年 | 2015年 | | | 2016年 | | | 対前年比 | | |
|-----|-----------|----------|---------|-----------|---------|---------|-----------|-------|-------|
| | 日本籍船 | 外国用船 | 計 | 日本籍船 | 外国用船 | 計 | 日本籍船 | 外国用船 | |
| 輸出 | 定期船 | 142 | 16,442 | 16,583 | 239 | 12,732 | 12,971 | 68.3 | ▲22.6 |
| | (うちコンテナ船) | 18 | 2,264 | 2,282 | 20 | 1,641 | 1,661 | 11.1 | ▲27.5 |
| | 不定期船 | 61 | 7,992 | 8,052 | 50 | 7,624 | 7,674 | ▲18.0 | ▲4.6 |
| | (うちコンテナ船) | 9 | 1,543 | 1,551 | 10 | 1,437 | 1,447 | 11.1 | ▲6.9 |
| | 油送船 | 418 | 4,228 | 4,646 | 398 | 3,767 | 4,165 | ▲4.8 | ▲10.9 |
| | 計 | 1,121 | 37,218 | 38,339 | 1,388 | 42,127 | 43,515 | 23.8 | 13.2 |
| | 油送船 | 159 | 5,722 | 5,881 | 106 | 9,319 | 9,425 | ▲33.3 | 62.9 |
| | 計 | 11 | 179 | 189 | 8 | 241 | 249 | ▲27.3 | 34.6 |
| | 計 | 1,421 | 59,381 | 60,802 | 1,732 | 64,179 | 65,911 | 21.9 | 8.1 |
| | 計 | 446 | 6,671 | 7,117 | 425 | 5,650 | 6,075 | ▲4.7 | ▲15.3 |
| 輸入 | 定期船 | 231 | 28,551 | 28,782 | 489 | 28,156 | 28,645 | 111.7 | ▲1.4 |
| | (うちコンテナ船) | 13 | 1,420 | 1,433 | 22 | 1,358 | 1,380 | 69.2 | ▲4.4 |
| | 不定期船 | 132 | 27,634 | 27,767 | 155 | 27,067 | 27,221 | 17.4 | ▲2.1 |
| | (うちコンテナ船) | 9 | 1,359 | 1,368 | 7 | 1,323 | 1,330 | ▲22.2 | ▲2.6 |
| | 油送船 | 70,960 | 289,110 | 360,070 | 73,367 | 268,651 | 342,018 | 3.4 | ▲7.1 |
| | 計 | 913 | 4,190 | 5,103 | 785 | 3,509 | 4,294 | ▲14.0 | ▲16.3 |
| | 油送船 | 32,947 | 122,902 | 155,850 | 38,336 | 104,116 | 142,451 | 16.4 | ▲15.3 |
| | 計 | 630 | 1,998 | 2,629 | 591 | 1,530 | 2,121 | ▲6.2 | ▲23.4 |
| | 計 | 1,04,138 | 440,564 | 544,702 | 112,192 | 400,922 | 513,114 | 7.7 | ▲9.0 |
| | 計 | 1,556 | 7,608 | 9,164 | 1,398 | 6,397 | 7,795 | ▲10.2 | ▲15.9 |
| 三国間 | 定期船 | 305 | 125,464 | 125,769 | 1,705 | 121,493 | 123,198 | 459.0 | ▲3.2 |
| | (うちコンテナ船) | 24 | 9,823 | 9,848 | 113 | 7,779 | 7,892 | 370.8 | ▲20.8 |
| | 不定期船 | 305 | 123,447 | 123,752 | 1,705 | 120,122 | 121,827 | 459.0 | ▲2.7 |
| | (うちコンテナ船) | 24 | 9,699 | 9,723 | 113 | 7,723 | 7,836 | 370.8 | ▲20.4 |
| | 油送船 | 40,911 | 250,444 | 291,354 | 42,655 | 234,630 | 277,285 | 4.3 | ▲6.3 |
| | 計 | 699 | 4,877 | 5,576 | 561 | 3,954 | 4,515 | ▲19.7 | ▲18.9 |
| | 油送船 | 3,556 | 29,960 | 33,516 | 2,782 | 36,152 | 38,934 | ▲21.8 | 20.7 |
| | 計 | 37 | 915 | 952 | 35 | 983 | 1,019 | ▲5.4 | 7.4 |
| | 計 | 44,772 | 405,868 | 450,639 | 47,142 | 392,274 | 439,416 | 5.3 | ▲3.3 |
| | 計 | 760 | 15,615 | 16,376 | 709 | 12,716 | 13,426 | ▲6.7 | 717.9 |
| 合計 | 定期船 | 678 | 170,456 | 171,134 | 2,433 | 162,381 | 164,814 | 258.8 | ▲4.7 |
| | (うちコンテナ船) | 55 | 13,507 | 13,562 | 156 | 10,778 | 10,934 | 183.6 | ▲20.2 |
| | 不定期船 | 498 | 159,073 | 159,571 | 1,910 | 154,813 | 156,722 | 283.5 | ▲2.7 |
| | (うちコンテナ船) | 42 | 12,601 | 12,642 | 130 | 10,483 | 10,613 | 209.5 | ▲16.8 |
| | 油送船 | 112,991 | 576,772 | 689,764 | 117,409 | 545,408 | 662,817 | 3.9 | ▲5.4 |
| | 計 | 2,030 | 13,294 | 15,324 | 1,743 | 11,231 | 12,974 | ▲14.1 | ▲15.5 |
| | 油送船 | 36,662 | 158,584 | 195,246 | 41,223 | 149,586 | 190,810 | 12.4 | ▲5.7 |
| | 計 | 678 | 3,092 | 3,770 | 634 | 2,755 | 3,389 | ▲6.5 | ▲10.9 |
| | 計 | 150,331 | 905,813 | 1,056,144 | 161,066 | 857,375 | 1,018,441 | 7.1 | ▲5.3 |
| | 計 | 2,763 | 29,894 | 32,656 | 2,533 | 24,763 | 27,296 | ▲8.3 | ▲17.2 |

（出典）海事局調べ
 （注）1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
 2. コンテナ船は定期船の内数である。
 3. 2016年の数値は暫定値である。

図表Ⅱ-1-26 世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移

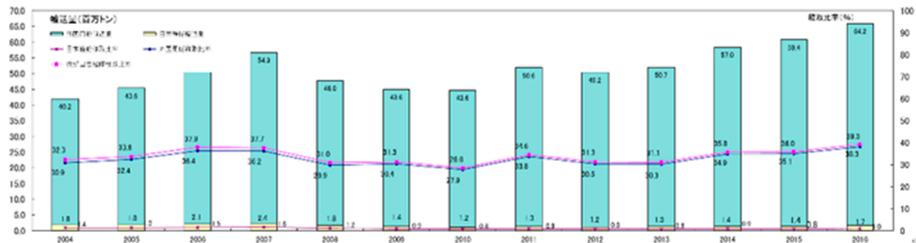


(出典) 海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動き量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2016年の値は推計値)。
2. 2016年の我が国商船隊の輸送量は暫定値である。

図表Ⅱ-1-27 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移

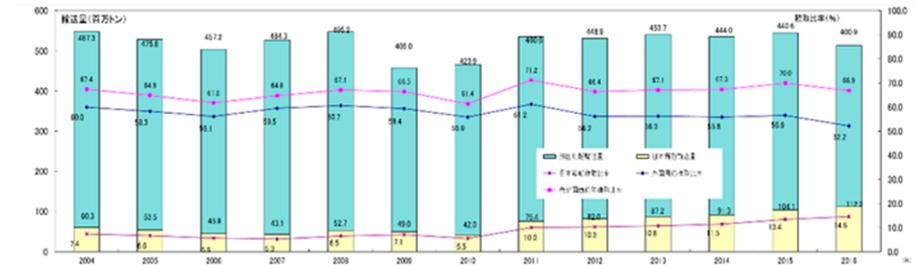
(1) 輸出



(出典) 海事局調べ

(注) 2016年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

(2) 輸入



(出典) 海事局調べ

(注) 2016年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

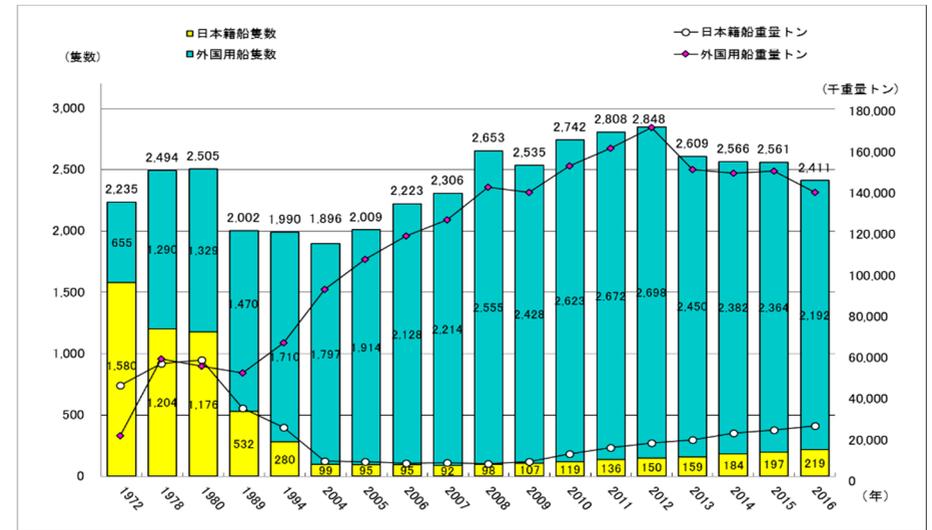
ハ) 我が国商船隊の船腹量

2016年の我が国商船隊の船腹量は、2,411隻(対前年比150隻減)、重量トンベースで1億6,759万トン(対前年比4.8%減)となった。

我が国商船隊のうち日本籍船は219隻(対前年比22隻増)、重量トンベースで2,699万トン(対前年比8.4%増)であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで9.1%、重量トンベースで16.1%となっている。

また、外国用船については2,192隻(対前年比172隻減)、重量トンベースで1億4,060万トン(対前年比6.9%減)となっている(図表Ⅱ-1-28)。

図表Ⅱ-1-28 日本商船隊の構成の変化



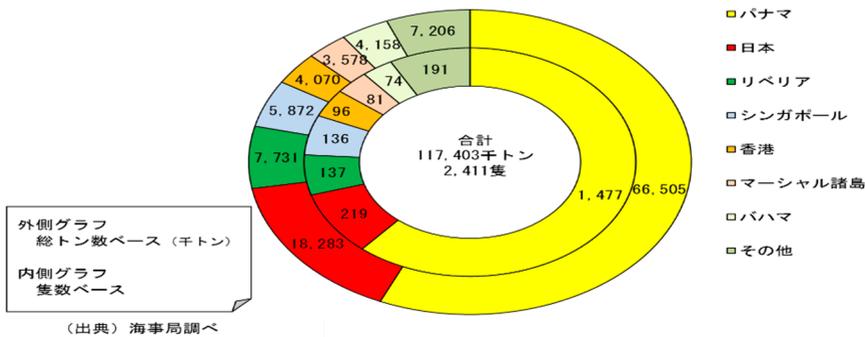
(出典) 海事局調べ

(注) 2016年6月末日現在

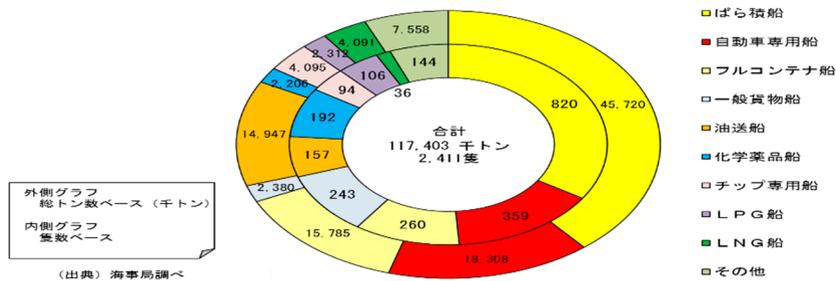
我が国商船隊の船籍国別の内訳は、パナマ籍が1,477隻(我が国商船隊全体に占めるシェア61.3%)、総トン数ベースで6,651万総トン(同56.6%)となっており、いわゆる便宜置籍船が大部分を占めている(図表Ⅱ-1-29)。

船種別では、総トン数ベースで多い順に見ていくと、ばら積船820隻(我が国商船隊全体に占めるシェア34.0%)、4,572万総トン(同38.9%)、自動車専用船359隻(同14.9%)、1,831万総トン(同15.6%)、フルコンテナ船260隻(同10.8%)、1,579万総トン(同12.7%)となっている(図表Ⅱ-1-30)。

図表Ⅱ-1-29 我が国商船隊の船籍国別一覧



図表Ⅱ-1-30 我が国商船隊の船種別一覧



③ 我が国外航海運企業の現況

イ) 2016年度の海運大手3社の経営状況

i) 概況

2016年度の外航海運は、昨年後半からの米や中国等を中心とした緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境は改善が見られたものの、歴史的な運賃市況の低迷により厳しい事業環境が続いた。

このような背景の中、同年度の海運大手3社*の業績（単体ベース。以下同じ。）は、コンテナ船及びばら積み船の運賃の下落や円高の影響を受けて、営業収益は2兆

7,993億円と5,896億円（対前年度比17.4%減）の減収となった。

また、原油価格下落に伴う燃料価格の低下により、営業費用は2兆9398億円と4813億円（対前年度比14.1%減）の減少となった。

この結果、2016年度の営業損益は、1405億円の赤字と前年度より1084億円の減益、経常利益は711億円の赤字と前年度より1351億円の減益となった（図表Ⅱ-1-31）。

※海運大手3社：日本郵船(株)、(株)商船三井及び川崎汽船(株)の3社で、我が国の外航船舶運航事業者における全外航海運業収入の大部分を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ-1-31 海運大手3社の損益の推移

| 年度 | 営業収益 | | 営業費用 | | 営業損益 | | 経常損益 | | 税引後当期利益 | |
|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|
| | 対前年度増減率(%) | |
| 2015 | ▲5.9 | ▲4.4 | ▲321 | - | 640 | ▲56.1 | ▲2,184 | - | - | |
| 2016 | ▲17.4 | ▲14.1 | ▲1,405 | - | ▲711 | - | ▲4,381 | - | - | |

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成
(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ii) 主な部門収益

(a) 定期船部門

定期船部門について、北米・欧州航路では、堅調なアジア出し荷動きであったが、船舶大型化に伴う供給過剰による運賃市況の低迷を受け、一部回復傾向が見られたものの、営業収益は1兆1,371億円（対前年度比18.1%減）となった。

(b) 不定期船・自動車専用船部門

不定期船部門については、鉄鉱石や穀物などを中心に海上荷動きが拡大し運賃市況が上昇傾向で底打ちしたが、船腹需給ギャップは依然として回復途上である。また、自動車専用船部門は、資源価格下落の影響を受けて、主に資源国向けの輸送需要が伸び悩んだため、営業収益は1兆0,455億円（対前年度比17.0%減）となった。

(c) 油送船部門

油送船部門については、新造船の竣工増加や荷動きの減少により、運賃市況の低迷が続いたため、営業収益は729億円（対前年比17.9%減）となった。施するため、これまで自社で運航していた船腹の一部を共同運航会社への貸船に切り替えたことから、営業収益は748億円（対前年度比20.5%減）となった。

図表Ⅱ-1-32 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

| 区分 | 2015年度 | | | 2016年度 | | | |
|-------|---------|------------|--------|--------|------------|--------|------|
| | 金額 | 対前年度増減率(%) | 構成比(%) | 金額 | 対前年度増減率(%) | 構成比(%) | |
| 部門別運賃 | 定期船 | 13,880 | ▲ 6.3 | 41.0 | 11,371 | ▲ 18.1 | 40.7 |
| | 不定期・専用船 | 12,595 | ▲ 9.2 | 37.2 | 10,455 | ▲ 17.0 | 37.4 |
| | 油送船 | 888 | 18.7 | 2.6 | 729 | ▲ 17.9 | 2.6 |
| | 計 | 27,364 | ▲ 7.0 | 80.9 | 22,557 | ▲ 17.6 | 80.8 |
| 賃借料 | 5,405 | ▲ 2.3 | 16.0 | 4,544 | ▲ 15.9 | 16.3 | |
| その他 | 1,042 | 8.0 | 3.1 | 822 | ▲ 21.1 | 2.9 | |
| 合計 | 33,813 | ▲ 5.9 | 100.0 | 27,924 | ▲ 17.4 | 100.0 | |

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成

(注)端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

iii) 為替変動の影響

2016年度の海運大手3社の営業収益及び営業費用に占めるドル建て金額の比率は、営業収益が前年度より増加し、営業費用が前年度より減少したため、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は13.4%となった。(図表Ⅱ-1-33)。

また、同年度における為替変動の影響額は、海運大手3社の実績平均為替レートが108.70円と前年度より12.03円の円高となったことから、3社全体では、300億円の為替差益による赤字となった(図表Ⅱ-1-34)。

図表Ⅱ-1-33 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

(単位:%)

| 区分 | 2014年度 | 2015年度 | 2016年度 |
|------|--------|--------|--------|
| 営業収益 | 84.0 | 83.5 | 86.2 |
| 営業費用 | 75.1 | 75.0 | 72.8 |
| 乖離幅 | 8.9 | 8.5 | 13.4 |

(出典)海運大手3社の決算資料をもとに海事局作成

図表Ⅱ-1-34 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

(単位:億円)

| 区分 | 2015年度 | | | 2016年度 | | |
|------|--------|------------|------------------|---------|------------|------------------|
| | 実績額 | 為替変動による影響額 | 1ドル当たり1円変動による影響額 | 実績額 | 為替変動による影響額 | 1ドル当たり1円変動による影響額 |
| 営業収益 | 33,889 | 2,757 | 233 | 27,993 | ▲ 2,668 | 221 |
| 営業費用 | 34,211 | 2,507 | 212 | 29,398 | ▲ 2,368 | 196 |
| 営業損益 | ▲ 321 | 250 | 21 | ▲ 1,405 | ▲ 300 | 24 |

(出典)海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注)1. 3社の実績平均為替レートは、2015年度1ドル=120.73円 2016年度1ドル=108.70円

2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

ロ) 2017年度海運大手3社の業績見通し

海運大手3社は、2017年度の業績見通しとして、世界経済が緩やかながら堅調に回復していくと予測されるが、米など先進国の保護主義等の政治経済動向や朝鮮半島情勢の緊迫化などから、荷動き需要の鈍化に与える影響を懸念している。部門別収益では、油送船部門は依然として運賃市況の低迷が予想されるが、コンテナ船部門、不定期船部門においては市況の緩やかな回復基調が予想され、2016年度に比して増収増益となることを見込んでいる。

(2) 外航海運における主な取組

① マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

マラッカ・シンガポール海峡(以下「マ・シ海峡」という。)は、世界有数の船舶交通が輻輳する海域であり、同じく海上交通の要衝であるスエズ運河の約7倍、パナマ運河の約9倍にあたる約127,000隻の船舶が通航している。一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから、沿岸国(インドネシア、マレーシア及びシンガポール)や主要な海運国のみならず、輸入原油の約8割以上が通航する我が国にとっても同海峡における航行安全の確保は重要である。

このため、マ・シ海峡の航行安全の確保について沿岸国・利用国の協力は重要であり、我が国は、いち早く、利用国として唯一、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理などの支援を行ってきた。



このような中、2001年9月の米国同時多発テロ以降、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全の必要性が強く認識される中で、国際海事機関(IMO)を中心に議論が本格化し、2007年9月のIMOシンガポール会議において「協力メカニズム」が創設された。「協力メカニズム」は、国連海洋法条約第43条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具現化したもので、協力フォーラム^{※1}、プロジェクト調整委員会^{※2}、航行援助施設基金委員会^{※3}の3つで構成されている。

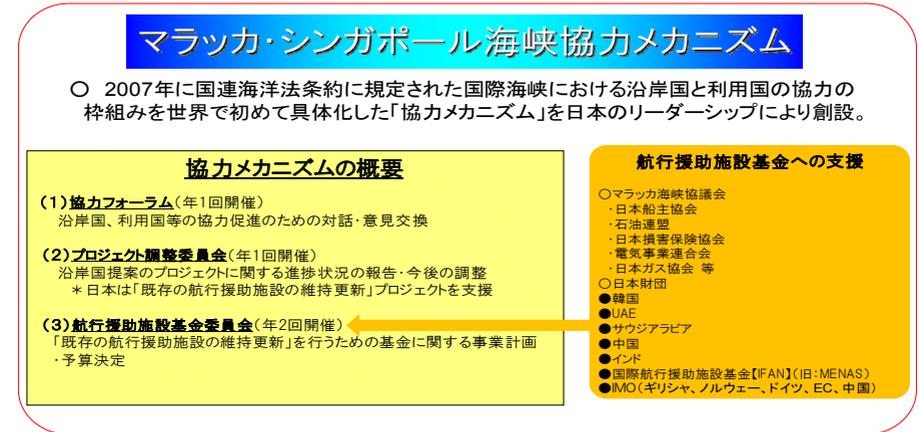
我が国は、「協力メカニズム」に基づく航行援助施設基金に対して、創設以降、公益財団法人日本財団から730万ドル、公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて一般社団法人日本船主協会及び荷主系等の民間団体から300万ドルを拠出する一方、政府としても航行援助施設の修理・代替のための事前調査等を通じ、航行援助施設の整備・維持管理に対する支援を行ってきているところである。

2017年4月にシンガポールで開催された第18回航行援助施設基金委員会において、我が国より、上述の事前調査及び「航行援助施設維持管理に関わる人材育成セミナー」(キャパシティビルディング・アドバンス事業)(2016年度)について報告を行った。沿岸国からはこれらの協力を高く評価する旨の謝辞が述べられるなど、マ・シ海峡の安全確保に一定の貢献をしているところである。

また、現在の海図が整備されてから約20年近く経過しており、複雑な潮流による海底地形の変化で浅瀬等の危険箇所が現れていることから、同海峡の共同水路再測量を日本の協力を得て実施することが2014年9月にマレーシアで開催された沿岸3国技術専門家会議において決定された。また、2016年7月に日ASEAN統合基金(JAIF)事業として当該測量調査事業が承認されたため、今後2017年から2020年にかけて事業を実施することとしている。

- ※1 沿岸国と利用国間の協力促進の協議の場
- ※2 沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
- ※3 航行援助施設維持更新のための基金について運営調整する場

図表Ⅱ-1-35 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム



②海運をめぐる国際的動向

イ) WTO (世界貿易機関)

海運分野における自由化交渉は、ウルグアイ・ラウンド及びその後の継続交渉(1994~1996年)において累次行われてきたが、各国の自由化約束の内容が不十分として米国が実質的に交渉に参加せず、海運主要国間において自由化に対する総意の形成が図れなかったことなどから、WTO サービス貿易協定(GATS)の枠外に置かれることとなり、最恵国待遇を始めとするその主要規定が適用されていない状況にある。「海運自由の原則」を外航海運政策の基本とする我が国は、EU、ノルウェー等海運先進国による海運自由化推進国会合(通称、「海運フレンズ会合」)の議長国となるなど、先進的な役割を担ってきた。

一方、ドーハ・ラウンドの停滞、GATS 制定以降の時代に即した対応への必要性が高まる中、2012年以降、WTOに加盟する有志国・地域により、海運を含むサービス貿易自由化に関する新しい協定を策定するための議論が継続的に行われ、2013年6月には本格的な交渉段階へと移り、継続的に交渉が行われている。

この新しいサービス協定は、TiSA(Trade in Services Agreement)と通称されており、現在、23の有志国・地域(日本、豪州、カナダ、チリ、台湾、コロンビア、コストリカ、EU、香港、アイスランド、イスラエル、リヒテンシュタイン、ニュージーランド、ノルウェー、モーリシャス、メキシコ、パキスタン、パナマ、ペルー、韓国、スイス、トルコ及び米国)が議論に参加している。

ロ) EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定)

我が国は WTO による多角的な自由貿易体制を補完する取り組みとして、EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定) 交渉を推進しており、特に東アジア諸国との協定の締結を戦略的課題と位置づけ、交渉を積極的に進めている。

これまでに、15 の国・地域 (シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、インドネシア、ブルネイ、ASEAN、フィリピン、スイス、ベトナム、インド、ペルー、豪州及びモンゴル) との間で協定が発効しており、海運分野では、フィリピンにおける海運代理店業にかかる外資規制の完全撤廃や、ブルネイにおける LNG を含む外航貨物輸送についての自由化約束を獲得する等、一定の成果を得てきている。

現在、日・カナダ EPA、日・コロンビア EPA、日中韓 FTA、日・EU EPA、RCEP (東アジア地域包括的経済連携)、日・トルコ EPA 等の交渉・交渉前協議等を行っており、海運分野においては、外資規制や自国籍船への貨物留保等、我が国企業が事業を展開する上で障壁となっている規制の撤廃・緩和に向けて積極的に交渉を推進し、海運サービスの自由化を求めている。

ハ) APEC (アジア太平洋経済協力)

APEC は、極めて多様な様相を呈するアジア太平洋地域において経済・社会の共通利益の拡大と発展を目指す地域協力の枠組みであり、現在は 21 の国と地域が参加し、交通を含む複数のワーキンググループ (作業部会) が設けられている。海事分野は日本を議長とした「港湾・海事専門家会合」において、海運分野における「ボゴール目標[※]」の実現に向けた取り組みとともに、海上物流の効率化、環境保護・省エネ、船員育成を含めた海上安全など海事分野全般を取り扱っている。

2016 年 9 月に、第 44 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がマレーシア・クアラルンプールで、2017 年 4 月に、第 43 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合が台湾・台北にて開催された。第 44 回会合では、北極海航路の利用や災害等に対するサプライチェーン事業継続性などについて情報共有が図られ、我が国からクルーズ振興の促進、危険物の海上輸送における安全確保や LNG バンカリング等を紹介した。

※ボゴール目標：「先進国は遅くとも 2010 年までに、途上国は遅くとも 2020 年までに自由で開かれた貿易及び投資という目標を達成する」というもので、1994 年 11 月にインドネシアのボゴール宮殿での APEC 首脳会合で採択された。

二) CSG 会議 (海運先進 18 ヶ国当局間会議)

CSG (Consultative Shipping Group) 会議[※]は、海運自由の原則を目的とした OECD (経済協力開発機構) 共通海運原則を遵守している国々の政策対話のためのグルー

プとして、1962 年に発足された海運主要国間の会議体である。

発足当時より、主に米国の海運政策における規制問題に如何に対処するかを検討するとともに、必要に応じ、特定国の国際海運に関する規制政策に関する申し入れや対話を通じて、自由で公正な競争条件の確立に向けた取り組みを行ってきている。近年は、海洋環境保護、航行安全、海賊問題等、海運に関する幅広い議題についても政策対話を行っている。

また、2 年に一度、米国運輸省海事局と CSG 参加国との間での政策対話 (US-CSG 会議) を開催している。

2015 年 9 月には、フランス・パリにて CSG 会議が開催され、米国における LNG 輸送に関わる問題を始めとする海運自由化の観点から懸念される諸問題や、各国の最新海運政策など、海運に関する多くのテーマについて活発な議論が行われた。主要海運国の一つである我が国は、海運自由化を阻害する問題の解決を呼びかけるとともに、船舶バラスト水規制管理条約の未締結国に対し早期締結を働きかけるなど、各種審議で積極的に意見表明するとともに、議場外での意見・情報交換を活発に行った。

また、2016 年 9 月、米国ワシントン D.C. において、US-CSG 会議が開催され、海運自由化の観点から懸念される諸問題や、各国の最新海運政策など、海運に関する多くのテーマについて活発な議論が行われた。我が国は、独自の地域規制である欧州における燃料消費実績報告制度や、米国におけるバラスト水の管理規制に対して、グローバルな制度と整合性を保つものとするよう積極的に意見表明した。

※CSG メンバー国：以下の 18 ヶ国の海運当局及び EU

デンマーク (議長、事務局)、日本、ベルギー、カナダ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、韓国、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、スペイン、スウェーデン、英国及び EU