

第1章 外航海運の現状

第1節 世界における外航海運の動向

1. 世界の海上荷動量

平成11年(1999年)の世界の海上輸送量は、トンベースで51億トン(前年比7.5%増)、トンマイルベースで21兆4800億円(前年比0.1%減)となり、トンベースでは過去最高を記録したが、トンマイルベースは2年連続の減少となった(図表3-1-1参照)。

世界の海上荷動量の内訳を見てみると、石油(原油及び石油製品)が37.1%で最も多く、その次に、石炭、鉄鉱石、小麦などの乾貨物が多く、その3品目を合わせたシェアは21.5%を占めている。

図表3-1-1 世界の主要品目別海上輸送量

(1) トン数

(単位:100万トン)

年	石油			乾貨物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1989(平成元年)	1,120	340	1,460	362	321	192	1,525	2,400	3,860
	7.5	4.6	6.8	4.0	5.6	2.0	4.5	4.0	5.0
1990(平成2年)	1,190	336	1,526	347	342	192	1,570	2,451	3,977
	6.3	1.2	4.5	4.1	6.5	0.0	3.0	2.1	3.0
1991(平成3年)	1,247	326	1,573	358	369	200	1,610	2,537	4,110
	4.8	3.0	3.1	3.2	7.9	4.2	2.5	3.5	3.3
1992(平成4年)	1,313	335	1,648	334	371	208	1,660	2,573	4,221
	5.3	2.8	4.8	6.7	0.5	4.0	3.1	1.4	2.7
1993(平成5年)	1,356	358	1,714	354	367	194	1,710	2,625	4,339
	3.3	6.9	4.0	6.0	1.1	6.7	3.0	2.0	2.8
1994(平成6年)	1,403	368	1,771	383	383	184	1,785	2,735	4,506
	3.5	2.8	3.3	8.2	4.4	5.2	4.4	4.2	3.8
1995(平成7年)	1,415	381	1,796	402	423	196	1,870	2,891	4,687
	0.9	3.5	1.4	5.0	10.4	6.5	4.8	5.7	4.0
1996(平成8年)	1,466	404	1,870	391	435	193	1,970	2,989	4,859
	3.6	6.0	4.1	2.7	2.8	1.5	5.3	3.4	3.7
1997(平成9年)	1,534	410	1,944	430	460	203	2,070	3,163	5,107
	4.6	1.5	4.0	10.0	5.7	5.2	5.1	5.8	5.1
1998(平成10年)	1,524	402	1,926	417	473	196	2,050	3,136	5,062
	0.7	2.0	0.9	3.0	2.8	3.4	1.0	0.9	0.9
1999(平成11年) (推計値)	1,480	410	1,890	410	480	210	2,110	3,210	5,100
	2.9	2.0	1.9	1.7	1.5	7.1	2.9	2.4	0.8

(2) トン・マイル数

(単位：10億トン・マイル)

	石油			乾貨物					合計
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他	計	
1989(平成元)年	5,736 13.2	1,540 6.6	7,276 11.8	2,012 3.2	1,752 4.2	1,095 2.0	4,250 5.2	9,109 3.6	16,385 7.1
1990(平成2)年	6,261 9.2	1,560 1.3	7,821 7.5	1,978 1.7	1,849 5.5	1,073 2.0	4,400 3.5	9,300 2.1	17,121 4.5
1991(平成3)年	6,757 7.9	1,530 1.9	8,287 6.0	2,008 1.5	1,999 8.1	1,069 0.4	4,510 2.5	9,586 3.1	17,873 4.4
1992(平成4)年	6,977 3.3	1,620 5.9	8,597 3.7	1,896 5.6	2,001 0.1	1,091 2.1	4,650 3.1	9,638 0.5	18,235 2.0
1993(平成5)年	7,251 3.9	1,775 9.6	9,026 5.0	2,001 5.5	1,949 2.6	1,038 4.9	4,840 4.1	9,828 2.0	18,854 3.4
1994(平成6)年	7,330 1.1	1,860 4.8	9,190 1.8	2,165 8.2	2,014 0.3	992 4.4	5,100 5.4	10,271 4.5	19,461 3.2
1995(平成7)年	7,224 1.4	1,945 4.6	9,169 0.2	2,287 5.6	2,176 8.0	1,160 16.9	5,395 5.8	11,018 7.3	20,187 3.7
1996(平成8)年	7,363 1.9	2,040 4.9	9,403 2.6	2,227 2.6	2,217 1.9	1,126 2.9	5,705 5.7	11,275 2.3	20,678 2.4
1997(平成9)年	7,677 4.3	2,050 0.5	9,727 3.4	2,444 9.7	2,332 5.2	1,169 3.8	6,000 5.2	11,945 5.9	21,672 4.8
1998(平成10)年	7,793 1.5	1,970 3.9	9,763 0.4	2,306 5.6	2,419 3.7	1,064 9.0	5,940 1.0	11,729 1.8	21,492 0.8
1999(平成11)年 (推計値)	7,500 3.8	2,010 2.0	9,510 2.6	2,220 3.7	2,430 0.5	1,170 10.0	6,150 3.5	11,970 2.1	21,480 0.1

(出典) Fearnleys 「Review1999」

(注) 1. 下段は対前年伸び率(%)である。

2. 1999(平成11)年の値は推計値である。

2. 外航貨物定期輸送

(1) 主要航路の輸送動向

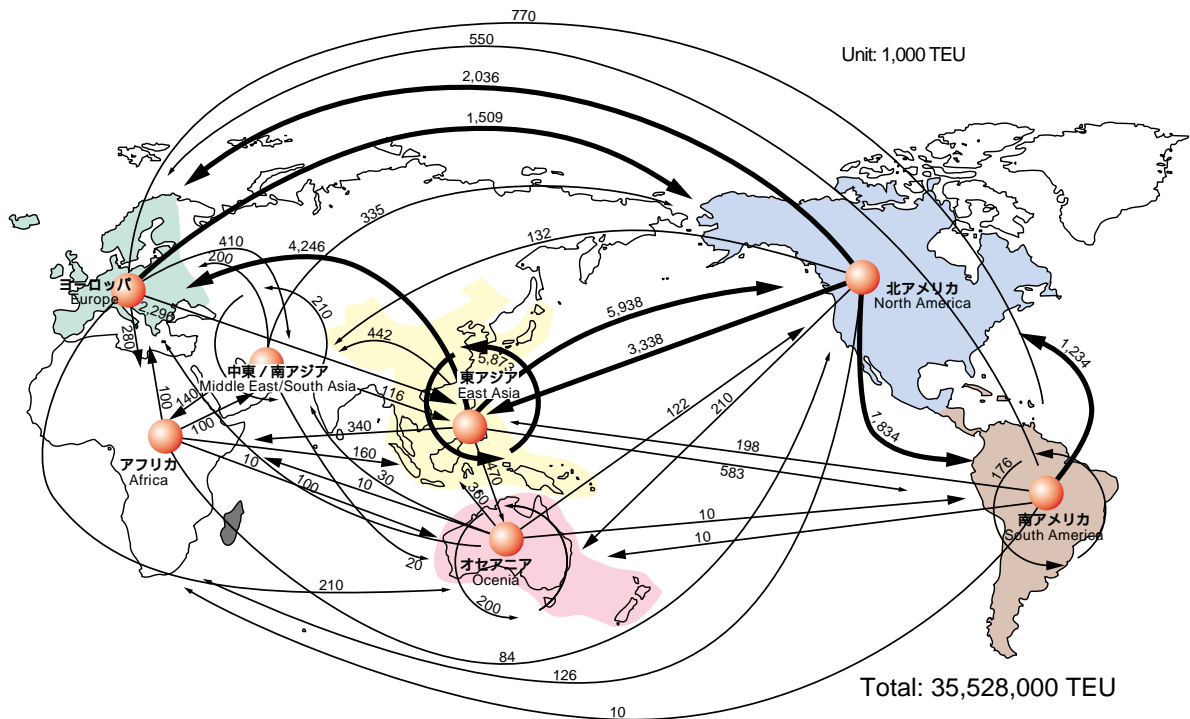
(a) 概要

世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船の輸送動向について見てみると、世界全体のコンテナの荷動き量は、3,553万TEU(前年比6.0%増)となった。航路別に見ると、アジア発着の3航路 - すなわち、アジアと北米を結ぶ北米航路、アジアと欧州を結ぶ欧州航路、及びアジア域内航路 - における輸送量が上位3位を占め、これらの合計は世界のコンテナ輸送量の65%を占めており、この割合は、平成2年(1990年)には50%であり、平成6年(1994年)が54%、平成8年(1996年)が57%となり、この10年間でコンテナ貿易におけるアジアの地位が着実に増加していることが分かる(図表3-1-2参照)。

また、港湾別のコンテナ取扱量を見ても、90年代に入りアジアの港湾の取扱量は著しく伸びていることが分かり、世界全体の取扱量に占める割合は、

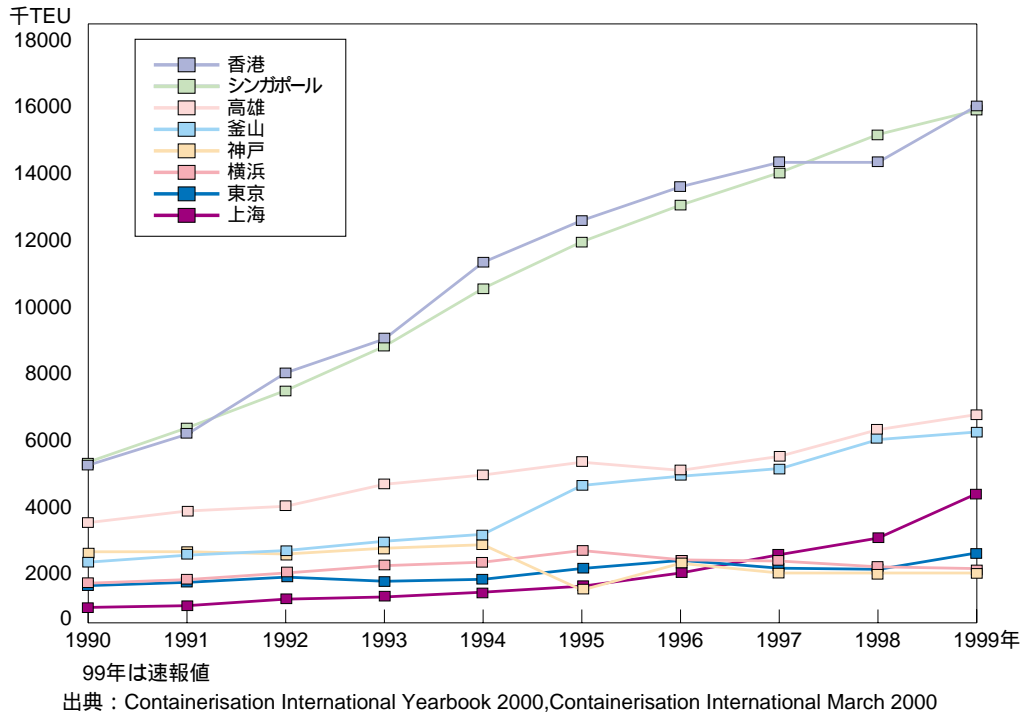
平成10年(1998年)は46%となった(図表3-1-3参照)。また、取扱量ランキング(1999年)でも、アジアの港湾が上位を占めており、特に7位の上海港は、最近5年間で約3倍と著しく取扱量を増やしており、今後も大きく取扱量を増やしていくことが予測される(図表3-1-4参照)。

図表3-1-2 世界のコンテナの海上荷動き 1998年



出典：商船三井「定航海運の現況1998 / 1999」

図表 3-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量



図表 3-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (1 9 9 9)

順位	98年 順位	港湾名	(国名)	99年取扱量 (千TEU)	98年取扱量 (千TEU)	前年比
1	2	香港	中国	16,100	14,582	10.4%
2	1	シンガポール	シンガポール	15,900	15,100	5.3%
3	3	高雄	台湾	6,985	6,271	11.4%
4	5	釜山	韓国	6,440	5,946	8.3%
5	4	ロッテルダム	オランダ	6,400	6,010	6.5%
6	6	ロングビーチ	アメリカ	4,408	4,098	7.6%
7	10	上海	中国	4,210	3,066	37.3%
8	8	ロサンゼルス	アメリカ	3,829	3,378	13.4%
9	7	ハンブルグ	ドイツ	3,750	3,547	5.7%
10	9	アントワープ	ベルギー	3,614	3,266	10.7%
11	14	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	2,863	2,500	14.5%
12	11	デュバイ	UAE	2,844	2,804	1.4%
13	13	フェリクスストゥ	イギリス	2,700	2,524	7.0%
13	15	東京	日本	2,700	2,169	24.5%
15	22	ポートケラン	マレーシア	2,550	1,820	40.1%
16	16	タンジュンプリオク	インドネシア	2,273	2,131	6.7%
17	17	ジオタウロ	イタリア	2,253	2,126	6.0%
18	18	横浜	日本	2,200	2,091	5.2%
18	20	神戸	日本	2,200	1,901	15.7%
20	23	ブレーメン/ブレーメハベン	ドイツ	2,180	1,812	20.3%

99年は速報値
出典：Containerisation International Yearbook 2000, Containerisation International March 2000

(b) 北米航路

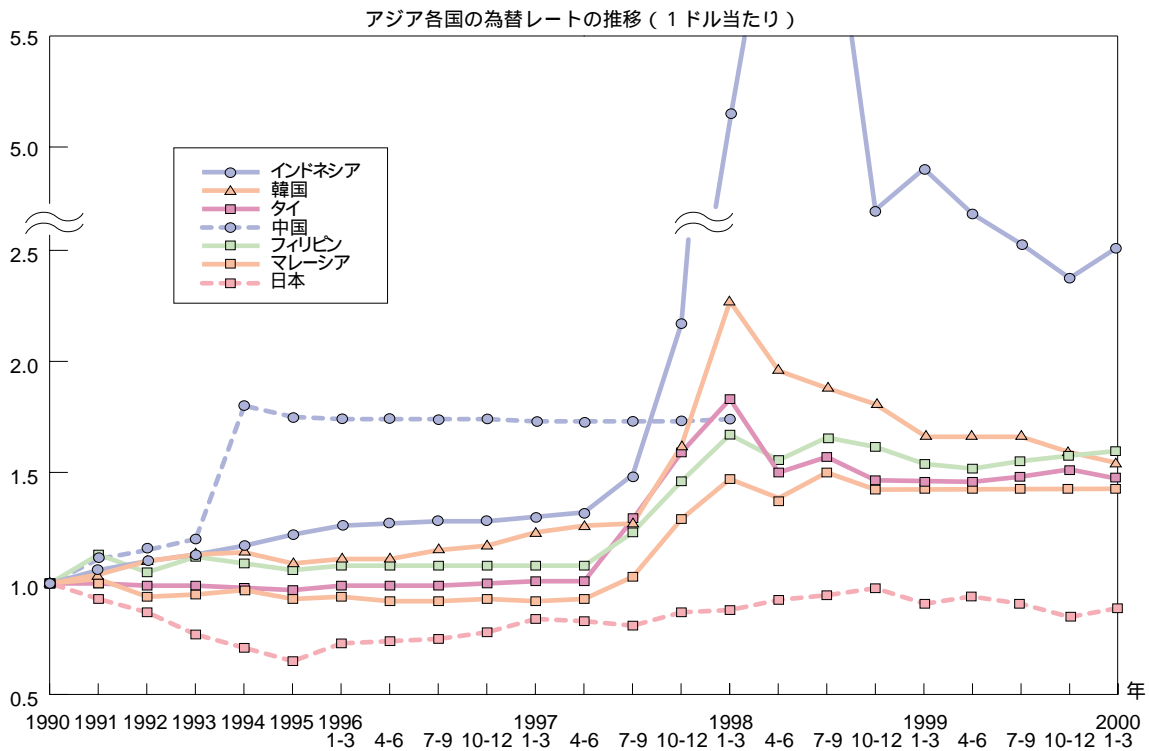
平成9年(19平成9年(1997年))後半から始まったアジア通貨・経済危機等の影響により、韓国、タイ、インドネシアといったアジア諸国の通貨価値が下落し、交易条件が改善する一方(図表3-1-5) 米国経済が好調であることが影響し、平成10年(1998年)の東航(アジア 北米)の荷動き量は大幅に増加した。この傾向は平成11年(1999年)に入っても引き続き見られ、東航の荷動き量は599万TEU(前年比12%増)と過去最高となった。東航の荷動き量を国別に見ると、中国発が最も多く全体の約35%と占めている。

西航(北米 アジア)においては、アジア経済危機等の影響により、平成10年(1998年)の荷動量はアジアの各国とも前年を下回り、全体としても大きく減少したが、平成10年(1998年)にマイナスの経済成長率であったアジア各国は、平成11年(1999年)の経済成長率はプラス成長になったことから、西航の荷動き量は316万TEU(前年比6%増)となった。特に、経済危機の影響が大きかったアジア諸国の伸び率は大きく、韓国は前年比27%増、タイは同15%増となっている(図表3-1-6参照)。



大型コンテナ船「クリフォード・マークス」(取扱能力：6600TEU)

図表 3-1-5 アジア各国の為替レートの推移



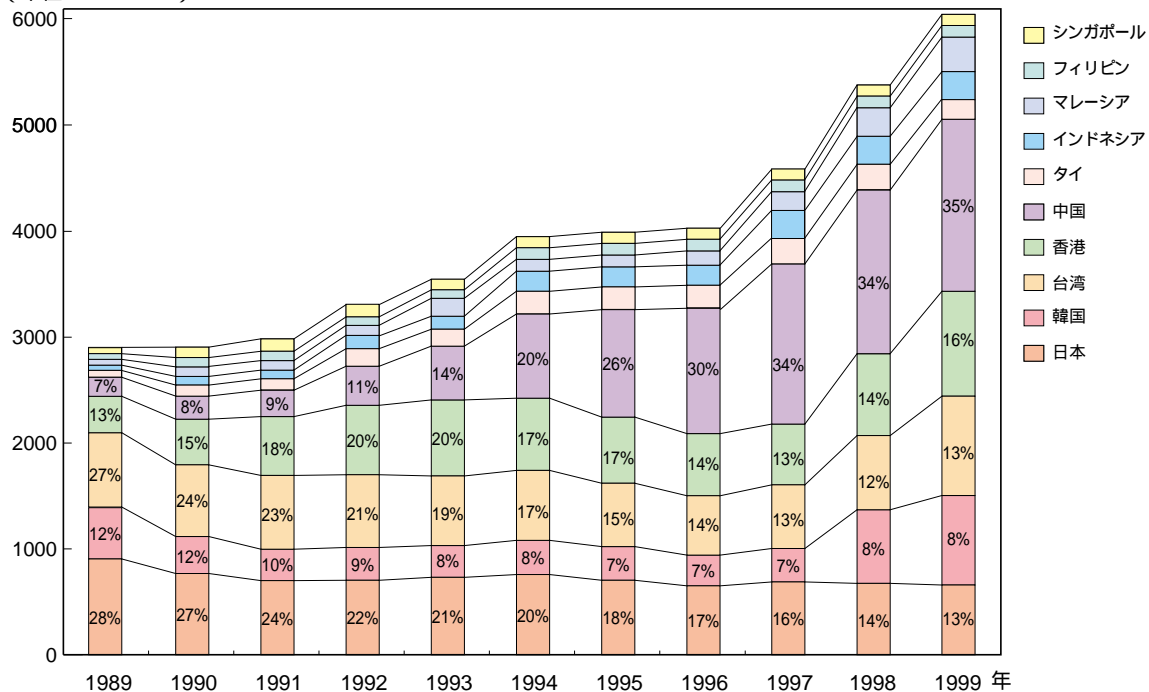
出典：経済企画庁「海外経済データ」
 * 1990年の為替レートを1としている。
 * 1996年以前は年平均、1996年以降は期中平均。

以上のように平成11年(1999年)の北米航路に荷動量は、東航、西航ともに増加しているが、東航の伸び率が西航を上回ったため、荷動量に大きな差(インバランス)があった平成10年(1998年)よりもさらにインバランスが拡大した時期もあった。このようなインバランスは、北米からアジア方面への空コンテナの輸送や空のコンテナが不足するため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という事態も発生しており、船会社は大きな負担を強いられている。

図表 3-1-6 北米航路国別コンテナ荷動量推移

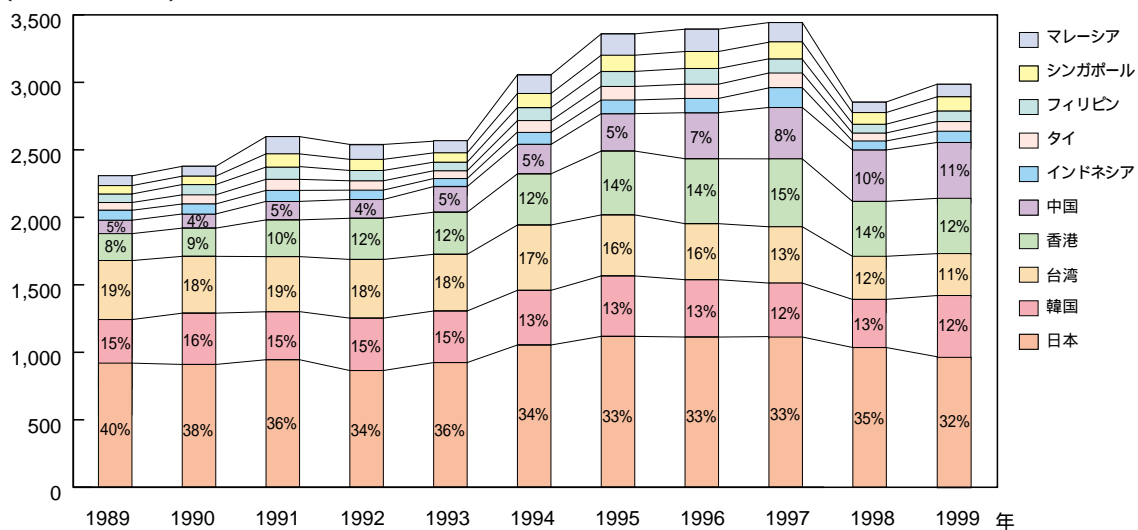
(1) 東航 (アジア 北米)

(単位: 1000TEU)



(2) 西航 (北米 アジア)

(単位: 1000TEU)



99年は速報値

出典: (財) 海事産業研究所「世界の主要地域間定期船荷動量調査報告」

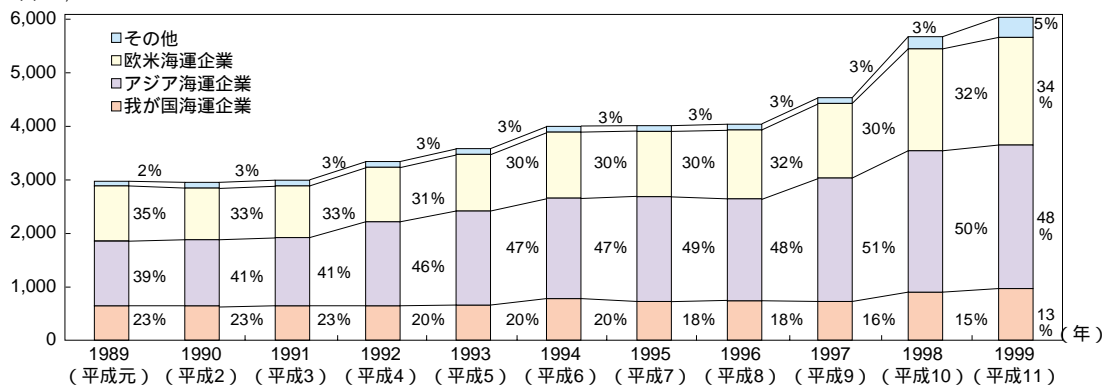
平成11年(1999年)の北米航路の船社別シェアは、我が国船社が輸送量全体の約15%、他のアジア諸国の海運企業が約50%、欧米の海運企業が約32%のシェアを占めており、近年アジア諸国の海運企業がそのシェアを拡大する一方で、我が国海運企業と欧米海運企業のシェアが微減傾向にある。(図表3-1-7参照)

世界の主要基幹航路である北米航路と欧州航路においては、我が国海運企業と欧米やアジアの海運企業の一部がコンソーシアム(企業連合)を形成しながら配船するのが通例となっており、厳しいシェア争いをを行っている。

図表3-1-7 北米航路船社別コンテナ荷動き量推移

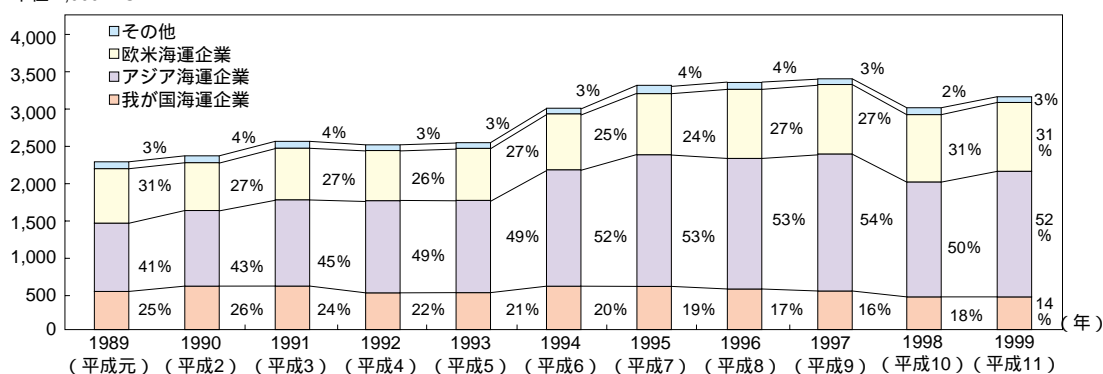
(1) 東航(アジア 北米)

単位 1,000TEU



(2) 西航(北米 アジア)

単位 1,000TEU



99年は速報値

出典: (財) 海事産業研究所「世界の主要地域間定期船荷動き量調査報告書」

(c) 欧州航路

平成9年(1997年)のアジア通貨・経済危機後、北米航路と同様に、欧州航路においても、欧州からアジア向けの荷動きが減少し、往復航貨物のインバランスは拡大したが、平成11年(1999年)にはアジアからの輸出がTEU(前年比5%増)と好調を維持し、また、欧州からアジア向けの荷動量もTEU(前年比22%増)大幅な回復をみせ、インバランスは縮小した(図表3-1-8、3-1-9参照)。

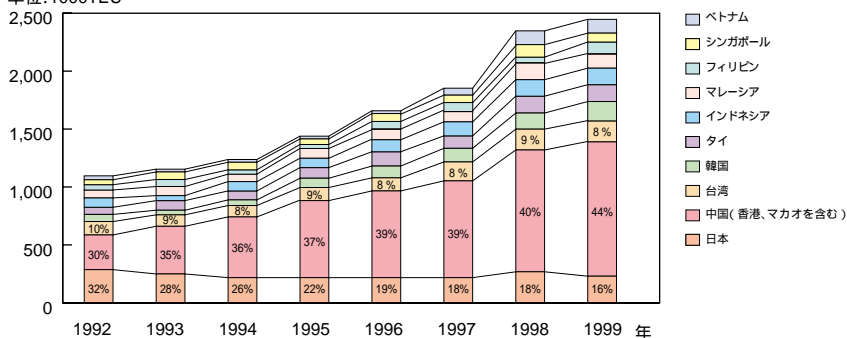
北米航路の荷動きを比較すると、復航(アジア向け)貨物について、欧州発は落ち込みが少なく、平成11年(1999年)の伸びが例年よりも相当大きいことが特徴となっている。その反面、往航(アジア発)貨物について見ると、欧州向けは平成10年(1998年)は極めて好調であったのに対し、平成11年(1999年)は前年比5%程度の増加にとどまり、北米向けの対前年比15%増に比べ、小幅な伸びとなっている。これは、欧州航路には、米国における住宅建設ブームと言った強力に牽引する要素がないことや、アジア諸国に代わる供給基地として東欧諸国の台頭があることが影響しているものと考えられる。

(図表3-1-8 欧州航路の往航、復航荷動量推移)

欧州航路定期コンテナ荷動量推移

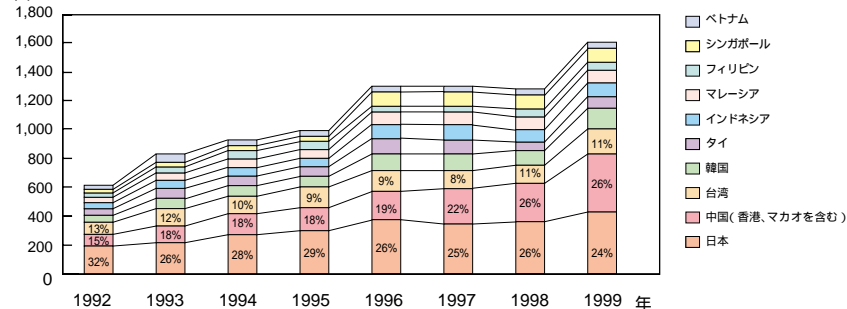
(1) 往航(アジア 欧州)

単位:1000TEU



(2) 復航(欧州 アジア)

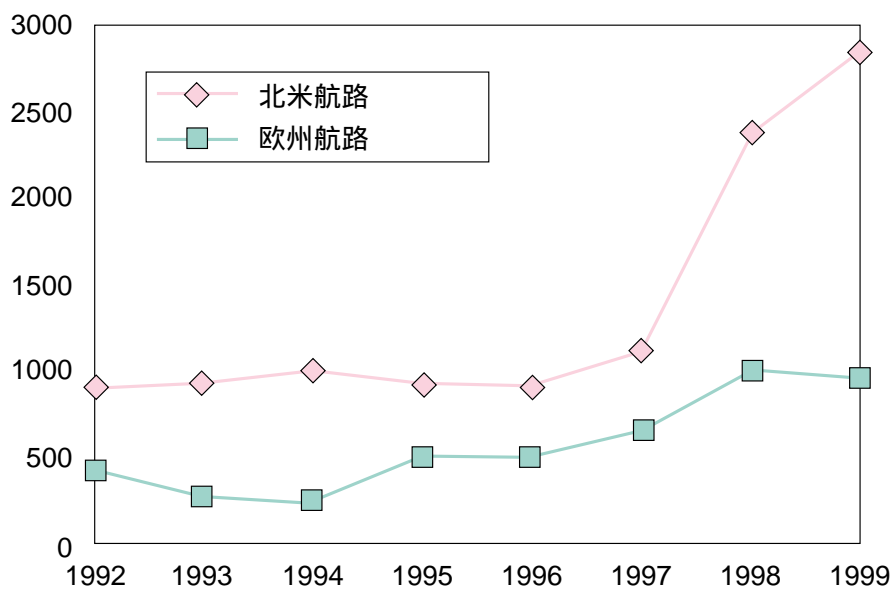
単位:1000TEU



アジア/地中海航路は除く
(出典) 運輸省海上交通局調べ

図表 3-1-9 北米、欧州航路の往航、復航のインバランス差

単位：1000TEU



欧州航路はアジア/地中海航路は除く
(出典) (財)海事産業研究所「世界の主要地域間定期船荷動量調査報告書」
及び運輸省海上交通局調べ

(d) アジア域内航路

平成10年(1998年)のアジア域内全体のコンテナ荷動きを見てみると、アジア経済危機の影響を大きく受けた韓国、インドネシア、マレーシア行きの貨物が前年に比べ大きく減少した。

一方、インドネシア、マレーシア等から日本、台湾、香港等への荷動きは非常に好調となり、荷動きは非常に好調となり、荷動きにインバランスが生じたため、空コンテナの回送費用等のコストが増加したことにより航路採算が悪化した結果、平成10年(1998年)はアジア域内のコンテナサービスの縮小、廃止が相次いだ。

平成11年(1999年)の荷動量の数値は未知数であるが、タイ、インドネシア方面のコンテナ航路の運賃が修復していること、平成10年(1998年)に休止したコンテナサービスの再開、新規航路の開設等の動きがあること等から、平成10年(1998年)に比べ荷動きが好調であったことが推測される。

次に、我が国のアジア諸国とのコンテナ荷動量(平成10年)を見ると、経済危機の影響により、韓国、インドネシア、マレーシアは大幅に減少し、中国、ベトナムを除く他のアジア諸国向けの貨物も、平成9年(1997年)に比べ減少もしくは横ばいとなっている。(図表3-1-10参照)

このうち、我が国と中国とのコンテナ貨物の荷動量(平成11年)について見てみると、平成10年(1998年)に比べ約20%程度増加しており、これは、平成11年(1999年)に15%程度の円安が進行し、中国製品の割安感が高まったことや香港を経由した貨物が中国へ直接輸送されるよう変化してきたことが挙げられる。(図表3-1-11参照)

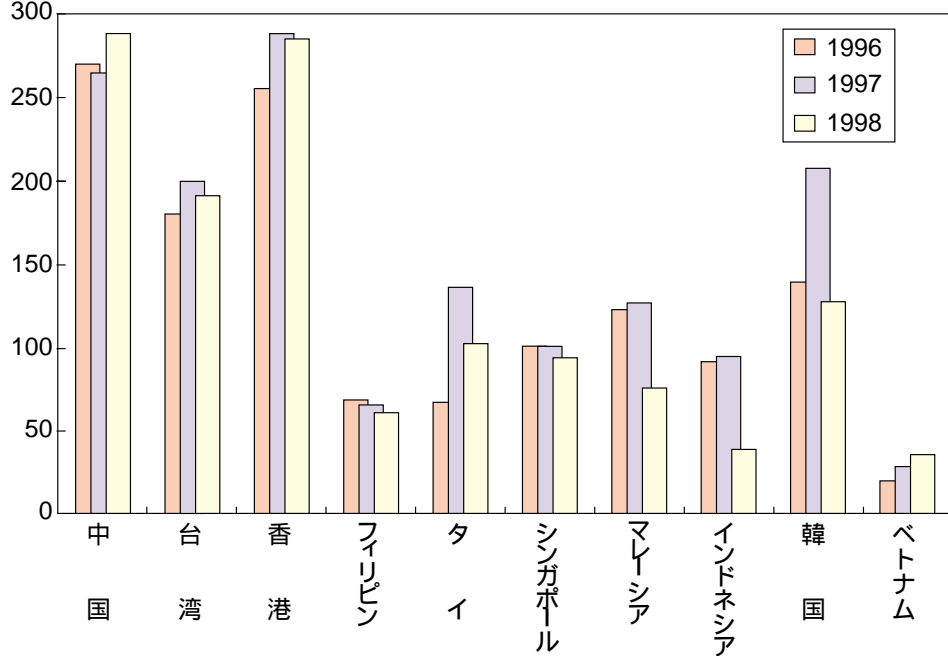


シンガポール港に停泊する大型コンテナ船「NYK Vega」

図表 3-1-10 アジア域内航路における日本発着コンテナ荷動量の推移

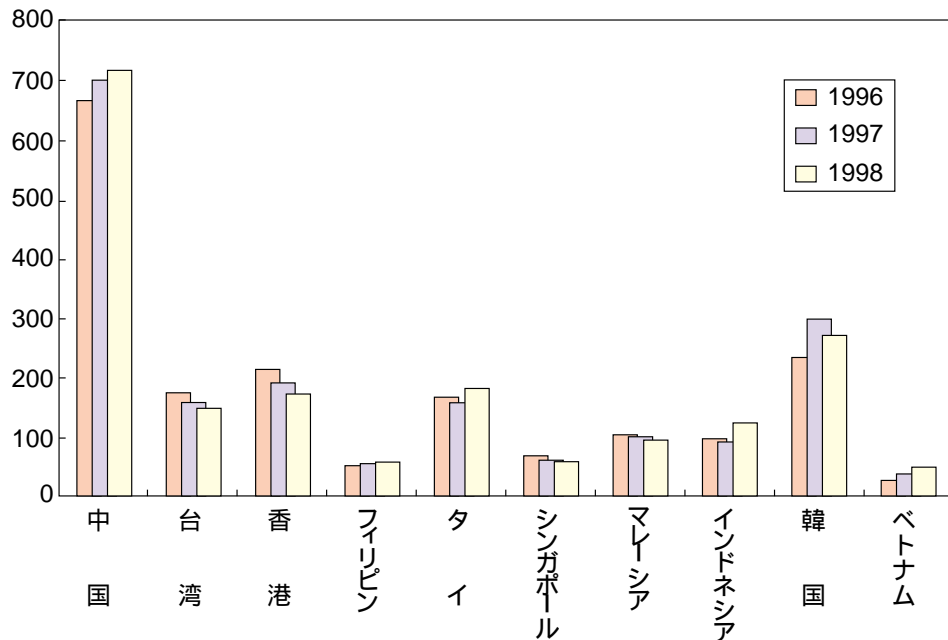
(1) 日本発

単位：1000TEU



(2) 日本着

単位：1000TEU



中国については、同盟船社のみ荷動量であり、トランシップも含む。
 その他の国については、同盟・盟外船社の荷動量であるが、トランシップ貨物は含まない。
 (出典) 国際輸送ハンドブック1998-2000版 (オーシャンコマース)

図表 3-1-11 日中航路コンテナ荷動量 (1 9 9 8 - 1 9 9 9)

		1999	1998	前年比
全体	輸出	354,209	285,147	24.2%
	輸入	863,333	717,009	20.4%
3大湾計	輸出	309,636	252,812	22.5%
	輸入	721,916	609,515	18.4%

* 3大湾：東京湾、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港
(出典)日本郵船調査グループ「調査月報」

(2) 市況

(a) 北米航路

北米航路では、平成 7 年 (1995 年) 以降各社が一斉に大型船を投入した結果、船腹過剰に陥る中で、生き残りをかけて各船社がシェア回復をはかったこと等から同盟・盟外*1,2の海運企業を巻き込んだ大規模な運賃値下げ競争が行われ、平成 7 年 (1995 年) 後半以降運賃水準は一気に急落した。

その後、アジア通貨・経済危機による為替レートの変動によりアジア諸国から輸出ドライブがかかったことから、東航(アジア発)の輸送需要は爆発的に増大し、平成 10 年 (1998 年) 夏以来積み残しが出る程需給がひっ迫する状況の中、東航の運賃の引き上げの動きが活発化し、同航路を輸送している各社が平成 10 年 (1998 年) 7 月に 300 ドル (40 フィートコンテナ当たり)、平成 11 年 (1999 年) 5 月に約 900 ドルの値上げ (同) をする動きとなった。さらに、平成 12 年 (2000 年) に入っても、荷動きの好調さを維持しており、5 月に約 400 ドル値上げされたところである。我が国企業を含め海運各社はこれらの運賃引上げに関して、平成 7 年 (1995 年) 以来大幅に落ち込んだために航路継続が不可能なレベルまで低下した水準が再生産可能な水準まで「修復」したと表明している *3。(図表 3-1-12 参照)

一方、西航（北米発）については、アジア通貨・経済危機の影響により、その需要は減少し、東航の需要の伸びに対応した輸送能力の増強の影響もあいまって、東航、西航のインバランスが拡大したため、集荷のための過当競争からその運賃は大きく下落したままの状況が続いている。

* 1 同盟

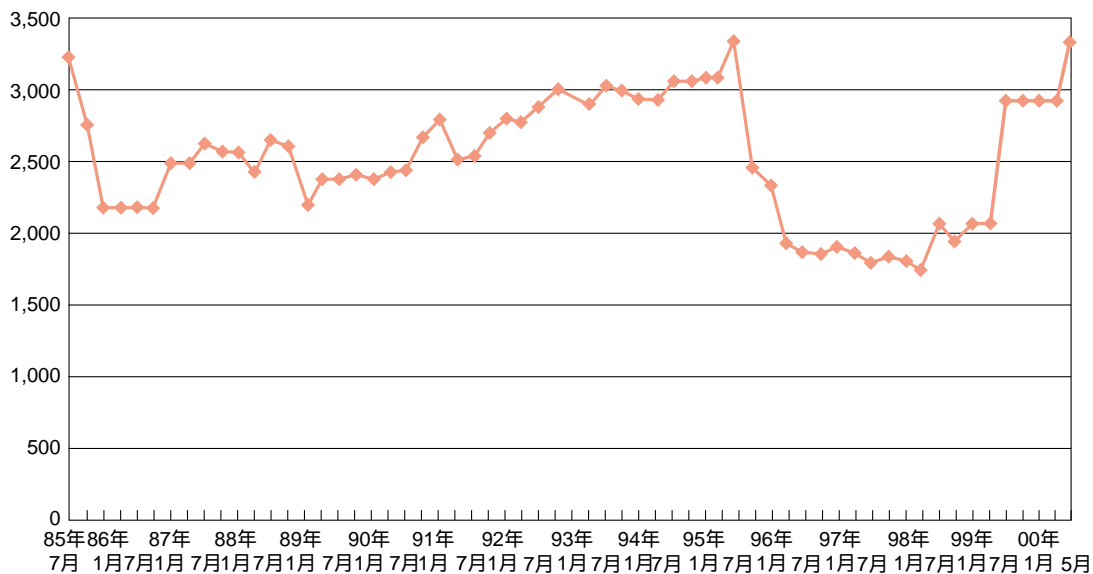
国際的な海運企業間協定の1種であり、同じ定期航路に配船している海運企業が運賃その他の運送条件について協定を結ぶことにより航路秩序を安定化することを目的として結成される。

* 2 同盟・盟外

同盟に加盟している海運企業を同盟船社、加盟していない海運企業を盟外船社と呼ぶ。

* 3 米国の海運改革法（OSRA）が平成11年（1999年）5月より施行されてからは、船会社と荷主との個別契約（S/C）により公表された運賃率表とは異なる数量割引運賃の適用を秘密に行うことが可能となったため、公表された運賃引上げ方針に対し、実勢運賃がどれだけ引き上げられたかは別問題である。

図表3 - 1 -12 北米航路の運賃水準の推移



単位：USドル 40フィートコンテナ積 電機製品

（出典）同盟資料 1999年7月以降は船会社へのヒアリングに基づき運輸省海上交通局が集計

(b) 欧州航路

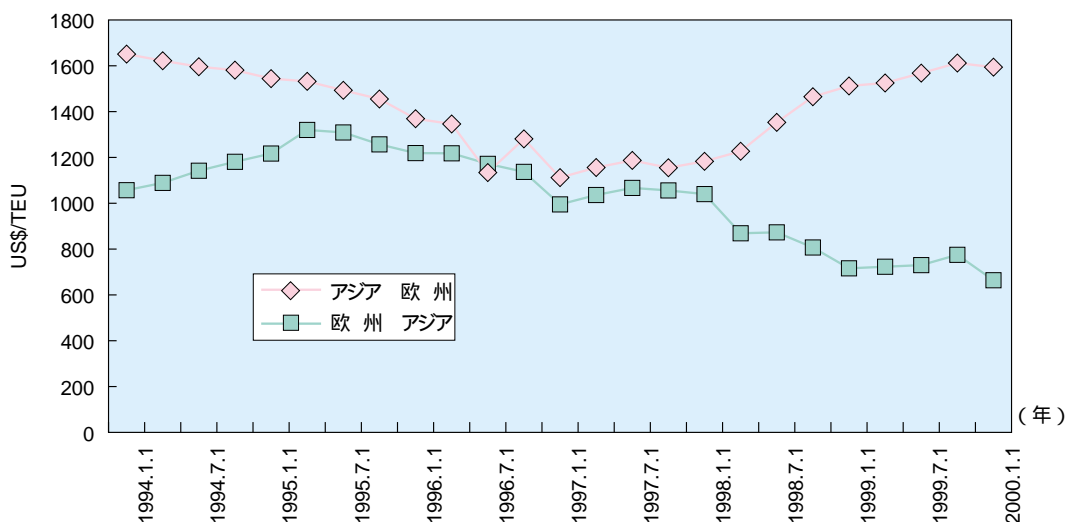
欧州航路においても、需要の北米航路同様、西航（アジア 欧州）の輸送需要増を背景として、欧州同盟*による運賃引上げがあり、平成10年（1998年）1年間で ドル（20フィートコンテナ当たり ドル）の値上げとなった。平成11年（1999年）においても、荷動き量が堅調に推移したため、1年間でさらに650ドル（20フィートコンテナ当たり）の値上げを行った。

一方、東航（欧州 アジア）においても、荷動き量が平成10年（1998年）は前年を下回ったが、平成11年（1999年）に入ってから、著しく回復していることが影響し、平成11年（1999年）1年間で450ドル（20フィートコンテナ当たり ドル）の値上げとなった。

* 欧州同盟（FEFC : Far Eastern Freightifht Conference）

アジアと欧州・地中海を結ぶ欧州航路についての同盟の総称。1879年成立の世界で最も古く伝統のある同盟のひとつ。イギリス 船社を中心として結成され、同盟への加入を制限している閉鎖型同盟の代表的存在であったが、現在では盟外船社に同盟加入を要請するなどオープンになっている。

図表 3-1-13 アジア / 欧州航路 運賃推移



全ての貨物の平均運賃で船会社等からヒアリングしたもの
(出典) Containerisation International "Freight Rates Indicators"

(c) アジア域内航路

アジアの景気回復を反映し、昨年夏以降コンテナの荷動きが通貨・経済危機前の水準に回復してきたことを背景に、アジア域内航路についても、各航路の海運同盟は平成12年(2000年)に入ってから運賃の値上げを発表している。

特に、この航路の主力である韓国や台湾の船会社にも運賃引き上げの機運が高まっているが、アジア通貨・経済危機により急落した運賃の改善にはまだ不十分との見方が海運企業間では根強い。

(3) 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を提供するために必要となる船舶の建造・運航やコンテナターミナルの保有・運営に膨大な投資を要するため、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、複数の企業が企業連合(コンソーシアム)を形成し、コンテナ船のスペースを分け合って共同で定期航路の運航を確保することが多くなっている。

当初コンソーシアムは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、その後、対象地域や業務提携の範囲が拡がり、コンテナターミナルの共同利用等も行われるようになるとともに、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。さらに、経営効率を向上させ、単独の企業としてこれらのサービスを提供するために、大手船社間の合併、買収が活発となっており、平成9年(1997年)1月の英国のP&OCLとオランダのネドロイドの定期船部門の合併や、平成9年(1997年)11月のシンガポールのNOL(ネプチューン・オリエント・ライン)による米国のAPLの買収など、近年、大手海運企業の合併等が相次ぎ、これに伴うコンソーシアムの組み替え等、定期コンテナサービスの提供体制に大きな動きを繰り返されている。このような中、平成11年(1999年)11月に運航船腹量トップのデンマークのMaerskによる米国のSea-Landの国際コンテナ部門の買収が行われ、巨大コンテナ運航会社Maersk-Sealandが誕生した。この2社は、合併前からコンソーシアムを形成していたため、この合併による現在の世界のコンテナ船運航体制の再編には直ちにつながらないが、スケールメリットを追及したグローバルなサービスを提供する巨大企業の出現には、今後の業績

如何によっては、他企業の経営戦略にも影響を与えるものと考えられる(図表3-1-14、3-1-15参照)

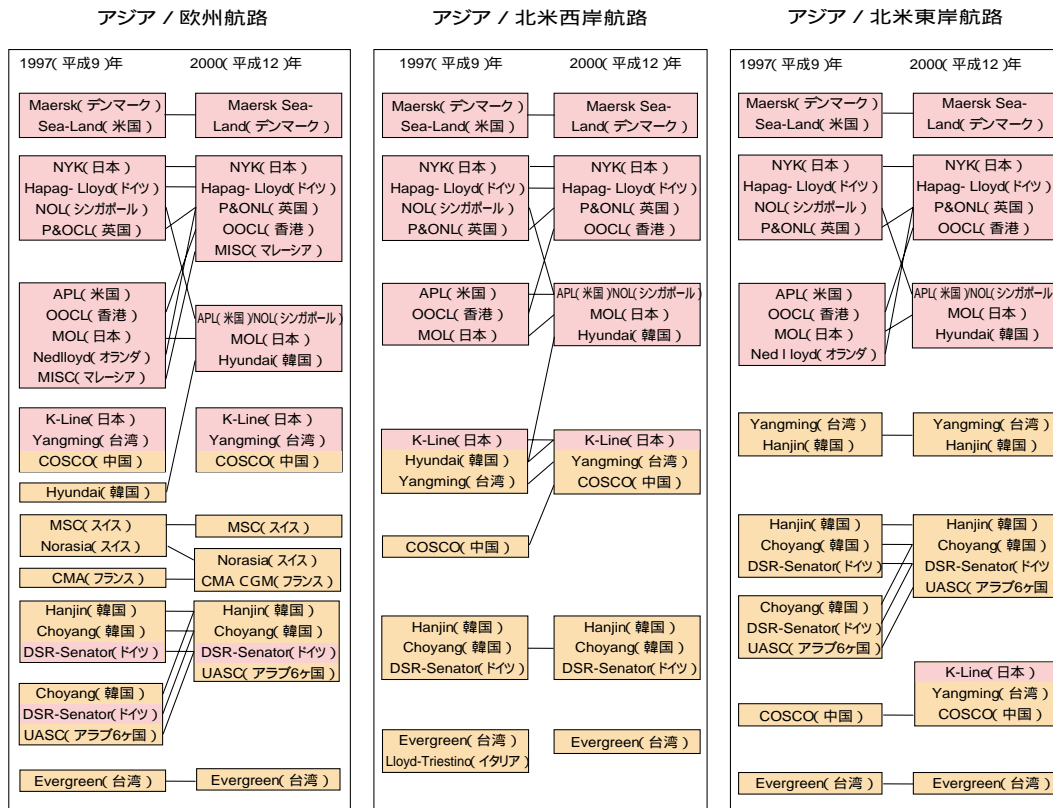
図表3-1-14 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

1999(平成11)年1月			2000(平成12)年1月			
順位	船社	TEU	1999年 順位	順位	船社	TEU
1	Maersk (デンマーク)	351,718	1	1	Mearsk-Sealand(デンマーク)	599,601
2	Evergreen*(台湾)	289,892	2	2	Evergreen*(台湾)	327,813
3	P&ON/BSL/KNSM(英国/オランダ)	246,131	3	3	P&ON/BSL/KNSM(英国/オランダ)	277,582
4	韓進海運/DSRセネター*(韓国/ドイツ)	230,320	4	4	韓進海運/DSRセネター*(韓国/ドイツ)	258,025
5	NOL(APL)*(シンガポール)	197,853	5	5	MSC(スイス)	233,751
6	COSCO*(中国)	197,347	6	6	COSCO*(中国)	201,263
7	Sea-Land*(米国)	196,372	7	7	NOL(APL)*(シンガポール)	191,284
8	MSC(スイス)	189,334	8	8	日本郵船(日本)	154,344
9	日本郵船(日本)	151,820	9	9	CMA-CGM/ANL(フランス/オーストラリア)	138,956
10	CP-Ships(英国)	124,441	10	10	CP-Ships(英国)	138,823
11	Zim(イスラエル)	117,042	11	11	Zim(イスラエル)	124,425
12	大阪商船三井船舶(日本)	110,064	12	12	商船三井(日本)	116,152
13	川崎汽船(日本)	104,302	13	13	川崎汽船(日本)	109,463
14	CMA-CGM/AN(フランス/オーストラリア)	99,289	14	14	現代商船*(韓国)	106,137
15	OOCL*(香港)	94,860	15	15	OOCL*(香港)	103,896
16	Hapag-Lloyd(ドイツ)	90,765	16	16	陽明海運*(台湾)	95,712
17	陽明海運*(台湾)	88,711	17	17	Hapag-Lloyd(ドイツ)	89,076
18	UASC(クウェート)	87,295	18	18	UASC(クウェート)	61,461
19	朝暻海運*(韓国)	61,416	19	19	CASV(チリ)	54,839
20	朝暻海運*(韓国)	58,668	20	20	朝暻海運*(韓国)	51,129

(出典) 日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」

(注) *は、アジア海運企業を表す。(日本船社を除く)

図表 3-1-15 欧州・北米航路コンソーシアム再編



(出典)運輸省海上交通局調べ。

(注)1. 欧州航路と北米航路の1997年当時と現在のコンテナ海運企業間のコンソーシアムを比較したものである。

2. 「NYK」は日本郵船、「MOL」は商船三井、「K-LINE」は川崎汽船を指す。

3. 世界一周サービスは、東航を北米航路(西岸と東岸で重複)、西航を欧州航路としている。

4. は盟外海運企業を表す。

3. 外航不定期輸送

(1) 輸送動向

平成10年(1998年)の世界の不定期船で運搬される主要なばら積み貨物(原油、鉄鉱石、石炭及び穀物)の地域別荷動きを見てみる。最も荷動きの多い原油については、中東からアジア(特に日本)、欧州、北米といった先進国への荷動きが多い。次に、石炭、鉄鉱石については、2大生産地の大洋州、中南米から、それぞれに地理的に近いアジア、欧州への荷動きが多い。穀物については、最大の生産地である北米よりアジアをはじめ世界各国に荷動きのあることが分かる。経済危機によるアジア諸国の購買力の低下の影響を受け、アジア向けの荷動き量は平成9年(1997年)に比べ大きく減少して

いる。

不定期船においても、世界の海上荷動き量に対するアジア地域への輸入量（アジア地域からの輸出量は除く）の割合は50%を越えており、不定期船輸送においても、アジアの需要が世界全体の荷動き量に与える影響は大きいと言える。（図表3-1-16参照）

図表3-1-16 世界の不定期船主要貨物の主要トレード 1998年

（単位：百万トン）

種別	主要トレード	98年荷動き量	シェア	前年比
原油	中東 アジア	456	29.9%	-3.2%
	中東 欧州	158	10.4%	-6.5%
	中東 北米	127	8.3%	12.4%
	アフリカ 欧州	118	7.7%	2.6%
	その他	665	43.6%	-0.2%
	世界計	1,524	100%	0.3%
石炭	大洋州 アジア	118	24.9%	1.7%
	アフリカ 欧州	38	8.0%	2.7%
	北米 欧州	36	7.6%	-14.3%
	北米 アジア	35	7.4%	-7.9%
	その他	246	52.0%	8.4%
世界計	473	100%	2.8%	
鉄鉱石	大洋州 アジア	117	28.1%	-5.6%
	中南米 欧州	70	16.8%	6.1%
	中南米 アジア	3	15.1%	-6.0%
	アジア域内	31	7.4%	0.0%
	その他	136	32.6%	-4.2%
	世界計	417	100%	-3.0%
穀物	北米 アジア	48	24.5%	-12.7%
	北米 中南米	26	13.3%	-3.7%
	北米 アフリカ	15	7.7%	7.1%
	北米 欧州	12	6.1%	-25.0%
	その他	95	48.5%	4.4%
	世界計	196	100%	-3.4%

（出典）Fearnleys "World Bulk Trades 1999"

4 . 諸外国における自国籍船・自国船員の維持・確保等の状況

外航海運においては、早くからグローバルな市場で激しい競争が繰り広げられており、各国の海運企業は生き残りをかけて様々な合理化努力によるコスト削減を進め、国際競争力の確保に努めてきた。

こうした取り組みの一つとして、海運企業は世界最大の船員供給国であるフィリピン等人件費の安い発展途上国の船員の配乗が可能であり、かつ、有利な税制度を有する便宜置籍国に自国籍船を置籍したり、現地に設立した自己の海外子会社に船舶を建造・保有させて現地国籍としており、現在ではそうした仕組船を活用する方法が多くなっている。

この結果、ノルウェー、イギリス等の海運国と呼ばれる国々でも自国籍船が減少し、これに伴い自国船員も減少を続けてきた。

こうした状況に対し、欧州各国は80年代後半より国際船舶登録制度等を創設し、税制上の優遇措置、補助金等の予算措置等を講じることにより自国籍船にコスト競争力を取り戻させて、自国籍船及び自国船員を維持・確保するための取り組みを続けている。

また、近年欧州各国において船舶のトン数に基づいて法人税額を算出するトン数標準税制(いわゆるトン税)の導入の動きが広まっている。特に、イギリスが平成12年(2000年)からの導入を計画しているトン税は、トン税を選択する船社に船員訓練の場の提供を義務づけるなど、他に例のない特徴的な制度となっており、制度導入の効果が注目される。

なお、BIMCO(ボルチック国際海運連盟)とISF(国際海運連盟)が共同で行った世界船員労働力調査によると、平成12年(2000年)現在約4%(16,000人)の職員*が不足しており、2010年について同様に職員について12%の不足が生じることとなると予想している。

*職員

STCW条約上は船舶において船長、航海士、機関長、機関士、通信長及び通信士の職務を行う者をいう。

図表 3-1-17 各国の国際制度・自国籍船維持制度

国名	創設年	自国職員配乗	登録税	資産税	船員所得税等	法人税	その他
日本	1996	船長・機関長 2 名 (1999年5月～)	軽減	軽減	—	特別償却 (5年間 61～67%)	
ノルウェー	1987 1996 拡充	原則船長 1 名	課税	非課税	軽減	トン法人税選択可	コスト差補助
デンマーク	1988	船長 1 名	課税	非課税	減免	不明	コスト差補助
独	1989	船長(独)+職員 (独・EU) 2～5 名	課税	課税	—	トン法人税	
蘭	1990	船長 1 名	課税	非課税	軽減	トン法人税	
仏	1986	船長を含む職員の 35 %以上	不明	不明	減免	5年間 85%償却	
英		規制なし 戦略的な船の船長	非課税	非課税	軽減	5年間 76%償却 トン法人税導入予定	船員訓練費補助
米	1996	職員全員を含む乗組 員全員の 75%	州により	非課税	不明	州により異なる	非常時徴用を条件に補助

海上交通局調査、(社)日本船主協会資料とをもとに作成

第2節 我が国外航海運の動向

1. 我が国の海上貿易量の動向

平成11年(1999年)の我が国の海上貿易量は、前年比2.4%増の8億5,085万トンであり、これは、世界の海上輸送量の51億トン(平成11年(1999年)推計値)の16.7%であった。しかし、10年前の1990年のシェアが19.5%であったことと比較すると年々割合は微減傾向にあるが、依然として、世界の海上輸送量に占める我が国のシェアは大きいと言える(図表3-1-19)。

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て、輸出が1億500万トン(対前年比4.1%増)、輸入が7億4,886万トン(対前年比2.6%増)と、重量ベースでは輸入に極端に偏った構成である(図表-1-18)。(以下、貿易量・輸送量は全て海上分である。)

輸出については、東南アジア方面へのプラスチック、乗用自動車が大きく増加したことを影響して、プラスチック全体では前年比10.4%増、乗用自動車全体では前年比5.7%増となった。また、輸入については、全体的に昨年とほぼ同程度であるが、東南アジア方面からの米が大幅に増加したことにより、全品目では前年比33.1%増となり、また、我が国の新規住宅着工数が増加したことにより、木材が前年比14.2%増となった。



自動車専用船「PEGASUS LEADER」

図表 3-1-18 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

(単位：1,000トン、億円)

品目	年	平成 10 (1998) 年		平成 11 (1999) 年		対前年伸び率(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		831,122	623,577	850,850	559,603	2.4%
輸出	総計	100,905	356,929	101,995	317,254	1.1%
	鉄鋼	27,454	19,269	28,040	15,211	2.1%
	セメント	7,613	263	7,681	180	0.9%
	機械類	10,871	133,783	9,869	118,733	-9.2%
	乗用自動車	4,715	65,472	4,985	62,239	5.7%
	電気製品	1,457	52,021	1,429	43,719	-1.9%
	プラスチック	4,154	8,956	4,586	8,785	10.4%
	肥料	951	114	1,043	107	9.7%
	その他	43,690	86,051	47,362	68,270	8.4%
輸入	総計	730,217	257,648	748,855	242,347	2.6%
	乾貨物計	424,960	209,775	438,016	192,562	3.1%
	鉄鉱石	120,782	3,984	120,107	3,240	-0.6%
	石炭	131,764	8,010	137,199	6,201	4.1%
	燐鉱石	976	112	932	91	-4.5%
	塩	7,914	293	8,236	266	4.1%
	銅鉱	3,974	2,458	4,286	2,438	7.9%
	ニッケル鉱	4,117	184	3,906	129	-5.1%
	ボーキサイト	1,977	67	1,954	54	-1.2%
	木材	15,386	6,254	17,571	6,465	4.2%
	パルプ	3,204	2,038	3,078	1,673	-3.9%
	チップ	13,731	2,631	13,645	2,162	-0.6%
	小麦	5,758	1,432	5,973	1,223	3.7%
	米	499	357	664	358	33.1%
	大麦・裸麦	1,470	283	1,624	249	10.5%
	トウモロコシ	16,049	2,767	16,606	2,146	3.5%
	大豆	4,751	1,879	4,884	1,364	2.8%
	機械機器	3,427	40,773	3,695	38,498	7.8%
	その他	89,181	136,253	93,656	126,005	5.0%
	液体貨物計	305,257	47,645	310,839	49,787	1.8%
	原油	217,523	29,304	213,735	30,402	-1.7%
	L N G	49,133	10,160	51,724	9,523	5.3%
	L P G	14,330	3,256	14,456	3,627	0.9%
	重油	2,192	327	24,032	4,765	996.4%
	その他	22,079	4,598	6,892	1,471	-68.8%

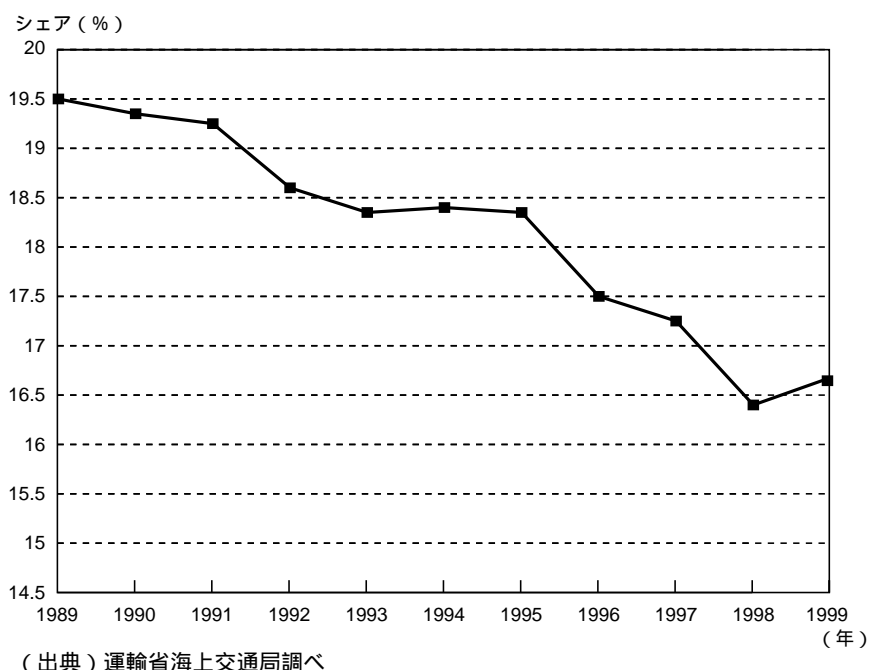
(出典) 数量は大蔵省貿易統計をもとに運輸省海上交通局で重量に換算したもの。

金額は大蔵省貿易統計による。

(注) 1. 航空貨物及び輸出入船舶を除く。

2. 端数処理のため末尾の数字があわない場合がある。

図表 3-1-19 世界における我が国の荷動量シェアの推移



海上貿易量を地域別に見てみると、輸出については、この10年間でアジア地域との貿易量がアジア諸国の経済発展とともに大きく増加したが、平成10年(1998年)はアジア通貨・経済危機の影響を受け大きく落ち込んだ。しかし、平成11年(1999年)は、経済危機以前の水準までとはいかないが、再び増加に転じている。(貿易量全体に対するシェア67.4%)

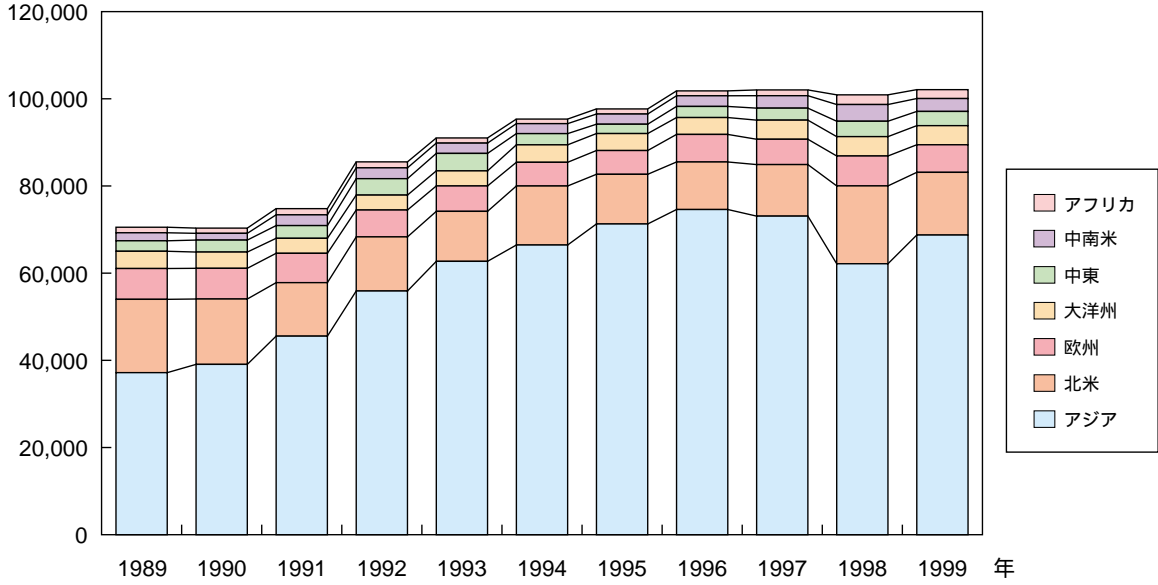
また、北米向けの貿易量は、平成10年(1998年)は米国の好景気の影響を受け大幅に増加し、平成11年(1999年)も若干減少したものの引き続き好調を維持している。

輸入については、この10年の地域別シェアはほとんど変化がない。輸出と同様輸入も、アジア通貨・経済危機の影響で平成10年(1998年)は前年に比べ減少したが、平成11年(1999年)は再び増加に転じた。特に、平成11年(1999年)のアジア地域からの輸入量は、米の増加により1億7948万トン(前年比4.6%増)となった。一方、北米からの輸入は前年と比較して横這いとなった。

図表 3-1-20 我が国の地域別海上貿易量推移

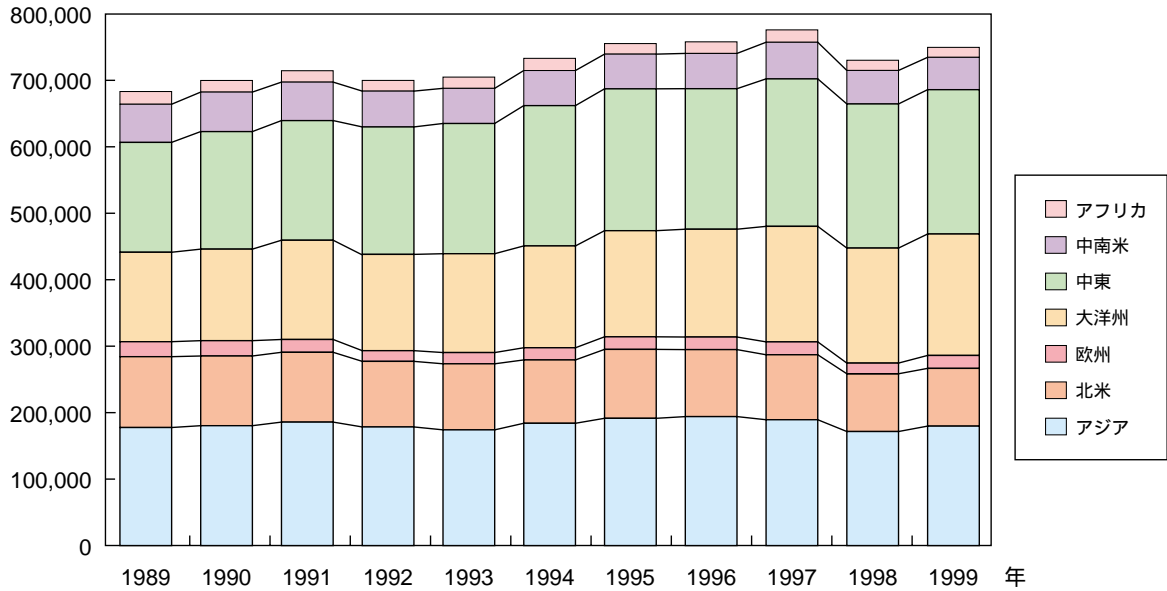
1.輸出

単位:1000トン



2.輸入

単位:1000トン

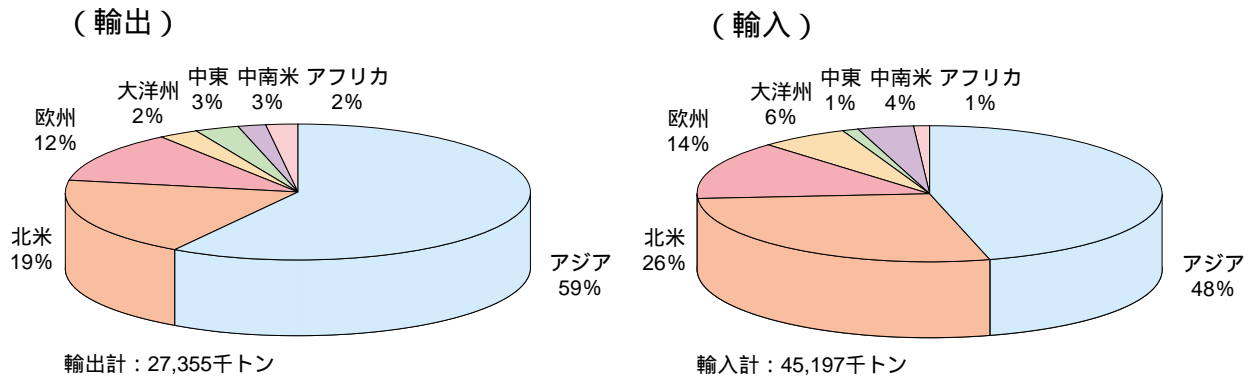


(出典) 大蔵省貿易統計に基づき、運輸省海上交通局が集計したもの。

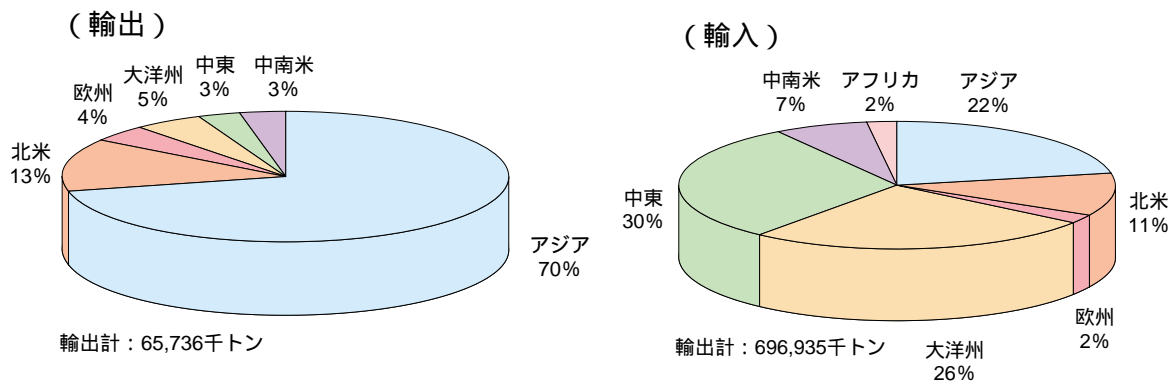
次に、貨物の種類別に見てみると、定期コンテナ貨物については、輸出入ともアジア域内との貿易がそれぞれの全体の半数を占めて最も多くなっている。(図表3-1-21 参照)

不定期船貨物については、輸入が圧倒的に多く、主な品目は中東からの原油・石油製品、アジアからの原油・LNG、大洋州からの石炭・鉄鉱石、北米からの穀物・石炭である。(図表3-1-22 参照)

図表3-1-21 我が国海上貿易量 定期コンテナ貨物 1999年



図表3-1-22 我が国海上貿易量 不定期船貨物 1999年



2. 我が国外航海運企業の輸送動向

(1) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成11年(1999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合計で7億1910万トン(前年比%増)となっており、世界の海上荷動量51億トン(1999年推計値)の約14%を輸送している。

ここ10年程度の推移をみると、輸出については、3500万~4000万トン程度で横ばい傾向であり、平成11年(1999年)は3,587万トン(前年比18%減)となった。積取比率(我が国発着の全海上輸送量のうち我が国商船隊による輸送量の割合)は、横ばいから若干減少傾向であったが、平成11年(1999年)は海上貿易量の増加と商船隊輸送量の減少により、34.2%と前年に比べ9.4ポイント減少した。

輸入については、輸送量は4億~5億トン程度で推移しており、平成10年(1998年)以降やや減少傾向にあるが、積取比率は輸出と異なり、おおむね70%前後で推移しており、平成11年(1999年)は68.8%となった。

また、輸入貨物の中でも、主要なバルク貨物である原油、石炭、鉄鉱石については、我が国商船隊の積取比率が高くなっているが(原油80.7%、石炭97.6%、鉄鉱石91.6%)これは積み荷の取扱いに高い信頼性が要求されること等から使用される原油タンカー、鉱石専用船等の多くが日本の荷主との長期積荷保証契約を前提として、日本の海運企業によって建造されていることが影響していると考えられる。

三国間輸送については、近年そのシェアを伸ばしてきており、平成11年(1999年)は重量ベースで23.3%、運賃収入ベースで28.8%となっている。

*1 我が国商船隊

我が国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)した外国籍船もあわせた概念。

*2 三国間輸送

積地・揚地共、日本以外の国である輸送。

図表3 - 1 - 23 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

(単位：1,000トン、億円、%)

区分		平成10年			平成11年			対前年伸び率		
		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	計
輸 出	定期船	796 (162)	10,232 (1,394)	11,028 (1,556)	469 (99)	9,311 (1,138)	9,780 (1,237)	-41.2% (-38.7%)	-9.0% (-18.4%)	-11.3% (-20.5%)
	うちコンテナ船	641 (148)	5,970 (1,079)	6,611 (1,227)	314 (91)	6,125 (945)	6,439 (1,036)	-51.0% (-38.5%)	2.6% (-12.4%)	-2.6% (-15.6%)
	不定期船	766 (315)	26,165 (3,134)	26,931 (3,449)	561 (204)	20,752 (2,382)	21,314 (2,586)	-26.7% (35.2%)	-20.7% (-24.0%)	-20.9% (-25.5%)
	油送船	159 (5)	5,692 (197)	5,851 (195)	424 (7)	5,358 (165)	5,782 (171)	166.7% (43.4%)	-5.9% (-16.2%)	-1.2% (-14.8%)
	計	1,721 (482)	42,089 (4,725)	43,811 (5,207)	1,454 (310)	35,421 (3,685)	36,875 (3,995)	-15.5% (-35.6%)	-15.8% (-35.6%)	-15.8% (-23.3%)
	定期船	1,759 (181)	10,717 (1,077)	12,477 (1,258)	1,254 (107)	10,672 (821)	11,926 (928)	-28.7% (-40.7%)	-0.4% (-23.8%)	-4.4% (-26.2%)
入	うちコンテナ船	1,197 (154)	9,326 (1,010)	10,523 (1,165)	740 (85)	8,983 (755)	9,722 (840)	-38.2% (-44.9%)	-3.7% (-25.3%)	-7.6% (-27.9%)
	不定期船	52,304 (610)	256,068 (4,080)	308,372 (4,690)	50,229 (498)	266,390 (3,407)	316,618 (3,905)	-4.0% (-18.6%)	4.0% (16.5%)	2.7% (-16.7%)
	油送船	65,744 (895)	137,460 (1,630)	203,204 (2,525)	66,623 (832)	133,556 (1,375)	200,179 (2,207)	-1.3% (-9.6%)	-2.8% (-15.7%)	-1.5% (-12.6%)
	計	119,808 (1,685)	404,245 (6,787)	524,052 (8,473)	118,107 (1,437)	410,617 (5,603)	528,724 (7,040)	-1.4% (-16.2%)	1.6% (-17.4%)	0.9% (-16.9%)
	定期船	1,331 (221)	20,203 (2,163)	21,534 (2,383)	1,287 (234)	23,033 (2,219)	24,321 (2,453)	-3.3% (6.0%)	14.0% (2.6%)	12.9% (2.9%)
	三 国 間	うちコンテナ船	1,331 (221)	19,848 (2,121)	21,179 (2,342)	1,287 (234)	22,649 (2,189)	23,937 (2,423)	-3.3% (6.0%)	14.1% (3.2%)
不定期船		5,963 (51)	86,552 (1,577)	92,515 (1,628)	13,188 (48)	75,433 (1,251)	87,621 (1,299)	121.2% (-7.5%)	-12.8% (-20.7%)	-4.2% (-20.2%)
油送船		2,876 (37)	37,611 (639)	40,487 (676)	6,063 (46)	50,095 (598)	56,158 (644)	110.8% (23.3%)	33.2% (-6.5%)	38.7% (-4.8%)
計		10,169 (309)	144,367 (4,379)	154,536 (4,687)	20,538 (328)	149,561 (4,068)	169,099 (4,396)	102.0% (5.9%)	2.9% (-7.1%)	9.4% (-6.2%)
定期船		3,887 (563)	41,152 (4,634)	45,039 (5,197)	3,010 (440)	43,016 (4,178)	46,027 (4,618)	-22.6% (-21.8%)	4.5% (-9.8%)	2.2% (-11.1%)
合 計		(うちコンテナ船)	3,169 (523)	35,144 (4,210)	38,313 (4,733)	2,341 (410)	37,757 (3,888)	40,098 (4,298)	-26.1% (-21.6%)	7.4% (-7.6%)
	不定期船	59,032 (976)	368,785 (8,791)	427,818 (9,767)	63,978 (750)	362,574 (7,041)	426,553 (7,791)	8.4% (23.4%)	-1.7% (-19.9%)	-0.3% (-20.2%)
	油送船	68,779 (937)	180,763 (2,466)	249,543 (3,403)	73,110 (885)	189,009 (2,137)	262,119 (3,022)	6.3% (-8.0%)	4.6% (-13.3%)	5.0% (-11.2%)
	計	131,698 (2,476)	590,700 (15,891)	722,399 (18,367)	140,098 (2,075)	594,600 (13,356)	734,698 (15,431)	6.4% (-17.2%)	0.7% (-16.0%)	1.7% (-16.0%)

(出典) 運輸省海上交通局調べ。

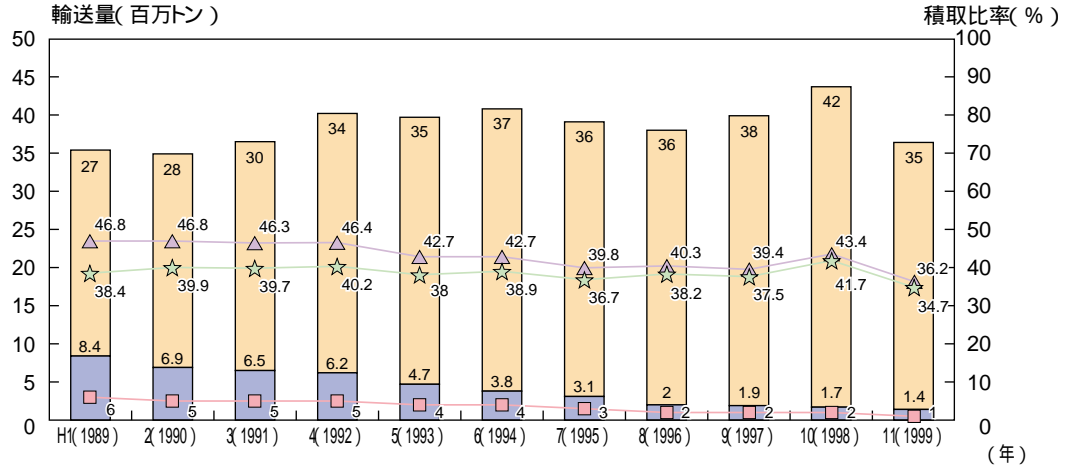
(注) 1. 各項目の上段の数字は輸送量であり、下段の()内の数字は運賃収入である。

2. コンテナ船は定期船の内数である。

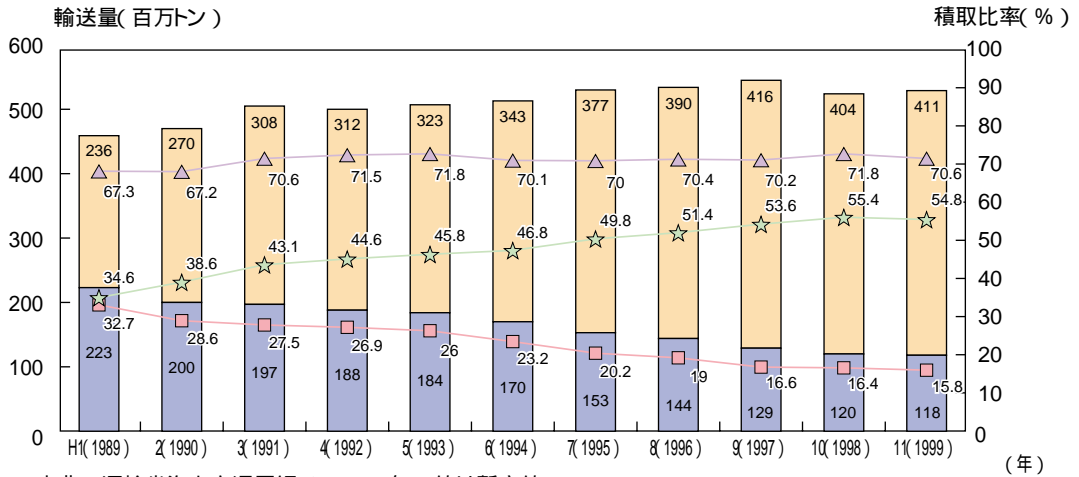
3. 平成11年数値は暫定値である。

図表 3-1-24 我が国商船隊輸送量及び積取比率の推移

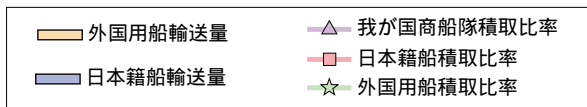
(1) 輸出



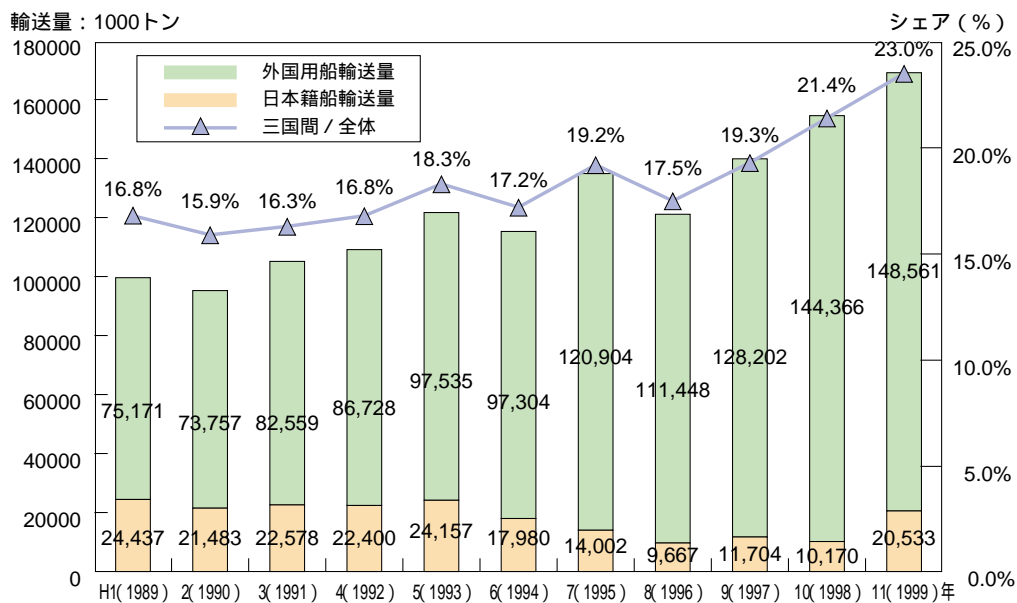
(2) 輸入



(出典) 運輸省海上交通局調べ。1999年の値は暫定値



図表 3-1-25 我が国商船隊三国間輸送量及び全体に対するシェアの推移



鉤船専用船「千早」

(2) 我が国商船隊の船腹量

平成 11 年 (1999 年) 央の我が国商船隊の船腹量は 1,996 隻 (対前年比 26 隻増)、6,727 万総トン (同 1.5% 増) であった。平成 10 年 (1998 年) は隻数、総トン数とも 4 年ぶりに前年を下回ったが、平成 11 年 (1999 年) は再び増加に転じ、総トン数ベースでは平成 9 年 (1997 年) を若干下回る程度まで回復した (図表 3-1-26 参照)。

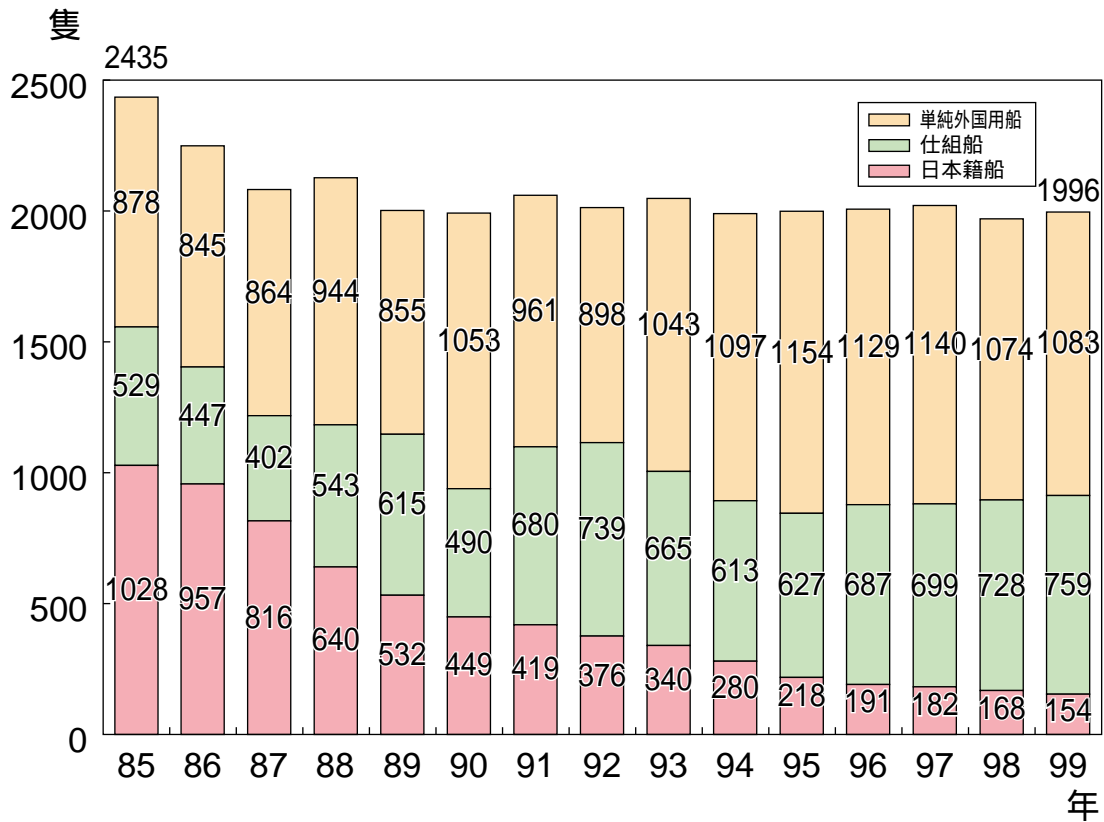
我が国商船隊のうち、日本籍船は 154 隻、総トン数 1,128 万トンであり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで 7.7%、総トン数ベースで 16.8% となっており、年々減少し続けている。船種別に見ると、隻数、総トン数とも多い順に、油送船、自動車専用船、LNG 船、石炭専用船となっている。このうち、LNG 船、石炭専用船は特に日本籍船の割合が高く、LNG 船は 100%、石炭専用船は 80% が日本籍船となっている。

一方、外国用船は、船籍別に見てみると、パナマ籍 1,283 隻 (全体に対するシェア 64.2%)、3,808 万総トン (同 56.6%)、リベリア籍 142 隻 (同 7.8%)、492 万総トン (同 8.2%) など、いわゆる便宜置籍船が多くなっている。ほとんどとなっている。

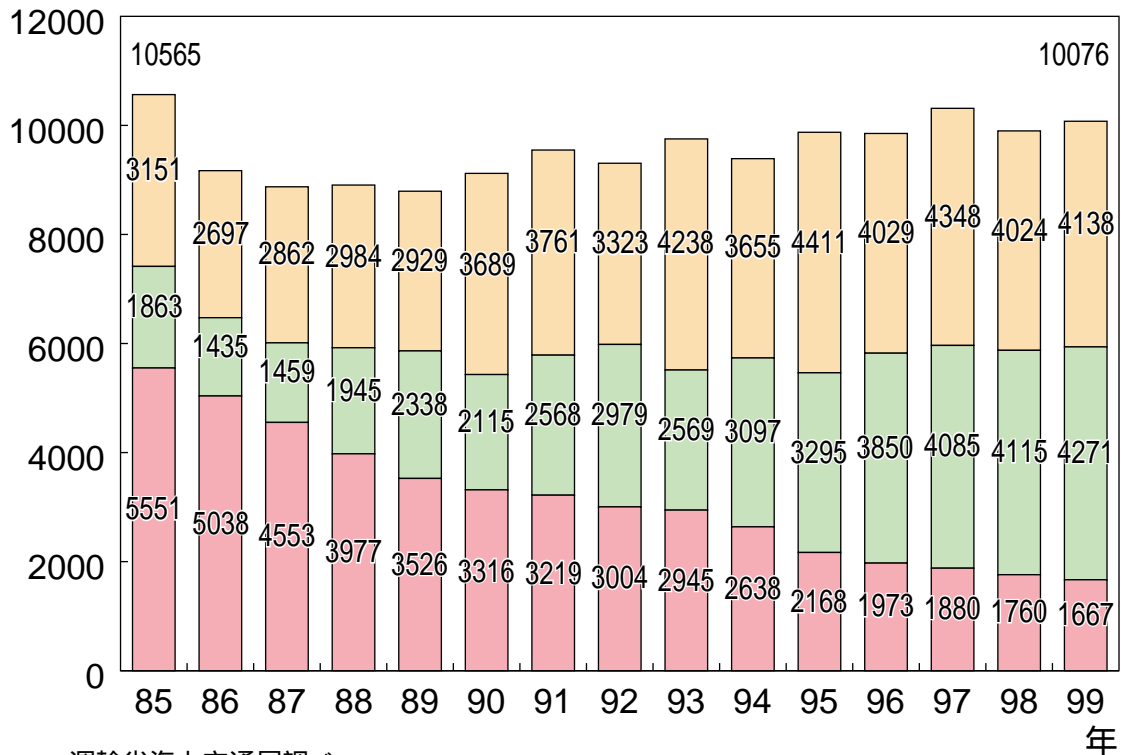


液化液化天然ガスを輸送するための特殊な船型を有する LNG 船「AL RAYYAN」

図表 3-1-26 日本商船隊の構成と変化



万重量トン



運輸省海上交通局調べ

- (注) 1.単純外国用船の中にも、我が国外航海運企業が長期契約を結び影響力を持っている船舶が含まれているものと考えられる。
 2.端数処理のため末尾の数字が合わないことがある。

また、我が国商船隊の近年の傾向を見ていると、日本籍船は、昭和47年（1972年）の1,580隻をピークとして、そのコスト競争力の低下等により長期的に減少している。90年代の隻数推移を見ると、それまでの急激な減少（1988年108隻減、1989年83隻減）に比べ、90年代前半は一旦減少のペースは鈍化したが、急激な円高等を背景に平成6年（1994年）には60隻減、平成7年（1995年）には62隻減と再び急速に減少した。その後、減少のペースが鈍化したものの、平成9年（1997年）には9隻減、平成10年（1998年）には14隻減、平成11年（1999年）には14隻減と減少が続いている。

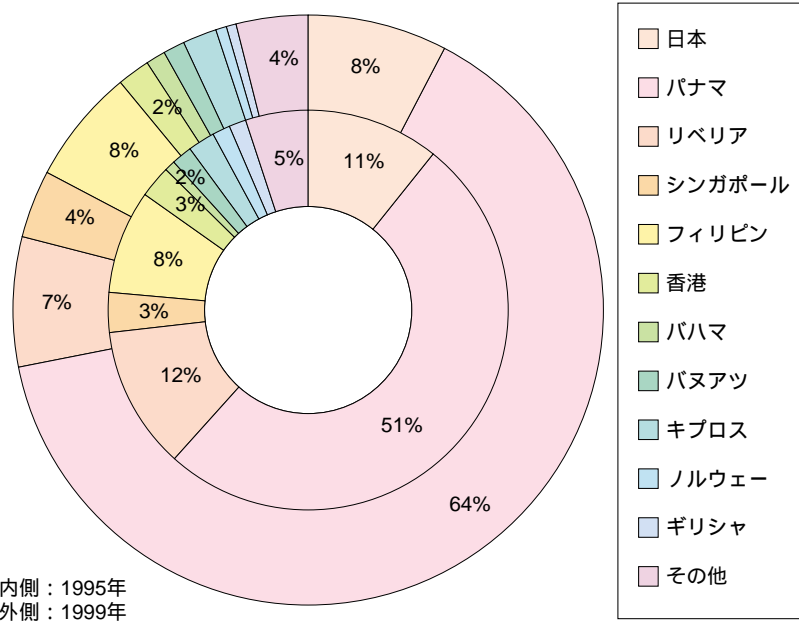
日本籍船が減少する一方、我が国商船隊における外国用船は年々増加している。これは、我が国海外航海運企業が自ら用船し運航する目的で、便宜地籍国にある海外子会社に船舶を保有させるケースが増加しているためである。

船籍別に見てみると、パナマ籍船が平成11年（1999年）には5年前の平成7年（1995年）に比べ大きく増加している。これに対して、その他の船籍は、リベリア籍、フィリピン籍船のように隻数、総トン数ともに横ばいまたは減少しているものが多いことから、パナマ籍船に集中している傾向が見られる。（図表3-1-27、3-1-28参照）



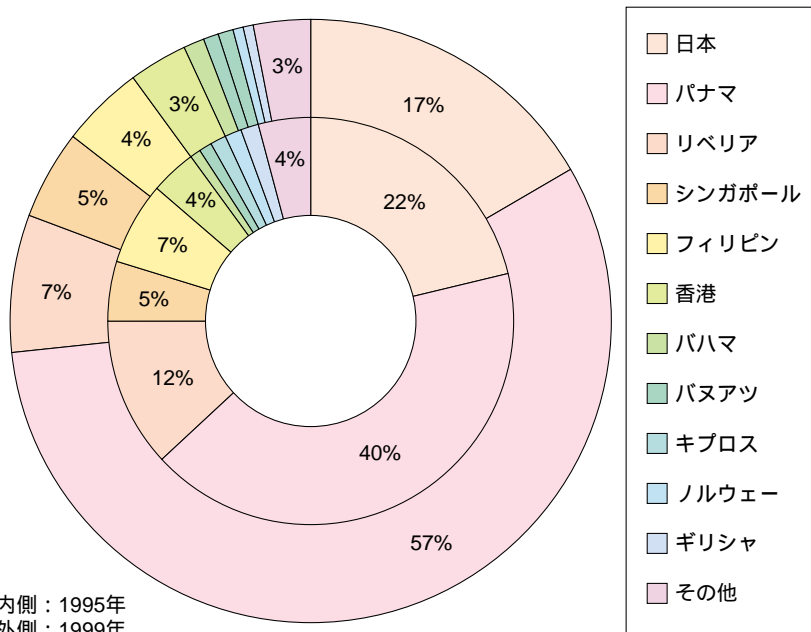
自動車専用線「TOPAZ ACE」

図表 3-1-27 我が国商船隊船籍別推移 隻数ベース 1995 1999



(出典) 運輸省海上交通局調べ。

図表 3-1-28 我が国商船隊船籍別推移 総トン数ベース 1995 1999



(出典) 運輸省海上交通局調べ。

(3) 日本人外航船員の状況

我が国外航海運企業は、前述した他の先進諸国の海運企業同様、コスト競争力を確保するため、保有船舶の海外置籍による外国人船員の活用を進めてきた。

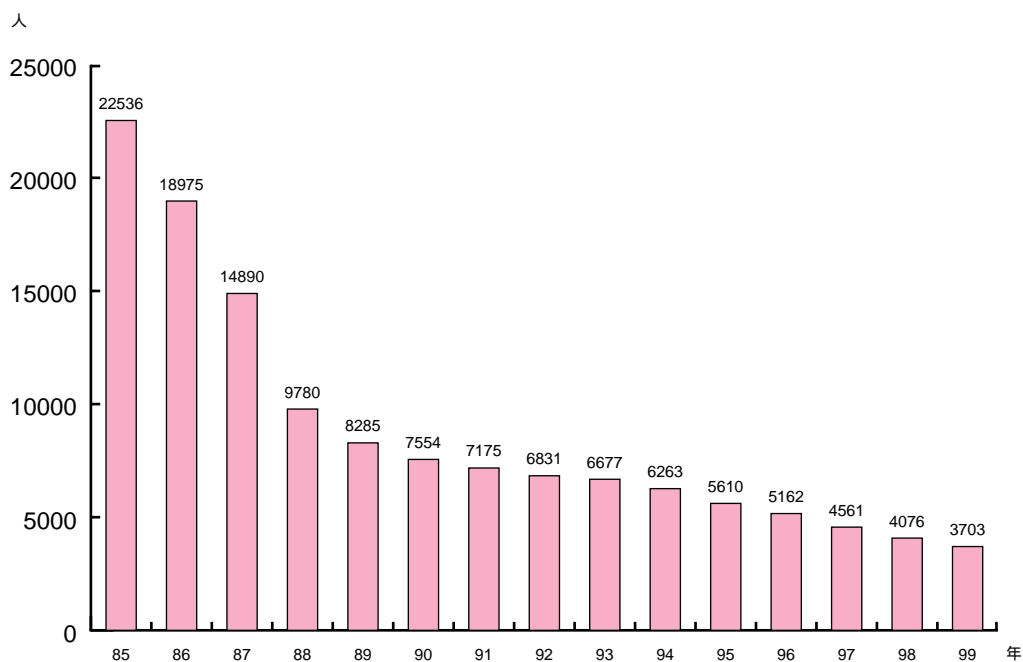
また、日本籍船についても、いわゆるマルシップ方式により一定数の外国人船員の導入が図られており、こうしたことにより日本人船員は減少を続けている。

この結果、日本人外航船員は、昭和60年の22,536人から平成11年には3,703人にまで減少している。

また、年齢構成については、高年齢層の占める割合が高くなっている。

日本人船員については、輸送の安全確保や船舶運航等に係るノウハウの維持等の観点から重要であるとの官労使共通の認識から、国際船舶制度をはじめ、その維持・確保に向けた取り組みが進められているところである。

図表 3-1-29 日本人外航船員人数の推移



(出典) 運輸省海上交通局調べ

(注) 外航労協・旧中小労協ベース(各年9月末現在)

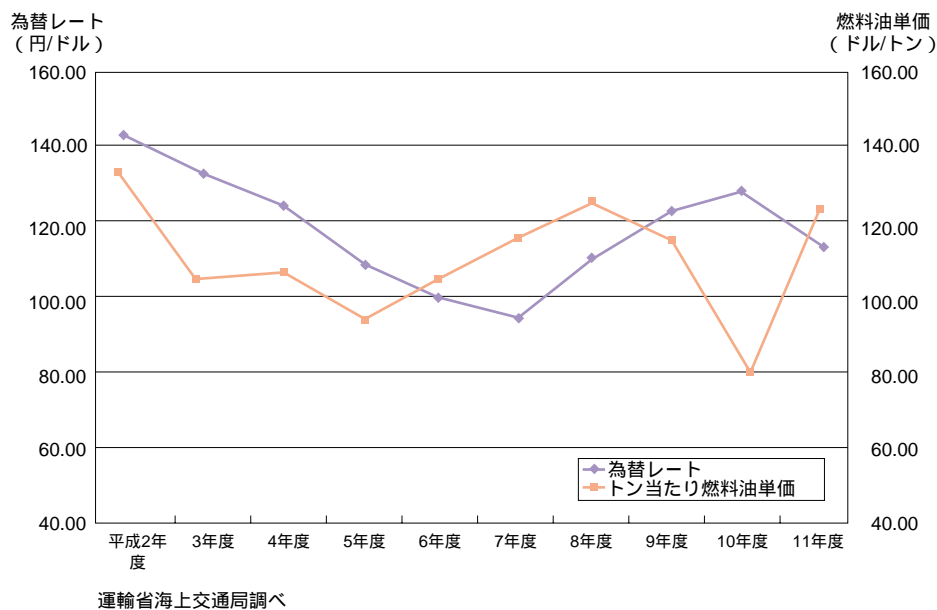
第3節 我が国外航海運企業の現状

1. 我が国外航海運企業の現状と取り巻く環境

我が国外航海運企業を取り巻く環境は、米国経済が引き続き好調を維持する一方、欧州においても景気は緩やかな改善を示し、アジア経済も危機的状況を脱して回復基調を示している。

その一方で、原油価格の高騰に伴う燃料油価格の上昇、平成10年後半からの円高傾向の持続、不定期船部門の海運市況の低迷といったマイナス要因が存在している。(図表3-1-30 参照)

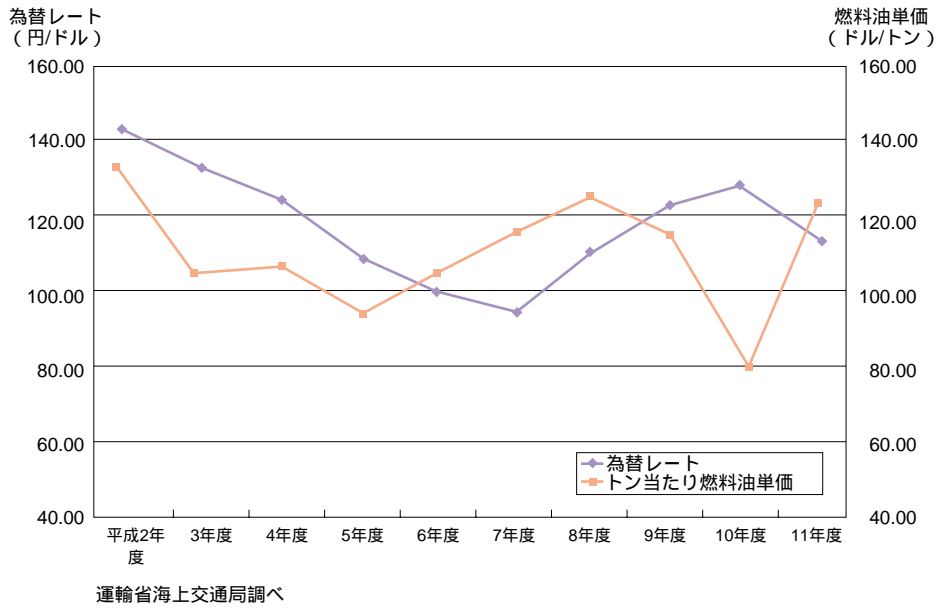
図表3-1-30 主要外航海運船社の燃料油価格及び為替レートの推移



こうした環境の下、我が国外航海運企業の定期船部門は、世界経済の状況を反映して荷動きが活況を呈し、北米・欧州の基幹航路における運賃水準が修復されたが、全体としての運賃収入は減少した。これは円高の影響が大きかったものと考えられる。

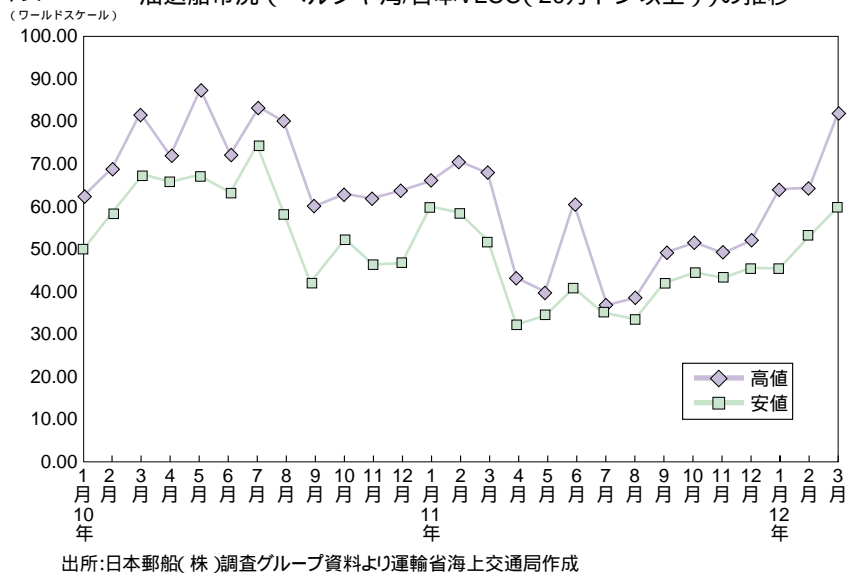
しかし、不定期船部門は、平成11年度の上期に市況が前期に引き続き低迷したことが影響し、下期にはアジア経済の回復に加え、我が国の粗鋼生産の伸びにより大型船を中心に市況が回復傾向を示したものの、通年では伸び悩

図表 3-1-31 不定期船市況（米国ガルフ / 日本（穀物）パナマックス型（5～8万D/W））推移



また、油送船部門においては、産油国の協調減産等による原油価格の高騰に伴う荷動きの減少により、船腹過剰となって市況が低迷した。（図表3-1-32 参照）

図表 3-1-32 油送船市況（ペルシヤ湾/日本VLCC(20万トン以上)）の推移



2. 平成 11 年度の海運大手 3 社の経営状況

(1) 概況

平成 11 年度の海運大手 3 社の業績は、営業収益は前年度に比して減収となったものの、各社のコスト削減等の経営努力もあって税引後当期損益では増益となった。

営業収益は、円高の影響により、1兆 6,975 億円と 841 億円（対前年度比 4.7%）の減収となった。

営業費用については、燃料油価格の上昇による費用増はあったものの、円高により全体的に費用が減少したこと、各社とも合理化計画を進め運航コスト等の削減があったことにより、1兆 6,012 億円と 1,155 億円（対前年度比 6.7%）減少した。

このため、営業利益は 963 億円と 314 億円（対前年度比 48.5%）の増益となった。

営業外損益については、228 億円の損失と前年度より赤字幅は拡大したが、経常損益については、営業利益の黒字幅が拡大したことから、735 億円と 267 億円（対前年度比 57.0%）の増益となった。

一方、特別損益については 563 億円の損失となった。

この結果、3 社合計の税引後当期損益では 245 億円の利益を計上することとなった。（図表 3-1-33 参照）

図表 3-1-33 外航海運大手船社の損益状況推移

（単位：億円）

	営業収益		営業費用		営業損益		営業外収益	営業外費用	営業外損益	経常損益	特別利益		特別損益	税引後当期損益
	対前年度増減率	対前年度増減率	対前年度増減率	対前年度増減率	対前年度増減率	対前年度増減率								
9 年度 (4 社)	17,222	-	16,635	-	587	-	335	469	135	453	-	148	314	117
10 年度 (4 社)	17,816	3.4	17,167	3.2	649	10.4	310	491	180	468	3.4	213	529	37
11 年度 (3 社)	16,975	4.7	16,012	6.7	963	48.5	257	486	228	735	57.0	228	563	245

各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成。

（注）1. 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

2. 平成 11 年 4 月 1 日に大阪商船三井船舶（株）とナビックスライン（株）が合併したため、対象会社が 4 社から 3 社（日本郵船（株）（株）商船三井、川崎汽船（株））に変更になった。

(2) 主な部門別収益

(a) 定期船部門

定期船部門は、北米・欧州航路の運賃水準の修復があったものの、円高の影響により営業収益は 6,035 億円と 78 億円（対前年度比 1.3%）の減収となった。（図表 3-1-34 参照）

(b) 不定期船・専用船部門

不定期船・専用船部門は、市況が下期にはやや回復を示したが、上期までの低迷が影響して通年では減収となった。

また、自動車専用船部門は、北米・欧州向けの安定的な自動車輸出があったものの、南米向け等が振るわなかった。

この結果、不定期船・専用船部門の営業収益は 5,906 億円と 648 億円（対前年度比 9.9%）の減収となった。（図表 3-1-34 参照）

(c) 油送船部門

油送船部門は、市況の低迷によりフリー船の採算は悪化した。長期契約船を主体に安定的な収入があったことから、営業収益は 686 億円と 23 億円（対前年度比 3.4%）の増収となった。（図表 3-1-34 参照）

図表 3-1-34 外航海運大手船社の部門別営業収益推移

（単位：億円）

区分	平成 9 年度（4 社）		平成 10 年度（4 社）			平成 11 年度（3 社）			
	金額	構成比（%）	金額	対前期比伸比率（%）	構成比（%）	金額	対前期比伸比率（%）	構成比（%）	
部門別運賃	定期船	5,831	33.9	6,113	4.8	34.3	6,035	1.3	35.6
	不定期船・専用船	6,296	36.6	6,554	4.1	36.8	5,906	9.9	34.8
	油送船	643	3.7	663	3.1	3.7	686	3.4	4.0
	計	12,769	74.1	13,330	4.4	74.8	12,627	5.3	74.4
貸船料	3,439	20.0	3,669	6.7	20.6	3,631	1.0	21.4	
その他	1,011	5.9	816	19.3	4.6	717	12.2	4.2	
合計	17,222	100.0	17,816	3.4	100.0	16,975	4.7	100.0	

各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成。

（注）端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(3) 為替変動の影響

海運大手3社の営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の比率は、平成11年度は、営業費用における比率が減少し、ドル建て比率の乖離幅は7.8%と拡大した。

また、11年度における為替変動の影響額は、3社の実績平均為替レートが111円81銭と前年度より17円20銭の円高になったことを受け、3社全体で約306億円の営業利益の減少となった。(図表3-1-35参照)

図表3-1-35 営業収益、営業費用に占めるドル建金額割合の推移

(単位：億円)

区分	平成9年度(4社)	平成10年度(4社)	平成11年度(3社)
営業収益	72.2	73.9	73.2
営業費用	65.5	68.0	65.4
乖離幅	6.7	5.9	7.8

各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成

平成11年度における対ドル為替変動の営業損益に与える影響(海運大手3社)

(単位：億円)

区分	11年度実績額	為替変動による影響額	対ドル為替変動による影響額 (1円当たり)
営業収益	16,975 (17,816)	1,938 (653)	111.2 (101.8)
営業費用	16,012 (17,167)	1,632 (579)	93.6 (90.3)
営業損益	963 (649)	306 (74)	17.6 (11.6)

各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成

(参考) 4社の実績平均レート：平成10年度 1ドル = 129.01円

3社の実績平均レート：平成11年度 1ドル = 111.81円

(注) 1. 為替変動による影響額は、平成11年度実績額のうちドル建て収入・費用について試算した額である。

2. ()内は平成10年度4社の数字である。

3. 平成 11 年度の外航海運大手 3 社の財務状況

財務状況については、平成 11 年 4 月に大阪商船三井船舶 とナビックスライン の合併があったことから、資産及び負債・資本合計が減少した。

また、財務体質の改善を図るために各社とも有利子負債の削減を進めたことから、負債の部において、短期借入金や長期借入金が前年度に比べて減少した。

図表 3-1-36 外航海運大手船社の貸借対照表

区 分		平成 10 年度 (4 社)		平成 11 年度 (3 社)	
		金額	構成比 (%)	金額	構成比 (%)
資 産	流動資産	4,495	30.0	4,146	24.5
	海運業未収入	1,358	7.8	1,281	7.6
	有価証券	893	5.2	477	2.8
	その他	2,244	13.0	2,388	14.1
	固有資産	12,821	74.0	12,759	75.5
	有形固定資産	6,041	34.9	5,743	34.0
	船舶	3,659	21.1	3,633	21.5
	建設仮勘定	507	2.9	267	1.6
	その他	1,875	10.8	1,844	10.9
	無形固定資産	57	0.3	138	0.8
	投資・その他資産	6,722	38.8	6,878	40.7
	繰延資産	6	0.0	3	0.0
	資産合計	17,321	100.0	16,908	100.0
負 債	流動負債	4,399	25.4	5,198	30.7
	海運業未払金	1,225	7.1	1,303	7.7
	短期借入金	1,601	9.2	1,462	8.6
	その他	1,573	9.1	2,433	14.4
	固定負債	8,601	49.7	7,287	43.1
	社債	3,247	18.7	2,275	13.5
	長期借入金	5,013	28.9	4,665	27.6
	負債性引当金	202	1.2	163	1.0
	その他	139	0.8	183	1.1
負債合計	13,000	75.1	12,485	73.8	
資 本	資本金	1,918	11.1	1,770	10.5
	その他	2,404	13.9	2,652	15.7
	資本合計	4,322	25.0	4,423	26.2
負債・資本合計		17,321	100.0	16,908	100.0

各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成

(注) 端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

4. 平成 12 年度の展望

定期船部門においては、基幹航路を中心に荷動きが堅調に推移するものと予想されるが、往復航のインバランスの拡大等が懸念される。

不定期船・専用船部門では、アジア経済の回復基調の下、市況は緩やかに持ち直す傾向にあると見込まれる。

油送船部門については、市況は回復傾向を示しているものの、石油業界の厳しい環境を踏まえ、大幅な改善は期待できないと見込まれる。

全般としては、米国経済が引き続き好調を維持し、欧州においても景気は緩やかな改善を示しており、また、アジア諸国の景気動向も回復傾向にあり、海運市況も上向くものと思われる。

しかしながら、マイナス要因としては、為替レートが円高傾向にあること、かつ、燃料油価格も高値傾向にあることに加えて、海運企業のグローバルな競争激化も予想される。

したがって、経済環境は改善される方向にあるものの、我が国外航海運企業を取り巻く経営環境は依然として厳しい状態が見込まれる。

第4節 外航クルーズの状況

1. 我が国クルーズの状況

(1) 利用者数の推移と利用目的の変化

我が国に日本籍の本格的な外航客船が登場し、「クルーズ元年」といわれた平成元年(1989年)以降、利用者数は着実に増加してきたが、バブルの崩壊やその後の長引く不況の影響や世界一周クルーズなどの長期的なクルーズの開催による利用者の回転率の低下等により、近年利用者は減少傾向にある。平成11年(1999年)に船内1泊以上の外航クルーズに参加した日本人利用者数は、約7万1千人(対前年比2.7%減)となっている。(図表3-1-37参照)

その利用目的についても、平成2年(1990年)頃は、船社企業や団体が船を借り切り、船内で研修等を行うチャータークルーズが盛んに行われていたが、最近の不況のため企業や団体の利用は減少しており、インセンティブ(販売促進のため販売店等を対象に行う招待または格安旅行)を目的とするクルーズは利用されなくなっている。これに代わり、観光・レジャーの目的を中心とした個人客が増加しており、平成11年(1999年)は前年に比べ全体の利用者が減少している中でも増加しており、利用者全体の約80%を占めるようになり(図表3-1-38参照) 我が国外航クルーズの利用主体が企業や団体から個人にシフトしている傾向が続いている。

(2) クルーズ期間の長期化

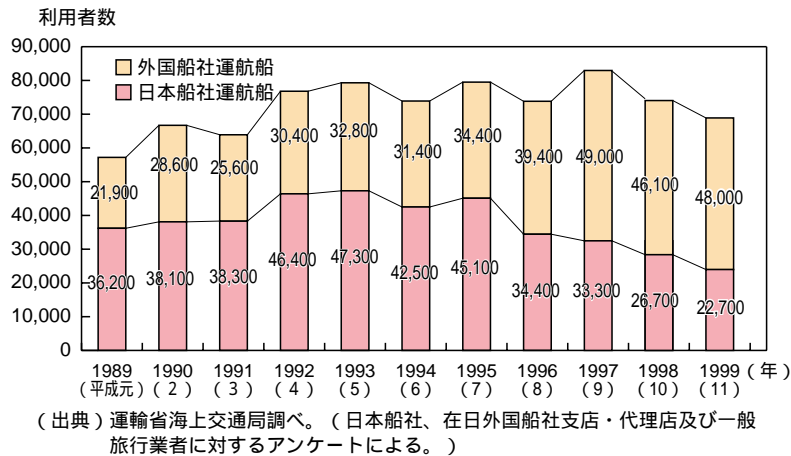
クルーズ期間について見てみると、平成8年(1996年)に約3ヶ月間の世界一周クルーズが登場して以来、近年その人気が高まっており、平成11年(1999年)の利用者は平成10年(1998年)の約2倍となっている。この影響もあり、全体の利用者数は減少しているものの、人泊数は約60万9千人・泊(前年比24%増)と大きく増加した。平均泊数も平成2年(1990年)の4.3泊から平成11年(1999年)の8.6泊と倍増しており、クルーズの長期化の傾向が進んでいる。また、一週間程度のクルーズは減少傾向にあり、1~3泊程度の手軽に利用できる短期のクルーズと世界一周クルーズ等の長期のクルーズの2極分化の傾向が見られる。(図表3-1-39)

(3) クルーズ事業者

我が国のクルーズ事業者は、平成元年（1989年）には5社、計8隻で運航していたが、この間、我が国のマーケットに適合しなかったため撤退したり、新規に参入したものにより増減があり、本年4月現在、3社、計5隻の運航となっている（図表3-1-40参照）。平成11年（1999年）9月にも、現役クルーズ船の中で最も古い「新さくら丸」（総トン数17,389トン）が、27年間の航海を終えた。

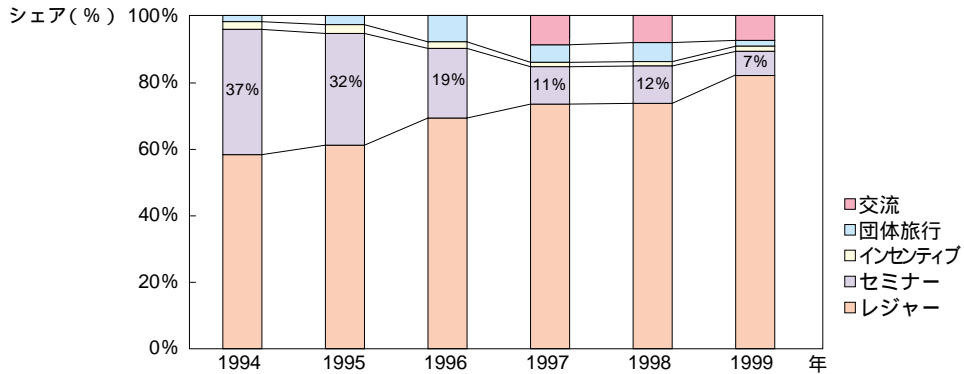
次に、世界のクルーズ市場について見てみると、船舶の大型化、大衆化が進んでおり、平成8年（1996年）には10万総トンを越える船も登場して以来、ここ2、3年で次々と大型船が建造されている。（図表3-1-41参照）。

図表3-1-37 日本人外航クルーズ利用者数の推移



ベニス港を航行する「飛鳥」

図表3-1-38 外降雨ルーズ利用者の目的別シェアの推移

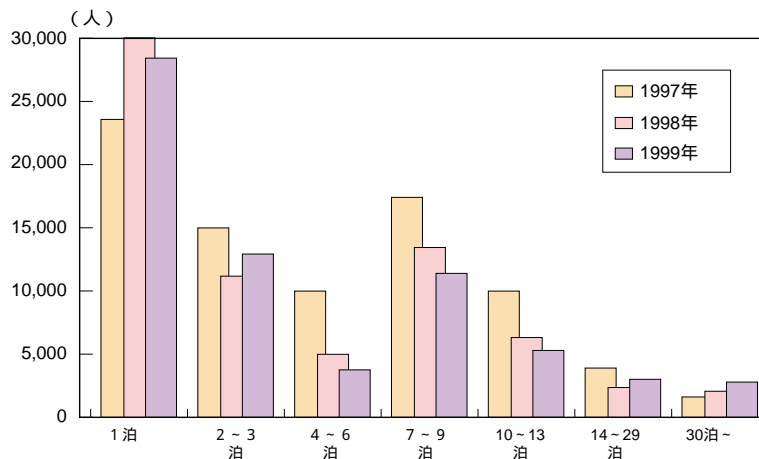


目的	1997年 (人数)	1997年 (シェア)	1998年 (人数)	1998年 (シェア)	1999年 (人数)	1999年 (シェア)
レジャー	59,300	73.0%	54,200	74.5%	58,700	82.9%
(うち日本船社)	10,400	12.6%	8,200	11.3%	10,600	15.0%
インセンティブ	600	0.7%	600	0.8%	0	0.0%
セミナー	9,400	11.4%	8,500	11.7%	4,800	6.8%
団体旅行	2,800	3.4%	2,800	3.8%	800	1.1%
交流	10,100	12.3%	6,700	9.2%	6,500	9.2%
計	82,300	100.0%	72,800	100.0%	70,800	100.0%

(出典) 運輸省海上交通局調べ (日本船社、在日外国船社支店・代理店及び一般旅行者に対するアンケートに基づく)

- (注) 1. インセンティブは、企業が販売促進のために販売店・従業員等を対象に行う招待または格安旅行。
 2. 団体旅行は社員旅行、修学旅行。(97年より区分を設け集計)
 3. 交流は、墓参、姉妹港・姉妹都市間の交流を主な目的として行うもので、官公・市民団体主催による友好の船、青年の船によるものを言う。
 4. 外国船社運航船乗客は便宜的に全てレジャー目的と見なしている。

図表 3-1-39 外航クルーズ泊数別客数



宿泊	1997年	1998年	1999年
乗客計	82,300	72,800	70,800
人・泊数	552,800	492,600	608,800
平均泊数	6.7泊	6.8泊	8.6泊

(出典) 運輸省海上交通局調べ (日本船社、在日外国船社支店・代理店及び一般旅行者に対するアンケートに基づく)

- (注) 1. 人・泊数は各クルーズ客数と泊数との積。
 2. 端数処理のため、合計があわないことがある。

2. 外航クルーズへの対応

我が国に日本籍の本格的な外航客船が登場した平成元年から、運輸省は運輸政策審議会総合部会に「外航客船小委員会」を設置し、我が国における健全な外航客船旅行の発展を図るための施策について審議を進めた。同小委員会は、「健全な外航客船旅行の発展を図るためには、安全の確保と利用者の保護という基本的な条件を整備すること」が必要であるとし、安全運航コード及び利用者保護コードを策定した。

その後、(社)日本外航客船協会に運輸省及び我が国外航海運企業による「外航クルーズ船に関する制度調査検討会」を設け、現状に外航客船に係る規制、その運用に対する問題を調査し、クルーズの望ましいあり方について検討を行い、平成11年3月に検討結果をとりまとめた。

その中では、諸外国で認められているクルーズ船でのカジノ運営について、クルーズの魅力を増進しその振興に寄与することが期待されるが、刑法上の問題もあり、船上カジノに対する国民の理解を深めるための方策やセキュリティ対策等の導入に当たって解決すべき諸課題の検討の必要性が指摘された。

また、クルーズ旅行商品の販売促進には旅行業者との協力が重要であることから、両者の約款(特に解約条件の遠い)の摺り合わせ等、円滑な協力が行われるための環境整備が必要であるとされた。

運輸省としては、引き続き関係者と協力してこれらの課題に取り組みクルーズ振興を図っていくこととしている。



クルーズ船内で楽しむ乗客