

第1章 海外との物資の安定輸送を担う外航海運

第1節 外航海運とは

我が国と外国及び外国相互間の航海を「外航」といい、外航によって行われる輸送すなわち外航海運は、その対象により外航貨物輸送と外航旅客輸送に区分される。また、その各々は公表された日程表に従って船舶が運航される定期輸送とそれ以外の不定期輸送に分けられる。

1. 外航貨物定期輸送

我が国をめぐる外航貨物定期輸送においては、主に食料品、機械類といった貨物が輸送されており、平成11年(1999年)には、我が国発着貨物のうち約10%に当たる8,801万トンが輸送されている。また、定期輸送貨物の82.4%の貨物がコンテナ化されている。コンテナ輸送は、サービスが標準化され、また、「海運自由の原則」に基づき、世界的に参入に対する規制、障壁がほとんどないため、世界規模で激しい競争が行われており、特に近年、アジアの海運企業が低コストを武器に輸送量を大きく伸ばしている。

我が国をめぐる外航貨物定期輸送の大部分を占める定期コンテナ輸送における主要な航路としては、太平洋を經由してアジアと北米を結ぶ北米航路や、マラッカ・シンガポール海峡、スエズ運河、地中海を經由してアジアとヨーロッパ間を結ぶ欧州航路の他に、近年、東アジア諸国の目覚ましい経済発展により、アジア域内航路の重要性も高まっており、これらの航路の荷動量は世界的に見ても、上位3位を占めこれに欧州と北米を結ぶ大西洋航路が続く形になっている。(図表1-1-1参照)主要航路においては、荷主のニーズに応じて一週間に一度それぞれの港に寄港するウィークリーサービスを提供することが基本となっており、各船会社はそれぞれの航路に数隻の船舶を投入する必要がある。世界各方面へのサービスを一社だけで提供することはなかなか困難であるため、近年では複数の船社が共同配船を実施するコンソーシアムによる運航が一般的となっている。

また、外航定期コンテナ輸送に用いられる船舶は、航路によって5,000総トン(約300TEU)から80,000総トン(6000TEU)まで様々であるが、中でも近年は規模の経済によりコスト削減を図るために、60,000総トンを越えるオーバーパナマックス*クラスの大型コンテナ船が投入されるなど、一層の

大型化が進んでおり、特に航海日数の多い欧州航路において大型船舶が投入されている。(平成12年5月現在、往復の航海に北米航路で35～42日、欧州航路で56日、東南アジア方面へは20～28日を要するのが一般的である)。(図表1-1-2参照)

* オーバーパナマックス

パナマ運河を通航するための制約条件(船幅32.2m以下、船長294m以下)を満たさないため、同運河を通航することができない大規模コンテナ船。

図表1-1-1 定期コンテナ航路(基幹航路)



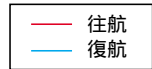
北米/欧州航路の例



(寄港地)

アントワープ・フェリクスストウ・ブレメルハーフェン・ロッテルダム・ニューヨーク・チャールストン・ノーフォーク・アントワープ





アジア域内航路の例



(寄港地)

東京・横浜・清水・神戸・香港・レムチャバン・バンコク・東京

図表 1 - 1 - 2 大型化するコンテナ船の代表船型の推移

	船長 (m) (全長 × 船幅 × 深さ - 喫水)	断面図	積載能力 (TEU)
1966年～ 国際海上コンテナ輸送 の黎明期	日本郵船 「箱根丸」 (187 × 26 × 15.5 - 9.5)		750
1970年～ 国際海上コンテナ輸送 の発展期 (パナマックス型)	日本郵船 「鎌倉丸」 (261 × 32.2 × 24 - 12.0)		1,838
1988年～ 本格的な巨 大船時代の 到来 (パナマックス型)	Evergreen 「エバーリワード」 (294 × 32.2 × 24-12.5)		4,229
(オーバ-パナマックス型)	日本郵船 (300 × 40.0 × 23.9 - 14.0) 「NYK CASTOR」		6,148

2 . 外航貨物不定期輸送

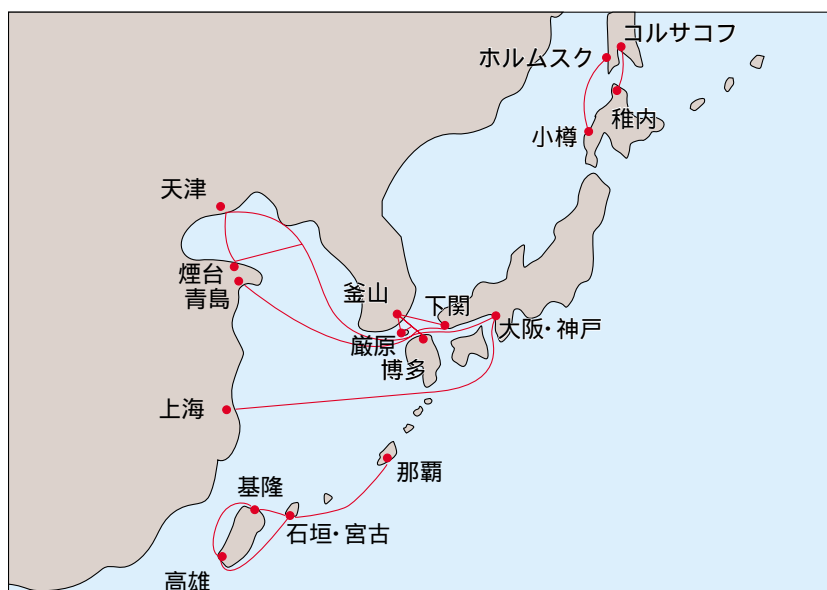
外航貨物不定期輸送においては、主にLNG(液化天然ガス)、原油等のエネルギー資源、鉄鉱石等の原材料、小麦等の乾貨物が、日本向けに輸送されており、平成11年(1999年)には、我が国の貿易量のうち約90%の7億6284万トンが輸送されている。

外航貨物不定期輸送においては、輸送される貨物に応じてLNG船、オイルタンカー、自動車専用船といった専用船が用いられており、その大きさはハンディーサイズと呼ばれる約2~4万重量トンクラスのものからVLCC(Very Large Crude Carrier)、ULCC(Ultra Large Crude Carrier)と呼ばれる20万重量トン超、30万重量トン超クラスのものまで様々である。また、鉄鉱石、小麦等は、バルクキャリアと呼ばれるばら積み貨物専用船を用いてばらのまま輸送されている。

3 . 外航旅客定期輸送

我が国をめぐる外航旅客定期輸送は、平成12年5月現在、韓国、中国、台湾及びロシアの近隣国との間で、12社により9航路が運航されている(図表1-1-3参照)。平成11年には約43万1千人が利用し、そのうち日本人乗客は、約23万9千人(前年比14%増)にのぼっている。

図表1 - 1 - 3 外交旅客定期航路図



4 . 外航旅客不定期輸送

外航旅客不定期輸送としては、目的地への移動に加え客船による航海自体を楽しむことを目的とするクルーズがある。平成12年5月現在、我が国海運企業3社が運航する外航クルーズ船は5隻あり、1泊以上の外航クルーズに参加した日本人乗客数は、平成11年には約7万1千人（前年比2.7%減）になったが、世界一周クルーズ等の長期間クルーズに利用者が増加したことが反映して、人・泊数は60万9千人・泊（前年比23.5%増）となった。

第2節 外航海運の果たす役割

我が国は、経済活動を維持していく上で必要なエネルギー資源や工業原料、食糧の多くを海外に依存している（図表1-1-4参照）。また、我が国が基本的に原材料を輸入し、製品を諸外国に輸出するという貿易構造をもっていることを考えると、これらの物資輸送の99%を担う外航海運が、我が国の国民生活・経済活動を支える上で極めて重要な役割を担っていることがわかる。

上記の貿易構造をベースとしながらも、最近では、アジア地域における工業化の進展、我が国製造業の海外現地生産の拡大により近隣アジア諸国との貿易のウェイトが高まり、コンピュータ、半導体等電子製品等の輸入が増加しており、また輸出においても、海外生産に必要な部品、資本財の輸出が増加するといった国際水平分業化が進んでいる（図表1-1-5参照）

こうした我が国製造業の海外展開や貿易構造の変化に、低廉で信頼性が高く、質の高いサービスを提供することにより応えてきた外航海運が、今後ともそのサービスレベルを高めていくことにより我が国経済の発展に重要な役割を担っていくものと期待される。

図表 1-1-4 主要資源海外依存率

		日本	米国	ドイツ	イギリス	フランス	備考
鉄鉱石	1	100.0	23.1	100.0	100.0	100.0	
石炭	1	97.7	0.8	33.0	34.2	80.5	
穀類	2	72.0	0.0	0.0	0.0	0.0	日本は平成9年度数値
豆類	2	95.0	0.0	73.0	0.0	0.0	日本は平成9年度数値
肉類	2	44.0	3.0	11.0	19.0	0.0	日本は平成9年度数値
牛乳・乳製品	2	29.0	0.0	0.0	8.0	0.0	日本は平成9年度数値 イギリスは昭和62年数値
銅	3	99.9	31.0	100.0	100.0	100.0	
鉛	3	98.4	74.2	100.0	99.3	100.0	
亜鉛	3	90.4	53.9	100.0	100.0	100.0	
ニッケル	3	100.0	98.9	100.0	100.0	100.0	
全エネルギー	4	79.9	21.0	59.8	0.0	48.8	
原油	4	99.7	52.1	97.5	0.0	97.2	

出典

1 鉄鋼統計要覧（平成11年版）[平成10年数値]

2 ポケット農林水産統計（平成12年版）[昭和63年数値]

3 鉱業便覧（平成12年版）[平成10年数値]

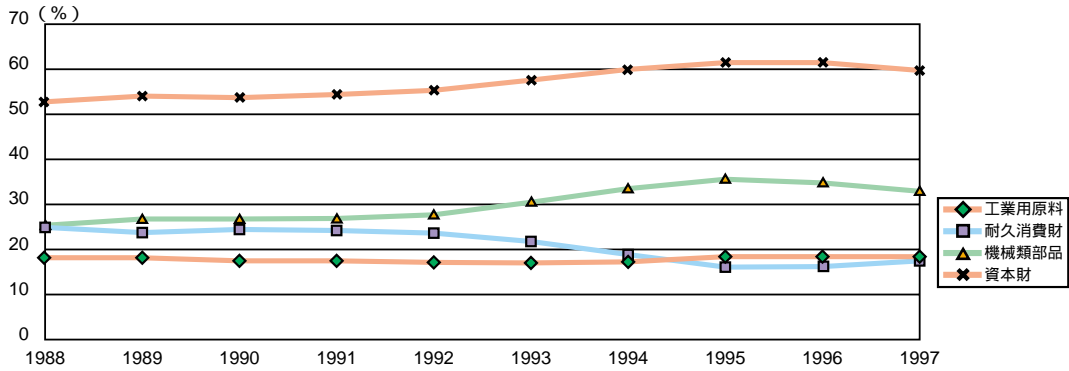
4 石油資料（1999）[平成8年数値]

・海外依存度 = 100 - 自給率

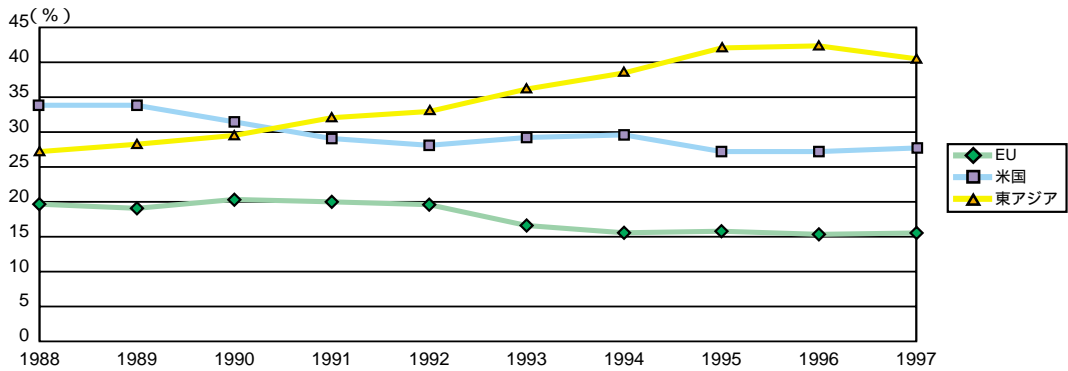
・自給率が100%を越えるものについては海外依存度は0.0とした。

図表 1 - 1 - 5

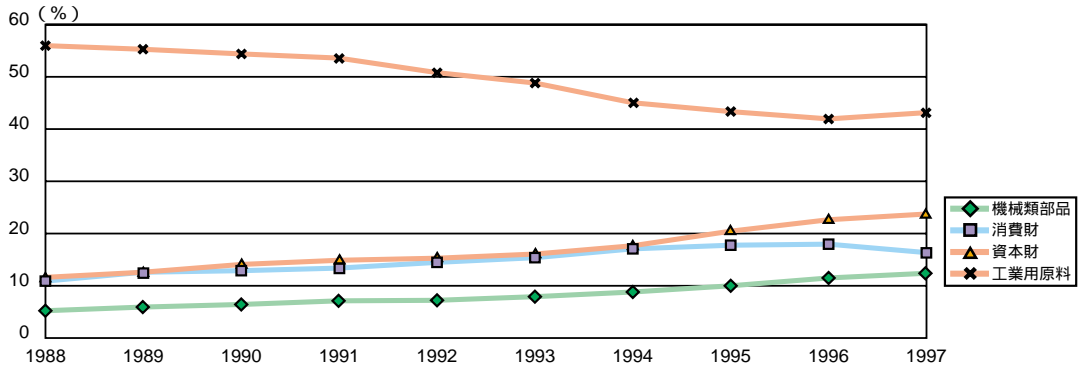
我が国の輸出に占める財別シェア



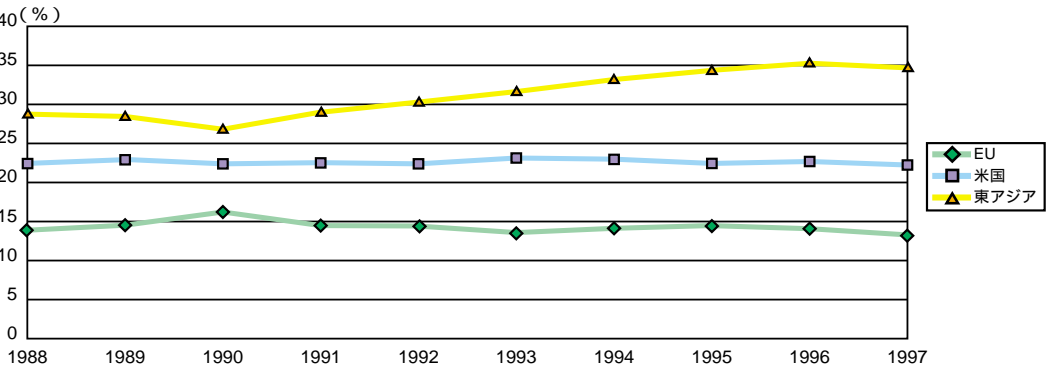
我が国の輸出に占める地域別シェア



我が国の輸入に占める財別シェア



我が国の輸入に占める地域別シェア



出典：大蔵省貿易統計