

## 第1節 外航海運の現状

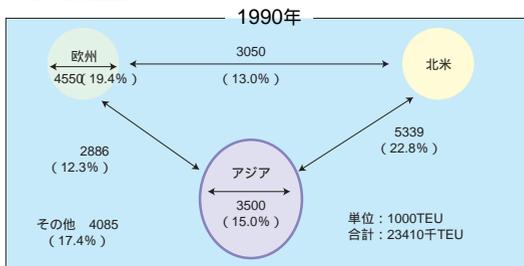
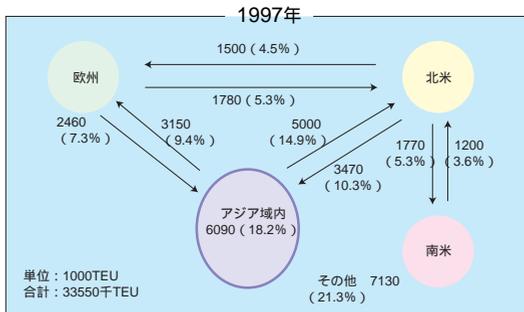
### 1. 世界における外航海運の動向

#### (1) 外航貨物定期輸送

##### 主要航路の輸送動向

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市場に絞って見ると、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 - で平成9年（1997年）には世界のコンテナ海上荷動量の60%を占めており（図表3-1-1参照）、この割合は平成2年（1990年）の50%が、平成6年（1994年）には54%、平成8年（1996年）には57%と中期的に見れば着実に増加している。また、平成8年（1996年）の港湾におけるコンテナ取扱量を見てもアジアの港湾の取扱量が世界全体の約40%を占め、港湾毎の取扱量でもアジアの港湾が世界の上位20位の中に9港含まれる状況に至っている（図表3-1-2参照）。

図表3-1-1 世界のコンテナ海上荷動量



図表3-1-2 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング

98年順位	港湾名	98年取扱量(TEU)	95年順位	90年順位	85年順位
1	シンガポール	15,100,000	2	1	6
2	香港	14,650,000	1	2	3
3	高雄	6,271,053	3	4	4
4	ロッテルダム	6,032,000	4	3	1
5	釜山	5,752,955	5	6	12
6	ロングビーチ	4,097,689	7	12	7
7	ハンブルグ	3,550,000	6	8	10
8	ロサンゼルス	3,378,218	9	7	13
9	アントワープ	3,265,750	10	14	8
10	上海	3,066,000	19		
11	デュバイ	2,800,000	14		
12	フェリクスストゥ	2,500,000	15	15	18
13	ニューヨーク/ニュージャージー	2,450,000	11	9	2
14	東京	2,450,000	12	13	14
15	横浜	2,200,000	8	11	9
16	Gioia Tauro	2,125,640			
17	神戸	2,087,000		5	5
18	サンファン	1,992,150	17	16	16
19	タンジュンプリオク	1,898,069			
20	Algeciras	1,825,614			

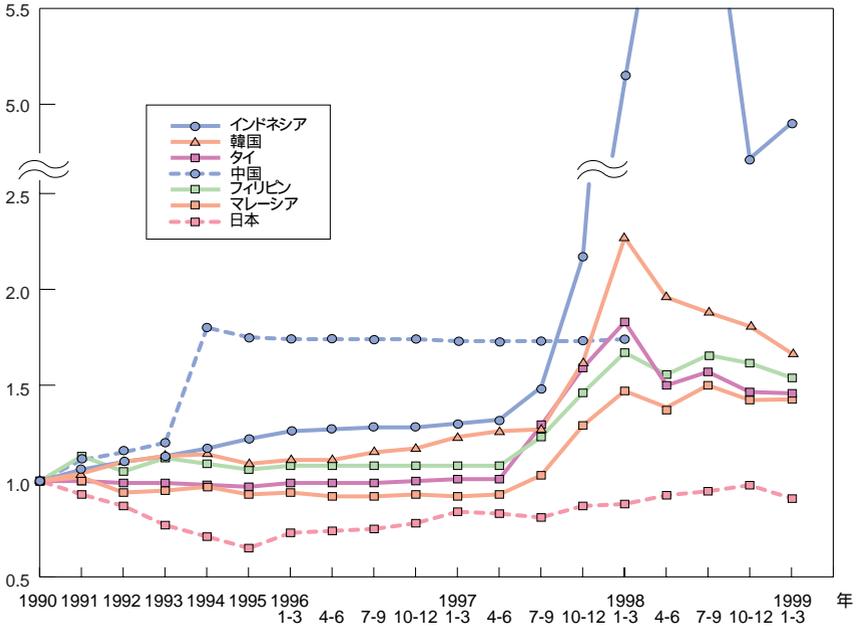
出所：Containerisation International March 1999

## (a) 北米航路

平成9年（1997年）後半のタイの通貨危機に端を発したアジア経済の混乱や政治不安により、韓国、タイ、インドネシアといった東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3-1-3参照）、米国経済が好調を維持したため、アジア諸国の米国向け輸出は伸びたが、他方、これらの国の内需の減退から輸入は減少もしくは伸び悩むといった状況に陥った。

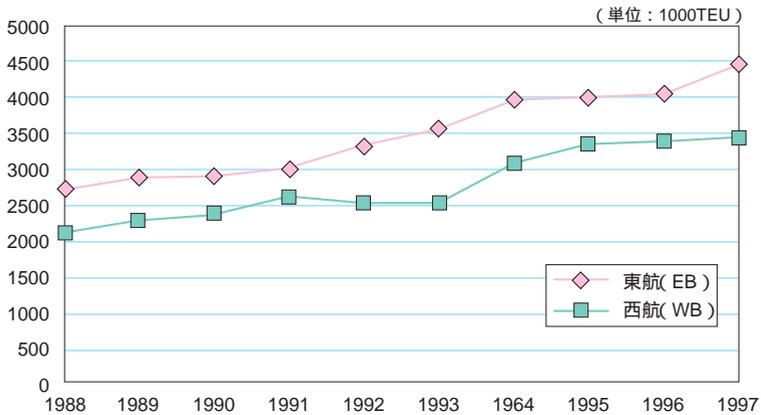
北米航路においては従来よりアジアと北米間の貿易実態から東航（アジア発）と西航（アジア着）の荷動量に大きな差（東航＞西航）があったが、このような状況の下、インバランスが更に拡大し、空のコンテナが不足するためアジアからの北米向け輸出貨物の輸送需要に円滑に対応できないという事態も発生した（図表3-1-4参照）。

図表3-1-3 アジア各国為替レートの推移（対1ドル）



出所：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。

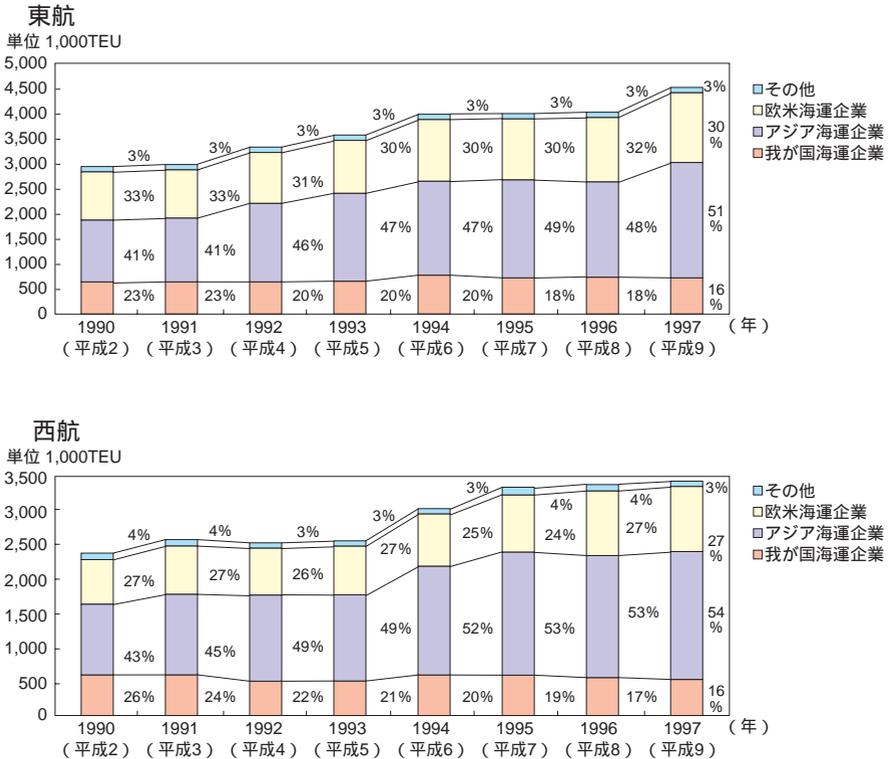
図表3-1-4 北米航路（アジア～米国）コンテナ荷動量推移



出所：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」

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し、厳しいシェア争いを行っており、近年アジア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3-1-5参照）。

図表3-1-5 北米航路輸送実績海運企業別シェアの推移



出所: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」

(b) 欧州航路

欧州航路についても、平成10年（1998年）の欧州経済は景気拡大傾向にあったため、北米航路同様、平成9年（1997年）後半からのアジア通貨・経済危機後アジアから欧州向けの荷動きが増加する一方で、欧州からアジア向けの荷動きが減少してインバランスな状態に陥っている。

(c) アジア域内航路

アジア通貨・経済危機の影響はアジア域内航路にも及んでおり、タイ、インドネシア、韓国、マレーシアにおいては、輸出の大幅増加の一方で輸入の急減により荷動量のインバランスが拡大した。このため、これら諸国への貨物量の激減に伴い運賃が下落する一方で、アジア各地で不足する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の採算が悪化した結果、平成10年（1998年）に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（図表3-1-6参照）。

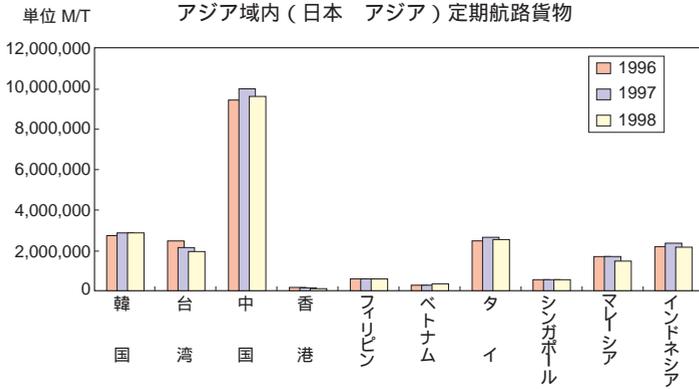
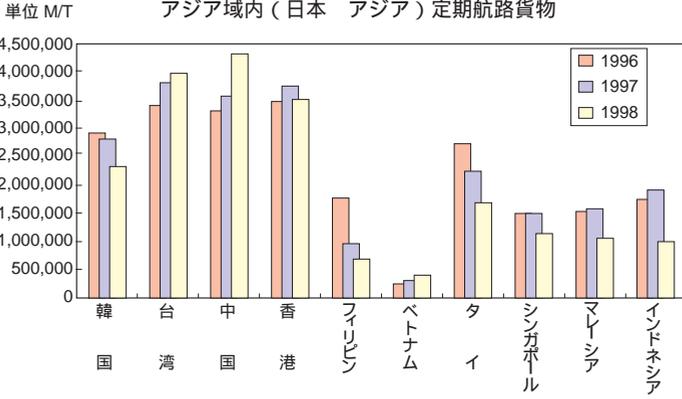
図表3-1-6 アジア域内コンテナ航路 主要海運企業サービス縮小状況

航路	海運企業名	変更内容	時期
日本/バンコク（タイ）	日本郵船/SPIC/HMM 川崎汽船 Hanjin	3ループ週3便を2ループ週2便に減便 2ループ週2便を1ループ週1便に減便 サービス（1ループ週1便）中止	1997.12 1998.1 1998.2
日本/海峽地 （マラッカ・シンガポール海峽）	Hanjin Wan Hai 東京船舶	サービス（1ループ週1便）中止 サービス（1ループ）中止 3ループ週3便を2ループ週2便に減便	1998.2 1998.3 1998.4

\* SPIC=Siam Paetra International Co.（タイ） Hanjin=Hanjin Shipping Lines, Co.（韓国）  
HMM=Hyundai Marchant Marine（韓国） Wan Hai=Wan Hai Lines Co.（台湾）

我が国の対アジア諸国定期貨物量を見ると、タイ、インドネシア、韓国、マレーシアについては平成9年（1997年）から平成10年（1998年）にかけてアジア諸国の内需の冷え込みから我が国からの輸出量が減少している一方、これら諸国からの我が国の輸入量は横ばいで推移した。台湾、中国、香港については内需の落ち込みが少ないため我が国からの輸出量が伸びている一方で、我が国の内需減退により、我が国輸入量が減少しているなど、アジア通貨・経済危機によるアジア域内貿易量の影響は国により異なる（図表3-1-7参照）。

図表3-1-7 アジア域内貿易量の推移



出所：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

## 市況

### (a) 北米航路

北米航路運賃は米国の政策の影響を大きく受けており、1984年米国海運法により同盟<sup>\*1</sup>の市場支配力が弱体化され（第 部第2章参照）、競争が激化したことにより、昭和60年（1985年）から昭和61年（1986年）にかけて運賃水準が大きく落ち込んだ。その後、運賃は緩やかに回復したが、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長期的なシェア低下に悩む同盟海運企業がシェア回復をはかったこと等から同盟・盟外<sup>\*2</sup>の海運企業を巻き込んだ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、平成9年（1997年）のアジア通貨・経済危機によって西航（北米 アジア）の需要は減少し、その運賃は下落傾向が引き続いているが、為替レートの変動によりアジア諸国の交易条件が好転したことから東航（アジア 北米）の需要は爆発的に増大し、平成10年（1998年）夏以来積残しが出る程需給が逼迫する状況の中、東航運賃の引上げ（40フィートコンテナ当たり300ドル）の動きが活発化した。また、本年5月からは更に往航運賃を40フィートコンテナ当たり900ドル値上げする動きとなった。我が国企業を含め海運各社はこの値上げにより、平成7年（1995年）以来大幅に落ち込んでいた運賃水準を平成7年（1995年）レベルにまで修復し、収支の改善を図るとの意向を表明している（図表3-1-8参照）。

#### \*1 同盟

国際的な海運企業間協定の一つであり、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サービスの安定供給を行う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、加盟していない海運企業を盟外と呼ぶ。



外航海運企業の動向

平成9年（1997年）1月の英国海運企業P&OCLとオランダ海運企業のネドロイドの定期船舶部門の合併や、同年11月のシンガポールのNOL（ネプチューン・オリेंट・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いでいたが、平成10年（1998年）にはコンテナ船運航企業間の大きな買収、合併等の動きは見られず、平成7年（1995年）以来、コンソーシアムの組替え等、大きな動きを繰り返してきた世界のコンテナ船運航企業の再編は一応の秩序を形成したと思われる（図表3-1-10参照）。

図表3-1-10 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

1998(平成10)年1月		
順位	船社	TEU
1	Maersk (デンマーク)	264,925
2	Evergreen (台湾)	237,074
3	韓達海運/DSRセネター(韓国/ドイツ)	233,169
4	Sea-Land (米国)	219,776
5	P&ON (英国)	208,101
6	COSCO (中国)	207,328
7	NOL( APL ) (シンガポール)	151,358
8	MSC (スイス)	151,124
9	日本郵船 (日本)	139,347
10	現代商船 (韓国)	112,585
11	大阪商船三井船舶(日本)	111,093
12	Zim (イスラエル)	101,017
13	OOCL (香港)	96,100
14	CP-ships (英国)	93,485
15	陽明海運 (台湾)	88,862
16	CMA-CGM (フランス)	88,347
17	川崎汽船 (日本)	83,811
18	Hapag-Lloyd (ドイツ)	78,390
19	朝陽海運 (韓国)	47,675
20	Wan Hai (台湾)	46,557
20社計		2,760,124
世界計		4,145,817

1999(平成11)年1月			
順位	1998年順位	船社	TEU
1	1	Maersk (デンマーク)	351,718
2	2	Evergreen (台湾)	289,892
3	5	P&ON/BSL/KNSM (英国/オランダ)	246,131
4	3	韓達海運/DSRセネター(韓国/ドイツ)	230,320
5	7	NOL( APL ) (シンガポール)	197,853
6	6	COSCO (中国)	197,347
7	4	Sea-Land (米国)	196,372
8	8	MSC (スイス)	189,334
9	9	日本郵船 (日本)	151,820
10	14	CP-ships (英国)	124,411
11	10	現代商船 (韓国)	117,042
12	12	Zim (イスラエル)	110,064
13	11	大阪商船三井船舶(日本)	104,302
14	17	川崎汽船 (日本)	99,289
15	16	CMA-CGM / ANL(フランス/オーストラリア)	94,860
16	13	OOCL (香港)	90,765
17	18	Hapag-Lloyd (ドイツ)	88,711
18	15	陽明海運 (台湾)	87,295
19	21	UASC (クウェート)	61,416
20	19	朝陽海運 (韓国)	58,668
20社計			3,087,610
世界計			4,605,230

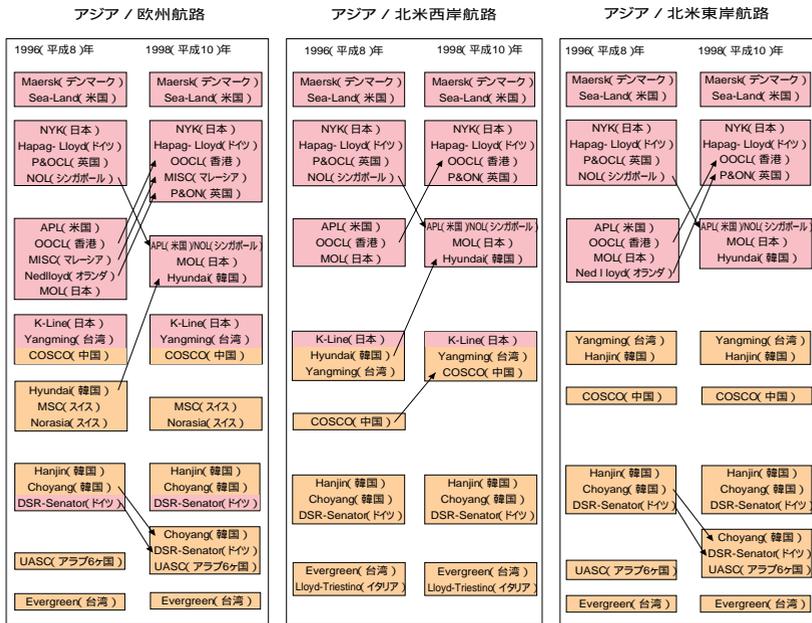
日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」に基づき作成。フルコンテナ船が対象。  
 (注) □ は、アジア海運企業を表す。

世界の主要コンテナ航路においては、航路運営に欠かせない船舶の建造・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、複数の企業がコンソーシアム（企業連合）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スペースチャーターを行うのが通例となっている。

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を主な内容としていたが、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ってるとともに、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。その代表的なものに商船三井及びNOL、韓国の海運企業現代商船がメンバーとなっている「ニューワールドアライアンス」と日本郵船及び英国海運企業P&OCL、ドイツの海運企業ハパグロイド、香港のOOCL（オリेंट・オーバーシーズ・コンテナ・ライン）がメンバーとなっている「グランドアライアンス」がある（図表3-1-11参照）。

図表3-1-11 欧州・北米航路コンソーシアム再編



運輸省海上交通局調べ。

- (注) 1. 欧州航路と北米航路の1996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」は大阪商船三井船舶、「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。

## (2) 外航貨物不定期輸送

### 輸送動向

不定期船部門においても、欧米においては景気拡大が持続したため需要は堅調に推移したが、我が国、韓国をはじめとするアジア各国における通貨・経済危機による景気後退の影響は大きく、需要が減退し、国内生産が減少したことに伴い原料輸入も減少していることから、世界的に見て不定期船部門の荷動き需要は品目を問わず低下している状況にある。

例えば不定期船の主要貨物である鉄鉱石、石炭についてはアジア向けが世界の約半数を占めているため、アジアの需要が世界全体の荷動量へ与える影響も大きい。

### 市況

不定期船部門には、大きく分けて穀物や鉄鉱石、石炭等のばら積乾貨物を運ぶ専用船・バルカー部門と、原油等の液体貨物を運ぶタンカー部門があり、その船型もばら積船におけるケーブ型（10万～20万DWT）、パナマックス型（5万～8万DWT）、ハンディ型（2万～5万DWT）やタンカーにおけるVLCC、ULCCとさまざまで、また航路によっても運賃市況の変化の傾向は異なる。

ケーブ型は主に鉄鉱石や原料炭といった鉄鋼原料を運ぶ専用船であるが、パナマックス型は発電所やセメントメーカー向けの燃料用一般炭や飼料用穀物が主要な輸送品目となっており、米国メキシコ湾岸から積み出し、パナマ運河を通して東アジアへの輸送を行うのが一般的となっている。ハンディ型はその他の木材、セメント、穀物、鋼材等を輸送することが多い。

### (a) 鉄鉱石・石炭

主に鉄鋼原料を輸送する専用船はケーブ型（10万～20万DWT）であり、我が国海運企業の多くは荷主と長期積荷契約（COA）<sup>\*</sup>を結んでいる。

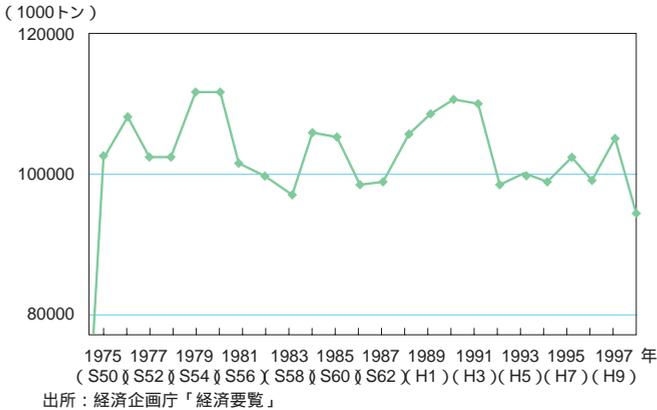
平成10年（1998年）の我が国粗鋼生産量をみると、前年の1億455万トン<sup>1</sup>を10.5%下回って、27年ぶりの低水準となる9,354万トンとなったことから（図表3-1-12参照）、この影響で同年9月以降の新規COA更改期に、大手高炉メーカーが、粗鋼生産の減少を理由に石炭の在庫調整を行うべく、COAから一部スポット契約に切り替えたため、海運企業にとっては安定した輸送需要の確保が困難になる一方、他の大手高炉メーカーには、低水

準に落ち込んだケープ型の市況（図表3-1-13、3-1-14参照）に着目して2～3年の複数年COAを実施するものも現れたことから、低レベルの収入での輸送を今後複数年強いられることになった。

\* 長期積荷契約（Contract of Affreightment）

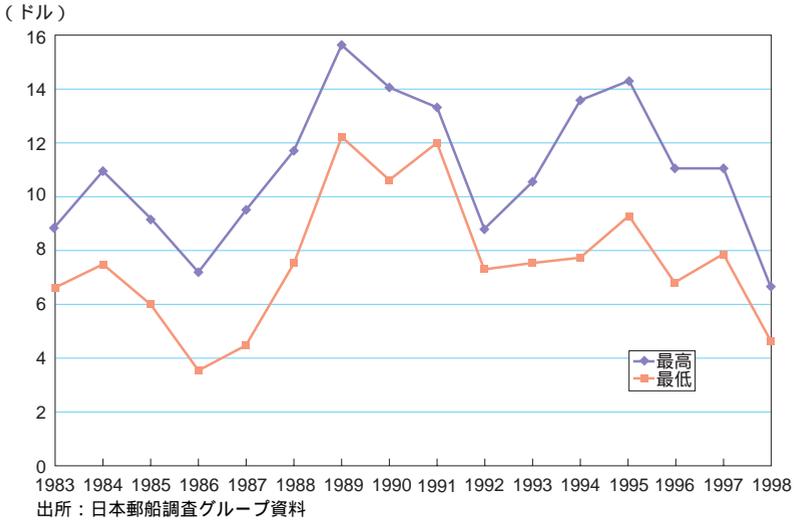
特定航路で一定量（多量）の貨物を一定期間内に一定の運賃率で輸送する場合に結ばれる運送契約。貨物量と輸送期間は定めるが、必ずしも使用船舶は特定せず、運送人の側に裁量の余地が与えられている。

図表3-1-12 我が国粗鋼生産量推移

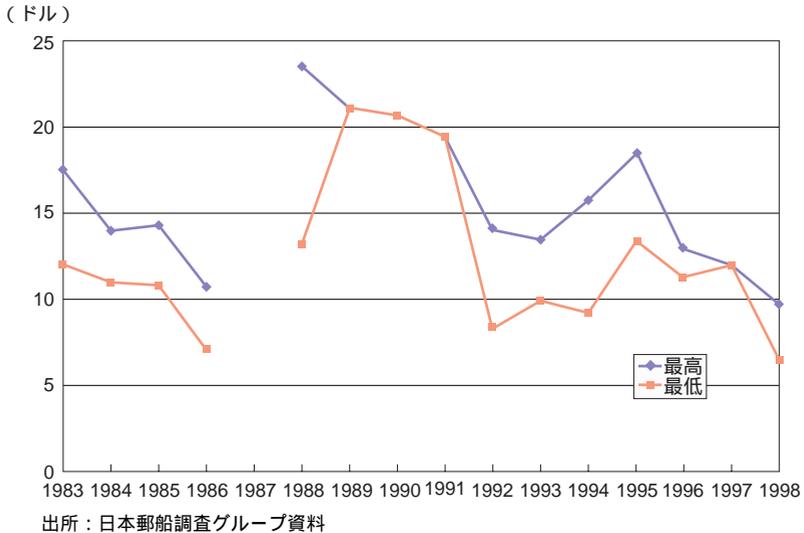


鉱石運搬船「須磨」

図表3-1-13 ツパロン(ブラジル)/日本 鉄鉱石 ケープ型(10~15万D/W)の運賃市況



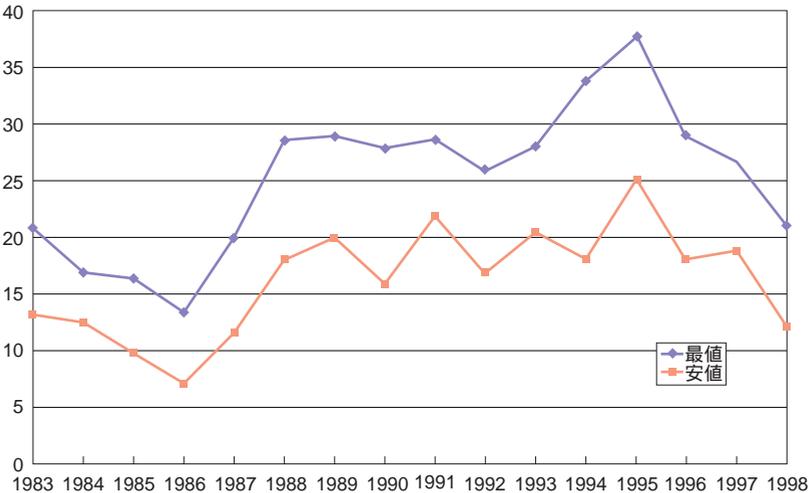
図表3-1-14 ハンプトンローズ(米国)/日本 石炭 ケープ型(10~15万D/W)の運賃市況



## (b) 穀物

近年のエルニーニョ現象に伴う降水量の減少に伴い、平成10年（1998年）3月以降、パナマ運河においては、水位低下による通航船の喫水制限が実施されたのを始め、その後も段階的に制限が強化され一時は喫水が34.5フィート（約10.52m）に制限されたことにより、パナマックス型では満載状態でパナマ運河を通航できない状況となり、積載貨物量を落とさざるを得なくなるに至った。このため使用船型をパナマックス型からハンディ型（2万～5万DWT）に縮小する動きが出たことを反映して、パナマックス型は船腹過剰となり市況は低下した（図表3-1-15参照）。ちなみに54,000トン積みの船で穀物を米国ガルフから日本に輸送する場合、喫水制限の6インチの上昇は積み高が1,000トン減少するのにほぼ等しく、その結果、荷主はトン当たり30～35セントの運賃コスト増を被るとの試算もある。

図表3-1-15 米国ガルフ/日本 穀物 パナマックス型(5～8万D/W)の運賃市況 (ドル)

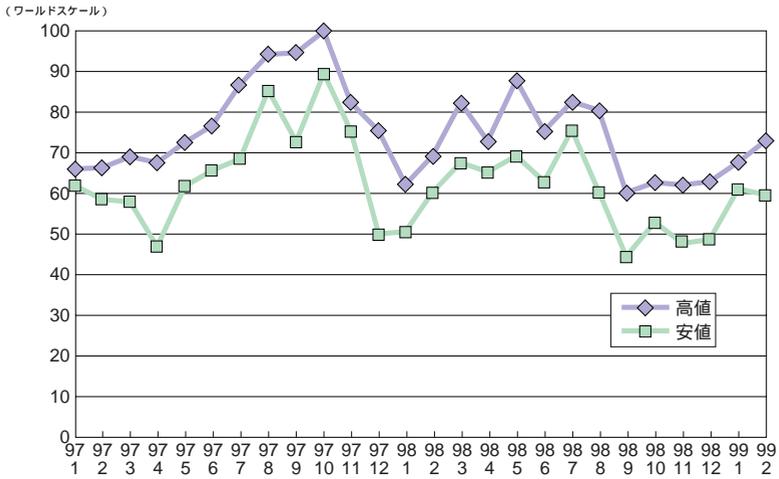


出所：日本郵船調査グループ資料

(c) タンカー

平成9年（1997年）のアジア通貨・経済危機に伴う需要の低迷により、世界の石油市場で供給が需要を大幅に超過したため原油価格が低水準で推移しており、国内石油会社各社は平成10年（1998年）9月の時点で同年10月以降の冬場向け減産を打ち出したため、タンカーの運賃市況が低下した。

図表3-1-16 ペルシャ湾 / 日本 原油 VLCC(20～30万D/W)の運賃市況



第  
部

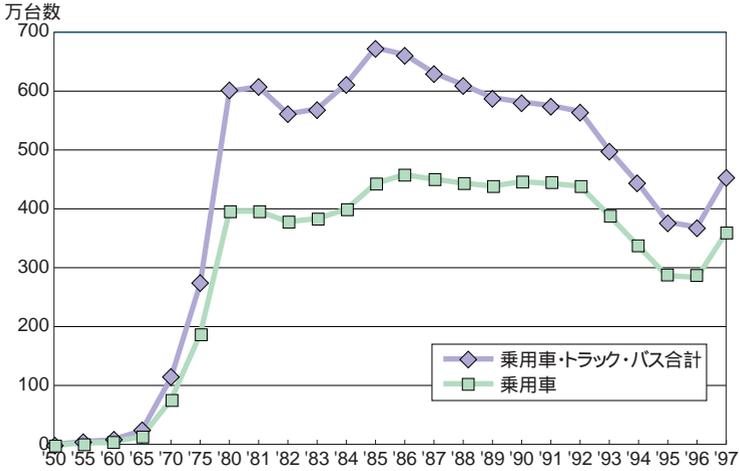


VLCC「高砂丸」

(d) 自動車専用船

不定期船部門の中で明るい動きが見られたのは自動車専用船部門で、世界の完成車荷動きの大部分を占める我が国、韓国から北米、欧州向けの荷動きが、我が国国内の需要の低迷、円安傾向、欧米の好景気を背景に平成8年（1996年）より好調に推移している。

図表3-1-17 自動車輸出量推移



出所：日本自動車工業会「主要国自動車統計」



自動車専用船「ペガサス ハイウェイ」

### (3) 世界の外航船員の状況

外航海運では文字どおり世界規模での競争が繰り広げられており、各国の海運企業は、生き残りをかけてコスト削減策を進めてきた。

こうした取組みの一つとして、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<sup>\*1</sup>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<sup>\*2</sup>を活用する方法が多くなっている。

この結果、ノルウェー、英国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。こうした状況に対応すべく、欧州各国は80年代後半より相次ぎいわゆる国際船舶登録制度等を創設し（図表3-1-18参照）、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、自国籍船隊及び自国船員を維持・確保するための取組みを続けている。

<sup>\*1</sup> 便宜置籍国

税収等のため、船舶に対する優遇税制等の措置により先進国海運企業の船舶の誘致・置籍を図っている国。一般的にはバハマ、サイプラス、レバノン、リベリア、オマーン、パナマ、ヴァヌアツを指す。

<sup>\*2</sup> 仕組船

海運企業等が、便宜置籍国の子会社等に保有させ、同国の船籍として登録した後に用船する船舶。便宜置籍船とも言う。

図表3-1-18 国際船舶制度等の比較

	ノルウェー	デンマーク	独	英	蘭	スウェーデン	米
名称等	国際船舶登録制度 (NIS)	国際船舶登録制度 (DIS)	国際船舶登録制度 (ISR)	英国・英連邦 (アンチル船籍)		-	-
成立年	1987年	1988年	1989年	1986年(本格化)	1990年	-	-
自国船員配乗の義務化 (EU国籍等含む)	船長(原則)	船長	船長	なし (ただし、戦略的な船に関しては船長)	船長	船長	船員全員、乗組員中75%が自国船員であればよい
外国船員の賃金条件	出身国水準	出身国水準	出身国水準	出身国水準	船員の実例はない(労働協約上の制限がある)	実例なし(スウェーデン水準で雇用)	制約なし(ただし、最低賃金法の適用あり)
船員の所得に関する措置等	・収入の30%(上限7万クローネ)の所得控除による所得税軽減(注)	・DIS船に乗船する船員は所得税免除 ・DIS船以外の船舶乗り組む船員については所得控除(外航控除及び船員控除)による所得税軽減	-	所得税免除(注)	・雇用主が源泉徴収した税額の62%を国に納付(38%は企業内に留保) (アンチル船籍は所得税免除、15%の法人税の軽減)	・外国籍船に乗船する船員は所得税免除(注) ・所得税の全額及び社会保障税の雇用主負担分の一部(29,000クローネ/人)を雇用主へ還付(予算措置)	-
船舶に対する固定資産税	非課税(国税) 課税対象外(地方税)	課税対象外	課税	課税対象外	課税対象外	課税対象外	州により非課税
船舶に対する登録免許税	課税	課税	制度なし 但し手数料あり	課税対象外 但し手数料あり	制度なし 但し手数料あり	不明	課税対象外 但し手数料あり
助成措置	ノルウェー人船員配乗促進のための船員所得税を算出基準とした雇用主に対する補助	-	外国籍船との運航コスト差の一部を埋めるための助成措置	船員訓練費補助	-	-	MSP 国際競争力があり有事の際有用な米国籍船に対する補助

運輸省海上交通局調べ

(注)一課税年における日数条件あり。

## 2. 我が国外航海運の動向

### (1) 我が国外航海運の輸送動向

#### 輸送動向

世界の海上輸送量（図表3-1-19参照）に占める我が国発着貨物のシェアは大きく、重量ベースでは世界の海上輸送量の16.4%を占めているが、その割合は微減傾向にある（図表3-1-20参照）。

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1億91万トン（平成10年（1998年）対前年比1.0%減）、輸入が7億3,022万トン（平成10年（1998年）対前年比5.9%減）と、重量ベースでは輸入に極端に偏った構成である（図表3-1-21参照）。（以下、貿易量・輸送量は全て海上分である。）

図表3-1-19 世界の主要品目別海上荷動量

(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	
1985(昭和60)年	871 6.3	288 3.0	1,159 5.5	321 4.9	272 17.2	181 12.6	1,360 3.0	2,134 3.3	3,293 0.0
1986(昭和61)年	958 10.0	305 5.9	1,263 9.0	311 3.1	276 1.5	165 8.8	1,370 0.7	2,122 0.6	3,385 2.8
1987(昭和62)年	970 1.3	313 2.6	1,283 1.6	319 2.6	283 2.5	186 12.7	1,390 1.5	2,178 2.6	3,461 2.2
1988(昭和63)年	1,042 7.4	325 3.8	1,367 6.5	348 9.1	304 7.4	196 5.4	1,460 5.0	2,308 6.0	3,675 6.2
1989(平成元年)	1,120 7.5	340 4.6	1,460 6.8	362 4.0	321 5.6	192 2.0	1,525 4.5	2,400 4.0	3,860 5.0
1990(平成2)年	1,190 6.3	336 1.2	1,526 4.5	347 4.1	342 6.5	192 0.0	1,570 3.0	2,451 2.1	3,977 3.0
1991(平成3)年	1,247 4.8	326 3.0	1,573 3.1	358 3.2	369 7.9	200 4.2	1,610 2.5	2,537 3.5	4,110 3.3
1992(平成4)年	1,313 5.3	335 2.8	1,648 4.8	334 6.7	371 0.5	208 4.0	1,660 3.1	2,573 1.4	4,221 2.7
1993(平成5)年	1,356 3.3	358 6.9	1,714 4.0	354 6.0	367 1.1	194 6.7	1,710 3.0	2,625 2.0	4,339 2.8
1994(平成6)年	1,403 3.5	368 2.8	1,771 3.3	383 8.2	383 4.4	184 5.2	1,785 4.4	2,735 4.2	4,506 3.8
1995(平成7)年	1,415 0.9	381 3.5	1,796 1.4	402 5.0	423 10.4	196 6.5	1,870 4.8	2,891 5.7	4,687 4.0
1996(平成8)年	1,466 3.6	404 6.0	1,870 4.1	391 2.7	435 2.8	193 1.5	1,970 5.3	2,989 3.4	4,859 3.7
1997(平成9)年	1,534 4.6	410 1.5	1,944 4.0	430 10.0	460 5.7	203 5.2	2,070 5.1	3,163 5.8	5,107 5.1
1998(平成10)年 (推計値)	1,550 1.0	395 3.7	1,945 0.1	420 2.3	465 1.1	190 6.4	2,050 1.0	3,125 1.2	5,070 0.7

## (2) トン・マイル数

(単位：10億トン・マイル)

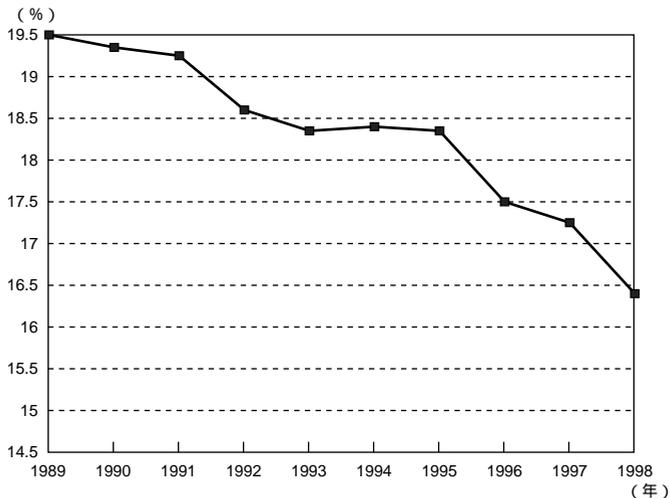
年	石油			乾貨物				合計	
	原油	石油製品	計	鉄鉱石	石炭	穀物	その他		
1985(昭和60)年	4,007	1,150	5,157	1,702	1,473	1,004	3,750	7,929	13,086
	11.1	0.9	8.7	1.9	14.3	13.2	0.8	1.2	3.0
1986(昭和61)年	4,640	1,265	5,905	1,699	1,558	914	3,780	7,951	13,856
	15.8	10.0	14.5	0.2	5.8	9.0	0.8	0.3	5.9
1987(昭和62)年	4,671	1,345	6,016	1,761	1,622	1,061	3,840	8,284	14,300
	0.7	6.3	1.9	3.6	4.1	16.1	1.6	4.2	3.2
1988(昭和63)年	5,065	1,445	6,510	1,950	1,682	1,117	4,040	8,789	15,299
	8.4	7.4	8.2	10.7	3.7	5.3	5.2	6.1	7.0
1989(平成元年)	5,736	1,540	7,276	2,012	1,752	1,095	4,250	9,109	16,385
	13.2	6.6	11.8	3.2	4.2	2.0	5.2	3.6	7.1
1990(平成2)年	6,261	1,560	7,821	1,978	1,849	1,073	4,400	9,300	17,121
	9.2	1.3	7.5	1.7	5.5	2.0	3.5	2.1	4.5
1991(平成3)年	6,757	1,530	8,287	2,008	1,999	1,069	4,510	9,586	17,873
	7.9	1.9	6.0	1.5	8.1	0.4	2.5	3.1	4.4
1992(平成4)年	6,977	1,620	8,597	1,896	2,001	1,091	4,650	9,638	18,235
	3.3	5.9	3.7	5.6	0.1	2.1	3.1	0.5	2.0
1993(平成5)年	7,251	1,775	9,162	2,001	1,949	1,038	4,840	9,828	18,854
	3.9	9.6	6.6	5.5	2.6	4.9	4.1	2.0	3.4
1994(平成6)年	7,330	1,860	9,329	2,165	2,014	992	5,100	10,271	19,461
	1.1	4.8	1.8	8.2	3.3	4.4	5.4	4.5	3.2
1995(平成7)年	7,224	1,945	9,320	2,287	2,176	1,160	5,395	11,018	20,188
	1.4	4.6	0.1	5.6	8.0	16.9	5.8	7.3	3.7
1996(平成8)年	7,363	2,040	9,405	2,227	2,217	1,126	5,705	11,140	20,678
	1.9	4.9	0.9	2.6	1.9	2.9	5.7	1.1	2.4
1997(平成9)年	7,677	2,050	9,727	2,444	2,332	1,169	6,000	11,945	21,672
	4.3	0.5	3.4	9.7	5.2	3.8	5.2	5.9	4.8
1998(平成10)年 (推計値)	7,820	1,970	9,790	2,430	2,215	1,050	5,940	11,635	21,425
	1.9	3.9	0.6	0.6	5.0	10.2	1.0	2.6	1.1

Fearnleys「Review1997」による。

(注) 1. 下段は対前年伸び率(%)である。

2. 1998年の値は推計値である。

図表3-1-20 世界における我が国荷動量シェアの推移



図表3-1-21 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9(1997)年		平成10(1998)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		877,840	653,831	831,122	623,577	-5.3%
輸出	総計	101,932	356,429	100,905	365,929	-1.0%
	鉄鋼	23,260	19,149	27,454	19,269	18.0%
	セメント	12,127	582	7,613	263	-37.2%
	機械類	12,103	140,674	10,871	133,783	-10.2%
	乗用自動車	4,597	57,631	4,715	65,472	2.6%
	電気製品	1,547	54,883	1,457	52,021	-5.8%
	プラスチック	4,057	9,365	4,154	8,956	2.4%
	肥料	977	142	951	114	-2.7%
その他	43,264	74,003	43,690	86,051	1.0%	
輸入	総計	775,908	297,402	730,217	257,648	-5.9%
	乾貨物計	454,488	230,924	424,960	209,775	-6.5%
	鉄鉱石	126,600	3,954	120,782	3,984	-4.6%
	石炭	133,583	8,233	131,764	8,010	-1.4%
	磷鉱石	1,031	107	976	112	-5.3%
	塩	7,918	272	7,914	293	-0.1%
	銅鉱	3,837	2,945	3,974	2,458	3.6%
	ニッケル鉱	4,362	218	4,117	184	-5.6%
	ボーキサイト	1,995	70	1,977	67	-0.9%
	木材	22,208	10,675	15,386	6,254	-30.7%
	バルブ	3,450	2,148	3,204	2,038	-7.1%
	チップ	13,883	2,539	13,731	2,631	-1.1%
	小麦	6,315	1,647	5,758	1,432	-8.8%
	米	569	400	499	357	-12.3%
	大麦・裸麦	1,608	324	1,470	283	-8.6%
	トウモロコシ	16,095	2,958	16,049	2,767	-0.3%
	大豆	5,057	2,118	4,751	1,879	-6.1%
	機械機器	3,800	43,950	3,427	40,773	-9.8%
	その他	102,177	148,366	89,181	136,253	-12.7%
	液体貨物計	321,419	66,478	305,257	47,645	-5.0%
	原油	228,749	42,174	217,523	29,304	-4.9%
	LNG	47,656	11,554	49,133	10,160	3.1%
	LPG	15,179	4,881	14,330	3,256	-5.6%
重油	3,543	665	2,192	327	-38.1%	
その他	26,291	7,204	22,079	4,598	-16.0%	

○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です。

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合わない場合がある。

平成10年（1998年）の我が国発着貨物をコンテナ貨物、不定期船貨物の別にして相手国の地域別に見ると、アジア地域のコンテナ貨物は発着ともに全体の約1/4を占めており、コンテナ貨物（全て定期船貨物）はアジア域内の貿易が最も多い（図表3-1-22参照）。

他方、不定期船貨物については中東からの原油・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・石炭の輸入等がそのほとんどを占めている（図表3-1-23参照）。

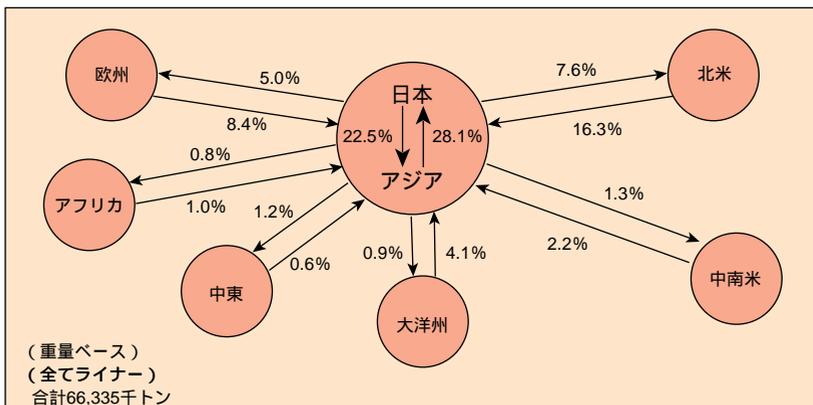
平成10年（1998年）には、アジア通貨・経済危機の影響で、主に我が国からアジア諸国へのセメントや機械類の輸出が大きく落ち込んだほか、新設住宅着工戸数の減少の影響もあり、北米からの木材の輸入が大幅に減少した。

一方、北米地域の好調な経済を反映して鉄鋼の輸出量が対前年比18%増と大幅に増加している（図表3-1-21参照）。



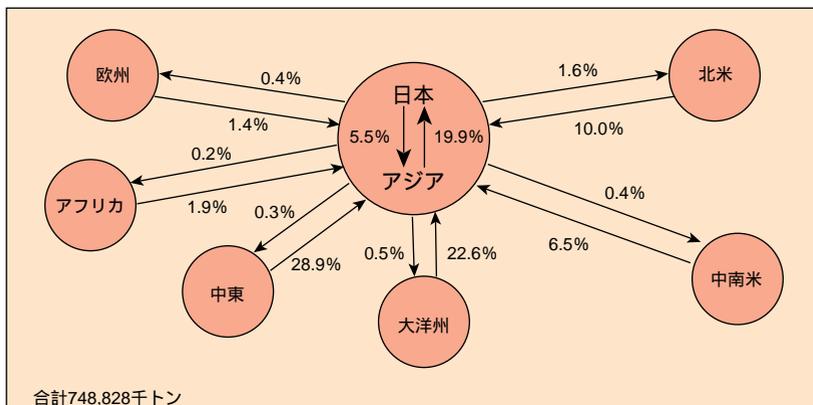
液化天然ガスを輸送するため特殊な船型を有するLNG船「アレ・レイヤーン」

図表3-1-22 我が国海上貿易量 コンテナ入り貨物（1998年）



注) 数字はコンテナ入り貨物輸出入総量に対するシェア  
出所：運輸省海上交通局「海上輸送の現況」

図表3-1-23 我が国海上貿易量 不定期船貨物（1998年）



注1) 数字は不定期貨物輸出入総量に対するシェア  
注2) 不定期貨物 = 全ての貿易量 - 定期貨物  
出所：運輸省海上交通局「海上輸送の現況」

## 参考図 我が国の主要品目別海上荷動量

(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	
1986(昭和61)年	164 3.6	32.6 20.7	196.6 0.3	115.2 7.5	91.3 1.8	31.9 0.9	224.8 0.6	463.2 2.5	659.8 1.9
1987(昭和62)年	160.5 2.1	41.8 28.2	202.3 2.9	112 2.8	92.6 1.4	32.6 2.2	235.7 4.8	472.9 2.1	675.2 2.3
1988(昭和63)年	166.9 4.0	45.8 9.6	212.7 5.1	123.4 10.2	104.2 12.5	32.7 0.3	258.3 9.6	518.6 9.7	731.3 8.3
1989(平成元年)	178 6.7	49.2 7.4	227.2 6.8	127.6 3.4	104.9 0.7	31.7 3.1	262.4 1.6	526.6 1.5	753.8 3.1
1990(平成2年)	195.7 9.9	47.6 3.3	243.3 7.1	124.8 2.2	107.5 2.5	31.7 0.0	262.4 0.0	526.4 0.0	769.7 2.1
1991(平成3年)	204.7 4.6	39.4 17.2	244.1 0.3	126.9 1.7	111.6 3.8	32.2 1.6	274.4 4.6	545.1 3.6	789.2 2.5
1992(平成4年)	214.9 5.0	38.6 2.0	253.5 3.9	113.6 10.5	111.2 0.4	32.4 0.6	274.8 0.1	532 2.4	785.5 0.5
1993(平成5年)	219 1.9	34 11.9	253 0.2	114.5 0.8	113.9 2.4	33.1 2.2	281.4 2.4	542.9 2.0	795.9 1.3
1994(平成6年)	232 5.9	36.9 8.5	268.9 6.3	116.1 1.4	117.1 2.8	34.7 4.8	291.6 3.6	559.5 3.1	828.4 4.1
1995(平成7年)	229.2 1.2	40.3 9.2	269.5 0.2	120.4 3.7	126.2 7.8	32.1 7.5	306 4.9	584.7 4.5	854.2 3.1
1996(平成8年)	222.7 2.8	45.2 12.2	267.9 0.6	119.2 1.0	129.4 2.5	31.8 0.9	304.4 0.5	584.8 0.0	852.7 0.2
1997(平成9年)	228.7 2.7	38.7 14.4	267.4 0.2	126.6 6.2	133.6 3.2	32.9 3.5	317.4 4.3	610.5 4.4	877.8 2.9
1998(平成10年)	217.5 4.9	30.7 20.7	248.2 7.2	120.8 4.6	131.8 1.3	31.7 3.6	298.6 5.9	582.9 4.5	831.1 5.3

(2) トン・マイル数

(単位：10億トン・マイル)

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	
1986(昭和61)年	884 4.1	147 32.4	1,031 0.2	736 7.2	470 4.1	241 0.8	1,046 1.5	2,493 3.5	3,524 2.6
1987(昭和62)年	854 3.4	189 28.6	1,043 1.2	727 1.2	448 4.7	256 6.2	1,087 3.9	2,518 1.0	3,561 1.0
1988(昭和63)年	886 3.7	219 15.9	1,105 5.9	772 6.2	510 13.8	262 2.3	1,193 9.8	2,737 8.7	3,842 7.9
1989(平成元年)	963 8.7	237 8.2	1,200 8.6	799 3.5	502 1.6	247 5.7	1,198 0.4	2,746 0.3	3,946 2.7
1990(平成2年)	1,056 9.7	217 8.4	1,273 6.1	786 1.6	503 0.2	257 4.0	1,208 0.8	2,754 0.3	4,027 2.1
1991(平成3年)	1,113 5.4	167 23.0	1,280 0.5	772 1.8	530 5.4	254 1.2	1,239 2.6	2,795 1.5	4,075 1.2
1992(平成4年)	1,180 6.0	160 4.2	1,340 4.7	704 8.8	527 0.6	252 0.8	1,223 1.3	2,706 3.2	4,046 0.7
1993(平成5年)	1,220 3.4	139 13.1	1,356 1.2	705 0.1	534 1.3	261 3.6	1,208 1.2	2,708 0.1	4,067 0.5
1994(平成6年)	1,290 5.7	155 11.5	1,445 6.6	712 1.0	532 0.4	258 1.1	1,241 2.7	2,743 1.3	4,188 3.0
1995(平成7年)	1,287 0.2	151 2.6	1,438 0.5	717 0.7	572 7.5	268 3.9	1,292 4.1	2,849 3.9	4,287 2.4
1996(平成8年)	1,266 1.6	166 9.9	1,432 0.4	710 1.0	567 0.9	264 1.5	1,275 1.3	2,816 1.2	4,248 0.9
1997(平成9年)	1,322 4.4	144 13.3	1,466 2.4	753 6.1	570 0.5	274 3.8	1,342 5.3	2,939 4.4	4,405 3.7
1998(平成10年)	1,283 3.0	113 21.5	1,396 4.8	705 6.4	556 2.5	271 1.1	1,309 2.5	2,841 3.3	4,237 3.8

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。

(注)1. 下段は対前年伸び率(%)である。

2. 各品目とも輸出入の統計であり、LPG、LNGはその他に含まれる。

### 我が国商船隊による輸送量と積取比率

平成10年（1998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7億1471万トンとなっており（三国間輸送のシェアは重量ベースで21.6%、運賃収入ベースで25.9%）世界の海上荷動量50億7,000万トン（1998年推計値）の14%を輸送している（図表3-1-24参照）。

\*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。

我が国商船隊輸送量の推移をみると、輸出については若干の変動はみられるが3,500万～4,000万トン程度で横ばい傾向、輸入については4億～5億トンで微増傾向となっている。

我が国商船隊による積取比率（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、輸出については年々低下しており、昭和62年（1987年）に48.5%あった積取比率は、平成10年（1998年）には41.0%となった。一方、輸入については、おおむね70%前後で横ばいで推移している（図表3-1-25参照）。

また、輸入貨物の中でも、原油、鉄鉱石、石炭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81.5%、鉄鉱石88.2%、石炭94.2%）これは使用される原油タンカー、鉱石専用船等の多くが我が国の荷主との長期積荷保証契約を前提として、我が国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。

図表3-1-24 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9(1997)年			平成10(1998)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	903 (179)	11,918 (1,552)	12,821 (1,731)	795 (162)	10,001 (1,380)	10,796 (1,541)	-11.9% (-9.8%)	-16.1% (-11.1%)	-15.8% (-11.0%)
	(うちコンテナ船)	780 (171)	6,685 (1,117)	7,464 (1,288)	641 (148)	5,970 (1,079)	6,611 (1,227)	-17.8% (-13.7%)	-10.7% (-3.5%)	-11.4% (-4.8%)
	不定期船	709 (295)	20,828 (2,432)	21,537 (2,728)	708 (305)	24,389 (3,013)	25,097 (3,318)	-0.1% (3.1%)	17.1% (23.9%)	16.5% (21.6%)
	油送船	368 (11)	5,477 (196)	5,845 (207)	159 (5)	5,320 (185)	5,479 (190)	-56.8% (-58.3%)	-2.9% (-5.4%)	-6.3% (-8.3%)
	計	1,980 (485)	38,223 (4,180)	40,203 (4,666)	1,662 (470)	39,710 (4,578)	41,372 (5,049)	-16.0% (-3.1%)	3.9% (9.5%)	2.9% (8.2%)
輸 入	定期船	2,112 (212)	11,162 (1,120)	13,274 (1,332)	1,741 (180)	10,683 (1,070)	12,424 (1,250)	-17.6% (-15.2%)	-4.3% (-4.5%)	-6.4% (-6.2%)
	(うちコンテナ船)	1,561 (185)	9,646 (1,053)	11,207 (1,239)	1,197 (154)	9,326 (1,010)	10,523 (1,165)	-23.3% (-16.7%)	-3.3% (-4.1%)	-6.1% (-6.0%)
	不定期船	55,479 (673)	262,472 (4,394)	317,952 (5,068)	52,256 (598)	253,347 (3,992)	305,602 (4,590)	-5.8% (-11.3%)	-3.5% (-9.1%)	-3.9% (-9.4%)
	油送船	70,935 (1,011)	142,248 (1,819)	213,183 (2,830)	63,875 (850)	137,156 (1,626)	201,031 (2,476)	-10.0% (-15.9%)	-3.6% (-10.6%)	-5.7% (-12.5%)
	計	128,527 (1,896)	415,882 (7,334)	544,409 (9,231)	117,871 (1,627)	401,186 (6,689)	519,056 (8,316)	-8.3% (-14.2%)	-3.5% (-8.8%)	-4.7% (-9.9%)
三 国 間	定期船	1,534 (231)	18,465 (2,014)	19,998 (2,245)	1,331 (221)	20,203 (2,163)	21,534 (2,383)	-13.2% (-4.5%)	9.4% (7.3%)	7.7% (6.1%)
	(うちコンテナ船)	1,534 (231)	18,079 (1,965)	19,613 (2,196)	1,331 (221)	19,848 (2,121)	21,179 (2,342)	-13.2% (-4.5%)	9.8% (7.9%)	8.0% (6.6%)
	不定期船	7,858 (65)	79,595 (1,623)	87,453 (1,688)	5,954 (49)	86,442 (1,574)	92,396 (1,624)	-24.2% (-24.9%)	8.6% (-3.0%)	5.7% (-3.9%)
	油送船	2,323 (26)	30,345 (545)	32,668 (572)	2,876 (37)	37,474 (635)	40,350 (672)	23.8% (39.0%)	23.5% (16.4%)	23.5% (17.5%)
	計	11,715 (323)	128,404 (4,183)	140,120 (4,507)	10,161 (307)	144,119 (4,372)	154,280 (4,679)	-13.3% (-5.0%)	12.2% (4.5%)	10.1% (3.8%)
合 計	定期船	4,548 (622)	41,545 (4,687)	46,093 (5,309)	3,867 (562)	40,887 (4,613)	44,754 (5,175)	-15.0% (-9.7%)	-1.6% (-1.6%)	-2.9% (-2.5%)
	(うちコンテナ船)	3,874 (587)	34,410 (4,136)	38,284 (4,724)	3,169 (523)	35,144 (4,613)	38,313 (4,733)	-18.2% (-11.0%)	2.1% (1.8%)	0.1% (0.2%)
	不定期船	64,046 (1,035)	362,895 (8,450)	426,941 (9,485)	58,918 (952)	364,178 (8,580)	423,096 (9,532)	-8.0% (-8.1%)	0.4% (1.5%)	-0.9% (0.5%)
	油送船	73,627 (1,049)	178,069 (2,560)	251,697 (3,609)	66,909 (892)	179,950 (2,446)	246,860 (3,338)	-9.0% (-15.0%)	1.1% (-4.5%)	-1.9% (-7.5%)
	計	142,222 (2,706)	582,509 (15,698)	724,731 (18,405)	129,694 (2,406)	585,015 (15,638)	714,709 (1,804)	-8.8% (-11.1%)	0.4% (-0.4%)	-1.4% (-2.0%)

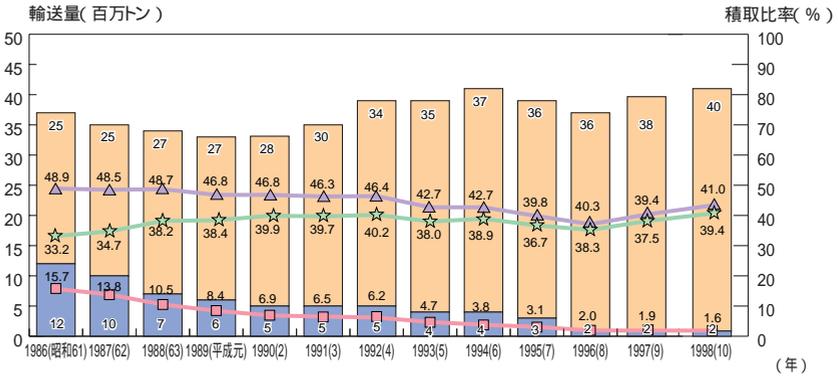
(注) 1.各項目の上段の数字は輸送量であり、下段の( )内の数字は運賃収入である。

2.コンテナ船は定期船の内数である。

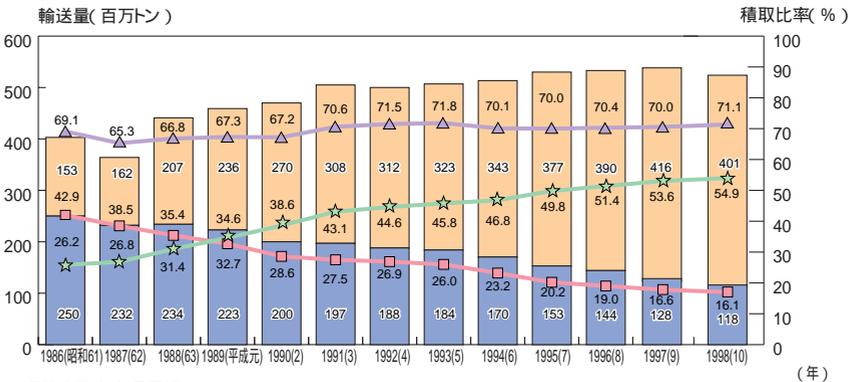
3.平成9年数値は暫定値である。

図表3-1-25 我が国商船隊輸送量及び積取比率の推移

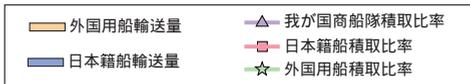
(1) 輸出



(2) 輸入



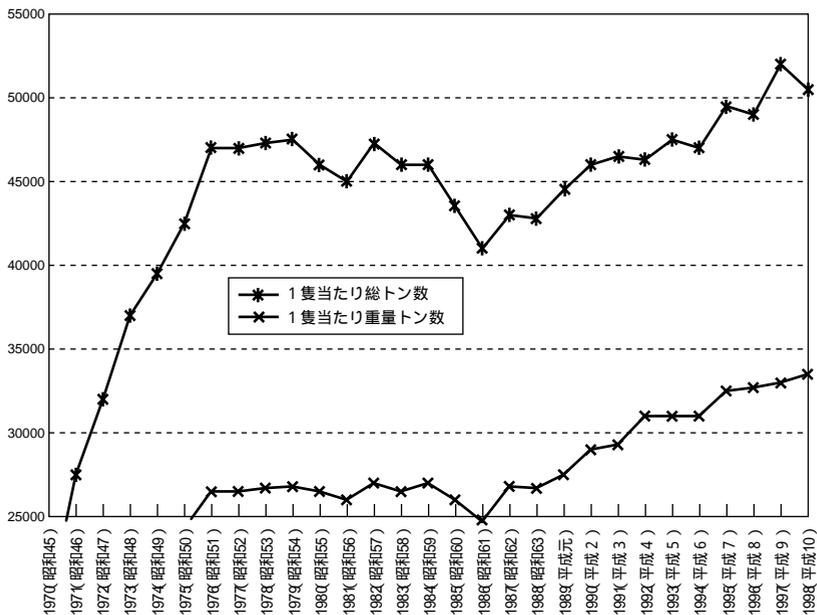
運輸省海上交通局調べ  
1998年の値は暫定値



我が国商船隊の概要

平成10年(1998年) 央の我が国商船隊の船腹量は1,970隻(対前年比51隻減) 6,625万総トン(同1.7%減)であった。隻数はここ数年2,000隻前後で推移しており、総トン数は平成6年(1994年)にやや減少したのを除いて平成元年(1989年)以降年平均2.5%の伸び率で増加してきており、1隻あたりの平均総トン数は増加傾向にあったが、平成10年(1998年)は頭打ちとなった(図表3-1-26参照)。

図表3-1-26 我が国商船隊1隻あたり平均総トン、重量トン推移



商船隊の内訳は、船籍国でみると日本籍168隻（シェア8.5%）1,169万総トン（17.6%）のほかは、パナマ籍1,180隻（59.9%）3,524万総トン（53.2%）、リベリア籍154隻（7.8%）543万総トン（8.2%）等のいわゆる便宜置籍船がほとんどとなっている。在来船からコンテナ船への移行や貿易構造を反映した専用船の使用・普及の結果、船種別にみるとフルコンテナ船、タンカー、自動車専用船の船腹量が多くなっている。このうちLNG船、石炭専用船、鉱石専用船、油送船については特に積荷の取扱いに高い信頼性が要求されること等から、日本籍船の割合が高くなっている。

日本籍船は、昭和47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傾向にある。最近の隻数推移を見ると、昭和63年頃を境に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、平成8年（1996年）には27隻減、平成9年（1997年）には9隻減、平成10年（1998年）には14隻減と、減少が続いている。

### 3. 我が国外航海運大手4社の現状と課題

#### (1) 平成10年度の外航海運大手4社の経営状況

##### 概況

平成10年度の外航海運大手4社の業績は、アジア経済の混乱と我が国の経済不況の影響を受けて海運市況は低迷を続けたものの、燃料油価格が低下したこと、通期では円安であったこと、各社の経費節減等経営努力もあり、4社合計で営業損益、経常損益とも増収増益となった。

営業収益は、好調な自動車輸出に支えられた自動車専用船が活況であったことや通期では円安であったこともあり、1兆7,816億円と594億円（対前年比3.4%）の増収となった。

営業費用については、全体的に円安に伴う費用増はあったものの、燃料油価格の低下もあり、1兆7,167億円と532億円（対前年比3.2%）の増加に止まった。

このため、営業利益は649億円と62億円（対前年比10.4%）の増益となった。

営業外損益は、営業外費用で支払利息等が増加したため、180億円の損失となったが、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、468億円と15億円（対前年比3.4%）の増益となった。

一方、特別損失については、ナビックスライン(株)が本年4月1日の大阪商船三井船舶(株)との合併を控え関係会社の整理等を行ったことによる損失を計上したこと、各社とも株価の下落に対応して有価証券評価損等を計上したこともあり、529億円の損失となった。

これにより、税引後当期損益においては、4社中3社は黒字幅を拡大したが、4社計では37億円の損失を計上することとなった（図表3-1-27参照）。

図表3-1-27 外航海運大手海運企業の損益状況推移

（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		特別損失	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			
8年度(5社)	16,790	8.8	16,255	8.5	535	21.6	255	433	177	358	10.8	93	299	79
9年度(5社)	17,960	7.0	17,359	6.8	601	12.3	344	487	143	458	27.9	148	587	151
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

○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、末尾の数字が合わない場合がある。

2. 平成10年10月1日に日本郵船(株)と昭和海運(株)が合併したため、対象会社が5社から4社(日本郵船(株)、大阪商船三井船舶(株)、川崎汽船(株)、ナビックスライン(株))に変更になった。

## 主な部門別収益

### (a) 定期船部門

定期船部門は、アジア諸国の経済の混乱と我が国の経済不況の影響により、北米・欧州からの荷動きは減少し、往復航の荷動きのインバランスが拡大した反面、アジアから北米・欧州向けの荷動きが堅調に推移し、基幹コンテナ航路における運賃の上昇があったことから、営業収益は6,113億円と282億円（対前年比4.8%）の増収となった（図表3-1-28参照）。

### (b) 不定期船・専用船部門

アジア経済の低迷と我が国における粗鋼生産の減少等により海運市況は低迷したが、一方で我が国の好調な自動車輸出に支えられ、自動車専用船は活況を呈し、不定期船・専用船部門の営業収益は6,554億円と258億円（対前年比4.1%）の増収となった（図表3-1-28参照）。

### (c) 油送船部門

油送船部門は、上期は活発な荷動きにより市況は概ね堅調であったが、下期に入って欧米での過剰在庫により、世界的には市況が低迷した。

しかし、我が国の外航海運企業は、長期契約船が主であることから影響は少なく、営業収益は663億円と20億円（対前年比3.1%）の増収となった（図表3-1-28参照）。

図表3-1-28 外航海運大手海運企業の部門別営業収益推移

（単位：億円）

区分	平成8年度(5社)			平成9年度(5社)			平成9年度(4社)		平成10年度(4社)		
	金額	対前期比 伸び率(%)	金額	対前期比 伸び率(%)	構成比 (%)	金額	構成比 (%)	金額	対前期比 伸び率(%)	構成比 (%)	
部門別 運賃	定期船	5,883	7.6	5,831	0.9	32.5	5,831	33.9	6,113	4.8	34.3
	不定期船・専用船	5,814	8.7	6,810	17.1	37.9	6,296	36.6	6,554	4.1	36.8
	油送船	598	19.1	665	11.2	3.7	643	3.7	663	3.1	3.7
	計	12,295	8.6	13,306	8.2	74.1	12,769	74.1	13,330	4.4	74.8
貸船料	3,399	12.8	3,617	6.4	20.1	3,439	20.0	3,669	6.7	20.6	
その他	1,095	0.0	1,033	5.7	5.8	1,011	5.9	816	19.3	4.6	
合計	16,790	8.8	17,960	7.0	100.0	17,222	100.0	17,816	3.4	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。

為替変動の影響

海運大手4社の営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の比率はどちらも年々高まっているが、平成10年度においては営業費用のドル建てがより進んだことから、営業収益と営業費用のドル建て比率の乖離幅は5.9%と縮小している。

平成10年度における為替変動の影響額は、円安のため4社全体で約74億円の営業利益の拡大となった。しかし、為替レートは、年間平均で平成9年度1ドル122円60銭から129円01銭と変動額が6円41銭であり、前年度の変動額に比べて小さかったため、影響額は前年度より減少した（図表3-1-29参照）。

図表3-1-29 営業収益、営業費用に占めるドル建金額の割合の推移

（単位：％）

区 分	平成8年度(5社)	平成9年度(5社)	平成9年度(4社)	平成10年度(4社)
営業収益	69.4	72.2	72.2	73.9
営業費用	61.4	65.0	65.5	68.0
乖離幅	8.0	7.2	6.7	5.9

○各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成

平成10年度における対ドル為替変動の営業損益に与える影響  
（外航海運大手4社）

（単位：億円）

区 分	10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	17,816	653	101.8
	(17,960)	(1,107)	(103.8)
	17,222	1,070	99.5
営業費用	17,167	579	90.3
	(17,359)	(962)	(90.1)
	16,635	934	86.9
営業損益	649	74	11.6
	(601)	(145)	(13.7)
	587	137	12.7

○各社の決算資料をもとに運輸省海上交通局作成

（参考）5社の実績平均レート：平成9年度 1ドル = 122.51円

4社の実績平均レート：平成9年度 1ドル = 122.60円

4社の実績平均レート：平成10年度 1ドル = 129.01円

（注）1. 為替変動による影響額は、平成10年度実績額のうちドル建収入・費用について試算した額である。

2. 中段（ ）カッコ内は平成9年度5社、下段 カッコ内は平成9年度4社の数字である。

## (2) 外航海運大手4社の財務状況

資産については、固定資産が船舶の建造等により前年度末に比べて7.8%増加しているが、資金の回収を早めたことによる海運業未収金の減少及び有価証券が減少したことなどにより、流動資産は19.7%減少していることから、全体として若干の減少となっている。

負債については、社債が前年度末に比べて17.0%、長期借入金が10.3%増加するなど、固定負債は11.6%の増加となっているが、短期借入金及び海運業未払金が減少したことにより、流動負債は19.4%と大きく減少したため、全体として若干の減少となっている（図表3-1-30参照）。

図表3-1-30 外航海運大手海運企業の貸借対照表

(単位：億円)

区 分	平成9年度（5社）		平成10年度（4社）		
	金額	構成比(%)	金額	構成比(%)	
資 産	流 動 資 産	5,601	32.0	4,495	30.0
	海運業未収金	1,546	8.8	1,358	7.8
	有 価 証 券	1,075	6.1	893	5.2
	そ の 他	2,979	17.0	2,244	13.0
	固 定 資 産	11,896	68.0	12,821	74.0
	有形固定資産	5,820	33.3	6,041	34.9
	船 舶	3,269	18.7	3,659	21.1
	建設仮勘定	610	3.5	507	2.9
	そ の 他	1,941	11.1	1,875	10.8
	無形固定資産	62	0.4	57	0.3
	投資・その他資産	6,014	34.4	6,722	38.8
	繰 延 資 産	7	0.0	6	0.0
	資 産 合 計	17,503	100.0	17,321	100.0
	負 債	流 動 負 債	5,456	31.2	4,399
海運業未払金		1,402	8.0	1,225	7.1
短 期 借 入 金		2,138	12.2	1,601	9.2
そ の 他		1,916	10.9	1,573	9.1
固 定 負 債		7,706	44.0	8,601	49.7
社 債		2,775	15.9	3,247	18.7
長 期 借 入 金		4,544	26.0	5,013	28.9
負債性引当金		220	1.3	202	1.2
そ の 他		167	1.0	139	0.8
負 債 合 計		13,162	75.2	13,000	75.1
資 本	資 本 金	2,121	12.1	1,918	11.1
	そ の 他	2,220	12.7	2,404	13.9
	資 本 合 計	4,341	24.8	4,322	25.0
	負債・資本合計	17,503	100.0	17,321	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) 平成11年度の展望

我が国を含むアジア諸国の景気動向は底入れ感を示しつつあり、また米国経済も引続き堅調に推移しているが、これらの経済の今後の動向については不透明感もあり、為替レートが昨年夏を境にして円高傾向に転じるなど、外航海運企業を取り巻く経営環境は依然として厳しいものと考えられる。

### (4) 外航海運企業の大型合併

外航海運におけるグローバルな競争が激化する中で、昨年来我が国大手外航海運企業においても大型合併が相次いだ。平成10年10月1日には、日本郵船(株)と昭和海運(株)が合併し(日本郵船(株)が存続会社、昭和海運(株)は解散)、平成11年4月1日には、大阪商船三井船舶(株)とナビックスライン(株)が合併して(株)商船三井が発足した(大阪商船三井船舶(株)は社名を変更して存続、ナビックスライン(株)は解散)。

これらはいずれも外航海運を取り巻く世界経済情勢の変化に対応し、合併する両社の経営資源の有効活用、経営基盤の強化を図るものであり、それぞれの事業領域の統合により、国際競争力が強化され、世界有数の外航海運企業(メガキャリア)として、我が国貿易物資の安定供給に重要な役割を果たすことが期待されている。

### (5) 日本籍船の減少

昭和40年代の高度成長期以降の人件費の上昇により、人件費コストの高い日本籍船は競争力を失っていった。このため、我が国商船隊において日本籍船は減少の一途を辿り、代わって仕組船、単純外国用船が増加していった。

特に、昭和60年のプラザ合意以降の急激な円高により、日本籍船は昭和60年から平成7年にかけて、隻数ベースで1,028隻から218隻と5分の1近くにまで大幅に減少した(我が国商船隊に占める割合も42%から11%にまで減少)。更に、その後の為替相場が円安基調に推移する中であっても、我が国外航海運企業が為替の影響を受けにくい企業体質への移行(収入・支出のドル化)を進めたこともあり、日本籍船の減少は止まらず、平成10年には168隻にまで減少した(我が国商船隊に占める割合も9%と1割を切るに至った)(第部第1章 我が国外航海運企業の国際競争力の確保と日本籍船の維持・確保政策 参照)。

## (6) 日本人外航船員の減少

我が国外航海運企業は、コスト競争力を確保するため、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。

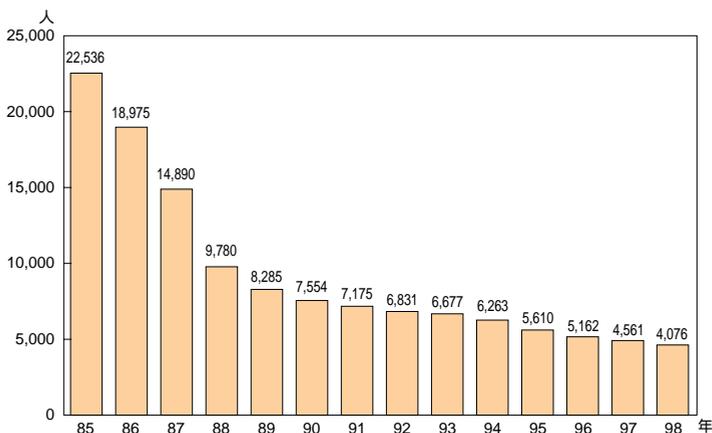
この結果、日本人外航船員は、昭和60年の22,536人から平成10年には4,076人にまで減少している（図表3-1-31参照）。

また、我が国外航船員は、高年齢層の占める割合が高くなっている（図表3-1-32参照）。

### \*マルシップ方式

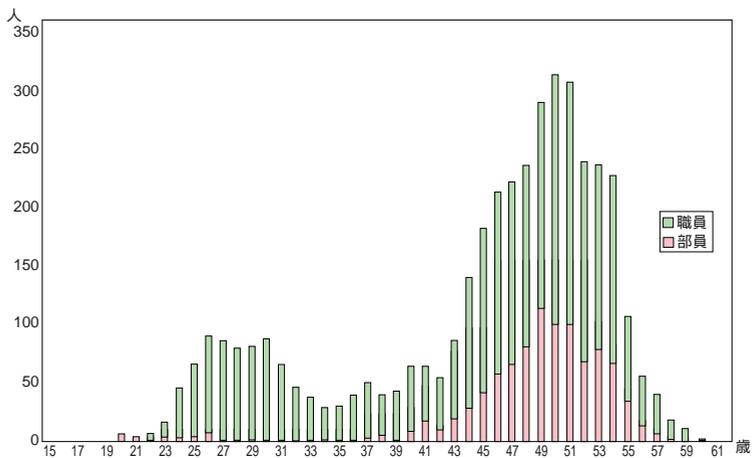
日本籍船を外国の海運企業に裸用船という形で一旦貸渡し、外国企業がこれに部員等の外国人船員を一定数配乗した上で、再度我が国外航海運企業が定期用船する方式。

図表3-1-31 日本人外航船員の推移



運輸省海上交通局作成  
注) 外航労協・旧中小労協ベース（各年9月30日現在）

図表3-1-32 日本人外航船員の年齢構成



運輸省海上交通局作成  
 注) 外航労協・旧中小労協ベース (平成10年9月30日現在)

## 4. 外航クルーズ

### (1) 外航クルーズの状況

平成10年（1998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は、対前年比11.5%減の約7万3千人となっている（図表3-1-33参照）。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以降、利用者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もあって、ここ数年その伸びが頭打ちになっている。

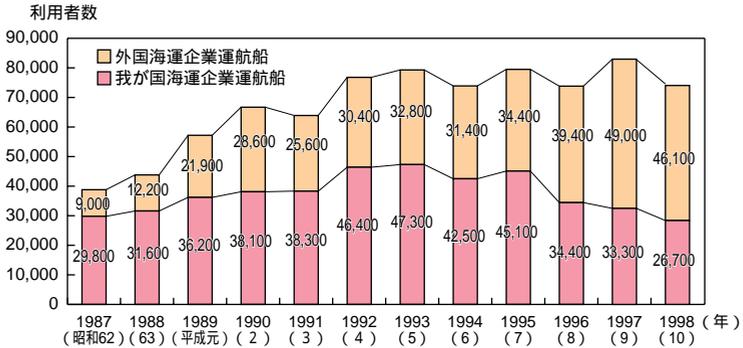
当初、企業や団体が船を借り切って船内で研修等を行うチャータークルーズを柱に集客していた我が国海運企業ではあるが、最近の不況のため企業や団体の利用が減少し、これに代わって平成8年より年1回約3ヶ月間の世界一周クルーズが登場するなど、観光目的を中心とした個人客にターゲットが移りつつある（図表3-1-34参照）。我が国外航クルーズの変遷は平均泊数からもみることができ、船内平均泊数は平成元年の4.3泊より増加して平成10年には6.8泊となる等、長期化の傾向にある（図表3-1-35参照）。

また、近年では船内1泊の短期のものと30泊以上の長期のものとのシェアが増加しており、期間の2極分化の傾向も見られる。

平成元年には5社、計8隻あった我が国のクルーズ事業者は、我が国のマーケットに適合しなかったため撤退したものや、新規に参入したものによる増減により、本年4月現在、3社、計6隻の運航となっている（図表3-1-36参照）。日本籍船については総トン数が2万トン前後、収容乗客数500～600人で、高級指向のものが主流となっている。

近年、世界のクルーズ市場では船舶の大型化、大衆化が進んでおり、平成8年には10万総トンを超える船も登場し、更なる大型化が続いている（図表3-1-37参照）。

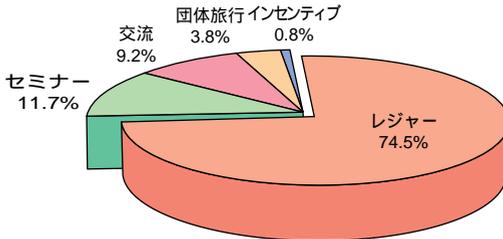
図表3-1-33 日本人外航クルーズ客船利用者数の推移



○運輸省海上交通局調べ。

(注) 我が国海運企業、在日外国海運企業支店・代理店及び一般旅行者者に対するアンケートから重複を除いたもの。

図表3-1-34 外航クルーズの目的別利用者数 (1998年)



・我が国海運企業に対するアンケート結果に基づく。

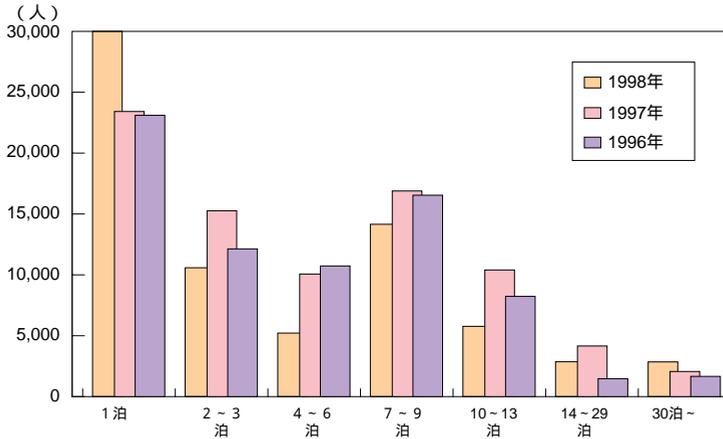
外国海運企業運航船乗客は便宜的に全てレジャー目的と見なしている。

注) 1.インセンティブは、企業が販売促進のため販売店・従業員等を対象に行う報酬旅行。

2.団体旅行は社員旅行、修学旅行。

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、官公庁・市民団体主催による友好の船、青年の船によるもの。

図表3-1-35 外航クルーズ泊数別客数



図表3-1-36 我が国における外航クルーズ客船一覧

1999年4月現在

船名	新さくら丸	ふじ丸	クリスタルハーモニ	おりえんとびいなす
船籍	日本籍	日本籍	バハマ籍	日本籍
運航会社名	商船三井客船	商船三井客船	クリスタル・クルーズ(注1)	日本クルーズ客船(注2)
総トン数	17,389	23,340	48,621	21,884
乗客(人)	558	団体 600 個人 350	960	606
速力(ノット)	21	20	23	21
乗組員(人)	87	145	480	120
就航年月	1972年7月	1989年4月	1990年7月	1990年7月

船名	につぼん丸	飛鳥	クリスタルシンフォニー	ばしふいっくびいなす
船籍	日本籍	日本籍	バハマ籍	日本籍
運航会社名	商船三井客船	郵船クルーズ注3)	クリスタル・クルーズ	日本クルーズ客船
総トン数	21,903	28,856	50,202	26,518
乗客(人)	団体 600 個人 350	618	960	720
速力(ノット)	20	21	22	21
乗組員(人)	160	262	545	180
就航年月	1990年9月	1991年11月	1995年5月	1998年4月

運輸省海上交通局調べ

- (注)1. 日本郵船全額出資の海外子会社(米国)  
 2. SHKライン(新日本海フェリー、阪九フェリー、関釜フェリー等で構成される長距離フェリーグループ)全額出資による新会社。  
 3. 日本郵船全額出資の子会社(日本)。

図表3-1-37 世界の大型客船ランキング

1999.1.1現在(1998年就航分まで計上)

船名	総トン数	船籍国	就航年	旅客定員	乗組員数	運航会社
1 Grand Princess	108,806	リベリア	1998	3,100	1,100	Princess Cruises
2 Carnival Destiney	101,353	パナマ	1996	3,350	1,000	Carnival Cruise Lines
3 Disney Magic	83,338	バハマ	1998	3,325	945	Disney Cruise Line
4 Rhapsody of the Seas	78,491	ノルウェー	1997	2,000	765	Royal Caribbean International
4 Vision of the Seas	78,491	リベリア	1998	2,435	765	Royal Caribbean International
6 Sun Princess	77,441	リベリア	1995	1,950	900	Princess Cruises
6 Dawn Princess	77,441	リベリア	1997	1,950	900	Princess Cruises
8 Galaxy	76,522	リベリア	1996	1,870	900	Celebrity Cruise
8 Mercury	76,522	パナマ	1997	1,896	900	Celebrity Cruise
10 Norway	76,049	バハマ	1962	2,044	875	Norwegian Cruise Line
11 Costa Victoria	75,200	リベリア	1996	2,424	800	Costa Cruises
12 Superstar Leo	74,500	パナマ	1998	3,500	1,000	Star Cruises
13 Grandeur of the Seas	74,137	リベリア	1996	2,440	760	Royal Caribbean International
14 Enchantment of the Seas	74,136	リベリア	1997	1,954	760	Royal Caribbean International
15 Monarch of the Seas	73,937	ノルウェー	1991	2,354	822	Royal Caribbean International
15 Majesty of the Seas	73,937	ノルウェー	1992	2,354	822	Royal Caribbean International

出所：Douglas Ward「1999 Complete Guide to Cruising & Cruise Ships」

## (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。

その後本年1月からは(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委員会」を設け、現状の外航客船に係る規制、その運用に対する問題を調査し、それぞれの制度の望ましいあり方について客船クルーズの振興の観点からその検討を行っている。