

第1章 21世紀に向けた海上交通行政の展望

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12年（2000年）の世界の海上輸送量は、トンベースで54億トン（前年比4.2%増）、トンマイルベースで22兆9400億トンマイル（前年比4.6%増）となり、トンベース、トンマイルベースとも過去最高を記録した。

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37.7%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22.3%を占めている。

図表2-1-1 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	
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	1,524 0.7	402 2.0	1,926 0.9	417 3.0	473 2.8	196 3.4	2,050 1.0	3,136 0.9	5,062 0.9
1999(平成11)年	1,548 1.6	410 2.0	1,958 1.7	411 1.4	482 1.9	220 12.2	2,090 2.0	3,203 2.1	5,161 2.0
2000(平成12)年 (推計値)	1,612 4.1	412 0.5	2,024 3.4	455 10.7	520 7.9	225 2.3	2,150 2.9	3,350 4.6	5,374 4.1

図表2-1-2 世界の主要品目別海上輸送量（トン・マイル数）

(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	
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	9,026	2,001	1,949	1,038	4,840	9,828	18,854
	3.9	9.6	5.0	5.5	2.6	4.9	4.1	2.0	3.4
1994(平成6)年	7,330	1,860	9,190	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	9,169	2,287	2,176	1,160	5,395	11,018	20,187
	1.4	4.6	0.2	5.6	8.0	16.9	5.8	7.3	3.7
1996(平成8)年	7,363	2,040	9,403	2,227	2,217	1,126	5,705	11,275	20,678
	1.9	4.9	2.6	2.6	1.9	2.9	5.7	2.3	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	7,793	1,970	9,763	2,306	2,419	1,064	5,940	11,729	21,492
	1.5	3.9	0.4	5.6	3.7	9.0	1.0	1.8	0.8
1999(平成11)年	7,975	2,010	9,985	2,317	2,350	1,186	6,090	11,943	21,928
	2.3	2.0	2.3	0.5	2.9	11.5	2.5	1.8	2.0
2000(平成12)年 (推計値)	8,340	2,080	10,420	2,515	2,500	1,210	6,295	12,520	22,940
	4.6	3.5	4.4	8.5	6.4	2.0	3.4	4.8	4.6

(出典) Fearnleys 「Review2000」

(注) 1. 下段は対前年伸び率(%)である。

2. 2000(平成12)年の値は推計値である。

2. 外航貨物定期輸送

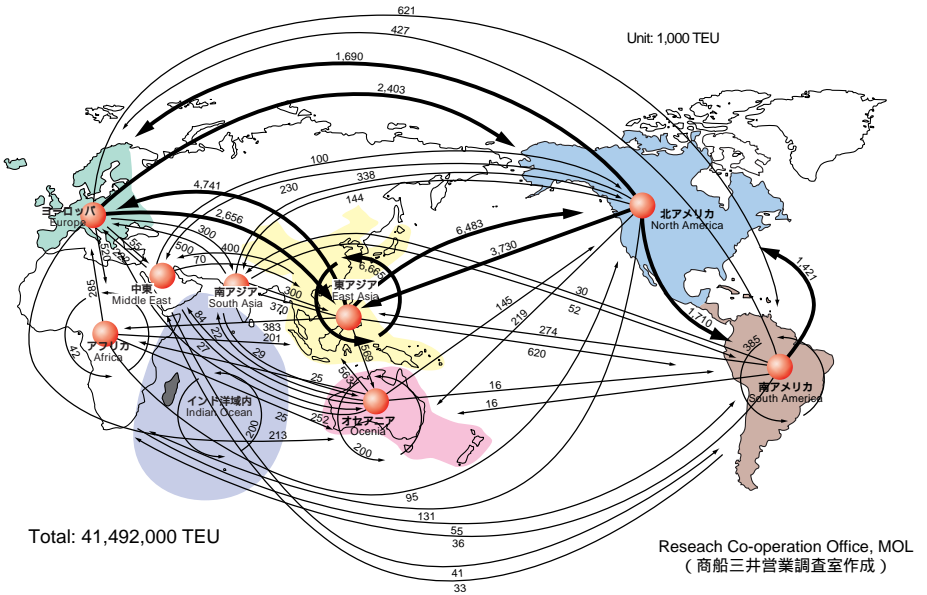
(1) 主要航路の輸送動向

(a) 概要

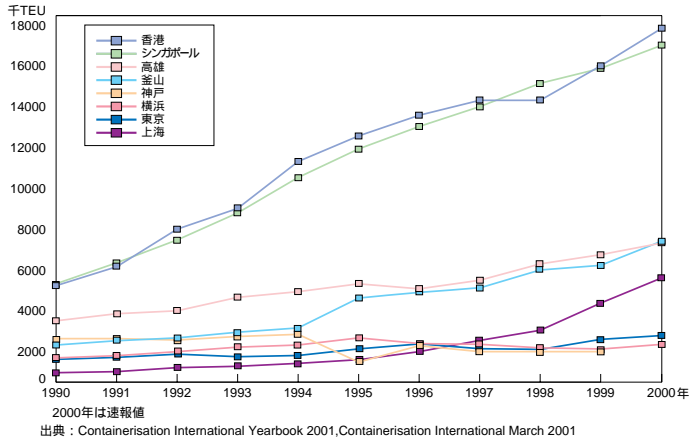
世界の定期船部門について、その主流である定期コンテナ船の輸送動向について見てみると、世界全体のコンテナの荷動き量は、4,149万TEU(前年比16.8%増)となった。航路別に見ると、アジア発着の3航路 - すなわち、アジアと北米を結ぶ北米航路、アジアと欧州を結ぶ欧州航路、及びアジア域内航路 - における輸送量が上位3位を占め、これらの合計は世界のコンテナ輸送量の59%を占めており、この割合は、1990年には50%であり、1994年が54%、1996年が57%となり、この10年間でコンテナ貿易におけるアジアの地位が着実に増加していることが分かる。

また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング（2000年）でも、第6位の上海や、第12位のタンジュンブリオクが大きく取扱量を伸ばしているほか、アジアの港湾が上位を占めている。

図表2-1-3 世界のコンテナの海上荷動き 1999年



図表2-1-4 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



図表2-1-5 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング（2000）

順位	99年 順位	港湾名	(国名)	00年取扱量 (千TEU)	99年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	香港	中国	17,800	16,211	9.8%
2	2	シンガポール	シンガポール	17,040	15,945	6.9%
3	4	釜山	韓国	7,540	6,440	17.1%
4	3	高雄	台湾	7,426	6,985	6.3%
5	5	ロッテルダム	オランダ	6,300	6,343	-0.7%
6	7	上海	中国	5,613	4,210	33.3%
7	8	ロサンゼルス	アメリカ	4,879	3,829	27.4%
8	6	ロングビーチ	アメリカ	4,601	4,408	4.4%
9	9	ハンブルグ	ドイツ	4,250	3,738	13.7%
10	10	アントワープ	ベルギー	4,100	3,614	13.4%
11	-	深圳	中国	3,993	-	-
12	16	タンジュンプリオク	インドネシア	3,369	2,273	48.2%
13	15	ポートケラン	マレーシア	3,206	2,550	25.7%
13	11	ニューヨーク	アメリカ	3,178	2,863	11.0%
15	12	デュバイ	UAE	3,059	2,845	7.5%
16	13	東京	日本	2,960	2,696	9.8%
17	13	フェリクスストゥ	イギリス	2,800	2,697	3.8%
18	20	ブレーメン/ブレーメハベン	ドイツ	2,712	2,181	24.3%
18	17	ジオタウロ	イタリア	2,653	2,253	17.8%
20	18	横浜	日本	2,400	2,173	10.4%

2000年は速報値。深圳は前年データがないため前年比はない。
出典：Containerisation International Yearbook 2001, Containerisation International March 2001

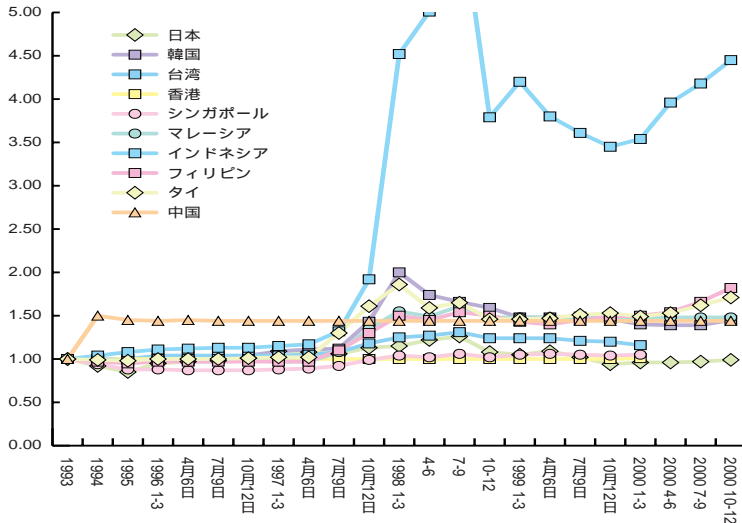
(b) 北米航路

2000年の米国経済はIT産業をはじめ住宅需要の増加等もあり概ね好調であったこと、為替についても安定的なドル高トレンドで推移したことから、1997年以降の東航（アジア 北米）の荷動き量の大幅な増加傾向は2000年に入っても引き続き見られ、東航の荷動き量は約700万TEU（前年比約17%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42%を占めている。

西航（北米 アジア）においては、アジア各国の経済が1997年後半に端を発した経済危機以前の水準に概ね戻りつつあり、約330万TEU（前年比約6%増）と西航の荷動き量も増加した。特に、中国向けが、約38%と大きく伸びている。

以上のように2000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、1999年と同じく東航の伸び率が西航を上回ったこと、1998年のアジア通貨危機の影響などから、東航と西航のインバランスは拡大しており、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に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船会社の大きな負担となっている。

図表2-1-6 アジア各国の為替レートの推移



出典：経済企画庁「海外経済報告」

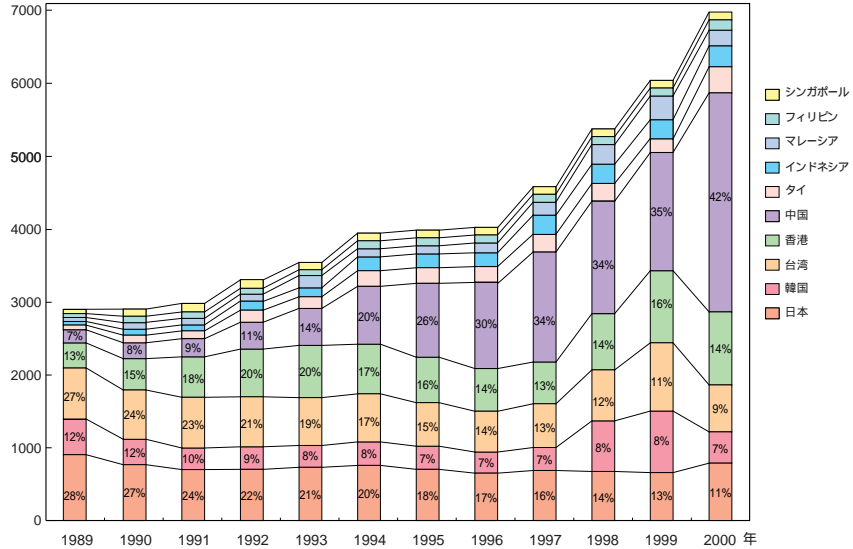
* 1993年の為替レートを1としている。

* 1996年以前は年平均、1996年以降は期中平均。

図表2-1-7 北米航路国別コンテナ荷動量推移

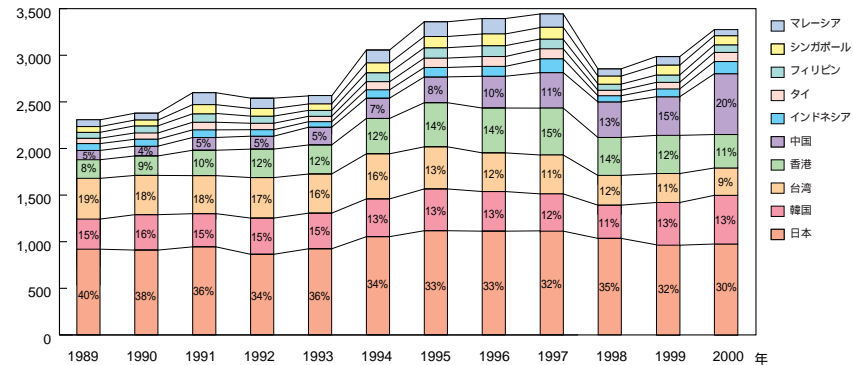
(1) 東航 (アジア 北米)

(単位: 1000TEU)



(2) 西航 (北米 アジア)

(単位: 1000TEU)



出典: 国土交通省海事局調べ

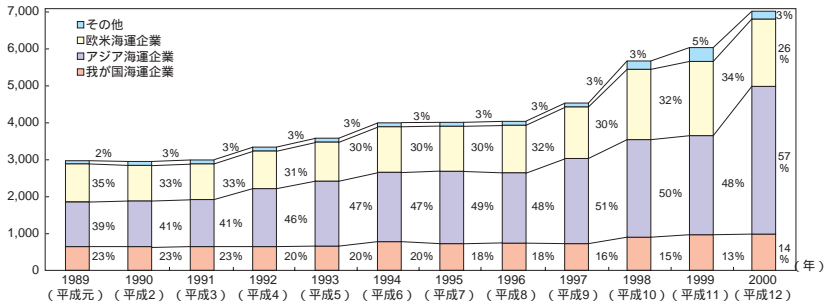
2000年の北米航路の船社別シェアは、我が国船社は輸送量全体の約15%と微減傾向にあるが、欧米の船社がシェアを大幅に落とす一方、他のアジア諸国の船社がシェアを大きく伸ばしている。

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ているのが通例となっており、シェア拡大にしのぎを削っている。

図表2-1-8 北米航路船社別コンテナ荷動量推移

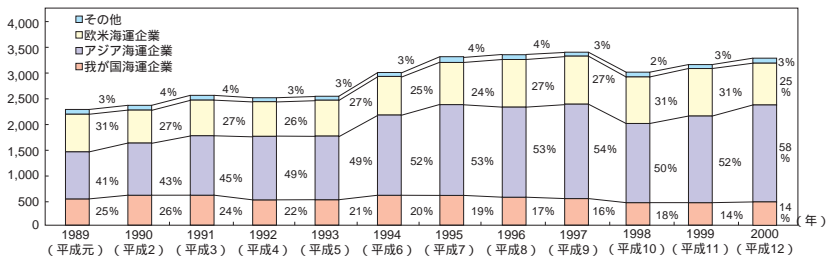
(1) 東航（アジア 北米）

単位 1,000TEU



(2) 西航（北米 アジア）

単位 1,000TEU



出典：国土交通省海事局調べ

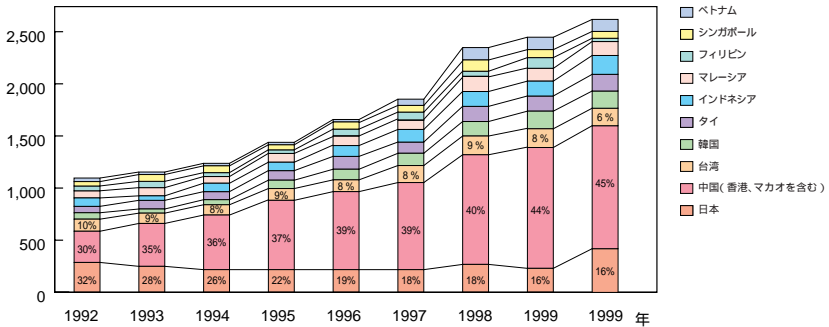
(c) 欧州航路

1997年以降のアジア通貨・経済危機後は一時的に、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、2000年には欧州の経済も概ね堅調であったことから、アジアからの輸出が約260万TEU（前年比約6%増）と好調を継続し、また、ユーロが比較的安く推移したこと、アジア各国の経済が通貨危機以後、回復したことから、欧州からアジア向けの荷動量も約180万TEU（前年比約11%増）と大幅な回復をみせ、インバランスは1999年より更に縮小した。

図表2-1-9 欧州航路国別コンテナ荷動量推移

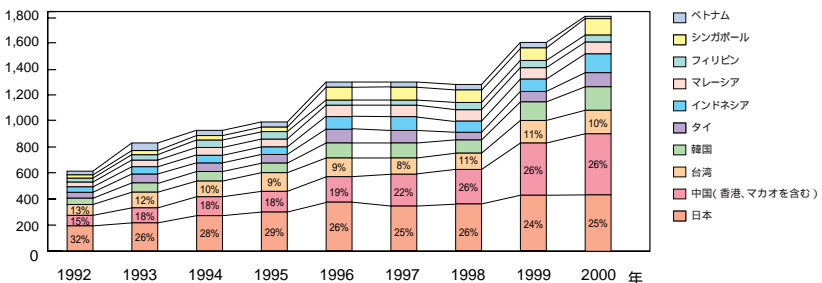
(1) 往航(アジア 欧州)

単位:1000TEU



(2) 復航(欧州 アジア)

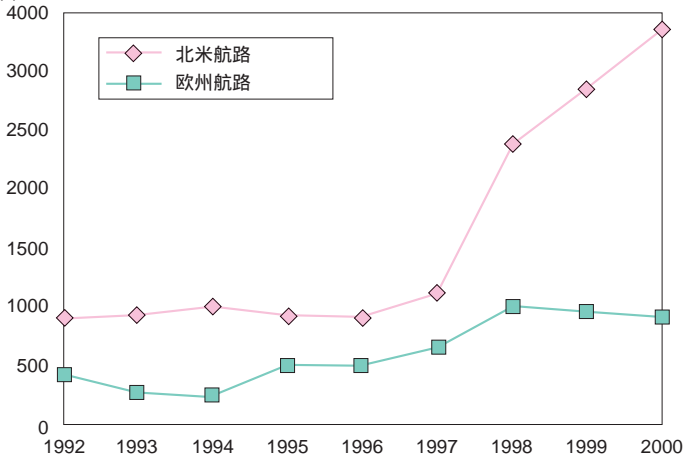
単位:1000TEU



アジア/地中海航路は除く
(出典) 国土交通省海事局調べ

図表2-1-10 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) 国土交通省海事局調べ

(d) アジア域内航路

1999年のアジア域内全体のコンテナ荷動きを見てみると、アジア経済危機以降、各国の経済の急速な回復により、危機以前の水準に迫る勢いを見せている。

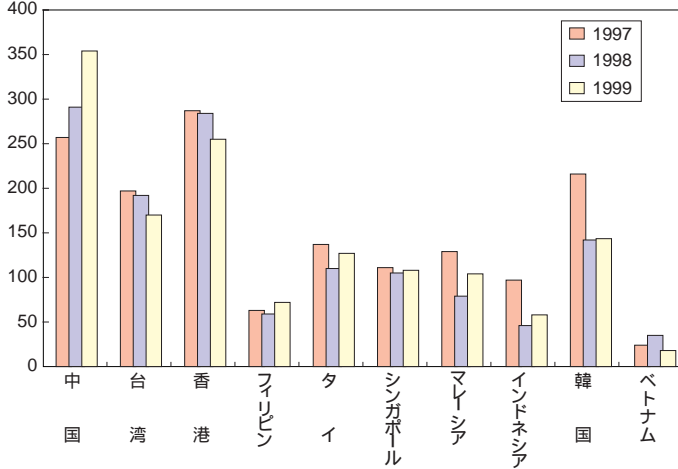
我が国発着貨物の状況は、概ね横這いあるいは増加しているが、特に中国は我が国発着とともに前年を大幅に（約20%程度）上回っていることが見て取れる。

これは、1999年に15%程度の円高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2-1-11 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

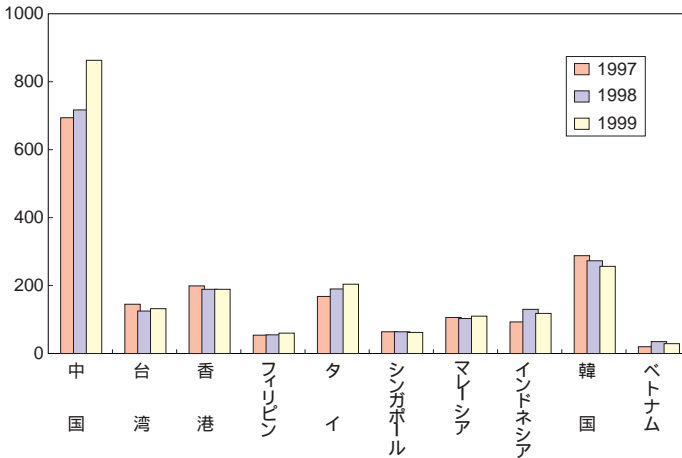
(1)日本発

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)

(2) 市況

(a) 北米航路

北米航路運賃は、95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*の海運企業を巻きこんだ大規模な運賃値下げ競争が行われ、95年後半以降運賃水準は一気に急落した。

その後、アジア経済危機に伴う為替レートの変動や、米国の好景気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、98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98年7月に300ドル（40フィートコンテナ当たり）、99年5月に約900ドルの値上げをする動きとなった。さらに、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ドルの値上げがされたところである。我が国海運企業各社はこれらの運賃引上げにより、95年以来大幅に落ち込んで、航路継続が不可能なレベルまで低下した水準を再生産可能な水準まで「修復」が図られたことから、2000年度の業績を大幅に伸ばしている。

一方、西航（北米発）については、97年のアジア通貨・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り、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。2000年には運賃修復の努力がなされたが、東航に比較してその成果は小幅なものにとどまっている。

今後の見通しは、2000年後半からの米国の景気減速、2001年後半から投入される大型船による船舶需給の緩和観測から、2001年前半の海運各社と荷主との値上げ交渉では値下げ傾向すらみられており、予断を許さない状況となっている。

*同盟

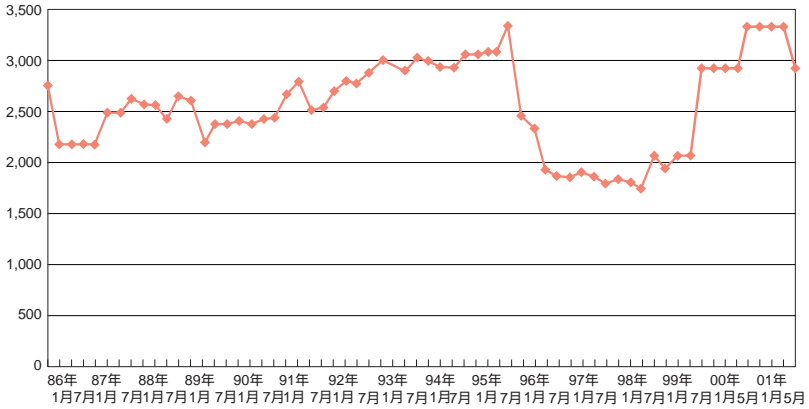
国際的な海運企業間協定の1種であり、同じ定期航路に配船している海運企業が運賃その他の運送条件について協定を結ぶことにより航路秩序を安定化することを目的として結成される。

*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。

* 米国の海運改革法（OSRA）が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2-1-12 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国土交通省海事局が集計

(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*による運賃上げがあり、98年1年間で600ドル（20フィートコンテナ当たり）の値上げとなった。99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）の値上げを行い、2000年にも350ドル（20フィートコンテナ当たり）値上げを行った。

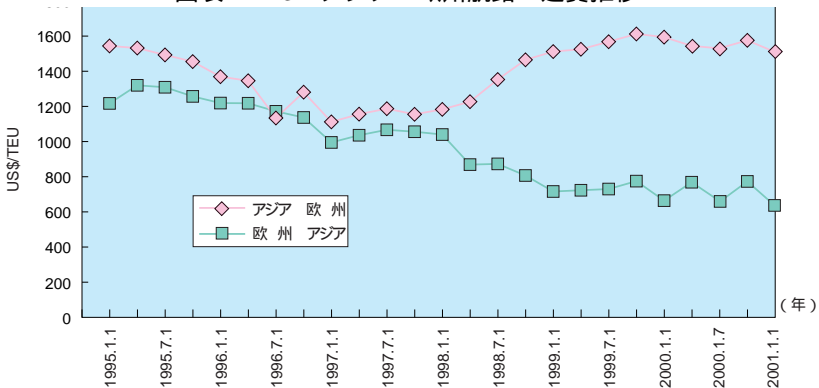
一方、東航（欧州 アジア）においても、荷動き量が98年は前年を下回ったが、99年に入ってから、著しく回復していることが影響し、99年1年間で450ドル（20フィートコンテナ当たり）の値上げをおこない、2000年にも250ドル（20フィートコンテナ当たり）値上げを行った。

しかしながら、西航、東航ともに実際は値上げの実効性が低かったことから、2001年前半においても値上げ交渉を行っているが、北米航路と同じく逆風が吹いており、厳しい状況となっている模様である。

* 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2-1-13 アジア / 欧州航路 運賃推移



国土交通省海事局調べ

(c) アジア域内航路

アジアの景気回復を反映し、99年夏以降コンテナの荷動きが活発になってきており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、2000年に入ってから、運賃の値上げが発表されているが、実際は値上げをしても運賃下落の速度を緩める程度の効果しかなく、下降トレンドは変わっていないため、2001年前半も値上げ交渉を行うこととしている。その原因としては、荷動きの頭打ち、往復航におけるコンテナのインバランスなどがあげられる。

(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、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、97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、99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。

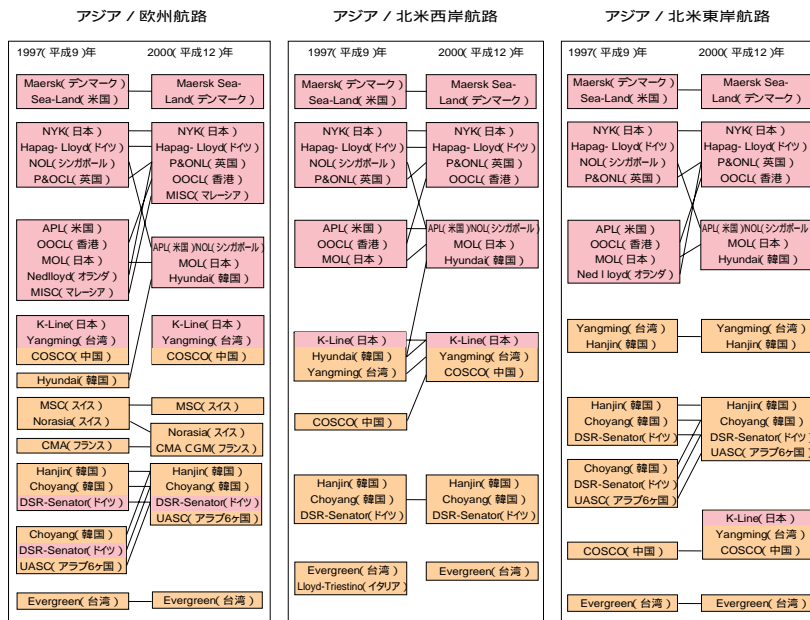
図表2-1-14 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

2000 (平成12)年1月			2001 (平成13)年1月			
順位	船社	TEU	2000年 順位	船社	TEU	
1	Maersk-Sealand (デンマーク)	539,256	1	1	Maersk-Sealand (デンマーク)	596,442
2	Evergreen (台湾)	313,398	2	3	P & ON (英国/オランダ)	345,055
3	P&ON / BSL / KNSM (英国/オランダ)	278,553	3	2	Evergreen (台湾)	324,874
4	韓進海運 / DSRセネター (韓国/ドイツ)	250,401	4	4	韓進海運 / DSRセネター (韓国/ドイツ)	281,781
5	MSC (スイス)	207,301	5	5	MSC (スイス)	229,629
6	COSCO (中国)	189,933	6	7	NOL(APL) (シンガポール)	209,245
7	NOL(APL) (シンガポール)	187,696	7	6	COSCO (中国)	200,656
8	CP-ships (英国)	169,394	8	8	CP-ships (英国)	171,035
9	日本郵船 (日本)	154,703	9	9	日本郵船 (日本)	158,230
10	商船三井 (日本)	137,519	10	12	CMA-CGM / ANL (フランス/オーストラリア)	141,770
11	Zim (イスラエル)	127,311	11	10	商船三井 (日本)	141,731
12	CMA-CGM / ANL (フランス/オーストラリア)	118,481	12	15	OOCL (香港)	138,949
13	川崎汽船 (日本)	109,886	13	13	川崎汽船 (日本)	135,120
14	現代商船 (韓国)	105,676	14	11	Zim (イスラエル)	124,425
15	OOCL (香港)	95,796	15	16	Hapag-Lloyd (ドイツ)	119,028
16	Hapag-Lloyd (ドイツ)	91,295	16	14	現代商船 (韓国)	116,472
17	CSAV (チリ)	91,245	17	17	CSAV (チリ)	109,580
18	陽明海運 (台湾)	88,525	18	18	陽明海運 (台湾)	109,058
19	china shipping (中国)	86,049	19	19	China shipping (中国)	100,888
20	H-S (ドイツ)	66,460	20	20	H-S (ドイツ)	77,135
20社計		3,408,878	20社計		3,833,779	
世界計		4,343,998	世界計		4,788,319	

(出典) 日本郵船「世界のコンテナ船隊および就航状況」。フルコンテナ船が対象。

(注) は、アジア海運企業を表す。(日本船社を除く)

図表2-1-15 欧州・北米航路コンソーシアム再編



(出典)国土交通省海事局調べ。

(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、東航を欧州航路(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

1999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)の地域別荷動きをしてみると、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、北米と言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。また、穀物については、最大の生産地である北米からアジアをはじめ世界各国に荷動きされていることが分かる。

1999年は原油価格下落に対して産油国の減産が合意され、荷動きは減少したが、価格高騰につれて運賃レートも上昇した。

鉄鉱石については、粗鋼生産量が中国を中心に増加したが、欧米では減少しており、海上荷動きに関しては減少した。

石炭と穀物の1999年の荷動きを前年と比較してみると、原料炭が減少、一般炭が増加、穀物は増加している。

図表2-1-16 世界の不定期船貨物の主要トレード

(単位：百万トン)

種別	主要トレード	99年荷動量	シェア	前年比
原油	中東 アジア	447	28.9%	-2.0%
	中東 欧州	131	8.4%	-17.3%
	中東 北米	124	8.0%	-2.4%
	アフリカ 欧州	106	6.8%	-10.4%
	その他	741	47.8%	11.4%
	世界計	1,548	100%	1.6%
石炭	大洋州 アジア	122	25.3%	3.4%
	アフリカ 欧州	39	8.1%	2.6%
	北米 欧州	28	5.8%	-22.2%
	北米 アジア	30	6.2%	-14.3%
	その他	263	54.6%	6.9%
	世界計	482	100%	1.9%
鉄鉱石	大洋州 アジア	122	29.7%	4.3%
	中南米 欧州	62	15.1%	-11.4%
	中南米 アジア	68	16.5%	7.9%
	アジア域内	30	7.3%	-3.2%
	その他	129	31.4%	-5.1%
	世界計	411	100%	-1.4%
穀物	北米 アジア	51	23.2%	6.3%
	北米 中南米	26	11.8%	0.0%
	北米 アフリカ	15	6.8%	0.0%
	北米 欧州	12	5.5%	0.0%
	その他	116	52.7%	22.1%
	世界計	220	100%	12.2%

(出典) Fearnleys "Word Bulk Trades 2000"

4. 諸外国における国際船舶制度・自国籍船維持制度

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、現地に設立した海外子会社に船舶を建造・保有させて現地籍船としており、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、これに伴い自国籍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、自国籍船及び自国籍船員を維持・確保するための取り組みを続けている。

なお、BIMCO（ボルチック国際海運同盟）とISF（国際海運同盟）が共同で行った世界船員労働力調査によると、平成22年（2010年）には職員*に12%の不足が生じることとなると予想しており（船員の将来的需給予想については194ページを参照）、自国籍船員の確保は重要な課題である。

*職員

STCW条約上は船舶において航海士、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2-1-17 各国の国際船舶制度・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	法人税等	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	5年間67% トン法人税	コスト差補助
デンマーク	1988	船長1名	課税	非課税	減免	5年間83%	
ドイツ	1989	船長(独)+職員 (独・EU)1～4名	課税	課税	軽減	5年間76% トン法人税	コスト差補助
オランダ	1990	船長1名	課税	非課税	軽減	トン法人税	
フランス	1986	船長を含む職員の 35%以上	不明	不明	減免	5年間85%償却	
イギリス		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	船員訓練費補助
アメリカ	1996	職員全員を含む 乗組員全員の75%	州により 異なる	非課税	不明	州により異なる	非常時徴用を 条件に補助

国土交通省海事局調査、(社)日本船主協会資料等をもとに作成

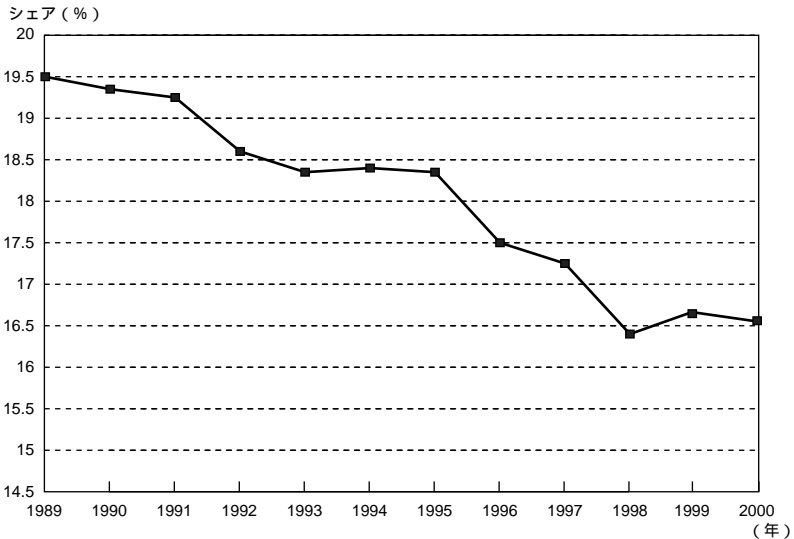
第2節 我が国外航海運の動向

1. 我が国の海上貿易量の動向

平成12年（2000年）の我が国の海上貿易量は、8億8,974万トン（前年比4.6%増）であり、これは、世界の海上輸送量の54億トン（平成12年（2000年）推計値）の16.6%であった。シェアは年々微減傾向にあるが、世界の海上荷動量に占める我が国のシェアは大きいといえる（図表2-1-18参照）。

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、輸出が1億174万トン（前年比0.3%減）、輸入が7億8,800万トン（前年比5.2%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2-1-19参照）。（以下、貿易量・輸送量は全て海上分である。）

図表2-1-18 世界における我が国荷動量シェアの推移



（出典）国土交通省海事局調べ

図表2-1-19 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		平成11(1999)年		平成12(2000)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		850,850	559,603	889,737	607,923	4.6
輸出	総計	101,995	317,254	101,735	326,079	0.3
	鉄鋼	28,040	15,221	28,975	15,861	3.3
	セメント	7,681	180	7,637	167	0.6
	機械類	9,869	118,733	10,403	125,465	5.4
	乗用自動車	4,985	62,239	5,147	61,207	3.2
	電気製品	1,429	43,719	1,489	44,556	4.2
	プラスチック	4,586	8,785	4,712	9,395	2.7
	肥料	1,043	107	1,093	103	4.8
	その他	44,362	68,270	42,279	69,325	4.7
輸入	総計	748,855	242,347	788,002	281,844	5.2
	乾貨物計	438,016	192,562	475,494	205,167	8.6
	鉄鉱石	120,107	3,240	131,733	3,478	9.7
	石炭	137,199	6,201	145,278	5,833	5.9
	燐鉱石	932	91	899	85	3.5
	塩	8,236	266	7,974	251	3.2
	銅鉱	4,286	2,438	4,469	2,646	4.3
	ニッケル鉱	3,906	129	4,579	222	17.2
	ボーキサイト	1,954	54	2,096	58	7.3
	木材	17,571	6,465	17,507	6,437	0.4
	パルプ	3,078	1,673	3,133	2,065	1.8
	チップ	13,645	2,162	14,425	2,061	5.7
	小麦	5,973	1,223	5,854	1,111	2.0
	米	664	358	656	285	1.2
	大麦・裸麦	1,624	249	1,654	263	1.8
	トウモロコシ	16,606	2,146	16,111	2,033	3.0
	大豆	4,884	1,364	4,829	1,319	1.1
	機械機器	3,695	38,498	4,413	43,212	19.4
	その他	93,656	126,005	109,884	133,808	17.3
	液体貨物計	310,839	49,787	312,508	76,677	0.5
	原油	213,735	30,402	212,689	48,189	0.5
	LNG	51,724	9,523	53,690	14,055	3.8
	LPG	14,456	3,627	15,058	5,292	4.2
重油	2,683	416	2,581	592	3.8	
その他	28,241	5,819	28,490	8,549	0.9	

(出典) 数量は財務省貿易統計をもとに国土交通省海事局で重量に換算したものを。

金額は財務省貿易統計による。

(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。

海上貿易量を地域別に見ると、輸出については、アジア地区との貿易量は、平成12年（2000年）は6,893万トン（前年比0.3%増）となった（貿易量全体に対するシェア67.8%）。

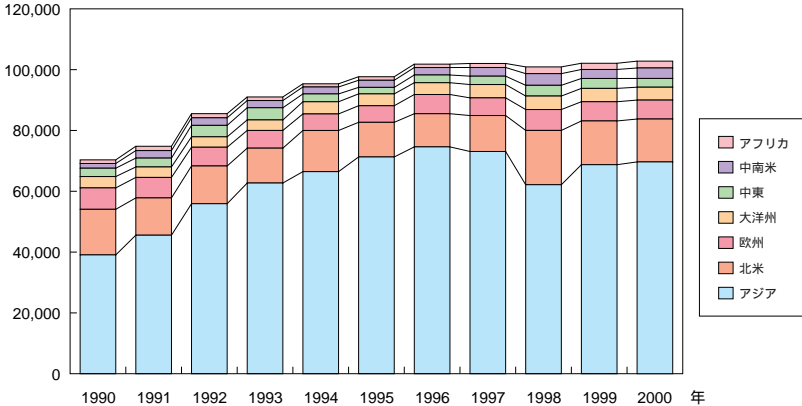
また、北米向けの貿易量は、平成12年（2000年）は1,396万トン（前年比2.7%減）となり2年続けて減少となった。

輸入については、平成12年（2000年）は、アジア地域からの輸入量は2億355万トン（前年比13.4%増）となり、北米からの輸入は8,210万トン（前年比5.5%減）となった。

図表2-1-20 我が国の地域別海上貿易量推移

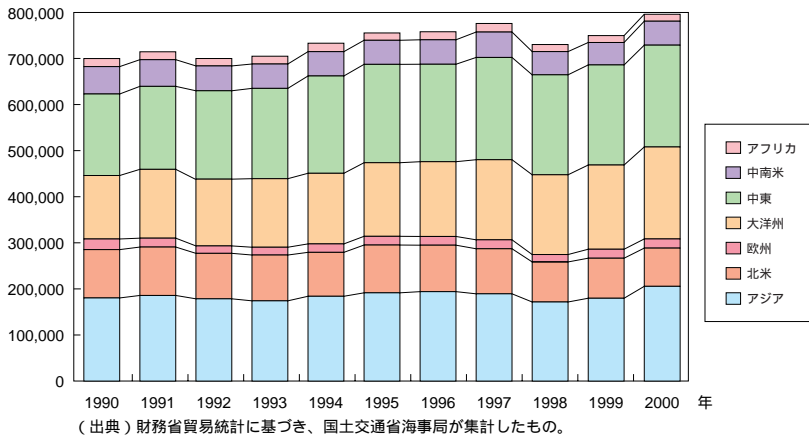
1.輸出

単位:1000トン



2.輸入

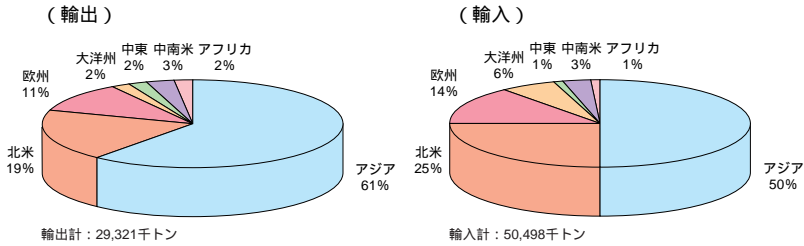
単位:1000トン



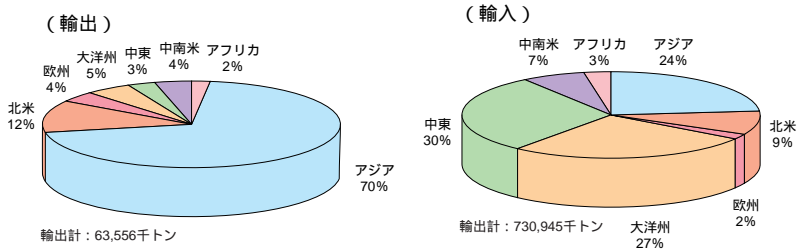
次に、貨物の種類別に見てみると、定期コンテナ貨物は、輸出入ともアジア域内との貿易が、それぞれの全体の半数を占めて最も多くなっている（図表2-1-21参照）。

不定期船貨物は、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・石炭がそのほとんどを占めている。（図表2-1-22参照）

図表2-1-21 我が国海上貿易量 定期コンテナ貨物 2000年



図表2-1-22 我が国海上貿易量 不定期船貨物 2000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12年（2000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7億2,460万トン（前年比2.0%減）となっており、世界の海上荷動量54億トン（2000年推計値）の約13%を輸送している。

ここ10年の推移をみると、輸出は、3000万～4000万トン程度で推移しており、平成12年（2000年）は3,432万トンと平成11年（1999年）に比べ12.4%減少した。この結果、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、平成12年（2000年）は33.7%と前年に比べ4.7ポイント減少した。

輸入は、輸送量は4億～5億トン程度で推移しており、輸出と違い、貿易量の3分の2程度は日本船社により輸送されており、積取比率は平成12年（2000年）は66.6%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、鉄鉱石は、我が国商船隊の積取比率が高くなっているが（原油69.2%、鉄鉱石87.4%）これはこれら貨物の多くが日本の荷主との長期積荷保証契約に基づき、日本の海運企業による輸送が影響していると考えられる。

三国間輸送は、近年そのシェアを伸ばしてきており、平成12年（2000年）は重量ベースで22.8%、運賃収入ベースで30.4%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2-1-23 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11年			平成12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	
出	定期船	469 (99)	10,181 (1,170)	10,650 (1,269)	637 (117)	10,214 (1,039)	10,851 (1,156)	35.8 (18.2%)	0.3 (-11.2%)	1.9 (-8.9%)
	(うちコンテナ船)	314 (91)	6,126 (945)	6,410 (1,036)	469 (109)	5,996 (832)	6,465 (941)	49.4% (-19.8%)	-2.1% (-12.0%)	0.4% (-9.2%)
	不定期船	606 (212)	22,073 (2,477)	22,679 (2,689)	613 (192)	18,721 (2,240)	19,394 (2,432)	1.2% (-9.4%)	-14.9% (-9.6%)	-14.5% (-9.6%)
	油送船	424 (7)	5,411 (166)	5,835 (173)	242 (5)	3,832 (119)	4,074 (124)	-42.9% (-28.6%)	-29.2% (-28.3%)	-30.2% (-28.3%)
	計	1,499 (315)	37,666 (3,813)	39,164 (4,131)	1,492 (314)	32,827 (3,398)	34,319 (3,712)	-0.5% (-1.3%)	-12.8% (-10.9%)	-12.4% (-10.1%)
入	定期船	1,264 (107)	10,671 (821)	11,925 (928)	1,472 (111)	10,102 (737)	11,574 (848)	17.4% (3.7%)	-5.3% (-10.2%)	-2.9% (-8.6%)
	(うちコンテナ船)	740 (85)	8,982 (755)	9,722 (840)	962 (89)	8,525 (681)	9,487 (770)	30.0% (4.7%)	-5.1% (-9.8%)	-2.4% (-8.3%)
	不定期船	50,246 (505)	267,265 (3,444)	317,511 (3,949)	46,056 (471)	292,956 (3,840)	339,012 (4,311)	-8.3% (-6.7%)	9.6% (11.5%)	6.8% (9.2%)
	油送船	66,937 (835)	134,039 (1,380)	200,976 (2,215)	47,466 (697)	126,861 (1,410)	174,327 (2,107)	-29.1% (-16.5%)	-5.4% (2.2%)	-13.3% (-4.9%)
	計	118,437 (1,447)	411,975 (5,645)	530,412 (7,092)	94,994 (1,279)	429,919 (5,987)	524,913 (7,266)	-19.8% (-11.6%)	4.4% (6.1%)	-1.0% (2.5%)
三 国 間	定期船	1,287 (234)	23,033 (2,219)	24,320 (2,453)	1,232 (203)	25,021 (2,464)	26,253 (2,667)	-4.3% (-13.2%)	8.6% (11.0%)	7.9% (8.7%)
	(うちコンテナ船)	1,287 (234)	22,649 (2,189)	23,936 (2,423)	1,232 (203)	24,480 (2,417)	25,712 (2,620)	-4.3% (-13.2%)	8.1% (10.4%)	7.4% (8.1%)
	不定期船	13,193 (49)	75,599 (1,257)	88,792 (1,306)	6,094 (56)	81,127 (1,351)	87,221 (1,407)	-53.8% (14.3%)	7.3% (7.5%)	-1.8% (7.7%)
	油送船	6,435 (52)	50,201 (599)	56,636 (651)	5,545 (52)	46,349 (666)	51,894 (718)	-13.8% (0.0%)	-7.7% (11.2%)	-8.4% (10.3%)
	計	20,915 (335)	148,833 (4,075)	169,748 (4,410)	12,871 (311)	152,497 (4,481)	165,368 (4,792)	-38.5% (-7.2%)	2.5% (10.0%)	-2.6% (8.7%)
合 計	定期船	3,010 (440)	43,885 (4,210)	46,895 (4,650)	3,341 (431)	45,337 (4,240)	48,678 (4,671)	11.0% (-2.0%)	3.3% (0.7%)	3.8% (0.5%)
	(うちコンテナ船)	2,341 (410)	37,757 (3,888)	40,098 (4,299)	2,663 (401)	39,001 (3,930)	41,664 (4,331)	13.8% (-2.2%)	3.3% (1.1%)	3.9% (0.7%)
	不定期船	64,045 (766)	346,937 (7,178)	428,982 (7,944)	52,763 (719)	392,864 (7,431)	445,627 (8,150)	-17.8% (-6.1%)	7.7% (3.5%)	3.9% (2.6%)
	油送船	73,796 (894)	189,651 (2,145)	263,447 (3,039)	53,253 (754)	177,042 (2,195)	230,295 (2,949)	-27.8% (-15.7%)	-6.6% (2.3%)	-12.6% (-3.0%)
	計	140,851 (2,100)	598,473 (13,533)	739,234 (15,633)	109,357 (1,904)	615,243 (13,868)	724,600 (15,770)	-22.4% (-9.3%)	2.8% (2.5%)	-2.0% (0.9%)

(出典) 国土交通省海事局調べ。

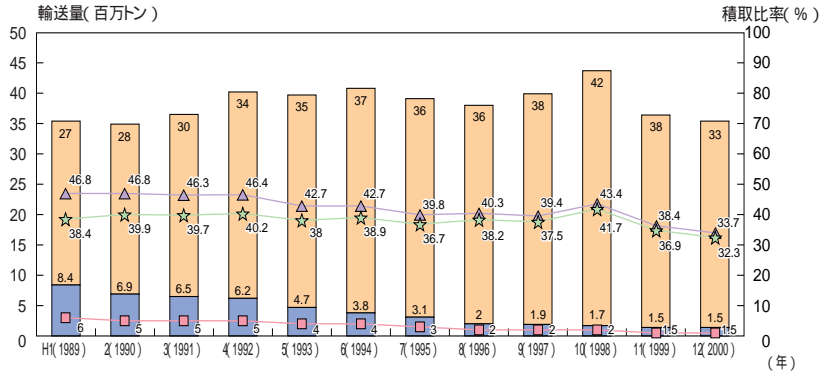
(注) 1.各項目の上段の数字は輸送量であり、下段の()内の数字は運賃収入である。

2.コンテナ船は定期船の内数である。

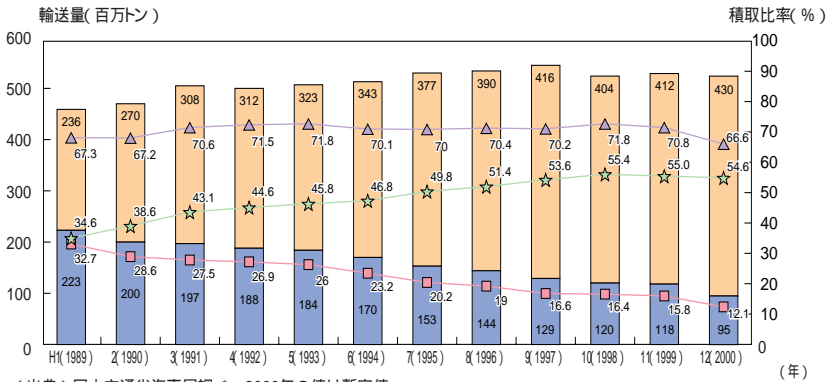
3.平成12年数値は暫定値である。

図表2-1-24 我が国商船隊輸送量及び積取比率の推移

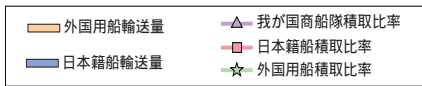
(1)輸出



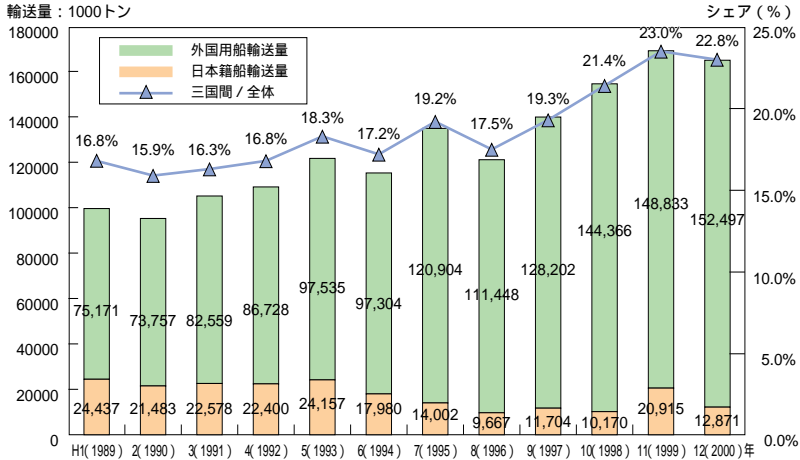
(2)輸入



(出典) 国土交通省海事局調べ。2000年の値は暫定値



図表2-125 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



(出典)運輸省海上交通局調べ。1999年の値は暫定値。

第
部



鉄鉱石船 矢作丸

(2) 我が国商船隊の船腹量

平成12年（2000年）の我が国商船隊の船腹量は2,039隻（前年比43隻増）6,914万総トン（前年比2.8%増）であった（図表2-1-26参照）。

我が国商船隊のうち、日本籍船は134隻、総トン数1,010万トンとなっており、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで6.6%、総トン数ベースで14.6%となっており、年々減少し続けている。

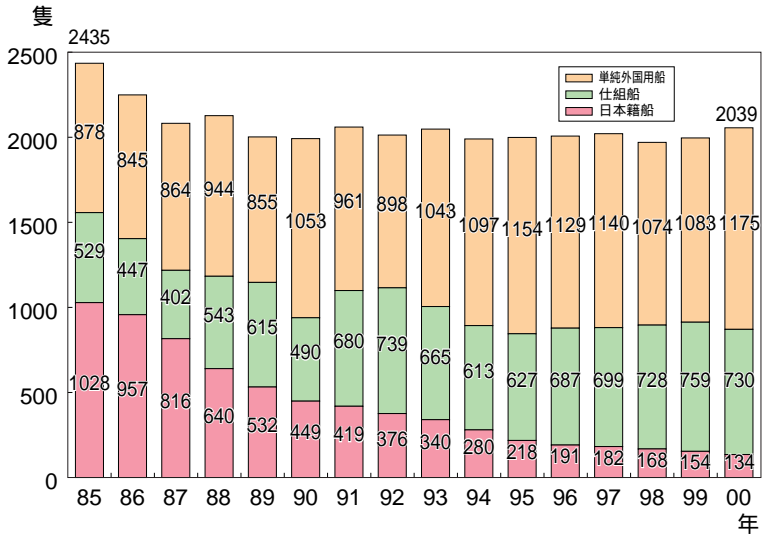
船種別に見ると、隻数、総トン数とも多い順に、油送船、自動車専用船、LNG船、石炭専用船となっている。このうち、LNG船、石炭専用船は、外国用船を含む我が国商船隊全体に占める割合も高くなっている。これら2種の専用船に加え、油送船、鉱石専用船については、特に積荷の取扱いに高い信頼性が要求されること等から、日本籍船の割合が他の船種に比べ高くなっている。

一方、外国用船は、船籍別に見てみると、パナマ籍1,348隻（全体に対するシェア66.1%）、4,114万総トン（前年比59.5%）、リベリア籍131隻（前年比6.4%）455万総トン（前年比6.6%）など、いわゆる便宜置籍船がほとんどとなっている。

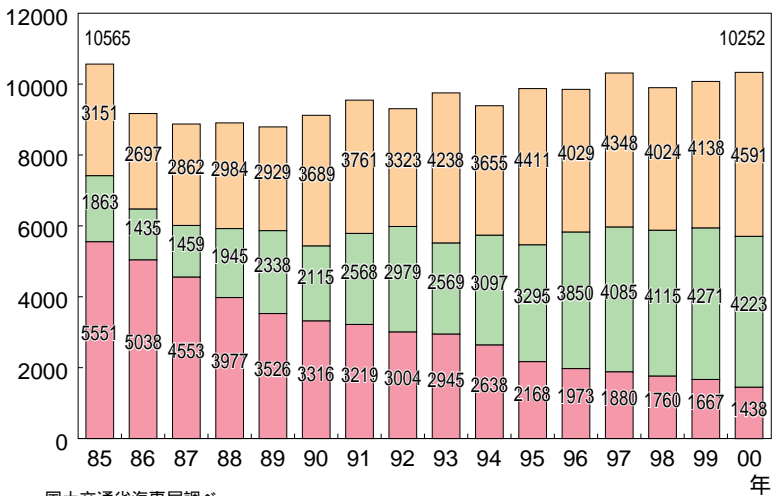


LNG VESTA（LNG船）

図表2-1-26 日本商船隊の構成の変化



万重量トン



国土交通省海事局調べ

- (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おり、特に過去3年間は平成10年（1998年）には14隻減、平成11年（1999年）には14隻減、平成12年（2000年）には20隻減と大幅な減少となっている。

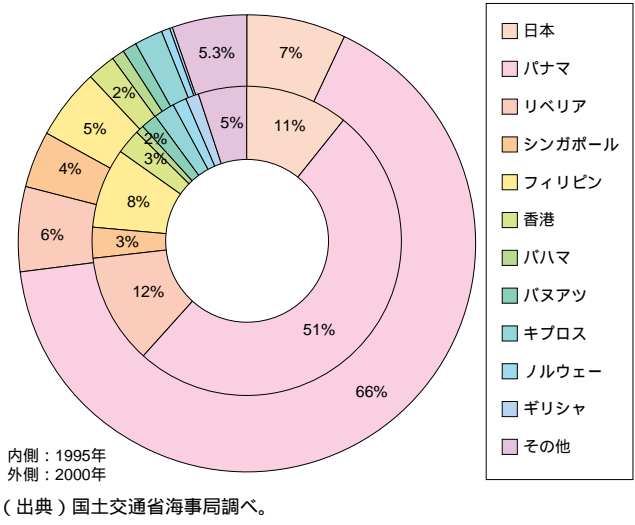
日本籍船が減少する一方、我が国商船隊における外国用船は年々増加している。これは、我が国海外航海運企業が自ら用船し運航する目的で、便宜置籍国にある海外子会社に保有させるケースが増加しているためである。

船籍別に見てみると、パナマ籍船は、2000年は6年前の1995年に比べ大きく増加しているが、リベリア籍等その他の船籍は、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く、パナマ籍船に集中している傾向が見られる（図表2-1-27、2-1-28参照）。

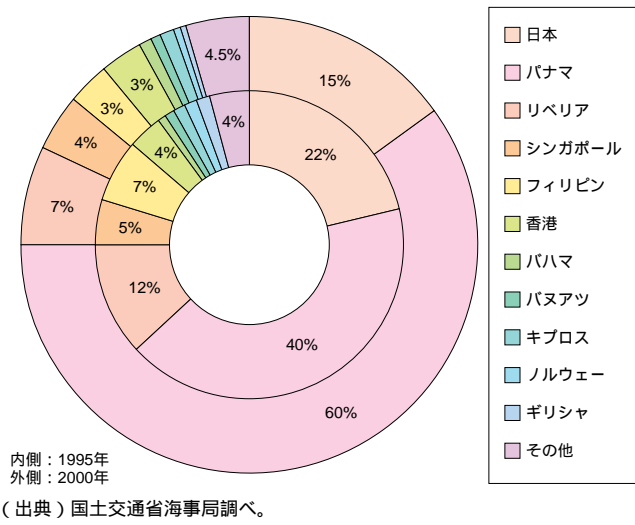


自動車船 TOPAZ ACE

図表2-1-27 我が国商船隊船籍別推移 隻数ベース 1995 2000



図表2-1-28 我が国商船隊船籍別推移 総トン数ベース 1995 2000



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

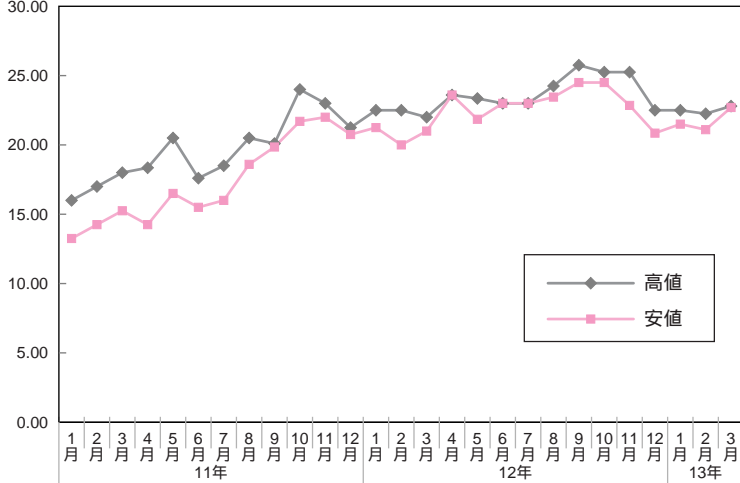
我が国外航海運企業を取り巻く環境は、これまで好調であった米国経済が平成12年後半から減速傾向になったことから、欧州経済及び回復基調にあったアジア経済にも影響を及ぼしてきており、先行きが不透明な状況となってきた。

こうした環境のもと、平成12年度については、円高や燃料油価格の高騰等のマイナス要因があった一方、海運市況は好調に推移した。

我が国外航海運企業についてみると、定期船部門は、米国経済が減速傾向を示したものの、年間を通じて荷動きは堅調に推移した。また、不定期船部門については、粗鋼生産の増加に伴う鉄鋼原料の輸送拡大を受けて市況が上昇した。一方、油送船部門については、活発な荷動きに加え、油濁事故防止のための船質の高い船舶への需要が増えたこともあり、タンカー市況も堅調に推移した。

図表2-1-29

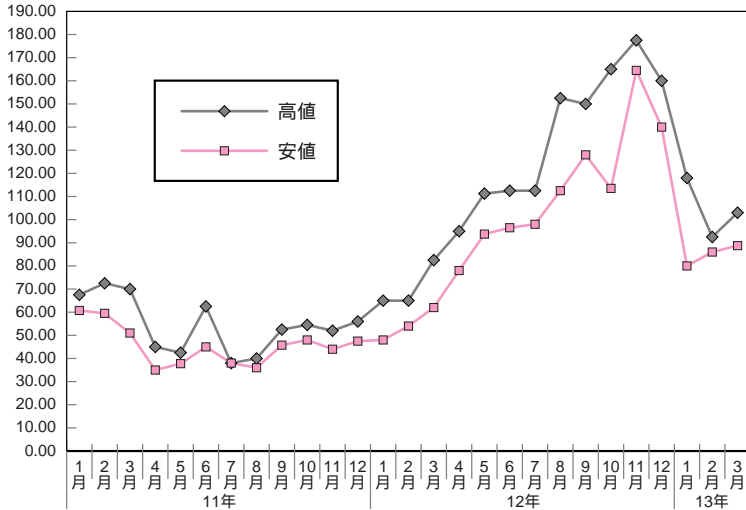
不定期船市況（米国ガルフ／日本（穀物）パナマックス型（5～8万D/W））の推移
（ドル/トン）



出所：日本郵船株調査グループ資料より国土交通省海事局作成

図表2-1-30

油送船市況（ペルシャ湾／日本VLCC（20万D/W以上））の推移
（ワールドスケール）



出所：日本郵船株調査グループ資料より国土交通省海事局作成

2. 平成12年度の海運大手3社の経営状況

(1)概況

平成12年度の海運大手3社の業績は、燃料油価格の高騰等にもかかわらず、海運市況の好調等により営業収益は前年度に比して増収となり、各社のコスト削減等の経営努力もあって営業損益、経常損益及び税引後当期損益もそれぞれ増益となった。

営業収益は、荷動きの増加により、1兆8,353億円と1,379億円（前年度比8.1%）の増収となった。営業費用については、燃料油価格の高騰が各社の経費節減を上回り、1兆7,039億円と1,028億円（前年度比6.4%）増加した。このため、営業損益は1,314億円と351億円（前年度比36.5%）の増益となった。

経常損益については、1,190億円と455億円（前年度比62.0%）の増益となった。

この結果、3社合計の税引後当期損益では382億円の利益を計上した。

図表2-1-31 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		営業外損益	経常損益	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%	
11年度	16,975	4.7	16,012	6.7	963	48.5	228	735	57.0	245
12年度	18,353	8.1	17,039	6.4	1,314	36.5	124	1,190	62.0	382

○各社の決算資料をもとに国土交通省海事局作成

（注）端数処理のため、末尾の数字が合わない場合がある。

(2)主な部門別収益

定期船部門

定期船部門は、北米・欧州航路の堅調な荷動きと運賃水準の修復があったことから、営業収益は6,534億円と499億円（前年度比8.3%）の増収となった。

不定期船・専用船部門

不定期船・専用船部門は、上期に粗鋼生産が世界的に拡大したことから、増収となり、欧州・中南米の荷動きが低迷したものの三国間輸送が順調に伸び、この結果、不定期船・専用船部門の営業収益は6,330億円と424億円（前年度比7.2%）の増収となった。

油送船部門

油送船部門は、用船市況の好調と活発な荷動きにより、営業収益は996億円と310億円（前年度比45.2%）の大幅増収となった。

図表2-1-32 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11年度			平成12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	6,035	1.3	35.6	6,534	8.3	35.6
	不定期船・専用船	5,906	9.9	34.8	6,330	7.2	34.5
	油送船	686	3.4	4.0	996	45.2	5.4
	計	12,627	5.3	74.4	13,860	9.8	75.5
貸船料	3,631	1.0	21.4	3,770	3.8	20.5	
その他	717	12.2	4.2	724	1.0	4.0	
合計	16,975	4.7	100.0	18,353	8.1	100.0	

各社の決算資料をもとに国土交通省海事局作成

（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12年度は営業収益、営業費用ともに比率が増加し、ドル建て比率の乖離幅は6.4%と縮小した。

また、12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109円71銭と前年度より2円10銭の円高になったことを受け影響額は大幅に減少したが、3社全体で約40億円の営業利益の減少要因となった。

図表2-1-33

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11年度	平成12年度
営業収益	73.2	76.1
営業費用	65.4	69.7
乖離幅	7.8	6.4

○各社の決算資料をもとに国土交通省海事局作成

図表2-1-34 平成12年度における対ドル為替変動の営業損益に与える影響
(単位：億円)

区 分	12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	18,353 (16,975)	267 (1,938)	127.1 (111.2)
営業費用	17,039 (16,012)	227 (1,632)	108.1 (93.6)
営業損益	1,314 (963)	40 (306)	19.0 (17.6)

○各社の決算資料をもとに国土交通省海事局作成

(参考) 3社の実績平均レート：平成11年度 1ドル = 111.81円

平成12年度 1ドル = 109.71円

(注) 1. 為替変動による影響額は、平成12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. () 内は平成11年度の数字である。

3. 平成13年度の展望

定期船部門においては、米国経済の減速傾向が欧州、アジア経済にも影響を及ぼすとみられ、厳しい状況が予想される。

不定期船・専用船部門では、引き続き市況が堅調に推移すると見込まれるが、油送船部門は用船市況が、前年度ほどの期待はできないと見込まれる。

前年度に比較して為替レートの円安傾向、燃料油価格の沈静化等プラス要因もあるものの、ますます厳しさを増す国際競争に加え、米国、欧州経済の先行きが不透明なことなど、外航海運企業を取り巻く経営環境は予断を許さない状態が見込まれ、各企業の更なる経営努力が期待される。

第4節 外航クルーズの状況

1. 我が国クルーズの利用者状況

(1) クルーズ利用者数及びクルーズ利用目的の変化

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2-1-35参照）

バブルの崩壊やその後の長引く不況の影響により近年利用者は減少傾向にあるが、世界一周クルーズなどの長期的なクルーズの開催などによる乗客の乗船期間の長期化により、人泊数は約60万8千人・泊（前年比24%増）と大きく増加した。

また、個人客が増加しており、1999年においては、利用者全体の約80%を占めており、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分かる。（図表2-1-36参照）

(2) クルーズ期間の長期化

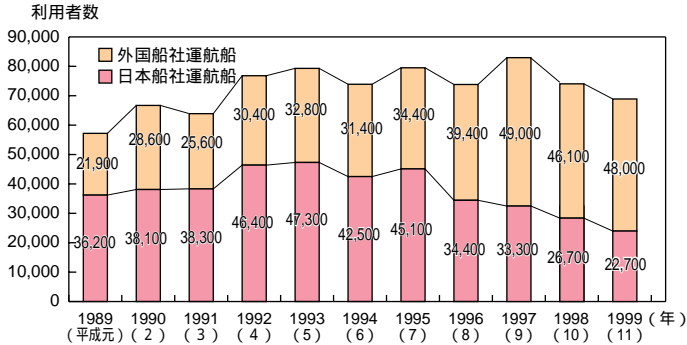
クルーズ期間について見てみると、1996年に約3ヶ月間の世界一周クルーズが登場して以来、近年その人気が高まっており、1999年の利用者は1998年の約2倍となっている。この影響もあり、平均泊数が1990年の4.3泊から1999年の8.6泊と倍増しており、クルーズの長期化の傾向が進んでいる。また、船内1泊程度の短期間のクルーズも増加しているため、1～3泊程度の手軽に利用できる短期のクルーズと世界一周クルーズ等の長期にわたる本格的なクルーズの2極分化の傾向が見られる。（図表2-1-37参照）

(3) クルーズ事業の動向

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、1996年には10万総トンを超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2-1-38参照）

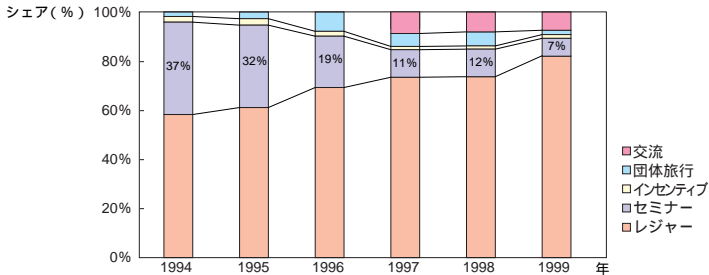
また、我が国のクルーズ事業者は、本年4月現在、3社、計5隻の運航となっている。（図表2-1-39参照）

図表2-1-35 日本人外航クルーズ利用者数の推移



(出典) 国土交通省海事局調べ。(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よる。)

図表2-1-36 外航クルーズ利用者の目的別シェアの推移

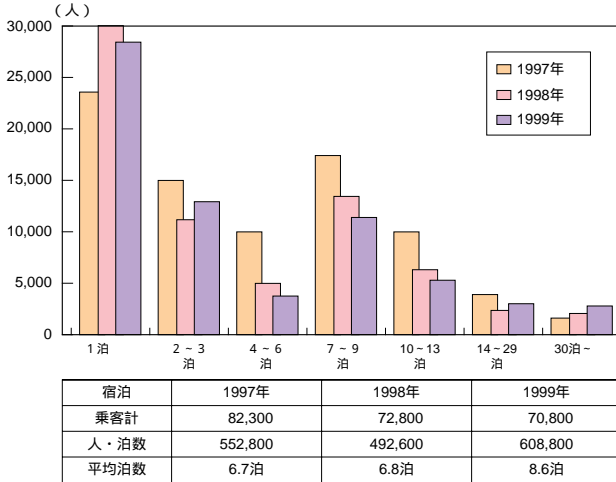


目的	1997年	(シェア)	1998年	(シェア)	1999年	(シェア)
レジャー	59,300	73.0%	54,200	74.5%	58,700	82.9%
(うち日本船社)	10,400	12.6%	8,200	11.3%	10,600	15.0%
インセンティブ	600	0.7%	600	0.8%	0	0.0%
セミナー	9,400	11.4%	8,500	11.7%	4,800	6.8%
団体旅行	2,800	3.4%	2,800	3.8%	800	1.1%
交流	10,100	12.3%	6,700	9.2%	6,500	9.2%
計	82,300	100.0%	72,800	100.0%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

(出典) 国土交通省海事局調べ(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2-1-37 外航クルーズ泊数別客数



(出典) 国土交通省海事局調べ(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。

図表2-1-38 世界のクルーズ客船大きさランキング

2000.1.1現在

順位	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	Voyager of the Seas	142,000	リベリア	1999	3,838	1,176	Royal Caribbean International
2	Grand Princess	108,806	リベリア	1998	3,100	1,100	Princess Cruises
3	Carnival Destiny	101,353	パナマ	1996	3,350	1,000	Carnival Cruise Lines
3	Carnival Triumph	101,353	パナマ	1999	3,473	1,150	Carnival Cruise Lines
5	Disney Wonder	85,000	バハマ	1999	3,325	945	Disney Cruise Line
6	Disney Magic	83,858	バハマ	1996	3,325	945	Disney Cruise Line
7	Norwegian Sky	80,000	バハマ	1999	2,002	750	Norwegian Cruise Line
8	Rhapsody of the Seas	78,491	ノルウェー	1997	2,000	765	Royal Caribbean International
8	Vision of the Seas	78,491	リベリア	1998	2,435	765	Royal Caribbean International
10	Sun Princess	77,441	リベリア	1995	1,950	900	Princess Cruises
10	Dawn Princess	77,441	リベリア	1997	1,950	900	Princess Cruises
11	Ocean Princess	77,000	リベリア	1999	2,250	900	Princess Cruises
12	Galaxy	76,522	リベリア	1996	1,870	900	Celebrity Cruise
12	Mercury	76,522	パナマ	1997	1,896	900	Celebrity Cruise
14	Norway	76,049	バハマ	1962	2,044	875	Norwegian Cruise Line
15	Costa Victoria	75,200	リベリア	1996	2,424	800	Costa Cruises

(出典) Douglas Ward 「Complete Guide to Cruising & Cruise Ships 2000」

図表2-1-39 我が国における外航クルーズ客船一覧

2000年5月現在

船名	ふじ丸	おりえんとびいなす	につぼん丸	飛鳥	ばしゅいっくびいなす
運航会社名	商船三井客船	日本クルーズ客船(注2)	商船三井客船	郵船クルーズ注2)	日本クルーズ客船
総トン数	23,340	21,884	21,903	28,8856	26,518
乗客(人)	団体 600 個人 350	606	団体 600 個人 350	618	720
速力(ノット)	20	21	20	21	21
乗組員(人)	145	120	160	262	180
就航年月	1989年4月	1990年7月	1990年9月	1991年11月	1998年4月

(出典) 国土交通省海事局調べ

(注)1. 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)。

2. 外航クルーズ振興方策

平成元年に、運輸省は「外航客船小委員会」を設置し、我が国における健全かつ、安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。その結果同委員会は、「安全運航コード及び利用者保護コード」を策定した。

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、運輸省観光部は平成12年度に「クルーズ旅行の振興に関する検討委員会」設置し、同年10月に「クルーズ旅行の振興に関する基本的方向」をとりまとめた。当答申においては、キャンセル料の発生日の前倒し(現在の30日から45日~120日程度へ)することにより代理店のリスクを軽減する一方で、利用者についてはキャンセル保険を整備することにより、多額のキャンセル保険の支払いから保護されるべきであるとした。これらにより、クルーズ旅行商品の取扱増を図ることが必要であるとした。

国土交通省としては、引き続き関係者と協力してこれらの課題に取組み、クルーズ振興を図っていく。