

国土交通政策研究所 第174回政策課題勉強会 概要

日時：平成27年3月25日（水）12時30分～14時00分

講師：株式会社 エクセノ・ヤマミズ 代表取締役社長 増田 尚昭 氏

テーマ：不定期船バルクの世界

1. はじめに

エクセノ・ヤマミズは荷物を船会社に仲介、船会社間の船の貸し借りの仲介、中古船および新造船の売買の仲介を主に行っている。穀物においては年間 250 航海以上の穀物運搬船を契約し、実際、日本輸入穀物の 1/3 以上を仲介する。一方、石油備蓄公団の石油備蓄タンククリーニング、シンガポールオフィスではタンカー/LNG 船のクリーニングも行う。また、九州佐伯の本田重工業という造船所の 65%を所有し経営にあっている。

2. 不定期船バルク世界についての説明<資料についての説明>（詳細は配布資料参照）

（1）「造船」「海運」「貨物」の関連

現在、船会社は船主とオペレーターに分類される。造船所が船主に船を売却、船主がオペレーターにタイムチャーターで船を貸出、オペレーターが荷主と荷物を契約して運ぶ。また、オペレーター同士でのタイムチャーターでの船の貸し借りは頻繁海運業の特徴である。チャーターの期間は長期では 10 年・15 年、短期は 1 航海としてのチャーターがある。

造船と船主を結ぶのが船価、船主とオペレーターを結ぶのがチャーター料(用船料)、オペレーターが荷主と契約するのが運賃であり、船価とチャーター料は連関し、チャーター料と運賃は連関する。現在は、空（から）で行って荷物を積んで帰る片道搭載が多い。また、運賃の中で燃料費が多く占めているため（p9 の例では 27%）燃料費の単価の変化が大きく影響し、運賃の半分が燃料費になることも原油高騰時にはあった。

（2）バルク世界の特徴

最近のデータを見ると、荷物を積んでいる回数が減っている。つまり遠くまで行っているか、空（から）で動いていることが多いことを示している。また、海運業は狭い世界であり、バルク荷物 41.5 億トンに対して船は僅か 10,000 隻（1 年間 5.5 航海するとして 55,000 航海しかない世界）なので船の増減に運賃相場が影響を受けやすく、18 万トン級の船の相場が 1 日 20 万ドルであったものがあったものが 1000 ドルにと、2008 年 7 月から 2009 年 1 月にかけての僅か半年で 1/200 に下落した。

近年は人口の多い中国やインドの輸出入の変化（経済発展で原料輸出国から輸入に転じる）で船の流れも変わった。荷物毎に着目してみると鉄鉱石については、オーストラリアからの輸出の行き先がヨーロッパ向けは激減（ほぼゼロ）、中国向けが大幅増、中国の輸入増はブラジルの中国向け輸出増にドライブをかける。またかつての鉄鉱石輸出国インドは

輸出から輸入への転換点に立つ。石炭については、中国が輸出国から輸入国に変化し、インドの輸入量も増えてきている。穀物については、中国の大豆（とくにブラジルから）の輸入量が増加傾向にある。

（3）パナマ運河の今後の価値

日本において、アメリカのニューオーリンズからの穀物の輸入を考えるとケープ周りの航路は 50 日かかるが、パナマ運河を利用した場合は 30 日で到着する。このように日本にとってパナマ運河の価値は高い。しかし、地球儀で俯瞰すると、ニューオーリンズからシンガポールまでは東廻り、西廻りほぼ同じ 40 日となるため、中国やインド（南中国の位置はほぼシンガポール）向けのバルク荷物が増えるとパナマ運河の価値は下がっていく可能性がある。また、米国のアジア向け穀物(含む大豆) 輸出における西海岸志向、ブラジルの鉄鉱石以外でも南米の中国、アジア向け大豆輸出大幅増もパナマ運河の地位を相対的に低下させる。

3. おわりに

- 日本は何をすべきか？海運ソフトの中心はロンドンである。一方物量の中心はアジアである。重要なのは発信を行い、そしてルール作りが必要である。その中心をどこに置くかということがとても大事だと思う。
- 船には命名という、まさに命を吹き込む儀式がある。世の中に名付けられるものは限られる中、ダム、駅、港、空港等、命名されるものを作るのは国土交通省の仕事であり、ご活躍をお祈りする。
- 日本の海運の特徴は安全、安心、そしてとりわけ荷主と結びついた長期安定である。
- 日本は数少ない完全な島国で、地球表面の 7 割は海である。もっとこのことを意識して強く自信をもって海事に取り組むべきと思う。一方で地球の歴史の中で日本が海に囲まれその恵みを授かるのは奇跡であり、海に対する感謝と謙虚の気持ちを大切にしたい。

～質疑応答～

<問 1>

バルカーの運賃は変動する市場であることがわかったが、今の状況でリスクの平準化をしているか？それともリスクが醍醐味であるのか？

<答 1>

リスクが醍醐味の人もあるが、日本は長期安定型を求める。困っていることは、今は船が相対的に安くなったことと（ビル建築費用は数十年で 4/5 倍になったが、船価は変わらない）、船舶管理、船員雇用等、アウトソースしやすくなったことで、本来船と無縁の人たちも参入、船が過剰になっている。これは海運業の宿命である。

<問2>

世界のバルク船の流れが変わりつつあるとのことだが、バルク船以外もそうか？

<答2>

コンテナはあまり大きな変化はない。ただし、アジアーアメリカ東岸はパナマよりスエズが増加傾向にある。

<問3>

空（から）のバルク船の輸送がもったいないと思うが何か策はないのか。

<答3>

現状では恐らく策は無い。しかし造船の人たちは空（から）で走ることが長くなっ
てきているという前提のもとに、造船技術で何かできないかと考え始めている。

以上