

## －「海事レポート 2013」を学ぶ－

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1312

日本海事センター 専門調査員

上野 絵里子

はじめに

今回は、今年7月に公表された国土交通省の「海事レポート 2013」（以下「レポート 2013」と略称する）の第II部第1章の「海上輸送分野」「1.外航海運」のうち、「①世界の外航海運の現状」と「②我が国外航海運企業の海上輸送動向」に絞ってレポート 2013 に掲載されている図表等のデータを基本に、適宜データを追加しつつ若干の分析と注文を加えながら読み込んでみる。

### 1. 世界の外航海運の現状

#### イ) 世界の主要品目別海上荷動き

世界の主要品目別海上輸送量（図 II-1-1）により世界主要品目別海上荷動き量の過去10年間の変化を見てみると、(1)2002年には全体の35.0%を占めた石油関連貨物がシェアを29.0%に低下させており、2007年に原油輸送はピークを記録したが、2012年はピーク時の97.4%に留まっている。これに対し原油以外の石油製品については一貫して増加を続けており2012年には2002年の1.6倍となっている。最近の、原油タンカー市場の低迷（近時若干の変化がある）とプロダクトタンカー市場の拡大の様子を窺うことができる。年平均成長率でも、石油製品は原油の4倍以上の伸びを示している。(2)鉄鉱石、石炭、穀物について見てみると、それぞれ一貫して増加しているものの、穀物は全体でのシェアを4.2%から4.0%を下回る程度まで下げており、鉄鉱石、石炭がそれぞれ7.6%から11.7%に、8.8%から11.0%にシェアを伸ばして来たことと対照的である。世界全体としての工業化の流れとすることができようか。

#### ロ) 外航貨物定期輸送

##### i. 主要航路の輸送動向

レポート 2013 では、図表 II-1-2 で世界のコンテナ荷動きを示しており、米国、欧州、中国、日本の景気動向と、北米・欧州発着の荷動き量の増減についてのみ記述されている。図表 II-1-2 の世界のコンテナ荷動き量は、2009年に約10%減少したものの、2010年以降の成長率は約13%、約9%、約8%と順調に拡大している。

過去の海事レポート（2011年、2012年度版）の図表 II-1-2 では、世界の航路

別コンテナの荷動きを見ることができる。表1では2010年から2011年の世界の主要航路別コンテナ荷動き量を示している。欧米アジアを結ぶ東西主要航路が6%の伸び率であったのに対して、域内航路が10%、南北航路が12%、中東と欧米アジアを結ぶ東西非主要航路が21%の伸びを示している。こうした航路別の状況を分析できるデータがレポート2013についても望まれる。

	2011	2010	伸び率	航路別シェア
東西主要航路	46,621	44,047	6%	40%
東西非主要航路	7,221	5,986	21%	6%
南北航路	26,937	23,958	12%	23%
南南航路	542	705	-23%	0%
各域内航路	32,252	29,392	10%	28%
その他航路	2,202	1,719	28%	2%
計	115,775	105,807	9%	100%

注: 東西非主要航路とは、中東と北米、欧州、東アジア間を結ぶ航路を指し、南南航路とは、中南米、南アジア、アフリカ、大洋州間を結ぶ航路を指す。

出典: 海事レポート各年をもとに日本海事センターにて作成

世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング(図表II-1-4)では、中国の港湾が上位の大半を占めていることを示している。2002年には、上位10港のうち中国の港湾は上海と深圳2つだけであった。90年、95年の主要港には神戸、横浜、高雄、ロッテルダム、ロサンゼルス、ハンブルクなどが上っていたが、2012年にはいずれも上位10港には入っておらず、中国各地の港湾が急成長する中、欧米の港湾の相対的地位も低下していることがわかる。

#### (a) 北米航路

レポート2013では、東航全体の荷動き量、中国及び日本発着の荷動き量動向、東航、西航の貨物量の格差のみが記述されている。北米航路コンテナ荷動き量推移(図表II-1-5)を見ると、東航においては2005年以降中国のシェアが60%台を維持する一方で、2002年に15%のシェアをもっていた香港は、2003年から2006年の3年間で約9ポイント近くシェアを下げ、2011年には4%台となっている。台湾と日本もシェアがこの10年間で大きく低下したが、台湾については、2007年以降4%台を維持しており、日本についても2009年以降5%台を維持している。一方、2003年には1%であったベトナムは徐々にシェアを伸ばし、2011年には5%となっている。

また、北米航路東航の過去10年間のシェアを見ると、シェアの単純平均で我が国船社が14.3%(13.6~14.8%)、他のアジア諸国の海運企業が53.6%(47.8%~56.8%)、欧米の海運企業が29.1%(26.4%~34.2%)となっており、我が国船社はほぼ14%のラインで安定しているのに対して、他のアジア諸国の海運企業と欧米の海運企業のシェアは相互間の激しい競争を反映して10ポイント近いシ

エアの変動が見られることがわかる。

西航について見てみると、2002年から中国が急速にそのシェアをのぼしてきたが、2006年以降若干落ち着いてきている。西航では中国、日本を除けば東航ほどの大きな変化は見られない。日本は2002年に27%あったシェアがこの10年間で13ポイント下落し、2012年には14%となった。香港については2002年10%であったシェアが2012年には7%となっている。

#### (b) 欧州航路

欧州航路定期コンテナ荷動量推移（図表 II-1-7）では、東航、西航とも中国が2003年に比べて2011年は10ポイント以上シェアを拡大したことがわかる。北米航路と比べると、欧州航路については、西航、東航ともに中国や日本を除くと大きな変動は必ずしも見られない。西航では、2006年以降中国のシェアが60%台を維持している一方で、2003年に9.5%のシェアをもっていた日本は、徐々にシェアを下げ2009年には4.9%まで下げ、2010年以降は5%台で推移している。日本からの輸出が、半製品などの中国への輸出を通じて欧州に、といった生産拠点の変化を読み込めるだろう。

東航では、日本のシェアは西航に比べて比較的高く、2003年から2012年までの10年間の単純平均で14.35%（11.3%～17.4%）となっているが、2009年から2011年の3年間は平均を下回った。中国については2012年初めてシェアが60%を超えた。

#### (c) アジア域内航路

アジア域内航路については、アジア域内における日本発着コンテナ荷動量推移3年分（2011年まで）の図表 II-1-9 のデータのみが基本となっている。近年のアジアの経済発展を考えると、日本発着貨物のみならず、アジア域内における様々な荷動きについても分析、検討を加え、海運政策の立案等に役立てていくことが望まれる。

#### ii) 市況

レポート 2013 は、China Containerized Freight Index を元に図表 II-1-10、11 の2008年から2012年までの北米航路及び欧州航路の運賃動向を記述しているが、荷動き量の変化、定航船社の合理化策？（係船、減速運航については製造業対比で言うなら「生産調整」と言うべきか?）、船腹供給との関係が時間を追ってきちんと整理されていない。北米航路において特に関心が高いと思われる東海岸と西海岸の運賃格差が2009年秋頃まで拡大し、その後若干縮小し、2011年夏以降格差がまた若干広がっていることや、2012年1月に東海岸運賃が西海

岸運賃よりも下落したことなどについての分析が望まれる。

欧州航路の運賃推移についても、その内容は北米航路とほぼ同様である。特に関心が高いと思われる北米航路に比べて運賃の変動が激しい理由についても触れることが望まれる。

## ハ) 外航不定期輸送

### i) 主要貨物の輸送動向

レポート 2013 の不定期船輸送における主要貨物の輸送動向について、当センターで Clarkson や米国農務省のデータを元に独自に分析してみた。

主要なバルク貨物である原油、鉄鉱石、石炭及び穀物（とうもろこしと大豆）の 2011 年における荷動きを輸入量または輸出量で見ると、まず、原油の世界全体の輸入量は対前年比 1.6%減の 1,833 百万トンであった。中国の輸入量は 239 百万トンと 5.5%増加し、日本を除くその他のアジア諸国や中南米諸国などで輸入量は増加したが、日本が 3.9%減、米国が 3.0%減、EU が 4.7%減など先進国の輸入量が軒並み減少している。鉄鉱石の輸入量合計は 1,052 百万トンと、6.2%の増加を記録している。世界全体の輸入量の 60%以上を占める中国の輸入量が 687 百万トンと、11.0%増加したことが大きく貢献している。世界第 2 位の鉄鉱石輸入国である日本は、円高による鋼材輸出の落ち込みなどが影響し、4.3%減の 129 百万トンであった。鉄鉱石とともにドライバルクトレードを牽引する石炭の世界全体の輸入量は、947 百万トンと 5.2%増加している。日本は東日本大震災による石炭火力発電所の不稼働などのため輸入量は 5.1%減の 175 百万トンとなり、世界一の石炭輸入国の座を中国に奪われている。その中国の輸入量は 183 百万トンで 10.2%増加している。穀物輸送では、輸送距離が比較的長く、貿易量が多いとうもろこしと大豆の荷動きが、海運市況に与える影響が大きい。とうもろこしの世界全体の輸出量は、104 百万トンと 13.2%増となっている。最大の輸出国である米国は 14.9%減となったが、アルゼンチンが 8.6%増、ブラジルが 9.4%増と南米の 2 カ国が揃って輸出を伸ばしている。また、前年は早魃により不作だったウクライナとロシアも輸出を急激に回復させた。大豆の世界全体の輸出量は、92 百万トンと前年並みであったが、1 位の米国の輸出量が 9.3%減の 37 百万トンだったのに対し、2 位のブラジルが 21.2%増の 36 百万トンと米国に肉薄している。大豆輸入国では中国の存在が圧倒的であり、2011 年の輸入量は 59 百万トンと 13.2%増加している。

「世界のばら積み船主要貨物の主要トレード」（図表 II-1-14）及び「2011 年の主要航路の荷動き」（図表 II-1-15 及び II-1-16）では品目別主要トレードや主要航路の品目別荷動き量を概観することができるが、2 社のデータを並べたのみであり、その相互比較、検証、経年分析などが望まれる。

## ii) 市況

「(i)主要貨物の輸送動向」と「(ii)の市況」前半部分は 99%同じ記述となっており大いにがっかりする。乾貨物及びタンカーの定期用船料推移を、若干の需要動向と船腹量などに則してレポート 2013 は記述している。これら図表を見ると、大型船の用船料の変動が激しいものの、2012 年にどの船種もほぼ同じレベルに収斂している。船舶の大型化に伴う経済効果についての検討が望まれる。

## 2. 我が国外航海運企業の輸送動向

### イ) 我が国の海上貿易量の動向

レポート 2013 では、単純に我が国の海上貿易量が重量ベースで輸入に偏った構成であること、世界における我が国海上貿易量シェアが年々低下していること、また、地域別の海上貿易量の推移について述べているが、こうした貿易量の変化と我が国商船隊のあり方等についての検討が望まれる。

### ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

レポート 2013 は 2012 年の現状を 2011 年との対比で記述し、特に三国間輸送のシェアが大きく伸びていることを述べている。世界における我が国海上貿易量のシェアが低下する中で、我が国商船隊が三国間輸送の取り組みを積極的にすすめており、日本の海事産業の今後の発展を考える上で、主要な貨物類型毎、船種毎、船型毎、日本商船隊に占める主要船籍毎などで目指すべき将来像を関係者間で共有するような考え方も検討に値するのではないだろうか。

### ハ) 我が国商船隊の船腹量

レポート 2013 では、我が国商船隊船腹量の全体及び船籍別、船種別一覧が隻数及び重量ベースの構成で示されている。2011 年から 2012 年にかけて我が国商船隊の船種別の増減を見てみると、隻数ベース及び総トン数ベースで共に伸びたものは、撒積船、自動車専用船、LPG 船、その他であった。フルコンテナ船の隻数は昨年に比べ 21 隻減少（対前年比 7.1%減）したものの、総トン数ベースでは 1.1%の伸びを見せている。一方、隻数ベースにおいても、総トン数ベースにおいても大きく減少したのは油送船であり、近年の原油輸送の低迷を反映しているものと思われる。参考までに表 2 右側に、2012 年日本の新造船船腹量毎の世界シェアを示した。これを見るとフルコンテナを除いて各船種とも世界の新造船の約 2 割のシェアをとっていることがわかる。表 2 左側には日本商船隊の船種別構成比を示してみたが、このような対比の意味も検討に値するのではないだろうか。

船種	日本商船隊 構成比	日本の新造船船腹量毎の世界 シェア
散積船	43%	22%
フルコンテナ船	11%	5%
一般貨物船	2%	20%
油送船	15%	20%
化学薬品船	2%	18%
LNG・LPG船	5%	21%
その他	22%	21%

(注)総トン数ベースのデータを使用  
 出典: 日本海事広報協会 「日本の海運Shipping Now2013-2014[データ編]」 より作成