

日本商船隊の世界シェアを検証する

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1403

日本海事センター企画研究部

次長 臼井 潔人

(ポイント)

- (1) 日本商船隊の船腹量における世界シェアは、2003年の14.1%から2008年に15.5%まで上昇したが、リーマンショック後は下落。船腹量は増加しているが、2012年は13.9%。
- (2) 世界の鉄鉱石や石炭の海上輸送量は伸びているが、鉄鉱石輸送における日本商船隊の世界シェアは、2003年の29.8%から2012年は20.4%に下落。石炭輸送においても同様に、世界シェアは34.9%から22.3%に下落。日本商船隊による三国間輸送量は増えているが、中国などの新興輸入国の成長には追いついていない。
- (3) 世界の原油の海上輸送量は低い伸びにとどまっている。日本商船隊の輸送量は2003年の1億88.7百万トンから2012年は1億71.3百万トンに減少。世界シェアも2003年の10.7%から2012年は9.0%に下落。

昨年12月26日付けの当欄では、「海事レポート2013を学ぶ」と題して、同レポートに掲載された世界の外航海運の現状と、わが国外航海運企業の輸送動向についての分析を行った。今回は、日本発着貨物の海上貿易に占めるシェアが年々低下しているなかで、日本商船隊の世界に占めるバルク貨物の輸送シェアがいかに変化したかを、2003年から2012年までの10年間の船腹量と輸送実績の変化から検証してみることにしたい。

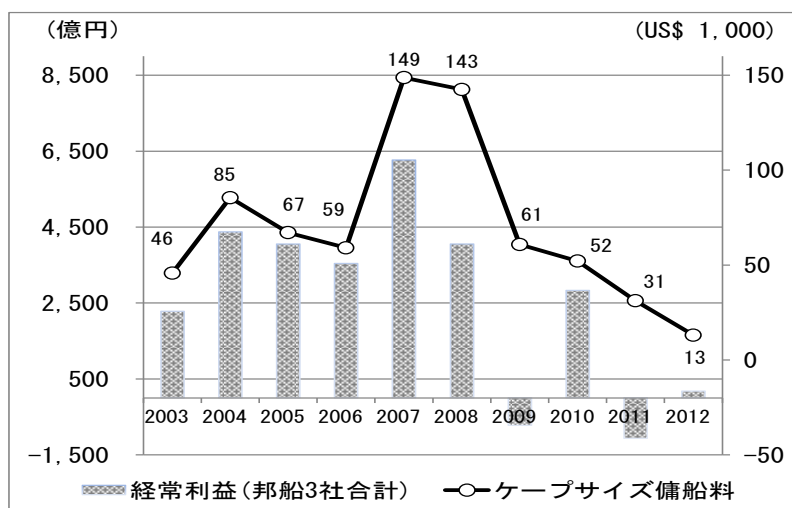
1. 日本商船隊船腹量の世界シェア

日本商船隊船腹量を世界全体と対比するために、ばら積み船、タンカー（原油、プロダクト、ケミカル）、コンテナ船、自動車船と液化ガス船（LNG船/LPG船）の5つの船種で比較した。この5つの船種が日本商船隊船腹量の97%以上を占めている。また、対象期間とした2003年は、船種によってバラつきはあったものの

2008年9月のリーマンショックまで続いた外航海運の未曾有の好景気が始まった年であった。外航海運の好況はケープサイズの傭船料上昇から始まり、代表的な輸送ルートであるブラジルと中国・日本間の傭船料市況を例に挙げると、2003年1月に2.8万ドル台でスタートした傭船料は、9月末に5万ドルを突破、クリスマスには8万ドルまで上昇し、翌年2月には11万ドル超を記録している。傭船料上昇の主因は中国の鉄鉱

石買い付けが激増したため、この年長らく世界一の鉄鉱石輸入国であった日本はその座を中国に奪われている。邦船大手3社の経常利益をみても、2002年度に3社合計で1,074億円だった経常利益が、2003年度は倍増の2,278億円となり、2004年度はさらにその倍の4,370億円に増加し、リーマンショック前年の2007年度には、2003年度の3倍弱にあたる6,266億円という記録的な利益を計上している（図表-1参照）。

<図表-1> 邦船大手3社経常利益とケープサイズ傭船料推移



(注) ブラジルから中国、日本向けケープサイズ傭船料

(データ) 邦船3社ホームページと Baltic Capesize Index から日本海事センター作成

海運市況の上昇を背景として、邦船大手3社をはじめとして世界的な新造船発注ブームが到来し、造船会社の船台を取り合うような活況を示した。結果として、日本商船隊船腹量は2003年に98.5百万重量トンだったものが、2004年1億0.2百万トン（対前年比1.7%増）、2005年1億14.5百万トン（同14.3%増）、

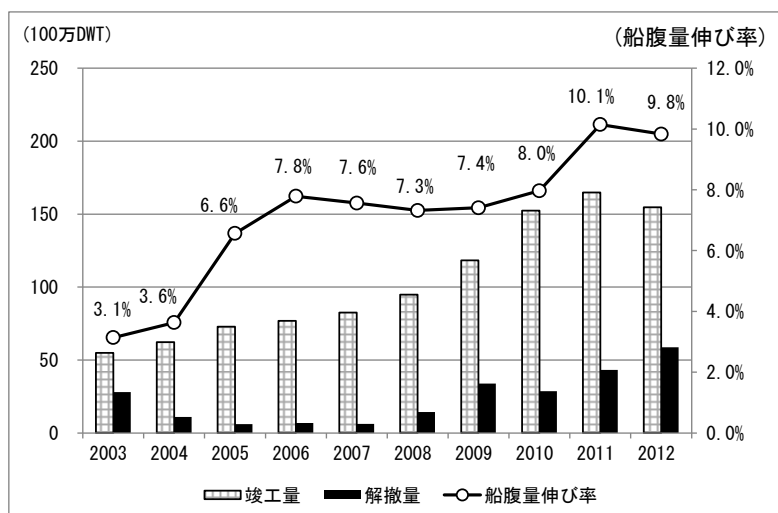
2006年1億25.5百万トン（同9.6%増）、2007年1億33.1百万トン（同6.0%増）と増加基調は持続し、2008年には1億48.4百万トン（同11.5%増）と、日本商船隊の船腹量は2003年の1.5倍にまで増加した。しかしながら、2008年9月に発生したリーマンショックの影響により、コンテナ貨物や完成車の輸出入が大幅に減少、不定期船市況も大きく下げたため、老齢船の解撤が進められた結果、2009年の船腹量は対前年比0.4%減の1億47.8百万トンとなった。リーマンショック以降は、邦船社による発注は一部の船種を除いて手控えられたが、新造船の就航は続き、2010年は1億62.7百万トンと対前年比10.1%増加し、2011年も1億74.5百万トンと7.3%増加、2012年の船腹量は1億86.7百万トン（同7.3%増）と2003年の船腹量の1.9倍にまで拡大している。船種別にみると、船腹量の64%（2012年6月末時点。以下同じ）を占めるばら積み船は、2003年の56.8百万トンから2012年には1億19.1百万トンと2.1倍に増加、8%

を占めるコンテナ船も 2003 年の 8.1 百万トンから 2012 年は 15.1 百万トンと 1.9 倍と
なっている。一方、22%を占めるタンカーは、2012 年に対前年比 3.7%船腹が減少した
こともあり、船腹量は 2003 年の 26.8 百万トンから 2012 年は 40.8 百万トンと、2003
年の 1.5 倍にとどまった。

世界全体の船腹量は、2003 年の 6 億 96.5 百万トンから 2012 年には 13 億 42.7 百万
トンと、日本商船隊と同じく 1.9 倍に増加している。船種別にみると、46%を占めるば
ら積み船が、2003 年の 2 億 94.7 百万トンから 2012 年には 6 億 15.9 百万トンへと、
日本商船隊と同じく 2.1 倍に増加していることが注目される。さらに、15%を占めるコ
ンテナ船は、2003 年の 84.8 百万トンから 2012 年には 1 億 96.8 百万トンと 2.3 倍に増
加している。35%を占めるタンカーに関しては、毎年増加が続いているものの、2003
年の 2 億 91.3 百万トンから 2012 年には 1.6 倍の 4 億 74.7 百万トンに増加したにとど
まり、原油輸送量の伸びが低いことを供給面からも示している。

また、リーマンショック後の解撤量と竣工量の関係を見てみると、2009 年は世界全
体で対前年比 2.4 倍にあたる 33.9 百万トンの解撤が行われ、さらに、2010 年から 2012
年の 3 年間で 1 億 30.0 百万トンの船腹が解撤されたが、2009 年は 1 億 18.1 百万トン
(対前年比 24.9%増) の新造船が竣工し、2010 年以降はさらに加速して、毎年 1 億 50
百万トン以上の新造船が就航したことにより、リーマンショック以降も世界的には船腹
量の増加に歯止めがかからなかったことがわかる (図表-2 参照)。

<図表-2> 世界の竣工量と解撤量の推移

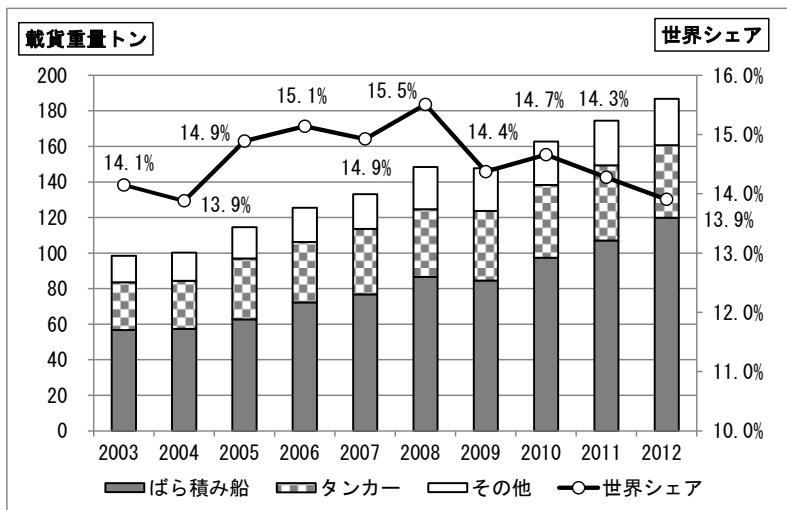


(データ) Clarkson 社“Shipping Review & Outlook”より日本海事センター作成

次に、日本商船隊と世界全体を比較してみると、日本商船隊の世界シェアは 2003 年が
14.1%、2004 年は 13.9%だったが、2005 年に 14.9%、2006 年には 15.1%に上昇、2007
年は 14.9%にいったん下げたが、2008 年に 15.5%とこの 10 年間で最大のシェアとなっ

た。しかしながら、2009年はシェアを1.0%以上上げ、2010年に若干盛り返したが、2011年、2012年とさらにシェアを下げている、2012年のシェアは13.9%となって2004年のレベルまで落ち込んでいる（図表-3参照）。

<図表-3> 日本商船隊船腹量推移と世界シェア



(データ) 日本船主協会、日本海事センター監修・発行「海運統計要覧」と Clarkson 社“Shipping Review & Outlook”より日本海事センター作成

2. 日本商船隊による輸送量と輸送シェア

当センターが入手した日本商船隊の輸送実績から、2003年と2012年の日本商船隊による輸送量と輸送シェアの変化を検証してみたい。対象はバルク貨物の主要品目である鉄鉱石、石炭と原油の3品目とし、世界全体の海上荷動き量（輸入ベース）と比較することによって、主要地域と世界における日本商船隊の輸送シェアを試算した。コンテナ貨物の輸送実績に関しては、日本商船隊の輸送実績はTEU(20フィートコンテナ換算)ベースで集計していないので、今回の検証からははずしている。また、日本商船隊の輸送実績は、日本向けは輸入ベース、三国間は輸出ベースで計上するとされているため、輸入通関統計をもとにした海上荷動き量の数値とは一致しないことを予めお含みおき願いたい。

(1) 鉄鉱石

①2003年輸送実績

2003年の日本商船隊による輸送量合計は1億55.6百万トンであった。このうち日本向けが1億32.0百万トンを占め、日本商船隊が全量を輸送している。三国間輸送(積地、揚地とも日本以外である輸送)では、アジア全体で輸入量2億12.4百万トンのうちの12.1百万トン(シェア5.7%)を輸送、そのうち中国向けには6.9百万トン(シェア4.7%)

輸送している。他の地域の輸送実績としては、欧州向けの9.3百万トン（シェア7.8%）が目立つが、日本商船隊の三国間輸送量は23.6百万トンであり、日本商船隊輸送量全体の15.2%を占めるに過ぎない。世界全体の海上荷動き量は5億22.0百万トンであり、日本の輸入量が世界の荷動きの25.3%を占め、日本商船隊の輸送シェアは29.8%であったと試算される。

②2012年輸送実績

2012年の日本商船隊の輸送量は合計で2億26.6百万トンと、2003年と比較して45.6%増加している。しかしながら、日本の輸入量は1億31.1百万トンと2003年とほぼ変わらず、かつ、日本商船隊による輸送量は1億18.8百万トンと13.2百万トン減少しており、輸送シェアも90.6%に低下している。輸出国別をみると、豪州積は95.8%を日本船社が輸送しているが、ブラジル積は61.9%にとどまっている。ブラジル最大の資源メジャーであるヴァーレは、ヴァーレマックスと呼ばれる38万トン～40万トンの大型鉄鉱石専用船を35隻自前で新造整備するなど、船積みを自社でコントロールしようとする意向が強く、日本向け輸送でも自社配船や欧州船社による輸送が増えたことによるものと考えられる。三国間輸送では、アジア向け輸送量が98.1百万トンと2003年より86.0百万トン増加し、輸送シェアも5.7%から12.0%に増加している。中国の鉄鉱石輸入量は、2003年の1億46.8百万トンから2012年は7億23.9百万トンと爆発的な伸びを示しているが、同年の輸入量のうちの10.2%に相当する74.2百万トンを日本商船隊が輸送しているに過ぎない。世界全体では、11億9.0百万トンの海上荷動きのうち、日本商船隊の輸送シェアは2003年の29.8%から2012年は20.4%へと9%以上減少している。三国間輸送量は2003年の23.6百万トン（輸送比率15.2%）から2012年は1億7.8百万トン（同47.6%）にまで上昇したにもかかわらず、日本の鉄鉱石輸入国としてのシェアが11.8%まで低下したことが影響している。

<図表-4> 鉄鉱石輸入量と日本商船隊輸送実績

単位:100万トン

| 輸入国 (地域) | 2003年 | | | 2012年 | | | 日本商船隊 輸送量増減 |
|-------------|-----------|--------------|----------------|-----------|--------------|----------------|----------------|
| | 輸入量 合計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | 輸入量 合計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | |
| 日本 | 132.1 | 132.0 | 100.0% | 131.1 | 118.8 | 90.6% | ▲13.2 |
| アジア | 212.4 | 12.1 | 5.7% | 818.6 | 98.1 | 12.0% | 86.0 |
| 欧州 | 118.5 | 9.3 | 7.8% | 107.9 | 7.3 | 6.8% | ▲2.0 |
| アフリカ | 6.1 | 0.0 | 0.0% | 5.0 | 0.0 | 0.0% | 0.0 |
| 中東 | 14.2 | 1.3 | 9.2% | 32.9 | 2.4 | 7.3% | 1.1 |
| 北米 | 5.7 | 0.5 | 8.8% | 1.4 | 0.0 | 0.0% | ▲0.5 |
| 中南米 | 12.9 | 0.0 | 0.0% | 4.7 | 0.0 | 0.0% | 0.0 |
| 大洋州 | | 0.4 | | | | | |
| その他 | 20.1 | 0.0 | 0.0% | 7.4 | 0.0 | 0.0% | 0.0 |
| 世界全体 | 522.0 | 155.6 | 29.8% | 1,109.0 | 226.6 | 20.4% | 71.0 |

（データ）各種統計資料より日本海事センター作成

(2) 石炭

①2003年輸送実績

2003年の日本商船隊による石炭の輸送量合計は1億84.9百万トンであった。このうち日本向けは1億58.5百万トンで、日本商船隊の輸送シェアは94.9%となっている。豪州からの輸入量は94.9百万トンで全量が日本商船隊によって輸送されたが、中国からの輸入(30.7百万トン)では70.7%、インドネシアからの輸入(21.6百万トン)では85.4%と、近海輸送では日本船社のシェアは低くなっている。三国間輸送では、アジア向けに9.5百万トン(シェア8.6%)、欧州向けに11.8百万トン(同6.8%)などの実績があり、そのうち豪州から9百万トンが欧州向けに輸送されている。三国間輸送量合計は26.4百万トンであり、日本商船隊輸送量に占める比率は14.3%で、鉄鉱石とほぼ同じ水準となっている。2003年の世界全体の石炭海上荷動き量は5億29.2百万トンであり、日本商船隊の世界シェアは34.9%と試算される。

②2012年輸送実績

2012年の日本商船隊の輸送量合計は2億37.5百万トンで、2003年より52.6百万トン増加している。そのうち日本向け輸送量は1億62.3百万トンで、日本商船隊の輸送シェアは87.6%に下がっている。輸出国別では、インドネシアからの輸入(36.1百万トン)では日本商船シェアが92.3%に上昇したが、豪州からの輸入(1億14.8百万トン)では2003年の94.9%から2012年は87.4%に下がっている。豪州における輸送シェアの低下は、統計的な問題の可能性もあり、2013年の輸入統計で確認することにした。三国間輸送では、アジア向けの輸送量が49.9百万トン(シェア8.4%)と2003年より40.4百万トン増加している。アジア向け輸入量は全体で5億95.9百万トンまで増加しており、世界全体の56.0%を占めている。中国の輸入量は2003年の6.9百万トンから2012年には1億78.9百万トンに、同じくインドは22.8百万トンから1億56.8百万トンと爆発的な成長を示している。加えて、韓国、台湾やASEAN諸国も輸入量が激増しているなかで、中国向けの日本商船隊の輸送シェアは、2003年の1.8%(輸送量0.1百万トン)から2012年は5.7%(同10.2百万トン)へ上昇したが、インドでは2003年の8.5%(同1.9百万トン)から2012年は6.9%(10.8百万トン)に下がっている。欧州向けは、全体で194.8百万トンの輸入量のうち日本商船隊は20.8百万トンを輸送し、輸送シェアは2003年の6.8%から10.7%に増えている。そのうち豪州積は3.2百万トンであったが、インドネシアから6.9百万トン、米国から4.4百万トン輸送している。2012年の三国間輸送量は75.2百万トンで、日本商船隊輸送量における比率は31.7%に上昇している。しかしながら、世界シェアは2003年の34.9%から2012年は22.3%に低下している。日本の石炭輸入国としての世界シェアが、鉄鉱石同様2003年の31.6%から2012年には17.4%まで低下したことが影響している。

<図表-5> 石炭輸入量と日本商船隊輸送実績

単位:100 万トン

| 輸入国 (地 域) | 2003年 | | | 2012年 | | | 日本商船隊 輸送量増減 |
|--------------|------------|--------------|----------------|------------|--------------|----------------|----------------|
| | 輸入量 合 計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | 輸入量 合 計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | |
| 日 本 | 167.0 | 158.5 | 94.9% | 185.2 | 162.3 | 87.6% | 3.8 |
| アジア | 110.4 | 9.5 | 8.6% | 595.9 | 49.9 | 8.4% | 40.4 |
| 欧 州 | 172.3 | 11.8 | 6.8% | 194.8 | 20.8 | 10.7% | 9.0 |
| アフリカ | 8.1 | 0.1 | 1.0% | 6.6 | 0.2 | 3.0% | 0.1 |
| 中 東 | 20.7 | 2.0 | 9.7% | 18.1 | 1.3 | 7.2% | ▲ 0.7 |
| 北 米 | 20.6 | 1.6 | 7.8% | 6.9 | 0.1 | 1.4% | ▲ 1.5 |
| 中南米 | 14.1 | 1.3 | 9.2% | 21.9 | 2.8 | 12.8% | 1.5 |
| 大洋州 | | 0.1 | | | | | |
| その他 | 16.0 | 0.0 | 0.0% | 35.2 | | 0.0% | 0.0 |
| 世界全体 | 529.2 | 184.9 | 34.9% | 1,064.5 | 237.5 | 22.3% | 52.6 |

(データ) 各種統計資料より日本海事センター作成

(3) 原油

①2003年輸送実績

2003年における日本商船隊の輸送量合計は1億88.7百万トンで、このうち日本向けが1億54.5百万トンと81.9%を占め、日本商船隊輸送シェアは72.5%であった。輸入量の23%を占めるサウジアラビア(49百万トン)と16%を占めるイラン(34百万トン)は90%以上を日本船社が輸送しているが、アラブ首長国連邦(50.0百万トン)では64.8%、カタール(20.0百万トン)は46.4%、クウェート(15.0百万トン)は65.6%と、輸出国によって輸送シェアに大きな差異がある。また、

邦船大手3社以外の日本グローバルタンカー、出光タンカー、昭和シェル船舶、JX日鉱日石 SHIPPINGなどの石油会社系海運会社の輸送実績が多いことも、他の品目と異なっている点である。三国間輸送量は34.2百万トン(比率18.1%)で、アジア向けに22.5百万トン(シェア5.1%)、北米向けに4.0百万トン(同0.9%)、欧州向け3.6百万トン(同0.7%)等となっている。世界全体の原油海上輸送量は17億59.0百万トンであり、日本商船隊の輸送シェアは10.7%と試算される。

②2012年輸送実績

2012年の日本商船隊による輸送量合計は1億71.3百万トンで、3品目のなかで唯一2003年より17.4百万トン減少している。日本向け輸送量は1億47.3百万トンで、2003年より7.2百万トン減少したが、輸送シェアは80.9%に上昇している。アラブ首長国連邦、カタール、クウェートにおいて日本商船のシェアが上昇したことによる。三国間輸送量も2003年の34.2百万トンから2012年は24.0百万トン(比率14.0%)に減少している。中国を含むアジア向けの日本商船隊輸送量が、2003年の22.5百万トン(シェア5.1%)から15.7百万トン(同2.1%)と6.8百万トン減少した影響が大きい。国別

にみると、中国向け輸送量が2003年の0.8百万トン（シェア1.0%）から2012年は5.3百万トン（同2.2%）に増加したが、韓国向けが11.5百万トン（同10.5%）から2.5百万トン（同1.9%）に減少している。他の地域でも輸送量が伸び悩んだ結果、日本商船隊の世界シェアは10.7%と試算され、2003年の9.0%から下落している。

<図表-6> 原油輸入量と日本商船隊輸送実績

単位:100 万トン

| 輸入国 (地域) | 2003年 | | | 2012年 | | | 日本商船隊 輸送量増減 |
|-------------|-----------|--------------|----------------|-----------|--------------|----------------|----------------|
| | 輸入量 合計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | 輸入量 合計 | 日本商船隊 輸送量 | 日本商船隊 輸送シェア | |
| 日本 | 213.0 | 154.5 | 72.5% | 182.0 | 147.3 | 80.9% | ▲ 7.2 |
| アジア | 445.0 | 22.5 | 5.1% | 732.0 | 15.7 | 2.1% | ▲ 6.8 |
| 欧州 | 493.0 | 3.6 | 0.7% | 470.0 | 3.8 | 0.8% | 0.2 |
| アフリカ | 24.0 | 1.0 | 4.2% | 29.0 | 0.4 | 1.4% | ▲ 0.6 |
| 中東 | | 0.3 | | | | | ▲ 0.3 |
| 北米 | 449.0 | 4.0 | 0.9% | 338.0 | 3.3 | 1.0% | ▲ 0.7 |
| 中南米 | 17.0 | 0.1 | 0.6% | 15.0 | 0.5 | 3.3% | 0.4 |
| 大洋州 | 24.0 | 2.7 | 11.3% | 25.0 | 0.2 | 0.8% | ▲ 2.5 |
| その他 | 94.0 | 0.0 | 0.0% | 107.0 | 0.0 | 0.0% | 0.0 |
| 世界全体 | 1,759.0 | 188.7 | 10.7% | 1,898.0 | 171.3 | 9.0% | ▲ 17.4 |

（データ）各種統計資料より日本海事センター作成

以上