

－「海事レポート 2014」による外航海運の現状－

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 1411

日本海事センター企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

はじめに

今年7月、国土交通省より「海事レポート 2014」が公表された。同レポートは、1951年から旧運輸省が発行してきた「日本海運の現状」（海運白書）を前身とし、2001年の省庁再編に伴う海事局の発足に伴い、船員・船舶分野を併せて紹介することとし、現在の形となったものである。海事行政の各分野について各種データをもとに、現状分析や政策課題などが分かりやすい形でまとめられている。今年公表された同レポートは、エネルギー輸送ルートの多様化や海洋開発市場の獲得に向けた取組など海事局にかかわる政策課題のうち、ホットなものを取り上げた「海事局最前線」、安定的な国際海上輸送の確保や船員の確保・育成、環境問題への取り組みなど海事行政にとっての重要課題を取り上げた「第Ⅰ部」、海運、造船、船員をはじめとする海事各分野の状況の分析と課題をまとめた「第Ⅱ部」からなっている。今回の記事では、同レポート第Ⅱ部の「海上輸送分野」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輸送動向」の内容をもとに、コンテナ輸送関連を中心とする2013年の外航海運の概況とその背景を含め解説する。

1. 世界の外航海運の現状

2013年は外航海運にとって、中国経済の減速、欧州経済や運賃市況の低迷、燃料油価格の高止まり等により不安定な事業環境が続いたものの、米国を中心とした景気回復を背景に、全体的には海上荷動きが増加するなどの改善も見られる年であった。

イ) 外航貨物定期輸送

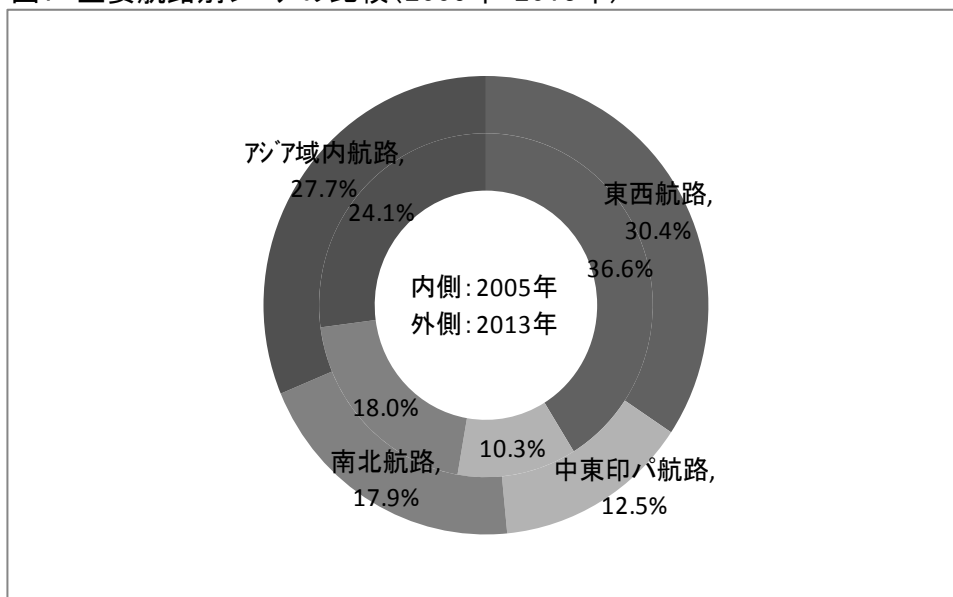
i. 主要航路の輸送動向

世界のコンテナ荷動量は、リーマンショックの影響で一時的に荷動きが減少した2009年を除いて2010年以降再び増加し続け、2013年には過去最高を記録したものの、伸び率においてはリーマンショック前と比べて鈍化している。また2011年末以降中国経済に減速感が出ているが、主要航路（往航）への影響は今のところあまり見られていない。

英クラークソン社のデータをもちいて主要航路別の前年比伸び率をみると、

2013年はすべての航路で荷動量が大幅に増加した。東西主要航路の荷動き量の伸びとは対照的に、中東印パ航路、南北航路およびアジア域内航路は2010年以降堅調に伸びている。2005年と2013年の主要航路別シェアの比較（図1）では、東西主要航路がシェアを下げたのに対して、中東印パ航路およびアジア域内航路はシェアを伸ばしている。

図1 主要航路別シェアの比較(2005年-2013年)



出所: 英Clarkson社 (Seaborn Container Trade, World Total)

2004年から2013年までの世界の主要港湾のコンテナ取扱量の推移を見てみると、2010年に上海が世界のハブ港であるシンガポールを抜いて第1位となり、4年連続でその座を維持している。また、2012年には中国本土の深圳が香港を抜いて第3位に浮上。釜山も中国の港湾の成長と共に取扱量が伸びており、日本の港湾と明暗を分けている。2012年および2013年の世界の港湾のコンテナ取扱量ランキングでは、上位港の多くが中国港湾で占められており、欧米港湾の相対的地位は低下している。2013年はロッテルダム（オランダ）、アントワープ（ベルギー）およびロサンゼルス（米国）がマイナスの伸び率となった。一方で、ハンブルク（ドイツ）は4.6%、ロサンゼルスに隣接するロングビーチ（米国）は11.2%の伸びを見せた。

(a) 北米航路

米国経済の堅調な景気回復を背景に、2013年の北米航路の東航荷動量は前年比3.3%増の1,384万TEU（当センターの集計による）となった。積み地別にみると中国（香港含む（以下同じ））が前年比4.0%増（シェア68.2%）、韓国が前

年比 0.2%減（同 5.2%）となり、2010 年以降急成長をとげているベトナムが前年比 10.2%増（同 4.6%）と日本を抜いて第 3 位となった。日本は前年比 3.8%減（シェア 4.5%）で第 4 位に後退している。

西航も前年比 2.2%増の 689 万 TEU と回復基調にある。揚げ地別にみると中国が前年比 5.4%増（シェア 49.2%）であったのに対して、日本は前年比 2.0%減（同 12.3%）、韓国は前年比 1.4%減（同 9.5%）、台湾は前年比 4.2%減（同 8.3%）で、いずれも 2012 年と同様、前年比減となった。

(b) 欧州航路

欧州経済は低迷気味で米国と比べて景気回復は緩やかであるものの、欧州航路の西航荷動量は前年比 4.9%増の 1,418 万 TEU（当センターの集計による）となった。積み地別シェアでは、中国が 74.1%、韓国 5.9%、日本 4.2%の順となっているが、ベトナムは 3.6%で第 4 位となり成長が著しい。

東航は前年比 6.2%増の 681 万 TEU であった。揚げ地別シェアでは中国 55.5%、日本 12.0%、韓国 7.1%の順となっており、往航に比べて復航の方が中国のシェアが低いのは北米航路と同じである。

(c) アジア域内航路

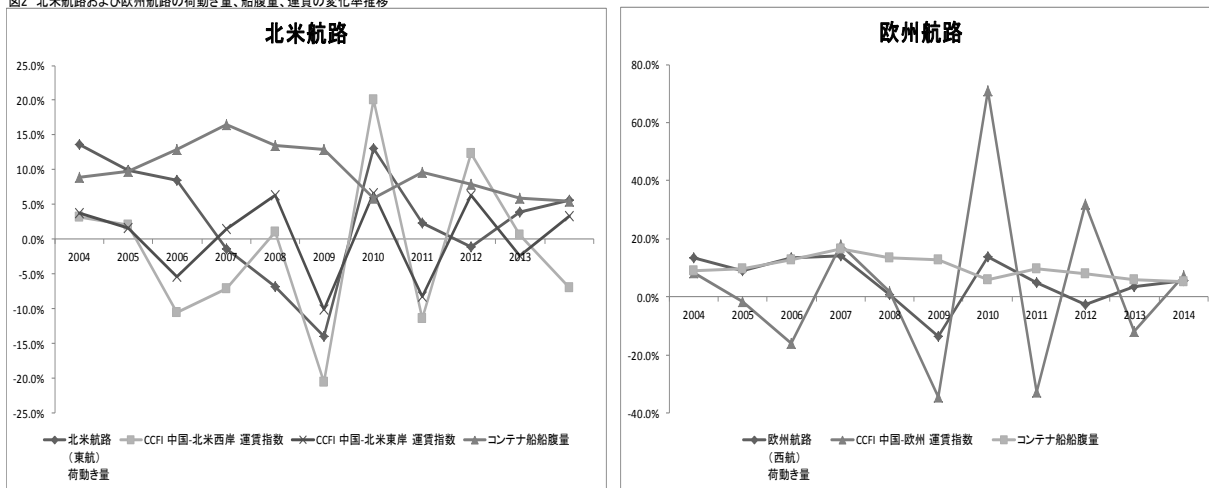
海事レポート図表 II-1-9 では 2011 年から 2013 年までの 3 年間のアジア域内における日本発着コンテナ荷動量を示している。先述のとおり、アジア経済、特に ASEAN 加盟国の経済発展を背景にアジア域内の荷動きは拡大している（図 1）。また、ASEAN 域内での貿易比率の高さに加え、東アジア地域から ASEAN 向けの貿易比率も高まっている。各種データをもとに域内貿易を「中国（香港含む）」、「日本、韓国、台湾」、「ASEAN」の 3 地域に分けて輸出入をシェアで比較すると、輸出入ともに各地域が 3 割前後となっており、ASEAN 加盟国全体で中国にも匹敵する規模となっていることがわかる。ASEAN での域内調達の動きが広がるとともに、我が国だけでなく、東アジアから ASEAN への製造業の展開が進んでいる。

ii. 市況

2013 年の北米航路および欧州航路における運賃の推移は荷動きに比べて低調な推移であった。特に、欧州航路においては運賃の修復と下落の繰り返しが激しい年となった。年単位ではあるが北米航路と欧州航路における荷動きと運賃の前年比伸び率を見たのが図 2 である。参考までに世界に就航するコンテナ船の船腹量伸び率推移を載せてある。これによると、荷動きと運賃は変動幅の相違を除いては両航路ともに基本的には連動して推移している。不規則な動きを示すならば、

両航路ともに 2006 年、2011 年、2013 年は荷動量が伸びたにもかかわらず、運賃の伸びはマイナスとなった。一方、2007 年、2008 年、2012 年は低調な荷動きの伸びに反して運賃の伸びは増加した。こうした不規則な変動も、両航路ともほぼ共通した動きとなっている。また、北米東岸、欧州航路については、2008 年以降 1 年おきに運賃のマイナス成長とプラス成長を繰り返している。

図2 北米航路および欧州航路の荷動量、船腹量、運賃の変化率推移



出所：英Clarkson社のデータを使用して作成
 注1：北米航路および欧州航路のコンテナ船船腹量は、世界全体に就航するコンテナ船の船腹量合計値を使用

ハ) 外航不定期輸送

i. 主要貨物の輸送動向

原油の世界全体の輸送量は前年比 2.0%減の 1,863 百万トンで 2008 年以降減少傾向にある。原油生産国での現地精製の進展に加え、2010 年以降米国のシェールオイルの生産量が飛躍的に伸びていることなどが、影響を与えているものと考えられる。

一方、石油製品は前年比 4.7%増の 971 百万トンで一貫して増加をしておりプロダクトタンカー市場は伸びている。

鉄鉱石は前年比 6.9%増の 1,186 百万トン、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送量は 1,114 百万トンと 4.9%増加した。

穀物は前年比 1.9%増の 377 百万トンであった。穀物主要輸出国の米国が天候により減産となったが、それを増産となった南米からの東アジア向け輸送量が補い全体では微増となった。

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

2013 年の我が国海上貿易量は 9 億 7,339 万トン（前年比 1.4%増）であった。

その内訳は、鉄鋼、機械類、自動車等の製品を中心に、輸出が1億6,732万トン（前年比3.9%増）、鉄鉱石、石炭、原油等の原材料・エネルギー資源を中心に、輸入が8億608万トン（前年比0.9%増）と増加した。主に精密機械、電気機器や雑貨等の製品からなるコンテナ貨物については、輸出では71%、輸入では62%とアジア地域内諸国との貿易が大部分を占めた。

ロ) 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2013年の我が国商船隊による輸送量は、輸出入・三国間輸送の合計で前年比2.1%増の1,022百万トンとなった。内訳をみると輸出は55百万トンと前年に比べ9.9%増加し、積取比率も33.1%と前年に比べ1.8ポイント増加、2013年の輸入は535百万トンと前年に比べ0.8%増加し、積取比率は66.4%と前年とほぼ同率、三国間輸送は、前年比2.9%増の432百万トンであった。

コンテナ船に限ってみると、輸出は前年比20.1%減の6.7百万トン、輸入は前年比10.1%減の20.5百万トン、三国間輸送は前年比1.2%減の121.2百万トンであった。我が国商船隊のコンテナ船による輸送の中では、輸出にかわり三国間輸送のシェアが伸びている。我が国製造業の生産拠点のアジアを中心とした海外展開の進展を示す一方で、我が国海外航海運企業が三国間輸送に力を入れていることがわかる。

ハ) 我が国商船隊の船腹量

2013年の我が国商船隊の船腹量は、2,609隻（前年より239隻減）、重量トンベースで1億7,193万トン（前年比9.9%減）であった。船種別構成では、フルコンテナ船を除いて全ての船種で隻数及び総トン数において減少となった。こうした中、フルコンテナ船は隻数ベースで前年比5%増の290隻、総トン数ベースでは前年比8%増の14.9百万トンとなっている。また、フルコンテナ船の1隻当たりの平均総トン数では2011年に比べ11.9%増となっており、大型化が進展している（表1）。

表1 我が国商船隊船種別1隻当たりの平均総トン数(千トン)

	2011	2012	2013	2011- 2013年 伸び率
ばら積船	49.1	51.2	51.7	5.3%
自動車専用船	46.5	48.8	49.2	5.8%
フルコンテナ船	45.9	50.0	51.4	11.9%
一般貨物船	9.2	9.1	9.5	3.1%
油送船	73.0	80.6	80.7	10.5%
化学薬品船	12.0	13.5	11.7	-2.7%
チップ専用船	40.7	40.8	41.8	2.6%
LPG船	25.5	20.2	20.2	-20.6%
LNG船	105.2	111.6	111.6	6.1%
その他	40.9	45.3	46.8	14.3%

出所: 各年海事レポートから作成

まとめ

今回は、国土交通省「海事レポート 2014」の解説を試みた。2013年の外航海運全体のポイントは以下の4点である。①中国経済は減速感があるものの、主要航路（往航）の荷動きへの影響はあまり見られていない。②アジア域内でのASEANの台頭は目覚ましく、中国に匹敵する規模となっている。また、我が国発着のコンテナ貨物は6~7割がアジア域内貿易によるものである。③我が国商船隊の三国間輸送のシェアは増えている。④世界的に船舶の大型化が進む中、2013年我が国商船隊のフルコンテナ船の船腹量は増加した。

四方を海に囲まれた我が国にとって外航海運企業は不可欠な存在である。現在、我が国の大半を海上貿易が占め、その7割近くを日本商船隊が担っている。我が国にとって日本商船隊は国家インフラの中でも産業横断的かつ最も基礎的なものであり、今後も新興国を中心とした世界経済の成長を取り込むことによって、我が国の発展に貢献することが求められているといえよう。なお、海事レポートは冊子のものを購入できるほか、インターネットからも入手可能である

(http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000047.html)。