

第1章 海上輸送分野

第1節 外航海運

(1) 外航海運の現状

2014年の外航海運は、中国をはじめとする新興国の景気減速の動き、船腹の過剰供給による運賃市況の低迷と、昨年からの不安定な状況が続いたものの、欧米諸国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境に改善が見られた。

今後の外航海運の動向については、米国経済の回復が続いていること、燃料油価格が低い水準で推移していることなどから、外航海運を取り巻く事業環境は更なる改善が見込まれる。一方で、不安定な中東情勢による原油価格の反発、ブラジルを中心とした新興国の景気減速の動きといった懸念事項もあり、引き続き注視が必要である。

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量

2014年の世界の主要品目別海上荷動き量は、トンベースで105億29百万トン（対前年比3.5%増）となり、そのシェアの内訳を見ると、主に石油（原油及び石油製品）が26.5%、鉄鉱石、石炭及び穀物の3品目を合わせたシェアが28.0%となっている。

図表Ⅱ-1-1 世界の主要品目別海上荷動き量

年	石油			鉄鉱石	石炭	穀物	その他	合計
	原油	石油製品	計					
2004年	1,848	648	2,497	593	643	273	3,301	7,307
対前年比	5.0	10.4	6.4	14.9	7.0	0.4	5.8	6.6
2005年	1,878	711	2,589	662	673	274	3,440	7,638
対前年比	1.6	9.7	3.7	11.6	4.7	0.4	4.2	4.5
2006年	1,891	769	2,660	713	710	292	3,632	8,007
対前年比	0.7	8.2	2.7	7.7	5.5	6.6	5.6	4.8
2007年	1,912	798	2,709	777	768	306	3,803	8,363
対前年比	1.1	3.8	1.8	9.0	8.2	4.8	4.7	4.4
2008年	1,902	823	2,725	841	793	319	3,895	8,573
対前年比	▲0.5	3.1	0.6	8.2	3.3	4.2	2.4	2.5
2009年	1,815	833	2,648	898	807	321	3,585	8,259
対前年比	▲4.6	1.2	▲2.8	6.8	1.8	0.6	▲8.0	▲3.7
2010年	1,868	888	2,756	991	930	343	4,011	9,031
対前年比	2.9	6.6	4.1	10.4	15.2	6.9	11.9	9.3
2011年	1,851	915	2,766	1,053	1,000	345	4,276	9,440
対前年比	▲0.9	3.0	0.4	6.3	7.5	0.6	6.6	4.5
2012年	1,901	923	2,824	1,110	1,123	374	4,408	9,839
対前年比	2.7	0.9	2.1	5.4	12.3	8.4	3.1	4.2
2013年	1,833	959	2,792	1,189	1,179	387	4,628	10,175
対前年比	▲3.6	3.9	▲1.1	7.1	5.0	3.5	5.0	3.4
2014年	1,806	979	2,785	1,332	1,201	419	4,792	10,529
対前年比	▲1.5	2.1	▲0.3	12.0	1.9	8.3	3.5	3.5

（出典）Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」に基づき海事局作成
（注）2014年の値は推計値である。

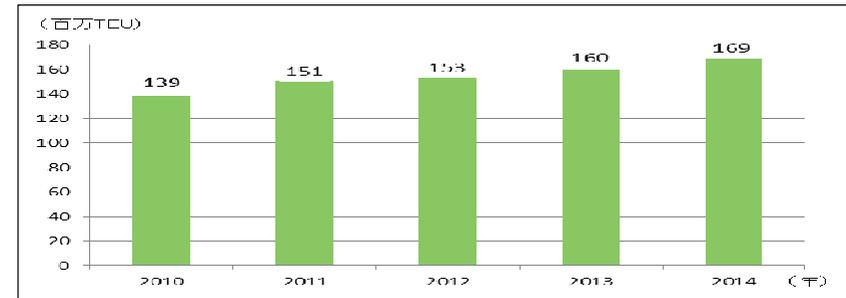
ロ) 外航貨物定期輸送

い) 主要航路の輸送動向

2014年の定期コンテナ船の動きを見ると、北米向け・北米発及び欧州向け・欧州発の荷動き量とも、前年より増加を示した。

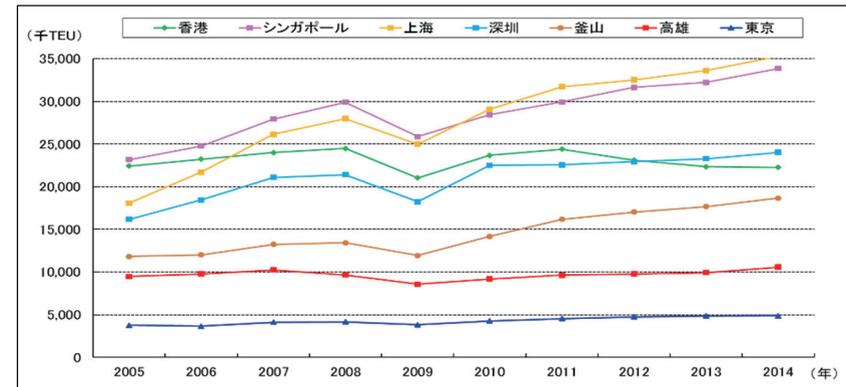
また、港湾別のコンテナ取扱量ランキング（図表Ⅱ-1-4）では、世界の物流拠点となっている中国の港湾が上位の大半を占めている。

図表Ⅱ-1-2 世界のコンテナの荷動き



（出典）UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2014に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-3 アジアの主要港湾のコンテナ取扱量推移



（出典）CONTAINERISATION INTERNATIONAL MARCH 2015に基づき海事局作成
（注）2014年は速報値である。

※TEU (Twenty-foot Equivalent Unit:20 フィートコンテナ換算) とは、コンテナ船の積載能力を示すための単位

図表Ⅱ-1-4 世界の港湾のコンテナ取扱量ランキング (2014年)

順位	2013年	港湾名	国名	2014年取扱量 (千TEU)	2013年取扱量 (千TEU)	前年比
1	1	上海	中国	35,285	33,617	5.0%
2	2	シンガポール	シンガポール	33,869	32,240	5.1%
3	3	深圳	中国	24,037	23,278	3.3%
4	4	香港	中国	22,283	22,367	▲0.4%
5	6	寧波	中国	19,430	17,351	12.0%
6	5	釜山	韓国	18,678	17,686	5.6%
7	7	青島	中国	16,624	15,520	7.1%
8	8	広州	中国	16,410	15,309	7.2%
9	9	ドバイ	UAE	15,249	13,641	11.8%
10	10	天津	中国	14,050	13,010	8.0%
11	11	ロッテルダム	オランダ	12,297	11,621	5.8%
12	12	ポートケラン	マレーシア	10,946	10,350	5.8%
13	13	高雄	台湾	10,590	9,938	6.6%
14	14	大連	中国	10,128	9,912	2.2%
15	15	ハンブルク	ドイツ	9,730	9,302	4.6%
16	16	アントワープ	ベルギー	8,978	8,578	4.7%
17	17	廈門	中国	8,572	8,008	7.0%
18	19	タンジュンペラバス	マレーシア	8,550	7,628	12.1%
19	18	ロサンゼルス	アメリカ	8,341	7,869	6.0%
20	20	ロングビーチ	アメリカ	6,865	6,731	2.0%
29	28	東京	日本	4,885	4,861	0.5%

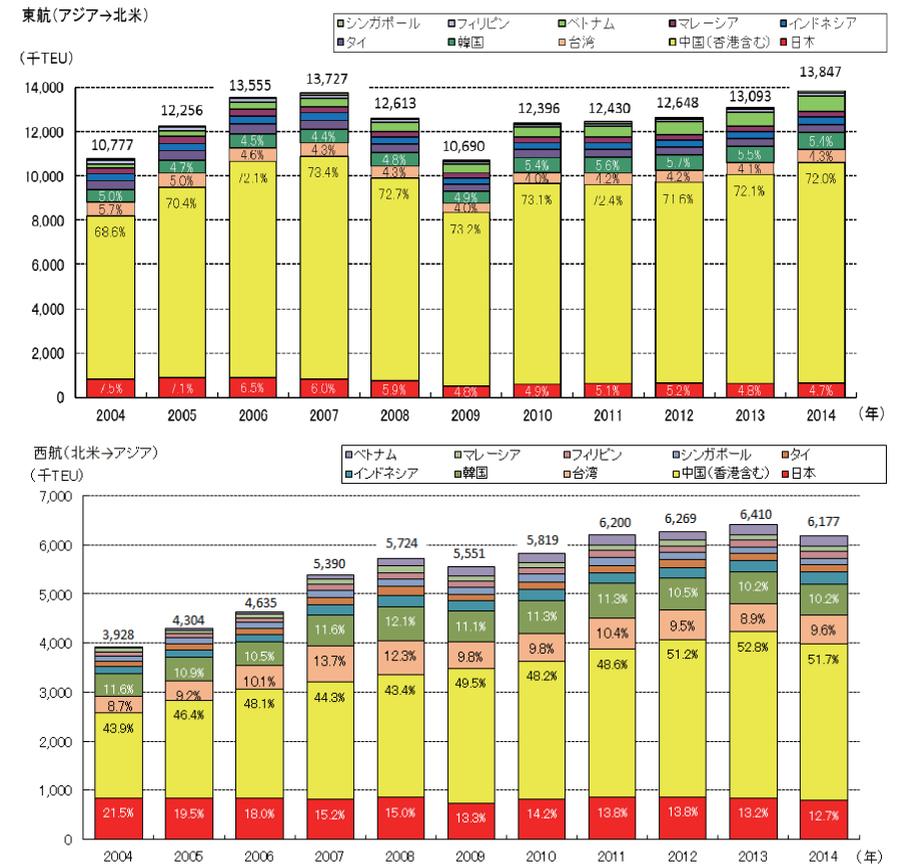
(出典) CONTAINERISATION INTERNATIONAL MARCH 2015 に基づき海事局作成
 (注) 2014年は速報値である。

(a) 北米航路

2014年の北米航路の荷動き量は、東航(アジア→北米)では、前年に引き続き堅調な個人消費や住宅投資等による米国経済の緩やかな拡大を背景に、13,847千TEU(対前年比5.8%増)と過去最高を記録した。

一方、西航(北米→アジア)では、中国における紙・板紙類と動物用飼料の輸入量の減少などにより、6,177千TEU(対前年比3.6%減)となった。

図表Ⅱ-1-5 北米航路コンテナ荷動き量推移



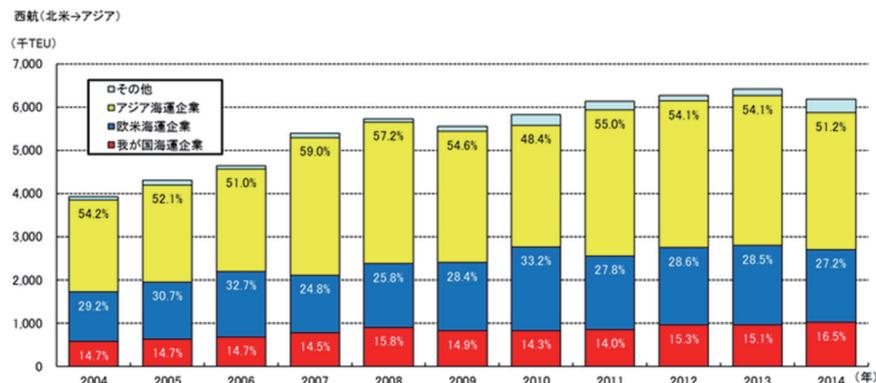
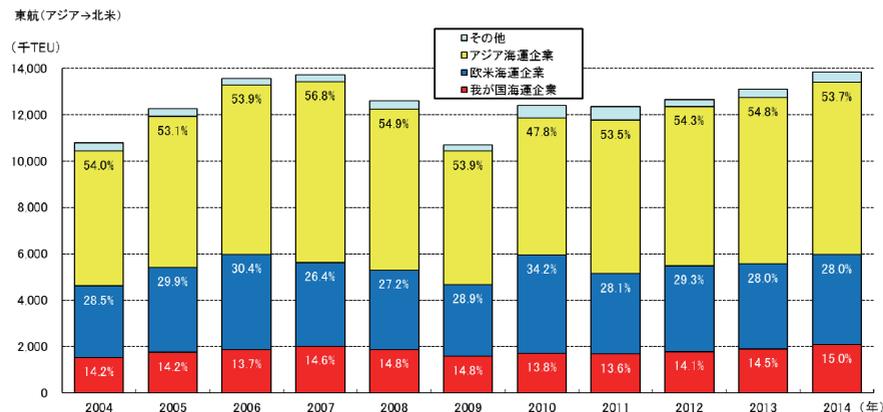
(出典) PERS データに基づき日本海事センターがまとめた。
 (注) 2014年の値は暫定値である。

2014年の北米航路の船社別シェアは、東航では、我が国海運企業が輸送量全体の15.0%、他のアジア諸国の海運企業が53.7%、欧米の海運企業が28.0%のシェアである。

一方、西航では、我が国海運企業が輸送量全体の16.5%、他のアジア諸国の海運企業が51.2%、欧米の海運企業が27.2%のシェアである。

東航・西航ともに、近年、同航路における船社別シェアは、全体の構成としては大きな変動はないが、我が国海運企業のシェアが少しずつではあるが上昇傾向にある。

図表Ⅱ-1-6 北米航路船社別コンテナ荷動き量推移



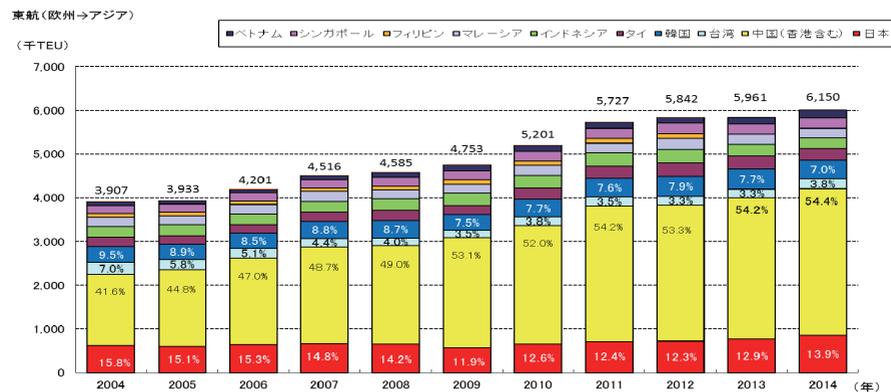
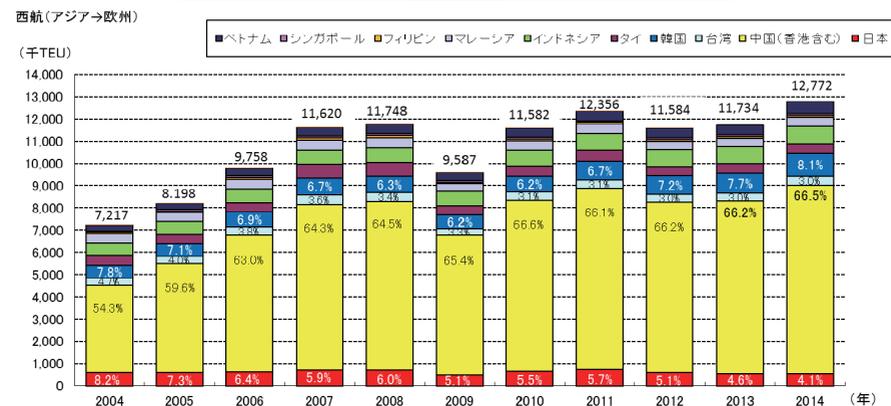
(出典) PIRS データに基づき日本海事センターがまとめた。

(注) 2014年の値は暫定値である。

(b) 欧州航路

2014年の欧州航路は、欧州の緩やかな景気回復を反映して、西航・東航ともに荷動き量が過去最高を記録した。同航路の往復航合計は、18,922千TEUで、そのうち約6割は中国発着貨物輸送である。往復航別に見ると、西航(アジア→欧州)が12,772千TEU(対前年比8.8%増)、東航(欧州→アジア)が6,150千TEU(対前年比3.2%増)となっている。

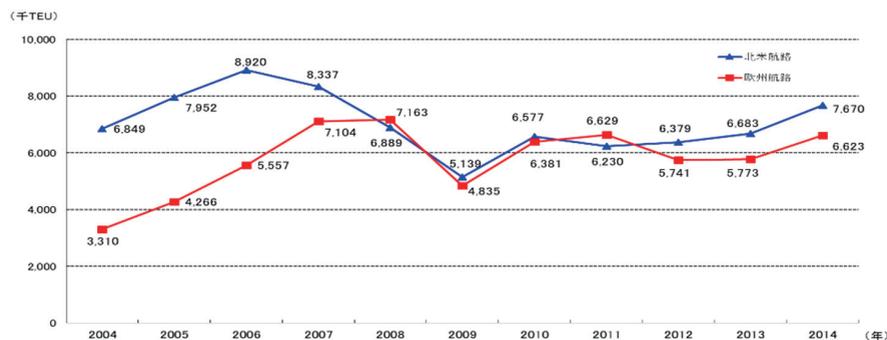
図表Ⅱ-1-7 欧州航路コンテナ荷動き量推移



(出典) 日本海事センター

2014年の往航・復航の貨物量の差は、北米航路が、往航(東航)13,847千TEU、復航(西航)6,177千TEUで、その差が7,670千TEUであった。また、欧州航路は、往航(西航)12,772千TEU、復航(東航)6,150千TEUで、その差は6,623千TEUであった。このように、北米航路・欧州航路とも、貨物量は、ほぼ往航2に対し復航1であり、往航・復航のアンバランスは、例えば、北米からアジア方面へ空コンテナの輸送が発生することや空コンテナが不足することにより、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発生し、船社の大きな負担となっている。

図表Ⅱ-1-8 北米航路・欧州航路の往航・復航のアンバランス



(出典) 日本海事センターがまとめたデータに基づき海事局作成

(c) アジア域内航路

2014年のアジア域内の我が国発着貨物の荷動き量は、輸出入ともに全体で前年を下回り、合計で4,009千TEU(対前年比約3.1%減)となった。このうち、日中間の荷動き量が全体の5割弱を占めている。

図表Ⅱ-1-9 アジア域内における日本発着コンテナ荷動き量推移



(出典) Marine netに基づき海事局作成

ii) 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、複数の企業がコンソーシアム(企業連合)を形成し、共同で定期航路の運航を確保することが多い。コンソーシアムは、当初、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、対象地域や業務提携の範囲が広がり、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。

こうした船社間提携の規模は、拡大する様相を見せており、2012年には、グランドアライアンス(日本郵船が参加)とザ・ニューワールドアライアンス(商船三井が参加)が提携し、「G6アライアンス」を結成した。また、CKYHアライアンス(川崎汽船が参加)とエバーグリーン(台湾)が提携し、「CKYH-the Green Alliance(CKYHE)」を結成した。さらに、2015年1月から、CKYHEが提携範囲を新たに北米航路に拡大するなど、各社ともサービスの拡大に力を注いでいる。

その他海外の海運企業では、Maersk(デンマーク)とMSC(スイス)が「2M VSA」を結成し、2015年1月よりアジア-欧州航路、太平洋(アジア-北米)航路及び大西洋(欧州-北米)航路においてサービスを開始した。

図表Ⅱ-1-10 世界のコンテナ船運航船腹量上位20社

オペレーター	2014年末現在				
	順位	隻数	TEU	シェア	
Maersk (デンマーク)	1	576	2,761,939	15%	
MSC (スイス)	2	464	2,465,309	14%	
CMA CGM (フランス)	3	423	1,606,808	9%	
Evergreen (台湾)	4	196	931,302	5%	
COSCO (中国)	5	173	880,276	5%	
Hapag-Lloyd (ドイツ)	6	140	718,294	4%	
CSCL (中国)	7	125	673,292	4%	
商船三井	8	113	604,743	3%	
Hanjin (韓国)	9	98	599,226	3%	
APL (シンガポール)	10	98	570,847	3%	
Hamburg Sud (ドイツ)	11	108	524,838	3%	
OOCL (香港)	12	93	497,640	3%	
日本郵船	13	102	488,323	3%	
Yang Ming (台湾)	14	89	404,903	2%	
HMM (韓国)	15	57	377,695	2%	
PIL (シンガポール)	16	145	355,877	2%	
川崎汽船	17	70	355,266	2%	
UASC (中東湾岸6カ国)	18	53	339,754	2%	
ZIM (イスラエル)	19	79	327,823	2%	
CSAV (チリ)	20	44	232,882	1%	
上記20社計		3,246	15,717,037	87%	
その他			1,857	2,423,977	13%
合計		5,103	18,141,014	100%	

(出典) MDS2015年1月版に基づき日本郵船にて集計

図表Ⅱ-1-11 基幹航路におけるメガ・キャリア/アライアンスの運航船腹量

船社またはアライアンス名	2014年末		メンバー船社	
	隻数	TEU		
CKYHE	123	1,129,828	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin Evergreen	
CKYH	80	465,083	川崎汽船 COSCO Yang Ming Hanjin	
Evergreen	41	255,058	-	
Maersk	92	899,570	-	
Maersk	CMA CGM	63	501,882	-
CMA CGM	MSC	37	456,047	-
CMA CGM		45	369,530	-
MSC		87	737,236	-
G6	243	1,915,596	日本郵船 Hapag-Lloyd OOCL 商船三井 APL(NOL) Hyundai	

(出典) MDS2015年1月版に基づき日本郵船にて集計

- (注) 1. アライアンスの船腹量は、メンバー船社がアライアンス枠外で運航する場合を含まない。
 2. アライアンスとは別にオペレーター間の共同配船が見られるが、それらはオペレーター別に分けて集計した。

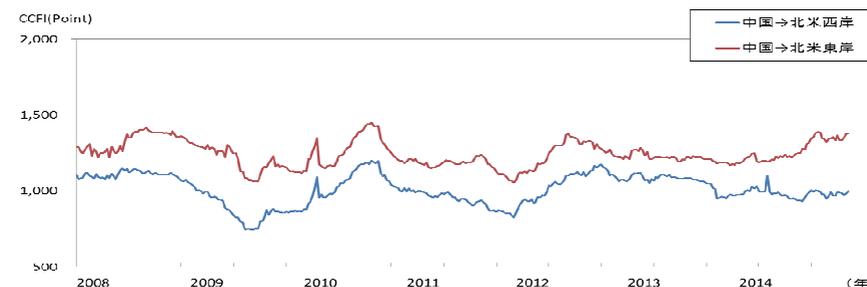
iii) 市況

(a) 北米航路(西岸、東岸)

西岸向け運賃は、米国経済の緩やかな拡大を背景に、荷動き量が堅調に推移したものの、欧州航路に1万TEUを超える超大型コンテナ船(ULCS)が投入されたことに伴い、欧州航路から大型船が北米航路に配置転換されたため、同航路においても船腹過剰傾向となり、運賃が大きく回復するには至らなかったものと推測される。

また、東岸向け運賃は、西岸港湾において、北米西岸港湾労組(ILWU)と使用者団体の太平洋海事協会(PMA)との労使協約改定が難航し、対立が激化したため、混乱を避けるため、荷主の多くが東岸向けの輸送を選択した結果、運賃が上昇したものと見られる。

図表Ⅱ-1-12 北米航路運賃推移

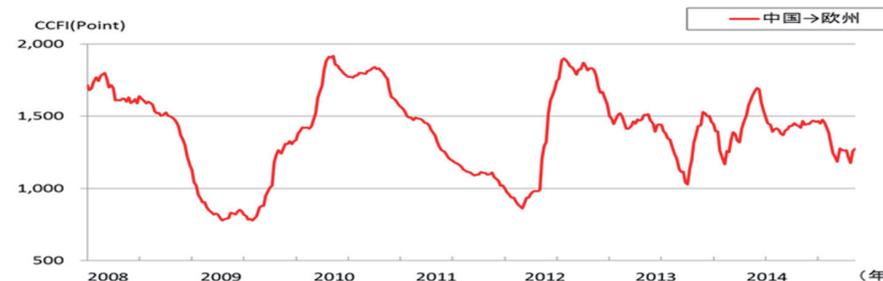


(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成
 (注) 1998年1月1日=1,000point

(b) 欧州航路

2014年は、欧州経済の緩やかな回復により、西航・東航ともに荷動き量が堅調に推移しているが、欧州航路の運賃水準は下落の傾向が見られた。新たに建造されたULCSは、欧州航路に投入される傾向があり、この結果、同航路に就航する船舶の大型化が進み、船腹量が供給過剰となっていることが影響しているものと見られる。

図表Ⅱ-1-13 欧州航路運賃推移



(出典) China (Export) Containerized Freight Index に基づき海事局作成
 (注) 1998年1月1日=1,000point

ハ) 外航貨物不定期輸送

i) 主要貨物の輸送動向

2013年の外航貨物不定期輸送の動向を主要貨物別に見ると、まず、原油は中東から米国向けが107百万トンと、対前年比8.5%減少している一方、中東から中国向けは、147百万トンと、対前年比8.9%増加している。

鉄鉱石は、豪州から中国向けが417百万トン（対前年比18.5%増）、日本向けが84百万トン（対前年比3.7%増）と増加している一方で、ブラジルから中国向けは155百万トン（対前年比8.8%減）、日本向けは36百万トン（対前年比5.3%減）と減少している。

原料炭は、世界最大の輸出国である豪州の2013年の輸出量が141百万トンであり、そのうち東アジア向けが88百万トンと最も多く、半数以上を占めている。また、一般炭は、世界最大の輸出国であるインドネシアの2013年の輸出量が340百万トンであり、そのうち東アジア向けが159百万トンと最も多いが、対前年比1.9%の減少となった。一方で、インド向けが120百万トンで、対前年比26.3%増と大きな伸びを示している。

穀物は、南米から東アジア向けが59百万トンで、対前年比34.1%と大きく増加している。

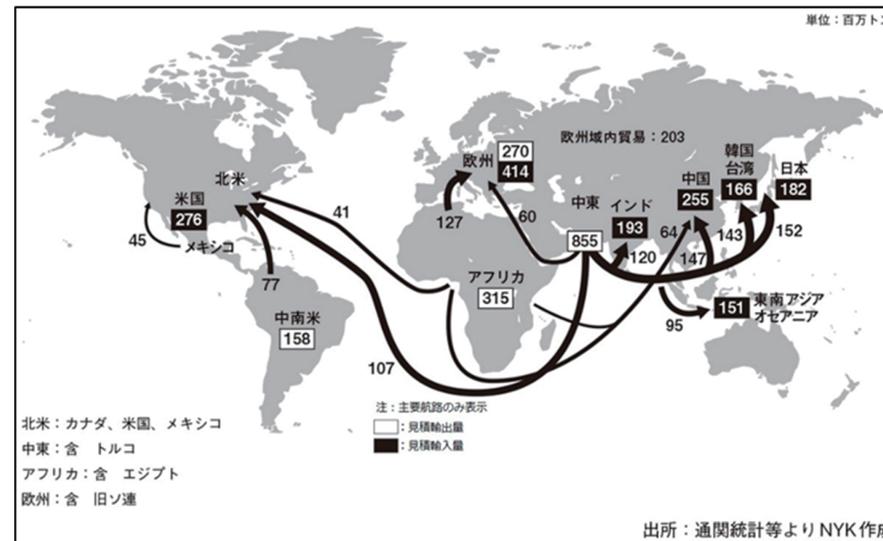
図表Ⅱ-1-14 世界のばら積み船主要貨物の主要トレード

品目	主要トレード	荷動量(百万トン)		
		2012年	2013年	前年比
原油	中東 → 日本	153	152	▲ 0.7%
	中東 → 米国	117	107	▲ 8.5%
	中東 → 中国	135	147	8.9%
鉄鉱石	豪州 → 日本	81	84	3.7%
	豪州 → 中国	352	417	18.5%
	ブラジル → 中国	170	155	▲ 8.8%
	ブラジル → 日本	38	36	▲ 5.3%
原料炭	豪州 → 東アジア	67	88	31.3%
	北米 → 東アジア	33	41	24.2%
	インドネシア → 東アジア	162	159	▲ 1.9%
一般炭	豪州 → 東アジア	177	200	13.0%
	インドネシア → 東アジア	162	159	▲ 1.9%
	インドネシア → インド	95	120	26.3%
穀物	北米 → 東アジア	59	46	▲ 22.0%
	南米 → 東アジア	44	59	34.1%

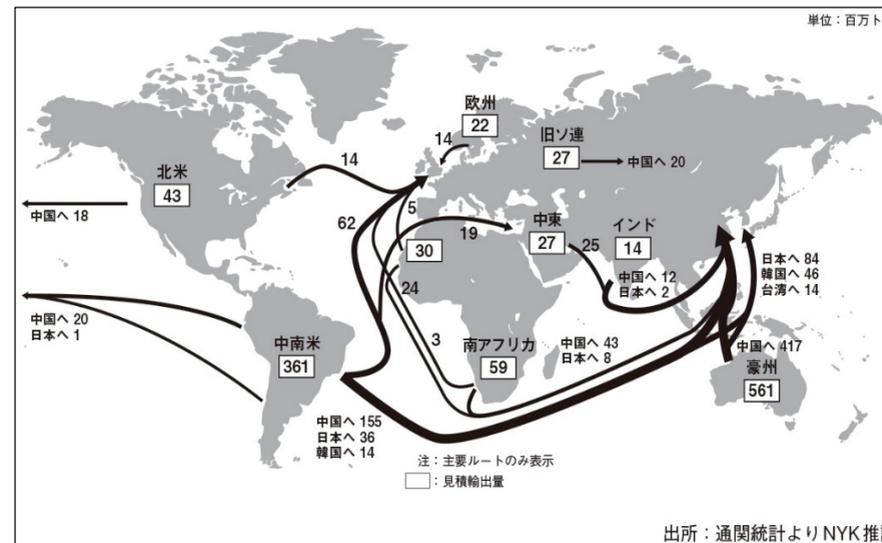
(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-15 主要航路の荷動き (2013年) 《原油・鉄鉱石》

【原油の海上荷動き量】

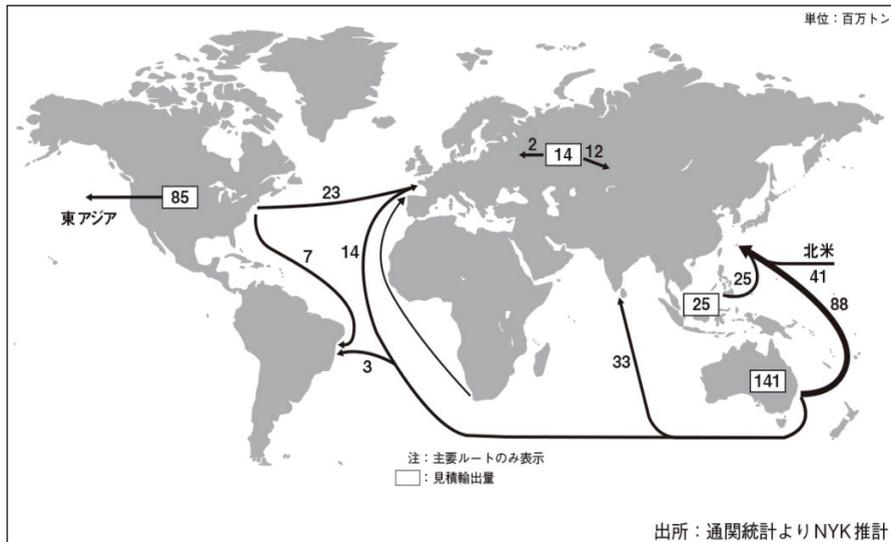


【鉄鉱石の海上荷動き量】



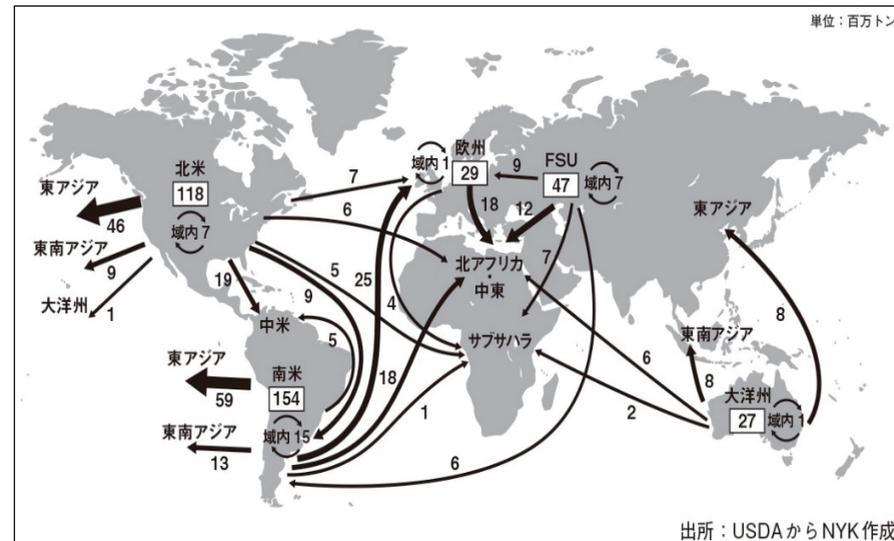
図表Ⅱ-1-16 主要航路の荷動き (2013年) 《原料炭・一般炭》

【原料炭の海上荷動き量】

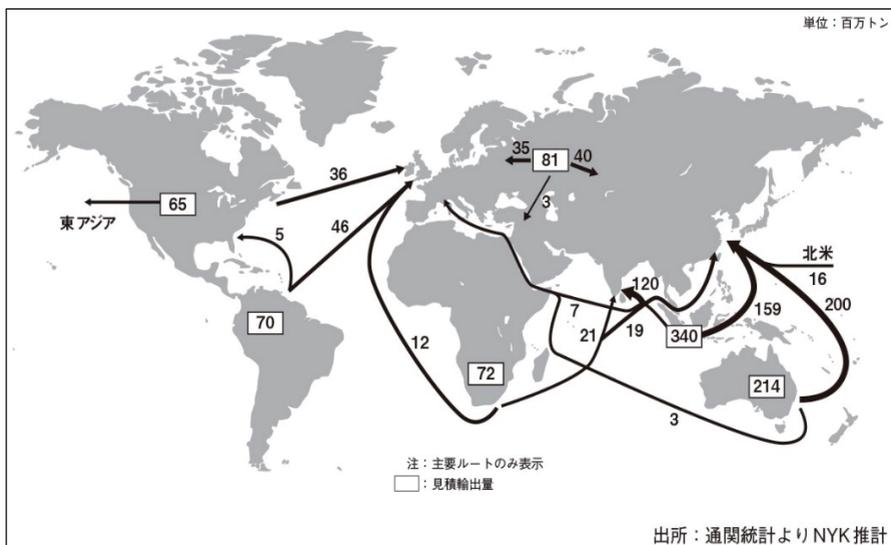


図表Ⅱ-1-17 主要航路の荷動き (2013年) 《穀物》

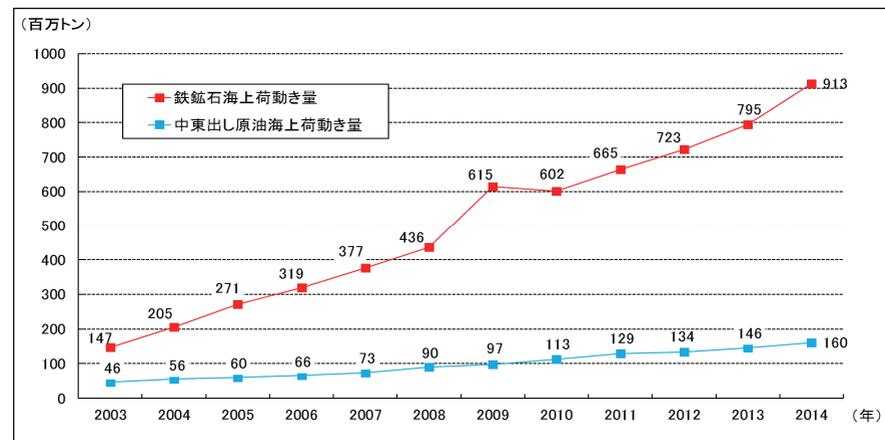
【穀物の海上荷動き量】



【一般炭の海上荷動き量】



図表Ⅱ-1-18 中国向け原油及び鉄鉱石の海上荷動き量推移

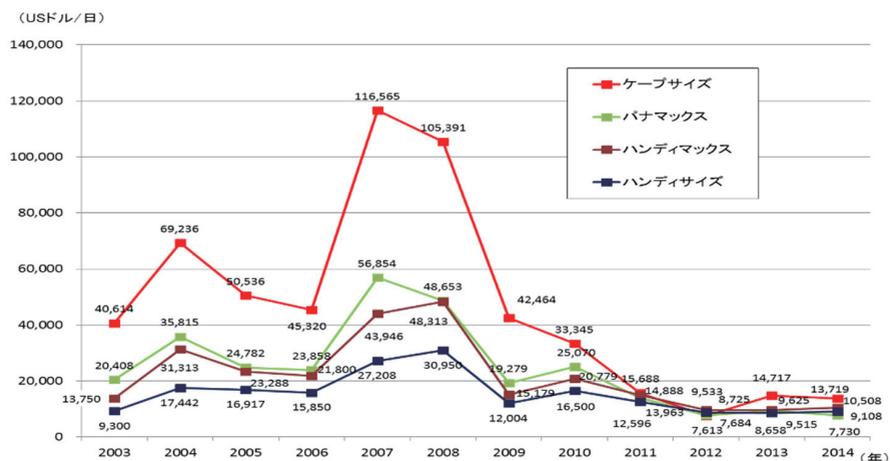


(出典) 日本郵船のデータに基づき海事局作成

ii) 市況

2014年の乾貨物の市況を定期用船料で見ると、ケープサイズ*については、中国の鉄鉱石の輸入が増加したこと、ケープサイズの新規竣工が一段落したこと等の要因があったにも関わらず、年間平均での用船料に大きな上昇は見られなかった。これは、依然としてケープサイズの船腹量が過剰傾向にあること、積地・揚地の港湾整備やオペレーションの改善により、滞船が減少したことに伴い、船舶が効率的に稼働していたことなどが影響しているものと考えられる。パナマックス*については、中国の石炭輸入量の減少等を背景に、用船料は低い水準で推移した。

図表Ⅱ-1-19 乾貨物定期用船料推移



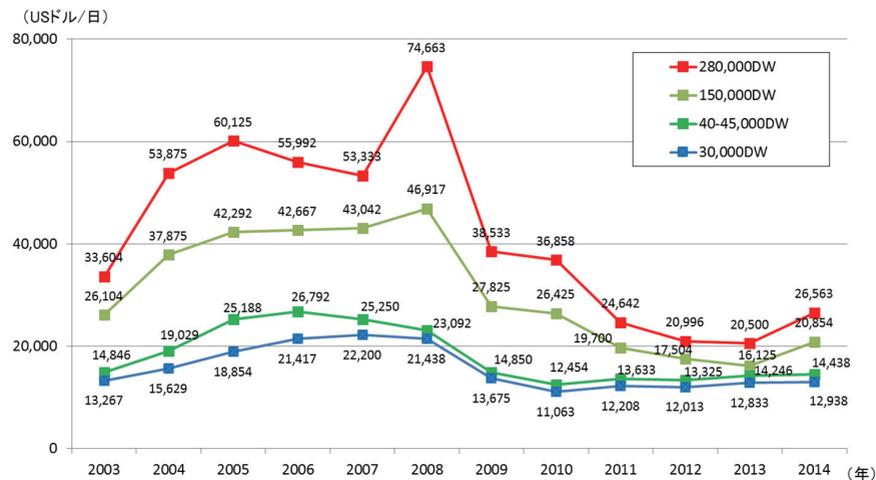
(出典) Baltic Exchange 公表値、Marine net に基づき海事局作成

※ばら積船の船型呼称は概ね下記の通りであるが、厳密には定まっていない。
 ケープサイズ：10～15万重量トン。スエズ運河を通航できず喜望峰回りとなる。
 パナマックス：6万～7万重量トン。パナマ運河を通航できる最大船型
 ハンディマックス：3万5,000～5万5,000重量トン
 ハンディサイズ：1万5,000～3万5,000重量トン

2014年のタンカー市況を定期用船料で見ると、年間平均ではVLCC*の用船料が上昇した。これは、原油価格の下落により中国向けなどの輸送需要が増加したこと、過去に発注されたタンカーの新規竣工が一段落したことなどにより、タンカーの需給バランスが引き締まったためと考えられる。

※VLCC：Very Large Crude Oil Carrier の略で、原油を輸送する大型タンカーで20万～30万重量トンのもの。

図表Ⅱ-1-20 タンカー定期用船料推移



(出典) Marine net に基づき海事局作成

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

2014年の我が国の海上貿易量は、9億5,859万トン（対前年比1.5%減）であった。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、鉄鋼、機械類等の製品を中心に、輸出が1億6,322万トン（対前年比2.5%減）、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7億9,537万トン（対前年比1.3%減）と、特に、重量ベースでは輸入に偏った構成となっている（図表Ⅱ-1-21）。

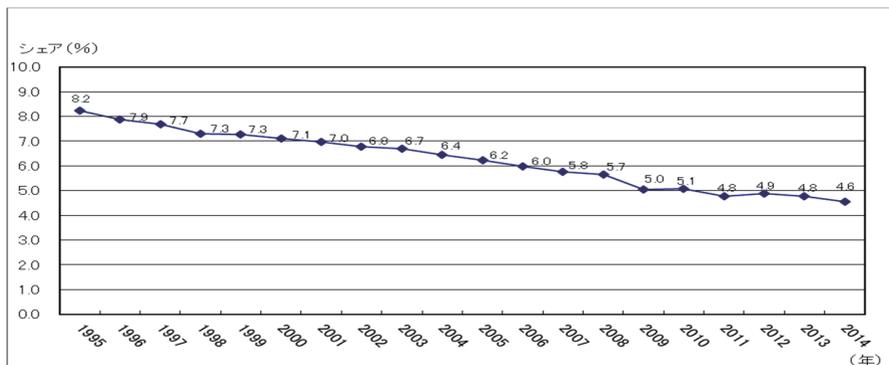
また、2014年の世界全体の海上貿易量に占める我が国の海上貿易量のシェアは4.6%であり、減少傾向が続いている（図表Ⅱ-1-22）。

図表Ⅱ-1-21 我が国の品目別海上貿易量及び貿易額

品目	年	2013年		2014年		対前年比(%) (数量ベース)
		数量	金額	数量	金額	
輸出入合計		973,390	1,158,346	958,587	1,208,794	▲1.5
輸出	総計	167,315	523,498	163,215	540,229	▲2.5
	鉄鋼	43,059	37,761	41,689	39,395	▲3.2
	セメント	8,767	330	9,085	383	▲3.6
	機械類	13,614	176,205	13,963	183,420	2.6
	乗用自動車	5,728	89,266	5,597	93,619	▲2.3
	電気製品	1,491	51,066	1,514	52,292	▲1.5
	肥料	712	148	648	120	▲9.0
	その他	93,944	168,722	90,720	171,000	▲3.4
輸入	総計	806,075	634,848	795,372	668,565	▲1.3
	乾貨物計	498,426	385,182	499,081	414,587	0.1
	鉄鉱石	135,820	16,804	136,379	16,836	0.4
	石炭	191,544	23,073	188,409	20,855	▲1.6
	燐鉱石	363	90	313	75	▲13.8
	塩	7,780	468	7,009	454	▲9.9
	銅鉱	4,992	10,046	5,084	10,458	1.8
	ニッケル鉱	4,963	315	4,612	395	▲7.1
	ボーキサイト	536	48	233	30	▲56.5
	木材	8,227	4,586	7,156	4,298	▲13.0
	パルプ	1,777	1,349	1,783	1,495	0.3
	チップ	11,015	2,180	11,656	2,396	5.8
	小麦	6,199	2,222	5,759	2,085	▲7.1
	米	692	480	669	464	▲3.3
	大麦・裸麦	1,324	429	1,241	382	▲6.3
	トウモロコシ	14,401	4,636	15,035	4,084	4.4
	大豆	2,762	1,838	2,828	1,939	2.4
	その他	106,031	316,620	110,916	348,341	4.6
	液体貨物計	307,650	249,666	296,291	253,978	▲3.7
	原油	178,861	142,448	168,783	138,708	▲5.6
	LNG	87,491	70,590	88,506	78,509	▲1.2
	LPG	12,120	10,722	11,669	10,864	▲3.7
	重油	6,906	5,115	5,415	4,242	▲21.6
	その他	22,272	20,791	21,917	21,655	▲1.6

(出典) 財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-22 世界の海上貿易量に占める我が国の海上貿易量のシェアの推移



(出典) 海事局調べ

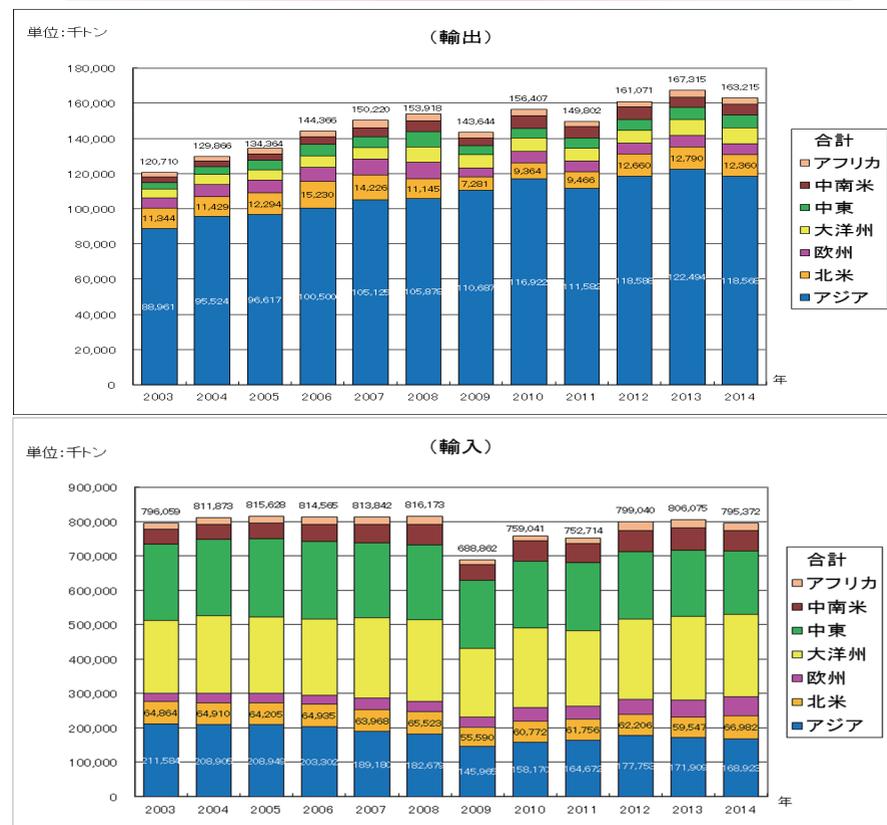
- (注) 1. 世界の海上貿易量は Clarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より、我が国の海上貿易量は「財務省貿易統計」より、シェア(%)を算出した。
 2. 重量トンベース
 3. 2014年の値は推計値である。

我が国の海上貿易量を地域別に見ると、輸出については、アジア地域への輸出量は、2014年は1億1,857万トン(対前年比3.2%減)となり、我が国の輸出量全体に対するシェアは72.6%となっている。

また、北米向けの輸出量は、2014年は、1,236万トン(対前年比3.4%減)であり、我が国の輸出量全体のシェアは7.6%となっている。

一方、輸入については、2014年のアジア地域からの輸入量は1億6,892万トン(対前年比1.7%減)、北米からの輸入量は6,698万トン(対前年比12.5%増)となり、我が国の輸入量全体に対するシェアは、アジア地域からの輸入量が21.2%、北米からの輸入量が8.4%となっている(図表Ⅱ-1-23)。

図表Ⅱ-1-23 我が国の地域別海上貿易量の推移

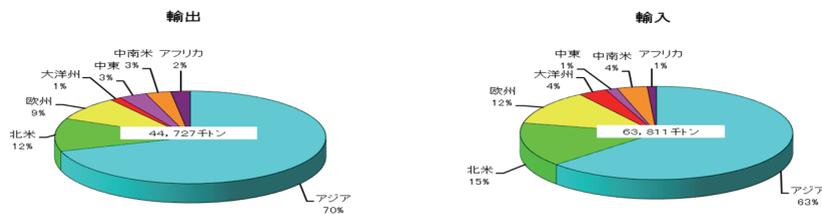


(出典) 財務省貿易統計に基づき海事局作成

次に、我が国の海上貿易量について、貨物の種類別・地域別のシェアを見ると、主に精密機械、電気機器や雑貨等の製品であるコンテナ貨物については、輸出入ともにアジア地域内との貿易が大部分を占めており、それぞれ海上貿易量全体に占めるシェアは、半分以上（輸出70%、輸入63%）を占めている（図表Ⅱ-1-24）。

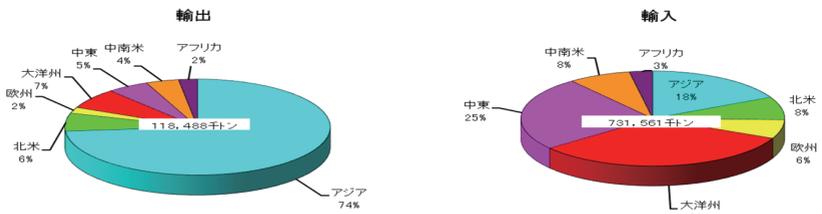
また、主に鉄鉱石、石炭や原油等の原材料・エネルギー資源である不定期船貨物は、輸入が圧倒的に多く、中東及び大洋州からの輸入が海上貿易量全体に占めるシェアの半分以上（57%）を占め、輸出については、コンテナ貨物と同様、アジア域内への輸出が最も多く（74%）占めている（図表Ⅱ-1-25）。

図表Ⅱ-1-24 我が国の海上貿易量の地域別シェア（コンテナ貨物）（2014年）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

図表Ⅱ-1-25 我が国の海上貿易量の地域別シェア（不定期船貨物）（2014年）



（出典）財務省貿易統計に基づき海事局作成

ロ 我が国商船隊による輸送量と積取比率

2014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}の合計で1,035百万トン（対前年比0.8%増）となった（図表Ⅱ-1-26）。

輸出については、2014年は58百万トンと前年に比べ12.4%増加し、積取比率（我が国発着の全海上輸送量に占める我が国商船隊による輸送量の割合）は、35.8%と前年に比べ4.7ポイント増加した。

輸入については、2014年は535百万トンと前年に比べ1.0%減少し、積取比率は、67.3%と前年に比べ0.2ポイント増加した（図表Ⅱ-1-26、図表Ⅱ-1-28）。

三国間輸送については、2014年は442百万トンと前年に比べ1.7%増加した。また、過去5年間の三国間輸送の推移を見ると、2009年は321百万トンだったが、2014年は442百万トンと121百万トン（37.6%）増加しており、近年、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うかがえる（図表Ⅱ-1-26）。

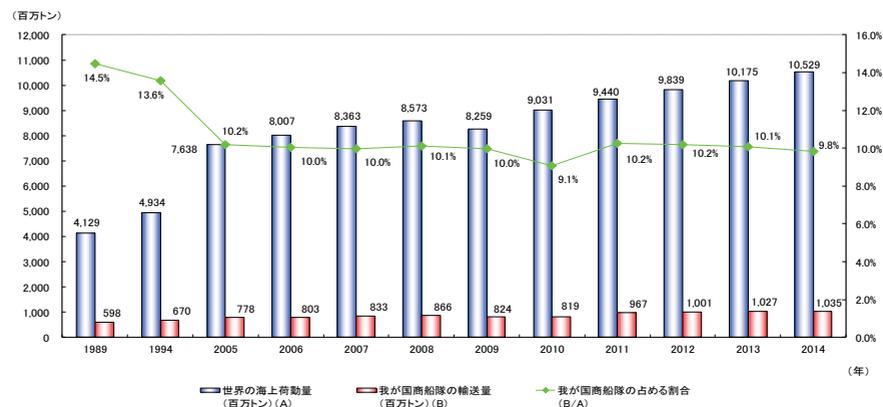
- ※1 我が国商船隊：我が国海外航海運企業が運航する2,000総トン以上の外航商船群をいう。自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む。）から用船（チャーター）した外国籍船も合わせた概念
- ※2 三国間輸送：積地・揚地とも日本以外の国である輸送

図表Ⅱ-1-26 我が国商船隊の輸送量及び運賃収入

年		2013年			2014年			対前年比		
		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
輸出	定期船	13	10,142	10,154	60	12,728	12,789	361.5	25.5	26.0
	(うちコンテナ船)	1	1,489	1,490	5	1,796	1,801	400.0	20.6	20.9
	不定期船	13	6,717	6,730	60	7,682	7,743	361.5	14.4	15.1
	(うちコンテナ船)	1	1,251	1,253	5	1,393	1,398	400.0	11.4	11.6
	油送船	1,099	33,031	34,130	1,139	36,221	37,361	3.6	9.7	9.5
	計	350	4,162	4,512	388	4,550	4,938	10.9	9.3	9.4
輸入	定期船	234	7,483	7,717	241	8,042	8,282	3.0	7.5	7.3
	(うちコンテナ船)	19	208	227	14	242	257	▲26.3	16.3	13.2
	不定期船	1,345	50,656	52,001	1,440	56,991	58,431	7.1	12.5	12.4
	(うちコンテナ船)	370	5,859	6,229	408	6,589	6,996	10.3	12.5	12.3
	油送船	109	22,026	22,135	207	28,372	28,579	89.9	28.8	29.1
	計	13	1,143	1,156	9	1,410	1,420	▲30.8	23.4	22.8
三国間	定期船	13	1,143	1,156	9	1,410	1,420	▲30.8	23.4	22.8
	(うちコンテナ船)	109	21,439	21,548	207	27,306	27,512	89.9	27.4	27.7
	不定期船	44,011	312,633	356,644	59,884	291,223	351,107	36.1	▲6.8	▲1.6
	(うちコンテナ船)	518	4,904	5,422	776	4,895	5,671	49.8	▲0.2	▲4.6
	油送船	43,051	119,041	162,093	31,201	124,357	155,558	▲27.5	4.5	▲4.0
	計	718	1,811	2,529	606	2,109	2,715	▲15.6	16.5	7.4
合計	定期船	87,172	453,700	540,872	91,293	443,952	535,244	4.7	▲2.1	▲1.0
	(うちコンテナ船)	1,249	7,858	9,107	1,392	8,414	9,806	11.4	7.1	7.7
	不定期船	478	121,543	122,021	316	134,793	135,109	▲33.9	10.9	10.7
	(うちコンテナ船)	55	8,233	8,288	25	10,250	10,275	▲54.5	24.5	24.0
	油送船	478	120,695	121,174	316	134,097	134,413	▲33.9	11.1	10.9
	計	55	8,209	8,264	25	10,176	10,201	▲54.5	24.0	23.4
合計	定期船	24,368	238,891	263,259	34,391	234,124	268,515	41.1	▲2.0	2.0
	(うちコンテナ船)	556	5,101	5,657	673	5,580	6,252	21.0	9.4	10.5
	不定期船	1,731	47,100	48,831	2,624	35,315	37,939	51.6	▲25.0	▲22.3
	(うちコンテナ船)	24	840	864	22	1,008	1,031	▲8.3	20.0	19.3
	油送船	26,577	407,534	434,111	37,330	404,232	441,563	40.5	▲0.8	1.7
	計	635	14,174	14,809	720	16,838	17,558	13.4	18.8	18.6
合計	定期船	600	153,710	154,310	583	175,893	176,476	▲2.8	14.4	14.4
	(うちコンテナ船)	70	10,865	10,935	39	13,457	13,496	▲44.3	23.9	23.4
	不定期船	600	148,852	149,452	583	169,085	169,668	▲2.8	13.6	13.5
	(うちコンテナ船)	70	10,580	10,650	39	12,928	12,967	▲44.3	22.2	21.8
	油送船	69,478	584,555	654,033	95,415	561,568	656,983	37.3	▲3.9	0.5
	計	1,423	14,167	15,591	1,837	15,025	16,862	29.1	6.1	8.2
合計	定期船	45,016	173,624	218,641	34,066	167,714	201,779	▲24.3	▲3.4	▲7.7
	(うちコンテナ船)	761	2,858	3,620	643	3,359	4,002	▲15.5	17.5	10.6
	油送船	115,094	911,890	1,026,983	130,064	905,175	1,035,239	13.0	▲0.7	0.8
計	2,255	27,891	30,145	2,519	31,841	34,360	11.7	14.2	14.0	

（出典）海事局調べ
 （注）1. 各項目の上段の数値は輸送量で、下段の数値は運賃収入である。
 2. コンテナ船は定期船の内数である。
 3. 2014年の数値は暫定値である。

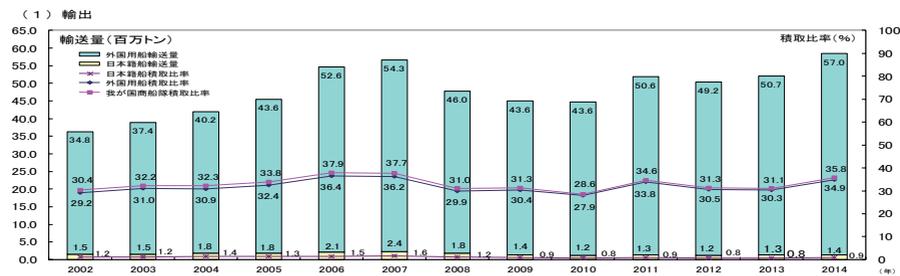
図表Ⅱ-1-27 世界の海上荷動き量に占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移



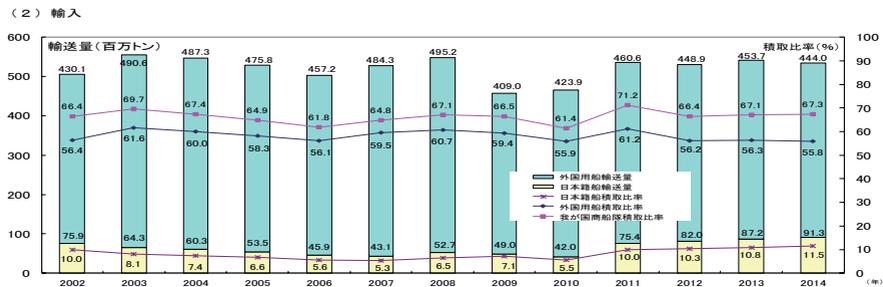
(出典) 海事局調べ

(注) 1. 世界の海上荷動き量はClarksons「SHIPPING REVIEW DATABASE」より(2014年の値は推計値)。
2. 2014年の我が国商船隊の輸送量は暫定値である。

図表Ⅱ-1-28 日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移



(出典) 海事局調べ
(注) 2014年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。



(出典) 海事局調べ
(注) 2014年の値は暫定値、他はいずれも確定値である。

ハ) 我が国商船隊の船腹量

2014年の我が国商船隊の船腹量は、2,566隻(対前年比43隻減)、重量トンベースで1億7,370万トン(対前年比1.0%増)となった。

我が国商船隊のうち日本籍船は184隻(対前年比25隻増)、重量トンベースで2,363万トン(対前年比16.8%増)であり、我が国商船隊に占める割合は、隻数ベースで7.2%、重量トンベースで13.6%となっている。

また、外国用船については2,382隻(対前年比68隻減)、重量トンベースで1億5,007万トン(対前年比1.1%減)となっている(図表Ⅱ-1-29)。

図表Ⅱ-1-29 日本商船隊の構成の変化



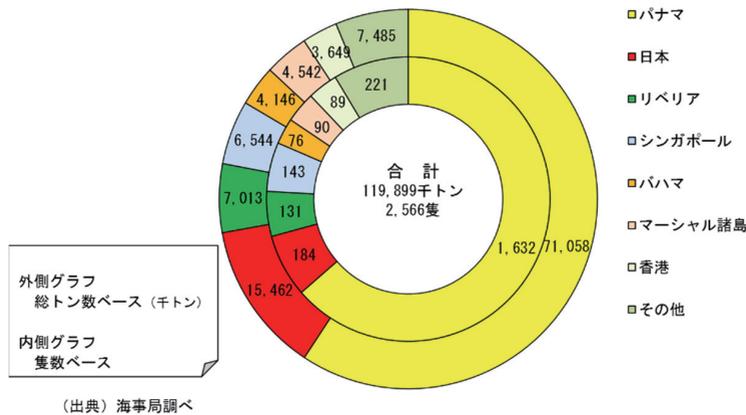
(出典) 海事局調べ

(注) 2014年6月末日現在

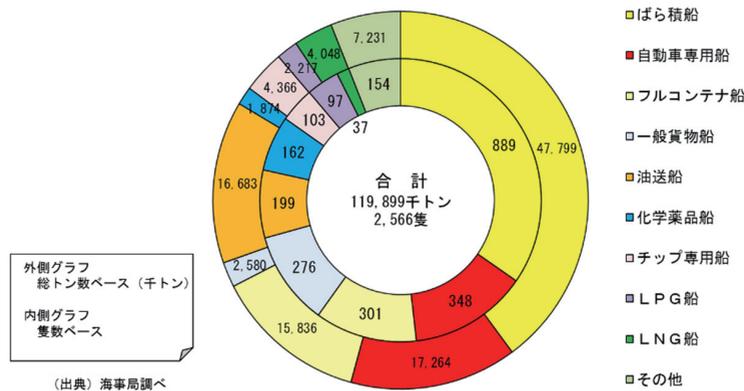
我が国商船隊を船籍国別に見ていくと、パナマ籍が1,632隻(我が国商船隊全体に占めるシェア63.6%)、総トン数ベースで7,106万総トン(同59.3%)となっており、いわゆる便宜置籍船が大部分を占めている(図表Ⅱ-1-30)。

船種別では、総トンベースで多い順に見ていくと、ばら積船889隻(我が国商船隊全体に占めるシェア34.6%)、4,780万総トン(同39.9%)、自動車専用船348隻(同13.6%)、1,726万総トン(同14.4%)、油送船199隻(同7.8%)、1,668万総トン(同13.9%)、フルコンテナ船301隻(同11.7%)、1,584万総トン(同13.2%)となっている(図表Ⅱ-1-31)。

図表Ⅱ-1-30 我が国商船隊の船籍国別一覧



図表Ⅱ-1-31 我が国商船隊の船種別一覧



③ 我が国外航海運企業の現況

イ) 2014年度の海運大手3社の経営状況

i) 概況

2014年度は、新興国における景気減速の動き、船腹の過剰供給による運賃市況の低迷と、昨年からの不安定な状況が続いたものの、欧米諸国における緩やかな景気回復、燃料油価格の低下等、外航海運を取り巻く事業環境は改善が見られた。このような背景の中で、同年度の海運大手3社*の業績(単体ベース。以下同じ。)を見ると、全体的に海上荷動きが増加したこと、円安の影響を受けたことなどにより、営業収益は3兆6,009億円と2,474億円(対前年度比7.4%増)の増収となった。

一方で、海運大手3社とも、減速航行や航路改編による効率的な配船など、運航コストの削減に取り組んだところであるが、コンテナ船を中心とした海上荷動きの増加に伴い、船舶の稼働回数が上昇し、運航コストが増加したため、営業費用は3兆5,788億円と2,565億円(同7.7%増)の増加となった。

この結果、2014年度の営業利益は、221億円と前年度より91億円の減益、経常利益は1,459億円と前年度より567億円の増益となった(図表Ⅱ-1-32)。

※海運大手3社：日本郵船㈱、㈱商船三井、川崎汽船㈱の3社で、我が国の外航船舶運航事業者における全外航海運業収入の大部分を占める主要海運企業である。

図表Ⅱ-1-32 海運大手3社の損益の推移

年度	営業収益		営業費用		営業損益		経常損益		税引後当期利益	
	対前年度増減率(%)									
2013	33,535	13.9	33,223	10.7	312	-	892	-	853	-
2014	36,009	7.4	35,788	7.7	221	▲29.2	1,459	63.5	694	▲18.6

(単位:億円)

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

ii) 主な部門収益

(a) 定期船部門

定期船部門については、欧州航路において、大型新造船の竣工・投入により船腹の供給過剰が続く、運賃市況は低迷したものの、北米航路では米国経済が好調であったため海上荷動きが堅調に推移した。この結果、営業収益は1兆4,815億円(対前年度比13.7%増)となった。

(b) 不定期船・専用船部門

不定期船部門については、鉄鉱石を中心に海上荷動きが拡大したものの、船腹の余剰感が解消されず、運賃市況は低迷した。また、自動車専用船部門は、日本出し完成車の輸出は漸減傾向が見られた。この結果、営業収益は1兆3,873億円(対前年度比3.6%増)となったが、前年度の伸び率(対前年度比15.4%増)に比べて大幅に減少した。

(c) 油送船部門

油送船部門については、年度後半における、原油価格の低下に伴う需要の増加によって、運賃市況は好調に推移した。一方で、一部の事業者においては効率的な配船を実施するため、これまで自社で運航していた船腹の一部を共同運航会社への貸船に切り替えたことから、営業収益は748億円(対前年度比20.5%減)となった。

図表Ⅱ-1-33 海運大手3社の部門別営業収益推移

(単位:億円)

区分	2013年度			2014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	13,031	14.5	38.9	14,815	13.7	41.2
	不定期・専用船	13,391	15.4	40.0	13,873	3.6	38.6
	油送船	941	▲ 8.4	2.8	748	▲ 20.5	2.1
	計	27,364	14.0	81.8	29,436	7.6	81.9
賃借料	5,183	14.4	15.5	5,531	6.7	15.4	
その他	910	11.0	2.7	966	6.1	2.7	
合計	33,457	14.0	100.0	35,932	7.4	100.0	

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注) 端数処理のため、末尾の数字があわない場合がある。

iii) 為替変動の影響

2014年度の海運大手3社の営業収益及び営業費用に占めるドル建て金額の比率は、前年度より共に増加し、ドル建て比率の乖離幅は、8.9%となった。(図表Ⅱ-1-34)。

また、同年度における為替変動の影響額は、海運大手3社の実績平均為替レートが108.91円と前年度より9.14円の円安となったことから、3社全体では、274億円の為替差益による黒字となった(図表Ⅱ-1-35)。

図表Ⅱ-1-34 営業収益、営業費用に占めるドル建て金額の割合の推移

(単位:%)

区分	2012年度	2013年度	2014年度
営業収益	82.2	83.0	84.0
営業費用	71.6	74.6	75.1
乖離幅	10.6	8.4	8.9

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

図表Ⅱ-1-35 対ドル為替変動の営業損益に与える影響

(単位:億円)

区分	2013年度			2014年度		
	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり1円変動による影響額	実績額	為替変動による影響額	1ドル当たり1円変動による影響額
営業収益	33,535	4,850	278.1	36,009	2,530	276.7
営業費用	33,223	4,330	248.3	35,788	2,256	246.7
営業損益	312	520	29.8	221	274	29.9

(出典) 海運大手3社の決算資料を基に海事局作成

(注) 1. 3社の実績平均為替レートは、2013年度1ドル=99.76円 2014年度1ドル=108.91円

2. 為替変動による影響額は、実績額のうちドル建て収益・費用について試算した額である。

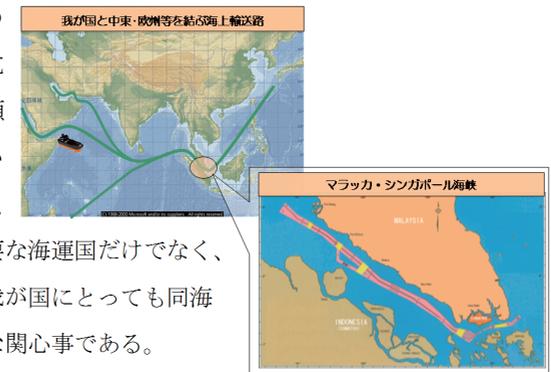
ロ) 2015年度の海運大手3社の業績見通し

海運大手3社は、2015年度の業績見通しとして、新興国における景気の不透明感はあるものの、米国における景気回復が続くことにより、海上荷動きは堅調に推移するものと見ている。部門別収益では、不定期船部門において、市況の低迷が続くと見込んでいるが、油送船部門では順調な稼働を予測していることなどもあり、2014年度に比して増益となることを見込んでいる。

(2) 外航海運における主な取り組み

① マラッカ・シンガポール海峡の安全確保

マラッカ・シンガポール海峡(以下「マ・シ海峡」という。)は、世界有数の船舶交通が輻輳する海域であり、同じく海上交通の要衝であるスエズ運河の約7倍、パナマ運河の約9倍にあたる約127,000隻の船舶が通航している(2012年通航量調査)。一方、狭隘な地形、浅瀬や岩礁のほか沈船等が点在していることから、沿岸国(インドネシア、マレーシア、シンガポール)や主要な海運国だけでなく、輸入原油の約8割以上が通航する我が国にとっても同海峡における航行安全の確保は重要な関心事である。



このため、マ・シ海峡に関して沿岸国・利用国が協力をする必要性が高く、その協力のあり方については早くから議論が行われてきたところである。我が国は、各国間の協力の枠組み（「協力メカニズム」）が創設される前から、いち早く、そして利用国として唯一、灯台や灯浮標などの航行援助施設の整備・維持管理など、沿岸国に対して「協力メカニズム」創設までに約147億円の支援協力を行ってきた。

各国間の協力の枠組みについては、2001年9月の米国同時多発テロ以降、同海峡の航行安全・セキュリティ・環境保全の必要性が強く認識される中で、国際海事機関(IMO)を中心に議論が本格化し、2007年9月のシンガポール会議において「協力メカニズム」が創設された。「協力メカニズム」は、国連海洋法条約第43条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と利用国の協力のあり方を具現化したもので、協力フォーラム^{※1}、プロジェクト調整委員会^{※2}、航行援助施設基金委員会^{※3}の3委員会構成されている。

我が国は、「協力メカニズム」に基づく航行援助施設基金に対して、基金創設より、公益財団法人日本財団から730万ドル、公益財団法人マラッカ海峡協議会を通じて一般社団法人日本船主協会及び荷主系等の民間団体から280万ドルを拠出する一方、政府としても航行援助施設の修理・代替のための事前調査等への継続的な支援を通じ、航行援助施設の整備・維持管理に対する支援を行ってきたところである。

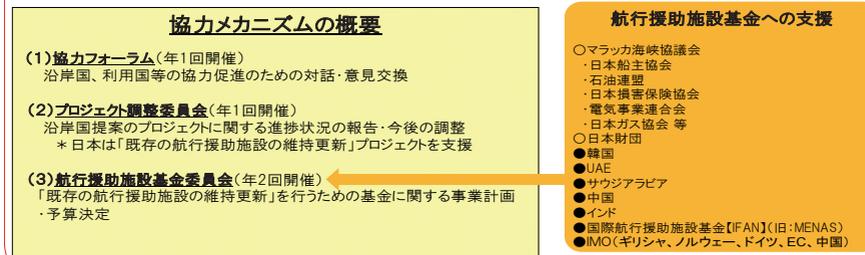
沿岸国は、2014年9月にマレーシアで開催された沿岸3国技術専門家会議において、現在の海図が整備されてから15年以上経過しており、複雑な潮流による海底地形の変化で浅瀬等の危険箇所が現れていることから、同海峡の共同水路再測量を日本の協力を得て実施することを決定した。これを踏まえ、我が国は、2014年12月に東京において「マラッカ・シンガポール海峡に関するハイレベル会合」を開催し、日本と沿岸国の担当局長が一堂に会し、今後、公益財団法人マラッカ海峡協議会が窓口となり調整を図りつつ共同水路再測量調査を具体的に進めていくことが確認された。

- ※1 沿岸国と利用国間の協力促進の協議の場
- ※2 沿岸国提案プロジェクトを支援する利用国等と沿岸国の実施調整の場
- ※3 航行援助施設維持更新のための基金について運営調整する場

図表Ⅱ-1-36 マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

マラッカ・シンガポール海峡協力メカニズム

○ 2007年に国連海洋法条約に規定された国際海峡における沿岸国と利用国の協力の枠組みを世界で初めて具体化した「協力メカニズム」を日本のリーダーシップにより創設。



② 海運をめぐる国際的動向（マルチ及びバイの場を活用した海運交渉）

イ) WTO（世界貿易機関）

海運分野における自由化交渉は、ウルグアイ・ラウンド及びその後の継続交渉(1994～1996年)において累次行われてきたが、各国の自由化約束の内容が不十分として米国が実質的に交渉に参加せず、海運主要国間において自由化に対する総意の形成が図れなかったことなどから、WTO サービス貿易協定(GATS)の枠外に置かれることとなり、最恵国待遇を始めとするその主要規定が適用されていない状況にある。「海運自由の原則」を外航海運政策の基本とする我が国は、EU、ノルウェー等海運先進国による海運自由化推進国会合（通称、「海運フレンズ国会合」）の議長国となるなど、先進的な役割を担ってきた。

一方、ドーハ・ラウンドの停滞、GATS 制定以降の時代に即した対応への必要性が高まる中、2012年以降、WTOに加盟する有志国・地域により、海運を含むサービス貿易自由化に関する新しい協定を策定するための議論が継続的に行われ、2013年6月には本格的な交渉段階へと移り、継続的に交渉が行われている。

この新しいサービス協定は、TiSA (Trade in Services Agreement) と通称されており、現在、24の有志国・地域（日本、豪州、カナダ、チリ、台湾、コロンビア、コストリカ、EU、香港、アイスランド、イスラエル、韓国、リヒテンシュタイン、ニュージーランド、ノルウェー、メキシコ、パキスタン、パナマ、パラグアイ、ペルー、スイス、トルコ、米国及びウルグアイ）が議論に参加している。

ロ) EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定)

我が国は WTO による多角的な自由貿易体制を補完する取り組みとして、EPA (経済連携協定) / FTA (自由貿易協定) 交渉を推進しており、特に東アジア諸国との協定の締結を戦略的課題と位置づけ、交渉を積極的に進めている。

これまでに、14 の国・地域 (シンガポール、メキシコ、マレーシア、チリ、タイ、ブルネイ、インドネシア、フィリピン、ASEAN、ベトナム、スイス、インド、ペルー及び豪州) との間で協定が発効しており、海運分野では、フィリピンにおける海運代理店業にかかる外資規制の完全撤廃や、ブルネイにおける LNG を含む外航貨物輸送についての自由化約束を獲得する等、一定の成果を得てきている。

現在、日・モンゴル EPA、日・カナダ EPA、日・コロンビア EPA、日・中・韓 FTA、日・EU EPA、RCEP (東アジア地域包括的経済連携)、日・トルコ EPA、TPP (環太平洋戦略的経済連携協定) 等の交渉・交渉前協議等を行っており、海運分野においては、外資規制や自国籍船への貨物留保等、我が国企業が事業を展開する上で障壁となっている規制の撤廃・緩和に向けて積極的に交渉を推進し、海運サービスの自由化を求めている。

ハ) APEC (アジア太平洋経済協力)

APEC は、極めて多様な様相を呈するアジア太平洋地域において経済・社会の共通利益の拡大と発展を目指す地域協力の枠組みであり、現在は 21 の国と地域が参加し、交通を含む複数のワーキンググループ (作業部会) が設けられている。海事分野は日本を議長とした「港湾・海事専門家会合」において、海運分野における「ボゴール目標」*の実現に向けた取り組みとともに、海上物流の効率化、環境保護・省エネ、船員育成を含めた海上安全など海事分野全般を取り扱っている。

2014 年 4 月に、第 39 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合がニュージーランド・クライストチャーチで、同年 8 月に、第 40 回交通ワーキンググループ港湾・海事専門家会合が中国・香港にて開催された。これらの会合では、港湾・海事分野における環境政策の重要性が認識された (グリーンポートイニシアティブ) ほか、我が国が主導しているものとして、①海運分野の自由化の取り組みを促進するための「APEC 海運政策研修」プロジェクトの推進、②サプライ・チェーンの接続性向上に向けた海上コンテナ輸送の可視化の強化、③パナマ運河及びスエズ運河に係る最新の情報提供を行い、引き続き今後の進展を見守ることになったこと、④ APEC 地域におけるクルーズの振興のために、同域内のクルーズターミナルの最新情報の提供、クルーズネットワークに関するプレゼンテーションを行い、クルーズ振興を図るためのワークショップ及び政策研修の IAPH (国際港湾協会) との連携による実施を内容とするプロジェクトを提案し、合意した。

※ボゴール目標：「先進国は遅くとも 2010 年までに、途上国は遅くとも 2020 年までに自由で開かれた貿易及び投資という目標を達成する」というもので、1994 年 11 月にインドネシアのボゴール宮殿での APEC 首脳会合で採択された。

二) CSG 会議 (海運先進 18 ヶ国当局間会議)

CSG (Consultative Shipping Group) 会議*は、海運自由の原則を目的とした OECD (経済協力開発機構) 共通海運原則を遵守している国々の政策対話のためのグループとして、1962 年に発足された海運主要国間の会議体である。

発足当時より、主に米国の海運政策における規制問題に如何に対処するかを検討するとともに、必要に応じ、特定国の国際海運に関する規制政策に関する申し入れや対話を通じて、自由で公正な競争条件の確立に向けた取り組みを行ってきている。近年は、海洋環境保護、航行安全、海賊問題等、海運に関する幅広い議題についても政策対話を行っている。

また、2 年に 1 度、米国運輸省海事局と CSG 参加国との間での政策対話 (US-CSG 会議) を開催している。

2014 年 3 月には、ノルウェー・オーレスンにて CSG 会議が開催され、海運に関する環境問題、パナマ運河及びスエズ運河の通航料問題など、海運に関わる最新のテーマについて議論が行われた。主要海運国の一つである我が国は、我が国のクルーズ戦略に関するプレゼンテーションを行ったほか、グローバル・サプライチェーンにおけるパナマ・スエズ運河の重要性及び船舶の燃料油に含まれる硫黄分規制に対する我が国の基本的考え方について問題意識の共有を図るなど、各種審議に積極的に対応した。

また、2014 年 8 月、米国ワシントン D.C. において、US-CSG 会議が開催され、パナマ運河拡張、米国からの LNG 輸送、船舶バラスト水規制を含む環境問題など、米国とも関係の深い最新の海運問題について意見交換が行われ、関係者の理解・協調を促した。

※CSG メンバー国：以下の 18 ヶ国の海運当局

デンマーク (議長、事務局)、日本、ベルギー、カナダ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、韓国、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、スペイン、スウェーデン及び英国