平成１９年　９月３０日（日）

みなとまちづくり生涯学習講座
シリーズ　うみ ふね みなと〔第５回〕

日本商船隊の歴史―移りゆくアジアの海運拠点―

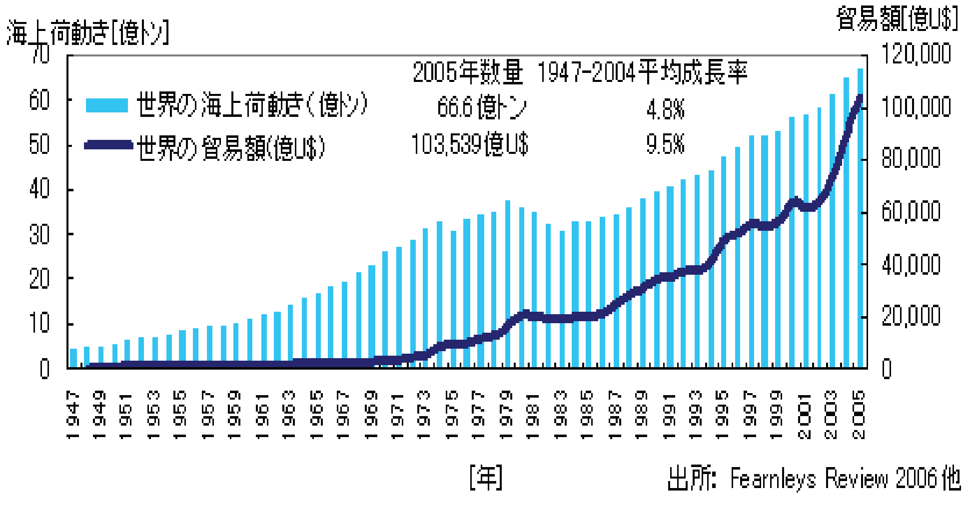
神戸流通科学大学商学部教授

森隆行（もりたかゆき）氏

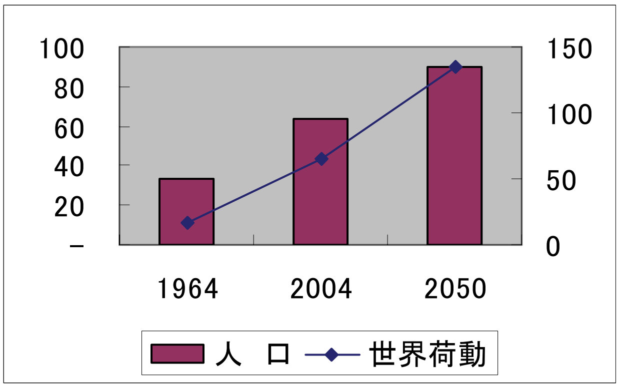
＜プロフィール＞

1952年徳島生まれ。大阪市立大学商学部を卒業した1975年、大阪商船三井船舶に入社。その後、商船三井営業調査室の主任研究員を経て、東京海洋大学海洋工学部講師、青山学院大学経済学部非常勤講師。2006年から現職。

日本商船隊の歴史をお話しするにあたり、まず貿易額と海上輸送の推移の紹介から始めさせていただきます。貿易量の推移を示したグラフをご覧ください。一番左が戦後間もなくの1947年ですが、それからずっと、オイルショックの一時期を除き右肩上がりに伸び続けています。現在は、2004年のデータではありますが、66.6億トンが世界の貿易量です。成長率は平均すると4.8%、世界全体でこの伸び率は驚異的なものです。



今度は人口の変動から貿易量の推移をご紹介いたします。1964年の東京オリンピックの年、世界の人口は33億人でした。そして2004年時点では64億人と約２倍になっていますね。では、さらにこれから約40数年後の2050年はどうなるか。大体1.5倍の90億人ぐらいになるだろうと言われています。では、その増加に伴い貨物の輸送量はどう変化するのか。1964年では17億トンだった貨物が、人口が２倍になった2004年の時点で４倍の65億トンになっています。となると、1.5倍になる2050年には荷動きは現在の倍、およそ135億トン程度であろうといわれています。いろんな出来事で若干の踊り場はあるにしても、世界全体で見ればこれからも荷動きは増えていく一方でしょう。

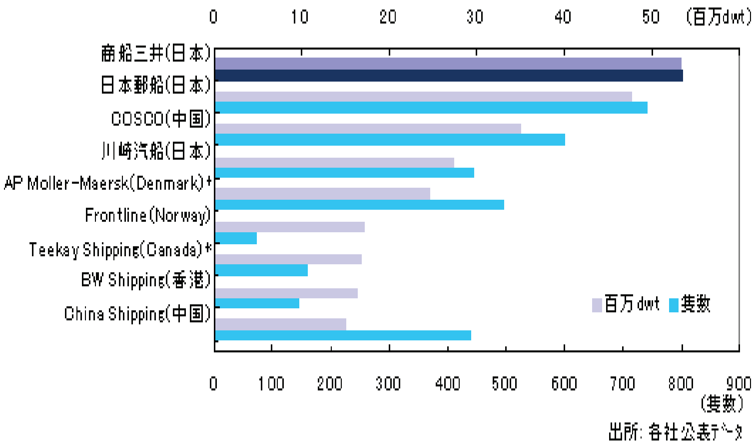


左軸の人口は（億人）、右軸の世界稼動は（億トン）

さて、海上輸送はその中でどのような働きをしているのか。飛行機による航空貨物の輸送割合は近年増えていますが、全輸送量の0.3％にしか過ぎません。油や鉄鉱石などの量が多く重いものは飛行機で運ぶわけにいきませんので、船で運びます。鉄鉱石・石炭・穀物など、ドライバルクと呼ばれます。これに石油類など液体貨物を加えて、それらはほとんど100％船で運ぶものです。その結果、全輸送量に占める海上輸送の割合は、99.7%になっています。

以上のようなことから、世界の荷動きを担う海運の役割は今後も大変重要なものであるということが言えるかと思います。

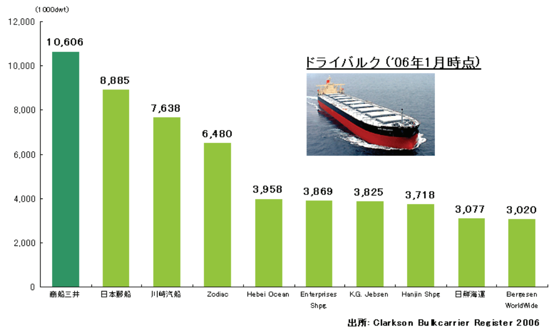
日本の外航海運企業は現在大変好調です。外航海運企業大手３社である商船三井・日本郵船・川崎汽船の2008年通期売上高の予想は、商船三井が１兆8,000億円、日本郵船が２兆4,000億円、川崎汽船も１兆2,000億円と、３社とも連結ベースで１兆円を超えています。経常利益も、2008年の予想ですが、商船三井が2,300億円、日本郵船が1,550億円、川崎汽船も1,000億円と、３社とも1,000億円を超えるといわれています。2007年では、日本企業で経常利益が1,000億円を超えている企業というのは96社しかありません。川崎汽船は、2007年はぎりぎり900億ぐらいなのですが、日本郵船と商船三井は、経常利益が1,000億円を超えており、経常利益のランキングで商船三井が41位、日本郵船が71位です。大手外航会社は日本トップ企業の100番以内に入るほど好調であるわけです。

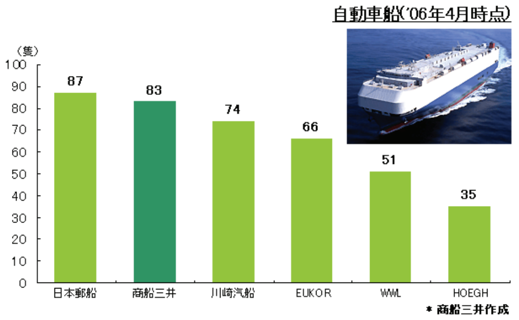


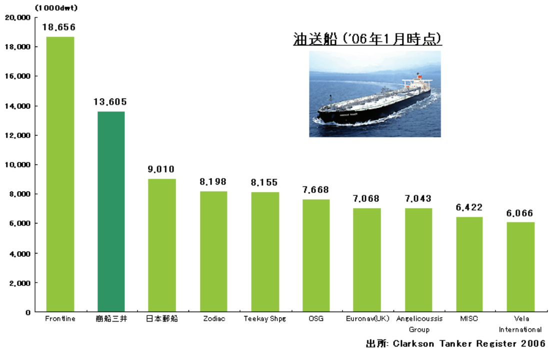
では、世界の海運業界の中ではどうなのか。実は、商船三井が運航船舶の隻数と重量トン（デッドウエート）、ともに世界一です。運航船舶とは、支配船と考えてください。しかも２位は日本郵船。３番目が中国のCOSCOですが、４番目は川崎汽船。ただし、隻数で言えば５番目のマースクラインの方が川崎汽船より少し多いのですが、いずれにしても、大手３社とも世界の海運業界の中でも代表的な企業であることに違いありません。

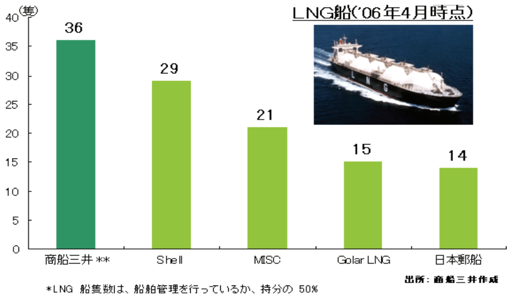
さて、日本の外航海運企業の特徴について少しお話させていただきます。現在の海運の特徴の一つとしては、専用船化が挙げられます。雑貨はコンテナ船、原油はタンカー、それからＬＮＧはＬＮＧ専用船、自動車完成車は自動車専用船、鉄鉱石は鉄鉱石専用船、木材チップだったら木材チップ専用船、冷凍船だったら冷凍専用船と、専用船化されてきています。それで、例えば、EvergreenやＮＯＬ、韓国の韓進や香港のOOCLはコンテナ船が主体です。ご覧の通り、商船三井にしても日本郵船にしても川崎汽船もそうですが、コンテナ船、タンカー、ＬＮＧ、それから鉄鉱石、木材チップと、様々な種の専用船を持っているというのが日本外航海運企業の特徴です。

先ほど、商船三井が１位、日本郵船が２位、川崎汽船が４位と言いましたが、船種別に見るとどうか。すると、ドライバルクにおいても商船三井、日本郵船、川崎汽船と、世界の１、２、３位を日本が占めているんですね。自動車も、日本郵船、商船三井、川崎汽船の３社が独占。タンカーにおいては、商船三井は世界で２位、日本郵船は５位。それから、ＬＮＧ船は商船三井が１位、日本郵船５位と、各分野で大きな成果を上げているといえます。







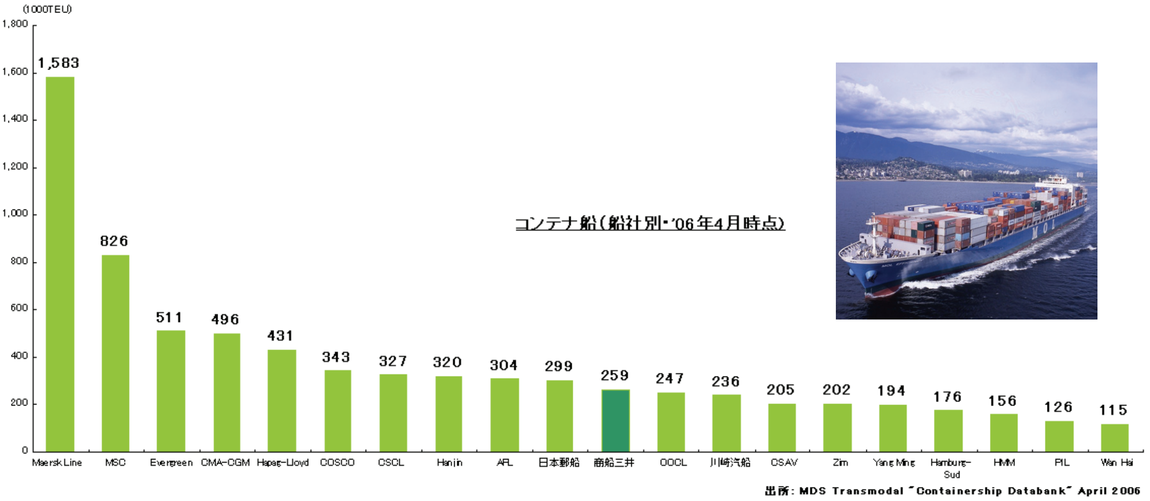


＊LNG 船隻数は、船舶管理を行っているか、持分の 50%以上を支配しているベースで算出

＊＊全世界の LNG 船344 隻（発注済･2010 年末までに竣工予定のものを含む）のうち、商船三井は80 隻に関与が確定

例外はコンテナ船です。世界のランキングでは、日本郵船の10位が最高で、商船三井、川崎汽船は10位以下です。悪い順位ではないのですが、長い目で見たら日本の船会社のウィークポイントはやっぱりコンテナ船かなと思います。というのは、グローバル経済下、市場が一つになる中で、あらゆる産業において、寡占化がどんどん進んでいっていますよね。自動車しかり、鉄鋼しかり、世界中でM＆Aを繰り返して大手による寡占化が進行しています。海運業界も例外ではありません。だから、安全圏で言えばやっぱり５本の指に入ってなければいけないのではないかと思います。ですので、将来的にコンテナ船というのは日本の船会社のウィークポイントかなという気が私はしています。

同様に、コンテナ船以外でもそうした買収による寡占化が進めば、あっという間に、５年、10年の間にランキングが、がらっと変わってしまうような激しい動きをする業界です。だから、日本の外航海運業界も好調であるものの気は許せないというのが現状です。



日本の海運業が好調になったのはごく最近です。2001年以降から上向き始め、ここ３年、４年間ぐらいで過去最高の経常利益を更新し続けています。日本の海運会社がなぜ現在このように好調であるのかについてお話いたします。

理由の１つは、海運会社というのは常に、日本の産業界の中で未踏の領域を最初に走り、日本の他産業に先駆けて構造改革に取り組み、2000年ごろまでにその構造改革が完了したからです。

例えば、現在では当たり前ですが三井住友銀行など財閥を越えた合併は40年前にはあり得なかった話でした。ですが、三井、住友の合併が40年前に海運業では行われていたのです。それが、先ほどから話に出ている商船三井です。そういう先例を、海運業がどの業界よりも早くやってきたのですね。

それから、現在日本の製造業がどんどん海外へ行って稼いでいます。日本の市場規模は必ずしも膨らんでないですから、海外で稼ぐ、あるいは海外から仕入れてそれをうまく使う。製造業の会社は外国で工場をつくったりしていますが、これは海運でいうと混乗という形で外国人労働者を船で使う、あるいは便宜置籍船という形で船を外国籍にするということになります。これも他業種よりももっと早い段階でスタートしておりました。

また、90年代のバブルがはじけたころ、金融機関を初めリストラ、リストラと一時騒がれましたよね。だけど、船会社は1987年、リストラという言葉はまだなく、緊急雇用対策という言い方をしていましたが、そうした取組みを先んじて行ってきました。さらには、1995年に、他産業に先駆けてアライアンス戦略で国際的な提携を行い、コンテナ輸送を共同で始めたのです。

そういう構造改革をやらざるを得なかった状況が海運業界にはありました。例えば飛

行機と比べると一番わかりやすいのですが、今自由化が進んでいますけれども飛行機というのは二国間協定で国同士の話がなければ航空路を開くことができません。しかし、船は東京－ロサンゼルスの航路をやりたいと言えばだれでも自由にできます。ですから、競争は全くの自由な国際競争になります。日本のコストが高いから安いからなんて甘えの構造というのは許されない。

それで、リストラや外国人船員の導入が進んだのです。フィリピン人と日本人で人件費はどれくらい違うでしょうか。日本船主協会の資料をご紹介しますと、船には大体22、３人ぐらいの船員が乗るのですが、例えば外国人17人、日本人６人の場合は177万ドルとあります。それで、18人を外国人、５人を日本人とするとしても160万ドル。国際船舶という、船長・機関長だけ日本人、それ以外は外国人で構わない形にすると、21人と２人。これで100万ドルを超える程度です。

では、これを全部フィリピン人23人とします。そうすると、69万ドルになります。全員23人日本人になったら競争力がなくなるのがおわかりいただけたでしょうか。だから、今、日本の船会社の運航する船の乗組員に占める日本人船員の割合は船員の４％程度になっているわけです。これは、いい悪いではなくて、背に腹はかえられないですよね。そういう厳しい状況の中でやっていくために構造改革は必要だったのです。

とはいうものの、安かろう悪かろうでは困る。事故を起こせば、会社の存続に関わるぐらいのものです。例えば、1989年にアラスカ沖でエクソンのタンカーが座礁したことによってエクソンが支払った額は、推定１兆円ぐらいだと言われています。

そのために、コストを下げても質が落ちないよう各社とも自分で外国人船員を育てようということで、船員の教育がもう1990年代の初めから取り組まれています。日本の大手3社（商船三井、日本郵船、川崎汽船）とも、フィリピンはじめ世界の複数の地域に船員養成のための施設を作り、船員養成にあたっています。日本郵船はことしフィリピンに船員養成のための大学を設立することを発表して話題になりました。フィリピンでは１年契約で船員の契約をし、５年まじめに勤めれば田舎の方だったら家が建つそうですので、フィリピンの優秀な人が集まります。写真をごらんいただけますでしょうか。こう

いった場所で研修を行っています。ここには航海機器のシミュレーターが全部あります。そして、宿舎で寝泊まりしながら学ぶわけです。そして、溶接などの技術も教えてもらえ

るのですね。非常に定着率はいいそうです。やはり日本の会社でならば、そういう技術をきちっと教えてもらえるということでしっかりと学んでいるわけです。

そういうわけで、世界のトップ５に入るほどの日本の外航海運企業ですが、船そのものの数は増え続けているにも関わらず、日本籍船は非常に少なくなっており、現在100隻を切っています。

船員も１社あたり、交代の要員も含めると１万人とか１万数千人の船員が必要なんです。ですから、本当は日本全体で見れば数万人の日本人船員が必要なわけです。しかし実際は、そのほとんどが外国人船員であるという状況です。

これではまずかろうという議論も今あって、いろいろ議論されているところもあります。船員の問題、それから、日本籍船がそんなに少なくていいのかと、有事の際はどうするのかというようなことも議論されているのも事実です。

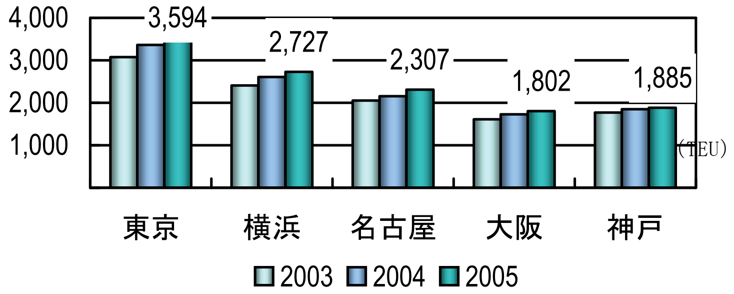
日本の海運企業が好業績を挙げているのには、構造改革とは別に、もう一つ理由があります。それは、1990年代の終わりから中国の経済が拡大したことによる中国特需です。中国というのは資源豊かな国です。ところが、今中国では、鉄鉱石も石油も需要が急増しています、石油に当たってはアメリカに次いで世界の２番目の消費国になっていますからね。それで、自国の資源だけではもう間に合わないんですよね。だから、生産国でありながら輸入国になっているんです。輸入するためには、船が必要になりますよね。そういうことで、船の需要が一気に増えた。

さらに、例えば鉄鉱石の場合、日本は鉄鉱石を主にオーストラリアから輸入していますが中国は南米からの輸入割合が多いんです。石油は、日本が主として、中東から輸入しているのに対し、中国はアフリカが多いんです。こうした輸入元が何を意味するかというと、オーストラリアから輸入するのとブラジルから輸入するのと、距離がブラジルの方が大体３倍ありますね。ということは、同じ量を運ぶのにも３倍の船が要るということなんですよね。それが、船の需要の増加に拍車をかけているのです。鉄鉱石なんて大体今20万トンぐらいが最大の船だったんですが、ここ数年30万トンの船がどんどんできています。日本

はその30万トン船が入れるところはほとんどなく、中国向けなんですけどね。そういったものを、やっぱり日本の船の船舶とそれから技術力、いろんなものがあって競争力もあるということで、それは先ほど言った構造改革が終わった後で、競争力がうまくついてきたところにそういう需要があった。そういう市場の変化に対応した営業体制、こういったことで日本のマーケットだけではなくて、世界のマーケットをうまく取り込むことで、日本の船会社の業績が劇的に伸びたんです。そして、上海とか中国から荷物をいっぱい出している会社は日本のメーカーなんです。今まで日本で神戸から出していた人が、上海に行って上海でつくって上海から出した方が合理的だと移行したんですね。コンテナで世界一のマースクラインはデンマークの会社ですが、自国の貨物はほとんど輸送していない。だけど、コンテナでは世界一の会社になっているわけですね。自国だけではなく、グローバルな会社にならざるを得ないということですね。

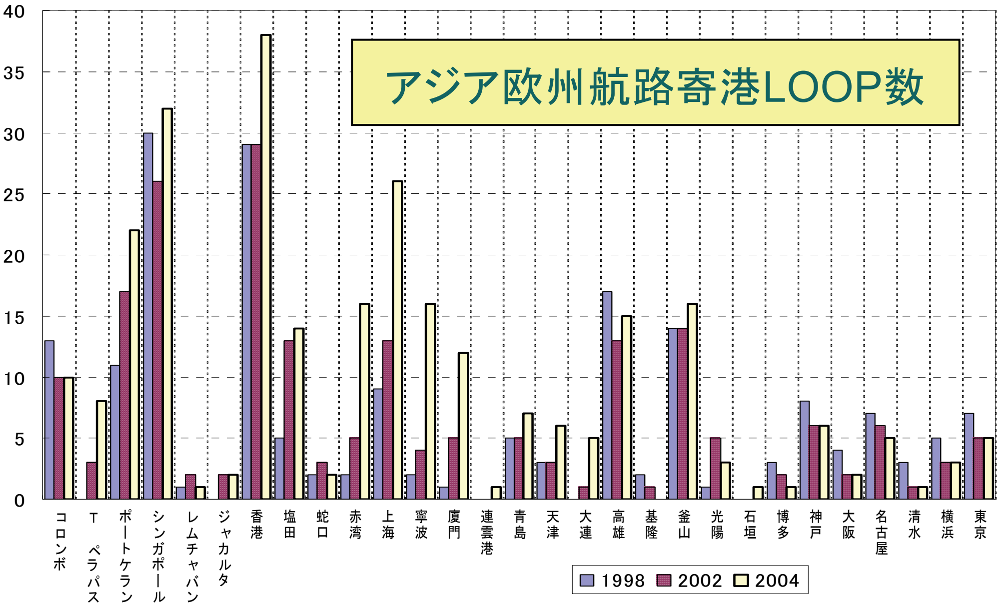
外航海運のキーワードは、「変化」です。その変化にいかに対応するかがポイントなわけですね。そして、日本の大手３社はその変化にうまく対応できたわけです。

ここで、神戸港についてお話させていただきます。取り扱い貨物の量では、現在では大阪港とほぼ同じぐらいで世界トップ30にも入っていませんが、1975年の時点ではコンテナの取扱量は世界の３番目だったんですね。震災の問題もありますが、現在日本で１位の東京はどうかというと、20位なんですよ。一方アジアはどうかというと、シンガポール、香港、上海、深セン、青島、寧波、広州、天津、釜山、高雄といったみなとが現在世界の上位を占めています。上海では年々20%ずつ伸びています。この20%は、年間400万個ぐらいで、この数字は東京港１港分に匹敵する数字です。つまり、上海では、毎年東京港が１つずつ増えているペースで成長しているということなんですよね。



何が言いたいかというと、先ほど申し上げました中国特需の中でも少し触れましたが、昔と今とで貿易構造、産業構造が変わってしまったのだということなんです。太平洋航路というアメリカとアジアの貿易航路は、昔は日本とアメリカの間の貿易がほとんどだった

んです。ところが、今は日本からアジアになったんですよね。もっと言えば、日本の役割がどんどん減ってきて、中国を中心としたアジアとアメリカの貿易というのが太平洋航路になったんです。2004年のデータですが、アジアからアメリカへの輸出の68%が中国です。香港を入れていますけどね。日本はわずか８％しかない。輸入の方でも日本はやっと２割。昔なら中国の貨物は神戸で上げて小さな船に積み替えてから運んだわけです。それは、上海に大きな船が入れるだけの港がなかったし、貨物も少なかった。だから、神戸で積みかえて持っていくというのは、これは非常に理にかなったことだったんです。ところが、その比率が今逆転しているわけです。上海には港もあるし、貨物も圧倒的に多い。だったら、上海から神戸に持ってきた方が合理的になった。つまり、貿易の構造そのものが変わったんですね。そして、そういう前提をやっぱりもう認識せざるを得ないわけです。



まとめに入ります。日本の海運企業は今、非常に業績はいい。今後も荷動きは増え続け、海運需要は途切れないでしょう。しかしながら、まずコンテナの輸送分野は規模の経済という意味においては競争力があるとは言えません。現在スーパー中枢港湾の整備が進んでおりますが、海運はコンテナだけではないんですよね。輸送の６割は、石油類、それから鉄鉱石、石炭、穀物を運ぶコンテナ以外の船であり、日本の船会社は非常に強いわけです。どうしてかというと、日本国内の需要が高いからです。海上輸送はコンテナが全てではないのだということについても知っていただきたいのが一つです。

もう１つは、グローバル化の進む外航海運の中で対応せざるを得なかった日本籍船から便宜地籍線への移行、船員の減少の問題なども含めて、国民が自国の海運をどう考える

かというのが非常に重要な意味を持つだろうということです。というのは、外航海運の競争力とは、単なる経済とか経営のだけの競争ではなく、海運は税制等含めた国家制度間の競争だと思うからです。今後、自国の海運をいかに育てるかは、国民の意思というのが１つ大きな要因になります。現在日本でも海運税制の問題で去年あたりからいろいろ話をされていますが、国民の海運離れがその話を進めにくくしている面もありますので、そのあたりを考えなければいけないのではないでしょうか。

そして、もう１つはもう貨物の多い少ないでは、上海などのアジアの港とは競争になりませんよね。構造が違いますから。だから、ハード、規模だけではなく、ソフト面、質、効率化、こういったものの向上も考えていくべきではないでしょうか。そして、そうした港が地域の中でどういう役割を果たすべきなのか、どう関わりあっていくのかという機能についても考えてもいいのではないでしょうか、という提言で講演を締めくくらせていただきます。本日はありがとうございました。