

# 外航海運のしくみ

①

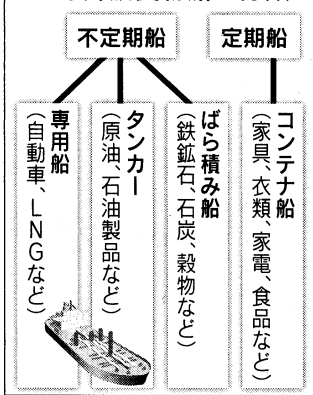
国際貿易を支える外航海運。中国向け資源輸送の拡大でばら積み船の運賃が上昇するなど、海運市況は世界景気の動向を知るうえでも重要な手掛かりになる。輸送する貨物ごとに異なる船の種類や運賃の決まり方を解説する。

## 定期船と不定期船

外航船は「定期船」と「不定期船」に大別される。定期船は一般にコンテナ船を指し、寄港地や発着時間などが決まっている。最近は複数の海運会社による共同運航も盛んだ。

荷物を入れる専用のコンテナの長さは20フィート(約6メートル)と

### 主な外航貨物船の分類



## 2大分類、貨物に違い

40フィートが主流。貨物の種類は家具や衣類、玩具、自動車部品など様々で、青果物など冷凍・冷蔵が必要な貨物の場合には専用設備がついたコンテナを利用する。

一方、不定期船には鉄鉱石や石炭、穀物を運ぶばら積み船、原油や石油製品を運ぶタンカーなどがある。海運会社が荷主と長期の輸送契約を結ぶこともあるが、必要な時に必要な場所に運ぶため、運賃は荷動きの増減を反映する。足元はばら積み船が上昇しているが、タンカーは安値が続いている。

船の積載能力を表すとき、コンテナ船は「TEU(20フィートコンテナ換算)」という単位を使う。たとえば、5000TEUのコンテナ船は、20フィートコンテナが5千個積める。

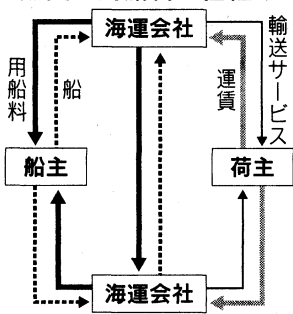
ばら積み船やタンカーは船の積載重量ごとで名称が異なる。30万トンの超大型原油タンカーの全長は東京タワーの高さに匹敵するほどの大きさだ。

## 運賃と用船料

運賃は荷主が海運会社に支払う。積載重量15万トのばら積み船でブラジルから日本に鉄鉱石を運ぶ場合、現在は1ト当たり45ドル前後かかる。タンカーではワールドスケール(WS)と呼ぶ運賃指数を使うことが多い。WSが100の時の基準運賃が決まっております。「WSが50の時には1ト当たり何ドル」といった具合に言い換えられる。

海運会社はすべての船を自社保有しているわけではな

### 運賃と用船料の仕組み



## 海運会社の収入とコスト

く、必要に応じて他社から借りる。用船料は海運会社が船主や他の海運会社から船を借りる際に支払い、価格は1日当たりで算出する。

外航海運大手の決算資料をみると、見通しの前提としてタンカーではWS、ばら積み船では用船料をそれぞれ採用。ケープ型ばら積み船の用船料(主要4航路平均)は現在、1日当たり8万ドル強だ。

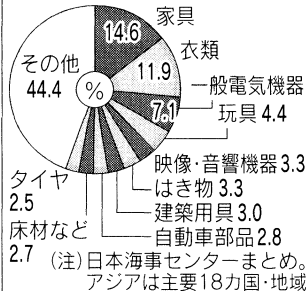
運賃や用船料は海運会社や船主、荷主といった当事者だけでなく、ブローカーが仲介して決まることが多い。

ばら積み船やタンカーの運賃・用船料には先物市場もある。将来の相場変動による損失リスクを回避するために、船主や海運会社などが利用する。一部にはファンドの運用資金が入っている。最近では値動きが大きい先物価格がスポット価格に影響を与えることもある。

## コンテナ運賃

外航海運の主力のコンテナ船。日本海事センターがまとめたアジア―米国間の輸送品目の内訳をみると、家具や衣類、玩具など多岐にわたっていることがわかる。運賃はコンテナ単位で決め、貨物の種類や契約期間などで異なる。契約期間は北米航路は5月を起点に1年間の契約が主流。一方、欧州航路では1年間や半年間のほか、3カ月単位がある。運賃は期間の短い契約が多い欧州航路の方が市場の需給を敏感に反応する。アジア―欧州の運賃は10〜12

### アジア―米国間の主要なコンテナ輸送品目(2008年)



## 欧州航路、需給に敏感

日経 09.11.20

月まで3四半期連続で上昇している。

海運会社が交渉する有力な荷主も違う。北米航路では米ウォルマート・ストアーズのような小売業者が交渉力を発揮する。中国などで安い製品を大量に作り、物流も自社で手掛けることで輸送コストを下げる。

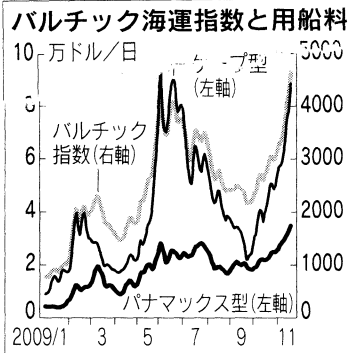
欧州航路では物流事業者(フォワーダー)が強い力を持つ。メーカーや小売りなどから物流業務を受託、海運会社と交渉する役割を担う。日本の場合には自動車や電機などメーカーが海運会社と交渉し生産拠点からの運賃を決めるケースが多い。

コンテナの標準的な長さは20フィート(約6メートル)と40フィートの2つ。40フィートの容積は20フィートの2倍だが、どの航路でも運賃が2倍になるとは限らない。例えば日本―米国間が40フィートコンテナ1個あたり4000ドルのとき、20フィートでは3200ドルになる。

バルチック海運指数はばら積み船の用船料・運賃の総合的な動きを示す。輸送する貨物は鉄鉱石や石炭、穀物などで、指数は世界景気の先行的な指標の1つとして注目を集めている。算出方法は何度か改訂されているが、前身となる指数の公表が始まったのは1985年だ。

指数を構成するばら積み船の船型は4つ。ケープ型は15万〜17万ト積みが標準だが、最近では30万トなど超大型が増えている。パナマックス型は7万ト積み程度。より小さいのがハンディマックス型（4

## バルチック海運指数



## 世界景気の先行指標に

万〜6万ト積み）とハンディ型（2万〜4万ト積み）。

英国のバルチック取引所が日々の成約情報を複数のブローカーから集めて算出。指数に採用する航路や構成比率などは公表されており、各船型の用船料が中心。運賃を含むのはケープ型だけだ。指数はスポット（随時契約）取引の動向を反映し、海運会社や荷主と結ぶ長期契約はスポット相場を参考に決めている。

全世界にあるばら積み船は7千〜8千隻程度。小型船はスポット契約が主体だが、1千隻弱あるケープ型は長期契約が多い。商船三井や日本郵船のケープ型のスポット比率は2〜3割にすぎない。

バルチック指数はばら積み船の各船型の中でもケープ型との連動性が高い。だがバルチック指数に反映されるスポット市場で取引するケープ型は全世界でも数百隻程度。バルチック指数と外航海運会社の株価が連動するケースがあるが、実際には業績への影響は限定される。（おわり）