

世界経済の低迷とアジアの海運事業

～減少するモノの動き、懸念される業績不振、
持ち味のフロンティア精神を生かす時～

1. 日本・アジア発の米国向け 海上荷動きの減少

世界経済の低迷に伴い、日本・アジア発の米国向け海上輸送の荷動きが減少しており、アジア海運事業は不振の色合いを強めている。(財)日本海事センターの「日本・アジア/米国間のコンテナ貨物の荷動き動向」(2008年9月速報値)によると、9月の往航荷動き(日本・アジア→米国)量は、前年同月比(以下、同)10.4%減の117.5万TEU(20フィートコンテナ換算)で、12ヵ月連続減少となった。1～9月の累計量では、前年同期比6.8%減の1,013.0万TEUであった。

最大出荷国である中国積の荷動き量は、同11.0%減の77.1万TEU(シェア:65.6%)、中国・香港積合計では同11.6%減の82.8万TEU(同70.4%)となった。両者とも12ヵ月連続減少を記録した。日本積は、同13.2%減の5.9万TEU(同5.0%)で、7ヵ月連続減少となった。

品目別内訳をみると(上位10品目)、日本・アジア→米国行き荷動きの中核を占める住宅関連3品目(家具及び家財道具、建築用具及びその関連品、床材・ブラインド等のプラスチック製品)の合計荷動き量は、同11.2%減(前月比7.0%減)の21.0万TEU(シェア:17.9%)で、10ヵ月連続減少を記録した。衣類及び関連品、おもちゃ、自動車部品及び関連品も7～8ヵ月連続減少となり、一般電気機器だけが3ヵ月連続微増となった。

2. 好業績から一転して 悪化が懸念される海運事業

日本の海運大手3社の連結経常利益は08年9

月中間期では過去最高であったところ、その後一転して業績悪化が懸念されるようになった。上述のとおり、コンテナ船荷動きが減少していることから、定期船部門の業績は低迷している。それに加え、不定期船部門の中でも、特に好業績を牽引してきたばら積み船(鉄鋼石、穀物などの輸送船舶)の船賃急落が大きく影響している。12月上旬現在、同船賃は5月のピーク時から10分の1に大きく下落している。発端は、ブラジルの大手資源会社が、供給先である中国の製鉄会社に対して、鉄鉱石の価格を20%値上げすることを突然通達したことが震源となっている模様である。同通達に対し、中国側は反発し、同資源会社からの鉄鉱石輸入を当面保留する方針を打ち出したことから、荷動き停滞が始まった。加えて、中国経済の減速の動きに伴い、鋼材需要が低下しており、鉄鉱石の輸入量も減少していることが、ばら積み船の配船需給に大きく影響している。世界全体のばら積み船供給能力は一気に過剰に転じ、運賃下落につながった。

コンテナ船ならびにばら積み船の業況不振に加え、米欧諸国などでは自動車需要が減少していることから、自動車船による日本からの荷動きも鈍化しており、海運業界にとって業況悪化が懸念されている。

3. 定期コンテナ船の減便

定期コンテナ船の業況が低迷の兆しをみせ始めたのは、昨年後半からである。今年8月入り後、先行き不透明感が本格的に広がり始めたことから、日本の海運会社の多くは減便策に取り組むようになった。各種報道等によると、業界2位の船会社は10月下旬、主要航路である日本・アジア/北

米西岸間を来春までの半年間、週 14 便から 12 便への減便を決定した（海外他社との共同運航を含む）。同対応により、同航路の輸送能力は 2 割削減されることとなった。例年、クリスマス商戦向け貨物の輸送は 11 月初旬前後にピークを向かえ、それ以降は輸送量が減少することから、日本の海運会社の間では、輸送能力を必要に応じて 1 割弱ほど削減することは珍しくない。しかしながら今回の減便策は、クリスマス商戦用の荷動きピーク前でのことであり、かつ減便幅を広げているだけに、米国での消費不振がいかに深刻であるかを窺わせている。

業界 1 位の船会社の場合、当初、様子見の姿勢を保っていた。しかしながら、11 月下旬に入って、業界 2 位の船会社とともに日本・アジア/北米東岸を結ぶ定期コンテナ航路を 12 月から減便することを発表した。両社がそれぞれ加盟するアライアンス定期便を週 1 便ずつ減らした上で、共同運航を実施する。この措置により、同航路での輸送能力は、それぞれ 10% 強削減されることになる。業界 2 位の船会社は、既に 10 月の段階で北米西岸向け運行を減便していることから、今般の北米東岸向け運行の減便は追加的措置となる。

業界 3 位の船会社は、欧州向け航路で対応を図っている。週 7 便の日本・アジア/欧州・地中海コンテナ船航路（共同運航を含む）のうち 1 便を 10 月中旬から休止し、輸送能力を約 1 割削減している。

4. 深刻な業況不振に苦しむ シンガポール海運事業

海運国シンガポールの政府系海運会社（東南アジアの海運最大手）は、より深刻な業況不振に陥っている。同社の輸送量は 06 年以降、右肩上がりの上昇を続けていたが、本年 10 月期（9 月 20～10 月 17 日）の輸送実績は前年同期を割り込み、11 月期（10 月 18～11 月 14 日）には前年同期（19.2 万 FEU：40 フィートコンテナ換算）比 12% 減の 16.9 万 FEU に落ち込んだ。アジア・欧州

航路と太平洋航路の荷動きの減少が主因となっている。対応策として同社は 10 月下旬、まず、コンテナ船の減便を決定した。減便対象は両航路で、それぞれ 25%、20% 輸送能力を削減することとした。併せて、航路によっては取り止め、寄港地の変更なども行うこととした。

同措置により、運航コストの大幅削減が可能となったのも束の間、日を追うごとに海運市況がさらに悪化したことから、11 月下旬には大幅人員整理を含むリストラ策を発表した。同社はシンガポールを中心に世界 140 ヶ国・地域にて事業所を展開しており、約 11,000 人の総従業員を抱えている。その 9% に相当する約 1,000 人を解雇することとした。同社シンガポール本部でも、50 人近くの従業員が対象となっている。

同社の社長兼最高経営責任者（CEO）は、「今般の海運事業の不振は、業界の歴史上前例を見ない。このため、人員整理という極めて難しい判断をせざるを得なかった」と発言している。同社は、海運市場の冷え込みは短期的には回復しないと予想しており、09 年の業績見通しはさらに悪化すると見込んでいる。

5. むすび

世界経済の低迷は続いており、海運業界を取り巻く環境は厳しいものとなっている。それだけに、精緻な運行スケジュールと安全航行で実績・信頼を築き上げてきた海運事業としては、悪天候・荒波（＝金融・経済の混乱）に翻弄されることなく、最新の航海図（＝見通し、戦略）に基づき、GPS による位置確認を定期的に行うとともに（＝風潮に左右されることなく、実体経済のファンダメンタルズを常に見極める）、急変する気象状況にも常に注視しながら（＝新たな外部環境の変化を的確に把握）、目的地（＝堅実な業績達成）に向け、持ち味のフロンティア精神による航海（＝事業活動）を続けることが期待されている。

（ネイビー・ブルー）