

原油タンカー市場と石油企業

麻 生 潤

はじめに

- I 日本向け原油輸送市場と輸送手段
- II 石油企業による VLCC タンカーの自社保有
- III 石油企業と海運企業との長期輸送契約
- IV 結びにかえて

はじめに

日本向けの原油輸送に従事している VLCC タンカー（Very Large Crude Cargo, 20万重量トン超の巨大原油輸送船）は数十隻から100隻にのぼるが、日本の海運企業と石油企業は1980年代後半に、これをいっせいに代替建造して新造船と置き換えるという行動をとった。発注終了直後の1990年代には造船市場において VLCC タンカーなどの建造船価は急速に上昇したから、このタンカーの更新は、発注者からみると船価面できわめて有利な条件で行われた。他方で、造船企業は造船不況のさなかにあったが、この更新タンカーの受注によって生産設備の遊休を免れることができた。

1980年代における日本の VLCC タンカー更新について、私は以前にも取り上げて分析したことがある^(注1)。ただし、それは主として受注者である造船企業について分析したものであり、石油企業および海運企業が、なぜこの時期に、いっせいにタンカー更新をおこなったかについては十分に明らかにできなかった。とりわけ、石油企業がタンカーの更新を受け入れた理由を明らかにする課題は残されたままである。というのは、日本向けの原油輸送は、荷主である石油企業と海運企業との間で、船舶を特定した長期輸送契約（長期用船）にもとづいて行なわれており、輸送手段である VLCC タンカーの代替建造には荷主である石油企業の承認が必須の条件になっているという事情があるからである。

海運市場において、原油、鉄鋼石などの工業原料やエネルギー、穀物などを輸送する部門は、不定期船市場とよばれる独自の市場を構成しており、原油輸送市場は不定期船市場

の一部である。不定期船市場は定期船市場とは異なり、世界中どこへでも貨物を輸送するために、荷主の必要に応じて個別的に船舶を配船することを基本形態としている市場であり、いわばスポット市場としての性格をもっている。不定期船の運送契約は一航海単位の取り決めをすることが普通であり、その場合、不定期船運賃は国際的な市況変動にさらされることになる。

しかし、第二次大戦後、産業企業の一部で、自社が購買する工業原料やエネルギーを自社保有の船舶で海上輸送するケースが増大した。海運企業による海上輸送（コモン・キャリアッジ）に対して、このような産業企業自身による輸送はインダストリアル・キャリアッジと呼称されているが、とりわけ日本においては、コモン・キャリアである海運企業が、特定の荷主の、特定の貨物を輸送するための専用船を建造し、荷主との間で10年以上の長期間の輸送契約を結んで、定期的に輸送にあたるのが一般的な形態になっている。日本向けの原料、エネルギー輸送の大半は、不定期船の定期船的な運航によって担われているといえる。

この長期輸送契約という現象は、日本に特有な「長期継続取引」の、一つの代表的事例として取り上げられることがあるが^(注2)、長期契約は個別企業同士で、個別に結ばれるので、その実態は必ずしも明らかになっているわけではない。

そこで本稿では、1980年代前半の時期における石油企業の原油輸送の特徴と、長期輸送契約の経済的意味を分析したい。まず、日本向け原油輸送市場の特徴について分析し、次に原油輸送市場における荷主による原油の自社輸送の意味を述べる。最後に、荷主としての石油企業が海運企業との間で長期輸送契約を結ぶ経済的意味を考えてみたい。

I 日本向け原油輸送市場と輸送手段

まず、日本向け原油輸送の特徴をまとめておこう。

日本は、高度経済成長期に石炭から石油へのエネルギー転換をおこない、一次エネルギーの大半を石油から得ていることは良く知られている。一次エネルギー供給に占める石油の比率（カロリー・ベース）は、第1次オイルショック直前の1973年に最も高くなり、約77%を占めた。石油ショック後、石炭火力発電を拡大するなど石油代替エネルギーへの転換が志向されたが、1983年には約60%、1996年で約65%と、それ以降も依然として石油への依存度の高い状態が続いている^(注3)。

国内に経済的に意味のある油田をもたない日本は、石油を原油形態でほぼ全量、輸入している。歴史的に見ると、第二次大戦後、世界の石油市場を支配した欧米系石油メジャーズは「消費地精製主義」にもとづき、原油を消費地に輸送し、現地で精製・製品化して販売するという戦略を取ってきた。「消費地精製主義」は日本も例外ではなく、臨海部に数

十カ所の巨大精製設備が建設され、輸入原油は国内で精製、製品化され、市場に供給されてきた。ガソリンや重油など石油製品ではなく原油を輸入し、国内で製品にすることは、石油を付加価値のつかない形で低廉に購入することになり、外貨節約の効果が大きかったので、日本政府は石油業法などにもとづく行政指導で、石油輸入を原油形態に限定する政策をとっていた。

第1表は、第一次オイルショック以降の原油輸入量（重量ベース）を示している。これによると、1975年に年間2億560万トンであった原油輸入量は、1980年代半ばには2億トンを超えているが、1990年代には2億トン台を回復し、第一次オイルショック直後の水準に戻っている。1980年代以降、政府は石油業法を改正し、石油輸入を原油に限定せず、ガソリン、灯油、重油など石油製品の輸入を拡大する政策に転じたが、製品輸入は目立った拡大を示さなかった。

第1表 日本の地域別原油輸入量

単位・千キロリットル							
歴年	中東 (%)	東南アジア	中国	中南米	アフリカ	その他	合計
1975	203,016 (85.5)	25,919	5,552	296	2,459	155	237,397
1980	187,983 (73.2)	50,979	9,169	2,192	3,899	2,612	256,834
1985	139,603 (70.3)	32,330	12,811	8,924	2,466	2,196	198,330
1990	163,509 (71.4)	38,072	15,682	8,954	1,031	1,512	228,760
1995	209,831 (78.6)	34,680	13,552	4,563	1,516	2,779	266,921
2000	214,596 (85.6)	14,705	6,008	2,521	2,656	10,092	250,578

資料) 石油連盟『石油統計月報』により作成。

原油輸送は、それを輸送する海運企業にとっても巨大な市場である。そもそも世界の海上荷動量にしめる原油の比率は約30%（重量比）を占め、単一品目としては第一位であり、輸送手段でも、世界の総船腹量のうち油送船は37%（重量トン比）を占めている^(注4)。また、2億トンという日本の原油輸入量は世界の原油輸送量の20%を占める規模であり、最大の原油輸入国アメリカに次ぐ世界第二の原油仕向け地である^(注5)。このように、巨大な輸送需要があり、またその輸送量が安定していることが、日本向け原油輸送の第一の特徴である。

日本向けの2億トンの原油がどこから運ばれているかをみると、約70%を中東湾岸諸国が占めている。原油輸入の中東依存度は1975年には85%もあり、オイルショック以降はそれを引き下げることが政府の政策目標にされたが、1990年代においても依然として8割近くを中東産原油に依存し続けているわけである。輸入原油の中東依存度が高いことは、原油輸送が長距離輸送になることを意味している。長距離輸送になればなるほど、同じ量

の貨物を運ぶためにはより多くの輸送手段を必要とする^(注6)。こうして、そもそも巨大な貨物需要があるうえに、長距離輸送になることによってトンマイル・ベースでの輸送需要がさらに大きくなるのが、日本向け原油輸送の第二の特徴である。

長距離輸送であり、しかも市況変動にかかわらず輸送量が安定しているという条件は、原油輸送手段として VLCC (Very Large Crude Cargo, 20万重量トン超の巨大原油輸送船) の利用を石油企業や海運企業に選好させることになる。VLCC は大量の原油を一度に輸送することによって、原油の単位あたり輸送コストを大幅に引き下げることができるからである。たとえば1950年代においてほぼ最大規模であった3万重量トンの原油タンカーの輸送コストを100とすると、1970年代における25万重量トンクラス VLCC の輸送コストは約30程度である^(注7)。

石油タンカーは貨物船の中でも最も早く専用船化され、20世紀初頭から稼働しているが、高度経済成長期に大型化し1960年代になると VLCC が登場した。タンカーの大型化、VLCC の開発をリードしたのは日本の造船所である。大型化したタンカー、VLCC は開発、建造されると、まず最初に日本向け原油輸送に振り向けられたが、それは日本向けの原油輸送が、長距離大量輸送に適合的な輸送手段を必要としていたからである。ただし、タンカーの巨大化は無限に進んだわけではない。世界的にみると、タンカー巨大化の進行は、おおむね30万重量トンレベルでとどまった。それは船型が30万重量トンをこえて巨大化すると、燃費効率の上昇率よりも造波抵抗の増加率が上回り、かえって運航コストがかさむようになることが、経験的に確かめられたことによる。

日本向け原油輸送に投じられている VLCC は約100隻弱と見られており、そのほとんどが日本と中東諸国、またはインドネシアなど東南アジアとの間をチャトル便のように運行されていて、それらの VLCC が輸送量の9割以上をカバーしている。このように VLCC による輸送が中心であることが、日本の原油輸送の第三の特徴である。

日本の石油会社が自社保有・用船している VLCC は、1985年3月段階で67隻(うち日本籍船は57隻)と推定されているが、そのうち契約関係が判明している58隻について、原油の荷主である石油企業別に示したものが、第2表 石油企業別長期用船 VLCC 一覧(1985年)である^(注8)。これをもとに、日本向け原油輸送にあたっている VLCC の特徴について分析していきたい。

この表を読み解く上で、注意すべき点が少なくとも2つある。

第一に、石油企業が VLCC を用船する場合の所有者は誰かということである。

VLCC タンカー船主には日本郵船や商船三井などの海運企業のほかに、東京タンカー、出光タンカー、大協タンカーなどが含まれている(表中の◆印をつけたもの)。これらはいずれも荷主である石油企業の海運子会社であり、それらの VLCC は荷主である石油企

第2表 VLCCの石油会社別長期用船(1985年10月)

石油会社	船主	船名	船型	竣工年	用船期間 年～年
日本石油	東京タンカー	日石丸	36.6	71	◆
	昭和海運	KINKO	25.7	72	72～87
	GLOBTIC	GLOBTIC LONDON	47.5	73	73～93
	GLOBTIC	GLOBTIC TOKYO	25.3	74	73～93
	WORLDWIDE	WORLD NISSEKI	26.4	74	74～85
	WORLDWIDE	WORLD HITACHI	26.4	75	75～87
	東京タンカー	日精丸	47.6	75	◆
	昭和海運	SATUMA	25.7	76	76～86
出光興産	出光タンカー	赤間丸	25.3	74	◆
	出光タンカー	宮田丸	25.0	74	◆
	商船三井	あるりあど	23.3	7675	
	飯野海運	秀邦丸	27.0	75	78～85
	山下新日本	WORLD TROPHY	26.2	70	81～86
	出光タンカー	沖ノ島丸	25.0	71	◆
	出光タンカー	大嶋丸	21.8	72	◆
	出光タンカー	高宮丸	25.0	75	◆
	出光タンカー	徳山丸	25.2	76	◆
	出光タンカー	日田丸	25.3	81	◆
	出光タンカー	日章丸	25.3		◆
丸善石油	新和海運	新燕丸	25.2	71	71～86
	新和海運	豊燕丸	23.3	73	73～88
	ジ・ライン	FAIRFIELD S.	22.9	76	79～86
	商船三井	BACCA	25.4	76	81～86
大協石油	共栄タンカー	太栄丸	22.9	73	83～88
	共栄タンカー	共栄丸	21.2	71	71～86
	大協タンカー	東海丸	23.0	84	◆
三菱石油	ジャパンライン	ジャパンオーキッド	22.3	71	81～88
	ジャパンライン	WESTERN CITY	23.2	75	75～85
	テキサコ	GEORGE GETTY II	23.3	73	
	テキサコ	J. P. GETTY	22.3	71	
	テキサコ	L. A. GETTY	22.3	74	
	三光汽船	りおほりぞんて	22.8	75	75～88
	日本郵船	鳥取丸	23.7	72	
昭和シェル	川崎汽船	W. AMBASSADOR	23.3	75	78～86
	三光汽船	W. PROGRESS	23.3	73	79～86
	三光汽船	東光丸	22.8	73	82～85
	昭和海運	志摩丸	25.5	74	74～88
	日本郵船	高瀬丸	22.3	70	70～85
	大洋商船	幾洋丸	25.4	72	72～87
	商船三井	サザンクロストレーダー	22.3	71	～85
東燃	INC	ENERGY RESOURS	21.2	70	70～85
	昭洋海運	照国丸	24.8	71	71～86
	昭和海運	清和丸	22.7	73	73～88
	昭和海運	豊光丸	23.4	73	80～85
	東燃タ/明治海	明泰丸	23.0	74	◆
	東燃タ/明治海	ENERGY GROWTH	23.0	74	74～87
ゼネラル	川崎汽船	LOTUS	22.7	75	72～87
日本鉱業	日正汽船	日王丸	23.4	72	82～87
	日正汽船	日晴丸	23.3	73	85～87

鹿島石油	日本郵船 商船三井	常磐丸	23.3	73	81~85
		鹿島山丸	23.3	77	77~87
富士石油	日本郵船	高坂丸	23.4	76	77~88
西部石油	ジャパンライン ジャパンライン	BRIGADIER	23.3	69	69~85
		ジャパンデージー	23.0	76	76~86
三菱商事	ジャパンライン	FAIRFIELD J.	25.5	74	84~86
富士興産	ジャパンライン	WORLD DUKE	23.7	75	75~85
伊藤忠	ジャパンライン	EASTERN LAUREL	22.9	75	76~86
アジア石油	WORLDWIDE	WORLD CROWN	23.5	73	84~85

注) 船型は万重量トン。◆は自社船運航。
出所) 『海事プレス』1985年 4 月号。

業自身が所有しているとみなしてよい。これらの石油企業による VLCC の自社船としての保有はどのような経済的意味があるのだろうか。

第二は、用船期間である。海運企業が保有し、石油企業に用船されて運航されている VLCC にはほとんどの場合、10年~15年間という長期にわたる用船契約がつけられている。このような長期の用船契約、輸送契約はどのような経済的意味をもつかということである。

これらは、日本の原油輸送における荷主と海運企業との関係を明らかにする上で不可欠の論点と思われるので、次節以降でそれぞれ述べていきたい。

II 石油企業による VLCC タンカーの自社保有

まず、石油企業による VLCC タンカーの自社保有の意味を考えてみよう。

東京タンカー、出光タンカー、大協タンカーは石油企業が設立した船舶子会社であり、このほかにも石油企業が海外子会社を通じて建造発注し、日本向け原油輸送専用用船しているものや、親会社である石油メジャーズが保有する VLCC を長期用船しているケースも含めると58隻のうち約3分の1にあたる18隻が石油企業の自社所有船か、または実質支配船である。このような石油企業によるタンカーの所有は VLCC だけでなく、他の船型のタンカーにおいても広範に見られる現象である。日本のタンカー全体に占める石油企業の保有するタンカーは23% (重量トン比) を占めている^(注9)。

海運市場においては、船舶を保有、運航することを主たる業務とする海運企業、いわゆるコモン・キャリアによって、荷主である産業企業が海上輸送サービスを受けることになるが、第二次大戦後、荷主が自ら船舶を所有し、自社向けの原料等の輸送にあたる、いわゆるインダストリアル・キャリアッジが進展している^(注10)。これはとくに特定原料を貨物とする専用船が開発されて以降、本格化した現象である。最も早く専用船化がすすみ、イン

ダストリアル・キャリッジが進行したのは石油輸送の市場であった^(註1)。

歴史的にみると、日本の石油企業は1950年代からタンカーの自社船保有を開始しているが、1960年にはすでに日本のタンカーの16%は石油企業保有になっていた。

第3表は、日本石油株の自社保有タンカーの推移を示したものである。1950年代には石油企業は主としてスポット市場で船舶を用船していたが、スエズ動乱などでタンカー運賃市況の激しい動揺や、必要なタンカーの調達が困難になる事態を経験した。石油企業はこうした市況変動に対応しようとして自社船保有を進めたのである。また、石油メジャーズ系 SHIPPING からの用船という手段もあったが、それは外貨節約を要求していた日本政府の意向に反することになり、原油輸入のための外貨割当獲得を有利に進めるためにも、自社船建造が選好された。

第3表 日本石油株(株)自社所有タンカーの推移

船名	船主	造船所・購入先	年	重量トン
日精丸	東京タンカー	購入(カルテックス)	1951年	16,758
日興丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1956年	33,375
麻里布丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1959年	47,122
月興丸	東京タンカー	建造(川重・神戸)	1959年	39,919
ろうでしあ丸	東京タンカー	購入(カルテックス)	1961年	16,650
せぶ丸	東京タンカー	購入(カルテックス)	1961年	16,650
日石丸	日本石油	購入(カルテックス)	1961年	23,241
下松丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1962年	50,946
根岸丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1964年	97,161
東京丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1966年	159,815
かいもん丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1968年	178,714
日石丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1971年	366,812
日精丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1975年	484,337
麻里布丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1979年	101,841
高石丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1979年	101,909
下松丸	東京タンカー	建造(石播・呉)	1981年	101,832
キングフィッシャー	東京タンカー	購入(キングフィッシャー)	1982年	36,549
東京丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1986年	258,374
日石丸	東京タンカー	建造(三菱・長崎)	1988年	254,000

出所) 日本石油株式会社『日本石油百年史』1988年、972ページ。

東京タンカー(日本石油, 1951年), 東燃タンカー(東燃, 1955年), 大協タンカー(大協石油, 1958年)など, おもな石油企業系海運子会社はこの時期に設立されている。これらの石油企業の自社船が石油企業本体ではなく, その海運子会社の所有となっているのは,

第一に、本業の製油精製・販売にたいして、船舶の所有管理・運航という業務が独自性をもつからである。第二に、日本の船舶法（第1条）は、日本国籍を持たないものは船舶保有会社の役員になれないという規制をもうけており、石油メジャーズから役員を受け入れている石油企業は、この規制を乗り越えるために、船舶保有のための別会社設立を必要としたからである^(注12)。

このように、石油企業はタンカーレートの変動を回避し、安定した原油輸送を実現するために自社船を保有しようとするのであるが、とはいっても自社の原料輸送をすべて自社船が担うことは効率的ではない。年々、あるいは季節ごとにも変動する原油輸送需要をすべて自社船でまかなおうとすれば、輸送量が少ない場合には、自社船を遊休させてしまうことになるからである。したがって、石油企業は原油輸送需要の3～4割に相当するベース部分は自社船で輸送し、長期契約で用船した海運企業保有タンカーによって残り4割程度を輸送し、短期的な輸送量の変動に対してはスポット市場で用船したタンカーで対応するというように、所有主体の異なるタンカーを組み合わせた輸送態勢を編成している。

石油企業が自社船を保有・運航し、原油輸送業者としての経験をつむことは、それだけでもコモン・キャリアである海運企業との用船交渉において強い立場を与えるという経済的意味をもつ。しかしより本質的な意味は、荷主である石油企業が自社船をもつことで、海運企業にとっての原油輸送市場を狭くして相互に競争させ、あるいは自社船と海運企業との相互の競争を組織することを通じて、原油輸送コストの引き下げや輸送サービスの向上を要求できるようになることにある。

もともと原油輸送市場においては、需要者は少数の巨大荷主であるのに対して供給者側には膨大な数の海運企業が存在しており、荷主である石油企業は海運企業に対して競争上有利な立場にある。船舶はそもそも運搬手段であり、可動的であるから、本来的に市場は国際的である。日本の石油企業は日本の海運企業の所有する船舶に必ずしも依存しないで、海外船主の船舶を調達することも可能である。その上、荷主自身が輸送手段を保有し、海運企業の競争相手としても立ち現れるというのだから、海運企業は石油企業の原油輸送市場にくいこむために、相当のコスト競争力、あるいは高品質の輸送サービスの提供を要求されることになるのである^(注13)。

Ⅲ 石油企業と海運企業との長期輸送契約

第2表において注目すべき第二の点は、海運企業の保有するVLCCのほとんどが10年程度、長い場合には15年の長期用船契約をもっていることである。

ここで用船という用語について説明しておこう。

用船（正式には傭船, charter, charter boat）とは、最も一般的に言えば、他人の船

を借りて利用すること、またはその船舶の総称であるが、同じ用語が荷主と海運企業とでは用語法が異なっている場合がある。荷主にとって用船は、貨物を輸送するための船舶を何らかの形で利用するために行なうのであり、したがってこの場合には、基本的には用船契約は運送契約とセットで締結されることになる。これに対して、海運企業の場合には自社の運航船舶が不足して他社から船舶を一時的に借用して配船する場合にも用船という用語を用いることがある。本稿では、荷主に海上輸送サービスを提供する手段という意味で用船という用語を用いている。

石油企業と海運企業との間で結ばれる用船契約には様々な形態があるが、一般的には次の3種類がある^(注14)。

(a) 航海用船（傭船）契約（voyage charter）

荷積港から荷揚港までの一航海毎に運送契約を締結して運航されるもので、いわばスポット契約である。

(b) 連続航海用船（傭船）契約（consecutive voyage charter）

一定の期間にわたって連続して行なわれる複数の航海について、一括して運送内容が取り決められるもので、連続というのは通常は5航海程度までを含むものとされている。

(c) 定期用船（傭船）契約（time charter）

一定の期間（比較的長期間）にわたって、特定荷主が特定の船舶を特定の航路に拘束して輸送業務に充当するものである。

これらとは別に、不定船の運送契約として数量契約（Contract of Affreightment）もある。これは定められた期間に定められた量の貨物を輸送することだけが定められ、それをどのような船舶で輸送するかは船主が自由に選択できるというものである。ただし、原油輸送において数量契約が行なわれることは稀なケースであるとされている^(注15)。

日本向け原油輸送におけるVLCCの用船契約は、このうちの定期用船にあたる。定期用船は第二次大戦後になって登場した、海運市場では比較的新しい契約形態である。それまでは石油メジャーズの自社船運航を除けば、石油も航海用船契約によるスポット的な用船で輸送されていたが、第二次大戦以降の石油輸送量拡大のもとで、石油企業はタンカーの定期用船輸送に切り換えてきた。

荷主としての石油企業にとって長期用船契約がもつ第一の意味は、原油の安定供給のための輸送手段の確保である。

海外の独立系石油企業の中には、スポット用船したタンカーに原油を満載し荷積港を出港してのちに、原油市況の動向をみながら荷揚港を決めるような投機的な業者も存在している。しかし日本の石油企業の収益構造は、特定の産油国との間に結ばれた長期の原油買

いつけ契約にもとづき、原油を大量輸入し精製、製品化し、販売することにある。だから彼らが求める海上輸送サービスは、海外の産油国から日本へ原油が安定して輸送されることにある。スポット的に必要な船舶を手当てするだけでは、その大量の輸送需要を安定してまかなうことはできない。それを1980年代のタンカー市場の動向を分析することで示そう。

VLCC は1970年代に大量に建造され、1980年代には原油輸送需要の停滞のもとで過剰船腹を抱えていた。1985年において現存する世界の VLCC は516隻で、そのうち131隻が依然として係船中であった。このためタンカー運賃市況は軟化しており、石油企業にとってスポット用船は手軽にできる状況であった。しかし、1970年代後半以降、新造 VLCC が激減したため既存船の平均船齢は上昇しており、1985年には世界の VLCC 平均船齢は13年であった。船齢の高いタンカーは故障による運航遅延や海難事故を起こしやすいが、スポット市場で調達できる VLCC の多くは老齢船である。

また、VLCC は、世界的には30万重量トンクラスのタンカーが多いが、日本の石油会社は25万重量トン船型の VLCC、すなわち small VLCC を選好する。これは一つには日本の精油所の埠頭が25万重量トンを上回る船型の VLCC が接岸することに適していないケースが多いからであり、もう一つの理由は、中東-日本間の最短航路をとって運航される場合、VLCC はマラッカ海峡を通過することになるが、水深の浅い同海峡を安全に航行するためには船型を25万重量トン程度に抑える必要があるからである^(注16)。

石油企業は、可能なかぎり一度に大量の原油を輸送することで輸送コストを引き下げようとするから、上記の条件に適合する25万重量トン船型の VLCC、すなわち small VLCC の用船を望むことになる。しかし small VLCC は、1985年において世界に140隻しか存在せず、そのうち1973年以降に建造されたものは80隻しか存在していない。このように、スポット用船に依存するだけでは、日本の石油企業は、安定した輸送手段を確保できないわけである。

石油企業が長期用船契約を選好する二つ目の意味は輸送コストの低廉化と安定である。長期用船契約運賃は、建造前の船舶について決める場合と、既存の就航船について長期用船する場合とでは異なる基準にもとづいて決定される。建造前に結ばれる長期契約においては総運航コスト、すなわち建造船価と運航費用とを契約期間を通じて回収できるレベルで運賃が決められる傾向がある。それに対して既存船の場合には、契約時の運賃市況が基準になり、契約期間中に予想される平均運賃市況にもとづいて、契約期間の運賃が固定される^(注17)。

タンカー運賃のスポットレートは短期間に大きく変動することが多いが、長期用船契約においては契約時点で契約期間の運賃が固定されるので、荷主はタンカー運賃市況の変動

に巻き込まれることなく、長期間にわたる輸送コストを計算することができることになる。

日本においてタンカーの長期傭船契約が最初に結ばれたのは、1953年、明治海運（オーナー内田俊也）がタンカー明泰丸（2万重量トン・計画造船第8次船・川崎重工）を東燃へ定期用船に出した時だとされている^(注18)。東燃はこの長期用船で、スエズ・ブーム期に運賃指数（USMS）が+100～150に高騰した時も、+45～60の比較的安いレートで用船することができた。こうしてスエズ動乱にともなう運賃市況の乱高下を経た1950年代後半以降、日本においてタンカーの長期用船契約は一般化することになった^(注19)。

長期用船においては、契約交渉を通じて運賃そのものの低廉化がもたらされる傾向がある。一般の不定期船市場、あるいは航海用船市場とは異なり、このような長期用船の契約交渉においては取引所もブローカーも存在せず、交渉は個別企業同士の相対でおこなわれる。荷主の側が少数であり、海運企業の側は巨大な輸送需要をわがものにしようと相互に激しく競争する。しかも石油企業には条件が折り合わなければ、自社船を建造して自己輸送するという選択肢も用意されている。そのような条件のもとで、長期用船の運賃は海運企業にとって最低水準である総運航コストに落ちつく傾向をもつのである。いったん契約されれば、運賃は契約全期間を通じて固定されるので、荷主は期間中の運賃市況の変動を受けることなく、安定して原油を輸送することができるというわけである^(注20)。

このように VLCC の長期用船契約は、安定輸送という点でも、輸送コストという点からみても石油企業にとって大きなメリットがあるわけであるが、その契約期間が10年～15年という長期間であることは石油企業にとって必須の条件であるとは言えない。あらゆる石油企業にとって原油輸送量や荷揚げ地などの条件が、10年以上まったく変化しないはずはないからである。したがって、日本の原油輸送において10年以上の長期契約が結ばれるのは主として海運企業の側の条件によっているものと考えられる。

海運企業にとって長期用船期間中の運賃がコストをカバーするだけだということは長期用船期間中、この VLCC は利益を生み出さないことを意味する。ただし、長期の契約期間を通じて建造船価が回収できれば、契約期限切れで返船された VLCC を、残りの数年間、フリー船として運航することによって海運企業は利益をあげることができる。

実際、1974年以降、タンカーの法定償却期間は13年とされているので、日本の海運企業は石油会社との間に、当初10年の長期契約を結び、それを3年+ α の再契約で延長し、船価を13年で償却しようとする。タンカーは実際には20年以上運航できるので、13年をこえて契約が切れると、海運企業は VLCC を残りの7年間、フリー船として運航で使用して利益をあげるか、中古船市場に売却して残存価値を回収するわけである。

仮に、数年程度の短い期間での長期用船しか実現せず、建造コストを回収できないまま契約期限が切れた場合を考えると、当該船舶に次の長期用船契約が確実につくという

保証はないし、長期契約がないままスポット市場に投じたとしても、スポットレートが建造船価と運航コストを回収できる水準であるという保証はさらにはない。したがって、建造船価を回収できるだけの期間を含む長期契約は、海運企業にとって不可欠の条件になっているとみることができる。

IV 結びにかえて

以上のように、日本における原油輸送は荷主である石油企業が長期（通常10年間）の輸送契約（積荷保証）を海運企業との間で締結し、それを基礎として船主が建造した船舶を契約期間中、専用（特定航路に張り付けて運航）する方式で行われている。荷主である重化学工業は、安定した原料供給と輸送コストの低減を必要とし、「荷主側は長期の積荷保証を海運会社側に与えると同時に、海運会社側は荷主の購入する原・材料の輸入先ごとに航路を開設し、船舶を固定させることを余儀なくさせ」^(注21)られたわけである。

ところで本稿では、長期用船契約の運賃は、いったん契約されれば全契約期間を通じて固定されると述べた。そのことは荷主である石油企業にとっては、長期契約を結ぶ最も有利なタイミングを見定める必要があることを意味する。たとえば、既存船に関して長期契約を結ぶ場合には、契約時点の運賃市況を低目とみるか高目とみるかで、その後の運航コストが大きく変わってくることになる。日本における VLCC の長期用船は、ほとんどの場合、当該 VLCC の建造と同時に始まっているから、建造前に用船契約が締結されているものと推定できる。したがって、石油企業は、運賃決定の最大の要因である建造船価が最も低いタイミングで用船契約を結ぶ必要がある。もし、契約以降、建造船価が上昇することになれば、荷主は割高な運航コストを負担することになるからである。

したがって、長期契約がどのタイミングで結ばれたのかを明らかにすることは、日本の原油長期輸送契約における荷主と海運企業との関係をみる上で、見落としてはならない点である。この論点は次の機会にあらためて検討することにした。

注

(注1) 「日本の海運・造船業と油送船市場」『経済論叢』第154巻第6号(1994年)

(注2) 吉田茂『現代日本海運業研究』(財団法人山縣記念財団, 1997年, 26~30ページ, また, 橋本寿朗『戦後日本経済の成長構造』有斐閣, 2001年など。

(注3) 通商産業省『総合エネルギー統計』(各年度版)による。

(注4) 川上博夫・中橋誠『外航海運の営業実務』1994年, 成山堂書店による。

(注5) 最大の石油消費国はアメリカであり, 同国は国内にも油田をもつ産油国であるが, 同時に最大の原油輸入国でもある。アメリカの原油輸入の特徴は, 油種ごとの需要の変動や市況変動の影響をうけて, 原油の積荷地が短期間に変動することである。これに対して日本の場合には, 国内に代替の原油供給源をもたないため輸入量は比較的安定しており, しかも特定の産油国からの長期の原油調達を好むので, 輸送航路も固定的であるという特徴をもつ。

- (注6) 石油の海上輸送距離の世界平均は7,784キロだが、日本は8,500キロである(1989年のデータ、『海運統計要覧』による)。
- (注7) 中東湾岸から日本へのVLCCによる原油輸送コストは、トンあたり10ドル程度であり、スポットレートではさらにそれを下回ることも多い(日本石油株式会社編『日本石油百年史』, 1988年, 716ページ)。
- (注8) これ以外に日本の海運企業が保有しているVLCCとしては、長期用船契約をもたずスポット市場で運航されている、いわゆる「フリー船」と呼ばれるものが10隻程度就航していると推定される。
- (注9) 1989年の重量トンベース、資料は日本船主協会『海運統計要覧』による。
- (注10) 広義には、インダストリアル・キャリッジは荷主が自社船を保有して自己運送するものだけでなく、海運企業等の所有する船舶を長期用船する場合も含める(篠原陽一・兩宮洋司『現代海運論』税務経理協会, 1991年, 77ページ)。また、「戦後にはインダストリアル・キャリアは産業資本によるコミッションキャリアが不定期船海運を支配することになった。インダストリアル・キャリア化とは、他人輸送であるコモンキャリアの海運業がインダストリアルキャリアの機能を果たすことをいい、それをコミッションキャリアと称している」(吉田滋, 前掲書, 26ページ)。
- (注11) もともと石油メジャーズは石油輸送手段、貯蔵手段を保有することを通じて石油市場での支配的地位を築いてきたが、1991年においても石油メジャーズは重量トンベースでみた世界のタンカーの35%を保有、ないし支配(用船)する、世界最大の原油輸送業者でもある。
- (注12) 東燃株式会社『東燃五十年史』, 1992年, 187ページ。
- (注13) 地田知平『日本海運の高度成長』日本経済評論社, 1993年, 174ページ。
- (注14) 大木一男『用船契約の実務的解説』成山堂書店, 1970年, 8ページ, 川上博夫・中橋誠『外航海運の営業実務』成山堂書店, 1995年, 75ページ。
- (注15) 地田知平, 前掲書, 174頁。
- (注16) 日本向け原油輸送に投じられているVLCCの中には、日本石油系の東京タンカーが所有する日精丸(49万重量トン)など、30万重量トンを上回るものがないわけではない。ただし日精丸が入港できる日本の石油基地は日石喜入基地のみであり、同船から荷揚げされた原油は、そこで中小型タンカーに積み替えられて、各地の製油所に運ばれている(日本石油株式会社『日本石油百年史』717ページ)。
- (注17) 織田政夫『海運経済論』成山堂書店, 1977年, 180ページ, および、篠原陽一・兩宮洋司前掲書, 89ページ。
- (注18) 「当時は、積荷保証とか、備船保証とかが条件でもなく、世間では一般に考えなかったのだが、内田は東亜燃料との間に、この船は竣工したらば15年間、東亜燃料が輸入する原油の運航に従事するという契約書を作り、申請書に添付して、本船は竣工後積荷には決して困るようなことはありません、と明記したのである。これで当局としても、オーナーの明治海運がタンカーをもっても、大丈夫であると判断したのであろう。目度く(計画造船の一引用者)適格船となったのである。／その後、船型は益ます巨大化するとともに、投資額も鰻上りに上がり、当局より竣工後の積荷確保を求められ、積荷保証とか運賃契約または備船契約とかが条件となったことは衆知のことであるが、その第一船は実に明泰丸であったのである」(有竹修二編『内田俊也』内田俊也追想録編集委員会, 1973年)。
- (注19) 東燃株式会社『東燃五十年史』184-185ページ。
- (注21) 契約時期による運賃への影響は以下の事例でもみられる。「スエズ・ブームの好況時においてもいち早く動乱の短期終結を予測し、それまでは半年ないし1年、長くても3年契約という業界の慣行を5~6年に切り換え、その後長い不況期にも安定した収益を挙げえたのであり、当社の経営基盤がこれによって固められたのである(ジャパンライン株式会社『ジャパンライン10年史』1976年, 96ページ)。
- (注21) 工藤昌弘『日本海運業の展開と企業集団』文眞堂, 1991年, 291ページ。

