



海運市況変動と定期用船活動（山本泰督教授記念号）

國領，英雄

(Citation)

国民経済雑誌, 171(1):21-39

(Issue Date)

1995-01

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/00175932>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00175932>



海運市況変動と定期用船活動

國 領 英 雄

I は じ め に

どの産業においても業況に変動は不可避であるが、海運業はとくに「祝宴と飢餓の交替ただならぬ産業」(industry of feast and starvation)であるといわれるほどに浮沈がはげしい。海運業の業況がかくも変動するのは、はげしく変化する海運市況を反映したものにはかならない。しかも世界市場を活動の場とする航洋海運の場合には、たとえば、1980年に40ドル(最高)であった穀物運賃(米国ガルフ/日本)が1986年には7.35ドル(最低)(ちなみに、最高は13.50ドル)に低下しているし、また同一年でも最高/最低の差が10ドルにもなるというように価格(=運賃)に下方硬直性はみられない。

こうした海運市況の変動がどのようなパターンを示すかによって、海運市況に循環の有無が論じられる。ここでは、このような海運市況の変動に対応して定期用船(Time Chartering)がどのような動きを示すかを考察してみようとするものである。

海運市況は通常、運賃あるいは用船料の動きをつうじて観測される。それは前述した運賃市況や用船市況そのものである。しかし、ここでは、それらの市況の下で、定期用船(Time Charter)という形式の成約(fixtures)がどれほどなされているのか、つまり成約実績に着目して、市況変動過程における定期用船の実態を観察してみようというのである。

以下では、まず定期用船(Time Chartering)という取引について述べ、ついで海運市況の変動について、とくに海運循環論を紹介し、最後にこのような海

1 東海林滋(1973)『海運論』成山堂, p. 217.

運市況の変動と定期用船の成約（数量と件数）との関係に論及してみた。

II 定期用船という取引形態

船主（Owners）が船費を負担し、用船者（Charterers）が燃料費、貨物費および港費などの運航費（航海費用）を負担して、2～3カ月、半年、1年、等々のような一定期間、用船料という対価を得て、船主が用船者に当該船舶の自由な使用を許容することを内容とする海運取引が古くからおこなわれている。これがタイム・チャーター（Time Charter：期間用船契約——わが業界では「定期用船契約」と呼んでいる。以下、ここではこの呼称を用いる。）である。

航海用船（Voyage Chartering）が、特定の積荷を一定の積地から指定された揚地まで運送する（これを航海（voyage）をおこなうという）ことを目的として特定の船舶を用船するもので、海運事業者と荷主との間で交わされる契約（＝運送契約）であるのに対して、定期用船という取引は、海運事業者相互間でおこなわれる場合が圧倒的に多い。そのなかでも船舶所有者が一方の当事者で、他方が船舶運航業者（船舶を運航（オペレート）して、貨物運送をおこなう企業＝オペレーター）である場合がまた多い。

運航業者は多くの場合、運送営業網をもっており、方々へ配船するため多数の船舶を必要とする。したがって、この定期用船は、運航業者が自己の運航船腹を調達する方法の一つとして採用されている²。

定期用船が他社船を自己の運航船隊の下に置く方法として運航業者が利用しているものであるとすれば、そこにはこの需要に応じる船主が存在するはずである。オペレーターほどの運送営業網も、商業的な運航ノウハウももたない船主は、用船条件が合いさえすれば、自己の船舶の利用を他人に任せるのが得策である。そのような船舶に対する需要と供給が合致する場として用船市場が成

2 佐波宣平教授の「海運市場構造」『経済論叢』第81巻第2号（1958年2月）は、運航業者を中心に考えられており、彼らが他社船を調達する市場として期間用船（定期用船）市場を他船手当市場のなかに位置づけている。

り立っている。

用船者は、用船した船舶でもって、自己の貨物を運送する場合もあれば、またこれを第3者に再用船に出す(sub-let)場合もあり、あるいはみずからオペレーターとして荷主等との運送契約にもとづいて荷主の積荷を運送することもある。最後のものが通常もっとも多くおこなわれているケースであるが、このような場合には、いくつもの運送をおこなうのに自己の船舶と同様に使用する便宜を享受することができる。そのため海運市況が上向きで、運賃の上昇が予想される場合には、早目に船舶の調達を手配しておくことがのぞましい。安いコストで、高い運賃収入を得る機会をとらえることができるからである。したがってオペレーターは、このような場合、定期用船を、しかも比較的長い期間の用船を得ようとする。

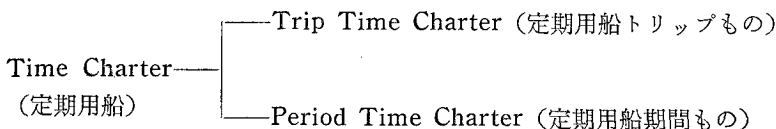
これに反して、景気が下降ぎみになると、定期用船はオペレーターにとってリスクが大きい。定期用船ではコスト(支払用船料)が一定であるから、運賃の上昇・低下で用船者の利益が増減する。運賃が低下して、用船船舶をあてておこなう運送契約から得られる運賃収入が減少すると、次第に収入がコストを下回る危険性が出てくるからである。用船期間が長いものほどリスクであることはいうまでもない。

用船者と逆の立場に立つのが船主である。彼は、好況期にはスポットで運賃市場においてできるだけ高い運賃を得ようとする。定期用船では、運賃市場のいかんにかかわらず、一定の収入(用船料収入)しか得られないからである。しかし、景気が悪くなれば、あるいはその気配が感じられるときには、現状より悪くならないうちに現行水準の用船料を得る機会をとらえようとする。この場合、彼にとって、用船期間は長い方が好ましくなる。

このように船主と用船者との立場は相反するので、好況期には定期用船が多くおこなわれ、不況期にはすくなくなる、というように断定することはむづかしいように思われる。

以上は伝統的な定期用船について述べたものである。

ところで今日、定期用船というとき、上述のものと区別すべき態様の定期用船がおこなわれている。トリップ・チャーター (Trip Charter) といわれるものが、これである。そこで定期用船は次のとおり分類されることになる。



Trip Time Charters (以下、単に「トリップ用船」という) が出てきたので、これと区別するため、上記のとおり、在来の定期用船は、とくに Period Time-Charters (以下、単に「ピリオド用船」という) と呼ばれている³。

トリップ用船 (Trip Time-Chartering) は、航海用船 (voyage-chartering) と在来の定期用船 (time-chartering) の双方と対比でき、当該トリップが単一航海または往復航海を表象する点で航海用船に類似し、一方、両当事者の引き受ける役割、責任および費用分担などの点では定期用船である。契約形式的には定期用船であるが、実質的には航海用船であるということができよう⁴。

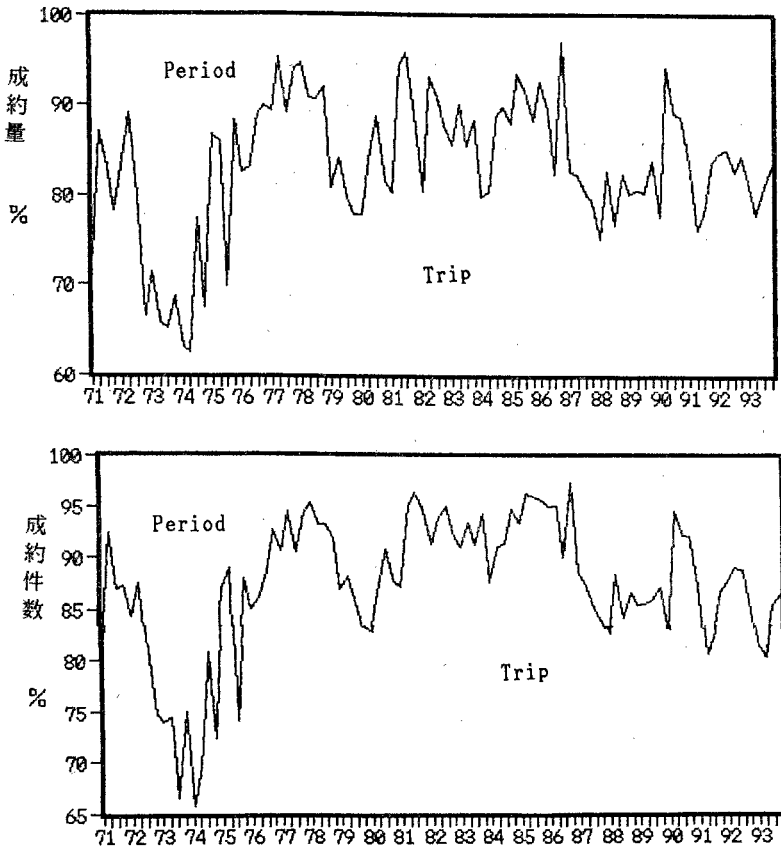
1970年代以降の定期用船の2形式の成約比率を成約量と件数とでみると、図1のとおりであって、トリップ用船が多くなっていることが近年の特徴のようにみうけられる⁵。

3 William V. Packard (1986), *Trading, Sea-Trading Volume 3*, Fairplay Publications, p. 28. 'Period Time-Charter' という呼び方については、佐波宣平 (1960), 「海運研究効果(3)——呼称発生に関する新先旧後の法則——」『海だ海だ』狭衣会, p. 191-210 参照。

4 William V. Packard (1978), *Voyage Estimating*, Fairplay Publications, Chapter Three 参照。

5 トリップ用船に適用される用船料は、一般に「スポット・マーケット」の運賃率と連動しており、定期用船者が交わす運送契約の運賃率水準のように低くはないといわれている。Packard (1986), p. 28. 用船料は、在来の定期用船では「1ヵ月1重量トンあたり (per calendar month per ship's summer deadweight)」で決められている。たとえば、「\$7.50 per calendar month per summer deadweight」のごとく。トリップ・チャーターでは、「1日勘定 (daily)」で決められるのが普通である。この場合には、たとえば、「\$5,000 daily」のように表示される。もっとも最近では、期間ものの定期用船でも、トリップものと同じように定めているものもかなりみられる。用船料の相互の換算は容易で、両者の換算には暦月あたり (per calendar month) 30.4375日という平均値を用いている。Packard (1978), p. 51, Packard (1986), p. 40 参照。

図1 貨物船定期用船成約量・件数の Trip/Period 比率



今日の定期用船では本来の期間ものが少なくなり、用船市場でも実質的には航海契約が多数を占めていることになる。オペレーターのリスク引き受けがシビアになっているひとつの証左ともみられるが、かかる契約では荷主が用船者となっているケースも散見される。

III 海運市況の変動

海運市場において運賃や用船料は、日々の取引を反映してさまざまな数値を示す。日々の成約にはきわめて近い取引日の成約を反映することがあっても、

成約群の示す変化は、たいてい不規則なものである。しかし、日々の成約をある期間にわたって集計すると、そこに季節的な要因がからんでいることがわかったり、ある種の規則性が発見されたり、さらに期間を長くとればとるほど、周期的な変動を確認することができることもある。

海運市場では、すでに第 1 次世界大戦前の 40 年間にについて約 6～8 年のかなり規則的な変動の周期が Isserlis⁶ によって明らかにされている。すなわち、スエズ運河開通の 1869 年から 1936 年までの間に 6 回の市況の山があり、しかも、その現象は、表 1 にみるとおり、一般の景気循環にきわめて近い関係をもっていたというのである。⁶

前述のように「祝宴と飢餓の交替

ただならぬ」ということは、海運市場において好・不況の繰り返し現象があることを意味している。この繰り返しがひとつのパターンをもち、これが循環 (cycle) をなすとすれば、これを海運循環 (shipping cycles, shipping market cycles) と呼ぶことになる。Isserlis が観測した市況変動は、まさにこのような海運循環にほかならない。

経済学において「くもの巣」モデルといわれる需給メカニズムは、一般に需要が不安定で、需要の変化に応じて供給が伸縮するのに時間がかかる市場にあてはまる。海運市場はたしかにこれらの基準をみたしている。海運需要は不安定で、商船の建造には造船所の受注状況によっては 1～3 年を要し、供給が需要とバランスするまでかなりのタイムラグがあることになる。船主は現在の市況をにらんで発注行動をおこす傾向をもつ。すなわち、運賃が高ければ建造

表 1 運賃市況と景気循環

運賃市況 の山	山～山 の年数	景気循環 の山	山～山 の年数
1873年		1872年	
	8		10
1881年		1882年	
	7		8
1888年		1890年	
	12		10
1900年		1900年	
	7		7
1907年		1907年	
	5		
1912年		—	

注 : Isserlis, L. (1938), 'Tramp shipping, cargoes and freights', *Journal of the Royal Statistical Society*, Vol. 101. (Stopford (1988), p. 52, Table 2.1 により作成)

6 Stopford (1988), *Maritime Economics*, Unwin Hyman, p. 53.

注文は多くなり、低ければ発注は手控えられるのである。

海運循環を生ぜしめる経済的メカニズムを Hampton はつぎのように説明している。⁷

海運市況はいまだ低迷しているが、経済が成長に向っていると、輸送需要の増加につれて運賃は上がる。運賃の上昇によって船主の収益は増加し、船主は中古船舶をせり上げたり、有利な投資環境を利用して新造船の発注にのりだそうとする。運賃がピークに達するまで新造発注は増えつづける。ピークをむかえると、経済成長は鈍化し、運賃率は低下する。市況が下降しているのに、新造船の引き渡しになされると、運賃をさらに押し下げることになる。低運賃のために新造発注意欲は減退し、係船や解撤が促進される。その結果、需給が一致するところまで過剰供給は減少する。そこで循環が再開することになる。

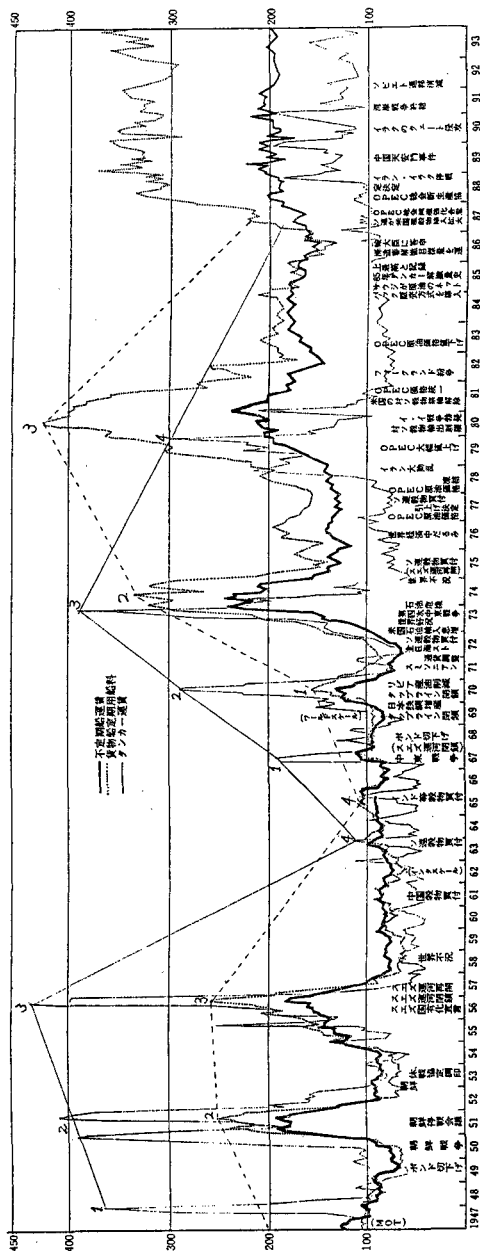
ところで、第2次世界大戦後の海運市場にはどのような現象がみられるであろうか。戦後復興期を経てやがて本格的な海運活動がはじまったが、その後今日までに2度の石油ショックが海運市況をいちじるしく攪乱した。そのことが市況に断絶を生ぜしめたかに映り、市況の見方に影響していることもまた否定できない。

ところで、第2次大戦後の海運市況の変動を概観すると、図2のとおりである。これは、不定期船運賃指数、貨物船用船料指数およびタンカー運賃指数で表わしたものである。このような第2次世界大戦後の海運市況変動過程を観察して、Stopford や Hampton は海運市況の変動に循環的側面があることを強調している。図1に記入した実線および点線は Hampton の市況観察の成果によるものである。⁸ Hampton の所説はのちに紹介するが、海運および関連産業

7 M. Hampton (1986-1), 'ANALYSIS-Shipping Cycles I', *Seatrade*, 1986-1, p. 19; M. Stopford (1988), p. 52.

8 市況の展開の詳しい説明は、拙稿(1992)「海運市況の循環構造」『海事交通研究』第39集(1992-6)を参照されたい。

図 2 第 2 次大戦後の運賃・用船料指数の推移 (月間平均指数)



注 1. ショッピング・ニュウズ・インターナショナル発表。

2. 不定期船運賃と定期用船料は65年まで、47年7～12月平均=100、66年以後65年7月～66年6月平均=100とする指数。

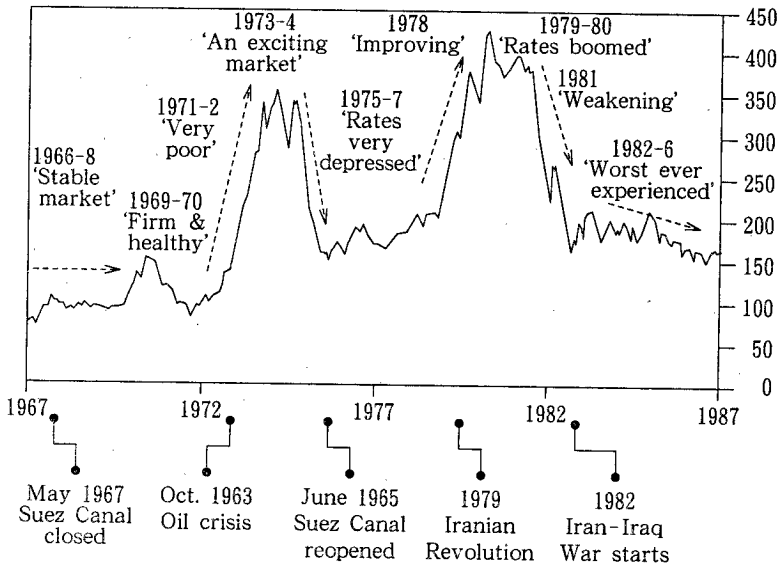
ただし、72年以降の定期用船料は71年平均=100。タンカー運賃はシンガポール海フラット=100。

ただし、ワールドスケールはWS100=100。75年以後のタンカー運賃指数は小型(3～6万トン)原油タンカーを採用。

に関してもっと景気循環論を展開すべきであると説く Chrzanowski⁹ にならうて言えば, Hampton の循環論はその口火を切ったものと言えるかもしれない。

Stopford については, ここでは彼の「シップブローカーは用船市場をどのようにみているか」と題した図を図3として引用しておくにとどめ, ここでは, Hampton の海運循環論をみておきたい。¹¹

図3 貨物船定期用船料指数の推移



注: Stopford (1988), Fig. 2.1 'How shipbrokers saw the charter market, 1974-1986', (b), p. 57 による。

9 Chrzanowski, Ignacy (1985), *An Introduction to Shipping Economics*, Fairplay Publications, p. 64. なお, 海運市場・造船市場の循環変動については, 下條哲司 (1979) 『海運上運賃の経済分析』神戸大学経済経営研究所研究叢書 No. 21 の第4章「海運市場の計量分析」参照。

10 Stopford, M. (1988), Fig. 2. 1, pp. 56-57. なお, 拙稿 (1989), 「市況予測と海運循環」『海事交通研究』第34集 (1989-12), 66-71ページ参照。

11 Hampton (1987), p. 21. なお, 拙稿 (1989) および (1992) 参照。

小川武氏は「海運の場合は, 3~4年の短期の波とともに, 9~10年ごとの激動期と沈滞期が交代するという長期波動が認められるのではないか」とのべておられるが (1983年8月15日付け『外国海事情報』), Hampton と非常に似た考えで興味もたれる。しかも, Hampton よりもはやく着目されていることに注目しなければならない。

Hampton の海運循環論は、海運市況の予測をおこなうためには現実の市場動向の観察が必要であるとの考えからはじまっている。市場観察の結果、彼は海運市況にはある規則性があるということを発見した。

Hampton は、1974年から1986年までのタンカー市況およびドライバルク市況を観察して、そこからそれぞれの市況に海運循環が認められるという成果を得たのであった。それは、海運市場には、3～4年の周期で繰り返される波と、約20年の周期をもつ波とがあり、後者は前者の波をいくつかつらねてひとつの大きな山を形成するというものであった。かれは、前者を正規循環 (regular cycle) あるいは短期循環 (short cycle) といい、後者を長期循環 (long cycle) と呼んでいる。なお、ここで長期循環が約20年の周期をもつところから、これをクズネツの波 (Kuznets cycle) の海運市場におけるあらわれである、とも述べている。

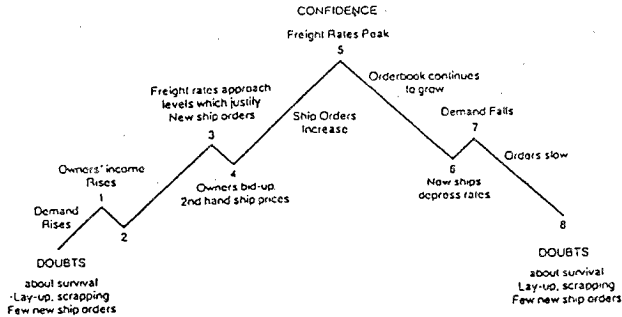
Hampton の現実の市況観察を要約すると、長期循環の山は、1950年代初からこれまでに2つあったことになる。その一つは、スエズ運河閉鎖時の1956-57年にみられる。この山は、3～4年の規則的な循環の三つ (1947年(1)、1951-52年(2)および1956年(3)) の山よりなる。(1)～(3)の期間は約9年である。このあと長期の調整期が60年代にくる。

二つ目は、タンカーでは1973年、ドライバルクでは1980年に現れている。ここでも三つの短期循環の山をつらねてピークに達しているが、その時期はタンカーでは1967年、1970年および1973年である。したがって、(1)～(3)の期間は約6年となる。一方バルクでは、タンカー運賃よりも3年おくれで1970年に最初の山をむかえ、つぎの山は1974年、第3の短期循環の山は6年余おくれ、1980年にあらわれる。この間、10年である。

以上の観察をもとに描いたのが、図2における実線 (タンカー) と点線 (ドライバルク) による波である。図中に添記した数字は後掲の概念図中の数字と符号するものである。

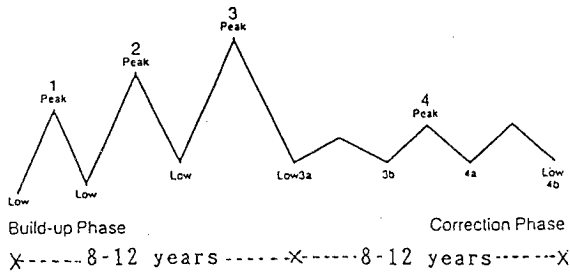
この観察をつうじて、Hampton は、短期循環および長期循環をそれぞれ図

図4 短期循環 (周期: 3~4年)



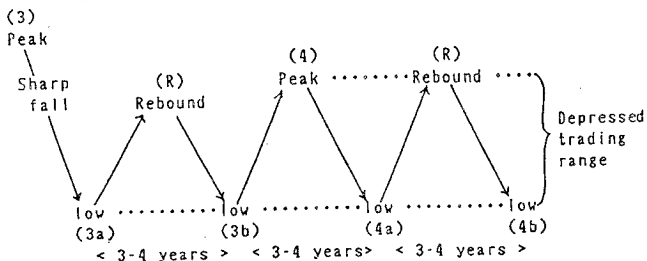
(出所) Hampton (1988), p.23.

図5 長期循環 (周期: 約20年)



(出所) Hampton (1968), p.23.

図6 長期循環の調整局面



(出所) Hampton (1986-2), p.20, Figure 1.

4～図6のように概念化している。ここでは、彼が強調している長期循環について少し説明を加えておきたい。

この長期循環は、8～12年の高運賃のつづく形成局面 (Build-up phase) と、これにつづく8～12年の調整局面 (Correction phase) ——形成局面で生み出された過剰船腹を調整するために低運賃の期間が長引く——とから構成される。長期循環の概念図は図5のとおりであるが、形成局面は通常三つの規則的な短期循環から構成されている。三つの短期循環がつぎつぎに高値をつくって長期循環の山を形成していく。その過程が形成局面である。

表2 Hampton による海運循環

期 間 (年)	形 成 局 面 (8～12)			調 整 局 面 (8～12)			形 成 局 面 (8～12)			調 整 局 面 (8～12)		
ピーク 期間(年)	1 (3-4)	2 (3-4)	3 (3-4)	4 (3-4)	(3-4)	(3-4)	1 (3-4)	2 (3-4)	3 (3-4)	4 (3-4)	(3-4)	(3-4)
タンカー	1947	1951-52	1956	1963	17			1967	1970	1973	1979-80	
バルク	?	1951-52	1956	1965	24			1970	1974	1980	?	

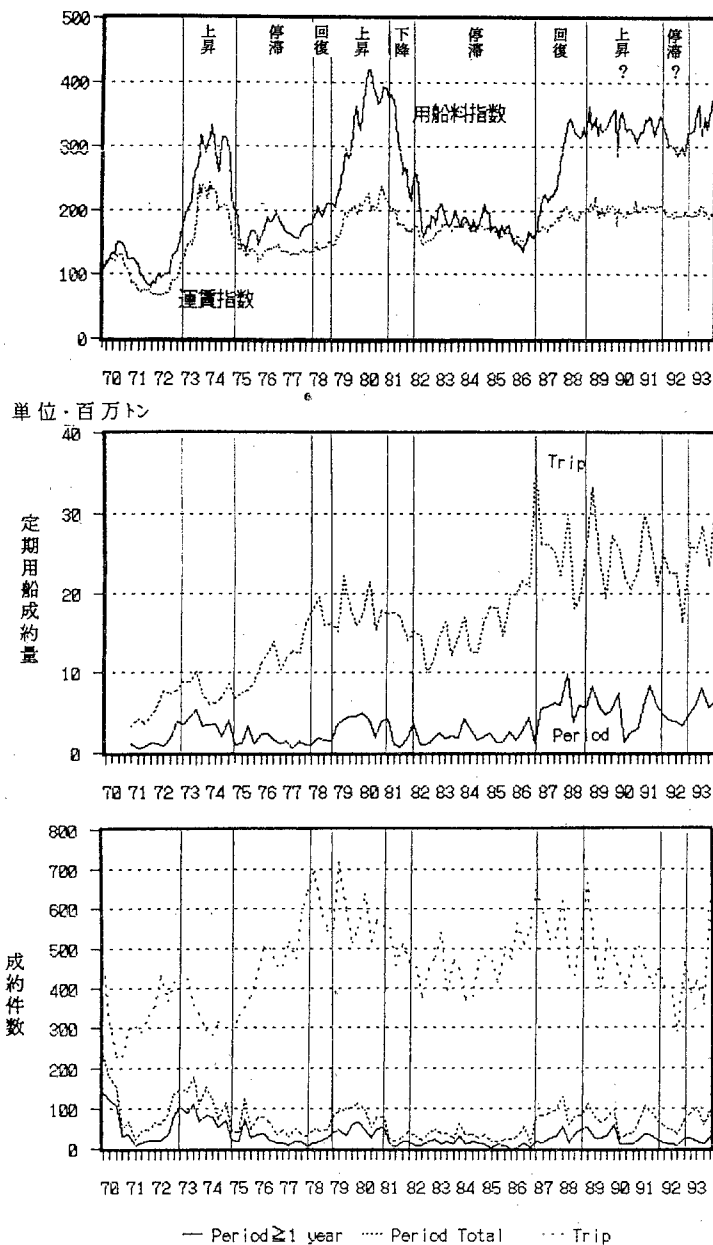
以上が Hampton の海運循環論の概要であるが、その成果を整理して示すと、表2のようになる。

IV 市況変動と定期用船

海運市況の変動と乾貨物船の定期用船成約件数との関係を考察してみよう。

海運市況の変動局面を回復、上昇、下降および停滞の4局面にわけて、それぞれの局面で成約量とその件数がどうなっているかをみることにする。ここで用いるデータは週間成約報告を掲載したマリタイム・リサーチ社 (Maritime Research, Inc. 以下「MR社」という。) の “Chartering Annual” (用船年報) である。

図7 運賃・用船料指数／定期用船成約量・件数の推移



ここでは、Stopford や Hampton の市況観察とその判断、その他を援用して上記の 4 局面の時期を決めた。

以下の説明のためまず、1970年から1993年までの「運賃・用船料指数」、「定期用船成約量（トン数）」および「定期用船成約件数」の推移を示す図 7 を掲げておこう。また、定期用船活動の水準をみるために図 8～9（平均）を作成した。平均値は、成約の期毎による偏りを考慮して、総平均でなく、四半期の同期のものの平均をとった。

図 8 各期平均成約量からの乖離

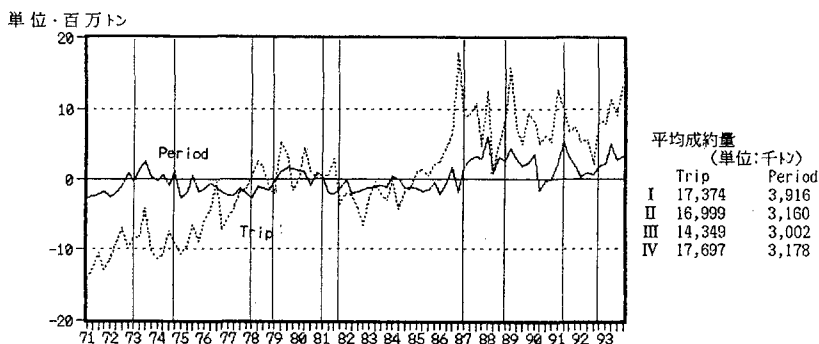
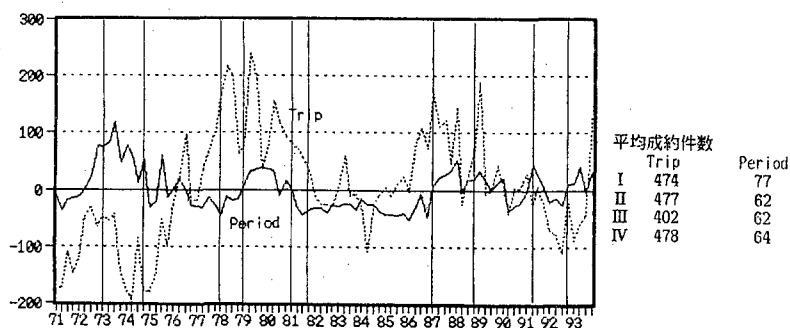


図 9 各期平均成約件数からの乖離



それでは図 7（運賃用船料指数）にしたがってみていこう。

(a) 1973～74年（景気上昇期） 1973年末に起った石油ショックでタンカー市況は急落したが、乾貨物船の方は 1 年ほどのラグをとらない、景気は 74 年まで

持ち越した。ブローカーは 'An exciting market' の年であったと述べている。

定期用船では、ピリオド用船よりもトリップ用船の方が全般的に多数を占めているが、このブーム期ではピリオド用船の占める比率が他のどの期よりも高くなっている。その比率は成約量では22.7～37.5%、件数でも19.2～34.2%となっている。また1年以上のピリオド用船がかなりの件数で成約されている。

用船料の値上がりを見越して多少とも長期の定期用船で運航船腹を確保する動きがあったと言えるだろう。

(b) 1975～77年（景気停滞期） この時期について図3は 'Rates very depressed' とコメントしているが、Hampton の海運循環では長期循環を構成する三つの短期循環の第2の山から第3の山へ移行する谷間にあたる。その意味では82年以降の停滞期とはちがうかもしれない。

ピリオド用船は成約量でも件数でも減少している。それに反してトリップ用船は、景気停滞のなか、年を追って増加している。ただ量的には平均成約量からみるとまだ低い水準にある。76年央ころから件数で平均値を上回っているのをみると、成約量が少ないのは、このころの船型の大きさに一因があるのではないと思われる。

(c) 1978年（景気回復期） 不況の底を脱して回復に向う局面で、図3で 'Improving' とある年である。MR社の用船年報でみると、1978年の乾貨物市場は近年では最高の収穫の年で、船腹需要はずっと高水準を維持し、この傾向は翌88年にも持続した、と述べている。ただこのような市況は89年にも継続しているので、Hampton 流の短期循環の一つの山がここにあるというようにいえるかもしれない。

90%以上がトリップ用船で占めている。とくに件数で大きく平均を上回る成約がなされている。比率では少ないが、トリップ用船に比べてピリオド用船が次の上昇期に向って増加しているのは、市況の動向を先取りした用船活動のあらわれであろう。

(d) 1979～80年（景気上昇期） ‘Rates boomed’ と記された年である。また Hampton のいう第 2 次大戦後 2 度目の長期循環のピーク（乾貨物船の場合）をなす年である。

ピリオド用船の成約量が 20% 前後に回復し、絶対量でも 73・74 年当時を思わせるが、件数ではやや少ない。トリップ用船が成約量、件数とも過去最高を記録している。そのため件数でみると、平均をはるかに上回っている。

(e) 1981年（景気下降期） 図 3 にいう ‘Weakening’ の年である。逸早くピリオド用船が減少し、平均値を下回る低調な取り引きである。不況警戒感があらわれているといえよう。トリップ用船にも景気の後退を示す動きがでている。

(f) 1982～86年（景気停滞期） この時期は、‘Worst ever experienced’ とコメントされているように、1979～80年のブームが去った後におとずれた比較的最長い（約 5 年）海運景気停滞期である。

トリップ用船も減少しているが、ピリオド用船がとくに低調である。まさに ‘Worst ever experienced’ である。

(g) 1987～88年（景気回復期） 不定期船市況に回復の兆しがみえたのが 1987 年で、翌 88 年には 87 年秋から強含みの推移が 88 年 3 月まで持続し、市況は好転した。そういった点から景気回復期ということができようか。

成約量的には、78 年の回復期よりも増大しているが、トリップ用船は件数からみると、78 年の場合 550 件から 700 件の間にあるのに対して、87～88 年は 450 件から 600 件にわたっている。これに反してピリオド用船は今期の方が量でも件数でも活発になっている。

(h) 1989～91 年（上昇期？） 不定期船市況の概評では、89 年の「市況は低調」で、余剰船腹量（バルクキャリア）が大幅に低下して供給船腹量の 7%（前年 18%）となっている。90 年は世界経済の鈍化の影響もあって、ばら積貨物船の船腹需要も鈍化したものの、「市況は堅調」に推移したとみられている。91 年は、世界の粗鋼生産量は微減したが、石炭および穀物の荷動きがしっかりしていたため、比較的堅調に推移した。

この間の定期用船活動は次のとおりである。

成約は季節的波動性をもっており、それが図に表われているが、成約量はかなり高水準にある。しかし、トリップ用船では、1件あたりの成約量が大きくなり、件数は89年に比べて90・91年と減少している。ピリオド用船は90年初は低調であったが（用船市況からみて、多少とも警戒感があったのかもしれない）、その後回復し、絶対的には少ないとはいえ、87・88年の水準を維持しているかにみえる。

(f) 1992年（停滞期？） MR社の「用船年報」の市況概評では‘generally stagnant’と、この年のことを呼んでいる。すなわち、92年の不定期船市況は、世界の粗鋼生産量の減少、穀物荷動きも旧ソ連諸国での穀物輸入の減少などの影響から、低調に推移した。このため乾貨物船の需要船腹量が400万重量トン減少し、供給船腹量が100万重量トン増加して、余剰船腹量が500万トン増となり、船腹需給関係は前年より悪化した。これが‘generally stagnant’の実態である。したがって、停滞とはいえ、(b)、(f)の場合とはちがった様相であるといえる。定期用船はどうなっているか。

定期用船市況は、前年より指数で50ばかり低下している。ピリオド用船の成約は91年からすでに漸減しており、92年の第3四半期までつづいている。量的な関係でトリップ用船の減少の方が大きい。成約件数が平均成約数をかなり割り込んでいるが、これが92年の定期用船の成約実態をよく示していると言えるのではないか。

V お わ り に

MR社の「用船年報」からわかったことを要約すると、次のとおりである。すなわち、乾貨物船の用船成約件数（航海用船＋定期用船）に占める定期用船の成約件数の比率は、高くして約50%で、少ないときには30%程度になる。定期用船のうち、いわゆる期間もの（Period time-charter）の占める割合は10%に達することは稀で、大体5%弱、1%台のこともある。定期用船の成約量（ト

ン数) でみると、70年代と80年代以降とで量的な変化が生じている。成約件数についてはそのような変化はとらえられない。その余の変化は市況変動に帰せられる、と。

海運市況と定期用船活動 (Time chartering) との間になんらかの有意性がないかという関心からこの稿をおこし、その際、活動という観点からは、成約件数に着目するのがよいのではないかと考えた。しかし、輸送活動は量を問題にするから、用船においても成約量を看過することはできないということでこれをも取り上げた。しかし、成約量がどれだけ市況に影響を与え、あるいは影響を受けるかということは結局われわれの考察でははっきりしなかった。

成約件数についてもほぼ同様のことが言えるが、しかし、成約件数の動きの方がミクロ的には活動をよく示すのではないと思われる。とくに、成約量でみると、量の変化が活動の大きさとみられがちであるが、かならずしもそうでないことがある。さきにも述べたように、われわれの市場では、船舶の大型化という船型効果が成約量に反映し、それが成約量を規定しているという面があった。その意味で、活動性の指標として成約件数を用いることが許されるのではないと思われるのである。

ところで、定期用船のなかでもトリップ用船は、既述のとおり、機能的には航海用船 (Voyage charter) となんら変わるところなく、両者を区別する積極的意義をみいだすことはできない。

残るはピリオド用船ということになる。しかし、これも2～3カ月、半年といった短期の定期用船では市況判断の材料としては不十分のように考えられる。そうなると期間一年以上の期間ものということになる。しかるに、昨今、このような成約は、図7 (成約件数) (同図の1年以上の Period ものは Period の内数である) にみられるように、きわめて少ない。したがって、市況の先行きを占うには材料不足の憾をぬぐえない。

以上のような制約の下で市況と定期用船の関係をみてきたが、定期用船の動向で市況を予測するというようなパターンはみいだせなかった。個々の成約の

集積が運賃・用船料指数として表わされ、そのような指数が次の取り引きに反映されるという相互作用が考えられる。図3に付されたコメントは、ある意味で次の行動を予測させるものがある。成約量・件数の図にもこのようなコメントを付けるとすればどうということになるだろうか。

ここでわれわれが知りえたことは、市況推移図の背後にどんな現実があるかということである。われわれの例でいえば、「運賃・定期用船料指数の推移」の図と「定期用船成約量」、「定期用船成約件数」の各図との関係であるということになる。前者は後者の結果であるが、したがって、前者によってわれわれに示されるものを行動分析的に説明する材料が後者である、ということができよう。そのような関係をもっと詳細に説明する工夫が必要であることを教えられた。

