

特別企画：外航海運業者 72 社の経営実態調査

2011 年度の総収入高

ピーク時から 3 割落ち込む

～ 船舶過剰供給により半数近くが採算割れ ～

はじめに

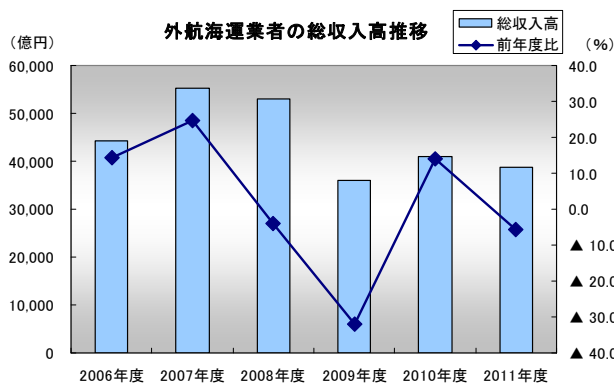
海運業界は、2003 年後半から始まった中国の自由貿易による輸入拡大、B R I C s をはじめとした新興国の成長、鉄鉱石や石炭など撒積貨物の荷動きが活発化し、業界全体に追い風が吹いていた。運賃相場は上昇し続け、業界はバブル期を迎えていたが、2008 年 9 月に発生したリーマン・ショックを契機に世界の荷動きが急激に減速し、運賃相場が下落したことで収入の減少をもたらしたほか、燃料費の高騰が収益を圧迫。さらに、海運バブルに乗じて発注していた船舶が続々と完成しているため、世界的に船舶が供給過剰状態となり、苦しい経営環境を強いられている。

帝国データバンクは、企業概要データベース「COSMOS 2」(143 万社)の中から、72 社の外航海運業者を抽出し、年収入高や損益などを比較した。

- ✓ 調査対象は、年収入高 1 億円以上で、2006 年度（2006 年 4 月期～2007 年 3 月期）から 2011 年度（2011 年 4 月期～2012 年 3 月期）までの直近 6 期分の収入高及び損益が判明した企業
- ✓ 増減収推移の「横ばい」は、前年度比±5%とする

調査結果（要旨）

- ・ 72 社の総収入高は、2010 年度に前年度比 14.0%増の約 4 兆 962 億円に増加したものの、2011 年度は、約 3 兆 8695 億円に減少し、ピーク時の 2007 年度より 29.9%減。
- ・ 2011 年度の「赤字」企業は、判明した 50 社中 23 社（構成比 46%）。
- ・ 上場企業 10 社中、2011 年度は「増収」企業が 3 社、「減収」企業が前年度でゼロだったのに対し 3 社に増加。
- ・ 運航エリア別の 2011 年度の総収入高は、「世界各地向け」が前年度比 6.3%減、「中国、韓国、東南アジア向け」が同 1.7%減とそれぞれ下回った一方、「中近東向け」が同 4.0%増となった。

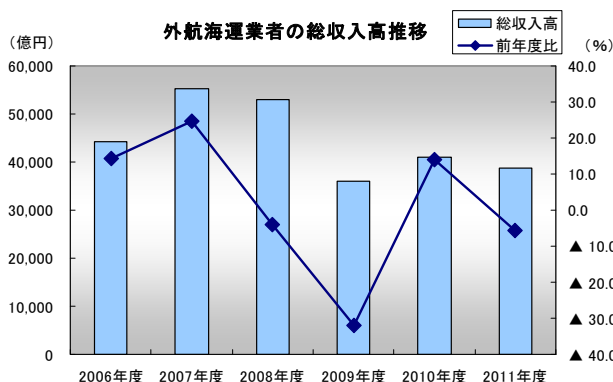


1. 外航海運業者の業績動向

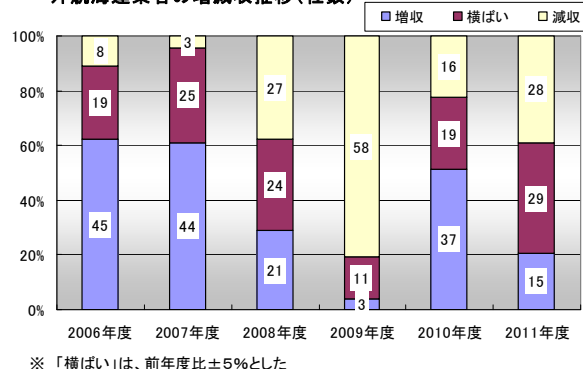
1-1. 総収入高推移

外航海運業者 72 社の総収入高推移を見ると、海運バブルにより 2007 年度の総収入高約 5 兆 5196 億円がピークとなっていたが、世界的な景気後退により 2009 年度が前年度比 32.1%（年収入高約 3 兆 5939 億円）の大幅減となった。2010 年度に前年度比 14.0%増の約 4 兆 962 億円と増加に転じたものの、2011 年度には再び約 3 兆 8695 億円に減少し、ピーク時の 2007 年度より 29.9%落ち込んだ。

社数ベースで増減収企業の推移を見ると、「減収」企業は、2007 年度が 3 社で最小となって以降、2008 年度（27 社）、2009 年度（58 社）と 2 年連続で増加し、2009 年度で 8 割の企業が減収を余儀無くされた。翌 2010 年度では、世界経済の緩やかな回復基調と新たな造船の竣工により運航船舶が増加したことで、「増収」企業が 37 社と全体の 51.4%と半数を占めるなど前年度急落から反動したものの、新造船圧力による需給バランスの崩れや欧州危機、東日本大震災、タイの洪水などにより、2011 年度の「増収」企業は再び 15 社（構成比 20.8%）に落ち込んだ。



外航海運業者の増減収推移(社数)



外航海運業者の総収入高推移

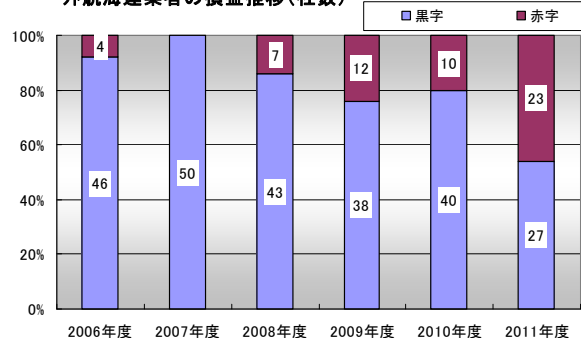
(単位: 総収入高=億円、前年度比=%)

	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
総収入高	44,272	55,196	52,907	35,939	40,962	38,695
前年度比	14.4	24.7	▲ 4.1	▲ 32.1	14.0	▲ 5.5

1-2. 損益推移

外航海運業者 72 社のうち損益が判明した 50 社を見ると、総収入高がピークとなった 2007 年度は、すべての企業が「黒字」となった。その後、2 割程度の企業が「赤字」を計上していたが、2011 年度では 50 社中 23 社（構成比 46%）が「赤字」となり、円高や燃料価格の高騰、用船解約金などで収益が圧迫され、半数近くが採算割れを起こした。

外航海運業者の損益推移(社数)

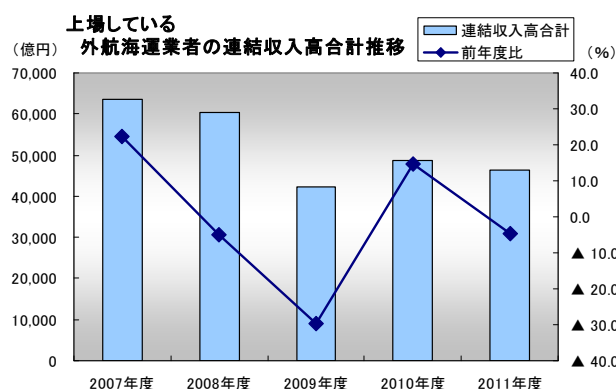


2. 上場している外航海運業者の連結業績動向

2-1. 連結収入高合計推移

外航海運業者 72 社のうち上場企業 10 社の連結収入高合計推移を見ると、全体の傾向と同様、2007 年度（総収入高約 6 兆 3605 億円）から落ち込み、リーマン・ショック後の 2009 年度（同約 4 兆 2365 億円）で前年度比 29.8% 下落。2010 年度に増加に転じたものの、2011 年度は前年度比 4.6% 減の約 4 兆 6405 億円となった。

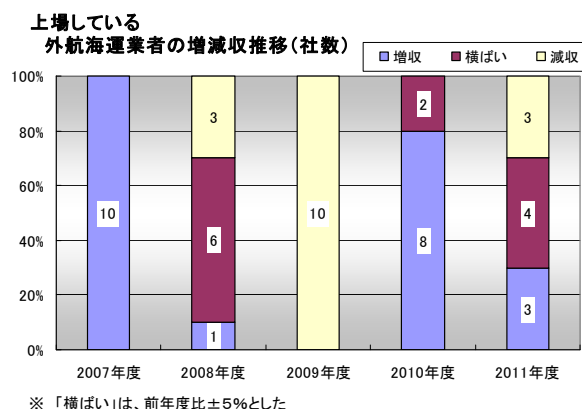
社数ベースで増減収企業の推移を見ると、すべての上場企業が「増収」だった 2007 年度から一転、翌々年度の 2009 年度には、すべての上場企業が「減収」となった。2010 年度の「増収」企業が 8 社となったが、2011 年度には「増収」企業が 3 社に落ち込んだほか、「減収」企業が前年度でゼロだったのに対し 3 社に増加した。



上場している
外航海運業者の連結収入高合計推移

(単位: 連結収入高合計=億円、前年度比=%)

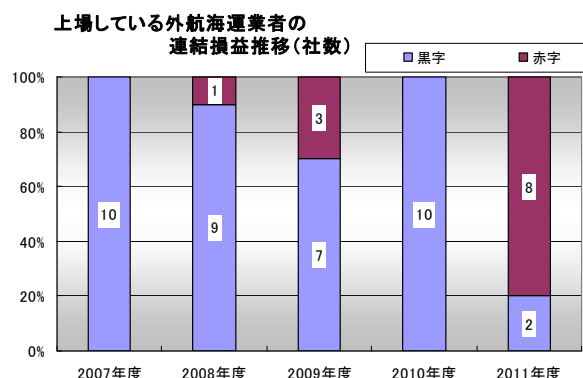
	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
連結収入高合計	63,605	60,354	42,365	48,630	46,405
前年度比	22.3	▲ 5.1	▲ 29.8	14.8	▲ 4.6



2-2. 連結損益推移

外航海運業者 72 社のうち上場企業 10 社の連結損益推移を見ると、総収入高がピークとなった 2007 年度では、すべての上場企業が「黒字」を計上。リーマン・ショック以降、燃料費の高騰が収益を圧迫したものの、運賃コストの削減に取り組み、2009 年度で 10 社中 7 社が「黒字」を維持。

2010 年度は、市況の持ち直し感が見られ、すべての企業が「黒字」を計上。しかし、2011 年度は運賃下落や燃料費の高騰により 10 社中 8 社が「赤字」となった。



3. 運航エリア別の業績動向

3-1. 総収入高・収益推移

外航海運業者 72 社の総収入高推移を運航エリア別に見ると、2009 年度の収入高は、「世界各地向け」が前年度比 33.1%、「中近東向け」が同 27.4%減少するなど、すべての運航エリアで総収入高が 2 割以上落ち込んだ。

2010 年度は、各運航エリアに増収の兆しが見え始めていたものの、翌 2011 年度は、「世界各地向け」が前年度比 6.3%減となったのをはじめ、「中国、韓国、東南アジア向け」も中国経済の鈍化により総収入高が前年度を 1.7%下回り、損益が判明した 22 社中 10 社が「赤字」となった。

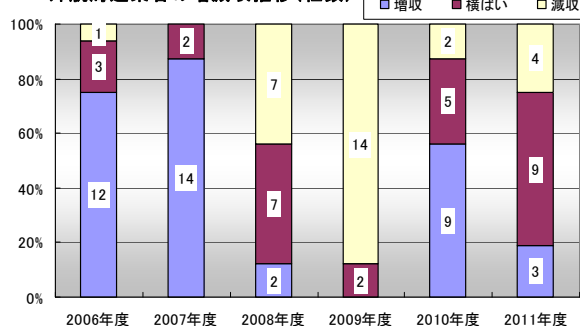
一方、「中近東向け」は、国内の燃料需要の高まりのほか、東日本大震災の影響などが軽微だったため、2011 年度の総収入高が前年度比を 4.0% (6 社中 2 社が「増収」、4 社が「横ばい」) 上回った。

運航エリア別の総収入高推移

(単位: 総収入高=億円、前年度比=%)

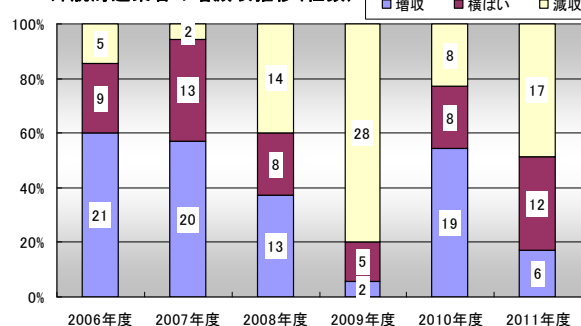
	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
世界各地向け	38,411	48,635	46,075	30,831	35,656	33,407
前年度比	15.0	26.6	▲ 5.3	▲ 33.1	15.6	▲ 6.3
中国、韓国、東南アジア向け	2,671	3,083	3,156	2,374	2,554	2,511
前年度比	12.0	15.4	2.4	▲ 24.8	7.6	▲ 1.7
中近東向け	2,345	2,482	2,731	1,983	1,969	2,048
前年度比	11.3	5.8	10.0	▲ 27.4	▲ 0.7	4.0
その他エリア向け	844	996	945	751	783	729
前年度比	4.3	18.0	▲ 5.1	▲ 20.5	4.2	▲ 6.9
合計	44,272	55,196	52,907	35,939	40,962	38,695
前年度比	14.4	24.7	▲ 4.1	▲ 32.1	14.0	▲ 5.5

世界各地向け
外航海運業者の増減収推移(社数)



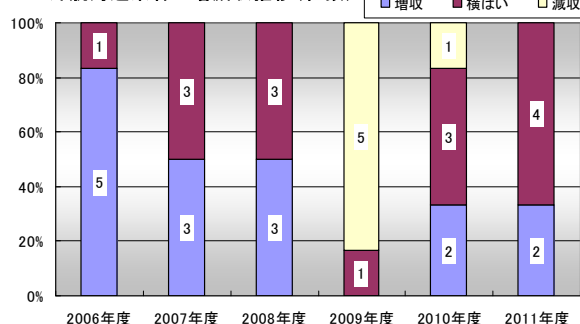
※「横ばい」は、前年度比±5%とした

中国、韓国、東南アジア向け
外航海運業者の増減収推移(社数)



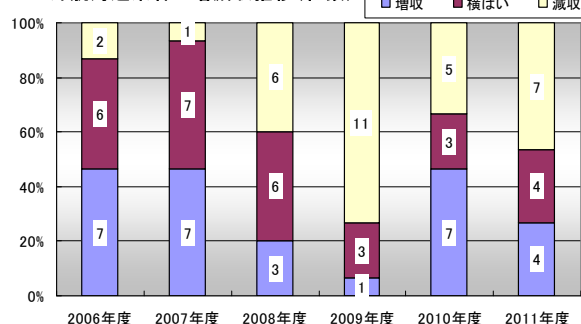
※「横ばい」は、前年度比±5%とした

中近東向け
外航海運業者の増減収推移(社数)



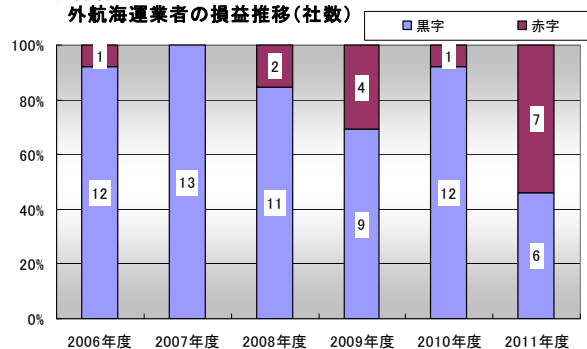
※「横ばい」は、前年度比±5%とした

その他エリア向け
外航海運業者の増減収推移(社数)

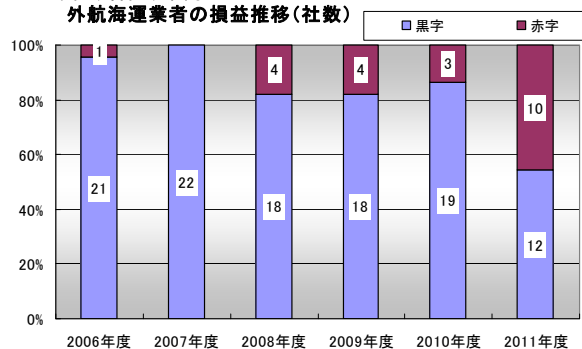


※「横ばい」は、前年度比±5%とした

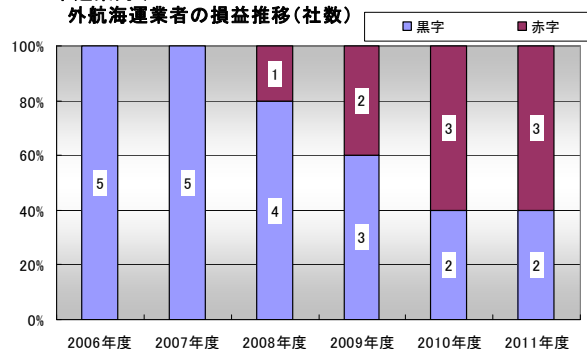
世界各地向け
外航海運業者の損益推移(社数)



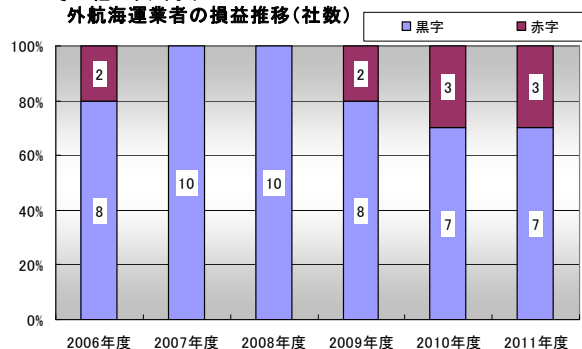
中国、韓国、東南アジア向け
外航海運業者の損益推移(社数)



中近東向け
外航海運業者の損益推移(社数)



その他エリア向け
外航海運業者の損益推移(社数)



4. まとめ

2007 年度をピークとした外航海運業界は、リーマン・ショックを契機に世界的に荷動きが停滞し、燃料費が高騰するなど経営環境が急激に悪化。海運バブルの新造船供給圧力により船舶数が供給過剰状態となり、世界的な需給バランスの崩れを受け、多くの企業が減速航海や効率的な配船、不採算船舶の売却、人件費削減などコストの見直しに努めているものの、2011 年度では 50 社中 23 社（構成比 46%）が「赤字」となり、半数近くの外航海運業者が採算割れとなった。

大手の**日本郵船**は、運賃下落の圧力が高まると見込んで、今期（2013 年 3 月期）の当期純利益の見通しを 200 億円から 10 億円に留まると発表したほか、**商船三井**は、30 億円の当期純利益計上から 240 億円の赤字へ、**川崎汽船**は、当初見込んでいた 80 億円の当期純利益から 60 億円下回る 20 億円の黒字計上とするなど外航海運大手 3 社は、市況回復の遅れから軒並み業績を下方修正した。需給バランスの崩壊、運賃相場下落、原油価格の高騰、そして欧州危機に加え、これまで牽引してきた中国の金融引き締めによる景気減速など不安定要素は、未だ拭いきれていない。経営悪化材料が山積しているなか、外航海運業界は、外部要因に左右される部分が多く、経営環境を含め、今後の動向から目が離せない。

【 内容に関する問い合わせ先 】

（株）帝国データバンク 東京支社 情報部 安部 隼人

TEL 03-5919-9341 FAX 03-5919-9348

e-mail hayato.abe@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。

当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。報道目的以外の利用につきましては、著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および無断引用を固く禁じます。