

特別企画: 海運業者の経営実態調査

2014 年度、外航貨物海運業は業績回復

～ チャイナリスクで今後は視界不良 ～

はじめに

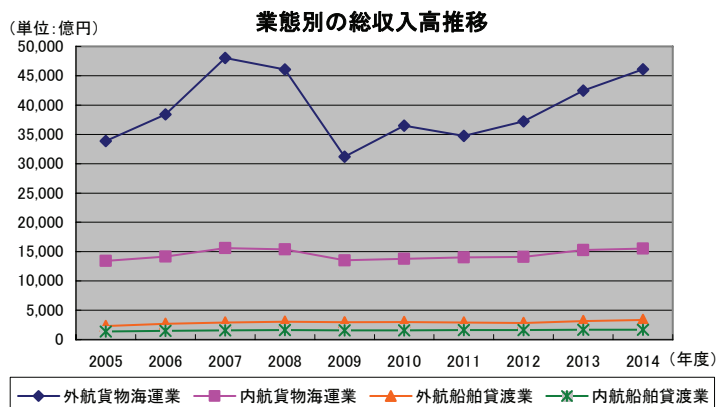
今年 9 月に第一中央汽船（株）が民事再生法の適用を申請したことで、改めて厳しい業界環境が注目されることとなった海運業界。リーマン・ショック以前は 8000 を超えていた B D I 指数※も 2015 年 4 月～9 月期平均は 809 まで低下しており、今後も急速な回復は見込めない状況が続いている。

帝国データバンクでは、企業概要ファイル「COSMOS2」（146 万社収録）の中から、貨物海運業者および船舶貸渡業者 1275 社を抽出し、事業者数、事業規模、総収入高、業績などについて分析したほか、休廃業・解散および倒産件数についても分析した。

※B D I 指数（バルチック海運指数、Baltic Dry Index）は、ロンドンのバルチック海運取引所が発表する外航不定期船の運賃指数。基準となる 1985 年を 1000 として算定

調査結果（要旨）

- 事業者数は、「貨物海運業者」が 661 社（外航貨物海運業者 77 社、内航貨物海運業者 584 社）、「船舶貸渡業者」が 614 社（外航海運向け 197 社、内航海運向け 417 社）、計 1275 社であることが判明
- 「外航貨物海運業者」は、リーマン・ショック以降、業績が大幅に悪化し 2009 年度の総収入高は約 3 兆 1198 億 6900 万円（前年度比 32.3%減）までダウン。ただし、2014 年度には 4 兆 6111 億 4000 万円まで回復
- 「内航貨物海運業者」は、リーマン・ショックの影響受けるも、大手企業からの安定受注で、収入高は堅調に推移
- 黒字企業率を見ると、「外航貨物海運業者」と比べ、「外航船舶貸渡業者」の黒字企業比率が低い傾向にある



1. 事業者数 ～ 愛媛県に所在する船主は 152 社判明 ～

事業者数は、「貨物海運業者」が 661 社（外航貨物海運業者 77 社、内航貨物海運業者 584 社）、「船舶貸渡業者」が 614 社（外航海運向け 197 社、内航海運向け 417 社）であった。

また、都道府県別に見ると、「外航貨物海運業者」は、「東京都」（47 社）に最も多い。外航貨物海運では大型船での輸送が中心となるため、大企業の集まる東京都に集中している様子がうかがえる。一方、「内航貨物海運業者」は「広島県」（71 社）に拠点を置く業者が最も多く、そのほか「兵庫県」（62 社）、「大阪府」（38 社）、「福岡県」（34 社）など港湾を有する地域に拠点を置いている。また、海運流通網が著しく発達した江戸時代頃から海運業が盛んであった、「熊本県」（57 社）や「愛媛県」（27 社）など地方にも点在している傾向がある。

「外航船舶貸渡業者」は、外航貨物海運業者の集まる「東京都」（38 社）に最も拠点数が多い。一方、愛媛・今治船主と呼ばれるように「愛媛県」に所在する「船舶貸渡業者」（外航・内航合計 152 社）が最も多

く、そのほか瀬戸内海近辺の県が上位を占めた。

都道府県別の事業者数

順位	貨物海運業者				船舶貸渡業者			
	外航貨物海運業		内航貨物海運業		外航船舶貸渡業		内航船舶貸渡業	
1	東京都	47	広島県	71	東京都	38	愛媛県	121
2	大阪府	5	東京都	62	愛媛県	31	広島県	41
3	広島県	4	兵庫県	62	広島県	22	徳島県	40
4	兵庫県	4	熊本県	57	兵庫県	22	山口県	37
5	愛知県	4	大阪府	38	岡山県	17	岡山県	26
6	山口県	3	福岡県	34	福岡県	9	東京都	22
7	愛媛県	2	山口県	27	大阪府	8	大分県	22
8	神奈川県	2	愛媛県	27	香川県	7	兵庫県	15
9			長崎県	27	山口県	6	大阪府	15
10			神奈川県	18	神奈川県	6	香川県	11

2. 収入規模別 ～ 業態別での事業規模の違い鮮明に ～

収入規模別（2014 年度業績）の特徴を見ると、年商 10 億円未満（「1 億円未満」と「1 億円～10 億円未満」の合計）の企業の割合は「外航貨物海運業者」が 30.3%にとどまったが、「内航貨物海運業者」（構成比 73.6%）、「外航船舶貸渡業者」（同 71.2%）、「内航船舶貸渡業者」（同 92.1%）は 7 割超となっており、事業規模の違いが明らかとなった。

特に「内航船舶貸渡業者」は事業規模が小さい傾向にあり、「1 億～10 億円未満」の構成比が 68.8%となっているほか、年商 100 億円以上の業者はゼロであった。

2014年度の収入規模別構成比

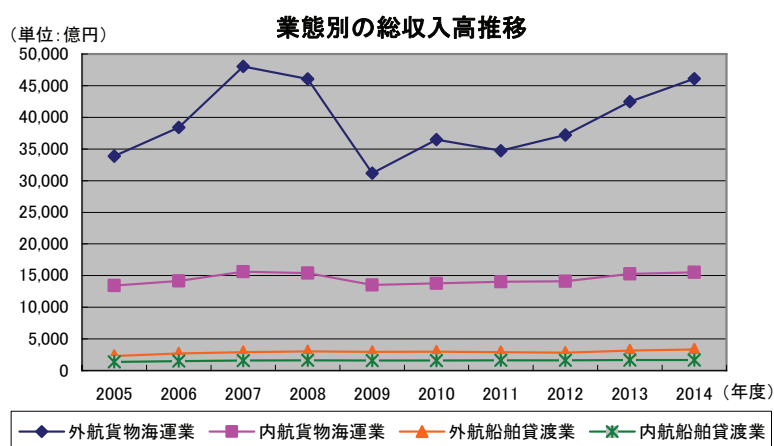
収入規模別	貨物海運業者		船舶貸渡業者	
	外航	内航	外航	内航
1億円未満	6.6%	25.3%	21.5%	23.3%
1億～10億円未満	23.7%	48.3%	49.7%	68.8%
10億～50億円未満	27.6%	17.6%	19.5%	7.4%
50億～100億円未満	15.8%	3.0%	5.6%	0.5%
100億～500億円未満	13.2%	4.9%	3.6%	0.0%
500億～1000億円未満	6.6%	0.5%	0.0%	0.0%
1000億円以上	6.6%	0.4%	0.0%	0.0%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

3. 総収入高の推移 ～ 外航貨物海運業者はリーマン・ショックで大幅減少 ～

総収入高の推移を業種別にみると、「外航貨物海運業者」は海運バブルの波に乗り好調に推移したことで、2007年度の総収入高は約4兆8027億5600万円となった。しかし、リーマン・ショックを引き金として業界環境が急速に悪化。これに伴い、2009年度の総収入高は約3兆1198億6900万円となり、前年度比32.3%減の大幅ダウンとなった。その後、海運市況は厳しい状況が続いたものの円安の好影響を受け、主に大手企業の業績が回復した結果、2014年度の総収入高は約4兆6111億4000万円となり、2008年度の水準まで回復。外部環境の変化に伴い、業績が大幅に変動する傾向にあることが明らかとなった。

「内航貨物海運業」においても、リーマン・ショックの影響を受け、2009年度の総収入高は前年度比12.2%減の1兆3519億900万円までダウン。その後、緩やかな回復が続き、大企業からの安定受注で収入高は堅調に推移している。

「船舶貸渡業」（外航・内航含む）、は、リーマン・ショックの影響はあったものの、貨物海運業ほどの影響は受けずに変動は少なかった。



(単位: 百万円)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
外航貨物海運業	3,385,868	3,839,044	4,802,756	4,607,208	3,119,869	3,648,277	3,472,072	3,720,725	4,248,077	4,611,140
内航貨物海運業	1,344,654	1,417,539	1,563,180	1,540,248	1,351,909	1,377,167	1,403,552	1,411,199	1,525,405	1,554,605
外航船舶貸渡業	229,720	267,846	289,945	304,318	293,116	299,387	291,214	281,595	316,817	335,092
内航船舶貸渡業	138,778	149,422	158,598	162,583	156,708	157,676	161,285	164,555	167,182	168,904

※色付き枠は、前年度比減少

4. 黒字判明企業 ～ しわ寄せは船舶貸渡業者に及ぶ ～

黒字が判明した企業の構成比（以降：黒字企業率）を見ると、「貨物海運業者」と比べ、「船舶貸渡業者」の黒字企業率が低い傾向にあることが明らかとなった。特に、「外航船舶貸渡業者」の黒字企業率は減少傾向で推移しており、厳しい経営状況がうかがえる。

また、直近期決算である2014年度の黒字企業率は、すべての業態で減少しており、近時の海運市況の低迷による影響が懸念される。

黒字判明企業の構成比推移

年度	貨物海運業者		船舶貸渡業者	
	外航	内航	外航	内航
2005	51.9%	39.4%	45.7%	32.4%
2006	57.1%	41.8%	40.1%	35.3%
2007	63.6%	45.0%	42.1%	38.8%
2008	57.1%	43.3%	38.6%	37.4%
2009	50.6%	43.7%	38.1%	29.3%
2010	50.6%	42.6%	42.1%	32.1%
2011	41.6%	40.2%	39.1%	30.5%
2012	51.9%	40.6%	38.1%	32.6%
2013	62.3%	43.2%	36.0%	32.9%
2014	57.1%	39.4%	34.0%	30.5%

※色付き枠は、前年度比減少

5. 休廃業・解散および倒産の動向 ～ 市場撤退企業は、減少傾向で推移 ～

休廃業・解散および倒産した市場撤退企業の合計推移を見ると、2003年度以降では2004年度（54件）が最多となった。また、2007年度は39件であったが、リーマン・ショックをきっかけに2008年度（45件）以降3年連続で前年度を上回った。また、2010年度（49件）以降は4年連続で前年度を下回っており、直近の2014年度は28件となった。厳しい業界環境にありながら、休廃業・解散および倒産に至る企業は減少基調で推移していることが明らかとなった。

休廃業・解散および倒産の件数推移

年度	貨物海運業		船舶貸渡業		合計
	外航	内航	外航	内航	
2003	3 (1)	11 (1)	5 (0)	10 (1)	29 (3)
2004	3 (1)	20 (11)	12 (0)	19 (5)	54 (17)
2005	6 (2)	24 (4)	14 (2)	8 (1)	52 (9)
2006	3 (0)	25 (8)	5 (0)	10 (0)	43 (8)
2007	0 (0)	20 (7)	5 (0)	14 (3)	39 (10)
2008	0 (0)	25 (5)	7 (1)	13 (3)	45 (9)
2009	4 (1)	28 (10)	4 (0)	12 (1)	48 (12)
2010	3 (0)	22 (7)	9 (0)	15 (3)	49 (10)
2011	5 (2)	15 (6)	6 (2)	10 (1)	36 (11)
2012	4 (2)	20 (6)	5 (1)	6 (2)	35 (11)
2013	2 (1)	20 (6)	2 (0)	9 (1)	33 (8)
2014	4 (2)	7 (1)	9 (1)	8 (3)	28 (7)

※1カッコ内は内訳の倒産件数

※2色つき枠は、前年度比増加

6. まとめ

リーマン・ショック以降、荷動きの鈍化に伴い外航貨物海運業者の受注単価は下落。そのしわ寄せは外航船舶貸渡業者にまで及んだ。また、ドル建てでの受注が主流となっている同業界において、受注単価が下落する一方で2013年頃より円安に転じたことが、国内外航貨物海運業者の決算では緩衝材となっていたものの、円相場は落ち着きその効果も薄れつつあるのが現状だ。一方、内航貨物海運業者においては、固定の大手企業を顧客としており安定した収入を得ているが、それゆえ価格交渉力に欠けるケースもあり、厳しい経営状況となっている。こうした業界環境から、今後の動向を不安視する声は少なくない。2014年度の市場撤退企業は28件にとどまっているが、今後は中国経済の成長鈍化に伴い引き続き荷動きの鈍い状況が見込まれるなか、船舶の過剰供給も解消されていない。今年9月には第一中央汽船（株）が民事再生法の適用を申請したが、そのほか海運業者も厳しい経営を迫られるなかで、市場撤退企業数が増加に転じる可能性は否定できない。

【 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 綴木 猛
 TEL 03-5919-9341 FAX 03-5919-9348
 e-mail takeru.tsuzuruki@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転載を固く禁じます。