

## 海運業界の好調をどう見るか

活発な海運需要を背景に未曾有の好業績を実現した海運各社は、今後どのような戦略を進めて行くべきか。海運業界大手の業績推移や世界貿易の状況を整理し、海運業界の今後の展望について考察した。

### 1. 海運業界の動向

海運業界は、歴史的な海運市況の活況を背景に好調な決算を続けている。

図1及び図2は、過去10年間の海運大手3社<sup>1</sup>の業績推移（3社単純合算）及び自己資本の推移を示したものである。海運業界は海運市況や為替相場、原油価格の変動等の影響を受け易く、これまでもある程度の増減益の繰り返しはあったものの、総じて増収増益傾向にあり、財務体質は向上してきた。しかし、直近については突出した好調ぶりを示しており、売上高については二桁の増収を続け、利益についても過去最高水準を更新し、財務体質も飛躍的に向上している。

図1 海運大手3社 業績推移

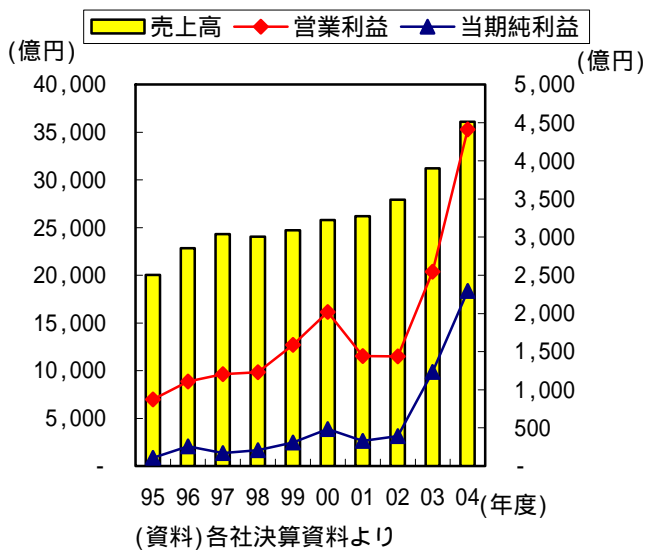
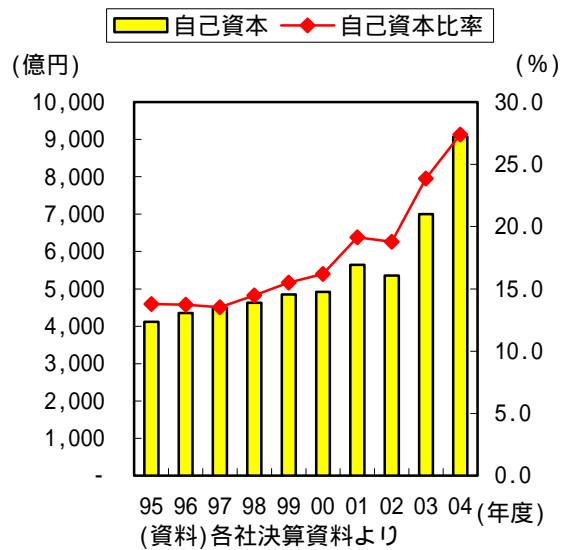


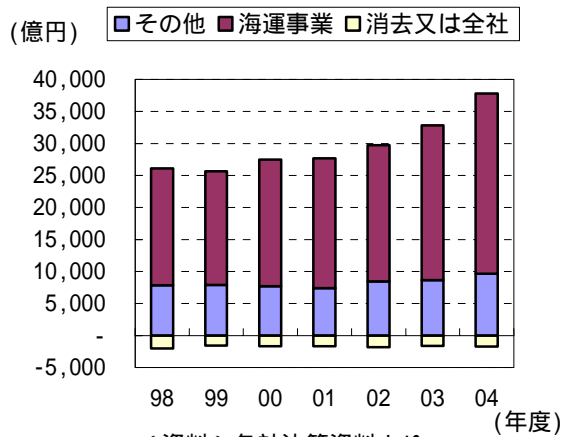
図2 海運大手3社 自己資本推移



海運大手3社の業況を海運事業とそれ以外に分けて推移を見ると（図3、図4）、この直近2期について、売上高及び利益ともに海運事業の比重が増加している様子がわかる。ここ最近の海運業界の業績好調は、旺盛な海運需要に支えられた海運市況の好調にともなうものであり、海運事業のウエートが増加していることは肯けるところである。

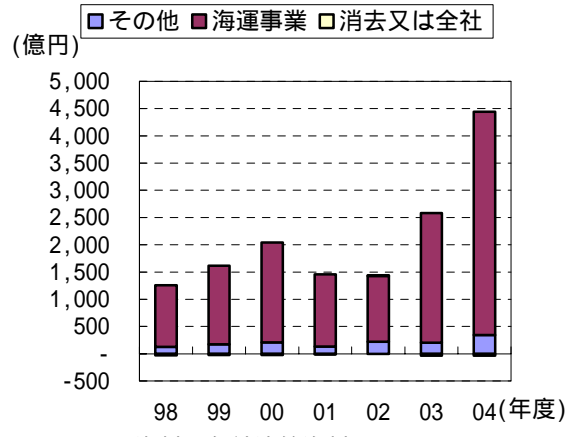
<sup>1</sup> 日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社

図3 海運大手3社 部門別売上高推移



(資料) 各社決算資料より

図4 海運大手3社 部門別営業利益推移



(資料) 各社決算資料より

但し、好調な海運事業の影に隠れてはいるものの、その他の事業についても直近は増収増益にあり着実に業績が向上している様子も窺える。各社とも直近決算においては、海運事業の好調に押され、その他の事業の全体における構成比は低下しているものの、前期比では実質的に二桁以上の増益となっている。また、各社とも減価償却を大きく上回る資本的支出を実施し、設備投資も着実に進めている。表1の通り、主力の海運事業と比較すれば投資額は少ないものの、直近は海運事業を上回るペースでその他の事業の投資が増えており、全体に占める構成比も増加している。ただ、「営業利益÷資産」比率を見ると、海運事業が10～20%台であるのに対して、その他の事業は数%レベルと、まだ収益性は低い状況にある。

表1 海運大手3社 資本的支出の推移

(単位：億円)

	海運事業		その他の事業		合計		
	前期比	構成比	前期比	構成比			
2003年度	2,187	-	86.3%	346	-	13.7%	2,533
2004年度	3,256	48.9%	85.0%	574	65.7%	15.0%	3,829

(資料) 各社決算資料より

## 2. 世界貿易の状況

財務省の貿易統計により我が国の貿易の状況をみると(表2) 2003年以降、輸出入とも数量ベースで好調に推移している様子がわかる。

2000年を100とした貿易数量指数ベースで見ると、2001年、2002年は輸出入ともに低迷傾向が見られたが、2003年、2004年と二年続けて好調を維持し、2005年に入っても概ね堅調を維持している。これを地域別にみると、欧米が総じて低迷しているのに比べ、アジアでの好調が目立つ。またアジアの中でも、中国の伸びが著しい様子がわかる。

表2 貿易統計

貿易数量指数

(2000年 = 100)

	輸出					輸入				
	アメリカ	EU	アジア	中国		アメリカ	EU	アジア	中国	
2001年	90.52	86.71	85.54	90.48	108.43	98.03	84.96	101.41	100.20	108.94
2002年	97.72	88.02	81.72	106.25	148.60	99.97	76.36	99.04	104.83	121.68
2003年	102.52	82.97	86.16	117.63	190.70	107.06	67.80	96.87	116.15	141.66
2004年	113.42	85.92	94.20	133.13	222.09	114.58	73.90	101.07	127.03	160.71
2005年1月	93.87	73.07	76.40	108.82	177.42	116.42	68.14	106.89	132.48	170.16
2005年2月	103.60	85.36	88.45	116.90	183.94	100.56	65.11	84.72	112.97	136.81
2005年3月	124.31	94.52	98.01	142.95	235.33	126.14	82.98	111.00	142.91	188.41
2005年4月	116.68	88.67	95.85	135.72	214.14	117.67	78.40	101.77	132.20	185.45
2005年5月	103.86	78.46	81.76	119.10	202.40	114.10	76.50	101.00	129.32	168.28

貿易額

(単位：億円)

	輸出					輸入				
	アメリカ	EU	アジア	中国		アメリカ	EU	アジア	中国	
2001年	489,792	147,111	78,100	197,322	37,637	424,155	76,715	54,119	179,871	70,267
2002年	521,090	148,733	76,629	224,387	49,798	422,275	72,372	54,824	183,584	77,278
2003年	545,484	134,122	83,514	253,183	66,355	443,620	68,250	56,700	197,268	87,311
2004年	611,700	137,307	94,616	296,368	79,942	492,166	67,634	62,092	222,242	101,990
2005年1月	44,123	9,762	6,906	21,279	5,627	42,184	5,073	5,461	19,599	9,386
2005年2月	48,467	11,467	7,741	22,452	5,764	37,570	4,708	4,460	17,054	7,606
2005年3月	57,761	12,918	8,936	27,756	7,356	46,573	6,143	5,831	21,238	10,176
2005年4月	55,062	12,239	8,565	26,759	6,811	45,482	5,904	5,509	20,472	10,111
2005年5月	47,961	10,785	7,066	23,494	6,429	45,021	5,681	5,326	19,950	9,077

(資料) 財務省貿易統計

近年の荷動きの活発化は全世界的な傾向であり、世界輸出額の推移を示したものが表3である。金額(USドル)ベースで2003年には前年比二桁の増加となり、2004年も四半期ベースで前年同期比20%前後の増加を続けている。

表3 世界輸出の動向

世界輸出額

(単位：10億ドル)

	世界輸出	地域別					
		アメリカ	EU	日本	アジア	中国	中南米
2001年	6,139	731	2,435	403	1,188	267	355
2002年	6,433	693	2,595	417	1,301	326	357
2003年	7,506	724	3,107	474	1,550	438	396
2004年1-3月	2,097	197	878	135	432	116	108
2004年4-6月	2,205	205	889	138	487	142	120
2004年7-9月	2,253	200	868	139	533	177	124

前年同期比

(単位：%)

	世界輸出	地域別					
		アメリカ	EU	日本	アジア	中国	中南米
2001年	-3.7%	-5.3%	1.1%	-15.6%	-6.4%	7.0%	-4.2%
2002年	4.8%	-5.2%	6.6%	3.3%	9.5%	22.1%	0.4%
2003年	16.7%	4.4%	19.7%	13.7%	19.1%	34.6%	11.1%
2004年1-3月	19.3%	13.4%	19.3%	23.7%	26.0%	33.0%	19.4%
2004年4-6月	20.0%	13.8%	15.8%	20.8%	31.8%	38.1%	20.4%
2004年7-9月	21.7%	14.2%	16.3%	17.1%	32.8%	50.9%	21.8%

(資料) 内閣府 『海外経済データ』 (IMF "Direction of Trade Statistics")

表4 世界輸入の動向

世界輸入額 (単位：10億ドル)

	世界輸入	アメリカ	EU	日本	アジア	中南米	
						中国	
2001年	6,392	1,180	2,424	349	1,126	244	402
2002年	6,648	1,202	2,525	337	1,227	295	377
2003年	7,793	1,305	3,058	383	1,455	413	405
2004年1-3月	2,179	345	873	107	427	124	103
2004年4-6月	2,312	378	890	109	469	141	110
2004年7-9月	2,360	391	881	114	488	153	115

前年同期比 (単位：%)

	世界輸入	アメリカ	EU	日本	アジア	中南米	
						中国	
2001年	-3.1%	-4.7%	-1.2%	-8.0%	-5.8%	8.3%	-2.2%
2002年	4.0%	1.9%	4.2%	-3.4%	9.0%	21.3%	-6.2%
2003年	17.2%	8.6%	21.1%	13.6%	18.6%	39.7%	7.3%
2004年1-3月	19.7%	12.1%	19.8%	15.6%	29.3%	40.4%	9.9%
2004年4-6月	20.9%	17.4%	17.3%	17.9%	35.4%	44.9%	11.4%
2004年7-9月	22.7%	18.3%	21.8%	20.5%	30.2%	35.8%	12.4%

(資料) 内閣府 『海外経済データ』 (IMF "Direction of Trade Statistics")

表4は世界輸入額の推移を示したものであるが、輸出入のどちらもアジアの動きが活発であり、中でも中国の好調ぶりが目立つ。

### 3. 我が国の船隊の状況

表5は、我が国商船隊<sup>2</sup>の隻数の推移を示したものである。2004年の隻数は前年比23隻増の1,896隻となり純増に転じたが、その部分を便宜地籍船が占め、日本籍船は99隻で、ついに100隻の大台を割り込む水準となった。

表5 我が国商船隊の隻数推移

(単位：隻)

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
日本籍船	134	117	110	103	99
外国籍船	1,905	1,983	1,878	1,770	1,797
合計	2,039	2,100	1,988	1,873	1,896

(資料) 国土交通省編 海事レポート

表6は、我が国商船隊の輸送量の推移を示したものである。輸出・輸入・三國間輸送を含めた輸送量合計は2003年、2004年と二年連続して増加傾向にある。

<sup>2</sup> 我が国外航海運企業が運行する2,000総トン以上の外航商船群。日本籍船のみでなく、外国企業(外国現地法人を含む)から用船した外国籍船も含む。

表6 我が国商船隊の輸送量推移

(単位:千トン)

		2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
輸出	輸送量合計	34,960	33,764	36,320	38,869	46,055
	(積取比率)	(34.4%)	(31.6%)	(30.4%)	(32.2%)	(35.5%)
	定期船	11,257	9,802	10,948	11,497	12,834
	不定期船	19,557	19,595	21,059	21,941	26,190
	油送船	4,146	4,366	4,313	5,431	7,031
輸入	輸送量合計	538,875	514,583	506,015	554,937	552,272
	(積取比率)	(68.4%)	(66.6%)	(66.4%)	(69.7%)	(68.0%)
	定期船	11,362	11,153	11,765	12,124	17,526
	不定期船	337,189	324,699	318,002	359,788	359,325
	油送船	190,324	178,731	176,249	183,025	175,421
三国間	輸送量合計	165,542	158,116	158,757	178,251	190,184
	(全体に占める比率)	(22.4%)	(22.4%)	(22.6%)	(23.1%)	(24.1%)
	定期船	26,286	27,593	33,756	38,479	42,633
	不定期船	86,471	82,718	76,014	84,393	90,831
	油送船	52,785	47,805	48,987	55,379	56,720
合計	輸送量合計	739,377	706,463	701,092	772,057	788,511
	定期船	48,905	48,548	56,469	62,100	72,993
	不定期船	443,218	427,012	415,074	466,123	476,346
	油送船	247,254	230,903	229,549	243,835	239,172

(資料) 国土交通省編 海事レポート

積取比率：我が国発着の全海上輸送量のうち我が国商船隊による輸送量の割合

我が国の貿易が、原材料を輸入して加工製品を輸出する特質があることより、輸送量は輸出より輸入が圧倒的に多い傾向がある。また全輸送量のうち我が国商船隊の占める割合（積取比率）を見ると輸出よりも輸入における比率の方が高い。直近二年間の伸び率で見ると輸出における増加が目立つが、輸出の輸送量は相対的に少ないため全体に与える影響は少ない。

一方、三国間輸送（積地・揚地とも日本以外の国である輸送）については直近二年間とも着実に増加を続け、我が国商船隊の輸送量全体に占める比率も上昇傾向にある。

こうした動きを反映して、海運大手3社の海外売上推移を見ると、海外売上高が増加し、全体の売上高に占める比率も上昇を続けている。

表7 海運大手3社 海外売上高推移

(単位:億円)

	北米		欧州		アジア		その他		海外合計		全売上高に占める比率
	前期比	前期比	前期比	前期比	前期比	前期比	前期比	前期比	前期比		
2000年度	6,984	7.0%	3,587	7.3%	4,284	11.7%	5,546	7.4%	20,400	8.1%	79.1%
2001年度	7,318	4.8%	3,681	2.6%	4,705	9.8%	5,430	-2.1%	21,135	3.6%	80.7%
2002年度	7,669	4.8%	4,063	10.4%	5,240	11.4%	5,504	1.4%	22,476	6.3%	80.5%
2003年度	8,783	14.5%	5,099	25.5%	5,908	12.8%	6,367	15.7%	26,156	16.4%	83.8%
2004年度	9,866	12.3%	5,832	14.4%	7,289	23.4%	7,745	21.7%	30,733	17.5%	85.2%

(資料) 各社決算資料より

#### 4. 今後の展望

周りを海に囲まれる我が国にとって、海運業は経済活動を支える極めて重要な位置付けにあると言えるが、国際的な経済の水平分業がますます進み、世界貿易が一層活発になるに従い、海外の物流企業との競合も一層強まってくると考えられる。

足許の順調な海運市況に加え、各社とも着実に合理化を進めていることから、三国間貿易の増加にも見られるように、世界的なレベルでの競争力は向上しているものと考えられる。また、旺盛な海運需要に応えるために、各社とも積極的に船隊の拡充を進める計画にある。ここ最近の好調な業績を背景として、海運事業における競争力向上・収益力向上が更に進むことが期待される。

加えて、海運事業のみでなく総合物流化の動きも重要となろう。実際、海運大手企業による航空貨物事業者との提携や連結子会社化の動きが続いている。コンテナターミナル事業等の海運業に付随する事業は勿論のこと、空運や陸運部門との連携を図り、顧客ニーズを的確に捉える戦略も重要となろう。海運部門については、大手各社ともに収益体質の強化が進んでいるものの、海運市況の影響による浮沈は避けがたい傾向もある。目先の業績を見るうえにおいても、原油高等の燃料費上昇による影響も少なくない。総合物流化の動きは、短期間には業績向上には直結しない可能性もある。しかし、海運市況に影響されやすい体質からの脱却や顧客囲い込み等のためには有効な戦略と考えられる。

現状の業績好調は中長期的には非海運部門への投資を進めるべきチャンスと考えられる。現在の海運市況の好調がいつまで続くかについては予断が出来ない状況であり、未曾有の好決算が続く今、中長期的観点からどのような戦略をとって行くかが求められている。

(秦野：[hatano@sumitomotrust.co.jp](mailto:hatano@sumitomotrust.co.jp))