

## 今月のトピックス

### 交通関連企業の設備投資動向について

わが国の企業における設備投資は、一般に、高度経済成長期以降、日本の経済成長とともに拡大し、生産能力の向上を主な目的として行われてきたと言われている。しかしながら、近年では、長引く景気の低迷や新たな社会的要請など社会経済情勢の変化を背景に、その目的や内容も大きく変化させているものと考えられる。

今回のトピックスでは、本年3月末現在でとりまとめた「交通関連企業設備投資動向調査」の結果を基に、交通関連の主要民間企業における設備投資の動向について、長期的な推移や近年の動向を中心に簡単な分析を試みた。

なお、本分析において対象としている交通関連の主要民間企業とは、原則として資本金1億円以上（平成3年度調査までは5千万円以上）の企業であって、運送業12業種（鉄道業、バス業、ハイヤー・タクシー業、国内旅客船業、航空運送業、鉄道利用運送業、トラック運送業、外航海運業、内航海運業、港湾運送業、倉庫業及び航空利用運送業）、製造業3業種（鉄道車両製造業、造船業及び船用工業）及びその他5業種（登録ホテル業、自動車ターミナル業、自動車道業、港湾建設業及び空港関連施設業）を営んでいる者である。

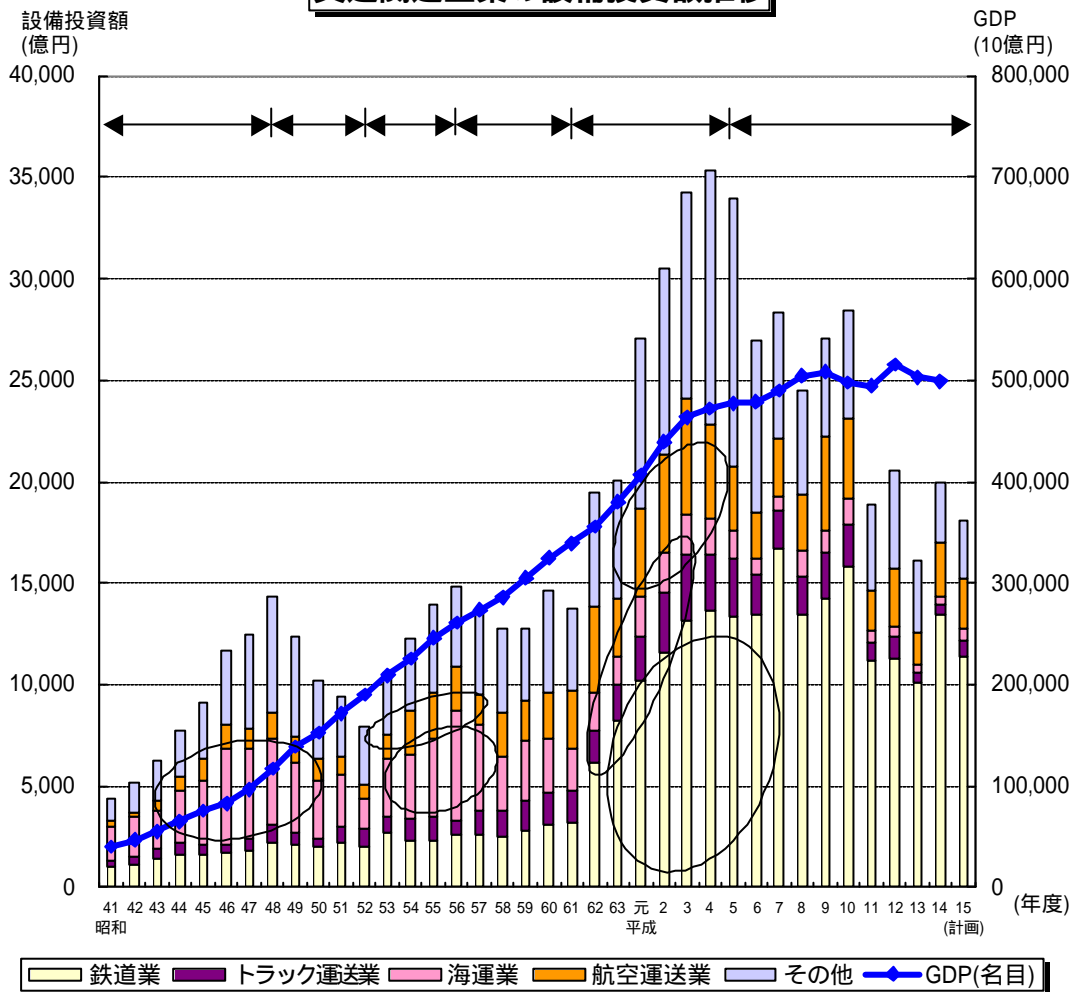
#### 1. 設備投資の長期的動向

昭和41年度以降の交通関連企業における設備投資額の推移をみると（図表1参照）、概ね、昭和40年代後半までの高度経済成長期、第一次石油ショック（昭和48年10月）を契機とする景気低迷期、昭和50年代中盤の好況期、昭和50年代後半の不況期、昭和60年代から平成初めのいわゆるバブル経済期、バブル経済崩壊以降のおおよそ5つの期間に分類することができる。

まず第一に、昭和40年代の高度経済成長期における交通関連企業の設備投資実績は、昭和48年度をピークとして、堅調な伸びを示している。これは、わが国の高い経済成長に支えられ、交通関連企業においても着実な設備投資が行われていたことがうかがえる。

**交通関連企業の設備投資額推移**

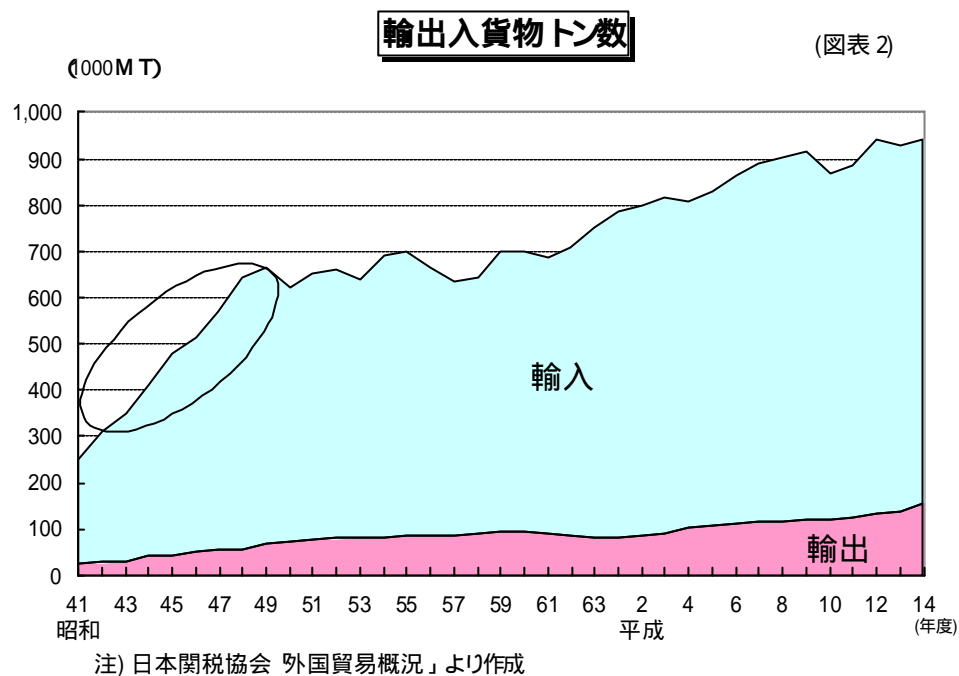
(図表 1)



注) 国土交通省資料及び総務省資料より作成

また、この期間における主な業種別の推移をみると、特に海運業の設備投資額の増加が特徴となっている。これは、わが国の輸出入貨物量の推移をみると(図表2参照)、昭和40年代に著しく増加しており、わが国の高度経済成長が国際貿易の増加、ひいては海運業に支えられていたことが裏付けられる。

しかしながら、昭和48年10月に発生した第1次石油ショックの影響を受け、昭和52年までの交通関連企業の設備投資実績についても、前年度を下回り、低調に推移することとなった。

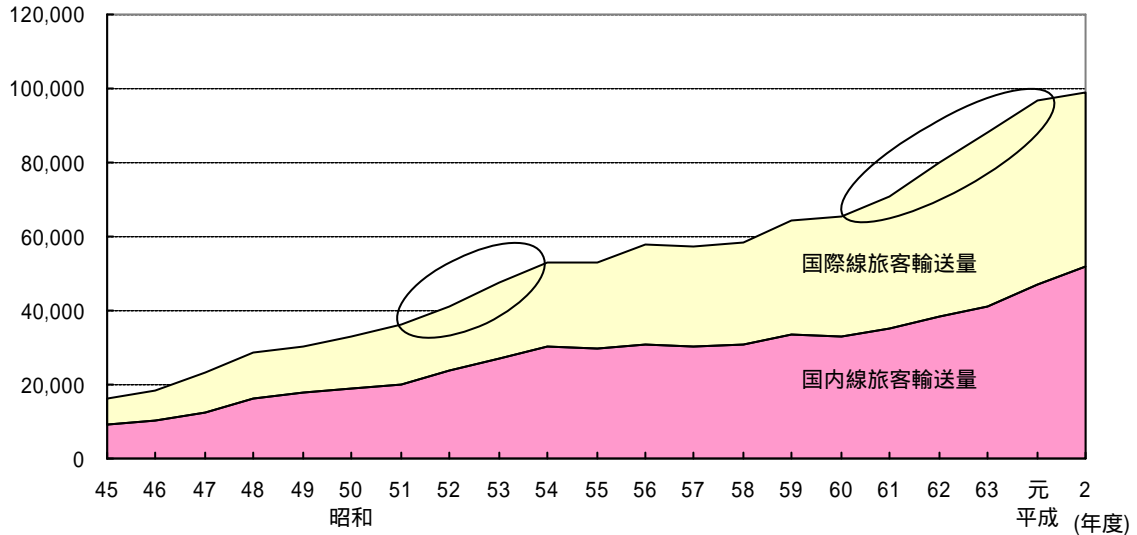


このような状況を受け、昭和52年度より、内需喚起による景気浮揚策のための積極的な公共投資が行われ、産業全体の設備投資が増加に転じる中で、交通関連企業についても、昭和53年度から再び対前年比を上回って推移していることが読みとれる。この期間における業種別投資額の推移をみると、海運業及び航空運送業の設備投資額の増加が交通関連企業全体を押し上げていることが見てとれるが、これは、外航海運業について、昭和53年度の仕組船の買戻しの実施と54年度以降の利子補給制度による外航船舶建造促進施策により、それまでの不況期に手控えられていた代替船建造が積極的に行われたこと、また、航空運送業については、輸送需要の増大により(図表3参照)、国際線用大型機を中心に航空機購入が行われたためと考えられる。

(図表 3)

**航空旅客輸送量推移**

(百万人キ口)



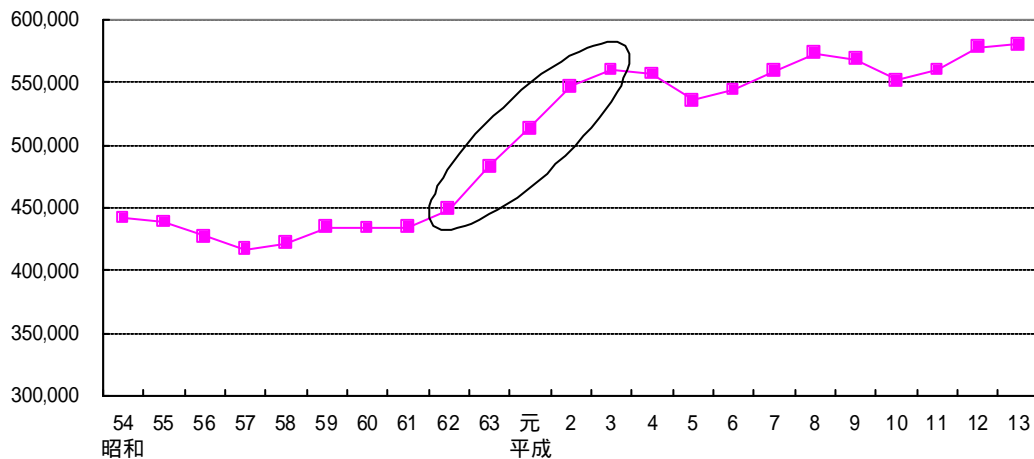
注) 国土交通省資料より作成

また、昭和60年代から平成初めのいわゆるバブル経済期においては、好調な景気に支えられ、各業種とも積極的な設備投資が行われていることが分かる。この期間については、特に、大都市の郊外部への拡大に伴う都心部への通勤通学混雑問題に対応するため、地下鉄をはじめとする鉄道の新線建設や複々線化等の輸送力増強のための設備投資の増加が、交通関連企業全体の設備投資の増加に大きな影響を与えていることが分かる。また、国際航空旅客需要の増加(図表3参照)に伴い、航空運送業における設備投資が増加していることも、この期間の特徴として読みとれる。さらに、他の業種に比べ大規模投資が相対的に小さいトラック運送業についても、好景気に支えられた物流需要の増加により(図表4参照)、設備投資額が増加したものと考えられる。

**国内貨物輸送量**

(図表 4)

(百万トンキ口)



注) 国土交通省資料より作成

(年度)

さらに、バブル経済崩壊後においては、景気の後退の影響を受け、交通関連企業の設備投資額も大きく減少している。しかしながら、鉄道業については、引き続き、輸送力増強等を中心とした鉄道整備が継続されている結果、一定の水準の設備投資が行われていることが読みとれる。

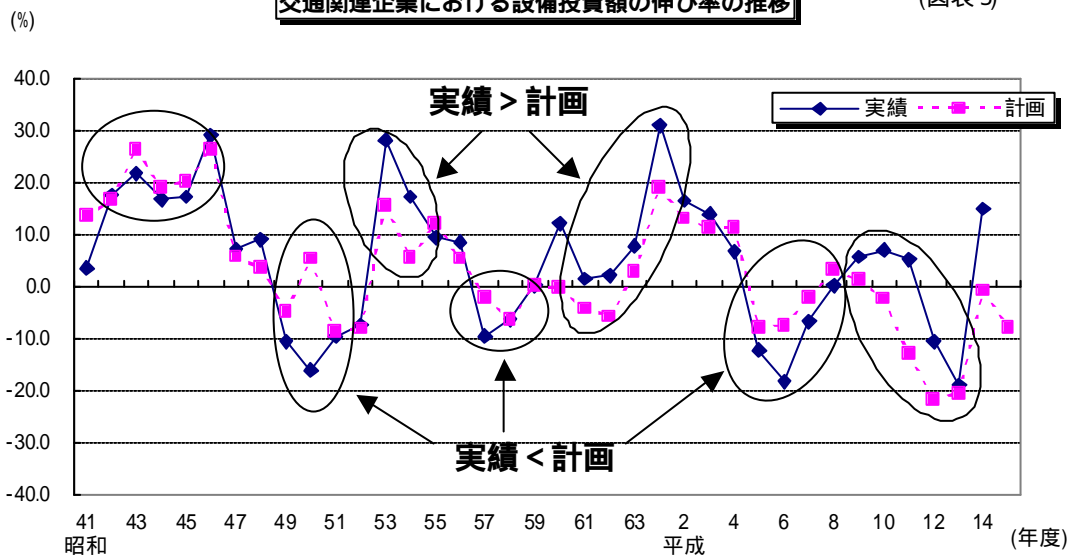
次に、交通関連企業全体の設備投資実績と計画について、それぞれ対前年度比の推移をみると(図表5参照)、昭和40年代の高度経済成長期においては、実績値と計画値がほぼ同様の推移となっており、高い経済成長の下、計画に沿った着実な設備投資が行われていたものと考えられる。

また、昭和49年～51年は石油ショックの影響により実績値が計画値を下回る一方、昭和50年代中盤においては、先述の外航船舶の建造促進策や航空旅客需要の増大により、実績値が計画値を上回る推移を示している。同様に昭和50年代後半の不況期には、設備投資の実績が計画を下回る一方で、平成初めのバブル経済期においても実績値が計画値を上回って推移している。これらのことから、景気加速期においては、交通関連企業の設備投資が計画よりも「強気」で行われる一方で、景気減速期には計画よりも「弱気」な投資となる傾向があることが推測される。

ただし、近年では、平成8年以降の景気減速期においても「強気」の投資が行われているなど、新たな動きもみられることから、引き続き、その動向に注視していく必要があると考えられる。

交通関連企業における設備投資額の伸び率の推移

(図表5)



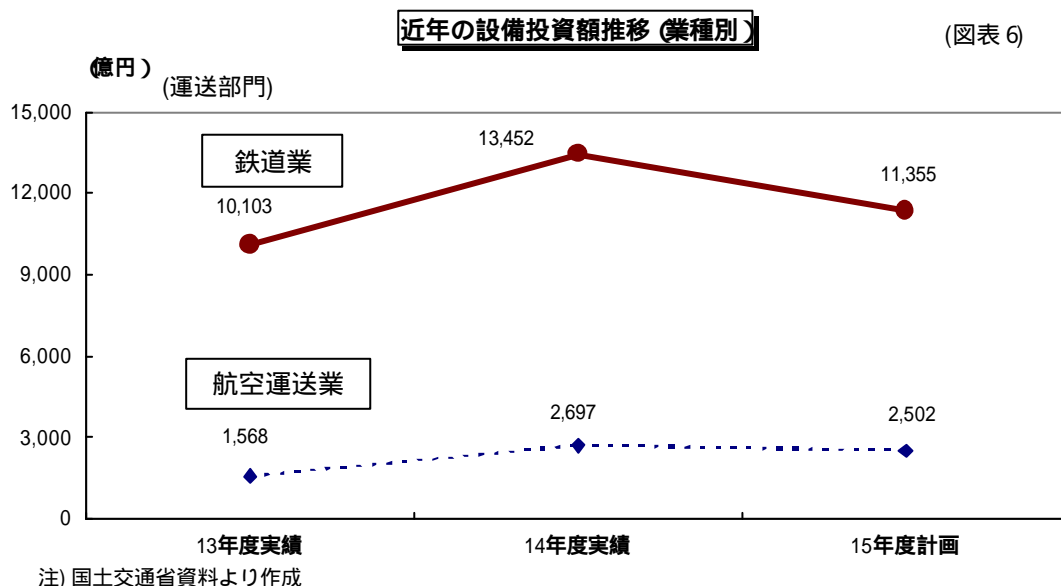
注) 国土交通省資料より作成

「実績」については、調査年度の前々年度の実績に対する前年度の実績見込みの伸び率を、  
「計画」については、調査年度の前年度の実績見込みに対する当該年度の計画の伸び率を示す。

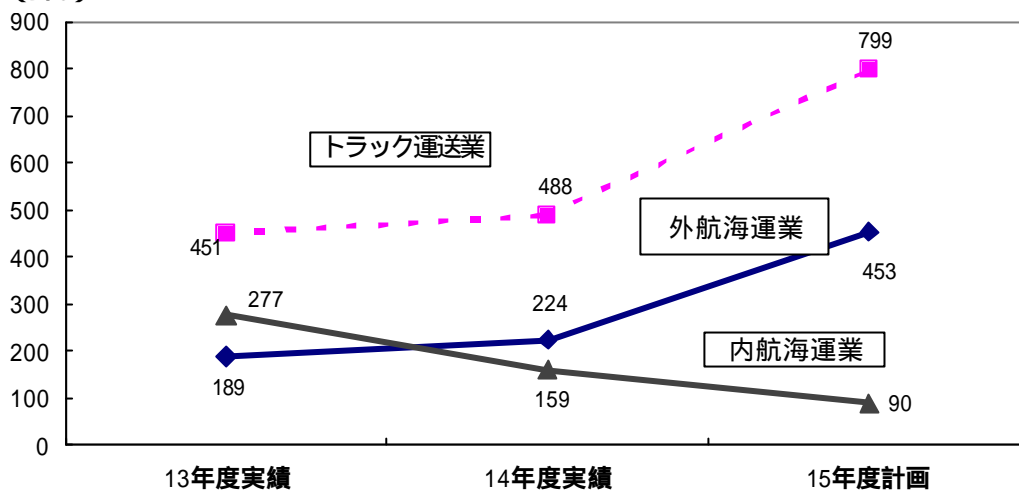
## 2. 近年の交通関連業種別設備投資動向

近年の交通関連業種別設備投資の動向をみると(図表6参照)、まず運送部門においては、運送業の投資額の約2/3を占める鉄道業が、施設や車両等への投資に伴い、平成14年度の投資実績が大きく増加した。また、航空運送業については、航空機の代替等により、平成14年度の投資実績が増大している。トラック運送業については、ディーゼル自動車の排出ガス規制の強化に伴う車両の代替により、平成15年度の投資計画が大きく増大している。一方、外航海運業においては、近年国際貿易が好調であることも相まって、LNG船等の高付加価値船の発注が増えたことにより、設備投資は増加傾向にあるが、内航海運業においては、平成13年度ではRO-RO船等の高付加価値船の発注を行っているものの、国内の景気低迷等の影響を受け、平成14年度投資実績及び15年度投資計画はいずれも減少している。

製造業及びその他の業種については、造船業では昭和40年代に建造された船舶の代替建造に伴い、クレーンや運搬施設等への投資額が増大している。また、鉄道車両製造業については、新工場の増設等設備投資により、平成15年度計画が増加している。一方、登録ホテルにおいては、景気の低迷による打撃を受け、設備投資額も低位に推移している。

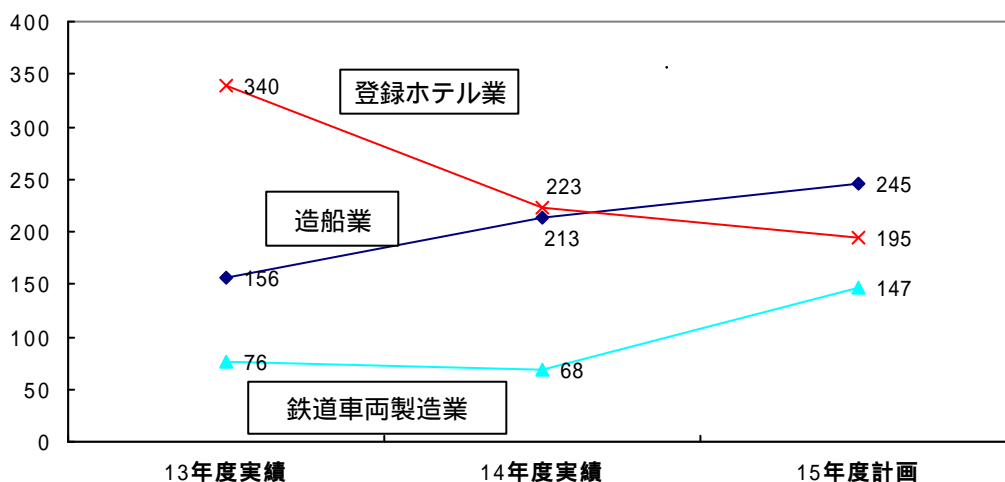


(億円) (運送部門)



注) 国土交通省資料より作成

(億円) (製造業及びその他の業種)



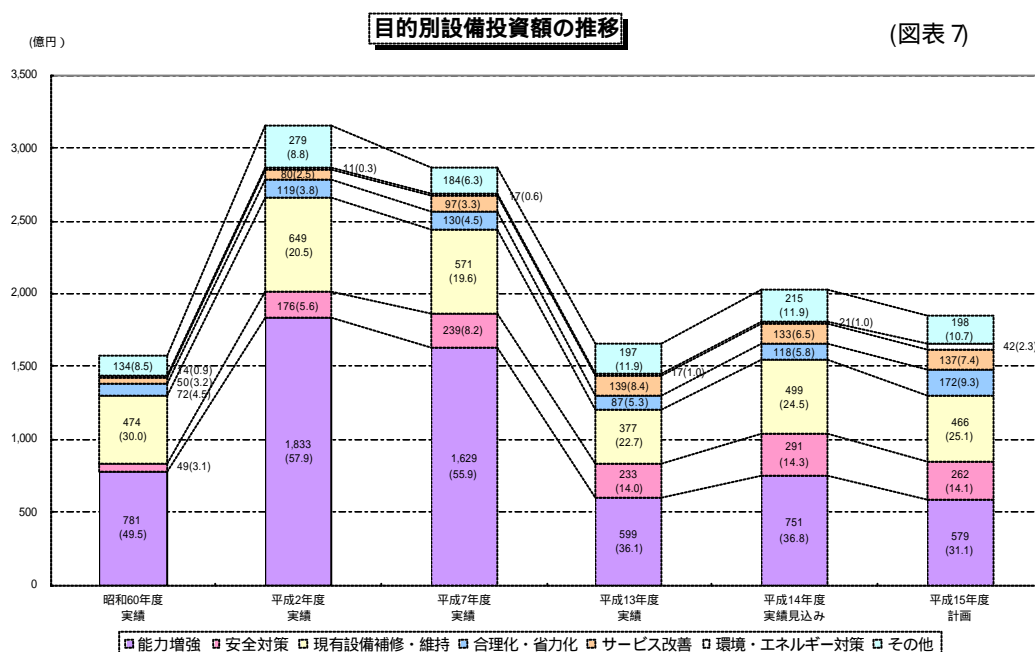
注) 国土交通省資料より作成

### 3.投資目的別の動向

交通関連企業について設備投資の投資目的別の推移をみると(図表7参照)、バブル経済期までについては、能力増強を目的とした投資の割合が全体の約半分を占め、投資額も大幅な増加傾向にあったのに対し、バブル経済崩壊後においては、今般の景気低迷を背景として、その割合は全体の約3割(平成15年度計画)にまで落ち込み、投資額も大幅に減少している一方で、安全対策や合理化・省力化のための設備投資については、全体に占める割合及び投資額が共に増加傾向にあることが分かる。

これは、バブル経済期においては、企業が強い体力を背景にして、更なる生産能力や輸送能力の増強のために投資を行うことが可能であったのに対し、近年では、景気低迷により、各企業が厳しい経営環境を強いられる中、安全対策や経営改善等を強化しようとする企業の経営判断が大きく作用しているものと考えられる。

また、サービス改善及び環境エネルギー対策を目的とする設備投資額及び全体に占める構成比についても昭和60年当時と比較して近年特に増加しており、交通関連企業においても、利用者利便性の向上や昨今の社会的な重要課題である環境問題等の課題に対し、迅速かつ重点的に取り組んでいることが見てとれる。



注) 国土交通省資料より作成  
( )内は構成比

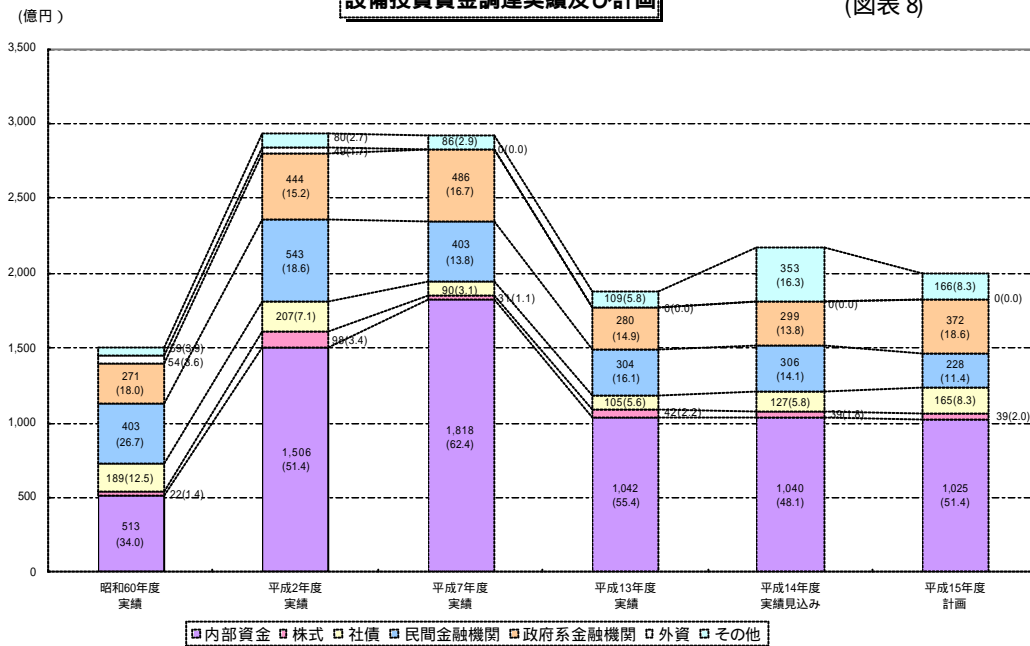
#### 4. 資金調達方法の動向

最後に、交通関連企業の設備投資における資金調達方法の動向についてみると(図表8参照)、内部資金調達比率が、近年大きく増加しており、平成15年度投資計画全体に対する割合は、約半分を占めるに至っている。その一方で、外部資金調達については、近年の長引く景気低迷による金融市場の停滞が大きく響いており、民間金融機関からの借り入れなどによる資金調達は、平成15年度投資計画では、昭和60年度の半分以下に減少している。



設備投資資金調達実績及び計画

(図表 8)



注) 国土交通省資料より作成  
( )内は構成比

## 5.まとめ

これまでみてきたように、交通関連企業の設備投資は、日本の経済情勢に密接な影響を受けながら推移しており、特に、右肩上がりであったこれまでの日本の経済の発展段階に応じて、海運業、航空運送業、トラック運送業、鉄道業などの業種を中心に、人流や物流を支える設備投資が行われてきたところである。

しかしながら、近年の交通関連企業の設備投資の動向をみると、長引く景気低迷期を迎え、更には、今後大幅な経済成長が見込めない中で、交通関連企業においても、近年の経済社会情勢を反映し、既存ストックの有効活用や経営の合理化のための設備投資や、社会的要請でもある環境対策を目的とした設備投資等従来とは異なる分野に投資の重点を移しつつあることがうかがえる。国土交通省としても、上記のような交通関連企業の新たな取組みに留意しつつ、今後とも、交通関連企業の設備投資の動向について、引き続き、十分に注視していきたい。