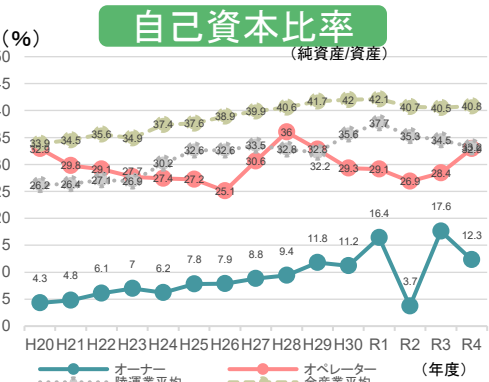


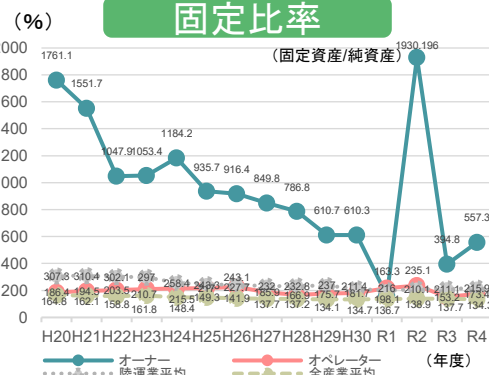
内航海運業者の財務分析

(出典) 内航海運業報告規則に基づく国土交通省海事局内航課調査(内航海運業収益が収益の70%以上の会社のみ集計)、内航企業統計調査

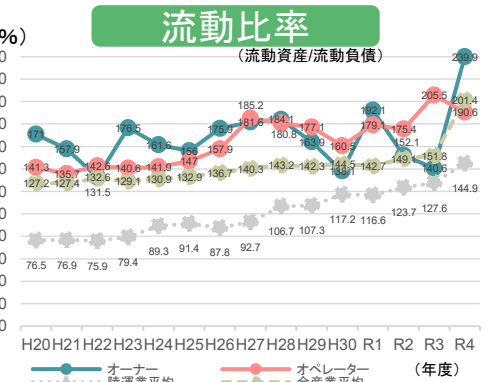
- 各財務指標を分析すると、オペレーターは他業種と比べて同じ水準の安定性、収益性を有している。オーナーは総じて厳しい経営状況におかれており、特に固定比率や負債比率は通常とは異なる水準で推移。
⇒今後も内航海運業者が船舶の建造等に必要な資金を得られるよう、適正な運賃・用船料確保に向けた取引環境改善、また船舶の建造費用に係る金融面での支援を行っていく。



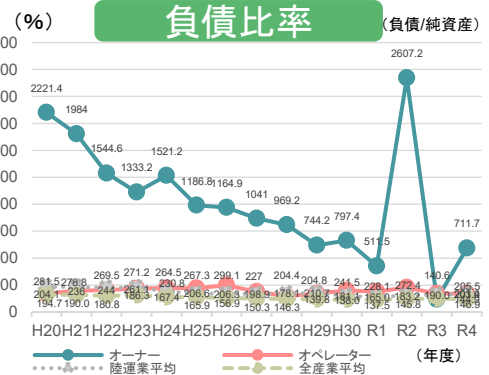
⇒他業種は上昇傾向だが、オペレーターは減少傾向。オーナーは船舶の購入周期にあわせて振れ幅がある。
※自己資本比率が高い場合、総資本の中の返済しなければならない負債(他人資本)によってまかなわれている部分が少なく、健全性が高いことを示している。



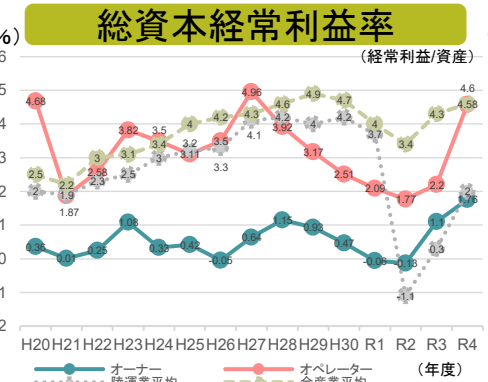
⇒オペレーターは他業種とほぼ同じ水準。数億円の船舶を保有するオーナーはかなり固定比率が高く、また船舶の購入周期に合わせて大きく変動。
※固定比率が低いほど安全性が高いことを示している。(100%を超える場合は、超過部分は他人資本(長期借入金や社債などの固定負債)で賄われていることを意味する)



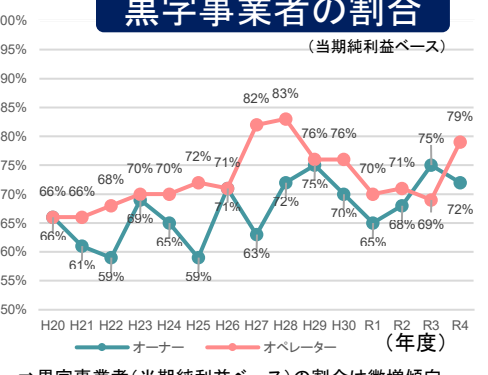
⇒船舶を保有する内航海運業者は、他業種と比較して、すぐに現金化できる資産が多い。
※流動比率が高い場合は、短期的に返済すべき債務に対して、比較的早期に現金化を図ることができる資産が多いことを示しており、短期的な債務の返済能力があることを示している。



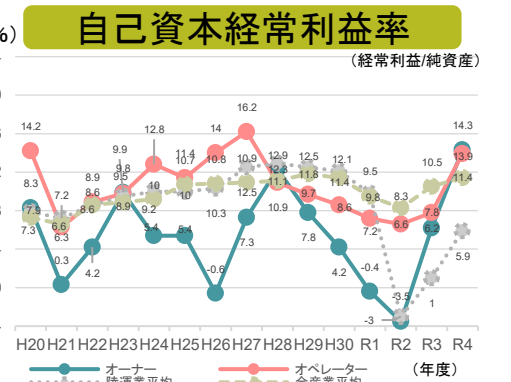
⇒オペレーターは他業種とほぼ同じ水準。数億円の船舶を保有するオーナーはかなり負債比率が高く、また船舶の購入周期に合わせて大きく変動。
※負債比率は自己資本に対する他人資本(負債)の割合を示す指標で、低いほど財務の安定性が高いことを示している。



⇒内航海運業者の経常利益率は営業利益率(概ね0~2%)よりも高い傾向。大きな収益が見込まれる外航海運や不動産業等と兼業する事業者も多いと考えられる。
※総資本利益率が高い場合は、投下資本が効率的に使用されており、収益性が高いことを示している。



⇒黒字事業者(当期純利益ベース)の割合は微増傾向。一杯船主の統廃合も含め、事業者のグループ化が進んでいることが影響していると思われ、内航海運業界全体の事業基盤強化に向けた取組が着実に進んでいることが示唆される。



⇒オペレーターは他業種とほぼ同じ水準。オーナーは船舶の購入周期に合わせて大きく変動。
※自己資本利益率が高い場合は、株主からの資金が有効に利用されており、株主の期待に応えていることを示している。