



第1回内航海運代替建造対策検討会用資料

内航海運を巡る現状について (資料5)

2010/11/15(月)
海事局内航課
船舶産業課
安全・環境政策課



I 内航海運の現状について

1. 内航海運業の業態について

1-1 内航海運の分担率、船の種類	1
1-2 内航海運の特色	2

2. 輸送量の推移について

2-1 実質GDPと実質経済成長率の推移	3
2-2 製造業関連の実質GDPの推移	4
2-3 輸送機関別輸送量の推移	5
2-4 内航貨物輸送量の推移(全体)	6
2-5 内航貨物輸送量の推移(品目別)	7
2-6 輸送機関別輸送量及びGDPの推移の比較	8
2-7 内航海運輸送量と産業基礎物資生産量の推移の比較	9
2-8 近年の輸送量の推移(貨物船)	10
2-9 近年の輸送量の推移(油送船)	11

3. 事業者数の推移について

3-1 内航海運の産業構造	12
3-2 内航海運の契約形態	13
3-3 事業者数(オーナー・オペレーター別)の推移	14
3-4 新規登録(許可)事業者数の推移	15

4. 船舶数等の推移について

4-1 内航船隻数・船腹量の推移	16
4-2 船型別隻数の推移	17
4-3 オーナー・オペレーター別の保有隻数構成比の推移	18
4-4 一杯船主の保有する隻数(船型別)の推移	19
4-5 新造船隻数・船腹量の推移	20
4-6 新造船隻数・船腹量及び 解撤・売却船隻数・船腹量の推移	21
4-7 船齢構成の推移	22
4-8 内航船平均船齢の推移	23
4-9 船種別平均解撤・売却船齢の推移	24

5. 船種毎に見た代替建造の動向について

5-1 貨物船	25
5-2 自動車専用船	26
5-3 セメント専用船	27
5-4 砂・砂利、石材専用船	28
5-5 油送船	29
5-6 特殊タンク船	30

6. 経営実態について

6-1 オーナーとオペレーターの費用構成	31
6-2 交通モード別貨物運賃料金等の推移	31
6-3 一般貨物船、船型別 月間定期用船料の推移	33
6-4 内航海運業の事業規模	34
6-5 経営指標から見る内航海運業	35

Ⅱ 国の取組について

1. 近年の海上運送関係法令の改正の概要	
内航海運業法の改正(平成17年4月1日施行)-----	36
2. 最近行われた検討の概要	
2-1 次世代内航海運ビジョン-----	37
2-2 内航船舶の代替建造推進アクションプラン-----	38
2-3 内航海運活性化・グリーン化に関する懇談会 (中間取りまとめ)-----	39
3. 代替建造への支援	
3-1 船舶特別償却制度-----	40
3-2 特定資産の買換特例制度-----	41
3-3 中小企業投資促進税制-----	42
3-4 特別修繕準備金-----	43
3-5 共有建造制度-----	44
3-6 共有建造制度を活用した 内航海運活性化の促進①-----	45
3-7 共有建造制度を活用した 内航海運活性化の促進②-----	46
4. グループ化の取組みと現状	
4-1 グループ化の取組-----	47
4-2 グループ化普及・促進に関する取組-----	48
4-3 船舶管理会社を中心としたグループ化の実例-----	49

Ⅲ 暫定措置事業について

1. 船舶調整事業から内航海運暫定措置事業へ-----	50
2. 建造等納付金免除制度-----	51
3. 内航海運老齢船処理事業の概要-----	52
4. 建造等納付金・解撤等交付金単価の推移-----	53

Ⅳ 中小造船業について

1. 中小造船事業者が供給している船舶-----	54
2. 中小造船所分布図-----	55
3. 中小造船業の概要-----	56
4. 中小乗船業経営状況 (H22.7 事業者アンケートより)-----	57

Ⅴ 内航船の新技术開発・普及に向けた取り組みについて

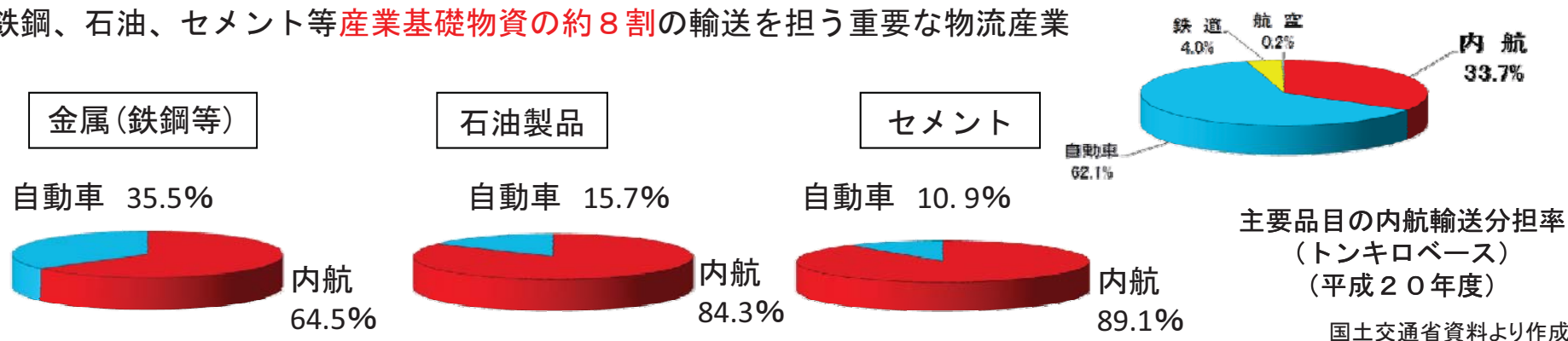
1. 省エネ・省力化船の開発・普及①-----	58
2. 省エネ・省力化船の開発・普及②-----	59
3. 省エネ・省力化船の開発・普及③-----	60
4. 新技术導入に伴う省力化効果を踏まえた規制緩和-----	61
5. 新技术導入・規制緩和による具体的効果の例-----	62

Ⅰ 内航海運の現状について

1. 内航海運業の業態について

1-1 内航海運の分担率、船の種類

内航海運は、**輸送量が約1879億トンキロ**で、**国内物流の約3分の1**、**鉄鋼、石油、セメント等産業基礎物資の約8割**の輸送を担う重要な物流産業

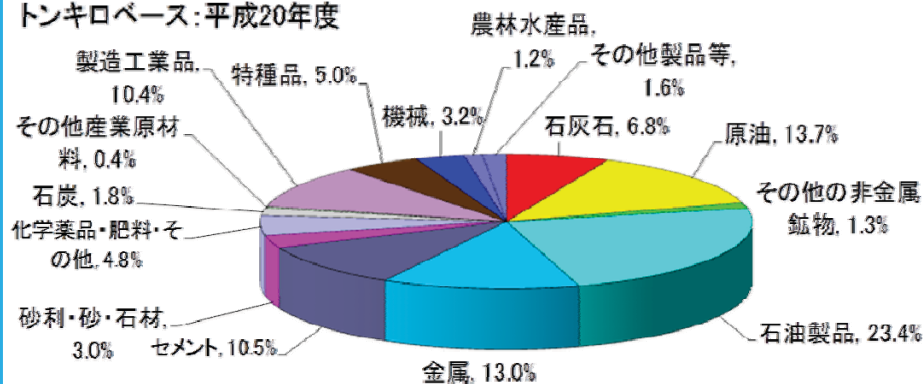


内航海運事業者(平成22年4月1日現在)

- 全事業者数: 3,940事業者
- 全体の99.5%が中小企業
- オペレーター(46%)、オーナー(54%)の階層構造
- オーナーの約7割が、船を1隻しか所有しない、いわゆる「一杯船主」

輸送品目別シェア

トンキロベース:平成20年度



○ 「内航船舶輸送統計年報」より作成



一般貨物船



油送船



RORO船



自動車専用船

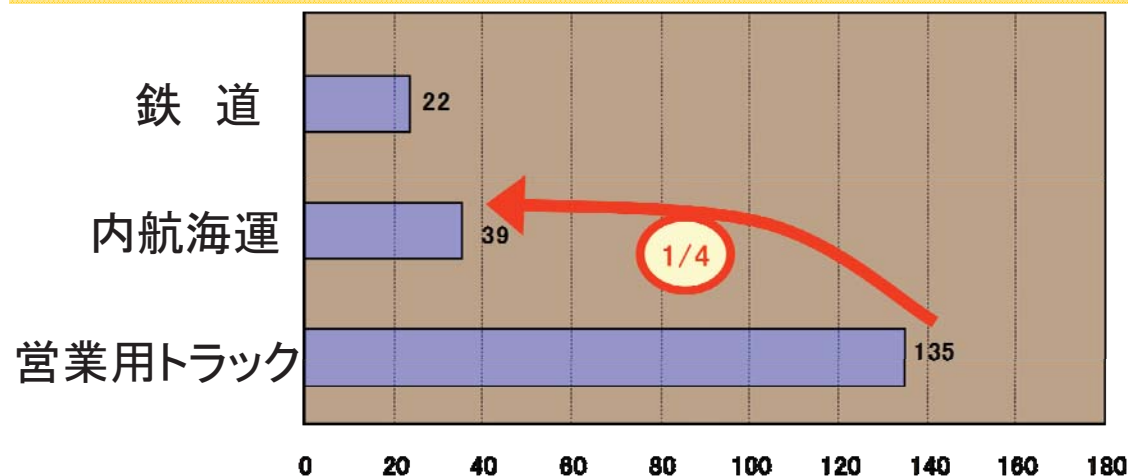


コンテナ船

1-2 内航海運の特色

内航海運は、環境に優しく、輸送効率に優れた輸送機関であり、地球温暖化対策、少子高齢化による労働力不足対策の観点からも極めて重要である。

1トンの荷物を1km運ぶ際に消費するエネルギーの比較



○国土交通省資料より作成。
(平成20年度)

1トンの貨物を1km輸送したときに
排出するCO2の量 [g-CO2/トンキロ]

～ 船舶は効率的な輸送機関です ～



内航海運は、**重量ベース**で、
年間3億8千万トンを運んで
おり、**10トントラックで3800
万台に相当**

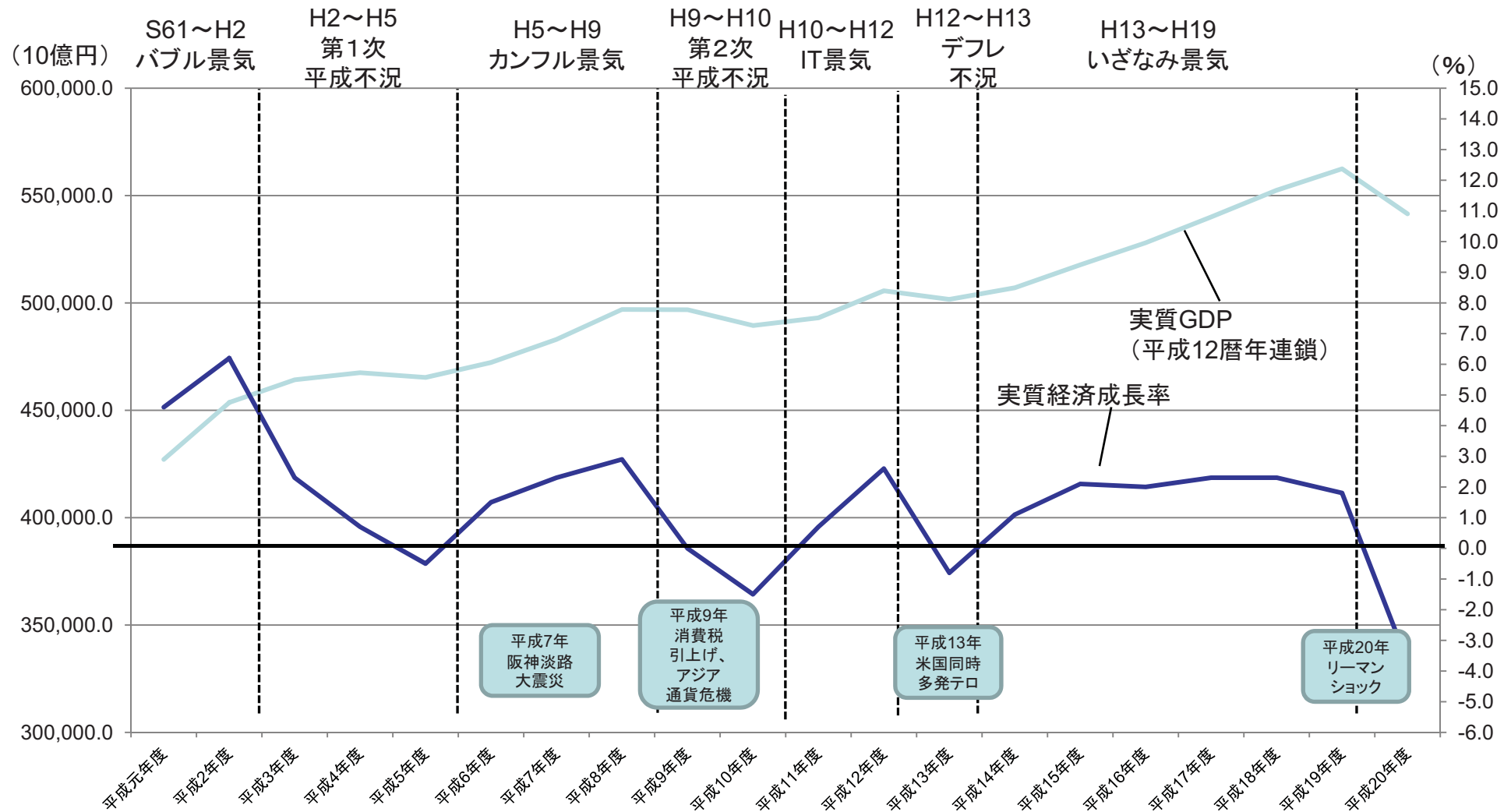
内航海運の輸送量を、陸上輸送機関で代替することは、物理的にも、
交通環境問題からも極めて困難。

Ⅰ 内航海運の現状について

2. 輸送量の推移について

2-1 実質GDPと実質経済成長率の推移

バブル崩壊に伴い、平成3年2月を山としたバブル景気は緩やかな調整局面に入り、これ以降複合的な要因により景気が長期低迷。平成5年10月以降に緩やかな回復へと向かったが、平成9年の消費税引き上げ、アジア通貨危機等により再び不況に突入。IT関連投資に牽引されたIT景気を挟み、米国経済の低迷等を受け再び不況へ突入、いわゆる「失われた10年」となった。
平成13年以降、世界経済の回復による輸出に牽引されたいざなぎ景気が長く続いたが、平成20年のリーマンショックに端を発した世界同時不況により、景気が低迷しているところ。



2-2 製造業関連の実質GDPの推移

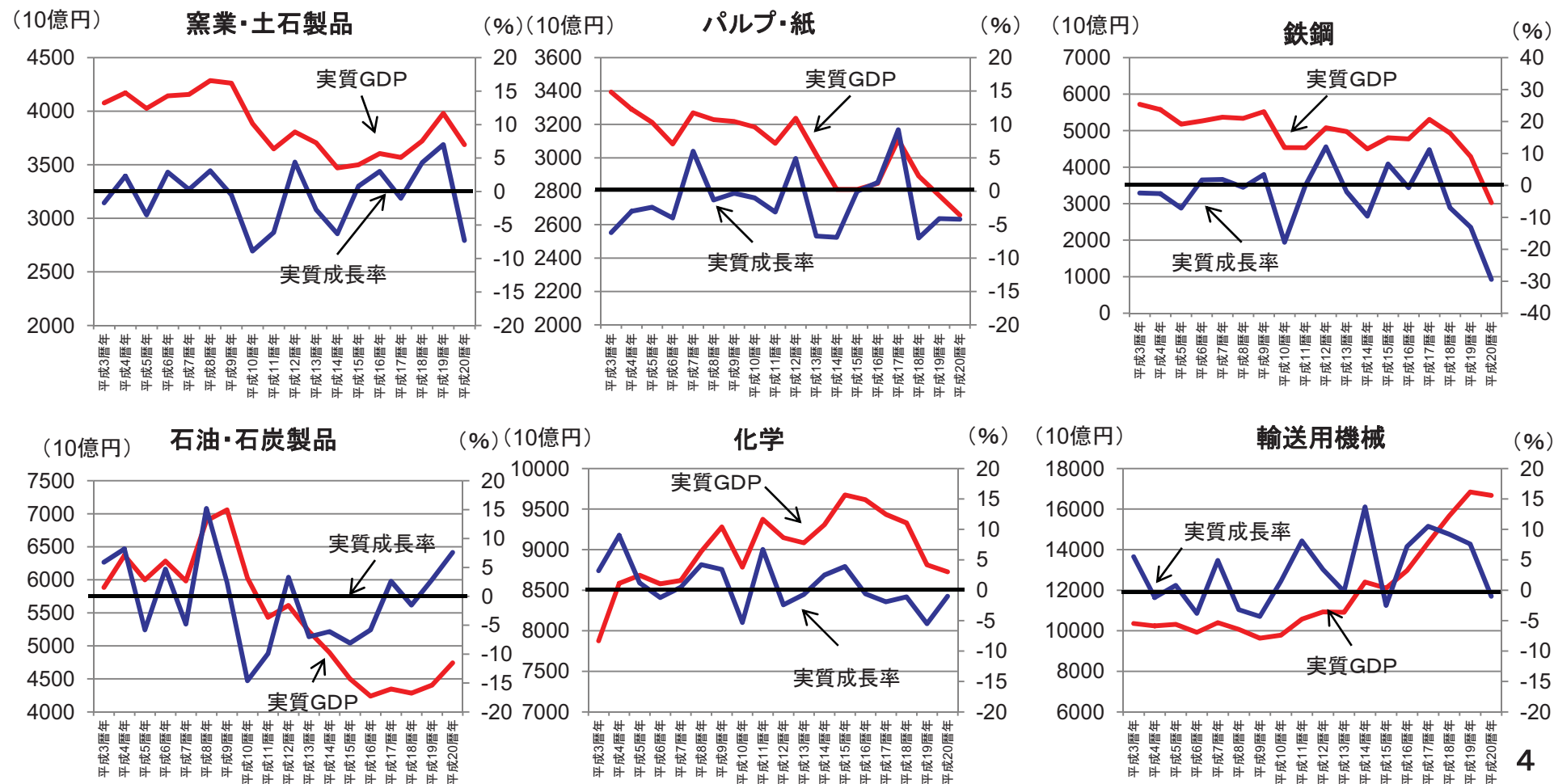
経済全体で見ると、平成3年～20年の実質経済成長率の平均は1.1%成長で、平成3年に比べて平成20年実質GDPは16.6%増であるが、製造業の業種別に見た場合、

○実質経済成長率の平均

窯業・土石製品：-0.6%、パルプ・紙：-1.7%、鉄鋼：-3.3%、石油・石炭製品：-0.6%、化学：0.9%、輸送用機械：3.3%

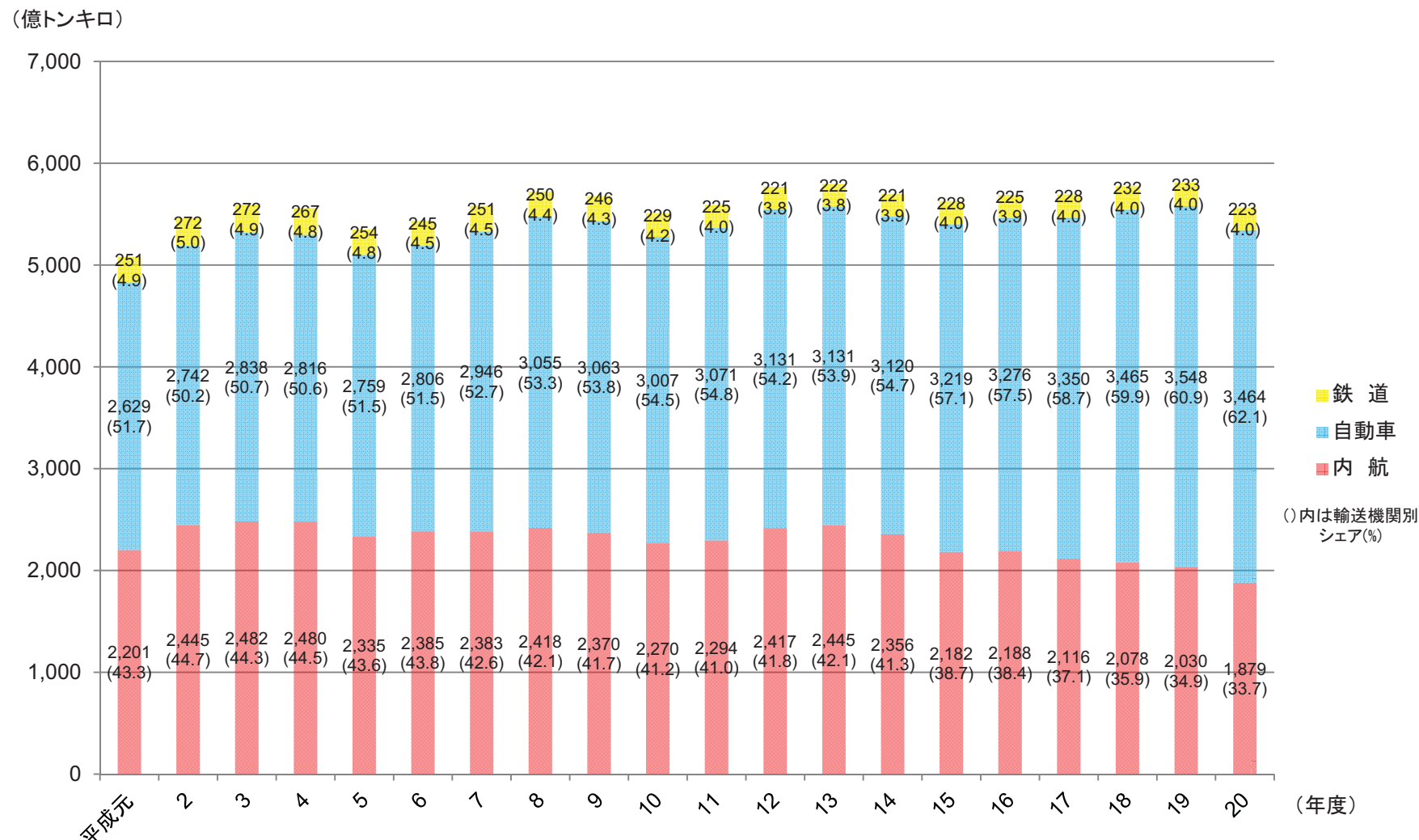
○平成3年と比べた平成20年実質GDP

窯業・土石製品：9.5%減、パルプ・紙：20.7%減、鉄鋼：47.1%減、石油・石炭製品：19.4%減、化学：10.8%増、輸送用機械：60.9%増であり、特に鉄鋼、パルプ・紙、石油について減少が大きい。



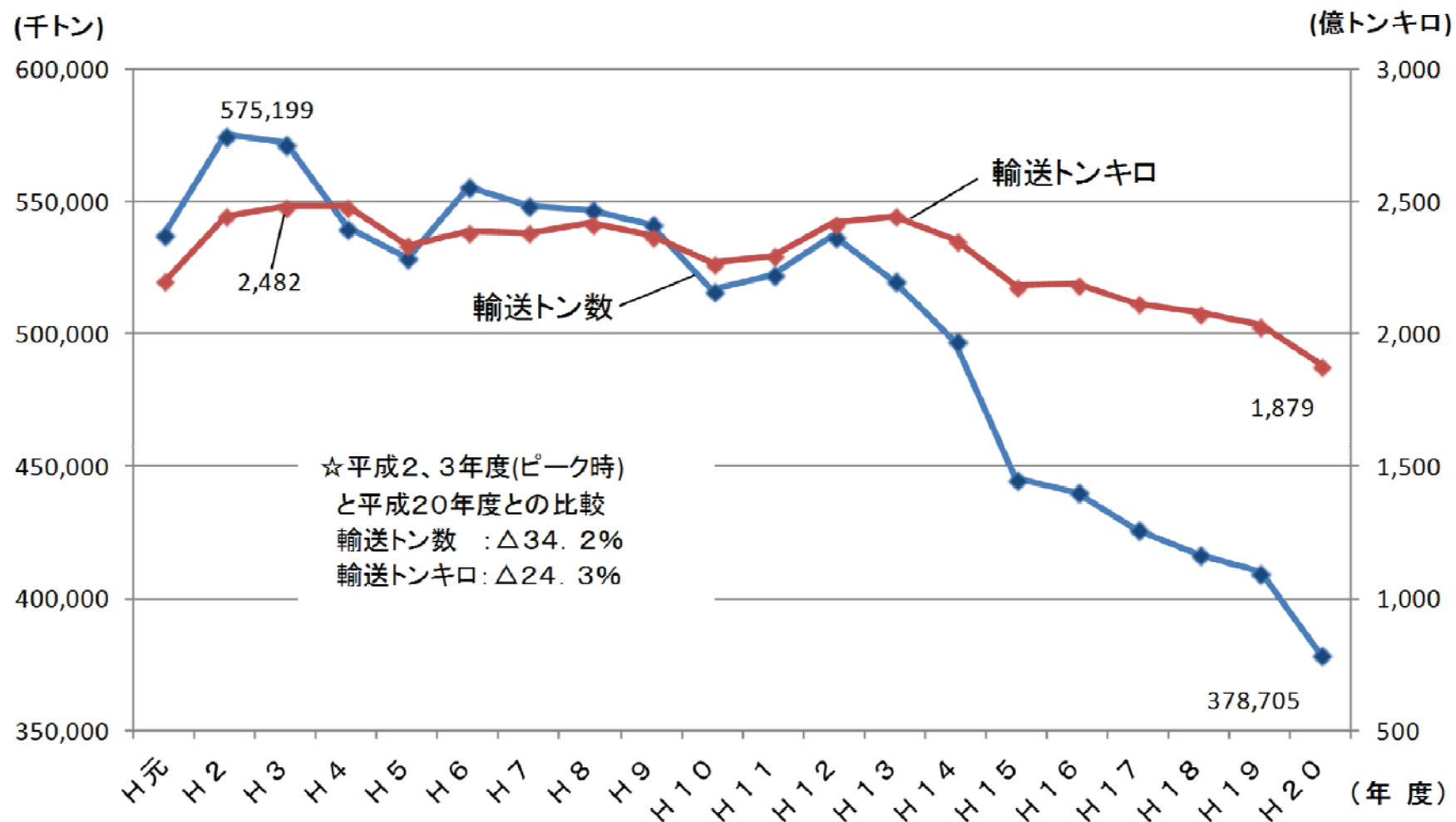
2-3 輸送機関別輸送量の推移

内航海運の輸送機関分担率は、40%台で推移していたが、徐々に縮小する傾向にあり、平成20年度には過去最低の約34%に。特に、近年は減少が加速しているところ。



2-4 内航貨物輸送量の推移(全体)

内航海運の輸送量は、過去20年のピーク時(トンベースで平成2年、トンキロベースで平成3年)に比べ、トンベースで約34%、トンキロベースで約24%近くも減少しており、短距離を輸送していた貨物が減少ないしは陸上輸送に転移したことがうかがえる。

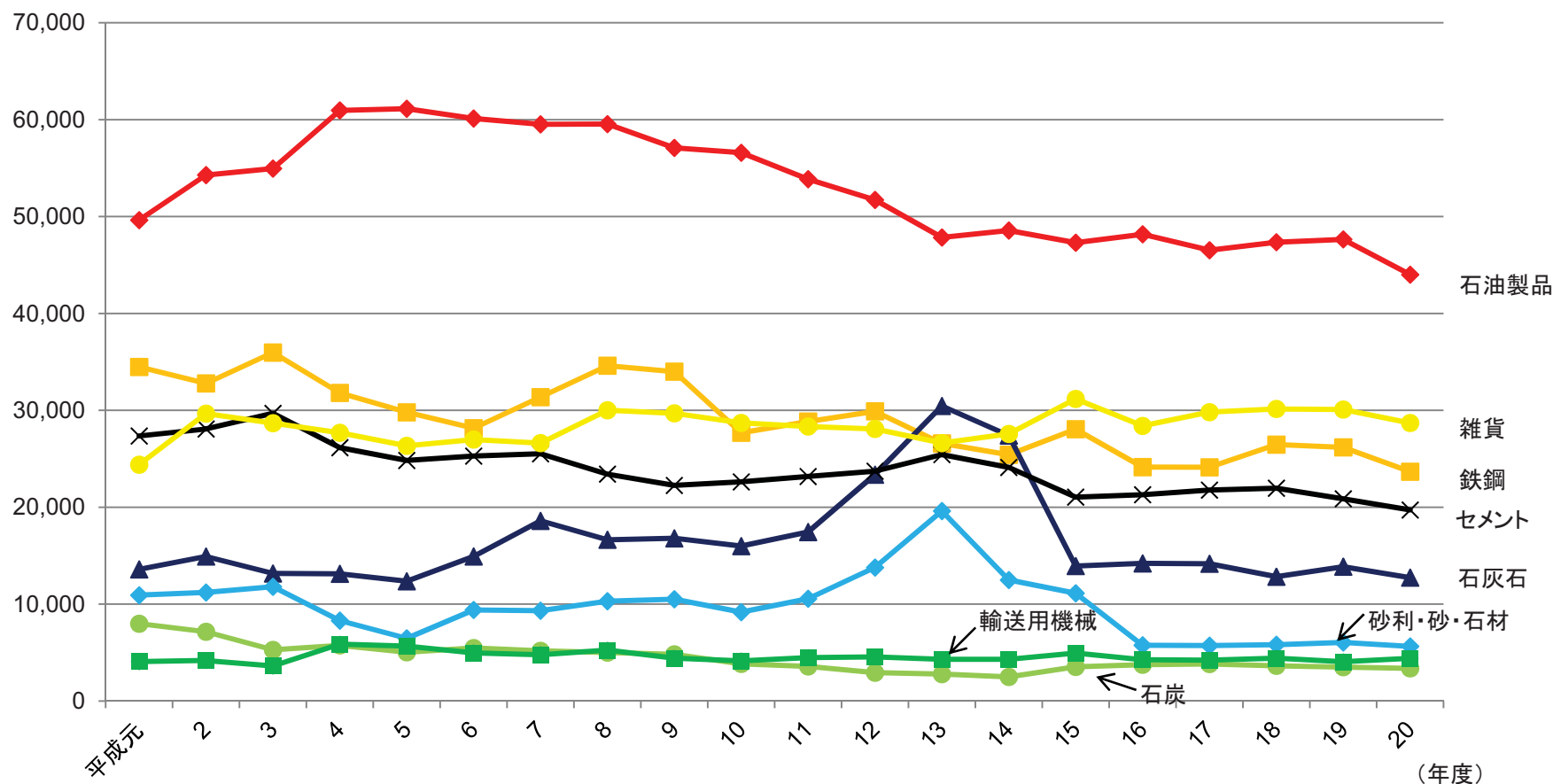


内航船舶輸送統計年報より作成

2-5 内航貨物輸送量の推移(品目別)

品目別に見ると、産業基礎物資を中心に過去20年で多くの品目において輸送量が減少。石灰石、砂利・砂・石材については、一時増加(関西国際空港(2期事業、平成11年～)、中部国際空港(平成12年～)、神戸空港(平成11年～)の空港島埋立工事の影響)したものの現在は減少。他方、雑貨は微増しており、輸送用機械は概ね横ばい。

(百万トンキロ)

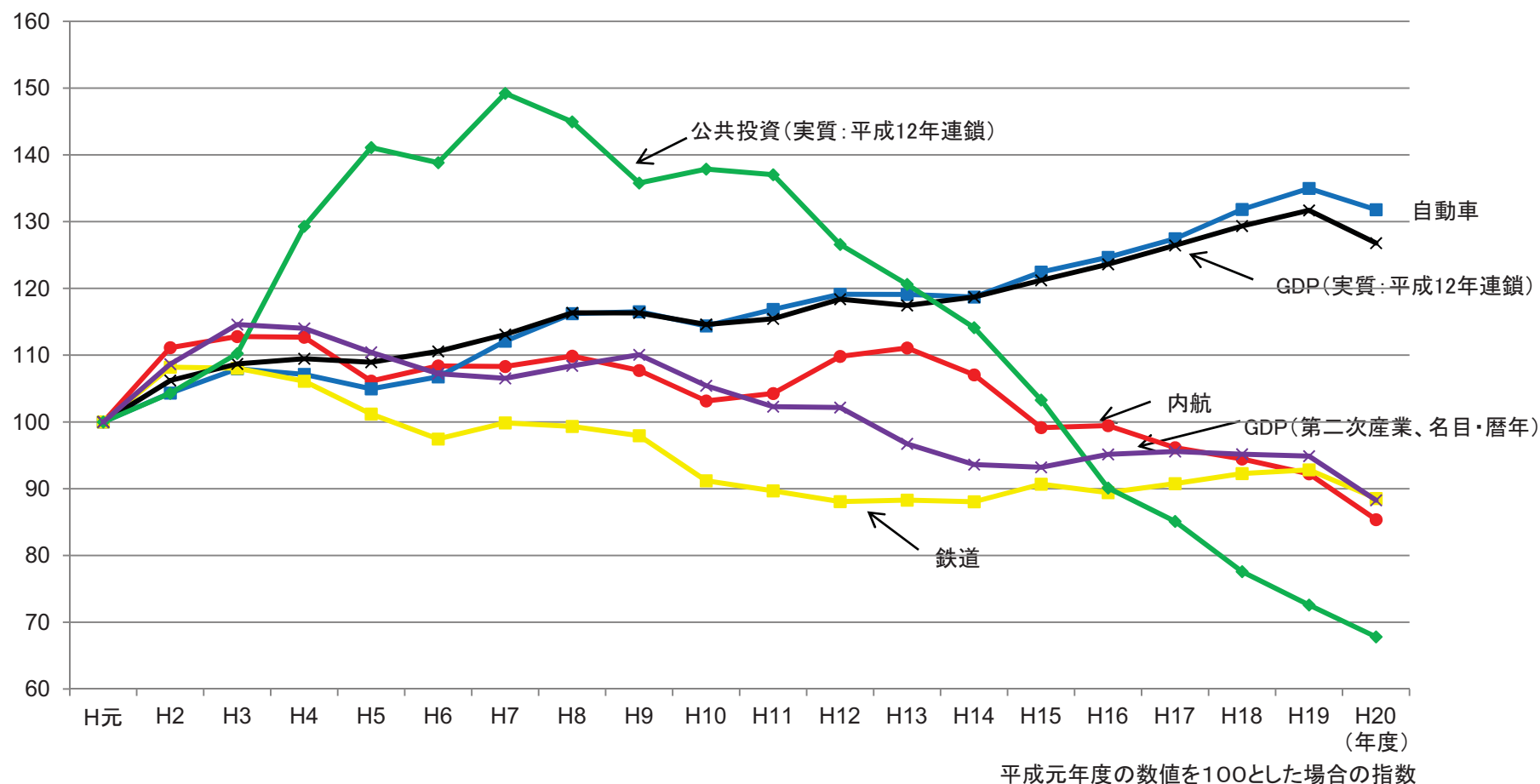


○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成

雑貨…穀物、野菜・果物、畜産品、その他の農産品、薪炭、金属製品、機械、セメント以外の窯業品、石炭製品、科学肥料、繊維工業品、食料工業品、日用品、その他の製造工業品、分類不能のもの
輸送用機械…鉄道車両、自動車、自転車及びその他の車両、船舶、航空機

2-6 輸送機関別輸送量及びGDPの推移の比較

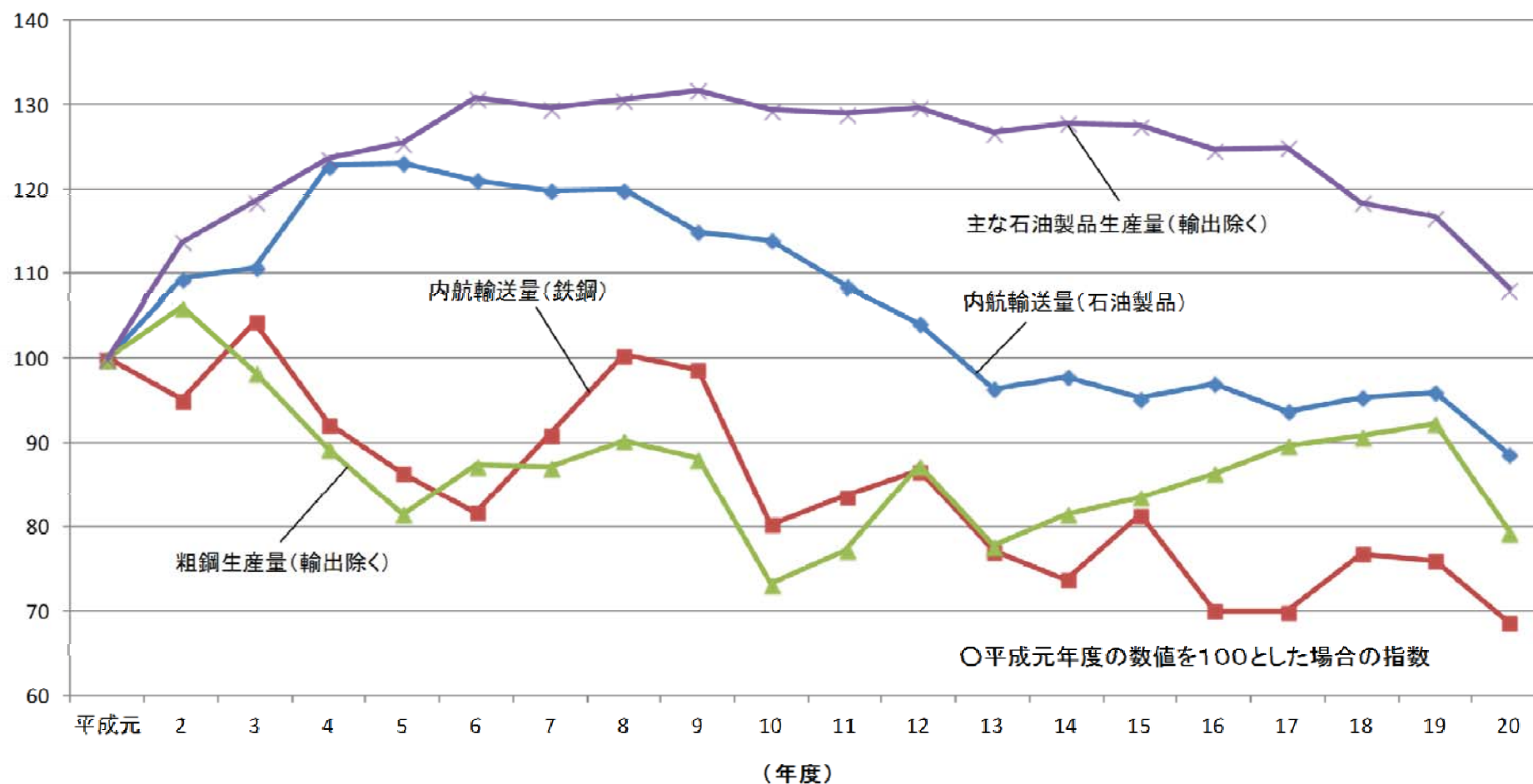
内航海運の輸送量は、過去のGDPのトレンドとは比例しておらず、GDPのうちの第二次産業部分と比例した動きになっている。他方、自動車による輸送量はGDPのトレンドとほぼ同じ傾向を示している。これは、内航海運の輸送が主に産業基礎物資からなっていることが原因と考えられる。なお、公共投資全体と内航海運の輸送量はそこまで比例していない。



○国土交通省「交通関連統計資料集」、内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」より作成

2-7 内航海運輸送量と産業基礎物資生産量の推移の比較

内航海運の輸送量は、一定時期（石油製品においては平成5年前後、鉄鋼においては平成13年前後）までは産業基礎物資生産量と同じトレンドを示していたが、近年は生産拠点の集約や物流合理化が進み、産業基礎物資生産量よりも大きな幅で輸送量が減少している。



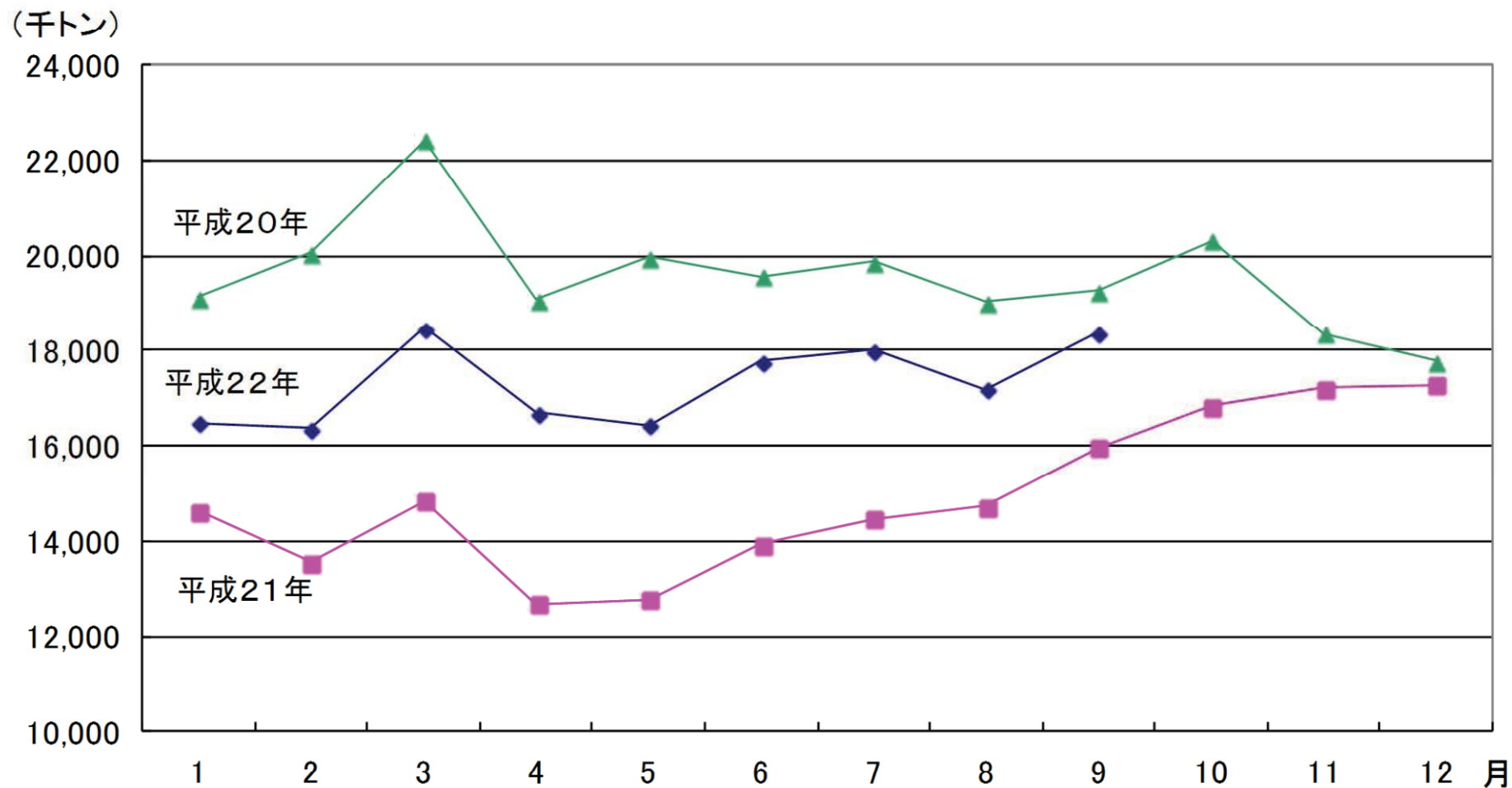
○国土交通省「内航船舶輸送統計年報」、経済産業省「資源・エネルギー統計年報」・「鉄鋼・非鉄金属・金属製品統計」より作成

○石油製品・・・重油、揮発油、L・P・G及びその他のガス、その他の石油及び石油製品

○主な石油製品・・・ガソリン、ナフサ、ジェット燃料油、灯油、軽油、重油、潤滑油、アスファルト、グリース、パラフィン、液化石油ガス

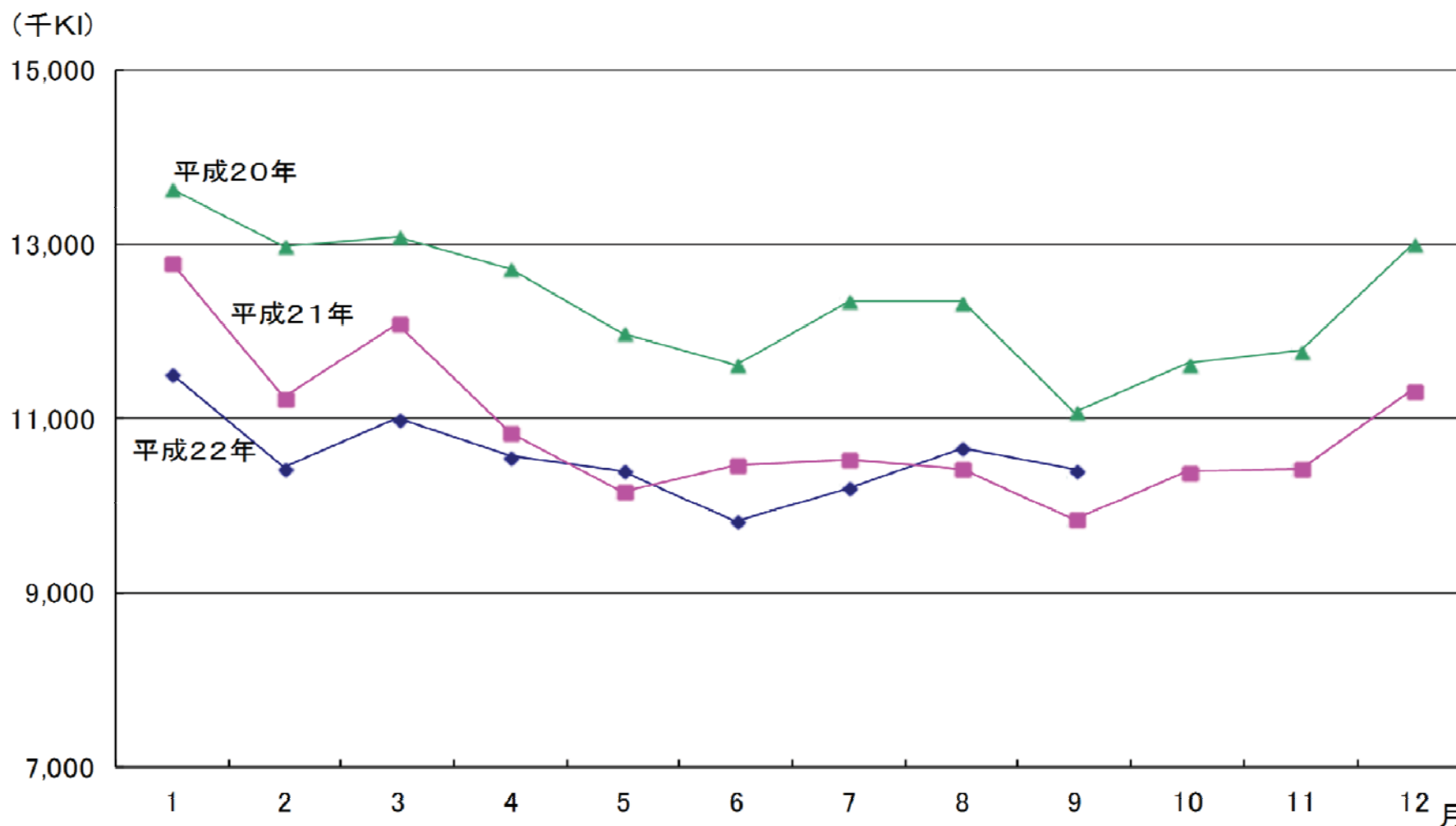
2-8 近年の輸送量の推移(貨物船)

貨物船の輸送量は、平成20年秋以降の景気の低迷に伴い、急激に輸送量が低下した。今年度に入って輸送量は回復傾向にあるものの、平成19年の水準には戻っていない。



2-9 近年の輸送量の推移(油送船)

油送船の輸送量は、平成20年秋以降の景気の低迷に伴い、急激に輸送量が低下し、今年度も引き続き前年以下～前年並みの水準で推移している。

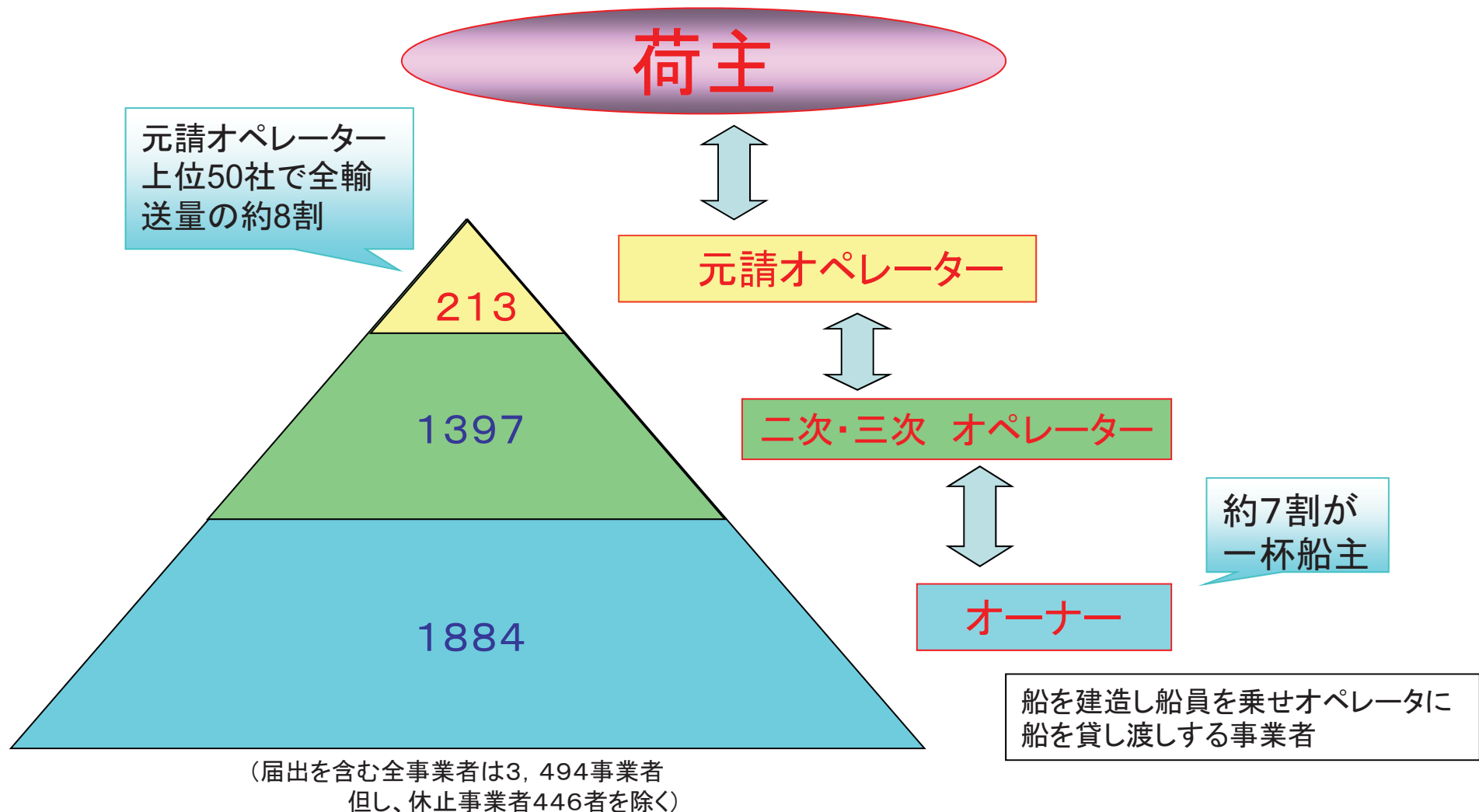


Ⅰ 内航海運の現状について

3. 事業者数の推移について

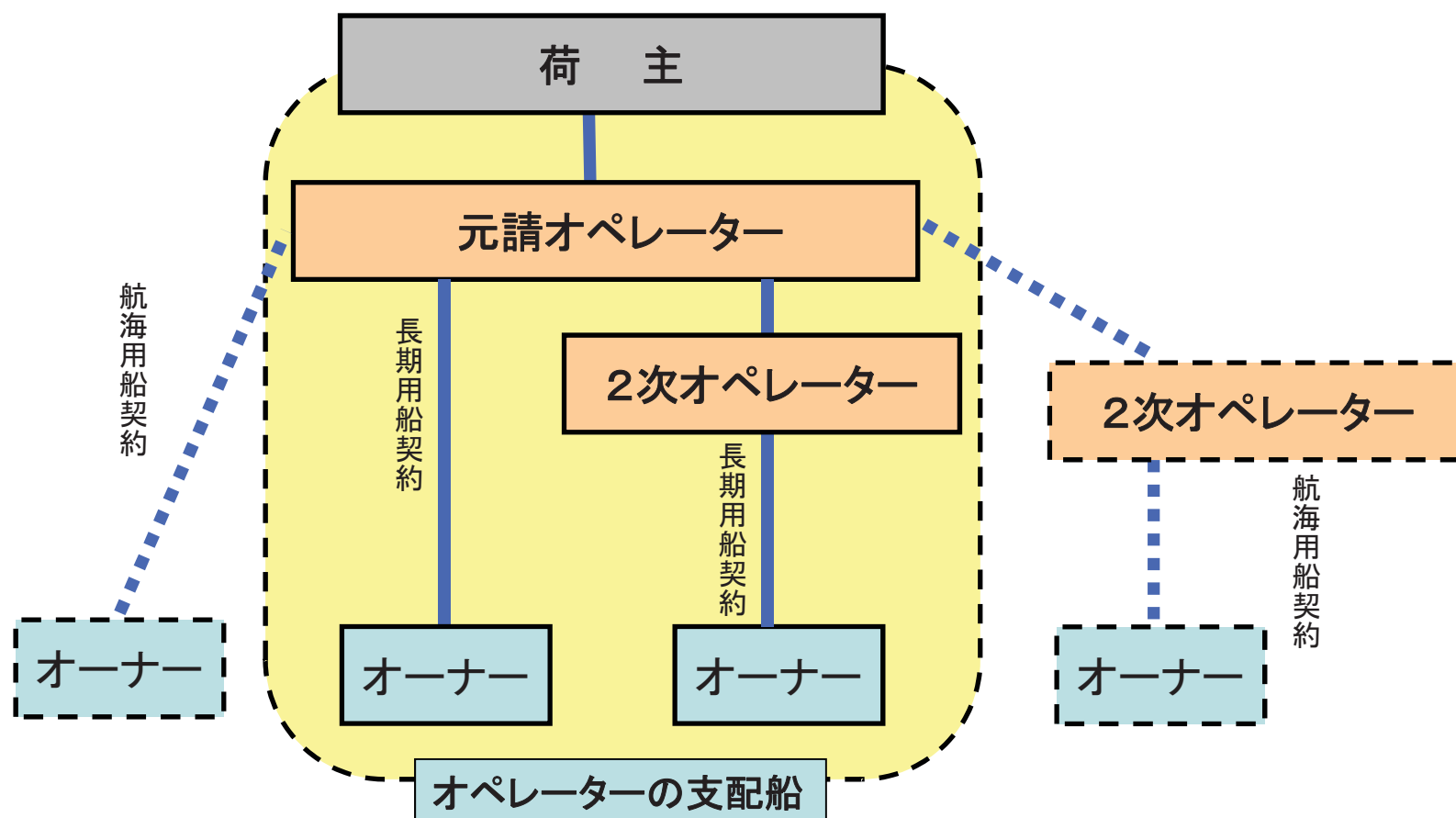
3-1 内航海運の産業構造

- 荷主、オペレーター、オーナーの階層構造となっている。
- 全体の99.5%が中小企業。オーナーのうち、約7割が船を1隻しか所有しない、いわゆる「一杯船主」が太宗を占め、脆弱な産業構造となっている。



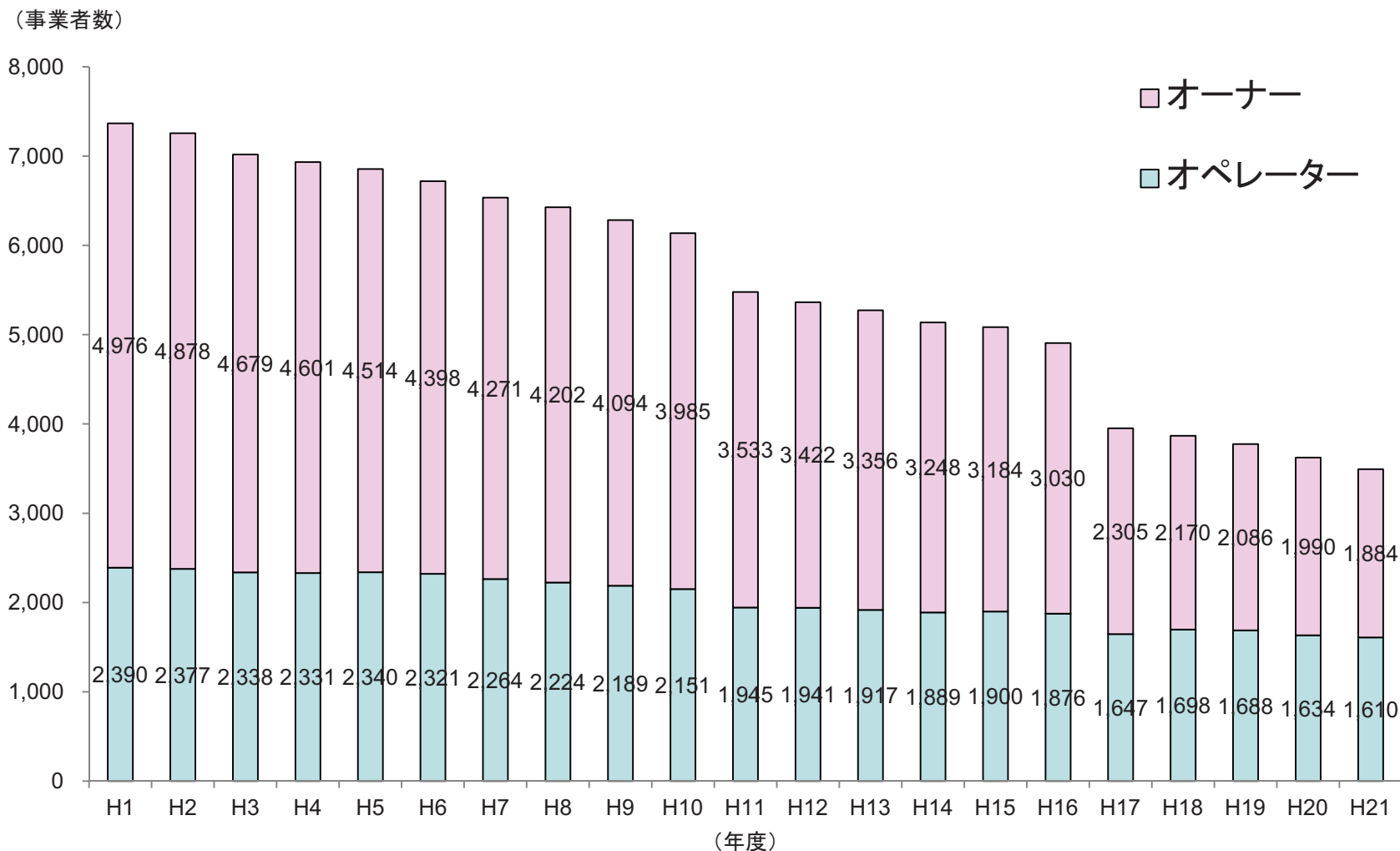
3-2 内航海運の契約形態

○内航海運の典型的な契約形態としては、通常複数年の長期用船契約に基づくもの（支配船）、又は、一航海毎の航海用船契約に基づくもの（トリップ船）の2種類がある。
 ○支配船は比較的経営が安定しているものの、トリップ船は貨物需要が変動した際のバッファとして使われており、不安定。（トリップ船の比率は船種により異なるが、3割～5割程度※）



3-3 事業者数(オーナー・オペレーター別)の推移

事業者数については一貫して減少。特に、平成10年～11年の船腹調整制度廃止時には大きく減少した。過去20年において、オペが33%減少したのに比べ、オーナーは62%減少。
※平成17年時の減少は、統計の取扱を変更して休止事業者を除くこととした影響。



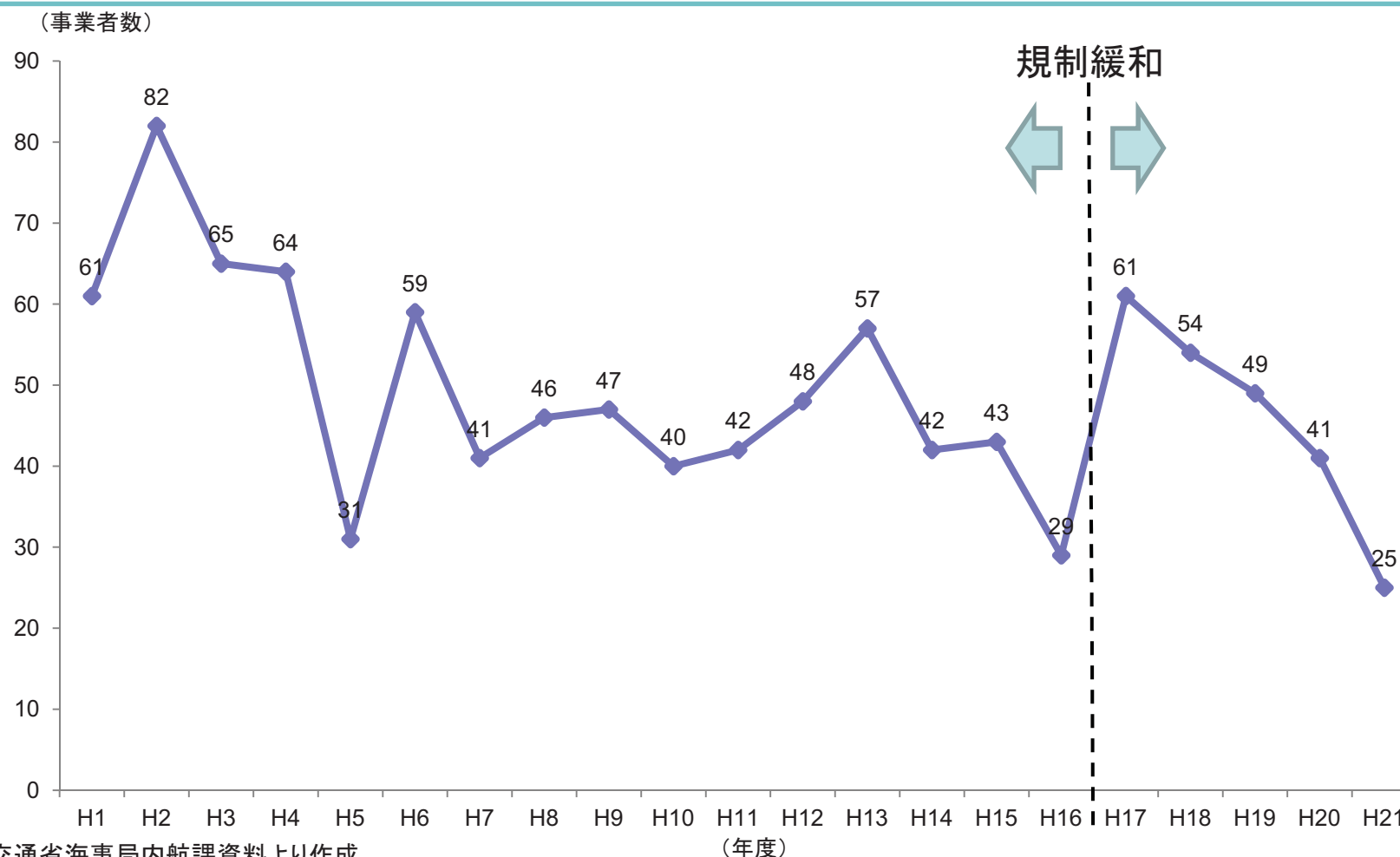
○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

○平成17年度からは、休止事業者を除く。

3-4 新規登録(許可)事業者数の推移

平成17年に参入規制を緩和(詳しくは後述)したところだが、新規参入事業者については従来より極めて少ない数で推移していたところであり、規制緩和後は、一時的に新規参入事業者数が増加しているが、その後は徐々に減少しているところ。



○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

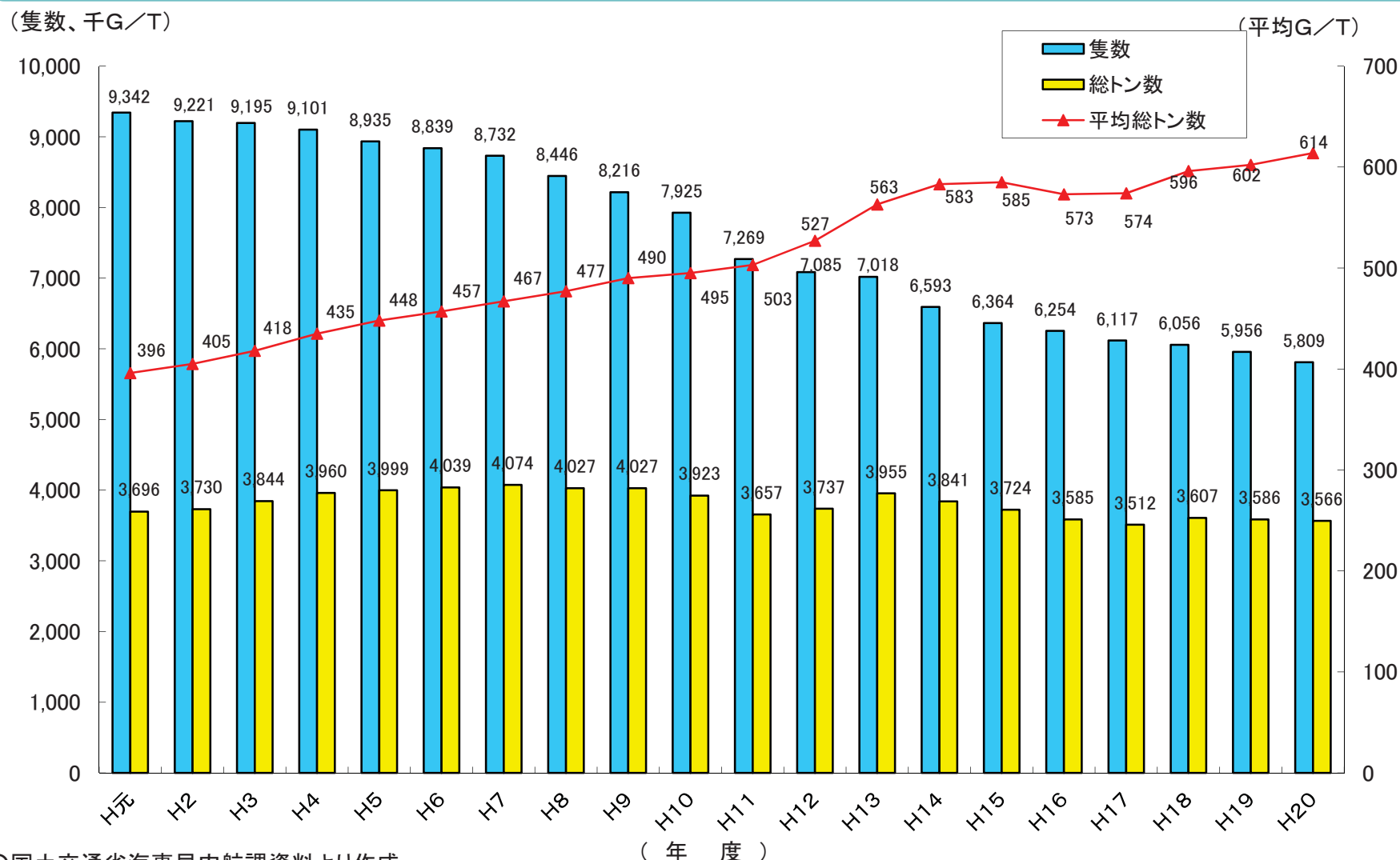
○平成17年度からは改正内航海運業法の施行により、許可制から登録制へと移行。

Ⅰ 内航海運の現状について

4. 船舶数等の推移について

4-1 内航船隻数・船腹量の推移

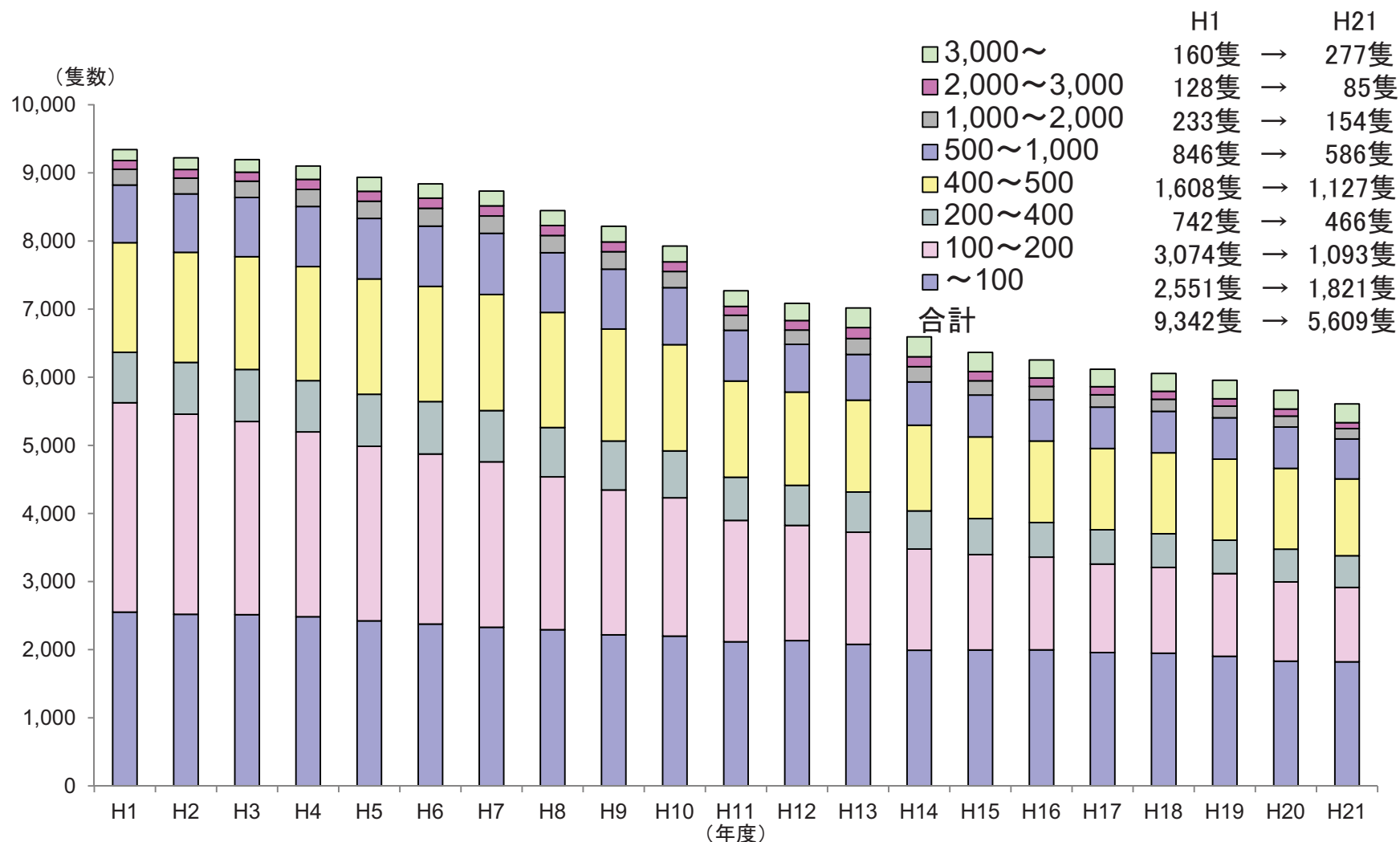
内航船の隻数については過去20年一貫して減少が続いている(39%減)が、一隻当たりの大きさは大型化する傾向にあり、総トン数はあまり減少していない(6%減)。特に、平成10年の船腹調整制度の廃止後において大型化の傾向が強まっている。



○国土交通省海事局内航課資料より作成
○各年度末現在

4-2 船型別隻数の推移

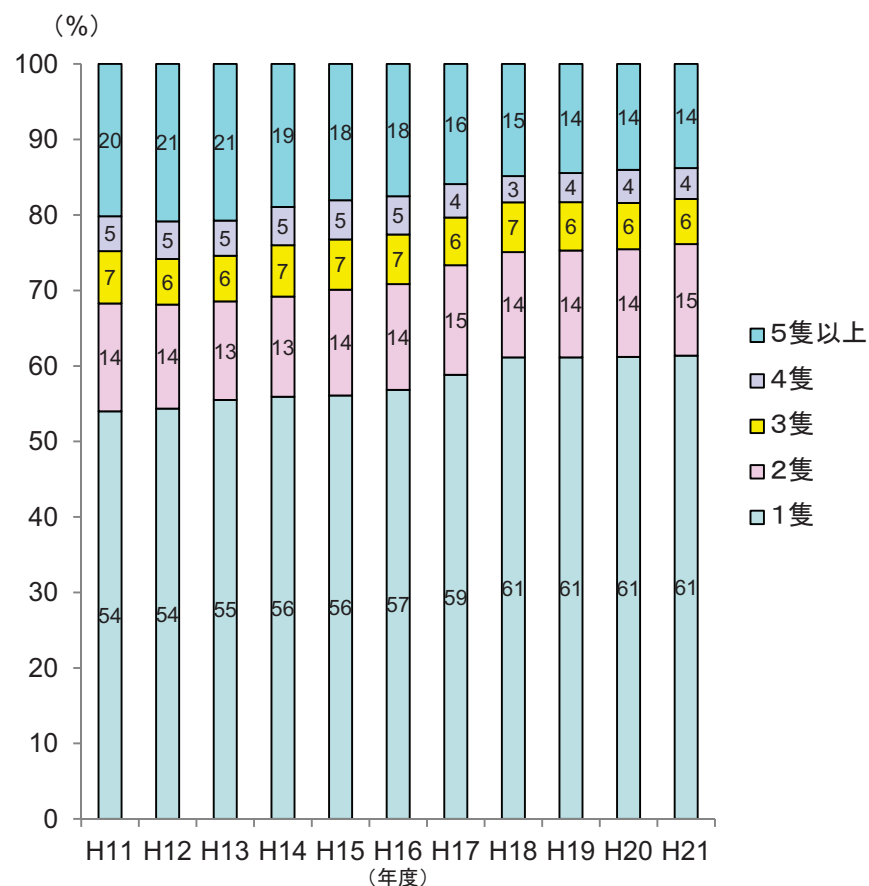
全隻数は、過去20年で平均して約40%減少しているが、最も減少幅が大きいのは199GT船型(64%減)、唯一増加しているのが3000GT以上の船舶(73%増)であり、その他の船は概ね30~40%程度減少している。この、小型船の減少と大型船の増加により、一隻当たりの総トン数が増加していることが考えられる。



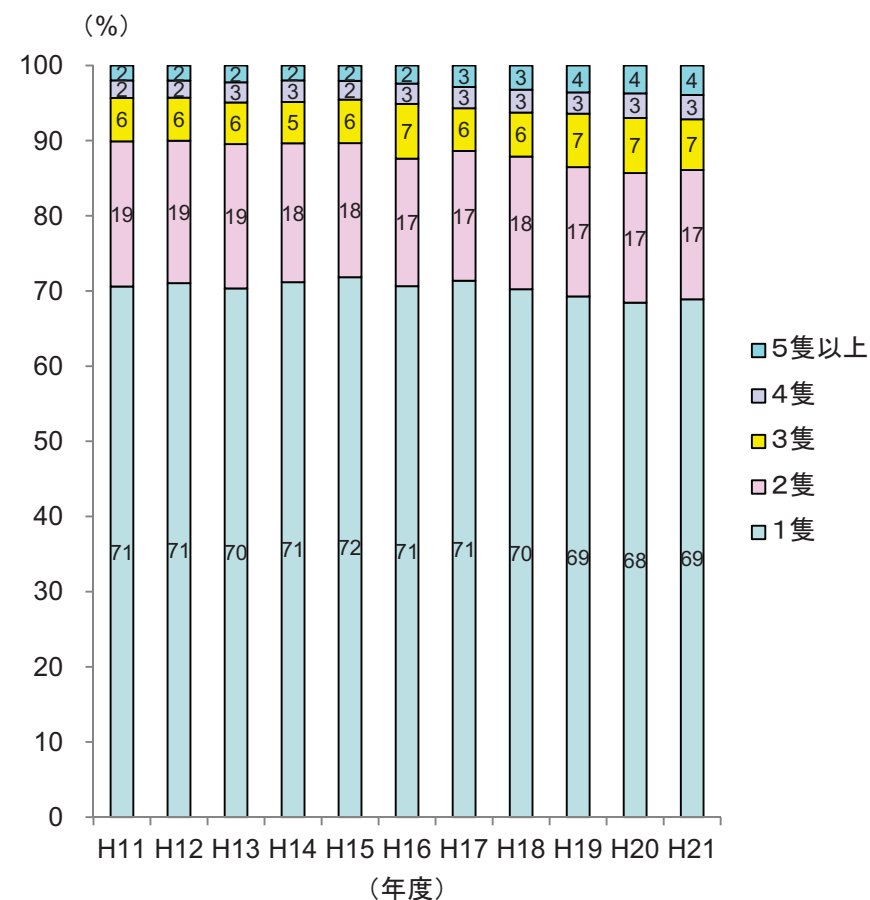
4-3 オーナー・オペレーター別の保有隻数構成比の推移

オペレーターについては、平成17年の制度改正（最低保有隻数を3隻→1隻に）以降、保有隻数が減少（特に、5隻以上保有している者が大きく減少、1隻保有の者は増加）する傾向にある。他方、オーナーについては、3隻以上保有するオーナーの事業者数比率が微増しているものの、全体の7割を占めるいわゆる「一杯船主」の事業者数の比率はほとんど下がっていない。

● 運航隻数別オペレーター構成



● 貸渡隻数別オーナー構成



○ 国土交通省海事局内航課資料より作成

○ 各年度末現在

4-4 一杯船主の保有する隻数(船型別)の推移

他方、船舶の隻数を元に見ると、以下のことが言える。

○船舶の数に占める一杯船主の割合が最も多いのは199総トン(約46%)で、200総トン～500総トンが約26～29%。

○平成11年～21年の間は、事業者数で見ると一杯船主の割合は変わっていないが、船舶の隻数で見ると、特に小さな船型については一杯船主の占める比率が下がっており、全体としても6%減少。これは、複数隻数を保有するオーナーの数が増加したことが原因と考えられ、小型の船型においては全体的に同じ傾向にある。

平成11年における船型別隻数
(全船主及び一杯船主)

船型(GT)	全体	一杯船主	一杯船主の割合
～100	2115	261	12.3%
100～200	1782	909	51.0%
200～400	634	179	28.2%
400～500	1413	515	36.4%
500～1,000	744	167	22.4%
1,000～2,000	222	29	13.1%
2,000～3,000	129	14	10.9%
3,000～	230	32	13.9%
合計	7269	2106	29.0%

平成21年における船型別隻数
(全船主及び一杯船主)

船型(GT)	全体	一杯船主	一杯船主の割合
～100	1821	171	9.4%
100～200	1093	498	45.6%
200～400	466	122	26.2%
400～500	1127	331	29.4%
500～1,000	586	107	18.3%
1,000～2,000	154	19	12.3%
2,000～3,000	85	12	14.1%
3,000～	277	38	13.7%
合計	5609	1298	23.1%



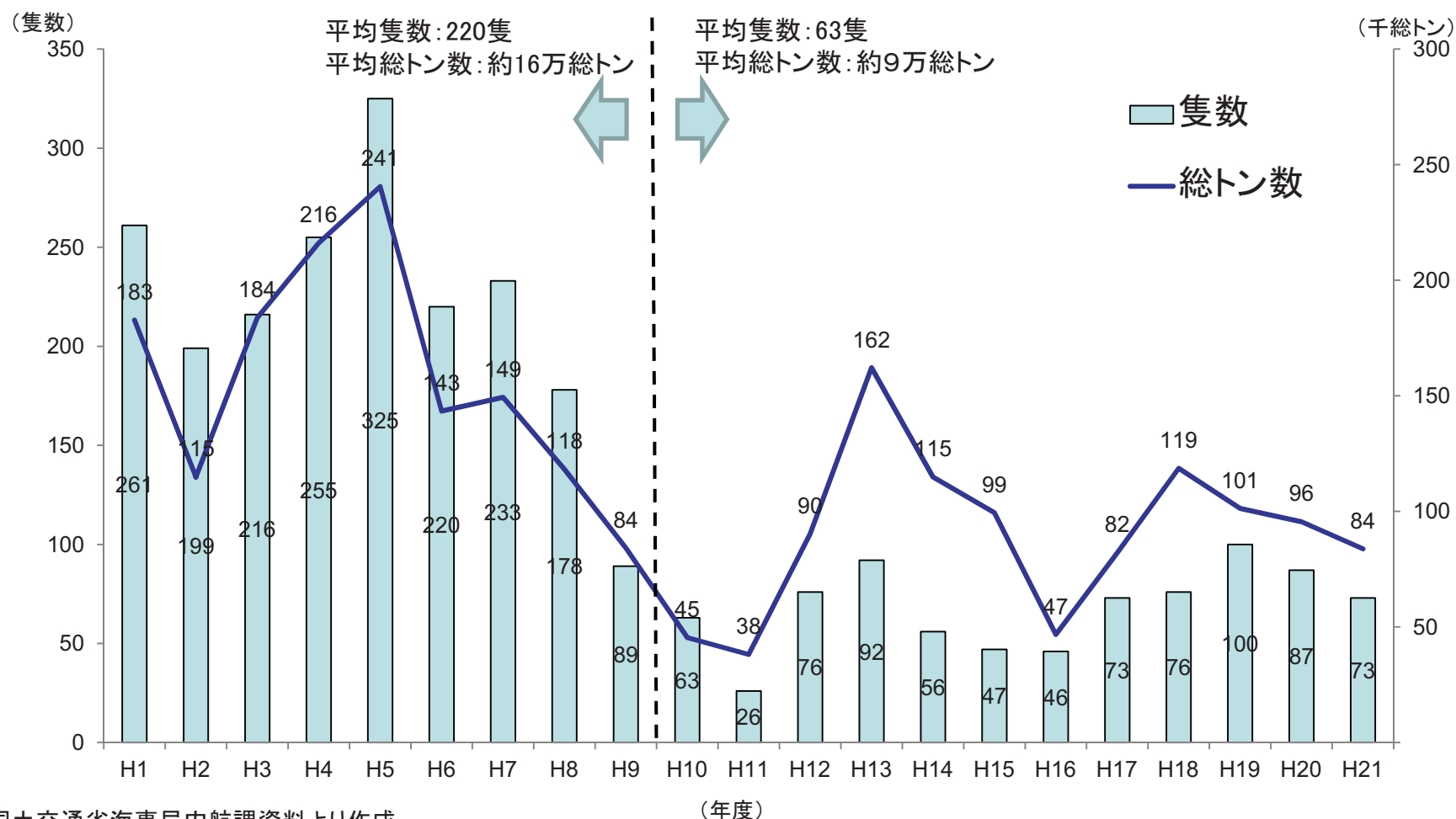
○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

○ここでいう「一杯船主」とは、貸渡業者のうち貸渡隻数が1隻の事業者をいう。

4-5 新造船隻数・船腹量の推移

暫定措置事業実施(平成10年)後における船舶建造数は年間平均63隻であり、平成元年～平成9年時の220隻と比べると大きく低下(71%減)している。船舶建造総トン数においては、平成10年以降が年間平均9万総トンであり、それ以前の16万総トンと比べ大きく低下している(43%減)が、建造隻数に比べれば差は小さく、建造船舶の大型化が進んでいることが推定される。



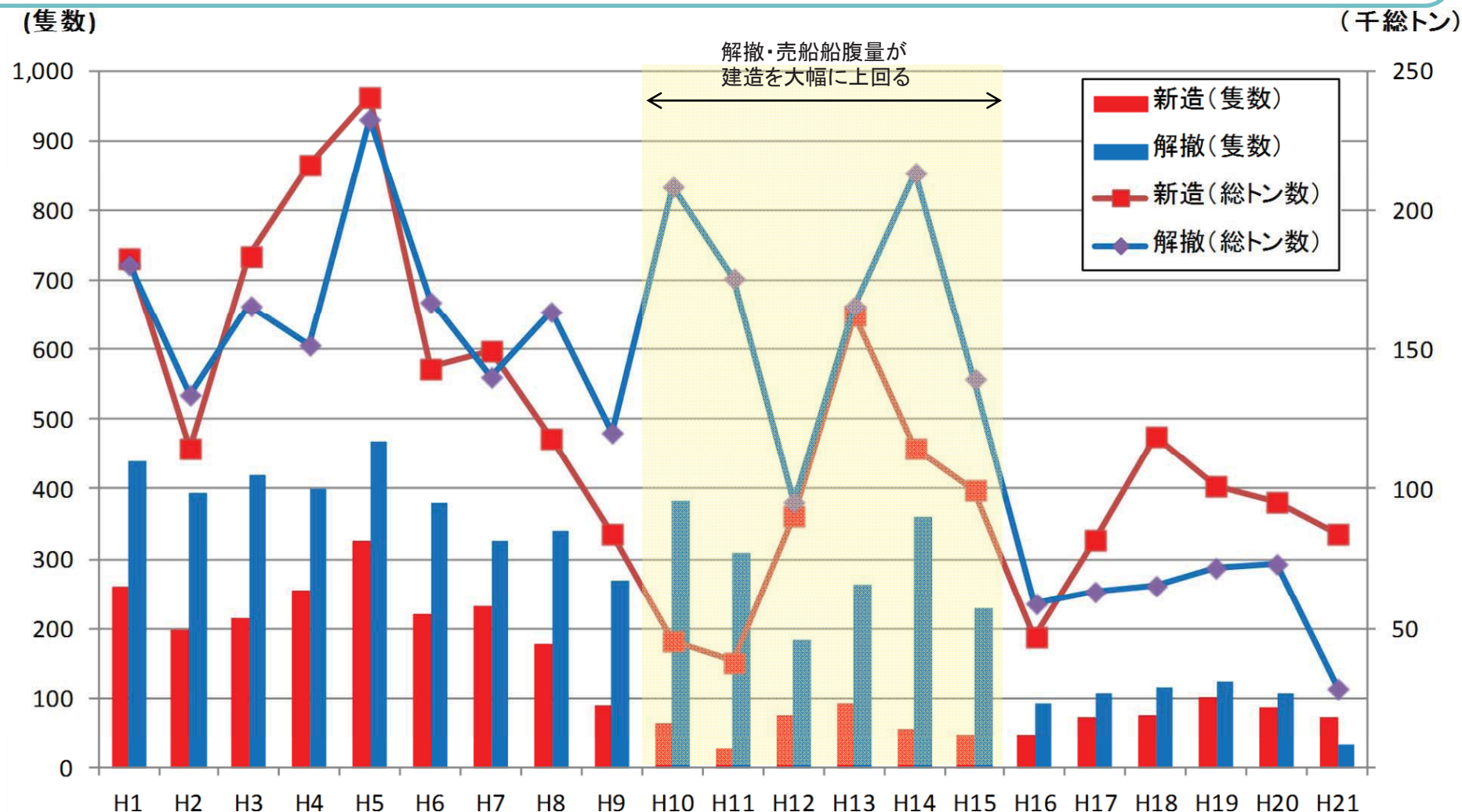
○国土交通省海事局内航課資料より作成

○各年度末現在

○ここでいう新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

4-6 新造船隻数・船腹量及び解撤・売却船隻数・船腹量の推移

新造船隻数・船腹量と、解撤・売却船隻数、船腹量を比較した場合、平成元年～9年は船腹調整制度によるスクラップ＆ビルドが行われていたため、建造船腹量と解撤・売却船腹量はほぼイコール。老齢船に対する解撤等交付金制度が残っていた平成10年～平成15年は、解撤・売却船腹量が大幅に上回り、平成17年以降は建造船腹量が解撤・売却船腹量を上回る傾向にある。

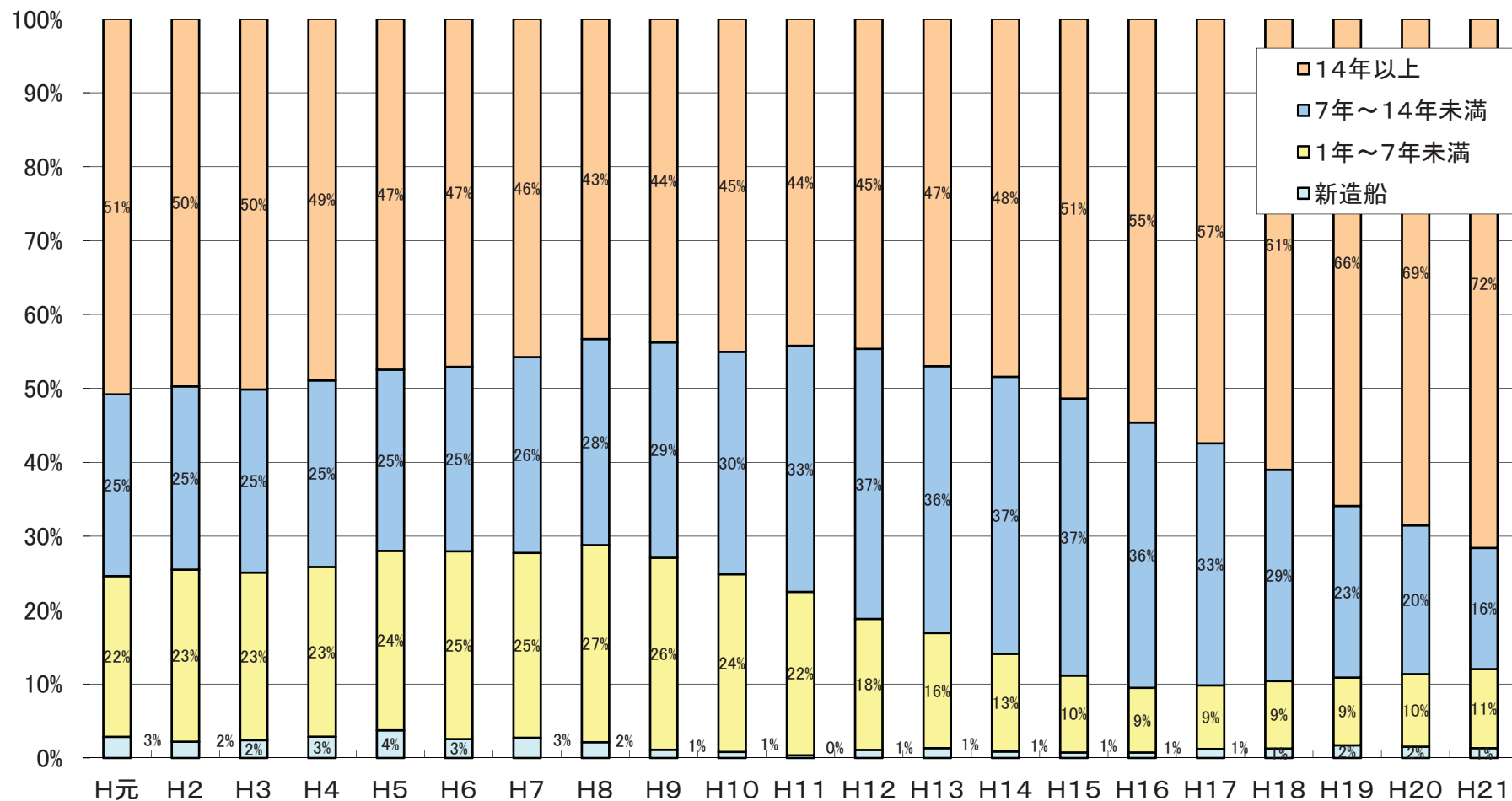


○国土交通省海事局内航課資料及び日本内航海運組合総連合会資料より作成

○ここでの新造船とは、各年度末時点での内航海運業者の使用船舶のうち、進水から1年経過していないものをいう。

4-7 船齢構成の推移

平成元年～8年前後までは、年間建造隻数が100隻を大幅に上回る水準で推移していたため、その後老齢船の比率は4割台で推移していたが、この時期に建造された船舶が老齢船となりつつあるため、近年は急速に老齢化率が上がっており、平成21年度には72%まで上昇。



○国土交通省海事局内航課資料より作成

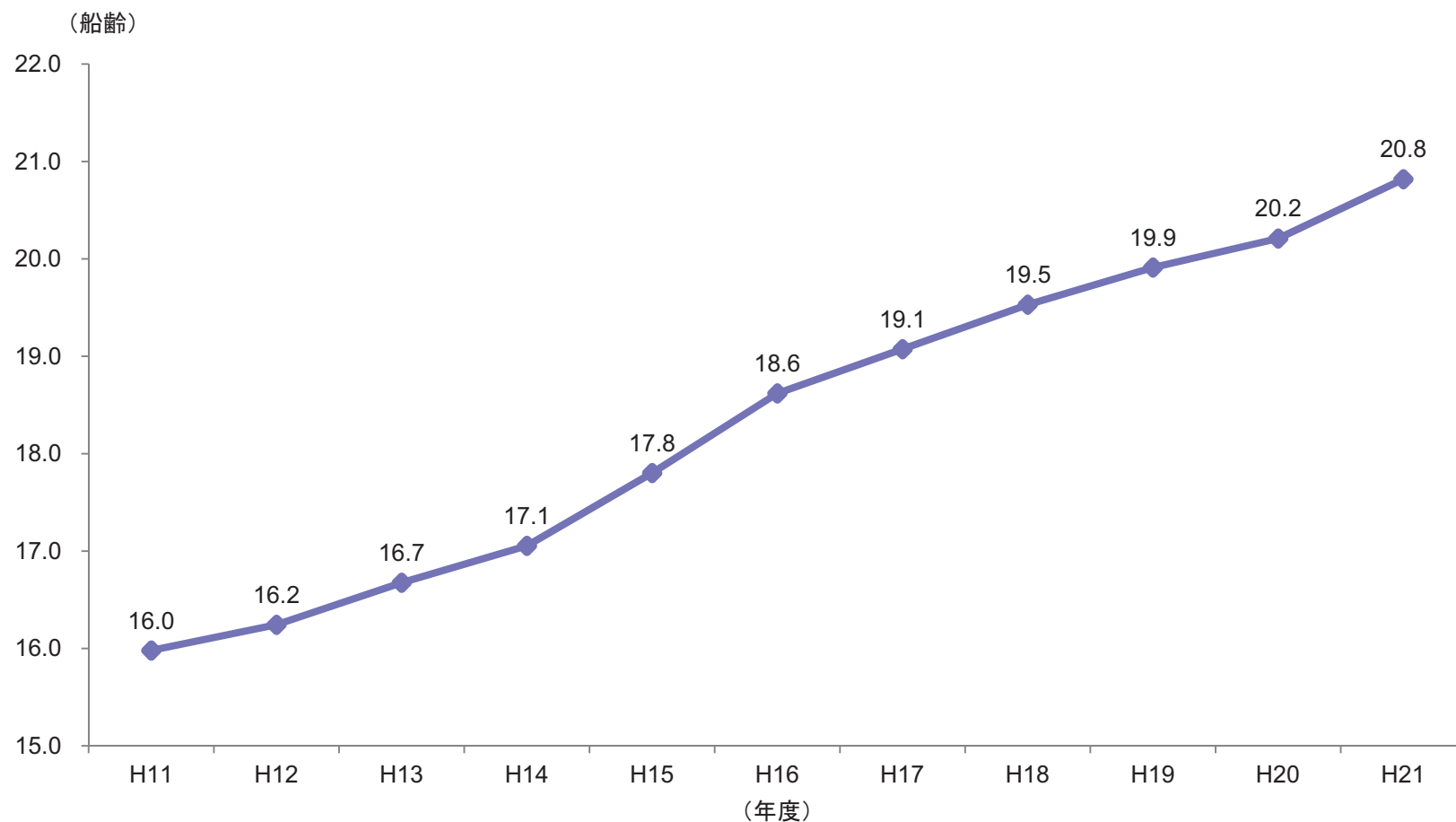
○各年度末現在

○船齢不詳船舶を除く。

(年 度)

4-8 内航船平均船齢の推移

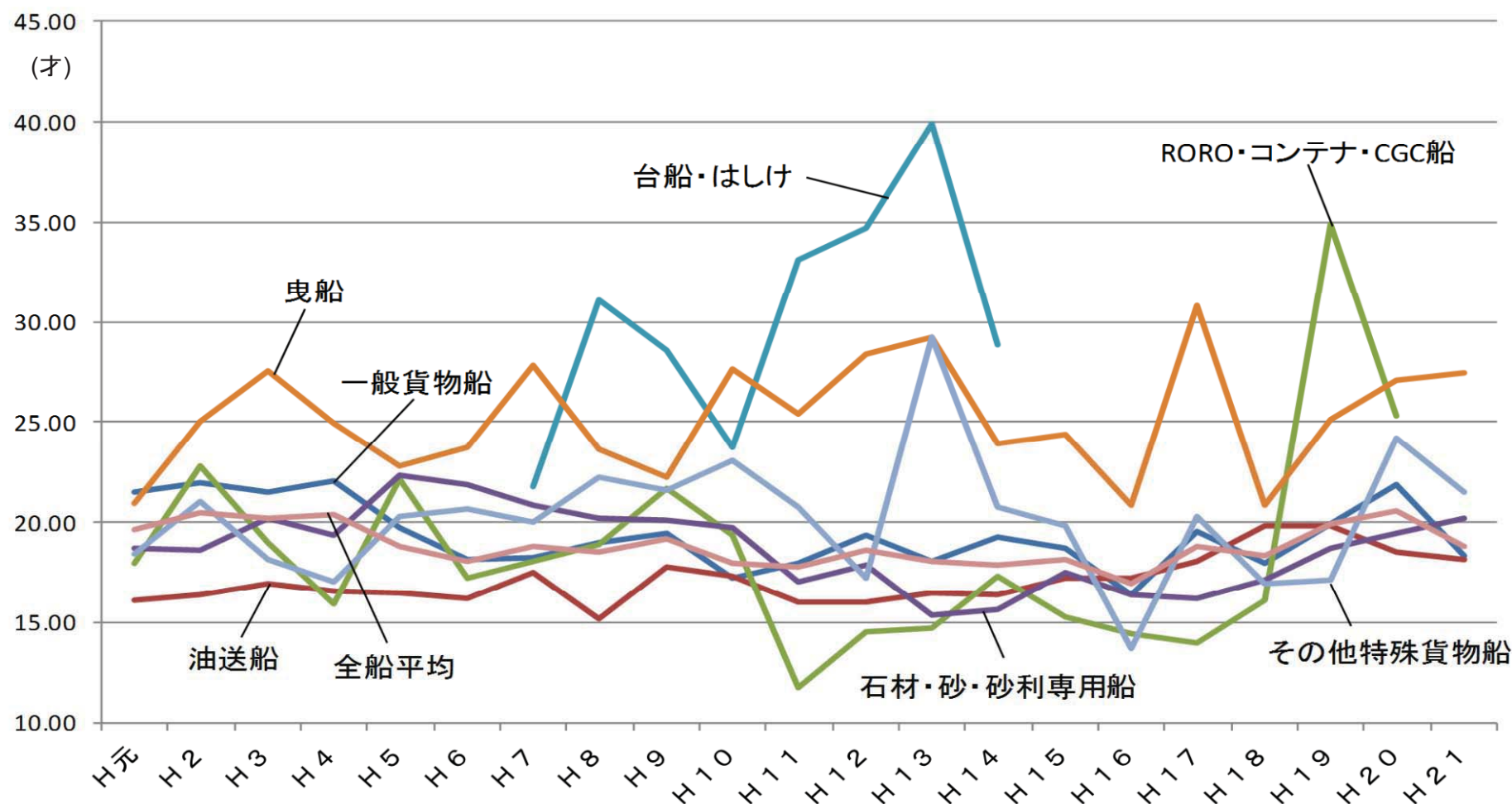
平成11年以降のトレンドを見ると、一貫して平均船齢は増加しているところ。（平成21年度において平均約20.8年）



○国土交通省海事局内航課資料より作成
○各年度末現在
○船齢不詳船舶を除く。

4-9 船種別平均解撤・売却船齢の推移

平均解撤・売却船齢には、特にトレンドらしきものはなく、景気の動向等の影響を受けながら20歳前後で推移。平均解撤・売却船齢が高いのが台船・はしけと曳船で、いずれも25歳以上。油送船は平均解撤・売却船齢が最も低かったものの、近年はやや上昇傾向にある。平成15年～16年以降、平均解撤・売却船齢が全体的に上昇する傾向にあったが、平成20年後半以降の急激な景気の低迷により解撤・売却船齢が早まっている。これは、景気低迷に伴い船腹過剰となったために、比較的若い船齢の船舶も売却されたものと考えられる。

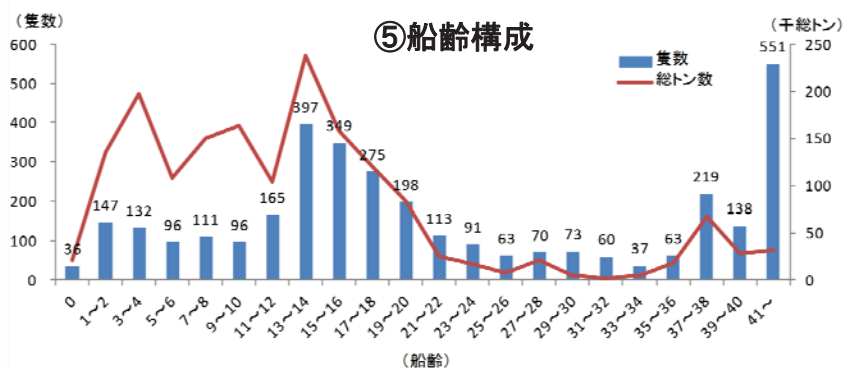
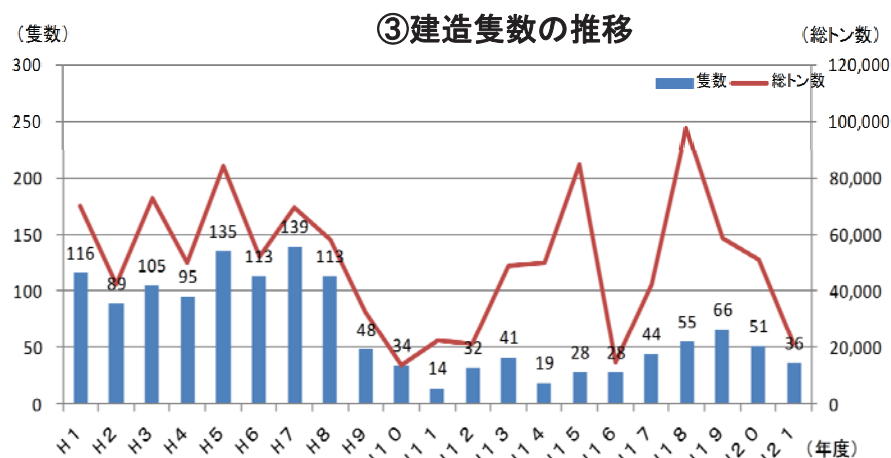
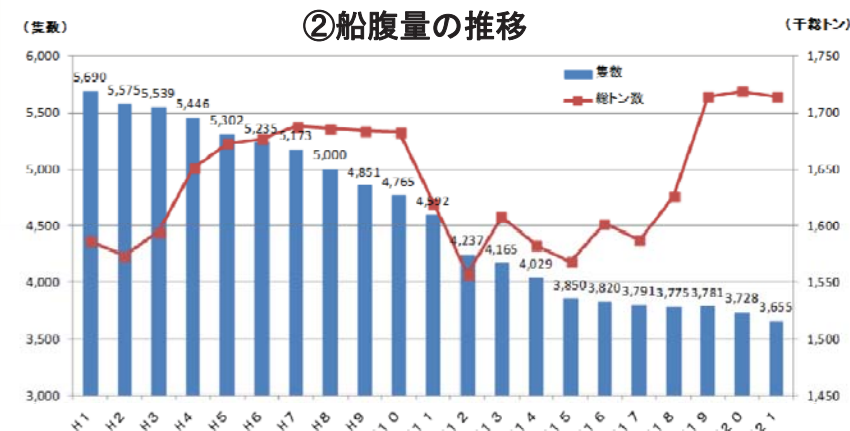
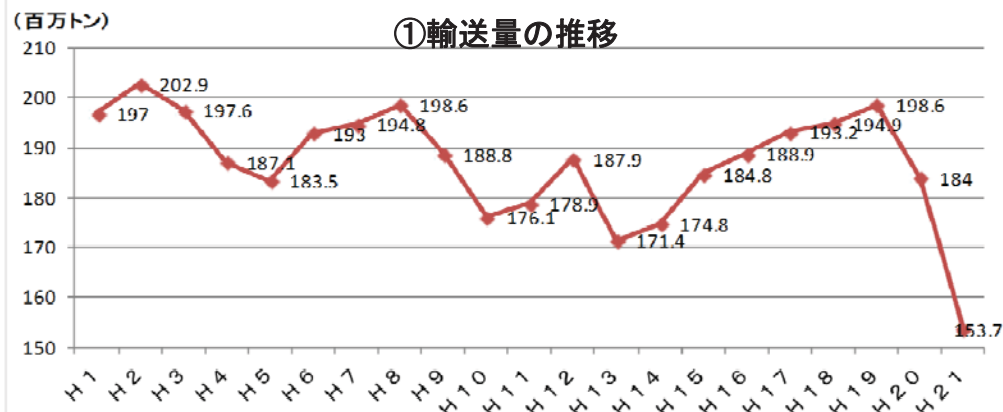


日本内航海運組合総連合会資料より作成

Ⅰ 内航海運の現状について

5. 船種毎に見た代替建造の動向について

5-1 貨物船



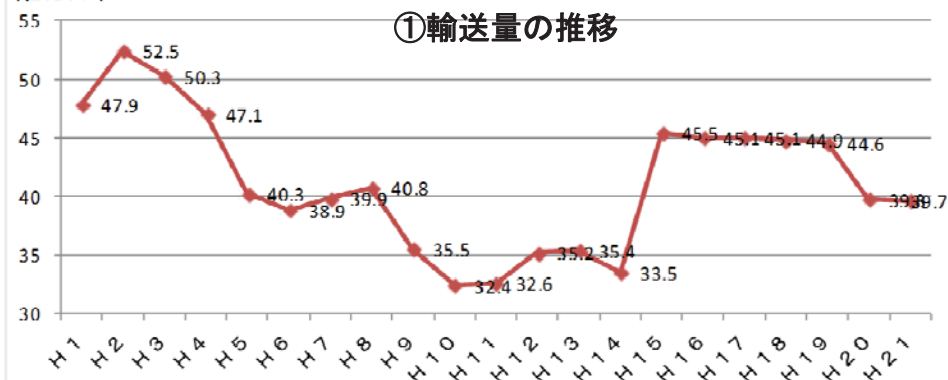
貨物船については、輸送量の低下に伴い、平成8年～11年頃に解撤・売却が建造を上回るペースで推移。その後しばらく解撤・売却と建造が釣り合っていたが、輸送量の回復を受け、平成17年以降大型船が建造され、現在の船腹量は過去20年で最も多くなっているところだが、平成20年秋以降の景気の低迷により、輸送量は大幅に減少している。

船齢構成としては、13年～14年の船が隻数・トン数ともにピークだが、若い船齢の船も隻数は少ないもののトン数は多い。なお、船齢30歳以上の船が多数あるが、台船・はしけであると推定される。

5-2 自動車専用船

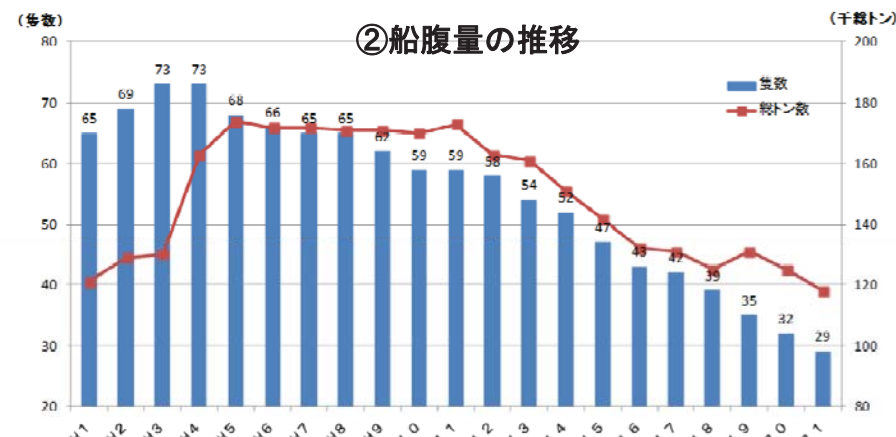
(百万トン)

①輸送量の推移



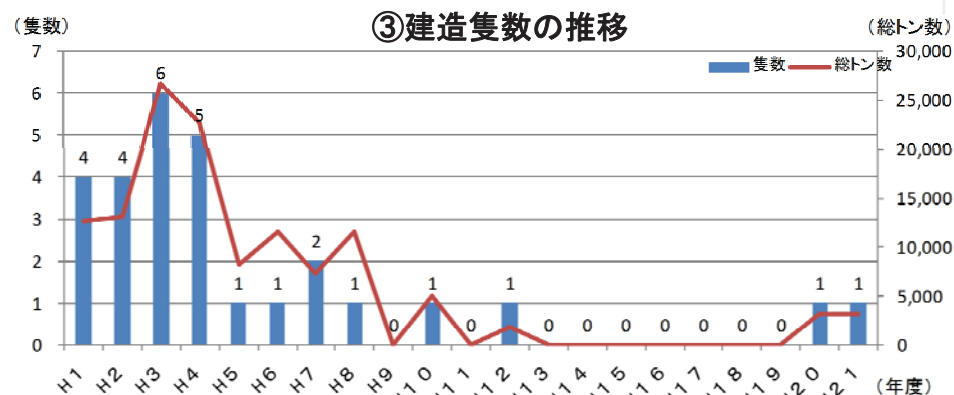
(隻数)

②船腹量の推移



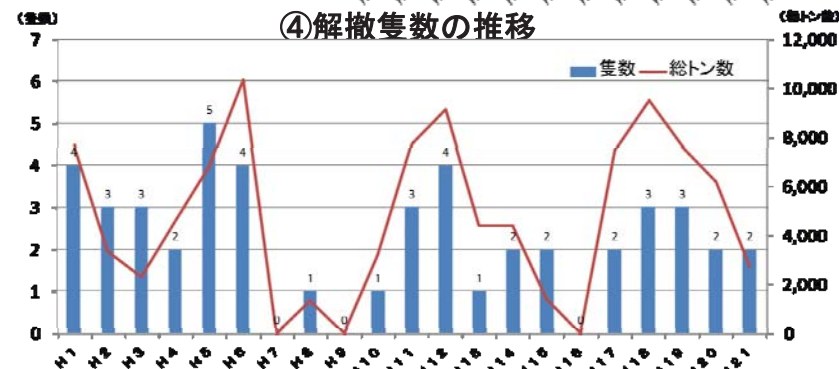
(隻数)

③建造隻数の推移

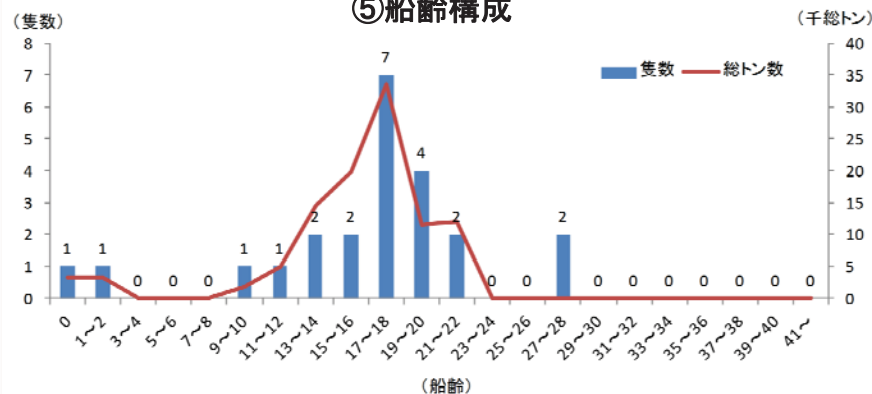


(隻数)

④解撤隻数の推移



⑤船齢構成



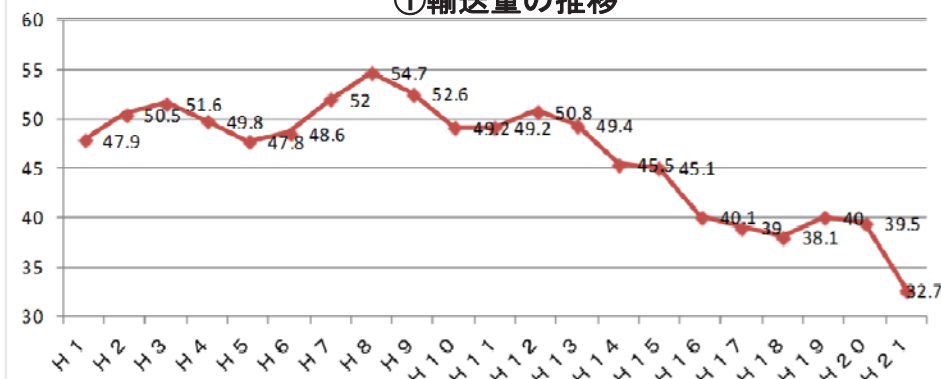
自動車専用船については、輸送量がまだ多かった平成元年～4年にかけて建造が進み、それ以降は輸送の低迷もあってあまり建造が進んでおらず、平成10年以降は一貫して解撤量が建造量を上回っており、結果として船腹量も減少しているところ。

船齢構成としては、17年～18年の船が隻数・トン数ともにピークであるが、ここしばらくなかった建造が平成20年・21年と行われており、徐々に代替される船舶も出つつあるところ。

5-3 セメント専用船

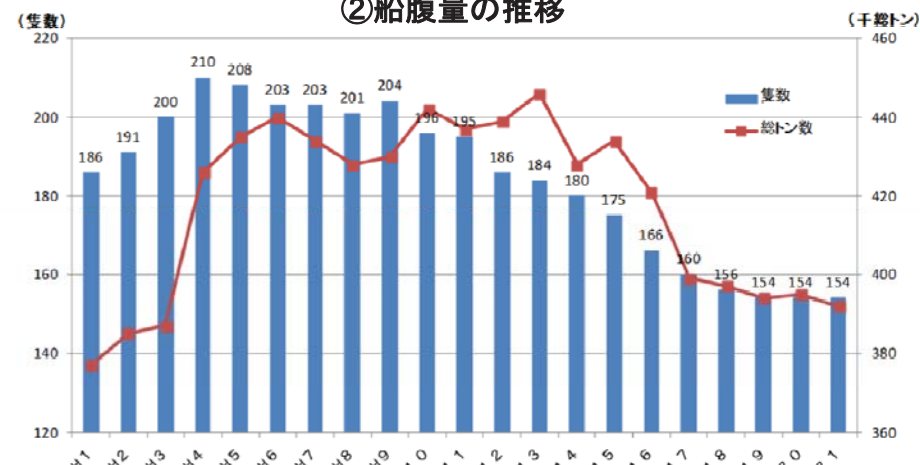
(百万トン)

①輸送量の推移



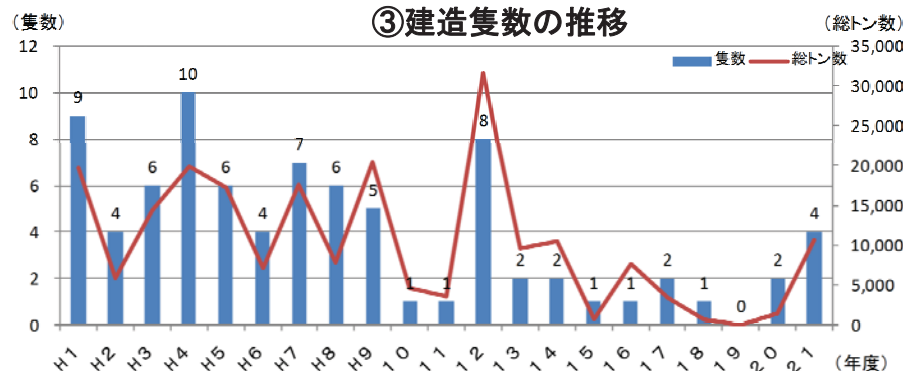
(隻数)

②船腹量の推移



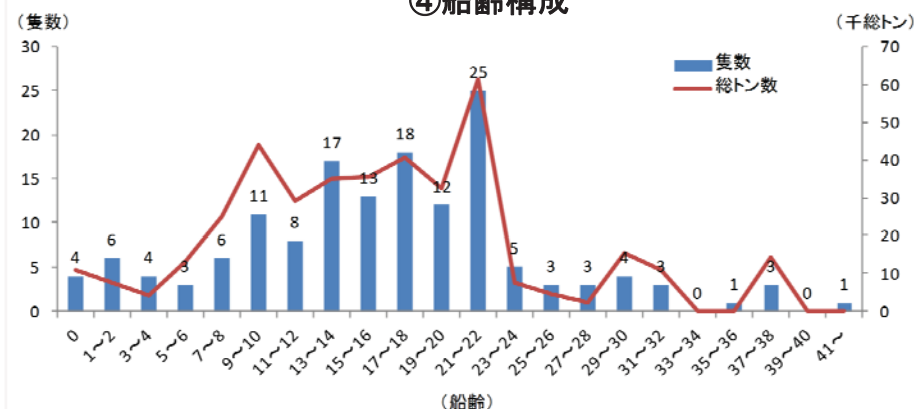
(隻数)

③建造隻数の推移



(隻数)

④船齢構成



セメント専用船については、暫定措置事業の対象外の船舶であり、解撤量が把握できないが、輸送量については平成12年以降減少が続いており、これに伴って船腹量も徐々に減ってきていることから、平成13年～16年にかけて大きく解撤が進んだことが想定される。

なお、新規建造については、平成12年がやや多いがそれ以前は安定した船腹量で推移していたものの、平成12年以降は大きくそのペースが落ち込んでいる。

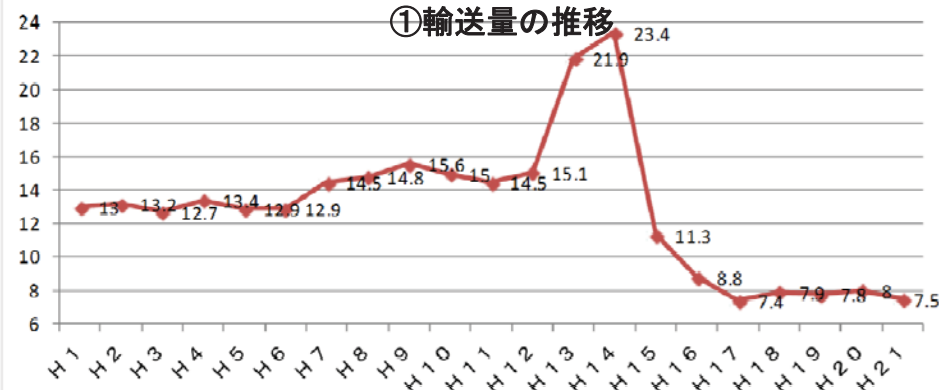
船齢構成としては21～22歳が最も多く、逆にそれ以降は隻数・総トン数ともに少ないことから、概ねこの船齢までに代替が行われていたことが推定される。

なお、当該船種は、特定荷主との結びつきが強く、荷主がコスト保証をしている場合がある。

5-4 砂・砂利、石材専用船

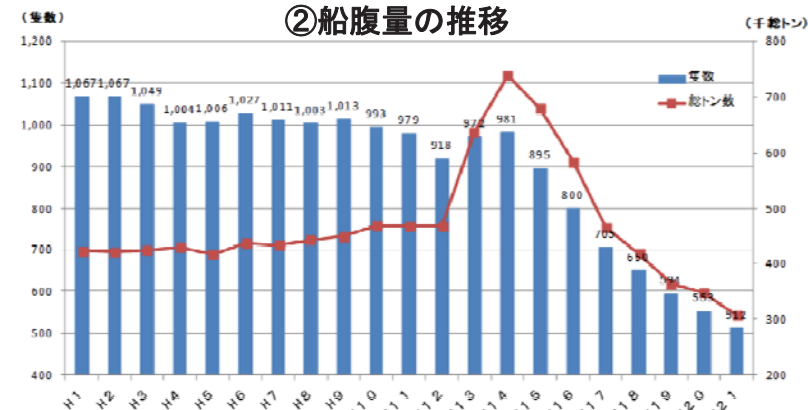
(百万トン)

①輸送量の推移



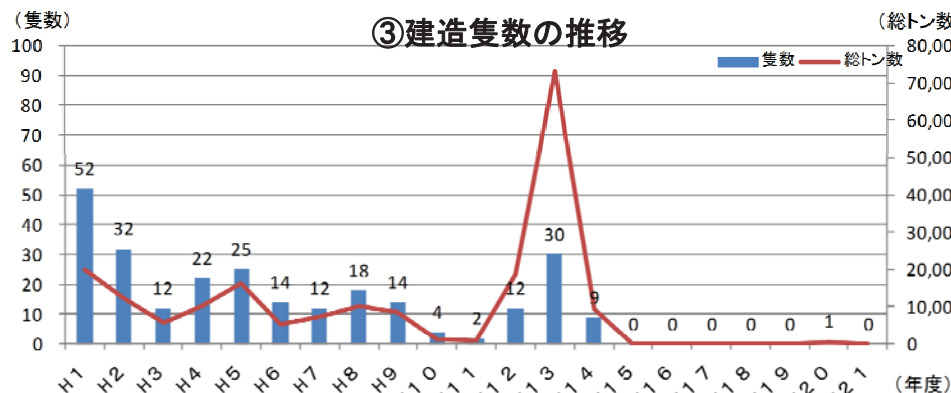
(隻数)

②船腹量の推移



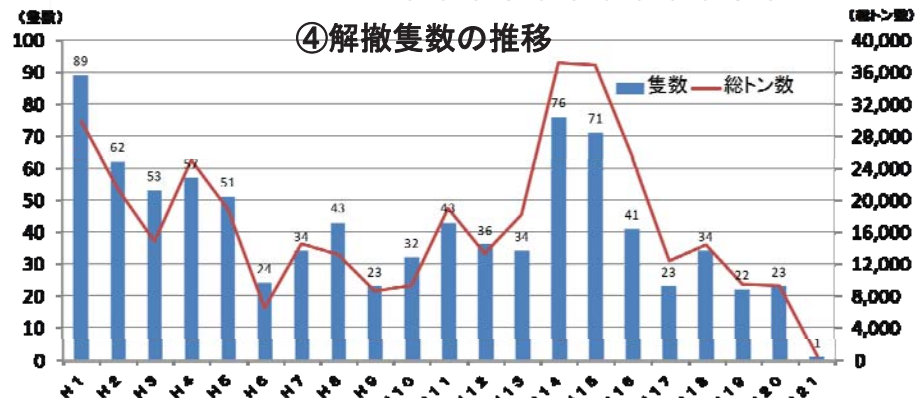
(隻数)

③建造隻数の推移



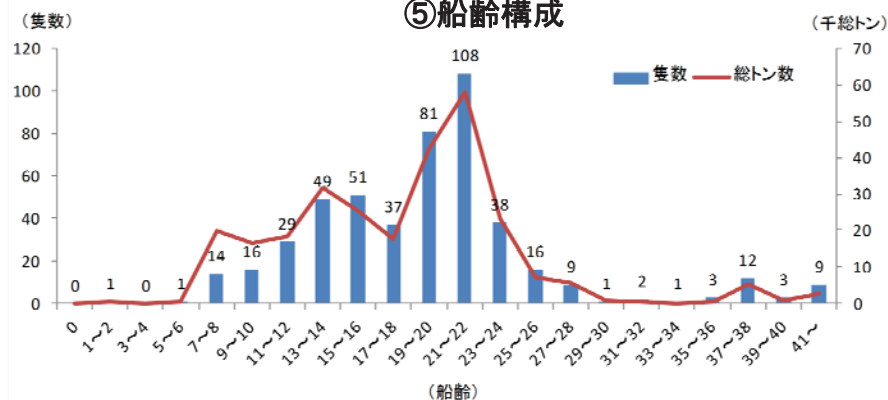
(隻数)

④解撤隻数の推移



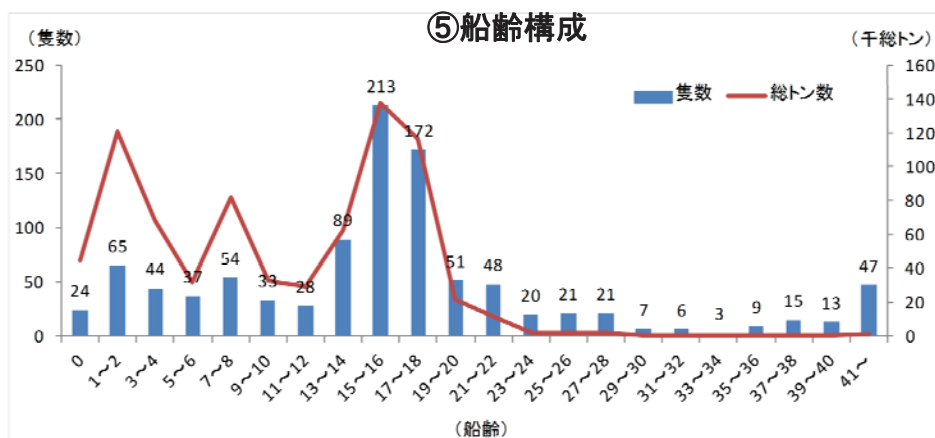
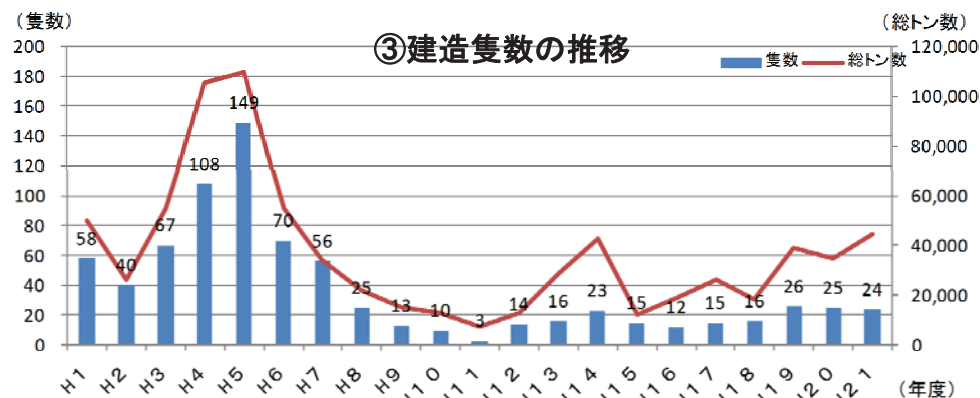
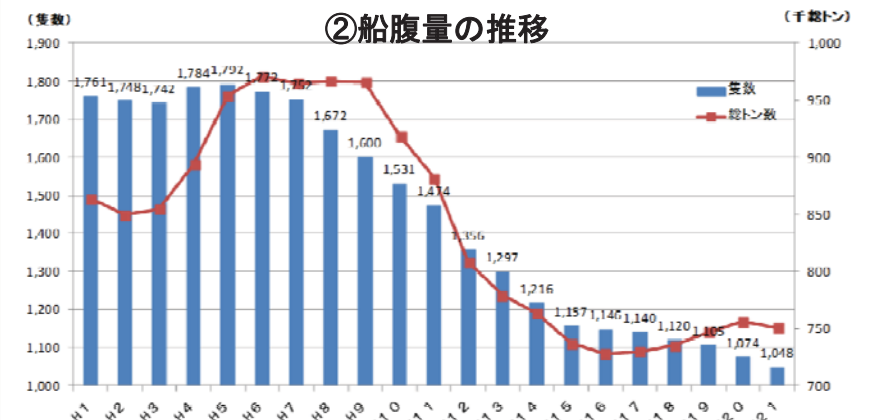
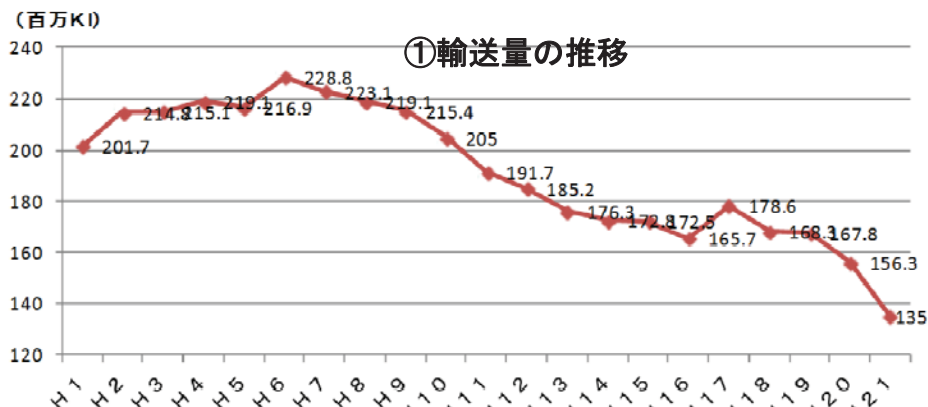
(隻数)

⑤船齢構成



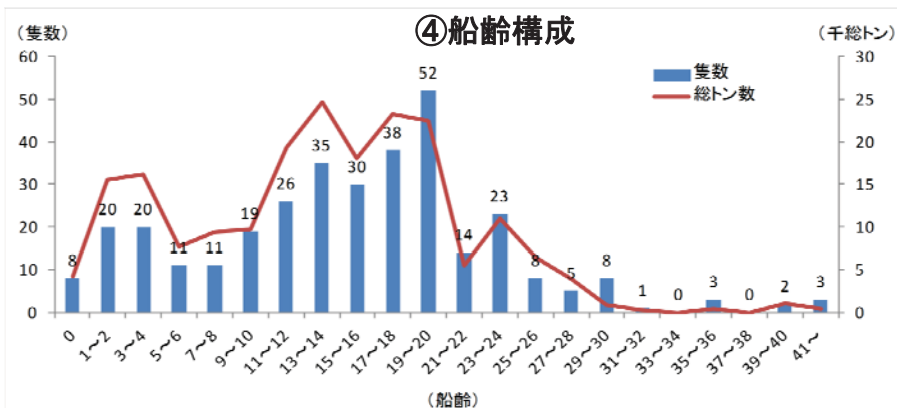
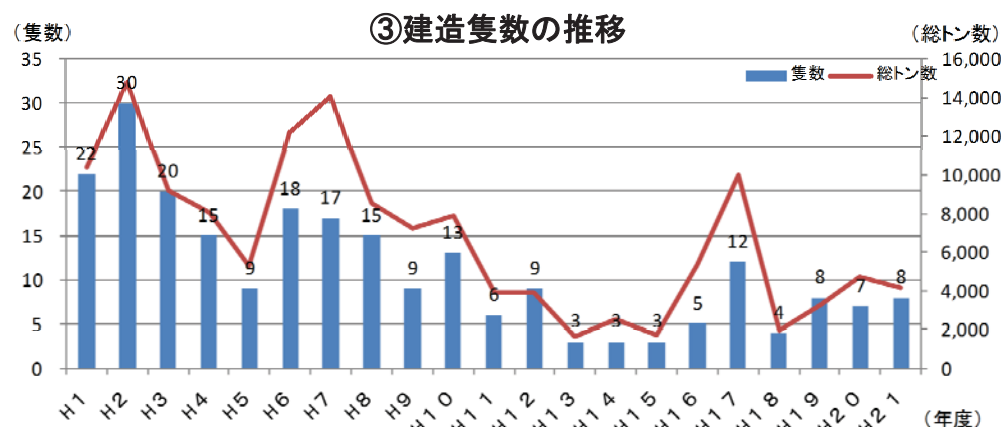
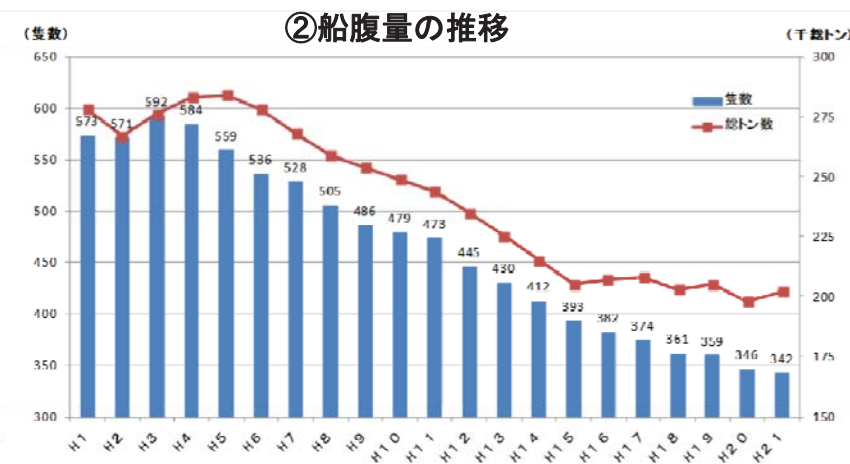
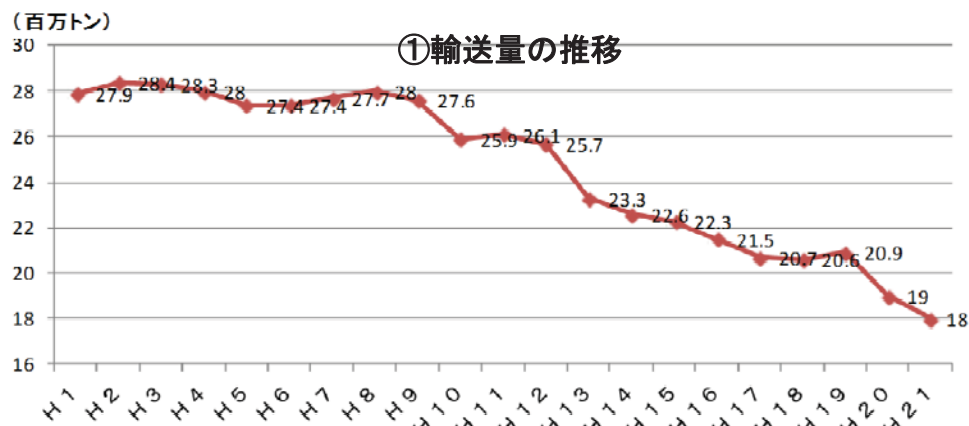
砂・砂利、石材専用船については、平成12年までは安定した輸送量が推移していたものの、平成12年～14年に輸送量が急増したこともあり、当該年だけは突出して多い船舶建造が行われている。他方、それ以降に輸送量が大きく減少したことから、平成14年～16年と解撤も急激に進み、船腹量は大きく下がってきており、近年はほとんど建造はされていない。船齢は20歳～22歳が隻数・船腹量ともにピーク。

5-5 油送船



油送船については、平成6年以降輸送量が一貫して低下しており、これに伴い建造数が大幅に減少している。
 他方、平成10年～15年の間に大幅に解撤が建造のペースを上回り、船腹量についてもこの間に急激に低下したところ。
 平成16年以降は建造量と解撤量が概ね釣り合っているところ。
 船齢構成としては、13年～14年の船が隻数・トン数ともにピークだが、若い船齢の船も隻数は少ないもののトン数は多い。
 元々解撤船齢が若く、船齢15歳～18歳がピーク。

5-6 特殊タンク船



特殊タンク船については、暫定措置事業の対象外の船舶であり、解撤量が把握できないが、輸送量については平成9年以降減少が続いており、船腹量も平成5年をピークに一貫して減少していることから、平成6年以降は解撤量が一貫して多いことが想定される。

なお、新規建造については、平成12年がやや多いがそれ以前は安定した船腹量で推移していたものの、平成12年以降は大きくそのペースが落ち込んでいる。ただし、平成15年以降は船腹量が一定しており、代替建造も毎年定期的に行われている。

船齢構成としては20歳までは多く、それ以降は隻数・総トン数ともに少ないことから、概ねこの船齢までに代替が行われていたことが推定される。

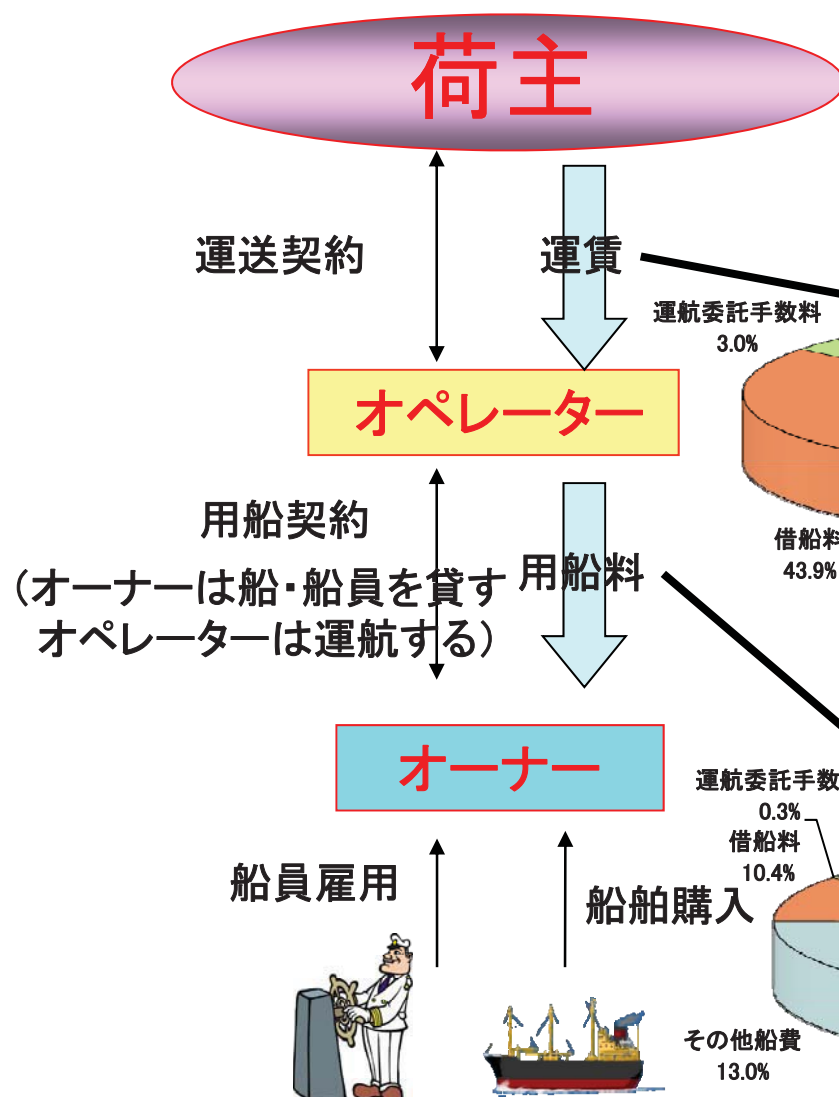
なお、当該船種についても、特定荷主との結びつきが強い。

Ⅰ 内航海運の現状について

6. 経営実態について

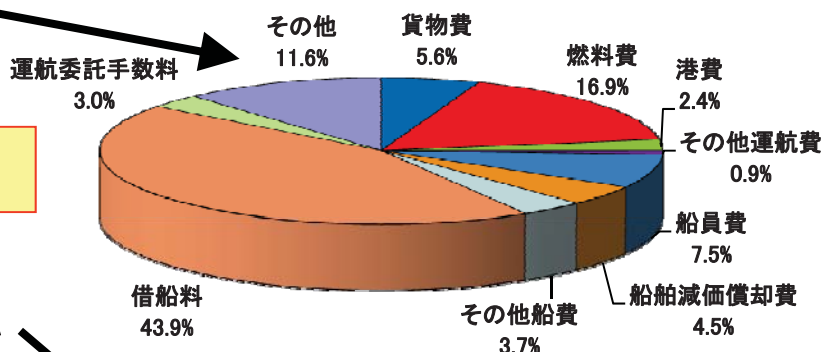
6-1 オーナーとオペレーターのコスト構成

典型的な契約形態



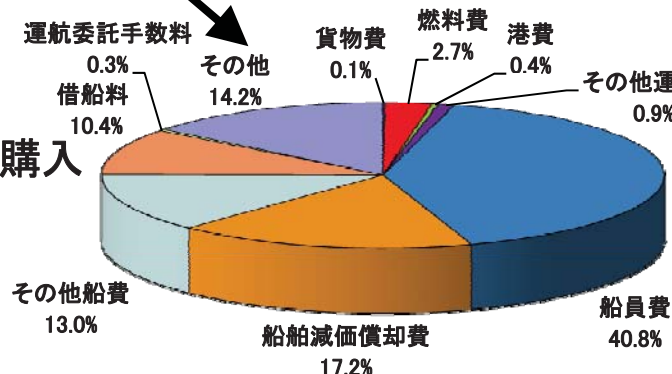
荷主とオペレーターとの運賃交渉については、内航総連が実施した事業者アンケートでは、①6割のオペレーターが運賃に対して不満を示しているが、②4割のオペレーターが上下関係が強く主張ができないとしている※。

オペレーターの費用構成



オーナーへの用船料支払、運航に係る固定経費、自社船に係る固定経費が運賃の太宗を占めている。

オーナーの費用構成

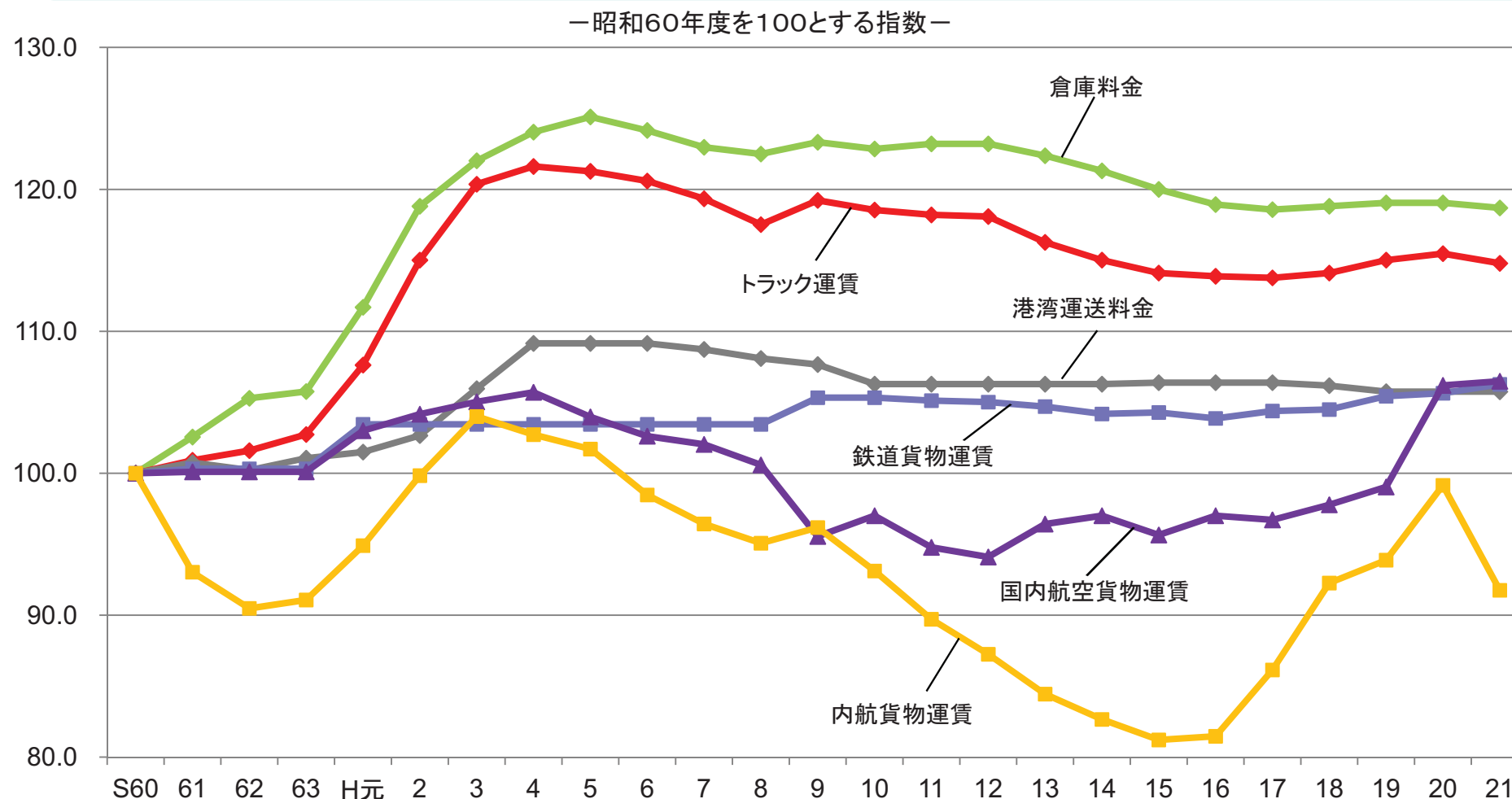


船舶に係る固定経費が用船料の太宗を占めている。

注:オーナーの固定比率(固定資産/自己資本、200%以上は一般的に過剰投資)は約1000%であり、船舶投資に係る負担が重い。

6-2 交通モード別貨物運賃料金等の推移

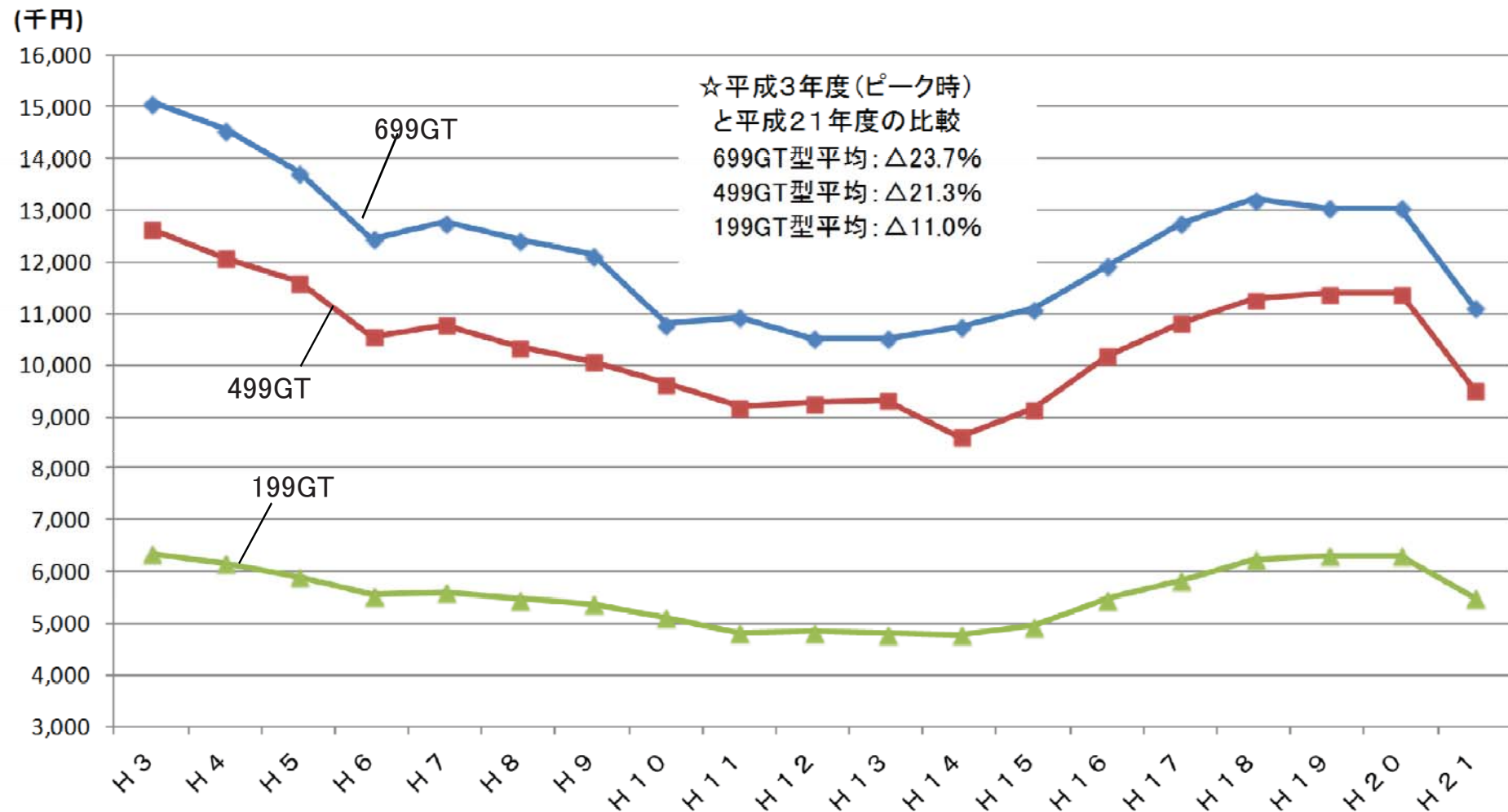
内航海運については、平成2～5年と料金が上昇した局面はあったものの、平成9年以降大幅に運賃水準が低下し、平成17年以降やや持ち直す傾向にはあるものの、他の輸送機関に比べ以前として低い運賃水準にある。



日銀「企業向けサービス指数価格」から日本内航海運組合総連合会が作成

6-3 一般貨物船、船型別月間定期用船料の推移

用船料についても、平成3年以降大幅に水準が下がっており、平成16年～20年にかけてやや持ち直したものの、景気の低迷を受け再び大幅に下がっている。



6-4 内航海運業の事業規模

営業収益の規模別に見ると、オペレーターはオーナーよりも規模が大きい者が多く、営業収益が10億円以上の者が約30%。他方、オーナーは営業収益10億円以上の者は約5%しかいない。

オペレーター、オーナー共に最も多いのは営業収益1億円～5億円の者で、オペレーターの約34%、オーナーの約49%がここに該当する。

営業収益の規模別に見た事業者数(オペ・オーナー別)

	オペレータ	オーナー
100億円以上	9	0
50億円以上100億円未満	12	0
20億円以上50億円未満	25	5
10億円以上20億円未満	35	19
5億円以上10億円未満	31	56
1億円以上5億円未満	90	258
5千万円以上1億円未満	39	128
1千万円以上5千万円未満	21	57
1千万円未満	3	4
計	265	527

6-5 経営指標から見る内航海運業

他の産業と経営指標を比較した場合、内航海運業には以下のような特徴が見受けられる。

○売上高を比較すると、オペは事業規模が大きく、オーナーは比較的小規模。

○営業利益率を比較すると、オペ、オーナー共に他の運輸業に比べ薄い利益しか上げていない。

○オーナーは、自己資本に比べて高額な船舶を借入金で購入する必要があるため、結果として固定比率と負債比率が著しく高く、自己資本比率が極めて低くなっている。

○オペレーターは、その他の指標は他の運輸業と大きな差はない。

→特徴として、特にオーナーについては他の産業と比べ、船舶購入を多額の借入金で賄い、利益も薄い業態であると言えるのではないか。

	オペレーター	オーナー	全産業平均	運輸業平均	陸運業	建設業
売上高(千円)	1,724,993	288,196	572,675	820,444	628,278	278,007
営業利益(千円)	41,740	5,655	17,922	40,313	28,344	4,434
営業利益率 (営業利益／売上高)	2.4%	2.0%	3.1%	4.9%	4.5%	1.6%
自己資本利益率 (当期純利益／自己資本)	9.8%	35.1%	11.8%	13.6%	11.6%	7.5%
固定比率 (固定資産／自己資本)	214.5%	979.9%	159.2%	270.3%	316.8%	117.2%
自己資本比率 (自己資本／総資産)	27.7%	7.5%	33.5%	27.4%	25.0%	29.3%
負債比率 (負債／自己資本)	261.3%	1232.9%	198.2%	265.6%	300.1%	241.3%