

平成26年4月24日

No. 14-086

株式会社 いよぎん地域経済研究センター

愛媛の外航海運業(外航船主)の現状と今後の方向性

～難境を乗り越え、前進し続ける「愛媛船主」～

株式会社いよぎん地域経済研究センター(略称IRC、社長 山崎 正人)では、愛媛の外航海運業(外航船主)の現状と今後の方向性についてとりまとめましたので、下記のとおりお知らせいたします。なお、詳細は、2014年5月1日発行の「IRC Monthly」2014年5月号に掲載いたします。

記

【調査要旨】

- ・ 外航海運業界は、リーマンショック前後にかつてない好景気と不景気、円高を経験した。長らく低迷していた市況は、船腹の需給調整を図ってきた結果、2013年には改善がみられた。荷動きの増加を背景に、先行きも底堅く推移するとの見通しが多い。
- ・ IHS Fairplay(旧Lloyd's)のデータを使用し、愛媛の船主の外航船保有状況を調査したところ、2014年1月時点で1,035隻、国内シェアは31.2%だった。2004年と比較すると508隻(96.4%)増加した。10年間で隻数がほぼ2倍、国内シェアは9.6ポイント上昇している。
- ・ 愛媛の船主を保有隻数で見ると、10隻未満の中小船主が44業者(63.8%)、10隻以上保有する中堅以上の船主が25業者(36.2%)だった。中堅以上の船主の保有隻数は合計834隻(80.6%)で、おおよそ3分の1の船主で8割の船を保有している。
- ・ 愛媛の船主は、ばら積み船やコンテナ船を多く保有しており、その船籍国はパナマが8割以上だった。
- ・ 愛媛の船主は、先の海運バブルに冷静に対応したことにより、不況と円高を耐えて乗り切ることができた。
- ・ 船主にとって、船舶管理や人材育成が課題となっており、また、財務体質の強化や海事関連の法律・規制への対応などの新たな課題も出ている。
- ・ 今後も、適正範囲内での隻数増や保有船のリプレイス、大型化など、「愛媛船主」の基本的なビジネスモデルは変わらないとみられる。船主は、家業から企業への変革、人材育成の協同化などが求められ、また、海事クラスターを構成する各産業の連携強化も求められる。

以上

1. 荷動きと海運市況の動向

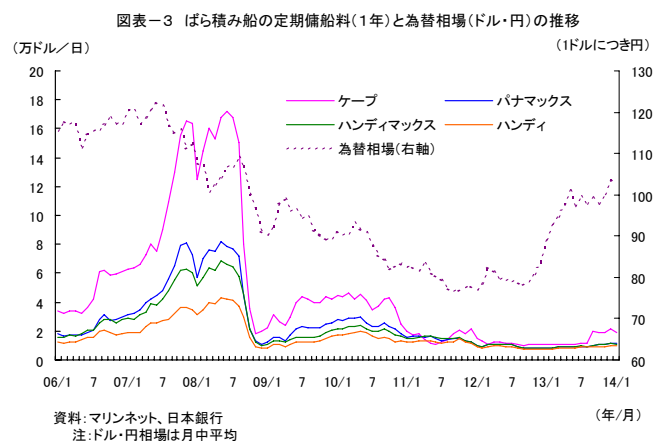
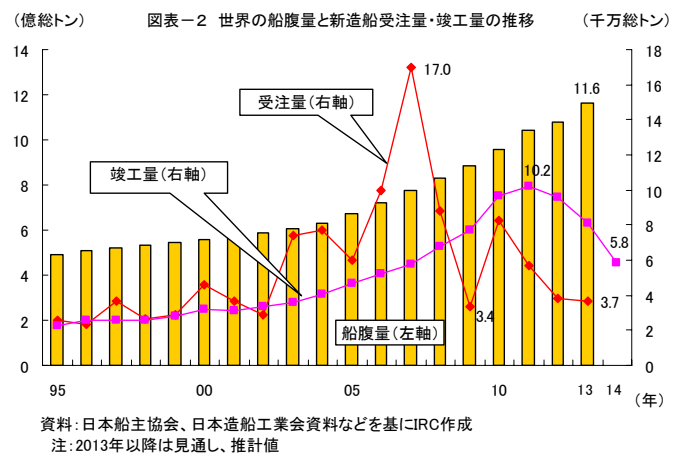
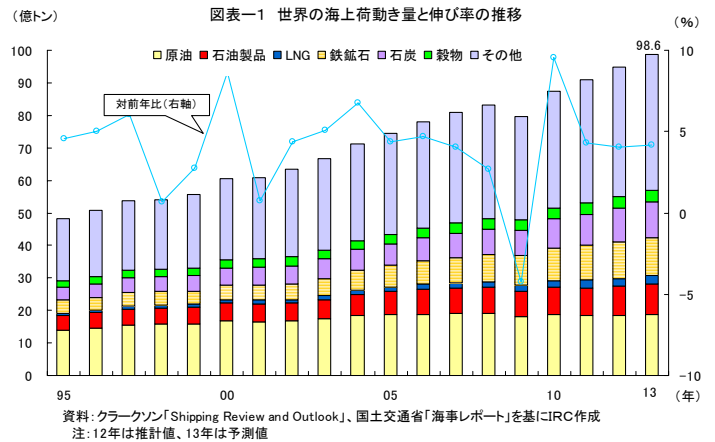
世界の海上荷動き量は、人口増加や経済発展を背景に右肩上がりでも推移している(図表-1)。また、世界の船腹量^{*}は、隻数の増加と船の大型化により、一貫して増加している(図表-2)。

2000年代に入ると、中国のほか新興国の経済発展に伴い、荷動き量は著しく増加した。船腹需給のひっ迫に加えて投機マネーの流入もあり、運賃や傭船料^{**}は上昇し、“海運バブル”となった。リーマンショック後の2009年には、荷動き量が前年を下回り、海運市況も下落した。さらに、好況期に発注された新造船の大量竣工により需給ギャップが拡大し、市況は長期にわたり低迷した。この間、世界の海運会社に信用不安が発生し、倒産も相次いだ(図表-3)。

オペレーターが中心となって船腹の需給調整を図ってきた結果、2013年には傭船料の改善がみられた。先行きも、荷動きの増加や船腹需給バランスの改善により、市況は底堅く推移するとの見通しが多い。

日本の外航海運事業者にとっては、為替相場の動向も経営に大きな影響を与える。2010年頃から2012年末までは、1ドル=70円台後半～80円台前半の超円高水準となり、市況低迷に追い討ちをかけ、事業者の経営状況は非常に厳しくなった。

その後、円高は修正され、2014年3月現在、1ドル=100円台前半の水準で推移している。厳しい状況にあった日本の外航海運事業者は円安に救われ、収支は大幅に改善している。



^{*} 船腹量: 船の輸送力を表す。船への貨物積載量。

^{**} 傭船料: オペレーター(傭船者)が船主から船を借りる際に支払う借船料。

2. 「愛媛船主」の動向

IRC では、世界的な海事関連の情報機関である IHS Fairplay (旧 Lloyd's) のデータを使用し、実質的な国内船主および愛媛の船主の外航船保有状況を調査した。

2014 年の国内船主の外航船保有隻数は、3,316 隻だった。都道府県別に見ると、東京が最も多く 1,781 隻 (シェア 53.7%)、愛媛が 1,035 隻 (同 31.2%)、広島が 155 隻 (同 4.7%) だった (図表-4)。

図表-4 船主の所在地(都道府県)別外航船保有隻数・構成比の推移 (単位:隻,%)

	2000年		2004年		2008年		2014年	
	隻数	構成比	隻数	構成比	隻数	構成比	隻数	構成比
東京	1,355	59.0	1,423	58.3	1,764	57.6	1,781	53.7
愛媛	465	20.3	527	21.6	767	25.0	1,035	31.2
広島	137	6.0	111	4.5	145	4.7	155	4.7
大阪	65	2.8	63	2.6	84	2.7	94	2.8
兵庫	125	5.4	135	5.5	135	4.4	82	2.5
その他	149	6.5	182	7.5	169	5.5	169	5.1
合計	2,296	100.0	2,441	100.0	3,064	100.0	3,316	100.0

資料: IHS Fairplay「World Shipping Encyclopedia」、Lloyd's「REGISTER OF INTERNATIONAL SHIPOWNING GROUPS」を基にIRC作成
注: 構成比は端数を四捨五入しているため、合計が100とならない場合がある。以下同じ。

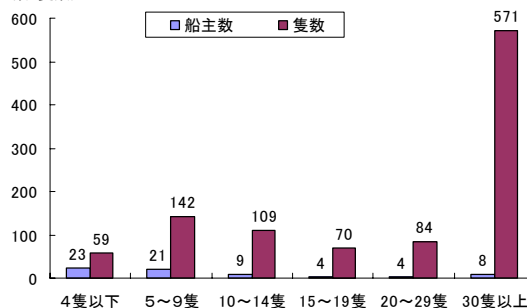
2004 年と比較すると、国内全体の保有隻数は 875 隻、35.8%増加し、2008 年比では 252 隻、8.2%増加した。また、愛媛は 2004 年と比較すると 508 隻、96.4%増加、2008 年比では 268 隻、34.9%増加した。10 年間で愛媛は隻数がほぼ 2 倍、国内シェアは 9.6 ポイント上昇しており、愛媛の船主が、海運の好況時に保有隻数を積極的に増やしてきたことが見て取れる。船籍国は、パナマが最多で 8 割以上だった。

船腹量の推移を見ると、2014 年の総トン数

(G/T)は 4,441 万トン、載貨重量トン数(DWT)は 7,378 万トンで、10 年間で約 3 倍になっている。隻数を上回る船腹量の増加であり、船の大型化が進んでいることがわかる。

船主を保有隻数で分類すると、10 隻未満の中小船主が 44 業者 (63.8%)、10 隻以上保有している中堅以上の船主が 25 業者 (36.2%) だった。100 隻以上保有している大手船主も複数あった (図表-5)。

図表-5 保有隻数別の船主数とその保有総隻数(愛媛・2014年) (船主数・隻数)



資料: IHS Fairplay「World Shipping Encyclopedia」、Lloyd's「REGISTER OF INTERNATIONAL SHIPOWNING GROUPS」を基にIRC作成

船種 (船の種類) 別の保有状況を見ると、ばら積み船が最も多く、606 隻 (愛媛の全隻数に占めるシェア 58.6%) だった。次いでコンテナ船が 151 隻 (同 14.6%)、一般貨物船 76 隻 (同 7.3%) などとなった。

国内全体に占める愛媛の船種別のシェアを見ると、コンテナ船が 50.7%と過半を占める。また、ばら積み船も 40.2%で高いシェアを誇っている (図表-6)。

図表-6 船種別の外航船保有隻数および愛媛のシェアの推移

(単位:隻,%)

	国内全体				愛媛				愛媛のシェア			
	2000年	2004年	2008年	2014年	2000年	2004年	2008年	2014年	2000年	2004年	2008年	2014年
ばら積み船	577	701	1,042	1,508	123	187	344	606	21.3	26.7	33.0	40.2
ケミカルタンカー	268	317	379	342	26	39	52	58	9.7	12.3	13.7	17.0
コンテナ船	179	212	325	298	79	106	144	151	44.1	50.0	44.3	50.7
自動車運搬船	238	243	264	277	23	16	26	30	9.7	6.6	9.8	10.8
一般貨物船	419	272	265	246	104	71	91	76	24.8	26.1	34.3	30.9
LPG船	113	127	115	121	23	33	26	30	20.4	26.0	22.6	24.8
ウッドチップ船	83	80	105	93	23	20	22	24	27.7	25.0	21.0	25.8
LNG船	6	10	71	91	0	0	2	3	0.0	0.0	2.8	3.3
冷凍船	144	123	90	57	40	25	22	16	27.8	20.3	24.4	28.1
その他	269	356	408	283	24	30	38	41	8.9	8.4	9.3	14.5
合計	2,296	2,441	3,064	3,316	465	527	767	1,035	20.3	21.6	25.0	31.2

資料: IHS Fairplay「World Shipping Encyclopedia」、Lloyd's「REGISTER OF INTERNATIONAL SHIPOWNING GROUPS」を基にIRC作成

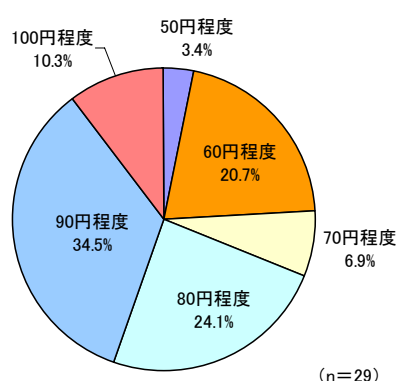
3. 船主へのヒアリング

IRCでは、2014年2月から3月にかけて愛媛の船主を訪問し、経営方針や自社・業界が抱える課題や今後の方向性をヒアリングした。

リーマンショック前の海運バブルには、「隻数は増えて船も大型化したけど、無理はしなかった」「ニーズに合った船だけ造った」「いつか市況は悪くなる」「身の丈にあった経営に徹した」など、総じて冷静かつ、保守的な対応をしていた。

また、不況と円高にも「耐えるしかなかった」という声が多かったものの、「振り返れば、無理をしなくてよかった」「堅実さが効果を発揮した」など、愛媛の船主の底力を感じ取れる意見が多かった。いくらのも替相場までなら収益が確保できるか、言わば、円高への耐久力について尋ねたところ、1ドル当たり「90円程度」が34.5%で最も多く、次いで「80円程度」が24.1%、「60円程度」が20.7%だった（図表-7）。

図表-7 愛媛の船主の円高耐久力(1ドル当たり円貨額)
(どこまでの円高なら耐えられるか)



「愛媛船主」にとっては、船舶管理の重要性がますます高まっており、船舶管理業務の全てを担う監督（SI：Superintendent）の人

材確保・育成が課題となっている。また、市況変動リスクの高まりを受け、船舶を建造する際に自己資金の割合を高めたり、運航・管理コストを削減したりして、財務体質を強化することが求められている。このほか、海事関連の各種の法律・規制への対応、とりわけ、環境に配慮した運航や船員の技能向上・雇用条件の改善なども課題となっている。

4. まとめ～今後の方向性

今後について考えると、中長期的には、海上荷動き量の増加が見込まれるため、適正範囲内での保有船の隻数増やリプレイス、大型化を進めていく「愛媛船主」の基本的なビジネスモデルは変わらないと予想される。しかしながら、海外船主との競争に加え、船舶投資ファンドの参入による慢性的な船腹過剰と市況低迷も予想されるため、「愛媛船主」の経営の舵取りはより慎重になると思われる。

「愛媛船主」が抱える課題は山積しているが、家業・生業としての船主業から企業として発展することが「愛媛船主」全体、さらには、海事産業全体の持続的発展の観点からも重要になると思われる。また、監督（SI）をはじめ、人材育成の協同化についても愛媛・今治の強みである海事クラスターを活かした産官学連携による対応策が求められる。

企業や産業が発展するためには、金融機関や行政などのバックアップも必要である。愛媛の船主、ひいては、日本の海事産業がグローバル市場で対等に競争できるよう、それらのニーズに応じた適切な支援を行うことが求められている。

（新藤 博之）