

愛媛の内航海運業界

～用船料の特性とオーナーの建造行動を中心に～

株式会社 いよぎん地域経済研究センター
主任研究員 角 井 治 朗

1. はじめに

愛媛県には、波方地区、伯方地区など日本でも有数の内航海運業者の集積が存在する。船主の数や船腹量からみると、愛媛県は広島県などと並び、内航海運業界において全国で一、二を争う地位を築いている。

愛媛の内航海運業は、戦後の高度成長に歩調を合わせるように、めざましい発展を遂げた。昭和30年代には、鋼船化に着手、全国に先駆けて船舶の近代化を推し進めた。高度成長期には、石油、鉄鋼、セメント、化学製品などの内航貨物が急増し、船腹需要が大きく膨らんだ。この時期に愛媛船主は、技術的にも進んだ大型の船舶を建造するなど、その積極的な経営姿勢で大手荷主やオペレーターのニーズに応えていった。こうして、内航海運業界において全国でも有数の地位を築いてきた。

ここでは、石油ショックを契機とした海運不況以降の、愛媛船主の経営姿勢について、その特徴を探ってみたい。

2. 業界規模

(1) 保有船腹量

現在、愛媛の内航船腹量は953隻、564,022総トンとなっている（6年3月末現在）。全国シェアでは、隻数ベースで10.7%、総トンベースで14.1%の割合を占めている。船種別にみると、油送船、特殊タンク船のシェアの高いことが特徴である。総トンベースで、それぞれ22.4%、22.1%となっており、全国の5分の1が愛媛の船ということになる。

1隻当りの平均総トン数は、全船種トータルで592総トンと全国平均より30%強大きい。油送船だけについてみると、941総トンと全国より70%強も大きい。油送船の大型化が進んでいることも愛媛内航海運業の特徴の一つである。

船種別内航船腹量

船種	愛 媛		全 国		全国シェア(%)	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
貨物船	541	230,537	5,302	1,636,285	10.2	14.1
自動車専用船	4	7,305	68	220,517	5.9	3.3
土・砂利・石材専用船	47	25,015	1,006	432,276	4.7	5.8
油送船	234	220,205	1,792	983,654	13.1	22.4
セメント専用船	9	18,612	208	442,298	4.3	4.2
特殊タンク船	118	62,348	559	281,545	21.1	22.1
合計	953	564,022	8,935	3,998,573	10.7	14.1

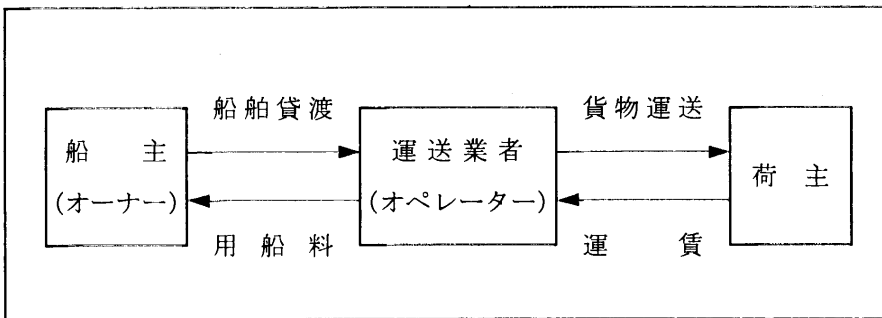
資料：四国運輸局「四国運輸局業務要覧」

(6年3月31日現在)

(2) 内航海運事業者

内航海運事業者は、内航船舶貸渡業者と内航運送業者の2種類に区分される。内航運送業者（オペレーター）とは、荷主と運送契約を結んで、自社船または用船にて貨物を運送し、荷主から運賃を受け取る者、内航船舶貸渡業者（オーナー）とは、内航運送に使用する船舶を所有し、オペレーターにその船舶を貸渡しする者をいう。

愛媛県内の内航海運事業者は746業者、全国の10.9%を占めている。なかでもオーナーが圧倒的に多く、全国の14.3%と高い地位を占めている。愛媛の内航海運業はオーナー経営がその中心であるといえる。



内航海運事業者数（愛媛）

区分	許可事業者数	届出事業者数	合計	全国シェア(%)
運送事業者	29	70	99	4.2
貸渡事業者	610	37	647	14.3
合計	639	107	746	10.9

資料：四国運輸局「四国運輸局業務要覧」

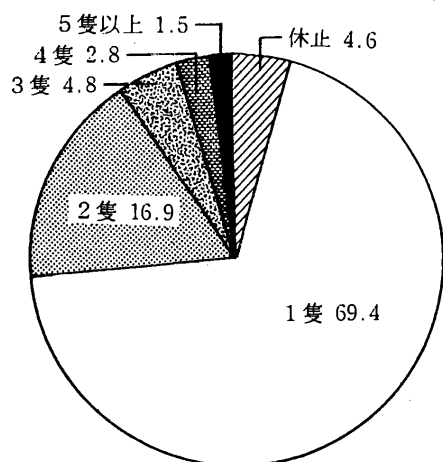
(6年3月31日現在)

(注) 届出事業者とは、総トン数100トン未満であって、長さ30m未満の船舶により内航運送業又は内航船舶貸渡業を営む事業者をいう。

オーナーの事業規模を資本金別にみると、個人経営や資本金1,000万円未満の小規模企業が46.4%を占めており、中小零細性の強いことがわかる。それでも、個人経営の割合（14.9%）は全国（31.0%）の2分の1弱と、全国ベースに比較すると愛媛のオーナーの事業規模のほうが大きいといえる。

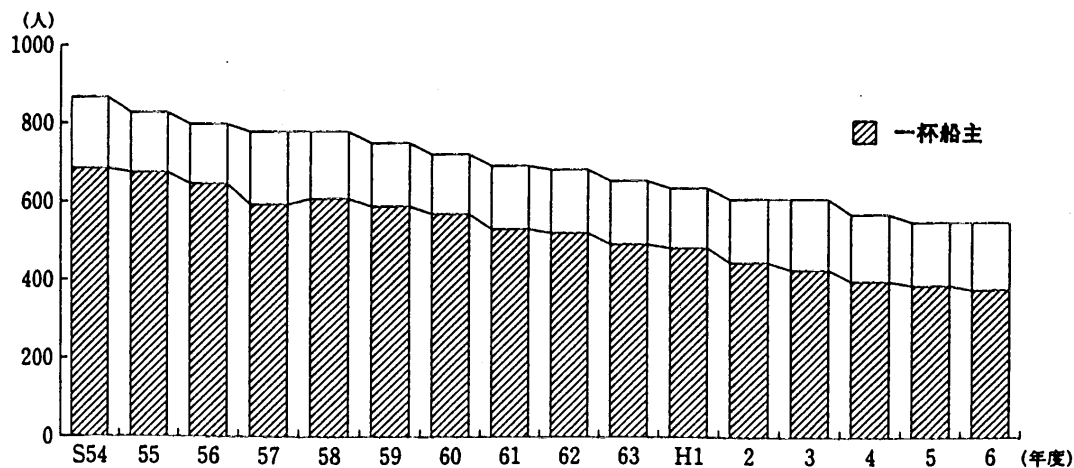
オーナーの船舶保有隻数に注目すると、いわゆる「一杯船主」が全体の約7割を占めている。また、オーナー数はその減少傾向が著しい。54年度から平成6年度までの15年間に36%強も減少しており、そのほとんどは「一杯船主」である。後継者不足もあって、営業権利を売却して業界から去っていくオーナーがあとを絶たない。

貨渡船舶隻数別オーナー構成比（愛媛・%）



資料：愛媛内航海運組合連合会

オーナー数の推移（愛媛）



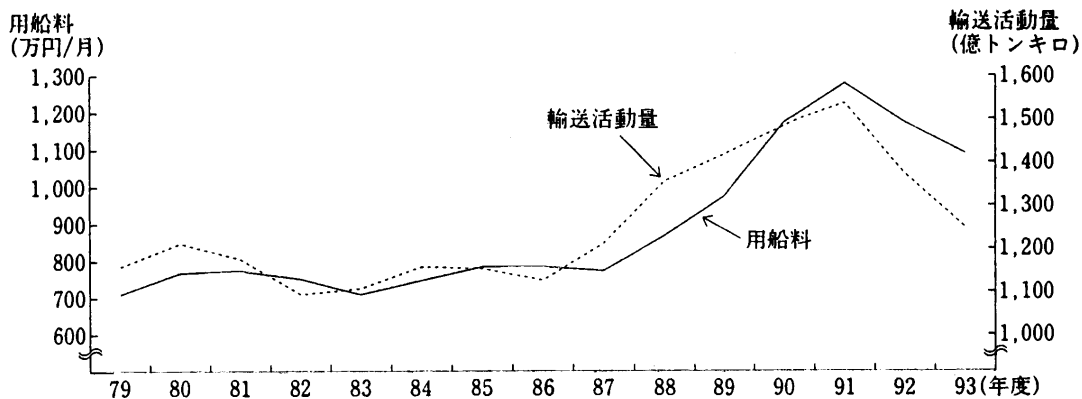
資料：愛媛内航海運組合連合会

3. 建造行動と経営戦略

(1) 新船建造に影響を与える要因

内航海運市場には、恒常化した船腹過剰、オーナー経営における高い固定費比率、多数の生業的零細オーナーの存在などの特性があり、用船料の低迷は長期化しやすい。また、業界特有の元請制度によるタテの系列化は、海運業者の荷主に対する交渉力を極めて弱いものにし、用船料収入によるオーナーの適正利潤確保をさらに困難なものにしている。この構造的な低収益体質を補うため、コストダウン（船員費の削減、低船価・低金利時の建造等）や売船益の確保、権利相場の活用などの対策が実施されている。

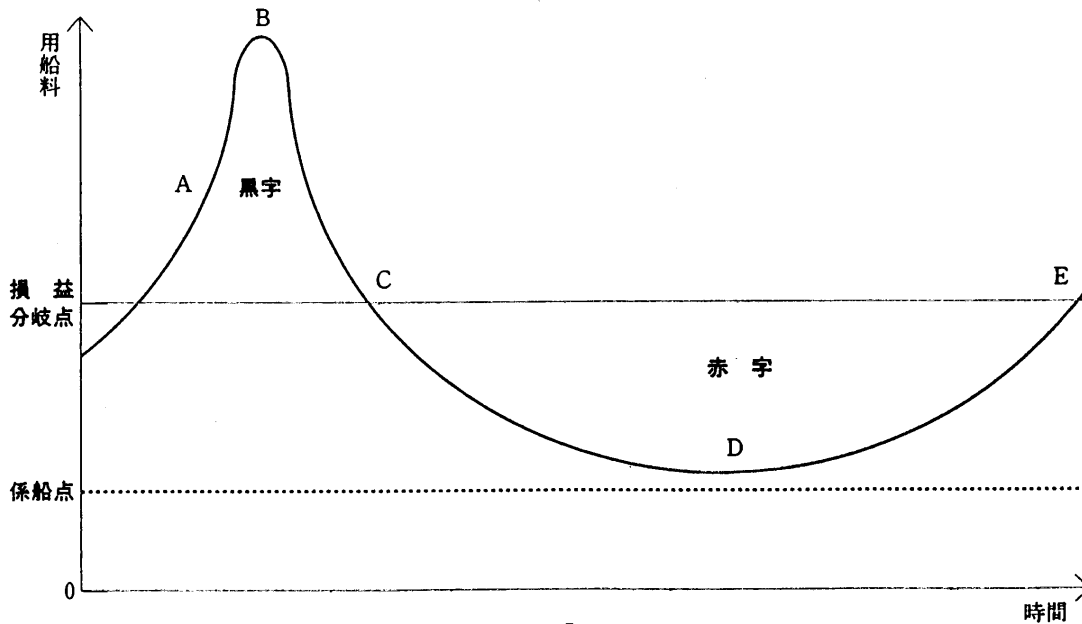
用船料と輸送活動量



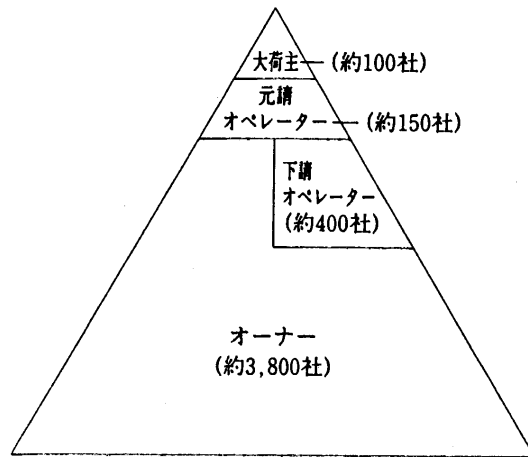
資料：運輸省「内航船舶輸送統計年報」、愛媛内航海運組合連合会

(注)1. 用船料は499G/T型貨物船のもの
2. 輸送活動量は内航貨物船によるもの

用船料推移のイメージ図

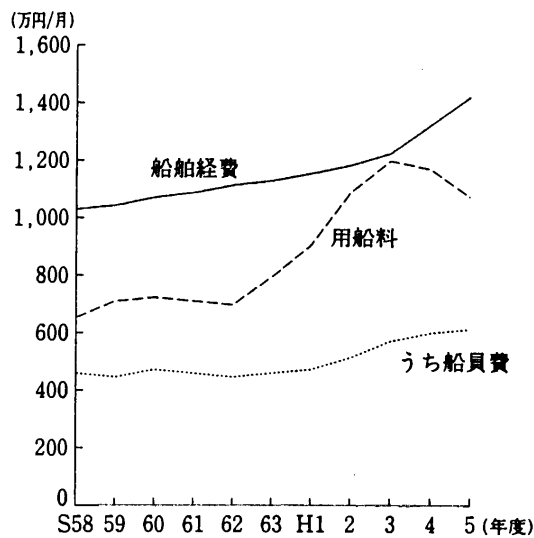


元請輸送システムイメージ図



資料：廣岡治哉・野村宏編「現代の物流」
 (注) オーナー、オペレーター数は許可事業者数

用船料（貨物船）と船舶経費



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会

ここでは、コストダウンや売船益の確保とも関連の深い新船の建造について着目してみる。54年に始まった海運不況、63年からの用船料高騰、その後の用船料急落と大きな変動のあったこの15年間に、愛媛のオーナーが実施してきた対策・工夫について、その特徴・傾向を探ってみたい。

オーナーの新船建造意欲に影響を与える要因としては、

- ①用船料水準とその見通し（景気変動）
- ②船価とその見通し
- ③保有船舶の船齢（経済性、技術面での遅れ等）
- ④制度・環境の変化（規制緩和等）

などが一般的に挙げられている。

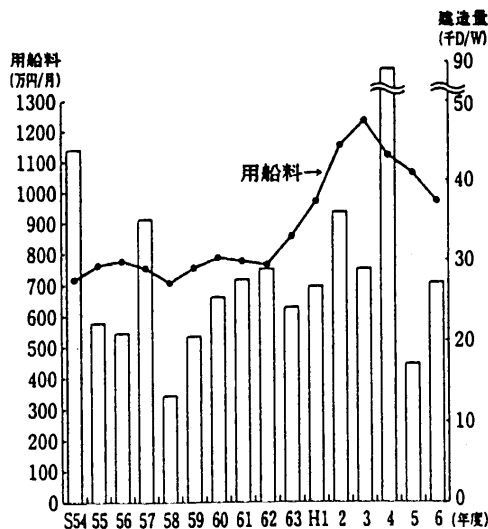
A. 用船料・船価の水準

まず用船料とオーナーの建造意欲との関係についてみる。用船料は、標準的な船型の用船料を指標として用いる（貨物船は1,600D/W型、油送船は2,000m³型）。建造意欲の大きさを測る基準として、日本内航海運組合総連合会の建造調整（スクラップ&ビルド方式）における承認ベースの建造量を用いる。これは、オーナーが定期公募申請時期（4、8、12月）に建造申請を出し、日本内航海運組合総連合会の承認を得たものである。

一般的には、用船料の上昇がオーナーの建造意欲を駆り立て、建造量は増加するものと考えられている。しかし、グラフをみると、一概にそうとも言えないようである。54年度から62年度までの間は、用船料は安定しているにもかかわらず、建造量は各年により増減している。また、63年度以降についても、用船料の上昇時に建造量が増えるという傾向が、一部では見受けられるものの、それほど強い相関関係は見られない。

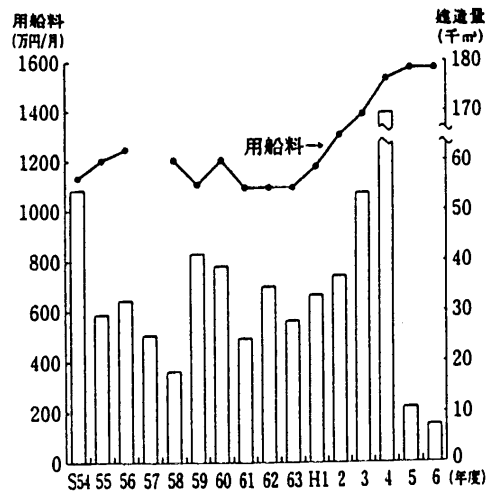
この理由として考えられるのは、用船料水準の高い時は船価も同様に高いということである。用船料が高水準で、船価に割安感があれば、オーナーの建造意欲も高まるが、

用船料と建造量（愛媛・貨物船）



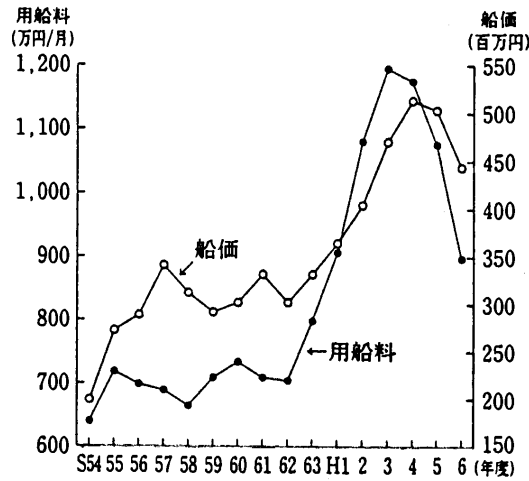
資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会

用船料と建造量（愛媛・油送船）



資料：内航ジャーナル「内航海運」、愛媛内航海運組合連合会

用船料と船価の推移（貨物船）



資料：愛媛内航海運組合連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」

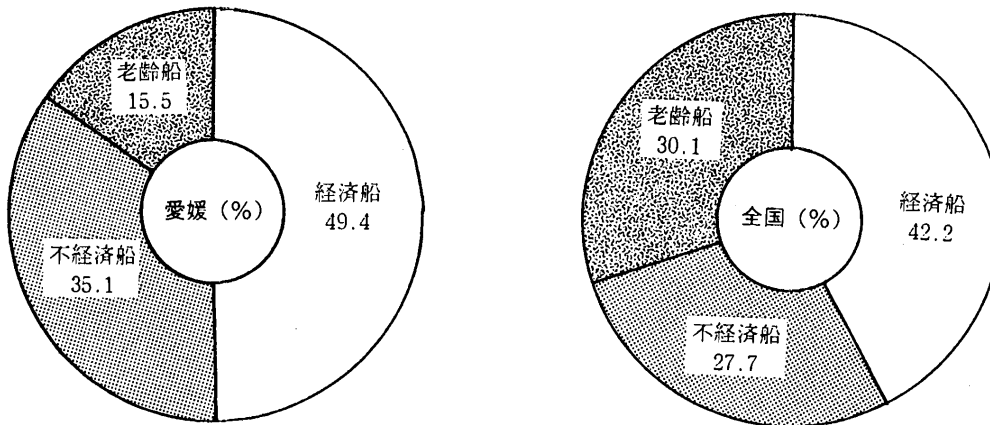
単に用船料が高いというだけでは、オーナーの新船発注には結び付かない。また、船価が低いときに建造量が増加するという傾向もみられない。さきほどの逆で、船価の低い時は用船料も低く、オーナーの投資意欲を鈍らせるものと考えられる。

B. 制度変更

次に、建造量の全国シェアから、愛媛のオーナーの特徴を探ってみたい。まず、貨物船・油送船別に愛媛のオーナーの建造量とその全国シェアの推移について見てみる。

建造量における愛媛の全国シェアは高く、54年度から6年度までの16年間の累計では、貨物船が全国の12.2%、油送船が25.1%を占めている。油送船については、全国の4分の1を愛媛のオーナーが建造していることになる。

船齢別船腹量（総トンベース）



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会

引当比率の推移

年 度	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	1	2	3	4	5
貨物船	引当比率	1:1.3	□	□	□	1:1.5	□	□	1:1.3	□	□	1:1.2	1:1.1	1:1.05	1:1.1
	老齡割増											20%	□	□	10%
油送船	引当比率	1:1.0	□	□	□	1:1.1	□	1:1.2	□	□	1:1.1	□	1:1.05	1:1.0	□
	老齡割増											10%	20%	30%	15%

資料：日本内航海運組合総連合会

このような積極的な新船建造により、愛媛の船舶は近代化（老朽船の新鋭船への転換）が進んでいる。船齡別船腹量をみると、老齡船（船齡14年以上）の割合は15.5%と全国の2分の1の水準であり、経済船（船齡7年未満）は49.4%と約半分を占めている。

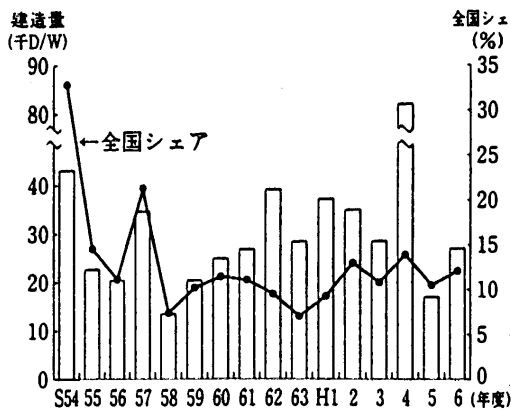
グラフをみると、貨物船では、建造量が大きく増加した年の多くは、全国シェアも上昇している。54年度、57年度、2年度、4年度がそうである。このうち54年度の建造量増加の背景については後述するが、それ以外の3回は、いずれも引当比率の変更に関係していると思われる。

57年度については、引当比率が、翌年から引締められる（1.3から1.5へ）のを前にした駆け込み需要であると考えられる。2年度には引当比率の1.3から1.2への引下げ、新たに老齡割増制度の導入と建造に有利な条件が重なった。これがオーナーの建造意欲を駆り立てたものと考えられる。

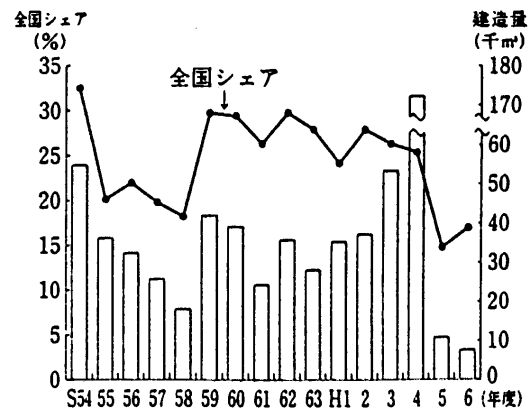
4年度については、これも57年度と同じく引締め前の駆け込み需要である。5年度には引当比率の引上げ（1.05から1.1へ）、同時に老齡割増の縮小（20%から10%へ）と両面からの引締めが実施されることとなった。このため、有利な条件のうちに建造しようとする思惑から、その前年に当たる4年度に例年の約3倍の建造申請が集中した。

一方で各年度の翌年にあたる58年度、3年度、5年度については、その反動から建造量は減少し、全国シェアも低下している。

建造量（愛媛・貨物船）と全国シェア



建造量（愛媛・油送船）と全国シェア



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会

資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会

油送船でもほぼ同じことが起こっている。59年度、2年度、3年度、4年度は駆け込み需要や引当比率の緩和により建造量が増加、58年度、5年度は引当比率の引締めや前年の反動で建造量が減少している。

全国シェアの推移から、全般的に（貨物船の場合は特に）言えることは、他地域のオーナーに比べて、制度変更などの環境変化に敏感に反応していることである。制度変更等があると、あるいは予想されると、その有利な環境を利用して建造しようとするオーナーが他地域より多く、全国シェアも高くなっている（逆に建造を抑える場合も同様）。

C. 用船料の変動

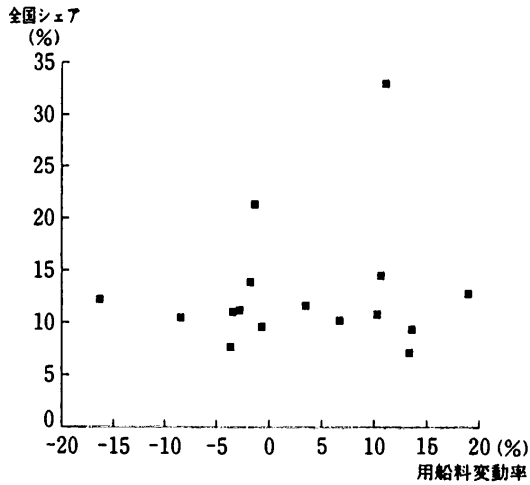
さきに見たように、単に用船料が高いだけでは、オーナーの新船発注には結び付いていない。そこで、用船料の水準そのものではなく、用船料の変動に対する愛媛のオーナーの行動に特徴がないかみる。

建造量の全国シェアを縦軸に、用船料変動率（対前年比）を横軸にとって各年の実績をプロットすると、油送船のグラフのほうに右上がりの傾向が見られる。

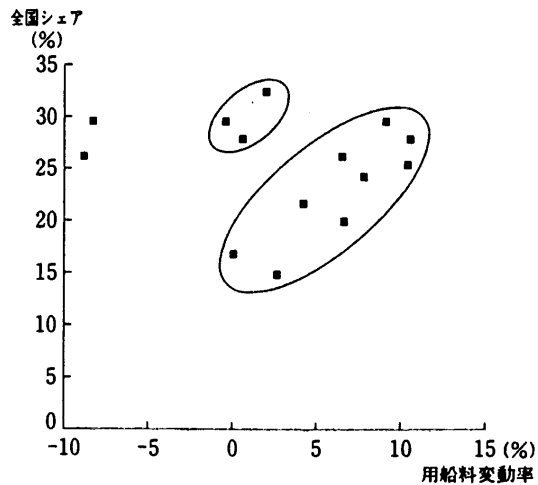
用船料の上昇率が高い年ほど建造量の全国シェアが高くなっている。つまり、愛媛の油送船オーナーは、他地域のオーナーに比べると、用船料の上昇で建造意欲が高まる傾向の強いことがわかる。

一方、貨物船オーナーについては、用船料の変動と全国シェアの間に特に関係は見られず、他地域のオーナーと異なる傾向はないようである。

用船料変動率と愛媛建造シェア（貨物船） 用船料変動率と愛媛建造シェア（油送船）



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」

D. 投資収益率

これまでは、用船料や船価を分けて、それぞれ単独ベースの推移と愛媛の建造量やその全国シェアについてみてきた。しかし、オーナーの立場からすれば、総合的な投資収益率がどうなのかということがより重要である。収益がいくら多くても、収益と比較して投資額が大き過ぎれば意味はなく、投資額が少なくても済んでも、収益がさらに小さければまた同様である。

ある時点の用船料と船価の水準を同時に捉え、かつ投資収益率の概念を導入し、「年間用船料収入÷船価」を「用船利回り」と呼ぶことにする。「用船利回り」は、ある時点で新船を建造した場合に、投資額（船価）に対してどれだけの収益（用船料収入）をあげることができるかを示すものである。

オーナーが新船を発注するかどうか決断する際に、もうひとつ重視すると思われる項目がある。それは金利水準である。金利コストは、オーナーがどの時点で発注するかによって決まってくる項目であり、船舶経費に占めるウェイトも高い。金利コストを考慮することは、全額自己資本で新船を建造する場合にも重要なことである。それは、新船を建造せずに、自己資本を資金運用に回せば得られたであろう逸失利益（機会費用）を意味するからである（ちなみに、船舶経費の中で最もウェイトの高いのは船員費である。しかし、船員費については、その後の変動があるため、オーナーが発注時に固定化できない費目となる）。

そこで、オーナーが発注時期を選択する判断材料のひとつとして、金利コストも含めて考えてみる。そのほうが、実態に即していると思われる。

各時点における「用船利回り－金利コスト」をもとに、建造量やその全国シェアとの関係について見ていくことにしたい。

この「用船利回り－金利コスト」を収益率（Return）の意味合いから、ここでは便宜的に「R」と呼ぶことにする。（「R」算出の際、用船料と船価は貨物船499G/T、1,600D/W型、油送船699G/T、2,000m³型のもの、金利コストは長期国債応募者利回りを指標として用いる。なお、用船料不明のため、57年度の油送船の「R」については算出できていない。）

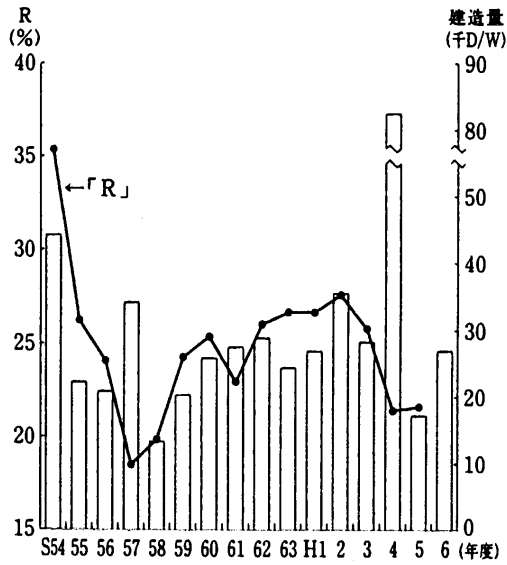
この投資収益率「R」と建造量との関係をグラフからみてみる。引当比率の変更による影響を受けたと思われる年を除いてみると、基本的には「R」が高い年には建造量も増えている傾向がわかる。

引当比率変更の影響についてみると、貨物船の場合、57年度と4年度は投資収益率「R」が低いにもかかわらず、駆け込み需要で建造量が増加している。61年度も「R」が低いにもかかわらず、引当比率の緩和で建造量が増加している。

油送船では、59年度、4年度の駆け込み需要や1年度、2年度、3年度と続いた引当での緩和で、投資収益率「R」と建造量との関係が不明瞭となっている。

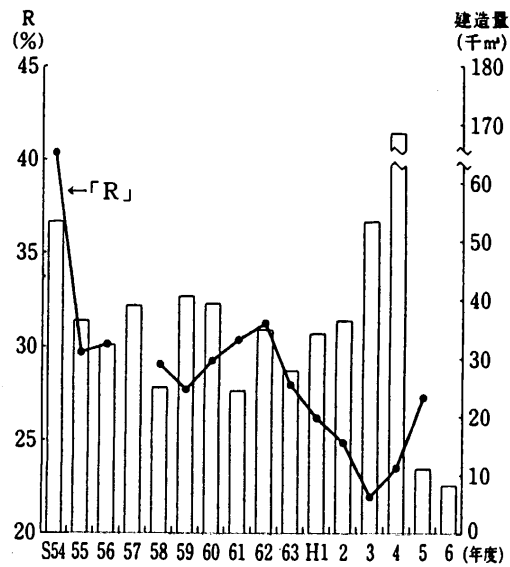
引当比率変更の影響を受けた年を除けば、貨物船では63年度、油送船では61年度に「R」

「R」と建造量（愛媛・貨物船）



資料：愛媛内航海運組合連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」、日本銀行

「R」と建造量（愛媛・油送船）



資料：愛媛内航海運組合連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」、日本銀行

の動きと建造量の動きが反対方向を示している。これら一部の例外を除くと、投資収益率「R」の増減に対応するように、建造量も変化している。

さきほどのグラフで、全国シェアが貨物船、油送船ともにこの16年間で最も高かったのは54年度であった（貨物船32.9%、油送船32.4%）。建造量そのものについても、54年度は、引締め前の駆け込み需要により例年の3倍程度になった4年度に続いて2番目に多かった。54年度には、引当比率の変更など有利な条件は特に無かったのである。

この要因は、投資収益率「R」が非常に高かったためであると考えられる。グラフからわかるように、この年の「R」は貨物船35.3%、油送船40.4%と、55年度以降の15年間で比較して飛び抜けて高い値を示している。

オーナーの建造意欲を考えるうえで、制度変更の影響が最も端的に出たのが大量の駆け込み需要のあった4年度であり、投資収益率が最も重要な要因として働いたのが54年度であると言えるだろう。

ここまで見てきたように、引当比率に変化のある年に建造量が大きく増減しており、オーナーの建造意欲に最も強い影響を与えるのは、④制度・環境の変化（具体的には引当比率の変更）のようである。

その背景には、当然ながら③保有船舶の船齢（老朽化）という要因も存在している。老朽化した船舶、あるいは修繕費や燃費などの面から経済性の低下した船舶を、どういったタイミングでリプレースするかを、オーナーは常に考えている。そして、引当比率が有利な条件へ変更されると、それを好機と捉えて建造に踏みきっているものと推測される。

次に、オーナーの建造意欲に影響を与えているものの一つとして、用船料と船価、金利コストの関係を表した投資収益率「R」が挙げられる。

新船建造における収益性の評価は、実際には非常に難しく、正確な評価はほぼ不可能と言ってよい。長期にわたる将来予測を必要とするからである。長期にわたる用船料の動きや船員費水準、技術進歩の速さ、売船価格などあらゆる要因を見通せなければ、本来の収益性評価はできない。

船価（投資額）や金利コストなど、発注時にある程度確定するものについても、将来の見通しが正確でなければ、その時点での発注がベストタイミングであるかどうかは判断不能である。さらに言えば、新船建造の有利性を大きく左右する引当比率の変更なども、将来的にいつ実施されるか全く不透明である。

そこで、長期の投資収益性評価の代役として、ここで言う「用船利回り」や「R」など、当初の短期的な運航収支が、新船建造を実施するかどうかの判断基準として重視されているのではないだろうか。

(2) 投資収益率と新船建造における特徴

A. 油送船オーナー

～投資収益率の水準が重要～

次に、建造意欲に影響を与えると考えられる「R」の捉え方について、愛媛のオーナーに特徴がないか探ってみる。

縦軸に建造量の全国シェア、横軸に「R」をとり、各年度毎にその実績をプロットすると、油送船のグラフに、右上がりの傾向が見られる。「R」の水準が高い年は、愛媛のシェアも高いという関係がわかる。しかも、この傾向線は2つのグループに分かれている。

左側の傾きの緩い①グループは、主に引当比率変更の影響のあったと思われる年で、右側の傾きの急な②グループは、影響を受けていないと思われる年である。

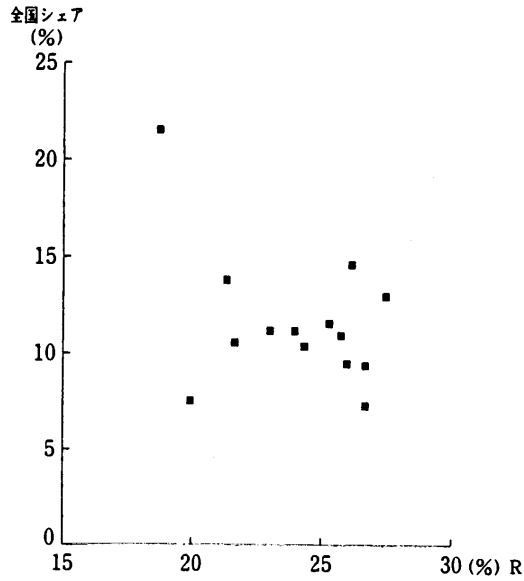
①グループは、引当比率変更の影響を強く受けており、「R」の水準に対してあまり敏感に反応していない。一方、②グループは、「R」の水準に対してかなり敏感に全国シェアが上下している。

愛媛の油送船オーナーは、他地域のオーナーよりも船価、用船料の水準、金利に対して敏感であることがわかる。運航採算の良い時に建造量を増やし、運航採算の悪い時は建造を控える傾向が強い。

一方、貨物船のグラフからは、特に顕著な傾向は見られない。「R」が高いと建造量は増えるという傾向はあるが、それは愛媛のオーナーだけの特徴ではないということである。

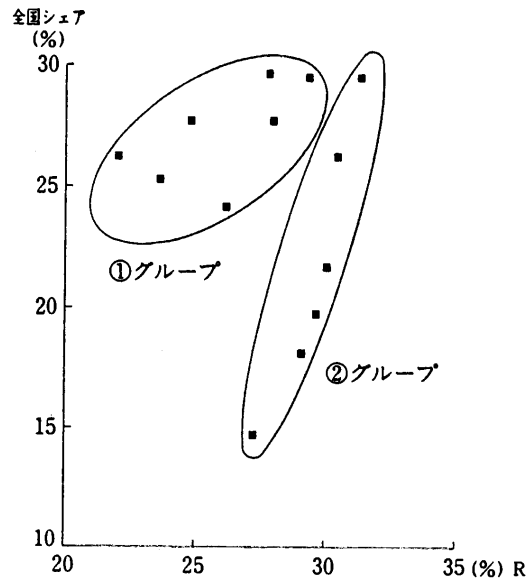
この貨物船と油送船の違いの要因の一つとして、運賃・用船料の安定性の差が考えられる。貨物船の用船料は変動が激しく、油送船のほうは比較的安定している。また、油

「R」と愛媛建造シェア（貨物船）



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会
内航ジャーナル㈱「内航海運」、日本銀行

「R」と愛媛建造シェア（油送船）

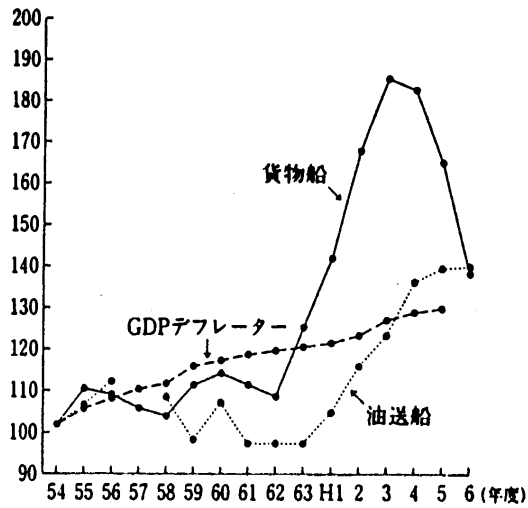


資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会
内航ジャーナル㈱「内航海運」、日本銀行

送船の場合は、運賃協定が存在するため、貨物船ほどは荷主の圧力を受けず、コストを反映した、比較的採算に乗りやすい水準となっている。

そのため、収益性を評価するうえで、建造時における運航収支の占めるウェイトが、貨物船よりは大きくなる。オーナー経営の立場からは、発注時に好採算であることが、重要であり、建造意欲に大きく影響することになる。この運賃・用船料の安定性の差が、貨物船と油送船の傾向に違いを生じさせたのではないかと推測される。

用船料指数の推移（54年度=100）



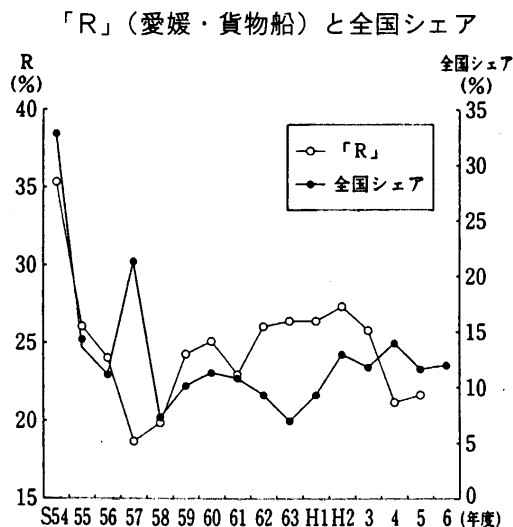
資料：内航ジャーナル㈱「内航海運」、日本銀行

B. 貨物船オーナー

～投資収益率の上昇が重要～

貨物船の投資収益率「R」と愛媛の建造量の全国シェアについてみる。

明らかに引当比率変更の影響が出ていると思われる期間（57～58年度、4～5年度）を除くと、「R」と建造シェアはほぼ同じ方向に動いている。「R」が上昇すると、愛媛のシェアも上昇し、「R」の低下した年は愛媛のシェアも低下しているのである。油送船の場合は、「R」の水準と全国シェアとの間に相関がみられたが、貨物船では、「R」の変動と全国シェアの増減との間に何か関係がありそうである。



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合総連合会
内航ジャーナル(株)「内航海運」、日本銀行

そこで、各年の全国シェアの増減幅を縦軸に、「R」の変動幅を横軸にとり、実績をプロットする（引当比率変更の影響を強く受けている年のなかには、座標軸の外側にあり、グラフ上にはプロットされていない年もある）。

散布図の上では右上がりの傾向が見られる。全般的には、「R」が向上すると、全国シェアも上昇する、逆のケースも同様で両者は同じ方向へと動いている。

これは、愛媛の貨物船オーナーには、「R」の向上など投資環境が良くなると、建造意欲の高まる傾向が他地域よりも強いことを示している。「R」の上昇は、用船料の上昇や船価の低下、金利の低下（あるいはそれら複数の組合せ）によってもたらされる。つまり、船舶への投資が、少なくとも短期的には、より有利になったことを示している。

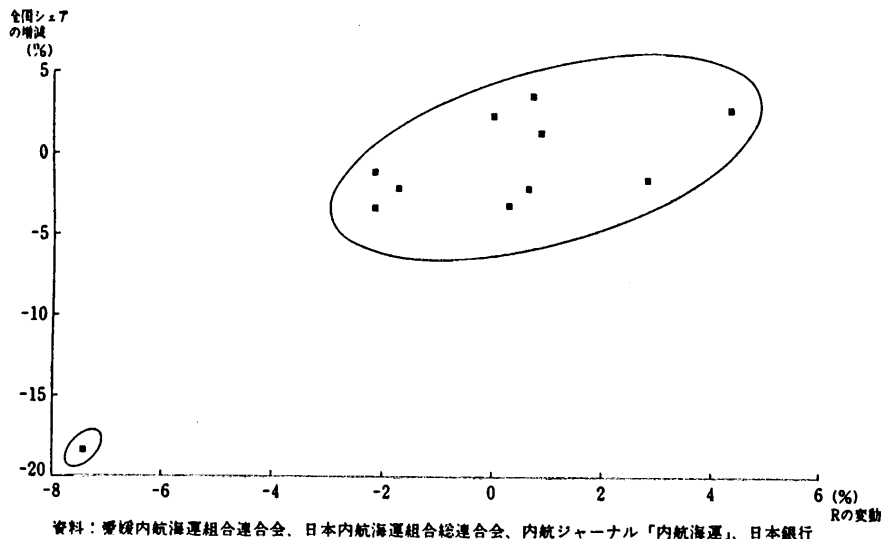
愛媛の貨物船オーナーは、これら相場・市況が動いたことに対して敏感に反応している。なぜこのような特徴が愛媛のオーナーにみられるのだろうか。

貨物船の用船料は、油送船に比べ変動が激しく不安定である。そのため、貨物船の場

合は油送船と違い、発注時に採算のめどをつけるのが難しい。発注時に好採算であっても、総合的な収支については絶えずリスクを抱えており、そのリスクは油送船に比べて大きい。

その結果、用船料収入のみで収益確保をすることがより難しくなり、貨物船オーナーは、用船料収入以外の収益機会を確保する必要がある。そこで、貨物船オーナーが着目したのが、用船料や船価の変動の激しさではないだろうか。変動の激しさを逆に利用（例えば、低い船価で建造して相場上昇時に売船益を得る、権利相場の活用など）して、収益を確保しようとする姿勢が、貨物船オーナーを用船料、船価、金利などの相場の変化に対して敏感にさせたのではないだろうか。

「R」の変動と愛媛建造シェアの増減（貨物船）



実際に、愛媛のオーナーが売船による売却益や権利相場の活用で収益をあげているという話を、中央の大手オペレーターや地元造船所など、各所で耳にした。

貨物船オーナーは、自らの相場観を磨くことにより、用船料収入以外の収益機会を確保する方法を学びとり、実践していったのではないかと考えられる。

これを促進するのにひと役買ったと思われるのが、税制である。船舶の買替えの場合の課税の特例（圧縮記帳制度）や有利な営業権の償却制度、船舶の特別償却など税制面での優遇措置が、キャピタルゲイン志向をさらに強いものにしたものと考えられる。

(3) 用船料の特性と経営戦略

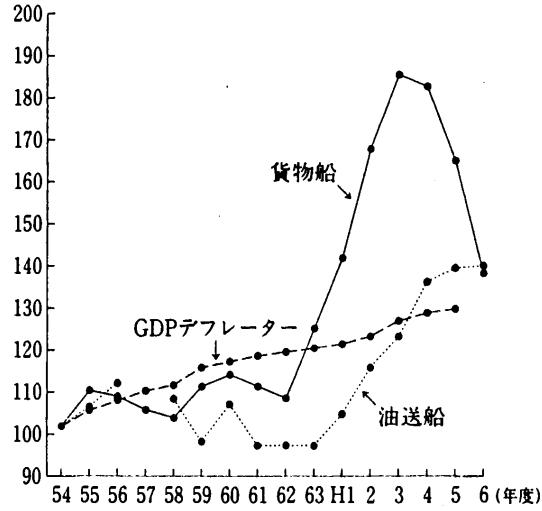
A. 用船料の特性

貨物船、油送船ともに、引当比率の変更や投資収益率が、オーナーの新船建造意欲に

影響を与えている。

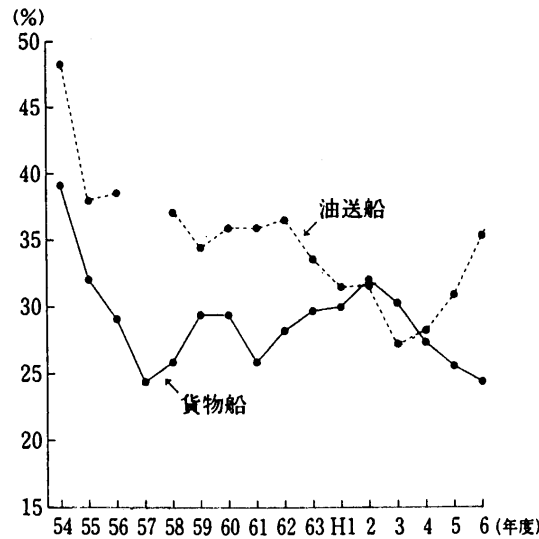
そして、愛媛のオーナーの特徴として、油送船の場合は、投資収益率「R」の水準の高さが建造意欲を高め、貨物船の場合は、投資収益率「R」の向上（上昇）が建造意欲を高めるといふ点がある。その両者の違いの背景にあるのが、それぞれの用船料の採算性、安定性である。

用船料指数の推移（54年度=100）



資料：内航ジャーナル(株)「内航海運」、日本銀行

用船利回りの比較



資料：内航ジャーナル(株)「内航海運」

そこで、両者の用船料の推移と「用船利回り」の比較を行ってみる。

グラフからわかるように、貨物船の用船料は大きく乱高下している。上昇スピードも速いかわりに、下落するのも速い。一方、油送船はなだらかに低下した後、比較的ゆっくりと上昇している。

興味深いのは、54年度を100とした指数で見ると、途中の経過は大きく異なるものの、6年度には結局ほぼ同じ水準になっていることである。ここからも、貨物船の用船料の不安定性がうかがえる。油送船用船料の安定性には、「運賃協定」が貢献していると考えられる。

「用船利回り」については、油送船の方が、ほぼ一貫して高い水準にある。3年度には一度逆転されているが、その後は再び貨物船を上回っている。

油送船の「用船利回り」が高い理由としては、①荷役ノウハウなど荷役関連への対価、②油を扱うことによるリスク管理、船舶管理上の対価、③コスト負担がより明確な「運賃協定」の存在、④耐用年数の短さ、⑤積荷の運賃負担力などが考えられる。

オーナーへのヒアリング調査でも、用船料収入だけを比較すれば、油送船の方が割が良いという意見が多かった。

B. 経営戦略

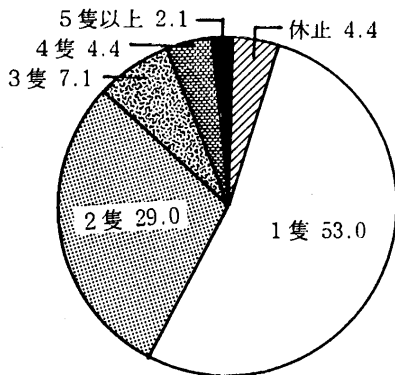
a. 油送船

～投資規模の拡大～

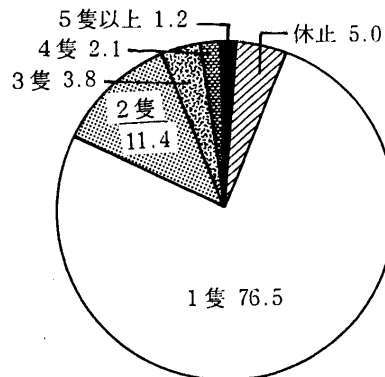
「用船利回り」がより高く、用船料が安定しているということは、当初の投資収益率が高く、安定性の面でも優れているということである。そのような場合に、収益を伸ばす方法としては、投資規模を拡大させることが、最も手っとり早い手段である。

愛媛の油送船オーナーは、その積極性を発揮し、投資規模の拡大を図っていった。投資規模の拡大は、隻数の増加、一隻当りの平均総トン数の伸びに現れている。

貸渡船舶隻数別オーナー構成比(油送船・%) 貸渡船舶隻数別オーナー構成比(貨物船・%)



資料：愛媛内航海運組合連合会



資料：愛媛内航海運組合連合会

隻数の増加についてみると、新船建造の結果、油送船と貨物船とでは「一杯船主」の割合がかなり異なっている。油送船では、その割合が約2分の1であるが、貨物船では4分の3以上を占めている。また、新船建造の結果、平均船齢でも大きな差が生じている。貨物船の10年5カ月に対し、油送船は6年5カ月である。

平均総トン数についてみると、愛媛の一隻当りの平均総トン数は、グラフからわかるように、45年当時は油送船も貨物船もほぼ同じ水準であった。しかし、その後、油送船が大きく伸び、現在では貨物船の1.6倍強の大きさである。全国と比較しても、貨物船が全国平均の1.1倍であるのに対し、油送船は1.6倍と大型化の進展が顕著である。

1隻当たりの平均総トン数

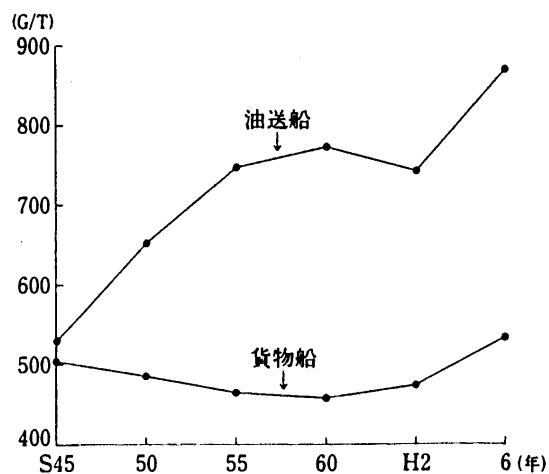
(単位：総トン)

	全 国	愛 媛	対 全 国 比
貨 物 船	476	536	1.13倍
油 送 船	542	873	1.16倍

資料：日本船主協会「海運統計要覧」、愛媛内航海組連合会

(6年3月31日現在)

1隻当たり平均総トン数の推移(愛媛)



資料：愛媛内航海組連合会

このように、愛媛の油送船オーナーは、隻数増加によるスケールメリット追求と併せて、重要な戦略である大型化を促進していった。一般的に、船舶は船型を拡大することで生産性が向上し、単位当りの運航コストは低減していく。愛媛の油送船オーナーは、船舶の大型化を図って生産性を高め、運航コストの低い経済船を提供することにより、

元請オペレーターとの関係をさらに緊密なものへと発展させていった。

このことは、定期用船比率の高さにも現れている。全国平均が約60%といわれているなか、愛媛の貨物船60.6%に対し、油送船は73.3%と10%以上高い水準である。

また、大型化による生産性の向上は、有力オペレーターの新規開拓にも役立ったものと思われる。15年前に比べ、用船先の分散化が図られている。54年度は、用船先上位15社に油送船の80.7%が集中していたが、現在は56.4%にまで低下している。用船先企業をみても、有力オペレーターが新たに上位に加わっており、運航コストの低い経済船の提供で、有力オペレーターの開拓が進んでいったものと推測される。

b. 貨物船

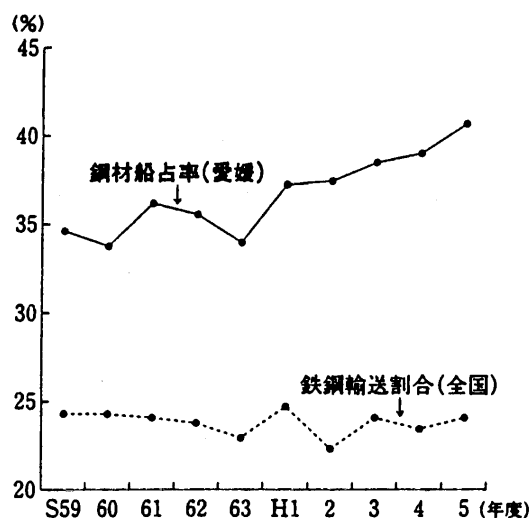
～鋼材輸送への傾斜～

一方の貨物船オーナーも、キャピタルゲインの追求にのみ力を注いでいたわけではない。少しでも有利なインカム収入を求めて、優良用船先との取引開拓に努めてきたものと思われる。

その一例が鋼材船の比率向上である。貨物船の運賃は、鋼材船を基準に決まると言われている。鋼材船市況は、貨物船運賃市況のマーケットリーダーであり、その水準も通常は一般貨物船に比べて高いレベルで推移してきた。

グラフは、貨物船の輸送活動量のうち鉄鋼が占める割合（全国ベース）と愛媛の貨物船船腹量のうち鋼材船の占める割合を示したものである。全国の鉄鋼輸送量の割合が横ばいで推移しているのに対し、愛媛の鋼材船の割合は年々高くなっていることがわかる。

鉄鋼輸送割合（全国）と鋼材船占率（愛媛）

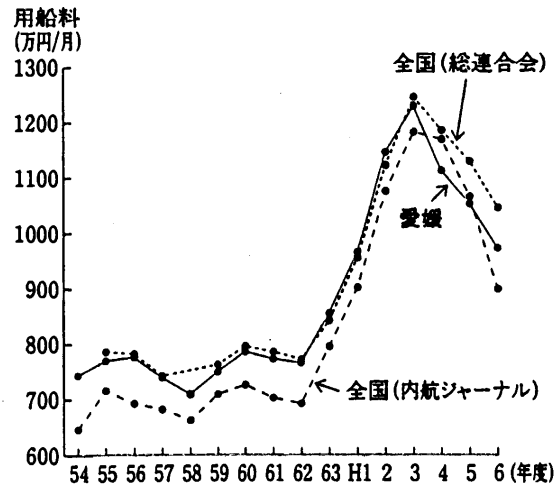


資料：運輸省「内航船舶輸送統計年報」
愛媛内航海運組合連合会

愛媛の貨物船オーナーは、収益源としてキャピタルゲイン獲得に目を向ける一方で、より有利な用船料収入の確保に力を注いできたと言える。

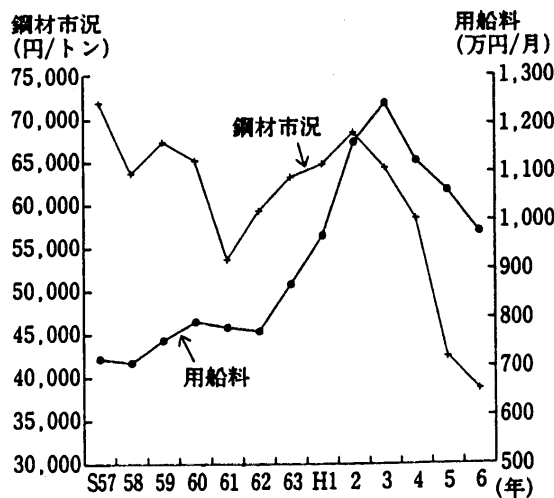
愛媛の貨物船の用船料水準を全国レベルと比較してみると、決して低くはなく、どちらかという、高めの水準で推移している。鉄鋼元請オペレーターなど、有力オペレーターとの取引を推進したことにより、全国レベルと比較しても決してひけを取らない水準の用船料を確保してきたと言える。

用船料推移（貨物船）



資料：愛媛内航海運組合連合会、日本内航海運組合連合会
内航ジャーナル巻「内航海運」

鋼材市況と用船料



資料：日経産業消費研究所「日経商品情報」、愛媛内航海運組合連合会
(注) 鋼材市況はH型钢のもの、用船料は499G/T型貨物船のもの

しかし、その愛媛の用船料も、市況低下局面に入った4年度以降は、急激な下落となっている。これには、4年度から始まった内航鉄鋼運賃の引下げが影響しているものと推測される。鉄鋼各社は、急激な円高の進行、国内鋼材価格の下落で経営を圧迫されており、内航鉄鋼運賃は4年連続でダウン、62年度の水準近くにまで低下している。この運賃引下げは、当然ながら用船料の引下げへと波及してくる。

グラフをみても、急落する鋼材市況に引っ張られるように、用船料も低下している。鋼材船比率の高いことが愛媛の貨物船の強みであったが、ここに来て、それが逆方向へと作用しているようである。

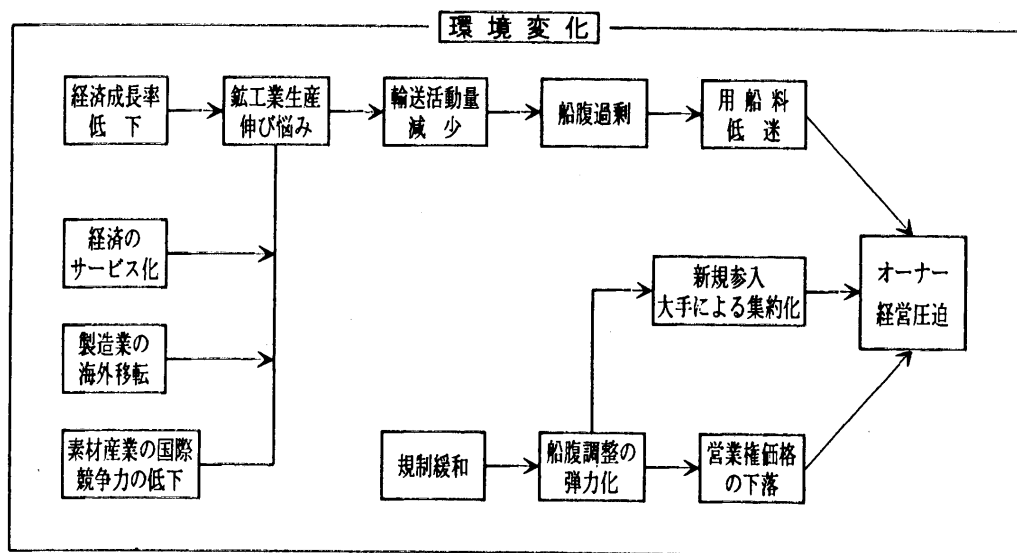
4. おわりに

課題1：内航貨物の減少

これまでみてきたように、愛媛のオーナーは、油送船オーナー、貨物船オーナーとも、それぞれの方法・手段により発展を遂げ、現在へと至っている。しかし、周りの環境を見渡してみると、オーナー経営にとって厳しい条件が散見される状況にある。

経済成長率の低下傾向とともに、生産の低迷が続いている。経済成長に連動するように推移してしてきた鉱工業生産であるが、3年度以降、その傾向が薄れてきている。生産活動の動きは内航の輸送活動に大きな影響を及ぼす。内航海運が活気を取り戻せるかどうかは、生産活動の動きに大きく依存している。

生産活動低迷の背景には、円高進行による製造業の海外移転や素材産業の国際競争力低下といった問題が影響している。製造業の海外移転が進み、素材産業の地位低下が重なるると、内航海運による輸送貨物は減少してしまう。さらに、輸送貨物の減少は、船腹

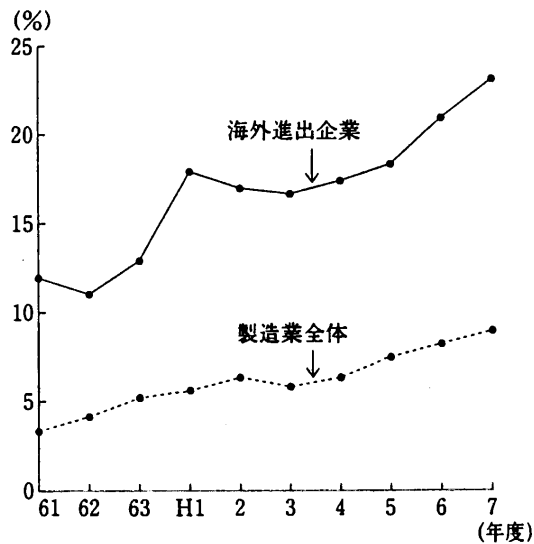


GDPと鉱工業生産指数の推移（45年度=100）



資料：通商産業省、経済企画庁

海外生産比率の推移



資料：通商産業省産業政策局

(注) 6,7年度は見込み

過剰による用船料の低迷をより厳しいものにする。

製造業の海外シフトをはじめとして、これから予想される産業構造の変化は、内航海運の役割を変えてしまう可能性を秘めている。

課題2：船員不足

内航海運業界が、従来から直面している構造的な課題として、船員不足・高齢化が挙

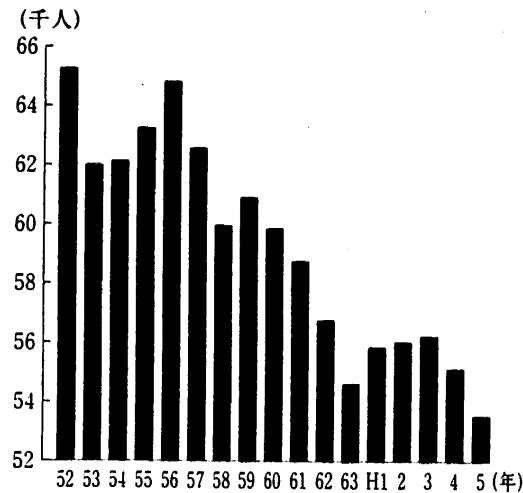
げられる。

内航船員の数は、次第に減少しており、5年10月1日現在、53,626人である。しかも、新たに船員になる人は少なく、高齢化が進んでいる。年金受給対象年齢になると、船員を辞めていく人が多いが、現在の年齢構成からすると、これから毎年、1,000～2,000人程度の減少が見込まれている。

一方、海員学校や水産高校を卒業して内航船員になる人の数は、毎年、200～300人で推移しており、船員減少の傾向を止める要素は、今のところ見当たらない。

用船料の低迷に対応するため、船員費削減を継続して実施してきたツケが、ここに来て表面化したともいえる。しかし、用船料の低迷は業界の構造的な問題であり、オーナーだけの責任ではない。基本的には、適正な用船料を確保することにより、船員の労働条件を魅力あるものにしなければ、解決できない問題である。荷主も含めた内航海運業界全体が、その対策を考えなければならない時期にきている。

内航船員数の推移



資料：日本内航海運組合総連合会「30年譜」
(注)運輸省「船員統計」及び「船員需給調査」による

課題3：交渉力の強化

内航海運業界では荷主を頂点としたタテの従属関係が強い。それも要因となって、用船料が低い水準にとどまることが多いため、オーナーは、収益をあげるのが難しい立場に立たされている。

現在のまま、中小零細性の強い多数のオーナーが、「係船するよりはまだ良い」と過当競争を続けていけば、いつまでも収益性の改善は望めない。荷主である大企業の物流部

門を、低コストで底辺から支えることに貢献しながら、自らの経営基盤を徐々に弱めていく結果になりかねない。

この現状を打開するためには、共同化や協業化で、まず自らの経営基盤の強化を図る必要がある。そして、一方で利害の一致する団体を（例えば貨物の種類別に）強化・結成し、ベクトルを合わせて荷主サイドに適正なコストに基づく適正運賃・用船料を求めていく姿勢が重要であろう。

課題4：規制緩和と経営体質の強化

今後、規制緩和が進むと様々な変化が予想される。そのなかでも、船腹調整制度の弾力化の影響は非常に大きいものと考えられる。自由化が進むと弱肉強食の世界となり、大手オペレーター（特に荷主系オペレーター）による集約化が進むと予想されている。そうすると、いままでは相場観を活かして成長してきたオーナーも、今後はそのようなスタンスでの経営が難しくなると考えられる。

自由化でタテの統合が強まると、オペレーターの役割として、荷主の物流部門としてのカラーがますます強くなる（鉄鋼の積荷保証船などはその典型である。積荷保証がある代わりに、オーナーの裁量（自由）が減り、荷主の物流部門としてのカラーが強まっている）。そうすると、本来の機能としての、生産性の高い運送サービスが求められるようになる。

そこで、オーナーにとっては、いかに船舶管理能力や船員配乗能力を高めて、大手オペレーターとの関係を強化し、積荷を確保するかが重要になってくる。

単なる船の提供者でしかないオーナーは、オペレーターから見て魅力は小さい。絶えず船舶の近代化、生産性の向上に努めていかなければ、オペレーターにとって魅力のあるオーナーにはなれず、適正な用船料を得ることもできない。

今後、船員不足が深刻化し、船腹調整制度の弾力化が進むなか、オーナーの生き残りに不可欠な船員配乗能力・船舶管理能力を確保するためには、ある程度の事業規模が必要となってくる。ある程度の事業規模があれば、輸送需要の変動にも耐えられ、大手オペレーターとの取引にも柔軟に対応できるようになる。中小零細オーナーは、協業化・共同化の実施などで経営体質の強化を図っていかなければ、今後の経営は、ますます厳しいものになることが予想される。

以上