

港湾運送業

日本標準産業分類 [4811]、帝国データバンク産業分類 [67401]

審査の着眼点

- ◆ **許可の種類**……港湾運送業は許可制の事業である。取得許可の種類、および関連業務分野の許可取得状況を確認し、業務内容をチェックする。港湾運送事業者の多くは倉庫業、陸運業、通関業などを兼業している。業務部門別のウェイトとそれぞれの収益状況を掴む。
- ◆ **取引企業との関係**……船舶運航業者、荷主、元請け・下請け（一般港湾運送事業者・船内荷役業者・はしけ運送業者・いかだ運送業者・沿岸荷役業者など）との関係はどうか。また、系列の密着度、安定性などに着目する。
- ◆ **雇用に関する姿勢**……原価の主要構成要素である人件費の割合、機械化による効率化・省力化の進展度などに着目する。また、常用・日雇労働者の雇用状況、稼働実績と労働力の過不足の状況、従業員の高齢化などへの対応はどうか。

I 業種の理解

1 業種の定義

港湾運送業の定義は、港湾運送事業法で規定されている。その事業の種類は、図表1のとおりであり、政令に定められている港湾において船舶の貨物の積卸などを行う荷役をはじめ、貨物の仕分け等を行う上屋等への搬出入および一時保管、さらに船積み貨物の重量および個数の計算または受渡しの証明等を行う事業であり、海上輸送と陸上輸送の結節点として重要な役割を果たしている。

2 業種の特徴

(1) 業種の沿革・変遷

港湾運送業は、昭和26年の港湾運送事業法の制定により健全な発達への基盤がつくられた。その後、高度成長期に重化学工業化の進展に伴い臨海部に工業地帯がつくられ、このため内航・外航が多くなり、港の建設が進んだ。主要港湾については平成11年、その他の港は18年より、事業の効率化や多様なサービス提供を図る観点から、事業参

入に関して免許制から許可制に、運賃・料金を認可制から事前届出制とする規制緩和が実施された。日本は、貿易量の99%は港湾貨物に頼っている。また、国内輸送機関別輸送量に占める内航海運のシェアでも、トンキロベース（輸送量×輸送距離）で約34%（20年度現在）を占めている。

(2) 市場の特徴・特性

港湾運送業は、港湾という特定の場所を確保して許可を受けた者だけに開業できる閉鎖的な市場である。また、常時港湾運送の業務に従事する労働者は公共職業安定所長が発行する港湾労働者証を携帯しなければならない。そして港湾設備は、公共事業に基づいて整備されているという特性がある。

3 市場規模

(1) 業者数

平成22年3月31日現在の港湾運送事業の許可数および事業者数は図表1のとおり、許可数が1,756、事業者数（支店算入）が1,219事業者、支店を除いた純事業者が908事業者である。なお、許可数の内訳は、一般港湾運送事業が606、港湾

荷役事業が953、はしけ運送事業が154、いかだ運送事業が43であり、港湾荷役事業が過半を占めている。

また、港湾運送事業の許可数および純事業者数の推移をみると、図表2のとおりで許可数、純事業者数とも減少傾向にあり、22年の許可数は6年の免許数の86.5%、同様に純事業者数は85.3%になっている。

(2) マーケット規模と運送品目

図表1 港湾運送事業の許可数および事業者数（平成21年度）（平成22年3月末日現在）

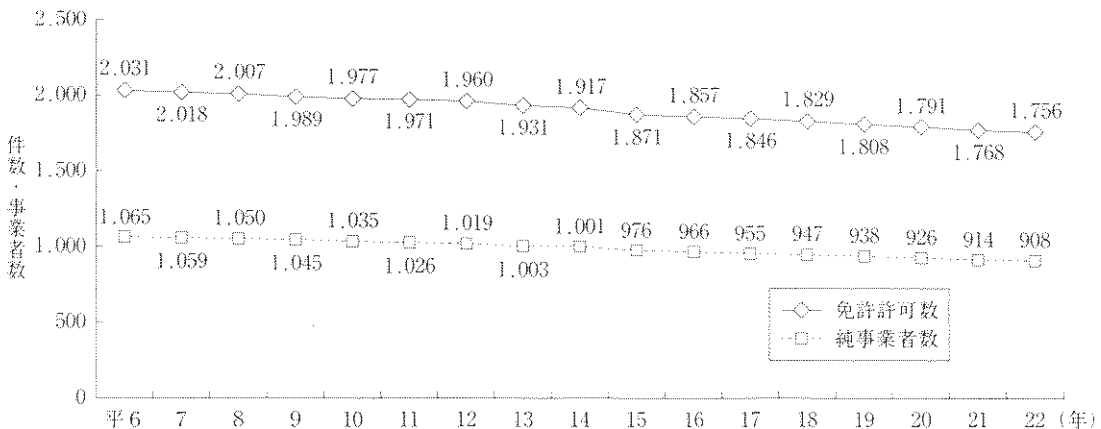
		全国	5大港
許 可 数	無条件・条件なし	288	102
	海貨	95	94
	新海貨	46	43
	いかだ	4	3
	その他	173	57
	一般港湾運送事業計	606	299
	港湾荷役事業	953	330
	うち船内	180	31
	うち沿岸	537	206
	うち一環	236	93
事 業 者 数	はしけ運送事業	154	104
	いかだ運送事業	43	10
	単独事業合計	1,150	444
	合 計	1,756	743
	事業者数（支店算入）	1,219	583
	純事業者数	908	—

(注) 1. 事業者数の支店参入とは各事業者の支店を含み、純事業者とは、支店を除いたものである。

2. 検定・鑑定・検量事業は32業者であるが、ここには含まない。

(資料) (甲)日本港運協会編「港運要覧（平成21年度）」3頁（有日本ポート整備）から筆者作成。

図表2 港湾運送事業の許可数の推移



(注) 1. 検数、鑑定および検量事業を除く。

2. 各年3月末の数値である。

(資料) (甲)日本港運協会編「港運要覧（平成21年度）」5頁（有日本ポート整備）を参考に筆者作成。

港湾運送量は、図表3のとおり船舶積卸量で、平成10年以降増加傾向で順調に推移していたが、20年度にリーマンショックの関係で減少がみられた。そのなかで、コンテナの荷役量は高いウェイトを占めており、21年度には輸出貿易額の42.6%、輸入貿易額の37.5%を占めている。全国の港湾労働者の稼働実績（雇用延べ人数）は、5年度の1,200万人延人から、20年度は9,600万人延人に減少している。

4 主要地域分布

船舶積卸量を港別にみると平成20年度の上位20港は図表4のとおりで、上位は1位が名古屋港、2位が川崎+横浜港、3位が東京港、4位が神戸港、5位が大阪港になっている。これらの順位は、港湾の後背にある工業地の特性によって長期的な増減がある。

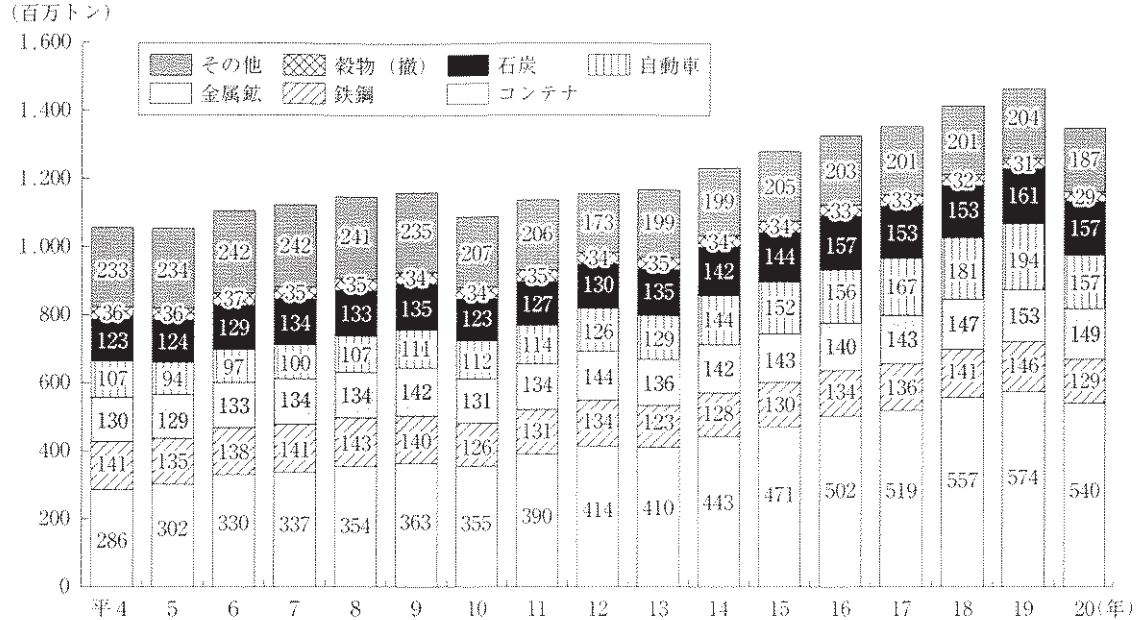
II 業界の動向

1 需給動向

(1) 需給動向

港湾運送の需給量では、図表5のとおり過去10年間増加傾向であった。そのなかでも業種別にみると、機械化が進むことによって、はしけ運送量といかだ運送量とも長期的な下降傾向にある。リーマンショックの影響で、平成20年度の港湾運送量は、船舶積卸量で13億5,944万トンであり対前年度比約7%減になっている。

図表3 品目別船舶積卸量の推移



(資料) 国土交通省海事局編「海事レポート(平成22年度版)」146頁(野日本海事広報協会)より筆者作成。

(2) 国際競争と規制緩和

工業製品や生活物資の大半はコンテナ貨物で扱われているが、アジアでは中国、シンガポールの取扱量が増大して、日本の港の国際的地位が低下している。たとえば、中国の上海、深圳は、平成10年では東京と同程度の取扱量であった。しかし、20年度には図表6にみるように上海は7.6倍、深圳でも5.2倍の取扱量になって大きな差が開いている。その原因は、中国の工業生産の進展もあるが、日本の港湾運送分野では事業者間競争がなく、また国内主要港(ハブ港湾)に対する集中的な整備が遅れたためであるという内外からの指摘があった。このことから、港湾運送業の効率化、サービス向上のため、需給調整規制の廃止、運賃・料金規制の緩和、港湾運送業の安定化策(セーフティネット)導入を内容とする改正港湾運送事業法が主要9港に実施され、18年にはすべての指定港湾(93港)に適用されている。港湾運送業の安定化策(セーフティネット)の導入とは、規制緩和の実施により、悪質事業者の参入やダンピング等が生ずるおそれがあるため、その防止を目的として、港湾運送の安定化策を設けたものである。

2 課題と展望

図表4 港別船舶積卸量(取扱量順)平成20年度

(単位:千トン)

順位	港名	取扱量
1 (1)	名古屋	145,507
2 (2)	川崎+横浜	142,773
3 (3)	東京	127,912
4 (4)	神戸	85,415
5 (5)	大阪	80,938
6 (6)	水島	51,563
7 (8)	千葉	45,986
8 (7)	関門	45,106
9 (9)	苫小牧	43,663
10 (11)	木更津	39,994
11 (13)	鹿島	38,319
12 (10)	福山	36,058
13 (14)	東播磨	35,092
14 (12)	大分	33,923
15 (15)	博多	27,771
16 (16)	三河	21,791
17 (18)	釧路	18,484
18 (22)	菊田	18,240
19 (19)	徳山下松	18,215
20 (17)	清水	18,037
合計		1,074,787

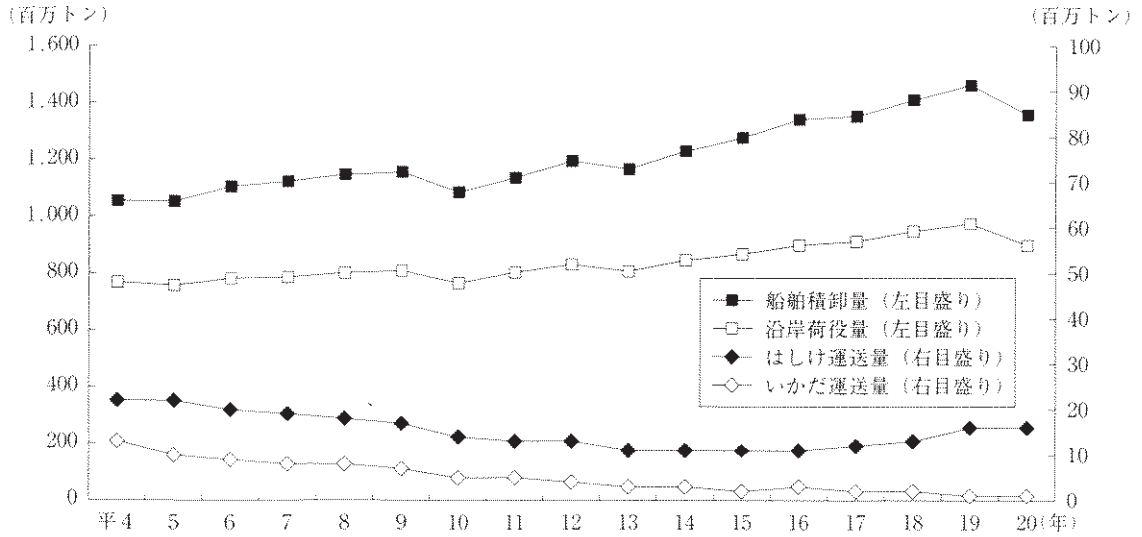
(注) 順位の()内の数字は平成18年度の順位である。

(資料) 野日本港運協会編「港運要覧(平成21年度)」27頁(野日本ポート整備)を参考に筆者作成。

(1) 荷役作業の効率化と経営高度化

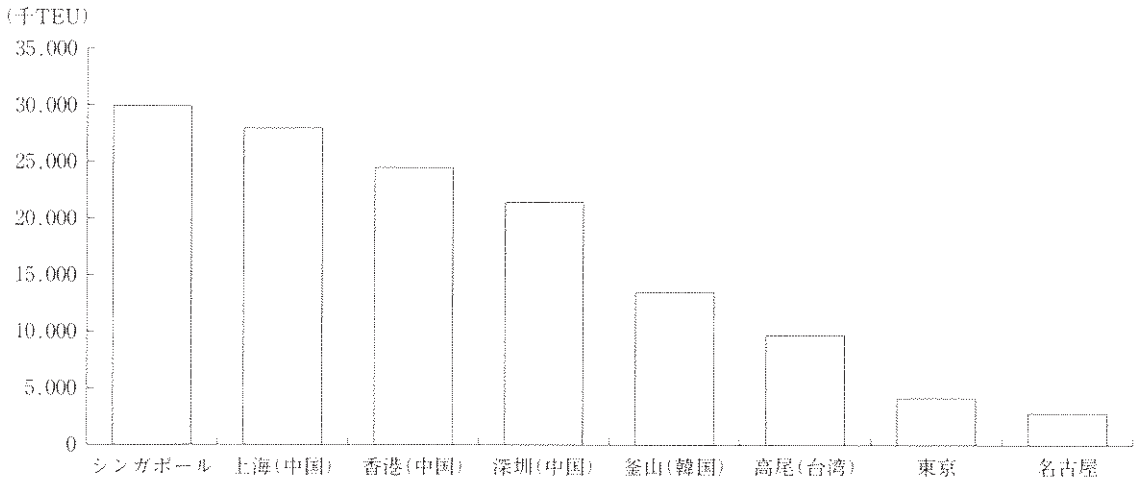
輸出入のコンテナ貨物輸送量の重要性は高く、平成20年の外国定期船の取扱量に占めるコンテナ

図表5 港湾運送量の推移



(注) 港湾運送量は指定港湾(港湾運送事業法適用対象港湾、平成20年度末93港)の実績である。
 (資料) 財団法人港湾協会編「港運要覧(平成21年度)」11頁(右日本ポート整備)より筆者作成。

図表6 国際港湾別コンテナ取扱個数比較(平成20年)



(注) 単位のTEUとは、20フィートコンテナ換算を示す。
 (資料) 国土交通省編「国土白書 2010年版」313頁(日経印刷株)より筆者作成。

化率は、94.9%を占める。コンテナ化は港湾物流に大きな影響を与えている。また、自動車専用船埠頭、巨大な専用クレーンを使うバルク船(バラ積船)荷役施設の整備等によって接岸設備能力が増大しており、従来のはしけによる取扱いが減少して、機械化荷役の比重が高まっている。これにより、労働者1人1日当り荷役量は、5年度の153.4トンから20年度は228.5トンになり、1.5倍に増加した。機械化やコンテナ化により合理化が進んでいることがわかる。

(2) 国際化への対応

世界の港湾別のコンテナ取扱量の平成20年度ランキングでは、1位：シンガポール、2位：香港、3位：上海、4位：深圳、5位：釜山、であり、日本の港は東京港が25位、横浜港は29位である。これは従来の規制による港湾荷役等の取扱サービス時間などのソフト面の遅れだけでなく、公共事業のばら撒き政策により、ハード面の大型コンテナ船の荷さばきを効率的にできるハブ港湾(物流の中心となる港湾)の整備が、アジアの各

港湾より遅れたことにもよる。

しかし、港湾コスト3割低減と、リードタイム（コンテナが本船から港に陸揚げされてから引取り可能となるまでの日数）の1日程度の短縮を目標に「スーパー中樞港湾」構想が16年度に打ち出された。これは次世代型高規格ターミナルの整備のハードとソフトの両面からの総合的施策によって効率向上施策が実施されている。特に、京浜港（東京港・横浜港）、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、阪神港（神戸港・大阪港）は、スーパー中樞港湾に指定され、ITの積極導入、コンテナターミナルの整備、運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進し、集中整備され始めた。また、荷役作業の364日24時間の実施とゲート作業の平日並み常時オープン（8時半から20時まで）が実現している。こうした動きで、アジアの主要港並みのコスト、サービスの実現を目指して国際競争力の向上が行われている。

（3）IT活用・IT投資の動向

コンテナ貨物は、高度に機械化された専用のコンテナターミナルで扱われる。ここではコンピュータ化により、作業時間の大幅な短縮が実現しているが、これらの大型投資は港湾運送業者が施設整備を行うのではなく、公共設備として整備されたものを港湾運送業者が利用する形態になっている。また、入出港時に必要な港湾諸手続の電子情報交換（EDI）化も進み、パソコンによる通関情報処理システム（NACCS＝ナックス）が稼働している。このシステムは、ホストコンピュータと税関および港湾運送業者・通関業者などの事務所に置いた端末機とを通信回線で結び、輸出入貨物にかかわる手続などをオンラインで処理するシステムである。ここでは電子商取引による貿易品コード番号も含めて整備されて合理化が進んでいる。

（4）自由貿易協定と港湾運送業

自由貿易協定（FTA）の条約締結が進むと、関税が大幅に撤廃され、国際的な物流量はさらに増大すると考えられる。特に、FTAの一種である環太平洋経済連携協定（TPP）は、参加国も多だけでなく関税撤廃を100%求めており、大きな影響があると考えられる。この条約締結には紆余曲折が予想されるが、日本が条約締結すれば貿易量の増大により港湾運送業の業務は増加すると

図表7 資本金別港湾事業者数（平成21年度）（平成22年3月末日現在）
（単位：％）

	事業者数	構成比
会 社	908	100
資本金1,000万円以下	177	19.5
資本金1,000万円超、5,000万円以下	380	41.9
資本金5,000万円超、1億円未満	115	12.7
資本金1億円	33	3.6
資本金1億円超、3億円以下	92	10.1
資本金3億円超、5億円以下	27	3
資本金5億円超、10億円以下	26	2.9
資本金10億円超	58	6.4

〔注〕 検定・鑑定・検量事業を除く。

〔資料〕 財団法人港湾協会編「港湾要覧（平成21年度）」5頁（有日本レポート整備）

考えられる。

（5）国際テロとセキュリティ対策

アメリカ同時多発テロを契機に、改正 SOLAS 条約による港湾関連施設への侵入防止等の保安対策が強化されて、港湾運送業者に対する保安要員の研修などが行われている。

（6）企業規模と特徴

港湾運送業者は規模の小さい業者が多い。図表7のとおり、大企業（資本金3億円を超える企業）は全908事業者数のわずか111社で12.3%を占めるのみである。

また、資本金別に詳細をみると、資本金10億円超の純事業者は58社にすぎない。一方、資本金1億円未満の事業者（会社）は672社に及び、全事業者の約4分の3を占めている。

（7）業界の再編動向

港湾運送事業の規制緩和への本格的な取組みは、平成17年の改正港湾運送事業法の地方港湾適用により完成した。港湾運送事業者は、図表2にみるように減少してきたが、今後はリーマンショック後の海運量の減少と、国際的な競争および国内港湾間の競争により、事業者間の競争と再編が促進されると予測される。

III 業務内容・特性

1 港湾運送の事業の種類

港湾運送事業は、港湾運送事業法により「営利を目的とするとしないとを問わず港湾運送を行う事業」と定義されており、以下の七つの事業に区分・定義されている。

- ① 一般港湾運送事業……荷主または船舶運航事業者の委託を受け、船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受け取り、荷主への引渡し、船舶への引渡しなどと、これにあわせて港湾荷役事業、はしけ運送事業、いかだ運送事業を一貫して行う事業をいう。
- ② 港湾荷役事業……船舶への貨物の積み込み、貨物の取卸、荷さばき場への搬入、搬出、保管、積み込みを行う事業をいう。
- ③ はしけ運送事業……貨物の船舶または、はしけによる運送、引船によるはしけもしくは、いかだのえい航を行う事業をいう。
- ④ いかだ運送事業……いかだに組んで行う木材の運送、はしけにより運送された木材の水面貯木場への搬入、搬出、荷さばきもしくは保管をする事業をいう。
- ⑤ 検数事業……船積貨物の積み込みまたは陸揚げを行うに際してするその貨物の箇数の計算または受渡しの証明を行う事業をいう。
- ⑥ 鑑定事業……船積貨物の積付けに関する証明、調査および鑑定を行う事業をいう。
- ⑦ 検量事業……船積貨物の積み込みまたは陸揚げを行うに際して行うその貨物の容積または重量の計算または証明を行う事業をいう。

2 業界用語

「ガントリークレーン」とは、港湾の岸壁に設置され、コンテナ貨物の積卸を行うクレーンのことをいい、トランスポーター (transporter) ともいう。

「トランシップ」とは、積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積替えされることをいう。この積替えをするのがハブ港である。

「ロールオン、ロールオフ船」とは、船の前後のランプウェイから自走したり、フォークリフト等によって直接貨物を積卸しする方式の貨物船で、別名ローロー船と呼ばれる。貨物専用である点がフェリーと異なる。

「ショアリング」とは、木材や角材などを用いて、貨物がコンテナのなかで動かないように固定することをいう。

1 取引形態と条件

港湾諸料金は「荷役料金」「ターミナル費用」「船舶関係費用」で構成される。

荷役料金は一般料金（在来荷役料金）と特殊料金（革新荷役料金）に区分される。一般料金とは在来型の荷役に適用されるもので、港湾荷役料金（船内荷役料金、沿岸荷役料金、船内・沿岸一貫荷役料金、小型船荷役料金）、はしけ運送料金、いかだ運送料金、輸出貨物船舶積料金、検数料金、鑑定料金、検量料金で構成される。一方、特殊料金は、従来型の荷役形態と異なることによって荷役効率が著しく異なる荷役に適用されるもので、自動車専用船荷役料金、ロールオン・ロールオフ船荷役料金、サイロ港湾荷役料金などがある。

なお、港湾運送事業法では、運賃および料金を変更しようとするとき、国土交通大臣の届出を必要としている。

2 資金需要

事業の業種により運転資金・設備資金とも異なる。特に注意が必要なのは兼業をしている企業であり、兼業の事業のほうが、大きい場合があるので、十分考慮して資金需要を確認する。

3 財務諸表の見方

国土交通省海事局の調べによると、図表8のとおり平成21年度の港湾運送事業者（対象186社）の1社平均の港運事業収益は42億円、費用は40億円、収支率は104.8%になっている。なお、兼業収益は223億円で、兼業事業のほうが大きいことに注意が必要である。

図表8 港湾運送事業の経営状況（平成20年度）

（単位：百万円、%）

区 分		金 額
港 運	取 益	4,245
	取 費	4,051
	取 支 率	104.8
兼 業	取 益	22,335
	取 費	21,631
営業外	取 益	217
	取 費	188
経 常	取 益	26,796
	取 費	25,871
	取 支 率	103.6

〔注〕 この経営状況は、一般港湾運送事業者（186社）の平均値。

〔資料〕 財団法人日本港運協会編「港運要覧（平成21年度）」63頁（春日本ポート整備）

IV 審査のポイント

図表9 港灣運送業（黒字企業平均）の財務諸表一覧
（単位：千円、％）

区分	年度		平22年度						
	対象企業数・平均従業員数		46件 37.6名						
	1企業当り年平均総資産		607,256千円						
項目		1企業当り平均額	構成比						
貸借対照表	(純)	流動資産	284,771	46.5					
		当座資産	241,439	39.4					
		(現金預金)	156,490	25.5					
		(売上債権)	84,215	13.7					
		棚卸資産	1,159	0.2					
		その他流動資産	42,171	6.9					
		固定資産	327,847	53.5					
		有形固定資産	223,298	36.4					
		無形固定資産・投資	104,548	17.1					
		繰延資産	65						
		総資産	612,684	100.0					
		流動負債	132,338	21.6					
		(買入債務)	32,954	5.4					
		(短期借入金)	32,257	5.3					
		(割引手形)	2,693	0.4					
		固定負債	164,450	26.8					
		(長期借入金)	110,797	18.1					
		純資産	315,894	51.6					
		株主資本	315,496	51.5					
詳細差額等・新株予約権	398	0.1							
損益計算書	(純)	売上高	603,048	100.0					
		売上原価	454,898	75.4					
		売上総利益	148,149	24.6					
		販売費・一般管理費	134,038	22.2					
		販売費	21,882	3.6					
		一般管理費	112,155	18.6					
		(役員報酬)	23,401	3.9					
		(役員外販管人件費)	70,451	11.7					
		(減価償却費⑤)	4,166	0.7					
		営業外利益	14,111	2.3					
		営業外収益	14,746	2.4					
		(受取利息・配当金)	1,543	0.3					
		営業外費用	7,743	1.3					
		(支払利息割引料)	3,370	0.6					
		経常利益	21,114	3.5					
		特別損益	△1,333	△0.2					
		税引前当期純利益	19,781	3.3					
		(減価償却費計⑤+⑥)	17,837	3.0					
		売上原価内訳書	(純売上高100%)	売上原価	454,898	75.4			
商品売上原価	69,848			11.6					
商品売上原価	385,050			63.9					
材料費	26,232			4.3					
労務加工費	129,237			21.4					
外注加工費	121,921			20.2					
減価償却費⑤	13,670			2.3					
その他の経費	93,987			15.6					
(△)棚卸高増減									
付加価値計算書	(加工高100%)			純売上高	603,048	158.3			
				商品売上原価	69,848	18.3			
				材料費	26,232	6.9			
				外注加工費	121,921	32.0			
				工場消耗品費	4,107	1.1			
				加工高(粗利益)比率(%)	380,937	100.0			
				加工高(粗利益)比率(%)	63.2				
				加工高労働生産性	10,120				
				労働費	223,090	58.6			
				労務費	108,710	28.5			
		給料手当	82,474	21.7					
		福利厚生費	31,905	8.4					
		総合経営分析表	年度	対象企業数・平均従業員数	46件 37.6名				
				1企業当り売上高	603,048千円		1従業員当り		
				総合	総資本営業利益率(%)	2.3			
					総資本経常利益率(%)	3.4			
					自己資本利益率(税引前)(%)	6.3			
					総資本回転率(回)	1.0			
					資本	総資本(円)	370.8	16,278	
流動資産(円)	172.4					7,565			
現金・預金(円)	94.7					4,157			
売上債権(円)	51.0					2,237			
棚卸資産(円)	0.7					30			
その他流動資産(円)	26.0					1,139			
利益	固定・繰延資産(円)			198.5	8,712				
	有形固定資産(円)			129.6	5,688				
	流動負債(円)			80.1	3,516				
	買入債務(円)			19.9	875				
	買入債務(支払基準)(円)			54.5					
	固定負債(円)			99.5	4,369				
売上高利益率	自己資本(円)			191.2	8,392				
	売上高営業利益率(%)	2.3	374						
	売上高経常利益率(%)	3.5	561						
	売上総利益率(%)	24.6	3,936						
	材料費(%)	4.3	697						
	対売上高	21.4	3,433						
	労務加工費(%)	20.2	3,239						
	外注加工費(%)	17.9	2,860						
	販売費・一般管理費(%)	22.2	3,561						
	販管人件費(%)	15.6	2,493						
生産性	営業外収益(%)	2.4	391						
	営業外費用(%)	1.3	205						
	支払利息割引料(%)	0.6	89						
	1人当り売上高(月)(千円)	1,335							
	加工高(粗利益)比率(%)	63.2							
	1人当り加工高(粗利益)(月)(千円)	843							
	1人当り人件費(月)(千円)	493							
	労働分配率(限界利益)(%)	58.6							
	1人当り総資本(千円)	16,278							
	1人当り有形固定資産(千円)	5,688							
加工高設備生産性(%)	177.9								
1人当り経常利益(月)(千円)	46								
安全性	流動比率(%)	215.2							
	当座比率(%)	182.4							
	借金対借入金比率(%)	106.9							
	借入金対月商倍率(月)	2.9							
	固定比率(%)	103.8							
	固定長期適合率(%)	68.3							
	自己資本比率(%)	51.6							
	経常収支比率(%)	106.4							
	実質金利率(%)	2.4							
	ギアリング比率(%)	45.3							
成長性	自己資本還元率(千円)	315,894	8,392						
	債務償還年数(年)	4.5							
	インタレストカバレッジレシオ(倍)	4.6							
	償却前営業利益(千円)	31,949	848						
	対前年売上高比率(%)	85.3							
	対前年経常利益増加額(千円)	7,013	186						
	損益分岐点売上高(月)(千円)	47,468	1,261						
	経営安全率(%)	5.5							
	限界利益率(%)	63.2							
	平均固定費(月)(千円)	29,984	796						
固定費増加率(%)	87.2								

(資料) 「TKC 経営指標 (平成23年指標版)」 (株TKC)

図表10 港灣運送業（黒字企業平均）の総合経営分析表

区分	年度		平22年度					
	対象企業数・平均従業員数		46件 37.6名					
	1企業当り年平均総資産		603,048千円					
項目		分析比率	分析値					
総合	年度	対象企業数・平均従業員数	46件 37.6名					
		1企業当り売上高	603,048千円		1従業員当り			
		総合	総資本営業利益率(%)	2.3				
			総資本経常利益率(%)	3.4				
			自己資本利益率(税引前)(%)	6.3				
			総資本回転率(回)	1.0				
			資本	総資本(円)	370.8	16,278		
				流動資産(円)	172.4	7,565		
				現金・預金(円)	94.7	4,157		
				売上債権(円)	51.0	2,237		
				棚卸資産(円)	0.7	30		
				その他流動資産(円)	26.0	1,139		
		利益	固定・繰延資産(円)	198.5	8,712			
			有形固定資産(円)	129.6	5,688			
			流動負債(円)	80.1	3,516			
			買入債務(円)	19.9	875			
			買入債務(支払基準)(円)	54.5				
			固定負債(円)	99.5	4,369			
		売上高利益率	自己資本(円)	191.2	8,392			
売上高営業利益率(%)	2.3		374					
売上高経常利益率(%)	3.5		561					
売上総利益率(%)	24.6		3,936					
材料費(%)	4.3		697					
対売上高	21.4		3,433					
労務加工費(%)	20.2		3,239					
外注加工費(%)	17.9		2,860					
販売費・一般管理費(%)	22.2		3,561					
販管人件費(%)	15.6		2,493					
生産性	営業外収益(%)	2.4	391					
	営業外費用(%)	1.3	205					
	支払利息割引料(%)	0.6	89					
	1人当り売上高(月)(千円)	1,335						
	加工高(粗利益)比率(%)	63.2						
	1人当り加工高(粗利益)(月)(千円)	843						
	1人当り人件費(月)(千円)	493						
	労働分配率(限界利益)(%)	58.6						
	1人当り総資本(千円)	16,278						
	1人当り有形固定資産(千円)	5,688						
加工高設備生産性(%)	177.9							
1人当り経常利益(月)(千円)	46							
安全性	流動比率(%)	215.2						
	当座比率(%)	182.4						
	借金対借入金比率(%)	106.9						
	借入金対月商倍率(月)	2.9						
	固定比率(%)	103.8						
	固定長期適合率(%)	68.3						
	自己資本比率(%)	51.6						
	経常収支比率(%)	106.4						
	実質金利率(%)	2.4						
	ギアリング比率(%)	45.3						
成長性	自己資本還元率(千円)	315,894	8,392					
	債務償還年数(年)	4.5						
	インタレストカバレッジレシオ(倍)	4.6						
	償却前営業利益(千円)	31,949	848					
	対前年売上高比率(%)	85.3						
	対前年経常利益増加額(千円)	7,013	186					
	損益分岐点売上高(月)(千円)	47,468	1,261					
	経営安全率(%)	5.5						
	限界利益率(%)	63.2						
	平均固定費(月)(千円)	29,984	796					
固定費増加率(%)	87.2							

(資料) 「TKC 経営指標 (平成23年指標版)」 (株TKC)

次に「TKC 経営指標」(株TKC)の「港湾運送業」黒字企業平均についてみる(図表9、10参照)。

(1) 収益性・成長性

港湾運送業1企業当りの売上高は約6億円、対前年売上高比率は85.3%となっている。

(2) 安全性

安全性の主要な比率をみると、流動比率は215.2%、当座比率は182.4%、固定長期適合率は68.3%になっている。

(3) 生産性

平均従業員数は37.6名、1人当り売上高(月)は134万円、1人当り加工高(粗利益)(月)は84万円になっている。

4 キャッシュフロー分析

経費に占める労務費率が高い業種であるので、外注加工のかたちで非効率的な費用が含まれていないか、回収不能な売掛金はないか、兼業の収支は正しいかを確認する。なお、税引前当期利益に減価償却費を加えたものを当期損益活動のキャッシュフローとしてみると3,762万円(対純売上高比率6.2%)になる。

V 取引推進上のポイント

(1) 既存取引先の取引深耕

港湾運送事業者の場合、倉庫業などを兼業していることが多い。したがって、これらの比重を把握するとともに、兼業業務の動向を考慮し、企業全体の収益性を判断することが必要である。

(2) 新規取引先開拓

規制緩和されたにもかかわらず開業立地の制約から新規開業は、ほとんどない。既存新規取引先についても上記と同じで、兼業業務の動向を考慮し、企業全体の収益性を判断することが必要である。

VI 関連法規制・制度融資等

「港湾運送事業法」を基本に、多数の関連法規が存在する。税制特例措置では、「荷捌き施設に関する非課税制度」「誘致地区へ港湾施設や荷捌場等を買収した場合の所得税、法人税の特例制度」「港湾運送に使用する機械の軽油取引税の非

課税制度(適用期限あり)」などが、国税、地方税にある。

VII 業界団体

◆社日本港運協会

〒105-8666 東京都港区新橋6-11-10(港運会館)

電話 03-3432-1050 / FAX 03-3432-5900
http://www.jhta.or.jp/

◆社日本港湾協会

〒107-0052 東京都港区赤坂3-3-5(住友生命山王ビル8F)

電話 03-5549-9575 / FAX 03-5549-9576
http://www.phaj.or.jp/