

船舶貨物代理店

日本標準産業分類 [4831]、帝国データバンク産業分類 [67201]

審査の着眼点

- ◆ **船舶代理店業務以外との関係**……船舶貨物代理店は一般的に船舶代理店と呼ばれる（以下「船舶代理店」という）。この船舶代理店は、通常、船舶代理店業務だけの単独業務ではなく、運送業者、倉庫業者などがその業務の一環として事業を行っている。他の業務と船舶代理店業務はよい関係にあるか。全体の収益はどうか。
- ◆ **資金動向**……船舶代理店の業務自体は、運転資金や設備資金とも多額の資金を必要としないが、当該企業のお業務が必要とする資金動向の把握は重要。
- ◆ **取引先との関係**……輸出業者、船会社との関係は良好か。また、昨今の規制緩和で競争が激しくなっている影響はどうか。
- ◆ **港の船舶動向**……船舶代理店の業務は、港への船舶の入港量や停泊日数等に影響を受ける。国内の港湾間での競争が起きており、該当の港の船舶動向はどうか。

I 業種の理解

1 業種の定義

船舶代理店とは、船会社の所有船、備船および運航受託船等が特定の港に入出港するとき、その代理店契約に基づき、各種の手続、サービス手配などの便宜を図る事業をいう。この船舶代理店は、港湾運送業のような法的な定義や規則はない。この業務は、貨物の引受けをする倉庫業者や運送会社が、業務サービスの一環として引き受けたため、現在もこれらの業種の企業が兼業をしている。

2 業種の特徴

(1) 業種の沿革

日本の経済の急成長とともに、海運業も急進展を遂げたが、全国の各港には大型化と特殊専用化した船舶の入出港が増加し、港湾の円滑な運営と安全確保、また公害防止などの諸法令や規則が強化された。しかし、船会社が輸出するすべての港

に支店を設置するのは経済的ではない。そこで、船会社は目的地の港の船舶代理店と契約を結び、船舶の入出港関係の官庁手続、船舶燃料の手配、船員の世話を代理で行ってもらうことから発展してきた。

(2) 市場の特徴

このように船会社の支店・出張所等の出先が設置されていない港湾において、その船舶の入出事務を取り扱う必要上から発生した。そこで貨物等を扱う倉庫業者や運送会社に関連業務として引き受けてもらったため、現在のように運送業者、倉庫業者などが多く船舶代理店業務を行っている。

3 市場規模

船舶代理店は、運送業・倉庫業を営む業者がその業務の一環として行っているため、その業務は業者において業務の一部にすぎず、その業者数や市場規模の把握がされていない。また、従業員も企業によっては他の業務とかけもちになっている場合がある。

ちなみに、船舶代理店を営む企業の業務例をあ

げると、以下のように多岐の業務にわたる。通常、船舶代理店を営む企業はこれらのうちの複数の業務を行っている。

- ① 港湾運送業
- ② 海運業
- ③ 海上旅客運送業
- ④ 通関業
- ⑤ 航空貨物取扱業
- ⑥ 倉庫業
- ⑦ 損害保険代理業

4 主要地域分布

日本船舶代理店協会が設立されているが、その地区事務局は北海道、東北、日本海、鹿島、千葉、東京、神奈川、清水、伊勢湾、大阪、兵庫、中国、四国、九州の14地区である。このなかでも、京浜港（東京、神奈川）、伊勢湾港、阪神港に対する国際競争力強化の取組みが官民連携のもとに行われているので、この地域の業務は拡大すると予測する。

II 業界の動向

1 需給動向

市場環境の変化では、図表1からわかるようにリーマンショックによって、輸出と輸入の両方が大きく減少している。そのなかで、アジアへの輸出の割合は、平成17年度の66%から75%へ大きく伸びており、中国やアジア新興国の発展の影響が大きいことがわかる。

船舶代理店の需要は、港への船舶の入港量や停泊日数等に影響を受ける。この港湾運送に関する需要をみることで、船舶代理店の需要がおおよそ判断できる。

船舶は、航路により内航と外航に分けられる。内航船舶とはいわゆる国内の沿岸を運航する船舶のことであり、外航船舶とは、国外とを結ぶ運航航路をもつ船舶のことである。

(1) 外航動向

外航に当たる日本の海上貿易量の状況は、図表1～3のとおりである。

a 海上貿易量

平成21年の海上貿易量は、図表1のとおり、輸出入合計は8億3,250万トンで対前年比85.8%と大幅な減少をしている。内訳は、輸出が1億

図表1 日本の海上貿易量 (単位：千トン、%)

	平20年	21	対前年比
輸出入合計	970.091	832.508	85.8
輸出	153.918	143.646	93.3
輸入	816.173	688.862	84.4
乾貨物計	507.300	410.306	80.9
液体貨物計	310.643	278.556	89.7

(注) 財務省「貿易統計」をもとに国土交通省海事局作成。
(資料) 国土交通省海事局編「海事レポート(平成22年度版)」88頁(財団法人日本海事広報協会)から筆者作成。

4,364万トン、輸入が6億8,886万トンと輸入が圧倒的に多い。これは輸入の主要品目のなかで、乾貨物の石炭1億6,181万トン、鉄鉱石1億547万トン、液体貨物の原油1億7,999万トンと重量物の原材料が占めるからである。ちなみに、金額ベースでも輸出が35兆5,753億円、輸入が36兆4,113億円、輸入が多くなっている。

輸出の主要品目は、鉄鋼3,326万トン、機械類1,002万トンである。

b 地域別海上貿易量(定期コンテナ貨物・不定期船貨物)

地域別の海上貿易量をコンテナ貨物でみたものが図表2、3で、図表2が定期コンテナ貨物、図表3が不定期船貨物の地域別の構成比である。

定期コンテナ貨物は、輸出、輸入ともアジアが過半を占め、前述のようにアジア内貿易が増加している。

不定期船貨物は、輸出ではアジアが多く78%と約8割に近づく勢いである。しかし、輸入については、中東31%、大洋州31%の割合になっている。アジアからの輸入は、平成17年には23%を占めていたが、18%に比率が落ちている。

(2) 内航動向

内航貨物輸送量の動向については、図表4のとおりである。平成21年度は、不況のなかで、内航貨物輸送量は3億3,217万トンで対前年比87.7%に減少している。長期的にも、陸上輸送との競争激化があり、12年度の5億3,702万トンをピークに減少を続けている。

(3) 港湾貨物取扱量

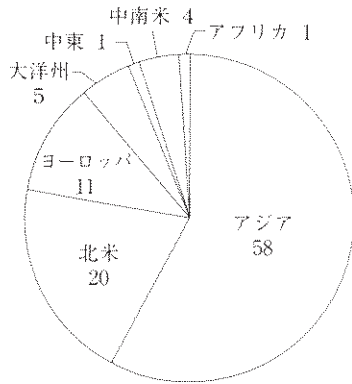
港湾貨物取扱量は、図表5のとおり、平成10年31億6,500万トンから14年30億6,700万トンに減少してから、19年まで微増で推移していたが、20年に31億4,500万トンに落ち込んでいる。

(4) 入港船舶

図表2 日本の海上貿易量：定期コンテナ貨物（平成21年）

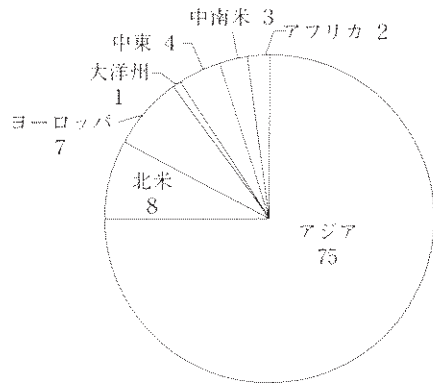
（単位：％）

(1) 輸入



輸入計：47,000千トン

(2) 輸出



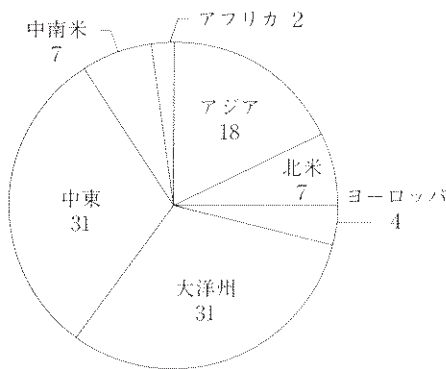
輸出計：35,235千トン

（資料）国土交通省海事局編「海事レポート（平成21年度版）」90頁（財団法人日本海事広報協会）をもとに筆者作成。

図表3 日本の海上貿易量：不定期船貨物（平成21年）

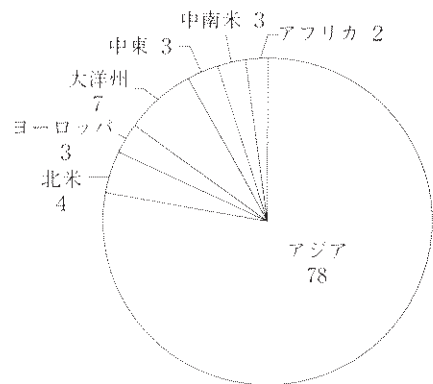
（単位：％）

(1) 輸入



輸入計：641,860千トン

(2) 輸出



輸出計：108,410千トン

（資料）国土交通省海事局編「海事レポート（平成22年度版）」90頁（財団法人日本海事広報協会）をもとに筆者作成。

図表4 内航船舶輸送統計推移表

（単位：千トン）

年度	輸送量
平10年度	516,647
11	522,602
12	537,021
13	520,067
14	497,251
15	445,544
16	440,252
17	426,145
18	416,644
19	409,694
20	378,705
21	332,175

（資料）国土交通省「内航船舶輸送統計推移表」（ホームページ）

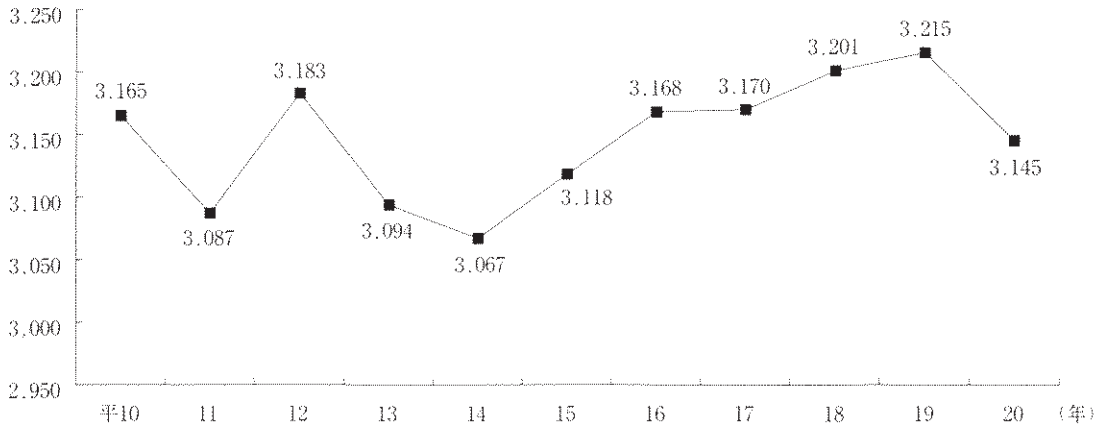
日本港運協会編「港湾要覧（平成21年度版）」によると、図表6のとおり、リーマンショック前の平成17年の商船の入港船舶は331万隻であったが、20年には17年度対比で91.4%に減少している。しかし、船舶の大型化に伴って、商船の入港総トン数でみると、39億2,860万総トンであり、対17年比は100.2%となっていることがわかる。

図表6の外航・内航部分で隻数比較すると、商船の外航は20年12万4,000隻で対17年比95.4%と減少したが、内航は290万5,000隻で対前年比91.3%とさらに大きく減少した。

また、外航は12万隻で総トン数19億7,143万総トン、内航は290万隻で総トン数19億5,717万総トン

図表5 港湾取扱貨物量の推移

(百万トン)



(注) 港湾取扱貨物量は、国土交通省総合政策局情報管理部「港湾統計」(暦年)による。

(資料) 日本港運協会編「港運要覧(平成21年版)」8頁(日本ポート整備)

図表6 入港船舶(内外航別)の推移

	内外航別	合計		6大港		6大港の割合(%)
		千隻	千総トン	千隻	千総トン	
平17年	外航	130	1,803.071	47	770.607	42.7
	内航	3,183	2,117.680	193	279.100	13.2
	商船計	3,313	3,920.751	240	1,049.707	26.8
	その他	1,877	105.709	17	13.431	12.7
20	外航	124	1,971.431	48	851.318	43.2
	内航	2,905	1,957.176	193	271.485	13.9
	商船計	3,029	3,928.607	241	1,122.803	28.6
	その他	1,580	109.190	18	14.404	13.2
17年	外航	95.4	109.3	102.1	110.5	101.2
対比	内航	91.3	92.4	100.0	97.3	105.3
20年	商船計	91.4	100.2	100.4	107.0	106.7
(%)	その他	84.2	103.3	105.9	107.2	103.9

(注) 1. この資料は「暦年」である。

2. 6大港とは、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州の各港である。

(資料) 日本港運協会編「港運要覧(平成21年度版)」69頁(日本ポート整備)より筆者作成。

んと、外航の船舶は規模が大きい。

(5) 海上出入貨物量上位20港と競争

日本港運協会編「港運要覧(平成21年版)」による平成20年度の海上出入貨物トン数総計の上位20港は、図表7のとおりである。1位：名古屋港、2位：川崎港+横浜港、3位：東京港、4位：神戸港、5位：大阪港、6位：水島港と続いているが、それぞれの産業立地の活況状況等によって、順位が大きく入れ変わっている。船舶代理店の売上げは、海上出入貨物の増減に左右されるので、港湾の後背産業の活況にも注意が必要である。収益については一般管理費に注目しておく必要がある。

2 課題と展望

(1) 現状の課題

外航に関しては、日本の港湾取扱いの国際的地位の低下がある。これは長距離基幹航路など世界にめぐらされた航路網を有し、高頻度の寄港サービスが提供される国際ハブ港の競争で、シンガポール、香港、上海などのアジア勢の進出が激しいからである。

内航においては陸上輸送との競争激化があり、外航、内航とも厳しい状況にある。また、改正港湾運送事業法による規制緩和による港湾競争力強化の取組みが進められている。

海外貿易量は重量で約99.7%を船舶貿易が担っ

図表7 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	シェア率
1 (2)	名古屋	145.507	10.0
2 (1)	川崎+横浜	142.773	9.9
3 (3)	東京	127.912	9.1
4 (5)	神戸	85.415	6.3
5 (4)	大阪	80.938	5.8
6 (6)	水島	51.563	4.4
7 (8)	千葉	45.986	3.9
8 (7)	関門	45.106	3.8
9 (9)	苫小牧	43.663	3.0
10 (10)	木更津	39.994	2.8
11 (12)	鹿島	38.319	2.8
12 (11)	福山	36.058	2.7
13 (14)	東播磨	35.092	2.6
14 (13)	大分	33.923	2.3
15 (15)	博多	27.771	2.1
16 (17)	三河	21.791	1.6
17 (16)	釧路	18.484	1.5
18 (23)	菊田	18.240	1.5
19 (20)	徳山下松	18.215	1.5
20 (18)	清水	18.037	1.4
全国92港合計		1,074.787	100.0

（注） 順位の（ ）内の数字は平成17年度の順位である。

（資料） 日本港運協会編「港運要覧（平成17、21年版）」（日本ポート整備）から筆者作成。

ている。内航では国内輸送機別輸送量に占めるトンキロベース（輸送量×輸送距離）は、減少しつつあるが約35%を占める重要交通手段ということから、船舶代理店は今後も重要な役割が期待されている。

（2） IT活用・IT投資の動向

現在、入出港時に必要な輸出入・港湾諸手続の電子情報交換（EDI）化が進展している。平成22年に、輸出入・港湾諸手続の関係6省庁7システムのワンストップサービス化（シングルウィンドウ化）が、輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS=ナックス）として実現した。これで輸出入貨物の通関の98%をコンピュータ処理により行うことができるようになり業務処理の所要時間が大幅に短縮している。ただし、検疫関係や食品衛生関係の手続は、25年に統合される予定である。

（3） 国際競争と新規参入

港湾関係事業は、海上輸送と陸上輸送の結節点であり、従来より重要な役割が認められ規制で守られてきた経緯がある。しかし、港湾運送事業法の改正により主要9港は平成12年度より、その他の地方港については18年5月より、事業参入を免

許から許可制に、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。

この緩和以後から21年4月1日現在まで、新規許可25件、業務範囲変更170件、運賃・料金届出654件が増加するなど全般に競争が激化している。これを契機として、船舶代理店業も顧客からの料金引下げの厳しい環境にさらされている。さらに、アジア各地の国際ハブ港間で激しい競争が行われている。

（4） 自由貿易協定と将来性

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、条約締結されれば貿易量の増大により貨物代理店の業務は増加すると考えられる。

Ⅲ 業務内容・特性

1 代理店の種類

船舶代理店は、いくつもの港を管轄する総代理店と、港で船舶の世話をする代理店に分類できる。総代理店は、ジェネラルエージェントとも呼ばれ、海運業者等の業務全般にわたって代理業務を行う。港で船舶の世話をする代理店は、ポートエージェント、副代理店とも呼ばれる。こちらは、船舶の入出港する現場にて、入出港手続や船員へのポートサービス等を行う。

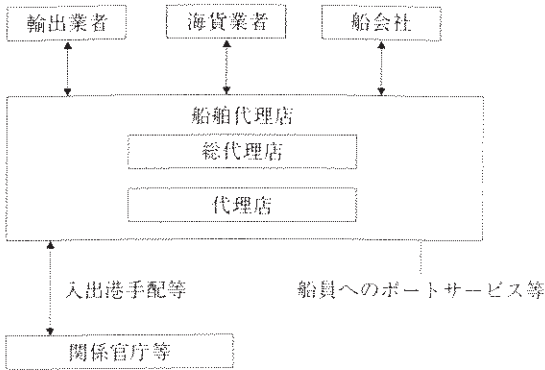
2 業務内容

図表8のとおり、船舶代理店は海運業者等にかわって船舶の入出港手続等を行っている。一般的に、外航船舶は総代理店に依頼し、その総代理店が港の代理店を手配、内航船舶は直接港の代理店に依頼することが多い。

船舶代理店の業務をいくつかあげると、以下のとおりである。

- ① 入国管理事務所など関係各官庁への入出港手続
- ② 入出港関係種類の作成
- ③ 水先案内人（パイロット）、曳船（タグボート）、綱取放し業者の手配

図表8 船舶代理店の業務



(資料) 筆者作成。

- ④ 燃料、船用品などの手配
- ⑤ 船員へのポートサービス
- ⑥ 荷役等に関する手配
- ⑦ 次港の船舶代理店等へ連絡

3 業界特殊用語

- ① バースとは、船舶を係留できる施設を施した所定の停泊場所、「船席」と称されている。
- ② バースタームとは、積み地、揚げ地の船内荷役費を船会社が負担する取引条件のこと。
- ③ ステベとは、船内荷役業者のこと。
- ④ ギャングとは、船内作業会社の作業員のこと。
- ⑤ インマルサットとは、船舶と陸上間の電話、FAX、テレックスなどの通信を行う海事通信衛星機構のこと。

IV 審査のポイント

1 取引形態と条件

船舶代理店業務は、運送業者、倉庫業者などが、運送・倉庫保管に関する業務を受注するために、その業務の一環として行っているのが現状である。このため、船舶代理店業務は十分な採算がとれていないといわれている。

取引条件も、主要業務の取引方法に沿うこととなる。

2 資金需要

船舶代理店業務においては、給油などは代金の前受けで行うので、運転資金や設備資金とも多額の資金を必要としない。注意すべきは、当該企業の主要業務が必要とする運転資金、設備資金を把

握することである。たとえば、運送設備、倉庫設備等の設備資金である。

3 財務諸表の見方

船舶代理店としての財務諸表はないので、類似の「TKC 経営指標（平成23年指標版）」（㈱TKC）の「運送代理店」黒字企業平均を掲載する。参考としてみていただきたい（図表9、10参照）。

船舶代理店は、代理店単体の業務では十分な採算がとれていないといわれている。また、事務手続が主な業務であることから、他の業界より原価・経費に占める労務費が多くなる。

4 キャッシュフロー分析

回収不能な売上代金はないか、またそれぞれの事業の計上に問題がないか確認する。

V 取引推進上のポイント

1 既取引先の取引深耕

船舶代理店単独の採算性を見直すとともに、その業務が存在することによる企業全体の収益性を考慮し、事業の展開を検討することが大切である。しかし、資金の面からいえば、船舶代理店自体は大きな設備資金を必要としない業種である。したがって、兼業している運輸業、倉庫業の動向に十分注意するべきである。

2 新規取引先開拓

新規開業は、運輸業、倉庫業の兼業として考えられる。既存新規先についても、同様に兼業している運輸業、倉庫業の動向に十分注意するべきである。

- ① 兼業しているその他の業務と戦略的位置づけを有しているか。
- ② 船舶代理店業務の効率化を行っているか。

VI 関連法規制・制度融資等

関連法規として、港湾運送事業法、出入国管理法および難民認定法などがある。さらに輸出入に関するさまざまな手続事項がある。

図表9 運送代理店の財務諸表 (黒字企業平均)

(単位:千円、%)

区分	対象企業数・平均従業員数		16件		12.0名	
	1企業当り	年平均総資産	309,219千円		構成比	
貸借対照表	項目	1企業当り平均額				
	流動資産	228,431	74.9			
	当座資産	136,258	44.7			
	(現金預金)	40,663	13.3			
	(売上債権)	94,703	31.1			
	棚卸資産	9,097	3.0			
	その他流動資産	83,075	27.2			
	固定資産	76,423	25.1			
	有形固定資産	54,999	18.0			
	無形固定資産・投資	21,423	7.0			
	繰延資産	50	0.0			
	繰延資産	304,904	100.0			
	流動負債	115,042	37.7			
	(買入債務)	33,650	11.0			
	(短期借入金)	6,953	2.3			
	(割引手形)					
	固定負債	63,328	20.8			
(長期借入金)	38,700	12.7				
純資産	126,534	41.5				
株主資本	126,534	41.5				
評価差額等・新株予約権						
損益計算書	純売上	465,689	100.0			
	売上原価	351,118	75.4			
	売上総利益	114,571	24.6			
	販売費・一般管理費	97,637	21.0			
	販売一般管理費	24,501	5.3			
	一般管理費	73,136	15.7			
	(役員報酬)	16,932	3.6			
	(役員外販管人件費)	44,799	9.6			
	(減価償却費)	3,783	0.8			
	営業利益	16,933	3.6			
	営業外収益	5,754	1.2			
	(受取利息・配当金)	1,556	0.3			
	営業外費用	8,894	1.9			
	(支払利息割引料)	874	0.2			
	経常利益	13,793	3.0			
	特別損益	△982	△0.2			
	税引前当期純利益	12,810	2.8			
(減価償却費計(△+))	5,135	1.1				
売上原価	351,118	75.4				
商品売上原価	331,606	71.2				
製材売上原価	19,511	4.2				
材務費	694	0.1				
外注加工費	7,424	1.6				
減価償却費	436	0.1				
その他経費	1,351	0.3				
(△)棚卸高増減	9,549	2.1				
△55						
付加価値計算書	純売上高	465,689	351.0			
	産品売上原価	331,606	250.0			
	材務費	703	0.5			
	外注加工費	436	0.3			
	工場消耗品費	284	0.2			
	加工高(租利益)	132,658	100.0			
	加工高(租利益)比率(%)	28.5				
	加工高労働生産性	11,083	8.2			
	人件費	69,182	52.2			
	労務費	6,281	4.7			
	給料手当	55,180	41.6			
福利厚生費	7,720	5.8				

(注) 当分析表は、各年における取録企業を分析対象としており、同一企業による連続企業分析ではない。

(資料) 「TKC 経営指標 (平成23年指標版)」(株TKC)

図表10 運送代理店の経営分析表 (黒字企業平均)

(単位:千円)

区分	対象企業数・平均従業員数		16件		12.0名	
	1企業当り	売上高	465,689千円		1従業員当り	
収益性	総合	総合				
	総資本営業利益率(%)	5.6				
	総資本経常利益率(%)	4.5				
	自己資本利益率(税引前)(%)	10.1				
	総資本回転率(回)	1.5				
	総資本	239.0	25.475			
	流動資産	179.0	19.085			
	現金・預金	31.9	3.397			
	売上債権	74.2	7.912			
	棚卸資産	7.1	760			
	その他流動資産	65.8	7.015			
	固定・繰延資産	59.9	6.389			
	有形固定資産	43.1	4.595			
	流動負債	90.2	9.611			
	買入債務	26.4	2.811			
	買入債務(支払基準)	38.7				
	固定負債	49.6	5.291			
自己資本	99.2	10.572				
生産性	売上高	465,689	351.0			
	売上高営業利益率(%)	3.6	1.414			
	売上高経常利益率(%)	3.0	1.152			
	売上総利益率(%)	24.6	9.572			
	対売上高	0.2	58			
	材料費	1.6	622			
	労務費	0.1	36			
	外注加工費	2.3	912			
	経常費・一般管理費	21.0	8.157			
	販売一般管理費	13.3	5.157			
	販管人件費	1.2	480			
	営業外収益	1.9	743			
	営業外費用	0.2	73			
	支払利息割引料					
	1人当り売上高(月)(千円)	3,242				
	加工高(租利益)比率(%)	28.5				
	1人当り加工高(租利益)(月)(千円)	923				
1人当り人件費(月)(千円)	481					
労働分配率(限界利益)(%)	52.1					
1人当り総資本	25.475					
1人当り有形固定資産	4,595					
加工高設備生産性(%)	241.2					
1人当り経常利益(月)(千円)	96					
健全性	流動比率(%)	198.6				
	当座比率(%)	118.4				
	預金対借入金比率(%)	86.2				
	借入金対月商借率(月)	1.2				
	固定比率(%)	60.4				
	固定長期適合率(%)	40.3				
	自己資本比率(%)	41.5				
	経常収支比率(%)	112.2				
	実質金利率(%)					
	ギアリング比率(%)	36.1				
	自己資本額(千円)	126,534	10.572			
	債務償還年数(年)	2.1				
	インタレストカバレッジレシオ(倍)	21.1				
	償却前営業利益(千円)	22,069	1.843			
	対前年売上高比率(%)	95.0				
	対経常利益増加額(千円)	86	7			
	損益分岐点売上高(月)(千円)	34,772	2.905			
経営安全率(%)	10.4					
限界利益率(%)	28.5					
平均固定費(月)(千円)	9,905	827				
固定費増加率(%)	95.7					

(注) 当分析表は、各年における取録企業を分析対象としており、同一企業による連続企業分析ではない。

(資料) 「TKC 指標 (平成23年指標版)」(株TKC)

VII 業界団体

◆日本船舶代理店協会

〒108-0022 東京都港区海岸3-26-1 (パーク芝浦4F)

電話 03-5444-2033 / FAX 03-5444-2034

<http://blogs.dion.ne.jp/blogsendaikyo/>