

第 1 節

海運業とは

1 海運業の定義

海運業とは、狭義においては、一般的に船舶を用いて旅客または貨物を海上輸送するというサービスを提供することによって収益を得る事業と、船舶を賃貸することによって収益を得る事業（船舶貸渡業）をいう。日本標準産業分類において海運業は水運業の区分に分類されている。ここでは水運業は海運業に河川および湖沼でサービスを提供する事業を含めたものとなっている。海運業は、さらに外航海運業、沿海海運業、船舶貸渡業等に分類されるとともに、また、運輸に附帯するサービス業として港湾運送業、運送代理店業が分類され、さらにその他運輸に附帯するサービス業として海運仲立業が分類されている。広義の海運業は、これらの業種で海運に関連する事業を行っているものと定義される。

2 海運業の概観

わが国の地理的特徴は四方を海に囲まれた国土であり、わが国以外の地域を「海外」と呼んでいる。海外と交流をするためには海を渡らなければならない。また、経済的な特徴は加工貿易による立国である。しか

第1章 海運業の概要

しながら、加工をするための原料となる各種資源には恵まれておらず、原料を入手するためには、わが国以外の地域、すなわち「海外」から輸入をしてこななければならない。また、加工後の製品についても、その多くを「海外」に輸出している。「海外」と各種財をやりとりするためには、「海運」は必須の経済活動といえる。また、国内に目を向けても、国土に山岳地域を多く抱えるため、陸上の運賃は比較的高額になるケースがある。四方を海に囲まれたわが国で、国内において大量の財を安価に輸送するという観点では、「海運」は比較的可利な財の輸送手段といえる。

上記のような地理的特徴および経済的特徴から、わが国の海運業は古い歴史を持ち、また、海運、造船、港湾、さらには海事に関する技術が進歩的であり、現在においても多数の大規模海運企業が存在している。

海運業の企業活動の大小を決めるのは、その支配船舶の隻数である。上記のような地理的・経済的特徴から世界的にみて、わが国は多数の支配船舶を有している。現在、世界で商船（貨物船や客船）は約4万6,000隻、総トン数で5億4,000万トン程度あるといわれている。日本籍船の商船は全世界のほぼ10%に当たる4,600隻で、そのうち外航船は100隻弱であり、その他は内航船となる。ここから全世界の船舶の10%弱が日本近海で航行しているということが推察される。ただし、わが国の海運企業が100隻弱の外航船で運航しているわけではなく、多くはパナマやリベリアといった税負担や法規制の異なる地域に船舶保有会社を設立し、そこから備船^{ようせん}している。わが国の外国備船は約2,100隻（平成18年）となっており、これに日本船籍の約4,600隻を合わせると合計で約6,700隻と推計される。したがって、わが国は、実に世界の商船の約15%を支配していることとなる。

3

海運業の特徴

調達した資金に基づいて投資を実施し、その投資に基づいて事業を運営し、収益を獲得し、最終的に投資を回収するという点において、海運業は他の一般商工業と何ら変わることはない。しかし、海運業の特色は船舶という移動可能な特殊な固定資産に投資をしているというところにある。その結果、わが国の海運企業は次のような特徴を有することとなった。

第一に、わが国の他の業種に先駆けて業界の再編が進んでいることが挙げられる。船舶を保有し、顧客との間に運送請負契約を締結して、ある地点からある地点まで貨物を海上輸送することによって収益を獲得し、投資を回収する事業であるため、基本的に海と港がある地域であれば世界中のどこでも事業ができる。よって、海運企業は国籍に関係なく世界中で船舶を運航することが可能であるため、運賃価格の決定においては世界で単一の市場のメカニズムが機能することとなる。特定の航路や特定の運送契約において超過収益が発生した場合には、世界中の海運企業が当該超過収益の獲得を目指し、マーケットに参入する。逆に、船舶過剰に伴う運賃価格の下落は、海運企業の投資回収を困難にさせ優勝劣敗が決定する。いずれにせよ、最終的にマーケットメカニズムが機能することにより、運賃価格は落ち着くということを歴史上繰り返している。現在、わが国の製造業が世界中で海外の同業他社と激しい競争をしていることが新聞紙上等をにぎわしているが、製造業が関税等により国の保護下に置かれていた昭和30年代～40年代において、既に世界単一マーケットとなっていた海運マーケットで、わが国の海運企業は世界の名だたる海運企業と激しい競争をしていた。詳細については「第3節 沿革」で述べるが、昭和39年にはあらゆる業界の中で最初に旧財閥の垣根を越えて海運企業間の統合を果たしており、結果としてわが国の大手海運企業はメガバンクが再編される前の平成11年に既に3社体制とな

海運代理店より顧客から運賃100を受領した報告を受けた。

(海運企業側での仕訳イメージ)

(借) 代理店債権	100	(貸) 海運業収益	100
-----------	-----	-----------	-----

② 代理店からの費用見積りと送金依頼

代理店に入港の連絡をすると、入出港に必要な費用が見積もられる。海運企業はその費用を代理店に対して前払いすることがある。

海運代理店は入出港等で必要な経費を見積もり、海運企業に当該見積額である50の送金依頼を行った。これを受けて海運企業は代理店に50を送金した。

(海運企業側での仕訳イメージ)

(借) 代理店債権	50	(貸) 現金預金	50
-----------	----	----------	----

③ 代理店における費用の支払いと海運企業への報告

代理店は荷役等の業者に必要な業務を依頼し、各業者からの請求書を取りまとめるとともに海運企業の代理人として各業者に支払う。これを勘定書に取りまとめ、海運企業に報告する。

代理店は入出港等にかかった経費を荷役業者等に合計85支払い、これを勘定書に取りまとめて海運企業に報告した。

(海運企業側での仕訳イメージ)

(借) 海運業費用 (港費等)	85	(貸) 代理店債務	85
-----------------	----	-----------	----

④ 代理店における回収運賃、支払費用の精算

代理店における運賃回収額、海運企業の事前の送金額および代理店の支払った海運業費用との差額について、代理店と海運企業間で精算が行われる。なお、代理店はあらかじめ海運企業と取り決めた条件に従い代理店手数料を取受する。

①～③の一連の取引にかかる勘定書を取りまとめ、代理店からあらかじめ定められた代理店手数料5を差し引いた差額である65の送金を受けた。

(海運企業側での仕訳イメージ)

(借) 代理店債務	85	(貸) 代理店債権	150
現金預金	65		
海運業費用	5		
(代理店手数料)			

- ⑤ 海運企業における海運業未収金、前受金、海運業未払金の整理と計上
海運企業は船荷証券を発行しているものについて、対応する運賃が代理店によって回収されているか否か、あるいは代理店によって回収されたものについて、収益認識基準に照らして海運業収益とすべきものか前受金とすべきものかを整理し、勘定処理を行う。

また、発生した海運業費用のうち、請求書は到着しているが未払いのものについて代理店に報告させるとともに、代理店に請求書が未着のものを見積計上を行い、海運業未払金を計上する。

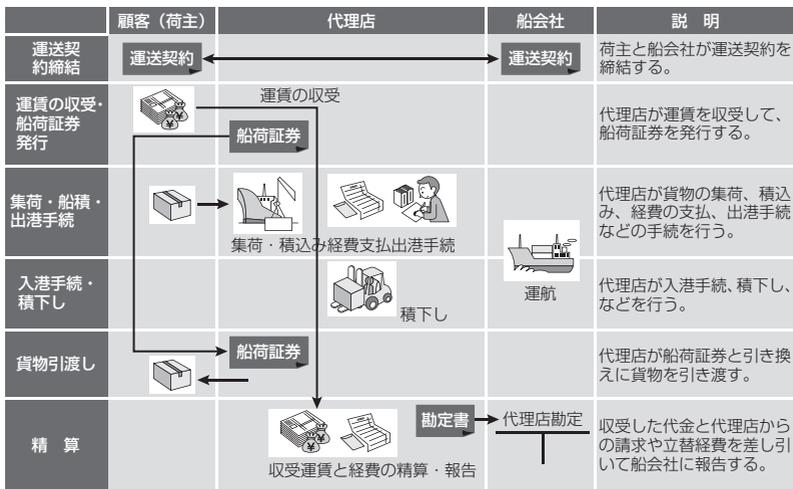
- 当該航海につき、代理店でも海運企業でも未回収の運賃が40あった。
- 航海完了基準を採用しているため、当期に帰属しない収益である30を前受金に振り替える。
- 既に作業の終了した荷役作業の実際発生額につき代理店からの報告がない。過去実績等をもとに港費15を見積計上する。

(海運企業側での仕訳イメージ)

(借) 海運業未収金	40	(貸) 海運業収益	40
海運業収益 (運賃)	30	前受金	30
海運業費用 (港費等)	15	海運業未払金	15

なお、代理店債権・代理店債務は営業活動に関連して発生した債権と債務ではあるが、対象が直接の顧客あるいは業者ではなく代理店による一種の立替勘定であるため、海運業準則上（個別決算上）、海運業未収金あるいは海運業未払金とは区別して表示がなされる。ただし、連結決算においては区分表示は求められていない。

図表 2-2-8 代理店を利用した貨物運送の流れ (例)



(注) 代理店が運賃收受、船荷証券発行、集荷、積込み、経費支払、入出港手続、などの業務を広く受託している場合を想定。

(5) 海運業費用における業務処理統制の概略

前述の「①(7) 運賃計上プロセスの概略」(100頁)でも説明したように、海運業における業務処理統制の整備運用評価の特殊性を一言でいうと、世界各地に散らばった代理店における作業を業務処理統制という形にいかにか落とし込むかということになる。代表的な留意点としては以下の3点である。

- ① 大量かつ世界各地で発行されている船荷証券に関する情報をいかに正確に把握するか。
- ② 代理店に委託されている業務処理をいかに把握し、評価するか。
- ③ 見積処理過程における統制をいかに整備し、評価するか。

①については、代理店の利用にも関連する部分である。前述の「①(7) 運賃計上プロセスの概略」を参照いただきたい。

②については重要かつ困難な部分である。なぜなら、海運業における実務作業についてはその大半が代理店によって行われており、なおかつ、それらの活動の管理(統制)も基本的には代理店に委託されている