

第70回 企業活性化研究分科会・議事録

＜第七十回 2014年8月2日（土）時間：13：30～17：00 於：専修大学（神田校舎）＞

参加者：石川、井端、大野、夏目、宮川、山本、依田、渡邊（8名）

1. テーマ：再生企業の分析－第一中央汽船株式会社の場合－

- ・報告者：大野喜一
- ・配付資料：12枚（大野喜一作成）、5枚（山本洋信作成）
- ・報告内容の要旨

本報告は、第一中央汽船株式会社（以下、第一中央汽船とする）の収益性と企業の再生について検討した。はじめに連結の営業利益の推移をみたところ、2011年を除き2009年からマイナスで推移していることから第一中央汽船の経営が困難な状況であると考えられる。

収益性の低下要因を調べるため、外部環境と内部環境による要因に分けて分析した。まず、外部環境に関しては同業他社との比較を行ったところ、他社も収益が低下していた。2008年のリーマン・ショック直前までは、海運事業の需要が高く、業績も好調であった。しかし、リーマン・ショック以降は海運事業の需要が急落した。このような経済背景から、業界全体で収益が低下しているのは船舶の供給が過剰になっているためであると考察した。船費の減価償却費に関して、親会社と比べて子会社の減価償却費が少ないのではないかと議論が生じたが、この減価償却費に関しては海外に移しているため少ないのではないかと、もしくは業界特有の理由があるのではないかと結論づけた。自動車運搬船等の特殊船による運送事業は低価格競争に陥りにくく安定的な収益を上げられる事業である。通常船舶の需要が低下していることから、特殊船を用いた事業展開が収益性の改善に繋がると指摘した。

次に内部環境に関しては、資本金をみると、2012年から2014年まで継続的に増資をしているが、自己資本比率は、2012年から2014年までに大幅に減少している。これは2005年から2008年までに利益によって造船した船舶の発注から竣工までの期間と、船舶の需要とのずれによるものであると推察した。造船期間と船舶の需要とのずれに関して、第一中央汽船は、およそ6～8年周期で業績の悪化と回復を繰り返していることから、業界特有の時間意識である可能性があり、同業他社をより長期に渡って分析する必要があるのではないかと議論になった。以上のことを踏まえ、現状としては需給ギャップから利益を出せていないが、ばら積み貨物輸送中心の現方針から特殊船を取り入れる方針へ移行し、増資の成果が実現すれば、再生していく可能性があるかと考察した。

2. 今後の予定について

- ・9月20日（土） 分析企業－株式会社リソー教育－ 宮川先生
- ・10月4日（土） 分析企業－株式会社クリムゾン－ 尼野先生
- ・11月22日（土） 分析企業－株式会社イチケン－ 浜田先生
- ・12月6日（土） 分析企業－椿本興業株式会社－ 小林先生

（文責：夏目拓哉）