

第5回 海事産業委員会 資料

2025年6月20日

世界に誇れる地場産業「愛媛船主」の発達と現状について

株式会社 西瀬戸マリンパートナーズ
アドバイザー 日野 満



- ・ 本日発表させていただきます「**西瀬戸マリンパートナーズ**」の**日野**です。
- ・ 愛媛県や今治市における海運業や造船業の成り立ちから、現状のような世界中から注目される規模にまで発達した経緯などをお話しさせていただきます。



- ・ 今治市内には外航海運会社が約70社あります。
- ・ 日本国内の外航船は3,663隻あり、そのうち今治市の海運会社が所有する外航船は約1,100隻（2020年実績）あります。

……今治オーナーが国内外航船の約30%を所有しています。

- ・ 内航船では、今治市には約180の船社があります。
国土交通省の資料によると、国内の内航船の隻数は5,213隻で、そのうち今治市の海運会社が所有する内航船は約230隻（2022年実績）です。

補足：いよぎん地域経済研究センター調査によると、2024年末現在

- ・ 愛媛船主が保有する外航船は1,385隻…日本全体では3,977隻
- ・ 都道府県別では、1位 東京 1,772隻（シェア45%）
2位 愛媛 1,385隻（シェア35%）
3位 広島 310隻（シェア8%）
4位 大阪 131隻（シェア3%）

……地方オーナーの所有船（オペの社船を除く）だけを見ると愛媛船主は断トツの一位。

造船事業社数 **14社**

今治市には14の造船所（出典：今治市）があり、新造船竣工量は約80隻（2022年）で、国内シェアの約20%を占めています。今治市内に本社のある造船会社のグループ全体では、国内で建造される船舶の約34%が造られています。

今治市の造船竣工量の推移



出典：国土交通省 他

2

- ・ 今治市には14の造船所があり、そこで建造される新造船は約80隻（2022年）です。国内の合計建造隻数は404隻で、うち今治市の造船所の建造シェアは約20%を占めています。

※今治市内に本社のある造船会社のグループ全体では、国内シェアの約34%。

- ・ 今治市の造船竣工量の推移を見ると、近年では2019年をピークとし、以降は若干減少しています。



船用企業数約160社

今治産の船用機器が世界中で活躍中

今治市には船用メーカーと関連企業を合わせて約160の企業（出典：今治市）があります。最先端技術を駆使した船舶機器は国内外から常に高い評価を受けており、世界中の船舶に導入されています。



エンジンコントロール コンソール

主機、補機等の制御・監視を行うシステム



ツインデッキ クレーン

2台のクレーンを同時に操作して重荷を吊る荷役機械



デッキユニット型 船舶用エアコン

航海時の居住性を向上させる船舶用のエアコン



FOUユニット

燃料供給装置



溶接棒

鉛の鋼材をつなぐ溶接に使用する材料



主 機

船を動かすためのプロペラを動かすエンジン



中間軸受

推進機関とプロペラをつなぐ軸を支える機器



補 機

発電用のエンジン

出典：伊インフォーママーケットツジャパン、今治市海事都市交流委員会

3

- ・ 今治市には船用メーカーと関連企業を合わせて約160の企業があり、最先端技術を駆使した船用機器を製造しています。
- ・ これらは国内外から常に高い評価を受け、世界中で今治産の船用機器が活躍しています。



出典：村上海賊ミュージアム

- ・ 平安時代に編纂された歴史書『日本三代実録』には、「貞観9年（867年）、伊予国宮崎、海賊群居して掠奪もつとも切なり」という記述があります。……伊予国宮崎とは今治市波方町付近。この頃は中央集権制度が有名無実化し、地方に朝廷の力が及ばなくなり、海賊が横行していたようです。
- ・ 15世紀の初め頃、越智諸島を中心に活躍した**村上一族**の村上義弘（よしひろ）の跡を南朝方の武将・北畠師清（もろきよ）が継ぎました。
その師清の3人の孫たちは、長男・雅房（まさふさ）を**能島**（のしま）、次男・義豊（よしとよ）を**因島**（いんのしま）、三男・吉房（よしふさ）を**来島**（くるしま）の各城に配置し分家しました。
これが「三島村上氏（さんとうむらかみうじ）＝村上水軍」の起こりといわれています。

※村上氏たちは瀬戸内海の制海権を掌握しており、この地域を航行する船舶から帆別銭、関銭、警固料などの通行料を徴収し、その代わりに航海の安全を保証しました。

- ・ **因島村上氏**は中国地方で勢力を振るった山名氏、大内氏、毛利氏などの守護との関係が強く、**能島村上氏**は河野氏に従いつつも独立的な性格を持っていました。**来島村上氏**は河野氏と密接な関係にあり、家臣団に組み込まれていました。
- ・ 戦国の世で大活躍した村上水軍でしたが、天正16年（1588年）の豊臣秀吉による**海賊禁止令**により姿を消すこととなりました。

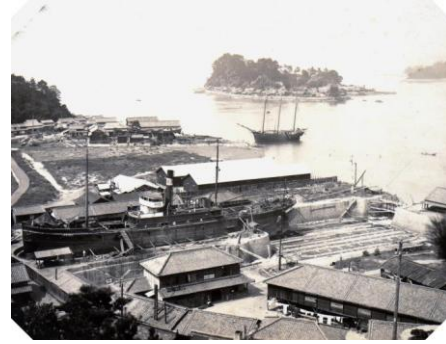
※来島村上、因島村上、能島村上らは関ヶ原の戦いでは「西軍」（石田三成）についていたので、戦後急速に勢力を弱めていきました。

海 族

5

- ・ ちなみに今治では、「かいぞく」とは悪事をはたらく者を意味する「賊」ではなく、「海に家族の族」と書いて「**海族**」と呼びます。
- ・ 潮流の激しい今治・来島で操船技術を磨き、戦国時代を生き抜いてきた今治の船乗りには**進取の気風**と**勇猛心**が育ってきた訳です。
この地域の人々は、自らの度量を武器に域外へと進出して行った訳で、**海に生きた水軍のDNA**が**この地方の風土や気質**を造り上げてきたと言っても過言ではないでしょう。
- ・ この地域が**海運・造船の町**として大きく発展してきたのは、こうした『**水軍気質**』によるところが大きいようです。

【昭和40年頃の波止浜の塩田】



6

- 船どころである波止浜の海運業の歴史は古く、1683年に**長谷部九兵衛**（はせべ・きゅうべえ）氏が波止浜に**塩田**を開いてからは入浜式**塩田**の砂を運ぶ「**入替船**」が造られるようになり、その後、製塩業が盛んになるにつれ「塩買い船」とも呼ばれた『**千石船**』が各地から漆器や肥料・石炭などを積んで入港し、代わりに波止浜の『**塩**』を積み込んで出港するなど随分と賑わったようです。
- この塩田事業を通じて、資材や石炭などの運搬のための海運業は更に進化し、同時に高度な技術を身に付けた船大工たちが数多く育っていきました。
- このように、今治の海運・造船業は塩田とともに発展してきましたが、やがて**化学製塩が主流**になるにつれ、塩田は閉鎖されました。

※1959年（昭和34年11月）、波止浜塩業組合は塩業整備臨時措置法の適用を受け、製塩業を廃止し組合を解散しました。

- 各船主は船舶運航・管理の知識を生かし、船主業へ見事に事業を転換しました。
今治が**世界に類を見ない海事都市**に発展したのは、**今治人**が時代の変化を読み取り、柔軟に対応する英知と判断力があったからだと考えられます。



- ・当初、船の動力は「風力（帆）」でありましたが、1920年代（大正中期ごろ）から「内燃機関（焼玉機関）」へ進化し、船の材質は「木材」から「鉄」に変わり、船舶の建造技術は更に高度化していきました。**鋼船**(こうせん)となったことで船型も大型化し、航海海域も内航から近海へ、そして遠洋へと進出して行きました。
- ・しかし、先の太平洋戦争では、今治地域の船主の船は軍用に徴用され、大半は沈没し、多くの乗組員さんが亡くなりました。
- ・ところが、戦後の**愛媛船主と造船企業**の復興は目覚ましいものでした。
今治人の持つ**水軍気質**などもあって、所有船は更に大型化し、船数(ふなかず)も格段に増加しました。
- ・愛媛県の外航海運は、**戦後はゼロから『再』スタート**し、そしてわずか80年で今日の隆盛を極めている訳です。

※**機帆船**（きはんせん）とは、推進用の動力として熱機関を併用した「木造・帆船」です。

20世紀初頭に、帆走漁船用の補助機関として焼玉機関が使用され始め、その後、1920年代に沿岸用貨物船に搭載され、1930年代には**機走主体**に変わりました。船体は木造のままで、大きさは150総トン以下が多く、狭義に言う「機帆船」の典型が完成し、用語としても定着しました。

※**焼玉機関**（やきだまきかん）とは、焼玉と呼ばれる鑄鉄製の球殻状の燃料気化器を兼ねた燃焼室をシリンダーヘッドに持ち、焼玉の熱によって混合気の熱面着火を起し燃焼を行うレシプロ内燃機関の一種です。
ちなみに、ディーゼルエンジンは圧縮で高温高圧にした空気内に液体微粒子状の燃料を噴射し、粒子燃料周囲に気化燃料と高温空気の微細な混合気帯が形成され、そこで自己着火を起し燃焼が始まる機関のことを言います。

【造船所が集積する波止浜湾】



出典：愛媛県まじめ課HP「File 24 - 海事都市今治」

8

- ・ 次に愛媛の**造船業**についてお話しいたします。
- ・ **愛媛船主**が日本商船隊の3分の1を占めるまでに発展してきた背景の一つには、地元に**有力な造船所**および**船用工業**が多数存在していたということが挙げられます。
- ・ 中心地である波止浜湾では、内航から外航まで10社以上の造船会社が集積し、かつての「**造船長屋**」の面影を残しています。
建造船がはるかに大型化した現代も、工場が隙間なく立ち並び、各社が絶妙の間合いで船を建造しています。
- ・ 当地においては、船主と造船所は身近な存在であり、お互いに情報を共有し、試行錯誤と技術革新を繰り返して今日に至っています。
- ・ 造船技術の向上は造船所自らの自助努力もさることながら、船を実際に運航する船主の経験や苦労がフィードバックできるという環境下にあったからだと考えます。

【今治造船様 丸亀事業本部】



出典：今治造船様HP

【浅川造船様 東予工場】



出典：浅川造船様HP

9

- ・ 今治市と、波方町や伯方町など越智郡11ヵ町村の広域合併で『**新生・今治市**』が誕生したのは2005年1月16日。
域内に点在していた海運・造船・舶用工業などが一つの『**行政区域**』に組み込まれたことで、今治市は「**世界有数の海事都市**」となりました。
- ・ やがて、湾内では敷地が手狭になったことや、船舶の大型化に対応すべく、広大な用地を求めて各社は東予市、西条市、丸亀市などに進出し、巨大なドックや大型クレーンを設備するなどして、建造能力を飛躍的に向上させました。
- ・ しかし、日本の造船業のウイークポイントは、国策として保護を受けている海外の大手造船企業と比べると、まだまだ個社の体力が十分でないということです。
中国や韓国の造船会社は、国から公的な支援を受け、資金的に優遇されており、近年、急速に規模の拡大を行い、格段に建造量を増やしてきました。
各社は最新の技術・研究開発に注力できる環境が整えられています。
- ・ 一方、日本の造船業は、過去の幾多の難局を乗り越ってきましたが、このため設備投資や**新船型などの開発**に投じる資金的余裕が少なかったことで、海外勢に一步後れを取ってしまったということだろうと思います。

【「今治地域造船技術センター」の研修風景】



出典：今治市産業振興課HP

【バリシップ2025セレモニーの様子】



出典：バリシップHP

10

- そこで造船各社は、海外の造船所に対抗して、**合従連衡・グループ化**を進め、設計の協業化や製造の分業化などによりコストダウンを図り、ドックやクレーンの大型化による効率化を積極的に進めてきました。
- また、造船業者同士は必ずしも横の繋がりが強かった訳ではありませんが、2005年から本格スタートした**造船技術センター**や、2009年から始まった**国際海事展「バリシップ」**などを通じて連携の土台が築かれた点も大きな変化でありました。
- また、『日本製の船は多少船価が高くても、性能や燃費がよく、故障も少ないので、長く使っていると外国製の船よりも**トータルでは利益が出る**。しかも売船価格も高い』と評価され、多少の**船価の差は技術力でカバー**されていたようです。
また、日本の船主のきめ細かく高度な船舶管理には定評があり、高い技術力と合わせて海外からは高い評価を受けています。
- 日本の造船業は**最後まで面倒を見る**というアフターサービスときめ細かく丁寧な仕事をするという**日本人気質**が、多くの船主を引き付けているとも言えるのではないのでしょうか。

※今治市は船主が集積している国際海事都市ですが、船主同士の「横の連携」は強いとは言い難いと感じられます。船主の関心が強いのは雇い主であるオペレーターとの信頼関係だろうと思います。

1915年（大正4年） 東予無尽蓄積株式会社設立

1943年（昭和18年）愛媛県内の無尽会社5社が合併し、愛媛無尽株式会社を設立



出典：株愛媛銀行

11

- ・ 続いては、愛媛銀行の展開について紹介させていただきます。
- ・ 明治の頃の「波方・波止浜」の船は木造の帆船でした。しかも船型が小さく風や波に弱かったので、天候によっては思わぬ大事故に会い、多大な損害が発生することがよくあったそうです。
これらの船舶の建造や修理には多額の資金が必要でしたが、当時の銀行は『**木造船は担保にならない、資産価値を評価できない**』（動産なので登記できない）として、融資には消極的でした。
- ・ そこで「波方・波止浜」の船主達は「**無尽**」を組織し、互いに資金を融通し合いました。
無尽制度は金融機能が発達していない頃の地方で唯一の金融手段でありました。
無尽は**相互扶助・助け合いの精神**を基本理念とする**庶民金融**のことを言います。

※無尽とは、日本の金融の一形態で、複数の個人や法人等が「講」等の組織に加盟して、一定または変動した金品を定期または不定期に講等に対して払い込み、利息の額で競合う競りや抽選によって、金品・物品の給付を受けるもの。（出典：ウィキペディア）
- ・ この当時から、この地域には**海事クラスター**が発達し、互いに助け合い相乗効果を発揮し、地域として全体で発展してきました。海運と造船と舶用が互いに近い距離にあり、**情報を共有・フィードバック**できる親密な関係にあったからそれが出来たのでしょう。
- ・ 大正4年9月、**東予無尽蓄積(ちくせき)株式会社**が県内では一番最初に開業しました。
当時、今治においてはその「東予無尽の今治支店」などが船舶金融を行ってきました。
そして、昭和18年3月には東予無尽を含む県下の5つの優良無尽会社が合併して**愛媛無尽株式会社**となりました。当地の船舶貸出はもっぱらその愛媛無尽が担っていました。

1951年（昭和26年）相互銀行に転換、株式会社愛媛相互銀行に商号変更

1989年（平成元年）普通銀行に転換、株式会社愛媛銀行に商号変更

【1960年（昭和35年）本店付近の街並み】



【1989年（平成元年）普通銀行へ看板除幕式】



出典：株愛媛銀行

12

- 船舶金融を得意としていた「愛媛無尽」は、相互銀行法の成立により 昭和26年10月、**株式会社愛媛相互銀行**となりました。
- また、当地の船舶は木造の機帆船から鋼船へと切り替わっていき、船価は高額化していきました。それに対応して愛媛相互銀行も、無尽方式から一般融資へ切り替え、更に積極的に船舶融資に取り組んでいきました。
- その後、平成元年2月には**普銀転換**により**株式会社愛媛銀行**となりました。
- 日本経済の発展に伴って海運業者は内航から外航へ進出し、**便宜置籍船**を多数建造してきましたが、愛媛銀行は外国籍船を担保とした海外子会社への貸出にも理解を示し、積極的に取り組んできました。
- このように、愛媛銀行は長年に亘り海運・造船業の発展と共に歩んできましたので、引き続き、海事産業がもたらす地域への経済効果、足元の課題、そしてこれからのサステナブルな**発展ビジョン**についてしっかりとお手伝いして行く方針であります。

終わりに

西瀬戸マリンパートナーズ
West Seto Marine Partners

14 日本海運の 環境問題とSDGs

日本の海運は、事業活動に伴うさまざまな環境負荷を認識し、それらの負荷を小さくするよう対策をとるとともに、省エネ運航の改善や技術革新に取り組み、持続可能な開発目標 (SDGs) に貢献しています。

出典：日本船主協会「海運業界の挑戦
—地球・海洋運送の安全に向けて—」

13

- ・ いずれにしても、**地球温暖化・SGDs**への対応（燃料の転換などを含む）や、ルール改正への対応の他、戦争・海賊・テロ対策、人材育成、資機材の高騰、運航コストのインフレ、船の大型化と高額化、DX化、IT化、省力化（自動運航）など対応すべき課題は山積しています。
- ・ 諸外国の巨大な複合企業体に対抗するためにも、今こそ関係省庁や諸機関ならびに各地の海運・造船・船用工業などの皆様との**連携の輪**を広げ、**海事クラスター**の総力を挙げて山積する課題に取り組んでいかなければならないと考えています。

※2008年4月、今治市内の海運・造船・船用企業と今治市によって「**今治市海事都市交流委員会**」が組織されています。

※圧縮記帳や特別償却、トン数標準税制などの海運税制についてはご関係の皆さまによって随分と改善されてきています。

その上で、例えばシンガポールのような外国海運企業への優遇策（課税の特例・免除など）を行うことで企業を誘致し、そこで働く人々の生活・消費活動も含めて更に経済発展を加速するのも「一策」かと考えます。

今治市はそういった施策を実施できる地域でもあります。・・・今治市を海運の特区に!!!

※また、船主・造船による修繕ドック（日本の船主優先）の共同運営や、船舶のプール運航・管理ができれば重複のロスは軽減できるのではないのでしょうか。

なお、現場の声として「人材不足」が喫緊の課題として挙げられています。特に「SE」。・・・これらの人材の育成について共同事業はできないものでしょうか？ また、役職員の高齢化も対策が必要です。

私からの報告は以上です。

・・・ご清聴ありがとうございました。