

熊本県における海事産業の概況と海事産業群の経済規模の推計

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 202605

日本海事センター 企画研究部

研究員 後藤 洋政

1. はじめに

熊本県は、九州の中央部に位置し、有明海、八代海、さらに天草地域は東シナ海に面している。半島振興法に基づき、半島振興対策実施地域として指定されている宇土天草地域（宇土半島および天草諸島）を有するため、海岸線の総延長は全国 9 位の 1,068km に及ぶ。当地域では、江戸期に現在の内航海運にあたる廻船が盛んであったことや、明治期に築港され、世界遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産として登録された三角西港が所在するなど、古くから海事産業との関わりが深く、県内には現在に至るまで、海運業・船舶産業の事業者が立地している。

本稿では、「各県別海事産業の経済学（7）：熊本」（本紙 2012 年 10 月 24 日掲載）をふまえ熊本県における海事産業について、統計情報や文献に基づいて動向を整理し、各海事産業の集積による海事産業群としての規模に関して筆者が推計した結果を報告する。

2. 県勢

熊本県の面積は、約 7,409km² で全国 15 位、県土の約 6 割が森林で占められている。前述した天草地域を中心に、大小 299 の島々が存在し、そのうち有人島は 19 である。熊本県推計人口調査結果報告によると人口は、1,683,115 人（2025 年 10 月 1 日現在）と、九州地方では福岡県に次ぐ 2 位、全国 23 位であり、2002 年の 185.8 万人から減少が続いている。市町村数は、14 市 23 町 8 村の合計 45 団体であり、政令指定都市である熊本市の人口が 73.5 万人（県人口の 43.7%）と最も多く、八代市 11.6 万人（同 6.9%）、天草市 6.8 万人（同 4.0%）、合志市 6.4 万人（同 3.8%）、玉名市 6.1 万人（同 3.6%）の順である。

熊本県の経済の概況として、県内総生産は、6 兆 7,237 億円（名目、2023 年度）であり、日本全体の約 1.1% を占める。各産業のシェアは、農業、林業、水産業から構成される第一次産業が 2.8%（1,876 億円）、鉱業、製造業、建設業から構成される第二次産業が 28.2%（1 兆 8,962 億円）、これら以外の第三次産業が 67.9%（4 兆 5,661 億円）となっている。

2024 年経済構造実態調査によると、熊本県の製造品出荷額等は、3 兆 4,863 億円であり、内訳として、「生産用機器」が 7,470 億円（構成比 21.4%）と最も多く、「食料品」が 4,433 億円（同 12.7%）、「輸送用機器」が 4,421 億円（同 12.7%）と続く。

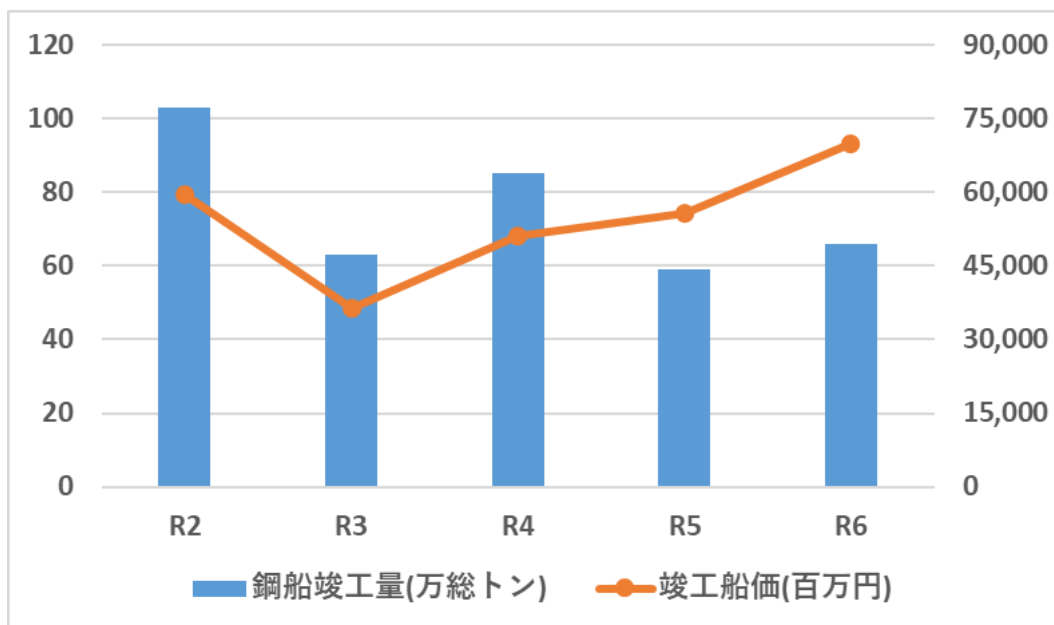
また、近年は半導体関連産業の集積が注目されているが、県内の半導体関連品目の出荷金額の合計は、9,284 億円と全体のおよそ 3 割を占める。

なお、輸送用機器のうち、「船舶製造・修理業、船用機関製造業」の出荷額等は、1,075 億円と都道府県別では 11 位である（広島県：5,482 億円、愛媛県：4,437 億円、長崎県：4,060 億円）。

3. 海事産業の動向

熊本県の海事産業について、分野別に概況を整理する。船舶産業に関して、県内には造船法に基づく許可造船所 6 社、小型船造船業法に基づく登録造船所 2 社、FRP 船の造修等を行う造船法の届出事業者が 8 社所在する。そのうち国内大手企業であるジャパンマリンユナイテッド株式会社有明事業所の規模が突出しており、長さ 620m と 420m（幅 85m、深さ 14m）のドックとゴライアスクレーン 4 基を備え、ばら積み船やタンカーを中心に大型船の建造が行われている。図表 1 に示す通り、県内造船所における令和 6 年の竣工実績は、計 66 万総トン、699 億円である。

図表 1：熊本運輸支局管内造船所の鋼船竣工量および竣工船価の推移



出所) 九州運輸局熊本運輸支局業務概況令和 7 年版

海運業に関しては、令和 6 年経済センサスによると、熊本県における水運業の事業所数は 111 で、従業者数は 1,279 人である。そのうち大半を占める 88 事業所が沿海海運業となっており、15 事業所の船舶貸渡業が続く。また、九州運輸局熊本運輸支局の統計によると、令和 7 年 3 月末における内航海運の登録事業者数は九州管内で最も多い 104 事業者（運送業 14 者、船舶貸渡業 63 者、船舶管理業 27 者）であり、多くが上天草市、天草

市、宇城市に所在している。こうした事業者は「天草船主」として知られているが、産業の振興、集積の維持や直面する課題解決のため官民での取り組みが行われている。

2009年に発足した「天草マリン同志会」は、地元海運事業者を中心に勉強会を開催しており、これまで金融機関や船用機器メーカー、保険会社、行政などが参加し、地域の関係者と議論を重ねている。また、2016年には、「上天草市海運業次世代人材育成推進協議会」が設立され、小中学校への出前講座や体験乗船イベントなど内航海運業のPR活動を積極的に行っている。

業界団体として、全国海運組合連合会傘下の熊本県海運組合と、全日本内航船主海運組合傘下の熊本地区内航海運協同組合は、2022年に「熊本内航海運組合連合会」を設立し、連携して行政への要望や造船所、港湾の見学会の実施や講習会を開き、課題解決に向けた取り組みに努めている。

行政の取り組みとして特徴的であるのは上天草市の助成制度であり、内容としては船員の雇用に関するものが多く、新規雇用、市内転入者、海技免状取得に対して補助金を個人または海運事業者に支給するという制度である。そのほか新造船建造等での融資時の利子補給制度がある。補助金の主な目的は船員不足を解消し、海運事業者の経営安定・拡大を図るとともに、定住人口を増やし、地域経済の発展を図ることであり、これまで一定の利用実績があった。

海事人材について、熊本県で雇用される船員は、1,353人（令和6年）であり、地元出身の船員が多いことが特徴として挙げられ、県内には船員養成機関として九州海技学院と天草拓心高校が所在する。日本海洋資格センター九州海技学院は、1956年に旧三角町立の公立海事教育機関として発足し、2014年に民間へ運営が引き継がれた後も、六級海技士の短期養成コースを開講し内航船員の養成機関として機能している。熊本県立天草拓心高等学校マリン校舎は、2015年に開校した熊本県内唯一の水産系学科を有する高校であり、海洋科学科海洋航海コースでは実習船「熊本丸」による乗船実習を含むカリキュラムがあり、2020年度入学生から4級海技士（航海）の認定校となっている。

4. 海事産業群の経済規模に関する推計

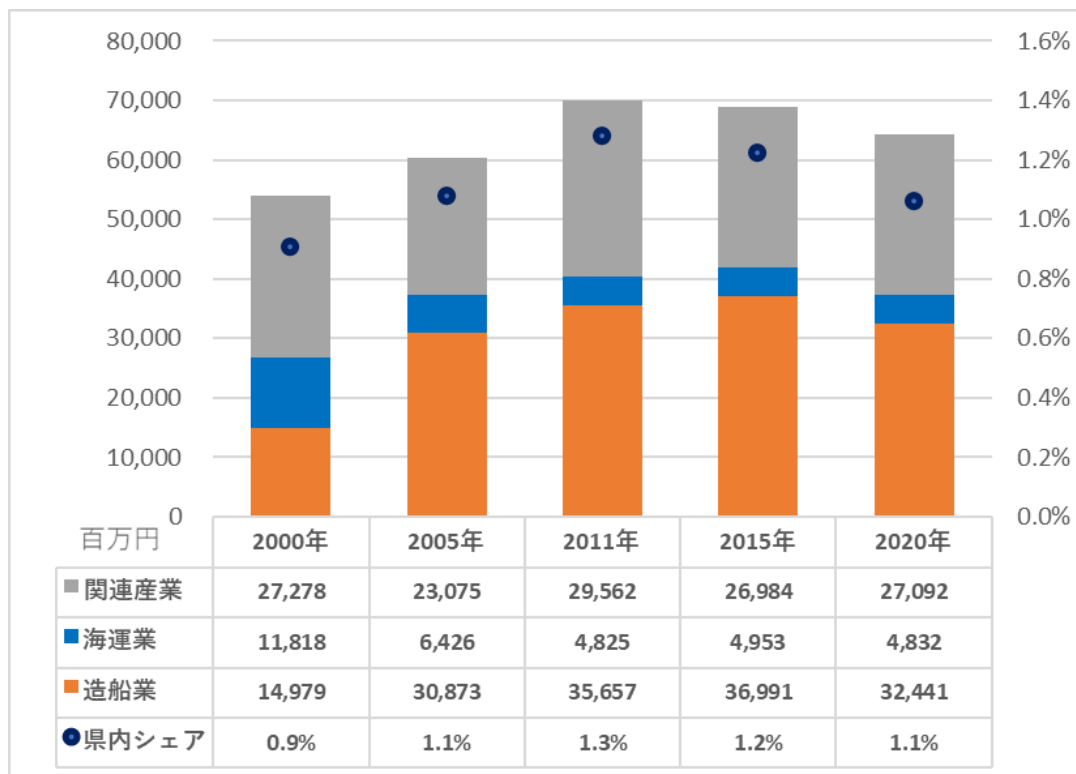
熊本県の海事産業群の規模について、同県産業連関表（2000年：104部門、2005年：108部門、2011年：104部門、2015年：105部門、2020年：107部門）を用いて算出したものを以下に紹介する。本稿では、過去の海事産業群に関する調査と同様に、造船業および海運業に加え、これらの産業と取引がある産業全てを海事産業群に含めている。なお、産業連関表における「船舶・同修理」を造船業、「水運」を海運業と表記している。

計算手順は、はじめに造船業や海運業とその他各産業との投入面および産出面における取引シェアを算出する。つぎに、その他各産業の粗付加価値額、生産額と取引シェアを乗じて求められた数値を当該産業の粗付加価値額、生産額とする。そして、これらの数値と造船業、海運業の付加価値額、生産額を合計することで海事産業群の規模とする。また、

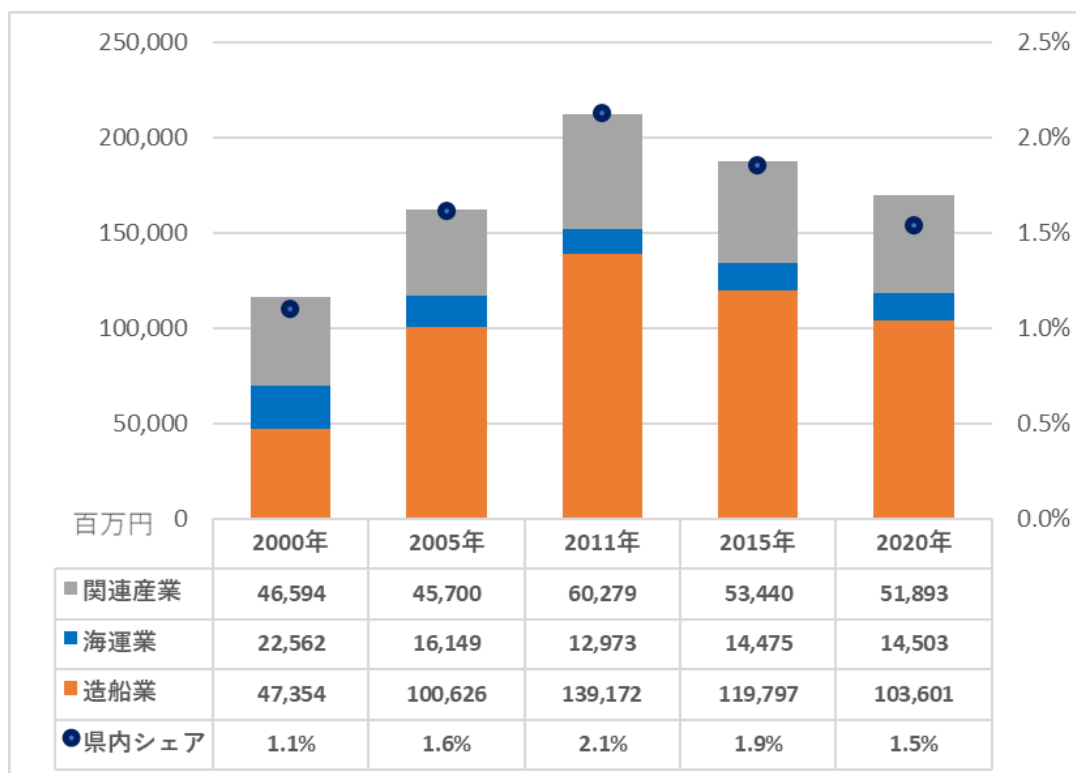
海事産業群内の産業を造船業、海運業、関連産業（その他各産業の海事産業関係分）と定義している。

推計の結果、熊本県における海事産業群の粗付加価値額（2020年）は、644億円となり、県内産業全体の1.1%を占めている。2000年からの推移は図表2の通りであり、2011年をピークに減少傾向にある。産業別では造船業の占める割合が半分ほどである。また、熊本県における海事産業群の生産額（2020年）は、1,700億円と県内産業全体の1.5%を占めている。生産額も2011年をピークに減少傾向にあり、シェアの大きい造船業の増減が全体の規模を左右している。造船業や海運業の需要が増加することで、海事産業群の規模が拡大することが望ましいが、産業連関表の投入面に目を向けると、代表的なものとして造船業は鋼材、鉄鋼製品や金属製品、海運業は石油製品が挙げられ、海事産業の維持・発展には、こうした品目の生産や調達を支えることも重要である。

図表2：熊本県の海事産業群の粗付加価値額の推移



図表 3：熊本県の海事産業群の生産額の推移



5. おわりに

本稿では、過去の調査を踏まえ最新の統計などから熊本県における海事産業の概況および海事産業群の姿を明らかにした。過去の愛媛県、広島県、長崎県における調査を比較すると相対的に規模は小さいものの、一定の海事産業の集積が認められた。

海事産業を取り巻く環境が大きく変化するなかで、国内では海事関連分野から造船、港湾ロジスティクス、海洋が成長戦略の重点投資対象となり、官民投資の促進が検討されている。本年3月に弊センターが発表した「日本の海事産業の再興に向けた提言」にあるように海事産業の競争力強化には、地方公共団体の役割は重要であり、本県においても、産学官金の関係者との対話・連携の一層の深掘りが求められるとともに、例えば内航船舶の標準化といった具体的な取り組みについて議論を行うことも有効であろう。

以上