

# 「日本における海事クラスターの規模」を読み解く（上）

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1301

日本海事センター企画研究部

辻村邦康

## ○本稿のポイント

- ・日本の海事クラスターの規模は、付加価値額 4.2 兆円、売上高 14.2 兆円、従業者数 30.1 万人で、付加価値額で鉄道輸送を若干上回り、売上高で鉄鋼業よりやや少ない
- ・付加価値比率（付加価値額÷売上高）は、造船業又は海運業が高く、続いて舶用工業、港湾運送の順となっている。
- ・神奈川県、兵庫県、愛媛県で海運業、造船業の従業者の構成比を見ると神奈川県と兵庫県は、各産業の従業者の構成割合が近似しているが、愛媛県では造船業の比率が圧倒的に高い。

## 1. はじめに

昨年 10 月に当センターでまとめた「日本における海事クラスターの規模」は、海運業・造船業などの中核的海事産業を含む海事産業とその関連産業、隣接産業を含めて海事クラスターの経済規模を推計した最新のものである。しかしながら本調査では海事クラスターの規模の算出が中心となっており、その結果が意味するところ等の分析が欠けているため、以下に調査結果から読み解くことができる諸状況を確認し、若干の考察を加えたい。

なお、念のため、付加価値額とは売上高から中間投入の経費を控除した形で算出され、利益や人件費等の合計である。

## 2. 日本の産業全体における海事産業の位置づけ等

### (1) 日本の産業全体における位置づけ

今回の調査では、海事クラスターの規模を、次のように算出している。

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| 付加価値額（2010 年） | 4.2 兆円（GDP の 0.9%）  |
| 売上高（2010 年度）  | 14.2 兆円（日本全体の 1.0%） |
| 従業者数（2009 年）  | 30.1 万人（日本全体の 0.5%） |

これを見ると、従業者数は日本全体の 0.5%であるのに対し、売上高や付加価値額は全体の 1.0%となっており、生産性の高い業種であると考えられる。実際に、海事クラスター全体の一人当たり売上高や付加価値額を他の産業と比べてみると、表 1 のとおり高いことがわかる。

表1 海事クラスターと他産業の一人当たり売上高、付加価値額（単位：万円）

|         | 一人当たり売上高<br>(2009年度) | 一人当たり付加価値額<br>(2009年) |
|---------|----------------------|-----------------------|
| 海事クラスター | 4,500                | 1,311                 |
| 全産業     | 2,243                | 749                   |
| 製造業     | 3,879                | 848                   |
| 卸売・小売業  | 3,934                | 505                   |

(データ出所：内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算確報」、財務省「法人企業統計」、総務省統計局「経済センサス」より計算)

## (2) 他産業との比較

他産業との比較のため、高い技術力を誇る自動車産業、鉄鋼業と運輸産業の若干の数値をあげてみると表2のとおりである。

表2 他産業の出荷額、売上高、付加価値額

|  |
|--|
| 自動車産業出荷額 (2010年) <small>注1</small> 47.3兆円<br>(うち自動車製造 18.5兆円、部品製造 28.4兆円)            |
| 鉄鋼業売上高 (2010年度) <small>注2</small> 18.2兆円   |
| 運輸産業付加価値額 (2005年) <small>注3</small> 24.3兆円<br>(うち鉄道輸送 4.1兆円、自動車輸送 14.4兆円、航空輸送 1.3兆円) |
| 注 1.日本自動車工業会資料、注 2.法人企業統計、注 3.産業連関表  |

これを見ると、海事クラスターはその規模において、付加価値額で、鉄道輸送を若干上回り、売上高で、鉄鋼業よりやや少ない産業と言える。

## 3. 中核的海事産業について

### (1) 付加価値比率 (付加価値額÷売上高)

今回の調査の基礎データから、中核的海事産業に位置づけられている海運業、造船業、船用工業\* (付加価値額に関しては統計の制約で船用内燃機関のみの数字)、港湾運送の付加価値比率を計算すると表3のとおりとなる。

表3 海事クラスターに属する中核的海事産業の付加価値比率の推移

|      | 海運業   | 造船業   | 船用工業* | 港湾運送 |
|------|-------|-------|-------|------|
| 2005 | 45.3% | 45.6% | 22.3% | 8.2% |
| 2006 | 40.1% | 45.0% | 21.9% | 7.7% |
| 2007 | 36.7% | 37.5% | 18.3% | 7.5% |
| 2008 | 35.5% | 36.1% | 17.6% | 7.8% |
| 2009 | 42.4% | 31.2% | 15.2% | 6.8% |
| 2010 | 39.5% | 36.2% | 17.6% | 7.4% |

この表から次のことが読み取れる。

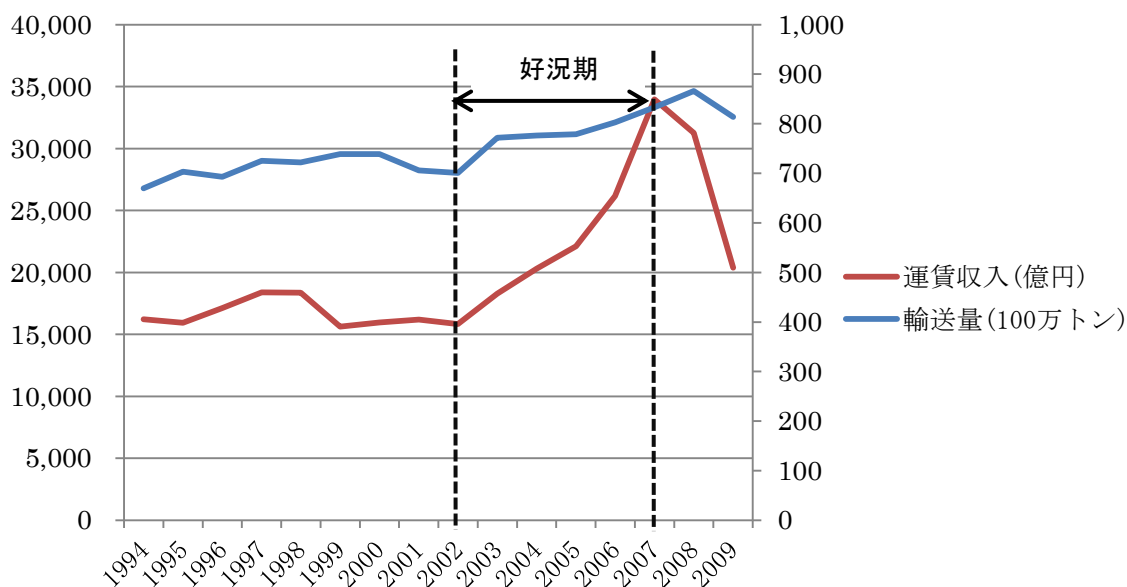
①付加価値比率は2008年までは造船業が一番高く、2009年、2010年は海運業の方が高くなっており、続いて船用工業、港湾運送の順となっている。

②海運業は2009年に付加価値比率が大きく上昇している。

今回の調査の基礎データを見ると、2007年と2009年とで海運業の売上高は約1.7兆円減少しているのに対し、付加価値額は同じ期間に約0.34億円しか減少しておらず、これが計算上2009年に付加価値比率が大きく上昇する結果をもたらした。

海運業の最近の経営状況を見ると、2002年から2007年まで海運業はこれまでにない好況期を経験した。日本商船隊による輸送量は約20%増加し、運賃収入は約114%増加した。2005年、2006年の海運業の高い付加価値比率の背景にはこの海運業の好況が影響している。しかし、2008年にはこの好況も終わり、2009年には対前年で輸送量が6.0%、運賃収入が34.8%減少した。(図1参照)

図1 日本商船隊の輸送量・運賃収入の推移 (左軸が輸送量、右軸が運賃収入)



(データ出所：国土交通省海事局海事レポート)

③造船業、船用工業の付加価値比率は2010年には反転しているものの2006年以降大きく低下している。なお、船用工業の付加価値比率は造船業の約0.49倍で安定している。

船用工業の付加価値比率の低下は中国、韓国との競争激化(2003年から2007年の海運好況期)を反映したものである。

④港湾運送は付加価値比率の変動があまりなく、景気変動にも大きな影響を受けていない。

(2) 一人当たり付加価値比率(付加価値額÷従業者数)

今回の調査の基礎データから一人当たり付加価値比率を計算してみると、次の表4のとおりとなる。

表4 海事クラスターに属する中核的海事産業の一人当たり付加価値額

(付加価値額÷従業者数) (単位：万円)

|      | 海運業   | 造船業<br>(船用工業・船舶修繕を含む) | 港湾運送 |
|------|-------|-----------------------|------|
| 2006 | 5,556 | 1,151                 | 220  |
| 2009 | 4,973 | 669                   | 194  |

この表から次の点が読み取れる。

- ①一人当たりの付加価値額は海運業、造船業(船用工業・船舶修繕を含む)、港湾運送の順となっている。
- ②海運業を含め一人当たり付加価値額が低下している。
- ③造船業の一人当たり付加価値比率の低下が著しい。

これは、報告書に記述があるとおり、海事クラスター全体の従業者が2006年から2009年にかけて約3万人増加しているうち、約2.5万人が造船業の従業者であり、造船の好況期に従業者数が一気に増えた結果、一人あたりの付加価値比率が減少したものとみられる。

(3) 一人当たり売上高(売上高÷従業者数)

一人当たり売上高を計算してみると表5のとおりとなる。

表5 海事クラスターに属する中核的海事産業の一人当たり売上高(単位：万円)

|      | 海運業    | 造船業<br>(船用工業・船舶修繕を含む) | 港湾運送  |
|------|--------|-----------------------|-------|
| 2006 | 13,855 | 3,364                 | 2,871 |
| 2009 | 11,724 | 2,812                 | 2,845 |

これを見ると、一人当たり売上高は、2006年は中核的海事産業に位置づけられている海運業、造船業（船用工業・船舶修繕を含む）、港湾運送の順になっているが、2009年は港湾運送と造船業（船用工業・船舶修繕を含む）が逆転している。参考までに業界発表の数字を表6に掲げているが、一人当たり売上高は邦船三社、造船工業会会員、船用工業の順となっている。ちなみに、港湾運送の一人当たり売上高は2010年で1,416万円との概算がある。（指定93港の一般港湾運送事業者の売上高÷港湾労働者数で求めたもの）

表6 業界発表による一人当たり売上高（船用工業については生産高）の推移（単位：万円）

|      | 一人当たり売上高（生産高） |         |       |
|------|---------------|---------|-------|
|      | 邦船三社          | 造船工業会会員 | 船用工業  |
| 2001 | 9,325         | 3,631   | 2,442 |
| 2002 | 8,952         | 3,459   | 2,542 |
| 2003 | 9,237         | 3,180   | 2,594 |
| 2004 | 9,793         | 3,498   | 2,669 |
| 2005 | 10,357        | 3,489   | 2,646 |
| 2006 | 10,582        | 3,550   | 2,713 |
| 2007 | 12,058        | 4,269   | 3,073 |
| 2008 | 11,651        | 4,462   | 3,229 |
| 2009 | 7,908         | 4,937   | 2,774 |
| 2010 | 9,846         | 4,444   | 2,765 |
| 2011 | 9,238         | 4,401   | 2,755 |

（データ出所：各社有価証券報告書、日本造船工業会、国土交通省「船用工業産業統計」）

#### 4. 都道府県単位の「海事クラスター」の特色

今回の調査は日本全体の海事クラスターの規模を示したものであり、既存の資料で都道府県単位の「海事クラスター」を本調査で定義した海事クラスターの概念で整理したものはない。しかしながら、従業者構成については都道府県別の資料が存在するので本調査の従業者構成との比較を試みる。

海事クラスターの集積がみられる地域として神奈川、兵庫、愛媛を例にとる。

（以下数字は2009年経済センサスより計算）本調査で海事クラスターの従業者規模を300,679人と計算したが、このうち、ほぼ中核的海事産業に相当する、海運業54,285人、造船業103,292人、港湾運送68,466人の合計226,043人の各構成比と各地域における構成比を比べて特徴をみることにする。

##### ①神奈川県

海運業1,759人（10.5%）、造船業6,966人（41.7%）、港湾運送7,969人（47.7%）の合計16,694人である。

##### ②兵庫県

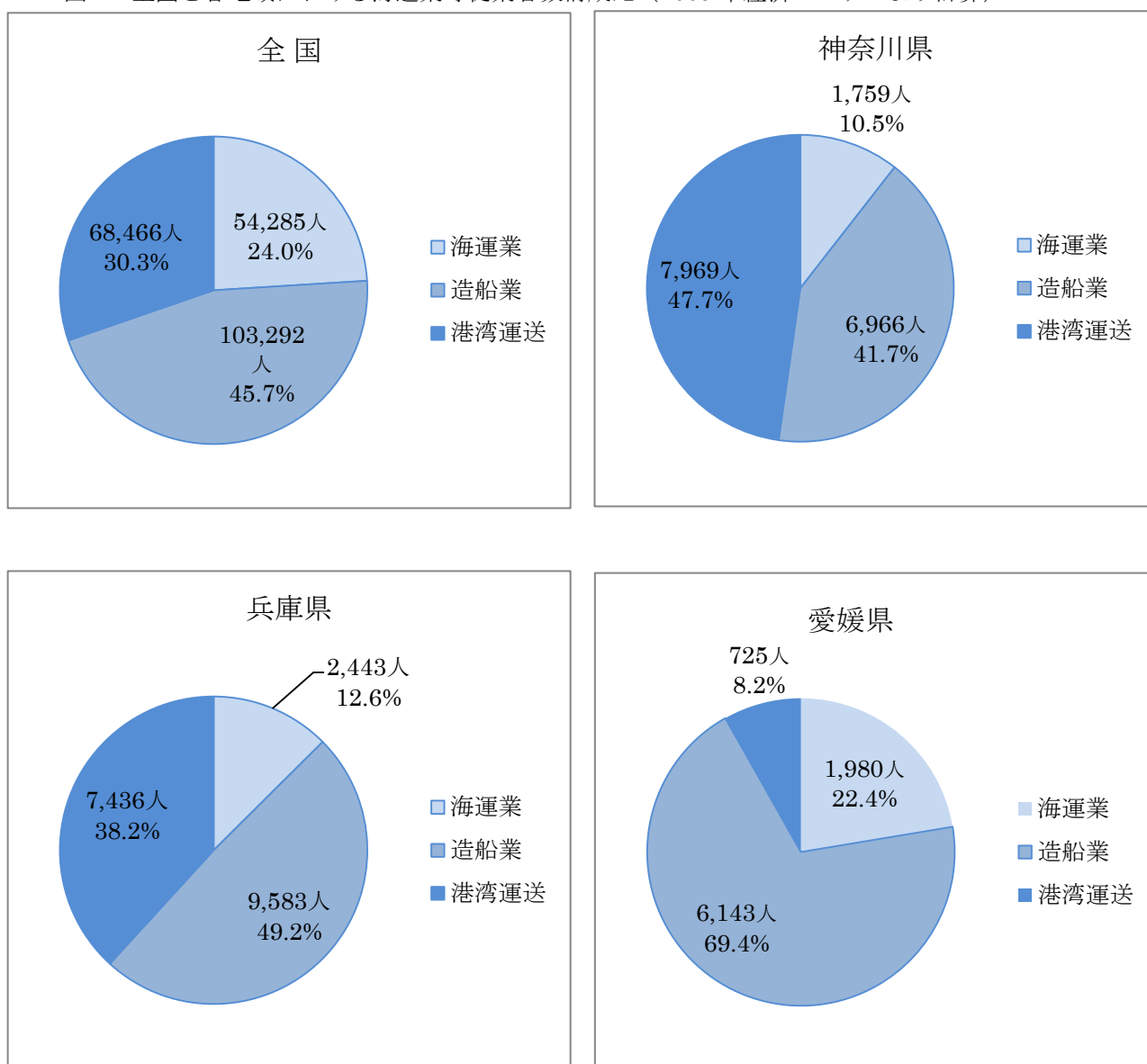
海運業 2,443 人 (12.6%)、造船業 9,583 人 (49.2%)、港湾運送 7,436 人 (38.2%) の合計 19,462 人である

### ③愛媛県

海運業 1,980 人 (22.4%)、造船業 6,143 人 (69.4%)、港湾運送 725 人 (8.2%) の合計 8,848 人である。

愛媛県が 3 県の中では最も海運業の比率が高いが、本調査の日本全体と比較すると若干低い。神奈川県と兵庫県は、各産業の従業者の構成割合が近似しているが、兵庫県の方が海運業、造船業の比率が高く、神奈川県では港湾運送の比率が高い。これに対し、愛媛県では、造船業の比率が圧倒的に高くなっている。海運業や港湾運送の事業者数は少なく、造船業にやや特化した傾向がある。愛媛県ではいわゆる「愛媛船主」と呼ばれる船主（専業オーナー）が有名である。

図 2 全国と各地域における海運業等従業者数構成比（2009 年経済センサスより計算）



## 「日本における海事クラスターの規模」を読み解く（下）

### ○本稿のポイント

- ・海外事例を見ると、デンマーク、ノルウェー、ドイツは、北海油田に近接していることもあり、海洋開発の分野への進出度が大きい。また、日本はドイツに比して船用工業の比率が高い。韓国は輸出志向の造船業に特化している
- ・本調査では中核的海事産業以外の海事産業、隣接産業、関連産業については、中核的海事産業との関与の割合（取引額のシェア）によりそれぞれの売上高、付加価値額、従業者を海事クラスターに含めて考えているが、公務、海洋土木、漁業などにつき、海事クラスターの範囲にどこまで含めるかは今後の検討が必要。
- ・自動車産業における自動車部分品・付属品製造業と同様、造船業においても船用工業品の輸出比率が増加している。

### 1. 海外との比較

国によって「海事クラスター」の範囲の定義は違っており、統計も整備されていない（同様の指摘をしたものとして、篠原正人「海事クラスターとは何かー規模計測と質的特性」2010）。したがって正確な比較は今後の課題であるが、とりあえず「海事クラスター」で著名な国について、各種調査・文献より得られたデータとの比較について記す。（日本海事センター「諸外国の海運関係施策」2012年6月など）

#### (1) デンマーク、ノルウェーおよびドイツとの比較

##### ①デンマーク

デンマークの海事クラスターは、「Blue Denmark」と呼ばれ、海運業、造船業、船用工業、海事サービスなどから構成されるとされ、その特徴は、海運業がGDPの11.3%を占め（2010年）、同国第1位の産業であることである。

海事クラスターに雇用されている人数は、総計約82,600人（2007年）とされ、その内訳は、海事サービス32,500人、船用工業20,600人、海運業11,200人、海洋開発7,900人、造船業7,400人などとなっている（Policy Research Corporation, Country report- Denmark, 2008）。ちなみに、海事クラスターに、海洋レクリエーション（雇用者数48,000人）及び漁業（同14,100人）を含める場合もある。

生産高（2006年）で見ると、海運業1,454億5,900万DKK（3兆734億4,860万円。2006年の為替レート（1DKK=21.13円）による。以下同じ。）、海洋開発622億8,100万DKK（1兆3,159億9,750万円）、海事サービス444億6,500万DKK（9,395億4,545万円）、船用工業265億3,900万DKK（5,607億6,907万円）、造船業83億5,000万DKK（1,754億2,550億円）となっている（DMA, Fact about Shipping 2011）。

なお、同国は世界最大の海運企業であるマースクを中心とした海事クラ

スターと言われている。

## ②ノルウェー

ノルウェーの海事クラスターは、海運業、造船業、船用工業、海事サービスなどから構成されるとされ、その特徴は、海運業は同国第2位の産業（第1位は石油・天然ガス業界）であること、海事サービスに分類されている船級協会（DNV: Det Norske Veritas）の存在が大きいことである。

海事クラスターに雇用されている人数は、総計 110,000 人（2007 年）とされ、その内訳は、海洋開発 40,000 人、造船業 27,700 人、海運業 18,000 人、船用工業 9,600 人、海事サービス 8,700 人などとなっている。ちなみに、海事クラスターに、海洋レクリエーション（雇用者数 29,600 人）及び漁業（16,700 人）を含める場合もある。

付加価値額で見ると、全体で 910 億 NOK（2006 年。約 1 兆 7,424 億円。2006 年の為替レート（1NOK=19.36 円）による。）であり、そのうち海運業が 36%、船用工業が 22%、海事サービスが 19%、造船業が 14%を生み出している（MARITIME FORUM プレゼン資料）。

## ③ドイツ

ハンブルグを中心としたクラスターを形成しており、船舶金融に強みを持つと言われている。売上高は、2005 年で造船業が 61 億ユーロ、船用工業が 83 億ユーロ、海運業が 150 億ユーロ、従業者数は、造船業・船用工業あわせて 10 万人程度、海運業は港運とあわせて 10 万人程度である。

特徴としては、造船の資材・部品は 70%が国内調達、完成品の 50%が輸出、船用工業品の 66%が輸出である。（Dynamic European Maritime Clusters,2006）

以下、統計年次、各国の海事クラスターの定義に拘泥せず入手できるデータに基づき本調査との比較を試みる（表 1、表 2、表 3 参照）。

（注）表 1、表 2、表 3 中、< >内は海運業を 1.00 としたときのそれぞれの比率である。ただし、ドイツについては海運業、海運サービス、海洋開発が区分されていないため、海運業+海運サービス+海洋開発を 1.00 としたときの造船業+船用工業の比率である。



表1 付加価値額

|                | 海運業                     | 海運サービス  | 海洋開発 | 造船業                    | 船用工業  |
|----------------|-------------------------|---|------|------------------------|---|
| 日本<br>2010年    | 22,549 億円<br><br><1.00> | 1,446 億円<br>87：港・ターミナル等<br>1,359：港湾運送<br><br><0.06> | —    | 6,708 億円<br><br><0.29> | 1,637 億円<br>1,608：船用工業<br>29：船舶修繕<br><br><0.07> |
| ノルウェー<br>2006年 | 36%<br><1.00>           | 19%<br><0.53>                                       | —    | 14%<br><0.39>          | 22%<br><0.61>                                   |

- ・ノルウェーは海運サービス及び船用のウェイトが高い。その背景には NV（船級協会）の存在が大きいものと思われる

表2 売上高

|                | 海運業                     | 海運サービス  | 海洋開発                    | 造船業                     | 船用工業  |
|----------------|-------------------------|---|-------------------------|-------------------------|---|
| 日本<br>2010年度   | 57,126 億円<br><br><1.00> | 20,758 億円<br>1,393：港・ターミナル等<br>951：水運サービス・船級<br>18,414：港湾運送<br><br><0.36> | 5 億円<br><br>< 0.01 未満 > | 18,555 億円<br><br><0.32> | 11,748 億円<br>9,079：船用工業<br>2,669：船舶修繕<br><br><0.21> |
| デンマーク<br>2006年 | 30,734 億円<br><1.00>     | 9,395 億円<br><0.31>  | 13,160 億円<br><0.43>     | 1,754 億円<br><0.06>      | 5,608 億円<br><0.18>                                  |
| ドイツ<br>2005年   | 20,763 億円<br><1.00>     | —   | —                       | 8,444 億円<br><0.41>      | 11,489 億円<br><0.55>                                 |

(注) デンマーク・ドイツの数字は日本円換算（デンマーク 2006年為替レート、ドイツ 2005年為替レート）

- ・デンマークは海洋開発の売上高比率が極めて高いのに比較して造船業の売上高の比率が極めて低い。
- ・ドイツは造船業の売上高比率も高いが、船用工業の比率がさらに高く日本の海運業と船用工業の比率 1:0.21 に対して、1:0.55 と高い。

表3 従業者数

|                | 海運業                   | 海運サービス   | 海洋開発                  | 造船業                                | 船用工業                 |
|----------------|-----------------------|--|-----------------------|------------------------------------|----------------------|
| 日本<br>2009年    | 54,285人<br><br><1.00> | 73,314人<br>(2,881: 港・ターミナル等<br>1,967: 水運サービス・船級<br>68,466: 港湾運送) | 125人<br><br><0.01>    | 103,292人<br>(船舶修繕含む)<br><br><1.90> |                      |
| ノルウェー<br>2007年 | 18,000人<br><br><1.00> | 8,700人<br><br><0.48>   | 40,000人<br><br><2.22> | 27,700人<br>┌<br>└ 37,300人 ─┘       | 9,600人<br><br><2.07> |
| デンマーク<br>2007年 | 11,200人<br><br><1.00> | 32,500人<br><br><2.90>  | 7,900人<br><br><0.71>  | 7,400人<br>┌<br>└ 28,000人 ─┘        | 20,600人<br><br><2.5> |
| ドイツ<br>2005年   |                       | 約 100,000人<br><br><1.00>   |                       | 約 100,000人<br><br><1.00>           |                      |

- ・ノルウェーは海運サービスの従業者比率が低く、海洋開発の従業者比率が極めて高い。
- ・デンマークは海運サービスの従業者比率が極めて高く、海洋開発についても一定の高い比率を有している。
- ・ドイツは調査の数字が海運業、海運サービス、海洋開発合計のものになっており、海運業・海運サービス・海洋開発の合計と造船業・船用工業の合計との比率が、日本では2.36:1.9であるのに対し、ドイツでは1:1となる。ドイツは日本に比して造船業・船用工業の従業者数比率が高い。

以上をまとめると、デンマーク、ノルウェー、ドイツは、北海油田に近接していることもあり、海洋開発の分野への進出度が大きいこと、日本はドイツに比しても船用工業の比率が高いことが分かる。

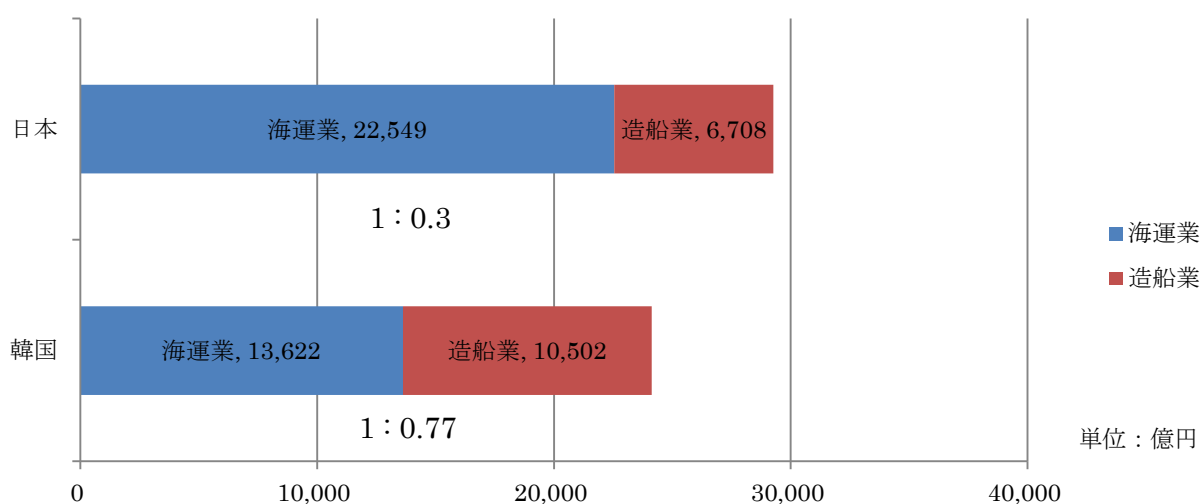
## (2) 韓国との比較

海運業と造船業の付加価値額の比率を韓国と比較してみる。日本は、海運業 2兆 2,549 億円、造船業 6,708 億円 (2010 年) でその比率は、1:0.3となる。これに対し韓国は、海運業 1兆 3,622 億円 (2008 年)、造船業 1兆 502 億円 (2010 年) で統計をとった年の違いを無視して単純に比率を求めると、1:0.77となる。これは、付加価値額の違い (日本では海運業の付加価値額が造船業のそれより高い) を考え合わせると、韓国は日本に比べて極めて造船に特化していると言える。(データ出所: 日本海事センター「韓国の海運強化策」2012、日本船舶輸出組合「韓国造船政策に関する調査報告」2012) (図 1)

ちなみに、2000年以降、韓国の造船所で建造もしくは発注された船舶のうち、隻数ベースで41.8%、総トンベースで40.4%が欧州の船主からによるものであり、韓国船主のシェアは1割にも達しておらず、韓国の造船業が韓国の海運業に依存することなく、輸出志向であることを窺わせる。

一方、日本は隻数ベースで9.5%、総トンベースで11.8%が欧州の船主からによるものにとどまる。半数以上が日本の船主からの依頼による建造・発注となっている。(データ出所：IHS Fairplay “World Register of Ships”)

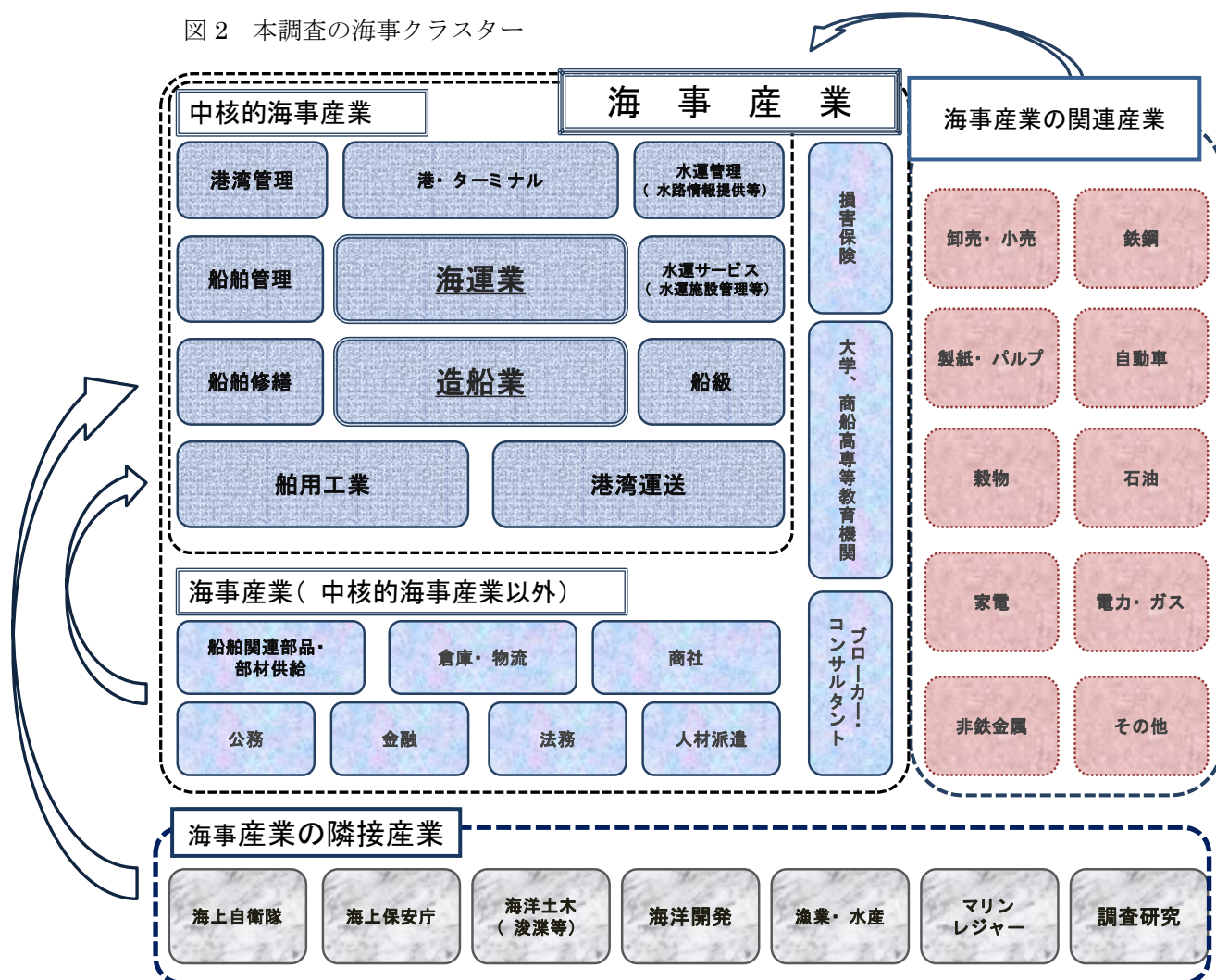
図1 日本と韓国の海運業・造船業の付加価値比率



## 2. 海事クラスターの範囲等を考える

本調査の海事クラスターの概念図は図2のとおりであるが、本調査では中核的  
海事産業以外の海事産業、隣接産業、関連産業については、中核的  
海事産業との  
関与の割合（取引額のシェア）によりそれぞれの売上高、付加価値額、従業員を  
海事クラスターに含めて考えている

図2 本調査の海事クラスター



### (1) 公務（海上自衛隊・海上保安庁）

2009年における海事に関わる公務員の数は経済センサスに記されている行政  
機関従業員 525,779 人、地方公務員 1,315,022 人の合計 1,840,801 人をもとに  
求めている。この中には海上自衛隊 45,517 人、海上保安庁 12,636 人、国土交  
通省海事局・地方運輸局海運部局職員（2012 年度末で約 1,380 人）なども含ま  
れている。この数値に、中央行政機関の取引のうち中核的  
海事産業が占める割合 2.9%、地方行政機関による取引のうち中核的  
海事産業が占める割合 0.1%を  
かけてそれぞれ海運・造船など中核的  
海事産業とかかわる公務員の数を計算す

ると中央行政機関 15,424 名、地方行政機関 1,070 名となり計 16,494 名ということになる。付加価値額も同様の計算を行っている。

本調査では前述のように中核的海事産業との取引の比率から公務の従業者数を求めているが、国土交通省海事局・地方運輸局海運部局、海上自衛隊、海上保安庁の職員のすべての合計である約 6 万人を除外して日本の海事クラスターをとらえることが適切か考える必要がある。便宜的に本調査の海事クラスター従業者数から 16,494 名を差し引いて約 6 万人を加えると、約 34.5 万人となる。

## (2) 海洋土木など

本調査の中で、隣接産業に含まれる、海洋土木（浚渫等）が付加価値額 99 億円、売上高 323 億円、従業者 205 人と全体の規模に比べて著しく小さいと見られるが、これは直接、海運業など中核的海事産業と取引のある部門を計上した数字で、港湾管理者である自治体などとの取引は含まれていない。港湾建設を含むこうした分野をどの程度「海事クラスター」としてとらえるかは課題である。

次の（参考）に示すようにこの分野の市場規模は相当な額に上っている。

### （参考）海洋土木関係の諸指標

○港湾設備の投資額 5,365 億円（国 2,878 億円 地方自治体 2,487 億円）

（全国 2009 年度実績 データ出所：総務省「都道府県別行政投資実績」）

○マリコン（埋立・浚渫業）の売上高 1 兆 813 億円

（日本埋立浚渫協会会員 27 社合計 2011 年度決算 データ出所：各社ウェブサイト、LexisNexis データベース なお、建設業の付加価値額は 2011 年で 26 兆 4,480 億円である（内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算確報」））

## (3) 漁業

2009 年における漁業従業者（養殖業も含む）数は、経済センサスでは 48,347 人となっている。この数値に、漁業の取引のうち中核的海事産業が占める割合 3.3%をかけて、海運・造船など中核的海事産業とかかわる漁業従業者の数を計算すると 1,575 名ということになる。付加価値額も同様の計算を行っている。海事クラスターに漁業なども含める考え方もあるが、本調査では中核的海事産業と関わる範囲で隣接産業として取り込んでいる。なお、漁船の建造については造船業の活動としてとらえている。

#### (4) 金融業

今回の調査では、中核的海事産業と金融業との取引額は1,637億円であり、金融業の取引額全体でのシェアは0.7%である。この結果、付加価値額は368億円、売上高は1,637億円、従業者数は3,032人となる。

自動車産業（部品製造も含む）について、同様の方法で、金融業の取引額のうち自動車産業が占めるシェアを計算すると0.4%となる。その結果、付加価値額は235億円、売上高は1,045億円、従業者数は1,937人となる。

参考までに、それぞれの代表的な企業の有価証券報告書から、銀行借入の割合を見てみると、トヨタ、日産、ホンダでは、負債額に占める銀行借入れの割合は20～40%であるのに対し、邦船三社の負債額に占める銀行借入れの割合は50%～60%であり、銀行融資への依存度が自動車産業に比べて高くなっていることが分かる。（表2参照）

表2 自動車、海運の代表的企業の財務状況（単位：100万円）

|                | トヨタ        | 日産         | ホンダ        | 日本郵船      | 商船三井      | 川崎汽船      |
|----------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| 総資産            | 30,650,965 | 11,072,053 | 11,780,759 | 2,122,234 | 1,946,161 | 1,066,648 |
| 純資産            | 11,066,478 | 3,449,997  | 4,528,290  | 622,490   | 717,909   | 259,934   |
| 銀行借入の総資産に対する比率 | 13.8%      | 26.6%      | 10.1%      | 38.1%     | 33.6%     | 44.8%     |
| 負債に占める借入金の比率   | 21.6%      | 38.6%      | 16.5%      | 53.9%     | 53.2%     | 59.3%     |
| 自己資本比率         | 34.4%      | 28.4%      | 37.4%      | 27.3%     | 32.8%     | 22.7%     |
| 短期借入金          | 1,158,556  | 1,066,850  | 282,238    | 97,845    | 101,011   | 72,048    |
| 長期借入金          | 3,064,785  | 1,877,997  | 912,713    | 710,892   | 552,156   | 406,162   |
| 株主資本合計         | 10,550,261 | 3,146,699  | 4,402,614  | 579,342   | 637,422   | 242,573   |

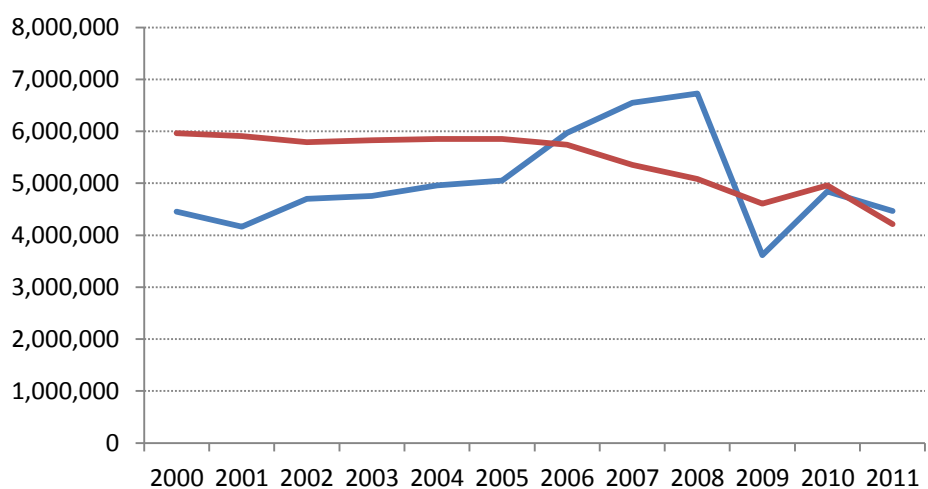
（データ出所：各社の有価証券報告書（平成23年度））

#### (5) 造船業と船用工業

造船業と船用工業、自動車産業と部品製造の関係に目を向けてみると、造船業の出荷額が1兆8,555億円、船用工業の出荷額が9,079億円と、造船業の方が2.04倍大きい（2010年度）、自動車産業では自動車製造の出荷額が18.5兆円、部品製造の出荷額が28.4兆円と部品製造の方が逆に1.54倍大きくなっている（2010年）。

自動車産業については、図3のとおり、国内販売台数は長期的に減少しているが、輸出台数は2009年以降低迷しているものの、それまでは拡大していることが見て取れる。

図3 自動車国内販売台数と自動車輸出台数の推移（単位：台）

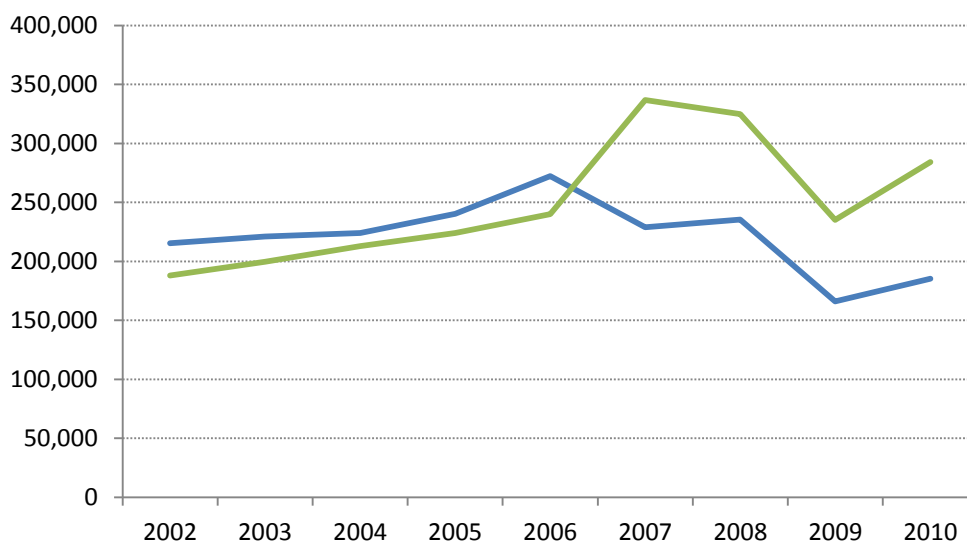


(データ出所：日本自動車工業会)

— 輸出 — 販売

次に自動車製造業と自動車部品・附属品製造業の出荷額の推移を見てみると（図4参照）、自動車部品・附属品は完成車の製造に使われることを考えると、自動車部品・附属品の出荷額が2007年以降、自動車の出荷額を上回っていることは、自動車部品・附属品がかなりの規模で海外に輸出されていることを窺わせるものである。

図4 自動車製造業と自動車部品・附属品製造業の出荷額の推移（単位：億円）

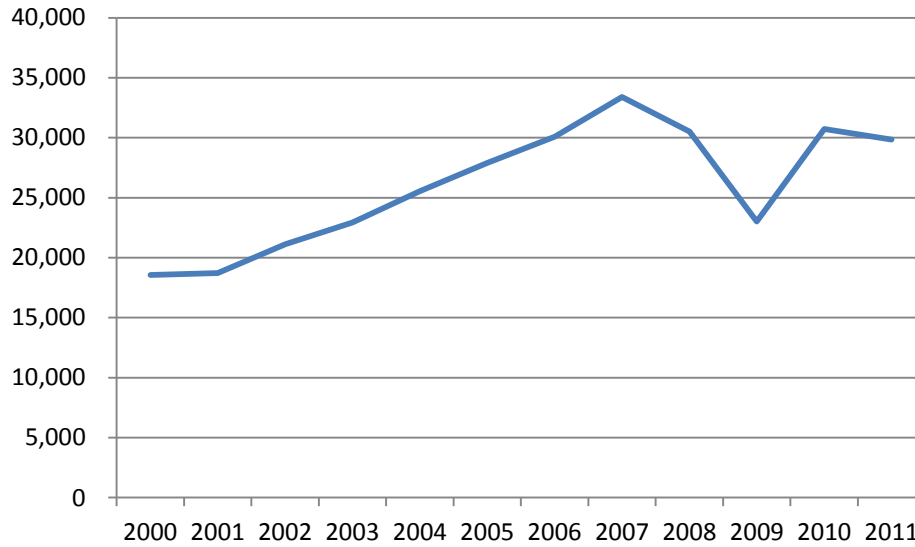


— 自動車製造業(二輪自動車を含む) — 自動車部品・附属品製造業

(データ出所：経済産業省「工業統計」)

図5からも自動車部品の輸出の増加が窺える。

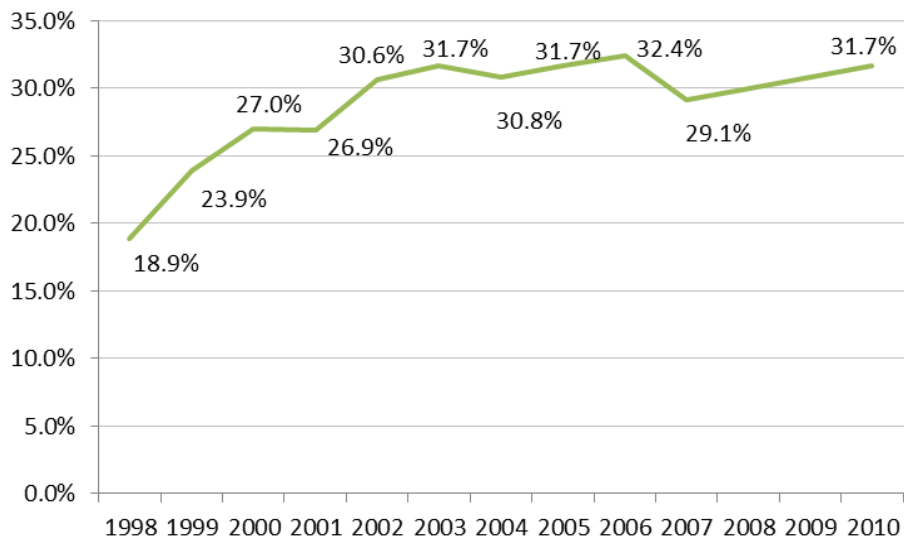
図5 自動車部品の輸出額の推移（単位：億円）



（データ出所：経済産業省「貿易統計」）

船用工業の生産額も、図6に見るとおり、輸出の割合が増加しており、1998年には生産額に占める輸出額の割合は18.9%であったが、2010年には31.7%まで上昇している。

図6 船用工業の輸出比率推移



（データ出所：国土交通省「船用工業統計年報」）