

「日本の海事クラスターの経済規模と集積効果 ～愛媛県海事クラスターの事例分析とともに～」

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201703

日本海事センター 企画研究部

研究員 本図 宏子

【ポイント】

- 日本の海事クラスターの経済規模は、1995年頃から減少傾向にあったが、2000年以降より増加に転じた。
- 日本の海事クラスターの代表例とされる愛媛県においては、県内海事クラスターの規模の推移は全国と同様であるが、その増加幅は全国比よりもかなり大きい（2011年には2000年比で約3割増）。
- 愛媛県では、地元の中核企業や地方自治体を中心に、海事産業の振興が図られている。バリシップ開催を経て、海事クラスター関係各社の連携は強化しており、集積の効果が期待される。

1. はじめに

「海事クラスター」という言葉は、近年よく聞かれるようになった。この概念は、製造業の海外移転や、造船業における中国・韓国企業との競合激化といった日本の海事産業を取り巻く厳しい現状を背景に、海事産業全体のシナジー効果を発揮し、国際競争力の強化を目指すべきとして、2000年の「日本海運の現況（海運白書）」（国土交通省）において、はじめて取り上げられた。

それから約17年を経た今、日本の海事クラスターの規模がどのように変遷してきたのかについて、考察したい。なお、「海事クラスター」という概念は、マイケル・E・ポーターが提示した「産業クラスター」の概念を参考に生み出されたものである。特定分野における関連企業や大学が地理的に集積することによって、取引費用が節約されるとともに、知識・情報・技術の波及効果が生じ、生産性が高まる効果があるとされている。

本稿では、まず、1980年から2011年の期間において、日本の海事クラスターの規模がどのように変遷したのか、説明する。次に、日本の海事クラスターの代表例として取り上

げられることの多い愛媛県に焦点を当て、海事クラスターの発展の経緯や、その経済規模の推移について述べる。

2. 海事クラスターの経済規模の推移

産業クラスターとは、一地域に特定の産業が集中する状況を指すことが一般的である。しかし、日本のように、造船、海運ともに世界トップクラスの企業を擁し、多数の海事関連企業が集積している国は世界的にも類がないとして、日本全体を「海事クラスター」と捉え評されることも多く、この節でも日本全体の「海事クラスター」の規模を示すこととする。

(1) 算出方法

海事クラスターの経済規模の算出においては、表1の通り、造船、海運業をはじめとする中核的・海事産業と関わりの深い産業を特定し、各産業の粗付加価値額（企業会計でいう売上総利益に近い概念）を足し合わせる形で導き出すこととする。

表1. 海事クラスターの範囲

分類	詳細
中核的・海事産業	造船業、海運業、港湾運送業
海事産業	船用工業、倉庫・物流、商社、教育機関、公務、金融、法務、ブローカー・コンサルタント
関連産業	鉄鋼、製紙・パルプ、穀物、家電、非鉄金属、自動車、石油、電力・ガス、卸売・小売など
隣接産業	漁業・水産、海洋土木、海洋開発、マリンレジャー、調査研究など

(2) 海事クラスター経済規模の推移

海事クラスターの粗付加価値額は、1980年から1995年までは増加傾向にあるが、1995年から2000年にかけて約15%減少している（図1参照）。90年代における製造業の海外移転や、アジア諸国の港湾の台頭、造船・海運業界における企業間競争の激化が海事クラスターの経済規模縮小の背景にあると推察できる。

一方、2000年以降、海事クラスターの経済規模は若干であるが増加に転じ、2011年は2000年比で4.7%増の3.7兆円であった。2000年以降に増加に転じた背景には、中国特需により造船関連産業が好調だったことが挙げられ、造船業の粗付加価値額は、2000年から2011年にかけて、約52%増と大きく伸びている。海運業においても、外航海運業で2000

年から 2011 年にかけて約 34%増加しており、2008 年のリーマン・ショックによる荷動き減の影響は限定的であったと考えられる。

図 1. 海事クラスター（日本全体）の経済規模の推移

（単位：億円（左軸）、%（右軸））

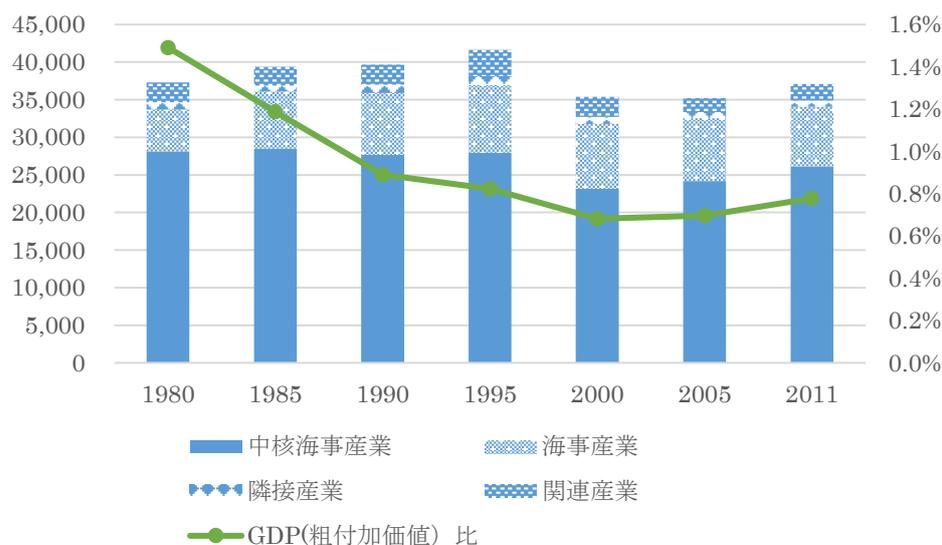


図 1 の折れ線で示したのは、日本の GDP 全体に占める海事クラスターの割合である。1980 年時点では 1.5%であったが、減少を続けて 2000 年には 0.7%と半減した。その後、若干上向きに転じて 2011 年では 0.8%に回復している。

3. 事例分析～愛媛県今治市の海事クラスター～

(1) 海事クラスター発展の経緯

日本の「海事クラスター」の代表的な集積地とされる、愛媛県今治市では、平安時代から塩づくりが盛んであったことや、流通経済の中心であった畿内に近接していたことから、船舶貸渡業や海運業が発展した。また、造船に適した地形、気候条件を備えていたことから、海運業の発展に伴って、造船業も発展した。

今治船主は、日本の商船隊（外航）の約 3 割を占める船舶を保有しているとされ、「世界の四大船主」と称されている。また、今治市内の造船所での建造隻数は、国内全体の建造隻数の約 2 割を占めており、県内には船用機器製造事業者が約 160 社存在する。

今治市において「海事クラスター」概念が提唱されたのは、2005年1月、近隣12市町村合併による「新今治市」発足の際である。当時、船主、造船、舶用工業関連企業の一大集積地が誕生したことを契機に、「今治海事都市構想推進事業計画」という市のビジョンが策定された。

筆者が昨夏、今治市海事クラスター関係者（船主、造船、金融、行政関係）に対して行ったヒアリング調査によると、同ビジョン策定を契機に、単に関連企業が集積していた状況から、地元の中核企業や地方自治体を中心に海事クラスターの振興が図られ、関係者の協力関係が強化したとする意見が多かった。特に海事関係者の関係強化に大きな影響を与えているイベントとして、国際海事展バリシップが多く挙げられた。バリシップは、地元の造船、船主、舶用工業の経営者が今治市長を誘い、欧州の著名な国際海事展を訪問・見学したことを端緒として、2009年より隔年でこれまで4回開催されている。

バリシップ開催を機に、関係者の協力関係が強化しているとされる背景には、関係各社で構成する「今治市海事都市交流委員会」が果たす役割が大きい。本委員会は、バリシップ開催に向けた協議の場であり、年4回程度、これまで計30回以上開催されている。また、その下部部会も開催されており、海事関連企業の連携や情報交換を行う貴重な場となっている。以前は、地域内の競合企業が同じ席につき同じ目標に向かって協議するということは考えられなかったが、バリシップ開催により、関係者が定期的に集う“場”が多く設けられたことで、関係各社の協力関係強化に繋がったという声が多く聞かれた。

バリシップは本年5月に第5回目が開催され、参加企業も300社以上を超える見込みであり、認知度向上がますます期待される。

(2) 海事クラスターの集積効果

海事クラスターの集積効果について、具体例を関係者にヒアリングしたところ、「事業活動の効率性向上」や「情報のスピル・オーバー」、「信頼できる相手との取引によるリスク回避」といった点が挙げられた。

「事業活動の効率性向上」に関しては、船主は、新造船発注の際、フェース・トゥ・フェースで細かい要望を伝えやすく、意思疎通が円滑に行えるため、効率的に船舶を建造できる。近隣にある地元造船所に足繁く通う船主業の経営者も多く、造船所は柔軟に船舶建造に努めることから、造船技術の向上にも結びつく。これは、同地海事クラスターの中核的企業である今治造船（株）の創業以来の経営理念が「船主とともに伸びる」であることも一致している。また、造船所と舶用機器メーカーの間では、日頃の密接なコミュニケーションの下、共同研究が盛んに行われているとのことである。

さらに、人材育成についても、今治市は関連各社と協力して 2005 年に「今治地域造船技術センター」を設置している。同センターでは、地元企業の講師陣による研修が実施され、人材育成のみならず企業間の連携にも寄与しているとのことであった。

より付加価値の高い船を作っていくうえで、海事クラスターが持つ「情報交換の場」や「技術の研鑽」が、今後ますます重要となるのではないかと考えられる。

船舶の修理・故障対応においても、船舶に関するトラブルは夜間に発生することが多いために通常は迅速な解決が難しいが、船用機器メーカーが集積していることで関係者が迅速に協議・対応できることは大きな利点であるという船主の声もあった。

また、近年はコスト面でのメリットから外国船用機器メーカーとの取引も増えてはいるものの、主要部品の調達においては信頼関係が構築されている瀬戸内地域や西日本が中心であるとの意見が多かった。

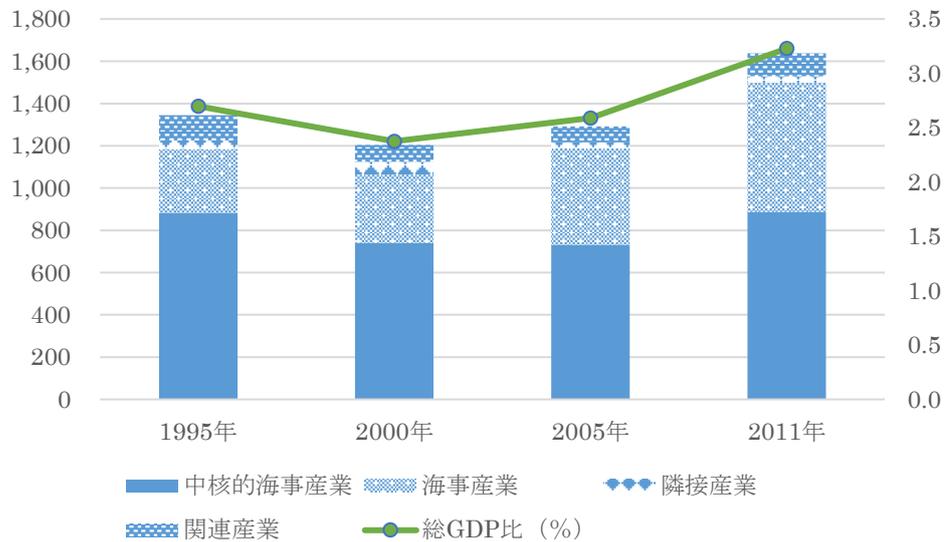
(3) 愛媛県海事クラスターの経済規模の変遷

次に、産業連関表（分析可能な 1995 年以降のデータ）を用いて、愛媛県における海事クラスターの規模の推移を見る（図 2 参照）。

粗付加価値額は、1995 年から 2000 年にかけて減少したが、「海事クラスター」の概念が導入され始めた 2000 年から増加している。さらに「今治海事都市構想推進事業計画」が策定された 2005 年から増加幅は拡大し、2011 年には 2000 年比で 35.9%増の約 1,637 億円となって V 字回復を遂げている。2000 年からの増加幅は全国と比べても大きい。また、全国と同様に、海事クラスターの規模増加には造船業・船用工業の貢献が大きい。

図 2. 愛媛県における海事クラスターの経済規模の推移

(単位：億円 (左軸)、% (右軸))



県内全産業の粗付加価値額のうち海事クラスターの占める割合は、傍線で示した通り、1995年から2000年にかけて2.7%から2.4%に減少したが、2011年には3.2%まで上昇している。全国規模では0.8%であるので、愛媛県経済において海事産業が占める割合がいかに大きいかが分かる。

なお、愛媛県の特徴としては、海事クラスター内の産業の裾野が広いことが挙げられる。全国規模では、海事クラスターの粗付加価値額に占める中核的海事産業の割合は約7割であるのに対し、愛媛県では中核的海事産業が約5割、中核的海事産業以外の海事産業の割合が約4割と、周辺産業の割合も高い。

一方で、愛媛県の実業クラスターの付加価値率（粗付加価値額を県内総生産額で割った値）は、43.2%（1995年）から27.0%（2011年）に低下するなど、近年減少傾向にあることに留意する必要がある。業種別に見ると、造船業で付加価値率の低下が最も大きい。この背景には、大規模設備を国策で整備し、安い人件費で台頭しつつある中国・韓国企業との競争が激化していることや、日本の造船業の主力製品が中国企業と競合し、かつ付加価値の低いバルク船であることが影響していると推察される。

4. おわりに

日本の海事クラスターの経済規模は、1995年から減少傾向であったが、2000年以降は増加に転じ、3.7兆円となった。経済全体に占める海事クラスターの占める割合も約1割近くに回復している。

日本の海事クラスターの代表例とされる愛媛県に着目すると、その経済規模の推移は、全国規模と同じく2000年以降から増加に転じているが、その増加幅は大きく、集積による効果が発揮されたことが窺える。海事産業の強化に向けた政策策定においても、集積効果を裏付ける更なる定量的な分析や、海事産業が地域経済にどれだけ寄与しているかについての研究が、今後求められる。

造船業においては、情報技術等を活用した生産性の向上や、省エネ船・海洋資源開発分野において、更なる発展と環境整備に向けて、官民挙げて取り組んでいる。諸外国との競争が厳しさを増す中、今後、海事クラスターとしての集積効果をさらに発揮できるような取組をいかに構築できるかが今後より重要となろう。