

## 各県別海事産業の経済学—愛媛県—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1207

日本海事センター企画研究部

主任研究員 野田雅夫

### はじめに

愛媛県は四国の北西に位置し、北側は瀬戸内海に南西部は宇和海に接している。沿岸部が平野となっている以外は、西日本で最も高い石鎚山（1,982m）や四国カルストなど山地、高原が多く、森林が県土の71%を占める。人口は約143万人（全国26位）、面積は5,678km<sup>2</sup>（全国25位）、工業統計による製造品出荷額は3兆7392億円（全国25位）といずれも平均的な規模である。

愛媛の地は江戸時代には松山藩、今治藩、西条藩、宇和島藩、小松藩、大洲藩、新谷藩、吉田藩の8藩に分かれて統治されていたこともあり、経済や文化の発展あるいは人々の考え方などは地域によって随分異なるようだ。現在、地元テレビの天気予報を見ると、愛媛県は東予、中予、南予に3区分されているが、この3つの区分の地域性に関して面白い小話がある。「東予の人は金があれば商売を始め、2倍、3倍に増やそうとする。中予の人は金は貯蓄して利息で生活し、俳句などの趣味に生きる。南予の人は散財する」という。

### 1. 港湾及び港湾運送事業

愛媛県内の主要港湾の状況に触れる。四国運輸局が発表している船舶積み下し量で、県内最大なのが新居浜港。新居浜港近辺は、かつては小さな漁村だったが、元禄3（1690）年に別子銅山が発見され、翌年から住友家による採掘が始まると、銅や関連物資の輸送で港が栄えることとなった。現在の船舶積み下し量は年間660万トンで、住友グループ企業関連の石炭、金属鉱、その他鉱産品の取り扱いが多く、港湾運送事業者としては、森実運輸、住鉱物流、浜栄港運など9事業者が事業を展開している。

船舶積み下し量で新居浜港に次ぐのが松山港。松山は県都であり、文化、商業、観光の町であるということもあって、工業関連の取扱い貨物は少ない。船舶積み下し量は平成22（2010）年度の実績で約220万トンだが、その6割はコンテナによるものである。港湾運送事業者としては、日本通運松山支店、関西運送など8事業者が事業を展開している。

次いで今治港。来島海峡近辺は海賊の根拠地だった中世以来、港街として発展していたが、慶長5（1600）年に藤堂高虎が関ヶ原の戦いで軍功で今治藩主となり、城下町今治を建設、その北側に舟入船頭町を作って今治港としての歴史がスタートした。船舶積み下し量は平成22（2010）年度の実績で約110万トンだが、その半分はコンテナによるもの、他には鉄鋼などを取り扱っている。港湾運送事業者としては、日本通運今治支店、今治商運など5事業者が事業を展開している。

## 2. 内航海運・旅客船事業

内航海運についてみると、愛媛には内航海運（貸し渡し専業を含む）の登録事業者（総トン数百トン以上又は長さ 30 メートル以上の船舶による内航海運業を営む者）が 296、届け出事業者（総トン数百トン未満の船舶であって長さ 30 メートル未満のものによる内航海運業を営む者）が 24、合計 325 事業者が事業を展開している。これは四国全体（565 事業者）の 58%であり、我が国全体（3,408 事業者）の 10%となる。

内航海運事業者の多くは、一杯船主と呼ばれる船舶を一隻しか持たない事業者である。なお、後述する今治の船舶オーナーは、ほとんどが内航海運業から発展していった。

旅客船事業については、26 社 29 航路があり、就航船腹量はフェリーボート 26、客船 27、貨客船 2、高速艇 13 の計 68 隻である。輸送実績は平成 22（2010）年度実績で 3,728,020 人、850,194 台。半分以上の約 234 万人が愛媛県と他県を結ぶ航路のものであり、九州航路が 128 万人、中国地方との航路が 79 万人となっている。石崎汽船、四国開発フェリー（オレンジフェリー）、四国開発フェリーの子会社である九四オレンジフェリー、宇和島運輸などの事業者が活躍している。

## 3. 造船業、船用工業

愛媛県内には 47 の造船事業者があり、57 の事業所がある。許可造船所(造船法に規定される一定規模以上の船舶の建造を行う造船所)だけで見れば、四国管内に 58 ある事業所のうち半数以上の 35 が愛媛県に所在している。また、船用工業についても四国全体の 92 事業所のうち約半分の 44 事業所が愛媛県に所在し、更に従業員ベースで見ると、四国全体の 3,764 人のうち、愛媛が 2,782 人と 74%弱を占めている。

この造船業について、平成 23（2011）年 10 月にいよぎん地域経済研究センターが外航海運業とあわせて興味深いレポートを発表した。それによると、「今治市には 17 の造船事業者、21 の工場が所在し、平成 22（2010）年度には 94 隻を建造したが、これは日本全体の 16.3%にあたり、また同市には約 60 の外航海運事業者があり、約 900 隻の外航船舶を保有するが、これは日本全体の約 3 割にあたる」としている。

## 4. 国際都市今治

今治市の中心、JR 今治駅から今治港に向かう大通りがある。そこを歩いてみると、銀行や保険会社、証券会社などの金融機関がひしめいているのに気づく。この通り以外にも金融機関はかなりあり、実際、地元の識者に聞いてみると、船のオーナーや彼らが所有する会社が駅近辺に所在して、大金を動かしているので、ここの金融機関の資金取扱量はかなり多いという。

今治では、外国人が用船や造船発注の商談に訪れたり、海事関係の国際セミナーなどが開催されることが多い。また欧州の船社がオーナーなどを集めてゴルフコンペを開いたという話も聞く。今治は海事の世界では国際都市として世界的に名を知られる存在になっている。

## 5. 今治市の造船業

現在今治には、造船事業者が 17 あり、21 の工場で船舶が建造されている。造船所が立地しているのは、波止浜地区（今治造船、新来島どっく、檜垣造船、浅川造船等）と伯方（はかた）島（伯方造船、村上秀造船等）等の離島で、他には大西町に新来島どっく大西工場がある。これらの造船所で平成 22（2010）年には 94 隻、139 万トンの船舶が建造された。売り上げについて言えば、平成 12（2000）年から平成 22（2010）年の 10 年で 2,000 億円から 3,400 億円へと大きく増加している。

現在、日本の造船所で建造量 1 位（総トンベース）を誇るのが今治造船グループである。昭和 48（1973）年のオイルショック以降、深刻な造船不況が到来し、多くの造船所が倒産の憂き目にあった。しかし、この不況期に他社がリストラをしているなか、同社は近辺の造船所をグループ入りさせるなど、むしろ業容を拡大し、それが結果的に今日の隆盛につながった。ちなみに、今治造船では今日に至るまでリストラというものをやったことがないという。

系列会社としては、幸陽船渠、岩城造船、あいえず造船、新笠戸ドック、しまなみ造船があり、平成 22（2010）年には、グループ全体で 101 隻、460 万トンの船舶を建造している。

今治造船の方に成長の秘密を聞いてみると、檜垣俊幸会長の個人的資質と能力によるところが大きいという。「会長は船が好きで、昔から兄弟力を合わせて船造りに勤んでおり、また会長が 檜垣俊幸会長作の汽船「今治丸」のモデルシップ設計する船は性能がいいと評判だ。」



なお、会長は最近、自身が昭和 20 年代に設計、建造した木造貨物船を忠実に復元したモデルシップ「今治丸」を製作し、披露会で評判を集めたという。

新来島どっくも今治造船と同様に歴史は古く、また今治造船とほぼ同じタイミングで鋼船を送り出した。後の小型船ブームの先駆けとなったが、ブームを起こしたという点では来島船渠が最初に採用した月賦販売の役割が大きい。船主には資金調達力がなかったため、造船所が地元金融機関の協力を得て、船主に対して建造代金の月賦払いを認めたもので、この方式は来島船渠で始められたのち、他の造船所でも採用されるようになり、愛媛の造船が発展した理由とも言われている。ちなみに、この月賦方式は、今治市桜井の商人田坂善四郎が、福岡の「丸善田坂商店」で桜井漆器を販売するにあたり採用したのが我が国初と言われている。船舶の月賦販売を始めた頃の来島船渠社長は、シベリア抑留を経験し、帰国後来島船渠を中心に巨大企業グループを作り上げ、さらに後には「再建王」とも言われるようになる坪内寿夫氏であった。田坂氏、坪内氏とも冒頭に触れた東予の商人的性格を示す好例と言えるだろう。さて、来島船渠は坪内社長のもとで、船舶の大型化に対応しつつ規模の拡大も図っていたが、昭和 61（1986）年には人件費高騰、円高等による造船不況で経営危機が表面化した。負債と不良資産を別会社に切り離し、坪内氏の個人財産を使って処理する一方、残りの資産で造船業を継続することとし、新来島どっくとして再スタートを切ることとな

った。現在、新来島どつくグループは、波止浜、大西の他にも広島、徳島、豊橋等に造船所を有し、コンテナ船、タンカー、一般貨物船、自動車運搬船、LPG 船等多様な船を建造している。

波止浜湾に立地する檜垣造船は、昭和 26 年（1951 年）に木造船の建造及び修理をする会社としてスタートし、今日では 14,000 トン以下の船舶の製造では国内トップクラスの造船会社となっている。同社は船台に最適な船舶を建造し、建造船は近海貨物船及びケミカル船等多種多様である。「当社は、14,000 トン以下の船舶で日本一を目指します」と会社の方は言う。なお、平成 20（2008）年に近代設備を装備したブロック制作場及び艀装岸壁を備えた波方工場が稼働した。



檜垣造船の作業風景

## 6. 今治市の船用工業

船舶に搭載するエンジン（ディーゼル機関等）、航海用機器、荷役機械などを製造・供給する船用工業も、今治で造船業とともに発展し、今日重要な産業となっている。今治には 26 の船用事業者があり、関連産業を含めると 160 ほどの事業所があると言われている。代表的な企業として、船舶用電気機器をはじめとした製品の製造、船内配線工事（電気艀装工事）を行う渦潮電機、船舶用エアコン等の製造を行う潮冷熱、船舶用潤滑油を製造する村上石油がある。

渦潮電機は、昭和 21（1946）年漁船を対象とする蓄電池の販売・充電を行う会社として創業した。以後電気機器関係の製品・サービスを高度化・多様化させ、今日では今治の他にも、丸亀、西条、三原らに工場を展開させ、更に大連やシンガポール、ハノイに海外子会社を設け、外国の造船会社ともビジネスを行うなど業容は拡大している。主配電盤を年間 250 隻以上に供給し、電線使用量は 700 万メートルを超えて世界一だそうだ。

## 7. 今治市のオーナー業

さて、今治には 60 の外航船舶のオーナーがあり、約 900 隻の外航船舶を保有している。今治は、藤原純友の乱で知られる海賊、能島・来島・因島に根拠地を置いた村上水軍でも有名なおり古来海運が盛んで、人々の間には造船術、航海術等のノウハウが伝授されてきた。先に述べた通り、運ぶ貨物にも事欠かず内航海運を営む者が多かった。たとえば、昭和 42（1967）年には県内の内航船主数は 1,051 事業者であった。そうしたなか、1960 年代後半に、自らは運航せずにオペレーターに貸す形態（オーナー業）で近海船に進出する者が現れた。東予の人々は商機に敏感であるようで、経済成長とともに近海船の需要が高まると、内航船主たちは次々に近海船に進出した。その後、近海船市場が飽和してくると一部のオーナーが遠洋船に進出し、以後今治の「外

航オーナー業」が発展していくこととなった。

今治のオーナーで大規模なのは瀬野汽船（波方発祥）、日鮮海運（伯方）、洞雲汽船（波方）、正栄汽船（今治市小浦町）で、これらの会社を含めた今治の外航オーナー業の年間の用船料収入は 3,800 億円という。

今治駅前に本社を構える春山（しゅんざん）海運に話を聞いてみた。同社は昭和 47（1972）年の創業で、当初は内航輸送と貸し渡し業（オーナー業）で始めたが、今はオーナー業のみで、8,000 個積みコンテナ船、23 万トンバルカーなど 30 隻以上を保有している。同社が外航船に進出したのは平成 7（1995）年と最近のことだが、同社の今岡社長一族は生粋の海運一家で、今治のオーナー事情には大変詳しい。今岡社長は今治のオーナー業について、強さの秘密は外航への進出の早さだと言う。オイルショックやプラザ合意以降の円高も経験したオーナーたちは、相場の怖さを知り、船舶の建造段階から自己資金を厚めにしたり、想定為替レートも厳しめに見積もって建造計画を立てているということだ。

## 8. 海事産業の発展に貢献した学校と銀行

今治の海事史を語る上においては、弓削（ゆげ）商船高等専門学校を欠かすことができない。同校がある弓削島は古来より製塩が盛んで、平安期には後白河法皇の荘園として、後には東寺の荘園として塩を献上していた。この塩輸送や漁業のために、島民の間には造船術や航海術が受け継がれ、明治期には多くの船員を輩出し、「日本のマルタ島」とも呼ばれた。そうした中、明治 34（1901）年に弓削村・岩城村で作られた組合により弓削海員学校が設立された。同校は後に県立、国立そして独立行政法人と組織形態が変わるが、今日までに多くの人材を関係業界に送り込んでいる。先に触れた坪内寿夫氏もその一人だ。もう一つ、地元の熱意で昭和 43（1968）年に栗島海員学校波方分校として設立された国立波方海上技術短期大学が波方地区にあり、こちらも関係業界に多数の人材を供給している。

また、今治の海事産業の発展に関して言えば、銀行の果たしている役割も強調しなければならない。先に触れたいよぎん地域経済研究センターの調査では、愛媛県内主要金融機関の総貸出金残高のうち、今治所在企業への貸付の割合は約 3 分の 1 となっているが、その約 8 割は造船・海運関連ということだ。銀行の関与は融資だけではない。例えば、伊予銀行は 1980 年代にいち早くロンドンに事務所を作り、世界の市況情報を入手してオーナーなどの顧客に情報提供していた。また同行は、オーナーには地元の造船所に発注するよう勧めているという。こうした地元密着の姿勢も今治の海事産業の発達に貢献しているだろう。

## 9. 今治市海事都市推進課の取り組みなど

海事都市としてのますますの発展を目指して活動しているのが今治市役所だ。今治市は産業部の中に「海事都市推進課」を設置し、次世代の人材育成、海事クラスターの構築、海事文化の振興等のための活動を行っている。今治市では、造船と舶用工業だけでも 1 万人を超える人が働いており、また税収の高いウエイトを造船、海運関係からというから、海事都市推進課の活動は真剣だ。

同課は、パビリオン方式による展示やシンポジウム、セミナーの開催、帆船「日本丸」の一般公開、工場・新造船見学会等を内容とする国際海事展「バリシップ」の開催を積極的に支援している。平成 23（2011）年 5 月に行われた「バリシップ 2011」には 9 の国と地域から 216 社が出展し、延べ 5 万人以上の参加者を集めた。更に、同市では、造船技能者の高齢化に対応するため、平成 17（2005）年に四国運輸局の協力も得て、今治市の造船関連企業と共同して、「今治地域造船技術センター」を設置した。同センターは現場での技術向上を目指した様々な訓練を行っており、これまでに累計 900 名以上の研修生を送り出している。



バリシップ 2011 開会式