

各県別海事産業の経済学 ー熊本県ー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1210

日本海事センター企画研究部

研究員 松田琢磨

1. 県勢

熊本県は九州のほぼ中央にあり、東西 143km、南北 127km で面積 7,405km² (全国 15 位)、北、東、南を山地が囲む。西は海に向け開かれ、海岸線総延長は全国 9 位の 1,068km に上る。人口は 181.7 万人 (2010 年国勢調査) で、2002 年以降減少が続いている。

2009 年度の県内総生産は 5.4 兆円 (全国 25 位) で日本全体の 1.1% を占める。2002 年から 2007 年まで経済成長率もプラスだったが、世界的な景気後退を受け、2008 年以降マイナスに転じている。

2. 港湾

(1) 熊本港

明治初期、熊本市中心部に近い百貫石港の修築が企図された。しかし百貫石港は浅で河川からの土砂流入も多く、修築は断念された。その後熊本市中心部に近い港は熊本港が供用される 1993 年まで待たなければならなかった。熊本港は供用開始後も整備が進み、今年度にはガントリークレーンの供用が始まる予定だ。

熊本港には高麗海運の釜山行き外航定期コンテナ船が週 1 便寄港している。国内代理店業務は三角海運 (株) が行っている。

2011 年の輸出額は 95.0 億円で全国 95 位、輸入額は 58.8 億円で全国 115 位だった。同年のコンテナ取扱量は輸出 1,507TEU、輸入 1,855TEU だった。

輸出相手国の金額シェアは中国 29.5%、米国 14.4%、インド 8.6%、ドイツ 8.0%、香港 5.8% と 5 カ国で 7 割強を占める。中国向けは廃プラスチック、農業用機械、建設・鉱山用機械などが多い。廃プラスチックは多くが再生資材で、程度の良いものがコンテナで運ばれる。米国、ドイツ、香港向けは電気機器のシェアが高い。インド向けでは電気機器とゴム製品の輸出が多い。

輸入相手国の金額シェアは中国 37.3%、韓国 37.3%、タイ 9.8% と 3 カ国で 8 割強を占める。中国からは、あさり、トレーニング機器、金属製品などが多く、韓国からはエンジン、金属製品、飼料の輸入が多い。タイからはエンジンやガラス製品の輸入が多い。

(2) 八代港

八代港は明治時代に企業進出を受けて港湾整備が進み、港湾と河川が分離されるなど整備が戦後にさらに進んだ。1966 年に開港指定、2010 年には重点港湾に選ばれた。

現在、八代港には高麗海運と興亜海運が運航する釜山行き外航定期コンテナ船が計週 2 便寄港している。高麗海運運航便は日本通運八代支店、興亜海運運航便は八代港

運（株）が国内代理店となっている。国内定期コンテナ船は鈴与海運（株）運航の神戸までの瀬戸内航路が週 2 便ある。

八代港には大手石油関連企業と石油運送荷役会社が立地している。中国地方の製油所から八代港に運ばれた石油製品が九州中西部に配送される。また、飼料関連会社が進出して飼料コンビナートも形成され、1994 年に外国産食糧輸入港の指定も受けている。

2011 年の輸出額は 86.8 億円で全国 100 位、熊本港より約 10 億円少ない。輸入額は 419.6 億円で県内 1 位、全国 70 位だ。同年のコンテナ取扱量は輸出 1,367TEU、輸入 4,635TEU だった。

輸出相手国の金額シェアは、中国 28.6%、韓国 15.5%、マレーシア 14.4%、インドネシア 14.2%と 7 割強を 4 カ国が占める。中国向けは鉄くず、韓国向けは二輪車、インドネシアとマレーシア向けは原動機が多い。

輸入相手国の金額シェアは、米国 23.6%、豪州 20.9%、中国 16.3%、インド 8.4%、ブラジル 8.3%と 5 カ国で約 8 割を占める。米国からは飼料用トウモロコシ、豪州からは石炭、大麦、木材チップ、アルミニウム、中国からは石炭、植物性油かす、肥料、インドからは植物性油かす、ブラジルからは化学製品と木材チップが多い。

八代港の一般港湾運送事業者はパシフィックグレンセンター（株）八代支店と八代港運（株）となっている。港湾荷役一貫業者は（株）曙組、（株）上組八代支店、日本通運（株）八代支店、松木運輸（株）が事業を行っている。また、（有）仁徳海運が曳船事業を行っている。

（3）三角港

三角港（現、三角西港）は国費で築かれた全国で 3 番目の港として 1887 年に開港した。三角西港は熊本県のハブ港や石炭輸出拠点の役割を担った。しかし、港まで鉄道が開通しなかったことなどを原因に 10 年ほどで地位を失った。

その後鉄道の開通した三角東港（現、三角港）が熊本県内の国際貿易港となった。しかし三角東港も天草五橋の開通や八代港の整備で貨物が減少した。

現在も三角港には税関や運輸支局庁舎、海上保安部があり、熊本県の海事代理士 6 名中 5 名が三角港近くに事務所を構える。一般港湾運送事業者の三角海運（株）の本社もある。

また、三角西港は築港当時の施設がほぼ原形で残され、2002 年には国の重要文化財に指定された。

（4）^{れいほく} 苓北港

熊本県への海上輸送貨物で最大量を占めるのが九州電力（株）苓北発電所で使用される石炭だ。苓北発電所専用港の苓北港を管轄する三角税関の一般炭輸入量は、発電所が運転開始した 1995 年以降増加を続け、2011 年には 337 万トンに達した。全国シェアも 3.3%（トンベース）で、税関別で全国第 8 位になる。

苓北港には年間延べ約 50 隻入港するが、中心は飯野海運（株）の Amakusa Island

などバルクキャリア 5 隻となっている。

<図 1> 苓北港の石炭輸送に使われる飯野海運（株）”AMAKUSA ISLAND”（左）と熊本県の内航海運船主保有の昭和物流（株）”将星丸”（右）



（写真提供：V.K.Rajendran 氏（左）、昭和物流（株）浦辺真 氏（右））

3. 内航海運業

熊本県の内航海運事業者は、登録事業者 144 社 204 隻、届出事業者 45 社 39 隻となっている（2010 年 3 月）。上天草市など天草地域が内航海運事業者の多い地域だ。上天草市では海運業の事業所が 114 あり、船舶数 148 隻、船員数 599 名がいる。

上天草市松島町内の合津や阿村では、明治中頃から有明海や八代海での海上輸送に従事していた。1935 年には全国に先駆け阿村船舶組合（熊本県海運組合の前身の一つ）が設立された。当時の加盟船舶は帆船 80 隻、機帆船 70 隻で、阿村地区は日本有数の船舶数を誇った。

天草地域の内航海運事業者は最盛期には 300 社、400～500 隻を数えた。しかしながら、バブル期に大きく減少、現在も減少傾向が続いている。大きな原因の一つは熊本県近辺の貨物減少で、内航海運事業者は瀬戸内や関西で船舶を運航させている。

厳しい現状を打開しようとする動きも見られ、たとえば、有志によって 2009 年 5 月に「天草マリン同志会」が発足した。30～40 代の人々が中心となり、海運関係事業者、機器メーカー、金融機関など約 60 社が参加している。同志会のメンバーは活動を通じ結束を強め、情報共有、意見交換を進めたいと述べていた。また、会を通じて出会った 6 名の共同出資で、2011 年 6 月に（株）A シップという船舶管理会社が設立されるなど新たな動きも見られる。

4. 旅客船業

熊本県の旅客航路は 42（2010 年 3 月）を数える。そのほか、小型船舶による旅客運送事業者が 229 ある。

旅客数は 2008 年度（熊本運輸支局管内と有明海フェリー航路の合計）で 230.1 万

人いた。自動車輸送台数は2009年度(同上)で79.8万台だった。輸送実績は航路数減に加え、高速道路料金的大幅値下げもあり減少傾向にある。自動車輸送台数は2004年度の138.4万台から5年間で42.3%減少した。

熊本県の旅客航路は主に天草地域、長崎県島原地域への交通・物資輸送手段として発達してきた。天草地域の主要航路には、鬼池(天草市)・口之津航路(島原鉄道(株))、牛深(天草市)・蔵之元(鹿児島県長島町)航路(三和商船(株))がある。前者は1日13~17往復運航され、自動車輸送台数は10.9万台(2010年度)、利用者数は35.7万人(2008年)、主にビジネス客に利用される。後者は1日10往復運航されている。ただし、天草地域の航路は、陸路への移行が進む傾向が続いている。

旅客船で運ばれる旅客、自動車のうち約70%は熊本県と長崎県島原地域を結ぶ有明海フェリー航路で運ばれている。そのうち長洲・多比良(長崎県雲仙市)両港を結ぶ有明フェリーは熊本・長崎両県の一部事務組合である有明海自動車航送船組合が運航している。有明フェリーは3隻の船舶で1日19往復運航されている。今年4月には新船「有明みらい」が就航した。ピーク時の1988年度には84.5万台の自動車が運ばれていたが、長崎・九州の両自動車道が接続したこと、熊本港の供用が始まり熊本・島原外港間航路が整備されたこともあり自動車輸送実績は減少を続け、2010年度には35.0万台まで減少した。利用者数も減少傾向で2010年度の利用者は87.4万人と、2007年度に比べ23.2万人減った。

熊本・島原外港間航路は九商フェリー(株)と熊本フェリー(株)が運航を行っている。九商フェリー(株)は2隻で1日10往復運航している。自動車輸送台数15.6万台(2010年度)、利用者数32.5万人(2008年)となっている。熊本フェリー(株)より所要時間が長いが、航送料が低く設定されトラックの割合が高い。

熊本フェリー(株)は、熊本港開港を機に1991年に設立され、熊本・島原航路は1998年に運航を開始した。熊本フェリー(株)は高速カーフェリー「オーシャンアロー」による高速運航、船旅ならではの快適さを楽しんでもらうための工夫、適切な運賃設定というコンセプトのもと、短距離・高頻度運送で効率的に船舶を利用するとともに、重量が軽く運賃負担力の大きい顧客を狙い、「日本で唯一成功した高速カーフェリーの事例」となっている。

オーシャンアローは1日6~7往復運航され、自動車輸送台数11.8万台(2010年度)、利用者数46.4万人(2008年)となっている。所要時間30分と九商フェリー(株)の半分で、バスの割合が高く、九商フェリー(株)とうまく棲み分けている。

有明海フェリー航路は観光だけでなくビジネスや地域住民の生活を支えるうえで欠かせないが、近年は旅客、貨物輸送需要の減少、燃油価格高騰など経営環境は厳しい。このような背景を受け、2009年12月、熊本・長崎両県など周辺自治体、フェリー3社、観光協会などによって「有明海フェリー航路活性化協議会」が設立された。協議会ではイベント開催など航路活性化に取り組んでいる。また、九州新幹線全通を機に熊本・島原外港間のフェリーを利用したシャトルバス「シーガル」の運行が始まるなど熊本から島原・雲仙経由で長崎へ至る「横軸」へ、関西・中国地方の客を狙う動きも見られる。最近では有明フェリーによって10月5日から12月2日の金・土・日・祝日に新玉名駅・長洲港間と多比良港・雲仙温泉街間で無料バスを運行する試みも行

われている。

活性化の取り組みは牛深・蔵之元航路でも行われている。九州新幹線全通に合わせ、フェリーに接続して出水駅（鹿児島県出水市）・蔵之元港間のシャトルバス「出水駅～蔵之元港シャトルバス」が新設され、九州新幹線全通後はシャトルバス利用者数が増加している。

5. 船員数と船員教育・育成機関

熊本県で雇用される船員は1,210名（予備船員95名含む、2009年）に上る。熊本県海運組合によると、熊本県の内航海運業者の陸上職員はほとんど地元出身、船員も半分以上地元出身とのことだ。また、旅客船員も地元出身が多い。有明海自動車航送船組合では船員33名中15名は熊本県出身（ほか長崎県出身）、熊本フェリー（株）は原則として自宅から通える熊本県の人々を採用しているとのことだ。

熊本県で船員を目指す場合、多くは熊本県立苓洋高等学校海洋開発科や長崎県南島原市の口之津海上技術学校へ進む。前者の生徒数は69名、2008～2011年の間で25名海運業に就職した。また、三角西港には全国唯一の公立海事教育機関、宇城市立九州海技学院がある。ここでは一定の乗船履歴がある人々向けの3～6級海技士免状取得講習や船舶免許証更新講習が行われている。

<図3> 旧宇土郡役所庁舎を使用する宇城市立九州海技学院



(写真提供：宇城市企画部情報統計課広報係)

6. 造船業と船用工業

(1) 熊本県の造船業・船用工業

熊本県の船舶製造・修理業の出荷額は 943.1 億円、船用機関製造業の出荷額は 752.8 億円で、それぞれ県全体出荷額の 3.7%、3.0%を占める。また、船艇製造・修理業の出荷額は 37.9 億円となっている。

造船所はユニバーサル造船（株）有明事業所のほか合計 35 社（2009 年）ある。船用工業は事業者数 26、従業員数 1,649 名となっている（2010 年工業統計）。主な企業には船舶のエンジンなどを製作する日立造船（株）有明工場（長洲町）、船外機を製作するヤマハ熊本プロダクツ（株）（八代市）がある。

ただし、県内海運業者と造船・船用業者間の取引は多くない。県内の造船・船用工業者が内航海運業向けの業務をあまり行っていないこと、熊本県の内航海運業者が瀬戸内・東海地区で船舶を運航しているため、熊本県で造船・修繕を行うには運航を休む必要があることだ。

(2) ユニバーサル造船（株）有明事業所

熊本県の造船業の中で圧倒的に大きな位置を占めるのが、ユニバーサル造船（株）有明事業所（以下、有明事業所）である。有明海に面する 1.07km²の敷地はユニバーサル造船の中で最大、商船建造で主力造船所となっている。

<図 3>ユニバーサル造船（株）有明事業所全景



(写真提供：ユニバーサル造船（株）有明事業所)

有明事業所は当初から船舶の大型化を意識し、作業効率を上げるため大型船に特化したレイアウトとなった。1974年にVLCC「春光丸」が完成したのを皮切りに、30

万トン級大型タンカーのほか、ばら積み船を中心に大型船の建造が行われている。ユニバーサル造船（株）が営業を始めた 2002 年から 2012 年 9 月まで、有明事業所で 72 隻、1,008 万総トンの船舶が建造された。これは同社建造船舶隻数の 29.4%にあたり、総トンベースでは 49.8%に上る。有明事業所は現時点で年 VLCC 7.5 隻の建造能力をもっている。2012 年 5 月には 1,200 トンの揚荷能力を持つゴライアスクレーン 1 基が、もう 1 基も 9 月 20 日から稼働を開始しており建造能力はさらに向上する予定だ。

現在は船舶に対する需要が少なく、円高も重なり厳しい状況にある。有明事業所が得意とする VLCC やばら積み船は中国の造船所との競合が多い。これに対し、ユニバーサル造船ではコスト削減に加え環境性能の高い船を造って対抗するとのことだ。もともと有明事業所の建造船舶は燃費の良さで顧客から高い評価を得ている。そのほか、（株）IHI マリンユナイテッドとの統合による規模の経済性の獲得や設計力の強化を通じ、コストを下げつつプレミアムのとれる船舶を建造して将来に備えていきたいとのことだ。