

第5回懸賞論文結果報告



本年度の募集には、九州及び関東の大学・大学院から6編（旅客船関係1編、航空関係1編、海事産業関係1編、観光関係3編）の応募がありました。応募論文につきましては、当センターに設置した学識経験者4名、行政1名、当センター会長の6名からなる懸賞論文審査委員会において、厳正に審査した結果、最優秀賞は該当なし、優秀賞は以下の2編を決定いたしました。

優秀賞受賞者 神戸大学大学院海事科学研究科 堂前光司様
テーマ：九州地域における海事産業の集積と集積の経済の検証
～ 海事産業の振興に向けた政策提言 ～
中央大学経済学部経済情報システム学科 中山裕太様
テーマ：離島地域のデザイン
～ 奄美大島における地域政策としての観光政策 ～

また、平成30年3月5日（月）に福岡市のホテルにおいて、授賞式を行いました。

授賞式では、竹島会長から主催者挨拶を行った後、優秀賞受賞者である神戸大学大学院海事科学研究科の堂前光司様及び中央大学経済学部の中山裕太様へ、今回の受賞を讃え、賞状と副賞が手渡されました。

続いて、受賞者お二人から受賞への謝辞と論文作成での苦労話などの披露があり、その後、竹島会長を囲んで記念写真撮影を行いました。



記念写真：竹島会長と受賞者
左から中山様、竹島会長、堂前様



竹島会長主催者挨拶



賞状・副賞授与：堂前光司様



賞状・副賞授与：中山裕太様

※優秀賞の論文要旨を次頁に掲載いたします。

（当センターホームページの「懸賞論文募集」からは2篇とも論文全編をご覧になれます。）

優秀賞(要旨のみ)

九州地域における海事産業の集積と集積の経済の検証 ～ 海事産業の振興に向けた政策提言 ～

神戸大学大学院海事科学研究科

海事科学専攻博士課程後期課程 堂 前 光 司

本研究では、まず、我が国における造船産業の現状とその環境変化を概観し、九州地域（山口県を含む）における主要造船所の立地状況を把握した。次に、海事部門における製造業、すなわち、船舶製造・修理業と船用機関製造業を海事製造業と定義した上で、九州地域における海事製造業の集積の現状を、3つの生産環境条件、すなわち、産業の多様性、海事製造業の地域特化、および海事製造業の地域競争の観点から考察した。そして、コブ=ダグラス型生産関数に生産環境3条件を導入することによって、九州各県の海事製造業における集積の経済を検証した。最後に、九州地域における海事産業の振興に向けた政策提言を試みた。本研究の成果をまとめると、以下の5点に要約できる。

1. 海事製造部門の中核的産業である造船産業について、我が国は1970年代から1990年代半ばにかけては、世界全体の4割から5割程度のシェアを占めていたものの、現在は、中国および韓国の後塵を拝している。
2. 九州地域の北部地方は、瀬戸内地方とともに、造船企業の主要造船所が集中的に立地しており、我が国において、有数の海事産業の集積地となっている。
3. 九州地域の各県における海事製造業の生産環境条件は、まず、鹿児島県、長崎県、および大分県は少数の産業が偏在している一方で、熊本県、宮崎県、山口県、福岡県、および佐賀県は産業が相対的に多様化していた。次に、長崎県、佐賀県、熊本県、大分県、および山口県では、海事製造業の集積度は高いことが判明した。そして、長崎県、熊本県、および佐賀県は地域独占的であり、大分県と山口県は地域競争的であることが明らかとなった。
4. 九州地域の海事製造部門には、集積の経済の存在は明確には認められなかったものの、符号から判断する限り、MAR型外部性、Porter型外部性、あるいはJacobs型外部性が存在する可能性を示唆する結果となった。特に、長崎県の船舶製造・修理業において、MAR型の動学的外部効果が存在する可能性が示された。
5. 九州地域の地方政府が、地域経済の再生や活性化を目指した海事クラスターの形成に向けた地域産業政策を実施する場合には、産業集積の形態と集積の経済のタイプを考慮する必要があると考えられる。

優秀賞(要旨のみ)

離島地域のデザイン ～ 奄美大島における地域政策としての観光政策 ～

中央大学経済学部

経済情報システム学科 中山裕太

2018年奄美大島と沖縄の一部が、世界自然遺産に登録される見込みだ。世界自然遺産は、日本には知床、白神山、小笠原諸島、屋久島の4つしかない。2018年に登録されれば、これが一つ増える。これによって、九州、とりわけ鹿児島は、日本で唯一世界自然遺産を2つ有する自治体となる。しかし、屋久島は、1993年に世界自然遺産に登録されたが、観光入込客数は一時的には増加したが以後は減少している。「魅せるだけの観光」は、短期的な観光客の獲得は可能だが中長期的な観光客の獲得は難しい。いかにして、中長期的な観光客を獲得し、持続的に観光客を取り込むべきか。

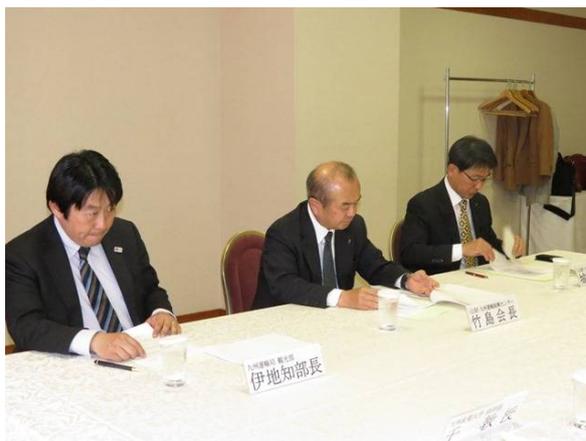
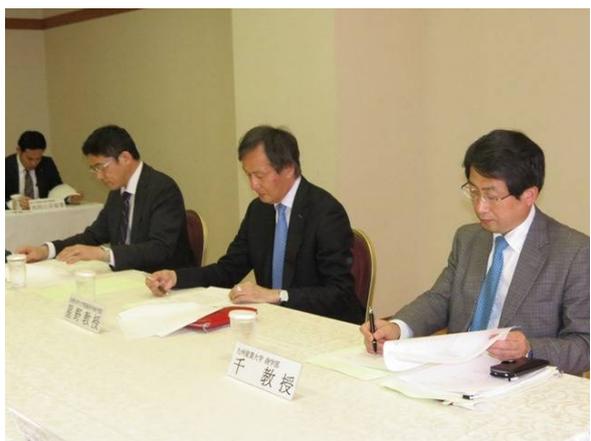
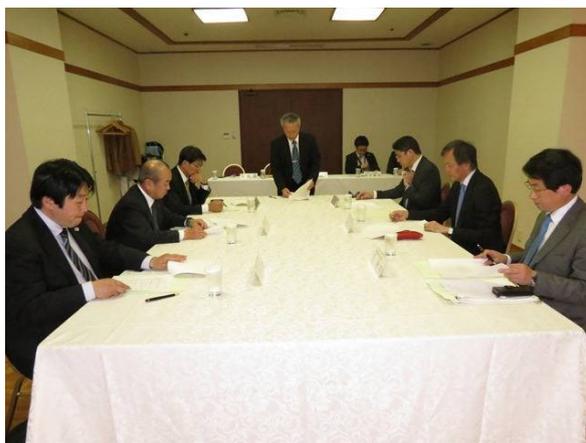
また、「地域政策と観光政策」について未来日本の縮図の北海道を例に問い直した。改めて、地域政策と観光政策のポジションを明らかにし、そしてインバウンドだけではなく、アウトバウンドの増加で旅行者になる障壁が低下し、観光客が流動化していることを指摘した。流動化する観光客をいかにして獲得し、一度だけではなく何度も訪れるように囲い込んでいくか。

そして、世界の産業構造の潮流であるシェアリングエコノミーを用いた「船の所有権・利用権のシェアリング」を提案した。LCCで奄美大島を訪れる若年層の行動特性を分析し、安く、長く利用できる体験型観光の必要性やヒアリング調査を通じた地域課題の解決するための方策でもある。

最後に、九州圏における交通運輸・観光並びに地域経済や社会の発展を実現するために、九州圏が強いクルーズ船の取り込みにも言及した。大型船でやってきた観光客、とくに訪日外国人を複数の小型船で奄美のエメラルドグリーンの海を楽しんでもらうことで、奄美大島の寄港動機になるだろう。ここに、世界自然遺産という付加価値があれば、なおさらである。

いかなる観光政策も、地域政策の範囲内で展開されなければ、地域住民にとって観光は、害になってしまう。つまり、観光は地域住民の生活の外に存在するのではなく、地域住民の生活の中に存在すべきである。私は、以上の理由から本論文で奄美大島という離島ならではの「あったかい創生」を展開していく必要を述べた。

平成 29 年度第 1 回懸賞論文審査委員会 (2017 年 4 月 26 日開催)



平成 29 年度第 2 回懸賞論文審査委員会 (2017 年 12 月 26 日開催)

