

各県別海事産業の経済学 ー長崎県ー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1206

日本海事センター企画研究部

研究員 野村撰雄

1. 地勢等

「長崎港の山々は美しい。とくに外洋からたたな 畳づく山々にかこまれた細長い港内を奥深く入ってゆくときの景観は、まれなうつくしさといい。幕末、この港に入ったオランダの海軍士官ファン・カッテンディーケも、

“実際長崎入港の際、眼前に展開する景色ほど美しいものは、またこの世界にあるまいと断言しても、あながち過褒ではあるまい。”（『長崎海軍伝習所の日々』（東洋文庫・水田信利訳）

と書いている。」（司馬遼太郎『街道をゆく（28）たんら 耽羅紀行』（朝日新聞社）。

このような長崎港を持つ長崎県は、本土の最西端、九州西北部に位置する。県の海岸線総延長は4,202km（全国2位）に及ぶ。これは、長崎県が県土（4,105km²）の45.5%（1,864km²）を占める島（594島。そのうち有人島は73あり全国1位）と半島（北松浦半島、島原半島、長崎半島及び西彼杵半島）とで構成され、複雑な海岸線を有するからである。

2. 造船業

（1）近代造船業の始まり

長崎県は、中国大陸との交流の窓口であったとともに、西洋との交流においても最前線であった。1550年にポルトガル船が平戸に入港したのを皮切りに、オランダ船、英国船が訪れて貿易を行うようになった。日本初のヨーロッパ公式訪問団である「天正遣欧少年使節」は、1582年に長崎から出航した。1639年に幕府がポルトガルとの貿易を禁止して鎖国の時代になると、出島（長崎）が西洋との唯一の貿易港となり、西洋文明の玄関口となった。

戦国末期から安土桃山期にかけては、西洋諸国との接触も活発化し、外国船の見聞を通じて日本の造船技術に大きな刺激が与えられたが、1637年の大船建造禁止令（1853年に廃止）によって、大型船の建造に制限が加えられることとなった。この鎖国体制の始まりによって、中国船やオランダ船の来訪はあったものの、日本の造船業は「世界の造船界から隔絶して、独自の道を歩むよりほかはなくなった」と強調される（小林宗三郎「近代造船業の生誕」金子榮一編『現代日本産業発達史IX造船』（交詢社、1964年）。しかし、1855年には長崎海軍伝習所が設置され、また、1857年には艦船修理のための長崎ようてつ 鋳鐵所（長崎製鉄所）が建設されたことにより、長崎が西欧の

近代造船技術を学ぶ場となった。長崎製鉄所は、三菱重工長崎造船所の起源であり、近代日本の造船業の始まりとされている。今日、長崎県内の鋼製貨物船の新造（20 総トン以上の動力船、約 1,618 億円）や鋼製油そう船の新造（同、約 1,199 億円）は、愛媛県、広島県と全国 1 位を競う規模となっている。ちなみに、日本の造船業の発展を目指す日本造船工業会の釜和明会長（2011 年 6 月～）は、長崎県出身である。

（2）三菱重工長崎造船所

長崎製鉄所は、1879 年に当時東洋最大のドック（立神船渠。約 129.5m）を完成させた後、1884 年に三菱の経営となり（長崎造船所に改称）、1887 年に三菱に払い下げられた。長崎造船所は積極的な設備投資により 1905 年には東洋一の造船所となった。

長崎造船所は、日本造船史に輝く船舶を多く建造してきた最大の理由として、他に先駆けて「一番船」（新設計の船舶）に取り組んできた造船技術者の挑戦欲、それが結実した技術力を挙げる。目下、三菱重工は、生産体制を再編し、長崎造船所と下関造船所（山口県）とに商船の建造を集約するとともに、その技術力を活かすべく高付加価値船（大型客船、液化天然ガス運搬船など）や環境にやさしい省エネ設計へのシフトを打ち出している。2011 年 11 月には 12.5 万総トン 3,250 人乗りの大型客船を 2 隻受注した。長崎経済研究所は、その客船建造の経済波及効果は年間 381 億円、工期全体で 1,524 億円と試算している。

（3）佐世保重工業佐世保造船所

佐世保重工業は、佐世保鎮守府の直轄組織として 1903 年に設置された佐世保海軍工廠こうしょうを起源とする。1946 年に三井造船と占部造船とが海軍工廠の船舶部門を継承して「佐世保船舶工業株式会社」（Sasebo Senpaku Kougyou）を創立し、1961 年に「佐世保重工業株式会社」（Sasebo Heavy Industries）に社名が変更されたが、前身の英文称号の頭文字をとった「SSK」が今でも通称として愛用されている。

SSK は、1957 年にクウェートから受注したタンカー「KAZIMAH」（1959 年竣工、29,155 総トン）は、全額現金前払いであったことに加え、初めて中近東の船主から発注を得たことで、日本の造船界にとって前代未聞の快挙と言われた。当時世界最大のタンカー「日章丸」（1962 年竣工、139,000 重量トン）や 21 万重量トンの VLCC の連続建造（1967 年から 1973 年までに 22 隻建造）は、タンカー建造能力の高さを国内外に示した。

平成に入ってからには、「世界一の修繕ヤード」となることを事業の柱のひとつとし、大型改造船や大規模ダメージ船を受け入れてきた。1995 年には、VLCC 「SUMIDAGAWA」（260,000 重量トン）の大規模な修繕工事を 38 日間という短期でこなし、SSK の実力を改めて示した。もとより、地の利を活かし、自衛隊艦船や米軍艦船の修繕工事には多くの実績がある。

（4）中小造船業・舶用工業

県内には、中手造船所として「世界のバルクの供給基地」を自負する大島造船所（西海市）のほか、井筒造船所（長崎市）、伊藤鉄工造船（佐世保市）、沖新船舶工業（佐世保市）、島原ドック協業組合（長崎市）、新長ドック（長崎市）、長崎造船（長崎市）、中里造船所（佐世保市）、平戸鉄工造船（平戸市）、前畑造船（佐世保市）、渡辺造船所（長崎市）などの中小造船所もある（特色について表参照）。

【表：長崎県内の中小造船 10 社の特色】

社名（所在）	特色
井筒造船所 （長崎市）	農林水産省大臣許可指定漁業の漁船の建造ができる設備と長年の漁船建造ノウハウがある。
伊藤鉄工造船 （佐世保市）	オリジナル中・小曳船は全国一のブランドを誇る。
沖新船舶工業 （佐世保市）	軽合金製船舶の建造技術を誇る造船所。
島原ドック協業組合 （長崎市）	エンジンの仕上げ技術と確実な納期により、客船、貨物船の修理を行う。
新長ドック （長崎市）	幅が広いフローティングドックの強みを活かした高い作業効率と技術が自慢である。
長崎造船 （長崎市）	ISO9001、ISO14001 の認証を取得し、船舶の品質の向上並びに環境に配慮した船造りを行っている。
中里造船所 （佐世保市）	エンジンのオーバーホールを含めた修理技術、FRP 補修技術には定評がある。
平戸鉄工造船 （平戸市）	JG サービスステーション認定が保証する旋網漁船、港湾建設作業船の高い修繕工事技術を有する。
前畑造船 （佐世保市）	ユーザーの用途に応じた省エネの電気推進船の企画から建造まで一手に行う環境に貢献する造船所。
渡辺造船所 （長崎市）	中小型船舶から 5000GT 級の造船、船尾改造・船体延長改造工事、特殊ニーズ製品の開発・製造・販売を行う。

（出典：長崎県産業労働部『船力』2011 年より）

また、佐世保市内の造船関連企業 7 社（前畑造船（株）、協和機工（株）、（株）SEA 創研、流体テクノ（有）、（株）イーゼル、（有）セイコウ、親和船舶工業（有））は、互いに連携を深めようと 2011 年に「佐世保マリンネットワーク」（理事長：松尾晃（株）SEA 創研会長）を発足させ、世界初の防災・観光用多目的水陸両用車の開発を進めており、佐世保の技術力を発信するものとして注目されている。

（5）県の積極的な支援

県内の造船業については、行政も積極的な支援を展開している。長崎県産業労働部は、「長崎は今、船力に満ち溢れている」として、小冊子『船力』^{せんりょく}を 2011 年に発行

し、関係各方面に配布した（同冊子は長崎県のHP

(<http://www.pref.nagasaki.jp/shoukou/zousen/pdf/02.pdf>) よりダウンロード可)。

長崎県が造船・舶用工業だけをとりあげた初めての企業マップである。

また、長崎県は 2010 年に県内の私立**長崎総合科学大学**と造船技術者の人材育成の連携に関する協定を結んでいる。長崎県の支援体制には、「造船技術及び造船クラスターは、船舶を建造し続けてこそ維持・向上しうる」という意識がうかがえる。

3. 港湾

長崎県には、いわゆる重要港湾が 5 港（内地に長崎港及び佐世保港、離島に厳原港、郷ノ浦港及び福江港）、地方港湾が 77 港（内地 44 港、離島 33 港）存在する。漁港も含めると長崎県には 390 の港があり、海岸線のほぼ 10 キロに 1 つ港が存在する計算となる。歴史的に見れば、長崎県の人流・物流、さらには文化の交流を支えてきたインフラとして、港湾が一番に挙げられる。

(1) 長崎港

長崎港には、年間、外航商船 239 隻（1,814,862 総トン）及び内航商船 13,710 隻（7,058,084 総トン）が入港し（『長崎県統計年鑑』（2010 年、第 57 版）。以下、貨物についても同様。）、海上出入貨物は 2,275,731 トン（輸出入貨物 513,989 トン、移出入貨物 1,761,742 トン）ある。主たる取扱貨物を見ると、輸出は金属機械工業品（165,507 トン、全輸出の 79.9%）、輸入は LNG など化学工業品（223,198 トン、全輸入の 72.8%）、移出は日用雑貨等（112,945 トン、全移出の 41.9%）、移入は重油・石油製品など化学工業品（978,487 トン、全移入の 65.6%）。

長崎港の発展に向けては、**長崎港湾運輸（株）**、**日本通運（株）**、**後藤運輸（株）**、**タカラ長運（株）**及び**長崎倉庫（株）**の 5 社が、長崎市と長崎商工会議所とが組織する「**長崎港活性化センター**」（1998 年設立）の会員として活動を行っていること、また、これら港湾運送事業者、長崎港活性化センター、九州地方整備局長崎港湾・空港整備事務所、長崎県などが 2012 年 3 月に『長崎港における新たな物流モデルの構築に向けた提言書』（「長崎港物流戦略検討会議」（座長：森隆行流通科学大学教授））をとりまとめ、「長崎方式」（官民が連携した先駆的な国際高速船物流）の実現に向けての取り組みを提言していることが注目される。なお、長崎港には、長崎県にとっての唯一の外航定期コンテナ船（週 1 便、**高麗海運株式會社**が運航）が釜山との間で 1999 年より就航している。

長崎港は、国際観光船専用のバースとして「**松が枝^{まつえ}国際観光船埠頭**」（1985 年供用開始）があり、外航クルーズ客船の寄港数が多いことも広く知られている。2006 年には 52 隻が来航し、日本一に輝いた。このため、長崎港は国土交通省により「外航クルーズ（定点クルーズ）」機能及び佐世保港とともに「国際定期旅客」機能が評価され「日本海側拠点港」として選定されている。かつて「下駄を履いて上海へ」と言われるほど長崎市民に身近な存在であった上海航路は、**HTBクルーズ**による「**OCEAN ROSE**」（パナマ籍、全長約 193m、約 30,000 総トン）が 2012 年 2 月に正式就航し、復活し

た。

港内の観光船としては、^{ぐんかんじま}軍艦島（正式名称「^{はしま}端島」）のクルーズが人気を博してきたが、2012年4月7日から坂本龍馬ゆかりの復元帆船「観光丸」（ハウステンボス(株)所有）の長崎クルーズが就航し、話題を呼んでいる。その運航を担うやまさ海運は、船上で三菱重工長崎造船所や小菅修船場跡など長崎の歴史・海事文化を紹介する。

長崎水先人区には、3名の水先人が所属し、長崎の水先人は、年間353隻の水先実績（2010年度）がある。

（2）佐世保港

長崎県で長崎市（約44万人）に次いで人口の多い佐世保市（約26万人）にある佐世保港は、1889年に第3海軍区佐世保鎮守府が開庁し、整備されてきた。佐世保港は太平洋戦争の終戦によって軍港としての役割を終えるに見えたが、今でも商港機能の中心である佐世保港区の約8割が米軍の施設（制限）水域となっており、軍港の性格は引き継いでいる。

佐世保港には年間、外航商船71隻（640,733総トン）、内航商船18,699隻（3,616,283総トン）、漁船4,537隻が入港し（『佐世保港湾統計年報』（2010年）。以下、貨物についても同様。）、海上出入貨物は2,845,392トン（輸出入貨物279,796トン、移出入貨物2,565,596トン）ある。主たる取扱貨物を見ると、輸入は飼料としてのトウモロコシなど農水産品（140,223トン、全輸入の57.9%）、輸出は金属機械工業品（35,719トン、全輸出の95.0%）、移入は石油製品などの化学工業品（784,779トン、全移入の43.0%）、移出は、金属機械工業品（243,419トン、全移出の32.9%）。

佐世保港の港湾運送は、一般港湾運送事業者として**佐世保港湾運輸**及び**日本通運**の2社、船内荷役業者として**佐世保海運**、沿岸荷役事業者として**九商コーポレーション**、**西九州倉庫**及び**吉田海運**の3社が事業を行っている。

なお、先にも触れたが、佐世保港は長崎港とともに2011年に「国際定期旅客機能」において「日本海側拠点港」に選定されている。佐世保港の港湾管理者である佐世保市は、「東アジアへ向けた九州サブ・ゲートウェイ構想」を掲げ、その玄関口としての港湾整備を進めている。

佐世保水先区には4名の水先人が所属し、佐世保の水先人は、年間856隻の水先実績（2010年度）がある。

4. 内航

長崎県の内航海運事業者は、103（内航運送事業者としての登録事業者32、内航船舶貸渡業者としての登録事業者71。国土交通省九州運輸局『九州の物流』2011年版より）あり（全国登録事業者2,301の約4.5%）、86隻（44,908総トン）の船舶が使用されている。県内内航海運の特徴として、本土と離島間の物資輸送に従事する事業者が多いことが挙げられ、島の小さい港にあわせて199トンなどの小型船舶が多く使用されている。

県内では、約18万人が73島で生活しているため、海上交通が発達している。目下、

県内には 43 航路が開設されているが、そのうち 36 航路は離島航路であり、野母商船、九州郵船など 29 の事業者（6 市 1 町を含む）が運航している。離島は人口減や住民の高齢化によって利用客が減少しているために、離島航路を運航する事業者には厳しい状況にある。このため、36 航路のうち 25 航路は国や県・市などが補助を行っている。

県内 43 航路のうち 7 航路は、本土間の航路である。長崎県は複雑な海岸線を有するために、海上交通の利便性は高い。

5. 船員・船員教育等

（1）船員

九州運輸局長崎運輸支局の管内で雇用されている船員（壱岐市及び対馬市については九州運輸局の管轄であるため、ここには含まれない。）は、3,615 名（予備員を含む。家族船員（72 名）は含まない。2010 年 10 月 1 日現在）で、その内訳は汽船 1,042 名、漁船 1,978 名、官公庁船等 595 名である。

（2）船員教育

南島原市にあるくちのつ口之津海上技術学校は、1954 年に航海科・機関科（ともに修業年限 1 年）を備える海員学校として設置された。今では、本科（修業年限 3 年）において高等普通教育及び専門教育を行うとともに、卒業後に進学できる乗船実習科（6 か月）も備える。遠くは群馬県からの入学者もある。

（3）長崎帆船まつり

江戸時代の長崎は、行事が 1 年の間ほとんど連続して行われていたという。今でも長崎県では数多くのお祭り・イベントがある。「長崎帆船まつり」は、町が港とともに発展してきた歴史を踏まえ、1997 年以来開催されている。2000 年からは毎年開催されており、2011 年までに 13 回を数えた（2010 年は「海フェスタながさき～海の祭典 2010 長崎・五島列島～」と併せて開催）。累計集客数は 200 万人を超え、統計がある過去 9 回の経済波及効果は 1 回当たり平均 10 億円を上回っており、地域の活性化、観光の振興に果たしている役割は大きい。