

## 各県別海事産業の経済学 ー新潟県ー

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

次長 臼井潔人

### 1. 県勢

新潟県の総面積は 12,583.8 km<sup>2</sup>と全国 5 位の県土を有し、県境には本州の脊梁をなす標高 2,000m 以上の山脈が連なり、信濃川や阿賀野川といった数多くの河川が日本海に注ぎ、新潟平野、柏崎平野、高田平野などの穀倉地帯が広がっている。また、海岸線は本州側で 331.0km と長い。港湾から見ると新潟県は天然の良港に恵まれているとは言い難く、昭和 44 (1969) 年に新潟東港（掘り込み式港湾）が開港するまで新潟県最大の港湾施設であった新潟西港は、信濃川の河口にあるため水深が浅く、西港の長い歴史は信濃川が運んでくる土砂と日本海の波浪との戦いでもあった。

新潟西港は、古くから米の船積みをはじめ、諸物資の集散や旅客の往来で賑わったが、明治期は北洋サケ・マス漁船などの遠洋漁業の基地として栄えた。

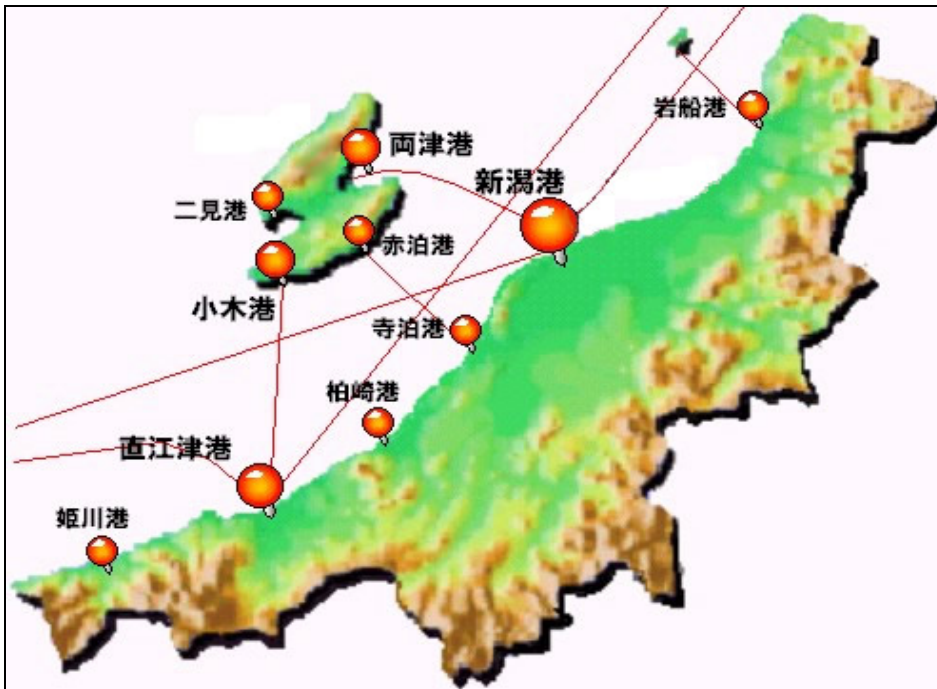
昭和 4 (1929) 年に満州航路が開設され、昭和 6 (1931) 年に上越本線が全通し、首都圏と直結した新潟西港は対岸貿易の拠点港として重要な位置を占めるようになった。第二次世界大戦開戦前の時点では、日満航路が週 5 日就航、東京から満州国までの最短ルートとして利用された。現在も北東アジア諸国との関係が強く、韓国、中国、ロシアの各国領事館が新潟市に設置されている。また、新潟県は関越、北陸、上信越、磐越、日本海東北の 5 本の高速道路が延び、鉄道網も整備されている。

新潟自慢と言え、コシヒカリと日本酒、そして新潟美人となるが、米の産出額 (1,422 億円:2010 年)、米菓 (1,723 億円:同) と切餅・包装餅 (314 億円:同) の出荷量がそれぞれ全国トップで、他に全国 1 位のは、石油ストーブ (484 億円:同)、金属洋食器 (82 億円:同)、ニット製セーター (183 億円:同) などがある。また、淡麗辛口を特長とする日本酒の出荷額 (446 億円:同) は全国 3 位につけている。

### 2. 港湾

新潟県には国際拠点港湾である新潟港(新潟市の西港区と北蒲原郡聖籠町にまたがる東港区に分かれている)をはじめとして、直江津港(上越市)、両津港及び小木港(ともに佐渡市)の重要港湾 3 港、岩船港(村上市)、寺泊港(長岡市)、姫川港(糸魚川市)、赤泊港及び二見港(ともに佐渡市)の地方港湾 6 港を合わせて 10 の主要港がある。

<図表-1> 新潟県の主要港湾



(出典) 新潟県庁ホームページ

#### (1) 新潟港の取扱貨物

平成 23 (2011) 年における新潟港からの輸出量は 123 万トンであるが、輸入量は輸出量の 14 倍強の 1,797 万トンに上る。品目別にみると、輸出では、1 位が北越紀州製紙 (株) の紙製品・パルプの 18.3%、2 位が中古自動車 (13.5%)、3 位が古紙、ペットボトルなどのリサイクル資源 (10.8%)、4 位が金属くず (9.3%) の構成となっている。輸入品目では、LNG が 54.4% と 1 位を占め、2 位が木材チップの 13.9%、3 位が地元の有力ホームセンターであるコメリ等が輸入している家具その他 (3.3%) となっている。

平成 23 (2011) 年の内航貨物取扱実績は、移出が 713 トンで移入が 968 万トンとなっており、移出貨物では佐渡汽船 (株) と新日本海フェリー (株) によるフェリー貨物 (自動車) が 86.3% を占め、次いで原油が 3.6% となっている。移入貨物でもフェリー貨物 (自動車) が 52.4% と過半数を占め、石油製品 (26.9%) が 2 位、3 位にセメント (7.2%) が続いている。

#### 1) コンテナターミナル

新潟東港は本州日本海側では最大のコンテナターミナルを擁している。定期コンテナ航路は、平成 24 (2012) 年 10 月 1 日時点で釜山、上海、大連を中心に週 11 便が寄港している。週 11 便の内訳は、釜山航路が 4 便、中国 (上海、大連、青島、寧波、天津新港)・釜山航路が 4 便、中国 (上海、大連、青島) 航路が 2 便、釜山/ロシア極東 (ウラジオストク) 航路が 1 便となっている。こ

れらに加えて、ザルビノ（ロシア）と新潟東港（直江津に寄港する場合もあり）を結ぶ日本海横断航路が、平成 23（2011）年 8 月から就航しているが、定曜日サービスの確立までには至っていない。

新潟東港のコンテナ取扱本数は、平成 23（2011）年に約 20 万 5 千 TEU と初めて 20 万 TEU の大台を超え、取扱貨物量ランキングでも前年の 12 位から 10 位に上昇している。東日本大震災で被災した東北諸港のコンテナ取扱機能を一部代替したことが大きく影響している。

寄港隻数とコンテナ取扱本数の増加により、滞船（沖待ち）が大きな問題となっている。滞船隻数は平成 16（2004）年の 34 隻（最高 25 時間待ち）から平成 22（2010）年には 100 隻（最高 61 時間待ち）と年々悪化してきた。その対策として、77 億円をかけて西埠頭 4 号岸壁（250m x 12m）を整備しており、平成 23（2011）年 5 月に東日本大震災後の貨物急増に対処するためバース延長部分の約半分（120m）の先行供用が開始され、平成 24（2012）年 6 月に全面供用を開始した。これによりコンテナ船 3 隻による同時荷役が可能となった。また、ヤードに隣接する木材埠頭の一部にコンテナを蔵置するなどの対策が講じられている。しかしながら、コンテナヤード後背地に拡張の余地がなく、抜本的な対策として、西 1 号岸壁側の掘込部分の埋め立てが検討されている

## 2) 新潟東港のエネルギー港湾機能

昭和 50（1975）年に石油の安定供給をはかるため石油備蓄法が制定され、新潟東港も備蓄基地の一つに決まり、昭和 52（1977）年に新潟石油共同備蓄（株）が設立され、中央水路出入口を挟んだ東西海岸の埋立地 60.4 万 m<sup>2</sup>

（東京ドーム 13 個に相当）に昭和 54（1979）年に備蓄基地が完成した。原油タンクは 17 基で、151 万キロリットルを備蓄できる。因みに、平成 23（2011）年 10 月末現在で国内には 200 日分の石油備蓄があるが、151 万キロリットルはそのうちの 3.7 日分に相当する。

LNG（液化天然ガス）の輸入についても、昭和 53（1978）年に日本海エル・エヌ・ジー（株）が設立された。LNG 受入基地の規模は全国第 6 位で、輸入された LNG は 9 割が東北電力（株）の東新潟火力発電所（聖籠町）と新潟発電所（新潟市東区）に供給されている。また、石油資源開発（株）の南東北との間を結ぶパイプラインやタンクローリー、貨物鉄道により、東北地方の消費地にもガスが供給されている。

LNG の受け入れは、インドネシア（アルン）産 LNG を積載した越後丸が昭和 58（1983）年 9 月に第 1 船として入港して以来、平成 8（1996）年 6 月にマレーシア、平成 11（1999）年にカタール、平成 15（2003）年には豪州産 LNG を受け入れ、平成 22（2010）年 5 月からは新潟東港とは最も近い距離にあるサハリン（ロシア）産の受け入れを開始している。

<図表-2>新潟東港の石油備蓄基地と LNG 受入施設



(出典) 新潟石油共同備蓄 (株) ホームページ

## (2) 直江津港

直江津港には現在釜山航路、釜山・中国航路と釜山・ロシア極東（ウラジオストク）航路の3航路が週一回寄港している。平成23（2011）年の取扱本数は2万6千TEU（前年比20.9%の増加）であった。

平成23（2011）年の輸出入取扱実績は、輸出が13.8万トンで、そのうち化学薬品が41.6%を占め1位、2位が金属くず（37.0%）、3位が産業機械（7.2%）となっている。輸入は78.7万トンで、輸出同様化学薬品が28.8%と1位、LNGが17.3%、原塩15.5%、その他農産物（きのこ栽培用にとうもろこしの穂を粉砕したものなど）が7.8%などとなっている。

直江津のエネルギー港湾機能としては、平成19（2007）年5月に中部電力（株）が国内最大級のLNG火力発電所の建設を開始し、平成23（2011）年10月には、試験運転用のインドネシア産LNGを積載した専用船が初入港した。また、平成21（2009）年7月には国際石油開発帝石（株）によるLNG受入基地が着工され、平成26（2014）年の操業開始を目指して工事が進められている。

## 3. 港湾関係物流企業

### (1) 船舶代理店、港湾運送業

新潟東港に寄港するコンテナ船の代理店を引き受けているのは、(株)リンコーコーポレーション（資本金:19億5,000万円）、日本通運（株）新潟海運支店（同701億7,500万円）、富士運輸（株）（同:3,000万円）、丸肥運送倉庫（株）（同:3,000万円）、新潟東洋埠頭（株）（同:2,000万円）の各社で、そのうち（株）

リンコーコーポレーション、日本通運（株）と富士運輸（株）の3社が港湾運送業者としてコンテナターミナルの荷役作業を行っている。

直江津港に寄港しているコンテナ船社は全て韓国企業で、日本通運（株）直江津支店、直江津海陸運送（株）（資本金:7,500万円）、直江津シーサービス（株）（同:1,000万円）が代理店となっている。

## (2) インランド・デポ

三条・燕地域（輸出:機械,洋食器/輸入:機械部品）と隣接する長岡地域（輸出:機械/輸入:雑工業品,機械）は輸出入貨物の集積地であり、貿易振興のために平成5（1993）年に三条・燕地域に内陸保税蔵置場（インランド・デポ）が開設された。この内陸保税蔵置場が認可された時に、地元の中越運送（株）（資本金:4億8,750万円）と新潟運輸（株）（同:8億1,000万円）の陸運業者2社が、日本通運（株）とともに保税蔵置場として認可され、両社ともに通関業務を開始している。中越運送は平成10（1998）年に釜山港と新潟港の間で国際輸送業務を開始し、中国では12社の地場物流企業と提携、さらに平成14（2002）年に上海事務所を開設、平成21（2009）年には広州に駐在員を派遣している。現在の取扱い貨物は中国が中心であるが、韓国のほかにも台湾、香港、ベトナム、タイ、インドネシアへとフォーワーディングのネットワークを拡大している。

新潟県には三条・燕インランド・デポの他に、長岡市から11km離れた見附市にインランド・デポが設置されている。インランド・デポの設備は（株）新潟国際貿易ターミナルによって整備され、商船三井ロジスティクス（株）（本社:東京都）が平成19（2007）年に運営事業者として選定され、同社新潟営業所として海上・航空貨物のドアツードア輸送、輸出入通関、保管・仕分け・梱包などの業務を行っている。

## 4. フェリー・旅客船サービス

### (1) 佐渡汽船(株)

佐渡汽船（株）は、本土と佐渡島を結び、旅客・自動車・貨物の輸送を行う定期航路事業を営んでいる。同社は昭和7（1932）年佐渡航路で競合していた商船会社3社を、経営安定の見地から新潟県の資本参加のもと統合して設立された。当初から半官半民で設立された日本初の第三セクターである。現在も新潟県が39.15%出資している。

佐渡汽船（株）は、現在両津航路（新潟～両津）、小木航路（直江津～小木）、両泊航路（寺泊～赤泊）の3航路を運航し、カーフェリー3隻、ジェットフォイル（水中翼船）3隻と1隻の高速船を就航させている。両津航路は同社の基幹航路であり、3航路のなかで唯一黒字を計上している。同航路のルートは佐渡島の南東部を通っているため、島陰により海が荒れる冬場でも高波の影響が少なく、ジェットフォイルが欠航してもカーフェリーは余程の高波でない限り運航できるケースが多い。一方、小木航路と両泊航路は慢性的な赤字に苦しんでいる。小木航路は両津航路より観光客需要が少なく、両泊航路は就航している高速船は冬場などの悪天候時の欠航

率が高く、収支を悪化させている。佐渡汽船の利用客は、平成 2（1990）年に 300 万人を超えたが、近年は減少が続き、平成 23（2011）年には 163 万人まで減少している。

## (2) 新日本海フェリー(株)

新潟西港は、県内のみならず富山県の他に埼玉県、群馬県などを後背地とした北海道向け長距離フェリーの拠点港として利用されており、新日本海フェリー（株）（本社:大阪市）が新潟～小樽航路と新潟～秋田～苫小牧航路で寄港している。

同社は昭和 44（1969）年に設立され、翌年の昭和 45（1970）年 7 月に日本海側では初めての長距離フェリーサービスとして舞鶴～小樽航路を開設した。新潟には昭和 49（1974）年 4 月に寄港を開始し、昭和 52（1977）年に新潟～小樽航路（週 3 便）が認可された。現在新潟～小樽間 704km を 18 時間で結び、月曜日を除く週 6 便運航されている。また、新潟～秋田～苫小牧航路（週 1 便は敦賀まで延航）は平成 11（1999）年に開設され、日曜日を除く週 6 便運航されている。平成 23（2011）年の輸送実績は旅客が 18 万 9 千人、車両が 14 万 9 千台であった。

## (3) 粟島汽船(株)

粟島汽船（株）（資本金:6,500 万円）は昭和 28（1953）年に創立され、新潟県北唯一の地方港湾である岩船港（村上市）と粟島港（粟島浦村）の間で、フェリー 1 隻と高速船 1 隻を運航している。フェリーは 1 日 1 便（所要時間 90 分）、高速船は 1 日 3 便（所要時間 55 分）が基本であり、平成 23（2011）年 4 月に就航した高速船「awaline きらら」は、日本海側では初の双胴船で、定員は 170 人、速力は時速 42.6km、ツネイシクラフト&ファシリティーズの建造である。

<図表-3> 粟島汽船「awaline きらら」



(出典) ツネイシクラフト&ファシリティーズ社ホームページ

## 5. 曳船業

新潟県の主要港の曳船サービスは、日本海曳船（株）が一元的に提供している。同社は昭和 42（1967）年 10 月に設立され、翌年 7 月に港湾管理者の新潟県から曳船業

務の運営移管を受け、新潟港を皮切りに昭和 48（1973）年 4 月から直江津港、同年 9 月から姫川港と順次業務を拡大し、平成 6（1994）年には石川県七尾市に合弁（出資比率：30%）で北陸曳船（株）を設立、七尾港に入港する石炭運搬船や LP ガス運搬船の曳船を担当するなど日本海側で最大の曳船事業者に成長している。

新潟東港に入出港する LNG 船は、接・離岸に 4,000 馬力のタグボート 2 隻が必要なことから、同社の売上の 40%が LNG 船関連業務によるとのことである。同社は 4,000 馬力の新鋭大型曳船 3 隻を含む 11 隻のタグボート船隊を擁しているが、メーカーは全て後述する新潟造船（株）であり、新潟県の造船業の発展にも大いに貢献している。

## 6. 船員数と船員教育・育成機関

平成 22（2010）年 10 月 1 日時点の新潟県内の船員数は、予備船員を含めて 762 人となっている。船種別では、旅客船の船員がいちばん多く 215 人、漁船が 114 人、貨物船が 54 人、その他 132 人となっている。新潟県はかつて船員を希望する若者が多く、船員育成機関として村上船員学校があったが、同校は昭和 62（1987）年に廃止された。現在は新潟県立海洋高等学校（糸魚川市能生）に海洋科学科（1 学級 35 人）、海洋工学科（同 35 人）が開設されている。

## 7. 造船業と船用工業

小型船建造を得意としてきた新潟造船（株）と、県内に主力工場があり船用ディーゼルエンジンやタグボート用推進装置を製造している新潟原動機（株）は、もともと新潟鐵工所の事業部門であった。新潟鐵工所の前身は、日本石油（現在の JX 日鉱日石エネルギー（株））の石油掘削や石油精製のための機械製造を行うために設立された。新潟鐵工所はエンジンやガスタービン、石油化学プラントの開発等を主力に総合機械メーカーとして成長したが、平成 13（2001）年 11 月に経営が破綻し、各事業は他社に譲渡された。造船部門は平成 15（2003）年に三井造船（株）の 100%出資を受け、新たに新潟造船が発足し、エンジン部門は（株） IHI の出資により新潟原動機（株）が同じく平成 15（2003）年に設立された。

新潟造船（株）の主力である新潟工場は、明治 38（1905）年に信濃川河口に建設され、多種多様の漁船、旅客フェリー、作業船、実習船、タグボートなどを建造している。工場の敷地は 11.1 万㎡（東京ドームの 2.4 倍）で、2 本のドックを有し、1 号ドックは新造船と修繕船、2 号ドックは修繕船専用であり、2 号ドック北側にある船台では 500 トン未満のアルミ船の新造及び修繕を行っている。小型船を得意とする同社であるが、平成 17（2005）年頃からケミカルタンカーやバンカータンカーなどの商船の建造を開始し、平成 22（2010）年 6 月には載貨重量トンが 1 万 1,500 トンのケミカルタンカーが竣工している。