

# 各県別海事産業 経済学

## —宮城県—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1310

日本海事センター企画研究部

研究員 森本 清二郎

### 1. 県勢

宮城県の総面積は 7,286 km<sup>2</sup> で全国 16 位。東は太平洋に面し、北は岩手、北西は秋田、西は山形、南は福島の各県に接する。北上川や名取川、阿武隈川など河川流域には全国有数の穀倉地帯である仙台平野が広がり、寒流と暖流が会う北東の三陸沖は世界三大漁場の一つとされる。宮城の地が大きく発展したのは伊達政宗の仙台藩の時代といわれており、藩政期には新田開拓や運河開削、余剰米を海路で江戸に送る江戸廻米のほか、今年で 400 周年を迎える慶長遣欧使節の派遣などの歴史的事業も進められた。

現在の人口は約 235 万人と東北 6 県で最多、全国では 15 位の規模である。2009 年度の県内総生産額は 8 兆 65 億円で全国 15 位。宮城県はこれを 10 兆円に伸ばす目標を掲げており、製造業では出荷額ベースで県全体の約 3 割を占める高度電子機械産業、トヨタ自動車東日本（2012 年設立）など企業進出が相次いでいる自動車関連産業、全国有数の水産加工業を擁する食品製造業などの育成に取り組んでいる。海運を含む港湾関連産業、造船業・船用工業など海事産業も県経済の発展と密接な関わりをもっている。

### 2. 港湾

宮城県には国際拠点港湾である仙台塩釜港（仙台港区、塩釜港区、石巻港区及び松島港区）と 7 つの地方港湾（御崎港、気仙沼港、雄勝港、女川港、金華山港、表浜港及び荻浜港）がある（図 1 参照）。

藩政期には旧北上川河口部の石巻港が江戸廻米の拠点として栄えたが、明治期には流下土砂の堆積や東北本線開通の影響などで衰退。戦後は同地から西方 3km の地点に工業港・石巻港が建設（1967 年開港）され、また、新産業都市「仙台湾地区」の指定と併せて塩釜港仙台港区が建設（1971 年開港）されるなど、ここで近代貿易港の整備が進んだ。その後、仙台港区は 90 年に京浜港とを結ぶ内航フィーダーコンテナ航路、95 年に外貿コンテナ航路を開設し、01 年には塩釜港と共に特定重要港湾・仙台塩釜港となり、震災後の 12 年には石巻港及び松島港と統合して現在の 4 港区体制となっている。

#### (1) 仙台塩釜港（仙台港区・塩釜港区）

仙台港区・塩釜港区の 11 年の貨物取扱量は 2,516 万トン。輸出量 67 万トン（シェア 2.7%）、輸入量 229 万トン（同 9.1%）、移出量 898 万トン（同 35.7%）、移入量 1,321

万トン（同 52.5%）と移出入が全体の約 9 割を占める（但し、京浜港で積み替えられる外貿コンテナ貨物も移出入に含まれる）。同年の輸出額は 1,291 億円、輸入額は 1,743 億円と輸入の方が多。両港区の輸出入量は宮城県全体の約 7 割、貿易額は約 8 割を占める。

両港区の特徴としては、第一に、大量のバルク貨物を取り扱うエネルギー拠点となっていることが挙げられる。輸出貨物では鋼材（19 万トン①）、金属くず（10 万トン②）、重油（6 万トン④）、石油製品（6 万トン⑤）が輸出量の約 6 割、輸入貨物では原油（114 万トン①）、LPG（28 万トン②）、石炭（27 万トン③）、LNG（5 万トン⑤）が輸入量の約 8 割を占める（○数字は品目別順位。以下同じ）。両港区には JX 日鉱日石エネルギー仙台製油所、東北電力の新仙台火力発電所及び仙台火力発電所、仙台市ガス局港工場、出光興産や東燃ゼネラルの油槽所などエネルギー関連施設のほか、JFE 条鋼や日鐵住金建材など鉄鋼関連施設が立地する。

第二に、東北最大のコンテナ貿易拠点となっていることが挙げられる。仙台港区のコンテナ取扱量は 95 年から 10 年にかけて年平均 25%の伸び率で増加しており、10 年は 21 万 6,345TEU と過去最大を記録している（図 2 参照）。11 年は震災の影響で 9 万 6,633TEU と前年比 55.3%減となったが、港湾機能の回復に向けた官民一体の取り組みにより、12 年は 16 万 6,860TEU（速報値ベース）と 10 年比 77.1%の水準にまで回復している。

11 年の輸出額ではゴムタイヤ及びチューブ（370 億円①）、事務用機器（163 億円②）、原動機（139 億円④）、電気回路等の機器（45 億円⑥）、生鮮魚介類（28 億円⑦）などコンテナ貨物が多く、これらの品目だけで輸出額全体の約 6 割を占める。

第三に、仙台港区は愛知県など他県で生産された自動車を東北各地に配送する基地として、また、東北で生産した自動車の積み出し基地としての役割を担っていることが挙げられる。11 年の完成車の移出量 332 万トンは愛知県、神奈川県及び福岡県に次ぐ全国 4 位、移入量 284 万トンは同 5 位の規模であり、移出入合わせて東北 6 県の取扱量の 9 割以上を占める。

宮城県は港湾物流機能の改善に向けて完成車の輸送拠点である仙台港区雷神埠頭用地の拡張や 45 フィートコンテナの公道輸送を可能とする物流特区の設置などに取り組みとともに、進出企業への税制優遇措置など企業誘致にも積極的に取り組んでいる。

港湾運送では、いずれもターミナルオペレーターとして活躍する栗林商船グループの三陸運輸（1941 年設立）、日本通運グループの塩竈港運送（1944 年設立）を筆頭に、6 社が事業を展開する。

## （2）仙台塩釜港（石巻港区）

石巻港区の 11 年の貨物取扱量は 169 万トン。輸出量 3 万トン（シェア 1.6%）、輸入量 100 万トン（同 59.4%）、移出量 16 万トン（同 9.5%）、移入量 50 万トン（同 29.5%）

と輸入移入で全体の約 9 割を占める。貿易額は輸出額 88 億円、輸入額 247 億円で、これも輸入の方が多い。同港区の輸出入量は県全体の約 3 割、貿易額は約 1 割を占める。

輸入貨物はとうもろこし (24 万トン)、木材チップ (23 万トン)、石炭 (13 万トン)、原木 (13 万トン)、動植物性製造飼肥料 (10 万トン) など木材・木製品製造業や飼肥料製造業の原材料が多い。輸出貨物は、重量ベースでは金属くずが 2.6 万トンと 9 割以上を占めるが、金額ベースでは船舶類 (48 億円)、紙及び板紙 (20 億円)、鉄鋼のくず (16 億円)、魚介類 (3 億円) の順に多い。

臨港地区には造船関連のヤマニシ、鉄鋼関連の伊藤製鉄所のほか、紙・パルプ製造の日本製紙石巻工場、合板製造のセイホク石巻工場、石巻合板工業本社・潮見工場、西北プライウッド石巻工場、飼肥料製造の JA 全農北日本くみあい飼料石巻工場、伊藤忠飼料石巻工場などが立地する。特に日本製紙石巻工場 (1938 年設立) では上質紙、中質紙、新聞用紙など多様な紙を生産しており、12 年の生産量は 53 万トンと国内 8 工場で 3 番目に多い。

港湾運送では、日本製紙石巻工場の構内作業を行う目的で設立された南光運輸 (1950 年設立) や水産物・水産加工品の取扱いを目的に設立された石巻海陸運送を前身とするカイリク (1950 年設立) など 4 社が事業を展開する。

### 3. 海運業

#### (1) 外航海運・内航海運

仙台港区を基点とするコンテナ定期航路では、米国、中国及び韓国の各港とを結ぶ外貿コンテナ航路が 4 航路・週 4 便、京浜港とを結ぶ内貿コンテナ航路が 8 航路・週 11 便ある (表参照)。

東北唯一の米国直航便を運営するのは日本郵船、ハパックロイド (独) 及び OOCL (香) の 3 社であり、中国／韓国航路は、いずれも韓国の海運企業である南星海運、興亜海運及び高麗海運が運営する。

10 年のダイレクト輸出貨物の仕向国第 1 位は米国 (1 万 5,862TEU) であり、上位 5 品目はゴム製品 (7,566TEU)、事務用機器 (2,970TEU)、紙・パルプ (1,341TEU)、電気機械 (1,041TEU)、自動車部品 (1,031TEU) となっている。東洋ゴム工業が過半を占めるとされるゴムタイヤは仙台塩釜港の主力輸出品目であり、ダイレクトで輸出されるゴム製品の約 6 割が米国向けとなっている。

仕向国第 2 位は中国 (1 万 3,234TEU) で再利用資材 (4,713TEU)、水産品 (2,192TEU)、紙・パルプ (1,718TEU) が多く、第 3 位は韓国 (4,341TEU) で紙・パルプ (906TEU)、水産品 (890TEU)、染料・合成樹脂・その他化学工業品 (551TEU) が多い。

ダイレクト輸入貨物では中国が第 1 位 (1 万 6,214TEU)、韓国が第 2 位 (1 万 3,053TEU) であり、中国積貨物では文房具・運動・娯楽用品・楽器 (2,591TEU)、衣服・身廻品・はきもの (1,871TEU)、韓国積貨物では製材 (1,807TEU)、製造食品 (1,469TEU)、文房

具・運動・娯楽用品・楽器（1,452TEU）が多い。

京浜港とをつなぐ内貿コンテナ航路を担うのは近海郵船、横浜コンテナライン、井本商運及び鈴与海運の4社。特に近海郵船は他社に先駆けてフィーダー輸送を開始し、当初より東南アジア産の天然ゴムの輸入やゴム製品の輸出を手がけるなど企業ニーズに対応したサービスを提供。震災後も3ヶ月と経たない6月1日にはフィーダー輸送をいち早く再開している。なお、仙台塩釜港の12年の国際フィーダーコンテナ貨物は7万6,422TEU（速報値ベース）と港湾別で全国1位の規模を誇る。

RORO 船では栗林商船が苫小牧、釧路、東京、名古屋及び大阪とを結ぶ4航路を、自動車運搬船ではフジトランスコーポレーションが苫小牧、八戸、釜石、千葉、川崎、横浜、田原、名古屋とを結ぶ2航路をそれぞれ運営する。

これら定期航路のほか、県内には12年3月現在、内航海運登録事業者が12社あり、地元企業としては塩竈市に本社をおく興和海運（1952年創立）が北海道から東北各港及び京浜港向けの石炭やセメントの輸送などに従事している。

## （2）旅客船・フェリー

12年8月現在、宮城県には18の旅客船事業者、53の旅客航路（一般旅客定期航路11、旅客不定期航路42）がある。

日本三景の一つである松島湾では、塩釜と松島を結ぶ航路、洋式軍艦「開成丸」の記念碑が残る寒風沢島（さぶさわじま）や菜の花の名所である朴島（ほうじま）など湾内の浦戸諸島と塩釜を結ぶ航路、松島や磯崎漁港を拠点に湾内を周遊する航路など様々な観光船を楽しむことができる。

南三陸金華山国定公園がある牡鹿半島では、女川から有人離島の出島（いずしま）と江島を結ぶ航路、女川と半島西南の鮎川から「奥州三霊場」の一つである金華山を巡る航路、石巻から「ネコの島」として有名な田代島や東北有数の透明度を誇る海水浴場のある網地島（あじしま）を結ぶ航路などがある。

県北の気仙沼からは、東方最大の有人島である気仙沼大島とを結ぶ航路がある。なお、石巻、田代島及び網地島を結ぶ航路と気仙沼及び気仙沼大島を結ぶ航路にはフェリーが就航しており、前者は網地島ライン、後者は大島汽船がそれぞれ運営を行っている。

県外とをつなぐ長距離フェリーでは、太平洋フェリーが苫小牧、名古屋を結ぶ航路をそれぞれ運営している。

## 4. 造船業・船用工業

### （1）石巻地域の造船業・船用工業

石巻では藩政期に多数の千石船が建造され、明治期以降は主として漁船の建造が行われたといわれている。戦後、旧北上川河口域には鈴木造船所、海洋技研、聖人堀鉄工所など造船関連企業が立地し、漁船のメンテナンスや修繕を行っていたが、11年の震災

により、これらの事業所はほぼ全壊の被害を受けた。同河口域では震災復興の一環として高さ 7.2m の河川堤防の建設が進められており、これが完成すると船揚げや進水ができなくなることから、造船所の移転集約化に向けた検討が進められている。

石巻の造船所で最も有名なのは臨港地区に立地するヤマニシ(1920年設立)である。同社は戦前より漁船の建造を行い、戦後も頑丈な船体構造設計技術を武器に「北転船のヤマニシ」として名を轟かせたが、70年代以降、水産業が衰退すると中小型貨物船の建造にも乗り出し、近年は輸出船を受注し実績を上げている。石巻港の輸出品目で11年まで5年連続第1位の船舶類は同社の建造船である。

震災で同社施設はほぼ全壊し、多数の建造船及び修繕船が流出・座礁するなど壊滅的な被害を受けたものの、同年8月には修繕業を一部再開。12年には企業再生支援機構、東日本大震災事業者再生支援機構の支援が決定されるなど石巻の復興の推進役としての期待が高い。同社の前田英比古社長も「石巻には90年の歴史で培った造船の技術、技能、特に人材面での蓄積がある。これを生かすにはここで再開するほかない」と復興を誓う(『COMPASS』2011年7月号)。

## (2) 気仙沼地域の造船業・舶用工業

気仙沼では藩政期には豊富な材木の産出も手伝って堅固な鯉船や廻船の建造が行われ、地元のみならず「他地域の船をも受注するほどに、高い評価を受けていた」(西田耕三執筆・編集『船造りの人生・木戸浦相三』)といわれている。大正から昭和初期にかけて近代造船技術が普及し、吉田造船鉄工所(1916年創業)や木戸浦造船(1932年創業)など気仙沼を代表する造船所が開設されていった。これらの造船所は漁船の建造・修理で急速に発展する気仙沼の漁業を支え、戦後も大型遠洋漁船の建造で地元はもとより東北、北海道全域に販路を拓くなど発展していった。

現在も、沿岸漁船から大型遠洋漁船の建造・修繕を担う木戸浦造船、漁船を中心に作業船、沿海タンカー、フェリーなど多種多様な船舶の建造実績を誇る吉田造船鉄工所、舶用関連の小野寺鉄工所や石川電装など数多くの造船関連企業が立地しており、「水産都市」気仙沼を支える重要な一角となっている。

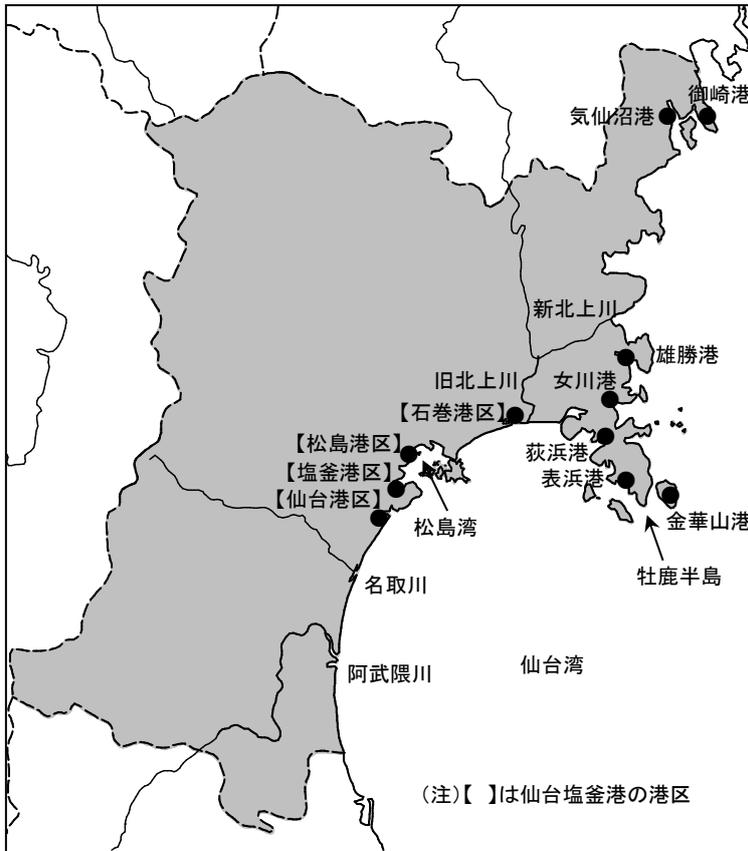
震災ではこれら造船施設がほぼ全壊し、また、背後に山裾が迫る立地環境により陸側への拡張の余地がないことから、集団移転による集約・協業化に向けた検討が進められている。11年7月には「気仙沼地区造船及び舶用工業復興協議会」、同8月には「気仙沼造船施設高度化検討会」がそれぞれ設置され、本年4月には「気仙沼造船団地協同組合」を設立するなど復興に向けた取り組みが進められている。

## 5. 教育機関

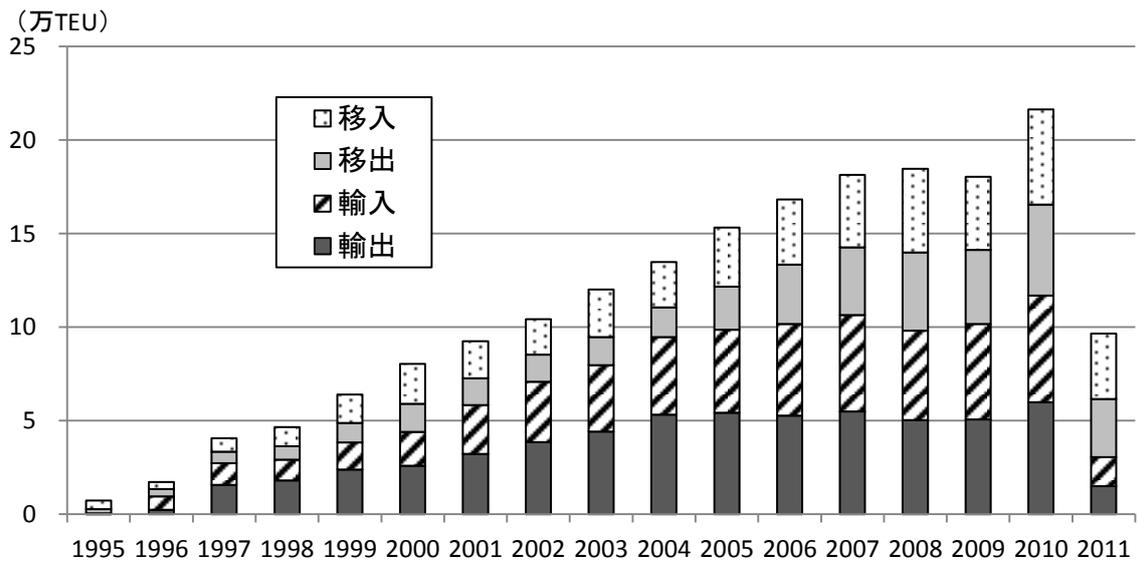
教育機関では石巻市に宮城県水産高等学校があり、船舶に関する知識や水産食品の知識・技術を習得する海洋総合学科、電気・電子や情報通信技術、コンピュータについて

学習する情報科学科、船舶幹部技術者を養成する専攻科（航海コース・機関コース）がある。同校は海運業や造船業などの海事産業、各種製造業やサービス業、官公庁などに人材を送り込んでおり、11年度の就職及び進学希望者の進路決定率はいずれも100%である。

<図 1> 宮城県の港湾



<図 2> 仙台港区のコンテナ貨物取扱量の推移



(注) 空コンテナを含む。移出入量は概ね京浜港トランシップ貨物の取扱量に相当する。

(出典) 宮城県土木部港湾課『宮城県の港湾統計 (平成 23 年版)』を基に作成

<表> 仙台塩釜港コンテナ定期航路一覧（平成 25 年 8 月 7 日現在）

区分	航路名	寄港間隔	寄港地	船社名
外 貿 航 路	北米西岸航路	週 1 便 (日)	仙台—ロサンゼルス—オークランド—東京—名古屋—神戸—名古屋—東京—仙台	日本郵船、ハパックロイド、OOCL
	中国／韓国航路	週 1 便 (水)	仙台—釜山—蔚山—光陽—寧波—上海—釜山—新潟—函館—苫小牧—八戸—釜山—蔚山—光陽—新港—大連—青島—木浦—釜山—新潟—苫小牧—釧路—八戸—仙台	南星海運
	中国／韓国航路	週 1 便 (土)	仙台—小名浜—釜山新港—釜山—蔚山—光陽—寧波—上海—光陽—釜山—釜山新港—清水—常陸那珂—仙台	南星海運
	中国／韓国航路	週 1 便 (火)	仙台—小名浜—釜山—蔚山—寧波—上海—釜山—釜山新港—清水—仙台	興亜海運、 高麗海運
内 貿 航 路	国際フィーダー航路	週 2 便	仙台—東京／横浜／川崎—仙台	近海郵船
	国際フィーダー航路	週 2 便	仙台—横浜—仙台	横浜コンテナライン
	国際フィーダー航路	週 4 便	仙台—東京／横浜—仙台	井本商運
	国際フィーダー航路	週 3 便	仙台—東京／横浜—仙台	鈴与海運

(出典) 宮城県土木部港湾課公表資料を基に作成