

各県別海事産業の経済学 ー 京都府 ー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1406

日本海事センター企画研究部

情報課長 奈良 孝

7月19日から8月3日の間、「海フェスタ京都」が、京都府舞鶴市を中心に福知山市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町の5市2町において開催される。今回の海フェスタのポスターに使われているキャッチフレーズ「京都と結ぶ海の道」を理解する一助ともなるよう、歴史的な背景を踏まえて、京都府の海事産業について紹介したい。

京都の海は、西の丹後半島から若狭湾西南部の宮津湾、舞鶴湾を中心としたところで、リアス式海岸特有の湾入した自然の良港として、産業や生活の基盤として活用されてきた。日本三景の一つである「天の橋立」を擁する宮津湾周辺を室町幕府第三代将軍・足利義満公が日本三大文殊の一つである宮津・智恩寺の九世戸（文殊）へ参詣し、若狭を巡遊した際に、天橋立を眼下に望む丘に登って「ああ是まさに宇宙の玄妙なるかな」と吟じたといわれたほどであり、舞鶴のほぼ中央に位置する五老岳からの景色の美しさは迫力満点で、近畿百景第1位に選ばれるなど美しい砂浜や海岸線を有する海の美の宝庫といえる。百人一首の小式部内侍の「おほえ山 いく野の道の とほければ まだふみもみず 天の橋立」も忘れられない。

京都府の歴史をみると、日本海から京の都、奈良・大阪方面へとつながる陸路、琵琶湖・河川に加え、丹後ちりめんの繁栄が築いた「ちりめん街道」などによる陸路のつながりばかりではなく、日本海側を通じた大陸や北海道、日本海側諸地域との船によるつながりが深かったことがわかる。

1. 府勢

京都府の面積は4,613.2km²で全国第31位。海岸線総延長では315.2kmと全国第32位である。一級河川は丹波山地を境に大阪湾に注ぐ淀川水系と日本海へ注ぐ由良川水系に分かれ、合わせて394河川、延長は2,046kmである。ちなみに由良川は北大路魯山人が賞賛したといわれる「鮎」の川としても全国的に知られる。

府内の人口は263万人で全国第13位にあたる。2010年度の府内総生産は9.37兆円で全国第13位、第三次産業の割合がもっとも高く7.2兆円。第一次産業は404億円、第二次産業2.1兆円となっている。ちりめん（シェア67%、以下同様）、公害計測器（61%）、分析装置（43%）、既製和服・帯（25%）などで全国一の生産高を誇る。

2. 港湾

京都府には重要港湾である京都舞鶴港、地方港湾の宮津港、久美浜港がある。その他33の漁港がある。

(1) 京都舞鶴港

若狭湾西部に位置する京都舞鶴港は、リアス式海岸という地理的特性から天然の良港として古来より利用され、17世紀には日本海側の港湾都市をまわる航路が開かれ舞鶴西港は繁栄してきた。同港は周囲を山に遮られるため、風の影響は湾内では直接的には少ないが、港外では強い特徴も持つ。1901年には、日本海側唯一の海軍鎮守府が開府し、舞鶴東港は軍港として発展を遂げた。戦後の45年に引揚港に指定され、50年に函館、佐世保の引揚援護局が廃止された後は、国内唯一の引揚港として、13年間で中国や旧ソ連の抑留者約66万人を迎え入れた。それを記念して舞鶴市には引揚記念公園があり、園内には「舞鶴引揚記念館」、「岸壁の母の歌碑」がある。51年に重要港湾に指定され、53年には京都府が港湾管理者となっている。

現在の舞鶴の西港はコンテナ貨物やバルク貨物を扱う外貿港として、また東港はフェリー貨物を中心とした内貿港として利用されており、軍港としての財産が今でも海上自衛隊や造船所などに引き継がれている。

11年には、近畿地方で唯一の「日本海側拠点港」に選定されたが、これは国際海上コンテナ、国際フェリー・RORO船、外航クルーズの3つの機能を併せて有していることによる。

舞鶴港周辺には関西電力舞鶴火力発電所、JMU、ユニバーサル特機、日本板硝子、辻井木材舞鶴工場、林ベニヤ産業舞鶴工場、双日建材などの企業が集積している。

11年の入港船舶数は4,278隻、10,875千トンで、外航・内航・フェリー等が1,159隻、9,570千トンとなっている。

外国貿易の輸出輸入量は10年以降3年連続で増加しているが、13年は前年比12%減の4.7百万トン（輸出281千トン、輸入4.4百万トン）となった。主な輸出品は金属機械工業品（50%）、軽工業品（18%）、輸入品は石炭、鉱石など鉱産品が全輸入量の94%を占める。国内の移出移入量は、10年以降前年比3年連続で増加したものの、13年は前年比4%減の6.4百万トン（移出・移入とも3.2百万トン）となった。移出品では「金属機械工業品」が全移出量の76%を占め、移入品でも「金属機械工業品」が全移入量の81%を占めている。

港湾施設は、公共施設として整備された第2埠頭、前島埠頭、舞鶴国際埠頭など6埠頭がある。第2埠頭にはガントリークレーン（04年）、多目的クレーン（89年）が設置され、主にコンテナ貨物、完成自動車などを取り扱う。前島埠頭は長距離フェリー発着用の専用埠頭で、舞鶴国際埠頭（愛称：みずなぎ埠頭）は10年より供用されたコンテナ専用埠頭で日本海側最大級の水深を誇っている。専用バースとしては日本板硝子、JMU、関西電力、海上自衛隊、海上保安庁などの28バースがある。

(2) 宮津港

地方港湾である宮津港は、ニッケルなどの鉱石輸入港であるとともに、日本三景の一つ「天橋立」を擁することから、漁業の拠点としても、また、観光の拠点としても利用されている。11年の入港船舶数は外航・内航等では96隻、559千トンとなっている。主な貨物はニッケル鉱で、3万～5万重量トンのばら積船が多く、輸入元はフィリピン、インドネシア、ニューカレドニアなどとなっている。

近隣の伊根には伊根湾に沿って海面すれすれにずらりと建ち並んだ「舟屋」があり、独特の景観を形成している。また、丹後ちりめんの里、与謝野町加悦地区の「ちりめん街道」は今も当時の面影が残る。

50年に地方港湾の指定を受け、53年には京都府が港湾管理者になった。荷役の中心となっている鶴賀地区は、72年度から81年度にかけて再開発が行われ、第2埠頭の整備、第1埠頭の拡張が行われた。86年度には、天の橋立を前面に望む田井・矢原地区にヨットハーバーが、92年には須津地区にプレジャーボート係留施設が完成した。マリナーとしては田井宮津ヨットハーバー、天橋立マリナーなどが隣接している。

宮津港周辺には、ステンレス専門メーカー国内最大手である日本冶金工業の生産子会社 YAKIN 大江山や、京都府綾部市に本店のあるグンゼの宮津工場がある。

3. 海運等

(1) 外航海運・外航定期コンテナ航路

舞鶴港は対岸貿易の拠点としてロシア、中国、韓国との間に定期航路が開設されている。

ロシアについては、シベリアで産出される北洋材の輸入港として発展してきた歴史を有し、58年に日本で初めて日ソ定期航路（ナホトカ航路）が開設された。03年には飯野港運が飯野海運に代わり、従前休止になっていた同航路が再開（月1便程度）された。また、89年にはTSCS航路（トランス・シベリア・コンテナサービス：日欧をシベリア鉄道で結ぶランドブリッジ航路）を含む、ポストチヌイ港へのコンテナ定期航路も開設された。

中国については、99年に中国船社による中国（大連／青島）への定期コンテナ航路がはじめて開設された。現在は神原汽船が、07年に開設された大連・青島・上海を經由する航路に、週1便、フルコンテナ船2船でサービスを行っている。

韓国については、現在、興亜海運と長綿商船がそれぞれ週1便のサービスを行っている。

外貿コンテナ貨物取扱量（実入り）は09年以降3年連続で順調に拡大したあと、13年には前年比17%増の6,906TEU（輸出2,768TEU、輸入4,138TEU）となり過去最高を更

新した。航路別では、韓国が前年比 44%増の 3,895 TEU、中国は同 6%減の 3,011 TEU となった。輸出品目別（トン）にみると、軽工業品（52%）、特殊品（26%）の順で、輸入は、金属機械工業品（52%）について、雑工業品（19%）となっている。

現在、東京日比谷で、経済産業省、農林水産省、日比谷公園に囲まれた地に超高層オフィスビルである飯野ビルを所有する**飯野海運**は、不動産事業のほか、タンカーを中心とする国内有数の海運企業である。この飯野海運は舞鶴にゆかりが深く、1899年に飯野寅吉氏がここで飯野商會を創立し、曳船による石炭運送業及び港湾荷役業に着手したことが原点となっている。

(2) 国内フェリー

舞鶴を寄港地とする国内フェリーとしては、69年設立で大阪市に本社を有する**新日本海フェリー**がある。70年に日本海側では初めての長距離フェリーとして舞鶴港－小樽港間に航路を開設している。

現在、舞鶴と小樽間に「はまなす」、「あかしあ」の2隻が就航し、毎日運航している。所要時間は北行き（舞鶴→小樽）が20時間15分、南行き（小樽→舞鶴）が21時間45分。また、舞鶴－苫小牧東港間には同船2隻が就航し、月1便程度運航している。

13年の輸送実績は、旅客で前年比6%増の7.07万人、車両は1%減の7.9万台であった。ちなみに舞鶴－小樽間の12年度年間航海数は598航海で、運航率は99%である。

舞鶴－小樽間のフェリー積載トラックの発地を乗船申込書記載のデータでみると、小樽発では札幌（41%）、旭川（18%）、帯広（16%）、北見（14%）であり、舞鶴発では京阪神（50%）、北近畿（25%）となっている。

ちなみに、新日本海フェリーの社長の入谷泰生氏は、現在の日本長距離フェリー協会と日本外航客船協会（日本クルーズ客船社長として）の会長である。

(2) 外航クルーズ

近年注目を浴びているクルーズ客船は13年度に大型客船など7船が寄港し、14年度にはさらに大型の「ダイヤモンド・プリンセス号」など、前年の倍にあたる14船の寄港が予定されている。客船誘致が積極的に行われ、1万人を超える外国人観光客が「海の京都」の玄関口から京都市内などを訪れることになる。

(3) 遊覧船

舞鶴港遊覧では舞鶴港遊覧船があり、天橋立周遊・伊根湾めぐりでは丹後海陸交通などがある。

(4) 港湾運送業・倉庫業

舞鶴港の港湾運送業は、一般港湾運送事業を行う**飯野港運**と**日本通運舞鶴海運支店**が担っている。

飯野港運は舞鶴市に本社を有し、港運部門では、関西電力舞鶴火力発電所の石炭荷役、舞鶴港の北洋材、製材、コンテナ貨物などを取り扱っている。主な取引先は**関西電力**、**双日建材**、**JMU**、**三井物産**、**双日**、**宇部三菱セメント**などである。

宮津港の港湾運送業は、一般港湾運送事業を行う**宮津海陸運輸**がある。ステンレス鋼管のトップメーカーである日本冶金工業のグループ会社である。主にニッケルなどを扱っている。主な取引先は**日本冶金工業**、**太平洋汽船**などである。

倉庫業では、府内の倉庫業者の団体である京都倉庫協会があり、14年4月現在の加入事業者は46社である。その中には、全国規模で事業展開を行っている**日本通運京都支店**、**中央倉庫**、**京神倉庫**などがあるが、舞鶴市には**舞鶴倉庫**などがある。同社は47年の創業で、倉庫業以外にも港湾運送業、通関業、船舶代理業などを行っている。

4. 造船業・船用工業

11年末現在の京都府の造船業、船用工業事業者（業種別・工場数）は合わせて16。その内訳は、造船業2、ボイラー製造業1、空気機械製造業1、船舶品修理業4、船舶電装業1、電気器具製造業2、その他5。

造船業は、舞鶴市に商船・艦艇の新造・修理などを行う日本海側随一の大型造船所である**JMU 舞鶴事業所**がある。舞鶴港周辺の海事産業の中心ともいえる施設である。同事業所は1903年に開設された舞鶴海軍工廠が前身である。同社は02年に日立造船と日本鋼管の船舶部門が経営統合してユニバーサル造船となり、さらに13年にIHIMUと経営統合して新たに発足した。

現在、その操業範囲は限定されているが、ここで造られた船は世界の船長の間で操船のしやすさなどに定評があり、名船の誉れ高い日立パナマックスによりその名が知られていた。09年に自衛隊に引渡された南極観測砕氷艦『しらせ』もここで建造されている。現在は石油プラットフォームへ物資などの供給を行うPSVの受注・建造に力を入れている。船台は1つ、その他建造ドック、修理ドックがある。

また、丹後町には木船造船業の**北丹造船所**がある。船舶修繕業では宮津市の**宮津港運船舶修理工場**と舞鶴市の**和田造船**がある。

船用工業としては、舞鶴市に**和幸産業舞鶴工場**がある。

5. 曳船・水先人・海事代理士

舞鶴港では飯野港運が通船事業も行っており、関係会社である**舞鶴曳船**が3隻で曳船事

業を行っている。一方、宮津港では**宮津海陸運輸**が通船事業及び曳船事業も行っている。11年度の舞鶴水先区水先人は2名、水先実績は226隻、総計トン数では8,301千トンであった。日本海事代理士会・近畿支部大阪地区において、京都府内に事務所をおく会員は4名である。

6. 船員教育・育成機関と船員数

11年に京都府で雇用されていた船員は510名（乗組員475名と予備船員35名）。商船6名、漁船80名、その他船舶が389名である。

海上保安庁関連の教育機関としては、呉の海上保安大学校が同庁の幹部職員の育成機関であるのに対して、舞鶴市には実践に即応できる海上保安官の育成機関である**海上保安学校**がある。同校には船舶運航システム、航空課程、海洋科学課程（期間1年）、情報システム課程（同2年）の4課程がある。同校は49年に海上保安教習所、灯台官吏養成所、水路技術官養成所の3教育機関が統合されて、現在の機関になり、51年に舞鶴市に移転した。舞鶴の地は海軍鎮守府が開府以来、脈々と流れる海の安全を確保するための「海の守り手」の重要拠点の一つといえる。ソマリア沖・アデン湾における海賊対策のため09年に海賊対処法が成立、さらに13年11月には日本船舶の警備に関する特別措置法が成立、施行された。その海賊対策において、09年7月に舞鶴を出港した第2護衛隊群第2護衛隊所属護衛艦「あまぎり」は同年7月28日～11月2日まで計34回、248隻の船舶を護衛した。

宮津市には、京都府で唯一の水産・海洋系高等学校である**京都府立海洋高等学校**がある。海洋科学科、海洋工学科、海洋資源科の3学科からなる。97年に竣工した3代目実習船「みずなぎ」を活用して底曳網漁業や海洋環境調査を行うとともに、国内航海や国際航海の体験を積む。卒業生の進学先には東京海洋大学、長崎大学、水産大学校、波方海上技術短大などがある。就職先では京都府漁業組合連合会や川崎重工業、飯野港運、JMU、山九など海事関連企業・団体が名を連ねている。

最後に京都府にゆかりの戦後の代表的な海運経済学者であった佐波宣平教授にひとことふれたい。同教授は、京都大学経済学部で教鞭をとり、46年の「海運政策外国文献」と49年の「海運理論体系」が名著といわれている。同教授は多くの研究者・学者を育成したことで知られている。佐波ゼミ出身者には、旧山下新日本汽船の元社長の加地孝義氏、川崎近海汽船元社長の松田和秀氏などがいる。

おわりに

観光資源が豊富で、フェリー航路や対岸の韓国、中国、ロシアとの定期航路も充実している「**京都の海**」のポテンシャルを向上させるためには、観光地を巡る北近畿タンゴ鉄道のサービス向上や自動車道等などの充実・整備が重要かつ不可欠であることはいうまでもない。

14 年度中には京都縦貫自動車道及び舞鶴若狭自動車道が全線開通する予定となっており、かつての陸路のつながりが復活・強化され、新たな発展の礎となることが期待される。

京都北部の地図



(出典)「高等地図帳」(二宮書店)

<図> 舞鶴港における国内外の航路網



(出典) 京都舞鶴港振興会 HP