

各県別海事産業の経済学 ー千葉県ー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1408

日本海事センター企画研究部

企画課長 鶴田 清

千葉県は、もともと安房国（あわのくに）、上総国（かずさのくに）、下総国（しもうさのくに）の三国からなっていた。「古語拾遺（こごしゅうい）」によると、天富命（あめのとみのみこと）は、阿波斎部（あわのいんべ）を率いて東国に赴き麻を栽培させた。このとき良質の麻が成長したところを総（ふさ：麻の古語）の国といい、阿波斎部が住んでいたところを安房と名づけたといわれる。総の国は、都に近い方が上総、遠い方が下総と呼ばれた。安房の「房」と上総、下総の「総」を組み合わせ「房総」となったという。

東と南と西、三方を海に囲まれる千葉県の東の海岸線は、銚子の犬吠埼刑部岬からいすみ市太東岬にいたる全長 66 キロメートルの九十九里浜が連なる。南の房総の海岸線は屈曲が多く、天然の景勝に富んでおり太平洋に面している。沖合を黒潮、親潮の寒流暖流が交錯して流れ、良い漁場となっているため沢山の漁港が連なる。東京湾に面する西の海岸線には風光明媚な館山港と浜金谷港があり、その北には木更津港、千葉港が並び、日本有数の京葉工業地帯を形成している。



(出所：千葉県ホームページ)

1. 県勢

面積は 5,156.6 平方^{キロメートル}で全国 28 位。海岸総延長では 534.3 ^{キロメートル}で東京・大阪間の距離に匹敵する。北部はおおむね平地だが西側一帯には沼川が散在し、北は利根川が茨城県と、北西は江戸川が東京都や埼玉県との境界を形成する。南部には丘陵が連なり、多くの河川がその合間を縫って流れ、大地を潤しながら東京湾と太平洋へと流れ込む。日本で唯一の 500 ^{メートル}以上の山がない県である。

人口は 622 万人で全国 6 位。2010 年の県内総生産は 19.01 兆円で同じく全国 6 位。そのうち 19.5%を不動産業 (3.71 兆円)、18.7%をサービス業 (3.55 兆円)、18.3%を製造業 (3.48 兆円) が占める。また、マイワシ、カタクチイワシ、スズキ類の生産量で全国一となっている全国有数の水産県でもある。

2. 港湾

千葉県には国際拠点港湾である千葉港、重要港湾の木更津港、地方港湾の上総湊港、興津港、浜金谷港、名洗港及び館山港がある。その他に 69 の漁港がある。

(1) 千葉港ー日本最大の巨大工業港

東京湾の湾奥部に位置する千葉港は、北から市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市、袖ヶ浦市の順に 6 市にまたがる。海岸線延長約 133 ^{キロメートル}、港湾区域面積 24,800 ^{ヘクタール}にもおよぶ日本一広い港である。臨海部の埋め立てと企業誘致により発展してきた港であり、国内第 2 位の港湾貨物量を誇っている。

千葉港の起源は鎌倉時代にさかのぼるが、江戸時代末期頃から舟運業が盛んになり、大消費地である江戸への薪炭・米穀・塩などの生活物資を運ぶ拠点となった。1873 年に千葉県が誕生し、舟運の中心地であった千葉に県庁がおかれ、政治・交通の要所として栄えた。

戦後、政府は復興という観点から東京湾岸に近代的な工業地帯を造成する方針を打ち出し、京葉臨海工業地帯の港湾整備計画が推進されていった。1950 年には今井町地先に川崎製鉄が誘致された。53 年に千葉県が港湾管理者となり、57 年に重要港湾に指定された。さらに、65 年には特定重要港湾に指定され、68 年に地方港湾であった船橋港が編入されて 6 市の地先水面を港湾区域とする大港湾となった。2011 年に特定重要港湾は国際拠点港湾に改められた。

千葉港は、千葉港区 (千葉・市原・袖ヶ浦) と葛南港区 (市川・船橋・習志野) に大きく 2 分され、それぞれの港区に港湾管理者の事務所があり、さらに細かく 11 地区に分けられている。2012 年の入港船舶数は、52,803 隻 (外航 4,213 隻、内航 48,590 隻)、1 億 3699 万総^{トン} (外航 8770 万総^{トン}、内航 4929 万総^{トン})。外航船舶が全体的に増加傾向にある一方、内航船舶は急激に減少している。2012 年の貨物取扱量は 1 億 5204 万^{トン}で前年比 1.4%増加した。60%が外貿、40%が内貿で、外貿のうち 91%を輸入が占め

る。主な輸入品は、LNG（液化天然ガス）（31%）、原油（29%）、石油製品（11%）、輸出品は、石油製品（25%）、鋼材（21%）、化学薬品（17%）。内貿は、移入と移出がほぼ同量で、主な移入品は、石油製品（25%）、鋼材（19%）、完成自動車（12%）、移出品は、石油製品（33%）、重油（23%）、化学薬品（10%）である。

工業港としての発展の経緯から企業の専用バースが多いのが特徴で、専用バースでの取り扱いが92%と大半を占める。24時間稼働し、夜間入港や深夜荷役も自由にできるのが強みである。85,000総トン級の大型タンカー対応の大型危険物棧橋などを有し、県随一の規模を誇るエネルギー総合物流基地となっている、丸紅エネックスの「千葉ターミナル」や、食用油生産の工程で搾油・精製を行っている、J-オイルミルズ千葉工場の「COバース」などがある。このような工業港的機能に加えて、商業港的機能をさらに強化するため、千葉県は1994年に千葉中央埠頭に公共のコンテナターミナルを開設した。バースの長さは240メートルで、ガントリークレーン2基が設置されており、3万載貨重量トン級（1,800～2,000TEU積）のコンテナ船の荷役が可能である。中央埠頭には、これを含む水深12メートル岸壁が3バース、水深10メートル岸壁5バースが整備されており、コンテナ貨物、完成自動車、鋼材等を取り扱っている。このほかに、水深が最大7.5メートルの出洲埠頭があるが、大型船が入港できないため内航船に利用されている。

（2）木更津港

東京湾の東岸南部に位置する木更津港は、江戸時代の初めから穀類や薪炭などの物資の集散地として栄えた。1614年に、木更津船とよばれる五大力船（ごだいきせん：関東近辺の輸送に用いられた海川両用の廻船）が、徳川家康から大坂の陣での木更津の水夫への報償として、江戸―木更津間での渡船営業権などの特権を与えられたことから江戸との往来が頻繁になり、上総・安房の海上輸送の玄関口としての木更津の繁栄がはじまった。戦前から港湾整備は進んでいたが、戦後、1953年に地方港湾に指定され千葉県が港湾管理者となった。高度成長の中で、60年に八幡製鉄（現新日鉄住金）が進出、65年には、東京湾フェリー、日本カーフェリーのそれぞれ横浜、川崎と結ぶ便が就航した。68年には重要港湾に指定された。さらに工業港としての機能を高めるために、工業用地の造成、外内貿埠頭の整備が逐次進められ、85年には東京電力富津火力発電所が操業を開始し、京葉工業地帯の一翼を担う経済社会基盤として重要な役割を果たしてきた。現在では、木更津南部地区、君津地区には新日鉄住金君津製鉄所とその関連会社や県内木材業者による木材団地が進出し巨大な工業地帯が形成されており、富津地区には東京電力富津火力発電所のほか流通加工型工業が立地している。これらは企業の専用埠頭をもっており、運営・管理は企業に任されている。2013年に君津製鉄所はブラジルのヴァーレ社が運航する、ばら積み貨物船では世界最大の通称ヴァーレマックスと呼ばれる載貨重量40万2千トンの超大型鉄鉱石運搬専用船を試験的に受け入れている。日本でも、現在はここと新日鉄住金大分製鉄所の2カ所しか受け入れることができ

ないタイプの船である。

一方、公共埠頭としては、木更津南部地区の木更津埠頭が背後地区で産出される山砂の積み出しに利用されている。また、外貿機能を強化するため、2008年に水深12メートル、岸壁長260メートルの2番目のバースが供用を開始した。さらに、2011年に国際バルク戦略港湾に選定された。

2012年の入港船舶数は、19,138隻（外航1,220隻、内航17,918隻）、5421万総トン（外航4412万総トン、内航1009万総トン）。千葉港同様、外航船舶は増加傾向にある一方、内航船舶は減少し続けている。2012年の貨物取扱量は、6827万トンで前年比1.0%減少した。74%が外貿、26%が内貿で、外貿のうち91%を輸入が占める。主な輸入品は、LNG（58%）、鉄鉱石（29%）、石炭（13%）、輸出品は、鋼材（70%）、非金属鉱物（13%）、セメント（12%）。移入品は、その他輸送機器（29%）、石灰石（27%）、砂利・砂（10%）、移出品は、砂利・砂（46%）、鋼材（25%）、鉄鋼（13%）である。千葉港同様、専用バースでの取り扱いが95%と大半を占めているのが特徴である。

（3）浜金谷港

浜金谷港は、房総半島の西岸中南部に位置し、1955年に港湾区域の認可を受けた。その後、対岸の神奈川県横須賀市久里浜港との間にカーフェリーが就航するに至り、地域の発展に大きく寄与した。87年に富津市に代わって千葉県が港湾管理者となり、現在は、フェリーと砂利・砂積出港として利用されている。

（4）館山港

館山港は、東京湾口、館山湾の奥に位置し、古くより生鮮魚を魚河岸まで運ぶ天然の良港だった。1953年に港湾区域の認可を受け、千葉県が港湾管理者となった。現在は、主に砂利、砂が取り扱われている。2000年に「特定地域振興重要港湾」に選定され、10年に旅客船等が着岸できる多目的観光栈橋が供用を開始した。

このほかの地方港湾としては、小型船の船だまりとして利用されている、上総湊港、興津港、1999年から銚子マリーナが供用され地域振興を図るためのレクリエーション拠点となっている名洗港がある。

3. 海運など

（1）外航海運・外航定期コンテナ航路

千葉港からの定期コンテナ航路は、東南アジア航路にオリエント・オーヴァーシーズ・コンテナ・ラインが週4便、タイ航路にワンハイラインズが週1便、台湾・南中国・マニラ航路に陽明海運が週1便、韓国・東南アジア航路に高麗海運が週1便、韓国航路に天敬海運と太榮商船が週1便のサービスを提供している。

外貿コンテナ貨物取扱量（実入りと空の合計数）は、2001年には52,412TEUであっ

たが、09年のリーマンショックで25,022TEUまで落ち込んだあと、少しずつ回復し12年は38,409TEUとなった。千葉県は、コンテナ貨物取扱量増加策として、コンテナターミナルを利用して輸出入を行った荷主を対象に「千葉港コンテナターミナル利用助成制度」を設けている。

(2) 内航海運

内航海運事業者は85社で、運航船舶は125隻33,055総トン。木更津港には県内唯一の千葉県内航海運組合があり、三栄海運、共栄運輸、大川海運などの船社65社が加盟している。多くは、500総トン未満のガット付石材・砂・砂利専用船で東京湾内の輸送に従事している。

貸し渡業者の8割は広島県の一杯船主で木更津地区に運搬の拠点を移したものがほとんどである。高度成長期からの首都圏開発や、とくに近年では東京湾横断道路や羽田空港D滑走路工事などに貢献したが、この50年間では、会員数で約40%、総トン数で約25%減少している。

(3) 旅客船

一般旅客航路事業者は2社で、運航船舶は6隻、旅客不定期航路事業者は22社で45隻。主な事業者としては、一般旅客航路事業者では、矢切渡船、一宮川観光汽船組合、旅客不定期航路事業者では、遊覧船業者の千葉ポートサービス、京葉港サービス、マリンスーパースerviceや屋形船業者の吉野家、サマヨ、相馬屋がある。

館山港では、東海汽船が同港を經由して東京・竹芝桟橋と伊豆大島を結ぶ高速ジェット船を運航しており、館山から大島まで55分で行けるので人気が高い。また、日東商船が沖ノ島の海中観光も含む海中観光船を運航しており、日本百景に選定された鏡ヶ浦の自然を堪能できる。

(4) 港湾運送業

千葉港の港湾運送事業者は56社。しかし、東京港や横浜港で既に活躍していた大手企業が進出したことにより、その支店・出張所などが殆どで地元発祥の企業がない。一方、木更津港の港湾運送事業者は16社。内航海運業と密接に関連することから両者を兼ねる地元の企業もある。

千葉港及び木更津港では、各港湾運送事業協同組合がそれぞれ港湾管理者である千葉県から委託を受け、公共ターミナルの管理を行っている。千葉港港湾運送事業協同組合を例にとると、受託している管理業務で中心となるのは中央埠頭の在来船ターミナルとコンテナターミナルで、在来船ターミナルでは、主に入出港する自動車船の荷役が行われ相模運輸倉庫と日新が作業にあたっており忙しく稼働している。一方のコンテナターミナルは、山九、日本通運、ワンハイチーム（相模運輸倉庫・澁澤倉庫・アサガミの3

社より編成) の 3 社が実際の運営管理にあっている。

4. 造船業・船用工業

千葉県造船事業場は 13 社あり、総トン数 1 万トン以上の事業場は、三井造船千葉事業所の 1 社のみだが千葉県以北では最大である。大型船舶の建造に対応するため、わが国で最初に計画された事業所で 1962 年に操業を開始。造船と化学プラント機器の製作からスタートし、橋梁・鉄骨などの鉄鋼構造物、さらには、海底油田掘削装置、環境装置など順次製品分野を拡大した。現在は、造船工場と技術開発センターを中心に事業所運営を行い、地域の雇用や文化活動にも貢献している。68 年に超大型ドック (50 万載貨重量トン) が完成し、2007 年に世界最大級の 32 万載貨重量トン型鉦石運搬船「ぶらじる丸」が竣工。1974 年に単一造船所として年間進水量世界一 (223 万載貨重量トン) を記録しており、現在も三井造船グループ最大の造船所として位置づけられている。

船用工業事業者は 11 社あり、久保田工業千葉工場 (送風機)、国際化工千葉工場 (自己点火灯)、日立産機システム習志野事業所 (電動機)、日本ドライケミカル千葉工場 (圧力容器)、日本船具君津工場 (救命胴衣)、東生産業館山 (救命いかだ) や「つかみ (クラブ)」といったいわばニッチな分野の専門メーカーで、2010 年に「千葉元気印企業大賞」を受賞した東部重工業 (荷役運搬機械) などがある。

5. 曳船・水先人

千葉港の曳船事業は、ダイトーコーポレーション、ウィングマリタイムサービス、東京汽船の 3 社の 14 隻により行われている。また、京葉シーバースに対応し、防災・安全対策として高い消防能力を備えた曳船を配備するため、3 社の共同出資による防災特殊曳船が設立されている。2007 年には東京・東京湾・横須賀の 3 水先区が東京湾水先区水先人会に統合されたことを契機に、水先人会が行っていた曳船配船等の仕組みを見直し、曳船の効率的斡旋を目的として「千葉港湾タグセンター」が設立された。年間約 5,800 隻の入出港作業を取り扱う。一方、木更津港では、新日鉄住金の子会社の日鉄住金物流君津が木更津航路と富津航路の 2 大航路を一元的に管理しており、水先人や曳船の手配を行っている。曳船は海洋興業が所有する 8 隻が従事している。

千葉港と木更津港を含む東京湾内全域の水先業務は、横浜にある東京湾水先区水先人会本部が一元的に管理しており、同水先人会に所属する水先人が千葉事務所に 4~5 名、木更津出張所に 2 名それぞれ常時当直している。13 年の千葉港の水先実績は 4,266 隻だった。

6. 船員教育・育成機関

千葉県における船員志望者の確保、船員の育成に係る教育機関として、国立館山海上技術学校、千葉県立館山総合高等学校水産科、千葉県立銚子商業高等学校海洋

校舎海洋科がある。

国立館山海上技術学校は、1963年に設立された国立館山海員学校がその前身で、国土交通省下の独立行政法人海技教育機構が所管する学校。2013年4月現在の生徒数は、乗船実習生21名を含め122名。主な就職先は内航船会社である。

千葉県立館山総合高等学校は、2008年に千葉県立館山高等学校と千葉県立安房水産高等学校を統合して開校した。海洋科は、3級海技士（航海・機関）の資格取得および船舶職員としての人格育成を目標としており、定員は240名。

千葉県立銚子商業高等学校は、1909年に設立された千葉県立銚子商業高等学校がその前身で、2008年に千葉県立銚子水産高等学校と統合して開校した。海洋科は、統合時に誕生した新しい科で、定員は80名。海洋系の大学・専攻科への進学や、海洋系企業への就職を目指している。

おわりに

現在、国の国際コンテナ戦略港湾政策により、横浜港・川崎港・東京港が京浜港の名の下、一体となって国際戦略港湾として動き出しており、国際拠点港湾として隣接し、コンテナターミナルを有する千葉港が、今後どのような動きをしていくかが注目される。千葉県港湾課は、今後も使い勝手のよい地元のコンテナターミナルとしてポートセールスを引き続き行っていくとのことであり、今後の展開に期待したい。

なお、本稿は当センター前次長の福山秀夫氏の調査に基づき作成した。