

各県別海事産業の経済学

—佐賀県—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1409

日本海事センター企画研究部

専門調査員 上野 絵里子

佐賀県は、県中央を東西に走る背振山地によって南北で異なる風土となっており、江戸時代、北の唐津藩は譜代大名が、南の佐賀藩は外様大名が治めていた。こうした南北の地政学的な違いは、微妙な緊張感をもちつつ佐賀県らしさを生み出しているようだ。

県北部の伊万里港や唐津港から釜山までの距離は 200km 足らずで、古くから大陸との関係は深い。縄文時代には伊万里産の黒曜石が朝鮮半島や西日本向けに船で運ばれ、唐津市内には日本で最初に稲作が伝わ

ったといわれる^{なばたけ}菜畑遺跡などが残る。アジア域内の物流が活発化している現在、大陸に最も近い港として両港は再び期待される。また、佐賀藩は産業振興に熱心で、有明海は佐賀藩の軍港としても機能してい

たことから、早くから技術的な先進性の種が芽生えた。幕末の藩主鍋島直正の時代には、日本で初めて西洋式反射炉を実用化し、ペリー来航前年の 1852 年には鉄製大砲の製造に成功し、江戸幕府から 50 門を受注している。こうした佐賀藩の高い鑄鉄技術は、今も、佐賀県の船用工業の中で活かしている。



1. 県勢

佐賀県の面積は 2439.7 平方キロメートルで全国 41 位。背振山地を中心に、玄界灘に突き出た山地北部はなだらかな丘陵地帯をなし、天然の良港を生み出す。一方、山地南部は、有明海に面して日本有数の穀倉地帯である佐賀平野が広がる。2011 年の県内総生産は 2 兆 6,523 億円。人口は約 84 万人。第 1 次産業の割合が高く、二条大麦、アスパラガス、ハウスみかん、水産物では海苔の生産量が全国第 1 位、玉ねぎは北海道に次ぐ全国第 2 位である。産業別特化係数に基づいて佐賀県の特徴をみると、農業、林業、水産業、陶磁器業、船舶・同修理業、電力・ガス・熱供給業に特化した産業構造となっている。従前の陶磁器業にかわり、造船、船用工業といった海事産業が、佐賀県経済全体の中で伸びを示しつつ大きな役割を果たしている。

2. 港湾・港湾運送業

佐賀県には重要港湾である伊万里港及び唐津港の 2 港、7 港の地方港（玄界灘側にある星賀港、仮屋港及び呼子港と有明海側にある鹿島港、住ノ江港、諸富港及び大浦港）、その他 47 の漁港がある。

(1) 伊万里港

伊万里湾奥部にある同港は、静穏で水深が深い天然の良港だ。船舶の大型化に対応するための港の総合開発を目的に、1954 年に町村合併が行われ、現在の伊万里市が誕生したという特筆すべき経緯を持つ。江戸時代には、すでに、陶磁器の独占積出港として貿易特権を与えられ港が発展した。その後、伊万里は佐賀県随一の経済力を誇り、佐賀県初の銀行、伊万里銀行（現：佐賀銀行）も設立される。昭和に入り、石炭の積出港として栄えたが、石炭産業の衰退とともに港勢は低下した。その後、県の産炭地域振興計画の中で工業開発の拠点となり、1972 年には名村造船所の誘致に成功する。近年では、2011 年に日本海側拠点港（国際海上コンテナ拠点港）に指定された。

主要港区は七ツ島地区、久原南地区、久原北地区の 3 つ。七ツ島地区は、佐賀県最大の工業団地を擁し、名村造船所やコンテナターミナルも立地する。2013 年には-13m の岸壁とガントリークレーンが供用開始されている。公共ふ頭を有する久原南地区は、平成に入り企業立地が進み、半導体メーカーの SUMCO、中国木材、日本水産、スクレッティングなどが立地する。中国木材は、今、「伊万里港で元気な企業」と言われ、国内産の美しい木目と外材の強度を利用した製材加工を手掛け、韓国向けに輸出を伸ばしている。久原北地区のかつての貯木場は工業用水道貯水池施設として使用されている。海水面を締め切って貯水池を作り、そこに有田川から引いた真水を貯水する国内初の事業だ。2003 年には伊万里湾大橋が完成し東西の港湾機能が一体化した。

2013 年の入港船舶数は 4,306 隻、234 万 2,528 総トン（うち外航船舶は 272 隻、169 万 8,872 総トン）、海上出入貨物は総計 132 万 438 トン（うち輸移入のシェア 86%、輸移出 14%）となっている。主な輸入品は、石炭（シェア 27%）、動物性飼肥料（同 17%）、家具装備品（同 10%）など、輸出品は、金属くず（同 33%）、再利用資材（同 32%）、原木（同 9%）など。主な移入品は、セメント（同 31%）、鋼材（同 21%）、砂利・砂（同 12%）、製材（同 7%）などである。人工林率全国第 1 位の佐賀県は、製材（同 35%）、木材・チップ（同 25%）の林産品 2 品で移出品の 6 割を占め、金属くず（10.1%）、再利用資材（9.4%）がそれに続く。

また、1999 年には伊万里港振興会が発足し、県や市も民間企業では手の届かないところへポートセールスや新規航路の開拓を行う。2013 年度はタイで、2014 年度は台湾でポートセールスを行う予定だ。

(2) 唐津港

「虹の松原」でも有名な唐津港は、佐賀県第二の都市である唐津市を抱える。眼前に島々を有し、港は静穏で天然の良港だ。江戸時代末、石炭の積出港として発展。1914年パナマ運河開通の際には、運河通航第1番船（フィリピン行英国籍船）の日本での最初の寄港地として選ばれて以降数年間の黄金時代を迎える。戦後、石炭の積出港として積極的に再整備が進められたものの、石炭産業の衰退で港勢は再び低下。しかし、1964年から臨海部開発がスタートし、電力、石油等エネルギー関連企業や、水産加工業などの企業が進出している。2011年には、外航クルーズ（背後観光地クルーズ）港のための拠点化形成促進港に指定された。2012年からはグアムの公共工事事業として唐津産石材を輸出している。

唐津港東港地区は、玄海国定公園の一部をなし、オリンピックメダリストを輩出した全国でも有数のヨットハーバーや海水浴場などがある。現在、唐津、壱岐間のフェリーも同区に発着している。西港地区は、商港、工業港及び漁港として機能し、大島地区はLPG（液化石油ガス）輸入基地としてENEOS グローブガスターミナルの専用バース（-13m）や、昭和シェル石油や全農エネルギーの石油分配基地があり、県内外へのエネルギー配送基地として活況を呈する。妙見ふ頭の公共岸壁（-12m）は、外貿ふ頭としてクルーズ船やグアムへの石材輸出などで使用される。年間数隻の日本のクルーズ船が寄港しており、2014年5月25日には「ぱしふいっくびーなす」が寄港。今までに、「にっぽん丸」、「飛鳥II」、「ニューかめりあ」なども寄港している。妙見工業団地には、マルハニチロ、丸大食品、宮島醤油、金子産業などが立地している。

2013年の入港船舶数は4,327隻、405万8,662総トン（うち外航船舶は46隻、67万1,787総トン）、海上出入貨物は総計277万4,218トン（うち輸移入のシェア78%、輸移出22%）となっている。輸入量の98%をLPGが占める。輸出品は、金属くず（シェア54%）、石材（同28%）、砂利・砂（同16%）など。主な移入品は、砂利・砂（シェア46%）、フェリー貨物（同20%）、セメント（同12%）などで、移出品は、フェリー貨物（同66%）、砂利・砂（同7%）、LPG（液化石油ガス）（同7%）などである。2001年には唐津港利用促進協議会が、2004年には唐津みなとまちづくり懇話会が発足し、地元が港全体の将来像をまちづくりまで含めて議論する全国的にも数少ない取り組みを行う。これらの会を、唐津市みなと振興課が企画運営し支援している。

伊万里港の港湾荷役全般を担うのは奈雅井等。1931年佐世保市にて創業。製品輸出では同社のきめ細かい梱包サービスに定評がある。唐津港の港湾荷役を担い、グアムの石材輸出も扱うのは松浦通運等。同社は1944年の設立。

3. 海運業

(1)外航海運

県内で外貿定期コンテナ船が就航しているのは伊万里港である。2014年現在、中国

及び韓国向けに 4 航路週 4 便のサービスを提供する。

上海航路を運営する神原汽船は 907～920 個積みのフルコンテナ船 3 隻で週 1 便運航。同社は、広島の実業ホールディングスの海運事業部門で、日本の地方港と中国の主要港を結ぶ定期船航路を運営し「地域の活性化と経済の発展」を目指す。大連・青島航路は、中国の民生輪船股份が、華南・韓国航路は、韓国の興亜海運が、釜山航路は、韓国の高麗海運が、それぞれフルコンテナ船で週 1 便のサービスを提供している。全ての航路で伊万里港はファーストポートで、釜山へのアクセスも良い（表 1）。

各定期航路別の主要輸入貨物では、華南・韓国航路は、家具、食品（缶詰等）、船舶部品など、大連・青島航路は、稲ワラ、鉄鋼製品、日用雑貨品など、上海航路は衣類（スーツ等）、機械、飼料原料（魚粉等）など、釜山航路は東南アジアからの食品原料（タピオカ等）、日用雑貨品、寝具（ゴザ等）などとなっている。

表 1 伊万里港外貿コンテナ定期航路

航路名	寄港間隔	寄港地	船社名	日本総代理店	伊万里港代理店	CYオペレーター
上海航路	週1便(月)	伊万里—福山—国内各港—寧波—上海—伊万里	神原汽船(株)[日本]		伊万里海運(株)	(株)奈雅井
大連・青島航路	週1便(月)	伊万里—国内各港—大連—青島—伊万里	民生輪船股份有限公司[中国]	三井倉庫(株)	西松浦通運(株)	(株)奈雅井
華南・韓国航路	週1便(木)	伊万里—釜山—香港—貴州—蛇口—廈門—釜山—伊万里	興亜海運(株)[韓国]	三栄海運(株)	(株)奈雅井	(株)奈雅井
釜山航路	週1便(金)	伊万里—熊本—長崎—釜山—伊万里	高麗海運(株)[韓国]	高麗海運ジャパン(株)	伊万里海運(株)	(株)奈雅井

(出典) 佐賀県伊万里港振興会パンフレットより作成

(2)内航海運

2013年3月現在の佐賀県の内航海運登録事業者は 28 事業者あり九州全体の 6.1%だ。

全国海運組合連合会に所属する唐津地区海運組合は佐賀県内唯一の海運組合で、組合員の大半は星賀港（玄界灘）に住所地を置いている。2014年現在の組合員は 26 社、32 隻（11,477 総トン）となっており、組合員のほとんどが貸渡事業者である。組合所属船舶の大半はガット船や一般貨物船であるが、LPG 船、セメント専用船などもあり、主に、京浜、阪神、北海道などで海上貨物輸送に従事している。

(3)旅客船・フェリー

2013年現在、佐賀県の旅客船事業者数は一般旅客定期航路事業 6 社 6 航路、旅客不定期航路事業 4 社 5 航路である。佐賀県内の有人離島は、玄界灘に点在する加唐島等の 7 島で、いずれも唐津市にある。これらの離島と唐津市内とを結ぶ離島航路は、離島住民にとって欠かせない交通手段である。加唐島汽船が運営する加唐島～呼子航路、唐津汽船が運営する神集島～湊航路、川口汽船が運営する小川島～呼子航路、郵正丸が運営する馬渡島～呼子航路の 4 航路は、いずれも国庫補助の対象航路で、金子廻漕店が運営する浦の崎（伊万里市）～福島（長崎県）航路は長崎県の、唐津市漁業協同組合が運営する高島～唐津航路は佐賀県の県単補助航路となっている。不定期航路では、向島～星賀間、向島～呼子間に、旅客定員 12 名以下の海上タクシーと呼ばれる交通船が、松島

～呼子間に、同じく定員 12 名以下の遊漁船兼交通船が運航している。

大寿海運は、玄海国定公園内の七ツ釜洞窟を巡る遊覧船「イカ丸」、日本最初の海中公園地区として指定を受けた呼子の海を遊覧する海中展望船「ジーラ」を運航している。

フェリー航路では、九州郵船（本社：福岡市）が、唐津～壱岐（長崎県）間の近距離航路を 1 日 5 便運航している。就航船舶は、「エメラルドからつ」（旅客定員：350 名、積載台数：約 46 台）、「フェリーあずさ」（旅客定員：350 名、積載台数：約 43 台）の 2 隻だ。

4. 造船業

佐賀県の造船法許可事業場は 2 カ所で、佐賀造船鉄工所と名村造船所である。

佐賀造船鉄工所は、1942 年創業。499 総トン級船舶の修繕工事を専門とする。名村造船所は、1911 年大阪に創業。2013 年の建造量は 117 万総トンで国内第 4 位、佐世保重工業との合併が実現すると、今治造船、JMU に次いで国内第 3 位となる。

名村造船所伊万里事業所（本社：大阪市）は、従業員及び協力工だけで約 2,000 人の雇用を生み出している伊万里市の基幹産業だ。

1972 年、船舶大型化の時代を迎え、手狭になった大阪工場から佐賀県へ進出。「坐して自滅を待つよりも、新天地に活路を見出し、一大勇猛心を以て社運の隆昌を計るべき」との決断から用地探しが始まった。相当数の現地雇用確保が可能で、気候面などから新天地として注目を集めたのは、明治期、海軍基地の選定で佐世保湾と雌雄を争った伊万里湾であった。1971 年には、県、市及び名村の 3 者で調印に至る。

伊万里事業所の特徴は、豊富な人材の確保と生産能力の高い工場レイアウトにある。部材を横持ち移動せず一直線に加工でき、ラインの終点にある「セミタンデム」方式と呼ばれる両開きの建造ドックでは、同時に数隻の建造が可能だ。2004 年から 2009 年にかけて行われた 2 回の設備投資で、800 トンのゴライアスクレーン 2 基と 1,000 t 重量物運搬台が投入され、同社の生産能力はさらに向上している。

5. 船用工業

佐賀県の船用工業事業者は 15 社ある。世界最高水準のシリンダライナ（大型船舶用エンジン部品）を製造し、世界の 6 割の船を動かすのが東亜工機、船用鋳鋼部品で日本一の生産量を誇り、国内 5 割のアンカー製造を担うのが清本鉄工鋳鋼事業本部、この他、船舶用塗料で国内シェア 6 割の中国塗料九州工場もある。

東亜工機は（本社：佐賀県鹿島市）、終戦間近の 1944 年、市内の酒蔵を鋳物工場として創業したのが始まりである。「モノを作る母体は誠実でまじめにコツコツと努力する人々の集まりでないと良いものがない。そこに佐賀県民の堅実な性格が合っていたのではないか」と光武社長は語る。

敗戦 1 か月後には、鉄を材料にしたダルマストーブなど民生品の製作を開始した。戦後の物資不足の中、市内の酒蔵には各地から供出された良質の金属類が沢山残っており、また、長崎県から疎開工として来ていた優秀な技術者たちが県内に留まったことも同社には幸いした。1950 年には三井造船玉野造船所との取引が始まり、商船部品製造へ乗り出す。その後、捕鯨船のシリンダライナ修理をきっかけにシリンダライナメーカーへと特化していった。現在、世界 9 ヶ国の船級協会認定工場となっている。

シリンダライナとは、大型船のディーゼルエンジンの燃焼室を構成する部材である。この中で燃料を燃焼させ高温・高圧下でピストンが動くことによって船を動かす力を生む。シリンダライナには、長時間の高温と高圧に耐えうる耐久性と、ピストン運動を支える摺動性・耐摩耗性が要求される。しかし、1950 年代、シリンダライナの異常摩耗が相次ぐ。同社はその原因をいち早くつきとめ独自の工夫で耐摩耗性を強めたことから、同社の評判が世界中に広まった。シリンダライナの実績と業界の信頼も高まって受注量は増える中、受注品の大型化が進み、1980 年大型シリンダライナの製造が 2 万本を達成した。1982 年以来、世界のトップ船用エンジンメーカーであるヨーロッパのマン社及びバルチラ社と年 2 回のテクニカルミーティングを行い技術開発を続ける。

現在、世界の同業者の技術は、まだ同社の技術に追いついていない。単に製造工程を真似しただけでは同じ製品はできないという。

清本鉄工鋳鋼事業本部（本社：宮崎県 創業 1937 年）は、少量多品種、顧客のニーズに合わせた製品製造が可能な「手込め方式」の鋳鋼工場では全国トップクラスの生産規模を誇る。アンカーやスタンボスといった大型の船舶部品の生産を得意とし、現在、世界 9 ヶ国の船級協会認定工場だ。1991 年にはアクアライン建設のための世界最大級（70t）のジャンボアンカーを製造した。清本の定評ある技術は、鋳造法案から仕上げまでの一貫製造と熟練工による高い製品検査技術にある。コンピュータを使った高度な型枠設計や凝固解析ソフトを使った鋳込み前のシュミレーションなども、高品質で少量多品種の船舶部品の製造を支える。国内造船所はもとより、アメリカ、ブラジル、ルーマニア、韓国などに輸出もしている。

1997 年には中国の大連に大連清本鉄工有限公司を設立し、国内との分業体制をはかっている。

6. 船員・船員教育

唐津城を望む国立唐津海上技術学校は 1940 年に設立。卒業後一定の条件を満たすと四級海技士の資格を受験でき、資格取得のための最短コースだ。現在までの卒業生は 4,706 人。同校では、業界が求める即戦力を目指した船員教育を行う。就職率は 100% で、就職率の高さを反映し、ここ 5、6 年は入学倍率が平均 2.5 倍前後と安定している。若年層の海への関心を高めるため、海のイベントなどでの支援を行っている。