

# 各県別海事産業の経済学 ー秋田県ー ～平成 25 年の「海フェスタ」の開催地～

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1208  
日本海事センター企画研究部  
情報課長 奈良 孝

## 1. 地勢・県民性

秋田県は東北地方の北西部に位置し、風光明媚な男鹿半島を中央にして、北端の青森県境から南端の山形県境に至る海岸線の全長は約 263km である。東京のほぼ真北約 450km にあり、北京、マドリード、ニューヨークなどとほぼ同じ北緯 40 度付近に位置している。面積は東京の約 5.3 倍に相当する 11,636km<sup>2</sup> と全国で 6 番目の面積であり、森林が全体の 7 割強を占める緑豊かな県である。また、かつては日本第 2 位の面積で、日本最大級の干拓により陸地化されたことで有名な八郎潟（八郎潟調整池）がある。秋田県が管理する港湾は、重要港湾が 3 港（秋田港、船川港、能代港）と地方港湾としては 2 港（戸賀港、本荘港）の合計 5 港ある。秋田の歴史を紐解くと、縄文時代から大陸との交流があったことがわかる。代表的なのは渤海使の来航である。

宮城音弥氏は「日本人の性格」（東選選書）の中で、秋田の県民性として“鈍い・向こう見ず・情熱的・忍耐強い・豪放”をあげている。

司馬遼太郎氏は「街道をゆく 29 秋田県散歩 飛騨紀行」（朝日文庫）で、江戸時代の秋田藩を“ひとつには、名だたる米作地であること。ついで日本有数の杉の産地である。（略）その上、この藩は鉱山国だった。銀山が中心で、他に金や鉛も産出した。「米、木材、金銀」といえば、江戸時代の第一級の富で、幸運な藩だったといえる。”と紹介し、県民性の背景を指摘している。

## 2. 経済状況・産業動向

秋田県の平成 21（2009）年度の県内総生産（名目）（県内で生み出された付加価値の合計額）は 3 兆 6,972 億円（全国 36 位）と日本全体の 0.78% の規模となっている。県内の実質経済成長率は平成 23（2011）年度は、同 23（2011）年 3 月の東日本大震災の影響により、県内経済にマイナス影響を及ぼした。輸出を含む県外需要を示す財貨・サービスの移出の成長率は 0.7% 増となる見込みであるが、内需の弱さから同 23（2011）年度の県内の実質経済成長率は 0.6% 増にとどまる見込みである。

一人当たり県民所得は 235.6 万円（全国 38 位）で日本全国の 266 万円の 88.6% にとどまる。しかしながら、秋田には昔から「秋田の着倒れ、食い倒れ」という言葉があり、秋田の人は「贅沢」、つまり消費性向が高いといわれている。持ち家住宅率が全国 1 位、一人当たりの居住室の畳数は富山に次いで全国 2 位といった数値からもそのことが伺える。秋田県のリーディング産業は、かつての農業、林業・木材産業、鉱業等から、電子部品・デバイス、輸送機械などの加工組立型製造業やサービス業にシフトしてきている。

### 3. 秋田と諸外国との外航貿易

平成 22 (2010) 年の秋田県内 5 港の輸出入貨物取扱量の合計は、495.5 万トン（輸出 30 万トン、輸入 465.6 万トン）。トンベースでの輸出と輸入の比率は、輸出 6%に対して、輸入 94%となっており、輸入は輸出の 15.5 倍である。輸入の品目別では、1 位は「石炭」（302.3 万トン）、2 位は「木材チップ」（54.7 万トン）、次いで「製材・原木」（38.7 万トン）、「金属鉱」（35.4 万トン）の 4 品目の合計が輸入全体の 92.6%を占める。輸入元ではオーストラリアが 204.2 万トンと輸入全体の 43.9%を占める。輸出の品目別では、1 位は「紙・パルプ」（8 万トン）、2 位は「金属くず」（5.7 万トン）、次いで「窯業品」（4.9 万トン）、「非金属鉱物」（4.7 万トン）、「再利用資材」（1.6 万トン）の 5 品目の合計が輸出全体の 83.3%を占める。輸出先では韓国が 17.2 万トンと輸出全体の 53.2%を占める。

また、平成 22 (2010) 年の秋田港、能代港など 5 港の入港船舶隻数の合計は、4,423 隻（外航 555 隻、内航 3,868 隻）と平成 19 年（2007 年）から平成 21（2009）年までの 3 年は漸減傾向にあったものの、外航、内航船舶ともに増加したことにより、4 年ぶりに増加した。また、入港船舶総トン数の合計も入港船舶数と同様な傾向をたどり、4 年ぶりの増加となる 1,891 万トン。

### 4. 秋田港

秋田港には年間、外航商船 423 隻（3,514.9 千総トン）、内航商船 1,215 隻（2,391.7 千総トン）、内航自航 503 隻（10,243.1 千総トン）、漁船 353 隻（8,880 総トン）ほか、合計で 2,691 隻（16,259.2 千総トン）が入港している。

港湾取扱貨物量は 7,319.6 千トンであり、そのうち輸出入貨物は 1,844.8 千トン（輸出 247.3 千トン、輸入は 1,597.5 千トン）。輸出の主要品目は、全輸出の 32.4%が「紙・パルプ」（80.1 千トン）であり、21.4%が「金属くず」（52.9 千トン）、19.2%が「非金属鉱物」（47.4 千トン）。輸入の主要品目は、全輸入の 34.3%が「木材チップ」（547.4 千トン）、22.1%が「金属鉱」（353.5 千トン）、8.8%が「製材」（140.9 千トン）などとなっている。

係留施設として大小 26 のバースが整備されている。周辺には、東北電力秋田火力発電所、秋田製錬などのエネルギー、非鉄金属企業や日本大昭和板紙秋田工場、秋田プライウッド、新秋木工業などの木材関連企業が立地し、取扱貨物の特徴が見いだせる。

秋田港の歴史は古く、昔は「土崎港」と呼ばれていた。江戸時代には、秋田杉や米など秋田地方の特産品の移出港として、また北前船が往来する港として栄えた。昭和 26（1951）年に重要港湾に指定され、近代港湾としての秋田港の本格的な整備は、同 40（1965）年に秋田湾地区新産業都市の指定を受けてからである。平成 7（1995）年に韓国定期コンテナ航路を開設し、同 11（1999）年には新日本海フェリーが敦賀～新潟～秋田～苫小牧航路を開設した。

平成 17（2005）年の港湾貨物量などの値を基に、付加価値モデル及び産業連関モデルを用いて、経済効果を三次波及効果まで推計した調査がある。その調査によると、秋田港利用による秋田市への経済効果は、同市総生産額の 37%（4,620 億円）相当の

効果、秋田市への雇用効果は同市従業員数の 40%相当の効果となっており、それぞれ非常に高い数値となっている。

秋田港では、毎年 7 月の最終土・日に開催される「海の祭典」で海上保安庁の巡視船の体験航海、男鹿海洋高校の遠洋実習船「船川丸」の一般公開などでにぎわいをみせる。

(社)日本港湾協会発行の情報誌「港湾」において、船川港が“ポート・オブ・ザ・イヤー2011”に選ばれ、能代港も秋田港ともに特別賞を受賞した。東日本大震災で被災した太平洋側港湾に代わって緊急物資の供給や立地産業の原料・製品輸送を行い、被災地域の復旧・復興に大きく貢献したことが受賞理由である。

### (1) 国際定期コンテナ航路

国際定期コンテナ航路としては、秋田港と釜山港を結ぶ興亜海運、高麗海運、南星海運など 4 社・5 便／週の釜山航路に加えて、秋田港と釜山・青島・大連を結ぶ航路に興亜海運と高麗海運（協調配船）の 1 便／週のサービスがある。ある韓国船社によれば、秋田港の地理的条件はよく、韓国・中国からの輸入貨物では、木材、製材、加工材などの木材類の貨物が多く、韓国・中国への電子部品・機械部品の供給が今後も期待できるとしている。

秋田港の国際コンテナ取扱実績（実入り）は、平成 8（1996）年は 6,713TEU（TEU＝20 フィートコンテナ換算）だったものの、同 23（2011）年は 65,943TEU と同 8 年比で 6.8 倍以上に達した。

国内で見たコンテナ取扱量の規模は東北では仙台塩釜港に次いで 2 位、日本海側では新潟港、伏木富山港に次いで 3 位。平成 23（2011）年 11 月には、国土交通省による「日本海側拠点港・国際海上コンテナ」の 1 つに選定された。同 24（2012）年 4 月には、外港 2 号岸壁（水深 13m、延長 260m）に横 13 列対応の 2 号ガントリークレーン 1 基を新たに設置した。

近年は、中国との貿易量が急速に拡大し、我が国の最大の貿易相手国は米国から中国に代わり、秋田港の貨物取扱量も順調に増加している。また、ロシアの沿海州も、アジア太平洋との経済関係強化を目指す姿勢を明確にしており、港湾、道路などのインフラ整備を図り、貿易機能強化を推進していることから、ロシアとの貿易にも期待が高まっている。

そこで、秋田港の優位性を高める柱として推進されているのが、シーアンドレール構想である。同構想は、同港をゲートウェイとする国際海上コンテナ貨物のシーアンドレール輸送体系を構築するものである。具体的には同港の港湾施設と鉄道が近接している利点を生かし、同港とロシアのシベリア鉄道を利用して自動車部品などを輸出する壮大な構想でロシア航路の開設を目指している。秋田県では平成 22（2010）年度から 4 年間における県政運営指針“ふるさと秋田元気創造プラン”で、シーアンドレール構想の推進による物流ネットワークの構築を目指すとしており官民一体、オール秋田で同構想の実現に向けて取り組んでいる。ここでキーとなるのは、ロシアの鉄道輸送の安定性と運賃レベルであろう。

その一方で、平成 23（2011）年 4 月に秋田港と釜山港間に釜山航路を開設した長錦

商船が、同 24 (2012) 年 8 月から現行航路を延伸させ、ロシア・ウラジオストック港を結ぶ航路を開設した。

いずれにしても、ロシア沿海州とのつながりの強化は、秋田県のみならずロシア側にとっても望まれることであろう。

## (2) 国内フェリー

国内フェリー航路としては、昭和 44 (1969) 年設立の本社が大阪市にある新日本海フェリーが、「フェリー しらかば」(旅客定員：926 名、車両積載台数：266 台)、「フェリー あざれあ」(旅客定員：926 名、車両積載台数：266 台)の 2 隻で“新潟～秋田～苫小牧東港”、“敦賀～新潟～秋田～苫小牧東港”を運航している。

横手市の「JA おもものがわ」では、『平成の北前船』の活動の一環として、12 年目を迎える平成 23 (2011) 年に、同フェリーを活用し関西方面へのスイカの出荷を始めしており、県産農作物輸送手段としてその動向が注目される。

## 5. 能代港

能代港は米代川河口に位置し、能代市をはじめとする背後地域は鉱産品、林産品に富んでいる。昭和 56 (1981) 年に重要港湾に指定され、東北電力能代石炭火力発電所がある。また、平成 18 (2006) 年に国土交通省港湾局により、総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定された。同 23 年(2011)年の国土交通省による日本海側拠点港の選定では、拠点化形成促進港(リサイクル貨物)に指定された。能代港利用による能代市への経済波及効果は、同市総生産額の 38% (763 億円)相当で、雇用効果は同市従業員数の 28%相当となっている。能代港の港湾取扱貨物量は 3,418.2 千トンであり、そのうち輸出入貨物は 3,058.5 千トン(輸出 52.4 千トン、輸入は 3,006 千トン)。輸出の主要品目は、全輸出の 93%が「窯業品」(48.8 千トン)であり、7%が「金属くず」(3.7 千トン)。輸入の主要品目は、全輸入の 96.7%が「石炭」(2,907.7 千トン)で、2.2%の「製材」(65.4 千トン)などとなっている。

## 6. 船川港—“ポート・オブ・ザ・イヤー 2011”

男鹿市にある船川港は、男鹿半島南部に位置し、古くは「風待ち港・避難港」として利用されてきた。船川港利用による男鹿市への経済波及効果は、同市総生産額の 42% (362 億円)相当で、男鹿市への雇用効果は同市従業員数の 42%相当というものであった。船川港の港湾取扱貨物量は 335.2 千トンであり、そのうち輸出入貨物は 52.1 千トン(輸出 71 トン、輸入は 52 千トン)。輸入の主要品目は、全輸入の 82%がロシアからの「製材」(42.7 千トン)、13%が「原木」(6.8 千トン)などである。先にも述べたように、船川港は“ポート・オブ・ザ・イヤー2011”に選ばれているが、平成 23 (2011) 年の築港 100 周年を契機に客船、復元北前船の寄港誘致などの各種イベント、港を活用した観光振興と賑わいの場づくりに注力し、工業的性格の強い港からの脱皮に成功

したことに加え、東日本大震災に際して被災地域への海上輸送の窓口として復旧・復興に大きく貢献し、「みなとの元気」を高めたことが受賞理由とされている。また、平成 25 年の「海フェスタ」は、男鹿市及び周辺市町村で開催されることになっている。

## 7. 港湾運送業

秋田港、船川港及び能代港の 3 港をすべてカバーする秋田海陸運送は、船川港及び秋田港の回漕業者 8 社の総意により秋田港湾運送として昭和 17 (1942) 年に設立された。その歴史は男鹿が生んだ英傑といわれる中川重春の創立した船川とウラジオストック間に定期航路を開設した中川汽船にさかのぼる。現在の資本金は 1 億円で、従業員が 170 名。主な事業内容は、港湾運送事業、倉庫業、国際コンテナ貨物集荷代理店業、貨物自動車運送事業などである。主な荷主は DOWA ホールディングス、新秋木工業、全農、日本大昭和板紙、秋田製錬、三菱マテリアル、秋田プライウッドなどである。今後の事業展開する上で、最重要地域は中国と位置付けているようだ。また、秋田港の 8 割の海上貨物を取り扱っているという実績もあり、その信頼は県内外からも評価が高い。東日本大震災の際、同社は被災した東北の太平洋側港湾の代替港としての秋田港において、被災地域向けの生活・救援物資輸送など復旧・復興に大きく貢献した。

秋田港及び能代港をカバーする能代運輸は、創立は昭和 25 (1950) 年。現在の資本金が 5 千万円で、従業員が 250 名。主な事業内容は、湾運送事業、貨物自動車運送事業、産業廃棄物収集運搬業、倉庫業などである。主な荷主は東北電力、東北発電工業、東北ポートサービス、丸紅、ハイテクウッド、ニプロ、太平洋セメント、全農などである。同社の特徴は秋田杉の集荷・管理・物流等を一貫作業としての事業展開を行っていることである。また、秋田港をカバーする日本通運秋田港支店がある。

## 8. 曳船業・倉庫業・水先人・海事代理士

曳船業としては、秋田海陸運送のグループ会社である秋田曳船、東北ポートサービス、酒田曳船などがある。

倉庫業では、秋田県倉庫協会が昭和 24 (1949) 年に設立され、秋田海陸運送、能代運輸、横手運送、本荘運輸倉庫などの県内企業に加え、全国規模で事業展開している日本通運、全農物流秋田支店など 22 事業者で組織されている。

秋田船川水先区水先人会の所属パイロットは 3 名で、年間の水先隻数は 205 隻。海事代理士は日本海事代理士会東北支部の会員登録者は 2 名。

## 9. 船員関連・造船業・船舶修繕業

平成 22 (2010) 年 10 月 1 日現在、秋田運輸支局管内で雇用されている船員は 214 名で、内訳は汽船 6 名、漁船 157 名、その他 51 名。ちなみに東北運輸局管内では 5,776 名で、内訳は汽船 372 名、漁船 4,429 名、その他 975 名。

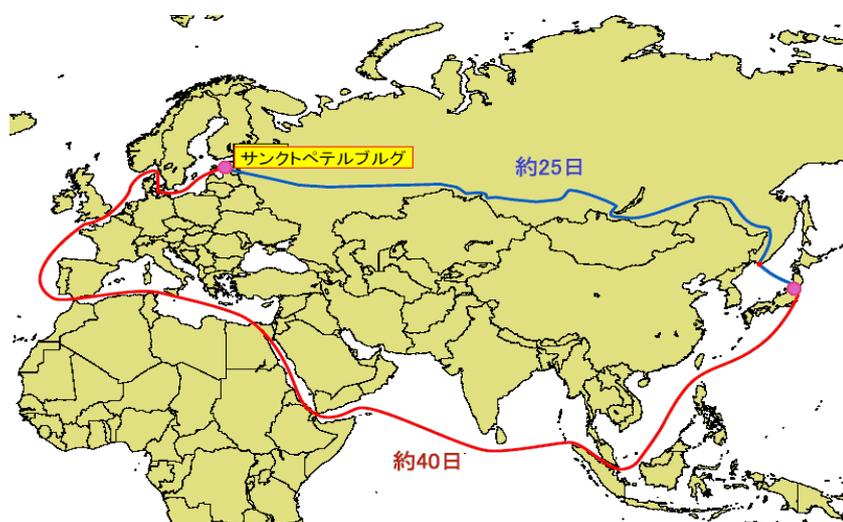
造船業・船舶修繕業の分野では唯一、秋田造船鉄工があり、同社の創立は昭和 13 (1938) 年。資本金は 2 千万円、従業員が 20 名。設備は建造船台 200G/T、修理船台

499G/T 各 1 台を有する。

## 10. まとめ

米、秋田杉、金銀などを扱う北前船の寄港地として栄えた秋田県の海事産業の輝きを、現在感じることは難しい。海に面しているとはいえ、水産業の全国シェアも全国 30 位程度である。こうした状況が、韓国、中国、ロシアとの貿易拡大への期待に繋がっていると思われる。一旦重い腰をあげるとねばりぬくとされる秋田の県民性が今後の海事産業の発展とどう結びつくか興味深い。

鉄道と海上輸送の所要日数比較



(秋田市商工部港湾貿易振興課－秋田港シーアンドレール構想：平成 20 年 2 月)

秋田ポートタワー・セリオン：平成 6 (1994) 年 4 月オープンした秋田港に立つタワー。  
全高 143.6m。



上空からの八郎潟（八郎潟調整池）



(写真提供：大潟村干拓博物館)