

各県別海事産業の経済学 ー富山県ー

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1209

日本海事センター

海事図書館長 福山秀夫

1. はじめに

富山県土木部が平成 6 (1994) 年に作成した「逆さ地図」<図 1>というものがある。環日本海交流拠点の国内 PR と中国・ロシア等の対岸諸国に対して日本の重心が富山県にあることを強調するため、大陸から日本を見るという観点で作成されたものである。

<図 1>逆さ地図



(出所：富山県 HP)

海事経済においても、日本海側視点による発想をきちんと位置付ける時期に来ているのではなかろうか。

2. 日本海側拠点港に選定された伏木富山港

平成 23 (2011) 年 11 月、政府は、日本海側港湾の強化を図るため、日本海側拠点港を選定したが、伏木富山港は、国際海上コンテナ・国際フェリー・国際 RO/RO 船・外航クルーズの「日本海側拠点港」として選定され、さらに、その他の機能の強化を図ることが望まれる「総合的拠点港」としても選定された。伏木富山港は、伏木地区、新湊地区、富山地区の 3 地区から成る。

(1) 伏木地区

高岡市の伏木港に万葉埠頭という埠頭がある。それは、奈良時代天平 18 (746) 年越中国守大伴家持の伏木赴任にあやかって名付けられている。家持の赴任地は、伏木富山港伏木地区となった。平成 18 (2006) 年万葉埠頭において、伏木外港

多目的国際ターミナルが供用開始され、世界一周クルーズで有名な飛鳥 II など豪華客船も入港した。1300 年前の家持には、そんな事は思いも寄らなかったであろう。

(2) 新湊地区

新湊地区は、昭和 43(1968)年 4 月に開港した。射水市にあり富山新港とも呼ばれる。以前、放生津潟^{ほうしじょうづがた}という干潟があり、この干潟を掘り込んで開発された。

この掘り込みで、元来陸続きの地域が分断された。現在は、両岸の交通手段として通称越の潟フェリーと呼ばれる県営渡船フェリーが、市民の足として運航されている。

(3) 富山地区

神通川の畔にある東岩瀬港は、江戸時代初期～後期には、加賀藩の米を大阪へ運ぶ港として栄え、幕末から明治にかけて、松前船交易が盛んになった。昭和 14 (1939) 年伏木東岩瀬港として開港場の指定を受けたが、昭和 15 年東岩瀬町の富山市編入により、昭和 18 (1943) 年に富山港と改称され、昭和 26 (1951) 年伏木富山港富山地区となった。

(4) 伏木富山港の「港勢」

富山県土木部港湾課及び国交省北陸信越運輸局富山運輸支局の資料によると、入港船舶数は、平成 22 (2010) 年 2,116 隻、うち外航 1,175 隻 (本州日本海側最多)、内航 942 隻。入港外航船舶のうち、国籍を見ると、平成 22 年でロシア船籍 76 隻、中国船籍 4 隻、韓国船籍 155 隻、日本船籍 3 隻、その他 937 隻である。その他の 973 隻の内訳を見ると、パナマ籍 204 隻、バハマ籍 161 隻、キプロス籍 70 隻、リベリア籍 36 隻などである。

輸出入品目を見ると、平成 22 年の輸出トン数は 1,111,118 トン。第 1 位は中古自動車を含む完成自動車で 53.4%に上る。輸入トン数は、3,448,252 トン。第 1 位は、木材・チップ 31.2%で豪州・ベトナム・米国・カナダなどからの輸入。

平成 22 年のコンテナ取扱量は、過去最大の 69,023TEU (本州日本海側で新潟に次ぎ第 2 位)。その内訳は、輸出は 30,696TEU、輸入は、33,570TEU である。

3. 港湾運送業者

伏木富山港には、4 つの有力港運業者がいる。伏木海陸運送(株) (FKK と略)、富山港湾運送(株)、日本通運(株)富山港支店、丸共組である。丸共組は平成 23 (2011) 年 7 月 FKK グループの一員となった。FKK は伏木地区に本社を構え伏木地区の港運業を行い、富山港湾運送(株)は富山地区に本社を、日通富山港支店は富山地区に拠点を構え、富山地区の港運業を行っており、3 社が共同して富山新港荷役管理運営組合を設立し、新湊地区の港運業を行っている。

FKK は、昭和 19 (1944) 年伏木港湾運送と日通伏木支店が合併、設立された会

社である。平成 23 年 6 月期で資本金 18 億 5,050 万円、従業員数約 300 名、売上高 10,540 百万円、経常利益 496 百万円の 2 部上場の会社である。ウラジオストク、大連、上海に事務所を構え、特に、ロシアとは物流・観光面で積極的事業展開を図り関係が深い。業容は、チップ専用船・石炭専用船・輸入アルミ・輸入北洋材・バラ貨物・コンテナ船・外航 RO/RO 船等の荷役及び船舶代理店業、トラック輸送、JR コンテナ輸送、内航船業務、タグ業務等と幅広い。

富山港湾運送は、昭和 23（1948）年設立された会社である。平成 23 年 9 月期で、資本金 2 億 2,500 万円、従業員約 130 名、売上高 4,200 百万円の会社である。主力の港湾部門以外に、海運部門、コンテナ部門、ケミカル部門、トラック輸送部門、建設土木資材販売部門などがある。

日本通運(株)富山港支店は、昭和 17（1942）年、当時の東岩瀬港に設立された。現在、従業員 84 名。主な業務は、富山港で在来不定期船の港湾運送事業及び船舶代理店業務を行っており、韓国・中国向けのスクラップ輸出、肥料原料の輸入・移入、ロシア向けの中古車輸出などを取り扱っている。新湊地区では、在来不定期船の鋼材の移入等、高麗海運のコンテナ船代理店業務や海上コンテナの通関業・倉庫作業・配送業務等を行っている。

4. 海運業

(1)内航海運

富山県内には富山県の内航海運会社による定期的な運航航路がない。全国海運組合連合会所属の富山石川内航海運組合という団体に属する内航海運会社は、富山港湾運送(株)、新川内航海運協業組合、魚津海陸運輸倉庫(株)、谷内港湾建設(株)、石川内航海運（有）、協立商運（有）の 6 社。富山港湾運送は、499G/T型の船を 5 隻所有し、主に富山港含む日本全国（沿海区域）の航海に当たらせている。新川内航海運協業組合は、ガット船を 1 隻持ち、必要に応じて、砂利や石材を運んでいる。谷内港湾建設は、海洋土木工事用の台船を数隻保有している。残り 3 社は貨物取扱業務を行い、船舶を所有していない。

伏木富山港に寄港する県外置籍の内航海運会社としては、三池海運、近海郵船物流等が寄港している。

三池海運は、福岡県大牟田市の内航海運会社。昭和 24（1949）年 10 月 1 日創立。現在、資本金 3,000 万円、陸上従業員 10 名、運航船舶 5 隻全てが定期用船。4 隻が 400 トン台、1 隻が約 200 トンの小型船である。オイルコークスや石炭を輸送する。

近海郵船物流(株)は、苫小牧から富山へジャガイモなどの農産物を輸送し、富山から苫小牧へは農薬、肥料、米、アルミを RO/RO 船により輸送する。運航船は、とちち G/T9,858、ほくと G/T8,608、つるが G/T8,608 の 3 隻である。

旅客航路事業は、観光船業で現在 7 社が営業中。魚津市の(株)蜃気楼観光、富山市の富山観光遊覧船(株)、黒部湖の(株)関電アメニックスの黒部湖遊覧船、射水市の

㈱新湊観光船、高岡市の伏木港湾交通㈱、氷見市の富山湾観光船㈱、砺波市の庄川遊覧船㈱の 7 社がある。

(2) 外航海運

① 定期コンテナ航路と定期 RO/RO 船サービス

伏木富山港の定期コンテナ航路は、2011 年 12 月 20 日現在、5 航路、11 船社、月 46 便が運航されている。ロシア極東航路 1 船社月 2 便、韓国航路 4 船社月 20 便、韓国・東南アジア航路 1 船社月 4 便、中国航路 1 船社月 8 便、中国・韓国航路 4 船社月 12 便である。

<図 2> 伏木富山港の定期コンテナ航路



(出所：「国際拠点港伏木富山港ポートセールス事業推進協議会」の HP より)

ロシア極東航路については、商船三井・FESCO・東海運が出資する日本総代理店トランスロシア・エージェンシー・ジャパン㈱を取材した。ロシア極東沿岸及び沿岸経由ロシア内陸までのコンテナ貨物の海陸一貫輸送サービス、RO/RO 船による日本からの車両輸送サービス等を行っている。

中国・韓国航路については、南星海運ジャパン㈱を取材した。韓国船社であるが、06 年～07 年に伏木富山港が、当時年間取扱量 5 万 TEU と日本海側港湾としては貨物の多い地域であったこと、コンテナ需給の輸出入バランスが 50:50 で均衡が取れていること、潜在的貨物の増加が見込めること、FKK のバックアップが期待できることなどの理由で、伏木富山港への配船を決断し、富山県の企業が多く進出している大連へ直行便を投入し、安定した運航を提供している。

韓国航路については、NYK コンテナライン(NCL)を取材した。NCL は NYK 定航部門の日本集荷総代理店である。伏木富山港へは、釜山-富山-苫小牧・新潟-釜山というローテーションを 1 隻で回るウィークリーサービスを提供している。輸出入共に東南アジア出し入れの貨物が多い。主な製品は、ファスナー、アルミ建材、繊維・織物などである。

中国航路については、神原汽船を取材した。神原汽船は、広島のスネイシホールディングスの海運事業部門で、日本ー中国を結ぶ定期船航路を運営する。中国の主要港と日本の地方港をダイレクトに結ぶことにより、荷主へのトータルコスト削減をテーマにスタートした。平成7(1995)年に上海ー境港ー新潟ー苫小牧航路を開設後、富山の行政関係者から強い寄港要請を受け、配船を決定した。輸出品は、ファスナー・アルミ建材、輸入品は雑貨などである。

② 不定期船輸送

北陸電力は、主要邦船社を利用して石炭を輸入している。6割が豪州炭、3割がインドネシア炭である。北陸電力は、富山新港火力発電所が1984(昭和59)年に運転開始して以来、敦賀火力発電所、七尾大田火力発電所を次々と建設・稼働させた。1984(昭和59)年の石炭の受入開始以降、北陸電力の現在までの受入量が既に1億トンに達している。富山新港の受入量は、約2,600万トン、全体の26%である。

5. 定期コンテナ航路における伏木富山港の利用

船社は、リードタイムの短縮、ドレージコストの削減やCO₂排出削減の観点もあり、伏木富山港を利用している。地元の荷主として、YKK黒部事業所をヒヤリングした。YKK(株)といえば、世界71か国に進出するファスナーのグローバルメーカーである。現在、YKKファスナーの日本の生産量は、全生産の1割弱しかないが、日本から海外グループ会社へ部材や製造機械を供給している。

YKKは、かつては韓国向けと旧ソ連向け輸出で伏木地区を利用したが、平成12(2000)年中国の台頭以降、上海、大連、深圳工場が増産体制に入り、伏木富山港新湊地区の整備、中国航路サービスの充実と相まって、新湊地区の利用も増えてきた。輸出港の割合は、伏木富山港60%、名古屋港35%、その他5%である。輸入港は、伏木富山港80%、名古屋港20%である。

6. 航行安全を守る人々

(1) 水先人(パイロット)

伏木富山港には3人のパイロットがおり、伏木水先人区水先人会に属している。全員船員資格1級である。パイロットの基地は伏木地区の小矢部川の内港にある。取扱隻数は、平成22(2010)年、伏木地区21隻、新湊地区249隻、富山地区4隻、合計274隻。伏木富山港域内に、伏木航路、新湊航路、富山航路と3航路あり、これらの航路周辺を漁業者の定置網が囲む格好になっている。安全航行の観点から、新湊航路に沿って定置網のブイにレーダー反射材が取り付けられた。これは漁業者との協力関係から生まれた。

(2) タグボート

伏木富山港には、4隻のタグボートが配備されている。北陸海事の「長田丸」(179トン、3,600馬力)、富山県富山新港管理局の県営引船の「日本丸」(189トン、3,100

馬力)、「らいちょう」(165 トン、2,600 馬力)、FKK の「射水丸」(166 トン、1,300 馬力) の 4 隻である。新湊地区(富山新港)の富山新港火力発電所の埠頭にタグ基地が設置されており、富山地区や伏木地区にもここから出動する。

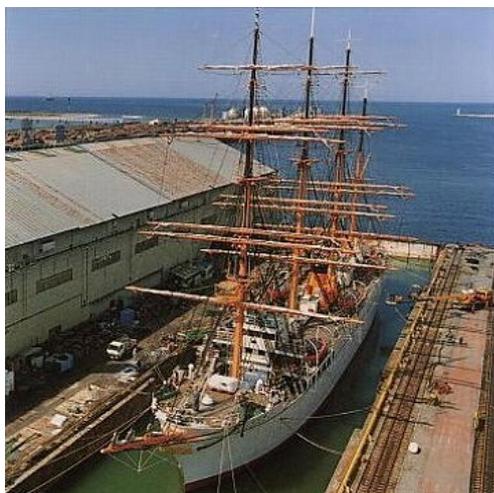
7. 造船業

富山には、新造船ができる造船所が無い。20 数年ほど前の造船不況時に撤退や廃業が相次ぎ、現在の富山の造船所は、船舶の検査・修理だけを行っている。

(1) 新日本海重工業(株)

昭和 15 (1940) 年 10 月日本海船渠工業(株)という会社が、富山地区で造船業を開始した。昭和 26 (1951) 年社名を日本海重工業(株)と変更し、三井造船系の会社として新造船を行っていた。昭和 62 (1987) 年造船業界再編に伴い新日本海重工業(株)と社名変更し、造船業から撤退した。その時、日本海重工業より船舶修繕工事に関する営業を全面的に譲受した。現在の新日本海重工業の業容は、産業機械・環境機械設備・鉄鋼構造物の設計・製作・据付・及び船舶の修理である。造船業撤退前は、造船関係が 9 割であったが、現在は、船舶修繕関係が 1 割程度残っているにすぎない。

<写真 1> 海王丸の上架修繕工事



(出所：新日本海重工業 HP より)

2) (株)吉村造船所

伏木地区小矢部川沿いに、創業 180 年の(株)吉村造船所がある。同社の佐伯社長は、平成 22 (2010) 年に国交省の海事功労賞を受賞している。佐伯社長によると、富山で大造船所としては、かつて三井造船系の日本海重工業があったが、同社を始めとする中小造船所の造船業撤退・廃業などで、現在は佐伯社長が会長である造船造機組合に加入する 6~7 社程度の小さな造船所が残っているにすぎず、どの造船所も小型船舶の検査・修理が主な仕事である。

吉村造船所は、越ノ瀨フェリー渡船、国交省の測量船、観光船、遊覧船、FKKや県所有のタグボートなどの検査・修理を行っている。官公庁の船と民間漁船の定期検査も手掛けており、地元の漁業者からは頼られる存在になっている。

8. 伏木富山港に咲く「海の貴婦人」を支える人々

「海の貴婦人」と呼ばれる初代帆船「海王丸」が係留されている海王丸パークが、伏木富山港新湊地区の西側埋立地にある。この海王丸パークは、北東アジア地域の平和と発展のために、県民と環日本海地域の人々による環日本海文化交流の拠点づくりを目標とする「日本海ミュージアム構想」の中で、初代海王丸を中心に位置付け、人と海とが触れあえる体験パークとして設けられた施設である。平成4（1992年）年7月に開園した。

さて、この海王丸は、商船学校の生徒に訓練を行う航海訓練所の大型練習帆船として、昭和5（1930年）年姉妹帆船日本丸と共に、神戸の川崎造船所で建造された。実は、この海王丸は、「生きた」船である。維持するために、船員が常駐している。航海訓練所から紹介を受け海王丸財団が雇用している4名（船長及び業務技師3名）と県港湾課から派遣された7名（一等、二等航海士及び技術員5名）の合計11名が働いている。

9. ロシア極東地域は富山を育む

富山が最大の期待をかけている交易は、ロシア極東地域との交易であり、富山ーロシア極東間航路である。ウラジオストク商業港、ポストーチヌイ港は、その最重要港湾である。

富山大学極東地域研究センターによると、まず、伏木富山港はロシアの定期コンテナ航路、RO/RO船航路の展開を最重要交易と位置付けるべきという。1991年以降、環日本海交流ブームが到来した時、富山はいち早くロシア沿海地方知事を招き友好提携を実現し、伏木富山港とウラジオストク商業港との間に航路を開き、定期貨客船を就航させた。富山は、極東地域全体における中ロの貿易関係を大きく捉え、資源関係だけではなく、農業、林業などを含め、中・ロへの投資と交易を進める事が必要であるという。

10. おわりに

伏木の万葉埠頭の防波堤の突端に灯台が立っている。この灯台は、明治期に伏木港の近代化に尽くした廻船問屋の藤井能三が設立した日本海側初の洋式灯台「伏木灯明台」をイメージして造られた。藤井能三は、北前船交易中心の伏木港を、近代的汽船が出入りする近代港へ発展させようと努力した。伏木富山港は、今や日本海側拠点港を代表する港として、能三が思いもよらない程の発展を見せている。