

## 各県別海事産業の経済学 ―神奈川県―

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1211

日本海事センター企画研究部

研究員 森本清二郎

### 1. 県勢

神奈川県の総面積は 2,416 ㎢で全国 43 位。太平洋に突き出た三浦半島をはさみ、東は東京湾、南は相模湾に面している。幕末には、浦賀沖へのペリ来航をきっかけに 200 年以上続いた鎖国体制が終わり、横浜開港によって文明開化の時代に突入するなど、歴史の転換期の舞台となっている。

現在の人口や約 905 万人と東京都に次ぐ全国 2 位。県内総生産額は 29 兆 7,476 億円（2009 年度）と全国 4 位であり、自動車を含む輸送用機械、石油、化学など製造業が盛んである。製造品出荷額は 17 兆 2,467 億円（2010 年度）と全国 2 位であり、その約半分は京浜工業地帯が広がる横浜・川崎地域で占められている。

神奈川県は、原料や製品の輸出入を担う横浜港と川崎港、そして、両港を中心に展がる海事産業と共に発展してきたといえる。現在、横浜港に関わる産業は横浜市の雇用と所得のそれぞれ約 3 割を創出する効果をもたらし、川崎港に関わる産業も川崎市の所得の約 4 割、雇用の約 2 割を創出する効果をもたらしている。

### 2. 港湾と海運業・港湾運送業

神奈川県には、国際戦略港湾に指定されている京浜港の 2 港（横浜港と川崎港）、重要港湾である横須賀港に加え、4 つの地方港湾（葉山港、湘南港、大磯港及び真鶴港）がある。

2009 年の経済センサスによれば、県内にある外航海運業の事業所数は 18（全国 3 位）、港湾運送業の事業所数は 330（全国 1 位）である。また、関東運輸局の統計によれば、県内で登録又は届出がなされている内航海運事業者は 133 社、それらの所有船・運航船は 198 隻 14 万総トンである（2011 年 4 月）。

#### （1）横浜港

1859 年の開港以降、生糸貿易で盛えた横浜港は、近代海運業発展の舞台ともなった。日本郵船の前身である三菱商会は、1875 年に国内初の外国定期航路を横浜・上海間に開設。1885 年に日本郵船となった後も、1893 年にボンベイ（現在のムンバイ）航路、1896 年に欧州、北米、豪州の各航路を開設した。京浜工業地帯の生みの親とされる浅野総一郎が設立した東洋汽船や大阪商船（現在の商船三井）なども、遠洋定期航路を開設していった。戦前に日本の商船船腹量は世界 3 位（563 万総トン）に膨らんだが、横浜港周

辺にはこれらの近代海運企業が軒を連ねたといわれており、日本郵船歴史博物館（横浜市中区）でその歩みを窺い知ることができる。

2010 年の横浜港の入港船舶総トン数（2 億 7,987 総トン）、外航船の入港隻数（10,771 隻）と総トン数（2 億 4,063 万総トン）はいずれも全国 1 位、海上出入貨物量（1 億 2,969 万トン）とその外国貿易量（8,721 万トン）は全国 3 位である。

横浜港の特徴は、第一に、日本を代表する加工貿易の拠点であること。2010 年の輸出額は 7 兆 1,026 億円で全国 3 位（但し、1 位は成田空港）。輸出額の全国シェアが高い品目として、金属加工機械（シェア 30.5%）や原動機（同 17.8%）などの一般機械、染料・なめし剤・着色剤（同 18.1%）やプラスチック（同 12.7%）などの化学製品、自動車（同 16.0%）や自動車部品（同 15.8%）などの輸送用機器がある。日産自動車、岡本工作機械製作所、三菱レイヨンなどを例に挙げるだけでも、横浜に拠点を置くメーカーの陣容の豊富さが窺われよう。最大の貿易相手国は中国であり、輸入額では 1997 年、輸出額では 2007 年に米国を抜いて 1 位となっている。

第二に、日本有数のコンテナ貿易港であること。コンテナの取扱個数では 328 万 TEU と東京港（428 万 TEU）に次ぐ全国 2 位であるが、取扱量では 5,213 万トンと全国 1 位である。同港から輸出される自動車部品、二輪自動車、金属製品、電気機械及び染料等化学工業品の 9 割以上、産業機械の約 6 割がコンテナ貨物である。

2012 年 3 月現在、横浜港と世界各地を結ぶコンテナ航路は 89（中国航路 36、東南アジア航路 26、韓国航路 7、北米・南米航路 15、欧州航路 1、豪州・ニュージーランド航路 3、その他航路 1）あり、マースク、日本郵船、商船三井、川崎汽船など 45 社に及ぶ国内外の海運企業が運営している。

海上輸送と陸上輸送をつなぐ重要な役割を果たす港湾運送事業者は 133 社あり、その貨物積卸し実績は年間 1 億 1,887 万トンに上る（2011 年 3 月）。横浜に本社をおく藤木企業、日新、丸全昭和運輸、三協、宇徳、京濱港運などが活躍する。

第三に、日本最大のクルーズポートであること。2002 年にリニューアルオープンした大さん橋国際客船ターミナルは、首都圏の観光名所へのアクセスに優れている。同ターミナルへの客船寄港数は 2003 年以降、9 年連続日本一であり、2011 年の寄港数は 119 隻に上る。

## （2）川崎港

横浜港の東に位置する川崎港は、戦前から戦後にかけて沿岸部に造成された埋立地に立地する工場施設群と共に発展してきた。

2010 年の入港船舶総トン数（1 億 26 万トン）、海上出入貨物量（8,623 万トン）、貿易額（3 兆 3,727 億円）はいずれも全国 7 位、外航船の入港総トン数（7,780 万総トン）は全国 6 位、外国貿易量（5,869 万トン）は全国 4 位である。

川崎港の最大の特徴は、エネルギー基地としての機能を発揮していること。同港で輸入する原油（1,775 万トン）、LNG（1,299 万トン）、鉄鉱石（651 万トン）、石炭（650 万トン）は輸入貨物量の 8 割を超え、それぞれ、全国シェアは 9.1%（全国 3 位）、9.7%（全国 4 位）、4.9%（全国 10 位）、3.6%（全国 9 位）と高い。

川崎港に入港する油送船とガス運搬船は、外航船の入港総トン数の約 5 割、内航船の入港総トン数の約 4 割を占め、臨海部には東京電力東扇島 LNG 基地のほか、JX 日鉱日石エネルギー、出光興産、東燃ゼネラル石油、東亜石油など石油関連企業の施設が多い。

「工業港」としての側面を見ると、同港から輸出される完成自動車と化学薬品の全国シェアは重量ベースで 4.9%（全国 5 位）と 4.5%（全国 10 位）であり、輸出額で見ても自動車、鉄鋼、有機化合物の全国シェアはそれぞれ 4.4%、3.0%、4.7%である。川崎市内には三菱ふそうトラック・バス川崎製作所があり、臨海部には JFE スチール東日本製鉄所（京浜地区）のほか、昭和電工、旭化成ケミカルズなどがある。

近年は、「商業港」としての機能も注目されている。コンテナターミナルがある東扇島には、保税状態で荷捌き、保管、加工を一貫処理できる「かわさきファズ物流センター」や物流企業の誘致が進められる「東扇島総合物流拠点地区」があり、さらに、神奈川県全体の 2 分の 1 に相当する約 70 万トン分の貯蔵能力を有する冷凍・冷蔵倉庫群を含め、100 万トン以上の貯蔵能力を有する物流倉庫がある。

港湾運送事業者は 13 社あり、貨物積卸し実績は年間 2,493 万トンに上る（2011 年 3 月）。いずれも戦前に創業されている東洋埠頭、三井埠頭、村山商店、三田港運などが活躍する。

### （3）横須賀港

横須賀港は、1865 年に徳川幕府が横須賀村（現在の本港地区）に横須賀製鉄所（現在は在日米軍施設）を建設したのが起源とされる。明治期には横須賀鎮守府が設置され、現在も海上自衛隊の施設や在日米軍基地がおかれるなど、軍港としての歴史が注目されるが、戦後は貿易港に指定され、物流拠点としての機能も発揮している。

同港は 13 の地区から成り、特に、外洋側に面している東京湾口部の久里浜地区は、難所として知られる浦賀水道を通らずに利用できる利点がある。

貿易額（2,243 億円）は全国 55 位で自動車の輸出入が多いが、海上出入貨物（1,048 万トン）の 9 割以上は国内貨物で占められる。特に、完成自動車と自動車部品、千葉の浜金谷港はまかなやとを結ぶフェリーで取り扱われる貨物（バス、トラック、乗用車など）の移出入量が多い。

移出入貨物の 7 割以上を占める追浜地区には日産自動車追浜工場がある。

同工場に隣接する専用埠頭から神戸港、荏田港などへの海上輸送を担うのが、60年の歴史を有する日藤海運である。商船三井フェリーも、追浜地区と御前崎港、荏田港、大分港を結ぶ貨物専用フェリーを週2便体制で就航する。

港湾運送事業者は8社、貨物積卸し実績は年間588万トンである（2011年3月）。1886年の創業から120年以上の歴史と経験を有する相模運輸倉庫などがある。

旅客輸送では、東京湾フェリーが久里浜と浜金谷港を結ぶ貨客フェリーを運航し、年間利用者数は約97万人（2010年）に及ぶ。東海汽船は、季節航路として久里浜と伊豆諸島を結ぶ高速ジェット船を運航しており、島民や観光者に利用されている。クルージングツアー会社であるトライアングルは、東京湾で唯一の無人島であり、豊かな自然と歴史遺産を残す猿島と新港地区を結ぶ「猿島航路」、在日米海軍や海上自衛隊の艦船を間近に見ることができる「軍港めぐり」を運営している。

### 3. 造船業

神奈川県造船事業場は40カ所あり、船舶製造・修理業での製造品出荷額は1,732億円で全国5位のシェア（5.7%）を誇る（2010年）。特に、軍艦の建造及び改造・修理に伴う出荷額は全国1位である（2011年3月）。

#### （1）ユニバーサル造船京浜事業所

ユニバーサル造船京浜事業所（横浜市鶴見区）は、東洋汽船を興した浅野総一郎が1916年に設立した浅野造船所を発祥とする。同造船所は、大正期には製鉄業に進出し、1940年に日本鋼管と合併。戦後は、艦船と貨物船の建造量を拡大し、2002年に日本鋼管と日立造船が船舶・海洋部門を合併してユニバーサル造船となった。

3基のドックを有する現在の京浜事業所では、掃海艇、アンカーハンドリング・タグ・サプライ船（海洋石油掘削作業を支援する作業船）など付加価値の高い船舶の建造・修理が行われている。

2012年1月にはアイ・エイチ・アイマリンユナイテッド（IHIMU）との経営統合が基本合意されており、日本の造船業復活の牽引役としての期待が大きい。

#### （2）三菱重工業横浜製作所

三菱重工横浜製作所の本牧工場（横浜市中区）と金沢工場（同金沢区）のルーツは1891年に設立された横浜船渠会社にある。同社は当初、明治期に建設した第1号船渠と第2号船渠（いずれも現在の西区みなとみらい）で修繕業を行っていたが、第一次大戦後に新造船事業を開始。昭和恐慌に伴う経営難に陥った1935年には三菱重工業の傘下に加わった。戦後は、三菱重工

業横浜造船所としてタンカーやばら積貨物船を多数建造するなど、三菱重工業の造船部門の東の拠点となった。

40 万重量トン級の修繕ドックを有する本牧工場が建設されたのは 1966 年。その後、オイルショックを契機とする造船不況を背景に新造船事業から撤退し、1983 年には、明治期より続いた横浜造船所を本牧工場と金沢工場（1982 年設立）に全面移転し、横浜製作所に改称された。

現在、修繕専業ヤードとして国内最大級の設備を有する本牧工場では、LNG 船、艦艇、フェリー、客船、海洋構造物等の修繕・改造等を行っており、地球深部探査船「ちきゅう」の補修も行われている。また、金沢工場では、ボイラ、タービン、ディーゼルエンジンのほか、陸上プラント機器・施設の製造も行われている。

なお、19 世紀末から約 80 年にわたり船舶修理が行われてきた第 1 号船渠は日本丸メモリアルパーク内で帆船日本丸の係留ドックとして保存され、第 2 号船渠も横浜ランドマークタワーの「ドックヤードガーデン」として利用されている。

#### （3）アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド横浜工場

IHIMU は、2002 年に石川島播磨重工業（IHI）の船舶海洋・艦艇部門と住友重機械工業の艦艇部門が統合して誕生した。IHI は 1853 年設立の石川島造船所、住友重機械工業は 1897 年設立の浦賀船渠を起源とし、いずれも長い歴史を有する。

4 基のドックを有する IHIMU 横浜工場（横浜市磯子区）の操業開始は、旧 IHI 時代の 1964 年に遡る。その後、20 万重量トン級の「出光丸」、30 万重量トン級の「ユニヴァース・アイルランド」など、世界初となる大型原油タンカーの建造で名を轟かせた。現在は、高度な技術を要する護衛艦や巡視船をはじめ、ばら積貨物船、コンテナ船、フェリーなどの建造・修理を担う。特に、ヘリコプター搭載型護衛艦の建造を国内一手で引き受け、海上自衛隊が保有する 6 隻のイージス護衛艦のうちの 1 隻を建造するなど、日本の艦艇造修の東の拠点となっている。

#### （4）住友重機械マリンエンジニアリング横須賀造船所

住友重機械マリンエンジニアリングは、住友重機械グループの造船事業を担う会社として 2003 年に設立されたが、その沿革を遡ると 1897 年設立の浦賀船渠に辿りつく。浦賀船渠は、1948 年に玉島デイズル工業、1962 年に浦賀重工業へと改称し、1969 年には住友重機械工業浦賀造船所となった。

1971 年には、50 万重量トン級の巨大ドックを有する追浜造船所が新設され、これが現在の横須賀造船所（横須賀市夏島町）となっている。近年では、8～12 万重量トン級のアフラマックスタンカーを中心にタンカー分野で特色のある船舶を建造している。

なお、明治期に誕生した浦賀造船所は 2003 年に閉鎖したが、その第 1 号

ドックは、世界に4カ所しか現存しないレンガ積みドライドックの一つとされ、貴重な歴史文化遺産として残されている。

#### 4. 船用工業

神奈川県造船関連工業の事業所数は36であり、2010年の舶用品生産額は201億円（全国16位）である。

関東運輸局の統計によれば、同運輸局管内の中型・小型ディーゼルエンジンの生産額は183億円（国内シェア14.8%）、ディーゼルエンジン附属品の生産額は41億円（同20.6%）であるが、管内のディーゼルエンジン製造業者9社の内、7社が神奈川県にある。漁船用及び商工船用のディーゼルエンジンを製造している三菱重工業相模原製作所（相模原市中央区）、フェリーやRORO船など内航船の中速ディーゼルエンジンを製造しているJFEエンジニアリング鶴見製作所（横浜市鶴見区）などがある。

神奈川県の油処理装置の生産額は55億6,000万円（国内シェア91.6%）であり、県内には油処理装置製造メーカーが2社ある。三菱化工機（川崎市川崎区）は船用エンジンの燃料油や潤滑油などの清浄に使われる遠心分離機「SJシリーズ」を提供し、その納入実績は9万台を超える。オイルフィルターメーカーとして約70年の経験を有する神奈川機器工業（横浜市磯子区）は、電子制御エンジン用の油圧システムやバラスト水処理装置など、フィルターの新たなアプリケーションに取り組んでいる。

神奈川県の船用プロペラの生産額は25億円（国内シェア10.9%）である。かもめプロペラ（横浜市戸塚区）が1961年に開発した「かもめ可変ピッチプロペラ」は操作性と経済性（省エネ効果）に優れ、その納入実績は5,000台を超える。

#### 5. 官公署・教育機関

海や港湾に関係する官公署として、国土交通省関係では、関東運輸局、関東地方整備局、第三管区海上保安部及び横浜地方海難審判所がある。特に、横須賀市には、東京湾付近の航行安全に必要な情報を提供する東京湾海上交通センター、港湾や空港の利用に関する研究等を行う港湾空港技術研究所、住宅・社会資本の整備関連技術の研究等を行う国土技術政策総合研究所がある。他省庁関係でも、外国人の出入国や貨物の輸出入に関連する業務を担う機関が多数あり、横須賀市には海上自衛隊施設がある。

海事関係の教育機関としては、海技者の養成訓練を行う航海訓練所、造船業の人材を育成する東日本造船技能研修センター、港湾・物流業界を担う人材を育成する港湾職業能力開発短期大学校横浜校などが、いずれも横浜市内にある。

【横浜港の全景】



(写真提供＝横浜市港湾局)

【浦賀水道を行き交う船】



(写真提供＝東京湾海上交通センター)

【南極観測船が入渠するユニバーサル造船京浜事業所】



(写真提供＝ユニバーサル造船（株）)

【客船が寄港する大さん橋国際客船ターミナル】



(写真提供＝横浜市港湾局)