

各県別海事産業の経済学 —北海道—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1410

日本海事センター企画研究部

次長 白井 潔人

1. 北海道のすがた

「北の大地」北海道は国土の 22%を占め、東京都のおよそ 40 倍、海岸線の総延長は 445.4 kmあり、ともに全国 1 位である。北緯 45 度近辺にある札幌は、シカゴ、モントリオール、ロンドンなどと並ぶ高緯度の大都市である。

温帯気候の北限であると同時に、亜寒帯気候の南限となっている。オホーツク海沿岸の冬の風物詩になっている流氷は、北海道が北半球での南限といわれている。

北海道は太平洋、日本海とオホーツク海に囲まれ、対馬海流とリマン海流、黒潮と千島海流が近海で交差し、世界有数の漁場となっている。また、大雪山をはじめとする山々も有名だが、道内には石狩平野、十勝平野、天塩平野、名寄盆地、上川盆地、富良野盆地などが広がり、本州以南と比較してなだらかな土地が多いのが特長である。

1869 年に開拓使が設置され、蝦夷地が北海道と改称された頃の人口は 10 万人であったが、2010 年の国勢調査速報では 550 万 7,456 人と日本の総人口の 4.3%を占め、3 大都市圏の都府県に次いで第 8 位となっている。

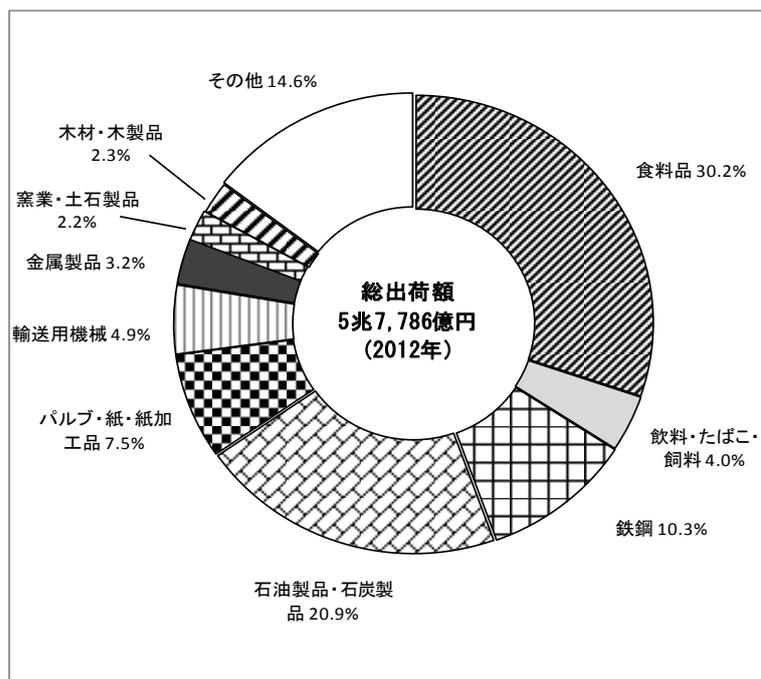
北海道と本州は古くから交流があり、江戸時代中期の松前藩の頃から、ニシン粕、塩鮭、コンブ、干物（イワシ、ナマコ、アワビ）などが、北前船でその当時天下の台所と呼ばれた大坂に輸送され、海産物の産地として大きな役割を果たした。幕末の 1859 年には、日米和親条約により函館が正式に国際貿易港として開港されている。

明治に入ると、政府は南下するロシアに対する危機感もあって、北海道開拓が近代国家の任務であるとして開拓使を置き、札幌の開発、道路・港湾・鉄道の整備、鉱山開発、官営工場の建設、札幌農学校の開校などを進め、集団移住者と屯田兵による農地開発を推進していった。その後は一元的な開発行政機関である北海道庁が設置された。戦後は北海道の開発が経済復興や人口増加対策としての重要な国家的課題であるとして、1950 年から翌年にかけて、企画調整機関である北海道開発庁（現在の国土交通省北海道局）と現地における執行機関としての北海道開発局が設立され、開発が強力に推進された。

2011 年の道内総生産額（名目）は 18 兆 2,631 億円で、兵庫県に次いで全国 8 位に位置している。産業別構成比（2011 年度）をみると、農林水産業、建設業や公共

サービスの占める割合が高く、製造業の占める割合が低い構造となっている。製造品出荷額（2012年）は、全国でも1位の食料品が30%を占め、2位が石油・石炭製品（21%）、3位が鉄鋼（10%）となっている。苫小牧市と千歳市を中心に自動車部品メーカーの集積が進みつつあるが、出荷額に占める輸送用機械の占める割合は4.9%と、全国平均の18.1%に比べ極めて低いなど加工工業が弱いのが産業構造の特徴である。

<図表1> 北海道の製造品出荷額（2012年）



2. 港湾事情

現在、北海道には国際拠点港湾が2港（苫小牧、室蘭）、重要港湾10港と地方港湾23港など大小35の港湾が所在している。本格的な港湾整備が開始されたのは明治初頭の開拓使設置以降で、移民と物資の受け入れ、資源の積み出しなどのため、小樽港が官営幌内鉄道を利用した石炭の積み出し港と内陸部開拓の玄関口、室蘭港が石炭の積み出しや製鉄業を主体とする重工業の拠点、函館港が北海道と本州を結ぶ交通の拠点などとして整備された。一方、現在北海道の港湾取扱量の半分を扱っている苫小牧港は、2013年に開港50周年を迎えたばかりであり、札幌市から15kmの至近距離にある石狩湾新港も1982年に一部供用が開始され、その歴史は比較的浅い。ここでは、北海道の海の玄関口ともいえる苫小牧港を代表として取り上げ、その概要を述べる。

苫小牧港は1981年に特定重要港湾に指定された。日本初の大規模な掘り込み港湾

となった西港区（1963年開港）と、「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」の一環として建設された東港区（1980年開港）から成り、東京ドームシティ約3,000個に相当する広大な敷地に、公共岸壁44バースと専用岸壁43バースが設置されている。

1997年に西港区において入船国際コンテナターミナルの供用が開始されたが、滞船がひどくなり、2008年に東港区中央埠頭に移転している。新ターミナルでは2バース、ガントリークレーン3基により荷役が行われ、現在も岸壁延伸工事が続いている。また、西港区のフェリー1・2号岸壁には、1972年から太平洋航路の大型フェリーが寄港し、東港区では1999年に建設された周文埠頭2号岸壁のフェリーターミナルに、新日本海フェリーの17,000総トンクラスのフェリーが寄港している。

西港区の周辺には、戦前から日本の2大製紙メーカーである王子製紙と日本製紙が立地しており、西港区にはトヨタ自動車が進出してきた。また、出光興産が1973年に建設した北海道製油所は日本最北端の石油精製施設であり、出光シーバースには25万トンの大型原油タンカーを係留できる。

東港区には前述のコンテナ及びフェリーのターミナルに加え、6万トンクラスの苫東2号岸壁があり、港頭港区に立地する北海道電力苫東厚真発電所向けの輸入炭が揚げられているほか、北海道石油共同備蓄用の10万トンクラスの原油タンカーを係留できるドルフィンなどが整備されている。

東港区の整備は進展したものの、苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画はオイルショックに直撃されるなど苦難の連続であり、工場用地の造成と分譲などを行う苫小牧東部開発（株）も1999年に経営破綻している。その後継会社として設立された（株）苫東は、土地分譲価格の見直しやリース化を打ち出し、企業誘致を積極的に進め、2007年には大手自動車部品メーカーであるアイシン精機の誘致に成功した。いすゞは比較的早く1984年に進出しており、1991年に独立系のダイナックが新工場を建設、隣接する千歳市には2009年にデンソーが進出するなど、自動車部品メーカーの集積が進みつつある。

2013年の輸出量は102万トンで、1位が石油製品の28万トンであり、2位は北海道が輸出に力を入れている水産品の11万トンで前年より50%増加している。大手製紙会社が立地することから、紙・パルプが9万トンで3位に入っている。4位が自動車部品の8万トン、5位が僅差でコンクリート製品等となっている。

輸入は1,651万トンで、1位が北海道石油共同備蓄や出光興産向けの原油で572万トン、2位が主に製紙工場で使用される石炭の539万トン、3位が製紙会社向けの木材チップで80万トン、4位が重油の75万トン、5位がとうもろこしの50万トン等となっている。なお、苫東コールセンターを経由して北海道電力苫東厚真発電所で消費される石炭は、専用バースで揚げ荷されるため上記の輸入実績には含まれて

いない。

3. 外航コンテナサービス

北海道では2013年12月時点で、韓国船社4社を含む8社の外航船社が15の外貨定期コンテナサービスを提供している。寄港地は苫小牧、石狩湾新港、小樽、釧路、函館と室蘭の6港であり、2012年の取扱い実績をみると、7社（8航路、週8便）が寄港する苫小牧の取扱い本数が19.6万TEUで道内全体の71%を占め全国でも9位、それに石狩湾新港の4万TEUが続いている。

寄港船社をみると、苫小牧でのコンテナサービスは1989年から開始され、高麗海運、興亜海運と南星海運に加えて、2014年3月から長錦商船がサービスを開始し、これらの4社とNYK Container Lineの5社が韓国と中国向けにそれぞれ週1便のサービスを提供している。また、ロシア船社であるFESCOと商船三井の共同運航船が隔週1便寄港し、極東ロシアの主要港であるポストーチヌイとウラジオストクとを結んでいる。米国船社のWESTWOOD SHIPPING LINESはバンクーバー/シアトルと日本・韓国の間で、2000TEUのコンテナ船7隻によるウィクリーサービスを行っており、苫小牧には隔週1便が寄港している。その他、水産物の輸出が堅調な石狩湾新港には、高麗海運と興亜海運がスペースチャーターを行い週2便、小樽には神原汽船が週1便寄港している。釧路と函館には南星海運が週1便、室蘭には高麗海運が隔週1便寄港している。

4. フェリーサービス

苫小牧と小樽を起点とする中長距離フェリーサービスは、新日本海フェリー、太平洋フェリー、商船三井フェリーとシルバーフェリーの4社が運航している。

新日本海フェリーは、1970年日本海側では初の長距離フェリーサービスとして舞鶴と小樽間に週2便の航路を開設した。就航当時は青函連絡船などの本州と北海道を結ぶ航路が飽和状態にあったため、舞鶴/小樽航路は北海道と関西地区を結ぶ新ルートとして大いに注目された。以来、寄港地を増やしていき、1999年には敦賀/新潟/秋田/苫小牧航路を開設している。2012年には「すずらん」と「すいせん」を就航させ、敦賀と苫小牧を19時間半から21時間で結んでいる。

名古屋鉄道グループの太平洋フェリーは、北海道航路に大型フェリー3隻を投入している。苫小牧から仙台を経由して名古屋までの1,330kmを40時間で結ぶ便を隔日で運航し、その間に苫小牧と仙台の間の折り返し便（片道15時間）を入れていることから、苫小牧と仙台の間はディリーサービスとなっている。同社のフェリーは船旅の専門雑誌では国内トップクラスとの評価を得ている。

商船三井フェリーは4隻の大型フェリーを投入し、多彩な客室やレストランを備

えた夕方便と設備を簡素化した深夜便の 2 便体制で、苫小牧と大洗（茨城県大洗町）の間を 18～20 時間で結んでいる。同社は 1975 年に 1 日 2 便体制を確立し、首都圏と北海道を結ぶ基幹航路としての機能を強化してきている。

シルバーフェリーは苫小牧と八戸の間を 7～8 時間で結び、フェリー 4 隻により 1 日 4 便のサービスを提供している。同社のサービスは、札幌と苫小牧の間の道央自動車道と八戸自動車道/東北自動車道を結び、札幌を中心とする道央圏と首都圏とを最短距離で結ぶ輸送ルートを形成している。

青函連絡船が 1988 年 3 月に廃止された後も、津軽海峡フェリーと青函フェリーの 2 社がフェリーサービスを継続している。津軽海峡フェリーは函館、青森間を 3 時間 40 分で結び、4 隻により 1 日 8 便運航している。また、函館と大間（青森県大間町）の間を所要時間 90 分で結び（1 日 2 便）、津軽海峡エリアの観光航路としての役割も果たしている。青函フェリーは栗林商船グループの協栄運輸と日本通運グループの北日本海運が共同運航しているもので、4 隻により 1 日 8 便運航している。

ハートランドフェリーは、稚内、江差とせたなを起点として、利尻・礼文航路、奥尻航路と国際航路であるサハリン航路を運航している。1999 年 5 月から開始したサハリン航路は、稚内とコルサコフを 5 時間 30 分で結び、2013 年には 6 月 2 日の就航開始から 9 月 24 日までの間に合計 28 航海を実施した。

5. RORO 船/内航コンテナ航路サービス

北海道と本州間は、フェリーサービスと並んで RORO 船サービスも充実しているが、最大のオペレーターは栗林商船である。同社は 1894 年 7 月に室蘭で室蘭運輸合名会社として創設された歴史を有し、共同運航を含む 7 隻による週 7 便の定期サービスに加え、釧路と東京/船橋の間で専用船を週 1 便運航している。主要荷主は王子製紙、日本製紙、日本製鋼所などで、紙製品、古紙、鋳鍛鋼製品、車両や一般雑貨などを主として輸送している。

川崎近海汽船は、釧路と日立（茨城県）の間で「ほくれん丸」と「第二ほくれん丸」を運航し、2 隻により完全ディリーサービスを提供している。積載貨物は、搾りたての生乳を満載したタンクコンテナを中心に、生鮮野菜、畜産品、鮮魚、紙製品、一般雑貨等であり、釧路港を夕方 6 時に出港し、翌日午後 2 時、日立港に到着、そこから関東圏各地に配送されている。また、苫小牧/常陸那珂（茨城県）間では、川崎近海汽船 2 隻、近海郵船 2 隻による週 12 便の共同運航を行っている。

近海郵船は苫小牧/常陸那珂サービスの他に、RORO 船社としては唯一の日本海ルートである苫小牧/敦賀間で 3 隻によるディリーサービスを行っている。また、苫小牧と東京の間で巻取紙専用船を 1 隻運航している。

日本通運は、苫小牧と東京間に 2 隻を投入し、週 4 便のサービスを提供している。

また、苫小牧/釧路/東京/大阪/高松間を週 1 便運航している。

同社は内航コンテナ（主として 12 フィート）も引き受けている。北海道航路の主要貨物である野菜などは、出荷単位が小さく、コンテナによる輸送を希望する荷主が多いため、コンテナサービスが維持されている。

フジトランス コーポレーションは、名古屋と苫小牧間に 5 隻の大型 RORO 船を投入し、月に 6.5 便のサービスを提供している。

6. 観光船事業

自然に恵まれた北海道では観光船事業者も多い。オホーツク海沿岸では、流氷と知床半島を組み合わせた観光船事業が盛んである。オホーツク・ガリンコタワー（紋別市）では、砕氷船による観光ツアーが人気を博している。道東観光開発（網走市）は観光船 2 隻を運航しており、4 月末から 10 月末は知床観光、1 月下旬から 3 月までは流氷観光を行っている。また、丸は宝来水産（羅臼町）、まるみ（羅臼町）とヒットカラーテン（北見市）が知床半島を中心にクルーザーを運航している。

7. 造船業

北海道で唯一大型船を建造している造船所が函館どつくである。同社はオイルショック以降長きにわたり業績不振に苦しんできた。しかし、2007 年に名村造船所の連結対象会社となってからは業容拡大に転じた。2009 年に檜崎造船（室蘭市）を吸収合併して小型船分野に進出し、2010 年には函館造船所の大型修繕ドック（23 万トン）を 50 億円かけて補修し、31 年振りに稼働させた。函館どつくが開発した船倉がボックス型で、載貨重量トンが 32,000 トンのハンディサイズ型ばら積み貨物船は「Super Handy 32」と命名され好評を博している。2004 年に第 1 番船が就航し、当センターの集計によれば、2014 年 9 月末までに 72 隻を建造している。

漁船や曳船などの小型船の建造や修繕を行っている造船所としては、函東工業（函館市）がある。同社は 1943 年に創立され、アルミ船の建造で業績を伸ばした。4,000 総トンの修繕ドックを所有している。釧路重工業（釧路市）は 1968 年に釧路市、釧路商工会議所、新潟鉄工所などの協力により船舶修繕事業を目的に設立され、2,000 総トンの修繕ドックを所有している。また、川崎造船（釧路市）も 1,000 総トンの修繕ドックを有し、両社ともに漁船の修繕が主な業務となっている。稚内港湾施設（稚内市）は 4,000 総トンの修繕ドックとフローティングドックを有し、漁船やフェリーの修繕を主としているが、近年サハリン石油ガス資源の開発に従事する大型作業船等の修理改造工事も行っている。

8. 曳船業

道内で最大の港湾である苫小牧港では、苫港サービス、北洋海運と北日本曳船の3社が協同組合を組織して曳船サービスを提供している。LNG船が入港している石狩湾新港では、石狩湾新港サービスが3,600馬力の大型曳船3隻を運航しているほか、小樽市の曳船1隻の運航管理を受託している。紋別港、十勝港、稚内港と網走港の曳船業務は、紋別市に本社がある渋田海運が行っている。同社は近年国際規格の曳船（オーシャンタグ）やガット船によるサハリンの石油天然ガス開発プロジェクトへの参画、中国や東南アジア諸国への作業船回航など営業エリアを海外にまで拡大している。

9. 船員養成・海技教育機関

船員養成・海技教育機関としては、独立行政法人海技教育機構が所管する国立小樽海上技術学校がある。また、道内には3つの水産高等学校（北海道小樽、北海道函館と北海道厚岸翔洋）があり、船員養成コースが設置されている。北海道厚岸翔洋高等学校には、船舶料理士や観光および食品関連産業等で活躍するスペシャリストを育てる調理士コースが設置されている。水産高校で調理師を育成しているのは、同校と宮城県水産高等学校（石巻市）の2校のみとなっている。

以上