

# 長崎港将来構想策定調査と自由港の活用（1）

松 本 勇

## 目 次

1. はじめに
2. 長崎港の施設整備状況と周辺の土地利用状況
3. 長崎港における外貿港湾取扱貨物の最近の動向
4. 長崎地区中小造船業の現況（以上本号）
5. 現況からみた長崎港の今後の貿易形態の可能性
6. 沖合人工島とF A Z・自由港の設置
7. 結語

### 1. はじめに

長崎県が現在おかれている経済的状況は極めて厳しい。県民総生産、県民所得、雇用者所得のすべてが全国の伸び率を下回り、県民所得は全国第43位（平成6年度）、雇用者所得は九州最下位というのがその現状である。我々はこのような現状にいつまでも甘んじてはられない。なんとかこのような状況からの脱却をはかる方策を考えなければならない。

長崎港は1571年にポルトガルからの貿易港として開港した。徳川幕府時代には「出島」（1636年完成）でオランダ通商が行われ近代日本を育む西洋

への唯一の窓口として開かれた港湾であり、長崎県は国際的な先進県であった。その後も港湾の発展は海洋県長崎の発展であり、この過去の栄光と長期に渡りそこで育まれてきた土壌は、その後現在までの長い歴史のなかに我々長崎県民の中に脈々と受け継がれてきている。<sup>(1)</sup> このような歴史的に受け継がれてきた土壌（クライメイト）は県民共有の財産であって、この財産を現在長崎がおかれている厳しい現状からの脱却をはかるためにもっと活用しなければならない。この土壌は長崎県の発展とその活性化にとって、現在我々が認識しているよりももっと貴重なものである。この財産をただ過去への「ノスタルジア」として回想するのではなく、これを梃子に「フェニックス」のように再び長崎港を中心に長崎県を蘇らせ、その経済の活性化を図る方策はないものであろうか。

日本経済の中心としての東京への一局集中は現在もなおその速度を緩めたとは言えない。この東京を中心として考えた場合には長崎は日本の西の端に位置することになる。しかしここでその視点を海外に移すと、長崎は現在世界中でとりわけ高い経済成長を遂げている中国をはじめ東アジア諸国に極めて隣接していることがわかる。最近の急

激な円高は我が国の国際化をより一段と急務なものとしており、それに対応する国際競争力を保持していくには一段の規制緩和が必須である。我々は「超円高」と「規制緩和」と「東アジアの驚異的な発展」を長崎を蘇らせる追い風としなければならない。

そのためには「長崎港」を再び蘇らせることは何よりも急務であろう。一日もはやく「長崎港の沖合展開構想」を現実のものとしてこのような状況に対応出来る新しい空間を創造し、そこに規制緩和の最右翼と考えられる21世紀の「出島」の中に「自由港」を設置することは現在長崎港がおかれている現状を考える時、大きな希望と発展への夢が生まれてくる。

現在の国際環境の中での我が国の現状を認識する時、その可能性がにわかに現実味を帯びてくる。長崎こそはその歴史に育まれた県民性とその知名度と地理的位置によってそのような制度を導入するための「土壌」が既に十分醸成されており、「自由港設置」の最右翼の候補となり得るのであり、国民的合意もえられやすいであろう。<sup>(2)</sup>

ところで長崎港の現状を憂いその将来の発展策を真剣に検討するグループが平成4年度に私的研究会「長崎港将来構想懇談会」として長崎県臨海開発局を中心に設立され、その具体的な方策として「沖合展開構想」が位置づけられた。さらに平成5年度には「長崎港沖合展開構想ワーキンググループ」が設立され、構想の基本コンセプト、ハードプラン、事業化方策等についての概略の検討が行われ「長崎港沖合展開構想調査報告書」がまとめられている。

平成6年度にはこれをより深化させその基本方針を検討するため「長崎港将来構想調査委員会」

およびその下部組織として「ワーキング・グループ」が設立された。

幸い筆者は平成6年度の同委員会の委員および「ワーキング・グループ」の座長としてこの仕事に参加させて頂いた。それらはこのほど「長崎港将来構想調査報告書」、平成7年3月、(財)沿岸開発技術研究センターからまとめられた。この調査は長崎港周辺を含めた現況の把握と、マクロな視点から長崎港を展望し、外港地区を含めた将来の長崎港の望ましい姿を検討することを目的としている。この「報告書」は長崎港の現況の把握、将来展望、基本方針、基本計画の4つの部分にわかれ、これらの分析は既存の調査・文献および、委員会で独自になされたアンケート調査などを活用して極めて広範囲の考察が行われている。(なお本稿で掲載されている表・図はこの「報告書」の中でまとめられたものを引用している部分がある。そのことに許可をあたえられた三和総合研究所主任研究員・河原林渥氏に謝辞を申しあげたい。)

ここでは将来の長崎港を展望する構想として検討すべき機能として①国際貿易物流機能②主要産業活性化機能(中小造船業活性化機能が中心)③海洋レクリエーション機能の3つの機能の一体的充実とその展開を掲げている。そしてそのためには機能展開用地が必要となるが、それらの用地は内港地区が狭隘なため、どうしても外港への新たな機能展開用地の創出がなければ長崎港の活性化は困難であり、そこで浮上してくるのが長崎港の外港地区への沖合人工島構想である。<sup>(3)</sup>

この「沖合人工島構想」こそは現代的意義を持つ長崎港への「自由港」の設置を可能にする場合にもなくてはならない空間である。本稿ではこの「報告書」で考察されている長崎港の将来構想の

## 長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

諸機能に強力なインパクトを与えるものとして「自由港」の設置を提案し、それを念頭において整理しなおしてみたいと思う。このような視点で見るとき、「報告書」に掲げられている機能展開のうち①国際貿易物流機能②主要産業活性化機能（中小造船業活性化機能が中心）は新たな可能性を秘めるものとなる。

そのためには我々はまず「長崎港の現状把握」と「長崎港を中心とした現在の貿易動向の分析」および「現況からみた長崎港の輸出入ポテンシャル貨物」について整理しておくことが必要である。

特に長崎港の主要貨物は今後とも長崎県の伝統的主要産業である造船業とそこから派生する加工組立産業が東アジアとの関係からも結局はその中心とならざるをえないと考えられるので、長崎港内港地域に林立する中小造船所の現況と問題点の整理は特に重要である。そして長崎港周辺に立地する中小造船所が有する高度な技術力を集約し、中国および東アジアに視野を広げ相互の国際的な発展の可能性を探らなければならない。そこでも「沖合人工島」により形成された「空間」と「自由港制度」の設置はその可能性を大きく膨らませるであろう。

長崎港沖合展開構想で考えられている「沖合人工島」は、当然、現代の高度な技術水準を駆使した自然環境の保護と漁業にやさしい人工島でなければならない。また「沖合人工島」の整備によって創造される静穏海域を新しい漁場として活用することも可能である。

本稿の考察の目的は「長崎港将来構想策定調査報告書」を中心に以上のような視点から長崎港の現況を踏まえ、その現況の延長線上での将来の長崎港の鳥瞰をまず行うことである。

しかし現況の延長線からの将来展望だけでは長崎港の活性化はかなり限定されたものとならざるを得ない。さらに高速道路のさらなる整備は近隣諸県の港湾間の競争を今後一層激化させて行くであろう。既に北九州港、博多港では外貿コンテナターミナルの建設が着々と進められている。（たとえば北九州港はバース数5、占有面積約30.9ha、水深-10～-12m、ガントリークレーン数6基、岸壁全長1,405m）また下関沖合人工島構想も実現の運びとなる。これらはいずれ東アジア主要港のコンテナターミナル整備計画と合わせて、新しいコンテナ航路を生み出して行くであろう。（第9・10表「長崎地域の主要港湾と他地域の港湾との比較データ(1/2)(2/2)」参照）

「沖合展開構想」はその新たな空間の展開から「東アジア」の今後の発展を視野に入れた長崎港の位置づけが可能となろう。さらにそれに大きなインパクトを与えるものとして長崎港にとってどのような「自由港制度」の導入が最も実現可能性があり、しかも望ましい形態か等については次号以下で検討をすすめて行きたい。

(注)

1. 長崎県は海岸線の総延長4,175kmにのぼり、北海道につき全国第2位の長さを誇る。また県下8市71町村のほとんどが海に面しており、これらの海岸線に重要港湾6、地方港湾76、56条港湾27、漁港269、合計398の港湾を有している。『長崎の港』、長崎県土木部港湾課、平成5年8月、3-4ページ。

2. 平成4年3月末に「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」（平成8年5月29日まで）および「施行令」、「地域輸入促進指針」が告示された。この指針によればその目的は「港湾又は空港

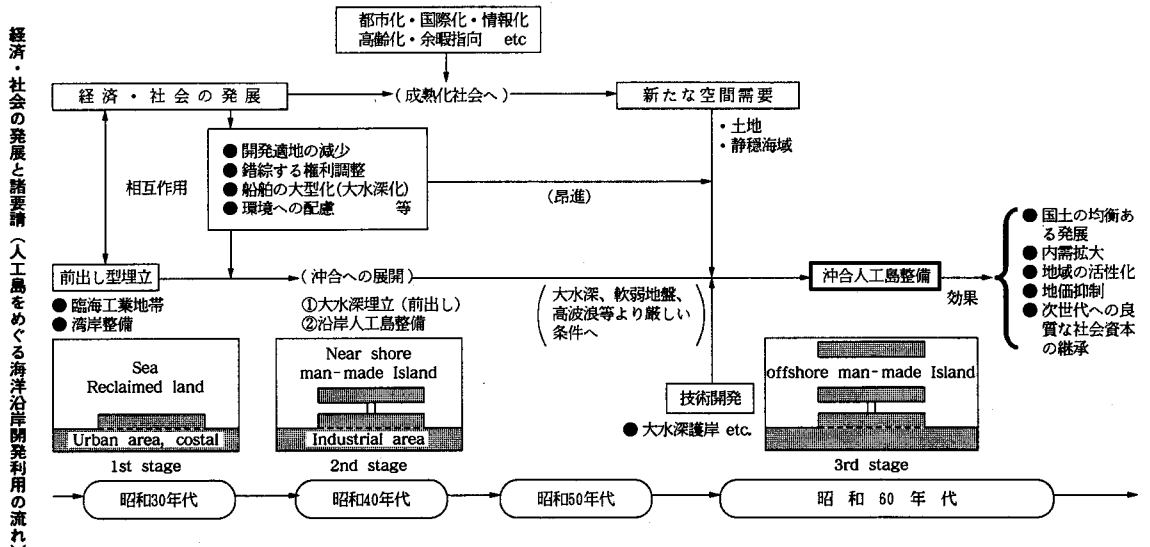
及び周辺の地域において行われる輸入の促進に寄与する事業を支援するための措置を講ずることにより、国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和ある健全な発展を図り、あわせて国民生活の向上及び国際経済交流の促進に寄与すること」にあると述べられている。これがいわゆる F A Z法であるが、ここで適用される法律はあくまでも「関税法」の枠内にある「保税制度」（総合保税地域）である。

自由港と保税制度の違いは、「自由港は国際貿易発展のために国際的な立場から貿易の発展を期待しているのに対し、保税制度はただ一国の貿易発展を目的とする輸出（輸入）振興策なのである。」、拙稿「長崎県における自由港設置運動」、長崎県立国際経済大学『調査と研究』、第2巻、第2号、昭和45年3月、162ページ。また「今日の我が国の経済発展、貿易摩擦、内需拡大、さらに規制緩和下の時期における国際間の「協調的通商関係樹立」をも配慮して、保税制度だけではなくて、産業の空洞化を抑制するためにも自由港

設置の観点から国際流通政策のあり方を再考すべきである。」「国際物流概論」、山上 徹、白桃書房、昭和63年、115ページ。

3. 沖合人工島は「陸域から離れた開放性の海域において埋立地等の構築物を造成し、こういった空間需要の要請に応えるとともに、背後の利用価値の高い静穏な海域を創出し、ウォーターフロントと背後の静穏化された海域が一体となった海陸複合空間を確保するものである。また、沖合人工島方式によれば、計画の自由度が高いことから、多様な機能の集積した付加価値の高い空間が創出できることや、既存の沿岸域利用との調整が図りやすく、また自然環境の保全に対して十分な対応が可能である等のメリットを有する。このため今後、港湾の利用の高度化を推進し、海洋・沿岸域の新たな活用を推進するために積極的な整備を図る必要がある。」「沖合人工島－新しい国土の創造と総合的な海域利用－」運輸省港湾局開発課海洋利用開発室、3ページ。しかし沖合人工島の実現に当たっては、「①

第1図 沖合人工島整備の要請と効果



出所「沖合人工島－新しい国土の創造と総合的な海域利用」、運輸省港湾局開発課海洋利用開発室、3ページ

## 長崎港将来構想策定調査と自由港の活用（1）

漁業者等との調整、②技術開発の推進、③沿岸域の海流、水深、底質、風浪等の海洋情報の一元管理、④巨額の建設資金の調達、⑤事業制度の調整等多くの解決すべき問題がある。」同19ページ。

人工島箇所数（平成5年8月末調査）は既存102島、工事中28島、拡張工事中6島、港湾計画23島構想41島で合計207島にのぼる。「臨海部開発をめぐる最近の動き」、運輸省港湾局海洋利用開発室長尾崎正明、第52回全国臨海開発協議会講演資料、平成6年10月、12ページ。なお最近の主な事例としては以下のようなものがある。

「和歌山マリーナシティ」、46ha、工期平成元年度～6年度、工事費約570億円

「関西国際空港」、511ha（1期分）、工期昭和62年度～6年度

「苅田沖土砂処分場」（153ha）「新門司沖土砂処分場」（218ha）昭和52年度～（新北九州空港）

「北九州（白野江）沖合人工島、264ha、平成3年度～平成15年度、平成3年3月港湾計画に位置付け

「博多アイランドシティ」、401ha、平成5年度～17年度、平成6年7月着工

「下関沖合人工島」、705ha、平成3年度～平成15年度、平成6年度埋立許可申請

前掲書、12ページ～18ページ。

「長崎湾沖合展開構想」で考えられている「沖合人工島」の敷地面積は108.2ha、概算建設費は3,100億円である。（第1図「沖合人工島整備の要請と効果」、第1表「敷地面積と概算建設費」、第2図「長崎P. I. 構想設備整備計画図（概略）参照）

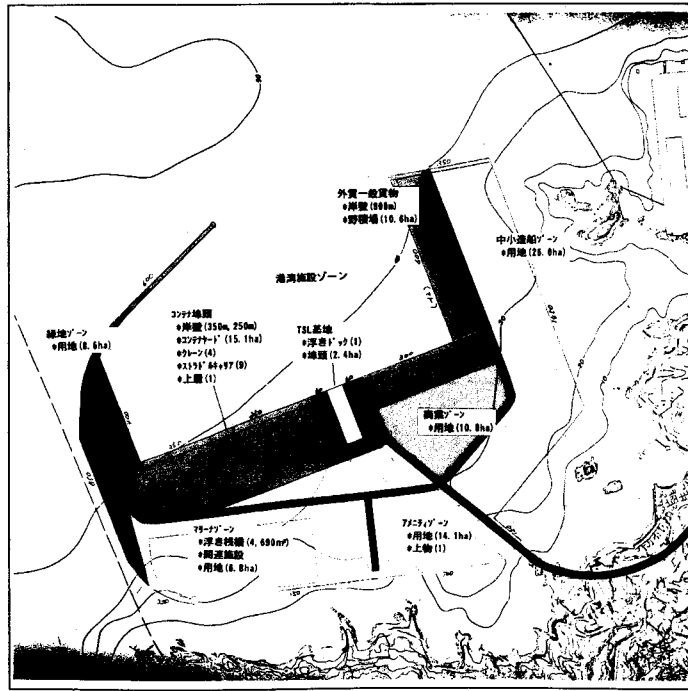
第1表 敷地面積と概算建設費

ゾーン区分	敷地面積(ha)	概算建設費(億円)	施設内容
港湾施設ゾーン*)	41.9	1,416	コンテナ埠頭、外貿一般埠頭、TSL基地等
中小造船ゾーン	26.0	605	中小造船所移転用地等
マリーナゾーン	6.8	386	浮き桟橋、上屋等
商業ゾーン	10.8	100	商業用地等
アメニティゾーン	14.1	274	施設用地、緑地、上屋等
緑地ゾーン	8.6	355	緑地等
合計	108.2	3,136	

\*) 港湾施設ゾーンには、島内道路面積を含む。

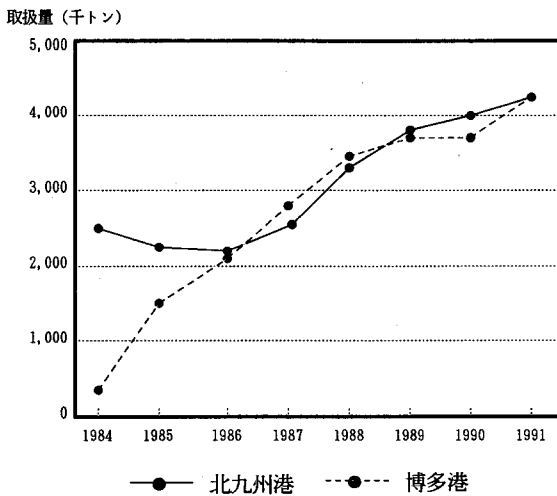
出所 「長崎港沖合展開構想調査報告書」概要版、平成6年、8ページ

第2図 長崎P I 構想施設整備計画図(概要)



出所 「長崎港沖合展開構想調査報告書」概要版, 平成6年, 8ページ

第3図 北九州港・博多港における外貿コンテナ貨物取扱量の推移



第2表 東アジア主要港のコンテナターミナル(91年)

港	釜山	高雄	香港	シンガポール
バース総延長	2,162m	5,184m	4,679m	4,580m
総面積 (コンテナターミナルのみ)	152.8ha	194.3ha	157.7ha	183.0ha
水深	-12.5m -14m	-10.5m -14m	-12.2m -14m	-11.0m -15m
ガントリークレーンの台数 (最大能力)	15基 (40.6t)	38基 (41t)	40基 (40t)	56基 (40t)
1991年取扱量	2,694 千TEU	3,913 千TEU	6,161 千TEU	6,354 千TEU
バース延長1m あたりの興行き	707m	375m	337m	400m
1haあたり 年間取扱量	17.6 千TEU	20.1 千TEU	20.1 千TEU	34.7 千TEU

出典) 港湾空間高度化センター「平成4年度世界のコンテナターミナル」

出所) 運輸省第四港湾建設局「環黄海交流圏将来構想調査報告書」

平成6年3月

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第3表 北九州港・博多港における品目別コンテナ化率 (外資)

(1991年、単位：%)

	北九州	博多
農水産品	40.2	6.2
林産品	22.9	33.1
鉱産品	0.5	19.9
金属機械工業品	13.0	74.1
化学工業品	7.6	97.9
軽工業品	59.2	70.8
雑工業品	86.0	90.5
特種品	58.3	82.4
合計	9.5	42.8

出所)「九州の物流」より作成(原資料:北九州港港勢)

第4表 東アジア主要港のコンテナターミナル整備計画

	目標時期	水深及びバース数	備考
釜山港	1997年	-15m×4B	建設中
光陽港	1996年 2001年	-14m×4B -15m×4B	建設中 計画
高雄港	1998年	-14m×5B -15m×3B	建設中 建設中
ホンコン港	1996年 1998年	-14.5m×7B -15m×8B	建設中 計画
シンガポール港	1995年 1999年	-15m×2B -15m×8B	建設中 計画
神戸港	1998年	-15m×5B	} 建設中
横浜港	1994年 1999年	-14m×2B -15m×2B	
東京港	1996年	-14m×3B	

出典) 四埠頭公社「平成4年度世界のコンテナターミナル調査報告書」および運輸省港湾局資料

注) 日本の港湾の整備計画は第8次港湾整備5か年計画に位置づけられているものを掲載

出所) 運輸省港湾局「外資コンテナターミナルの現状と課題」

第5表 各主要港湾のアジアへの定期航路の就航状況

港湾名	相手都市	経由地	便数
長崎港	上海		週1便(1994年から)
	副州		年4便
下関港	釜山(S)		日・祭日除く毎日
	釜山(フェリー)		毎日
	青島(フェリー)		年5便
博多港	世界1周	アメリカ-欧州-シンガポール-香港-高雄-基隆-釜山	7日間隔
	釜山		週3便
	高雄	釜山-アメリカ-高雄	週1便
	香港・高雄	香港-高雄-日本-アメリカ	週1便
	バンコク	日本-バンコク-日本-バンコク	週1便
	バンコク	釜山-香港-バンコク	週1便
	上海		月3便
北九州港	大連(F)		月5便
	青島(F)		月5便
	貴島(F)		月5便
	天津(S)	青島-大連	月1便
	天津・煙台(F)		月1便
	連雲(F)		月1便
	上海(F)		月10便
	寧波(F)		月2便
	廈門・香港(F)		月1便
	瀋江・防城(F)		月1便
	福州(F)		月1便
	インドネシア(F)	基隆-高雄-香港-スラバヤ-ジャカルタ-シンガポール	月6便
	バンコク(F)		月4便
	バンコク(F)	基隆-高雄-香港	月2便
	バンコク(F)	基隆-高雄-タイチユン-香港	月4便
	バンコク(S)		月3便
	バンコク(S)		月3便
	マニラ・バンコク(F)		月3便
	基隆(F)	バンコク-ラエム-チャパン-香港	月4便
	高雄(F)	基隆	月2便
	シンガポール・マレーシア	基隆-高雄-タイチユン-香港-シンガポール-ポート・ケラン	月4便
	釜山(F)		週6便
	釜山(S)		週6便
	フィリピン(S)	基隆-高雄-マニラ-ダジャンガス	月1便
	フィリピン(S)	マニラ-セブ-ダジャンガス-ダバオ	月1便
	香港(F)	釜山-香港	月4便
	香港(F)	香港-高雄-基隆	月2便

出所：各種資料よりNRI作成

注1) (F) はフル・コンテナ船(全面コンテナ貨物搭載可能) 注2) (S) はセミ・コンテナ船(部分的にコンテナ貨物を搭載可能)

資料：『貿易振興による長崎県地域振興計画策定事業調査報告書』, 財団法人九州地域産業活性化センター, 平成6年3月, 13ページ



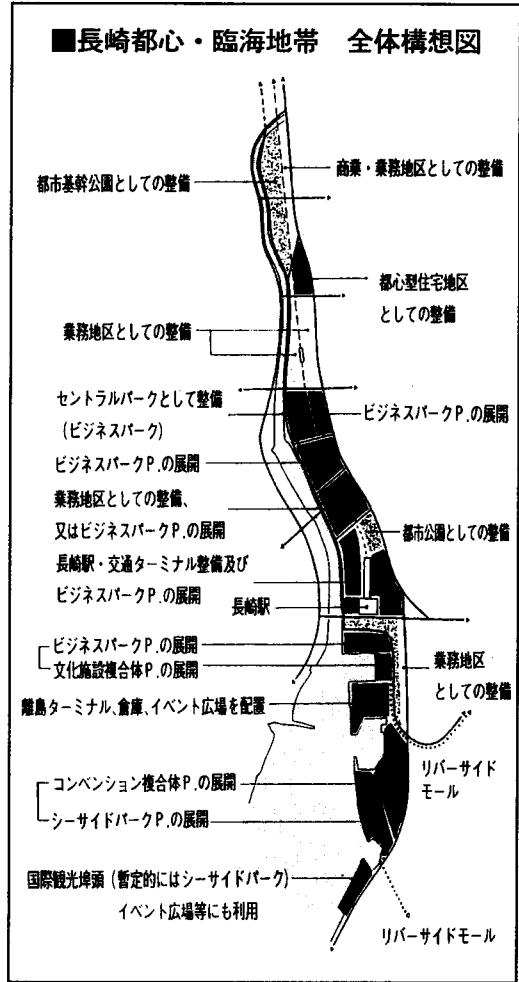
## 2. 長崎港の施設整備状況と 周辺の土地利用状況

長崎港における外貿港湾取扱貨物の最近の動向については次章で取扱われるので、ここでは長崎港湾区域とそれぞれの機能の配置、長崎港周辺の土地利用状況、施設整備状況（港湾荷役施設等を含む）を一瞥することにしよう。

長崎港の内港区域は航路、泊地、係船および臨港施設の狭隘、老朽化、陳腐化問題があり、現在内港再開発事業が計画されている。（ナガサキ・アーバンルネッサンス2001構想（第4図参照）、女神大橋の建設など）しかし最近の長崎港の開発は主として外港区域で行われてきた。すなわち1965年深堀、香焼間用地造成工事、1970年毛井首地区（漁船）、1972年小ヶ倉柳地区外貿埠頭完成、神ノ島地区臨海工業用地造成工事、小江地区木材港、1981年福田地区マリナー整備などがそれである。また1991年に改訂された長崎港港湾整備計画（平成3年12月）では外貿埠頭の整備（外貿専用の多目的埠頭（コンテナ）を皇后地域に2バース（240m、170m）および泊地（1ha）が計画されている。またその主要取扱品目として「その他金属類」（輸出）、「軽工業品」（輸入）が予定されている。

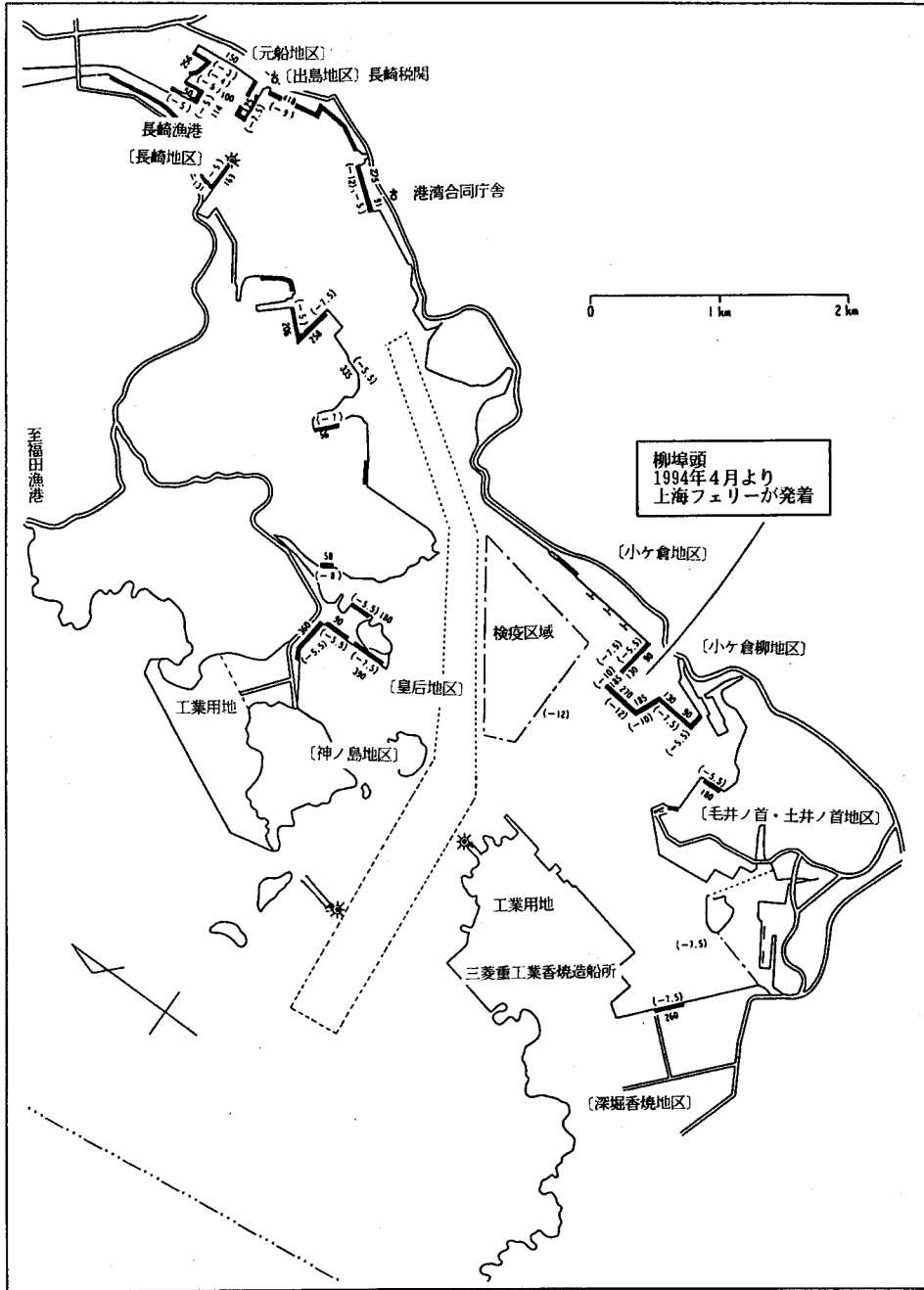
しかし長崎港周辺の土地利用状況は多機能の高密度集積型で、造船・重機など輸送機器関連企業が集積、住工混在港湾・生産（造船等）機能の小規模分散立地により操業環境が悪化しており、沿岸部の港湾機能、生産機能の高密度集積により、今後の拡張の余地が小さい。

第4図 ナガサキ・アーバンルネッサンス構想



出所『ながさき経済』，1995，1，No.64，16ページ

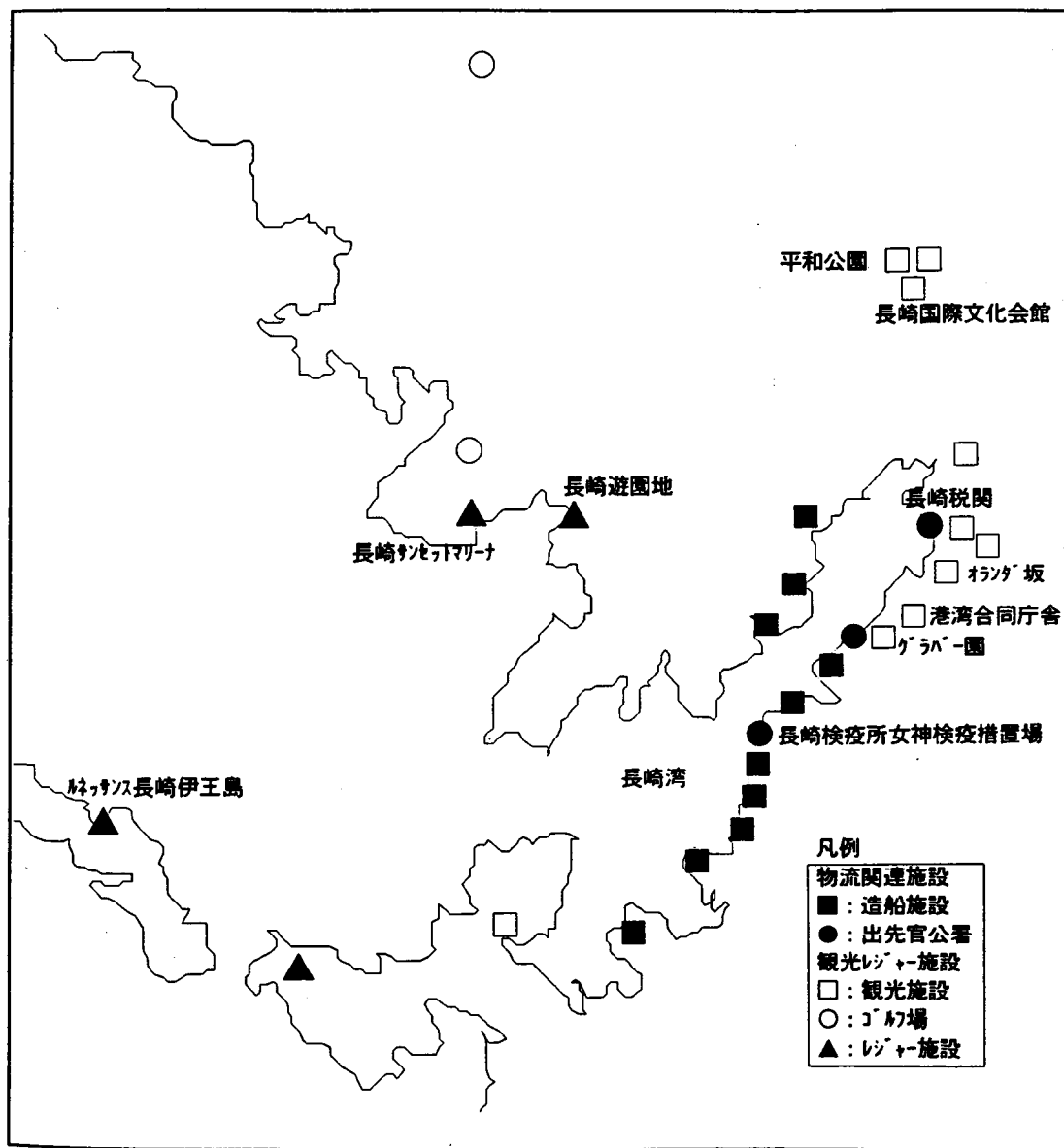
第5図 長崎港



(出所) 「日本の港湾」(財)日本海事広報協会

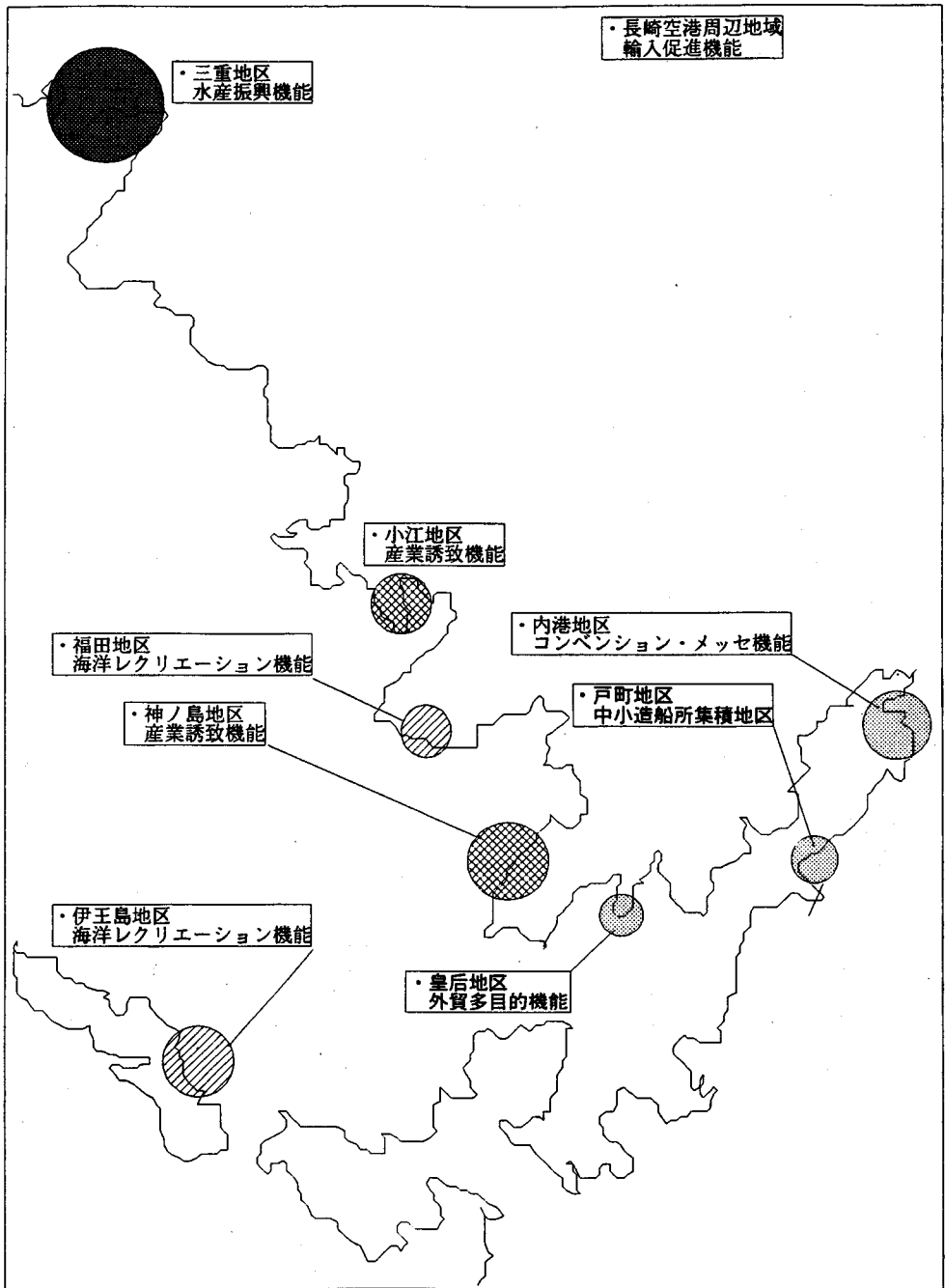
(資料) 「貿易振興による長崎県地域振興計画策定事業調査報告書」, 財団法人九州地域産業活性化センター, 平成6年3月, 145ページ。

第6図 長崎港周辺の土地利用状況



(出所) 各種資料より作成

第7図 現在対応されている機能配置



出所) 各種資料より作成

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第6表 長崎港の施設整備状況(1992年3月末現在)

項 目	概 要				
水 域 施 設	泊 地：8,919,000㎡ (大型船：7,547,000㎡)				
外 か く 施 設	防 波 堤：3,392m				
係 留 施 設			岸 壁 ( 棧 橋 含 む )		浮 棧 橋 及 び ドルフィン
	水	深	バース数	延 長 (m)	バース数 延 長 (m)
	- 4.5	~ 7.5m	58	5,788	11 189
	- 7.5	~ 9.0m	15	1,713	5 155
	- 9.0	~ 12.0m	12	2,456	1 206
	- 12.0	m以上	2	545	0 0
	合 計		87	10,502	17 550
	物 揚 場：60箇所 延 長 6,244m				
	船 揚 場：15箇所 延 長 469m				
荷 捌 施 設	荷 役 機 械：40基 揚 力 875トン				
	上 屋：9棟 面 積 13,631㎡				
保 管 施 設	野 積 場：179,108㎡				
	普 通 倉 庫：52,312㎡ 水 面 倉 庫：78,400㎡				

資料) (財)九州海運振興センター、(財)九州陸運協力会「九州の物流」  
平成4年度版、および日本海事広報協会「日本の物流1993」より作成

第8表 長崎港の港湾荷役施設等の状況 (1992年3月末現在)

は し け		引 船		上 屋		野 積 場		大 型 荷 役 機 械		ク レ ーン 類		フ ォ ークリフト類	
隻数	積トン数 (百積トン)	隻数	馬 力 (百馬力)	棟数	面 積 (千㎡)	箇所	面 積 (千㎡)	台	能 力 (百トン/時)	台	能 力 (百トン/時)	台	能 力 (トン/回)
34	125	11	15	3	1	14	25	13	17	13	7	16	86

※トランステナーはクレーン類、ショベルローダー、ストラドルキャリアはフォークリフト類に含む。水面木場はなし。  
出所)九州運輸局運輸部港湾課  
資料)「九州の物流」より作成

第9表 長崎地域の主要港湾と他地域の港湾との比較データ(1/2)

各品目の( )内は構成比

港 湾 名	長 崎 港	佐 世 保 港	北 九 州 港	博 多 港	下 関 港	
入 港 船 舶						
外航商船数 (総トン数)	242 (2,670,196)	92 (1,010,814)	3,597 (37,687,516)	1,778 (16,241,946)	1,310 (2,322,108)	
内航商船数 (総トン数)	12,340 (2,762,895)	13,863 (3,013,094)	61,164 (17,629,204)	22,043 (12,677,390)	23,736 (3,740,219)	
自 航 (総トン数)	703 (1,291,674)	6,400 (1,851,830)	13,138 (28,228,570)	1,951 (2,670,210)	9,749 (6,820,837)	
そ の 他 (総トン数)	14,405 (728,307)	6,004 (7,189,035)	3,074 (1,344,160)	7,745 (899,134)	13,128 (1,358,335)	
合 計 (総数トン)	27,690 (7,453,072)	26,359 (13,064,773)	80,973 (84,889,450)	33,517 (32,488,680)	47,923 (14,241,499)	
輸 出 (トン)						
農水産品	-	2,241 ( 59.2)	24,824 ( 0.6)	25,581 ( 2.4)	11,698 ( 1.7)	
林産品	-	-	25 ( 0.0)	199 ( 0.0)	495 ( 0.1)	
鉱産品	-	850 ( 22.5)	18,058 ( 0.4)	595 ( 0.1)	846 ( 0.1)	
金属機械工業品	138,855 (100)	675 ( 17.8)	2,109,820 ( 50.6)	195,798 ( 18.5)	22,938 ( 33.0)	
化学工業品	-	20 ( 0.5)	1,526,036 ( 36.6)	104,530 ( 9.9)	80,066 ( 12.0)	
軽工業品	-	-	138,289 ( 3.3)	52,217 ( 5.0)	38,259 ( 5.7)	
雑工業品	-	-	277,156 ( 6.7)	647,218 ( 61.4)	14,425 ( 2.2)	
特殊品	-	-	82,864 ( 1.8)	27,389 ( 2.6)	302,222 (45.2)	
分類不能	-	-	-	-	-	
合 計	138,855	3,786	4,167,072 (100)	4,384,055 (100)	668,949 (100)	
輸 入 (トン)						
農水産品	-	205,346 ( 30.4)	282,179 ( 1.2)	2,379,825 ( 54.3)	396,776 ( 23.9)	
林産品	-	-	721,359 ( 3.0)	812,877 ( 18.5)	152,496 ( 9.2)	
鉱産品	515 ( 0.2)	420,569 ( 62.3)	15,267,785 ( 64.0)	115,104 ( 2.6)	282,152 ( 17.0)	
金属機械工業品	1,206 ( 0.6)	-	691,384 ( 2.9)	166,215 ( 3.8)	192,171 ( 11.6)	
化学工業品	219,561 ( 99.2)	48,840 ( 7.3)	5,806,626 ( 24.3)	104,530 ( 9.9)	256,621 ( 15.5)	
軽工業品	-	-	209,167 ( 0.9)	52,217 ( 5.0)	82,380 ( 5.0)	
雑工業品	-	-	514,718 ( 2.2)	647,218 ( 61.4)	214,903 ( 12.9)	
特殊品	-	-	370,902 ( 1.5)	27,389 ( 2.6)	82,187 ( 4.9)	
分類不能	-	-	-	-	-	
合 計	221,282	674,725	23,864,120 (100)	4,384,055 (100)	1,659,686 (100)	
移 出 (トン)						
農水産品	7,747 ( 0.5)	22,486 ( 2.0)	22,748 ( 0.1)	318,986 ( 7.7)	61,644 ( 1.1)	
林産品	3,827 ( 0.2)	9,334 ( 0.8)	20,363 ( 0.1)	141,917 ( 3.4)	-	
鉱産品	661,512 ( 43.7)	659,414 ( 58.1)	2,480,794 ( 7.4)	5,369 ( 0.1)	227,735 ( 4.2)	
金属機械工業品	310,910 ( 20.5)	227,066 ( 20.0)	23,291,493 ( 69.1)	1,517,490 ( 36.7)	4,335,614 ( 80.5)	
化学工業品	342,934 ( 22.6)	90,968 ( 8.0)	6,846,664 ( 20.3)	193,643 ( 4.7)	526,351 ( 9.8)	
軽工業品	70,510 ( 4.7)	32,084 ( 2.8)	387,389 ( 1.1)	701,448 ( 17.0)	51,749 ( 1.0)	
雑工業品	107,314 ( 7.1)	-	299,879 ( 0.9)	753,939 ( 18.2)	129,681 ( 2.4)	
特殊品	2,524 ( 0.2)	94,588 ( 8.3)	370,370 ( 1.1)	505,202 ( 12.2)	51,160 ( 1.0)	
分類不能	8,009 ( 0.5)	-	-	-	-	
合 計	1,515,287 (100)	1,135,940 (100)	33,719,690 (100)	4,137,994 (100)	5,383,934 (100)	
移 入 (トン)						
農水産品	154,182 ( 7.9)	58,960 ( 2.2)	641,736 ( 1.9)	383,804 ( 2.3)	172,722 ( 3.1)	
林産品	-	1,007 ( 0.0)	30,192 ( 0.1)	288,594 ( 1.7)	65,671 ( 1.2)	
鉱産品	298,204 ( 15.3)	1,041,501 ( 38.2)	6,095,887 ( 18.2)	2,929,712 ( 17.8)	647,842 ( 11.8)	
金属機械工業品	354,518 ( 18.1)	300,474 ( 11.0)	20,639,232 ( 61.7)	6,805,410 ( 41.2)	3,734,562 ( 66.9)	
化学工業品	1,105,353 ( 56.5)	1,238,785 ( 45.4)	5,407,990 ( 16.2)	4,668,987 ( 28.3)	908,501 ( 16.3)	
軽工業品	9,393 ( 0.5)	12,676 ( 0.5)	71,833 ( 0.2)	506,055 ( 3.1)	9,925 ( 0.2)	
雑工業品	31,977 ( 1.6)	50 ( 0.0)	43,517 ( 0.1)	75,111 ( 0.4)	-	
特殊品	667 ( 0.0)	72,398 ( 2.7)	508,821 ( 1.5)	853,855 ( 5.2)	39,846 ( 0.7)	
分類不能	1,839 ( 0.1)	-	-	-	-	
合 計	1,956,133 (100)	2,725,848 (100)	33,439,108 (100)	16,499,528 (100)	5,579,069 (100)	
コンテナ貨物 取 扱 い 量 (外資コンテナ)	(1990年) 輸出 (トン) 輸入 (トン)	少 量 少 量	少 量 少 量	1,186,272 1,233,023	944,020 825,130	238,004 576,790
コンテナバース	●合計バース数	-	-	3	2	1
●主要バース名①	水深 (-m)	-	-	太刀浦 7・8号	箱崎 12m岸壁	岬之町埠頭
延長 (m)	-	-	12.0	12.0	12.0	10.0
係船能力 (DWT)	-	-	658	240	438	438
●主要バース名②	水深 (-m)	-	22,000	30,000	15,000	15,000
延長 (m)	-	-	太刀浦 30~32号	箱崎北 7.5m	-	-
係船能力 (DWT)	-	-	10.0	7.5	-	-
●主要バース名③	水深 (-m)	-	555	780	-	-
延長 (m)	-	-	10,000	5,000	-	-
係船能力 (DWT)	-	-	田野浦 3・4号	-	-	-
			10.0	-	-	-
			405	-	-	-
			10,000	-	-	-

(資料) 『貿易振興による長崎県地域振興計画策定事業調査報告書』, 財団法人九州地域産業活性化センター, 平成6年3月, 11ページ。

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第10表 長崎地域の主要港湾と他地域の港湾との比較データ(2/2)

各品目の( )内は構成比

港 湾 名	長 崎 港	佐 世 保 港	北 九 州 港	博 多 港	下 関 港
その他の 係船施設 (ドルフィン を除く)	●合計バース数 19 ・主要バース名① 松ヶ枝岸壁 水深(-m) 12.0 延長(m) 275 係船能力(DWT) 50,000 ・主要バース名② 小ヶ倉-12岸壁 水深(-m) 12.0 延長(m) 270 係船能力(DWT) 20,000 ・主要バース名③ 小江口有岸壁 水深(-m) 10.0 延長(m) 370 係船能力(DWT) 15,000	前畑-11m岸壁 11.0 195 20,000 前畑-10m岸壁 10.0 185 15,000 浦頭埠頭 7.5 260 5,000	66 日明東7号 250 22,000 日明東3~6号 810 14,000 門司11号 11.0 261 14,000	25 箱崎-12m2号 12.0 480 30,000 須崎西-11m 11.0 553 20,000 中央西-10m 10.0 556 15,000	25 西山3号 12.0 302 30,000 第1突堤北側-13m 11.0 296 15,000 第2突堤北側-10m 10.0 392 15,000
ドルフィン 総 数	—	1	2	—	—
マリーナ 数 合計収容隻数	—	2 240	1 500	1 500	—
緑 地 数 合計緑地面積(m <sup>2</sup> )	2 17,208	3 16,500	16 96,475	N. A. 78,274	3 9,886
ポートサービス	港湾運送(社数) 17 水先(社数) 1 曳船(社数) 4 (合計隻数) 21 通船(社数) 3 (合計隻数) 23 給水船(社数) 1 (合計隻数) 2 廃油処理(団体数) 1 (合計処理能力) 100t/日 医療・厚生施設数 8 (うち病院数) 2	10 1 3 12 1 2 1 2 180t/日 3 —	86 2 10 44 28 4 7 1 350m <sup>3</sup> /日 25 2	33 1 5 5 3 1 1 40t/日 11 1	13 1 4 10 8 1 2 200t/日 1 —
荷さばき上屋 (棟数) 9 (合計面積m <sup>2</sup> ) 13,631 保管施設 野積場 (m <sup>2</sup> ) — 倉庫(1~3類)棟数 179,108 (面積/m <sup>2</sup> ) 52,312 サイロ(棟数) — (容量/m <sup>3</sup> ) — 貯木場 数 — (面積/m <sup>2</sup> ) 78,400 冷蔵倉庫 — (容量/m <sup>3</sup> ) —	2 5,162 134,166 26 32,045 1 5,445 — — 10 14,791	44 112,986 262,646 — — — — 3 451,575 — —	28 85,756 — — 431,177 — — 1 321,489 — —	19 39,309 81,356 67 70,239 57 28,122 — 82,581 7 51,782	
高速道路アクセス 最寄りのIC名 距離(km) 所要時間(分)	長崎 長崎 バイパス 多良見IC 約5km 約11km 約10分 約20分	西九州自動車道 (長崎自動車道へ 直結) 約9km 約20分	太刀浦IC 門司IC 6km 10分	福岡IC 8km 15分	下関IC 4.6km 8分
鉄道貨物ターミナル 最寄りのターミナル 距離 所要時間	長崎駅が隣接	佐世保駅が隣接	浜小倉駅 15km 25分	魔止	岬之町ICターミナル 駅 3km 6分
その他	—	—	—	—	—

(注) バース及びドルフィンは、私設のものを除く。表中「—」は該当なし。  
(資料) 前掲報告書、12ページ。

### 3. 長崎港における外貿港湾取扱貨物の最近の動向

ここでは主として長崎港の将来構想にある機能展開の一つとしての「国際貿易物流機能」との関連で長崎港における外貿港湾取扱貨物の最近の動向を考察することが目的である。それゆえ長崎港における外貿貨物である輸出入取扱貨物それぞれについてその特徴と傾向を大まかに把握できれば十分である。

最近(1981年～1992年)における長崎港の外貿取扱貨物量(品目別)の状況は第8図の通りである。<sup>(1)</sup> 1992年の輸出量は166,049トン、輸入量は257,145トンである。これを長崎県の外貿取扱港湾によるシェアでみたものが第11表である。長崎港は92年の輸出量の99.4%を占めているが、輸入量は僅か9.1%のシェアを占めているに過ぎない。

その主要品目と相手国をみたものが第12・13表に示されている。これによると輸出のほぼ全量が「その他機械」(161,950トン)で占められており、輸入量の殆どは重油である。輸出相手国はメキシコ、イラン、韓国で全体の80%以上を占めており、輸入は韓国、中国、ロシアの順となっている。輸入は水産品(中国)の増減により変動が見られる点に注目する必要がある。

次にこれを金額で見ると。長崎港の1993年の輸出額(通関実績額)は158,370百万円、輸入額は19,968百万円である。1977年を1.00として輸出入額の傾向を東京港、横浜港、門司港および全国で比較したものが第9図および第10図である。長崎港の輸出額の傾向がこの25年間に於いて殆ど停滞していることがわかる。輸入額の傾向は全体としては増加傾向にあるが、年度によって非常に変動が大きい。

品目別輸出額(1992年)の構成比は第14表の通り

である。機械機器が86.86%を占め、金属及び同製品12.21%がこれにつぐ。機械機器の内訳は輸送機器54.40%、一般機械(原動機・工業機械など)24.26%、電気機器7.82%である。また輸送機器の54.35%が船舶類で占められており、その53.03%がタンカーである。相手国は中南米(66.08%)および東南アジア(10.16%)、西アジア(11.24%)の順である。

品目別輸入額(1992年)の構成比は第15表に示されているように、鉱物性燃料(重油)16.53%、食料品(魚介類)13.52%、機械機器12.60%の順である。「その他」のうち鉄鋼11.55%、再輸入品14.31%を占める。その主たる輸入地域は東南アジア(51.7%)、北アメリカ(25.82%)であり、東南アジア、中国からは「食料品」(中国から「魚介類及び同調整品」)、「鉱物性燃料」、それに韓国から「重油」、「鉄鋼」があげられる。最近の傾向として1988年以降魚介類の輸入が急激に増加し、ついに93年には重油を抜いていることが特に注目される。(第15図参照)

なお長崎県の生産品輸出実績表と県内貿易港における通関実績(通関統計)を比較すると(分類項目が異なるので単純には比較できないが)、92年に輸出額は4,657億円、通関実績は1,685億円となる。機械機器類は4,520億円で(その内訳は輸送用機械1,651億円、電気機械1,864億円、陸用機械1,005億円)である。通関統計では機械機器2,173億円で(その内訳は輸送用機器1,598億円、電気機器134億円、一般機械434億円、科学光学機器6億円)となっている。輸送用機械はほぼ同額であるが、その他の品目には大きな開きがあり、これらは県内生産品について必ずしも県内貿易港を利用していないことがわかる。(第16表参照)



長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

このことを「輸出入貨物に関する物流動向調査」(輸出入貨物流動動向研究会)によって見てみるとその調査年度によって品目および主要取扱港湾のシェアにはかなりの変動が見られる。最もこの調査は調査期間がわずか7日間という短期間なので、貿易の実態を反映していない場合がある。

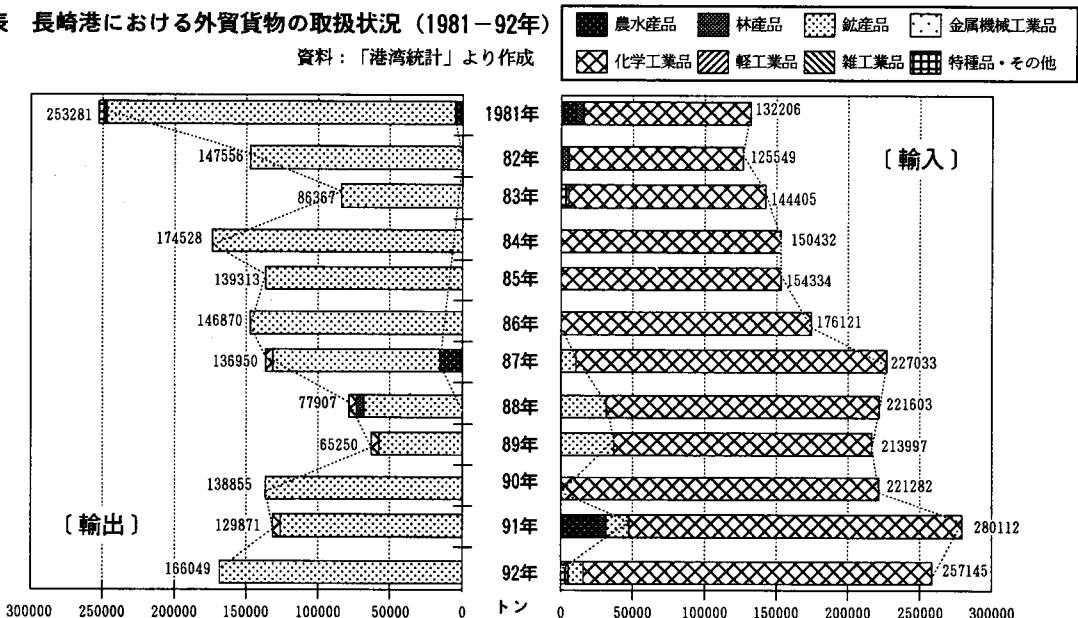
平成6年10月1日から7日まで実施された平成6年第1回流動動向調査によると長崎県を生産地とする海上輸出貨物(数量5,228MT、金額4,431百万円、上位品目〔数量〕一般機械、輸送用機器、鉄鋼、〔金額〕一般機械、電気機器、鉄鋼)の主要積込港は神戸港が数量26.0%、金額32.6%、長崎港が数量67.2%、金額61.4%である。また長崎県を消費地とする海上輸入貨物(数量258,752MT、金額3,424百万円、上位品目〔数量〕石炭、再輸入品、石油及び同製品、〔金額〕石炭、再輸入品、電気機器)の主要取卸港は神戸港が数量0.2%、金額32.7%、松浦港が数量79.3%、金額25.0%、不開港が数量6.2%、金額24.6%、長崎港は数量3.7%、金額5.3%であった。(第13・14図参照)

同様に平成5年9月7日から13日に行なわれた調査によれば、生産地を長崎県とする海上輸出貨物(数量1,082MT、金額1,036百万円、上位品目〔数量〕輸送用機器、一般機械、金属機器、鉄鋼、電気製品、〔金額〕電気機器、一般機械、輸送用機器、金属製品、魚介類及び同調整品)の主要積込港は長崎港が数量55.5%、金額3.9%、神戸港は数量19.4%、金額40.8%、博多港は数量10.6%、金額36.7%であった。消費地を長崎県とする海上輸入貨物(数量286,715MT、金額1,849百万円、上位品目〔数量〕石炭、飼料、魚介類及び同調整品、非金属鉱物製品、電気機器、〔金額〕石炭、電気機器、魚介類及び同調整品、一般機械、衣類及び同付属品)の主要取卸港は松浦港が数量73.2%、金額51.2%、松島港が数量26.2%、金額18.4%、神戸港が数量0.2%、金額13.6%に対し、長崎港はわずか数量0.0%、金額0.2%に過ぎない。(第11・12図参照)

注1. 平成5年の港湾統計(年報)、運輸省運輸政策局情報管理部によると長崎港の外貿取扱貨物は輸出39,335トン、輸入216,256トンである。

第8表 長崎港における外貿貨物の取扱状況(1981-92年)

資料:「港湾統計」より作成



第11表 長崎県の主要港湾別外貨貨物量シェア（1991～1992年）

貨物量		長崎港	佐世保港	松島港	長崎県計	備考
輸出	92年	99.4%	0.5%	-	100%	※長崎県貨物量を100%とした時の各港における貨物量の割合を示している。
	91年	94.9%	5.1%		100%	
輸入	92年	9.1%	19.2%	71.8%	100%	
	91年	8.4%	20.9%	70.7%	100%	

出所)「港湾統計」より作成

第12表 長崎県の品目別外貨貨物量及び主要輸出先（1991～1992年）

(単位：トン)

	輸出品目			輸入品目		
		輸出品目	輸出量	主要輸出先	輸入品目	輸入量
1位	その他機械	161,950	メキシコ、イラン、韓国 イラン、メキシコ、タイ、韓国	重油	233,371	韓国、中国、ロシア、 韓国、中国、ソ連
	その他機械	123,778		重油	225,870	
2位	金属製品	2,949	韓国、中国 台湾	その他機械	7,237	韓国、中国 中国
	輸送用機器	3,480		水産品	27,901	
3位	輸送機械	1,150	台湾 中国	鉄鋼、砂利	5,581	中国 中国
	鉄鋼	2,529		砂、石材	8,835	
4位	-	-	- 中国	石油製品	4,451	韓国 韓国、台湾
	原木	81		鉄鋼	5,387	
5位	-	-	- マレーシア	砂利、砂、石材	4,395	中国 中国、アメリカ
	金属製品	3		その他機械	4,300	
	輸出量計	166,049 (長崎県の99.4%) 129,871 (長崎県の94.9%)		輸入量計	257,145 (長崎県の9.1%) 280,112 (長崎県の8.4%)	

注) 上段:92年データ(港湾統計平成4年),下段:91年データ(港湾統計平成3年)  
出所)「港湾統計」より作成

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第13表 長崎港の相手国別外貿貨物 (1991~1992年)

(単位：トン)

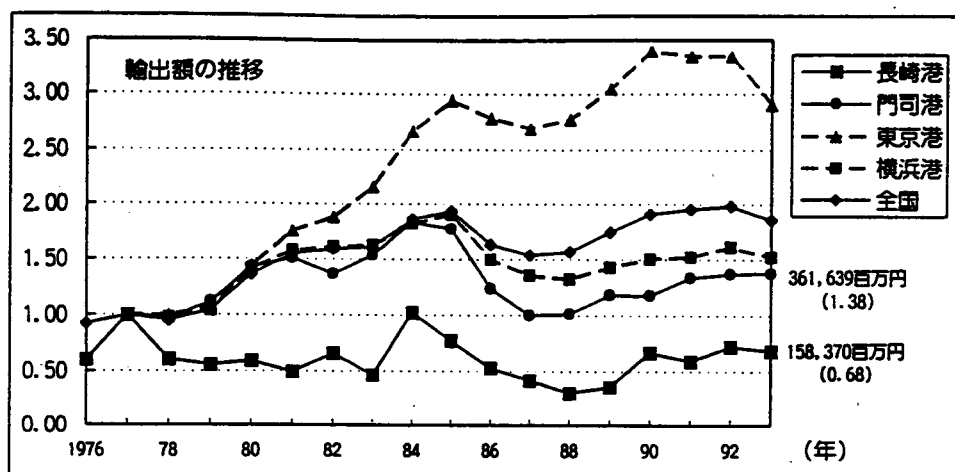
国	輸 出 先	輸 出 量		輸 入 先	輸 入 量	
		輸 出 量	構 成 比		輸 入 量	構 成 比
1位	メキシコ	65,334	39.3%	韓 国	172,360	67.0%
	イラン	33,260	25.6%	韓 国	125,812	44.9%
2位	イラン	50,590	30.5%	中 国	52,084	20.3%
	メキシコ	24,135	18.6%	中 国	104,546	37.3%
3位	韓 国	21,271	12.8%	ロ シ ア	22,858	8.9%
	タ イ	23,413	18.0%	ソ 連	35,292	12.6%
4位	イギリス	7,838	4.7%	北 朝 鮮	9,843	3.8%
	韓 国	15,487	11.9%	サウジアラビア	12,585	4.5%
5位	イ ン ド	6,954	4.2%	-	-	-
	サウジアラビア	5,793	4.5%	ア メ リ カ	995	0.4%

注) 上段：92年データ (港湾統計平成4年)

下段：91年データ (港湾統計平成3年)

出所) 「港湾統計」より作成

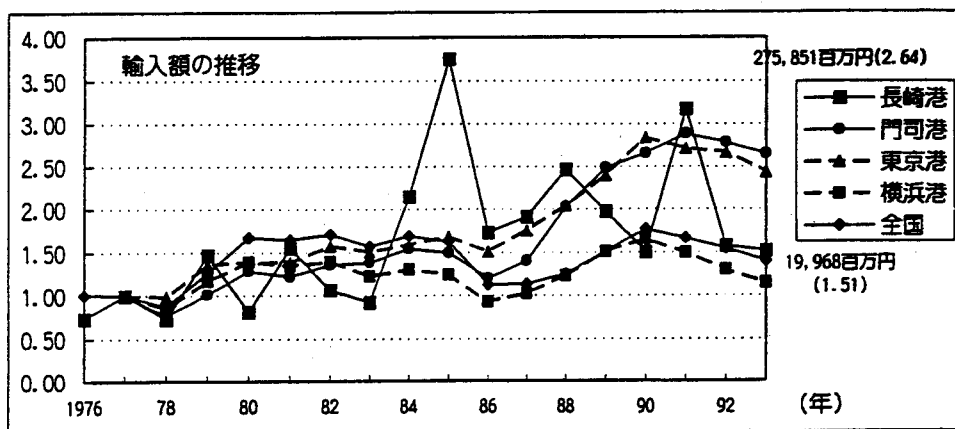
第9図 長崎港における輸出額推移 (通関実績)



※1977年の輸入額を1.00として算出。

出所) 「外国貿易年表」日本関税協会 (外国貿易概況)より作成

第10図 長崎港における輸入額推移（通関実績）



※1977年の輸入額を1.00として産出

出所) 「外国貿易年表」日本関税協会「外国貿易概況」より作成

第14表 長崎港の品目別輸出額（1992年）

(単位：%)

	食料品	繊維及び同製品	化学工業生産品	非金属鉱物製品	金属及び同製品	機械機器	その他
港	0.05	0.01	0.19	0.01	12.21	86.86	0.67
県	0.35	0.01	0.14	0.01	8.70	90.16	0.62
全国	0.57	2.53	5.63	1.15	6.28	75.61	8.23

	機械機器			輸送用機器	船舶（船舶類）	
	一般機械	電気機器	輸送機器		船舶類	タンカー
港	24.26	7.82	54.40	54.35	53.03	0.09
県	18.01	5.57	66.31	66.27	45.37	19.95

出所) 「外国貿易年表」、日本関税協会「外国貿易概況」より作成

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第15表 長崎港の品目別輸入額構成比 (1992年)

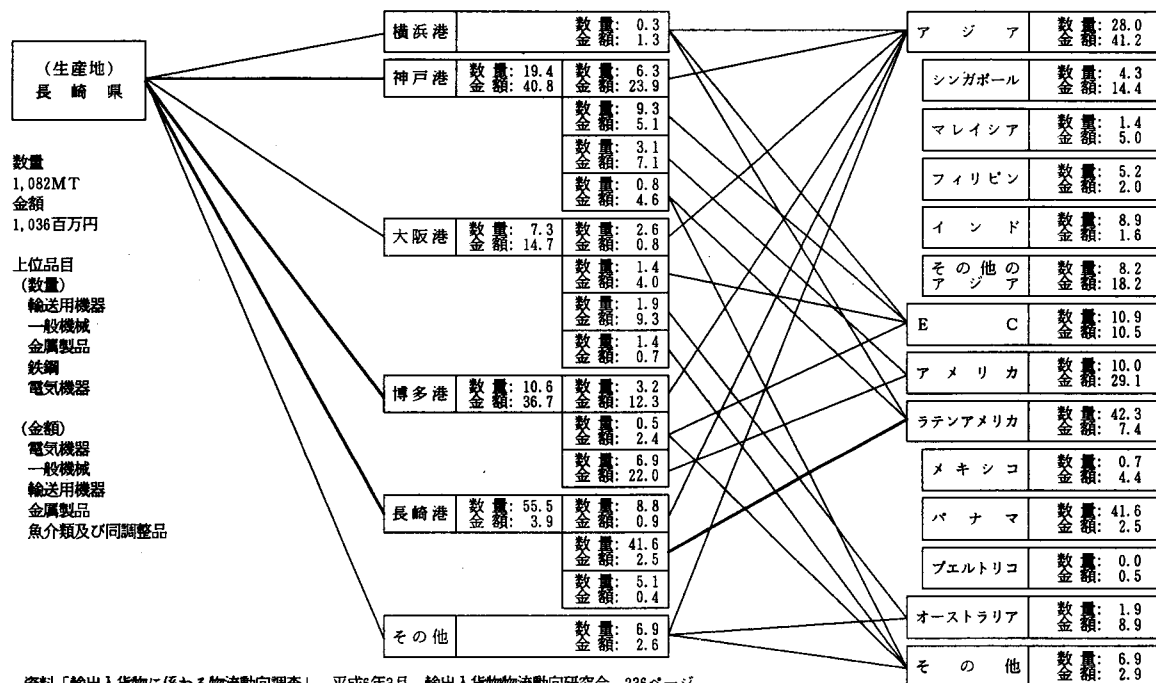
(単位: %)

	食料品	金属鉱及び く	原料品	鉱物性燃料	化学工業 生産品	機械機器	その他
長崎港	13.52	0.00	0.14	16.53	1.91	12.60	55.30
長崎県	8.51	0.00	0.31	71.67	0.62	3.91	14.97
全国	16.01	3.26	7.03	22.61	7.45	18.39	24.37

	鉱物性燃料				その他		
	石油製品		石炭	天然ガス・製造ガス		鉄鋼	再輸入品
	重油			液化石油ガス			
長崎港	16.53		-	-		11.55	14.31
長崎県	4.17		44.99	22.52		2.91	3.61

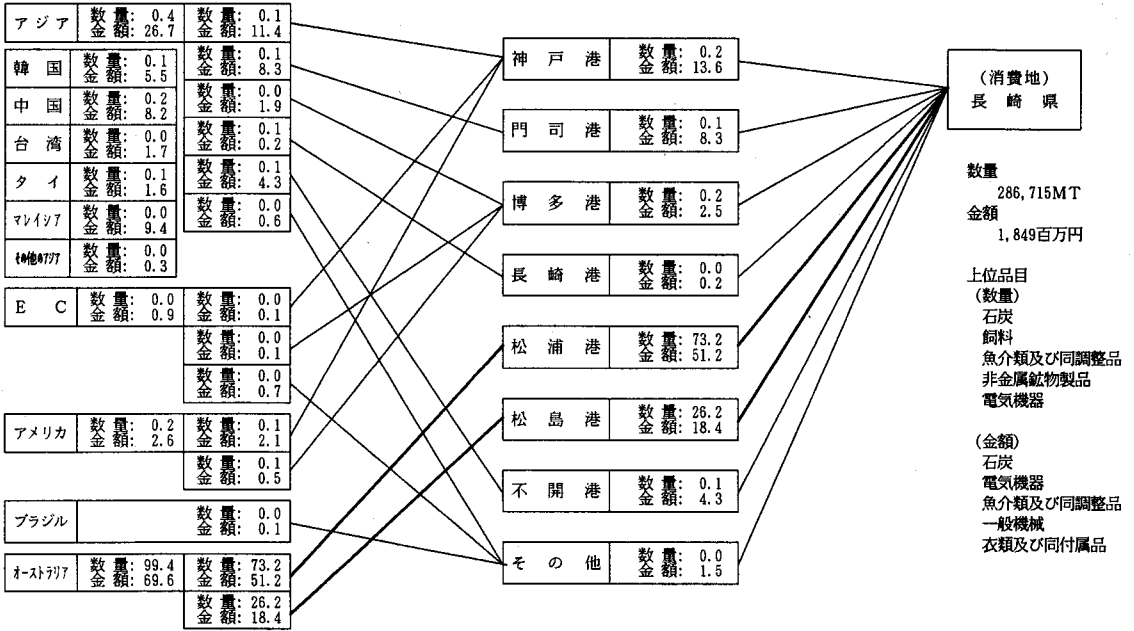
出所) 「外国貿易年表」、日本関税協会「外国貿易概況」より作成

第11図 長崎県を生産地とする海上輸出貨物の物流図(生産地-積込港-輸出先国) 平成5年9月7日~13日実施



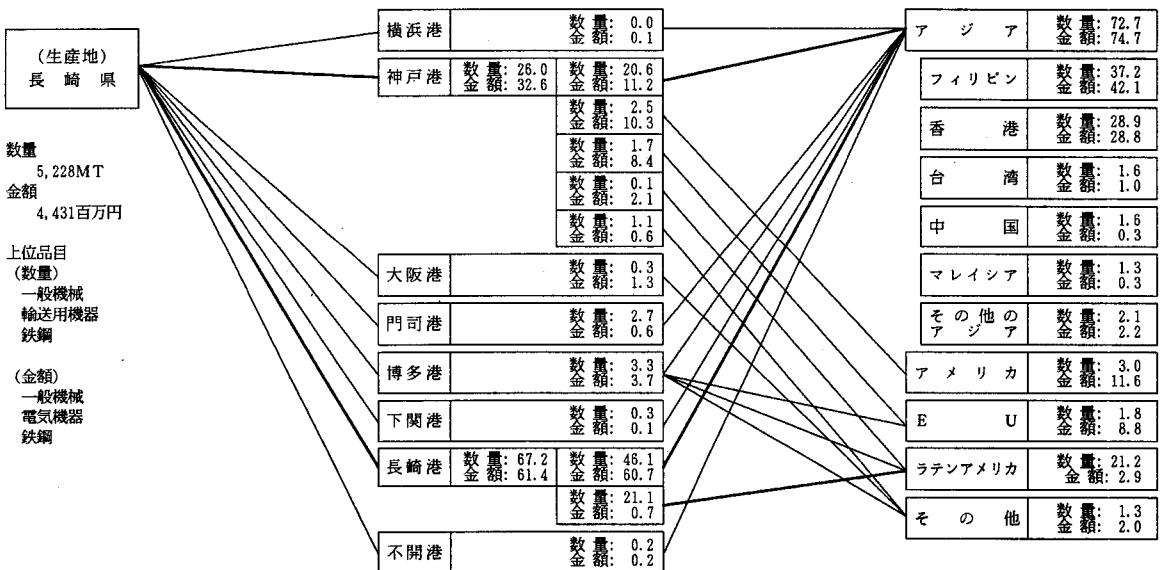
資料「輸出入貨物に係る物流動向調査」, 平成6年3月, 輸出入貨物物流動向研究会, 236ページ

第12図 長崎県を消費地とする海上輸入貨物の物流図(輸入先国-取卸港-消費地) 平成5年9月7日~13日実施



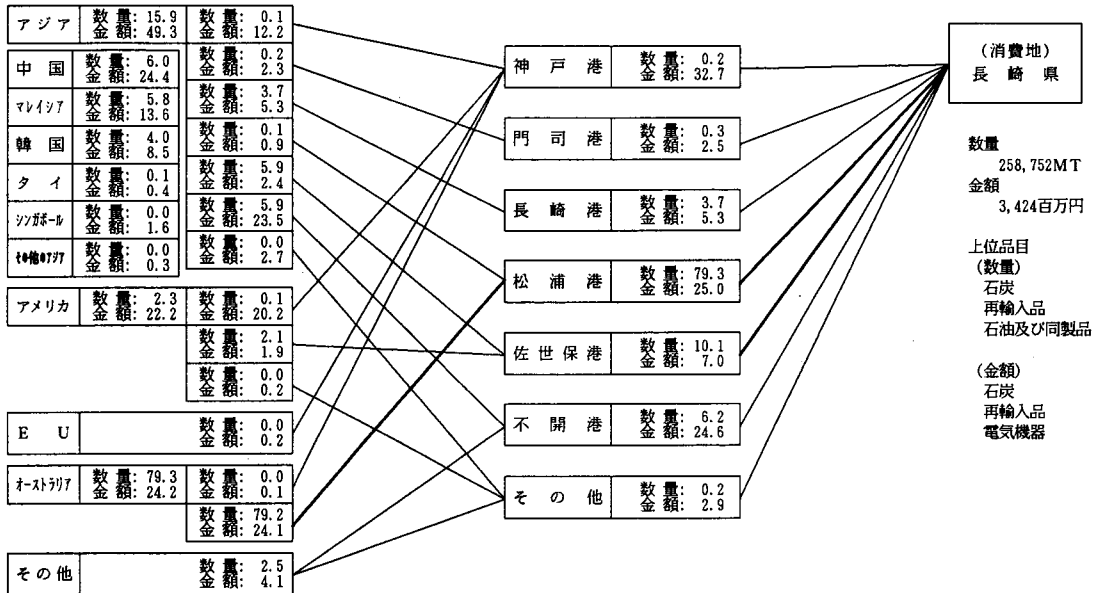
資料「輸出入貨物に係る物流動向調査」, 平成6年3月, 輸出入貨物流動向研究会, 237ページ

第13図 長崎県を生産地とする海上輸出貨物の物流図(生産地-積込港-輸先国) 平成6年10月1日~7日実施



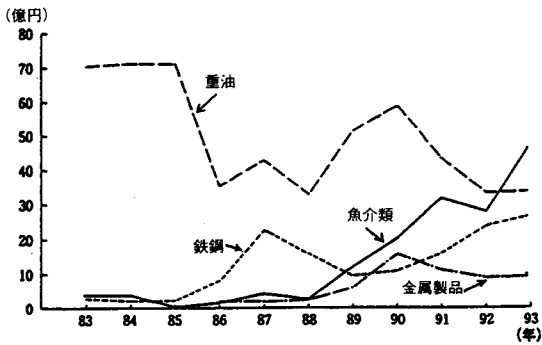
資料 前掲「調査」, 平成7年2月, 308ページ

第14図 長崎県を消費地とする海上輸入貨物の物流図(輸入先国-取卸国-消費地) 平成6年10月1日~7日実施



資料 前掲「調査」, 平成7年2月, 309ページ。

第15図 主要品目の輸入額推移 (長崎港)



(出所) 長崎税関

(資料) 親和R&I, 1994. 10, 8ページ

第16表 長崎県生産品輸出額と通関実績との比較 (1992年、機械機器)

生産品輸出実績表 (単位: 百万円)		通関統計 (単位: 百万円)	
機械機器類	452,064	機械機器	217,313
輸送用機械	165,142	輸送用機器	159,836
電気機械	186,389	電気機器	13,435
陸用機械	100,533	一般機械	43,407
		科学光学機器	636

#### 4. 造船業(中小造船業を中心に)の現況<sup>(1)</sup>

既に見てきたように1992年の長崎港の輸出量のほぼ全量が「その他機械」で占められていた。また輸出額(通関実績)でも機械機器が86.86%を占め、そのうち輸送機器が54.4%(そのうち53.0%がタンカー)であった。また輸入金額の構成比のうち機械機器は12.6%であった。長崎県の製造品出荷額(1993年)は1兆6,590億円で、これは全国の0.5%、九州の8.2%を占めている。そのうち長崎市の製造品出荷額は4,384億円で長崎県の26.4%を占めている。業種別製造品出荷額は加工組立型製造業の出荷額が増加しており、長崎県の製造品出荷額全体の62.2%、長崎市では75.3%を占める。そのうち一般機械機器製造業は長崎県4,741億円、長崎市2,393億円にのぼる。(第16図・第17図参照)

長崎県の造船業は1976年までは長崎県全産業の従業員者数の3割強、長崎市の5割強を占めていた。また製造品出荷額の5割以上、長崎市では6割以上を占める基幹産業であった。しかしオイルショック以後激減し、77年には全産業の2割、長崎市の1割。92年には長崎県7.1%、長崎市6.6%となった。1992年の長崎県の造船業(輸送機器製造業のほとんどが船舶製造・修理業、船用機関製造業)は事業所数114社、従業員者数5,762人、製造品出荷額16,583,410(万円)付加価値額5,773,801(万円)である。(第17表参照)

最大手の三菱重工業長崎造船所を除いて、長崎県の造船所の殆どは中小造船所である。国内中手造船所は円高による受注減少をカバーするため、小型船の受注獲得に進出しており、小型船の市場は中手造船所と中小造船所が競合状態になっている。長崎港に隣接する中小造船所は第19図「新造船の生産高推移」に示されているように、船種の多

くは主として漁船に依存していた。

しかし沖合・遠洋漁業の不振で漁船の建造が途絶えるようになり構造転換を迫られていた。すなわち水産業の低迷による漁船減船で不況に直面し(1977年200海里水域の導入による漁場規制・対日漁獲割当量の削減、乱獲、水質汚染による資源枯渇、人手不足、魚価の低迷、92年12月の公海流し網漁業の全面禁止などで)今後は資源管理型漁業へと向かい、中小造船所は従来の漁船を主体とした建造から内航船、観光旅客船、港湾土木関係船舶などへの展開を図ることを余儀なくされた。

内航船舶型別船隻量(1994年)は第18表「内航船舶型別船隻量」に示されているように500総トン未満が隻数ベースで83.4%を占める。(100総トン～200総トン未満28.7%、400総トン～500総トン未満が19.0%を占める。)内航船は199総トン、499総トンが一般には標準船型と言われている。

長崎地区の中小造船所について「長崎経済研究所」の調査(長崎県内造船業の現状と見通し(上)―漁船からの脱皮をはかる中小造船業―、(なおこれは長崎県造船協同組合資料とケーススタディによっている。))によれば、長崎県の造船所数(事業場数)は79あり、そのうち中小造船所数(建造能力3千総トン未満)が72(全国の6.3%、九州山口地区の33.8%)で、そのうち500総トン未満が64社、500総トン～3,000総トン未満8社である。県内中小造船所の組織は長崎県造船協同組合(組合員9社)、佐世保地区造船工業協同組合(17社)(長崎よりも小規模経営が多い、内航船建造・修理、官庁船などの修理)、島原ドック協業組合(10社)(船舶の改造、修理が主体、新造船はほとんど扱っていない。)の3つの団体となっている。ここではそのうち長崎港との関係から「長崎県造



船協同組合」に所属する中小造船会社の特徴について述べる。(長崎県造船協同組合加入企業は長崎造船、林兼船梁、井筒造船所、渡辺造船所、向井造船所、三浦造船所、三上造船、樋口造船所、口之津造船鉄工所の合計9社である。)

長崎県造船協同組合の属する造船所は従来漁船を主体に建造・修理を行ってきた。(客船も約30%ある。)(第19図・第20図参照)しかし前述のような沖合・遠洋漁業の不振の影響で漁船の建造が激減してきた。漁船の構成比は88年以降66%→52%→46%→21%→3%となり、93年はわずか3隻、94年漁船受注0隻となろうとしている。そしてこの漁船の落込みを旅客船、タンカー、官庁船、港湾作業船などでカバーしてきたのである。我々はこのような転換を可能にした「企業力」に注目する必要がある。それは高性能の漁船建造によって培われた高い技術力と実績であった。これらはそのまま強い国際競争力となった。その理由は我が国の中小造船クラスの造船所はもともと海外では少ないこと。船種が多様でオーダーメイド的性格が強く、マニュアル化、ロボット化が困難で海外造船所での建造が難しいこと。(韓国の中小造船クラスの技術力は数段遅れているので当面競合する懸念はない。)また中小造船の中でも船種、クラスによって得意分野がことなるので極端な過当競争になる危険性が少ない。また長崎県の中小造船所は経営のトップから現場部門まで漁船建造で培った技術力とノウハウが豊富で、オーダーメイド型の受注活動力が強い。若年労働力の確保も比較的容易であること。設計から建造、修理まですべて自社で行っているため、設計・開発能力が高いレベルにあること等である。

しかしまた「長崎地区中小造船業産地診断調査」

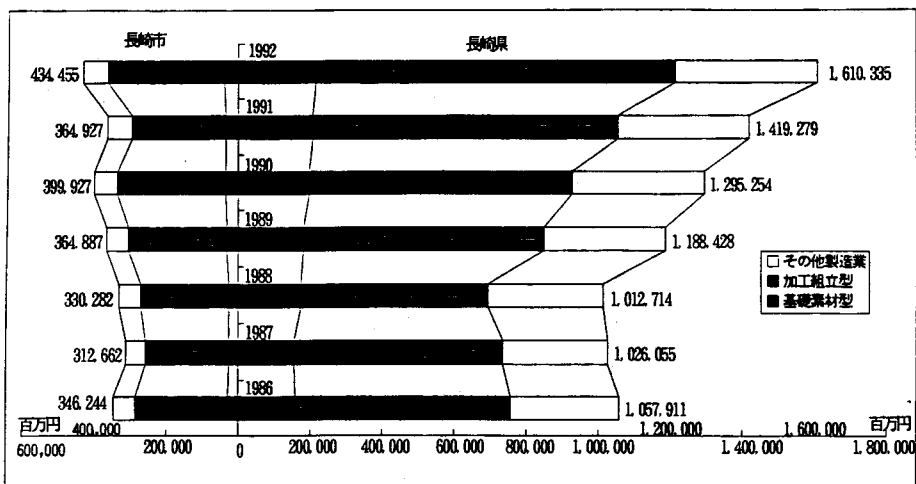
(調査対象12社、うち建造主体型企業6社、修理主体型企業(6社)では、その問題点と対策として次のような点をあげている。(第19表「長崎地区中小造船所主要施設の概要参照」)

すなわち内港域を中心とした狭隘な工場敷地(敷地拡張余地が小さい)、設備の老朽化(中小造船業の将来性との関連)、優秀な人材確保が困難、受注形態が漁船中心(建造の中心であったまき網漁船の建造量の減少、漁船建造需要の減少傾向、漁船以外の他船種の建造(たとえば小型フェリーボート、小型特殊タンク船、プレジャーボートなどの小型船市場の分析)、船舶以外の業態(陸上工事、船舶機装品分野への進出)への変革の検討の必要性)、技術開発力の必要(共同での技術開発の推進)、経営体質の強化(営業活動の強化、生産効率の向上など)、国際競争力の低下、海外移転(国際化への取組、中国を中心とするアジアのマーケットへの技術指導、技術提携など)

これらの長崎地区中小造船業に対する問題点と対策をこの調査では指摘しているが、「沖合人工島」という外港地区の新たな空間への展開によって中小造船所を移転させることによってここにある諸問題の幾つかは解決することが出来るであろう。しかし今後の中小造船業における関連事業の展開は、どうしても東アジア市場の発展を避けて通ることは出来ず、その場合の拠点として自由港制度の活用はきっと大きな可能性を秘めたものとなるであろう。

注 1. この項は主として「長崎県内造船業の現状と見直し(上)－漁船からの脱皮をはかる中小造船業－」『ながさき経済』、長崎経済研究所、No. 65, 1995. 2, 7-14ページ。(中野)を参照した。特に主要中小造船所のケーススタディは大変参考になった。

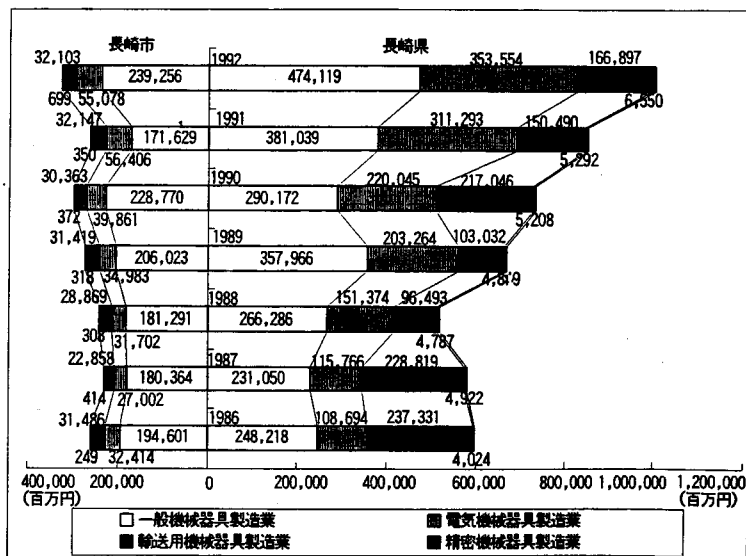
第16図 業種別製造品出荷額の推移



注) 長崎県の製造品出荷額は構成市の合計値

資料: 通産省「工業統計」

第17図 加工組立型製造業の推移



注) 長崎県の製造品出荷額は構成市の合計値

資料: 通産省「工業統計」

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

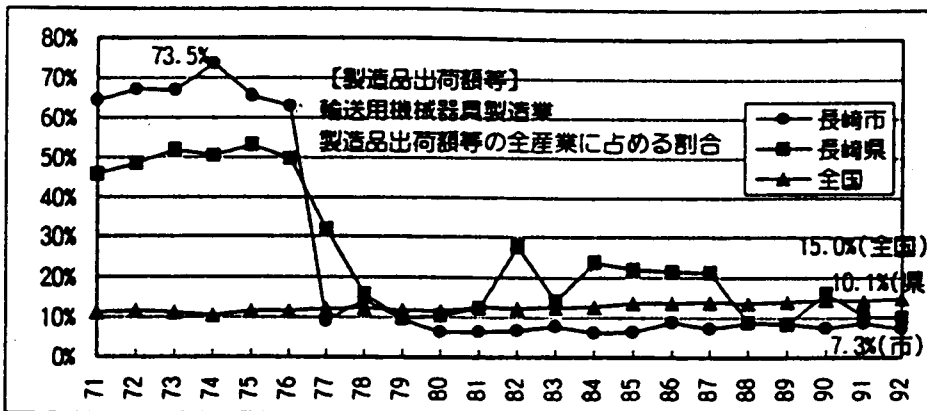
第17表 長崎県の造船業<船舶建造・修理業、船用機関製造業> (92年)

		事業所数	従業者数	現金給与総額	原材料使用額等	製造品出荷額等	付加価値額
1	輸送用機器製造業	119	5,895	2,808,042	10,446,997	16,689,721	5,849,976
2	船舶製造・修理業、船用機関製造	114	5,762	2,773,928	10,419,791	16,583,410	5,773,801
	2/1	95.8%	97.7%	98.8%	99.7%	99.4%	98.7%

単位：人，万円

※ 工業統計調査結果 平成4年12月31日現在  
資料：長崎県「長崎県の工業」より作成

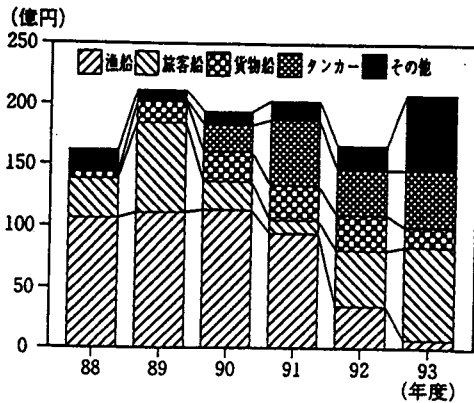
第18図 造船業（輸送用機械器具製造業）の推移（製造品出荷額）



出所)「工業統計」より作成

第19図 新造船の生産高推移

(長崎県造船協同組合組合員 8 社)



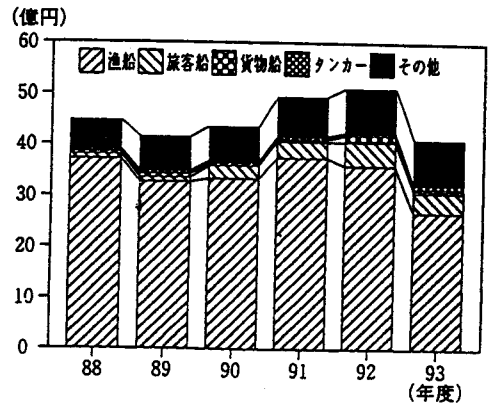
(出所) 長崎県造船協同組合

(注) 口の津造船鉄工所を除く

(資料) 「ながさき経済」, 長崎経済研究所, No.65, 1995, 10ページ

第20図 改造・修繕船の生産高推移

(長崎県造船協同組合組合員 8 社)



(出所) 長崎県造船協同組合

(注) 口の津造船鉄工所を除く

(資料) 「ながさき経済」, 長崎経済研究所, No.65, 1995, 11ページ

第18表 内航船の船型別船腹量 (1994)

船 型 ( 総 ト ン )	平成 6 年 3 月 3 1 日	
	隻 ( 構 成 比 % )	総トン ( 構 成 比 % )
100トン未満	2,423(27.1)	88,392( 2.2)
100トン以上 200トン未満	2,563(28.7)	452,427(11.3)
200 " 300 "	408( 4.6)	107,776( 2.7)
300 " 400 "	355( 4.0)	124,608( 3.1)
400 " 500 "	1,695(19.0)	818,334(20.5)
500 " 700 "	665( 7.4)	448,699(11.2)
700 " 1,000 "	222( 2.5)	206,312( 5.2)
1,000 " 2,000 "	253( 2.8)	372,502( 9.3)
2,000 " 3,000 "	146( 1.6)	394,210( 9.9)
3,000 " 4,500 "	120( 1.3)	441,119(11.0)
4,500 " 6,500 "	64( 0.7)	339,785( 8.5)
6,500トン以上	21( 0.2)	204,409( 5.1)
合 計	8,935( 100)	3,998,573( 100)
平均総トン数	448	

注) 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰に係わる石油製品用許認可船は含まない。

出所) 『日本海運の現況』, 平成6年, 121ページから作成。

長崎港将来構想策定調査と自由港の活用 (1)

第19表 長崎地区中小造船業主要施設の概要

区 分			建造主体型 (6社)	修理主体型 (6社)	全12社	区 分			建造主体型 (6社)	修理主体型 (6社)	全12社
海岸線 (m)			1,455	242	1,697	建 物 面 積 計 ( ㎡)	福利厚生施設	従業員休憩室	1,748	394	2,142
艦装	岸壁長 (m)	494	126	620	更衣室		23	26	49		
岸壁	栈橋 (m)	455	120	575	風呂場		125	68	193		
工場敷地面積 (㎡)			75,605	8,398	84,003		食堂	262	10	272	
建 物 面 積 ( ㎡)	事務所 (内設計室)		2,773 (647)	650 (0)	3,423 (647)		協力工場スペース	3,437	157	3,594	
	会議室		264	235	499		倉庫	1,877	340	2,217	
	現 図 場	3,834	461	4,295	鋼材置場		1,453	835	2,288		
	ブロック工場	6,223	200	6,423	レクリエーション施		209	0	209		
	機械工場	2,456	723	3,179	従業員宿舎		66	42	108		
	仕上工場	1,481	1,048	2,529	艦装員・乗務員宿舎		2,461	624	3,085		
	艦装品工作場	3,364	451	3,815	その他	3,582	413	3,995			
						建物面積計 (㎡)	35,638	6,677	42,315		

(出所) 「長崎地区中小造船業産地診断調査」