

摩耶ふ頭の建設と運営

岸 孝雄
(神戸市港湾局)

1 建設計画の概要

1) 建設計画の樹立

摩耶ふ頭の建設は、新長期経済計画の目標達成のため、輸出振興の一施策として、昭和33年6月6日の「貿易伸長に対応する主要港湾の整備について」の閣議の諒解事項とされたことにより建設計画が決定されたものであります。

新長期経済計画によれば、37年度の輸出は31年に比し、(金額比82%の増、数量比80%の増加となり、輸入については、同じく金額比34%の増、数量比64%の増加が見込まれたのであります。

これにより港湾整備の方策として、取扱貨物の接岸機械化荷役を強力に推進するということで、神戸港においては輸出優先埠頭として摩耶ふ頭の建設計画が進められることになったのであります。

2) 建設費及び現在の進行状況は次のとおりでございます。(別紙資料(I)参照)

それでは摩耶ふ頭の運営について、ご説明申上げる前に、既存の施設の運営についてお話を申上げて理設を深めていただきたいと存じます。

2 神戸港の既存施設の運営の実態

1) 神戸港は、戦後、ほとんどの主要施設が米軍の接收下におかれました。その間21~22年に従来から市が管理していた内国貿易施設である兵庫突堤、中突堤を主にして、戦後の一時期をきり抜けて来ましたが、27年4月から外貿施設である新港突堤の施設が次第に接收解除になり、現在では、新港の第6突堤のW、Xの2バースおよびW上屋だけが提供施設として残され、それ以外はすべて日本側に返還されています。

2) これからお話を申上げる既存の港湾施設は、神戸港の新港突堤ということで

ご承知願いたいと思います。在来の新港突堤と申しますのは、第1突堤から第5突堤までと第9突堤のごく一部であります。

これらの施設は、20バースと上屋21棟（面積約23,000坪）であります。

3) バースの使用方法

けい船申請は、船会社又はその代理店から一週間前に、日時、希望バース等について出されますが、許可に当っては、申請内容、変更の有無等を調査し、さらに、

イ 在港船の出港予定

ロ バースを決定する日の出港予定

ハ 優先的にバースを指定する船の入港予定（観光船、移民船、穀類運搬船など）

等を考慮して、入港予定日の前日の午前中に決定するのが普通であります。

4) 上屋の使用目的

上屋の使用はいうまでもなく、荷捌施設として使用されるのが本来の目的であります。しかし、荷捌が終了して一時的に保管の目的で使用される必要があることもこれまた当然であります。この意味で、荷捌を主とするか、保管を主とするかによって、荷捌上屋といい、保管上屋というわけであります。

5) 神戸港の上屋の実態

さきほど一寸申上げましたように、27年から新港の上屋が返還されまして、使用開始されることになったわけでありますが、面積が23,000坪あり、27～8年当時はその使用実績は非常に少く、上屋はガラガラという状態であったのであります。

そのため、港湾管理者は使用の申込みがあれば、どんどん使用許可する。使用料を頂戴しなければ港湾管理者も財政的に困るわけでありますからそういうようにしたのであります。その結果、ある一業者で6,000坪の上屋を使用した記録が残っております。

ところで、その後日本の工業も次第に発展いたしまして輸出も盛んになり、神戸港の輸出量は、

27年 1,693,865トンから

32年 2,731,929トン

37年 5,241,209トン

というように非常な勢いで増加したわけであります。この結果、従来のような使用方法では、公共上屋が足りなくなるのが当然でございます。それで地元海運局と協議をいたしまして、現在実施しておりますのが、主として港湾運送事業法による第1種免許業者に使用許可する方法であります。神戸では通称乙仲と呼ばれるものであります。厳密に申上げますと乙仲業者というは港湾運送事業法でいう限定1種であります。ステベは、無限定1種でございまして、これらの差異はステベは船内、はしけ、沿岸と一貫して各種荷役が許されておりますが、乙仲といいますのは、はしけ回漕を主としまして沿岸通関手続等一貫した船積行為を行なうのであります。船内作業は許可されていないのであります。一般的に言いますと神戸港ではステベは輸入を主とし、乙仲は輸出を主として取扱っているという区別の方法もございますが、さきほど申上げました方が正確な区別の仕方であります。

6) 上屋の使用方法

上屋はこの港湾運送事業の1種業者に使用許可するわけであります。

1種業者から貨物の搬入願が提出されると貨物の内容を審査いたしまして搬入許可をする。船積するときは搬出許可をするというわけであります。

7) オープンと専用使用

一定の資格を持っている者にはだれにでも使用を許可する。これがオープン制であります。

一定の資格を持っていても実績があるとか、特別の理由があつて特定の者に使用許可を与えるのを専用制といつのであります。このように上屋の使用についても一時使用許可と専用使用許可と一寸意味が違います。

この意味におきまして、神戸港の新港突堤の公共上屋はオープン制であります。

ところがここに一寸問題があるであります。現在新港の上屋に貨物を搬入している業者は、86社であります。この業者の使用しているスペースがほぼ決っているところに問題があるであります。

特定業者の使用するスペースが決っているのだったらそれはオープンでなく専用じゃないかというわけであります。これが神戸港の公共上屋はオープン的専用とか専用的オープンとか批判されたり悪口をいわれる点でございます。

この点につきまして、私たち港湾管理者側といたしましては、これから申上げるような見解を持っているわけであります。

つまり1種業者が上屋にA社の貨物を搬入したとき、この貨物は必ずしも仕向先が決っているわけではないであります。

それを仮りに1号という上屋に入れるとしましよう。次の日また同じ業者がA社の同じ貨物を搬入したいと申出ましたとき、港湾管理者が10号の上屋に搬入許可をするとします。こういたしますと港湾管理者は上屋の使用許可は与えますが、貨物の保管責任は1種業者にあります。こうなりますと業者はあちらこちらの上屋に搬入された貨物の保管責任をどのように全うしたら良いのでしょうか。5トンや10トンの貨物ではありません。何百トン何千トンの種々雑多な貨物の保管責任と上屋内作業のために何人人手があっても足りません。それで便宜上、港湾管理者はできるだけ同じ業者の貨物はできるだけ一定の場所に搬入を許可する方針をとらざるを得ないのであります。

それからもう1つ理由がございます。

1種業者に上屋の使用許可を与えるわけでありますが、この業者は何んでもすべて船積業務を自社で一貫して作業を行なうのではございません。下請業者を使用するのであります。特に沿岸作業であります。というよりも沿岸は下請を使用するのが圧倒的に多いのであります。

ここでもし完全オープン制で不特定の場所に貨物を蔵置するとなると、下請の沿岸はどこに目的の貨物があるかさっぱりわからないということになります。同時に同じ上屋の中で多数の沿岸業者が出入するとなりますと上屋内がお互いに邪魔になって混乱するばかりか、貨物の保管責任を全うするなどということは到底無理なこととなるのであります。

こういう意味で現在新港では1つの上屋には少数の特定の業者の貨物を搬入させるという方式が採用されているわけであります。

さて、新港突堤のバースに船が着岸しました。神戸港揚げの貨物を突堤に荷

揚げしようとしましたが前面の上屋は貨物で一杯です。岸壁上に陸揚げしても貨物を収容する上屋はありません。仕方なくはしけで他の水際線の上屋または営業倉庫を持って行かなければなりません。

また、前面のバースに着岸した船には、隣接した上屋に収容されている貨物で、その船に積込まれる貨物はほんの少しありません。確率からいいましても5%以下であることはわかっています。だから船への貨物の積込みははしけで方々から持って来なければなりません。こういうわけですから神戸港の経岸貨物は10%以下という数字を示しているのであります。

バースと上屋が直結していない形だけバースに隣接して上屋が形良く並んでいるが、水際線の上屋として役立っていない神戸港の上屋は荷捌上屋としてではなく保管上屋としてしか役立っていないということを批判される理由になるわけであります。

大へん話が長くなりましたが、以上が私がこれからお話ししようという摩耶ふ頭建設と運営についての前提としてのお話しであります。

こういう理由からバースと上屋が直結し、経岸荷役が促進され、本船の速発、港湾荷役費の軽減という3つのタイトルをかかげて摩耶ふ頭の建設が開始されたのであります。

ただ、一寸その前に横道にそれますが、色々な目的で港湾の運営の改善を目標に戦後第7突堤、第8突堤それから現在進行中の第6突堤の各種を建設しておりますが、これについても色々お話ししたいのですが、本日割愛させていただきまして、摩耶ふ頭へ一足飛びに入りたいと存じます。

3. 港湾施設に対する公共投資の目的

港湾施設の建設になぜ国費その他の公共投資が行なわれるか、これについては、歴史的な経緯もございますが、現在では、

- (イ) 輸出入貿易の附帯的経費の軽減
- (ロ) 公共性の保持
- (ハ) 港湾管理者の支出の軽減
- (ヘ) 使用料金の規制

等のほか色々の理由がございます。

この点につきましては、私はあまり自信を持ってご説明できません。のちほど関東学院大学の北見先生から丁寧なご説明があることと存じます。

私は、ただ実務的に摩耶埠頭の運営方法を決定する過程において繰返して説明したことは、単に従来の新港突堤と同じ運営方法を取るなれば、必ずしも摩耶の諸施設の計画を推進する必要はない、むしろ再検討すべきではないか。つまり、18バース、17棟の上屋と約4万坪の倉庫用地その他附帯施設のためならば埋立地の造成を行ない、臨水線は護岸で囲い、港内にブイを18個造る方法もある。18個のブイの建設費は、10億足らずですみ、埋立地は護岸も含めて坪3,4万円くらいの原価で売却できるので、その結果、港湾管理者は、ブイの建設負担金2～3億で目的を達することができるだろうと考えるのであります。

国および港湾管理者が、それぞれ150億、90億の建設の負担にも拘らず、摩耶ふ頭の建設に邁進している理由は、国民経済へ寄与するところが莫大な建設費の支出よりも、なお一層重要な意味を持っている。だから摩耶の建設を進めているのだ。こういう意味で、運営方法もその目標にそうようにしなければならないと考えて來たのであります。

それでは、それは一体何かというと

1. 経岸荷役の促進
2. 港湾荷役費の低減
3. 本船の速発

という大目標であります。

そういう意味では、この目的を達せられないような運営方法を採用するならば建設目標と異なることとなり、また、摩耶建設の意義も半減するだろうといふのであります。それでは具体的に摩耶ふ頭の運営方針はどうかということをご説明申上げたいと存じます。

4. 摩耶ふ頭運営方針

1) 第1次案

昨年はじめ港湾局で作成しました方針案は、バースの優先使用と上屋の船会

社に対する専用許可方式であります。つまり上屋は特定の船会社へ専用で貸付ける。前面のバースは希望のうち、優先順位をあらかじめつけておき、優先的に使用させるという方法であります。

しかし、これは国が港湾施設に対して建設費を負担している現状から、特定の船会社へ優先または専用で使用許可することは、到底許されないということで、計画を変更せざるを得なくなつたのであります。

私たちといたしましては、港湾施設の利用という点から考えますと、前期の3大目標を達成する一番近道は船会社に専用で貸すというのが良いと考えたのであります。しかし、これは今申しましたとおり現状では実行できないのであります。つまり国民経済目的の達成と公共性の保持には相矛盾するところがあるのであります。

そこで、どの点でこの2つを調和させたら良いかということから立案されたのが、

「摩耶ふ頭運営試案（昭和38年4月18日提示）」
であります。（別紙資料（II）参照）

2) 第2次案

38年1月以来再検討して第1次案に代わる案として、さきほど申上げた「摩耶ふ頭運営試案」が得られたのであります。これはバースの優先使用、上屋の専用をさけるが、一船ごとにバースと上屋を一括して船会社に使用許可するということで、形式的にはとも角、実質的には相当程度第1次案の効果が期待できるものと考えられるものであります。

その後、運輸省ご当局をはじめ、海運局、関係業界に対する説明を重ねた結果、大方の賛成を得たのですが、何分にも現在の港湾運営方式を大幅に変更することになりますので、業界の一部に反対意見が出たのであります。

すなわち

船会社、ステベ業者 賛成

乙仲、中小倉庫業者 反対

ということであります。

反対理由

I 乙仲 上屋内作業がバースの使用許可を受けた船会社の指定する港運業者が行なうという点であります。これは結果的には船会社の指定する港運業者がステベ一本にしほられる結果、限定1種の業者である乙仲業者は実質的に摩耶ふ頭から締出され、乙仲業者は単なるペーパーブローカーに後退せざるを得なくなるというのであります。

II 中小倉庫業 この案がそのまま実施されると結果的に輸入貨物はステベを兼業する大手倉庫業者に独占される恐れがあり、到底辛棒できるものでないという理由で、乙仲と手を組んで反対したのであります。

この結果、5月末以来船会社の指定する港運業者は、ステベとその他の中小業者の系列にするような案を考えざるを得なくなったのであります。

3) 公社案、埠頭会社案

この間、上屋付バース案について関係業界の賛成を得られないならば、何時までも待てないので、不本意ながら公社または埠頭会社による突堤の運営というターナミル・オペレーター案も考えましたが、検討段階で、再び上屋付バース案に戻ったのであります。

4) 神戸海運局の「摩耶ふ頭運営方針案」が7月に至りまして出され

「上屋の管理母体として中小企業者（海運貨物取扱業者、中小倉庫業者）の運営するものを確保するが、それ以外の上屋については、船会社の指定する港湾運送事業者の運営に委ねる。両者の分野の設定は、業者間協議により早急に調整をはかる。」

ということで、ステベ、乙仲・中小倉庫の2本建方針が打ち出され、海運局長を中心に業界の調整がはかられたのであります。

この結果、ほぼ業界の賛成を得たのでありますが、ここで船会社の側で、差し当りこの案で行くが、船会社としては、同一航路同一運営母体案を主張したのであります。同一航路同一運営母体案とは、たとえば、現在のところ摩耶A、Bは、ニューヨーク航路優先を考えておりますが、日本船のバース使用希望数は3バースであります。このため日本船としてはニューヨーク航路3バースにステベを指定するためには、39年3月にできるC、D上屋をステベ指定という

ことにしてA、C、Dのバースを使用し上屋内作業にはステベ業者を使用したい。これを条件とするということあります。反対から見ますと、日本船は、当分の間、乙仲系の上屋付バースを使用する意思がないということあります。

このような理由は、一方において業界で将来の摩耶ふ頭18バース17棟の使用配分の問題にも関連するわけであります。

このような経過をたどるうち、8月29日摩耶ふ頭第1突堤ならびにA、B上屋の竣工式が行なわれ、9月市会に上屋付バース使用料（岸壁使用料のほか72時間18万円、24時間増6万円）の提案時期が近づいて来た結果、神戸市では、お配りしております「摩耶ふ頭運営方針」を決定したのであります。（別紙資料（Ⅲ）参照）

5) その後の経過

その後の経過を申上げますと

(イ) 神戸港港湾審議会

これは港湾管理者の諮問機関であります。この審議会で船会社より「摩耶ふ頭運営方針について」が出され

I 運営方法において前記同一航路同一運営母体でなければ運営し難いこと。

II 上屋付バース使用料が、将来18万円についてはとも角、目下のところ10万以下にしてほしい。

という説明がありましたと、海運局長より現在としては、この運営方針以外の方針は考えられないと説明があり、使用料については、市側で考慮するということで全体として諒承されたのであります。その後使用料については、市として当分の間12万円、4万円と決定しました。

(ロ) 船会社

日本船の定航会としては、C、Dバースの方針決定まで当分の間、定A、Bのバースについては、上屋付バースとして使用の意思がないこと。12万円、4万円の使用料については今後検討の上返事をするということであります。

(ハ) この結果、今後A、Bバースの運営方針は、外国船について①ニューヨーク航路、②北米航路、③欧州インバ航路の順で上屋付バースとして使用せ

ざるを得ないと考えておりました。

万一、このような使用希望がない場合は、臨時使用ということで、ベースだけ使用許可し、上屋の使用は許さないというような運営方法も考えられたのであります。

資料(I)

摩耶埠頭建設費および進捗状況

事業種別	工種	単位	全体計画(34~42)			進捗状況(数量)	
			数量	事業費	国費	34~37	38~42
	泊地浚渫(-10m)	m ³	1,123,400	423,473	423,473	667,000	456,000
	第4防波堤除却	m	108	11,380	11,830	108	-
直轄	第5防波堤	〃	1,815	2,806,652	2,806,652	407	1,408
	岸壁(-12m)	〃	1,760	3,459,930	2,594,947 ⁵	687 ⁵	1,072 ⁵
	〃(-10m)	〃	1,800	3,185,834	2,389,375	686	1,114
	岸壁取付部(袖)	〃	248	413,010	311,010 ⁵	99 ⁵	148 ⁵
	〃(埠頭)	〃	734 ⁸	1,013,470	760,102 ⁵	247	487 ₈
	物揚場(-4m)①	〃	375 ²	346,880	260,160	128	247
	〃(-4m)②	〃	711	362,190	271,642 ⁵	706	5
	〃(-4m)③	〃	667	360,630	270,473	575	92
	〃(-4m)④	〃	745	372,500	279,375	-	745
	〃(-4m)⑤	〃	622	443,400	332,550	-	622
輔助	〃(取付部)	〃	140	70,000	52,500	-	140
	連絡橋梁	〃	200	530,000	397,550	-	200
	臨港道路	〃	8,640	340,000	255,000	-	8,640
	小計			14,139,349	11,416,141		
	道路舗装	m ²	239,129	1,135,869	567,934 ⁵	56,792	182,337
補助	臨港鉄道	m	16,500	1,408,000	704,000	-	16,500
	小計			2,543,869	1,271,934 ⁵		
	埠頭用地	m ²	445,000	2,045,798	(2,045,798)	112,000	333,000
起債	上屋	棟	17棟	2,275,000	(2,275,000)	1.5	15.5
	小計			4,320,798	4,320,798		
	合計			21,004,016	12,688,075 ⁵		

() は起債 進捗率31.1%

資料(II)

摩耶ふ頭運営試案

神戸市港湾局

38. 4. 18 提示

1 目標

- I パースと上屋を直結して経岸荷役を促進する。
- II 本船の速発を促進する。
- III 港湾荷役費の低減を図かる。

2 基本方針

- I パースは航路別に運営し、第1突堤A、Bは差し当たりニューヨーク航路とする。
- II パースとこれに接続する上屋は、一括して船舶に対し使用を許可する。
- III 船舶はパース使用料の外に上屋使用の対価として1船約18万円を納付する。

資料(III)

摩耶埠頭運営方針

(1963. 9. 10)

I 運営目標

- (1) 経岸荷役の促進
- (2) 本船の速発
- (3) 港湾荷役費の低減

II 基本方針

上記運営目標の達成をはかり、かつ各港湾関係事業者の公平な事業分野を確保するため、摩耶埠頭の運営は、次の基本方針によるものとする。

A 管理方式

- (1) 航路別指定パースとする。
- (2) パースに接続する上屋は、パース指定を受けた船舶の運航業者に一船毎に使用を許可する。
- (3) 第2項の上屋は、原則として接続するパースより経岸にて積込まれる輸出貨物の荷捌きのために使用するものとする。
- (4) 上屋内作業母体の形態については次の2種とする。

1 ステベ

2 乙仲等を中心とする新設作業会社

両者の担当分野は別途協議する。

(5) 新設作業会社の業務

1 上屋保管

2 沿岸荷役

5. む す び

摩耶ふ頭の新方式の実施にあたっては、以上のような迂余曲折をへたのであります。幸い去る1月31日に関係業界と基本的な話し合いが成立し、2月10日から使用が開始されることになりました。その後バース及び上屋の使用が継続され、今日に至っている。

一方、上屋作業母体の設立は、乙仲等を中心とする摩耶ふ頭企業株式会社および摩耶ふ頭作業株式会社が昨年11月2日に設立せられ、本年2月10日には港湾運送事業第4種の免許を受けて、即日業務を開始いたしました。

最後に、新らしい港湾運営のあり方として、全国の関係者および各方面の識者のご指導とご支援を得まして、摩耶ふ頭の建設目的が達成されるよう望む次第であります。