

新潟臨港海陸運送株式会社編著「創業六十年史」

小 林 寿 夫

(新潟臨港海陸運送・株)

は し が き

私は新潟臨港埠頭の経営を主業務としている新潟臨港海陸運送株式会社に勤務している者であるが、来る10月27日、28日の両日新潟市に開催される日本港湾経済学会について、新潟県並びに新潟市の港湾課の方々とともに、種々事務的の打合を同学会の矢野会長と関東学院大学の北見先生と行なっていたときに、全国でも珍しい私有港湾である新潟臨港埠頭に関し、創業六十年史を一読するとよく理解できるから、この際1966年の日本港湾経済学会年報に載せたいので、至急書評的のものを書いて欲しいとのご依頼があつた。

一考するに私は創業六十年史の描かれた臨港という渦中にあり己が己を批判するような趣であつて、何か面映い気持ちに満たされている。

しかし、この広い日本国において、画然たる一画の泊地迄所有し、幾多の困難を経て今日を迎えている新潟臨港埠頭について、この機会を利用し我田引水論かもしれないが、内側からの紹介と批評を大方諸賢に提供することは、同埠頭を知る方は勿論、これから研究されようとする方々にとり、あながち無意義ではないと思われるので筆を執る次第である。

近時港湾の重要性が非常に宣伝され、政府もまたこの問題に並々ならぬ熱を注ぐようになったが、港湾の建設には巨額の投資を必要とし私企業としての採算がとれるには、一朝一夕のものではなく、長期間に亘る辛苦の存するところである。以下順を追って記述することにする。

1. 創業の巻（明治38年11月～大正7年10月）

新潟臨港の歴史も発祥は明治に遡るのであつて、草創期は港湾とは縁もゆかりもな

い、牛乳業から頁は始まるのである。即ち明治38年11月12日、現在の新潟県庁のすぐ傍である白山浦1丁目に、株式会社新潟健康舎という名前で誕生するのである。

この前身は明治35年頃からこの場所で新潟健康舎の初代の経営者となった村山米策が個人名で乳牛の飼育及び搾乳販売を行っていたのが、事業の協力者を得て、株式会社という形に発展したものである。資本金5万円であった。

村山米策は新潟県刈羽郡の産にしてその人となりは肝胆相照らした同郷の友人関矢儀八郎の雄渾なる漢文に成る顕彰碑が、今もおそれを端的に物語っているが、豪放磊落、事業慾強く、壮年の頃は石炭採掘業、石油掘鑿業などに従事し、最後に新潟市に來り、知己を得て牛乳業に従事するに至ったものである。

この乳牛飼育のための牧場地を求めて、村山専務は現在の臨港所有地である山ノ下一帯の原野に眼をつけた。当時該地は広大なる国有地であり、砂漠あり沼あり荒野ありで、余り世人の注目するところではなかった。同専務は壮年時代鉱山業を目指し、石油石炭などの鉱区調査した経験により、土地については一大見識を有し、明治40年6月に至り忽ち国有地に隣接する民有地7,700坪を借り受け県の認可を得て牧場としたのである。

引き続き明治40年10月国有砂漠地の貸し下げ願書を県へ提出、翌年5月これが許しを得た。村山専務はこの地の広漠さに大いなる夢を持ち、日清日露の両役で大勝した大日本帝国の隆々たる発展とともに、この山ノ下地区も将来必らず、大飛躍があるであろうことを予期し着々と土地獲得の手を打った。それは土地を開墾して払下げを受けることが可能であることを知ったのである。されど道は必ずしも平坦ではなかった。明治41年7月さきに払い下げを受けた土地に対して予約払い下げ開墾の出願をしたが、地元沼垂町役場当局はこれに不賛成を唱えた。これを町有にしたいとの理由であった。

当時の山ノ下は僅か数十戸の寒村であり、誠に荒涼たるもので交通の不便はいうもさらなりである。ここで特筆大書すべきことは、村山専務は測量の術を会得しており、この荒地に小屋を作りできる限り隠密裡にことを進めるため、悪天候の日を選んで土地測量を行ったのである。このような苦勞を経て、頭初の借用地を買収して所有地となすとともに、明治44年迄に4回に亘って貸し下げを受けるとともに、沼垂町長との間にも了解をとりつけ予約開墾払い下げの出願を行い、大正9年迄の間に約50万坪の

土地を手に入れたのである。これが臨港埠頭の母胎となった訳である。この創業期の土地入手に紙面を割き過ぎる嫌いがあるかもしれないが、如何にして安い土地を確保したかということが後々まで極めて大きく響くので、今暫くこの項について記述を進めることにする。

さていよいよ開墾に従事することになったが、砂漠地の改良には飛砂防止が第一であるので、早くからぐみ苗や黒松苗を植え付け海岸には毎年簀立工事を行い土地の保護に努めた。また低地部では水田を造成した。これは近傍農家の入植者の協力を得たものである。平地や砂丘地には浜豌豆、浜小麦などを播いて牧草を栽培し乳牛飼育にも成績を挙げ、大正3年には合計96頭の牛を飼養し各地から見学者が跡を絶たなかった。

これらの事業のため多額の資金を要し、新潟健康舎は資金的には、苦難の連続ではあったが、村山専務の土地確保の執念は甚だ強く、絶えず関係方面に執拗に払い下げ運動を続けていたが、惜しむべくは大正4年3月病を得て倒れ、同年5月志半ばにして死去したのである。土地問題に関係ある官庁も哀悼の意を表し、当時運動中の沼垂地内の国有地97町歩の払い下げを直ちに許可してその霊を慰めた。

翌5年1週忌の法要が執り行われたが、故人が生前より埋骨の地として選定していた山ノ下の地に碑が建立されたのである。

この碑は現在臨港埠頭の背後にある臨港台のあったゆかりの地に所在する社員クラブの一角に移され、つい先日故人を偲び盛大に除幕式が行われたばかりである。我々は先人の偉業に深く頭を垂れるものである。村山専務死去後も故人の遺志を継ぎ近くの大形村地内の国有地の貸し下げを出願し、予約払い下げ開墾の出願では大形村役場と競願になり数年間対立したが、半々で折り合うなどして土地を増した。この間であっても、信濃川河川敷の占用許可を出願しこれの許可を得ている。実に目覚ましい土地入手ぶりである。このため土地の入手原価は当時とはいえ極めて格安の坪当り50銭位にしかついていない。

村山専務亡きあと、国有地の予約開墾払い下げの許可を得るため、側面的協力を得ていた桜井市作（後年新潟市長になった）の身代りとして、明治45年2月に取締役役に就任していた浅井宗左衛門が社長として新潟健康舎を率いた。（大正3年8月社長制

が設けられてから既に社長に任じていたが)不幸にして桜井社長もまた村山専務歿後半年で死去した。そこで同系の小坂井取締役がその後を襲ったが、ここに新潟健康舎にとっては大問題である、大株主の密接な事業提携者である東洋物産株式会社に吸収合併されようとする事件が起きたのである。新潟健康舎は資本金10万円 払込済6万2,500円の小会社であるが、白山浦の土地建物、並びに乳牛のほか広大な土地を所有し、現代的表現でいう極めて含み資産の大きい会社であるから、各株主は会社の将来を大きく囑望しているのに、合併条件が東洋物産に有利であって、これでは体のよい会社乗取りではないかと、新潟市出身で長岡に在住していた山岸孝一郎はこれに反対、長岡の財閥川上佐太郎に一部始終を持ち込み健康舎の株を集め、東洋物産との合併を阻止し、大正7年10月川上佐太郎を柱とした役員団が生れることになった。当時この事件は新聞紙上にはなばなしく報道され、世の耳目を聳動したのである。

新潟健康舎の営業成績は第1期より第26期まで欠損は1期もなく、凡て利益計上であつたがこれは賞讃するに足るものである。

2. 建設の巻(大正7年10~昭和5年12)

新潟健康舎の社名は大正9年10月に新潟臨港株式会社と改められた。

これより先、長岡の人川上佐太郎が社長となったことは、前述のとおりであるが、同氏は先代からの米の相場師であり、その企図するところ実に雄大にして、朝鮮で開墾事業を営むなど、土地開発では大いに興味を抱いていた。しかし山ノ下のような荒地原野をものにすることはしかく容易の業でないことを察していたが、単に営利を目的としたものでなく、これを開発して県市のために貢献しようとの大きな夢を描いていた。

開発第一次計画として、大正8年3月工費20万円で低地、池沼の埋立と運河の掘削を考えたが、これは早急を尊ぶのあまり杜撰に過ぎ第二次計画が練られるに至った。

時恰も第一次世界大戦終息後にて、各種交通施設も発展の緒につき始め、新潟県内で官線私線が多く開通され、また県営新潟港も信濃川の河状整理にからんで修築が始められたが、県営新潟港は地域が狭少にて大量貨物の集散には不適當と思われた。そこで川上社長は県営埠頭の短を補う埠頭を建設して県市の発展を計るとともに、山ノ下の所有土地を開発しようと決意したのである。現代用語でいうならば新工業港の建

設を目論んだ訳である。

五港の一として一時は盛名を馳せた新潟港であるが、船舶の大型化につれての水深を保つことができず、次第に時代に取り残されんとした矢先、信濃川河口の西突堤の拡築並びに大河津分水の着工による信濃川の治水策確立など明確化され、新潟港の胎動が有識者の眼に映り始めた時点において、信濃川河口の地の利を生かし、極めて低廉な土地を擁して雄大な計画を樹立したことは、誠に時宜を得ていたというべきである。そこで川上社長は大正9年6月に入って開発第三次計画を策定して県へ許可申請をするに至った。時の新潟県知事太田政弘に対する山ノ下開発事業計画説明書は、港湾の重要性を指摘すると同時に、早くも対岸満鮮との貿易の伸張を予想し、河口浚渫により船舶泊地を作るとともに、工場用地を作り、官線に連絡する鉄道を敷設し百貨の集散を促し製造工業を勃興させ、県民の繁栄に貢献したいと謳っている。今でこそ珍らしくないが当時としては画期的の事業家の眼を備えていたというべきである。

この総工事費は合計210万円を計上しているが、当時の民間築港事業としては他に類を見ないものであり、世の趨勢として県営埠頭の修築計画に対応する臨港の計画は複雑微妙なものを内蔵していたので、県並びに内務省でも慎重に検討し大正11年8月これを許可した。ことここに至るまでの苦心はさぞやと思われるものがある。

これより早く大正8年12月には鉄道敷設の免許申請を行っていたが、大正9年8月にはこの免許を受けている。頭初の鉄道建設の予算額は625,000円であり、本線側線ともで13kmであった。

かくして築港並びに鉄道の起工式は大正12年5月12日の佳日に挙行された。関係者として中央を始め朝野の名士600名の来臨を乞い盛大に行われたのであり、悠々と牛の草をはむ荒地に将来の繁栄を願う鍬が振り下ろされたのである。

これらの事業を遂行するため臨港は10万円の資本金を大正8年12月の株主総会で100万円に増加する決議をし1対9の割合で株主割当を行っている。続いて大正14年9月の総会では倍額増資の決議を行い、資本金を200万円としている。(昭和2年7月全額払込済)大事業のため資本需要は非常に旺盛であったことは論を俟たない。

この頃本社は白山浦から礎町へ移し大正12年10月には山ノ下の事業地へ移している。当時興味あることは、シベリヤ産木材を輸入し、県内並びに名古屋方面へ売り捌き、

需要家の好評を得ていたが、主として露国の政局不安定が原因でこの事業を永続させることのできなかったことは遺憾なことであった。今日でも新潟発のナホトカ定期客船航路のトラブルなど今だに何か当時からのつながりがあるように思われ、ソ連液化ガスの輸入問題などを想定するに当たり、背筋に一抹の寒気を感じる。

このような新事業の推進期に入り始めた枢要なときに、傑出した川上社長の大正10年5月の突然の死は実に不幸な出来事であった。義弟川上佐次郎が同年7月その跡を継いだ。

当時の事業予算は事業計画が大きく修正されるに応じて次第に巨額となり、埠頭築設並びに付属工事費で400万円、鉄道建設費その他で90万円となり、総額500万円に達しようとしている。今日の価格としては明らかに50億円にも及ぶ大工事費である。

この頃現在の日本石油新潟製油所、北越製紙新潟工場に囲まれる焼島潟を鉄道建設の際に生ずる砂山切り崩し土砂で埋立てることを土地所有者と共同で行ったり、信濃川の兩岸を結ぶ連絡ボートを運行する事業も行った。その他現今の日本ガス化学の松浜工場地区より沼垂地区までのバスを運行するなど、積極的に山ノ下地区の発展に力を傾注している。今でこそ山ノ下は活気のある繁栄を示しているが、当時であっての努力は涙ぐましいものがある。

築港工事は大正12年4月着工以来、新しく技師長を迎え浚渫船を買い入れ、能力不足を補うため、若松築港から浚渫船を借り入れるなどして、非常なる努力をした結果一部の埠頭が完成し、大正14年4月その名も縁起のよい平安丸というセメント積来船を着けることに至ったのである。

埠頭地区の建設においては、運河に跨り開閉橋を作り飲料水用の井戸を掘って上水道を通し、船舶給水の他地区住民に供給し、第二種自家用電気工作物の設置許可を得て、新潟水力電気より電力の供給を受け配電所を通して地域内全般の配電を行った。

(昭和15年3月まで継続) その他樹木を植え遊園地、遊戯場を作り、貸住宅を作るなど人集めの手段を種々講じている。思えば何もない不毛の地ともいうべき山ノ下に、意欲に燃えて近代的な港湾を造ろうとするものであるから、何から何まで用意しなければならなかった訳である。

肝心の港湾設備として主要のものは、バケットエレベーターなるものを考案して機

械荷役の嚆矢としたことであり、これに高架を付随させて石炭荷役の合理化を計ったことは、賞して余りあるものがあると思う。これが広い敷地を自由に駆使して臨港が将来における新潟港で占める機械荷役の分野を略、独壇上のに担当する魁をなしたといても過言ではない。

一方県営新潟築港は大正4年新潟市が計画し大正6年これを県に移管し、県は工事を内務省に委託して大正15年3月漸く第一期工事を終えたのである。

ここで注目すべきこととして新潟港湾取締規則が大正13年9月に制定され、県営埠頭においては、石炭、木材、鉱石、石油その他かさ高品、または他の貨物を汚損するようなものは、通常取扱わないこととしたものである。これにより臨港埠頭の性格は自ら定まり、この趣旨に沿って臨港は設計が一部変更されて建設された。

ところが県埠頭の使用開始を前にして、一部港湾関係者がこの制定を不便なりとして、撤廃運動を起し新潟商業会議所を動かして、大正15年3月県知事宛意見書を提出し、臨港また陳述書を作成して関係者に配布した。要は一部業者が臨港の繁栄に比し県営の寂寥を嘆じてのものと思われる。

この結果種々の経緯はあったが、昭和2年4月に至り遂に同規則は撤廃された。この年2月には臨港は会社築港と県営築港との荷役諸掛り比較表を公表して撤廃を不当とする理由を明らかにしている。

思うにこの当時より県営対臨港の問題は胚胎しており、問題の複雑さを投げている訳であるが、何等の補助を受けず、資金繰りに苦しみながら孜々榮々たる臨港の経営者にとっては、覚悟を新にせざるを得ないことであった。

臨港におけるその後の港湾工事は数多の困難の中にも次第に竣功し、昭和4年に至り現在のC埠頭までその竣成を見るに至った。（第一、第二埠頭の完成、第三埠頭は、入出港貨物の今後の増加を見て計画することになっている）。

この当時の新潟港入出港貨物は、大正15年では837,000 屯であり今から見れば微々たるものであるが、大正13年が709,000 屯であるから不況にも拘らず次第に増加している。

さて新潟港の航路の水深は、昭和2年では河口から当社船渠入口まで22尺その上流は20尺を保つようになったが、冬季間に河口が埋まり19尺位となり、これが苦悩の種

であった。この解決のため地元官民合同しての浚渫費予算の獲得と、県営航路への土砂流入を防止するための信濃川本流の真中に導水堤を築造することの運動に発展するのであるが、これは少しく後の話になる。この浚渫費負担問題でまともや一悶着あるのである。

次に臨港は目新しくも昭和5年9月に至り、毎月「臨港月報」を作り臨港関係の諸事項を発表し関係各方面にこれを配付し、約1カ年間継続したことは、有意義なことであった。

ここで港湾運送事業関係の諸作業を臨港としてどのような形態で実施していたかということになるが、大正15年4月資本金20万円で新潟荷役株式会社（昭和16年12月後述の新潟海陸運送に合併された）が設立されているが、最も肝腎の元請作業権を新会社へ移譲して新会社の基礎確立を計っているが、これは臨港の当時の経営者としては誠に手ばかりであったと思われる。本家本元の臨港は建設に巨資を投じ常に金融面で苦境に呻吟しているに拘らず、最も旨味のあるステベ業を自社で抱かず新会社に任せるとは、我々の感覚では理解できぬところである。当時のように労働問題が今程の社会性のない時にこのステベ業で利益を生み出し本元の臨港建設の資金を潤すべきにと惜しまれてならぬことである。このことは昭和35年の日通問題の後に新潟臨港開発と新潟海陸運送の合併によって解決されるが、思えば永く尾を引いたものである。

臨港の繋船料を主とする港湾諸料金は、昭和5年10月正式に県より繋船岸壁使用料徴収許可を受けたので、昭和6年1月より実施した。

臨港の鉄道業は大正13年12月に開始されたが、埠頭の建設状況と歩を合わせて貨物量は次第に増加し、昭和5年には発着合計291,000屯に達した。しかし仲々鉄道業のみで収益をあげることはむずかしく、地方鉄道補助法により、大正14年度上期より昭和5年下期まで合計245,000円の補助金を受けている。これを更に延長し10年の満期一杯の昭和9年まで補助金の恩恵に預かっている。

倉庫業は昭和3年6月資本金30万円で臨港倉庫株式会社を設立しているが、戦時に他の倉庫業者に合併され、その合併会社の相当額の株式を取得したが戦後その株式を処分している。これもまた臨港の経営上誠に惜しむべきことと思われる。飽迄も臨港自体でこの会社を支配し臨港を舞台にした、凡ての業務を臨港は手掛けるべきであ

ったと思われる。当時建設された倉庫は、前述のとおり戦時中に臨港の手を離れたが比較的堅牢に作られており、新潟地震に際しても陥没したけれども大した損傷はなく、専門業者の手で立派に持ち揚げられて再び使用されている。

土地貸付は工場、商店、野積場、倉庫用地等に対して行われ、当時としては適的な貸付料を収受していたようであるが、今日のように臨港が一本立となり、港湾の機能がうんぬんされるようになってくると、土地に対する観念が当時とは一変しているとはいえ、惜みても余る事態が感ぜられる。

併し戦時中の末期における疎開騒ぎで今の臨港バス道路における商店街が大部分疎開させられたことは、当社にとっては幸いなことであった。この頃農林省食糧倉庫を誘致しようということで、県市と一体となり紆余曲折を経たとはいえ臨港の土地約7,000坪を寄付して（これに市が民有地7,000坪を買収して寄付）目的を達したことは喜ぶべきことであった。臨港は自社で土地の地均しまで施工して寄付している。この時の一部民有地に対しては市は1坪7円で買上げており、臨港の所有土地はこの例からしても非常な価値を示し始めて来ている。

臨港鉄道は昭和2年度末では総投下資本は84万円に及び他事業分を合わせて同年度末380万円にもなり、借入金利子は、借入金192万円に対し1年間に20万円も支払っていた。この苦しい利払いの圧迫を軽減し、港湾の改善に努力するためには、鉄道を国営とすることがもっとも適当であるとして、昭和2年12月就任した川上専務がこれに当ることになった。（臨港鉄道から発送される貨物運送収入中当社の収入割合は8％に過ぎなかった。）政府買収はこの後なかなか進まなかったが、皮肉にも鉄道収入が激増し自立可能となった昭和16年に至り実現された。しかし新潟地震後国鉄自体の負担により2億円の線路復旧が成されたことは臨港には喜ぶべきことであった。

以上のような臨港の山ノ下地区開発の努力は着々と実を結び大正14年末には戸数56戸、人口270人が昭和4年末には戸数293戸、人口1,244人に達したのであるから、臨港の地域開発の偉業は賞されてしかるべきものと思われる。この功績の一部は昭和3年6月に設立された臨港土地建物（昭和15年に臨港で合併した）の力によるところが多いと思われる。（同社は臨港の土地分譲に当たり、約120軒の貸家建設を行った。）

昭和5年には日本港湾協会の第3回通常総会が新潟市において開催され、地元を含め800名が参会し臨港埠頭も親しく視察を受け、賛辞を受けている。

牧畜業はその後も略順調な成長を遂げていたが、昭和2年に至り炭疽病のため痛手を受け4年後に立ち直った。しかし大きく利益を挙げるという性質のものではなく、港湾の本業とは余りかけ離れているので、昭和16年に明治乳業に凡てを譲渡してしまった。

昭和5年12月川上佐次郎社長は死亡し、翌6年1月には、中野財閥の雄中野四郎太が社長に就任した。

さきに取り上げた新潟港の水深は、予想を上回る流下土砂のため、内務省新潟土木出張所も困惑し、昭和2年度以降の浚渫は打ち切るという声明を出したので、大騒ぎとなり新潟港水深増加加速成会が結成され、運動の結果内務省は昭和2年から7年まで総額93万円の子算を編成した。但しこの金額の中に毎年度分の県市の負担額が含まれている。

当時の臨港川上専務は、水深問題解決の一考察なるパンフレットを各方面に配付して事態の解決を計っている。これが刺激となり昭和5年には新潟港湾調査会が組織され、会長は県知事がこれに任じ、川上専務は委員として一番に名を列ねた。しかし何時の世何時の時代でも雑音はあるものにて、水深増加及び維持に要する経費負担について、国庫補助以外は県市の負担並びに貨物に対する負担にのみ帰せられ、臨港が負担からはずされているという不満にみちた説が流されるに至った。川上専務はこれに対しまた新潟港における水深増加並びに維持に伴う受益者負担についてと題し、港湾を公共の用に供している臨港は負担すべき筋合のものでなく、水深増加により大型船の岸壁荷役が可能となれば解荷役費が節約されそれを荷主が受益するとして、結局は貨物の消費者が負担すべきであることを解明し世の蒙を啓開したのである。

川上専務は、昭和4年1月には土地分譲代金の一部をもって生命保険団からの借入金の一部を返済するとともに、尚借款期限の延長と利率の引き下げにも成功している。経営上その指向するところは的を得ていると思われる。

3. 波瀾の巻（昭和 6. 1～昭和15. 9）

地元事業家の中野四郎太は昭和4年に社業発展のため地元との関係を一層密にする

という方針の元に、既に取締役役に選任されていたが、川上社長の急逝により社長に就任することになった。

さきに大活躍した川上専務は、川上家の事情及び専務個人の都合によって辞任した。

さて昭和6年には6月大河津分水の補修工事が完成し、新潟港の水深維持に好影響が期待されることになり、9月に入り上越線が開通し東京との距離が著しく短縮された。この月満洲事変が勃発し、守備軍の増員及び交代が新潟港から出航することになり、新潟港は大きく時代の脚光を浴びるに至った。

しかしながら当時の経済界は非常な不況であり、戦後の一方的インフレ昂進状況を経験している今日考えられないようなことであるが、政府はこの年官吏減俸令を発表している。わが国民間大会社もこれより先に減給を断行している。臨港もお多分に洩れず、役員は報酬を辞退し、一部人員整理が行われ、一割程度の減給もまた行われている。

この頃臨港は多額の借入金のため、常に金利の支払に悩まされると同時に大きな事業計画のための資金不足と運転資金に苦悩していた。しかし新潟港全体としてはその重要性が認識されるにつれて、その出入貨物は次第に増加を示し、昭和12年には、昭和5年の99万屯に比べ157万屯の成長ぶりを示した。（新潟鉄道局も昭和11年に設置された。）

中野社長時代特筆すべきこととして、臨港埠頭の県営移管問題がある。昭和8年頃から臨港は県当局に呼びかけ交渉を開始したが、9年10月漸く県は具体案を示して来たが、帰するところ、県側提示の価格があまりにも低廉なため、遂に妥結するに至らなかった。翌10年県知事が新潟港の一元化について相当熱意があるとのことで、まとも交渉したが結実せず自然消滅となった。結局多大の犠牲を払って臨港を発展させてきたことに対する正当な認識と妥当な評価が県側に欠如していたことが、最大の原因と思われる。

この頃県市の積極的な工場誘致政策により、各種工場が臨港周辺に建設されたが、日本鋼管、日本石油、北越製紙、新潟硫酸、昭和石油の前身の新津製油所等今に残る工場が操業を開始するに至り、臨港の貨物取扱いを増加した。

臨港埠頭の東海岸は昭和6年に大河津分水完成後は殊更に土砂の補給がないため、

欠漬が目立ち始め臨港の明治以来の植林や簀立による砂防工事の努力にも拘らず、冬季の荒天時による高波により、大きく欠漬が促進されるようになった。古靜に砂を満載させての沈没や木杭の縦堤や柵を築造したが、自然の暴威の前にはさして効果を挙げ得なかった。この高波のため苦心建設した臨港の運河は昭和11年11月には殆んど埋められる悲運に遭遇した。このような自然の大エネルギーに対抗する策は到底一民間企業の能力には堪えられるものではなく、後年例の新潟地盤沈下対策5カ年計画の一環として昭和36年から（この時私有地には国の防災工事は施工されないとの建前から臨港の土地14万坪を県へ寄付した）昭和39年に至る工事で漸く安心感の保てる護岸が築造され、地震後もより強固に補強されたが、また後期地沈対策工事で抜本的の補強工事が加えられようとしている。

さて臨港の営業の概況を見ると昭和5年の入出港貨物は301,000屯、昭和12年は374,000屯であったが、昭和5年では新潟港全体の32%を占め県営埠頭より10%の高率を示している。

昭和12年7月日華事変勃発後は、新潟港を経由する貨物は日を追って増大し、昭和14年には1,857,000屯に達した。船舶も大型化し港内水深の深度確保は益々要望されてきた。昭和14年には臨港繫船最大吃水は21呎、県営では20呎10吋を記録したが、頭初計画の予定深度には達しなかった。内務省も事態を認識し、主航路を水深9米50に浚渫し、導水堤を建設し防波堤を延長することなどを骨子とする、新潟港拡築計画を樹立し300万円の予算をもって議会の通過させた。新潟市も隣接町村を合併して人口50万の大都市建設を企図したのである。

このような状況下にあつて荷動きは一見活況を呈してきたが、膨大な借入金を背負う臨港は、経営は一向に改善されなかった。日本勸業銀行より一挙に長期低利の借入金350万円を導入し従来の借入金を一掃して、経営の立て直しを計画したが当時としては余りの巨額であり勸銀の受け入れるところとならなかった。その後日本興業銀行にも申入れたが、これまた不成功に終った。

かくの如き経営の行きづまりを打開するため、中野社長は適当な引き受け者を地元財界から物色したが発見できず、当時の大連汽船を背景とする日満倉庫の市川社長と屢々交渉したが、足元を見た低価格のため交渉を打ち切った。茲において川崎汽船の

代理店を担当していた新潟海陸運送株式会社の池康太郎専務取締役役に相談の結果、郷土出身であり当時事実上の川崎汽船の主宰者であった大久保賢治郎専務取締役に支援を乞うに至ったのである。大久保専務は一時は断ったが、池専務の再三の懇請により、自滅しようとする臨港の窮状を惜しみ、単なる営利のためのみでなく郷土のため臨港を救い、延いては県市の発展に寄与しようとの遠大なる理想に燃えて臨港救援に立ち上ったのである。

そこで昭和14年11月15日資本参加の契約書締結となり、臨港は資本金200万円を100万円に減資し150万円を増資することに決定したのであるがこの150万円の大部分を川崎汽船で引き受けたのである。また臨港の借入金200万円をも肩代りしてここに臨港は再生の出発をなすことができた。正に救世主は川崎汽船であり大久保専務であった。ここでまた記録に止めておかねばならぬことは、川崎汽船の引受株は凡て後配株であり減資後の旧株が年4分の株主配当を2カ年間継続した後でなければ配当を辞退するという誠に至り尽せりの資本参加であった。

ここに至るまでの臨港の会計上の記録は収支差引き半年1期で約5万円の赤字であったが、土地の値上りが著しいので毎期繰越利益を2万円程度計上できるように、適当な評価益を計上して、勿論無配ではあったが表面上の決算数字を糊塗していた。実際に土地を一部売却したときには売却益の計上があったので、評価益の計上は行わなかった。現在の臨港の土地の帳簿価格はこの当時のものが多いので、たまたま売却があるとその殆んどが売却益となり、最近に至る臨港の収益に大きく寄与していることは否めないところである。

川崎汽船の資本参加後は臨港の業績は、急激に改善され昭和16年下期に至り、普通株後配株とも平等に年4分の配当を行うに至った。

資本減少の経理処理としては、従来満足な減価償却を行っていなかったので、固定資産の償却として船舶旋繫場業興業費で、801,238円、鉄道建設費で52,462円、土地利用貸付業で105,345円を行い他は雑損40,955円の補填に充当した。

4. 奮迅の巻（昭和15.6～昭和29.5）

新生臨港の社長には昭和15年6月川崎汽船鋳谷社長、取締役には同社の大久保専務が就任されたが、両氏は極めて多忙にて常勤は不可能なので、新潟市出身の元扶桑海

上火災の小山専務を臨港の専務とし、新潟海陸運送の池専務を現職のまま臨港の支配人とした。

その後戦争の進展につれ、臨港は激増する貨物を国策に沿って、獅子奮迅の勢で扱い最盛期には月間 200,000 屯の貨物を扱い大いに国家に貢献したのである。

この間前期のとおり臨港鉄道は鉄道省の要請により昭和16年9月買取契約書に調印し17年の永い歴史を閉じたのである。

畜産業も昭和16年1月明治乳業に凡てを譲渡し、創業以来の幕を下した。これより早くバス業は昭和8年9月現新潟交通の前身である新潟合同自動車株式会社に合併され、信濃川兩岸連絡ボート業も後に渡辺渡船株式会社に移された。

昭和17年に至り当時阿賀野川の向側松ヶ崎村から臨港へ港湾労働者が多数作業に来ていたが、橋がなく冬季渡船の顛覆のため、2回に亘り60数名の死亡を出した。村当局は臨港に哀訴し村有地22万坪と交換に長大橋を架けて欲しいと嘆願して来たので、情にもろい臨港は早速これに応じ、金銭的にも資材的にも戦時中の困難を排して昭和21年5月これを完成させた。この橋は後県に移管された。

この22万坪については戦時中川崎製鉄の工場が建設されるかも知れないとの希望も一時持たれたが、遂に実現しなかった。臨港はまたこの22万坪の地に新潟港の補助港を作ろうとの大計画を持ったが、戦争が終り例の農地改革により画餅に帰した。折角の土地も同法によりその大部分が失われたのであり、同法は臨港のような会社にも絶大な影響を与えたのである。

戦時中の取扱物資の急増により臨港は、港湾設備においてB1 95m、D1.2.3.420mの木棧橋を昭和19年1月迄に完成させ（これがための資本金を250万円増して500万円にした）現在のA1埠頭に120mに亘り本格的な井筒岸壁と方塊岸壁の築造に着手した。（浚渫を含め昭和26年6月完成）その他E1.2 310mは護岸工事のみに止ったが現在の臨港埠頭の形態は戦時中に固った訳である。またA2.3埠頭に荷役力増強のため石川島重工業より大型起重機一基が移設されることになった。（昭和22年4月完成）昭和19年鉄道省は高脚ジブクレーン2基を設置した。

昭和20年8月敗戦を迎えたが、新潟港は投下された機雷のため、沈没船もあり水深もなくなり荒れ果てたものとなった。

新潟港の復興には、経済安定本部の経済復興長期計画に基き昭和24年を初年度とする5カ年計画で大々的に修復されることになった。航路の水深計画は臨港入口まで8.5mその上流県営までは7.5mであった。この計画の実施により、徐々に立直り掃海も海上保安庁と連合軍の掃海の結果27年1月日本海諸港に対し国際安全宣言が発表された。これは戦後の新潟港の出発にとって特記すべきことであった。

昭和23年臨港は私有港湾の整備を計るため新たに貨物通過料を設け、物価庁に許可を申請し10月この許可を受けた。これは屯当り11円に申請し7円で許可されたが、爾来今日に至るまで数回値上げされたが、よく利用者の理解を得て港湾施設の改善に振向けられて来たことは臨港にとり幸せといわなければならない。昭和26年5月物価庁長官より港湾施設使用料の統制令廃止で同年6月1日以後この規制は消滅した。なお県では昭和4年4月県令で新潟港入港料徴収規則を施行し、民間の反対を押し切り、登簿屯数と貨物に対し夫々屯当り料金を徴収した。臨港は臨港埠頭施設に対し何等の補助援助もなしに、入港料の全額を徴収することは、民業振興の大精神にもととして臨港埠頭利用船舶より徴収した料金は臨港に下付するのが当然と主張したが、受け入れられなかった。この規則は現在も生きており、年間5,000万円にも達するものとなっている。(ある時期県は反対に航路筋の浚渫費の分担を臨港に対して要求したこともあったが勿論臨港はこれに応じなかった。)

昭和26年昭和石油新潟製油所は1万屯級タンカーでの原油輸入を計画し臨港と協力して、臨港泊地内の水深増加を県へ申請したが、県はまたまた再燃した一元化問題からませて容易に許可しなかったが、27年に至り浚渫費臨港負担で許可された。土量18万 m^3 水深10mであった。27年7月英国船マクトラ号(9,185屯)が原油を満載して吃水31呎でC岸壁に入港したことは臨港にとっても新潟港にとっても画期的なことであった。このことを契機として臨港は戦時中に護岸のみを完成していたE1、2埠頭を危険物専用埠頭として築造を決意し、昭和31年3月末漸く完成させるを得た。

この危険物専用埠頭建設に当り、日本石油はこれからの油送管理設工事に難色を示し、公聴会まで開かれたが遂に現在の県営北埠頭先端のドルフィン建設に踏み切った。同区域は新潟港の中心部であり将来問題のあるところと思われる。

昭和29年臨港の銆谷社長は辞任し代って、大久保取締役が社長に就任した。資本金

は昭和22年4月株式会社新潟ホテル合併のため、515万となり24年6月企業再建整備計画により、700万円に増資27年10月には1,500万円に増資した。この間営業成績は資本金の過少に助けられるとともに、昭和26年に大型起重機4基の設置などがあり、27年には2割の配当を行うまでとなった。

昭和25年港湾法が施行されて以来、27年1月に至りまたまた新潟港一元化問題が再燃された。このときは新潟商工会議所会頭、新潟市議会議長などからも県知事宛一元化促進の陳情書が出された。しかし結局は昭和9年当時の一元化と同様な理由で29年12月に至り完全に解消された。これにより臨港は港湾事業に完成なしの言葉どおり、改修に改修を重ね、新潟港の発展に全力を尽すことになった。

5. 異変の巻（昭和29.6～昭和35.9）

昭和30年4月臨港の株式は始めて新潟証券取引所に上場された。この後引続き含み資産の多い有望銘柄として人気銘柄となっていた。昭和31年11月には丸ビル内に東京事務所を開設した。

このように事業も隆々として、将来の躍進が大いに期待されたとき、忌わしい地盤沈下が、31年の始めより顕著になってきた。水溶性天然ガス採取に伴う地下水の汲み揚げがその原因であることは、科学技術庁の発表で明らかにされ自粛規制を含め4回のガス採取規制が実施され、漸く小康を得るに至ったが、未だ意を安んじるまでに至っていない。飽までも規制を強化し沈下を完全停止しなければならないと思う。この対策工事には臨港自体の工事を含め公共事業で多額の対策工事が行われたが、新潟地震で元の空阿彌となり、地震の災害復興で漸く立直ることを得たのである。

昭和33年2月賃金2,000円引き上げ要求に端を発したストライキは、全日本港湾労働組合日本海地方本部の傘下にある臨港の組合員と関係会社の新潟海陸運送の組合員を結集させ、28日間に亘る長期ストが行われた。夫々県地方労働委員会に提訴したり大久保社長の要請により東京、横浜より応援を求め、一時は組合員のピケラインを破り強行荷役を行うかという誠に緊迫した空気もあったが、市長、商工会議所会頭の調停も入り妥結するに至った。これは労使ともども非常な試練でありともに深く反省の要を体得した事件であった。

昭和32年には臨港は開閉可能な屋根の蓋20個を有する10区画に分れたサイロ式の

900 坪の近代的倉庫をD 2. 3 埠頭に建設し、34年には地盤沈下で高くなった水面に押し上げられて破壊されたD 1. 2. 3 埠頭の木棧橋に代るものとして422 mに亘る井筒12基を含む恒久的コンクリート棧橋を築造したりしたので、資金需要は旺盛となり増資による資本金は次第に増加し、その他関係会社ホテル新潟の払込みのためもあり、昭和36年12月には8億円を算するに至った。

さて新潟港の港勢は、昭和38年度は貨物吞吐量465万屯に達し日本海第一となっている。しかし日本全国では30番目位であり、特定重要港湾の資格獲得を巡って運動中であるが、今暫く時日を要すると思われる。この原因は新潟港が河口港であり毎年の大量の土砂浚渫を必要とし、港湾施設の改善に向ける予算をなかなか付けられないところに大きな原因があるとして、抜本的の改善策として関屋分水案と河口分流案が論議されたが、港の整備拡充もできるとともに海岸欠潰をも防止可能の関屋分水案が採用され、45年の通水を目指して、建設省の工事で開始されたことは喜ばしいことである。

また新潟市は昭和39年には新産都市に指定され所謂新工業港として総額270億といわれる新潟東港の建設が急ピッチで進められることになり、現在では防波堤の建設と航路の堀り込みが始まっていることは新潟港全体の発展のために慶賀すべきことである。

社運発展の途上に、明暗禍福のあることは世の常であるが、日本通運が臨港の株式を大量に取得した問題は閑却のできないことである。

臨港の株式は新潟証券取引所上場渡、昭和33年地元本荘証券の強い勧奨により、野村証券を幹事会社として東京で説明会を開き、東京証券取引所の第二部銘柄として店頭市場にも上場したが、同証券は個々の大株主を訪問して買い集めに狂奔し、遂に中央大資本に集まったと思われる。これより当時の野村証券瀬川副社長より、日通の意を体して重役の派遣その他の要求が出されてきたが、大久保社長は理の通らぬことは受け難いとして、公正取引委員会にも独禁法違反の疑いがありとして提訴するなど異常な状況となってきた。このときに当り日通は児玉啓士夫氏を間に立てて円満解決を計ってきたので同氏と大久保社長の協議の結果最終的には、運輸省の勧告もあり持株比率は日通側40%となり、重役も日通側より現在のように副社長1名、常務取締役1名、非常勤取締役1名となり、今日何等の問題なく日常業務の発展に努める体制が取

られていることは誠に喜ぶべきことと思われる。

この事件の最中新潟海陸運送株式会社は臨港に合併されたが、この合併は成るべくして成ったものであり、早晩かかる運命であったと思われる。何故なれば臨港はその膨大な施設を使用料をとって海陸運送に貸し付けていたが、使用料の値上げを巡って常に当事者間の軋轢があり、臨港の施設に対する投下額が大きくなるにつれて、最早その使用料のみをもってしては、賄い切れない様相も歴然となり、長い年月の有無相通じた観点からも一元的に社運の隆昌を目指した方が良策であることが早くから看取されていたのである。

昭和35年11月社名を新潟臨港海陸運送株式会社に変更し、新しい第一歩を踏み出したのである。

6. 躍進の巻（昭和35.10～昭和39.6）

合併による新しい会社は、海陸運送の凡ての業務を継承し運輸会社中比類のない特色を有することになったのである。所有する港湾の施設一切を使用して文字通り海陸一貫作業を実施することができるようになった訳である。

昭和36年度において特筆しておかなければならないことは、33,500重量屯のその名も信濃川丸という郷土の大河に因むタンカーが昭和石油の原油を満載し吃水10m70で臨港埠頭に入港したことである。臨港は勿論新潟港としても始めてのことであった。

この日のためには地元の運輸省第一港湾建設局を始め県、市の港湾課、パイロット、昭石、臨港など関係者が前々より数回の協議を行い、臨港船渠入口の土砂33,000 m^3 の浚渫を昭石と臨港で負担して実現に踏み切ったのである。

これを第一歩として新潟港の声価は俄然高まってきたのである。当時の新潟港の計画水深10mに対して何故10m70の吃水船が航路を遡るのかとの疑問が生ずると思われるが、これは河口港の宿命である水深維持のための浚渫を最低で常に10mを保持できるように埋没を見込んで12m程度に先ず掘り下げたため、時期的に埋まらない時期に大型船を入れることが可能なのである。臨港船渠は地盤沈下の只一つの取り柄である水深増加によって深いところは12m50にも達するようになっていた。

臨港海陸は37年8月には直江津の将来の発展を見越して直江津出張所を開設した。臨港埠頭における超重量物揚の記録としては36年11月E1埠頭に日通は揚重力300

屯のシンボールを建設して 250 屯の日立製作所製の東北電力向け変電所用トランスを揚げ D 1 埠頭背後より貨車発送している。

この年 8 月ホテル部門を切り離し別会社として株式会社ホテル新潟を発足させ、新しく近代的な建物を建設することになり、38 年 6 月 10 億円のデラックスホテルを建設した。このホテルには 39 年の 6 月新潟国体にご臨幸いただいた天皇皇后両陛下に 3 泊もご宿泊をいただいている。

昭和 37 年 3 月旭汽船より汽船順丸 1,650 屯を先ず手始めに買入れ、海運業に乗り出した。更に 38 年 1 月には鋼材輸送船万代丸 3,145 屯を竣功させ、続いて 39 年 1 月木材専用船彌彦丸 3,275 屯を建造し矢次早に海運部門を充実した。40 年 11 月には古い順丸を売却し彌彦丸と同型の木材専用船米山丸を建造、41 年 4 月に就航させた。41 年 12 月には 6,250 屯のラワン材専用船を就船させる予定であり、42 年 7 月には同型船をなお一隻就航の予定である。

この外アメリカのジェネラルモーターズ会社からシボレーを直輸入の上、新潟、富山、山形、秋田の 4 県に販売する権利を入手し、37 年 9 月から営業を開始した。また 38 年 4 月には石川島コーリング株式会社の指定サービス工場として、同社製諸機械のサービス及び関係部品の販売を始めた。

合併後の営業成績は極めて順調であり、37 年 3 月期では純益 14,152 万円を計上し配当は前記より 2 分増の年 8 分であった。

7. 復興の巻（昭和 39. 6 以降）

昭和 39 年 6 月 16 日午後 1 時、大地鳴動の新潟地震が襲来した。臨港埠頭は壊滅的の損害を蒙り、一時は再起を危ぶまれる程であった。しかし大久保社長の毅然たる方針のもと、自力復興に踏み切り、北海道東北開発公庫より 17 億円、市中金融機関より 8 億円を調達して昭和 41 年 5 月堂々たる臨港埠頭を出現し、地元は勿論運輸省港湾局よりも賞讃をいただき、面目を施したのである。地震直後はまた一元化問題が起ったが、法律を楯にとりこの際一気に一元化に持ち込もうという県の態度は冷く、臨港海陸の存立を許さないが如き過酷な条件と見られたけれども、塚田知事の希望もあり数回の交渉が行われた。息詰るような場面もあったが結局自力復興に踏切った臨港海陸は、結果的に見て、判断の誤りでなかったことを裏付けている。

地面は地震前に比べ高々と土盛りされ臨港船渠はなお 60,000 m^3 を浚渫し岸壁は11 m の大バースが4バースも作られ4万屯の巨船が同時に3隻も繫留されるようになったのである。大型起重機もA埠頭に高能力のものが2基新たに増備され、D2・3埠頭には誇るに足る850坪の最新式倉庫が建設された。その他倉庫、事務所も新設嵩上げが行われ、鉄道は土盛の後に旧来どおり整然と敷き直され、地震の惨状を知るものにとって信じられないような復興を示している。

しかしながら、25億の新たな借入金は創業時におけるような金利の負担を臨港海陸に課することは火を焙るより明らかである。昭和40年度で新潟港は460万屯の貨物を吞吐したが、この内小舟関係100万屯を差引き臨港と県営は約半々宛の貨物を取扱っているが、臨港の収入を向上させるには何はともあれ、水揚高の増嵩を実現するにあると思われる。

再び港造りを始めた頃の苦難期を思い起し新しい貨物を誘致し、あり余る設備能力を活用することが当面の緊要事であると思われる。各地の地域開発が叫ばれ、新潟港の近傍でも直江津、酒田、秋田と着々と整備され従来は臨港に入り貨車仲継された相当量の貨物が、直接それらの港に揚げられるようになっている。前途は楽観を許さないものがある。

大久保社長は永年の海運界に対する功績により40年11月勲三等瑞宝章の榮譽に輝いたが、従業員は社長を中心として気を許すことなく生々発展の道を邁進することが肝要と思われる。

以上詳細に亘って紹介傍々筆者の意見を加えてきたが、臨港は極めて珍しい会社であり、只単なるブックレビュー的のものでは、原本を読まれる機会を持ち得ない方々にとって、不満なことと思われるので敢て詳細に記述し細い点まで触れ、県との問題、地元業者との間などをも記述したが、できれば原本は臨港海陸の関係先に贈呈してあるので、ご一見いただければ幸いである。また今後私有港湾の経営を企図される方々にとりご参考になれば幸甚である。

(新潟臨港海陸運送株式会社・刊)
昭和41年5月 非売品
大版 p. 688