

新潟臨港埠頭の形成とその特性

小林寿夫

(新潟臨港海陸運送(株))

新潟臨港埠頭は、新潟港という中にあって、現在では公共港湾である新潟県営埠頭と略半々の貨物の取扱を行なっているが、今までに何等問題のなかった訳ではない。ここで卒直に問題点をあげて大方の批判を仰ぎたいと思う。

その創業は、明治38年11月に遡る。草創期は牛乳の搾取並びに販売から始まっており、資本金5万円の新潟健康舎という名前で誕生している。

この初代の経営者村山米策が乳牛飼育のための牧場地を求めて、現在の当社所有地である山ノ下一帯の原野に眼をつけたのである。当時該地は広大なる国有地であり、砂漠あり、沼あり、原野ありで余り世人に注目されていなかった。この地に対し予約開墾払下げの許可申請を提出し色々の障礙を克服して大正9年迄の間に約50万坪の土地を極めて安く、坪当り50銭位で入手した。この頃地元の東洋物産という会社が体のいい乗取り的合併問題を起したが、健康舎の株を買い集めた長岡の財閥川上佐太郎が社長に就任した。

時恰も第一次世界大戦後にて、各種交通施設も発展の緒につき、新潟県内でも官線私線が多く開通され、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当に思われた。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、山ノ下の所有地を開発しようと決意した。現代用語でいうならば新工業港の建設を目論んだのであり、この頃信濃川河口の両突堤の拡築並びに大河津分水の着工による、信濃川治水策の確立などが明確化され、新潟港の胎動が有識者の目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誼を得ていたというべきであった。

かくして築港並びに鉄道の起工式は大正12年5月の佳日に挙行され、社名はこれより先新潟健康舎を改め大正9年10月に「新潟臨港株式会社」に変更している。

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月に株主割当1:9で100万円に増加し、続いて大正14年9月には倍額増資を行なって資本金200万円としている。

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になり、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。今日の価格にしては明らかに50億円にも及ぶ大工事費でもある。

この頃、土地の埋立、信濃川の両岸を結ぶ連絡ボートの運行や、バス事業、貸家建設業なども行ない、積極的に山ノ下地区の発展に力を尽している。現在の山ノ下地区繁栄の原動力となっているといつても過言ではない。

築港工事は大正14年4月に至り第一埠頭が完成し第一船として平安丸というセメント積来船を着けるに至った。一方県営新潟港は大正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任して、大正15年3月漸く第一期工事を終えている。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、鉱油石油、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。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の設計を一部変更して建設したが、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、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、これに対し臨港はまた陳述書を作成して関係者に配付している。

この結果種々の経緯をもしながら、昭和2年4月に至り遂に同規則は撤廃した。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工し、昭和

4年に至り現在のC埠頭までその竣工を見るに至った。当時として第三埠頭は出入港貨物の今後の増加を見て計画することにしている。

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（この会社は昭和16年12月後述の新潟海陸運送に合併される）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抜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かかわらず、最もうま味のあるステベ業を自社で抱かず新会社に任せるとは、われわれ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産を潤すべきにと惜しまれてならないのである。このことは昭和35年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ている。

この頃、昭和5年新潟港湾調査会が組織され、河口港の宿命である浚渫費について臨港にも負担させるべきであるという論が出たが、臨港はこれを反駁し応じなかった。この年の12月には川上佐太郎社長が死忙し、翌6年1月には地元中野財閥の雄、中野四郎太が社長に就任した。この中野社長時代の特筆すべきこととしては、臨港埠頭の県移管問題がある。多額の借入金による支払金利の増嵩と、大きな事業計画のための資金不足は、臨港を非常な苦惱に陥し入れており、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、余りに低廉な価格の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してまたも交渉したが、結実せず自然消滅となった。結局多大な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。

この間にあって、荷動は一見活況を呈してきたが、膨大な借入金を背負う臨港の経営は一向に改善されず、日本勧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直しを計画したが、余り

の巨額であり勧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し入れたが、これも不成功に終った。

かくの如き経営の行詰りを打開するため、中野社長は適当な引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中止した。ここ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に支援を乞うに至った。大久保専務は一時は断わったが、池専務の再三の懇談により、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が、この150万円の大部分を川崎汽船で引受けた。また臨港の借入金200万円を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。この時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れり尽せりの資本参加であった。

川崎汽船の資本参加後は経営は急速に立直り、2年後には優先株後配株の別はなくなり、折柄の戦時体制下、要求される貨物の増大に対し、臨港は月間20万屯をも扱って国家の要請に応えた。

昭和16年9月には鉄道省の要望により臨港鉄道の買収に応じ、その他牛乳業、バス業、信濃川連絡ボート業なども凡て他に移した。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、D_{1.2.3} 420m の木棧橋を昭和19年1月迄に完成させ、現在の A₁ 埠頭に220mに亘り本格的な井筒岸壁と方塊岸壁の築造にも着手した。(これは浚渫を含め昭和26年6月完成した)その他 E_{1.2} 310m は護岸工事のみに止まつたが、現在の臨港埠頭の形態は戦時中に固った訳であるが、また A_{2.3} 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。(これは昭和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。その結果、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る。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述書が出された。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。これより前昭和26年に、大型起重機をA₁に1基、D_{2,3}に3基1拳に4基を万難を排して据え付け、撒物荷役に威力を發揮することにしたのは、正に適策というべきと思われる。これあるがため後述する地盤沈下の際にもどれほど有効に荷役できたが推り知れないものがある。

このようにして臨港埠頭は整備され、いよいよこれからという時に、周知の忌わしい地盤沈下が始まってきた。臨港地帯はこれにより、3m近く沈下し、さらに地震で壊滅的状態となった。

この間昭和34年には沈下のため水の押し上らげられたD_{1,2,3}木棧橋の代りとして恒久的の12基の井筒を含むコンクリート棧橋を作り、その他積極的利益につながらぬ沈下対策工事に多くの無駄な工事費と貨物の損傷を蒙った。しかし、こうした中で、昭和36年には昭和石油の要請により、力を併せ新潟港始まって以来の33,500屯のタンカー信濃川丸を臨港C埠頭に繋げている。これを契期として県営比埠頭の日本石油のドルフィンに、同型のタンカーが着くようになったのは疑いを入れぬところである。この年の12月には資本金は8億円となっている。

その後昭和39年6月には新潟大地震が起ったが、自力復興に立上がり、総額25億円の融資獲得にも成功し、抜本的の埠頭作り直しを成し遂げ、-11m

バース3バース、4万屯を同時に3隻も着けられるようにするとともに、大型起重機もより性能のよいものを2基A埠頭に設置するなど、目覚ましい復興を成し遂げることができ、臨港埠頭のみで油を含め1,000万屯は扱えるようになった。

ところでこの地震の時もまたまた一元化問題が起きたが、臨港の息の根をとめるような条件を県は提示し、種々の経緯はあったが、港湾局の意見もあり断固自力復興に踏み切ったのである。

以上新潟臨港埠頭の形成と特性を述べてきたが、果して然らば私有港湾はこれから始めて経営しようと考えた場合、成り立つものかどうか、卒直にこの点の考えを発表したいと思う。臨港埠頭の泊地は約165,000m²あり、これを仮りに平均水深10m浚渫するものとする。これで背後の土盛をなし余りは海に捨てることにする。1m³300円として495,000千円かかる。この土地所有権獲得のためには1m²1,000円として165,000千円で、臨港埠頭の場合背後地300,000m²があるからこれを1m²当り3,000円と見ても900,000千円となる。臨港の-11mのABC各埠頭岸壁延長750mm当り1,500千円として1,125,000千円、-10m水深のD埠頭延長420mはm当1,000千円として420,000千円、残り石油埠頭のEはドルフィンタイプであるがE_{1,2,3}と3埠頭あって計110,000千円である。以上を合計すると3,215,000千円となる。これだけの額を借入金として約80%の2,500,000千円を調達すると、この金利だけで現在会社が借りているところで、最も金利の安い北海道東北開発公庫の例でも年8分2厘である。(実際は北海道東北開発公庫法により総工事額の70%の借入可能であるから他は市中から調達しなければならない。)これだけの金利を年間に払わなければならない。市中金融関係では年利9年5厘償還は5年が最長で、公庫は最長10年である。

然らばこれに見合う収入はどうかというと、昭和40年4月から41年3月迄の1カ年間では、

繫船料	59,337千円	纏取料	6,109千円
岸壁給水料	10,327千円		

埠頭通過料 この埠頭通過料というのは、埠頭を出入する油類、化工学
業品などから通過料として 1 k/L 当り 40 円から 60 円の料金
を用する。

合 計 143,866 千円

以上経費を見ないで収入だけをとりあげたが、岸壁そのものから直接上の収入のみでは、到底金利のみにも当らぬことになる。繫船料は隣の県営埠頭に比べては料率は非常に割高であるが、これは県営埠頭にはないところの大型起重機が 7 基もあり、本船速発には絶大な威力を發揮している。かりに 1 万総屯型の 1 日の船費を 600 千円とすると、10,000 屯の撤物を積んできて県営に着けた場合は、滞船は早くても 6 日かかる。これが臨港では 2.5 日である。差引 3.5 日の速発となる。 $600 \text{ 千円} \times 3.5 \text{ 日} = 2,100 \text{ 千円}$ の船会社の利益となる。この中から臨港と県営の繫船料の差 170 千円など問題にならない訳である。経営が困難であるからといって料率を高くだけしているのではない。これに見合う施設を完備して船会社の満足をうけているわけである。これだけの早荷役であると、船貨にもはね返えって参り、安くなるのでその分だけ荷主は原価の安い原料を入手できることになる。臨港は 60 年に亘る粒々辛苦経営の結果、極めて安い原価の広大な土地を母胎として、港湾経営に当ってきたので、とにもかくにも新潟地震の大災害にも屈せず見事な復興をしたのであって、困難は正にこれからと考えられる。多額の借入金を抱えて資金繰りに苦しみ全く臨港創業の頃と変りないものがある。ひるがえって臨港のおかれている全般の環境はどうかというと、仲々楽観を許さない。わが国では私有港湾が殆んどないため、税金で作られた公共港湾は利子も償却もないで、民間企業的感覚は少なく、繫船料の値上げなどは池田首相時当には、少くとも倍額値上げを早急に実施しなければならないといわれていたが、その後その額までは未だ実現される見込はないようである。外国の港湾では私有港湾が非常に多く、政府から 20 年据置き 30 年償還というような長期低利の融資を受けて建設されているようである。繫船料などは日本の公共港湾の 4 倍、5 倍は普通と聞いている。日本船が外国へ行って高額の繫船料を

支払い、外国船が日本へ来て、安価な繫船料でこと足りているというのは合点のしかねるところであり、政府は私有港湾の育成を計る考えがあるならば、速かに繫船料の大巾値上げを断行すべきである。また貨物通過料の設定なども大いに促進すべきものと考えられる。

その他、近年に至り盛んに地域開発が叫ばれ、現実にも新潟港近傍の港湾でも、北は秋田から酒田、直江津と最近港が整備されてきたので、従来は当臨港埠頭に揚げて貨車仲継でそれらの地区に所在する工場に原料が送られていたが、直接同港に本船が入るようになったので、臨港に入る撒物が減少した。これは年間25万屯にもとまるので大問題でもある。先進諸港に負けない埠頭を再建した機会に尚一層貨物誘致に努めて、経営を確立したいと考えている。

さて最後に私有港湾に国や県や市の金銭的援助があるかということであるが、これは遺憾ながら今日までもなく、今後も期待できないのではないかと思われる。現在新潟港では、税関が外航船に対して、普通屯税が純1屯当たり入港1回につき16円、特別屯税を20円徴収しているが、この20円は特別屯譲与税として、新潟市に昨年4月から今年の3月迄には48,051,167円譲与されている。

又新潟県は船舶入港料として総50屯以上の船舶に対して総屯数1屯につき20銭、貨物入港料として1屯につき50銭を徴している。年額にすると前者が1,312,367円、後者が2,116,078円である。臨港埠頭につけた船舶については、何とかこれらの料金の割り返しを受けられないものかと考えているが、現在では非常に難かしいようである。したがって、飽くまでも自力で邁進しなければならないのが実状かと思われる。こうした諸般の状勢に鑑み、経営を安定させるため、本業の私有港湾の経営の外に海運業、ホテル業、シボレー直輸入販売業、石川島播磨重工業の建設機械の販売の代理店、生コン輸送会社の経営など種々努力を重ねているが、前途は容易とは思えない。