

港湾施設利用の問題点

～京浜―北海道定期航路を例として～

今野 修平・井上洋二郎
(東京都港湾局)

1. は し が き

港湾は「船舶ならびに航空機が出入・碇けいする地域における水・陸・空運連絡役務の提供が行なわれる交通機関である」¹⁾とされている。港湾がこの様な機能を果たすためには、当然のことながら、多くの施設が必要であり、港湾はこれら施設の有機的複合体であるともいえよう²⁾。これら施設の有効的利用は、港湾における生産性の向上に結びつき、港湾の管理・運営・計画等の中心的課題となっている。この中で最も大きい問題は、埠頭の利用形態であり、海運における合理化と直結するだけに、従来から多くの議論がなされ³⁾、また一部ではそれに基づいての利用形態がとられてきた⁴⁾。しかしこの問題については、港湾内部の社会的慣習、施設不足、流通機構の非合理性等が原因となって、現在まで決定的方法のないままに今日に至っているといつて良い。この問題については、さらに埠頭利用の形態を背後との結びつき、船舶との結びつき、投資効果、利用上における流通経費の分析、経営的観点からの施設管理等々今後解決し、考究されるべき問題が数多く残されている。いずれにせよここに指摘した埠頭の経済的効率的利用の問題は、今日脱皮を迫られている我国の港湾の中心的課題であることは間違いない。

そこで筆者は、本稿は埠頭の経済的効率的利用がいかにあるべきかという問題意識を根底に持ち、経済活動の場としての埠頭⁵⁾のあり方について考察を行なうことを目的としたものである。埠頭という港湾施設の持つ経済機能は、海上運送という流通経済のターミナルである以上、海上運送形態に大きく影響されることは自明の理であり、そのため考察の前提として同一形態の

海上運送に固定する必要があるものと判断し、本稿では京浜——北海道定期航路に供用される埠頭を分析材料にし、問題の本質に触れていく方法をとったものである。

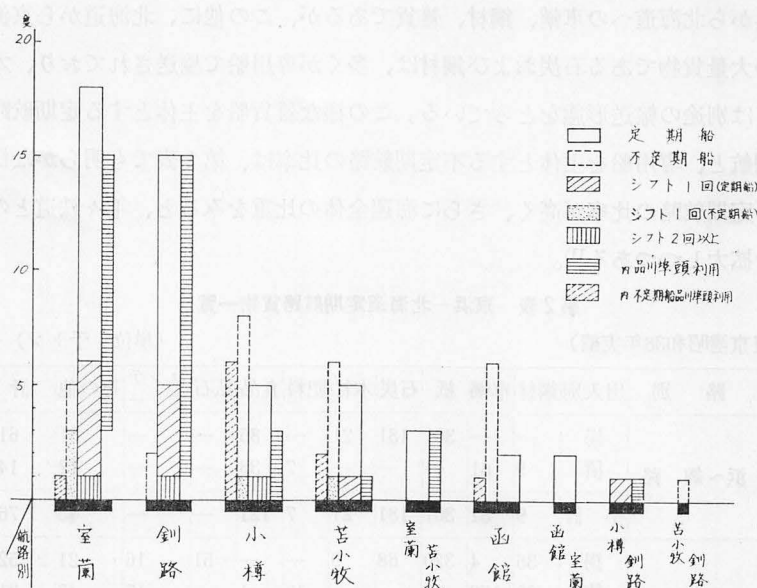
2. 京浜——北海道定期航路の概要

我国における内航海運の実態は、各方面から種々の指摘がなされ、所轄官庁からも年々定例的報告がなされている⁶⁾。特に最近刊行された佐々木誠治著「内航海運の実態」は力作ということが出来、外航の蔭にかくれていた内航の実態をあますところなくとらえられているといえよう。一般的に内航海運は、国内における輸送分野で、重要な役割を果している⁷⁾にもかかわらず、前近代の色彩の残る零細・未組織・弱小資本で特色づけられるといえる。

この中で、京浜——北海道定期航路は、外航定期航路並みの運賃同盟に基づき、参加海運企業も外航海運会社ならびに大手内航海運会社⁷⁾で運航されて、いる船舶も、大きいのは5,000重量トン級であり⁸⁾、貨物量も年間200万トンを超す⁹⁾、あらゆる面で特例的国内定期航路であるということが出来る。

本航路の主要寄港地は、京浜地区では東京港であり、臨時寄港地として横浜港がみられる。この他、本土側では日立港へ寄港する例がある程度で、東京港に集約されているとみてよい。北海道側は、室蘭、釧路、小樽、函館、苫小牧、広尾、留萌の港が対称港であり、それぞれ貨物運賃が制定せられている。しかし外国貿易ならともかく、内国貿易にあつては、他の輸送手段との競争が激烈である以上、定期航路としての真の価値は、定期性と時間的利便（単位時間当りの運航回数＝月間就航回数で、荷捌き・荷役時間を含めた総合的運航速度）の確保が絶対条件であるといえるから、定期性と月間就航回数から7港を判断すると、第1図でも判明する様に、釧路、室蘭および小樽航路以外は、定期航路といい得ない状態であるということが出来る。東京港との交流貨物量からみても、函館、広尾、留萌3港は、留萌積出しの石炭を除くと、定期航路成立が考えられる貨物量ではなく、就航船舶の船型からしても、釧路、室蘭、小樽3航路とは明らかに異なるものがあり¹⁰⁾、本稿では、以下京

第1図 航路別埠頭利用状況



浜——北海道定期航路は、以上3航路に限定し、さらに綿密な分析を加えれば小樽航路は極めて不定期性の強い定期航路であるので、主たる対称を、釧路、室蘭両航路として考察を加えていくことにする。

第1表 京京港における定期・不定期別対北海道向貨物(昭和38年)(単位千トン)

| | | 定期船貨物 | | | 不定期船貨物 | | | 合計 | | |
|------------|---|-------|-----|-------|--------|-----|-------|-------|-----|-------|
| | | 入 | 出 | 計 | 入 | 出 | 計 | 入 | 出 | 計 |
| 鋼材 | 材 | 36 | 138 | 174 | 185 | 2 | 187 | 221 | 140 | 361 |
| 車輦 | 輛 | 4 | 299 | 303 | 0 | 4 | 4 | 4 | 303 | 307 |
| 紙類 | 類 | 627 | — | 627 | 73 | 1 | 74 | 700 | 1 | 701 |
| 石炭 | 炭 | 383 | — | 383 | 1,332 | 0 | 1,332 | 1,715 | 0 | 1,715 |
| 木材 | 材 | 35 | — | 35 | 2 | 1 | 3 | 37 | 1 | 38 |
| 肥料 | 料 | — | 22 | 22 | 1 | 5 | 6 | 1 | 27 | 28 |
| 食品(含米穀水産物) | | 93 | 54 | 147 | 21 | 6 | 27 | 114 | 60 | 174 |
| 鉱石 | 石 | 53 | — | 53 | 2 | 1 | 3 | 55 | 1 | 56 |
| コンテナ | ナ | 16 | 17 | 33 | — | — | — | 66 | 17 | 33 |
| その他 | 他 | 66 | 156 | 222 | 45 | 87 | 132 | 111 | 243 | 354 |
| 合計 | 計 | 1,313 | 686 | 1,999 | 1,661 | 107 | 1,768 | 2,974 | 793 | 3,767 |

主要貨物は第1表で示す様に、北海道から京浜への紙、石炭、食品、雑貨、京浜から北海道への車輛、鋼材、雑貨であるが、この他に、北海道から京浜への大量貨物である石炭および鋼材は、多くが専用船で輸送されており、本路とは別途の輸送形態をとっている。この様な雑貨船を主体とする定期航路定期航と、専用船を主体とする不定期航路の比率は、第1表でも明らかな様に、定期航路の比率が高く、さらに海運全体の比重をみると、年々鉄道との差を拡大しつつある¹¹⁾。

第2表 京浜—北海道定期航路貨物一覧

(東京港昭和38年実績)

(単位 千トン)

| 航 路 別 | 出入別 | 鋼材 | 車輛 | 紙 | 石炭 | 木材 | 肥料 | 食品 | 鉱石 | コンテナ | その他 | 計 |
|---------|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|----|------|-----|-------|
| 京 浜～釧 路 | 揚 | — | — | 301 | 181 | 21 | — | 85 | — | — | 31 | 619 |
| | 積 | 9 | 81 | — | — | — | 7 | 36 | — | — | 12 | 145 |
| | 小 計 | 9 | 81 | 301 | 181 | 21 | 7 | 121 | — | — | 43 | 764 |
| 京 浜～室 蘭 | 揚 | 36 | 4 | 320 | 68 | 9 | — | — | 51 | 16 | 21 | 525 |
| | 積 | 62 | 172 | — | — | — | 13 | 1 | — | 17 | 47 | 312 |
| | 小 計 | 98 | 176 | 320 | 68 | 9 | 13 | 1 | 51 | 33 | 68 | 837 |
| 京 浜～小 樽 | 揚 | — | — | 6 | 133 | 6 | — | 8 | 1 | — | 15 | 169 |
| | 積 | 68 | 46 | — | — | — | 1 | 18 | — | — | 97 | 230 |
| | 小 計 | 68 | 46 | 6 | 133 | 6 | 1 | 26 | 1 | — | 112 | 399 |
| 合 計 | 揚 | 36 | 4 | 627 | 382 | 36 | — | 93 | 52 | 16 | 67 | 1,313 |
| | 積 | 139 | 299 | — | — | — | 21 | 55 | — | 17 | 156 | 687 |
| | 計 | 175 | 303 | 627 | 382 | 36 | 21 | 148 | 52 | 33 | 223 | 2,000 |

この様な京浜—北海道定期航路を、さらに細かにみると、それぞれの航路での特徴を認めることが出来る。第2表に示す如く、釧路航路においては、主要貨物は紙、石炭、食品であり、京浜積貨物の比率が、揚貨物に比して少ない点を指摘出来る。室蘭航路は、紙と、京浜からの車輛が主要貨物となり、かつ往復航の貨物量が約5:3で定期航路としては理想に近い比率となっている。小樽航路は、総貨物量が室蘭航路の半分に満たないが、京浜積貨物が揚貨物を上廻っている点で、釧路・室蘭航路と基本的に異なる形態を示してい

第3表 室蘭—京浜間会社別取扱量（入貨のみ）

（昭和38年実績）

（単位 千トン）

| 船会社名 | 鋼材 | 車輛 | 紙 | 石炭 | 木材 | 食品 | 鉱石 | コンテナ | その他 | 計 |
|---------|----|----|-----|----|----|----|----|------|-----|-----|
| N. Y. K | 1 | 1 | 55 | 17 | 2 | 0 | 8 | 3 | 1 | 88 |
| 川 崎 | 2 | 0 | 99 | 48 | 1 | 0 | 20 | 8 | 3 | 181 |
| 栗 林 | 33 | 1 | 148 | 3 | 6 | 0 | 24 | 5 | 12 | 232 |
| 日 正 | 0 | 2 | 18 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 26 |
| 計 | 36 | 4 | 320 | 68 | 10 | 0 | 52 | 16 | 21 | 527 |

る。貨物としても紙が殆んどなく、石炭が主要貨物になっていることも、釧路、室蘭航路とは異なっている。

釧路、室蘭、小樽とそれぞれ取扱貨物等で差異がある様に、定航運営の会社別にも差異が認められる。第3表に示す様に、室蘭航路を例にとってみると、日本郵船、川崎汽船、栗林商船、日正海運の4社の取扱貨物は、栗林商船は紙・鋼材を主要貨物にしているのに対し、川崎汽船は紙・石炭を主要貨物としていることが伺える。これは海運資本と結びついている産業資本により左右されていることと、集荷を担当している海上運送取扱業の相異等すなわち流通活動における貨物別流通機構の差異の結果といい得よう。この場合、紙は栗林商船——栗林商会——王子製紙、川崎汽船——日本通運——大昭和製紙という結びつきであり、鋼材も栗林商船——栗林商会——日本製鋼所、石炭も川崎汽船と北海道炭礦、日本郵船と三菱鉱業または北海道炭礦という関係により成立している。これを石炭を例にして示せば、第4表の如くなるが、この他にも専用船運航を主体としている関係として、三井鉱山——室町海運、住友鉱山——泉汽船、北海道炭礦——北星海運等をあげることが出来る。

以上の如く、本航路の特徴は、運賃同盟、運営会社、就航船舶、取扱貨物量等、外見上は内航海運というよりむしろ形態的には外航定期航路に類似性を求められるが、内容的には極めて不定期航路的傾向が強いものまで含めた、

第4表 定期航路・海運会社・荷主の関係

一石炭の場合一

| 航 路 別 | 船 会 社 別 | 石 炭 会 社 別 |
|---------|----------------|----------------------|
| 室 蘭 航 路 | 川 崎 | 北 海 道 炭 鉱 |
| | N. Y. K | 北 海 道 炭 鉱 三 菱 炭 業 |
| 釧 路 航 路 | 川 崎 | 雄 別 炭 鉱 |
| | N. Y. K 三 井 | 雄 別 炭 鉱 太 平 洋 炭 鉱 |
| 小 樽 航 路 | 川 崎 N. Y. K | 北 海 道 炭 鉱 三 菱 炭 業 |

いわば特定少数による特定地域航路独占の色彩を指摘できる同盟であり、その内部構造も産業資本の支配力が強い、特定大量貨物の輸送に支えられた、いわば専用船輸送形態から発展した特異性を有する内貿定期航路であるとい得よう。

3. 本航路における港湾利用形態

基本的原則論よりすれば、同一貨物を同一船舶で海上輸送する以上、それを揚積みする仕出港、仕入港共、合理的効率的理想的港湾施設利用形態は、同一であるはずである。本航路の場合も、前章に記述した如く、貨物と船型から、適合した港湾施設とその利用形態が確立されていることが望ましいことは勿論である。

本航路における主要利用埠頭は、東京港では品川埠頭、室蘭港では本輪西埠頭および日通埠頭、釧路港では北埠頭であり、この他では小樽港が堺町埠頭、苫小牧港が公共内貿雑貨埠頭である。東京港品川埠頭は昭和40年竣功した新鋭埠頭であり、それ以前においては隣接の芝浦岸壁が主として使用されていた¹²⁾。

品川埠頭は公共バース 9 バースの中、北端 3 バースを内貿公共雑貨埠頭として建設したもので、港運事業協同組合を通じて、北海道定期航路優先バースとしての利用が認められているが、実質上は北海道定期航路就航船を全部取扱うだけの埠頭能力はないから、バースは常に定航船により占有されている状態であり、専用バースといっても過言でない利用状況で、この点では横浜港山下埠頭と、類似の利用形態がとられているといえよう。この様な航路別埠頭利用は、貨物別専門埠頭と共に、埠頭合理化の基本形態であることは前からいわれていたが、港湾においての公共投資の意義と役割を考え合やす時、なお問題の点が残らないわけではない。特に本航路の様に、特定産業資本が独占的に定期航路の利用者となり、運賃負担を荷主としてのメーカーが行なっている場合は、埠頭利用の合理化に伴う経済的利益を、窮極的には特定荷主が享受していることも考えられよう。いずれにせよ東京港において、優先バースという利用形態をとっていることは、本航路の場合、他港にはみられない形態であり、その背景は、埠頭における港運業者の勢力関係が一因であると考えられる。すなわち、東京港における北海道定期航路の各港運のシェアは、船内荷役を例にとれば、栗林運輸45%、郵船運輸23%、大東運輸21%が大手で、この他に富士港運、宇徳運輸、日本通運等が名を連らねている。しかもこれを詳細にみると、室蘭航路では栗林運輸、郵船運輸で全体の80%以上をしめ、しかも紙の移入では栗林運輸が、鋼材の移出では郵船運輸が、主導的役割を果している。同様に釧路航路では栗林運輸、小樽航路では富士港運と大東運輸が主導的役割を果している。この様に、多数の港運業が、それぞれに海運資本および産業資本との複雑な関係の下、各航路および貨物毎に主導的分野を認め得ながらも、それぞれ多面的に関係していることが、室蘭港および釧路港と異なる東京港の流通機構の特性であり、これを一括しての合理化が、優先バース方式の採用の基本的背景であるとみるのが出来よう。

室蘭港における埠頭の利用形態は、東京港とは全く異なる形態を示している。本港における定航船の主利用埠頭は、本輪西埠頭と日通埠頭（通称ダイ

ヤモンド埠頭)である。共に公共埠頭ではなく、室蘭埠頭株式会社と、日本通運の私有雑貨バースであり、全国的にも極めて珍しい例であるといえよう。室蘭埠頭株式会社は、本航路の主役をしめる栗林商船と、本航路の最大の荷主たる王子製紙の共同出資によるものである。本輪西埠頭の施設としては、埠頭直結の倉庫があり、鉄道専用線も引込んである。ここでの荷扱いは栗林商会が行なっており、集荷業務を当商会に依存している栗林商船および日本郵船所属の定航船は、本埠頭を利用している。本埠頭の室蘭港の発展に果たした役割は極めて大きく、室蘭港の発展は本埠頭を中心とする栗林資本の一貫した経済活動の蓄積によると言っても過言ではないであろう¹³⁾。このような室蘭港における陸運、保管、港運、海運という一貫輸送と施設の保持は、戦前における栗林の本航路の独占による発展の結果形成せられたものであるともみられるが、結果的には現在の室蘭港における合理的利用を可能にしている根源であるといえよう。戦前における本航路の栗林独占が、戦時統制経済体制による海運の統制と、戦後の栗林商船の立遅れから、今日の6社による同盟という形態に発展したが、戦前において蓄積した多くの資産を利用して、依然として大きな比率と、隠然たる勢力を今日の栗林は保持しているといえる。観点を変えれば、このような諸条件を具備した、栗林のみが行ない得る埠頭の利用形態であるといえよう。

一方日通埠頭の方は、基本的には専用埠頭であり、その限りにおいて本輪西埠頭と何ら変るところはない。しかし戦後港湾界に進出した日本通運としては、他に比類をみない資本の大きさをしても、なお歴史の浅さは大規模な荷主獲得が出来得ず、戦後進出した大昭和製紙との結びつき等を行なっているが、本港における大巾なシェアの獲得はなされないでいる。港湾施設も、戦後建設されただけに、合理化が進んでいるものの、海運まで含んだ一貫輸送という点で、栗林に一步譲らざるを得ない。

苫小牧港は本道において最も新しい港湾だけに、港湾における経済活動に対しても、公共団体が大きな役割を果たしている点が、室蘭港と本質的に異なる点である。投資の面からすれば、公共投資が巨大な産業資本および独占的

海運資本と結びついている点に後進性を認めることが出来よう。

釧路港における埠頭利用形態は、以上の各港とまた異なる形態を示している。釧路港における港運のシェアは、栗林資本の三ツ輪運輸が圧倒的に強く、日本通運との比率は、8:2とも9:1ともいわれ、独占に近い比率を示している（石炭を除く）。本港も室蘭港と同様、その発展に栗林が果たした役割は極めて大きく、戦前より蓄積された有形・無形の資産を利しての栗林の優位性は否定出来ない。施設としては公共雑貨埠頭の利用という点で、室蘭港と本質的に異なっている如くみられるし、また優先バースの指定をなされている東京港とも異なっている如くみられるが、事實は三ツ輪運輸の独占に近い形態は、上屋および埠頭の一貫利用という点で、理想に近い形態を示し、6大港の外貿公共埠頭にみられる不合理性はみられず、専用バース、優先バースと違わない利用形態を示しているといえよう。

以上の如く、京浜——北海道定期航路の場合、各寄港地において、極めて稀な位の効率的埠頭利用形態がとられている。定航船という往復輸送と多品種輸送、さらには内貿定航にしては特例的な船型の大きさ等の諸条件からくる荷役の不合理性、荷いたみ、港内碇泊時間の長さ等を、埠頭の利用形態でかなりカバーしているものとみることが出来よう。

4. 埠頭の効率的利用における問題点

京浜——北海道定期航路における各港の埠頭利用状況は、港湾における何らかの独占的利用形態という形になり、表面的には異なる形態を示しながらも、実質的には航路別専門埠頭化に進み、しかもそれを完全とはいえないまでも実現しているということが出来よう。しかしさらに詳しくこれを見ると、この基本的傾向の蔭に、各港特有の問題が介在していることを見逃すわけにはいかない。

東京港においては、前述の如く、芝浦岸壁の利用から、上屋との一体的利用による品川埠頭の優先バース利用により、合理化は極めて顕著に進んだといえる。その一例として、筆者が試算した結果では、芝浦岸壁利用時における

一船当りの平均碇泊時間は40時間弱から、約30時間にと、約10時間の短縮をみたことは、埠頭のバース当り能力を高めたばかりでなく、本航路の主体者である海運資本に多大の利益をもたらしているものと思われ、さらには港湾産業の生産性向上に結びついたことも考えられる。特に品川埠頭完成前における東京港での利用状況を分析すると、けい留場では圧倒的に芝浦岸壁が多いのに対し、上屋利用では日の出上屋の利用が、全体の52%をしめ、芝浦上屋利用の5倍以上を示し、野積場利用を加算しても、日の出の利用が、芝浦のその2倍以上に達していることは、明らかに何らかの形で横持ち（隣の埠頭まで）が行なわれていたことを物語っている。

品川埠頭の完成はこれらの不合理性をかなり克服したことは明らかである。しかし依然として解決されない大きな問題があることを忘れてはならない。

その第1は「はしけ取り」の率の高いことである¹⁴⁾。もともと東京港の発展

第5表 北海道定航埠頭施設利用形態別貨物量（東京港）

（月 間） 単位 トン

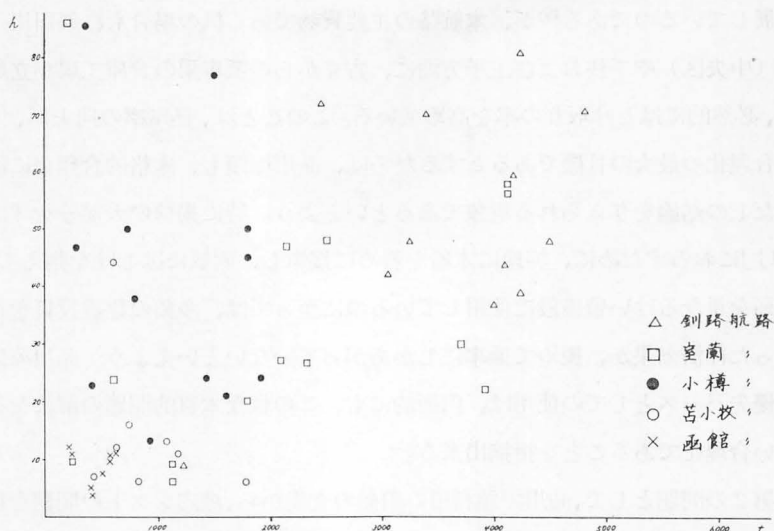
| 経 由 別 | 出入別 | 車 輛 | 紙 | 石 | 炭 | 木 材 | 肥 料 | 食 品 | 鉍 石 | 鋼 材 | その他 | 計 |
|-------|-----|--------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|---|
| 上 屋 | 揚 | — | 21,462 | — | — | — | 11,778 | — | — | 5,000 | 38,242 | |
| | 積 | — | — | — | — | 6,443 | — | — | 1,921 | 17,312 | 25,679 | |
| | 小計 | — | 21,462 | — | — | 6,443 | 11,778 | — | 1,921 | 22,312 | 63,918 | |
| 舂 | 揚 | — | 31,780 | — | 4,044 | — | 9,930 | 1,565 | — | 5,003 | 52,322 | |
| | 積 | — | — | — | — | 4,174 | — | — | 5,760 | 3,821 | 13,755 | |
| | 小計 | — | 31,780 | — | 4,044 | 4,714 | 9,930 | 1,565 | 5,760 | 8,824 | 66,077 | |
| 岸壁直積 | 揚 | — | 11,423 | — | 1,012 | — | 287 | 700 | — | 5,003 | 18,425 | |
| | 積 | 23,288 | — | — | — | — | — | — | 4,188 | 2,467 | 29,943 | |
| | 小計 | 23,288 | 11,423 | — | 1,012 | — | 287 | 700 | 4,188 | 7,470 | 48,368 | |
| 専門埠頭 | 揚 | — | — | 28,111 | — | — | — | 1,465 | — | — | 29,576 | |
| 合 計 | 揚 | — | 64,665 | 28,111 | 5,056 | — | 21,965 | 3,730 | — | 15,008 | 128,565 | |
| | 積 | 23,238 | — | — | — | 10,617 | — | — | 11,869 | 23,600 | 69,374 | |
| | 小計 | 23,288 | 64,665 | 28,111 | 5,056 | 10,617 | 21,995 | 3,730 | 11,869 | 38,608 | 207,939 | |

史的要因からしても、隅田川を主体とする河川・運河筋に「はしけ」による貨物の集散地域（はしけ依存地域）が形成せられ、これが東京港と結びついて発展しているのである¹⁵⁾が、本航路の主要貨物である紙の場合も、隅田川下流（中央区）や千住および王子方面に、古くからの紙専用の倉庫工場が立地し、必然的にはしけ取りの率を高めている。このことは、経岸率の向上が、埠頭合理化の最大の目標であるとするならば、品川埠頭も、本格的合理化には未だしの結論を与えられる現象であるといえよう。特に揚荷の大部分を「はしけ」におろすために、埠頭に本船を斜めに接岸し、両舷にはしけを抱えて、埠頭を単なるけい留施設に使用しているのに至っては、多額の建設投資を行なった経済効果が、極めて低率にしかあがっていないといえよう。品川埠頭の優先バースとしての使用は、内面的にも、この様な本質的問題の解決をみない合理化であることを指摘出来る。

第2の問題として、品川埠頭利用の船舶の立場から、港内シフトの問題を上げることが出来る。第1図でみる如く、東京入港の定航船は、大部分が品川埠頭を利用しているが、その中で意外に港内シフトを行なっている船舶が多い。これらの船舶のけい留場別分類からの判断と、聞き込み調査の結果からすると、シフトを行なっている船舶は、大きく分けて二種類あることが判明する。その一は石炭積載のための石炭埠頭（豊洲埠頭）へのシフト（釧路航路のうち栗林商船を除く会社の船）と、品川埠頭への着埠不能のため、一時ブイけい留を行なって、着埠順位を待つ場合である。前者は港湾の合理化徹底のための、貨物別、航路別埠頭化の進行が、逆にシフトを必要としてきたものであり、具体的には「はしけ」による二次輸送との経済的対比、さらには本船の混載輸送の経済性の究明なくしては論じられない問題であろう。しかし、第2図でも判明する様に、釧路航路の船の碇泊時間が、他航路に比して長いという事実は、明らかに問題の介在を物語るものであるといえよう。後者の問題は、港湾施設の絶対的不足が基因であり、今後の港湾計画に期待する以外方法は見出せない。

次に室蘭港における問題点について触れておきたい。室蘭港本輪西埠頭に

第2図 東京港における北海道定航船の一船当り貨物量と碇泊時間の関係
(41年3月)



第3図 室蘭港における京浜—北海道定航船の埠頭利用状況の一例

| 年月日 | 1962.3.23 | 1962.3.24 | 1962.3.25 | 1962.3.26 | 1962.3.27 |
|----------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------|
| 天気・風向・海象 | ◎ NW 時化 | ① NW 風 | ① NW 風 | ① NW 風 | ◎ ① NW 風 |
| 船名 | 4 8 12 16 20 | 4 8 12 16 20 | 4 8 12 16 20 | 4 8 12 16 20 | 4 8 12 16 20 |
| 一番船 | 0830 1420 | | | 0800 1600 1900 2130 | 0800 1600 |
| 二番船 | 0830 1600 | 0800 1620 1900 2100 | 0815 1600 1915 2100 | 0800 1600 1900 2100 | 0800 1600 |
| 三番船 | 0830 1600 1900 2100 | 0800 1620 1900 2100 | 0815 1600 1915 2100 | 0800 1600 1900 2100 | 0800 1600 |
| 四番船 | 0830 1600 1900 2100 | 0800 1620 1900 2100 | 0815 1600 1915 2100 | 0800 1600 1900 2100 | 0800 1600 |
| けい留施設 | 0800 入港 D | D 1900 2100 | 日 | 0800 0730 1900 1630 C | E 1600 2100 出港 |
| 備考 | 降雪・悪天のため 1900 荷役中止 | | | | 12.40 積込のため 港内アンカーへ |
| 荷取扱量 | 968 ^t 56 ^t | 658 ^t 89 ^t | | 170 ^t | |
| 積 | | 500 ^t | 488 ^t 570 ^t | 1,004 ^t 878 ^t | 494 ^t |

凡例 天気：① 晴 ◎ 曇

荷役：■ 揚時間 □ 積時間

Berth: C・E・D 本輪西埠頭各バス アンカー 日 日本製鋼所埠頭

多品種貨物混載のための、専門埠頭間のシフトは、釧路港においてもみられ、石炭積出し埠頭と公共雑貨埠頭間のシフトが通例となっている。

この問題は逆に本航路の一つの脆弱点であるともいうことが出来るから、専用船化とこれに適合した港湾施設の合理的計画とも考え合わせて、埠頭利用の経済的価値を究明する大きな問題の具体例の一つであるともいい得よう。

む す び

港湾施設利用の問題点という現在の港湾界が直面する大問題と取組み、京浜—北海道定期航路を具体的に取上げて、不充分ではあるが分析を試みた結果、得られた結論は、殆んど問題点の指摘に終るが、以下の如くなる。先ず実証的分析を試みた結果、同一航路を取扱う埠頭でありながら、各港における利用形態は、本質的には専門化ないし専用化の方向に進んでいるにもかかわらず、埠頭への投資、埠頭の管理等においては差異が認められ、大きな問題が内在していることを示している。

すなわち、本航路を利用している荷主である産業資本は、一港においては自ら港湾投資を行なっているにもかかわらず、他港においては公共投資を半独占的に利用しており、港湾における投資、建設あるいは管理について、基本的基準がないことが、はからずも露呈した。このことは、今後、港湾利用者、および港湾管理者が、国民経済または地域経済における地位と果すべき役割を基本的に考え直す必要があることであり、港湾経済、港湾社会、港湾行政等の近代化、科学化の必要性を物語るものであろう。

また港湾施設の合理化は、航路の合理化と適合して行なわれる必要があり、この適合が不完全な場合は、合理化も不完全のまま終わっているといえよう。本航路が利用している港湾施設の合理化は、この不完全さは残るとしても、全般的あるいは他の内貿雑貨航路と比較した時は、かなり進んでおり、むしろその点では内航の標準とはなり得ないのではないかと推定される。

なお、本問題は本来的には、今後投資効果の算定、埠頭における経済活動の科学的分析等に発展し、埠頭の理想的建設、運営方針の示唆に至って、始めて本質的結論が得られるものと考えることを付言して、結論にかえておきたい。

本稿を草するに当たり、下記事項を附記しておきたい。

先ず紙面の都合で、分析した資料を割愛せざるを得ないものも出来、論旨も充分なものにならざるを得なかったことを深くお詫びする次第である。

次に、本研究では実証的研究方法によったため、資料の収集、調査その他で多くの関係者、特に運賃同盟、栗林運輸、栗林商会、三ツ輪運輸、室蘭港、釧路港、小樽港の各港湾管理者の方々に多大の御援助と御協力を戴き、紙面を借りて深く感謝申し上げる次第である。

なお日頃御指導を戴いている関東学院大北見俊郎教授、横浜市大榎幸雄助教授、並びに東京都港湾局奥村武正技監他上司の方々に厚く御礼申し上げて筆をおきたい。

(注) (1) 矢野 剛 (1964):「港湾経済の研究」 日本港湾協会刊 2.3 港湾の定義機能 p. 45

(2) 港湾法第2条によれば、港湾施設としては、水域施設、外かく施設、けい

- 留施設、臨港交通施設、航行補助施設、荷捌き施設、旅客施設、保管施設、船舶補給施設、港湾厚生施設、港湾施設用地、移動式施設、港湾役務提供用船舶の13に大別され、さらに細かに各種施設を指摘出来るが、これらが有機的に結びついているといえる。
- (3) 基本的には貨物別専門埠頭、航路別専門埠頭による埠頭合理化が行なわれていたといえる。民間資本による専用埠頭についてもこの点からの意義が認められよう。
 - (4) 外資雑貨定期船埠頭では、神戸港摩耶埠頭、横浜港山下埠頭等で諸方式が試みられた。貨物別専門埠頭では、積出し港および工場専用埠頭は別としても、各地の主要港において、種々のものを認めることが出来る。例えば東京港では、公共埠頭としても、石炭・木材・砂利・鉄鋼・食品等が既設または計画されている。
 - (5) 施設の観点からの埠頭ではなく、物資の流動という経済活動の場としての観点からの埠頭として取上げたい。
 - (6) 運輸省（年次）海運白書
 - (7) 日本郵船、大阪商船三井船舶、栗林商船、川崎汽船、山下新日本、日正海運の6社である。
 - (8) 釧路、室蘭、小樽の定期航路就航船舶は、今回の調査によると、平均3,490重量トン、最大船5,091重量トン、最小船851重量トンで、全体の70%までが3,000重量トン以上の中型鋼船を使用している。また隻数からみると、4,000重量トン級が最も多いが、本州南岸瀬戸内海方面に就航している内航船に比し、船型が極めて大きいのは、冬季における荒天・荒海と、沿岸における避難港の不備等の、航路施設の不完全さが最も大きい原因であると考えられる。その結果、港湾における大規模施設の必要性和投資の増大、利用港湾の限定による地域経済の海運依存度の低下、大量集荷の必要性和巨大産業資本の海運支配力強化等の問題が存在する様になるが、これらの問題については別の機会に本格的検討を行ないたいと考えている。
 - (9) 青函連絡航路経由の総貨物量が6,000千トンである（昭和39年度）から、もそれとの比較からしても大きな比重をしめていることが判明する。
 - (10) 釧路、室蘭、小樽3航路については、注8で解説したが、それ以外では定期船以外も含めて、配船されている船舶の船型をみると、栗林商船の苫小牧配船を除き、いずれも1,000重量トン以下の船舶であり、その点からも定期性確保は難しくなる。
 - (11) 運輸調査局「北海道——本土間の内航海運の現状」1966年2月
 - (12) 品川埠頭完成以前におけるけい留場別貨物取扱量を調べたところ、芝浦岸壁71%、浮標（沖荷役）14%、日の出棧橋7%、その他という数値が算出された。
 - (13) 今野修平「室蘭港の発展と性格の変化」（1966）東北地理 Vol.18 No. 3. p.p. 95~100

- (14) 最近、紙について調査した結果でも、はしけ取りは45%程度をしめていることが判った。
- (15) 今野修平「東京におけるはしけ依存地域」(1965) 東北地理 Vol. 17 No. 1
p. p. 19~23