

苫小牧港における専用船の実態

松 沢 太 郎
(苫小牧港管理組合)

はじめに

現在、北海道において重点施工中の苫小牧港は、荒涼とした砂浜と火山灰地を人工的に掘り込んで港をつくり、そこに商港と臨海工業地帯を造成しようとするもので、外海に張り出された東西両防波堤は、延長約 2,400m、内陸部に掘り込まれる港内水面積約¹⁾ 420万m²、公共岸壁延長約3,900m (24バース)、臨海工業用地2,500万m²、を擁する一大工業港である。

今から18年前、未着工当時の苫小牧海岸は、ただ果しなく続く不毛の砂丘で、²⁾ 石川啄木の「砂山の砂に腹這い、初恋の、いたみを遠くおもい出づる日」の砂山もちょうどこのような砂浜であったに相違ない。

今日、その砂浜に大規模な港湾が建設途上にあり、しかも漸く工程3分の1程度にして道内では室蘭港に次ぎ釧路港と肩を並べる港に成長したことは、まさに今昔の感にたえぬものがある。

さて、苫小牧港の昭和42年における入港船舶は2,891隻、取扱貨物は593万tで、前年対比はそれぞれ143, 148と著増した。

また、臨海工業地帯への企業立地動向は、38企業(所要用地 637万m²)の進出が決定し、大規模なものとしては、日本軽金属アルミニウム工場(アルミニウム製錬11.6万t/年、電極6万t/年生産)、共同火力(25万KW2基)、出光興産油槽所(14万KL)、日の出化学(熔成磷肥10万t/年生産)等がある。これらの工場群が稼働すれば、年間取扱貨物量は2,600万t/年となり、現在の室蘭港、四日市港を凌ぐほどの飛躍的な発展が予想される。

活発化する北海道の移出入とその変化

昭和34年から40年にかけて、北海道から道外府県に対する移出入総量は³⁾

1,805万tから⁴⁾ 2,969万tと65%の増加を示した。この増加率は⁵⁾ 道民所得の伸び、名目で2.2倍、実質で1.8倍の増加よりは下回ったが、このことは移出品の大宗である石炭の増加に比べ、製造業所得が5倍、第3次産業所得が2.5倍（いずれも名目）と異常な伸びのためのものであった。今後北海道の飛躍的な発展がはかられ、北海道の風土に適した産業、生活、文化が築きあげられるとき、⁶⁾ およそ20年後の北海道経済について、計量経済学的手法によって予測をした結果によれば、昭和40年における移輸出入額1兆1,294億円は20年後には5兆9,000億円～7兆2,000億円と5.8～6.4倍に増大するものと予想されている。

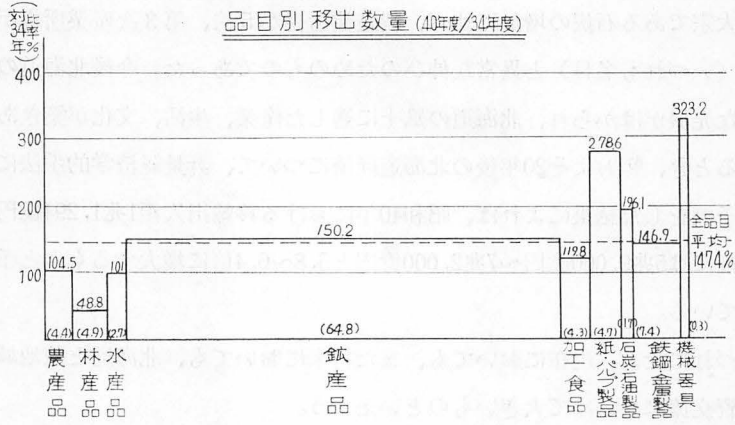
いづれにせよ、現在においても、また将来においても、北海道と他地域間の物資交流はきわめて大きいものといえよう。

前述のとおり、昭和34年対40年の移出入数量は1.65倍であったが、移出のみについてみると、移出量合計で147.4の増加となっており、品目別では、紙パルプ278、機械器具323と大幅に増加したほか、鉱産物、石炭、石油製品鉄鋼金属製品等がこれに次いでいるが、なんとといっても移出数量の60%以上を占めている石炭の移出動向が北海道からの移出の大小を左右するきめ手となる。

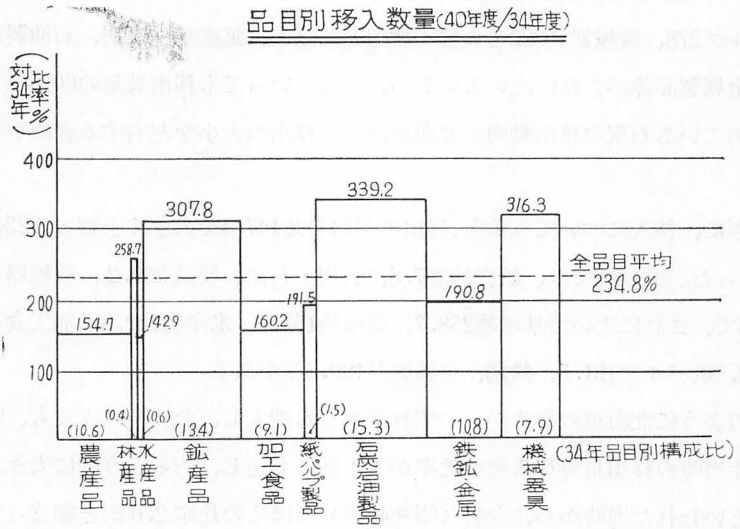
つぎに、移入についてみると、移出の対34年比147.4を大きく上廻って234.8となった。品目別では、鉱産物307.8、石炭・石油、製品339.2、機械器具316.3で、これに次いで林産物258.7、農産物154.7、水産物142.9、加工食品160.2、紙パルプ191.5、鉄鋼、金属製品190.8等がある。

このように北海道の移入が、いずれの品目も増大し、全体的にみても、昭和34年当時の移出量対移入量の比率が4.1倍にも達し、あっとう的に大きかったといわれた当時から、今日（昭和40年）ではその比率2.6倍と縮まってきた。すなわち、それだけ移入の方がより多く増加したので、このことは、この間に道内市場拡大のテンポが他府県よりも早かったことに起因すると⁷⁾ 北海道経済白書は説明しているし、⁸⁾ 小松氏も、国内市場におけるつながりが増大した結果であると指適している。

第1図 品目別移出数量の増加
(北海道40年—34年)



第2図 品目別移入数量の増加
(北海道40年—34年)



苫小牧港の専用船と港湾施設

北海道の地理的条件よりみて、域際物資の交流がきわめて大きいことから、北海道の今後の一層の発展をはかるためには、流通の近代化とりわけ海運対策が重要な課題であるが、その一環としての船舶輸送の近代化がまづとりあ

げられなければならぬ。船舶輸送の近代化の方向としては、大量輸送の効果を高めるための専用船化、高速化が大切である。同時に港湾施設・機能が船舶の専用船化・高速化に即応するよう計画されていなければならない。このことは私が苫小牧港に着任してきた昭和40年当時からの持論であるが、私人の微力ではなかなか思うようにゆかない。この小稿では、苫小牧港における専用船の実態と、果してその実態に即応するよう港湾施設が整備されているかどうかについて卒直に解説してみたい。

9) わが国の内航専用船は、455隻(G/T 432,664t)で、また本道航運業者所有の内航タンカーは12隻である。

苫小牧港に就航する専用船は第1表のとおりで、石炭専用船18隻、(G/T 59,504t)、車輛専用船14隻(G/T 31,684t)、セメント専用船5隻(G/T 20,863t)、その他L.P.G専用船、内航油槽船等がある。

第1表 専用船の現状(苫小牧港就航分)
(昭和42年12月日末現在)

種別	船名	G/Tトン	D/Wトン	航速 行力	乗組員数	船主
石	泉祐丸	5,055	7,789	15	28	泉汽船
	北岑丸	4,121	6,380	13	21	太平洋海運
	北星丸	4,567	6,597	11	30	北星海運
	5北星丸	3,303		13	19	同
	5日高丸	3,360		13	19	同
	5泉晶丸	3,413	5,650	16.5	19	泉汽船
	5雄海丸	3,523	5,793	14	20	室町海運
	雄鵬丸	3,522	5,798	15	21	千代田汽船
	慶洋丸	3,320	5,672	15.5	24	太平洋船舶
	八千代丸	3,345	5,615	13	24	八千代汽船
	太平山丸	3,282	5,612	15.5	24	商船三井
	3北星丸	2,997	4,590	13	24	北星海運
	興和丸	2,812	4,595	13.1	26	興和海運
	炭	葺王丸	1,771	2,916	12	20
天伸丸		2,654	4,531	12	22	神原汽船
菱陽丸		3,361	5,646	13	21	千代田汽船
菱山丸		1,420	2,203	14	17	原海運
5菱山丸		2,569	4,317	14.5	17	同

車	苫小牧丸	2,113	580 (300)	12.5	19	ジャパン近海
	支笏丸	2,668	1050 (330)	13.9	19	奥村海運
	あつた丸	2,502	1,250(575)	13.5	19	同
	日藤丸	2,925	1,070(450)	14.9	18	ジャパン近海
	あいち丸	2,611	1,200(550)	12	19	泉汽船
	勇弘丸	3,486	1,350(450)	13	19	ジャパン近海
	中和丸	1,919	843 (400)	13	17	中野海運
	大宣丸	1,431	1,149(400)	12	15	日の本汽船
	大展丸	1,379	360 (300)			榎本海運
	1ぶりんす丸	1,919	1,330(210)			日産プリンス海運
輔	2ぶりんす丸	2,780	1,355(300)			同
	3ぶりんす丸	2,963	2,084(250)			同
	日宝丸	1,596	1,135(500)			日通埠頭
	神和丸	1,392	898 (280)	12	15	栗林近海
セメント	扇豊丸	2,724	4,270	11	29	日本セメント
	扇栄丸	2,664	4,176	11.2	29	同
	清澄丸	3,150	5,292	14.8	25	第一中央汽船
	清安丸	6,371	8,968	17.2	32	宇部興産
	久洋丸	5,854	8,569	11.2	23	東海運

注 車輛専用船の()内数字は自動車積載台数

一方、苫小牧港取扱貨物実績を41年、42年の両年について表示すれば、第2表のとおりとなる。また、入港船舶の4割は専用船、6割は一般雑貨船である。

第2表 苫小牧港取扱貨物実績 (単位トン)

年別 品目	出入別	昭和41年	昭和42年	41年/40年 増加率	42年/41年 増加率	備考
農水 産品	出	13,437	31,925	159	240	
	入	11,410	15,062	125	132	
	計	24,847	46,987	141	189	
林 産 品	出	54,737	61,452	146	112	原木
	入	82,042	83,535	247	101	
	(輸 入)	(80,018)	(72,705)			
	計	136,776	144,987	193	106	

鉱産品	出	2,704,851	4,024,477	110	149	石炭
	入	60,247	64,016	126	106	
	(輸入)	(2,200)	(7,635)			
	計	2,501,525	4,038,493	111	148	
金工 属業 機械品	出	(182)	(13,348)	128	231	鉄板 自動車
	(輸出)	421,496	617,642			
	入	11,301	26,120	133	147	
	計	432,797	643,762	132	150	
化工 業 学品	出	(31,842)	(48,781)	—	187	肥料 石油製品
	(輸出)	322,076	548,617	592	170	
	入	35,960	67,301			
	計	358,042	615,918	646	172	
軽 工 業 品	出	198,551	249,873	104	126	紙パルプ
	(輸出)	(4,761)	(135)			
	入	32,688	46,157	272	141	
	(輸入)	(2,600)	(6,588)			
計	231,239	296,030	110	128		
雑 工 業 品	出	6,185	4,705	467	76	
	(輸出)	(3,485)	(3,662)			
	入	32,508	29,165	178	90	
	計	38,693	33,870	196	87	
そ の 他	出	6,143	9,857	174	160	
	入	27,178	44,310	110	163	
	(輸入)	—	(1,365)			
	計	33,321	54,167	119	163	
合 計	出	3,031,171	4,485,710	112	148	
	(輸出)	(40,270)	(65,976)			
	入	989,645	1,448,504	196	146	
	(輸入)	(84,818)	(88,293)			
計	4,020,816	5,934,214	125	148		
	(輸出入)	(125,088)	(154,269)			

注 () は内数

いま、第I表、第2表の両表から、石炭と自動車専用船の2者について、
いま少し検討してみる。

苫小牧港からの移出鉱産品は殆んど大部分が石炭であり(60~7%)、

このうち専用船によって積み出される数量はおよそ8割である。一方、41、42年間の両年について、石炭専用船の入港延隻数をみると、41年400隻、42年566隻であるから、両年とも一隻当り、一航海平均5千トン程度の積荷を行ったこととなり、しかも短時間で積込み可能な近代的石炭ローダーを設備しているの、苫小牧港は石炭荷役については専用船、石炭専用岸壁ともに最も近代化されているといつてよい。

次に第2表の金属機械工業品のうち、移入品の大部分は自動車であり、その数量は、41年313,084t、42年449,974tで、14隻の車輛専用船によって、輸送され、専用船の入港延隻数は、41年184隻、42年245隻である。道内の自動車需要は根強いものがあり、今後の苫小牧港扱いの自動車移入台数は増大の一途をたどるであろうから、自動車専用岸壁を設け、それより車輛流通センターに直結するよう配慮しなければならないであろう。

次に船舶の高速化であるが、苫小牧港に寄航する専用船の速力は最高15ノット程度のものであるが、明年から名古屋、苫小牧間就航予定の「あおい丸」は、船型2,620総トン、7艙甲板で乗用車730台積み、速力19.5ノットで、「あいち丸」よりは総トン数でほぼ同様、車輛積載台数で約180台、速力で4.6ノット大きく、名古屋、苫小牧間約36時間、月間7航海運航可能といわれ、国鉄が将来、青函トンネルの開通と全線電化による輸送力増強とスピードアップをはかることに備えて、このような新鋭専用船が計画されているということである。このような近代的専用船のメリットは苫小牧港の施設の近代化と歩調がそろって、はじめて生み出されるものである。いやしくも、積地、揚地で滞船現象があるとすれば、船舶の高速化の意義は失はれる。

今後の専用船に関する課題

最近における苫小牧港をとりまく情勢をみると、次の3つの問題が現実の日程にあがろうとしている、その問題を列記してこの稿を閉じることとする。

- (1) 外航コンテナ専用船の伴う支船輸送の地域的配置の問題。
- (2) 原油大型タンカー受入れの問題。

(3) 輸入バルブ、輸入チップ専用岸壁の問題。

これを要するに、カーゴ別専用岸壁の規模と配置の問題である。

- (注) 1) 一般に人造港は、その事業費のうち、掘込み費用はほぼ60%の巨額を占めるから、港内水面積を必要最少限度に抑えざるを得ない。したがって天然の良港に比べると、港内被覆面積は小さく、苫小牧港は室蘭港739万 m^2 の60%、小樽港406万 m^2 とほぼ同様程度である。
- 2) 1885~1912
- 3) 昭和36年8月北海道企画部「北海道移出入白書(昭和34年物資交易の現状)」
- 4) 昭和42年9月、北海道港湾経済4 小松雄逸(北海道と道外との物資交流)
- 5) 昭和42年度版、北海道企画部『経済白書』
- 6) 昭和43年2月、北海道企画部『北海道経済の長期展望』
- 7) (前掲5)
- 8) (前掲4)
- 9) 昭和42年度版、運輸省編『運輸白書』