

輸送システムの変革と在来埠頭の再開発

永瀬 栄治
(室蘭市港湾局)

1. はじめに

天然の良港を誇り、特定重要港湾として、開港百年を迎えた室蘭港が、今日盛大な百年祭を催し、本港開発の先人の偉業に感謝するとともに、本港の現水と課題について、遊休化しつつある在来埠頭の再開発の課題の解決に当ることこそ、開港百年の意義があると考えられるものであり、他港にも課題となっている。ここでは、そうした室蘭港を背景とし、輸送システムの変革による在来埠頭の再開発について、新しい方向を求めようとするものである。

2. 室蘭港の現況について

本港の現況について要約すると、明治5年に開港し、石炭積出港として始まり、鉄鋼業の発展と民間企業の港湾投資によって、港湾整備がなされ、昭和27年始めて公共埠頭として中央埠頭が完成し、その公共埠頭の整備が促進されると共に、民間埠頭の整備も促進されたのであり、現在港内の接岸延長が約1万1千5百米、同時着岸船数95隻が可能である。このうち民営埠頭7千8百米(着船61)、公共埠頭3千150米(着船32)となっている。この他崎守埠頭が建設されているが、他方在来埠頭である国鉄埠頭、日通埠頭、北崩埠頭、公共西1号の石炭埠頭と、本輪西、樺崎の雑貨埠頭等を合せると接岸延長約3千百約あり、荷役機械、上屋、倉庫、用地等の港湾資産が遊休化しつつあるので、この資産の活用が緊急課題である。又港湾産業の活動による直接経済効果は試算すると約数百億円であり、波及的経済効果を合せ考えると、市民生活に重大な影響を与えているのであり、雇用所得者の多い本市として労働対策と合せての課題である。

石炭埠頭がこのように遊休化することになったのは、石炭産業の構造変化によるのみではなく、苫小牧港建設による(開港による)輸送経路の変化であって、かつて本

港が5百8拾万トン取扱った実績当時から流通経路の変革が予測されていたものであり、この変革が予測されていたにもかかわらず、事前の対応策をしてなかったと思われるものである。室蘭港の輸送システムの変革は専用埠頭の多いためか急激ではなく進んでいるといわれている。

3. 流通革命について

経済の高度成長に伴い、物資の流通量は拡大し、昭和50年には全国貨物輸送量が5,864億キロトンと予測され、その輸送別では、内航船が46.8%、トラック33.1%、国鉄19.6%を占めると言われており、この数より考えて北海道の内航輸送の比は大きくなることが予測される。

流通は生産と消費を媒介する役割であり、経済社会において、流通機構は高度に発達した交換経済を前提にしているが、現代においては一貫輸送や複合輸送など、流通経路の革命から今日では物的流通をいかに近代化するかという物的流通革命の時代であるので、運輸、保管、包装、荷役、更には情報流通を加えた物的流通の機能が要求されているのである。

企業における商取引と、流通による物的流通原価計算と称する比が2～3割に達すると言われて、今日企業は流通原価を如何にするかが、企業立地は勿論、企業発展の重要な課題となっており、流通革命は第二ラウンドに入っているのである。

4. 埠頭運営体制の確立について

本港施設の約8割は民間投資による埠頭であり、この埠頭の取扱い貨物が本港の伸展を大きく左右している現況である。この港湾資産の活用は、即ち民営埠頭の再開発は港の公益性から、従来の埠頭管理者だけによる運営ではなく、官民一体となりシンクタンク方式によるプロジェクトチームをもって埠頭運営委員会とも称する体制を確立して運営することを採用すべきである。本道の港湾の管理体制は漁港の管理者が知事であり、苫小牧港以外は市長が管理者となっている実情から、ここにおいても課題があろう。

公共、民営埠頭であっても港の施設であり商的、物的、流通の両者が相互補完機能をもって、流通情報の充実をはかり、民間の能力を活用し、多元的な輸送システム間において、有効競争がなされるよう促進することである。即ち効率的な利用調和が形

成されて埠頭の再開発が可能であり、現在のような競合関係の運営においては、企業の要請に応え得るものではなく、時間（場所）と空間（距離）を基本とする企業サイドのことを検討すべきである。

次に在来埠頭の利用上から用地の再検討をすべきである。市の基本構想図において国道36号、37号線の内側の港湾区域は工業区となっているが、現港湾区域内の用地指定に商港区、特殊物資港区となっており、臨海性工業の立地は不適となっているので接岸距離を保持して、他指定用地は工業区と変更し、工場等の建設を容易にして活用をはかり、臨海性の特長が充分発揮し得る適地業種の目標を選定して企業誘致をはかるためにも、埠頭運営委員会が積極的活動を行う必要がある。現施設の遊休化している石炭埠頭の接岸延長は（千トン以上の船舶接岸）約3千百米あり、全国平均の米当り貨物取扱数量千五百トンとして算定すると、年間460万トンの貨物取扱いが可能であり、他地区に新港建設することは、本道の貨物量の伸びからして必要性がないことにもなる。

近年、港の機能分担の問題が論議されているが、これは現在の輸送システムの変革上から考えて一方的なものであり、新港計画時の論議であって、開港した以上港湾の活用上機能分担は不可能である。このことは激動の流通業界において当然のことであろう。埠頭の運営体制を確立して、本港の有位性を利用者に認識してもらおう努力をなし、室苦間の距離がサービスによって短くなるよう一層の努力と熱意が埠頭の活用に現われるよう体制の確立を急ぐ必要がある。

公共・民営等々の施設の面においては区別されているが、他荷役等の港湾産業においては室蘭港が一体となって、港湾の公益性を発揮すべきであり、現在の港湾荷役・運送事業法による事業形態は、この港一体とした考えから見ると不必要のものであり、現在の輸送システムの変革から、港湾運送事業法などは廃止又は海・陸一本の事業法にまとめるべきであるとする。また、在来埠頭の再開発をするためにも、室蘭港の現状からみても時代の要請に応じ得られるものである。結論を要約すると、港運業界のあり方と在来埠頭の運営形態が確立し、輸送システムの変革に応じて、港の公益性を発揮することに努力せざるを得ないものであり、又そのことが港の発展となるものであることを強調するわけである。