

## 新潟港の諸問題と将来課題

佐藤元重  
(新潟大学)

### 目 次

1. 新潟西港の現状と将来
2. 新潟西港におけるカーフェリー埠頭の建設計画
3. 新潟東港の現状と将来
4. シベリア・ランド・ブリッジ構想

新潟港は西港と東港とから成り立っている。西港地区は背後の都市機能と結びついた流通港湾として、また東港地区は工業港として整備することが基本方



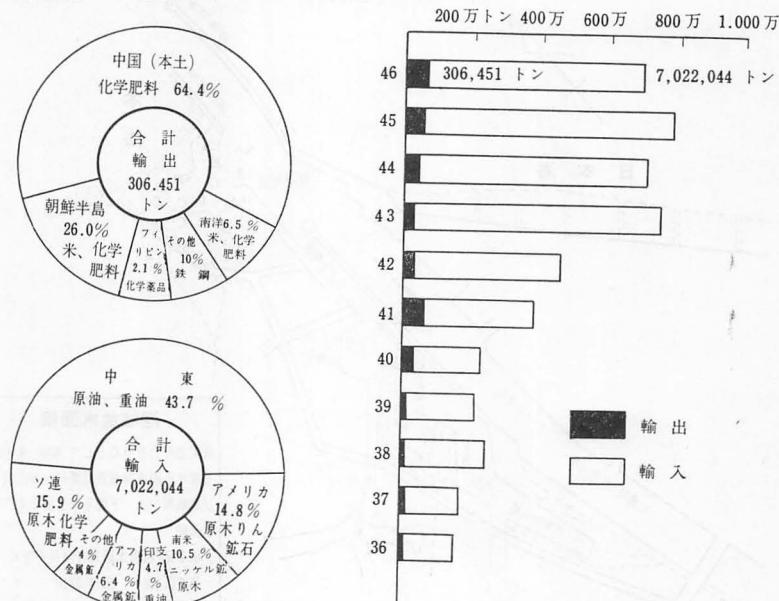
第1図 新潟西港略図

針とされている。

### 1. 新潟西港の現状と将来

安政仮条約によって、新潟港は開港場の指定をうけ、五港の一つとして明治元年（1868）11月19日、佐渡夷港（現在の両津港）を補助港として開港された歴史の古い港であることは周知の通りである。

昭和39年6月16日発生の新潟地震により港湾は壊滅的被害を生じたが、激甚法の適用による改良復旧工事が急速度に行なわれ翌年に完了し、後背地の復興、対岸貿易の実現等港勢の発展により、昭和42年6月1日、日本海側で最初の特定重要港湾に指定された。昭和45年には開港以来の記録15,510,869トン（仲継貨物を除いた数量は13,694,567トン）を記録した。しかし、輸入が圧倒的に多い。このことは高次の加工ないし組立が太平洋側工業地帯で行なわれ、太平洋側の諸港湾から輸出されることを物語っている。



第2図 輸出入貨物の国別構成昭和46年 昭和36～46年外貿比較  
(新潟港統計年報に拠る)

それにしても西港後背地の工業生産活動は活発であるため、沖待ちの貨物船が常時あることや西港周辺の工業地帯が市街化し、新規の工業立地はもとより、既存工場の拡張も困難であり、木材や軽金属、鉄工などの2次、3次加工部門は東港に配置せざるを得ないことなどで機能的にも物理的にも限界に達している。西港の再開発計画と東港の早期整備充実が望まれるゆえんである。

しかし、この西港の後背地には、わが国でも有力な企業の工場が多数存在している。そのうちのいくつかを挙げれば、次のとくである。

日本石油(株)新潟製油所	三菱金属鉱業(株)新潟工場
昭和石油(株)新潟製油所	(株)新潟鉄工所造船工場
三菱瓦斯化学工業(株)新潟工業所	同 上 内燃機工場
東洋瓦斯化学工業(株)新潟工業所	同 上 工作機工場
日本軽金属(株)新潟工場	同 上 鋳造工場
日本鋼管(株)新潟電気製鉄所	同 上 大山(車両)工場
日本硫曹(株)新潟工場	サン化学(株)石山工場
日東紡績(株)新潟工場	同 上 山ノ下工場
日本曹達(株)新潟製造所	東北電力(株)新潟火力発電所
北越製紙(株)新潟工場	

したがって、西港の価値は現在もなお失なわれていないし、市の中心部に近接しているので流通港湾としての機能は増大するであろう。そのため再開発が必要である。西港の再開発は信濃川の閑屋分水路の完成と関連する。すなわち、昭和40年4月、国の直轄事業として着工されてから7年目に完成、昭和47年8月10日通水式が挙行され、現在もその関連事業が進捗中である。この閑屋分水路事業は治水のほか、港域の拡大、沿岸の地盤沈下防止、海岸欠壊防止など多面的な効果が期待されている。昭和47年8月、新潟港港湾計画が改定され、西港の山ノ下埠頭に50,000トン級岸壁(水深13メートル)2バース、5,000トン級岸壁(水深7.3メートル)2バースを計画、さらに西港の万代島埠頭に

は5,000トン級フェリー埠頭を建設、長距離フェリープームに対処する。また第2西防波堤（延長2,200メートル、うち150メートル完成）を計画し、410,000平方メートルの埠頭用地を造成し、臨港交通施設を建設して流通の円滑化を図ることにしている。

## 2. 新潟西港におけるカーフェリー埠頭の建設計画

舞鶴港と小樽港との間に長距離フェリーを運航している新日本海フェリー（株）（本社、大阪市在）は、昭和45年10月に、従来敦賀だけに寄港していたのを、新潟港にも寄港する方針を決め、新潟県内はもちろん、北関東方面の集荷も期待している。すなわち、いま週4便、すずらん丸（9,300トン）およびはまなす丸（9,500トン）の2隻を就航させているが、途中新潟に寄港する計画がそれである。この計画が実現すれば新潟一小樽（18時間）と新潟一敦賀（11時間30分間）のカーフェリーの航路が開設されることになる。そのため新潟西港の再開発計画で予定されている万代島フェリー専用埠頭が完成するまで山ノ下木材投下泊地を使用することになっている。なお、この航路には世界最大のカーフェリーである大型快速フェリーあかしや丸（11,200トン）が現在建造中で、昭和48年7月には就航予定といわれている。このカーフェリーは乗用車150台、バスを含む大型トラック119台、旅客1,432人が収容できる。従来の乗船率をみると、乗用車、大型車のみでなく、乗船客も50%程度があるので、上越新幹線や関越自動車道からの乗り入れに便利な受け入れ態勢の整備を急ぐ必要がある。県の計画によると、西港万代島地区に100,000平方メートルに及ぶ建設計画を進めている。同地区内の県有地に立地している石油企業施設7社に対し、昭和50年3月の期限付きで立ち退きを通知した。このほかの1社は昭和49年3月で賃貸契約期限が切れる。これらの企業が使用している県有地と、ほかに一部埋立、民有地買収などを合せて100,000平方メートルに5,000トン級2本、2,000トン級3本のフェリー専用埠頭と収容能力7,000台の駐車場を備えるフェリー基地を造成する計画をたてている。

このほか、西港山ノ下埠頭にコンテナ基地を建設する計画もある。すなわち

新潟西港に陸揚げされる畜産飼料や食品類を一ヵ所に集め、コンテナを使って県内各地域に配送するためのものであるが、将来ソ連、中国、北朝鮮などの対岸諸国との交易にも活用するというねらいをもっている。このコンテナ基地の敷地は山ノ下埠頭に近接する県有地や国有地および東港に移転予定の工場跡地が充用される予定である。

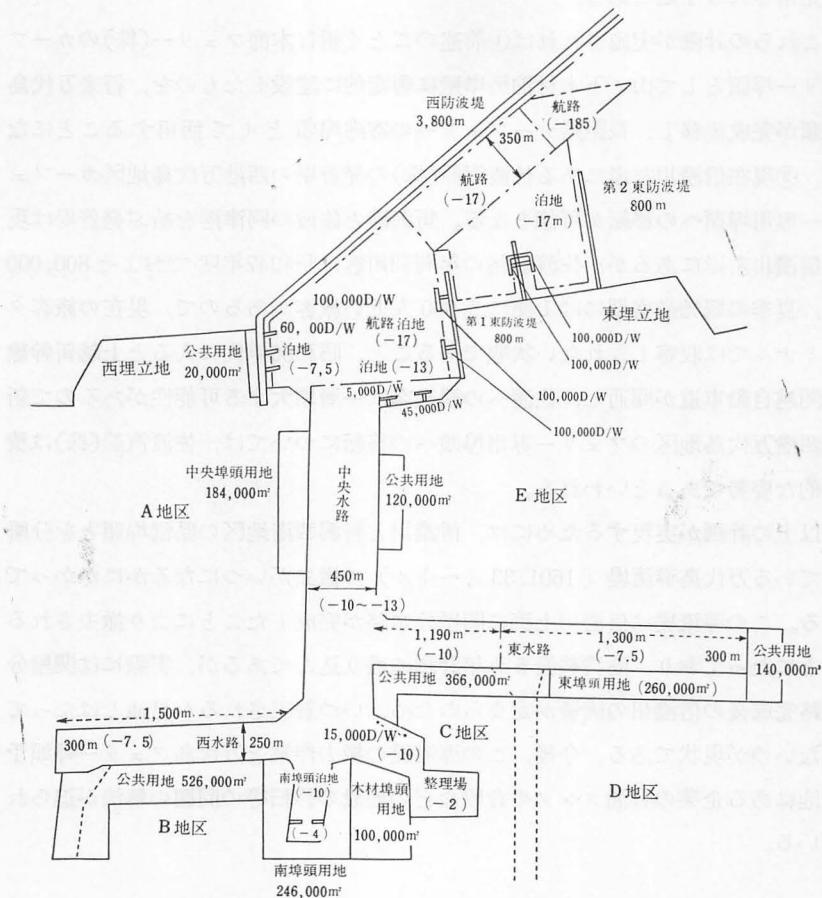
これらの計画が実施されれば①前述のごとく新日本海フェリー(株)のカーフェリー埠頭として山ノ下木材泊地岸壁に暫定的に建設したものを、将来万代島埠頭が完成後移し、長距離カーフェリーの寄港埠頭として活用することになる。②現在信濃川左岸にある佐渡汽船(株)の発着場の西港万代島地区カーフェリー専用埠頭への移転が可能となる。新潟港と佐渡の両津港を結ぶ発着場は現在信濃川左岸にあるが、佐渡航路の年間利用客は昭和47年度でおよそ800,000人、夏季の観光最盛期には1便に8,000人近い旅客があるので、現在の旅客ターミナルでは収容しきれない状態であること、昭和50年代に入ると上越新幹線や関越自動車道が開通し、佐渡への観光客は一層増大する可能性があるので新潟西港万代島地区のフェリー専用埠頭への移転については、佐渡汽船(株)は積極的な姿勢であるといわれる。

以上の計画が実現するためには、信濃川と新潟西港地区の県営埠頭とを分離している万代島導流堤(1601.33メートル)の撤去がいつになるかにかかっている。この導流堤は信濃川上流に閔屋分水路が完成したことにより撤去されることになっており、港湾整備5ヵ年計画に盛り込んであるが、実際には閔屋分水路完成後の信濃川の流量が定まらぬため、いつ着工されるか見通しあたっていないのが現状である。今後、この導流堤の撤去作業と万代島フェリー埠頭予定地にある企業の石油タンクや倉庫などの施設の移転等の問題の解決が迫られている。

### 3. 新潟東港の現状と将来

西港地区の後背地は、すでに工業化、都市化が進み、拡張の余地がほとんどない状態となっているため、船舶の大型化に対処し、近代工業を誘致するため

には、港湾施設の拡張、強化と後背地に広大な工業用地を造成することが必須の条件であって、これに応えるため計画されたのが、新潟東港の建設である。さらに新産業都市「新潟地区」建設のかなめとなる臨海工業地帯の中核的拠点



第3図 新潟東港建設計画図（60年）新潟東港開発局資料に拠る

でもあり、対岸貿易の拠点でもある。「新潟東港臨海工業地帯建設計画」は、新潟市、豊栄市、聖籠村の2市1村にわたる2,000ヘクタールの地域に100,000トンのタンカーが接岸可能な掘込式港湾と、その周辺に1,100ヘクタールの臨海工業地帯を造成し、昭和55年における工業出荷額を約3,500億円（昭和44年原単位）と想定している。

新潟東港は、昭和35年10月からの調査時期を経て38年度より本格的な建設工事が進み、苦小牧工業港、富山新港、鹿島港等とともに、わが国における掘込式港湾の代表的なものとして昭和44年11月9日に開港式が行なわれた。現在も建設工事は進められている。

この種の港湾は完成したのち港湾活動が活発になった場合、それ以上に規模を拡大することが困難である。したがって、当初から将来の発展を見込んだ規模のものにしておく必要がある。さらに港を中心に臨海工業地帯を新規に造成するので、公害防止のための緑地帯や運動公園等で工場地域と住宅地域とを仕切る等の対策を含めた長期的かつ総合的な計画を立案し実行しなければならない。

このような性格を持つ新潟東港は、完成すると日本海沿岸では最大規模のものになる。工事が進捗するにつれ企業立地の動向も活発化している。現在操業中の7社のほか、用地売買契約済のもの10社、進出協定締結済のもの12社、進出予定のもの7社がある。

新潟東港臨海工業地帯の企業進出状況（48. 4. 1 現在）

進出状況	企業名	操業開始年次	用地面積	製造内容
操業中	日本特殊アロイ㈱	44. 10	70,697	低炭素フェロクローム
	㈱サン化学	45. 6	184,667	リン酸系化学肥料
	小野田化学工業㈱	45. 10	49,491	重焼リン
	ダン化工㈱	45. 10	38,186	硫酸カリ, NH化成
	新東ベース㈱	45. 6	41,431	原料基地
	新潟吉野石膏㈱	46. 6	56,713	石膏ポート, プラスター
	新潟共同火力発電㈱	47. 12	162,665	電力
用地売買	新日本製鉄㈱	49. ~	207,575	鉄鋼2次加工
	太平洋金属㈱	49. ~	207,575	鉄鋼2次加工
	東北電力㈱	50. ~	208,702	フェロニッケル
	出光興産㈱	48. 10	541,090	電力
	丸善石油㈱	48. 10	49,499	石油製品タンクヤード
	三菱石油㈱	48. 10	46,075	〃
	大協石油㈱	48. 10	16,502	〃
契約済	共同石油㈱	48. 10	33,000	〃
	モービル石油㈱	51. 10	8,250	〃
	協和ガス化学工業㈱	49. ~	10,000	メタノールタンクヤード
	山丸富樺産業㈱	49~	(54,034)	製材, 原木
	新発田製材工業㈱	49~	(21,094)	製材, 加工, チップ
	㈱川合材木店	49~	(54,270)	製材, 原木
	福士木材㈱	49~	(50,295)	〃
進出協定 締結済	㈱新潟木販	49~	(8,428)	製材
	新潟合板新興㈱	49~	(27,938)	合板等
	金清木材㈱	49~	(25,350)	製材, 原木
	㈱関屋製材所	49~	(10,100)	製材

進出状況	企 業 名	操業開始年次	用地面積	製 造 内 容
既 定	鶴瀬賀商店	49～	(51,435)	製材, 原木
	新潟外材㈱	49～	(17,094)	製材, 原木
	新潟王子木材㈱	49～	(17,696)	製材
	丸紅㈱大協石油㈱	51～	179,998	石油製品タンクヤード
予 定	川崎製鉄㈱	49～		鉄鋼 2 次加工
	日本石油精製㈱	51～		石油製品
	日本軽金属㈱	51～		アルミ地金
	昭和石油㈱	49～	(369,107)	石油製品タンクヤード
	㈱本間組	49～	(32,451)	港湾関連作業基地
	日本海洋石油資源開発㈱	51～	(257,450)	阿賀仲油田生産基地
	出光日本海石油開発㈱			

#### 4. シベリア・ランド・ブリッジ構想

via Siberia Land bridge (Japan-Europe freight in container through traffic via USSR)

この構想は、最初トランス輸送会社（通称インターベンテナ社、本社在イス、欧州19カ国の国鉄で組織）が提案したもので、わが国の国鉄、海運各社も新しい輸送方式として注目、通過地であるソ連政府もシベリア鉄道がそのまま活用できるだけに外貨獲得策として積極的に乗り出したため、実現の方向に動いている。前記インターベンテナのほかポーランド、チェコスロバキア、フィンランド各国鉄も参加する予定といわれている。

日本国内においては、京浜工業地帯は本牧埠頭駅、中京工業地帯は西名古屋港駅、阪神工業地帯は神戸港駅を発着駅として、コンテナ専用列車で新潟東港を結び、さらにナホトカ港（将来は新たに建設中のウランゲル港が予定されている）まで日本の船会社とソ連海洋船舶省がコンテナ専用船で輸送し、ソ連領内を鉄道輸送してナホトカと西欧側国境を直結、西欧側ではインターベンテナ社の取扱駅の中から選定された各駅でインターベンテナ社の専用列車に積換え、それぞれ北欧方面、ドイツ、フランス方面、ユーゴスラビア、イタリア方面に配分する構想である。

この新潟東港—ナホトカ—シベリア鉄道—欧州の海陸一貫輸送の輸送距離は13,000キロメートル、ケープタウン経由の27,000キロメートル、パナマ運河経由の24,000キロメートルと比較するとはるかに短縮されるが、輸送期間は日本から欧州の終着地点までは40日前後で、時間的には太平洋側の港から海路で欧州へ行く航路と大差はない。これは各接続地点での積みかえ、列車型式の相違などでかなり時間がかかるためで、将来輸送方式が統一されれば10日以上短縮できるといわれる。現在でも高速コンテナ船を使えばパナマ経由で大体同じ位の20日～25日で到着するので輸送期間の早急な短縮は望めないが、輸送コストの点ではかなり経済的である。

以上のごとき観点から、貨物取扱量の増大にそなえ、将来、新潟東港にも公

共事業でコンテナ専用の重量物専用埠頭の建設が必要となろう。しかし、この構想が実現するためには、わが国の国鉄とソ連外国貿易省の全運輸公団とインター・コンテナ社との間で輸送体系、運賃問題、損害賠償責任の明確化等についての話し合いがついて、海陸一貫輸送のための国際協定が結ばれるという前提条件が満されねばならない。

なお、日ソ経済協力上の懸案になっているウドカン銅鉱山の開発、シベリア、サハリンの天然ガス開発などが今後進展すれば、ウランゲル港の建設とあいまって、日ソ両国間の貿易は一層拡大が見込まれる。新潟東港の対岸貿易に占める役割は、その時点では極めて重要なものとなるであろう。