

苅田港の現状と開発計画

日 高 広 範

(福岡県立筑豊高等学校)

目 次

1. はじめに
2. 苅田港の沿革
3. 苅田港の現状
4. 苅田港の開発計画
5. おわりに

1. はじめに

西瀬戸内開発の拠点として脚光を浴びている福岡県苅田町⁽¹⁾は県東北部に位置し、東は周防灘に面し、北は北九州市小倉区に接し、西は筑豊地域に隣接し、南の行橋市・豊前市と共に京築地域⁽²⁾の中心地として発展している。町の中央を南北に国道10号線と日豊本線が並行して走っており、交通の大動脈となっている。町域の40%以上は貫山系平尾台から高城山を結ぶ山地で、これらの山地は石灰岩質からなりセメント産業の資源地域となっている。

苅田築港前の苅田町には、小規模な採石所⁽³⁾と唯一の工場として小丘陵の松山城址東よりに、大正7年に豊国セメントK.K.苅田工場が石灰石を原料とし、筑豊炭供給と結合して操業を開始していたにすぎず、集落は農漁村の性格が強かった。港は沿岸漁民が利用する程度の小漁港であった。これが近代的港湾としての歩みをはじめるのは、昭和13年に築港が決定⁽⁴⁾してからである。

苅田港の成立基盤は筑豊炭田（これはさらに直方・飯塚・田川の3地区に区分される）の開発と不可分であるとしたが⁽⁵⁾、いわゆるエネルギー革命の下で国の石炭合理化政策が本格的に展開されはじめた昭和30年以降は、筑豊炭の輸

送基地としては将来の展望がもてなくなり、同35年以降は急速にその機能は低下する⁽⁶⁾。この頃から苅田地区の埋立は活発化し西瀬戸内臨海工業地域の形成が進められ、従来の本港に隣接した南港は工業港としての色彩を強めていくことになる。

フェリーの就航開始（昭和48年4月1日）によって苅田港は単に工業港としての機能のみならず、経済圏の拡大にともない流通港湾として将来に大きな期待がかけられている。本稿では苅田港の沿革と現状について、できる限り地域との結びつきにおいて論述し、港湾の開発計画について若干の問題点を指摘したい。

- 注 (1) 大正13年町制を施行。昭和30年苅田町は小波瀬・白川の2村を合併し町域を拡大した。面積40.15km²、人口27,741人（昭49・4・30現在）。
- (2) 行橋市・豊前市に京都郡内の苅田町、勝山町、豊津町、犀川町、築上郡内の築城町、椎田町、吉富町、新吉富村、大平村の2市7町2村をいう。
- (3) 大正3年浅野セメントK. K., 同6年日本セメントK. K. が採石所を設置していた。
- (4) 苅田港務所編：「苅田港要覧」（昭和31年版）1957 p. 2
- (5) 拙稿：苅田港の成立とその発展「交通経済論集」No.5 1973 p. 54
- (6) 前掲（5）p. 56

2. 苅田港の沿革

苅田港は北九州東海岸周防灘に面し、背域筑豊炭田地域の石炭輸送基地として昭和13年に閣議によって築港決定をみ、同14年に内務省直轄工事として着手され、同19年に成立した人工港であり近代的港湾としての歴史は極めて新しい。周防灘は干満の差4m余に及ぶ潮差のはげしい海で、海岸は干潮時になると2kmほども干潟となる砂浜であり往時は築港など夢想だにしなかった⁽¹⁾といわれる。

旧苅田村は街道沿いに農漁村集落がみられるにすぎなかった。九州鉄道が明治28年4月1日小倉一行事（現、行橋）間に鉄道を開通し⁽²⁾、豊州鉄道が同年

8月15日行橋—伊田間に、同30年9月25日行橋—長州（現、柳ヶ浦）間にそれぞれ鉄道を開通して⁽³⁾、その後鉄道と街道とに沿う小さな町並がみられるようになった。大正期に入って北西部山地の石灰岩資源が、わが国のセメント需要の漸増でセメント会社の注目するところとなり、浅野・日本両セメントの採石所に加え、豊国セメントK.K.苅田工場が操業するに及んで活気づいてくるが、この頃はまだ苅田の人口は約3,500人で戸数約650戸程度でしかなかった。人口はその後セメント産業の発達で急増し、苅田町制施行時には戸数約2,200戸、人口約10,700人にも達していた⁽⁴⁾。

セメント会社は事業の進展にともない原料の移入、製品の移出には緊急に港湾設置の必要に迫られてきたので、大正15年10月に豊国セメントK.K.が海面埋立・港湾設備の築港計画を出願すると、浅野セメントK.K.も同年11月に同様の出願を行い競願となった。両社はセメント原料である石灰石の買収でも競争した。とくに馬場地区の石灰山の買収をめぐる対立は激化し、紛争解決に長期間を費やす始末であった⁽⁵⁾。このような豊国・浅野競願の苅田築港出願は町発展上に重大な影響を及ぼすだけに慎重を期したが、佐藤信寿町長および有志は両社出願の優劣と町民後援の度合いを調査し、これの斡旋に乗出し浅野側の出願を取下げ、豊国出願を採用して豊国側の増田次郎、村瀬末一両代表と会見したのは昭和3年11月のことで、築港達成の方法を協議したといわれる。翌年3月に福岡県知事は築港の請願を内務大臣に提出した。出願当初から7年を経て昭和7年5月ようやく内務省の認可がおりた。ところが資金調達上から三井・三菱系の大資本家の本計画参加を期待して交渉を重ねていたが、これが失敗し昭和10年12月不認可となり同11年1月に埋立免許が失効となった⁽⁶⁾。

苅田港の築港前史は前述したように、豊国セメントK.K.がその地先における築港を出願したことにはじまる。しかし、苅田の築港は背城筑豊炭田の開発が進むにつれて、若松港の補助港として石炭輸送上必要であるとの声が高まりつつあった。苅田港築港K.K.の「創立趣意書」⁽⁷⁾にみられるように、苅田の築港は少なくとも三つの使命をもっていた。とりわけ苅田築港を急務としたのは、若松港に依存する筑豊炭の輸送系統を修正する必要から生じたものであっ

表 1 若松港の石炭船積量の推移

(単位：1000トン)

年次	若松港着炭量 (A)	同 船積出量 (B)	$\frac{B}{A}$ (%)
昭和 7	9,500	7,200	75.8
8	11,600	8,500	73.3
9	12,800	9,200	71.9
10	13,600	9,500	69.9
11	15,500	10,500	67.7

注 「刈田町誌」の資料により作成

た⁽⁸⁾⁽⁹⁾。筑豊炭の輸送はもっぱら若松に集中し、その大部分は表1に示すように若松港で船積されていた。瀬戸内海を経て中国・阪神方面へ移出されるのが約6割を占めていた。若松港から積出される石炭移出量は年毎に増大し昭和11年にはついに1,000万トンを越えた。満州事変、日華事変と続いて国内産業は国策として軍需化・重工業化の方向へいっそう傾斜しながら拡充発展するが、北九州工業地帯でもこれが進行する。石炭の増産で移出量が激増することは明白であった。

若松港の積出設備は増大する輸送に対応不十分であり、洞海湾修築工事によって幾分の緩和ができてはみられ、瀬戸内方面への石炭輸送はほとんど若松港にのみ依存しており、このままでは関門海峡の急潮と水路の狭隘で船舶の輻輳が甚だしく航路は極めて危険な状態であった。したがって、刈田築港がなれば関門海峡の船舶輻輳が緩和できると潮待を要しないこと。船舶の稼働率が向上するなど交通上の問題解決として有効であった。また、経済的にも炭田南部の田川地区筑豊炭の積出港としての有利性もっていた。刈田が利用可能になれば若松港と比較して海上輸送距離は海里14哩を短縮し、運賃はトン当り40銭余を節約できること。若松貯炭場の諸掛はトン当り90銭余を要するが刈田の場合はこれが半減できること。筑豊炭田南部の後藤寺・伊田以南の炭坑より搬出する石炭は刈田を経由すれば鉄道運賃はトン当り20銭余を逡減できる⁽¹⁰⁾など、海上輸送が短縮されて輸送コストが低下し、背域筑豊炭田との関係におい

表 2 石炭出炭高と主要積出港着炭の推移

(単位：1000トン)

区分 年度	出 炭 高					積 出 港 着 炭 量			
	全 国 (A)	九 州 (B)	筑 豊 (C)	$\frac{B}{A}$ %	$\frac{C}{B}$ %	若松港	戸畑港	東小倉港	苅田港
昭和21	22,523	12,260	7,187	54.4	58.6	922	1,108	117	118
23	34,793	19,078	11,142	54.8	58.4	2,665	1,513	252	567
25	39,329	21,807	12,756	55.4	58.5	3,978	1,553	296	501
27	43,737	23,442	13,138	53.6	56.0	4,601	1,987	265	790
29	42,912	23,193	13,094	54.0	56.5	4,286	2,124	269	960
31	48,281	25,883	13,958	53.6	53.9	4,545	1,923	331	1,287
33	48,489	25,917	13,678	53.4	52.8	3,889	1,771	191	1,223

注 苅田港着炭は九州電力を除く。
福岡通産局「九州石炭鉱業20年の歩み」国鉄西部支社「石炭輸送統計」の資料により作成。

ても地理的に有利であり、若松との競合では経済地理的に優位にあった。このようにみても、苅田の築港は社会経済的条件としては整っていたとみられる。

昭和13年に苅田港修築計画の決定をみて、翌年には国の直轄工事として苅田港の建設が開始されると、福岡県は県営工事として同16年に苅田町区画整理事業を、同17年には早くも臨海工業地域造成工事に着手し、さらに同18年には苅田港工業用水事業をはじめるといふ熱意を示した。昭和19年に岸壁・栈橋の一部が完成して送炭が開始された。第2次大戦後、産業復興の原動力として石炭の増産が行われ表2によるとわが国最大の筑豊炭田の出炭量は昭和23年に1,000万トンを越え、生産の増大にともない苅田港への着炭は漸増し、若松港の補助港としての機能を高めていくことになる。苅田港はその重要性を認識されて昭和26年1月重要港湾に、同年7月には準特定重要港湾に指定される。その後の苅田港の歩みについては表3に示すように整備拡張されていった。なかでも石炭輸送の増大にそなえ石炭荷役施設を増設し、石炭埠頭の完成をみるなど石炭輸送基地としての港湾整備が着実に進行しつつあり、港勢の伸びが期待されていた。

ところが筑豊炭田の生産は昭和32年の1,497万トンをピークに低下傾向をたどり、エネルギー革命にともなう石炭の斜陽化と危機はスクラップ・アンド・

ビルド政策の進展で急速に深化する。すなわち昭和31年の出炭量は1,395万トンを生産していたのが、同41年には794万トンに低下し、九州の生産に占める比率も同31年の53.9%から同41年には36.9%に低落し、筑豊炭田の衰退は急を告

表 3 昭和30年以降の苅田港の歩み

昭和31年 4月	九州電力K. K. 苅田発電所発電開始（火力：出力75,000KW）
6月	同上第2期工事開始（火力：出力156,000KW）—34年6月完成
32年 2月	同上第3期工事開始（火力：出力156,000KW）—34年11月完成
33年 3月	石炭荷役機械設備工事着手—35年3月完成
3月	海岸保全区域設定
34年 4月	石炭埠頭築造工事着手（港湾特別会計による）—37年3月完成
10月	苅田臨海工業地域造成工事再開（1号埋立地58,000坪）—40年完成
35年11月	苅田港県営臨港鉄道石炭輸送開始
36年 6月	港湾整備新5ヵ年計画樹立
9月	西日本共同火力K. K. 新苅田発電所工事着手（出力220,000KW）—38年12月完成
12月	苅田港臨港地区指定（苅田・浜・南原地区）
39年 3月	豊国セメントK. K. 第2工場操業開始
4月	苅田工業用水道拡張工事着手（給水50,000トン/日）—41年完成
6月	麻生産業K. K. 苅田セメント工場操業開始
11月	宇部興産K. K. 苅田セメント工場操業開始
40年 1月	小波瀬臨海工業用地造成工事着手（600,000坪）
5月	臨港地区に分区指定 {商港区2区 96,000㎡, 工業港区2区112,580㎡} {特殊物資港区1区 25,270㎡}
41年 6月	臨港道路大臣認定（226m<港町> 1676.6m<南原浮殿下>）
42年10月	西村産業合資会社水上貯木場設置（12,885㎡） {同年12月に水上貯木場19,592㎡設置許可され、同月に} {苅田合板工場操業開始}
11月	松山地先公有水面埋立免許—同年12月着工 （1,344,538.2㎡ 九州電力K. K. 東九州開発K. K.）
12月	輸入原木第1船入港（原木 2,584トン卸）
43年 4月	開港
44年 6月	木材輸入港の指定受く
9月	苅田港貯木事業協同組合設立
46年 3月	1号上屋完成（鉄筋 4,849,350㎡）

注 「苅田港要覧」昭和45・46年版による。

げる⁽¹¹⁾。このような石炭合理化政策の中で苅田港の石炭埠頭利用計画(昭和34～37年)はつぶされ、石炭埠頭は一般貨物の利用に変更せざるを得なくなり、石炭荷役機械はその機能を失なっていく。港湾はこれを契機に工業港としての整備が進められ、臨海工業地域が形成されていく。昭和44年6月には木材輸入港の指定を受け原木輸入量が増大しており、同48年4月に長距離フェリーが就航したことによって経済圏が拡大し、港湾の機能はいっそう複雑化していくであろう。

- 注 (1) 苅田港務所編：「苅田港要覧」(昭和31年版) 1957 p. 1
 (2) 鉄道省編：「日本鉄道史」中篇 1921 p. 395
 (3) 前掲(2) p. 453～p. 454
 (4) 町勢要覧「かんだ」(1972年版) 1973 資料編 p. 3 の人口統計による。
 (5) 石山事件といわれ、町民有志も豊国側と浅野側の両派に分れ買収運動に加担したので抗争は激化し、刑事事件まで惹起した。この紛争の解決には4か年を要したという。
 (6) 苅田町誌編集委員会編：「苅田町誌」1970 p. 199～p. 206
 (7) 土木学会編：「日本土木史」大正元年～昭和15年 1965 p. 388
 地元の構想として苅田港築港K. K. 創立趣意書(昭和9年6月発起人総代豊国セメントK. K. 取締役社長村瀬末一外23名)によれば「苅田築港計画ハ少クトモ三ツノ主要使命ヲ有シテ居リマス。(中略)若シ若松港ニ代ユルニ門可以東ノ豊前海岸ニ適当ナル石炭搬出港ガ出来タナラバ管ニ輸送距離ヲ著シク短縮スルバカリデナク只サヘ船舶ノ出入安易ナラザルニ近来製鉄所ノ大発展ニ依リテ船舶ノ輻輳甚シキ為メ一層出入ヲ困難ナラシメテ居ル若松港出入ノ危険ヤ早軛ヨリ大瀬戸ニ及ブ所謂関門海峡ノ急潮ノ狭隘ナル水路、汽船雜種船ノ混雜等ヲ避ケルコトニ依ツテ多大ノ海上輸送費ヲ節約シ得ルハ何人モ想像ニ難シクアリマスマイ。(中略)苅田築港計画ノ第一ノ使命ハ産業ノ原動力タル燃料価格ノ低下ニアルノデアリマス。(中略)苅田築港計画ノ第二ノ使命ハ生産原価ヲ低廉ナラシムベキ工場地帯ノ建設ニアルノデアリマス。(中略)帝国港湾協会ハ昭和4年3月ノ総会ニ於テ関門海峡雜航船整理ノ為メ門可以東ノ豊前海岸ニ石炭搬出港ヲ築造スル必要アリト決議シタ程デアル。(中略)即チ苅田築港ハ港湾協会決議ノ趣意ニ副ヒ国家の大問題タル関門海峡通航整理問題ヲ解決セントスルノデアル之レ苅田築港計画ノ第三使命トスル所デアリマス。(以下略)」
 (8) 山口平四郎：北九州の港湾(続)「立命館文学」No. 139 1956 p. 38

- (9) 拙稿：苅田港の成立とその発展「交通経済論集」No. 5 1973 p. 54
 (10) 前掲(6) p. 207
 (11) 小島恒久：九州石炭鉱業の生産構造「社会科学論集」No. 8 1968 p. 14～p. 15

3. 苅田港の現状

苅田港は戦前、戦後を通じて取扱貨物量では出貨の割合が極めて高いという特徴をもっていた。これは石炭のほかに重要な移出品がなく、移出貨物に占める石炭の比重が大きかったからで苅田港の機能は単純な石炭積出港であった⁽¹⁾。これが前出の表3 苅田港の歩みに記したように、昭和39年豊国セメントK.K.第2工場と麻産業業K.K.・宇部興産K.K.がそれぞれ苅田セメント工

表4 苅田港取扱貨物量および主要貨物量の推移

(単位：1,000トン)

年次	区分	取扱貨物総量	指数 (32=100)	出貨量 A(%)	入貨量 B(%)	輸・移出貨物量		輸・移入貨物量	
						石炭 C ($\frac{C}{A}$ %)	セメント D ($\frac{D}{A}$ %)	石灰石 E ($\frac{E}{B}$ %)	重油 F ($\frac{F}{B}$ %)
昭和32		1,765	100	1,661 (94.1)	103 (5.9)	1,354 (81.5)	255 (15.4)	39 (38.3)	3 (3.2)
34		1,650	93	1,465 (88.8)	184 (11.2)	1,198 (81.8)	195 (13.6)	123 (66.7)	6 (3.4)
36		2,117	120	1,582 (74.7)	535 (25.3)	1,235 (78.1)	284 (18.0)	298 (55.8)	67 (12.6)
38		1,925	109	1,247 (64.8)	678 (35.2)	955 (76.6)	248 (20.0)	362 (53.4)	100 (14.8)
40		3,448	195	1,907 (55.3)	1,541 (44.7)	946 (49.7)	903 (47.3)	989 (64.2)	167 (10.9)
42		6,218	352	3,346 (53.8)	2,871 (46.2)	997 (29.8)	2,258 (67.5)	1,811 (63.1)	561 (19.6)
44		6,931	393	4,145 (59.8)	2,786 (40.2)	1,045 (25.2)	3,032 (73.2)	1,422 (51.1)	769 (27.6)
46		7,493	425	4,492 (59.9)	3,001 (40.1)	622 (13.9)	3,721 (82.8)	1,317 (43.9)	1,102 (36.7)
48		10,116	573	5,986 (59.2)	4,129 (40.8)	364 (6.1)	5,437 (90.8)	1,383 (33.5)	1,171 (28.4)

注 「苅田港要覧」各年版の資料により作成。

表 5 苅田港取扱貨物の現状

(単位：1,000トン)

順位	品 種	合 計 (%)	出 貨 (%)	入 貨 (%)
1	セメント	5,437(53.7)	5,437(90.8)	
2	石灰石	1,383(13.7)		1,383(33.5)
3	重油	1,184(11.7)	13(0.2)	1,171(28.4)
4	その他非金属	488(4.8)	38(0.6)	450(10.9)
5	石炭	423(4.2)	364(6.1)	59(1.4)
6	原油	351(3.5)		351(8.5)
7	原木	346(3.4)	25(0.4)	270(6.5)
8	鉄鋼	150(1.5)	36(0.6)	114(2.5)
9	砂利・砂・石材	143(1.4)		143(3.5)
10	鉄鉱石	69(0.7)		69(1.7)
計	(その他共)	10,116(100.0)	5,986(100.0)	4,129(100.0)

注 昭和48年の取扱貨物量
苅田港務所の資料，昭和48年各月品種別出入貨物取扱トン数表より作成。

場を建設し、操業を開始したことで、セメント生産が増加し同40年の取扱貨物量はこれを反映して大幅に増大した。

以後苅田港の取扱貨物量は表4に示すようにセメント移出を中心に年毎に増加し、昭和48年にはついに1,000万トンを記録し同32年の5.7倍と驚異的な伸びを示した。セメント産業の発達で石灰石の移入量が増加し、石炭にかわってエネルギー源としての重油の移入も伸びたので、出貨と入貨の比は6:4とかなり均衡がとれるまでになっている。取扱貨物の現状を品種別にみると、表5のように出貨量の90%以上はセメントが独占し、入貨量では石灰石、重油で60%以上を占めている。取扱貨物の総量でもセメントが50%以上で首位を占め、石灰石、重油がこれにつぐが、取扱貨物量の約7割がセメント産業の製品・原料である点に特異性をみることができる。また、近年原油・原木取扱量が増加しつつあり、石炭の減少が著しいのが目立っている。

つぎに入港船舶の状況についてみよう。かつて苅田港が若松港の補助港として石炭輸送の機能を果たしていたころは、機帆船による輸送が主力を演じていた。輸送路である瀬戸内においては航海の安全性が高く、輸送距離も短かいこ

表 6 刈田港入港船舶の推移

(船舶トン数の単位は1,000総トン)

種別 年次	汽 船		機 帆 船		総 数	
	隻 数	総 トン 数	隻 数	総 トン 数	隻 数	総 トン 数
昭和32	475	210	8,524	667	8,999	878
34	437	180	7,365	683	7,802	863
36	869	589	7,111	501	7,980	1,091
38	982	409	5,802	604	6,784	1,014
40	1,572	1,160	8,015	897	9,585	2,057
42	3,613	2,971	6,979	934	10,592	3,906
44	4,724	3,982	5,425	777	10,149	4,760
46	5,307	4,850	4,121	621	9,428	5,472
48	6,154	8,133	4,378	682	10,532	8,815

注 「刈田港要覧」各年版の資料による。

と。海上交通の古い歴史をもつ多くの港町が存在し、小口輸送の便がよいことなど交通地理的条件が小型船活動の舞台を提供してきたといわれている⁽²⁾。これは船舶が大型化した今日でも、なおかつ前述した瀬戸内の諸条件によって、機帆船隻数の減少がみられるものの、まだまだ機帆船の利用度が高いことが表6によって明らかであり、この港湾の特色を示しているものといえよう。

昭和32年を基準とした隻数は同40年1.07倍、同48年1.17倍にすぎないが、総トン数では同40年2.3倍、同48年は実に10.0倍となり船舶の大型化が進行していることを如実に物語っているといえる。刈田港務所の「昭和48年入港船舶船種別・トン数階級別資料」によれば、機帆船は4,378隻、68万総トンで、100～500総トンの入港船舶の占める割合が高く3,728隻、63万総トンとなっている。また、汽船は6,154隻、813万総トンで、100～500総トンが2,811隻で最も多く、ついで500～1,000総トン1,526隻、1,000～3,000総トン1,217隻で、これまでのクラスで汽船隻数に占める割合は90.3%と高率を示している。船舶の大型化が進んでいても、いわゆる大型船の占める比率は低く、6,000総トン以上の大型船舶の入港はまだ5%に満たない。すなわち6,000～1万総トン269隻、1万総トン以上は27隻を数えるにすぎないのが現状である。今後、取扱貨物量の増

大、港湾施設の整備拡充などによって大型船の入港は増加するものと思われる。

港の発展と密接な関係をもつ工業地域の形成は、昭和17年に県が荻田臨海工業用地造成工事に着手したのにはじまる。その後埋立事業は戦争のため中断していたが、昭和34年造成工事を再開し1号埋立地 235.4 万㎡が同40年に完成した。この臨海工業用地造成が進むにつれ電力・セメントを中心に素材型工業の立地が促され、西瀬戸内プロジェクトに基づき木材・合板・鉄鋼関連企業の進出が活発化して昭和46年度の工業出荷額は 221.7 億円(昭和35年度27.3億円,同40年度73.0億円であった)に達した⁽³⁾。また、小波瀬臨海工業用地造成によってできた工業用地196.7万㎡には日産自動車K.K.が進出し、本年6月起工(用地面積145万㎡)した。日産自動車K.K.は当初、本年3月に着工する計画だったが、総需要抑制政策の影響でこれが延び、一貫生産工場の建設計画を当面ダットサントラック用のエンジン工場に変更するなど計画縮小して、建設にとりかかったもので昭和50年4月に操業開始の予定である。自動車産業の進出はこれまでの素材工業型から高度な加工工業型に産業構造を転換させ、港湾の機

表 7 荻田港利用カーフェリーの概要

(昭和48.6.1現在)

区分	会社名	航路	運航開始	使用船舶		運航回数 (1日) (1便)	積載能力			航路距離 km	所要時間
				隻数	トン数 (1隻)		トラック	乗用車	乗客		
運航中	大洋フェリーKK	荻田—大阪南	昭48.4.1	2	G/T 7,000	1	台 105	台 100	人 800	463	13 : 00
	西日本フェリーKK	荻田—神戸	昭48.4.1	2	5,500	1	70	120	700	444	13 : 30
申請中	豊予高速フェリーKK	荻田—松山			2,000	6	←44→		600		
	北日本汽船KK	荻田—松山			2,000	6	45	10	600		
	ダイヤモンドフェリーKK	荻田—松山			2,000	4	50	50	500		
	宇和島運輸KK	荻田—松山			2,000	4	37	80	400		
	防予汽船KK	荻田—松山			2,000	4	140		500		

能にも将来大きな変化が生じることになるであろう。

苅田港はこのように臨海工業地域の形成と共に、工業港としての性格を強めているが、表7のように大洋フェリーK.K., 西日本フェリーK.K.の2社が阪神航路にフェリーの就航を開始するに及んで、流通基地としての港湾のあり方が重要な課題になってきている。フェリーの就航計画では、苅田—松山航路の免許申請中のものが5社もあり、さらに大洋開発K.K.がフェリー埠頭隣接地に九州臨海物流ターミナルの建設を決め、トラックターミナルを設けて九州各地の生鮮食料品を集散する計画である。そうなると背域は筑豊から県南にまで拡大し、四国・中国・阪神圏との結びつきもいっそう強くなっていくであろう。

注 (1) 山口平四郎：「交通地理の基礎的研究」 1974 p.382

(2) 山口平四郎：北九州の港湾(続)「立命館文学」No.139 1956 p.39~p.40

(3) 町勢要覧「かんだ」(1972年版) 1973 資料編 p.7 工業統計による。

4. 苅田港の開発計画

「苅田港」(1973)の資料によれば、昭和50年度計画目標の港湾整備計画の概要はつぎのようになっている。昭和50年の取扱貨物量は1,482万トンと同45年に比し、2.06倍の伸びを示すと予想されている。これに備えて、

(1) 臨海工業用地造成

2号埋立地 300ha 埋土1,780万 m^3

松山埋立地 85ha 埋土 690万 m^3

(2) 木材港の整備

昭和50年木材取扱貨物量 43.5万トン

整理水面15ha 貯木水面22ha

(3) フェリー埠頭の整備

昭和50年カーフェリー貨物量 455.4万トン

6,000G/T級 水深—7.5m 1 バース

大阪・神戸 3 便/日

2,000G/T級 水深—5.5m 1 バース

松山 6 便/日

(4) 公共埠頭の整備

昭和50年取扱貨物量275.4万トン

1号埋立地公共埠頭11,600 m^2

水深—7.5m 1 バース

南港公共埠頭 44,500 m^2

水深—7.5m 2 バース

(5) 航路泊地の整備

入港船舶15,000D.W.T.級本航路

水深—10.0m 幅員200m 229万 m^2

水深—10.0m 本港泊地17万 m^2

松山地区泊地16万 m^2 南港区水深—7.5m

航路泊地347万 m^2

南港航路 水深—7.5m 幅員150m

南港 水深—4.5m 航路泊地28万 m^2 とするなどが主なものである。(図1

参照)

とくに松山工業用地の北に貯木水面22万 m^2 を確保し—10mの泊地を造成し木材基地としての特色をだすことと小波瀬工業用地の北のフェリー用地にフェリーによる輸送需要の増大に対処するため、フェリー埠頭に—7.5m 1 バース (155m)、—5.5m 1 バース (125m)を建設することでこのフェリー基地を中心に流通港湾としての港湾開発を進めることに重点をかけている。また、日産自動車K.Kの進出で2号工業用地の埋立も、関連企業進出用地として注目されてきた。

工業地域の形成が進み、木材基地、フェリー基地として、荻田港の取扱貨物量は今後大幅な伸びが期待されるので、増大する貨物量に対応し、港湾施設の

整備拡張がなされなければならない。また、船舶の大型化、専用化に備え航路の拡張、十分な水深を保つことが重要である。港湾開発計画は地域開発計画全体の中でこれを位置づけ、道路開発計画や都市計画との関連において、また背域の産業構造との関係を十分検討してなされなければならない。その他の問題として、港湾開発を含めて地域開発計画には積極的に住民参加を働きかけ、その声を反映させること。進出企業に対しては誘致決定前に公害防止協定を結ぶこと。緑地・レクリエーション施設など環境保全を図ることなど重要な課題であろう。

5. お わ り に

荻田港は背域筑豊炭田の石炭輸送基地として、筑豊炭積出の主役を果たしてきた若松港の補助港として発展してきた。その後、エネルギーの転換で石炭産業が衰退し、石炭積出港としての機能は失ったが、地元のセメント産業の発達でセメント・石灰石を中心に、近年は重油・原木の取扱量が増大し臨海工業地域の形成が進むにつれて、工業港としての性格を強めている。日産自動車の進出もあって工業港としての色彩はいっそう強まるであろう。また、フェリーの就航によって中国・四国・阪神圏との結びつきが強まっており、流通基地としての港湾のあり方が重要な課題になってきた。背域筑豊炭田の再開発問題、県南の農産物の輸送基地、県外物資の流通基点として重視されるようになり、港湾開発計画の上でも地域開発計画との関連において、広く十分な検討が必要であろう。貿易港としても外材入貨量が増加しつつあり、今後木材関連産業の発達を中心としてその機能を高めていくであろう。

この小論をまとめるにあたっては、荻田港務所より資料の提供を受け同港務所の永尾勉氏には特別にお世話になり、荻田町役場企画課の大松正夫課長、永田逸司課長補佐および運輸省第4港湾建設局荻田港工事々務所の高山大三郎工務課長には種々御教示をいただいた。ここに記して厚くお礼申上げる次第である。