

石川県における港湾管理の実態

大音宗昭
(第五港湾建設局)

目 次

1. 港湾の概況
2. 港湾使用料金と財政
3. 港湾管理のための組織
4. その他の問題

1. 港湾の概況

石川県は日本海に面した日本のほぼ中ほどに位置している。能登半島が北東に突出しており、加賀地方の砂丘海岸と合せて 601km の海岸線がある。そこに 12 の港湾と、69 の漁港が点在している。沖合には日本海有数の漁場である大和堆がある。昔から能登半島の地域では漁業が盛んであり、交通も険しい陸路よりもっぱら海路が利用されており、富山地方との交易が多かった。県南部の加賀地方は、海に面した部分は砂丘と荒海で、わずかに河口に小さな港があったが、鉄道開通後はもっぱら陸路が使われてきた。

県内人口約 100 万人のうち、70 万人が加賀地方の内陸に住み、ほとんどの人が年に 1 回すら海岸に出ることもない生活をしている。残り 30 万人が能登地方に住み、このうちの大部分の人が海浜部に居住しており、毎日何らかの意味で（例えば海岸沿いの道路を通って通勤しているとか）海との関わりを持っており、海への理解（例えば防潮堤という言葉を知っている）が深い。

何れの港も、もとは漁港から発展したもので、港湾法でいう港湾 12 港を性格別にグルーピングしてみると、次の 3 種類に分けられる。重要港湾である金沢港、七尾港の 2 港が商港（若干の工業とエネルギー供給基地を含む）であり、他の港は全て地方港湾として扱われている（輪島港は避難港であるが地方港湾として財政措置されている）。このうち、和倉港だけが温泉客のための釣り、

モーター・ボート、遊覧などの観光港で、他は全て、漁港+若干の観光（釣り船、モーター・ボート、ヨット、定期旅客船、遊覧船等）の港である。

昭和49年の取扱貨物量は444万トンで、そのうち金沢港が181万トン、七尾港168万トン、飯田港41万トン、小木港12万トンなどが主である。金沢港では石油類（重油、ガソリン等県内消費の大部分を扱っている）110万トン、木材33万トン、セメント26万トン、鮮魚1.5万トンなどが大宗貨物であり、七尾港では木材45万トン、石灰石33万トン、飯田港では砂・砂利・石材39万トン、小木港では鮮魚2.3万トンなどが主な品類である。飯田港では昭和50年4月より、2,750総トンの観光フェリーによる佐渡小木への航路が開設されている。小木港は遠洋漁業の基地として年々活況を呈している。七尾港には最近LPGの配分基地が建設された。現在県内に火力および原子力発電所はなく、めぼしい臨海工業もなく、近年の一般的工業港群とは全くイメージの違った港湾群である。

2. 港湾使用料金と財政

県内港湾貨物の大部分が金沢港・七尾港に集中して取扱われており、他の港では、漁船、機帆船が主で、港湾施設使用料金は金沢港・七尾港以外ではほとんど揚がっていない。商港的機能が主で、工業港的貨物は少なく、県内消費物資の入ばかりで出がなく、片荷となっている。かつ貨物のロットも小さく、中小型船が多い。

港運業者は、金沢港に金沢港運KK1社、七尾港に七尾海陸運送KK1社があるが取扱貨物の絶対量が少ないと、入貨に波動のあることなどから経営には努力を要しており、貨物の誘致に熱心である。

金沢市を中心とした加賀地方では、金沢港開港の昭和45年11月以前までは、陸送であり、船を利用する場合は七尾港、伏木富山港を使っていたが、金沢港開港後は徐々に商習慣が変り、金沢港の利用が増えて来ている。

金沢港への貨物誘致政策と、七尾港および地方港湾の振興等の目的から、港湾施設使用料金体系は、金沢港、七尾港、その他の港湾の三本立てとし、他県

の同種の港湾に比し、かなりの低料金としてきた。また、石川県内の事情として、従来から港湾に対しては、能登半島地域において海路を一般交通の要に供してきたことから、道路と同じような公共性の考え方方が強く、低料金が肯定され、かつ港湾整備事業費も県の一般会計予算でまかなわれている。しかしながら最近、県および市町村財政事情の悪化、諸物価の値上がりに対して、港湾施設使用料金のみが他県に較べて一桁低料金という較差が目立ち、批判のでてきたこと、近隣県とのアンバランス等を考慮して、昭和50年5月より改訂、値上げを実施しているが、水準としては依然として低料金である。

表1 主な施設の使用料 (単位:円)

	使用区分	単位	金沢港	七尾港	その他の港湾
大型けい船岸 (水深4.5m以上)	24時間以内	総t数	2	1	—
		1tにつき	3	2	
野積場 (舗装したもの)	15日以内	1m ² につき	0.4	0.2	0.2
		1日	1	0.6	
貯木場	6か月以内	1m ² につき	2	1	—
		1月	5	3	

(注) 上段が改定前、下段が改定後

県の港湾に関わる財政としては、一般会計で、港湾施設使用料金、港湾用地売却費を歳入とし、国庫補助のある港湾の建設費と公共起債による港湾用地造成費および港湾機能施設整備費を歳出としている。この他に金沢港の背後にある農地を、工業および流通業務用地として、石川県地域開発公社が縁故債により買収を進めてきている。

昭和47年度から49年度の間の県の港湾課の歳出額は、漁港整備も含めて年間60億円前後で推移してきた。これは県の一般会計予算の5~6%に当る。歳入については年間0.8億円程度であった。重要港湾での港湾改修費の負担は、国が50%, 県が30%, 市が20%を原則にしており、地方港湾については国40%, 県35%, 市町村25%としている。

昭和40年代の経済成長期に、おくればせながらも臨海工業に指向し、金沢新港、七尾港、飯田港の整備に力を入れたが、臨海工業の立地を待たずに、公害防止、環境保全へと世間の指向が変わることとなった。したがってこの時期に造成した用地は、ほとんど全部現在も県が保有している。港湾整備を特別会計にせよとの意見が出ているが、用地も売れず、港湾施設料金を改訂しても収入はわずかであり困難と思われる。

3. 港湾管理のための組織

港湾整備事業の実施が業務量の大部分を占めており、整備事業中心の組織となっている。

本庁（知事部局のこと）では土木部の港湾課、出先機関として各地方の土木事務所河港砂防課、特別に金沢港・七尾港については、各々港湾事務所を独立して置いている。港湾課では技術9名、事務8名の陣容であり、土木事務所では数名を当てている。金沢港湾事務所では17名、七尾港湾事務所では9名でやっている。土木部の所属であるため、技術者は4年程度で移動し、道路、河川、都市計画等の分野と交代することが多い。

港湾に関わる重要な問題の処理は図示の組織系列の中で、点線の番号順に意志決定される。量・質共に少ないスタッフで運営していることと、土木部になじまない管理面の問題などで意志決定までに手間のかかることが多い。

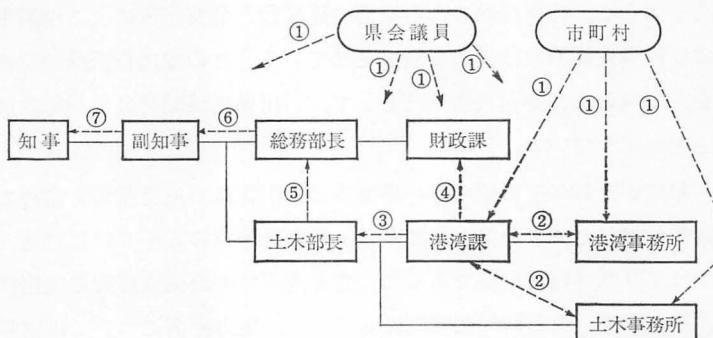


図 1 重要問題の処理経路

港湾整備については予算面、設計面等運輸省第一港湾建設局（新潟）の指導を逐一受けて実施している。港湾計画については、重要港湾、地方港湾とも、地域の発展にマッチした港作りという面から、全国的な情報を持つ国に積極的に指導をしてもらっている。埋立権の取得、港湾施設の用途変更などは直接運輸省港湾局の指導で実施している。

港湾料金改訂のための資料収集については各港湾管理者に直接頼んで情報を集めたが、料金体系の考え方や、実際の運用状況などが得にくく苦労をした。タテ割りの仕事は実にはっきりしているが、各港湾管理者間の横の連絡網はあまりないので、各種港湾情報の収集にはその都度苦心している。

4. その他の問題

(1) 港湾整備事業費の地方負担

税収の伸び減と人件費の増などで県および市町村の財政はかなり苦しくなっており、港湾整備の負担金についても一様に困難になってきている。

小木（能登）港においては、さけ、ます、いか漁業の根拠地であり、ここだけは地元漁業協同組合が活況を呈しており、増加する入港漁船のための荷揚岸壁、泊地および加工工場用地の早急な増設を希望しているが、県財政に限度があり、すぐに要望に十分にはこたえられない状況にある。

(2) 港湾計画についての地域のコンセンサス

地元が町（市）長、町（市）議会、漁業組合などまとまっている港については、前向きに港湾整備計画についての意向がまとめられるが、漁業者に利害の対立があると大変困難なものとなる。能登半島の市町村としては、何とかして過疎化から脱却したい切なる願望があって、それを港に求めており、漁業基地の整備拡充、無公害型工業の誘致、観光フェリー基地、マリーナ等を希望している。

県としては、投資規模、投資効率、市町村間のバランスなどが重大関心事であり、採否のチェック・ポイントとなる。

輪島新港計画で打出してから数年に亘り、県・市・地元各団体ぐるみで賛否

検討された例があるが、現在大部分の港について、長期港湾整備計画がまとまりつつある。

(3) 港湾用地の適正利用

過去のいきさつから現在では適正利用になじまなくなっている例がいくつかある。

昭和25年以前の漁港時代からの古い港では、かつて漁具倉庫であったものが一部住居に替えて使われているもの、漁船員宿泊所として利用されているものなどがある。港湾計画により将来埠頭が前面に新設される時点では埠頭用地でなくなることになる。

新港建設に伴い企業誘致をして、公共岸壁の背後70メートル離して埠頭用地内にセメントサイロの設置を許可した。臨海道路をへだててさらに背後の土地に建てる場合は、臨港道路を架空で横断する場合に難点があった。その後数社からセメントサイロ設置場所あっせんの要望がある。岸壁および埠頭用地はすでに手狭であり、新規埠頭の背後地を考慮している。

港湾用地の使用料金は一般用地よりはるかに低料金としており、使用許可は一年更新で電柱・鉄塔とか、一時的な作業ヤード、資材置場などに貸しているが、古くからのもので水産加工工場、コンクリート二次製品の工場、倉庫等に使用されているものがあった。これらは順次買取を指導するとともに、一般用地として扱うことによる変更をした。

(4) 港湾福祉および安全

海員組合、海友婦人会、港湾労働組合等からの要望が多々あり、県議会でもしばしば取上げられている。特に入港船舶の増加している金沢港に対しての要望が強い。船員および家族などの宿泊施設、待合所、会館、子供のための公園等の建設、診療所の設置、交通機関の確保、各種案内の表示、海の記念日等の行事についてなどあり、特に海友婦人会からは、設備や行事についての細かい要望がある。いろいろの意見を聞く機会、行事へ参加していただく機会を作っている。金沢港では多目的の「みなと会館」を昭和47年に建設し、その後逐次増築、需要に対応している。

安全問題については、防波堤の延長、航路幅員の確保、荒天時の避難泊地の確保、危険物埠頭の分離、化学消防艇の配置、オイルフェンス・油中和剤などの常備、流沈木・沈船の完全除去、岸壁照明の設置、海面までのはしごの設置などの要望がある。何れに対しても必要性を見ながら逐次対応策をとりつつある。

これら港湾の福祉水準、安全水準および対応策について、全国レベルの情報が得にくく十分には研究ができない現状である。

(5) 県民性と港湾への理解

県内には小松製作所のブルドーザー工場と若干の繊維機械工場を除いては、重化学工業の立地はない。火力発電所も原子力発電所もない。日本海と能登半島、砂丘と白山山系、古都金沢というように、緑の自然が多く、文化の育くまれる環境である。

公害恐怖症に近い一面があり、大気汚染の規制値についても、環境庁の基準よりもはるかにきびしくしており、金沢港、七尾港に設置した木皮焼却炉について、煤塵除去装置に苦心をさせられた。

環境保全にも熱心であり、県内には国定公園が多く、宇出津港、能登小木港などでは、拡張の余地が非常に少なくなっている。

マリーナについても、公共のヨットハーバーの計画を持っているが、モーター・ボートについては、一部の民間基地を除いては、県政として全く肯定されていない。

金沢を中心とした加賀地方では、従来から陸域中心の生活で海への指向が少なかった。昭和38年の豪雪で陸の孤島となった経験から海送を思い立ち、金沢港を作つてからは、海上交通との関わり合いが強くなり、金沢商工会議所内にも金沢港振興会がおかれて、活発なPR活動を実施している。しかしながら一方では、未だに金沢港の建設は失政であったという声も多く聞かれる。投資額の膨大さの割には未だ十分に活用されていないこと、残っている補償問題の困難さ、あるいは七尾港の活用が先だったというような理由によるのであろうが、本質は、まだ港湾というものの価値を人々が本当に理解していない、したがって

港や海に十分なじんでいないというところにあるように思われる。