

「一地方から思うこと」～苦節 50 年金沢港の実体験を踏まえて～

2019.01. 24

元金沢商工会議所常務理事

(兼務 元社団法人金沢港振興協会専務理事)

西盛祐吉郎

I 先人の願いが 38 豪雪で

1. 港再興を夢見て

- ①M25、26 頃まで北前船で繁栄。その後、衰運。地元ではその再興運動が。
- ②S5 潮田金沢運輸事務所長が「金沢港湾の築港」を発表。
「・・・金沢は十指にありながら、新潟、富山に遜色あり。それは水運の便を有せざるため。港なき都市は繁栄に背く。築港を諦め大産業の市を失うか、百年の大計を立てるか。市民の用意と覚悟あるや否や・・・」と。
- ③これに商工会議所が敏感に反応し、日本港湾協会に調査委託。結果は「技術的にも事業的にも将来極めて有望」と。
- ④しかし、度重なる戦争で立ち消えに。
- ⑤S38 豪雪→陸上輸送が完全にストップ、陸の孤島に。伏木、三国港からパトカー先導でタンクローリーが数珠つなぎに。一気に金沢港建設へと。
- ⑥S39 に重要港湾の指定。S45.11 に開港。

2. 大きなロマンを描いたが

- ①生活必需物資の確保 → **石油基地の建設** (十分に目的達成)
- ②新たな産業の拠点に → 安宅産業を誘致したが、同社は早々に撤退。発展のシナリオはもろくも崩れる。

3. 経済界にお鉢が

- ①県知事「**港をつくるのは行政。利用するのは経済界、商工会議所で**」と。
- ②そこで、商工会議所は
 - S44 (株) 金沢港運を立ち上げる。
 - 研鑽の場としてS43 金沢港開発協議会を設立。
開港した以上「開発ではなく振興だ」と、S46 金沢港振興協議会を設立 → H4 (社) 金沢港振興協会に格上げ。(運輸大臣認可)

(参考) 原口忠次郎前神戸市長を開港1周年に招聘 (於、金沢 S46.11)

○国県市でやれないことを振興協会が。神戸市民の48%が直接、間接港に関係。しかし、港に関心ある市民は10%もおりませんわ。それは港の図体が大きすぎるから。

○市長20年やって一番残念なのは、代議士さんが一生懸命になってくれないこと。予算をとってきても票に繋がらない。こちらはどうか知らないが。道路なら沿線住民は有難がるが、港の予算を増やしてくれても有難がる市民は殆どいない。港は小さい時はいいが、大きくなるにつれ予算がいる。**協会(経済界)が後ろ盾にならないと。**

II 試行錯誤から僅かな光闘が

1. 早い時期から「共生、協調」の思い抱く

①某市議から「市民でさえ、金沢港があること知らんぞ」と。

→ 全国的に知名度広めるには・・・と模索。

S50 キングレコードから金沢港音頭を発売。だが、不発。

②「せめて日本海側の港は役割分担して仲良くできないか」との思いが。

→ S50「**日本海6県港湾振興団体連合会**」の立ち上げを新潟港振興協会に呼びかけ、賛同を得る。が、実現せず。

③思い余って、S55 **北陸経済連合会で機能分担論** を画策。

翌年、原谷同会長が港運会社社長6人を集め「みんな同じ税金でできた港。仲良く役割分担してはどうか」と、論ずように提案。

→ 即、反論が。「港に対する認識不足。港は長い歴史の中で役割分担されている。金沢港は豪雪対策で石油基地を。それで上手く行っている。それを、欲張って沢山岸壁をつくるから苦労している。そもそも10年しか経たない港が100年の歴史ある港と肩を並べようとする事自体が問題」と。

→ **「甘かった」と猛省、ポートセールスに舵を切る。**

④S50代後半から大手商社を幾度も訪問 → 「定期航路があれば使う」と。

2. カーフェリーは挫折の連続、それでも

①その背景

○「港できたら街が発展する、と信じて土地を提供したが、材木と石材ばかりや。騙された」(山守地元町会連合会長) という声が出る有様。

→ 「貨物船では賑わいに繋がらず。フェリーなら**お客が乗降し、街の活性化に繋がるのでは・・・**」と。

○「**九州へ運ぶのに苦勞。フェリーを**」(後の高橋コマツ副社長)。

→ 「フェリーの寄港しかない」と確信。

②船社にアプローチ

S 49 **新日本海フェリー**に打診 → 「金沢港は関西から遠すぎる」と。

S 57～58 **東日本フェリー**から室蘭航路の話あり。

→ 土壇場で大洗航路を優先されたのか、白紙に。

S 58 **日通**に小樽コンテナ航路を要望→「能登半島をかわすのに時間が」と。

S 59～62 **井本商運**から苦小牧コンテナ航路の話あり。

→ 県知事に表敬し記者発表まで。寸前で社長の体調が不良、白紙に。

3. コンテナは熱意、熱意で要望するも、中止相次ぐ

①幸運の女神？ S 61、10 帆船日本丸の寄港

②相次ぐコンテナ航路開設 (H18 までの実績)

S 63 **釜山商船**が航路開設。(釜山～新潟～金沢。約 5 年で中止)

H4 高麗海運 (K M T C) が寄港。

H7 興亜海運 (H E U N G A) が寄港。

H7 **南泰海運**が寄港。(神戸港被災で台湾輸出不可能となり、機械メーカーから要望。直接交渉し 4 年半運航。光明海運引き継ぐも 1 年で中止)

H9 **上海長江輪船**が航路開設。(上海～金沢～敦賀。1 年で中止。**即、民生神原に要望**)

H9 **大連瑞行船運**が航路開設。(1 年で中止)

H17 丹東国際集装箱諸運が航路開設。(約 1 年で中止。安通海運国際も中止)

H18 **神原汽船**が寄港。(要望開始から 12 年を要す)

4. コマツあつての金沢港？

①再びカーフェリーの誘致

H7～17 **東日本フェリー**に再要望。その後、事業を引き継いだ**リベラ**に要望。

H18 博多～境港～直江津～室蘭間でトライアル運航 → 集荷、集客で難航。

山本リベラ会長から「日本海は無理。**釜山をやらないか**」と。

H15 **近海郵船**が年に数回、寄港。

②カーフェリーからROROへ

S 48 アルゼンチン向けプレス機械、S 53 中国向けブルドーザーの各船積みを要望した頃から「**コマツの利用なくして港の発展なし**」との強い思いが。

S 54 西独向けプレス機械、S 61 西独向けプレス、建設機械、S 62 中国向けブルドーザーを金沢港から輸出。

H14 E C L が北米航路を運航。(コマツが開拓。難点は月 1 便のみ。利用率は精々 14~15%。約 4 年? で中止)

H20 リベラ、**バンスターライン**が共同で**釜山フェリー航路**を週 1 便で開設。

(6 月開始。観光客は徐々に増加。立山観光が人気。10 月から北米向け建設機械の船積みに期待。しかし、リーマンショックで荷量が激減。「これでは維持できない」と 4 か月半で中止)

→ 「**フェリーは無理、ROROで**」と反省(リベラ会長)以降、その機会を。

H23 **バンスターライン**釜山~敦賀**RORO**航路が安定軌道に乗ったことを見届け金同会長に要望。大橋コマツ生産性本部長(後の社長、現会長)は「米から帰国。北米航路がなく、どうする?」との時期に、この話。大英断で。「**10 年に 1 度のチャンス**」(当時、高橋同大阪工場長)と。**馬山寄港**。

③H20 コマツ金沢工場竣工。名実ともに金沢港とコマツが一体化?

5. クルージングの成功で港の大改造

①H2 **宮岡公夫日本郵船社長に直接要望**。「今、金沢港に貨物船を入れるわけにはいかない。でも、客船飛鳥を造っている。それなら金沢は観光都市だし、向かわすことができる」と。これがクルージング誘致のスタート)

H6 飛鳥寄港。その後も何度も邦船社、外国船社を訪問。

②近年は成長著しい→長年、念願であったみなと会館の新築や旧安宅産業跡地の活用などに一挙に発展。

6. 大浜工業用地の活用をめぐる

S 59 県より商工会議所(振興協会)に活用方法について調査委託あり。

伊藤滋東大教授(当時)の「1/3を港湾用地に。残りを将来金沢港が発展した時、転用が効きやすいよう**パブリックのゴルフ場に**」とのアドバイスを受け、それを骨格に結果報告。

後に運輸省港湾審議会は工業用地を観光レクリエーション基地に転用。結果はパブリックではなく、本格的なゴルフ場に。正解(?)

Ⅲ 半世紀を振り返って

- ①何百、何千の人たちの協力で今日の姿が。私も**いろんな方のお世話**になった。
- ②誰かが「50年かかる」と。**やっぱりなんだかんだと50年かかった**・・・。
- ③航路開設の秘訣？つたない体験から「**ロマン、仕掛け、タイミング**」？

Ⅳ 淡き期待

1. 「北陸港湾共生論」の展開を

- ①北陸の主要4港（新潟、伏木富山、金沢、敦賀）が**結束すれば大きな力に。共生策を模索**すべきでは。だが競争している状況下では難しい一面も。
- ②そこで、**新たな目標、課題を設定すれば協力しやすい**のでは。例えば、
 - 準ハブ港**という名称があるならば、それを目指していく。釜山港のような世界的なものではなく、それに準ずる規模のハブ港が日本海側に一つあってもいいのでは。その戦略の構築を。
 - バックアップ港湾**としての役割を果たしていく。国も対策を講じているが、まだ浸透していないのでは。港湾をも巻き込んだ施策を。特に関東、中京、関西に近い4港の役割は重要であり、アクションプログラムの構築を。
 - 新しい航路開発。例えば、中国東北三省は巨大市場だが、アクセスが不便とのこと。例えば羅新港を使えないか。北朝鮮問題は複雑だが。
 - その他、北極航路への対応、など課題は多い。
- ③問題は**そのプロデュース役**。港湾、貿易、地元産業等に広い知識を持ち、公平且つ大胆に振舞える人材（複数？）とそのバックアップ体制が必要では。

2. 無駄のない国内物流の構築を

過去の商慣習や配船の都合などで、至近距離の港を利用できない状況が。環境問題、運転手不足などで改善されてきてはいるが。各港の荷主サービスの強化と、荷主、陸運、海運、港湾企業等の協力を得て更なる効率化を。

3. 港湾の新たな評価基準を

コンテナ本数や客船の寄港回数で港湾の比較が。しかし、一地方の小さな港でも当該地域にあっては産業や生活文化面で欠かせない存在に。ここに光を当てる手立てを。新たな港湾の評価方法は。難しいとは思いますが。