あすの新潟港へのアドバイス

――開港100年祭表彰者座談会から――

五万トン級船の受け入れを

＝日本海側の中心港に＝

新潟港は開港百年を迎えたことしを新しい転機として、更に大きく発展しようとしています。そこで先号に引き続き、開港百年祭表彰者座談会で話された内容を要約してお伝えします。新潟港の生い立ちのころの苦労談、あすの新潟港はいかにあるべきかなど、教えられるところが多いと思います。

関屋分水後の流水量を多く

渡部 弥作氏

新潟西港の方は、公共ふ頭が割りあい少ない。新潟鉄工所の跡地のあたりを温存確保し、将来に備えられたらよいと思う。

関屋分水点から港への通水路は流水量をできるだけ多くするよう設計した方がよいと思う。流量が少ないと港内の汚染がひどくなる恐れがある。

新潟の発展は港の拡大から

大久保賢治郎氏

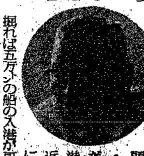
これからの港の繁栄は、いかにして大型船を入れるかにある。

新潟港の場合、ちよっと無理すれば五万トンの船が出入りできる。日本海側には五万トンの船のはいれる港がないので、早急に五万トンの船がはいれるようにすべきである。そして、新潟港を日本海側の中心港とし、近隣へ荷を中継するようにしたらよいと思う。

五万トンの船と一万五千トンの船の運賃は、五万トンの船の方が二割は安くなる。従って外国貿易の場合は外貨を二割節約できる。

二㍍掘れば五万トンもOK

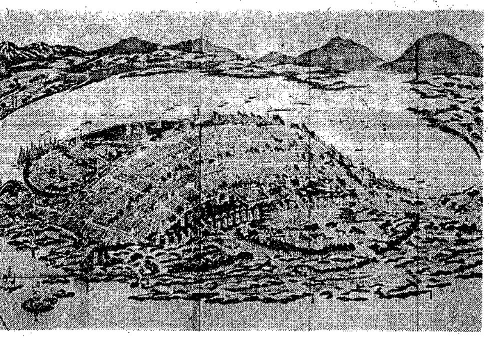
川原 乙松氏



県営ふ頭、臨港ふ頭のできたころは、三千トンの船を入れるのが目標だった。ところが現在では五万トンくらいが目標になっているし、それが海運界の主体になりつつある。

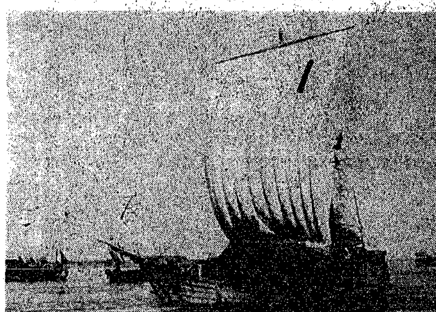
いま、臨港ふ頭は水深十二㍍、県営ふ頭は七・五㍍だが、港口付近を更に二㍍掘れば五万トンの船の入港が可能になる。私の考えでは十億円くらいでやれると思う。

次に、関屋分水が完成すると港口付近の水勢が弱くなるので、五万トン級の船の港内操船の事情が変わってくる。すなわち、港の入り口でエンジンを止めても水勢がないので船がまっすぐ県営ふ頭付近まで行ってしまう恐れがある。自由に操船するには強力なタグボートが必要だ。



▲ 幕末のころの新潟港，嘉永2年（1867年）に描かれた絵図。

► 明治初期の水戸教付近。前方に見えるのは明治2年に建てられた木造の灯明台（灯台）沖にうっすらと船が見える。



▲ 明治初期の新潟港と帆船

港の懐古

倉庫四むねで発足

―大正十五年―

高松 利助氏

大正十五年にふ頭が完成した際、港の関係者七十余人をメンバーとする新潟港湾調査委員会が設けられた。そして港湾取締規則を立案したことがあった。

それには―県営ふ頭は雑貨専門で石炭などは扱うべからず、臨港ふ頭は荒荷ふ頭とする―というような趣旨があった。ところが当時の新潟港で扱う荷物はほとんどが荒荷だったので県営ふ頭に荷がこない。そのため改正の要望が出てモメたことがあった。

関屋分水を実施すべきかどうかの問題も調査委員会で論議されたが「分水は治水の方にウエートがあり、本会で決議する趣旨のものでない」という答申をした記憶がある。

新潟港湾倉庫株式会社が設立されたのは大正十五年の十月でした。政財界の有力者が発起人となり資本金は七十五万円で、最初倉庫四むねと事務所を北ふ頭に建てた。

だが倉庫はできたものの荷物がさっぱりこない。たまにきても木材ばかりで商売にならなかった。経営の責任は私にあったわけで、「うまくゆかなかったらヤメロ」などといわれたものです。

そこでカラフト（サハリン）のパルプ会社へ宣伝に行ったことがあります。行ってみると新潟港の実情を知らず新潟への荷物は伏木港へ送って、伏木から新潟へ運ばねば届かないというふうに誤解していた。新潟港には公営と民営のふ頭があり、港湾倉庫も整っている、と説明して納得してもらったことがあった。

また、台湾から千トン級の船で砂糖を運び近県に配給したこともある。「新潟港は岸壁で荷役ができるしハシケ料もいらない。そのうえよい倉庫がふ頭にあるので荷痛みもない」と、関係者から非常に喜ばれた。

二千トン級操船に苦労

―昭和十年代―

川原 乙松氏

昭和四年に県の依頼を受けて新潟港のパイロット（水先案内）になった。そのころ新潟港は伏木港と競争しており、県は対抗策として新潟へはいる船のパイロットを無料サービスすることになり、招かれて新潟へきたわけです。だから給料は昭和二十四年までの間、県からもらっていました。

着任早々のころは戦時標準船の二、二〇〇トンの船が満船してはいれるかどうかという状態でしたね。そんなわけですから毎日代理店から水戸教の事務所に電話で船がはいれるかどうか問い合わせがきたものです。

昭和二十七年に一万トンの船を入れなければならない情勢になり、掘削が進められた。しかし大シケがあったりして期日までに間に合わず、約一〇㍍浅い部分が残った。

しかし船の方はリン鉱石を満載して予定どおりやってきましてね、船長は心配したけど思い切って船を入れました。運輸省第一港湾建設局の技師をはじめ、臨港会社の人たちがたくさん見守るなかでみごとに浅い部分を乗り切った記憶があります。

次の航海でまた新潟へその船がきたので船長に聞いてみましたら、「ドックにはいって船底を調べてみたけど君のいうとおり何ともなかったよ」と笑っていました。

機雷に肝冷やす

―終戦前後―

渡部 弥作氏

新潟港の仕事を担当したのは昭和十年からでした。戦争末期になって、太平洋側の港が使えなくなり日本海側の港へどんどん船がはいるようになった。そのため港を掘り直す必要が出てきたけれども港内に機雷が多くて思うように掘れなかった。そうしたら新潟に駐とんしていた暁（あかつき）部隊にこっぴどく叱られましてね。「モタモタしてるなら徴用してでもやるぞ」と。

そのころ大黒丸という船が触雷して五人も死亡したことがありましたなあ……。

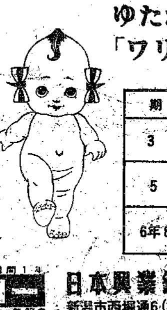
戦後は予算が付かない、しゅんせつ船がたりない、しかも機雷があるという状況で、水深は臨港ふ頭六・一㍍、県営ふ頭三・六㍍でした。

そんなわけで西海岸が浅くて佐渡汽船の船も接岸できなくなり中央ふ頭で発着した。そのため「お客がこなくなった……」と、旅館の人たちから陳情を受けたことがありました。

運輸省では「日本海河口港埋設対策委員会」をつくり対策に着手しましたが、地元でも官民一体の新潟港復興会議が発足し、昭和二十二年に港の大ざらいをやった。

一方海岸浸食が徐々に進んでおり、二十二年の冬、波が西突堤の付け根付近をオーバーした。このままでは新潟港は内と外からダメになるんじゃないか、というので海岸浸食の根本対策が本格化したんです。

今からためて!!万国博へ行こう!!
旅行費用は
ホクギンの 積立型 利息型
万国博旅行預金で
100万人の銀行
北越銀行
新潟支店 (28)5161
古町支店 (22)0551
白山支店 (66)1161
沼垂支店 (45)5221
新潟駅前支店 (44)5141
新潟東支店 (45)6391

ゆたかな家庭づくりは……
「ワリコー増額自動のりかえ」で

貯蓄のエース
毎月1万円づつ積み立てた場合の計算例

期間	積立額	財産額
3年	36万円	ワリコー額面 400,000円 普通預金 5,678円
5年	60万円	ワリコー額面 710,000円 普通預金 6,278円
6年8ケ月	80万円	ワリコー額面 1,000,000円 普通預金 3,497円

割引興業債券・期間1年 ワリコー 年利回り6分2毛余・無記名
日本興業銀行新潟支店
新潟市西堀通6（市役所隣）TEL ㉙2331
利付興業債券・期間5年 リツキョー 年利回り7分2厘・無記名

運転免許は
実技試験免除の公認校で
●第一種免許●普通第二種免許
実習、学科とも午前9時～午後8時まで
新潟県中央自動車学校
新潟駅裏 TEL 代表 (47) 5201
●スクールバス無料運行
新潟駅前線・市内巡回線・山ノ下～松浜～豊栄線亀田～水原線
●入校相談部を設けました。お気軽にご相談ください。
●案内書送呈