



# 金沢港運 半世紀の歩み



## 三八豪雪を機に開港への機運高まる



三八豪雪で線路が雪で埋まった金沢駅。鉄道・道路輸送が途絶えた

金沢港の建設事業計画が本格始動したのは、東京オリンピックに日本中が沸いた昭和39年（1964）のことである。この背景には、前年の三八豪雪により金沢市内の陸上交通網が麻痺してしまうという、苦い経験があった。

金沢市内で最大181cm（1月27日）も積もった豪雪により、鉄道は止まり、道路は雪に埋もれ、物流は途絶した。石油や石炭などの燃料、そして食料品が市民の元に届かなくなり、多くの工場が操業停止に追い込まれ、社会はパニック寸前に陥った。

このとき、唯一の生命線として機能し、緊急物資の輸送に大きく貢献したのが海上輸送だった。しかし、大規模な港湾を持たなかった金沢は、七尾港から豪雪をかき分け物資を緊急輸送するしか手立てがなかった。

県内で死者24人、負傷者151人、被害総額241億円（当時）に上った三八豪雪を経験し、地域の人々は雪の影響を受けない海上輸送網の重要性を改めて認識し、戦前から浮かんで消えていた金沢港開港の構想が一気に加速した。

こうして港湾建設の機運が盛り上がり、昭和39年（1964）4月、ついに金沢港の建設が始まった。大野川の河口を大きく掘削して造る、全国でも珍しい掘り込み式港湾である。石油備蓄の拠点と海上輸送による安定的な物流を確保するため、そして地域経済の発展を支える拠点として、金沢港への期待は高まるばかりだった。

## 行政と地元経済界が結集し、金沢港運を設立

金沢港の建設が進む一方、港湾荷役業務の担い手を巡って、新たな動きが生まれていた。七尾海陸運送、日本通運、伏木海陸運送といった港湾運送事業者をはじめ、通善商店を中心とした木材事業者、三谷産業を中心とした石油事業者らが港での事業展開に名乗りを挙げた。

これに対し、当時の運輸省（現国土交通省）は、金沢港の取り扱い数量見込みを考慮し、効率的な港湾運営を実現するため、事業者の乱立を避けて一本化することが望ましいとの指導を行った。これを受け、当時の石川県知事であった中西陽一のもと、金沢商工会議所がまとめ役となり、各業界が出資するかたちで、株式会社が設立される運びとなった。これが、株式会社金沢港運の誕生である。

設立準備の推進役として白羽の矢が立ったのは、港湾運送事業に精通し、当時、七尾海陸運送の営業部長として手腕を振るっていた伊東正典である。伊東は、七

尾海陸運送を辞してこの大任を引き受け、金沢商工会議所の一室を拠点に、昭和42年(1967)頃から新会社の設立準備に奔走した。

昭和44年(1969)8月29日には設立発起人会が、同年9月24日には創立株主総会が開催され、会社創立、定款、取締役および監査役の選任などについて審議が行われた。審議の結果、これらはいずれも満場一致で原案通り可決された。この株主総会で、武田利作はじめ9名が取締役に、3名が監査役に専任された。

総会后、直ちに第1回取締役会が開催され、代表取締役社長に武田利作(倉庫精練社長)、代表取締役副社長に通善直次郎(金沢港北洋材協同組合理事長)、代表取締役専務に伊東がそれぞれ選任された。設立時の役員と主な株主は表の通りで、まさに行政と地元経済界が一体となった布陣のもと9月29日に設立した。

当初は金沢市堀川町のセントラルビルの一室で業務をスタートした。開港後の荷役作業を見据え、港のある戸水地区や無量寺地区、そして内灘町の集会場を借りて会社説明会を開催し、作業員を募集した。当時は作業の大半が人力頼みであり、多くの労働力が必要だった。

七尾海陸運送を退職した数名も移籍してきた。彼らは言ってみれば即戦力であったが、港湾運送業務に携わったことがない新人も多く、研修として七尾港や伏木港で本船荷役の見学等を実施し、開港に備えた。

操業を開始した時点には社員数は40~50人を数えるまでに増えていた。昭和45年7月には、金沢港運の1号倉庫も完成した。

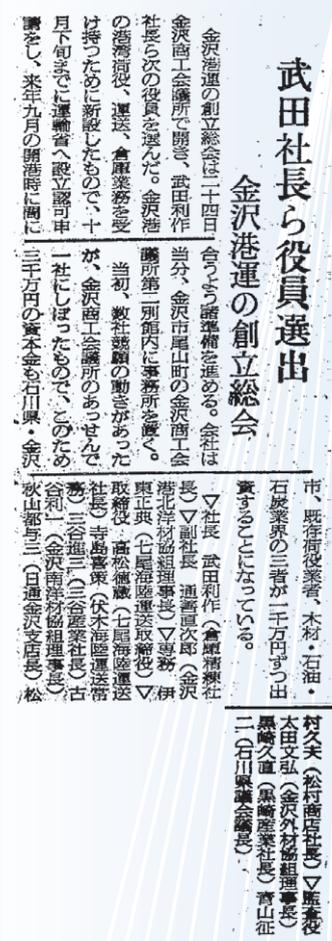
設立時の会社役員

代表取締役社長	武田 利作 (倉庫精練(株)社長)	非常勤
代表取締役副社長	通善 直次郎 (金沢港北洋材協同組合理事長)	非常勤
代表取締役専務	伊東 正典	常勤
取締役	高松 徳蔵 (七尾海陸運送(株)社長)	非常勤
取締役	寺島 喜策 (伏木海陸運送(株)常務)	非常勤
取締役	三谷 進三 (三谷産業(株)社長)	非常勤
取締役	古谷 利一 (金沢南洋材協同組合理事長)	非常勤
取締役	秋山 都与三 (日本通運(株)金沢支店長)	非常勤
取締役	松村 久夫 (株)松村商店社長)	非常勤
監査役	太田 文弘 (金沢外材協同組合理事長)	非常勤
監査役	黒崎 久直 (黒崎産業(株)社長)	非常勤
監査役	青山 征二 (石川県議会議長)	非常勤

設立時資本金構成

資本金 3,000 万円 主な株主

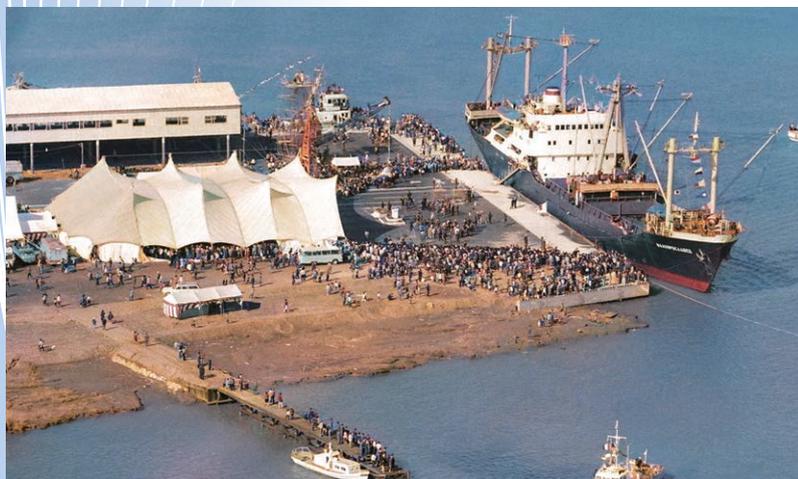
1. 石川県	12,000 株
2. 七尾海陸運送(株)	11,000 株
3. 金沢市	8,000 株
4. 伏木海陸運送(株)	3,000 株
5. 三谷産業(株)	2,400 株
6. 金沢港北洋材(協)	2,200 株
7. 金沢外材(協)	2,200 株
8. 金沢南洋材(協)	2,200 株
9. 日本通運(株)	2,000 株
10. 松村物産(株)	1,800 株



金沢港運の創立を報じる記事(「北国新聞」昭和44年9月25日付)

## 開港のにぎわい感じながら初仕事

運輸省の直轄工事と石川県および金沢市の各工事が順調に進み、昭和45年



昭和45年11月1日、金沢港の開港式(モノクロ写真をカラー化)

(1970)9月、水産ふ頭、石油ふ頭4バースが完成した。正式開港に先立ち、同年10月4日には第1船となるタンカー「鶴松丸」(2183t)が入港した。灯油を満載したタンカーが石油ふ頭に接岸する様子を金沢港運の社員や荷主、地元住民らが固唾をのんで見守った。この「鶴松丸」の海運代理店業務こそ、金沢港運にとって記念すべき初仕事となった。

そして、起工から6年の歳月を経た昭和45年11月1日、ついにその日は訪れた。石川県初の国際貿易港、金沢港

の開港である。

開港式は水産ふ頭で盛大に挙行された。式典には、約4500人もの人々が詰めかけた。県知事の中西陽一による開港宣言の後、金沢市長の徳田與吉郎がくす玉の引き綱を引くと、花火と放水が上がり、ハトが飛び立った。色とりどりの風船が舞い上がり、5隻の船が一齐に汽笛を鳴らして新たな海の玄関口の誕生を祝福した。これに先立ち、港公園では開港記念碑の除幕式が行われた。記念碑のてっぺんでは、県鳥イヌワシのブロンズ彫刻が日本海へ今しも羽ばたこうと翼を広げていた。

その頃、金沢港運の社員たちは、まだ自社の事務所棟もなく、港公園の近くに設けられた作業員詰所にいた。式典の輪に加わることはなかったが、その目には、空に舞う無数の風船がはっきりと見えていた。「開港式は本当にうれしかった。いよいよ始まるなと胸が高鳴った」。当時の社員の一人である橋本勝人は、静かな興奮に包まれた日をそう振り返る。

開港式に合わせ、2隻のソ連船が入港し、うち「マロヤロスラウェッツ号」(3114t)が積んでいた北洋材の荷下ろし作業が、金沢港運にとっての港湾荷役業務の始まりとなった。

## いかだを組んで貯木場まで曳航

創業当初の金沢港運の仕事の中心は、原木荷役作業であった。作業は「船内」「沿岸」「いかだ」の3種類に大別された。「船内」とはクレーンで木材をつり上げ、海水面へと下ろす作業であり、「沿岸」とは木材を岸壁に引き上げ、トラックに積み込んで発送する作業である。いずれも重量物を扱う危険な作業であり、チームワークと集中力が要求された。



木材を海水面に投下



水面に浮く木材をいかだに組む



いかだを曳航する

荷役用タグボートの第金港丸がいかだを曳航し、鉄道橋の下を通過。河北潟の貯木場へ運ぶ



木材の荷役作業



木材荷役用の機械



中でも、最も高度な技術と経験を要したのが「いかだ」作業であった。当時はまだ岸壁や陸上の貯木場が十分に整備されておらず、大量の原木を保管するため、船から直接海面に木材を落とし「水面落とし」が主流であった。海面に浮かべられた無数の木材を、作業員がワイヤーで巧みに結束し、巨大ないかだを組む。そして、そのいかだを引船で曳航し、大野川を2kmほど遡って河北潟の水面貯木場まで運搬するのである。

いかだを曳航する際、最も困難を極めたのは、北陸鉄道浅野川線が通る鉄道橋の下をくぐる時である。判断を誤れば、いかだが橋脚に衝突してバラバラになったり、橋脚を傷つけ鉄道の運行に支障をきたすリスクもあったため、作業員たちは細心の注意を払いながらいかだを導いた。

創業から約10年はこのような原木を海水面に落とす荷役作業が中心だったが、その後は無量寺ふ頭などで野積み場が整備され、昭和49年(1974)から昭和60年頃にかけて陸揚げ方式による荷役に徐々にシフトしていった。

## 港湾の整備と荷役の多様化

開港後も金沢港ではさまざまな施設が整備されていった。ふ頭の



無煙炭



鋼材



庭石



袋詰めセメント



陶石



大豆



小麦



穀物サイロ

整備に目を向けると、昭和47年(1972)に戸水ふ頭(水深10m)の2バース、昭和50年までに無量寺ふ頭(同7.5m)の3バースが完成し、大型貨物船が接岸できるふ頭が充実した。

これに伴い、マンガン鉱石、無煙炭、鋼材、肥料、陶石、セメントなど、取り扱う貨物も多様化していき、鋼材については、昭和51(1976)年2月、新日本製鐵(現日本製鉄)より指定河岸として認められることとなった。金沢港運の社員たちは、船の出航スケジュールに遅れが出ないように、交代で夜遅くまで対応するなど、懸命に働いた。

昭和48年(1973)には、金沢港の利用促進を目指して石川県が無量寺ふ頭に整備した県営穀物サイロ8基が完成し、サイロ荷役が始まった。同年4月23日には中国産大豆を積んだ貨物船が初入港し、サイロ3基に650tの大豆を収容した。同年7月11日にはカナダ産小麦が初めて陸揚げされた。

サイロ荷役では、クレーンを使って岸壁に設置されているホッパーと呼ばれる漏斗状の装置に大豆や小麦を移し、ホッパーの下に待ち構えていたトラックでサイロまでピストン輸送するという一連の流れで行われた。鋼材、無煙炭、穀物……。貨物の種類ごとに荷役の方法、必要な機材、技術が異なり、金沢港運では、七尾海陸運送や伏木海陸運送にも積極的に教を請いながら、そのノウハウを自社のものとしていった。港の成長は、金沢港運の成長そのものであった。

## 2代目社長の別川が急逝

金沢港運の社長は会社の設立以降、5期にわたって武田利作が務め、昭和49(1974)年度からは元衆議院議員の別川悠紀夫が就いた。

しかし、昭和52年5月28日、別川が肝臓疾患のため58歳の若さで急逝した。別川の通夜と告別式は金沢市



東別院で営まれた別川社長の社葬

安江町の真宗大谷派金沢別院(東別院)で社葬として執り行われ、金沢港運の社員たちは悲しみに暮れながらも、葬儀の準備や大勢の弔問客の対応に追われた。

昭和52年度からは代表取締役専務を務めていた伊東正典が代表取締役社長に昇格し、経営の舵取りを担った。

## プレス機の初輸出と大きな試練

悲しみを乗り越えた先に、新たな光明が差し込む。昭和54年(1979)10月3日、コマツ小松工場で製造された自動車製造用の大型プレス機11台が、初めて金沢港から西ドイツへ向けて輸出されたのである。これまで神戸港を利用していたコマツに対し、地元経済界が金沢港の利用を強く要望。コスト削減のメリットも後押しとなり実現した。

大型プレス機は178個の貨物に分解され、金沢港運の社員が西ドイツの貨物船に3日間かけて丁寧に積み込んだ。開港から当社に在籍する橋本は「きれいにパッケージされた荷物を扱うのは初めてで感激した」と当時を振り返る。

地元で生み出された工業製品を世界へ送り出す輸出拠点へと飛躍する可能性を示した、画期的な出来事であった。

こうした仕事もあり、同年度、金沢港運の売上高は約9億9600万円と、10億円の大台まであと一歩のところまで伸びた。

しかし、その後、会社は経営面で大きな試練に直面する。

きっかけは昭和54年(1979)から80年代初頭にかけて起こった第2次オイルショックである。イラン革命をきっかけに原油価格が急上昇すると、日本をはじめ各国でインフレが進み、経済成長が停滞した。

開港以来、順調に業務を拡大してきた金沢港運は、会社としてかつてない窮地に追い込まれた。



大型クレーンを装備しない船へのプレス機積み込み



コマツ製プレス機械の積み込み作業。初期の頃は分解し梱包された荷物を積み込んだ

## オイルショックの逆風と経営再建への決断

1980年代初頭の日本経済は、第2次オイルショックの影響が色濃く残る厳しい状況にあった。個人消費や設備投資の回復が遅れて内需は振るわず、世界的な不況による輸出不振も重なって、停滞基調が続いていた。

こうした経済情勢は、金沢港運の経営にも深刻な影響を与えた。特に、当時の主力取扱貨物であった木材の輸入が、住宅着工戸数の減少に伴い激減。会社の屋台骨を揺るがす事態となった。結果として、昭和55(1980)年度、同56年度と減収が続き、2期連続で1億円を超える赤字を計上した。累積赤字は約3億2300万円まで膨らんだ。

年々、厳しさを増す状況下で、金沢港運では経営の立て直しのためのあらゆる可能性が模索された。その一つが、会社更生法の適用による再建だった。筆頭株主である石川県や主要取引銀行の北國銀行とも協議が重ねられたが、重大な問題が判明する。それは、会社更生法の適用を受けた場合、事業の根幹である一般港湾運送事業(第1種)をはじめ、荷役作業に不可欠なすべての免許が取り消されてしまうということだった。

これでは事業の継続と再建は不可能である。この事実を受け、金沢港運は会社更生法による再建を断念し、自らの力でこの難局を乗り越える道を選択した。

会社を立て直すためには、経営体制の抜本的な刷新が必要との判断から、昭和57年度からは、石川県から代表取締役社長を迎えるという決断が下された。これは、金沢港の発展を期す行政と、地域経済を支える企業とが、より強固な連携のもとで未来を切り拓いていくという、強い決意の表れであった。4代目社長のバトンを受け取ったのは、県競馬事業局長や県参事を歴任してきた林富治だった。専務は北國銀行から招いた。

新体制の成果は早速、翌昭和58年度に現れた。景気回復の兆しとともに経営努力が実を結び、金沢港運の業績が上昇に転じ始めたのである。主力の木材輸入が顕著に回復し、対前期比で北洋材が40%増、南洋材が43%増、米材が1%増と、全体数量で34%もの増加を記録した。これに伴い、売上高も7億円(前期比約15%増)近くまで回復し、自力再建への確かな一歩を踏み出した。

## 大型プレス機の輸出に緊張感

苦境を乗り越え、再建への道を歩み始めた金沢港運に、昭和59(1984)年度、大きな転機が訪れる。それは、コマツ小松工場で製造された大型プレス機の輸出という、ビッグプロジェクトだった。

このプロジェクトは、トヨタ自動車が米ゼネラル



コマツの建設機械の積み込み(昭和57～58年)



船の大型クレーンを使いプレス機械のユニットを積み込む

モーターズ(GM)との合弁で米カリフォルニア州に新工場を建設するにあたって持ち上がったものだ。金沢港運が取り扱うことになったプレス機の輸出量は1万3000t余り。しかし、その数字以上に、この仕事を持つ意味は大きかった。

当時の社員で現監査役の左古信也はこう振り返る。「それまでは木材、石炭、小麦といったバルク貨物が中心で、きれいに梱包された機械を扱うのは初めてだった。入社したときは、港一面が木材だったから、そもそも、そのような貨物が金沢港に来ること自体、想像もできなかった」。このプロジェクトは、金沢港運が新たな貨物に対応できる総合的な港湾運送事業者へと脱皮する、重要な試金石となった。

なぜ、プレス機の輸送に金沢港が選ばれたのか。プレス機は分割して輸送されるが、それでも最小ユニットの重量は非常に重くサイズも巨大であり、橋梁を渡れず、狭いトンネルを通過することができないなど、陸上輸送には大きな制約があった。残る選択肢が金沢港からの海上輸送だった。

金沢港運は全社を挙げてこのプロジェクトに臨んだ。精密機械であるプレス機は、さびや擦り傷は一切許されない。船積みまでの全責任を負う金沢港運の現場には、これまで経験したことのない緊張感が漂った。厳重に梱包された巨大なユニットをクレーンで吊り上げ、船体のバランスを緻密に計算しながら船倉に収めていく作業は、まさに港湾荷役のノウハウの結晶と言えた。

この一連の作業は、トヨタの北米進出というテーマで制作されたNHKのスペシャル番組でも密着取材され、全国に放映された。極めて高度な専門知識と技術



船体のバランスを計算し船倉に積み込む

が要求される濃密な仕事を成し遂げたことは、社員一人ひとりの大きな誇りとなった。

プレス機の輸出は一度きりでは終わらなかった。その後、メキシコ、オランダ、イギリス、インドなど、トヨタの海外展開が進むのに合わせて、多くのプレス機が金沢港から出荷された。

また、この年、県営の穀物サイロが3基増設されたことも追い風となり、倉庫業の売上高が約25%増と好調に推移した。その結果、昭和59年度の売上高は約8億2800万円(前期比約18%増)へと大きく伸長し

た。

## 待望の日韓定期コンテナ航路開設

昭和60年(1985)9月、米ニューヨークのプラザホテルで開かれた先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議(G5)で発表された「プラザ合意」は、世界経済、そして日本の貿易構造を大きく転換させるきっかけとなった。急激な円高が進行、定着したことに加え、金融緩和により住宅建設や設備投資が活発化し、日本の経済は従来の輸出主導型から、内需主導型へと大きく舵を切った。

こうした経済環境の変化は、金沢港運にとっても追い風となった。昭和60年度は、主要貨物の木材が全体で16.3%増、一般貨物も2.7%増と堅調に推移。倉庫業や海運代理店業も好調で、売上高は約9億7600万円に達し、10億円の大台に迫る勢いを見せた。

日本をとりまく貿易環境は大きく変貌を遂げる中、昭和63年(1988)10月、金沢港と釜山港運にとって歴史的な一日が訪れる。待望久しかった国際定期コンテナ航路が開設されたのである。

この航路開設は、コマツが韓国の現代重工で建機用鋳物製品を製造し、それを輸入するという新たなサプライチェーンの構築が直接の契機となった。安定した定期貨物が見込めることから、韓国の船会社である釜山商船が、在来貨物とコンテナを同時に積載できるセミコンテナ船「オーシャン・プサン号」(3350t)を運航し、釜山-金沢-新潟を週1便で結ぶ、日本海側初の日韓定期コンテナ航路が誕生した。開港以来、日本海側の流通拠点港湾を目指してきた金沢港と石川県にとって、まさに悲願の達成と言えた。

金沢港運は、この好機を逃さなかった。今後予想される通関業務の増大や多様化する荷主のニーズに対



日韓定期コンテナ航路が誕生し、釜山商船のオーシャン・プサン号が来航

応するため、事務系4人、技術系5人の中途採用に踏み切るなど、来るべきコンテナ時代に向けた受け入れ体制の強化を迅速に進めた。

航路開設のニュースはすぐさま広まり、石川県内はもとより、近隣県の荷主からも問い合わせが増加した。社員たちは集荷に注力し、新たな物流ルートとしての金沢港の可能性を精力的にアピールした。

その努力が実を結び、コンテナ貨物量は着実に増加していった。

## バブル崩壊もコンテナ取扱数量は増加

元号が昭和から平成へと改まった平成元(1989)年、日本経済はバブル景気の絶頂期にあった。旺盛な設備投資と個人消費に支えられ、内需主導の景気拡大が4年余り続くなど、日本中が好景気に沸いていた。

金沢港のコンテナ航路も、この活況の中で順調に成長を続けた。平成2年(1990)3月には、船会社の都合により就航船が「オーシャン・プサン号」から「ジェイドプサン号」(1196t)に交代し、寄港地が新潟から舞鶴に変更されるといった変化はあったものの、金沢港運の不断のセールス活動が実を結び、貨物量は着実に増加した。

この流れをさらに加速させるため、金沢港運は積極的に設備投資を行った。増大するコンテナ貨物を効率的かつ安全に取り扱うためのコンテナ専用フォークリフトや、主力貨物である木材の荷役効率を飛躍的に高めるグラブバケットを新たに導入。ハード面での近代化を推し進め、多様化する貨物への対応力を強化した。

港湾インフラの整備も進展した。平成2年度には、大型貨物船に対応可能な御供田ふ頭(水深10m)の1バースが供用を開始。港の機能が強化されたことで、日韓航路はさらに充実し、釜山港をハブとして台湾や香港、東南アジアへと繋がる国際複合輸送サービスが拡充されていった。

しかし、永遠に続くかに思われた好景気は、平成3年度を境に終焉を迎える。いわゆる「バブル崩壊」である。株価や地価の急落をきっかけに、日本経済は一気に深刻な不況局面に突入した。

金沢港運は、この厳しい経済情勢の変化に迅速に対応した。創意工夫による徹底し



金沢港に到着した木材のグラブバケットを使った荷揚げ作業



コンテナ用の11tフォークリフト



大型貨物船に対応するための御供田  
ふ頭の浚渫作業(平成元年8月)

た作業の効率化、生産性の向上、そして経営基盤の強化に全社を挙げて取り組んだ。守りに入るだけでなく、未来への投資も忘れなかった。多様な貨物を保管するため、鉄骨造平屋建ての上屋(約690㎡)を新たに建設したほか、老朽化した荷役機械4台を更新するなどして、来るべき需要回復期に備えた。

こうした努力の結果、日韓定期コンテナ航路の取扱数量は、不況下にもかかわらず前期比25%増と目覚ましい伸びを示した。特に輸出数量の増加が顕著で、平成3年度末には就航船がより大型の船舶へと変更されるほどであった。

## ビール原料の輸入でコンテナ航路活用に拍車

コンテナ輸送の波はその後、揺るぎないものとなっていった。平成4年(1992)12月には、韓国の高麗海運がフルコンテナ船「クローバー号」(2436t)を就航し、2社の乗り入れ体制が実現。金沢港は以降、本格的なフルコンテナ時代を迎えることとなる。

平成5年1月からは、ビールの主原料であるモルトとホップがヨーロッパやオーストラリア、カナダなどから釜山港経由で輸入されることになり、港湾運送事業の好調を後押しした。その背景にあったのが、白山市に新設され、同年5月から稼働した麒麟ビール北陸工場である。

同工場では当初、これらの原料を神戸港や太平洋側の港で陸揚げし、国内輸送する計画だった。しかし、トラック輸送から鉄道・船舶輸送への転換によって環境負荷低減と効率化を目指す国の「モーダルシフト(輸送手段の転換)」政策を考慮。石川県としても金沢港の利用を強く働きかけ、最終的に、釜山港を経由し、金沢港へと運ぶ日韓定期コンテナ航路の利用が決定された。

この決定は、金沢港の貨物量に大きなインパクトを与えた。平成5年(1993)1月から3月までの3カ月間だけで、金沢港には麒麟ビール北陸工場向けの20フィートコンテナ144本が荷揚げされた。これは、当時の金沢港における輸入コンテナ貨物全体の36%を占める量であり、航路の安定化に大きく貢献した。

経営危機に瀕した昭和57年度から10年あまり。大型プレス機輸出という新たな挑戦、待望の国際定期航路開設、そしてコンテナ時代の本格化と、金沢港運は常に時代の変化を捉え、挑戦を続けてきた。その結果、平成5年度の売上高は、過去最高となる約12億9000万円に達した。これは、苦境の時代を乗り越え、金沢港とともに新たな成長軌道を描き始めた確かな証しと言えた。

## 日韓航路の縮小と再編

平成6(1994)年度、金沢港運は新たなリーダーを迎えて、激動の時代へと漕ぎ出した。石川県参事などを歴任し、平成4年6月から専務として経営に参画していた川原立人が、代表取締役社長に就任。川原のもと、金沢港運は新たな挑戦を開始した。

当時の金沢港は、日韓定期コンテナ航路が2船社による週3便体制で安定的に運営されるようになり、環日本海における物流拠点としての地歩を着々と固めていた。しかし、同年7月、その成長に水を差す事態が発生する。航路の一翼を担っていた釜山商船が経営破綻するという予期せぬ事態が発生したのだ。これにより、日韓定期コンテナ航路は高麗海運による週2便体制へと一時的な縮小を余儀なくされる。この出来事は、国際航路の維持、安定がいかに難しいかを改めて浮き彫りにした。

航路縮小の危機に対し、金沢港運をはじめとする関係者は迅速に動いた。官民一体となったポートセールスを展開した結果、平成7年2月には韓国海運大手の興亜海運が新たに金沢港への寄港を決定。同社の「ヒュンガ・プサン号」(3140t)の就航により日韓定期コンテナ航路は再び2社体制となり、週3便体制が復活すると、港に活気が戻った。

また、平成6年に金沢港運は、陸だけでなく空の物流にも事業領域を拡大した。石川県の空の玄関口である小松空港での通関業に進出。海上貨物だけでなく航空貨物の取り扱いという新たな収益の柱を確立した。

## コンテナ航路網が台湾、中国へ拡大

その後、金沢港の国際ネットワークは、韓国にとどまらず、さらに大きく広がっていった。

平成7年(1995)8月、待望の日台定期コンテナ航路が開設され、金沢港と台湾、そして香港を結ぶ「ナンシン号」が月2便で就航した。この航路は、台湾の高雄港をハブとすることで、東南アジア6カ国の主要港湾とも結ばれるという大きな意義を持っていた。環日本海時代の物流拠点を目指す金沢港にとって、東南アジアへの扉が開かれたことは、集荷に向けた競争力を飛躍的に高める強力な追い風となった。同年度、金沢港のコンテナ取扱量は前期比約130%増と目覚ましい成長を遂げた。

アジアへの航路網拡大は、さらに続いた。平成9年3月には、大連瑞行船運企業が運航する「昌盛号」(2180t)により、金沢と大連、青島を結ぶ日中定期コンテナ航路が開設された。これにより、東南アジアを含む広域での複合一貫輸送体制がより一層強化され、日本海側における日中貿易の拡大に大きな期待が寄せられた。同年度、金沢港のコンテナ取扱量は前期比約24%増と好調が続いた。



興亜海運の第1便就航記念の祝賀会であいさつする李潤載興亜海運代表理事(平成7年2月7日)



大型クレーンで荷役作業が始められた「ナンシン号」(平成7年9月5日、戸水ふ頭)



大連・青島定期航路の第1便到着の記念式後、コンテナを積み下ろす作業が始まった(平成11年11月24日)

しかし、この航路は船会社の経営上の都合により、わずか3カ月余り、7便を運航したのみで休止という事態に見舞われる。国際航路の開設と維持の難しさを再び痛感させられる出来事であったが、関係者は中国との連携を目指して粘り強く努力を重ねた。

その結果、平成9年5月には、中国政府が出資する上海長江輪船公司によって金沢と上海を結ぶ定期コンテナ航路が開設された。さらに、平成11年11月、中儲大連貨運公司を船会社として青島-大連-舞鶴-金沢を結ぶ日中定期コンテナ航路も再開。上海、大連という中国の二大経済圏と結ばれたことで、荷主の多様な物流ニーズに応えるネットワークが確立されたのである。

## 増える貨物に対応し、荷役設備を強化

国際航路網の拡大に伴い、金沢港では増加する貨物を受け入れるため、ハード・ソフト両面での機能強化が進んだ。

荷役機械の近代化の一つが平成7年(1995)2月に石川県が配備したタイヤマウント式クレーン(450t)である。このクレーンは、コンテナの積み下ろしはもちろんのこと、コンテナに入らない100tクラスの重量物の荷役にも対応でき、コンテナと在来貨物が混在する現場のニーズに的確に応える多目的仕様だった。荷役作業の効率化に大いに役立った。

取扱貨物と業務量の増大に対応するため、金沢港運は積極的な設備投資を行った。平成8年度には、約1000㎡の上屋1棟を新築。加えて、大型フォークリフト(43t)1台の増設、木材荷役用のログローダー1台の更新、そして通関業務の迅速化と正確化を図るためのコンピュータシステム構築など、多岐にわたる設備投資を実施した。

## 沿岸に押し寄せた重油回収をサポート

平成9年(1997)1月、日本海沿岸を思いもかけない災害が襲った。ロシア籍タンカー「ナホトカ号」が島根県隠岐島沖で船体を折損し、破断したタンクから推定約6240klもの重油が海に流出したのだ。重油は黒い帯となって北上を続け、石川県の海岸にも漂着。その被害は県内沿岸約250kmに及んだ。

この緊急事態に際し、金沢港運では、海上災害が発生した場合、油等の防除や消火などを担う一般財団法人海上災害防止センター(東京)からの委託を受け、港湾業務で培ったノウハウと組織力を動員して支援にあたった。金沢港運の役割は、オイルフェンスや吸着マットといった資機材の調達、海岸から回収された油の陸揚げ、そしてドラム缶に詰められた回収油の貨物船への積み込みなど多岐にわたった。



配備されたタイヤマウント式クレーン



## コンテナ船専用の御供田ふ頭が完成

平成11年(1999)には、御供田ふ頭の3号岸壁(水深10m)が完成した。延長約170mの岸壁は1万~1万5000t級のコンテナ船に対応可能であり、隣接する1、2号岸壁と合わせ、3隻の貨物船が同時に停泊できる体制が整った。これによりコンテナ貨物の取り扱いは、それまでの戸水ふ頭から御供田ふ頭へと移管された。

ハード面の整備は、岸壁だけに留まらなかった。同年3月には、コンテナ貨物を一時的に保管・仕分けするための「コンテナ・フレート・ステーション」として、県営5号上屋(2000㎡)が完成した。これにより、近年増加していた製品化された木材などのコンテナ貨物に効率的に対応できるようになった。

さらに、インクや樹脂など消防法で定められた石油製品を一時保管する「屋外危険物貯蔵所」(400㎡)、輸入青果物に付着した害虫を駆除するための「くん蒸上屋」(106㎡)も相次いで整備された。特にくん蒸施設がなかったことは、これまで金沢港における青果物取り扱いの大きな足かせとなっていた。加えて、温度管理が必要な貨物を輸送する冷凍・冷蔵コンテナへ電力を供給するための「リーファーコンセント」も増設され、荷主の幅広いニーズに応える体制が確立された。

こうした設備の完成を機に、金沢港運では、これまで金沢港の利用を控えてきた地元の青果物卸業者や食品加工業者に積極的に利用を働き掛けるなど、新たな貨物需要の掘り起こしに力を入れた。

## 北米へのRORO船航路が開設

平成12年(2000)、金沢港の歴史に新たな1ページが刻まれた。日本海側では初となる、北米向けのRORO船による月1便の定期航路が開設されたのである。金沢港が、アジアのみならず北米とも直接結ばれる真の国際物流拠点へと飛躍した瞬間であった。

ちなみにRORO船とは、建設機械など車両が直接船に乗り込んで荷役ができる貨物船である。コンテナに入りきらない大型貨物が積載できるほか、積み下ろしにクレーンを使わないため、作業時間を短縮できる。

この航路は、地元の有力な荷主であるコマツの物流効率化・合理化戦略と、金沢港の利用促進を目指す地域の思惑が合致して実現したものだ。

コマツ粟津工場で生産されるブルドーザーや油圧ショベルなどの建設機械は、これまで多くが陸路で神戸港まで運ばれ、そこから海外へ輸出されていた。しかし、生産拠点に近い金沢港から直接輸出できれば、物流のトータルコストを大幅に削

平成11年頃の戸水・御供田岸壁と施設



くん蒸上屋

減できる。折しも、建設機械の国内需要が伸び悩む一方で、北米市場が拡大していたことも、この計画を後押しした。

平成11年11月のインドネシア向け輸出、平成12年4月の北米向け試験輸出を経て、同年5月には、第1便が68台の建設機械を積み込み、アメリカのサバンナ、ボルチモア、ニューヨークに向けて金沢港



北米航路の船に積み込まれるコマツの建設機械(平成15年6月)

を出航した。これにより、建設機械や重量物はRORO船で、それ以外の貨物はコンテナ船等で輸送するという、貨物の特性に応じた最適な輸送体制が確立された。

この北米航路の開設は、金沢港運にとって大きなビジネスチャンスと言えた。「日本海側唯一の北米航路」という強力なセールスポイントを武器に、新たな荷主の開拓に奔走した。

## 新時代見据え、着々と設備投資

21世紀に入り、金沢港運は新たな経営体制のもと、さらなる発展を目指した。平成14(2002)年度には、石川県農林水産部長などを経て金沢港運専務を務めていた山西邦尾が代表取締役社長に就任した。

新体制のもと、金沢港運では、平成17年に予定されていたガントリークレーン整備というコンテナターミナルの次なる進化を見据え、平成15年度にコンテナを効率的に移動・段積みできる大型の搬送機械「リーチスタッカー」1台をいち早く導入した。

また、老朽化が進んでいた一般貨物取扱用の移動式クレーン(80t)に替えて、より能力の高いクローラクレーン(100t)を導入したほか、木材の「いかだ作業」で使用するロータリーボートの船体を改修するなど、日々の作業の効率化と安全性の向上にも取り組んだ。

山西に代わって、川原が代表取締役社長に復帰した平成16年には、神戸製鋼が製造するコイルの取り扱いに対応するため、御供田2号上屋(約2011㎡)を新たに建設した。荷主のニーズにきめ細かく応えることで、信頼関係を構築し、港の利用促進へとつなげる狙いがあった。

新たな航路の開設と休止、世界経済の荒波や予期せぬ災害に見舞われるなど、激動の時代を乗り越え、官民と一体となりながら、未来を見据えた布石を打ち続けた金沢港運。環日本海時代の物流拠点として、金沢港のさらなる発展を支え、牽引していくことが期待された。



リーチスタッカー



100tクローラクレーン

## ガントリークレーンの導入で大幅効率化



ガントリークレーンの完成を祝った竣工式(平成17年3月28日)

平成17年(2005)3月、金沢港の風景を一変させる出来事があった。御供田ふ頭に、コンテナ専用の大型荷役機械「ガントリークレーン」が竣工したのである。高さ72mという巨大な姿は、金沢港が新たな国際物流の拠点として飛躍する時代の到来を、何よりも雄弁に物語っていた。

この背景にあったのは、コンテナ取扱量の著しい増加だ。平成16年には約2万5000TEUを扱い、わずか5年前の1.7倍近くにまで急増していた。従来の多目的クレーンでは、いずれ限界が来ることは明らかであり、ガントリークレーンの導入は、長く待ち望まれていたものであった。1時間に25個、従来の2.5倍のコンテナを処理できるこの最新鋭機は、金沢港のポテンシャルを飛躍的に向上させた。

しかし、その能力を最大限に引き出すには、扱う人の技術力が不可欠である。金沢港運にとって、ガントリークレーンの導入は未知への挑戦であった。操作には専門の資格と高度な技術が求められる。それらを身に付けるため、社員が豊橋(現在は神戸)の研修所に赴き、10日間ほどの技能講習を受けた後、金沢港に戻り、実機を用いて猛練習を重ねた。港の近代化の裏には、新たな技術の習得に果敢に挑んだ社員一人ひとりの並々ならぬ熱意があった。

この記念すべき年に、金沢港運は新たなリーダーを迎えた。同年6月、石川県競馬事業局長を務めていた石橋利宏が代表取締役社長に就任。新たな体制で事業運営をスタートした。

## 中国航路と韓国航路の拡充

ガントリークレーンという強力な武器を得た金沢港は、国際定期コンテナ航路の拡充を進めた。



ガントリークレーンが設置されるなど整備が進んだ御供田ふ頭コンテナヤード(平成19年年3月)

平成18年(2006)9月、国内の船会社である神原汽船(広島県福山市)が、金沢港と経済成長著しい中国の上海、大連、青島を結ぶ国際定期コンテナ航路を開設した。これは金沢港のビジネスチャンスを大きく拡大させる出来事であった。中国航路の開設はこれが初めてではなかったが、海外の船会社が就航しては短期間で休止するケースが相次ぎ、荷主にとって安定的な利用が難しい状況が続いており、国内の船会社の参入は、航路の安定性に対する信頼を大きく高めた。

繊維機械を製造する津田駒工業(金沢市)も金沢港の利用を拡大した企業の一つ。神原汽船による航路は、活発化する日中間の経済交流に支えられ、翌平成19年3月には週1便から週2便へと増便された。さらに平成20年1月には、既存の韓国・釜山航路の一部を拡充する形で上海、寧波<sup>ニンポー</sup>へも寄港を開始し、事実上の週3便体制を構築した。

中国航路と並行して、以前からの主要航路である韓国航路も強化された。平成18年度には、興亜海運と高麗海運が運航する週3便のうち2便で船舶の大型化が実現。平成22年には週5便、そして平成25年には汎洲海運の新規航路開設により、金沢と釜山を結ぶ便は週7便の運航体制となった。金沢港は日本海側における重要な物流港として着実にステップアップを遂げた。

こうした航路の拡充は、金沢港運の経営にも大きな実りをもたらした。積極的な営業活動が奏功し、平成18年度決算において、売上高約19億2600万円、営業利益約1億8440万円を計上。長年の課題であった累積赤字を解消し、以降、継続的に利益剰余金を積み上げ、経営基盤を強固にした。

## コマツ金沢工場の進出と 日韓定期RORO船航路の開設

平成19年(2007)1月、コマツ金沢工場が金沢市大浜地区に進出し、本格稼働したことは、金沢港の機能強化を強く後押しする出来事であった。

話は平成17年にさかのぼる。日系自動車メーカーの海外進出が加速する中、コマツは自動車用の大型プレス機の増産に向け、新工場の建設を検討していた。有力な候補地となったのが、既に大型プレス機を積載できる大型船が寄港可能な岸壁を整えていた茨城県の常陸那珂港(現茨城港常陸那珂港区)だった。

新工場が茨城で建設されれば、石川県の経済にとっては大きな痛手となる。そこで石川県と金沢市がコマツに提示したのが、金沢港大浜ふ頭における大水深岸壁整備計画であった。3~4万t級の大型貨物船が接岸可能な水深13mで岸壁を整



金沢港に入港した神原汽船の国際定期コンテナ船(平成18年9月23日)



金沢港に入港した興亜海運のコンテナ船(平成21年4月19日)



金沢港に入港した汎洲海運のコンテナ船(平成24年)



金沢港に入港した高麗海運のコンテナ船(平成30年5月23日)



コマツ金沢工場竣工式・完成式で工場内を視察する(手前左から)谷本正憲知事、森喜朗元首相、坂根正弘コマツ会長ら関係者(平成20年4月16日)



コマツ金沢工場と大浜ふ頭(平成20年12月1日)

備するこの計画は、大型プレス機を工場の隣接地から直接船積みできるという、物流コストにおける圧倒的な優位性を生み出す。この提案が決め手となり、新工場は金沢で建設されることになった。

平成20年11月、金沢港で水深12mの大水深岸壁が暫定供用を開始した。コマツ金沢工場で製造された巨大なプレス機が、次々と金沢港から世界へと船出していく光景は、まさに港と地元の産業が直結した理想的な姿と言えた。

金沢港運は暫定供用に合わせて保管・荷捌き用の大浜上屋を整備した。同年11月2日の岸壁完成式典会場にも利用され、当日は森喜朗元首相が来賓としてあいさつした。大浜ふ頭大水深岸壁整備の総事業費は250億円、当社の総事業費は6億5000万円であった。

コマツ金沢工場の進出は、新たな物流サービスをも生み出した。平成23年(2011)9月、同社の働きかけにより、金沢港と韓国・馬山港を結ぶ定期RORO船航路が開設されたのである。これにより、コマツ粟津工場で生産された建設機械を、韓国を経由して北米などへ効率的に輸送することが可能となった。この航路は好調に推移し、平成25年2月には週1便から週2便へと拡充された。金沢港は、コンテナ貨物だけでなく、多様な貨物に対応できる総合港湾としての機能を高めていった。



韓国航路のRORO船に積み込まれる建設機械(平成23年9月17日)

## リーマン・ショックの荒波と経営改革

コマツ金沢工場の進出はその後、金沢港運の業績にも多大なプラスの効果をもたらした。しかしその矢先、世界経済を未曾有の嵐が襲う。平成20年(2008)、米国の投資銀行リーマン・ブラザーズの経営破綻をきっかけとする世界金融危機、いわゆる「リーマン・ショック」である。

世界同時不況の波は、製造業に深刻な打撃を与え、金沢港の貨物量も例外なく急減した。平成21年度の貨物取扱量は約270万tと、前年度比で21%もの大幅な減少を記録した。

この危機に際し、金沢港運は全社を挙げて経営体制の強化に取り組んだ。徹底した経費削減を断行したほか、設備投資も抑制し、厳しい資金繰りを乗り越えた。累積赤字は解消していたものの、内部留保がまだ十分ではなかった時期のこの苦境は、まさに会社の真価が問われる試練であった。

しかし、こうした経営改革は、結果として金沢港運の経営を筋肉質なものと変貌させた。景気が回復局面に入ると、強化された経営基盤は確かな利益を生み出す源泉となり、後の成長への大きな布石となったのである。

## 創業以来、初めて株主へ配当

この変革期にあった平成21年(2009)、経営体制も新たな局面を迎えていた。石川県競馬事業局長として金沢競馬の立て直しを指揮した七野利明が、代表取締役社長に就任。また、経営強化の新たな一手として副社長ポストを新設し、日本通運で常務理事を務めた吉松昭治を招へいした。吉松がもたらした日本通運流の港湾サービスの手法や経営ノウハウは、金沢港運の営業体制の刷新や社内改革に大きな効果を発揮した。

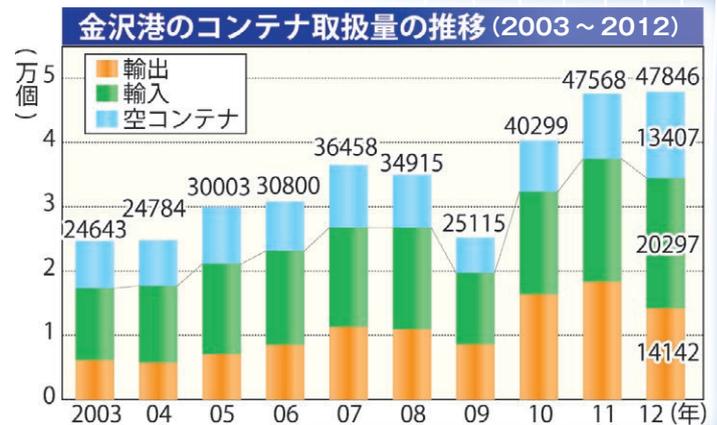
また、金沢港運ではこれまで、歴代の社長が数億円に上る個人債務保証を担ってきたが、経営者が個人として過度なリスクを負う旧弊を断ち切るため、七野は石川県信用保証協会やメインバンクである北國銀行と粘り強く交渉を重ね、個人債務保証を解消した。

そして、平成23年度には、創業以来初となる株主への配当を実施した。県市の出資企業としては異例の配当率15%、1株当たり75円という高配当は、これまでの苦難を乗り越え、企業として確かな成長を遂げたことの証と言えた。

しかし、事業拡大の道のりには、思わぬ落とし穴も潜んでいた。平成23年11月、金沢港運が契約する神戸市の港運会社の従業員が、無届けで金沢港の荷役作業に従事していたとの疑惑が新聞で大きく報じられたのである。実際は技術指導を受けていただけであり、北陸信越運輸局からは港湾運送事業法違反とは認められないと認定されたものの、金沢港運は口頭で行政指導を受けた。この一件は、改めて法令順守を徹底する契機となった。

## 港湾機能の高度化とサービスの進化

リーマン・ショックの試練を乗り越えた金沢港運は、平成24年(2012)に石川県企画振興部で航空行政に長く携わった石川県参事の堀岡修次が社長に就任し、ハードとソフトの両面から港湾機能の高度化を加速させていく。それは、単に貨



物を取り扱うだけでなく、より効率的で質の高いサービスを提供するという、次世代の港湾運営への挑戦であった。

平成25年4月、御供田ふ頭の機能を劇的に向上させる「トランスファークレーン」が完成した。これはガントリークレーンが船から下ろしたコンテナを、<sup>ぞうち</sup>蔵置場所で効率的に積み上げ、移動するための門型クレーンである。従来使用していたリーチスタッカーが2〜3段積みだったのに対し、トランスファークレーンは4段積みが可能。さらに、作業に必要な旋回スペースも不要で、蔵置効率が大幅に向上した。合わせて、コンテナゲートの新設や管理棟の新築、コンテナ管理のシステム化が進み、コンテナの早期入出庫を可能にした。

金沢港の進化は続く。平成28年3月には大水深岸壁の延伸工事が完了し、延長が260mから400mへと拡張された。これにより大浜ふ頭では大型貨物船の2隻同時接岸が可能となり、沖待ちの解消と荷役効率がさらに向上した。

大水深岸壁の延伸に合わせ、金沢港運では自走できない大型機械などを効率的にRORO船へ積み下ろしするために「ロールトレーラー」と「ターミナルトラクター」を導入した。ロールトレーラーはタイヤ付きの台車、ターミナルトラクターは台車を引っ張るけん引車で、これらにより効率的な積み下ろしが可能になった。従来丸1日かかった荷役作業が半日で完了するようになり、大型貨物輸送の効率化が進んだ。

一方で、平成28年3月、無量寺ふ頭にある県営穀物サイロが受け入れを停止した。このサイロは、長年にわたり北米か



貨物船に積み込まれるプレス機の部品(令和2年2月)



トランスファークレーンが稼働し、金沢港御供田ふ頭の国際コンテナターミナルが完成(平成25年4月10日)



ガントリークレーンとトランスファークレーンが稼働し、劇的に港湾機能を高めた御供田ふ頭

らの輸入小麦などを貯蔵する役割を担ってきたが、建設から約40年が経過し、老朽化による外壁落下の危険性などが指摘されるようになっていた。強風のたびに外壁がはがれ、金沢港運でも修繕に手を取られていた。すでに港全体の貨物量から見ればその割合は小さく、サイロの停止が金沢港運の経営に与える影響は軽微であり、港の機能がコンテナ貨物や重量貨物へと主軸を移していく時代の変化を象徴する出来事とも言えた。

平成30年4月には、ガントリークレーンの2号機が竣工した。1号機より大型の船舶に対応可能な新鋭機の登場で、点検・修理時のバックアップ機能が強化されたことに加え、コンテナ船2隻への同時荷役体制が整い、金沢港の物流機能は新たなステージへと到達した。

同年12月から翌31年1月にかけて、無量寺、戸水の両ふ頭に点在していた7棟のコンテナ倉庫を集約し、全天候対応大型庇を備えた「金沢港運東部上屋」(6300㎡)と天井クレーンを備えた「県営東部上屋」(2997㎡)



ガントリークレーン2号機の完成式典で起動スイッチを押す谷本正憲知事(当時、平成30年4月13日、御供田ふ頭)

が完成。金沢港運としても、人員配置の集約が可能となり、業務効率が大幅に向上した。

## 営業部、業務安全管理部の発足



集合して安全確認の徹底を申し合わせる

ハードウェアの進化と歩調を合わせ、金沢港運は組織とサービスの改革にも積極的に取り組んだ。平成25年(2013)には、新たに営業専門グループを組織。それまでの受動的な姿勢から脱却し、県と連携しながら荷主企業へ直接出向いて金沢港利用のメリットを提案する、能動的な営業スタイルを確立した。

この取り組みは、太平洋側の港を利用していた荷主の物流ルート転換を促すなど、着実な成果を上げた。営業グループは、平成28年には「営業部」として独立し、コ

ンテナ貨物だけでなく在来貨物の獲得にも注力する体制を整えた。

安全への取り組みも強化された。平成26年12月、「業務安全管理部」(現業務安全グループ)を設立。物損や人身といったあらゆる事故の撲滅を目指し、労使一体となって情報共有や再発防止策の立案に取り組んだ。

平成28年6月には、国際的な安全規制強化に対応し、「海上コンテナ総重量確定事業者」としての登録を行った。これは、過積載などによる海難事故を防ぐため、コンテナヤードのゲートで正確な重量を確定させるもので、海上輸送の安全性向上に貢献した。

## 北陸新幹線の金沢開業とクルーズ船の増加

平成27年(2015)3月、北陸新幹線が開業し、金沢-東京間が2時間半で結ばれた。開業に向けては、金沢港運も重要な役割を担った。平成22年から順次、県内区間に敷設されるレールが船で運ばれた際、その陸揚げを担ったのだ。平成26年には、新型車両「W7系」の車体も陸揚げし、新時代を告げる主役たちを迎え入れた。

新幹線開業は、金沢港に新たな潮流をもたらした。首都圏からのアクセスが飛躍的に向上したことで、金沢港を拠点とする「レール&クルーズ」という新しい旅のスタイルが生まれたのである。平成28年に外国船社による金沢発着の日本海周遊クルーズが始まると、



陸揚げされた北陸新幹線W7系車両の到着を歓迎する式典(平成26年4月11日)

客船の寄港数が急増。令和元年(2019)には寄港数が50本、乗船客が6万人を超えるまでに成長し、金沢港はクルーズの拠点としての顔も持つようになった。

クルーズ船の増加に対応するため、令和2年6月には、無量寺ふ頭にCIQ(税関・出入国管理・検疫)施設や待合エリア、観光案内所などを備えた「金沢港クルーズターミナル」が華々しくオープンした。金沢港運の本社もこの建物の3階へと移転し、港の賑わいの中心で業務を遂行することとなった。

クルーズ船の寄港増加は、金沢港運に新たな事業機会をもたらした。入出港手続きを行う船舶代理店業務や、県が所有するタグボートの運航業務、乗客手荷物の積み下ろしや船内で消費する食料品などの積載業務の受託が増加。一方で、クルーズ船が入出港する時間に間に合わせるため、早朝や深夜、休日の不規則な勤務への対応、人手の確保といった課題も生まれた。

また、船内で発生した急病人を手当てするための病院や通訳の手配、その家族のケアなど、業務の範ちゅうを超えて人道的な対応を求められる場面も増えた。これらは決して容易な業務ではないが、地域振興や経済活性化への貢献を考え、力を尽くし金沢港に寄港したしたクルーズ船「にっぽん丸」(令和4年5月3日)



令和2年6月1日、金沢港の玄関口としてオープンした金沢港クルーズターミナル。金沢港運本社も所在する



令和7年4月5日、開館から4年10か月で入館者が300万人を達成し、節目の入館者と記念撮影におさまる馳浩知事



している。

## 災害やパンデミックを乗り越えて

順調な発展を続ける金沢港と金沢港運であったが、自然災害やパンデミックなどの予期せぬ事態により、対応を迫られることも度々あった。

平成30年(2018)12月には、強風にあおられた貨物船がガントリークレーン1号機に接触するという事故が発生した。幸いにも人的被害はなかったが、クレーンは支柱が損傷し、安全のため使用停止を余儀なくされた。令和2年(2020)10月には復旧、業務を再開したが、復旧には、実

に1年10カ月もの歳月を要した。

この時、金沢港の物流を支えたのが、同年4月に竣工したばかりの2号機であった。もし2号機がなければ、金沢港のコンテナ荷役機能は大幅に低下し、多くの貨物が他港へ振り替えられてしまう。この時期に社長を務めていた堀岡は「一度失った荷物は、簡単には戻ってこない。2号機があって本当に助かった」と振り返る。

令和2年からの新型コロナウイルスの世界的な感染拡大は、港湾荷役業務にも大きな影響を与えた。金沢港運では、オフィス部門や現場作業員を二つのグループに分けるなど、徹底した感染対策を講じ、物流という社会インフラを止めないという強い使命感のもと、業務を継続した。世界経済が停滞する中でも、「巣ごもり需要」などに支えられ、日中間の交易は底堅く推移し、リーマン・ショック時のような急激な貨物量の落ち込みは回避された。

令和4年10月には、金沢港周辺で竜巻が発生するという珍しい出来事もあった。御供田ふ頭に積まれていた空のコンテナ約11本が崩れる被害に見舞われたが、迅速な復旧作業により、業務への影響を最小限に食い止めた。

そして、令和6年1月1日、最大震度7の能登半島地震が発生。能登地方に甚大な被害をもたらしたこの地震は、金沢港にも爪痕を残した。戸水ふ頭や御供田ふ頭の一部が被災し、岸壁のずれや地面の沈下が発生。鋼材やセメントなどの一部貨物の受け入れが不能となった。

しかし、金沢港運では被災を免れた大浜ふ頭へ荷役機能を一時的に集約したほか、鋼材荷役にガントリークレーンを使用するなど、物流網の維持に全力を挙げた。こうした対応により、海上貨物の受け入れは早期に再開され、影響を軽微に留めることができた。



能登半島地震で液状化や地割れで使用できなくなった戸水ふ頭



韓国の貨物船が接触し、柱の一部が損傷したガントリークレーン1号機



竜巻の被害を受けたコンテナを調べる関係者(令和4年10月24日、御供田ふ頭国際コンテナターミナル)

## 未来へつなぐ、新たな価値創造への挑戦

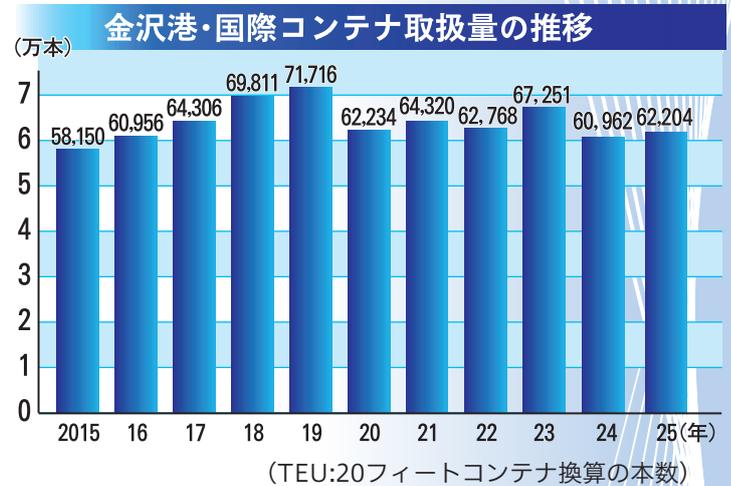
度重なる試練の中でも、金沢港と金沢港運は着実に成長を続けた。国際コンテナ貨物の取り扱いが好調に伸び、令和元年（2019）には過去最多となる7万1716TEUを記録した。これは4年連続の最多更新であり、10年前と比較して約2.9倍という飛躍的な伸びであった。

貨物量の増加に牽引され、金沢港運の業績も好調を維持し、平成30年度決算では、過去最高となる約27億5200万円の売上高、約3億円の営業利益を計上。その後も堅実な経営が続いている。

令和6年、金沢港運は工作機械などを輸出する際の梱包事業を内製化した。従来は梱包のために名古屋や大阪まで貨物を運ぶケースが多かった。これにより金沢港の利便性がより一層向上した。これからも単に貨物を運ぶだけでなく、付加価値の高いサービスを提供していくという、金沢港運の未来への明確な決意と言えた。

令和7年1月23日、金沢港の利便性向上と利用拡大を目指す「金沢港利用促進協議会」が発足した。物流の課題解決に同港を生かそうと、荷主企業や行政などがタッグを組んで活動する。同港クルーズターミナルで発会式が行われ、馳浩知事は「日本海側の拠点とし、石川の経済を回す好循環につなげたい」と意欲を示した。

同年6月、石川県港湾活用推進室長を務めた久保光夫が、代表取締役社長に就任した。新体制のもと、金沢港運は、これまでの挑戦の歴史を未来への力に変え、日本海から世界へ、新たな価値を創造する航海を続けていく。その航跡は、これからも地域社会と共に、力強く刻まれていくに違いない。



金沢港利用促進協議会の発会式で同港の役割拡大を語る馳浩県知事



令和6年7月に新設した梱包センター内部