

四方を海で囲まれ、なおかつ資源の乏しいわが国の経済の維持・発展は、今も昔も海上輸送抜きでは考えられません。

この海上輸送を支える港湾の歴史は古く、その昔、港は、津、湊、泊などと呼ばれており、河川の河口や湾や入り江といった船の停泊に都合の良い天然の地形が使われていました。やがて棧橋や岸壁が作られました。その後の海運の発達によって大型化する船に合わせて、港湾機能の充実が図られました。

そうした中、1950年代に登場した「コンテナ」は物資の輸送に非常に大きな影響を与えました。コンテナという規格された箱を使うことにより、安全、確実、安定的に貨物を輸送することができるようになったのです。そして、なによりも大量の物資を一度に輸送することが可能となりました。しかし、必然的に大型コンテナ船の登場へと繋がっていき、これにより、受け入れ側である港も早急に整備する必要性が出てきたのです。そこで、今回は、これまでの港湾整備の歩みをたどってみることにしましょう。

物流の歴史を変えた

「コンテナ」の登場

1956年4月26日、米国のニューヨーク港で、クレーンが奇妙なアルミ製の箱58個を船に積み込みました。奇妙な箱は5日後にヒューストン港へ入港し、箱を待っていたトラックへと移され目的地へ向かって運ばれました。この奇妙なアルミ製の箱こそが「コン

国土交通省には、みなさんの生活の基盤を支えるため欠かせない仕事が多く存在します。

それらが現在に至るまでの背景には、先人の知恵や技術を受け継いできた長い歴史があります。

今回は、日本の流通の要所である「港湾」の歴史にせまります。

港湾局港湾経済課

テナ」。そして、これが商業ベースでの海上コンテナ輸送の始まりだと言われています。この海上コンテナ輸送が始まったことにより、3ヵ月後の荷役コストは約40分の1に激減したのです。コンテナ輸送により物流の革命が起きたと言っても過言ではありません。その後、コンテナ規格の整備なども進み、50余年が経た現在では、船舶は大型化の一途をたどり、今や1万4000TEU^{*1}クラスのコンテナ船が就航しています。

このコンテナ船の登場で港での荷役作業は効率化されましたが、その一方で、港の荷役設備は更新を迫られるようになりました。船舶の大型化により各国でもコンテナターミナルの整備が進められてきました。近年では大型船を運航する船舶の寄港地選別が進み、母船が寄港するハブ港^{**2}と、ハブ港からのフィーダー船が寄港するフィーダー港^{**2}というように港機能の二極分化が広がりつつあり、ハブ港の地位確保のために主要港間での国際競争も熾烈になってきています。

わが国では、1950年に港湾に関する基本法である港湾法が制定されましたが、60年代終わり頃から、前述したコンテナ化の流れがわが国の「港湾」のあり方をも変え、コンテナターミナルの緊急整備が必要になりました。そこで1967年には京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団を設立するなど、港湾の管理形態も時代に合わせ変化しています。

危惧される国際競争力

近年、海上輸送量はアジア⇄欧米間を中心に急拡大しており、コンテナ船の大型化や、中国などの新興国を含めた東アジアにおけるコンテナ港湾間競争の激化と相まって、欧米基幹航路のわが国への就航が喪失してしまう可能性もあると危惧され始めました。

例えば、2006年に供用開始した釜山新港は高いサービスマンナでわが国にも積極的に集荷を働きかけており、このまま近隣諸国に立ち後れることになると産業の海外流出を加速させ国際



競争力の衰退を招きかねない状況になりつつあるとの指摘もあります。

これからの港湾がめざすもの

コンテナ輸送が出現してからわずか50年余。海上輸送を取り巻く世界の状況は大きく変わり、日本の海上輸送は国際競争の嵐にさらされている状態です。今後、日本がアジアの、そして世界の主要港湾としてその存在感を示すためには、ソフト・ハード一体となった総合的な港湾政策の展開が必要です。そこで、国土交通省は、リードタイム^{※3}の短縮・港湾コストの低減により効率的な物流体系を構築することを目的に2004年度よりスーパー中核港湾プロジェクトを開始しました。

現在では、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくことが求められており、そのための検討を進めているところです。

※1 TEU…コンテナ取扱個数の単位。1TEUは20フィートコンテナ1個のこと。

※2 ハブ港・フィーダー港…コンテナ船はその輸送効率を高めるために、特定の主要港湾にのみ寄港し、主要港湾以外で発生する貨物については、主要港湾で積替輸送を行っている。このうち主要港湾となるのがハブ港、それ以外がフィーダー港。

※3 リードタイム…船舶の着岸からコンテナターミナルにおける貨物の受取りが可能となるまでの時間

コンテナリゼーションと港湾の役割

「コンテナターミナルの今と昔」

慶応3年12月7日(1868年1月1日)に開港した神戸港は、以来140年にわたり世界を代表する国際貿易港として発展を続けています。戦後は摩耶埠頭、ポートアイランド、六甲アイランドなどの建設が進められ、なかでも昭和42年に建設された摩耶埠頭は、その後のコンテナリゼーションの先駆けとして日本経済をけん引してきました。



1970年頃 神戸港摩耶埠頭



神戸港ポートアイランドII期地区(2008年11月撮影)