

インフラ整備 70 年講演会 第 70 回

横浜港・開港から未来へ ～経済成長を支え日本の港湾をリードする港～

1. 横浜港の歩み
2. 横浜港のシンボル大栈橋の建設史
3. 民間主導の挑戦 ―京浜臨海工業地帯の誕生―
4. 港湾物流のコンテナ化と横浜の街づくり
5. 世界に選ばれる横浜港へ
―国際コンテナ戦略港湾の競争力強化―

提供：横浜市



梅山 和成

元国土交通省中部地方整備局長



金近 忠彦

元(公財)帆船日本丸記念財団会長

元横浜市港湾局長



秋山 優樹

東亜建設工業(株) 社友

元会長



中野 裕也

横浜交通開発(株) 代表取締役社長

元横浜市港湾局長



岸本 治

国土交通省関東地方整備局

港湾空港部 計画企画官

1. 横浜港の歩み

1.1 開国・開港から日本最大の港へ（Ⅰ期）

（江戸末期～明治 1850～1910 年頃）

日米修好通商条約により横浜港は 1859 年（安政 6）に開港した。政治的な理由で小さな漁村に過ぎなかった「横浜村」が開港場に選ばれ、東西波止場（象の鼻）、外国人居留地が建設された。

明治時代に入り横浜港は生糸の輸出などで日本最大の港に発展した。初めての本格的な港湾整備、第 1 期築港工事が行われ、1894 年（明治 27）に大栈橋が完成、貨客本船が着岸できるようになり、港勢はさらに拡大した。

一方、1866 年（慶応 2）横浜大火により関内地区が消失、これを機にイギリス人技師ブラントンの指導により都市改造、近代都市計画による街づくりの先駆けとなった。

1899 年（明治 32）から、東洋一と謳われ税関埠頭とも言われた新港埠頭（第 2 期築港工事）の整備が行われた。赤レンガ保税倉庫、港湾荷役用のハンマーヘッドクレーンを備え、臨港鉄道が敷設された最先端の近代埠頭で、長く中心的な埠頭となった。内務省ではなく横浜税関が事業主体となり、また、事業中に日露戦争による国の財源難のため日本で初めて地元（横浜市）負担が導入された。

1.2 重化学工業化を先導、関東大震災の危機からの復興・発展へ（Ⅱ期）（大正～終戦 1910～1945 年頃）

(1) 民間による「鶴見工業港」・「浅野埋立」

日本は明治時代半ば頃から重化学工業化を図っていたが、浅野総一郎は欧米の事例から京浜臨海工業地帯の整備構想を立案し、民間の力により大規模な「浅野埋立」(500ha)、港湾・水道・鉄道等のインフラ整備を行い、「鶴見工業港」を造った(1913~27年)。日本初の工業港であり、京浜臨海工業地帯の始まりとなった。

(2) 関東大震災後の危機

1923年(大正12)関東大震災により横浜港は壊滅的被害を受けた。さらに、「生糸二港論」と「東京港開港論」が持ち上がり開港以来の危機となった。有吉横浜市長は「大横浜建設構想」を打ち出し、恵比寿、大黒町の臨海工業地帯の造成、京浜運河計画等を進め、内務省横浜土木出張所は、大棧橋・新港埠頭の復旧に直ちに着手、2年の短期間でやり遂げるとともに、第3期築港工事として瑞穂、高島、山内埠頭を整備し、港勢は復興・拡大していった。

1.3 高度経済成長を支える国際港湾(Ⅲ期)

(1945~1970年頃)

終戦後、港湾施設の90%が連合国軍に接収されたため、戦後復興に大きく立ち遅れた(横浜港2度目の危機)。接収は1956年までに徐々に解除された。1951年に港湾管理者となった横浜市は、接収解除に向けて運動を展開した。

1955年頃から高度経済成長が始まり、1960年頃から「船混み問題」が発生、瑞穂埠頭が将来も米軍に提供されることとなったため、代替として山下埠頭が整備された。多くの港湾労働者が荷役に従事し最も賑やかな時代であった。

1.4 コンテナ時代へーコンテナ化への対応と横浜の街づくりー(Ⅳ期)(1965~2000年頃)

(1) コンテナ時代の始まりと出遅れ

1960年代に世界でコンテナ輸送が急速に進み、横浜港では、1968年急遽重量物埠頭として整備した本牧D突堤にシーランド社のフルコン船が初入港した。東京港では1967年に品川埠頭に日本で初めてコンテナ船が入港し、同年設立された京浜外貿埠頭公団が大井埠頭8バースの整備を開始した。横浜港はコンテナ化対応で出遅れ、船社は1971年頃から在来の国際定期航路をコンテナ化する際に次々と東京港に拠点を移した(横浜港3度目の危機)。

横浜港では、まず本牧埠頭さらに大黒埠頭の整備を行った。1990年代には、本牧、大黒埠頭の大水深化、クレーンの大型化等の高機能化を進めた。その大きな成果が、1992年にマースク社が東京港にシフトして以来17年ぶりに横浜港に戻ったことであった。

(2) ベイブリッジと国道357号(コンテナ街道問題)

各埠頭には臨港鉄道が引かれていたが、コンテナ化に

より道路にシフトしたため、市中心部で交通混雑が慢性化、「コンテナ街道問題」として大きな社会問題となった。

ベイブリッジが計画されていたが、東京湾岸道路では着工の見通しが立たないことから高速大黒線と一体的に整備する計画に変更し1989年に開通した。しかし、完全解消に至らず大黒・本牧埠頭間に無料の国道357号の整備が求められた。事業化は難航したが、官民の大運動の結果、運輸・建設両省が協力して事業化、2004年に開通した。コンテナ街道問題は30年もの時間を要してようやく収束した。

(3) 港湾機能の沖合展開と都心臨海部の再開発

港湾機能の沖合展開に伴って港湾利用が低下した都心臨海部の再開発が進められ、みなとみらい21事業等により都心機能が形成された。

1.5 コンテナ港湾の国際競争時代ー国際基幹航路維持拡大のための総合戦略ー(V期)(2000年頃~)

1990年頃からアジア諸港は日本を遥かに凌ぐ大規模コンテナターミナルを整備し、次第に日本の港は国際基幹航路から抜港されたため、その維持拡大を図るためスーパー中枢港湾政策、さらに2010年から国際コンテナ戦略港湾政策が進められた。

横浜港では、スーパー中枢港湾として、本牧・南本牧埠頭の整備、横浜港メガターミナル(株)の設立、規制緩和、フィーダー輸送の育成、港湾諸手続きの簡素化・情報化等を行った。国際コンテナ戦略港湾として、横浜川崎国際港湾(株)を設立、現在、本牧・南本牧・新本牧埠頭の整備、荷役の自動化・遠隔操作化、ゲート出入りの情報化、フィーダー輸送による集荷等が進められている。

2. 横浜港のシンボル大棧橋の建設史

2.1 横浜開港と開港場の街づくり

(1) 横浜開港

1853年ペリー浦賀に来航。翌1854年日米和親条約調印、横浜が条約締結の地となる。1858年日米修好通商条約調印。翌1859年横浜開港。

当時戸数100戸程度の寒村の横浜が開港地に選ばれた背景には、江戸に近い横浜の開港により、経済発展、国防力強化と併せて幕府の経済再興を図る狙いがあった。

条約は神奈川開港となっていたが、幕府は東海道から離れた対岸の横浜に突貫工事で開港場を建設。米国公使ハリスは当初反対したが、外国商人達が居着いたため、後にこれを追認した。結局、水深が深く天然の良港であったことが横浜開港の決め手となった。

(2) 開港場の街づくりと象の鼻波止場建設

ペリー上陸地点付近に東西2本の波止場を建設。東側が

外国船用、西側が日本船用。延長約 100m の直線型で日本の伝統的な石垣造。波止場の東側背後地が外国人居留地、西側が日本人居住地、中央に運上所（税関）を配置した。

1866 年の大火により開港場の半分を焼失。大火を機に、明治新政府が都市改造を行った。英国人技師ブラントンの設計により、居留地と日本人街を区分する防災遮断帯として日本大通りを、また、火元の遊郭の跡地に当時彼我公園と呼ばれた外国人と日本人双方が利用できる都市公園（現横浜公園）を建設。これらは日本最初の近代都市計画であり今日の都心関内地区の骨格となっている。

また、この時、東西波止場の先端を湾曲させて風波の影響を受けない「象の鼻」波止場を建設した。

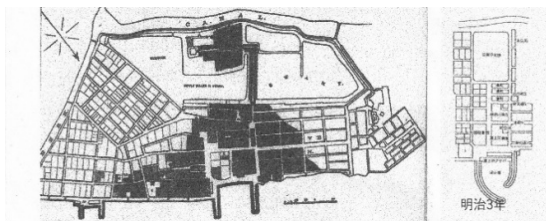


図1 開港場と象の鼻波止場の建設（黒塗は焼失域）

2.2 大棧橋の建設

(1) 象の鼻波止場から大棧橋建設へ

貿易量の増大で、舳に依らず本船が直接接岸できる棧橋の建設が要請された。政府内では、蘭人技師デ・レーケの案を推す内務省と英人技師パーマーの案を推す外務省が対立。結局、条約改正の必要からパーマー案に決定。財源に米国から返還された下関事件の賠償金を充てた。

(2) 鉄棧橋の建設技術

大棧橋は当時鉄棧橋と呼ばれた。鑄鉄管の先端にスクリューを付けた鉄螺旋杭（スクリューパイル）構造の棧橋で、延長 562m、幅員 19m の細長い形状。螺旋杭はターニングホイールを用いて人力で海底にねじ込んだ。

工事中に防波堤のコンクリートに亀裂が入り、崩壊した事件の最中にパーマーが急逝。後を継いだ三田善太郎、石黒五十二、妻木頼黄ら日本人技師が継承し、1894 大棧橋が完成。



写真1 大棧橋全景（左側は象の鼻波止場）

大棧橋の建設により横浜港は、外国貿易、特に北米航路、

欧州航路の拠点となり、生糸貿易を中心に大きな発展を遂げた。

2.3 関東大震災を乗り越え、貨客船黄金時代へ

1917 年、船舶大型化、旅客増への対応のため棧橋を増深、拡張及び上屋の建設を行う。拡張部の基礎は、鉄螺旋杭ではなく、松杭を打ち込み、鉄筋コンクリート製井筒を乗せる構造とした。

1923 年の関東大震災による横浜港の被害は甚大で、大棧橋の鉄螺旋杭は全て崩壊、陥没したが、増設した両側の鉄筋コンクリート柱は残存。大型外航船による避難民の救援輸送が行われ、大棧橋は救援救難活動の拠点となった。

震災を機に横浜港の生糸貿易独占体制が崩れ、神戸との2港体制になった。また、東京港開港、京浜運河開削問題が起こった。このため震災復旧は急務となり、内務省横浜土木出張所（現京浜港湾事務所）の安芸杏一所長は2年で復旧することを宣言、工事の陣頭指揮にあたった。震災復旧工事では、スクリューの径を増大、杭柱を鑄鉄から鋼製に変え強度を高めたが螺旋杭の構造は継続した。上屋2棟は耐震、耐火の鉄骨構造で再建した。

復興後の大棧橋は活況を取り戻し、サンフランシスコ航路に浅間丸、シアトル航路に氷川丸、欧州航路に春日丸等が新たに就航し貨客船の黄金時代を迎えた。

2.4 東京オリンピックと国際客船ターミナル建設

横浜港は戦後の接收で沈滞化していたが、接收解除後、氷川丸がシアトル航路に復帰するなど昭和 30 年代によく復興の時期を迎えた。

戦後、港湾管理者となった横浜市が、1961 年東京オリンピック開催に合わせて、上屋を建て替え、新たに国際客船ターミナルを建設した。船客が船からターミナルに直接移動できる自走式ギャングウエーを日本で初めて導入した本格的な客船ターミナルだった。しかし、この時も大棧橋の螺旋杭基礎は改修されなかった。

1964 年東京オリンピック期間中、オリアナなど 5 隻がホテルシップとなり、大棧橋は来日客の玄関となった。



写真2 左：東京オリンピック時の大棧橋、
右：新客船ターミナルに着岸するQE2

定期船では太平洋航路にアメリカンプレジデントラインなどが就航し、不定期船ではキャンペラ、ロッテルダムなどが寄港した。1975 年に当時世界最大のクイーンエリ

ザベスⅡが初入港した。1961年には開港以来最大の船込みを記録したが、その後、急速に航空機とコンテナ船の時代を迎えた。

2.5 クルーズ船時代の到来と大棧橋全面改修、新国際客船ターミナルの建設

平成元(1989)年日本で初めてのクルーズ船ふじ丸、おせあにつくぐれいすがデビューし、クルーズ元年と呼ばれた。その後、につぼん丸、飛鳥などが就航し、クルーズ船時代が到来した。

1989年、大棧橋の全面改修が、運輸省、横浜市協同で始められた。約100年間使用されてきた鉄螺旋杭を撤去。棧橋中央部の60m幅を横浜市が埋め立て、運輸省が両側20mに鋼管杭の棧橋を建設し、大棧橋の幅員は100mになった。

1994年に横浜市が新国際客船ターミナルの国際設計コンペを行い、英国人建築家の作品を選んだ。柱や梁のない大空間のターミナルビルで、屋上は船を主役とするため高さを抑えたなだらかな起伏のウッドデッキのオープンスペースという斬新なデザインであった。2002年のサッカーワールドカップの開催に併せて竣工した。

2.6 クルーズポートとしての取り組み

横浜港では近年の寄港客船数の急増や船型の超大型化に対応して、2019年に新港ふ頭や大黒ふ頭に新たな客船ターミナルを建設し、2023年に国内初となる同時5隻着岸、2025年には寄港数が過去最多の209回を記録した。将来の更なる増加を見据え、本牧ふ頭A突堤なども含め同時に7隻まで対応できるよう計画している。



図2 横浜港クルーズポート計画

3. 民間主導の挑戦—京浜臨海工業地帯の誕生—

ここでは、開港後30年を経過し、わが国の輸出入の50%以上を担う「日本の表玄関」となった横浜港において、実業家浅野総一郎(あさのそういちろう)が民間主導で挑戦し、後の工業港、さらには京浜臨海工業地帯の先駆けとなった鶴見・川崎地先の埋立事業(以下、この章では「浅野埋立」と記す)について述べる。

3.1 埋立による壮大な構想

—欧米視察の衝撃から整備構想の立案へ—

浅野埋立の中心人物である浅野総一郎は、1848年に富山県氷見で生を受け、以降、数々の事業の失敗を経験した後、上京し、砂糖水(シロ)を売る「冷っこい屋」や、コークス、コールタールといった廃棄物の再利用事業などを展開した。その後、これらで得られた資金を活用した官営深川セメント製造所の払い下げを契機として、「浅野セメント(現在の太平洋セメント)」「浅野造船所」などを創業し、一代で浅野財閥を築いた。その後浅野は、51歳から29年をかけて浅野埋立を実現したが、わが国の高度経済成長の先導役となった京浜工業地帯の礎を築いた、港湾開発のディベロッパーと言える人物である。

浅野は、1896年に渋沢栄一(しぶさわえいいち)、安田善次郎(やすだぜんじろう)らを発起人とする海運会社「東洋汽船」を設立し、航路選定や船舶の購入を目的として欧米諸国を訪問するが、その際に目の当たりにした欧米港湾の近代化に関する衝撃が、その後の彼の壮大な整備構想の原動力となった。



写真3 浅野総一郎
東亜建設工業 HP より

すなわち、当時の横浜港では、沖に停泊した大型船舶から、はしけを介して貨物を揚陸せざるを得ず、また、大消費地東京への横持ちのために航行する海域も、遠浅で航行の難所となっていたため、高額な保険料などが課題となっていた。これに対し欧米諸国の港湾では、大型船舶が棧橋に直接着岸するとともに、ふ頭に入り込んだ貨物列車に、大豆などが空気圧送によって次々と積み込まれる、まさに近代港湾としての施設が整備されていた。

この様子に浅野は大きな衝撃を受け、帰国後直ちに整備構想の立案に着手するが、これは、横浜港を欧米諸国の港湾に負けない国際貿易港とするために、①東京までの横持ち用の船舶が安全に航行できる運河の整備 ②その際の浚渫土砂を活用した大規模埋立地の造成 ③造成された埋立地における大型船の着岸可能な港湾の整備を3つの柱として構成されており、「運河」「埋立」「港湾」を同時に整備するまさに一石三鳥のものであった。

3.2 浅野埋立着手までの障害と葛藤

浅野埋立の具体化までに浅野は、大別して3つの障害を乗り越える必要があった。

1つ目は、民間主導の事業に対する理解の醸成である。浅野は、1913年に浅野埋立に対する神奈川県(現神奈川県)の許可を得るまでに、形を変えて幾度も埋立許可を出願したが、その

度に障害となったのは、「埋立や築港のような大事業は、政府や自治体など官主導で行われるべき」という行政の認識であり、まずこれを打破する必要があった。

2つ目は、資金の確保である。これに関し浅野は、安田財閥を築き、後に「銀行王」と呼ばれる安田善次郎を説得し、協力を得ることに成功したことにより、当初は、計画を過大として反対していた渋沢栄一などの株主たちから、同意を取り付けるに至った。また、このことは、1つ目の課題である行政などの理解の醸成にもつながった。

3つ目は、技術的な裏付けの確保である。浅野は、浅野埋立の事業計画策定のために、自ら何度も海岸の実地調査を行ったが、技術的なお墨付きを得るため、後に「港湾工学の父」と呼ばれる広井勇（ひろい いさみ）東京帝国大学教授に対し、3度も海岸調査への同行を依頼した。また、実施計画を確かな技術に裏打ちされたものとするため、台湾高尾港の築港を主導した山縣要助（やまがた ようすけ）に策定を依頼した。

このような取組を経て浅野は、1912年に安田、渋沢らとともに「鶴見埋立組合」を設立し、翌年、ついに浅野埋立の許可を神奈川県から得ることができた。実に14年がかりの取組であった。

3.3 埋立事業を支えた土木技術

浅野埋立の実施にあたっては、埋立事業を支えた象徴的な土木技術として、大別して2つのものが挙げられる。

1つ目は、カッター掘削による「サンドポンプ浚渫」技術である。当時の埋立工事では、土砂の掘削、積載、運搬を各々別工程として行うバケット式が主流であった。これに対し浅野埋立では、大幅な工期短縮とコスト削減を図るため、わが国で初めて電気式サンドポンプを導入するとともに、土砂の吸入口にロータリー式のカッターヘッドを取

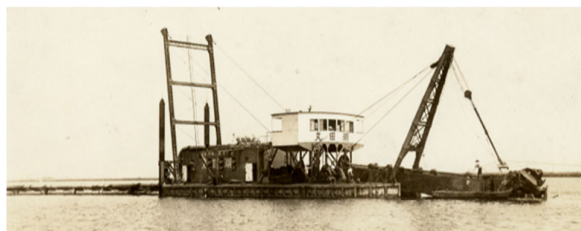


写真4 ポンプ船第一号船 東亜建設工業ホームページより

り付けることにより、3つの工程を同時に行う方式が採用された。当初導入された英国製のカッター付サンドポンプによる浚渫では、現地の固い土質に適合せず、船員や作業員の習熟度も低かったため、大失敗に終わった。これに対し、広井門下生の関毅（せきはたす）の陣頭指揮により、ポンプ船機構の改良や操縦法の改善が図られた結果、当初の5倍以上まで作業効率を向上させることができた。まさ

に国産サンドポンプ船の誕生であり、土砂のカッター掘削、排砂管を通じた空気圧送、埋立の一貫した工程からなる現在のサンドポンプ浚渫の先駆けとなった。

2つ目は、「ドライドック式ケーソン製作」の採用である。当時のケーソン製作は、浮きドック式から斜路式へと進化していたが、さらに浅野埋立では、造成された埋立地を活用して、ケーソンの製作や進水を、気象・海象に左右されずに、安全で安定的に行うことが可能なドライドック式が採用された。

3.4 大規模臨海工業地帯の誕生と社会的生産基盤の整備

1912年の許可取得後、直ちに埋立工事に着手した浅野は、事業の主体を「鶴見埋築株式会社」「東京湾埋立株式会社」と改編・拡大しながら事業を拡大し、着工から15年目の1928年、遂に浅野埋立を完成させた。この大規模な埋立地には、「浅野セメント」「浅野造船所」「日本鋼管」といった旧浅野財閥系の企業だけでなく、「旭硝子」「日清製粉」「芝浦製作所」など、高度経済成長期以降、日本経済をリードしてきた数多くの企業が立地した。



図3 浅野埋立地（黄色点線部）

また、浅野は、造成された埋立地における生産活動を支えるためには、港湾の他、道路、鉄道、電力、用水施設などが不可欠と考え、そうした社会的生産基盤の整備も進めた。

港湾については、浅野埋立で整備された運河や沖合の防波堤により、大型船舶による輸送が可能となったことを受け、立地企業においては、効率的な荷役設備が整備された。その代表例の1つである「日清製粉鶴見工場」の設備は、高能率なニューマチックローダーによって小麦を本船から工場まで直接空気圧送するものであり、袋詰め的小麦をはしけ、馬車、トラックなどを介して搬入する方式が主流であった当時としては、最先端のものであった。

加えて浅野は、工場への電力供給のため、60km離れた丹沢ダム湖周辺に「落合水力発電所」を整備し、また、工業用水や飲料水の供給のため、「橘樹水道」などの用水施

設の建設も行った。

さらに浅野は、現在も JR 鶴見線として利用されている「鶴見臨港鉄道」を開業し、これにより海、埋立地の工場、内陸部が一体となった輸送路が確立された。

3.5 現在からの回顧—その後の経済発展への貢献—

浅野埋立は、明治以降の東京湾における埋立面積のわずか2%に過ぎないが、これを契機として、その後の神奈川、東京、千葉などの埋立へとつながり、これら埋立地への産業立地が臨海工業地帯へと発展したことにより、高度経済成長期以降、わが国の経済をけん引する役割を果たし続けていることは、言うまでもない。

このように、浅野総一郎を中心とした民間主導の挑戦が、その後の京浜工業地帯の礎となり、さらに各地で工業港を核とする工業地帯へと発展し、わが国の高度経済成長へとつながったことを考えると、浅野の挑戦は、まさに「ファーストペンギン」と言えるのではないか。

ただし、重要なことは、浅野の取組が、実業家「渋沢栄一」、銀行王「安田善次郎」、さらに港湾工学の父「広井勇」、台湾高雄港を築港した「山形要助」、ポンプ船の父「関毅」といった多くの支援者に支えられたことであり、彼らの支援なくしては、浅野の壮大な整備構想を成就させることはできなかったことを忘れてはならない。

4. 港湾物流のコンテナ化と横浜の街づくり

4.1 横浜港の現況

横浜港の外航船の寄港数は62年間連続で国内第1位であり、クルーズ船についても第1位、コンテナ船については東京港に次いで第2位、自動車専用船についてはトヨタの本拠地名古屋港・三河港に次いで第3位となっており、多くの種類の船舶にご利用いただいている。このように横浜港は日本を代表する総合港湾となっている。

物流のコンテナ化とコンテナ船の大型化の進展に伴い、長く深い岸壁、広大なヤードを確保するために、本牧ふ頭から南本牧ふ頭へと、港は沖合に展開をしてきた。そして、かつて物流の中心だった内港エリアを賑わいの拠点として再開発、クルーズ船の誘致等を行い、大黒ふ頭はコンテナから完成自動車の取扱拠点として再整備を進めている。

横浜港の港湾管理者は横浜市であるが、これは戦後、港湾法が制定されてからのことである。それまでは、日本の港湾管理は、総括責任主体が存在せず、各機関の施設ごとにされ、各機関の管理運営を調整する官庁も存在しなかった。戦後、GHQの意向により、欧米のポートオーソリティーの概念が導入され、横浜市が横浜港の港湾管理者となった。これにより、横浜市が主体的に、港湾計画の策定、各機関の総合調整等を行うとともに、港湾整備と街づくり、

道路整備等を一体的に推進できるようになった。



図4 横浜港「競争力強化と賑わい創出」

4.2 港湾物流のコンテナ化等に向けた横浜港の整備

(1) 山下ふ頭の整備（戦後～1963年）

戦後、山下ふ頭は米軍の接收を受けた瑞穂ふ頭の代替施設として1963年に完成・供用を開始した。沖待ちの船舶で、混雑のピークを迎えていた横浜港の救世主となった。

(2) 本牧ふ頭の整備（1960年代～）

山下ふ頭が供用した頃、アメリカの船会社マトソンがフルコンテナ船の寄港について国内各港へ打診を始めた。多くの港が在来船の受入れで混雑を極めていた中で、東京港がコンテナ船の受入れを表明し、1967年には東京港品川コンテナパースの使用を開始した。さらに、国は京浜外貿埠頭公団を設立し大井ふ頭の整備を開始した。横浜港でもコンテナ船受入れ体制の構築を急ぎ、重量物パースとして整備していた本牧ふ頭D突堤に、東京港の1年後、1968年、フルコンテナ船が初入港した。



写真5 フルコンテナ船横浜入港第1船サンファン
(1968年12月9日 本牧D突堤)

(3) 大黒ふ頭の整備・本牧ふ頭の拡張（1970年代～）

70年代に入り、コンテナ船の寄港数増大と大型化に対応するため、横浜港では大黒ふ頭の整備・本牧ふ頭の拡張に着手した。一方、東京港では、1975年に大井コンテナふ頭8パースが供用開始し、日本の各大手船会社もコンテナ取扱を開始した。これを契機に東京港のコンテナ取扱個数は、現在に至るまで日本最大となっている。また、戦前

(1924 年) から横浜港をご利用いただいていた世界最大級のコンテナ船運航会社マースクが、ニューヨーク航路をコンテナ化するに当たって、拠点を大井に移転した。横浜港にとっては、古くからの大口顧客を逃がすという衝撃的な事態となった。

(4) 大水深コンテナターミナルの整備とガントリークレーン等の高機能化 (1990 年～)

90 年代に入ると、さらにコンテナ船の寄港数増大と大型化のため、大水深コンテナターミナルの整備とガントリークレーン等の高機能化が必要となった。1992 年には、当時、日本最大の水深 14m の岸壁を有する大黒 C 3 ターミナルが供用した。これを受け、マースクが、東京港の岸壁水深の不足等により、横浜港にバースシフトし復帰を果たした。マースクとともに欧州有力船会社も横浜港に移転となった。

(5) スーパー中枢港湾・国際コンテナ戦略港湾政策の開始 (2000 年代～)

2000 年代になるとアジアの主要港の台頭が顕著となり、国際コンテナ物流のハブ機能も奪われる事態となった。そこで、国際基幹航路の維持拡大を目的に、国によりスーパー中枢港湾・国際コンテナ戦略港湾政策が開始され、コンテナターミナルの高機能化・高効率化を目指すことになった。横浜港では、これに基づき国から指定を受け、本牧ふ頭 B C 間の埋立、南本牧ふ頭の整備を進めた。その結果、2006 年には、日本初の水深 16m 岸壁を有する南本牧 MC 1・MC 2 に全長約 400m、約 11,000 個積みのコンテナ船が横浜港を拠点として定期航路に就航した。

さらに、2021 年には、我が国唯一の水深 18m 岸壁を有する南本牧コンテナターミナル MC 3・4 を含め、MC 1～4 の一体運用が開始され、約 24,000 個積みの世界最大級のコンテナ船が寄港した。一方で、大黒ふ頭のコンテナターミナルについては、コンテナ船の超大型化に伴い、その使命を終え、自動車専用船ターミナルとして再整備を行い、現在は東日本最大の完成自動車輸出拠点となっている。

4.3 港の整備と横浜の街づくり

(1) 横浜ベイブリッジの整備

戦前の横浜は、鉄道網が著しく発展し、港のすみずみまで臨港鉄道が敷かれ、物流を支えていた。1960 年代後半からコンテナ輸送が世界の主流となり、埠頭までの輸送手段も、鉄道からトラック輸送に切り替えられた。その結果、横浜の市街地の道路は、コンテナ車両による激しい交通渋滞に悩まされることとなった。

この港周辺の市街地の渋滞を解消するために整備されたのが横浜ベイブリッジである。横浜ベイブリッジは、港

のコンテナ車両が、市街地の道路を通らずに、海側を通過するためのルートとして計画された。1989 年に開通し、市街地のコンテナ車両は、国道 15 号で 82% 減少、国道 133 号で 66% 減少と、激減した。

(2) 横浜駅の変遷とみなとみらい 21 事業

港と鉄道は、横浜の街づくりにも大きな影響を与えている。1872 年、横浜港と首都東京を結ぶため、横浜駅～新橋駅間で、日本で初めて鉄道が開通した。この一代目の横浜駅は現在の桜木町駅である。その後、1889 年に東海道本線が神戸まで延伸、横浜駅でスイッチバックをしていた。当時は蒸気機関車であったため、これは非常に不便であった。1915 年、それを解消するため、現在の高島町駅付近に二代目横浜駅を整備し、一代目横浜駅は現在の桜木町駅となった。その後、関東大震災により二代目横浜駅が倒壊してしまったため、1928 年に東海道本線が直線化できる現在の位置に三代目横浜駅が再建された。

こうした経緯から、横浜の中心市街地は、1980 年代に至るまで、桜木町駅～横浜駅間の埠頭・倉庫・造船所のエリアを挟んで、港で栄えた「関内・伊勢佐木町地区」と、鉄道ターミナルとして栄えた「横浜駅周辺地区」の 2 つの都心が形成されてしまうこととなった。

そこで、1983 年からみなとみらい 21 事業として、埠頭・倉庫・造船所の移転と埋立による新たな街づくりを推進し、2 つの都心機能の一体化、横浜の都市としての自立性強化等を図ることとなった。

現在では、みなとみらい 21 事業は、ほぼ完成し、年間来街者数は 1 億人を超え、就業者数約 14 万 7 千人と、横浜市の都心として新たな顔となった。また、新日本三大夜景にも選出されるなど、赤レンガ倉庫やドック、ハンマーヘッドクレーン等、かつての港の遺産を活かした、日本を代表する港湾再開発となった。



写真 6 みなとみらい 21 地区

5. 世界に選ばれる横浜港へ 国際コンテナ戦略港湾の競争力強化

5.1 コンテナ物流と日本の港湾を取り巻く状況

世界のコンテナ取扱量が増加する中で、日本ではコンテナ取扱量は微増にとどまってきた。国際コンテナ輸送においては、市場のグローバル化に対応し、スケールメリットにより輸送コストを低減させるため、コンテナ船は大型化する傾向にあり、2000年代半ば以降、その傾向が急速に進展してきた。急速なコンテナ船の大型化やコンテナ船社間のアライアンスの再編により、北米、欧州等との間を結ぶ基幹航路については、寄港地の絞り込みが行われている。

こうした中、海外の主要港、とりわけ北東アジアの主要港では、連続した大水深の岸壁、広大なヤード、多数の荷役機械（ガントリークレーン）を備える等、コンテナ船の大型化やコンテナ取扱量の増加に対応した大規模コンテナターミナルの整備を進め、海外ネットワークの拡充を図っており、日本の港湾は厳しい国際競争にさらされている。

国際コンテナ輸送において直航航路を喪失し、他国経由に依存することは、物流が非効率となるほか、遅延・途絶といったリスクを抱え、経済安全保障の観点からも懸念される。基幹航路の寄港の維持・拡大を図るため、日本の港湾の国際競争力を高める必要がある。

大水深・高規格なコンテナターミナルとして必要な、連続した大水深の岸壁を整備、広大なヤードを確保するためには、まとまったエリアが必要である。将来的なさらなる船舶大型化に対応し、横浜港の競争力をさらに向上させ、国際基幹航路の維持・拡大を図るためには、中長期的な計画の策定、先行投資等、不断的な努力が求められる。

5.2 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

国際コンテナ輸送、日本の港湾を取り巻く厳しい環境に対応し、コンテナターミナルのサービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて基幹航路の寄港頻度を維持し、効率的な物流体系を構築するため、2000年代以降、スーパー中枢港湾政策、さらには国際コンテナ戦略港湾政策が進められてきた。2010年には京浜港、阪神港を「国際コンテナ戦略港湾」に「選択」し、コンテナ貨物量を確保するための「集貨」、「創貨」、船舶の大型化・物流効率化への対応等による「競争力強化」といったハード・ソフト一体の施策を「集中」して実施してきた。

5.3 横浜港の競争力強化に向けて

横浜港では、国際コンテナ戦略港湾京浜港の一翼を担う港として、スーパー中枢港湾、国際コンテナ戦略港湾として、港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社の設立、地方港との間を結ぶ国際フィーダー航路の充実による集貨体制の構築等の取組が進められてきた。また、自然水深が十分にあり土砂の堆積も少ないという強みを生かし、

コンテナ船の大型化、コンテナ貨物量の増加に対応した大水深・大規模コンテナターミナルとして本牧埠頭、南本牧埠頭及び新本牧埠頭の整備が進められてきた。

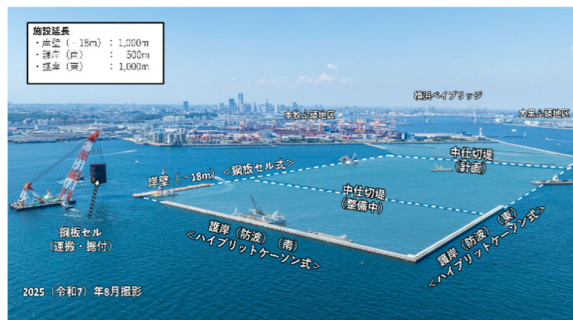


写真7 新本牧埠頭の整備

現在では、本牧埠頭において、大型コンテナ船の受入円滑化、コンテナ取扱能力の向上を図るため既存コンテナターミナルの再編を進めるとともに、新本牧埠頭地区において、世界最大級のコンテナ船に対応可能な水深18m岸壁を有する新しいコンテナターミナルの整備を進めている。

また、海外主要港では、コンテナ船の大型化による1寄港当たりのコンテナ取扱個数の増加等に対応するため、自動化・遠隔操作化やICT技術の導入が本格的に進められてきたが、日本の港湾では大きく遅れを取っている。また、労働力不足、脱炭素等の昨今の物流を取り巻く新たな課題や要請への対応を求められている状況にある。

コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図るためのシステム「CONPAS」を用いた予約制等の導入、港湾手続の電子化、港湾荷役機械の自動化・遠隔操作化や低・脱炭素型荷役機械の導入等、港湾の生産性向上、DXや脱炭素化の取組をより一層加速化・深化し、港湾の効率性を高める必要がある。

関係者が密に連携し、ハード・ソフト一体での競争力強化に向けた取組を進め、今後も、横浜港が荷主や船社から「選ばれる港湾」であり続けることが期待されている。

<図・写真の提供>

図1 「国際都市横浜の都市づくり（横浜市）」

図2、4 横浜市

図3 ©Google, Maxar Technologies（地図データの範囲・地名は東亜建設工業が追記）

写真1、2 「大棧橋物語（横浜みなと博物館）」

写真3、4 東亜建設工業 HP

写真5 横浜みなと博物館所蔵

写真6 横浜市

写真7 国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所