

# 曲り角にきた横浜港

嶋田要一（神奈川新聞記者）

## 一 コンテナ化に立遅れ

「されば港の数多かれど、この横浜にまさるあらめや（横浜市歌）」として老舗ののれんを掛けた横浜港は伝説になりかかっている——横浜港の「衰退」を憂うるハマッ子の投書が五十一年十一月の神奈川新聞自由の声欄に載った。いわゆる近年、東京港大井ふ頭の近代的なコンテナ基地開設で状況は一変、横浜港は、ドル箱航路を失った。これは東京港の場合にはまず専用道路を造成した後にも頭づくりをしたが、横浜港の大黒ふ頭はその逆の見本だ。主要航路を失った横浜港は確実に早いペースで東京のサイド港へと転落しつつあるようだ——。

この指摘は海上コンテナ時代に立ち遅れ、取り残されようとしている横浜港の一断面をいみじくも言い当てており、この対策を練ることが横浜港の将来像を考える上で一つの大きなカギとなる筈だ。

「国際港」「日本の表玄関」など誇り高い名で呼ばれて来た横浜港の歴史は開港以来百十余年。安政六年（一八五九年）に開港され、政府の富国政策に基づいて港湾整備が進められたが、地形的にも水深の面でも「天然の良港」という好条件に恵まれたうえ、首都東京がバックに控えていたため、無名の一漁村からまたたく間に世界に開かれた日本有数の港へと発展した。

関東大震災、空襲、戦後の米軍による接



取といった苦難の歴史の連続だったが、港湾整備が進むにつれて貿易実績は年々更新され、四十八年には輸出入、国内移出入を合計した年間取り扱い貨物量は一億三千五十七万トン（うち外国貿易六千三十九万トン、内国貿易七千八百八万トン）と横浜港の最高を記録、四十五年以降一億トンを越す扱ひ量が続いている。戦前の最高記録だった一千九百三十九万トン（昭和十二年）と比べると実に六倍の伸びだ。そして西の神戸港と常に対比されつつ互に「日本一」の座を競って来た。

この間、扱い貨物も大きく変化してきた。戦前は生糸輸出が主体だったが、京浜重工業地帯をかかえた横浜港で輸出の主要品は五十年実績で①輸送機械（七百二十三万トン）②その他機械（三百七万トン）③鉄鋼（二百三万トン）④染料・塗料・合成樹脂その他化学工業品（百四万トン）⑤化学薬品（五十万トン）——の順。輸入品では原油の二千二十七万トンを筆頭に米・雑穀・豆（百三十五万トン）、麦（百三十四万トン）、その他金属（百二十三万トン）、重油（三十三万トン）などとなっており、加工貿易国日本らしい姿を見せている。

こうした中で輸送革新の「決定版」として登場したのが貨物のコンテナ化。人手を頼りにモッコヤはしけに頼っていた荷役方式をがらりと変えたこのシステム

は、「震源地」のアメリカから世界各国へ津波のような広がりを見せ、むろん横浜港もまともにこの波を受けた。

海運界にもうすっきり定着したコンテナ化は船員費、船舶建造費、港湾荷役費などのコスト高に対処するため考案された。わが国へは米國マートソン社のコンテナ専用船が四十二年に初めて寄港、横浜港には翌四十三年、米國シーランド社のフルコン船が到着、その幕開けを飾った。

アルミ合金製の八×八×二〇型、八×八×四〇型コンテナはそのまま貨物を詰め込んで陸へ海へ陸とコンテナ船やトレーラーで運送される。

このコンテナ積み降ろしに必要な陸上施設としてガントリー・クレーン。さらにコンテナを置いたり、荷さばぎのための広いコンテナ・ヤード、そのうえヤード内でコンテナを選ぶトランスレーナー、ストラドルキャリアといった大規模な施設が必要となり、横浜港では四十五年に完成した本牧ふ頭に市営コンテナ・パーク（正式名称は重量物パーク）二、京浜外貿ふ頭公園が管理するコンテナ・ターミナルが四つある。

いずれも素晴らしい荷役効率を見せ、三十トンの貨物をのみ込んだコンテナ一個の荷役はわずか二、三分で済み、人手も従来の三分の一以下という「革新」ぶり。

ところが市営を含め六バースのコンテナパークしか持たない横浜港と比べて、お隣東京港大井コンテナふ頭の整備推進は着々と進み、去年八バースが全面オープン、公共バースの品川ふ頭の二バースとともに十バースが完備、「コンテナ荷役は東京港へ」との体制を整えていた。

## 二 去りゆく主要航路

横浜港の「地盤沈下」問題が一躍クロージアップされたのは四十九年五月。本牧ふ頭A突堤のコンテナふ頭（公団管理）を基地にしている日本郵船など邦船六社のシアトル・バンクーパー（PNW）パシフィック・ノースウェスト）航路の基地を同月末から東京港大井コンテナふ頭に移したい——と邦船社の船主港湾協議会が港湾運送業者の日本港運協会に意向打診を行ったのがその発端だった。

四十五年九月に開設されたPNWコンテナ航路は本牧コンテナふ頭で豪州航路に次ぐコンテナ航路としてスタートを切り、三隻が横浜、神戸へ北米シアトル、バンクーパー、ポートランドを結んでいる。

ところが船主港湾協会は①横浜港は恒常的な船積み状態にある②コンテナ貨物をさばくにはヤード・スペースが狭い——を理由に移行を打ち出した。つまり「輸

出入貨物増加により当初の想定貨物量を上回っており、本牧は既にバンク状態。さらに岸壁二百五十呎、奥行き三百呎というコンテナ・パークでは狭く、時にコンテナを四段積みにするなど荷さばぎに支障を来たしている」として新造船三隻を新たにPNW航路に投入するのを機に「全面移行を」となったものだ。

が、横浜港運協会が緊急理事会で「当港にとって重大な影響があるので実施期日の白紙還元を」と決議したのを受けて日本港運協会が船港協に「実施期日の白紙還元」を申し入れ、結局①従来の三隻は現況凍結②新造船三隻は大井ふ頭使用——で合意し、同じ東京湾内で二港に基地を持つという変則事態は今も続いている。

この「PNWショック」の波紋は大きく、コンテナ化に立ち遅れた横浜港の地盤沈下が市民の目の前で明るみに出されるという横浜港の歴史上一つの記録すべき事件となった。というのも横浜港には花形航路を次々に失って来た「前歴」があったからだ。いずれも海上貨物輸送が在来船利用からコンテナ化されるのに伴い、横浜港をあとにして東京港に「流出」したケースだが、ざっと数えても四十六・四十七年にかけて邦船の欧州、加州（PSW）パシフィック・サウスウエスト）、ニューヨークの各航路、さらに

四十七年に外国船社スカンダッチ社の欧州航路といった具合だ。

しかもPNWの場合、横浜港にコンテナ航路として定着していた航路の移行とあって、横浜市港湾局、地元業界にとつてはショックが大きかったわけだ。さらにこれに追い討ちをかけるように大手外船社のマースク・ライン社（デンマーク）もニューヨーク航路のコンテナ化を機に去年十月、同航路を「横浜離れ」させた。「横浜ではコンテナ航路を扱う余裕がないから……」というのが同社の「三下り半」だった。

が、船会社がいう船混み、ヤード・スペースの狭さも実は「言いがかり」の一種だった。というのもPNWのときも船社側にも「あと二隻くらい増しても本牧ふ頭で十分こなせる」「ヤードとして市から六万平方呎を船会社に貸してもらっている」との証言があるくらいなのだ。そして何よりこの時点にきて大井ふ頭が順次開設されたことが船会社を引きつけた結果となった。その魅力は広いヤード、多いスペース。岸壁三百呎、奥行き三百七十呎と本牧をはるかにしのぐ広さのうえ、八バースのうち商船三井が借りている三バースは連絡して八百五十呎の岸壁として使えるほど。しかも背後地には二十万四千平方呎がヤード用にと東京都から邦船六社に払い下げられ、都の「いら

っしやい、東京港大井ふ頭へ」のキャンペーンは着々実って行ったわけだ。

### 三 公団の進出で二元管理に

ところがこのようにコンテナふ頭が東京都に集中したことは、実は国の政策に基づいたものだ。つまり現状ではコンテナ・バースを横浜市が勝手には造れない仕組みになっているのだ。

端的にいえば、現在東京湾内のコンテナふ頭建設は四十二年外貿埠頭公団法に基づいて設立された京浜外貿埠頭公団が担当する。港湾管理者（地方公共団体）に代わり、国の財政投融资や民間資金を導入してふ頭を建設整備、管理しようという唯一の団体だ。建て前上、運輸大臣が各港湾管理者と協議して建設計画を決めるが、国の実権は強い。

港湾管理権こそ昭和二十六年に地方自治体に移管されたものの、自治体にとつて港湾法や外貿埠頭公団法などの制約があり、横浜市港湾局職員をして運輸省を「本省」と呼ばせるほど国の影はいつもつきまとう。「港湾整備は国レベル」の観が強いのはこうした実情によるものだ。しかもたとえ市がガン張って単独でふ頭を造るにしても、岸壁造成費が一呎一千万円もかかるとあつては、自治体の財源ではとてもムリというもう一つの制約も

ある。

そのうえ、外貿公団が設立されようとしたとき、横浜市は「港湾管理権の二元化は問題」と設立に反対した。地元港湾運送業界も業域確保の面からコンテナ化に反対の空気だった。こうした「横浜の反発」に一時は国も「それなら横浜にはコンテナ・バースは造らない」との方針を強く打ち出した。これはその後コンテナ化の重要性に目覚めた横浜市が国に再三働きかけ、ようやく四十一年、コンテナふ頭が横浜港にも造られることになったが、それが当時建設中の本牧ふ頭をコンテナ用に切り替えたといういきさつだ。

が、船混み解消のための本牧ふ頭をコンテナふ頭に転用したことは結局、コンテナ輸送に不可欠のヤードスペース確保面で欠陥を持つふ頭を誕生させる結果となった。識者らは「コンテナ化への配慮をした港湾づくりをする余裕がなかった」と横浜港にとつての不幸なめぐり会わせを指摘する。

そしてその一番のタイムイングのズレをあらさまにしたのは大黒ふ頭の建設だった。コンテナバース二バースを備えた「横浜港の切り札」と期待され、コンテナ隆盛期にさしかかる四十六年に着工され、五二年一月にようやくオープンされるが、全面完成は五五年度。花形航路の

東京移行があらかた終わつたころようやく登場では「冬のオバケ」。海運、港運界にとつて「ありがたみはさして……」という受け止め方が一般的で「なあと主要航路のあとにはフィーダーサービスの東南アジア航路のコンテナ化があるさ」（海運業界）という慰めのことばで、横浜港のとるべき道を示唆する向きもある。

が、ここで一つ問題なのは同じ港内で同じ施設を持ったコンテナ・バースが公団、市管理の二本立てであることが船の出入れなど港の運営上、効率の悪さをもたらさざるを得ないことだ。公団バースは借り受けた船会社が「バース借り切り」のため専用使用できるといふ最大のメリットがある。いつでも船を着けられ、たとえ横浜港が船で混雑する月末月初でもグリーン車よろしくゆうゆうと使えるわけ。ただその賃貸料は年間一バース当たり数億円に上る。扱ひ貨物量を年間を通じて一定以上確保できる船会社にとつてはクイックデスパッチ（船を早く着けて荷役後直ちに出發させる）が図れるとあつてメリットは大きい。が、所有船数が少ない会社は進出できないわけだ。

一方の公共バースといえは使用料が安く、公団バースを借り切つてはペイできない船会社にとつてはこの公共バースを使う以外ないのだが、入港の順番を待たなければならぬのが悩みのタネ。

ところが公団バースの利用船といえは四バースに月間三十隻余、公共バースは二バースに月間六十隻とざっと四倍の混みよう。船混み時に片やガラガラのバースがあり、目と鼻の先のコンテナ・バースが超満員という、まさに市が当初懸念した港湾管理の二元化がもたらす不合理が如実に現わされている。

#### 四——関連道路整備が急務

こうした横浜港にあって昔から懸案の問題は港につながる幹線道路がないことだ。年内一千万トンを超える横浜港の中樞・本牧、山下両ふ頭から東京方面へつながる道路はわずかに一本。本牧～小港橋～山下橋～県庁前～桜木町駅前～高島町～京浜国道のルートだが、「コンテナ車が通ること自体間違っている」と住民が怒り出すほど市民の足、バスやタクシーの主要路となっている。が、現実にはやはり「コンテナ街道」と呼ばれる産業道路とならざるを得ぬありさま。朝から夕までの十二時間の大型貨物車の往来はざっと五、六千台を数え、特に渋滞でジュズつなぎになる。そして混雑は相も変わらずだ。四十二年当時、日本に初のコンテナ船を就航させた米國マトソン社が東京湾内に基地港を物色していたとき、横浜港も候補に上がったが、桜木町駅前の交

通渋滞を見て「これはダメだ」と東京港に決めたというエピソードは今も港で語り草となっている。しかもコンテナ船が話題に上り始めた頃、既に関係者の間ではコンテナ輸送の生命は道路、との指摘も行われていた。特に山下ふ頭(三十八年完成)、本牧ふ頭(四十五年)を整備するに際して関係業界はもちろん一般市民からも「貨物用の道路を」との声が強まっていた。

ところが、結局、横浜市は何の手も打たなかった。「ベイブリッジも東京湾環状道路もまだできていないではないか」とする港湾関係者の不満は根強い。「道路計画と港湾整備計画の関係など総合プロジェクトに欠けるのが最大の不満」というのが代表的な声だ。

が、市は地理的スペース、戦後の米軍による接収などのため基本的な整備計画が立たなかったことを強調しているだけ。それでも飛鳥田市長は先ごろ国に対しベイブリッジ建設の促進要望書を提出、市六大事業の一つとしてアドバルーンみたいなものだったベイブリッジを何とかしよう、との気配を見せ始めた。いわく「港湾と道路の有機結合によって港湾機能の円滑と拡大を図るとともに市中心部の交通混雑を緩和し、さらに東京湾環状道路の一環となるベイブリッジが早急に建設されるよう要望する」。港湾

貨物は本牧～大黒ふ頭～京浜国道に乗せてしまおう、というわけだが、まだ事業主体も決まっておらず、完成は早くも五十七、八年ごろ、といったところだ。

このため港湾業界では「もつと積極的」に国に働きかけなくては実現しない。要望書だけでなく、本当に腰を上げてくれないものか」と市のやり方は生ぬるいと強調している。

そうした海運、港運業界の不満が一気に爆発したのが去年の市営地下鉄3号線の元町延伸計画反対運動だった。「ただでさえ混雑するコンテナ街道で地下鉄工事をやったら交通マヒはますますひどくなる。貨物輸送に重大な支障があり、われわれにとつては死活問題」と工事の延期を求めて市を突き上げたのだ。「首都高速横羽線の新山下町延伸、ベイブリッジ建設まで着工は延ばすべきだ」との主張だ。

結局この問題は五十一年十二月まで「休戦」の形となっているが、再燃は必至。というのも「市は港湾のための道路整備を怠ってきたではないか。その上われわれの首を絞めるような計画を持ってきて……」との行政への不満は払しょくされてはいないからだ。

#### 五——薄れた市民との結びつき

その市の姿勢を「殿様商売サ」と皮肉った船会社幹部がいた。「港を船会社に使わせてやっているんだ。という意識が市の中には見える」というのだ。「同じ港湾都市神戸との決定的な差だ。神戸市はわれわれ利用者の要望を常に吸い上げようと努力している」ともいう。また業界の中には「市は港の売り込みに熱心でない」「天然の良港にアグラをかいてい」との批判も聞かれる。

先にあげた道路問題もそうだが、それでも経済の成長が著しい中、多くの貨物船でにぎわっていた時代はそれでも利用者へのサービス不足はあまり大きな問題として取り上げられては来なかった。が、コンテナ航路流出、取り扱い貨物、入港船の減少という中においていよいよ試されるのは市の行政姿勢だろう。船混み解消、コンテナ時代の対応のため山下、本牧、大黒ふ頭とこの十数年間、増設に増設を重ねてきた港湾整備計画が一段落する時期を迎えた。ある意味で船を受け入れる「器づくり」がそのまま利用者サービスとなっていた時代の終わりでもある。

そのため、東京のほか千葉、川崎、横須賀港とライバル港が多い中で、船会社を横浜港に引きつける魅力づくりは急務だ。市が遅まきながら去年(50年)から船会社との定期懇談会をスタートさせた

のは関係者には評価され、さらにこの中で船会社の要望にこたえて、本牧ふ頭への「入港門限」を二時間延長するサービ策を打ち出したのも好評となった。

こうした民意吸い上げは港湾行政を進めて行く上で不可欠。特にソフトウェア面でのサービスが望まれている折だけに、市が港湾運営をどう進めて行くのが問われている。

そしてこの問題を考える上で欠かせないのは利用者の声と並んで一般市民の声をどうとらえて行くかということだ。

戦前は新港ふ頭、戦後は大棧橋と横浜港は客船の出入りが市民と港を結びつける一つのきずなとなっていた。ところが、ひとところ年間二百隻以上の客船が入っていた大棧橋も連船ばかりで閉古鳥が鳴くありさま。そしてそれだけ市民が港に親しむ機会を少なくしているのは確かだ。

食料から身の回りのものを諸外国から輸入している日本にとって横浜港は一つの大きな窓口——という理屈の上でのつながりを市民は理解しても、実感として港とのつながりを持つのは唯一の臨海公園の山下公園などから見る港の風景ではないだろう。

去年英国の豪華客船「クイーン・エリザベス二世号」(六五、八六三トン)が横浜港にやってきたとき、数十万人がこ

れを見に来たことはその象徴的な出来事だろう。

その意味で実は港は市民に対してよそよそしい。「市民がシャットアウトされた」という点では米軍基地と同じ」という港湾基地論のゆえんでもあるが、どのふ頭を見ても「関係者以外立ち入り禁止」の立て看板が市民を突き放す。「港は作業場であり、工場だ。一般市民が入ってきては危険だ」という港湾関係者のナマの声も根強い。

## 六——「市民とのかかわり」をどうつくるか

それでも新しい視点として「市民とのかかわり」を持った港づくりを——との機運は高まりつつある。横浜港でも大黒ふ頭内に公園緑地ができ、再開発を予定している新港、高島ふ頭にも臨海公園の確保や市民向け施設の設置を検討中だ。さらに本牧ふ頭沖側を埋め立てる計画はふ頭増設のほかに市民を意識した臨海公園造成を大きな柱としている。六十年代完成と先の話ながら、山下公園の四倍という広さは市民にとって魅力であり、港を出入りする船を、コンテナ船の荷役風景を目の前で見られるという仕組みだ。こうした市民サイドに立ったふ頭地区の開放は、これまで経済優先で一般市民を

追い出した港づくりに偏ってきた行政の反省であり、海岸線を奪ってきた国や自治体の市民への償いといえるだろう。

六甲山から港を展望できる神戸市民にとって港は常に身近なものであり、事実市民の半数近くが港にかかわりを持っているという。これに引きかえ横浜では港へのかかわりを持つ市民の比率は四分の一程度に落ち込み、港を一望できる場所が少ないことで港へのなじみはやや薄いかもしれない。横浜市がしばしば口にする「港は横浜の一部にすぎない。市内には人口の多い緑区も旭区もある」ということは一面もつとだ。

それだけに市民と港をどう結びつけて行くのかは実は難問で、行政の側が港の利用者、市民との間に立ってどう調和させて行こうとするのがポイントだ。が、それにしても港湾ほどこんなに近くにありながらこんなに理解されていない世界も珍しい。官庁一つとっても中央官庁のほとんどの出先機関が港にあるのにその業務内容は一般市民にはなじみが薄い。さらに輸出入貨物の扱いは、船会社の注文を受けた元請け業者が仲介役として、第一線の船内荷役、回漕業者など下請け業者にオーダーを出して現実の荷役に当たるなどの二重構造なども、閉鎖性の強い業界の中にあつては市民のラチ外の話だ。

しかし、それらの閉鎖的な業界もコンテナ化、穀類荷役にサイロが登場するなどの荷役革新の波にもまれ、体質改善を迫られている。港湾における中堅幹部要員養成を——と業界、国、県、横浜市が一体となつてつくった横浜港湾カレッジ(四十七年開校)も脱皮を目指そうとする業界の意欲の現われだろう。はしけ業界も共同配船方式を確立して業としての共存共栄を図ろうと躍起になっている。まさに転換期の観が強い。

そうした中での横浜港の将来は——。「横浜港は東京の倉庫地帯になっていよいよワキ役。しかも横浜に残るのはゴミみたいな船ばかり」と気をもむ声は強い。四十四年当時運輸省と直談判してPNWコンテナ航路の横浜誘致に成功した飛鳥田市長も、同航路の東京移行問題については「横浜と東京の資本の吸引力の差がある限りやむを得ない」と半ばあきらめ顔だった。広域港湾——東京港湾時代かもしれない。が、今、港の関係者のいずれもが横浜港の未来像については確信を持っていないようだ。「どう整備しても横浜港は結局中継港」という市もその一員だ。横浜港はとくに曲がり角にさしかかっているというのに。