

定期船港としての横浜港の将来

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

目 次

1. 問題の提起
2. 定期船港としての実状
3. 北米西岸航路の実態とコンテナ取扱状況
4. 将来予測と問題点

1. 問題の提起

21世紀の横浜を構想する過程で、横浜の港湾機能をいかに取扱うかは最も重要な課題の一つとなっている。幕末期に港湾に基礎を置く都市として政治的な要請のもとに建設され、投機的商人や徳川幕府の下命に基づき立地した商人らによって営まれた都市づくりの伝統をもつ横浜が、今後のわが国の社会発展にいかなる任務を負うべきかを考察するうえからも、横浜市にとっては港湾問題は不可欠の課題である。

東京湾に立地し、120年余の歴史をもつ横浜港に様ざまな期待が寄せられている。

「過密なき繁栄のある都市港湾」としての発展を第一にし、東京湾内各港の機能分担を図り、横浜港には伝統的な外貿機能の集積があるから、首都圏における中枢管理機能を分け与えてはどうか、その機能を果たすためには、情報センターの設置も必要であろうし、港湾管理上は東京湾全域を管轄するポートオーソリティ、もしくは東京、川崎、横浜の三港を包含する京浜港ポートオーソリティの設立が望ましいのではないかという議論が近年高まっている。

横浜市でも、これらの発言⁽¹⁾を受けて、長期の総合計画の改定作業に当た

り、「よこはま21世紀プラン——新たな豊かさを求めて——」と題する新総合計画原案を昭和56年5月に公表し、この原案の中で、港湾に対する考え方を次のように展開した。

いきいきとした都市づくりに当たり、横浜港は東日本とりわけ首都圏を背後地として発展してきており、これからの横浜経済の発展の基盤としても、港を充実・強化することが必要であり、船舶の大型化、専用船化、コンテナ化などの海上輸送手段の革新の急速な広がりは、中東・南米・アジア航路のコンテナ化の進展を必至とさせるであろう。さらに横浜港公共ふ頭取扱貨物量は、オイルショック時期の一時の停滞はあったが、外貿を中心に着実に拡大している。しかし輸出の場合の自動車、輸入の場合の石油等の工業原材料や食糧といった大宗貨物は、国内外の産業構造の転換、航空機等の代替輸送手段の状況によって移り変わる可能性がある。横浜では道路、保管施設の整備充実が必要であり、加えて港湾情報の統合管理をすすめることも必要である。自然環境、労働環境の改善、施設の安全対策の推進、市民と港との親和、港湾と都市のそれぞれの機能の整合などが今後の課題であるとして、計画の基本方向を次のように打ち出している。

すなわち、長期目標としては、

1. 流通革新に対応した近代のふ頭、物流関連施設を整備し、東日本の中枢港としての機能を高め、国際貿易の振興をはかる。
2. 港湾の管理運営面の強化を行い、横浜港が東京湾の中枢管理機能をもつようにする。
3. 港湾と都市がともに発展できるように港湾機能と都市機能の調和をはかる。
4. 「みなと」と水際線を市民が直接親しめるようにする。

この長期目標に基づき、施策としては、港湾関連施設を海上輸送手段の革新、貨物内容の変化に対応できるように整備し、ふ頭整備と公共残土、並びに廃棄物処分埋立とを同時活用する。東京湾岸道路、横浜ベイブリッジ、ふ頭間の道路の建設をすすめ、生活関連ふ頭施設を整備する。ソフト面での港湾機能強化策としては、ポートセールスの積極化、利用者ニーズに応じた管理

運営面の改善を図り、常設国際展示場の設置、国際的な港湾関連機関の誘致、国際会議の開催、姉妹港との提携拡大、港湾関係官公庁の立地、東京湾内の港湾関連情報の掌握提供などをすすめる。都市機能との調和を図るため、水際線、水域の市民利用をすすめ、ふ頭緑化、港内浄化、防災安全対策を継続し、港湾労働福利厚生施設を整備し、陸奥部の老朽化したふ頭は、物流中心から機能転換を図り、さらにフェリー埠頭などの市民的港湾の整備についても検討していこうというのが、新総合計画原案における港湾に対する考え方のあらましである。⁽²⁾

表現が大雑把で、ほとんど具体性を欠くが思想を伺い察することはできるであろう。

私は既に横浜港の戦後史については都市形成の視点で述べているが、⁽³⁾ 日米安全保障条約体制と日米経済関係の緊密な紐帯をぬきにしては、横浜の都市づくりと港湾整備の問題は考えられないことを強調しておかなければならないと思っている。

第一に横浜港は北米貿易の玄関口として、開港以来その地位を保持しており、日米関係の友好的な、かつ平等な政治経済関係に立つならば、一層の発展が期待されるものと考えられる。

第二に、現実には本牧周辺の接收地の返還が進んでいるが、内陸における瀬谷通信基地その他残存施設があるほか、瑞穂埠頭、いわゆるノースドックが接收中のため、コンテナ時代にふさわしい埠頭施設に改築することはもちろん、都市再開発地域にもならないでおり、この部分だけ残して、この北側の埋立を要望するというような地元港運業界の提案が出されるに至っている。年間入港船舶数は商船では10数隻、取扱い貨物量2,000トン台の遊休化状態にある以上、臨海地域にあって、特に再開発を要する都心部にあるため、一刻も早い返還が望まれる問題である。

第三に社会主義国海運の入港船については差別を設けやすい環境下にあることは否めない。FESCOの基地が大黒埠頭において、はじめて安定して所を得るまでにはやはり相当の時間が経過している。今後伸展してくるであろう社会主義諸国の海運に対し、資本主義諸国海運と同等の取扱いが行われる

ようでなければならないであろう。

こうした背景の下で、横浜港の整備と横浜市の将来を問うことは、外貿港、とりわけ定期船港の使命を開港以来果してきた歴史的経緯からいって、その使命の将来いかにと問ひ直されるべき問題点なのである。

- 注 (1) 神奈川経済研究所編「横浜と港」(昭和54年 同所刊) P. 170以下、竹内良夫、今野修平氏らの発言
- (2) 横浜市「よこはま21世紀プランー新たな豊かさを求めてー」(新総合計画原案) 昭和56年5月 P. 94～95
- (3) 拙稿『『市民による都市創造』と港湾の整備ー横浜市における都市発展の経験』(日本港湾経済学会年報No.17 1979年 P. 67～94)

2. 定期船港としての実状

横浜港の6大港に占める貿易港としての地位は表-1のごとく、貨物の経

表-1 6大港輸出入額年次推移

(単位: 百万円)

主要港	年次	昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	前年比 %
全 国	輸 出	19,934,618	21,648,070	20,555,841	22,531,539	29,382,472	130.4
	輸 入	19,229,169	19,131,780	16,727,624	24,245,351	31,995,325	132.0
	計	39,163,787	40,779,850	37,283,465	46,776,890	61,377,797	131.2
横浜港	輸 出 (全国比)	4,138,111 (21%)	4,494,998 (21%)	4,369,187 (21%)	4,791,689 (21%)	6,338,792 (22%)	132.3
	輸 入 (全国比)	1,941,833 (10%)	1,934,306 (10%)	1,651,425 (10%)	2,259,200 (9%)	2,684,291 (8%)	118.8
	計 (全国比)	6,079,944 (16%)	6,429,304 (16%)	6,020,612 (16%)	7,050,889 (15%)	9,023,084 (15%)	128.0
東京港	輸 出	1,391,900	1,518,365	1,514,060	1,666,441	2,188,696	131.3
	輸 入	1,330,790	1,359,832	1,344,612	1,845,364	1,897,534	102.8
	計	2,722,690	2,879,197	2,858,672	3,511,805	4,086,230	116.4
川崎港	輸 出	255,288	257,789	253,218	273,485	353,964	129.4
	輸 入	996,939	1,027,917	859,092	1,249,922	1,956,746	156.5
	計	1,252,227	1,285,706	1,112,310	1,523,407	2,310,710	151.7
名古屋港	輸 出	2,087,668	2,374,094	2,340,516	2,622,575	3,525,174	134.4
	輸 入	1,062,042	1,019,249	908,125	1,380,688	1,810,268	131.1
	計	3,149,710	3,393,343	3,248,641	4,003,263	5,335,442	133.3
大阪港	輸 出	1,364,084	1,449,090	1,367,834	1,557,550	1,962,679	126.0
	輸 入	600,164	583,545	596,178	901,454	964,215	107.0
	計	1,964,248	2,032,635	1,964,012	2,459,004	2,926,894	119.0
神戸港	輸 出	3,077,307	3,318,332	3,037,721	3,293,510	4,293,278	130.4
	輸 入	1,494,546	1,512,649	1,366,074	1,889,582	2,043,445	108.1
	計	4,571,853	4,830,981	4,403,795	5,183,092	6,336,723	122.3

資料出典: 「横浜港統計速報」昭和55年。

済指標である金額で比較すれば、輸出では全国の22%、約6兆3,388億円、輸入では同じく8%の2兆6,843億円に当たる貨物を取扱い、まさに全国一の港である。ただしいわゆる港湾取扱い貨物量では、千葉港が6大港を抜いて、55年に首位に立つに至っている。

海上輸送においては、わが国の自然条件からして、輸入は主に工業原材料、輸出は加工品という基本パターンを持つため、輸出貨物が主として定期船貨物、輸入が不定期船貨物とみなされている。

外国貿易港の性格としては、横浜はまさにこの典型といえるような貨物構成を示している（表－2参照）。しかし定期航路と不定期船の利用面で貨物

表－2 横浜港輸出入貨物主要品別表（昭和55年）

（単位：千トン）

順位	輸 出				輸 入			
	品 種	貨物量	前年比	構成比	品 種	貨物量	前年比	構成比
1	輸 送 機 械	15,370	134.7	52.0	原 油	14,013	84.4	47.0
2	そ の 他 の 機 械	5,883	127.0	19.9	米・雑穀・豆	1,929	104.3	6.5
3	鉄 鋼	2,690	120.1	9.1	原 塩	1,440	135.1	4.8
4	染料塗料合成樹脂 その他化学工業品	873	92.0	3.0	その他金属鉱	1,321	118.2	4.4
5	日 用 品	691	122.2	2.3	麦	1,143	91.7	3.8
6	その他食料工業品	583	123.5	2.0	紙・パルプ	886	113.6	3.0
7	化 学 薬 品	530	98.2	1.8	重 油	778	62.2	2.6
8	ゴ ム 製 品	403	121.3	1.4	石 油 製 品	719	139.6	2.4
9	金 属 製 品	379	125.9	1.3	非 鉄 金 属	714	128.1	2.4
10	非 鉄 金 属	375	119.4	1.3	野 菜 ・ 果 物	701	119.6	2.4
	そ の 他	1,751	120.7	5.9	そ の 他	6,172	99.5	20.7
	計	29,528	127.2	100.0	計	29,816	93.2	100.0

資料出典：「横浜港統計速報」昭和55年。

量をみるならば、輸出においても不定期船利用が大きくなってきていることに気づく。この転換は昭和53年（1978）から始まっている（表－3は報告）輸出も不定期船優位というのは、自動車専用船が多数就航するに至ったという背景がある。（表－4参照）

表一 4 外航船自動車専用船横浜港入港状況

	昭和51年		昭和52年		昭和53年		昭和54年		昭和55年	
	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数	隻	総トン数
定期船計	5,301	46,233,235	5,932	52,621,758	6,077	55,275,850	5,684	55,247,641	5,981	62,534,394
不定期船計	1,639	95,377,755	5,707	101,932,480	5,818	105,252,389	6,157	112,866,644	6,462	117,290,329
自動車専用船 (定)	76	409,547	62	588,529	96	1,041,542	87	961,933	166	1,596,517
自動車専用船 (不定)	871	9,939,734	939	11,310,631	1,165	13,192,953	1,124	12,333,229	1,512	16,770,822

資料出典：「横浜港統計年報」昭和51年版～55年版。

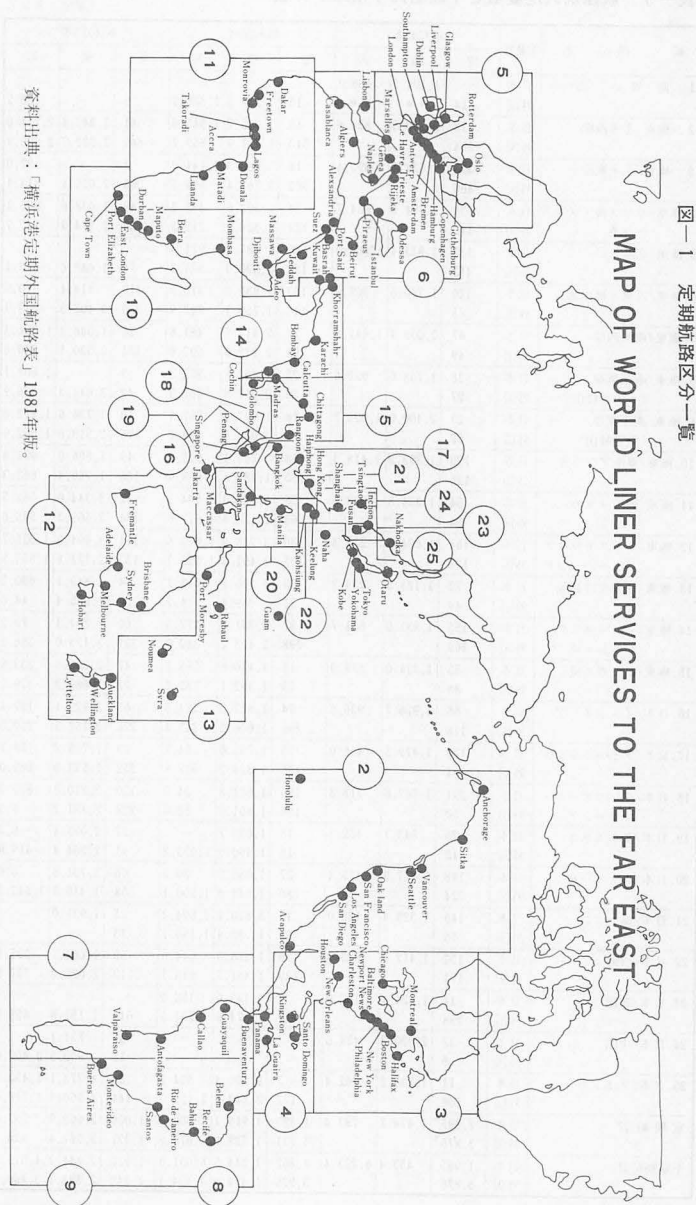
こうして横浜港の輸出品の首位にある自動車は、定期船貨物の中でのウェイトに変化を生じているとみることができよう。

ところで横浜港を中心として展開される定期船航路は、統計上、①世界一周、②極東／北米西岸、③極東／北米東岸、④極東／カリブ海・メキシコ湾⑤極東／北欧、⑥極東／近東・地中海、⑦極東／南米西岸、⑧極東／南米東岸（パナマ経由）、⑨極東／南米東岸（南アフリカ経由）、⑩極東／東南アフリカ、⑪極東／西アフリカ、⑫極東／オーストラリア・ニュージーランド⑬極東・南太平洋諸島、⑭極東・印・パ・ペルシャ湾、⑮極東・ベンガル湾、⑯日本／インドネシア、⑰日本／タイ・インドシナ、⑱日本・マ海峽・マレーシア、⑲日本／北ボルネオ、⑳日本／フィリピン、㉑日本／ホンコン、㉒日本／中国（台湾）、㉓日本／韓国、㉔日本／中国、㉕日本／ナホトカの25航路に分類されており、その地域区分は図－1、55年の各航路の横浜港への寄港隻数は表－5のごとくである。47年5月15日に沖縄の施政権が返還されたので、48年からは日本／沖縄航路は、内航の統計に入れられるようになったことを蛇足ながらお断りしておく。

この航路区分は統計上のものであるもので、海運運賃同盟が結成されている態様とは異なる。

同盟は特定のトレードをカバーし、しかも独立の性格をもつものであるため、同じルート上を運航する定期船の輸送の実態は、いくつかの同盟に加入して、仕出港から仕向港に至る間の中間港（way port）に寄港し、また純然たる三国間貿易（cross trade）にも従事している。これは単一の同盟航

圖一 定期航路区分一覽



表一 5 航路別入港隻数と1船当たり積卸トン数

(単位: トン)

航 路 名	船籍別	昭和45年			昭和50年			昭和55年		
		隻	積	卸	隻	積	卸	隻	積	卸
1. 世界一周	日本	—	1,104.1	888.3	—	—	—	—	—	—
	外国	14	**	**	16	717.6	1,308.1	5	—	126.2
2. 極東/北米西岸	日本	113	1,392.5	839.8	65	3,025.7	1,945.6	84	2,340.4	2,734.0
	外国	694	—	—	540	1,411.9	853.7	889	3,022.7	2,029.9
3. 極東/北米東岸	日本	321	1,632.5	990.4	16	830.3	1,141.8	1	—	97.0
	外国	466	—	—	302	1,767.4	550.5	298	2,026.1	814.1
4. 極東/カリブ海・メキシコ湾	日本	231	1,794.8	664.7	54	1,302.6	438.2	48	1,038.6	635.1
	外国	142	—	—	124	1,824.1	215.3	134	2,174.9	237.7
5. 極東/北欧	日本	135	1,933.4	1,564.0	20	885.6	971.4	—	—	—
	外国	413	—	—	151	1,530.0	514.3	74	1,683.6	418.1
6. 極東/近東・地中海	日本	120	1,780.6	968.9	163	1,830.5	370.5	119	414.4	210.9
	外国	65	—	—	146	1,759.1	742.9	230	3,108.3	223.9
7. 極東/南米西岸	日本	67	2,039.4	1,441.0	22	2,417.7	481.6	26	1,348.1	1,264.3
	外国	49	—	—	92	2,232.6	607.6	154	2,330.1	850.8
8. 極東/南米東岸 (パナマ経由)	日本	38	1,758.6	622.6	23	1,462.8	923.3	3	—	1,607.7
	外国	27	—	—	29	2,011.8	601.3	42	3,611.3	668.9
9. 極東/南米東岸 (南ア経由)	日本	23	2,400.0	1,090.7	18	1,007.1	867.1	10	1,736.6	1,412.0
	外国	52	—	—	95	2,014.4	798.5	125	2,513.8	1,002.0
10. 極東/東南アフリカ	日本	120	1,393.2	1,418.3	98	791.1	911.8	49	1,696.0	921.8
	外国	126	—	—	130	1,187.4	698.4	126	1,969.4	863.3
11. 極東/西アフリカ	日本	54	1,334.8	903.0	38	2,127.0	594.3	31	3,344.0	582.5
	外国	54	—	—	65	2,128.8	617.6	134	2,569.3	596.6
12. 極東/オーストラリア ・ニュージーランド	日本	164	1,624.3	1,535.3	130	3,738.8	1,620.6	114	3,694.3	1,855.7
	外国	171	—	—	107	3,491.3	1,536.1	133	2,772.2	1,353.5
13. 極東/南太平洋諸島	日本	72	1,125.3	133.2	60	1,506.1	643.1	44	1,849.1	690.2
	外国	44	—	—	31	989.4	4.2	37	1,965.4	44.0
14. 極東/インド・パキスタン ペルシャ湾	日本	155	1,333.0	831.7	97	2,381.8	277.5	60	3,204.3	79.2
	外国	169	—	—	298	2,413.1	380.3	391	3,423.0	358.2
15. 極東/ベンガル湾	日本	55	1,394.0	879.0	18	1,476.8	268.1	47	2,301.6	233.5
	外国	88	—	—	69	1,482.1	782.6	72	1,680.2	829.2
16. 日本/インドネシア	日本	66	1,976.7	936.8	94	1,827.5	124.5	65	2,929.4	197.4
	外国	118	—	—	296	1,606.2	243.4	296	2,167.5	250.5
17. 日本/タイ・インドシナ	日本	170	1,479.5	456.0	75	1,735.6	54.7	29	1,795.2	28.1
	外国	181	—	—	195	1,324.2	628.8	252	1,532.9	669.0
18. 日本/シンガポール・マレーシア	日本	291	1,567.6	118.3	190	1,611.8	34.3	120	2,210.6	899.9
	外国	50	—	—	196	1,651.9	55.0	228	2,381.2	5.9
19. 日本/北ボルネオ	日本	25	943.1	402.3	15	1,095.7	—	27	2,073.4	9.0
	外国	43	—	—	18	1,490.9	1,033.2	41	2,364.4	419.6
20. 日本/フィリピン	日本	148	1,077.2	473.4	27	1,055.0	30.3	65	3,734.8	6.0
	外国	224	—	—	280	1,341.6	1,206.1	358	1,440.5	1,642.5
21. 日本/ホンコン	日本	149	1,329.4	128.0	13	3,820.2	2,694.2	1	1,921.0	—
	外国	56	—	—	25	1,788.4	1,155.1	13	—	—
22. 日本/台湾	日本	132	1,412.0	825.3	79	1,496.5	644.6	52	1,664.7	595.1
	外国	171	—	—	139	1,481.5	613.7	113	2,020.2	737.8
23. 日本/韓国	日本	11	1,124.1	160.9	2	2,183.0	152.0	—	—	—
	外国	298	—	—	411	1,174.6	731.5	614	1,151.6	629.9
24. 日本/中国	日本	37	2,020.2	424.6	—	—	—	41	754.1	—
	外国	6	—	—	—	—	—	18	950.9	2,800.9
25. 日本/ナホトカ	日本	11	1,536.2	762.4	7	2,300.4	804.7	24	4,773.1	1,433.1
	外国	106	—	—	177	3,440.7	1,128.0	144	1,960.8	1,118.6
定期船計	日本	2,895*	1,474.7	793.4	1,320	1,918.1	602.2	1,060	2,662.5	797.8
	外国	3,876*	—	—	3,931	1,729.2	673.9	4,921	2,267.4	924.1
不定期船計	日本	1,995	433.4	6,233.4	1,867	1,244.5	6,051.5	1,920	2,441.3	4,513.5
	外国	3,876	—	—	3,936	1,454.0	4,404.1	4,542	2,391.1	3,469.1

* 沖縄航路分を含む。

* 47年までは日本・外国船籍別の積卸し計はない。

「横浜港統計年報」各年版を基に算出。

路のみでは、定期船経営の採算が合いにくいために起きている集荷活動もしくは輸送の実態である。⁽⁴⁾ これを物語るように、就航定期船の横浜港寄港状況及び他の寄港先は各ラインによって実に多様であり、各海運会社の経営政策、採算実態が如実に反映されている。本論のためのスペースと時間的制約があるので、横浜港における極東／北米西岸航路を例にして、後に定期船航路の実状をつぶさに検討することにした。

ここ数年横浜港から主要定期航路就航船が、東京港の大井コンテナ埠頭の整備の進展とあいまって、東京港へ移って行くという事態が生じた。

昭和46～47年にかけての邦船の欧州、PSW（カルフォルニア）、ニューヨークの各航路、47年のスカンダッチ社の欧州航路、49年の邦船のPNW 航路、51年のマースクラインのニューヨーク航路、56年のベンライン及びマースクラインの欧州航路がその例である。これらの船社の横浜離別の理由は、コンテナ航路を扱う余裕が横浜にはないという点であった。⁽⁵⁾

横浜港の定期船航路の実態を個々に詳細に分析する余裕はないが、貨物量の趨勢をみれば、むしろ港湾整備の立ち遅れにもかかわらず、全体としては、増勢にあったことが知られる。すなわち昭和39年輸出 4,625,317 トンが55年には 13,980,297 トンと3倍になり、近年停滞といわれていながらも、55年には急上昇に転じている。一方、輸入の場合も、48年をピークにして、まだその水準に達していないが、39年 3,842,029 トンに比し、55年 5,393,162 トンで1.4倍になっている。

不定期船による輸出も好調で、39年比 33.4 倍と55年には一挙に 350万トン増やし、15,547,622 トンに達した。不定期船による輸入はむしろ49年をピークにして低迷が続いており、1.3 倍 924,422,745 トンに止まっている。

航路ごとの概況を大づかみに捉えるならば、極東／北米西岸の輸出は5.3 倍、輸入は2.5 倍で全体の伸張は根強く、輸出は近年の増加が顕著であり、288 万トン規模となっている。輸入においても同一傾向を示しており、規模は203 万トンで、ともに横浜港随一の扱い量となっている（定期船輸出の20.6%，同じく輸入の37.7%の占有率）。この航路の将来が横浜港の定期船港の性格を左右することは明らかである。

極東／北米東岸航路は、輸出では47年以後減少を続け、39年水準を下回わり0.6倍となり、規模も60万トン、輸入は48年を境に激減しており、かつての3分の1の24万トンで、なかなか増勢へは転じない。アメリカ・ミニランドブリッジの進展は一層この航路の制約条件となってくるであろう。

極東／カリブ海・メキシコ湾航路は、輸出は47年以降減少したまま回復できず、ほぼ同一規模で34万トンを維持している。しかし、輸入の方は50年以降激減したままで、55年にやや増勢へ向かったが、39年水準の3分の1強にしかっていない。

極東／北欧航路は、輸出は47年以降減少の一途で大きな後退をみせ、やはり39年時の3分の1の12万トン、輸入も同じ歩みをみせてさらに減少は著しく、僅か往時の7%にすぎなくなっている。これは東京港に欧州航路の主力が移ったためである。実際には東京港から船積みされた欧州向貨物は、46年22,018トン、47年には588,718トンと急増した。輸入の場合も46年12,804トンから47年423,597トンへと大躍進を遂げている。東京港としても、これまでアジア、北米中心だった輸出入が新たにヨーロッパのウエイトを大きく10.3%に伸した転換の年に当たっていたのである。欧州航路は、邦船にとつては、もはや東京港が根拠地であり、外船にとっては、なお横浜港は揚げ港より積み港の意義が存在しているのである。この事情は航路別の入航隻数と1船当たりの積み卸しトン数を検討すれば、一目瞭然である。(表-5参照)

極東／近東・地中海航路は、輸出は逐年着実に増加しており、39年水準の11倍に拡大し定期船輸出量の8.6%を占め、54年の81万トンから120万トンの大台へ55年には一気に駆け昇った。しかし輸入は50年以降減少し、8万トンと小規模で、しかも安定していない。片荷航路の典型となっている。横浜港における邦船の積取り率は外船が3,000トンを超えるのに対し、僅かに400トン台と極めて低く、競争関係が厳しいといえる。

極東／南米西岸航路は、輸出面では全体として増勢にあるが、55年の飛躍が大きく寄与しており39年時の3.4倍と39万トン台にある。輸入は46年以後大巾な落込みがあり、51年から回復基調にあるが、39年水準を僅かに上回わる16万トン台に留まっている。

極東／南米東岸（パナマ経由）航路は、54年から輸出は急増を遂げ、3.4倍となったが、規模は15万トンと未だ小さい。輸入は50年にピークを迎えたが、54年以降は反って下降気味である。外船の積取り率は1船3,600トン平均で入港隻数が増えて好調なのに比べ、邦船は振わず、揚げ専門であり、かつ入港隻数も漸減した。

極東／南米東岸（南アフリカ経由）航路は輸出においては波動性のある航路で、55年は2番目のピークを迎え、33万トンと39年時の5.6倍に達した。輸入も同様な傾向がみられ、55年はやはり上昇期に当たっており、14万トンで2.2倍の規模になっている。邦船、外船とも積み揚げ両面で1,000トンから2,000トン台を確保できているので、入港隻数が多い割に採算に強い航路といえる。

極東／東南アフリカ航路は、49年の後退の後、輸出は55年にやっと回復基調に入った。規模は33万トンで3.9倍の拡大となっている。他方輸入は量的には輸出量とバランスがとれていたが、55年には積み量の2分の1に減るといふ揚げ積み比率上の変化があった点が問題を残しており、規模は15万トン、やや39年水準を上回っているにすぎない。入港隻数も多いが、積み量は1,600トン以上である。

極東／西アフリカ航路は、輸出では55年には対前年比10万トン伸ばして45万トン近くに跳ね上がり、39年時の5.9倍となっている。顕著な増勢を示しており、今後の期待が大きい航路ではあるが、輸入は波動性があるが不安定である。規模も10万トンそこそこで、停滞状態にある。ただし邦船3,000トン台、外船も2,500トン台と積み荷はかなりあり、逆に揚げ荷はどちらも、600トン前後である。

極東／豪州・ニュージーランド航路は、輸出では51年にピークを経て、55年によりやく上昇に転じた。78万トンと39年水準の2.4倍に達し、輸入は47年にピークを迎え、以後まだ回復基調にはない。規模は39万トンで1.5倍となっており、足どりは重い。しかし入港隻数内外合わせて250隻近くありながら、積み取り量は邦船3,600トン台、外船2,700トン台、揚げ量もそれぞれ1,800トン台、1,300トン台とすこぶる好調であり、横浜港の重要航路の

一つに挙げられるものである。

極東／南太平洋諸島航路は、規模は小さいが、輸出ではコンスタントに伸びている。55年には39年時の4倍、15万トンに達した。輸入は近年は下降線を辿ってはいるが、輸出と同様に一応コンスタントな伸びを示している。3万トンで3.2倍となっている。積み荷は内外船とも1,800トン以上となっているが、揚げは全く振わない。

極東／インド・パキスタン・ペルシャ湾航路では、輸出は安定して増加しており、さらに拡大の方向にある。55年には定航輸出貨物の10.9%を占め、横浜港第2位の地位にあって153万トンを扱っており、39年水準と比べれば、9.1倍にもなっている。他方、輸入は振わず、多少波動性を帯びるが、48年以降後退の傾向にあり、規模は55年で14万トン、1.2倍にすぎない。積み荷は入港隻数450隻と北米西岸に次いで多いが、内外船とも3,200トン以上を積取っている。しかし揚げ荷は全く少量である。

極東／ベンガル湾航路は、輸出の伸びは僅かに13%にすぎないが、底堅い。55年で23万トンの規模である。輸入は低迷が続けていたが増勢に向かい始めた。しかし39年水準の2分の1以下、7万トンである。にもかかわらず、邦船の積み荷は2,300トンと好調、外船は1,600トン台、揚げは内外船とも全く振わない。

日本／インドネシア航路では、輸出10.6倍の83万トンと世界不況に強く伸び続け、53年に一時停滞したが、55年には急増した。輸入では39年時の3倍と拡大してはいるが、規模は小さく8万トン前後で低迷している。入港隻数も360隻を数え、積み荷は内外船ともそれぞれ2,900トン、2,100トン台を確保しているにもかかわらず、揚げ荷は全く微量であり、片荷航路の一つとみられる。

日本／タイ・インドシナ航路は、輸出入とも波動性があり、輸出は回復基調で、55年44万トン、39年時の1.7倍の水準にある。輸入は輸出と比例した増減を示しつつ、なお量的には低位である。17万トンで1.6倍といったところであるが、邦船の積み1,800トンに対し、揚げは全く微量、外船は邦船の9倍と入港隻数の多い割に、積み荷1,500トン、揚げ荷670トンと稼いでいる。

日本／シンガポール・マレーシア航路は、輸出では43年以降力強い拡大を遂げ、54、55年は引き続いて急上昇を示した。39年水準の実に16倍、81万トンに近づいている。輸入も輸出货量に比べ低位ながら、18.8倍の11万トンに達し、54年から急激な上昇に向かっている。邦船入港隻数120隻を数えながら、積み荷2,200トン、揚げ荷890トンと健闘しており、外船は250隻余で積み荷は2,400トン近くを確保しているが、揚げは皆無に等しい。

日本／北ボルネオ航路は、輸出にあっては量は小さいが拡大の方向にあり、39年比14.9倍の15万トン台にある。一方輸入は波動性があり、不安定ではあるが、39年時に比べれば1.6倍にはなっている。量としては1万トンと極めて小さい。内外船とも積み取り高は2,000トン以上と順調だが、揚げ荷は少ない。

日本／フィリピン航路は、外船358隻の入港、邦船はこれに比べれば5分の1以下の65隻だが、積み荷は3,700トン台を確保するほどである。ただし揚げ荷は全く少ない。これに対し、外船は隻数が多い割には、積み取り高も1,400トン台、揚げ高も1,600トン台と堅実であり、よくバランスが採れている。輸出が76万トン、2.8倍と着実に成長している航路であり、かつ輸入は輸出を遥かにしのぐ成長率で14.3倍、59万トンと輸出入量とも比例的に力強い拡大線を描いている。今後の有望航路の一つである。

日本／台湾航路は、輸出では49年の世界不況の後、低迷が続いているが、39年比では2.8倍、31万トン台にある。輸入は1.5倍、11万トン台で、51年一旦回復に向かったものの、下降状態が続いている。外船の方が積み荷を抑えており、邦船は1,600トンと2,000トンを抜けない。揚げ荷は大差はない。

日本／韓国航路は、邦船は撤退して、外船一本となり、それに加えて入港隻数も614隻と他の航路に比べ、非常に多い。しかしこの航路は輸出入ともに急速に拡大した航路であり、輸出15.1倍、71万トン、輸入24.3倍、39万トンとなっている。輸出は顕著な増勢をみせたが、近年は下降気味である。輸入の場合、不況期にも落ち込みなく拡大してきたが、近年はやはり減少しつつある。北米西岸航路のサービスの範囲に入っていることも、影響しているものと思われる。

日本／中国航路は、横浜港としては期待の航路ではあるが、実績は余り芳しくはない。政治情勢に左右され、不安定であり、波動性が極めて強い。39年に比べれば、輸出1.5倍の5万トン、輸入は1.6倍の5万トンと伸びてはいる。輸入量はやはり不安定で、今後も変動が起ころうである。外船による輸入が2,800トンあるのに、邦船は0、輸出でも邦船の積み取り高は外船より少ない。邦船の動きにくい航路といえる。

日本／ナホトカ航路は、輸出では目覚ましい伸びを示し、51年にピークを迎えているが、変化の多いルートであり、シベリア・ランドブリッジの根幹の海上ルートに当たる。政治情勢と競合航路ー近東・地中海航路、北欧航路、インド・パキスタン・ペルシャ湾航路などのコンゼツションに左右される。輸出は8.5倍、40万トン近くになっており、輸入は5.6倍、20万トン前後になっている。輸入は輸出と同様波動性をもつが、近年は後退気味である。

外船は邦船の7倍も入港しているため、積み取り高1,900トン、揚げ高1,100トンと邦船の4,700トン台、1,400トン台に比べては低い。邦船としては、横浜港積みでは、最大の規模となっており、横浜港が、邦船の母港ともなっている。

なお日本／ホンコン航路、世界一周航路は今日では、横浜港にとっては、ほとんど意味のない航路となっている。ホンコンは北米西岸航路の極東の端末と位置づけている船社もあり、48年をピークに横浜との関係が急速に消失したのも、その間の事情に因るとみられる。

以上の結果を要約し、私なりに今後の成長性を評価したものが、表ー3の航路の輸出入別の評点A、B、C、D、Eの5段階ランク別けである。輸出入ともにAAであるのは、最有望というべきで、EEは全く廃止とし、対策を講じる必要はないものである。

注 (4) 宮本清四郎「海運同盟制度論」海文堂、昭和53年、P. 24

(5) 鴫田要一「曲り角にきた横浜港」(調査季報・横浜市都市科学研究室 1976年12月号) P. 3

(6) 東京都港湾局「昭和48年東京港勢」

3. 極東／北米西岸航路の実態とコンテナ取扱い

極東／北米西岸航路は、大別すればPNW (Pacific North West) PSW (Pacific South West) またはカルフォルニア, C. A. (Central America) または中米西岸の3グループに分けることができ、これに加えてホノルル航路、太平洋地域を結ぶ三角形の TRIANGLE 航路などの変型があり、寄港する港も極めて広範囲である。

「横浜港定期航路表」を昭和42年から跡づければ、表-6のような当該航路の就航船社の系譜が得られる。資料の制約から、寄港年次の実態は相前後する年に跨がると考えてもらいたい。

このデータによれば、横浜港に寄港して北米西岸航路に一貫して従事しているのは、現行23ラインのうち、アメリカン・プレジデント・ライン（アメリカ）、川崎汽船（日本）、クヌト・クヌッセン・ライン（ノルウエー）、シーランド・サービス（アメリカ）、バーバー・ブルーライン（イギリス・デンマーク）、日本郵船（日本）、ジャパン・ライン（日本）、オリエント・オーバーシー・コンテナ・ライン（OOCLと略称、ホンコン）、ファーイースタン・スチームシップ・カンパニー（FESCOと略称、ソ連）、トランスポルタシオン・マリチム・メキシカナ（メキシコ）の11社程度であり、パシフィック・ファーイースト・ライン（アメリカ）、ステーツ・スチームシップ（アメリカ）などかつての名門は合併などで姿を消している。近年の当該航路新規参入社は、ホンコン、ノルウエー、日本、韓国系で占められ、アメリカ系のラインの衰退が目立っている。

次に印刷の都合で表は挿入できないが、極東／北米西岸航路就航ラインの寄港先の変化とサービス頻度を分析した結果を要約して述べておきたい。

55年11月現在で、横浜港を母港とするラインは、ジャパンライン・山下新日本汽船のPNW、日産プリンス海運の北米、昭和海運のPNW（コンテナ）の3ラインにすぎない。

極東側の範囲は、北は韓国のプサン及びインチョン、台湾のキールン及びカオジュン、ホンコンから南はバンコク、マニラ、シンガポール、マレーシ

表-6 横浜港北米西岸就航船の盛衰

(55年11月現在まで)

運航者の 船路呼称	運 航 者 (ライン)	代 理 店	荷 役 業 者	航 海 数	67	70	73	75	77	78	80	ラインの国路
P.N.W. (コロンチナ)	American President Line	A P L	三井・住友・錦江	4-5月								アメリカ
PNW CALIFORNIA	American President Line	A P L	三井・住友・錦江	2-3月								アメリカ
CALIFORNIA	American President Line	A P L	三井・住友・錦江	8-9月								アメリカ
CAMEL	川崎汽船	大東運輸	大東運輸	13月								日 本
PNW	ジャパンライン・山下新日本	大東運輸	大東運輸	1月								日 本
E S	Hough Line	エバレット汽船	三 協 運 輸	1月								ノルウェー
北米西岸 (コロンチナ)	Neptune Orient Line	グローバルマリン	三 菱 倉 庫	8月								シンガポール
PNW (セ・コロンチナ)	Knut Knutsen Line	インダー・オーセン	三 協 運 輸	13月								ノルウェー
PNW	Barber Blue Sea Line	ジョンズワイヤー	宇 徳 運 輸	3月								イギリス
TPS (コロンチナ)	Hanjin Container Lines	ジャパンコンテナサービス	三 井 倉 庫	3月								韓 国
PNW (コロンチナ)	Sea Land Service	シーランドサービス	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	Sea Land Service	シーランドサービス	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	昭和海运	関東郵船運輸	関 東 郵 船	3月								日 本
北米西岸 (コロンチナ)	日本郵船	関東郵船運輸	関 東 郵 船	1月								日 本
北 本	日産アリス海運	京 浜 通 運	横 浜 船 運	1月								日 本
C A	ジャパンライン	京 浜 通 運	京 浜 倉 庫	1月								日 本
カナダ日本	Canadian Transport	日本マリンタイム	三 菱 倉 庫	1月								カナダ
加州・メキシコ	Transportation Maritima Mexicana	日本マリンタイム	宇 徳 ・ 三 井	3月								メキシコ
中米西岸	日本郵船	日本郵船	関 東 郵 船	1月								日 本
USPWC (コロンチナ)	Campanie Generale Trans Baltic	日新運輸倉庫	日新運輸倉庫	2月								フランス
PNW (コロンチナ)	Orient Overseas Container	オリエンツ・センバ	山 九	3月								香 港
イヌビロ (コロンチナ)	大阪商船三井船舶	商船三井エージェンシー	宇 徳 運 輸	12月								日 本
PWC	Likes Lines	ピーチー・エル海外	鈴 江 船 組	2月								香 港
PWC (RO-RO)	Likes Lines	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								香 港
北米西岸 (コロンチナ)	Hong Kong Islands Shipping	鈴 江 船 組 運 送	鈴 江 船 組	1月								香 港
PNW (コロンチナ)	FESCO	東洋共同海運	横浜ワタニタ・ミナル	3月								ソ 連 邦
USW/CBC JAPAN	Star Shipping A.S.	東京国際埠頭	東京国際埠頭	2-3月								ノルウェー
JAPAN USW/CBC	Star Shipping A.S.	東京国際埠頭	東京国際埠頭	1月								ノルウェー
PNW (コロンチナ)	山下新日本汽船	大東運輸	大東運輸	1月								日 本
PNW (コロンチナ)	Pacific Far East Line	日本マリンタイム	三 菱 倉 庫	3月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	JL・川崎・郵船・OSK・昭和・山下	大東・関東	大東・関東	1月								日 本
MPS (セ・コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								アメリカ
SPS (セ・コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	2月								アメリカ
S. Train	Sea Train Line	ドットウェル	上 船	3月								西ドイツ
PNW, PSW	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	1月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	OCC	オリエンツ・センバ	山 九	4月								リベリア
北米西岸	東 海 海 運	汎 海 通 運	宇 徳 運 輸	3月								リベリア
PWC (コロンチナ)	Pacific Far East	トランスミナリディアン オセアニック・センバ	三 井 倉 庫	4月								アメリカ
PNW	FESCO	東洋共同海運	東 海 運	1月								ソ 連 邦
PNW	協成汽船	東 海 運	東 海 運	12月								日 本
P.O.Line	日本海汽船	相模運輸	相模運輸	43月								日 本
アメリカ人 (輸入のみ)	Canada Express Line	シーエフシー	日新運輸倉庫	1月								カナダ
北米西岸 (コロンチナ)	American Mail Line	エバレット汽船	鈴 江 船 組	1月								アメリカ
PNW (コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	1月								アメリカ
PNW	協成汽船	東 海 運	東 海 運	12月								日 本
PNW	Orient Overseas Lines	オリエンツ・センバ	山 九	2月								香 港
PNW (コロンチナ)	States Steamship	ピーチー・エル海外	三 井 倉 庫	3月								アメリカ
北米西岸	Pacific Far East Line	トランスミナリディアン オセアニック・センバ	三 井 倉 庫	6-7月								アメリカ
JTFL	Korea Shipping	大 通 運 送	日新運輸倉庫	1月								韓 国
PNW, PSW	Barber Line	ドットウェル	三 井 倉 庫	3月								ノルウェー
北米西岸	National Shipping of Pakistan	日本マリンタイム	鈴 江 船 組	1月								パキスタン
PNW	Splisna Plovidba Piran	山 九	山 九	1月								ユーゴスラビア
北米西岸	川崎汽船	大東運輸	大東運輸	2月								日 本
北米西岸	昭和海运	三 菱 倉 庫	三 菱 ・ 日 新	3月								日 本
北米西岸	日本郵船	日本郵船	関 東 郵 船	1月								日 本
北米西岸	大阪商船三井船舶	大阪商船三井船舶	三 菱 倉 庫	2月								日 本
北米西岸	Sea King Lines	正 和 船 運	日 本 通 運	2月								リベリア
北米西岸	新 和 海 運	新 和 海 運	日 新 ・ 三 協	2-3月								日 本
北米西岸	山下新日本汽船	山 新 運 輸	宇 徳 運 輸	1月								日 本
北米西岸	AML Waterman	エバレット汽船	鈴 江 船 組	10月								アメリカ
北米西岸	States Marine Lines	日本マリンタイム	三 菱 倉 庫	2月								アメリカ
北米西岸	United Philippine Line	シーエフシー	大 通 運 送	1月								フィリピン
北米西岸	Eastern Shipping	イースタシ・センバ	三 菱 倉 庫	1月								フィリピン

資料出典:「横浜港定期外国航路表」各年数より作成。航海数は55年11月現在もしくは該年度のサービス状況。

アのポートケラン及びベナン、さらにタンジェンマニ（北ボルネオ）、インドネシアのジャカルタ及びスラバヤ、オーストラリアのメルボルン、シドニー、タウンスビルまでを含み、北米側は北はアンカレッジからカナダ一帯、シアトルからカリフォルニア、メキシコ西岸、パナマを経由してメキシコ湾内のニューオルリンズ、ヒューストン、ベネズエラ側（南米東岸）にまで及ぶものさえ現われている。極東／北米西岸航路に就航しているといっても、その枠をはみ出るものがあるわけである。いうまでもなく前述の3グループ及びそれらの混合したものがあるわけであるが、すべての就航船社のサービスがこのような広域にわたっているというのではなく、各社それぞれの個性を発揮した活動を行なっているのである。

この広域なサービス内容から海運運賃同盟の枠組みに対比させれば、北米・中米関係往航6同盟、復航4同盟、大洋州関係往航2同盟、復航2同盟、東南アジア関係往航5同盟、復航5同盟と係わり合うことになる。各社のサービス内容によって、当然帰属する同盟は限定されるが、盟外活動が活発な地域でもある。

ちなみに極東／北米西岸航路には、世界のコンテナ船腹量の19.5%が投入され、輸送能力（TEU積載×航海数の合計）は21%と算出され、北米東岸／欧州航路を抜いて、いまや世界一のコンテナ輸送市場を形成しているところである。⁽⁷⁾

さらに42年以後各就航ラインの傾向を抽出してみると、PNW航路においては、サービス港数は4港が最小で、横浜、鹿島、ロスアンゼルス、アーバーデン（北アメリカ・ワシントン州）というスター SHIPPING（JAPAN／UWC）の例があり、次いでAPLの5港（シアトル、ダッチハーバー〔アリューシャン群島〕、横浜、神戸、キールン）で、APLは53年にはシアトル、キールン、神戸の3港制、52年にはシアトル、横浜、神戸、プサンの4港制、内容は異なるが50年にも5港制を施いたことがある。6港制をとっているのは昭和海運のコンテナ、シーランドである。シーランドは45年7港制でPNW／PSWサービスを行ない、48年からは6港制となったが、内容ではシアトル、横浜、神戸、オークランド、ホンコンは動かさずにロングビーチを55年から

はカオシュンに変わった。この間、PNW/PSW 航路としてサービスを続けていたわけである。7港制をとっているのはジャパンライン・山下新日本汽船のジョイント・ライン、シャンパニ・ゼネラルトランスバルチック、日産プリンス海運、OOCL、FESCO、山下新日本汽船のコンテナなどである。FESCOの場合は、シアトル、バンクーバー、横浜、神戸、ポートランド、名古屋は48年より一貫して寄港しているが、53年にオーストラリアを含むセミコンテナサービスを行なった際に9港制を採用し、55年にはPNW一本にもどって、45年に寄港したことのあるサンフランシスコに再び根拠地を置くようになった模様である。53年まで横浜に寄港していた邦船6社ジョイントのセミコンテナは、48、50年は6港制、52年からフルコンテナでは7港制に戻っている。川崎汽船、山下新日本汽船などの43、45年頃のPNW航路は14ないし15港制であった。8港制を採用しているのはホエー・ライン、ネプチューン・オリエント・ライン、ハンジン・コンテナ・ラインなどである。カナディアン・トランスポートは9港制、スター SHIPPINGの USWC-BC/JAPAN は10港制、クヌスト・クヌッセン・ラインのセミコンテナサービスは13港制でこのラインの場合、42年時から一貫して寄港している港は、横浜、神戸、ホンコン、シンガポールであり、18港制が徐々に縮小されていった点は明瞭である。ライクス・ラインも13港制である。パーバーブルーシーラインの場合は21港制をとっている。この船社は寄港先を漸次増やしてきている点が特徴的である。

PSW航路では、APL 及びライクス・ラインの RO/RO サービスが7港制、シーランド及びホンコン・アイランド・ SHIPPINGの2社ともに6港制をとっており、川崎汽船のCAMELは17港制、トランスボルタシオン・マリチマ・メキシカナは16港制をとっているが、両者はカリフォルニア/メキシコ混合のもので、類似の日本郵船の中米西岸は11港制、ジャパンラインのCAは10港制、大阪商船三井船舶のメキシコ中南米西岸は16港制をそれぞれ採用している。メキシコ中米航路に伝統あるトランスボルタシオン・マリチマ・メキシカナのサービス港数は例年その数を変えており、12港から17港の間を伸縮している。

以上の事実から定期航路の法則的な性質を見出せないものであろうか。

寄港数は、同一港への重複寄港を数えていないから、周航のサイクルでは、折返し往復2回にわたって寄港する港もある。寄港数の少ない場合ほど、この折り返し寄港の例は多く見受けられる。

理論的には、ワンポート・システム（基点となる、母港2港間を往復し、往航、復航のそれぞれの側では、母港に対し、子港となる港相互間をライダーによって結ぶというシステム）は、実際には採用されていない。近年の極東／北米西岸航路では、7港制が一番多いようである。この辺が最適サービスなのであろう。月間の寄港回数は、月1回が10ライン、月2～3回をも含め、3回が8ライン、4回が4～5回をも含めて3ライン、2回が3ライン、8回以上2ライン、3か月ないし2か月に1回が3ラインとなっているから、同一ラインでの寄港回数の頻度は月1回から3回の間、連続的なしかも間隔は30日から10日おき位が顧客の需要に合わせる条件であり、8回以上つまり週2回寄港のサービスを行なうには、基本貨物の確保が長期に亘る運航実績によって出来ているか、貨物の大量発生地を含む港をサービス範囲に選んで始めて可能となるものであろう。

北米西岸関係の月間横浜港寄港予定隻数は外船が58～60隻、邦船が6～7隻と外船が圧倒的に多いのが現状である。

次に表-7は横浜港内での極東／北米西岸航路の輸出入貨物の取扱い状況を示したものである。輸出については、本牧埠頭が90%台の高い占有率を示し、本船接岸隻数でも90%は本牧埠頭に入っていることがわかる。（表-8参照）これは定期船貨物で公共埠頭（含む公団埠頭）を経由したものの割合である。本牧埠頭の背後には日産自動車の民間専用埠頭があり、ここで取扱われる輸出自動車は、不定期船扱いとされ、この表には含まれていない。

輸入の場合も、45年以後の本牧埠頭の整備とともに急増し、55年には91.2%を占めるまでになっている。かつては沖取り荷役が中心であった輸入も経岸荷役に全面に移った。ただし注目すべきは、大黒埠頭が54年に供用されるや、一挙に10万トン台の北米西岸航路関係の輸入貨物を取扱うようになってきたことである。

表—7 極東／北米西岸航路貨物埠頭別取扱い状況

年 次	総 計	本 牧	集中率	山 下	大さん橋	新 港	高 島	大 黒	瑞 穂	私有ふ頭	浮 標
(輸出)			%								
昭和45年	1,107,594	1,042,956	94.2	4,887	22,726	3,330	10,025	—	9,045	14,625	—
昭和46年	1,318,094	1,236,998	93.8	12,303	23,317	32,605	5,504	—	7,031	6,336	—
昭和47年	1,532,093	1,398,527	91.3	18,480	25,469	75,626	2,318	—	423	—	11,250
昭和48年	1,172,817	1,052,367	89.7	32,593	7,911	61,754	2,512	—	2,496	—	13,184
昭和49年	1,027,207	961,017	93.6	45,254	23,423	9,145	5,372	—	2,996	—	—
昭和50年	959,075	913,700	95.3	36,690	214	8,128	—	—	343	—	—
昭和51年	1,312,126	1,248,789	95.2	52,320	2,381	—	8,509	—	127	—	—
昭和52年	1,827,943	1,765,594	96.6	54,698	1,500	3,358	—	—	12	2,781	—
昭和53年	1,896,150	1,815,584	95.8	46,638	9,924	11,709	3,546	—	88	8,661	—
昭和54年	1,932,032	1,706,557	88.3	33,673	—	2,882	—	188,920	—	—	—
昭和55年	2,883,741	2,769,726	96.0	32,502	1,695	8,060	1,593	66,990	—	3,175	—
(輸入)			%								
昭和45年	677,708	246,147	36.3	10,823	23,038	—	15	—	156,277	688	240,720
昭和46年	601,051	450,791	75.0	1,367	9,865	735	—	—	49,970	—	88,023
昭和47年	623,404	506,975	81.3	12,414	24,521	10,476	2,608	—	31,133	—	35,277
昭和48年	1,037,373	909,476	87.8	5,021	29,164	1,033	10,538	—	28,711	3,790	49,640
昭和49年	842,386	740,090	87.9	22,975	11,628	692	4,201	—	34,950	—	27,850
昭和50年	587,455	528,209	89.9	14,131	8,655	6,589	3,096	—	11,812	—	14,963
昭和51年	729,280	672,137	92.2	14,008	3,074	2,386	1,218	—	6,560	—	29,887
昭和52年	911,562	867,108	95.1	19,056	10,373	668	1,013	—	1,619	—	11,725
昭和53年	1,373,100	1,311,446	95.5	43,039	5,929	2,549	1,109	—	3,090	1,540	4,348
昭和54年	1,698,877	1,530,834	90.1	34,809	1,683	6,332	728	121,552	—	—	2,939
昭和55年	2,034,270	1,854,347	91.2	20,181	970	3,017	1,009	112,625	—	31,740	1,335

資料出典：「横浜港統計年報」各年版より作成。

〔注〕山の内、出田町両埠頭では取扱い実績はない。

表－８ 北米西岸航路船舶本牧埠頭集中状況

年 次	北米西岸入港数	本牧接岸数	比 率
昭和45年	807	553	68.5 %
“ 46年	683	529	77.5
“ 47年	709	566	79.8
“ 48年	668	571	85.5
“ 49年	628	562	89.5
“ 50年	605	514	85.0
“ 51年	554	478	86.3
“ 52年	645	584	90.5
“ 53年	725	648	89.4
“ 54年	808	673	83.3
“ 55年	973	879	90.3

極東／北米西岸航路の55年のコンテナ貨物は、輸出 2,682,315 トンで、コンテナ化率は 93.0 %，輸入は 1,863.462 トンで同じく 91.6 %である。したがってこの航路の場合、コンテナ貨物の取扱いを中心に考察し、10%前後の非コンテナ貨物は、セミコンテナ船，多目的船，Ro /Ro 船に積載される北米西岸内の個別のルート，特に寄港数の多い船社のものとみなせるであろう。

それでは、本牧埠頭で揚げ積みされるコンテナ貨物とコンテナ数はどんな流通のシステムになっているのであろうか。

まず本牧埠頭内のコンテナの荷捌き状況を昭和53年の調査結果によって検討すれば、⁽⁸⁾ バンニング率（輸出貨物のコンテナ詰めをして、当該埠頭内で船積みする場合の船積貨物と埠頭内コンテナ詰め貨物との割合）は 44.8 %であり、これは大井埠頭の 29.4 %と比較して極めて高い。この意味は、本牧埠頭においては、コンテナ貨物用の保管機能が充実していることを示している。これを貨物量でみても、本牧埠頭で詰めた場合が 25.4 %，次いで本牧地区 7.2 %，平和島地区 4.4 %である。大井埠頭との対比でバンニング場所の

比較を図-2に示しておく。

図-2 本牧・大井埠頭積貨物の埠頭間輸送詰め場所→船積場所

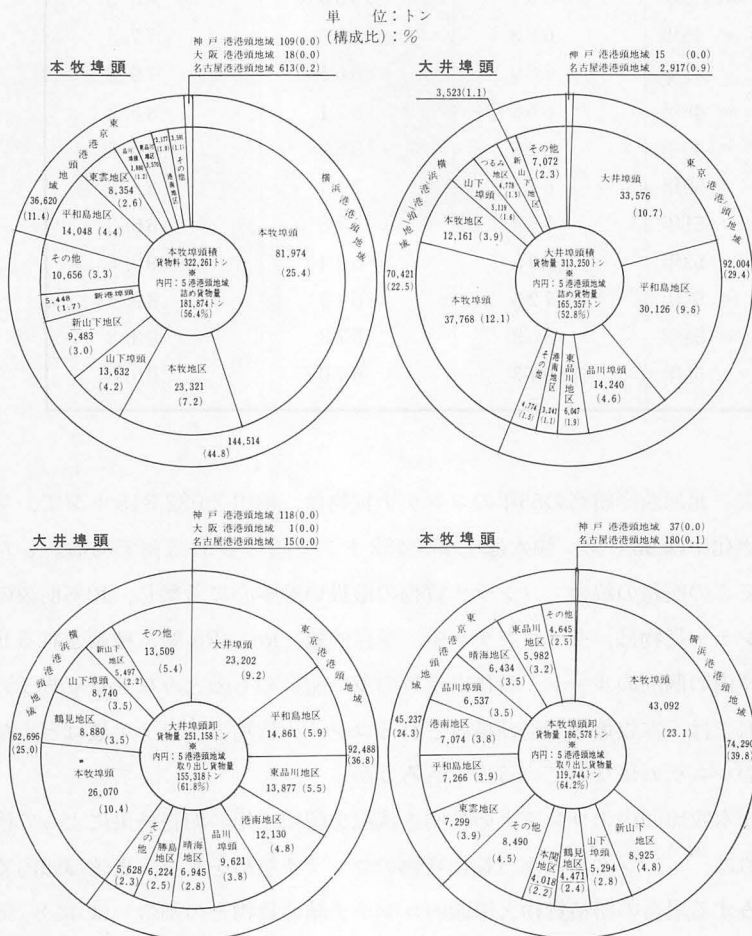


図-3 本牧・大井埠頭卸貨物の埠頭間輸送船卸場所→取り出し場所

以上のコンテナ取扱いの事例は、航路別の性格を捨像したコンテナ貨物一般の場合ではあるが、定期船貨物のコンテナ化率が増大している今日、このコンテナ貨物の動静パターンは無視できない。ましてや極東／北米西岸の場合は、このパターンを信頼してあまりある。

引き続いて輸入コンテナ貨物の場合をみるならば、(図-3 参照) 本牧埠頭揚げのコンテナ貨物の行方は、横浜港港頭地域へは 39.8 %、東京港港頭地域へは 24.3 %であり、横浜港内では本牧埠頭で 23.1 %、新山下地区 4.8 %がデバンニングの中心である。大井埠頭と比較するならば、自埠頭内で取り出す場合は僅かに 9.2 %、都内港頭地域全体でも 36.8 %、横浜へは 25.0 %が運ばれ、そのうち本牧埠頭で全体の 10.4 %、大井埠頭自身がデバンニングするよりも多くの貨物が取り出されているのである。東京港の輸出入では平和島地区の存在が重要である。横浜港においても、54年以降の大黒埠頭の供用開始に伴う、同埠頭の船卸しとその輸入貨物の蔵置場所としての地位が増している点に注目しなければならないであろう。

注 (7) 日本郵船調査室「世界のコンテナ船隊および就航状況」1981年(日本海事新聞継続掲載) P. 28

(8) 大蔵省関税局・全国各税関・京浜及び阪神外貿埠頭公団「全国における輸出入コンテナ貨物流動調査報告書」昭和54年7月

4. 将来予測と問題点

横浜港が斜陽化しているという説は、港湾を経過する輸出入貨物の動態をみる限り、当たっていないことは明らかである。コンテナ貨物の取扱いから推察しても、横浜港で取扱われる貨物量は、東京港を凌駕している。横浜港に対する斜陽のイメージは何んであろうか。

一つには、商取引機能の衰退、とりわけ貿易商社、外国企業の立地が関東大震災以前のようにみられない点である。

二つには邦船の主要航路が東京港へ移り、また欧州航路の貨物が横浜港で量的には余り取扱われなくなったことにある。三つには、欧州航路の取扱いが減少し、文化の先進性の象徴であるヨーロッパ商品が横浜市内では大量に

取引展示される機会が少なくなった点にある。かつては横浜が文明開化、欧米文化の摂取口であったそのイメージが消えており、かつ外人居住も商取引機能の喪失とともに減少し、基地接収が長く続いたため、アメリカ軍人及びその家族らの発散するアメリカの俗悪文化のイメージが残こり、格調の高い伝統を重んじるヨーロッパ文化の痕跡を薄めてしまったと思われることである。⁹⁾ さらに戦後の横浜の都心部の基地化は、横浜の文化の醸成の上でも、大きなマイナスを残したのである。

四番目には、戦後の根岸湾・本牧沖の埋立による臨海工業地帯化、本牧埠頭・本牧関連産業用地の整備、さらには金沢沖の埋立と都市再開発・工業用地及び住宅地の造成などが続き、市民を臨海部から遠ざけ、港湾の一部のみを景観として捉えるにすぎなくさせたことにある。これは海を舞台とするリクリエーション機能を横浜市民の胸裡からも奪った要因であり、港町のイメージを薄める理由でもある。港や海浜に対して鈍感といわれるのはあながち流入人口が内陸居住をしたからという理由ばかりではない。

五番目には、港湾に係る企業において、他産業と同等の、あるいはそれ以上の革命を経験したことである。コンテナ輸送を軸とし、さらに専用船利用のユニットロード化の嵐は、労働の生産性を大きく伸長させた反面、港湾運送に従事する労働者数を全国では5分の1減らした。例えば、横浜港では、船内、沿岸、はしけ、検数検量、現場職員の常用労働者だけに限っても

43年	15,486名
-----	---------

55年	12,824名
-----	---------

で、17.2%減少し、日雇労働では95%程度が職を失なっている。企業数にしても、集約合併で閉鎖、職員離散を遂げた。これはやはり港はさびれると関係者の目に映じるのは当然である。しかし一方では資本規模を拡大し、取扱い高も売上高も伸ばしている企業があるのである。

横浜港は落日の中にあるわけでは決してない。なによりも東京港を経由する貨物が依然として大きなウエイトで横浜港港頭地域に現われる事実が、これを雄弁に物語っている。この理由は通関体制にあるとされるが、それは一因にすぎない。それよりも最も重要なのは、保管施設が東京港に比べ、圧倒

的に優位であるからである。表－9を参照していただきたい。

表－9 港湾運送用施設保有状況

(昭和55年3月末現在)

区分 港名	上		屋		野 積 場		水面貯木場		サイ ロ		C F S		大留荷 役機械	移動式 クレーン	その他の クレーン	フオート リフト	ショベル ローダー	トラン ステナ	ストラ ドルヤリ
	棟	千㎡	箇所	千㎡	箇所	千㎡	棟	千㎡	箇所	千㎡	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	
京 東 京	159	351	91	290	59	236	—	—	6	31	47	121	138	772	34	27	33		
浜 横 浜	282	599	194	731	2	20	359	13	9	18	61	186	223	1,520	121	9	42		
名 古 屋	338	594	131	634	11	1,140	193	152	11	38	68	106	148	953	117	8	13		
大 阪	405	626	345	1,040	38	421	1	6	3	18	179	282	335	1,316	95	42	5		
神 戸	416	1,195	98	372	21	123	9	218	7	22	54	235	275	2,215	32	11	81		
関 内	105	180	85	336	9	227	7	26	2	1	37	76	181	393	87	—	—		
計 5 港	1,705	3,545	944	3,403	140	2,167	609	415	38	128	446	1,006	1,300	7,169	486	97	174		

資料出典：「港運事業概要」1981年。

確かにCFSは1.7倍の面積を東京港が保有しているが、上屋、野積み場は横浜港の方がそれぞれ1.7倍、2.5倍もあり、絶対量でも遥かに規模は大きいのである。その他に倉庫面積を加えれば、次のとおりである。

表－10 倉庫面積及び保管残高比較

(昭和54年)

		面 積	月末保管残高	回 転 率
神 奈 川	普通倉庫	1,978 ^(千㎡)	2,652 ^(千トン)	55.6 ^(%)
	冷凍倉庫	673	93	37.2
東 京	普通倉庫	2,318	2,184	59.6
	冷凍倉庫	2,413	413	35.5

資料出典 横浜港湾経済研究所資料 1981年5月・No.8

ただし大都市倉庫は、貿易貨物の取扱い高は極めて小さいから、貨物の荷捌きの観点からすれば影響を大きく受けるわけではない。
ここで結論的にいうならば、横浜港の定期船港としての将来を左右するのは、基本的には上屋、野積み場施設をさらにどの位上積みできるかの一言につきる。すでにコンテナ・リース業界からも声があがっているように、コンテナ容器の保管場所が今後一層必要となり、あわせてシャーシー置き場の問題も

同様に熱望されてくる。港頭地区が再編されようとしているこの段階で、上屋及び野積み場を現状の2倍位の手当てで考えようとするならば、今後毎年6%の量的拡大をするものとしても、14年目位で現状の諸矛盾と同じ目に遭うにちがいない。3%の場合で、20年余しか保てないであろう。

ただ港湾の整備拡充が自然的、機能的制約を受けるならば、その段階で定期船港としての発展は限界に達し、他港へ大いに分担してもらう方が賢明であろう。しかも都市として成熟を期するならば、先にあげた5項目については、各面から充分手を打たなければならないと思う。それはまた新総合計画の内容充実の問題でもある。

今回は外国貿易を主とした定期船港という主題に限定して、横浜港の将来を現実内に在するエネルギーを手ざぐりしながら論じた次第で、大方のご叱正を賜りたいと思います。 (了)

注 (9) 占領下の横浜の文化が各世代に与えた影響については、青木虹二「横浜イエステディ」(横浜市都市科学研究室編『調査季報』1977年3月№53)に触れている。

追加 本稿の校正時の昭和56年10月13日正午すぎ、横浜市金沢区小柴の米軍ジェット燃料油タンクが爆発し、市民に基地の存在と日米軍事同盟の重みを身近かなものとして受けとめさせた。この小論の指摘する意義がたまたま実証されていたわけである。