

神戸開港 150 年をむかえて



豊田 巖
論説委員
阪神国際港湾株式会社
専務執行役員

これまでの歩み

今年、神戸港は開港 150 年を迎えた。開港以来、神戸港は横浜港と共に長らく我が国の貿易を支え、海外との人的、物的交流の玄関口として多くの異国文化、物品、習慣を取り入れてきた。これらはその後日本の各地へ広がっていった。また、開港と同時に貿易等に関わる外国人のための居留地が港の背後に整備され、その跡地が現在神戸の中心市街地の一部を形成している。

急激に伸長する貿易に対応するため、1907 年、第一期修築工事が着工され、当時、世界で初めてロッテルダム港で採用された大型鉄筋コンクリートケーソンの技術を、我が国で初めて新港突堤で採用した。このように港湾整備の技術的な面でも先駆的役割を果たしてきた。

1966 年に北米～欧州間で始まった国際海上コンテナ輸送にもいち早く対応し、同年造成に着工したポートアイランドに 12 バースのコンテナターミナルを整備した。神戸港のコンテナ貨物取扱量は 1973 年から 1978 年まで重量ベースで世界 1 位となり、個数においても 2～3 位を占めた。

1995 年 1 月、阪神淡路大震災により神戸港は壊滅的な被害を被ったが、国を始め、各界の強力な支援を受け、僅か 2 年でその機能を復旧することができた。

神戸港の現状と今後の役割

近年、海外諸国の産業・経済の発展、港湾の整備、その他様々な要因により、神戸港はじめ日本の港湾におけるコンテナ貨物取扱量の相対的な順位は大きく後退した。また、世界貿易の拡大による国際海上輸送の増大に伴い、船舶の大型化や海運業界の連携が進み、国際基幹航路の寄港地が絞り込まれる状況となっている。貿易に依存する我が国の産業・経済の国際競争力を維持していくためには、主要港への国際基幹航路の直接寄港による確実に安定した海上輸送を確保する必要がある。そのため、国は阪神港(神戸、大阪)、京浜港(東京、川崎、横浜)を国際コンテナ戦略港湾に選定し、貨物をこれらの戦略港湾に集中させ、国際基幹航路の寄港を継続して維持しようとしている。

この 150 年の間に、神戸港は港湾の整備・運営、港湾物流、海運、貿易等に関する技術、知識、経験、機能を蓄積し、向上させ

てきた。そしてこれらを携えた人材、業界が今も活発に躍動している。少子高齢化、人口減少が進む我が国社会が、今後将来にわたって経済を維持し、人々の豊かな生活を支えていくために、港湾は必要不可欠なインフラである。神戸港は 150 年の蓄積を遺憾なく発揮し、戦略港湾としてその役割を果たさなければならない。そのために、国内各港との交流、連携を強化するとともに、東アジアを中心に、競合する海外の港湾とも切磋琢磨しながらも連携、協力していくことが重要と考える。

みなとまちづくり

街づくりの面でも神戸の試みは画期的である。ポートアイランドは周囲にコンテナターミナル等の港湾施設を配置し、中央部はコンベンション施設等の業務機能や住宅を整備した。重化学工業や物流、発電、廃棄物処理等に特化されていたそれまでの臨海部埋立地の土地利用とは異なり、住み働き憩うという都市の機能の導入は、全国の海面埋立地の土地利用に影響を及ぼした。

港湾の開発は新規施設の整備だけではない。コンテナ船の大型化や荷役の機械化により荷役規模も大きくなり、岸壁水深やヤード面積も大規模化を求めて沖合に展開するが、その跡地の利用が課題となる。神戸港ではこれらの旧施設の再開発も併せて進めてきた。

港湾の再開発の目的は大きく 2 つに分類できる。1 つは港湾物流機能を更に大規模化、高効率化(更新)することであり、もう 1 つは使われなくなった港湾物流機能を廃止し、他の用途に利用転換することである。

前者の例として、新港東地区や摩耶埠頭、兵庫埠頭の櫛の歯型の突堤間を埋め立て、機械化された荷役作業や貨物の保管のためのスペースを確保した。

また後者の例として、舩(はしけ)の廃止に伴い不要となった水域を埋め立て、メリケンパークとして整備し、市民に親しまれている。ポートアイランド西面では、約 30 年神戸港の主力施設として稼働してきた総延長 1,500m のコンテナターミナルを、客船岸壁や公園、住宅、学校用地として利用転換した。

昨年 11 月、神戸三宮駅周辺・臨海地域が、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として「特定都市再生緊急整備地域」に政令指定された。先に述べた第一期修築工事で整備された新港突堤は都心につながるウォーターフロントであり、市街地と一体的な再整備が望まれる。

港と共に発展してきた歴史ある「みなと町神戸」の魅力を更に向上し、国内外から多くの人材や企業が集まり、港づくり、街づくりのよき事例となるような展開を期待する。