

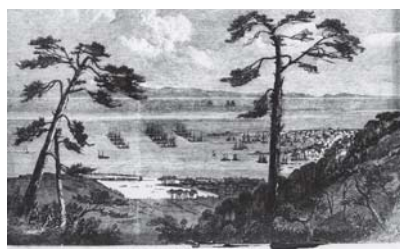
From神戸



開港150年を迎えた神戸港の歩みと未来

日本を代表する国際港・神戸は、今年1月1日をもって開港150年を迎え、あらためてその歴史や港町ならではの魅力が注目を集めている。神戸が開明的な土地柄を育ててきたのも、港の存在があつてこそ。時代を先取りしてきた神戸港の歩みと特色を訪ねよう。

上／海上から見た神戸。すぐ背後には山々が迫る独特の景観が美しい*◎一般財団法人神戸国際コンベンション協会



ロンドンの新聞に掲載された開港当時の神戸の様子



神戸港第1期修築工事。近代的な港をつくる国家プロジェクトだった

昔から世界とつながっていた天然の良港・神戸

神戸では開けた場所であればどこからでも、町の背後に迫る六甲連山を仰ぐことができる。山と海の狭間に南北は狭く東西には広く、細長く横たわる地形だ。古くから良港として知られ、150年前世界に向けて開港して名高い国際港となったのも、この地形に負うところが大きい。海岸線と平行する六甲連山が季節風を遮り、横に広いため、どの方向からも船のアプローチが可能だ。「大きな川がなく、流れ込む土砂を浚渫しゅんせつする必要がありません。海底が砂地で投錨や抜錨が容易ですし干満差も1メートル内外。船の荷揚げに大きなメリットです」と神戸海洋博物館の森田潔参事は語る。

この地では常に時代の先を行く築

港が行われ、はるか昔から貿易で重要な役割を果たしてきた。大輪田の泊と呼ばれていた平安末期、平清盛は泊を修築し、波浪を避け、日宋貿易の拠点とするために経ヶ島という人工島を築いている。僧・重源による修築を経て鎌倉時代には兵庫の津と呼ばれて国内有数の港となり、室町時代には日明貿易で栄えた。江戸時代にも国内水運の要衝であると同時に朝鮮通信使の寄港地だったという。

兵庫港の名で再びこの地が世界へ扉を開いたのは慶応3年12月7日、グレゴリウス暦でいえば1868年1月1日。昔からの港は現在の神戸港の西部にあったが、和船より喫水が深い外国船は水深が深い神戸村の沖合に錨泊し、運上所(税関)や居留地も神戸村につくられた。明治となってしばらく経った1878年、人口4万6,910人の神戸に外国人は1,016人。森田参事いわく「町を歩けば外国人に出会う、異国情緒豊かな雰囲気はすでにでき上がっていました」。食生活や生活様式もどんどん洋風化され、貿易を中心に産業も盛んになった。神戸市制施行の1889年には13万4,704人の都市に成長。異人館で有名な北野町に外国人が盛んに家を建てるようになったのもこの頃のことだ。

「山、海に行く」大胆手法で 進められた港湾開発

明治末からは国家プロジェクトとして近代港湾への大規模な整備事業がスタートする。この時には日本で初めてケーソン工法が採用され、1907年から神戸港第1期修築工事が、1920年から第2期修築工事が行われた。1921年には新しい神戸港の姿がほぼでき上がり、全工事が完了した1939年には神戸は100万人都市になって、世界の貿易港として華やかな繁栄を謳歌する。町には最新型のバスが行き交い、六甲にはケーブルカーやロープウェイが開通、映画や洋食、洋装を楽しむハイカラな生活文化が花開いた。

土石流で市内が壊滅した1938年阪神大水害、町が灰燼に帰し、多くの船が沈没して港に機雷が投下された1945年3月と6月の大空襲……。大打撃を受けた神戸だが、戦後はいち早く再開発計画が練られ、やがて来る高度成長期に向けて時代を先取りする港づくりを次々に行っている。

中心となったのは「埋め立て」だ。1958年からは背後の山を切り崩した土砂を使った大規模な開発が始まり、森田参事いわく「『山、海に行く』、“Mountain goes to sea”といわれて世界的にも大いに注目を浴びました」。新しい港湾用地を得るだけでなく、山を拓いた跡にも土地ができ、平坦地の少ない神戸にとってまさに一挙両得だった。運搬には住吉川の河底にダンプトラック用の専用道を設けたり、道路下のトンネル内にベルトコンベヤを敷設するなど、交通障害や騒音などを避ける効率のよい方法が工夫された。

あっと驚く神戸ならではの施策が1964年から稼働した須磨の巨大ベルトコンベヤだ。海上へ突き出た幅2.1メートルのコンベヤから、背後の山で採掘した土砂を直接底開き式のプッシュバージ(解)に落とし、埋め立て現場まで海上を輸送した。全長14.5キロメートルのコンベヤは2005年までなんと41年稼働し、ポートアイランドや六

甲アイランド、神戸空港、採掘跡地に7つの広大な団地を生み出している。

2年で成し遂げた 阪神・淡路大震災からの復興

こうした大規模な神戸港の開発の一方で、港湾流通には革命的な変化が訪れる。コンテナの登場だ。神戸では最初のコンテナ船が入港する1967年の前年に摩耶埠頭で早くも本格的なコンテナバースの建設に着手している。またポートアイランドには水深12メートルの12のコンテナバースを設けて、神戸港は1973年から1978年まで年間コンテナ貨物取扱量(トン数ベース)で連続6年、世界一の座についている。

1995年の阪神・淡路大震災では、岸壁は崩れ、クレーンは倒れ、あらゆる設備が被災して神戸港は壊滅状態になった。日本中の港がパンク状態になりながらも神戸に入るべき貨物を分担。「国・県・市・民間を挙げて復興に取り組み、2年で完全復興を成し遂げました」と森田参事。とはいえ釜山や上海に逃げた荷は戻らず、貨物船の大型化に対応して六甲アイランドに水深の深いコンテナバースを次々に整備して手を打ちつつも、相対的に日本港湾の国際競争力が低下するなか、貨物の国際ハブ港(中継港)としては厳しい状況が続いている。しかし神戸港が貿易港として暮らしや産業の基盤を支え、多くの国際定期航路で世界中の港とつながり、瀬戸内を中心に国内航路の要であることに変わりはない。

古くからモノと人が行き交う場所ならではの外へ開かれた風土と、この150年で培われた国際色豊かな町並みやハイセンスなファッション、新しもの好きで進取の気性に富んだ神戸っ子気質は、これからも神戸の魅力を輝かせていくことだろう。開港150年のこの年には5月に行われる「神戸開港150年音楽祭」をはじめ数々のイベントが予定されている。

『「港町 Kobe」であり続けること。それがこの町の未来を拓く道です』。



現在の神戸港。埠頭や巨大な人工島はすべて埋め立てで作られた



須磨のベルトコンベヤ。40年以上もの間、神戸の築港に貢献した



埋め立てのため山を削った跡地には団地や研究学園都市が生まれた



コンテナバース。巨大なガントリークレーンで積み下ろしが行われる



震災メモリアルパーク。神戸港の機能が全滅した当時の様子を伝える

※ケーソン工法：地上でつくったコンクリート(または鋼製)の巨大な箱を沈めて港湾設備などを築く工法

協力・写真提供(*印除く)/神戸海洋博物館