

# 資料編から貿易貨物のコンテナ化を考える

1950年代にアメリカで登場した「コンテナ」を用いた物流の仕組みは、大量の荷物を安全、安定的に輸送することを可能としました。また、船による海上輸送と鉄道やトラックによる陸上輸送とを連携させ、物資の輸送は大きく変わりました。

## 近現代Ⅷ(産業・経済) 掲載資料 (191、193 頁)

109 【清水港の貿易動向②】 1973・9

静岡県庁所蔵  
県清水港管理事務所『昭和47年 清水港統計年報』、15頁

### 第2表 海上出入貨物について

#### 1. 海上出入貨物の概要

〔前略〕外国貿易貨物についてみると、輸出貨物は1,284,240トンで前年に対し3% (38,619トン) の増加となり、このうちコンテナ貨物は262,175トン(前年の4倍強)で輸出貨物に占める割合は20.4%となっている。品種別にみると輸送機械(主として自動二輪車)が輸出貨物総量の52.3%を占め、次いで非鉄金属(主としてアルミナ)9.6%、紙、パルプ8.3%、日用品(主として楽器)5.7%、食料工業品(主として缶詰)5.2%、機械類3.7%、その他15.2%の割合になっており、前年と比較すると、輸送機械が15.7%の増、まぐろ缶詰の汚染問題等で食料工業品が45.3%の減、日用品が28.1%の減で、特産品の減少をみた。輸入貨物は8,066,388トンで前年に対し3.7%(288,589トン)の増加となり、品種別にみると原木が31.4%、原油21.6%、その他木材(ウッドチップ)18.2%、その他金属鉱(ボーキサイト)14.5%、米、雑穀、豆(大豆、とうもろこし)5.5%、その他8.9%の割合となっている。前年と比較するとくずもの48倍、原木10%、その他木材29.5%、米、雑穀、豆8.4%と増加したが、原油20%、その他金属鉱8.8%、紙、パルプ64%と減少した。〔後略〕



清水港興津ふ頭に完成したコンテナ専用クレーン  
〔昭和46年版〕

111 【コンテナ化に対応する港湾整備施策】 1969・3

『第7次静岡県総合開発計画』、243～245頁

### 各論

#### Ⅳ 交通通信基盤整備計画

##### 4 港湾の整備

###### (2) 施策の方向

###### (2-1) 広域港湾構想による港湾整備

###### ア 国際貿易港としての機能

国際貿易とりわけ輸出貨物を取扱う機能は主として清水港がなうものとし、ほぼ静岡県全域をカバーする。

このため、清水港は外貿埠頭を重点的に整備し、とくにコンテナ・ヤードの建設を急ぐ。



浜松内陸コンテナ基地が開所 〔昭和47年版〕

国際的な貿易貨物のコンテナ化に対応するため、「陸の港」として東名高速道路浜松インターチェンジ隣接地に建設されました。

## 近現代Ⅷ(産業・経済) 解説 (1325 頁)

しかしながら、高度経済成長末期になると県内港湾でもコンテナ化の動きが加速する。資料105は清水港にフルコンテナ船が入港した際の記事であり、これがコンテナ時代の幕開けを告げるものであった。そして資料106では、コンテナ船時代に応じた設備投資が政策として取り上げられている。高度経済成長期に起きた産業の変化に対応して、清水港の貿易も変貌を遂げたことは特筆すべきことであろう。資料107はかつて中心的位置を占めた茶の輸出が衰退し、むしろ茶の輸入港へと変化している状況を映している。清水港の貿易動向に関する資料として資料108、109を抜粋した。前者はまだコンテナ化が進んでいない1968年のものであり、後者は1972年のものであるが、72年になるとコンテナ取扱量が急増し、輸出品も県内産業構造の変化に応じて二輪車や紙・パルプ、楽器などが多くなっていた変化が読み取れる。

港湾をとりまく環境はコンテナ化によって激変する。それは、コンテナになればそれを扱える施設がある港湾のどこでも荷下ろし・荷積みが可能になるからである。資料110はコンテナ化以前のものだが、海運会社の同盟がまだ健在であり、清水港は輸入原綿にサーチャージが課され不利な状況に立たされていたことを物語る。しかし、資料111によれば、コンテナ化が進展すると県としてもコンテナ化に応じた施設への投資が行われ、コンテナ化の効用として内陸輸送(トラック)への積み替えが容易になることを見越した動きも窺える。その一つが浜松内陸コンテナ基地(浜松インランドデポ)の建設であろう。資料112によると、それは物流のモータリゼーションとコンテナ化、そして清水港のコンテナ貨物が県西部からの品目に偏っていた事情から設置されたものだと分かる。また資料113はそのときの経緯が回顧の形で記されているが、この設置が特例だったことを物語る。