

## 巻頭エッセイ

# 港湾を築いてきた作業船 —これまでの歩みと明るい未来へ向かって—

大岡秀哉

国土交通省大臣官房参事官（技術監理・情報化）



我が国の港湾は、作業船なくして語ることはできません。戦後の港湾の復旧・復興、高度経済成長期を支えた港湾整備、台風や地震などの災害復旧、さらには脱炭素化への取り組みまで、作業船はつねに「縁の下の力持ち」として港湾を支え、我が国の経済発展の基盤整備に貢献してきました。

先の大戦で我が国の港湾は大きな被害を受け、物流機能はほぼ失われました。国の再建には港湾の復旧が不可欠であり、岸壁・防波堤・航路などの整備が優先の課題でした。こうした中、昭和25年には港湾法が、昭和28年には港湾整備促進法が制定されました。全国で浚渫船や起重機船などの作業船が稼働し始め、作業船の建造も活発化しました。国有作業船は昭和24年から35年の間に145隻が建造され、昭和36年当時の現有作業船一覧によれば、運輸省所有の浚渫船は82隻、民間の作業船は2,565隻に達しています。

その後、日本経済は高度成長期に入り、「国民所得倍增計画」が閣議決定されました。翌年には「港湾整備五か年計画」が始まり、外貿港湾や産業港湾の整備が重点化されるとともに、コンテナ化を見据えた岸壁整備が進められ、浚渫船や起重機船の増強も図られました。作業船は日本の物流基盤を支える「影の主演」として、全国の港湾で活躍を続けました。

また、災害時における作業船の役割も見逃せません。伊勢湾台風、阪神・淡路大震災、東日本大震災などで港湾が甚大な被害を受けた際、作業船は真っ先に現場へ向かい、瓦礫の撤去や航路の確保を行い、物流再開に大きく貢献しました。その迅速な対応は、港湾機能の回復に不可欠なものでした。

しかしながら、作業船を取り巻く状況は徐々に変化します。民間の作業船は2001年には9,883隻ありましたが、20年後にはピーク時から約43%減

少ししました。このまま減少が続けば、災害対応や港湾BCPの実施に支障が生じるおそれがあります。

直近の政府の動きとしては、昨年6月に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に、「災害時の迅速な航路啓開のための体制整備」が盛り込まれました。また、昨年11月の日本成長戦略本部では、「危機管理投資」・「成長投資」の17の戦略分野の一つとして「港湾ロジスティクス」が位置付けられました。現在、国土交通省では金子恭之大臣を座長とする「港湾ロジスティクスワーキンググループ」を設置し、港湾ロジスティクスの強化に向けた官民投資の促進策を検討しています。

将来を見据えると、港湾には、これらの取り組みに加え、国際コンテナ戦略港湾の国際競争力の維持・拡大、洋上風力発電の導入促進、2050年カーボンニュートラルに向けた環境対応、さらには遠隔操作化・自動化・自律化などの新たな課題への挑戦が求められます。これらを現場で支えるのは、全国の港湾で働く作業船です。

このように、我が国の港湾は作業船によって造られ、守られてきました。作業船が果たしてきた役割は計り知れません。日本作業船協会の会員の皆様日々培い、受け継いできた技術や経験に、心より敬意を表します。国土交通省港湾局としても、作業船に関する産業が次の世代へ継承され、さらなる発展を遂げられるよう、環境整備を進めてまいります。

戦後の作業船の歩みは、港湾の歩みそのものです。これからも作業船とともに、日本の港湾を明るい未来へ築いていきたいと考えています。

※現有作業船一覧における民間作業船の隻数は、1993年より前は共同所有による重複が排除されていないため、その前後の単純比較には注意が必要です。