

海の物流システム革新事例 － 商船の変遷史 コンテナ船 －

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1302

日本海事センター企画研究部

次長 臼井 潔人

世界の海上貿易量は、昭和 25 (1950) 年の約 6 億トンから平成 23 (2011) 年には約 90 億トンと、この 60 年間で 15 倍以上も増加している。この海上荷動きの激増に対応し、効率的な海上輸送サービスを提供するため、造船技術の進歩とともに、商船は専用船化・大型化・高速化などの歴史を刻んできた。この「海の物流システム革新事例」ともいえる商船の専用船化・大型化・高速化などの歴史を船種別に紹介する。

コンテナ船大型化の歴史

電化製品、自動車部品、タイヤ、衣類などの種々多様な貨物を、世界統一規格のコンテナに詰め込むことによって、定期船サービスは大幅に効率化された。コンテナによる輸送は、包装費用の節約、貨物の損傷防止、荷役時間の短縮など荷主の要求に適合するところが大きであった。

本格的な国際海上コンテナ輸送サービスは、昭和 41 (1966) 年に相次いで開始された。キューナード、ベンライン、ブルースターライン、エラーマン、J & C ハリソンの英国船社 5 社が、アソシエイテッド・コンテナ・トランスポーターション (ACT) というコンソーシアムを結成し、イギリスと豪州間でコンテナ・サービスを開始。同年 2 月にはムーア・マコーマック (本社:米国) が、北大西洋航路にセミ・コンテナ船を配船している (昭和 45 (1970) 年には撤退)。ユナイテッド・ステーツ・ライン (USL、本社:米国) は、高速貨物船を改造したセミ・コンテナ船 4 隻の姉妹船で、週 1 回配船の大西洋航路を開設、第 1 船“American Rover” (13,000 重量トン、21 ノット) はアムステルダムに向けて同年 3 月 18 日にニューヨークを出港している。その 1 ヶ月後、シーランド (本社:米国) は、北大西洋航路に 35 フィートのコンテナ 226 個を積載できるフル・コンテナ船を 4 隻投入し、ニューヨークとロッテルダム、ブレーメン (ドイツ)、グランジマウス (スコットランド) 間で週 1 回のサービスを開始した。

日本発着のフル・コンテナサービスは、昭和 42 (1967) 年 9 月にマトソンが、フル・コンテナ船“Hawaiian Planter”で 394 個のコンテナを積み、サンフランシスコ向けに東京港を出港したのが、日本からのフル・コンテナ船第 1 号である。同船はマトソンが所有する戦時標準船の旧船名“Sea Pegasus” (12,164 重量トン) を、三菱重工神戸造船所でフル・コンテナ船に改造したもので、9 月 18 日に神戸港摩耶埠頭でコンテナ 150 個、9 月 20 日に東京港品川埠頭でコンテナ 244 個を積載した。ただし、マトソンは昭

和 45（1970）年 8 月には日本/北米航路から撤退している。

日本船社によるサービスは、昭和 43（1968）年 9 月と 10 月に邦船 2 社グループ（日本郵船、昭和海運）と 4 社グループ（大阪商船三井船舶、川崎汽船、山下新日本汽船、ジャパンライン）が日本/カリフォルニア航路でコンテナ・サービスを開始した。投入船は日本郵船運航の「箱根丸」（752TEU）、大阪商船三井船舶運航の「あめりか丸」（708TEU。716TEU 説もある）などであった。

<図表 1> 「あめりか丸」



定期航路のコンテナ化が進展し、投入されるコンテナ船も着実に大型化が進んだが、大型化のエポックメイキングとなったのは、パナマ運河を通航できないオーバー・パナマックスの登場である。昭和 63（1988）年に、APL が幅 39.1m、積載能力 4,300TEU のコンテナ船を 5 隻投入したのを皮切りに、各コンテナ船社とも大型化を競っていった。

現時点の最大船型は、2012 年 12 月に竣工した CMA-CGM が運航する 16,000TEU 型”CMA CGM Marco Polo”だが、今年からマースクラインが発注した 18,330TEU 型が登場する予定となっている。

コンテナ船は貨物船のなかで最も速く、現在大型コンテナ船の速度は 25 ノット（時速 46km）前後が一般的であるが、シーランドは 33 ノット（時速 61km）の超高速コンテナ船 8 隻を建造した。SL-7 と呼ばれるタービン船で、昭和 47（1972）年夏に北大西洋航路に、昭和 48（1973）年には太平洋航路に投入して競争船社を圧倒したが、オイルショックによる燃料費高騰のため、残念ながら高燃費の SL-7 はまったくの不経済船となってしまった。このため、同社は 8 隻すべてを昭和 56（1981）年から昭和 57（1982）年にかけて米国海軍に売却している。

シーランドを創立したマルコム・マクリーン（1914 年～2001 年）は、「コンテナリゼーションの父」と評された。マクリーンは最初に「マクリーン・トラッキング」（本社：ノースカロライナ）を設立し、全米第 2 位の陸運会社まで成長させ、同社は米国の陸運会社で初めてニューヨーク証券取引所に上場している。トラックを船で運ぶことは第二次世界大戦の頃から行われていたが、マクリーンはその商業化を目指し、トラックのシャーシーをはずし、ボックスのみを船積みすることを始めた。昭和 30（1955）年にはマクリーン・トラッキングを売却し、シーランドの前身であるマクリーン・インダストリーズ（本社：ニューヨーク）を設立し海運業に進出し、昭和 35（1960）年にシーランド・サービスに社名を変更している。タンカーを改造したセミ・コンテナ船で、35 フィートコンテナ 58 個をニューヨークからヒューストンまで輸送して始まった同社のコンテナ・サービスは、ベトナム戦争も追い風となり大いに拡大した。しかしながら、競争も激しくなり、大型船やターミナルの整備のための資金需要が増大したことから、昭和 44（1969）年 5 月にマクリーンは同社をレイノルズ・タバコに売却した。売却後もマクリーンはシーランドの役員としてとどまったが、レイノルズの保守的な社風が合わず、昭和 52（1977）年について退職した。翌年の昭和 53（1978）年には、USL を買収して経営に乗り出したが、USL は昭和 61（1986）年 11 月に経営破たんし追い込まれた。ジャンボ・エコノシップと呼ばれた 4,400TEU の巨大コンテナ船 12 隻への過剰投資と、この 12 隻を投入した世界一周航路の失敗が USL の命取りとなった。他社が米国西岸経由の内陸輸送のサービス向上を競うなかで、USL の 12 隻は速力が遅く、パナマ運河経由の米国東海岸への直航サービスが荷主のサポートを得られなかったことも敗因のひとつとなった。高速船の SL-7 で失敗したマクリーンが、今度は低速船による世界一周航路という賭けに敗れたことはいかにも皮肉である。

以上

<図表-2> コンテナ船



(出典) 日本郵船提供