

神戸港競争力復活へのシナリオ

～神戸港開港140年に想う～

稲垣 哲

(株ターミナルレポート社代表取締役)

目 次

1. プロローグ
2. 140年の歩みから
3. 神戸港を取り巻く現況
4. 神戸港の競争力復活のシナリオはあるのか
5. 新しいみなとまちづくりへ
6. みなとまち・こうべの未来像

1. プロローグ

神戸港は、今年、開港140年を迎えた。

慶應、明治、大正、昭和、平成に及ぶ140年の歩みは、世界に向けて近代化、民主化を発信してきたわが国の経済発展に大きな役割を果たしてきた。

開港時、わずか3,600人の寒村にすぎなかった神戸村が、今日では150余万人を擁する国際港湾都市に発展、「PORT OF KOBE」は、世界に誇るブランドとなった。

「みなと・こうべ」は、単なるみなとまちではない。115カ国、4万4千人の外国人が居住する国際都市であり、ファッショナブルな街並み、世界の料理が楽しめるグルメの街という国際性ととも、知名度の高い海運・貿易都市でもあった。外航海運発祥の地で、数多くの海運会社が誕生、世界に雄飛していった。

開港当初から、日本一の先進港湾として君臨したが、第二次大戦後、コンテナ時代を迎えた際も、一時はわが国物流の4割を扱い、世界第3位のコンテナ港に躍進した。

ところが、1995年1月（平成7年）の阪神大震災後は、12年経った今日でも、どうも元気がない。街はよみがえり、人口、観光客は震災前を上回った。港湾施設は復旧し、規模、能力は震災前以上となったものの、コンテナ貨物の取扱いは震災前の8割にとどまっている。東京、横浜、名古屋、大阪など国内主要港が、この10年間に取扱量を倍増させているのに対し、あまりにも停滞ぶりが目立つ。

神戸港を取巻く経済環境の激変がもたらした、というのが一般的な見方だが、はたしてそれだけだろうか。

そこで、140年の歩みの中で、神戸港が果たしてきたエポック的な出来事を紹介し、そ

れを原点として、神戸港再生へのシナリオを考えてみたい。

2. 140年の歩みから

[開港]

開港は、慶應3年12月7日（新暦では1868年1月1日）。徳川政権最後の将軍慶喜が慶應3年6月26日勅許を受け、開港に踏み切った。準備に半年かかったのは、当初予定の兵庫津（人口2万人）が住民の反対にあったこと、大部分が荒地だった神戸村のほうに居留地設営も容易だと判断したかららしい。神戸港を管轄する奉行には外国奉行柴田日向守剛中が指名され、開港当日には英、米、仏の18隻が停泊、すべて軍艦だった。ところが、開港2日後には、鳥羽伏見の戦いが始まり、直ちに王政復古の大号令、戊辰戦争に突入する。

将軍慶喜の江戸帰還で、柴田奉行も退去、神戸港は無政府状態下に置かれる。

そうした矢先、神戸事件が発生する。これは、1868年2月4日（慶応4年1月11日）、上陸していたフランス水兵がたまたま西宮へ向け行進中の備前・岡山藩兵の行列を横切ったことから発生した。小競り合いで双方が全面衝突を避けたため、犠牲者は出なかったが、停泊中の各国艦艇から陸戦隊が上陸、一時占領の事態となった。新政府は、各国から正式政権として認められていなかったが、この機をとらえて初の外交交渉が行われ、外国の要求を呑み、備前藩の責任者処罰で解決をはかった。このとき、欧米11カ国と通商条約を結んでいたのは、幕府であり、日本の元首は将軍だったのを天皇へとする政権交代を宣言。ここに、神戸が新政府初の外交舞台になるという、歴史的事件となり、これが神戸港近代化への足がかりになった。

[紡績産業の勃興、先進港湾への取組み]

明治の初めから第2次大戦直前の昭和15年までの70余年間、日本の最大輸出商品は「生糸」だった。一時は輸出シェア40%に及び、昭和に入っても2位の綿、絹織物など繊維製品のほぼ2倍の規模にあった。

生糸の最大輸出港は横浜港で、全国の80%を占めていた。これに対し、神戸港の輸出トップは綿糸布、綿織物で、全国の70%が神戸港から積み出された。生糸は、北関東、信州など東日本に養蚕業が盛んだったことによる。戦前は、「東の生糸、西の紡績」と呼び、東西の両港のことをこのように表現した。神戸港が綿紡績輸出のトップ港に成長したのは、近畿一円にいち早く紡績産業が勃興したことによる。

まず、1883年（明治16）大阪紡績（のちの東洋紡績）が誕生する。明治29年には鐘紡が兵庫工場を、同年末には日本毛織が兵庫県で操業する。明治10年代から20年代にかけて、播磨、摂津、河内、和泉、大和、山城、近江と、今の兵庫、大阪、奈良、京都、滋賀の各府県、関西一円に紡績工場が続々と誕生、「繊維の関西」は最近まで最大の代表産業だった。まさに、神戸港は原綿を輸入して加工輸出するという、加工貿易港としての地位を明治20年代に確立した。その点では、横浜港をはるかにしのぐ日本一の先進港だった。

[わが国初の遠洋航路、ボンベイ航路と神戸港]

日本海運初の遠洋航路は、ボンベイ航路だった。日本郵船広島丸が1893年（明治26）11

月7日、インド綿花積み取りのため神戸港を出港した。これに対し、1888年に結成されていた海運同盟（英国P&Oが80%シェア）は加入を拒絶、締め出しのための対抗策を打ち出した。当時の綿花輸送運賃は1トン17ルピーだったが、これを同盟はトン5ルピーで対抗、2ヵ月後には10分の1以下の1.5ルピーにまで値下げした。綿花輸入は当時、神戸の居留地にある外国商館がほぼ独占しており、日本郵船への積み込みも拒否したという。

こうした動きに対し、大阪商業会議所（現商工会議所）及び大阪綿業倶楽部は臨時総会で郵船支援を決議、運賃を20%レスの13.6ルピーで契約、運賃競争が激化しても、20%レス運賃を払い続けた。この競争は、日清戦争を経て富国強兵策を展開していた日本国力の見直し機運などが効果をあげ、3年後の1896年（明治29）、妥結。日本郵船の加入を認める。

（大阪商船の加入は1913年）この関西荷主の支援は、その後、近江商人の貿易進出をうながし、その中から、伊藤忠、丸紅、江商（現兼松）などの繊維商社誕生に結びついていくこととなる。ここに、明治の関西人の心意気を感じるの、私だけだろうか。

さらに、1896年（明治29）、日本郵船は欧州航路を就航させる。第一船土佐丸（5,789総トン）は3月18日、神戸を出港するが、その際、関西の紳士・淑女1,200人が神戸市街の山手にある諏訪山公園（現存）に集まり、料亭「常盤」で大壮行会を会費3円で盛大に行った。通常、祝賀式は船社が行うものだが、それを地元政財界人が発意したことなど、当時の日本人の抱いた熱意には頭の下がる思いがする。この土佐丸にも、居留地の外人商館は積荷を拒否、ロンドンではテムズ川遡行を拒否され、貨物は河口でハシケ卸しさせられた。アントワープでも接岸を拒否され、港外でハシケ卸しを余儀なくされるという屈辱的な待遇を受ける。このような日本海運草創期にも、神戸港は着実に近代港湾への歩みが続けていたのである。

[外航海運発祥の地、オーナー船主も続々]

明治後半から大正、昭和初期にかけて、神戸に海運会社が続々と誕生する。

政府の航海奨励策（1896）、遠洋航路補助法（1909）、貿易立国政策は海運需要を押し上げ、大正期には世界有数の海運国となる。その過程で、神戸を本拠とする外航海運会社が次々と登場する。主なものを列記すると、以下の通り。

- * 三井物産船舶部（1903、のち三井船舶—商船三井）
- * 山下汽船（1911、のち山下新日本汽船—ナビックスライン—商船三井）
- * 辰馬汽船（1909、のち新日本汽船—山下新日本汽船—ナビックスライン—商船三井）
- * 大同海運（1930、のちジャパンライン—ナビックスライン—商船三井）
- * 川崎造船所船舶部（1918、のち川崎汽船1919）
- * 国際汽船（1917、のち大阪商船と合併）
- * 日本産業汽船（1934、のち日産汽船—昭和海運—日本郵船）
- * 共栄タンカー（1937）
- * 東和汽船（1906）
- * 第一汽船（1956、のち第一中央汽船1960）
- * 東興海運（1935）
- * 兵機海運（1942）

また、大正期、第1次大戦時の海運ブーム前後に、「神戸オーナー」と呼ばれる船成金、オーナー船主が続々と誕生した。

代表的なものは、内田汽船（1915、のち明治海運）、乾汽船（1908）、勝田汽船（1914）、太洋海運（1917、のち太洋日本汽船）、八馬汽船（1878）、玉井商船（1929）、澤山汽船（1917）浜根汽船（1917）などであり、最盛期には36社を数えた。株式上場も4社。

今は、合併、統合、消滅してかなり減少、経営形態も内容も大きく変化しているが、なお神戸で数社が存続している。

[独特のみなとまち]

神戸港は単なる「みなと」ではなかった。多数の船社が本拠を置き、これを取り巻くように、造船、鉄鋼、造機など関連産業が発展し、さらに、貿易、銀行、損保なども地元密着の本店企業が誕生した。それに加えて、貨物、船舶ブローカーが活躍するなど、神戸には「海運市場」が存在した。高等船員教育機関の神戸高等商船（戦後、神戸商船大学、現神戸大学海事科学部）が誕生したのも、神戸が最初だった。船員の教育機関である海事大学校も存在。今、議論されている「海事クラスター」の土壌は、すでにそなわっていた。

もうひとつ、神戸を代表するものに、洋菓子、パンなどの食品産業がある。製造品出荷額（平成17年、2兆5,723億円）のほぼ19%を占め、主要産業界を抜きトップに立つ。

これもファッションとともに、みなとまち・こうべの特色だ。神戸には約4万4千人の外国人が居住する。韓国・朝鮮人が半数強を占め、次いで中国人となるが、国籍別にみると、実に115カ国に及ぶ。他都市にはみられない国際都市でもある。

[コンテナ化に先導的役割はたす]

今年、コンテナ化40年の節目の年である。神戸港では摩耶ふ頭に公共コンテナバースの整備を進める一方、専用コンテナふ頭を公団次いで公社で建設した。震災前には専用18、公共14合計32バースと、国内最大規模になった。

これには、みなとづくりに精力的に取り組んできた神戸市のたくみな経営努力がある。

- 1) 港湾経営に独立採算制。外債発行も先駆。
- 2) 公共岸壁に優先使用方式の採用と経岸荷役の促進
- 3) 在来定期船に戸前受け方式導入（1968～1973）
- 4) 他に先駆けポートセールス展開
- 5) 「山、海へ行く」埋立て造成で港湾機能強化

ポートアイランド436ha、同2期390ha、六甲アイランド580ha、空港島272ha

麻耶、新港、兵庫ふ頭再開発62.5ha、メリケンパーク10.5ha、合計1,751ha

東西の臨海工業用地、都市機能用地の造成を含めると、戦後の造成地は2,439ha。

3. 神戸港を取り巻く現況

これまで紹介してきたように、神戸港の輝かしい歴史、海運のまち、独自のみなとまち文化は、国民的誇りであった。

コンテナリゼーションという物流新時代に対応した港づくりにも常にリードしてきた。

それが、阪神大震災で壊滅的打撃を受けた後、情勢は一変、港勢は伸び悩んだままだ。震災後、12年を経ても未だに回復しないのはなぜだろうか。

1) マイナス要因の検証

その要因としては、以下のような点が指摘されよう。

1. 世界の工場となった中国、経済成長した東アジア諸国の物流急増と、大規模な港湾開発により、神戸港における国際トランシップ貨物が急減した。
2. 震災後、西日本地域には瀬戸内海、四国、九州に地方コンテナ港が34港も開設され、中国、韓国の主要港をハブ港とする国際物流ルートが確立。神戸港の中継港としての物流機能が大きく後退した。
3. 物流構造の変化は、神戸港における基幹航路の寄港減少を招いた。特に外国船社の神戸港離れが著しい。
4. 直背後圏でも主要工場の海外展開や生産縮小の動きが目立ち、物流の相対的低下傾向に歯止めがかからない。
5. 神戸港のコンテナ体制は、専用ふ頭を中心に運営されてきたので、借受船社の施策、判断に左右される。アジアの物流構造が中国、ASEANにシフトしたことで、この10年間に神戸港に対する船社の評価に変化が生じた。
6. 近畿圏の経済に比重の高かった「繊維・衣料」は90%まで中国生産に、「家電製品」の海外生産比率は71%になり、それだけ物流が減退した。

別表1は、94年から06年までの国内主要5港のコンテナ貨物取扱量の推移であるが、この間の伸び率をみると東京、名古屋、大阪が倍増、横浜も4割増を示しているのに対し、神戸港は2割減少している。この原因は、アジア・トランシップ（以下T/S）の急減によるものが最大理由である。94年のデータを表示したのは、この年が神戸港にとって最大の取扱い量を示した年だったからである。東京の約2倍、大阪の3倍であり、国内トップであった。それは、中国、韓国を中心としたT/S貨物が581万トンあったからである。

統計上は、輸入T/Sはそのまま積み替え輸出されるとの考え方から2倍（94年の神戸港は1,162万トン）に計算される。したがって、神戸港の国際T/S比率は27.5%と、全体の4分の1以上を占めていた。逆に、純国内貨物は3,056万トンということになる。

この当時の国際T/Sは、横浜、大阪でもウエイトは数%程度（東京、名古屋は集計していなかった）にすぎなかったから、神戸港の中継機能がいかに大きかったか、ということになる。と同時に、わが国港湾では唯一、国際的ハブ機能港を示していたことになる。

別表1 5大港コンテナ貨物取扱量推移（輸出入計）

単位・千トン

年次	94	02	03	04	05	06	伸び率
東京港	20,665	37,112	40,188	42,967	43,279	42,412	205.2%
横浜港	33,440	35,876	38,988	40,781	42,363	47,329	141.5%
名古屋港	22,161	33,588	35,475	39,662	41,453	44,446	200.6%
大阪港	13,200	22,692	24,629	26,636	27,917	29,930	211.4%
神戸港	42,184	27,555	27,378	30,823	32,015	34,199	81.1%
5港計	131,651	156,824	164,658	180,969	187,045	198,316	150.6%

その国際T/S貨物は、震災のあった95年は247万トン、96年は382万トンと回復傾向をみせていたが、00年の352万トンピークに下降し、02年には120万トン、03年には43万トンと急減した。04年～06年には35万トン前後にまで落ち込み、最盛時の実に94%減と、限りなくゼロに近い水準となった。T/S比率は2%にまで低落、コンテナ個数換算は推定値だが、年間1万5千TEU、月間1,200TEUという小規模なものになった。

これは、ここ数年の間に、中国、韓国の港湾施設が急速に整備され、基幹航路の直接寄港が大幅に増え、神戸港でのT/S需要がなくなったことによる。

そのことは、アジア～北米航路は週82Loopsのうち中国寄港は78Loops、アジア～欧州航路は週52Loopsのうち中国寄港が51Loopsと、ほとんどのコンテナ船が直接寄港しているのに対し、日本寄港は、それぞれ22、7Loopsにすぎないことで、日本港湾の相対的地位が低下していることを物語っている。

アジア発着物流量に占める日本の割合はわずか7%程度、中国は65%にまで拡大しているのだから、当然のなりゆきである。

5大港の寄港便数は、国土省港湾局の調べによると、07年3月現在、北米航路は5～20便/週（神戸15便）、欧州航路は1～5便/週（神戸4便）、アジア関係航路は75～83便/週（神戸75便）アジアのうち中国航路36～42便/週（神戸39便）、韓国航路9～10便/週（神戸9便）となっており、この数年間の動きを見ると、北米西岸航路は7割～3割減少、北米東岸航路は9割～半減した。中国航路は逆に6割～2.7倍増と大きく伸びている。欧州航路は横ばいだが、寄港便数は少なくなったまま。

そこで、日本発着の純国内コンテナ貨物の動きをみると、神戸港も3,056万トンから06年には3,129万トンへわずか2.4%ながら増加している。しかし、他の4港の倍増という増勢ぶりからみると、停滞しているといったほうが適切である。名古屋港が急速に伸びたのは、背後圏の自動車産業の海外生産に伴う自動車部品のコンテナ輸送需要が急増しているのが主因だ。東京、横浜両港は国際競争力のある先端技術商品の輸出、首都圏の膨大な消費需要による輸入増大が好調の背景にある。さらには、アジア、特に中国からの輸入貨物取り込み如何が港勢を左右している。大阪港が急激に拡大したのは、中国貨物の取り込みに成功したからだと考えられている。

別表2 日本/中国コンテナ取扱い推移（輸出入計）

(01～06年、実入り個数) 単位・千TEU

年次	01	02	03	04	05	06	伸び率
東京港	505	611	865	986	1,123	*1,238	245.1%
横浜港	550	582	633	675	741	1,019	185.3%
名古屋港	384	402	507	607	688	779	202.9%
大阪港	475	526	616	693	757	837	176.2%
神戸港	468	469	490	530	576	*623	133.1%
5大港計	2,382	2,590	3,111	3,491	3,885	4,496	188.7%

注：*は推計値

2) 中国物流への取組みで明暗

別表2は、拡大する日本～中国間のコンテナ物流のこの数年の動きである。ここでは東

京、大阪の伸びが目立つ。大阪港全体に占める日中貨物の占める割合は58%、輸入に限ると63%にもなる。東京、横浜も41%台。これに対し、神戸港は35%と低い。

神戸港の対中国貨物は、かつて大阪港の2.5倍の規模だったのが、近年は逆に大阪港が神戸港をはるかに上回り、特に中国からの輸入物流は2倍以上の開きになっている。

その理由は、二つあげられる。

一つは、物流コスト低減を至上命題にする荷主にとって、貨物の発生地、消費地にできるだけ近接する港を選択するニーズが高いこと。上海～阪神間の海上運賃はTEU当たりだいたい500USドル（6万円）程度、釜山～阪神は420USドル（5万円）程度とみられる。したがって、船積卸し港との陸送費が荷主にとって大きな負担となる。基幹航路の運賃は2,600USドル以上（輸出の場合）になるから、船社はCY指定港とのフィーダーコストを負担するが、近距離航路の横持ち費は荷主負担とするのが原則となっている。繊維製品、衣料品は大阪の荷主が主体なので、どうしても大阪港で積卸し選択することになる。

二つは、瀬戸内海、四国沿岸の荷主の場合、神戸港との横持ち負担はさらに重荷になってくる。地方コンテナ港の場合、海上運賃は3～4割割高となる。いわゆる割増料金が適用される。広島、香川、愛媛沿岸の地方港の場合、海上運賃は上海で700USドル、釜山で550USドルとなり2万2千円～1万5千円ぐらい高くなるが、神戸港への横持ちコストは、陸送費で地元港利用との差額が7万円、内航フィーダー船利用でも4万円プラス荷役費が加算されるから、中国、韓国との海上運賃をはるかに上回ってしまう。さらに、地方港では港湾施設使用料を大幅に割引き、荷役費も主要港とは3割以上低額に抑えているので、その点での競争力は強い。最近では、地方港の乱立で、地方港同士の競争が激化しているという。地方港の乱立が神戸港に与えた影響は大きい。

別表3に、西日本地方に立地する地方コンテナ港を地域別にまとめてみた。震災後、オープンした34港の06年におけるコンテナ扱ひ量は約834万トン、85万4,000TEUになり、震災前から存在していた博多、北九州、広島、徳山4港は2,004万トン、128万7,000TEUにのぼる。前記34港の約80%、後記4港の40%は、これまでの物流システムが存在し続けているのであれば、神戸港へT/Sされていたはず。少なくとも120万TEU、1,470万トンにのぼるT/S貨物を喪失したと、いえなくもない。

別表3 西日本地域の地方コンテナ港

(カッコ内は06年のコンテナ取扱い個数、千TEU)

北 陸	金沢 (31)、敦賀 (11)
近 畿	和歌山下津 (7)、堺泉北 (19)、舞鶴 (5)、姫路 (2)
中 国	水島 (94)、福山 (79)、呉 (1)、広島 (157)、岩国 (40)、徳山下松 (66)、三田尻中関 (49)、宇部 (4)、下関 (89)、境 (23)、浜田 (2)
四 国	徳島小松島 (15)、高松 (36)、詫間 (内貿)、三島川之江 (14)、新居浜 (-)、今治 (18)、松山 (27)、高知 (6)
九州・沖縄	大分 (33)、細島 (23)、油津 (6)、伊万里 (56)、長崎 (6)、熊本 (5)、三池 (1)、八代 (12)、川内 (8)、志布志 (52)、那覇 (72)、石垣 (7)、平良 (1)

注：個数は、実・空計

このように、神戸港の停滞要因は、物流構造の変化、荷主の地方港利用意識の高まり、国内フィーダーよりも近隣諸国への逆フィーダーを選択する船社の判断が、神戸港の中継

機能を内外物流ともにおびやかした結果である。ことに、外船社の場合は、国内フィーダー輸送はカボタージュ規制の関係で、日本の内航船社に依存しなければならない。

したがって、近隣諸国の自社CTへフィーダーし、そこでT/Sした方がコスト上プラスということになる。

3) 背後圏の狭隘化

地方港の乱立、隣接港との競争激化で、神戸港の背後圏は年々狭隘化する一方だ。直背後圏の近畿地方も大阪府、和歌山県は大阪港と競合、京都府、奈良県、滋賀県は大阪港、名古屋港と競合、北陸地方は福井県が大阪港と、石川県は大阪港、名古屋港と、富山県は京浜港とも競合関係にある。2次背後圏の四国では、徳島、高知、香川3県が大阪港と競合し、愛媛県だけが有利な位置にある。中国地方は岡山、広島両県は地元港と競合しているものの、基幹航路貨物は一応神戸に流れている。鳥取、島根両県も同じ傾向。九州及び山口県では、博多、北九州両港に、地元港が加わって競合関係も複雑。この中で、大分、宮崎など東九州地域は神戸港のフィーダールートが固まりつつあるが、かつて、全国の4割、西日本、北陸一帯に幅広くあった背後圏は大きく狭隘化してしまった。

わが国の物流構造は、海外生産のための企業内物流、国内消費のための輸入物流を除き先細りの方向にあることは明らかだ。ひとつの事例をあげてみよう。すでにパソコンの85%は中国生産であり、携帯電話の72%は中国、韓国、マレーシアにシフトしてしまった。

家電製品の71%が海外生産に移行しているが、象徴的な事例では、経済産業省の生産統計から03年以降、姿を消した品目に、ラジオ、扇風機、トースター、ミキサー、電気ストーブ、電気毛布、ヘアドライヤー、食器乾燥器がある。国内では、中小メーカーさえ生産していないという。それほど、アジアへの生産シフトが進行しているのである。

4. 神戸港の競争力復活のシナリオはあるのか

1) 地方港とのフィーダールートの確立、中継機能の強化

競争力とは、内外の港湾に対してコスト競争力で対抗できるか、どうかであろう。神戸港では、専用コンテナふ頭の貸付料は震災後30%低減し、港湾費用はすべての項目にわたって見直され、政府が打ち出したスーパー中核港湾構想の「コスト3割減」目標はすでに達成されつつある。しかし、それだけで、競争力は復活したとはいえない。

地方コンテナ港の物流を釜山港へ取り込んだ韓国の港湾政策に対し、これを取り戻すことが可能なかどうか。

神戸港は、やはり中継港としての機能復活しか再生のシナリオはありえないと思われるが、地方コンテナ港の国際化戦略を神戸港のフィーダー港へと転換させることが可能なだろうか。まず、韓国、中国なりアジア域内物流は地元港ダイレクトにならざるを得ない。

問題は、欧米など基幹航路貨物のT/Sを釜山か、神戸かの選択になるが、瀬戸内海沿岸の地方港の場合、釜山港と神戸港との海上輸送コストはほぼ同額としても、港におけるT/Sコストでは太刀打ちできない。思い切ったコスト・セーブが必要だ。

2) 過剰設備を整理、大規模CTの再構築

物流の先細り、背後圏の狭隘化の中にあつて、神戸港のコンテナ施設は過剰である。

国内主要港の専用CTのバース当りの年間取扱い個数は、東京港（9バース：以下Bと略す）は30万TEU、横浜港（9B）は24万TEU、名古屋港（7B）は27万TEU、大阪港（6B）15万TEU、に対し、神戸港（13B）は13万TEUにすぎない。これは、空きバースが2B、低稼働バースが2Bあるからだが、稼働バースに限っても17万~20万TEUにとどまる。

神戸港のCTは、ポートアイランド、六甲アイランドの東西2島にそれぞれ6B、7Bと分散、不稼働を除き船社専用借受8B、港運借受3Bとなっている。これに、摩耶ふ頭CTを廃止したとはいえ公共CTが10B稼働している。その中核は内外5船社の専用CTのため、集約化は困難かもしれないが、ここはなんとか統合、大規模CTとして再生を目指していくことが急務だろう。規模拡大によるコスト低減の実現が必要だ。

例えば、中国・上海港が建設した最新鋭の[洋山CT]は、1万TEU級巨大船にガントリークレーンを最大10基投入、40F/Tコンテナをダブルスタック方式で荷役するという。1時間に25回転、100TEUの処理可能だから、10基で1,000TEU、10時間で1万TEU取扱い可能だ。最近、40F/T同時3個荷役可能クレーンを装備したというから、その生産性は、日本港湾とは10倍という開きがあり、コスト差は想像以上に大きい。

生産性を向上させ、よりコストダウンをはかることが競争力復活へとつながっていくと考えられるが、それには大規模ターミナルへの集約と、徹底した省力化、効率化システムの導入を急ぐことが急務だ。

5. 新しいみなとまちづくりへ

物流機能だけがみなとではない

国際物流の構造激変が神戸港に決定的な打撃を与えたことは、すでに詳述した。

みなとまち神戸は、港を通じて世界に開けた国際色豊かな独自の文化都市を築き、150万人を超える大都市に成長した。「みなと」にとって物流は経済発展の大きな柱には違いないが、それだけが「みなと」のすべてではなく、「みなと」の機能を生かした複眼機能都市を目指していくところに、国際港都・神戸の再生方向があるのではないか。

私も最近、「港の競争力復活」を「コスト一辺倒」で律することに、一抹の懸念を抱くようになった。

今、神戸市は10年後を目標に「みなと神戸—いきいきプラン」を推進中だ。神戸港のほぼ東半分を物流ゾーン、西半分を親水ゾーンに区分した。親水ゾーンには、ポートアイランド1期、2期地区の西半分、神戸空港、新港ふ頭1~4突堤、メリケンパークからハーバーランド、兵庫突堤から須磨海岸に至る区域。ここに、市民が海に親しみ、海辺のライフスタイルを体感できる、市民が愛着を持ち、誇れる「みなと」をつくり、活力、賑わい、魅力ある「みなと」にしたいという将来計画を決定した。これには、ユニバーサル社会実現、価値を創造する元気な街、観光交流都市、医療産業都市づくりと集客産業との連携、みなとまちという立地条件を生かした新産業の育成、神戸を先導する都心ゾーンの形成などが一体として盛り込まれている。

特徴的なプロジェクトとして、「神戸空港」と「みなとに文教ゾーン」の2例などを紹

介する。

1) マリンエア「神戸空港」と医療産業都市づくり

「神戸空港」は、神戸市が90%以上の建設費を負担した第3種空港として、06年2月16日開港した。ポートアイランド2期地区沖に、2,500級滑走路1本の海上空港を約3,140億円投じて建設。総面積272ha、空港エリア150ha。半径25km以内に関空、伊丹、神戸の3空港が近接しているため、国は関空を国際ハブ空港、伊丹を国内基幹空港に指定、神戸は地域住民のための需要に限定、先発2空港の補完空港とした。このため、チャーター便を含め国際便の就航はいっさい認めない。空域調整もあり、1日30便（年2万回）に制限している。当初の需要予測は年間319万人。18年度の実績は平均搭乗率60.4%、287万8千人だった。目標は下回ったが達成率90%、年間見学者は214万人。同時期に開港した北九州空港は約1,700億円、09年開港予定の富士山静岡空港の1,900億円に対し、倍額近い巨費を投じたことに、採算性を疑問視する批判が高いものの、一応、所期の目標は達成したとみられる。なにしろ、都心の三宮から新交通システムの「ポートライナー」により平均18分で結ばれるという抜群のアクセス、利便性はわが国空港のどこよりも優れている。大阪都心からは関空より短絡できる。北海道・新千歳便は搭乗率71.3%、羽田便68.4%で関空、伊丹より利用率は高い。市民はもとより、航空会社からも期待されている便数枠の拡大と国際便の就航が認められれば、「稼げる空港」となる。

空港に程近いポートアイランド2期地区に、市は医療産業都市づくりをめざし、再生医療の臨床研究と先端医療産業の集積をはかっているが、かなりの企業が進出しはじめた。観光客も空港開港前の06年に2,730万人に達したことから、現状はさらに増加していることは確実。空港を核とする文化情報都市づくりへの波及効果を果たしつつある。

2) コンテナバース跡地に文教ゾーン

ポートアイランド1期地区西側岸壁（1,480m）の公社専用コンテナふ頭の跡地に今春、3大学が進出、文教ゾーンに生まれ変わった。ここは、かつて、旧シーランド、旧ナビックスライン、日本郵船、APLのコンテナターミナルがあったところ。コンテナ船の大型化に伴い、コンテナターミナルは六甲、PI2期地区の大水深バースへ機能移転し、空きバース化していた。阪神大震災後、いったん復旧させたものの、平成14年、この地区を親水ゾーンに位置づけ、「いきいきプラン」に基づく再開発に着手。5バースのうち、3バースに3大学が今春開校した。神戸学院大学（14.2ha）、兵庫医療大学（4.9ha）、神戸夙川学院大学（2.5ha）と既設の神戸女子大学、同短期大学を加え、4大学・1短大の文教ゾーンが完成した。学生数は約4,850人、教職員509人にのぼり、学生、研究者向けマンションも建設中だ。各大学ともおしゃれな外観、ユニークな校舎で、神戸の街並みにマッチしているが、なかでも神戸学院大学は市民開放型キャンパスとして、自由に出入りでき、図書館、レストランを一般市民が利用できる。また、水際線864m、奥行き57m、面積約5万haには「ボーアイしおさい公園」がつくられ、市民憩いの場となっている。岸壁は大型客船バースが2バース、港内旅客船バースなどが整備され、夜間は大学、公園ともライトアップされている。

3) メリケンパーク周辺の再開発

まず、中突堤周辺は、港内遊覧船、大阪湾クルーズ客船、瀬戸内海航路客船の発着場として利用されているが、先端部に外航クルーズ客船が接岸できる旅客ターミナルを新設。ターミナル周辺には大型ホテルが2つ、公園、海洋博物館、ポートタワーなどがあり、対岸のハーバーランドからは大型客船の景観が楽しめる。PIに新設の2B及び既設の新港ポートターミナル（4B）を加え、クルーズ客船対応岸壁は7バースとなる。

6. みなとまち・こうべの未来像

神戸港は、新しいみなとのありかたとして、物流港湾としての機能を保持していくとともに、市民に親しまれる交流の場、観光、情報文化都市への機能強化のため、港湾施設を積極的に活用していくことにした。扇港と呼ばれた「みなとこうべ」は、日本三大美港として、内外に知られてきた。戦後は物流重視の観点から、積極的に施設を拡充、一時はアジア最大のコンテナ港として君臨した。港域は埋立て造成により、東西、南北に拡がり、わが国最大の施設規模を誇った。コンテナバースは、12年前の震災前に、すでに専用18、公共14の計32バース、ガントリークレーン54基を装備していた。

今日、空港を持つ港湾都市として、複眼機能と、先人の残した有形・無形の資産を生かしたみなとづくりを展開していくことに、新たな再生方向を見出していくという。そのことに、みなとまち・こうべの未来像があるのかもしれない。

もちろん、西日本最大のコンテナポートとしての地位は、今後ともゆるぎないものにしていくことは、重要である。