

神戸港の「国際競争力強化」と「ウォーターフロント開発推進」

— 神戸市みなと総局職員に聞く —

日本は島国であることもあり、物流・経済面で海運・貿易港が重要な役割を果たしている。

その中でも神戸港は奈良時代に大輪田泊として整備されて以来、日本の主要国際貿易港としての地位を持ち、一九七三年から一九七八年まではコンテナ取扱数世界一を誇っていた。しかし近年、グローバル化や阪神淡路大震災の被災により、貨物総量が減少傾向にある。このような状況の中で、神戸港にはどのような課題があり、その課題に対してどのような対応策がなされているのかを取材した。

また神戸港はポートアイランド、六甲アイランドの建設やメリケンパーク、神戸ハーバーランドの建設など、先駆的にウォーターフロント開発を行っている。このウォーターフロント開発についても現在の課題とその対応策について取材した。

取材は神戸港に最先端で携わっている神戸市みなと総局技術部計画課職員の成本克彦氏・白波瀬浩司氏にお話を伺わせていただいた。

神戸港の現状はどうなっていますか。

「日本の国際物流の九九%以上は海運が占めている中で、神戸港は百年以上の歴史を通して、コンテナ、バルク、石炭等の工業製品・材料で輸出・輸入のバランスが取れた港でした。」

しかし一九九五年の阪神淡路大震災で百分近い港湾施設が被害を受け、その復旧に一年近くを要しました。その期間の間、神戸港で取り扱いを行っていた貨物は大阪等の日本の別の港で取り扱われるようになりました。それと時期を同じくして、中国や韓国などの東アジアでは国策として港湾施設整備が進められてきました。これらの影響により、神戸港ではそれまで割合の大きかった欧米から東アジア向けのトランシップ貨物¹の割合が半減し、現在では約六〇〇万トンを扱っていた震災以前の1%程度となっていました。

¹ 積荷港から荷卸港まで同一船舶で運搬されずに、途中港で積み替えされる荷物。

また日本の貨物取扱数は回復しているものの、ほぼ横ばい状態であり、逆にほかの東アジアの大型港のリーダー港²化している状況にあります。このような状況の中で神戸港は国際戦略港湾³として指定され、現在日本の貨物を神戸港から直接欧米に輸出しようとしています。

具体的な取り組みとしては、コンテナ部門では欧州危機などの世界経済の影響を受けやすい海運物流において、少しでも安定的に貨物を輸出入できる体制を目指しています。船社は燃料の高騰と効率化への志向、グローバル化の中で船舶を大型化することで、コンテナ一個当たりの輸送単価を落とすことを目指しています。船舶が大型化する中で港湾の施設がそれに対応できないと基幹航路上の港になり得ず、リーダー港化するしかなくなるため、神戸港は戦略港湾政策の中で基幹航路上のコンテナターミナルとしての港湾機能の高規格化に取り組んできており、具体的には大水深化のために岸壁の水深の確保とガント

² 大型の本線が直接寄港する幹線の主要港から小型船に積み替えて別便で運ぶ支線上の港のこと。

³ 従来の特定重要港湾を廃止し、新たに港のランクとして最上位に位置付けられたもの。東日本の経済を支える港として京浜港が、西日本を支える港として阪神港が指定され、港の競争力強化の取り組みがなされている。

リークレーンの整備を行っています。コンテナ船が普及し始めた一九七〇年代には、一〇メートル程度の水深があれば基幹航路としても十分であったが、現在は水深を一六メートルになるように整備を行っています。

また阪神淡路大震災や近年の東日本大震災のような地震の被害により日本の物流が滞るのを防ぐため、高規格化と同時に耐震化を行っています。地震によって物流が止まってしまいうリスクがある場合、企業はリスク分散のために海外移転を進め、コンテナ数減少の悪循環が進むからです。」

今後の課題にはどのようなことがありますか。

「国際競争力を維持していく中で前述の大型コンテナ船を受け入れられる施設を持つのは最低条件であり、それに加えて貨物をどうやって集めるのが重要となってきます。

西日本の貨物をどうやって集めるかにあたっては、トラック輸送、鉄道輸送、内航船という小型船の輸送等の様々な方法があるが、瀬戸内海は外洋でないので天候も安定しているためこの中でも内航船が適しており、この内航船による輸送を神戸港に集めることをソフト的な取り組みとして目指しています。西日本で生産した製品を神戸港、大阪港に集めて

輸出しようとしています。

今後の戦略を考えていく上では、今の国際競争力の流れ、特に東アジアの流れを見ていくことが必要です。もともとコンテナ船の取り扱いには日本が主流でした。当時は輸送量も少なく三〇年前では一船あたりに二〇フィートのコンテナを二五〇〇個積める船舶が主流でした。しかしグローバル化に伴って東アジアの物流も活性化してきており、効率的な輸送を図るために大型化し、かつての三、四倍の大きさとなってきました。その一方で技術の発達もあり、必要な燃料はそれほど増えないため、各船社は船舶の大型化を行っています。もう一つ大きい要因としてパナマ運河とスエズ運河の存在があり、その通過できる大きさに合わせて船舶の大きさを選んでいることもあります。

また人件費が安いことやサプライチェーンの問題から、近年生産拠点が中国や東南アジアに移ってきていることも日本のコンテナ取り扱い数減少の要因ではないかと考えます。現状として、日本でどうやって物を作っているかが、港湾だけではなく産業政策全体として課題となっています」。

⁴ 街を走っているトレーラーのコンテナがおおよそ2フィート。

国と神戸市の役割分担はどうなっていますか。

「今回の戦略港湾政策は、国は神戸港を神戸市だけでなく西日本全体の産業を支える国際物流拠点として捉えており、政策的には方向性は同じなのでスムーズに協力関係が進んでいます。日本の産業競争力強化を支える港湾として、国及び神戸市、大阪市、港湾業界が協働で取り組んでいくべきであると考えます。」

次に、白波瀬氏に神戸港のウォーターフロント開発についてお話を伺わせていただいた。

ウォーターフロント開発の現状及び現在なされている取り組みはどのようなものですか。

「もともと港湾機能として使われてきた土地が、船舶の大型化等により沖合の埋立地へその機能が移った関係で、利用頻度が低くなった土地を再開発してきております。ポートアイランドでは、これまでコンテナバース⁵で使っていた土地において順次再開発を進めていき、神戸学院大学や兵庫医療大学を誘致しました。JR貨物の駅があったところも再開発し、ハーバーランドとして新たな商業施設を作り、現在ではumieやアンパンマンミュージア

⁵ コンテナ専用船を停泊させ荷役などを行うための、行内の所定の場所。

ムで賑わっています。

平成一七年の港湾計画改定でポートアイランドから東側を物流ゾーン、西側を親水ゾーンとして棲み分けを行いました。また平成二三年には、都心ウォーターフロントの将来構想を策定し、それに基づいて空いた土地から順次再開発を進めています。

一般的に街中の再開発は民有地において行われることが多いですが、神戸市の都心ウォーターフロント場合は多くの土地が国有地となっており、国と調整しつつ開発を進めています。誘致については、国との調整が終わった土地から神戸市が条件を提示して事業者を募っています。複数の民間事業者が手を挙げた場合には競争入札の形となります。

神戸市では都心部開発の規制としては高さ規制があり、海から六甲山が見えるのを阻まないだけの高さであることが求められます。現状これについて問題は起きていません。」

ウォーターフロント開発について、国と神戸市との役割分担はどうなっていますか。

「ウォーターフロント開発については国とあまり関わりがありません。観光庁はイベント系がメインであり、基本的には地方が独自性を出して、主体的に行っています。国自身は

日本トータルとして考えてはいますが、具体的な役割は負いません。たとえば案内板を四か国語表記にしようなどの旗振りはありませんが、主体的に開発を行うのは地方です。」

最後に公共政策大学院の学生にメッセージをお願いします。

「最近の学生は海外をあまり見ていない人が多い傾向があります。国内も見るべきですが、時間のある学生のうちに海外の行政も見た上で入ってきてほしいと思います。いろいろなところを見てほしいです。」

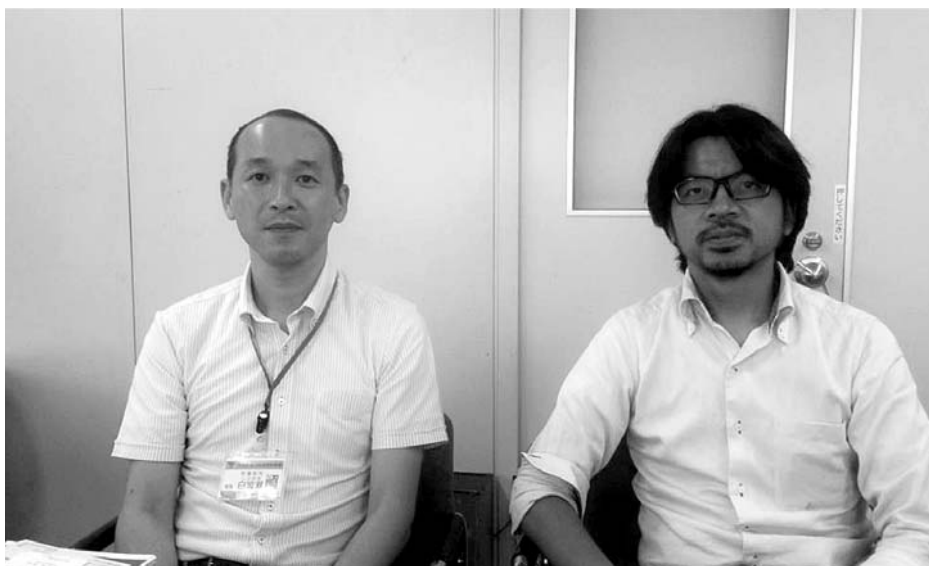
取材後記

今回の取材を通じて、神戸港の現状と課題を御紹介した。阪神淡路大震災が大きな転換点となってコンテナ取扱数が大きく減少し、またハブ機能の喪失も起こっている。こうした状況改善のために大水深化等の事業を行われていることが分かった。またウォーターフロント開発では、商業圏による制約もある中で、主に海外の新規客層を取り入れるための事業が行われている。

今回は神戸港を取り上げたが、国際競争力・ウォーターフロントでの課題は他の港湾施設も抱えており、議論が必要であると考えてる。

今後神戸市だけでなく国や大学、民間企業など様々な主体が議論を重ねた上で協力しあい、神戸港を含めた日本の港湾施設全体の国際競争力が高まることが期待される。

(文責 佐々木 和政)



取材に応じてくださった白波瀬氏（写真左）と成本氏（写真右）