

都市政策

季刊 '07. 10

第129号

特集

神戸開港140年

巻頭言

神戸開港140年に寄せて 矢田 立郎

論文

神戸開港140年の意義と神戸港 黒田 勝彦

国際物流の動向と神戸港のネットワーク力 宮下 國生

神戸港とともに歩む神戸税関 小西 昭

人が集うウォーターフロントへ 松下 麻理

神戸港地域における新たな企業誘致について ... 岡田 健二

これからの神戸港の整備と活用 山本 朋廣

海外レポート

姉妹港 欧州ロッテルダム の戦略 土井 幹郎

行政資料

新たなビジョンの平成18年度検証・評価（概要）

地域ファイルづくりの手引き

神戸ビエンナーレ2007（概要）

特集 神戸開港140年

巻頭言

神戸開港140年に寄せて 矢田 立郎

論文

神戸開港140年の意義と神戸港 黒田 勝彦 4
国際物流の動向と神戸港のネットワーク力 宮下 國生 12
神戸港とともに歩む神戸税関 小西 昭 27
人が集うウォーターフロントへ 松下 麻理 34
神戸港地域における新たな企業誘致について 岡田 健二 41
これからの神戸港の整備と活用 山本 朋廣 48

海外レポート

姉妹港 欧州ロッテルダム の戦略 土井 幹郎 55

歴史コラム

開港場・神戸と横浜－神戸開港140年－ 楠本 利夫 60

潮流

三位一体の改革における地方交付税削減と今後の見通し 62 / 教育改革関連3法の改正 62 / 緊急地震速報 63 / 欠陥住宅不法行為賠償責任最高裁判決 63 / 長期戦略指針「イノベーション25」 64 / 2007年分の路線価 64 / 2007年度経済財政白書 65 / つながりが築く豊かな国民生活 65 / 平成19年新潟県中越沖地震 66 / バイオ燃料 66 / 近代産業遺産群による地域の活性化 67 / 第九回世界華商大会 67

行政資料

新たなビジョンの平成18年度検証・評価（概要） 神戸市企画調整局 68
地域ファイルづくりの手引き 神戸市市民参画推進局 73
神戸ビエンナーレ2007（概要） 神戸ビエンナーレ組織委員会 75

新刊紹介

コンテナ物語 84 / 基礎からわかる自治体の財政再建 84 / 地方財政改革の政治経済学 84 / 2020年の日本人 －人口減少時代をどう生きる－ 85 / 西山卯三の住宅・都市論 －その現代的検証－ 85 / 大震災神戸発！元広報課長の体験的危機管理 85

巻頭言

神戸開港140年に寄せて

神戸港管理者・神戸市長 矢田 立郎



神戸港は「大輪田の泊」と呼ばれていた古くから、中国大陸や朝鮮半島との交流拠点として発展してきました。今から140年前、1868年1月1日（慶応3年12月7日）に、神戸港は国際貿易港として世界に向けて開港いたしました。開港を契機に、神戸には国内外から多くの人や物が集まり、そして、先人達の知恵や不断の努力、進取の精神により、神戸には新しい産業が興され、独自の開放的でハイカラな神戸文化が築き上げられて今日まで発展を続けてきました。このように、神戸港は日本を代表する国際貿易港として、我が国の経済発展を支えるとともに、神戸の産業基盤として重要な役割を果たしてきました。

しかし、近年、我が国の製造業の海外シフト、アジア近隣諸港の整備、中国の経済発展、船舶の大型化など、神戸港を取り巻く環境は大きく変化をしております。そのため、平成13年度に「神戸港21世紀懇談会」を設置して、神戸港を「物流ゾーン」と「親水ゾーン」に大きく分けて再構築し、総合的に神戸港の活性化を図ることにしました。

「物流ゾーン」では、これまで蓄積したハード・ソフトの資産を活用・改良することにより国際水準の港湾機能を備えたアジア有数の国際貿易港として「活力」を生み出します。また、「スーパー中枢港湾」の指定を受け、港湾施設などのハード面の整備を国直轄事業で行うとともに、「コスト・スピード・サービス」などのソフト面を向上させてまいります。

「親水ゾーン」では、従来の物流以外の新たな分野へ港の施設を利用転換することで、みなと神戸流ライフスタイルの舞台として都心ウォーターフロントであるハーバーランドからHAT神戸、ポートアイランド西地区にかけて、親水空間として再整備を進めています。今年4月にはポートアイランド西地区に3大学が開学し、その前面には神戸港を望める広大な「ポーアイしおさい公園」が完成しました。

12年前の阪神・淡路大震災では、私たちの神戸港は甚大な被害を受けましたが、多くの関係者の努力によって、復興が進んでまいりました。その結果、昨年のコテナ取扱個数は震災後最高の241万TEUに達しました。今年は、クルーズ客船の入港隻数が震災後はじめて100隻に達する見込みとなるなど、神戸港に再び勢いが出てまいりました。

また、神戸空港の開港、神戸－関西ベイ・シャトルの就航により、神戸は海・空・陸の総合交通体系が確立されました。

そのような中で、開港140年を祝うため、神戸の港湾関係団体を中心に約100団体により「開港140年 神戸港に感謝する会（尾崎睦名誉会長）」が発足し、7月の海の日には「神戸開港140年記念式典」が盛大に開催されるなど、様々な記念事業が展開され、神戸のまちを盛り上げています。

今年は、開港140年という節目の年を迎え、次の10年を見据えて、未来への飛躍と持続的発展に向けて邁進する重要な時期と考えています。

今後更に、神戸港ウォーターフロントを含む都心、海上都市、神戸空港からなる地域を一体的にとらえて、海・空・陸の広域交流拠点としての「みなと」を活かしながら、人・物・情報が交流・融合する都心ゾーンとして、本市全体の発展を先導してまいります。



特集「神戸開港140年」にあたって

1868年に神戸港が世界に向けて開港してから140年を迎えた。開港によって、港は国内の各地と外国とを結ぶ玄関口となり、神戸には、国内外から多くの人や物が集まり、その交流の長年の積み重ねが、独自の開放的で明るい神戸文化を築きあげてきた。

本誌が特集テーマで神戸港をとりあげるのは、震災復旧・復興（第85号、平成8年10月）を挟んで開港120年当時の第53号（昭和63年10月号）以来である。この間、船舶の大型化・海運業界の合従連衡の進展、阪神・淡路大震災や中国経済の台頭による海運環境の大きな変化への対応、更には親水性機能の充実にも着目した「みなと神戸ーいきいきプラン」の策定など、神戸港と神戸のまちの関わりは新しい時代を迎えつつある。今号では、この節目の年に、神戸港をめぐる歴史と最近の状況、今後の展望などに関する論文を掲載し、都市の構成要素のひとつである人や物の交流という視点から、これからの都市のあり方を考察する一助としたい。

まず、「神戸開港140年の意義と神戸港」では、特に戦後の神戸港の果たして来た役割に焦点を当て、東アジア物流という視点から現状の神戸港が置かれている状況と課題について述べる。次に、「国際物流の動向と神戸港のネットワーク力」では、海運の歴史的発展過程における神戸港の位置づけと、最近のアジア物流の構造変化の分析と、その中で神戸港のネットワーク優位性がどのように機能するのかを展望する。「神戸港とともに歩む神戸税関」では、通関業務の視点からみた神戸港や、経済活性化にむけた税関行政の取り組みについて、「人が集うウォーターフロントへ」では、神戸港のランドマークの一つであるホテルとその周辺を題材に、親水機能・集客観光の視点からの魅力ある港の施設や求められる環境を、「神戸港地域における新たな企業誘致について」では、規制緩和後に神戸港に集積した中古自動車・中古建設機械オークションなどを中心に、地元自治体の港湾物流活性化への取り組みを紹介する。最後に「これからの神戸港の整備と活用」として、神戸港管理者の立場から、物流機能の大型化・効率化への対応と沖合いへの移行、その結果残された旧来のみなとの空間の活性化の方向性について述べる。

また、海外レポートとして、神戸港の姉妹港でもあるロッテルダム港が、ヨーロッパの物流のゲートウェイとして他の港湾との競争の中で、港湾施設や背後圏との輸送手段の充実に取り組む姿を「姉妹港 欧州ロッテルダムの戦略」と題して報告する。

神戸開港140年の意義と神戸港

神戸大学名誉教授，神戸市立工業高等専門学校 校長 黒田勝彦

1. はじめに

今年には神戸港が開港して140年にあたる。もちろん、明治元年（1868年）に兵庫港が外国貿易港として開港された年を基準としての話である。しかし、兵庫の津の歴史は古い。奈良朝740年頃に僧行基によって五泊（川尻泊，大輪田泊，魚住泊，韓泊，檀生泊）の制が定められ，四国・中国地方への海の道の一つの泊として整備された大輪田泊が現在の神戸港の前身として史書に残る最も古い歴史である。その後，平安朝末期の1173年の平清盛による経が島整備により対宋貿易，さらに1190年の僧重源による修築を経て室町時代には足利義満の対明貿易港として利用された。江戸期には鎖国政策によりもっぱら菱垣廻船による大阪～兵庫～江戸航路を支える内貿港として栄えた。明治元年の開港後は国費により近代港湾として整備され，日本の外国貿易を支える港湾として重要な地位を固めてきた。第二次世界大戦により，港湾施設や周辺工業施設が荒廃したが，いち早く復興を遂げ，戦後日本の経済復興の窓口として，そして神戸経済の牽引役として重要な役割を担ってきた。

本稿では，特に戦後の神戸港の果たして来

た役割に焦点を当てつつ，東アジア物流という視点から現状の神戸港が置かれている状況と課題について述べる。

2. 神戸港埠頭施設の整備経緯

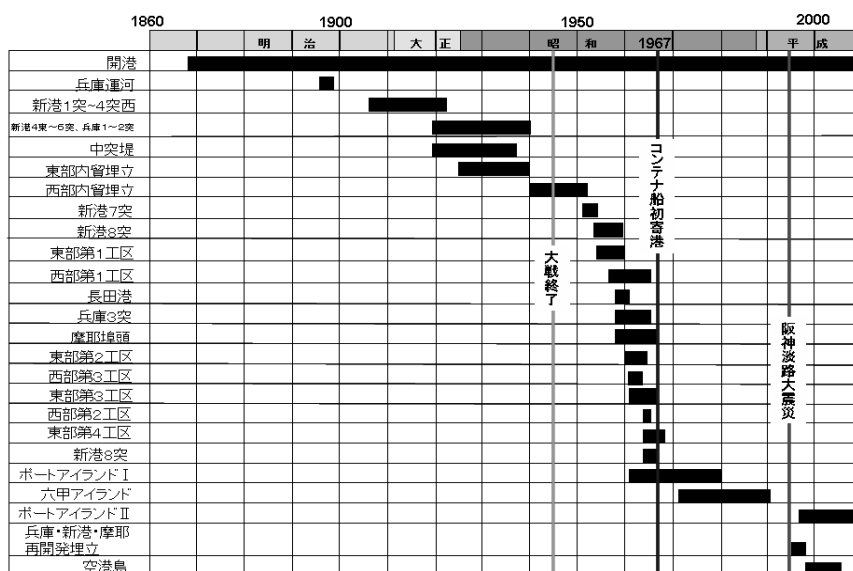
図-1¹⁾に神戸港開港以降の埠頭施設整備の経緯を示す。

神戸港が近代港湾としての体裁を整えていった第1期は，大正～昭和20年頃である。この間，新港第一突堤～第四突堤，新港第五～六突堤，中突堤，東部内貿用埠頭などが整備された。この時期は，第一次世界大戦後の世界経済の回復に支えられて世界貿易が拡大の一途を遂げており，神戸港の取り扱い貨物は日本全国の40%を占め，実績としても日本一の外国貿易港の地位を占めていた。

第二次世界大戦で荒廃したものの，戦後はGHQの指導による港湾法の改正により国管理から神戸市管理に移管され昭和24年（1949年）には戦災復旧を完了し，新港第七，第八突堤および灘浜埠頭を完成させた。

昭和30年代からの日本経済の急速な発展と，世界的な物流の増大により，神戸港の取扱貨物量は著しく増大した。このため，在来の施

図-1 神戸港港湾施設整備の経緯



設では対応できず荷役待ち船舶の港外滞船が増加し、早急に港湾施設を拡充する必要にせまられた。このため、昭和34年（1959年）に摩耶ふ頭の建設に着手し昭和42年（1967年）に完成した。摩耶埠頭は4本の突堤からなり、それまでの突堤の2倍以上の広さを持ち、エプロン幅、道路幅も十分にとった埠頭であり、荷役の機械化にも十分耐えるものであった。この時期、特筆すべきは昭和42年（1967年）に米船社シーランド社がアジア航路にコンテナ船を就航させたとき、神戸港、横浜港に日本で初めてコンテナ船を寄港させたことである。やや遅れて世界が認識するのだが、コンテナ船による貨物輸送は一大輸送革命であった。コンテナによるユニットロード荷役の以前では港湾荷役費用は多大であり、内陸の輸送も驚くべきコストと時間を要していた。コンテナの導入はドア・ツー・ドア輸送を可能にしたばかりでなく、海上輸送費用とトータル輸送日数をドラスティックに引き下げ今日の経済のグローバル化を支える重要な要素となった。このような輸送革命に対応すべく在来形式の楕形埠頭で計画造成されていた摩耶

埠頭第四突堤は工事の途中で計画変更され日本で最初のコンテナ対応埠頭に衣替えされた。この間、拡大する工業用地を確保するため、東部および西部に臨海工業用地が造成され、食品、肥料、鉄鋼、石油などの工場が立地し、神戸経済を牽引した。同時に、戦後の港湾労働者の処遇が戦前の旧態から容易に脱却せず、併せて、港湾荷役の機械化や船舶の近代化が進展し、港湾労働者の身分は極めて不安定であった。このため各地で港湾労働者組合が結成され港湾労働者のストライキが頻発、経済にも大きなダメージを与えるようになり、港湾労働者の安定的職場の確保や待遇改善を定めた港湾労働法が昭和40年（1965年）に定められた。

昭和42年（1967年）には、港湾での滞船混雑の早急な解消のため、東京湾・大阪湾にそれぞれ、京浜外貿埠頭公団、阪神外貿埠頭公団が設置され国費による埠頭施設の緊急整備が始まった。神戸港では、ポートアイランド一期工事および六甲アイランドのコンテナ埠頭やフェリー埠頭が埠頭公団によって整備された。この時期、神戸市は、背後の山地から

海面埋め立て用土砂を採取し、併せて、跡地を住宅用地や産業用地に売却する方式を採用し島の中に併せて居住区を整備する独特の方式を考案し、神戸方式とも呼ばれ効率的な用地造成と市財政運用法が注目された。昭和56年（1981年）には、一応の埠頭水準が確保されたとして埠頭公団は解散され、公団の資産は管理者の設立する埠頭公社に継承された。この間、港湾の近代化は加速され、貨物のコンテナ化が進み、ドア・ツー・ドア輸送が進展した。

昭和40年代～平成7年（1995年）の阪神・淡路大震災までは神戸港は順調に港勢を維持していたが、震災直前のバブル経済崩壊と震災による港湾施設・背後経済の壊滅的崩壊により一挙に神戸港の港勢は傾き始めた。最直前の昭和59年を対象年次とした神戸市港湾経済調査によると神戸市民所得の約40%が神戸港によって支えられているとの報告があった。しかし、震災後、神戸を跋港する航路が増え、トランシップ貨物量も大幅に減少するなど一挙に神戸港の抱えている潜在的弱点が表面化した。しかし、それにもめげず、被害を受けた港湾施設はほぼ2年で復旧させた。さらに、コンテナ船の大型化に対応すべくポートアイランド二期工事を完成させ、併せて積年の望みであった神戸空港島も2006年に完成し同年2月に開港にこぎつけた。

3. 最近のコンテナ輸送市場の状況

経済のグローバル化の加速と共に、国際貿易は拡大の一途を辿り、海上貨物輸送も拡大を続けている。特に、世界各国港湾におけるコンテナターミナルの整備により、海上コンテナ貨物が著しい伸びを示している。実際、経済のグローバル化はITの進歩とコンテナ輸送無くしてはありえない。現在では、調達

物流・生産物流・販売物流を含めて世界規模のロジスティックス・マネジメント無しに国際市場競争に勝てない時代となっている。これを支えているのは、重量ベースの物量で99%に達する海上輸送であり、戦略的輸送手段としての航空貨物輸送である。特に、海上コンテナ輸送は在来型のバラ荷輸送に比べて輸送コスト・輸送時間をドラスティックスに減少させた。このような大量安価な効率的コンテナ輸送が無ければ今日のように世界規模での市場拡大と競争は実現しなかったであろう。まさに、コンテナは単なる輸送技術革命だけに止まらず経済のグローバル化を推し進める立役者となった。

先に神戸港の港湾施設整備の経緯で述べたように、神戸港もこのような経済のグローバル化を支えるコンテナ輸送ネットワークのノードとして機能させるべくコンテナターミナルに多額の投資を行ってきたのである。多額の港湾投資を許容してきた裏には、「神戸の経済を港が支えている」という市民の合意があったからこそである。

さて、1970年代の韓国、香港、台湾、シンガポールの工業化への離陸と引き続くマレーシア、タイ、インドネシアなどのASEAN諸国、BRICS（ブラジル、ロシア、インド、中国）などの新興工業諸国の成長により、東アジアは世界の中での一大経済極をなしており、同時に、国際物流の一大基地ともなっている。このような経済情勢とともに、いわゆる盟外船社の台頭によって国際海上輸送市場も同盟体制が崩れ、激しい競争時代に突入している。図-2²⁾は最近の北米・欧州基幹航路における40フィートコンテナ1個の平均運賃の推移を示したものである。80年代～90年代までの2500\$～3000\$に比べると1000\$以上も運賃が下落している。一方、図-3³⁾はアジア～北米、アジア～欧州の各航路におけ

図-2 基幹航路の運賃推移

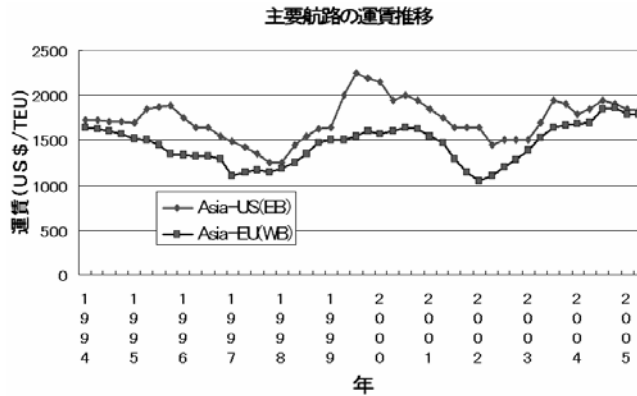
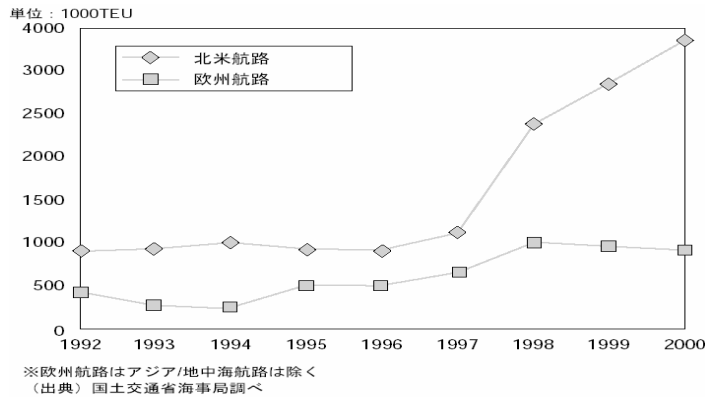


図-3 主要航路のコンテナ輸送インバランス



る往航・復航のコンテナ貨物インバランスの推移を示したものである。この図から推察されるように、北米、欧州ともアジアからの輸出超が拡大を続けており、地域間の貿易不均衡と同時に、海上輸送を担う船社にとっても貨物インバランスが大きな悩みとなっている。この状態が継続すると北米または欧州に空コンテナが山積みになることを意味しており、コンテナの融通利用が船社にとって大きな課題である。このような激しい外航コンテナ海運市場での競争に生き残るために船社はいろいろな戦略を駆使している。

その一つは、船型の大型化によるスケールメリットの追求である。図-4⁴⁾に示すようにコンテナ船が神戸港に就航した頃の1960年代には予想も出来ない速度でコンテナ船の大

型化が進んでいる。ポートアイランド一期が完成した1980年ごろでも4000 TEU 積の船型（喫水-14m程度）以上は大型化しないだろうと予想されていた。図に示したようにパナマ運河を通過可能な船型として4500 TEU 積が最大であったからである。しかし、90年代に入り船型は急速に大型化し、いまや11000 TEU 積コンテナ船が市場に投入されている。この船型では、フルロードで岸壁水深は（-16m）～（-17m）を必要とし、最新の六甲アイランドやポートアイランド二期のターミナルも対応できない状況になってきている。

次に船社は保有船舶を外国籍で登録して船舶直接コストの低減を図っている。自国船籍として登録すると国内法による多くのタックスや乗組員制限などでコスト縮減が出来ない

図-4 最大船型の推移

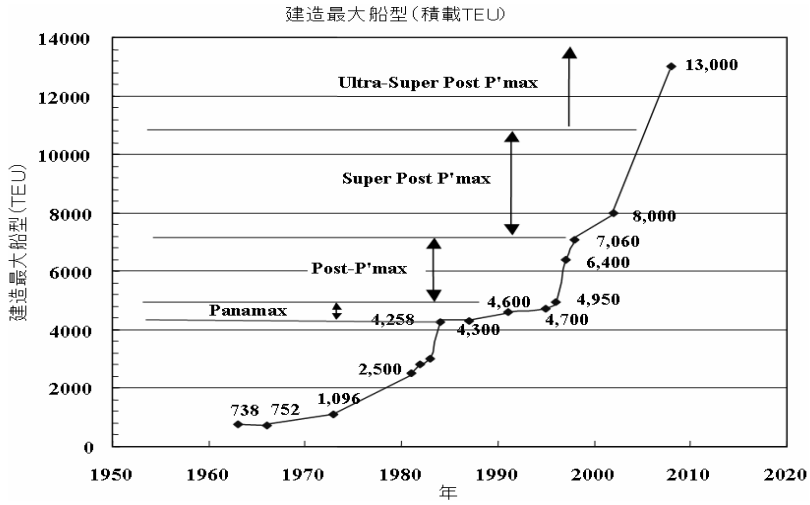


図-5 主要海運国の船舶保有状況

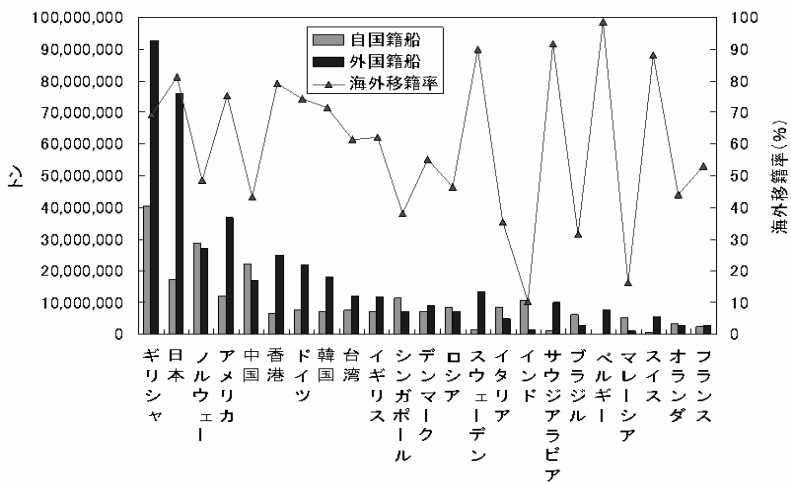


表-1 主要なアライアンスとグループ

グループ	メンバー	隻数	船腹量 (TEU)	船腹シェア (%)
The Grand Alliance	NYK, OOCL, HAPAG LLOYD, MISC	111	579,995	15.0
The New World Alliance	MOL, APL, HYUNDAI	91	457,599	11.8
Maersk Line	MAERSK, P&O NEDLLOYD	148	825,283	19.0
CKYH Group	COSCO, K-LINE, YANG MING, HUNJIN, SENATOR LINE	187	825,283	21.3
Evergreen Group	EVERGREEN, HATSU MARINE, LLOYD TRIESTINO	76	338,200	8.7

場合がある。そのような国の船社は自社の保有船の多くを、優遇措置を設けている便宜置籍国に登録しメリットを享受しようとしている。図-5⁵⁾は主要な海運国の船社保有の船腹量と便宜置籍船保有率を示したものである。邦船社も約85%を外国登録船としており、ベルギーなどは自国籍船を殆ど保有していない。

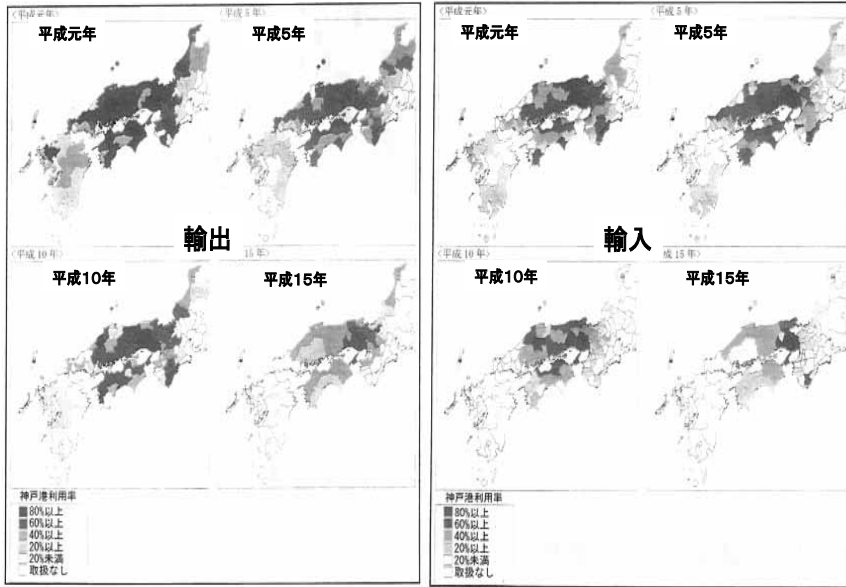
最後に、主要な外航船社はアライアンスを組むことによるメンバー間の相互融通システムを確立し、H&S（ハブ・アンド・スポークス）システムへの航路の再編による船舶運用の効率化を図っている。表-1⁶⁾は世界の主要船社のアライアンスを示したものである。これらのアライアンスは船腹量でもアジア～北米で約75%、アジア～欧州で約65%のシェアを持っている。また、90年代から船社の合併、買収が加速され、市場は大資本による寡占化の方向に進んでいる。

4. 神戸港の現状とスーパー中枢港湾政策

上述のようなコンテナ定期輸送市場は、東アジア諸国の経済発展に同調して時々刻々変化している。神戸港は80年代前半までは日本そして東アジアのハブ港としての地位を担っていた。しかし、図-6⁷⁾に見られるように国内においても神戸港を利用する背後圏は縮小の一途を辿っており、港湾コンテナ取扱ランキングも1995年の世界6位から2005年では39位に後退している。国内でも東京港22位、横浜港27位、名古屋港34位で4番手である。この原因は名古屋、九州、瀬戸内海の各港湾でのコンテナ取扱岸壁が整備されたこと、直背後の大量貨物を扱う産業が衰退していること、中国・韓国船社の安価な日本地方港フィーダサービス（支線輸送）によって神戸港に貨物が集まらなくなったこと、などが上げられ

る。港湾取り扱い貨物量の多寡で港湾の競争力は議論出来ないが、ある程度の地場貨物量を持たない港湾は船社にとって寄港の魅力は無く、フィーダサービスに切り替えられる。そうなる背後の企業は余分な輸送コスト、輸送時間を強いられることになり企業の国際競争力を損なう原因ともなる。また、貨物量が増えることは荷役コストの低減に繋がり利用荷主や船社にとっても好ましい。このような状況を受けて港湾サイドでは、船社と荷主のCS（Customer Satisfaction）を達成すべく多くの努力が払われている。政府も日本港湾の衰退は産業の国際競争力を損なう結果になることを危惧し、2004年に京浜港、伊勢湾港湾、阪神港を国が支援するスーパー中枢港湾として指定し、港湾サービスの向上による競争力強化に乗り出した。その政策の一つは、ターミナル・オペレータによる複数バースの一体的運用である。我が国の公社ターミナルでは各船社にバースを賃貸し、地元港運事業者が個別に船社の貨物の荷役を担当する習慣があるため、ターミナル同士の一体運営が難しくなり非効率でコスト高の原因ともなっていた。そこで、中小の港運業者の出資による新会社設立を誘導し複数バースを一体運用させ効率化とコストダウンを実現しようとしている。さらに、入出港手続きや税関手続き検疫・検数など個別にペーパーで事務処理を行うといった伝統的方法を廃止し、手続きの電子化に取り組んでいる。さらに地方政府と埠頭公社の財務状況の悪化を勘案し、特定指定ターミナルに国費を投入して岸壁改良を行い16mに増深している。このようなソフト施策・ハード施策を併せて港湾のサービス水準の向上に取り組むとともに、内航海運を使った瀬戸内荷主の神戸港利用の推進のための社会実験なども実施している。

図-6 神戸港の背後圏推移



5. 関西国際物流戦略チームの取り組みと阪神一開港化

以上のような国の動きに合わせて、関西では2005年6月に関西経済団体連合会，国土交通省近畿地方整備局，近畿運輸局，大阪航空局が事務局となり官民学一体となった「関西国際物流戦略チーム」（本部長：関経連会長，幹事長：筆者）が結成され，国際物流に関するさまざまな議論を行うとともに，具体的な政策提言をまとめ，実現に向けて関係方面への要望活動とともに，自治体同士の広域連携も実行に移されている。中でも，港則法で定められた神戸港，大阪港・堺泉北港，尼崎西宮芦屋港の3港域を一つの港域に統合し，阪神港（仮称）として一開港にする，といった戦略チームの提言は，北側国土交通大臣（当時）の取り上げるところなり，大臣の指示によって関係機関での検討が始められた。関係する港湾管理者は現在でも2港に寄港する外航コンテナ船については，入港料を半額にする減免措置を講じているが，一開港化が実現すれば手続きの簡素化，料金，税の面で船社

は大きなメリットを受けることになる。これに対し，近畿運輸局・海上保安本部で検討委員会（委員長：井上欣三神戸大学海事科学部教授）を立ち上げ，一開港化に伴う港内航行安全性の検討が昨年より行われていたが，このほど「当面安全性に重大な影響を与えない」との委員会の結論を得て，今秋を目処に具体的な法改正の手続きに入ることになった。

関西国際物流戦略チームは港湾同士の連携事項の他にも港湾・空港との連携事項，港湾・道路との連携事項などあらゆる側面から改善すべき問題点を洗い出して議論を重ねている。空港部門では，関西国際空港株式会社が掲げた「西日本のアジアへのゲート空港，東アジアの国際航空貨物ハブ」といった目標を達成するための関連施策として，連絡橋料金の低減化のための措置を政府に要望するとともに，港湾と内陸部を結節する高速道路未整備区間の早期整備や複数高速道路会社の道路通行に伴うターミナル料金の低減措置など，関西が国際競争力のある物流機能集積地として甦る施策を提言し，その実現に向けて関係者の一体的な努力が払われている。

6. おわりに

神戸港が開港し近代港湾として日本の国際貿易の窓口としてその名を世界に馳せてから140年が経過した。その間、神戸港を取り巻く経済・社会の情勢は一変した。神戸自体もわが国民がその歴史で始めて経験した近代都市直下型の地震に見舞われ未曾有の被害を受けた。そして都市の産業構造も大きく様変わりしている。また、神戸港自体の役割も次第に変化している。都市も、そして港湾も長い歴史の中では栄枯盛衰を経験する。そのことは世界の多くの都市の歴史や港湾の歴史が物語っている。問題は社会や経済の変化の兆候をいち早く鋭く感じ取って、その変化への対応策を的確に練り上げ実行に移すことである。特に、情報技術の進展は二十一世紀社会の変化の速度を加速させている。高度情報化社会と言われてすでに20年が過ぎ去ろうとしている。この間、少なくとも日本の港湾は情報化に的確に対応してこなかった。市民の親水性欲求や生活の質の向上といった側面ばかりが強調され、生活そのものを支えるインフラへの注意を振り向けなかったことがその大きな原因でもあろう。「荒廃する日本」を実現させてはならない。神戸はやはり神戸港と共に生きる道を模索し続けなければならない。現在のストックを捨て去って新しく成長軌道に乗れるほど現在の競争社会は甘くはない。また悠長でもない。「みなとまち神戸」は市民の心の拠り所でもある。新空港と港湾をフルに活用するための模索が神戸にとって重要な課題である。

参考文献

- 1) 神戸市みなと総局 HP より筆者作成
- 2) 商船三井株式会社営業調査室年報 2005年
- 3) 国土交通省海事局レポート, 2001年
- 4) 国土交通省港湾局委員会資料, 2004年, または, 国

- 土交通省国土計画局, 21世紀グランドデザイン HP
- 5) Data by Lloyd's Maritime Information Services (London) 2006
- 6) 国土交通省海事局, 海事レポートH17年版より筆者作成
- 7) 国土交通省近畿地方整備局港湾空港部報告, 2005年

国際物流の動向と 神戸港のネットワーク力

大阪産業大学経営学部教授；神戸大学名誉教授 宮下 國生

I はじめに

神戸港が開港した1868年ごろは、ヨーロッパの産業革命が完成し、貿易業から独立した海運業が蒸気船による世界的な航路ネットワークを構築して、世界海運市場が誕生した時期であった。世界海運市場は、ロンドンのボティック海運取引所の機能によって制度的にサポートされたのである。ちなみに世界史的観点からは、江戸末期における浦賀への黒船の来襲こそ、日本を開港させ、日本の港を世界海運市場のネットワークに組み込もうとする世界の潮流を示すものであった。尊皇攘夷論の視点より内戦に陥った日本を究極的に救ったのは、開国に向かう潮流を読み切った世界史的英断であったといえよう。

それから140年、神戸港はどう変わったのか。本稿ではまず交通の歴史的発展過程における神戸港のポジショニングを探った上で、現代の神戸港を取り巻く最大の環境であるアジア物流の構造変化にスポットを当て、その中で神戸港のネットワーク優位性がどのように機能するのかを展望しよう。

II 神戸港の先駆性と現代の課題

1. 交通・物流時代の神戸の世界的先駆性－海運取引所とコンテナ港－

19世紀末には、マーチャントキャリアでもある貿易業が運航していた小型帆船は一掃され、それに代わって海運業がコモンキャリアとして運航する大型蒸気船が貨物輸送を担う大勢が固まった。ここに貿易業と海運業の産業分離が完成し、まさに運搬具である船舶とノードとしての港湾という交通のハードインフラの優位性が支配する「交通」時代が幕を開けたのである（図1参照）。この時代は第2次世界大戦の終了期を経て1965年ごろまでの約100年にわたって継続する。この間、1915-45年頃には、神戸地域で形成された東洋一の海運取引所は、ロンドン、ニューヨーク、ハンブルクと並ぶ世界の4大海運取引所に列せされ、「神戸」は世界海運界に確固たるブランドを築いたのである。

「交通」時代は、アダム・スミスやリカードによって先導された比較優位を競う自由放任貿易のもとで、貿易貨物のすべてが海運市場を通して輸送されていた。後にノーベル経済学賞を受賞するクープマンズやティンバー

ゲンが自由な世界タンカー市場や世界造船市場を経済理論の実験の場として選択した¹のはそのような理由からであった。

また日本の海運政策は、1945年以降、戦後の経済復興に対応したものと舵が切られ、約20年の期間にわたって継続した。これを受けて1964年になると、新たに海運集約政策が展開されることになり、この政策もまた、1985年までの約20年にわたって運営された。本政策は、政府が国民経済政策として所得倍増政策を掲げ、これを実現するための部門政策として、海運集約政策の名の下で日本海運業を本格的に再建整備させようとしたものであった。結果的にはこれによって、「交通」時代からコンテナ船による複合一貫輸送を実現した「物流」時代への転換が可能となったのである²。

海運集約化政策は、その直後に現れた世界コンテナ革命の兆しを、1966年のコンテナ船革命の答申によっていち早く取り込んで運営されたため、わが国のコンテナ海運業の隆盛のみならず、コンテナ港湾の発展をも促したからである。その結果、この「物流」時代に、神戸が再び注目を集めることになる。神戸港

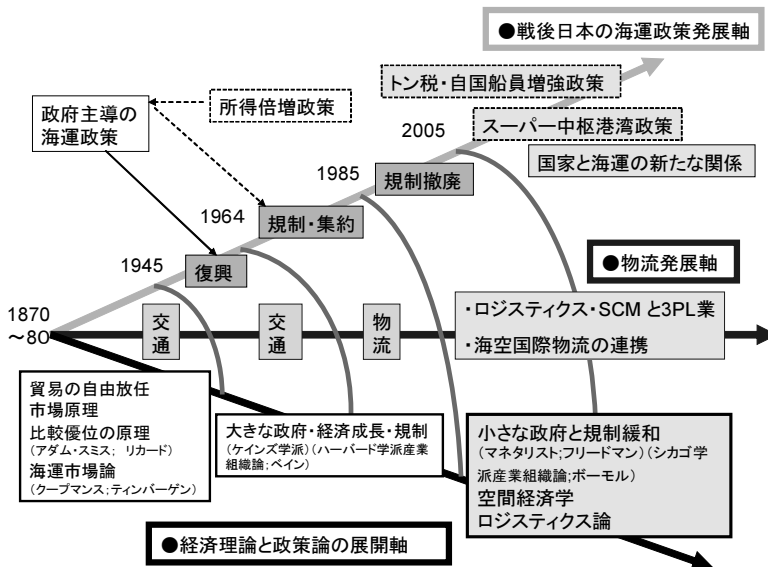
は、1973-78年にかけての6年間にわたりコンテナ取扱量世界一位を継続し、その後も1985年頃までは常に取扱量の世界上位を占めていた。

日本経済もまた、戦後復興の20年とは区別される新たな経済発展の段階、高度成長の段階に入ったのである。その経済運営の背景には、大きな政府の下での経済成長を標榜するケインズ学派と経済運営で規制を重視する産業組織論の隆盛を導いたペインらのハーバード学派の影響を認めることができる。

2. ロジスティクス・SCM 時代と日本の海運業・港湾業－企業時代の対応のあり方－

1985年には、日本の海運政策は規制緩和へと軸足を移し、大きな転機を迎える。日本の海運業は、集約体制の下での規制政策によって、活動範囲を日本の輸出入貿易活動に束縛・限定されるよりも、政府規制から離脱して、今後大きな成長が見込めるアジアを仕出地および仕向地とする三国間物流に進出することの方を選好したのである。この規制緩和時代の政策の流れを作ったシカゴ学派は、フリードマンの小さな政府とポーモルらの規制緩和

図1 物流の発展、政策・理論の展開と日本の海運政策



論をベースに、アメリカ経済の改革に取り組んだけれども、わが国海運業の決断はまさにこの流れに時期的にも合致するものであった。

その間、世界の物流軸では、アジア経済の発展によるグローバル化の推進、情報化の進展、規制緩和の促進の中で、調達・生産・販売に関する企業内物流の効率化を図るロジスティクスや、さらに進んで企業間物流管理に取り組む SCM（サプライチェーンマネジメント）に対して、物流業としてどのようなサポートができるのかが問われるというように、新たな事態が展開した。ここに、このサポート機能を委託先荷主企業の物流モデルの構築支援業務にまで高めた 3PL 業（サード・パーティ・ロジスティクス）と呼ばれる先端的物流業まで登場することになる。海運業も空運業もお互いの連携を従来以上に強化する一方で、3PL 業として新たな業務に挑戦するようになってきた。このように、1985年以降は、それまでの時代とは異なって、企業が自由に新機軸に挑戦する時代に入っている。

確かに現代は、国家が企業を動かすという 1985年までの環境にはないことは確かである。しかし、このグローバル競争の時代には、物流軸を支えるハードとソフトのインフラの構築には、次第に国家のサポートが絡んでくる。日本でも 1997年以降、政府が総合物流大綱を決定するようになり、特に 2005年 11月決定された総合物流大綱にはいわゆる「スーパー中枢港湾プロジェクト」が組みこまれた。これによって神戸港は大阪港とともに阪神港として指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）に指定され、公共岸壁の長期化貸付や高規格荷役設備向けの無利子貸付制度などの特典を得て、アジア主要港を凌ぐコストサービス基準の実現に努めている。また海運業では、トン数標準税制の導入と日本人船員の育成をテーマに政策立案が進んでいる。

このように、2005年以降、国家と海運の新たな関係が始まった。戦後の日本の海運政策は、戦後復興、海運集約、規制緩和を経て、国家と海運がパートナーとして連携する現代へと変化してきた。その変化は、不思議なことにはほぼ 20年の間隔をおいて起こっているのである。その意味では、これからの 20年は国家的政策と連携しながら、企業が卓越した国際的競争力を築く時代に入ったといえる。失われた 10年における経済政策不在の空白をどこまで取り返せるか、それが今後 20年の課題である。

世界の港湾では民営化がひとつの流れを形成している³。この視点からすると、優れた公的なインフラと優れた私的な経営能力をいかに結合するか、それを日本の歴史・文化・制度の流れの中で模索し、決定して、アジア物流の構造変化に対応する指針を構築することこそ肝要であろう。神戸港もその中で将来の展望を描くことになる。

Ⅲ アジア物流の構造変化と雁行的発展

1. 国際物流の基礎構造

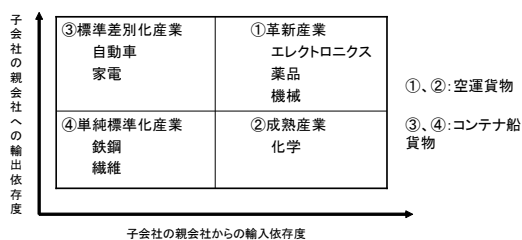
国際物流の基本的構造を理解するうえで参考になるのは、1980年代の米国多国籍企業における親会社と子会社の間での調達と販売の相互依存関係を考察したカソンの研究成果である。カソンは、アメリカに親会社の立地する多国籍企業が子会社との間に形成した輸出依存度と輸入依存度の関係から、産業を 4つのカテゴリーに分類した。それによれば、①輸出依存度と輸入依存度がともに高い業種を研究集約性の高い業種、②輸入依存度は高いけれども、輸出依存度は低い業種をグレイゾーン型業種、③逆に輸出依存度は高いが、輸入依存度が低いグレイゾーン型業種、④輸出と

輸入の依存度がともに低い研究集約性の低い業種である。

カソンによれば、その中で今日最も注目されるのは、③に掲げた輸出依存度は高いが、輸入依存度が低いグレイゾーン型業種であり、ここには一般にプロダクトサイクルにおける合理化された生産段階、あるいは標準差別化段階にある自動車などの輸送設備や電気機器⁴の業種が属しているという。一方②のグレイゾーン型業種には化学工業が入り、それはプロダクトサイクルにおける成熟段階にある。①の研究集約性の高い業種には、革新的段階にあるエレクトロニクス、製薬、機械産業などが、また④の研究集約性の低い業種は、すでに単純標準化段階にある繊維産業や鉄鋼業がこれに当たる、と論じている⁵。

この議論に従って国際物流の基礎構造を表示すると図2になる。このうち、革新産業と成熟産業が空運物流に、標準差別化産業と単純標準化産業がコンテナ船物流におおむね依存するのである。プロダクトサイクル理論に基づく産業分類は国際物流の分業的構成によく対応している。

図2 国際物流の基礎構造
—プロダクトサイクルによる業種分類—



今日、自動車産業や家電業は組み立て部材に革新的な半導体を組み込むことによって高機能化しているけれども、基本的には外形やアクセサリ等のモデル変更を頻繁に実施して競争する業種であるという意味で、標準差別化産業の段階にあると見てよいであろう。もっとも現在の鉄鋼業は特殊鋼の生産を増やし、革新的な特殊鋼メーカーになりつつある

し、繊維産業もまた化学工業を兼業して炭素繊維や液晶膜等の革新素材部門を拡張しつつあるので、単純標準化産業にとどまることなく、成熟産業部分を増やしつつある。

2. アジア物流の発展構造とプロダクトサイクル— 概括的考察 —

ここで Journal of Commerce 社の PIERS データ⁶を用いて、日本、中国・香港⁷、韓国・台湾及び ASEAN⁸の4つの仕向地から米国に向かうコンテナ船物流の業種別構成において、1993-2005年の間で継続的に上位シェア10品目に入っていた、衣類、家具、玩具、一般電気機器、テレビ・ビデオ等の映像・音響製品、履物及び付属品、コンピュータ及び半導体、自動車部品、建築用具及び関連品、床材・ブラインド等のプラスチック製品の動向に注目すれば、これら10品目のシェアの合計は、例年若干変動するものの、55.9~58.5%のレベルで概ね安定的に推移している。

品目別のシェアの変動状況を、例えば、上記のカソンのプロダクトサイクルによる業種分類に従って、上位10品目の内から標準差別化財と単純標準化財を各4品目ずつ選んで、計8品目につき1993-2005年⁹の品目別シェアの年平均変化率でとらえると、標準差別化財グループのシェアが年1.53%の割合で減少したのに対し、単純標準化財グループのシェアは逆に年2.32%ずつ増加している(表1参照)。例えば標準差別化財では、自動車部品のシェアは、北米での部品を含む現地生産の進行の影響を受けて6%から3%へと半減しており、一方、単純標準化財では、米国の旺盛な住宅需要にサポートされて、家具及び家財道具のシェアが7.4%から16.1%へと倍増するというように好対照を成して大きく変動しているのである¹⁰。これに対して、自動車と家具を除いた他の品目のシェアの変化率は概ね年平

表1 アジア・北米コンテナ船物流に占める代表的な品目のシェアとその変化率（単位：％）

品目		93年の シェア	05年の シェア	年平均変化 率(93-05年)
標準 差別 化財	一般電気機器	5.5	6.6	1.67
	コンピュータ・半導体	3.2	2.8	-0.01
	テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	5.5	4.1	-2.12
	自動車部品	6.0	3.0	-4.17
	[4品目小計]	20.2	16.5	-1.53
単純 標準 化財	衣類及び関連品	9.0	11.2	2.03
	家具及び家財道具	7.4	16.1	9.80
	玩具	6.4	5.1	-0.39
	履物及び付属品	5.2	3.4	-2.89
	[4品目小計]	28.0	35.8	2.32
その他の品目		51.8	47.7	-0.65

(注) Journal of Commerce, PERS データ（本文脚注4参照）

均3%以内のプラスあるいはマイナスの変動幅の中で安定している。中でも、コンピュータ・半導体のシェアは、年平均ではわずかに0.01%だけ低下したのに過ぎないのである。

このように、品目別に見たシェアの変動は若干の例外はあるものの、概ね安定しているといえよう。しかしこの間に、例えば仕出国別構成で見ると、コンピュータ及び半導体では、日本積が41.3%から8.4%へと激減したのに対して、中国・香港積みは逆に7.1%から69.89%へと激増するなど、国家・地域間の競争が激しい。同様の現象は単純標準化財でもみられ、玩具のシェアの年平均変化率はわずかに-0.39%であるけれども、仕出国別構成では、中国・香港積みが79.3%から95.9%へと激増し、その他の3地域からの船積みがそれぞれ4～6%ずつ減少しているのである。

そこで国家・地域間で発生した品目別物流の移転を見るために、アジア・北米往航コンテナ船物流市場を、日本、中国（香港を含む）、韓国・台湾、ASEANを4つの仕出地とする10品目の物流市場として捉え、その1993-

2005年にわたる仕出地別・品目別の物流シェアの年平均値、変動係数¹¹、および変化のトレンド¹²を求めよう。その結果は後掲の表3～5のとおりであるけれども、ここでは全く対照的な対米物流構造の変化が日本と中国の輸出物流において現れており、両者の対極の間に、韓国・台湾仕出とASEAN仕出の物流が挟まれて位置していることが分かる。この構図に従って、以下では、「日本と中国のグループ」と「韓国・台湾とASEANのグループ」に分けて考察する。

ここで、以下で用いる市場シェアと変動係数の組み合わせと市場構造の関係にふれておこう。一般には、市場シェアが高くなり独占状態に近づくと、変動係数は低下する。この場合、独占状態が技術集約的産業（標準差別化財産）物流において発生しておれば、物流の変動係数が小さい国・地域ほど技術水準も高いといえよう。逆に市場が競争状態であれば、市場シェアは低く、変動係数は大きくなる。この場合には、技術の世界標準化を巡る国・地域間競争も特に激しくなる。このように特定の市場シェアと変動係数の組み合わ

表2 物流市場構造の型と年平均物流シェア・変動係数の関係
 -1993~2005年のアジア・北米コンテナ船物流市場のケース-

物流市場構造の型	年平均物流シェア	変動係数
独占	70%以上	0.2程度未満
指導寡占	45~70%未満	0.2程度以上, 1.0未満
競争寡占	5~45%未満	1.0以上
多占(アームズレングス競争)	5%未満	制約なし

せは、特定の市場構造と密接な関係にあるであろう。1993~2005年のアジア・北米コンテナ船物流市場において見られるこれらの関係は、概ね表2のようになるであろう。

ただし市場全体の構造判定が可能であるのは、独占と指導寡占のケースであり、この場合には他の地域がいかなるポジションを取ろうとも全体構造は変化しない。これに対して特定の地域では競争寡占や多占が現れていても、他の地域にはもっと強力な市場支配力をもつ売り手がいるとき、全体の市場構造はその売り手が決定する。表2の分類基準の意義は、地域間におけるダイナミックな構造ポジションの変化を見ることができることである。

3. 対照的な中国と日本の輸出物流

(1) 雁行的発展の特異ケースにある中国物流

表3に見るように、中国諸港から船積みされ、米国に向けて輸出された主要10品目の貨物は、それぞれの品目別市場において、自動車部品物流を除き、ほぼ45%以上の年平均シェアを確保し、しかもすべての品目において、考察の最終年である2005年のシェアが13年間の平均シェアを上回っているから、プラスの物流成長トレンドが支配している。

①中でも単純標準化財である玩具、履物及び付属品、床材・ブラインド等のプラスチック製品の3品目のシェアは80%を超え、変動係数は0.2以下で、市場は安定的に独占状態に近いといってよい。

②これに対して、標準差別化財の一般電気

機器とテレビ・ビデオ等の映像・音響製品の2品目、また単純標準化財の衣類及び関連品、家具及び家財道具、建築用具及び関連製品の3品目の計5品目は、ともに45~60%のシェアをもち、変動係数も0.2以上で、かつ1.0未満であるから、市場でリーダーシップを発揮できる指導寡占状態にある¹³。

③残る2品目のうち、自動車部品のシェアは10%、変動係数1.61であるから、競争的寡占状態にあると見ることができる。またコンピュータ・半導体のシェアは44%で、シェアのレベルは高いけれども、変動係数が3.04ときわめて高く、中国物流がなお指導力を発揮できておらず、未だ星雲の状況にあると見られる。従って、これも競争寡占状態にある。これらの2品目は、トレンドはプラスの成長財であるから、今後、指導寡占のポジションに移行することが予想される。

以上の関係を、品目別物流の年平均シェアとその変動係数を両軸にして表した図3で見れば、中国を仕出地とする物流では、★印で示した単純標準化財の物流が、独占的市場構造を含み圧倒的な支配力を誇示しており、それらを☆印で捉えた標準差別化財が追っている状況が明らかである。それらは成長トレンドの下で、衣類を除き左上の極限のコーナーに向かっている。

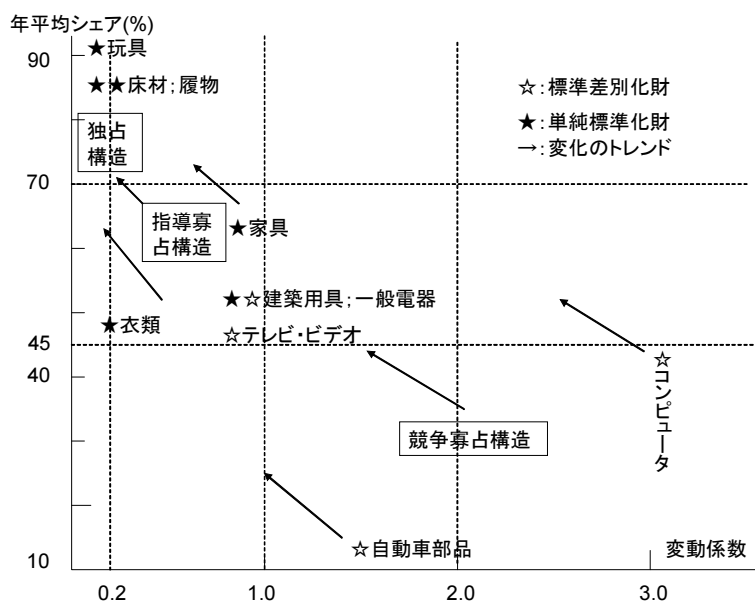
このように中国がなお単純標準化財の物流において独占に近い主導権を維持しつつ、標準差別化財のアジアでの生産の主導権を確立していることは、ある意味では、雁行的発展

表3 アジア・北米コンテナ船品目別物流市場に占める中国仕出財の動向（1993-2005年）

品目		年平均シェア(%)	シェアの変動係数	変化のトレンド	市場構造
標準差別化財	一般電気機器	51.9	0.94	プラス	指導寡占
	コンピュータ・半導体	44.0	3.04	プラス	競争寡占
	テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	45.4	0.72	プラス	指導寡占
	自動車部品	10.4	1.61	プラス	競争寡占
単純標準化財	衣類及び関連品	47.9	0.20	プラス	指導寡占
	家具及び家財道具	60.2	0.84	プラス	指導寡占
	玩具	91.6	0.16	プラス	独占
	履物及び付属品	85.3	0.21	プラス	独占
	建築用具及び関連製品	51.3	0.76	プラス	指導寡占
	床材・ブラインド等のプラスチック製品	85.7	0.05	プラス	独占

(注) 変化のトレンドは、1993-2005年にわたる仕出地別・品目別の物流シェアの平均値が2005年の実数値を超える場合はプラス判定、平均値が実数値の80%以上にとどまるときは横ばいのゼロ判定、平均値が実数値の80%を下回るときはマイナス判定とする。ゼロ判定に幅を持たせたのは、この程度であれば、長期的にはシェアの回復反転が見込めると考えたからである。

図3 アジア・北米コンテナ船品目別物流市場に占める中国仕出財の分布



原則の例外に当たる。工業化をほぼ完成させた段階では、単純標準化財の生産からはかなり撤退し、その主導権を他国に譲るのが一般的であるからである。そうしなければ限られた資源の制約の中で、選択と集中を発揮して成長を持続することは困難であるからである。

ではなぜ中国はこのような特異な発展を辿ったのであろうか。それは中国が、グローバル化の局面において外資を導入し、資源の制約を克服して工業化を迅速に進めることができただけでなく、その工業化は輸入代替的なものではなくて、多国籍企業のロジスティクス

ネットワークと結合した世界の生産拠点化を実現したからである¹⁴。標準差別化財物流の顕著な発展はその成果なのである。その過程で、本来、競争優位にあった単純標準化財においても、北米の住宅需要や消費需要の拡大に継続的に対応していったのである。その結果、コンテナ船貨物に適合した標準差別化財と単純標準化財の双方において、アジア物流をリードすることになったのである。

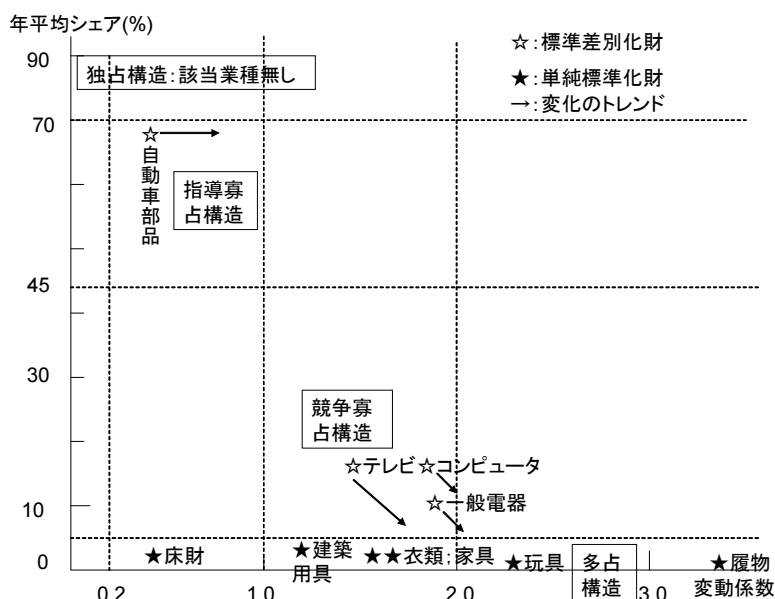
(2) グローバルサプライチェーンの中に生きる日本の物流

これに対して日本は中国物流の発展の影響を最も強く被っている。日本を仕出地とする対米コンテナ船物流は、10品目すべてについて変化のトレンドがマイナスであり、中国仕出物流とはまさに対照的である。その関係は表4になり、そのイメージは図4のように得られる。すでに日本にはアジアにおける雁行的発展のリーダーとして、単純標準化財物流

表4 アジア・北米コンテナ船品目別物流市場に占める日本仕出財の動向（1993-2005年）

品目		年平均シェア(%)	シェアの変動係数	変化のトレンド	市場構造
標準差別化財	一般電気機器	10.6	1.89	マイナス	競争寡占
	コンピュータ・半導体	15.6	1.76	マイナス	競争寡占
	テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	14.7	1.40	マイナス	競争寡占
	自動車部品	69.3	0.43	ゼロ	指導寡占
単純標準化財	衣類及び関連品	1.03	1.49	マイナス	多占
	家具及び家財道具	0.40	1.58	マイナス	多占
	玩具	1.64	2.31	マイナス	多占
	履物及び付属品	0.11	3.73	マイナス	多占
	建築用具及び関連製品	4.48	1.26	マイナス	多占
	床材・ブラインド等のプラスチック製品	1.28	0.42	ゼロ	多占

図4 アジア・北米コンテナ船品目別物流市場に占める日本仕出財の分布



には支配力は全くなく、一方標準差別化財物流でも、水平分業と垂直分業による正常な海外流出のレベルを超えた品目別シェアの減少が、企業のロジスティクス行動と企業間でのグローバルサプライチェーンの構築によってますます加速しているのである。

対米日本仕出物流の特徴は、すべての単純標準化財の品目別年平均シェアが5%未満であり、本稿での分類基準（表2参照）では、その市場構造は多占である事である。またそのトレンドは床材等のゼロ以外はマイナスである。基本的には日本仕出の単純標準化財物流は衰退の一途をたどっている。まさに中国仕出の独占の単純標準化財物流によって支配されている。

その一方で、標準差別化財物流では、中国仕出物流との水平分業が進む中で、高機能品の物流に特化していくために、基本的にマイナスのトレンドにあり、市場構造は競争寡占状態である。わずかに自動車部品のみが、年平均シェアが70%を少し下廻って、独占構造から指導寡占構造に移行した状態にあり、そのトレンドも年平均シェアが2005年のシェア

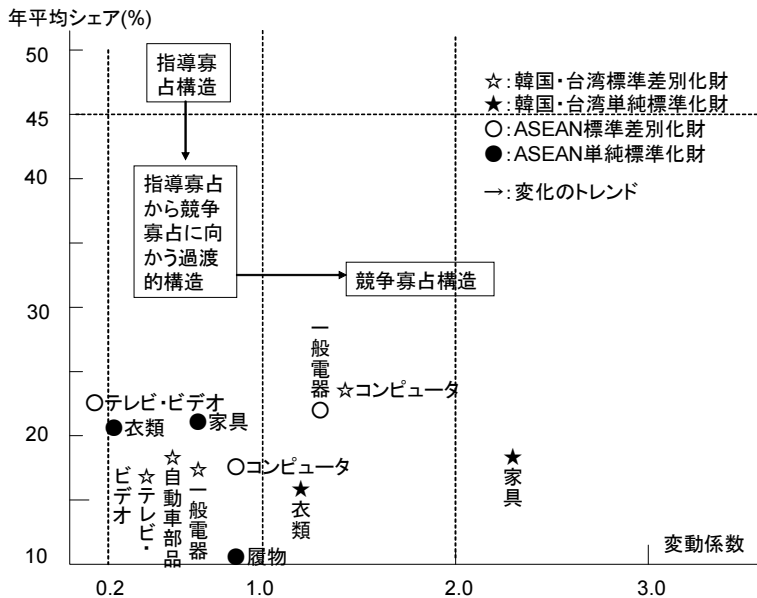
の実数値の80%以上のレベルにとどまっているため、なお回復の余地のあるゼロトレンドに位置づけられる。

日本をベースとする国際物流を対米貿易から見る限り、高度先進工業国として、水平分業に生きる一般電器、コンピュータ、テレビ等と、垂直統合あるいは垂直分業の中で行動する自動車部品の2本柱によって支えられている。日本の電気機械産業や自動車産業は、グローバルな水平分業と垂直分業のネットワークを構築し、そのなかで中国から北米に向けての物流にも深く関与している。日本からの仕出物流シェアの減少は、言うまでも無く、日本の製造業の競争劣位を示すものではなく、グローバルなサプライチェーンの構築によって競争優位を確保しようとする戦略の表れである。

4. 韓国・台湾と ASEAN の物流

中国より早くに経済発展に向けて離陸した韓国・台湾と ASEAN の対米物流はどうであろうか。1986-96年の同様の考察では、ほとんど経済発展の芽が見られなかった

図5 北米コンテナ船品目別物流市場に占める韓国・台湾仕出と ASEAN 仕出財の分布（1993-2005年）



ASEAN において、その後のここ10年の発展には剋目すべきものがある¹⁵。韓国・台湾の NIES 勢とほぼ互角の競争を展開しているため、両者を一つのグループとして取り扱うことが可能である。

その特徴は、日本や中国を仕出地とする物流では見られなかった、指導寡占と競争寡占にはさまれた中間型過渡的寡占の物流が発生していることである。図5より明らかなように、この中間型寡占の特徴は、変動係数が指導寡占と同様に1.0以下であるのに対し、年平均シェアは競争寡占の条件である5～45%の範囲にあるものである。つまりこの中間型寡占は、図5の変化のトレンドの矢印で示すように、市場構造が指導寡占構造から競争寡占構造に移行する過渡期のものである。もちろんこれは逆の動きも取りうるので、競争力が増加する局面では、競争寡占が指導寡占に移行する過渡期でもありうる。しかし現実には、韓国・台湾と ASEAN は、中国からの市場競争の影響を被ってポジションを低下しているため、右下に向かうトレンドが成立している。

5. アジア物流に見る雁行型発展とサプライチェーン型発展

そうであれば、前掲の図5において韓国・台湾と ASEAN の発展の順序を推定できるであろうか。日本と中国を含めてそれは可能であり、過渡的寡占構造領域と競争寡占構造

領域に存在する品目数とその構成状況（標準差別化財と単純標準化財の各領域別の配置状況）で判断できる。その状況は、日本仕出及び中国仕出を含めて表5のようになる。

(1) 単純標準化財の生産移転に見る典型的な雁行型発展

ここで単純標準化財が競争力を多く残している地域ほど、経済発展の離陸期が遅く、今後他国の競争によっては大きく経済構造が変動する可能性を持っているということが出来る。この観点から、4つの仕出地を類別すると、すでに日本ではサンプルに選んだ6つの単純標準化財のすべてが多占の構造領域に入っている。また韓国・台湾仕出の単純標準化財は4品目が多占領域に、2品目が競争寡占領域に所属し、日本にフォローしているし、ASEAN 仕出の単純標準化財は3品目が多占領域に、3品目が中間寡占領域に所属し、韓国・台湾をフォローしている。中国仕出の単純標準化財は3品目が独占領域に、3品目が指導寡占領域に所属し、圧倒的な競争優位を示している。したがってここに、日本、韓国・台湾、ASEAN、中国の順に進行した雁行的経済発展を確認できる。

(2) 標準差別化財に見るサプライチェーン型発展

一方、標準差別化財の分布では、韓国・台湾と ASEAN の間には一見顕著な差は見ら

表5 仕出地別・市場構造別の財の分布状態

財・市場構造 仕出地	単純標準化財					標準差別化財			
	独占	指導寡占	過渡的寡占	競争寡占	多占	指導寡占	過渡的寡占	競争寡占	多占
中国	3	3				2		2	
ASEAN			3		3		2	1	1
韓国・台湾				2	4		3	1	
日本					6	1		3	

表6 韓国・台湾とASEANにおける標準差別化財の競合状態

品目		年平均 シェア(%)	シェアの 変動係数	変化のト レンド	市場構造
韓国・ 台湾	一般電気機器	16.6	0.77	ゼロ	過渡的寡占
	コンピュータ・半導体	23.1	1.42	マイナス	競争寡占
	テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	14.1	0.68	マイナス	過渡的寡占
	自動車部品	18.2	0.77	プラス	過渡的寡占
A S E A N	一般電気機器	21.0	1.39	マイナス	競争寡占
	コンピュータ・半導体	16.9	0.76	マイナス	過渡的寡占
	テレビ・ビデオ等の映像・音響製品	25.4	0.20	ゼロ	過渡的寡占
	自動車部品	1.63	0.89	プラス	過渡的寡占

れない(表5)。そこで表6で、両地域の標準差別化財の競合状態を改めて整理すると、過渡的寡占領域において、韓国・台湾では、自動車部品がプラスのトレンドで成長が期待され、一般電気機器は回復可能なゼロトレンドにある。同様の領域において、ASEANではテレビ・ビデオが回復可能なゼロトレンドにあり、なお発展の可能性を残している。またASEANでは、自動車部品は多占領域にあるものの、毎年僅かながらプラスの成長トレンドに乗っており、今後の発展の芽が見られている。

このように標準差別化財のASEAN仕出は、韓国・台湾仕出を構造的に凌駕してはいないけれども、むしろ異なる品目について、それぞれの優位を生かして、全体としては互角に競争している状況が読み取れる。つまりそれは、韓国・台湾にフォローして発展を試みたASEANが、その直後に離陸した中国に追いつかれ、追い越されたことは事実であるが、その後、水平分業に基づいて経済力を回復している状況を示している。この状況は、どの業種にも発展の芽が見られなかった、先に指摘した1986-96年の10年間とは明らかに異なっている。

日本と中国の標準差別化品の物流のみを見れば、単純標準化品の物流と同様に、明確な

雁行形態的發展が支配しているとの解釈も成立する。しかし両地域に挟まれた韓国・台湾とASEANに見られる水平分業的發展は、この流れが単純ではないことを示唆している。

アジア地域が全体として、グローバル經濟の發展ゾーンに組み込まれているのである。このようなゾーンの發展を支えるものは、すでに指摘したように、多国籍企業が、経営戦略の構築に当たって、ロジスティクスをベースとしたサプライチェーンマネジメントを導入したことにある¹⁶。その企業間における調達と販売のネットワークがアジア全域に拡大され、特にその傾向は軽量で移動が容易な電機機器において顕著である¹⁷。

IV 神戸港のネットワーク力の評価と展望

上に見たようにアジアの対米仕出物流では、自動車部品物流における日本の突出した支配力が顕著であり、それ以外の電気機器を中心とする日本仕出の標準差別化財物流では、韓国・台湾、ASEAN、中国からの競争が及んでいる。では日本の港湾は自動車部品物流を取り扱わないと發展できないのかということ、そうではない。なぜなら、単純標準化財のアジアでの競争には雁行形態型發展にしたがって、すでに決着が付きつつあるけれども、標

準差別化財仕出においては、サプライチェーンのネットワーク優位性が支配するからである。

しかしサプライチェーンのネットワークは産業が構築するものであって、港湾が直接に関われるものではない。つまりいくら航路ネットワークを整えても、背後地に海外とのサプライチェーンネットワークを抱える産業が立地されていないならば、貨物は集まらないからである。この点が、グローバル経済時代とそれ以前の時代の大きな相違である。すでにⅡにおいて触れたように、企業内においてロジスティクスを整備し、企業間でサプライチェーンを構築することが、グローバルに行動する多国籍企業の物流戦略である。その流れに乗れるか、あるいはそれを取り込めるかどうか、港湾のもつ現代のネットワーク性を現すものである。

このように、港湾に関わるネットワークには、地域あるいは広域の港湾としてのハブ&スポーク型ネットワークと背後地の産業の物流戦略に対応したサプライチェーン対応型ネットワークの2つが機能している。ハブ志向ネットワークは、1960年代のコンテナ革命によって、コンテナ船が寄港する基幹航路上のハブ港とそれに連結したフィーダー航路によって構成される伝統的ネットワークであり、物流

サービス供給側が、ハブ&スポーク型ネットワークシステム構築優位性の論理に基づいて用意するものである。これが、1990年代半ば以降に顕在化したサプライチェーン対応型ネットワークに一致していることが望ましいが、果たしてわが国の港湾の実情はどうであろうか。とりわけ神戸港のネットワークはどのようなものと評価されるのか。

この点に関して、ここでは1981～2002年における主要5大港の実入り輸出コンテナ物流量を計量的に分析してえた考察結果¹⁸を明らかにしよう。その基本モデルは、

特定港の実入りコンテナ貨物量

$$=f(\text{伝統的なハブ\&スポーク型ネットワーク；サプライチェーン対応型ネットワーク；隣接港の影響力})$$

であり、ここに伝統的なハブ&スポーク型ネットワークは、表7に見るような国家的、グローバル、ローカルの3種類のネットワークを、またサプライチェーン対応型ネットワークは表8に見るような背後地経済による投資先別産業別直接投資によって形成されるネットワークを指している¹⁹。

表7では、国家的規模ネットワーク力が実入り輸出コンテナ物流量のGDP弾力性で、グローバル規模のネットワーク力が実入り輸出コンテナ物流量の世界貿易弾力性で、また

表7 5大港における伝統的ハブ&スポーク型ネットワークの優位性

要因		神戸	大阪	名古屋	東京	横浜
国家的ネットワーク力（国内総生産）		0.75**	—	—	0.49*	—
グローバルネットワーク力（世界貿易）		-2.14***	—	—	0.21***	—
グローバルネットワーク力（世界貿易を通ずる阪神大震災の影響；1995年=1.0，他の年=0.0）		-0.06***	—	—	—	—
ローカルなネットワーク力（地域経済圏の工業製品出荷額）	近畿経済圏	-7.67*	-7.46***	—	—	—
	中国経済圏	1.55**	-0.61**	—	—	—
	四国経済圏	1.05**	—	—	—	—
	中部経済圏	3.26**	—	1.67*	1.27***	—
	関東経済圏	—	—	—	—	2.35*

ローカル規模のネットワーク力は実入り輸出コンテナ物流量の地域経済力弾力性で測定されている。

これで見れば、神戸港の伝統的ネットワークが5大港ではもっとも充実している。特に国家的規模のネットワークとグローバル規模でのネットワークを兼備する港湾は、神戸港と東京港のみである。神戸港はまさに日本の代表港湾である。ただしグローバル規模のネットワークの弾性値の符号は負であるから、神戸に寄港する世界航路のネットワークが神戸港の実力以上に整備されていることがわかる。その意味で、実力どおりの評価を得ている日本の代表港は東京港の方ではある。一方、神戸港のローカルなネットワークは関東圏までは及ばないが、広域に広がっている。しかし地元である近畿経済圏弾性値は大阪港とともに負であるから、両港は競合関係にあり、また係数の信頼度から見ても、この地域における神戸港の大阪港への競争力は相対的に弱い。このように神戸港は、阪神・淡路大震災で被った負の影響も加えれば、東京港に比較していくつかの弱点を抱えているとしても、この伝統的ネットワークにおいては、神戸ブランドが維持されているのである。

なお横浜港は東京港のグローバルネットワークの中に組み込まれた内港として機能してい

る²⁰。名古屋港は伝統的ハブ&スポーク型ネットワークの面からはもっとも劣位のポジションにある。しかしそれは港湾の特徴の一面を示しているに過ぎない。

ではサプライチェーン対応型ネットワークではどうであろうか。多国籍企業のロジスティクスネットワークを相互にパートナーとして連結した物流革新型のネットワークは、背後地に立地する企業の対外直接投資行動によって構築される。表8は、5大港における実入りコンテナ輸出物流量の投資地域別・産業別弾性値を求めたものであり、これによって各港のサプライチェーン対応型ネットワークの優位性を捉えている。

これによれば、神戸港のサプライチェーン対応型ネットワークの劣位は明確である。確かにEUとの間で産業を特定しない1つのネットワークが存在するけれども、他港において見られるような産業を具体的に特定した複数（最低でも3つ以上）のネットワークは現れていないからである。神戸港の背後地産業の多くが国内完結型取引行動に志向しており、海外とのネットワークを構築する必要がないからである。

例えば名古屋港を見れば、そこには対アジア、対米、対EU向けの輸送機械産業投資がサプライチェーン型ネットワークを形成して

表8 5大港におけるサプライチェーン対応型ネットワークの優位性

投資先別・産業別直接投資	神戸	大阪	名古屋	東京	横浜
対EU向産業無限定	0.128***				0.214***
対アジア向一般機械		0.076***	0.204***	0.081***	
対アジア向電気機械		-0.034***			
対アジア向輸送機械			0.168***		
対米向一般機械				0.037**	
対米向電気機械		-0.114***			-0.226***
対米向輸送機械			-0.075***		-0.060**
対EU向一般機械				-0.068***	
対EU向輸送機械			0.168***		0.109***

いるのみならず、アジア向けの一般機械産業投資においてもそのようなネットワークを見出すことができる。先に見たハブ&スポーク型ネットワークでは、名古屋港は中部経済圏にローカルなネットワークしかもたない地方港であったが、事実は自動車産業のサプライチェーン型ネットワークが牽引するグローバルに開かれた優位性を持った最も現代的なコンテナ港なのである。

名古屋と同様なポジションにあるのが大阪港と横浜港である。横浜港は東京港のブランドを最大限に利用しつつ、自らもグローバルなサプライチェーン型ネットワークを構築している。大阪も名古屋港と同様にグローバルなサプライチェーン型ネットワークを通じてグローバル経済と繋がっている。

このように、1990年代になって荷主企業の行動が変革し、企業内でロジスティクス革新を完成した企業が、企業間でサプライチェーンを構築するという流れの中で、国際物流戦略が新たな段階で展開されたために、それまでは伝統的ハブ&スポーク型ネットワークを堅固に構築した港湾の競争優位が顕著であったものが、とりわけ90年代半ば以降は背後地企業がグローバルなサプライチェーン対応型ネットワークを構築しているかどうか、港湾の競争優位を決定する最大の要因になったのである。

荷主企業はグローバルなサプライチェーンネットワークの中に身をおき、日本のみを活動拠点としているのではなく、水平分業と垂直分業の中で、グローバルに最適な立地行動と業務の垂直統合を果たそうとしてのみならず、この行動を他の荷主企業と連携して遂行しようとしているのである。日本の多国籍企業の物流はグローバルに分散し、かつてのように日本を拠点として集中していない。また日本国内でも、自動車産業は、九州や北海道

へも分散立地している。港湾はこの現実を直視しつつ、企業の狙うサプライチェーンとは何なのか、との問掛けをして、港湾インフラをそれに相応しいように変革する道程を明確にする必要がある。ハードのインフラにはスーパー中枢港湾プロジェクトが注入された。これで十分とはいえないとしても、同時に制度・慣行を含むソフトインフラにもグローバル競争性を持たさなければならない。それが港湾背後地に立地しようとする荷主企業の希望に応えることになるからである。

その意味で東京港はこれらの新旧の2つのネットワークを巧みに結合してわが国では最高のコンテナ貨物取扱量を上げている。神戸港はむしろ旧のネットワークから新のネットワークに大転換を図るべき時点に大震災を被ったため、伝統的なハブ&スポーク型ネットワークに頼り切る構図から脱却していないけれども、長期の展望の中で着実な一步を積み重ねることがサプライチェーン型ネットワークの構築に繋がるであろう。それが長期の道のりであるがゆえに、神戸港は伝統的なハブ&スポーク型ネットワークの維持・改善にも同時に取り組まなければならない。この伝統的ネットワークの競争優位は、比類なき港湾サービスレベルを提供することによってのみ積極的に守られるものである。神戸における産官学による海事クラスターの形成²¹が港湾・海運・造船・物流業・海事教育サービスの集積効果を生み、荷主企業による総合的港湾サービス評価に反映されるならば、神戸港の伝統的ネットワークのサービス基盤は一層強化されるであろう。

1 Koopmans, T. C. (1939), *Tanker Freight Rates and Tankship Building: An Analysis of Cyclical Fluctuation*, P. S. King & Son. Tinbergen, J. (1931), "Ein Schiffbauzyklus," *Weltwirtschaftliches Archiv*, 34 Bd. 宮下國生 (1978) 『海運市場論』千倉書房。宮

- 下國生(1981)『海運業の設備投資行動』有斐閣。
- 2 宮下國生(1988)『海運』現代交通経済学叢書6, 晃洋書房, 21-31ページ。
 - 3 Miyashita, K. (2007), Major Japanese Container Ports-Economic Structure and Possibilities for Privatization, in Tull, M. and Reveley, J. (eds.), *Port Privatization: Asia-Pacific Experience*, Edward Elgar, forthcoming も参照のこと。また韓国における港湾建設と運営は, そのほとんどが BOT (Build-Operate-Transfer) 方式になっており, その場合, 公的機関への Transfer は30~50年後に及び, ジョイントベンチャーによる入札建造, 株式会社としての Operate が組み合わされた経営主体が固定されない柔軟な方式が採用されている (Prof. Oh, Yong-sik, Department of Distribution Management, Dong-Eui University に対するヒヤリング。2007年8月4日, ポートピアホテル内で実施)。
 - 4 それは今日では, 一般電器・テレビ・コンピュータなどを指していると思われる。
 - 5 Casson, M.(1986), *Multinationals and World Trade*, Allen & Unwin, pp. 27-39. 宮下國生(1994)『日本の国際物流システム』千倉書房, 前掲, 212-213ページ参照。
 - 6 Journal of Commerce社のPIERS (Port Import Export Reporting Service) データは, 財団法人海事産業研究所(2001)『日本・アジア/米国のコンテナ定期船荷動き量調査』(調査シリーズ2001-216), 同(2004)『日本・アジア/米国のコンテナ定期船荷動き量調査』(調査シリーズ2004-245) および財団法人海運振興会(2005)『日本・アジア/米国のコンテナ定期船荷動き量調査(2005年確定値)』による。
 - 7 2002年以降は, マカオのデータを加えている。
 - 8 2001年までの ASEAN データは6カ国(シンガポール, フィリピン, マレーシア, インドネシア, タイ, ベトナム)に, また2002年以降はカンボジャ, ミャンマーを加えた8カ国に關係する。
 - 9 実際には, 1994, 1996, 1997年の3年間のデータが欠落しているの, 原則として9年間のデータを用いている。なお, 衣類及び関連品, テレビ・ビデオ等の映像・音響製品, 建築用具及び関連製品, 床材・ブラインド等のプラスチック製品の4品目については, さらに1995年と2000年のデータが欠落しているの, 7年間のデータを用いる。
 - 10 それにも関わらず, この間に, 対米コンテナ船物流量がトータルでは367.3万 TEU から1,287.8万 TEU へと3.5倍になっているから, シェアでは半減した自動車部品もまた数量規模ベースでは, 2倍近く増加しているのである。
 - 11 1993-2005年にわたる仕出地別・品目別の物流シェアの標準偏差を平均値で除してえられる値である。
 - 12 変化のトレンドは, 1993-2005年にわたる仕出地別・品目別の物流シェアの平均値が2005年の実数値を超える場合はプラス判定, 平均値が実数値の80%以内にとどまるときは横ばいのゼロ判定, 平均値が実数値の80%を下回るときはマイナス判定とする。ゼロ判定に幅を持たせたのは, この程度であれば, 長期的にはシェアの回復反転が見込めると考えたからである。
 - 13 対米貿易摩擦を起こした衣類及び関連品は2005年11月に米中間で2008年末まで数量制限を設定することで交渉は妥結した。しかし衣類及び関連品の輸出物流を見る限り, 年平均シェアは47.9%と指導寡占のグループに入るとしても, 変動係数は0.20と独占構造のレベルに近いから, 2005年中には中国よりの衣類の輸出圧力はほぼ終焉し, 競争が終結した安定状態にあることが窺える。
 - 14 宮下國生(2006)「中国物流の高度化・グローバル化の展望」『運輸と経済』66巻8号, 15-28ページも参照のこと。
 - 15 宮下國生『日本物流業のグローバル競争』前掲, 4章図表4.1, 97ページにおいてみたように, 1986-96年における ASEAN のポジションは, 日本と東アジアの発展の影響を受けてあらゆる業種において沈滞していた。
 - 16 多国籍企業の水平統合, 垂直統合, バリューチェーン, ロジスティクス, サプライチェーンへと続く一連の流れについては, 以下を参照。Caves, R. E. (1982), *Multinational Enterprise and Economic Analysis*, Cambridge University, Press. Porter, M. E. (ed.) (1986), *Competition in Global Industries*, Harvard Business School Press. Bowersox, D. J., Closs, D. J. and Cooper, B. C., [2007], *Supply Chain Logistics Management*, (2nd. ed., International ed.), McGraw-Hill. 宮下國生(2002)『日本物流業のグローバル競争』(前掲)。
 - 17 向山英彦, [2005], 『東アジア経済統合への道』, 日本評論社, 38-41, 55-77ページ。
 - 18 宮下國生(2005)「日本港湾物流構造の特質と政策展開の基礎」『流通科学大学流通科学研究所モノグラフ』No. 88. 宮下國生(2007)「国際物流とインフラ整備」『運輸と経済』67巻8号。Miyashita (2007), Major Japanese Container Ports-Economic Structure and Possibilities for Privatization, *op. cit.*
 - 19 これに隣接港の競争力を加えて測定した5大港の実入り輸出コンテナ貨物量関数の決定係数(RB2)は, 神戸港(0.931), 大阪港(0.998), 名古屋港(0.993), 東京港(0.994), 横浜港(0.979)である。なお, 表7と表8の係数の添字はt検定量のレベルを示し, *は10%, **は5%, ***は1%で有意である。
 - 20 5大港の中で, 隣接港の影響が最も強いのは, 東京湾の横浜港への作用であり, 横浜港の輸出物流(実入りコンテナ量)の東京港の輸出物流弾力性は0.929とほぼ1に近い。つまり横浜港は表7に見るように, 伝統的なハブ&スポーク型ネットワークのほとんどすべてを東京港に依存しているのである。
 - 21 例えば, 海洋政策研究財団編集・発行(2007)『平成18年度「地域海事クラスターの構築に関する調査研究報告書」』参照。

神戸港とともに歩む神戸税関

神戸税関長 小西 昭

1. 神戸港と神戸税関

(1) 神戸港開港と運上所の設置

慶応3年12月7日（1868年1月1日）、神戸港は我が国を代表する国際貿易港として開港した。

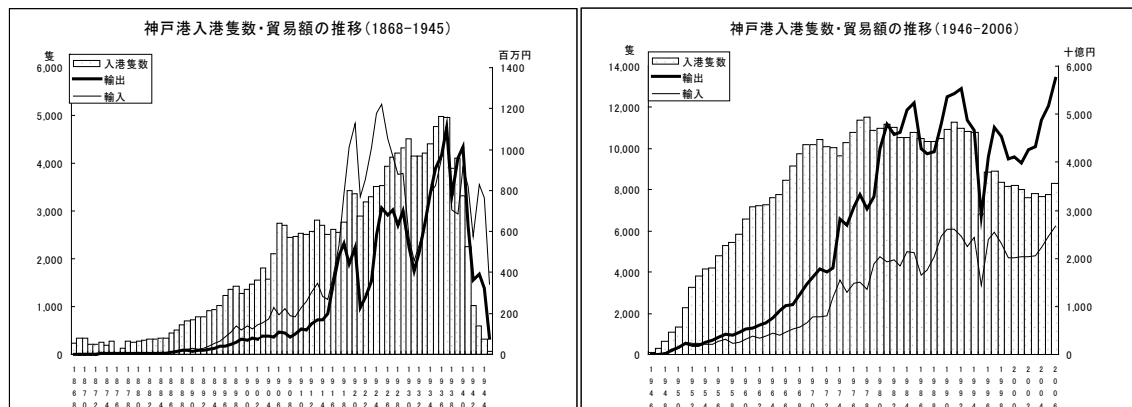
当日は、雲一つない快晴で、内外の汽船が続々入港し、陸上では領事館に色とりどりの各国々旗がはためき、海岸にはこの状況を見物しようと大勢の人が押し寄せ、停泊中の外国軍艦も21発の祝砲を放って開港を祝ったといわれている。

開港と同時に、幕府によって神戸村の東部海岸旧生田川口に神戸税関の前身である「兵

庫運上所」が開設された。ところが、運上所が開設された翌々日の12月9日には王政復古の大号令が出され、幕府の廃絶と朝廷による親政が明らかにされ、新政府が誕生した。しかも、明けて慶応4年1月3日には幕府軍が鳥羽伏見の戦に敗れたため、兵庫運上所はわずか1ヶ月余で事実上の閉鎖となった。その後、新政府による「神戸運上所」が同年2月5日に誕生した。以来、明治6年（1873年）1月4日「神戸税関」と改称されるまでの約5年間、草創の神戸港にあって港湾行政の中核となり貿易の発展に多大の貢献を果たした。

当時の外国貿易の形態は、実質的な輸出入はすべて外国商人の手に握られ居留地の商館

〔参考1〕神戸港入港隻数・貿易額の推移（1868年～2006年）



でその売買が行われる、いわゆる居留地貿易であった。

(2) 神戸港の発展と税関の近代化

戦後、我が国は輸出振興を国是として復興、発展を遂げ、わずか半世紀で国際社会に重要な地位を占めるに至った。このような我が国経済の成長・発展とともに貿易も大きく伸長し、輸出入貨物の増大と多様化は、輸送形態の変革と船舶の大型化、専用船化を、輸送コスト低減への要請は、コンテナ輸送への変革と進展をもたらした。

このような情勢に対応するため神戸港では、東部第3・第4工区、摩耶埠頭が建設され、港湾の近代化が進められた。特に、昭和42年(1967年)から始まったコンテナ輸送の進捗は著しく、ポートアイランド、六甲アイランドの建設により神戸港は世界有数のコンテナポートへと飛躍した。

神戸税関では、貿易の増大に伴う業務量の激増と輸出入貨物の多様化・複雑化に適切に対応するため、出張所の新設や輸出入通関部門の商品別編成等組織・機構の整備・拡充、電動計算機、輸出入許可書作成用コピー機の導入など業務の簡素化・能率化が強力に進められた。

この税関の近代化は、その後、申告納税制度、輸出入申告の一人一貫処理体制、コンピューターの導入など業務の合理化・機械化へ進展し、更なる効率化・OA化が進められ、平成4年(92年)にはSea-NACCS(Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System(通関情報処理システム))の導入により通関業務が電子処理化された。

(3) 神戸港の復興と税関の復興支援

平成7年(95年)1月17日に発生した阪神淡路大震災は、日本最大のコンテナ取扱港で

[参考2] 開港140年表

	開 港 ～ 昭 和 (戦前)																				昭 和													
神戸港等の歴史	慶3	明11	明25	明28	明29	明40	大2	大3	大3	大6	大6	大8	大9	大12	昭5	昭5	昭7	昭11	昭12	昭12	昭23	昭24	昭26	昭28	昭31	昭34	昭34	昭38	昭39	昭40	昭41	昭41	昭42	昭44
	「兵庫の津」	神戸港開港12月7日	年間貿易額1千万円突破	勅命により「神戸港」港界決定	年間貿易額1億円突破	兵庫運河起工	新港地区着工	新港第1・4突堤竣工	新港第3突堤竣工	年間貿易額全国1位	年間貿易額10億円突破	兵庫突堤他着工	新港第2突堤竣工	国の重要港湾となる	兵庫第2突堤完成	年間輸出貿易額全国1位	兵庫第1突堤完成	中突堤完成	新港第5突堤の信号所開所	年間貿易額戦前の最高を記録	年間貿易額100億円突破	年間貿易額1千億円突破	神戸市、港湾管理者となる	新港第7突堤の東側完成	新港第7突堤の西側完成	摩耶埠頭着工	新港第8突堤完成	年間貿易額1兆円突破	海外渡航の自由化	兵庫第3突堤完成	ポートアイランド着工	摩耶大橋の開通	コンテナ船初入港(摩耶)	外国貿易船入港1万隻突破
神戸税関の歴史	慶3	慶4	明6	明7	明25	明32	明36			大6	大6			昭2	昭5	昭6	昭18		昭21	昭25	昭25	昭28	昭31	昭33	昭36	昭37	昭39	昭40	昭41	昭42	昭42	昭42	昭44	
	「兵庫運上所」開設	「神戸運上所」開設	正式に神戸税関と改称	初代本庁舎開庁	兵庫出張所開設	輸出税を全廃	神戸港を樟脳・樟脳油輸出港に指定			大銀の輸出禁止	金の輸出禁止			2代目神戸税関本庁舎竣工	金輸出解禁	金輸出再禁止	税関閉鎖		税関再開・職員約130名	民間輸入再開	兵庫埠頭・中埠頭出張所新設	神戸外郵出張所を新設	船積24時間前申告制度の実施	船積48時間前申告制度の実施	輸出入許可書作成に複写機導入	中突に旅具検査所設置	摩耶埠頭出張所新設	輸出納税制度の実施	申告納税制度の実施	入国者携帯品 簡易税率の施行	長田港出張所・複写印刷センター新設	第1回通関士試験を実施	東灘出張所新設	
貿易品	主な輸出品： ・茶・米・樟脳										・綿織物・リヤ肌着・マツ										・綿織物・人絹織物・船舶													
	主な輸入品： ・石油・砂糖・生金巾										・綿花・羊毛・パルプ										・綿花・小麦・生ゴム													

ある神戸港に壊滅的な被害をもたらした。

税関においても本庁舎を始めとし、隣接する第1・第2分館、摩耶埠頭出張所、東灘出張所、神戸外郵出張所等が甚大な被害を受け、業務運営にも大きな影響を及ぼしたが、神戸港の早期復興に積極的に寄与するため業務処理体制の確保に努めるとともに、緊急措置対応や手続等の簡素化、弾力的な運用を行った。

具体的な対応策としては、

○ Sea-NACCS の稼動体制の変更

土曜日及び日曜・祝日について、平日と同様に21時まで稼動。

○ 休日における通関業務処理体制の確保

被災に伴い、税関手続きに関して緊急に相談を要する貿易業者のために休日相談窓口を設置。また、通関業者等の交通事情を考慮して、本来は管轄出張所に輸出入申告すべきものについても本関で処理。

○ 24時間荷役体制導入への対応

暫定復旧したポートアイランド、六甲アイランドのコンテナバースの効率的運用を図るため、コンテナターミナルでは日曜・祝日を問わず24時間荷役を行うことになったことから、税関でも執務時間外である平日17時～22時、休日（土・日・祝日）8時30分～17時の間、輸出入通関及び保税業務を処理。

○ 被災した輸入貨物に係る関税等の減税手続等の簡素化、弾力的な運用

○ 震災に係る関税関係の特別措置

を実施した。

平成9年（97年）3月31日、神戸港は関係者の懸命の努力により、わずか2年で主要港湾施設の復旧工事を完了し、同年5月神戸港開港130年記念式典において「神戸港復興宣言」を発表し、新たな一歩を踏み出した。

和										平										成															
昭44	昭45	昭46	昭47	昭48	昭48	昭50	昭56	昭61	昭61	昭62	昭62	平元	平3	平5	平6	平7	平8	平9	平10	平11	平13	平14	平15	平15	平16	平18	平19	平19							
輸出	ポートターミナル	神戸大橋	東部第4工区	総取扱貨物量1億トン突破	六甲アイランド着工	輸入貨物量2千万トン突破	コンテナ貨物量1千万トン突破	六甲大橋竣工	六甲大橋竣工	六甲大橋竣工	六甲大橋竣工	消費税導入	神戸市客船誘致協議会設立	港湾幹線道路全線開通	阪神高速5号湾岸線開通	阪神淡路大震災	PC・14、15供用開始	震災復旧完了	明石海峡大橋開通	神戸港島トンネル開通	米国同時多発テロの発生	PC・13供用開始	PC・18供用開始	国際みなと経済特区認定	スーパージア中核港湾「阪神港」に指定	神戸空港開港	開港140年	一 阪神港の一開港化へ							
昭45	昭45	昭46	昭47	昭48	昭54	昭56	昭56	昭57	昭57	昭58	昭58	昭62	昭62	平元	平元	平3	平3	平4	平4	平4	平5	平7	平7	平9	平10	平11	平13	平14	平15	平16	平17	平17	平18	平18	
ポートターミナル	ポートターミナル	保税地域自主管理	特恵関税制度の実施	真正商品の並行輸入	金製品の輸入自由化	輸出の包括事前審査	六甲アイランド出張所	事後審査制度の導入	包括審査制度の新設	輸出48時間前申告制を廃止	包括保税運送制度の実施	X線貨物検査装置導入	国際貨物センター出張所新設	中埠頭出張所廃止	納期限延長制度の採用	長田港出張所廃止	予備審査制の導入	覚醒剤・大麻を輸入禁制品に指定	国際貨物センター、神戸航空貨物出張所へ改称	Sea・Nacacsが稼動	麻薬大管理センター設置・麻犬配備	CIS・AIR・Nacacsが稼動	地震対策本部・専任班組織	全国一括担保制度の導入	加算税制度の導入	3代目本関庁舎竣工	小野浜出張所廃止	簡易申告制度の導入	PIに大型X線装置配備	CUPES・到着即時輸入通関制度の導入	KEMS認証取得・CSI体制開始	六甲に大型X線装置配備	爆発物・火薬等を輸入禁制品に	特定輸出申告制度導入	北朝鮮経済制裁措置発動
・合成織物・金属製品・プラスチック										・自動車・事務用機器・半導体等電子部品										・船舶・自動車・鉄鋼															
・綿花・大豆・バナナ										・原粗油・繊維製品・魚介類										・原粗油・衣類・石炭															



(4) 神戸港の現状と税関の取組み

外国貿易船の入港状況は、全国計では昨年(2006年)137,935隻が入港しており、震災前年(94年)実績(114,760隻)の約20%の増加となっているが、5大港計では、昨年42,003隻で震災前年(40,997隻)の2%の伸びに留まっている。神戸港は、昨年8,287隻で、震災前年(10,760隻)の8割程度まで回復している。

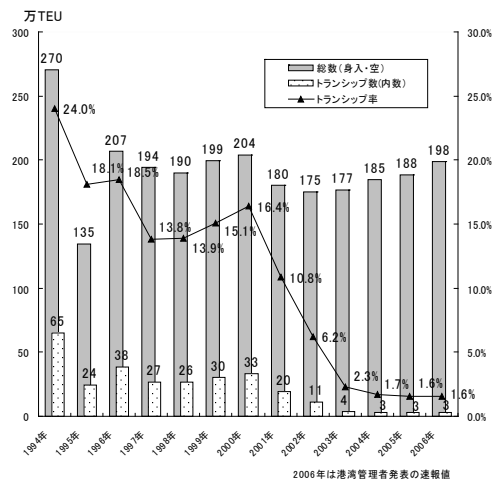
神戸港における輸出入貿易額は、昨年84,203億円(輸出額57,457億円、輸入額26,747億円)となっており、為替レートの変動はあるものの震災以降の最高額となった。

コンテナ貨物取扱量の推移をみると、昨年は198万TEUで震災前年(270万TEU)の7割強まで回復している。

〔参考3〕 5大港の入港隻数と全国シェア

	1994年		2000年		2006年	
	隻数	シェア	隻数	シェア	隻数	シェア
全国計	114,760	100%	131,821	100%	137,935	100.0%
五大港計	40,997	36%	39,668	30%	42,003	30%
東京港	4,755	4%	5,582	4%	6,704	5%
横浜港	10,916	10%	9,764	7%	10,375	8%
名古屋港	8,671	8%	9,163	7%	9,774	7%
大阪港	5,895	5%	6,953	5%	6,863	5%
神戸港	10,760	9%	8,206	6%	8,287	6%
その他	73,763	64%	92,153	70%	95,932	70%

〔参考4〕 神戸港のコンテナ貨物取扱量の推移



神戸港は、平成16年(04年)7月に大阪港とともに「スーパー中枢港湾」に指定された。

神戸市では大阪港(大阪市)と広域的に連携し、港湾コストの3割削減とリードタイムを1日程度に短縮することで国際競争力の強化を図り、東アジア諸港に負けない港作りに取り組んでいる。

神戸税関では、神戸港における執務時間外の通関体制の整備を図り、利用者の利便性の向上に努めるとともに、適正・迅速な通関を確保することで神戸港の活性化を側面から支援している。

2. 税関の役割

(1) 税関行政の使命

現下の税関の使命は、経済のグローバル化・物流の高度化等が進展する中で、「関税等の適正な賦課・徴収」、「けん銃や不正薬物等の社会悪物品等の密輸阻止」及び「税関手続における利用者の利便性の向上」を図り、貿易の秩序維持と健全な発展、国民生活の安全・安心を確保することである。

① 関税等の適正な賦課・徴収

税関が徴収した関税等は平成18年度決算ベースで5兆4千億円であり、国税収入の約1割を徴収する歳入官庁として、水際における適正かつ公平な課税を実現する重責を負っている。このため、税関では、輸入(納税)申告された貨物について、申告内容(品目分類及び課税価格等)の適正性を審査・確認し、必要に応じ、貨物の検査や分析を行っている。

輸入許可後においても、輸入貨物に係る輸入(納税)申告が適正に行われていたか否かを確認する事後調査を実施することで関税等の適正かつ公平な課税の実現に努めている。

また、輸入を予定している貨物の品目分類及び課税価格の評価等について、事前に照会

を受け付け、回答を行う事前教示制度を設けている。この制度を有効に活用することで、輸入者は事前に関税率等を知ることが可能となり、税関にとっても適正な輸入（納税）申告が確保できることから利用促進を図ることとしている。

② 社会悪物品等の密輸阻止

税関では、国民生活の安全・安心を脅かす、けん銃・覚せい剤・麻薬等の社会悪物品、知的財産侵害物品、有害廃棄物、偽造カード、テロ関連物品等の輸出入が禁止されている物品について、関係機関と積極的に連携・情報交換等を行い、水際における取締りを行っている。

近年は、密輸手口の悪質化・巧妙化が進んでおり、これらに的確に対応するため、貨物情報や旅客情報をできるだけ早く入手し、取締対象を絞り込んで重点的な取締りを行うとともに、先端技術を活用した検査機器の導入を図り効果的かつ効率的な検査に努めている。

③ 税関手続における利用者の利便性の向上

貿易円滑化の面では、国際物流の迅速化・円滑化及び利用者の利便性の向上に貢献するため、ハイリスク貨物に対する重点的な審査・検査や、大型X線貨物検査装置等の検査・取締機器を有効活用し、適正な通関を確保しつつ、円滑な通関処理の実現に努めている。

神戸港においては、ポートアイランドコンテナ検査センターと六甲アイランドコンテナ検査センターに設置している大型X線貨物検査装置、車載式後方散乱X線貨物検査装置や移動式X線貨物検査装置、埠頭監視カメラ、麻薬探知犬等を効果的・効率的に活用し、適正・迅速な通関を実現するとともに、水際における安全・安心の確保に努めている。

(2) 神戸港の活性化に向けて

① 神戸税関懇話会の開催

平成14年12月から船社、荷主、通関業、倉庫業等の代表者を委員とする「神戸税関懇話会」を設置し、税関を取り巻く諸情勢について情報提供・意見交換を行い、時代に適応した税関行政を推進するとともに、神戸港の活性化を側面から支援している。

因みに、昨事務年度の懇話会では、「神戸港を活性化するための側面支援策を考える」をテーマに、世界有数のコンテナ取扱港に成長した中国や韓国の各港湾の現状把握を行うとともに、委員の方々と神戸港を活性化するためのアイデア等について意見交換を行った。

また、懇話会の下部組織である「神戸港利便性向上化検討チーム」においては、貨物の船卸しから荷主到着までの流れの中で、利便性を向上するための具体策を検討した。

懇話会では、これらの活動を「神戸税関懇話会報告書」として取りまとめ、関係機関等に情報発信を行った。

② 大阪湾諸港の一開港化

大阪湾諸港の一開港化については、国土交通省を中心に、12月1日実施に向けて法令改正作業が進められているところであり、財務省関税局においても国土交通省と調整を図りながら、関税法施行令等の改正作業が行われている。

神戸税関では、大阪税関と連携し、一開港化による税関業務への影響等について事前に調整し、円滑な導入を図っていくため、今年2月に「神戸・大阪両税関連絡調整会議」を設置して検討を行っており、港湾コストの削減につながる一開港化のスムーズな導入に向けて準備を進めている。

3. これからの税関行政

(1) アジア・ゲートウェイ構想と税関行政

関税局・税関では、アジアの成長や活力を取り込むことで我が国の経済活性化につなげていくとの観点に立って、アジア・ゲートウェイ構想における「貿易手続改革プログラム」の着実な実施に取り組んでいる。

① 現行の保税・通関制度の見直し

貿易手続改革プログラムにおいては、「リードタイム短縮、コスト削減に向けた、輸出におけるいわゆる保税搬入原則をはじめとする現行の保税・通関制度等の見直し」や「特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超まで高めていくことを官民の目標とし、その実現に向けて最大限の努力をする」ことが求められている。

現行の保税・通関制度等の見直しについては、財務省関税局が中心となって、特定輸出申告制度等の利用状況も踏まえ、「AEO (Authorized Economic Operators) 推進官民協議会」において民間からの意見を聴取した上で、輸出における保税搬入原則をはじめとする今後の現行の保税・通関制度とその運用の見直しを行い、今年度中に結論を出すこととなっている。

特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超まで高めていくという官民の目標の実現に向けては、臨時開庁手数料の更なる軽減(1/2→1/4)や事業部門単位での制度利用といった制度の利便性向上策をPRしながら民間事業者によるコンプライアンス(法令遵守)向上を促し、特定輸出申告制度の利用拡大を進めている。

② 港湾の深夜早朝利用の促進

貿易手続改革プログラムにおいては、「港湾の夜間早朝帯の有効利用を図る観点から、

需要面、行政手続・体制整備面、関連料金・コスト面などの課題解決に向けて、コンプライアンスの優れた事業者に対する臨時開庁手数料の見直し等のような取組みによって多岐に亘る官民の関係者の協力を推進する」ことや「地域ニーズ等に応じ、構造改革特区制度の活用や、期限を限って集中的に試行する」ことが求められている。

税関では、従来から港湾の24時間化・フルオープン化に積極的に取り組んでおり、神戸港においても行政需要に応じて職員を常駐させている。今後とも、通関需要に対応した要員配置や通関体制の整備を行うこととしている。

更に、港湾における深夜早朝帯の活用を促進するためコンプライアンスの優れた輸出入者に対する臨時開庁手数料を軽減する等、港湾当局等との連携を図りつつ、更なる24時間化に向けた支援を行うこととしている。

(2) 国際競争力・利便性向上のための通関制度等の改善

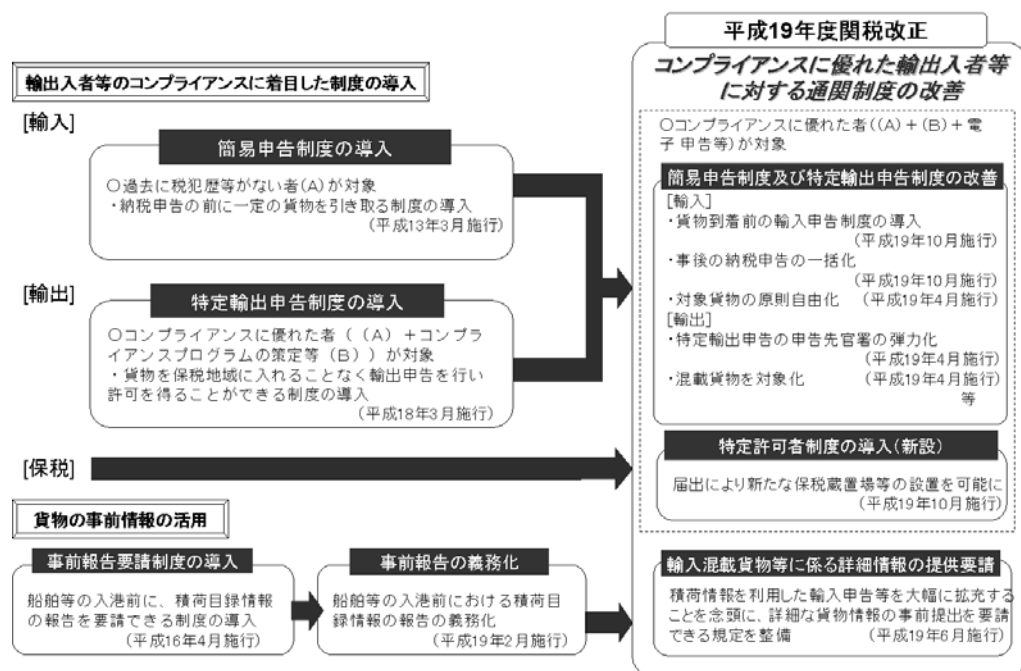
国際物流におけるセキュリティ強化と効率化を通じて、国際競争力の強化を図るとともに、通関手続の一層の迅速化等の利便性の向上を図るため、コンプライアンスの優れた事業者に対する特例措置の改善等を行い、コンプライアンスに着目した制度の利用促進に取り組んでいる。

(3) 事業者と税関とのパートナーシップの構築

以上のとおり、税関行政の中で、事業者のコンプライアンス、事業者と税関とのパートナーシップの構築は、益々重要度を増して来ている。

アジアに最も近く、アジアとの係わり合いの深いスーパー中枢港湾としての「神戸港」

〔参考5〕国際競争力強化等のための通関制度等の改善



の国際競争力を高め、神戸港を利用する事業者の方々の利便性を向上させるため、事業者の皆様にはコンプライアンスの確保に向けた取組みを早期に行っていただくとともに、コンプライアンスに基づく特定輸出申告制度や簡易申告制度といった優遇制度を有効に活用していただきたい。

神戸港とともに歩む神戸税関としては、税関行政を通じて側面から活性化を支援している神戸港がアジア等との交流強化を図り益々発展することを期待している。

人が集うウォーターフロントへ

神戸メリケンパークオリエンタルホテル 広報室長 松下麻理

1. はじめに

私は神戸港・中突堤の先端に建つ、神戸メリケンパークオリエンタルホテルに勤務しています。

生まれながらの神戸っ子ではありませんが、神戸に憧れて移り住んでから20年余りが経ちます。

本稿では、毎日港の一角で多くのお客様をお迎えするホテルスタッフとして、また、神戸の港を愛する一市民として、ウォーターフロントがさらに魅力的になり、多くの人々が集まる場所となるための方法を模索したいと思います。

2. 中突堤先端部再開発事業

神戸メリケンパークオリエンタルホテルは、1992年に神戸市が実施した民間事業コンペで選ばれ、建設されることになりました。

それまで中突堤先端部には1935年に建てられた旅客船のターミナルがありましたが、老朽化に伴って全面的に建て替えられることになり、ターミナルとしての機能だけではなく、その機能を増進するための新しい複合機能を

合わせて導入することとなりました。コンペに際しては周辺景観との調和や、周辺地区との連携や機能分担による魅力的なウォーターフロント空間の創造が求められました。

幅90m・長さ200mの港に突き出した突堤で、3方を海に囲まれているという独特の立地環境を生かすために、建築のフォルムを考える上で重要視されたポイントは以下の2点でした。

① 周辺建築との一体化を図る。

神戸港のシンボルである神戸ポートタワーや神戸海洋博物館と調和のとれた景観形成を図り、三位一体となってランドマークとなる。

② 空と海にやさしい建築とする。

三方の海からなだらかにせり上がるような形態で、流体の流れを感じさせる。

①に関してはポートタワーがどの角度から見ても建物に隠れることがなく、またバランスが取れるという理由から、60m以下という高さが設定されました。



またポートタワーや海洋博物館と同様、建

物のシルエットを曲線で構成することによって調和をとり、波、帆など、海を連想させる形態となりました。



北西より



東より



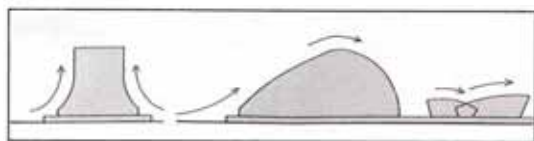
西より



南東より

高さや形態については様々な角度や高さからの見え方を検証するシミュレーションが行われ、最適なバランスが選ばれました。

②に関しては両断面とも海面からせりあがったような形態を取り入れ、空と海との一体感を生み出しました。



またホテルの建物について、さらに特筆すべき点は夜間の外観照明です。

夜の神戸港に浮かび上がるエメラルドブルーの照明は、照明デザイナーの石井幹子先生の作品です。石井氏は東京タワーやレインボーブリッジ、東京駅、明石海峡大橋などのライトアップ、函館市や長崎市の景観照明、飛騨白川郷の月明り照明などを手がけた、日本の照明デザイン界の第一人者として知られています。

ブルーの光は神戸ポートタワーの赤、神戸



海洋博物館の白とともにトリコロール（三つの色）となり、三つの建物が調和して神戸の港を彩るよう計算して選ばれました。また石井氏はこの色を選ぶにあたり、優しいブルーの光が震災で傷ついた神戸の街の人々の心を癒してくれるようにという願いを込められたといいます。

さらに建物北側の頂上部分には錨のマークの照明が設置され、30分おきに点滅を繰り返しています。



この照明は山に設置された錨のマークの照明と呼応しながら、港町神戸のシンボルとなるよう意図されています。

このホテルの建築は、1997年には都市形成や地域環境に配慮した優れた建築物として、建築業協会賞（BCS賞）を受賞しました。

このことからウォーターフロントの開発には周辺環境との調和が大事であると立証されたのではないかと思います。

3. 中突堤周辺の歴史

中突堤周辺は1868年の神戸港開港から、国際貿易の拠点として重要な役割を果たし、近年は主にフェリーターミナルとしての機能が中心となって、賑わってきました。

しかしその賑わいは港で仕事をする人々や、定期航路の船客によるところが大きく、港は単に水辺に親しむ目的で市民や観光客が訪れる場所では無かったように思います。

1987年	メリケンパーク整備
1992年	ハーバーランド街開き
1995年	中突堤旅客ターミナル オープン 神戸メリケンパークオリエンタルホテル開業
1998年	中突堤中央ターミナル（かもめりあ） オープン

この表からも分かるように、一般の人々が港に遊びに来られるような設備が整い始めたのはここ20年以内なのです。

私が神戸に住み始めた1984年には、港周辺は近寄りにくい雰囲気がありました。

「海が見たい」と港の方に向かって歩いても建物や道路や柵に遮られてなかなか見えず、やっと海に到達してもただ殺風景な港が広がるばかりで、海も汚れているという現実を目の当たりにして、がっかりしたことを覚えています。人が集う港になるためには、ただ「海が見える」だけではなく、そこが居心地の良い場所であればならないと思います。

現在、メリケンパークやハーバーランドの岸壁には海を見ながら語り合うカップルの姿がよく見られます。私が勤務するホテルで結婚式を挙げて下さるお客様に、なぜここを選んで下さったのかを聞いてみると「神戸の海が好きだから」「デートをしている時に見ていたホテルだから」といった理由が多いことに驚きます。結婚式は新郎・新婦の生活基盤がある街で行われることが通常ですが、神戸の場合は、例えば双方が大阪在住というカップルが多いのも特徴の一つです。

今後ウォーターフロントに訪れる人が益々増えると、この場所で良い思い出を作る人も増え、そのことによって「ここで結婚式を挙げる」「ここに再度訪れる」「人に薦める」といった大きな波及効果が生まれると確信しています。

4. 観光客の動向

2006年度の神戸市観光動向調査の結果から想定できることをいくつか考えてみたいと思います。

① 観光客の居住地

近畿地方	75.2%
近畿以外	24.8%

② 日帰り・宿泊の比率

日帰り	69.9%
宿泊	30.1%

③ 神戸を選んだ動機

前に来て良かったから	27.1%
友人・知人の話を聞いて	16.0%
雑誌・ガイドブックを見て	14.1%
その他	42.8%

④ 来神回数

初めて	10.7%
2回目	9.6%
3回目	7.7%
4回目	4.3%
5回目以上	67.7%

⑤ また神戸に来たいか

ぜひ来たい	80.9%
機会あれば来たい	18.9%
来たいと思わない	0.2%

以上の結果から何が言えるのでしょうか？

- ・近隣からの来訪者が多い
- ・その割に宿泊比率が高い
- ・リピーターが多い
- ・満足度が高い

この4点を掘り下げて考えてみたいと思います。

ます。

近隣からの来訪者が多いという点については奈良出身の私には理由がよく分かります。大阪・兵庫・京都・滋賀・奈良・和歌山と近畿地方の2府4県は個性ある街ばかりです。私が生まれ育った奈良や、学生時代を過ごした京都は、長い歴史と伝統を持つ、落ち着いた街でした。私は自分が生まれ育った街に深い愛着を持ちながらも、神戸には言い尽くせないほどの憧れを感じていました。

お洒落で、上品で、新しくて、そして明るい光と海・・・神戸の街は他の街には無い魅力に溢れていたからです。同じような考えを持って、神戸を訪れる人は少なくないと思います。

近畿地方から来ている人が75.2%なのに、日帰りをする人が69.9%に留まっている理由は何なのか？・・・それは「帰れない距離ではないけれど、わざわざ泊まる」人がいるということではないでしょうか。私が勤務するホテルでも近畿地方からの宿泊客が、例年約51～53%を占めます。このことから、神戸という街が近畿圏内に居住する人からも「旅行先」として認知されていることを表していると思われるのです。

リピーターが多いのはコアな神戸ファンが多いということに起因するのはもちろんですが、神戸の魅力が衣食住に関連した物であるということが大きな要因であると思われる。神戸の大きな魅力であるファッションや食べ物、季節や流行によってどんどん変化して行きます。ここにはいつでも、新しい「おしゃれなもの」や「美味しいもの」があるのです。季節ごとに訪れたい魅力を持つ街・・・それが神戸ではないでしょうか。

満足度が高いという点、これも同じ所に要因があると思われる。神戸の街では、単に旅行者として名所・旧跡を見て回ったり、作

られたテーマパークで遊ぶのではなく、まるでいつもここで暮らしているかのような楽しみ方ができます。

山から海を見下ろす、潮風に吹かれながら港を散歩する、小さな雑貨屋さんでお気に入りの小物を見つける、なじみのパン屋さんでいつものパンを買う、旬の新鮮な食材を食べさせてくれるレストランで食事をする・・・といった、まるで「神戸っ子」になったような時間を過ごせるのです。このことが何度訪れても飽きない、そして満足度が高い理由ではないでしょうか。

海があり、山があり、その間におしゃれな街がある・・・私自身がそうだったように、誰もが「ここで暮らしてみたい」と思う魅力がこの街にはあるのです。

5. 人が集まる港になるためには

今後、神戸の港がより一層、市民や観光客から愛され、親しまれるようになる為には何が必要か、ここでは私なりの意見を述べたいと思います。

① 海へのアプローチ

六甲山や北野などの高台から見下ろすと、街の向こうに海、そして空気が澄んだ日には淡路島や和歌山まで見渡すことができます。

高台から見下ろすと、神戸が山と海に挟まれた横に細長い街であるということがよく分かります。ところが街まで降りてくると、なぜか海の気配が感じられないのです。国道2号や阪神高速、浜手バイパスなど交通量の多い道路が海岸線近くに集中していることや、眺めを遮る建物の存在もその要因であるとは思いますが、私はそれらの道路や建物の先の海際が人を寄せ付けない雰囲気を持っているということが最大のネックであると思うのです。

「関係者以外立ち入り禁止」を思わせる立て札やフェンスに遮られて、その回りを散策すると怪しい人だと思われるのではないかと危惧するくらい、侵入者を阻害する雰囲気があります。早朝でも深夜でも、ジョギングや散策が自由に出来るような、開放的で安全な港であれば、自然と集まる人は増えて来るのではないのでしょうか。

② 回遊・滞留できる場所

前述のとおり、神戸は横に長い街であり、道路も鉄道も東西に移動する手段は数多くありますが、南北に移動する為にはバスや徒歩が中心になってしまうということは周知のとおりで、さらに国道2号を超えて南下すると、東西に移動する手段も徒歩のみとなっています。

そうなってしまった要因は「移動をする必要が無い」からではないのでしょうか？

かもめりあ前が整備され、かろうじてハーバーランドからメリケンパークまでは移動しやすい環境となっています。しかしそこから先は東にも西にも行けない（行く目的が無い）場所となっています。

これからのウォーターフロントの開発は点ではなく面の視点が大切で、地域全体を散策できるような（したいような）場所と道と交通手段が必要だと思います。

食べたり、見たり、買い物をしたり、体験ができたり・・・と、それぞれの施設を回遊しながら滞留することができれば、自然と人の流れが生まれ、訪れる人も増えるのではないのでしょうか。

③ 夜景の活用

中突堤周辺から夕方に启航する観光船は、ほとんどが明石海峡大橋のライトアップを見る航路を進みます。クルーズの最後に船が和田岬を通過して神戸港に入港する頃には、眼前に夢のような夜景が広がります。

一般的に神戸の夜景観光というと六甲山や摩耶山から見下ろす「1000万ドルの夜景」が有名ですが、海から見上げる夜景もそれに匹敵する美しさがあると思います。海夜景の魅力は、水面に映る光の揺れ、そして街の灯りがなだらかな坂を縁取るように山頂に伸びていく様子が見られることでしょう。

立地が神戸とよく似た香港ではクリスマスシーズンにはウォーターフロントのビルが競い合うように華やかなイルミネーションを設置し、夜景を一層華やかなものにすると聞きます。

神戸メリケンパークオリエンタルホテルでも1997年から毎冬イルミネーションを点灯しています。ホテル東壁面18m×18mのスペースをキャンバスに見立てて、毎年趣向をこらしたデザインで港を彩ります。



クリスマスシーズンになると、どの商業施設もクリスマスの飾りつけを行います。この飾りを建物内だけにとどまらず、外観にも行うことによって、街全体の夜景の魅力がさらに増すのではないのでしょうか。

④ 海の中を知る

ウォーターフロントの魅力を高める為には水際までを整備すれば良いというものではないと思います。本当に大切なのは、海自体が美しいことではないのでしょうか。海のすぐ近くまで来ても、その水が茶色く汚れ、魚の姿も見えず、ゴミばかりが浮いていたとしたら・・・そこは人が集まる場所となるはずはないと思

うのです。

海水浴が出来なくても手や足を海水につけられる場所があったり、魚が泳いでいる様子を見られたり、実際に海に親しめる場所があれば良いのに、と思います。

神戸の海の中には魚がいるのかどうかも今の状況では分かりません。一般的な人の認識は、「神戸の港に魚なんていないだろう」、「いたとしても食べられたものではないだろう」といったものではないでしょうか。

専門家によると、30年くらい前までは工場排水も垂れ流して水質もひどいものだったそうですが、今は随分改善されているそうです。

本来、瀬戸内海は世界でも有数の閉鎖的海域で、川から流れ出る栄養資源が豊富にあり、生息する魚の種類も非常に豊富だということです。

現在神戸港付近に生息する魚は、スズキ、イシダイ、コブダイ、ベラ、アイナメ、カサゴ、メバル、カレイ、ヒラメ、クロマグロ、イカナゴ・・・など、優に100種類以上を数えるそうです。仕事で船に乗っている人からは、神戸港内でもエイ、イルカ、マンボウなどを見かけることもあると教えてもらいました。

このような豊富な海洋資源があるにも関わらず、そのことを知る人は少なく、また知る機会も無いというのは大変残念だと思います。

ちょうどこの原稿を書いている最中の2007年7月27日に、神戸空港島の人工海水池にアカウミガメが放流されました。漁業の網に誤って入って傷ついたウミガメを保護し、外敵のいない環境で観察・治療を行い、体調が良くなれば外海に放流するという、日本でも初の試みだそうです。そしてこの人口海水池には一般の人も訪れ、泳ぐウミガメの姿を見ることが出来るのです。

このように誰もが海や生き物に親しめる場所や機会を作り、環境に優しい港を作るのも

大切だと思います。

6. おわりに

私はこのところ、栄町通と国道2号の間にある「乙仲通」によく行きます。昔は船の貨物を取り扱う「乙種海運仲立業」を営む人達が集まる場所だったそうですが、今は昭和初期に建てられた古いビルの一角で雑貨屋・カフェ・洋服屋などを営む人達が増えてきています。



それぞれのお店はとても小さいのですが、品揃えが個性的で、店の数もどんどん増えてきていて、雑誌などでも頻繁に特集が組まれています。

先日、ある東京の雑誌の編集者がこの地区の雑貨屋の取材に来られました。取材を終えられた後に印象を聞いてみたところ、こんな答えが返ってきました。

「東京には何でもあるけれど、逆にここにしかないという物が無いんです。神戸で見回ったお店はオーナーさんの好みやこだわりが感じられる所が多くて個性的です。次はどんな物を仕入れて来られるんだろう？と興味が湧いて、また来たくなるって感じ。しかもそんな店がこの狭い地域に密集していて、それぞれの建物も趣きがあるので、次々とお店を覗いているだけでもとても楽しいです」。

大手ディベロッパーが手がける大規模商業

施設も確かに魅力的ではありますが、中に入っている一つ一つのお店に興味が無ければ足は向きませんし、華やかなブランドショップがあっても、そこにある商品が東京にも大阪にもある物ばかりならば、わざわざ神戸に来る必要も無いのです。



「神戸ならではの物」は「神戸で作られた物」だけではなく、「神戸の人が選んだ物」でもあると思います。それは神戸の人には開港から140年の間に培われた、新しい文化を取り入れる気風や、たくさんの物の中から生活を豊かにする物を選び出すセンスがあるからだだと思います。

私自身がそうだったように、他の地域の人は、おしゃれで自分自身の暮らしを大事にする神戸っ子に憧れを抱いています。

以前、私が尊敬する東京在住のフラワーデザイナーの女性に神戸の街の印象を聞いてみたところ、次のような答えが返ってきました。

「やっぱり神戸の人は違うなって感じがす

るの。感覚とかが洗練されていて。それに山と海が一緒であって、なんて贅沢な街だろうと思う。山の上に住んで、山から海を見て、時々海へ下りて山を見上げて・・・こんな所が毎日の生活空間だったら楽しいだろうな、幸せだろうなと思える街ね」。

神戸に住む人は案外気づいていないようですが、この街の魅力は「人」であり、その「ライフスタイル」なのです。

肩を寄せ合いながら歩く恋人たち、ガイドブックを見ながらお店巡りをするおばちゃん、愛犬の散歩をするおじいちゃん、おいしいケーキを作り続けるパティシエ、国内外の手仕事の雑貨をそろえるこだわり店主・・・ここは誰か特定の人々の街ではなく、みんなが共存している場所だという印象を受けます。

港は元来、「新しく訪れる人」と「旅立つ人」が混ざりあう「出会いと別れの場」です。すべてを受け入れる懐の深さが、港にはあると思うのです。

転勤で神戸から別の街に去って行った人が、こんなことを話をしてくれたのを思い出します。

「船出しても、もう一度帰ってきたいと思っています。なぜかって・・・。港のひとたちには『受け入れてくれる心の広さ』があったから。何十年たって帰ってきても、きっと温かく迎えてくれる、そんな思いを抱いています」

これからも神戸の港は様々な形を変えながら発展を続けると思います。たとえ街の風景が少しずつ変っていても、新しい文化を柔軟に受け入れつつ「神戸流」にアレンジしていく神戸っ子の気質を守り続けることこそが大切なのではないのでしょうか。

私はこれからも神戸の街に住んで働き続ける人として、訪れる人々に港町・神戸の魅力伝える役目を果たし続けたいと思っています。

神戸港地域における 新たな企業誘致について

神戸エンタープライズプロモーションビューロー ディレクター 岡田 健二

1. 震災以降の神戸港の状況について

平成7年1月17日に発生した阪神淡路大震災により、世界に誇っていた神戸港のコンテナ貨物取扱量が激減しました。震災後の貨物取扱量は、20フィートコンテナ換算で震災前、年間約300万本が、約150万本まで減少しました。その後、現在では10年の年月をかけ、平成20年に取扱量250万本の目標達成を目指すまでに回復してきています。回復に時間がかかったのは、震災で岸壁が壊滅状態に陥り、神戸港に寄港していた船舶が、他の港に寄港したことが大きな原因です。他港に寄港した船舶が、神戸港に戻ってこない理由は、アジア地域の各国の港に大水深バースが整備され、直接、大型コンテナ船が着岸できるようになり、神戸港で大型船から中型・小型船に積み替えていた貨物（トランシップ貨物）が激減したことによります。

また、そのような状況の中、平成9年から10年にかけて、摩耶埠頭・新港東埠頭・兵庫埠頭の楕形の突堤間を埋め立て、新たに約36ha（甲子園球場の約9個）の土地を造成し、同時期にポートアイランド第2期約86haの港湾用地も整備され、神戸港の港湾用地は拡

大していきました。

2. 港湾関連用地の規制緩和

本来、港湾関連用地は、港湾業務のために整備された土地で、進出可能な企業は「倉庫業、港湾運送事業」又は「海上運送事業の許可を有する企業」もしくは「その他、港湾関連事業者」に限られていました。これは言い換えると、メーカーや港運以外の物流業者は進出できないと言うことです。

前述のように次々と整備される港湾関連用地に、企業の誘致を進めるべく、倉庫業者や港湾運送事業者を対象に説明会を幾度となく開催しましたが、貨物取扱量が減っている神戸港において、当時、土地を賃借・購入を希望する事業者は皆無でした。そこで、倉庫協会・港運協会と相談しながら、神戸港に貨物を増やし、港を活性化していくことを目的に、平成9年7月に港湾関連用地への進出可能企業の要件を大幅に緩和しました。具体的には、海運貨物取扱量又は取扱額が進出地の事業計画に対して、50%以上の実績があるもしくは見込みがある企業で、進出地を物流施設に利用する企業ならば港湾関連用地に進出できる

ようになりました。このような規制緩和は6大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、関門港）のうち神戸港しか行われていません。この規制緩和により荷主企業が直接、港湾地域に進出できるようになりました。これは企業にとっては物流の合理化につながります。従来の物流は、輸入業者等は海外で商品を買受け、コンテナで港に運び、港湾地区に立地する倉庫等に一時保管したのち、陸地側の物流センターまで運び、仕分け後、店舗や消費者に届けるというのが一般的なシステムでした。しかし、この規制緩和により陸地側の物流センターまで運ぶことなく、港湾地域内で仕分けし、直接、店舗や消費者に届けることができるため、大幅に時間と費用が節減できるメリットがあります。このことが、後々のトイザらスやニトリなどによる西日本全体を視野に入れた大規模物流センターの誘致につながりました。大規模物流センターでは大量の貨物を神戸港を通して動かすことになるため、結果としてこの誘致は港を活気づけることになりました。

3. 中古自動車のオークション

一方、この規制緩和で神戸港を大きく変える出来事が起こりました。今では神戸港の特色にもなっている中古自動車のオークションの進出です。現在では、中古自動車のオークションは神戸港にとってなくてはならない存在ですが、当初は港湾の地域で、中古自動車のオークションが成功するのか、最初に進出した兵庫オートオークション（現HAA神戸）と幾度となく交渉を積み重ねていきました。当時、市として懸念したことは中古自動車のオークションを誘致したものの、取引がすべて国内で終わってしまい、海上貨物につながらないのではないかということでした。また、

企業側では、港に大量の中古自動車を集積できるのか、また、バイヤーはオークションの為に港まで足を運ぶのか、など様々な問題が懸案となっていました。

そうした現状のもとで、枚方にある中古自動車のオークション会場を実際に視察することとしました。オークション会場は、当時の港には無い活気に満ち溢れ、多くのバイヤーが集まり、欲しい商品が手に入った、入らなかったと携帯電話でやりとりしており、まるで市場のセリのような雰囲気がありました。特に意外にもバイヤーの中に外国人が多いことは新たな発見でした。オークション会社の話で、これら外国人バイヤーはオークションで大量に中古自動車を日本で購入し、堺泉北港や舞鶴港から世界各国に輸出していることが判明しました。

このような実態を踏まえ、オークションに出品される中古自動車を海上貨物とし、オークションを神戸港の貨物発生装置とする戦略を新たに設定しました。そして、平成11年に兵庫オートオークションが敷地面積5haで操業しました。当初1回の取扱量目標を3000台としていましたが、瞬間間に目標を達成し、大幅に取扱量が増加したため、3度の拡張で現在は12haの敷地面積となり、多いときには1回のオークションで1万台の中古自動車が取引されています。

4. オークションの集積

兵庫オートオークションの成功により、神戸港にオークション会場が集積し始めました。現在では12社、面積36haでオークションが行われています。集積した理由は、兵庫オートオークションの成功も一つですが、神戸港には他の港と違う理由があります。それは、神戸港の近くにはホテル等の宿泊施設が充実

していたことです。オークションには毎回国内外より何百人ものバイヤーが神戸にやって来ます。オークションの開催は、通常週に1回ですが、バイヤーはオークションの数日前から来神し、自らが欲しい商品を品定めします。オークション会場の近隣にホテルがあることは、オークション会社にとってバイヤーとの打合せや商談の機会を多く持つことができ、バイヤーから見ても宿泊施設に近い便利なオークション会場となります。また、バイヤーは一度に欲しい商品をまとめて購入したい為、オークション会場で商品を落とせなかった場合でも、別のオークション会場に行けば商品を購入する機会があることは重要な意味を持ちます。つまり、オークションが集積したことで相乗効果を生み出しました。オークションが集積することにより、バイヤーは集まってきます。バイヤーが多く集まれば、オークションへの入札が増え、出品された中古自動車の価格は高くなります。神戸港に中古自動車を持って行けば、高値で取引されるということで中古自動車が全国から神戸に集積されるようになりました。

5. 輸出業者の誘致

港湾関連用地は本来、港を活性化する企業を誘致するためのものです。オークションを集積しただけでは、神戸港は活性化されません。オークションに出品された中古自動車がバイヤーに買われ、船を使って神戸港から輸出されなければなりません。そのためにオークションだけではなく、中古自動車の輸出業者の誘致にも力を入れました。当初は、神戸港にオークションはあるが、自動車専用船が寄港しないため、神戸で落札された中古自動車は、大阪港や堺泉北港に移動され輸出されていました。そこで船会社に神戸への寄港を依頼しましたが一向に寄港されませんでした。その大きな理由は、神戸港に中古自動車を保管する拠点がなく、神戸のオークションで仕入れたバイヤーは中古自動車を大阪など他港にある保管ヤードに集め、輸出していたからです。そこで、中古自動車の輸出業者に少しずつ、神戸港のふ頭近くの用地に進出してもらい、輸出業者から船会社に神戸港への寄港を依頼しました。それにより、他の港に寄港していた自動車専用船が神戸港に寄港するよ



うになり、一挙に輸出業者の神戸港への進出がはじまりました。バイヤーも、オークションで落とした中古自動車を出来るだけ移動させずに船に積み込むことができ、コスト削減を図れます。また、最近ではコンテナに直接、中古自動車を積み込んで輸出する技術も開発され、コンテナ貨物として取り扱われる中古自動車も出てきました。

現在、神戸港は中古自動車の輸出拠点が14ヶ所まで増えました。その要因もあり、平成18年には、神戸港の中古自動車輸出台数は年間13万2218台と平成16年の約2.5倍となり、川崎港を抜いて、横浜港、名古屋港に次ぐ全国第3位に躍進しました。

6. 中古建設機械のオークションの誘致

現在の神戸港のもう一つ特色として中古建設機械のオークションの集積が挙げられます。中古自動車のオークションとは若干異なり、中古自動車のオークションが通常毎週行われるのに対して、中古建設機械のオークションは年に3、4回しか行われません。

中古建設機械のオークションの集積は平成14年の大永商事(株)の誘致がきっかけとなります。大永商事(株)は神戸に本社を置いていましたが、中古建設機械のオークション会場と保管ヤードは大阪港にありました。中古建設機械は中古自動車に比べ、大型のため移動が困難であるという問題があります。保管ヤードが大阪港から神戸港に移動すれば、必然的に神戸港に輸出のための船舶が寄港することになります。大永商事(株)が六甲アイランドに保管ヤードを構えることで、大永商事(株)が開催したオークションで落札された中古建設機械は、そのまま保管ヤード前面のバースから運び出され、ほとんど中古建設機械を移動させることなく、神戸港から海外に輸出されるよ

うになりました。大永商事(株)の進出は中古建設機械を扱う業界にとって大きな衝撃を与えます。大永商事(株)の成功事例が引き金となって、神戸の西区に拠点を構えていたコマックイック(株)が神戸港への進出を検討するようになります。業界トップであるコマックイック(株)が神戸港に進出すれば、中古建設機械業界の大きな転機を生み出します。そこで、コマックイック(株)に対して、ポートアイランドの岸壁直背後のふ頭用地の専用使用を提案し、その結果、コマックイック(株)は平成15年に進出することになりました。これがきっかけとなり、メーカー系のコベルコ建機インターナショナルトレーディング(株)、日立建機トレーディング(株)が次々と進出し、神戸港に中古建設機械のオークション9社が集積することになりました。

7. ネットワーク協議会の設立

現在、神戸港には中古自動車・中古建設機械のオークションが計21社、面積約50ha(甲子園球場の約13個分)が集積しています。このオークションが港にとって貨物の発生装置になり、船舶も併せて寄港するようになりました。こうした状況を更に活かすため、次の展開として、平成16年度に中古建設機械ネットワーク協議会、平成17年度に中古自動車ネットワーク協議会を立ち上げました。これらの協議会は神戸港をより一層使いやすい港にしていくことをために、進出企業が一同に会し、官民一体となって世界に神戸港をアピールしていくことを目的としています。

この協議会では、船舶の寄港の促進や、オークションに来るバイヤーが使いやすい港にする為の提案など、話し合いが行われています。話し合いの中で、「バイヤーがオークション会場に向かうため、タクシーに乗っても、会

場が港にあるため、運転手が場所を知らないケースがある。」また、「オークションの開催日が重なるとバイヤーが泊まるホテルがとりづらい」などの意見が出されました。これらの意見に対して、協議会名でタクシー協会やホテル協会に要望書を出すなどの対処を行っています。

8. 今後の企業誘致について

港湾地域において、前述のように震災以後、規制緩和を実施し、多くの一般荷主企業が進出しました。そのことにより、この地域における各種ニーズが変わってきています。これまで港湾地域は、ほとんど公共交通機関が入っておらず、港湾地域で働く人の多くは自家用車で通勤してきました。ところが規制緩和により、パートも含め一般的な作業に携わる従業員が増えてきました。また、従来から神戸港は世界各国から客船が寄港し、観光客も多いにもかかわらず、港の交通輸送能力の不足が指摘されてきました。そこで進出している事業所の交通の利便性を高め、かつ、神戸港の旅客や神戸への観光客等の誘致にもつながることから、平成14年に旅客自動車運送事業の進出も認め、現在では11社のタクシーやバスの車両基地などが進出しています。

次に、従来港湾地域には、限られた時間帯に営業する食堂しかなかった為、事業者からの要望を受け、摩耶ふ頭、新港東ふ頭、兵庫ふ頭、六甲アイランド、ポートアイランドにコンビニエンスストアを誘致しました。これにより、この地域の利便性も大きく向上しました。

一方、港湾地域で働く人々の福利厚生を充実させるため、ゴルフ練習場やフットサルコートなどの誘致も進めました。

このように、港湾地域は数年前に比較し、

格段に利便性が高い地域となっています。現在の神戸港は、コンビニエンスストアやスポーツ施設があり、港湾地域で働く人やオークションに来られた人に対しても不便を感じさせない、開かれた港になりつつあります。

港湾関連用地の処分も摩耶ふ頭、新港東ふ頭、兵庫ふ頭は完了し、ポートアイランド第1期、ポートアイランド第2期、六甲アイランドも残りわずかとなっています。

規制緩和を実施した平成9年以降、これまでの間に202社が進出し、140ha（甲子園球場35個分）の土地処分が進んでいます。

また、神戸空港をはじめ、関空へ直行しているベイ・シャトルもオークションに参加するバイヤーや港湾関係者にとって便利なものとなっています。

今後は神戸港を140年の歴史ある港、コンベンション機能を備えた使いやすい港として国内外に、より一層アピールし、ますます、人と貨物があふれる港となるよう企業誘致を進めていきたいと考えています。

【神戸港内の自動車などの物流拠点一覧 30社】

1 オークション (12社)

	ふ頭名	進出企業名	貨物種別	利用形態	面積 (㎡)	取扱台数(年間・台)	進出年月
1	新港東ふ頭	H A A 神戸	中古車	オークション	119,650	441,506	1999.11
2	新港東ふ頭	ホンダ中古車販売	中古車	オークション	18,731	35,460	2001.5
3	摩耶ふ頭	いすゞユーマックス	中古トラック	オークション	33,362	53,750	2002.3
4	ポートアイランド第1期	ゼロ	中古車	オークション	39,190	120,000	2001.4
5	ポートアイランド第1期	オリックスオートリース	中古車	オークション	17,300	11,000	2002.5
6	ポートアイランド第1期	ジーイーフリートサービス	中古車	オークション	7,339	6,000	2003.8
7	ポートアイランド第1期	ユー・エス・エス	中古車	オークション	66,300	89,493	2004.3
8	ポートアイランド第2期	新明和オートエンジニアリング	中古車	オークション	9,931	480	2005.3
9	ポートアイランド第2期	日野ユートラック	中古車	オークション	11,628	1,000	2006.1
10	ポートアイランド第2期	神戸いすゞ自動車	中古車	オークション	8,250	2,500	2006.6
11	ポートアイランド第2期	スペースムーブ・システムロケーション 日本カーソリューション	中古車	オークション	25,414	17,000	2005.2
12	ポートアイランド第2期	Be遊・近畿商事	中古車	オークション	15,000	1,200	2006.12
	合 計				372,095	779,389	—

2 輸出拠点 (14社：輸出企業10社、港運業者3社、船会社1社)

	ふ頭名	進出企業名	貨物種別	利用形態	面積 (㎡)	取扱台数(年間・台)	進出年月
1	六甲アイランド	クリスタルグループ	中古車	輸出拠点	11,485	10,000	2004.8
2	六甲アイランド	藤原運輸	中古車	輸出拠点	25,998	8,000	2004.1
3	六甲アイランド	ユニエックス	中古車	輸出拠点	5,774	2,500	2004.11
4	六甲アイランド	ジャフコエンタープライズ	中古車	輸出拠点	6,600	6,000	2005.10
5	六甲アイランド	クオリテックス	中古車	輸出拠点	20,000	6,000	2005.8
6	六甲アイランド	イースタンカーライナー	中古車	輸出拠点	17,224	3,000	2006.3
7	新港東ふ頭	メヴィウス	中古車	輸出拠点	5,806	1,500	2001.1
8	新港東ふ頭	ジャントレーディング	中古車	輸出拠点	1,741	3,000	2004.6
	5,000				15,000	2007.4	
9	摩耶ふ頭	エーエスユー	中古車	輸出拠点	1,000	1,800	2003.12
10	摩耶ふ頭	オートターミナルジャパン	中古車	輸出拠点	29,507	12,000	2005.4
11	ポートアイランド第1期	上組	中古車	輸出拠点	12,000	8,400	2002.11
12	ポートアイランド第1期	ジャパンヴィークル	中古車	輸出拠点	808	1,000	2003.8
13	ポートアイランド第2期	ライオン・オート・モビルズ	中古車	輸出拠点	1,000	1,500	2006.1
14	ポートアイランド第2期	ヤナセ	中古車	輸出拠点	13,107	2,000	2006.1
	合 計				157,050	81,700	—

3 車輛流通拠点 (4社)

	ふ頭名	進出企業名	貨物種別	利用形態	面積 (㎡)	取扱台数(年間・台)	進出年月
1	六甲アイランド	ダイハツ工業	新車	車輛流通拠点	79,526	78,000	1977.11
2	六甲アイランド	三菱ふそうトラックバス	中古トラック	車輛流通拠点	15,080	1,200	1997.5
3	ポートアイランド第1期	コマツ物流	中古トラック	車輛流通拠点	12,233	1,000	2005.8
4	ポートアイランド第1期	日産自動車	新車	車輛流通拠点	162,569	120,000	2001.4
	合 計				269,408	200,200	—

【神戸港内の建設機械の物流拠点一覧 13社】

1 オークション・輸出拠点 (9社)

	ふ頭名	進出企業名	貨物種別	利用形態	面積 (㎡)	取扱台数(年間・台)	進出年月
1	六甲アイランド	大永商事	中古建機	輸出拠点・オークション	13,142	1800	2002.11
2	六甲アイランド	徳商事	中古建機	輸出拠点・オークション	7,798	923	2004.6
3	ポートアイランド第1期	コマツクイック	中古建機	輸出拠点・オークション	44,640	13,000	2003.3
4	ポートアイランド第1期	やながわ商事	中古建機	輸出拠点・オークション	18,702	1,700	2003.12
5	ポートアイランド第1期	コベルコ建機インターナショナルトレーディング	中古建機	輸出拠点・オークション	8,880	3,000	2004.3
6	ポートアイランド第1期	トーザイ貿易	中古建機	輸出拠点・オークション	8,000	1,800	2004.4
7	ポートアイランド第2期	日立建機トレーディング	中古建機	輸出拠点・オークション	22,910	6,000	2004.5
8	六甲アイランド	大商海運 (三菱キャタピラ)	中古建機	輸出拠点・オークション	9,065	2,000	2006.8
9	六甲アイランド	辰巳商会 (日立建機)	中古建機	輸出拠点・オークション	4,953	1,000	2006.8
合 計					138,090	31,223	—

2 車輛保管場 (4社)

	ふ頭名	進出企業名	貨物種別	利用形態	面積 (㎡)	取扱台数(年間・台)	進出年月
1	新港東ふ頭	カナモト	中古建機	車輛保管場	5,000	100	2002.8
2	新港東ふ頭	サコス	中古建機	車輛保管場	2,739	20	2005.2
3	摩耶ふ頭	西尾レントオール	中古建機	車輛保管場	4,689	50	2000.9
4	摩耶ふ頭	レック関西OKG	中古建機	車輛保管場	3,500	600	2004.12
合 計					15,928	770	—

輸出台数

	H15年	H16年	H17年	H18年	前年比
中古自動車	37,389	53,394	91,305	132,218	145%
中古建機	26,417	35,795	41,160	51,621	125%

自動車専用船 (外航) 入港隻数

	H15年	H16年	H17年	H18年	前年比
通年ベース	151	171	277	369	133%

これからの神戸港の整備と活用

神戸市みなと総局長 山本朋廣

1. はじめに

神戸港は1868年の開港以来、日本を代表する国際貿易港として、わが国の経済の発展を支えるとともに、神戸市民の生活基盤、経済基盤として重要な役割を担ってきた。現在、世界130余りの国・地域、500余りの港と結ばれており、基幹航路¹⁾が充実し、背後圏とのすぐれたアクセスや高規格の港湾施設が整備されている。また、貿易、物流全般にわたる高度な技術、ノウハウが蓄積されており、これら有形、無形の強みを最大限に活かしながら、神戸港をより使いやすく、競争力のあるみなととするため、さまざまな取り組みを進めている。

しかし、近年の国際的な産業、貿易構造の変化や、アジアの近隣諸港の台頭など、神戸港を取り巻く環境は大きく様変わりしており、新しい時代に対応したみなとへと変革することが求められている。

一方、みなとは、海外の文化を取り入れる玄関口としても大きな役割を担ってきた。市民生活や文化活動はみなととの関わりの中で展開してきたが、港湾物流機能が拡大し、港湾に依存する産業が臨海部に立地、発展する

に伴い、次第に日常の市民生活とみなとの関わりが薄れて行った。その物流機能も近年、大規模化、効率化の流れによって沖合いへと移行し、まちに隣接する旧来のみなとのエリアは、むしろ親水空間として背後の市街地と一体的に市民の日常活動の場、憩いの場、来訪者との交流の場として活用することが求められている。

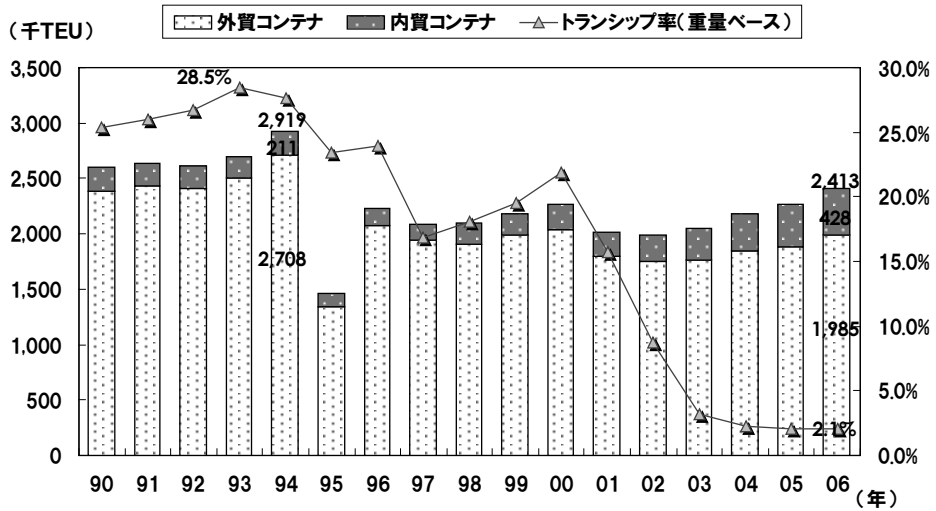
2. 神戸港の港勢

1994年の神戸港のコンテナ貨物取扱個数は292万 TEU²⁾で全国第1位、世界ランキングでも第6位と名実ともにアジアのハブ港の地位を確立していた。

しかし、1995年1月の阪神淡路大震災により港湾施設が壊滅的な被害を受け、国内外諸港へ貨物が流出したため神戸港の取扱貨物は大きく減少した。さらに、①製造業の生産拠点の海外（中国等）シフトによる貿易構造の変化、②中国諸港の港湾整備に伴うトランシップ³⁾貨物の減少、③瀬戸内・九州諸港の港湾整備に伴う外航船の地方港寄港など、神戸港に貨物が集まりにくい要因が相次いだ。

この結果、震災後の神戸港のコンテナ貨物

コンテナ取扱量とトランシップ率の推移



取扱個数は2000年の227万 TEU をピークに 200万 TEU 前後までにしか回復せず、震災前の7割程度の水準がしばらく続いていた。

最近になって、中国の経済成長とともに中国貨物が大幅に増加してきたこと、釜山・高雄等で接続されていた瀬戸内・九州北部の貨物が内航フィーダー⁴⁾やフェリー、RORO船⁵⁾を使って神戸港に戻ってきたことから、2002年を底に4年連続してコンテナ取扱個数は増加し、2006年は震災後最高の241万 TEU を記録するまでになった。

一方、震災で14隻まで落ち込んだ年間入港客船数も2007年には100隻に達する見込みで

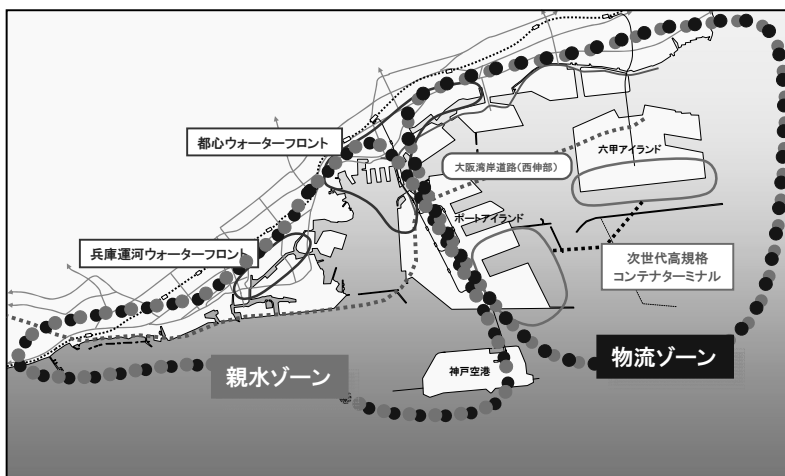
あり、西日本のクルーズポートとしての地位が固まりつつある。

3. みなとの活性化に向けた取り組み

3.1 みなと神戸ーいきいきプラン

神戸市では、「みなと神戸」を活力と賑わいのある「いきいき」とした空間とするため、長期的な視点に立ちながら「神戸港が目指すべき姿」として「みなと神戸ーいきいきプラン」を2005年2月に策定し、これを指針として2006年2月に港湾計画の改訂を行った。この中で、神戸港の区域を東西に大きく分け、

みなと神戸ーいきいきプラン図



東側を活力ある物流ゾーン、西側を人々がみなどに親しめる親水ゾーンとして位置づけており、物流機能の効率化、強化とともに、親水機能の拡充を図ることで、神戸港の活性化に向けた取り組みを総合的に進めているところである。

3.2 スーパー中枢港湾の実現

アジア諸国の主要港の急速な成長、発展に伴い、日本の港湾の相対的な地位が大きく低下してきていることが懸念される。例えば、シンガポールや香港一港だけでも、日本全体の取扱量をはるかに上回るコンテナ貨物を扱っている。また、日本発着のコンテナ貨物がアジアの主要港で積み替えられ、諸外国へ輸送されるケースが近年、急増している。

しかしながら、わが国の産業経済の国際競争力を維持していくには、主要港において基幹航路の直接寄港を確保することが不可欠である。このため、国策として、港湾コストの3割削減、リードタイムの1日程度への短縮を目標としたスーパー中枢港湾プロジェクトを実現することにより、国際競争力の強化を

目指している。神戸港は、2004年7月に京浜港、伊勢湾とともに、大阪港と合わせ「阪神港」としてスーパー中枢港湾に指定された。

神戸港では、世界的なコンテナ船の大型化に対応するため、ポートアイランド第2期において、水深16mの高規格コンテナターミナルの整備を進めており、2009年度の供用開始を目指している。また、コンテナターミナル背後において、複数の民間事業者の共同利用により、コンテナの蔵置、一時保管を行う共同デポも供用するなど、物流の効率化を進めている。

さらには、梱包技術や荷役作業など長年培ってきた高度な港湾技能や海事産業の集積などを最大限に活用して、確実性、セキュリティを備えた質の高い港湾物流サービスを提供することにより、国際的な地位を確立していく。

また、外国貿易船が日本に寄港する場合に支払う税金（とん税・特別とん税）は、京浜港では東京港、横浜港、川崎港の複数港に寄港しても1回で済むが、大阪湾ではそれぞれの港で支払うことになっている。東アジアとの結びつきが強い大阪湾には、近海航路⁶⁾の

ポートアイランド第2期のスーパー中枢港湾施設



船舶が2つ以上の港に寄港するケースが多く、船舶の負担するコストの低減を図るため、本年12月を目途に、1回の支払いで済むような法令の改正（一開港化）が国によって進められている。これに先行して、2007年4月から大阪湾諸港の複数港に連続寄港する外航の定期コンテナ船等に対し、入港料の低減措置を実施している。

その他、港湾手続きの情報化・簡素化などに取り組み、コスト、スピード、サービスの向上を目指していく。

3.3 ポートセールス

神戸港は、①世界の主要船社が世界各地の港と結ぶ直航サービスを配船しており、世界有数の基幹航路網を持っていること、②中四国地方や九州の各港と内航フィーダー網やフェリー・RORO網で密接に結ばれていること、③近畿、北陸、瀬戸内、四国など西日本全域に広がる背後圏をカバーする交通アクセス網が整備されていることなど、優れたセールスポイントを持っている。

港勢拡大に向けた貨物誘致にあたっては、民間から人材を登用するとともに、民間事業者との連携を図りながら、以下の3点を基本戦略として積極的なポートセールス活動を展開している。

- ① 瀬戸内・九州北部の貨物を誘致：内航フィーダー船の外貨バースへの直着けを促進したり、公共クレーン使用料を減額している。また2006年度からは、大阪港と連携して陸上輸送から海上輸送への転換を促すモーダルシフト補助制度を実施している。
- ② 増加を続ける中国貨物の積極的な誘致：2002年から公共バースにおいてボリュームインセンティブを実施している。また、2006年10月に神戸港埠頭公社が上海事務所を新たに設置し、積極的な誘致活動を始め

ている。

- ③ 港頭地区や背後の産業団地に輸出入貨物を発生させる企業を誘致：近年は、神戸港の広いヤードスペースを活かして自動車・建設機械などの誘致にも力を入れており、すでにオークション会場をはじめ、20箇所以上の輸出拠点相次いで進出している。西日本では最大の中古自動車・建設機械の集積地に成長しており、自動車専用船の寄港増にもつながっている。

こうした誘致活動の取り組みのほか、ユーザーのコスト低減に向けた取り組みも行っている。2002年1月からコスト競争力を高めるために、公社バース貸付料の3割の減額を行うとともに、対前年比で増加した外貨コンテナ取扱個数に対し、ボリュームインセンティブ制度を導入している。また、埠頭用地や上屋、港湾関連用地についても、思い切ったコスト低減策を実施している。

3.4 海・陸・空の総合交流拠点の形成

神戸港のすぐれた道路、海路のネットワークに加え、2006年2月に開港した神戸空港とより連携を深め、さらには、神戸空港と海上アクセス「ベイ・シャトル」等で結ばれる関西国際空港や全線開通が待たれる大阪湾岸道路により、海・陸・空の総合的な交通・物流拠点として、活力ある新たな発展を目指していく。

また、近年、関西国際空港を経由し、神戸港から瀬戸内の諸港に寄港するフライ&クルーズが人気を呈している。神戸港は、クルーズの景勝地である瀬戸内の玄関口に位置し、かつ、京都・奈良・姫路といった世界遺産や関西国際空港へのアクセスが良い地理的優位性がある。今後、瀬戸内諸港と連携しながら瀬戸内の魅力を内外にPRし、神戸港の瀬戸内クルーズ拠点化を促進していきたい。

開港以来蓄積してきたハード、ソフトのノウハウを有効に活用し、利用者の視点に立ったきめ細やかな対応とともに、「コスト・スピード・サービス」に加え、「セキュリティ」も含めた港湾機能の高度化を図り、人、もの、情報の総合的な交流拠点を目指していく。



中突堤旅客ターミナル

3.5 ウォーターフロントの整備

神戸港は、六甲山地の緑が背後に迫る世界有数の美港として、東西に広がる美しい街並み、ポートアイランドや六甲アイランドなどの海上都市とともに発展し、神戸独自のウォーターフロントを形成してきた。今後一層、ウォーターフロントのあり方は、神戸の都市づくりにおいて、極めて重要な意味を持つことになると考えている。

市民に親しめる港づくりとして、ポートア

일랜드の緑地やメリケンパークの整備に続き、ハーバーランド、HAT 神戸のような大規模な面的再開発や、かもめりあ（中突堤中央ターミナル）等の施設整備を行ってきた。2006年1月には、中突堤旅客ターミナルにCIQ⁷⁾施設が整備され、外航客船の寄港が可能となり、船が間近に見えることもあって、多くの市民が港を訪れるとともに、港にある大型客船の姿が神戸らしい景観をつくりだしている。

最近では、1990年代初頭まで神戸港の中心として日本最大のコンテナターミナルであったポートアイランド西地区を再開発し、2007年4月、神戸学院大学、兵庫医療大学、神戸夙川学院大学の3大学が開校し、大学西側に隣接して、大型客船の着岸が可能で、ポートタワーやハーバーランドなどを対岸に望む「ポーアイしおさい公園」を整備しており、市民や学生、来街者で賑わっている。



ポーアイしおさい公園（手前）

都心ウォーターフロント再開発の経緯

	ウォーターフロント再開発の内容
1987年	メリケンパーク 供用（開港120年）
1992年	ハーバーランド 街びらき
1996年	中突堤旅客ターミナル 供用
1998年	中突堤中央ターミナル（かもめりあ） 供用
	HAT 神戸 街びらき
2004年	ポートアイランド西地区 再開発事業着手
2005年	メリケンパーク リニューアル
	新港第1突堤 再開発事業着手
2007年	ポーアイしおさい公園 供用（開港140年）

また、現在は、明治時代に整備が始められた新港突堤西地区の再開発を進めている。新港突堤西地区は、JR 貨物神戸港駅跡地とともに、ハーバーランドから HAT 神戸に至る都心ウォーターフロントに残る貴重な用地であり、同地区の再開発にあたっては、市民や観光客が都心からアクセスし易く、回遊性の高いウォーターフロントの実現と神戸の将来像を見据えた取組みが必要であり、全庁的に検討を進めている。

3.6 環境にやさしいみなとの創造

自然環境の再生とともに、環境負荷の小さい物流システムの導入等により、みなとを環境保全・創造の拠点として積極的に活用する、人と環境にやさしいみなとづくりを進めている。

2006年度より、モーダルシフトの補助制度を創設し、瀬戸内海沿岸地域から集積する貨物について、陸上輸送から、より環境負荷の小さい内航フェリーや RORO 船などによる海上輸送へのシフトを推進している。

また、水質浄化や新たな生物生息空間の創造のため、ポートアイランド第2期西護岸や神戸空港島では、緩傾斜石積護岸や人工ラグーン（人工海浜）の整備を行っている。2007年7月には、NPO 法人と神戸市が連携し、混獲されて傷ついたウミガメを人工ラグーンで保護・飼育し、再び海に戻すプロジェクトを



緩傾斜石積護岸の藻と魚類

始動させた。

また、国内最大級の規模を誇る歴史のある兵庫運河でも、かつての貯木場を市民がレガッタを楽しむ水辺空間へと転用したり、海水浄化のシンボルとして市民による真珠貝プロジェクトを開始するなど、新たな水面利用を始めている。



かつての兵庫運河



市民レガッタ

3.7 安全、安心の確保

2001年9月の米国同時多発テロ以降、国際物流における安全性が非常に重視されるようになり、米国を中心にさまざまなセキュリティ対策が講じられてきている。神戸港においても、「改正 SOLAS 条約（海上人命安全条約）」の発効に伴い、国際船舶・港湾保安法が施行され、2004年度よりフェンスや監視カメラなどを設置し、外貿埠頭の保安対策を強化している。他方、現在「ISO（国際標準化機構）」

により、国や企業によって異なるセキュリティに対する考え方を統一し、生産地から最終消費地までのサプライチェーン⁸⁾全体、すなわちすべての輸送手段、あらゆる貨物を対象とした包括的な基準の国際規格であるISO 28000シリーズの策定作業が進められている。

国際物流における「セキュリティ」は今後ますます重要性が増すため、現在策定中である「ISO28000シリーズ規格」の内容や効果、「電子タグ⁹⁾」・「電子シール¹⁰⁾」に関するコスト負担や標準化の動向、国における議論を見守りながら、業界とともに歩調を合わせ適切に対応していきたいと考えている。

また、震災での経験を活かした防災港湾づくりを進め、災害時も物流機能を安定的に提供できるようみなとの信頼性の向上を図るとともに、災害時に市民生活等を支援する拠点としての形成を図り、安全で安心、信頼できるみなとを目指した整備を進めている。

4. 「デザイン都市・神戸」とみなと

神戸市では、新たな創造都市戦略として「デザイン都市・神戸」を推進し、デザインの力により神戸の魅力ある資源を活かし、創造的な市民・企業との協働を通じて都市の活性化を図りながら、より魅力ある洗練された都市づくりを進めようとしている。その中であって、都心ウォーターフロントが「デザイン都市・神戸」を推進するリーディングエリアと位置付けられ、みなとを活力と神戸らしいライフスタイルを生み出す舞台として、いきいきとした賑わいある空間とする、「みなと神戸」の実現を目指している。

このため、これまでの延長上にあるハード、ソフト面での整備に加え、市民や来街者で賑わうとともに美しい自然環境と調和する「ウォーターフロント空間のデザイン」、海辺の豊か

な生活やクルーズを楽しむなど神戸流のライフスタイルを創造する「生活・文化のデザイン」、高度で優れた技術と新たな価値を融合させるなどの「産業・経済のデザイン」といったデザインからの視点が必要となる。

まちとみなとが密接に関連を持って発展してきた歴史を踏まえ、人に親しまれ活力あるみなとを実現するため、デザイン都市づくりに向けた施策の具体化と、長期的な視点に立った都心ウォーターフロント全体の将来像（グランドデザイン）の検討が喫緊の課題である。

（注釈）

- 1) 基幹航路：主にアジア地域と北米や欧州を結ぶ国際定期航路。
- 2) TEU：Twenty Foot Equivalent Units の略。コンテナ貨物の単位の1つで20フィートコンテナ換算のコンテナ個数。
- 3) トランシップ：本船が貨物の目的地に寄港しないため、途中の港でその目的地に寄港する船舶に積み替えること。
- 4) 内航フィーダー：国際コンテナ航路を有するわが国の主要港と国内各地を結ぶ外貿コンテナの国内2次輸送を指す。
- 5) RORO 船：Roll on Roll off Ship の略。船舶の側面や船尾に設けられた舷門を通してトラック、トレーラーが船内に自走して出入りすることにより荷役を行う船舶。
- 6) 近海航路：日本とアジアの近海諸国を結ぶ航路。
- 7) CIQ：CIQ は、税関（Customs）、出入国（Immigration）、検疫（Quarantine）の頭文字であり、人や貨物が海外に出る時や海外から入る時に必要となる国が行う手続き。
- 8) サプライチェーン：原材料の調達から生産・販売・物流を経て最終需要者に至る、製品・サービス提供のために行われるビジネス諸活動の一連の流れ。
- 9) 電子タグ：大きさが1ミリ以下というごま粒大のIC（集積回路）チップに情報を記録し、無線電波で読み書きを行う小さなタグ（荷札）。
- 10) 電子シール：コンテナの封印に使い、開封されると記録が残る仕組み。コンテナが途中で開けられ、危険物を入れられていないかが把握できる。

姉妹港 欧州ロッテルダム の戦略

MOL(Europe) B.V. General Manager 土井 幹郎

日本から飛行機で12時間、船で3週間の距離にあるロッテルダム港は、1967年に神戸港と姉妹港となりました。昨年はコンテナ取扱量970万 TEU を誇り、後に続くハンブルグ港886万 TEU、アントワープ港700万 TEU を押さえて、玄関港として欧州で一位の座を維持しています。ロッテルダム港のあるオランダは人口1600万人と日本の1億3000万人と比べると小国ですが、江戸時代から貿易の歴史があり、日本に影響を与えてきました。チューリップと風車の国というのどかなイメージがありますが、16世紀から海外へ乗り出すという進取の気性、先見の明をもった国で、EUの中で存在を誇示しています。

1. 日蘭交流の歴史

1598年6月27日にロッテルダム港を出港した5隻の船団のうち、リーフデ（慈愛）号が1600年4月19日佐志生（大分県臼杵市）に漂着しました。海図や航海術、造船術、西洋国の戦況に関する情報などをもっていたことから、江戸幕府は乗組員であったウィリアム・アダムスとヤン・ヨーステンを重用しました。今でも東京に残る按針通りや東京駅の八重洲口という名前から、2人がいかに重用されたか推察できます。彼らの功績により、幕府はオランダに通商許可証である朱印状を発行し

ました。その後1609年にオランダ船が平戸に入港し、日蘭貿易が本格的に始まりました。鎖国時代である1641年から1853年までの200年間、オランダは唯一の西洋国として地位を確立しました。長崎湾の扇型の人工島“出島”に西洋の化学、医学、知識、産物、兵器などを持ち込み、日本の物品と知識を西洋に持ち帰り、オランダは富を築きました。翻訳された解体新書や、ランドセル、マドロス、ピンセット、ビール、ガラス、ゴム、カバン、コーヒー、学生の着る蘭服から学ランという言葉が今の日本に残りました。

1853年の米国のペリー提督の黒船来航から、日本は急速に近代化しますが、オランダ政府は日本に2隻の軍艦を造り献上します。その1隻はヤパン号という名で日本に到着し、のちに“咸臨丸”と改名され、1860年に勝海舟をアメリカ、サンフランシスコに運びました。本船に乗船していたエンジニアのハルデスは、日本で最初の船舶修理工場と造船所を設立し、これが後の三菱重工長崎造船所となります。ペリー提督が日本を訪れたとき、ある日本の官吏が「I talk Dutch（私はオランダ語ができる）」と言って、ペリーらを驚かせたという話があります。

このようにオランダは海運国で、1602年にオランダが設立した世界で初めての株式会社



ありし日の 気品のあるコンテナ船 ネドロイド デジマ

である東インド会社の末裔であるネドロイドは世界有数の船会社でしたが、英国のP&Oと合併してP&Oネドロイドとなり、その後2006年2月にマースクラインに吸収されてしまいました。オランダの商船学校を卒業した生徒の職場は年々少なくなっています。コンテナ船の、ネドロイド デジマ/ネドロイド ホンシュウといった日本との関係を表した船名は、残念ながら消えてしまいました。

2. ポート オブ ロッテルダム

ロッテルダム港は、ライン川の支流であるマース川河口に位置し、バージ・鉄道・トラックなどの輸送手段を使い、東はチェコやオーストリア、西はアイルランド、南はイタリア北部、北はノルウェー南部といった欧州の大半の地域に24時間以内のデリバリーが可能で、まさしく欧州物流のゲートウェイ、玄関と呼ぶにふさわしいエリアとなっています。

ロッテルダム港は、ロッテルダム市港湾局(RMPM: Rotterdam Municipal Port Management)が管理・運営する市営港湾から、迅速性と効率を目的に、2004年1月に公営企業(Government corporation)であるロッテルダム港湾会社(Haven Bedrijf Rotterdam N.V.)に移管しました。従業員は航路管制、ポートステートコントロール等を行う

港湾地区に600人、市内のオフィスビルに600人の計1200人です。行政所轄の船舶の安全に関する部分を除いて、港湾の管理、運営全般が主たる業務です。新会社の収入(4.4億ユーロ)は、半分は寄港船舶からのトン税など、半分は製油所などに貸与している土地のリース料です。支出(3.7億ユーロ)は、人件費、オペレーション費等。ロッテルダム港湾会社は、オランダ国政府が25%、ロッテルダム市が75%の株式を保有する独立企業体であり、ロッテルダム市が任命する社外メンバーからなる監視委員会(Supervisory Board)が決定する経営戦略に基づいて、コンテナターミナル施設や工業用地の管理や運用、投資などの港湾経営を一元的に担務しています。ロッテルダム港を構成する泊地、航路その他の港湾インフラや河川、道路、鉄道等は、国及びロッテルダム市によって整備し管理することとなっています。河川航路は国が整備するが、ロッテルダム港内の航路、泊地その他の港湾インフラは市が整備し、道路、鉄道の整備は、相当部分をロッテルダム市が行っています。

ロッテルダム港では、公営企業化によってロッテルダム市政府や議会の意思決定に縛られること無く、中長期を見通した経営戦略の下に迅速な経営判断が可能になったことから、欧州第一の自動化ターミナルや石油精製基地から廉価な燃料油が供給される等のロッテルダム港の強みを生かし、ユーロマックスやマースフラクテII等の港湾機能の更なる拡張に向けたインフラ投資、デルタターミナルの内航フィーダー機能の増強等を推進しています。

今後の欧州北岸港湾の競争において、特に背後圏交通ネットワークとの接続性強化を重視しています。隣接するアントワープ港との競合について、ロッテルダム港の規模の経済性を生かして競争上の優位性は確保されると見えています。一方、港湾ビジネスや港湾労働



中央の建物が、ポート オブ ロッテルダム オフィスビルディング、最上階は、キャプテンズルームという名前の景色のいい会議室になっています。右下の小さい建物は ホテルニューヨーク、1600年代に移民がここから客船にのってニューヨークへ渡りました。



マース川にある航路管制所

への参入自由化を求める EU 港湾自由化指令をめぐる論議や港湾労働者のストライキ等について、ロッテルダム港の競争力を左右する大きな問題と見ています。

3. ヨーロッパコンテナターミナル (ECT-Europe Container Terminal)

シーランドが最初に開始したコンテナ輸送について、各国が躊躇するのと対照に、1967年から積極的に受け入れたことが今日の基礎になっています。このターミナルの特徴は、1993年から稼動した世界で最初の自動化ター

ミナルにあります。コンテナの移動は、通常はストラドルキャリアと呼ばれる専用の車両か、トラックに付随したシャーシに積載されるのが通常ですが、このターミナルでは、AGV (Automated Guided Vehicle) という無人シャーシと ASC (Automated Stacking Crane) という無人陸上クレーンでコンテナをハンドリングします。最近ハンブルグ港の CTA ターミナルが同様のシステムを採用しています。因みに、ASC のみ採用は英国のテムズポート及び名古屋の飛島ターミナルがあります。

バース長さ3600m、水深16.6m、ガントリークレーン37基と、百数十の無人の AGV/ASC が黙々と動く様は一見の価値があります。2008年春よりさらに1000mの岸壁をフィーダー専用バースとして建設中です。欧州の各



ヨーロッパコンテナ (デルタ) ターミナル 無人の陸上クレーンが無人のシャーシにコンテナを乗せ替える。



デルタターミナル。神戸空港とほぼ同じ面積です。全体の4分の3がヨーロッパコンテナターミナル (ECT)、右上の部分が APM (マースク専用) ターミナル。手前のバースは2008年4月頃から稼動開始予定のバargeフィーダー専用ターミナル。写真は完成予想図。

ターミナルは、母船を誘致するために、鉄道、フィーダーの利便性をセールスポイントとします。今まで母船優先のためフィーダーのバースが確保できませんでしたが、専用バース稼働後、フィーダーの取扱いが格段に向上します。

ロッテルダム港からドイツ国境までを結ぶベトゥーエ線が、今年開業しました。一番列車は6月18日ロッテルダム港に接する新線の起点から出発し、3時間をかけてドイツ国境に近い終点の Zevenaar に到着しました。同区間の所要時間は定常運行では2時間を切るといわれます。オランダ政府は内陸輸送新時代の到来を宣言し「ロッテルダム港に増設中の新ターミナルマースフラクテⅡで揚げられたコンテナは、将来、渋滞の多発する道路を避け、鉄道で効率的に輸送されることになる」と新線の重要性を強調しています。現在、ロッテルダム港から内陸に向けて運び出されるコンテナの輸送手段ごとの比率は、大まかにトラック6：内陸水運3：鉄道1となっていますが、今後は環境への配慮などからも鉄道の地位向上が見込まれます。



4. マースフラクテⅡ プロジェクト

ポートオプロッテルダムが主体となった、総額29億ユーロのプロジェクトです。フラクテというのは、地域（Area）という意味のオランダ語です。次図の濃色部分がその地域になります淡色部分は既存のマースフラクテ



マースフラクテⅡの2013年以降の予定図。淡色は既存部分、濃色部分（現在はまだ海です）がこれから造成される地域になります。

Iです。2013年より稼働開始予定。これによりコンテナ取り扱い能力は700万 TEU 増加します。

5. 最後に

その昔、英国と3度戦い、フランスに侵攻され、ドイツに爆撃されたオランダ人の生活は、食事を含め非常に合理的で質素です。オランダから、約400km（東京－大阪間の距離）内に、ベルギー、ルクセンブルク、ドイツ、フランス、英国という、それぞれ言語と習慣が違う国々があることを考えれば、生活に妥協と協調と儉約が必要とされるのでしょうか。

出島、ポートアイランド、マースフラクテと、港湾の機能、重要性はその昔から普遍ですし、市内に空港と最新の医学を内在して、神戸とロッテルダムの両港が、指向しているところは同じではないかと思えます。

今回普段あまり目にする事のないオランダを紹介させて戴きました。少しでもオランダを身近に感じて戴ければ幸甚です。

以上

新修 神戸市史

最新刊 第9巻

「行政編Ⅲ 都市の整備」 好評発売中

A 5判 全800ページ 上製本箱入り 定価6,000円（税込み・送料別）

- 構成**
- 第1章 都市計画法以前の都市基盤整備
 - 第2章 近代都市の基盤整備の展開
 - 第3章 戦災復興
 - 第4章 都市計画と開発の展開
 - 第5章 海面埋立と六甲山のトンネル
 - 第6章 ポートアイランドと六甲アイランド
 - 第7章 西神・北神地域開発
 - 第8章 都市の再開発
 - 第9章 橋と空港
 - 第10章 イベントと都市の整備

内 容

明治期から平成初めまでの神戸の「都市の整備」。そこには、大水害・戦災など過去幾多の大災害に見舞われながら、そのたびに不死鳥のように立ち上がってきた姿がある。

幕末の開港以降、外国人居留地などの先進的な都市整備、港湾整備などの大事業を経て、日本一の大港湾都市に発展した神戸。しかし戦災で市街地の大半を焼かれた中から立ち上がり、戦災復興土地地区画整理、西北神を含む全市的な都市整備、「山、海へ行く」といわれた公共開発など、災害を乗り越え、六甲山の迫った地形を活かした都市整備への数々の挑戦。

先人のたゆまぬ努力を通して神戸の「都市の整備」の歴史のあらましを知る。これからのまちづくりを考えるための必読の一書。

既 刊 好評発売中（定価は税込み）

「歴史編Ⅰ 自然・考古」, 「産業経済編Ⅰ 第1次産業」, 「歴史編Ⅲ 近世」, 「歴史編Ⅳ 近代・現代」(以上定価各5,000円), 「産業経済編Ⅱ 第2次産業」, 「行政編Ⅰ 市政のしくみ」, 「行政編Ⅱ 暮らしと行政」, 「産業経済編Ⅱ 第2次産業」, 「行政編Ⅲ 都市の整備」(最新刊)(以上定価各6,000円)

◎市史の詳細・目次は 神戸市文書館ホームページをご参照ください

<http://www.city.kobe.jp/cityoffice/06/014/kankoubutu/kankoubutu.html>

発 行 神戸市 新修神戸市史編集室（神戸市文書館内）

☎651-0056 神戸市中央区熊内町1-8-21 ☎078(232)3437 Fax078(232)3840

申込先 田中印刷出版(株)内 みるめ書房

☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4 ☎078(871)0551 Fax078(871)0554

主要書店にても好評発売中

開港場・神戸と横浜～神戸開港140年～

芦屋大学 臨床教育学部 教授 楠本利夫

■ 安政五か国条約

1858（安政5）年、「日米修好通商条約」が締結され、先の「日米和親条約」（1854年）により開港場となった下田、箱（函）館に加えて、神奈川（横浜）、長崎、新潟、兵庫（神戸）の開港と、江戸、大坂（阪）の開市が取り決められた。続いて、幕府はオランダ、ロシア、イギリス、フランスともほぼ同内容の条約を締結した。「安政五か国条約」である。

■ 開港場・神戸と横浜

神戸は1868年1月1日（慶応3年12月7日）に開港した。横浜開港は1859年7月1日であるので、横浜は神戸より8年7か月早い開港である。

開港場としての神戸と横浜は次の点が共通している。

第1は、神戸と横浜は、「安政五か国条約」で取り決められた開港場ではないことである。条約では開港場はそれぞれ「兵庫」「神奈川」と決められていた。神奈川は街道筋の宿場町であったため、外国人と日本人の衝突を恐れた幕府は、開港場を街道筋から離れた海沿いの横浜村に変更することにした。外国側は「条約どおり神奈川を開港しよう」幕府に迫り紛糾したが、幕府は横浜居留地を突貫工事で整備することによって、既成事実を先行させ、外国側の反対を強引に押し切った。兵庫にかわって神戸が開港した経緯は後述する。

第2は、開港後の神戸と横浜で、幕府が懸念していた外国人と日本人の衝突事件が発生したことである。「神戸事件」（1868年）と「生麦事件」（1862年）である。神戸事件を契

機として、新政府の最初の外交が神戸で行なわれた。生麦事件は、翌年の薩英戦争の火種となった。

第3は、神戸も横浜も、このときの開港によって、のちにわが国を代表する国際港湾都市となったことである。もし安政条約で開港場として指定されていなかったとすれば、神戸も横浜も、今日の国際都市としてのイメージはなかっただろう。

開港場としての神戸と横浜は次の点が異なっている。

第1は、幕府が神奈川にかえて横浜を開港場としたとき、外国側は猛反発したけれども、兵庫にかえて神戸を開港場とすることには、外国側の反対はなかったことである。

第2は、横浜は条約どおり1859年に開港したけれども、神戸は条約で取り決められた開港年の1863年より、開港がさらに5年遅れたことだ。遅れた理由は、朝廷が京都に近い神戸の開港を認めなかったためだ。幕府は開港延期交渉のため、「文久遣欧使節団」を派遣した。

第3は、横浜では1859年に開設された「横浜居留地」が手狭になったため、1867年になって「山手居留地」が追加されたけれども、神戸では、居留地の外側に、外国人と日本人が混住できる「雑居地」が認められたことである。横浜の居留地面積は神戸の居留地の7倍だ。

■ 兵庫開港への兵庫住民の反発

条約で「開港場」として取り決められた兵庫ではなく、なぜ神戸が開港したのか。

理由の第1は、幕府が外国人と日本人の衝突を恐れたためである。第2は、兵庫の住民

が開港を嫌がったためである。

当時の兵庫は「兵庫津」とよばれ、海上交通の要として、商業・交易の中心であった。兵庫津は、幕末には2万人もの人口を擁していた。

当初、外国側も日本側が条約どおり兵庫を開港するものと考えていた。1861（文久元）年に、英国公使オールコックが香港からの帰途、開港予定地である兵庫を視察したとき、神戸は視察していない。その時点では、神戸は候補にあがっていなかったことがわかる。

開港場には外国人居留地を開設しなければならない。居留地の候補地として、兵庫津の市街地を避けて、和田岬以西、駒が林村の砂浜（妙法寺川尻）に至る海岸一帯約7万㎡の地とし、その沖に防波堤を建設する案も出された。次いで東川崎町も居留地の候補地となった。

兵庫の住民は開港を嫌がった。

兵庫の名士で、のちの初代神戸市会議長・神田（こうだ）兵右衛門は、当時の兵庫の住民感情を次のように懐古している。「此たび、兵庫の開港が愈々勅許となり、外国の公使へもそれぞれ通牒されたと聞き、人身は頗る平かならず、各落胆の吐息の中にも、せめて外国人の居留地はなるべく遠ざけねばならぬと、それが兵庫の町民の心からの願ひであったのであるから、一たび、外国人が浜辺を巡視したとの噂が伝えらると、神経過敏の町民には、直ちに居留地選定のためだと頷き、（略）人の心をかき乱した」（『松雲神田扇』）。

『神戸市史』には「外人嫌悪の思想、邦人に蔓延し居たりし当時なれば、もし、兵庫港を開き、これに、居留地を設けんか、或いは、兵庫市民の大なる反対を招くべく、為に、幕府も容易ならざる苦境に陥るべきこと、想像に難からず」とある。

横浜開港以来、米国公使館通訳殺害事件、生麦事件など、開国に反対する武士による外国人襲撃事件が相次いで発生し、幕府を悩ませていた。兵庫を開港すれば、日本人と外国人の衝突が起きるかもしれないと幕府は懸念した。

神戸村に居留地適地あり

兵庫のこのような事情とは対照的に、湊川をはさんで東の神戸村には、海岸沿いに広大な畑地・砂浜が広がっていた。付近には、網屋吉兵衛が船舶修理のため建設した「船たて場」もあった。前面の海は水深が深く、大型船の停泊が可能だった。新たに居留地と港を建設するのに、これほどの適地はない。

外国側も、開港場として兵庫より神戸が適していると考えた。1865（慶応元）年に、4カ国連合艦隊が兵庫に来たとき、英国公使パークスは、付近の海域を測量させた。パークスに同行したミットフォードは、「居留地に予定された場所は、兵庫の旧市内からやや離れたところにあつて、大型船が自由に出入りできるだけの十分な水深もあり、天然の優れた投錨地となっている小さな湾に面している」と書いているので、兵庫ではなく神戸を想定していたことがわかる。

神戸村の居留地予定地は大部分が荒地で、畑地と墓地、家屋が4軒、土蔵が19棟あるだけであったので、居留地設営費用も安くなると幕府も判断した。兵庫に代わって神戸を開港することについて、日本側と外国側の考えが一致した。

1867（慶応3）年、幕府は英米仏の公使と、外国人居留地を「鯉川と生田川との間」に開設することを取り決めた。

もしあの日、兵庫の住民が兵庫開港を歓迎していたなら、居留地は駒が林の砂浜あたりに建設され、その後の神戸の歴史も大きく変わっていたかもしれない。

（参考文献）

『神戸市史 本編総説』『同 本編各説』神戸市役所、大正12年、『復刻版』名著出版、昭和46年
楠本利夫『国際都市神戸の系譜』公人の友社、2007年
大塚武松『幕末外交史の研究 新訂増補版』宝文館出版、昭和42年
神木哲男・崎山昌廣編著『歴史海道ターミナル』神戸新聞総合出版センター、1996年
和久松洞『松雲神田翁』精華会本部、大正15年
落合重信『神戸の歴史 研究編』後藤書店、昭和55年

■三位一体の改革における地方交付税削減と今後の見直し

地方交付税は、本来地方団体の税収入とすべきであるが、地方団体間の財源の不均衡を調整し、すべての地方団体が一定の行政水準を維持しようとする財源を保障するために設けられた制度である。

平成18年度までの三位一体の改革では地方交付税に関して、交付税の有する財源保障機能と国庫補助負担金の組み合わせが、地方団体の負担意識を希薄化させ、地方自らの選択による効果的な事業実施を行う意欲を削ぐ結果を招いているとの認識のもと、交付税への依存体質からの脱却を図ることが真の地方財政の自立を促すものであり、財源調整機能は維持しつつも、この財源保障機能は縮小していくべきとされた。この考え方に基づき平成16年度地方財政対策は、自治体のこれまでの行財政改善努力や改革スピードを一切考慮せず、地方交付税・臨時財政対策債を一律に12%削減する内容となり、自治体の予算編成に大きな混乱を生じさせた（神戸市でのH16影響額△180億円）。この混乱を受け、骨太の方針2004では「地方団体の安定的な財政運営に必要な一般財源の総額を確保する」とし、地方団体の財政運営に一定配慮されたところである。

神戸市においては、これらの地方財政計画マクロベースの動きに加え、平成18年度からの普通交付税の算定に

おいて、大都市特有の行政需要を割増する補正係数の見直し（3カ年で10%程度削減、H18影響額△38億円）が実施され、これらの結果、三位一体の改革期間（H16～H18）における地方交付税・臨時財政対策債の影響額は一般財源ベースで△223億円にもおよび、財政運営上、極めて深刻な影響を及ぼしている。

また、平成19年度からは「歳出・歳入一体改革」が進められ、その中で767兆円（平成18年度末）にもものぼる国と地方の債務残高の圧縮に向け、平成23年度に国と地方の基礎的財政収支を黒字化することが目標に掲げられており、地方財政対策・地方交付税の規模抑制が今後とも実施されることが十分に予想され、神戸市においても現行水準での交付税額の確保は極めて困難な状況にある。

確かにこれまで、地方交付税の財源保障や国庫補助負担金を活用した国の施策展開がモラルハザードを招き、地方団体の自主性を損なわせる結果を招いたことは否めない。しかし殊更その点のみに着目して、この財源保障機能を圧縮するという議論を先行するのではなく、国と地方の役割分担の徹底した見直しと所要の税源配分を実現していく中で議論していくことこそが重要な課題である。

■教育改革関連3法の改正

政府が進める教育改革の流れの中で教育基本法の改正（平成18年12月）に引き続き、学校教育法等、地方教育行政法、教育職員免許法及び教育公務員特例法の一部改正法（以下「教育3法」という。）が平成19年6月に成立した。

改正の概要は以下のとおりである。

- (1) 学校教育法等の改正では、まず教育基本法の新しい教育理念を踏まえ、義務教育の目標を新たに定めるとともに、幼稚園から大学までの各学校種の目的・目標の見直しを行った。

また、副校長・主幹教諭・指導教諭といった新たな職を置くことができることとし、組織運営体制や指導体制の確立による学校の組織力の強化を図った。

その他、学校評価と情報提供に関する規定の整備や大学等の履修証明制度などを規定し、学校教育の充実を図っている。

- (2) 教育職員免許法及び教育公務員特例法については、教員の質の一定水準以上の確保と教員全体への信頼性の向上を図るための改正が行われた。

具体的には、10年ごとの教員免許更新制を導入し、30時間以上の更新講習の受講を義務付けた。その上で、指導が不適切な教員の人事管理の厳格化を規定している。

- (3) 地方教育行政法の改正では、教育委員会の責任体制の明確化や体制の充実、教育行政の地方分権の推進と国の責任の果たし方等について必要な措置を講じている。

具体的には、教育委員会が教育長に委任することができない事務を明確にし、事務の管理・執行の点検評価などを義務付けるとともに、市町村教育委員会の共同設置や連携の推進、文化・スポーツの事務を首長が

担当できるようにしている。

また、教員委員の数の弾力化や教育委員への保護者の選任の義務化などを規定した。

さらに、地方分権に反するとして大きく議論となった国の関与については、一定の要件を満たした場合には、文部科学大臣は是正・改善の「指示」ができ、また「是正の要求」を行うこととすると規定された。

今後は、教育再生会議の第3次報告、教育振興基本計画の策定や学習指導要領の改訂など、教育改革の具体化の作業が予定されている。

学習指導要領の改訂では、ゆとり教育の見直しや小学校英語教育の必修化などの方針が出されており、今後の学校現場への影響も大きい。また、教員免許更新制ではどのような講習がなされるかにより、その効果は変わってくる。教育委員会への国の関与についても一定の要件が課されているが、どの程度で関与が認められるかは明確ではないため、国の適切な運用が求められる。

教育3法の改正により、教育改革にむけた法的枠組みは整ったが、教育改革がどのような方向に進むのかは、今後の具体化や運用により大きく変わる。教育改革をよりよいものにするため、今後の具体化の作業においても、十分な議論を行っていくことが必要である。

また、教育3法の改正については、衆参両院から教育予算の拡充を求める付帯決議が出されているが、政府の行革推進の基本方針である「骨太の方針」でも予算の拡充についてはあいまいな表現にとどまっている。

大きな制度改革を行う以上、財政面での裏づけが不可欠であり、改革を実効力あるものとするためにも今後の政府の適切な対応が望まれる。

■ 緊急地震速報

緊急地震速報とは、気象庁が2007年10月1日から国内一般向けに速報する地震情報である。地震は初期微動でP波と呼ばれる小さな揺れと主要動でのS波と呼ばれる大きな揺れが同時に発生するが、P波とS波とは伝搬速度が異なる。速報は、この伝搬速度の差を利用して行う。具体的には、地震の発生直後に、震源に近い観測点の地震計で捉えられたP波の情報を気象庁へ瞬時に集約し、コンピュータの解析処理によりただちに震源の位置及び地震の規模（マグニチュード）を特定して、これに基づいて推計された各地へのS波主要動の到着時間及びその震度を、可能な限り素早く知らせるものである。

緊急地震速報は、一般的には、10月1日よりテレビやラジオ、防災行政無線、集客施設の構内放送などにより伝えられる予定である。このほか、(財)気象業務支援センター又は民間の情報配信会社から入手できるようになる。

この情報を適切に活用することで、列車やエレベーターをすばやく制御して危険を回避したり、工場・オフィス、家庭などで避難行動をとることによって、地震災害の軽

減に役立つものと期待されている。

その一方で、次のような問題点が指摘されている。速報発表からS波主要動が到着するまでの時間は、長くても十数秒から数十秒ときわめて短く、震源に近いところは、速報発表が主要動の到達に間に合わないこともある。また、ごく短時間のデータだけを使った情報であることから予定された震度に誤差を伴うことがある。さらに、速報が主要動到達以前に発表されても、主要動までの時間は数秒～数十秒しかないために、発表時の対応が周知徹底されていないと、群衆が非常口に殺到するとか、速報を受けた自動車が急ブレーキをかけて玉突き衝突を誘発するといったパニックを引き起こす可能性があるとして、早期の一般向け提供に対する慎重論もあった。

こうしたパニックを防ぐには、一人ひとりが速報の意味を理解し、どう行動すべきか、あらかじめ共通の知識を持っていることが必要となる。また、直下型では速報は役に立たない。やはり、住宅の耐震補強や重い家具の固定など、減災に向けた日頃の対策が欠かせない。

■ 欠陥住宅不法行為賠償責任最高裁判決

最高裁は、本年7月6日、建物に欠陥が見つかった場合の設計者や施工者に損害賠償を求めた裁判の原告審において、「建物としての基本的な安全性を損なう瑕疵がある場合には、(違法性が強度である場合に限らず)不法行為責任が成立する」という判断を示し、審理を高等裁判所に差し戻した。

欠陥住宅の瑕疵を生じさせた建築関係者に損害賠償を請求する場合、民法上、無過失責任を問える瑕疵担保責任を利用することが多いが、これは直接の契約当事者(例えば分譲会社)でなければ責任を問うことが出来ず、また、請求できる期間も、建築物品質確保促進法(平成12年施行)においても建物の主要構造部と雨漏りは10年、それ以外は2年とされている。一方、不法行為責任については、契約関係を問わず、20年間請求できるが、過失を立証しなければならず、また、これまでの訴訟において不法行為責任を安易に認めることは、法が瑕疵担保責任を定めた趣旨を損なうという考えが支配的であった。

今回、最高裁は「設計・施工者等は建物の建築にあたり、契約関係にない居住者等(建物利用者や隣人、通行

人等をいう)に対する関係でも、当該建物に建物としての基本的な安全性が欠けることのないよう配慮すべき注意義務を負う」「例えば、バルコニーのてすりの瑕疵であっても、これにより居住者等が通常的使用をしている際に転落するという、生命又は身体を危険にさらすようなものもあり得るのであり、そのような瑕疵があればその建物には建物としての基本的な安全性を損なう瑕疵があるというべきであって、建物の基礎や構造体に瑕疵がある場合に限って不法行為責任が認められると解すべき理由もない」と判示し、そのような不法行為が認められる場合は、直接の契約関係にない者であっても設計者や施工者に対して損害賠償を請求できることを示した。

今回の判決は、設計者や施工者に対する請求を拡げることによって、住宅建築に際しての安全性の確保を改めて促す一方、中古住宅に関しても、宅地建物取引業法を根拠に瑕疵担保責任を2年に限り、その結果、転売後などに見つかった欠陥に対する補償問題などが生じているが、これらの改善を通じて消費者の権利保護が拡大すれば、中古住宅の流通拡大に資するとの見方もある。

■長期戦略指針「イノベーション25」

政府は本年6月1日、2025年までを視野に入れた長期戦略指針「イノベーション25」を閣議決定した。この指針は、昨年10月から内閣府特命担当大臣の私的諮問機関「イノベーション25戦略会議」で検討がすすめられてきた報告書をもとに、2025年までを視野に入れ、豊かで希望に溢れる日本の未来をどのように実現していくか、そのための研究開発、社会制度の改革、人材の育成等、短期、中長期にわたって取り組むべき政策を示したものである。

指針では、これからの20年の大きな潮流を、日本の人口減少・高齢化の急速な進展、知識社会・情報化社会及びグローバル化の爆発的進展、地球の持続可能性を脅かす課題の増大の3点と捉え、(1)未来に向けての高い目標設定と挑戦、(2)グローバル化と情報化の進展への的確な対応、(3)生活者の視点の重視、(4)多様性を備えた変化と可能性の富む社会への変革、(5)「出る杭」を伸ばす等人材育成が最重要、との5つの基本的な考え方に立っている。

そして、技術や社会の革新で2025年に目指す社会の姿を、人口減少下であっても生産性の向上等を通じて持続的な経済成長を達成できる国として、生活者の視点からは、世界のモデルとなるような(1)生涯健康な社会、(2)安全・安心な社会、(3)多様な人生を送れる社会、(4)世界的

課題解決に貢献する社会、(5)世界に開かれた社会、という5つの社会像を示し、実現への政策ロードマップ(行程表)を盛り込んだ。政策ロードマップは、社会システムの改革戦略と技術革新戦略ロードマップに大別され、前者では更に、中長期的に取り組むべき課題として前述の5つの社会像実現への政策のほか、早急に取り組むべき課題として、社会環境整備、次世代投資、大学改革、科学技術力による成長・国際貢献、国民意識改革の5項目に整理して示し、後者では、社会還元の加速(災害・道路交通・在宅医療・介護など)、分野別の戦略的な研究開発、多様な基礎研究、研究開発体制(独法改革、金融支援など)の強化、の4項目に整理している。

指針の実現に向けては、内閣総理大臣を本部長、内閣官房長官と特命大臣を副本部長、他の全閣僚を本部員とするイノベーション推進本部が設置され、総合科学技術会議の協力も得てPDCAサイクルの確立を図るとされているが、指針のとりまとめに際して具体的な法制・規制の見直しへの踏み込みが十分ではなく、既出の審議会・諮問機関の提言を踏襲した事例が多いとの批判もある。今後、短期的にはロードマップに沿って政策が着実に立案・実施されているのか、中長期的とは指針の目指す社会像が実現に向かっているのかどうか、ロードマップそのものの見直しなども注視していく必要がある。

■2007年分の路線価

国税庁は、本年8月1日、相続税及び贈与税の課税における2007年分の土地及び土地の上に存する権利の評価額の算定の基準(評価基準)となる路線価(主要道路に面した1平方メートル当たりの土地の評価額。2007年1月1日を評価時点として、地価公示価格、売買実例価額、不動産鑑定士等による鑑定評価額、精通者意見価格等を基に、地価公示価格と同水準の価格の8割程度により評定する)及び評価倍率を公表した。全国約41万地点の標準宅地の評価基準額の平均額は、前年を8.6%上回る1平方メートル当たり12万6,000円となり、14年ぶりにプラスに転じた前年の同額を1万円上回った。

圏域別の対前年比変動率は東京圏13.1%プラス(前年3.5%プラス)、大阪圏8.1%プラス(同0.7%プラス)、名古屋圏9.1%プラス(同2.1%プラス)で、三大都市圏でいずれも上げ幅が大幅に拡大した。地方圏の対前年比変動率は0.0%(同5.7%マイナス)と下落が止まり、横ばいとなった。〔「大阪圏」とは、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市町村の区域をいう。〕

都道府県別の対前年比変動率は、千葉、東京、愛知、京都、大阪の5都府県に引き続き、北海道、宮城、埼玉、

神奈川、滋賀、兵庫、福岡の7道県が新たに上昇に転じ、静岡、奈良、岡山、愛媛の4県は昨年の下落(マイナス)から横ばい(0.0%)になった。また残り31県では、下落(マイナス)が続いたが、うち26県で下落幅が縮小し、拡大したのは大分だけであった。大阪国税局管内の2府4県の標準宅地の評価基準額は、1992年に統計を取り始めて以来、初めて上昇(対前年比変動率6.8%プラス)に転じ、兵庫県全体の標準宅地の平均額は、1平方メートル当たり10万3,000円(同3.0%プラス)となった。

都道府県庁所在都市で対前年比変動率みると、最高路線価が上昇したのは20都市。上昇率が20%を超えたのは前年の東京と名古屋の2都市から7都市(札幌、仙台、横浜、京都、大阪、神戸、福岡)に増えた。(神戸では三宮(中央区三宮町1丁目(三宮センター街))で21.4%上昇し、1平方メートル当たり227万円)。最高路線価が下落したのは19都市(前年30都市)であるが、すべての都市で下げ幅が減少した。

※詳細は「国税庁」のホームページをご覧ください

<http://www.nta.go.jp/kohyo/press/press/2007/0708-2/01.htm>

<http://www.nta.go.jp/osaka/kohyo/press/19.08.01.pdf>

■ 2007年度経済財政白書

大田弘子経済財政担当相は、本年8月7日の閣議に平成19年度の年次経済財政報告書（経済財政白書。その副題は「生産性上昇に向けた挑戦」）を提出した。

白書ではまず、2002年から始まった景気回復を振り返り、2006年半ば頃から、企業部門から家計部門への波及が緩やかになった状況を含め、景気回復の波及メカニズムの変化、仕組みについて検証した。具体的には①1990年代後半以降は輸出が国内民需や設備投資を誘発し、景気変動のけん引役として存在感を高めている。②外需主導の景気回復局面では、輸出の雇用創出効果は相対的に低く、グローバル化した大規模製造業の業績が回復しやすい一方、非製造業や中小企業は恩恵を受けにくい。③金融市場は2007年2月のゼロ金利解除後、安定的に推移。④物価水準が長期・持続的に下落する状況ではなく、デフレからの脱却が視野に入っており、賃金上昇の下でサービス物価が上昇すれば、安定的な物価上昇が見込まれる。また地価の持ち直しが明確に現れていると分析している。

次にマクロ的な労働生産性の分析に加え、その構成要素となる個別企業の生産性という観点から、多様化している日本の企業行動について分析した。少子高齢化で労働力が減少する中、グローバル化の進展、ITなどの技

術革新の浸透など、企業を取り巻くダイナミックな環境変化に対応しながら、経済全体の成長を高め、労働生産性を高めることが今後の最も重要な課題であるとしている。また企業の多くはキャッシュフローの範囲内で設備投資を行っており、工場等の有形固定資産を増加させる程度の投資には至っていない。さらにM&A（合併・買収）について、生産性上昇の観点から活用の余地が残るとしている。

最後に雇用形態の多様化（派遣や請負など雇用の非正規化の流れなど）に代表される労働市場の変化と家計部門への影響や非正規雇用の光と影について分析した。景気回復が続く中で、正規雇用者は増加しているが、それ以外の雇用形態の労働者も増加し、全雇用の約3分の1を占める。男女とも非正規雇用者の賃金は正規雇用者の賃金より低い。経済成長の過程で所得格差が拡大する場合があります。教育・訓練機会の充実による能力開発などの人的資本の形成など、経済成長の過程でグローバル化や技術革新と相まって拡大する所得格差、低所得者層への対応など政策的な取り組みが重要と指摘している。

※詳細は「内閣府」のホームページをご覧ください。

<http://www5.cao.go.jp/j-j/wp/wp-je07/07b00000.html>

■ つながりが築く豊かな国民生活

近年、全国では、経済・社会環境や人々の意識の変化により、家族、地域、職場のつながりが弱まっていると指摘されている。このつながりの弱まりは人々の生活満足度や経済社会に影響を与える可能性があることから、つながりの再構築へ向けた動きも見られるといわれている。このようなつながりをめぐる状況を背景として、本年、50回目となる国民生活白書では、「家族・地域・職場のつながり」をテーマとして取り上げ、これらの「つながり」の現状、過去からの変化、その変化が国民生活に与えた動きなどを分析している。

この分析を踏まえて、国民生活白書では、つながりの再構築への方向性として、つながりを持つ上での制約を取り払うことや、現実に即したつながりを再構築するための工夫をすることが重要であると考えている。そのため、個人が必要するつながりが持ちやすい環境を整備する対応策として、ワーク・ライフ・バランスの一層の推進等のための環境整備、つながりの場や新たなつながりの形についての情報提供、つながりに関する国民の意識啓発が重要であると指摘している。

一方、神戸では、阪神・淡路大震災の発生から5年目を迎える1999年と、震災10年目を目前にした2003年に実施された生活再建草の根の検証ワークショップにおいて、人と人とのつながりが復興を進めていく上で重要であるという教訓が得られた。そこでこのようなつながりや相互の信頼感の重要性に注目し、神戸市復興・活性化推進懇話会は「ソーシャルキャピタル」という言葉を用いて、今後の神戸のまちづくりを進める上での鍵概念として提言するに至った。また、この提言を受けて神戸市は「新たなビジョン（中期計画）」（2005年6月策定）で、重要なテーマの一つとして「ソーシャルキャピタル」の醸成を掲げている。

昨年度、「ソーシャルキャピタル」の醸成に向けて調査研究された成果では、ソーシャルキャピタルの形成促進のために8つの要因が考えられた。1. 地域、テーマへの興味・愛着を深める、2. あいさつ、3. イベント、4. 子どもとの関わり、5. 多様な住民参加、6. 共通の課題、7. 行政の支援、8. 組織の自律力という8つの要因である。

■ 平成19年新潟県中越沖地震

平成19年7月16日 10時13分、新潟県上中越沖（深さ17km）を震源としたマグニチュード6.8の地震が発生した。新潟県柏崎市、刈羽村などで最大震度6強の揺れとなり、11名の人命が失われたほか、負傷者1,990名（重傷186名、軽傷1,804名）、全壊家屋1,086棟、半壊家屋3,790棟（いずれも平成19年9月10日現在）など、大きな災害となった。この地震により被災した新潟県中越地域は、平成16年10月にも最大震度7を記録した「新潟県中越地震」で大きな被害を受けており、復興途上での再度の被災となった。

今回の震災では、発災直後から、最大の被災地、新潟県柏崎市などに対して、比較的被害の少なかった県内の新潟市、長岡市、小千谷市をはじめ、全国各地から迅速な支援が行われた。また、支援に当たり、支援物資の配送、支援人員の要請・受入などについて、新潟県、国を通じた支援調整が行われた。今後、大災害被災地への支援に当たっては、このような流れが定着するものと考えられる。なお、高齢者や障害者などいわゆる災害時要援護者については、「福祉避難所の設置」「保健師等による健康調査」などの対応がなされ、阪神・淡路大震災以来の災害時の経験・教訓が生かされたと言える。ただ、

「災害時要援護者名簿」については国の「災害時要援護者の避難支援ガイドライン」により各市において整備に努めているものの「地域における情報共有のあり方」など、今回の震災で指摘された課題も多い。

今回の震災で注目を集めたことの一つは、震源地に近いところで稼動していた「柏崎刈羽原子力発電所」の被災である。同発電所は地震の際、緊急安全装置により自動停止したが、発電所内の変圧器から火災が発生し、原子力発電所付帯設備の安全対策に再検討が迫られるとともに、火災発生時の消火体制の不備など、「原子力発電所の安全性」に対する問題点を提起することとなった。原子力発電所の被災による「放射能漏れ」は、安全上、問題のないレベルにとどまったものの、同地域の観光客が激減するなどの風評被害が生じた。また、二つ目としては、被災地域で操業していた自動車部品メーカーの生産ラインが被災したことから、独占的に供給していた部品の供給に支障が生じ、国内の自動車メーカーが次々と生産休止に追い込まれる事態に至った。各自動車メーカーからの応援も得て早期生産再開を果たしたが、いわゆるBCP（事業継続計画）のあり方について、一石が投げられることとなった。

■ バイオ燃料

生物体（バイオマス）、特に植物から抽出したアルコール燃料、その他合成ガスのことで、二酸化炭素排出量が減ることから、主に自動車を動かす石油燃料の代替物として注目されている。よく聞かれる言葉としては、「バイオエタノール」、「バイオエタノール混合ガソリン」、「バイオディーゼル（メチルエステル）」などある。材料は、トウモロコシ、サトウキビ、食用油、木材、糞尿、おがくずやトウモロコシの茎といった有機廃棄物など多岐にわたる。日本では、本年4月27日よりバイオエタノール混合ガソリンの試験販売が開始されており、ガソリン価格の高騰、地球温暖化への関心の高まりを受け注目され始めている。ブラジルではエタノール自動車が普及しており、日本の自動車メーカー各社もバイオ燃料を利用できるエンジンの開発を行っている。米国では、ガソリンと9:1で混合した「E10燃料」にバイオエタノールを使っており、EU諸国におけるバイオディーゼルの利用促進等、バイオ燃料の実用化が各国で進められている。

バイオ燃料が普及するに当たり、以下の課題が存在している。バイオ燃料は植物を利用することから、大量に増産するに当たり、作物が大量に必要となる。しかし、使用される作物の耕作面積自体は急速に増えることはあ

りえないので、現在の生産される穀物を取り合うことになり、穀物の値段が上がる、あるいは不足するのではないかと懸念がある。特に日本の場合、食料自給率はカロリーベースで40%程度であり、果たして燃料に回す分があるのか疑問が残る。食料安全保障がさげられる中、食用作物以外での生産技術の開発が望まれる。

また、現在は自動車用のガソリンとしてのみの利用であり、適応する車種が限られていること、また、暖房など、他の分野でも応用できるのかを考えるとまだまだ発展途上の段階であると言える。加えて、生産コストがガソリンのそれよりも幾分高く、日本の税制上、ガソリンと同じ扱いを受けるため、価格が高いことがあり、本年4月からの試験販売では、ガソリンとの差額分を経済産業省、石油連盟が負担している。

環境面では、バイオ燃料そのものは二酸化炭素排出量が減るものの、生産プラントを建設する段階、あるいは生産の段階でどれほど石油が消費され、二酸化炭素が排出されるか、実際に大量生産を始めてみないと十分に分からない。ただ使うだけではなく、生産から使用までを計測し、トータルでどれくらい環境によいのか、研究する必要がある。

■ 近代産業遺産群による地域の活性化

経済産業省は、全国に所在する近代産業遺産により地域活性化をはかるよう、産業遺産活用委員会を立ち上げ、今秋を目途に優れた価値を有する産業遺産を取りまとめている。

各地に所在する産業遺産は、建造物そのものの価値に加え、その地域における産業、技術の発展の歴史やそこを舞台に繰り広げられた先人の物語を象徴するもので、このような産業遺産の優れた価値について認識を深め、かつ普及が図られることは、地域社会の活力を増進させるとともに、地域資源の有益なタネを手に入れる等の点で地域活性化に取って非常に有意義なことであると考えられる。

こうした観点から経済産業省では、産業遺産に関し専門的な知見を有する学者や有識者等で構成する「産業遺産活用委員会」を設置した。本委員会において、優れた価値を有する産業遺産をとりまとめるとともに、シンポジウム等を通じて産業遺産に対する認識の深化を図ることを目的としている。

対象となる産業遺産としては、(1)幕末から戦前の工場跡や炭鉱跡等の産業遺産であり、産業の発展過程においてイノベティブな役割を果たしたものの、(2)建造物のみならず、画期的製造品及び当該製造品の製造に用いられた機器・教育マニュアル等も含むものを(3)可能な限り関

連する複数の産業遺産を地域史・産業史を軸に取りまとめる、としている。

本年9月現在の経済産業省の試案では、「ワイン」「近代ホテル」「海運業」などをテーマとする計三十三の遺産群の認定案が固まっている。それらを、テーマごとに複数の産業遺産を地域や産業発展の歴史をたどるストーリーで結び、周遊コースとして活用するとして、全国からそのストーリーを公募した。

今回、認定が固まった33の産業遺産群は、46都道府県にまたがり、計300以上の個別遺産で構成される。「ワイン製造の歴史を物語る産業遺産群」は、明治期のワイナリー跡（山梨県甲州市）のほか、1880年に政府の官営事業として現在の兵庫県稲美町に開設された「播州葡萄園跡」などを結んで一つのストーリーに展開することを予定している。

「近代日本の国際化を支えた観光産業遺産群」は、開港とともに明治期に形成された外国人居住地や近郊のリゾート地に建設された六甲山ホテル（神戸市）、三笠ホテル（長野県軽井沢町）、帝国ホテル・ライト館（愛知県犬山市）など約50の近代的なホテル・駅舎などで構成され、「海運業の発展を物語る神戸港における近代化産業遺産群」には、神戸税関や神戸港周辺の銀行ビル群などが盛り込まれている。

■ 第九回世界華商大会

世界華商大会は、世界各地で活躍する華商（華僑・華人の経営者：華僑は中国籍を持った在外居住者、華人は現地国籍を取得した在外居住者）たちが一堂に会し、グローバルな経済ネットワークの樹立を目指すとともに、開催国の経済発展に寄与することを目的とした会議である。1991年に、当時のシンガポール共和国首相リー・クエンユー氏の提唱によって、第1回大会が開催されて以来、世界各地で2年に1度開催されており、第9回目となる今大会は、日本では初めての開催となった。

大会は、ポートアイランドをメイン会場として、本年9月15日に神戸で開幕し、17日の閉幕式は大阪で行なわれた。ワールド記念ホールで行なわれた閉幕式には、日本からは冬柴国土交通大臣、中国からは賈慶林（かけいりん）全国政治協商会議主席がそれぞれ出席した。今大会は、海外から2,000人以上の華商たちが来神し、国内からの参加者も含めた大会参加者数は3,600人で、南京で行なわれた第6回大会に次ぐ規模となり、中国本土以外で行なわれた大会としては最大規模の大会となった。

大会期間中は、経済、文化、産業など多岐に亘るテーマでの分科会や、大会参加者と地元企業等との交流の場

となるビジネスマッチングフェアなど、各種行事が催された。神戸市では、「アジアと日本の医療交流」をテーマとした分科会を開催したほか、神戸の観光や地場産業（日本酒、ケミカル、真珠ほか）などを紹介したシティセールスコーナーを設置して、大会参加者に対するPRを行なった。

神戸には、1868年の開港とともに、現在の南京町周辺に多くの華僑が移り住み、船会社の代理店、為替の仲介業務などを通じてみなと神戸の発展に寄与してきた。今大会の誘致には、神戸港の黎明期に活躍した彼らを祖先に持つ神戸華僑たちが中心的な役割を果たした。1997年に初めて開催地として立候補して以来、10年の歳月を要したものの、神戸の地がかねてから中国とゆかりが深いことが評価され、日本で最初の開催地として選定された。

華僑・華人たちは世界で4000万人を超えと言われており、東南アジア諸国を中心に大きな経済力を持っている。今回の大会開催を通じて、全世界に広がる華僑・華人の経済ネットワークと交流が深まり、神戸に新たなビジネスチャンスが生まれ、今後の地域経済活性化につながることを期待される。

新たなビジョン（「神戸2010ビジョン」・「区中期計画」） の平成18年度検証・評価（概要）

平成19年 9月
神戸市企画調整局

【問い合わせ先：総合計画課 TEL 078-322-6568】

神戸市では、震災や復興過程で得た経験や教訓を踏まえながら、これからの神戸づくりの指針として、市民との協働と参画で新たなビジョン（「神戸2010ビジョン」・「区中期計画」）を平成17年6月に策定した。

新たなビジョンについては、目標年次の2010年まで毎年度、検証・評価を行っていくこととしており、この度、平成18年度に取り組んだ施策を対象に外部委員会である「神戸2010ビジョン検証委員会」¹⁾「区民まちづくり会議」²⁾の検証及び助言などを得ながら、平成18年度の検証・評価をまとめました。

今後は、PDCA サイクルによる進行管理に基づき、この検証・評価のなかで明らかとなった課題や方向性について、予算・組織への反映などに取り組み、着実に計画を実施していきます。

1. 神戸2010ビジョンの平成18年度検証・評価結果

(1) 18年度評価の総括と特徴

神戸市では、平成18年度に取り組んだ施策を対象に、内部評価を実施しました。その内部評価に対して、外部委員会である「神戸2010ビジョン検証委員会」より検証と助言を受けました。

同検証委員会では、全49施策のうち、A評価が7施策（昨年度ゼロ）となったことや、残りの大半もB評価であることから、12のアクションプラン³⁾における各施策が、2010年に向かって概ね順調に進みつつあると総括しています。

これは、チャレンジ指標⁴⁾の達成度評価が上昇していることから裏付けできます。

18年度 目標達成状況	評価	項目数		17年度評価	
目標達成に向けて順調	A	7	14%	0	
〃 概ね順調	B	40	82%	45	92%
〃 あまり順調に推移していない	C	2	4%	4	8%
〃 不調	D	0		0	
合計		49		49	

(2) チャレンジ指標の評価状況

達成度評価では、概ね5年間での取り組み期間の2年目である18年度は、達成度評価「1」が43%（前年度58%）、達成度評価「2」以上が57%（前年度42%）となり、達成度評価「3」「4」「5」もそれぞれ増加するなど、概ね目標に向かって順調に推移しています。

18年度 評価		前年度比較による数値増減			合 計		17年度 評価	
		↗	→	↘				
達成度 評価	5 (達成率100%以上)	5	2	1	8	11%	7	9%
	4 (# 75%以上)	9			9	12%	1	1%
	3 (# 50%以上)	11	1		12	16%	10	12%
	2 (# 25%以上)	12		2	14	18%	16	20%
	1 (# 25%未満)	20	4	9	33	43%	46	58%
合 計		57	7	12	76		80	

(18年度の評価時に数値が得られない指標(国統計:「事業所・企業統計」)が6細目ある。

(3) 神戸2010ビジョン検証委員会の主な助言(「神戸2010ビジョン検証委員会報告書」より抜粋)

① 神戸の将来像「豊かさ創造都市こうべ」を意識した事業実施

神戸2010ビジョンの全体目標は、神戸の将来像である「豊かさ創造都市こうべ」の実現である。

神戸の目指す豊かさとは、「市民生活の豊かさ」の視点に立った「神戸らしい豊かさ」であり、市民のくらしを守ることを基本に据え、神戸の特性(神戸らしさ)を磨きあげていくことである。

その実現に向け、5つの重点テーマと、その具体化のため「選択と集中」により12のアクションプランを設定したところである。

市としては、事業の実施に当たっては、市民のくらしを守り、神戸の特性(神戸らしさ)を活かすための取り組みを継続するとともに、アクションプランの目標、ひいては「豊かさ創造都市」にどう貢献するのか、大局的な視点を持つべきである。

また、神戸2010ビジョンの計画期間の中間年度にあたる次年度の検証・評価に向け、このような大局的な視点から、これまで前半の取り組みが十分であったか、また、後半に向け何をすべきか、よく議論をおこなっていくべきである。

【参考】

「豊かさ創造都市こうべ」の実現に向けた重点テーマ	アクションプラン名(略称)
震災と復興過程から得られた人と人のつながりと地域の魅力に根ざした「人と人のつながりのあるユニバーサル社会と文化の創造」	1. 地域力, 2. U.D, 3. 文化
震災の教訓を活かした「あらゆる危機に対応できるまちづくりの推進」	4. 安全
自立と連帯の精神を継承しながら、身近な地域で次代を担う子どもたちや高齢者・障害者をはじめとする市民の安心を支える「安心で健やかな地域社会の実現」	5. 子ども, 6. 高齢・障害, 7. 健康
みなとや企業集積など神戸の資源を活かした「産業・観光による都市の魅力・活力の向上」	8. 産業, 9. 観光, 10. 情報化
海・山・街・田園など神戸の恵まれた自然環境などと地球環境問題を視野に入れた神戸らしい「持続可能な都市環境の形成」	11. 環境, 12. 都心

② 市民(民・学・産)と行政による協働と参画の促進

今回の検証・評価でC評価となった施策においては、すまいの耐震化や環境にやさしい生活様式の転換など、市民一人ひとりの取り組みが重要であるにも関わらず、それが順調に進んでいない面も一部見受けられる。このほか、チャレンジ指標の現況をみても、地域活動、文化、教育、健康など、特に市民による主体的な活動が求められる分野において、市民の意識の向上を一層促すことが求められる。

言うまでもなく、市はアクションプランの各施策の目標を達成するためには、行政の力だけでは不十分であり、市民に求めるべき役割や活動を明らかにして、その実践を引き出すような効果的な広報を、積極的に行っていくべきである。

2. 区中期計画の平成18年度検証・評価結果

(1) 18年度評価の総括と特徴

区中期計画では、区の個性を生かして、区民の生活に密着した分野を中心に地域の特性と魅力を伸ばす分野に重点をおいて、施策を展開しています。また、検証・評価にあたっては、計画のとりまとめで中心的な役割を担っていただいた「区民まちづくり会議」が外部の視点から検証・評価及び助言等を行っています。

区民の皆さんと協働で取り組んだ結果、全59施策のうち、A評価が12施策（昨年度7施策）となりました。また、A・B評価併せて98%の施策が2010年に向かって、順調・概ね順調に進んでいます。

これはまちづくり指標⁵⁾の達成度評価が格段に上昇しており、客観的に数値で裏付けできます。

18年度 目標達成状況			評価	項目数		17年度評価	
目標達成に向けて順調			A	12	20%	7	12%
" 概ね順調			B	46	78%	51	86%
" あまり順調に推移していない			C	1	2%	1	2%
" 不調			D	0		0	
合計				59		59	

(2) まちづくり指標の評価状況

達成度評価では、概ね5年間での取り組み期間の2年目である18年度は、達成度評価「1」が18%（前年度51%）、達成度評価「2」以上が82%（前年度49%）となり、目標に向かって順調に推移しています。

18年度 評価		前年度比較による数値増減			合計		17年度 評価	
		↗	→	↘				
達成度 評価	5 (達成率100%以上)	15	2	1	18	25%	7	10%
	4 (" 75%以上)	2	2		4	5%	3	4%
	3 (" 50%以上)	10	1	1	12	17%	10	14%
	2 (" 25%以上)	21	3	1	25	35%	15	21%
	1 (" 25%未満)	9	4		13	18%	37	51%
合計		57	12	3	72		72	

【参考 1】神戸2010ビジョン 検証・評価の方法

1 目的

- ・当検証・評価は、「神戸市行政評価条例」で定める「施策評価」に該当している。
- ・その目的は、①市民の視点に立った成果の検証と市民への説明、②効果的かつ効率的な行政の推進に役立てることである。

2 検証・評価の流れ

- ・市は、12のアクションプランごとに18年度に取り組んだ施策を対象に「検証・評価シート」を作成し、内部評価を実施。

施策の目標達成状況に関し、AからDの評価を実施。

- ・神戸2010ビジョン検証委員会は、市の内部評価に対して検証と助言を実施。

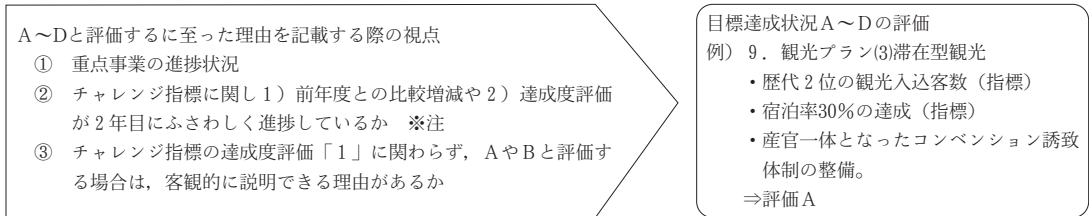
同委員会の役割は、①検証（市の内部評価における視点の正しさや評価の結論に至った理由の妥当性の確認・分析）と②助言（検証によって明らかとなった施策の課題等への助言）。

3 検証・評価の対象

- ・12のアクションプランで位置づけられた49の施策。

4 目標達成状況の評価（A～D）とチャレンジ指標の達成度評価（「5」～「1」）の関係

- ・市は、49の各施策において、目標達成状況の評価としてA～Dと評価するに至った理由を、「検証・評価シート」に太字で記載している。
- ・目標達成状況の評価（A～D）は、施策が順調に推移しているかどうかについての評価である。



- ・目標達成状況とチャレンジ指標の評価の考え方と関連性

目標達成状況（A～D）の評価	チャレンジ指標の達成度評価「5」～「1」
「目標達成に向け、施策が順調に進んでいるか」といった施策の状況の推移を評価。	2010年の数値目標を100とした場合の現時点の達成度。18年度評価では「2」以上が57%と（前年度42%）増加。評価の「ものさし」。評価の判断材料の1つとして活用。



今回（18年度評価時）のチャレンジ指標の達成度評価は、2年目にふさわしい状況になっているかを判断する「ものさし」としての役割を担っている。つまり、判断材料の1つとして活用し、目標達成状況（A～D）を評価。

※注：例えば、18年度評価時のチャレンジ指標の達成度評価「2」は、2010年までの概ね5年間で達成すれば良い数値目標に対し、2年目で達成率が25%以上50%未満の範囲に位置することを示している。

【参考2】「豊かさ創造都市こうべ」の全体的な指標の状況

神戸2010ビジョンでは、多様で質的な側面を含み、数量で把握することは難しい“神戸らしい豊かさ”についても、市民とともにビジョンを共有していく観点から、「豊かさ創造都市こうべ」をよりわかりやすく示し、その状況を具体的に把握する全体的な指標（ものさし）として、

①福祉、環境、文化などの分野からなる市民の暮らし全般を示す「暮らしの満足度」

②市民の暮らしを支える都市活力を全体的に示す「一人あたり市民所得」

の2つを設けるとともに、2010年に向けて民・学・産と行政が協働してともにめざす目標を掲げています。その現状の値は以下のとおりです。

全体的な指標の概要

	指標項目		策定値	平成17年度 評価時	現状値	2010年の 目標	資料出所
市民の暮らし全般を示す指標	暮らしの満足度	平均値 (5点評価)	平成15年度 3.19	平成17年度 3.69	平成18年度 3.65	3.5程度	神戸市民 1万人 アンケート
都市活力を全体的に示す指標	※ 一人あたり 市民所得	大都市中 の順位	平成13年度 12大都市の 中で11位	平成15年度 12大都市の 中で10位	平成16年度 12大都市の 中で10位	中位	「県民経済 計算年報」 内閣府経済社 会総合研究所

※広島市は市民経済計算を行っていないため、12大都市での比較となっています。

***用語解説**

1) 神戸2010ビジョン検証委員会

市が作成する神戸2010ビジョンの目標達成状況を外部の視点から検証及び助言等を行う委員会。市長の要請に基づき設置され、学識経験者7名で組織。

会長 松原 一郎（関西大学社会学部教授）

委員 加藤 恵正（兵庫県立大学経済学部教授） 陳 来幸（兵庫県立大学経済学部教授）

中川 幾郎（帝塚山大学法政策学部教授） 中野 加都子（神戸山手大学人文学部教授）

西村 順二（甲南大学経営学部長） 安田 丑作（神戸大学大学院工学研究科教授）

2) 区民まちづくり会議

まちづくりの実践活動の企画・推進・検討や、区民活動の支援、市政への提言などを行う組織。「区中期計画」の計画の策定にも参画している。

3) 12のアクションプラン

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| 1. 協働と参画による地域力強化プラン | 7. 健康まちづくりプラン |
| 2. ユニバーサル社会実現プラン | 8. 価値を創造する元気な産業のまちプラン |
| 3. 文化創生都市推進プラン | 9. 観光交流都市推進プラン |
| 4. 減災・防犯から始まる安全都市推進プラン | 10. 新たな地域情報化プラン |
| 5. 子どもが健やかに生まれ、育つまちプラン | 11. 環境共生都市推進プラン |
| 6. 高齢者・障害者の地域安心プラン | 12. 神戸を先導する都市ゾーン形成プラン |

4) チャレンジ指標

アクションプランにおける各施策の成果を測るものさしとして、数値目標（2010年のともに目指そう値）を設定し、現時点の達成度を5段階で評価したもの。矢印は、前年度との数値増減。

5) まちづくり指標

区中期計画でも、神戸2010ビジョン同様、各施策の成果を測るものさしとして「まちづくり指標」を設定。数値目標（2010年のともに目指そう値）を設定し、現時点の達成度を5段階で評価。矢印は、前年度との数値増減。

『地域ファイルづくりの手引き』

平成19年9月
神戸市市民参画推進局

[問い合わせ先：地域力強化推進課 TEL 078-322-5189]

背景

神戸市では、協働の理念に沿って、市民主体のまちづくりを積極的に進めている。特に阪神・淡路大震災を契機として、人と人とのつながりの大切さ、地域課題の解決には地域の知恵と力が必要であることを深く認識することとなった。

一方、少子高齢化の進行、環境問題の深刻化など社会経済情勢の変化がより一層進んでおり、また、地方分権が進展する中、地域が主役となり、地域の特性に応じた自己決定及び自己責任の原則に基づく自治体の運営が求められている。

こうした状況の下、複雑多様化する市民の需要や新たな地域の課題に対応し、市民が主役まちを実現するためには、これまで以上に、『協働と参画のまちづくり』を進めていくことが極めて重要であると考えている。

趣旨

そのため、神戸市と、「神戸市民による地域活動の推進に関する条例」に基づく市長の附属機関「神戸市地域活動推進委員会」は、これまでの地域での様々な協働の取り組み事例や支援事業を基に、地域活動の活性化を図るための手法を検討し、平成17年5月、地域活動を円滑に進めるためのマニュアル「地域活動ちえぶくろ」を発行した。

そして、平成19年7月、「地域活動ちえぶくろ」の実践マニュアルとして、地域組織の皆さんが、自分たちの地域のいろいろな姿を点検・評価することにより、地域活動の活性化を図り、まちの力（地域力）を高めるための手引書「地域ファイルづくりの手引き」を発行した。

内容

「地域ファイルづくりの手引き」は、地域組織自らが、まちのいろいろな姿（人・もの・暮らし・組織）、地域組織や住民意識の現状などを点検・評価し、まちの「強み」や「弱み」を発見するために必要な取り組みを、まち歩きやアンケート、ワークショップなど様々な手法や具体的な活用事例などを交えながら分かりやすく解説している。

特徴

○「地域ファイル」を作成することによって、地域のいろいろな姿や情報・住民意識等が一冊のファイルに集約されるため、地域の実情を一目で把握することが可能となり、新たな地域活動を行う際の基礎資料として活用できる。

- 定期的に「地域ファイル」を作成することにより、様々な地域活動の成果を検証・評価することができ、地域活動におけるP D C Aサイクルのチェック機能を担うツールとして活用できる。
- 自らの組織運営について、添付している「組織運営チェックシート」により、その「しくみ」「人材」「活動」「資金・会計」「組織間の連携」について評価することにより、組織の現状を客観的に把握することが可能となり、評価結果に基づいて組織運営の改善を図る契機となる。
- アンケートの例示に盛り込んでいる、神戸市が毎年市民1万人を対象に実施している「1万アンケート」の設問を、地域で住民アンケートを実施する際に入れると、自らの地域の全市レベルにおける位置づけがわかり、地域活動を行う際の目安や誘因となる。
- この手引書は、トータル的な活用だけでなく、例えば地域組織のチェックシートや住民意識を探るためにアンケートの例示のみ活用するなど、地域組織のニーズに応じた形での利用も可能である。
- まちづくりコンサルタントが、地域課題の解決を図るために地域に入る場合のツールとしての活用も考えられる。

概 要

【名 称】地域ファイルづくりの手引き ～自分たちのまちの力(地域力)をチェックして高めましょう～

【目 次】「本編」「地域ファイル編」「参考資料」の3部構成

○本編：まちの(力)の点検・評価の方法の説明

○地域ファイル編：実際にまちの力(地域力)を点検・評価する際の記入用紙の例示

①「人」のすがた(人口、世帯数、児童数、犯罪発生件数等)、②「もの」のすがた(学校、集會施設、その他公共施設等)、③「まちの暮らし」のすがた(毎日・毎月・毎年の地域活動等)、④「まちの組織」のすがた(地域で活動する組織・団体名)、⑤私たちの組織(組織名、活動目的、主な活動等)、⑥組織運営チェックシート

○参考資料：アンケート票の例

【仕 様】A4版、本編9頁、地域ファイル編9頁、参考資料7頁

【単 価】無料

【発 行】神戸市地域活動推進委員会・神戸市



神戸ビエンナーレ2007（概要）

神戸ビエンナーレ組織委員会

[問い合わせ先：組織委員会事務局 TEL 078-322-6490]

1. 開催趣旨

神戸は、その地理的・歴史的条件により古くから陸海の交通の要衝として栄え、異文化交流の最先端として、多様な芸術文化の流入を体験し、現在に至るまで、その多様で重層な文化が根付き、共存して発展してきた。また、平成7年1月17日に発生した阪神・淡路大震災により傷ついた心を癒し、復興への勇気を与えてくれた芸術文化の感動は、市民にとって忘れえぬものとなっており、芸術文化は震災復興の活力となって大きな役割を果たした。

この、神戸のまちの歴史・経験を踏まえ、震災後10年を機に文化を活かしたいきいきとした進化するまちづくりの基本理念として、平成16年12月4日「神戸文化創生都市宣言」を行った。現在、平成17年9月に策定した推進プログラムに基づき、文化創生都市づくりに取り組んでいるところである。これを受け、神戸に芸術文化の力を結集して内外に発信する機会を設け、神戸の芸術文化の更なる振興を図るとともに、まちの賑わいや活性化につなげる試みとして、2年に1度の芸術文化の祭典「神戸ビエンナーレ2007」を開催する。

2. 開催理念

(1) 神戸らしい都市イメージの発信

神戸の都市ブランドを芸術文化の力で創造する。多様な芸術文化の融合により形成されてきた日本文化を紹介する中で、様々な芸術文化の流入の玄関口や伝達役となった神戸を表現する。

主会場では、コンテナを展示会場として活用。コンテナは港町として発展してきた国際港神戸を象徴するツールであり、国内外の各地を回遊しているコンテナは、人・物・情報が古くから往き来してきた神戸のまちの成り立ちにも通じるものである。主会場の神戸メリケンパークでは、コンテナの装飾や配置を工夫して、会場自体をひとつの巨大な作品として表現する。

(2) 若手アーティスト等の育成

アーティストに平等な参加機会を保障する。開かれたビエンナーレとして、コンペティション形式の採用等により若手アーティストの人材発掘・育成の機会につなげる。アーティストの自由な発想で、コンテナという限られた空間内に凝縮されたアートの力と可能性の表現を追求する場とする。

神戸のまちを競い、集い、交流する場とする「芸術文化コンペティション CITY 構想」の実現にも貢献することを目指す。

(3) 多種多様な芸術文化の交流・融合

神戸が港町として多様な芸術文化の流入を経験してきた歴史を踏まえ、現代美術だけではなく、日本伝統の芸術文化や生活文化、外来文化などを含めた多彩なジャンルを網羅し、多種多様な芸術文化の交流・

融合を図る。

音楽や舞踊など多彩なパフォーマンスが展開される舞台装置（ステージ）はアート作品として創作し、主会場のランドマークになるものとする。

(4) 芸術文化を活かした都市づくり

主会場への動線上のキーとなる場所（三宮センター街、元町商店街、センタープラザなど）をまちかどアート会場として展開し、アート作品の展示を行うなど、今後のデザイン性、アート性に優れたまちづくりや、あらゆる人たちが快適に暮らせるユニバーサルなまちづくりにつながるものとする。「デザイン都市・神戸」の推進に寄与するものを目指す。

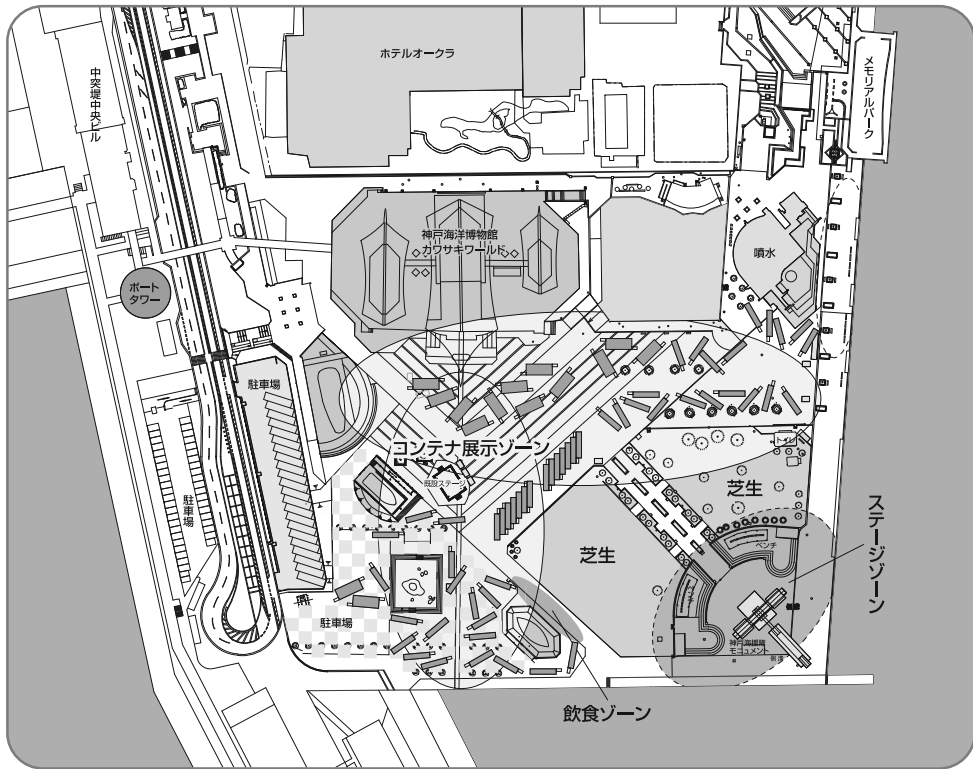
3. 開催概要

- (1) 主催 神戸ビエンナーレ組織委員会，神戸市
- (2) 後援 文化庁，兵庫県，兵庫県教育委員会，神戸市教育委員会
朝日新聞社，朝日放送，関西テレビ放送，神戸新聞社，産経新聞社，サンテレビ，日本経済新聞社，日本放送協会，毎日新聞社，毎日放送，読売新聞大阪本社，読売テレビ，ラジオ関西（50音順）
- (3) 会期 平成19年10月6日（土）～11月25日（日）
開場 10時～20時（最終日は17時まで）
- (4) 会場 神戸メリケンパーク（神戸市中央区波止場町）



メリケンパーク

- (5) テーマ 「出会い～人・まち・芸術」
- (6) 目標来場者数 10万人（主催事業）
- (7) 入場料
当日：一般1200円，大学生・65歳以上のシルバー500円，パスポート2500円。
前売：一般1000円，大学生・65歳以上のシルバー400円，パスポート2000円。
※ 高校生以下と障害者（介護者1名含む）は無料
※ パスポートは期間中何度でも入場可



会場位置図

4. 開催内容

開催理念にあるように、現代美術が主流のビエンナーレが多い中で、神戸ビエンナーレの特色として多彩なジャンルの展示・パフォーマンスを対象としていることが挙げられる。また、コンペティションにより選ばれたアーティストの参加が多いのも特徴である。展示スペースには、輸送用コンテナを使用する。

(1) コンテナ展示ゾーン

□アート イン コンテナ展 (10月6日～11月25日)

12mの巨大コンテナに思い思いのジャンルフリーのアート世界が広がる。海外8か国を含め応募総数356点から選ばれた45点の作品。立体や映像など表現方法はさまざま、宇宙をテーマにした作品や動物をモチーフにした作品、動きそのものがユーモラスな作品など、バラエティーに富んだおのおの現代アートの世界が広がる。無機質な鉄のコンテナとアートの異質な出会いと、コンテナ群が異空間の風景を創り出す。

□海外招待作家展 (10月6日～11月25日)

神戸にゆかりの深い中国・韓国・インドから招請した作家展。すでにアジアだけでなくグローバルに活躍する新進気鋭の作家たちを招く。

①中国：管 懷 賓 (Guan Huai Bin)

02年『墨景』埼玉県立近代美術館で個展。04年、東京藝術大学大学院美術研究科後期博士課程油画専攻修了。06年『上海ビエンナーレ2006超設計-Hyper Design』出品。現在、中国美術学院総合芸術系助教授。

②韓国：Jaye Rhee

03年、シカゴ美術館附属美術大学修士課程修了。06年、ニューヨークのAsian Contemporary Art

「アート イン コンテナ展」 出品者一覧

	作家名	住所	作品名
1	高橋 綾、下山 肇 ピオリオ	東京	ゆらぎ ～夢と出会う～
2	熊谷彰博+太刀川英輔	神奈川	「 」
3	MARWAN NASRI BASMAJI+西澤高男/Responsive Environment	レバノン+東京	“OUTSIDE IN”
4	柴田美千里	東京	しまうま
5	小野養豚ん	神戸市	群
6	Florian Claar	神奈川	Symphonic Light Chamber
7	ソン・ジュンナン&ユン・チョンス	神戸市	「KOBE pepole」
8	阿部 守	福岡	VAPORIZATION
9	周 彤+神戸芸術工科大学・大学院	中国	The Box of Pandas
10	吉田富久一 社会芸術	東京	ECHO-BOX (エコー・ボックス)
11	PROCESS5 DESIGN OFFICE	大阪	時×憶 ～風景を運ぶコンテナ～
12	吉光清隆 reco	京都	layer
13	大谷津智佳子	東京	断面図
14	巖 愛珠 (グループ万華)	大阪	憩い (いこい)
15	塩澤徳子	埼玉	こと-の-は Koto-no-ha
16	藤原洋次郎	兵庫	粒子の集積箱
17	白井英之	埼玉	40%
18	宰井良輔 ドルフィンキック	神戸市	Relation (絆)
19	久富敏明	神戸市	Constructed Cave No.1
20	山下祐人	東京	melt feelings
21	大泉和文	愛知	シュレーディンガーの猫II
22	古巻和芳+あさうみまゆみ+夜間工房	兵庫	掃き清められた余白から
23	山下竜司	石川	Animal Expression
24	大塚理司	東京	胎 (きざし)
25	豊福 亮	千葉	万葉をわたる橋
26	木村 仁	北海道	元の場所・別の場所
27	media art works (橋本英治、山本忠宏、泉政文、川村素代、水戸宏美、大和勇一)	神戸市	camera obscura
28	off nibroll (高橋啓祐/矢内原美邦)	神奈川	public=un+public
29	河内一泰	東京	AIR
30	遠藤和希子	東京	SHINING
31	長谷部臣哉	大阪	ホタノレ
32	Bartłomiej Struzik	ポーランド	Following
33	飯沢未央	東京	time falls
34	志茂浩和	東京	CGZoo
35	JOAQUIN GASGONIA PALENCIA	フィリピン	“BANCA”
36	山本雅士	京都	circumscribed phantom
37	岩澤有徑	京都	The WORLD FAMOUS PROJECT 6 -KOBE
38	天々虹組	石川	Restoration
39	HANS SCHOHL	ドイツ	GENERAL CARGO CELESTIAL MECHANICS
40	人長果月	京都	the beginning
41	松川昌平	東京	混沌と秩序
42	七野大一	大阪	koyomi
43	天々星組	石川	無限の惑星
44	平川祐樹	愛知	鏡の扉
45	郡 裕美/スタジオ宙 (ミュウ)	東京	漂泊の箱舟

Week 出品, 07年, ソウル Counterpoint, Space C, Creana Arts and Culture Complex に出品。

③インド: Mahmud Husain Laskar

04年, ニューデリー芸術大学大学院修士課程修了。06年, 韓国の Hybrid Trend - Contemporary art exhibition India & Korea に出品。

いけばな未来展 (10月6日～11月25日まで)

総勢500名の華道家が, 伝統芸術いけばなを通して今までにないいけばな芸術を披露。

ユニバーサルデザイン (UD) ポスター展 (10月6日～31日)

国際都市・神戸にふさわしい, 誰もがみやすくわかりやすいユニバーサルデザインポスターを神戸から発信。

アーティスティック・フォト展 (11月7日～14日)

斬新な発想と技法により, 新しい写真の可能性を探求した芸術写真展。

工芸展～伝統と現代 人の手の不思議～ (11月16日～25日)

日本工芸の本質と近代の芸術との融合の姿を表現する。

こども絵画展 (10月6日～21日)

次代を担う子供たちが, 芸術とのふれあいを通じて豊かな感性を養う作品展。幼児・小学生が, 驚き, 不思議さ, 楽しさ, 悲しみ, 美しさなどを, こころのおもむくままに, 思いをこめて自由に表現する。

現代陶芸展 (10月24日～11月5日)

現代陶芸とは何か? 伝統・前衛を問わない自由な創作による作品展

書の世界 (11月16日～25日)

書が描き出す無限で壮大な世界を表現する作品展。

ロボットメディア・アート展 (11月3日～25日)

ロボットの技術は人にかわいいや心地よいといった感性を与えられるところまで進歩している。人の感性への働きかけはまさにアート。驚くべき最先端のロボット技術を紹介。

日本画・洋画の挑戦 (10月30日～11月15日)

西洋から渡来した油絵画と日本の伝統的な技法や様式の上に育てられた日本画が新しい世界に挑戦する作品展。洋画のテーマは「平和」, 日本画のテーマは「神戸の風景に日本画で挑戦」

スイーツデザイン展 (10月23日～11月25日 (10月26日, 11月10・11日を除く))

建築家など異分野のデザイナーが洋菓子をデザインしてみたら? 見たこともない洋菓子が神戸から誕生。

エイブル・アート「仲間たち」展 (10月6日～11月25日)

障がいのある人たちのアート “エイブル・アート (可能性の芸術)”。「すてきな自分の顔。自分の顔として描かれたもの。」をテーマに, ハガキに自由に思いを伝える。国内外のアーティストのエイブル・アート作品も含め幅広く展開し, 人と社会の新しい交流の輪を広げる。

(2) 野外ゾーンなど

アートで楽しい創作おもちゃ展 (10月6日～31日 (12・19・26日を除く)/フィッシュダンス音楽練習場)

玩具 (童具) 作家の和久洋三氏と仲間のアーティストが展開するおもちゃ展と, 作家自らが指導する手作りおもちゃ教室等を開催。

間伐材アートに挑むいけばな野外展 (10月6日～11月25日/野外ゾーン)

宍粟市から提供された間伐材といけばなのコラボレート。

大道芸コンペティション (10月6日～8日/野外ゾーン)

全国から一流のパフォーマー (ジャグリング, マジック, ダンス等) が神戸に集結。身体表現のアートとしてのパフォーマンスを, 公募の市民, 来場者が審査員となって大賞, オーディエンス賞を決定。

アートフリーマーケット (10月14日, 11月3日/野外ゾーン)

誰でも参加できる手づくり作品満載のフリーマーケット。

アートオークション (11月3日・16日/野外ステージ会場&海洋博物館ホール)

全国からの出品や会場展示作品のアートオークション。

神戸ビエンナーレ組織委員会名簿

(H19. 9. 10現在／五十音順, 敬称略)

(顧問) 3名		
神戸都市問題研究所	理事長	新野 幸次郎
東京藝術大学	学長	宮田 亮平
兵庫県	知事	井戸 敏三
(会長) 4名		
神戸芸術文化会議	議長	加藤 隆久
神戸市長	市長	矢田 立郎
神戸商工会議所	会頭	水越 浩士
神戸大学	学長	野上 智行
(委員) 35名		
株式会社アシックス	代表取締役社長	和田 清美
意匠学会	会長	藤田 治彦
株式会社イズム	代表取締役	小田 俱義
株式会社エーデルワイス	代表取締役会長	比屋根 毅
大阪ガス株式会社	執行役員兵庫地域総支配人	久保田 一裕
株式会社大阪喜久屋書店	代表取締役社長	工藤 和志
川崎重工業株式会社	代表取締役副社長	寺崎 正俊
環境芸術家		山口 勝弘
環境芸術学会	会長	伊藤 隆道
関西電力株式会社	執行役員神戸支店長	井狩 雅文
キンビール株式会社	神戸統括支社長	松井 泰隆
近畿日本ツーリスト株式会社	神戸支店長	仲 章弘
神戸芸術工科大学	学長	土肥 博至
神戸市商店街連合会	会長	三條 正豊
神戸市婦人文化協会	理事長	妹尾 美智子
財団法人神戸市民文化振興財団	理事長	町本 欣信
株式会社神戸新聞社	代表取締役社長	稲垣 嗣夫
株式会社神戸製鋼所	代表取締役社長	犬伏 泰夫
株式会社神戸風月堂	代表取締役会長	下村 俊子
株式会社ジェイティービー	神戸支店長	高島 順一
シスメックス株式会社	代表取締役社長	家次 恒
株式会社スルッと KANSAI	代表取締役専務	横江 友則
田崎真珠株式会社	代表取締役社長	田崎 俊作
西日本電信電話株式会社	兵庫支店長	戸谷 典嗣
日本放送協会	神戸放送局長	大宮 龍市
株式会社ノーリツ	代表取締役社長	神崎 茂治
兵庫県芸術文化協会	副会長兼理事長	武田 政義
兵庫・神戸 CS の会	事務局長	吉田 泰巳
株式会社フェリシモ	代表取締役社長	矢崎 和彦
株式会社三井住友銀行	執行役員 西日本第三法人営業本部長	白石 誠一
三菱重工業株式会社	執行役員神戸造船所長	澤 明
三菱電機株式会社	神戸製作所長	尼子 量之
UCC 上島珈琲株式会社	代表取締役社長	上島 達司
株式会社ロック・フィールド	代表取締役社長	岩田 弘三
株式会社ワールド	代表取締役社長	寺井 秀藏
(監事) 2名		
神戸市	会計管理者	高橋 英比古
神戸商工会議所	理事	計谷 和明

神戸ビエンナーレ実行委員会 委員名簿

(五十音順, 敬称略)

大宮 龍市	日本放送教会神戸放送局長
大森 正夫	京都嵯峨芸術大学芸術学部教授
木ノ下 智恵子	神戸アートビレッジセンタープロデューサー
齊木 崇人	神戸芸術工科大学副学長
佐藤 友美子	サントリー次世代研究所部長
谷内 眞之助	プランニングコーディネーター
谷口 文保	神戸芸術工科大学先端芸術学部講師
毛 丹青	作家
村井 顕彦	神戸新聞社取締役
村上 直之	神戸女学院大学文学部教授
山田 弘	アートディレクター [副委員長]
吉田 泰巳	兵庫・神戸 CS の会事務局長 [委員長]

以上12名 (ゴシック 組織委員会委員)

アート・ランドマーク・ステージ (10月6日～11月25日)

アート・ランドマーク・ステージはアート作品 (池上慶一氏作) としての鑑賞とともに, 多彩なパフォーマンス, 音楽イベントの舞台として展開。オープニングはジャズストリートを開催。

チャペルコンサート (10月9日～)

平日の夕暮れは, 隣接するホテルオークラでのチャペルコンサート, 休日はスペシャルイベントを開催。

(3) その他会場

浮遊するオブジェ展 (9月1日～10月31日/三宮センター街, 元町商店街)

三宮センター街, 元町商店街において浮遊する空間アートオブジェを設置し, 披露する。アーケードをひとつのアートギャラリーとすることで, ウィンドーショッピングのようにアートを楽しむ作品展。

KOBÉ Hair Art Collection (10月22日/クラウンプラザ神戸)

パーマメント発祥の地・神戸から新たなヘアスタイルを現役の美容師たちが発信。美容に, ファッション・音楽・映像・舞踊など様々な芸術文化との融合を試みる。

チケット必要

*
チケット不要

10月

6	土
7	日
8	月
9	火
10	水
11	木
12	金
13	土
14	日
15	月
16	火
17	水
18	木
19	金
20	土
21	日
22	月
23	火
24	水
25	木
26	金
27	土
28	日
29	月
30	火
31	水

11月

1	木
2	金
3	土
4	日
5	月
6	火
7	水
8	木
9	金
10	土
11	日
12	月
13	火
14	水
15	木
16	金
17	土
18	日
19	月
20	火
21	水
22	木
23	金
24	土
25	日

コンテナ展示

アートインコンテナ展(10/6~11/25)

海外招待作家展(10/6~11/25)

いけばな未来展(10/6~11/25)

ユニバーサルデザイン(UD)ポスター展(10/6~10/31)

アートインクラフト展(11/7~11/14)

書の世界(11/16~11/25)

こども絵画展(10/6~10/21)

現代陶芸展(10/24~11/5)

工芸展伝統と現代人の手の不思議(11/16~11/25)

日本画・洋画の挑戦(10/30~11/15)

ロボットメディア・アート展(11/3~11/25)

エイブル・アート(障がいのある人たちのアート)「仲間たち」展(10/6~11/25)

スイーツデザイン展(10/23~11/25)
※10/26、11/10は休み

野外ほか

大道芸コンペティション(10/6~8)

アートフリーマーケット(10/14・11/3)

アートで楽しい創作おもちゃ展(10/6~10/31)
※12・19・26は休み

アートオークション(11/3・16)

間伐材アートに挑むいけばな野外展(10/6~11/25)

会場外

KOBE Hair Art Collection(10/22)クニカンプラザ神戸

*浮遊するオブジェ展(9/1~10/31)三宮センター街・元町商店街

展示等日程

神戸市の最新のプロジェクトや施策を網羅

主要プロジェクト

こうべ

～豊かさ創造都市の実現に向けて～

定 価 1,000円 (税込)
全ページカラー印刷 A 5 版 250ページ



神戸市の最新の施策・プロジェクトが1冊にコンパクトに網羅され、市政の新事業・方向を知ることが出来る冊子「こうべ主要プロジェクト」を大幅リニューアルし、好評発売中。

今回は、従来の各事業プロジェクトのご紹介だけでなく、2010年を目標にした神戸の将来像「神戸2010ビジョン」「区中期計画」に基づいた取組みや、社会経済情勢などの総論部分を1～2章として新たに設け、増補・刷新しました。

神戸市を知る上でのコンパクトな便覧として、今まで以上にご活用いただけます。

内 容

第1章 神戸を取り巻く人口・経済・財政の状況について図を中心に紹介

第2章

第1節 「神戸2010ビジョン」「区中期計画」。2005年6月に策定した計画の概要と、平成17年度に実施した計画の検証・評価の結果を紹介

第2節 「行政経営方針」目標達成の基礎となる行財政の方向性と取組み状況を掲載

第3節 「平成18年度予算の主要事業」一覧表

第3章 神戸市の重点事業84プロジェクトの紹介

資料編 事業・統計のデータ集

内容お問合せは—

神戸市文書館

☎651-0056 神戸市中央区熊内町1-8-21 ☎078(232)3437 Fax078(232)3840

購入お申込みは—

田中印刷出版(株)内 みるめ書房

☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4 ☎078(871)0551 Fax078(871)0554

神戸市内主要書店にても発売中



コンテナ物語

マルク・レビンソン著，村上章子訳



日経BP社
本体2,800円＋税

今号の都市政策の特集は「神戸港140年」であり、神戸港を語る上で見逃せないのが、「コンテナ」である。コンテナは、20世紀最大の発明品の1つといわれ、神戸港の発展・日本経済の高度成長もコンテナ抜きでは語れない。

コンテナの海上輸送が始まったのは、1956年3月である。アメリカの陸運業者マルコム・マクリーンは、コスト削減と交通渋滞回避のため運賃の安い沿岸航路に目をつけ、トラックから「箱＝コンテナ」だけ切り離して船に載せるアイデアを思いつく。陸上と海上輸送の兼業を禁止する規制当局と戦い、さらには埠頭を牛耳る沖仲仕の組合の抵抗を押さえ、コンテナの海上輸送が世界で初めて実現する。天性の企業家マクリーンは次々に船会社を買収し、ベトナム戦争では軍事物資の輸送に食い込み、「シーランド」（現在のマースクライン）を世界最大の海運企業に成長させる。日本、韓国、シンガポールなどアジアの国々は、巨大なコンテナ専用埠頭を設置し、欧米との貿易で巨額な黒字を溜め込み、世界経済への影響力を増していく。

しかし、コンテナ発展の歴史を語る記録については、まとまった資料はない。その推進に寄与した「ニューヨーク港湾局」や港湾労働組合の反対運動に関する資料、ベトナム戦争での軍事関連資料などは、散逸あるいは9.11テロでの破壊によって、その収集に苦労があったとのことである。

本書は、グローバルな経済の成り立ちをコンテナに焦点を当てて振り返ったノンフィクションであり、歴史書である。また、単なる記録書ではなく、ビジネスモデルをいかに成功させ、グローバルスタンダードにするかという過程は、読者を引きつけるエンターテインメントとしても一級品である。



基礎からわかる 自治体の財政再建

出井信夫



学陽書房
2,400円＋税

地方自治体の財政再建については、昨年以来、夕張市の財政再建準用団体申請や、本年6月の地方財政健全化法の成立などで注目されているが、一歩踏み込んだ議論を行うには、自治体財政や会計学一般に用いられる用語や指標の理解が欠かせない。

本書は、財政破綻の意味するところや、主要財政指標の見方、戦後から現在に至る財政再建法制と最近の動向、そして昨今の自治体自身の取組みについて、統計や事例、図表を豊富に用いて、できるだけ容易に理解してもらえるように整理し、解説したものである。

1章「自治体の『財政破綻』と『財政再建団体』」では夕張市の分析と赤池町の再建への歩みの実例を中心に解説され、2章「自治体の財政分析と破綻回避の指標の見方」では総務省ホームページで公開されている、平成16年度決算財政比較分析表から、著者が多くの関わりを持った新潟県内の自治体を例に比較分析の詳解が掲載されている。3章「自治体財政破綻回避と再生に向けた国の動き」では平成18年の閣議決定や研究会報告の詳解を通じて地方財政健全化法に繋がる再建のスキーム、各種フロー・ストック指標の対象範囲などが整理されている。そして4章「自治体の行財政改革とその展開」では、平成12年の地方分権一括法施行と行政改革大綱の閣議決定以降、地方自治体が先進的に取組んできた実例を、予算編成や行政評価、受益者負担の適合性などの観点から紹介・解説している。

対象読者を「基本的に、市町村行政において（中略）企画財政関係担当者を想定」（まえがき）しているため、実務になじみの少ない読者には、細部の理解におお敷居が高く感じられる面があるかもしれない。しかしながら、巻末の事項索引を活用して、一読後に興味のある部分の理解を改めて深めることもできよう。多くの職員や市民の間で正確な議論がより広まるよう、自治体の台所事情に興味のある方に広くおすすめしたい。



地方財政改革の政治経済学

小西砂千夫



有斐閣
本体3,300円＋税

近年の地方分権改革は、1993年から2001年までの第一期と、それ以降に大別できる。1993年に、衆参両議院で「地方分権に推進に関する決議」がなされ、それを起点として始まったと考えられる。それから、1995年に、地方分権推進法に基づき、「地方分権推進委員会」が設けられて、5次にわたる勧告を出し閉幕した。この間、2000年に地方分権一括法が施行され、法的には国と自治体とは対等・協力の関係になった。しかし、地方分権推進委員会の最終報告には、①税源移譲、②規律密度の緩和、③行政体制の整備（市町村合併、道州制）、④権限移譲など6つの課題が掲げられた。その後、小泉政権下での経済財政諮問会議は、2004年度から2006年度の三位一体改革により4.7兆円の補助金廃止と3兆円の税源移譲を実施した。ついで、2006年には、新たな地方分権改革推進法に基づき「地方分権改革推進委員会」が設けられ、いわゆる第二期地方分権改革がスタートすることになった。

本書は、このような近年の地方分権改革、小泉内閣下での三位一体改革などの成果を踏まえて、さらなる地方財政改革を進めていく上での課題とその解決に必要なビジョンを提示している。著者は、本書の目的を、改革の全体像を展望するために必要な素材を提供し、地方財政制度運営の文脈の理解に資することにある、としている。そして、市場主義的な観点ではなく、相互扶助の精神で貫かれた共同体の思想による制度を構想して、地方財政改革のポイントを提言する。

本書は、地方財政改革を考える上で有意な視点を提供しており、関係者の一読をお薦めしたい。



2020年の日本人

松谷明彦



日本経済新聞出版社
本体1,800円+税

日本は、2005年に人口減少時代に入りました。将来の人口推移については、国立社会保障・人口問題研究所の2006年12月推計の中位結果によれば、2030年の1億1,522万人を経て、2046年には1億人を割って9,938万人となり、2055年には8,993万人になるものと推計されている。

このような人口減少の影響の見方について、楽観論と悲観論の両論がある。悲観論では、人口が減少すれば国力が低下するとともに、高齢化に伴って、年金、医療、介護などの社会保障支出が際限なく増大し、働く人々はその負担に音を上げ、さらに、高齢化した人口は進取の気性を失い、新しい試みに挑むこともなく社会は沈滞化すると懸念している。一方、楽観論では、高齢社会の負担が増大することは事実であるが、必要な改革さえ行えば負担できないものではなく、日本人一人ひとりの豊かさを低下させるところか、より豊かにするものであるとしている。

本書は、楽観論の立場にたって、2020年の日本が豊かな人口減少社会であるために、日本人はどのような働き方、住まい方、過ごし方をすべきなのかを示している。筆者の予測では、2010年台の前半に、日本経済も縮小に転じるといふ。経済の量的、質的な変化の下で、豊かな人口減少社会を築き上げていくために、現在の経済社会システムの迅速かつ効率的な変革を提唱している。

人口が減少することは避けられないことという認識の基に、地域社会にもたらず問題点を明らかにして、従来の政策を抜本的に見直し、対応策を総合的に検討していく上で、本書は格好の素材を提供するものである。



西山卯三の住宅・都市論—その現代的検証

住田昌二+西山卯三記念すまい・まちづくり文庫編



日本経済評論社
本体3,800円+税

本書は、近代建築計画学やすまい・まちづくりの実践的研究に大きな足跡を残した故京都大学名誉教授西山卯三（1911～1994）の業績研究について、6人の門下生によりまとめられたものである。

西山は、京都大学卒業後、設計事務所、大学院、軍召集を経て、住宅営団発足に参加、その後京都大学にもどり、建築・住宅・地域計画の広領域にわたり西山理論を展開している。退官後も晩年いっぱい歴史的景観保全運動などの活動を行っている。研究テーマについては、住宅から都市、都市から国土へ、また、学問から実践へと移行しているが、常に時代が抱える問題の核心にせまったものといえることができる。

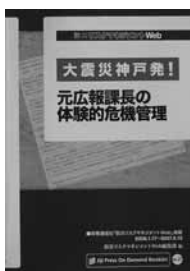
本書は、総論と5つの各論から構成されている。総論では、西山の研究の核となる「住宅学」（住宅計画学、マスハウジング・システム、住様式論、住宅階層論等）について、時代的背景の中で理論の生成過程と特質を明らかにし、学史的な位置づけを行うとともに、将来に向けて継承発展すべき課題に論及している。各論では、西山学の各領域の中心部分を占めながら必ずしも十分にスポットが当たってこなかった「農家研究」、「持家主義批判」、「構想計画」、「景観計画論」、「大阪万博」といったテーマについて、西山の取り組みを検証し、その意義と課題を明らかにしている。

西山が生きた20世紀から21世紀に移り、今日では、地球環境問題の深刻化、人口減少社会の到来といった新たな課題が山積している。そのような状況の中においても、働き、生活している市民、住民に依拠して、地域やすまいの実態をリアルにとらえ、望ましい生活空間のあり方を提案してきた西山の実践手法は、学ぶべきところが多く有効であると考えられる。すまい・まちづくりに関わる市民、専門家、研究者、行政担当者におすすめしたい。



大震災神戸発！元広報課長の体験的危機管理

桜井誠一



時事通信社
税込み680円

本書は、著者が、阪神・淡路大震災直後の広報課長や、その後の生活再建本部次長、市民参画推進局長として、緊急対応、復旧・復興などに取り組んだ過程を紹介するとともに、この間のさまざまな取り組みを、情報や危機管理、地域力という視点から、個人としての見解を示しているものである。

本書は、時事通信社の「防災リスクマネジメント Web」に19回に渡って掲載された「自治体の危機管理：自治体にとって危機管理とは」（2006年1月17日付～2007年5月15日付）を再構成したものである。第1回目の「災害対策本部は、公開か非公開か」では、阪神・淡路大震災直後、神戸市は、できるだけ早く被災者に情報を伝えることを目的として、災害対策本部の会議をマスコミに全面公開したことを振り返る。また、「危機への備えは平時から」と広報マニュアルの更新や災害時のシミュレーション訓練などの重要性も指摘している。さらに、人間関係が希薄になっている現代社会において様々な危機に対応していくには、自助・共助・公助の力の醸成が必要であり、その力の源泉はコミュニケーションの力であると強調している。

本書は、災害時以外のどんな危機管理にも通じる一冊であり、特に、自治体の防災、危機管理、広報担当者にとって必読の書の一つであろう。

編 集 後 記

- ◎幕末の開港以来、諸外国との窓口という機能を超え、アジアのマザーポートとして発展してきた神戸港ですが、東アジアを中心とした物流構造の大きな変化の中で、新たな時代に対応したものに変わっていくことが求められています。中枢港湾のあり方は、日本の港が幹線から外れ支線化することでコスト増や安定性を失わせる要素にもなることなどから、一都市の経営を超えた国策でもあり、これからも大きな時代の流れや国の動向などを見誤ることなく、注視していく必要があります。
- ◎神戸港の新たな機能として、親水・集客機能が注目されるようになってきています。神戸のまちのイメージの中で、港が大きな位置を占めていることには変わりはありません。5年前ではありますが、仙台・東京・福岡で行った「神戸のイメージ調査」でも、神戸のイメージについて総合では港がトップとなっています。これからは港は貴重な観光資源として神戸の集客観光都市づくりをリードしていく役割を果たしていくことはいまでもありません。
- ◎次号は、「少子高齢社会における受益と負担の関係」を特集します。ご期待ください。

[問い合わせ先]

〒651-0083 神戸市中央区浜辺通5丁目1-14 神戸商工貿易センタービル18F FAX 078-252-0877
神戸都市問題研究所内 季刊「都市政策」編集部宛

次号130号予告 (2008年1月1日発行予定)

— 特集 少子高齢社会における受益と負担の関係 —

(敬称略)

少子高齢社会を見据えた公共サービスの見直しの視点	伊多波 良 雄
社会保障と自治体財政	小 塩 隆 士
新しいコミュニティ政策と福祉社会	藤 岡 秀 英
神戸市行政における市民の受益と負担の検証と見直しの方向性	神戸市行財政局
神戸市の市民福祉サービスの現状と課題	神戸市保健福祉局

季 刊 都 市 政 策

第129号

印 刷 平成19年9月20日 発 行 平成19年10月1日

発行所 財団法人神戸都市問題研究所 発行人 新野 幸次郎

☎651-0083 神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号(神戸商工貿易センタービル18F)
電話 (078) 252-0984

発売元 勁 草 書 房

☎112-0005 東京都文京区水道2の1の1

振替口座 00150-2-175253 電話 (03) 3814-6861

印 刷 田中印刷出版株式会社

地方自治を語るみんなの広場

【月刊】自治フォーラム

2007.10 VOL.577

定価600円（本体571円）

特集 自治体職員の人材育成を考える（上）

- 視 点 分権新時代の自治体職員と人材育成について ……大森 彌
解 説 人的資源としての自治体職員について ……田尾 雅夫
自治体における職員研修の課題と今後の方向 ……川端 大二
民間企業における能力開発の動向について ……清水 敏行
事 例 職員がキャリアデザインを描くために！ ……彦 根 市
—今、なぜ「人材育成」、「人づくり」が必要なのか？—
パートナーシップ・ミーティング ……津 山 市
—市民との協働による政策の推進を目指して—
エッセイ 自治大OBが語る地方自治 ……大森 直徳
(タイトルについては、変更になることがあります。)

編 集 自治研修研究会

発行所 第一法規株式会社

(〒107-8560) 東京都港区南青山2-11-17

電話 03(3404)2251 振替口座：東京3-133197

政策研究情報誌

地域政策

2007・秋季号 No.25 2007年10月上旬発行 定価650円（本体619円）

特集 ふるさと納税

関西学院大学教授 小西 砂千夫／北海道大学公共政策大学院教授 石井 吉春

岩手県立大学教授 田島 平伸

インタビュー 自由民主党道州制調査会会長・元法務大臣 杉浦 正健

文化企画 経済産業省大臣官房政策評価審議官 石黒 憲彦／

江戸川大学教授 鈴木 輝隆

ニュース／ルポ がんばる自治体 津南町(新潟県)／内子町(愛媛県)／九重町(大分県)

三重発、 NPO／自治体職員 他

企画・編集：三重県職員研修センター

「地域政策—三重から」

(〒514-0004) 三重県津市栄町1-891

電話 059-224-2767

発行所：(株) 公人の友社

(〒112-0002) 東京都文京区小石川5-26-8

電話 03-3811-5701



おかげさまで40周年！ 新規ご購入お申込みキャンペーンも実施中！

月刊「地方自治職員研修」

毎月15日発行、B5判130頁、定価800円（最寄りの書店より取り寄せてできます）
直接送付・年間定期購読：8,880円（税送料込み、前払い）

臨時増刊号：A5判268頁、定価1,680円、年3回発行

最新号「市民と進めるPDCA」 絶賛発売中！

“自治”“参加”から考える公共サービスのPDCA

- 最近号 10月号 争点！～官と民の間で～《インタビュー》高橋寛治（和歌山県高野町副町長）
の特集 9月号 こんな施設はいらない！《インタビュー》梅田次郎（元三重県職員）
8月号 障害者の就労はいま《インタビュー》庄嶋孝広（市民社会パートナーズ）



公職研 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 2-20

<http://www.koshokuken.co.jp>

tel.03-3230-3701 / fax.03-3230-1170 / e-mail:hello@koshokuken.co.jp

新修 神戸市史

第8巻

「産業経済編Ⅲ 第三次産業」

A5版 全898ページ 定価6,000円(税込)

- 構成 第1章 開港から第一次世界大戦まで
第2章 第一次世界大戦から第二次世界大戦まで
第3章 戦後復興から高度成長期まで
第4章 高度成長期以後

内容 幕末の開港以来、貿易と共に急速に発展し、第二次世界大戦と高度経済成長期を経た神戸の「第三次産業」盛衰の歴史を、年代ごとに、貿易業、交通業、港湾運送・倉庫業、金融業、流通業といった業種別に横断的に解説。

既刊（定価は税込み）

「歴史編Ⅰ自然・考古」、「産業経済編Ⅰ第一次産業」、「歴史編Ⅲ近世」、「歴史編Ⅳ近代・現代」（以上、定価各5,000円）、「産業経済編Ⅱ第二次産業」、「行政編Ⅰ市政のしくみ」「行政編Ⅱくらしと行政」「行政編Ⅲ都市の整備」（以上、定価各6,000円）

◎市史の詳細・目次は神戸市文書館ホームページをご参照ください

<http://www.city.kobe.jp/cityoffice/06/014/kankoubutu/kankoubutu.html>

発行 神戸市 新修神戸市史編集室（神戸市文書館内）

☎651-0056 神戸市中央区熊内町1-8-21 ☎078 (232) 3437 FAX078 (232) 3840

申込先 田中印刷出版(株)内 みるめ書房（主要書店にても発売中）

☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4 ☎078 (871) 0551 FAX078 (871) 0554

都市政策バックナンバー

- 第102号 特集 阪神・淡路大震災復興・生活再建の総括 2001年1月1日発行
- 第103号 特集 IT革命と地方自治体 2001年4月1日発行
- 第104号 特集 阪神・淡路大震災と司法の課題 2001年7月1日発行
- 第105号 特集 災害における住宅等の被害認定基準 2001年10月1日発行
- 第106号 特集 少子・高齢化への対応 2002年1月1日発行
- 第107号 特集 新産業の創出に向けて 2002年4月1日発行
- 第108号 特集 コミュニティ・ビジネスの振興と課題 2002年7月1日発行
- 第109号 特集 公営住宅のあり方と今後の課題・方向性 2002年10月1日発行
- 第110号 特集 大都市制度のこれから 2003年1月1日発行
- 第111号 特集 都市の活性化と地域連携 2003年4月1日発行
- 第112号 特集 行政コスト分析の課題 2003年7月1日発行
- 第113号 特集 第三セクターの課題と展望 2003年10月1日発行
- 第114号 特集 福祉と民間活力 2004年1月1日発行
- 第115号 特集 震災復興の都市政策的検証Ⅰ 2004年4月1日発行
- 第116号 特集 震災復興の都市政策的検証Ⅱ 2004年7月1日発行
- 第117号 特集 ユニバーサルデザイン 2004年10月1日発行
- 第118号 特集 阪神・淡路大震災10年 2005年1月1日発行
- 第119号 特集 地域におけるセクター間の連携 2005年4月1日発行
- 第120号 特集 地方自治体の人事・給与 2005年7月1日発行
- 第121号 特集 集客観光都市の創造 2005年10月1日発行
- 第122号 特集 空港が開く都市の未来 2006年1月1日発行
- 第123号 特集 パブリックガバナンス—外部監査と外部評価— 2006年4月1日発行
- 第124号 特集 地域の力を活かした防災・防犯力の強化 2006年7月1日発行
- 第125号 特集 大学と地域・産業との連携によるまちづくり 2006年10月1日発行
- 第126号 特集 デザインを生かしたまちづくり 2007年1月1日発行
- 第127号 特集 ソーシャルキャピタルと地域づくり 2007年4月1日発行
- 第128号 特集 神戸医療産業都市構想 2007年7月1日発行

ISBN978-4-326-96153-5
C3331 ¥619E



9784326961535

定価650円(本体619円)



1923331006192



発売元

勁草書房

東京都文京区水道2の1の1
振替口座00150-2-175253

☎03-3814-6861



R100

古紙リサイクル配合率100%再生紙を使用(本文)