

都市政策

季刊 '17. 1

第166号

特集

神戸開港150年

巻頭言

神戸開港150年に寄せて 久元 喜造

論文

開港150周年を迎える「みなとまち」神戸の課題 黒田 勝彦

神戸港の『今』と『これから』 竹林 幹雄

神戸における西洋生活文化の受容

— 「豪商神兵 湊の魁」・「六甲山別荘地図」を素材に—

..... 神木 哲男

アジアクルーズ市場の現況とクルーズポート神戸の戦略

..... 赤井 伸郎

神戸港とともに歩む神戸税関 高木 隆

神戸開港150年を迎えるにあたって

～神戸港における港湾運送事業の歩み～ 佐伯 邦治

行政資料

神戸開港150年記念事業の概要

..... 神戸開港150年記念事業実行委員会

特集 神戸開港150年

巻頭言

神戸開港150年に寄せて 久元喜造

論文

- 開港150周年を迎える「みなとまち」神戸の課題
..... 黒田勝彦 4
- 神戸港の『今』と『これから』
..... 竹林幹雄 14
- 神戸における西洋生活文化の受容
－「豪商神兵 湊の魁」・「六甲山別荘地図」を素材に－ 神木哲男 23
- アジアクルーズ市場の現況とクルーズポート神戸の戦略
..... 赤井伸郎 33
- 神戸港とともに歩む神戸税関
..... 高木隆 41
- 神戸開港150年を迎えるにあたって～神戸港における港湾運送事業の歩み～
..... 佐伯邦治 51

関連図書紹介

日本の港湾政策－歴史と背景－ 60 / 交通インフラとガバナンスの経済学－空港・港湾・地方有料道路の財政分析 60 / 変貌するアジアの交通・物流－シームレスアジアをめざして－ 61 / 歴史海道のターミナル－兵庫津の物語－ 61

歴史コラム

<俵商>加納宗七、神戸をつくる
..... 松田裕之 62

潮流

平成27年国勢調査結果 64 / 高速増殖炉「もんじゅ」廃炉へ 64 / 日銀による長短金利操作付き量的質的金融緩和 65 / 韓国の大手海運会社「韓進海運」破綻 65 / 鳥取県中部地震 66 / 電通社員過労死問題 66 / 大隅良典氏がノーベル医学生理学賞を受賞 67 / パリ協定発効 67 / 米国大統領選挙 68 / 「水素スマートシティ神戸構想」の推進 68 / ベっぴんさんを生んだ“神戸文化”の発信 69 / 神戸空港のコンセプション 69

行政資料

神戸開港150年記念事業の概要
..... 神戸開港150年記念事業実行委員会 70

巻頭言

神戸開港150年に寄せて

神戸市長 久元喜造



神戸は、1868年1月1日（慶応3年12月7日）の開港以来、港とともに発展し、2017年には開港150年を迎えました。

神戸港は自然条件に優れた天然の良港として、古くは奈良・平安の時代から大陸との交流拠点として賑わい、1868年の開港後は、諸外国との交流を重ねつつ、開放的で創造性に富んだ独自の神戸文化を培ってきました。今から50年前の開港100年時には、ポートアイランドをはじめとする海と山の産業団地・住宅団地の整備や、日本初のコンテナ物流が始められ、神戸港は世界を代表する国際貿易港へと発展し、わが国の国民生活や産業基盤を支えてきました。

1995年1月に発生した阪神・淡路大震災により、神戸港も神戸のまちも甚大な被害を受けましたが、国内外から力強い支援をいただき、今日まで復興の歩を進めてまいりました。耐震性を備えた大水深コンテナバースの整備や国際コンテナ戦略港湾政策の推進など、港勢拡大に向けた取り組みを進めた結果、コンテナ取扱量は震災前の水準まで戻りつつあります。

しかし、港湾に影響を与える世界経済情勢はめまぐるしく変化しています。私たちは、この変化を見極めながら、神戸港の国際競争力の向上を図り、集貨・創貨への取り組みをさらに推し進め、我が国の経済・産業を支えるインフラ基盤として港勢の拡大に努めなければなりません。また、港湾施設の充実や客船誘致に

努め、東南アジア諸港等との協力関係を構築しながら、国際的な人流・物流を支える東アジアのゲートポートを目指したいと思います。

また、港湾機能の向上だけでなく、市民にとって身近で親しみの持てる港でなければならないと考えており、すでに新港突堤西地区では、フェリー旅客ターミナルの整備やホテル建設など再開発を進めてきました。さらに、開園から30年が経過したメリケンパークのリニューアルや総合福利厚生施設の建設など新たな賑わいの拠点となる施設の整備をはじめ、都心・三宮の整備と合わせてウォーターフロントの再開発を進めて、三宮や居留地、元町等との間に人の流れを生み出し、若者や子どもたちなどたくさんの人で賑わう魅力的な新しい港街を築いてまいります。

こうした取り組みは、神戸港の将来像を明確に描き、長期にわたり計画的に推し進めていかなければなりません。そのためには、市民、関係事業者、地元の方のご理解とご協力が不可欠です。神戸開港150年という節目にあたり、神戸のまちと神戸港の未来をともに考え、新たなスタートを切りたいと思います。

特集「神戸開港150年」にあたって

1868年に神戸港が開港してから150年を迎えた。開港によって、神戸は国内の各地と諸外国を結ぶ玄関口として賑わい、国内外から多くの人や物が集まる交流拠点として発展してきた。また、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。

阪神・淡路大震災で神戸港をはじめ神戸のまちは甚大な被害を受けたが、日本国内そして世界中の方々から支援を受けて、まちも港も復興した。

本号では、神戸港が開港150年を迎えるこの機に、開港以来、神戸の発展の礎となってきた港の歴史を振り返るとともに、更なる発展に繋げるため、これからの神戸港のあり方について将来像を探る。

まず、論文「開港150周年を迎える『みなとまち』神戸の課題」では、戦後における国の国土開発計画・港湾政策と神戸港との関係や、神戸の経済との関わり、社会の変化とそれに対応する港の課題について総括して論じていただいた。

次に、論文「神戸港の『今』と『これから』」では、神戸港を含む我が国の社会経済を取り巻く状況の変化を整理し、望ましい今後の神戸港の姿を論じていただいた。

論文「神戸における西洋生活文化の受容—『豪商神兵 湊の魁』・『六甲山別荘地図』を素材に一」では、開港以降、来神した外国人の生活様式が日本人の生活文化にどのような影響を与えたかを、衣食住等の面から論じていただいた。

論文「アジアクルーズ市場の現況とクルーズポート神戸の戦略」では、最近のクルーズ・マーケットの状況や神戸港の活性化に向けたクルーズポート神戸の方向性を論じていただいた。

そして、「神戸港とともに歩む神戸税関」では、神戸港とともに開設され、発展してきた神戸税関の歴史と、税関の役割、これからの税関行政についてご紹介いただいた。

最後に、「神戸開港150年を迎えるにあたって～神戸港における港湾運送事業の歩み～」では、神戸港における港湾運送事業の歩みを神戸港黎明期から敗戦まで、戦後の復興・成長期、コンテナ化による物流革新、コンテナリゼーションの進展、阪神・淡路大震災、スーパー中枢港湾から国際コンテナ戦略港湾に区切って振り返るとともに、今後の抱負についてご紹介いただいた。

開港150周年を迎える 「みなとまち」神戸の課題

神戸大学名誉教授

黒田 勝彦

1. はじめに

神戸港が開港して150年になる。同時に、神戸が近代都市として産声を上げてから同年数を経してきたことも意味している。開港当時は、兵庫港が開港場として指定されたところから始まり、隣接する神戸村に新しく居留地とメリケン波止場が整備されて以降、現在の神戸港の礎ができた。

当時の日本のGDP（単位：1990年米ドル）は図1に示すように、司馬遼太郎氏の言葉を借りれば「まことに小さな国」であった。アジアといえば、「眠れる獅子」として恐れられていた中国（清）と、イギリスが植民地化したインドが巨大な市場を持つ経済大国であった。日本は、当時、人口が3,400万人、そのGDPは英米の1/4、中国の1/7といった小さな国であった。神戸港と背後の港湾都市神戸はこのような小さな国の開港場として近代化に歩み出したのである。そして、日中戦争突入後の1938年には図2に示すような欧米列強と肩を並べる程の生産力（図1と同じ単位）を持つに至った。しかしながら、我が国の主要な輸出製品といえば、茶・米・水産物などの一次産品や生糸・綿糸・織物等の軽工業品

が主体で、近代工業製品が輸出の主力を占めていくのは戦後のことである。港湾に関していえば、明治維新後は全ての港湾は国営港湾とされ、自治体に一部負担を求めるものの、国が主体となって整備・運営されることになり、この体制は、戦後の「港湾法」成立まで続くことになった。その間の近代港湾として

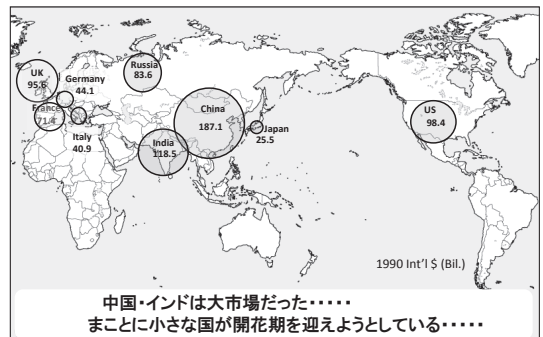


図1 1870 (M 3) 年の主要国 GDP¹⁾

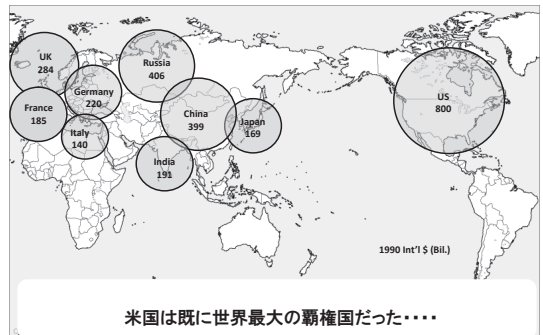


図2 1938 (S 13) 年の主要国 GDP¹⁾

の神戸港の歩みは他稿に譲り、本稿では、①戦後の国の国土開発計画と港湾政策及び神戸港との関係、②神戸港と背後都市神戸の経済との関係、③グローバル化が進展する中での神戸市と神戸港の抱える課題、について私論を述べる。

2. 戦後の国土開発計画と港湾政策

開港後、明治政府の「富国強兵」策による国の発展と歩みをともして順調に発展した神戸港は、近代的な外国貿易港としての機能を整えるとともに、物流業・貿易業・倉庫業・港湾運送業・保険金融業など港湾関連産業をはじめ、近代工業化政策の波に乗って、港湾周辺に製鉄所、造船所をはじめとする多くの港湾依存産業が張り付いていった。背後の神戸市もこれらの産業に従事する人々の居住を中心に商業も集積していった。しかし、太平洋戦争によって、国土も産業も徹底的に破壊された。連合軍の本土進駐と同時に、4軍港

(横須賀、舞鶴、呉、佐世保)と2大貿易港(横浜、神戸)が接収され、船舶は連合軍司令部(GHQ)の管理下に置かれ貿易活動も自由にできなくなった。接収された横浜・神戸両港が返還されたのは、様々な経緯を経たものの、最終的にはGHQ指導の下で制定された1950(S25)年の港湾法の成立を待たねばならなかった。この法律によって、神戸港を含めてすべての港湾は地元自治体の所管に移されることになり、戦後の神戸港・神戸市の新しい歴史が始まった。

図3は、戦後の名目GDP及びその成長率の推移とともに国の主要な港湾政策がどのように変わったかを理解するために作成した。ざっくりと国の港湾政策の重点的を絞った区分をすると、1950年～1973年(第I期)、1974年～1994(第II期)、1995年以降(第III期)に分けられよう。

第I期は戦後復興、高度経済成長を実現させるための港湾政策であり、戦後経済復興をけん引してきた京浜、中京、阪神、北九州の

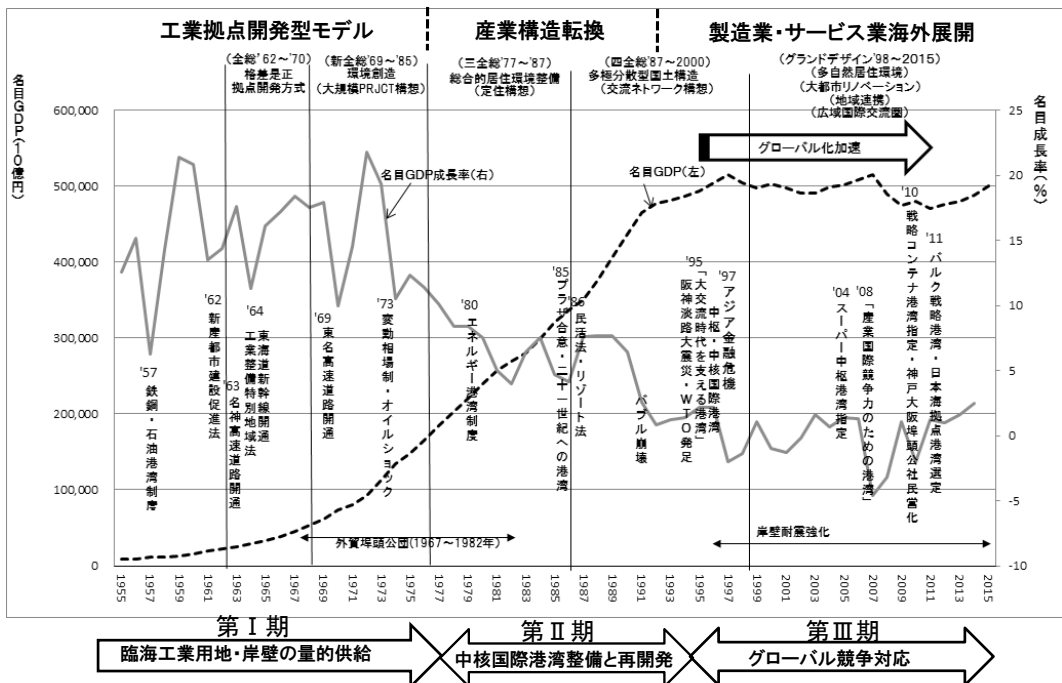


図3 戦後港湾政策の変遷²⁾

4大工業地域の増大する貨物に対応する岸壁整備及び臨海型工業都市開発を目指した地方の拠点港湾開発が主流であった。さらに、工業復興に欠かせない鉄鋼や石油の輸入の増大に対応した民間の港湾整備支援制度として、「鉄鋼・石油港湾制度」が施行された。また、1960年代後半から急激に増加する港湾貨物に対応する岸壁整備は管理者の自治体単独では不可能と判断され、京浜と阪神にそれぞれ国が出資する「外貿埠頭公団」が設立され、国40%、管理者40%、市中借入10%、ターミナル借受者10%で資金調達（いわゆる4：4：1：1制度）を行いコンテナ物流に対応した京浜・神戸・大阪各港のコンテナターミナルの整備拡充が図られた。この制度によって神戸港ではポートアイランドI期のコンテナバース4バースが建設³⁾されたが、中曽根内閣による公団民営化政策の一環として両埠頭公団は1982年に個々の管理者が設立した埠頭公社（財）に財産と管理を継承して解散となった。このような港湾政策は国の経済開発計画と連動して高度経済成長時代の牽引車となってきた。しかし、戦後世界経済秩序を支えてきたブレトン・ウッズ体制の崩壊（1973年）とオイル・クライシス、さらには1985年のプラザ合意は円高とオイル高を加速させ、ついには輸出主導の日本型「拠点都市臨海工業開発成長モデル」を終焉させる結果となった。この間に、全国総合開発計画（1962～1970年）及び新全総（1969～1985年）が策定されている。前者は地方拠点工業都市開発で大都市集中の弊害と地方との格差是正を目指し、後者は新幹線、名神・東名高速道路などの建設で交通・物流隘路を解消するとともに大都市への一極集中を是正しようと目論んだがかえって大都市集中を加速させた。この第I期の港湾政策を一言で言えば、「岸壁絶対量供給時代」とも言えよう。

第II期は、日本の産業構造転換期であり、重厚長大産業から軽薄短小産業への転換が謳われ、鉄鋼等の大規模装置型産業をはじめとして製造拠点を海外に移す企業が増え、京浜工業地帯以外の沿岸部はこれら流出企業工場の跡地が「未利用遊休地」として残され、雇用の喪失、税収の減少などを招き沿岸自治体の大きな課題となった。一方では、拡大を続ける対米貿易黒字解消のための内需拡大政策への転換を迫られ、輸出主導型経済成長主義から身の回りの生活環境を重視した安定的経済成長政策への舵がきられた。国の港湾政策においても港湾再開発へウエイトがシフトした時代でもあった。この時期に作成された三全総（1977～1987年）では総合的居住環境整備・地方定住構想が掲げられた。民活法やリゾート法の成立とともに海辺の再編が進められ、多くの「港湾都市」が「みなとまち」と平仮名で表現されるような市民に身近な「みなと」への質的転換が歓迎された。1985年に旧運輸省港湾局が発表した「21世紀への港湾」ではこのような潮流を受けて「総合的な港湾空間の形成」を謳った。神戸市では、臨海部に立地していた川崎製鉄所や川崎重工の工業跡地を買収し民間資金をも投入して新たな親水性空間の形成に乗り出した。1985年に着工し1992年に街開きにこぎつけた現在のハーバーランドはこのような背景で整備されたのである。しかし、三全総で目論んだ地方定住は一定の成果を見たものの、東京一極集中の加速は止まらず、地方との格差は解消されなかった。このことの反省を踏まえ、各地域がそれぞれの特性を活かして活性化し、適切な機能分担をし、地域間、国際間で相互に補完・触発しあいながら交流する多極分散型国土を目指した四全総（1987～2000年）が発表された。これに対応して、1995年6月に旧運輸省港湾局は「大交流時代を支える港湾」を発

表し、地方の自立を支援する港湾政策として、地方中核国際港湾を指定しコンテナターミナルの整備を推進する方向を打ち出した。この時期を一言で表現するとすれば「**港湾空間の質的転換、港湾再編時代**」とも言えるであろう。

第Ⅲ期は、バブル経済が崩壊し不良債権を抱えた金融機関が次々と破綻し、民間設備投資が抑制されると同時に、中国経済が高度成長に入った時代でもあり、併せて、旧共産圏が次々と解体され、文字通り世界がグローバルな市場に再編されていった時期でもある。図3に示したように、日本の名目GDPは低迷し、物価は下がり続け、企業のリストラと同時に賃金も低迷して消費が減退するというデフレスパイラルに落ち込んでいった。時代は安定経済成長から低成長時代に突入していったのである。このような経済動向に追い打ちをかけたのが、1995年1月に発生した阪神・淡路大震災であった。取り扱い貨物量の伸びが鈍化しつつあったところに、岸壁施設がほぼ壊滅するといった被災を受けた神戸港から多くの船社は航路を抜航し、荷主も地方港で再編された航路を利用するようになり西日本のハブを誇っていた神戸港の港勢が急激に衰えていった。震災発生は、ちょうど運輸省港湾局が「大交流時代を支える港湾」を取りまとめている最中でもあったので、急遽、全国に耐震強化岸壁を整備する方針が盛り込まれた。震災からの復興のために多くの国費が投入されたが、神戸市も管理者負担のための多額の建設債券を発行し、神戸港岸壁は震災後ほぼ2年間で復旧を果たした。しかし、この震災復旧のために発行した多額の債券の償還は神戸市、神戸港埠頭公社の財政を圧迫していくことになった。震災を契機とした神戸港の大幅な取り扱い貨物の減少は単に一時的な現象ではなく、日本経済の構造的転換に起因

している部分が多い。すなわち、我が国全体の海上貨物量の伸びの鈍化は、①生産拠点を次々に海外に移す企業の行動が輸出貨物の減少をもたらしたこと、②産業の構造転換によって重厚長大から軽薄短小高付加価値製品の製造へと変化したこと、による当然の帰結であった。しかし、すでに全国の多くの港湾でコンテナ取扱可能な岸壁が整備されていたので、いわば、岸壁の供給過剰の状況が出現した。デフレ傾向の持続は国・自治体の税収を低迷させ、一方で高齢化に伴う福祉関連財政需要が拡大する中で、港湾管理者は自前で岸壁の増深やガントリーの更新などのターミナルの改良に必要な財政対応が出来なくなってきていた。一方で、経済のグローバル化はますます進展し、アジア近隣諸国の成長力を如何に取り込むかが地方の大きな関心事であった。このような潮流に対して、先述したように、国は全国の港湾の配置を見直し、国際貿易の上で国にとって重要な港湾（中枢国際港湾）、地方圏域にとって貿易上重要な港湾（中核国際港湾）を指定することによって、国費の集中化を図り、併せて地方の国際化を支援するための港湾政策へと転換が行われた。しかし、民間企業ではグローバル展開にともなって企画、調達、製造、販売を一貫した効率的なサプライチェーンの構築（SCM）を志向するようになった。これに対応して外航船社は船型の大型化を含め船社間アライアンスを再編し、中国・東南アジア、北米、欧州をつなぐグローバルネットワークの再編に乗り出した。時を同じくして、HPH（香港）、PSA（シンガポール）、APMT（デンマーク）、P&Oポーツ（英：後DPWが買収）等の大資本ターミナル・オペレータはグローバルネットワークの中心を占めるハブ港を中心にコンテナターミナルの民間経営に乗り出し国際的な港湾ネットワーク化に乗り出した。ここに、港湾経営

の本格的な「民営化」時代が始まったのである。その先駆けは英国のサッチャー政権（1979～1990年）であり、米国のレーガン政権（1981～1989年）であった。このような民営化の波は1980年代半ばの中曽根内閣時代にすでに経済先進諸国のトレンドであったが、我が国の港湾部門では前述した外貿埠頭公社の解散とその資産の公社への継承に止まっていた。この間に旧共産圏の崩壊による市場主義への転換、中国の市場開放を受けて世界は本格的なグローバル市場を形成する方向に進んでいた。このような世界情勢の中でわが国の国際競争力の低下を防ぐべく、国は第五次全総計画（グランドデザイン：1998～2010・15年）を発表した。この計画では、広域国際交流圏の形成、地域連携軸の形成、大都市のリノベーション、多自然型居住地域の創造が謳われた。これを受けて、国土交通省交通政策審議会港湾分科会は2001年11月に「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてよりよい暮らしを実現する港湾政策のあり方」を答申した。この答申では、我が国の国際コンテナ港湾のコスト・サービス構造を改善するため「スーパー中枢港湾の育成」を打ち出した。スーパー中枢港湾政策は、①ターミナルの大規模化（水深15m以上、岸壁延長1000m、奥行き500m以上）、②港湾手続きの電子化、③民間オペレータによる経営、を柱としたもので、応募港湾から、京浜港（東京・川崎・横浜）、伊勢湾（名古屋・四日市）、阪神港（神戸・大阪）が選定された。神戸港・大阪港はこの頃から「一体運営」の機運が高まってきた。しかしながら、ASEAN及び中国の急速な工業化の波は、極東アジアの海上物流体系をそれまでの日本港湾中心から上記振興工業国中心へシフトさせ、その波は日本の三大湾からの直背後輸出貨物ですらアジア近隣諸国の港湾でトランシップ

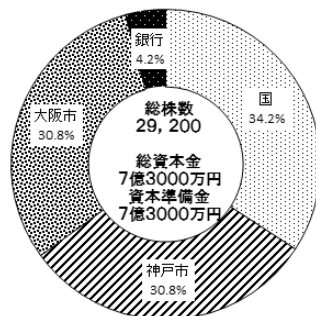


図4 阪神国際港湾株式会社の出資状況

される（2009年時点で18%）という事態を招くようになった。このまま事態が進展すれば、高付加価値製品の大切な購入先である北米や欧州の国々への直接アクセス航路（基幹航路）も失いかねない、という危惧が国会でも問題視された。そこで、国土交通省港湾局は、スーパー中枢港湾政策から一步踏み出して、港湾法が制定されて以来60年ぶりの2011年に、法の大幅な改正を決断するに至った。改正港湾法では、法律上の港格が見直され、従前の「特定重要港湾」、「重要港湾」、「地方港湾」という3種類の港格から、「国際戦略港湾」、「国際拠点港湾」、「重要港湾」、「地方港湾」と4種類の港格に変更がなされ、京浜（東京、川崎、横浜）及び阪神（神戸・大阪）の5港が国際戦略港湾に指定された。この港湾法の改正は、港格の見直しと同時に、「湾に一つの港湾運営会社」を国が指定し、国が指定したターミナル群を、民間出資をも受け入れた港湾運営会社に民間経営手法を導入して運営させる、という内容も含んだ画期的な改正であった。これによって、段階的ではあったが、最終的に神戸港・大阪港の旧埠頭公社がそれぞれ所有・管理していたコンテナふ頭及びフェリーふ頭を統合して新たに認定された「阪神国際港湾株式会社」が管理・運営することになった。現時点での阪神国際港湾会社の出資比率は図4のようになっている。紙数に制限があるので、これ以上の解説は避けるが、阪神国際港

湾会社にも様々な課題が残されており、それらは文献4)を参照されたい。さて、第Ⅲ期の港湾政策も一言で表現するとしたら「グローバル競争対応期」とも言えるであろう。

3. 都市の経済を支えてきた神戸港

神戸市は神戸港と歩を同じくして発展してきた。人口わずか2万人⁵⁾という兵庫港の開港からはじまった神戸は、貿易額113万円(1868年)程度⁶⁾の小さな開港市はその後、異

人街が整備され、貿易商が集まり、造船業、製鉄業、化学工業など近代工業が港周辺に立地してくるに従い、大経済都市に成長していった。神戸が港での荷役業や貿易業、運送業、為替・金融業、通関検疫等公業務など直接港の物流を支える産業がもたらす市民所得だけではなく、海と港湾が存在するからこそ立地できる造船業、製鉄業、化学工業など、臨海空間及び港湾機能に強く依存している産業がもたらす市民所得効果は極めて大きい。また、これら産業で働く人々が市内で消費すること

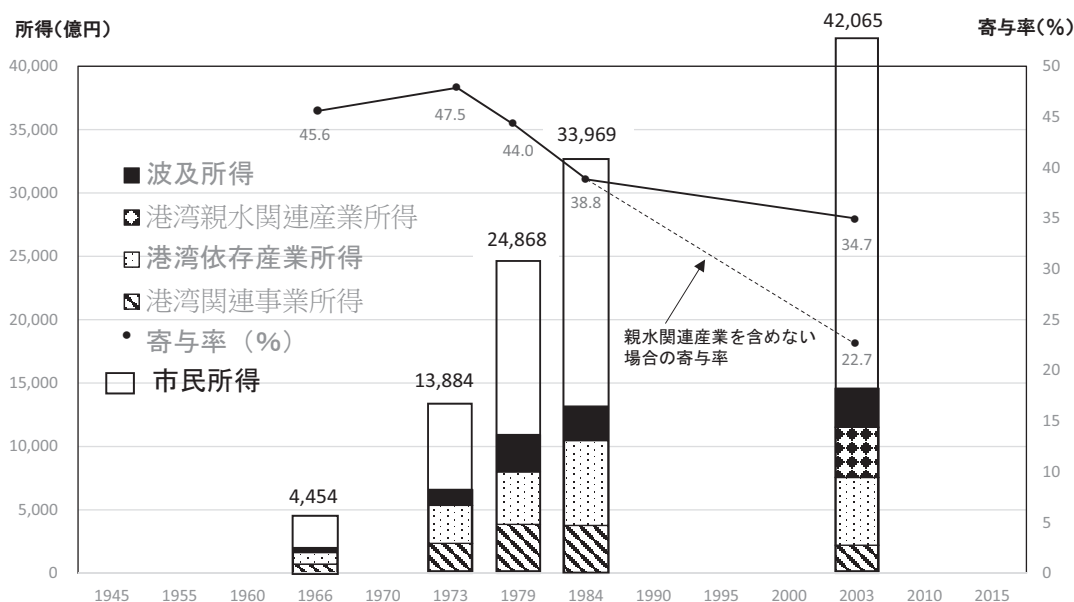


図5 神戸市の市民所得と港湾の寄与率

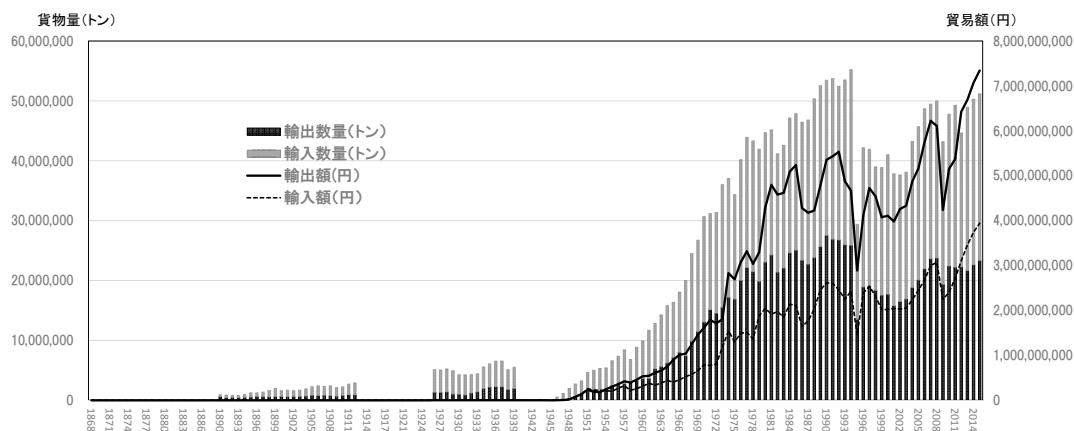


図6 神戸港外貨貨物量及び貿易額推移⁸⁾

による経済波及効果も無視できない。実際に、神戸市みなと総局（旧港湾局）が実施した調査⁷⁾によると、これらの経済効果の合計は、図5に示したように、1966年時点で市民総所得（純生産）の45.6%、1973年で47.5%にまで達している。その後、1979年（44.0%）、1984年（38.8%）と低下し、もっとも最近の2003年の調査結果では34.7%にまで低下している。さらに、再開発用地等に立地している港湾親水関連産業を省くとわずか22.7%になり、伝統的な物流関連産業及び港湾依存産業の寄与率が低下傾向にあることが解る。ここで、1984年から2003年にかけて寄与率が大幅に減少している理由は、被災した港湾関連産業の撤退、港湾依存産業の縮小などが考えられる。この様子は、図6に示した神戸港で取り扱う輸出入貨物量の動き及び貿易額の推移を見ても理解される。貨物量・貿易額ともに1995年の震災は神戸港に大きなダメージを与えている。先にも触れたように、運悪く、この時期は、日本のバブル経済が弾け、一方でグローバル化が加速した時期と重なっている。震災による他府県荷主の神戸港利用回避、臨海部工業の撤退、バブル崩壊による経済の生産縮小、日本全体の産業構造転換による臨海部重厚長大産業の閉鎖・海外移転等さまざまな影響を重ねて受けたのである。2003年頃から徐々に貨物量も貿易額も回復しつつあるが、内容はそれ以前と大分異なっている。貿易額の面では輸出額の伸びは輸入額の伸びを大きく上回っているものの、貨物量（トンベース）の伸びは輸出よりも輸入の伸びの方が大きくなっている。この傾向は大都市港湾では大幅な貿易黒字を挙げている名古屋港を除けばほぼ同じ傾向である。日本の輸出貨物はトン当たり付加価値の高い製品にシフトし、日用雑貨などトン当たり付加価値の低い貨物の輸入が増えていることを示している。日本全体の貿易収

支は2012年以降赤字に転落しており、これまでのような貿易収支の大幅な黒字は今後望みが薄く、日本の経済の構造的な問題が神戸港にも直接に影響してくることを自覚しておく必要がある。神戸は神戸港とともに変化しなければならない時期にきている。次節では、このことについて私見を述べる。

4. 社会の変化と「みなとまち」の課題

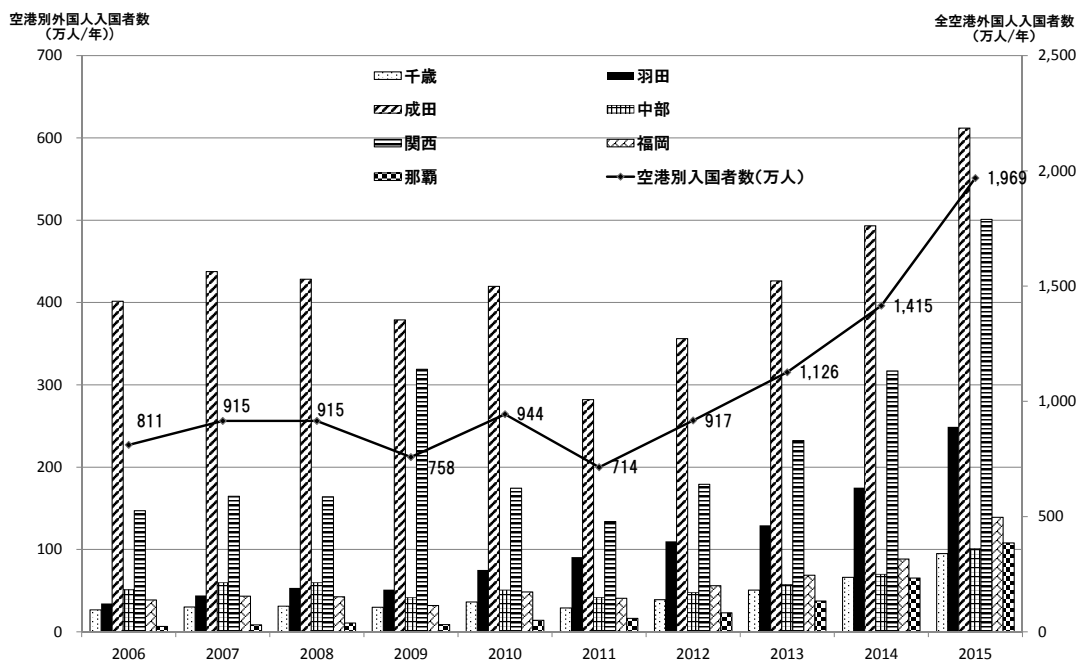
図3ですでに示したように、世界がグローバル化に突入して以降、日本経済は長らく低成長時代が続いている。この傾向は、水野和夫⁹⁾が指摘するように「資本主義の終焉」を予兆するものであるかも知れない。そこまで悲観的にならずとも、21世紀が大きく変化しようとしている予兆はすでにあちこちに噴出している。それらの予兆には将来を解く鍵が多く含まれているが、まとめると以下の3点になろう。①少子高齢化、②IOTとAIの発展、③地球温暖化、である。これに④グローバル競争の継続、を加えてもよい。

日本人口の急激な減少と高齢化は、生産現場における労働者の確保を困難にしめる。すでに、このような傾向に対応して中小を問わず、製造業部門では大幅な生産ロボットの導入によって労働を代替させている。管理部門でもICTの導入によって生産性の向上が図られている。この傾向はますます拡大していくであろう。工業製品生産部門だけでなく、経済先進諸国ではすでに、コンテナターミナルを完全自動化に切り替えていく港湾が続々と出てきている。同時にターミナルの経営を完全民間資本に委ねる管理者も増えている。さらに、製品の仕分け・配送業務を自動化する倉庫も増えている。実用化が目前に迫っている「自動運転車」の出現やUMA (unmanned

aircraft：ドローン）による配送実験も実施されているし、街中のスーパーでも配達サービスを付加する店舗も増えてきている。また、ICTの発達でB2C市場はますます拡大し、生産者と消費者を直接結び付ける総合流通業もあちこちに出現してきている。高齢化が進めば食料を含めた日用品の買いモノ移動は苦痛・不可能となり近隣コンビニ配達や、スマホで受注した商品をスーパーから直接、消費者に配達されるシステムが拡大していくのは間違いない。港湾では、このような国内の生活の変化に対応した新たな配達物流サービス機能の付加によるロジスティクスセンターの立地を考えておくことが重要だ。さらに、今後、拡大が見込まれる生鮮食料品の輸出・輸入基地としての機能を港湾に加える必要がある。農産物・魚介類の冷凍・冷蔵保存機能はもちろん、食品加工、配送機能を併せ持ったセンターがコンテナターミナルに隣接して必要になる。空港では、このような生鮮食料品や医薬品の輸出入に対応した、冷蔵・冷凍機能を持った上屋・倉庫の立地は必須となっている。

さらに、実用化が目前に迫ってきている自動運転トラックによる運送を受け入れられるターミナル機能の再編も必要になる。また、総人口の減少は総消費量の減少をも意味し、内需貨物量は減少せざるを得なくなる。このことは、港湾を通過する貨物量の減少を意味する。荷役・運送の自動化、加工・機械化仕分けロジスティクスセンターの立地を含めた新しい概念のコンテナターミナルが必要になる。さらに、競争の激しいコンテナ輸送市場では、外航船社の再編が激しくなる。大阪・神戸のコンテナターミナルを一手に運営している阪神国際港湾株式会社は、ターミナルの集約を図りつつ上述の近未来物流に備える必要がある。先述した最新技術を駆使した労働代替機械の導入（ロボット化）は労働人口の減少度に合わせて実施することが現実的であるが、投資効率を考えるとフェイズを合わせた一挙の改良・新設が望ましい。

さて、西日本全体に広がる荷主が利用する神戸港では、長期トレンドとしては輸入貨物も輸出貨物も減少せざるを得ない。とはいえ、



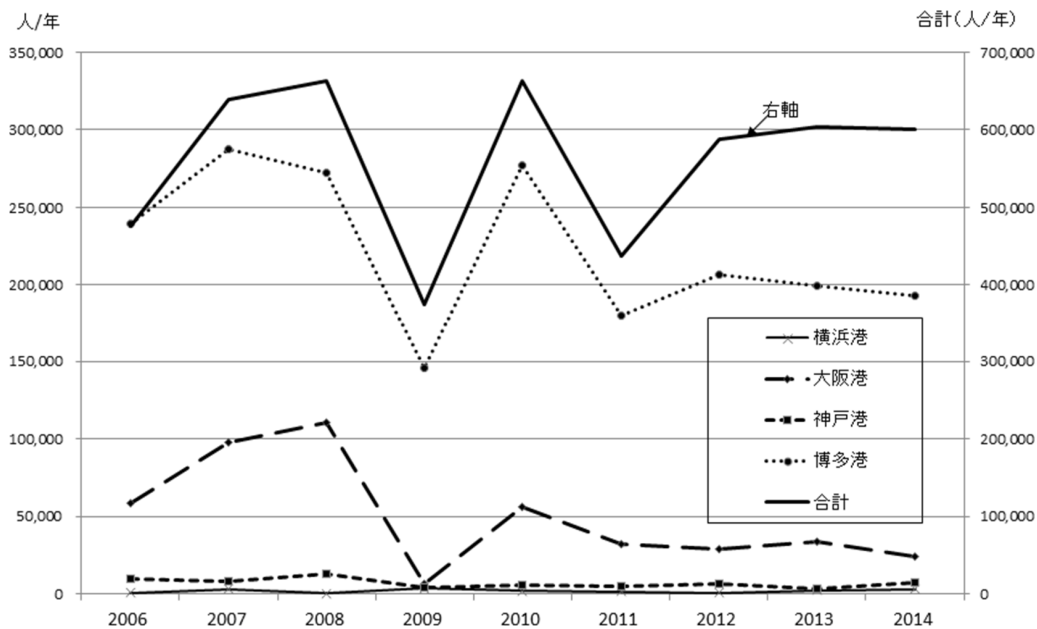


図8 三大湾港別訪日外国旅客数推移¹⁰⁾

直背後都市の人口減少速度とはタイムラグを伴い、やや遅れて表面化するであろう。でも油断はならない。コンテナおよびフェリーターミナルの改良や改編はタイミングを失すると致命傷になる可能性がある。

グローバル化の進展による発展途上国の経済活力の吸収は、港湾を通過する貨物の増加効果よりは、むしろ、外国人訪日旅客の増加効果として表れやすい。何故なら、アジア周辺諸国の所得増加効果は我が国国内製品の外需効果よりも訪日リピーター旅客の増加をより促すからである。このことは図7に示すように、2012年からの訪日航空旅客数の驚異的な伸びを見ても明らかである。一方、クルーザーの幕開けと言われたここ数年の三大湾の訪日外国人旅客数は、図8に示すようにむしろ減少している。クルーザー旅客を大きく伸ばしているのは石垣港や那覇港などの温かい地方の離島である。大都市港湾は外国からのクルーザー旅客の招致に地方港ほど知恵を絞ってこなかった結果かも知れない。日本の2大貿易港の横浜と神戸でクルーザーによる来日旅客数が低迷している理由は、背後の都市の

魅力に欠けることを示唆している。神戸空港のコンセッションの結果が目されるところであるが、関西3空港一体運用にこぎつけたとしても、「都市の魅力創出」が神戸の大きな課題として浮かび上がってくる。

最後に、グローバル競争と港湾との関係を地球環境問題の視座から触れておきたい。2016年9月、米中両国はCOP21合意（パリ合意）を批准したと発表した。世界のCO₂の40%以上を排出しているこの両経済大国がCO₂削減計画の具体案とその公表に合意した意義は大きく、やがて、削減義務にも合意する可能性が出てきた。もし、各国に排出量キャップが被せられ、CO₂取引が常態化していくと、CO₂排出コストが生産コストや運送料金に付加されるようになるから、何処で生産し、どの港湾を利用するのが優位か、が企業の行動を決める重要な要素となる。世界の立地優位を獲得するための地域と港湾ぐるみの新たな競争が開始されることはそう遠くない。筆者が座長を務めて2015年春にまとめた「大阪湾港湾基本構想」に「スマート（SMART）ベイ構想」と名付けた真意はここにある。スマート

港湾を玄関とする地域全体が如何にスマート化を実現するかが国際的な都市として生き残る鍵となろう。

5. おわりに

筆者が神戸に転勤してきて神戸市民となつてから既に23年になる。姫路で生まれ育つて18歳の時に故郷を離れ京都で25年間居住したので、筆者にとっては、神戸は第3の故郷でもある。初めて神戸に居を移したとき、「京都に比べて文化の深みが感じられない町」といった印象を受けた。しかし、神戸に関わる仕事に携わる機会が増え、また、東京往復の機会が増えるにつれ、「神戸は近代的で住みよい町」という印象に変わってきた。震災前後の町の変わり様を目の当たりにして余計そう感じたかも知れない。「神戸は暮らしを営むにはいい町だ」という感想を、神戸に一時でも住んだことのある誰しもが筆者に語ってくれる。このような町が何故、外部の人達から見ると「一度訪れてみたいまち」にならないのか、と不思議に思う。航空と海上の輸送市場を専門とする筆者には「題材がいっぱいある魅力いっぱいのみち」なのだが、港と背後の町が空間として一体化していないからではないか。ポートアイランド、六甲アイランドは町から遠く離れた「港湾」で、未だ「みなとまち」に成長していないからではないか。大きな市域を占める両島の「まち」と旧市街の「まち」を連続化することでこの違和感が解消されるのではないかと考えている。そのために、両アイランドに「まちの魅力」を付加して育てる工夫が必要ではなからうか。「21世紀の異人街」をアイランドに作ってもよい。生活の匂いがする街づくりが必要だ。また、東部埋め立て工区から兵庫運河に至るウォーターフロントが、島と背後のまちをつなぐ重要な空間

的役割を演じるのではないかと、そのために大胆なウォーターフロントの再開発が必要だ……、と取り留めもない空想を抱きつつ筆を置きたい。本稿を読まれた読者はどう考えるだろうか。

参考文献

- 1) Angus Maddison; 世界経済の成長史1820~1992年, www.ggd.net/maddison/maddison-project/data.htm
- 2) 内閣府:「国民経済計算」長期統計による。
- 3) 昭和56年度「運輸白書」
- 4) 黒田勝彦;「阪神国際港湾株式会社の現状と課題」、運輸と経済, 第75巻第8号, 2015年8月
- 5) 神戸開港100年記念誌一港勢編一, 10頁, 神戸市
- 6) 同上4), 31頁
- 7) 「神戸港と市民経済一昭和44年, 昭和50年, 昭和57年, 昭和63年」神戸市港湾局及び「みなと神戸の経済調査結果報告書, 平成20年2月, みなと神戸の経済調査委員会」による。
- 8) 神戸港大観一平成元年港湾統計一, 神戸市港湾局及び神戸開港100年史, 建設編121頁
- 9) 水野和夫;「資本主義の終焉」, 集英新書, 2014年
- 10) 法務省入出国管理局:「港別出入国者管理統計」2003年~2015年

神戸港の『今』と『これから』

神戸大学大学院海事科学研究科教授

竹林 幹雄

1. はじめに

わが国が誇る国際港である神戸港が開港して2017年で150年になる。神戸港の歴史はまさにわが国の国際化の歴史そのものであり、アジアの近代化の象徴でもあり続けた。近年、国際港湾としての評価は（物量的には）他国の港湾に譲るところも多くなったが、依然として日本の主力港であるとともに太平洋エリアでの主要港である事実には変わりはない。この稿を始めるにあたり、このことをまず強調しておきたい。

とはいえ、昨今は周辺国の経済成長に伴い、先に述べたようになってほどの勢いは失せたことは否めない。これは一つには日本を中心とした製造業のヒエラルキーが大きく変化したことによる。すなわち、合理的な製造工程・流通過程管理＝サプライチェーン（Supply Chain/SC と略記）に対する明確な意識を企業が持つようになり、日系企業においても日本を最終財生産のベースにするという考え方に拘らなくなったためである。言い換えると、階層化というよりはある種『並列化』されたネットワーク社会にわが国の製造業も存在するようになったといえる。このような並列化

は最適な生産地選択、最適な輸送手段の選択、といったSCの常套手段の上に成り立つ。そしてこの常套手段は港湾、とりわけかつて日本の製造業の土台を支えた神戸港、横浜港といった主要港湾の輸出能力に大きな変革を迫ったといえる。

他方、今まではことさら関心を持たれなかった「船舶による旅行」というテーマが『クルーズ船』という黒船に乗ってわが国にも押し寄せてきた。アジアの経済成長は人の流動にも確実に影響を与えている。

このような流れの中で、神戸港は今後どのように振る舞っていけばよいのか。単に神戸港にとどまらず、この問題は広くわが国の港湾の今後を考える上で重要であるが、なかなか確たる方向が見つからない。とはいえ、状況が時々刻々変化する中、手をこまねいてもいられない。何らかの希望的観測をも含めて、今後の方向性をなんとかひねり出すことはできないものであろうか。本稿はこういった問題意識のもと、問題の根幹をなす神戸港を含むわが国の社会経済を取り巻く状況の変化を整理するとともに、筆者の個人的見解となるが、『望ましい神戸港（あるいはわが国の主要港湾）の今後』を描くことを試みることにする。

2. SC の変化と日本ならびに神戸港の立ち位置

2. 1 SC の変化

まず、日本を含めた東アジア中心に SC の変化を見ることとする。近年は日中間に台湾を加えた東アジアでの SC だけではなく、成長著しい ASEAN との交易も拡大している。この傾向は ASEAN Economic Community/AEC が具体的に稼働することによってさらに加速することが考えられる。経済産業研究所が提供している貿易データベース RIETI-2014 のデータを用いて具体的に傾向を見ていくこととする。

まず東アジア中心の貿易構造の概況を把握するために、日本、中国と ASEAN、北米 (NAFTA) との貿易構造の変化を見る。RIETI-TID2014より中間財と最終財の貿易額を2005年と2014年の2時点での変化を見る。なお、NAFTA との貿易は輸出に関してのみ整理している。

図-1 は2005年時点での貿易パターンであり、図-2 は2014年時点での貿易パターンで

ある。中国から各地域への輸出額の伸張が卓越している。特に目を引くものが中国と ASEAN との結びつきである。図-1, 2を比較すると中間財、最終財とも大きく伸びており (輸出入ともに100%以上)、中国と ASEAN との産業上のつながりが急激に強化されていることがわかる。これは中国国内の賃金率の上昇から、SC 上のいくつかの段階のものをよりコスト的に有利な ASEAN に移転し、ASEAN 内で部品加工したものを再輸入して最終財の生産に充てる、とした動きを示したものであると考えられる。こういった動きは JETRO の報告書¹⁾でも指摘されている。いわゆる「中国一極集中から ASEAN を含む多極分散型」へ生産過程が変化したと考えられるのである。

さらに注目すべきは、ASEAN 内での中間財、最終財双方の貿易額が大幅に増加していることである。これについては後で詳しく触れることとする。

今度はアジア内でのつながりの変化を時系列データで捉えることとする。

図-3 は日中間の貿易の変化を過去20年間

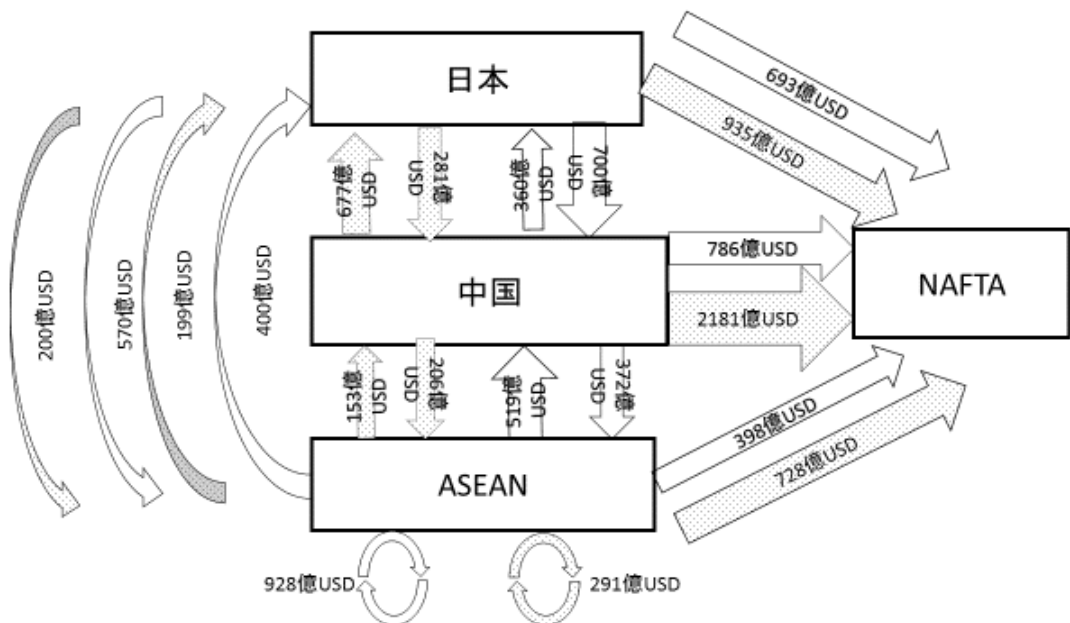


図-1 4地域間流動 (2005)

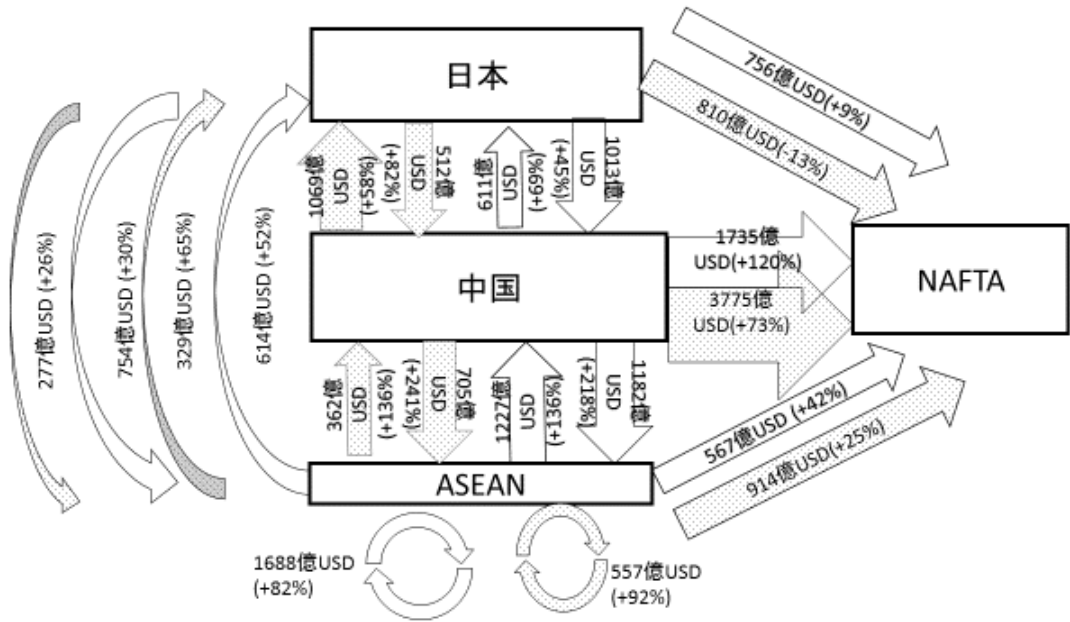


図-2 4地域間流動(2014)

注：○内の数字は伸び率を示す。

(1995-2014) にわたって整理したものである。わが国と中国との貿易は中間財を輸出し、最終財を輸入するという構図が過去20年間継続しており、特に2000年以降その傾向は強くなっている。一方、日本とASEANの関係は双方向で中間財の貿易が卓越し、その傾向は持続していることがわかる(図-4参照)。特に日本からASEANへの最終財輸出にほとんど変化がないのとは対照的に、中間財輸出は過去

10年間で大幅な増加を記録している。また、ASEANからの輸入に関しては額こそ日本からの輸出に比べれば少ないものの、最近5年間で中間財、最終財ともに大幅な増加を示している。このことは日本ASEAN間では『部品』のアセンブルに関して相互に強く依存していることを示している。今後は日中間の貿易で見たような、最終財の輸入が増加する可能性がある。

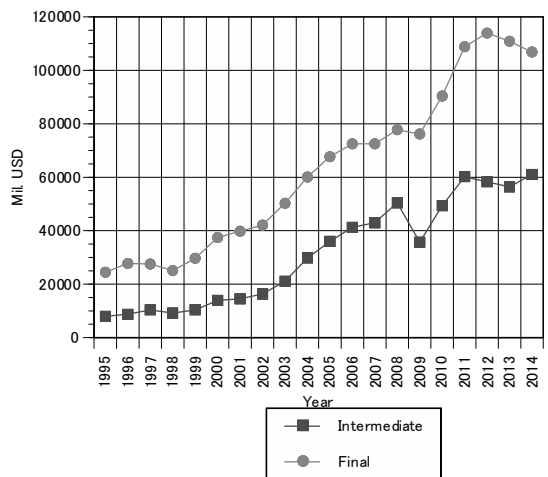
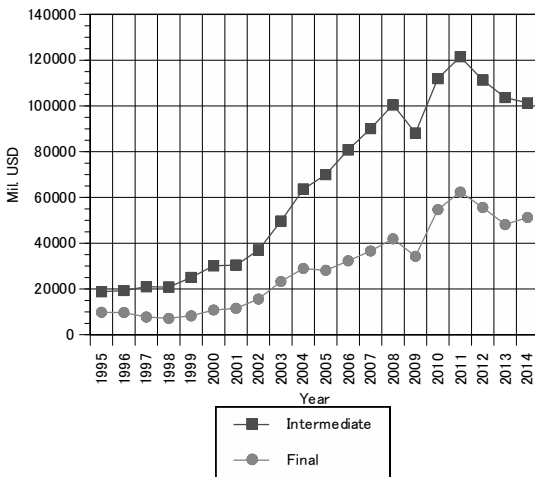


図-3 日中間貿易の変化(左:日本→中国, 右:中国→日本)

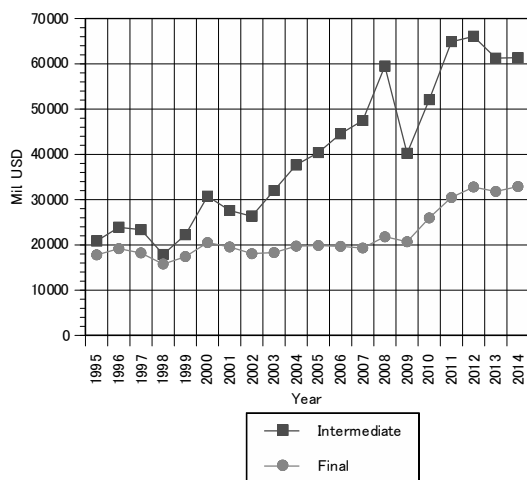
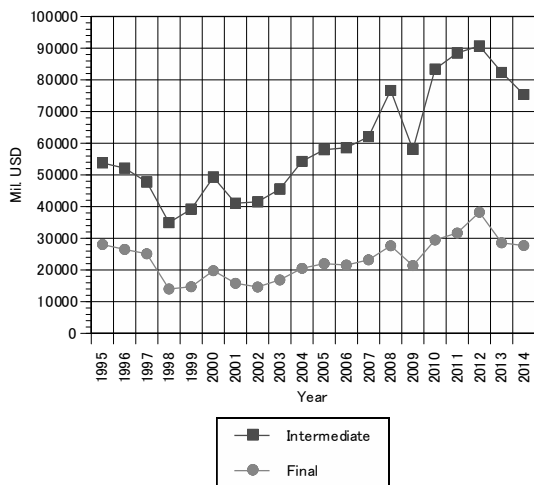


図-4 日本 ASEAN 間貿易の変化 (左：日本→ASEAN, 右：ASEAN→日本)

今度は中国と ASEAN との貿易についてみてみよう。ここにも日本と ASEAN の関係と同様の傾向を見て取ることができる (図-5 参照)。すなわち、『部品』のアセンブルに関して相互に強く依存していると考えることができる。また、最終財に関する貿易では中国からの輸出圧力が強いことが認められるものの、ASEAN からの最終財輸入も堅調に伸びており、2014年時点では ASEAN 全体から中国への最終財輸出額は日本から中国への輸出とほぼ同額にまで迫ってきていることが認められる。

これらのことから次のような SC の深化を見て取ることができる。すなわち、ASEAN

の経済発展に伴い、工業先進国である日本、中国と ASEAN との間で『部品』レベルの SC のつながりが非常に強化されている。特に中国との間での取引が過去10年間で6倍に達しており、急激なつながりの深化を物語るものであるといえる。日本との貿易額も1.5~2倍程度に拡大している。別の視点からいえば、日本や中国では互いの国における SC の位置づけは過去10年間で大きく変わっていないが、新興勢力の ASEAN では主として部品生産と部品アセンブルに注力しており、最終財の輸出 (域内流通) はそれに追随する形で成長している。実際、図-6 に示す ASEAN 内貿易でも中間財の貿易は過去10年間で3倍と

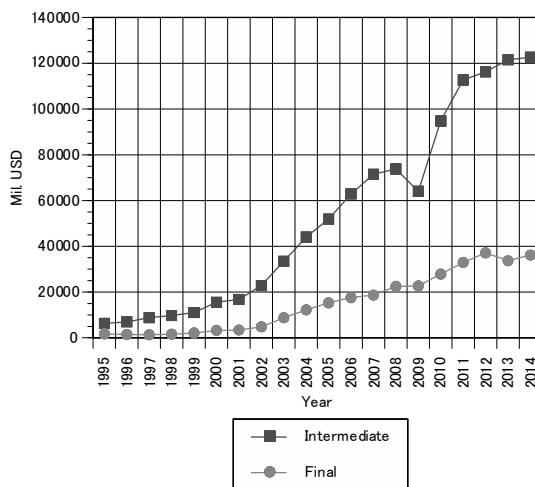
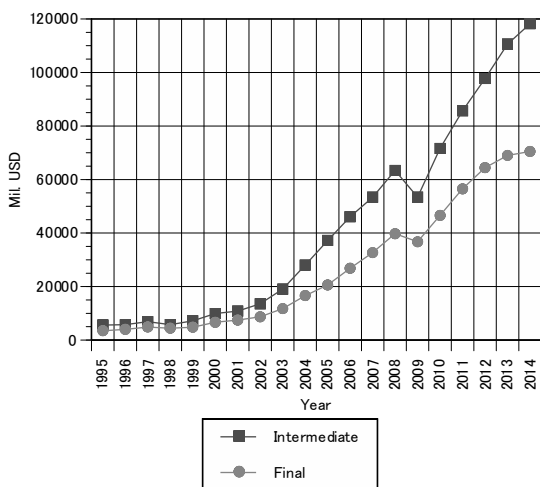


図-5 中国 ASEAN 間貿易の変化 (左：中国→ASEAN, 右：ASEAN→中国)

急激に成長しているものの、最終財の貿易は約2倍であり、2014年時点でも貿易の規模としても中間財の1/3にとどまる。

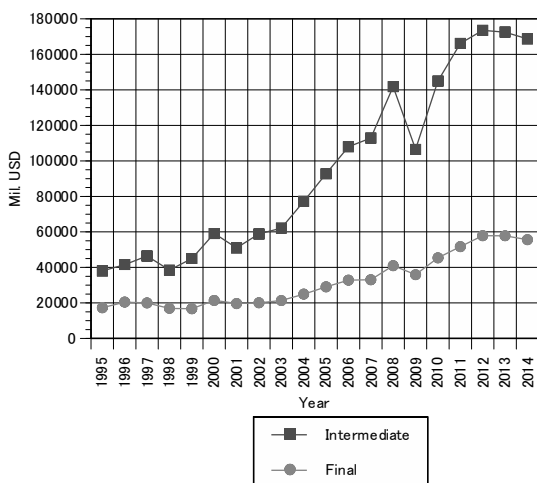


図-6 ASEAN内貿易の変化

以上見てきたように、東アジアを中心とするSCは多極化する傾向にあり、かつそれぞれのつながりが非常に強化されていることがわかった。特に新興勢力のASEANのSCにおけるポジショニングが上昇していることが顕著な傾向として見て取ることができる。さらに重要なことは、ASEAN域内でのSCの深化である。これはASEANで生産する中間財を用いて生産する最終財をもASEAN内で消費する、という「域内完結型」の生産消費活動が活発化していることを示すものである。この傾向はかつての米国、少し前のEUや中国で見ることができたが、成長著しいASEANでも生産活動の成熟に従って現在の中国が指向するような「完結型」に向かって成長を続けるものと考えられる。すなわち、多極分散化する生産機能は同時にASEAN経済圏の雇用能力の増加だけではなく、消費能力も強化していくことになると考えられるのである。

2.2 ASEAN発着コンテナ貨物輸送と東アジアSC

次にASEANとの貿易の中核をなすと考え

られる「海上一般貨物(コンテナ貨物)」について見ることにする。ここでは既発表の論文²⁾の内容を引用しつつ検討することとしたい。表-1は最近5年間のASEAN諸国(ラオス、ブルネイを除く)の海上コンテナ貨物取り扱い数(100万TEU/年)とコンテナ貨物輸送量の平均成長率(%)を示したものである。ここでは、比較のため2000年代に入ってから成長の著しい中国(香港を含む)の値も挙げておく。

表-1から、海上コンテナ貨物の絶対個数は中国に及ばないものの、ASEAN全体でも年平均9%以上の成長を遂げていることから、一般貨物輸送市場が急速に拡大していることがわかる。特にベトナムやインドネシアに至っては中国を凌ぐかあるいはそれに匹敵するまでの成長率を見ることができ。また、それ以外の国においても軒並み6%を超える高成長率を実現している。UNCTADの資料³⁾によると直近の2014年での世界平均のコンテナ貨物流通量は5.3%の伸びであることから、ASEANのコンテナ貨物輸送における成長の度合いの大きさがわかる。

一方、このASEANとの貿易の増進には、航路数の増加が欠かせない。表-2は方面別の航路数ならびにその航路への投入隻数の比較を2010年4月と2015年4月の2時点間で行ったものである。北米、欧州との航路は多くのところで指摘されているとおり、激減とも言ってもよい状況であり、これだけ見ているとわが国発着貨物に依存するところの大きいわが国の港湾物流は悲観的にならざるを得ない。しかし、ASEAN方面とのつながりを見ると、阪神港(神戸、大阪)、京浜港(横浜、東京)ともに大幅な増加である。投入隻数で見ると特に阪神港での伸びが顕著であり、5年間で36%の伸びを示しており、京浜港でも約7%の増加を記録している。逆に従来から

航路数、投入隻数ともに多いとみられてきた中国、韓国との関係は航路数、隻数ともに伸び悩んでいる。

これらから次のような考察が可能となる。北米欧州航路といった昔からのトランクリンにおける低調、さらには中韓航路の伸び悩みなどを見ても、わが国とのSC上の関係に変化が見られ、中韓方面との貿易は欧米諸国

との関係に見られる「成熟期」を迎えつつあると考えられるのである。少なくともコンテナ貨物輸送に代表される「一般貨物」輸送ではすでに欧米諸国と同様の関係になりつつあるように思われる。逆にASEANとの貿易はこれから開拓される余地が十分にあり、かつ伸びる要素が強いといえる。これは前節で触れたSCのASEAN～日本間の結びつきが部

表-1 ASEANおよび中国における海上コンテナ貨物取り扱い数および年平均成長率

	China	ASEAN	The Philippines	Viet Nam	Cambodia	Thailand	Myanmar	Malaysia	Indonesia	Singapore
2009	108.80	65.28	4.31	4.94	0.21	5.90	0.16	15.92	7.26	26.59
2010	130.29	73.92	4.95	5.98	0.22	6.65	0.19	18.27	8.48	29.18
2011	143.90	79.04	5.26	6.34	0.24	7.17	0.20	20.14	8.97	30.73
2012	160.06	84.17	5.69	7.51	0.25	7.47	0.22	20.90	9.64	32.50
2013	170.86	89.07	5.86	9.04	0.27	7.70	0.23	21.17	11.27	33.52
期間内平均成長率 (%/year)	14.3	9.1	9.0	20.8	8.1	7.6	10.6	8.2	13.8	6.5

注：コンテナ個数単位：百万TEU/年

出典：拙著「ASEAN貿易構造の変化とわが国の物流への影響」、ひょうご経済アジアビジネスコンパス Vol.4 (2016) より。

表-2 方面別航路数などの比較：2015年（2010年）

航路分類	港湾名	投入隻数	航路数
北 米	神戸	47 (44)	6 (5)
	大阪	15 (26)	3 (5)
	東京	78 (97)	11 (11)
	横浜	53 (107)	7 (14)
欧 州	神戸	23 (51)	2 (4)
	大阪	0	0
	東京	11 (34)	1 (3)
	横浜	12 (45)	1 (3)
韓 国	神戸	9 (8)	6 (5)
	大阪	9 (8)	6 (5)
	東京	11 (15)	10 (11)
	横浜	12 (18)	1 (3)
中 国	神戸	35 (48)	24 (33)
	大阪	41 (54)	27 (34)
	東京	47 (67)	25 (35)
	横浜	47 (65)	25 (35)
東南アジア	神戸	93 (74)	27 (23)
	大阪	72 (47)	21 (14)
	東京	107 (104)	32 (30)
	横浜	102 (92)	30 (27)

注：表示の値は2015年4月（2010年4月）である。

出典：国土交通省近畿地方整備局港湾空港部資料による。

品レベルのアセンブルで強化されつつあることと表裏一体である。ASEAN との産業上の結びつきをいかに強固にするか、それが背後地の経済を支える港湾のこれからの役目であるといえる。

ただし、この傾向は楽観視できない。競争相手は複数存在するのである。SC 上のつながりであれば、発展が緒に就いたミャンマーや内陸国でこれからの発展が期待されるラオスへの進出が目立つ中国は言うに及ばず、本稿では直接は触れていない韓国と ASEAN 諸国との連携も強化されつつある。実際、新興勢力の中でもとりわけ発展が著しいベトナムとの関係は非常に強い。今後は新たに開発されるベトナム中部のダナン港、あるいは南部のホーチミンエリアのさらに南に位置するメコン川河口のエリアへの進出もあり得る。企業間の競争は激しく、日系企業もその例外ではない。わが国の港湾は今まで得てきた『果実』をもとにした『安定圏』に安住してはいられないのである。

3. 観光エボリューションとクルーズ誘致

傾向をとらえる最後として、近年注目されているクルーズ船によるインバウンド旅客について触れておく。

石原⁴⁾によれば2010年時点ではクルーズ船のわが国への寄港回数は929回であり、うち邦船による運航が2/3を超えていたものが、2015年時点では1454回にまで増加しており、その2/3以上を外国船社が占めるという状態に変化している。専門家はもちろんのこと有力一般紙を含め、日本各所でクルーズ船誘致による活性化を望む（あるいは期待する）声で溢れかえっている。これに応えるかのように、大型船舶寄港を可能にするように岸壁を増強

する動きも全国で見られる。ただし、こういった動きには少々注意を払う必要がある。

外国船社によるクルーズ船運航の多くは旅客の多い中国、特に上海を起終点とするものである。起終点はすなわちクルーズ船による船旅のベースである。つまりはここで旅客は（通常は）唯一の船外泊を行うのであり、食料など船への必要物資のほとんどはこのベースで積み込まれることになる。欧州の有名なベースであるバルセロナでもクルーズ船のベースとなることによる恩恵はきわめて大きいことが知られている。他方、寄港地の実体は一般的な想像とは異なる様相を呈している。

酒井・湧口⁵⁾は、アジアからの訪日旅客の相当数はすでに「囲い込まれ」ており、地域への還元は非常に限定的である可能性があることを指摘している。「囲い込み」とはすなわち、日本での寄港地での消費先は地元企業ではなく、クルーズ旅行を企画した旅行会社（外国企業）と連携した外国資本（あるいはその系列と見なされる）であるということである。このため土産物購買など消費の多くは地元から流出する¹。船内に必要な物資の多くはすでにベースで購入されているので、地元での補給はきわめて限定的であると考えられる。また、宿泊に至っては停泊時間が限られることもあり、地元宿泊はまず期待できない。このように、ベースでなく寄港地としてのみ機能するのであれば、期待するような経済喚起は生じないということである。これは個人旅客が多い（LCCを含む）航空輸送によるインバウンド旅客との大きな違いといえよう。酒井らの指摘はあくまでもヒアリングベースであるものの、クルーズ船誘致も寄航による周遊に消費を期待するような方法では有効な経済活性化手段とはなり得ない、という重要な指摘であるといえる。

この例が示唆することは、クルーズ船によ

る経済効果は寄港地ではなくベースとなって初めて意味がある、ということである。むろん、地元宿泊を獲得するために停泊日数を増やすような誘致もあるだろうが、アジアの旅客は欧米旅客のように日数をかけて旅行する傾向にはない。いわんや現在のようなカジュアルクルーズ²の類いでは企画されたもの以外の消費は期待できない。現在設定されている日数が現状ではほぼ最大と考えてよい。かといって日本人旅客に期待すること、これもかなり（人口減少や日本人の休暇の取り方の問題もあり）期待薄である。もっと練られた戦略が必要とされている。

4. おわりにかえて：こうあって欲しい神戸港の姿

さて、最後に筆者の考える（希望する）今後の神戸港とはどのようなものか、について述べておく。ごく私的な意見であることを断っておく。

まず、SCのダイナミックな変化はあるものの、製造業の移動に伴う物流重心の南下は確実に生じると思われる。これは2章で触れたASEANの生産・消費能力の増大に負うところが大きい。中国との貿易の拡大も含めて、少なくとも近海輸送への注力が不可欠であろう。特にASEANとの直送ルートの充実は必須である。現時点（2016年11月）では神戸港を含む日本の港湾からASEANへのルートはシンガポール、あるいはタイのレムチャバンなどの大規模港湾にほぼ限定される。しかし、ASEANの発展はすでに次の都市のレベルにまで進んでおり、ベトナムであれば中部のダナン港周辺³、あるいは最南部のメコン川流域⁴がこれに該当する。残念ながら筆者の知る限り、これらのエリアへのわが国からの直送ルートは未開拓である。日系企業の進出な

どに合わせて直送ルートの開拓を行うことが処方第一である。これにはすでにASEAN航路を多数誘致している近隣国の港湾と連携してルート開拓を行う、ということもオプションに加えることも有効であろう。単独で行うのは現在では非常にリスクが高いのである。

またこういった輸送サービスでは低廉な料金の必要性が言われることが多いが、筆者はそれに対しては必ずしも同調しない。それはSCが発達すれば安価な輸送のみが要求されるだけではなくなるからである。すでに様々な局面で発生しているが、「時間をお金で買う」サービスも物流過程で発生する。SCにおける遅延や輸送ルートのキャンセルなど、大規模に拡散した輸送ネットワーク⁵内では輸送ネットワークそのもののリスクが高くなるからである。これを回避するためにはまずは運航する便数そのものを増やすこと、次に同一方面で代替可能なサービスルートを持つことである。例えば、同一ルートで運航されるより高速な輸送手段であるRORO船の輸送などがこれに該当する。RORO船による輸送はわが国以外では国際ルートでも積極的に利用される傾向にあるが、わが国では運航費用の問題もあり、なかなか普及しない。特に2000マイルを超える区間を持つ場合はほぼ運航はない。しかし欧州に目を転じれば、2000マイル程度のRORO船による海上輸送はそれほど特別なルートではないことがわかる。東アジアとASEANとの緊密さが増せば、こういった輸送もより一般性を増すと考えられ、同時に港湾の活性化のためにはこのような『多様な（クライアントの多様な要求に応えうる）輸送メニュー』の提示が大事である。旅客輸送も兼ねた中長距離の国際フェリーの導入も一案である。アジアでは近隣国への人の移動は航空か海上輸送でのみ可能な部分が多く、その多くを航空に頼っている。しかし、今後は後述

する観光旅客の移動も含め、多様な旅客輸送サービスがあってよい。日本周辺の海上輸送のメニューはあまりに少ないが、今後は欧州で実施されているような中長距離のフェリー輸送も視野に入れることは必要であろう。

最後に観光についてであるが、寄港されるだけの港にはすべきではないことはすでに述べた。クルーズのベースとなるためにはまず外国から日本に来て、そこからクルーズを開始する、というフライアンドクルーズのセールスに（希望的な部分が多いが）本格的に取りかかることが必要であろう。これに関してはアジアではシンガポール、欧州では各国のクルーズベース都市で実績がある。ただし、フライアンドクルーズを成立させるためには相応の国際航空輸送網の存在が不可欠である。幸いにも神戸港には対岸に関西空港があり、現在のところLCCのベースとなっている。LCC旅客だけに頼ることはむろんできないが、LCCと組んだ国内カジュアルクルーズのベースとしての神戸港という姿はあり得る（むろん、海外のネットワークキャリアと組んだプレミアムクルーズ以上のサービス提供も可能である）。また将来的には神戸空港の利用も考えられよう。いずれにしても海上空港を近くに持っている、というアドバンテージを最大限に生かす方策が望まれる。今ひとつは、カジュアルクルーズの一つとして国内フェリーを積極的に利用してもらうことである。実際、瀬戸内海航路では旅慣れたアジア旅客がフェリーを使って九州～関西間を移動している。彼らの多くはリピーターと考えてよく、こういっ

た旅客を獲得してこそ、息の長い観光戦略を打つことができる。神戸港からは九州だけではなく、四国にも航路が開設されており、幅広い海路での旅行サービスを提供できる環境にある。こういった質やメニューにこだわった旅行サービスが実施できるのも神戸港の強みであり、そのためにも「見栄え」のする旅客ターミナルの整備が望まれるのである。

参考文献

- 1) JETRO：アジアにおける新たな産業集積の方向、2013年9月。
- 2) 竹林幹雄：ASEAN 貿易構造の変化とわが国の物流への影響、ひょうご経済アジアビジネスコンパス Vol. 4, 2016。
- 3) United Nations Conference on Trade and Development/ UNCTAD: Review of Maritime Transport 2015。
- 4) 石原洋：訪日クルーズ旅客500万人時代に向けての展望、みなと総研 No.15, 4-7, 2016。
- 5) 酒井裕規・湧口清隆：外航クルーズ客船誘致活動における現状と課題、第50回日本海運経済学会発表資料、2016。

注

- 1 地元への還元という意味では観光バスチャーターなどに限定される。
- 2 1泊100ドル以下から利用できるクルーズを指す。多くのアジアクルーズがこれに該当する。
- 3 内陸国のラオスと距離的に近いことから、ラオス発着貨物の集荷なども期待されている。
- 4 メコン川による河川輸送で内陸都市のプノンペンとの交易が現在でも盛んである。
- 5 こういったネットワークの多くは、効率性の関係からハブスポーク型に準じたシステムを採用することが多い。

神戸における西洋生活文化の受容

—「豪商神兵 湊の魁」・「六甲山別荘地図」を素材に—

神戸大学名誉教授

神木 哲男

I はじめに

2017年1月1日、神戸は開港150年目を迎える。この150年の間に、世界との貿易を通じて、国際港都としての地位を築いてきた。鈴木商店・川崎造船をはじめ、貿易に拘わる多くの企業、これらの企業を支える人材＝Captain of Industry を育成する教育機関、とりわけ神戸高等商業学校や近代都市に必要なインフラの形成を推進した公共機関としての神戸市とそこに集う住民、これらの三者が相まって、国際港都・神戸の形成・発展が可能となったのである。神戸近代の150年の歴史を俯瞰する時、どこに重点を置くかは別にして、常にこれらの三者の動きに注目し、相互連関を念頭において考察する必要があることを指摘しておきたい。

神戸は、1868年1月1日（慶應3年12月7日）に開港した。箱館・神奈川（横浜）・長崎に遅れること8年半である。そのためこれらの3都市が試行錯誤の末に成就・成功させたことを神戸では反復することなく、いわゆる「後発の有利性・advantage of backwardness」を十分に利用し、さまざまな面で外国人との

トラブルを未然に防ぐことができたと思われる¹。このことが、神戸における日本人の外国人観、また外国人の日本人に対する接し方にきわめて大きな影響を与えていると思われる。第二は、後述するように、神戸では幕末期の政治的動乱によって居留地の建設が遅れ、緊急措置として設定された「雑居地」の容認が恒久化し、当初設定された外国人居留地は、以後、来神外国人が増加しても増設されず、明治32（1899）年の外国人居留地廃止の時点まで全く増減せず、来神外国人はもっぱら雑居地に居を定めることになったのである。

このことが、神戸在住の日本人が、外国人の生活を身近に感じ、彼らの衣食住にわたる生活様式を比較的早期に模倣・取り入れることに繋がったものと思われる。同様に、在住外国人の側から見ても、彼らの生活の中に日本人の生活様式が取り入れられていることは言うまでもないであろう。そして、このような環境のなかで神戸の「先進性」、「ハイカラ」、「おしゃれ」が醸成されてきたものと考えられよう。

本稿では、外国人、とくに欧米人の生活様式が日本人の生活文化にどのような影響を与えたかを、まず、明治15（1882）年に刊行さ

れた『豪商神兵 湊の魁』を素材に、衣食住を中心にとどのような商品が神戸にもたらされたかを紹介することで考察したい。

第二は、来神外国人が、早い時期に六甲山に着目し、山上にゴルフ場や、彼らの別荘を建設したが、「六甲山別荘地図」を素材に、そうした来神外国人の生活スタイルが、日本人にどのような影響を与えたかを検討したい。

II 神戸外国人居留地と雑居地

兵庫（神戸）開港は、大坂の開市とともに、1858（安政5）年の「日米修好通商条約」で、1863年1月1日と決定されていたが、延期を求める幕府は英国公使オールコックの提案を受けて、1862年1月21日（文久元年12月22日）、外国奉行・竹内保徳を正使とする使節団をヨーロッパに派遣した。その結果、神戸開港・大坂開市は、5年の延期が認められ、1868年1月1日と最終的に決定した。しかし、開港の勅許が下りたのは、開港わずか6カ月前の1867年6月26日（慶應3年5月24日）であった。

幕府は、柴田剛中を兵庫奉行に任じて兵庫に派遣し、外国人居留地の建設にあたらせた。しかし、開港期日の1868年1月1日には、来神外国人の居住区としての居留地の建設は全く進捗していなかった。加えて2日後の1月3日には、「王政復古の号令」が発せられ、慶喜に辞官・納地を命じることが決定された。柴田剛中は自らを船荷に仕立てさせ、兵庫を脱出している。

慶應4年3月7日（1868年3月30日）付けの伊藤俊輔の各国領事宛の書簡によれば、「今日已後於當地日本人より外國人へ相對にて地面或は家屋を貸し或は其家屋を買請候上は所持自普請を致候儀可為勝手次第右境界東は生田川西は宇治川北は山邊南は海岸を限る事に

て既に去る三日於京師佛、英、蘭三箇國公使と談合を致し候趣意を以申進候儀に御座候尤千八百六十七年五月附條約に依り設け候居留地并居留地より西の方海岸幅十六間四尺の地所を往來の爲め相除可申且右場所に於て積置有之候材木は勿論外國人より取立候假住居も其國々の岡士相達候得は追て引拂可申就ては右の境界内の地面或は家屋を貸渡候示談を致し候者有之候は、雙方國吏へ届出調印を請猶居留地留帳へ書留後日之証拠に致し可申候尤外國人より町内入用の出費且日本政府へ可納地税は日本人同様差出可申候右の段可得御意如此候以上 慶應四年三月七日 各國岡士足下 伊藤俊助」²とあり、1 来住外国人の日本人との相對による土地または家屋の貸借、あるいは買得した家屋の建て替えの承認、2 その範囲は東は生田川、西は宇治川、北は山麓、南は海岸とすること、3 範囲内の土地・家屋の貸借人は双方国の担当機関に届け出、承認を受け、後日の証拠のため居留地の帳簿に記載すること、4 借り受けた外国人は、日本人と同様、町内入用費の負担、地税の日本政府への納入をおこなうこと、5 居留地西側の海岸を往來として整備すること、などが取り決められている。

これによって、明治3年11月現在で、花隈村12カ所、神戸村6カ所、北野村4カ所が、それぞれイギリス人14名、アメリカ人6名、オーストリア人1名、オランダ人1名に貸し出されている³。

このように、雑居地の設定によって、来住外国人と日本人が共に住居を構えることになり、条約通り来住外国人が増加すれば居留地を増設した横浜・長崎などと異なって、神戸では開港当初から日本人と外国人が共住＝雑居することが大きな特徴となっている。

第1表は、明治18（1885）年12月31日現在の各開港場・開市場の居留地面積と、外国人

第1表 全国居留地・雑居地面積

単位：坪

都市名	居留地面積	雑居地居住面積	合計	雑居地／合計
箱館	1,730	13,216	14,946	88.4 (%)
東京	26,162	33,323	59,485	56.0
横浜	348,197	36,216	384,413	9.4
新潟	0	1,975	1,975	100.0
大阪	7,747	3,578	11,325	31.6
神戸	49,645	26,756	76,401	35.0
長崎	105,787	2,973	108,760	2.7
総計	539,268	118,035	657,303	18.0

出典：『大日本帝国内務省第壹回統計報告』明治20年3月

が雑居地域で実際に借りた居住面積を比較したものであるが、これによって、横浜・長崎・神戸の主要開港場を比較してみれば、神戸が雑居地面積の占める割合が圧倒的に大きく、これが、横浜・長崎と異なる神戸の大きな特徴であるといえよう。

さらに、神戸の特徴は、開港時から雑居地を認めたことで、その後来住外国人が増加しても、居留地の増加は行われず、彼らは雑居地に居を構え、居留地建物の一部を借りるか、あるいは雑居地そのもので取引を行ったと思われる。神戸においては、開港当初（1868年）から居留地が返還された1899（明治32）年まで、居留地区画数は126のままであり、増減は全く見られない。

明治7（1874）年、雑居地にはすでに51区画の外国人の住居や事務所が存在し、明治19（1886）年には雑居地の外国人居住は140区画に達し、居留地を凌駕するに至っている⁴。雑居地は、都市形成の面で、居留地と渾然一体となって次第に神戸の中心街を形成するようになり、日本人を含めて多くの人口を吸収することになる。

幕府の外交政策を基本的に引き継いだ明治政府は、居留地を外国人専用居住区として設定し、換言すれば、外国人の一定地域への閉じ込めを基本政策としており、したがって、居留地貿易を行う日本人売込商や引取商を除いて、一般の日本人は居留地に住む外国人と

は全く接触を持ち得ず、また持つ必要もなかった⁵。しかし、雑居地が設定され、ここに一般の日本人と外国人が混住するという事態が生ずれば、その様相は一変する。日本人は、日常的に隣に住む外国人の生活を目の当たりにし、つぶさに彼らの生活を垣間見ることになろう。外国人の側からも同様のことが言えよう。日常、日本人がどのように住み、何を着、何を食べているか、言い換えれば、相互に衣・食・住の具体的あり方を実感として捉えることになろう。雑居地居住を通じて日本人・外国人が相互にさまざまな面で影響を授け合うことが日常적으로おこることになると考えても間違いではないであろう。

Ⅲ 元町通・栄町通商店街の形成

雑居地に組み入れられた地域に元町・栄町などがあるが、これら居留地に隣接する地域や旧兵庫津に、外国人・日本人を顧客とする商店が誕生する。

明治15（1882）年11月に出版された『豪商神兵 湊の魁』⁶は、これらの地域の商店を紹介（宣伝）したものであるが、すべて日本語で紹介されており⁷、日本人を対象に店を紹介したものと見てよいであろう。ここでは、衣食住を中心に、西洋商品を取扱う店を取り上げ、そこで売られている商品が日本人にどのように受け入れられているかを検討したい。

1 衣に関係するもの

洋服仕立所：三河屋（長狭通四丁目）・西田
莊太郎（元町通四丁目）、武蔵
屋祐五郎（元町通五丁目）

神戸の洋服仕立てに関しては、明治2年、居留地13番（のち16番に移る）で、イギリス人・F.S. カベルが洋服店（tailors and outfitters）を開き、そこで修業した柴田音吉が、明治16年に元町3丁目に「柴田音吉洋服店」を開業したことはよく知られているが、柴田の開業1年前、明治15年の時点では、上記の3名が上がっている。「豪商神兵 湊の魁」では、いずれも業種と商店主の名前が記されているのみで、絵がなく、店の様子は不明である。

西洋小間物：洋品商・岡本辰次（三宮町）、
高田仙治郎（相生町3丁目）、
西洋物諸品所・袖岡喜兵衛
（元町通一丁目）、西洋反物
所・田中平治良（元町通五丁
目）、加藤新五郎（相生町三丁
目）、小塚宗（東川崎町）

西洋小間物として、装飾品や雑貨などが取り扱われているが、田中平治良の店（第1図）では、「西洋反物羅しやケット處物ダンツ賣捌所」と記されており、羅紗・毛布・段通などが販売されていることがわかる。

靴製造所：伊勢勝靴製造所（長狭通五丁目）、
須藤保義靴製造所（元町通四丁
目）

伊勢勝靴製造所（第2図）は、東京分店として記載されている。須藤靴製造所は店頭で皮を裁断したり、縫製している様子や、さらに店先で靴を合わせている人物も描かれている。

2 食に関するもの

牛肉：精肉所飯田（多聞通2丁目）、鈴木見
勢（元町）

「精肉所飯田」（第3図）には、「精肉おろし、こうり」とあり、幅広い間口で、1階が肉を捌いて販売する場所で、2・3階は、肉を食べさせる料理店になっている様子が描かれている。「鈴木見勢（店）」（第4図）には、「諸罐詰賣捌所」とあり、店には「神戸名産牛肉罐詰製造所」の看板が掲げられている。「神戸名産」と銘打たれているが、鈴木は、牛肉の缶詰を従来の肉の保存目的ではなく、醤油・砂糖で「すき焼き風」に味付けし、「大和煮」缶詰として販売した⁸。なお、大和煮缶詰は、その後内外諸博覧会に出品されて、20数回受賞し、ハワイをはじめ海外在留邦人向けの輸出が激増、神戸名産・神戸肉の宣伝に大いに貢献したとされる⁹。さらに、「生肉商 福島峰太郎（榮町二丁目）」、「生肉商 松本喜八（海岸通四丁目）」が存在し、肉の種類は不明であるが、鶏肉あるいは獣肉が売買されていることも注目しておきたい。

屠畜場に関しては、小野浜鉄工所を創設したE.C.キルビーが、明治4年頃に、海岸通の「柴六」の酒蔵を借りて屠牛場を開設したが、近隣の反対にあって廃業している。その後「鳥獸賣込商社」（藤田組・宇治野組など6社加入）が設立され、食肉処理を行っている。

西洋料理：関門月下亭（神戸宇治川東角）、
外国亭（北長狭通六丁目）

関門月下亭（第5図）は、宇治川東角の雑居地の最東に所在し、「牛肉商」と「第一等飲食店」の看板を掲げ、すぐ横には牛の異名である「黒牡丹」の名で牛肉を販売していたことが推定される。外国亭（第6図）は、「西洋料理 洋酒 同種物 同菓子」とある。関門月下亭が、「牛肉商」とあるように牛肉料理を中心に行っているのに対して、外国亭は、その

名からも想像されるように、本格的な西洋料理や洋酒を提供する店という感じである。

コーヒー：放香堂（北儀右エ門 神戸元町通三丁目）

コーヒーについては、放香堂（第7図）が、店の看板に「宇治製銘茶」の看板とともに「印度産加琲」の看板を出し、最初に売り出したことや、「焦製飲料コフイー弊店にて御飲用或ハ粉にて御求共に御自由」という見出しで新聞広告（明治11年12月26日付・讀賣新聞）を出したことはよく知られている。なお、大島兵太郎（元町通一丁目）なる人物が、「貿易商・石炭賣捌所」として記載されているが、「布引瀧水麦酒醸造元」とも記されており、布引の滝水を利用してビールが醸造されていたと思われる。また、「パン・ビール製造所・萬常吉（下山手三丁目）」なる記載もあり、具体的な製造法など不明であるが、ビールの製造が行われていたことがわかる。

洋酒：西洋酒賣捌所・板倉勝平（相生町三丁目）、西洋酒問屋・東京清水谷商社支店（元町六丁目）

洋酒は、2カ所で販売されているが、具体的にどのような種類の酒が販売されているのかは不明である。

3 住に関するもの

西洋家具：西洋大工業（木本悦治郎 三宮横町）、西洋風家具製造所（島津多七 元町通一丁目鯉川東入）

神戸の洋家具業の多くは、和船の船大工が、神戸に入港する船舶や、居留地の商館で使用されている家具の修理をしたことから始まったとされる。兵庫には船大工が多数住んでおり、和船の建造技術が洋家具の修繕・製造に活用されている。居留地で神戸家具として名を馳せた洋家具製造は、そのはじまりは、彼らが「西洋大工」業に転職し、製造を行った

ものであるということができよう。木本悦治郎の店（第8図）の絵では、西洋椅子テーブル製造所の看板が掲げられ、店内に椅子・テーブル・ベッドが並べられている。

4 その他

西洋薬種：和漢西洋薬種所・赤壁高濱（元町通四丁目）、橘観光堂（元町通五丁目）、洋薬商・木村洪哉（戸場町）

赤壁高濱の項では、「和漢西洋薬種所并ニ諸賣薬大取次所」と記され、西洋薬種だけではなく和漢薬も取り扱っている。橘観光堂（第9図）も、看板に大きく「西洋薬種」と掲げられているが、右端の薬種名からみて和漢薬も取り扱っていたことがわかる。

時計：坪井多三良（楠木神社前）、両替商・河合源治郎（兵庫湊町土手下）、西洋時計所（正井四郎 小間物屋町）

明治6年1月1日から太陽暦が導入され、江戸時代とは全く異なる西洋式の時制が採用されて、日本人にとっては、時計は生活必需品になったものと思われる。両替商・河合源治郎の店では、「各国金銀時計、并ニソクリヨヒン賣捌所」とあり、間口の広い店に所狭しと時計が並べられ、多くの人が訪れている様子が描かれている（第10図）。

写真店：写真師・市田左右太（元町通二丁目）

市田左右太は、出石藩出身で、慶應3年、京都で写真店を開業したが、明治3年に神戸に移り、明治12年に元町通2丁目に西洋館（第11図）を建設した。日本人を含め数多くの肖像写真を撮影し、全国に名を馳せた人物として知られている。

以上、衣食住に関わる西洋品販売の店のいくつかを紹介してきたが、まず、衣に関しては、明治5（1872）年の「大禮服及通常禮服

ヲ定メ衣冠ヲ祭服ト為ス等ノ件」(太政官布告339号)をきっかけにして、洋服着用が奨励されるが、官吏などを除いて一般の日本人が洋服を日常着として着ることになるのは、もう少し後のことになる。

しかし、神戸商人のなかには、平素から洋装する者もあり、兵庫商人と異なることが指摘されている¹⁰。また、明治12年の県会では、神戸区選出の神田兵右衛門・藤田積中は県会に洋服を着用して出席し、多数の議員の注目を浴び、「洋服議員」としてその名を記憶されたという¹¹。

また、ケット(毛布)や段通は、日本家屋でもそのまま使用可能であり、特に毛布は農村でも暖をとるため板間などに敷いて使用されたといわれている。

衣に比べれば、食はかなり早くに神戸在住日本人に受け入れられたと思われる。関門月下亭や外国亭などの料理店も、当時の1,000人余の在留外国人(明治11年、1,016人、清国人を含む)だけでは、その経営は成り立たないことは明らかであり、かなりの日本人が利用したことは否定し得ないであろう。肉を販売する店も関門月下亭の「黒牡丹」を含めて4店記載されており、日本人が利用したと考えられよう。

洋家具については、開港当初どの程度日本人の利用があったかは明らかではないが、やがて擬洋風の建築や、日本家屋に併設して「洋館」が日本人の間にも建てられるようになると、洋家具の需要が高まってくることになる。

時計については、すでに述べたが、西洋式の時制が採用され、時計による生活が定着すれば、日々の生活の流れそのものが、それとは異なるものになり、新しい生活習慣が成立することになる。

その意味で、神戸は、在留外国人によってもたらされた新しい生活文化を、いち早く取

り入れ、それを日本化(Japanization)することによって自己のものとしていくことが出来る環境にあったとすることができるであろう。

IV 六甲山の別荘と人工池

現在の神戸市域は、六甲山によって南北に分断されているが、南側地域は山麓から海岸まで2~5キロメートルで、この海から山までの狭い地域に中心市街地が存在している。

さらに、この地形の特徴が、神戸に別の特徴をもたらしていることになる。すなわち、里山=都市山としての六甲山の存在である。六甲山は、大地に長期間にわたって東西方向の圧縮力が働き、地下の花崗岩が押し上げられて形成され、特徴の一つが山頂部が平らな「準平原」になっていることである¹²。市街地に近く、短時間で山頂まで行くことが出来、且つ山頂部が準平原として平らな広い面積の土地が存在している。

六甲山の開発は、A.H. グルーム(Arthur Hesketh Groom)の別荘建設からはじまる。グルームは、都賀野村など3カ村の入会地である三国池畔の平坦地約8反歩(約8,500平方メートル)を借り受け、明治28(1895)年、御影町東明の大工・平吉に依頼して別荘を建設した¹³。六甲山別荘の嚆矢であるが、その後グルームにならって外国人が別荘を建て、明治43年頃にはイギリス人28戸、ドイツ人9戸、アメリカ人4戸、フランス人2戸、ベルギー人1戸、それに日本人12戸、合計56戸の別荘が存在した¹³。明治43年6月には、別荘の外国人の要請により六甲山郵便局が開局している。

明治34年9月、住吉村の入会地、西谷山1877番を借り受け、4ホールのprivate courseのゴルフ場が完成する。明治36年2月、神戸

ゴルフクラブ設立総会が開催され、5月、神戸ゴルフクラブ開場式が服部兵庫県知事、坪野神戸市長、桜井神戸税関長などが出席して挙行され、9ホールの神戸ゴルフ場が完成した（明治37年10月、9ホール増設、18ホール完成）。日本人会員は、服部知事・松方幸次郎川崎造船社長など7名であった。六甲山上に設けられた日本最初のゴルフ場であり、ゴルフクラブの誕生であった。

六甲山上の別荘も、さらに増加し、とくに大正末・昭和初期に入って日本人の別荘が急増している。第12・13図は、それぞれ昭和6年、昭和8年の六甲山頂の明細図であるが、この地図によれば、この時期の山上には、神戸の経済人と推定される個人の名前が記された別荘が数多く存在するのが読み取れる（例えば、第12図で「瀧川」とあるのは、恐らく兵庫でマッチ製造「清燧社」を運営する瀧川弁三あるいはその関係者の所有する別荘だと推定される）。そしてその近辺に同じ名前が記された池の所在が確認できる（例えば、瀧川の別荘の横に「瀧川池」がある）。以下、いくつかの例（何れも推定）を示しておこう。

川西・川西池＝川西清兵衛：日本毛織、
松方・松方池＝松方幸次郎：川崎造船所、
川崎・川崎池＝川崎家：川崎造船所、
住友・住友池＝住友家

明治末から大正を経て昭和初年にかけて、神戸や大阪の経済人・富裕層が、グループはじめ居留外国人たちの六甲山登山やゴルフを楽しみ、そして週末を別荘で過ごしているのを見て、彼らもそうした生活にあこがれ、やがて自らの生活の中に取り入れるようになったのである。山岳信仰による登山を除いて、登山そのものを楽しむ習慣を持たない日本人が、登山を楽しみ、週末を山で過ごし、瞬時に仕事に戻ることが出来るのは、神戸に関して言えば、市街地中心から至近距離の六甲山

の存在がきわめて大きいことは言うまでもないであろう。彼らは六甲山・登山・別荘を通じて、全く新しい生活スタイルを身につけたことを強調しておきたい。

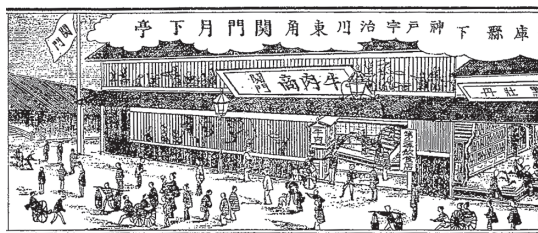
先に触れた個人名を冠した池は、言うまでもなく、人工の池で、その目的は池の水を冬に凍らせ、それを氷室で保存し、夏にそれを取り出し利用するためである。別荘を所有する個人が、それぞれ自家製の氷を造り、夏に別荘や自宅でそれを使用して涼を取るという贅沢は、一般庶民には許されるものではないが、彼ら富裕層には、里山＝都市山・六甲の存在によって、それが可能となったのである。なお、氷室による天然氷の利用は、明治大正期に盛んであったが、やがて機械製氷に取って代わられることになる。個人のもとは別にして、企業による六甲の天然氷の製造販売は、昭和4年を最後に消える¹⁴。

V おわりに

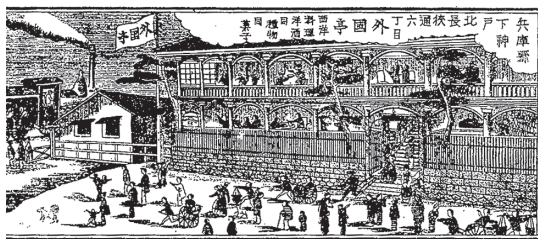
本稿では、明治15年に刊行された「豪商神兵 湊の魁」と昭和6・8年の「六甲山別荘地図」を素材にして、開港以後来神した外国人の生活文化を、神戸の住民たちが、どのような形で自己の生活の中に取り込んでいったのかを検討してきた。そこでは、雑居地の日本人は、混住する外国人の生活スタイルのなかから自ら選択的に必要なものを自己の従来の生活スタイルに順応させる形で取り込んできたといえる。これを *japanization* と呼んでおきたい。たとえば、食に関して言えば、牛肉の「すき焼き」や佃煮＝大和煮などはその例として挙げうるであろう。

最後に、日本を細かく観察したラフカディオ・ハーンが「ジャパニクロニクル」に書いた論説の一部を引用して、この小稿を終えたい。「日本は必要、あるいは有用であると思う

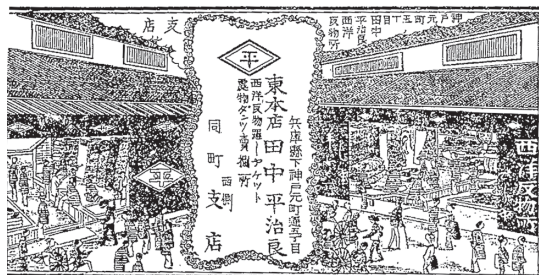
だけの西洋文明を採用し、それ以上は採用しなかった。日本はものの考え方、習慣、感情において依然として日本である。(中略)日本は好んで模倣したことは決してない。日本は本質的に同化力があるのである¹⁵。衣食住の取り入れ方に関しても、この指摘が当てはまるであろう。



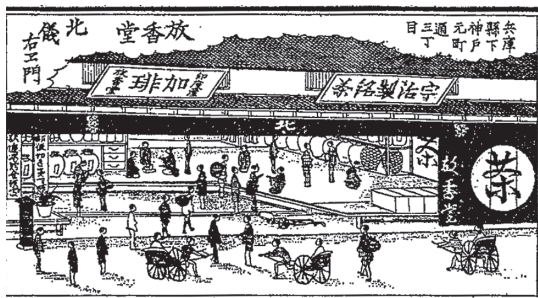
第5図



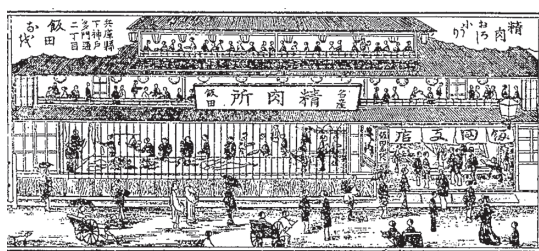
第6図



第1図



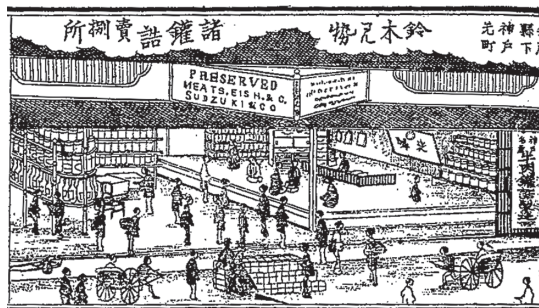
第7図



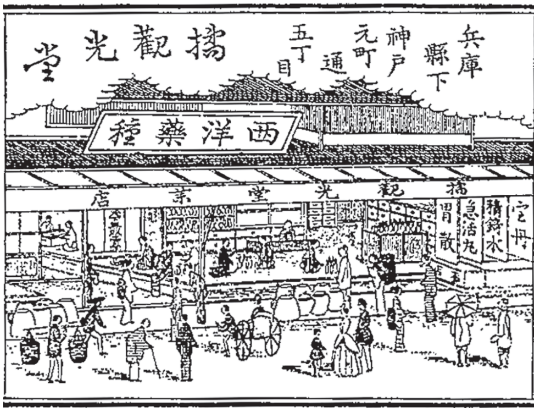
第3図



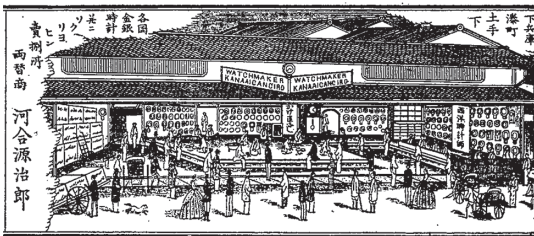
第8図



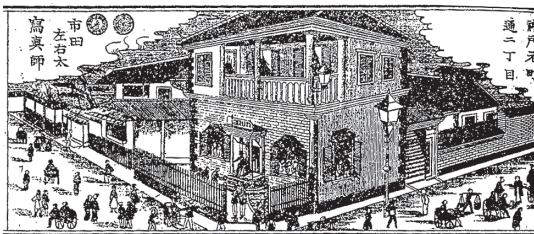
第4図



第9図



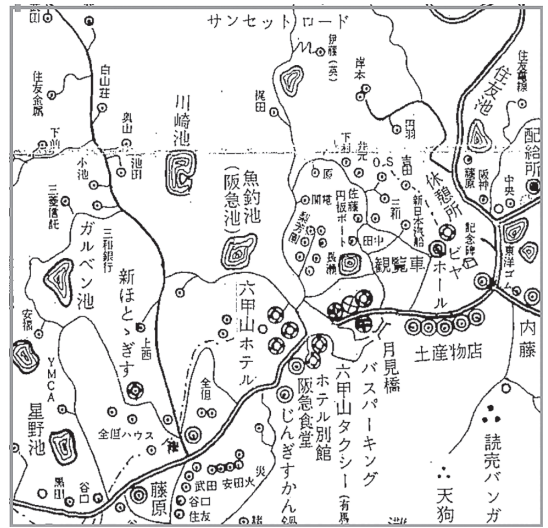
第10図



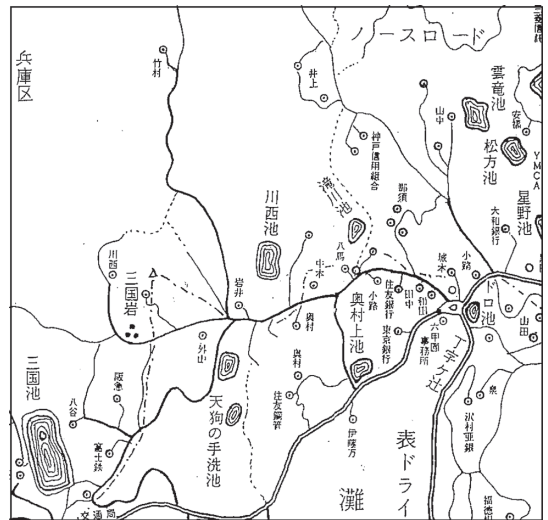
第11図



第12図 前田康男氏所蔵



第13-1図 前田康男氏所蔵



第13-2図 前田康男氏所蔵

注

1 この点については、明治32年7月17日の居留地返還式に際して、居留地の外国人を代表して、神戸・大阪フランス副領事・ド・リュシイ・フォサリウが行なった祝賀の挨拶によく表れている。「(前略)三十年前、日本当局が我々外国人に神戸の居留地を引き渡した時、その地は真正正銘の砂浜で、荒涼とした一文の値打ちもない場所でした。今日、私たちはその同じ場所を、美しい建物が建ち並び、倉庫という倉庫には商品が溢れ、(中略)立派な町に変えて日本政府に返還いたします。(中略)この三十年間、居留地内で特筆されるような大きな変動や紛争は一つもありませんでした。広く美しい並木通り、夜間ガス灯が明るく照らし出す見事な煉瓦造りの歩道、石畳の十字路、今後さらに美化され利用度が高められようとしている十分に管理さ

- れた遊園地，この整然としていて清潔な神戸居留地のたたずまいが，いたるところで話題を呼び，〈極東のモデル居留地〉という賞賛をいただいております（後略）」（谷口義子「神戸・大阪フランス副領事ド・リュシイ・フォサリウ」神戸外国人居留地研究会年報『居留地の窓から』第9号，2014年7月所収，45ページ）
- 2 「法規分類大全」第25巻 外交門 開港開市 297～8 ページ
 - 3 同上，305～8 ページ
 - 4 兵庫県調査による
 - 5 外国商館に雇われた日本人労働者，荷役作業に雇われた仲仕や居留地内で行われた茶の再製（乾燥・焙煎）の作業に雇用された多くの女性労働者の存在があるが，彼らが，外国文化を積極的に模倣し，居留地外へもたらしたとは考えにくい。
 - 6 原本は，横17.5センチ，縦7.5センチで和綴じ，奥付には，明治15年11月出版，編輯出版人として大坂北区曾根崎新地壱丁目・垣貫與祐，売捌所として，兵庫縣下神戸相生町東詰・熊谷久榮堂，大坂府下高麗橋二丁目・熊谷久榮堂とある。
 - 7 描かれた店の看板の一部に英文が記されているもの，商店の説明に日本語と英語を併記したもの（2件）が存在するが，英語のみで説明されている事例は皆無である。
 - 8 日本における最初の缶詰製造は長崎の「イワシの油漬け（oil sardine）」といわれているが，「鈴木見勢」の店主・鈴木清は，三田藩の出身で，同藩出身の白洲退蔵を中心にして設立された貿易商社「志摩三商会」に勤めた後，明治12（1879）年，元町4丁目で開店し，牛肉の大和煮の缶詰を製造販売した。のち，北海道浦河開拓を目的とした「赤心社」を組織し初代社長を務め（『豪商神兵 湊の魁』にも「北海道開拓 赤心社 神戸榮町三丁目」とある），さらに神戸区区議員，神戸商業会議所議員などを務めている。
 - 9 梶原苗美・宮崎育子「食の文明開化」（神戸外国人居留地研究会編『神戸と居留地』神戸新聞総合出版センター 2005年，所収，183～4 ページ）
 - 10 村田誠治『神戸開港三十年史坤』開港三十年史紀年会 明治31年，594ページ。
 - 11 同上
 - 12 神戸学検定公式テキスト編集委員会編『神戸学検定』改訂版 神戸新聞総合出版センター 2007年，283～4 ページ
 - 13 棚田真輔・表孟宏・神吉賢一『六甲山史』出版科学総合研究所 昭和59年，53ページ
 - 14 六甲山の研究家・前田康男氏の御教示による。
 - 15 『ラフカディオ・ハーン著作集』第5巻、恒文社 1988年、480～2 ページ

アジアクルーズ市場の現況と クルーズポート神戸の戦略

大阪大学大学院国際公共政策研究科教授

赤井 伸郎

1. はじめに

1868年1月1日に神戸港が開港してから、2017年で開港150年を迎える。150年と言えば、現在、開港時にいた人は誰も生きていない。しかし、神戸港は絶えず発展し、その歴史は受け継がれ、今も生きている。開港140年(2007年)の際にも、本誌129号(2007年10月号)において、神戸港の特集記事が組まれた。10年前の2007年のころと言えば、2006年2月の神戸空港開港、2007年4月のポートアイランド西地区の再開発(大学開校とポーアイしおさい公園整備)、ポートアイランド第2期の高規格コンテナターミナルの供用準備(2009年に供用開始)というように、ポートアイランド周辺の整備が一気に進展した時期でもあった。その後、10年経った。ポートアイランド第2期は、その後も企業が立地し、にぎやかになってきている。これは、10年前の様々な整備の流れを組む発展である。

ただし、10年前には、神戸港においては想定もしなかったことが、ここ数年、動きを見せてきている。150年の歴史においても初めての、かつ、ここ数年だけの動きであり、今後とも神戸港だけではなく、神戸市全体を大きく

変えることが予想される。それは、これまでの物流の拡大から、人流の拡大へと向かう神戸港の方向性の多様化である。神戸港は、もちろん、これまでも、国内・国際フェリー航路を持ち、人流の港としての役割を担ってきた。クルーズ客船も、定期的に受け入れてきた。今起きていることとは何が違うのだろうか。本稿では、最近のクルーズ・マーケットの状況を読み解きながら、神戸港の活性化に向けたクルーズポート神戸の方向性を考えてみたい。

2. 直近10年のアジア・クルーズ市場の変化

神戸港開港以来、神戸港には、日本籍客船が、毎年安定した回数での発着を行い、また、外国籍客船においては、世界を巡るクルーズ船が、神戸に10隻程度立ち寄るという状況が続いていた。10年前ごろから徐々に日本周辺におけるクルーズ客船の状況が変わり始めた。そのきっかけは、大手クルーズ船社(ロイヤルカリビアンインターナショナル社)によるアジアへの定期配船、すなわち、アジアを発着港とするクルーズの開始である。2007年に

「ラブソディ・オブ・ザ・シーズ」がアジアに配船され、中国を起点としたクルーズが開始された。その後、2008年に「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」に入れ替わり、アジアで1年を通じたクルーズが開始された。2008年は、今からほぼ10年前になるが、この頃から数年は、中国でも限られた層がクルーズを楽しむという、現在の日本の状態と大きな違いはなかった。

しかしながら、中国の経済成長とともに、クルーズを楽しめる中間所得層が飛躍的に拡大し、ロイヤルカリビアンインターナショナル社は、2012年には、「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」に加え、2隻目として、就航当時、世界最大の客船であり、船内にショッピングプロムナードを備えクルーズを一新させた「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」をアジアに投入した。このボイジャーの登場は、中国市場を爆発させるきっかけとなったと言っても過



神戸発着クルーズ最大客船ボイジャー・オブ・ザ・シーズ



神戸入港最大客船クァンタム・オブ・ザ・シーズ

言ではない。そして、2015年、ついに、初めてアジアに新造直後の新造船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が投入され、ロイヤルカリビアンインターナショナル社だけでも、大型船を4隻投入するまでに成長している。

このような中国市場の飛躍的な成長を、他の船社も眺めているわけがない。他のクルーズ船社も、アジアへのクルーズ客船の配船を進めた。他の船社を含めた、アジアへのクルーズ客船の数は、2011年に2隻、2012年に3隻、2013年5隻、2014年5隻となっていたものが、2015年には10隻（4隻がロイヤルカリビアンインターナショナル社、5隻がカーニバルグループのプリンセスクルーズ社（2隻）と、コスタクルーズ社（3隻））が配船されることになった。毎年3月にアメリカのマiamiで世界最大のクルーズコンベンション（クルーズ SHIPPING Miami）が行われるが、2015年のメインシンポジウムにおいて、初めて、アジア市場が話題となり、まさに、アジアは世界で最も注目されるクルーズエリアとなったのである。

アジアに配船されるクルーズ客船の世界全体における割合は、2013年が3.4%、2014年が4.4%であったものが、なんと2016年には9.2%まで飛躍している。この伸びを受けて、クルーズを楽しむ人口も、世界的に増加してきている。2009年から2013年の間の世界の経済成長率は14%であったのに対し、クルーズ人口は26%の成長を達成している。

3. デスティネーションとしての日本とリスク

前節では、アジアのクルーズ市場を船社の配船の視点から見てきたが、そのクルーズ船社のデスティネーション（寄港地・目的地）はどうなってきたのであろうか。まさに、こ

こが日本・神戸にも関係する部分なのである。中国を発着地と考えれば、最適な寄港地は、そのすぐ前にある日本と韓国となる。韓国は、中国に近く、距離的な優位性がある一方で、日本は、魅力的な寄港地を豊富に備えており、多様性の面で優位性がある。中国市場が爆発し始めた2012年以降を振り返ってみよう。

爆発以後、順調に伸びてきたのであろうか。実は、そう甘くは無かったのである。意欲的にアジアへの配船をしてきたロイヤルカリビアンインターナショナル社のクルーズ客船の日本への寄港回数を見てみると、2012年「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」と「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の2隻により合計約100回寄港（日本の各港への寄港を1回とかぞえた総寄港回数）していたが、2013年は、なんと約15回に激減している。中国の市場がおかしくなったのであろうか。先に述べたように、2013年には、アジアには5隻が配船されている。減っているどころか増えており、着実にアジアのクルーズ市場は伸びているのである。では、何が理由であろうか。実は、クルーズ市場は、弾力性の高い観光産業であり、目に見えない敵と戦っている。それは、リスクである。

リスクにもいろいろあるが、よくおきるリスクは、災害リスクや感染症リスクなど安全に関わるリスクである。観光産業は、生活に不可欠な消費とは違い、余裕があるときに消費されるものである。そのため、何かが生じ安全面のリスクが高まると、消費の弾力性、すなわち影響度合いは、他の産業に比べ大きくなる。2003年に日本で拡大したSARS、2015年に韓国で拡大したMARSはその例である。さらに、日本各地での地震も観光客の動きに影響を与えてきた。

では、2013年は何があったのであろう。実は、別のリスクが原因となったのである。そ

れは、尖閣諸島に絡む政治リスクである。通常、民主主義国であれば、2国間関係において政治的な問題が生じたとしても、観光はそれほど影響を受けない。しかしながら、中国は社会主義の国であり、国の方針として観光を抑制させることも可能である。実際2013年には、中国政府から旅行社に対して、日本への渡航としてのツアーを自粛するようにとの統制がなされ、日本へのクルーズが激減したのである。2014年には、回復傾向にあるものの、寄港回数は、約25回程度にとどまった。この間、クルーズはどうなっていたのであろうか。実は、アジアのクルーズ人口はこの間も伸び続けている。2013年から2014年の間にも、先に述べたように、1%分だけシェアを伸ばしている。中国発のクルーズは、韓国や台湾へと寄港地を変えていたのである。しかしながら、一方で寄港地が限られることへの不満も拡大していた。やはり、日本へ寄港できないことは、中国のクルーズマーケットにとっては打撃だったのである。2015年には、徐々に2012年の状況に戻り始めた。その後、隻数を拡大し、一気に、寄港回数も、100回を超えるまでに回復した。2016年には、更なる拡大が生じている。

4. ソースマーケットとしての日本人による日本クルーズ

アジアのクルーズマーケットが拡大している一方で、日本のクルーズマーケットはどうなってきたのだろうか。日本のクルーズマーケットとは、つまり日本人による日本発着クルーズである。現在、日本船籍のクルーズ客船としては、「飛鳥II」「にっぽん丸」「ばしふいっくびいなす」の3隻が存在する。これらの日本のクルーズ客船は、もちろん、日本人を乗せて日本発着のクルーズを行っている。

ただ、これらの3隻は、1泊が5万円ほどのラグジュアリー客船であり、利用客層も、お金と時間がある富裕・高齢層に限られており、長年、一定の規模のマーケットを安定的に維持していると言える。一方で、外国客船で日本クルーズを楽しむ日本人はどのくらいいるのであろうか。これは、日本発着のクルーズが存在しなければ実現しないので、供給されるクルーズの量に依存する。

日本人の新たなマーケットは、65歳までの現役層とそのファミリーから生み出されなければならない。休みが取れることがもっとも大事である。この狙いで日本のマーケットに初めて参入したのが、2010年のゴールデンウィークに行われた「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」による横浜発着クルーズである。3,600名が乗船した。2008年からアジアに配船されていたクルーズ客船を、ゴールデンウィークに限り日本発着として配船したのである。その後も、2012年に同様の試みを拡大して行い、14,000名を集客している。2013年にはより大型の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」を投入し、9,000名を集客している。2014年・2015年にも、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」を、2016年には、同型船の「マリナー・オブ・ザ・シーズ」を配船した。この流れに乗り、ゴールデンウィークには、他の船社も日本発着のクルーズを行うことが定着化している。

本格的に日本のクルーズマーケットに挑戦し、長期間にわたって日本にクルーズ客船を配船したのが、プリンセスクルーズ社である。2013年より、プリンセスクルーズ社が、「サン・プリンセス」を日本へ投入し、3カ月（4月から6月）の横浜発着クルーズを開始した。現役層が休みを取ってまで乗船できるのかどうかは大きな課題であり、高齢層のマーケットを拡大させることも視野に入れた戦略になっ



神戸定点発着客船ダイヤモンド・プリンセス

ていた。2014年には、プリンセスクルーズ社が更なる挑戦として、「サン・プリンセス」に加え、日本の長崎で造船された客船「ダイヤモンド・プリンセス」を投入し、2隻体制で6カ月（4月から9月）の横浜・神戸・小樽発着クルーズを開始した。この急拡大には、マーケットがついてくることは出来ず、2015年は、「ダイヤモンド・プリンセス」の1隻体制に戻りながらも、5月から8月の4カ月間の日本発着クルーズを継続した。2016年は、マーケットが定着し始め、4月から10月の7カ月間に期間を延長。2017年は、4月から11月に拡大することを発表している。客層は、確実に広がりつつある。夏休み以外の期間においても、高齢者層だけではなく、現役層が休暇を取り参加する傾向も生まれてきた。また、夏休みは、まさにファミリーでクルーズするというイメージが定着化しつつある。

これまでは、クルーズ客船を見ても、「乗るものではなく見るもの」というイメージだったが、今は、確実に、「乗ろうと思えば、乗れる」という身近なものに変わりつつあるといえよう。プリンセスクルーズ社は積極的に宣伝活動も継続しており、新聞での広告も、定期的に見るようになった。この広がりがどこまで続くのかは見えないところがあるが、潜在的なマーケットはまだまだ大きいと思われ、拡大の余地はある。

このマーケットを狙い、2016年、プリンセスクルーズ社に続き、コスタクルーズ社が、「コスタビクトリア」を日本へ投入し、日本人をターゲットにしたクルーズに挑戦している。夏休み（7月後半から9月初め）にかけて、日本海側を、複数港乗船可能な形（インターポーティング）の日本発着クルーズを開始したのである。日本海側は、ターゲットである客層が多く住む太平洋側とは距離があることがデメリットであるが、台風の被害を受けにくいことや、韓国に近いためカボタージュ規制（外国籍客船は国内港に限定した運航はできない規制）に対応でき、短期間のクルーズが可能となるというメリットがある。ちょうど、金沢への新幹線開通ブームとも重なり、2016年は、目標に近い集客を達成したようであり、2017年には、4月から10月に期間を拡大してクルーズを行うことを発表している。

5. クルーズポート神戸

本節では、開港150年を迎えた神戸港が、アジアのクルーズ市場におけるクルーズポートとして今後どのような役割を担えるのか、また、今後の神戸の活性化への効果について考える。

以下の図1は、過去20年間の神戸港への寄港実績を、船籍別に描いたものである。

過去20年間を見ると、日本籍の客船は、70回前後で推移していることがわかる。一方で、外国籍の客船は、2011年の震災、2013年の外交問題（尖閣）により落ち込んだものの、近年は増加の兆しが見える。この中身を探るためにも、以下では、まず、寄港地としての神戸港と、発着港としての神戸港を区別して、神戸港の将来を考えることにする。

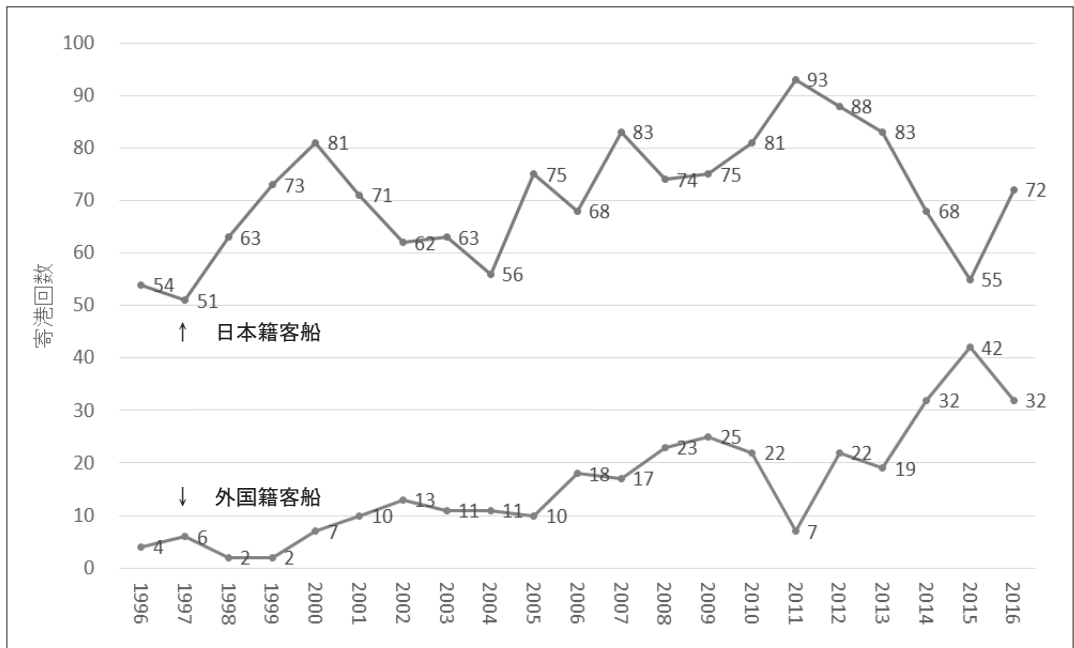


図1 神戸港の寄港実績（船籍別）

注：スーパースターーラスが2000年と2001年のみ、神戸発着クルーズを行っているが、短期的効果であるため、その寄港回数は除いている。

出所：神戸市みなと総局調べ

5. 1 アジア発着クルーズにおけるクルーズポート神戸港

中国の経済成長の減速でクルーズ市場の成長への懸念もあるが、これまでの世界の経済成長と関係を見れば、他の産業よりも景気減速に対しては強く、今後も、中国およびアジアのクルーズ市場は拡大する可能性が高い。図2は、過去20年間、寄港地・途中港（way port）として神戸港に寄港した外国籍の客船数（つまり、神戸港での下船・乗船がない客船）の推移である。

図2からわかるように、近年においても横ばいの状況にある。九州エリアへの寄港が拡大しているのとは対照的である。これはどうしてであろうか。その理由は以下である。現在の中国発着クルーズは、3泊4日を中心としたクルーズ日程が制約となり、九州や沖縄エリアに寄港が集中しているからである。この日程がどのくらい多様性を持てるようになるかが、クルーズポート神戸への寄港回数

を決める重要な鍵となる。中国や台湾発着で神戸に寄港しようとするれば、7泊8日の日程が必要となる。現時点では、この日程での渡航が出来る客数は、現役層では限られている。

もちろん、神戸がさらに魅力的な寄港地になることに越したことは無いが、このアジア諸国の休暇事情が神戸への寄港回数を決める主要な要因となっていることはゆるぎない事実であり、神戸の努力だけでは、変化を起こすことは難しい。できることとしては、中国のクルーズ事情の変化が起きたときに対応できる準備をしておくことが必要であろう。

5. 2 ホームポート神戸

次に、発着港としての神戸港に着目する。神戸港が発着港になるとは、日本のクルーズマーケットおよび関西のクルーズマーケットにより生み出された乗客が乗船し、神戸港が、日本発着クルーズのホームポートとなることを意味している。すでに図1において、日本

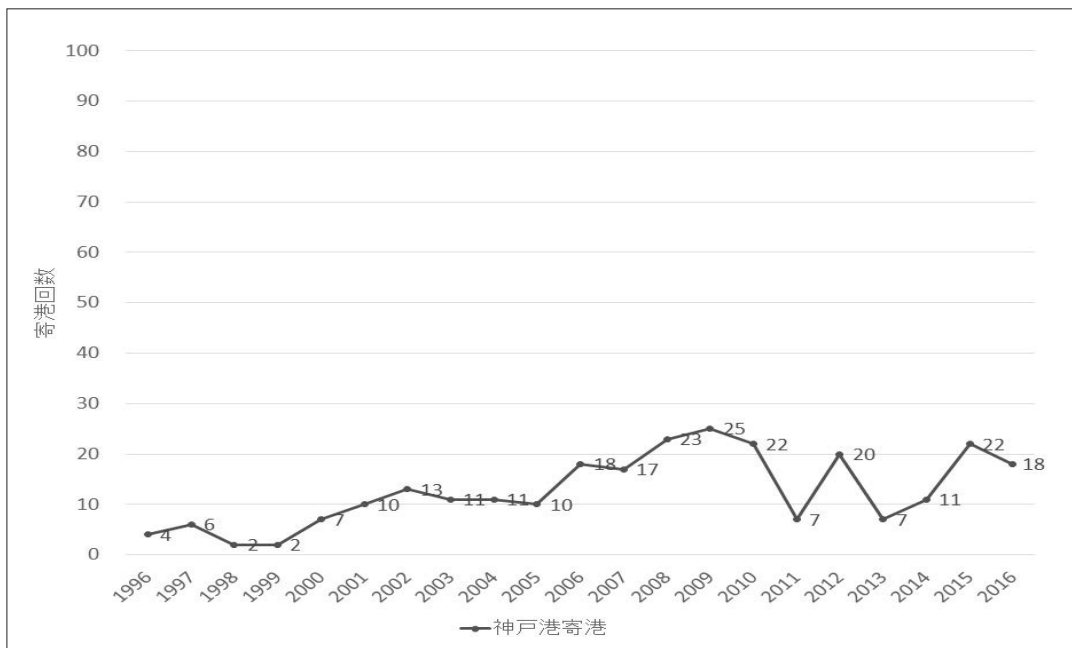


図2 神戸港の途中港としての寄港実績（外国籍）

注：図1と比較しやすいように、縦軸の縮尺は同じにしている。図1の外国籍客船の数から、神戸港を発着港とする外国籍の客船の数を除いて作成した。なお、図1と同様、スーパースタートコースが2000年と2001年に行った神戸発着クルーズの寄港回数は除いている。

籍の客船による寄港回数を見たが、これらは、全て神戸港発着のクルーズである。ただ、過去20年間を見ても、伸びていないことも確認された。一方で、図3は、外国船籍による過去5年の神戸港を寄港港（下船・乗船のどちらかのみを含む）とするクルーズの回数である。

近年は、拡大の方向にあることがわかる。つまり、神戸港のポテンシャルは、神戸港の背後にある関西のマーケットからの乗客が乗船することを想定した、外国籍客船による神戸港発着クルーズの拡大にあるのである。日本籍客船の寄港回数を増やすことも一つであるが、3隻しかない状態では、マーケットの拡大には柔軟に対応できない上、拡大するポテンシャルを秘めているマーケットは、日本籍客船がターゲットとする高所得な高齢層ではない。結果としては、今後、マーケットに加わる可能性のある中所得の勤労者層をターゲットとして、外国籍客船による日本（神戸）発着クルーズを増やすことに、大きな可能性

が秘められていると言えよう。

アジアのマーケットの動向に依存するアジア（中国）発着クルーズに比べ、日本（神戸）発着クルーズは、関西のマーケットの創出で実現できる。そのためには何をすべきであろうか。関西だけでも、人口は2,000万人を越える。浸透率が3%に達すると、60万人のクルーズ人口が見込めることになる。これは、2,000人乗りのクルーズ客船で言えば、300回の発着となる。

外国籍客船の場合は、カボタージュ規制があるため、神戸港発神戸港着の2・3・4日間のクルーズの実現は難しい。一方で、5日間以上のクルーズをするには長期休暇が必要となる。まずは、片道クルーズを念頭に、フライアンドクルーズを通じて魅力を伝えながらクルーズを浸透させ、5日間以上の長期休暇が取れるときには、旅行の一つとして、確実に、クルーズ旅行が候補に入るような地道な取り組みが求められよう。

たとえば、瀬戸内海の魅力を知ってもら

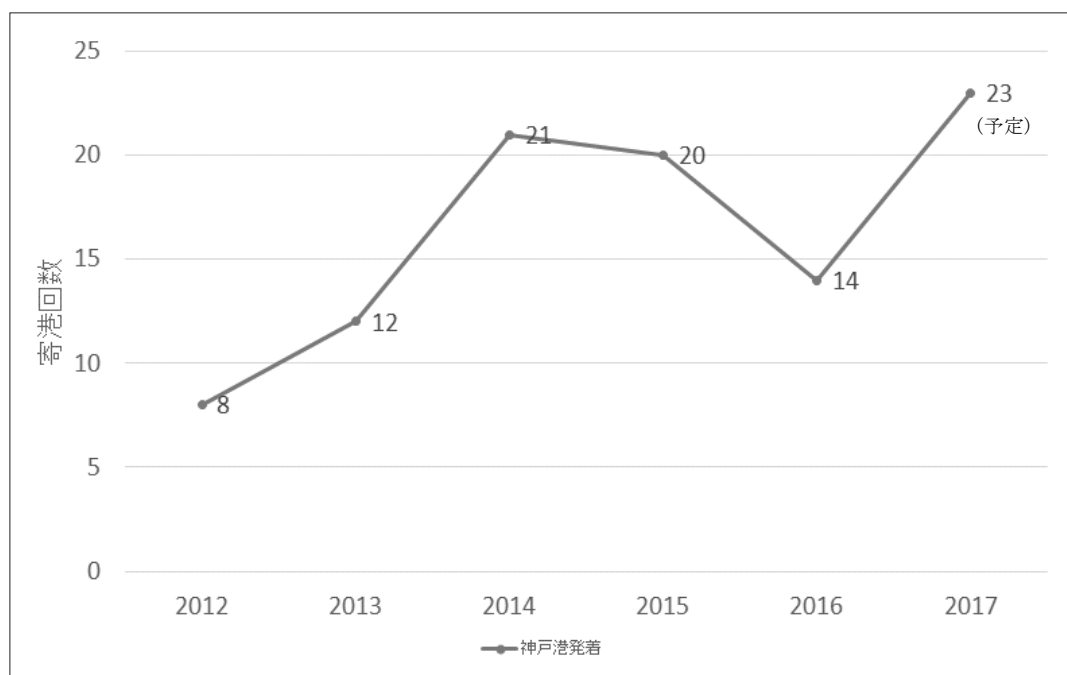


図3 神戸港発着実績（外国籍）

取り組むである。関西の住民は九州へフェリーで移動する機会はあるだろう。ただし、フェリーは夜の航行であり、瀬戸内海の多島美を味わえない。瀬戸内海の魅力を伝えることができれば、カジュアルなクルーズ船で船内と風景を楽しむクルーズは、受け入れられる可能性が高いと思われる。瀬戸内海を航行するときの規制やそれに伴うコストがネックとなるが、カジュアルクルーズ客船の規模であれば、一人当たりコストは、それほど大きくなるまいであろう。このように、神戸市民に対しては、海とのふれあいを増やし、海の旅行を、旅行の選択肢として加えてもらえるような取り組みが必要であろう。

6. おわりに

本稿では、まず、直近10年のアジア・クルーズ市場の変化を概観し、その後、デスティネーションとしての日本の可能性を議論し、また、ソースマーケットとしての日本の動き紹介した。その後、神戸港に着目し、寄港地としての神戸港と、ホームポートとしての神戸港を比較し、神戸港が努力すべき意味のある方向性として、ホームポートとしての神戸港の可能性を見出した。

以上より、神戸港には、今後、ソースマーケットとしての日本の動きを加速させ、その動きを適確に捉え、ホームポートとしての可能性を最大限に発揮できるように努力していくことが求められよう。

神戸港とともに歩む神戸税関

神戸税関長

高木 隆

1. 神戸港と神戸税関

(1) 神戸開港と運上所の開設

江戸幕府が開かれて2百有余年、我が国は鎖国政策を実施し、対外的な貿易の窓口は長崎・出島の1港のみであった。

ところが、寛政4年(1792年)のロシア・ラックスマン根室来航に始まる開国の要求は、嘉永6年(1853年)6月ペリーによる黒船来航により決定的なものとなり、安政元年(1854年)に日米和親条約が締結され、静岡県の下田と北海道の箱館(函館)が開港されることとなった。

安政5年(1858年)、幕府は大老・井伊直助により米・蘭・露・英・仏の5カ国と修好通商条約(安政五カ国条約)を締結し、翌年(1859年)に箱館、神奈川(横浜)、長崎の3港が開港され、同時に税関の前身である「運上所」が設置されており、税関の歴史が始まった。

それから遅れること10年、慶応3年12月7日(1868年1月1日)の正午、神戸港は兵庫の名のもとに、国際貿易の玄関口としての歴史をスタートさせた。開港当日、マストに日章旗を掲げた英米仏の軍艦18隻が計21発の礼

砲を放ち、開港を祝したとされている。

そして、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となる兵庫運上所が開設された。

ところが、開港2日後の12月9日、討幕派による王政復古の号令が出され、明けて慶応4年1月3日(1868年1月28日)に勃発した鳥羽伏見の戦いに幕府軍が敗れ、幕府所轄の運上所役人も江戸に引き上げたことから、兵庫運上所が事実上閉鎖されることとなった。その1週間後には、新政府の備前藩士と外国人との衝突事件をきっかけに、神戸港が外国の海兵隊によって占拠される「神戸事件」が起こり、神戸開港は混沌としたものであった。そして、同年2月5日(1868年2月27日)、明治新政府が神戸運上所を開設し、業務が再開されることとなった。

その後、明治5年(1872年)11月28日には、運上所を「税関」という呼称に統一することが決まり、神戸運上所についても明治6年(1873年)1月4日に正式に「神戸税関」と改称された。

(2) 神戸港の発展と税関の近代化

神戸港は開港以来、繊維製品に係る原材料

の取り扱いを中心に発展してきた。

開港当初の明治元年（1868年）は、輸出額が45万円、輸入額が69万円で全国の4%程度のシェアを占めていた。主な輸出品目は茶、生糸で、この2品目で輸出額の73%を占めており、3位の蚕卵紙（蚕の卵である蚕種が産み付けられた紙）は、当時ヨーロッパで蚕の病気が流行していたことから、重要な輸出品であった。一方、輸入については、繰綿（繰り車にかけ、種を取り去っただけの、まだ精製していいない綿）、小銃・付属品、ブランケットが主要品目であった。当時の貿易形態は、輸出入とも外国人居留地に設けられた商館において外国貿易商を通じて行われた、いわゆる「居留地貿易」であった。

このように、神戸開港当初の貿易構造はまったくの途上国型のものであった。また、海外貿易に慣れない日本商人は、外国商人の巧みな取引手法に翻弄されることも多かったと伝えられている。しかし、国を開き海外との貿易に乗り出した我が国の経済発展は著しく、神戸港周辺には、造船業や鉄鋼業、紡績業等が発展し、殖産興業政策に貿易振興政策があいまって、神戸港における貿易額・量はともに伸長していった。それに対応するため、明治末期には港湾修築工事が行われ、完成により神戸港は飛躍の時期を迎えた。

昭和10年（1935年）には、輸出額が9.1億円、輸入額が8.2億円にまで伸びており、全国の3分の1のシェアを占める国内最大の貿易港として発展した。当時の主要品目は、輸出が、綿織物や生糸、人造の絹に似せた織物である人絹織物であり、輸入が、綿花やパルプ、羊毛等の工業原材料であった。生糸の輸出については、大正12年（1923年）の関東大震災までは横浜港の独占的輸出品であったが、震災により一時その機能が低下したため、神戸港でも取り扱われることとなり増加していった。

第二次世界大戦は神戸に壊滅的な被害をもたらし、国際貿易も事実上途絶してしまった。戦争終結後は、GHQによる税関庁舎を含む神戸港港湾施設の接收・接收解除、占領軍による貿易管理等の時期を経て、昭和25年（1950年）に民間貿易が全面的に再開され、各国との貿易協定も順次締結され、貿易が正常な軌道に乗ることとなった。朝鮮戦争特需もあり、神戸港の貿易額は輸出を中心に飛躍的に伸長し、昭和30年（1955年）には、輸出額は3,036億円にまで増加し、主に綿織物、スフ織物、人絹織物といった繊維製品が輸出され、鉄鋼についても大きく伸びていた。一方、輸入については、総額が2,067億円となり、綿花や、神戸周辺の中小ゴム工業の旺盛な需要による生ゴム、戦後の食糧事情による小麦が主要品目であった。当時、神戸港は依然として国内最大の貿易港であった。

その後、輸出入貨物の輸送形態はコンテナ中心へと変化し、我が国を含む世界経済の発展と近年のグローバル化によって国家間を行き交う貨物が増加するとともに多様化が進み、船舶の大型化も進んでいった。

平成27年（2015年）の神戸港は、輸出額は5.6兆円となり、主な品目がプラスチック、織物用糸及び繊維製品、建設用・鉱山用機械であり、輸入額については3.3兆円で、主な品目は衣類及び同附属品、タバコ、有機化合物である〔参考1〕。

神戸税関においては、戦後における税関業務の再開以降、貿易の増加に伴い、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、組織・機構の整備・拡充とともに、簡素化・合理化を図っていった。また、電動計算機、輸出入申告許可書等の作成に係るコピー機の導入（昭和36年（1961年））等、業務の機械化についても進めていった。

その後においても、関税における納税義務

【参考1】神戸港の主な輸出入品目の変遷

明治元年（1868年）（単位：円）

	輸出額		輸入額
輸出総額	449,338	輸入総額	687,752
1 茶	190,535	繰綿	115,196
2 生糸	141,191	小銃・付属品	102,977
3 蚕卵紙	19,671	ブランケット	68,964

昭和10年（1935年）（単位：千円）

	輸出額		輸入額
輸出総額	910,899	輸入総額	821,641
1 綿織物	176,131	綿花	433,900
2 生糸	103,261	パルプ	34,700
3 人絹織物	84,249	羊毛	32,742

昭和30年（1955年）（単位：百万円）

	輸出額		輸入額
輸出総額	303,618	輸入総額	206,654
1 綿織物	67,600	綿花	68,155
2 スフ織物	27,439	生ゴム	11,842
3 人絹織物	19,309	小麦	9,279

平成27年（2015年）（単位：百万円）

	輸出額		輸入額
輸出総額	5,550,797	輸入総額	3,266,239
1 プラスチック	350,683	衣類及び同付属品	215,867
2 織物用糸及び繊維製品	304,921	たばこ	146,715
3 建設用・鉱山用機械	265,922	有機化合物	131,189

の確定方式に係る申告納税制度の採用や輸出入申告の一人一貫処理体制の構築(ともに昭和41年(1966年)), コンピューターの導入等, 税関における業務の合理化・機械化を進展させ, さらなる効率化も進められることとなり, 平成4年(1992年)にはSea-NACCS (Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System (海上貨物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。

また, 税関では物流効率化の観点から, コンテナ貨物取扱いの多い官署において, 平日夜間, 休日に税関職員を配置し, 輸出入通関及び保税業務を行っている。

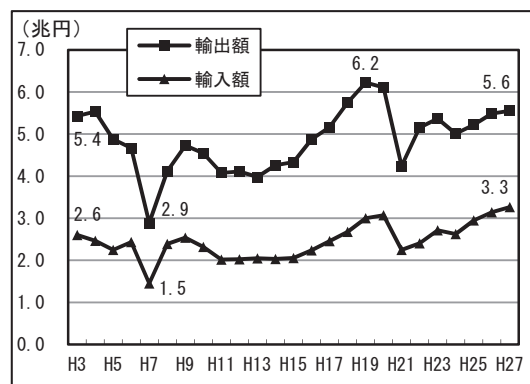
なお, NACCS を使用して行われる輸出入申告のうち, 簡易審査扱い(区分1)とされ

るものについては, 職員による審査又は検査が不要であることから, 税関の開庁時間外においても開庁時間外執務の要請にかかる届出がシステムにより受理されるとともに輸出入の許可が行われる。

(3) 神戸港の貿易額と外貿コンテナ取扱量

神戸港における輸出入貿易額は, 平成7年(1995年)の阪神大震災によって, 前年の約6割にまで落ち込んだものの, それ以降は順調に回復しており, 輸出は平成19年(2007年)に6.2兆円, 輸入は平成27年に3.3兆円, 輸出入総額は平成19年に9.2兆円とそれぞれ開港以来最高を記録している(※震災前の最高は, 輸出が平成4年(1992年)の5.5兆円, 輸入は平成2年(1990年)の2.6兆円, 総額は平成3年(1991年)の8.0兆円) [参考2]。

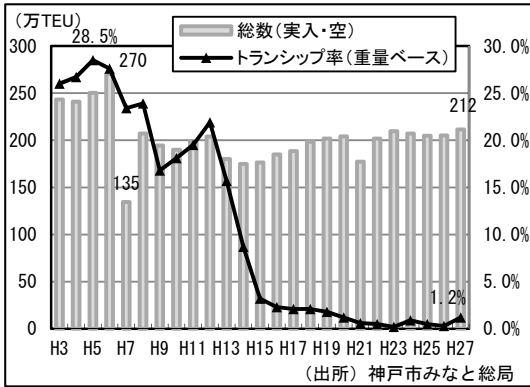
【参考2】神戸港の貿易額の推移



一方, 外貿コンテナ貨物取扱量については, 震災によって半減し, 翌年に大幅回復したものの, 以降は増減を繰り返し, 全体で見ると微増傾向にあり, 昨年は212万 TEU で震災以降最高を記録している [参考3]。

神戸港は, 平成22年(2010年)に大阪港とともに阪神港として国際コンテナ戦略港湾に指定され, コンテナ船の更なる大型化や国際基幹航路(北米・欧州航路)の再編等, 海運・港湾を取り巻く情勢が変化中, 我が国の産業競争力の強化, ひいては国民の雇用と所

[参考 3] 神戸港の外貿コンテナ貨物取扱量の推移



得の維持・創出を図るため、「集貨」、「創貨」、「競争力強化」の3本柱の施策を総動員し、ハード・ソフト一体の国際コンテナ戦略港湾政策を深化・加速することにより、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図っている。

また、効率的な港湾運営を行うことを目的として、平成24年(2012年)10月17日に、全国で初めて神戸港埠頭株式会社及び大阪港埠頭株式会社が、特例港湾運営会社として指定され、国有財産等の貸付を受けて、コンテナターミナル等の一体運営を開始し、平成26年(2014年)10月1日に経営統合された。経営統合後は、港湾運営会社としてコンテナ埠頭等の一体的な運営を行い、阪神港への集貨施策や荷主、船会社への港湾利用促進(ポートセールス)活動を効果的に行っている。

今後、神戸港含む阪神港での外貿コンテナの取り扱いの増加が期待されている。

2. 税関の役割

(1) 税関の3つの使命

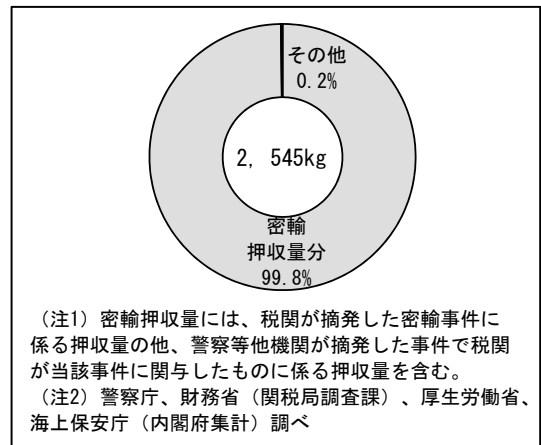
①国民の安全・安心な社会の実現

税関では、国民生活の安全・安心を脅かす麻薬・覚醒剤等の不正薬物や銃砲等、健全な経済の発展を損ない、健康や安全を脅かす危険性がある知的財産侵害物品、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、水際において厳格な取締りを行っている。

不正薬物の摘発状況については、平成22～26年の5年間における覚醒剤の国内押収量全体のうち密輸押収量の割合が99.8%を占めており、日本への流入を防ぐうえで水際における摘発が非常に有効であることを示している[参考4]。

[参考 4] 覚醒剤の国内押収量全体に占める密輸押収量の割合(平成22～26年累計)

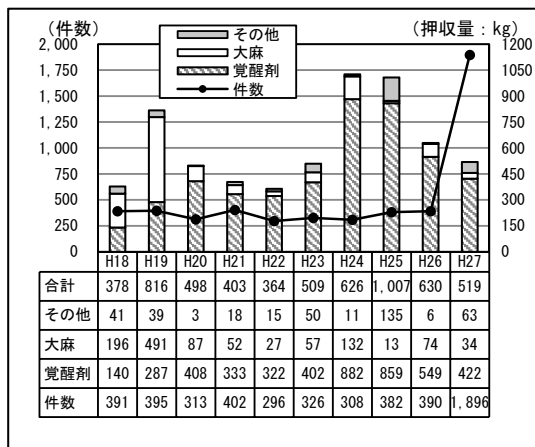


平成27年の状況については、指定薬物、いわゆる危険ドラッグが平成27年4月に関税法第69条の11の「輸入してはならない貨物」として追加されたことから、件数は前年比約4.9倍の1,896件と急増した。押収量については、前年比18%減の約519kgと減少したものの、5年連続で500kgを超え、平成28年(2016年)は鹿児島県や沖縄県で大量の覚醒剤を摘発し、平成28年7月時点ですでに昨年1年間の不正薬物の押収量を上回っており、依然として深刻な状況にある[参考5]。

神戸港においても、平成25年(2013年)5月にメキシコから到着した海上コンテナ貨物内の模造鉄鉱石に隠匿されていた約194kgの覚醒剤(末端価格約135億円、使用回数約645万回分)を神戸税関が摘発した実績がある。

また、知的財産侵害物品の輸出入について、

[参考 5] 不正薬物の摘発件数と押収量の推移



商標権を侵害している、いわゆるコピー商品だけでなく、健康や安全を脅かす危険がある医薬品や携帯電話用のバッテリー等の侵害品についても厳しく取り締まっている。平成27年の知的財産侵害物品の輸入差止件数は、29,274件と過去最多であった前年（平成26年）に次ぎ、過去2番目に多く、依然として高水準の状況にあり、そのうちの90%以上が中国を仕出地とするものであった。

こうした諸課題に加えて、近年大きく浮上してきているのは、テロ対策である。2001年9月11日に米・ニューヨークで起きた同時多発テロを契機に、税関では、水際においてテロ対策に取り組んでいる。

平成28年5月に開かれた伊勢志摩サミットに際し、伊勢志摩地区及び成田国際空港等の大規模空港、神戸・ポートアイランドでの保健大臣会合等の関係閣僚会合の開催地における近隣の各空港・港において集中的に人員・検査機器を投入し、旅客の携帯品、海上・航空貨物・国際郵便物の審査・検査の強化を行い、テロの未然の防止に努めた。

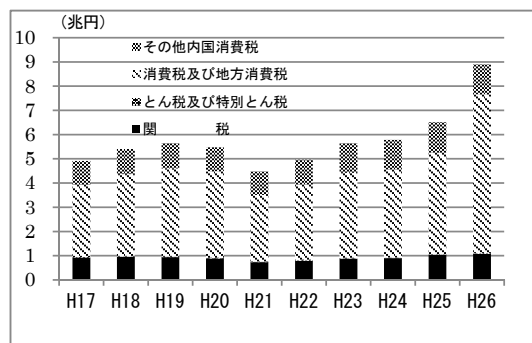
近年の厳しい国際テロ情勢を踏まえ、平成31年（2019年）のラグビーワールドカップ、平成32年（2020年）の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて、伊勢志摩サ

ミットで得られた経験や教訓を活かし、海上コンテナ貨物に係る積荷情報や乗客予約記録（PNR：Passenger Name Record）等、リスク分析に必要となる事前に入手できる情報の活用によって要注意旅客・貨物の選定を効果的・効率的に行い、厳正な検査を実施すること、また、不正薬物・爆発物探知装備等の取締機器の配備や関係機関との情報共有の強化によって、水際におけるテロ対策の強化に取り組んでいくこととしている。

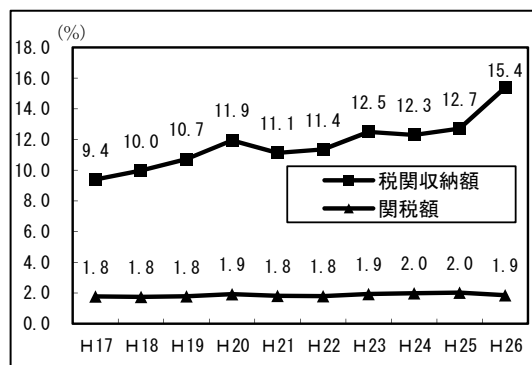
②関税等の適正な賦課・徴収

平成26年度、税関で収納した関税・消費税等は8.9兆円 [参考 6 - 1] であり、国税収入の15.4%を徴収している [参考 6 - 2]。

[参考 6 - 1] 税関での税目別徴収額の推移



[参考 6 - 2] 租税及び印紙収入（国税）に対する割合の推移



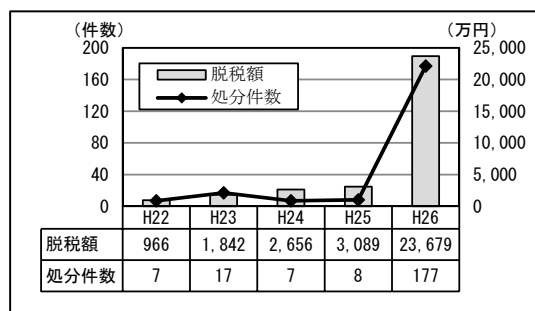
また、関税分類・関税評価・原産地等に関する適切な事前教示や通関後の事後調査等によって、適正かつ公平な関税等の賦課・徴収を実現している。

平成25年度から平成26年度にかけて徴収額が2.4兆円増加しているが、これは、平成26年4月1日に消費税が5%から8%に引き上げられたためである。

このように税関は、少子・高齢化社会を迎えて各種社会保障政策の充実と安定が欠かさない中で、関税等の徴収機関として財政を支える極めて重要な役割を担っている。

また、平成26年ころから、海外からの入国旅客が、金地金と呼ばれる「金の延べ棒」等を荷物の中や服の中に隠したりする密輸入事件が急増している [参考7]。

[参考7] 金地金密輸入事件の処分件数と脱税額の推移（平成22～26事務年度）



平成26事務年度（当該年の7月から翌年の6月まで）については、税関における処分件数は前年同期比22倍の177件を記録し、消費税の脱税額は同8倍の2.4億円となり、ともに過去最高を記録している。すべて航空機旅客によるものであり、この増加の背景には、金の相場が上昇したことや平成26年4月の消費税増税により脱税額が大きくなったこと等が挙げられる。

今後も消費増税が予定されていることから、関税等の適正な賦課・徴収の面においても、ますます税関における徴税機関としての役割は大きくなっていくことであろう。

③貿易の円滑化

貿易の円滑化については、システムの活用と AEO (Authorized Economic Operator)

制度等の各種制度の整備によって進めているところである。

－システムの活用－

NACCS (Nippon Automated Cargo and port Consolidated System: 輸出入・港湾関連情報処理システム) は、輸出入等関連業務を電子的に処理する官民共有のシングルウィンドウ・システムである。税関だけでなく、農林水産省や経済産業省、国土交通省等の関係行政機関、8,500社以上（平成27年末時点）の民間企業をオンラインで結び、輸出入貨物に係る税関手続きや関税・消費税等の納付等を迅速に処理しており、現在、輸出入申告の約98%が NACCS で処理されている。通関関係書類の提出についても電子化が進められており、平成29年（2017年）10月の NACCS の更改に併せて、通関関係書類の原則電子化が予定されている。

－AEO 制度等の各種制度の整備－

2001年の米・ニューヨークでの同時多発テロ以降、国際物流においてセキュリティの確保と円滑化の両立が不可欠となった。

AEO 制度は、民間企業と税関との信頼関係（パートナーシップ）の構築によって、国際貿易における貨物のセキュリティの確保と物流の円滑化を両立させる制度である。

貨物のセキュリティと法令遵守（コンプライアンス）の体制が整備された事業者には、税関手続きの簡素化と迅速な通関という特例措置を提供している。

また、世界標準に整合した AEO 制度を導入した各国税関当局において同制度を相互に承認し、二国間の安全かつ円滑な物流を目指す AEO 相互承認に向けた取組みについても推進している。平成28年10月現在、我が国は米国、EU を含む 8 組の相互承認に署名して

おり、アジア諸国を中心に諸外国との相互承認を積極的に推進している。

事前教示制度においては、輸出入の申告手続には色々な分野の専門知識が必要であり、様々な制度改正もあるため、輸入申告に先立って関税分類や原産地、関税評価、減免税について、輸入者等から相談を受け、文書や電子メール、あるいは口頭で回答を行っている。

また、EPA（経済連携協定）では、締約国ごとに原産地規則が異なり、複雑であり、また、TPP（環太平洋パートナーシップ）協定においては、日豪 EPA 協定同様、自己申告制度が採用されていることから、輸入者にとってリードタイムを短縮するうえでも、事前教示の活用は非常に有効である。

以上のように、税関では、これら3つの使命のもと、健全な国際貿易の流れを阻害しないよう、税関行政の運営にあたっている。

「貿易の円滑化」と「安全・安心な社会の実現」については、相反するもののようにも思われるが、必ずしもそうではなく、PNRや事前情報（海上貨物等）等の情報の収集・分析の強化や AEO 制度のような民間事業者とのパートナーシップによって、両立が可能となるよう取り組み続けているのである。

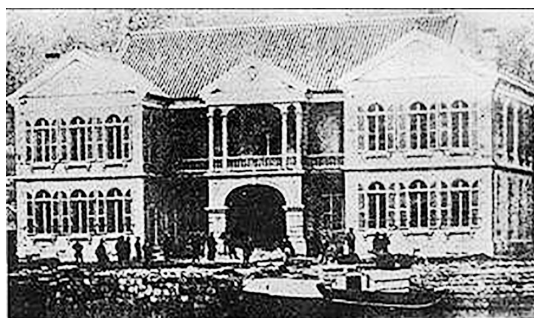
（2）神戸港からの情報発信

①税関庁舎－港のシンボルとして－

初代庁舎は、明治5年2月に着工、翌年12月に完成した石造2階建てで、上下各160坪あり、海に面する正面に菊の紋章がさん然と輝く立派な庁舎で、神戸税関の誕生を象徴するものであった [参考8]。大正11年（1922年）2月19日に不慮の失火により焼失されるまでの間、神戸税関の本館として使用された。

現在、フラワーロードの JR 三ノ宮駅北側から新神戸駅南の布引交差点までの間に、初

[参考8] 初代神戸税関庁舎



代神戸税関庁舎をあしらった青銅色のプランターが置いてある。神戸市建設局公園部緑地課によると、フラワーロードとは、県道30号線の愛称で、以前は「税関線」と呼ばれており、プランターは、平成6年（1994年）に税関線の無電柱化にあわせ飾花事業として設置されたもので、税関線を象徴するものとして「初代神戸税関庁舎」が選ばれたのではないかということである。

二代目神戸税関庁舎は、「帝国の大玄関番たる税関として決して恥しからぬ近世式大庁舎新築移転の議起り」（神戸税関沿革略史）により、大正12年に起工し、昭和2年（1927年）3月末日に竣工した。耐震耐火の鉄筋コンクリート造、地下1階、地上4階（時計塔のある塔屋は地上8階）建の堂々たる建物であり、二代目庁舎が建てられた時期は、開設以来、成長の一途を歩んできた神戸税関が戦前における我が国貿易の全盛期を迎えて大きく発展

[参考9] 二代目神戸税関庁舎



を遂げた時期でもあった〔参考9〕。神戸港は、関東大震災の影響もあり、大正12年には輸出入総額ベースで横浜港を抜いて全国一の貿易港となった。

また、同庁舎は、昭和20年（1945年）の神戸大空襲にも耐え抜き、戦後GHQに接収されていた時期をも乗り越える等、神戸港とともに発展した約70年の貴重な歴史が刻み込まれた「港の生き証人」、「みなと神戸」のシンボリック的存在として、親しまれた建築物であった。

二代目庁舎は、阪神大震災の被害を受け、建て替えられることとなり、三代目庁舎（現庁舎）は、二代目庁舎を残した形で新館を増築し、客船をイメージした神戸港の新しいシンボルとして平成10年（1998年）11月26日に誕生した〔参考10〕。三代目庁舎の誕生と同時に、工事のため、一時止まっていた時計塔の大時計も、「テープカット」の時に合わせて、再び時を打ち始め、神戸復興の始まりを市民に告げた。

現在、現庁舎では、旧館1階にある広報展示室において税関の歴史や過去の麻薬の隠匿手口、神戸港の主要品目の紹介、ブランド品の真偽識別等のコーナーを設けており、平日

〔参考10〕 三代目神戸税関庁舎（現庁舎）



日中帯に見学をすることができ、また、税関記念日等においてイベントを開催しており、普段見ることができない庁舎の一部を特別公開し、開かれた税関として情報発信している。

②貿易トピックス

税関では、日本から外国への輸出及び外国から日本への輸入について、税関に提出された輸出入の申告を集計のうえ、毎月「貿易統計」として公表しており、貿易の実態を正確に把握して各国の外国貿易との比較を容易にすることにより、国及び公共機関の経済政策並びに私企業の経済活動に活用されている。

また、神戸税関では2カ月に一回程度、貿易統計の発表に併せて、全国でも特に神戸港で取扱いの多い輸出入品目について特集を組み、貿易トピックスとして情報を発信している。

近年では、数量・金額とも全国1位のシェアを占めている品目として、神戸の特産品である「清酒」の輸出や、岡山県や広島県で多く生産されている「デニム」の輸出、カレーの香りの主原料として使われる香辛料「クミン」の輸入などを取り上げている。

また、平成26年には阪神・淡路大震災から20年として「神戸港の貿易」を取り上げ、神戸港の貨物の動向について簡潔にまとめている。

3. これからの税関行政

（1）外国人旅行者数増加への対応

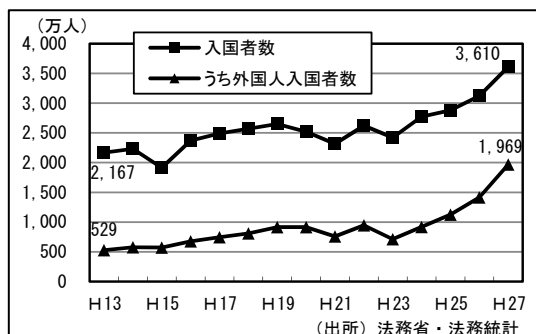
訪日外国人旅行者は、クルーズ船の寄港増加やLCC等の航空路線の拡大、近年の円安基調、ビザの大幅緩和等により、平成27年は前年から600万人余り増加（前年比47.1%増）し、1974万人と過去最高を記録した。

政府は、観光を「地方創生」の切り札、

GDP600兆円達成への成長戦略の柱とし、新たな訪日外国人旅行者数の目標として平成32年（2020年）に4000万人、平成42年（2030年）に6000万人を掲げ、また、訪日クルーズ船旅客についても、平成32年に500万人を目標としており、外国人旅行者の入国形態の多様化が見込まれている。

税関では、外国人旅行者を含む入国者の増加に適切に対応するため、スムーズかつ効果的な通関手続に努めている〔参考11〕。

〔参考11〕 入国者数の推移



（2）関係機関との連携と最新機器の導入

近年、不正薬物等の密輸の多くに暴力団組織や外国人犯罪グループ等が関与し、組織的・広域的に行われている状況がある。我々税関だけでこれらに対応していくには限界があり、全国を取締関係機関との協力・連携体制が不可欠となっている。本年2月、東シナ海上で洋上取引され徳之島に陸揚げされた覚醒剤約100キログラムの摘発は、当関を含む6税関及び関係機関の共同捜査を端緒としたものであり、今後も関係機関との情報交換を行い、連携強化を図っていくこととしている。

また、税関では、最新の取締機器を導入し取締りや検査に活用している。従来大型X線検査装置、監視カメラ、麻薬探知犬に加えて、最近では、検査対象貨物を破壊することなく外装に付着した不正薬物や爆発物の微粒子を短時間で探知可能な「不正薬物・爆発物

探知装置（TDS：Trace Detection System）」やリスクの高い旅客を的確に捕捉する一方、リスクの低い旅客を円滑に通関するため「パスポートリーダー」を導入し、適正かつ迅速な通関の両立を図っているところである。

（3）輸出入申告官署の自由化等

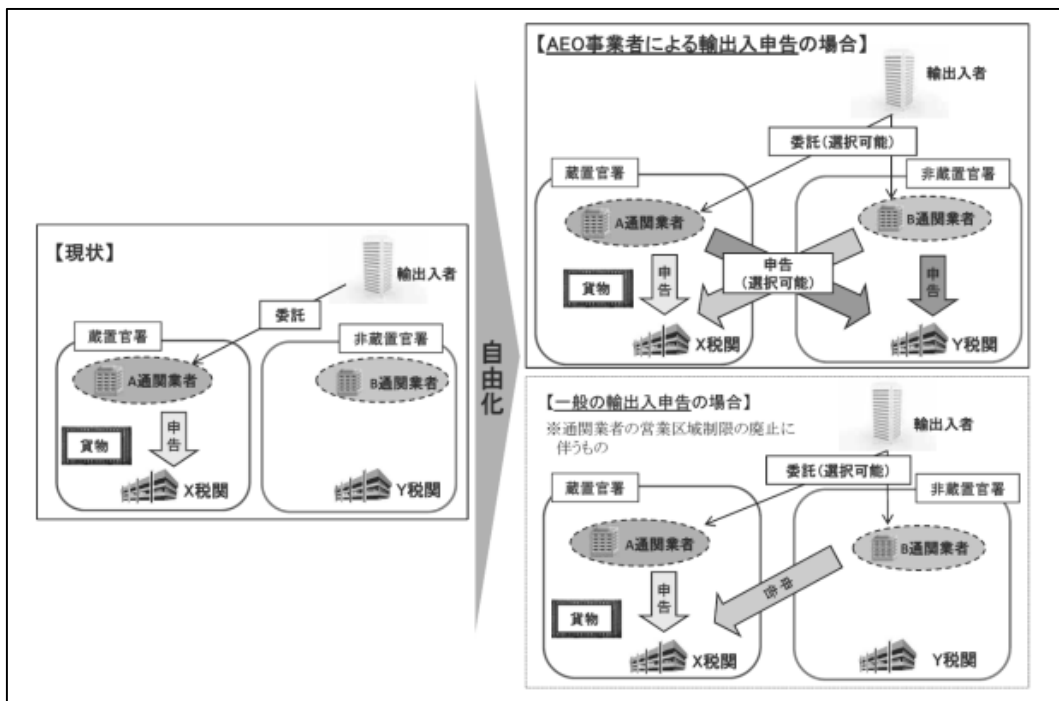
平成29年10月に予定されているNACCSの更改に併せて、輸出入申告官署の自由化が実施予定である。

現在は、輸出入申告は、貨物を蔵置している税関官署に対して行うことが原則であるが、通関の適正及び業務処理の効率性を損なわない範囲で、貨物の場所に関わらず、いずれの税関官署に対しても輸出入申告を行うことが可能になれば、貿易関係事業者の事務の効率化やコスト削減を図ることができ、貿易円滑化に資することができるため、平成29年10月から、貨物を蔵置している税関官署に対して輸出入申告を行う原則は維持しつつも、AEO事業者（輸出入者、通関業者）については、いずれの税関官署に対しても申告ができるよう改正するものである〔参考12〕。

また、輸出入申告官署の自由化に伴う通関業法の改正を機に、更なる通関の迅速化の要請、手続きの電子化・ペーパーレス化の進展、セキュリティ・コンプライアンスの重要性増大、EPA等の拡大に伴う関税率・原産地規則等の複雑化といった環境の変化に対応するため、通関業の営業区域の制限を廃止することとし、AEO通関業者については、営業所の新設の許可制から届出制への変更等、通関業制度の必要な見直しを実施する。

以上のとおり、税関では、健全な貿易の発展のため、これまでも様々な環境の変化に対応してきたが、今後も神戸港とともに歩む神戸税関として、神戸港の活性化を側面から支援し、神戸港の発展に寄与していきたい。

[参考12] 申告官署の自由化に係るイメージ



神戸開港150年を迎えるにあたって ～神戸港における港湾運送事業の歩み～

兵庫県港運協会会長

佐伯 邦治

1. はじめに

我が国はエネルギーや食料等を海外に依存する資源小国であり、製造業をはじめとする産業の輸出や食料資源の輸入などの貿易が、我が国の経済活動及び国民生活を支えています。輸出入貨物のほぼ全てが港湾を通じて扱われていることから、コスト・スピード・安全性及び信頼性の面で国際水準を確保した物流体系を形成することが、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質を向上していく上でも極めて重要です。その物流体系の一翼を担う港湾運送事業は陸上運送と海上運送の結節点となる港湾において、輸出入貨物の受け渡しや船舶への積込、取卸し等を行う重要な分野で、神戸港における港湾運送事業は神戸経済ひいては我が国経済を支える事業と自負しております。神戸港における港湾運送事業がどのように歩んできたのか、決して平坦でなかった今日まで、業界のたゆまぬ努力によりどのように進歩してきたのか、開港150年を迎える節目に当たって、神戸港の港湾運送業界を代表して述べさせていただきます。

2. 神戸港黎明期から敗戦まで

開港を迎えて、港湾労働者の原点となる沖仲士、浜仲士と呼ばれる労働者が港の荷役作業を行っていました。当時、港内は浅く波止場には小舟しか停泊できなかったため、外国蒸気船が入港しても沖合に停泊し、輸入貨物においては、沖仲士により蒸気船からはしけと呼ばれる動力を持たない小船に貨物を卸した（船内荷役）後、蒸気船と波止場間の輸送（はしけ運送）、浜沖士による波止場での貨物を荷揚げ・運搬（沿岸荷役）の3種類の分業で行われていました。この仲士の労務供給を始めたのが、神戸浜仲、札幌浜組や走水（はしうど）浜組でした。特に港での荷役は、その日の入港船、天候などによって作業量が大きく変動する（いわゆる「波動性」）ことから、日雇人の確保が重要な課題であったようです。なお、この波動性にどのように対応していくかは、現在の港湾運送業界にとっても大きな課題となっております。

明治12年には、ドイツ人船長ニッケルが神戸で最初の外国船貨物積卸、税関搬入の業務、つまり港湾運送元請業者として営業を開始し、貨物荷役及び通関業務を一貫して引き受ける、

神戸港での初めての港湾運送事業者となりました。

明治17年には神戸港の港湾施設の不備を憂えた阪神財界人によって創立された神戸棧橋株式会社が外国棧橋、私設上屋、倉庫を建設し、係船作業、倉庫業とともに、邦人企業として最初の港湾元請業務を開業しました。

日清戦争後の明治30年代は、我が国軽工業、特に紡績業の発展が著しく、産業資本の確立期と呼ばれ、神戸港の港湾運送事業もまさにこの時期に事業として確立されました。

明治40年には神戸港1期修築工事として、新港第一突堤～第四突堤などの港湾施設が着工され、また、この頃から倉庫会社にて港頭地区に倉庫、上屋が建設され、さらに私設岸壁の整備、鉄道引込線を敷設し、倉庫の保管業務以外に係船作業、荷捌作業等を円滑に行う一連の作業、いわゆる海陸連絡業務に乗り出し、神戸港の輸入大宗貨物であった綿花の荷役、保管を行うようになりました。

第一次世界大戦後は将来の貨物量の増加を見込んで、大正8年の1期に続く2期修築工事として、新港突堤、兵庫突堤、中突堤、防波堤などの整備が始まりました。しかしながら、大正10年頃から昭和8年にかけては、世界恐慌のあおりも受けて、神戸の産業界は不況に襲われ、港でも貿易量の縮小により港湾運送事業は深刻な不況に陥りました。さらに昭和12年に始まった日中戦争が拡大し、戦争が長期化するにつれて、経済活動に対する統制が強化され、港湾運送事業においても戦時経済下における貨物輸送、荷役の円滑化、迅速化を図るため業者の統合が進められ、神戸港で唯一の港運作業統括団体として神戸港湾運送株式会社が設立されました。戦争が激化するにつれ、徐々に入港船舶も減少し、昭和20年には2度の空襲により、神戸港は大きな被害を受けて、まもなく敗戦を迎えることと



昭和10年頃の荷役の様子

なりました。

3. 戦後の復興・成長期

昭和22年8月、民間貿易が制限付きながら再開され、神戸港が徐々に活気づく中、昭和23年10月に兵庫県港運協会が創立されました。その後、昭和24年に神戸港の港湾施設がGHQに接収され、また、GHQのコンファレンス・メモにより統制会社を解体し、業者の自由な競争により能率を向上させることとなりました。さらに、労働者の常備をはかる一方で、労働者の就労は公共職業安定所を経由し、労務供給や下請契約を禁止するなど、港湾運送事業の近代化を目指すこととなりましたが、神戸港の取扱貨物量は戦前のピークの10分の1にまで落ち込み、業界の苦難が続きました。

しかしながら、昭和25年に始まった朝鮮戦争を契機に、経済復興が進む中、港湾運送事業も復興期を迎え、昭和30年以降は成長期として発展していくこととなります。

昭和26年には港湾運送事業法が制定されました。これは免許制の導入、全面下請の禁止等による港湾運送事業の安定と近代化を意図したものでしたが、実態は法の趣旨に沿う措置はなされず、戦前のような重層的な下請関係が構築されました。

一方、昭和25年5月に、これまでの中央集権的港湾行政を改め、港湾管理機関を各港に設立させて地方自治振興を図る趣旨の港湾法が制定され、これを受け昭和26年4月に神戸市が国に代って神戸港の管理者となりました。

昭和31年春ごろから輸出貨物の急激な増加に伴い、月末や月初めの集中出荷や集中配船、またそれに伴う滞船、滞貨が相次ぎ、昭和36年の所得倍増政策と相まって、7月には手待ちが174隻にもものぼり、滞船の慢性化が大きな問題となってきました。さらにスクラップ、木材、油脂、飼料原料など荷役に長時間を要する貨物の激増や輸入貨物の増加により、神戸港の荷役機能が大きく低下しました。神戸港においては、関係行政機関をはじめ、港湾運送業界、船主団体、貿易業界などによって「神戸港湾機能増進対策協議会」が結成され、政府に対してバース造成、はしけ建造への助成などの緊急対策を要望する一方で、①フォーク・リフト等の採用による省力化、②各作業間の手待ち時間の短縮、本船の経岸荷役等による労働生産の向上、③サイロへのニューマチック・アンローダー導入によるばら積穀物荷役の大幅な能率向上、コンテナ船荷役が進められていきました。

昭和30年代の神戸港は入港船舶、取扱貨物量が着実に増加する一方で、船混みの発生にみられるように、神戸港の港湾施設、港湾運送事業の改善が急務となっていました。昭和39年3月3日に港湾労働等対策審議会へ「近年の港湾労働及び港湾の運営、利用の状況に鑑み、これが改善のとるべき対策について」の諮問がなされ、①港湾労働者の登録制の実施、労働条件の向上を図る、②港湾運送事業の近代化を図るため、事業の集約化を進め、料金の適正化を図る、③港湾管理者の財政基盤を確立し施設整備を進め、また、港湾の公共性を維持し施設の有効利用を図る旨の答申、

いわゆる「3・3答申」を得ることとなりました。この答申がその後における政府の港湾諸政策の基本線となりました。

4. コンテナ化による物流革新

昭和42年9月、アメリカのマトソン・ナビゲーション社のハワイアン・プランター号が摩耶埠頭から出港しました。これが我が国の海上コンテナ時代の幕開けであり、急速に進行する輸送革新の流れの中で近代化を要請されてきた港湾運送事業にとって、大きな変革となりました。

我が国経済は高度成長が続き、産業界は巨額の設備投資により生産費の引き下げを実現しつつあり、引き続いて包装、荷役、輸送、保管などの物流費の引き下げが求められることとなりました。包装費、輸送費を低廉化させる、ユニット化が進むとともに、コンテナの本来の目的である、輸送時間の短縮、保管費のコスト削減のための「戸口から戸口まで」の一貫輸送ニーズが強まってまいりました。また、船会社にとっては荷役時間の短縮により船舶が効率的に利用することが可能になりました。

コンテナ荷役は港湾運送事業の労働生産性を高め、例えば、1万トンの船舶の雑貨の接岸荷役であれば、在来船では船内及び沿岸労働者60名で約3日必要ですが、コンテナ荷役であれば、10名前後の労働者が6時間で作業を完了させることができました。



コンテナ船の初入港（昭和42年9月）

一方で、コンテナリゼーションは従来の港湾運送事業における分業組織に大きな影響を及ぼし、新たな雇用問題を招くこととなりました。はしけ荷役、船内荷役、沿岸荷役は大幅に作業が減少し、構造不況業種に指定されるなど、新たに大きな課題が突き付けられることとなりました。

5. コンテナリゼーションの進展

船会社によるコンテナ船就航計画が発表されると、運輸大臣は昭和41年5月、急遽、「わが国の海上コンテナ輸送体制の整備について」諮問を行いました。この答申では、コンテナ規格の統一、コンテナターミナルの建設場所、規模、構成、さらにはコンテナ船と一体として運営しなければならないので、従来の公共埠頭の利用形態と異なり、専用使用を可能とする方式が必要であり、公的機関が岸壁、敷地、舗装、クレーン、建物まで建設し、これを使用者に賃借できるようにすることが望ましいとされました。

これに伴い暫定ではありますが、摩耶埠頭に日本で最初のコンテナターミナルが整備され、その後、本格的なコンテナターミナルの整備はポートアイランドにおいて進められ、昭和45年に完成し7月にはシーランド社のフルコンテナ船が1番船として入港しました。



昭和48年頃のポートアイランドの
コンテナターミナル (PC 1～5)

昭和48年10月の第4次中東戦争勃発による石油ショックにより物価騰貴など我が国経済はもとより世界経済が混乱したことに伴い、神戸港の港勢は昭和51年頃まで低迷したにもかかわらず、昭和48年の神戸港でのコンテナ取扱量が重量ベースで1,000万トンを突破し、世界1位となったのを皮切りに6年連続1位となりました。その後、神戸港の取扱貨物量は昭和54年の第二次石油ショックの影響を受けた時期もありましたが、順調に伸びました。併せて、コンテナ化の更なる進展と高度な機械化荷役作業、いわゆる「革新荷役」が飛躍的に進展した一方で、はしけ輸送が激減するなど、港湾運送事業をめぐる情勢は急激に変化することとなり、昭和59年には船内荷役と沿岸荷役を連続して行う港湾荷役事業制度導入などの港湾運送事業法が改正されました。

また、将来的なコンテナ船の大型化を見据えて、昭和47年に六甲アイランドの埋立整備に着手し、大水深岸壁と広大なヤードを有するコンテナターミナルRC1、2が昭和60年に完成し、ポートアイランドのコンテナターミナルを借り受けていたシーランド社が移転し、その後も引き続きポートアイランドの他の船会社が六甲アイランド、ポートアイランド2期の最新鋭のコンテナターミナルへ移転していくこととなります。

世界的な商取引が活況を呈する中、アメリカの貿易収支赤字を解消するため、昭和60年にプラザ合意によるドル高是正が決定し、それ以降、円高が進み、一時、神戸港のコンテナ貨物量の減少が見られましたが、日本はバブル景気を迎え、更に神戸港の港勢は拡大し平成6年には神戸港のコンテナ貨物量が過去最高となる292万TEUに達しました。

6. 阪神・淡路大震災による港湾機能の麻痺

このように神戸港の港勢は順風満帆となり更なる拡大が期待される中、平成7年1月17日に阪神・淡路地域を突然襲った阪神・淡路大震災が、多くの人命を奪うとともに、先人たちが幾多の困難を越え、宮々と築き上げてきた神戸港のほぼ全ての港湾施設を一瞬で壊滅しました。神戸港の物流機能は完全に麻痺しました。

震災直後、港湾運送業界が直面した作業は貨物を損壊した上屋、倉庫から危険も顧みず引き出し、輸出貨物は他港へシフトして船積みし、輸入貨物は荷主へ引き渡す、と同時に以後の輸出入貨物が円滑に船積み、陸揚げできるよう物流システムの組み直しが他港の協力を得ながら進められました。誰もが経験したことのない、またマニュアルのない作業に忙殺されました。

その後、1月25日には関係行政機関、兵庫県港運協会をはじめとする各種団体、労働組合等9団体からなる官民一体となった「神戸港復興対策連絡会議」が設立され、復興に係る様々な連絡調整が図られました。

また、震災により港湾労働者の就労機会が激減し、3月には余剰労働者が1日当たり1,000人にも達しました。港湾労働者は港湾運

送事業法と港湾労働法により、事業者も労働者も自由に他港での労働に従事できないという制約があり、緊急対応には法的規制や労使協定の例外的措置が必要でした。1月26日、日本港運協会内に「阪神大震災復興中央労使対策本部」が、神戸港に「神戸港復興労使対策本部」が設置され、他港の就労など港湾労働者の雇用対策が検討されました。他港における受入については、港湾労働者の宿舍・交通機関の確保など他港での受け入れに限界があったため、神戸での雇用拡大について協議され、その結果、他業種への就労が実現しました。

さらに、利用可能バースの減少に伴い入港機会の拡大・就労確保のため、これまで労使協定により制限されていた24時間日曜祝日荷役について、4月11日に兵庫県港運協会、神戸港湾労働組合協議会、全日本港湾運輸労働組合同盟兵庫地方本部3者間で実施することで確認しました。また、全国港湾労働組合協議会と全日本港湾運輸労働組合同盟は10月18日に神戸港の本格復旧工事に伴う当分の間、在来船に関する日曜荷役作業の特別措置を了解することとなりました。

その後、神戸港の港湾施設は約2年で復旧工事が完了することとなりましたが、国内他港をはじめ、釜山港等にシフトした貨物が神戸港に戻らない状況が続き、港湾運送業界としても苦難の時期でした。

一方、この時期、神戸港においては、ポートアイランド2期、新港東ふ頭、摩耶ふ頭、兵庫ふ頭の新たな港湾関連用地が造成されましたが、要件上、進出可能な倉庫業、港湾運送事業等の立地が一向に進みませんでした。このため、神戸市は港湾運送業界の理解を得て進出可能企業の要件緩和を行い、その結果、中古自動車、中古建設機械を扱う企業が多数、進出しました。コンテナ貨物は低迷しました



六甲アイランドのコンテナターミナルの被災状況

が、新たな貨物を獲得できたことは、港湾運送業界としても前途に光明を見出す思いでした。

7. スーパー中枢港湾から国際コンテナ戦略港湾へ

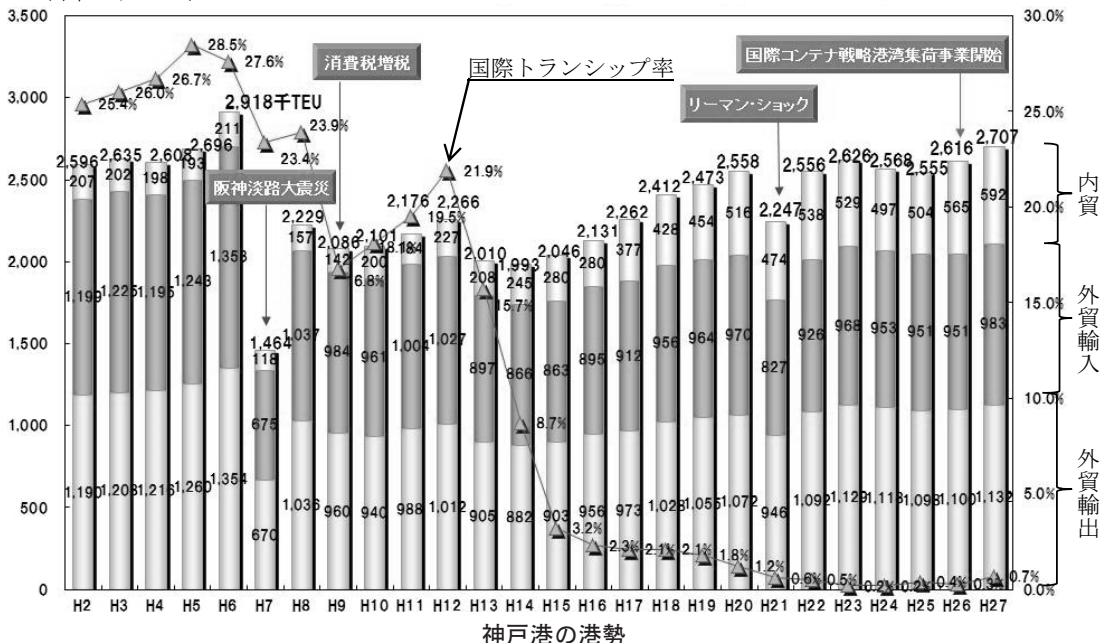
中国などの経済発展に伴い、東アジアにおける日本の港湾の相対的地位が低下する中、平成14年に国において「スーパー中枢港湾」施策が打ち出されました。京浜港、伊勢湾、阪神港への重点投資に併せて、大規模高規格コンテナターミナルのオペレーションについて、複数の港湾運送企業によるメガコンテナターミナルを設立し、効率的な運営を一体的に行おうというもので、神戸港においてはPC18の大規模高規格コンテナターミナルの整備と共に、港運事業者5社による神戸メガコンテナターミナル株式会社が平成16年に設立されました。

この頃の神戸港の情勢は非常に厳しく、震

災後のコンテナ貨物量は震災前のピーク時の平成6年のコンテナ貨物量に対して約70%に低迷し、それが約10年間も続くことになりました。バブル崩壊による国内景気の低迷、地方港湾の整備進展、東アジア各国における大規模港湾整備に伴う国際トランシップ貨物の激減など、様々な要因によるもので、特に平成14年の神戸港のコンテナ貨物量は、震災直後の平成7年を除き昭和62年以来となる2百万TEUを切るコンテナ貨物量となり、港湾運送業界にとって厳しい試練に耐えなければならない時期でした。その後、港湾運送業界はもとより関係者による血の滲むような努力が功を奏し、平成20年には震災後最高となる256万TEUに達しましたが、それも束の間、その翌年にはリーマン・ショックの影響で対前年比12%減の225万TEUと大きく減少しました。

平成21年に更なる重点投資を行う、「国際コンテナ戦略港湾」施策の方針が打ち出される

(単位:千TEU)



国際トランシップ率：海外積荷港から海外荷卸港まで同一船舶で運送されず、途中の中継港（神戸港）で積替えされる貨物の外貨貨物全体に対する率

こととなり、期待をかけたスーパー中枢港湾施策が大きな効果が得られなかっただけに、兵庫県港運協会にとって、神戸港復権を目指す、この施策に一縷の望みをかけました。日本に寄港する北米・欧州向け基幹航路が我が国の経済産業を支える重要な航路であることは言うまでもありませんが、このまま放置しておけば、基幹航路が日本を抜港する危機的な状況が現実化する中、ソフト・ハードのあらゆる施策を総動員して、かつての輝かしい神戸港の地位を取り戻すべく、阪神港、京浜港への重点投資による取り組みがなされることとなりました。

この戦略港湾施策において、特に集荷施策は顕著な成果が見られており、神戸港の平成27年のコンテナ貨物量は震災以降、最高となり、東京、横浜に次ぐ第三位のコンテナ貨物量となり、平成28年においても好調を継続しており、上半期のコンテナ貨物量は東京に次ぐ第二位となり、平成27年を更に上回る情勢となっています。西日本の広域から内航フィーダーにより神戸港に集荷する施策については、平成27年の内航フィーダー貨物量が対前年比13%増といった数字からも明らかとなっています。

現在、コンテナターミナルの高規格化整備と併せて、荷役作業効率化を図る実証事業を今年度から三カ年で実施する予定にしており、将来の労働者減少や高齢化への対応を図るため、いずれは実現しなければならない時期が



現在の神戸港

到来することと思われまます。

今後は創貨企業の更なる立地促進や国際競争力強化といった施策についても期待すると共に、少子高齢化社会を迎える日本において国内需要の伸びが見込まれない中、東南アジアから高雄や香港等を経由する北米向け貨物、いわゆる国際トランシップ貨物を神戸港経由に転換する施策について、兵庫県港運協会としても取り組みを強化していく所存です。つきましては、国、神戸市、阪神国際港湾の強力なご支援をお願いします。

8. 最後に

港湾運送業界にとって、今後の少子高齢化に伴う、港湾労働者の確保が大きな課題となっています。神戸開港150年記念事業において「未来を担う人材の参画」の基本方針を掲げているところですが、現在、一般社団法人日本港運協会の関係団体である一般財団法人港湾労働安定協会が港湾の荷役訓練施設として運営する、豊橋市の港湾労働研修センターが手狭となり、また老朽化が進行していたことから、神戸港への移転要望を行いましたところ、平成28年6月に神戸港のポートアイランド2期において移転拡張することが決定されました。平成32年春のオープンを予定しており、高度な荷役作業を行う港湾労働者の育成はもとより、港湾労働作業について広く一般の市

<平成6年>			<平成26年>			単位：千TEU					
港名	コンテナ貨物量 個数	前年比 順位	港名	コンテナ貨物量 個数	前年比 順位	港名	コンテナ貨物量 個数	前年比 順位			
神戸港	2,916	171.92%	1	神戸港	2,617	102.48%	4	神戸港	2,707	103.5%	3
東京港	1,805	117.41%	3	東京港	4,895	100.69%	1	東京港	4,629	94.6%	1
横浜港	2,320	106.98%	2	横浜港	2,880	99.72%	2	横浜港	2,787	96.8%	2
名古屋港	1,224	106.02%	4	名古屋港	2,738	101.09%	3	名古屋港	2,631	96.1%	4
大阪港	655	96.31%	5	大阪港	2,438	98.09%	5	大阪港	2,222	91.2%	5
<平成27年>			<平成28年上半期>								
神戸港	2,707	103.5%	3	神戸港	1,368	101.3%	2	神戸港	2,707	103.5%	3
東京港	4,629	94.6%	1	東京港	2,290	101.9%	1	東京港	4,629	94.6%	1
横浜港	2,787	96.8%	2	横浜港	1,352	96.2%	3	横浜港	2,787	96.8%	2
名古屋港	2,631	96.1%	4	名古屋港	1,286	98.6%	4	名古屋港	2,631	96.1%	4
大阪港	2,222	91.2%	5	大阪港	1,072	99.0%	5	大阪港	2,222	91.2%	5

五大港のコンテナ貨物量比較

民に知って頂くような取り組みも港湾労働安定協会とともに推進していきたいと考えています。

この原稿を執筆している折にも、邦船3社のコンテナ部門統合や米大統領選でトランプ氏が勝利するという衝撃的な報道が舞い込んでおり、我々業界が更に厳しい時期を迎えるのではないのかと懸念しておりますが、今後、業界が一丸となって乗り切る覚悟です。

最後に、神戸開港150年の節目を記念して、神戸市民の皆様へ、150年にわたる神戸港の歴史を認識頂き、神戸港への関心を高めて頂くため、再整備されたメリケンパークの特別ステージにおいて「神戸開港150年音楽祭～歌え！踊れ！光輝く未来へ～」を平成29年5月20日、21日に開催することとなりました。神戸港にとって重要なこの節目に、市民の皆様と共に喜びを分かち合うことができるよう努めてまいります。



市営地下鉄各駅と直結



ニュータウンの拠点

主な事業

ショッピングセンター運営事業
ビル・商業施設運営事業
海上アクセス運営事業
体育レクリエーション施設運営事業
公益施設運営事業



空 海 陸 から
ベストアクセス

オフィス入居者募集中



ポートライナー各駅と直結

三宮・神戸空港へ抜群の立地



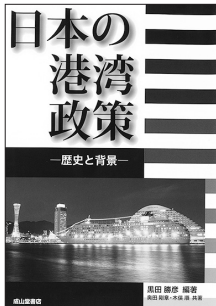
株式会社 OMこうべ
神戸市中央区港島中町4丁目1-1 ポートアイランドビル4階

TEL 078-302-2381
E-mail info@om-kobe.co.jp
http://www.om-kobe.co.jp



日本の港湾政策—歴史と背景—

黒田勝彦 編著



成山堂書店
本体2,500円＋税

ここ数年の間に国によって国家戦略を意識した政策が多く立案・実行されている。港湾分野では、国際競争力の復活を目指して「スーパー中枢港湾政策」「国際コンテナ戦略港湾選定」等が展開されるとともに、「国際バルク戦略港湾選定」や「日本海側拠点港湾選定」等も行われ、海洋国家復活に向けて戦略的に取り組まれている。これらの政策はこれまでの港湾政策の延長上にあり、その背景や目的、変遷等を知ることによって、現在の政策のみならずこれからの日本の港湾政策の方向性も見えてくる。

本書は、以上のような認識に基づいて、港湾政策に関心を抱く研究者や港湾行政に携わっている方々が研究会を立ち上げ、活発な議論を行った成果としてまとめられたものである。

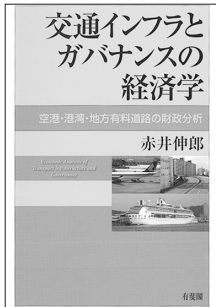
本書では、以下の内容を取り扱っている。第1章では、近世から開国前夜までの港湾の状況を概観し、明治から第2次世界大戦終了に至る国の港湾政策の背景や目的の概要が述べられている。第2章では、戦後占領軍による港湾政策・港湾法の成立の背景とその思想を概観し、現在に続く戦後の港湾政策の変遷についてのあらましが述べられている。

第3章では、グローバル経済時代における港湾を取り巻く世界の状況とわが国の港湾政策の内容が解説されている。第4章では、戦後初めて港湾運営の民主化を盛り込んだ港湾法の改正の内容とその背景・思想について解説し、わが国の今後の港湾運営のあり方について述べられている。第5章では、国の持続的発展に必要な環境問題への対応としての港湾政策や、安全・安心社会を構築していくために、東日本大震災の経験を踏まえ迫りくる東南海・南海地震に備えた港湾BCPや海賊対策、さらには海洋法成立に対応したわが国の海洋国家としての今日的課題に対応した港湾政策のあり方について述べられている。

今後、港湾行政が戦略的かつ有効なものになっていくためには、港湾行政関係者や政策提言を行う研究者が、その目的や背景が正しく理解されることがきわめて重要であり、その一助となる本書の一読をお勧めしたい。



交通インフラとガバナンスの経済学—空港・港湾・地方有料道路の財政分析 赤井伸郎 著



有斐閣
本体3,400円＋税

本書は、空港、港湾、道路といった交通インフラにかかわる制度やガバナンス構造を明らかにし、課題を抽出して、地方経済の活性化を促す行財政制度を構想する。また、特別会計や地方公社にもメスを入れ、経営実態を解明している。具体的には、行政における非効率性、それを生み出す行政組織体系、その組織を温存するガバナンス・システムの不備を洗い出し、望ましいガバナンスのあり方を検討するというものである。

ちなみに、本書は2010年10月に発行されたもので、その背景には、2009年9月に、民主党を中心とした新政権が発足し、新政権に、効率的で効果的な財政運営が求められたことがある。また、本書の各章は、著者が中心となって立ち上げたり、参画したりした研究プロジェクトにおいて、著者が執筆した研究論文・報告書がもとになっている。

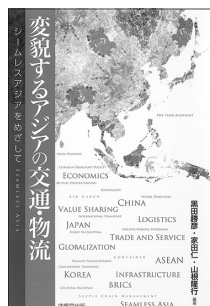
本書の内容をみると、分析にあたっては、まず、データによる実態把握が行われている。特に、これまでまったく用いられていなかった、特別会計データ、チャーター便データ、空港ターミナルビル・データ、港湾リードタイム・データ、港湾管理者財政データ、道路の将来収支データなどのデータを発掘し、その実態に迫っている。また、あわせて、現地に赴いて関係者にインタビューを実施して、現地の関係者の考え方、背後にある環境などを探っている。

本書は、4章から構成されている。第1章では、空港のガバナンス、第2章では、港湾のガバナンス、第3章では、地方有料道路のガバナンス、そして終章で、効率的・効果的な交通インフラの整備・管理・運営における国と地方の役割分担と地方自治（国）のガバナンスについて、それぞれ実証的に議論している。

本書は、効率的・効果的な交通インフラの整備・運営のガバナンス・システムを検討する上で、参考になる1冊である。



変貌するアジアの交通・物流—シームレスアジアをめざして— 黒田勝彦, 家田仁, 山根隆行 編著



技報堂出版
本体3,000円＋税

経済のグローバル化の進展により、世界経済は飛躍的に成長し、それと同時に国際物流を大幅に増大させてきた。2008年の世界金融危機の影響がでる前の1995年から2008年の14年間での世界のGDPは約2.3倍に拡大し、それに伴う世界の物流量は1995年から2007年で、約3倍に拡大した。経済のグローバル化を支える要因として、政策的制度設計や政治の安定化などに劣らず、低コストの国際コンテナ海上輸送や航空輸送といった世界の物流事情の変化という側面は非常に重要である。

本書は、アジアを中心に、経済のグローバル化を物流の面で支える輸送インフラや、インフラの直接利用者である船社や航空会社の動向を解説するとともに、輸送インフラの整備に関する日本、韓国、中国、ASEAN諸国、インドなどの国際共同施策やその将来の見通しを解説している。

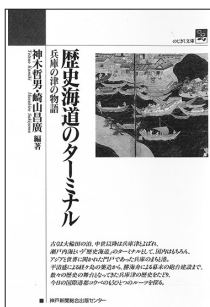
さらに、本書では、2007年の国土形成計画にて表明された日本のアジアゲートウェイ構想や、アジアの「シームレス化（継ぎ目のないヒト・モノなどの移動が可能になること）」に向けた政府の方針を紹介し、これを受けて、地方の考えている国際物流戦略や施策について紹介している。

また、本書の最終章では、実際に政策を実行することにより、現状の国際交通流動をどのように変化させ、地域の社会経済にどのような影響を与えるかについて、定量的な評価モデルを用い、政策へのシミュレーションの適用事例について紹介している。

本書は、2008年の世界金融危機発生以前にまとめられた内容が中心であるが、内容に古さを感じない。アジアや日本各地の物流事情について知るために、一読をお勧めする。



歴史海道のターミナル—兵庫津の物語— 神木哲男, 崎山昌廣 編著



神戸新聞総合出版センター
1,456円＋税

神戸は「務古水門」「大輪田の泊」と呼ばれていた古くから、また、平安時代には「経ヶ島」の築造を行うなど、日本の玄関口として多くの外国人が訪れ、居留した街である。

今から150年前に神戸港が開港されると、諸外国の文化の窓口となり、ゴルフ、サッカー、映画、パンやコーヒー等の食文化をはじめとする生活文化とともに、海運業、造船、鉄鋼等の工業が広がっていった。

本書は阪神・淡路大震災直後の1996年4月に発行された。冒頭では、震災で壊滅的な被害を受けた神戸港の現状と、復旧・復興への動きについて触れ、そしてミナト神戸の歴史を未来に生かすキーワードは「文化・情報」ではないかと提言している。また、「港」という文字は「水際の巷」と書き、「際」「境界」を意味する「マージナル」という英語に示されるように、内と外、陸と海、東と西…「水際と巷」らしさは「マージナル性」とも深く関係があると述べられている。

兵庫津に関する研究、書物が多数ある中で、国際港都の歴史の全体像が体系的に紹介されており、参考になるところが大きい。同シリーズとして出版されている『神戸居留地の3/4世紀—ハイカラな街のルーツ』（のじぎく文庫）と併せて読むことで、国際港都の歴史と伝統への理解が、一層深まると思われる。

開港150年の節目にあたり、これからも市民と企業が協力し合い、人と物で賑わう神戸を発信していくためにも、文中の言葉を借りると、「歴史のなかに未来はある」「未来を知るには過去を学べ」ということで、神戸港の歴史を振り返るには、おすすめの一冊である。

《俠商》 加納宗七，神戸をつくる

神戸学院大学経営学部教授 松田 裕之

■ 勤皇商人として

加納宗七〔以下、宗七〕は、文政10（1827）年6月23日、紀州徳川家の城下町和歌山に生まれた。独立して材木問屋《有本屋》を構えた30代前半より尊王思想に傾倒、同郷の陸奥宗光を介して坂本龍馬の知遇も得る。

神戸が世界に港を開いた慶応3年12月7日〔西暦では1868年1月1日〕、宗七は陸奥ら海援隊士とともに、紀州藩重臣三浦安とその護衛の新撰組隊士を、京都三条油小路の料亭天満屋に襲撃した。これは20日ほど前に暗殺された龍馬の復讐戦であった。

この事件後、宗七は京都を逐電、居留地造成に沸く神戸の花隈村に潜伏。明けて慶応4（1868）年正月、鳥羽・伏見の戦いで旧幕府軍は薩長連合軍に完敗し、天下の実権は明治新政府の手中に納まる。

同年6月、宗七は「商法会所大坂兵庫共きもいり肝煎」の任命辞令を受け、実業家としての第一歩を踏み出した。明治3年貿易商社穀物組・同社生糸組・同社茶組名簿には、「西町 有本屋宗（惣）七」の名が見える。

■ 紀州人脈と神戸港

龍馬の仇討をともにした陸奥も、新政府の外国事務御用掛となっていた。彼の実父伊達宗廣は、旧藩時代に勘定奉行として、豪商三井組との間に親密な関係はかを築いた。その縁で、陸奥は三井組と相諮って、明治2年より外国資本の海運支配を阻止すべく、本格的な汽船回漕事業を企図する。

まず、陸奥は和歌山城下で材木回漕を営む紀伊国屋こと岩橋万蔵に声を掛けた。岩橋と宗七はかねてから懇意であり、陸奥を介して

手を組むと、本邦蒸気船回漕の嚆矢《紀萬汽船》を大阪と神戸に開設。ついで、明治3年1月に大蔵省租税正渋澤栄一と三井組大番頭吹田久則が半官半民の汽船回漕組織《回漕会社》を創設すると、陸奥は紀萬汽船をその中核に据え、宗七と岩橋を経営幹部に推した。

回漕会社は《回漕取扱所》を経て、明治5年8月、三井組・小野組・島田組の共同出資になる《日本国郵便蒸気船会社》へと改組される。その実権は、紀萬汽船を率いてきた岩橋が握った。宗七が神戸海岸通4丁目に開いた有本屋も、郵便蒸気船神戸支店としての役割を担うこととなる。

■ 神戸造成の立役者

紀州人脈で興した海運業は、残念ながら明治8（1875）年9月に破たんしたが、すでに宗七は神戸港の顔役として揺るぎない地位を築いていた。それは神戸市街整備事業において大きな功績を残したことによる。

明治4（1871）年3月着工の生田川付替で、宗七は水利権をめぐる川筋住民との交渉に腕を揮った。翌5年9月末には、女婿の有本明とともに旧生田川跡地払い下げの入札に参加。ふたりで全17区画3万9,262坪を落札した。

入札にさきだち、宗七は三井組より多額の融資を確保している。そして、この潤沢な資金を投じて、河川移設工事の残土で旧川床を埋め戻し、川土手を均して幅員10間〔約18メートル〕の大型道路を敷設した。図版1は工事の模様を写したものである。

明治6年5月に竣工した南北1.6キロメートルにおよぶ道路こそ、今日のフラワーロードの原型となった瀧道筋。その沿道に設けら

れた長い宅地には、施工者の偉業を称えて《加納町》の名が冠せられた。

なお、宗七が造成した宅地の大部分は、同年11月、工事費用の全額を融資した三井組に譲渡される。明治8年6月、小野浜に《加納湾》と通称される船溜を築造した際にも、宗七は《兵庫県庁の閣將軍》関戸由義よしつぐを保証人として、三井組より2万8,500円を借り入れている。

陸奥を介して汽船回漕事業から続く三井組との関係を考えて、宗七が灌道筋沿道の宅地を三井組へ譲渡することは、おそらく既定路線ではなかったのか。

■ もうひとつの加納町

ところで、旧生田川跡地落札から跡地造成着工までの1カ月間、宗七は和歌山城下に戻り、築地川〔紀ノ川支流〕の架橋工事と鼠島ねずみじま〔現在の和歌山市築港1～6丁目〕一帯の浚渫せつを実施している。宗七が架けた橋は《加納橋》、浚渫土砂で造成した新地は《加納町》と、それぞれ命名された。

今日、《加納橋》は失われたが、《加納町》は残っている。きわめて小さな町区で、神戸市中央区の加納町と同じ表記であるが、読み方は「かのうまち」。同町の船幸稲荷社せんこういなりじやにある由緒説明板には「明治時代になって、当時、材木商であった加納宗七によって一帯の造成事業が行われ（中略）加納町という町名は、この加納宗七に由来してつけられたもの」とあり、宗七の事績をいまに伝えている。

おそらく神戸の加納町かのうまちに住む人びとも、和



【図版1】旧生田川跡地の整備工事の風景
(神戸市文書館蔵)

歌山市かのうまちの加納町に住む人々も、造成者が同じ町区であることを知らないだろう。だが、宗七をはじめとする紀州人脈が黎明期の神戸に残した足跡を思うと、神戸開港150年・明治150年を機に、両市の間で何らかの交流事業を催すのも一興ではなかろうか。

■ 銅像のことなど

灌道筋竣工後、宗七は港湾経営や採鉱事業も手掛け、明治20(1887)年5月5日に海岸通4丁目自邸で逝去する。陸奥を介して官の厚遇を受けながら、「政商」たりえず、「俠商」として終わった60年、と言えなくもない。

昭和9(1934)年7月、この好漢を顕彰した高さ2.5メートルの青銅製立像〔図版2〕が、旧生田川に架かっていた久形橋の右畔に建てられる。戦中は軍用抛出に遭ったが、昭和56(1981)年3月加納町6丁目の東遊園地北端に加納宗七モニュメントとして再建される。

丁髷ちよんまげを結び、彼方みつめを凝視するような表情を浮かべた宗七の恰幅かつぶくはすこぶる良く、思わず「親方」と呼び掛けたくなる。像の高さはかつての2.5メートルから55センチメートルに縮小されたが、宗七の残した偉業は眼前18メートルに拡がり、山手にむかって延々と続く。宗七はいまも、みずからの名を冠した町の片隅に鎮座し、その変遷を静かに見守っている——



【図版2】加納宗七銅像
(神戸市文書館蔵)

(参考文献)

- ・岡久渭城(1934年)『加納宗七略傳(附加納家略系図)』
- ・加納竜一(1981年)「加納宗七と陸奥宗光」『加納宗七記念碑竣功記念小誌』収録
- ・松田裕之(2014年)『草莽の湊 加納宗七伝』

■ 平成27年国勢調査結果

総務省は平成28年10月26日に、平成27年国勢調査の確定値を公表した。国勢調査は、日本に住んでいるすべての人及び世帯を対象とする国の最も重要な統計調査で、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、5年ごとに行われる。

平成27年国勢調査は、大正9年に行われた我が国最初の国勢調査から数えて20回目に当たる。

平成27年国勢調査の確定値によると、外国人を含む日本の総人口は1億2709万4745人と前回調査(22年)に比べて96万3千人減少し、大正9年の調査開始以来、初の人口減となった。高齢化の進行で死亡数が増え、自然減が大きく影響したとみられる。

65歳以上の人口は3346万5441人で総人口に占める割合は26.6%に達し、4人に1人が高齢者となった。また、75歳以上の人口は1612万人と総人口の「8人に1人」を占め、初めて14歳以下の子ども(1588万人)を上回った。一方、14歳以下の人口割合は過去最低の12.6%となり、これは、日本と同様に少子高齢化が問題化しているイタリア(13.7%)やドイツ(12.9%)を下回り、世界最低の水準まで低下している。

一方、外国人労働者の増加などで日本に在住する外国人は10万人増の175万人と過去最高を更新

した。

1世帯当たりの人数は、全国で最も少ない東京都で1.99人となり、データのある昭和45年以降で初めて2人を下回った。全国平均は2.33人だった。

世帯数はひとり暮らしの増加で5344万世帯と過去最高を更新した。単独世帯は34.6%を占め、男性では25～29歳、女性では80～84歳が最も多い。男女65歳以上の6人に1人がひとり暮らしで、高齢世帯の孤独死など社会問題の一因になっている。

このような全国の人口の動向の中で、神戸市人口は震災直後の平成7年の国勢調査を除いて、戦後初めての減少となった。また、神戸市においても高齢化が進み、65歳以上人口の割合は全国値26.6%を0.5ポイント上回る結果となっている。1世帯当たり人員は、前回22年調査の2.26人から2.18人となり、減少が続いている。「単独世帯」の増加が続いており、一般世帯のうち39.9%が「単独世帯」である。

これまでの少子化の影響で女児の出生数が減少し、今後、出産可能な年齢の女性数が大きく減少することから、平成27年国勢調査で明らかになった人口減少の流れを止めることは極めて難しいと言われている。

■ 高速増殖炉「もんじゅ」廃炉へ

9月21日、政府は原子力関係閣僚会議を開き、日本原子力研究開発機構の高速増殖炉「もんじゅ」(福井県敦賀市)について、廃炉を含めた抜本的な見直しを行うことを決めた。一方で、日本の原子力政策の根幹である「核燃料サイクル政策」は維持し、新設する官民合同の会議で今後の高速炉開発計画を策定する。

「もんじゅ」は高速増殖炉の技術を確立するためにつくられた原型炉で、消費した以上のプルトニウムを生み出すことから「夢の原子炉」とも呼ばれ、国費を中心に約1兆円が投じられてきた。炉内の熱を取り出すのに空気中で自然発火しやすいナトリウムを使っているため、扱いが難しく、世界でも実用化された例はまだない。一般の原発は冷却に水を使うが、高速炉は液体ナトリウムを使う。核分裂で生じる中性子は水の中ではスピードが落ちるが、ナトリウムでは落ちない。「高速」とはこれを意味している。高速中性子があれば、原発では燃えずに燃料にできないウラン238を、利用可能なプルトニウム239に変えることができる。このためウラン資源の節約ができるとして、原子力発電の「本命」に位置づけられた。

1994年に初臨界に達したが、1995年にナトリウムが漏れて火災事故が起き、以降もトラブル続きで、以来ほとんど停止したままである。2012年に多数の機器の点検漏れが発覚し、原子力規制委員会は翌年、運転再開準備の凍結を命じた。2015年11月には、原子力規制委員会が所管する文部科学省に新たな運営組織を探すよう勧告していた。新たな受け皿を探したが、電力会社などの協力が得られなかった。再稼動には5000億円が必要で、国民の理解が得られないとして廃炉に傾いた。

敦賀市では、1970年3月、商用軽水炉で日本初となる敦賀原発1号機(廃炉決定)の営業運転が始まった。新型転換炉ふげん(廃炉作業中)や、もんじゅも誘致し、敦賀2号機と合わせて最盛期には4基が立地していた。もんじゅが廃炉になれば残るのは1基となり、交付金や固定資産税の減少は避けられない。

今後の高速炉開発は、フランスで計画中の高速炉「ASTRID(アストリッド)」での日仏共同研究を軸に、実験炉「常陽」(茨城県大洗町)などを活用する方針である。

■ 日銀による長短金利操作付き量的・質的金融緩和

日本銀行（以下「日銀」と言う。）は、9月の政策委員会・金融政策決定会合において、金融緩和強化のための新しい枠組み「長短金利操作付き量的・質的金融緩和」を導入することを決定した。

黒田総裁が就任して以来、日銀は「量的・質的金融緩和」（異次元緩和）を導入し、2年程度で2%の「物価安定の目標」を達成しデフレから脱却することを公約に掲げ、段階的に取り組みを強化し、「量的・質的金融緩和」および「マイナス金利付き量的・質的金融緩和」にまで踏み込んで政策を推進した。しかしながら、3年を過ぎた現在でも目標は実現できていない。日銀の総括的な検証によれば、①原油価格の下落、②消費税率引き上げ後の需要の弱さ、③新興国経済の減速とそれらによる国際金融市場の不安定な動きにより、もともと適的な期待形成の強い予想物価上昇率が、横ばいから弱含みに転じたことが主な要因としている。

これらを踏まえ、日銀は2%の「物価安定の目標」をできるだけ早期に実現するため、前述した2つの政策的枠組みを強化する形で、「長短金利操作付き量的・質的金融緩和」を導入することとした。その主な内容は、第1に長短金利の操作を

行うことで実質金利低下及び物価の持続的な下落をとどめる効果を生み出す「イールドカーブ・コントロール」、第2に消費者物価上昇率の実績値が安定的に2%の「物価安定の目標」を超えるまでマネタリーベースの拡大方針を継続する「オーバーシュート型コミットメント」である。

そのうちイールドカーブ・コントロールの具体的手段として、短期金利の代表格である日銀当座預金のうち政策金利残高に▲0.1%のマイナス金利を適用するとともに、長期金利の代表格である10年物国債金利が概ね現状程度（ゼロ%程度）で推移するよう長期国債の買い入れを行うこととし、買い入れ対象については幅広い銘柄を対象とするため、平均残存期間の定めを廃止した。また、日銀が指定する利回りによる国債買い入れなど新たなオペレーション手段の導入やETF等の資産買い入れ額の増加を継続することとしている。

今後、日銀は消費者物価上昇率の推移を見ながら金融政策を行っていくことになるが、これまでの推移をみれば金融政策だけでは物価目標の早期達成は困難と考えられ、政府による追加的な財政出動など効果的なポリシーミックスが求められる。

■ 韓国の大手海運会社「韓進海運」破綻

2016年8月31日、韓国最大手、世界第7位の海運会社である韓進（はんじん）海運が日本の会社更生法適用に相当する「法定管理」をソウル中央地方裁判所に申請した。申請後も事業そのものは継続しているが、取引先などとの事前調整が不十分だったため、破綻後に世界各地で同社の船舶が入港を拒否され、国際的に物流が混乱する事態に発展した。

韓進海運は大韓航空など陸海空の物流企業を傘下に持つ韓進グループの参加企業の一つである。また、同社は日本の川崎汽船や台湾の長栄海運などの海運会社とともにCKYHEアライアンスを組み、共同運航を行っていた。

2008年の世界金融危機で世界の海運業は長期不況に突入した。同社は2010年代前半に巨額の赤字を計上し、韓進グループが資金面で支援していたが、経営は好転しなかった。

韓進海運の船舶が世界各地の港で入港を拒否された理由は、船舶賃借料や港湾利用料、燃料油、コンテナリース料などを同社が延滞しており、寄

港することにより、入港料や荷降ろしにかかる費用をだれが負担するのか不透明だけでなく、債権者から船舶を差し押さえられる恐れがあるためである。

この影響は神戸港にも及んでいる。韓進海運の貨物取り扱いが停止したため、神戸港のコンテナターミナルには、同社の空きコンテナが滞留し、ターミナルの効率的な運営に支障が生じる恐れが出てきた。これを受けて、9月14日、神戸市は、韓進海運の空コンテナを取り扱うターミナルオペレーターに対し、空コンテナ1本あたり15,000円を上限にコンテナの移動、回収、保管費用を支援する緊急措置を打ち出した。この措置の実施期間は2016年9月1日から12月31日である。

神戸港にはピーク時に1,000本程度のコンテナが滞流していたが、同措置の効果もあり11月末にはピーク時の半数程度になった。

韓進海運は、同社の再生か精算かを定める時期が2017年2月頃になる見通しであることを明らかにしており、今後の展開が注目される。

鳥取県中部地震

10月21日午後2時7分ごろ、鳥取県中部の倉吉市と湯梨浜町、北栄町で震度6弱の地震があった。岡山県北部で震度5強、島根県隠岐でも震度5弱を記録し、関東から九州にかけての広い範囲で揺れを観測した。

震源地は鳥取県中部で、震源の深さはマグニチュード6.6（暫定値）。防災科学技術研究所によると、倉吉市で瞬間的な揺れの強さを示す加速度1494ガルを記録、熊本地震とほぼ同レベルだった。

また、国土地理院によると、地震を起こした断層は、北北西—南南東に延びる長さ約18キロ、幅約13キロの大きさで、最も浅い所（上端）が地下約500メートルにとどまり、地表に現れていない未知の「隠れ断層」とみられる。断層は西側に70度以上の急角度で傾斜し、断層の西側の地盤が南へ、東側が北へずれ動く「左横ずれ」だったと考えられている。

今回の鳥取県中部地震への対応の特徴は、自宅

を再建する際に公的支援の対象外だった一部損壊住宅の世帯に対しても、公費で独自に最大30万円を支給することを鳥取県は決めたことである。一部損壊世帯への支援では、熊本地震の際に大分県が義援金を配分した例などはあるが、公的財源を基にした支援は全国初である。

被災者生活再建支援法に基づく国の支援制度は、「全壊住宅が1市町村で10世帯以上」などを条件に、全壊か大規模半壊住宅の世帯に最大300万円を支給するが、一部損壊住宅は支給対象外であった。鳥取県にも被災住宅の世帯に支援金を支給する県独自の条例があるが、対象は半壊以上だった。

今回の地震の住宅被害は、全壊12棟、半壊95棟、一部損壊が12,506棟（11月21日現在）と、一部損壊住宅が全体の99%を占めることから、鳥取県では条例の運用を改め、損害割合が10%以上の一部損壊住宅に対して最大30万円の補助を行うことに決めた。罹災証明書を基に支給が行われる。

電通社員過労死問題

2015年12月、広告代理店最大手である電通の新入社員が自殺した。過去にも同社の社員が、過労が原因で自殺した事例があり同社の過重な労働を強いる体質が問われるが、同社に限らず過労死と認定される事例は頻発しており、過労死防止は、国が進めている「働き方改革」における重要な政策課題として位置づけられようとしている。

本事例は、入社9カ月の女性社員が、自殺直前に月100時間を超える時間外労働や上司による言動によりうつ症状を発症し自殺に至ったことが、同社を所管する労働基準監督署により認定されたものである。労働基準法第32条によれば、労働時間について、1週間につき40時間以内、1日につき8時間以内とすることを規定している。一方、同法第36条では、労働組合等と書面による協定（通称：36協定）を行い行政官庁に届け出れば労働時間の延長等が可能であり、その運用が基本的に当事者間に任されていることもあって、過重労働の歯止め機能が弱くなっているとの指摘がある。

同社は、過去にも若手社員が過労を原因として自殺した事例がある。1991年8月に入社2年目の社員が自宅で自殺し、遺族が同社を相手取った損害賠償請求訴訟で、最高裁は同社の安全配慮義務

違反を認め損害賠償を命じた。（通称：電通事件）同社はその後、時間外労働の削減や安全管理に努めてきたが不十分であったと言わざるを得ず、労働基準法違反の疑いで、厚生労働省による家宅捜査を受けている。

過労死問題については、国としても深刻に捉え、2014年に、過労死を防止するための国等の責務や推進すべき政策を規定した「過労死等防止対策推進法」が制定され、啓発や相談体制の整備、調査研究などに取り組んでいる。同法に基づき発表されたいわゆる「過労死等防止対策白書」によれば、2015年度に過労死として認定され労災保険が支給された人は約200人に上るとともに、アンケート調査により過労死の目安とされる月80時間を超えた正社員がいた企業の割合が、2014年度に22.7%に上り、今後は労働時間や職場環境だけでなく、業界を取り巻く環境や労働者側の状況など多岐にわたる要因を分析し、過労死防止に向けた取り組みが必要と指摘されている。

過労死の悲劇を繰り返すことがないよう、過重労働に対する規制強化や、生活や健康に配慮しやすい柔軟な働き方の実現等について、国を挙げて取り組んでいくことが今まさに求められている。

■ 大隅良典氏がノーベル医学生理学賞を受賞

2016年のノーベル医学生理学賞が東京工業大学栄誉教授の大隅良典氏に授与された。日本のノーベル賞受賞は、2014年に物理学賞を受賞した赤崎勇氏、天野浩氏、中村修二氏、2015年に医学生理学賞を受賞した大村智氏に続く3年連続で25人目となる。医学生理学賞としては、2015年の大村智・北里大特別栄誉教授に続き、4人目となる。また、医学生理学賞の日本人単独受賞は1987年の利根川進氏以来の快挙となった。

ノーベル賞はダイナマイトの発明で富を得たスウェーデンの科学者、アルフレッド・ノーベルの遺言で、富の一部を「人類のために最大の貢献をした人たちに、賞の形で分配される」と記され、1901年に始まった。医学生理学、物理学、化学、文学、平和、経済（1968年から）の6つの分野に贈られる。

大隅氏は酵母の一種を使って、生物が細胞内でたんぱく質を分解して再利用する「オートファ

ジー」と呼ばれる現象を分子レベルで解明し、よく似た洗練された機構が人の細胞にもあることを示し、生命活動を支える最も基本的な仕組みであることを突き止めた。「オートファジー」は、生き物が自分の細胞の不要なたんぱく質などを取り除いてリサイクルする仕組みで「自食作用」とも呼ぶ。ギリシャ語でオートは「自分」、ファジーは「食べる」の意味である。

ヒトの体は約60兆個もの細胞からできており、絶えず新しい細胞に生まれ変わっているが、オートファジーが働かなくなり異常があると、細胞内のゴミや老廃物を浄化したり、細胞内で作られるたんぱく質の品質を管理したりすることができなくなるとされている。オートファジーが人のがんや糖尿病、パーキンソン病、アルツハイマー病などの発症にも関係していることが判明し、疾患の原因解明や治療などの医学的な研究につながることを期待されている。

■ パリ協定発効

平成28年11月4日は、地球温暖化対策の新しい国際ルール「パリ協定」が発効し、歴史に記録されるべき日となった。パリ協定は、去年12月のCOP21で採択され、その後米中、インド、EUなど、既定数の55カ国以上が批准し、発効に至った。平成17年に発効した京都議定書に続く温暖化対策の国際合意で、先進国に加え、中国やインドなど途上国が温暖化ガス排出抑制に取り組む枠組みは初めてとなる。

パリ協定の背景には、CO₂など温室効果ガスの増加で、地球の平均気温は上がり続け、世界各地で異常気象が頻発していることがある。今後、世界が、厳しい対策を取らなければ、地球の平均気温は2100年で、最大4.8度上昇し、大規模な被害が世界中で起こると危惧されている。

パリ協定の内容は、「2020年以降の地球温暖化対策に、すべての国が参加」して、「世界の平均気温上昇を、産業革命から2度未満、できれば1.5度に抑え」「今世紀後半に温室効果ガスの排出を実質ゼロにする」「参加国は削減目標をたて、5年ごとに見直し、国連に報告する」「温暖化被害への対応、いわゆる適応策にも取り組む」「途上国への資金支援を先進国に義務づける」などである。

日本は、CO₂の排出が世界5位の主要排出国で

ある。しかし、パリ協定の批准が間に合わず、モロッコで11月7日から開かれたCOP22の、パリ協定締約国の第一回目の会議に、正式メンバーとして参加できなかった。

第22回国連気候変動枠組み条約締約国会議（COP22）では、協定実行のためのルール作りの交渉が行われた。11月9日に、参加各国が団結して温暖化対策に取り組もうと宣言し、今後、深刻化する地球温暖化に対して、世界のすべての国が、行動を始めることになった。

しかし、温暖化対策にかかわる状況には、不確定な要素が多く、今後、紆余曲折が待ち構えていることが予想される。その一つに、世界第2位の温室効果ガス排出国の米国が協定から抜けることが心配されている。トランプ次期大統領が以前の演説で「パリ協定をキャンセルする」などと発言しているからである。協定は11月4日に発効して法的な拘束力を持ち、4年間は抜けられない。ただし、協定のもとになる「気候変動枠組み条約」から抜ければ、理論上は1年で離脱できる。「パリ協定」が発効して、世界は脱炭素社会に向けて動き出した矢先に、新たな温暖化対策の国際的な枠組みを壊しかねない事態に対して、関係者には懸念が広がっている。

■ 米国大統領選挙

2016年11月8日、米国大統領選挙が実施された。全米各州で投票が行われ、開票は東部時間8日午後6時（日本時間9日午前8時）から始まった。選挙戦は事実上、共和党候補のドナルド・トランプ氏と民主党候補のヒラリー・クリントン氏の一騎打ちとなり、接戦の末、トランプ氏が当選した。

米大統領選の勝敗は各州に割り当てた538人の「選挙人」の獲得数で決まる。勝敗が最後まで決まらなかったミシガン州で11月28日、トランプ氏の勝利が確定し、同氏は最終的に306人の選挙人を獲得した。

トランプ氏は1946年生まれ、全米にホテルやカジノ、ゴルフ場などをもつ不動産会社トランプ・オーガナイゼーションの会長兼社長で不動産王として知られている。

同氏は選挙期間中、メキシコの不法移民の強制送還など不法移民対策やイスラム教徒や女性などに対する過激な言動で物議を醸してきたが、所得格差が拡大する米国において、米国内の雇用増のための政策や政治の変革を主張し、現状に強い不満を持つ白人労働者層の支持を得ることに成功し、特に、米製造業などが集積する中西部では大勝した。また、正規に市民権を獲得した中南米系

の人々の中には不法移民に反感を持つ人も多く、中南米系の有権者でも予想外の善戦を収めた。

トランプ氏は、自由貿易が米国経済を弱体化させており、自由貿易と移民の流入が米国の労働者の雇用を奪っていると主張し、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）からの離脱方針や北米自由貿易協定（NAFTA）の見直しを表明している。また、連邦法人税率を35%から15%に引き下げるなどの大幅減税や老朽化した道路や橋、港湾などのインフラ整備に対する財政出動等の経済再生策を大統領就任後、100日間で断行することを表明している。トランプ氏の政策は、財政出動に伴う財政悪化やインフレも懸念されているが、米国の景気拡大に対する期待は大きい。

11月17日、安倍首相は、ニューヨークでトランプ氏と会談を行った。同氏は選挙期間中、我が国に在日米軍駐留経費の負担増を求める発言を行っていたほか、中国を「為替操作国」と主張し、また同国が南シナ海で軍事行動を示威していると批判しており、米国の東アジア戦略についても今後の行方が注目される。

トランプ氏は2017年1月20日、第45代米国大統領に就任する。

■ 「水素スマートシティ神戸構想」の推進

地球温暖化対策の国際的な枠組みである「パリ協定」が平成28年11月4日に発効し、2013年度比で2030年度に温室効果ガス排出量を26%削減することを国際公約として、日本も8日に批准した。排出量の抜本的な削減を実現するイノベーションを創出することが不可欠となる中で、神戸市では、利用段階で地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出がない水素エネルギーを、将来の有力なエネルギーとして着目し、水素スマートシティ神戸構想などの革新的技術開発の推進に取り組んでいる。

平成28年2月、川崎重工業(株)等4社で構成する「技術研究組合CO2フリー水素サプライチェーン推進機構（HySTRA）」が設立され、豪州の褐炭とCCS（二酸化炭素回収・貯留技術）を活用する等、海外の未利用エネルギーを利用して液化水素を製造・貯蔵及び海上輸送し、神戸空港北東部を拠点に荷揚・供給を行う、世界に先駆けた大規模な水素サプライチェーン構築実証事業が始動している。

現在、神戸空港北東部の拠点で液化水素荷揚技術の実証事業に向けたインフラ整備などが本格化している。

また、水素と天然ガスを燃料とする環境負荷を低減した発電所の整備が進められている。

身近なところでの水素の利活用としては、平成28年7月から、こうべ環境未来館に「こうべ再エネ水素ステーション」が稼働している。再生可能エネルギー（太陽光発電・風力発電）を活用し、水道水を電気分解して水素をつくり、燃料電池自動車（FCV）に充填する設備である。製造から利用まで二酸化炭素を排出しない特性を活かして、環境学習、啓発活動に活用している。

平成29年3月に、神戸市内初の商用水素ステーションが兵庫区に開所する。燃料電池自動車（FCV）に水素を販売するステーションで、従来のものと比較して、省スペース化を実現した水素ステーションであり、土地利用に制約のある大都市におけるモデルとなる。

このように、「水素スマートシティ神戸構想」の着実な推進により、水素の利活用を拡大し、輸送手段や発電燃料を水素に転換していくことで二酸化炭素の大幅な削減を図るとともに、水素産業の振興による地元中小企業の参入促進につなげていく。

■ ベっぴんさんを生んだ“神戸文化”の発信

2016年の神戸観光の日である「10月3日」から、昭和の神戸を舞台に、ヒロインが仲間とともに子供服専門店を創業し、活躍する姿を描いた物語、連続テレビ小説「ベっぴんさん」が放送されている。

連続テレビ小説は、50年以上の歴史があり、毎朝、お茶の間に笑顔と元気を届け、各ドラマが大きな社会現象を巻き起こすなど、非常に影響力のある番組であり、神戸にとって大きな起爆剤になりうる。

神戸市では、今回のドラマ放送は、単なる観光振興にとどまらず、モデルとなる子供服メーカーが生まれた背景にある、開港（1868年）以来の神戸の歴史や、生活文化の中で培われたファッション産業や神戸の魅力を、都市プロモーションとして発信する絶好の機会であると考えている。

神戸の上質で丁寧なものづくりの魅力とともに、歴史や文化に培われたライフスタイルや地域の魅力を全国に発信するとともに、神戸を訪れる方々をおもてなしの心でお迎えする事業を、市民、事業者、行政が一体となって取り組んでいく組織として「ベっぴんさん」推進協議会を設立した。

推進協議会においては、大きく3つの柱で事業を実施していくこととしている。

1つが、「神戸のものづくり創造・発信事業」。「ベっぴんさん」で描かれる真摯なものづくりに支えられてきた神戸ブランドの数々に改めて光を当て、新たな視点から創造するとともに、「別品」に囲まれたライフスタイルに根付く神戸の魅力を全国に発信し、神戸ならではの「もの」や「こと」を体感してもらう。（首都圏等での展示イベント、神戸スタイル展、神戸ゆかりのファッション産業関係者によるシンポジウム等）

2つ目は、「神戸の魅力発信・おもてなし事業」。「ベっぴんさん」を通じて神戸にいきない、まちぐるみでおもてなしを行うことで、新たな神戸の魅力を発信する。（ゆかりの地を巡るツアーなど神戸の魅力体験キャンペーン、あいたい兵庫キャンペーン2016でのPR、地域・関係団体等の連携事業の実施等）

3つ目は、「地域盛り上げ事業」。（ラッピングバスの運行、ドラマキャストによるトークショーの開催等）

今回の「ベっぴんさん」の放送は神戸の魅力を全国に発信する絶好の機会であり、関係部局や関係団体と連携して、事業に取り組み、神戸への誘客につなげていくこととしている。

■ 神戸空港のコンセッション

公共施設等運営権制度（コンセッション）は、平成23年の民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下「PFI法」という。）の改正により導入された制度で、空港、上下水道、道路などの公共施設について、その所有権を公共主体が有したまま、民間事業者、運営する権利（以下「運営権」という。）を設定する制度である。

空港では、仙台空港や関西国際空港及び大阪国際空港等で、道路では、愛知県道路公社が有料道路で、下水道では浜松市で、民間事業者の公募や民間事業者による運営が行われている。

神戸市では、PFI法及び民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）に基づき、民間事業者が神戸空港の運営権を設定し、運営を委ねるため、運営事業者の公募手続きを進めているところである。

本事業は、①神戸空港と関西国際空港及び大阪国際空港とともに一体運営に資する方策を講じ、3空港それぞれの能力を適切に活用することによ

て、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化、更には関西経済の発展に貢献すること、②神戸空港の滑走路とターミナル施設等を、民間事業者の資金及び経営能力を活用することで一体的かつ機動的な空港運営を実現することを目的としている。

滑走路、航空灯火、駐車場、ターミナル施設等に運営権を設定し、平成30年度から71年度の42年間（不可抗力事象等が発生した場合、運営事業者と合意すれば、更に最長10年間の事業期間を延長する）、運営事業者が、空港の運営・維持管理業務や環境対策業務（騒音監視等）などを行う。

平成28年9月に実施方針、10月に募集要項等を公表し、12月に応募企業の参加資格審査を終了したところである。今後、平成29年2月～5月頃に競争的対話の実施、6月末に提案審査書類の提出の締切、8月頃に優先交渉権者の選定、10月頃に実施契約の締結を経て、平成30年4月頃からの事業開始と手続きを進めていく予定である。

神戸開港150年記念事業の概要

(会期：平成29年1月1日～12月31日)

平成28年10月

神戸開港150年記念事業実行委員会

【問い合わせ先：実行委員会事務局 TEL 078-322-0237】

1. 開催趣旨

神戸は1868年1月1日の開港以来、港とともに発展し、2017年には開港150年を迎えます。神戸港は日本のウォーターフロント開発の先駆けであり、神戸の文化・産業の礎としてこれまで成長してきました。これからも市民と企業が協力し合い、人、物で賑わう神戸港を実現します。

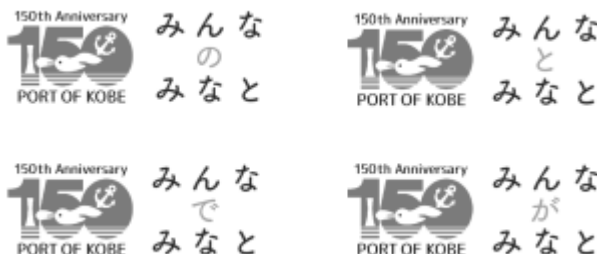
神戸港が150年を迎えるこの記念すべき年を、市民・企業・行政がともに祝い、次世代に向けこれからの神戸の未来をともに作りあげていくため、神戸港での多彩な行事や、港勢拡大につながる事業を実施し、神戸の魅力を日本中・世界中に発信してまいります。

神戸の原点である神戸港のこれまでを振り返り、さらなる発展につなげるため、2017年1月から12月を会期として、「神戸開港150年記念事業」を開催いたします。

2. 統一スローガン

市民にとって神戸の礎である神戸港を「わたしたちの港」として再認識してもらい、港やウォーターフロントへの愛着を深めるなかで、神戸のくらしや産業の中にも、みなとが息づいていることに気づいていただくため、かつ、愛着を抱ける神戸とするため、市民ひとりひとりが「みなと」を「自分ごと」として捉えてもらうことが必要です。

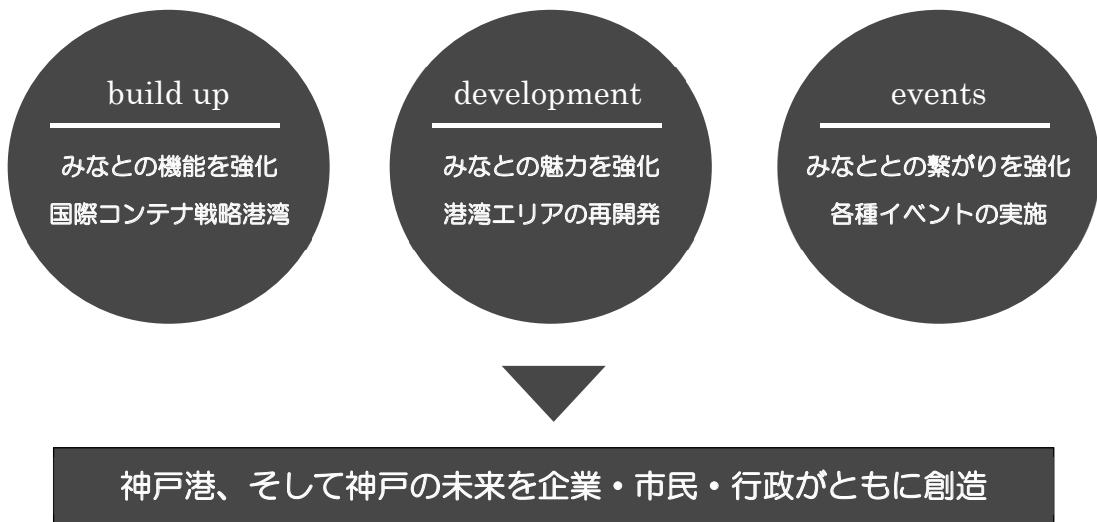
「市民みんなのみなと」であり、「私達ひとりひとりにとってのみなと」であることを意識してもらうために、スローガンとして「みんなみなと KOBE」を策定します。港と自分の関係性を様々なシーンで発信していくことこそが、これからの神戸の街および神戸港の未来をみんなで考え取り組んでいくこととなります。



3. 内容

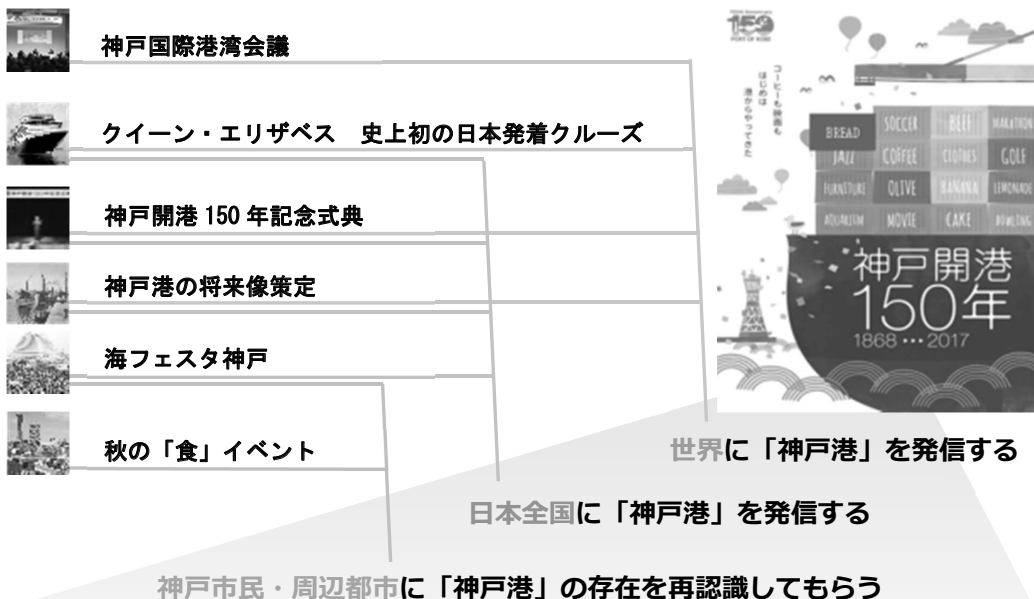
(1) 全体構成

神戸開港150年を機に、神戸のさらなる発展を目指した事業を、企業・市民一体となって展開します。主に、「みなとの機能」、「みなとの魅力」、「みなとと市民との繋がり」の強化を軸に、港の設備増強や国際コンテナ戦略港湾施策の推進による港勢拡大、ウォーターフロントエリアの再開発、さらに記念イベントを実施いたします。



(2) 基幹事業

神戸開港150年記念事業を開催し神戸港での多彩な行事や、港勢拡大につながる事業を実施することで、神戸の魅力を日本中・世界中、そして神戸市民に発信してまいります。



① 神戸港湾国際会議（平成29年 2月13～14日）

神戸港の姉妹港・友好港やASEAN地域を中心とするアジア諸国の港湾管理者を招待し、アジア圏における今後の物流やクルーズの展望、環境政策について話し合う国際会議を開催します。



② クイーン・エリザベス 史上初の日本発着クルーズ（平成29年 3月13日・20日）

世界で最も有名な客船「クイーン・エリザベス」が、神戸を拠点に日本発着クルーズを実施します。神戸港に入港する際には、歓迎演奏・式典・船内イベントといった、おもてなし歓迎行事を実施します。



③ 神戸開港150年記念式典（平成29年 5月19日）

神戸港の港運業界、国内外の船社、関連団体などを代表する方々に出席いただき、市民の方々と開港150年をお祝いする記念式典を開催します。港湾功労者顕彰や神戸港の将来像の発表も、式典に合わせて実施します。



④ 海フェスタ神戸（平成29年 7月15日～8月6日）

海の日にちなんで開催される日本最大の「海の祭典」、海フェスタを神戸で開催します。海フェスタ神戸では、海の総合展・絵画展や記念式典、神戸開港150年みなとこうべ海上花火大会を実施するほか、国内外の帆船約10隻が、神戸港に一同に会する「帆船フェスティバル」も開催します。



⑤ 秋の「食」イベント

「食」を通じて開港が神戸のまちの成り立ちの礎となっていることを再認識し、みんなのみなとにさらなる愛着を持ってもらうことを目的としたイベントを、メリケンパークの港を舞台に実施します。



(3) ウォーターフロントエリアの再開発

① メリケンパークのリニューアル

芝生広場の拡張や桜並木などの緑地整備，多様なイベント等が開催できるようステージ改修を含むイベントスペースの拡充などを行います。また，ライトアップによる夜間景観の演出も行い，多くの市民や観光客で賑わう親水空間としてリニューアルを行います。



※整備後イメージ

② 神戸ポートオアシスの建設

港湾関係者をはじめ，市民や来街者の方々の多様な活動と交流の場として，周辺に立地する神戸税関や，KIITO，新港貿易会館に調和したデザインの新たな福利厚生施設を整備します。



※整備後イメージ

③ 須磨海岸の再整備

子ども連れが安全・安心に利用できるよう遠浅海岸化の整備を行うとともに，散歩やジョギング等が楽しめる遊歩道の整備や夜間景観づくりなど，四季を通じて多くの人々が集い・憩い・賑わう親水空間を創出します。



※整備後イメージ

[神戸港の軌跡]

			大正7年	1918年	川崎芳太郎、川崎商船学校開校 (現神戸大学海事科学部)
弘仁3年	812年	大輪田泊(現兵庫ふ頭周辺)修築	昭和27年	1952年	第1回国際港湾会議(現IAPHの前身)を神戸で開催
治承4年	1180年	平清盛 福原京遷都	昭和41年	1966年	ポートアイランド着工(昭和56年竣工)
応永4年	1397年	足利義満 第1回遣明船出航、 兵庫が対明貿易の拠点となる	昭和42年	1967年	神戸開港100年祭記念式典 コンテナ船初入港(ハワイアンプランター号)
寛政11年	1799年	高田屋嘉兵衛 択捉航路開く、 兵庫が北海道物産の交易基地となる	昭和56年	1981年	ポートアイランド完成を記念して「ポートピア'81」開催
元治1年	1864年	勝海舟の建言により神戸海軍操練所開設	昭和62年	1987年	メリケンパークオープン、海洋博物館開業 (神戸開港120年記念式典)
慶応3年	1868年	神戸港開港(「兵庫」として開港)	平成7年	1995年	阪神・淡路大震災発生
明治7年	1874年	鈴木商店開業	平成8年	1996年	日本初の水深高規格コンテナバース PC-14、15共用開始
明治11年	1878年	兵庫商法会議所(現神戸商工会議所)設立	平成9年	1997年	震災復旧完了(神戸開港130年記念式典)
明治14年	1881年	川崎正蔵 川崎兵庫造船所を開設	平成18年	2006年	神戸空港開港
明治38年	1905年	神戸三菱造船所を開設 鈴木商店の神戸製鋼所を開設	平成19年	2007年	大阪湾諸港の一開港化(阪神港)
明治41年	1908年	ブラジル移民第1船「笠戸丸」が出航	平成22年	2010年	阪神港が「国際コンテナ戦略港湾」として選定
			平成26年	2014年	日本初の港湾運営会社「阪神国際港湾株式会社」設立

阪神・淡路大震災

シニアボランティアと 児童生徒ボランティアの活躍

避難所、仮設住宅を訪問して、
被災された人々とふれあい、
そして励ました。
その懸命な姿を、写真、ビデオで紹介します。

日時、場所

- ・ふたば学舎（旧二葉小学校）
- ・長田区二葉町 7-1-18
- ・平成 29 年 1 月 12 日（木）～1 月 26 日（木）
16 日（月）、23 日（月）休館
- ・午前 9 時～午後 5 時（入場無料）



神戸市企画調整局政策企画部企画課
（公財）神戸都市問題研究所

078-322-6917
078-737-1330



一步先行く自治体職員のための政策情報誌

月刊『地方自治職員研修』

毎月18日発売、B5判88頁、定価：本体741円＋税

直接送付・年間定期購読：8,880円（税・送料込み、前払い）

1月号《特集》キラリ！女性活躍・新時代《事例》後払い政務活動費～京丹後市議会

12月号《特集》自治体ツーリズム×〇〇《事例》市民の声を行政に届ける～坂東市

11月号《特集》エクセレント自治体の条件《事例》情報セキュリティ向上～藤沢市

好評
発売中

『自治力の躍動』

自治体政策法務が拓く自治・分権

北村喜宣・著 定価：本体1,500円＋税

好評
発売中

『市民自治のこれまで・

これから』今井照・編著

定価：本体2,500円＋税

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



公益財団法人神戸都市問題研究所 会員の募集

公益財団法人神戸都市問題研究所では、弊研究所の設立趣旨や研究活動にご賛同いただける会員（個人・法人）を広く募集しております。

会員の皆様には、弊研究所の機関誌やイベントのご案内、最新の研究活動に関する情報などを逐次ご提供させていただいております。

◆会員の特典

- ・季刊「都市政策」（年4回発行）の贈呈
- ・施設見学会へのご招待
- ・メールマガジンの月次配信
- ・会員専用ホームページ
- ・新刊図書・雑誌ライブラリー
- ・（新規）会員向けセミナーの開催

◆年会費

- ・個人会員：一口 5,000円（一口以上） 法人会員：一口 50,000円（一口以上）

◆お問い合わせ

神戸都市問題研究所事務局（電話078-252-0984、Fax078-252-0877）までお問い合わせください。

※入会は随時受け付けております。

編 集 後 記

- ◎今日、神戸港を取り巻く状況は、大きく変化しています。
- ◎そのような中、国際競争力を高め、世界から選ばれ、人と物が交流し多くの人で賑わう魅力ある「みなと」となるためのヒントが、本号にちりばめられています。
- ◎神戸開港150年を機に、市民、関係企業が、これまでの神戸港の歩みを振り返り、未来の神戸港についてともに考えるきっかけになることを期待しています。
- ◎次号は、『経済的視点から見た地方広域圏の研究』（仮題）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 TEL 078-252-0984
神戸都市問題研究所内 季刊「都市政策」編集部宛

次号167号予告（2017年4月1日発行予定）

— 特集「経済的視点から見た地方広域圏の研究」（仮題） —

〈敬称略〉

広域連携のこれからの役割と具体化に向けた実証的な分析の必要性 林 宜嗣
関西における経済圏域の変遷 加藤 恵正
新たな広域連携の経済圏の設定について 林 亮輔
神戸市における広域連携の取り組み 奥田 隆則

ほか

<タイトル・執筆者については変更になる場合があります>

■購読・バックナンバー等のお問い合わせ

株式会社かんぽ 〒550-0002 大阪市西区江戸堀1-2-14
電話:06-6443-2179 FAX: 06-6443-4646 オンラインブックストア <http://book.kanpo.net/>

■ご寄附のお願い

公益財団法人神戸都市問題研究所では、公益目的事業として調査研究活動を行っており、活動にご賛同いただけるかた（個人・法人）から広く寄附を募っております。詳しくは弊研究所事務局（電話078-252-0984）までお問い合わせください。

季 刊 都 市 政 策

第166号

印 刷 平成28年12月20日 発 行 平成29年1月1日
発行所 公益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 みるめ書房（田中印刷出版株式会社内）
☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4
電話（078）871-0551
印 刷 田中印刷出版株式会社

* 落丁・乱丁本はお取替えます。

都市政策バックナンバー

- 第139号 特集 分譲マンション再建・管理をめぐる諸問題 2010年4月1日発行
- 第140号 特集 神戸市(新長田地区)中心市街地の活性化について 2010年7月1日発行
- 第141号 特集 大都市に期待される役割について 2010年10月1日発行
- 第142号 特集 都市資源としての六甲山 2011年1月1日発行
- 第143号 特集 第5次神戸市基本計画 新たな神戸づくり 2011年4月1日発行
- 第144号 特集 自治体における科学・技術の活用 2011年7月1日発行
- 第145号 特集 東日本大震災への神戸市の緊急・復旧対応支援 2011年10月1日発行
- 第146号 特集 東日本大震災からの復興の推進に向けて 2012年1月1日発行
- 第147号 特集 神戸市まちづくり条例30年 2012年4月1日発行
- 第148号 特集 産業振興におけるスーパーコンピュータの活用 2012年7月1日発行
- 第149号 特集 協働と参画による六甲山を生かした神戸づくり 2012年10月1日発行
- 第150号 特集 都市戦略としてのアジアにおける都市間交流の展開 2013年1月1日発行
- 第151号 特集 東日本大震災を教訓とした受援力強化に向けた新たな取り組み 2013年4月1日発行
- 第152号 特集 行財政改革に向けた神戸市の外郭団体の再編 2013年7月1日発行
- 第153号 特集 東日本大震災の復旧・復興期における被災自治体のマンパワー確保 2013年10月1日発行
- 第154号 特集 スマート都市づくりの課題と展望 2014年1月1日発行
- 第155号 特集 コミュニティ施策の方向性を考える 2014年4月1日発行
- 第156号 特集 東日本大震災からの復旧・復興の現状分析と今後の課題 2014年7月1日発行
- 第157号 特集 高齢者福祉と地域社会 2014年10月1日発行
- 第158号 特集 大学と地域社会の連携の取り組み 2015年1月1日発行
- 第159号 特集 商店街・小売市場の今後のあり方を考える 2015年4月1日発行
- 第160号 特集 神戸医療産業都市の新たな展開 2015年7月1日発行
- 第161号 特集 再考－阪神大震災からの復興20年 2015年10月1日発行
- 第162号 特集 六甲山の保全と「良質な緑」 2016年1月1日発行
- 第163号 特集 神戸2020ビジョン～神戸創生に向けた神戸創生戦略と一体的に策定～ 2016年4月1日発行
- 第164号 特集 空き家問題の新展開 2016年7月1日発行
- 第165号 特集 東日本大震災5年における神戸市の復興対応支援 2016年10月1日発行

ISBN978-4-901324-46-5
C3331 ¥602E



定価650円(本体602円+税)

9784901324465

みるめ書房



1923331006024



発売元

みるめ書房

神戸市灘区岩屋中町3-1-4

☎078-871-0551