

神戸港の現状と課題に関する考察

～神戸港のデータから見る可能性～

日大生産工(院) ○岡根 喬平 日大生産工(教授) 鈴木邦成

1 まえがき

近年の我が国の港湾の現状を考えると、グローバル化への遅れと、並びに、ハブ拠点構築への早急な対応が大きな課題となっている。

そこで本報告では、事例として神戸港を取り上げ、これまでの経緯・現状と課題、並びに、今後の展望について、考察することとする。

本報告では、以下の研究結果について報告する。

2 神戸港の歴史

1868年に兵庫港として開港された神戸港は、戦前にはすでにたくさんの埠頭が建設されていた。

さらに第二次世界大戦後にも港湾拡張が続き、日本初となるコンテナ埠頭も完成した。

1980年代に入ると、ポートアイランド埠頭に代表される広大な人工埋立地での直線的な岸壁による方式が変わった。

1992年に六甲アイランドが完成し、大型コンテナ船に対応できる十分な水深を確保した近代港に成長した。

しかしながら、1995年1月に発生した阪神・淡路大震災により、港湾施設も甚大な被害を受けた。

そのために神戸港の取扱貨物量は減少し、その克服には長い年月がかかることとなった。

当然のことながら、倉庫立地もその影響を大きく受けることとなった。

神戸港の倉庫立地は、東灘区、灘区、中央区、兵庫区、長田区、須磨区の港湾、あるいは臨海部の一体とそのやや内陸部まで及んでいる。

本研究では便宜上、東部海面第1～4工区埋立地とその北側水路を隔てた対岸沿いの一体を東部地区、六甲アイランド地区、摩須地区、阪神高速神戸線以北の内陸部一体を中央地区、新港埠頭を新港地区、ポートアイランド埋立地をポートアイランド地区、兵庫埠頭を兵庫地区、兵庫運河の両側から南方地区を西部地区とする。

東部地区(東部海面第1～4工区埋立地とその北側水路を隔てた対岸沿いの一部)は工場、住宅、倉庫の混在地域、六甲アイランド地区及びポートアイランド地区は公共埠頭を中心に倉庫に加え、住宅団地も混在している。

ところで神戸市は2006年の神戸空港島の完成以降、神戸空港とその周辺の産業団地の整備に力を入れてきた。

すなわち神戸市は、ポートアイランドなどの埋め立て地から造成した産業団地の売却活動と企業誘致の活動を連動させて行うために、「神戸エンタープライズ・プロモーションビューロー」というプロジェクト組織を設立したのである。

空港島を中心とした物流団地に多くの企業を積極的に誘致することで地域産業の活性化を進めていくのである。

震災後の状況という制約された条件の下での神戸市の主要施策、すなわち神戸医療産業都市構想、神戸国際マルチメディア文化都市構想、神戸ロボットテクノロジー構想などを、物流団地への企業誘致、産業振興に関連付けながら、まちづくりを推進するものとしているのである。

昭和元年から平成28年の取扱貨物量の変遷

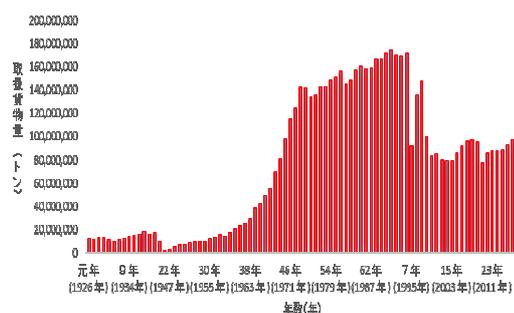


図1 神戸港の取扱貨物量の変化

3 神戸港の現状

神戸港は金属機械工業品を最も多く輸出している。平成29年の輸出取扱総数が1187万ト

Current Status of Kobe Seaport and its Issue

— Analysis and Consideration from its data and policy —

Kyohei OKANE, Kuninori SUZUKI

ンでそのうち金属機械工業品が687万トンであるため、半数以上を占めていることになる。

神戸港は農水産品を最も多く輸入している。平成29年の輸入取扱総数が1473万トンでそのうち農水産品が337万トンで、次いで金属機械工業品が203万トン、化学工業品が202万トンと様々な製品をバランスよく輸入している。

神戸港は1980年のコンテナ取扱個数ランキングで世界の港湾の中で第4位であったが、2011年のコンテナ取扱個数ランキングは第49位まで落ちてしまった。

4 神戸市の取り組み

神戸市は産業団地として、様々な物流の施設が備わっている。

第一に神戸テクノ・ロジスティックパークである。

神戸テクノ・ロジスティックパーク周辺では、進出企業数と従業者数が大幅に増加している。

最寄り駅までのアクセス環境が向上し、新たに進出する企業従業員の利用に使われてきている。

第二には西神インダストリアルパークである。

西神インダストリアルパークでは、緑豊かな環境で、飲料品や食料品、電子機器、医療品など多数の企業が操業している。

第三には神戸サイエンスパークである。

神戸サイエンスパークでは、化学製品の研究開発部門、電子機器の先端技術部門の工場や研究施設等が集まる産業団地として利用されてきている。

第四には神戸ハイテクパークである。

神戸ハイテクパークでは、工業製品加工技術の精密化、高速化を目指す企業がたくさん集まっており、工業用ロボット、半導体製品など、先進技術産業の拠点となっている。

第五には神戸流通センターである。

神戸流通センターでは、常温、冷蔵、定温、加湿などの、温度や湿度の管理が可能な流通加工施設がある。

そのため、食料品や医薬品の保存や管理に特化した物流センターであるといえる。

特に輸入量を増加させることを目的として、輸入貨物の流通が効率よく行える設備が設けられている。

最後に第六としてマリンエアがあげられる。

マリンエアは、神戸空港の中にある物流施設である。

すぐ近くに神戸港と阪神高速道路があり、海からの貨物を輸入するだけでなく、陸からも貨物を輸送することに優れている。

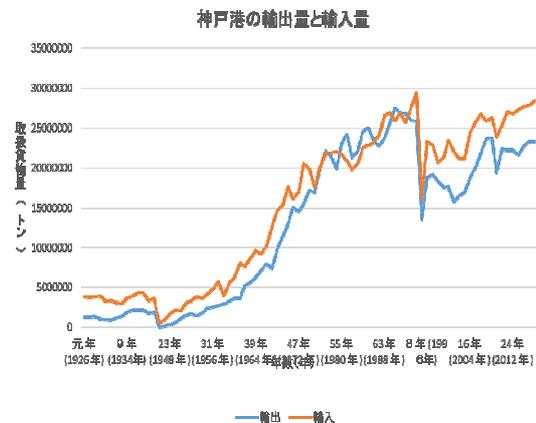


図2 神戸港の輸入量と輸出量の変化

5 今後の展望

神戸港は震災の影響で輸出と輸入の両方で大きな被害を受けてしまった。

しかし、神戸テクノ・ロジスティックパーク、西神インダストリアルパーク、神戸サイエンスパーク、神戸ハイテクパーク、神戸流通センター、マリンエアという六つの物流施設の影響で、輸入港として再び大きく成長してきている。

これらの施設についてもっと研究を進めていくことで、物流の機能性や有効性についてより深く知ることができるのではないかと考えている。

「参考文献」

1. 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（特集 神戸開港150年） 佐伯 邦治
2. 神戸港の『今』と『これから』（特集 神戸開港150年） 竹林 幹雄
3. 神戸市の海事部門における集積の経済の検証（神戸港・大阪港開港150年） 堂前 光司，松本 秀暢
4. 回顧 阪神・淡路大震災から神戸港の復興と最近の取組み（特集 再生する） 高岡 佳輝
5. 神戸港の【国際競争力強化】と【ウォーターフロント開発推進】：神戸市みなと総局職員に聞く 白波瀬 浩司
6. みなとまちづくりにおける港湾開発手法の評価に関する研究：小樽港・東京港・大阪港・神戸港を対象として 川名部 弘揮