

## 巻 頭 言



令和2年3月  
神戸港経済効果研究会 委員長  
黒田 勝彦

今年には神戸港（兵庫港）が慶応3年（1868年）に開港してから153年目になる。そして明治21年（1889年）に市制が施行されて神戸市が誕生してから133年になる。この間、神戸市は神戸港を経済の核として横浜港との両輪で日本の外国貿易を支えながら成長してきた。神戸市民にとって神戸港は何よりも外国文化の窓口であり、市民生活を支え続ける最重要インフラであり続けている。したがって、市民にとっては神戸港がどの程度に市民経済を支えてくれているかは最大の関心事である。

神戸港が市民経済に果たす経済効果の調査は、第1回（1966年）、第2回（1973年）、第3回（1979年）、第4回（1984年）、第5回（2003年）と過去5回実施されてきた。今回は第6回目である。1966年の神戸市市内生産所得（以下、所得）は約4億4,500万円（名目値、以下同じ）で神戸港の寄与率（以下、寄与率）は45.6%、1973年では1兆3,800億円、寄与率は47.5%、1979年では所得は2兆3,860億円、寄与率は44%、1984年では所得が3兆3,970億円、寄与率は38.8%、2003年では所得が4兆2,065億円、寄与率は34.7%であった。今回（推計年次2016年）では所得は4兆5,527億円、寄与率は33%となっている。

以上の過去の調査結果は日本の経済と連動している。日本の高度経済成長時代（1955年～1973年、平均成長率15%程度）には市内生産所得が5年でほぼ1.2～1.8倍の成長を遂げていた。1973年のオイルショック以降、日本の高度経済成長に急ブレーキがかかり安定経済成長時代（1973年～1991年、平均成長率約5%）に入った。重厚長大産業から軽薄短小産業への構造転換に向かった期間であり、必然にトンベースの輸出貨物量は減少したが逆に輸入貨物量が伸びて行った。その後、1992年のバブル崩壊後の「失われた20年」で日本の経済成長がマイナスに落ち込むとともに神戸経済も深刻な状況になった。

この直後に神戸は阪神・淡路大震災（1995年、以下、震災）に見舞われ二重のダメージを受けることとなった。表面的な震災の影響はなくなったものの、震災復興にかかった財政負担に長く苦しむことになった。この間、神戸港の近隣ライバル港が大きく成長し、さらに、中国・東南アジアの各国が工業化への離陸をはたし日本の多くの企業が国内よりも海外に投資する時代となり、日本発の貨物が伸び悩むと同時にアジアの新興工業国もコンテナターミナルを次々に整備していった事情とも重なり、欧米向きに日本の港湾でトランシップをする貨物は急激に減少していった。むしろ、日本の欧米向き貨物が釜山、高雄（台湾）、香港でトランシップされることが増えてきた。

このような情勢を受けて国内貨物を国内港湾同士で取り合いすることを止めて特定の港湾に貨物を集中させる政策として政府は2004年にスーパー中枢港湾を指定、さらに旧埠頭公社の民営化を進め2011年には国際コンテナ戦略港湾（阪神、京浜）を指定して湾内コンテナターミナルとフェリーターミナルを一括管理運営するための会社を設立した。こうして生まれたのが現在の阪神国際港湾株式会社である。その後、民営化された会社の努力もあって2017年にはコンテナ貨物取扱量は震災前のレベルを取り戻した。

今回の調査では神戸港の市民経済に与える経済効果の低下には歯止めがかかりつつあることが分かった。あわせて、今後、港湾労働者の減少対策と同時にターミナルの効率化や臨港地区の再開発による経済の活性化という課題も浮き彫りになった。今回の調査が神戸市の諸政策立案にとっていささかでも貢献できれば幸いである。