

都市政策

季刊 第53号 '88.10

特集 国際経済と港湾都市

- NIESの経済発展と神戸港の課題……………伊賀 隆
台湾・韓国の港湾サービス事情……………宮下 國生
シンガポール・香港の港湾サービス事情……………高寄 昇三
神戸港の現状と港湾サービス……………柏原 英通

地域経営思想の系譜Ⅳ……………神戸都市問題研究所都市経営研究会

行政資料：都市型大都市空港としての神戸沖空港

……………神戸都市問題研究所空港調査研究会

神戸市産業活性化委員会答申(1)

神戸市産業の高度活性化をめざして

……………神戸市産業活性化委員会

財団法人 神戸都市問題研究所

都市政策

第52号 主要目次 特集 都市生活の国際化

国際交流の課題	今井 鎮 雄
地方自治体の国際行政	高 寄 昇 三
国際学校の課題	桑 田 芳 英
外国人の市民生活	松 永 幸 子
留学生受け入れの変遷と今後	白 杵 百合子
外国人への情報提供	八木沢 直 治
生活施設と国際化	溝 橋 戦 夫

地域経営思想の系譜Ⅲ 神戸都市問題研究所都市経営研究会

行政資料：神戸市における在日外国人の
日常生活環境システムの開発
在神外国人日常生活環境システム開発研究会
在日外国人の日常生活環境
在神外国人日常生活環境システム開発研究会

次号予告 第54号 特集 都市と観光

1989年1月1日発行予定

自治体の観光政策	高 寄 昇 三
神戸港と観光	神戸市港湾局
農業観光の戦略	神戸市農政局
ホテルと観光	神戸市経済局
新しい温泉観光	有馬温泉観光協会
観光都市神戸の光と影	㈱日本交通公社

地域経営思想の系譜Ⅳ 神戸都市問題研究所都市経営研究会

は し が き

神戸港の摩耶埠頭第四突堤にアメリカのコンテナ船ハワイアン・プランター号が着岸したのは1967年9月17日のことである。我が国の港にコンテナ船が着岸したのはこの時が最初である。以来、輸送革命ともいわれた「コンテナ化」が、内外の港湾競争を伴いながら進行し、港湾の近代化が飛躍的に進んだ。ハード面の港湾施設整備が推進されるにつれ、港湾サービスの充実、各種手続の効率化といったソフト面の港湾整備が強く求められている。

さて、アジアの動きに目を転じてみると、韓国、台湾、香港、シンガポールのアジアNIES（新興工業経済地域）の経済発展がめざましい。NIESの経済発展は高度成長期の日本と同様、輸出が主導する経済成長の達成により実現されている。アジア諸国と我が国の貿易は、かつては我が国からの工業品輸出、アジア諸国からの一次産品輸出という垂直分業が中心であった。しかしNIESの経済発展により工業化が進行してくるのに伴い、NIESと我が国との間に水平分業がみられるようになってきている。

このような国際的分業の拡大は貿易量の増大をもたらし、各国経済の依存関係がますます強まるという状況を生み出している。我が国とアジアの関係をみても、経済的結びつきが緊密の度を増すにしたがい、アメリカを巻き込んだ三地域における相互依存関係を一段と強めている状況にあり、貨物輸送という面については、従前のように日本—アメリカ、日本—アジアという二地域間関係ではなく、これら三者の関係として把握することが必要となってきている。

NIESにおいては、輸出主導による経済発展に伴い港湾の整備が進められ、NIES諸港の貨物取扱高は飛躍的に増大してきている。我が国の主要港湾にとっては大きな脅威であり、国際間及び国内における港湾間競争は一段と激しさを増している。また、物流における、陸・海を通じての国際輸送体制の整備の進展により、さらに、航空機を含んだ複合一貫輸送の進展の重要性も叫ばれている。

これらの事実を直視するとき、我が国における港湾の将来あるべき姿、方向を見極めるために、NIES諸港の施設整備状況、港湾サービスの内容を知り、我が国港湾のそれと比較・検討することは極めて重要なことであろう。

今回の特集は、我が国における将来の港湾経営の「処方箋」を模索したものである。

■ 特 集 国際経済と港湾都市

NIESの経済発展と神戸港の課題	伊賀 隆	3
台湾・韓国の港湾サービス事情	宮下 國生	15
シンガポール・香港の港湾サービス事情	高寄 昇三	39
神戸港の現状と港湾サービス	柏原 英通	66

■ 特別論文

地域経営思想の系譜Ⅳ	神戸都市問題研究所都市経営研究会	83
------------	------------------	----

■ 潮 流

阿倍野都市再開発取り消し訴訟大阪高裁判決(100)	消費税(102)
しあわせの村(104)	

■ 行政資料

都市型大都市空港としての神戸沖空港	神戸都市問題研究所空港調査研究会	107
神戸市産業活性化委員会答申(1)		
神戸市産業の高度活性化をめざして	神戸市産業活性化委員会	126

■ 新刊紹介		151
--------	--	-----

N I E S の経済発展と神戸港の課題

伊 賀 隆

(神戸大学 教授)

1. 輸出主導型の経済成長

70年代がO P E Cの時代であったとするならば、80年代はアジアN I E Sの時代である。韓国、台湾、香港、シンガポールは「4つの竜」と呼ばれ、80年代を通して6%から8%におよぶ高い率で経済成長を達成した。同じ期間における日本の成長率が、平均で4%に達しなかったことから考えても、まさしく昇竜の勢いであったとすることができる。

N I E SはこれまでN I C S (Newly Industrializing Countries) と呼ばれていたもので、79年のOECD (経済開発協力機構) 報告書では、上記の4国に加えてスペイン、ポルトガル、ギリシャ、ユーゴスラビア、ブラジル、メキシコの10ヶ国をN I C Sとしている。この中のアジアN I C Sが、80年代の主役として登場するのである。

アジアN I E Sの成長を支えたのは輸出であり、シンガポールを除くと平均

表1 アジアN I E Sの経済成長率と輸出増加率

(単位 100万ドル)

	国内総生産 (GDP)			輸 出		
	1980年	1985年	年成長率 (%)	1980年	1986年	年成長率 (%)
韓 国	57,137	86,180	7.9	167	347	13.0
台 湾	43,460	59,210	6.0	—	395	—
香 港	22,679	30,730	5.9	200	362	9.4
シンガポール	12,491	17,470	6.5	156	225	5.9
日 本	1,094,190	1,327,900	3.8	1,328	2,092	7.3

年率で10%前後の伸びを示している。これは60年代の日本と同じく輸出主導型の成長となっている。最大の輸出先は言うまでもなく、アメリカであり、NIES全体の輸出額に占める割合は、75年に26%であったものが86年には37%になっている。アメリカの

市場開放とドル高の政策、その結果としての「ドルたれ流し」がNIESの成長を支えたのである。

輸入についてはどうか。経済成長によってGNPが増大すると、国内市場が拡大する。その市場を旨として、アメリカと日本とが競合するのであるが、競争力の点で日本の方がやや勝っている。NIES全体の輸入額に占める割合は、日本が75年の25%から86年の27%と増加しているのに対して、アメリカは20%から16%へと減少している。

輸出と輸入とのこうした状況によって、NIESの対米貿易は黒字であり、対日貿易は赤字となる。日本、NIES、アメリカを頂点として描かれる三角形を太平洋トライアングルと称しているが、このトライアングルの貿易を見ると、NIESはアメリカに対して黒字であり、日本はアメリカに対してもNIESに対しても黒字である。逆に言えば、アメリカは日本に対して二重の赤字を背負っており、86年の数字で言えば日本との貿易で直接的に生じる赤字 540億ドルと、NIESを経由して間接的に生じる赤字 170億ドルを抱えているわけである。これを合算するとアメリカが抱える貿易収支赤字のちょうど半分と

図1 アジアNIESの輸出（前年同月比）
（米ドルベース）

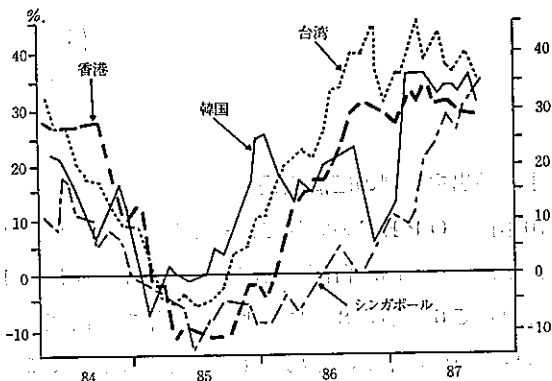
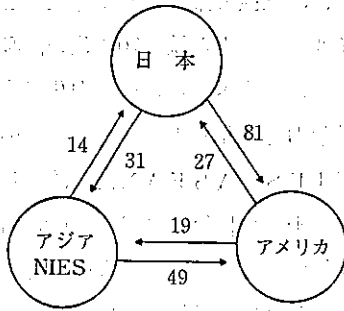


図2 太平洋トライアングル
(86年, 10億ドル)



なり、日本に対する反感が増大するのも当然という気がしてくる。

NIESの輸出がこのように好調である理由としては、80年代前半のドル高と後半の円高によってNIES通貨の競争力が増加したことをあげなければならないけれども、より根本的な理由としては工業化に成功して、世界需要に適合するような産業構造を作り出したことをあげなければならない。ドル高や円高によ

て生じる通貨プレミアムが輸出を有利にすることは間違いないとしても、それがアメリカや日本の海外直接投資、つまり企業進出を刺激することによって、一挙に産業の近代化が達成できる点も強調しておかなければならない。

NIESの方でも積極的な外資導入政策をとり、外資比率に関する制限の緩和、進出規制業種の縮小、優遇税制適用範囲の拡大などによって、外資進出の便宜をはかる。その結果として半導体、電子部内、金属加工機、事務用機などの輸出が増加する。

NIES諸国は豊富低廉で良質の労働力を有しており、政治的・社会的状況も安定しているため投資リスクが小さいと見られており、その意味で外資が進出しやすい状況にあった。そしてドル高や円高によって発生した通貨プレミアムが、アメリカや日本の企業進出を促すきっかけとなったわけで、ここまでは共通している。しかし進出後の状況は、全く対照的と言えるほど違っている。アメリカの企業はアウト・ソーシング（海外調達）を旨として進出してきたから、OEM取引が主となっており、製品のほとんどが本国、つまりアメリカの親会社または取引会社に向けて供給される。これに対して日本の企業は、日本以外の第三国向け製品の供給が多く、標準品や普及品の生産技術を移転するという形で進出してくる。太平洋トライアングルによってアメリカの貿易赤字が増幅されるのは、こうした状況によるものと考えられる。

2 垂直分業から水平分業へ

NIESの経済が発展するのにもなって、日本経済との関係が緊密の度を加えつつある。その傾向を一言で表現するならば、垂直分業から水平分業へということになるであろう。ドルショック、オイルショックと続く70年代の混乱期に、日本の企業はいずれも体質の改善を迫られた。省エネ投資や省力化投資を増強して合理化を進め、それによって国際競争力を強化しようとする。そのため旧式化して使い途のなくなった設備が、NIESやASEANに譲渡される。そこでの賃金水準からすれば、旧式設備でも十分に採算がとれるのである。また日本の技術体系をアメリカのそれと比較すれば、基礎よりも応用を重視し、軍需よりも民需を優先するという特徴があるため、設備についてもアメリカに比べると資金節約的で労働集約的である。そのためNIESにとってもなじみやすいということがある。

こういう形で日本の設備が譲渡され、技術が移転されることの結果として、部品や資材などの中間財が日本から供給されることになり、NIESの対日赤字が増加する。しかしこれを契機として、NIESの方でも工業化が進んでいくわけで、そのため日本との間の水平分業が始まるようになる。そして段階的に分業が高度化していく。その様子を図式的に眺めてみよう。

第一段階は産業間水平分業である。NIESは軽工業に特化し、日本は重工業に特化する。これは両者の間で経営資源の分布が異なるため、それぞれ比較優位な産業を重点的に育成するということであり、労働集約的な軽工業はNIESが、そして資本集約的な重工業は日本が、それぞれすぐれた競争力を発揮するのである。70年代を通じて、日本とNIESとの間の分業は、このタイプであったと考えられる。

第二段階は工程間水平分業である。NIESの工業化が進んで重工業まで育成するようになると、単純な産業間分業に代って工程間分業が始まる。巨額の研究開発費を投下し、複雑な技術的取扱いを必要とするような工程は日本で、そして標準化された工程はNIESで引受けるという形の水平分業である。食料品や家電製品を先頭にして、このタイプの分業が80年代に増加した。

第三段階は製品間水平分業である。同一産業の同一製品であっても、標準品や普及品はN I E Sが担当し、高級品や特注品は日本が担当するという形の分業である。N I E Sの方は量産・量販によるコストダウンスで競争力を強め、日本の方は高付加価値化や差別化によって競争力を高める。日本とN I E Sとの間の分業はまだこの段階には到達していないけれども、自動車とか電子製品などでその萌芽とも思われる状況が出始めている。この段階になると、日本市場の開放を要求する声が一段と強まるに違いない。

国際的分業の拡大は、それが垂直的であれ水平的であれ、貿易量の増加をもたらし各国経済の依存関係を強めていく。太平洋トライアングルにおける各国の依存度がどの程度のものであるかを見るため、乗数マトリックスを掲げておく(表2)。これはj国における最終需要(消費)の増加によって、i国の所得がどのように増加するかを示したものである。たとえば韓国において最終需要が100増加すると、日本では25.7の所得増加が発生するわけで、輸出・輸入関係を通じる波及の大きさがこれによって明らかとなる。

表2の国内誘発率に注目すると、アメリカや日本のようにフルセット型の産業構造を持っている国では、その数値が高くなっている。これに次ぐのは韓国と台湾であり、国内で発生した需要のすべてをまかない切れないため、需要の

表2 太平洋トライアングルの乗数マトリックス(84年)

i \ j	アメリカ	日本	韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	インドネシア
アメリカ	224.4	10.0	26.9	24.2	23.0	28.1	16.4	15.8
日本	7.7	194.5	25.7	26.2	37.8	30.1	25.9	17.3
韓国	0.9	0.9	131.9	0.9	3.5	1.6	1.9	0.9
台湾	1.1	0.6	0.7	114.5	6.5	3.0	1.7	1.2
香港	0.4	0.1	0.7	0.6	78.8	1.3	0.6	0.3
シンガポール	0.1	0.2	0.4	0.3	2.0	47.5	1.7	2.0
タイ	0.2	0.3	0.5	0.6	1.5	3.0	175.6	0.4
インドネシア	0.9	3.3	2.6	2.1	2.0	10.9	1.5	185.8
国内誘発率	95.2	92.7	69.6	67.6	50.8	37.8	77.9	83.1

経企庁「世界経済白書62年」より。

半近くが国外に漏出している。香港やシンガポールになると、国内誘発率はいちだんと低下し、シンガポールに至っては需要の%が国外に漏出する。漏出先はいずれもアメリカと日本であり、その意味で両国の市場競争力は伯仲している。

その反面でアメリカや日本の需要は、ほとんどN I E S諸国に漏出しないわけで、特に日本の数値は低すぎる。もちろん日本経済の規模は格段に大きいから、この程度の漏出率であっても金額的にはかなりの大きさになるけれども、日本とN I E Sとの関係を双方向的なものに変えていくことが今後の課題となるであろう。

3. 地域経済連合の可能性

以上のことを念頭において考えるならば、日本とN I E Sとの経済関係がより緊密の度を加え、一体化を強めて一つのまとまった地域経済連合を形成すると見るのは、かなり楽観的にすぎることが分る。地域経済連合としての典型はE Cであるが、これと比較してみれば、日本とN I E Sを包含した東南アジア経済連合というものが形成されるのは、まだまだ遠い将来のことであると言わなければならない。

E Cと比較するにしても、N I E Sとでは面積や人口の点で格段に劣るから、これにA S E A N諸国を加えて検討してみる。そうすると面積と人口ではE Cに匹敵するようになるが、GNPの点ではやはり問題にならない。そこで日本をさらに加えると、そこで初めて対抗できるようになる。

表3 ECとN I E Sの比較

	面積(千km) (1971年)	人口(万人) (1971年)	GNP(億ドル) (1986年)
E C	2,254	29,232	29,423
N I E S	148	6,452	2,321
A S E A N	2,636	20,882	1,676
日 本	377	10,446	19,627

シンガポールはN I E Sの方に含まれている。

便宜上N I E SとA S E A Nとを合わせたものを、F S E A (東南アジア連合)と呼ぶことにしよう。これとE Cとを比べると、二

つの点でその違いがは

表4 ECとNIES又はFSEAの貿易構造比較 (1986年)

	輸 出				輸 入			
	総額 (10億ドル)	域内比率 (%)	対米比率 (%)	対日比率 (%)	総額 (10億ドル)	域内比率 (%)	対米比率 (%)	対日比率 (%)
E C	769	49.8	9.4		725	52.9	7.1	
N I E S	130	8.1	37.0	10.2	114	9.2	16.0	26.8
F S E A	176	14.9	32.8	18.4	151	17.4	15.9	26.2

FSEA は ASEAN (シンガポール・タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン・ブルネイ) に韓国・台湾・香港を加えた地域

つきりと分る。すなわちFSEAは、

- (1) 域内貿易比率が低い、
 - (2) 対米、対日依存率が高い、
- のである。

ECの域内貿易比率は、輸出、輸入ともに50%に達しており、域内の各国間で多角的貿易の行われていることが分る。これに反してFSEAの方は域内貿易比率が20%にも達せず、対米、対日貿易比率を下まわっている。つまりFSEAはアメリカと日本とを二つの焦点とし、各国はその焦点と結ぶことによって経済活動を展開しているのである。言わばアメリカや日本の生産基地となっているわけで、それは従属化ではないとしても、下請化、系列化と呼ばれるべき性質の経済である。

ここで多国籍企業の問題が浮び上ってくる。言葉の厳密な意味では、日本の総合商社などを含んではいけないのであるが、数ヶ国にまたがって事業活動を営んでいるという意味で、これも含めて考えることにする。多国籍企業は地球的規模の観点から、企業全体の効率が最大となるように生産拠点や販売拠点を設ける。そのため各国の比較優位性を十分に見究めた上で、そうした拠点を配置することになるわけで、アメリカで開発した技術を使って東南アジアで素材を生産し、それを日本で加工してヨーロッパで販売するというような形になる。このような物の動きは国際貿易という形をとるけれども、その実態は企業内分業にともなう企業内取引にすぎない。したがって多国籍企業の立場からす

ると、自由貿易体制に賛成するということになるであろう。しかしこれがしばしば進出先の保護主義と対立し、ナショナリズムをかきたてることになる。

もしも二つの国が多国籍企業に関して対等であり、完全に双方向的な形になっておれば、そうした事態は発生しないであろう。多国籍企業が進出先の利益よりも自社の利益を優先することがあっても、自国の多国籍企業が相手国で同様の行動をしているわけであるから、この場合は多国籍企業対ナショナリズムといった形の紛争にはならない。そういう形ではなくもっとソフトな形、たとえば寡占的大企業批判というような形での紛争が起るだろうと思われる。

アメリカと日本を二つの焦点とし、それに各国が個別に結びつく形で経済活動が営まれているFSEAは、その点から考えてもECのような地域経済連合にはなり得ない。そのためアメリカや日本の進出企業はもちろんのこと、借款や援助などに対する政府の措置をめぐって、ナショナリズムによる反撃を受けることになるであろう。

4 成長の鈍化を避けられるか

NIE Sの将来については不確定要素が多いので、的確なシナリオを書くことは難しい。ここではアメリカ経済とNIE S経済について、最近の状況を述べることによって、若干の予測を試してみる。

60年代をピークとして、アメリカの経済的覇権はそれ以後、明らかに後退している。そのためアメリカ中心の国際経済機構、すなわち国際通貨基金、世界銀行、関税貿易一般協定などが、その機能を十分には発揮しなくなってきた。したがってこれら国際経済機構から受取る利益も減少してくるから、各国はアメリカの主張をかつてのように全面的には受け入れようとしなくなる。各国にしてみれば、アメリカの覇権を容認することの見返りが小さくなったのであるから、自己主張を強めるのは当然ということになるわけで、それがいっそうアメリカのいらだちを誘発する。

アメリカ自身も、現在の国際経済機構から利益を得ていないと感じている。

覇権国としての立場上、国際経済機構を維持するための負担を引受けているけれども、その受益者は日本やN I E Sであってアメリカではない。だからと言ってこの機構を破壊すれば、その損失はいっそう大きな負担となつてはね返ってくるだけである。ただこの点は各国とも同じであるから、時々居直りに近い態度を示して各国を脅迫することはできる。こうして協調体制という名のゲームが展開されるわけで、サミットやG-5がそのかけひきの場として設定される。このようなアメリカのディレンマは、まだ当分の間は続くと思われる。その結果、アメリカの経済政策は矛盾したものにならざるを得ないわけで、マネタリズムを唱えながらケインジアン的赤字財政を採用したり、他国に自由貿易を強要しつつ自国は保護貿易に傾斜したりして、政策の一貫性、論理性がなくなる。そのことがアメリカの覇権に対するクレディビリティを失わせ、事態はますます混迷の度を高めていくのである。

こうしたアメリカの混迷は、当然のことながらN I E Sに対して重要な影響を与える。アメリカは89年からN I E Sに対する特惠関税の廃止を言明しており、韓国や台湾に対しては市場の開放と通貨の切上げを迫っている。N I E Sはこのようなアメリカの要求を、基本的には受入れざるを得ないであろう。しかしそれがN I E S各国の成長に対する阻害要因になるかどうかは、各国における政府や企業の対応策によって決まることである。

たとえば通貨切上げ問題を考えてみると、ドイツと日本とはかなり違う対応策をとっている。為替レートの上昇は短期的にはデフレ効果をとまなうから、政府が何らのアンチ・デフレ政策をとらない限り、国内物価が低下して企業利益は減少する。その際企業の方が正攻法的な緊縮策の一本槍で対応すれば、成長の鈍化は避けられない。利益が減少したからと言って設備投資を中断したり、研究開発費を削減したりすれば、それは成長の芽を摘むことになる。民間企業といえども同じ経営体制を続けると官僚化してくるのであって、それが企業の活力を減殺することになる。ドイツの場合は、こうした理由で成長が鈍化した。逆に日本の場合は過当競争と非難されるほどの厳しい競争状態のため、企業が官僚化するだけの余裕がなかったたのであり、それが結果的には旺盛

な企業家精神を誘い出して、企業の活性化に役立ったと言える。そしてこれも結果論であるが、ややルーズとも見られる政府の財政政策や物価政策が、アンチ・デフレ政策としての効力を発揮したことも、成長鈍化の防止に役立った。NIE S諸国の場合は、どちらかと言うと日本的対応の方を採用すると思われるから、一時的な停滞はあっても成長が鈍化することはないと思われる。韓国や台湾は農業部門を抱えているから、労働力の逼迫ということは起らないし、そのために通貨切上げが工業部門を直撃するというにはならない。しかしそのことを理由に企業が正攻法的対応のみで押通すならば、内需縮小が足を引っぱって成長鈍化の途に踏み込んでいくかも知れない。

香港やシンガポールは農業部門を抱えていないから、韓国や台湾と違って緩衝装置が存在しない。しかしどちらも国際金融市場を擁しており、特に香港は華僑資本の母港のような機能を果しており、豊富な資金力を活用してデフレ効果を減殺できると思う。シンガポールはやや懸念があり、これまで長年にわたって続けてきた政府主導型の経済運営が裏目に出て、官僚的規制経済の弊害が出てくるかも知れない。ここでは政府自体が企業家精神を発揮できるかどうか、一番の問題になるであろう。

以上を踏まえて、NIE Sの成長鈍化の防止策を考察する。

5 神戸港への影響

NIE S経済の発展が神戸港にどのような影響を与えるか、この点の予測については幾通りものシナリオが書けるはずで、これを一つに絞ってまとめることは難しい。結局は条件付き予測となるのであるが、まとめればまとめるほど条件が多くなっていくからである。そこでケースを二つに限り、最善のケースと最悪のケースについて述べることにする。

最善ケースというのは、日本経済の全体について規制緩和が実行され、神戸港が物理的のみならず制度的にも使いやすくなることを前提にした場合である。神戸港全体が香港のような自由港となれば最善であるが、そこまで行かなくても保税区域が設定されるだけでかなりの中継貨物を吸引できると思うし、それに港湾のファシリティ、サービスが向上するならば、東南アジア一帯の国

際的物流センターから進んで、国際的金融センターとしても繁栄できる可能性がある。

この場合の問題はN.I.E.S側の港湾拡張が、歩調を揃えて実現できるかどうかであり、せうかく神戸港の機能が向上しても相手港の機能が向上しなければ、いわゆる宝の持ち腐れとなってしまう。シンガポールも香港も港湾の拡張にはかなり慎重な姿勢を保っており、港湾混雑を解消するため積極的に乗り出そうとはしていない。シンガポールは85年の景気後退で痛めつけられた後遺症が残っており、P.S.A.(シンガポール港湾管理局)は豊富な内部資金を持っているが、拡張投資については神経質とも見られる態度をとっている。香港も97年問題が根底に横たわっているため、中国政府のよほど確実な保証でもないと、港湾投資の回収という点で不安が残る。そのため大規模な港湾拡張計画を持っているけれども、その実現は困難である。韓国の釜山も拡張計画を策定しているが、かなり巨額の資金調達を必要とするため、着手はかなり遅れると予想される。したがって台湾の高雄だけが港湾の拡張を進めており、神戸港としてはやや手持ち無沙汰という感じである。

しかし考えようによっては、それだけの時間的余裕を与えられているわけであるから、この時間を十分に活用して計画を練り上げればよい。課題のいくつかを列挙してみると、

- (1) 規制緩和について監督官庁と絶えず交流し、研究を続けること。
- (2) 国際的物流担当者、すなわち総合商社や流通業者、そして主要船会社などとの接触を保ち、情報を入手すること。
- (3) 特に輸入港、中継港としてのファシリティ、サービスの増進を検討すること。1日24時間、1年365日のフル・サービス体制の実現手法について研究すること。
- (4) 輸出入に関する諸手続を迅速、かつ正確なものとするためのシステムを研究し、完全O.A化の方向に踏み切ること。
- (5) 海陸空一貫輸送システムの研究を行い、神戸沖空港が実現すれば直ちにそれを採用すること。もちろん神戸沖空港が実現するまでは、関西新空港

他との連動態勢を作ること。また、全般的に、アジア諸国への輸出高増などがあることが考えられる。

これに反して最悪ケースというのは、神戸港が国際的だけではなく国内的にも港湾競争に敗れて、沈滞していくような場合である。現状では日本の貿易量が圧倒的な大きさを示しており、そのため各船会社とも神戸港を無視した配船計画はたてられない。しかしNIE Sの経済発展が今後も持続すれば、各船会社は北米直通航路の配船計画を作るようになり、その分だけ神戸港への寄港回数が減少する可能性がある。最善ケースでは、NIE S諸国の港湾拡張が神戸港発展のネックになると考えたが、最悪ケースではそれが逆になる。NIE S諸国の港湾拡張が進行すればするほど、神戸港には不利な状況が生まれてくる。また国内での港湾競争という点でも、いろいろな問題がある。関西経済の地盤沈下が叫ばれてかなりの歳月が経過したけれども、首都圏との格差は開く一方である。したがって輸出、輸入とも首都圏のシェアが増大するのは当然ということになり、このこともまた神戸港の寄港回数を減少させる原因となる。加えて港湾利用コストの高いこと、日曜荷役が行われないことなどが絡んで、神戸港の評価が次第に低下してくる。

しかし仮りにこの最悪ケースに直面したとしても、その中で最善の対応策を発見して事前に手を打っておくならば、最悪が必ずしもそのままの形で実現することはない。その意味での課題ということになると、神戸港の再開発が問題である。港湾を単なる物流基地や配送センターとして考えるのではなく、ウォーター・フロントを活用した新しい形の都市空間として、各種のアイデアを盛り込むべきである。ベニスとかアムステルダムなど、水の都と称される都市が幾つかあるけれども、そういうモデルを下敷きにしてアメニティとフィーリングとコンビニエンスに溢れた空間を創出するならば、神戸市全体のイメージアップになるし、それがひいてはハイテク産業の立地や知的資源のストックを増加させるであろう。そういう方向での港湾再生計画を練っておくならば、たとえ最悪ケースに直面したとしても、神戸港が衰退するということはないと考えられる。

Sドル)は輸入額(83.1億USドル)の約2.8倍にも達していたけれども、1988年第1四半期の対米輸入額は前年同期に比して135.6%も増加したのである。これは1987年の台湾貿易の対米黒字が約154億USドルに達したことを背景にして、NTドルの上昇が続き、その相対的な競争力を韓国や香港よりも不利にさせたからである。すでに1987年10月には、NTドルのUSドルに対する合理的相場として台湾中央銀行総裁の唱えていた30NTドル=1USドルという心理的バリアのレベルを超えるにいたったのである。そのために緊急にとられた輸入の急増政策は、GDPの成長に対してマイナスの作用を及ぼすため、1988年の成長率は通年で7%程度になるであろうと予測されている。

このように台湾における輸入の増加は、対米貿易のインバランスを是正するために政策的に誘導されたものである。例えば1988年2月には輸入関税が平均して約40%程度引き下げられ、3,300品目にわたって税率が見直された。また従来輸出加工区に与えられていた優遇関税措置が廃止された。この点は、従来輸入の港湾税が商港建設税としてC.I.F価格の4%、一方輸出についてはゼロであったのが、1987年8月より、輸出・輸入とも0.5%の税金がかけられることになったところにも現われている。また原料輸入に対する課税を戻すという制度も廃止され、加工品輸出を抑える動きが強化された。同時に、加工区の製品が国内市場でも販売されるように政策の転換が図られている。

したがって台湾経済の今後の発展は、従来アメリカに集中されていた輸出を広く分散させるとともに、蓄積した約750億ドル(1987年推定)の外貨を背景にして対外投資活動をいかに活発化させようかどうにかかっているといえる。台湾の経済の発展が基本的に財ならびにサービスの輸出によって支えられてきたことは、輸出のGDP寄与率が、第1表から容易に求められるように、1984~87年の間で、59.5%、58.6%、69.7%、72.9%というように高水準でしかも増加の一途をたどっていることから明らかである。台湾はこのような輸出立国としての立場を維持しながら、輸出先を次第に日本、中国、ヨーロッパへと順調に分散しつつある。また対外投資もフィリピン、マレーシアを標的に企業進出の形で増加がみられる。このように台湾はある程度の時間を必要とし

ながらも、対米輸出一辺倒の貿易構造より脱却しうることは確実であろう。この意味において1988年の台湾経済は、短期的には景気の調整期であるが、長期的には経済構造の大きな転換期に当たっているといえよう。

このような中で、日本と台湾の企業間の今

後の関係は、具体的には、台湾の技術力と日本の技術力を結合した、しかも台湾経済に根づいたジョイントベンチャーを作る方向に進むと予想される。自動車部品、家電、ハイテク商品、建材、化学製品（エンジニアリングプラスチック）などは、その一部を日本へ逆輸入することを前提として進出する必要がある。単純なジョブシフトの時代は終わったとしても、高付加価値製品の製造市場として台湾はまだ十分に魅力のある市場なのである。

(2) 韓国—民間消費リード型—

韓国もまた、対米輸出依存度という点では、1985～86年の両年について、35.5%から40.0%へとように上昇しつつあるけれども、台湾に比べればその依存度は低い。すなわちその分だけ輸出先がすでに多様化しており、1986年では、アメリカの他、日本15.6%、香港4.9%、カナダ3.6%、西ドイツ3.6%、イギリス3.0%、サウジアラビア2.5%、フランス1.6%、オーストラリア1.2%などで76%を占める。台湾ではアメリカ、日本、香港の上位3か国で66.4%の集中度をもつのに対し、韓国では同じ上位3か国で60.5%の集中状況にある。その結果、1987年中は、対米貿易のインバランスにもとづく為替相場の上昇はNTドルの方がウォンよりもかなり速かった。ところが1988年に入ってから

第1表 台湾経済のGDPの構成内容

(1981年価格, 10億NT \$, カッコ内は対前年比のパーセンテージ変化率)

区 分	実 績 値			暫定値
	1984	1985	1986	1987
民 間 消 費	1,083.7	1,139.4	1,210.1	1,303.2
政 府 消 費	333.5	351.3	365.4	381.9
粗 資 本 形 成	486.3	453.2	501.6	594.1
資 本 減 耗	—	-28.5	-67.1	-4.7
財とサービスの輸出	1,262.0	1,296.0	1,661.5	1,972.4
財とサービスの輸入	-1,044.1	-998.9	-1,224.7	-1,541.8
GDP 合 計	2,121.4 (9.6)	2,212.7 (4.3)	2,446.8 (10.6)	2,705.0 (10.6)

(出所) EIU, *Country Profile, Taiwan*, 1988-89, p. 13.

は、台湾の輸入促進政策の結果、ウォン相場の上昇がNTドルの上昇よりも激しくなり、同年3月時点での両者の相場関係は、1987年7月時点の関係へと逆戻りし、その分だけNTドルの相場が下落した。為替相場の動きでみる限り、韓国の経済活動は台湾に比して約10か月～1年のラグをもって進んでいるようにみえる。

この点は、韓国の馬山などの自由輸出地域 (Free Export Zone) においては、台湾におけると同様に、ここで生産された製品を国内市場で販売しうる措置をとるなど、輸出抑制策がとられていることからわかる。また自由貿易地域の輸出競争力も、為替相場、賃金水準、日本からの半製品輸入価格などの上昇の影響を被って、低下していることも事実である。

韓国経済も台湾経済に類似して、輸出によって経済の成長を図っているという点では同じであるといえよう。しかしすでにふれたように、1986年のGDPに占める輸出の割合は台湾では69.7%であったのが、韓国では42.0%であり、逆に同様の民間消費の割合は台湾が49.4%であるのに対し、韓国では55.7%を占めている (第1表と

第2表参照)。このように韓国では民間消費の動向の方が輸出よりも大きな効果をGDPに与えており、この点が台湾と異なっている。このGDPに占める輸出の割合は、韓国では1986～88年については、42.0%、45.9%、46.3%へと安定的に推移するとみられているが、一方その成長率は

第2表 韓国経済のGDPの構成内容

(1980年価格, 10億ウォン, カッコ内は対前年比のパーセンテージ変化率)

区 分	実 績 値		予 測 値	
	1985	1986	1987	1988
民間消費	32,046	34,065	36,600	39,235
政府消費	5,145	5,625	6,300	6,770
粗資本形成	17,356	19,950	22,580	24,275
資本減耗	413	-311	150	350
財とサービスの輸出	20,281	25,682	31,380	33,890
財とサービスの輸入	-20,124	-23,859	-28,425	-31,070
統計誤差	-442	14	-270	-270
GDP合計	54,674 (5.4)	61,166 (11.9)	68,315 (11.7)	73,180 (7.1)

(出所) EIU, *Country Report, South Korea*, No.4, 1987, p.5.

26.6%, 22.2%, 8.0%というように次第に鈍化する傾向にある(第2表参照)。そのため経済全体についてのGDP成長率も低下すると予想されており、1988年は台湾と同様に7%台の成長が見込まれている。

台湾と韓国は、1987年にともに大幅な賃金上昇を経験している(台湾27%, 韓国18.8%)。その影響が輸出と民間消費の相互関係にどのような波及効果を生むのかという点は今後注目されねばならない。

3 コンテナ物流の発展のタイプ

本節では両国の製品貿易の主要ターミナルである高雄港と釜山港におけるコンテナ物流の規模をTEU表示でとらえることによって、各港の発展のタイプを明確に区別するとともに、港湾拡張計画にふれておこう。両港の港湾サービスの特徴などのソフト面については次節においてとりあげよう。

(1) 高雄港のコンテナ物流—トランシップ型—

第3表のデータから求められるように、台湾のTEU表示コンテナ貨物量の約%が集中している高雄港における最近8年間(1980~87年)のコンテナ貨物成長率の年平均は17.6%であり、またその1987年の取扱量は世界第3位である。

一方、1970~73年における高雄港のテイクオフの期間を除いた1974~79年の6年間の平均成長率は30.3%である。これと比較すれば、第2次オイルショック後の最近の成長率のレベルは、その約60%程度にまで低下している。しかしそれは香港、シンガポールなどと同様に抜群の成長力をも

第3表 高雄港のコンテナ取扱量と成長率

(輸出・輸入・トランシップ合計, 1000TEU, 成長率は%)

暦年	コンテナ取扱量	成長率	暦年	コンテナ取扱量	成長率
1970	11.3		1979	777.2	32.4
71	27.5	143.4	80	979.0	26.0
72	69.9	154.2	81	1,124.7	14.9
73	168.8	141.5	82	1,194.0	6.2
74	194.6	15.8	83	1,479.5	23.9
75	227.3	16.8	84	1,785.0	20.6
76	323.0	42.1	85	1,900.9	6.5
77	357.2	10.6	86	2,482.5	30.6
78	586.8	64.3	87	2,778.8	11.9

(出所) Kaohsiung Harbor Bureau, *Port of Kaohsiung* 1988, p. 34, 暦年データ

第4表 高雄港におけるコンテナ取扱量の内訳

(取扱量は10,000TEU, シェアは%)

区 分	1983		1984		1985		1986		1987	
	取扱量	シェア	取扱量	シェア	取扱量	シェア	取扱量	シェア	取扱量	シェア
輸 出	62.51	42.3	66.94	37.4	68.71	36.1	86.61	34.9	92.63	33.3
輸 入	58.35	39.4	64.71	36.3	73.29	38.6	90.63	36.5	90.61	32.6
トランシップ	27.09	18.3	46.86	26.3	48.09	25.3	70.96	28.6	94.63	34.1

(出所) Kaohsiung Harbor Bureau, *op. cit.*, p. 31 の棒グラフデータより推定

っているといえるのである。

さて1983～87年の最近の5年間について、高雄港務局(Kaohsiung Harbor Bureau, 略称KHB) 発表の棒グラフデータより推定して求めた各年におけるコンテナ貨物取扱量の内訳は、輸出・輸入・ト

第5表 最近5年間における高雄港の項目別成長率(%)

区 分	1983	1984	1985	1986	1987
輸 出	8.8	7.0	2.6	32.8	0.7
輸 入	5.5	11.0	13.6	33.3	5.4
トランシップ	149.2	72.8	2.6	23.5	59.3
全 体	23.9	20.6	6.5	30.6	11.9

(出所) 第4表に同じ

ランシップについて第4表のようになる。この推移の傾向をもう少し明確にするために、1983～87年における各取扱量別の成長率を求めると、トランシップの成長にもかなりの変動があることがわかる(第5表参照)。

トランシップは、1983～84年に大きく成長した後は、1985年は横這い状態であったが、1986年より再び成長軌道に入り、1987年にはそのシェアが輸出と輸入のいずれのシェアをも上まわるほどのレベルに達している。台湾経済が安定成長に移行しつつある現状では、トランシップ港としての機能がますます注目されることになるであろう。トランシップ港としての決定には、コスト、地理的要因、労働力の確保の容易さ、天候状態などが作用するが、この中ではコストが最も重要な要因としてみられる傾向がある。例えば、中東/シンガポール/高雄のインド洋航路とアメリカ/日本/高雄の太平洋航路を中心に運営して

いるAPLは、トランシップ港として、シンガポール、コロンボおよび高雄を機能させており、とりわけ高雄港における同社のトランシップの割合は約70%（1987年、約60万TEU）に達している。高雄港のコストのレベルを他港と完全に比較しうる形でとらえることは困難であるが、概ねそのレベルは日本の諸港の $\frac{1}{4}$ ～ $\frac{1}{3}$ とみられている。

さて高雄港務局においては、港湾整備の方向について必ずしも確固たる理念があるようには思えなかった。港湾の拡張は、船社が必要性を認めるが故であり、当局としては需要があるから拡張するとしかいいえないというものであった。これは港湾拡張計画が需要創出型ではなくて需要追従型であることを意味する。現在、ターミナルの拡張計画としては、第4コンテナターミナル（116～122の7バースの建設計画、116～117は完成済、118～119は1988年末までに完成予定、120～122は1990年に完成予定）、第5コンテナターミナル（解体ヤード跡に計画、本年度着工予定、公共バース数は2で優先着工予定、専用バース数は7）、第6コンテナターミナル（大林地区、計画の内容など未定）がある。高雄港の港湾開発可能面積は十分な潜在的余力をもっているけれども、需要追従型の拡張計画のもとで売手市場の状況が続くように計画が進められるであろう。その意味で、当面は需要が供給を常に上まわることになる。しかし今後トランシップ貨物をベースにして港湾の発展を図ろうとすれば、香港やシンガポールなどとの競争も考慮して、需給の均衡をめざすように政策の転換がみられるかもしれない。この点には注意を払っておく必要がある。

(2) 釜山港のコンテナ物流—輸出・輸入型—

1980～87年度における釜山港のコンテナ貨物の輸出货量、輸入量およびトランシップ量は第6表の通りである。釜山港のトランシップは、その成長率が高いけれども、全体に占めるシェアは1987年度において3.3%にすぎない。高雄港とは異なり、自国の輸出入貨物を取り扱うことで、能力が限度に達しているとみてよい。そのようにみれば、1987年度の釜山港の輸出と輸入の貨物量の合計182.5万TEUは、高雄港の同様の1987年の値183.2万TEUにほぼ等しいことが注目される。もっとも高雄港が競争港として基隆港（シェアは約30%）を

第6表 釜山港のコンテナ貨物取扱量(単位, 1,000 T E U)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
輸 出	377	428	468	539	630	672	818	1,011
輸 入	256	316	349	375	424	483	630	814
(小計)	633	744	817	914	1,054	1,155	1,448	1,825
トランシップ	—	—	6.6	14	30	17	42	62
合 計	633	744	823.6	928	1,084	1,172	1,490	1,887

(出所) Korea Maritime and Port Authority 資料。

もつとは異なり、韓国では釜山港にコンテナ貨物の93% (1986年度統計) が集中し、残りが仁川港 (1986年度取扱量は10.4万 T E U) などに分散している。韓国におけるコンテナ貨物量を仕出地別に概観すれば、京仁地区約40%、釜山地区約40%、その他約20%となっており、そこには集中はみられない。それにもかかわらず仕向地として釜山港に集中がみられるのは、釜山港以外に天然の良港が存在しないことを示している。釜山港はまた神戸港にとっての競争港ではあるが、一方では釜山港の輸出力の約7% (1986年度) が神戸港へのフィーダー貨物量となっており、この意味では両者は補完港でもある。したがって釜山港の発展計画は高雄港とは異なった意味において注目に値するのである。

さて韓国海運港湾庁 (Korea Maritime and Port Administration, 略称 KMPA) が、9基のガントリークレーン (内8基は釜山コンテナターミナル運営会社 (Busan Container Terminal Operating Co., 略称 BCTOC) 所有、1基は民有) を備える釜山港のコンテナ貨物取扱能力を算定する方式として示したものは、次の通りである。

1基 (ガントリークレーン1基1日) $20 \text{ T E U} / \text{時間} \times 20 \text{ 時間} = 400 \text{ T E U} / \text{台} / \text{日}$
 8基 (ガントリークレーン9基年間) $400 \text{ T E U} \times 9 \text{ 基} \times 360 \text{ 日} \times 0.7 = 90.7 \text{ 万 T E U} / \text{年}$

これは實際上、20時間 $\times 0.7 = 14$ 時間稼働体制を仮定していることになる。BCTOCの8基分の能力は80.6万 T E U / 年になるが、1987年におけるその取扱

量は115.2万TEUで、釜山港全体の63.1%に当たる。これは14時間稼働体制を前提とすればガントリークレーン1基1時間で28.5TEUを処理していたことを示している。

仁川港の「KMPA」は、1990年に第3段階開発事業計画が完成する頃の輸出入コンテナ貨物量を230万TEUと推算している。ちなみにこの計画を立案した当時における1990年の予想取扱量は194.2万TEUであったから、この計画の完成によって事態がすべて解決するものではないことは明らかである。

そこで短期的な改善策として、能率の40%改善をめざすガントリークレーンのダブルサイクル方式の採用（1988年4月1日より）、ガントリークレーンなどの荷役設備の増設、第5埠頭と穀物サイロの中間にある官有遊休地4,000坪余りをコンテナヤードへ造成する計画、原木船用の中央埠頭にコンテナ船を接岸させる計画（1988年7月より実施）、コンテナ専用高架道路の建設（仁川港と馬山港でのコンテナ取扱量を増加する計画などが考えられている。この仁川と馬山両港の活用については、京仁地区貨物を仁川へ、また馬山地区貨物を馬山へ移動させ、現在の両港の取扱量10万TEUを70万TEUまで増加させようとするものであるが、両港とも従来船社から利用の便宜上好まれなかったために釜山港への貨物の集中が生じているのであるから、この計画の実現にはかなりの摩擦が予想される。

1990年に完成する予定の第3段階開発事業計画が完成したのちに、基本的な港湾発展策が立案されねばならない。これは第4段階開発事業計画と呼ばれている。この将来計画も含めて、最近韓国海運技術院（Korea Maritime Institute）の幹部研究員の報告によれば、Kwangyang Bay に、2000年までに最低6バースのコンテナ専用ターミナルを建設するとともに、また適当な場所にオンドックコンテナヤードを建設し、来たるべきアジア太平洋時代において、韓国が北東アジアの物流センターとして機能することをめざしている。もっとも政府予算に占める港湾建設予算の順位が低いことと、根本的には資金の不足のために、増大する需要に合わせて計画を実現することはきわめて困難であると考えられている。

4 港灣サービスの特徴と問題点

(1) KHBと高雄港のサービス

高雄港務局(KHB)は高雄市に所属しているのではなく、中央政府である中華民国台湾省交通部によってコントロールされている。1987年度のKHBの収入は約44億NTドルで、その利潤の割合は約35%、15億NTドルにも上っている。港灣関係のタリフは、1975年以来据え置かれており、最近の消費者物価指数も比較的安定的に推移しているから、実質でも横這いであるとみられる。

港灣労働者の賃金は $\frac{1}{2}$ が固定給で、 $\frac{1}{2}$ が出来高給である。特に出来高給部分は港灣貨物量の増加とともに上昇しており、賃金もこれにともなう上昇している。これは時間の経過とともにある程度の労働生産性の上昇があることをも示唆している。一方労働基準法の面からの制約もあるが、日曜荷役料金は割増していない。ただし祝日荷役に対しては割増がある。このような形で、高雄港では24時間荷役体制をコンテナ貨物についてはとっている。しかしかれらの作業効率を考察しようとするれば、専用バースと公共バースに分けて論ずる必要がある。

自国船社としての台湾船社は、専用バースの使用についても最も有利な地位にある。バース・ターミナルの直営権をもち、自前の設備を所有し、自前の労働者を雇用している。ターミナルの能率は30 MOVEMENT / 時間とみられている。またターミナルの直営権だけではなく、国内のトラック業も営業できる。

これに対し外国船社の専用バースでは、ガントリークレーン、ストラドルキャリアなどの諸設備は、すべてKHBが一旦購入(償却期間5年、定額法)したのち、専用バース借受船社に対してリースされ、また専用バースのドライバー(ガントリークレーンの運転手やフォークリフトの運転手)もKHBから派遣される。その作業効率は20~25 TEU/時間であり、特にガントリークレーンの操作では熟練労働者と未熟練労働者の差が激しい。

また外国船社の専用バースのCFSのオペレーションのライセンスはすべて

半官半民の組織である CCTC (China Container Terminal Corp.) が握っている。いいかえれば、CFSの作業については、CCTCの派遣する労働者を用いなければならない。その場合、

外国船社—代理店—CCTC—港湾労働組合 というように、外国船社とCCTCの間に代理店が入る。CCTCとの契約は概ね2年であり、外国船社は、CCTCに人件費にプラスしてその22% (オフィシャルレートであり、交渉によって変更は可能) のコミッションを支払うことになっている。この場合、派遣された労働者の熟練度上昇のためのトレーニングは外国船社が行うことになる。このようにこの方法の欠点は、外国船社自らが採用活動を行えないことである。一方その利点としては、CCTCが労働組合との間のバッファーとなってくれているために、外国船社が労働組合との賃金交渉などの矢面に立たなくてよいことである。自ら雇用し、また交渉する力をもたない外国船社の場合には、利点の大きい制度であるとも考えられる。

一方公共バースの利用者が専用バースの利用を望む場合には、港湾の拡張計画に合わせて、その旨をKHBに申し出なければならない。その場合の専用バースリース料は、リースの年度ごとに、また場所ごとに異なる。また荷役されるコンテナ貨物量の多寡や作業効率にも依存するけれども、専用バースのTEU当たりのコンテナの取り扱いコストは公共バースよりは平均して3倍は安いとみられている。公共バースはKHBによって運営されており、特にその作業効率が15~20TEU/時間というようにきわめて低い点に問題がある。加えて公共バースでのオーバーフローの結果、沖待ちを余儀なくされるため、総合的に判断すれば専用バースを借り受けなければ物流効率の上昇を達成できない状況にある。

ところで専用バースは、借受船社が現にバースを利用している状態において専用使用であるが、船舶が接岸しておらず、したがって岸壁が空いているような場合には、KHBの要請があれば、岸壁およびバースを他の船社に利用させることになる。その場合、ガントリークレーンなどの機器の使用料は船社に対して支払われるけれども、ゲートおよびヤードの使用料は、その半分がKHB

の収入となる。日本ではヤードの専用借受人が自由にそれを経営できるけれども、高雄ではヤード使用料的なものをKHBに支払う必要があり、専用バースの使用にも日本と比べれば制限がある。

なお1987年末において、アメリカ船社は、台湾における専用バースにおいてドックサイドの設備を保有し、これを運営しようという長期にわたる要求を通すことに成功した。この影響が他の外国船社にも及ぶかどうかは別にして、この問題は、次節において台湾における港湾サービスの国際化の動向としてとりあげられる。

(2) KMPAと釜山港のサービス

港湾事業は、中央集権的に韓国海運港湾庁（KMPA）において、計画の内容、推進の方法などがすべて決定される。全国に10個存在する地方海運港湾庁（釜山、仁川、馬山など）は、中央で決定された方針に従って運営される。例えば釜山海運港湾庁の監督下にある釜山コンテナターミナル運営会社（BCTOC）はKMPAとのリース契約のもとで、第5および第6埠頭を運営している²。しかし地方の有力荷主は、地方海運港湾庁を通さずに、直接に中央のKMPAに対して要求を伝えるため、KMPAで決定された方針と地方海運港湾庁の運営の間には情報上のギャップや摩擦がある。

KMPAの現在の課題は、海運・港湾業をより健全に、また効率的経営管理を通じて国際競争力をつけさせることである。KMPAの港湾事業予算は第7表の通りであり、借入金は港湾建設のための政府からの借り入れである。交通部予算の中で港湾事業が営まれており、独立採算制にはなっていない。

KMPAが1988年3月18日現在において、代表的な各国の国際港湾の使用料を比較した調査結果（対象は、釜山、横浜、高雄、シンガポール、ルアーブル、ロングビーチ）によると、日本の港湾は政府収入部分（船舶入港料、貨物入港料、接

第7表 KMPAの予算規模
(1億ウォン)

	1987年度	1988年度
予算規模	1,322.29	1,499.26
(内)港湾収入	1,126.60	1,237.32
(内)借入金	196.29	261.94

岸料の合計)においては最低であるが、業界収入部分(曳船料、導船料、荷役料の合計)では最高であり、特に荷役料部分が高くなっている。周知のように各国の料率体系が異なるために正確に比較分析することは困難な作業である。したがってこれは一つの参考資料である。しかしこの資料をここでとりあげるのは、国際的なコスト競争力では抜群であるとみられている韓国においても、各国のコストの動向を明らかにすべく広汎な調査を実施しているという事実を強調するためである。政府と業者の収入を合計した総合的なコスト競争力では、高雄港が最も強く、そのコストレベルは釜山港の約80%であるという結果がえられている。ただ釜山港の場合、コンテナヤードでのオンドックの無料の利用期間が過ぎた場合、オフドックのヤードに貨物を移す必要があるから、広くいえばこの料金も港湾料金に加味される必要があるし、また高雄港のトン税など考慮すべき要因が欠けている。しかしこれらの要因を斟酌したとしても、現状のままでは、神戸港は釜山、高雄の両港と料金面で競争することは不可能であろう。

もう一点ふれておかねばならない釜山港の港湾サービスの特徴は、BCTOCのオンドックコンテナヤードが狭く、しかもそれが公共的にしか使用されていない現状のもとでは、オフドックコンテナヤードのサービスに依存せざるをえないことである。1987年において活動中の民間のオフドックコンテナヤード

第8表 釜山港におけるコンテナ輸送 (ただし空コンテナも含む)

区分 年	輸出(TEU表示)			輸入(TEU表示)		
	取扱総量	(内) OFF DOCK CY	(内) BCTOC	取扱総量	(内) OFF DOCK CY	(内) BCTOC
1978	272,540	255,840	16,700	234,016	215,416	18,600
1980	376,724	235,924	140,800	256,142	111,942	144,200
1982	438,195	252,495	185,700	348,458	148,858	199,600
1984	630,424	251,624	378,800	423,906	141,206	282,700
1986	817,647	380,847	436,800	630,578	227,378	403,200
		(46.6%)	(53.4%)		(36.1%)	(63.9%)

(出所) Korea Shipping Agency Association, *Port Information Korea*, 1988, p. 127.

(17社31か所)とCFS(17社29か所)の面積の割合はCYで66.75%、CFSで81.4%にも上っている。逆にいうとBCTOCの面積のシェアは、CYで33.25%、CFSで18.6%にとどまっている。また釜山港におけるBCTOCターミナルとオフドックコンテナヤードの貨物取扱量は、TEU表示で第8表の通りである。1986年において、BCTOCのシェアは輸出で53.4%、輸入で63.9%である。前節においてふれたように港湾物流の効率化を図るうえで、バースの建設とならんで、オンドックコンテナヤードの建設が急務であるとみられているのはこのためである。

5 港湾サービスの国際化の動向

各国の港湾が国際的な輸送サービスのターミナルとしての地位を確立するには、ハード面のみならず、ソフト面でも国際化を図らなければならない。台湾と韓国の港湾サービスに対し、外国(とりわけアメリカ)の船社から出された不満は、①港湾サービスを自国船社に有利に供与していること、あるいは②これら両国の船社が外国港で享受しているのと同じサービスを、外国の船社がこれら両国の港において享受しえないのはフェアではないというものであった。このような問題は、台湾では専用ターミナルの運営について、一方韓国では公共ターミナルの運営やウェーバー制度などの国旗差別政策に現われている。これらの問題が実際のフェアネスの観点からどのように解決されつつあるのかを検討しよう。

(1) 台湾における専用ターミナルの運営

すでに前節でふれたように、自国船社としての台湾船社は、専用バース・ターミナルの直管権をもち、自前の設備を所有し、自前の労働者を雇用できるとともに、国内のトラック業も営むことができるなど、外国船社に比して有利な地位にある。なぜなら、高雄港において外国船社が専用バースを貸与された場合、①荷役の諸設備はすべてKHBが一旦購入したのちに外国船社に対してリースされ、②この設備を移動させる運転手もKHBよりその職員が直接派遣され、また③CFSの運営管理にかかわる人員は、このオペレーションの権利を

握るCCTCが労働組合との交渉によって確保した労働者である。このように外国船社が、コストレベルにして公共バスの約1/3の専用バスを借り受けようとするれば、三つの著しい差別が課せられるのである。もっとも③はすでに論及した理由によって必ずしも不利益を生むとは限らない。しかし①と②はセットになっており、特に①については設備の償却期間が短かく、しかも定額法をとっているため、外国船社の支払うリース料の負担が重くなっているという批判を被ってきたのである。

ところでアメリカ政府は、このような問題点の存在を指摘して、アメリカ船社の台湾における公平な行動を保証するように台湾政府に長期にわたって要求した結果、ついには1987年末に、アメリカ船社が台湾における専用バスにおいてドックサイドの設備を所有し、これを自ら運営する権利を認めさせることに成功した。アメリカの主張は、台湾の巨大な二船社であるエヴァーグリーンとヤンミンに対して与えられたドックサイドにおける資本と労働の自主運営は、あたかもこれらの船社が実質的に間接的な政府の補助金を受けとっているに等しいというものであった。批判はとりわけ、外国の船社がドックサイドの設備を使うために、KHBに対してレンタル料を支払うという、台湾に固有の慣行に向けられ、しかもその場合、KHBに対して通常考えられるレベル以上のレンタル料が支払われてきたと主張されたのである。これに対して台湾の二船社は、アメリカにおいては、自らの設備を所有し、オペレートする権利を妨げられてはいない。これでは台湾の扱いは国際的なフェアネスの論理に矛盾するものといわざるをえない。

これをうけて、現在APLとSEA-LANDのアメリカの二船社が、自己所有の荷役設備をドックサイドに持ち込んでよいというライセンスをすでに与えられている。そしてこれらの設備を自らオペレートするためのライセンスを申請中であるが、1988年3月末時点では許可はまだおりていなかった。しかし許可は当然にあり方向である。そうなった場合、APLとSEA-LANDのアメリカ船社二社はKHBとCCTCの派遣する労働者を使わずに、自ら雇用活動を開始できることになる。ただアメリカ船社は、CCTCの機能を労働問題を解

決する上でのバッファーとして考えてきた傾向がある。結局 C C T C を利用した場合の生産性と自社雇用のケースの生産性を比較して最終的な決定が下されるであろう。現在のところターミナルを自営して国際競争力を強化する方向に向かうであろうとみられている。そうなった場合、アメリカ以外の外国船社にとっては、C C T C のサービスが従来以上に向上するであろうと期待できる。台湾がこのような形でアメリカの要求に応じつつあるのは、台湾がアメリカの報復を恐れたためである。もしその報復があれば、すべての台湾の船社のアメリカにおける活動が危機に追いやられる。対米貿易依存度の高い台湾としてはこのような事態の発生を避けざるをえなかったのである。このように台湾では当面は、台湾船社、アメリカ船社およびその他の外国船社の間でターミナル運営の自由度に差が設けられることになる。その他外国船社にとっては、アメリカと同様にフェアネスを主張し、かつ労働組合との間で交渉能力をもちうるかどうかが鍵になる。いいかえれば台湾の専用バース運営は、効率の追求について市場競争の原理に従い始めたのである。この問題の次のラウンドは、台湾国内における輸送事業への参入であろう。台湾の国内のトラック市場は閉鎖されており、アメリカ政府はこの点を現在注目しているようである。おそらくアメリカは、国内トラック市場の開放について、台湾に対して互恵的なビジネスの機会を与えるように圧力を加えることになるであろう。

(2) 韓国における公共ターミナルの運営と国旗差別政策

(a) 公共ターミナルの運営

K M P A は、従来 B C T O C が韓国籍船に対してのみ認めてきた釜山のターミナルのコンテナヤードにおける無料の「storage period」を、1988年2月より、従来の15日より、輸出貨物は4日間に、また輸入貨物は5日間にそれぞれ短縮するとともに、この措置を外国船にも拡大して適用することを決定した。

この措置は、アメリカの船社から出されていた差別打破の要求に応えるとともに、悪化を続けるターミナルにおける貨物の混雑状態を改善することをねらったものである。外国船社に対しては、従来より、今回の措置と同じく、輸出

貨物4日、輸入貨物5日の無料倉置が認められていたから、今後は、釜山コンテナターミナルにおける外国船社に対するいかなる種類の差別も存在しなくなるであろうことである。また同時に BCTOC が韓国船社にのみ認めていた CFS の優先使用をやめて外国船社にも開放することとなった。

(b) ウェーバー制と日本海運

韓国は、1967年に、自国商船隊の育成の観点より、自国船への優先積みを内容とする「海運振興法」を制定し、自国船優先政策を導入し、また1979年には同政策を強化することを目的として同法の一部改正を行い、全ての定期貨物および政府指定貨物の輸送については、特定の条件を満たさない国に対してウェーバー（韓国船不就航証明書）の発給を受けるべきことを義務づけた。この特定の条件とは、UNCTAD の定期船同盟行動憲章条約を批准しているか、または韓国と2国間協定を締結しているかのいずれかである。わが国の運輸省の資料によると、この条件を満たさない国は、日本とイスラエルの二国であり、両国の船舶のみがウェーバーの受給義務を課せられたのである。特に日本は、これによって著しく積み取りを制限される結果となり、日韓航路については韓国船がほぼ独占的に輸送しているとされている⁴。このようなウェーバー制度は、1984年8月に海運集約政策の一環として制定された「海運産業育成法」（海運振興法の改正法）にも受け継がれている、

ウェーバー制度のねらいは、UNCTAD の定期船同盟憲章における4:4:2（当事国船社で40%と40%の貨物量、第三国船社が20%の貨物量を運ぶという原則）を生かそうとするところにある。世界全体の航路についてみた場合、日本船が概ね妥当な量の貨物を積み取っている現状では、特に日本がこの制度によって大きな被害を被っていないという楽観的な解釈も成り立つであろう。しかし日韓航路のコンテナ貨物に対する日本船のシェアは、日本の輸入についてみても、わずか5.3%（1985年）にすぎないのであるから、この航路に関してはウェーバー制が日本の海運活動のネックとなっていることは間違いがない。日本が韓国との間に早急に二国間海運協定を結びえないとすれば、何らかの方法で UNCTAD の憲章をわが国が批准する方向へ持っていくことが、ウ

ウェーバー制を免れる有効な手段であろう。ただウェーバー制の適用を免れている国でも、用船した外国籍船を運航するようなケースでは、ウェーバーの発給を受けるように要請されるようである。特に韓国とアメリカの間ではこの問題をめぐってなお議論が続いている。アメリカが機会があるごとにウェーバー制の廃止を求めるのはそのためである。

さて、海運産業育成法のもとでの新ウェーバー制度についてももう少し詳しくみておこう。ウェーバー制実施のための法的枠組を旧制度と対象して示したのが第9表である。新制度のもとでのウェーバー制によって変更を受けた事項としては次の四点をあげることができる。

第一に、指定貨物の場合、国籍船（用船も含む）入札運賃が最低入札価格の110/100を超過する場合、国籍船利用を免除するようにして、旧法に比べて外国籍船を利用できる範囲を拡大した（海運産業育成法ならびに同施行令）。なお指定貨物は、輸入貨物については、従来の6品目（原油、衝鉄原料、肥料原料、糧穀、政府購買物資、石炭類）に加えて、新たに3品目（石油化学工業原料、農・水・畜産関係輸入冷凍・冷蔵貨物、液化ガス）が指定され、合計9品

第9表 ウェーバー制実施のための法的枠組

	新 制 度	旧 制 度
法 律	海運産業育成法 (法律 第 3,750号, 1984年 8月 7日)	海運振興法
施行令	海運産業育成法施行令 (大統領令 第11,590号, 1984年 12月31日)	海運振興法施行令
施行規則	海運産業育成法施行規則 (交通部令 第 810号, 1985年 3月 9日)	国籍船利用貨物運送調整に関する規則 (交通部令 第636号)
要 領	国籍船利用貨物運送調整制度運営要領 (海運港湾庁告示 第80-15号, 1985年 4月 2日)	国籍船利用貨物運送調整に関する要領 (海運港湾庁告示 第209号)

目に拡大された。一方輸出貨物については、従来は合板・セメント・鉄鋼製品が指定されていたが、これらはすべて解除された。

第二に、定期船貨物の場合、交易当事国と均等積取の範囲内で国籍船を利用するようにして、国際海運潮流に副うように対応する（海運産業育成法）。

第三に、旧法令では、契約条件、貿易慣行によっては国籍船の利用を免除したが、この制度を悪用する例が目立ったため、新制度ではこの利用免除規定を削除する（施行規則）。

第四に、国籍船の利用実績が良好な荷主に対しては、一定期間を決めて国籍船利用を免除することができるようにする（海運港湾庁告示、要領）。

なお国籍船を利用できないケースには、具体的には次のようなケースがある。

第一に指定貨物については、①国籍船の輸送能力が不足している場合、②産地の特殊な都合による場合、③海難その他不可避な場合などがある。指定貨物を国籍船でない船舶で運送しようとする者はKMPA長官の確認をもらわねばならない。

第二に定期船貨物については、①国際協約締結当事者が輸送する場合、②国籍船社の積取量を設定した運賃同盟機構に加入している船社が運送する場合、③貨物の性質、④船積予定日の5日以内に船積みする国籍船がない場合、⑤KMPA長官が決める運送量の範囲内で外国船が運送する場合、⑥KMPA長官が船舶選択の自律制を認定した者の貨物の場合などをあげることができる。なお上記の各項目の可否はKMPA長官が確認し、決定する。

現在KMPAはウェーバー制度の改善に取り組んでいる。それによれば、ウェーバーの申請人が、荷主から外国船社の代理店に変更されるため、ウェーバー発給の許可も代理店に対してなされるという方法が考えられている。これに伴って、ウェーバーの発給は、船積件別（すなわち貨物別）の発給から航路・船舶別の発給へと変更される。そのため、もしこの通り実施されるとすると、代理店は、荷主別に国籍船利用実績やウェーバー申請実績などのデータを管理し、ウェーバー申請のたびにそれを記載した申請書を提出しなければならない。

なる。今後この案をベースにして検討が加えられるため、将来内容が変更されることも十分にありうる。

(c) KMPAのファイルシステム

すでに実施されて7～8年になるけれども、KMPAは船社に対し、タリフ、船名、サービス頻度、航路などをファイルするように行政指導を行っている。これは1979年の海運振興法改正に伴って出されたKMPA告示第212号にもとづいて実施を開始された。

この制度は、アメリカのFMCが同様のファイル制度を採用していたものを模倣したものであろう。ただアメリカの場合には、国籍船社も外国船社も公平に扱ったファイル規制であり、しかもその規制の性質が効率性を阻害するという理由によって、最近において大幅な規制緩和がなされたところである。しかしKMPAのファイル規制は国籍船社を有利に扱おうとした意図をもった差別的規制である。いいかえれば、これによって韓国船社を保護しようとしているのである。したがってファイルシステムは届出制ではなくて許可制である。全世界の定期船会社に対する差別的措置としては、ウェーバー制よりはむしろこのファイルシステムの方が強力であると一般にみられている。

このように韓国においては、海運サービスの利用については、ウェーバー制やファイルシステムなどに差別的政策を残しているけれども、すでにみたように港湾サービスの利用については、BCTOCのC.F.Sに対する韓国船社の優先使用を廃止して外国船社にも開放し、またCYにおける無料据置期間にも差がなくなるような国際化政策がとられつつあり、これは望ましいことであるといえる。一方、このような措置の結果として、BCTOCにおけるCYやC.F.Sにおける特権を失った韓国船社は、協同して政府に対して、早急にオフドックコンテナヤードのための敷地を手配するように要望している。そして現在進行中の釜山港の第3段階開発事業計画(1990年完成予定)に参加したうえで、1990年以降には釜山港での専用ターミナルの運営を希望している。そうすると現在公共ターミナルのレベルでは解決をみた国際的平等の問題が、次に専用ターミナルの出現によってどのように取り扱われるかが大きな関心の的となるであろう。

6 港湾の競争戦略のあり方をめぐって

本節では台湾と韓国においてみられる一般的な経営戦略を比較して、それと港湾経営戦略との関係を明らかにしたうえで、神戸港としての対抗戦略のあり方にふれておきたい。

韓国では、よくいわれることだが、少数のコングロマリット型の巨大集団(財閥)が産業を支配している。これに対して台湾においては、小規模・中規模の企業が増殖を重ねている。その原因としては、戦後の復興期において、韓国においては一群の市場が欠落しているという大きな後進性に対応するために、制度面において効率的対応を図ろうとしたのに対し、台湾では市場がはるかに効率的に機能し、小企業が参入するうえでの障壁がはるかに小さかったことがあげられる。この初期の段階における相違が蓄積した結果、現状のような産業組織の相違が明確になったのである。例えば先端産業としてのコンピューター企業は、台湾では、大学を卒業して他の企業で数年間の経験を積んだ程度の若い技術者たちによって設立され、従業員が20人程度の小規模企業が多いけれども、一方韓国では、日本との50:50の合弁事業として大規模に設立された。そのため台湾では、コンピューターの各部品が、独立した多数の小企業によって生産される傾向が強いのに対し、韓国では多くの部品を一企業が生産するという総合メーカー型としてスタートするという道が選ばれたのである。

例えば Levy & Kuo は、このような両国の経営戦略の相違をさして、台湾の戦略を「自力拡大型」(Bootstray) 戦略また韓国のそれを「集合組立型」(Assembly) 戦略と呼んでいる。「集合組立型」戦略は、初期に大規模な投資を図ることによって、たとえ初期段階に現行市場価格を超える平均費用に直面しても、その損失を吸収するよう行動するため、新規企業の参入が阻止され、次第に生産性が上昇するとともに平均費用を低下させる戦略である。これは韓国の巨大なコングロマリットに適した戦略であるが、台湾には適合しない。台湾の「自力拡大型」戦略では、投資額の大きさに依存することなく、むしろ小規模の資金を利用して、たとえ失敗しても被るコストが低いという状況のもとで、事前的には不確実性のレベルが高く、成功の確率が低い事業に積極

的に主導権を握って参入し、革新性を追及する一方で技術の習得に励むのである。その意味において、Levy & Kuo は潜在的な革新性を成長性としては韓国よりは台湾の方に優位性を認めている⁵⁾。

かれらの分析は、まさに韓国と台湾の企業のもつ伝統的な戦略の相違を明確に浮き彫りにしているのみならず、両国が今後とるべき戦略をも教示している。それは韓国においては、先端産業の分野でいかに合弁状態を脱して自社ブランド製品を自らの輸出ネットワークに乗せて販売しうるかどうかが、一方台湾においては、海外への自社ブランド製品の輸出という方針を変えることなく、いかにして先端産業分野で大量の外資を導入し、規模を拡大するかであろう。

台湾経済の面についても、このような角度から企業戦略の相違をみることができる。高雄港においてすでに指摘したようなKHBによって展開されてきた様々な台湾サービスの供給政策は、外国船社からはまさに差別的な政策と映るかもしれないけれども、それはKHBによる自力拡充政策による経営戦略に当たるものとみられる。KHBの収益性が35%程度であることも先にふれたところであるが、この収益をまたターミナル投資に振り向けるという意味においてまさにこれは自力拡充政策といわざるをえない。しかもそれが国際的に比較して世界一の低コストのレベルで実施されていることに意味がある。一方釜山港の利用に関しては、台湾サービスの国際化問題はほぼ完全に解決されたと言ってよい。もっとも韓国の海運サービス分野での自国船優先政策は自国の海運集約化政策との関係から早急に完全な撤廃は困難であろう。広くいえば韓国は先進性と後進性という複雑な二面をもつ。しかし台湾サービスに限っていえば、その国際化戦略は集合組立型という伝統的な経営戦略と大いにマッチしているといえよう。

このように自立性に富む台湾の台湾政策と協調性に重点をおいた韓国の政策を参考にすれば、すでに国際コンテナ港として世界をリードするハードウェアを有する神戸港のソフト戦略が、サービスの自立性と協調性を結合する方向で展開されることが望ましいことが分かる。自立化戦略と協調化戦略は決して対立する戦略ではないからである。競争の中での創意工夫を思考する自立化戦略

(すなわちサービスの差別化戦略)と国際化の中でサービスのフュアネスをめざす協調戦略(平等な国際サービスの供与を達成する市場開放戦略)が結合されるならば、それぞれが分離した状態におかれるよりもはるかに大きなシナジー効果が現われ、これが神戸港の次のライフサイクルを始動させることになるであろう。

エコノミーズ・オブ・スコープ (Economies of Scope)¹⁾を追求する中で、各国の船社の中には一国につき一港の寄港に減らそうとする理論的要求がある。また現にそれを追求している実例も存在しつつある。その場合、台湾と韓国では、高雄港と釜山港への集中に拍車がかけられよう。両港とも基隆港と仁川港などの競争港をもつが、自然的な立地上の制約条件のために今後発展する可能性は小さい。一方日本においては、スコープの経済が追求される段階では火に油を注いだような激しい港湾間競争が発生することは明らかである。これは好むと好まざるとにかかわらず発生する。その競争を制する要因は、価格(料金)とサービスの質(効率性)である。特に現在の世界の港湾と海運のサービスにおいて求められているものは、荷主のロジスティック戦略に対応したシステムを船会社や港湾当局が用意することである。すなわちサービスの利用者の要望を吸収した海運・港湾システムを形成するという、サービスの売手側の積極的なロジスティック戦略が求められている。それは海運サービスにおいては荷主の戦略に応じた総合物流戦略としての複合輸送となって現われていることからわかるように、港湾サービスにおいても船主の戦略を先取りして組み込んだジャスト・イン・タイムのターミナルサービスシステムが求められている。弾力的な港湾料金政策の採用、港湾情報サービスの向上、港湾労働サービスの充実など、トータルな港湾サービスについての競争戦略のあり方が、今後地方自治体のみならず国家のレベルでも議論を呼ぶことになるであろう。

(注)

- 1 Jon, J. S., Changes in the Shipping Environments and Counter-Strategies of Korea Toward the Year 2000, *Presentation at International Maritime Seminar*

on July 25-26, 1988 in Seoul, pp. 19-21.

- 2 Korea Shipping Agencies Association, *Port Information Korea*, 1988, p. 115.
- 3 例えば, The Economic Intelligence Unit, *Country Report, Taiwan*, No. 1, 1988, p. 16.
- 4 運輸省編「外航海運の現況」日本海事広報協会, 1986年版, 63ページ。同書, 1988年版, 78ページ。
- 5 Levy, B., *Export Intermediation and the Structure of Industry in Korea and Taiwan*, KDI Working Paper No. 8717, Dec. 1987, pp. 1-3, 21 and 37. Levy, R. and Kuo, W. J., *The Strategic Orientations of Firms and the Performance of Korea and Taiwan in Frontier Industries*, KDI Working Paper No. 8719, Dec. 1987, pp. 24-27.
- 6 Economies of Scope の要因を重視した研究としては, 例えば, Baumol, W. J., Panzar, J. C. and Willig, R. D., *Contestable Markets and the Theory of Industrial Structure*, Harcourt Brace Jovanovich, 1982, pp. 71-77 を参照。これを応用すると, まずこの概念を重視すれば, 船会社は各国に自前のコンテナ貨物管理企業の設立を開始する。それによって, 多様な輸送サービスの陸上部分における結合生産が可能となり, スコープの有利さを生かしたコストの減少を達成する。次いで, これを海運および空運と結合すべく, 利用ターミナルの整理・統合に向かい, できるだけ単一のサービス生産過程において, 多様な複合輸送サービスを総括的・総合的・結合的に生産しようとする。すでにみられるメインルートとフィーダールート, Hub ポートと Local ポート, トランシップ港の集中化などは, これに向かう一つのプロセスであり, スコープの経済理論に適合する。規制緩和のもとでコンテスト可能な状況が成立しているという認識が強ければ強いほど, 一国における少数港湾への寄港, 場合によっては一港への寄港が合理的となる。

シンガポール・香港の港湾サービス事情

高 寄 昇 三

(甲南大学教授)

1 シンガポール港の運営分析とその課題

(1) 概 況

シンガポールはいわゆる都市国家であり、しかも1965年にマレーシア連邦から独立した若い国家である。

面積 618km²、人口 250万人の小規模国家である。小規模国家の利点を活用し、政治的安定と国家的政策を背景として、東南アジア（アセアン）諸国の中では、最も高い経済成長力を占めている。

しかし、シンガポール資本による世界企業、多国籍企業はなく、むしろ主たる公共・公益サービス、主要産業は国営であり、一種の公企業国家の色彩がある。近年、民間企業の投資分野を拡大し、経済活動の再活性化を図る動きがあるが、本質的には変わらない。

さて、近年の経済動向は1984～1985年に一時、不況に見舞われ経済危機に陥ったが、その後回復して順調な成長率を示している。

その原因の一つに、円高による日本企業の進出、日本人観光客の増加があげられる。

今後、アセアン諸国の経済成長を背景としてその貿易・商業・交通の中核として成長していくか、アセアンにおける他国のこれら機能充実によってシンガポール経済が脅かされるかが大きな焦点である。

そのため、日本企業の現地進出は歓迎であり、ローカル貨物の増加によって、フィーダー港としての機能もより強化されると期待している。

(2) 港湾の概況

港湾の状況は独立後、その取扱貨物量は順調に伸びており、また、コンテナ一化もアセアン諸国では群を抜いて整備されている。

1. 貿易の現況

シンガポールの産業は第3次産業を主体としているが、思い切った外資導入によって、工業化にも努めてきた。その結果、製造業のシェアは20%近くに達している。ことに80年代に入って、石油精製基地として成長し注目を集めている。

1984～1986年に一時的不況に見舞われたが、近年にはアセアン地区の中核地として再び活況をとり戻し成長軌道を走っている。

2. 物流の概況

物流の状況は第1表にみられるように、東南アジア、極東が中心で、北米の

第1表 地域別貨物取扱量（原油を除く）

（単位 千フレートトン）

	輸 入	輸 出	計	構成比
東 南 ア ジ ア	6,382.0	4,535.2	10,917.2	24.4%
極 東	7,944.9	4,806.7	12,751.6	28.4
南 ア ジ ア	951.3	1,557.2	2,508.5	5.8
紅海及びペルシャ湾沿岸	555.3	1,262.1	1,817.4	4.1
地 中 海 沿 岸	535.6	679.7	1,215.3	2.7
アフリカ(上記以外)	498.0	641.4	1,139.4	2.5
大西洋岸ヨーロッパ	3,555.5	2,640.2	6,195.7	13.9
北 ヨ ー ロ ッ パ	196.3	103.1	299.4	0.7
ソ 連 ・ 東 欧	223.5	143.0	366.5	0.8
オ セ ア ニ ア	1,234.1	1,101.2	2,335.3	5.2
北 米	2,560.7	1,826.7	4,387.4	9.8
中 南 米	461.8	302.7	764.5	1.7
計	25,099.0	19,599.2	44,698.2	100%

比重は低い。東南アジアの中継基地としての性格が濃いと見える。

また、第2表の主要相手国別貨物取扱量からわかるように、日本、アメリカ、台湾等との関係では輸入国であり、生産基地をベースにした自国輸出品は少ない。この点、将来、アセアン諸国の生産基地化が進むと、将来ともに中継港としての地位を確保できるかどうか1つの課題である。

なお、東南アジアについては、マレーシア、タイ、カンボジア、フィリピン、ベトナム、ビルマ、ブルネイ等が含まれているが、その国別内訳については明らかにされていない。これは、マレーシアとの複雑な国家事情からきているもので、マレーシアから、かなりの貨物がシンガポールに流入していることが明らかになるとマレーシアの感情を刺激する、という配慮のようである。

また、中国との貿易については、一般貨物については、まだたいした量には至っていないが、原油については、かなりの量が現在中国から輸入されており、今後もその関係は注目される。

(3) PSAの存在意義

シンガポール港について語る時、その中心的存在である PSA (Port of Singapore Authority) の役割をどう評価し、その活動状況をどう分析するかが不可欠である。

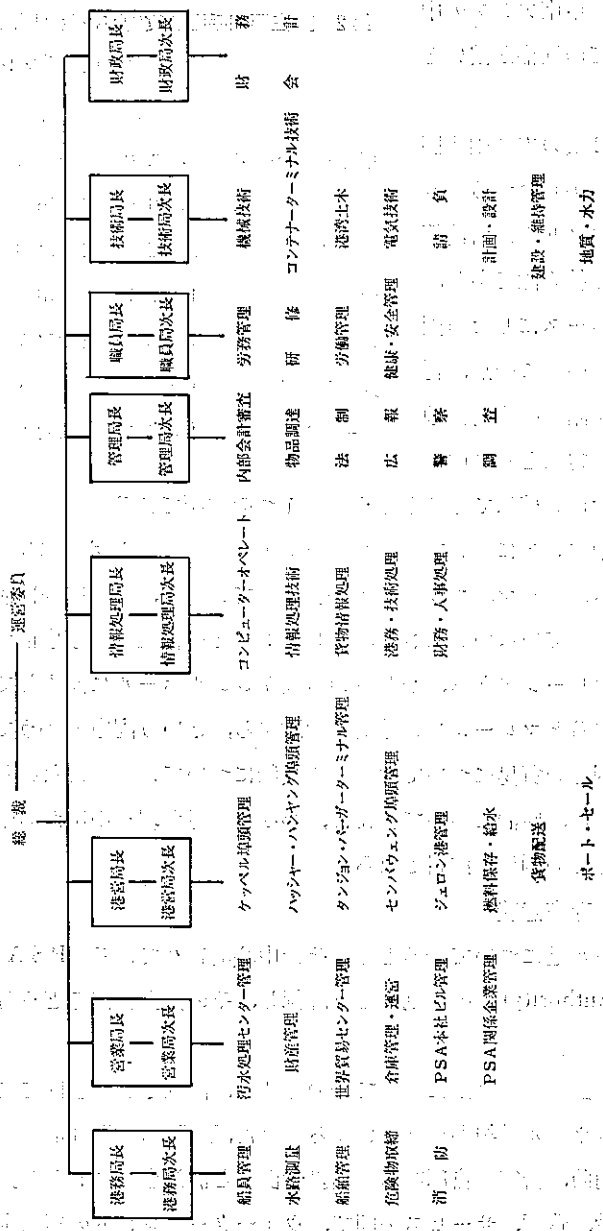
PSAは議会の特別立法によって1964年4月、設立された公団であり、日本的にはシンガポール港埠頭公団といえる。ただ、建設・管理公団というよりも、公害規制、消防、警察、倉庫経営、荷役労働など海運全般にわたる業務を担当している建設、管理、サービス公団で、ウォーターフロントの行政全般・港湾

第2表 主要相手国別貨物取扱量（原油を除く）

(単位 千フレートトン)

	輸入	輸出	計
東南アジア	6,382.0	4,535.2	10,917.2
日本	3,181.9	1,556.1	4,738.0
アメリカ	2,192.9	1,674.8	3,867.7
台湾	1,923.7	918.0	2,841.7
香港	1,235.2	1,274.7	2,509.9
西ドイツ	1,176.4	686.1	1,862.5
オーストラリア	1,032.5	802.2	1,834.7

第1図 シンガポール港埠頭公園組織図



業務（公私両面）にわたる総合公団である。

1. 機構・業務内容

P S Aの機構は第1図のとおりであり、トップの Chairman は国の政府機構のOB、いわゆる天下り官僚の1人である。

その下に9人の運営委員からなる委員会がある。この委員会が実質的な最高決定機関である。9人の委員は政府関係機関の出身者と労働組合、海運企業からの出身者との混合構成となっている。

この委員会の下に、公団職員である各局の局長（Executive Director）が8人任命されており、各々の局には次長（Deputy Executive Director）がいる。

なお、局は8局あり、それぞれの業務内容は第1図に示しているが、単に、コンテナ埠頭建設・管理公団ではなく、港湾全体の総合官庁であることがわかる。在来港のみでなく、コンテナ港の管理、さらに、倉庫、自社ビル等多くの施設運営を行っている。その代表的施設は「MULTI-STORY COMPLEX」（10F、延床面積 126,000 m²）で空コンテナ1000 T E Uを収容できるヤードが付設されている。

さらに、コンテナ埠頭などの効率的運営のために、情報管理部門には力を入れ、後にふれるきめ細かいカーゴごとの料金体系を可能にしているのみでなく、関係業者に端末からデータを検索できる集中処理方式をめざしている。

2. 財務内容

財務内容は第3表にみられるように、流動資産ことに預金が19億シンガポールドル(1,273億円)ときわめて巨額に達し、きわめて資産内容はよい。さらに港湾施設のみでなく、貿易センターなども保有している。この傾向はシンガポールの各省庁にもみられるが、そのなかでもP S Aは優良企業といえる。

また、債務は借入金にはアジア開銀などの返還残があるのみで、財務上からは資金繰りにはほとんど困っていない。したがって、新コンテナ埠頭の建設資金は自己資産でまかなう方針であると語っている。

このような資産状況は、日本のように施設先行型でなく、運営優先型の港湾経営からもたらされた結果といえる。後にふれるように限られたペースをフル

に使用する方針がもたらしたもので、将来シンガポール港が中継基地としてその地位を脅やかされるような事態になれば、港湾使用料の大幅値下げなどの対応策をとるだけの十分の資産内容をもっているといえよう。

第3表 シンガポール港公団 貸借対照表 (1986年)

(単位 1000シンガポールドル)

固定資産	1,419,928	固定債務	66,782
投下資本	183,555	長期借入金	32,748
貸付金	43,908	準備金	34,034
流動資産	1,999,783	流動債務	79,072
原材料	8,698	短期債務・確定支払金	73,368
短期貸付金	48,089	短期借入金	5,704
預金、前納金、受取利息	14,298	純資産	3,501,320
短期貸付金交換金	4,464		
銀行預金	1,921,826		
当座預金・現金	2,408		
資産合計	3,647,174	債務・純資産合計	3,647,174

(4) 港湾経営の現況・方針

P S Aの港湾運営の性格は建設公団よりも経営公団に力点が置かれている。従って、コンテナ埠頭などの施設は取扱貨物量に応じて建設していく方針で、日本のように建設バースをセールするという方針ではない。

基本的には現有のコンテナバースなどをフル稼働させ、投下資本の早期回収と設備の効率的利用をめざしている。従って、専用バース方式よりも、優先、公共バース方式をとっている。

タンジョンパガターミナルにある9バースのうち、4バースが優先使用バースとなっている。これは、ある一定のボリューム(10万TEU/年と言われている)の貨物を取扱うことを条件に特定船社を特定バースに優先的に着岸させるシステムで専用バース方式との相違点は、そのバースが空いている時は他船社も着岸できるというものである。

現在、エバーグリーン、マースク、NOL、シンガポール SHIPPINGの4船

社が優先使用しているとのことである。

在来船バースにおいても約30バースのうち7～9バースで優先使用方式が採られている。この場合は、一定量のボリューム（20万t／年と言われている）の貨物を取扱うことに加えて、一定の優先料（貨物トン当たり2Sドル）を支払うことを条件としているようである。

1. 情報化への対応

コンピューターシステムによる情報処理システムは、日本の港湾などに比してはかなり進歩したシステムとなっている。それは、PSAが港湾行政につき一元的管理による総合官庁であるために、他港に比べて情報収集、交換、検索が容易であるためである。

PSAが港湾情報処理にあって、企業の船舶、貨物情報の収集を行ない、かつそれを詳しく入力して分析しているのは、後にふれるきめ細かな時間別の貨物料金制やトランシップ優遇制度などのきめ細かなリベートシステム（割引料金制）を採っているという実務上の必要があったからである。

現在でも外国船社などにあっては、このPSAのデータを自社の端末機で引出し利用するのみでなくて、関連海貨・荷受業者なども利用するネットワークとして活用している。

ただ、PSAのネットワークのみ端末機から索引することができるシステムで企業秘密は一応は保護されている。

2. 料金

料金水準は日本と比べて低いことはたしかである。しかし、この点、シンガポールと日本の港とは競争関係にないのでそれほど問題はない。シンガポール港の料金体系の主な特色は次の3点である。

- ① 中継港としての繁栄を目的としたトランシップ貨物優遇制。
 - ② ターミナルの効率的運営を行うために、貨物のクイックディパッチの促進を目的とした時間別割引料金制度。
 - ③ 先にもふれた優先バース方式を利用した取扱貨物量の確保。
- 以上の観点からきめ細かなリベートシステム（料金割引制）を定めている。

具体的例をいくつか述べると次のとおりである。また、P S Aの料金体系は、船種別料金表a)のコンテナの無料保管期間

トランシップ貨物	28日間
輸出貨物	5日間
輸入貨物	3日間

b. 在来貨物の上屋保管料

〔トランシップ貨物以外のもの〕

1～3日間	無料
4～7日間	0.4 s \$ / 日, t
15日以上	1.5 s \$ / 日, t

〔トランシップ貨物〕 28日間無料

c. コンテナ荷役料

〔トランシップ以外〕	FCL (実入り)	160 s \$
	(空)	85 s \$
	LCL	260 s \$
〔トランシップ〕		100 s \$

また積卸しから積揚げの時間が

24時間以内の場合	30 s \$	が割引され	70 s \$
48時間以内の場合	20 s \$	〃	80 s \$
72時間以内の場合	10 s \$	〃	90 s \$

c. で示したような、トランシップ優遇措置とクイックデロパッチの促進をからめた制度もある。

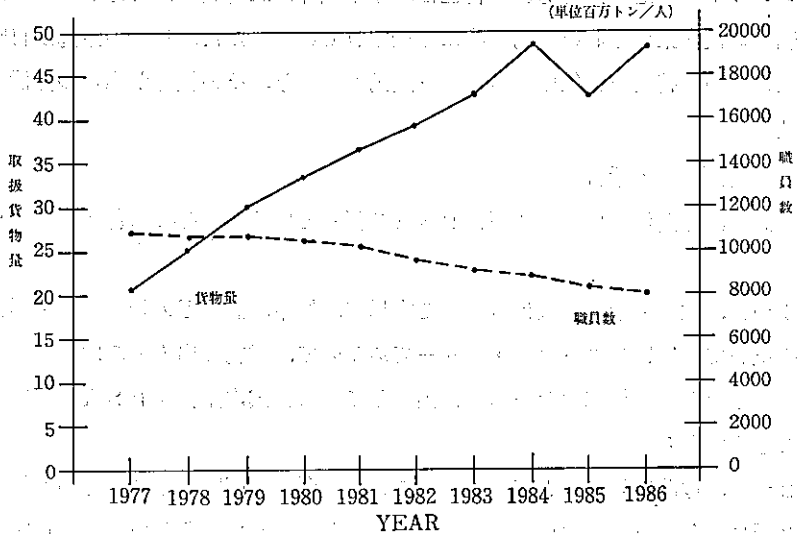
また、P S Aが少しでも早く職員の配置体制を組み、効率的運営に資するために次のような料金体系もある。

d. パイロット料金

船が港の沖合に到着すると、接岸のためにパイロットの乗船が義務づけられるわけだが、パイロット乗船時間の長さによって料金が変わる。

例えば、6時間前にP S Aが依頼を受けた場合、乗船料は60 s \$。

第2図 P S A職員数と取扱貨物実績



5時間前にP S Aが依頼を受けた場合	120 s \$
4時間前に	240 s \$
4時間以内に	360 s \$

以上の例は、リポートシステム（料金割引制）の一部の例であるが、このようにきめ細かな手法を使って、シンガポールの中継港としての繁栄を確固たるものにしようと、また、限られたスペース・職員をできるだけ有効利用しようとしている。

P S Aの自慢の一つは職員を削減しながらも、貨物取扱量を増やしていることであり、行政改革はここでも課題の一つであるらしい。（第2図）

3. 港湾労働

港湾労働者はP S Aの職員であるコンテナ埠頭業務に関する労働者と民間海貨・港運業者に属する労働者に分けることができる。

そして前者は常用・月給制であり、原則として8時間労働であるのに比して、後者は日雇で12時間労働と言う体制になっている。もっとも年金等の社会保障関係は同じである。

シンガポール港の港湾労働の特色は、年中無休、24時間体制である。このため船舶荷役作業はきわめて効率的に処理されている。ただ、日本の港湾が日曜休業のため、特定日に集中するという波動性があり、その被害が当地の労働者に及んでいる。

4. 港湾規制・手続

港湾・海運関係の事務・法規はPSAで行っているが、その特色は次のようである。

1つは、関税・通関手続はきわめて容易で、煙草、酒などの特殊な関税種目をのぞいて、原則はタックス・フリーであるので、貨物の出入のみ申請すればよい。したがって極端なケースでは出港してから正式申請書をPSAへ提出することもできる。

2つは、危険物処理などであるが、この点は厳しく国際基準にもとづく第1～3種に区分され、警察に通告し、その許可がなければならない。この点防疫手続なども同じである。

(5) 評価と問題点

シンガポール港は周辺に、近代的コンテナ埠頭がなく、少なくとも10年間ぐらいはその地位を脅かされることはないのではないかと。また、競争相手としては香港・高雄・コロンボであり、日本は競争関係というよりも、協力関係にある。

また、PSAは独占であり、資産状況もよく、私企業的評価を加えればいわゆる優良企業ということができ、競争相手が出現すれば値下げによって対抗する方策をもっているのではないだろうか。

さて、神戸港がシンガポール港から港湾経営・政策または運輸・港湾行政で学ぶべき点、さらには神戸港が参考として経営戦略に活用すべき点は、次のような点であろう。

1つは、アメリカ、欧州、アジアの経済圏に分けてみると、かつてはアジアからアメリカ、欧州への貨物は日本をキー・ステーションとして世界的ネットワークが形成されていたといえる。

しかし、ニックス、アセアン、中国などの経済成長によってその中心は次第に南へ移り、今や、高雄、シンガポール、香港などが中継地としてその集貨能力を高めつつある。

今後、この傾向がさらに強まると、日本の貨物を逆に香港、高雄、シンガポールなどに集めて大型コンテナ船で北米、欧州へ運搬するというネットワークが確立されるおそれがある。

このような変化は、日本がこれまでどおりローカル貨物だけに依存しているという安易な運営を行っている、さらに中継地としての機能を喪失してしまうことになろう。したがって後にふれる港湾としての競争力をつけるとともに、日本の港湾もさらに特定港湾にその貨物を集中して、世界的ネットワークの基地としての機能を向上させていかなければならないだろう。

2つは、世界経済化が深まっており、港湾における競争原理がより強く作用する状況が形成されつつある。シンガポール、香港などにあっては、コンテナ荷役料金の弾力的設定、税関手続などの簡素化、情報処理の一元化などをすすめて、その港湾の競争力の向上を図りつつある。

この点、日本の港湾は施設建設に重点がおかれ、たしかにハードの面は優れているが、経営・サービス面では遅れている。

PSAの如く一元的団体が存在しないのみでなく各種許認可手続、関係認可業者の存在によってさらに複雑な形態となっている。そのため、荷役スピード、コスト面においてマイナス機能が発生し競争力が低下している。近年、円高によって、港湾サービスコストの実質的上昇がもたらされ、日本の港湾の競争力は、さらに低下してしまった。

また、労働面からみて日曜荷役の中止は、当面シンガポール、香港などの日曜荷役によって配船スケジュールなどの面でマイナス面が発生しないようにカバーされている。

しかし、日曜荷役サービスのできない港湾は、次第に世界のネットワークから外され、中継地としての地位から脱落するのみでなく、北米航路からも外されるおそれも予測されるのである。

2. 香港港の運営分析とその課題

(1) 概況

香港は面積1,000km²、人口600万人の独立都市国家の形態をとっている。1997年には中国に返還が予定されているが、一応の「高度な自治」が保証されることになっている。いわゆる「一国二制」である。

このような政治的安定と中国本土の経済成長政策を背景に、香港経済は活況を呈し市内はビル建設ラッシュが続いている。今後とも中国の門戸として、その貿易・交通・流通などの中枢として、香港経済は順調に推移するものと予測される。

(2) 港湾の概況

香港は中国大陸南部の良港であることはいうまでもないが、今日のコンテナ時代を迎えて中国では唯一のコンテナ港といっても過言ではない。中国の港湾は大半が河川港であり、水深10m以上を必要とするコンテナ時代においては中国大陸においてその要件を備える港湾は見出し難い。

このような地理的条件は香港の天然の良港としての地位を将来ともに約束するものであるが、さらに、コンテナ施設の建設、背後地との交通網、都市交通施設などを考えると、今後十数年は中国の門戸としての香港の地位はゆるぎないものではあるまいか。

1. 貿易・物流の現況

香港の輸出の現況は第4表にみられるように地場輸出と中継基地としての再輸出がほぼ半々となっている。もっとも地場輸出といっても、狭い香港と高い労働力から生産は中国本土への委託加工

第4表 香港輸出入の推移

(百万HKドル)

	1985年	1986年	1987年	86/87 増加比
地場輸出	129,882	153,983	195,254	+26.8%
再輸出	105,270	122,546	182,780	+49.2%
輸出合計	235,152	276,529	378,034	+36.7%
輸 入	231,420	275,955	377,948	+37.0%

へと推移しており、この傾向はさらに強まるものと思われる。

そのため、香港港への物流は中国本土から、列車、貨物自動車、貨物船、コンテナ船、はしけなどあらゆる手段を使って行われており、その90%は船である。中国本土にコンテナ基地が建設されない限り、香港経由の貨物は将来ともに伸びるであろう。

また、第5、6表からみる限り、日本と香港との輸出入の比重は5%台ときわめて低く、アメリカ、中国との関係がきわめて大きい。このことは香港としては、日本経由でアメリカへ行くメリットはあまり大きくなく、将来、アメリカ→香港という貨物の流れが高まると、香港→日本→アメリカというルートよりも、日本→香港→アメリカというルートへ変わり、中継港としての香港の立場が再強化されることも予測される。ことに、第7表にみられるように、日本からの輸入が日本企業の海外生産が強まるとさらに減ることが予想される。

したがって、貿易構造が海運さらに港灣機能に与える影響は詳しく分析・追跡していく必要がある。

第5表 地場輸出の相手国

年 向け向地	1985年		1986年		1987年		86/87比
	百万HKドル	%	百万HKドル	%	百万HKドル	%	
アメリカ	57,687	44.4	64,219	41.7	72,817	37.3	+13.4
中国	15,189	11.7	18,022	11.7	27,871	14.3	+54.6
西ドイツ	7,998	6.2	11,003	7.1	14,855	7.6	+35.0
イギリス	8,546	6.6	9,918	6.4	12,905	6.6	+30.1
日本	4,480	3.4	6,212	4.0	9,489	4.9	+52.8
カナダ	4,405	3.4	4,880	3.2	5,656	2.9	+15.9
オランダ	2,083	1.6	2,803	1.8	4,027	2.1	+43.7
シンガポール	2,233	1.7	2,794	1.8	3,880	2.0	+38.8
フランス	1,818	1.4	2,640	1.7	3,790	1.9	+43.5
オーストラリア	3,349	2.6	3,376	2.2	3,697	1.9	+ 9.5
その他	22,092	17.0	28,115	18.3	36,267	18.6	+29.0
計	129,882	100.0	153,983	100.0	195,254	100.0	+26.8

第6表 再輸出の相手国

(トランシップ輸出)

仕向け地	1985年		1986年		1987年		86/87比
	百万HKドル	%	百万HKドル	%	百万HKドル	%	
中国	46,023	43.7	40,894	33.4	60,170	32.9	+47.1
アメリカ	14,705	14.0	22,362	18.2	32,454	17.8	+45.1
日本	5,486	5.2	6,676	5.4	9,772	5.3	+46.4
台湾	4,325	4.1	5,939	4.8	9,685	5.3	+63.1
韓国	3,872	3.7	5,843	4.8	8,969	4.9	+53.5
シンガポール	4,388	4.2	5,259	4.3	6,481	3.5	+23.2
西ドイツ	1,554	1.5	2,688	2.2	5,533	3.0	+105.8
イギリス	1,233	1.2	2,489	2.0	4,271	2.3	+71.6
マカオ	2,556	2.4	2,584	2.1	3,326	1.8	+28.7
オーストラリア	1,354	1.3	1,830	1.5	2,913	1.6	+59.2
その他	19,774	18.8	25,983	21.2	39,207	21.5	+50.9
計	105,270	100.0	122,546	100.0	182,780	100.0	+49.2

第7表 輸入の相手国

輸入国	1985年		1986年		1987年		86/87比
	百万HKドル	%	百万HKドル	%	百万HKドル	%	
中国	58,963	25.5	81,633	29.6	117,357	31.1	+43.8
日本	53,350	23.1	56,398	20.4	71,905	19.0	+27.5
台湾	20,898	9.0	23,977	8.7	33,337	8.8	+39.0
アメリカ	21,896	9.5	23,198	8.4	32,242	8.5	+39.0
韓国	8,293	3.6	10,970	4.0	16,959	4.5	+54.6
シンガポール	11,281	4.9	10,882	3.9	14,357	3.8	+31.9
イギリス	8,450	3.7	9,347	3.4	11,713	3.1	+25.3
西ドイツ	6,672	2.9	8,041	2.9	10,166	2.7	+26.4
スイス	3,637	1.6	5,543	2.0	7,375	2.0	+33.1
オーストラリア	3,582	1.5	4,413	1.6	6,170	1.6	+39.8
その他	34,398	14.9	41,553	15.1	56,367	14.9	+35.6
計	231,420	100.0	275,955	100.0	377,948	100.0	+37.0

(3) 港湾運営機関

香港の港湾施設の運営の特色は、香港の他の行政と同じように、香港政庁が基本的政策・事項を決定するが、その他、実務的、日常的処理にあつては、かなり自由な活動分野が民間に残されていることである。

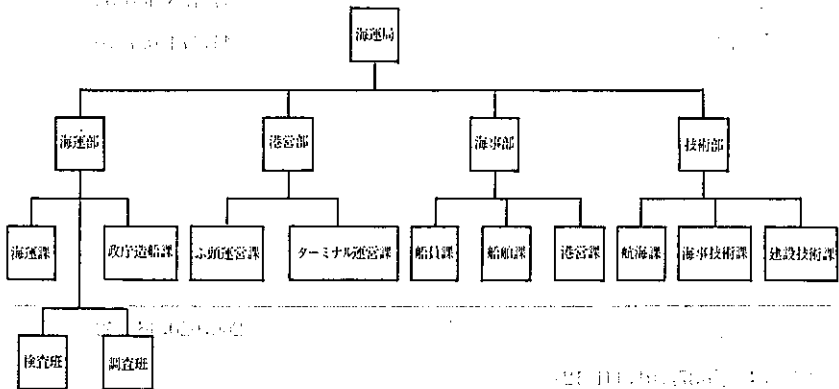
その特徴的運営システムがコンテナ埠頭の民間への売却である。日本における埠頭公社の如く専用バース方式ではなく、埋立免許権を取得し、企業が造成したコンテナ用地は、利用計画を始め料金まで全てその企業の自由な運営に任されている事実である。

この点、シンガポール港の政府直轄のPSA方式と対照的であり、日本の専用バース方式はその中間に属するといえる。なお、公共在来埠頭（主としてはしけが使用している）、ブイ、フェリーターミナルなどは香港政庁が直接管理しており、使用料も徴収している。

1. 香港政庁

香港の港湾を管理・運営しているのは、香港政庁の中の海運局であり、その組織は第3図のとおりである。港湾運営に関する最高権限は香港政庁の官僚にあるがそれは全て民間の意向が反映されないのではない。香港港の運営に関しては3つの委員会が民間参加の諮問機関として設立され、その要望に基づいて

第3図 香港海運局組織図



の 財 政

(1986年単位：香港ドル)

一 般 歳 出		
経常支出 人給年 与金		114,233,745.44 6,777,027.38
小 計		121,010,772.82
運 營 費 備 費 備通品・設 費 光臨時・信熱用 研役修務政 行送・旅 連燃料・ン 情報ガ処 技備理・術 設管理維約		1,019,851.21 1,112,929.09 5,406,363.18 4,410.00 3,464.20 5,486,497.67 2,877,430.18 327,410.35 2,616,711.16 28,930.00 730,626.43 23,820,886.51 24,353,159.83
小 計		67,788,669.81
合 計		188,799,442.63
資本支出 装置、設置、土木工事 装置・設備・器材 予備・補助発動機・電化設備 浮標・係船施設 航行救助設備		8,615,377.19 1,032,469.19 3,643,872.15 179,926.42
小 計		13,471,644.95
その他臨時支出 船舶運行管理システム調査 官庁移転費用 物流調査 港湾係留能力拡大浚渫場所調査 公有船舶管理・運営調査 船舶運行制御システム実施		28,257.50 580.00 2,437,553.49 20,551.86 1,869,802.97 21,691,190.00
小 計		26,047,935.82
合 計		39,519,580.77
総 計		228,319,023.40

行われているともいえる。

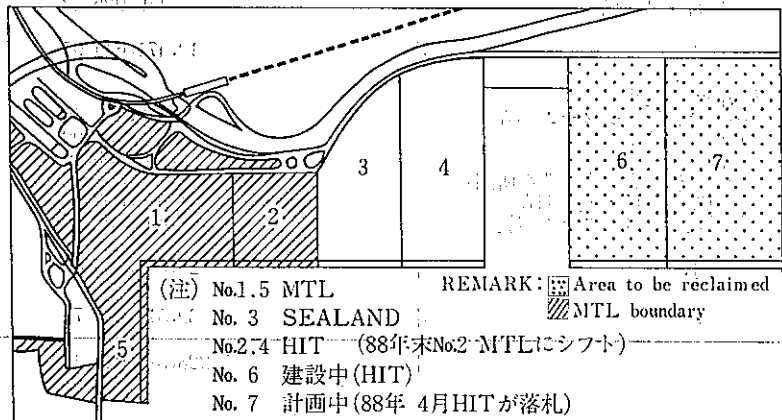
その3つの委員会がポート・コミティ、ポート・オペレーション・コミティ、コンテナ・コミティである。整備計画から料金決定までこれら委員会の要望を十分に反映して処理されており、議会別に基づく官僚制よりも、行政管理に基づく委員会制の方が、効果的に機能すればより科学的・民主的運営がなされているといえる。

すなわち、直轄管理ではなく、まさに文字どおり「君臨すれども、統治せず」の精神をまもり、地元・関連業者の意向を反映させるシステムを活用しながら運営がなされている。なお、香港港の財政は第8表のとおりである。歳入では公共埠頭、各ターミナルからの利用収入とか、港湾関連施設からの収入が大きく、大半を占めている。

もっとも、港湾関連として注目される埋立免許収入は、一般会計であって計上されていないが、港湾地区の一地区であり、関連施設サービスの存在によってはじめてコンテナ用地としての利用も可能となることを考えると、実質的な港湾運営の財政を反映していないといえる。

歳入では人件費が約半分を占めており、物件費の2倍に達している。注目さ

第4図 Kwai Chung コンテナターミナル



れるのは資本的支出がきわめて少なく、大きな施設投資はなされていない。主たる設備投資は、民間のコンテナ埠頭に集中されており、香港政府として直接的な設備拡充はなされていないことがわかる。

2. 民間コンテナ企業 民間の設備投資の中心は民間のコンテナ埠頭である。香港港のコンテナバースは民間所有のコンテナ埠頭バースでしかも、MTLなど数社のターミナル会社の寡占体制にある。第4図にみられるように、完全に民間企業であって、香港政府の所有の専用バースなどはない。

(4) 港湾運営の状況 香港の港湾運営は、船舶の出入り、荷役、積卸、コンテナの搬送など、港湾運営にあたっては、香港も24時間労働、1年中無休（旧正月3日間のみ休業）の荷役体制がとられており、コンテナ荷役への移行、関税手続などの簡素化など効率を基本とした運営が展開されている。

1. 運営状況

香港港は貨物の伸びに比してコンテナ埠頭バースは少ないので、フル稼働の状況にある。またターミナル会社も自己所有の限られたコンテナ埠頭バースを可能最大限に利用することを目標に業務を処理している。

たとえばMTLのケースではコンテナの多段積により限られたスペースを可能な限り有効利用している。日本では見られない空コンテナの8～9段積などここでは当たり前のことのようなのである。また、コンテナの積卸し作業も、船の舷側のようにターミナル内の多数の各船社扱いのコンテナをMTLがターミナルオペレーターとして集中的に管理し、作業指示を与えることにより、効率的にさばっている。また、パンニング、デパンニングを行うCFSについても、ヤードのスペースが限られているために上に伸びていくしがなく、ATL（アジアターミナルリミテッド）所有のCFSに見られるように車で直接登っていきけるような多階建てのものを建設するといった工夫を行っている。土地が限られているためである。

香港の需給関係を反映して、ATLの貸倉庫の使用料はかなり割高で2年契約により、9ドル（ホンコン）/月・1スクウェアフィートとのことである。（市

街地の貸ビルでも10ドル(ホンコン)／月・1スクウェアフィートで借りることができるという。)と見られるのは、船務・ターミナル施設に特有の事情による。

また、バース指定もターミナル会社が行っている。シンガポールで見られるような特定の船社に特定のバースを優先的に使用させるといった優先使用方式はここでは見られず、各船社にスケジュール表を提出させ、ターミナル会社が効率的に調整を行っている。

ユーザーである邦船社が言うように、「よく香港ではコンジェッションがあると言われるが、決定的、致命的なものは今まではなかった」ということは、ターミナル会社等がそのような工夫をしたたまものであるのかもしれない。

2) 料金水準問題

料金水準は在来埠頭施設については公共料金で、コンテナバースについては民間企業で決定されている。

これは、ターミナル会社と各船社との個別契約によって決まるものであり、互いの船社同士も、それぞれがどのくらいでターミナル会社と契約しているかはわからないシステムになっている。これは、シンガポールのPSAが公定タリフ使用料が、ある程度ガラス張になっているのとは対照的である。

また、ターミナルが少ないという売り手市場を反映して、使用料は毎年7～10%程度値上げされているようである。このあたりも、弾力的に値下げを行ったり、きめ細かなりベートシステム(割引料金システム)をとっているPSAとは、異なる点である。

コンテナバースの料金については、香港政庁は一切介入しない。民間に払下げ、施設はその企業が自由に料金を決定し、最効率に利用を図られるよう決定できることが基本であり、かつ最高のシステムと考えられている。

寡占体制である料金決定につき企業間の協定が行われ寡占の弊害が発生するのではないかと疑問もあるが、政庁の判断では現状でも十分、競争状況にあるとみなして何らの介入もなしていない。

3) 労働の状況

香港港における労働体制も24時間体制で荷役作業の効率化を優先に労働条件

は設定されている。ただし、近年、他の産業の活況にともない労働賃金の上昇を示している。

4. 税関手続等

香港もシンガポールと同じく自由港として申請手続は簡単で、積込後でもコピーでも問題がない。

また、通関手続が簡素と言うことは、通関業者に手続を委ねる必要がないというコスト面でのメリットもある。

(5) 港湾施設整備

香港の港湾の施設整備はその重点はコンテナ港の整備に力点が置かれているが、一方在来港の港湾区域にあっては倉庫などが超高層ビルに再開発されるなど、機能再編成が急速に進展している。

1. 港湾施設の現況

香港港は、今や世界一のコンテナ港となったが、施設そのものはそれほど整備されたものでない。シンガポールと同じように少ないバースをより有効に稼働させる方式である。

現在、第6ターミナルが建設中であり、第1バースが88年6月に供用開始され、第2バースが89年中頃、第3バースが89年末頃にそれぞれ完成予定となっているが、それでも過密状況は解消されないのではなかろうか。そのため、第7ターミナルが計画中であるが、89年着工、92年供用開始で、当分この状態が続くのであろう。

2. コンテナ埠頭建設

コンテナ埠頭の建設で注目されるのは先にも述べたように、埋立免許料方式による民間企業のコンテナ埠頭バース建設である。

近時の事例としては63年4月7日発表された第7バースをHITが埋立権利を4.3 billion Hドル(約740億円)で取得したことである。埋立免許料が予想を上回って決定されたこともあり、マヌゴミの紙面をさわがしたが、次のような点が注目されるのではないか。

一つは、埋立免許料が予想の約2倍に決定されたこと、HITがかなり香

第9表 香港政庁歳入表

(1985~1987年度, 単位 100万Hドル)

	1985	1986	1987
経常収入			
直接税	16,603	18,751	21,605
間接税	11,056	12,980	13,220
その他収入	8,803	10,163	10,499
小計	36,462	41,894	45,324
資本収入			
直接税	391	518	415
間接税	51	82	84
その他収入	6,791	6,108	5,082
○土地売却収入	3,895	756	333
○その他	2,896	5,352	4,749
●利子収入・その他基金収入	443	620	21
●資本投資準備金(土地売却・利子)	586	2,330	2,220
●開発貸付基金	668	652	635
●住宅取得基金	1,142	1,686	1,797
●奨学基金	57	64	76
小計	7,233	6,708	5,581
合計	43,695	48,602	50,905

港の将来につき強気の予想を立てていることである。

2つは、HITは4, 6, 7ターミナルと連続して使用できるので、実質的には倍以上に匹敵する稼働率を發揮するのではないかと見られる。

3つは、免許料を4.3 billion Hドルとすると建設費2.0 billion Hドルとなるが、日本円に換算すると免許料と建設費で1,000億円以上となり、これで収支が合うかどうかである。

MTLのバランスシート等経理書類は非公開ということで、入手できなかったが、一説によると現在かなりの収益をあげており、相当な配当が株主に支払われているとのことである。

なお、埋立免許料は収入としては、一般会計の財産売却収入(land transit

revenues) となっている。このうち埋立免許料収入は、全収入の約1割を占めている。

なお、埋立免許料の一般会計のなかにおける比重を見るとかなりの大きさを占めている。第9表の1985～1987年度の一般会計収入からみると、5～10%を占めている。

なおコンテナ埠頭用地関連収入は資本収入の土地売却収入と資本投資準備金が該当するが、前者が免許料収入などであり、後者が政庁保有の土地売却益金を準備金（基金）として、積立てしていると推定される。

1985年度では両者で4,481百万Hドル、1986年度も3,086百万Hドル、1987年度も2,553百万Hドルと毎年確実な収入源となっている。そして、1988年度は第7バースの権利金収入4,300百万Hドルが計上され全収入1割近く占めるのではなからうか。いずれにしても歳入の1割は日本の国家、地方団体の歳入のなかの比率におき直して考えてみても、それが如何に大きな収入源であるかがわかる。

香港港は第7コンテナターミナル建設後も、このまま経済成長が続くと港湾能力の限界が予測されるが、第8・9ターミナルを建設することは立地的に公害、すなわち海流の動きが阻害されるので断念された。もし、将来建設となると港外に適地を探さざるを得ないであろう。

一つの案としては、Hong Kong 島と Lantau 島の間に人工島をつくり、そこに大水深バースを建設するという考えもあるとのことだが、まだ夢に近い素案とのことらしい。

(6) 評価と問題点

香港の将来は港湾のみでなく、すべてが中国本土の経済成長に大きく左右されることは否定できない。

年間10%以上の成長が近年続いているがこれも本土の経済振興等の恩恵が大きい。将来、中国大陸などの社会主義体制国家とアジア、欧米の資本主義国家との中継地、結節点としての利点を巧みにいかして、香港プロパリーの経済力の強化を図りつつ独自の成長等をとることが予想される。

そして、香港の港湾としても、その経済成長を背景に流通部門の近代化をめ

ぎして整備拡充が続けられているが、その政策に対する評価、問題点を指摘すれば次のような点がいえるであろう。

1つは、香港港はその地理的、経済的利点を十分に意識して、中国大陸の港・台湾の高雄などを競争相手としてあまり意識していない。その背景には香港港が自由主義に基づき、民間企業の活力が十分に発揮できる港湾であり、そのシステムは他港に真似のできない点であることにかなり自信を持っていることがある。

2つは、香港を中心としたアジアの貨物の流れを考えなければならない時期に来ているともいえる。北米への日本経由貨物のうち、東南アジアの比重が高まってくると、当然、日本への寄港地は少なくなり、日本での競争が激化されることが予想される。

一方、香港を中心として中国貨物は小規模港を中国沿岸に多数建設し、そこから香港へフィーダーする方が効率的であるとの輸送ネットワークが考えられる。

しかし、中国南部は香港をフィーダーとして考えられても、北部は天津、大連などのいずれかをコンテナ港として、そこに北部貨物を集積する輸送システムを考えざるを得ないのではなからうか。もし、中国で困難ならば、韓国・日本—南部—香港—アメリカ、北部—日本—アメリカというルートでの輸送が考えられる。

最後に香港の中国返還についてどう考えるかであるが、基本は変わらないのではないかの予測にたっているが、それまでの投下資本の回収を図ってしまうとよほどの潜在的意識が働いていることは否定できない。

3 総括

日本経済は戦後、復興—回復—成長の軌道を走ってきた。そして幾多の不況にも見舞われてきたが、それも国内の産業構造ことに第2次産業の生産性向上によって輸出競争力をつけて凌いできた。

しかし、今度の円高による経済危機は、第2次産業の競争力では解決でき

ず、また国内問題よりも国際問題であり、日本経済に新しい対応を迫ることになった。

第2次産業はもちろん、第3次産業も海外への展開によってその危機打開の途を探りつつある。

これに対して港湾経営にあたっては、施設の海外立地が不可能な面もあり、海外戦略が立ち遅れていたが、好むと好まざるとにかかわらず集貨面における海外への経営努力が避けられなくなった。

これからの神戸港にとって、このような経済構造の変動をふまえて、どのように対応していくかについて留意すべき点は次のような点ではなからうか。

第1に、これまで日本の港湾は日本経済の成長に大きく依存していた。すなわち日本への輸出入が圧倒的に大きいという事実である。これらのローカル・カーゴの比重が大きいと、港湾のコスト、機能面において少々のマイナス点があっても貨物はその港で処理せざるを得ないシステムとなっていた。

ところがローカル・カーゴが減ってくると、必ずしもその港へ寄らずとも、他港へフィーダーすることによって貨物処理は可能である。ことに後背地が小さい場合、そのおそれは大きい。

さらにこの傾向は日本のメーカーのみでなく、商社も海外にあって日本を経由しない直接的な海外2カ国の仲介として直接投資・消費機能に関与するようになる、ますます強まることが予想される。

第2に、海運関係の寡占体制、世界的ネットワーク化が進むのではなからうか。エバーグリーン、シーランドなど世界的なコンテナ会社の出現、シェア拡大にともなって、中小弱小ラインはそのネットワークのなかに吸収されていき、企業としては存続しえても、輸送システムとしてはそれぞれのネットワークのなかに組み込まれてしまうのではないか。

その結果として、コンテナ船の大型化、各大陸ラインの差別化が進み、幹線航路を大型コンテナが走り、それ以外はすべて中継港というネットワークが形成されていくのではなからうか。

第3に、複合輸送、総合輸送化が進展するのではなからうか。すでにアメリカ

カ、船社は陸上輸送から出発して、海上輸送を手がけるようになったが、さらに倉庫、コンテナヤードの関連企業も一体化した物流一貫輸送システムが形成されていくであろう。

これらの動きは輸送コストの軽減を意図する限り当然の動きであるが、その場合、税関手続、労働条件などの不利な港湾へ、その拠点を設置する可能性はきわめて薄いことを覚悟しなければならない。さらに法人税などの租税負担までも考えると日本はきわめて不利であり、日本の商社、船社にあっても実質上の拠点を海外に立地させることは十分に予想される。

第4に、海運再編成、経済格差の縮小などが世界的に進行しつつあり、特定の港湾がその地理的条件のみで優位を確保することは難しくなった。そのため港湾サービスがポート・セールスの大きな決め手を握るようになった。

このような状況の下で日本の港湾は税関手続、労働時間、ポート料金など全ての面にわたって悪い条件にあり、今後、中継港としての地位を奪われるのみでなく、ローカル・カーゴすら中継港へという状況が出現するおそれがある。全国的均一料金、前時代的な関連業者システム、複雑かつ無用の事務手続など、可能な限りの整理・統合がのぞまれる。

また、日本は世界の港湾に比べて、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行っていない。港湾の設備・設備の維持・更新は、港湾の競争力に直結する。港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。

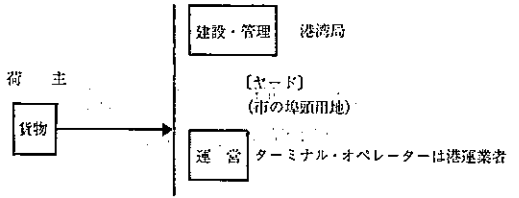
港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。また、港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。また、港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。

港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。また、港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。また、港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。

港湾の競争力を高めるためには、港湾の設備・設備の維持・更新に十分な投資を行う必要がある。

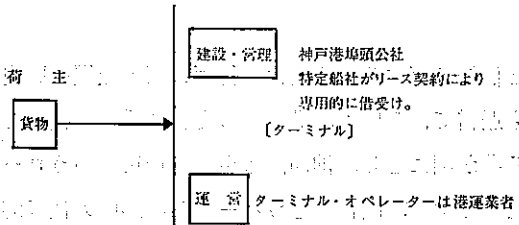
〔参考〕 各港のターミナル運営の違いについて

①神戸（公共バース）



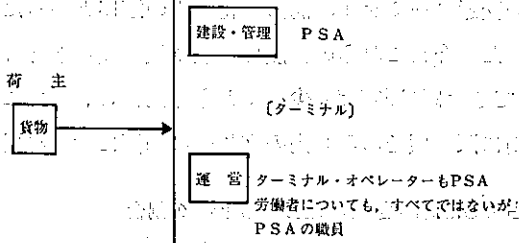
- ・岸壁指定は港湾局
- ・原則先着順
- ・在来船については、優先料を払うことにより優先使用可。

②神戸（神戸港埠頭公社バース）



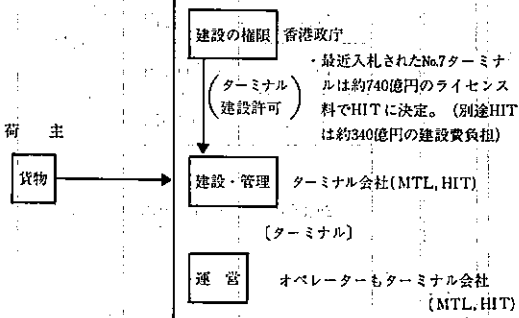
- ・岸壁使用は、コンテナバースを借受けている船社が、自由使用。

③シンガポール



- ・岸壁指定はPSA
- ・コンテナバース～年間に一定以上のボリュームを取扱うことを条件に優先使用可。
〔現在9バース中4バースが優先使用（エンバググリーン、マースク、NOL、シンガポール SHIPPING）〕
- ・在来バース～20万t/年以上を取扱うことと、2S/Aの優先料を支払うことを条件に優先使用可。

④香港



- ・岸壁指定はターミナル会社
- ・原則先着順
- ・定期船は船社にスケジュール表を提出させ、ターミナル会社が調整。
- ・優先使用方法はなし。

神戸市の経済と社会の発展と、その未来

神戸港の現状と港湾サービス

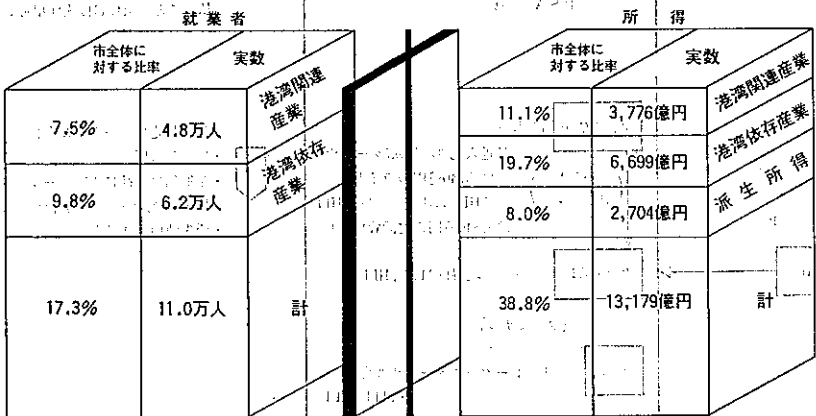
柏原英通

(神戸市港湾局長)

1 はじめに

開港以来 120年以上の歴史と伝統を有する神戸港は、神戸の街の発展の歴史を形づくってきたと表現しても過言ではない程、港は街の発展に重要な役割を演じてきた。又貿易立国である我が国にとり、神戸港は単に神戸市というローカルエリア内で重要性が高いだけでなく、西日本をカバーする我が国の代表的な国際貿易港である。開港以来神戸港の影響力は、対外貿易貨物の結節点といった側面だけでなく、海外への交通ターミナル、海外文化輸入の窓口といった広範な機能を十分に発揮してきた。今日これらの機能は、航空機の発達とともに、国際空港にとって代わられてきた感はあるが、少なくとも開港後これまでに蓄積された影響力は、神戸の街に深く根をおろし街の文化的な側面に大きな足

図一 市民経済に占める港湾関連・依存産業（部門）の割合



跡を残すとともに、神戸の人々の気質の中にもその影響をおよぼしていると考えられている。神戸港の重要性、影響力について、経済的な側面を中心に調査を行った第4回「神戸港と市民経済調査」において二つの主要な経済効果があげられる。第一は、神戸港港湾関連産業等の市内生産所得に貢献する度合いが非常に大きいこと(図一-1参照)。第二は市内全就業者637千人の内17.3%、110千人が港湾関連産業、港湾依存産業に就業しており、雇用面でも神戸港が大きな貢献をしていることである。経済的な効果以外に、生活、文化、環境といった事柄についても、大きな貢献をしているという評価が出ている。又市民意識についても、神戸市民は港に強い愛着心や高い関心と大きな期待をよせていることがわかる。

調査の結果から明らかなように、神戸港は、市民経済の牽引車的な役割を担っていたことが明らかとなり、神戸港の発展が市民経済の拡大・発展につながるものと言える。しかし逆にその機能を十分に発揮できない場合には、市民経済に重大な影響が出てくることになる。従って、神戸港の持続的な発展のためには長期的な開発計画とともに常に港を取りまく諸情勢について十分注意を払っておくことが不可欠と言える。

本稿においては、最近の神戸港を取りまく諸情勢の変化について、さらに今後の神戸港の港勢拡大にむけての船舶と貨物の誘致について、そしてポートサービスの現状と今後の課題といった事柄を中心に述べてゆきたい。

2. 神戸港を取りまく情勢の変化

最近の神戸港を取りまく環境の変化については、マクロ、ミクロ諸々の事柄があるが、今後の港勢の変化にかかわる主要な問題として、我が国産業・貿易構造の変化、アジアNIES諸国の台頭、物流動向と港間競争についてとりあげる。

(1) 我が国産業・貿易構造の変化
我が国は第二次大戦後、資源に乏しい我が国における経済政策の中心は貿易立国であり、第2次大戦後から高度成長期を支えた産業は、重化学工業を中心としたものであり、輸出促進型の貿易構造であった。この産業政策が、我が国をG

NP世界第2位の地位まで押し上げたといえる。

しかしながら第1次、第2次石油危機を契機として、我が国の産業構造は、省エネルギー・省資源型の構造へと転換を行い、高度成長型から低成長型へ、すなわち、これまでの中心産業であった重厚長大産業から軽薄短小産業へのシフトが行われることにより、その体質を大きく変えてきた。

こういった我が国の産業構造の変化は、従来の輸出入構造である、原材料輸入、製品輸出のパターンの量的な側面だけでなく、輸出入構造の中味をも変化させてきた。又これに追い打ちをかける形となったのが、欧米との貿易摩擦と、大幅な円高である。

財政赤字、貿易赤字というアメリカの“双子の赤字”の改善はむずかしく、円高傾向は当面続くと思われる。このような国際経済環境の変化は、

① アジアN I E S諸国をはじめ海外への生産拠点のシフト

② アジアN I E S諸国からの製品輸入の増大

③ アジアN I E S諸国から欧米への輸出の激増

等の影響を生じせしめている。

円高の加速化、対外貿易摩擦といった要因が、神戸港の外貿取扱貨物量に様々な影響を与えている。

その一つは、輸出入貨物の比率の変化である。すなわち、昭和59年以降外貿貨物量は、あまり大きな変化がみられないが、輸出入割合をみてみると2年輸出が減少し、その減少分を輸入でまかなうパターンが続いている。

すなわち62年の輸出貨物は、65万トン減(対前年比2.8%)と2年続きの減少となったのに対し、輸入は97万トン増(同4.2%)となり、過去の最高記録を更新している(各港とも62年は輸入が伸びている)。

この輸入貨物を金額ベースでみると、62年の神戸港の輸入総額は1兆7,654億円、うち製品類は9,706億円と全体の55%を占め、開港以来初めて5割を超えた(製品輸入率:58年—43.7%,59年—44.9%,60年—48.2%,61年—49.8%)。

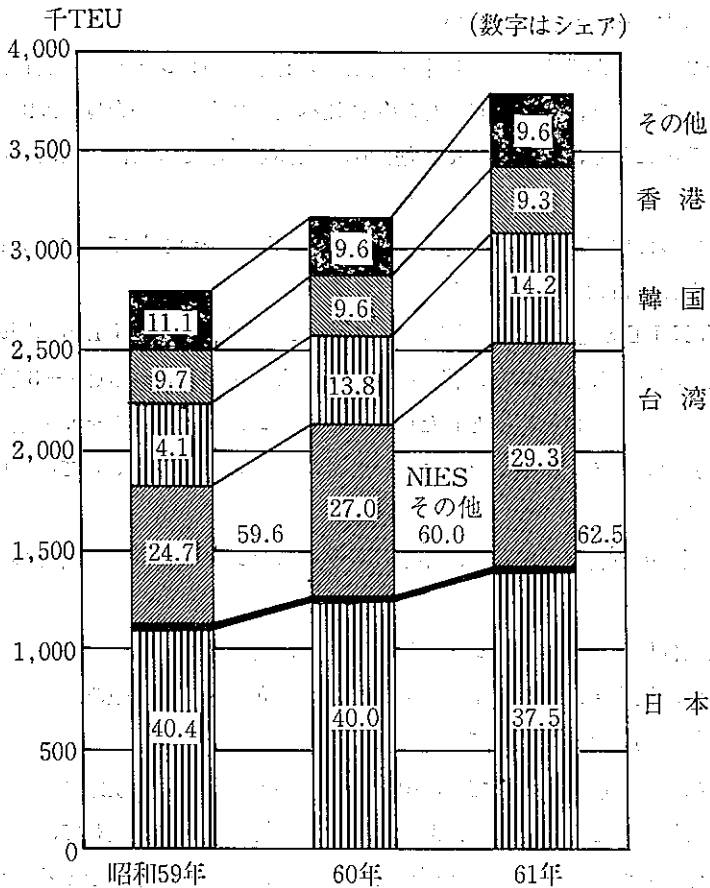
こういった輸入貨物、とりわけ製品輸入貨物の増大は、輸出港として伸びてきた神戸港での施設や、サービス及び物流面で大きな転換をせまることになる。

(2) アジアNIES諸国の台頭

円高の影響による日本の輸出の伸び悩み、アジアNIESへの水平分業の進展から、極東貨物の比重が高まっていることが、特徴としてあげられる。

極東市場は、従来の日本中心型から、日本、アジアNIES、さらにはASEAN諸国を加えた三極構造へと多極化している。

図一 日本・極東/北米コンテナ貨物荷動きの推移



<出典> 運輸資料

こういった流れの中で注目すべきは、日本発着以外の貨物輸送、いわゆる三
国間輸送の伸びである。

これは、日本企業等が進出したアジアNIE S諸国等からの製品輸出の増大
に負うところが大きく、これに円高による日本発貨物の停滞等の要因が加わっ
たものであり、当該諸国を中心として、アメリカ、ヨーロッパ諸国等先進国と
の定期船市場が大きく開けてきたことによる。ちなみに極東（日本を含む）か
ら北米向け貨物の昭和61年対前年比増大量のうち50%弱を台湾が占め、韓国が
15%、日本は10%強にすぎない。

図一2でもわかるように、日本・極東から北米へのコンテナの貨物荷動きの
変化をみってみると、61年の日本は59年に比べ全体に占める割合は、2.9%落
しているのに対し、NIE Sその他諸国が上昇し、中でも台湾の4.6%の上昇
が目をひく。

こういった事実を背景に、特徴づけられる要因の一つとして、アジアNIE
S等の船社の台頭があげられる。

極東、NIE S諸国の貨物量の増加を背景に、船舶面でもNIE S諸国のコン
テナ隻数、船腹量、輸送能力の著しい進展及び大型化が見られる(図一3参照)。

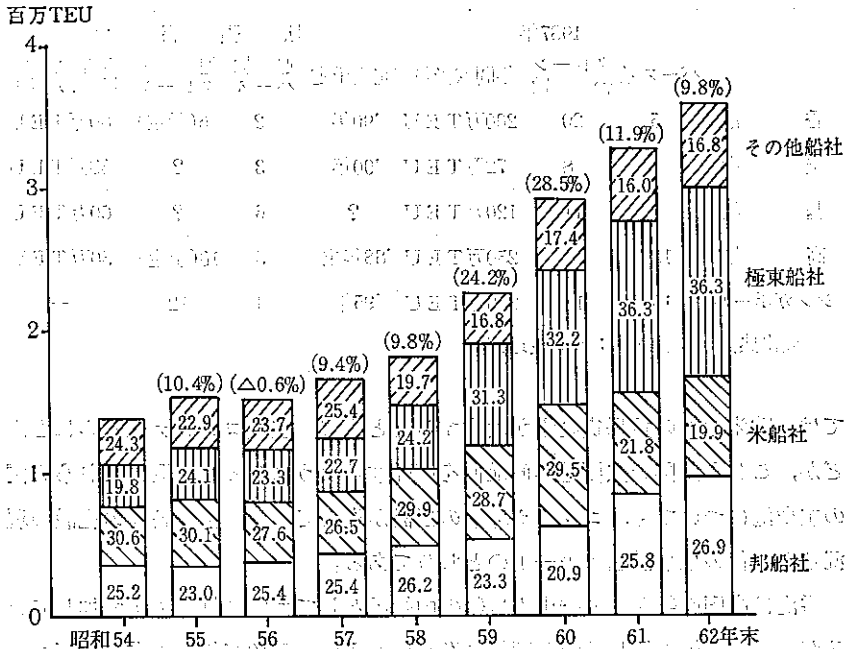
船社への専用貸付を原則とした埠頭公社等のコンテナターミナルの整備のほ
か、公共のコンテナターミナルにおいても、これらの動きに対しての対応がの
ぞまれる。

また極東の貨物量の増加は、船会社の配船スケジュールにも影響を与えてい
る。

外船社は早くから東南アジア市場を重視した配船形態、即ち極東—日本—北
米のほか、極東・北米をダイレクトで結ぶ2本立ての航路を組み、ターミナル
進出と集貨網の拡充を図ってきた。

これに対し邦船社においても、61年から極東・日本—北米航路にあっては、
再編成を進めるとともに、一部北米・日本間の折り返し船を残して、日本の寄
港地を選別しつつ殆んど日本・極東をコンバインした配船体制をとるようにな
っている。

図一 日本・極東/北米航路の輸送能力(日本・極東から北米向け)



注 (1) グラフ内の数字は、各船社グループのシェアを、()内は輸送能力全体の対前年伸び率を表す。

<出典> 運輸白書62年版

(3) 港間競争

昭和40～50年代にかけて、高度成長時代の日本からの輸出は飛躍的に増大するとともに、コンテナ化が急激に進展した。神戸港においては、積極的にコンテナ埠頭の整備を行った。この結果我が国で最も早くコンテナ化が進んだだけでなく、当時コンテナ埠頭が未整備であった韓国、台湾からのコンテナ貨物が神戸港を中継港(トランシップポート)として利用して欧米へ輸出されるようになり、神戸港のマザーポート機能が急速に高まってきた。一方、昭和50年代後半に及ぶに、我が国の貿易構造の変化や昭和60年9月のG-5以降急速に進んだ円高により日本の輸出が伸び悩んだ反面、韓国、台湾、香港等のNIE Sにおい

表一 極東諸港ターミナル現況及び拡張計画

	1987年			拡張計画			
	バース数	クレーン台数	年間取扱量	完成予定	追加バース	追加クレーン	年間取扱量の増
香港	5	20	200万TEU	'90年	2	6(予定)	80万TEU
釜山	4	8	72万TEU	'90年	3	?	68万TEU
基隆	9	11	120万TEU	?	6	?	60万TEU
高雄	12	22	250万TEU	'88年末	5	10(予定)	50万TEU
シンガポール	10	18	250万TEU	'95年	4	12	—

〈出典〉 商船三井：港湾流通部

ては、欧米等への貿易貨物量が增大するとともに、主要コンテナ船社のほとんどが、これら諸国の主要港へ直航便を配船するようになった。既にこれらの国の主要港についても、コンテナ埠頭の建設が進んでおり、主要各港の施設の現況及び今後の拡張計画は表一1のとおりである。

香港は中国南部からの輸出入貨物の中継港として大いに貨物量が増加しているが、今後の施設拡張計画が順調に進むかどうか、又1997年に香港の中国への返還にあたり、今後とも民間投資が進むかどうか今後の発展の鍵となっている。高雄についてもASEANの貿易の拡大に伴って、タイ、フィリピン等の貨物の中継港としての機能が高まっている。神戸港が極東のマザーポートとしての地位を維持するためには、これらNIESの主要港との競合は避けられないものである。

アジアNIES諸国の貨物量の増大とは逆に、神戸港のコンテナ貨物の半数近くを占めていたトランシップ貨物の伸び率には大きな変化がみられる。

表一2のように昭和52年全コンテナ貨物の48.1%を占めていたトランシップカーゴは、NIES諸国の貨物量の増加とコンテナ施設の整備、NIES諸国への太平洋航路の本船寄港の増加などから減少し、その比率を落としている。その一例として韓国からのトランシップカーゴの推移をあげてみたが、昭和53年をピークに減少し、昭和58年には釜山港のコンテナバースが2バースから

表一 神戸港のトランシップ・コンテナ貨物の推移

(千トン)

年	コンテナ 貨物	トランシ ップ貨物	T/S 比率	韓国出入 トランシ ップ貨物	T/Sの シェア	中国出入 トランシ ップ貨物	T/Sの シェア
S. 52	18,515	8,916	48.1	3,490	39.1	—	—
53	20,613	9,450	45.8	3,740	39.5	—	—
54	18,930	6,804	35.9	2,532	37.2	—	—
55	20,822	6,702	32.1	2,472	36.8	—	—
56	22,942	7,131	31.0	2,503	35.1	—	—
57	21,285	5,713	26.8	1,962	34.3	—	—
58	22,800	5,811	25.4	1,731	29.7	194	3.3
59	27,340	6,398	23.4	1,768	27.6	230	3.6
60	28,485	6,631	23.2	1,953	29.4	459	6.9
61	28,625	7,421	25.9	1,850	25.4	661	8.9
62	29,582	7,570	25.6	1,518	20.1	842	11.1

4バースになったこともあって、近年においても減少を続ける傾向であった。しかし、韓国の輸出貨物の増加と日本からの輸入増加のため、釜山港のコンテナバースが、混雑を起こすとともに、大手船社が定曜日配船を実施するにあたり、あえて釜山港を抜港し、神戸港で中継した方が良いとの判断をすることもあって、今後の事態は流動的である。

一方、コンテナ施設の整備が遅れている中国北部からのトランシップカーゴは、神戸港の摩耶埠頭、ポートアイランド、六甲アイランドにおける受け入れ体制の整備もあって順調に伸ばし、極東のマザーポートたる地位を維持している。今後とも中国のトランシップカーゴの対応にみられるように、新規に発生するカーゴの動向を迅速、適格に把握し、神戸港への誘致を図るためのポートセールスは極東のマザーポートとしての神戸港の港勢拡大に非常に重要な意味をもっている。

イ. 国内諸港との競合

神戸港の国内諸港との競合関係は、近隣港の大阪港とは、大阪湾内という地理的条件とともに、背後経済圏がほとんど同じと言って良いため、避けられない状況にある。名古屋港や、九州諸港についても、これまでの神戸港の外貿港

表-3 主要港比較(昭和62年)

(単位:隻・千総トン・千トン)

種 別	神 戸	東 京	横 浜	名 古 屋	大 阪	
総入港船舶数	隻 数	89,362	57,121	62,454	48,053	74,374
	総トン数	251,337	107,781	215,842	157,785	111,012
フルコンテナ 船(内数)	隻 数	3,731	1,992	2,610	2,002	1,548
	総トン数	84,221	56,294	51,778	46,436	21,809
総取扱貨物量	159,350	66,403	108,602	109,596	83,491	
コンテナ貨物(内数)	29,582	16,578	18,585	9,990	8,087	
輸 出	16,532	7,774	10,967	6,119	3,790	
輸 入	13,050	8,804	7,618	3,871	4,297	

のニーズにマッチした港づくりが必要である。このユーザーを大別すると、船舶を運航する船社と、貨物の輸出入を行う荷主(商社)とに大別される。ただし、荷主の代行者としての港湾運送事業者や、船舶運航者の代理者としての船舶代理店が存在するが、ここでは船社と荷主に大別し各々の誘致について述べてゆく。

(1) 貨物の誘致

産業貿易動向の変化とともに、神戸港における荷主のニーズはより一層高度化、多様化しているが、メーカーの海外進出に伴う貿易物流は、神戸港の大宗(コンテナ輸出貨物)となってきた。大手家電メーカーの海外進出、大手自動車メーカーの海外進出に伴うCKD貨物の輸出は、物流が生産ラインの一部に組み込まれており、輸送がベルトコンベア的な役割を担っている。現地組立工場への供給は、大量輸送の正確性と定時性が重要な輸送条件であり、又輸送期間の短縮も要求されている。従って、これらメーカーは、貨物の出荷地から船積港、荷揚港から現地工場までの陸上輸送について、非常に厳格な物流の安全性、経済性を追求している。このため港湾の選択は、大量、定時輸送を行うための物理的条件としての港湾施設、定時輸送を行う輸送手段(寄港船社数、航

路数、便数)の確保、貨物輸送を円滑に処理する情報システム等が必須のものとなる。物流に対する荷主の要請は益々高度化しており、その基本原則として、①トータル物流コストの低減(海上、航空、陸上の運賃、梱包、荷役作業、検量、検数等の諸掛)、②物流品質の高度化(輸送手段、輸送ルートの選択、適格な業者による円滑かつ事故のないサービス)、③迅速性(情報化による各種管理業の物流情報伝達のスピードアップ)があげられる。貨物誘致にあたっては、今後の貿易動向への対応とともに、これらの諸条件について、神戸港が十分こたえてゆけるよう条件整備をしてゆく必要がある。

(2) 船舶の誘致

神戸港に入港する外航船舶は、62年で10,477隻であり、この内定期航路船は7,529隻であり、71%の比率を占めている。定期船は、寄港地を貨物のある港だけに限定する不定期船と異なり、決まった港へ定期的に寄港する船舶であり、寄港地の選択は、継続的な港の利便性、経済性、集荷力等を考慮して決定している。この代表的な船舶が、現在ではコンテナ船であり、大量輸送、高速輸送がその大きな特徴である。コンテナ船の寄港にとって重要な要件は、①入出港が早く行えること、②バース(岸壁への着岸)待ちがないこと、③荷役に必要な機器(ガントリークレーン、その他陸上荷役機械)が備わっていること、④コンテナを揚、積みできる広大なヤードがあること、⑤貨物輸送をスムーズに行うための道路網が整備されていること等があげられるが、これらは一般的な要件であり、最近特に重要な要件として、コンテナ船の船型の大型化に伴い、大水深バースの必要性、ノンバナマックス船型の船舶の荷役のため、40mを超えるアウトリーチを備えた高速ガントリークレーンの整備、そして荷主物流の要請に対応して定曜日寄港が常時可能であることはコンテナ船社の重要なファクターであり、これら船社に対して自社専用バースや優先バースの提供がハード面での船舶誘致に大きく貢献するものである。一方ソフト面においても、現在基幹航路に就航する船舶は大型化しており、港でのロスタイムは、運航上の大きな損失となるため、港の24時間稼働体制、日曜祭日の港の稼働、港湾業務の情報化の推進、背後圏輸送の利便性、経済性を具備した港への努力と

ともに、集荷貨物に対する将来のポテンシャルを開拓することによって、より一層船舶の誘致は有効なものとなってゆくと思われる。

これまで神戸港をとりまく環境の変化と船舶貨物の誘致について述べてきたが、今後とも船社、荷主にとって魅力ある港であり、またより一層の活性化を図るためには、状況の変化に見合った、きめ細かい港湾サービスの提供が必要である。以下に港湾サービスを定義するとともに、神戸港の現状について述べたい。

4 港湾サービスの定義

(1) はじめに

港湾サービスとは、港湾を利用する者、たとえば船会社、荷主さらには旅行者などに対して提供される様々な便益の総称である。

具体的には、船舶の入港から出港に至る間に行われる、パイロット（水先案内人）やタグボート（引き船）、つな取りや各種荷役、船舶給水等が港湾サービスに包含される。

港湾サービスを広義にとらえれば、様々な分類がなされる。たとえば通関、植物防疫などの公的サービスと港湾事業者による港湾荷役などの民間サービスとの分類、岸壁や上屋などの整備によるハード面からみた港湾サービスと、人材や荷役システムなどのソフト面のサービスとの分類、さらに引き船、入出港手続きなど第一次的な港湾プロパーのサービスとこれを補完する道路等のアクセスなどの二次的背後的サービスとの分類、有料サービスと無料サービスの分類など様々な分類できる。

(2) 港湾管理者の業務・サービス

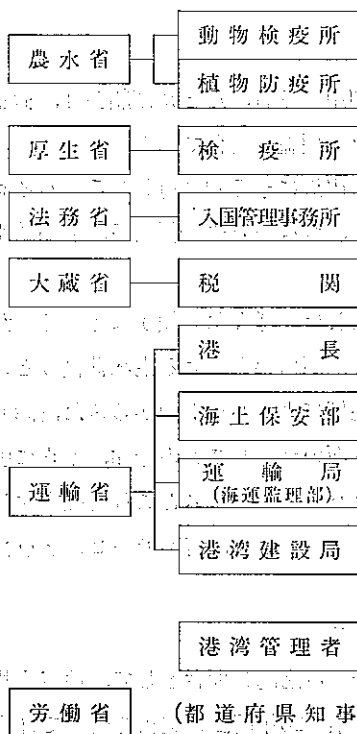
港湾法2条では、港湾を管理する港湾管理者として、地方公共団体等があるようになっており、神戸市も昭和26年同法の施行を受けて神戸港の港湾管理者となった。しかしながら港湾管理者といえども、港湾の施設全てを管理し、港湾に関する業務・サービスの全てに権限が及ぶわけではない。国家的見地からの権限である通関や、入国管理は除かれているし、民間部門に適するものも

除かれている。以下に、港湾を場とする各種行政機関の主なものをあげてみた。

図一4は、公的サービスの観点から、港湾を場とする各種行政機関の主なものをあげてみた。これ以外にも貿易関係として通産省、施設整備面の埋立てにおけるところの環境庁など、各種の機関が関与している。

同法では第12条に管理者が行うべき業務として、①けい留施設の運営、②港湾の利用等のため必要な港湾施設の建設、改良に関する工事、③入出港船から

図一4 港湾を場とする各種行政機関



の入出港届の受理、④救難、警備に必要な施設の設置など19項目をあげている。また同法13条では、私企業への不関与の規定を設け、私企業の活動に干渉し、これらの者と競争して、事業・サービスを行ってはならないとしている。同法12条の規定の中で、神戸市が行っている業務・サービスから、その一端を取りあげてみたい。

5 港湾管理者における主な港湾サービスの現状

(1) コンテナ埠頭等整備によるサービス提供

神戸港においては、明治元年の開港以来、国営港として、また貿易港として莫大な社会資本の投資がなされ、また「第二の黒船」といわれた昭和40年代のコンテナ船の出現にもいち早く対応し、外貨貨物取扱量、コンテナ貨物取扱量では国内トップの地位を保ちつづけると共に、アジアNIE S諸港が台頭する中で、極東地域のマザーポートとしての機能を保持している。表一4のように、コンテナターミナル数では、他の国内主要港に比べ優位性を保ち、船社サイドからの要望にも十分対応できるものとなっている。さらに物流の経済性、迅速性から求められる船舶の大型化に対しても、六甲アイランドやポートアイランド2期において、14~15mの大水深岸壁の建設に取り組んでいる。

表一4 国内主要港コンテナターミナル比較

港別	公 社		公 共		計	
	稼働	計画	稼働	計画	稼働	計画
神戸	17	1	2	1	19	2
大阪	5	1	3	—	8	1
横浜	8	2	2	—	10	2
東京	9	1	2	—	11	1
名古屋	3	—	3	2	6	2

※計画は、5か年計画で建設中を含む。

(2) アクセスとしての道路整備によるサービス提供

陸上と海上の接点である港湾地域において、より早く、より安く、より安全

な形で物流の確保が求められているが、陸上部門における対応としては、港頭地域へのスムーズな貨物搬出入をまかなう道路網整備があげられる。神戸港での阪神高速道路、港湾幹線道路などアクセス網の充実ぶりは、他港に比して強力なセールスポイントとなっており、明石架橋、湾岸道路の建設が促進されると、既存アクセスとの相乗効果もあって、ますますそのメリットが活かされるものと思われる。

(3) 荷姿に対応した上屋建設によるサービス提供

輸出入貨物を一時保管する上屋の建設も管理者の業務・サービスの一つであるが、一般上屋の他、燻蒸施設を備えた青果物専用上屋や、化学品上屋、重量物にたえうる重量物上屋など、荷姿に対応した上屋整備を行っており、輸入貨物の多様化によってこの種の上屋建設が増えるものと思われる。

(4) 引船業務によるサービス提供

現在、神戸港では33隻の引船が活躍している。管理者も引船1隻を所有し、神戸港での引船の公平かつ効率的な配船業務を行う、(社)神戸タグ協会に所属すると共に、引船業務の責任ある執行体制の確保と一定水準以上のサービスの提供を図るため、港湾施設条例において、業務を行う者は市長の許可を得ることを条件としている。引船料金については、昨年8月、海運不況の中、軽費節減を求める船社ニーズに応える形で、引船使用料のうちトラベリングアワー(引船が基地から作業場所までの往復に要する時間)の格差是正による料金体系の改善等により、平均1.7%の料金引き下げを行った。

(5) 海面及び港湾区域清掃によるサービス提供

良好な作業環境を維持するため、管理者でも海面清掃船を直営で運航している中、業界の参加のもと(社)神戸清港会を発足させ、海面ゴミ収集と港湾区域内の清掃を一括して行っている。また同会では船舶から排出される生活ゴミ(ギャベッジ)についても、船会社等の要望を受けて、これの処理を行っている。

(6) 効率的荷役を旨とする専用岸壁指定によるサービス提供

船舶運航者は、荷主へのサービスとして、効率的で定時性のある船舶運航を

目ざしている。その為には、あらかじめ決まった岸壁にいつでも着岸でき、荷役がスムーズに行われ、少しでも早く出港することを望んでいる。

こういった要望に応えるため、①貨物種類別専用岸壁制度（自動車、穀物、青果物等）、②航路別専用岸壁制度（中国航路、欧州航路等）、③船舶種類別専用岸壁制度（フェリー船、外航客船等）を設け、岸壁を特定化するとともに六甲アイランドの公共岸壁や摩耶埠頭では、岸壁とその直背荷さばき地をセットで利用する荷さばき施設付岸壁制度を昭和42年来実施してきている。効率的な荷役の促進を図って少しでも早く、あるいは確実に特定日に荷物を届けたいという、荷主と船会社の要望に応えている運営上のサービスである。

(7) 高度な技術をもつ労働力の確保というサービス

高度な技術と資質を有した数多くの港湾労働者の育成を図ることは、荷主から託された荷物を安全に、迅速に、正確に輸送するためには欠くことのできない要因である。

管理者では、関係業界と協力し既存の労働者が、さらにより高度な技術を磨くための教育機関、神戸港湾教育訓練センターを設けている他、新人の養成機関として昭和50年に開校された、兵庫総合高等職業訓練校神戸港湾労働分校（港湾カレッジ）に対しても支援体制をとっている。同校では既に200人を超える卒業生を送り出し、機械化の進む近代港・神戸港で活躍している。

また一方では、こういった港湾関係労働者が安心して、かつ快適に業務に専念し、神戸港での定着化が図られなければならない。そのため各業界が独自に行う福利厚生事業とは別に、管理者においても食堂・喫茶室を併設した休憩所を神戸港内30か所に設置している他、港湾労働者等を対象とした給食事業や、宿泊施設、住宅提供事業等を行っている（財）神戸港湾福利厚生協会に対し毎年補助を行い、その業務の充実に寄与している。

(8) 夜間入港制限緩和によるサービス

神戸港ではこれまでコンテナ船、RO・RO船に限り午前零時までの入港が認められていたが、混載でも危険物を積載している場合、量的に少量のものしか入港できなかった。このため少量の危険物積載のため他の貨物の荷役にも支

障が生じるケースがあったが、昨年から、一方で安全性を考慮しつつ、危険物の積載許容量の上限拡大と種類拡大が認められるようになった。

6 港湾管理者に課された今後の港湾サービス

円高による国内の輸出入構造の変革、航空機を含んだ複合一貫輸送の進展、N I E S 諸国と諸港の台頭、それに伴う国内外における港間競争、これらの要因の中で勝ち抜き、将来においても神戸港の優位性を保っていくためには、時代に即した速やかなサービス面の対応が望まれる。

輸入貨物の増大、なかんずく製品輸入貨物の増大は、港頭地区で検査、包装、表示等を行って、末端消費地に輸送するための流通加工基地の整備を必要とするなど、輸入物の荷姿に対応した、それぞれの施設整備のサービスが望まれてくる。

さらに神戸港におけるコンテナ取扱貨物の約25%を占めるトランシップ貨物を確保するための料金政策面の検討や施設整備、神戸港と大阪港で異なる強制水先における対象船舶の検討の働きかけ、船舶の大型化と機能向上に対応した引船使用基準の部分的見直しなど、真剣に取り組まなければならない課題が存在する。

業界、組合関係者の協力と理解のもと、神戸港においては、昨年から13年ぶりに土曜日の夜間荷役が再開され、今春からは一定の条件のもとでコンテナ船に限り、日曜荷役が6大港で一斉に始められた。

“使いやすい港”を求めて、より一層の港湾サービスの充実が各方面から望まれてくる。

港湾管理者としての神戸市でも、前述した様々な公的機関、民間団体が港湾に関与している中で、各機関(団体)にまたがるもの、あるいはどこにも属さないサービスなどについて、それが神戸港発展のためのファクターとなりうるのか否かを見きわめながら、管理者としての立場から、今後ともより一層、港湾サービスの充実に努める必要がある。

地域経営思想の系譜Ⅳ

— 都市社会主義の経営観 —

神戸市都市問題研究所

都市経営研究会

片山潜と安部磯雄

東京市区改正条例が明治21年に制定され、東京都市改造への軌道が敷かれたが、財源不足は当初から予想され、事業は遅々として進行しなかった。そのみでなく東京市に都市経営の思想が欠如しているため、市政にとまなう浪費・汚職が頻発し、“伏魔殿”といわれるが如き感を呈していた。明治28年には早くも水道管疑獄が発生し¹、12月に内務大臣によって市会解散が命じられる屈辱を味わう。さらに明治32年12月15日には、東京府市部会議長が府知事に東京市政の怠慢に対して監督行使の意見書が提出されるなど、市政の墮落ぶりは目に余るものがあった²。しかもこれは序曲であった。星亨による市政の利権化はこれから構造化し本格化していくのである³。

一方、政府は日清・日露戦争やその後の大陸政策に追われて、都市を省みるいと間はなかったが、都市そのものは資本主義の発達とともに膨張し、都市問題はようやく無視できぬ重大さをはらんできた。横山源之助の『日本之下層社会』（明治32年）が出版され、都市スラムに喘ぐ貧民の実証的報告が公表された。これより先、政府の『職工事情』（明治30年）も刊行され、世間はようやく都会の裏面に関心をいだくにいった。

しかし、このような貧民層に対して政府の大勢は惰民観にもとづく公的救済、それも落ち穂拾いに止まった。民間では明治30年代、社会問題研究会、社会政策学会、貧民研究会、社会学研究会、社会主義協会などがそれぞれ社会問題として都市を本格的に研究の対象とした。

都市社会主義 (Municipal Socialism) はまさにこのような東京市政の腐敗、都市スラムの深化という状況のなかで唱えられ、このような危機を政策的

に打開する都市経営論として登場してきた。

片山潜の『鉄道新論』（明治30年）、『英国今日之社会』（明治31年）、『都市社会主義』（明治36年）、安部磯雄の『社会問題解釈法』（明治34年）、『応用市政論』（明治41年）、『都市独占事業論』（明治44年）などによって展開された都市経営論である。

洋行帰りの片山・安部が当面の対象としたのが東京市の電気・ガス・電車などの公益事業をめぐる問題であった。それは彼らにとって欧米にあってやぶさに研究してきた都市社会主義を実践せざるをえない独占企業の跳梁が眼前にあった。

もっとも都市社会主義は片山・安部の専売特許ではない。幸徳秋水をはじめとして明治期主としてキリスト系の人文科学研究者によって唱えられている。たとえば『六合雑誌』についてみれば、河上清「市街鉄道論」、杉山重義「都会の改良と其独占事業」などがある。

また、当時の有力な経済雑誌『東洋経済雑誌』、『東洋経済新報』などにあっても社説をはじめとして、多くの都市社会主義的論文をみることができる。

しかし明治後期の都市経営思想は、片山潜、安部磯雄という2人の都市社会主義者に代表されるであろう。2人は後に思想・人生にあって裾をわかちていくが、少なくとも明治後期の都市社会主義という改良主義の域にあっては酷似した思想をもって、ともに都市社会主義の普及に精力を注いだ。

片山潜は、明治17年（1884年）から足かけ13年にわたって滞欧米生活をつづける。ことにロンドン、グラスゴーなどで都市生活の悲惨さとともに先進的な都市改良事業に接する。グラスゴーでは私営市内鉄道の公営化を実現した都市社会主義の実践例にも接する。

自伝にはその時のグラスゴーの都市社会主義の見事な成果につき、「グラスゴー市が世界に卒先して貧民窟を廃止した、貧民長屋を市設した、水道を市有として水代を漸減した、下水を改良して之を肥料にし、市中の塵埃を焼て電力と化して利用し、労働者の家賃は其賃銀の5分の1を以って標準とした、市内鉄道を無代で所有する計画を20年間の敷設経営権を実行した市街である」と称

賛している。『我が社会主義』(明治29年)に「社会主義の先験事例は、後年、本格的な社会主義者となった片山潜にとっては、さしたる先験事例ではなくなったが、その感銘ぶりは『歩いてきた道』にも如実に語られている。

帰国した翌年の明治30年には『英国今日之社会』を著わし、市政に社会主義の導入を訴え、次いで、明治36年には『都市社会主義』を刊行し、都市問題を直視した現実的な都市社会主義を都市に確立する理論・政策的根拠を描く。

一方、明治34年には、安部磯雄、幸徳秋水、木下尚江らとわが国最初の社会主義政党たる社会民主党を組織するが、直ちに解散させられる。『我が社会主義』に「一、市街、市街の電氣事業、瓦斯事業等凡て独占的性質を有するものを市有とすること」「二、市街鉄道、電氣事業、瓦斯事業等凡て独占的性質を有するものを市有とすること」「三、中央政府、各府県、各市町村の所有せる公有地を払下ぐることを禁ずること」「四、都市に於る土地は挙げて其都市の所有とする方針を採ること、若し速に実行する能はざる場合には、法律を以て土地兼併を禁ずること」「六、家賃は其家賃の価格の幾分以上を徴収する能はずとの制限を設くること」など、都市社会主義の思想・政策がかなり盛り込まれている。

政党活動は制約されたが、片山潜は、社会主義、労働問題の伝導・遊説に従事し、『我社会主義』(明治36年)などを刊行し、思想的啓発に努める。

それでも活躍の主流は労働・政党活動にあり、明治37年のアムステルダムの第2インターナショナル第6回大会に参加するとか、明治39年の日本社会党の設立に参加し評議員となる。

社会党は議会政策派と直接行動派に分裂し、5日後、結社禁止となるが、片山潜は議会政策派の田添鉄二などととも日本社会平民党を設立を図るが、これも2日後に禁止処分にあう。

それでも明治44年の東京市電ストを指導するなど実践的活動をつづけるが、大逆事件後、冬の時代を迎えて、大正3年海外からの社会主義化を図るため離日したが、昭和8年、モスクワにて客死する。

安部磯雄も都市社会主義者としては、片山潜とほぼ同じ道をたどっている。明治23年に渡米し、イギリス、ドイツに学び3年後に帰国する。そしてイギリ

スでロンドン、グラスゴーを訪れるが、グラスゴーで都市社会主義の実践に深い感銘を受ける。自伝『社会主義者となるまで』のなかで、「これが都市問題にたずさわる契機となり、都市社会主義を信奉するにいたる精神的土壌となった」と明言している。帰国後、片山潜と同じように社会民主党の設立に参加するが、政治・労働運動に偏ることなく、社会主義・都市問題の研究のかたわら、廃娯・産児制限、禁酒、平和、政治浄化運動など市民運動的活動を幅広く展開する。

大逆事件後は、一時、研究生活に専念するが、やがて大正13年にはフュビアン協会の創設、大正14年には独立労働党を結成し、さらに社会民衆党の委員長となっている。早稲田大学教授としての研究活動と並行して、政府の圧力が弱まると再び実践活動を展開するなど社会改良にかける粘り強い運動エネルギーを発揮していく。そして第1回普通選挙に当選し、第2回には落選するが、昭和15年、自からの意思で政治生活を隠退するまで、当選し、理想選挙のために身をもってその範を示すことになる。昭和24年、戦後まで生き東京にて没している。明治末期の代表的都市社会主義者であった片山潜と安部磯雄はその経歴・著書にみる限り、ほぼ同じ都市社会主義を唱える必然性にあつたといえるが、それでもすでに微妙な違いを示している。それはそれまでの生活の体験とか性格によるところが大きいが、都市社会主義の追求過程にあつて、片山潜は市民・労働運動のエネルギーによってその根底から改革しようとする志向が強かったが、安部磯雄はそれを十分に認識していたが、国権の圧力や市民・労働階級の未成熟から啓蒙による漸進的改革というデザインを秘めていた。

そのことが片山潜が制度の変革により力を入れたのに対して安部磯雄はより現実の改善に力を入れる結果となつた。

しかしいずれにせよ帰国した2人にとって日本、ことに東京市の腐敗ぶりと都市経営の拙劣さは、欧米のそれと比較して目を覆うばかりの醜悪さであつた。したがって2人は性格・思想の相違をこえて、都市社会主義による現実的

改革を焦眉の課題として対処せざるをえなかった。

資本主義そのものをどうみなし、どう改革していくかを突き詰めていく時間的余裕はなかった。社会的改革は都市社会主義の実践の過程で学びとっていけばよいと思ったのではなからうか。少なくとも片山潜にとってはそうであった。

さて片山・安部が信奉した都市社会主義とは、「ガスと水道の社会主義」(Gas and Water Socialism)といわれた英国流の改良主義にもとづく都市経営論であり、都市化にともなって必然的に発生する経済的利益の私的独占を禁じ、社会的還元を図ることによって、住民福祉、さらには都市自治体の財政安定化を確保しようとする政策を基調にするものであった。ある意味においては都市経営の普遍的原理であり、政策方向であった。

明治33年2月、社会主義協議会12回集会で、片山潜は都市問題につき東京市を如何に改良するかの視点から講演している。その第一の研究課題が「市制」なりとし、「都て都市発達の上より論ずる時は市制は市の筋骨なり、市的生命の活動する機関なり故に市制の問題は都市問題中第一着に研究すべき者なりと信ず⁶」とのべている。そして「市的権限を拡張して充分なる自治体を得るは一に市制問題の眼目なり⁷」と、市民的自治をその基本に据えている。

第二に、都市衛生の問題を上げている。それは、都市にあつて「市民の市的生活が第一にして市中に営む万般の工商業は此目的を達する為めのものなり、市民が呼吸する新鮮なる空気迄も一大注意と改善を要するに至れり⁸」と、今日の都市問題の核心を突き、その基本理念を市民生活におき誤るところがない。

そしてこれらの目的を達するためにも、市民的制度により公益事業の公有化を図るべしと、手段としての都市独占事業の市有化を明確に位置づけている。都市社会主義がその研究、活動の焦点として都市独占事業に絞ってきた背景を知ることができるが、同時に、都市社会主義は日本の都市政策のルーツとしてその総合性をもった本格的都市政策論の誕生であった。

1 水道管疑獄については東京百年史編集委員会『東京百年史第3巻』128～136頁参照

- 2 意見書については前掲『東京百年史第3巻』165～166頁参照
- 3 星派の汚職については前掲『東京百年史第3巻』167～174頁参照，なお東京都の汚職については大津美津子『東京市監獄事件』，我妻榮他編『日本政治裁判史録・明治後』も参照
- 4 明治期の社会主義思想の啓蒙誌としては，明治20年代前半『国民之友』が社会問題を積極的に取扱ったが，後半期に入ると社会改良主義へと転向する。これに代わって『六合雑誌』が明治20年から明治30年にかけて唯一の社会主義啓蒙誌として論陣を張る。明治30年に『労働世界』が創刊されるが，明治34年以降は『六合雑誌』は社会主義的色彩は薄れ，啓蒙書としての役割をなくし，以降は『労働世界』，『東洋経済新報』などが社会主義的論調の中心となる。
- 5 片山潜『自伝』191頁
- 6 『六合雑誌』（明治33年3月，第232号）59頁
- 7—8 前掲『六合雑誌』59頁

公有主義と社会主義

都市社会主義の思想は，安部磯雄『応用市政論』，片山潜の『都市社会主義』に詳しく解説されているが，「社会」主義がもつ急進性はない。明治32年社会政策学会の綱領制定に当たって，片山は社会主義者とみなされ脱会を促がされたが，「予はもうこの時は社会主義者であったが，決して極端な社会主義者でない¹と自信して居つたから自ら脱会もせず，云々」と自伝でのべているように，「根本的社会主義者」ではなかった。

片山潜をして都市社会主義が社会主義の前進であることにそれ程の疑問を感じさせなかったのは，米国での研究による。エール大学での卒業論文は「都市改良問題」であり，監獄改良問題を含めてあらゆる社会的問題に関心が注がれていた。

さらに当時のエール大学にあつても社会改良問題は一種の流行であつた。卒業日が来た。プラットフォームに立つて演説をした連中は何れも社会問題を課題とした。社会改良の空気が満堂を支配するの概を示した²。」と自伝で卒業の日の光景を描いている。

当時，片山潜はまぎれもなく，都市社会改良主義者であつた。そして帰国後，著わした『英国今日之社会』の目次をみても「救世軍の社会事業」「監獄

懲治監及感化院」「貸長屋労働者及独立政党」「龍動市中の観光」などおよそ社会主義とは関係ない事業の紹介が中心である。それだけ都市改良主義へ没頭しており、改良主義から社会主義への過程に疑問を感じていなかった。

もっとも労働運動には関心を示し、ラッサールに深く感銘したが、「要するに英国の労働会は社会党の如き狂悖急激の改革的動作を好まざるを以て、上流社会に於ける識者の同情も得るなり……」³と、労働組合・運動を評価したが、政党活動までは認めることはできなかった。

都市社会主義はこのようにみてくるときわめて曖昧な思想である。たしかに公有化をすすめていけば究極的には社会主義へいたるが、その過程をみれば改良主義となんら異ならず、しかも過激なる革命方法をとらないとすれば社会主義の実現はほとんどのぞめない。しかも戦略的には1坪でも多くの公有地確保という実践的な漸進主義を基調としていることを考えると、思想的には改良主義との混同は避け難かった。

ことに片山潜の如く実践をつうじて理論化を図っていくという場合、改良主義との区別がつきにくかった。片山潜は都市社会主義を資本主義体制を一応、前提としてその枠内での改良であるとみなした。たとえば「夫で私は資本家を撲滅するとは云はないのです。決して革命的で世の中のことは進む者じやないです。社会主義の行はるゝのは進化的である。彼の独逸が鉄道を国有として社会主義を応用しましたが独逸の資本家は撲滅されなかつた。」⁴とのべているように、漸進的都市改革主義をめざした。

しかしこのような理論的に未熟な公有化論は、社会主義の名に値しないと右派講壇社会主義者金井延によって「本よりビスマルクの如きは社会主義には反対なりしも、鉄道国有は実行せし人なり。吾人も之には賛成す。然れ共社会主義てふ意味には非ざる也……ビスマルクも畢竟社会主義なりと云へる人あれ共之は言葉の使ひ方にして夫は人の勝手に附したるのみ、一般に認むる処に非ず。」⁵とその矛盾を突かれる。

この点、安部磯雄もこれらビスマルクによる国有化は「個人主義に対する所⁶のものにして所謂国家社会主義なるものに外ならず」と本来の社会主義と異質

であるとすでに識別していた。これに対して片山は公有化は社会主義の応用であり、ピスマルクは「保守的の社会主義者」であるとの言い逃れをしている。これは片山の「社会主義思想の混乱を一層明瞭に示すもの」⁸といわれている。この点については安部磯雄も「未だ社会主義の何たるかを知らざる人」⁹と評されているが、当時の「彼は社会政策を実に社会主義と理解して」いたのである。¹⁰

これまでにみた片山・金井の論争は、桑田熊蔵（左派講壇社会主義者）をまじえて、明治32年7月9日、神田青年会館での演説会で展開されたものであったが、結果としては理論に弱い片山がその矛盾と曖昧さを突かれたといえる。この点につき「これは『単純なる調和論』と『真正なる労資調和論』との論争であつた。労働階級の立場に立つ労働運動—改良主義的労働組合主義と明治国家—総資本の立場に立つ講壇社会主義との論争であつた」¹¹といわれている。

また、片山潜が強弁を弄したのは「金井延の協調論、改良論が実は勃興しつつある労働運動を圧殺せんとするものである事を、實際家として本能的に感知」¹²したからであると、その思想的背景は説明されている。

要するに思想形成にあって市民的体質をもっていた片山潜は、その「階級的本能」が、講壇社会主義者の階級的立場を批判したもの以外ならなかった。¹³ではなかった。

しかしこの階級の本能が都市問題という現実的課題について根本的変革をめざす戦略をとらすことになるが、都市経営から片山潜が遠ざかることになる潜在的要因でもある。

本来、都市経営は理論的には崇高な理想をかかげ、政策目標としては究極の到達点を示すとしても、実践面にあってはきわめて現実的な結果を意図しなければ、都市思想家といえても、都市経営者とか都市政策家とはいえない。

この点、片山潜は欧米の都市社会主義を性急に導入しようとし、その結果が芳しくないと予測すると、次第に都市問題から離れていったが、安部磯雄は都市思想家であると同時に、都市に踏みとどまり社会・市民運動をつうじて、一

坪でも多くの土地公有を一人でも多くの救済をという現実的結果を意図した都市経営者であり都市政策家であった。

- 1 片山 潜『自伝』224頁
- 2 片山 潜前掲書 216頁
- 3 片山 潜『英国今日之社会』73頁
- 4 「片山潜氏の社会主義」『労働世界』（明治32年10月15日、第46号）4頁
- 5 「金井延氏の社会主義」前掲『労働世界』5頁
- 6 安部磯雄「国家主義とは何ぞや」『六合雑誌』（明治28年9月、第177号）12頁
- 7 片山 潜「金井延氏に答う」『労働世界』（明治32年10月15日、第46号）2頁
- 8 隅谷三喜男『片山潜』8頁
- 9 安部磯雄「社会主義に就いて」『六合雑誌』（明治30年3月、第195号）1頁
- 10 岸本英太郎「片山潜と明治労働運動史」『経済論叢』（第61巻3号）173頁
- 11 岸本英太郎「黎明期労働運動に於ける片山潜の社会思想」片山潜『都市社会主義・我社会主義』（近代日本文化叢書）解説45頁
- 12 岸本前掲『経済論叢』47頁
- 13 岸本前掲解説 46頁

都市社会主義と我社会主義

片山潜が社会主義と国家社会主義との混合という誤りを犯したのは、都市社会主義がもつ実利性と、片山潜の体質的ともいえる発想方法によるところからくる結果で避けがたい点であった。

すなわち「かれの発想と行動とは、まず思想があつて、行動がこれと距離をおきながらついていく」といわれるように、多分に環境に応じて政策をつくつていこうとする実践性を帯びていたためでもある。都市社会主義からして「公有」化という点を除けば社会主義とは本質的には関係のない政策であった。

したがってそのような市有化をテコとする社会改造を都市「社会」主義と呼称することに無理があり、それは、「片山の言葉を使えば、『都市経営問題』を論じたのであつて、この経営問題を市民の有利に解決するには社会主義をいってほかにない」という趣旨にすぎない²のである。

それにもかかわらず片山がこのような改良主義的な都市社会主義を当時は少

なくとも信奉しつづけたのは、それは市有化—労働者の生活向上—市民的自覚—普通選挙の実施というパターンを描いていたからであった。

すなわち片山潜にとっては「労働者の日常利益の重視、その実現・確保という点から」都市社会主義は不可欠であり、これを社会主義とみなすことにあまり疑問を感じなかったのである。

片山潜は運動を展開するために理論化を試みているが、「彼の本領は実践家であり、……彼にあつては理論と実践の乖離などといふ事はあり得なかつたのである」といわれている。

そのことは片山潜が、改良色の強い『都市社会主義』の刊行の3カ月後、明治36年7月にイデオロギー色の強い『我社会主義』を出版していることでもわかる。まず実践がきて、次いで理論化を試みている。

『我社会主義』はその例言で、「現社会——腐敗せる黄金万能力の而も資本家暴横の社会——に対する告訴状なり、資本家制度の維持者に送る手詰談判なり。」とはっきりと資本主義への対決を宣言しており、また、文中には「現在の経済組織即ち個人的産業組織を一変して、社会的共働組織に為さんとするに在り」と、資本主義体制の否定を唱っている。そして都市社会主義は、社会主義への一里塚であり、社会化という点にあつて社会主義といつうとみなしていたのである。

しかしこの二書は思想的内容の異なる著述であり、その「撞着を指摘することは容易である。そして、前者を片山の社会主義の下限、後者を上限と見るとも不可能ではない。」といわれている。

内容的に矛盾する二書をどう解釈するかにつき、「語りかける相手の区分」という技術論で片付けることもできるが、後者が「理論に弱い彼に珍らしく高い理論的著作であり、明治30年以來の彼の労働運動の実践と社会主義研究の最良の結実であり、明治社会主義文献中の白眉で」であり、前者が「實際家潜の面目躍如たる著作であり、彼の労働者解放の實際の処方箋が如何に現実的で視野が広いものであつたかの好箇の見本を示すもの」という理論・実践という評価で、矛盾を解消することもできる。

むしろこのような二書が出版されたことは「労働階級の日常的利益の擁護を常に念頭に於いた潜在、極めて幅の広い社会問題観を見る事が出来るのである。……之は決して社会主義ではない。だが都市社会主義こそ緊急の都市問題解決策であつた事は言ふまでもない。我々はここに彼のすぐれた現実性を見る事が出来るのである。¹¹」¹¹と高く評価されてもいる。

要するに片山潜は社会主義をめざし社会主義者たらんとし、その思想にあっても根本的な変革手法で一貫させたかった。しかし現実の労働者の窮乏、都市スラムの深化、東京市政の腐敗などに直面し、現実的に少しでも改善してこうとする実践の効果への関心が絶ち切れなかった。それは権力者でも学者でもなかった片山潜の逃れることのできない労働運動家としての宿命であり、理論的には弱点となった。

以上、片山潜の都市社会主義の思想の概観を述べた。

- 1 隅谷前掲書序文
- 2 隅谷前掲書 130頁
- 3 岸本前掲解説 46～47頁
- 4 岸本前掲解説 6頁
- 5 片山 潜『我社会主義』（近代日本文化叢書）232頁
- 6 片山前掲書 238頁
- 7—8 隅谷前掲書 131頁
- 9—10 岸本前掲解説 7頁
- 11 岸本前掲解説 9頁

以上、片山潜の都市社会主義の思想の概観を述べた。

都市社会主義の分岐点

片山はボスマルクを事例として引用するミスを犯したが、思想の基調はその時にあっても、単なる公有化でなく、市民勢力を背景にした都市社会主義としての公有化を主張したのであり、その意味で都市社会主義をテコとして社会主義へいたるという図式は誤っていなかった。

この点、安部磯雄は同じく社会主義をめざしたが、社会主義は究極の思想として設定し、経済・社会環境に順応した社会改良の積み重ねによって社会主義を図ってこうとした。後にのべるように安部磯雄の都市社会主義は本人の否

いく。『社会主義の反対に答う』(明治35年12月15日、『六合雑誌』第264号) 24~25頁

改良主義との訣別は「社会主義の反対に答う」ではさらにはっきりとしてくる。「社会主義は社会を改善するに革命手段を用ゐ。社会改良主義者は単に改良手段を用ゆるなり。社会主義は根本的革新を期し。社会改良主義は従来の主義を其儘にして其因って来る弊害を矯正せんと主張す。」⁴と、社会改良主義は姑息手段として排除するようになる。

そして社会主義を掲げる以前、「社会の病源たる資本家なる階級を全廃せんとす。貧民救助を以つて最終の改良手段とせず。貧民の出来る原因なる自由競争を廃せんとする者なり。」⁵と、体制の変革をめざす。

1 安部磯雄『応用市政論』序文

2 片山 潜「貧富の戦争(Ⅰ)」『六合雑誌』(明治33年5月15日、第233号) 41頁

3 片山 潜「金井延氏に答う」『労働世界』(明治33年10月15日第83号)

4 片山 潜「社会主義者の反対に答う」『六合雑誌』(明治35年12月15日、第264号) 24~25頁

5 片山前掲論文 25頁

社会問題解釈法

片山潜に比べて安部磯雄は都市社会主義、また、社会主義についても理論的にも整理されていたし、また、実現の方法にあっても多彩であり漸進的であった。

『社会問題解釈法』で、社会主義の実現への方法につき、「今日現に欧米諸国に於て実行せられつゝある貧困救済策なるものは其数実に少からず。然れども若しこれを分類せば次の五種に区別するを得べし。(1)慈善事業、(2)教育事業、(3)自助の事業、(4)国家的事業、(5)根本的改革」¹と区分している。

さて慈善事業は説明するまでもないが、自助の事業は明治の社会主義者が好んで口にする方策で「自助の事業とは共働を意味す。共働主義の見はれたる四方面」²として、労働組合、生産組合、消費組合、信用組合をあげている。

そしてこれら五つの方法を併用すべきとしている。すなわち「身体の治療法にも種々ありて緩慢にして姑息なるものあり、或は激烈にして根本的なるあ

り。……卑近にして実行し易きものを第一に置き、漸次に根本救済策に説き及ぼす事とせり。」との処方箋を示している。

それぞれの施策に対する安部磯雄の評価をみると、慈善事業は「この応急の手段にして、飢餓に瀕しつつある貧民を救助するには先づ此手段に依らざるべからず。」と、その意義を認めているが、同時に「吾人は此光明の側面を見ると共に暗黒の側面にも注意せざるべからず。」と、内在する精神的マイナス要素を見逃していない。

すなわち「慈善事業には危険なる分子あり。何ぞや。曰く若し其方法宜しきを得ざるに於ては慈善事業に寄生する一種の乞食を生ずることは是なり。」と独立心を侵すとの危惧を示している。

そして当時の市民の平均的心情を代弁して慈善の対象となることにつき「故に苟くも廉耻の心ある人は縦令ひ飢餓の苦境に陥るも尚ほ憐を乞ふことを肯ぜざるなり。」とまで描いている。

当時の惰民論に対する社会主義からの予防論ともいえるが、安部磯雄自身がそれなりに人格的な要素を重視したことを考え合わせると、必ずしも政策論からの配慮のみからのべたともいえず、自らの偽らざる心情も反映しているであろう。

もっとも安部磯雄は「吾人は自己の慈善心を満足せしむることを目的となすべからず。要は其受者の肉体を救ふと共に其精神をも併せ救ふの途を求むるに在る。」と、安易な慈善行為への戒めも忘れていない。

さらにその慈善方法についても、「慈善事業の目的は吾人が憐愍の情を満足せしめんが為にあらず、貧者に衣食住を与へ、更に進んで貧者の品格を傷けず其廉耻心を滅せず」と、気をくばっている。

要するに慈善事業は、「社会問題解釈の第一法としては之を納れん。然れども斯の如き姑息法を以て社会の疾病を根本的に治療し得べしとは断じて信ずること能はざるなり。」と、政策的には次善、かつ、緊急の対策として位置づけている。

教育事業についてはこれを永久的施策としてみなし、その必要性を強調して

いるが、説明するまでもない。

第三の自助事業については、「労働者が自主独立の精神に基き企画したる所の事業にして、其目的の遠大にして効力の顕著なる点に於ては到底慈善事業や教育事業の企て及ぶ所にあらざるなり」と高い評価を与えている。¹¹

しかし同時にその適用については、「目下飢餓の苦境に陥り或は全く無智蒙昧の有様に在る者に適用すべからざるは明なり。」と、限定的であることも忘れていない。

第四の国家的事業は、慈善・教育・自助事業と異なり、国家が公費をもち対処するいわゆる国家社会主義である。義務教育の無償化、強制的保険などである。

そして国家の責任にふれ、「国家は単に人民の生命、財産、自由を保護するのみならず、恰も両親が其子の安寧幸福を希ふが如く、人民の福祉を図り其発達を来すために充分の力を尽すべしとは実に近世文明の産み出したる思想といふべし。」と、夜警国家よりも福祉国家であるべきと位置づけている。¹³

さらにこのような貧富の格差、社会的惨状が個人の怠慢によって生じたのではないから、「国家が進んで社会問題の解釈を試みざるべからざるは当然の事なりとす。」と義務たることを前提としている。¹⁴

そして国家事業の効果については、個人・団体の救貧効果は一局部に止まるが「然れども国家の力を以て之に任ずるに当りては全国の貧民悉く其恩恵に浴するを得べし。」と、仮りに国家社会主義であるとしてもその効用は限りなく大きいことを認めている。¹⁵

それでも、「故に其の手段は頻くまでも漸進的改革的にして、根本的大革命を行ふが如きは決して其本領にあらず。」と、基本的施策にあらずと片付けている。¹⁶

第五の根本的改革は、「現社会の組織を打破して新しき基礎の上にこれを再設せん」とする方法であると明確に定義づけている。¹⁷

そしてこれまでの4つの解釈法が、「単に外部に膏薬を貼り或は売薬を服する位の姑息手段にして治すべくもあらず、宜しく激烈なる外科術を行ひ以て根

本的の療法を試みざるべからず¹⁸。」と、根本的改革こそそのぞましいとしている。
それで安部磯雄は慎重に「見ずや、彼の外科術を応用するに当りては、先づ
其患者に充分なる滋養物を与へ、徐々に其健康を得るを待ちゆ始めて切開をな
すにあらざや。」と、¹⁹根本的の革命を現実的の方針として採用しようとしな

い。安部磯雄は社会主義の実現につき根本的改革がのぞましいといい、「慈善事
業は姑息法に過ぎず²⁰」としたが、現実的には根本的改革は困難であると半ば見限
っており、「社会主義の実行せらるゝには尚ほ500年の星霜を要す。……されば
社会主義が今日の危急を救ふに効力の少なきは言ふまでもなき事なり。……余
は各種の解釈法を併せ用ゆるは最も策の得たるものなりと信ず。」²¹としている。

基本的には柔軟かつ実利的な視点に立脚して、各施策は長短があり、「若し
効力の及ぶ事広く且つ遠きと云ふを以て標準とせんか、第二は第一より、第三
は第二より優等なる解釈法と言はざるべからず。然れども若し其実行の期し易
き点より論ずれば、第四は第五に優り、第三は第四に優りて、当さに反対の結
果を来すべし。」²²とのべている。

要するに安部磯雄は社会主義の実現のためには根本的の革命がベストであると
しながらも、時と場所を対象に応じて臨機に各「解釈法」を注入していくべき
としている。

それ故に、「救世軍の事業を以て野卑と罵り、突飛と嘲るものあらんや。」²³
といい、「協同事業なるものを叙し終りて、始めて社会問題に対する最も有力
有効なる解釈法に達したるを覚ゆ。」²⁴といい、一方、「吾人は国家の力を借る
にあらざれば社会問題てふ大問題は到底解釈せらるゝものにあらざるを信ず。」²⁵
といい、国家社会主義をも期待し、「社会主義のみに熱中して、慈善事業及び
教育事業を軽視するは吾人の採らざる所にして、自助的の事業のみを以て正当の
解釈法とし、以て社会主義の説く所を空理として斥くるは吾人が同じく首肯し
能はざる所の事なりとす。」²⁶と、改良主義と改造主義の双方の価値をともに評
価している。

安部磯雄の社会主義はきわめて現実的・実効的といえるが、ある意味では社
会政策色が強すぎ理論としての魅力に欠けるといえる。しかし都市社会主義に

については、その思想としての危険性が少ないこともあって、かなり熱情的に信奉して疑わなかった。

安部磯雄にとっては都市社会主義は当面、社会主義化への安全なる手段——官憲の圧迫もなく過激化への暴走もなく、格好の実験台であったともいえた。

たとえば、「誰かいふ、社会主義は一の『ユートピア』に過ぎずと。眼を挙げて見よ。欧米に於ける市政の大勢は已に社会主義の勝利を告白し、幾多の都市改良事業は滅すべからざる社会主義の効績を銘する好箇の彰徳碑なることを。」²⁷という言葉にもみられるように、きわめて歯切れのよい宣言的文章となっている。そこは都市社会主義こそ社会主義への一里塚であり、試金石であり、これができなければ根本的改造たる社会主義はのぞむべきもないという意図をもっていたことを汲みとることができる。

- 1 安部磯雄『社会問題解釈法』12頁
- 2 安部前掲書 4頁
- 3 安部前掲書 12～13頁
- 4—5 安部前掲書 125頁
- 6 安部前掲書 126頁
- 7 安部前掲書 129頁
- 8 安部前掲書 128頁
- 9 安部前掲書 130頁
- 10 安部前掲書 133～134頁
- 11—12 安部前掲書 16頁
- 13—15 安部前掲書 274頁
- 16 安部前掲書 17～18頁
- 17—18 安部前掲書 18頁
- 19 安部前掲書 20～21頁
- 20 安部前掲書 20頁
- 21 安部前掲書 21頁
- 22 安部前掲書 18～19頁
- 23 安部前掲書 125頁
- 24 安部前掲書 262頁
- 25 安部前掲書 346頁
- 26 安部前掲書 438頁
- 27 安部前掲書 437頁

潮 流

阿倍野再開発取り消し訴訟大阪高裁判決

消 費 税
し あ わ せ の 村

■阿倍野再開発取り消し訴訟大阪高裁判決

1 概 要

大阪市が都市再開発法に基づく第二種事業として進めている「阿倍野地区都市再開発事業」で、地元商店主らが同再開発地区内のA-1地区の事業計画決定の取り消しを求めた行政訴訟の控訴審判決が昭和63年6月24日、大阪高等裁判所で下された。

安達昌彦裁判長は「第二種事業での事業計画決定は、その公告時点において、施行地区内に居住する者の権利、利益に直接、具体的な影響を有するものであり、取消訴訟の対象となる行政処分当たる」との新判断を示し、一審判決を取り消し、原告のうちA-1地区内にある企業についてのみ審理を大阪地裁に差し戻した。

2 背 景

行政事件訴訟法上、取消訴訟の対象としての行政の「処分」とは、公権力の主体たる国又は公共団体（「行政庁」）の処分その他公権力の行使に当たる行為をいう。一般には、行政行為がこれにあたるが、その他これに準ずる行政庁の権力的行為（例えば、国民の権利を直接かつ具体的に決定づける法令や条例、精神病院への強制入院などの一方的に国民の自由を拘束する権力的な事実行為など）もこれに含まれると解されている。

しかし、処分性の具体的な認定に関しては見解が対立しており、判例の処分性認定の態度にも異った見方がある。従来からの伝統的見解は、取消訴訟が行政行為の公定力排除を目的とすることから、取消訴訟の対象を公定力をもつ行政行為に狭く限定しようとする立場である。最高裁もこの立場をとり、行政庁の処分を「公権力の主体たる国又は公共団体が行う行為のうち、その行為によって、直接国民の権利義務を形成しまたはその範囲を確定することが、法律上認められているもの」を指すと定義し、具体的には次の三要件を要求している。

- ① 公権力性……公権力の行使にあたる行為であること。従って契約などの私法行為や、土木事業の実施などの事業行為の処分性は否定。
- ② 具体的な法的効果の発生……国民に対し法的効果を生ずるものでなければならぬこと。従って実質上は国民の利害に重要な影響を及ぼす行為でも形式的に法的効果を伴わない行政指導や通達処分性は否定。
- ③ 紛争の成熟性……一連の行政過程を形成する行政庁の行為については、当事者の権利義務を最終的に決定する終局段階を迎えないと処分性は認められない。従って行政立法、一般処分や行

政計画は、なお後続の行為により権利関係の具体化が予定されるから、この段階での処分性は否定。

最高裁は昭和41年2月、土地区画整理事業計画の公告が行政の「処分」といえるかどうかの争いに「事業計画決定は、事業の基礎的事項を一般的、抽象的に決定するもので、いわば事業の青写真であり、計画の決定、公告の段階では、特定の個人への具体的処分とならず、行政訴訟の対象とはならない」とする見解を示していた。これ以降、所有権や借地権の移転を伴わずにできる高層化や敷地整備などの第一種都市再開発事業計画の決定、公告については、行政訴訟の対象とならないとの判例が定着している。

これに対して、今回の訴訟は買収、収用など所有権の移転が伴う第二種事業をめぐるものである。なお、第二種事業の手続きは、①都市計画決定、②事業計画決定、③管理処分計画決定、④用地取得、⑤建築工事、⑥清算のプロセスを経て進められる。

3 内 容

阿倍野地区都市再開発事業は、昭和44年に大阪市が構想を発表したもので、大阪の副都心にふさわしい町づくりを目指し、JR天王寺駅、近鉄あべの橋駅に隣接する約28ヘクタールを対象に住宅、店舗などの高層ビル群を建設するというものである。全体を七つの地区に分けて、昭和51年より事業は推進されており、一部地区では既に工事が完成している。

今回の訴訟は、昭和59年6月に事業計画決定されたA-1地区（約5.34ヘクター

ル）をめぐる、同地区内にある一法人と、その東隣りのA-2地区（約6.6ヘクタール：事業計画未決定）の二法人と五人が、大阪市を相手に「地元の声を無視して進められている行政主導の再開発では、健全な市街地再生にはつながらない」として、A-1地区の事業計画決定の取り消しを求めている。

一審の大阪地裁判決（昭和61年3月）では「事業計画決定は、特定の個人を対象とする具体的な行政処分とは認められず、行政訴訟の対象にはならない」と住民側の訴えを却下した。

これに対し、大阪高裁判決はまず、「行政訴訟は、事業計画決定などによって侵害される個人の権利を事後的に救済するために設けられた人権保障の側面がある」と指摘し、その趣旨から判断して、「行政の「処分」は「個人の権利に対して具体的な影響を及ぼす行政の行為と解すべき」であるとし、都市計画決定が個人に及ぼす影響を「形式的に限定してしまうことは相当でなく、広く認めるべきだ」と一審判決を批判した。

そのうえで、本件のような大規模計画事業の第二種事業が土地収用法の適用を受ける以上、「事業計画が決定されると、対象地区の範囲が確定し、住民は地区内にとどまるか、退去するかの選択を迫られるうえ、近い将来、土地などを収用されることが確実になるなど具体的な影響を受けるのは明らか」であるとし、さらに「事業計画決定後、土地収用まで一連の手続きが機械的に進められるなかで、収用、明け渡しなど個人的な行政処分を受けるまで訴訟を起こせないというのは、速やかに個人の権利救

濟を図ろうとする行政訴訟法の趣旨に反する」と結論づけ、訴えの適格性を認めた。ただし、原告適格が認められたのは、原告のうちA—1地区内にある一法人だけで、残りの原告の請求は却下された。

4 意義

大阪高裁判決は、都市計画法に基づく都市再開発について、地元住民の原告適格を認め、訴訟を起こせる道を開いた全国初の判決で、事業計画を行政だけのものとせず、計画段階から住民が参加する余地を与えたものとして、画期的な司法判断といえよう。多数の居住環境の変更を迫る大規模再開発事業に対し、早い段階から住民の声を反映させる姿勢を行政に促すものとして注目される。

処分性認定の解釈には、上で述べた伝統的見解に対し、行政行為以外の行政庁の行為であっても、それが実質的に国民を一方的に規律するもので、国民がこれにより現実に不利益を受けまたは受けるおそれがあるにもかかわらず、民訴その他の適切な救済手段が容易に見当たらないような場合には、これを取消訴訟の対象となる処分と認めようとする見解が台頭してきており、最高裁でも、昭和60、61年と、土地区画整理組合の成立認可、土地改良事業の施行認可のそれぞれに行政処分性を認める判断を示していた。

5 展望

大阪高裁判決で原告適格が認められたのはA—1地区内の一法人だけであるが、「近い将来、A—1地区と一体となり、まだ事業計画決定されていないA—2地区が再開発されるのは明らかであり、利害は一致し

ている」とする住民側の、残る二社と五人についても原告適格を認めるようにとする主張が今後どのように展開するかが注目される。

消費税

1 背景・経緯

昭和25年のシャープ勧告以来、大きな改革がなされていない現行の税制は、急速に変化する社会・経済に対応できず、様々なゆがみ、ひずみを抱えている。このような状況の中で、①時代の流れを踏まえた公平で簡素な税制、②所得・消費・資産等への税が相補うバランスのとれた税制の実現が緊急の課題となっている。

昭和62年11月、総理大臣の諮問を受けて、税制調査会では、望ましい税制のあり方について、課税の公平、中立、簡素の基本原則に従い検討を進めてきたが、昭和63年6月に「税制改革についての答申」をまとめた。政府はこの答申に基づいて先頃、税制改革の具体案をまとめた。消費税の導入は、①所得税・個人住民税の負担軽減、②負担の公平の確保、③国際的視点に立った法人税制の確立、④相続税の軽減・合理化と並んで、今回の税制改革案の大きな柱となっている。なお、政府が課税ベースの広い間接税の導入を目指すのは54年の一般消費税、62年の売上税に次いで三回目である。政府はできれば64年4月から実施したい意向を持っている。

2 内容

消費税は、物品・サービスの売上に対して課税する間接税である。基本的には、一般消費税、売上税と同じで、企業(事業者)

の売上高と仕入高の差額（付加価値）に課税するもので企業は税額を価格に上乘せるので、最終的には消費者が負担することになる。

昨年廃案になった売上税は仕組みが複雑過ぎて世論の批判を浴びたことから、今回の消費税は、極力非課税などの例外を排し、事務手続きを簡素化しているのが特徴である。

(1) 仕組

① 性格・基本的仕組

消費税を実際に税務署に納めるのは、製造から小売までの各段階の業者である。売上高に税率を掛けて求めた額から、仕入段階で前の業者から転稼された税額（仕入高に税率をかけた額）を差し引いて納税額を計算する。

② 仕入段階の税額控除

前段階までの課税額の控除を確認する方法としては、原則として各業者が自分で記録した帳簿を使う（帳簿計算方式）。仕入先からの納品書・伝票（税額票）を使う仕組みだった売上税に比べ、手間はかからないが、転稼すべき税額がわかりにくいという問題点がある。

③ 免税点

免税点（課税対象売上高3千万円）以下の小規模事業者（全事業者の68.2%）には納税を免除する仕組みを設けている。売上税の場合、税額票を発行できない免税業者が、流通から排除されやすいことが問題点として指摘されていたが、消費税は、免税業者からの仕入についても税額控除を認めるので、免税業者排除の問題は発生しない。

④ 限界控除制度

この制度は売上高が免税点を超え、納税義務がある事業者でも売上高が一定額（課税対象売上高6千万円）以下なら負担が急激に増えないように納税額を軽減する仕組みである。免税点の前後で事業者間の競争条件が大きく変わる弊害を防ぐのが狙いである。

⑤ 簡易課税制度

税額計算や納税事務を簡単にするための特例措置で、課税対象売上高5億円以下の事業者（全体の96.7%）が利用できる。売上高の一定割合を仕入高とみなし、それに税率を掛けた額を仕入税額とし、売上高に税率を掛けて求めた額から差し引ける仕組み（みなし仕入率…一般事業者80%、卸売業者90%）。取引ごとに税額を計算し集計する手間が省ける。

⑥ 経理処理

消費税の経理処理の方式には「税抜き処理」と「税込み処理」のいずれかを自由に選択できる。税込み方式の場合、税額と収益を分ける手間がかからないので、中小企業などにとっては、納税事務の簡素化につながる。

(2) 税率 3%

(3) 非課税範囲

非課税範囲は、金融、土地などもともと課税になじまないもの他、社会政策等の特別な政策配慮に基づくものとして、医療、教育、福祉の一部を認めているが極力、必要最小限に抑え込んでいる。国や地方自治体が徴収する手数料についても、①消費者が支払う、②民間事業と競合しない、の2つの条件を満たすもの以外は課税対象とな

っている。(参考：非課税対象項目：売上税51項目→消費税11項目)

(4) 納税・申告

消費税の課税期間は、個人事業者は歴
年、法人は事業年度。申告、納付は原則と
して年2回。

(5) 既存間接税との調整

流通税を含め、現在、国税で19税目、地
方税で10税目ある既存間接税との調整方法
として、①廃止、新税に吸収、②現行税率
はそのままで、新税を上乗せする単純併
価、③現行税率を引き下げたうえで新税を
かける調整併価、④消費税になじまないた
め、現行制度の存続、以上4タイプを採用
し、それぞれの事情に合わせ考慮してい
る。

3 問題点・課題

(1) 全体の目的と構図が不明確である

高齢化社会への対応、所得・消費・資産
の間の課税のバランス回復を目標とした割
りには、とにかく導入したいという論理が
先行しているためか、そもその目的が曖
昧になっていたり、効果が疑問がある点
が多い。少なくとも今回の消費税の導入によ
り、①国民の年齢に応じた各段階の税負担
にどう影響するか、②民主主義国家の中核
であるべき中産階級の発展に役立つか、③
消費税の導入で、既存税目内の不公平を是
正し、異なる所得間や所得階層間に発生し
ている社会的緊張を緩和できるか、④日本
経済の成長と安定にどう役立つか、等の点
について充分議論を尽くす必要がある。

(2) 価格転嫁が曖昧で便乗値上げの恐れ がある

税額票のやりとりで税額分が明確になる

売上税に比べ、消費税は仕入と売上高を一
定期間まとめて計算するというどんぶり勘
定的色彩が強く、転嫁を保証する仕組みが
余りにも乏しい。その結果極端な場合、事
業者にとって転嫁すべき税額がきちんと把
握できず、そこから過少転嫁(収益への食
い込み)、過剰転嫁(便乗値上げ)が起こ
ってくる可能性がある。一方、消費者にと
っては価格転嫁の実態が不明瞭となり、払
ったはずの税額が事業者の手で納税される
かどうかもわからないという不透明さが残
ることになる。

(3) 間接税の逆進性があまり議論されて いない

今回の消費税は、非課税措置が極めて限
定されていることから、消費税の逆進性は
より強いものとなる。新型間接税の導入で
税体系が大幅に改革されるのであるから、
もう少しきめ細かい逆進性対策が議論され
てもよいのではないだろうか。

これらの他にも、今回の税制改革全体
が、クロヨンを始めとする不公平税制の是
正に対して踏み込み不足ではないかとの指
摘も多い。

(都市政策第47号(昭和62年4月発行)
潮流 売上税 参照)

■しあわせの村

「しあわせの村」は、神戸市が市制百周
年を迎える昭和64年春の開村をめざして、
現在神戸市北区山田町に建設中の総合福祉
ゾーンである。総事業費約380億円。総面
積205ha(甲子園球場の約50倍)。うち福祉
施設ゾーン46.9ha、都市公園ゾーン158.1
ha。高齢者や心身に障害のある人たちが、

一般市民と交流し連帯しながら自らの自立と社会参加を実現できるよう、総合的体系的に配置された施設の集合体である。広大な自然の中に、医療・福祉・教育・スポーツ・レクリエーション等の施設を配することにより、ハンディキャップのある人もない人もすべての市民が村に集い、福祉の基本理念であるノーマライゼーションを実現していこうとする、全国的にも類を見ない大プロジェクトである。

村建設の基本構想について検討が開始されたのは昭和46年にさかのぼる。昭和52年1月に市民の誰もがひとしく健康で文化的な生活を享受できる「市民福祉」の実現をめざして「神戸市民の福祉をまもる条例」が制定され、市・事業者・市民がそれぞれの役割分担のもと、相互に連携しながら市民福祉の向上を進めていくことが唱われた。村は、条例の基本理念である「自立と連帯」を具体的な施設建設を通じて実現するものであり、市民福祉推進の全市的な核として位置づけられた。昭和53年には現位置が確定し、昭和55年の基本計画策定を経て、昭和56年より着工。一部施設は昭和62年よりオープンしているが、主要施設の供用を開始する昭和64年春には、市制百周年記念事業として開村する予定である。同年9月に開催されるフェスピック神戸大会では、アーチェリー、車いすテニスなど7種目の競技会場となる。

村は市域のほぼ中央にあり、三宮から直線にして約7km、車で約30分以内の距離にある。南にひよどり台団地、北に星和台団地をひかえ、周辺は緑が多く、豊かな自然に恵まれた所となっている。

村の施設や機能は、社会福祉の動向を踏まえて計画されている。つまり、(1)経済保障から生活機能の保障へ、(2)援護的施策から予防的施策へ、(3)施設福祉から在宅福祉へ、(4)社会適応から社会調整へという動きを踏まえているのである。

障害者や高齢者を合わせてすべての市民が、一人の市民として人間らしく社会に参加し、連帯感に支えられながら自立した生活を送れるような機会を提供していくことが、村に与えられた最大の使命であり、村の理念といえる。具体的には、(1)ハンディキャップのある人への訓練・介護・指導など総合的なサービスの提供と自立・社会参加の促進、(2)すべての市民を対象とした相互交流、ふれあい事業の推進、(3)在宅福祉推進の核として、情報提供・研究・相談・啓発など指導的な役割を担う、(4)すべての市民へのリフレッシュの場の提供、(5)福祉、保健・医療、教育、労働及びスポーツ・レクリエーションなど関連分野との連携を図った総合的な福祉サービスの提供をめざして、村内各種施設の整備・運営が行われる。

村の中核機能の役割を果すのが総合センターである。村の総合案内窓口、宿泊・保養・市民の交流の場であるとともに、福祉に関する情報提供、相談機能も併せ持つ。

勤労者総合福祉センターは、勤労者の福祉の充実と勤労意欲の向上を図ることを目的とする施設であるが、すべての市民が研修、文化活動に利用することができる。

また、村に湧き出る温泉を活用した温泉健康センターは、屋内運動場・温水プールも備えた市民の保養、健康増進の場である。

重度身体障害者授産施設、精神薄弱者通所授産施設は、既に昭和62年4月にオープンし、社会参加実現のための職業訓練、生活訓練が行われている。

また、精神薄弱者の日常生活指導訓練を行う通所更生施設の建設も計画されている。

農園・果樹園は、市民の交流の場であるとともに、障害者・高齢者の屋外リハビリテーションの場ともなる。

昭和63年6月に診療開始した神戸リハビリテーション病院は、市内のリハビリ施設の中核施設である。病院と家庭の中間にあつて、家庭・社会復帰のために必要なリハビリや生活訓練などの医療・看護・介護サービスを行う。多目的ショートステイ施設は、障害者や高齢者とその家族を対象に、短期間の宿泊の場を提供し、機能回復訓練や相談・研修を行う施設である。痴呆性老人保護施設は、痴呆性老人を専門に、介護、社会適応訓練の研究・指導、デイサービスなどを行う。

スポーツ・レクリエーション施設は、昭和62年11月にオープンしているテニスコート、アーチェリー場をはじめ、1周400mトラックをもつ運動広場、7haの芝生広場、ローンボウルス場などが整備されるほか、将来的には、キャンプ場、野外活動センターの建設も予定されている。

開村後の利用者は年間60万人を見込んでいる。

上述のように、村はさまざまな施設の集合体であるため、原則として個々の施設が独立して管理運営を行うが、村としての一体性・総合性を確保するため、財団法人と

うべ市民福祉振興協会が村の統一的管理運営主体となる。

村は次に掲げる方針に基づいて運営される。

- (1) すべての市民に開かれた施設とするために、また村としての一体感を育ていくために、多様な行事やイベントを積極的に開催する。
- (2) 市民の福祉教育や研修会を実施するとともに、実習の場として村の事業や活動に市民の参加を求め、そのエネルギーを運営に導入していく。
- (3) 障害者や高齢者の職業能力の開発や就労の場として、村の施設を開放し活用する。
- (4) 緑豊かな自然の中で、すべての市民にリフレッシュできる場を提供する。

村の公共公益的施設の将来にわたる安定した運営を図り、市民福祉の向上に資するため、昭和63年度には「しあわせの村運営基金」として100億円の造成が行われる。この基金の運用果実が村の運営経費にあてられる。

「しあわせの村」は開村後も常に新しい福祉ニーズに対応しながら、神戸市の福祉サービスの核としての役割を果たすことをめざしている。

近畿圏における空港整備のあり方

— 都心型大都市空港としての神戸沖空港 —

財団法人 神戸都市問題研究所
空 港 調 査 研 究 会

この調査は、財団法人神戸都市問題研究所が神戸市の委託を受け実施したもので、京都・大阪・神戸の3都市を核として発展してきた近畿圏の多核構造に対応した空港整備のあり方について行った提言から図表、字句を割愛整理して掲載したものである。

なお、調査にあたっては航空審議会専門委員である岡田清成城大学教授、今野修平大阪産業大学教授より貴重なコメントをいただいた。

第1章 空港整備を取り巻く情勢

本章では、次章以下の議論を進めるに当たっての背景として、今後予想される航空需要の動向や航空行政の課題と将来の展望についてふれる。

1 航空需要

国内・国際、旅客・貨物を問わず、交通手段別シェアでは航空の比率は年々上昇している。航空事故の影響により60年度は若干減少したものの、基本的には増加テンポをたどっている。

国内旅客は、50年度 2,545万人、55年度 4,042万人、60年度 4,378万人であり、最近5年間の伸びはやや鈍化しているが依然増加する傾向にある。社会・経済環境、空港整備の状況などからみても、今後さらに増えることが予想される。

今後の航空需要の動向について考慮すべきことは次のような点であろう。

第一に、航空需要は、一般的に経済・社会構造の高次化に伴って増加する。すなわち第一次より第二次、そして第三次産業になると就業者一人当たりの交通量は増大する。また、貨物についても、産業の高度化、消費ニーズの高級化に伴って高付加価値製品の比重が増大し、航空需要の拡大をもたらす。

そのうえ、経済・社会構造の変化が、新しい種類の航空需要を発生させることが予想される。例えば、長期滞在型のバカンス、コンベンション、研修などのためのチャーター便などに対する需要が増大することが考えられる。

第二に、大量定期航空とともに、少量不定期航空の伸びが予想される。例えば、将来小型航空機による地域航空輸送；いわゆるコミューター航空の伸びが考えられるほか、これまでの一般大量航空需要に対して、自家用航空など個別少量航空需要が顕在化してくるで

あろう。

第三に、交通機関の整備に誘発されて新たな交通需要が発生する。例えば、新幹線は、開業当時には予想できなかったことであるが、今や大衆の足となっている。同じように至便な空港を多数設置することは、新たな航空需要を誘発し、航空輸送を大衆のものとする。

2 航空行政

昭和31年、「空港整備法」の制定により始まった戦後のわが国の空港整備は、交通便利性の低い地方都市を中心に展開されてきた。

整備法制定当時の空港数は第一種空港が2空港、第二種空港が5空港であったが、現在は第一種空港が4空港、第二種空港が27空港、第三種空港が51空港（昭和63年3月現在、建設中・建設予定を含む）と、第二種・第三種空港の伸びが著しく目立っている。基幹空港として東京・新東京・大阪・関西国際空港の整備が進められてきたが、どちらかといえば「高速交通空白地域」解消のための地方空港整備に力点が置かれてきたといえる。

1) 運輸政策審議会答申

56年7月の運輸政策審議会の答申では、“航空の積極的活用による高速交通体系の整備”について次のように述べている。

① 航空輸送の将来の展望

首都圏や関西圏に輸送需要が集中するいわゆる二眼レフ構造は、今後とも基本的には変わらないものと考えられる。

② 遠距離航空路線の充実

航空には需要が比較的少ない場合においては、他の高速交通機関に比べて通路費が小さく、相対的に交通量単位当たりのコストが低いという特性がある。高速交通サービス水準がなお低い地域は、比較的交通需要が少ない地域が多いので、高速交通の利便を全国土に及ぼすためには、このような地域と首都圏や関西圏とを結ぶ路線などの遠距離航空路線を重点的に充実していくこととすべきである。

具体的には、地方空港におけるジェット化等の整備を優先的に進めるべきである。

③ 首都圏や関西圏における空港の整備

たとえ地方空港の整備を行ったとしても、首都圏や関西圏の空港の処理能力を拡大しなければ、今後の幹線旅客交通における高速化指向の高まりを背景とした航空交通需要の増大には対処し得ない。このため東京国際空港の沖合展開、関西国際空港の建設を行うことが喫緊の課題である。

このように、国内の航空ネットワークを有機的に機能させるために、大都市圏における受け皿としての空港整備が早急に望まれるところである。

2) 第5次空港整備五箇年計画

61年11月に閣議決定された「第5次空港整備五箇年計画」（61年度～65年度）の投資規模は、1兆9,200億円となっている。その中で、航空による国際交流の増大と国内航空

ネットワークの充実に対する緊急の要請に応えるための最重点課題として、新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開、関西国際空港の整備の3大プロジェクトの推進を掲げている。その投資総額は1兆1,500億円にのぼっており、全体の約60%を占めている。

3) 競争原理の導入

「45・47体制」(45年の閣議了解と47年の運輸大臣通達に基づく航空業界の運営体制)のもとでは、各航空会社は、それぞれの事業分野を定められ、一定の枠内の運営体制を保ってきた。

その後の航空需要の伸びは急速で、61年6月の運輸政策審議会の答申をもとに、運輸省は、①国際線の複数社制、②日本航空の完全民営化、③国内線のダブル・トリプルトラック化など、航空市場において国際間並びに企業間の競争の促進施策を推進し、それを通じて利用者利便の向上を図る方向を示したのである。

今後、ますます航空機が大衆化し、航空需要が多様化すると予想される中で、さらにきめ細かい対応が求められる航空会社にとっては、大都市圏において利用者の利便性を重視した空港が整備されることがより必要と思われる。

しかし、実際には大都市圏の空港の処理能力は限界に近づいており、利便性を重視した空港の実現にはまだほど遠いのが現状である。

第2章 空港の配置・機能論

第1章でみたように、特に地方空港の整備に対応する大都市圏の受け皿としての空港整備が要請されている。

しかし、航空需要の高度化やサービスの多様化など複雑な様相をもつ大都市圏では、1県1空港という単なる空間上の配置として空港整備が行われても、需要が充足される時代ではない。より高度で多様な需要に適合した供給が望まれるのであるが、そのためには現行の整備方式では不十分である。

では、どのような航空需要の高度化・多様化がみられるのであろうか。

本章では、三つの中核都市を中心とする多核構造を形成する近畿圏の特性を前提にしたが、大都市における複数の空港配置やサービスを中心とする空港の機能論を、複数空港の持つインパクトにもふれながら論じるものとする。

まず、これまでの空港整備方針を国土計画上の視点からとらえ直す一方で、大都市圏での空港整備の新たな視点を検討する。次いで、大都市圏を中心とする航空需要の高度化・多様化について分析を行い、具体的に求められるであろう航空サービスについて吟味を加える。

1 国土計画上の視点

近畿圏における空港整備水準は、一人当たり滑走路延長をみても、首都圏に比しかなり

低い水準にあり、近畿圏の活性化のため、早急に空港の整備水準を高めることが重要である。

このような視点から現在の空港整備状況を踏まえ、近畿圏において圏内各地域に空港を整備する必要性を配置論の観点から明らかにしておきたい。

1) 西暦2000年の国土のあるべき姿を展望する「第四次全国総合開発計画」は、生活圏域（定住圏）を越えて他の圏域と連携する定住と交流ネットワーク構想の推進によって、多極分散型国土構造を形成し、国土の均衡ある発展を図ることを目標としている。

その中で、交通体系の整備については、全国1日交通圏の構築を掲げている。すなわち、全国の主要都市間の移動に要する時間はおおむね3時間以内とし、国内幹線交通体系としては、高速交通機関の空白地域を解消し、全国土にわたって高速交通機関の利用の利便性を均等化することを目指している。

また、近畿地方整備の基本方向の項では、「京阪神地域における空港の整備及び但馬等大都市から遠隔の地域における通勤航空の導入について検討を進めるほか、航空需要の動向、採算性等を見極めながら、関西国際空港の全体構想の推進のための調査を進める」としている。

さらに、同計画を受けて策定された「近畿圏基本整備計画」は、圏内の空港整備について「関西国際空港の整備を進めるとともに、大阪、京都、神戸を中心とする大都市地域及びその隣接地域における航空輸送体系の充実を図るため、空港の整備について検討する。」としている。

2) 近畿は一つというかけ声のもとに、国土庁と近畿の自治体及び民間が一体となって、昭和100年（2025年）を目標に62年3月、「新しい近畿の創生計画（すばるプラン）」を策定した。

この計画は、21世紀の近畿圏のあるべき姿を描いたものであり、近畿圏を首都圏とは異なる一方の核と位置づけ、国土の双眼構造を確立することが必要であると述べている。

その中で、総合交通体系の整備、とりわけ国際・国内交通ネットワークの形成を図るための複数の空港整備の必要性を掲げている。これは、近畿圏における空港のあり方に一定の示唆を与えるものといえよう。

これまでの国土計画上の視点の底流には、国土の均衡ある発展を図るため、国民生活において求められる高速交通サービスを均一に保障しようとするナショナルミニマムの理念がある。空港の整備は、このような理念によって進められ、地方においては1県1空港を基本とし、首都圏、近畿圏においては、圏域内に基幹型大規模空港を集中整備することを基本としている。その結果、今や地方空港の整備が一段と進み、全国的に1県1空港が充足され、ジェット化への対応も進んでいる。

しかし最近では、空港の整備については、均衡ある国土の形成を図るという第一義的目

の達成のため、高速交通空白地域の解消を目指して空港を整備するという形式的配置にとどまらず、大都市圏においては、新たな考え方として複数空港の配置が要請されつつある。

まず、航空会社に対する規制緩和が進み、航空サービスに関する競争が生じる中で、従来以上の伸び率で航空需要が増大することが見込まれ、特に大きな需要の発生が予想される大都市圏にあっては、一、二箇所の空港のみで航空サービス機能を充足させることは困難であろう。今後、全国との効率的な航空ネットワークを形成するためには、都市の基盤施設として十分なサービス機能を備えた空港を大都市圏内に複数整備することが必要になると考えられる。

さらに、所得弾力性の高い航空需要は、国民の福祉を向上させる一方で、個人消費を中心とした消費を拡大できるサービス分野であり、今後、高度化・多様化する航空需要に対応した空港整備を行うことが求められる。消費の拡大につながる空港整備が、大都市圏を中心として進められていなかったことは、逆にいえば、まだまだ消費の拡大につながるもので、潜在的な魅力の大きい分野といえる。

このように、個人消費を中心とした国内の消費拡大という観点から、空港の整備計画が議論の俎上に上ることはこれまでほとんどなかったといえる。大都市における空港整備は、現在の日本経済に求められている、輸出中心の経済構造から内需中心の経済構造への転換という政策目標に対して、有効な政策手段といえるであろう。

2 航空需要の多様化と高度化

大都市圏にあっては、高速交通機関の集積が進み、一定水準としてのナショナルミニマムが確保されているといえる。しかし、今後は多様化する都市のニーズに応えるため、高速交通機関の質的向上を図らなければならない。それでは、具体的にどのような変化が予測されるのであろうか。

1) 航空交通手段の多様化と航空ネットワーク

都市が活力を持つためには、人・物・情報が通い合い、互いに影響しあって新たな創造が行われるよう、各種の都市装置や施策が必要である。しかも、都市と各地とを結ぶ交通・情報・通信などのネットワークの形成を図ることが極めて重要である。

近年の国内航空需要の増大、小型機やヘリコプターによるコミューター航空ネットワークの形成や個人用・事業用機の増加などに伴い、空港に対するニーズも多様化しつつある中で、航空機の持つ高速性と全方位性に裏打ちされた航空ネットワークの形成を図る意義は大きい。

しかも今後は、これらのコミューター航空路と幹線を結びつけるハブ・アンド・スポーク型（自転車の車輪のハブ〔車軸〕とスポークの形のように）中・小型機の就航する短距離航空路線〔スポーク〕を、中心となる拠点〔ハブ〕空港に集中させる路線ネットワークの航空ネットワークの形成を図ることができる大都市の空港の整備が必要である。

2) 都市における航空サービス水準の高度化

これまで、高速交通空白地域の解消と時間短縮効果によって空港配置を決めてきたという傾向が見受けられる。

しかし、国際化・情報化が進展する中において、今後はますます都市近接型の空港の必要性が高まっていく。従来のように、空港を単なるターミナル施設としてとらえるにとどまらず、大都市の空港については、人・物・情報の交流の拠点であり、都市の快適空間を演出する場として積極的に位置付けるべきである。そのため、大都市圏に整備される空港は、航空機の持つ特性である高速性、全方位性を最大限生かすことのできるサービス機能を十分兼ね備えた空港でなければならない。

従来の空港整備においては、航空サービスという面からの取り組みは弱く、単に航空機の発着場として空港を設置するにとどまっていた。利用者側にとっても航空機に乗せてもらうという意識に近く、ぜいたくな乗り物といった考え方が定着していた。しかし、社会的・経済的状況も変化し、航空需要の伸びが示しているように、航空輸送はますます身近なものとなりつつある。

したがって、都市の交通手段としてより便利で使いやすい、サービス水準の高い空港を整備することが、大都市圏における今後の重要な課題といえる。

ここでいう航空サービスとは、空港までのアクセス、多岐にわたる航空路線の成立と運航頻度の高さ、空港施設の快適さ・利用しやすさ、充実した付帯施設など利用者サイドに立った高度なサービスを意味している。

これからの大都市の空港は、これらのサービスを兼ね備えたものでなければならない。これらのサービスを提供できる空港を都市圏域ごとに整備することが、真の交流ネットワーク構想の実現を可能とするのである。

3) 都市機能と航空交通基盤の整備

利用者サイドに立った航空サービスを考えるうえで、利用者の交通目的や属性（年齢・所得・職業など）も、利用者ニーズを左右する要因となることを考慮しなければならない。

人口及び都市機能の集積度が大きい大都市圏では、利用者の交通目的や属性も多種多様であり、広範なものとなる。現在、大都市圏においては、交通機関の多様化と機関相互のサービス競争が生じている。これを利用者サイドからみれば、それだけ交通機関の選択の幅が広がり、高度な交通サービスを享受でき、また、利便性も高められることとなる。

このため、大都市の交通基盤の整備に当たっては、例えば陸上交通では、一般道路と高速道路、新幹線・JR線・私鉄など多種の交通基盤の整備が求められ、海上交通においても、貨客船、コンテナ船、フェリー、高速艇など多様な目的別の埠頭を建設しなければならない。航空交通においても、基幹型大規模空港のみでなく、多様化する航空ニーズに対応して様々な機能を持つ空港を整備することが必要である。

今後、社会経済の高度化・多様化、人々の所得水準の向上に伴い、最も高速性に優れた航空交通を選択するケースが増大すると予想され、すでに大都市圏においては多種多様な航空ニーズが生まれている。それに呼応して、近年航空サービスの供給における規制緩和が進んでおり、今後、都市の航空交通基盤として空港やヘリポートを整備することが、不可欠の都市整備方策になると考えられる。

さらに都市機能の集積が高まれば、都市活動は24時間にわたって展開されるようになるだろう。特に、大都市圏においては、国際線の基地となる拠点空港の整備とあわせて国内航空における多様なニーズに応える24時間運用可能な空港を配備することが求められるようになることも予想される。

3 利用者ニーズに即した航空サービスと機能

これまで、空港は、いわば絶対的不足を前提として、少々不便でも利用せざるを得ないという受忍感が一般にはあった。しかし、航空利用が広がってくる中で、これからはいかに利用者ニーズに即応した空港を建設し、管理・運営するかを政策課題としなければならない。

空港機能のあり方を考える上で、利用者ニーズに即応する機能を具備する空港とは、一体どのようなものかを明らかにしておく必要がある。

そのため、まず利用者ニーズとは何かを分析してみる。一般的に交通利用者が交通手段を選択する際に考慮するのは、交通サービスの質である。

交通サービスの質を決定する要因としては、①高速性、②安全性、③経済性、④快適性、⑤確実性、⑥機動性、⑦大量性などが一般的にあげられる。さらに利用者は、⑧発地・着地に対する近接性、⑨乗り換えの利便性、⑩利用頻度なども考慮する。

これらの諸要因を考慮しながら、利用者ニーズに対応する航空サービスとは何か、またそれを踏まえた空港機能とは何かを検討していきたい。

先に述べた交通サービスの要因からすれば、分析の対象となる航空サービスとは、航空機を利用する前のプレ・フライト、運航時のイン・フライト、利用後のポスト・フライトの三つの要素すべてを含むものである。

プレ・フライト・サービスには、予約サービス、空港までのアクセス・サービス、空港内でのチェックイン・サービスなどがあるが、これらの多くはポスト・フライト・サービスとほぼ要素の一致するものである。そこでここでは、プレ・フライト・サービスとイン・フライト・サービスについて検討する。

ただし、経済性(運賃の大小等)や快適性(航空機の乗り心地など)、確実性、機動性、大量性などは、主に航空会社の提供するサービスに関わるため、以下では、空港機能との関連が深い要因についてのみ分析する。

1) プレ・フライト・サービス

航空機を利用する前のプレ・フライト・サービスのうち、空港機能との関連が深い要因としては、出発地から空港までの移動(空港までのアクセス)サービス、空港内での

利用サービスなどがある。

(1) 空港までのアクセス・サービス

航空輸送の特性は、交通機関の中で最も優れた高速性にあり、この特性を最大限生かすためには、空港までのアクセス時間を短縮することが必要である。ところが、一般に空港整備に当たっては、道路渋滞などの要因は考慮されず、直線距離による標準的なアクセス時間しか考慮されなかったため、利用者の実感とアクセス・サービスの実態との間に大きなズレがある。

国土庁の行ったアンケート結果によれば、空港までのアクセス時間に対する許容度をみると、アクセス時間が60分程度で利用者の約6割が何らかの不満を抱き、アクセス時間が90分になれば、約8割が遠くて不便だと感じている。

アクセス時間への不満度は、他の交通機関との競合や総移動時間と相関関係にある。例えば、外国旅行ではアクセス時間が少々長くとも、あまり不満度は高まらないものと推測される。しかし、国内線利用の場合は、アクセス時間が長ければ長いほど不満度が増し、特に新幹線との競合区間においては乗客離れが進むのではないかと考えられる。

以下では、大阪国際空港の例を中心に、これらの要因について検討する。

① 近接性

空港からの発地・着地に対する近接性について、大阪国際空港との関連でみれば、京阪神3都市の都心からのアクセスという点からは、同空港は良好な位置にある。

ただし、「神戸沖空港の航空需要を考える懇談会」の報告書（60年3月、兵庫県・神戸市）によると、同空港は、大阪府南部、神戸西部、京都北部などからすれば、アクセスに60分以上を要し、必ずしも近接性を満足しているとはいえない。

② 信頼性

(ア) 鉄道アクセス

大阪国際空港には、鉄軌道によるアクセスが整備されていない。このことは、単に不便ということだけでなく、アクセス時間の正確性が確保できないという問題がある。現在、大阪都心と結ぶモノレールの建設が進められているのは、この問題を解決しようとするものであろう。

(イ) 自動車アクセス

空港利用は、定時性が重視されるものの、ドア・ツー・ドアの交通手段である自動車は、空港へのアクセス手段として将来ともますます利用されるであろう。この場合、利用者からみたアクセス・コストとして、運賃コストのみでなく、道路渋滞による混雑費用（時間・燃料のロス）を算入して考えなければならない。

利用者サイドからみたアクセス・コストは、発地・着地から空港までの距離に比例し、距離が長いほど道路混雑・交通事故などによる不確実性が増すため、アクセス・コストも増大することになる。

空港までのアクセス・サービスからみると、当然のことながらできるだけ空港を都心に近い所に配置する必要がある。また、アクセスの手段としては、道路のみでなく、鉄軌道も整備することが空港利用における信頼性を高めることになる。

このようなアクセス条件を満足する空港が、利用者ニーズに応じたサービスを提供できる空港といえよう。

(2) 空港規模

基幹型大規模空港を整備することは、路線間の乗り換えの利便性などを高め、経営的にも安定するという利点がある。しかし、空港があまりに大きくなることは、搭乗手続きの時間、発着ゲートまでの距離などからみると、利用者にとってかえって不便な空港とならざるをえない。

規模の利益は、経済学の一つのセオリーである。しかし、駅、病院などの施設にあっても、大規模施設が必ずしも最適体系とはいえない。鉄道の駅では、大き過ぎるとプラットフォームまでの移動距離は相当長くなる。空港の場合では、その移動距離が鉄道駅よりもっと長くなることが予想され、欧米の空港にみられるように新交通システムを内蔵するところも少なくない。

これまで公共施設へのアクセスの問題は、しばしば捨象して論じられているが、空港までのアクセスと空港内でのアクセスの総合的評価が必要ではなからうか。

(3) パーク・アンド・フライ・サービス

今後は、空港の付帯施設のうちでも重要な問題となるのが、駐車場などのスペースである。モータリゼーションの進展に伴って、自動車を空港の駐車場に預ける日帰りビジネス客も増えており、さらには数日間、空港周辺の駐車場に預けるスタイルも欧米のように一般化するであろう。

このような、パーク・アンド・フライともいえる利用方法に対応するため、今後の空港整備に当たっては、駐車スペースを十分に確保する必要がある。

2) イン・フライト・サービス

航空機の運航上のイン・フライト・サービスを提供するのは、当然のことながら主に航空会社である。ただし、空港の機能として求められるのは、発着便数をできるだけ多くして、利用頻度を高めることである。

例えば、大阪―東京間（新大阪発東京行便）でみると、平日に、新幹線ではひかり号が終日約60本（季節列車を除く）、ほぼ15分間隔で運転されているのに対して、航空機の場合、終日15本で、朝・夕のラッシュ時には平均1時間当たり2便で運航されているものの、昼間の便になると、全く便の出ていない時間帯もある。このように、航空便は利用者ニーズには十分応えられないのが現状である。（63年6月時刻表による。）

また、現在わが国ではジャンボ・ジェット機が中心機材となっているが、これは国内線で用いるには、乗客や航空会社にとって必ずしも効率の良い機材とは言えない。ただ、東京・大阪両国際空港の発着枠があるため、やむを得ない措置となっている。従っ

て今後は、頻発性の高いサービスを行っていくためには、乗降時間も短くてすみ大量性も満足できる200～300人乗り程度の中型ジェット機を中心機材として考えるべきであろう。

このように、今後の空港整備を考える場合、利用者にとって使いやすい空港とは何かということを常に念頭に置き、空港本体や関連施設整備を行うとともに、その運用方法などソフト面にも十分な配慮が必要となろう。

第3章 空港の経済論

公共投資の政策決定基準の一つにコストベネフィット分析がある。つまり、投資によるベネフィット（経済効果と非経済効果を合わせた効果）とそれにかかる経費との比較から、ベネフィットが経費を上回る限りその投資は効果があるという考え方である。

公共投資の場合、このベネフィットをどのように評価するかという問題と、公共投資が行われた後に、当該事業の運営・管理をどのように行うか、つまり事業の採算性という課題をどうクリアするかが問題となる。

空港は純公共財ではなく、市場財に近い準公共財であることを考えると、経営的視点を十分考慮しなければならない。例えば、鉄道の建設・運営は私営・公営の両者で行われており、空港も同様に市場メカニズムの洗礼を受けて、投資・経営がなされなければならない。

また、公共投資の効果・効率についても、内需中心型の経済構造への転換が求められている現在、目的とする経済構造を効率的に達成するために、公共投資にも効率性が求められるべきである。

このような観点から本章では、まずコスト評価の検討を行い、次いで投資の効果、効率について論じ、少ない投資により大きなベネフィットを生む効率のよい公共投資の考え方が採用されるべき時代となっていることを明らかにする。

1 コスト評価の基本的視点

街路、砂防、公園などに対する公共投資とは異なり、交通、水道、下水道、公共埠頭などの公共・公益的施設における公共投資については、建設コスト及び管理・運営コストが重要な要素となる。

従来は、例えば道路・港湾は公共財とみなされ、単に有効需要の誘発効果とか地域格差の抜本的是正効果を主眼として建設が進められてきたが、建設・管理における収支状況を十分に考慮に入れなかったという欠点がある。しかし、近年は有料道路、専用コンテナ埠頭のように、市場メカニズムの作用する準公共財として、建設・管理が行われつつある。

空港も、利用者ニーズに即応する整備を指向するならば、これからは道路、港湾以上に市場メカニズムに基づく投資・経営がなされなければならない。

空港のもつ社会的・経済的意義が変化しつつある今日、空港整備の手法も国庫補助方式や、公団方式、株式会社方式等多様化しつつある。特に大都市圏における空港の建設・管理については、地域に及ぼす外部経済効果が大きいため、地方都市の空港とは異なった費用負担の原則や管理・運営形態を模索する必要がある。資金調達が多様化とともに、空港の管理・運営形態についても、多様な方式を導入することが求められる。

このため、大都市周辺の空港整備におけるコスト比較についても、総合的な視点からの分析が必要である。

1) 建設コスト

空港の建設コストを比較・評価するためには、具体的な立地条件や、その他建設コストを決定する諸要因を総合的に考慮しなければならない。

例えば、近年では、航空機騒音など環境対策の面から、市街地に近接したところに空港適地を求めることは困難であり、海上型空港への指向が強まっている。このことは、建設コストの面からみれば、内陸部に空港を建設する場合よりもコストを高めることになる。しかし、空港周辺の環境対策の削減につながることを考えれば、その分事業費全体を低くおさえることができるであろう。

また、大都市では、地方都市よりも地価が高く、空港の整備費用も絶対額をみれば大都市の空港が地方の空港よりも大きくなるのは当然のことである。しかし、空港の利用人口の差を考慮すれば、大都市の空港と地方の空港の投資額をもって単純に評価することはできないであろう。

2) アクセスコスト

航空輸送の高速性というメリットを最大限享受するためには、いかに円滑な空港アクセスを確保できるかが大きな問題となる。

このため、空港の建設コストとともにアクセス交通の建設コストも含めなければ、正確性を欠くことになる。その場合、アクセスのために新たな投資を必要とするか、既存の施設の活用が可能であるかによって投資額に大きな差を生じる。経済的合理性からみれば、多様な既存交通網の結節点に近いところに空港を立地させることが望ましい。

3) 管理・運営コスト

都市の空港にあつては、地方の空港よりも相当大きな需要が見込まれるため、経営上独立採算制を目指すことができよう。また、大消費地を後背地にもった公共・公益的施設の経営上の有利性は、多目的・複合的利用が可能なことである。大都市近接型の空港においては、単に航空機の発着の場としてだけでなく、空港関連施設を空港利用者以外の人も多目的に利用することができるため、独立採算を目指すためには、各種の付帯施設を含めて空港全体として収支の見合うような管理・運営の方式を考える必要がある。

2 空港の投資効果

社会資本整備における公共投資にあつては、その投資効果、投資効率の問題を抜きにし

ては考えられない。

空港の投資効果は、建設過程の有効需要創出効果と空港による直接的な便益効果と空港のもたらす間接効果に分けて考えることができる。間接効果は、空港の存在そのものによる効果と、地域経済拡大・活性化などの波及効果に分けられる。

第一の便益効果といえる有効需要創出効果は、空港建設過程の工事発注などに伴う需要誘発効果で最も一般的な効果である。具体的には建設投資額にともなう生産誘発分、所得誘発分、雇用効果として推定することができる。

第二の便益効果については、航空利用による実質コスト軽減のメリットが考えられる。複数空港化によって、従来、空港の受け入れ能力が不足していたためオーバーフローして船や鉄道へ流れていた利用客が、航空機に乗り代えることによる効果がある。空港へのアクセスが便利なほど節約効果が大きくなる。

第三に間接効果については、生産・所得・雇用などの私経済効果と市税収入などの公経済効果が考えられる。空港ができることにより、それまで潜在化していた航空需要が顕在化することによる効果が大きなものである。

また、供給の増加による価格の低下が生み出す経済効果も予想することができる。このような経済活動量の増大は市内経済全体へ波及し、新たな企業進出・活動などを生み出すであろう。

この他に、波及効果として、研究開発、情報産業の立地、コンベンション産業の拡大など都市経済構造の高度化が予想される。

次いで都市経済圏の拡大が考えられ、四国・九州など西日本地域はもちろんのこと、神戸沖空港の場合には、これまで比較的結びつきの弱かった北海道・東北など地方中核経済圏との関係が今より緊密になるだろう。

最後に、都市経済管理コストの低減・効率化が図られる。例えば、空港の利用客、さらに空港を経由しての観光・コンベンション人口の流入は、地下鉄などの既存施設を利用することにより、これら交通事業の運営コストの効率化につながる。

3 公共投資の効率性

公共投資の一つの理念として、ポテンシャルの低い地域に集中投資することによって地域開発効果をねらうという方向がある。これは国土の地域振興策として、今なお社会的に承認されているものといえる。

近畿圏においては、南北軸のアクセス網が弱く、関西国際空港の建設は特に、和歌山県、三重県、奈良県、大阪南部の地域開発に大きな効果が期待されている。同空港は、人口の集中する京阪神からみるとやや南部に位置し、投資効果が表れるのには少々時間がかかるが、地域振興の面からすれば、その社会的経済的便益は大なるものがある。

公共投資に求められるもう一つの理念は、投資効果の即効性である。近年のように安定成長下であり、財政状況にゆとりのない状態においては、すでに集積している都市のストックを生かせる所に空港を整備することは、投資の即効性を確保するとともに、短期間に

投資効果が発揮できることから、その効率性も高いといえる。

すなわち、現在の日本経済にあって、経済構造自体について内需中心型への転換が求められている今日、公共投資の分野別選択においては内需拡大の効果の高い政策が求められるとともに、その効率性の高いものでなければならない。公共投資の政策選択基準としては、このように二通りの考え方があるが、大都市圏における社会資本整備の充実という面においては、投資効率の高い公共投資が選択されるべきであろう。

第4章 都心型大都市空港と神戸沖空港

大都市圏における空港整備のあり方について、様々な観点から分析を進めてきた。

最後に本章では、近畿圏における空港整備の現況とあるべき基本方向を検討し、次いでこれまで述べてきた考え方を整理して、都心型大都市空港という新たな概念を提示する。

1 近畿圏における空港整備の現状

1) 空港整備水準

近畿圏は、首都圏と並ぶ国内航空ネットワークの2大拠点の一つである。

空港整備の水準を、人口100万人当たりの滑走路長でみると、首都圏では、新東京国際空港の全体計画（滑走路4,000m, 2,500m, 3,000m各1本）と東京国際空港の沖合展開（滑走路3,000m2本, 2,500m1本）が完成すれば、現在の340mから640mに伸びる。近畿圏では、関西国際空港の全体構想（滑走路4,000m2本, 3,400m1本）が完成すれば、現在の250mから850mに伸びる。

一方、欧米の都市圏の人口100万人当たりの滑走路長について、大陸に近接する島国という点で国土構造の類似するイギリスのロンドンの例をみってみる。ロンドンには、ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、ルートンの4空港があり、滑走路長2,340m/100万人と、わが国の水準を大きく上回っている。さらに、ビジネス専用のコミュニティー空港としてロンドン・シティエアポートも供用開始している。

ひるがえって、わが国の大都市圏の空港整備の現況は、欧米諸都市に比して相当低いレベルにあることは歴然としており、その差は首都圏や近畿圏での拠点空港の全体計画が完成しても、解消されないものである。

しかも、首都圏では、新東京国際空港の全体計画及び東京国際空港の沖合展開ともにすでに着工し、東京国際空港においては新A滑走路の供用が開始されているのに対して、近畿圏では、関西国際空港の全体計画はいまだ構想段階に止まっている。

このように、高速交通時代を先取りした空港整備が早期に始められている首都圏に対して、近畿圏での空港整備は格段に遅れているのが現状であり、このことが、近畿圏の経済的地位の低下につながっているとの指摘もある。

今後、近畿圏の活性化を図るためには、関西国際空港の全体構想の具体化のみならず、さらに多くの空港の整備を進める必要があるだろう。

2) 航空需要

第1章でも述べたとおり、経済・社会構造の変化に伴い、航空需要は増大を続けている。

近畿圏における将来の航空需要については、運輸省が「大阪国際空港のあり方に関する調査」の中で需要予測を行っている。

その結果、大阪国際空港が現状（ジェット1日200便）のまま存続する前提で、75年には、近畿圏全体で年間国内旅客数は、潜在需要を含めて3,342万人、このうち関西国際空港と大阪国際空港の2空港で受け入れることができるのが3,095万人と予測している。

この場合、潜在需要247万人が残されることになり、関西国際空港と大阪国際空港だけでは、今後大きく伸び続けることが予想される航空需要に対する受け皿として十分な機能を発揮できないと予想される。

3) 空港の利便性

大阪国際空港は、近畿圏の人口重心に位置し、京阪神3都市にとっては立地条件に恵まれた空港である。しかし、密集市街地の中にあるため、早朝・深夜に発着が禁止され発着回数が制限されるなど制約が多く、新幹線・高速道路に比し十分に利便性を発揮しているとはいえない。

昭和45年の国内航空旅客数をみると、東京国際空港が810万人、大阪国際空港が854万人と、大阪が東京をやや上回っていたが、60年には、東京が2,427万人に増加したのに対し、大阪は1,270万人にとどまり、ほぼ2倍の開きとなっている。

特に、発着回数がジェット1日200便、運用時間も朝7時から夜9時までには制限されたこともあり、50年代後半からは、大阪国際空港の旅客数はほとんど伸びていない。また、空港アクセスも道路のみで、定時性が確保できず、便利な空港とはいきれない。

航空需要の増大に伴い、より便利で気軽に利用できる空港が求められるようになると予想されるが、大阪国際空港と関西国際空港のみでは、神戸や京都などの都市圏の利用者は、航空交通の利便性を十分に享受できないと考えられる。

4) 京阪神地域での空港整備のあり方

① 近畿圏は、東京一極集中構造の首都圏と異なり、京阪神3都市を核とする多核構造の圏域である。人口分布でも、京都市147万人、大阪市264万人、神戸市144万人と一定の均衡を保っており、それぞれの都市が相互に自立した経済機能や異なった文化・歴史を持ちながら、全体として調和のとれた西日本地域の中心として発展してきた。

首都圏では、その圏域構造からみても新東京国際空港及び東京国際空港の2大空港に集中整備する方向が望ましいといえる。ところが、近畿圏では、航空輸送の高速性を十分発揮できるよう、機能的な空港整備を考えるうえでは、その圏域構造に合った空港の配置を検討すべきである。

② ここで眼を海外に転じて、わが国と産業構造が類似すると言われる西ドイツの空港整備の状況をみている。同国では国内のすべての主要都市に空港が設置されている。もちろん、これらすべての都市が鉄道網で結ばれており、道路網についても著名なアウト・バーンが完備され、交通基盤の整備はわが国より優れた施設水準にある。人口50万人の都市には、最低2,000mの滑走路を持つ空港が設けられており、空港整備の求められる都市規模として一つの指標を示唆している。また、各空港とも都心から10km余りの所に位置し、アクセス条件にも優れている。

③ このことを近畿圏に当てはめてみると、その圏域構造からみても、一定規模の都市圏域ごとに、適正な空港を整備すべきと言える。

例えば、近畿圏の各空港の背後圏人口は、空港から30km圏で大阪国際空港1,019万人、関西国際空港356万人である。現在、構想のある京滋奈空港では402万人、神戸沖空港537万人と、一部重複を考慮しても、他の国内空港や諸外国の空港背後圏人口に比して大きなものであり、それぞれ独立した空港圏域が十分成立しうる。

以上のことから、大都市圏において急速に航空需要が拡大する中で、多核構造を特色とする近畿圏では、圏内各都市に、それぞれの地域ポテンシャルにふさわしい機能を有する空港を複数整備し、全体の活性化を図ることが必要であると考えられる。

2 都心型大都市空港の概念

これまでの検討結果を概観すれば、大都市圏では、社会経済の変化の中で交通需要も多様化・高度化しており、空港整備においても基幹型大規模空港のみでなく、多様化する航空ニーズに対応するため様々な機能を持つ空港を、複数整備する必要があるといえる。

また一方で、最近空港のある都市像が注目されているように、空港を都市整備の核となる基盤施設として活用しようとする考え方も見られるようになってきている。

以上のような、今後の都市における高速交通基盤施設としての空港整備の理念として、「都心型大都市空港」という考え方を提起しておきたい。

都心型大都市空港とは、都心に近接して立地する空港であるとともに、一つには、多種多様な航空ニーズに対応する高い水準の航空サービスを提供できる空港であり、もう一つには、都市機能に強いインパクトを及ぼす都市基盤施設となる空港である。

1) 航空サービス水準の高い空港

大都市圏の空港は、航空サービスにおいて、利用者の利便に資する高い水準のサービスを提供することが必要である。この点については、第2章で分析したところであるが、その内容をまとめてみると以下の条件を満たすことが求められよう。

(1) 多重サービス

今後大都市においては、多種多様な利用者ニーズに即応できる、多様な形態の航空輸送サービスを提供する空港を整備することが求められよう。

すなわち、定期航空便のみでなく、チャーター便、小型機・ヘリコプターによるコミューター航空、個人用・事業用機など多様な航空交通手段を受け入れ、それらの基

地としての機能を有する空港とする必要がある。

(2) ハブ・アンド・スポーク・ネットワーク

大都市の担う役割・機能の一つとして、中枢・管理機能があげられる。

大都市の空港がこの機能と直結し、それを高めるためには、コンピューター航空などローカル路線と幹線を結びつけ、多方面にわたる航空ネットワークを形成できることが必要である。さらには、国際線と国内線の連絡、国内幹線とその他国内線の連絡も円滑に行う結節点となるハブ空港とする必要がある。

(3) シャトル・サービス

利便性の高い航空ネットワークを形成するためには、発着便数をできるだけ多くして、頻発性を高めることが重要である。

将来的には、航空業界における規制緩和に伴い、アメリカなどで運航されているシャトル便のように、予約なしで利用できる航空便が運航されることも予想される。こうした航空便を発着させることが可能な空港とすることが望まれる。

(4) マルチ・アクセス

空港の提供する航空サービス水準を高めるためには、空港までのアクセス手段として道路のみでなく、鉄軌道も整備して信頼性を確保することが重要である。また、将来的にはヘリコプターも空港アクセス手段として活用される方向が考えられよう。

このように、空港機能を高めるためには、多様で信頼性の高いアクセス・サービスを整備することが必要である。

また、搭乗手続きの時間や空港内での移動距離を短縮して、空港内アクセスのサービス水準を高めることも、利用者の利便を図るうえで重要である。

2) 都心機能と直結した空港

以上述べた条件は、空港の機能について一般的に当てはまるものも含まれている。

都心型大都市空港の最大の意義は、大都市の持つ都心機能（業務中枢管理機能、商業・娯楽機能、情報中枢機能等）に直結し、その活性化を下支えする基盤となる点にある。言い換えれば、単なる交通ターミナルにとどまらず、大きな外部経済効果をもたらす空港である。場合によっては、都心機能の一部をもとりこみ、究極的には、空港そのものを都市の一部に組み込むことが、都心型大都市空港の考え方である。すなわち、都市形成に不可欠な都市装置となる空港を整備することが必要であり、以下の条件を満たすことが求められよう。

(1) 都心近接立地

わが国の新設空港は、航空機騒音の影響を防止するため、都心から相当離れた位置に立地することが多い。

空港の位置を決定するうえで、こうした環境上の配慮は、不可欠の前提条件となる。しかし、都心機能に直結する空港とするためには、当然のことながら、空港の位置をできるだけ都心に近接させることが必要である。

このような立地条件を備えている空港としては、福岡空港がある。同空港は、都心までリムジンバスで13分と、国内の大都市空港の中では最も都心に近接している。また、東京国際空港もモノレールを利用すれば15分で都心にアクセスできる。しかし、これら既存の空港は、都心機能との結びつきをほとんど考慮しておらず、都心型空港という認識はなされていない。

(2) 総合的交通拠点

空港を都心に近接させることは、空港までのアクセスを短縮するという観点からも重要な条件となる。また、都心部は、JR線・私鉄など鉄軌道、幹線国道・高速道路等の陸上交通網が集中し、その結節点となっている。こうした、多様な既存のアクセス交通網を活用し、それと一体的に連結することにより、空港を総合的な交通拠点にすることが、投資効率の面からみても大きな意義がある。

(3) 情報拠点

情報化社会の要請として、時間距離の短縮需要がますます拡大し、航空需要の拡大が予想される。このため、情報化の進展により、空港を基点とする情報化機能が拡大する。

空港の整備に当たっては、都市の玄関として利用者が円滑に都市に入って行くことができるよう、空港内でのインフォメーション・センターの充実など情報機能の総合的な整備が必要である。

また、都心機能としての情報機能を活性化するため、コンベンション、イベント等都市情報化施設との密接な連携を図ることが重要である。

(4) 24時間型サービス

社会経済の高度化・多様化の中で、大都市ではますます都市機能の集積が高まっている。一方で、急速な地価高騰を反映して、都市施設の効率的利用が求められている。

このため、首都圏をはじめ全国の主要都市圏での都市活動は、徐々に24時間展開されるようになってきている。空港の運用も、こうした潮流に対応するための体制が求められると予想される。

特に、大都市では関西国際空港のような国際拠点空港の整備とあわせて、国内航空における多様なニーズに応える、中小規模で時間制約の少ない空港を複数配備することが求められると予想される。

(5) 多種機能複合施設

初めに述べたように、空港そのものを都市施設の一部とするためには、単なる旅客・貨物の乗降場としての通過点に終わらせてはならない。ターミナル機能のみでなく、情報機能、業務管理機能、商業・娯楽機能など多様な都心機能をも包含する都市型多目的施設として整備する必要がある。

欧米の大都市では、空港内に喫茶店・レストラン、ショッピング街以外にも、スー

パーマーケット、理美容室、診療所、映画館などが備えられたフランクフルト空港（西ドイツ）の例など、複合的な施設整備の行われている空港が多い。これらの施設は、航空利用者のみでなく、市民も盛んに利用し、空港がいわば、市民の憩いの場となっている。

また、航空会社や旅行代理店をはじめ、地域内の営業拠点が入居できるよう事務所フロア、展示フロア、会議室などビジネスユースの施設整備も重要である。

このように、多種機能を複合的に整備することにより、空港自体を都心施設として活用することは、空港の管理運営上の採算性を確保するためにも重要である。

以上のように、多様な側面からの機能整備に配慮した空港が、都市に不可欠な装置としての都心型大都市空港である。

この観点から近畿圏の空港の現状を見直してみると、大阪国際空港はアクセス手段として主に道路に依存しており、他の交通機関の結節点からも離れている。周辺の都市整備の状況をもて、都心機能が充実しているとは言えない。同空港は、京阪神3都市のほぼ中心に位置するため、かえってどの都市からみても都心型大都市空港とはなりえていないのである。また、関西国際空港は、その立地条件からみて都心型大都市空港とはいえない。

このため、近畿圏における今後の空港整備のあり方として、圏内各都市に都心型大都市空港を複数整備する必要がある。

3 都心型大都市空港としての神戸沖空港

現在、兵庫県・神戸市が計画を進めている神戸沖空港は、神戸ポートアイランド沖の海上空港であり、国内空港として位置づけられている。また、但馬空港（豊岡）などと結ぶ兵庫県域コンピューター航空の母港、さらにチャーター便や企業・個人用機の基地としても計画されている。

このような神戸沖空港を、都心型大都市空港の考え方に当てはめてみる。

① 航空サービス

- コンピューター航空やチャーター便、事業・個人用機の基地とすることは、多重サービスの提供やハブ・アンド・スポーク・ネットワークの形成を行いうるという意義がある。
- アクセスとしては、道路のほか、神戸市の都心である三宮から新交通システム（中量系鉄軌道）で直結する計画であり、マルチ・アクセスの条件を備えている。
- 最大就航機材としては、中型ジェット機を予定しており、頻発性を高めることが可能である。

② 都心機能との関係

- 都心（三宮）から10km圏内の立地となる計画であり、まさに都心近接立地を目指している。
- 都心部には、新幹線・JR線、私鉄（阪急・阪神等）、新交通などの鉄軌道、幹線国道（2号・43号）・阪神高速道路等の陸上交通網が集中し、その結節点となって

いる。さらには、神戸港という海上交通の基地も控え、空港の整備により、神戸が陸・海・空の総合的交通拠点となる。

●直近のポートアイランドには、ホテル、国際会議場・展示場が一体となったわが国初のコンベンション・センターがあり、情報拠点とするうえで優れた条件を備えている。

●環境に配慮した海上空港として建設することにより、24時間活動しようとする都市生活に対応した運用を行うことも可能である。

以上の諸点を含めて、都心型大都市空港についてあげた諸要件を、神戸沖空港がどの程度満足するものとなるかは、同空港の基本計画そのものが検討過程にあり、今後の計画に委ねられているところが多い。しかし、神戸沖空港は、都心型大都市空港として多くの優れた条件を備えているといえる。

一方、都心型大都市空港として神戸沖空港を整備することは、投資効果の観点からみて既存のアクセス交通網を最大限活用できるため、公共投資には欠けがちな即効性を期待できる。

また、近畿圏において都市圏のポテンシャルに見合う規模と機能を有する空港を整備することは、時間短縮効果や交通手段の選択可能性を高めることから市民（国民）生活の質を向上させるとともに、内需中心の経済構造への転換をスムーズに進めることにも資する。

21世紀へ向け、近畿圏がわが国の双眼構造の一つとしてさらに発展していくためには、時代の要請に十分応えられる社会基盤整備を図ることが必要である。今回提言した都心型大都市空港としての神戸沖空港をはじめ、将来を見据えた都市づくりが一日もはやく実現し、近畿圏が大いに飛躍することを願ってやまない。

神戸市産業活性化委員会答申(1)
神戸市産業の高度活性化をめざして
—工業を中心とした産業振興ビジョン—

神戸市産業活性化委員会

第1章 最近の社会経済動向

国際情報都市神戸の産業の活力を高めていくには、需要・供給の両側面から、社会経済環境の変化の方向をとらえ、対応を進めていく必要がある。

すなわち、21世紀に向けてわが国は、これまで経験したことのない高齢化社会を形成していく。しかも、同時に豊かな社会が実現されることによって人々の価値観の多様化、言いかえれば、企業にとって何を供給すべきかということの規定する需要の変化が顕著になってきている。

他方で、企業はこのような需要構造の変化に対応し、成長性を維持するために、技術革新の成果を活用した研究開発への取り組みなどによって、事業内容の変革を進めていく必要がある。

今後の社会経済環境変化は、サービス経済化・ソフト化、価値観の多様化、高齢化の進展、情報化の進展、技術革新の進展、国際化の進展という6つの潮流としてとらえることができる。このような変化のうち、サービス経済化・ソフト化、価値観の多様化は、高齢化の進展、人々の嗜好の変化を通じて新しい需要構造を形成し、新たな成長産業を生み出していく。

本章では、神戸の産業振興を考える前提として、大きな流れである需要構造の変化、国際化・技術革新の進展等について分析を行う。

第1節 新しい生活構造の形成と成長産業の創出

1 心の豊かさの志向と消費の拡大

所得の上昇および平準化が達成されることによって豊かな社会が実現され、人々の志向が「物の豊かさ」から「心の豊かさ」へと変化してきており、このような変化は、前述のサービス経済化・ソフト化、価値観の多様化という潮流に対応している。国民生活に関する世論調査によれば、昭和50年代前半は、「物の豊かさ」を志向する人の割合と「心の豊かさ」を志向する人の割合がほぼ同率であったものが、61年5月には後者が49.1%と前者の32.7%を16%も上回っている。このような「心の豊かさ」の充足を重視する考え方は、

自由時間の増大によって支えられる文化的・創造的活動など、心の豊かさを満たすための活動に伴う消費を拡大していくであろう。

具体的には、

- ① 外食、スポーツ、旅行、文化、教養など時間の有無が購買の意思決定に大きな影響力を持つ消費である「時間消費型消費」
- ② 調理食品、家庭用耐久消費財、家事サービスなど、特に主婦層の社会進出の進展に対応して、自由時間を創造するための消費である「時間創造型消費」

が拡大していくとみられている。

このような状況の下で、例えば、昭和60年の家計消費支出に占める余暇関連支出比率は35%に達し、また商品に「文化」という付加価値をつけて販売する産業の文化、「文化」そのものを商品として販売する文化の産業化、という動きがみられる。

2 高齢化社会への移行とシルバーマーケットの拡大

将来の需要構造を規定する要因の1つとして、人口構成が変化し、高齢化社会に移行するという点があげられる。わが国の高齢化の特徴としては、①高齢者比率が7%から14%に達するのに、欧米諸国は45～135年を要したのに対し、わが国では25年を要するにすぎない、②21世紀には高齢者比率が欧米諸国の水準を上回る割合にまで達する、という2点があげられる。

これは、平均余命の伸長によって実現されたものであり、この変化は、人々の生活を従来の人生50年型ライフスタイルから人生80年型ライフスタイルへと大きく変容させる。

すなわち、平均20年間の長い老後を含む人生80年時代に対応して、健康や生涯教育などの生きがいに関する製品・サービス、老人介護サービス、個人年金や財産管理など将来の生活の安定を支えるためのサービスへの需要の高まりがみられるであろう。

ちなみに、シルバーマーケットは、消費支出ベース（実質・昭和59年価格）では昭和59年の約20兆円から65年には約31兆円、75年には約56兆円へと急速に拡大するとみられている。

3 今後の成長産業

わが国の生活構造の変化と、それに伴って今後予想される成長産業の方向をみるために、アメリカのニュービジネスの動向を最も明確に示している店頭市場への主要公開企業の動向をみると、次のような特徴がみられる。

- ① 企業数で見ると全体の半数が、第三次産業であり、日本の上場企業の構成と比べると著しく大きい。
- ② 公開の時期別に見ると、機械、生産サービス、個人サービスの3分野では、最近公開した企業の比率が高い。企業の参入という点で、非常に活発な動きがみられる。
- ③ 機械製造業の中ではC&C（コンピュータ・アンド・コミュニケーション/コンピュータと通信技術を一体化した総合的な情報技術）機械が市場への参入、市場の拡大の両面ともに活発である。

- ④ 消費財ではレジャー関連製品を中心とするその他消費財の伸びが大きい。衣食住関連消費財の中では、グルメ化の動きの中で食生活関連財の伸びが高い。
- ⑤ 生産サービスではC&Cエンジニアリングとコンサルタントの高成長が顕著である。とくに前者は9割が最近5年間の参入企業によって占められている。このほか、情報処理・提供業（主としてデータベース業）、事務業務代行企業の伸びが高い。
- ⑥ 個人サービスでは、健康・保健関連の伸びが群を抜いて大きい。この分野の展開方向は次の5タイプに類型化できる。

- ・病院をターゲットとしたサービス
- ・新しい形態の病院チェーン
- ・家庭内医療及び治療サービス
- ・老人、障害者等のケア及びリハビリテーション
- ・総合的な健康管理サービス

ここで抽出される成長産業は、技術革新を活用した供給面の変化によるものばかりでなく、需要面の変化を背景とするもの、例えば、レジャー関連消費財、グルメブームに対応した食関連消費財、健康・保健関連などが見られる。本章の冒頭で概観したように21世紀へ向けてのわが国の社会経済環境変化の潮流とそれぞれの変化の中で新しい成長産業が生み出されているが、なかでも、

- ・製造業では、ハイテク活用製品、多様化、高級化するニーズに対応したニーズ対応製品
 - ・サービス業では、潮流に対応した専門サービス業、新しい個人サービス業、リゾート等の余暇マーケットに対応した産業
- の伸びが期待されている。

第2節 国際経済社会の基調と産業・企業の新動向

1 協調が求められる世界の産業・貿易構造

昭和50年代後半のわが国産業の発展は、電気機械・自動車の輸出拡大に牽引された輸出主導型の成長であった。そのため、わが国の輸出の世界シェア、特に対先進国シェアが急速に上昇している。しかも、わが国の輸出入構造は、他の先進国と比較すると原・燃料輸入、製品（とくに機械機器）輸出に偏った構造となっているため、日本の輸出に対する風当たりが一段と強まっている。

すでに、わが国は様々な分野で貿易摩擦を経験しており、1960年代の繊維に始まって、時代の輸出をリードした商品は、同時に、通商問題の重要事項となってきた。現在も、欧米先進国への輸出が昭和50年代を通じて急増してきたため、欧米との摩擦が増加しており、日本からの総輸出に対し輸出規制がなされている製品の比率は、欧州向け26%、米国向け31%にのぼっている。しかも、このような輸出規制下にあっても、わが国は大幅な買

易黒字を重ねており、大きな国際問題となっている。

このような国際経済関係に対して、「経済審議会建議—構造調整の指針—(新前川レポート)」では、1990年代前半にかけての期間を世界的レベルにおける構造調整過程としてとらえ、国際協調型経済への変革を図ることを目的としている。その中で、対外的には、

- ① 製造業の海外生産比率の向上
 - ② 製品輸入の拡大
 - ③ 規制緩和、外国企業への門戸開放
 - ④ 技術移転等による発展途上国への経済協力
- 等が提言されている。また、同時に、
- ① ライフスタイルの変化に対応した消費拡大
 - ② 年間総労働時間の短縮
 - ③ 社会資本の整備、土地対策
- 等により、内需拡大を図っていくことが提言されている。

このような国際経済調整は、昭和60年秋以降の急速な円高によって、主としてアジアN I C s に対するコスト競争力の低下という形で加速されている。例えば、造船業では韓国の月間賃金は日本の17%、時間割賃金では13%である。また、鉄鋼業ではあたり人件費は日本の12%であり、固定費でみても40%の水準にある。そのため、韓国の受注船価、熱延コイルのコストは、いずれも、日本の場合を3割下回るとみられている。

このような状況のもとで、欧米市場におけるN I C s との競合はより一層加速し、昭和52~3年頃の円高の際に採られた外貨建て価格の引き上げは困難となり、即効性のある対応策が限界に達しつつある。この結果、企業収益が大幅に悪化し、輸出企業は、

- ① 海外直接生産の開始・拡大などによる世界市場の確保
- ② 事業分野の見直しによる国内生産体制の再編

が長期的な基本戦略となってきている。

2. 新たな国際分業体制の構図

国際協調型経済の実現は、外国企業への日本市場の開放や日本への外国企業の誘致のほか、わが国企業の海外進出、発展途上国などの海外諸国への技術移転を通して製品輸入の拡大を図ることによって進められるだろう。このような対応により、日本、米国、欧州、アジアN I C s の企業間において、買収、共同出資、技術供与、販売協力といった提携・グループ関係が多面的に成立し、多面的な競争と協調が形成されることになる。そして、わが国の貿易構造は、高度技術を基盤とする耐久消費財、資本財、資本集約的中間財については、2000年にかけて輸出超過を維持し、他方で特に高度な技術を要しない労働集約的な製品は輸入超過に転じていくとみられる。

このような変化はすでに生じており、最近の円高のもとでアジアN I C s からの低付加価値量産型の家電製品の輸入が急増しており、アジア諸国との製品の水平分業が形成されていることがわかる。

3 日本の産業・技術の優位性

国際協調型経済のもとにおいて、わが国産業は、一方で、低付加価値の量産製品を海外で生産・輸入し、他方では、基礎技術に対する自主的な研究に取り組み、独創技術を生み出すことによって、高技术製品・部品の供給者の地位を確保することを目指している。

これに対して、アジア N I C s は、先に見た個別企業の成長と国家的な産業振興策があいまって、技術的に容易な分野から徐々に日本に追いつきつつあり、工程間分業、製品別の水平分業を進めてきている。しかし、他方では高度技術、総合的技術を要する分野でのキャッチアップは十分に進んでおらず、わが国が当分の間は優位に立ちうる分野とみることができよう。例えば、鉄鋼鋼材の国際競争力、とくにアジア N I C s 製品との競争力を決める主な要因として、①品質、②マーケティング力、③価格、の3点があげられるが、このうち価格については、前に見たように人件費を中心に大きな格差がある。しかし、他方、品質という点でみると N I C s 製品は現在、棒鋼などの低価格品に特化しているため、高級製品の薄板や帯鋼についてはキャッチアップの度合いが小さい。また、わが国のハイテクを駆使した独創商品は、単に N I C s ばかりでなく、欧米に対しても優位性を持っており、円高によって多くの製品の輸出が急減するなかで、依然として輸出を伸ばしている商品が少なくない。このことから、今後のわが国の産業・技術の優位性を維持していくためには、研究開発への独自の取り組みを進めることが必要になってこよう。

4 新時代の日本企業の経営戦略

新たな国際分業下における日本企業の対応は、

① 国際化戦略による世界市場の確保

② 事業分野の見直しによる国内生産体制の再編
によって行われる。

日本企業の国際化は、現地生産、資本・技術提携、OEM（オリジナル・イクイップメント・マニュファクチャリング／相手先のブランド名による製品）供給、研究開発提携等様々な形態で進められている。このなかでも、海外現地生産は今後急速に拡大すると思われるが、その主たる狙いは、従来のアジア N I C s を中心にした安い人件費の利用を目指した水平・垂直分業型ばかりでなく、市場確保のための消費地立地として欧米を志向する度合いが一層強まってくる。

他方、事業分野の見直しによる国内生産体制の再編は、

① 海外調達などによる大幅なコスト削減

② 国内市場の活性化

③ 創造的商品の開発

④ 事業の多角化・企業組織の再編成

によって取り組まれており、この点は、企業の海外現地生産の拡大に伴う国内産業の空洞化を解決するためにも必要である。なかでも、新たな事業の多角化に向けて、成熟した事

業や不採算事業から撤退していく動きは、加工組立産業においては造船業以外はまだまだ少ないが、素材産業では大きな潮流となっている。例えば、鉄鋼最大手メーカーでは、今後10年間でその売上構成を大きく変化させ、鉄鋼部門の比率を85年の80%から95年には50%へと低下させることを目指している。後述するように、鉄鋼・造船・重機・重電など重厚長大産業に偏った工業構造を持っている神戸市においても、個々の企業における事業の多角化推進が重要な課題となつてこよう。こうした状況の中で、神戸市内の素材メーカーも同様に新規事業への多角化を模索しており、その手段の1つとして子会社・専門会社が多く設立されている。

第3節 21世紀への産業・技術のフロンティア

1. 産業・技術のライフステージ

前節でみたように、企業の事業多角化等による事業再構築・活性化や地域産業構造の転換を支援・促進するためには、高度技術の開発を進めていく必要がある。すなわち、各々の産業・製品が生成、発展、成熟、衰退というライフサイクルを描く中で、次々に新しい成長を担っていく産業・製品を生み出していくためには、新しい技術開発課題に取り組んでいく必要がある。

そのため、主要産業・技術のライフステージを概観したうえで、今後の地域産業活性化を先導する新しい産業を創出するためには、どのような技術開発課題に取り組んでいく必要があるかを明らかにする。

第1次、第2次の石油危機を通じて、素材産業と加工組立産業との生産の跛行性が拡大している。鉄鋼、石油化学、セメントなどの素材産業は、経済の成熟化による内需の低迷や輸出競争力の低下を背景に生産量が伸び悩んでいる。一方、加工組立産業は電気機械を中心に、輸出の伸びとエレクトロニクスに代表される技術革新によって新しい製品需要を開拓し、生産を拡大してきた。

神戸市の基幹産業の1つである鉄鋼業は、昭和48年に粗鋼生産量1億2,000万tを達成した後は、増減を繰り返しながらも長期的には減少傾向にある。しかし、このような需要減少傾向のもとにあっても、鉄鋼業は技術革新を通して安価で強い構造材及び機能材の供給者として重要な役割を果たし、他の製造業の技術革新を支えている。鉄鋼業の粗鋼生産量は、昭和60年度の1億t強から65年度には8,500~9,000万tへ減少するとする見方もあるが、その過程においても製品の高付加価値化、多角化、効率的な生産体制の確立、大規模プロジェクト等による需要創造が行われることによって活力の維持が図られる必要がある。

その他、神戸市における集積規模は相対的に小さいが、現在までのわが国産業の成長を牽引してきた産業として、自動車と民生用電子機器について概観すると、自動車工業はユ

ーザーニーズに対応して、①排ガス・騒音対策などの「社会との調和」、②操縦安定性と安全性、③燃費向上・高性能化、④快適性・利便性の追求による製品高度化の実現、を目的として多様な課題に取り組んでいる。また、民生用電子機器の分野では、白黒テレビ、カラーテレビ、VTRと10年毎に成長商品が入れ替わり、現在では、VTRに代わる主力製品が模索され、AV化（映像と音響の結合）による新製品開発が志向されている。民生用電子機器産業では、AV化技術による新需要開拓のほか、新製品アイデアによるニーズ志向型の製品多様化やニーズ変化対応型の技術革新への取り組みがなされている。

このように、現在のような技術革新の時期にあつては、産業のライフステージのレベルに関係なく、それぞれの産業の高付加価値化・高級化を進めていくための技術開発課題を達成していくことが必要とされている。

しかし、新時代の成長産業を創出していくためには、既存製品の高付加価値化を進めていくための技術開発課題を達成していくことに加えて、基礎技術研究への取り組みをも進めていくことが必要である。特に、わが国が経済大国・技術大国となった現在、これまでのように欧米から技術シーズを導入し、製品化するという方法が困難になってきているだけに、自主的な基礎技術研究に取り組み、独創的な技術を持つことの意義は大きい。日本は、我が国が技術大国になったことに伴い、技術開発面における国際的な役割の変化に対応していく必要がある。

しかも、本章の冒頭で触れたように、今後の社会経済環境変化に伴い、変化するニーズに適合した新製品の供給を可能にするフロンティア技術を生み出すことへの要請が高まっている。

2 新時代を主導する技術のフロンティア

基礎技術研究への取り組みの必要性が高まってくるなかで、わが国企業においても基礎技術研究を重視してきている。例えば、「基盤技術研究促進センター」が上場企業及び研究開発型企業を対象に実施した調査によると、78%の企業が基礎研究を重視しているほか残りの企業の半数が今後は取り組みたいとしている。

今後のフロンティア技術は、過去3年間のうちに検討された調査技術のうち、

- ① 科学技術会議第11号答申（昭和59年11月）
- ② 21世紀を拓く基礎技術（工技院，昭和62年5月）
- ③ 社会構造変化と技術革新の展望（通産省，昭和62年7月）
- ④ アメリカ商務省調査（昭和62年5月）

によると大きくは次のような技術分野としてとらえることができる。これらの技術分野の中には実現できるか否か不明瞭なものもあるが、今後の成長分野として大きな期待が寄せられている。

- ① 新材料技術……高分子材料，ファインセラミックス，合金類のほか超電導材料，生体適合性材料などがある
- ② エレクトロニクス……高機能LSI，コンピュータのほか，光技術，バイオ技術な

② 半導体のエレクトロニクス分野への展開が期待されている。

③ ソフトウェア……人工知能、エキスパートシステム(※)など。

④ バイオテクノロジー……組み換えDNA技術、細胞培養、バイオリアクターのほか高齡化の進展という環境変化の中でこれらの技術を活用した医薬品開発など

⑤ システム技術……新エネルギー開発利用技術、航空・宇宙技術、海洋開発技術など

※エキスパートシステム……特定分野の専門家の知識を体系的にコンピュータ化し、特定の問題の解決に専門家と同等の能力を得ようとするもの。

3. 日米欧の産業・科学技術政策の新潮流

先にみたようなフロンティア技術への企業の取り組みを支援・促進するためにATR(国際電気通信基礎技術研究所)、フラインセラミックスセンター、大阪バイオサイエンス研究所、蛋白工学研究所など、地方において、地方自治体や地域産業界の主導のもとで基礎技術研究のための地域共同研究機関が設置される動きがみられる。また、このような大規模なプロジェクトによる基礎研究開発に加えて、研究開発の推進による中小企業の活性化、ベンチャービジネスの育成が重要になってきており、そのために、①研究開発資金の供給、②産学官の交流による技術移転の仕組みづくり、が多く取り組まれている。例えば、欧米では、次のような政策が行われている。

① アメリカの科学技術政策

・NSF(国立科学財団)

・エンジニアリング・リサーチセンター

大学と民間企業と政府の共同研究施設、13か所に設置

・科学技術リサーチセンター

理学系の産・学・官の共同研究施設、現在計画中

・アドバンスド・サイエンティフィック・コンピューティングセンター

スーパーコンピューターの共同利用およびシステム開発施設

② SBIRプログラム……SBIR(中小企業局)

中小企業育成のため、各機関が中小企業に委託する研究開発事業全体を統括し、

同一のプログラムのもとで実施する

② 欧州諸国の科学技術政策

・西ドイツ

・マックス・プランク研究財団(1911年設立)

予算の90%を連邦政府と州政府から拠出、50の研究機関を傘下に、他の大学や研究機関で行っていない基礎研究に取り組む

・フラウンホーファー研究財団(1949年設立)

民間の資金により設立、政府からの基金補助のもとで研究に取り組む

・イギリス

・英国技術グループ(BTG)

国家企業庁と国家研究開発公社が合併、民間の企業や個人の発明を斡旋する新事業を展開

① 技術革新支援計画

特に分野を限定しない一般的な研究開発補助金制度、25～50%の補助率

② フランス

③ CRITT (技術革新・技術移転センター)

21の地方都市に43のセンターが建設され、カウンセラーによる新技術への意識の向上、新製品・新技術の開発、先端技術のリース、特定テーマの技術者養成を行う

④ FIRTECH (技術研究専門エンジニア養成センター)

⑤ 新素材、バイオ、人工知能等の上級エンジニアの養成を、大学が中心となり、公共・企業の協力により行う

これに対して、わが国の科学技術政策は、科学技術会議第11号答申が基本となっており、ここでは、

① 基礎的研究、研究基盤の強化

② 人間性を加味した科学技術の再構築

③ 国際的視点と水準での研究開発

を基本方針とし、具体的には

① 科学技術と人間社会の調和

② 創造性豊かな科学技術の推進

③ 国際社会の発展への寄与

④ 研究投資の国民所得比 3.5%

によって達成することを目指している。この答申以降、各省庁から科学技術振興の新政策が発表され、これらの動きをうけながら、各地域において科学技術振興のために、

・基盤技術創造プロジェクト (ATR (国際電気通信基礎技術研究所)、フェインセラミックスセンター、大阪バイオサイエンス研究所、蛋白質工学研究所など)

・技術開発支援プロジェクト (かながわサイエンスパーク、札幌エレクトロニクスセンター、つくば研究支援センター、吉備高原ニューサイエンス館など)

・インキュベータプロジェクト (大阪市システムハウス団地、マイコンテクノハウス京都など)

などの具体的プロジェクトが取り組まれている。

第2章 神戸経済の特質と問題点

第1節 神戸市の地域特性と発展系譜

1 神戸市の地域特性

神戸市は、阪神地方の一つの中樞の位置にあり、近畿圏における幹線軸上に位置している。

神戸市は、面積約 545km²であり、その地形は六甲山系によって南北に二分されている。大阪湾に面した南側は、東西に細長い山麓台地と中小河川によってつくられた海岸低地であり、市の中心市街地が形成されている。また、その南の海上には海上都市ポートアイランドを有し、現在、六甲アイランドの造成が進められている。一方、六甲山系の北側（神戸北地域）は、丘陵地が波状に展開している。そして六甲山系の西側（神戸西地域）は六甲山系に連なるなだらかな丘陵部と、その丘陵の間を流れる明石川、榎谷川、伊川沿いの平地部の農地、及び播磨平野に連なる平野部の農地から成っている。

民有地約 2.7万haの土地利用の状況をみれば、山林が38%を占めるが、宅地がこれに次いで27%を占め、田畑を上回っており、都市的な土地利用が主流を占めている。

次いで、気象（昭和60年）をみると、平均気温15.8℃、年間日照時間 2,089時間、降水総量1178.5mmである。

人口については、昭和60年には約 140万人にまで拡大し、周辺都市に対しては、兵庫県のみならず、神戸市への通勤率10%以上の5市3町、5～10%の4市2町を有する神戸都市圏の中心都市の機能を果たしている。

神戸市の発展は、明治時代の神戸港による外国貿易が契機となり、港湾を通しての西洋文化の摂取によって、国際色豊かな神戸文化を育ててきた。この点は、産業面でも西洋文化に結びついた地場産業を育て、これが現在のファッション産業へと拡大発展し、昭和48年には全国に先がけてファッション都市化を提唱している。

また、産業面ばかりでなく、北野地区の異人館に代表される伝統的建物群など、ハイセンスやエキゾチックといわれる独特の神戸文化の土壌を育てている。このような伝統の下で、多数の外国人が居住し、外国人によるコミュニティが形成され、かつ、外国人学校を持つなど、市民、地域レベルでの国際化が進んでおり、海外の人、物、情報などを受け入れやすい状況にあるといえる。このような独特の文化、独自性を持つことは、都市のアイデンティティが求められる現在、人々を引きつける大きな魅力になるといえよう。

また、港を通じて集まってくる人・物・情報が開放的で創造性に富み、進取の気質に富んだ市民性を生み出し、全国的に見ても新しいものへのいち早い取り組みが見られ、この点がまた都市の魅力を高めている。

2 神戸市工業の発展系譜と構造的特質

神戸市工業の基盤は、明治時代に海外への窓口であった神戸港による貿易、西洋文化の

攝取を通して成立した。明治時代には川崎重工業、三菱重工業、神戸製鋼所、住友ゴム工業など、現在の神戸市工業を支える基幹事業所やこれに関連する企業の設立がみられた。また同時に、洋家具、洋菓子、洋服など西洋文化に結びつき現在の神戸市の国際都市イメージを形成する地場産業が定着・発展している。そして、大正時代には、わが国産業の重工業化が急速に進むなかで神戸市工業も大きな伸びを達成し、この過程で基幹事業所である三菱電機が設立された。また、地場産業では、ゴム工業からゴム履物工業が派生している。そして、昭和20年代には、ゴム履物工業を母体としてケミカルシューズを生み出している。

このように、神戸市工業の勃興期である明治時代、一大発展期であった大正時代に確立された産業が現在の神戸市工業の構造的特質を形成している。

その後の工業立地の主な動きを見ると、昭和の高度成長期には臨海部埋め立て地への食品産業の新規立地が進み、最近では、内陸部の職住近接型の産業団地への新規産業の進出の動きがあり、産業構造の高度化が進みつつある。

神戸市工業の特徴を、業種構成によってみると、食料品、飲料・飼料・たばこ、ゴム、鉄鋼、一般機械、電気機械、輸送用機械の7業種を合わせると出荷額でみて市内全体の8割強のシェアを占め、電気機械、輸送用機械以外の5業種は対全国特化係数が1.0を上回っている。しかも、神戸市の電気機械は重電機器が多く、また、輸送用機械は造船・鉄道車輛が中心の重厚長大型製品であり、最近のわが国工業の成長を牽引してきた民生用電器・電子機器、自動車の集積は相対的に小さい。特に、電気機械は現在のマイクロエレクトロニクス技術を中心とする技術革新を先導する業種であるだけに、市工業の今後の発展のため、今後の一層の産業構造の再構築が求められている。

神戸市工業のいま一つの特徴は、基幹事業所と中堅・中小企業が取引系列関係で結ばれてきたという点である。臨海部産業用地を中心に立地する基幹事業所5社の工場敷地面積は、市内の全工業用地(従業員30人以上)の6割強を占めているが、工業出荷額は従業員30人以上の事業所の4割強、従業員シェアは3割強(ただし、出向者や最近数多く設立されているサービス業主体の新企業への移籍者は含まない)にまで減少している。特に、高卒者採用数は昭和50年の約20分の1にまで落ち込んでおり、また、基幹事業所全社に占める神戸市内の事業所のウェイトも減少傾向にあるなど生産拠点としての機能低下が著しい。にもかかわらず、昭和60年には、大手5社の市内下請・協力企業規模は、企業数約500社、従業員数約26,000人であり、依然として基幹事業所が市経済に与える影響は大きい。

従来、これらの基幹事業所を頂点とする下請・協力企業のコンプレックスは強い結合関係を持っており、下請・協力企業の側からの依存体質が強かった。しかし、最近の基幹事業所の主力事業が構造不況に陥ったことによる伸び悩み、競争激化のもとで、下請・協力企業に対する発注方針が能力に応じた優先発注へと変化し、これに対応して、下請・協力企業の側からは、新規事業開拓、新分野開拓、異業種企業との交流志向といった従来の系

列関係の枠を越える動きや、従業員の削減、転廃業などの動きが出ている。

このように、重工業を中核として発展をとげてきた神戸市工業は、第1章でみたようなわが国産業全体の重厚長大型から軽薄短小型への移行、サービス経済化が進展する中で、事業再構築の必要性に直面している。

また、神戸市経済は神戸港の機能と深く関わって発展してきたために、昭和54年度には港湾関連産業、港湾依存産業の就業者は12.2万人（市全体の20%に相当）；直接的な生産所得は約8,000億円（同32%に相当）、派生所得は3,000億円（同12%に相当）と推計される。（「神戸港と市民経済」（昭和57年3月））神戸港は市産業の支柱として大きな役割を果たしてきたといえよう。

このような神戸港の機能との関連から、神戸市の産業空間は、

- ① 臨海部（現在の用途から臨海部産業用地、臨海部公共埠頭用地、海上都市の3タイプに分けられる。）
- ② インナーエリア
- ③ 内陸部

に3区分され、それぞれの地域特性に対応した産業集積が形成されてきている。

- ①-1. 臨海部産業用地………基幹事業所の大規模工場があり市内工業用地に占める割合が大きく、市の産業空間として重要な地位を占めている。
2. 臨海部公共埠頭用地…倉庫等の物流施設の集積が形成されているが、最近の物流形態の変化によって、その機能が大きく変化してきている。
- ③ 3. 海上都市………ポートアイランドにおいて、コンテナ化に伴い、港湾の近代化に対応した新しい埠頭づくり、ファッション都市・コンベンション都市など21世紀に向けた新しい都市づくりが進められている。
- ② インナーエリア………ケミカルシューズ、アパレルなどの地場産業を中心に、多数の中小企業が立地しているが、人口密度が高く、しかも、戦前の長屋の割合が高く、合や老朽化した木造賃貸住宅住工混在地区の割合が他の地域と比べて高く、生活環境の悪化、さらには地域経済の停滞に直面している。
- ③ 内陸部………従来、産業集積規模は小さかったが、近年、ニュータウンの建設が進み、これまで神戸になかった新しい産業進出の受け皿となり、また、インナーエリア企業に対して新しい事業用地を提供するという機能を果たしている。

第2節 神戸市産業活性化のフレーム

1 関西圏での主要プロジェクトと神戸市産業のポテンシャル

神戸市産業の活性化は、単に地域住民の就業機会の確保ばかりでなく、周辺地域の活性化のための諸プロジェクトとの連携を強めることにより、関西経済全体の活性化に寄与す

る。第四次全国総合開発計画では、関西圏には諸都市の蓄積の活用と高度化、大規模プロジェクトの展開、国内各地域及び諸外国との交流により、21世紀に向けた独創的な中枢圏域となることが期待されており、神戸にも大きな役割が課せられている。関西圏では、関西経済の活性化を目指して多数のビッグ・プロジェクトが構想・計画されている。これらの関西圏でのビッグ・プロジェクトのうち、産業活性化の観点より特に下記の3つのタイプのプロジェクトが注目される。

① 広域交通体系の整備

関西圏では、関西国際空港、明石海峡大橋などの広域交通体系の整備が進められている。このような広域交通体系の整備により、神戸市の産業活性化のポテンシャルの向上が期待できるが、特に次の2つは注目されよう。

・関西国際空港——わが国初の24時間空港として、関西圏がより強く世界と結びつくことが可能となる。神戸市において、関西国際空港への海上アクセスの整備方策としてACCT（貨物用ターミナル）、CAT（旅客用ターミナル）を建設し、人・物・情報の交流のポテンシャルを高めることによって、産業活性化に結びつけていくことが可能となる。

・明石海峡大橋、山陽自動車道——神戸市が山陽、四国地方から見ると阪神地域への玄関口に位置するなど、これらのプロジェクトにより、広域的な流通拠点性が高まり、市内企業の広域展開や企業誘致の可能性が高まる。

② 科学技術に関する拠点の整備

関西圏では、国家プロジェクトである関西文化学術研究都市の建設をはじめとして、多数の科学技術研究開発拠点の整備が進められている。そして、将来は、これらの開発拠点をネットワーク化することによって近畿一円に世界的な学術、研究開発機能を整備し、かつ、研究開発成果を利用した新しい産業の展開を図る「近畿リサーチコンプレックス」の形成が目指されている（「新しい近畿の創生計画（すばるプラン）」）。この構想において、神戸市は、神戸研究学園都市、ポートアイランド、六甲アイランド、神戸リサーチパークの各地域において、近畿リサーチコンプレックスの推進核としての役割を果たすことが期待されている。

③ 都市部における業務核の整備

大阪ビジネスパークや梅田、中之島、難波など大阪都心部を中心とする都市再開発による業務核の整備が進められており、関西圏における中枢管理機能の再強化が目指されている。神戸市においても、ハーバーランドや海上都市において新しい業務機能集積の形成が計画されており、中枢管理機能強化の一翼を担うことが必要である。

このほかにも、テクノポート大阪における国際情報拠点整備や、工業・研究所団地を併設した新都市開発、スポーツ・レクリエーション整備が推進されている。

2. 計画・実施中の神戸の主要プロジェクト

関西圏では、様々なビッグ・プロジェクトが構想されているが、神戸市においても多

図表1 神戸市内の主要プロジェクト（計画・実施中）

① 地域開発プロジェクト

No.	プロジェクト名	規模	完成予定	窓 口
1	西神工業団地	275.9ha	64年度	神戸市開発局
2	西神第2工業団地	94ha	65年度	神戸市開発局
3	神戸研究学園都市	約380ha	66年度	神戸市開発局
4	神戸流通業務団地	113.5ha	67年度	神戸市開発局
5	六甲アイランド	580ha	65年度	神戸市開発局・港湾局
6	神戸複合産業団地	約250ha	70年代前半	神戸市開発局
7	ポートアイランド（第2期）	390ha	70年度	神戸市開発局・港湾局
8	神戸ハーバーランド地区整備事業	約23ha	67年度	神戸市都市計画局
9	六甲北ニュータウン	779ha	71年度	神戸市都市計画局
10	西神住宅団地	642ha	65年度	神戸市開発局
11	西神住宅第2団地	342ha	67年度	神戸市開発局
12	学園南団地	109ha	70年代前半	神戸市開発局
13	三宮東地区都市改造事業	約15ha	63年度	神戸市都市計画局
14	六甲道駅前地区市街地再開発事業	約1.3ha	63年度	神戸市都市計画局
15	長田地区市街地再開発事業	約0.9ha	63年度	神戸市都市計画局
16	垂水地区市街地再開発事業	約5.2ha	68年度	神戸市都市計画局
17	須磨海岸環境整備事業	—	70年度	神戸市港湾局

② 交通関連プロジェクト

No.	プロジェクト名	規模	完成予定	窓 口
18	本州四国連絡道路神戸・鳴門ルート	81.1km	72年度	建設省本州四国連絡橋 公団第1建設局
19	西神自動車道	約18.5km	72年度	近畿地方建設局
20	神戸西バイパス	約14.3km	72年度	近畿地方建設局
21	山陽自動車道	約430km	70年代前半	日本道路公団
22	大阪湾岸道路	約80km	75年度	阪神高速道路公団
23	都市高速道路2号線(神戸山手線)	約4.9km	67年度	阪神高速道路公団
24	都市高速道路北神戸線	27.8km	67年度	阪神高速道路公団
25	六甲北有料道路2期(延伸部)	約7.2km	63年度	神戸市道路公社
26	港湾幹線道路	7.2km	67年度	神戸市港湾局
27	山麓バイパス(4車線化)	2.9km	66年度	神戸市道路公社
28	第2新神戸トンネル	約7.7km	63年度	神戸市道路公社
29	神戸沖空港計画	約130ha	70年代初頭	神戸市市長総局
30	海岸線(軌道系中量輸送システム)	約8km	68年度	神戸市交通局
31	神戸新交通六甲アイランド線	4.5km	64年度	神戸新交通㈱

資料：経済局調べ

様なプロジェクトが構想・計画されている。

例えば、交通関連プロジェクトでは、都市高速道路北神戸線、六甲北有料道路等の都市内交通基盤整備ばかりでなく、山陽自動車道や本州四国連絡道路神戸・鳴門ルートに関連して西神自動車道、神戸西バイパスが計画され、沿道の地域開発も構想されている。その他、大阪湾岸道路、神戸沖空港などの建設計画が進められている。

他方、地域開発プロジェクトでは、西神工業団地、西神第2工業団地、神戸流通業務団地等の産業団地、西神住宅団地、六甲北ニュータウンなどの内陸部における新規開発や、六甲アイランド、ポートアイランド第2期等の海上都市建設のほか、神戸ハーバーランド計画、インナー工業団地などの市街地の整備方策も進められている。

以上のような多様なプロジェクトが具体化されることによって、国内外への広域的なアクセスや市内各地域間のアクセスの改善、良好な環境に恵まれた生産・研究・業務の拠点形成のための新しい基盤づくり、アメニティの豊かな居住環境の形成が進み、神戸市の広域的な役割が高まることが期待される。

3 第3次神戸市総合基本計画からみた産業活性化のフレーム

第3次神戸市総合基本計画では、神戸市は昭和76年には人口160万人都市を計画している。これは、一方で都市再開発などインナーシティの整備方策を進めることによってインナーエリアの人口減少を止め、他方で、六甲アイランドの造成による海上都市への人口定着を進めるほか、西神住宅団地、六甲北ニュータウン等の住宅団地整備と西神第2工業団

図表3 神戸市産業構造の将来見通し

項目		年次	昭和55年 (1980年)	昭和76年 (2001年)	昭和55~76年 年平均成長率
市内純生産			30,081億円(100.0%)	72,629億円(100.0%)	4.3%
産業別	第1次産業		47 (0.2)	48 (0.1)	0.1
	第2次産業		10,477 (34.8)	22,066 (30.4)	3.6
	第3次産業		19,557 (65.0)	50,515 (69.5)	4.6
市内就業者数			643千人(100.0%)	760千人(100.0%)	
産業別	第1次産業		9 (1.4)	8 (1.1)	
	第2次産業		190 (29.6)	184 (24.2)	
	第3次産業		444 (69.0)	568 (74.7)	
工業用地面積			1,071ha	1,500ha	

(注) 価格は、昭和55年を基準とする。

資料：「第3次神戸市総合基本計画」

地などの産業用地の建設、各種の交通基盤整備を進めることによって神戸西・北地域への人口誘導を進めていこうとするものである。

このような都市発展を実現するためには、神戸市経済の安定成長が必要であり、市内純生産は昭和55年の3兆円から76年には7.3兆円へと年平均4.3%の伸びを達成することが必要とされている。この間の伸びを産業別にみると、第3次産業が年平均4.6%の高い伸びを示すのに対して、第2次産業は既存産業の高度化の進展や神戸西・北地域の産業団地への機械工業をはじめとする先端技術産業の立地が進むことによって、年平均3.6%と産業平均を下回るとはいえ安定的な伸びを達成するとみられている。

このような推移を就業面でみると、人口規模の拡大に対応して、市内就業者数は昭和55年の64.3万人から76年には76万人へと11.7万人の増加となる。これを産業別にみると、第3次産業が12.4万人の雇用増を達成するのに対して、第2次産業は0.6万人の雇用減になるとみられる。このように、既存工業の雇用吸収力が低下するため、第2次産業から第3次産業への職種転換が進むことはやむをえない。この転換を円滑に進めるために、中高年労働者の能力開発、訓練の仕組みづくりを行うことが必要となってくるであろう。

工業用地面積の伸びをみてみると、昭和55年の1,071haから76年には1,500haへと約430haの用地が増加すると見込まれ、

・臨海部では、六甲アイランド、ポートアイランド第2期における新規産業用地の造成
・内陸部では、西神地域・北神地域における新規開発
によって新たな産業用地が供給される。

すなわち、神戸経済は21世紀にかけてサービス経済化が進行し、その結果、工業の雇用吸収力が低下し、就業者の第2次産業から第3次産業への転換がより進む。しかし、第2次産業の市内就業者数の減少にもかかわらず、自動化設備の導入や新しい産業団地にふさわしい余裕を持ったレイアウトの工場の増加などの要因によって、また、新規産業の誘致のための用地を確保しておくという意味で、むしろ必要工業用地は増加し、新たな産業用地の供給が必要になってくると考えられる。

第3節 新たな環境変化に対応する神戸市産業の現状と課題

1 基幹事業所を中心とした事業再構築推進の必要性

第1章でみたような社会経済環境変化に直面して、重厚長大型業種を中心とする神戸市産業は、既にみたように、基幹事業所の全市産業活動に占める比率の低下、雇用の吸収力の停滞・減少など、大きな問題点が生じている。これに対して、市内企業は、基幹事業所を中心として技術高度化、研究開発機能の強化を行い、先端技術分野への積極的な取り組みを進めてきている。当面は、既存分野での高級化・高付加価値化、機器のシステム化等を重視し、長期的にはフロンティア技術分野の確立を目指している。

特に、基幹事業所のほとんどが、神戸市内事業所を会社発祥の地としているが、量産品

の生産拠点を他地域に移転させる一方、市内の事業所は多品種少量生産の拠点として、また研究開発の拠点として活用している動きが見られる。具体的な例をあげると、

- ・神戸製鋼所では、鉄鋼部門を加古川製鉄所へ、鋳鉄部門を高砂工場へ移管して生産機能を縮小し、他方で、神戸市内では材料研究所、機械技術研究所等を集約して西神工業団地に総合研究所を建設するなど、研究開発・機械設計の拠点となっている。
- ・三菱重工業神戸造船所は、周辺地域における明石工場（建設機械）、高砂工場（タービン・水車）、二見工場（鋳物）などの新工場設立の母工場としての性格を持ち、現状では、造船・重電機器のフロンティア分野である宇宙機器、海洋（深海）開発、重電機器のシステム化に関する高度な技術基盤を保有している。
- ・三菱電機の制御製作所は全社の重電ソフトの拠点工場となり、重電機器のシステム化全般に取り組み得る技術基盤が形成されてきている。
- ・川崎重工業神戸工場では、一般商船の新造船部門は坂出工場に移ったが、新たにジェット・フォイル、FA（ファクトリー・オートメーション）などの事業に取り組んでいる。
- ・川崎製鉄葺合工場では、大量生産品種を千葉製鉄所、水島製鉄所に移管し、少量多品種の高付加価値品に特化している。

これら企業はいずれも大きな技術的ポテンシャルを有しているだけに、このような動きを促進するような条件整備、すなわち研究開発のための地域環境づくりを行い、フロンティア技術の研究開発拠点化や産業構造の転換を図っていく必要がある。

基幹事業所の事業再構築に加えて、神戸市内では西神工業団地、西神第二工業団地への研究開発機能を備えた新しい産業の立地が進み、将来の神戸市産業を支える新しい分野として、

- ・ファインケミカル（化学系バイオテクノロジーなど）
- ・マイクロエレクトロニクス
- ・メカトロニクス

などが成立することが期待される。しかも、これらの新規の産業を核として、

- ・既存食品産業や新規の産業のうちバイオテクノロジーに取り組む企業との交流を通して、メカトロニクス機器とセンサー、計測器、制御機器などの技術の組み合わせ
- ・医療用機器、OA・電子機器をユーザーとした、市内既存地場産業（例えば、ゴム工業）の新しい需要開拓
- ・基幹事業所の新事業開拓、例えば、素材メーカーの新素材開発におけるファインケミカルメーカーのノウハウの活用、機器メーカーのシステム化におけるセンサー、計測器、制御機器メーカーの技術の活用による新事業開拓の促進

などによって、市産業構造の転換促進が期待される。

2 中小下請企業、地場産業の新展開の必要性

前に見たように、神戸市工業の特質の一つとして、基幹事業所と中小下請企業との取引

系列関係があげられるが、最近では、主力事業の伸び悩みにより、基幹事業所の事業再構築の動きが見られ、協力企業に対して、技術力向上による多品種少量生産化への対応、品質の安定、価格の低減、さらに自主的経営能力の向上に対する要求が強くなっている。このように、中小下請企業の側では、低成長経済下における受注条件・技術条件・市場条件の変化、都市化の進展、工業再配置の進展というような環境変化の下で、下請企業再編成の動きに対応するため、

- ① システムハウス等の研究開発型企業や、マイクロエレクトロニクス設備を備えた専門加工型企業、または零細規模で汎用機を活用した特殊加工専門企業を志向するなど脱下請企業化
 - ② 複合加工のための管理能力の強化、ユニット組立企業化など発注企業にとって不可欠な下請企業としての地位の確立
 - ③ 他の業種への転換
- といった分化を推進していく必要があると考えられる。

これに対して、市内の中小下請企業は、親企業側からの発注価格・技術上の要請や発注内容の変化に対応するため、従来の人件費の削減による経営改善から、人材の強化と技術力の改善、省力化・自動化による原価低減を通じての経営改善、営業・販売面の強化による新たな得意先開拓に経営戦略の重点を移しながら、品質・精度の向上、マイクロエレクトロニクス機器等の導入による生産技術の向上、複合加工の一括受注能力強化など管理能力の向上を目指し、併せて、関連分野やサービス業をも含む異分野への進出を志向している。

また、技術革新が進展する中で、親企業側の発注の姿勢の変化、すなわち、従来の系列の枠を越え、他社の持つ専門能力を活用するという姿勢に対して、脱下請企業化を志向した技術開発型企業が成長している。これらの企業は、情報・通信、ソフトウェア、エレクトロニクス、メカトロニクス、精密機械などの分野の研究開発に取り組む創業時期の新しい若い企業であり、高い成長実績を持ち、雇用吸収力の伸びも大きい。

しかし、他方で、人材、特に研究開発人材の不足という問題点を多くの企業が抱えており、この面での支援体制づくりが必要となっている。

現在、神戸で活躍している中堅企業の中には、基幹事業所の下請から脱皮し、成長した企業も少なからずあり、社会経済環境が厳しくなっている中でも、これらの企業に続いて神戸経済を支える企業が多く出てくるような支援方策が望まれるところである。

また、清酒、洋菓子、ケミカルシューズなどの地場産業について言えば、地域文化の形成、地域経済の振興、多様な雇用機会創出、生活水準向上など地域の振興に重要な役割を果たしているが、消費者ニーズの多様化等需要面での変化、マイクロエレクトロニクスに代表される技術革新の進展などの多様な環境変化の中で、分野ごとに様々な問題点を抱えている。これら地場産業では、

- ① ファッションオブルな独創的高品質製品を企画・開発する都市型地場産業への展開

② マイクロエレクトロニクス設備の活用や新素材の導入による高生産性工業への転換などの方向へと機能特化を進めていく必要があると考えられ、これらの動きを支援するための仕組みづくりが求められている。

そして、このような都市型地場産業への転換に向けて、例えば、アパレル産業では、

- ・神戸ファッションタウンの建設
 - ・神戸芸術工科大学の開設
 - ・神戸ファッション情報資料室の開設
 - ・WF F(ワールド・ファッション・フェア)構想の実現
 - ・六甲アイランドアパレルマートなどF.C.C.(ファッション・コミュニティ・センター)構想の拠点整備
- などの取り組みが進められている。

しかし、地場産業や下請企業の中でも、環境変化への主体的な対応を行い得ないような経営体質の弱い零細企業があり、厳しい社会経済情勢の中で規模の縮小や転廃業を余儀なくされている。これらの企業は、雇用機会の提供など市経済活動に対して独自の役割を果たしており、これらの企業の活性化のためには、まず、受注機会の拡大を図ることが必要であり、そのためには、市産業活動全般の活性化を実現しなければならない。さらに、個々の企業に対しては、長期的な視点のもとで、

- ・経営、技術、財務等の総合的な経営指導
- ・経営者の啓発や既存人材の再教育・訓練
- ・事業環境に関する情報提供

などを行い、変化への対応に主体的に取り組み得るだけの経営体質の強化、経営資源の蓄積を図ることが必要である。

3 雇用の質的变化と産業発展への制約

大都市地域においては、従来、量産工場として設置されていた工場が試作・開発機能を備えた工場へと機能の高度化を図っており、また、新たに創設される企業も研究開発型の企業が多くなっている。

神戸市においても、既にみたように、基幹事業所の研究開発拠点化、下請中小企業の脱下請化、研究開発型企業の成長、地場産業のファッション感覚を活かした都市型地場産業への転換などの変化が見られ、内陸部の新規産業用地には、研究開発機能に重点をおいた企業の進出が進んでいる。

このような事業形態の変化は、自動化設備の導入による生産労働者雇用の減少、技術者・研究者雇用の増大という形で雇用に対して大きな影響を与える。例えば、21世紀初頭までの職種別の需給ギャップをみると(経済企画庁「21世紀への基本戦略」)。

- ・技能工、生産工程作業員及び労務作業員は 307万人の余剰
- ・専門的、技術的職業従事者は 283万人の不足

になるとみられている。このような大きな流れの中で、神戸市内企業の雇用に対する認識をみると、製造業、とくに大企業を中心に余剰感が高まっている。そして、これをより詳細にみると

- ① 産業別では、製造業、特に鉄鋼、造船業において過剰感が強い
- ② 職種別では、製造工の過剰感が極めて高い
- ③ 規模別では、従業員規模が大きいほど過剰感が強く、他方、従業員規模が小さい企業の場合は、むしろ不足感が強い

という傾向が見られる。このような変化を反映して、神戸市内の従業者数（民営企業）は昭和53年から61年にかけて約4.6万人増加しているのに対し、製造業は約1.1万人の減少であり、卸・小売業（2.9万人増）、サービス業（3.8万人増）によって新たな雇用機会の拡大がもたらされている。このような変化の具体的な例として、市内大手事業所が、最近特にソフトウェア開発、検査・試験、通信サービス、設計開発・技術サービス、旅行、警備・リース、教育など種々の専門会社・子会社を設立し、様々なサービス業務を行っていることがあげられる。

市内企業が、現在不足しているとみている技術者の専門分野をみると、情報分野、医用分野、ソフトシステム、工学支援システムなどが指摘されており、雇用のミスマッチが大きいことがわかる。

このような雇用のミスマッチは、余剰労働力を生み出す基幹事業所の新事業への展開を制約する要因になるばかりでなく、既存調査結果からも見られるように、

- ・市内のベンチャービジネスの7割強は「人材不足」を経営上の問題点として抱えている（経済局「ベンチャービジネス動向調査」S59.5）
- ・市内のニューフロンティア産業に属する企業64社中35社（54.7%）が「開発要員の人材不足」を経営上の問題点として指摘している（経済局「ニューフロンティア産業実態調査」S62.3）
- ・市内を中心とする主要事業所サービス業のうち58%は「優秀な人材確保難」を経営上の問題点として抱え、「優秀な人材の確保・育成」を今後の重点課題としている（経済局「事業所サービス業実態調査」S61.3）

というように、人材確保の制約がこれらの成長性の高い分野の企業の成長を制約する最も大きな問題として指摘されている。

このような人材ニーズに対して、神戸市では工学部を持つ大学が1校しかなく、また人口100万人あたりの理工系の各種学校・専修学校の数が10大都市中第9位に位置するなど、技術人材育成の体制づくりという点では十分な整備がなされていない。また、新たな雇用機会に向けての能力再開発については、国・県による能力再開発行政がなされているが、人材育成で大きな実績を持つ民間企業の協力も含め、地域ぐるみでの人材育成機能の今後のより一層の充実が課題となつてこよう。

4 研究開発のための地域環境づくりの必要性

神戸市内企業が、研究開発活動を通じて新事業を展開していくにあたって活かすべき保有技術をみると、市内中堅・中小企業の場合は主として次に示すような技術を保有する。

- ・発酵技術
- ・樹脂加工技術
- ・金属加工技術
- ・計測システム技術
- ・マイコン応用技術

また、基幹事業所である鉄鋼・造船・重機・重電の場合は広汎な技術を保有しているが、

- ・金属材料製造技術（溶解，精錬，凝固）
- ・プラントエンジニアリング技術
- ・エンジン，ボイラー技術
- ・船舶海洋システム技術
- ・ロボット技術
- ・電力システム技術

等に集約することが出来る。そして、将来はこのような技術を基盤として、技術の新展開を進め、新しい事業分野の創出を進めていく必要があると考えられる。

このような現状の中で、神戸市内の産・学・官における技術開発体制の実態をみると、次のように示すことが出来る。

<市内企業の技術開発体制>

市内に独立の研究機関を有する企業は7社であり、他の同程度の都市と比べれば、やや少ないと言える。しかも、基幹事業所で独立研究機関を持つ企業は1社のみである。現在内陸部を中心に新たな研究開発機能の立地が進みつつあるが、今後、一層の研究機能の立地を促進し、神戸市の技術開発力を一層高めていく必要がある。

<大学の研究開発体制>

市内の自然科学系大学には、

- ・神戸大学（理，工，医，農学部）
- ・神戸商船大学
- ・甲南大学（理学部）
- ・神戸学院大学（栄養，薬学部）
- ・神戸女子薬科大学

がある。他の大都市に比べて理工系学部を有する大学の少なさが目立つ他、理工系の各種学校・専門学校の数も相対的に少なく、技術シーズの創出や高度な技術者の輩出という点からみて問題がある。

<行政の技術開発体制>

兵庫県立工業試験場のほか、衛生，環境等の研究所が立地している。

県立工業試験場には、その機能の見直しが行われ、企画情報部の新設などの新しい動きがあり、これを活用していくことが望ましい。

＜技術開発体制の都市間比較＞

全国政令指定都市間で技術開発体制の比較を行うと、首都圏の横浜市と川崎市の研究機能集積が特に優れている。神戸市の機能集積水準は、都市間比較の中で、上位にあるとは言えない。

以上のような観点から、神戸市内の技術開発体制の問題点として、

① 民間企業の研究開発機能は、同規模の産業集積を有する都市に比べてやや小さい。

- ・技術シーズを創出し、高度な技術者を輩出する理工系大学の集積が小さい。
- ・公設の試験研究機関の機能をもっと高め、活用していく必要がある。
- ・京浜地区の都市に比べて、技術開発体制が弱い

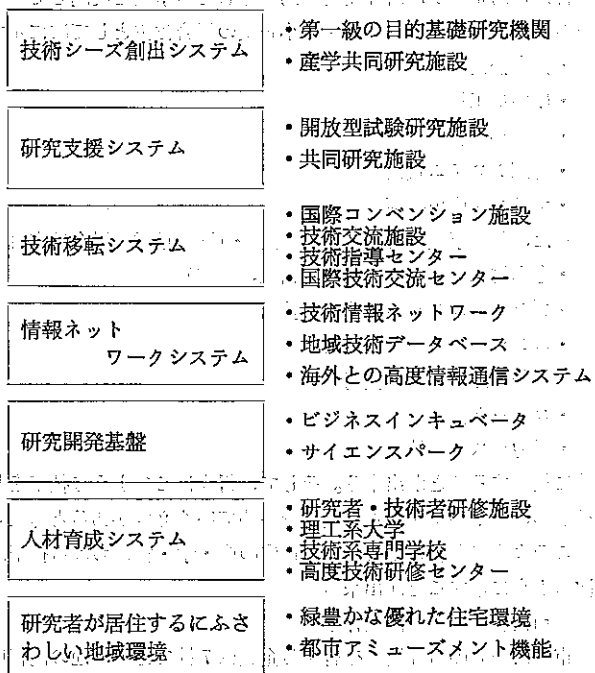
といったような点があげられ、神戸市が研究開発、情報の発信拠点となり既存産業の新展開を進めていくためには、技術振興のための基盤づくりを積極的に進めていく必要がある。

企業の研究開発を促進するための創造的地域環境とは、

- ① 研究開発テーマの存在
- ② 研究開発を行う上での支援体制
- ③ 研究成果の事業化への結びつけやすさ
- ④ 研究人材の集めやすさ

としてとらえることができ、このような環境整備を行うためには図表4に例示されるような知的インフラの整備が必要となってくる。

図表4 知的インフラの体系



また、神戸市においては、このような先端技術に対応した基盤整備に加えて、先に見たようにファッション性が高い地域特性を生かして、デザイン面での研究開発も同時に強化すべきである。具体的には、生活関連産業の製品展示会の開催によるデザイン情報の交流や海外との人材交流・ネットワークづくりなど地域ぐるみで、デザイン開発力の強化に取り組むことが必要である。

5 神戸市産業の地域別の問題点

神戸市は、基幹事業所を中心とする工業の発展に伴い、急速な都市発展を実現してきた。そして、その過程で、都市空間の高度活用、新たな産業空間の創出が必要となっている。

既にみたように、神戸市の産業空間は、臨海部、インナーエリア、内陸部に3区分される。これら地域の現状と問題点は次のとおりである。

① 臨海部（臨海部産業用地、臨海部公共埠頭用地、海上都市）
臨海部産業用地には、基幹事業所大手5社の大規模工場があるが、これらの基幹事業所は、工場の市外流出などにより生産拠点としての機能の相対的な低下がみられる一方で、技術・研究開発拠点としての機能強化が進んでいる。このような事業所の機能の変化は、工場用地の利用度合の低下、専用埠頭の利用率の低下を引き起こしている。こうした中で、企業は在来分野の高付加価値化、新規分野への進出に取り組んでいる。さらに、この地域には、過去の産業発展の経緯から、工業専用地域や臨港地区の指定があり、製造業としての活動にはメリットがある反面、他分野への転換には制約がある。

公共埠頭用地は、物流形態の変化によってその機能が大きく変化してきている。港湾物流については在来型貨物からコンテナ貨物へのシフトが見られ、船舶の大型化が進んだことにより、神戸港の物流の中心も、取扱貨物で見ると海上都市のポートアイランド、六甲アイランドに移行しつつある。この結果、従来の公共埠頭用地では、港湾施設の稼働率の低下と施設の老朽化が進むなかで、港湾施設の再開発等による港湾の活性化が必要となっている。こうした状況の中で、メリケンパークの整備及び摩耶埠頭の再開発などが行われている。メリケンパークの整備は、「市民に親しまれる港づくり」の一環として、港の環境と緑地を整備し、市民に憩いと潤いを与えるウォーターフロント開発として、都市文化空間を創出するという港湾の新しい機能を付加している。

海上都市は、物流形態の変化に対応し、また、事業用地の創出という機能を果たしている。例えば、海上都市（ポートアイランドと六甲アイランド）の昭和61年の取扱貨物量は、外貨貨物は2,800万t、内貨貨物は1,200万tであり、それぞれ臨海部公共埠頭の取扱貨物量の3～4倍の水準となり、効果的な物流空間としての機能を果たしている。

また、ポートアイランドには、ファッション関連の新しい事業展開の場として神戸ファッションタウンが整備され、アパレル関連の19社をはじめ、38社が進出している。六甲アイランドには、民間企業の主導のもとで、国際的なアパレル・ファッション関連の

製造卸業者・卸売業者が集積した常設展示場であり、国際的な商談取引の場である六甲アイランドマーケットセンター構想が進められている。

②インナーエリア ①と同様に、本市のインナーエリアでは、他の大都市と同様に、三宮・元町の都心部を除く灘、中央、兵庫、長田のインナー4区においてインナーシティ問題が生じている。これらの地域は企業活動にとって大きなメリットを持つ地域であるが、他方で、①と同様に、市街地の中心部・ほとんどが住工混在地区であり、事業拡張の余地がない。

③ 生産活動に伴う騒音、振動、悪臭等の苦情が住民から出る傾向があること、④工場等制限法、工場立地法等の法的規制が存在する

⑤ 市街地の中心部・市街地の中心部から離れた地域に、工場等制限法、工場立地法等の法的規制が存在するなどのデメリットがあり、取引先・親企業の市外流出や新しい産業用地の供給により移転するケースがみられる。神戸市でも市街地での中小企業集団化事業などインナーシティ活性化策を講じてきたが、インナーエリアの従業者10人以上の製造事業所は昭和45年から60年にかけて242カ所の減少を示した。他方、従業者9人以下の事業所は、同じ期間に1,167カ所増加しており、事業所規模の零細化が進行している。

⑥ 内陸部

本市の内陸部では、自然の中に住む・働く・憩うという複合機能を備え、職住近接を目指した日本最初のニュータウンを西神戸地域に建設しており、北神戸地域においても複合機能を備えたニュータウンづくりを進めているなど、神戸市の新しい産業開発の拠点となりつつある。中でも、西神インダストリアルパークには、昭和61年度までに137社が進出しており、自然と調和した新しい産業基地としての整備が進みつつある。このうち約半数は市内インナーエリアに立地していた企業を中心とした中小企業の集団化による立地であり、内陸部の新しい産業用地は、従来神戸になかった新規産業の受け皿としての役割のほか、インナーエリア企業に対する新しい事業団地を提供するという役割も果たしている。

このような状況にある市内産業用地の活用をより効率化・高度化するために、臨海部、インナーエリア、内陸部の各地域において多くの関連プロジェクトが計画・構想されており、これが具体化することによって、それぞれの地域の産業用地のポテンシャルは大幅に高まるものと考えられる。

本行政資料は、神戸市産業活性化委員会答申から図表、字句を若干整理し掲載したものである。なお、答申の第3章・第4章は次号に掲載する予定である。

新刊紹介

自治体法学—自治体法学全集1— 自治論文集 転換期の開発政策 地方自治とその原点 地方自治

■自治体法学—自治体法学全集1—

現行日本国憲法は、地方自治に関して一章を設け、地方公共団体の組織及び運営は地方自治の本旨に基づき法律でこれを定めることとし、地方自治を保障した。このことは、地方自治が単なる国の立法政策に委ねられるものではなく、また、国の恣意によりみだりに制約されるものではないことを意味している。すなわち、地方公共団体の自治権は、実定法上の基礎を憲法に置くことになった。しかし自治権の理論上の根拠を何に求めるかについては、「固有権説」「伝來說」「新固有権説」など学説上の争いがあり、その結果自治権の内容・範囲等について解釈が基本的に異なるところとなっている。本書では、この問題を憲法学に委ねたいとするものの、憲法で保障された「地方公共団体」の条理解釈としては、国家伝來的「地方団体」論は戦前戦後の後遺症であるとし、「自治体」をめぐる法関係・法解釈について積極的意義づけを行っている。

まず初めに、「地方公共団体」という呼び名に疑問を投げかけている。すなわち、「地方公共団体」とは、国家伝來的「地方団体」として名付けられたものであり、あくまで「国」に対する「地方」、国法秩序の中の地方という位置づけによるものであ

り「地方公共団体」の解釈用語としては「自治体」の名こそが、戦前以来の「地方団体」を超えた現憲法下の地方自治の総合責任主体として最もふさわしいことを論じている。

本書では、次に、自治体をめぐる法の動態に触れ、現代法学として新たな構想で積極的な取組みを行うべく憲法学・行政法学といった既存の域を超えて「自治体法学」という新分野へのダイナミックなアプローチを行おうとしている。しかし、それは、「自治体法学」という固まった概念規定を作り出そうとするのではなく、自治体の地方自治をめぐる法の動態を広く“自治体法”として捉え、法解釈と立法論を柔軟に構想している。

その中で、第一に「自治体法をめぐる動態」として、かつての国の法令主導から自治体の条例・要綱主導の時代に移行したとする。すなわち、全国の各地域社会における立法・行政需要に対し、国が法令づくりによって主導的対応をしている範囲は減少し、特に自治体が先導的に取り組み出した条例づくりや要綱行政に関しては、既存の関係法令を所管する国の諸官庁による伝統的な法解釈指導だけでは十分に問題を処理しきれなくなっており、そこでは自治体による立法や法解釈こそが先導的になってい

るとする。その具体例として放置自転車対策をとりあげ、既存法とのかかわり、条例・要綱の積極的意義について綿密な分析を加えている。

第二に、「自治体の法解釈権」として、自治事務に関する自主条例づくりや機関委任事務の地域的執行をめぐり、自治体が地域住民に責任を負う法解釈を自主的に行う立場（「自治体法解釈権」と呼ぶ）が現行法制上保障されていることを、近時の自治組織条例をめぐる法解釈問題の実例（情報公開条例づくりに関して生じた公文書公開審査会の組織的位置づけ及び機関委任事務情報の公開の可否問題）を通じて論じている。

第三に、「自治体法学・条例法学の生成」として、戦後当初からの条例研究や地方自治法研究が1970年代以降しだいに伝統的な「法律学」を脱却して、「条例法学」「自治体法学」の実質を形成してきていること、また、そこには現代の新しい「特殊法学」（都市法学など）の成果も生かされるべきことを学史論的に論じており、この特殊法論理には「事物の性質」と住民意識に根ざした「特殊条理解釈」というものが存在し、これにより自治体法解釈や裁判判例上で決め手になるとしている。

第四に、「自治立法をめぐる若干の自治体法学的検討」として、個人情報保護や土地取引規制など近時の「上づみ・上のせ条例」と法律との関係、宅地開発指導要綱などの「要綱」行政への自治体法学的評価を各論の例示として論じている。

従来、個別の類型においての解釈・解説はよく見られたが、本書のように、自治体

をめぐる法の動態を「自治体法学」として新たに捉え、今後、伝統的な「法律学」がどのように体質転換し、現代法学的に発展していけるのかを見守る必要がある。

（兼子 仁著）

学陽書房 3,900円

自治論文集

我が国の地方自治制度は、第二次世界大戦後、大きな変革を遂げた。日本国憲法において、民主主義、平和主義、人権尊重主義などと密接不可分なものとして、地方自治が保障されたことにより、かつての官僚主義的中央集権制度の修正をするだけにとどまらない、全く新しい地方自治制度が法制度として確立したのである。

憲法第八章に定められる地方自治の基本原則は、地方自治法を始めとする関係法令により具体化されているところであるが、その地方自治法が施行されてから40年余が経過した。この間、地方自治は、幾多の試練に遭い迂余曲折を経て、数多くの問題点を内包しながら今日に至っている。高度経済成長期には、その目的達成のため、効率性、画一性、ナショナル・ミニマムなどの価値観が、政治、行政、経済などの分野で主張された。しかし、最近における社会・経済環境の変化に伴ない住民の欲求は自己の周辺的生活環境をより充実していこうという方向に進み、住民は一層きめの細かい行政を求めるようになった。地域社会は大きく変動し、そこで行われる地域行政も、量的、質的に大きく変革をきたしてきた。また、集権と画一の弊害を打破し、分権と多様化を尊重し、地方自治に新たな時代を

面そうとする「地方の時代」の到来が叫ばれるようになってからも久しい。

近代国家の基礎となる市制町村制が制定されて100年を迎えようとしているが、この間、地方公共団体においては、地方自治制度のかかえる諸問題に直面しつつも、よくその責務を果たし、国民生活の安定向上に多大なる貢献をしてきたことは事実として認められよう。しかし、今後も地方公共団体は厳しい財政状況の下で、新たな時代の要請に即応した自治行政を展開し、住民のニーズに応えていかねばならないのである。

変革に当面している今日の地方自治ないし地域社会を前提として、地方自治制度のあり方を考えるには、現行地方自治制度の由来・構造を熟知するとともに、地方自治の実態に則するよう地方自治制度を改善し運営することを学ばねばならない。

地方自治法施行40周年・自治制公布100年記念として編まれた本論文集は、地方自治に造詣の深い、学界、言論界、政財界、官界、関係団体の権威者並びに地方自治制度の企画立案等に携わってきた関係者及び実務者の論説が80篇余収録されている。その領域は、行政、税財政、選挙、消防など地方自治の全般にわたっている。

第一編は「地方自治の課題と展望」と題され、斯界の権威者による地方自治論が、総論、各論にわたり、48篇展開されており、本論文集の中核となる部分である。東京一極集中の是正が叫ばれ、税制改革が議論されているいま、非常に時宜を得た「集中と分散（関西経済連合会会長宇野収）」、「土地問題の課題と対策（東京理科大学教授石

原舜介）」、「税制改革と地方財政（横浜国立大学教授宇田川璋仁）」等の論説も含まれており傾聴に値する意見が展開されている。東京大学教授の原田尚彦氏は「自治立法権の本質——先占理論の再検討」において、従来の自説を更に敷衍し、地方自治の本旨に基づく法律と条例の関係につき問題提起を行っている。第一編に載録された論説には、先に述べた「地方自治の実態に則した地方自治制度の改善のため学ぶべき」示唆が凝集されている。

第二編は「地方自治百年の歩み」と題され、地方自治の歴史につき19篇が収められている。また、第三編は「地方自治行政の当面する諸問題」と題され、自治省現役の幹部による自治行政の現況と問題点が19篇にわたり展開されている。

本論文集の巻末には、資料として「地方自治関係年表」が110ページ余にわたって掲載されている。実に詳細な年表であり資料としても貴重である。

本論文集は、地方自治の運営に携わる実務者、地方自治の研究者にとって必読の書となることは間違いないであろう。

（自治省編）
ぎょうせい 6,800円

● 転換期の開発政策

——開発利益の帰属問題——

都市問題は地価問題であるともいわれ、日本の都市にあっては永遠のテーマともいえる観がある。ここ2、3年の過激ともいえる地価の暴騰は、東京への一点集中という東京プロブレムの問題の一つの現象として、また住宅問題を通じて市民生活へ大き

な影響を及ぼしている。

このような時期において、開発政策自体を問うことは意義あることといえよう。特に、地価問題にあっては、キャピタルゲインにあたる部分をどのように政策的に判断し評価し、どのような形でそのゲイン部分をいかに社会的に吸収していくかが大きな課題となる。

しかし、開発利益の帰属問題の指摘は実は、昭和48、9年の地価暴騰の時期にも同様に論じられていたが、再びこのような形で論じられなければならないところに日本の国民の悲劇があるといえよう。

本書では、その基本的立場として開発政策への評価を地価の帰属問題としてとらえ、理論面、実践面、海外面の3つからその問題を探っている。

まず、第1編理論編は、第1章に「開発利益の帰属問題の現状と課題」、第2章「宅地開発と受益者負担—開発利益の計測に基づいて」、第3章「開発費用負担と開発利益の社会的還元について」、第4章「開発利益還元の国際比較」、第5章「宅地開発負担制度の許容条件と法的性格—日・独法制度の比較」、第6章「宅地開発指導要綱の施設整備基準・負担区分の評価」からなっている。理論編として大前提となる問題としては、開発利益をどのように評価・測定するかである。そのための理論的根拠を明確にするのが本編の役割であろう。記述的な理論として整理され、一方で開発利益の計測を地価関数から接近する第2章、シミュレーションモデルを利用して開発者利益を計測している第6章は、それぞれ異なる立場からの計測への試みであるが、今後

この種の研究を一層展開する必要がある。

第2編実践編は、第7章「最近の宅地開発要綱をめぐる動き」、第8章「宅地開発行政の理念—開発指導要綱をどう考えるのか」、第9章「宅地開発行政の現状と課題」、第10章「宅地開発要綱と公的デベロッパー」、第11章「民間宅地開発と『開発指導要綱』—開発の困難性と指導要綱」、第12章「宅地開発指導要綱に対する地場中小業者の言い分」からなっている。本編では、実際の開発利益還元の一制度として機能している開発者指導要綱の問題点を行政・学者・関係協会・民間開発者などの立場から論を展開している。

第3編国際比較編は、第13章「アメリカにおける受益者負担の問題—ゾーニング規制を中心として」、第14章「イギリスの土地開発利益の調整問題」、第15章「西ドイツの開発利益の帰属問題」、第16章「フランスにおける開発者及び建築者の財政負担」、第17章「戦後のフランスにおける市街地開発と土地行政制度—住民負担を中心に」からなる。最終編では、諸外国の実体を報告している。何故日本において開発利益還元の社会的システムが形成されにくいのかを海外事例との比較から述べている。その立場を進めて日本での立法的解決がなされにくいその原因や背景について明確にできるような論文がほしかった。

日本における地価問題や開発利益の還元問題は、立法政策上の欠陥であるといわれることが多いが、実際には、理論的背景をもった実証的研究その自体が少ないことなども一つの要因ともいえるのではないか。

特に、法律制度による規制など有効に作用しうるかどうかの実証的研究など皆無に等しい。この問題に対応するには、今後のより一層の研究への投資が必要であろう。本書は、今回の問題意識を一過性のものとするのではなく今後の研究へと引き継ぐ役割をもっているといえる。

田中啓一編著 『地方自治とその原点』 (田中啓一編著) (ぎょうせい) 3,300円

『地方自治とその原点』 (田中啓一編著) (ぎょうせい) 3,300円

地方自治制度やその沿革について書かれた文献は数多くある。しかしながら本書は“地方自治とその原点”という一見何の変哲もない表題ながら、古今東西の事例が派生的に縦横に引用されている点で、また全体の構成について非常にユニークなものとなっている。

まず、本書は我が国の現在の地方自治制度について、かつて行われた一つの論争を紹介することから始まる。核心となる部分のみを要約すると、地方自治制度は基本的人権の保障のようにその内容につき如何なる理由があっても制度を廃止、変更できないものではなく、その存在理由がなくなれば廃止することも可能ではないかということである。あるいは、いわゆる団体自治について地域の特殊性が弱まるとともに、統一的全国的な施策の比重が高まり、一方住民自治についても、民主主義が国政レベルにおいて十分に行われるならば地方自治の存在意義はそれだけ小さくなるのではないか、ということである。

次に本書は、イギリスの古典的住民自治を近代的自治の源流ととらえる通説に疑問

を提する。すなわちそれは専制制と結合した分権的な地方自治の色合いが濃いものであり、実は地方自治の原点はむしろメイフラワー号により植民地であるニューイングランドに上陸した人々によって行われた社会契約に根ざす多数決的民主主義にあったとする。

この後本書は、中世ヨーロッパにおける都市自治の展開について詳細な紹介を行う。さらに近代ヨーロッパにおける民主的自治の展開過程の紹介を、フランス革命前後の政治状況から始め各国の状況に言及する。しかしながらこれが本書の難点でもあるのだが、事例がこと細かく、さらに派生的に紹介されるあまり本来の論旨の展開が把握しにくくなっていることは否めない。

一方本書は我が国の地方制度の沿革についても多くの紙幅をさいている。すなわち明治政府の下に行われた地方制度の変遷について、自由民権運動、明治憲法との位置づけをおさえながら詳細な分析を行っている。これについては筆者が、できる限り第一次史料に当たるよう努めたと言っているが、確かに見るべき点が多い。また、日本国憲法で地方自治の規定が創設された経緯、地方制度の改革内容につき、地方財政制度に重点を置きながら紹介を行っている。特に制度改革の背景については詳しいものがある。

筆者は序文において次のように述べている。すなわち、「中世寺院における多数決原理の系譜を再評価し、基礎的自治体における住民投票の採用によって草の根民主主義を活性化し、議会制民主主義の土台を固める地道な戦略を提供したい」と。しかし

ながら、自治制度についての歴史的な考察と、それから生じる疑問に独自の視点の提供には見るべきものもあるが、具体的な戦略の提供を期待して読み続けた者にとっては肩すかしをくわされた感は否めない。それともその解答は膨大な歴史的事実の中から読み取れと言うのであろうか。

もっとも、終章においては、現在の権利濫用的住民エゴに言及しつつ、これに対処するために住民投票条例の制定と、それに基く住民投票による意思決定の手続きをとり入れることであると述べられてはいる。

稲田陽一著「地方自治の戦後史」(木鐸社、4,500円)

地方自治

戦後、新憲法下に生れた地方自治も既に40年を数える。旧憲法下の地方官官制に代表される中央統制による自治から、中央政府と同格の地方政府とされながら、機関委任事務、補助金行政等によって実面的には中央集権化が進められているといわれるのが現状の地方自治の認識である。

地方自治の老家イギリスでは、グレート・ロンドン・カウンティの廃止にみられるように国家の権限によって、自治も大きくかつ簡単に変わろうとしている。

また、地方自治を取り巻く環境は、東京一極集中是正、内需拡大のために地方の活性化を求め、高齢化の急速な進展は地方の役割の増大を期待する。さらに、情報化、国際化への対応等多くの課題を抱える。

本書は、このような現状にある地方自治を新たな視点から問い直すものである。筆者は「地方自治の論理は、農村的社会であ

た時代に形成されたものであり、都市化が進み、情報化社会となった今日、その環境が大きく変化しており、適応が求められる。すなわち、かつての分離型から、中央・地方の相互依存型へと地方自治は変化しており、高齢化をはじめとする自治の抱える課題は、中央と地方の相互関与の頻度もいっそう多くするであろう。従って、新たな観点から中央・地方の関係をとらえなければならぬ。」と主張する。内容は、6章から成る。第1章「戦後自治の輪郭」では、米、英、仏と日本の中央地方関係と現実を概観し、わが国地方自治の戦前と戦後の連続と断絶の議論を紹介し、地方が政治化することにより中央・地方の政治的側面が重要になっていくと指摘する。第2章「中央地方関係の新旧理論」では、戦前から持ち越した制度・手続・慣行が戦後日本の集権システムにあるとする連続論としての垂直的統合モデルは住民運動をはじめとする地方レベルでの活発な「政治過程」を予想しておらず、新理論として、「下から」の政治競争が中央・地方を規定するとする水平的政治競争モデル、相互依存モデルを主張する。第3章「府県の役割転換」、第4章「中央政策の実施と補助金」では、知事面接データの分析による府県レベル、また市町村レベルでの新理論の妥当性を証明する。第5章「地方自治の概念の再検討」はいわば本書の結論である。ここでは筆者は自治とは「自己操縦」と「自己制御」の二つの機能によるとし、これらはふつう自律性と呼ばれるが、他方、政治における自治は目的達成からの評価、活動量の側面が求められる。この自律性すなわち伝統的意味での自

治と行政水準とは二律背反的關係にあり、それ故に自治の概念に変容が求められ、中央・地方の相互依存関係として理解し、その関係を、制度的集権と政治的自律性との併存としてとらえている。そして、地方の自主性発揮が可能であるのは地方に政治的リリースがあったためであるとして、地方自治を政治過程においてとらえる必要を主張している。第6章「中央地方関係の相互依存モデルの展望」では、80年代以降の地方自治を論じ、全体としてわが国地方自治

は、相互依存モデルの中で、中央に重心が動いたり、地方に戻りつつ推移し、水平的政治競争モデルの機能過剰は中央の新しい圧力を招いたり、東京一極集中の要因ともなると指摘する。

本書は、新しい地方の時代といわれる今日に、政治的過程としての視座をもって地方自治をとらえる好者であり、地方自治に携る者にとって必読の書である。

(村松岐夫著
 東京大学出版会 1,800円)

一八〇でやせ八段目

この本は、地方自治の歴史を、政治的自律性、制度的集権、相互依存関係の観点から、中央と地方の相互依存関係として理解し、その関係を、制度的集権と政治的自律性との併存としてとらえている。そして、地方の自主性発揮が可能であるのは地方に政治的リリースがあったためであるとして、地方自治を政治過程においてとらえる必要を主張している。第6章「中央地方関係の相互依存モデルの展望」では、80年代以降の地方自治を論じ、全体としてわが国地方自治は、相互依存モデルの中で、中央に重心が動いたり、地方に戻りつつ推移し、水平的政治競争モデルの機能過剰は中央の新しい圧力を招いたり、東京一極集中の要因ともなると指摘する。

東京大学出版会
 〒113 東京都文京区本郷7-3-1
 TEL: 03-3812-2111 FAX: 03-3812-2112
 東京大学出版会
 〒113 東京都文京区本郷7-3-1
 TEL: 03-3812-2111 FAX: 03-3812-2112

編 集 後 記

* 巷にはNIES製品があふれている。神戸という町が港と共に発展してきたことに思いを馳せば、この事実の持つ意味は極めて大きいといえる。今回は「国際経済と港湾都市」を特集した。

* まず総論として、伊賀隆神戸大学教授に「NIESの経済発展と神戸港の課題」と題して論じていただいた。続いて宮下國生神戸大学教授、高寄昇三甲南大学教授のお二人に、NIES諸港の港湾サービスの実態を実際に現地調査をしていただいたうえで、それぞれ「台湾・韓国の港湾サービス事情」、「シンガポール・香港の港湾サービス事情」としてまとめていただいた。最後に柏原英通神戸市港湾局長には、港湾行政に携わる者としての立場から「神戸港の現状と港湾サービス」につき報告していただいた。

* 21世紀を展望するとき、神戸は陸・海・空の総合的交通拠点として発展していくことが重要な課題となってくる。今回の特集では、行政資料において、財団法人神戸都市問題研究所空港調査研究会の報告書「近畿圏における空港整備のあり方—都心型大都市空港としての神戸空港」を掲載している。

都市政策バックナンバー

- 第42号 特集 公営余暇施設の経営 1986年1月5日発行
- 第43号 特集 マスタープランへの視点 1986年4月1日発行
- 第44号 特集 ニューメディア・シティへの視点 1986年7月1日発行
- 第45号 特集 都市開発と人口政策 1986年10月1日発行
- 第46号 特集 民活と大型プロジェクトの展開 1987年1月1日発行
- 第47号 特集 地域開発とその経営 1987年4月1日発行
- 第48号 特集 福祉サービスの展開 1987年7月1日発行
- 第49号 特集 自治体テレビ広報への視点 1987年10月1日発行
- 第50号 特集 民活事業方式の検討とその展望 1988年1月1日発行
- 第51号 特集 地方財政の政策的課題 1988年4月1日発行
- 第52号 特集 都市生活の国際化 1988年7月1日発行

☆年間予約購読のおすすめ

書店にて入手困難な方は、当研究所へ直接お申込み下さい。
予約購読の場合、送料は当研究所が負担いたします。

季 刊 都 市 政 策

第 53 号

印刷 昭和63年9月25日 発行 昭和63年10月1日
発行所 財団法人神戸都市問題研究所 発行人 高 寄 昇 三
〒651 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)
振替口座 神戸 3-75887 電話 (078) 252-0984
発売元 勁 草 書 房
〒112 東京都文京区後楽2の23の15
振替口座 東京 5-175253 電話 (03) 814-6861
印刷 田中印刷出版株式会社

地方自治関係重要判例解説

月刊「地方自治職員研修」臨時増刊号№25 監修 田中館照穂 明治大学教授 定価 1,500円 A5判 344頁

本書の3大特色

- 地方自治法上の判例はもとより、従来「憲法」「行政法」等の分野に収録されてきた判例を広く網羅。自治関係判例集の決定版。
- 判例を「憲法と地方自治体」「住民の権利」等9分野に類別し、各分野についてこれまでの流れを田中館教授が概説。
- 第二部で地方自治を巡る新しい動きが見られる5分野を、各々分野の第一人者が解説。判例の生かし方を考えるヒントに。

●お近くの書店または官報販売所にて、
お申し込みのうえ、お申し込みの書状を郵送でお申し込みください。
東京六―一五〇五六八（送料七五円）

9	1
8	2
7	3
6	4
5	5
4	6
3	7
2	8
1	9

第一部 (判例解説)

1 憲法と地方自治体
2 地方自治体の事務、区域
3 地方自治体の条例・規則
4 住民の権利
5 地方議会
6 地方自治体の執行機関
7 給付その他の給付
8 地方自治体の財務
9 国と地方自治体の関係

第二部 (判例を生かすための最新動向を分析)

1 地方自治制度改革
2 都市計画・建築規制
3 公害・環境
4 社会福祉(地域福祉)
5 情報公開

公務職員研修協会

〒101 東京都千代田区神田神保町2-12
☎03(230)3701(代) 振替口座東京6-154568

自治研修

編集 自治大学校・地方自治研究資料センター
〒106 東京都港区南麻布4-6-2

1988. 9 No. 344
7月号 毎月10日発行
定価 450円
年間購読料 6,705円
(臨時増刊号送料を含む)

発行所 第一法規出版株式会社
〒107 東京都港区南青山2-11-17
電話 (03) 404-2251
振替口座東京 3-133197

特集 国際化の進展と地域社会の対応

▲総論▼
国際化の進展と地域社会の対応

成田 頼明
(横浜国立大学教授)

▲各論▼

一 招致青年からのレポート
ケビン・パークマン
(徳島県教育委員会)

地域社会における国際化の進展
原田 正成
(横浜市総務局国際室長)

自治体の国際化戦略
内 貴三郎 滋
(自治省企画室課長補佐)

農業の国際化と今後の地域経済
大隈 満
(埼玉大学助教授)

△レポート△
国際化に対応した施策
江口 俊一
(新潟県中条町アメリカ
方大学誘致準備室長)

海外出張報告
永田 尚久
(自治大学校副校長)

戦後地方行財政資料 全4巻 別巻2 完結

編集—財団法人神戸都市問題研究所・地方行財政制度資料刊行会
 監修—足立忠夫・柴田一護・星野光男・宮崎辰雄・山田幸男

第1巻 政府地方行財政資料

第2巻 地域開発関連資料

第3巻 地方団体地方行財政資料 上巻

第4巻 地方団体地方行財政資料 下巻

別巻1 シェアアップ使節団日本税制報告書

別巻2 占領軍地方行政資料

●戦後の地方自治における行財政資料は、膨大な量にのぼる。本書は、この地方行財政資料を項目毎に収録したものである。
 ●資料のうちには、今日においては容易に入手しがたいものも多く、地方自治体及び地方自治研究者の研究・調査の利便、水準向上のために不可欠のものである。

発行所 株式会社
勁草書房

〒112 東京都文京区後楽
 2-23-15

振替/東京5-175253

電話 (03) 814-6861〔営業〕

(03) 815-5277〔編集〕

定価—各巻 17,000円

今、憲法に血が通う一瞬！
 条文だけが憲法じゃない。
 クイズを解きながら微妙な
 解釈を知る画期的な憲法人門書！

おもしろ 憲法雑学読本

☆時代が呼んだ待望の一冊!! ☆

憲法雑学同好会編

B6判 定価一、六〇〇円

・天皇は男性でなければなら
 ないか？

・内閣総理大臣が亡命して
 しまった。内閣はどうな
 る？

・たとえばあなたが「摂政」
 に任じられる可能性はあ
 るか？

公人の友社

地方自治，都市経営の原典と実践の書

今日なお尽きぬ豊かな示唆と発想と
政策課題への生きた対応能力を
与えてくれる必読の名著，ここに完全復刻！

地方自治古典叢書

1. 都市政策の理論と実際

関 一著

2. 応用市政論

安部磯雄著

3. 都市独占事業論

安部磯雄著

4. 改訂 都市経営論

池田宏著

編集発行 (財)神戸都市問題研究所・地方自治
古典叢書刊行会

編集代表 宮崎辰雄

編集委員 伊東光晴・佐藤進・柴田徳衛

柴田護・高寄昇三・新野幸次郎

藤田武夫・宮本憲一

学陽書房

- A5判上製函入 1冊6冊の別冊
 - 390～580ページ 各定価4,000円 (東京都千代田区富士見1-7-5)
 - 本文は写真製版による完全復刻版 TEL 03 (261) 1111
- (E-0782) (F) 4318-432.1870 1111 振替東京7・84240

神戸市制100周年記念 懸賞論文募集

「21世紀への新たな挑戦——未来都市「KOBÉ」の創造」

主催 神戸市

共催 日本経済新聞社・神戸新聞社

後援 財団法人神戸都市問題研究所

今日、東京への諸機能の一点集中を是正して、良好で秩序ある多極分散型の国土形成を行うことが強く求められております。

このためには、地方の中核都市を中心として、個性を生かしつつ、活力ある魅力的な街づくりを進めていく必要性が、ますます高くなっております。

神戸市では、従来からこのような街づくりに取り組んでまいりましたが、今後さらに関西復権の一翼を担い、又、心のふれあいと生きがいを目ざした人間都市と、世界に開かれた国際都市への歩みをより確かなものとするために、新たな視点と優れたアイデアを積極的に取り入れた先進的な都市づくりを進めて行く必要があると考えております。

そこで、市制100周年を迎えるこの機会に、今後の神戸の歩むべき方向や将来像を、内外の皆様から幅広くお聴きするため、「市制100周年記念論文」を募集いたします。

21世紀に向け、新たなチャレンジのための独創的なアイデアを期待しております。

神戸市長 宮崎辰雄

テーマ 『21世紀への新たな挑戦——未来都市「KOBÉ」の創造』

神戸の街の将来像をイメージし、論じてください。

応募資格

●特に制限はありません。企業内グループ、学校のサークルなどの共同執筆でも結構です。

●応募論文は、未発表の自作の論文に限りま。

応募方法

●原稿枚数 400字詰め原稿用紙25枚～35枚（図表は、1枚につき原稿用紙1枚分に換算します。）

●様式 自筆でもワープロ稿でも可能です。原則として横書きをお願いします。

●応募作品は、返却いたしませんのでご了承ください。

締切

昭和63年12月31日（当日必着）

審査委員

新野幸次郎（神戸大学長）、田中國夫（関西学院大学教授）、関本忠弘（日本電気社長）、坂本春生（第一勧業銀行顧問・前札幌通商産業局長）、山崎勝彦（日本経済新聞社取締役大阪本社編集局長）、木村勝（神戸新聞社専務取締役）、宮崎辰雄（神戸市長）

版權

入選論文の版權は、神戸市に帰属させていただきます。

賞金 最優秀作（1篇） 100万円
優秀作（2篇） 30万円
佳作（数篇） 10万円

入選発表 昭和64年3月に発表を行うとともに、本人宛に通知いたします。

宛先・お問い合わせ先 ☎650 神戸市中央区加納町6丁目5-1

神戸市企画調整局 都市政策課

「100周年記念懸賞論文」係

TEL. (078) 331-8181 (内線 2370~1)

神戸都市問題研究所出版案内

都市政策論集

☆第1集	消費者問題の理論と実践	定価 1700円
☆第2集	都市経営の理論と実践	定価 1500円
☆第3集	コミュニティ行政の理論と実践	定価 1700円
☆第4集	都市づくりの理論と実践	定価 1900円
☆第5集	広報・広聴の理論と実践	定価 1800円
☆第6集	公共料金の理論と実践	定価 2200円
☆第7集	経済開発の理論と実践	定価 1700円
☆第8集	自治体OAシステムの理論と実践	定価 2000円
☆第9集	交通経営の理論と実践	定価 2000円
☆第10集	高齢者福祉の理論と実践	定価 2200円
☆第11集	海上都市への理論と実践	定価 2200円
☆第12集	コンベンション都市戦略の理論と実践	定価 2500円

都市研究報告

☆第3号	公共投資の効果に関する 実証的分析	定価 4000円
☆第5号	インナーシティ再生の ための政策ビジョン	定価 3000円
☆第6号	神戸／海上文化都市への構図	定価 3500円
☆第7号	神戸・コンベンション都市への 政策ビジョン	定価 4000円
☆第8号	集合住宅管理の課題と展望	定価 2000円
☆第9号	地方自治体へのOAシステム導入	定価 5000円

※ ご購入は書店または神戸都市問題研究所へお申し込み下さい。



季刊 都市政策 第53号 ISBN 4-326-96077-9 C3331 ¥550E

発売元 勁草書房 東京都文京区後楽2の23の15 定価 550円
振替東京 5-175253 電03-814-6861