

# 各県別海事産業 経済学

## —兵庫県—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 1312  
日本海事センター企画研究部  
(日本大学 理工学部 助教)  
客員研究員 川崎 智也

### 1. 県勢

兵庫県の総面積は全国 12 位 (8,396 km<sup>2</sup>) で、東側は京都府と大阪府に接し、西側は鳥取県と岡山県に接している。北は日本海に面し、南は瀬戸内海を経て太平洋に臨んでおり、本州の両端である青森県、山口県を除くと、県土の南北に海岸線をもつ本州唯一の県である。瀬戸内海にはシンガポール島と概ね同じ面積の淡路島 (592km<sup>2</sup>) が浮かび、島嶼では対馬に次いで全国第 7 位の面積を持っている。

兵庫県の港湾の歴史をみると、平安時代に神戸市兵庫区南部の兵庫津が日宋貿易の拠点となり、大輪田泊 (おおわだのとまり) と呼ばれていた。江戸時代に入ると、大阪から江戸に向かって多様な物資が海上輸送されたが、大阪港の水深が浅いため、江戸時代半ばを過ぎると、大阪から天然の良港である兵庫津までいったん小舟で輸送し、兵庫津から廻船で江戸をはじめとして諸国に輸送する方法が取られたことから、兵庫津は関西地区における主要港湾としての地位を高めていった。1868 年 12 月には、兵庫津は湊川以西を兵庫港、以東を神戸港と区分して開港されることとなった。幕府が諸外国との間で調印した「修好通商条約」では、開港地は兵庫港が対象であったが、神戸港のほうが港湾として優れていることから、実際の開港地は神戸港に変更された。開港後、神戸港は急速に近代化し、ヒト、モノ、情報が行き交う国際貿易港として、日本のみならず世界を代表する港に発展していった。

兵庫県の人口は 558.8 万人 (2010 年国勢調査、以下同様) で、神戸市が 154.4 万人と県全体の約 3 割を占めている。2009 年度における兵庫県の県内総生産は日本全体の 3.6%である 20.0 兆円で全国第 7 位である。県内総生産のうち、第一次産業 (農業・漁業) は 0.1 兆円、第二次産業 (鉱業、製造業、建設業) は 5.8 兆円、第三次産業 (サービス業、運輸業など) は 14.0 兆円で、それぞれ県全体の 0.6%、29.0%、70.4%を占める。海運業を含む運輸・通信業の総生産額は 1.3 兆円で、県内総生産の 6.5%を占めている。また、就業者数 15.8 万人は県内総就業者数の 6.7%に相当している。

### 2. 港湾

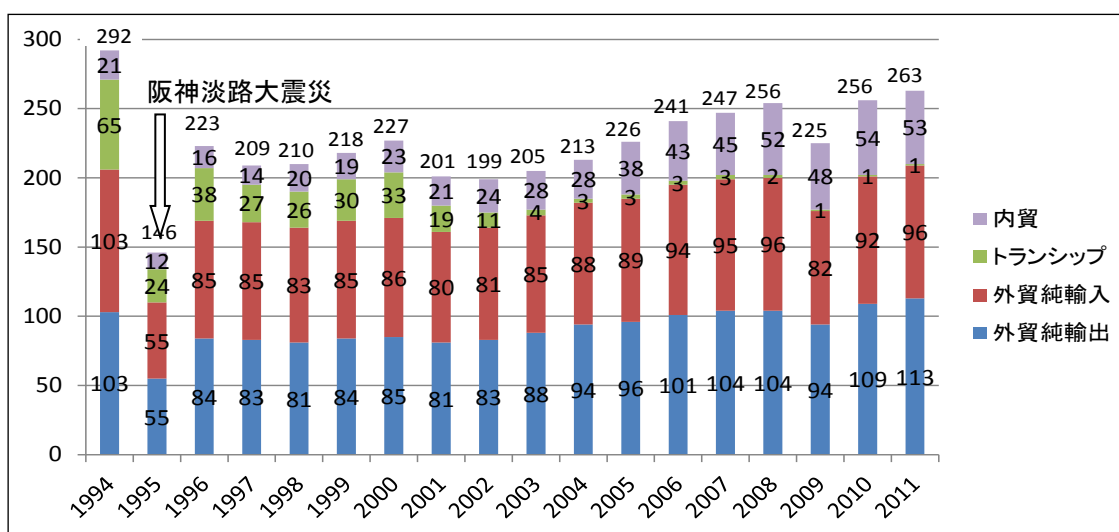
兵庫県には、国際戦略港湾が 1 港 (神戸港)、国際拠点港湾が 1 港 (姫路港)、重要港湾 (尼崎西宮芦屋港、東播磨港) が 2 港、地方港湾が 26 港存在し、漁港も含めると 79

港の港湾が存在する。ここでは、神戸港及び姫路港について紹介する。

### (1) 神戸港

2011年における神戸港からの輸出額は5兆3,368億円(2,240万トン)で、全国第3位である。輸入額は2兆7,135億円(2,539万トン)で全国第6位となっている。コンテナ取扱量は輸出が113万TEU、輸入が96万TEUであった。入港隻数は外航船7,259隻(1億4,449万総トン)、内航船2万938隻(4,145万総トン)であった(2011年港湾統計)。外航船の航路は、中国を中心としてタイ、インドネシアなどを含めアジア航路が多い。中国向けには製糸及び繊維製品(同国向け全体の8.6%)が多く、次いでプラスチック製品(同6.6%)、科学光学機器(同5.4%)、電気回路等の機器(同4.2%)、原動機(同4.1%)などが多い。中国からの輸入品目は、衣類及び同付属品(同国積み全体の17.8%)が圧倒的に多く、音響・映像機器、部品(同6.3%)、履物(同5.8%)、加熱用・冷却用機器(同4.8%)、製糸及び繊維製品(同4.1%)などである。

<図表1> 神戸港におけるコンテナ取扱量の推移(単位:万TEU)



(出典) 神戸港埠頭(株) 提供資料による

神戸港といえば、1975年にはコンテナ取扱量が90.5万TEUあり、世界の港湾ランキングでニューヨーク・ニュージャージー港、ロッテルダム港に次ぐ世界第3位となっていたが、アジア諸国の台頭や1995年1月17日に発生した阪神淡路大震災を契機に、国際ハブ港としての神戸港の地位は低下していった。

神戸港におけるコンテナ取扱量は、震災の前年である1994年は292万TEUと神戸港の歴史上最多となるコンテナ荷動きを記録した。しかし、震災が発生した1995年には前年比50%減の146万TEUと、1980年の水準まで減少した。その減少の内訳を見ると、国内コンテナが53%減少したのに対し、トランシップコンテナは前年の65万TEUから

24 万 TEU と 63%減少している。翌 1996 年の取扱本数は 223 万 TEU まで戻したが、震災前の 1994 年とは 69 万 TEU の開きがあった。これは、中国の荷主が釜山などの他港経由にシフトしたということも影響しているが、日本国内の地方港を仕出し地とするコンテナ貨物が、神戸港以外の国内外の港湾に分散していったことがより大きな原因とのことである。

その後は復興が進むにつれて、コンテナ取扱量は持ち直していった。しかし、トランシップ貨物は低迷したままである。現在、神戸港は西日本の産業と国際物流を支える国際ハブ港湾を目指し、様々な取り組みを進めている。具体的には、外貿コンテナ取扱量の増大や船舶の大型化に対応するため、大水深コンテナターミナルの整備を進めている。2005 年 7 月、国際競争力向上を目的として、神戸港はスーパー中枢港湾の特定重要港湾に指定された。2010 年 8 月には神戸港は大阪港とともに「阪神港」として、国際コンテナ戦略港湾に選定されている。また、日本の地方港から釜山にシフトした貨物を取り戻し、基幹航路の維持、拡大を図るため、ハード、ソフト面から総合的な取り組みを官民一体となって進めているところである。

内航コンテナ輸送については、2012 年 7 月現在、日本国内の各港を結ぶ 33 のコンテナ航路があり、井本商運、鈴与海運、西日本内航フィーダー、ユニエックス、大王海運とマロックスの 6 社が、神戸港を起点にしてサービスを展開している。

<図表 2> 神戸港コンテナターミナル全景



(出典) 神戸港埠頭 (株) ホームページより

## (2) 姫路港

姫路港は兵庫県が管理する国際拠点港湾で、コンテナを中心に取扱う神戸港に対し、バルク貨物を中心に取扱っている。2011 年の港湾統計によると、姫路港には年間で外航船 1,044 隻 (1,537 万総トン)、内航船 3 万 1,211 隻 (1,043 万総トン) が入港してい

る。内航船の入港隻数は神戸港を上回るが、総トン数では約4分の1となっている。

外航船について船種別にみると、貨物船の入港隻数は768隻(429万総トン)、LNG船87隻(848万総トン)、ケミカル船64隻(44万総トン)、石炭船43隻(127万総トン)となっており、コンテナ船の入港がない。これは、姫路港と神戸港で取扱品目の棲み分けがなされていることを意味している。妻鹿日田(めがひだ)地区には、LNG基地を併設した天然ガスを燃料とする関西電力最大規模の火力発電所が立地しており、2011年には約1,350万トンのLNGが輸入された。

### 3. 海運業

#### (1) 神戸港ゆかりの海運企業

兵庫県の外航海運事業者は、2009年の経済センサスによれば17の事業所があり、従業者数は192人である。神戸港の中心であるメリケン波止場に臨む海岸通りには、神戸郵船ビル(日本郵船)、商船三井ビルディング(商船三井)、神港ビルヂング(川崎汽船)といった日本の3大海運会社の戦前建築の歴史的建造物が立ち並び、みなと神戸の観光スポットにもなっている。邦船3社のなかでは、川崎汽船は、1878年に川崎正蔵が創設した川崎造船(現川崎重工業)の船舶部が分離する形で、1919年神戸で創業した。現在でも本店を神戸に残しておくなど神戸の関わりが深い。また、日本郵船グループの八馬(はちうま)汽船は、1878年に兵庫県西宮で創業され、現在も神戸市中央区に本社を構えている。同社は船主業務、ばら積み船運航業務と船舶管理を主力としており、現在8隻の木材チップ船を運航し、北南米やベトナムからチップを輸送している。また、船舶管理を請け負う船は約70隻で、コンテナ船、自動車専用船、ばら積み船、重量物船を主な対象としている。

内航海運事業者として有力な企業としては、神鋼物流、井本商運と兵機海運の3社が挙げられる。神鋼物流は神戸製鋼所グループの物流子会社で、内航輸送をはじめ、神戸製鋼所の工場がある神戸港、東播磨港を中心に鉄鋼原料・製品の陸揚げ、船積み、船積送などの港湾運送業も手掛けている。井本商運は神戸港と地方港を結ぶ内航フィーダーを29航路運営しており、国内寄港地は48港(うち定期36港、不定期12港)と日本を代表する内航輸送業者の一つとなっている。兵機海運は、1942年に兵庫機帆船運送を設立したことに始まる。1960年には現在の社名に変更され、現在まで主に姫路港を中心として内航の鋼材輸送を主力として活動している。内航船主業としては、神戸市海岸通りに本社を構える佐藤國汽船がある。現社長の父である佐藤國吉氏は、強力なリーダーシップで業界発展に貢献し、かつては内航総連の会長を務めていた。

#### (2) フェリー・旅客船

フェリーサービスでは、阪九フェリーが神戸と新門司間で、また、フェリーさんふらわあが神戸と大分の間で、ともに1日1便のサービスを行っている。阪九フェリーが

1968年に開設した魚崎（神戸市）と小倉（北九州市）の間のサービスが、日本初の長距離フェリーであった。当時高速道路が未発達で、阪神と九州（小倉）を結ぶ国道2号線の渋滞が激しく、フェリーをトラックのための「海のバイパス」にしようと考えたものである。四国方面では、四国開発フェリー（愛称:オレンジフェリー）が神戸と新居浜東港（愛媛県新居浜市）との間で1日1便、ジャンボフェリーが神戸と高松東港（香川県高松市）で1日4便のサービスを提供している。沖縄方面では、マルエーフエリーが大阪と神戸から南西諸島と沖縄（那覇）向けに月2~3便運航している。国際フェリーとしては、日中国際フェリーが、神戸（大阪と交互に寄港）と上海の間で週1便運航している。同サービスは戦後初めての日中定期フェリーサービスである。

旅客船部門では、神戸空港と関西国際空港の間を神戸-関空ベイシャトルの高速双胴船が30分で結び、1日当たり18往復している。神戸-関空ベイシャトルは神戸市が投資している海上アクセスが運営し、実際の運航は加藤汽船が行っている。淡路島とを結ぶサービスは、2012年にたこフェリーが解散したことから、現在は淡路ジェノバライン1社のみが明石港と岩屋港を結んでいる。石材・砂利運搬船（ガット船）が集結している家島諸島（姫路市家島町）と姫路の間では、高速いえしま、高福ライナー、坊勢汽船とラピート桂が運航している。各社とも就航船は小型旅客船で、カーフェリーサービスは行っていない。

遊覧船事業をみると、神戸港においては、早駒運輸、神戸ベイクルーズ、ルミナスクルーズと神戸クルーザーの4社が運航している。南あわじ市のジョイポート南淡路は鳴門海峡のうずしお見学クルーズを運航している。日本海側では、遊覧船かすみ丸(有)(兵庫県香美町)と但馬海岸遊覧船(有)(兵庫県新温泉町)が、山陰海岸国立公園の中心地である香美海岸と但馬海岸で運航している。

兵庫県内発着フェリー・旅客船の方面別輸送実績は、2012年度は対前年度比3.3万人減の365.1万人となっている。過去5年の輸送人員の推移をみると、年々減少していることが分かる。2012年度の兵庫県の旅客船によって運ばれる旅客のうち、最も多い目的地は淡路・四国方面の130.2万人で、全体の35.7%を占めている。淡路・四国方面に次ぐのは生活離島航路の85.9万人で、全体の23.5%となっている。旅客船航路は地域の重要な足であるが、1998年の明石海峡大橋開通以降橋への移行が進むことで、全体としてはその役割が小さくなる傾向が続いている。

<図表 3> 兵庫県内発着フェリー・旅客船の方面別輸送実績 (千人)

	九 州	淡路・四国	生活離島	神戸遊覧船	その他	合 計
2008 年度	357	2,092	862	647	605	4,563
2009 年度	305	1,831	858	565	548	4,107
2010 年度	355	1,363	896	555	581	3,750
2011 年度	358	1,294	868	566	598	3,684
2012 年度	353	1,302	859	569	568	3,651

(出典) 国土交通 7701 神戸運輸監理部 「業務要覧」 各年版

\*平成 24 年度については、神戸運輸管理部ホームページより

#### 4. 造船業・船用工業

2010 年の工業統計によると、兵庫県の製造品出荷額（従業員 4 人以上の事業所が対象）は 14 兆 1,838 億円である。これは日本全体の製造品出荷額の 4.9%を占め、全国第 5 位の規模である。兵庫県の「船舶製造・修理業、船体ブロック製造業、舟艇製造・修理業」の製造品出荷額は 1,577 億円で、県内における全産業の出荷額に対して 1.1%を占め、日本全体（3 兆 1,779 億円）では 5.0%を占め、全国第 6 位となっている。

兵庫県には、川崎重工業神戸工場、三菱重工業神戸造船所などの造船法に基づく許可造船所が 20 社、造船法届出造船所 26 社、小型船造船業法による登録造船所 34 社、合計 80 社（2012 年 5 月 1 日現在）の造船所が県内で営業している。2009 年の経済センサスによると、業界全体の従業者数は 9,583 人で、従業者数が従業員数 300 人以上の 6 企業の従業員数が 5,687 人で、全体の 59%を占めている。

地域に根差した長い歴史を持つ造船業者としては、相生市にあるアイ・エイチ・アイ・アムテック（1907 年設立）がある。淡路島も造船業が盛んな地域であり、その代表格が浦共同造船所である。浦共同造船所は淡路市浦にある造船所が生き残りをかけて集約化された経緯から、「浦における共同の造船所」という意味を込めてネーミングされたという。500 トンクラスのケミカルタンカーを主力としている。

船用工業関連では、船舶搭載機器の製造等を行う船用工業事業者は 89 事業所あり、そのうち中小企業（資本金 3 億円以下または従業員 300 人以下）が 63 事業所と 70.8%を占めている。業種別ではディーゼル機関部分品・付属品製造業が 17 事業所（19.1%）と最も多い。2010 年度の船用工業の生産額は、前年比 15%減の 2,633 億円となったものの、依然全国生産額（11,230 億円）の約 4 分の 1 を占める「船用王国」の地位を維持している。船用内燃機関及び部品・付属品の 2 品目で、総生産額（2,633 億円）の約 7 割(1,116 億円)を占めている。そのほかには、航海用機器が 245 億円、船用補助機械が 230 億円、軸系及びプロペラが 155 億円となっている。西宮市には東証 1 部上場の古野電気がある。同社は 1948 年に世界で初めて魚群探知機を開発・実用化したことで

有名である。伊丹市にはヤンマー船用システムがあり、ライフボート用エンジン、ボートの関連機器の製造を行っている。神戸製鋼所加古川製鉄所では、船舶用中型ディーゼルエンジンに用いられる一体型クランクシャフトや、大型船舶用組立式クランクシャフトなども製造している。

#### 5. 船員数と船員教育・育成機関

兵庫県で登録されている船員は 2011 年 10 月 1 日現在 4,076 名で、その内訳は、汽船 2,180 名、漁船 510 名、その他船舶が 1,386 名である。兵庫県の内航海運業者の陸上職員はほとんどが地元出身者で、船員も半数以上は地元出身者とのことである。

船員教育・育成機関としては、2003 年に神戸商船大学と神戸大学が統合することで発足した神戸大学海事科学部から、海事関連産業に数多の人材が輩出している。芦屋市にある海技大学校では、「新人教育」、「資格教育」、「実務教育・訓練」、そして「水先教育」まで多岐にわたって船員育成のための教育・訓練を行っている。また、兵庫県立香住(かすみ)高等学校(香美町)は、兵庫県で唯一の水産学科である海洋科学科(オーシャンコース)を有しており、5 級海技士資格を取得できる。