

# 「神戸の中の神戸」で暮らすシニアライフ 充実のコミュニティー空間「海岸通・エレガノ神戸」



1階フロントロビー

「海岸通・エレガノ神戸」は新しいかたちの住まいを提案する「高齢者の館」。六甲山と神戸港の眺望をひとりじめするロケーション。元町商店街や神戸ハーバーランド、南京町、大倉山、相楽園など、楽しく文化的な都市型生活を送る環境が整っている。前兵庫県知事の貝原俊民さんも住人の仲間入りをした。

「海岸通・エレガノ神戸」の事業主体である神明倉庫(株)取締役会長の藤尾純也さんは「震災で倒壊したレンガ倉庫跡を何か社会に役立てる方法はないかと悩んでいた時、貝原さんから『少子高齢化時代ですよ』と助言をいただきました。目からウロコが落ちたという思いで早速いろいろ勉強し、神鋼ケアライフさんに支援いただき、4年かけてオープンにいたしました」と経緯を話す。「最高のロケーションです。長年慣れ親しんで



観光船が行き交う神戸港に臨む  
「海岸通・エレガーノ神戸」

きた場所がすぐそばにある環境で生活できるのはうれしいですね」と貝原さん。

地上25階建ての館にはプライベートの居室の他に、レストランやコーヒショップ、温泉ホール、カルチャールーム、オーディオルーム、スカイラウンジ、屋上庭園など居住者が触れ合う共用空間が充実。また、ケ



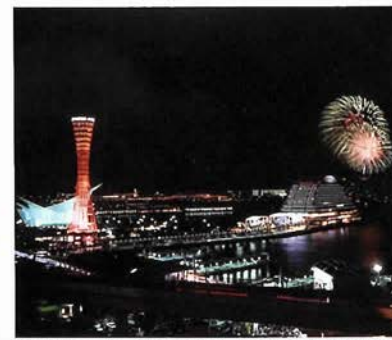
神明倉庫(株) 取締役会長  
藤尾 純也さん

前兵庫県知事  
貝原 俊民さん



25階スカイラウンジ

アステーションやクリニックも完備し、毎日の健康管理から急病、介護まで安心の暮らしをサポートしている。「私は、介護は本人にも家族にとっても在宅が理想だと思っていますが、家族だけでは専門的な知識や技術がなく、かえって本人の負担になる場合もあります。それを解決するために、在宅でありながら介護プロの機能を組み込める住まい方はできないかと考えていました。エレガーノ神戸はそれを実現してくれたと思います」と快適だけでなく、安心も提供してくれる環境に満足しているという。館内には既に住人同士の高齢者コミュニティが形成されつつある。「エレベーターの中でみなさんが顔を合わせてあいさつを交わしているのを見



「海岸通・エレガーノ神戸」から見た、みなとこうべ海上花火大会

■介護付有料老人ホーム  
「海岸通・エレガーノ神戸」  
神戸市中央区海岸通6・2・14  
フリーダイヤル  
0120-827700

るにつけ、コミュニティができていくんだなあと感じます。震災後、高齢者が閉じこもり、外部とのコミュニケーションがとれないという問題に直面しました。ますます高齢化する社会が求めるライフスタイルのひとつがここにあるのではないのでしょうか。



2階女子大浴場「エレガーノ之湯」



神戸みなと  
観光まちづくりフォーラム

かい  
らく  
くう  
かん  
海  
楽  
空  
歓  
神戸港



神戸一生涯神戸デザイン協会理事長

■みなとににぎわいを

3月24日、みなとを活性化して神戸を元気にする活力にしようと、NPO法人神戸デザイン協会主催のフォーラムが開かれた。

オリエンテーションでは、神戸一生涯神戸デザイン協会理事長が「人が元気になるようなデザインを」とハード面にとどまらないデザインのあり方で、特に神戸の街の原点・港にスポットを当てた「観光まちづくり」をよびかけた。

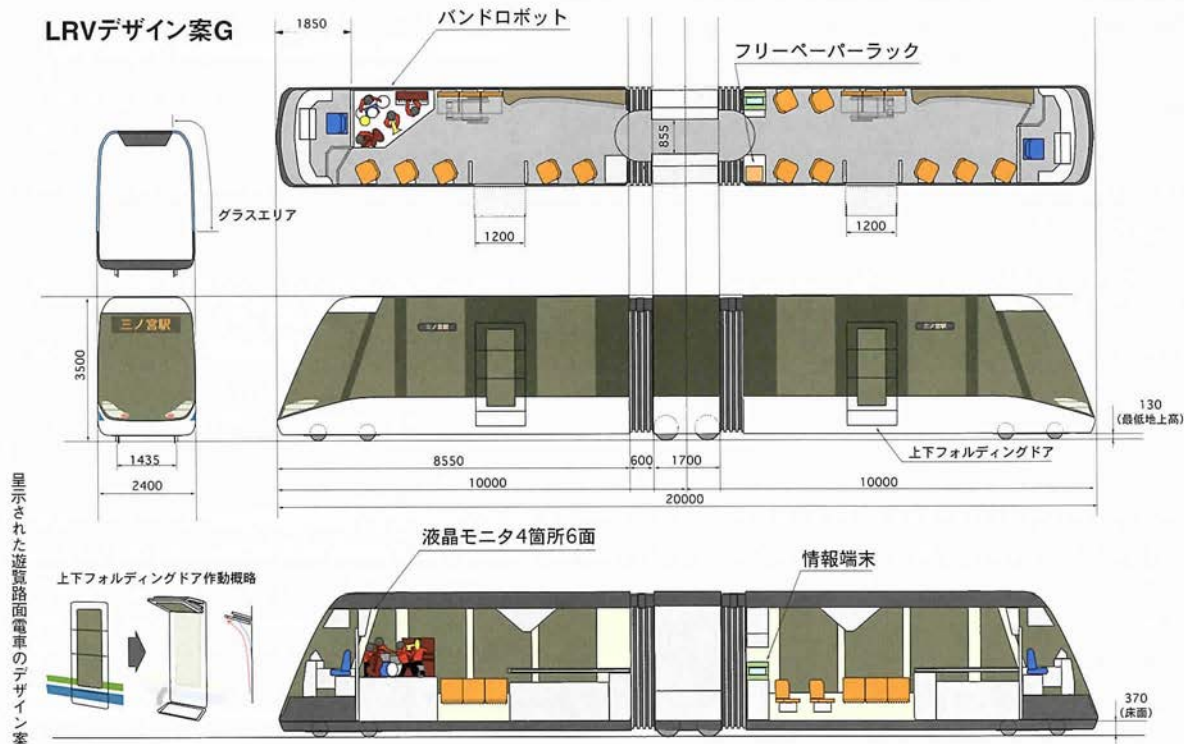
それに応える形で、4名のプレゼンターがプレゼンテーションを繰り広げた。南部真知子

株式会社コンチエルト副社長は、これまでの取り組みを紹介しながら、「協働」をキーワードに分母を増やすような方向性が重要で、「市民の気合いが客を呼ぶ」と熱く語った。岩田照彦みなど元町タウン協議会事務局長は、港と街を結ぶ路面電車の設置を起爆剤とした「リニューアル「みなとまちこうべ」」を提唱。有光るみ神戸タウンウエディング主宰は、これまでのタウンウエディングの報告と今後の課題を通じて、「ウエディングの街・神戸」の可能性を論じた。最後に豊田巖神戸市みなと総局技術本部計画課長が神戸港ウオ



停留所のパースに、夢は広がる

## LRVデザイン案G



呈示された遊覧路面電車のデザイン案

ターフフロント再開発の経緯や計画をスライドショーでプレゼンし、民間の活力を生かした「にぎわいのあるウォーターフロント」の可能性を示唆した。

■ 遊覧路面電車を神戸に！

後半は神戸デザイン協会会員の片山功氏・寺本孝男氏から、遊覧路面電車のデザイン提案がおこなわれた。車両デザインは丸みを帯びた近未来的なフォルムが印象的。車内に入るとロボットバンドが乗客を出迎えるといった斬新なアイデアや、バッテリー駆動という環境に配慮した構造など、デザインの範疇にとどまらない提言も盛り込まれた。チケットやロゴマークのデザイン案なども発表され、夢が膨らむ興味深い提案であった。

質疑応答では、神戸市内はもとより他地区の出席者からも建設的な意見が。神戸芸術工科大学の学生が描いたプランもパネル展示され、さまざまなアイデアを具体的に展開。みなとに秘められた可能性の大きさを実感させるばかりでなく、夢ふくらみ想像力を刺激されるフォーラムだった。

# K O B E 二 紀 会 5 0 年

神戸の画家たちが集まり、  
美術を通した海外交流や、新人育成などで、  
神戸画壇をリードしてきた神戸二紀会が、50年を迎えた。



## K O B E 二 紀 会 5 0 回 記 念 展 に 寄 せ て

社団法人 二紀会 常任理事 中西勝

戦争中に大阪天王寺美術館で「聖戦美術展」が開かれて、田村孝之介、藤田嗣治、川口軌外などの従軍画家の講演会があったが、その時が田村先生とはじめての出会いであった。17才ころ中之島洋画研究所に通ったが、田村先生、黒田重太郎先生が指導者であった。

帝国美術学校（現武蔵野美術大学）の時召集令状がきて支那大陸に兵隊で行った。終戦帰還してある日、毎日新聞の小さな記事で大阪市立美術研究所の開設を知り、そこで再び田村先生、そして鍋井、黒田、須田国太郎先生らの指導を受けた。西村功君もそこで画友になった。戦争を、幸いに生き残ったばかりは本當にひたすら描きつづけた。

25才の時神戸に来て西代中学の先生になり、まもなく田村先生にお会いし第3回二紀展に初出品する機会を得た。初出品で二紀賞を受け、以来60余年を会とともに美術世界に運命を託してきた。当時神戸

では田村先生を中心として児玉幸雄、奥村隼人、青木一夫、伊川寛ほか出品者の集う研究会があり、その後



井戸敏三兵庫県知事、中西勝さん、  
あいさつをする小笠原誠次さん





田村邸内に「六甲洋画研究所」ができ、鴨居玲も指導者に加わる。批評会には田村夫人も顔を出されユニークな発言もあった。ヨーロッパ行きの会員の送別会や研究所の記念祭、若かったのでは足りきつていろいろな企画に参画した思い出が懐かしい。そのうち田

村先生が東京へ転居され、私自身も妻ともども約5年間世界一周の放浪の旅をした。

ある時期なんらかの理由で10名以上の脱会者が出て、それを機会に「公募展」に踏み切った。あらたに女流新人公募展も行われてすでに28年目をむかえ「KOB E二紀」は大きくそして充実した姿で明日に向かっていく。

長い歴史の中で思い出すのはKOB E二紀40周年を祝して韓国作家との合同展を開催することになり、韓国の作品が大阪空港に着いたそのとき、あの阪神・淡路大震災が勃発し、作品を空港より返還して中止する羽目になったことである。不慮の事ではあるが韓国作家からは反対にあたたかい配慮をいただいた。あの震災は優秀な天才作家大島幸子さんを奪った。しかし二紀会の人間の絆は強く、全国及び各支部からも援助をいただき、苦難をきり抜けた。

震災で崩壊した神戸国際会館、NHK神戸支局に再建中の工事外壁に壁画を依頼され、廃墟の町を歩く人々に安らぎを与える美しい壁画を20人以上の二紀会有志で描き上げた。そして兵庫県立美術館が造られ、県立近代美術館は人々の切望で原田の森ギャラリーとして生まれ変わり県民の自由な美術活動のメッカになっている。

この幸せに反して気になるのは世界的に自然の破壊や戦争、病魔に犯されたように疲れてゆく地球のこと。私は「絵ごころの日」を設定してより多くの人間に「絵をかく」ことで頭をやすめ、心をしずめ、人生のたのしみに目覚めさせたいと願っている。



第50回記念神戸二紀展会場

# 神戸のお嬢さん

ふんわりやわらかい  
マシユマロのような  
お嬢さん

木村朋子さん

(家事手伝い)

一年ほど前、お客様として来られた木村朋子さん。大人しくてかわいいという第一印象でした。ほんわかとしてかわいらしい笑顔と同じく、性格もおだやかでやさしい朋子さんですが、どこか一本筋が通ったところがあります。自分がすべき事は一生懸命取り組み、まじめで勤勉。お友達からの信頼も人一倍厚いことでしよう。

ショッピングが大好きで、おしゃれのセンスも光ります。女の子らしさの中にも個性が輝く、誰からも好かれるお嬢さんです。

(生田神社にて)



推薦者 八木美彩代  
株式会社  
美容室エリザベス代表取締役

## 神戸のお嬢さん

エリザベスの  
マスコットガールは  
「あやや似」

佐田阿佳里さん

(美容室エリザベススタッフ)

佐田阿佳里さんは色白で小柄ですが、元氣いっぱいファイトのかたまりのようなお嬢さんです。美容学校時代からアルバイトに来ていた阿佳里さん。卒業と同時に就職し、三年目の今ではすっかり住吉店の看板娘。いつもお客様と会話が弾み、とても人気があります。明るい性格と愛らしい笑顔で、まさにお店に「あかり」を灯してくれます。「お客様に愛される美容師になりたい」という阿佳里さん。頑張りやさんで美容師の仕事を心から愛している彼女に、大きな期待を抱いています。

(生田神社にて)



推薦者 畑尾英久子  
株式会社  
美容室エリザベス元会長



田中まこの  
神戸が 播 っても好き②



# 「陽気なギャングが地球を回す」

5月13日(土) 全国ロードショー



イラスト 川田敦子



© 2006『陽気なギャングが地球を回す』製作委員会

人気作家、伊坂孝太郎さんの作品「陽気なギャングが地球を回す」がついに映画化され、5月13日から各地で公開されます。とても楽しくて、わくわくドキドキ感満載のこの映画、実は神戸でもあるシーンのロケが行われました。

物語は、他人の嘘がわかってしまう男性（大沢たかおさん）、コンマ1秒まで正確に時を刻む体内時計を持つ女性（鈴木京香さん）、口から生まれてきたような演説の達人（佐藤浩一さん）、そして生まれつきの若き天才スリ師（松



© 2006「陽気なギャングが地球を回す」製作委員会

んでくる、という設定なのですが、パレードのシーンというのは簡単には撮影できません。というのも、映画撮影のために大通りを封鎖するのは困難からです。そこで、制作者は本物のパレードの中に、役者さんの乗ったオープンカーを入れて撮影できないか、と考えました。

映画の中では大都市のメインストリートで行われているパレードという設定…。撮影の時期は5月…。そう、なんと神戸まつりがぴったりだったのです。

神戸のメインストリート、フラワールードは中央分離帯が可動式。神戸まつりの際にはその中央分離帯が外されて、道いっぱいに人があふれます。前田哲監督のイメージ通りでした。

とはいうものの、神戸まつりはサンテレビで生中継も行われます。沿道には、大勢の観客も集まります。そして、オープンカーには嶋田久作さんと佐藤佐吉さんという役者さんが乗っています。映画の設定に合わせたスローガンを

掲げた横断幕も出てきます。うまく撮影できるだろうか、と少し心配もありました。

結果的には、制作者に神戸まつりの邪魔にならないように撮影して頂き、さらに、神戸まつりの関係者に快く承諾して頂けたおかげで、撮影は大成功！先日、試写会で完成した映画を見てきたのですが、やはり、本物のパレードで撮影したことで迫力のあるシーンになっていました。

ぜひ、映画館でこの作品を見て、パレードのどの部分か、確かめてみてください。作品の楽しさに神戸まつりを知っている人だけに分かる楽しさも加わって、満足度が倍増すると思います。

田中まこ

大阪府生まれ。少女時代を米国で過ごし、大学卒業後は番組制作・撮影のフリーランスとして活動。2003年には国土交通省の「観光カリスマ」に選定される。アジア・フィルム・コミッション・ネットワークの副会長も務める。

神戸フィルムファースト

神戸市中央区港島中町6-9-1

神戸国際観光コンベンション協会内

078-006-2021

<http://www.kobefilm.jp>

田翔太さん」という4人が出会い、ロマンあふれる銀行強盗を企てて実行するというもの。テンポの速いストーリーの展開、色鮮やかな衣装、ペテラン俳優のいつもの違う演技力のすばらしさ、そしてこの作品が映画デビューとなる松田翔太さんののびのびとした演技など、娯楽作品としての魅力が詰まっています。



エッセイ

# 神戸再発見

## 縄文土器の大量出土と「愛」の像の建立

神戸芸術文化会議議長・生田神社宮司 加藤隆久



出土した縄文土器 深鉢と土偶

神戸空港の開港後、神戸の中心街・生田神社の周辺で起こったビッグニュースは、縄文土器の発見と震災復興の碑「アモール像」の建立である。

いま、ホテルアロードの西の地域で大がかりな市街地開発がおこなわれているが、最近、その生田神社の西の付近から約四千年前の縄文時代の土器や土偶が新たに発見された。生田神社誌によると、同神社は西暦二〇一年に創建され、洪水により生田川上流の砂山から現在地に移転したとある。これまで生田神社境内からの出土品はなく、昭和六十一年、旧啓明女学校跡のワシントンホテルの地やホテルモントレの建設地から、五・六世紀の古墳時代のかまど跡や倉庫や住居などの跡が発見され、弥生時代の土器および古墳時代の土器や祭器具が見つかった。

ところが、今回はさらに古く、縄文時代の集落が存在していたことが明らかになった。去る二月二十六日に現地説明会がおこなわれ、私も現地へ赴き、神戸市教育委員会職員の説明を伺ったが、縄文土器は数カ所で密集して見つかった。縄目模様



があるものではないものの二種あり、神戸市内では五例目となる土偶の破片一点も見つかった。

立命館大学の矢野健一助教授は「近畿地方でこれだけの縄文土器がまとまって出土する例は少なく、大きな発見。この地域の拠点的な集落と考えられる（朝日新聞・平成十八年二月二十六日朝刊号）」と分析しておられたが、この生田遺跡から近畿圏では珍しく三十箱もの縄文土器と土偶が出土したことは注目に値する発見であつたといえよう。また、「石棒」とよばれる祭祀具も見つかっている。

これらは一連の生田遺跡で、広さは約九万平方メートルあり、縄文時代から室町時代にかけての遺物が出土している。また、今回の発掘で、一九〇〇年に建てられた華僑子弟のための学校「神戸中華同文学校」跡と思われる煉瓦でできた基礎部分やトイレ跡なども見つかり、これらも新たな発見であつた。中華同文学校は、創立当初は犬養毅が名誉校長となっている。今後の発掘次第ではさらに貴重な考古資料が出てくる可能性もあるのだ。さて、この歴史と伝統に輝く

生田神社周辺の地に、この三月十五日には新しいモニュメントが建立された。それは阪神淡路大震災からの商業再生への思いを込めた「震災復興モニュメント」である。阪急三宮駅北東の、若者が集まる通称「デコボコ広場」にお目見えした。モニュメントはブロンズ製で高さ三・五メートル、台座を含めると約四メートルにもなる。制作は生田神社の周辺で生まれ育った彫刻家、新谷琇紀氏の手によるものである。人間の体をモチーフに地上から高みへと上る人物をイメージしたという。新谷琇紀氏は、阪神・淡路大震災でご両親を失い、また作品の多くも破壊された。そこで災害から立ちあがる不撓不屈の精神を表そうと、「再生と人間愛」をテーマに「AMORE（愛）の像」とした。

除幕式には井戸敏三兵庫県知事、矢田立郎神戸市長、兵庫県商店連合会の三條正豊会長と、神戸芸術文化会議議長の小生の四名が、

制作者の新谷琇紀氏とともに除幕をおこない完成を祝った。この碑の建設全般には兵庫県商店連合会が中心となり、最も人の賑わう生田地区のシンボルとして、震災で犠牲になった人々への鎮魂と復興への意欲を表現しようとして建立されたものである。

思えばこの地域は旧生田川と旧鯉川に挟まれた古代から栄えた土地であり、昭和十三年六月の阪神大水害、昭和二十年六月五日の神戸大空襲、さらには平成七年一月十七日の阪神大震災と幾度も災害に遭遇しながら甦ってきた土地でもあるのだ。



モニュメントの除幕式  
(左から新谷琇紀氏、矢田立郎市長、井戸敏三知事、三條正豊氏、加藤隆久氏)

座談会／神戸港を語る

# スーパー中枢港として 「阪神港」の国際競争力を強化



震災で大きな打撃を受けた神戸港は徐々に活気を取り戻し始めている。しかし、まだまだ80年代と比較すると落ち込みは大きい。大阪湾を一つの港として連携していこうという大きな動きのなかで、今、神戸の果たせる役割りは何だろうか。港湾に関わるみなさんに様々な視点からお話いただいた。



出席者（順不同・敬称略）

**黒田勝彦**

（神戸市立工業高等専門学校 校長・  
神戸大学 名誉教授）

**木村豊久**

（兵庫県港運協会 会長）

**藤田郁夫**

（国土交通省近畿地方整備局 副局長）

**豊田巖**

（神戸市みなと総局 参事）



## 神戸をはじめとする

### 関西の現状

藤田 昨年4月1日付けで赴任してきてから一年が経ちました。この間の関西を見ていますと、「関西元氣アップ運動」が功を奏してきたのか、景氣もだいぶ上向いてきたように思います。地元のみなさんも「ちよつと元氣になってきたな」と感じておられるのではないのでしょうか。

近年は生産拠点を日本から海外へ移す傾向が顕著でしたが、それを見直そうという動きが出てきています。特に臨海部の優れた立地特性が再認識されています。船舶を利用することにより大量の貨物、重い貨物を運ぶことができること、まとまった土地を容易に手に入れることができることが特徴ですが、さらに、関西は空港が海上に造られているのでこれも有利な点です。最近の工場進出の例としては、尼崎の松下PDP工場、神戸のニトリや中古車オークション会場などがあり、にぎやかな状況になってきました。この傾向が続いていくことによって、関西がますます元氣になればいいなと思います。

豊田 神戸は港とともに発展し、日本を代表する国際港湾として経済を支えてきました。神戸港は、背後に特定の大手荷主を持たず西日本全域を背後圏としてきました。周辺アジア各国の港が十分でなかったという事情もあり、戦後の高度成長の中で輸出港として発展し、アジアのマザーポートとしてトランシップ貨物を多く扱ってきました。65年頃からは海上コンテナ輸送にもいち早く対応。76～77年にかけて、ニューヨークに次ぎ世界第二位のコンテナ取り扱い量を誇り、震災の前年94年には、日本のトータルコンテナ貨物量の約3分の1を神戸で扱い、海外からの中継港として貨物の積み替えをするトランシップ率も、30%を超えたといい状況にありました。ところが、翌年の震災による神戸港の壊滅的な被害は、各地の生産ラインにも大きな打撃を及ぼし、日本での港湾が持つ重要性が改めて認識されました。そして、製造業の海外移転。輸出港であり、広域の流通港でもある神戸港は世界的な経済・貿易構造の変化の影響をものろに受けることとなります。シンガ

ポール、香港、台湾、韓国、上海などの港にも新しい立派な施設ができ、生産も増え、基幹航路が直接向かうようになるのに伴い神戸港の取り扱い量は減少しました。

しかし、ここ2、3年のコンテナ貨物取り扱い量は、トランシップ率が2%未満にまで減つたにも関わらず、全体量としては上向き傾向に転じています。国内での地道な集荷の努力が功を奏して来ているといえそうです。

「港の復興なしには、神戸の復興はない」という矢田市長の言葉どおり、今後も、官民一体となって港の活性化を通じた経済の振興策、企業誘致の展開をすすめていきたいと考えています。具体的には「国際みなと経済特区」や、「エンタープライズゾーン」などによる規制緩和や優遇措置により、料金を下げ、サービスを向上させる施策です。ポर्टアイランド二期を中心に、物流、運輸、中古車、建設機械、大型ホームセンター、医療関連産業など、相当数の企業進出という成果を得ています。

木村 税関時報のデータによると神戸港は78年にコンテナ貨





黒田さん

物取り扱い量世界一位になっています。輸出総額が全国比14.6%、輸入総額が同7.8%。輸出入の港だったことは間違いないですが、輸出入合わせても全国平均11.1%。こういう時代もあったことを今一度、思い出してみたいですね。

かつて地方港湾に投資される時代がありました。その後、阪神・淡路大震災が、神戸港には裏目に出て、貨物取り扱い量がどんどん減っていきました。ハブ港構想に策を練り、スーパー中枢港湾の指定をしましたが、中・四国はもとより関西全域、日本海側から荷物を神戸に集めてくるにはトラック便が不可欠でありましたが、ここでCO<sub>2</sub>削減の環境問題が持ち上がってきます。又、港湾料金が低いという指摘もありますが、労務賃そのものは高くはなく、港費の付帯額が高いというのも課題です。神戸には港湾に関してのノウハ

ウを持った人材はたくさんいます。すべてを革新型というのではなく在来型も重要視し、進めていくことも必要ではないでしょうか。

黒田 神戸港という場所が経済と一体になり競争しているわけで、背後に経済や人間が居て初めて港は活躍する場を与えられます。経済活性化のためにできる援助を港がすることで、そこに貼り付いてきた企業が港を援助してくれまう。この作用がうまく回り始めると、関西の経済もうまく回り始めます。

港のすぐれた技術者のノウハウを利用すればコストを下げることでできます。優遇措置をとることをアピールすれば、企業も他でなく大阪湾に来ようということになります。

震災直前から大阪湾全体の貨物の取り扱い量が減ってきたのには、地方港の大きなコンテナを扱う装置が整い、直で荷出しをし始めたうえに、震災を契機に韓国船社に瀬戸内や日本海側の貨物をとられてしまったという理由があります。基幹航路を大阪湾に取り戻すには大阪湾出入りの貨物の増加が必須です。

その為には、陸上道路網の整備が先決問題。近畿一円の荷物が大阪湾に出てきていいはずが、内陸部と港湾が高速道路でまだきつちりつながっていないために名古屋港に取られているケースもありまう。名古屋では港東地区を拠点に放射環状型に高速道路が整備されているのに比べ、近畿は進んでいません。気が付くと、どんどん近畿北部は名古屋の勢力圏に入っているという状況です。

#### 関西シリコンベイ構想

藤田 整備局では大阪湾のなかにある港湾全体の開発・整備のあり方を検討し、「関西シリコンベイ構想」にまとめました。その根底にあるのは大阪湾全体としての発展を考えること。神戸、大阪、尼崎西宮芦屋、阪南、堺泉北という大阪湾の5つの大きな港をバラバラに考えるのではなく、湾全体として調和の取れた開発を行うため、概ね15年後のあるべき姿をまとめたものです。大きな柱は2つ。一つは、昔からの特徴を生かす。関西は東アジアとのつながりが強く、今でも輸出入額の約4割を

※Strategic International Logistics Industrial COMMunity Bayを略した造語。  
訳すると「多様な産業クラスターから成る戦略的国際ロジスティックコミュニティの形成」

占めています。それを見据えた港の整備等を進めるということ。次に、臨海部の特長をアピールして企業を誘致すること。東大阪や堺など「ここにしかない」技術力を生かした産業や神戸市が誘致のターゲットにしている医療産業等は、今後とも世界の中で高い競争力を持つでしょうからねらい目だと思います。

**黒田** 従来の大阪湾港湾基本構想は、将来取り扱える貨物量という面と、施設整備に重点を置いてきました。私は懇談会会長を引き受けるにあたり、今やそういう時代ではなく、大阪湾全体の港湾運営を世界戦略の中でどうすればいいのかを基本構想で指し示さないと、この計画は生きてこないだろうと考えました。細かい議論は付属的なものとし、国際競争をするための装置、運営のあり方を重点的に議論させていただきました。それを結集したキャッチフレーズが



木村さん

「戦略的国際物流産業地域」、英語の頭文字をとった「シリコンベイ」です。関西は日本で初めて三空港時代を迎える地域です。しかも大規模な港湾を持つている。この装置をどうやって利用していくかを考えた時、世界に散らばっているハイテク製品を廃棄処分するリサイクルポート化しよう。重量物は船で運び、世界の廃棄物を大阪に集め、関西が持つノウハウを生かしレアメタルを抽出する。それを再製品化することで、ハイテク産業も大阪にもっと集まってくる。そうすると港、空港共にもっと生かされてきます。

**豊田** 関西シリコンベイ構想で掲げている「東アジアを見据えた一大ロジスティックゾーンの形成」と、そのための「活力」、「安全・安心」、「潤い」の実現は神戸港の目標そのものでもあります。神戸港では、各界のご意見をふまえ「みなと神戸ーいきいきプラン」をまとめ、これに基づき、昨年度、10年ぶりに港のあり方を見直す港湾計画の改訂を行いました。

神戸港を東と西の2大ゾーンに分けます。東の物流ゾーンで、

西日本のハブポートとしての機能を強化。神戸港に蓄積したハード、ソフトの活用と改良で国際水準の港湾を目指します。コンテナ貨物を中心にする一方、在来型貨物の拡充と背後の生産機能の誘致と、そこから発生する新しい貨物の獲得。そのためには陸海空の総合物流拠点の活用が重要です。さらに港の管理、運営を効率的にすすめる、テロや台風などの自然災害から市民生活と経済活動を守るための対応も盛り込まれています。

西の親水ゾーンは、新港第四突堤から西側の楕形の形状を生かすとともに、背後の旧居留地の街並みとも連携し、ポートアイランド西側やHAT神戸を含めたエリアを一体的に再開発し、最終的には世界に誇れるウォーターフロントとして賑わいをもたらそうという計画です。

**木村** 船舶の大型化で輸送効率を高め、競争力をつけようとしている船会社にとっては、神戸に寄港するだけの魅力ある港にするにはどうするか。まず、16メートル以上の水深のバース建設が重要課題。今年度から着工予定ですが、この設備に遅れ





藤田さん

しまいます。我々港湾関連十一団体すべてが同じ思いを持っています。

## スーパー中枢港構想で「阪神港」を一体化

藤田 日本は港湾が扱うコンテナの数が世界の中で占めるシェアは低下しています。港の活力が低下するということは日本の経済活力の低下そのもの。

そこで、スーパー中枢港湾施策をすすめています。スーパー中枢港湾のねらいを一言でいうと、コストを下げサービスを上げることによって日本の港湾の国際競争力を高めること。神戸港と大阪港については実体上も法律上も別の港ですが、平成16年7月、一体化した「阪神港」としてスーパー中枢港湾の指定を受けました。両港の連携を強化し、活性化しようというものです。港湾の連携については、最初は地元の経済界からも提案されたものですが、最近では知事や市長からも賛同の声が上がり、大阪湾一帯を広い一つの港として運用する制度（ポートオーソリテイ）を作るべきではないかとの声が出始めています。

豊田 スーパー中枢港湾施策では、コスト30%削減、リードタイムを1日程度に短縮などの目標を掲げています。神戸港としても物流の「コスト、スピード、サービス」をスローガンに、その実現を目指しています。ハード面ではボーアイ二期の北東部で水深16メートル、岸壁延長400メートル、耐震強化構造のコンテナバースに18年度から着工します。また、昨年度に引き続き、コンテナターミナルへの出入りを効率化し、交通渋滞の影響を回避する共同デポの整備もすすめています。

ソフト面では、港湾協会のみなさんには365日、24時間対応で、さらに税関、検疫等の国の行政機関にも休日や時間外の対応でご協力いただいています。

情報化の推進については「神戸港EDIシステム」の開発と改良、「JCL・net（日本コンテナ貨物物流情報ネットワーク）」も本格的に使えるようなサポートもしていきたいと思っています。ハーバーハイウェイ料金やターミナルの貸付料の軽減、中国航路や新たな航路、

をとらないようなIT化をすすめる必要があります。機械化、省力化は時代の流れ。メガターミナルの中でも既にすすめられています。大型船舶が寄港するようになれば、モーターシフト推進策の一環としてパージや内航船を使った中・四国地域からの海上輸送や日本海側からの道路を利用した陸上輸送での物流が喫緊の課題。そのための根本的な改善策が必要です。さらに、近畿圏の中小企業の方々にたくさん利用いただきたいし、北海道のニトリさんや新潟のアークランドサカモトさんのように、他の地方の企業の進出も大歓迎です。関西地区の商社やメーカーさんが本社を東京へ移し関西離れている。今一度見直して戴くには地元の魅力を再認識し、利用してもらるように頑張っている。と、どんどんお客さんが関東地区へ離れていってしまい、益々一局集中化は進んで



鉄道から船舶への積み替えなどに対するインセンティブ補助等のサポートメニューもそろえていきます。港間の連携としては、船舶入港にかかる税や料金の一本化や共通の情報システム整備、災害時の協力体制の強化などです。これらの施策を国の支援を受けながら総合的に進めてまいりたいと考えています。

**黒田 海運は船会社、港湾、荷主の三者がマーケット内でそれぞれの役目を担っています。これを国際的視野で広く分析しながら、「こんな施策を打ったら、こんな効果がある」など提言できるシンクタンク的な機関が大阪湾に欲しいと国土交通省にお願いしていました。しかし、現実問題として、今すぐに解決していかなくてはならない問題がいくつもあり、まずそこから始める連携チームを作ってはどうかということ「国際物流戦略チーム」が発足しました。近畿**



豊田さん

地方整備局港湾空港部さんと関係連さんに事務局を持っていたき、あらゆる関係機関と港湾関係者が一堂に会する機会ができました。会議は非常に大規模なもので、そこで上がった要望は「どの機関がいつまでに対応し、その結果はどうなったか」をインターネットを使った「国際物流目安箱」システムで即座に流します。私が座長を務める幹事会では要望の本会議での承認に向け検討し、承認後は予算請求に至ります。今までは、国際物流の視点から組織として果たす役割りをあまり決めていなかった関係連さんにも具体的に対応いただけるようになってきました。

もちろん100%みんながハッピーになれる提言ばかりではありません。チームとして譲り合い、措置を講じ、行政の協力もいただき対応していく必要があります。こうして一歩ずつ着実に前に進む組織というのは世界でも初めてではないでしょうか。東京や名古屋でも同じような動きが始まっているようです。久々に関西から日本を動かす情報発信ができています。

**木村** 我々、神戸にいるものとしては、ここを拠点に考えていきたいという強い思いがあります。震災前にはそれなりに棲み分けができていましたが、震災を契機にして、これが崩れてしまいました。従って今、スーパー中枢港湾構想の基で「阪神港」を一体化するという考え方が進んでいます。しかし、港湾事業の中には事業者が多くいることにも配慮した対策をとっていただきたいと思っています。港湾労働者の高齢化という問題もあります。大型バース建設となると、大型機器を操作する人材も必要になり危険も伴ってきます。さまざまな課題も持ち上がってきます。

今後は、リードタイムをシンガポール並みに1日に短縮する、港湾手続きの簡素化、アジア諸国の主要港をしのぐコストダウンの実現ができなければ、スーパー中枢港湾として近隣の港湾と対等に戦うことはできないと思います。そのためには、国費を投入して戴き施設を安く提供できるよう行政のご支援に大きな期待を寄せています。