

理事 (向山好一) 向山です。よろしくお願いします。

宮原委員に投網でさらわれるように、私の質問を全部持って行かれましたんで、どうしようかなど。視点を変えて質問をさせていただきたいと思います。

今、局長の方から、港湾事業の 12 年度の決算について説明がありました。20 億円の赤字。そして累積欠損金が 330 億円までいったというお話でありましたけれども、私は、数字が赤字であるということは余り大きな問題じゃないんじゃないかというふうに思います。神戸に船が来て、そこで赤字が出て、そのことによって経済効果っていうのは、それ以上のはかり知れないものがあるというふうに思いますんで、そのこと自体が、やっぱり黒字に転換するのは、その方がこしたことはないんですけども、それよりも神戸の港の、何と言うんですか、ポテンシャル、それが低下に歯どめがかかっていないということに、やはり数字的な問題があるんじゃないかというふうに思わざるを得ません。12 年度は 11 年度よりも船舶数もふえておりますけども、11 年度が悪過ぎたと。やはり平成 6 年とかそのころに比べたら、6 割、7 割という数字が、やっぱり今の神戸の港を物語っているわけですから、そこを何とか歯どめをかけなければいけないんじゃないかというふうに思っております。

そして、たまたまでもないですけども、9 月の上旬に 1 期生の海外視察ということで、私もアジアの、本当こう、主要な世界をリードする港を全部見せていただきました。シンガポールから始まりまして、香港・上海・釜山。本当に短期間であって、一部分だったのかもしれませんが、そういう主要な港を見まして、やはり目からうろこが落ちると。神戸港との違いを、やはり歴然とした違いというのを実感してきて帰ってきたと。そしてあわせて、やっぱり神戸の港というの、ここでもう 1 回、もう 1 度原点に戻って、港はどうあるべきなのかということ、しっかりと戦略を練るといいますか、そういう時期じゃないかなということを感じて帰ってきたわけでありまして。そういう問題認識をもとに、何点か質問をさせていただきたいんですけども、まず、神戸港の将来像というのは、今、宮原委員にもありましたけれども、戦略はやっぱり再構築すべきじゃないかと。当然、港湾整備局の皆さんも、国際競争力を身につけるために一生懸命コストダウンを図っていらっしゃる。あるいはポートセールス、これは局長の方からもお話もありましたとおり精いっぱいやってはる。しかし、アジアの主要港と比べて、労働力のコスト、あるいは立地の優位性、そして日本と海外との違いは国策であるかどうかということも本当、こう違いがございまして、表現は悪いですけども、ちまちまとしたことをやっても、本当そこで神戸のためになるかどうかということについて大きな疑問がある。本当にそういうことを考えたら、世界のそういう主要港と本当に競って、結果的には神戸のためになってないということもあるんじゃないかというふうに思うんですが。例えばトランシップの貨物量にしても、本当に震災前と比べたらもう 3 分の 1 程度になっているということを考えたら、もう 1 度神戸の港のあるべき姿、これについてどういうふうに考えていらっしゃるのか、局長のお考えをお聞きしたい。そして、宮原委員のご答弁の中で、東と西とのすみ分けという話がございました。そして、東の方は物流の拠点というお話の中で、六甲アイランド南を物流の中心にしたいというお話が今ございましたけれども、鶴来助役が、六甲アイランドの南は長期的な展望でもって整備したいというお話があったと、その辺の整合性は一体どうなっているのかということをお聞きしたいと思います。

次に、神戸港で扱われる物の流れと申しますか、商品。これはどうこの時代の流れとともに変わっ

てきたかということをお聞きしたいというふうに思います。かつては、神戸港は世界第2位の取扱量ということ誇っておりましたけども、時代の流れとともに物流も大きく変わってきたと。これは世界の流れとともに国内での流れというのも変わってきたというふうに思いますが、そういう中で、過去とそして今とを比べて、取扱商品というのがどういうふうに今変わってきたのか。あるいは、それは他港と比べてどういうトレンドにあるのか、そういうこと。そして、そういう物の流れ、商品の流れの変化が神戸の産業構造、それとどういうふうな相関関係にあるのかということ。ちょっと難しいですけども、そういうことをお聞きしたい。これは、今後の戦略を考えるときには、やはり非常に重要な前提条件となりますので、ぜひともこの辺のお答えをいただきたいというふうに思いますし、それがそういう物の、商品の変化が神戸港の特徴に結びついているかどうか。こういうことについてもあわせてお聞きしたいというふうに思います。

次に、港湾関連用地の活用対策ということでございまして、今も都市再生プロジェクトの大きな4つの柱のうちの1つが自動車リサイクル拠点を、物流拠点を神戸港で整備するというお話がありましたけれども、それ以外に既にやっていることとしてPC-7ですね、日産の物流拠点、あるいは兵庫オートオークションという新たな中古車の取り扱いの拠点施設になると。そういうふうに港の施設が、大分使用用途というのが変化してきておりますが、そういった流れ、これは神戸港の将来、これと非常に密接に今関係しているのかどうか。そのことについてお伺いをしたいというふうに思います。

次に、神戸埠頭公社についてであります。神戸港の外貿、そういう埠頭は今、主に埠頭公社が所有して、ポートアイランド、六甲アイランドを中心に営業をされていらっしゃる。公社そのものとなると外郭団体ということになって、審査の対象にならないかもしれませんが、今、外貿の中心は埠頭公社ということですので、港湾事業として大きなウエートを占めてるということありまして、お聞きをしたいと思うんです。

まず第1点は、公社設立が昭和47年、阪神外貿埠頭公団。これが解散して、神戸の持っているフェリー埠頭と一緒にですね。国の管轄から自治体へ移管されたときにできております。その当時は埠頭の整備というのが急がれていたと。特にコンテナに対応する埠頭の整備が急がれていましたんで、民間の資金をそこに投入できると、そういうこともありましたし、専用貸し、これができるというメリットもありましたんで、公社の果たす役割というのは、その当時は非常に大きいものがあったというふうに思います。しかし、一方で国の助成制度っていうのはそこにも入りませんし、仮にその専用バースが空いた場合、これは本当に直結して経営危機に陥るとということにもつながってきて、そういう弱点を持っているということでもあります。そういう意味で埠頭の整備というのも先も見えてきたことですし、公社方式でこれからも事業展開をするメリットは一体今何なのか、そのことをお聞きしたい。あわせて、今、国が岸壁を整備するという新たな新方式というのも今行われております。あるいは、響灘ではPFIという新しい制度も導入されて整備が進んでおります。そういうことを考えたら、やっぱり相対的に公社のメリットっていうのは今薄れているんじゃないかと、そのように考えておりますが、この埠頭公社、この将来についてもご見解があればお伺いしたいと、そのように思います。

最後に、これも今、お話がありました複合産業団地、ここにリサイクル産業を集積しようと、そういう動きがあることについてお伺いをいたします。新都市整備事業から今まで、毎年35億円一般会計に繰り入れられていた。しかし、12年度は24億円ということで、ちょっと右肩下がりになってきておりまして、ひょっとしたら新都市整備事業も、物すごい赤字になってくるとちやうかなというよう

な、危機感というか危惧を覚えるわけですけども。やはり今までのように土地を造成したら、ある程度インフラがそろったら土地は勝手に売れると、もうそういう時代じゃないということは皆様も認識は一緒だと思いますけども、そういう意味で複合産業団地というのがどんなコンセプトがあるのかなということを考えれば、余り、何かいろんな産業の人が来てくださいと、そこで関連して全体が潤いましょうというだけでは、インパクト弱いんちがうかなというふうに感じざるを得ません。そこで、総合リサイクルセンターが環境局の事業として16年度末に完成すると。それにあわせて、これも鶴来助役が前回の本会議のときでしたか、複合産業団地にもいろいろリサイクル産業を集積したいというお話がありましたけれども、言うたらひょっとしたらエリアを特定して、この部分は、ほなりサイクル産業の企業を誘致するゾーンにしよう。そのためのインセンティブはこれですよ。当然、総合リサイクルセンターの周辺ということが候補地に上がると思いますけれども、そういったぐらいに目的をはっきりさせて、今、新都市整備事業本部が考えていらっしゃるようなリサイクル産業の誘致、これを明確に、やはりしていかなきゃいけないんじゃないかというふうに思っています。そのあたりのご見解をお尋ねしたいというふうに思います。

以上でございます。

山本港湾整備局長 向山理事のご質問にお答えを申し上げます。その中で、複合産業団地につきましては竹山本部長から、また神戸港における取り扱いの品目の変化、物流の変化等につきましては管理部長の方からお答えをさせていただきます。

まず最初に、神戸港として今までのことを踏まえ、また周辺の各近隣諸港の状況とかそういうことも踏まえ、これから神戸港をどうしていくのかということについての非常に広い範囲のご質問をいただいているわけでございます。先ほどの宮原委員のご質問にお答えしたのと若干ダブるかと思っておりますけども、やはり神戸港の役割としての国際港湾としての日本における役割、それから市民に対する経済基盤、生活基盤としての役割というのは、これからもやはり大きな役割を果たし続けなければならないし、そうあるようにしていかなければならないというのが、これは基本にあると思います。そういうようなことで、いろいろな非常に厳しい状況があるわけでございます。我々の中にあります、やはり一番大きいのは平成7年の阪神大震災の影響ではないかなと思っております。これは財政的にも非常に大きな件になっております。それから、いわゆる物流という面では、我が国における産業構造の変化、いわゆる物を生産するという機能が、近隣のアジア諸国等に相当出ていったというようなことが、港として貨物を扱うという役割の中では非常に大きな影響があったというふうに思っております。

それから、最近では、理事のご指摘にありましたように、近隣諸港、非常な勢いですばらしい港を整備されておる、そういうふうなことがございますし、それからまた船会社にとりましてもアライアンスの構築というようなことで、もう寄る港がいろいろと変わってきておると、そういうような動きがあるわけでございます。これらを受けまして、やはり今までのことにとらわれずに、我々としても、ポートセールスにしましても、あるいは企業誘致のあり方につきましても、あるいはまた神戸港を使っていたいております港湾関係の方々との、いわゆる神戸港活性化に向けての作業と申しますか、そういう一体性という意味でも、やはり今までのやり方だけではなしに、より進んだといえますか、突っ込んだ形でやらなければならないというふうに思っております。

それで、特にいわゆる神戸港を使っていたくということにつきまして、僕は最近、職員にも言っ

ておるわけですがけれども、いわゆる法律用語で港湾の管理者という言葉があるわけなんですけれども、管理者という言葉はなるだけ使うなというふうに言っております、やっぱり港を使っていたか方はもうすべてお客さんということで、船会社にしましても、港運にしましても、倉庫の方にしましても、あるいは海貨の方にしても関連の方々、そういう立場でやっぱりやっていかないとということで、そういう気持ちの上でも再構築と申しますか、そういう形でこれから もう既にやろうとしておりますし、やっていかないとというふうに思っております。

そんなことで、なかなか具体的にあれでございますけれども、やはり神戸港の原点というのは、先ほどの言葉の繰り返しになりますけれども、やっぱり市民にとっての大きな役割を果たすということであろうと思いますので、より一層、そういうようなことについていろいろ関係者からのご指導もいただき、ご支援もいただきながら、取り組んでまいりたいというふうに思います。具体的な点につきましては、トータルコストの削減とか、あるいは企業誘致のインセンティブのこととか、あるいは情報化の推進のこと等については、当然ながら進めてまいりたいというふうに思っております。

それから、2点目の六甲南の考え方でございますが、私、六甲南の件につきまして申し上げたのと、それから従来からずっと申し上げておりますけれども、六甲アイランド南については、平成7年2月に港湾計画に定め、引き続いて岸壁部分を除いて埋立免許を取得しておるわけですが、これについては整備に当たっては、いわゆるコンテナをはじめとするユーザーの方の要請に基づいて進めていくということは何ら変わっておりません。助役が本会議で答弁いたしましたのも、基本はそこにございます。いわゆる長期にかかるという点については、例のフェニックスの用地等については、いわゆる廃棄物で埋めるわけですから、その辺の土地利用については若干時間がかかるということを含めて、長期という言葉が使われたんだと思うんですけれども、基本はあくまでもユーザーの要請に基づいて整備するというところでございますので、ご理解いただきたいと思っております。

それから、港湾用地の活性化対策で、例えば自動車等の誘致について、将来と合致しておるのかという点でございますけれども、確かに今まで、どちらかという港を表現するのに最近特に言われるわけですが、コンテナの取り扱う個数が何個かということが常について回るわけでございますけれども、港はもちろんコンテナというのが非常に大きな付加価値もありますし、役割も大きいわけで、これは大事にするのは第一義でございますけれども、そのほかの貨物につきましても、やはり幅を広げていくというのは大事なことかと思っております。そういう意味で、今、自動車産業等についていろいろメーカーの方、あるいは利用者の方々のご支援を得て立地をしていただき、幅を広げていっておりますけれども、これは決して将来に向けて方向が変わったとか、誤っておるというふうには我々理解しておりませんで、コンテナ以外にも自動車とか、あるいは建設機械のこととか、あるいは先ほどから出ておりますリサイクル産業とか、そういうふうにやっぱり幅を広げていくべきだろうというふうに思っております。具体的な点につきましては、宮崎参事の方から、今どういうことをやっておるかということについては、お答えをさせていただきます。

それから、次に埠頭公社の件でございますけれども、もう既に理事からお話がありました。繰り返しはできるだけ省くようにしなければならぬと思っておりますけれども、40年代に国際海上輸送がコンテナ輸送がこれから主流になるということが出てきましたときに、今までと違った、いわゆるくし型の突堤じゃなしに広い用地を持った、しかも水深の大きな、そして荷役機械としてもガントリークレーンを備えた埠頭が要る、それも至急要るというようなことで、まず問題になりましたのはその財政的な裏づけということでございます。そういうようなことで、国費だけではなかなかできない、管理者

の負担金だけではできないということで、いわゆる民間の資金を導入してということの方式が立てられたわけで、その率も、いわゆる財投が40%、そして埠頭を利用する人が40%というような、非常に高い率で設定されて、財政的な裏づけをしよう。そして、できたものはユーザーに専用的に使おうという、非常に画期的な方式が出てきたわけです。それをずっと、今回、公社も承継法によりまして引き継ぎまして、その方式をやっておりまして、今まではどんどんコンテナ化が進んで、神戸港でもバースが次々と要るということで、その方式は非常に効果があって、役割を果たしてきたと思っております。いわゆる専用貸し付けということですので、貨物を扱えばそれだけメリットがあるということでございますし、そういう意味での公社の役割というのはあったと思います。それで、現在、新方式も出されましたけども、いろいろな多様な方式でそれに対応するという意味では、公社の役割というのは依然としてあるというふうに思っておるわけでございます。

2点目の、今後、公社として多少メリットが薄れてきたんではないか、将来についてどうかという点でございますけれども、やはり公社というよりも専用貸付方式の役割というのは、やはり貨物量がふえればふえるほどメリットが大きいということでございますんで、先ほどから何回もご質問もいただき、答弁させていただいておりますように、やっぱり神戸港の貨物をふやしていかなければならないというのが第1点にあるわけですけれども、そういうことを両方やれば、まだまだそれなりに埠頭公社としての役割というのはあると思います。いかんせん、震災の影響が非常に大きいということで、財政的には苦しい立場になっておりますし、また次々船型が大型化していったということで、六甲アイランドなりポートアイランド2期の方に移られたということもあって、空きバースが現にあって、そういうようなことで非常に厳しい状況にはなっておるわけですけれども、先ほど言いましたように空きバースについては再開発を進めて、これを再利用して、これをできれば東側の物流ゾーンの効率的な運営に役立てていきたいというようなことも考えておりまして、そういうことで一体的に進めてまいりたいと思っておるわけです。

ただ、最近になりまして、国土交通省の方から、今の国際間競争の非常に厳しい状況を見て、競争力をアップするために、港湾全体として管理運営の問題いかにあるべきかというようなことで、検討会をやるということが出されております。そういうようなことで、この国の方の動きを我々は見ながら、また当然ながら我々も日本における代表的な港を持っておるわけですから、一緒になって検討する場もあると思うんですけれども、そういう動向を見ながら、今後、公社の役割とか将来のあり方については検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

竹山港湾整備局新都市整備本部長 複合産業団地の件についてお答えします。

先ほどからご答弁してますので、若干ダブるかもわかりませんが、この複合産業団地 恐らく他都市で例のないような団地になっております。従来、私どもの西神地域でやっていたんですが、流通業務団地は流通業務団地で、工業団地は工業団地という格好で整備をしてきておるんですが、この複合産業団地は工業団地の部分もありますし、流通業務団地の部分もありますし、任意開発でやった研究開発的な機能ができるゾーンもあるということで、1つの団地の中でいろんな機能を持っております。ですから、そういう意味では、先ほどから出てます、例えばエコ産業といいますか、リサイクル関連産業といいますか、そういう施設、企業なりを誘致する場合も、研究開発型の機能であれば研究ゾーンに持ってこれますし、製造的な、例えば今言われています総合リサイクルセンターなんかは工

業系の用地の中で考えておりますし、例えば製品なりのストックヤードなり倉庫的な機能に使われるのであれば、流通系のところで考えられるということで、幅広い対応ができるような形での計画をして、今、整備をしておりますので、そういう意味ではこれから対応は比較的しやすいのかなというふうに思っております。

そういう関係で、ひとつ総合リサイクルセンターという話が出たので、確かに引き合いも多くなっておりますので、別途、今、他都市でもいろんな展開がなされておりますので、リサイクル関連産業の動向調査的なものを現在進めております。ですから、どういう内容で、その施設がどんなところで既に立地されてて、これからどういう需要があるのかというのを今調査を始めておりますので、その調査結果も見ながら、これから企業誘致の方に生かしていきたいと思っております。先ほど委員からご指摘のありましたように、ゾーンを決めてインセンティブをとということなんですが、これはある意味ではことしの春からもう既に始めておりますので、約2割ぐらいの複合産業団地のエリアを、定借なり賃貸ゾーンも入れて、分譲の場合も10年間の長期分割を可能にしたということで、これが1つのきっかけになって引き合いも来ておりますので、もう少しそういう意味では今の動きを幅広くやって、何とかこれからの産業で固有の集積につなげていきたいというふうに思っております。

以上です。

中川港湾整備局管理部長 私の方から神戸港の取扱商品、あるいは特徴ということについてお答え申し上げます。

委員のご発言にもありましたように港の取扱商品、これは国の内外の生産あるいは消費といった産業構造の変化に従って、取り扱いの港の物流の内容、こういうものも変わってまいります。例えばここ20年の間をとりますとも、1980年代、それと90年代の品目の違いは幾つか特徴として挙げる事ができると思います。

まず、輸入、輸出の全体で見ますと、1980年代は輸出貨物が輸入を上回っておりました。ところが90年代に入りますと、製品輸入とかそういうアジアでの海外の生産が多くなったということが原因だと思っておりますが、輸入の貨物が輸出を大きくなくなってきてございます。こういうのが1点ございます。それから、具体的な品目で見ますと、輸出では1980年代には鉄鋼が12%を占めてございました。神戸港の主要の輸出品目の1つであったわけでございますけれども、1990年以降これが減少いたしまして、現在では従前より主要品目ではありましたが、産業機械、電気機械、こういったものを含む機械類、輸送機械が合わせて40%を超えると、こういうふうな状況になってございます。一方、輸入につきましては、1980年代、これでは神戸港の全体で17%、これを占めておりましたのが重油とか鉄鉱石、こういう輸入の品目でございます。ただ、現在ではこういったものは主要品目から姿を消しております、かわりに日用品、米、雑穀、豆、野菜、果物、こういった農産物、こういうものが30%を超える主要品目になってございます。また、近年、先ほどアジアでというふうなことも申し上げましたけれども、電気機械等の海外工場からのそういった製品輸入、こういうのも含めまして、その他の機械、こういうものも伸びてきてございます。これ以外では、コンテナ貨物に占めますトランシップ貨物の割合、これも1980年代は30%を超えておりました。ただ、阪神大震災以降減少に転じておまして少なくなってきておりますけれども、依然として神戸港の場合は20%を超える割合を占めてございます。これは、他の国内諸港と比較すると、依然として割合が高いと、こういうふうなことを申し上げることができるかと思っております。

港はその背後圏の、先ほど言われました生産とか消費、あるいは国際物流、国際的なその経済、こういうものに密接に関連して使われる、あるいは選択されるというふうに私どもも思っております。したがって、こうした動向を的確に把握しながら、貨物の誘致とかポートセールス等、戦略的な重点をどこに置くかと、こういうふうなことを考えながら、私どもの港の経営も当たってまいりたいと思っております。

以上でございます。

宮崎港湾整備局参事 済みません。私の方から、港湾関連用地につきまして、自動車関連の企業誘致の状況につきましてお答えをさせていただきます。

基本的な考え方といたしましては、貨物を港でつくり出すという考え方に基きまして、企業誘致を進めてまいっております。平成9年7月には、それまで港頭地区では港湾運送事業あるいは倉庫業等の免許・許可等をお持ちの方だけに進出をしていただいておりますけれども、その枠を広げまして、海上貨物の取り扱いが50%以上見込める方々につきましては進出をしていただけたというようなことで、進出の資格要件を緩和をいたしまして、企業誘致を進めてまいっております。

その結果、8月末でございますけれども、全部で39社、面積にいたしますと約40ヘクタールの企業誘致が進んでおりまして、そのうち今申し上げました進出資格の緩和によります企業進出につきましては19社、20ヘクタール、約半分でございます。とりわけその中で自動車関連でございますけれども、新港東の兵庫オートオークション、これは10ヘクタールでございますけれども、世界最大級の自動車オークション会場ということで、毎週土曜日、5,000台見当の車を扱っております。それから、10月 来月ですけれども、ホンダ中古車販売ですが、ホンダオートオークションという、やはり中古車のオークション会場が進出をしております。大体週800台ぐらいを扱う予定でございます。それから、オークション会場ができましたら、そこから出てくる車を取り扱う業者さんがいないと、海上貨物にはなかなか直接つながりませんので、今現在、メヴィウスさんという中古車を取り扱う業者さんが出てきておりまして、中南米向けの中古車を取り扱っております。そんなことで、中古車につきましては新港東に集積が進んでまいっております。それから、一方新車の方でございますけれども、ポートアイランドの旧のコンテナバースに日産自動車が進出をしております。九州と関東でつくった車を海上貨物として神戸に運びまして、そこから陸上輸送するというシステムをつくり上げられております。この取り扱いが、大体年間12万台見当でございますので、全部あわせると神戸港で13年 見込みですけれども大体40万台見当の車を扱うことができるのではないかというふうに考えております。

今後の見通しなんでしょうけれども、今現在でも神戸港には月大体40便から50便の自動車の船が入っております。不定期船もありますので何便というのは確定できないんですが、そういうメリットを生かしてやっていきたいということで、特にこれから、例えば中国でオリンピックが開かれますので、そういうことに焦点を合わせて、例えば中古の建機でございますとか、それからトラック、そのあたりに焦点を合わせて誘致を進めていきたいと思っております。できれば自動車船が着く岸壁の近くにそういうものを集積をさせて、全体としてそういうセンターにしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

理事（**向山好一**）ほんならちょっと、要望を先に申し上げて、また2点ほど質問をしたいと思います。

まず、埠頭公社のお話で、荷物が取り扱いの貨物量が多ければ多いほど埠頭公社のメリットというのがあったんやと。そういう意味で埠頭公社の果たす役割が大きいんだというお話がありました。確かにそのとおりであります。しかし、その前提がいつまで続くかというようなこともございますし、やはり世界と日本国内のそういう流れ、それをしっかりと見きわめながら、国でも特殊法人を全部見直すという話もございまして、やはり時代にあったような形態に変えていくということをお忘れないうちにしたいというふうに思います。

そして、複合産業団地の企業誘致、リサイクル産業の集積というお話で、今、個々の企業のいろんな動向とか、あるいはニーズとか、そういうのをしっかりと動向調査をしている最中であるということで、本当、心強い限りでございますが、それが本当に複合産業団地の中で芽生えて、それがちゃんと産業として成り立って、それが市民に大きな恩恵を与えていくと、そういうことを進めていかなければいけません。当然、その21世紀というのは循環型経済システムを構築するという大きな目標がありますし、どちらかというたら関西圏がそういうのが一番おこなっている。どっちか首都圏とか九州あたりはそういうものが物すごく芽生えてきているんですけども、大阪・京都・兵庫、あのあたり何もあんまりないというふうな印象を受けてなりません。しかし、神戸っていうたら、そういうリサイクル産業を育成できる大きな素材がある、土台があると。まずはインフラが整っていると。もう1つは、広大な敷地、複合産業団地とか港湾施設とか、そういう大きな用地があると。そして、一番大切なのがそういう技術力があると。素材産業、あるいは重厚長大産業とかここに物すごいこと芽生えて集積しているわけですから、そういう鉄鋼あるいは造船、そういった産業の技術を間違いなく移転できると思いますので、そういったメリットを生かすためにもぜひとも進めていただきたい。政府でエコタウンという何か承認がございまして、それを受けたら事業費の2分の1助成されるというような制度もありますので、ぜひとも名乗りを上げていただいて、ここが本当にそういうリサイクル産業を集積できるようなまちにしたいというふうに要望しておきます。

そして、質問なんですけど、今、神戸港のいろいろな戦略、将来像、そういうことについてお答えがございました。当然、やはりこの神戸港が神戸市民にとって、昔のデータですけども雇用の20%、そして所得の40%、それが相対的に落ったとしても、やはりそういう基盤というのは余り変わっていないと。それは、やはり衰退から再生していかなければいけないというのは、これはやっぱり神戸市にとって当然の使命であるというふうに思いますが、何となく世界の動きと国内の動き、それを見たら、いろんな障害があるなと思わざるを得ない。

そこでちょっと質問をしたいんですけども、まず今、21世紀懇談会っていうのが9月から行われているというお話がありました。この懇談会というのは、いろんな方から意見を聞きながら神戸のあるべき姿を探していくということなんですけども、最終目的って一体何なのか。要するに、1つをまとめて、神戸港はこうあるべきだという、何かそういう提言書というか、そういうのをつくることを目的としているんか、単なる雑談の中で何かヒントをもらいたいというだけなのか、そのことについてお聞きしたいのと、もう1つ国内の港間競争、これをどうとらまえているのかということもお聞きしたい。ひとつ、神戸港が日本のリーダー的な港であつたけれども、

いろんなところに地方港が整備されて、国として国益ということを考えたら、それぞれの地方港がばっとパイを広げていって、全体として国の中での取り扱いの荷物量がふえていったら、それは国策としては国益としてはかなっているけれども、どっちかいうたら金太郎あめのように、同じ港をつくって、結局のところは競争力を全部落としていると、そういうふうな今、国内の港の状況にあるんじゃないかというふうに思います。そういう中で、やはり現実問題と、しかし港間競争というのは国内でもある。どうしたらいいんやという話ですね。

やっぱりそういう意味で、僕はちょっと質問の中で聞いたんですが、神戸港の特徴は一体何なのかということ、もう一遍考え直すべきじゃないかと。今、商品が変わってきていると。鉄鋼が減って機械がふえた。あるいは、重油が減って日用品がふえたと。それやったらそれは神戸港の特徴となるので、そういうことを生かしながら、国内でも勝ち残っていかねばいけない、そういうことについて国内の港間競争についての考え方、そのことについてもお伺いをしたいというふうに思っています。

以上です。

山本港湾整備局長 まず、神戸港をこれからどうするかということについてでございますけども、21世紀の懇談会のまとめをするのか、あるいは国内の港間競争をどう対応していくのか。あるいは、神戸港の特徴として何をどう位置づけていくかと。すべて関連するご質問だと思いますので、ちょっと順序は逆になるかも知れませんが、そういう形でお答えをさせていただきたいと思うんですが。

まず、神戸港をどうするかということの当面の課題につきましては、震災直後からも神戸港利用促進協議会を設けて、26団体で関係者が集まって、神戸港を復興するために何をやるかということで、言葉は悪いですけども官民労一体となっていることを提言をいただき、協議をして、1つ1つ実施してきたわけです。それから、またさらに突っ込んで、港運業界の方々との意見交換会という形で、港運業界の港運倉庫の代表の方と我々の助役も出まして、我々の方と率直な意見交換をやって、今何をなすべきかというようなことを2回ほど意見交換をして、それをできるものからやっていきましょうということで、この前は港湾幹線道路の料金を下げたり、一応条例を認めていただいておりますけれども、そういうようなことをやっておるということがまずあるわけです。

それで、この21世紀の懇談会を設けましたのは、実は先ほどからいろいろお答えさせていただいておりますように、これからの神戸港を再構築しようということで、今、当面の課題はそっちの方で引き続きやると。それで、ちょっとこれは時間のかかる問題をここでちょっと扱っておるわけなんです。といいますのは、先ほどから言いましたように、ポートアイランド東側から東南の部分については物流ゾーンに、西側については親水ゾーンにということで、両方を効率的に徹底的にやっていこうということで上げておまして、特にバースの整備については先ほどPC-13, 18というようなことを申し上げましたし、それからこちらの親水ゾーンの方ではPC-1から5の再開発とか、あるいはもう少し時間がかかりますけども新港の西の再開発について、これをこの場で扱って、いわゆる今後神戸港のあり姿をやっていこうというのが、この21世紀懇談会で、この21世紀懇談会で議論することと、先ほどから言いました利用促進協議会、それから業界との意見交換会、全部あわせて神戸港の活性化につないでいこうということを思っておるわ

けです。それで、21世紀懇談会につきましては、どちらかというところちょっとハード的な部分がありまして、それをこの14年失礼しました。13年度内にまとめていきたいと思っております。それで、それをまとめていただきましたら、次のステップとして港湾計画に位置づけまして、特にPC-1から5の再利用について具体的に作業を進めていきたいと。今、現にまだ1番、2番、5番は使っていただいておりますので、この使っていただいております船会社さんの移転が第一でございますけれども、それが14年度中に大体できるということに今なっておりますので、15年度から実際に事業として再利用に取り組んでいきたいという、そういうステップを踏んでいくということで今やっておるわけです。

それから、国内の港間競争につきましては、確かに我々からしますと、今まで神戸港の背後圏であった瀬戸内海を囲む中国・四国・九州、しかも日本海側にも次々と大きな岸壁が整備され、コンテナが扱われ、そこに韓国とか中国の船が着いて、国際輸送もされておるといようなことございまして、ますます激しくなっております。それから、物流業界におきましては、今非常に厳しい状況になりまして、1円でも安い物流を構築しなければならないということから、コストということが非常に大きくクローズアップされておまして、神戸港のそういう港湾の施設の使用料とか賃貸料とか、あるいは民間のサービス料金等についても、非常にこと細かく検討がなされておるといような状況から、確かに厳しい港間競争の中にあるわけでございます。

それで、我々としては、ぜひとも今まで神戸港が果たしてきた役割を国の方にご理解いただいて、もっとその重点的に国費を投じていただいて、港湾全体の使用料等についてのコストの削減に結びつけたいと思っておりますけれども、なかなか今まで思うようにならなかったわけですが、国の方でも今後はその中枢港湾に重点的に投資をするといようなことも今出されておりますので、我々としてはそのあたりを期待して、インフラ分ではそういうことをやっていただき、我々のサービス料金としても、この前もちょっと申しておりますように賃貸料の見直しとか、あるいは埠頭公社の貸付料の見直しとか、そういうようなこともあわせてやっていって、港間競争に打ち勝てるようにしていきたいというふうに考えております。

それから、神戸港の特徴という点では、シェア率は減っておりますけれども、やはり神戸港というのは国内では西日本のいわゆる中継港の役割、それから外国との間ではトランシップというのを先ほど管理部長から申し上げましたように、落ちたといいましてもまだ2割は占めておるわけですから、大きな貨物の比重を占めておりますから、特に中国はまだまだこれからそういう港湾の取扱貨物というのはふえると思えますし、上海等の河川港の状況を見ますと、すべてが直送になるのかどうかという点もまだあると思えますので、そういうことにも引き続いて力を入れていきたいと思っておりますけれども、やはり神戸港の特徴というのは航路数がたくさんあって、船がもう世界各国・地域にどこでも行けると。これがむしろ特徴ではないかと。これをぜひ生かして、貨物の誘致に努めていきたいと思っております。

委員長(土居吉文) 向山理事、もう時間が来ております。おまとめいただきたいと思えます。

理事(向山好一) 神戸港の特徴についていろいろとお話をいただきました。話戻りますけれども、そのアジアの港に行ったときに、例えばシンガポールはもうトランシップに特化している。それ以外もう考えていないと、そんな雰囲気です。そのために本当に1円でも安く物流するには

どないしたらいいかというだけを考えている。香港は、一方ではやはり背後地の需要にどうこたえていったらいいのかという、アクセサリサービスというか、そういうことを一生懸命考える。あるいは、釜山は、もう日本の荷物を取るためにどないしたらええんやということで、コストのことばかり考えているというようにそれぞれやっぱり特徴があるわけですね。そういう意味で、神戸もやっぱり特徴を生かしていくべきだというふうに考えておるわけです。

今、局長の方からもいろんな課題があって、国内の競争もあるし、情報化社会にIT化をどう港で進めていったらええんかというようにいろんな問題もあるし、課題がたくさんあります。そういうのをやっぱり1日1日改善していこうという、そういう努力も必要ですけども、ひょっとしたら、まあ言うたらコンセプトですね、昔で言うたらコーポレートアイデンティティーという活動もありましたけれども、若手をちょっと一回中心に、民間の人も交えて、ちょっと遊び心を持ったようなそういうチームをつくって、神戸のあるべき姿、何かこれからサプライチェーンマネジメントが大切やとかいう話もありますし、そういうことをいろんな角度から検討をするような、1つのシンクタンクみたいな雰囲気、庁内の中のそういう優秀な人材、たくさん若手でいらっしゃいますので、そういうこともやって、よりよい方向に努めていただけることを要望いたしまして、質問を終わります。