

平成19年度

地域海事クラスターの構築に関する
調査研究報告書

平成20年3月

海洋政策研究財団
(財団法人 シップ・アンド・オーシャン財団)

はじめに

本報告書は、競艇交付金による日本財団の助成をえて、平成 18～19 年度の 2 ヶ年にわたって実施した「地域海事クラスターの構築に関する調査研究」の成果をまとめたものです。

わが国の海事産業は、十数年前まではアジアのセンター的な役割を果たしてきましたが、近年は欧米やアジア諸国と比べて大きく立ち遅れております。これは先進海事国が、知識を基盤に、地域に特化した海事クラスターを構築し、既存の産業政策とは一線を画した、戦略的な活性化施策を展開してきたからです。そこで、当財団でも神戸をモデルに地域的な海事クラスターを構築しようと取り組んだのが本事業です。実施に際しては、①知識集約、②地域中心、③産学連携、④情報発信の 4 つの観点から進めることにしました。神戸は今なお海事産業がバランスよく残されており、地域海事クラスターを構築するには最適な場所です。またこの地域には、長い年月を経て培われた経験と蓄積された知識があり、この長所とポテンシャルを活かせば、近隣諸国との差別化を図れると考えたのです。

そこで、当財団は「国際海事都市神戸」再生のための研究会を平成 18 年度に立ち上げ、具体的な検討を開始し、その成果として地域活性化のための今後の方策とともに、具体化へ移す受け皿づくりの早期発足を提言しました。この提言を受け、平成 19 年 5 月に神戸市、神戸商工会議所、神戸大学の 3 者による準備会合が開かれ、実現に向けた地域主体の取り組みがスタートしました。

本報告書は、初年度の調査研究及び研究会での成果と、本年度の地域主体の取り組みをまとめたものです。今後各地域で取り上げられるであろう、地域海事クラスター実現に大いに参考となり、具体化に向けた指針を提供することでしょう。

この 1、2 年で海事をめぐる動きは大きく変化しました。一つは当財団が関わった海洋基本法の制定です。また国土交通省は、日本海運の国際競争力強化のためにトン数標準税制を創設し、船籍・船員問題にも積極的に取り組んでいます。加えて最近では、「海事立国の推進」という言葉まで叫ばれはじめました。こうした一連の動きは、当財団の海事分野でのシンクタンク活動が影響を与えたことは確かです。当財団がこうしたシンクタンク機能を発揮できたのも一重に海事関係者の支援によるものです。最後に、適切なお指導を賜った宮下國生大阪産業大学教授、協力機関としてご尽力いただいた神戸市、神戸商工会議所、及び神戸大学、その他研究会に参加・協力いただいた皆様方に感謝を申し上げますとともに、日本財団のご支援に深く御礼申し上げます。

平成 20 年 3 月

海 洋 政 策 研 究 財 団
会 長 秋 山 昌 廣

地域海事クラスターの構築に関する調査研究

研究メンバー

寺島 紘士	海洋政策研究財団	常務理事
西田 浩之	海洋政策研究財団	海技研究グループ長
中地 登	海洋政策研究財団	総務グループ調査役
鈴木 裕介	海洋政策研究財団	政策研究グループ研究員

「国際海事都市神戸」再生のための研究会メンバー

(平成17年9月～平成18年2月)

(順不同、敬称略)

座長	宮下 國生	大阪産業大学 教授 (神戸大学名誉教授)
	本岡 啓伸	住友ゴム工業株式会社 物流部課長
	萩本 敏昭	株式会社アシックス 経理部資金チーム
	山水 教賢	神栄株式会社 経営戦略室ストラテジックスタッフ
	中和 英三	バンドートレーディング株式会社 代表取締役社長
	高島 孝	富士通テン株式会社生産本部 物流部神戸物流センター長
	白石 保典	阪神内燃機工業株式会社 代表取締役社長
	佐藤 國臣	佐藤國汽船株式会社 代表取締役社長
	岡崎 信行	川崎造船株式会社 取締役企画本部長
	森本 啓久	森本倉庫株式会社 代表取締役社長
	古川 國丸	八馬汽船株式会社 代表取締役社長
	草野 誠一郎	神戸商工会議所 産業振興部国際担当部長
	上川 庄二郎	神戸経済同友会 特別会員
	佐藤 典久	神戸青年会議所 常任理事・政策室長
	橋間 元徳	神戸港埠頭公社 理事長
	並川 俊一郎	デットノルスカペリティス日本地区本部 前任主席検査員
	石丸 周象	神戸運輸監理部 監理部長
	片桐 正彦	近畿地方整備局 副局長
	内波 謙一	第五管区海上保安本部 本部長
	山本 朋廣	神戸市みなと総局 局長
	町本 欣信	神戸市国際文化観光局 局長
	眞山 滋志	神戸大学 副学長
	赤塚 宏一	神戸大学 監事
	石田 憲治	神戸大学 海事科学部教授
	韓 鍾吉	韓国聖潔大学校 経営学部教授
	寺島 紘士	海洋政策研究財団 常務理事

注) 職名は当時のもの

平成19年度地域海事クラスターの構築に関する調査研究報告書目次

はじめに

序章 調査研究の概要	1
序-1. 調査研究の目的	1
序-2. 調査研究の体制	1
序-3. 調査研究の方法	1

第1章 海事クラスター強化に向けて

1.1 産業競争力としてのクラスター	3
1.2 日本のクラスターの事例：九州地方の半導体クラスター	4
1.3 日本における海事クラスターの概要	4
1.4 海外における海事クラスター強化の取り組み	6
1.5 日本の海事クラスター強化の試み：国土交通省によって検討された「マリタイムジャパン（海事クラスター）」	8

第2章 神戸地域の海事クラスターに関する調査研究

2.1 神戸地域の海事クラスターの現状	11
2.2 神戸地域の海事クラスターのセクター分析	13
2.3 神戸地域海事クラスター強化の意義と課題	21

第3章 神戸地域海事クラスター強化の動き

3.1 海事産業を巡る内外の動向	23
3.2 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の立ち上げ準備	23
3.3 研究会の目的とねらい	25
3.4 研究会のメンバー構成	25
3.5 第1回「国際海事都市神戸」再生のための研究会	28
3.6 第2回「国際海事都市神戸」再生のための研究会	30
3.7 第3回「国際海事都市神戸」再生のための研究会	32

第4章 地域海事クラスター研究の成果

4.1 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の決議及び事業実施計画	33
4.2 「国際海事都市神戸」再生のための研究会に呼応する動き	48

第5章 神戸地域主導の神戸地域海事クラスター強化の動き

5.1 平成19年度の神戸地域海事クラスター強化の動き	49
5.2 「国際海事都市神戸再生のための研究準備会」の本年度の活動	51

第6章 まとめ	63
---------	----

序章 調査研究の概要

序-1. 調査研究の目的

先進海事国では、知識経済の時代における海事産業の再生手段として、また既存の海事産業政策の対案として、知識を基盤に地域別に特化された海事クラスターの構築が活発である。しかし、日本における海事クラスターに対する取り組みは、すでに海事クラスター政策の実践段階にある欧米やアジア諸国に比べて遅れをとっている。

海事産業がハードウェアを中心とする装置産業から知識基盤産業へ構造転換するには、人為的に海事関連の産官学の集積を作り出し、海事産業のグレードアップを図る必要がある。そのためには、人的ネットワークを基本とする知識集約型海事クラスター構築により優秀な人材を確保し、海事経営・海事法・海事工学・海事行政などの専門家を業界の枠を越えて養成・活用することで、魅力ある海事産業へと転換を図るべきである。

そのためには、地域の知識集約型海事クラスターを構築することが有効であり、これにより、海事産業の革新を促進し、海事分野の新事業創出、港湾都市及び地域の再生を図り、マリタイムリーダー国としての日本の新しい姿を構築することができる。

本調査研究は、①知識集約、②地域中心、③産学連携、④情報発信の4つの観点から、海運・造船・港湾などの個別産業や産学官を一つに束ねる総合的な視点に立ち、日本の海事産業の長所である長い経験と蓄積された海事関連知識を活かし、近隣諸国と差別化された知識集約型地域海事クラスターの構築に資することを目的とする。

序-2. 調査研究の体制

地域海事クラスターの構築を促進する地域は、みなとから発展し、海運、造船、船用工業、港湾関係などの海事産業とこれを利用する荷主企業が集積する、加えて海事に関する研究施設、教育訓練機関が集まっている「神戸」が適当であると考えられる。そして当財団は、昨年度神戸において、外航海運、内航海運、造船、船用工業、倉庫などの海事産業、神戸港の管理者である神戸市と神戸港埠頭公社、神戸港を利用する地元の荷主企業、海技教育も行っている地元の神戸大学、地元経済団体及び政府の出先機関等からの責任者で構成される「国際海事都市神戸」再生のための研究会を設置し、地元の意見を反映させながら、地域海事クラスター強化のための方策について検討を行い、具体的な提言をまとめた。そして本年度からはこの提言を受けて、地元が中心となり、神戸大学海事科学部石田研究室を事務局にして、神戸市と神戸商工会議所、神戸大学が参加した「国際海事都市神戸」再生のための研究準備会が設置され、神戸地域海事クラスターの構築に向け地域主体の取り組みがスタートした。当財団は、地元主体の取り組みを積極的に支援するとともに、地域海事クラスター構築に係る調査研究を推進した。

序-3. 調査研究の方法

まず、神戸港を中心とした神戸の海事活動の現状を文献等により把握し、神戸地域の海事

クラスターの現状と課題について分析した。一方神戸では、地域主導の海事クラスターの構築に向けた取り組みが行われた。そこで、これらの取り組みを積極的に支援するとともに、その動向を調査し、その意義と課題について分析した。そして、日本ではこれまで行われてこなかった地域海事クラスターの構築に向けたケーススタディとして、神戸地域の調査研究を通じて、その課題について総括した。

第1章 海事クラスター強化に向けて

1. 1 産業競争力としてのクラスター

クラスターとは、「ブドウの房」と称されるように、様々な構成要素が結びつき、「実」となった状態を指している。また産業における「クラスター」は、従来の生産工程や製品特性によって分類された枠組みとは異なり、ある基準による包括的枠組みによって規定される産業集積の概念である。そして、原材料や情報などを供給する企業、物流企業、研究機関、各種業界団体などによって構成される。

旧来から議論される産業集積論は、港湾などの輸送条件や、大市場に近接しているなどの地理的条件にあう地域に産業が集積する、またすべきだというものであった。日本における三大都市圏の産業集積は、まさにこのような概念を基盤に構築されたものといえよう。しかし大都市部の産業集積は、経済の発展や社会ニーズの多様化により、都市環境を改善することへの要請や、労働者の確保の困難性、地価の上昇などによる工場の拡張や弾力的な生産設備の調整が難しくなるなど、問題が顕在化し、企業の生産性向上の阻害要因をもたらし、さらには日本国内の産業競争力を阻害する要因とも成りうる状況にある。またグローバル化が進展する中で、日本の大都市における産業集積も、企業の経営戦略の中では、その優位性は希薄化し、産業集積の低下、さらには大都市の衰退を招いてしまう状況にも直面している。

しかしこれらの現象を概観する場合、それを産業の量的生産の側面からだけで議論することは適当ではない。高度経済成長を遂げた今日の日本にとって、安価な生産要素に基づく生産規模の拡大を求めるならば、アジア各地へ工場移転を行うことが合理的であろう。しかし、産業の質的生産の側面を加えると、必ずしも生産拠点の海外移転が合理的であるとは言えない。そしてこの生産の質的側面、つまりどのように継続的なイノベーションを産み、産業競争力を維持、向上させるかという視点において、一つの政策的ヒントを与えるのが、このクラスターの概念である。

このクラスターの産業集積の概念は、多様な産業構成員が、地理的に「フェース・ツー・フェースで交流できる範囲¹⁾」に近接し、相互に補完関係を持つ一方、同業種間では激しい競争を内包する状況を規定している。つまり旧来のような企業城下町とは一線を画している。またその戦略的目標は、地域に集積した産業クラスターの生産性を高め、イノベーションを生み出すための阻害要因を発見、除去することにおいている。そしてその「秩序ある混沌とした」市場を構築し、その中で下請的役割を果たす中小企業が、量・質的にも中堅企業に成長させることが、クラスターの主要な機能と言えよう。

¹⁾ 石倉他(2003)

1. 2 日本のクラスターの事例：九州地方における半導体クラスター

このような地域経済のクラスターの効果に着目し、クラスターを地域経済政策にうまく汲み入れた事例として、九州地域の半導体クラスターが挙げられよう。

九州地方における半導体産業は、1960年代後半から大手メーカーが相次いで進出したことに始まる。しかし当初は大手半導体メーカーの量産工場が集積したに過ぎず、まさに量的な産業集積だった。そのため各企業間には競争と対立の意識が強く、横のつながりの少ないネットワーク性の脆弱な産業集積だった。一方、各九州地方の自治体も、強いライバル意識のもと独自に企業誘致を行い、そのエネルギーが、九州地方に半導体工場の量的集積を促す一助となる一方で、地域的な半導体産業に関する情報交換のシステム構築の機会を阻害し、各地域は半導体工場を中心とした「ミニ企業城下町」のような閉鎖的な産業集積を構築していた。

しかし半導体関連産業が九州地方に集積するようになると、民間企業の中には、自社製品の競争優位性を武器に、既存の系列関係を超え、他の九州地域の企業と取引を拡大させ、多様な取引ネットワークを構築する企業もあらわれた。このような製造の川下においても競争力が高まっていくなかで、半導体工場、シリコンウェハ、プリント基板、化学薬品、プラスチック部品、半導体装置メーカー、金型・部品メーカー、関連サービス、物流業者、半導体の設計事務所、大学などのクラスターの構成要素がさらに集積するようになり、九州半導体クラスターが構築、強化されていったのである。そして1980年代には、世界の半導体の10%以上を生産する「シリコンアイランド」としての世界的な地位を確立、また半導体関連産業の生産シェア増加を傾向させ、さらに半導体クラスターの量的、質的厚みをもたらしている。

一方、九州地方の半導体クラスターの強化を目指す施策も合わせて推進されている。九州地方の産学官が協力し、「九州地域産学官半導体イノベーション研究会」を設置し、一定の集積水準を質的に向上、維持すること、中堅企業の成長・育成、半導体製造に関する頭脳部分の集積をめざす施策が推進されている。

1. 3 日本における海事クラスターの概要

周囲を海で囲まれている日本は、海事関連産業とともに営まれた歴史を有している。特に第二次世界大戦後の復興、高度経済成長を通じた日本経済の発展は、海事産業の発展なくしては成立しない。一方その海事産業の発展は、国の強いリードに依るところが大きい。戦後の海運力の増強を目指した国の政策は、造船産業振興政策へと政策的な拡がりを見せ、高度成長期の基幹産業として海運、造船産業の発展をもたらした。さらに度重なる経営や技術課題に対しても、海運、造船、関連産業、そして国が連携を取りながら対処し、各分野の国際競争力を高めていった。このように日本の海事産業は、海運を中心に、造船産業、行政などの関連セクターがうまく機能しながら成長した歴史をたどっている。これが日本

における「海事クラスター」の姿と言えよう。

しかし、1985年以降の急激な円高や、各産業が直面した国際競争の激化に伴い、日本の海事クラスターの様相も変容する。造船業は設備廃棄などの生産調整に迫られ、その産業としての勢いを失う。また海運業は、海運集約の流れを受け、外航海運は大手3社に集約され、世界単一の海運市場の中で、海運業は徐々に世界に目を向けたグローバルな経営戦略が強化され、日本の海事クラスターのリード役としての役割を果たさなくなっていく。そしてリード役を失った日本の海事クラスターは、追い上げる韓国や中国などのアジア諸国との競争の中で、戦略的な方向性を見いだすことができないままにいる。

そして現在、日本の海事クラスターは、海運業が世界単一市場の中で、日本からますますその経営的な軸足を世界に移しつつある一方、造船業は、韓国や中国の急激な成長に決定的な競争優位性を見いだせず、年々そのシェアを奪われている。また海事クラスターのインフラ的役割の担う港湾においても、かつて神戸港などが担ってきた、アジア地域のハブ港湾としての役割を、近隣諸国の韓国・釜山港や台湾・高雄港、中国の諸港などに奪われ、日本の各港は日本発着の貨物を主に扱うアジアの「地方港湾」という位置づけとなりつつある。

1. 4 海外における海事クラスター強化の取り組み

海事政策にクラスターの概念を取り入れる動きは、1990年代はじめのノルウェーの海事クラスター政策に始まる。ノルウェーは海運・造船など異業種分野が協力し、シナジー効果を生み出すことを目標としたネットワークの構築と関連諸政策を実施した。この動きはその後、スウェーデンをはじめ、オランダ、イギリス、ドイツなどヨーロッパ各国の海事政策へと広がっていく。特にロンドンの海事クラスターは、海事関連サービスなど、情報が集積するクラスターとして、神戸地域の実地海事クラスターの議論に視座を与える。

ここでは代表的な海事クラスター育成政策として、イギリス、ノルウェー、オランダの事例を提示する。

表 1-1 世界各国の海事クラスター支援組織

国名	代表的な海事クラスター支援組織
イギリス	Maritime London, Mersey Cluster
ノルウェー	Maritime Forum of Norway
デンマーク・スウェーデン	Joint Maritime Cluster
オランダ	Dutch Maritime Network
ドイツ	German Maritime Cluster
米国	Connecticut Maritime Coalition
シンガポール	Maritime Cluster Fund
韓国	
中国	International Maritime Center in Shanghai
香港	International Maritime Cluster

(出所)

海洋政策研究財団「平成 17 年度 海事クラスターに相応しい海事専門教育に関する調査報告書」

を一部改変

イギリス

イギリスの海事産業全体が抱えていた問題は、自国籍船と自国船員の減少による国際海事社会での影響力の低下であった。イギリスは、伝統的に船員が保険やブローカーなどの海事関連サービス分野へ進出し、海上勤務で身につけた技術やノウハウを生かし、国際海事社会を舞台に活躍してきた。しかし自国船員の減少は、これらの海事関連サービスへの人材供給の減少へと波及し、イギリス、ロンドンの海事社会における地位の低下をもたらしていた。このような問題に直面した海事関係者は、ロンドンの世界海運に関連するサービスのハブ機能を回復させようと Maritime London を設立した。この Maritime London は、海事関連機能の集積を強化することで国際的な海事センターを目指す目的のもとで、国際的な海事センターとしての影響力を高める推進組織としての役割を担っている。また構成メンバーは、ロンドンに所在する船舶金融、保険、ブローカー、法務、情報、出版といった海事サービス分野によって構成されており、造船業などの海事産業が主要ではない

点が特徴である。

なおイギリスの海事クラスター組織は、階層状に組織され、全国的組織(National)である Sea Vision のもとに、広域地域別(Regional)クラスター、分野別(Sectional)クラスター、地域別(Sub-regional)クラスターが組織され、連携を取りながら、海事クラスター強化への施策を実施している。Maritime London は、この分野別クラスターに分類される。

ノルウェー

ノルウェーは、海運をはじめとする海事産業の集積する海事国である。しかし 1980 年代に入り、その主要なセクターである海運において、国際競争力確保のための便宜置籍船の増加が問題となった。そしてこのような問題への解決策を模索している最中に、一つの試みとして、海事クラスター推進機関として Maritime Forum of Norway が 1990 年に設立された。この Maritime Forum は、海事産業を束ねる組織として、海事産業に属する異分野間、企業間の協力を促進する目的で設立され、海事産業政策に対する影響力の行使と、国際舞台でのノルウェーの利益保持のために活動している。このクラスターは、海運を中核として、造船、船用工業、海洋開発、船員、港湾、教育研究機関、コンサルタントなどにより構成されている。そしてこれらのセクターの調整役を、金融、代理店、保険、船級、ブローカーが担っている。海運が中核となったノルウェーのクラスター支援組織が構築された背景には、海運分野の規模が非常に大きく、影響力が強いことが挙げられる。また、船級協会も強い影響力を持ち、特にクラスター内部の技術開発などの「knowledge」の面でクラスターの各セクターへの波及効果をもたらしている。

オランダ

オランダも他の海運先進国と同様に、1990 年代はじめより、自国籍船の減少に直面した。また当時海事産業全体も不況に見舞われ、政府の海運政策の見直しへの機運が高まった。そこで、政府は海事産業の役割を整理した上で、海事クラスター支援組織を構築することで、政策の転換を図った。そしてこの動きを契機に、オランダの海運政策は、自国籍船確保のための産業政策から、経営環境の改善を通じて国内海運企業を自国に留めること、さらには海外海事企業を国内に誘致する産業立地政策へと転換された。そして海事クラスターの支援組織として Dutch Maritime Network が設置された。このクラスターは、海運を中核に、港湾、海洋開発などにより構成されている。

1. 5 日本の海事クラスター強化の試み：国土交通省によって検討された「マリタイムジャパン（海事クラスター）」

日本の海事クラスターの総力は、近年明らかな衰退傾向にある。この現状に対し、国は海事クラスターの新たなリード役となって、その打開策を検討したことがある。それは国土交通省が主導して検討した、「海事クラスター（マリタイムジャパン）」である。

国土交通省は、平成12年から弱まる日本の海事クラスターを再興することを目指した、「海事クラスター（マリタイムジャパン²）」を目指す政策の検討を行った。日本の海事産業は、これまで海運、造船、船用工業等が特定の地域に集積しており、国内外の物流ネットワークに大きく貢献してきた。このような歴史的、地理的状況を踏まえ、近年の経済のグローバル化や国際競争の激化の時代において、海事産業はより競争力を強化し、高度なグローバルロジスティクスを提供することが重要であると捉え、海事産業の分野を超えた総合的な取り組みを推進し、海事産業の発展、さらには日本経済への貢献を果たす政策の検討が行われた。

そこで具体的な施策として、まず平成12年11月に「マリタイムジャパン研究会」を設置し、日本の海事クラスターについて分析し、その政策的アプローチの有効性について検討した。その結果は「マリタイムジャパンに関する調査報告書」としてまとめられている。この報告書では、日本の海事クラスターのGDPは約13兆円、全産業の約3%、波及効果は5%と推定された。また東京、神戸、長崎に関する地域研究も行われ、海事産業が集積する地域においては、クラスター効果が発生しており、地域の海事産業の活性化に大きく寄与していることを明らかにした。しかし、近年は企業の本社機能が東京へ移転し続ける傾向や、地方港湾の地位の低下に伴い、地域の海事産業の集積が弱まっているため、地域の海事クラスター効果は希薄化傾向にあるとした。その打開策として報告書では、わが国、地域の海事クラスターのグレードアップの必要性について指摘している。具体的には、民間事業者の自発的なイノベーションを促進する官民連携した取り組み、イノベーションを創出する機関の整備などを提案した。また地域における施策としては、地域海事クラスターの現状や問題点を分析し、地域のコンセンサスを得ながら、特徴ある地域海事クラスターの方向を実現する必要があるとしている。

しかしこの研究会における議論は、具体的な政策という形で成就しなかった。

² 「マリタイムジャパン」とは、「高度に活性化された海事国、日本」を意味し、海事産業の分野横断的な取り組みを通じて、国際競争力を高めるという意味で、海事クラスターを含意しているようである。

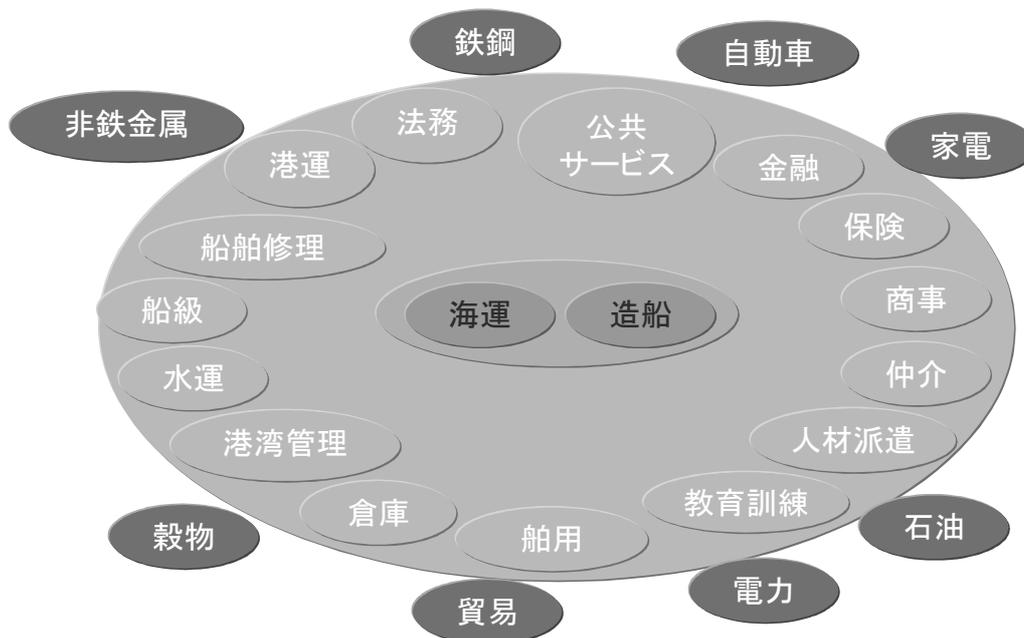


図 1-1

『平成 13 年版 海事レポート』において国交省が示した海事クラスターのイメージ図

「マリタイムジャパンに関する調査報告書」における神戸地域の海事クラスターの分析

「マリタイムジャパンに関する調査報告書」では、具体的に神戸地域の海事クラスターの現状を分析している。分析では、神戸地域にはかつて海運業、造船業を中心とした集積がみられたが、近年の神戸港の貨物取扱量の低迷などに伴い、海事関連産業の集積は低下傾向にあるとした。例えば海運業は、神戸港の発展を背景に本社機能の集積が神戸地域で見られたが、荷主の東京移転などに伴い、船社の営業機能は荷主の集積する東京や大阪に移転し、神戸地域での集積は低下傾向を示している。また造船業では、大手 2 社の造船メーカーが中心となり、地元の造船、船用工業メーカーに集積が見られたが、造船業の取引関係が全国に拡大するにつれて、神戸地域における関連産業間の取引が希薄化し、集積も弱まったとしている。また神戸地域の海事産業関係者にアンケートを実施し、このような神戸地域の現状、神戸の海事クラスターの意義について質問している。その結果、神戸の海事クラスターの意義として、海事産業の集積による情報交換の容易さなど、高い情報集積性を挙げている。一方、神戸港の低迷などを背景とした近年の海事産業の集積の低下は、顧客との営業効率を低下させるほか、ニーズの把握のコストを高め、結果としてクラスター効果の低下をもたらしているとした。

参考文献

- 石倉洋子他(2003)『日本の産業クラスター戦略』、有斐閣.
- 濱田哲(2000)「欧州における海事クラスター・アプローチの現状－欧州における海事クラスター調査を中心として－」、海事産業研究所報、No.414.
- 国土交通省海事局編『海事レポート 平成13年度版』
- 国土交通省海事局(2002)『マリタイムジャパンに関する調査報告書』、平成14年3月.
- 山崎朗・友景肇編(2001)『半導体クラスターへのシナリオ－シリコンアイランド九州の過去と未来』、西日本新聞社.
- マイケル・E・ポーター著(1999)『競争戦略論Ⅰ・Ⅱ』(竹内弘高訳)、ダイヤモンド社.
- 財団法人 海事産業研究所(2001)『欧州海事クラスター調査報告書－英国・ノルウェー・オランダ－』、調査シリーズ 2001-213.

第2章 神戸地域海事クラスターの現状とその課題

2. 1 神戸地域の海事クラスターの現状

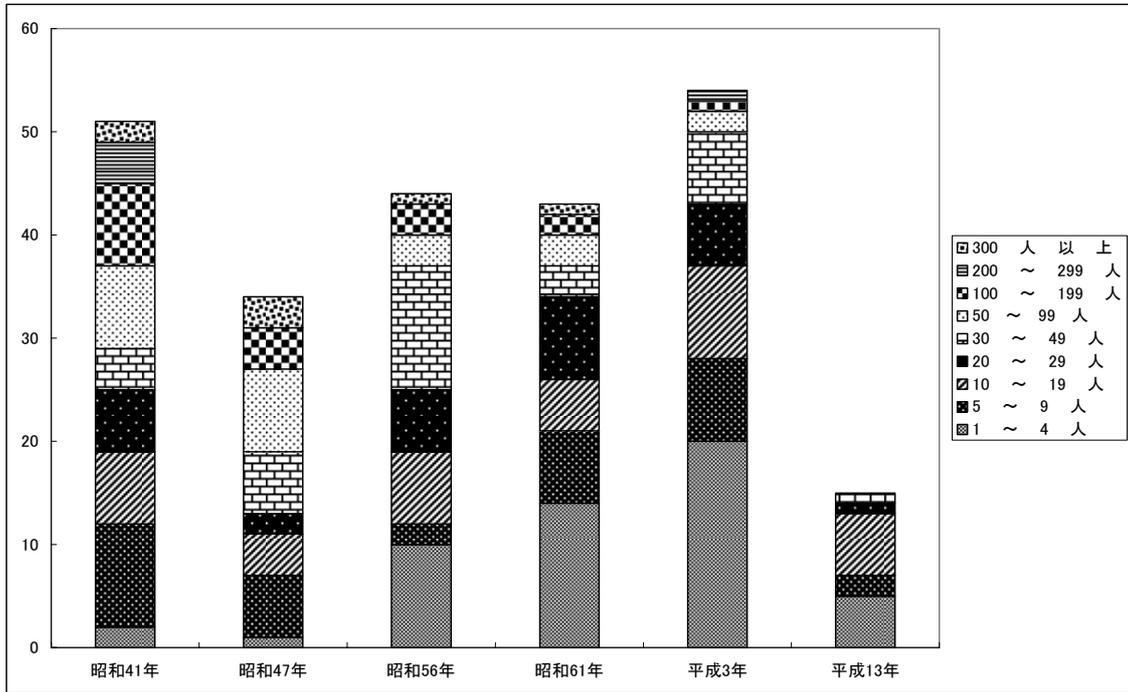
神戸地域の海事クラスターは、港湾を中心に育まれたと言えよう。古くは平清盛による大輪田泊修築に始まり、歴史的に長らく重要拠点として位置づけられてきた。明治時代以降からは、阪神工業地帯の物流拠点としての役割も加わり発展を遂げた。

また神戸港の港勢拡大は、神戸港を拠点とした多くの海事産業を勃興させた。例えば明治14年(1881年)川崎正蔵による川崎兵庫造船所(現在の川崎重工業、川崎造船)、明治38年(1905年)神戸三菱造船所(現在の三菱重工神戸造船所)、大正8年(1919年)川崎汽船などがその代表と言えよう。さらに、海事産業のみならず、神戸港を拠点とした物流ネットワークが構築されるにつれて、神戸地域の製造業の発展にも寄与し、当時隆盛を誇っていた鈴木商店が設立した神戸製鋼所などは、阪神地域の産業、さらには日本の産業を支える企業として成長した。このように、当時の神戸地域の海事クラスターは、神戸港を基盤に質・量ともに高いレベルの物流サービスを供給し、海事産業はもちろん、産業全体の競争力の源泉となっていたと言えよう。

しかし戦後の復興期を経て、日本経済が発展するにつれて、神戸地域を拠点に発展してきた海事関連企業は、日本全体、世界を視野に入れた経営戦略を構築するようになる。海運業は日本の製造業の国際競争力の向上に伴い、そのビジネスを世界規模で展開されるようになり、企業の拠点は神戸から、情報が集積する東京へと移されていった。また中小海運業も、大手海運業との関係が強まるにつれて、その拠点を東京へ移す動きをみせている。グラフ 2-1,2-2 は、外航海運業、沿海海運業(内航海運業にあたる)の兵庫県内事業所数の規模別推移を示している。一方造船業も、石油危機などの激しい好不況の波の中で、国や業界主導の造船建造設備処理の政策を受け、神戸地域の造船能力は縮小し、国内の造船建造拠点を長崎や坂出、瀬戸内地域へと移した。

また神戸地域の海事クラスターの基盤となる神戸港の港勢も、1994年に発生した阪神淡路大震災による神戸港の被災、また1998年の本州四国連絡道路神戸・鳴門ルートの開通による近隣地域間のロジスティクスの構造変化を受け、神戸港の貨物取扱量を大きく減少させた。さらに長らく神戸港にとって、最も重要な役割と位置づけられた「アジア地域の国際ハブ港」としての機能も、90年後半以降のアジア各国の大規模港湾整備の影響を受け低下している。

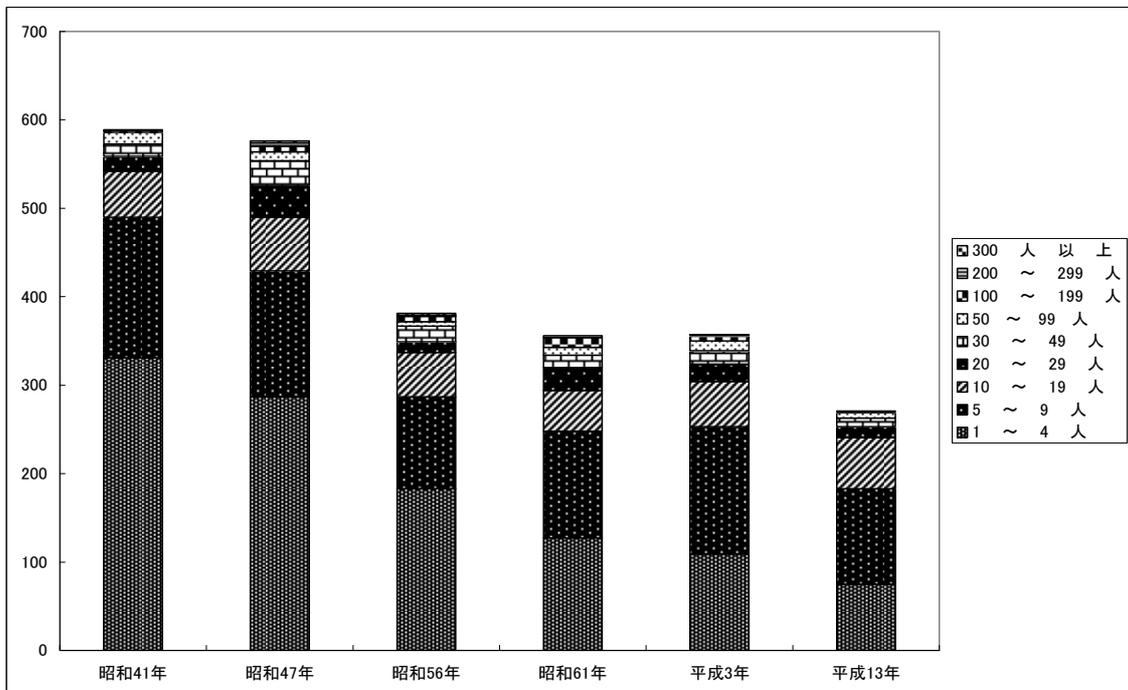
グラフ 2-1 兵庫県内における外航海運業事業所数の推移



(出所) 総理府統計局「事業所統計調査報告」

(注) 平成3年以前は海洋運輸業という区分。以降は外航海運業

グラフ 2-2 兵庫県内における沿海海運業事業所数の推移



(出所) 総理府統計局「事業所統計調査報告」

2. 2 神戸地域の海事クラスターのセクター分析

神戸地域の海事クラスターの現状を概観すると、神戸地域の海事クラスター効果は縮小傾向にあるように見える。しかし長い歴史の中で培われた海事クラスターの効果が完全に喪失されたとは考えにくい。神戸地域には現在も多く企業の集積し、また海事産業の一時代を築いた海事関係者も多く居住している。

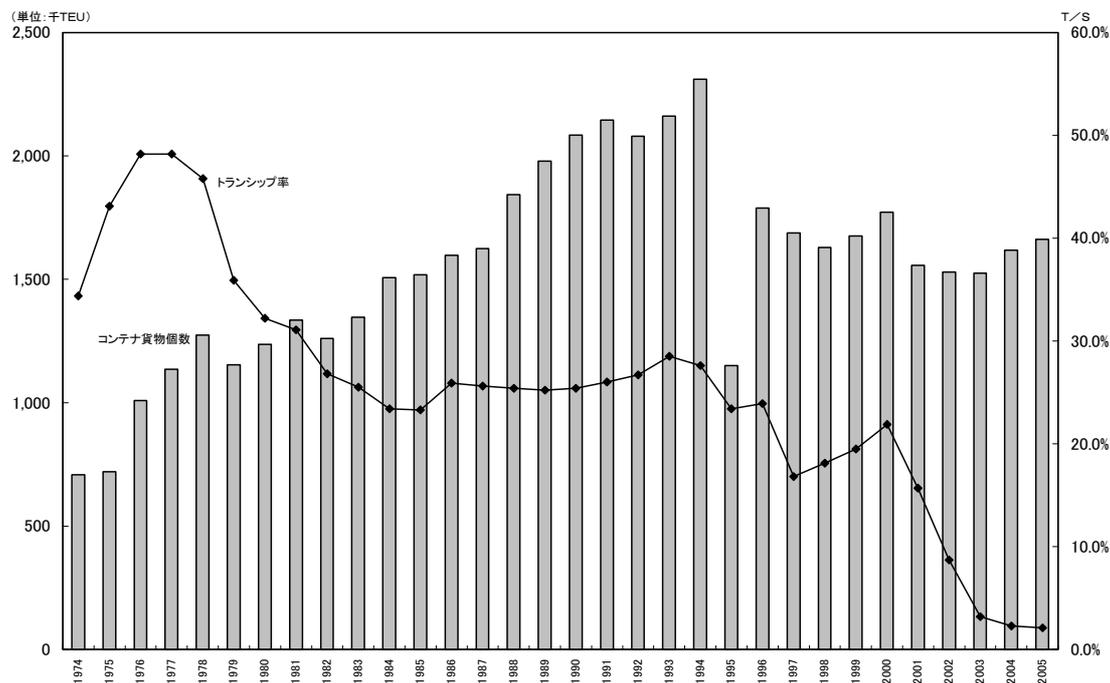
そこで神戸地域の海事クラスターが長年蓄積してきたノウハウや人材などの「knowledge」の集積や神戸を拠点に交流する「情報」の集積と神戸地域の優位性について検討する必要がある。本節では、神戸地域における「knowledge」や「情報」の集積とその優位性について、具体的に神戸地域の海事クラスターの中核を担う、荷主との関わりを含めた海運・港湾サービス、造船関連工業のセクター分析を通じて、その現状と課題を整理する。

海運・港湾サービス

神戸港を基盤とした海運や荷主が相互に関連する海運・港湾サービス分野の優位性は、国際重要港湾として、長い歴史のなかで培われたサービス水準や技術・ノウハウといった「knowledge」の蓄積である。また衰退傾向にあると言われるものの、現在も多くモノや人が交流しており、多くの「情報」も交流している。そこで神戸港の概要を踏まえた上で、神戸港の優位性と課題について整理する。

神戸港は、第2次世界大戦後、阪神工業地帯の重要港湾として、高度経済成長期の産業を支え、日本の経済発展とともに「日本の玄関」、「アジア地域最大のハブ港」として隆盛を誇った。しかし近年のアジア諸国の経済発展に伴う、アジア域内貨物流動における日本起因の貨物量シェアの低下や、アジア諸国の大規模港湾整備は、神戸港のハブ港としての機能を弱め、その国際港湾としての相対的な位置づけを低下させた。表2-3は、神戸港の外貿コンテナ貨物推移とトランシップ率の推移である。神戸港の外貿コンテナ貨物量は震災以後、一時的に大きく減少しているものの、その後は一定の水準を維持している。一方、神戸港を経由するトランシップ貨物は、2000年以降大幅に低下し、現在はわずかな状況である。このトランシップ貨物の推移は、国際ハブ港としての役割の大きさを示している。アジア各国の大規模な港湾整備が進むにつれて、神戸港の国際ハブ港としての役割が弱まっていることを表している。

グラフ 2-3 神戸港の外貿コンテナ貨物推移とトランシップ率



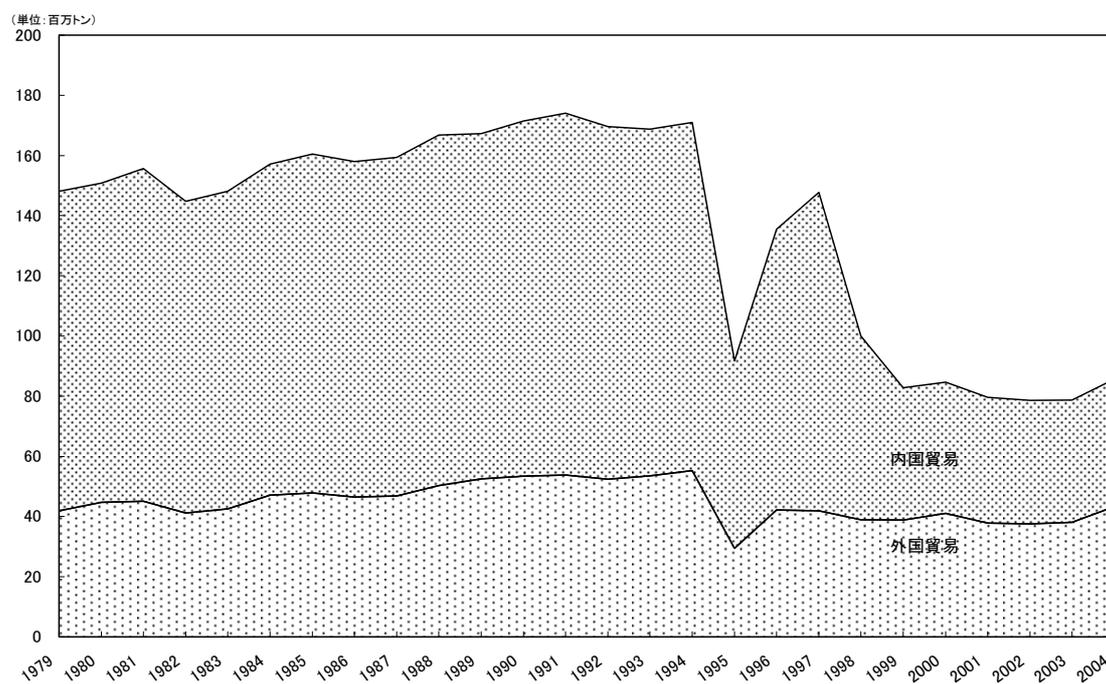
(出典) 神戸市みなと総局『神戸港大観』

またグラフ 2-4 は、コンテナ貨物を含めた、神戸港における外国貿易と内国貿易、つまり外貿取扱貨物と内貿取扱貨物の港湾総取扱貨物量¹の推移である。すると神戸港の港勢は、特に内貿取扱貨物において、1995年に起きた阪神淡路大震災、1998年4月の本州四国連絡道路神戸・鳴門ルートの開通により、貨物取扱量が急減していることがわかる。阪神大震災では、一時的な港湾設備の利用停止を余儀なくされ、今まで神戸港を活用してきた船社・荷主が他港へ流出したとされる。その後、港湾設備の復興により、港勢は回復基調をたどったものの、一部の船社・荷主は他港の利用を継続した。長年の慣習として神戸港を活用してきた船社、荷主が、名古屋港や大阪港などの他港の利用を緊急避難的に行ったことで、代替港の利便性の高さが認識され、荷主にとって、物流体系の再構築の契機となってしまったと推察される。しかし神戸港の港勢に最も大きな影響を与えたのは、1998年4月に本州四国連絡道路神戸・鳴門ルートが開通したことである。グラフ 2-5 のように、同連絡橋の開通は、神戸港と香川県間、神戸港と徳島県間の貨物流動を大きく減少させた。特に香川県は貨物流動の総量も大きいため、神戸港の港勢に大きな影響を与えている。また兵庫県内の貨物流動の減少も大きい(グラフ 2-6 参照)。同ルートの開通により、1998年4月に淡

¹神戸港の貨物は一般に外貿取扱貨物と内貿取扱貨物に分けられる。さらに外貿取扱貨物は、石炭などのバルク貨物などを対象とする外貿一般貨物と外貿コンテナ貨物に分類される。また外貿コンテナ貨物は、神戸港からのローカル貨物と、国内他港を始発点とする内航フィーダー貨物、外国の他港で出された貨物を、神戸港を経由して、さらに外国の他港へ移出するトランシップ貨物に分けられる。また内貿取扱貨物も、神戸港からの純内貿貨物と内航フィーダー貨物に分類される。

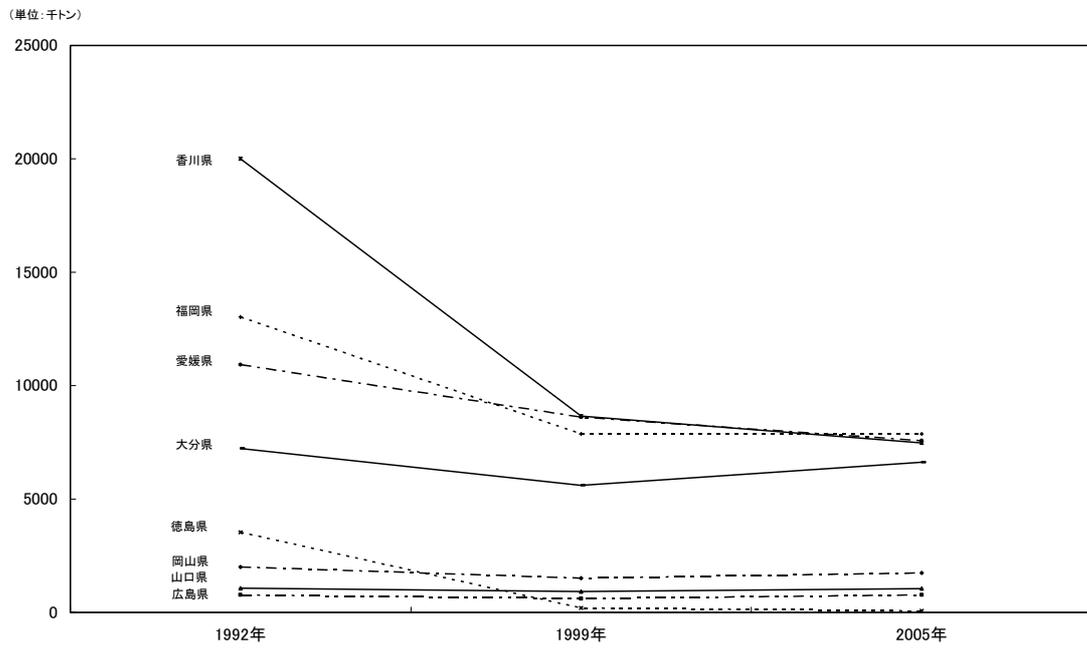
路フェリー（神戸～大磯）が廃止されたことを受け、神戸・淡路間の貨物・旅客輸送がフェリーからトラックへと完全にシフトした。そのためデータ上輸送機械に分類される、フェリーで輸送された自家用車やトラック輸送分がなくなり、淡路島諸港間の貨物流動の約4,400万トンがほぼなくなったことが、内貿取扱貨物の大幅な減少という形で、データ上現れている。

グラフ 2-4 神戸港貨物取扱内訳推移



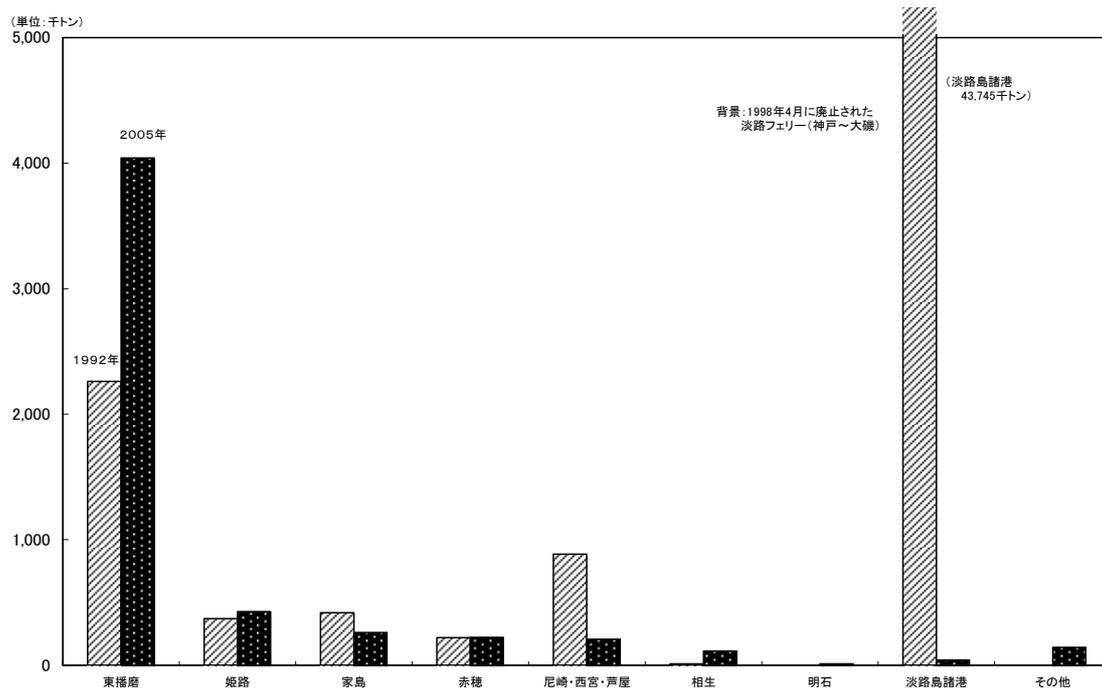
(出典) 神戸市みなと総局『神戸港大観』

グラフ 2-5 神戸港・瀬戸内海沿岸県間の貨物流動の推移



(出典) 神戸市みなと総局『平成 17 年 神戸港大観』

グラフ 2-6 神戸港・兵庫県他港間の貨物流動の推移



(出典) 神戸市みなと総局『平成 17 年 神戸港大観』

(注)

- ・ 1992 年の坂越港は、赤穂港に繰入
- ・ 1992 年尼崎港と 2005 年尼崎・西宮・芦屋港データを同様に扱う。
- ・ 2005 年の県内諸港、江井ヶ島港、阿万港はその他に分類する。
- ・ フェリーにて輸送されるトラック・自動車は輸送機械として集計されている。

しかし、新しい神戸港の役割も顕在化している。それは西日本から出される貨物のフィーダー拠点としての役割とアジア経済圏の物流ネットワークにおける拠点としての役割である。先述した外貿コンテナ貨物は、トランシップ貨物が減少している中、全体の外貿コンテナ貨物は一定の水準を維持している。その背景には、神戸港の背後地出の貨物の増加とともに、瀬戸内地域を中心としたフィーダー貨物の増加があるとされる。実際震災前後は全体のコンテナ貨物の 5%未満であったフィーダー貨物の割合は、2006 年には 8.7%にまで増加している。²

また表 2-1 は、神戸港の主要外航航路の貨物推移を示しているが、北米航路(西岸 2 航路、東岸 1 航路)の寄港数は減少傾向にあるものの、タイ・インドシナ航路と中国航路は大きく伸びている。これは、日本とアジア経済圏との間の貨物需要の増加を受け、神戸港がその物流ネットワークにおいて新たな役割を担っている。このような神戸港で顕在化する新たな役割をどのように今後の神戸港の施策につなげていくかが課題である。

² 神戸市みなと総局へのヒアリングによる

表 2-1 神戸港における主要外航航路別貨物推移

	1992年		1999年		2005年		対92年比	対99年比	1992	1999	2005
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数					
フルコンテナ船	4,412	109,632,099	4,725	108,628,377	4,029	91,742,133	91.3%	85.3%	24849	22990	22770
定期航路計	4,404	109,501,533	4,718	108,225,539	4,013	91,045,075	91.1%	85.1%	24864	22939	22688
北米西岸(PNW)	657	23,291,509	442	20,377,822	122	6,002,757	18.6%	27.6%	35451	46104	49203
北米西岸(PSW)	645	24,342,440	499	20,910,034	431	20,371,155	66.8%	86.4%	37740	41904	47265
北米東岸	274	11,140,195	362	16,526,118	76	3,941,404	27.7%	21.0%	40658	45652	51861
カリブ・メキシコ湾	2	40,127	0	0	0	0			20064		
欧州	501	22,191,990	262	15,688,634	417	26,789,649	83.2%	159.2%	44295	59880	64244
近東・地中海	103	4,410,471	134	4,552,609	0	0			42820	33975	
南米西岸	7	146,789	70	1,437,797	15	349,214	214.3%	21.4%	20970	20540	23281
南米東岸(パナマ経由)	1	23,790	2	50,994	0	0			23790	25497	
南米東岸(南ア経由)	7	124,940	57	1,286,433	46	1,687,928	657.1%	80.7%	17849	22569	36694
東南アフリカ	33	1,016,814	48	1,526,565	0	0			30813	31803	
西アフリカ	11	236,467	0	0	0	0			21497		
豪州・ニュージーランド	148	2,433,953	118	2,146,765	68	1,601,835	45.9%	57.6%	16446	18193	23556
印・パ・ペルシア湾	47	1,435,288	0	0	0	0			30538		
インドネシア	170	3,048,991	236	4,012,693	97	1,797,330	57.1%	41.1%	17935	17003	18529
タイ・インドシナ	259	2,502,290	317	3,780,113	531	6,988,128	205.0%	167.5%	9661	11925	13160
シンガポール・マレーシア	214	4,247,890	112	2,950,826	209	4,905,904	97.7%	186.6%	19850	26347	23473
フィリピン	3	27,826	53	624,952	51	487,055	1700.0%	96.2%	9275	11792	9550
香港	116	2,105,709	0	0	0	0			18153		
台湾	36	415,652	1	9,923	0	0			11546	9923	
韓国	517	2,124,819	496	2,059,812	344	1,871,240	66.5%	69.4%	4110	4153	5440
中国	603	3,882,127	1,473	10,085,557	1,581	14,093,776	262.2%	107.3%	6438	6847	8914
ナホトカ	50	311,456	36	197,892	25	157,700	50.0%	69.4%	6229	5497	6308
不定期船	8	130,566	7	402,838	16	697,058	200.0%	228.6%	16321	57548	43566

(出典) 神戸市みなと総局『神戸港大観』

(注) 対92年比、対99年比は、2005年に対するものである。

このような神戸港の港勢を踏まえると、神戸港の現状は、国際ハブ港としての役割は小さくなっているものの、アジア地域の物流ネットワークの一拠点としての役割、そして国内の、特に西日本におけるフィーダー輸送の拠点、阪神地域の物流拠点としての役割を担っていると言える。またその港勢も、先述の2つの要因を考慮すると、数字からのイメージよりも衰退していないと言えよう。むしろ地理的に巨大な消費地や生産地を抱えていない神戸港が、東京港や横浜港、名古屋港と肩を並べていることは、神戸港が歴史的に積み上げてきた港湾サービスに優位性があると推察される。

そこで今後の神戸港の港勢、さらには神戸港を利用する海運、荷主の競争力を高めるため、神戸港を管理、運営する行政機関と海運企業、荷主が、相互に連携を強めた取り組みが必要である。荷主は貨物が安く、早く、安全に輸送されることを求める。特にアジア経済圏における経済活動において、安価な労働力と効率的な物流ネットワークの構築が鍵となる。そして海運企業は、その荷主のニーズに合わせて輸送サービスを提供する。そこで重要なのは荷主のニーズがどこにあり、海運企業がそのニーズに応える場合、現在の神戸港において何が課題なのかを表明することである。特に阪神、瀬戸内地域には、厳しい国際競争の中で、鋭敏なコスト意識を持った荷主が多く存在する。そういった荷主企業を取り込み、海運企業が神戸港を活用したビジネスを拡大することを実践できるシステムが構築されれば、アジア経済圏における神戸港の優位性へとつながり、新たなアジア地域の拠点としての役割を構築することができる。特に近年、港湾サービスにおいて、securityとsafetyに関する「安全」「信頼性」といったニーズが高まっている。しかしこのような分野は、港

湾インフラと長い時間をかけて培われたノウハウ・技術が相互に機能することが重要である。このような高い港湾サービスを基盤に、貨物などの「モノ」、「ヒト」、そしてノウハウなどの蓄積やビジネスに関わる「情報」が交流することが、神戸地域の海事クラスターの再生において重要である。

造船関連工業

神戸地域の造船関連産業の優位性は、まさにクラスターの枠組みで捉えることができる。地理的に近接した地域に、造船、検査、修繕、船用工業、研究機関が、face to face の関係で集積していることが、その優位性の源泉である。一般に輸送機械産業は、多くの部品などの関連産業を抱え、ある一定の地域に集積し連携をとることで、新たな製品や生産技術などの「knowledge」を創出し、蓄積することができる。造船関連産業もその傾向が強く、神戸地域の造船関連産業集積は、非常にバランスよく集積している。

まず神戸地域の造船関連産業の概要について整理する。神戸地域の造船関連産業の発展は、明治時代に川崎兵庫造船所をはじめとした大規模造船所が建設されたことが契機となった。その後大手をはじめ中小造船業が新造船や修繕工場を設置し、現在も多くの工場が集積している。表 2-2 は、神戸運輸監理部管内（兵庫県）における造船事業者の推移であるが、事業者数や建造規模は年々小さくなっているものの、この地域の造船建造量の総トン数シェアは、2005 年で日本全体の約 1 割となっており、艦船や高速船、ブロック建造、修繕などを中心に行われている。

表 2-2 神戸運輸監理部管内における造船業の現状

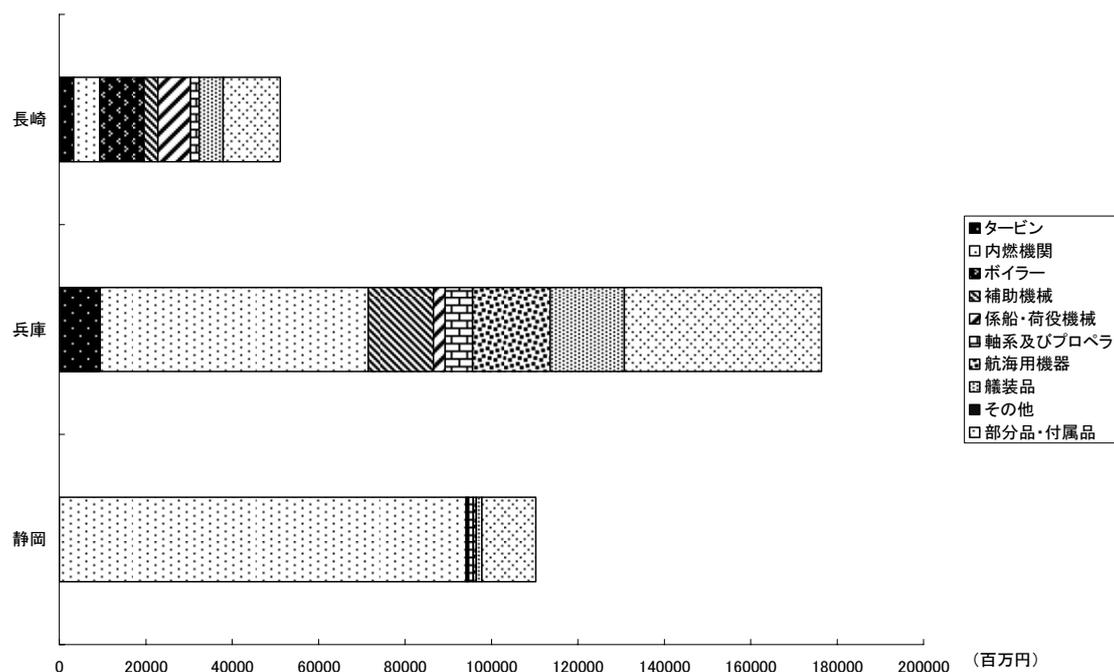
	造船事業者		合計						大手				中小			
			建造(鋼船)		修繕(鋼船のみ)		建造(鋼船)		修繕		建造(鋼船)		修繕			
	造船法に基づく許可事業者	小型船造船業法に基づく登録事業者	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数		
1979	昭和54年	15	67	207	442,048	4090	18,079,503									
1984	昭和59年	19	63	191	855,911	3699	16,692,763	42	803,937							
1989	平成元年	18	53	149	167,815	2928	7,781,480	16	115,440							
1994	平成6年	18	46	99	311,169	1863	3,196,754	10	257,075	84	1,506,744					
1999	平成11年	21	39	46	317,116	1766	1,859,518	8	281,533	44	385,275					
2004	平成16年	21	27	45	374,929	1562	1,687,457	11	362,073	34	700,982	34	12,856	1539	1,348,566	
2005	平成17年	21	27	34	389,865	1538	1,204,961	10	372,109	22	230,311	24	17,756	1516	974,650	

(出所) 国土交通省神戸運輸監理部「管内造船及び船用工業の現状」

またこれらの造船工場の集積に伴い、神戸地域には世界でも有数の船用工業の集積地を形成している。グラフ 2-7 は日本の船用工業の生産上位 3 県の製品内訳を示しているが、兵庫県は幅広い船用工業製品を生産している。特にこの地域には 100 社近くの船用メーカー

が集積し、企業の中には、近年世界の造船産業と取引を行い、世界市場で存在感を示すものも少なくない。例えば独自の 4 サイクル船用エンジンブランドを有する阪神内燃機工業(神戸市)や船舶レーダーでは約 40%の世界シェアを有する古野電気(西宮市)などが代表であろう。また中小企業の中にも、造船産業を側面から支える企業が多数集積している。

グラフ 2-7 船用工業製品上位 3 県の概要



(出所) 国土交通省海時局船用工業課「船用工業統計年報」平成 15 年 10 月

さらに、このような神戸地域は、国際的物流拠点としての神戸港を有し、多くの船舶が世界各国から寄港することから、多くの船舶検査機関である船級協会の検査拠点が置かれている(表 2-3 参照)。

このように神戸地域では、造船・検査・修繕という船のライフサイクルにおける拠点が近接しており、造船に関連した情報が集約され、新たな技術へのフィードバックも可能にできるフィールドも有している。

表 2-3 船級協会の日本事務所

	関東地区(北海道～中部地区)	関西地区(近畿～九州・沖縄)
日本海事協会	本部(東京、千葉)、支部(函館、東京、横浜、名古屋)、事務所(八戸、仙台、清水)	支部(神戸、岡山、尾道、広島、坂出、今治、北九州、長崎、佐世保)、事務所(相生、因島、高知、臼杵)、駐在(鹿児島)
アメリカ船級協会(American Bureau of Shipping)	関東事務所(横浜)	神戸事務所
フランス船級協会(Bureau Veritas)	横浜事務所	神戸事務所
ノルウェー船級協会(Det Norske Veritas)	横浜事務所	日本地区本部・神戸事務所
ドイツ船級協会(Germanischer Lloyd)	GL横浜事務所	GL日本事務所(神戸)
ギリシャ船級協会(Hellenic Register of Shipping(international))		ナブテック マリタイム株式会社(神戸)
韓国船級協会(Korean Register of Shipping)	東京事務所	神戸事務所
ロイド船級協会(Lloyd's Register of Shipping)	ロイド レジスター アジア(横浜)	ロイド レジスター アジア(神戸)

(注)各船級協会の HP などより作成

神戸地域の造船関連産業は、地理的に近接した地域に、造船、検査、修繕、船用工業、研究機関が、face to face の関係で集積していることが、その優位性の源泉であり、また大きな可能性を秘めている。特に船用工業は、中小企業などが多く、その製品も必ずしも競合しない多様な企業が集積している。このような企業にとって、この近接した神戸地域を基盤に、様々な技術や情報入手できる仕組み、また逆に様々な情報を配信できる仕組みが確立されることは、多くのビジネスチャンスを生む可能性を秘めている。また近年、日本の造船各社は、中国などのアジア地域に進出する動きを見せており、技術開発とともに、経営マネージメントを担う人材育成が急務となっている。そしてその地域的役割を神戸地域が担うべきである。そのためにも、長い歴史を有する造船関連産業の「knowledge」の蓄積、神戸地域に集まる情報、そして神戸大学、大阪大学、大阪府立大学などの海事関連の研究教育機関が持つ技術や情報、そして海事産業に理解のある都市、行政がうまく連携することが重要である。

2. 3 神戸地域海事クラスター強化の意義と課題

神戸地域の海事クラスターの現状を示す各種データや、海運業や造船業が神戸地域から営業・生産拠点を撤退したという近年のニュースは、この地域の海事クラスターの衰退を多くの海事関係者に印象づけている。しかし、このような現状から、神戸地域の海事クラスターの重要性は失われたと結論づけるべきではない。神戸地域には歴史的に培われた技術やノウハウを創出する基盤が存在する。荷主の安全性といった神戸港の港湾サービスへの信頼は高い。海事代理士や金融、保険など海事関連サービスを供給する基盤もある。造船分野では研究施設をはじめ、造船を支える船用工業の集積も厚い。また各国の船舶検査

機関が神戸に拠点をおき、修繕施設なども神戸地域に集積している。このような造船、修繕に関わる技術的情報は、現在も神戸に一定の集積があると考えられる。さらにその基礎技術や人材供給する神戸大学などの教育研究機関も神戸地域に集積している。つまりデータや実際に観察しにくい「知 (knowledge)」に関わる基盤や「情報」は、神戸地域の海事クラスターの重要な資産、優位性の源泉といえよう。

また近年の日本周辺の経済状況をみると、アジア経済圏の急速な経済成長に伴い、経済活動、ロジスティクスは大きく変化している。日本経済とアジア経済圏との関係は高まり、その貨物流動も大きく伸びている。また日本企業は生産拠点をアジア経済圏に展開し、製品を逆に日本へ輸入する事例も多くなっている。海事産業においても、日本アジア間の海運サービスのウェイトの増加、造船業の生産拠点のアジア地域への展開の動きが顕在化している。このような経済環境の中で、神戸地域の海事クラスターも、アジア経済圏における拠点的作用を念頭に、その強化を図るべきだと考える。

しかし問題となるのが、このような神戸地域の海事クラスターが有する「knowledge」に関わる基盤、そしてそこから創出される「knowledge」や交流する「情報」は、クラスターの外部からは観察しにくく、また内部においても、その存在については多様な見方が存在することである。そこで、その優位性をどのように捉え、可視化するかが課題である。まず神戸地域の「knowledge」を創出する基盤と創出されている「knowledge」、そして神戸で交流する「情報」はどのようなものかについて共通認識を持つことで、神戸地域の海事クラスターの可能性が明らかになろう。そして次の段階で、その優位性を活かし、どう方向付けをしていくかが課題となる。

このような課題に取り組み、神戸地域の海事クラスターを強化し、アジア経済圏の拠点的作用を担うには、海事クラスターを構成するセクターを束ねる試みが必要となろう。また「knowledge」や「情報」を有効に活かすためには、大学などの研究教育機関の役割も欠かせない。そこで、海外でも事例があるように、広範にわたる海事産業を束ねる、産学官が参加した海事クラスターを牽引する組織を構築すべきだと考える。そしてこの枠組みのもとで、以下のような検討をまずはすべきである。

- ・ 神戸地域の海事クラスターの「knowledge」や「情報」の基盤とその優位性はどこにあるのか。
- ・ クラスターを構成するセクターが直面する課題は何か。
- ・ 神戸地域の海事クラスター強化に向けて取り組むべき課題は何か。

特に近年の日本の海事産業が抱える課題として、アジア経済圏における戦略的施策とそれに伴う人材育成が挙げられよう。このような課題に対し、神戸地域の海事クラスターが提供する役割は大きい。そして新しい産官学を基盤とした海事クラスターが神戸地域で再生され、「knowledge」創出の基盤が強化され、多くの「情報」が海事クラスターに集まり、またそこから新たに「情報」が発信されるようになれば、持続可能な神戸海事クラスターの強化に繋がるだろう。

第3章 神戸海事クラスター構築の動き

3. 1 海事産業を巡る内外の動向

わが国の海事産業は、今でこそ中国等によるアジア諸国の経済的発展の恩恵を受け、これまでになく景況を謳歌しているが、数年前までは世界的な景気低迷と、アジア諸国の台頭に大きな不安を抱いていた。例えば、港湾におけるハブ機能はシンガポール、香港、中国、韓国、台湾等に駆逐され、世界に占める貨物の取扱量も年々後退を余儀なくされた。設備にしても世界の趨勢となりつつあった大型コンテナ船（8000TEU以上）登場に立ち遅れ、世界から大きく引き離された。海運業は徐々に景気が上向き、活発化する兆しは見せていたが、米国で起きたテロ事件の後遺症をなお引きずっており、また国際競争力の確保が懸案となっていた。造船業でも新規受注が増えだしたものの、決算内容は赤字状態が続き、経営改善する見通しは2、3年後といわれた。そして人材不足による現場力の強化と技術継承、革新技術の開発が大きな課題となっていた。

こうした環境の中で、わが国の海事産業がどう対応し、新たな展望を見出すのか。業界ではそれなりの議論を重ねていたが、有効な施策を打ち出せないまま推移してきたのが実態である。この背景には規制緩和の大きな流れの中で、業界ぐるみによる対策強化が時代錯誤として受けとめられ、従来の役所依存体質からの脱却、企業自ら生き残りへ向けた自立化を模索し始めたことが指摘できる。運輸省が2002年に打ち出したマリタイムジャパン構想も、具体化されなかったのはドライバー役の不在とともに、まさにこうした状況を反映したものといえよう。

当財団が「国際海事都市神戸」再生のための研究会立ち上げに乗り出したのは、それから2、3年が経過した頃である。海事を巡る状況は基本的には大きな変化はないものの、早急な打開策が求められていた。

一方、欧州の海事国も同様の問題に直面していた。自国籍船の減少や船員問題、また造船でも韓国の躍進など多くの課題が山積していた。そこで、欧州海事関係者は、クラスターの取り組みにいち早く着手し、EU市場を拡大させながら、先進的な取り組みを通じて、海事産業の競争力を高めようとした。

3. 2 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の立ち上げ準備

以前、運輸省は海事クラスター構築を提唱したことがある。しかしこの政策は具体化には至らなかった、当財団では、その原因について、全国組織で行おうとしたことに無理があったこと、研究教育機関が一翼を担わなかったことではないかと分析した。そこで地域の視点と学（研究教育機関と産業）の連携を柱とした地域海事クラスターの構築が必要で

あると考え、具体的にモデル地域を選定し、地域海事クラスターの構築を検討することにした。このモデル地域は、海事産業が集積し、クラスターの一翼を担うことのできる教育研究機関が立地していることが重要であり、また地域の行政機関も、海事に関して一定の理解を持っている必要があると考えた。そこで具体的に神戸、今治、名古屋について検討し、最終的に神戸をモデル地域とすることが決まったのである。

この地域には海上物流に欠かせない港湾・海運企業をはじめ、荷主・商社、金融機関、フォワーダー、倉庫、通関業者などの海事サービス産業が集積していたほか、官庁、大学などの行政・教育研究機関、および造船、船用メーカーなど、物づくりの拠点も集積がある。十数年前まで、神戸港は、わが国貿易の基地として、アジアと欧米を結ぶ海上輸送の拠点を形成し、世界のハブポートとして君臨してきた。まさにクラスター的な装いと賑わいを見せていたのである。

ところが阪神大震災を境に、海事産業は縮小し、企業も撤退が相次いだ。また経営の意思決定機能が東京へ集中化する動きが強まり、神戸の海事産業は空洞化していった。そして神戸市は、わが国海事産業が行き詰まりを見せている中で、「みなと神戸」も明確な目標を見いだせず、停滞を余儀なくされていた。かつての神戸の栄光は、今では遠い昔の記憶として薄まりはじめ、再興への地元海事関係者の意気込みも次第に弱まりつつあった。そこで、再び神戸に海事クラスターを蘇えさせるには、新たな視点と発想、加えて関係者を“その気にさせる”強いエネルギーが求められていたのである。

まず当財団では、平成17年度に「海事クラスターに相応しい海事専門教育に関する調査研究」を実施し、海事産業活性化の方策として欧州やアジアで具体化した、海事クラスターの理論的考察を行うとともに、わが国における海事クラスターの今後のあり方を展望した。また、関西圏の海事クラスターの状況について、アンケート調査を通じて検証した。するとこの地域には長い年月を経て蓄積された海事関連の専門知識が集積しており、今もバランスのとれた海事産業が残されていることが明らかになった。これは急速に台頭したアジア海事国にはない日本の優位性である。そして海事クラスターを強化するため、「総合的な海事教育システムの確立が喫緊な課題である」と提言するとともに、神戸の持つポテンシャルをどう生かすべきか、業界の枠を超えて産学官が連携した取り組みが重要であると考察した。

こうして平成17年度に実施した研究成果を生かすべく、新たにチャレンジしたのが平成18～19年度に実施された「地域海事クラスターの構築に関する調査研究」である。この事業は、従来のような“シンク（提言）タンク”としての枠組みにとどまらず、“ドウ（行動）タンク”として、具体化へ向け『「国際海事都市神戸」再生のための研究会』の立ち上げに取りかかった。

3. 3 研究会の目的とねらい

「国際海事都市神戸」再生のための研究会の立ち上げは、ある意味で時機を得たものとなった。しかし、地元がどう受け止めてくれるのか、これがもっとも重要なポイントである。したがって、“なぜ神戸なのか”、さらに“なぜ今、海事クラスターなのか”という疑問に答える必要があった。人を動かし、物事を進めるには明確なコンセプトが必要であり、具体的な戦略づくりが重要となる。「国際海事都市神戸」再生のための研究会の立ち上げに際し、まず問われたのは事業の目的であり、“海事クラスターとは何ぞや”という概念規定とイメージづくり、そして最終的に何を引き出すかという現実的な効果であった。その中で当財団の役割は、広く海事産業の関係者を集め、神戸を取り巻く状況を明らかにする中で、今後のあるべき方策について考える“場”を提供すること、さらには研究会の場を通じて地元関係者の理解を促し、今後の方策について関係者の意見を集約することと考えた。そして、神戸の地域活性化を目的に、海事産業を通じて国際都市神戸の再生を図ろうと挑戦したわけである。さらに付け加えれば、新時代に対応した海事クラスターを全国に先駆けたモデルケースとして実現できればとも考えた。

神戸は地域海事クラスターの構築にもっとも魅力的な地域である。市民の港に対する誇りと愛着心は根強く、今なおプライオリティは高い。それは他の都市にはない特異な伝統・文化であり、いまなお脈々と生きている。少なくとも、当財団はそのように考え、神戸地域の海事クラスターを再び蘇えさせる受け皿づくりに一役買うことにしたわけである。その際の視点は4つ。①知識集約、②地域中心、③産学連携、④内外への情報発信—という組織づくりである。それは従来のようなハードウェアを中心とする装置産業から知識集約型産業へ、そして海事経営・海事法・海事工学・海事行政といった専門的な業界の枠を越えた“マリタイムコミュニティー”を創設することである。このためには、神戸を含め関西圏が有する研究教育機関を巻き込み、わが国の優秀な人材を育成・確保できるセンター的な役割を発揮することが重要である。そこで当財団では、既存の枠組みにとらわれない民間主導で、分野横断的な検討の場としての研究会を発足させ、地域海事クラスターの受け皿づくりにつなげようと考えたのである。

3. 4 研究会のメンバー構成

当財団は、海事都市神戸の再生へ、具体的な検討を行なう場としての研究会の発足に取りかかった。その段階でとくに配慮したのは、この研究会が地域主義、分野横断的なものであること、そして産学官からのメンバーで構成されることである。理由は、地域のクラスターであり、神戸のもつポテンシャルを生かし、具体的な行動に結びつけなければならなかったからである。そこでまず着手したのが、研究会のドライバー的な役割を担えるメンバーの選定である。そこで神戸市みなと総局や経済・業界団体、さらには神戸大学を考えた。各機関の首脳と懇談を行い、意見交換、地元の反応を伺った。この成果は予想以上

に大きな反応を示し、賛同も得、具体化できる素地を築くことができた。例えば、神戸市は新たな長期ビジョン策定へ乗り出そうと考えている矢先であり、研究会の討議に関心を寄せた。経済団体でも国際交流の推進に力を入れており、港の発展は懸案と考えていた。とりわけ大きな力を与えたのは神戸大学である。大学の地域貢献や産学共同研究の重要性が指摘されるなかで、神戸大学も新たな地域貢献、産学連携の姿を模索する段階にあり、この研究会の一翼を担いたいとの意向が示された。

そして次に取り組んだのは、研究会の運営をうまくリードしてくれる座長の選定である。実際には研究会のメンバーの中から選出されるが、有力候補者を内定させておく必要がある。幸いなことに神戸にゆかりが深く、多様な意見の集約を図る能力と経験を有し、かつ、海事関係者へのリーダーシップも発揮できる人物として、神戸大学名誉教授（大阪産業大学教授）の宮下國生教授をリストアップできた。同氏は、前年度の海事クラスターに相応しい海事専門教育に関する調査研究でも積極的に協力してもらい、地域クラスターの取り組みに理解を示し、当財団寺島常務理事より依頼したところ快諾いただいた。あとは産業界の人選である。この面では、すでに神戸の海事に関わる首脳めぐりを行なった際、メンバー構成についても相談、協力を仰いでいた。造船・船用、内航・倉庫関係企業に関しては神戸運輸監理部、荷主や物流関係者へのアプローチは神戸商工会議所が窓口となって協力してくれるとの了解のもと、メンバー構成を固めていった。そして、最終的な参加要請と内諾に関しては、神戸へ出張し直接企業訪問を重ねながら出席への最終確認を行った。

なお、研究会設置のための折衝を行なう過程で、神戸地域海事クラスターの構築による成果目標は、以下に示すような事項であると想定した。

1. 地域の海事産業・大学の連携協力による海事知識の集約、人材育成、競争力の強化
2. 海事に関する産官学の連携協力を中核とした地域振興
3. 地域海事クラスターの連携強化による日本の海事クラスターの確立と国際競争力の強化

研究会メンバーも固まり、平成 18 年 7 月下旬には、第 1 回研究会を平成 18 年 9 月 13 日（水）に開催することが決まった。一方で神戸地域海事クラスターの構築を提唱し、責任者として研究会立ち上げに奔走した当財団の韓研究員は同年 8 月に研究員の契約が満了し、9 月からは韓国の聖潔大学の教授就任が決まっていた。地元企業の経営者クラスをリードしてプラン作りをしていくという知識と経験を必要とする業務を行うために、韓を引き継ぐ責任者の選任が財団にとって重要問題であったが、その後任として、国土交通省からの研究休職出向者である西田海技研究グループ長に白羽の矢がたった。

結局、第一回目の研究会までに以下のメンバーによる参加が固まった。

氏名	企業団体名	役職名
本岡啓伸	住友ゴム工業（株）	物流部課長
萩本敏昭	（株）アシックス	経理部資金チーム
山水教賢	神栄(株)	経営戦略室ストラテジックスタッフ
中和英三	バンドートレーディング(株)	代表取締役社長
高島孝	富士通テン(株)生産本部	物流部神戸物流センター長
白石保典	阪神内燃機工業株式会社	代表取締役社長
佐藤國臣	佐藤國汽船株式会社	代表取締役社長
岡崎信行	川崎造船株式会社	取締役企画本部長
森本啓久	森本倉庫株式会社	代表取締役社長
古川國丸	八馬汽船株式会社	代表取締役社長
高崎正弘	神戸商工会議所	副会頭
草野誠一郎	神戸商工会議所	産業振興部国際担当部長
上川庄二郎	神戸経済同友会	特別会員
尾藤唯之	神戸青年会議所	理事・地域力創造委員長
橋間元徳	神戸港埠頭公社	理事長
並川俊一郎	デットハルスバリティス日本地区本部	前任主席検査員
石丸周象	神戸運輸監理部	監理部長
片桐正彦	近畿地方整備局	副局長
山本朋廣	神戸市みなと総局	局長
町本欣信	神戸市国際文化観光局	局長
宮下國生	大阪産業大学	教授・神戸大学名誉教授（経営学部）
眞山滋志	神戸大学	副学長
赤塚宏一	神戸大学	監事
石田憲治	神戸大学	海事科学部教授
韓鍾吉	韓国聖潔大学校	経営学部教授
寺島紘士	海洋政策研究財団	常務理事

3. 5 第1回「国際海事都市神戸」再生のための研究会

第1回目の研究会を開催するにあたり、西田は、参加者がクラスターの必要性や効果などを理解し、神戸の現状を理解した上で、まずは自由に発言してもらい、発言のなかから、神戸海事クラスター構築のために必要な体制や実施事項などのヒントが生まれてくると考えた。第1回研究会は平成18年9月13日(水)に神戸商工会議所特別会議室Aで行われ、海事クラスターの概要説明や神戸海事クラスターの必要性及び海外の事例などの説明と貨物取扱量日本一の名古屋港と神戸港の比較や国際海事都市を目指す今治市の取り組みを紹介し、自由討論を一時間程度行った。

神戸における海事クラスター取り組みの必要性については、神戸大学や政府の出先機関からは積極的な発言が続いたが、民間、自治体、関係団体など実際にクラスターを構築する機関からは慎重な意見も出され、必ずしも共通認識が得られたわけではなかった。

また、具体的イメージがわきにくい等の指摘があったため、具体案を次回提示することになった。

表 3-1 第1回研究会での主な発言

(対応課題番号は第2回研究会で示した課題分布図における対応関係)

	第1回研究会での主な発言	対応課題番号
1.	港を外して絵は描けない(大水深バース、リードタイム短縮、港湾の24時間フルオープン、経済特区)	⑬⑱
2.	平成の居留地構想(外国人研究者や国際機関を中心とした新しい平成の時代の神戸の国際交流拠点作り)	③④⑤⑥ ⑧⑨⑪
3.	ポストCOEで海を中心とするプロジェクトを構想中。中核教育機関として人材育成の分野で役割を果たしたい	⑭⑮⑯⑰ ⑳
4.	海事都市としての神戸の再生を市民がどれだけ望んでいるのか	②⑧⑫
5.	内航船社からみれば神戸は外航のための港、内航は企業バースのみ	⑱
6.	荷物があれば神戸港でなくても良い。必要な荷物がある港しか利用しない。トラック輸送費が高いため、生産地や消費地に一番近い港を利用する。自社から一番近い港、物流コストが一番安いところを使うのは当然。	⑱
7.	当社は神戸にしか拠点はなく、神戸が潤わないという危機感を常に持っている	⑬⑱
8.	荷主としては、国内流通を含めてエンドユーザーまでいかに安く荷物を届けられるか、経済性に尽きる。	⑱
9.	神戸で海上、航空貨物の一元化は荷主にメリットがある。	⑬

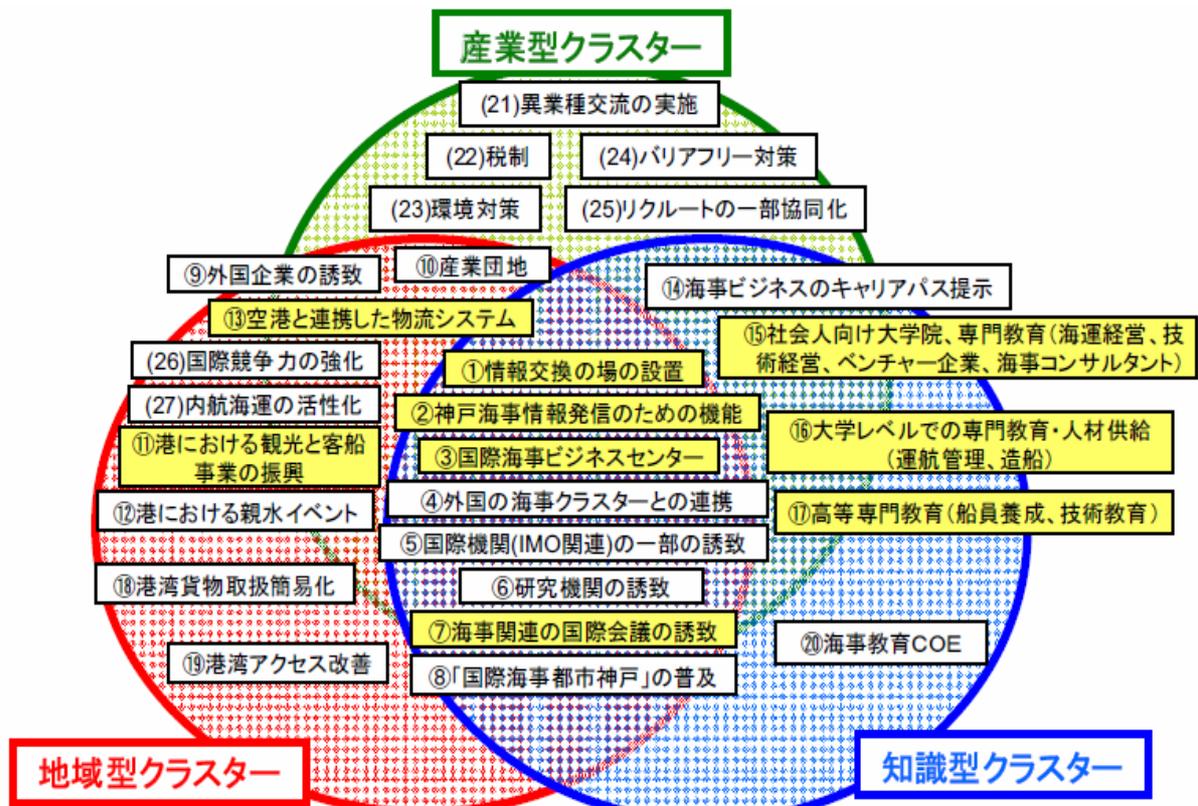
10.	急ぎの場合は飛行機なら翌日でも出荷でき、船ならば 1 週間前には荷物を出さなくてはならない。そういうところがスムーズに行けばいいと思う。	⑱
11.	税関は 24 時間やっているというが、周りの業者が対応できていない。当番制のような物があってもいい。	⑱
12.	今まで行われてきた異業種を含めた連携をどう考慮するのか。既存の産学官の情報交換の場等との整合性やステップアップをどう図っていくか。	①②③
13.	人不足と絡んで教育やビジネスが神戸の地で起こる仕組みを考えるといい。	③⑥⑨⑩ ⑭⑮
14.	大きな造船所があり、舶用が立地している。このことに広範な理解が得られるようにする必要がある	②④⑧⑫
15.	優秀な人材を確保していくことが課題。海事都市として神戸大に造船を含む人材育成・確保を期待したい。	⑭⑯⑰
16.	行政の発想は、神戸だけ特別とはならないので、地域の独自性が重要	①②
17.	神戸には港湾短期大学校、市立高専、流通科学大学、香住高校など海事産業を支える、いわゆる知的頭脳を提供できる機関が集積しており、これらと連携を図ってビジネスに結びつけていくことが大事。	⑮⑯⑰
18.	市民に港を理解させることが、この港の行政を支える原動力となるのではないか。	⑧⑪⑫
19.	物流港としては神戸港は限界に来ている。サンクトペテルブルグやアムステルダム運河は今観光ルートになっており、神戸は瀬戸内の世界への玄関として人を呼ぶ港にはできないか。	⑪
20.	港の親水空間を整える場合、五管の神戸港湾内への移転、神戸大海事科学部の移転などの課題がある。	③⑫
21.	西神工業団地やポーアイ 2 期の産業団地などを計画的に整備し、商工業の立地を長期的な面で整備している。	⑨⑩
22.	教育機関や造船、海員教育も含めたマリタイムの連携をさせて広げていく点は、私たちが進めてきた物流とは違う点がある。それが神戸の活性化に役立つのであればおもしろい。	①②③④

3. 6 第2回「国際海事都市神戸」再生のための研究会

西田は、第1回委員会においてクラスターの説明は行ったものの、それでもクラスターの意義や効果等が必ずしも理解できないという意見があったため、まず、海事クラスターの理解をより深めてもらうため、専門家によるレクチャーが望ましいと考え、寺島にも相談したところ、わが国における海事政策実行に関する最高責任者の一人で、かつ、海事クラスターに関する高い知見を有する国土交通省海事局春成局次長（当時）を最適者として推薦。お願いしたところ参加を快諾してもらった。

また、第1回委員会の自由討議の発言の内、何らかの示唆を含む主な事項をリストアップし、それらの課題等に対応するために必要と考えられる具体的事業を候補事業（案）として立案した。そして、研究会メンバーに各候補事業（案）の期待度合いについてのアンケートを緊急に実施した。さらに、事業（案）とそのアンケート結果をただ列挙するより、何らかの括りが出来ないかと考えた西田は、クラスター構築の三要素と考えられる産業、地域、教育から成る三集合の交差図上に候補事業（案）をプロットした資料を用意した（図3-1）。この図は、事業の優先度等研究会の意志決定プロセスの方向性を与える資料となった。

第2回研究会は平成18年11月21日（火）に神戸商工会議所特別会議室Aで開催され、産業競争力強化に資するスピルオーバー効果等のクラスター理論と外国の事例などについて、春成次長に講演いただき、その上で、第1回での発言に基づく候補事業（案）を、産業面、地域面、教育面に分けた分布上において示した。更に、個別候補事業（案）については、具体的内容を記した個票を提示した。あらかじめ実施した研究会メンバーへのアンケート結果と併せて審議を行い、優先実施事業9課題を決定した。更に、各優先事業について担当機関（神戸側）を指定した（一部組織未定事業あり）。なお、審議において神戸大学が教育面はもとより、当面の事務局業務も中心となって取り組む旨の意図表明があり、神戸大学中心に進めていくことが明確となった。



※ 数字は研究会が付けた課題番号

図 3-1 「国際海事都市神戸」のターゲット（①、②、③、⑦、⑪、⑬、⑮、⑯、⑰が最終的な優先事業）

表 3-2 第 2 回研究会におけるアンケート結果

①情報交換の場の設置	②神戸海事情報発信のための機能	③国際海事ビジネスセンター	④外国の海事クラスターとの連携	⑤国際機関の一部の誘致	⑥研究機関の誘致	⑦海事関連の国際会議の誘致	⑧「国際海事都市神戸」(海事思想)	⑨外国企業の誘致	⑩(海事)産業団地	⑪港における観光振興	⑫港における親水イベント	⑬空港と連携した物流システム	⑭海事ビジネスキャリアパス提示	⑮社会人向け大学院、専門教育	⑯大学レベルでの専門教育、人材	⑰高等専門教育
(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき	(A) 条件次第だが実施すべき							
(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要	(B) 内容等更に検討が必要							
(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし	(C) 効果等疑問で実施必要なし							
9	4	2	7	5	3	4	10	1	4	10	1	4	10	1	4	9
総数 15	総数 15	総数 15	総数 15	総数 14	総数 15	総数 15	総数 15	総数 14	総数 15	総数 17	総数 16	総数 16	総数 14	総数 15	総数 15	総数 15

3. 7 第3回「国際海事都市神戸」再生のための研究会

第2回研究会において優先実施事業が絞り込まれたため、年度最後の研究会では神戸海事クラスターの青写真を描いた上で、次年度の立ち上げを担当する神戸側機関に円滑に引き継ぐ必要があった。

西田は、まず、第2回研究会において選定された優先実施事業9課題について、目標年次と責任機関を明記した工程表(案)の作成に着手した。このうち、神戸側担当組織(神戸市みなと総局及び神戸大学)が決まっている6課題については、何度も神戸に足を運び、当該組織と調整しながら作成し、運営体制(案)及び当面の予定(案)と併せ、「国際海事都市神戸」事業実施計画(案)を作成した。更に、次年度に「国際海事都市神戸再生のための研究会」を引き継いで、神戸側の組織で海事クラスター組織(マリタイム神戸)を設立する旨の決議案を準備し、神戸大学、神戸市みなと総局及び神戸商工会議所と調整に入った。調整の過程では、みなと総局の真田部長より、次年度に海事クラスター組織であるマリタイム神戸を設立することは拙速であり、もう一年準備委員会で検討するほうが適当であるという指摘があり、協議の過程で単なる引き延ばしではないと判断されたため、これを受け入れることとした。

第3回研究会は平成19年2月15日(木)に神戸商工会議所特別会議室Aで開催され、来年度に地元主導の体制で準備会を設置することなどを内容とする決議案及び事業実施計画(案)が全会一致で承認された。その内容については次章で示す。

第4章 地域海事クラスター研究の成果

4. 1 「国際海事都市神戸」再生のための研究会の決議及び事業実施計画

地元の神戸市、神戸大学及び神戸商工会議所を始めとする研究会参加者が2006年9月から半年間研究を重ね、最終的に結論を「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議及び「国際海事都市神戸」事業実施計画にまとめて2007年2月15日の第3回研究会において全会一致で承認し、成功裡に終了した。

研究会においては、海事クラスターの定義、神戸港の現状把握、克服すべき課題等を広範に意見交換し、神戸に立地する海事産業、荷主、自治体、経済団体、政府機関の責任者から集めた幅広い意見を27の課題に集約し、課題の性格に応じて地域型、産業型、知識型に類型化した上で、ターゲットとして分布させ、その上で個別の課題ごとに対応する事業を立案し、個票の形で整理した。更にターゲット分布をふまえつつ、個票を比較検討し、参加者に対するアンケートに基づき、優先事業として9課題を選定し、実施作業工程（ロードマップ）を作成した、これらのうち神戸の機関が事務局を引き受けた6課題は早急に準備にはいることとなった。

事業推進母体は、海洋政策研究財団から地元機関にバトンタッチされ、今後、事務局を神戸大学に置き、神戸市と神戸商工会議所を協力機関とする新たな体制で、海事クラスター強化を図るための準備委員会を立ち上げることが決定された。

「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議

「国際海事都市神戸」再生のための研究会（構成員別紙のとおり。以下「研究会」という。）は、平成18年度において、国際海事都市としての神戸を再生する方策の一つとしてのクラスター活動の可能性について共同して検討を行った。

研究会は、神戸港が平成7年に発生した阪神・淡路大震災の際に受けた打撃を克服して機能を回復し、明石海峡大橋の開通という内航荷動きの大変動に大きな影響を受けながらも貨物取扱量が回復基調にある現状に一定の評価を与えつつも、このまま何らの対策も講じなければ、遠くない将来に神戸は港を中心とする海事都市としての機能を失ってしまいかねないとの警鐘を認識し、海事産業の集積がまだ残り、海外経済の拡大を背景に企業収益も高水準を維持している現時点でクラスター効果の強化を図る取り組みを開始することが、国際海事都市神戸の再生に寄与する可能性があるとの合意に至った。

研究会は次に、国内におけるライバル港の実情や他の海事産業集積都市でのクラスター活動についての調査を行い、欧州の海事クラスター組織の活動を検証した。また、マイケルポーター教授のクラスター論に始まり、90年代後半以降の欧州での取り組みや平成12年の我が国海運政策文書での初紹介などの概要や経緯をフォローアップした。その結果、我が国においても、人材育成の要素を取り入れた上で地域の視点でクラスター活動を促進させる試みは意義があると考えられるため、具体的な内容について更に検討を進めていった。

時あたかも、我が国が新たな海洋立国となることを目指し、海洋政策の基本理念や基本的施策、海洋政策を一元的に担う組織の設置などを骨子とする海洋基本法制定の動きが顕在化してきており、また、海運業に対する法人税についてのトン数税制の導入に向けた動きが前進するなど、海洋を取り巻く環境が変化していく中で、海事産業が今後も持続的に安定した海上輸送の提供という責務を果たしていくためには、海事産業が一致して課題に取り組み、クラスター効果で成果を出していくことが極めて重要と考えられつつあり、このような時代を先取りした研究会の挑戦は次第に意義深いものとなった。

上記のような経緯、周辺環境をふまえ、研究会はさらに、神戸においてクラスター効果を高めるための取り組み方策について、個別具体的な事業を設定し、期待される効果、実施体制、作業工程などの検討を行った。検討に際しては、地域における知的創造や人材養成の中心機関である神戸大学が、海洋分野においても中核機関を目指すという全学的方針の下で終始積極的な姿勢で主導し、結果、下記について合意した。

－研究会の成果を受け、地元主導で海事クラスター強化を図るための準備委員会を新たに立ち上げる。

－事務局は神戸大学海事科学部が行い、神戸市及び神戸商工会議所が協力し、海洋政策研究財団が支援する。

最後に、研究会は、「国際海事都市神戸」再生のための研究会の活動に対する日本財団からの資金協力を深い感謝の意を表す次第である。

以上決議する。

平成18年2月15日

「国際海事都市神戸」再生のための研究会

「国際海事都市神戸」再生のための研究会参加者名簿

(順不同,敬称略)

氏名	企業団体名	役職名
本岡啓伸	住友ゴム工業(株)	物流部課長
萩本敏昭	(株)アシックス	経理部資金チーム
山水教賢	神栄(株)	経営企画部社長秘書
中和英三	バンドトレーディング(株)	代表取締役社長
高島孝	富士通テン(株)生産本部	物流部神戸物流センター長
白石保典	阪神内燃機工業株式会社	代表取締役社長
佐藤國臣	佐藤國汽船株式会社	代表取締役社長
岡崎信行	川崎造船株式会社	取締役企画本部長
森本啓久	森本倉庫株式会社	代表取締役社長
古川國丸	八馬汽船株式会社	代表取締役社長
草野誠一郎	神戸商工会議所	産業振興部国際担当部長
上川庄二郎	神戸経済同友会	特別会員
佐藤典久	神戸青年会議所	常任理事・政策室長
橋間元徳	神戸港埠頭公社	理事長
並川俊一郎	デットルスケヘリタス日本地区本部	前任主席検査員
石丸周象	神戸運輸監理部	監理部長
片桐正彦	近畿地方整備局	副局長
内波謙一	第5管区海上保安本部	本部長
山本朋廣	神戸市みなと総局	局長
町本欣信	神戸市国際文化観光局	局長
宮下國生	大阪産業大学	教授・神戸大学名誉教授(経営学部)
眞山滋志	神戸大学	副学長
赤塚宏一	神戸大学	監事
石田憲治	神戸大学	海事科学部教授
韓鍾吉	韓国聖潔大学校	経営学部教授
寺島紘士	海洋政策研究財団	常務理事

「国際海事都市神戸」事業実施計画

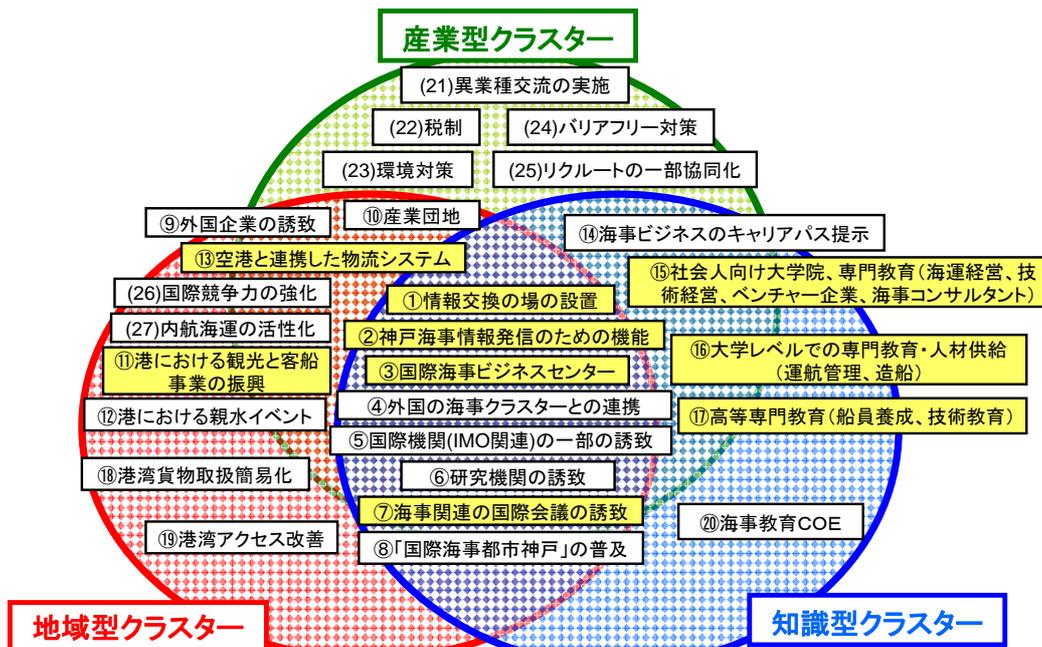
「国際海事都市神戸」再生のための研究会

(平成18年9月～平成19年2月)

1. 国際海事都市神戸のターゲット
2. 個別事業実施計画
 - (1)課題番号 ① 情報交換の場の設置
 - (2)課題番号 ② 神戸海事情報発信のための機能
 - (3)課題番号 ③ 国際海事ビジネスセンター
 - (4)課題番号 ⑦ 海事関連の国際会議の誘致
 - (5)課題番号 ⑪ 港における観光と客船事業の振興
 - (6)課題番号 ⑬ 空港と連携した物流システム
 - (7)課題番号 ⑮ 社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタント)
 - (8)課題番号 ⑯ 大学レベルでの専門教育・人材供給(運航管理、造船)
 - (9)課題番号 ⑰ 高等専門教育(船員養成・技術教育)
3. 「国際海事都市神戸」の運営体制
4. 国際海事都市神戸(マリティム神戸)の当面の予定

1. 「国際海事都市神戸」のターゲット

(①、②、③、⑦、⑪、⑬、⑮、⑯、⑰を優先実施)

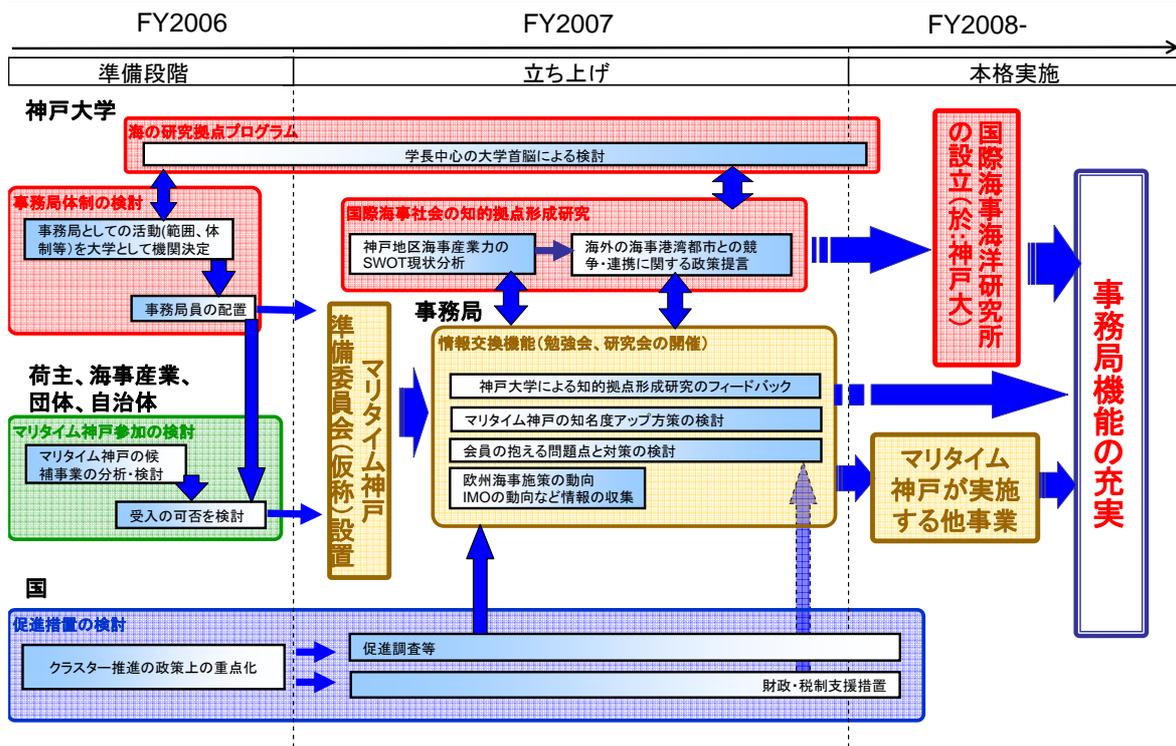


2. 個別事業実施計画

課題番号 ① 情報交換の場の設置

事業名	「国際海事都市神戸(マリタイム神戸)」(仮称)の設置		
概要	「国際海事都市神戸」を構成する広範な主体が、クラスター組織の母体として設定し、まずは情報交換を行うための場とする。		
効果	産業別の業界団体や地域のロータリークラブなどとは異なる範囲の関係者がメンバーとなり、地域における「国際海事都市神戸」を構成する産学官の関係者の動向や考えなどがよりの確に把握できる。 組織化することで、意見、提言から事業に類することまでさまざまな活動が行える。外国の組織との連携母体となり、情報が収集できる他、ビジネスチャンス拡大の可能性も出てくる。		
参加者	全員	費用	人件費を別にすれば会費(年間数万円)程度
検討事項	安定的な事務局運営をどうするか、運営体制等		
備考			

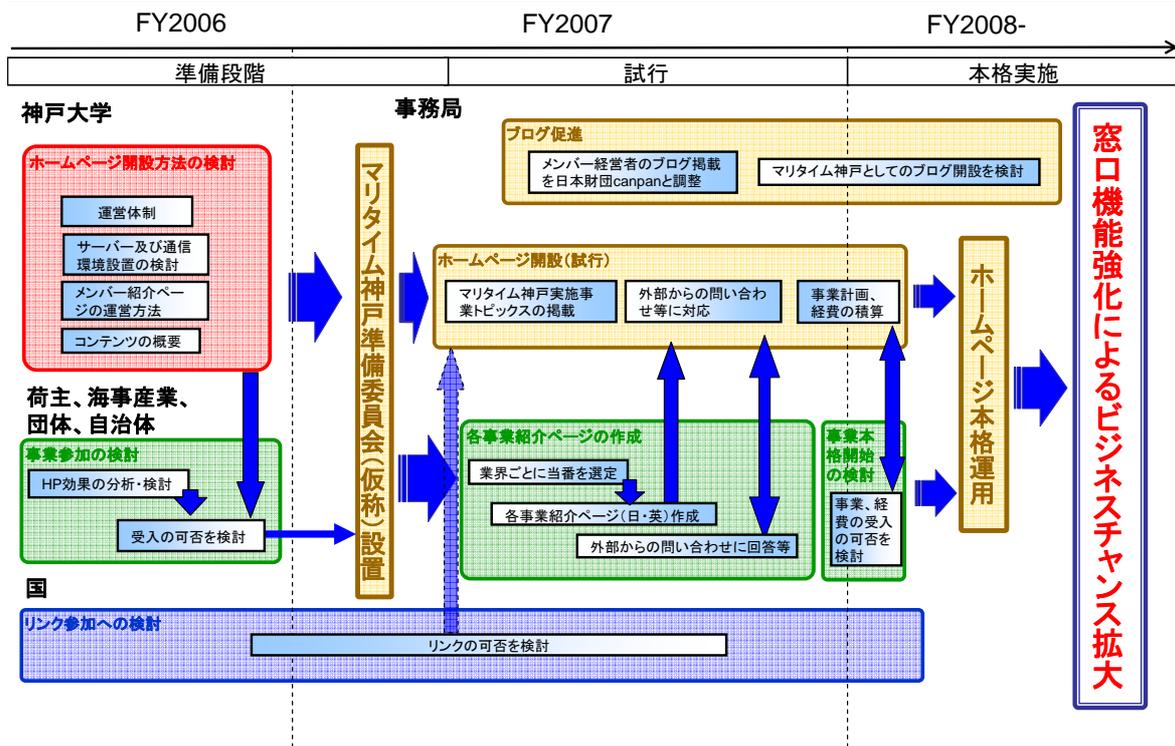
事業名: 国際海事都市神戸(マリタイム神戸)の設置(ロードマップ案) (①情報交換の場の設置)



課題番号 ② 神戸海事情報発信のための機能

事業名	「国際海事都市神戸」による情報発信（ホームページやブログの開設、展示会等への参加）		
概要	「国際海事都市神戸」のトップページから海運、客船、造船、船用、倉庫、物流、教育、港湾、行政等と順次辿って行き、最後は会員のHPに着く。 ブログの場合は、個人が主体となるが、経営者の人となりを手軽に紹介できる。 また、(財)神戸国際コンベンション協会と連携を密にしてイベントや展示会等に参加する。		
効果	神戸に関する広範な事項について外部からの窓口機能を有し、顧客の利便性向上が、知名度の浸透やネットワーク形成につながる。 海事クラスター組織としての知名度が高まればHP閲覧率が向上し、ビジネスチャンスを拡大できる。 また、ブログでは経営者個人の宣伝ができ、思わぬ副次効果が現れる。		
参加者	全員	費用	「国際海事都市神戸」の会費内程度
検討事項	運営体制等		
備考	HPはMaritime LONDONが参考になる。ブログについては日本財団HPよりCANPANが良い例となる。		

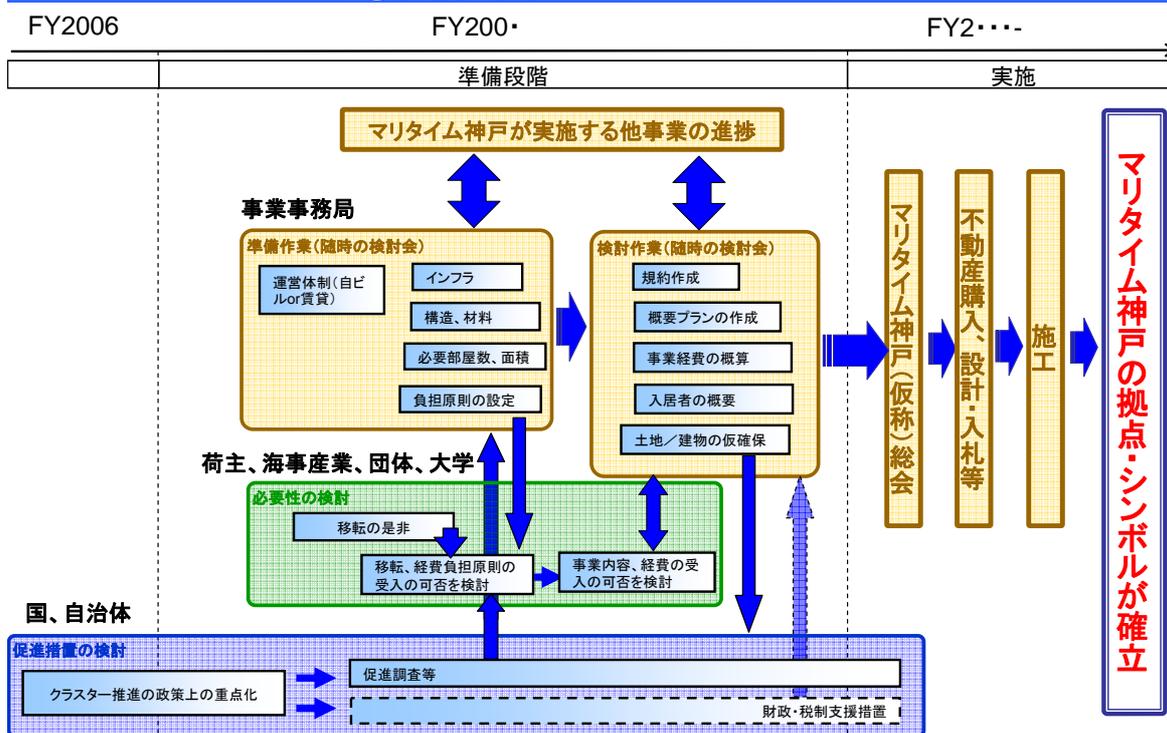
事業名：「国際海事都市神戸」による情報発信（ロードマップ案） （②神戸海事情報発信のための機能）



課題番号 ③ 国際海事ビジネスセンター

事業名	国際海事ビジネスセンター		
概要	神戸に基盤を有する海事クラスターが期待するあらゆる機能が詰め込まれたセンターを設置する。また、産業、団体、教育機関、関係行政機関の同一ビル内移転、連絡事務所設置などの集積を促す。 盛り込むべき機能としては海事クラスターで実施する機能全てということになるが、必要なものとしては、対外窓口機能、情報交換機能、アドバイス機能、研究促進機能、社会人教育機能などがある。		
効果	ビジネス・研究・起業・人材等海事クラスター活動の拠点として機能できる。広く関係機関を集積することにより、海事都市神戸のシンボリック存在になる。		
参加者	全員	費用	運営方法にもよるが一定の金額が必要
検討事項	運営体制		
備考			

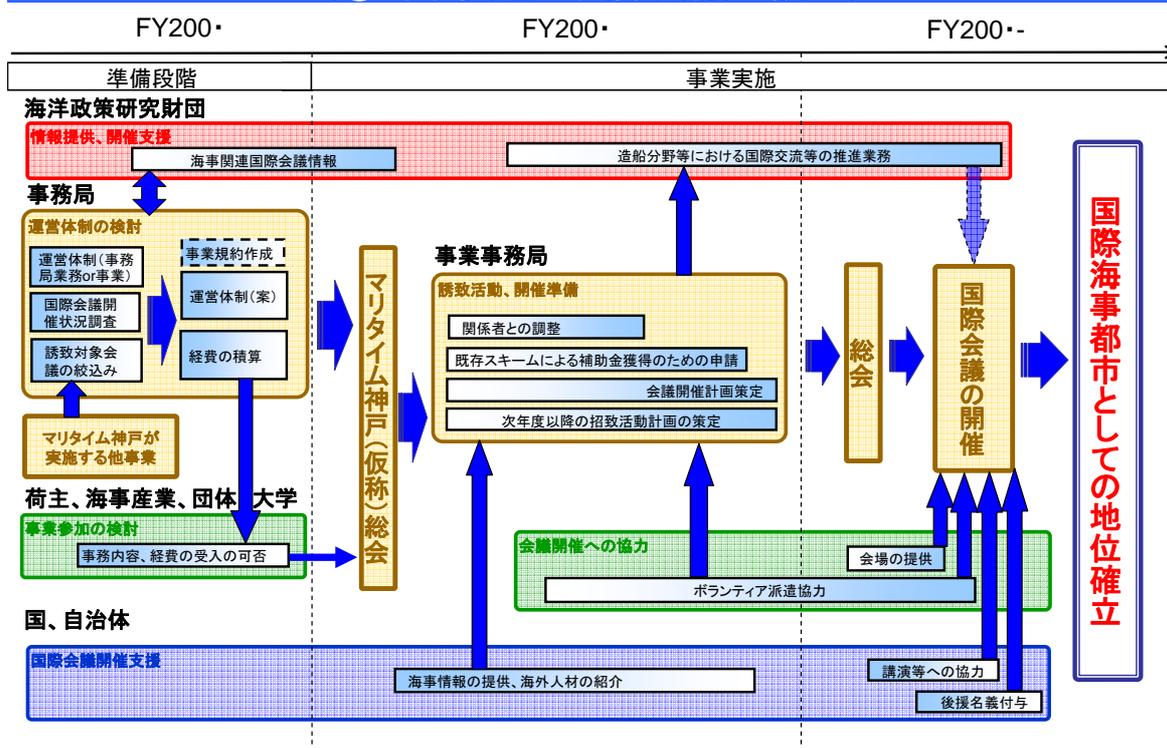
事業名：国際海事ビジネスセンター設置(ロードマップ案) (③国際海事ビジネスセンター)



課題番号 ⑦ 海事関連の国際会議の誘致

事業名	国際会議開催事業		
概要	<p>大きな海事関係国際会議を誘致する場合と「国際海事都市神戸」の活動を支援する狙いで国際会議、シンポジウムを開催する場合が考えられる。</p> <p>前者はやはりIMOの会議であり、条約採択外交会議、わが国に影響の大きな規制の決定、審議に係る会議が考えられる。</p> <p>後者は、外国の海事クラスター関係者を招いての会議、誘致検討対象国際機関を招いてのシンポジウム、クルージング先進国関係者を招いての瀬戸内クルージングに関するシンポジウムなど様々考えられる。</p>		
効果	<p>大きな国際会議の誘致は費用面も人的にも負担が大きい、京都議定書のように当該案件にかかるシンボル都市的な位置が築ける。</p> <p>クラスター活動支援の国際会議は、出来るだけ市民にアピールする形で開催することで世論を啓発。</p>		
参加者	関係者	費用	大会議は多くの場合負担も大きい
検討事項	大会議は外務省の協力が必要、小会議は既存スキームの活用が可能		
備考	20年間のテクノオーシャン開催ノウハウが生かせる		

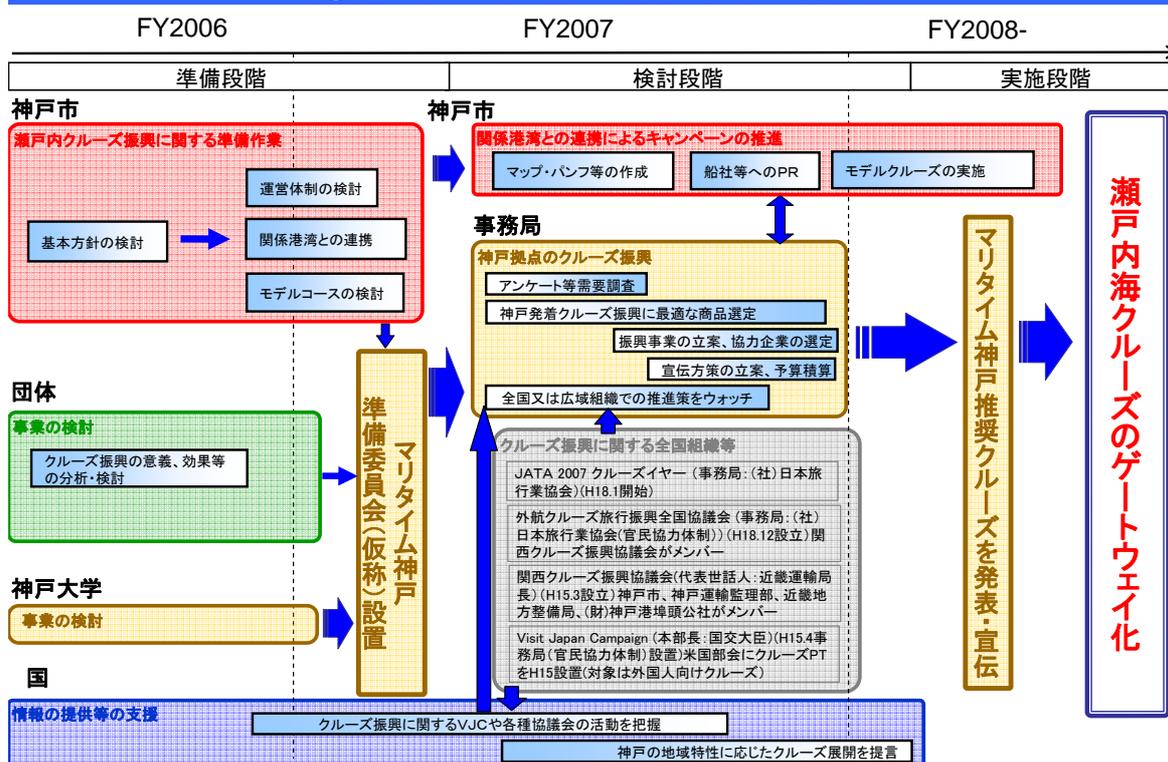
事業名：国際会議開催事業（ロードマップ案） ⑦海事関連の国際会議の誘致



課題番号 ⑪ 港における観光と客船事業の振興

事業名	船旅(瀬戸内海クルーズ)による観光振興の検討		
概要	<p>港における観光振興は関係者でさまざま検討されているが、「国際海事都市神戸」としては、神戸港を拠点とする「瀬戸内海クルーズ」を取りあげ、これを促進するための方策を検討する場を設ける。</p> <p>日本人対象の場合でも、ショートトリップから、四国・九州へも行け、釜山や中国まで足を伸ばせる瀬戸内海クルーズの魅力はある。</p> <p>一方、米国人を主なターゲットとする瀬戸内クルーズの促進は、政策との合致、潜在需要、波及効果への期待などがあり、まず検討すべきである。2006年は外国客船の日本寄港ラッシュとなっている。多くが日中韓いずれかに航空で来てからクルーズ船で各地を回るというもので、外国客船の2006年の寄港数ランキングは、1位長崎52回、2位広島22回、3位宮島15回、4位宇野、萩、金沢、境港13回、8位神戸12回となっている(雑誌「クルーズ」より)。関空からの海上アクセスが便利で京都・奈良観光とタイアップも可能な神戸は外国人のクルーズ需要を喚起できる力がある。</p>		
効果	国際海事都市神戸の知名度が高まる、新規観光需要の開拓につながる。		
参加者	関係者	費用	少額(基本はコマーシャルベースの投資)
検討事項	日本人対象の場合、我が国クルーズ船の高コスト構造の解決は必須		
備考			

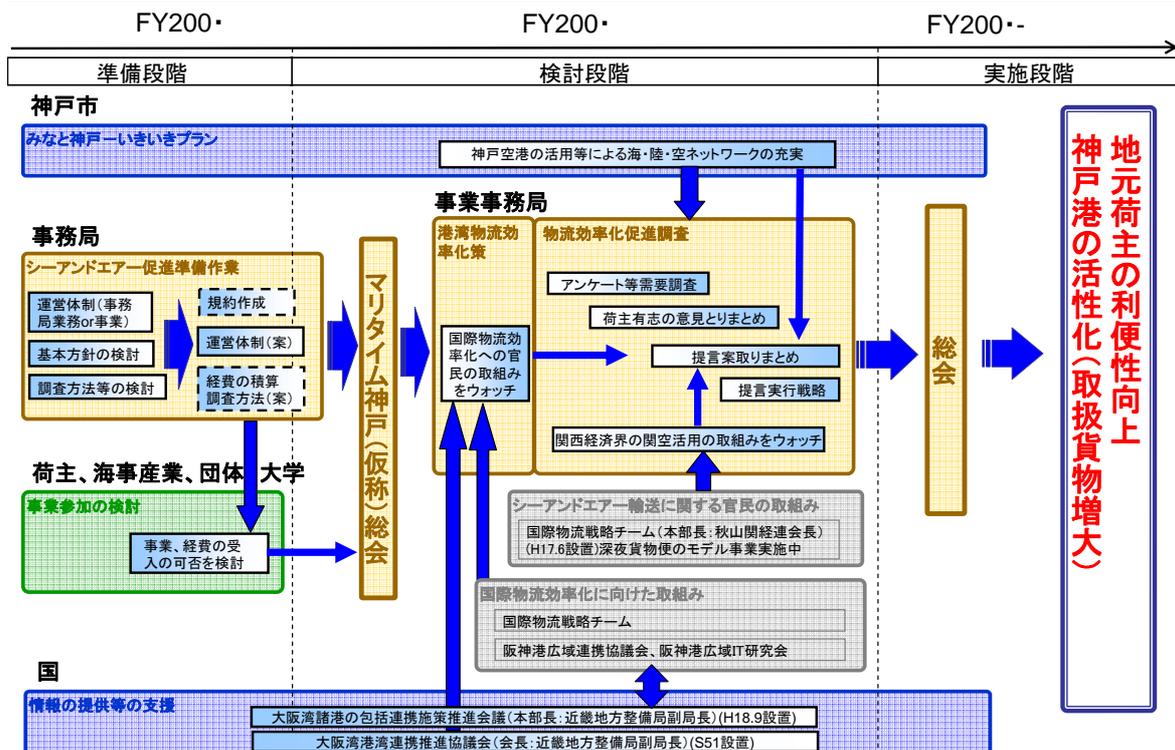
事業名: 船旅(瀬戸内海クルーズ)による観光振興の検討(ロードマップ案) (⑪港における観光と客船事業の振興)



課題番号 ⑬ 空港と連携した物流システム

事業名	シーアンドエアーの促進		
概要	神戸港、特にアイランドは関空とは近く、貨物取扱業者や製造業者と連携しながら、港内にロジスティクスハブ、又は、生産拠点を設け、関空と連携するシーアンドエアーは十分検討に値する。このため、関空－神戸港の接続に関する各種フィージビリティ調査の情報を収集し、パイロット事業等にも協力する。 また、神戸空港発着のシーアンドエアーも神戸市の取り組みに協力するほか、国際貨物輸送を視野に入れた調査等にも取り組む。		
効果	航空物流が進展する中で海陸空と結ぶつた総物流の整備は、地元荷主の利便性向上や貨物取扱量の増加による神戸港の活性化を促進し、新たなビジネスチャンス創出の可能性も秘めている。		
参加者	全員	費用	一定の調査費
検討事項	航空行政の動向に留意		
備考	名古屋港では中部国際空港とのシーアンドエアーを促進中。		

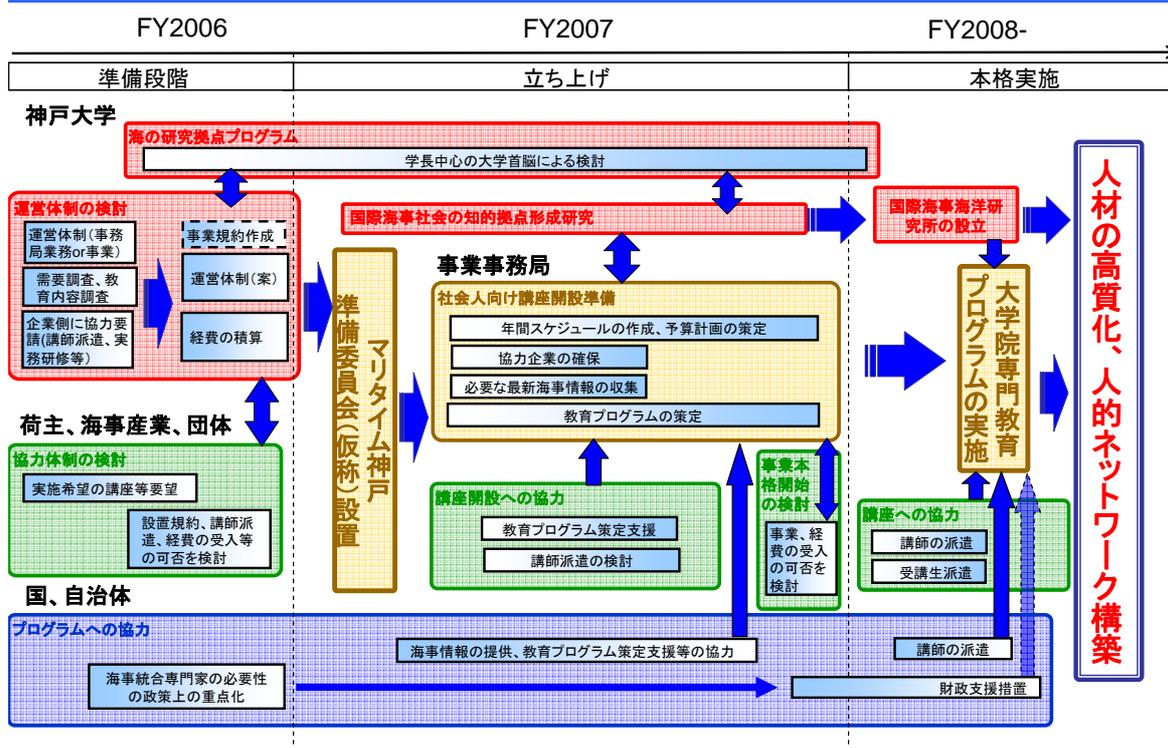
事業名：シーアンドエアーの促進(ロードマップ案) (⑬空港と連携した物流システム)



課題番号 ⑮ 社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営・ベンチャー企業・海事コンサルタント)

事業名	社会人向け大学院・専門教育プログラムの整備		
概要	⑭で作成した海事ビジネスキャリアパスの一部を構成する事項として、海事企業向けの専門教育プログラムを整備する。 大学を中心として、海事社会人向けの大学院・専門教育プログラムを整備し、行政機関・海事企業はコンテンツやニーズの提供で大学側に協力する。また必要に応じて、講座や講師を派遣する。 企業サイドでは、各社の人材育成カリキュラムに本プログラムを組み込み、プログラムを有効に活用する。		
効果	大学が有する経営全般の研究蓄積や海事に関する先端研究などのコンテンツを基礎に、海事産業の協力を通じて、実際の海事産業のニーズにあった、学術・実学両面で高質な教育を行うことができる。 受講生は、プログラムを通じて、専門知識を習得するとともに、人的な海事産業のネットワークを構築することができる。		
参加者	関係者	費用	形態による
検討事項	大学側と企業とが如何に連携し、実効的なプログラムを整備できるか。		
備考			

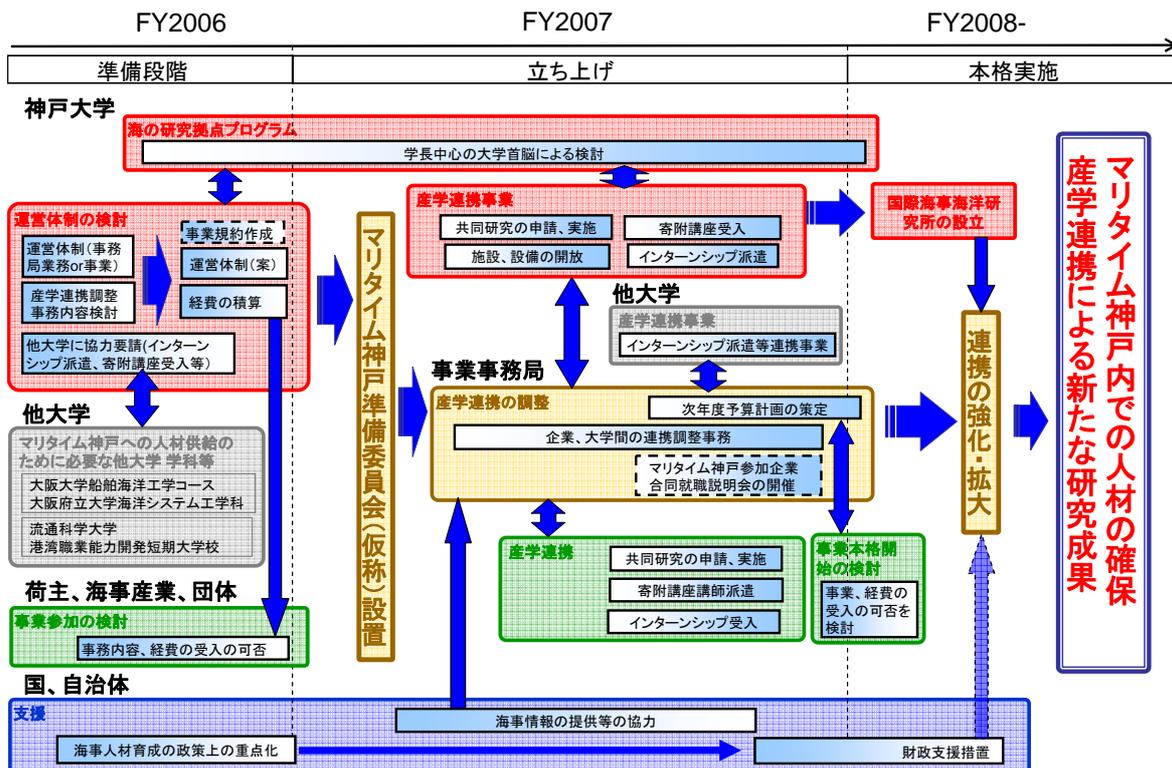
事業名：社会人向け大学院・専門教育プログラムの整備(ロードマップ案)
 (⑮社会人向け大学院・専門教育(海運経営、技術経営、ベンチャー起業、海事コンサルタント))



課題番号⑩ 大学レベルでの専門教育・人材供給 (運航管理、造船)

事業名	産学連携事業(運航管理・造船)		
概要	<p>「国際海事都市神戸」が触媒的機能を発揮し、神戸大を中心とする大学と海事クラスター参加企業との間で連携し、先端技術などの共同研究の実施、施設・設備の利用、インターンシップの派遣、寄附講座の設置などを行う(既に神戸大と川重で連携協定を締結)。</p> <p>また、「国際海事都市神戸」としては、今後のニーズもふまえ、物流、海洋管理、海洋技術など既学問分野を融合して出来る新学問分野での上記連携を促進する。</p>		
効果	<p>海事企業は、研究開発の成果を得られるとともに、人材の確保をある程度容易にすることができる。</p> <p>大学は、産学連携での先端的な研究成果をアピールでき、学生の現場教育を行うことができる。新学問分野を構築、進出できる。</p>		
参加者	全員	費用	形態による
検討事項	<p>連携の枠組み、運営体制</p> <p>大学・教育機関の枠を越えた研究・教育体制の整備</p>		
備考			

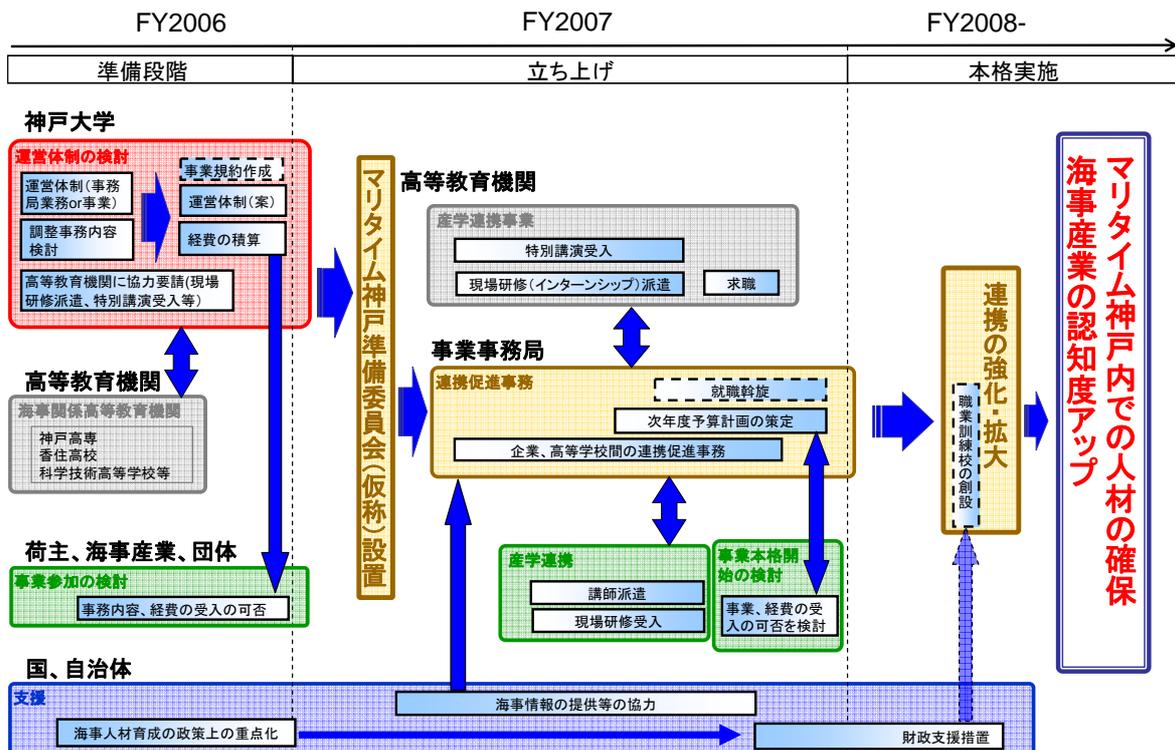
事業名：産学連携事業(運航管理、造船)(ロードマップ案) (⑩大学レベルでの専門教育・人材供給(運航管理・造船))



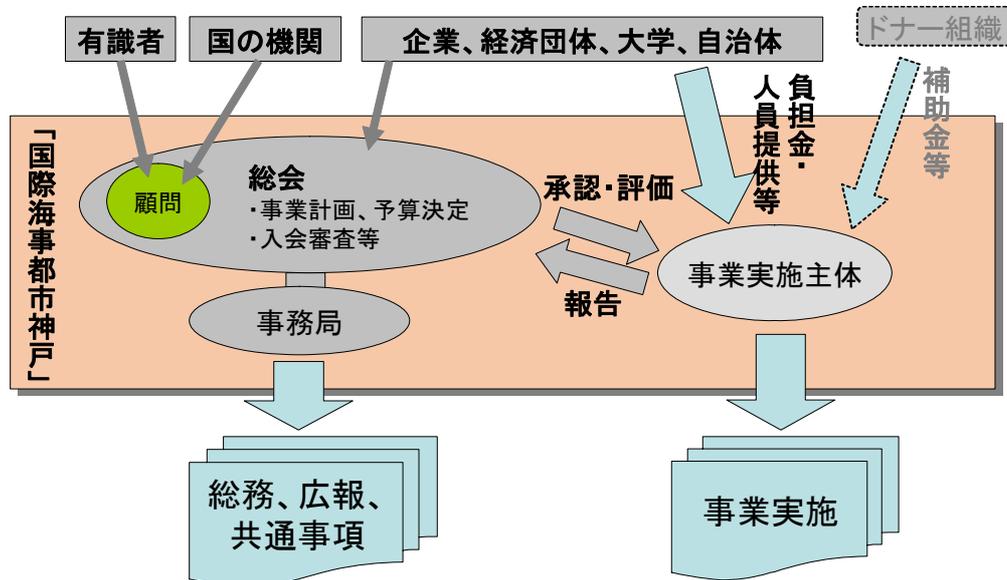
課題番号 ⑰ 高等専門教育(船員養成・技術教育)

事業名	技能、シーマンシップ継承事業		
概要	市立高専や香住高校など海事産業を底支えする技能者を供給する高等教育機関と連携し、インターンシップ（現場研修）や講演などを通じて、有能な人材育成に協力する。		
効果	高等専門教育を受けた人材を海事産業全般（荷主も含めた広範な企業）に供給し、海事産業の人材不足問題を解消する。 また積極的な海事関連企業の高等教育への参加により、生徒の海事産業への興味を高め、海事の基礎を修得した有能な人材を確保できる。		
参加者	関係者	費用	形態によるが少額
検討事項	教育機関との連携のあり方を含む運営体制		
備考			

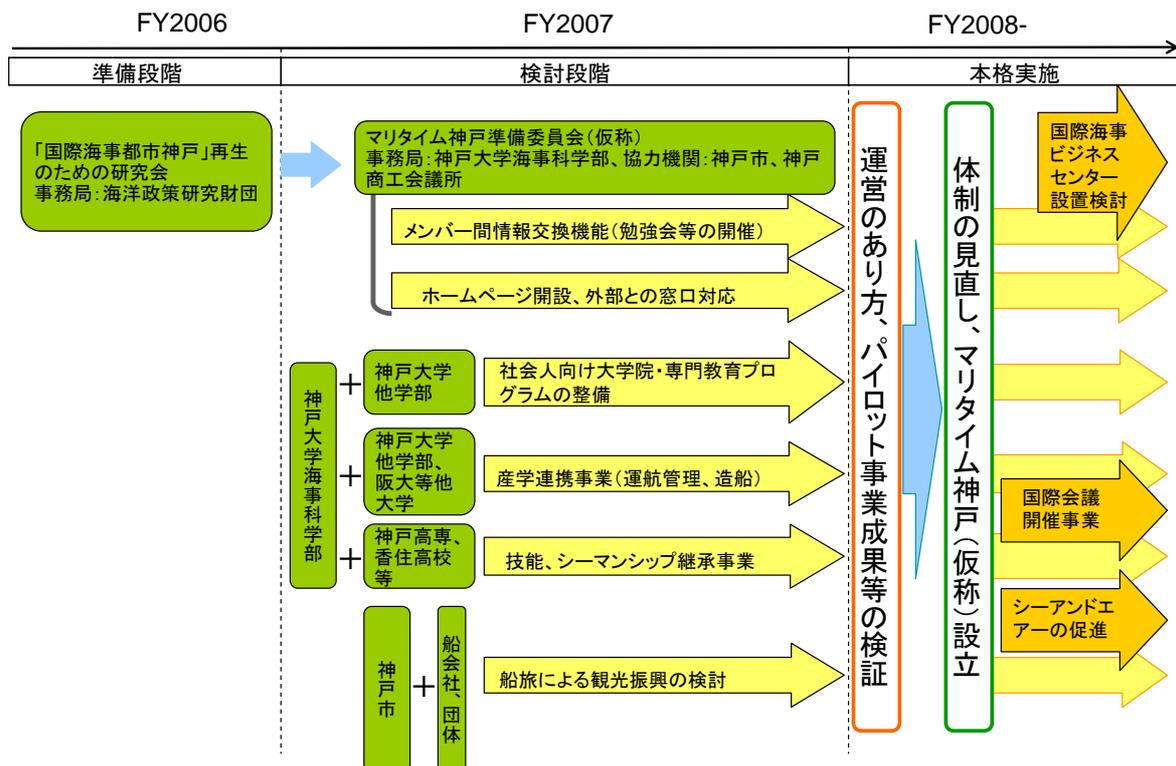
事業名：技能、シーマンシップ継承事業（ロードマップ案） （⑰高等専門教育(船員養成・技術教育)）



3. 「国際海事都市神戸」の運営体制



4. 国際海事都市神戸(マリタイム神戸)の当面の予定



4. 2 国際海事都市神戸再生のための研究会に呼応する動き

海事振興連盟神戸タウンミーティング

超党派の国会議員や海事産業団体及び企業で構成される海事振興連盟（会長：関谷勝嗣参議院議員）が平成19年3月17日（土）に神戸においてタウンミーティングを開催した。衆議院議員中馬弘毅副会長の挨拶に続き、来賓の国土交通省海事局長や地元神戸代表の挨拶の後、タウンミーティングが実施され、神戸に立地する海事関係企業及び団体並びに教育機関の代表から発言があった。当財団から寺島紘士常務理事が参加し、神戸海事クラスター強化について発言を行った。タウンミーティングでは海事関係者からの様々な要望を受けて、神戸決議が採択された。

神戸決議においては、「海事クラスターを中核とした地域の振興」という項目が取り上げられており、その内容は、地域振興にとどまらず、神戸海事産業の競争力強化とそのための人材育成・供給の重要性に触れ、さらには、神戸の取り組みが世界の海事センターとしての日本の地位を確立するためのステップであると認識されている。そして、神戸海事クラスター強化の促進に向け海事振興連盟として小委員会を設けて検討を開始することが明記されている。

このような海事振興連盟の動きは当財団の主宰した「国際海事都市神戸再生のための研究会」の結論を取り上げて、それを強力に推進しようとする動きであり、地元主導による準備委員会の活動とうまく連携し、海事クラスター強化が促進され実効性が高まることが期待される。

その他各種講演の実施

「国際海事都市神戸再生のための研究会」の結論を受けて、神戸におけるさまざまな組織が主催する講演会等で研究会の取り組みを紹介する機会があり、普及のための機会として積極的に取り組んだ。主な講演会等は以下のとおりである。

日時	場所	講演会名	主催者	演題	講演者
平成19年 2月14日(水)	神戸商工貿易 センタービル	海事クラスター講 演会	(財)神戸港埠頭公社	神戸に海事クラス ターを	聖潔大学教授 韓鐘吉
同上	同上	同上	同上	神戸大学における 取り組みについて	神戸大学教授 石田憲治
平成19年 2月26日(月)	(社)神戸貿易協 会	第31回 ジェトロ 神戸FAZセミナー	ジェトロ神戸	国際海事都市神戸 の再生	神戸大学教授 石田憲治
平成19年 3月14日(水)	神戸海洋博物 館	「競争力」シンポジ ウム	国土交通省神戸運 輸監理部	海事都市神戸のイ ノベーション	海洋政策研究財団 西田浩之

第5章 神戸地域主導の神戸地域海事クラスター強化の動き

5. 1 平成19年度の神戸地域における神戸地域海事クラスター強化の動き

昨年度開催された「国際海事都市神戸」再生のための研究会の決議を受け、本年度からは地元が中心となり、神戸大学海事科学部石田研究室を事務局にして、神戸市と神戸商工会議所、神戸大学が参加した「国際海事都市神戸」再生のための研究準備会が設置され、この課題に取り組んでいる。そして昨年度の決議を実施するため、神戸地域主導の海事クラスター強化する事業も実施されている。本章では、神戸地域主導の海事クラスター強化の動きである、検討準備会の取り組み、神戸経済同友会によるクルーズ事業化への取り組み、関西三大学の海事教育アライアンスの取り組み、また神戸地域で開催された海事クラスター強化の機運を高める取り組みについて取り上げる。

「国際海事都市神戸」再生のための研究準備会の取り組み

昨年度開催された「国際海事都市神戸」再生のための研究会の決議を受け、本年度「国際海事都市神戸」再生のための研究準備会が設置された。この準備会は、神戸大学海事科学部石田研究室を事務局に、神戸市、神戸商工会議所、神戸大学によって組織されている。

準備会では、まず昨年度開催された研究会の議論を踏まえて、神戸地域海事クラスターの設立を推進するため、神戸地域の海事関係者を対象にアンケート調査を11月に実施した。このアンケートの調査票は、「海上交通システム研究会（MTS）」および海事博物館主催「市民セミナー」参加者約100名をはじめとして、神戸に本社・支社を置く海事関係企業、一般企業444社に送付された。このアンケートについては次節を参照されたい。

神戸経済同友会によるクルーズ事業化の取り組み

昨年度開催された「国際海事都市神戸」再生のための研究会では、「港における観光と客船事業の振興」についても検討され、具体的な事業案に盛り込まれた。そして本年度は、神戸経済同友会が中心となり、この事業案の具体化にむけた取り組みが行われた。神戸経済同友会は、平成18年度提言『神戸港を「瀬戸内クルーズの母港」に—そして世界を代表する「交流のみなとに」』をまとめ、本年度は研究委員会を設置し具体的な事業検討を行った。そして平成20年度には、その事業化テストクルーズとして、「せとうち・感動体験クルーズ」を計画している。

関西三大学の海事教育アライアンスの取り組み

「国際海事都市神戸」再生のための研究会で検討された実施計画では、大学レベルでの専門教育・人材供給（運航管理、造船）が挙げられている。この計画に呼応する形で、関西地域の海事研究教育機関である神戸大学大学院海事科学研究科、大阪大学大学院工学研究科、大阪府立大学大学院工学研究科は、2007年10月に包括連携協定「関西海事教育アラ

イアンス」を締結した。この協定では、関西に分散する海事教育・研究機能を連携させ、人材育成を強化すること、また関西地域に海運、造船、港湾などの海事関連分野の「knowledge」を集積させることを目指している。具体的には、2008年4月より、海事関連教育における講座を共同で設置する計画である。

神戸地域で開催された海事クラスター強化の機運を高める取り組み

神戸地域の海事クラスター強化の取り組みは、神戸地域の海事関係者の理解と機運の高まりが重要である。そしてこのようなシンポジウムは、神戸に海事関係者を集め、交流する場を提供するとともに、神戸地域に海事関連情報を集める効果、さらに神戸から新しい情報を発信する効果をもたらす重要な取り組みである。このような取り組みは、神戸海事クラスターの情報の集積と発信の拠点としての機能を構築へと繋がっていくだろう。

以下では具体例として、その代表的な取り組みの一部を取りあげる。

事業名「第2回オックスフォード神戸国際海事セミナー」

開催期間：2007年6月13日（水）～6月15日（金）

開催地：神戸国際会議場、神戸インスティテュート

概要：第2回神戸国際海事セミナーは、昨年を引き続き、3日に渡り神戸市にて開催された。このセミナーでは、海事に関する幅広い課題について様々な知見から議論が行われ、特に1日目の講演会では、EU、日本における海事政策を巡る新しい動向について取り上げられ、多くの海事関係者が参加した。

事業名：「コンテナ船就航40周年記念シンポジウム」

開催期間：2007年10月17日（水）～10月18日（木）

開催地：神戸海洋博物館

概要：神戸市、（社）神戸港振興協会、（財）神戸港埠頭公社主催で開催された。当日は多くの神戸の港湾関係者をはじめ海事関係者が参加した。1日目は「コンテナポートとしての神戸港の明日をめざして」と題したシンポジウムが開催され、神戸港の運用における現状と課題について議論が行われた。2日目は「神戸海事クラスター再興をめざして」と題したシンポジウムが開催された。

5. 2 「国際海事都神戸再生のための研究準備会」の本年度の活動

神戸大学海事科学研究科
国際海事教育研究センター
教授 石田 憲治

1. 本年度の活動

平成 19 年度は、神戸大学海科学研究科国際海事教育研究センター、神戸市みなと総局そして神戸商工会議所が協力して、アンケート調査を実施した。

実施にあたり、調査項目である「海事クラスター」という言葉自体が、わが国では馴染みがなく抽象的であり、調査対象分野が広範すぎることから調査票の作成に多くの時間を費やした。

現在もアンケート発送、回収、整理、分析は継続中で、ここでは途中経過を説明する。

1.1 アンケートの概要とその回答の途中経過

アンケートの調査票は、神戸大学大学院海事科学研究科附属国際海事教育研究センターからこれまでに、「海上交通システム研究会 (MTS)」および海事博物館主催「市民セミナー」参加者約 100 名をはじめとして、神戸に本社・支社を置く企業 444 社 (2008 年 2 月 20 日現在) にも送付。この企業には、海事関係会社だけでなく一般企業なども含めた。アンケートの返送数は 68 部 (2008 年 2 月 20 日現在)。アンケートの内容と結果は次の通りである。

「国際海事都市 神戸の再生に関する アンケート」の概要と結果

Q1 1995年の阪神淡路大震災以前は、世界の10位以内にランクインするほどの貨物取扱量がありましたが、その後減少し、現在は横ばい状況が続いています。**将来この傾向はどのように推移すると思われますか？**

回答

増加	14 (20.6%)
横ばい	32 (47.1%)
減少	20 (29.4%)

<回答に対する理由・意見>

(増加と回答があったもの)

- ・ 港からの陸運を考えるべき
- ・ 新しい海事分野の宣伝などで伸びるポテンシャルがある
- ・ 地方格差が大きくなり、地方の小港湾は衰退する
- ・ 立地条件が良いから(荷役時間の短縮・港湾コスト削減・陸上交通の整備のための研究が必要)
- ・ 通関業務の見直しがなされた場合
- ・ 周囲の環境が回復しつつあるから
- ・ 神戸港は震災から機能を取り戻したので、情報発信で貨物を取り戻せる
- ・ 震災で今までの優位を剥ぎ取られ、地位に安住してきた神戸の人材には復興など望めないが、今までの知財の蓄積が生かされると気づけば他港湾に劣ることは無い
- ・ 過去の実績で回復できる

(減少と回答があったもの)

- ・ アジアの他港湾の進出 (2件)
- ・ 国内他港湾の成長
- ・ 東アジアのハブ港にはなりえないから
- ・ 若年層の人口が東京へ集中して少なくなり、神戸は港湾競争力を失う
- ・ 海事都市のイメージが希薄になっていくから
- ・ 大阪港とあわせても名古屋港に及ばない
- ・ 貨物取扱量が増加する要素が見当たらないから
- ・ 設備の近代化により人材が減少するから
- ・ 海事教育がなされておらず、イメージが低下している

- ・ 官民一体となって産業振興を図る以外に道は無い
- ・ 後背地の産業が軽薄短小産業になり、出荷貨物量の TEU が減少していくから
- ・ 情報の閉鎖性が高い
- ・ 日本の貿易が製品輸入に移り変わり、消費地に遠い神戸は急には回復しない
- ・ 日本全体の物流が減少するから
- ・ 運ばれる貨物の変化
- ・ 高付加価値品の入出が増えるであろう

(横ばいと回答があったもの)

- ・ 大阪港の存在で神戸は伸びない (4 件)
- ・ アジアの他港湾の進出で神戸は伸びない (4 件)
- ・ 神戸港の貨物は兵庫県にしか流れていない
- ・ 政策的に種々手が打たれていると思うから
- ・ 強力なリーダー企業分野が見当たらない
- ・ トヨタのような大産業の不在
- ・ 震災のダメージ・名古屋の成長
- ・ 港湾設備が震災で失われたので新しい強みを提供すべき
- ・ 企業の誘致に優遇措置が無い
- ・ トランシップ貨物が大きく減少したから
- ・ 情報基地機能の移転、人材の中央志向
- ・ 港の環境が今の社会現象にあっていない(消費人口・大企業が少ない)
- ・ 考え方が旧態依然、港湾の機能が他都市より劣っている
- ・ 阪神港への統合も荷動きにはインパクトを与えにくい
- ・ ハブ港としての機能が戻ることは無いと思うので
- ・ 欧米基幹定期航路の神戸港抜港が続く
- ・ 取扱量では勝負できないので、取扱高へ舵取りすべき
- ・ 中国の経済成長が鈍化し、輸出は弱体化する
- ・ 国内競争の激化
- ・ 生産性・消費規模が名古屋・横浜には及ばない

Q2 「神戸のイメージ」に関してあなたの考えをお聞かせ下さい

回答

- ・ 「港町神戸」のブランドイメージが存在（13件）
- ・ 海運と港湾（2件）
- ・ 「港町神戸」のイメージが海運から観光に移っている
- ・ 「港町神戸」のイメージと実態は乖離している
- ・ 「港町神戸」のブランドイメージが希薄になっていく（5件）
- ・ 旧型の大港湾都市のまま
- ・ 「港」と「おしゃれ」のイメージが混合し、どちらも弱くなっている
- ・ 「港町」は高齢者向けのイメージ。若い人は「グルメ」で神戸を評価しているが、南京町が高くてまずいように、神戸がこのイメージに向き合っていない
- ・ 現在の神戸は港湾が市民に見えるところに無い
- ・ 港湾行政への市民の参加が失われた
- ・ 若者に港湾で生計を立てることを見てもらうべき
- ・ 良いイメージは東京・他港湾に移行していく
- ・ 世界では二流の港
- ・ 海事関連サービスが伸びるには関係先が自己主張から脱し連携を図るべき
- ・ おしゃれな町（8件）だが、お金を使わないと港でゆっくりできず、人がたまらないのが大問題
- ・ ファッションの町
- ・ 観光都市のイメージが優勢（3件）
- ・ 神戸の人と神戸外の人でギャップがある
- ・ 震災以前と今では隔世の感がある
- ・ 震災でおしゃれなイメージが壊れ、復活していない
- ・ コンパクトなハワイ風田舎町
- ・ 若年層に対するアピールの方策を考えるべき
- ・ 中心部に若者が多く、海事都市のイメージは希薄
- ・ 神戸空港と合わせて海事観光イメージを作るべき
- ・ 若者世代を魅了するものが少ない、海運・造船・港湾で生活していない
- ・ 若者向けイメージが4割をきる理由を調査すべき
- ・ 若者のイメージを海事専門家の意見で考えるのは間違っていないでしょうか
- ・ 海がある小さな地方都市と考える
- ・ 大阪圏の一衛星都市である
- ・ 開放的、進歩的

- ・ 元気でパワーがあるが、人情や助け合いが感じられない。一緒に仕事をするとは排他的である
- ・ 活力が無い (2件)

Q3 クラスターと言う言葉を聞いたことがありますか。あった場合どのようなイメージをお持ちですか。

回答

知っていた	25 (36.8%)
言葉を聞いたことはある	8 (11.8%)
知らなかった	35 (51.4%)

<イメージ>

(知っているとは回答があったもの)

- ・ 集まるだけでなく、互いに影響し合いシナジー効果を増すのが大切
- ・ 今治の船主団体
- ・ 同じ方向性を持った異業種のグループ
- ・ 活性化とイノベーションを図る法則。大学が核になってプロジェクトを立ち上げるべき
- ・ 関連性があるものをひとつの集合体として捉えた強固な組織
- ・ 関連ビジネスの集積。神戸は神戸の知財を生かすべき。
- ・ クラスターは古い概念で理論的すぎ、今の時代にはそぐわない
- ・ 工業団地のソフト的なもの
- ・ 神戸港には海運、運輸、企業、研究機関、行政などあらゆる機能がまとまっていること
- ・ 神戸市のクラスターは今治よりはるかに大きくなる
- ・ 産官学の集積・協力・発展
- ・ 産業集積の優れたキャッチコピー
- ・ 集積効果を出すビジネスの集合形態。
- ・ 集積によるブランドイメージの保持
- ・ 人材の集積とネットワーク化で競争優位を実現する
- ・ 知財の蓄積は発展の基本
- ・ 同業者の集積 (4件)
- ・ 特定産業への依存は構造をもろくする。多種多様な業種により基盤構築するべきであ

る。

- ・ 特定分野・地理的近接・事業創造・情報集積地
- ・ 特定分野に関係する雑多な職種の集積
- ・ 日本のクラスターがどうなるか危惧している
- ・ 連携や競争でより成長する集団形態

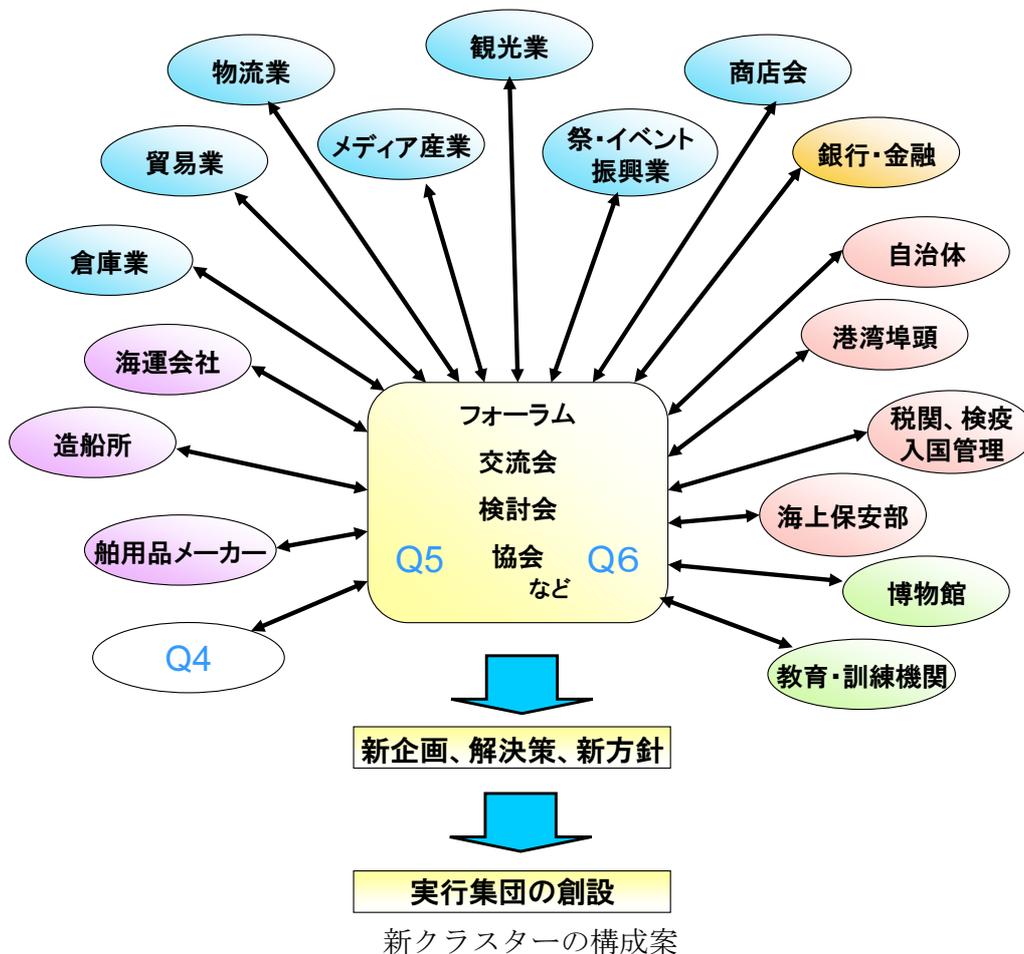
(聞いたことがあると回答があったもの)

- ・ 工業団地
- ・ コンピューター用語
- ・ 同業者の集積
- ・ 複合企業？

(知らなかったと回答があったもの)

- ・ 『集積』には基盤が重要
- ・ アンケートに示されたものはどこの港町でも見えそうな一般論に見える。神戸独特のものを掲げるべき
- ・ 業者間の競争・造反が激しく、協力は望めないのではないか？
- ・ クラスター爆弾（4件）
- ・ 神戸は都市の密着度が強く、クラスター向きかもしれない
- ・ 工業団地、流通団地
- ・ コンピューター用語
- ・ 産業構造の合理化？
- ・ 自然発生的なもの

Q4 下図は、想定する新クラスターの構成案です。あなたの企業、団体、組織はどのような分野に属しているでしょうか。該当分野がなければ、分野をお答え下さい。



回答

港湾運送 (13 件) 海運 (7 件) 倉庫業 (8 件) 物流 (4 件) 港湾建設 (2 件)、
 港湾、倉庫 (2 件) 造船 (2 件) 海事サービス (2 件) 建設業 (3 件) 自治体 (3 件)、
 大学 (2 件) 以下 1 件 倉庫、物流、運送警備、運輸業、海貨業界、イベント振興業、
 海事博物館、カメラ店、銀行、広報、日本船舶海洋工学会、ボランティア

Q5 Q4で示した図のように、中心部の空間に「連携・競争」等の交流、意見交換、情報交換の場をお持ちでしょうか。お持ちの場合、どのような場でしょうか？これまでどのような活動をしていますか。していない場合、何が障害になっていますか。

回答

<主な意見>

- ・ 同業者間の集会
- ・ 独自の参加する団体・サークル・学会など

<していない理由>

- ・ 神戸に本社機能がない
- ・ リーダーシップをとるものがない

Q6 中心部の空間に「連携・競争」等の交流、意見交換、情報交換の場をお持ちでしょうか。お持ちでない場合、交換したい相手はどのようなところですか。また、これまでに持てないのは何が障害になっていますか。

回答

- ・ 自治体
- ・ 貿易関連の業者と協議したい（造船業者）
- ・ 同業者と本音で話したい
- ・ 業界内以外の会合には業務時間中にいけない
- ・ 必要性を感じていない。
- ・ 個人情報問題が障害

その他のご意見（自由記入欄を用意した）

回答

- ・ クラスターの要素に『海渡橋』を入れるとよいのではないかと
- ・ 海事特区の設置を急ぐべき
- ・ クラスターは自然発生するもの

- ・ 海事産業の PR が足りない
- ・ 海事という言葉をしっかり定義すべき
- ・ 『知のクラスター』を目指すべき
- ・ 大学など中立のものが調整すべき
- ・ 海運・観光・教育のイメージを持たせるべき
- ・ 神戸内だけでなく、外の人々のイメージも重視して新生をはかるべき
- ・ スーパー中核港湾の指定を受けてから何もできていないので、他港に貨物を奪われる。
- ・ 自業種（建設業）にクラスターのメリットがあるかわからない
- ・ クラスターに保険・海事補佐・船舶管理・船舶仲介・船舶造機・集荷仲介を入れる
- ・ 私学でも海事に携われるような学科の設立を希望
- ・ 港湾の発展とは貨物の集約であって観光に利用すべきでない

以上が、これまでに寄せられたアンケートの回答を集計したものである。

今後は、発送数を増やしながら、意見の集約化や分析を進めて、昨年度に策定したロードマップの具体化や企画を提案していくものである。

2. 今後の活動について

アンケート結果より見えてくるもの

アンケートの回答から、神戸港の貨物量は横ばいであろうという意見が得られた。取扱貨物が増えない要因としては、国内およびアジアの他港との競争をあげる人が多かった。神戸港で取り扱う貨物は兵庫で消費されるものが大半だといった指摘もなされていた。図2-1は『クラスター』という概念や言葉を知っていたかどうかで、神戸港の取扱貨物の推移が今後どう推移すると考えているかをまとめたグラフである。これを見ると、クラスターの概念を知っていた人ほど、神戸港の取扱貨物量は減少すると答えている。

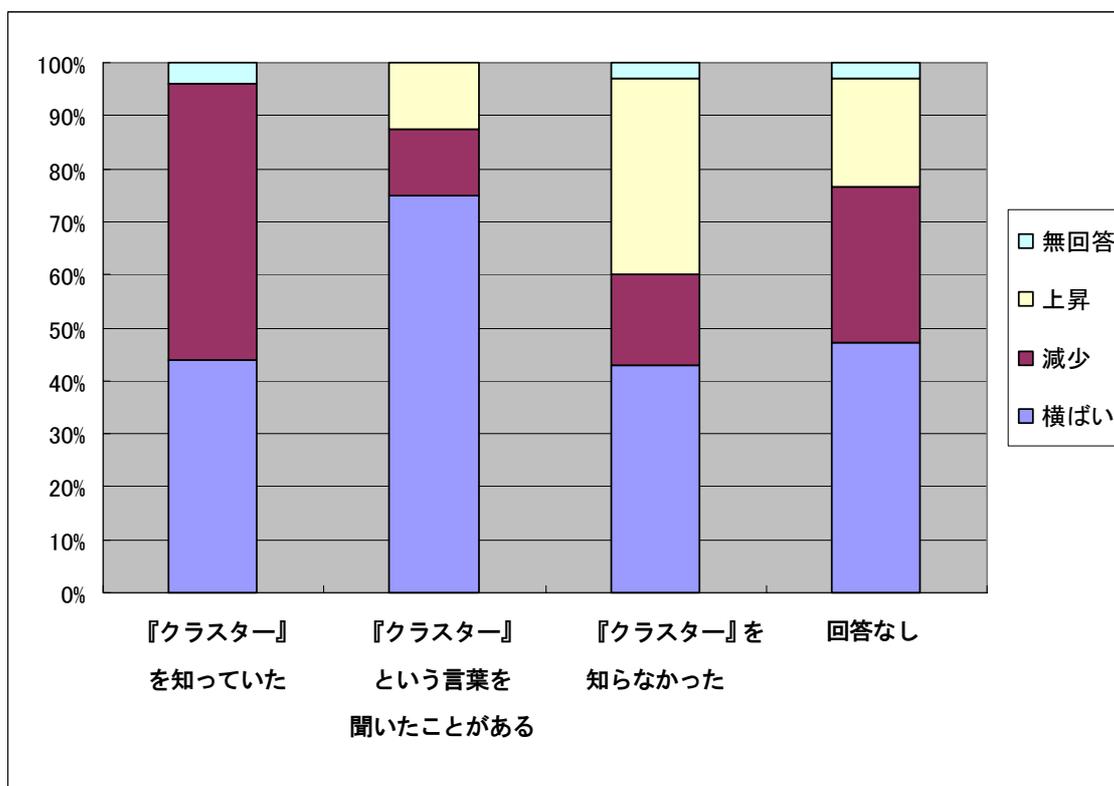


図 2-1 クラスターの認知と神戸港の取扱貨物量の推移予測の関係

これは、神戸にクラスターを構築することを意識している人々が、神戸の海事クラスターは「物流」だけでなくほかのコンテンツでも成長させて行くべきだと考えていることの表れと考える。

また、アンケートの回答の中には、神戸の海事クラスターを『知のクラスター』とするべきという回答や、海事関係の教育の発達を期待するといった回答が目立った。

連携や交流を持ちたい団体には、自治体や、他業種の企業などが挙げられており、クラスターの構築に他業種との意見交換の場や連携の機会などを期待しているという向きも見

て取れる。

3. 今後の展望について

神戸港は今年で開港 140 年を迎えることもあり、これから 100 年先の神戸は夢を持った発展を望みたい。海事産業は、海運や造船、客船観光、漁業、マリンスポーツなど産業の幅は広い。しかし、今の神戸の海事産業の振興には『海運』が大きな部位を占めているように感じられる。実際、送付したアンケートも、最初の設問で海貨取扱量を話題にしている。しかし、神戸を活性化するためには海運・造船をはじめとして、多くの海事産業及び、神戸の特徴ある他の産業も巻き込んでクラスターを構築するように努めなければならない。

今回のアンケートから得られた意見を参考にしてみると、以下のことが考慮の対象になるといえる。

- ① 客船観光には、クラスターの牽引役としての期待が高まるが、これは（取扱い船舶の規模にもよるが）現状の港の設備よりもっと強力な設備が必要になってくる。大型客船用の港の整備や入出港手続き能力の高度化など、港側の準備があって実現するものである。よって、自治体の主導などによって港湾の改造・船舶の受け入れシステムの構築が必要になってくる。
- ② 神戸の街が『船乗りの街』というイメージから『若者の街』・『おしゃれな街』というイメージに変わってきている。このイメージを『海事クラスター』の一部に取り入れることが必要であろう。神戸のこれまでの『みなとまち』のイメージと『ファッション』のイメージを融和させることによって神戸のみなとまちはより栄えていくはずである。既に神戸では『KOBE collection』といった大きなファッションイベントが開催されており、若者の足を神戸に向けるコンテンツのひとつとなっている。これらの若者は『神戸＝オシャレ』という意識で神戸に来ているであろうが、これらの層に『神戸＝オシャレ＋海』という意識を持ってもらえるような枠組みを作ることで、神戸へのエネルギーの流入が高くなるのではなかろうか。また、神戸には様々な名所・名物がある。ハーバーランドやメリケンパークなどの港に近い場所や、北野の異人館街や旧居留地、南京街といった異文化が根付く場所などといった名所、灘の酒や、神戸牛などの名物もある。これらのコンテンツと、港をつなぐパイプを作るべきである。具体的には、神戸の名物に必要な物資を神戸港利用で調達することを奨励するなど、神戸港の利用増と神戸の産業の振興が同時に行えるような施策が考えられる。

以上の2点については、神戸の海事関係事業だけではなく、その他の産業とも連携・協力して行う必要がある。このつながりを持つためにも、神戸海事クラスターの枠を広げ、クラスターの周知が必要である。アンケートは海事産業以外の企業にも送付したが、海事産業以外からは返信が少ない（160社に送付、2社返信 ただし、送付から日がたっていない

いため返信が少ない可能性あり)。これは、現在の方針では海事産業以外はクラスターを冷ややかな目で見ているといったことをうかがわせる。これらの海事産業以外の分野を引き込むためのクラスターの宣伝などが必要である。

また、『クラスター』という言葉に悪いイメージを連想する人もいるようである。アンケートの回答にも『クラスター爆弾を連想する』という回答があった（4件、約6%）。実際、クラスターという言葉は、日常聞かれる言葉ではなく、親近感が沸きにくい。このことも、冷ややかな反応をする人がいる原因のひとつではなかろうか。また、上に述べたように神戸の海事産業以外も巻き込んでクラスターを構築する場合『海事』という言葉の名に冠していると海事産業以外の産業従事者からは参加しにくいのではなかろうか。『海事クラスター』という名を、他の神戸をあらわし、やわらかく、リードを取ってきた海事産業をなんとなく想起させる程度の名に変えて広めていくことが望ましいのではないだろうか。神戸の『海事クラスター』を再生するにはまず、「海事」を組み込んだ多くの分野がお互いに同期・励磁しあって複合社会として発展できるネーミングを付けることが必要ではないか。

本稿は、国際海事都市神戸再生のための研究準備会の事務局を担当する、神戸大学海事科学部石田憲治教授にご寄稿いただいたものである。

第6章 まとめ

海事クラスターは、一般に海運業や造船業、船用工業、行政機関、さらには荷主など、非常に広範囲セクターにより構成されている。これらのクラスターの構成要素は、長い間日本の産業を支える国際ロジスティクスを担う使命のもとで、海運業を中心に連携をとりながら成長を遂げてきた。

しかし近年の日本の海事産業は、個々の企業が独自の経営戦略のもとでネットワークを構築するようになり、総体としての海事クラスターの効果は薄らいできている。特に日本の海事クラスターを支えてきた地域の海事クラスターは、人的ネットワークによる知識や情報の交流という重要な要素が弱まり、クラスターの効果の衰退は著しい。

このような状況に対し、海事クラスターを再構築しようとする試みは、国土交通省のマリタイムジャパン構想などで検討された。しかし具体的な動きにはつながらなかった。その原因の一つとして、このような議論には地域性をどのように活かすのか、そして地域特性を活かした地域海事クラスターの集合体がマリタイムジャパンを形成するという視点が欠如していたことが挙げられる。

海洋政策研究財団では、日本の海事クラスターの再構築には、それを支える地域海事クラスターの構築が重要であり、それは地域の海事産業の集積の特徴に即した形であるべきという考えのもとに、海事産業と地域の研究教育機関、行政がうまく連携をとりながら、地域海事クラスターの構築を進めることができなかと考えた。

そこで、当財団では、海事産業、保険や金融といった海事関連サービス並びにこれを利用する荷主企業の集積が十分に残り、海事に関する研究・教育訓練機関が集まっているなど条件が整っており、これに加えて都市の規模も巨大すぎず、地元愛着の思考による効果も期待できる神戸地域に着目した。昨年度は、その現状と課題を分析するとともに、神戸で、地元を拠点とする海事関係者が参加した「国際海事都市神戸」再生のための研究会を設置し、幅広い議論を重ねた。その結果、港から発展した海事都市神戸を甦らせるのは今回が最後のチャンスであるとの認識の共有のもとに、「国際海事都市神戸」再生のための取り組みに関する決議及び「国際海事都市神戸」事業実施計画を採択し、地元主導で準備委員会を立ち上げることにした。そして本年度は、その研究会の決議にそって神戸市、神戸商工会議所、神戸大学による「国際海事都市神戸」再生のための研究準備会が組織され、各方面で神戸地域海事クラスターを構築しようとする試みが具体化するなど、一定の成果をあげている。

神戸における地域海事クラスター構築の取り組みは、これまでの縦割りの体制では活性化が難しかった地域海事活動の競争力強化や海事を核とする地域振興に効果があるのはもちろんのこと、各地の地域海事クラスターの連携強化による、日本の海事クラスターネットワーク構築に向けた先駆的な動きであると考えられる。

2007年7月に海洋基本法が施行され、2008年3月には日本最初の海洋基本計画が策定

されるなど、われわれの動きを追いかけるように、我が国の海事に対する本格的な取り組みが始まっている。このような中で、海事関係者が相互に連携して海事課題に取り組むことの重要性はますます増してきており、我が国でも海事クラスターの構築が重要な政策課題となるなど、今後の発展が期待される。本研究がそのような日本の海事クラスターの発展に、いささかでも貢献することができれば幸いである。



この報告書は、競艇交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。

平成19年度 地域海事クラスターの構築に関する調査研究報告書

平成20年3月発行

発行 海洋政策研究財団(財団法人シップ・アント・オーシャン財団)

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル
TEL 03-3502-1828 FAX 03-3502-2033
<http://www.sof.or.jp/>

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

ISBN978-4-88404-205-9