

大阪港と背後圏の経済活動について

2004年3月 姉妹港会議報告資料

大阪市港湾局企画振興部振興課長

有田正文

1. はじめに

大阪都市圏は、大阪市を中心とする半径50kmの範囲にあって、大阪市への依存度の高い地域を指し、そこには約1,700万人が集積している。そして膨大な生産、消費、消費市場を背景に、その中核都市である大阪市では旺盛な経済活動が展開されている。

主要指標に見る大阪市の・全国シェアは、産業の地方分散や企業の企画管理機能の東京一局集中に伴い低下傾向が続いている。しかし、経済活動の地位を示す指標の大部分において東京都区部に次ぐ水準にある。1996年度の大阪市の市内総生産額は、1,915億ドルで、我が国のGDPの4.2%に相当する。大阪市の総生産額はシンガポールの2倍を越え、香港を上回っている。

また、大阪市を中心とする近畿地方の総生産額は、日本全体の約20%の7,489億ドルであり、これを国際比較してみると、近畿圏経済の規模はカナダ一国を上回っている。この大阪都市圏が背後に展開されている大阪湾地域には、大阪港をはじめ、我が国有数の港湾が近接して展開しており、生産、消費活動を支えている。

本稿では、大阪港とその背後圏の経済活動の関係を探るために、第1に、第2次大戦後の大阪港を中心とする輸出入貨物の変化と背後圏の生産活動などの社会・経済の変動を概観する。

第2にコンテナ貨物の流動調査により、大阪港がどの地域と密接な関係を持っているかを見る。

第3に大阪港における外貿貨物並びに内貿貨物の取り扱いが、どの程度の経済波及効果があるか試算する。

2. 戦後の大阪経済と港湾の外貿貨物

大阪港で取り扱われる貨物は、1999年には約85百万トンで、そのうち外貿貨物が約29百万トン、内貿貨物が約56百万トンである。戦後、外貿貨物量は全体貨物量の概ね20～30%であり、外貿貨物量の占める比率は、内貿貨物に比べて小さい。

しかし、戦後日本の経済政策は、一貫して西欧諸国の最新の技術を取り入れ、輸出産業を育成することに重点がおかれた。日本の貿易構造は、海外から原材料を輸入し、欧米に比べ低いコストで工業製品を製造し、これを輸出してドルを獲得するというものであった。

外貿貨物とその背後圏の経済活動は当然に密接な関係にあるが、戦後のこのような構造で発展を続けた日本経済は特にこの関係が顕著であると思われる。

(1) 戦後の復興期(1945～1955頃)

戦前大阪港の外貿貨物取扱量の最高を記録したのは、1937年(S12年)で、約740万トンである。戦後これを突破するのは、1961年の約860万トン(輸入約770万トン、輸出約90万トン)である。終戦から16年を必用としている。

日本の鉱工業生産は、朝鮮戦争を経て1953年には、ほぼ戦前並に回復している(表1)に

もかかわらず、大阪港の外貿取扱量が戦前の最大取扱量に回復するにはさらに 8 年を要している（表 2）。この遅れの要因として次のようなことがあげられる。

- ①米軍によって投下された機雷の掃海が遅れた。神戸港は、1946 年に掃海が完了し安全宣言が出されたが、大阪港の掃海が完了し安全宣言が出たのは 1952 年である。
- ②運賃同盟は、欧州航路、ニューヨーク航路、中南米航路の往航について大阪港を認めなかった。
- ③戦後の急激なトラック輸送の進展によって、大阪の貨物が海貨業者によって船積みの決まらない段階で神戸港の倉庫に集貨する慣習がつけられた。

大阪港の背後圏を形成する大阪府、京都府及び兵庫県の 1955 年の業種別生産額を見ると繊維、機械、金属工業は、一定のシェアを維持したものの、技術革新や重化学工業化によって戦後急速に発達した産業部門では立ち遅れが目立って来た（表 3）。これは、大阪に重電機、自動車、精密機械等がほとんどなかったことによる。

また、1956 年の阪神両港の輸出品目を 1935 年のそれと比較すると次のとおりである。繊維の輸出額は激減し、阪神両港の全輸出品に占める比率は、42%から 25%に低下した。また、機械類の全国輸出額は、3%から 19%に大幅に増加しているが、阪神両港では 3%から 15%と伸びは比較的小さい（表 4）。

（2）高度経済成長から安定成長期（1955 頃～1990）

1954 年（S29）から石油ショック後の 74 年（S49）の世界不況に終わる約 20 年間に、日本経済は空前の高度成長を遂げた。国民総生産（GNP）の実質成長率は、年平均約 10%で、この期間に英国や西ドイツを抜いて米国に次ぐ世界第 2 位の経済力を持つに至った。

その後 80 年代後半まで、日本経済は二つの石油ショックを切り抜け、他の先進国がスタグフレーションに悩まされている間にも比較的順調に成長した（表 5）。この間、大阪港の外貿貨物は、約 330 万トン（54 年）から約 2400 万トン（89 年）になり、約 7.3 倍に増加している（表 2）。

- ①高度成長初期には、大阪でも民間設備投資が急速に拡大し、大阪市内の重化学工業化率は、高まった。これは、一般機械、輸送用機械器具、非鉄金属の比重の上昇（表 6）によるところが大きかった。しかし、大阪の場合、最大の成長産業である自動車産業が弱く、電気機械も弱電機器が中心で、化学工業も軽化学工業的色彩の強いものが多かった。
- ②近畿地方の経済は、60 年代から全国経済に対して一貫して地盤沈下を続けて来た（表 7）。これは、近畿の中心部である大阪府などからの工場流出が、近畿圏を越えて進んだことによる（表 8）。第 1 次オイルショック後、基礎資源・低付加価値型が多かった大阪の産業は、不振部門の廃止や構造転換によって工場の閉鎖、流出が続いた。繊維、造船、合板はその代表的なものである。

また、松下電器、三洋電機、シャープなど大阪の電機産業が、全国展開からさらに海外進出に乗り出したことも大きく影響している。日本の家電産業のアジアシフトは、古く 1965 年に松下電器がマレーシアに大工場を建設したころから著実に進んだ。

- ③近畿圏の製造業の出荷額は、70 年から 85 年にかけて、繊維、鉄鋼、金属関連のシェアは低下したものの、近畿圏の方が首都圏より高い。これに対して、首都圏では電気、輸送用、

精密機械器具の出荷額は高水準で、85年の首都圏の機械器具類総出荷額は近畿圏の全業種出荷額の80%にも達した(表9)。

- ④大阪経済は高度成長期にはわが国の重化学工業化の進展に追いつかず、その後も産業構造の転換が遅れたことは、阪神両港の輸出品に現れている。輸出額品目別構成比を見ると機械機器と鉄及び金属製品について阪神南港の構成比は全国のそれよりも低く、繊維及び同製品、化学製品は逆に高い(表10)。同様のことは、阪神両港の輸出額の品目別全国シェアによっても分かる(表11)。
- ⑤また、近畿圏の経済構造は、阪神両港の輸入品目についても見る事ができる。金属鉱及びくず、機械機器の構成比が終始全国の方が高い。それに対し、阪神両港は繊維製品関連、化学製品、鉄鋼が終始高い(表12)。阪神両港の輸入取扱品目別全国シェアを見ても繊維関連、鉄鋼が高い(表13)。

(3) 90年代の経済の停滞期(1991～)

80年代後半は、内需拡大政策により53カ月という戦後最長の好況を持続したが、91年5月に始まった景気の後退は、金融機関の不良債権の根本的な処理が進まないことから、現在に至るまで長期的な経済の低迷となって続いている。

この間、大阪府の製造業出荷額は、1991年に23兆4千億円でピークとなり、その後多少増減しているが、いずれも91年の出荷額を下回っている(98年は91年に比し16%の減となっている)(表14)。

また、産業構造についても出荷額で見ると、基礎素材産業が約45%、加工組立産業が約32～33%、生活関連・その他産業が約22～23%で一定しており、大きな構造変化は見られない。したがって、大阪港の背後圏の製造業は、産業の構成比率は変わらないまま低迷しているといえる(表14)。

しかし、大阪港の外貨貨物全体は、90年の約2300万トンから、99年の約2900万トンに順調に増加している。輸出については、89年に610万トンに落ち込んだが、その後徐々に回復し99年には、830万トンにまで増加している。輸入については、90年の1660万トンが、99年には2070万トンに大きく増加している。

特にコンテナ貨物についてみると、87年に輸入が輸出を上回って以来、輸入量の増加が大きい。輸入の輸出に対する比率が高まる傾向が続いており、99年には輸入量が輸出量の2倍以上になっている(表2)。輸入品目については、農水産品、金属機械工業品、軽工業品、雑工業品が大きく伸びている(表15)。

大阪港の以上のような外貨貨物取扱量の変化は、次のような要因によるものと思われる。

- ①85年のプラザ合意(1ドル240円から120円へのドルの切り下げ)により、日本の製造業の単位労働コストは欧米を上回るようになった(表16)のを契機として、日本の製造業の中国や東南アジアへの海外移転が進み(表17)、アジア地域から家電製品や軽工業品などの輸入が増加した。
- ②10年間にわたる厳しい経済環境のもとで、民間企業では物流コストの削減が求められるようになり、ITの進歩と相俟って流通の合理化が進められている。このようななかで、大消費地と直結している大阪港の地理的な条件が荷主から高く評価されるようになり、大阪港の利用が進んだ

3. 大阪港におけるコンテナ貨物の流動の変化

1993年と1998年における大阪港の外貨コンテナ貨物の流動状況から、以下のことが読み取れる。

(1) 輸出貨物の流動変化について（表-18）

- ①近畿地方で生産される貨物の94%が近畿地方にてバンニングされ、そのうちの9割強が大阪港、神戸港から輸出されている。
- ②特に、1993年と1998年を比較した場合、近畿地方でバンニングされた貨物の大阪港での船積比率が高まり、神戸港が低下していることが分かる。1993年には、大阪港：神戸港の船積比率は約2：8であったが、1998年には約3：7となっている。
- ③近年、大阪都市圏における地価の高騰と高人件費等の影響により、大手メーカーの製造工場が相次いで滋賀県などに移転した。これらの貨物は比較的距離の近い名古屋港などから輸出されることが多くなり、1993年から1998年にかけて貨物比率は4割増となっている。
- ④地方港での外貨パースの整備がすすみ、新規コンテナ航路の開設が相次ぎ、本船寄港の機会が増加したため他地方から大阪港、神戸港への貨物の流動比率は減少している。地方でバンニングされた貨物が阪神と九州、四国を結ぶカーフェリーを利用して、阪神港から輸出されていたが、1998年にはその量は7割に減少しており、代わりに四国、九州地方などの地方港での船積比率が6割増となっている。

(2) 輸入貨物の流動変化について（表-19）

- ①近畿地方で消費される貨物の98%は近畿地方にてデバンニングされている。これらの貨物は、ほとんどが大阪港と神戸港で船卸されており、その比率は1：1である。
- ②1993年には神戸港での船卸比率は大坂港のほぼ2倍となっていたが、1998年には大阪港が神戸港を上回っている。これは、近年の荷主の物流合理化ニーズから、距離的により消費地に近い大阪港での貨物の船卸量が増加したためと思われる。
- ③同様に、中国、四国、九州方面で消費される貨物は、整備の進んだ各地方港での船卸比率が高まり、1993年から1998年にかけてその比率は約2割増となっている。

(3) 大阪港を有利とする背後圏の貨物発生量及び消費量

1998年の調査によると、近畿地方を発生地あるいは消費地とし、大阪港と神戸港で取り扱われているコンテナ貨物のうち、その立地条件から見て大阪港が有利となる貨物量は、輸出貨物で約13百万トン（近畿地方の輸出コンテナ貨物の約67%）。輸入貨物では約19百万トン（近畿地方の輸入コンテナ貨物の約75%）である。

しかし、1989年における現実の大阪港のコンテナ取扱量は輸出は約6百万トン、輸入は約11百万トンであり、その差（輸出で約7百万トン、輸入で約8百万トン）が、今後物流の効率化の進展により大阪港で取り扱われるべき貨物量ということができる。

4. 大阪港が背後圏にもたらす経済波及効果

次に、1999年の大阪港取扱貨物主による直接経済波及効果を試算する。(試算にあたっては1997年に実施した「南港における港湾物流に関する基礎調査」の計算方法を参考にする。)

1999年大阪港港湾貨物取扱量

(単位：トン)

合 計	外国貿易	うちコンテナ貨物	うち在来貨物	内国貿易
85, 390, 676	29, 057, 624	19, 095, 499	9, 962, 125	56, 333, 052

間接波及効果については、直接波及効果の発生に伴い、同地域内の他の事業者からの原材料やサービスの需要を、産業関連表を用いて算出する。

また、過去の調査結果より、大阪港で貨物を取り扱うことによる大阪市内への直接波及効果から大阪市産業連関表を用いて間接波及効果を算出すると、直接波及効果の約38・2%が間接波及効果となる。間接波及効果は直接波及効果と比例関係にあり、その他の地域においてもこの関係が適用できると仮定する。

(1) 外貿コンテナ貨物による経済波及効果

以上の仮定のもとに、まず1999年における外貿コンテナ貨物による経済波及効果の試算結果を示す。

外貿コンテナ貨物による経済波及効果

(単位：億円/年)

	直接効果	間接効果	合 計
大阪市内(うち市収入)	1,569 (188)	599 (72)	2,168 (259)
その他の地域	542	207	749
合 計	2,299	878	3,177

上表より、大阪市内への直接波及効果は、1,569億円、間接波及効果は、599億円、合計2,168億円となった。

さらに雇用効果としては、従業者1人当たりの生産額を次式より求めると

$$\begin{aligned}
 \text{従業者一人あたりの生産額} &= \text{大阪市の総生産額} / \text{大阪市の従業者数} \\
 &= 30,039,944 \text{ (百万円)} / 2,455,334 \text{ (人)} \\
 &= 12.23 \text{ (百万円/人)}
 \end{aligned}$$

となる。よって、大阪市内への経済効果2,168億円により、

$$2,168 \text{ 億円/年} \div 12.23 \text{ (百万円/人)}$$

の雇用者を創出していることになる。約17,700人/年の雇用を創出していることになる。

(2) 外貿在来貨物による経済波及効果

1999年における外貿在来貨物による経済波及効果の試算結果を示す。

外貿在来貨物による経済波及効果

単位：億円／年

	直接効果	間接効果	合計
大阪市内（うち市収入）	1,111 (102)	424 (39)	1,535 (141)
その他の地域	283	108	391
合計	1,496	572	2,068

上表より、大阪市内への直接波及効果は、11,111億円、間接波及効果は424億円、合計1,535億円となった。

さらに雇用効果としては、1,535億円／年÷12・23（百万円／人）＝約12,500人／年の雇用者を創出していることになる。

（4）内貿貨物による経済波及効果

最後に内貿貨物による経済波及効果の試算結果を示す。

内貿貨物による経済波及効果

単位：億円／年

	直接効果	間接効果	合計
大阪市内（うち市収入）	3,453 (567)	1,319 (216)	4,772 (783)
その他の地域	1,600	611	2,211
合計	5,620	2,147	7,766

上表より、大阪市内への直接波及効果は3,453億円、間接波及効果は1,319億円、合計4,772億円となった。

さらに雇用効果としては、4,772億円／年÷12・23（百万円／人）＝約39,000人／年の雇用者を創出していることになる。

（5）港湾貨物による経済波及効果まとめ

単位：億円／年

	直接効果	間接効果	合計
外貿コンテナ貨物	2,299	878	3,177
外貿在来貨物	1,496	572	2,068
内貿貨物	5,620	2,147	7,766
合計	9,415	3,597	13,011

以上より、1999年の港湾取扱貨物による経済波及効果は、直接効果で9,415億円、間接効果で3,597億円、合計13,011億円となる。これは大阪府下における年間総生産額の約5.7%にあたり、また、雇用効果としては、年間106,400人の雇用者を創出していることになり、経済的な面からも、大阪港と背後圏の係わりの探さが分かる。