

神戸経済雑感（2・2・17）

——みなと神戸・昔と今——

大西 胖（昭16文甲）

1 はじめに

只今ご紹介を頂きました大西でございます。

井垣君と同年に三高へ入ったのでございますが、途中、病気で一年おくれまして、昭和16年卒の文甲ということになっております。従いまして卒業は、今日見えておられる野田さんとご一緒ということでございます。余り知った顔、三木さんや野田さんがおられますと、しゃべりにくいんですけれども、昨年、井垣君に薦められまして、私も三高の卒業生の一人として、何かお役に立てばということで、出て参った次第でございます。

そういうことで、昭和12年から16年まで三高に在学したわけでございますが、その間、先生方、

あるいは良き友人に恵まれて、やはり京都の三高時代の生活が、一番なつかしいという気持ちで一杯でございます。

一方私は、大学も京大へ参りましたので、京都での生活はかなり長いわけでございますけれども、その後に、先程紹介いただきましたように、18年9月の繰り上げ卒業で神戸の川崎重工に入社、以来ずっと神戸に住んでおりますので、神戸が今では第二の故郷という風な感じになっております。それで会社生活を通じて、あるいは最近若干神戸地区の財界の世話役的なことも引き受けております関係から、神戸経済について、永年関心を持って見て来たようなこともございまして、私として何かほかにもっと気の効いた事をしゃべればよろしいのかも知れませんが、そんな気の効いた話題も持っておりませんので、自分が比較的これまで実地に見聞をしてきた神戸の、経済的な側面といえますか、神戸経済の歴史みたいなものと、プラス現状、あるいは現在神戸経済が当面しておる課題といったようなことをお話をして、責めをふさがして頂くかと思っているわけでございます。

今日は、神戸の土地に余りおなじみのない方も、いらっしゃるのではないかと思います。今日、お手元に差し上げましたような、これは昨年、神戸市が市制百周年で発行しました印刷物で、開いて頂きますと地図が入っているものですから、神戸の地名等につきましては、地図をご参照願えばいいんじゃないかと思って、お配りをしたわけでございます。それから神戸経済雑

感という標題で、レジュメを作りまして差し上げておりますが、果たしてうまく、このようにお話し出来るかどうかわかりませんが、本日は神戸経済を私がどう見ておるかというようなことを、このレジュメに従ってお話してみたいと思っております。

2 総 括

いつも考えておるわけですが、神戸経済の大前提といえますか、ルーツはやはり神戸の港から来ておる、と当然のことながらつくづく思うのでございます。神戸港というのが、下敷にありまして、それから、すべての経済活動なり、あるいは神戸の街の生い立ちなり、市民の生活なり、神戸の文化というようなものまでも、すべて港が淵源であるという風に思われるのでございます。従いまして、最初に神戸港の若干歴史的なエピソードについて申し上げ、それから明治の初めに、いわゆる「開港」をしたわけですが、開港以来、百年程の経済発展の足跡と云ったようなことを、振り返りながら、神戸経済の中心をなしておりました重工業——造船、鉄鋼といった風な重工業、その一つが、私が奉職をしております川崎重工でございませうけれども——そういう神戸の近代の経済史の中核をなしておる重工業の発展の状況について、ご紹介を申し上げ、それから、なお神戸には地場産業としまして、ちよつと変った産業がございまして、ご承知の方も多いかも知れませんが、マッチ工業ですね、これがいち早く神戸に発生し

まして、ひと頃、日本の主力産地であつたわけでございます。このマツチ工業が途中で衰えまして、これに代るものとして、ゴム工業、これも神戸で非常に発達をしたわけでございます。そういうマツチとゴムという、地場産業の代表的なものについても、少しご紹介したいと思ひます。それから、神戸の経済を考えます上で見逃すことの出来ないものとして、特に最近の動きでございますけれども、観光、それから最近はファッションというのが、非常に今盛んになっておりまして、観光とファッション産業というようなことにも触れたいと思ひます。それから最後に、神戸経済を語る際に忘れる事の出来ない、いわゆる神戸市株式会社と言われております、非常にソロバンのうまい市長さんにリードされた、株式会社経営によく似た、神戸の都市経営というものについても申し上げたいと、こういう風に思っているわけでございます。

港プラス重工業、地場産業、観光、ファッション、神戸市株式会社という風に総括的に見て頂くと、神戸経済の成り立ちが大体わかつて頂けるんじゃないかと思う次第でございます。それで最後に、神戸経済の当面の課題というようになことを、申し上げます、結びにしたいという風に思っております。

3 「みなと」の歴史

レジュメの最初に港の歴史と書いてございますが、二、三年前に神戸開港一二〇周年という記

念の年を迎えたわけでございますけれども、これは明治の始めに開港して以来一二〇年というところでございまして、さかのぼりますと神戸の港のルーツというものは千年も千五百年も前まで遡ることが出来、非常に古いわけでございます。文献に出て参りますのは、日本書紀の神功皇后のくだりに、神功皇后が三韓征伐をして凱旋をして帰って来られた時に、瀬戸内海を東の方へ戻って来られまして、「務古」の水門ミナトの所で船が難波ナニワをして仲々、難波津へ帰り着かないといふので、土地の古い師に占いをさせて、その時に出来たのが、広田神社とか、生田神社とか、長田神社とか、これが三つの神社の起源だそうでございますが、その時に、お立ち寄りになったのが、務古の水門といふことで、これが神戸港の文献に表れている一番古い記録といふ事になっております。次にやはり、日本書紀でございますが、応神天皇の頃に、「武庫」の水門といふ文字が出て来ております。これは応神天皇の時に、諸国から五〇〇隻の船を献上して来て、それを武庫の水門に集結したといふ風なことが、書いてあるのでございます。神功皇后のそのくだりが二〇一年、応神天皇のその記録が二三一年といふようなことでございますから、千五百年どころではない、もし正確であるとすれば、もっともっと古いわけでございますけれども、その当時から、あの近辺に船の寄る場所、港と称する所があつたのではないかといふ風に考えられておるわけでございます。

それでは、その武庫の水門というのは、場所はどこであろうかといふ事が、古来諸説紛々で、

色々言われているわけでごいまして、一説には兵庫とか、神戸とか、現在の港に近い所のようにも言われる。そういう説もあるんでございますけれども、まあ素直に考えて、現在の武庫川とか、武庫の山（六甲山）とかいうような地名から類推すれば、神戸というよりも、むしろ西宮の海岸の所ということになるわけでございます。正確な場所については、諸説あつて仲々決め難いのでございますが、どうやら西宮の海岸のあたりに、難波津に向つて一つ手前の船の泊地として、武庫という船だまりといいますが、入江といいますが、そういうものがあつたのではなからうか、という風に考えられているわけでございます。

それから、また記録によりますと、当時は日本人がそこから海外へ出てゆくだけでなく、外国からの使節を迎える、ちよつとした「館」^{ヤカタ}というようなものもあつたように言われておりますので、なにがしか海外との交易を行なう、あるいは、使臣、使節を受け入れる施設があつて、大陸交通の一つの窓口になつておつたような形跡がございます。というようなことを考えますと、神戸の国際港都としての生い立ちは、何も最近に始まつたことではなく、神戸は昔から、海外——と言っても当時は中国とか朝鮮半島でしようけれども——と、その頃の日本の中心である畿内とを結ぶ接点であり、国内外の連結点としての一つの場所であつたという風に考えられるわけでございます。

それからやや降つて来まして、今度は、「敏馬」^{ミルメ}の浦という地名が古書に出て参ります。これ

は現在、灘区岩屋町に敏馬神社というのが残っておりますので、その辺じやなかうかと思うわけでございますが、こうなりますと、これはもう西宮ではなくて、神戸の中心に近くなります。

この敏馬は、日本書紀には出ていない様でして、万葉集あたりに敏馬の浦、あるいは、敏馬の崎という風な地名が出て来るのでございます。これも昔の港でございますから、人為を加えた港ではなかったかも知れませんが、自然に出来た船の寄る場所——「百船もせの泊はつる敏馬の浦」と言われており、また非常に白砂青松の美しい港、海岸であったように言われておるわけでございます。この敏馬の浦には、古い文献によりますと、「津守ツモリ」という役人がおりまして、これは港湾管理者に当るものようですが、これが海外から来る使節の接待などもやっておったという風に考えられているのであります。

それから更に、時代が降って参りまして、次に文献に出て来ますのは、「大輪田」の泊というのがあります。これは恐らく現在の兵庫の西の方、三菱重工の神戸造船所のある辺りが、和田岬というところですが、その辺を大輪田という風に言っておったのではなからうかと思うわけでございます。大輪田の泊の修築工事というのが、記録に出て来ますのが、応仁七年（八一六年）となっておりますが、その当時は主としてこの大輪田の泊を使って船がそこに寄っておったという風に思われるわけでございます。

この大輪田の泊に関連しまして、神戸の港の歴史の上で忘れてならないのが、平清盛でございます。

とか、そういう話も伝わっているわけでございます。

いずれにしましても、平清盛はこの大輪田の港を修築する大工事をおやりになった、神戸築港の先駆者であり、功労者であります。そこでもって、当時清盛は、対宋貿易を盛んに行ない、宋の国との貿易でもって、財政に寄与しようというようなことも考えたようにございます。それから、例の厳島への平家の人達の参詣なども、この大輪田の港を起点として船を出したようにございます。

平清盛は、そういうことで、福原に一時都を移したりもしておりますので、現在、神戸の町には、所々の地名にそういうものが残っております。祇園神社という神社もございますし、雪の御所というのは、御所といえますけれども、これはどうやら平清盛の邸宅だそうですが、しかし、ともかく雪の御所という町名も残っており、また北条貞時が建てたという清盛塚というのも現存しております。そういう風にして、平清盛は神戸港に非常に関係があり、築港の大先輩、港を作った大恩人であったという風に言えるのではなからうかと思うわけでございます。

その後、この大輪田の泊を中心にして、主として現在の兵庫地区でございますね、神戸のどちらかと言うと西の方、この辺が港町として、段々栄えていったようにございます。室町、戦国時代になりましたも、足利義満が、しばしばこの兵庫へ出て来まして、この当時は対明貿易を、義満が非常に熱心に推進して、遣明船送迎の為に前後七回、兵庫に義満自らが出て来たという風

な記録もございません。そういう事で、この辺の事実を見ましても、神戸の港の前身といえますが、兵庫の港あたりを中心にしまして、清盛・義満といった、各時代の支配者達がこの立地、この港に目をつけまして、ここを対外貿易の拠点として、非常に重要視したということがうかがわれるのでございます。

その後、江戸時代に入りましても、依然として兵庫の港が中心になって、主として国内の海上運送でございますけれども、樽廻船とか、檣垣廻船とか、関西と江戸表とをつなぐ内国の航路が開けていったり、あるいは当時唯一の公式の往来がありました朝鮮の特使がやって来る時にも、兵庫津へやって来て、その兵庫津で我国の代表がこれを迎えたという事が言われております。

それが段々江戸時代の終りになって参りますと、この兵庫津に対して、神戸浦というのが——これは現在の三宮駅の下の方の海岸になるわけでございますが、この神戸浦にも港がございます。こちらの方が江戸時代の末期になりますと、兵庫の港を凌いで船の数も大変に多くなっております。先程の関西と江戸表とをつなぐ廻船の数なども享保一九年（一七三四年）の記録では、わずか九隻しかないのに、神戸浦の方は二つ茶屋村で九四隻、神戸村で四四隻と、大変な隻数になっております。こうして兵庫の方は、段々さびれてきて、東寄りの神戸の港の方が海運の中心になってくるというような状況の中で、幕末の兵庫開港を迎えるわけでございます。ですから「兵庫」開港とは申しませんが、実は、その頃から今申しました三ノ宮の南の方の神戸浦

が港の主力ということですから、実質「神戸」港が開港したわけでございます。

4 兵庫開港と近代諸産業の誕生

寛永六年の浦賀への黒船の到来、それから一〇余年経って兵庫には、慶応元年に英、米、仏、蘭四カ国から九隻の外国艦船がやって来ております。それでこの四カ国から徳川幕府は、強硬に開港を迫られました結果、慶応三年に至って徳川慶喜がついに決断を致しまして、連合国の代表に向って、兵庫開港と大阪開市——開市というのは、大阪の街を開きなさいということを要求されておったようでございます——を承諾したのが慶応三年の十二月七日ということになっております。これが近代的な神戸港の開港の年とされておるのでございます。

同時にこれは幕府から明治新政府が引きついであつたわけでございますが、神戸では居留地の造成がその頃から行われております。現在でもこの居留地の跡が残っておりますけれども、記録によりますと、一二六区、一三万平方米、ご存じの方は、よくおわかりになるんですが、三宮駅のすぐ東の方に、生田川というのが、これは付け代えられまして、現在ではちよつと東の方へ行っておりますけれども、昔の生田川の川筋の跡が、南北の広い道路になっておりまして、今、フラワールードと称しておりますが、そのフラワールードと、それから西の方へ行きますと、鯉川とか、宇治川とか、記録には宇治川と書いてあるんですが、宇治川まで行きますと非常に広いん

ですけれども、東は生田川、西は宇治川の間、南は海岸から北は現在のＪＲの線までの間、それも各国からの要求に押されまして、政府が居留地として外人に競売をしたもののようでございます。一二六区画に分けまして、基盤の目のようになっておりますが、この都市計画も、どうやらその当時のある英国人が、設計をして、区割をして、そして競売に附したそうですが、売価は坪当り三円五十銭という風になっているんですけれども、当時の三円五十銭というと、かなり高かったのかも知れません。いずれにしても一二六区、一三万平方米を明治六年位までにかけて、逐次競売をして居留地を造っていったという事のようにございます。

私、神戸の非常に国際的な、一口に言えばハイカラな文化というのは、神戸が明治の初めに、いち早く海外と外国航路によってつながって、欧米の文化流入の窓口になったということもございまして、この居留地に住みついた各国の——英国人、独逸人等が多かったようでございますが、外人の生活を毎日見聞きしながら、また居留地に住みついた欧米人から直接に色々教わった欧米文化といえますか、当時のハイカラな海外の文化というものに、非常に影響をされていると思うのでございます。そういう意味では神戸が、いち早く居留地を開いて、ここに欧米人を受け入れて、いろんな事を教えてもらったというのは、その後の神戸の、後で出て参ります観光とか、ファッションなんかの基礎づくりになったのではないか、という風に思うわけでございます。

さて、そういう風にして、兵庫（神戸）開港以来、段々神戸の街が近代化してゆくわけですが、最初、開港した当時は、神戸町、兵庫町両町で、人口合計、約二万五千人と言われております。それで港が開けましたので、最初に出来たのが運上所と称する税関でございますね、税関がまず出来ております。それから続いて造船とか、むろん海運、貿易が起ってくるわけでございますが、この辺になりますと、私のおります川崎重工、昔の川崎造船所でございますが、この川崎造船所あたりの歴史が始まるわけでございます。

神戸で我々の川崎造船所が最初に開業したのが明治一九年と言われておりますけれども、その更に前に、明治一四年頃に明治政府が、いち早く造船所を開いているわけでございます。これの払い下げを受けまして、川崎正蔵さんが、川崎造船所というのを造ったわけでございます。それから、ややおくれまして神戸三菱造船所というのが正式にスタートしておるのが明治三八年でございますが、そういうことで、まず港に造船業が始まりまして、それから、それと並行して貿易なり、これを取りしきる商社が活動を始めるわけでございますが、ご承知のあの鈴木商店というのが、明治一〇年にいち早く開業しております。それから兼松房次郎商店、これは現在の兼松江商でございますが、これが明治二二年、やはり神戸で開業しているわけでございます。それから船会社の中では、記録によりますと、大阪商船が明治一七年に開設されており、その後、山下汽船とか、太平洋海運とか、わが社の姉妹会社に当る川崎汽船とか言うのは、どちらかと言うと、

独立の船会社になりましたのは、大正四年から七年、第一次大戦の頃に大変な海運景気がございました、この頃に海運会社が続々と神戸に店を開いているわけでございます。

そういうことで開港当初、造船、海運、あるいは貿易等が神戸の経済を大きく推進しておったわけでございますが、当時の貿易のシェアを見ますと、明治二〇年頃で神戸港の輸出入合計の対全国シェアは28%と言われております。最初は輸出品目を見ましても、緑茶とか、米とか、樟腦あるいは、神戸特産のマツチ等でございます、反面、輸入は綿糸、毛織物あるいは、綿織物、砂糖、石油という風なものが記録に残っております。それから、明治三〇年頃になりますと、更にそのシェアが拡大しまして、神戸港の全国シェアは輸出入合計で42%という風になっております。従いまして、当時は関西、特に神戸港は、全国の半ばに近いような大きな貿易シェアを誇っておったわけでございます。

それから製鉄でございますが、製鉄も神戸製鋼、あるいは我々の会社、川崎造船所が始めました製鉄工場、後の川崎製鉄でございますけれども、こういうものが、やはり明治年間に出来ております。神戸製鋼所が設立されたのが明治三八年、これは鈴木商店の金子直吉さんが、ある製鉄所、小林製鋼所と言うのだそうですが、これの買収を致しまして、神戸製鋼所という名前で始めたのが明治三八年、それから川崎造船所が兵庫製鋼工場というのを開設して、製鉄業を初めて手がけたのが明治三九年というように、神戸の土地で造船に次いで製鉄・製鋼業も、そ

れぞれ創設されて、活動を始めておるわけでございます。

その他、電機では三菱造船さんが、電機部門を分離して三菱電機神戸製作所というのを作っているのが大正十年でございます。それから、明治年間では神戸発動機製造という船のエンジンを中心にしたエンジンの製造業、これは明治四一年に始まっておりますし、更に言いますと、川崎造船所で鉄道車両の製造を始めたのが明治三九年、これは後に、川崎車両ということになるわけですけれども、そういう風に明治年代から大正の初めにかけて、近代機械工業、造船、鉄鋼等の重工業を中心とする近代機械工業が、次々と神戸の土地で誕生していったわけでございます。一面、それと平行して、先程ちょっと申しました、マツチ・ゴム等の非常に特徴のある地場産業が、これもやはり港があるということで、輸出雑貨を主にしまして、地場産業が起っておるわけでございます。

5 臨海重工業の発展と盛衰

さて、そういう風にして、段々、近代的な重工業都市が発達してくるわけでございますが、ご承知の第一次世界大戦時に、大変な海運・造船のブームが参りまして、神戸には、船成金が続々と誕生するわけでございます。まあ、嘘のような話が伝わっているわけでございますけれども、当時の船成金は毎晩のように、花隈で豪遊をしたようでございますが、帰る時になって、玄関先

で自分の靴を探すのにマツチの代りに百円札を燃やして履物を探したという風な、嘘のような話が伝わっている程、船成金が、桁はずれのお金を稼いで、登場しているのでございます。

我々の川崎造船も、ご承知の松方幸次郎という初代社長が大変な積極経営の方でございまして、これが丁度、その海運、造船の勃興期にうまく当たったんでしようが、第一次大戦の折には、業界の歴史に残る大活躍をしておられるわけでございます。

第一次欧州大戦の当時日本の国は、連合国側で参戦はしておりますけれども、戦場からは非常に遠いし、英米がヨーロッパの主戦場で必死になってやっておる、そのうしろの方で、いわば漁夫の利を占めたわけですね。その典型が、造船界ではストックボートの大量建造で、これも松方社長が英断をふるって、新造船の注文生産でなくて仕込生産を始めたということで、有名なエピソードになっております。当時、ドイツ側の潜水艦の活躍によって、連合国の商船が、次々と沈められますので、これは、きつともう、船の需要がものすごく出てくるということを見越した松方社長が、重量トンで九千トンの標準タイプの貨物船をどんどんと連続建造したわけでございます。当時の建造記録を見ますと、これは川崎造船一社だけの数字ですが、大正五年から一五年までの一年間に、九六隻五五万八千総屯のストックボートを造ったということでございます。

一方でこのストックボートが有名な「船鉄交換船」に発展して行くわけです。第一次大戦中に、当時英国とかドイツあたりから、我国は造船用の鋼材を輸入しておったのですが、ドイツからの

輸入は無論途絶えますし、英国も自分の所で手一杯になって来て、日本に対する輸出を止めましたので、その後はアメリカから輸入しておりましたが、アメリカも製鉄業が自国の需要で満杯になって来て、日本への輸出を止めるということで、造船用の鋼材の供給が止まったものですから、神戸の経済界としては、大変に困ったわけでございます。そこで松方社長と当時の鈴木商店の金子大番頭とが一緒になりまして、アメリカと交渉をし、あるいは日本政府と交渉を致しました結果、「船鉄交換契約」という、我々の業界では有名な史実でございますけれども、新造船を日本側が引き渡す代りに、アメリカから鋼材をもらうという、物々交換みたいな契約が成立致しまして、大正七年のことですが、四月から五月にかけて、第一次と第二次の船鉄交換契約が成立、合せて四五隻三七万重量トンの貨物船をアメリカに引き渡し、引き替えに鋼材を二五万トン余り供給を受けるということになったのでございます。この四五隻のうち一二隻は、川崎造船所のストックポートだったということで、松方社長の英断がここでも大成功をおさめた次第です。

もう一つ有名なエピソードとして、ご承知の松方コレクションというのがあります。第一次大戦当時、松方社長が度々海外に出ておりまして、特に英国を本拠にして活躍しておられたのですが、ヨーロッパの名画を大量に買い集めまして、一部は当時日本へ持ち帰られたのですが、残りの大半は欧州に残したままになっていたのが、戦後にフランス政府の好意で日本に送り返されて来た、これが有名な松方コレクションです。

ところで松方コレクションと言えば、いつも話題になるのは、あれだけのものを、一休会社の金を使ってやったのか、松方個人の金であったのか、いろいろ言われておるんですが、どうやら松方さんが、私財を使って、松方家の金でもって買ったというのが真相であるとされています。ただ持ち込んで来ました時に、日本で松方邸には、これを収納する防火施設のある倉庫がないということもございまして、川崎造船所の地下室に、相当長い間保管されておったようでございます。私なんかが入社した時には、現物は残っておりませんでしたけれども、何となく伝説的に、ここに収納されていたんだというような話は聞いております。そういうこともあったので、世間でどうも松方さんは、会社の金で買ったのではなからうかなどと言われていたようでございます。考えて見ますと、第一次大戦当時の造船景気は大変なもので、ボーナスなんか、今から考えると、想像も出来ないような何年分もの給与に相当するようなものをボーナスでもらっていたという時代ですから、松方社長の給与というのは、大変なものであったろうと思いますし、それから、当時川崎造船所は40%配当というのをやっているわけでございますから、松方社長は、相当な大株主でしたし、その配当だけでも、莫大な金額になったものと思われまます。

そういう風で、第一次大戦の時に、これはまあ、川崎造船を例にして申し上げたんですけれども、大変な大戦ブームで神戸の経済界はうけに入っていたわけでございますけれども、大戦終結後はこれが一変して、昭和の金融恐慌となり、十五銀行の倒産によって鈴木商店が遂に破産、倒

産をしてしまふとか、あるいは川崎造船所も、十五銀行が主たる取り引き銀行でございましたので、大変な痛手を受けまして、まるで、これまでの王侯貴族の生活から、急に乞食の生活に転落したように、何千人という従業員を解雇せざるを得ない羽目に陥ったのでございます。

我々もよく聞かされましたけれども、昭和五年の川崎造船所の和議整理というのは、今でいう会社更生法のようなもので、このお蔭で会社そのものは消滅を免れ、逐次立ち直って行つたのですが、これより先昭和三年五月にさしもの松方社長も遂に涙を吞んで退職するという劇的な幕切れを迎えられておるのでございます。

そういう昭和初期の不況期はございましたけれども、その後世間が段々臨戦体制になって来ましたので、神戸の重工業界も息をふき返しまして、第二次世界大戦の前後から、詳しくは申しませんけれども、軍需生産第一、生産一辺倒で、増産々々の大変な戦時景気時代を迎えたわけでございます。

それが第二次大戦の終結によりまして、またまた火の消えたような戦後不況に苦しめられ、それから後はご承知の通り、朝鮮動乱がきっかけになって、日本経済の戦後復興が軌道に乗り始め、やがていわゆる所得倍増時代に入るといふようなことで、戦後の発展期を迎えるわけでございます。

ところで、ここで申し上げないといけませんのは、第二次大戦が終るまでは、神戸の造船・鉄

鋼を主とする重機械工業というものは、神戸港の地の利を利用して、臨海重工業地帯を形成して、神戸市の臨海部で次々と増産をして発展して来たわけですが、戦後、高度成長期に入りましてからは、造船にしても鉄鋼にしても、技術の進歩発展もあって、神戸のあの狭い土地では、拡張が出来なくなって来たということは、非常に大きな事実でございます。

我々の川崎重工でも、マンモスタンカー時代になって来ますと、神戸の工場では出来ませんものですから、四国の坂出に大型船の工場を作りまして、そこへ造船の主力工場をシフトし、あとには本社工場が残っておりますけども、本社工場の造船は潜水艦とか特殊な加工度の高い中小型の船に特化を致しまして、大型船は坂出工場に移すというようなことをやりましたし、それから神戸製鋼さんあたりは、比較的最後まで、神戸の土地でやっておられましたけれども、やはり、高砂の地に新鋭の大工場を作られる、川崎製鉄も千葉に出て行き、あるいは水島に大工場を作るというようなことで、それぞれ出身の神戸市内の工場は、どちらかと言うと、昔の歴史を伝える記念碑的な工場という恰好になって来たわけでございます。言いかえれば神戸市内の産業構造の中で、重工業のウェイトが相対的に段々、落ちて来たということでございます。

6 特色ある地場産業

ここで先に申しました地場産業の代表として、マッチ工業・ゴム工業のことを若干ご紹介した

いと思います。

まず日本でマツチ工業というのは、明治八年頃から始まっているようにございますが、それも国内消費もございまずけれども、明治十一年頃からは輸出向けが段々主力になって来ております。神戸の港をひかえた神戸の街は、色々な関係でマツチ工業がその頃から盛んになって来ているわけでございます。最初は神戸と大阪とでやっていたようにございますが、全国生産額の87%位を阪神で引き受けておった時期もあり、また輸出に関する限り、明治四〇年代には99%と、ほとんど全量が、大阪、神戸から輸出されておったとされております。その後、黄燐マツチの製造禁止を契機として、大正十年代には大阪が脱落し、以後は神戸のマツチ工業が市場を独占することになったのですが、それも段々大正の終り頃になりますと、スウェーデンのマツチトラストに圧倒され、結局神戸のマツチも、大正の終りから昭和の始めにかけて、次第に衰退をしてゆくということになったわけでございます。

マツチに代って今度はゴム工業が地場産業として勃興するわけでございますが、これもやはり、生ゴムを海外から輸入するとか、ゴム製品の輸出等もございまして、臨海の神戸の街にふさわしい、色々な条件が備わっておった関係から、このゴム工業が神戸に特に発達したのではなからうかと思われるのでございます。ゴムは現在も、色々やっておりますが、最初は明治一八年頃にゴム枕とか、ゴムまりとかいうような物からゴム産業が始まり、明治三三年に阪東式調帯合資会社、

いわゆる阪東調帯という会社（現在のバンダー化学株式会社）です、この会社がゴムベルトの製造を始めて、これがかなり、ゴム工業の中心製品になった時代がございました。

それから明治四二年には、英国のダンロップが神戸に工場を作りました。これが後の住友ゴムになってゆくわけですが、ダンロップ・ラバー・カンパニー（ファーマー・イースト）というのが神戸に進出して参りまして、ここでタイヤ、チューブ等の生産が始まっておるわけでございます。それからさらに、大正の七年頃からゴム靴の製造が始まっております。このタイヤチューブとか、ゴムベルトとか、ゴムのはき物等がゴム工業を支える三本の柱として、一時、神戸は全国最大のゴム製品生産地ということになってゆくわけでございます。

ところが、先のマツチ工業といい、あるいはゴム工業といい、どちらかと言うと低賃金の労働力を使って競争力を維持しておったわけでございますので、段々この業界に大資本が進出して参りますと、神戸のゴム工業界も生き残りに非常な苦勞を始めるわけでございます。加えて戦争中、第二次大戦中には海外からの生ゴムの輸入が制限されて参りまして、合成ゴムなどの研究が始まり、それから戦後は、そういうことがきっかけになりまして、ケミカルシューズが開発され、昭和二十七年頃からはケミカルシューズ工業というのが神戸に生れておるわけでございます。これが非常に盛んになりまして、現在、フアッション産業の一つの柱になっているのでございます。以上が神戸の特色ある地場産業の二大品目というわけでございます。

7 観光とファッション産業

次に先程申しました神戸の観光産業についてご説明しますが、これも神戸の自然条件に大いに助けられているわけでございます。六甲山とその前面の瀬戸内海、それにはさまれた傾斜地に、非常に国際色豊かな、エキゾチックな街が広がっているわけでございまして、神戸市当局の解説によりますと、神戸の観光は大体五つの方面に分けられるそうでございます。先ず第一が市街地。これは最近、特に異人館ブームで異人館街が一つの観光資源でございまして、その市街地観光。それから第二が神戸の港。近年ポートアイランドが出来ましたので、港とポートアイを含めましてこれが一つの観光対象。それから第三の山では、六甲、摩耶、更に奥の有馬温泉というような所。それから第四の海岸では、須磨・舞子の海浜。それから最後は、最近に新しく開発された西北の農業公園。神戸市は周辺の土地をどんどん開発しております、西の方に西神の工業団地、あるいは住宅団地を造成しておりますけれども、その西神でブドウ園を経営しております。これも市が直営しておりますが、その葡萄から神戸ワインを作るワイン城というのも作っております。これら全体を農業公園と称して、ちよつと変った観光資源にしているわけでございます。

そういう北野を含む市街地とか、港とか、六甲、摩耶、有馬等の山、あるいは須磨、舞子の海岸、あるいは新しく開けた西北神の農業公園というようなものを合せて、最近、年間約二千万人

の観光客を集めているのでございます。従いまして、その観光収入といいますが、それから波及して出て来ます副次的な経済効果といいますが、そういうものは、バカにならない金額になるわけでございます。神戸市としては、観光産業を一つの柱として非常に力を入れているわけでございます。

次はファッション産業でございますが、そこにはファッション都市神戸と書いておりますけれども、もともと、神戸の街は、山と海をひかえた国際港都であり、また西洋文化の入口というところで、非常にファッション性のある、街自体がハイカラなファッションナブルな街として知られているわけでございます。ところが最近は特に意識的にですね、衣食住のすべての面にわたって、新しいライフスタイルを提供する産業をファッション産業という風に総称して、この振興に努めているわけでございます。衣料であればワールドやアシックスに代表されるアパレルとかケミカルシューズとか、また神戸は真珠の加工、輸出業者も多く、その代表格の田崎真珠は業界一と言われております。それから、食では神戸牛、あるいは日本酒、これは神戸というよりも、やや西宮の方になるんですが、灘五郷の日本酒。それから神戸の街で昔から有名なパンとか洋菓子。これもやはり西洋人が持ってきたものでございますが、洋菓子の伝統がございます。それから住の関係では洋家具でございます。これは余り知られておりませんが、これもやはり西洋人の住文化に教えられました手作りの洋家具の産地でございます。

そういうものを踏まえまして、神戸市は昭和四十八年にファッショ都市宣言というのを行なっておりまして、一段と積極的にファッション産業の振興につとめているのでございます。昨年ワールド・ファッション・フェアというのを京都、大阪、神戸の三都市で同時平行して開催を致しまして、大成功をしたわけでございますが、そういう場合でも、京都、大阪、神戸、それぞれ少し味の違うファッション産業の展示をしたわけでございます。

8 デイベロツパー神戸市株式会社

最後の項目にデイベロツパー神戸市株式会社と書いてございますが、先程来申しましたような神戸の産業構造、経済構造を見ます場合に、どうしても、このテーマは、避けて通れないと思うのでございます。

神戸の街は、もともと海と山にはさまれて非常に細長いベルト状で、土地がないわけでございますから、何とか発展する為に土地を手に入れたい、というのが神戸の昔からの悲願なんです。そこで先程申しました西の方に、西神工業団地とか住宅団地を開発して、市域を西の方に伸ばしたり、あるいは六甲山の裏側を開発しまして、新しい街を作ったりしておりますけれども、海岸に沿った所、いわゆるウォーターフロントの開発なり、あるいは海の上を利用するために、人工島といいますが、埋め立て造成といいますが、そういうことを通して新しい土地を創り出し、神

戸市自身が大ディベロッパーとしての役割を立派に果しておるわけでございます。

ポートアイランドとか、六甲アイランドに行く前にも、海岸に沿って臨海工業団地というのを、昭和三十年頃から何ブロックか作っておりますが、何と言っても一番大きいのはポートアイランドでございます。これは、宮崎市長の一代前の原口市長という土木技術者の市長さんがおられまして、大変に大きなスケールのアイディアを出される方で、この原口市長が昭和三九年の一月に神戸港外に大規模な人工島を建設するという構想を発表されました。昭和四十一年に着工して、十五年間かかって昭和五六年にポートアイランドが完成したわけでございます。全体で四三六ヘクタール、新しい海上都市ポートアイランドということで、出来上った時は原口市長ではなくて、宮崎市長なんです。宮崎市長の竣工式の挨拶をみますと、ポートアイランドは、住み、働き、憩い、学び、集うという、近代的、総合的な機能を備えた人間中心の未来都市であり、総工費五三〇〇億円、最終的には民間投資も入れると、一兆円を越すビッグ、プロジェクトであるというようなことを、竣工式の時、挨拶で述べておられます。

続きまして、今度は六甲アイランドというのが昭和四八年に着工して、現在建設中でございます。これは、ポートアイランドよりも更に広くて、五八〇ヘクタールございます。

それから、ポートアイランドが完成しました昭和五六年には、ご承知のポートピア81という博覧会を記念事業として行ない、ポートアイランドそのものを、一つの大きな観光対象といえます。

か、これを見てもらおうというようなことでやったわけですが、これが大成功しまして、入場者一六一〇万人、五六年の三月から九月まで一八〇日間開催したのでございますが、終わった後で計算をしてみますと、六五億円の黒字を残したそうであります。この辺から神戸市株式会社というようなことが一段とやかましく言われたわけで、なかなか宮崎市政はソロバン高くて、損をしないナと言うようなことになったわけですが、どちらにしましても、大成功を納めた次第でございます。

ここまで申しますと、おわかりのように、神戸市の近年のこういう大規模開発や大型イベントは、市長中心で展開しているわけでございます。先の原口忠次郎という市長が昭和二十四年に就任しておりますが、この方がいろんなアイディアを出されて、人口島のアイディアも原口さんでございますが、後で申します神戸空港のアイディアも原口さんが色々出しておられます。それから原口さんは、随分前から本州と四国を結ぶ本四橋のアイディアもいち早く提案された方でございます。

そういう原口市長の後を受けまして、宮崎辰雄市長が昭和四四年、十三代市長として就任をされました。原口さんは技術屋さんで、宮崎さんは事務系でございますけれども、都市経営ということ、自ら標榜しておられるわけございまして、神戸市の開発財政を健全に推進するということについては、宮崎市長は、大変な功労者であったと思うわけでございます。宮崎市長の都市経

當について、もうちょっと申し上げてもいいのですが、段々時間がなくなって参りましたので、以上のような経過を経てですね、神戸の経済が現在の状態になって来ているという風にお考え頂きたいと思います。

9 神戸経済の現況——多種機能複合都市——

さてぼつぼつ締めくくりに入りますが、神戸経済の現況につきましては、レジメの次の添付資料に表が何枚かございますので、これをご覧頂きたいと思えます。神戸経済の主要指標というのが色々出ておりますが、要するに神戸市は、全国比で面積は0.1%ですけれども、あと人口が1.2とか、生産が1.3とか、事業所数は1.2と、大体全国比一パーセント強というのが神戸経済のスケールであるという風に申してもよいと思えます。県内比というのは、兵庫県におけるシェアですね。兵庫県の県内のシェアとしては、30%強となっております。それで先程来申して来ましたようにその内容としては、港湾に密着した重機械工業が先導して経済を展開し、更に特色ある中小企業の地場産業が合せて発達して来たという風に申し上げられるわけでございます。ところが戦後は段々、重厚長大から経薄短小型といいますが、神戸でもご多聞にもれず、戦争前あるいは第二次大戦期までリーダーシップを持っておりました、重厚長大産業が、段々ウェイトが小さくなって参りまして、ハード中心から、ソフト志向、あるいは知識集約型の産業に転換をしつつあると

というのが現状でございます。「多種機能型複合都市」というのが、神戸市が最近、自らの都市構造を定義づけた呼び方ですが、確かに先程来申しますように、色々なハードからソフトにかけての各種の産業が複合して神戸経済を成り立たしているというような所がございます。比較的生産構造が色々な面にわたって、バランスをしておるということは、この添付資料を見られても分かりますが、バランスのとれた産業構成——という風に言うと、聞えはいいんですけども、それだけに、反面何となく中心がはつきりしない性格になっておるというのが泣きどころではないかと思えます。目下のところ、神戸市は、そういう多種機能複合型の都市であるから、どの分野、どの機能も大切であり、これをそれぞれ同じように伸ばして行こうではないかと言っておるんですが、残念ながら、ちょっと方向性に乏しいので、何かもう一つパンチ力のある、企業で言えば、コーポレート・アイデンティティ——「CI」に当るものが欲しいような気が致します。なかなか一言で明日の神戸市の目標を示すCIが見つからないのですが、強いて言えば、私は、「新・国際ターミナル都市」というのはどうだろうか、と言うようなことを秘かに考えているところでございます。

10 今後の課題——当面の二大プロジェクト——

それはさておきまして、いよいよ当面の二大プロジェクトということになるわけでございます

が、これは、一つは神戸空港、今一つは神戸レジャーワールドのプロジェクトでございます。

レジャーワールドというのは、皆さんあまりお馴染みがないかも知れませんが、神戸では東京のデイズニールランドに対抗しまして、大規模集客産業を起したいということで、ポートアイランドの二期工事、今沖合に新しく埋め立てが進んでおりますが、その土地を使って東のデイズニールランドに匹敵する、あるいはそれ以上の、新しいテーマパーク——「神戸レジャーワールド」というのを作るべく計画しているのでございます。

もう一つの神戸空港プロジェクトにつきましては、まずお手許の資料をご覧ください。図Ⅰは世界の主要都市圏における人口百万人当りの滑走路長でございます。日本の空港が如何に貧弱であるかということが、これで一目瞭然であると思います。人口百万人当りの飛行場の滑走路の長さを比べておるわけですが、ワシントンの五、〇〇〇米は別格としても、シンガポールでも三、五〇〇米、サンフランシスコ二、六〇〇米、ロンドン二、三〇〇米、パリ二、二〇〇米に続いて最後のニューヨークでも一、七〇〇米、それが東京圏では三四〇米、大阪圏では二五〇米という風に、わが国の空港はまことに貧弱であります。それから、ついでにその下のグラフをご覧ください。たいのですが、これは近畿圏と首都圏の航空旅客数の過去十七年間の伸びの比較でございます。すなわち昭和四五年から六二年までの、実際に航空便を国内線あるいは国際線で利用した旅客数のプロットでございますが、ご注目願いたいのは、四五年当時は首都圏と近畿圏は、それ程開い

てないわけでございます。特に、国内線の如きは、近畿圏は八一三万人、首都圏は七七五万人、近畿の方が航空利用客は多かったわけでございますが、その後、首都圏の方が非常に大きく伸びまして、近畿圏の方は五〇年〜五五年に、ちょっと伸びていますけれども、その後は横ばいで、足ぶみをしている。これは一つには伊丹の大阪空港が夜九時以後はジェット機の発着禁止という制約があり、お客をさばき切れないものですから、本来なら、もっと伸びるべきものが、停滞しておることでございます。

そういう風で、関西に空港がどうしても足りないということで、現在ご承知の関西国際空港が泉南に出来つつありますけれども、これだけでは、なかなか航空需要の伸びについて行かないのであります。神戸空港は、かつて中央の所管官庁である運輸省が進めておったものを、地元で反対したため、神戸沖に出来る筈であった関西の新空港が泉南沖に行ってしまったという経緯があります。それだけに今になって神戸沖空港計画を蒸し返すのは、非常に難しいのですけれども、先々の航空需要の伸びから見ても、また関西の復権、神戸経済の発展のためにも、是非ともこれを復活して、一日も早く神戸空港を作らねばならぬということで、我々経済界としても県市と共に頑張っておるわけでございます。

私、いつも申しておりますのは、神戸の永い歴史を見ましても、先程言いました国際ターミナル都市として、これから更に生きて行く為には、これまでは海上交通が主流で港湾の整備が肝要

でしたが、そのためにはポートアイランドを作り、今また六甲アイランドを作りつつあるということですから、今後はどうしても空の便を受け入れる港でないと、これからの発展は期し難いのであります。神戸市は先年、開港百年を祝い、また昨年は市制百周年を祝ったわけでございますけれども、これからの百年の神戸市の歴史を描く上では、空港なしには考えられないと言うことを、私は日頃口を極めて力説しているわけでございます。先程申しました、レジャーワールドの計画と空港プロジェクトと、両々相まって、これからの神戸市の発展をリードしてくれるものと確信しているところでございます。

11 おわりに

レジュメの最後に、関西経済復権の一翼を担って、と書いておりますが、一言で申しますと、東京の一極集中に対抗して、多極分散型国土というようなことが言われておりますけれども、東京の一極の力というものは、大変なものでございまして、この勢い、そう簡単に多極分散にもって行けるものではございません。これに対抗出来るのは、強いて言えば、京阪神を一丸とした関西の力という風に、私共は考えているわけでございまして、何も東京に対抗してどうのこうのと言うわけではございませんけれども、多極分散を実現する為のきっかけ、鍵は、関西圏の活性化と言いますか、関西経済の復権と言いますか、これを何としてでも、やりとげることが必要で

はなからうかという風に考えておるわけでございます。

神戸経済の今後を考える際にも、神戸々々ということではなくて、関西圏の神戸、西日本の神戸という立場から考えるべきであると思います。先程来長々と申して来ましたが過去の歴史をふり返りましても、西日本における一つのターミナル都市として、今後は空港を持つことによって、更に新しい国際的なゲートウェイとしての役割を大いに果たすということを目指しながら、関西経済圏の一翼を担って明日からの発展に備えなくてはならないという風に考えておるわけでございます。

先日、京都の国際会議場で毎年行なわれる関西財界セミナーというのがございまして、その席でも皆さん方、口を揃えて関西の時代と言うことを強調され、一極集中に対抗する関西の活性化の為に、京阪神の三都市が、それぞれの特徴を生かしながら、しかしゆるやかな連合体を作る等の工夫をこらして、関西経済全体の発展を計るべきじやなからうかというようなことで、大體思想統一が出来たように感じております。そういうことで、神戸経済と致しましても、関西経済圏の一翼を担いながら、更に大きな発展を期して行きたいという風に考えているわけでございます。どうも終り頃、端折りまして雑駁なお話を申し上げましたが、この辺で私のおしゃべりを終りたいと思います。どうも、ご静聴有難うございました。