

神戸経済の未来像に関する提言

—新ポートシティの創造—

平成3年12月

(社)神戸経済同友会
90年問題委員会

序

1991年は、湾岸戦争の終結、ソ連邦の解体など歴史的事件が続出した年でした。そして、世界は冷戦後の新たな国際秩序の構築に向けて着実な一歩を踏み出し、わが国には「世界と共生し、世界に貢献すること」が求められています。

世界経済のグローバル化、ボーダーレス化が進むなかで、いまや都市や地域が直接に世界と結びつく時代となりました。神戸が国際社会において積極的な役割を果たしてゆくためには、国際社会で通用する特色・魅力を持たねばなりません。神戸には、いかなる国際貢献が可能か、産業集積とアメニティの調和を図りつつ、魅力ある多機能都市として発展するにはどうすればよいか、その為のインフラ整備はどうすべきか。このような問題意識の下に、平成2年度に発足しました「90年問題委員会」（委員長 谷口昇君一兵庫銀行相談役一、副委員長 五代友和君一マヤテック社長一）は、この課題に本格的に取り組んだ結果、今回その成果を取りまとめて「神戸経済の未来像に関する提言」を起草致しました。

私たちは、谷口委員長をはじめ委員各位の労苦を心から多とするとともに、この提言が神戸市をはじめ関係当局において将来構想を策定される際の一助ともなれば、誠に幸甚であります。

最後にこの研究に当たってご講演くださった各講師の方々、また調査・研究の取りまとめにあたってご尽力いただいたワーキング・グループの皆様に厚くお礼申し上げて序に代えることと致します。

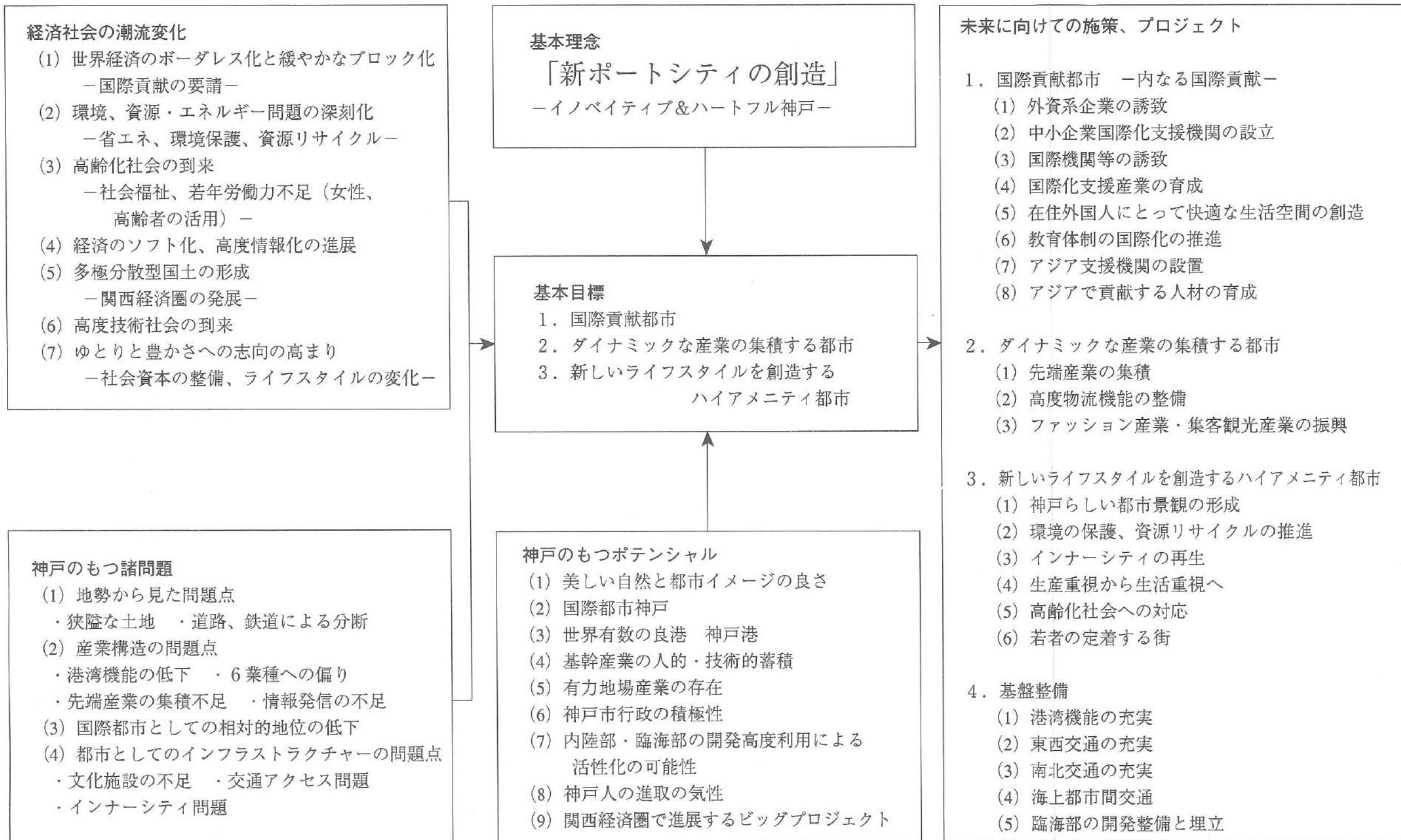
平成3年12月

社団法人 神戸経済同友会

代表幹事 門田 研造

代表幹事 雀部 昌吾

神戸経済の未来像



目 次

はじめに	1
第Ⅰ部 総論	
第1章 経済社会の潮流変化	5
第2章 神戸のもつ諸問題	10
第3章 神戸のもつポテンシャル	14
第4章 基本理念と基本目標	21
第Ⅱ部 未来に向けての施策・プロジェクト	
第5章 国際貢献都市	29
第6章 ダイナミックな産業の集積する都市	35
第7章 新しいライフスタイルを創造する ハイアメニティ都市	43
第8章 基盤整備	52
おわりに	62
参考資料	64
委員会の研究推移、委員会名簿等	70

はじめに

第2次世界大戦後の政治経済の基軸となっていた冷戦構造が終焉し、世界は新たな国際秩序の構築に向け動き始めている。緊張緩和と民主化が進むなかで、市場経済化の流れはさらに拡大し、各国の相互依存関係はますます強まって、経済のボーダーレス化が一層促進されることになる。

世界は平和と繁栄を志向しているが、富める国と貧しき国の格差や、多発する地域紛争など、世界を不安定にさせる要因は依然として多い。また地球環境保護、資源・エネルギー問題のように、人類の持続的発展のため、全世界的な対応を必要とする重要な課題がある。

このような状況において、経済大国であるわが国としては共存共栄の考えに立ち、市場開放、技術移転、資金援助、環境保護など幅広い分野で国際貢献をおこなっていくことが肝要である。

一方、国内においては、東京一極集中などの要因による地方経済の相対的地盤沈下が指摘されており、その対応として多極分散型国土形成が推進されている。とりわけ関西圏においては、社会資本充実という時代の要請にも応えたビッグプロジェクトが目白押しである。さらに昨今の「関西産業活性化のためのグランドデザイン」、本年の「大阪湾ペイエリア開発整備のグランドデザイン」など、長期ビジョンが相次いで発表され、活力ある世界都市関西の実現にむけ、各界の力が結集されようとしている。

このように、まさに変革期と呼ぶにふさわしい時期にあたり、神戸経済活性化のために、21世紀初頭に向け明確なビジョンを持つことが必要であると考え、「神戸経済の未来像」（目標時期：21世紀の第1・四半世紀）として提言をとりまとめることとした。

私どもは神戸の現状、とりわけその長所、短所を承知し、神戸を取り巻く環境の中で何をすべきかを考えるにあたり、まず共通のコンセプトをつくり基本課題を設定して、それぞれの課題と取り組んだ。神戸は今日都市イメージとして大変すぐれたものを持っているが、その長所はできるだけ伸ばし、足らざるは補って神戸経済の未来像をつくることとした。最初に神戸市からの説明を聞き、次いで各界で活躍の方から、神戸の国際化、中小企業問題、大阪湾ペイエリアなどの話を聞き、これをもとに委員会、特にそのワーキンググループで議論を重ねた。問題点が出れば、再度それぞれの専門家と意見を交わすという形をとった。最後の3カ月は「提言」の取りまとめに精力を使った。神戸経済の未来像という大きなテーマに取り組み、私どもなりに努力したつもりであるが、未熟なところも多いと思うので大方の御批判と御叱正を歓迎する。

第 I 部

総 論

第1章 経済社会の潮流変化

神戸経済の未来を描くにあたって、まずわが国の経済と社会が将来どのような方向に向かうかという大きな潮流をふまえておく必要がある。以下に重要な潮流変化と考えられるものとして、7項目をあげることにする。

1. 世界経済のボーダーレス化と緩やかなブロック化の進行

ソ連・東欧の民主化に伴う市場経済化の流れは、今後世界全体に拡大していくものと思われるが、これによって各国の相互依存関係は一層強まり、経済のボーダーレス化が促進されることになる。また、EC統合や米加自由貿易協定を端的な例とするように、世界経済はボーダーレス化とともに、緩やかなブロック化の道をも歩み始めており、わが国もこうした流れに組み込まれていくと考えられる。

ボーダーレス化の進展に伴い、わが国では企業の海外進出・提携が引き続き増加するとともに、規制緩和をはじめとする経済的な制度・慣行の国際化、共通ルール化が行われ、透明度の高い開かれた国として、外国製品の輸入やわが国での外国企業の活動が拡大するであろう。このような状況のもとでは、規模、業種を問わず、国内のほとんどの企業が国際競争または国際的連携に参加することになるため、企業はもちろん個人も、外国人に対する偏見を持たず、多様性・異質性を受け入れることができる、いわば「内なる国際化」を達成することが望まれる。

ブロック化に関しては、閉鎖的・保護的関係に陥らないことが望まれるが、多極化の進展に伴って、規制の緩やかな経済圏が成立すると考えられる。わが国をとりまく経済圏としては、アジア経済圏、環太平洋経済圏、環日本海経済圏が考えられるが、とりわけアジア経済圏とは深いつながりがあるところから、資金援助・技術協力・技術移転・水平分業・製品輸入といった要請に応えつつ、主要メンバーとしての役割を

積極的に果たしていくことが望まれる。このアジア経済圏では、NIES、ASEAN 諸国を中心にして高い経済成長が持続され、世界の注目を集めていくと考えられる。

わが国が世界経済の中で大きいウェイトを占め続けるためには、国際調和型の経済政策と企業行動をとるとともに、産業・文化交流、開発途上国への経済協力など、広い範囲で国際貢献を行なっていくことが肝要となる。

2. 環境、資源・エネルギー問題の深刻化

地球温暖化、熱帯雨林の減少、オゾン層の破壊、砂漠化、酸性雨等の地球環境保護問題はより深刻になっていくと考えられる。このため、国際的な研究機関や保護実行と監視のための機関を設置するなど、全地球的な対応が不可欠である。

資源・エネルギーについては、石油供給の不安定さが続くとともに、資源の有限性が強く認識されるところから、省資源・省エネルギー型の産業構造、社会システムの構築が急務とされよう。資源リサイクル体制の整備、海流・河川・都市廃熱・地熱・太陽熱・燃料電池などの非化石エネルギーの開発と利用、エネルギー変換効率の向上や運輸・物流システムの効率化などの対策を進めていかねばならない。これらについても、環境保護と同様、先進国同士の共同研究、開発途上国への技術移転が必要である。

こうした環境、資源・エネルギー対策は、企業や市民の負担が大きいため、初期の段階では啓蒙の意味を込めてナショナルプロジェクトとして、モデル都市において実施される可能性がある。

3. 高齢化社会の到来

高齢化社会は確実な足取りで近づいており、総人口は2010年をピークに減少し、生産年齢人口はさらに早く1995年にピークを迎えると予測されている。

高齢化社会は若年労働者を中心に人手不足をもたらすが、省力化投資の実行、仕事の仕組みの変更、高齢者・女子の活用、海外生産の比率アップ等で対応することになるとを考えられる。とくに高齢者・女子の雇用問題については、健康状態・家庭状況等にあわせて、短時間勤務、在宅勤務、サテライトオフィス化など選択性に富んだ勤務形態の提供が必要になる。一方、社会福祉費用・介護の負担が増大するため、世代間対立や、若者の勤務意欲を阻害するような事態を招く恐れがある。

このように高齢化社会は、仕事の仕組み、労働のあり方を変化させるとともに、省力化機器の開発、シルバー産業の発展を促進すると考えられるが、経済活力をそぐ要因ともなりうる。

4. 経済のソフト化・高度情報化の進展

経営を機動的に展開させるために、情報収集力、マーケティング力、企画開発力、デザイン開発力など、経営のソフトな部分の充実が不可欠となっているが、今後その傾向は一層強まっていくであろう。付加価値のかなりの部分をこうしたソフトが占めるようになってくるため、企業の力はソフトの力によって左右されるようになるといつても過言ではない。

また、データベースの充実、情報機器の相互運用性の確保、通信衛星等の伝達手段の進歩により、広範な国際情報ネットワークが形成され、世界各地の情報がリアルタイムで交換できるようになると予想される。これら情報の活用度が企業格差を生むようになるため、企業内においては情報処理機能がますます重要になるとともに、情報処理を支援する人材派遣業、請負業等の整備が課題となる。

5. 多極分散型国土の形成

東京は世界の中核都市、時代の最先端都市として政治、経済、文化の機能を集中させてきた。しかしながら、東京においては地価の高騰、交通渋滞、防災面での不安の増大、インフラ整備の困難性、ゴミ問題などの過大・過密の弊害が起こり、また地方においては活力の低下という問題を招いたため、現在、東京一極集中是正・多極分散型国土形成の議論が活発化している。バランスのとれた国土発展の観点、ゆとりと豊かさを求める国民の志向、画一性よりも多様性を重視する時代の要請から、今後多極化、地方分権化が進行するものと考えられる。とくに関西経済圏は大阪湾ペイエリア開発整備のグランドデザインの実行等により、世界に誇る魅力ある都市群として、首都圏に比肩しうる存在となることが期待される。

6. 高度技術社会の到来

わが国は応用技術の分野で世界をリードしてきた。今後はさらに、基礎的でかつ創造的な科学の分野でも世界をリードする存在となるべく努力が続けられるであろう。この結果、産業経済、社会を大きく変化させる革新的な高度技術が生み出されるものと考えられる。

省力化、高付加価値化、省資源・省エネルギー化、高度情報処理化等の時代の要請をうけて、製造業は技術開発、技術革新を活発におこない、引続きわが国経済を支えていくものと思われる。

7. ゆとりと豊かさへの志向の高まり

G N P 大国となった今も、多くの日本人はゆとりと豊かさを実感することが少なく、仕事中心の生活を送っている。しかし、こうした働きすぎへの反省や、生活環境分野での社会资本充実の要請に応えて、労働時間の短縮・長期休暇の導入が進み、大

規模な社会資本の整備がおこなわれようとしている。経済政策が従来の生産者重視から生活者・消費者重視に転換していくとともに、人々がゆとりと豊かさを追求する傾向はいよいよ強くなると考えられる。

個人のライフスタイルも仕事中心から、生活・趣味中心に転換し、文化・芸術活動への欲求が高まるであろう。またサテライトオフィスや在宅勤務が普及していけば仕事時間に自由度が増大し、仕事そのものにも、自由、面白さ、やりがいが強く求められるようになると考えられる。

個性をより重視する時代となり、教育の場でも多様性が容認されるとともに、人間の生き方も多彩な選択肢が認知され、自由な雰囲気が横溢するようになるであろう。

ただし、このようなゆとりと豊かさの追求と、省資源・省エネルギーといったストイックな努力とをどう両立させるか、また労働に対する価値観の変化が社会の活力を失なわせるのではないか、という課題が残される。

第2章 神戸のもつ諸問題

神戸は、大阪・京都とともに関西経済の中核として、その特性を活かしながら発展を遂げてきた。恵まれた自然条件や経済的基盤を背景に先進的な地域開発や産業育成に優れた実績を残してきた。しかし、近年、神戸経済の相対的地位の低下傾向が指摘されている。来るべき21世紀へ向けて、わが国経済社会の潮流や神戸固有の問題等課題も多く、これらの諸問題について、長期的視点に基づく検討が必要であると考えられる。

1. 地勢から見た問題点

神戸市及び神戸経済の基本的課題は、山と海にはさまれた狭隘な土地という制約条件を如何に克服するかである。神戸は歴史的にも、現在時点においても、山と海の用地化という形を中心に、都市の開発計画が進められてきた。しかし、市域内においては環境問題も含め、新たな開発の余地は少なくなっている。

現在の都心部である三宮周辺は、海と山の最も接近した部位にあり、ここに都市機能が集中している。企業本社、行政の中心、交通ターミナル、大型小売店舗、商店街、飲食街を東西に走る鉄道、幹線道路が分断している。これが企業等の集積に限界をもたらしている基本的な要因であり、都心部の面的な発展を阻害してきた。また、海上都市や六甲山系の西北部で開発が行われてきたが、それもやはり面的な展開とはならず点としての発展となっている。点から面への統合化の試みは近年進みつつあるが、市域全体としては未だ十分とは言えず、今後、個々のプロジェクトと全体の整合性を如何に達成するかが基本テーマである。

特に、海上都市と臨海部、さらには臨海部と内陸部等の相互の関連を十分に踏まえた計画が必要であり、21世紀に向けて、神戸が国際都市としての地位を確保し、経済

の活性化を図るためにには、これら都市としての基本的な隘路を開拓する明確な青写真を持つことも必要であろう。

2. 産業構造の問題点

神戸経済は、日本経済の構造変化に伴う趨勢的変化の問題を抱えている。神戸港の持つポテンシャルをベースにした海運、造船、鉄鋼とそれに関連する産業群が時代の潮流に併せて急速に変化しつつある。重厚長大企業は円高を契機に、合理化・新規事業進出等のリストラクチャリングによって2.5次産業化を進めると同時に、情報化対応のために業務の中核機能を東京、大阪へとシフトしていった。かつては、臨海部の所謂ウォーターフロントは、生産と物流の相乗効果を發揮してきたし、同時にヒト・モノ・カネ・情報の集積と発信の拠点でもあった。時代の流れとともにヒト・カネ・情報の集積が低下し、港湾機能依存による物流のみでは本来的なポテンシャルを有効化できず、空港を併設することにより再活性化を図らざるを得ない状況へと進んでいく。

一方、神戸経済は構造的に、食料品、鉄鋼、一般機械、電気機械、輸送機械、ゴム製品の6業種で市内全出荷額の8割弱を占めるという産業の偏りがみられる。

今世紀におけるエレクトロニクス、21世紀におけるバイオテクノロジー等、これらの日本経済の中心的役割を担うと思われる先端産業・新産業の集積不足は否めない。

こうした先端技術や先端的経営のノウハウを持つ産業・企業が集積する都市・地域には、当然ながら、技術情報、マーケット情報が質量ともに豊富であり、これらの情報の収集やノウハウの取得を目的とするヒトの集積とヒトの流れが発生し、情報発信の加速が行われるといわれている。しかし上述のとおりこれら新産業が不足している神戸は情報発信機能が不足していると言えよう。

3. 国際都市としての地位の相対的低下

大阪湾ペイエリア開発整備のグランドデザインにおいて、国際都市化を重要なコンセプトとしている。このペイエリア地域内において、歴史的に国際化の先導的役割を果たしてきたのは神戸である。そして、国際化の先端的役割を担うことが期待されており、最も大きな可能性をもっているのも神戸である。しかしながら、神戸は外国人の定住域としての評価は高いものの、企業・産業ベースでは、国際都市化が進展しているとは言い難い。

ビジネスの時間価値が高まるにつれ、ヒト、モノ、カネ、情報の集散基地が海港から空港にとって替わられつつある。通関統計でも明らかに、神戸は重量トンでは成田空港を上回るが、金額では下回っている。即ち、付加価値で劣位であり、最も付加価値の高いヒトの通関人員でも劣っていることは、国際都市としての大きな問題点であろう。

4. 都市としてのインフラストラクチャーの問題点

都市としての魅力の一つは、文化的インフラである。神戸は明治の近代化を果たす過程で、欧風文化の影響を受け、それが市民の生活文化の中に定着していると言われているが、その文化的土壌を生成発展させてきたかと言えば、必ずしもそうではなく、情緒的イメージの残像のみで実体は希薄であるとも言われている。今後、神戸の文化を考えるとき、歴史的特性を踏まえながら、現代の新たな文化の育成を必要とするが、明確なコンセプトに基づくハードの充実とそれを有効化するソフトが必要である。

都市機能の重要なポイントは交通アクセスの整備である。神戸は前述した如く、東西の主要幹線の整備に重点が置かれたが、近年、西北部問題がクローズアップされて

きた。人工島、裏六甲、西部地域と都心部が道路網で結ばれるに従い、結節部分に極端な渋滞が発生している。東西の幹線自体も既にオーバーキャパシティであり、この両者の問題を同時併行的に解決することは、極めて困難な課題である。二つの人工島から幹線へのジョイント方法、三木・明石方面からの神戸市内への進入道路等、当面、緊急の対応を要する部分もあるが、都市全体としての利便性と機能性も向上するような総合的計画のもとに、南北交通を強化した交通網を整備することが重要である。

神戸は、産業構造の変化とともに、市街地内の商工住混在地域において、住宅や工場の老朽化、人口の減少や高齢化が進んでいる。特に問題となるのは、これらの地域の高齢化が著しく進んでいることであり、このままでは今後も加速していくことが予想される。神戸にとって、インナーシティの再活性化は最も重要かつ優先すべき課題である。

神戸市は、ウォーターフロントの再構築やアーバンリゾートづくりと連携を図りながらインナーシティ対策を進めているが、都市アメニティとインナーシティ問題はまさに対応する問題であり、生活者の利便や快適性の平均レベルの向上こそが必要である。近代的なニュータウンと戦前型の街が併存したままでは、快適都市としての顔は成立し得ない。都市全体で見た総合的なレベルアップの問題が優先着手されるべきであろう。

第3章 神戸のもつポテンシャル

神戸は前述のごとく多くの問題点もかかえているが、一方、自然、歴史的背景など、神戸のもつ以下の特性は21世紀における神戸経済の活性化に寄与できる可能性をもっている。

1. 美しい自然と都市イメージの良さ

六甲山系と瀬戸内海にはさまれた細長い地形は、山と海が風景に変化をつけ、自然の豊かな街をつくりだし、都市の快適性を高めている。同時に、この地形は港と鉄道ターミナルを近接させ、瀬戸内海の観光拠点としても、利便性において他都市にまさる条件を備えている。また、市街地から至近距離にある六甲山も、自然と眺望の美しさと相まって今後とも大きな観光資源として期待できる。

神戸は「国際都市」、「おしゃれな街」、「ファッション都市」といった全国有数の良い都市イメージをもっているが、これは開港以来積極的に西洋文化を吸収してきた神戸の歴史と風土のなかで育ってきたものである。

また、近年神戸市はそのイメージをフルに活用して「神戸ワイン」、「神戸ウォーター」など「神戸」ブランドの事業を成功させ、さらにそのイメージを高めている。

2. 国際都市神戸

神戸は、1868年の開港以来、居留地を中心として入って来た西洋の文化、情報を巧みに吸収し、わが国の風土に合わせて生かしていくという努力を重ねた結果、独自の神戸文化や新しいものが好きという神戸っ子気質が生まれ、山と海に恵まれた明るい解放的な街として独自の発展をとげてきた。

神戸に住む人々が西洋の文明を受け入れやすくした理由の一つに自然環境のよさが

ある。この自然が多くの外国人を神戸にひきつけ、神戸に永住させた。このように港町として発展してきた神戸は近年神戸港の相対的地位の低下はあるものの、今後ますます進展する国際化に対応し、国際貢献が可能な次の諸条件をそなえている。

- (1) 平成2年3月現在86カ国、約4万人の外国人が居住しているが、外国人が日本で住む場所を決めるポイントのひとつは、子供の教育問題といわれており、神戸には三つの国際学校と中国、韓国、朝鮮、ドイツ、ノルウェーの国別学校があり、外国人の教育環境がもっとも整った都市と言える。
- (2) 外国人留学生等への支援も活発であり、「神戸大学インターナショナル・レジデンス」、「神戸大学国際交流センター」等による、住居の提供、日本語教育、日本文化講座等が行われているが、中でも「神戸Y M C A クロスカルチュラルセンター」の行う「留学生ホストファミリープログラム委員会」では、9年前より留学生をマンツーマンで家庭に迎え入れ、家族ぐるみの交流をつうじて相互理解と友情を深めており、累積縁組み数は2300組におよんでいる。
- (3) 宗教の面でも神戸は国際色豊かである。神戸在住の外国人が建てたキリスト教会、回教寺院、中国人の信仰する関帝廟など多くの宗教施設が存在し、神戸の街に融和している。
これは、教育施設とともに外国人が居住するための重要な条件が整っていることを示している。
- (4) 神戸で台頭著しい産業にコンベンション産業がある。神戸市はポートピア'81を契機に全国にさきがけて、本格的なコンベンション都市づくりに着手したが、その結果、1980年には1件であった国際会議、見本市は'88には89件と全国第三位の実績となった。
これは神戸の知名度を向上させ、今後国際化を進めるうえでの大きなポテンシャルとなっている。

- (5) 國際的な研究機關としては「神戸アジア都市情報センター」が1989年、国連の人口活動基金と神戸市の共同で設立された。これは、将来予想される人口増加やスマート化などアジア諸国が共通してかかる諸問題の解決に貢献することが期待できる。
- (6) 現在、関西国際空港の建設が進められており、開港の暁には、神戸の国際化にとっても種々の影響があることが予想されるが、神戸市ではこれに対応すべく K-CAT、K-ACT の設置が計画されており、国際交流の都市基盤も整備されつつある。

3. 世界有数の良港・神戸港

神戸の特徴の一つは海と山とが非常に接近していることであるが、これは海と山の間が急斜面であり、そのような場所では海が急に深くなるということで、大きな船を迎えるための条件を備えているということである。

このような好条件に恵まれて、開港以来120年あまり、日本を代表する国際貿易港として発展してきた。近年、海港の地位が空港と比較して、金額ベースで相対的に低下してきていること、二度にわたる石油ショックの後世界貿易の拡大が鈍化したことなどにより、神戸港の取扱い貨物量も大きくは伸びていない。

しかし、昭和42年に日本最初のコンテナターミナルの整備、ポートアイランド建設とともに本格的なコンテナ専用埠頭の確保がおこなわれ、さらに六甲アイランド、ポートアイランド2期で、より水深の深い埠頭の建設設計画が進行していることは、今後日本との水平分業の加速化が予想される近隣アジア諸国を中心とした開発途上国との貿易拡大に大いに寄与するものと期待される。

また、今後経済交流とともに文化交流が比重を増し、人や情報の流れがますます重要ななるくるなかで、このように港の機能が強化されることとは、神戸が特に、アジ

アへの玄関として経済的、文化的拠点の一つとなりうる可能性を有している。

4. 基幹産業の人的、技術的蓄積

神戸の産業構造は伝統的に、鉄鋼業、造船業を中心とする重工業の比重が大きく、戦後、国策にもより急速に発展し、日本経済の高度成長を支えてきたが、その後二度にわたるオイルショックと近年の円高を契機とし、技術の高度化、多角化による体質改善あるいは構造転換に取り組んできた。

例えば、造船業界では新技術を取り入れた高付加価値船のみならず自社の保有技術を生かし船舶以外の分野にも進出している。また鉄鋼業界もエレクトロニクスやメカトロニクス等への進出による複合企業化や従来のようなハードのみでなく、ソフトを含めたシステム化に取り組んでいる。

このことは、これら基幹産業がその発展期に蓄積した優秀な人材とすぐれた技術力を有していることにより可能としたものであるが、これらの人的、技術的蓄積は単に大手企業のみにとどまらず、広いすそ野を形づくる関連業界も含めて将来の神戸産業界を活力あるものにしていくための大きなポテンシャルといえる。

5. 有力地場産業の存在

神戸は「衣・食・住」関連を中心に神戸らしさをもつ優れた地場産業を有している。「衣」・・アパレル、ケミカルシューズ、真珠、「食」・・洋菓子、日本酒、「住」・・洋家具、クリスマス用品等がそれである。これらの産業は単に神戸のみならず全国的にも知名度の高い銘柄をもち、全国でのシェアも高い。

これらの地場産業は「ゆとりと豊かさ」が求められる21世紀に向かって「新しいライフスタイル」を提供する「ファッショング産業」としてとらえることができる。

特に造船、鉄鋼等の基幹産業の合理化、リストラが進むなかで神戸の経済と産業の

将来像を考えるうえで、これらファッション産業は重要な役割を担うものであり、從来からある神戸の地場産業を「ファッション産業」の名のもとに発展させていくことにより神戸経済の将来展望がひらけてくる。

6. 神戸市行政の積極性

神戸市が「株式会社神戸市」といわれるゆえんのひとつは、海面埋立による土地造成を六甲山系の山を削って得た土砂で行うとともに、その跡地を宅地や産業用地として利用するという土地開発を成功させたことである

もうひとつは行政体である神戸市が、自治体の仕事に都市経営の考え方を導入し、企業経営のもつ合理性、効率性を積極的に取り入れた行政をおこなってきたことによる。特に公共デベロッパーとして、用地の先行取得、下水道等の公共投資のための資金を起債によりまかない、産業用地の確保に努めたことにより今まで神戸になかったエレクトロニクス、メカトロニクス関連企業の誘致に成功したことは積極的な市政によるところ大である。

また、神戸市は開発した用地等の活用について地元経済界の知恵を積極的に取り入れる姿勢をとっている。このような市の積極性と民間との協調姿勢は今後の神戸経済のために大きな力となりうると考える。

7. 内陸部・臨海部の開発高度利用による活性化の可能性

神戸経済の活性化のためには産業構造を、現在の特定業種に集中した形から多様な産業の集積する形に変えていく必要があり、このためには産業用地を確保することが必要である。

海と山にはさまれた神戸市にとって、新しい産業用地の創出は宿命的課題であり、内陸部の山を切って海面埋立を行うという方式をとってきた。今後はこの方式をその

まま継続することは困難な状況となってきたが、近年、臨海部の土地利用の可能性が芽生えてきたこと、西北部にはいまだ開発可能な土地を残していることに加え、神戸市総合整備計画、明石海峡大橋の建設等により、南北間、内陸部と幹線道路を結ぶ交通アクセスの問題も解決される見通しがでてきたことにより、将来、多様な産業を集積できる可能性が強まった。

8. 神戸人の進取の気性

神戸は開港後、居留地を窓口として、西洋文化を受け入れつつ発展してきたことが、新しい事を積極的に受け入れ、自分たちの生活の中に吸収してしまうという今日の神戸っ子気質をつくり上げたといえる。

そのため、神戸には他都市に先駆けて最初に出現したものが数多くある。例えば、洋服屋、美容室、ゴルフ場等が日本で最初に開設され、また活動写真の一般公開、現在のスーパーマーケットの前身が神戸で生まれるなど、神戸で芽をふき、全国で花ひらいた生活文化は少なくない。

このような神戸っ子の進取の気性は、今後生活様式がますます多様化するなかで時代を先導する大きな力といえる。

9. 関西経済圏で進展するビッグプロジェクト

関西活性化にむけて、現在数多くの基盤整備、地域開発等のビッグプロジェクトが実行、あるいは計画されている。これらのプロジェクトのうち、関西国際空港と明石海峡大橋は、前者が人とモノの国際交流を飛躍的に増大させる点で、後者は四国、淡路を関西経済圏に直接結びつけ地域振興を促進するとともに、環瀬戸内海経済圏を形成させる点で、神戸経済にとって極めて経済効果、影響力が大きいといえる。例えば、国際・国内物流において神戸が重要拠点となる可能性がある。

また、京阪奈の丘陵にある関西文化学術研究都市では未来志向の研究開発拠点が次々とつくられており、一方播磨科学公園都市では世界最大級の大型放射光（S R）施設の建設が進んでいる。これらは、関西が立ち遅れてきたとされている先端技術の分野でも首都圏に迫ろうとするものであるが、神戸はこの両都市の中間点に位置し、大きな影響と刺激を受けるものと考えられる。このように関西のビッグプロジェクトの存在が神戸のポテンシャルを高めているといえる。

第4章 基本理念と基本目標

1. 基本理念 “新ポートシティの創造—

イノベイティブ&ハートフル神戸”

1968年（慶應3年）の開港以来、神戸は貿易の街として著しい発展を遂げた。欧米からの文化や経済の窓口となり、重工業を中心とする近代工業が誕生し発展してきた。神戸港は、ヒト、モノ、情報、文化の外国との出入口として、神戸経済の発展を促してきたのである。しかし、航空機の発達に伴い、港（シーポート）の機能のうち、まず、人の出入口としての機能が、続いて、情報、文化の出入口という機能が空港にとって代わられるようになってきた。港のこのような機能の低下により、さらにはわが国経済が高度成長期から安定成長期に移行していく構造変化により、業務中枢機能の転出や国際都市機能の低下などの問題が発生してきた。

神戸経済の未来像の基本理念を考えるに当り、かつてわが国における神戸経済の地位が高かった時代に「みなと神戸」がもっていた機能を新しい形でつくり出し発展させていくことにより神戸経済の活性化をはかりたいと考え、その基本理念を「新ポートシティの創造」とした。

神戸港は世界有数の良港（シーポート）であり、経済のグローバル化やアジア・太平洋経済圏の発展が予想される今日、モノの出入口としての神戸港の機能はますます重要になってくると思われる。また港には情報、文化、アメニティの機能をも担わせることができる。すなわち、港湾周辺のウォーターフロントの再開発により、高度都市機能を支援し、文化を生み出し、情報発信の場所とすることことができ、また親水空間を整備して市民や来訪者の憩いの場所とすることができます。

神戸は、関西国際空港にも近く、さらにポートアイランドの沖合に神戸空港（エアーポート）をつくるという計画をもっている。

空港こそ、今日、「ヒト、情報、文化」の出入口であり、経済的付加価値の高い「モノ」の出入口でもある。関西国際空港・神戸空港の開港により、海外との経済・文化交流の活発化、先端企業の誘致、世界レベルの研究者、芸術家、文化人の往来の活発化、情報の発受信の増加など神戸経済は将来への発展に向けて強いインパクトを受けるであろう。

「新ポート」という言葉には、シーポート、エアーポートというハード面のほかに、情報化社会の進む中で、神戸を情報発信できる街にしたいという願いから、テレポート（情報発信基地）も含めて考えている。関西が、日本が、アジアが、世界が、神戸発の情報を心待ちにする—そういう未来をこの言葉に込めている。

さらにいえば、未来という未知の、しかし可能性を秘めた、世界へ向けて船出する港（未来へのポート）、という意味も含めることができる。明治の初め近代日本の夜明けに際して神戸が時代を先導したように、21世紀の出発に当り神戸は、世界が未来へ向けて進むときのパイロットを再びつとめる街でありたいと思う。

以上のような可能性を考え、願望を抱きながら未来像の基本理念を「新ポートティの創造」とした。

また、次にのべる3つの基本目標を達成するためには、神戸にとって、革新の精神（マインド）と快く人々に接する心持ち（ハート）が必要であると考え、副題として「イノベイティブ&ハートフル神戸」を基本理念に付加する。さらにいえばこの副題は、より優れたもの、より新しいものを求めて絶えず挑戦し続けてやまない精神と隣の人、仕事の仲間、初めて会う人、神戸を訪れる人々に心のこもった暖かい応接をしようという気持ちを表わすものである。

先端技術の開発、効果的なシステムの考案、斬新なデザインの着想には、既存の発想を革新していくイノベイティブなマインドが必要であり、神戸を訪れる人々によろこんでもらうには心をこめて（ハートフルに）人々に接する姿勢が肝要である。

「ハートフル」には、心のこもったサービスを提供し、心をこめてものを作るという神戸人の心意気を中に含めている。

2. 基本目標

基本理念を具体化するものとして、次の三つを基本目標とする。

- ① 國際貢獻都市
- ② ダイナミックな産業の集積する都市
- ③ 新しいライフスタイルを創造するハイアメニティ都市

これらは、「経済社会の潮流変化」、「神戸のもつ諸問題」及び「神戸のポテンシャル」のところでのべていることを踏まえ、未来に向けて神戸が達成すべき目標として採り上げたものである。

(1) 國際貢獻都市

歴史的に国際都市であることを踏まえて、神戸は国際化をさらにすすめ、国際都市機能を充実させ、国際的諸活動の面において「関西復権」の中心的役割を果たすべきであると考える。また、今日、経済の国際的地位の向上にともなって、わが国は世界に貢献することが求められている。従って、神戸国際化の方向は「国際貢獻」でありたい。関西が歴史的にも地理的にもアジア地域との関係が深いことに鑑み、とりわけこれらの地域への国際貢獻が重要である。

ところで、わが国の国際貢獻には国際平和と自由貿易体制の維持という見地から次の三方向が考えられる。

- ① 対外不均衡の是正……具体的には、市場開放、内需拡大、輸入促進など
- ② ソ連、東欧、その他の国における市場経済化への支援……具体的には技術移転、経営ノウハウの移転、金融支援など

③ アジアの安定のための支援……具体的には、資金援助、生産技術・環境保護技術の移転、人材育成の支援、製品の輸入、医療援助、生活物資の援助など相手国の経済発展度に応じてさまざまである。

神戸に適切なものとしては、そのポテンシャルと「内なる国際貢献」の重要性を考慮して市場開放につながる外資系企業の誘致、経営ノウハウの移転、生産技術・環境保護技術の移転、人材育成の支援、製品の輸入などのほか外国人のための生活環境の整備が考えられる。

国際貢献のための施設を作り、技術移転をし、製品を輸入することにより、ヒト、モノ、カネ、情報の国際交流が活発化し、国際都市機能が集積され、神戸発の情報発信が増加し、関西活性化に役立つことができる。

(2) ダイナミックな産業の集積する都市

次に、神戸の産業の活性化を目指して「ダイナミックな産業の集積する都市」を第二の基本目標とした。付加価値の高い製品・サービスを創り出す先端的企業群の存在、神戸のイメージを活かしさらにそれを高めるファッション産業や集客・観光産業の存在、優れた港湾施設や整備された道路網を活用して迅速なサービスを提供する港湾物流（さらには航空物流）企業の存在、などが神戸の未来経済を支える主力となる。

産業経済力の充実があって、第一の目標である国際貢献を行いやすくなり、第三の目標であるハイアメニティの実現ができる。逆に第一、第三の基本目標が促進されることにより産業の活性化がさらに進む。

(3) 新しいライフスタイルを創造するハイアメニティ都市

第三の基本目標は、新しいライフスタイルの創造とハイアメニティ都市である。す

でに神戸はアメニティ都市として知られている。これは、美しい山と海を持つ街であること、開港以来の欧風文化の香りゆたかな街であること、また快適な海上都市を創出することによって、生み出されたものである。優れた都市イメージとこの快適性によって、神戸は住みたい街、訪れたい街となっている。この快適性をさらに高めることによって、国際機関や外資系企業の誘致を促進し、世界レベルの研究者やデザイナー・芸術家を招聘し、あるいは集客・観光産業を振興するのに役立てることができる。

生産重視から生活重視へと人々の志向が移り、また環境保護への関心が高まりつつあるが、神戸は他都市に先駆けて変化に適応した新しいライフスタイルを生み出す街となり、住む人にも働く人にもよろこばれる街としたいものである。

とくに、高齢化社会（若年労働力不足の時代）の到来が必至であるだけに高齢者の生き甲斐、健康、福祉面への配慮とともに女性の働きやすい環境づくりが必要となる。また、新しい文化をつくり出し、文化情報を発信できる街となるためには、若者の文化活動への支援を欠かすことはできない。

第 II 部

未来に向けての施策・プロジェクト

第5章 国際貢献都市

21世紀に向けて世界経済は一層ボーダーレス化が進み、相互依存関係が強まる反面、たとえばＥＣや米国でみると比較的規制のゆるやかなブロック化が進むなかで、わが国はその経済的発展を背景に一段と国際協力をもとめられ、また市場開放を迫られることになる。

この場合、ひきつづき日米関係を基軸としてガット、ＩＭＦ体制を維持することが大切だが、同時にアジアの一員としての立場を一層鮮明にして行くことが必要である。

わが国は市場開放、輸入促進、経済協力、技術援助などのほかに貧困、飢餓、疾病、灾害、環境などの問題解決のための世界的要請に対し、的確に応えるとともに、アジア諸国に対しては、その経済的発展段階に応じて国別にきめの細かい対応が必要となろう。

具体的にはそれぞれの国の発展段階に応じてそのニーズに適応した資金援助、合弁などによる現地生産等の進出、技術移転、人材育成、製品輸入のほか、インフラ整備などに力をつくすべきであろう。

しかし、より大事なことは「内なる国際貢献」を進めることである。

国際貢献を一層効果あらしめるためこの新たな観点の国際貢献、すなわち内なる国際貢献についても取り組むことが必要である。

外なる国際貢献については、当同友会としてはすでに何度か提言を発表しているのでここでは重複を避け、内なる国際貢献—いわば新しい国際貢献の考え方について述べることにする。なお国際都市神戸としては他都市に先駆けて国際貢献に取組む必要がある。

1. 世界への貢献

(1) 外資系企業の誘致

欧米諸国の企業に対し、神戸はアジアや日本での経済活動の拠点を提供することにより欧米諸国に貢献することが必要である。神戸では、既に、ネッスル、サンドビック、P & G等の優良グローバル企業がそのアジア本社あるいは日本本社を設置しているが、更に、神戸のポテンシャルに適合した多くの優良外資系企業の誘致を図ることが必要である。

このため、

- ① 神戸の住民一人一人の国際化、日常行動の国際化を推進
- ② 世界に通用する第一級の生活文化の定着
- ③ 外に開かれた教育を構築
- ④ グローバルな展開を図りうる情報ネットワークの構築
- ⑤ 税制その他の優遇措置

等の実施・展開が必要である。

この結果、神戸は国内外に対してプレステージと影響力を持つ世界一流の都市となることができよう。

(2) 中小企業国際化支援機関の設置

大企業だけでなく産業を支える中小企業も、国際的ビジネスに対応する人材を数多く育成し、グローバルな企業活動を展開することにより、世界経済に対して多様な分野で貢献することができる。このため、中小企業の国際化を支援する機関を官学民協

力して設立・設置することが必要である。

例えば、外国人研修生受入施設、海外ビジネス情報センター等、ハード・ソフト両面における機関の充実を図ることが重要である。

(3) 国際機関等の誘致

神戸を、世界を視野に置いた産業文化活動の拠点とするため、国際機関の一部や国際的各種研究機関を神戸に誘致することは、直接的に神戸が世界に貢献できる方法である。

この場合、東京、大阪、京都とは機能を別にした神戸に相応しい機関を誘致することが重要である。例えば、環境問題に関する国際研究所、健康に関連したWHO、子供の問題に関連したユニセフ等の誘致がふさわしいと考えられる。

こうした国際機関の誘致により、世界から政治家、経済人、学者、文化人など幅広い人々を神戸に集めることになり、多様な局面で交流を深めることになる。

(4) 国際化支援産業の育成

神戸の内なる国際化を図り、世界のビジネスマンが数多く訪れるようにするため、そのビジネス上の拠点として世界に通ずる第一級の大規模ホテルや神戸らしさを持った中小規模ホテル等、多様なホテル産業を育成するとともに、各種国際産業見本市、各種フェスティバル等の国際的イベント事業を開催するために必要なイベント企画産業、通訳企業群などを育成する。

更に、種々のテーマで開催される国際会議を、より円滑に運営するため、コンベンション施設を質・量とも充実し、同時通訳者の育成・強化を図るとともに専門運営者を育てる。

(5) 在住外国人にとって快適な生活空間の創造

神戸に住み、また訪れる外国人のため、欧米・アジア各国の多様な生活文化に対応し、且つ、その所得レベルに応じた住宅を、街の総合的な景観を配慮しつつ、建設し提供するとともに、例えば神戸海星病院のような外国人用医療施設を質・量ともに拡充する必要がある。

このため、

- ① ハイグレードな民族・文化を感じさせる住宅群、親水性のあるアーバンリゾート的住宅および十分な緑地を有した高層集団住宅等の多様な住宅の整備。
- ② 外国人医師、健康保険等に関する諸制約の見直し。
- ③ 日常生活に対応した外国人相談センターの充実。
- ④ 外国人用タウンガイドなどの充実。

等を行い、単に欧米人に対してだけでなく、在住するアジア諸国の人々にとっても快適な生活空間を創造し、21世紀のアジアにおける国際都市モデルを提供する。

(6) 教育体制の国際化の推進

増大する帰国子女を初等、中等、高等の各段階で円滑に受入れる教育プログラムを充実するとともに、専門教育スタッフを置く必要がある。

更に、世界に通用する英語教育を、多数の能力ある外国人の採用などにより、実施することが重要である。

また、神戸に在住する外国人子弟のため、既設のカナディアンスクール、ノルウェー学校、中華同文学校などに加え、東南アジアスクールなどを新設し、多様な外国人が神戸に喜んで定住するようにする。

2. アジアへの貢献

(1) アジア支援機関の設置

神戸には世界に冠たる基礎資材型産業、重厚長大型産業の生産拠点としての人的・技術的蓄積があるが、アジア経済の発展に貢献するという観点から、技術大学、技術研究所、技術研修センターなどを神戸に設置し、アジア諸国に生産・環境保護・農業技術などの各種技術の移転を図ることが必要である。なお、技術移転に際しては、当該国の実情にあった技術とするよう配慮することが肝要である。

更に、必要に応じ技術者を派遣し、また、その技術により生産された工業製品・農産物等の輸入促進を図るための総合的なアジア支援機関を神戸に、他に先駆けて設置することが重要である。

(2) アジアで貢献する人材の育成

世界経済の主要な成長センターとして発展するアジア地域に対して、その人づくりの一大拠点として寄与しうるポテンシャルを神戸は有している。

即ち、アジア諸国とのかかわりは歴史的にも古く、また、現在でも中国人、韓国人、インド人などアジア諸国の人々が多く居住している。こうしたポテンシャルを活かし、アジア地域に役立つ人づくりの拠点となるため、

① 海外有名大学・学位授与機関などの誘致、設立

② 留学生支援活動の充実

などにより、アジアだけでなく欧米からも若者をひきつける必要がある。

更に、

③ アジア諸国の経済文化センターの設置

④ アジア諸国語教育の大学での充実

などにより、神戸をアジア各国の文化・風土・思考方法などの研究の中心地にする。

(3) フォーリン・アクセス拠点の整備

アジアとの水平分業を効率的に行うため、アジアで製作・生産された機能部品・大物素材等を加工・組立する保税加工地域を、人口島や内陸部にも設置するなどその拡充を図る必要がある。

この結果、海・陸・空の結節点である神戸はアジア・欧米との貿易を拡大することとなる。勿論、アジア諸国にとっては、自国產品輸出の大きな窓口として神戸が機能することになる。

第6章 ダイナミックな産業の集積する都市

発展する関西経済圏の中で、神戸経済が21世紀において重要な位置を占め活性化しているためには、適切な諸施策の推進により成長力ある産業群を集積させていく必要がある。

諸施策の推進にあたっては、①経済社会の潮流変化に対する的確な対応、②関西経済圏各都市が有する特長・機能の有機的、相互補完的活用という視点が欠かすべからざるものである。このことを踏まえて行政・経済界が一体となって、神戸経済の有するポテンシャルの発揮に努め、神戸経済の特色ある発展を促していくことが求められる。

神戸経済をダイナミックな産業の集積する姿に誘導していくため、産業経済における幾つかの方向性について以下に提言する。

1. 先端産業・新産業の集積

既存産業・企業が時代の要請に合わせ進める製品の高度化・高付加価値化と先端産業・新産業の育成、誘致は、21世紀の神戸経済の活力維持と拡大のために欠かせないものである。これらの製品・産業は高度の技術開発に支えられて成立するものであり、神戸経済に着実に誘導・定着させるためには、技術開発を機軸とする環境・制度の整備が必要となる。

(1) 技術的環境整備

わが国の産業技術は一般的に、優れた品質管理・質の高い労働力を生かして高品質の製品を作りだす生産技術に特長を有すると言われている。以前は、モノマネ技術大国として厳しい評価を下していた先進各国も、近年は、わが国の優れた生産技術を目

本経済繁栄の原動力として積極的に評価する見方も生まれつつある。しかし科学技術の分野においては、独創的発見・理論的解明等で世界に貢献したと評価されるものは少なく、技術入超国となっている。この様なわが国の産業・科学技術の現状となった背景には、

- ① 先進各国に比べ、技術開発費用の投入部門が民間に偏重していた結果、開発の重点が応用・製品開発中心となり、基礎研究分野への注力が相対的に低かった。
- ② 研究人材の養成において、修士・博士比率が低い。また分野別では工学系にくらべ理学系の比率が低い。
- ③ 研究開発活動を支える様々なインフラ整備が、先進各国に比べ遅れている。
といった点が指摘される。

今後の、わが国の産業・科学技術の21世紀に向けた動向を展望すると、民間企業における高度技術の開発が一層活発化していくと同時に、大学の研究施設・研究内容の充実、国家レベルでの大型研究施設の建設および大型研究への取組み、科学データベース・標準物質の供給体制等のインフラ整備などが積極的に推進されていくものと予想される。また、プロジェクトの進行過程では、各国の技術者との相互交流と科学データベースのアクセスフリー化など研究成果の世界各国への提供という国際貢献の姿勢が欠かせないものになると考えられる。

このような産業・科学技術の潮流を踏まえて、次に提言する諸施策を推進し、先端産業・新産業の誘導と集積のための環境整備を図っていく必要がある。

- ① 研究人材の供給……既存大学・新設大学を含め、理工系の充実強化特に、情報工学系・理学系の充実と修士・博士過程の強化を図り、研究人材の供給基地として、先端産業・新産業立地のための地域魅力を創出する。
- ② 国家レベルの研究機関・研究支援機関の誘致……国家レベルの研究機関をコアと

して研究開発型企業の立地を促進し、先端産業・新産業立地のための地域魅力を創出する。

- ③ 関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市との連携……神戸単独の施策の推進に加え、科学技術拠点形成として先行する関西文化学術研究都市、播磨科学公園都市との交流の場の提供、データベースのリンクなどを通じて科学技術ベルト地帯の形成を促進し、神戸単独に比べより強い地域魅力を創出する。

(2) 先端産業・新産業の誘致、育成のための環境整備

神戸に誘致、育成する先端産業・新産業については、現時点で特定の分野に絞り込むことは難しいが、現時点で可能性のある分野として健康産業、資源リサイクル関連のエコロジービジネスがある。前者は、WHOの誘致を前提とする展開が期待できる。後者は、コープこうべに代表される活発な消費者運動と重厚長大産業の技術的蓄積との結合により、リサイクル社会システムの先駆的な展開が期待できる。その他の分野については、技術的環境整備の結果如何で判断していくかざるを得ない。しかし、どの分野の誘致、育成であれ、以下に述べる環境整備を図っていく必要がある。

- ① 情報産業の育成……先端産業・新産業の経営形態は当然高度に情報化されているものと予想され、優良な情報・システムサービス機能の存在は、これら企業の立地決定に際し、促進要因として働くものと考えられる。また情報産業そのものも、21世紀を支える産業の一つとして極めて重要な産業であり、この育成は欠かせない条件である。
- ② 研究支援産業の育成……先端産業・新産業の研究開発を支援するため、分析検査、研究受託等を行う研究支援産業の育成に努め、これら企業の受入れ基盤を整備する必要がある。
- ③ 中小企業の高度化支援……先端産業・新産業は一企業単体で高度の製品を製造す

ることもあり得るであろうが、複雑高度化した技術社会の到来の下では、多くの場合幅広い協力企業・産業の存在が欠かせないものと考えられる。従って、インキュベーション機構、教育・研究施設の充実、大手企業中高年技術者の中小企業への転籍の促進を目的とする公的人材バンクの制度化等中小企業の高度化支援を積極的に推進し、先端産業・新産業を成立させるための産業基盤整備に努める必要がある。

2. 高度物流機能の整備

現在の神戸経済を特色付ける最大の要素は、港湾を中心とする物流機能である。21世紀に向けて、物流機能の充実整備に努めることは、物流基地神戸の関西経済圏の発展に対する責務であると同時にアジア・太平洋経済圏の発展に対する責務でもある。このような観点から、高度物流機能の整備のための施策を以下に提言するが、ここでは21世紀の議論でもあり、神戸空港は現在計画中の規模・機能の範囲内において完成しているものとして取り扱うことをお断りしておく。

(1) 神戸港の港湾施設及び機能整備

アジア・太平洋経済圏の発展により、太平洋を往来する船舶貨物量は増加の一途をたどるものと予想される。神戸港を経由する貨物は、製品の直接輸出入による物量の増加のみならず、国際水平分業の進展による半製品のトランシップ保税加工のニーズなどの質的変化を伴うものと考えられる。これに追随するために、ハード面、ソフト面で次の通りの対応が必要となってくる。

- ① 大深水コンテナーバースの建設
- ② テクノスーパーライナー用バースの建設
- ③ フォーリン・アクセス拠点の整備（34頁参照）

- ④ 荷揚げ、積み込みの24時間365日体制の実現……アジアにおいて競争関係にありかつ相互補完関係にもある、シンガポール・香港・高雄・釜山等の有力港が既に、確立している体制でもある。この体制の実現によりハード整備の資本費増によるポートチャージ上昇の抑制にもなることから、法改正等を含め早急な検討を要することを指摘しておきたい。
- ⑤ 船員受入れ施設の充実

(2) 航空貨物処理体制の整備

当面、国際航空貨物は関西国際空港で、国内航空貨物のある程度の部分は伊丹空港及び神戸空港で処理を行うという相互補完関係で関西圏の航空貨物処理体制は成り立っていくものと予想される。しかし、近年の航空貨物の量的増加のテンポからみて、少なくとも関西国際空港に発着する国際航空貨物の一部の通関処理は神戸において行う必要性が出てくるものと考えられる。従って建設予定のK-ACTには、航空貨物通関処理システムの導入を図っておく必要がある。

(3) 総合物流体制の整備

海港・空港を各個に評価する視点に加え、名実共に関西圏、アジア・太平洋圏の物流基地であるために、海陸空を統合した総合物流体制の整備を図っていく必要がある。

- ① 國際的フォワーダーの誘致、育成……地元物流業者の育成強化が最も望ましいことであるが、相当のノウハウの蓄積が要請されることから、既存の国際的フォワーダーの誘致またはジョイントベンチャービジネスを考慮することも考えられる。
- ② 通関日数短縮のためのハード、ソフトの整備

- ③ ヘリポート及びヘリコプター計器飛行体制の整備……先端産業・新産業誘致の条件の一つともなるが軽薄短小製品及びビジネス客の高速輸送体制を整備することが重要である。
- ④ 鉄道、航空機、内航輸送などの最適輸送体制の整備……社会的モーダルシフトの要請に合わせて、貨物・仕向け地別に最適な輸送方法が選択出来るハード・ソフトの充実整備を図る必要がある。

(4) 神戸市物流専門部門の充実

以上に提言した整備を推進していくためには、資金の効率的投入、物流システムノウハウの蓄積・構築、法規制の緩和・整備等の総合的統御がこれまで以上に重要となる。

また、海港・空港単体の機能充実にとどまらず、物量の増加に伴う交通障害の緩和等市街地・後背地との総合的ネットワーク整備を視野に入れた総合物流体制を構築する必要があり、このため物流専門部門の充実により、他自治体との協議を含め、推進体制の強化が望まれる。

3. ファッション産業・集客観光産業の振興

先端産業・新産業及び高度物流業等のハード的な産業の振興に加え、国際貢献都市・ハイアメニティ都市としての顔だちを完成させるために、ファッション産業と集客観光産業の振興が是非とも必要である。これにより神戸経済が魅力ある光彩を放ち、情報発信機能が格段に飛躍するという側面のみならず、産業構造の複合化による神戸経済の足腰の強化も図ることが出来る。

神戸は既に、ファッション産業・集客観光産業の振興のための下地・ポテンシャルを有しており、また現在進行中のプロジェクトを考えると更なるポテンシャルのアッ

プが期待出来る。ポテンシャルを有効に顕在化させていくために国際貢献都市・ハイアメニティ都市づくりにおける諸施策とファッション産業・集客観光産業の振興策の有機的な関連づけが望まれる。

(1) ファッション産業

神戸ブランドの確立とイメージ強化を如何に図っていくかが振興のポイントである。国際ファッションフェア、新人デザイナーコンテスト、ワールドグルメフェア等のイベントの開催及び、デザインシティ建設の推進、ファッション有力企業の誘致を進めるにあたっては、会場及び立地の地域的近接性への配慮、短時間での交通アクセスの確保、イベントの開催頻度と規模の拡大、一流文化人、デザイナーを神戸市に長期滞在させるための助成措置の制度化などの時間的・空間的集積を図り、ファッションのデパート地域として知名度をアップさせる必要がある。

また、国際的な集客の促進を図るために、イベントへの有名参加者に対する航空運賃、宿泊料金の割引・優遇策、無料市内観光ツアーの提供等、集客観光産業とのタイアップも有効な施策と考えられる。

(2) 集客観光産業

神戸レジャーワールドと明石海峡大橋の完成及び神戸空港の完成により、神戸は瀬戸内観光のスタート点として集客観光のポテンシャルを飛躍的に増大させることになる。集客を拠点完成時ののみの一時のブームに終わらせないためには来訪者に高質のサービスを提供する必要がある。

このために、神戸レジャーワールド周辺の環境整備に対する神戸市の積極的支援（隣接ホテルの建設推進、空港からのアクセス整備等）、市内観光拠点周辺の環境整備（駐車場、トイレ、観光案内等）、外国客船埠頭の移転整備などアーバンリゾート

シティの名に恥じない環境整備を着実に進めていくことが肝要である。

また、関西圏各都市との連携により、関西圏各都市の代表的な「祭り」の集中・連続的開催（例えば、京都の祇園祭りと大阪の天神祭りの間に神戸の『みなと祭り』を開催する）による集客力アップ、オリンピック・各種スポーツのワールドカップなど世界のメディアが注目するイベントの開催による世界的な知名度のアップなど地域としてポテンシャルアップに努めることも重要である。

第7章 新しいライフスタイルを創造するハイアメニティ都市

21世紀は経済発展による所得の増加と労働時間の短縮が進み、余暇が増えて、人々のライフスタイルが多様化していく傾向にある。人々の価値観も「物の豊かさ」から「心の豊かさ」へとシフトし「生産重視」の考え方から「生活を楽しむ」方向に変わること。

これまでの社会の主役は、働き盛りの男性であった。女性は家事と育児、そして高齢者は引退との既成概念が固定していた。しかし「会社人間」のみの生き方に疑問が生じ、女性は様々な形で社会に進出し、高齢者も精神的にも経済的にも自立しはじめて各層の生活行動の変化が、国民生活の「豊かさ」をもたらす原動力として見直され始めている。この変化をライフスタイルの中に組み込んでいくことにより、「豊かさとゆとり」を創造する社会づくりに取り組む必要が生じている。

また、これらの諸状況に合わせて、快適な都市環境を求めるニーズが強くなっている。神戸は市民にとっての利便性、居心地の良さから、また美しい自然によりアメニティ豊かな都市として全国トップクラスの良い都市イメージをもっている。このイメージを更に高め企業の誘致、集客、観光・ファッション産業等の振興に役立てなければならない。そのためには神戸らしい魅力あふれる都市景観を形成することが必要である。更に地球環境問題への関心が高まるなか、広い視野から環境・資源問題に対して先導的・モデル的に取り組むことも必要である。

以下この視点に立ち、次の通り提言する。

1. 神戸らしい都市景観の形成

快適でゆとりある都市生活は機能面を追求するだけでは達成できず心にやすらぎを与える、そこに住む人が愛着と誇りをもてる都市景観の形成が必要である。

(1) 美しい街並みづくり、住民参加の街並みづくり

景観を保護し、乱開発を防止するために、建物の更新に際して建築物の規制、誘導を行い、計画的に美しい街並みを形成する。また、地域あるいは道路沿いごとに住民参加による地区計画、建築協定を締結し、地域の実情に即したきめ細かな街並みづくりを推進する。

- ① 神戸の誇りとなる明治・大正時代の洋館、酒蔵、屋敷などの伝統的建造物を保存する。
- ② 神戸のシンボルとなるモニュメントを建造する。
- ③ 神戸全体として調和のとれた都市景観を創造する。（例えば建物の高さや屋根・壁の色の規制、無電柱化・看板規制）
- ④ 街を花、噴水、彫刻でいろどり、芸術性にみちた個性的な建物を奨励する。

(2) 文化施設の整備・充実、観光資源の活用

美しい自然と様々な文化・観光資源に恵まれた神戸の良さを生かすために、文化施設の整備・充実を図るとともに、神戸らしさを演出する工夫が必要である。

- ① 音楽ホール、美術館、劇場、図書館などの文化施設の充実を図る。
(例えば、須磨離宮公園に美術館を設置する)
- ② パーフォーマンス用の市民広場を設置する。
- ③ 「歴史街道」構想（伊勢・奈良・京都・大阪・神戸間）及びその西伸の構想に合わせて「歴史の道」を計画、整備する。
- ④ 北区の「しあわせの村」周辺で調査されている明石海峡国営公園計画は、神戸の魅力づくりに役立つものであり、早期実現を望む。

(3) 親水空間の整備

市民への水際線の開放をできるだけ進めるため、親水空間の整備を積極的に推進する。

- ① 神戸市は、公園整備の先進地であり、更に一步進めて神戸の顔となる大規模水際公園をウォーターフロントの一角に建設する。
- ② 砂浜づくり（養浜）、緩傾斜護岸を建設する。
- ③ 海洋性スポーツ・レクリエーション施設を整備し、サイクリングロードや歩行者専用のプロムナードを建設する。
- ④ 海岸・河川・ため池を結ぶ水辺のネットワークづくりを進め広域的な親水空間を形成する。

2. 環境の保護、資源のリサイクルの推進

環境保全は、平和国家を標榜するわが国が世界に貢献するに最もふさわしい課題である。資源多消費型の経済社会活動は地球環境への負荷を増大する要因になっている。このような中で神戸が国際貢献都市を目指すには、他都市に先駆けて、経済の発展やアメニティの追求と調和のとれた環境保全型の社会システムの構築が重要であると考える。

(1) 六甲山系の保存、保全・育成

六甲山系の緑豊かな自然は、神戸らしい良質な都市環境、都市景観のシンボルになっている。その六甲山系を保存エリアと保全・育成エリアに区分し、それぞれに見合った保全・育成、整備を図る。

- ① 保存エリアは開発禁止エリアとし、積極的に緑地環境を確保する。
- ② 保全・育成エリアは市民福祉と都市活力の向上を図るうえで自然と調和した開発

のみ許容されるエリアとし、合わせて緑地環境の保全・育成を徹底する。

- ③ 神戸は山崩れ、地すべりなど災害発生の可能性ある地域について、過去の苦い経験を生かし治山・治水事業に積極的に取り組んできた。今後とも安全都市の根幹である治山・治水対策の充実を望む。

(2)瀬戸内海、河川の浄化

瀬戸内海、河川の水質汚濁は依然改善されておらず、大阪湾では、水質の汚濁指標であるC O Dは依然として高い状況にあり、また赤潮の発生も頻繁に見られる。このような状況に対処するため、水質保全対策を一層推進する必要がある。

- ① 大阪湾に流出する河川のある地方公共団体と連携し、自然の浄化機能を人工的に高める技術開発等海水浄化のための共同研究を行なう。
- ② 公共下水道の整備を一層推進するとともに、有機物、窒素、磷等を除去する高度処理施設の導入を促進する。
- ③ 生活雑排水対策のために、市民に対し広報等の啓蒙活動を行なう。
- ④ 水質改善対策や水質管理体制を充実・強化して水質が向上することを望む。

(3)大気浄化、排ガス規制

交通のエネルギー効率を高めるとともに、大気汚染等の交通による環境負荷の軽減を先導的・モデル的に進める。

- ① ガソリン車、ディーゼル車の排ガス規制、ソーラーカー、電気・天然ガス自動車等低公害車の普及促進を図る。
- ② 貨物輸送について、中長距離の物流拠点間の幹線輸送において、積極的にモーダルシフト（鉄道輸送・内航海運等への誘導）を検討する。

(4) 資源リサイクル、環境モデル都市の構築

効率的なエネルギーの利用、廃棄物の回収、再利用システムの導入などによる循環型の都市システムの構築を目指す。

資源リサイクルについては、単に行政の規制、システムの構築、企業のリサイクル化を反映した製品の製造だけでなく、全市民に資源リサイクル化の重要性を認識させることが必要である。

- ① 廃熱利用による地域冷暖房や給湯システム、廃棄物のリサイクル化を検討する。
- ② 初・中等教育に於いて資源リサイクルプログラムを徹底する。
- ③ 資源リサイクル研究所の設置を検討する。
- ④ 廃棄物問題は処理施設の能力を技術的に高めることはもちろん重要であるが、発生者負担原則に基づいて発生量の抑制を図る。

イ. 処理困難な有害廃棄物については、発生の抑制及び広域的な適正処理システムの確立が望まれる。

ロ. 一般ごみについては、分別収集の徹底を図る。

(5) 未利用エネルギーの活用と省エネルギーの推進

原子力発電所の建設の困難さ等からみて、将来的に現存エネルギー源の供給が大幅に増加することは見込みにくい。他方豊かさとゆとりある生活の追求により、エネルギー消費の増加が予想される。したがって未利用エネルギーの活用と省エネルギーの推進は今後増え重要な課題になるものと考える。

- ① 河川水、海水の熱を利用した温度差エネルギー等のクリーンエネルギー及びゴミ処理廃熱・都市廃熱等の低レベルエネルギーの実用化に向けて、行政・企業・市民が一体となったネットワーク作りを推進する。
- ② 家庭用エネルギーに太陽熱などの自然エネルギーの活用を検討する。

3. インナーシティの再生

神戸のインナーシティ問題とは、神戸の都心部を取り巻く古い市街地に於ける経済・社会・土地利用等の活力の衰退現象を指し、中央4区特に兵庫南部・長田南部に顕著に現れている。

衰退現象では、①人口減少、それに伴う高齢化、②第2次産業の流出による従業者の減少、人口の減少に伴う購買力の低下、③住宅や都市施設の老朽化、居住環境の悪化などが挙られる。

神戸のインナーシティ地区は開港以来神戸経済の発展を支えてきた地区であり、未来に向けて神戸経済が更に発展していくためにはインナーシティ地区の再生が不可欠な要件と考えられる。

そのためにはまず「神戸市インナーシティ総合整備計画」で挙げている19のリーディングプロジェクトを前向きに推進しなければならない。更に整備に当たっては地域住民の主体的な参加が何よりも重要である。このため街づくり勉強会を積極的に実施するとともに、関係者が参加し、協議を行う地区連絡会を結成するなど住民総意に基づく街づくりを推進していくことが重要である。

- 地域イメージの高揚（神社仏閣、文学碑、文化財などの整備・活用、下町人情の保存、イベントの開催など）

4. 生産重視から生活重視へ（ゆとりと豊かさ）一企業の果たす役割一

わが国企業が、勤労者の雇用の安定と所得の向上に果たしてきた役割は、国際的に見ても顕著であり今後もその重責に変わりはない。しかし、「会社人間」という言葉に表されているように、勤労者の日常生活の中に企業の占める割合は極めて大きい。長時間労働は外国からも不公正慣行と指摘され、必ずしも生産性向上やモラール向上にもつながらず、新卒就職希望者の企業選択の際の負の基準のひとつにもなってい

る。

働く人々に生活と仕事とのバランスを取り戻し、家庭の中や、地域の活動において充実感を味わい、「豊かさ」を自分のものとするためには労働時間短縮と「ゆとり」ある労働環境の創造に一段高いレベルでの取組みが必要である。

(1) 労働時間の短縮、休日・休暇の増加の推進

「ゆとりと豊かさ」の実現のための大きな柱は、自分自身の時間である。時短先進国並みの労働時間（年間総労働時間：1,800時間）の早期実現が求められている。

① 時短促進

生産性向上に努めつつ時短を着実に推進していくためには、OA化、FA化等企業内努力に加えて、関係業界全体として取組む必要もあり、中小関連企業のためには、労働基準法等の関係法の見直しが必要である。

② 勤務形態の多様化

イ. フレックスタイム制の促進

通勤混雑からの解消や、家庭婦人の就業を容易にするため、フレックスタイム制を促進する必要がある。これにより女性の社会進出が容易になり、労働力の確保にも繋がる。

ロ. 長期休暇制度の導入

仕事を離れて自己啓発や能力再開発の機会をつくるため長期休暇制度の導入が必要である。

ハ. サテライトオフィスの展開

高齢者や女性の就業人口が増加すると予想される中で、業種によっては職住近接型のオフィスのニーズが高まってくると思われる。企業にとり事務所コストの

軽減が図られ、働く人々には自由時間が増える。サテライトオフィス（在宅勤務も含めて）の準備と用地の確保が必要である。

(2) 社会貢献への配慮

企業もまた市民社会の一員として社会貢献が期待されている。文化活動、ボランティア活動や地域活動に自ら参加し、環境問題へ積極的に貢献するとともに、勤労者がこれらの諸活動に参加出来るよう時間・資金の援助等社内的配慮が望まれる。

5. 高齢化社会への対応

日本の将来推計人口は、厚生省人口問題研究所の平成3年6月暫定推計によると、65歳以上の人口割合は、1990年の12%から2010年の21.9%へと加速度的に進み、2025年には国民4人に1人が65歳以上の「超高齢化社会」が到来すると予測されている。平均寿命も2025年にかけて男子77.87歳、女性83.85歳と今より2歳伸びるものと推定している。

1990年の合計特殊出生率（一人の女性が一生の間に産む子供の数）は、1.53人と低下しており、若年労働力の不足、さらには総人口の減少傾向が始まり将来の経済的活力が損なわれると懸念されている。

(1) 高齢者の雇用機会の確保

就業意欲のある元気な高年齢層にとっては、適切な職場で働くことが、生き甲斐である。企業も労働力確保の観点から、これらの人々の豊富な知識・技術・経験を活用する利点は大きいので、定年延長の促進、再雇用制度（70歳迄の継続雇用）、再就職の斡旋や高齢者職業訓練所の充実が望まれる。

(2) 女性の就業活動の条件整備

女性の職場進出と継続就業を容易にするために、家事、育児、介護の負担を配慮して、柔軟できめの細かい雇用条件の整備が必要である。

育児休業制度、再雇用制度、看護休暇制度の導入が望まれる。

6. 若者の定着する街

新人類と呼ばれている若者には次のような特徴がある。

「豊かさ」は当然の前提であり、画一的な価値観に満足せず、差異を追求する。海外留学も海外旅行も一般化し国境を意識しない。消費の面でも質的な満足を求める。仕事も「自己実現、価値創造の場」と考える。自己をひきつける職場を自由に選択する。

神戸には恵まれた自然環境や明治開港以来の歴史的背景や都市開発等によって優れた都市イメージがあるが、政令11都市の中で若者（15歳以上29歳以下）の人口比率を比べると残念ながら下から2番目と低い。高齢化社会を迎えるにあたって、若者の多い活力ある都市となるためには若者の流出を食い止め、流入を促進し、定着を図ることが重要な課題となっている。

若者を定着させるためには、企業においても若者が自己実現をし創造性を發揮しやすい環境づくりを心がけるとともに、まわりが彼等の活動を暖かく見守ることが必要である。地域においても若者の文化活動、イベント活動を支援する雰囲気づくりや会場の提供などが望まれる。さらには、これらの支援を組織的に行うために、官民協同の若者のための創造的文化活動支援機関の設置が望まれる。

若者活動の活性化により、神戸に新しい文化が生まれ、新しい情報発信が期待できる。

第8章 基盤整備

ここでは、三つの基本目標を達成するためのハードの基盤－空港、港湾、道路、鉄道並びに開発・埋立等について現在進行中、計画中のプロジェクトについて言及するとともに新たな提案をする。

1. 神戸空港

神戸空港は、ポートアイランドの沖合に、平成10年頃の開港を目指して努力がなされている。その役割は、「神戸、阪神、その他周辺地域を含め約500万人の都市圏における航空利用者の利便を図るとともに、兵庫県地域航空システムの母港として、国内幹線やローカル線、コミューター（地域航空）などのきめ細かいサービスを分担する国内空港を目指すもの」であり、「大阪国際空港や関西国際空港等の複数の空港と有機的に機能分担し、相互に支援・補完することができれば近畿圏全体の発展に大きな役割を果たすことができる。」（「こうべ主要プロジェクト1991」より）とされている。

都心に近接した空港ができるることによって、人の交流が活発になり、航空物流が始まり、情報の受発信も盛んになってくるものと期待される。空港の新設は、神戸の未来に大きなインパクトを与えるものであり、早期円滑な実現を期待したい。

2. 港湾機能の充実

六甲アイランドに船舶の大型化、物流システムの多様化に対応するため、新たに水深13～14m、長さ350mのコンテナーバース等の港湾施設が設置された。この島には、関西新空港との物流連絡施設としてK-ACT（神戸航空貨物ターミナル^(注)）

ル) が整備されることとなっている。

現在埋め立て中のポーアイⅡ期には水深15m、長さ350mのコンテナーバース等の港湾施設の設置及び閑空との旅客連絡施設としてK-CAT（神戸航空旅客ターミナル）が建設されることとなっている。

(注) 神戸から関西国際空港へ良港なアクセスの確保を図るためK-CAT（旅客）、K-ACT（貨物）計画が進められている。空港まで陸上ルートでは約70kmのところを、直線約30kmの海上ルートでダイレクトに結び、迅速（旅客30分、貨物1時間）で安全、確実なアクセスを確保し、所要時間の大幅な短縮を図るとともに、海上ルートによる一貫集中輸送により陸上交通負荷の緩和にも役立てようとするものである。

K-CATには、チェックイン、手荷物取扱い、出国審査といった旅客サービスを行う機能の設置を目指し、さらには、銀行、郵便局、飲食、物販などの利便施設を導入した多機能なターミナルとしての構想が進められている。また、K-ACTには、通関機能、各種検疫検査機能、荷役・保管機能など国際航空貨物ターミナルとしてのさまざまな機能の設置を目指している。

(完成 平成8年度)

以上の構想や計画のほかに次の施設の整備が望まれる。

(1) テクノスーパーライナーのマザーポートの誘致

現在開発中のテクノスーパーライナー（超高速貨物船、時速50ノット）は、1～2日間で東南アジアの諸港と往来することができるものである。このマザーポートについては、外洋に面したところに設置するという構想があると聞くが、これは港湾施設が充実し、物流道路の整備が進んでいる神戸に是非誘致すべきである。場所としては、ポーアイⅡ期または後述の六甲アイランド南も考えられ

る。

この誘致により神戸港の物流機能はさらに高まっていくであろう。

(2) 外国客船用バースの移転

船上及び陸上からの景観を考え外国（豪華）客船のバースを移転したい。（現在のポートターミナルでは、陸から見にくく、船から見る景色も見栄えがしない。）

候補地としては、市民に親しまれているメリケン波止場に近い新港突堤のあたりが望ましい。将来的にはポーアイ西岸一帯を景観のよい親水地帯とし、外国客船用バースをそこに移転することが考えられよう。

また、外国客船用バースの付近には、歓送迎用イベントの広場や内外利用者を楽しませるためのインポートマーケット、レストランなどの施設の設置が望まれる。

3. 東西交通

東西交通（道路、鉄軌道）に関しては、現在進行中もしくは計画中の主なものとして次のものがある。

(1) 道路

① 大阪湾岸道路

全体計画は神戸市垂水区名谷町から大阪府泉佐野市までの湾岸部を走る路線で、平成4年度に六甲アイランド以東が完成される予定である。この道路に関しては、六甲アイランド～ポートアイランド間及びポートアイランド～和田岬間の海上橋部分を、横浜のベイブリッジに劣らない美しいデザインのものとして、街

の魅力を高める必要がある。

② 山陽自動車道

吹田市から瀬戸内沿岸の各都市を経て下関市に至る高速自動車国道であり、神戸近辺では北区と三木市を通る。完成は平成6年度の予定である。

③ 阪神高速道路北神戸線

六甲山の背後地を西区伊川谷から北区有馬町へと通る路線で平成4年頃に完成の予定である。

④ 神戸西バイパス

本四連絡道垂水ジャンクション（垂水区名谷町）から明石市大久保町を結ぶ路線で平成9年度完成予定である。

(2) 鉄軌道

① 海岸線

新長田～和田岬～三宮～新神戸を結び、地域の交通利便性の向上と地域のイメージアップを図ることがねらいとされている。

なお、この線について後掲の運輸政策審議会の答申では2005年までに「整備する」ことが適当である区間」とされている。

以上のプロジェクトの実施により東西交通は大きく改善されると期待されるが、通行車輛の増加傾向より見て、モーダルシフトがかなり進まない限り、早晚新たな東西幹線道路（第二湾岸道路）が必要となるであろう。また東西方向の鉄軌道に関し、次のことことが望まれる。

② リニア・エクスプレスの誘致

リニアモーターカーにより東京～大阪間を正味1時間で結ぶというリニア・エクスプレスの構想があるが、この線をさらに西に延伸させ、神戸に停車させることが望まれる。これにより国内主要都市との連絡時間が短縮され、情報発受信の活発化が期待され、また企業誘致に役立つ。場所としては、リニア・エクスプレスは六甲山の中（または地底）を走らせ、駅は新神戸駅のところに設けるのも一策であろう。

4. 南北交通

南北交通に関しては、次のものが進行中もしくは計画中の主なものである。

(1) 道路

① 明石海峡大橋～本四連絡道神戸線～西神自動車道

明石海峡大橋から垂水区・西区を通り、三木市志染町で山陽自動車道に接続する西日本の南北幹線道路で、完成は平成9年度の予定である。

② 都市高速道路2号線

湾岸道路の苅藻島運河の近辺から、西代付近、妙法寺ランプ、白川ランプを経て阪神高速道路北神戸線につながる道路で、平成6年度に西代～白川ランプ間が完成し、全線は平成9年に完成する予定である。

③ 西神戸有料道路（第3期）

布引～天王谷間を結ぶ道路で、平成4年度完成予定である。

④ 東神戸トンネル

湾岸道路の魚崎浜の近辺から六甲山中のトンネルを抜け五社の附近で北神戸線に接続する道路である。現在、構想段階である。

(2) 鉄軌道

南北を結ぶ新しい鉄軌道の計画は聞かないが、神戸電鉄の複線化がさらに進められると聞いている。（注）

（注）運輸政策審議会答申「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」によれば、2005年までに整備することが適當である区間として、粟生線では、鈴蘭台－西鈴蘭台間、藍那－川池信号所間及び押部谷－三木間が、また三田線では有馬口－三田間があげられている。区間によっては、実現までにお関係者の調整を要する模様である。

以上の計画の実施により南北道路はかなり改善されると思われるが、なお不充分なものがあり、次のような道路、鉄道の新設、整備が望まれる。

(1) 道路

① 内陸部連絡道

西神自動車道の北端あたりから箕谷への連絡道を開設し、山陽自動車道から市街地中心部への連絡をよくする。（さらに、この道路を北へ向けて滝野社インターフェースと結べば東播地域との連絡もよくなる。）

(2) 鉄軌道

① 東神戸新線

三田市に於けるニュータウンの建設、北区におけるリサーチパークの建設があり、また北区には藤原台、有野団地等の住宅地があるが、今後の発展も期待されるので東神戸トンネルの建設の際にあわせて、東神戸新線の建設を提言したい。この線は藤原台の付近から六甲山中をトンネルで抜け、六甲アイランド（さらには後述の六甲アイランド南）と結ぶ。

② 市営地下鉄の急行の新設と延伸

西神地区との連絡時間短縮のため市営地下鉄に急行の新設が望まれる。また、市営地下鉄の西明石、押部谷、東播磨方面への延伸及び学園都市～舞子間の新線についても、運輸政策審議会での議論がなされている。（注）

（注）前掲の運輸政策審議会の答申においては、西神中央～西明石については「目標年次（2005年）までに整備に着手することが適当である区間」とされ、その他については「今後路線整備について検討すべき方向」とされており、次のようなコメントがなされている。

イ. 西明石～西神中央間の整備については、西神地域の開発状況、沿線における街路整備等の関連計画の進捗状況に合わせて着手する。

ロ. 西神中央から押部谷方面への延伸については、神戸地下鉄西神線、神戸電鉄粟生線沿線の開発状況、当該開発に伴う新規需要の規模、路線間の流動の状況、神戸電鉄粟生線の輸送力増強及びフィーダー輸送機関の充実による対応等を総合的に勘案して、路線整備の必要性について検討する。

ハ. 東播磨方面については、東播磨内陸地域の開発状況、当該開発に伴う新規需要の規模、神戸電鉄粟生線の輸送力増強及びフィーダー輸送機関の充実による対応等を総合的に勘案して、路線整備の必要性について検討する。

5. 海上都市間交通

市街地、海上都市間の交通施設として次のものを提言する。

① 地下鉄空港線及び海底自動車道

新神戸～三宮～ポートアイランド～空港島～六甲アイランドを結ぶ海底地下鉄

及び海底自動車道である。これは大量の来客が予想される神戸レジャーワールド（注）や大きな荷物をもつ航空旅客に備えて、またポーアイ、六甲アイランド間の業務連絡用にも使えるように、新設するものである。できれば、自転車道、さらに道路・地下鉄の両サイドにショッピング街をもうけたい。

(注) 神戸レジャーワールド：「Magical Journeys—ときを超えた世界の旅—」をコンセプトとするテーマパーク。「港町として世界の旅を見つめて来た神戸にふさわしく、パークの中心に“海”を配し、その“海”から“とき”の壁を超える世界各国の最も魅惑的な都市へタイムトリップする国際的スケールのテーマパーク」を構想している。面積約50ha、平成8年度頃開園目標。数年後に来場者数1千万人を予想している。

② 広域アクセス鉄道の導入

近畿圏において神戸空港を含めた複数の空港が整備されれば、各空港が機能分担することが予想される。定時性・運行頻度などの点で優れた鉄道によるアクセスを整備することによって各空港間の連絡を強化することが望まれる。神戸空港に関しては、神戸港貨物線を延伸して空港へのアクセス線（海底）とすることが考えられる。

この線は貨物、旅客併用としたい。

6. その他交通関係

① 車の流通円滑化のため、以上述べたハード面の整備のほか、高速道路への進入時の停滞、料金支払所における停滞等の解決のため、ソフト面の検討が望まれる。

② モーダルシフト

陸上道路交通の円滑化対策と排気ガス規制のための対策としてモーダルシフト（鉄道輸送、内航海運等への誘導）が提唱されている。この中には貨物を積ん

だトラックをそのまま列車や船に乗せて遠隔の目的地に運ぶ方式もあり、神戸では船舶輸送が関係してくる。

都市アメニティ、環境保護、内航海運の振興につながる問題であり、積極的に検討したいものである。

③ 駐車場対策

買物客や観光客のためには、市街地や臨海部にお駐車場の設置を必要とする（海上都市の地下に駐車場を設けたり、また大型船を岸壁につけて駐車場として利用することも検討したい）。また周辺地域からの通勤用の乗入れを抑制するため西・北神の主要鉄道駅の近くにも大きな駐車場を設置したい。

7. 内陸部及び臨海部の開発・整備

① 内陸部の開発に関しては、現在、西区に神戸複合産業団地、神戸リサーチパーク、神戸フルーツパークが進行中であり、とくに提言すべきことはない。ただ、六甲山系とその後背地の神戸のグリーン地帯に関しては自然環境をよりよく保存育成すべき地域と開発される地域と開発留保地域に区分して、かつ保存育成地域をできるだけ広くとることを重ねて提言しておきたい。神戸のアメニティの大きな柱の一つは緑である。

② 臨海部の開発整備に関しては、神戸ハーバーランドの整備や、須磨・垂水・舞子海岸の整備が進行中あるいは計画中であるほか、西部臨海部を中心に神戸市で19のインナーシティ活性化のリーディングプロジェクトが計画されている。

また、その他の臨海部の一部には、高度利用可能とみられるところがあるが、この地域の開発整備については、たとえば神戸経済活性化のために次のような構想で望んではどうであろうか。

コンセプト：シーサイドワールドビジネスパーク

機能施設：・国際ビジネス施設（外資系企業の誘致も含む）

- ・研究開発施設
- ・先端技術製品の製作施設
- ・情報産業のオフィス
- ・宿泊、居住施設
- ・付帯的商業、サービス業施設

—これらの施設のあるものは、優れたデザインの高層ビルに収める—

周辺整備：・親水空間の整備

- ・ゆったりした緑地の整備
- ・鉄道、道路、駐車場の整備

8. 埋立

埋立てに関しては、ポーアイⅡ期が進行中であり、またその沖合に将来空港島も計画されている。

さらに今一つ、六甲アイランドの南に隣接して（もしくは少し離れたところに）六甲アイランド南を構想する。ここは、今から10～15年も経てば陸上の廃棄物埋立地は満杯になると思われるので、これら廃棄物等を受入れる場所として考えたい。

この利用方法については、コンテナ輸送の進展や船舶の高度化などの輸送技術の革新に対応し、また既設埠頭の再開発や都市環境の改善に資するようにするのが望ましい。

おわりに

「神戸経済の未来像」をもとめて、1年がかりの作業は終わった。私どもは、何とかして神戸をよくしたい、神戸を活気ある町にしたい、楽しい美しい町にしたいということを考えて、多くの人に話しかけ、多くの人の意見を聞き、何回となく議論を重ねて今日ここにこの「提言」をまとめることができた。市、県に勤務の人のように平素からこのような問題に取り組んでいたり、大学の先生方のように深く考えたりする習慣のない企業人の私どもが、日常の仕事を一方においてこなし、その合間をぬって会合を重ね、手づくりの提案をまとめることができたことに喜びを感じている。終わってみて、神戸のことを一層深く知り、神戸に住んでいることの喜びをかみしめ、そして、この神戸をよりよいものにして、後世の人々に残したいとつくづく考えていく次第である。出来上がったものについては、大方のご批判ご叱正を心から歓迎したい。ここに書かれているものの中からもし取り上げて、更に議論を発展させるべきものがあれば是非そうしてほしいし、実現してみようということがあれば喜びはこれに過ぎるものはない。

何れにしても、この提言に書いてあるものの考え方を理解して頂き、これがよりよき神戸のための一灯となることがあれば望外のしあわせである。

私どもは、先に外国人労働者の受入について提言した。今回は神戸経済の未来像について提言した。次回は兵庫経済の未来像について提言することを考えている。この三つは何れもわが国、神戸市及び兵庫県の将来にとって極めて大事なものであり、私どもとしては三部作と考えている。

最後に、この提言をまとめるにあたって神戸市を始め、多くの方にご指導ご鞭撻をいただき、また神戸経済同友会の会員を始め各界各層の方々からご激励、ご協力を頂

戴したことに心からお礼申し上げたい。

更に90年問題委員会の委員各位、とりわけワーキンググループの皆様には終始ご協力を頂いたことに衷心から感謝申し上げたい。

[参考資料]

(資料1)

主な海面埋立による土地造成

(単位: ha)

名 称	工 期 (年度)	面 積
神戸港第1期修築工事	明40~大11	26.8
神戸港第2期修築工事	大8~昭12	94.1
灘ふ頭	昭10~昭27	19.4
新湊川西部海面埋立	昭25~昭32	5.8
都賀川東部地先埋立	昭32~昭36	16.0
西部海面埋立	昭32~昭40	106.8
摩耶ふ頭	昭34~昭42	64.3
東部海面埋立	昭28~昭46	441.1
東神戸フェリーふ頭	昭44~昭47	7.7
ポートアイランド	昭41~昭56	436.1
メリケンパーク	昭58~昭60	10.5
垂水下水処理場用地	昭54~昭62	39.0
六甲アイランド(工事中)	昭47~平4	580
ポートアイランド第2期(工事中)	昭61~平8	390

資料: 港湾局、開発局、下水道局(神戸市)

(資料2)

神戸港の現況(H2年)

総取扱貨物量	外貿コンテナ貨物量	総入港船舶数
①神戸港 171,465千トン	①神戸港 38,776千トン	①神戸港 92,639隻
②名古屋港 128,934	②横浜港 23,578	②大阪港 73,891
③横浜港 123,873	③東京港 19,397	③横浜港 61,736
④大阪港 97,378	④名古屋港 15,437	④東京港 55,934
⑤東京港 79,335	⑤大阪港 8,874	⑤名古屋港 50,395

世界のコンテナポートランキング(1989年; 千TEU)		
①香港	4,464	⑦ロサンゼルス 2,057
②シンガポール	4,364	⑧ニューヨーク ニュージャージー 1,988
③ロッテルダム	3,603	⑨基隆 1,787
④高雄	3,383	⑩ハンブルグ 1,728
⑤神戸	2,459	⑪横浜 1,506
⑥釜山	2,313	⑫東京 1,439

(Containerisation International Year Book 1991)

— 神戸市港湾局資料 —

(資料3)

特定6業種への偏り（市内製造品出荷額に占めるウェイト）

	ウェイト	主要な品目
食料品	25.4%	飲料、油脂・糖類、パン・菓子、製粉・製穀等
一般機械	17.5%	ボイラー・原動機、産業用機械、建設機械等
電気機械	11.5%	発電用機械、産業用機械、通信機械等
鉄 鋼	8.7%	
ゴム製品	8.2%	ゴム・プラスチック製履物、タイヤ・チューブ、ベルト等
輸送用機械	7.6%	船舶、鉄道車両等
計	78.9%	

神戸市資料：「工業統計」元年

(資料4)

地場産業の動向

		企業数	従業者数	出荷額・販売額等	全国シェア	出 典
アパレル	63年	172	12,176	*1 5,000億円	(一)	神戸市内ファッショングラント業実態調査報告書
ケミカルシューズ	2年	241	6,751	866億円	約8割	日本ケミカルシューズ工業組合
清酒	元年度	55	3,511	*2 415,504kL	20.7%	灘五郷酒造組合
真珠	2年	119	—	*3 532億円	73.0%	日本真珠輸出組合
洋家具	63年	292	1,328	*4 142億円	0.4%	工業統計
洋菓子	63年	165	5,405	*5 879億円	2.3%	工業統計

*1—アパレル産業売上額 *2—出荷数量 *3—輸出のみ (アパレル以外は神戸市経済局資料)

*4—家具・装飾品製造業出荷額 *5—パン・菓子製造業出荷額

(資料5)

外 国 人 数 (平成2年3月末現在)

区名	a) 国数	総 数	韓国又 は朝鮮	中 国	アメリカ	インド
全 市	86	40,740	27,878	8,095	1,074	898

区名	ヴエト ナム	イギリ ス	西ドイ ツ	フィリ ピン	タ イ	ノルウ エー	その他
全 市	441	423	199	199	130	120	1,283

資料：総務局（神戸市）

a) 無国籍を除く。

(資料6)

神戸市内における外国人の教育施設（順不同）

国際学校	カネディアン・アカデミイ マリスト国際学校 聖ミカエル国際学校
本国型教育学校	神戸ドイツ学院 ノルウェー学校 神戸中華同文学校 神戸朝鮮高級学校 西神戸朝鮮初・中級学校 東神戸朝鮮初・中級学校

(資料7)

都市イメージ

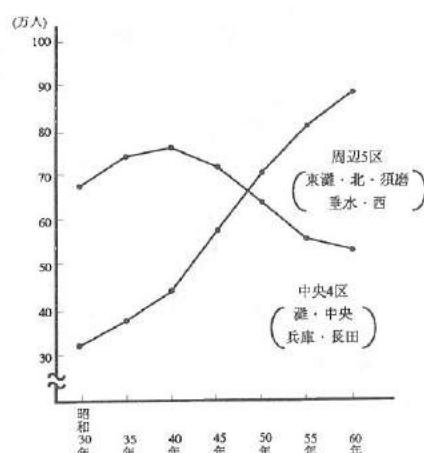
「行ってみたい」都市
上位10市（複数回答）「東京よりもオモシロイ」都市
上位10市（複数回答）

都市名	得票数	都市名	得票数
1 神戸	76	1 神戸	37
2 札幌	75	2 横浜	36
3 長崎	62	3 札幌	29
4 那覇	61	4 京都	28
5 函館	60	5 大阪	21
6 倉敷	53	6 那覇	20
7 金沢	52	7 長崎	13
8 横浜	52	8 函館	13
9 大阪	51	9 福岡	8
10 仙台	46	10 仙台	7

「THE 21」(1990年11月号より) — 東京のOL100人に聞く —

(資料8)

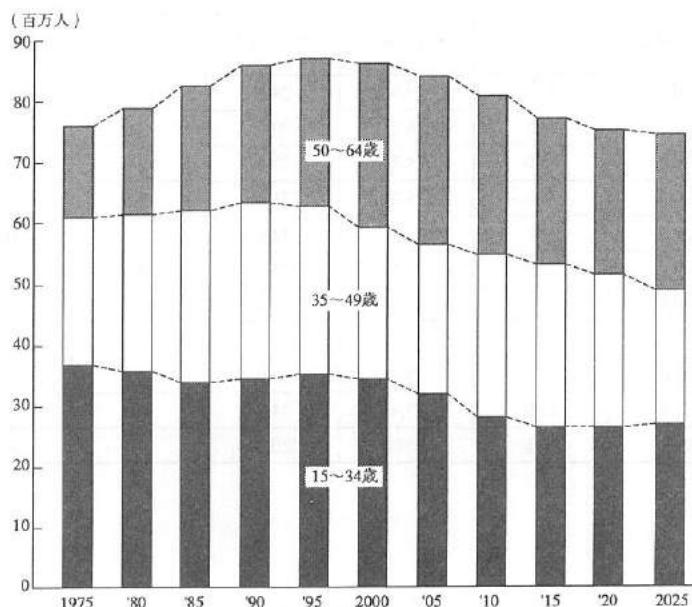
市の中央部・周辺部の人口増減



（「神戸の経済1990」より）

(資料11)

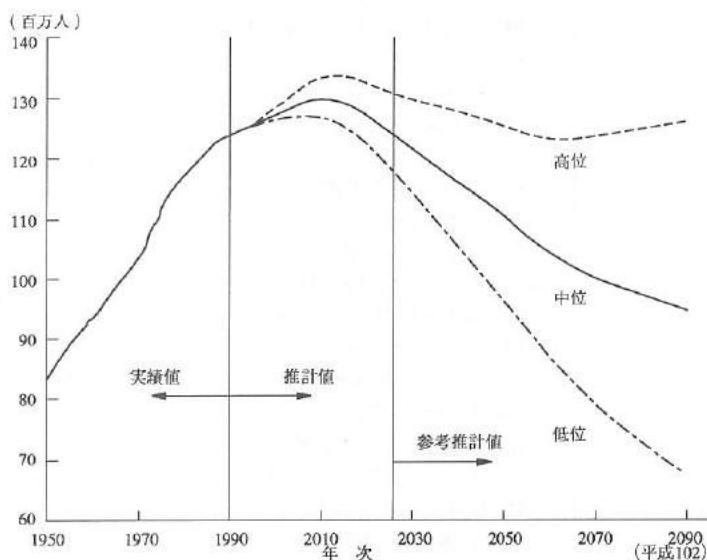
生産年齢人口（15～64歳）の推移



備考：厚生省人口問題研究所「日本の将来推計人口—平成3年6月暫定推計—」1991年

(資料12)

総人口の推移：各推計値



備考：厚生省人口問題研究所「日本の将来推計人口—平成3年6月暫定推計—」1991年

(資料13)

政令指定都市の年齢構成別人口比率

(%)

	15才未満	15~29才	30~44才	45~64才	65才以上	年齢不詳	15~64才
神 戸	20.5	21.0	23.9	24.4	10.1	0.1	69.3
札 幌	21.3	23.8	26.5	20.9	7.5	0	71.2
東京都区部	16.8	26.0	24.2	23.4	9.5	0.1	73.6
川 嵐	20.2	25.8	25.9	21.3	6.8	0	73.0
横 浜	21.0	23.2	25.8	22.6	7.3	0.1	71.7
名 古 屋	20.5	23.0	24.5	23.1	8.8	0.1	70.6
京 都	19.1	24.4	22.8	22.2	11.4	0.1	69.4
大 版	18.1	22.8	23.5	25.2	10.3	0.1	71.5
広 島	22.6	22.2	25.8	20.9	8.4	0.1	68.9
北 九 州	21.1	19.9	23.9	24.7	10.3	0.1	68.5
福 岡	21.8	24.8	25.0	20.5	7.8	0.1	70.3

資料：「昭和60年国勢調査」

(資料14)

インナーシティ
19のリーディングプロジェクト

リーディングプロジェクト
(1) 海岸線の整備 (2) 新長田駅前再開発 (3) 五位池線整備 (4) 大規模工場跡地の活用 (5) 長田港再開発 (6) 新湊川沿整備 (7) “歴史の道”、キャナルプロムナード整備 (8) 灘藻島運河再開発 (9) 御崎公園再整備 (10) 兵庫突堤再開発 (11) 中央卸売市場再開発 (12) 兵庫貨物駅跡地整備 (13) 新開地再整備 (14) 東川崎周辺整備 (15) 八幡線沿整備 (16) “酒蔵の道”整備 (17) ハーバーランド整備 (18) 中突堤周辺再開発 (19) 新港突堤再開発

(神戸市資料)

神戸の主要プロジェクト

プロジェクト名	工事期間	備考
明石海峡大橋	S61年度～H9年度末	
西神自動車道	H1年度～H9年度	垂水区名谷町～三木市志染町（山陽自動車道に接続）
神戸西バイパス	S63年度～H9年度	垂水区名谷町～明石市大久保町
港島トンネル 第1期	H3年度～H7年度	ポートアイ北埠頭～中央区小野浜町
山陽自動車道	S59年度～H6年度	北区～三木市
阪神高速道路北神戸線	S50年度～H6年度	西区伊川谷潤和～北区有野町有野
大阪湾岸道路	S56年度～H4年度	六甲アイランド以東
	S63年度～H9年度	垂水区名谷町～下畠町
神戸空港	未定	平成10年頃の開港を目指す
K-ACT	H4年度～H6年度	関空～ポートアイ2期：貨物
K-CAT	H4年度～H6年度	関空～六甲アイランド：旅客
六甲アイランド	S47年度～H4年度	
ポートアイランド2期	S61年度～H8年度	
明石海峡国営公園	未定	しあわせの村周辺
神戸流通センター	S50年度～H4年度	
神戸複合産業団地	S63年度～H12年度	
神戸リサーチパーク	S54年度～H10年度	北神戸第一
	S63年度～H13年度	北神戸第二、第三
マリンピア神戸	S63年度～H6年度	
神戸ハーバーランド	S60年度～H4年度	

「90年問題委員会」の研究推移

2. 11. 5 90年問題委員会 神戸市 上川空港対策室長 講演
「神戸空港について」
2. 12. 18 産業構造問題委員会の講演会に参加
神戸製鋼所 福川副社長 講演
「国際環境の変貌と産業構造」
3. 1. 22 90年問題委員会 神戸市 広戸都市計画局長 講演
「神戸の都市計画－神戸のまちづくり」
3. 2. 5 海運・港湾部会、90年問題委員会 神戸市 脇港湾局長 講演
「21世紀の神戸港」
3. 2. 28 先端技術勉強会
松本教授（獨協大）、村上教授（神大）、下条教授（甲南大）
北村教授（神大）、中前教授（神大）
3. 3. 14 高度情報化推進部会の講演会に参加
N T T 高島関西副支社長 講演
「新情報化時代への対応」
3. 3. 19 企業経営部会の講演会に参加
神戸レジャーワールド開発 浜本社長 講演
「神戸レジャーワールド計画について」
3. 3. 26 90年問題委員会 神戸市 小野経済局長 講演
「神戸経済の活性化に向けて」
3. 4. 25 地域開発委員会、90年問題委員会
オールスタイル 川上会長 講演
「ファッション都市づくりの歩みと展望」

3. 4. 26 90年問題委員会 主要プロジェクト現地視察
西神工業団地、ハイテクパーク、農業公園、
インナー工業団地、ハーバーランド、六甲アイランド
以上案内は神戸市経済局、都市計画局及び開発局
3. 5. 14 90年問題委員会 神戸YMCA 今井顧問 講演
「神戸の国際化の現状と展望」
3. 5. 22 神戸商工会議所の講演会に参加
大阪ガス 花岡副社長 講演
「大阪湾ペイエリアグランドデザイン」
3. 6. 4 90年問題委員会 神戸市環境局 尾崎参与 講演
「環境・公害問題と神戸」
3. 7. 4 90年問題委員会 兵庫県中小企業団体中央会 大塚会長 講演
「神戸の中小企業の未来像」
3. 7. 24 90年問題委員会 笹山神戸市長 講演
「アーバンリゾート都市をめざして」
3. 8. 5 90年問題委員会
・神戸市安岡企画調整局長 講演 「神戸経済の未来像」
・ディスカッション 「未来のコンセプトと提言の組立」
3. 10. 7 90年問題委員会 経済企画庁総合計画局 富金原局長 講演
「2010年への選択」
2. 10. 21 90年問題委員会 「提言第一次案」の検討
3. 11. 6 90年問題委員会 「提言最終案検討」

以上

委員名簿

(敬称略、順序不同)

委員長	谷 口 昇	兵庫銀行	相談役
副委員長	五 代 友 和	マヤテック	取締役社長
委員	砂 野 耕 一	川崎重工業	常務取締役
委員	木 下 吉治郎	阪神内燃機工業	取締役会長
委員	小 林 博 司	小林桂	取締役社長
委員	安 中 琢 平	日本郵船	神戸支店長
委員	今 津 成 生	今津建設	取締役社長
委員	小 倉 攻 一	ニッキサービス	取締役社長
委員	加 輪 上 義 之	太陽神戸三井総合研究所	専務取締役
委員	川 西 章 二	川西倉庫	取締役社長
委員	河 野 忠 博	カワノ	代表取締役
委員	西 村 隆 治	澤の鶴	取締役社長
委員	広 瀬 務	広瀬化学薬品	取締役社長
委員	宮 田 喜 夫	宮田組	専務取締役
委員	和 田 憲 昌	和田興産	代表取締役

以上15名

委員以外の委員会出席者

寺 田 晴 彦	日本銀行	神戸支店長
門 田 研 造	川崎製鉄	専務取締役
雀 部 昌 吾	バンドー化学	取締役社長
野 澤 太一郎	ノザワ	取締役社長
本 田 千 之	神戸製鋼所	監査役
石 川 直 義	日本郵船	神戸支店長（前任）
厚 田 隆 治	神戸経済同友会	常任幹事・事務局長
竹 村 尚 三	神戸経済同友会	事務局次長

以上 8 名

ワーキング・グループ

越 智 英 昭	神戸製鋼所	神戸総務部 企画担当課長
熊 谷 昌 之	川崎重工業	総務部 神戸総務課長
高 嶋 裕 裕	ノザワ	監査室長
津 村 新 新	川崎製鉄	神戸総務部 広報室長
坪 内 太 郎	バンドー化学	秘書室長
古 川 博 司	太陽神戸三井銀行	関西プロジェクト事業部 主任調査役
星 屋 孝 行	兵庫経済研究所	専務理事・事務局長
山 下 智 久	兵庫銀行文化振興財団	専務理事

以上 8 名

[ワーキンググループの検討経過]

ワーキンググループでは、平成3年1月から11月にかけて計25回の会合をもった。その主なものは次の通りである。

3. 1. 28 勉強会 神戸市企画調整局 石田総合企画課長の話
「神戸市の主要プロジェクト」
3. 5. 10 勉強会 神戸市企画調整局 松宮係長の話
「大阪湾ペイエリアグランドデザイン」
3. 6. 3 勉強会 神戸市港湾局 楠本情報対策課長の話
「神戸港について」
3. 7. 2 講演会 神戸都市問題研究所 新野所長 講演
「神戸経済の未来像について」
3. 7. 30 勉強会 神戸市経済局 中西観光課長の話
「神戸の観光について」
3. 8. 22 スケルトン、基本理念、基本目標の検討
3. 9. 10 スケルトン、基本理念及び基本目標の原案決定
3. 10. 15 提言第一次案の決定
3. 10. 30 提言最終案の決定
3. 11. 28 提言最終案の見直し

[訪問並びに取材調査先]

経済企画庁総合計画局 計画課	三田市
環境庁企画調整局 企画調整課	西宮市
大阪税関	三木市
神戸税関	神戸商工会議所
運輸省第三港湾局	財団法人神戸都市問題研究所
近畿地方建設局	関西電力株式会社
近畿運輸局	川崎汽船株式会社
阪神高速道路公団	神戸電鉄株式会社
兵庫県総務部	三菱重工業株式会社神戸造船所
神戸市企画調整局	株式会社ワールド
神戸市経済局	株式会社日本コンベンションセンター (幕張メッセ)
神戸市港湾局	株式会社横浜みなとみらい21
神戸市都市計画局	横浜銀行
神戸市交通局	
明石市	
芦屋市都市計画部	

神戸経済の未来像に関する提言

平成3年12月発行

社団法人 神戸経済同友会

〒650 神戸市中央区江戸町91-1
(神戸銀行倶楽部内)

TEL. (078)331-5584
