

講 演 録

「国際観光都市・神戸の活性化」

東海旅客鉄道相談役

須田 寛

(於．神戸商工会議所神商ホール)

平成 20 年 10 月 3 日 (金)

【須田】 ただ今ご紹介をいただきました須田でございます。本日はこのような機会を与えていただき、大変光栄に存じます。

『神戸で「新しい観光」を』という表題のレジメをお配りしていますので、それをご覧いただきながらお聞き取りいただければと思います。それから黄色い本は最近できたものでございますが、後ほど触れます「産業観光」で比較的成功しました事例を全国で100ばかり選び出して、まとめたものでございまして、兵庫県でも朝来市の生野鉱山、洲本の赤レンガの紡績工場の遺跡を使って産業観光をやっているケースが入れてございますので、後ほどご参照いただければと思っております。

私は京都の人間でございます。若干プライベートな話から入って申し訳ございませんが、私は敗戦後から何度か神戸に参りまして、来る度にこの町ほど印象に残った町はありません。来る度に大きく変わってるんです。良い方に向かって。最初私が神戸に初めて戦後参りましたのは、昭和20年の10月でございました。ちょうど今頃のシーズンでございますが、須磨に行く用事がありまして参りました。灘を抜けましたら兵庫の付近まで東海道線の、あるいは山陽線の右左全部焼け野原でありました。ほとんどまともな家は一軒も残っていませんで、僅かなコンクリートのビルが残っているだけ。山のふもとから海まで完全に見通しがきくわけであります。

しかも海にはほとんど船も浮かんでおりませんでした。ただここで私が非常に印象に残っていたことがあります。それは兵庫にございましたカワサキのガントリークレーン。昔は絵葉書に出てまいりました神戸が工業都市であることを象徴する非常に大きなクレーンでございまして、日本最大のクレーンだと言われておりました。今はございませんが、あれが残っておりました。

そのガントリークレーンの中で火花が飛んでいるんですね。火花が飛んでいたら作業をしているということです。「ああ、神戸は

生きているな」と思いました。それはなぜかということですが、後で聞いたら「船を造っているんじゃない」ということです。船を造る材料がないから、戦災で焼けた電車の修繕をしているんだということで、それで火花が飛んでいたんだそうですが、とにかくそういうものがありました。あそこで私は実感しました。「日本は負けたな」という実感です。京都は戦災がございせんからそういう実感がない。大阪もビルのある北のところをちょこっと鉄道が通っているだけですから、町全体分からない。神戸は端から端まで、線路の両側みんな見えるわけですから、本当に身に迫ってくるわけですね。日本は負けたなということと、それでもまだあのガントリークレーンは健在だと。あそこでとにかく火花が飛んでまだ作業をしている。日本も復興できるんだなということを不思議にあのガントリークレーンを見て印象に残りました。それが第一回であります。

次に昭和 23 年に参りました。私の母親が友達と一緒に別府へ行くというんです。神戸から別府航路に乗って別府へ行くということで、見送りに行きました。中突堤というところで船の名前が「にしき丸」という船です。3千トンぐらいの船ですけど、ものすごく大きく見えました。ほかに船がないから。その見送りがテープを交換するんですね。やっぱり観光の術のイベントになっていたんでしょう。テープを交換する、そして楽隊が来てドンチャカドンチャカ楽隊を鳴らす。別府温泉から何か誘致団が来て、ハッピーを着たような人がいてパンフレットを渡す。観光のはしりですね。初めて私はあのときに「ああ、日本もこういうことをやれるようになったんだな」と思って、大変印象に残りました。テープを切って、船が出て行くわけですね。わずか3千トンの船で、それをやっているわけです。しかしものすごく印象に残りました。

そのときに神戸の港の付近が鉄道の駅の周辺よりも余程活気があることに気が付きました。いろんな商店もございました。土産

物店も既にありました。食べ物屋は闇市みたいなものしかありませんでしたけれども、非常に活気がございました。そして別府航路のほかに、四国の各港に行く航路だとか、淡路航路の船がその中突堤から出入りしておりまして、多くのお客様がいて、あそこを見る限り、日本が復興してきたなど、神戸も復興してきたなど、神戸の復興が港からと言う印象を受けましたことと、なぜあんな内海航路の船に外航航路と同じようなことをやったのか分かりませんが、これも後で聞いてみたら別府航路が一般に解放された記念イベントだったらしいんですね。その切符をどこかで貰ったから行ったらしいんでありますが、それで「ああ、神戸（港）は復興したな」という印象を受けて、私は神戸港というものが印象に残りました。それもまた私は、漁港ぐらいしか港を知らなかったから、「ああ、港っていうのはこんなものかな」と思って、今思うと感激して帰ったわけであります。

その次に今度は昭和 39 年の東海道新幹線が開通したときに参りました。もうそのとき既に神戸の山手の外人の家があるところが観光地になっておりまして、そこに参りました。海が見えるわけです、一望に。同時に海が見えるだけではなしに、海岸の工場が復興しておりまして、いっぱいもちろん船も入っております。そこから煙突から煙がもうもうと上がっているわけであります。七色の煙です。ピンクの煙、黄色い煙、青い煙。「はは一、神戸ってすごいところだな」と思いました。今ならあんな煙を出すことは多分許されないでしょうけれど、当時は堂々と七色の本当に虹のような煙がもうもうと上がっておりました。「ああ、もう日本は完全に復興したな、戦後は終わったな」という印象をそこで強く受けました。そういう印象がその次にございます。

それからこれは最近のことでございますが、『風見鶏』（NHK ドラマ）の時分でありますけれど、また人に誘われまして、その風見鶏の付近を見に参りました。震災の少し前であります。今度

はポートアイランドというものが出来ている。これは六甲の裏のほうを開発して、そこで出来た土をなんか川かなにかところをパイプを通して、それで埋め立てるんだと。神戸は町をこうやって経営するんだと、原口さんという神戸市長さんが本を出していましたが、「はあー、やることが違うな」と思って感心致しました。ポートアイランドが見事に出来上がっておりまして、そこで今度神戸は海に張り出して幅のある町になったと思いました。今まで帯のような町でございましたから、戦災を受けているのが列車で通れば、すぐ全部分かる。復興している状況も、あそこを列車で通ればみんな見えるわけです。今度は海のほうに出てきましたから、今後は列車から全部見えなくなりました。しかし神戸は奥行きのある町になった。他の都市と全く違う復興方式をお取りになって、復興と言いますか、開発方式、発展方式をお取りになったモデル的なケースだと思います。

今申し上げた私の個人的な経験に基づくもので恐縮でございますが、戦後の復興の先駆けをなし、そしてまた新しい都市計画の先駆けをなされたという意味において、神戸はその意味において先進的な町だと思います。同時にそれが全て観光資源になっていると感じます。このポートアイランドにつきましても、これは今や立派な観光資源でございます。それから先ほどの七色の煙はいかがかと思えますけれど、いろんなものが神戸は観光資源になっている。港は既に昭和 23 年に観光資源になっておったわけでありますから、そんなような印象を受けて、私は神戸の観光についてはいろいろ印象に残っております。

そんなことで呼んでいただいたのは大変光栄でございますが、そういうふうな神戸の観光を念頭に置きながら、私はこれからの神戸の観光について私なり of 若干のご提案をしてみたいと思います。先ほどからも港の話がございました。この後またクルーズの権威の方からクルーズ船の話があるそうでございますので、そう

いうことは少し省略をしますが、私なりに提言をしてみたい。それは都市観光、まちの観光というものを新しい観点に立って見直したらどうかということが1つであります。それからもう1つは「産業観光」。先ほど港湾局長からも触れていただきましたけれど、いわゆる「ものづくり」ですね。そういうものを観光資源にする新しい切り口の観光。この2つとも神戸にとって非常にふさわしい観光だと思います。

神戸はこの産業観光と、それから今申し上げました都市観光、まちの観光とを合わせた港湾都市観光、港湾観光というのがここにあるだろうと思うのであります。港湾というのは申し上げるまでもございませんが、第三次産業の運輸の拠点でございしますし、また港湾施設そのものは産業施設でございしますから、港湾の観光ということはとりもなおさず産業観光でございします。それから港湾は、神戸の海の玄関でございしますから、やはり港の観光ということは、都市観光の1つの大きな柱になるわけでございします。というのは神戸におきましては、港を通じまして、都市観光と観光都市とを併せた新しいジャンルの観光というのが、何かここで育ちうるのではないか、また育ちつつあるんじゃないかと思います。その今後の方向等につきましても、若干私見を申し述べてみたいと考えております。

そういう新しい切り口の観光というものが、今はなぜ必要なのかにつきましても私見を交えながら申し上げてみたいと思います。お手元のレジメをご覧くださいとお分かりいただけますが、最近国内観光が伸びておりません。観光客の正確な統計というのは、非常に不備でございまして、はっきりしておりませんが、いろんな統計をとっても観光客が伸びていないということは、ほぼはっきりいたします。先ほど市長さんもお話がございましたが、神戸市のように、比較的観光統計をきちっとお取りになっているところでも必ずしも伸びていない、むしろ減っているというようなお

話もございました。国内どこをとってもそうでございますが、いわゆる伝統的な昔ながらの観光地がほとんど伸びておりません。熱海とか北陸の温泉とかがそうであります。そういったところは観光が地域の経済を支えておりますから、地域経済の大きな問題になってきているわけであります。

一方、日本は 21 世紀に入りまして、国際交流時代の中に投げ出されたわけであります。国際化時代の中にあるわけです。これから観光が大事だと思われますのは、国際交流を促進するものとして世界の流れに伍していくためには、どうしても観光をやっていかなければいけない。それからもう 1 つは今私が申し上げましたように、観光客の低迷で困っている観光地は言うまでもございませませんが、観光というものは全国どんなところでもできるものだと私は思っております。従って観光を盛んにすることによりまして、地域にお金が落ちる、地域経済を活性化する、このためには観光ほどいいものはないわけであります。従って今のよう観光客がどんどん落ちる状態では、そういうことができませんから何とかここで観光客を増やさなければいけない。それを国が観光立国ということを盛んにおっしゃる理由でもあろうし、私ども経済界の人間としてもこれは緊急の課題だと思うのであります。

それじゃ、なぜ観光が減るんだろうかということを考えてみた場合に、問題が 3 つあるだろうと思います。1 つは観光の形が変わってきております。これは情報化時代で、一般の方々がインターネットとか、携帯電話を使ってご自由に観光の情報を今お取りになることができる状態でございます。皆さんも恐らくそうでしょう。従ってそれぞれ人々が自分の好ましい観光というものをその中から選び出すことができる。人々によって観光のニーズが全部違うわけであります。昔のように何百人という団体が一緒になって、旗を立てて、うわーっと同じ所に行って、画一的なサービスを受けて、「さよなら」と帰ってくるようなあの観光ではもはや

満足をしなない。急速に団体観光は減っております。日本の観光は大口の団体客を受け入れて、そういう方々に画一的なサービスをする、そういうことの処理能力では素晴らしい国だそうであります。今それが急速に変わってきて、個人ないし小グループの観光に急速に変わりつつあります。修学旅行でさえも、目的地で解散して、生徒がグループを組んでばらばらに見て回る時代がきているわけですから、つまり個人の観光ニーズというものが人々によって変わるということを認識しなければなりません。ところが観光地の受け入れ態勢は、大口の団体を画一的に受け入れる形でできておりますから、新しいものに対する受け入れ態勢が充分でない。従ってそこにミスマッチが起こりますので、国内観光地に人の足が向かなくなっているわけです。これが観光の低迷している第一の理由だと思います。

次に今度は観光客のニーズが変わってきたということでございます。昔の観光は、見物観光ですね。景色を見るとか、有名なお寺や神社を見るとか、温泉に入るとか、そういう観光でございました。恐らく皆さま方もそういうご経験が多かったと思います。私もそうです。ところがこれが急速に変わっているわけです。今ならいろんな情報が得られますから、またいろんな社会に珍しい新しい体験があったりいたしますから、単なる見物ではもはや満足しないわけであります。どうなるか。例えば体験観光。なにか観光地でやってみたい。スポーツをしたり、スキーをしたり、スケートをしたりですね。あるいは紙をすいたり、焼き物を焼いたり、木工細工をしたり、いろんなことをやりたいわけであります。そういう体験観光に対するニーズが急速に高まっております。

もう1つは学習観光であります。「学ぶ観光」つまり勉強をしてから観光に行く。あるいは観光地で何らかの勉強をしたいという方が非常に増えてまいりました。これは観光客が年配の方が中心になってきたこともあるわけでありますが、そういう方々は日本

の主な観光地に若い時に行っていらっしゃいますから、これから京都や奈良なりにもう一遍行こうとするならば、そこを今度は勉強して行きたいという気持ちがあるわけで、勉強して行くと楽しいそうであります。そういうニーズがあります。体験観光、学習観光というニーズが変わっておりますが、これも観光地側にはそういうプログラムは少ないわけです。学習観光をどんなふうに受けたらいいだろうか、体験は焼き物体験ができる場所はありますけれど、システムとしてそういうふうなものが大量に体験できるようなところはそうたくさんはありません。またそういうものを前提にしてこれまでの観光地ができておりません。そこでこれにもミスマッチが起こる。だから日本の観光がマンネリになってきて、今までの観光では面白くないから外国に行こうと、皆さん外国に行き出したわけですね。外国も一巡してきたから、今もう一遍日本に帰って来ようとしているわけです。そこでそれらを受け止めるためには、今の新しいニーズの体験観光とか学習観光のプログラムを用意しなければ、受け入れられないということがあると思います。

もう1つは、総じて言えば、観光が国際競争力を失いつつあるわけであります。例えば観光物価が高い、宿代が高い、食事代が高い、だからほかのサービスに対して、観光が競争力がなくなっているところもあるわけですね。例えばテレビゲームを買おう、薄型テレビを買おう、あるいはスポーツの観戦をしよう、オペラを見に行こうというふうに、いっぱいアミューズメントがありますから、そういうものの中で観光を選んでもらうためには、出やすい観光、行きやすい観光を安いコストで提供しなければ、観光もやはり競争に勝てないわけであります。そういったことが不足しているということが、今の日本の観光地に観光客が以前ほど来なくなった理由ではないかと思います。観光の形の変化、ニーズの変化、そしてまた全体的な競争力の喪失、このまま放っておき

ますと日本は観光小国になります。先ほどのお話にもありましたように、外国の観光客が日本に来る数は世界で 27 位だと。アジアでは 6 位だ。これでは観光大国とは言えません。観光小国に過ぎない。大変なことだと思います。何とかしなきゃいけない。しかも観光産業のウエイトが地方では非常に高いから、私どもは危機感を持つわけであります。

最近国土交通省がお調べになったわけでありますが、観光産業の年間生産額は 24 兆円だそうです、直接だけで。間接額まで入れると 50 兆円だというんですね。観光で雇用されている人の数は 200 万人。間接を入れると 400 万人だそうです。400 万人でしかも 50 兆円の生産のあるものと申しますと、自動車や鉄鋼より上なんです。大基幹産業なんですね。そういう認識がこれまでなかったのは、観光産業があまりにも多くの業種に分割をされているから。例えば旅館だけでも 6 万軒あるんですから。旅行会社が 1 万軒あるんですから。土産物店に至っては数十万軒あると言われておりますから、まとまりにくいわけです。全体の姿が把握できないために、鉄鋼や自動車ばかりが注目されて観光は産業として注目されなかった。

50 兆円なんですから、大変なものであります。そういうことを何とかしなきゃいけない。しかも観光では外国人が日本に来る数よりも、日本から外国に行く数が多い。昨年日本に来た外国人はようやく増えて 835 万人ですか、日本人は外国に 1,700 万人行っているのです。倍以上の人が行っているわけです。そうなるとそこに国際収支で赤字が出ます。国交省の数年前の調べでは、3 兆 6 千億円の赤字だというんですが、最近 2 兆円台に減ったという話もありますが、それでも膨大な赤字が出ているわけです。国の経済としても何とかしなきゃいけない。

それも観光立国が叫ばれた大きな理由だと思うのでありますが、そうするためには工夫が要ります。今までと同じ観光をやっつい

ては人は来ないわけですから、そこで新しい観光が必要になるという問題提起になってくるわけでございます。つまり競争力のあ
る観光をやらなくちゃいけない。そのためには、観光産業の経営
を変えてこなさなきゃいけない。旅館がもっと安い値段で人を泊めら
れるように、コストダウンの努力、経営改善をしなきゃいけない。
旅行会社が総合的なビジネスに脱皮をして、旅行会社も手数料ビ
ジネスから脱皮をしてもらう必要がある。そうなるとその分だけ
観光客の負担は下がるわけですから。

それから交通事業も、もっとコストを下げて、もっといいサー
ビスを提供しなきゃいけない。そういうふうなことをやることに
よって、観光にもっと行きやすくなる。観光コストが下がる。今
までよりも安い値段で、あるいは今までと同じでも今まで以上の
サービスが受けられる。行っても楽しい、そういうことにならな
ければ、観光は伸びてまいりません。そういうふうな観光産業が
まず効率化、近代化をして出やすい観光にしていく必要があると
思います。

次に何かというと、今度は観光資源の面に問題が移ってまいり
ます。観光の対象でございます。これを増やせば一番いいわけ
ありますが、そんなに増えるわけではありません。明日から温泉
が沸くわけでもありません。富士山が3つできるわけでもないの
であります。そういたしますと観光資源の数には限りがある。増
えることもあまり期待できない。そうならば観光資源の見方を変
えることによって、あたかも新しい観光資源ができたのと同じ効
果をそこに生み出すことを考えなければいけなくなる。こういっ
たことになるだろうと思うのであります。

例えば産業観光というものが、ここに出てくるわけでございま
すけれど、テーマ別の観光がそうなんです。テーマ別の観光で
産業観光。それから道から町を見るみち、まちの観光、あるいは
花の観光等、ヘルスツーリズム、いろいろ新しい観光があります

が、特に産業観光、観光資源を違った角度から見るということでございます。

例えば海、これは産業観光資源でございますが、海と言うのは、これまでも観光資源でございますね。海と言うのは、景色がいい海だとか、そういうことが観光の対象にはなっていました。これを産業という面から見たらどうなるかといいますと、海は交通の場でございますから、例えば先ほどのようにクルーズ船が走るかどうかなとか、どんな港があるか、どんな魚が獲れるかなとか、魚を獲るときにはどんな漁法をやるのか、それは一般の人が鯛網のように見ることができるのか、地引網のように参加できるのか、そういうことから海が見られてまいります。海の見方が、角度が変わってくるわけでありまして。それから港につきましても、交通の場として見る見方のほかに、これは産業遺産として港を見るということになりますと、例えば赤レンガの倉庫というものが新しい価値を生み出したり、いろんなことになってくるわけですね。お寺や神社でも従来の歴史や由緒から見るお寺のほかに、建築物として、産業生産物としてお寺を見る場合は、建築材料はどうだとか、建築様式はどうだとか見方が変わります。そうなると同じものでも違った角度から見えてくるわけでありまして。

例えばまちの観光でも、まちにある何々、例えば神戸市にある湊川神社、神戸市にある六甲山、そういうふうに見ると、それも確かに1つの観光資源でございますけれど、神戸市という1つの町の市風というかムードであります。そういうふうなものを味わう。そういう観光がこれからは望まれていくと思います。神戸の町そのものの風に触れる。別にそこに変わった建物があってもなくてもいいんだと。歩いていると、そこに何か1つの神戸というものを感ずる。「**This is Kobe**」というのを身体に感じてくる。そんなようなものを皆さんが味わえるような状態になってほしい。

変な例でございますが、ムードを楽しむという例を1つだけ申

し上げますと、静岡県に大井川鉄道という私鉄があります。東海道線の金谷から千頭というところに行っていて、そこからさらに先の井川というところまで資材の運搬線を活用した観光鉄道があります。その途中に尾盛っていう駅がある。この駅には周りに家は一軒ありません。山の中にあって特別な景色もありません。そして乗降客はゼロであります。駅がそこに必要なのは、ダムを作って人々の交通路を阻害したために、交通の保障として駅があるだけで今は誰も乗り降りがない。ところがその何もない駅だということが有名になったわけですね。そこの待合室に落書き帖が置いてあるんです。いろんな人が来て、落書きして帰る。「何もないのに感激しました」と書いてあるのがたくさんあるというんです。

一人も乗降がなかった駅に今は平均年間 250 名ぐらい乗客があるそうです。何もない。次の列車で帰るだけ。それでも来るんです。何もないから来る。何もないということが観光資源になっているんです。そこで普通の山を見て、きれいな空気を吸って自分は帰った。「こんなに爽やかな気分になったことはない」とか、それも観光資源なんです。

森進一の唄に『襟裳岬』の唄があります。「襟裳の冬は何もない冬です」というところがありますね。あれであそこに行く人が増えたというんです。「何もない冬」というのは一体何かと。何もない冬。これは面白いじゃないかと、行ってみようというんで、襟裳にたくさん人が来たと。もっともあれは「囲炉裏であたっけいきな」と歌っているんですけど、囲炉裏にあたったかどうか知らないけれども、多くの人に来る。大井川鉄道、尾盛駅も何もないから来るんですね。何もなくても観光資源になるんです。観光というのはそんなものなんですね。

従って、観光資源というものはそのムードなんです。何もない駅、そのムードなんですね。そこに何か1つの寂しいような、そ

してまた何もない白紙で絵が描けるような、何かそういうところに訪れてみたいとような気持ちがそこに起こるわけであります。神戸も外人街がある、港がある、立派な観光資源があります。それを見るのもいいでしょう。神戸の町を歩くと、何となく異国情緒の漂った、いわゆる港町の雰囲気というのがあるわけですね。そういうようなところを歩くと。何をするわけでもないが、歩く。そういう人も最近増えてきていると聞きます。だから神戸の市風。いい意味での観光ムードをそこに作り上げる。これは市民の皆さんが作るしかないわけでありますが、そんなことが今観光資源になろうとしているということを念頭に置いていただきながら、新しい観光というものを考えてみる必要があると思います。

レジメの2枚目になりますけれど、そこで1つの展開の例を私なりに申し上げます。よそ者として申し上げます。地元の方は毎日見ておられるから、地元を何とも思わないわけであります。富士山を見ても、静岡県の方は感激をいたしません。皆さんも六甲山を見ても多分感激されないでしょう。「あそこに山があるだけだ」で終わりだと思います。よその人が見ると違う角度から六甲山が見えてくるわけですね。そういうふうなことでございますから、敢えてよそ者としての神戸について申し上げます。

まず都市観光でございませけれども、国際港湾都市そのものの観光をやりたい。だから神戸の市風というものを作っていただきたいんです。どういうようにしたら作られるか、「明日から市風を作れ」ってできるものでもありませんが、やはりいろんな方々が連携しながら、神戸の町をどういうふうにして売り出していったらいいだろうかという議論を重ねながら、市民の方々のそういう議論の中から、自然に生まれてくる空気というものが、神戸の1つの市風になるのだろうと思います。既に港町という意味において、1つのここにムードがあることは間違いありません。そういうものを大事にしながら少しずつ神戸ににより多くの人々が来たく

なるような、雰囲気を作っていたきたい。こんな感じがいたします。

例えば夜ののれん街。酒場のたくさんあるのれん街に人々が自然に吸収されてまいます。観光ではないかもしれませんが、ああいうのれん街の独特の雰囲気に魅かれて多くの人があそこに行くわけです。ああいう空気が神戸の町のどこかにあれば、又、六甲山の上から静かに神戸の町を眺める人もいるでしょうし、いろんな観光ができるようないろんな市風というものを作っていただき、そしてそれらを情報発信していただく。こういうことが言えると思います。いわゆる都市のブランドづくりですね。神戸はこれで売るんだというものが何かそこに欲しいわけであります。これは形がありませんので、皆さま方の議論の中から生まれるものであろうかと思います。私どもがよそ者として持っておりますイメージは、今のところ「港町神戸」というイメージです。それも大事です。それだけじゃちょっと物足りない。何かそこにひとひねりした新しいものが欲しいな。ポートアイランドあたりに何か1つ新しいそういうふうな独特の市風のある新しい1つのまちみたいなものを、少なくともこれからできる第二ポートアイランドあたりにはお作りいただくのも1つの方法なのかな。工場だって、その中の1つの構成要素になってもよいと思います。

次に産業観光でございますけれども、近代的な工場がたくさんございます。車両工場もありますし、鉄鋼業もあれば、造船も機械もあります。ただそういう工場なんかは今まで公開ということご念頭にないところがあると思います。もっとも公開していращやるところもございますし、例えばカワサキさんのように立派な資料館をお持ちになっているところもあります。しかしその公開がどちらかというと企業のPRの一環としておやりになっているような面があるので、いわゆる観光客として、多くの人々を対象にして地域の特色を見せるという姿にはなっていない面がある

と思います。これを割り切っていただいて、車両工場でも鉄工場でも、造船場でも、先ほどあった機械の工場でもいいから、部分でもいいから見せていただきたいんです。工場のノウハウに支障するかもしれません。しかし、安全には注意しなければなりません。

そういうふうなことをやはり企業のご協力もいただいてやれば、神戸にはその種はいっぱいございます。

今はガントリークレーンはありませんけれど、今でも造船所がありますし、新幹線の車両を作っている大車両工場があります。そういったものはあまりあちらこちらにないわけでありますから、皆さま方とご一緒にご議論をいただいて、産業を1つ観光資源にすると。それは会社の仕事なり、ノウハウの保有とは何ら矛盾しないやり方があるわけでありますから、そういうものを工夫していただきたいなと思います。

それからその他特に近代工場や伝統工場があります。特に神戸の西部地区はゴムの加工で有名なところではありますが、中小企業でも浜松市がそうなんです、見学されて非常に人気を呼んでいるところがあります。それぞれの作風が店や工場によって違う。そんなところもありますし、さらに陶磁器もありますし、いろんな食べ物があります。例えば神戸プリンだとか、何とかな肉だとかいろいろありますね。そういうものの工場を観光ファクトリーにして見せることもありうると思います。例えば浜松には「うなぎパイ」という工場がありますが、あれをファクトリーにして、ガラス張りでああいうお菓子を作る過程を全部上から見せて、そこに喫茶店を作って、そこで食べさせて、その後ショッピングセンターで買わせるところもあります。

山口県の宇部に参加すると、かまぼこの製造過程をガラス張りにして見せている店があります。必然的に手が出て買うそうです。買わざるを得ない雰囲気になるそうですから。かまぼこというも

のはいかに安全にできているか、衛生的に。「うなぎパイ」というお菓子がいかに安全でできているか分かると、そこで人々は納得いたします。例えば南九州に、焼酎ファクトリーというのがある。焼酎を作る工場の過程を全部ガラス張りにして見せるんです。その隣で、焼酎にふさわしい料理を提供するレストランがある。試飲もさせる。その横でショッピングセンターがある。そこで焼酎を売るわけであります。食品を作る工場というのは、みんなが自分の日常に密着したものでありますから、これがどういうところで作られているか、人々は大変見たいわけであります。

横浜港の赤レンガの倉庫は、今観光資源として年間何十万という人を集めていることは皆さまご存じだと思います。赤レンガの建物をそのまま残して、夜間はライトアップして大変ロマンティックな景色です。その中を一部改造してそこに展示館を作ったり、ショッピングセンターを作ったりしておりますが、横浜の赤レンガ街は「赤レンガ街」という道しるべがあるぐらい有名になっております。神戸でも港湾地帯は赤レンガ街と言いますが、港湾地帯の倉庫が一部そういうふう to 活用されていると知っておりますが、こういうふうなものをシステムとしてやらないといけないと思います。1つの店が思いついて赤レンガを観光資源にするんじゃない駄目なので、港湾地帯の方々が、全部システムとしてお互いに協力しながら自分たちの施設を観光客に開放していきまると、そこに1つの観光ゾーンができます。そうするとそこに1つの市風、さっき言ったような港町の観光地域としての市風ができる、町の空気ができる。そうするとそれがまた人を呼ぶわけであります。そういうふうな相乗効果をもたらすようなことをぜひやっていただきたいなというふうに思います。

そこでこの都市観光と産業観光を結び付けたものが、今日申し上げる港湾観光になると私は思うのであります。そこでこれも1つのご提案であります、実は神戸市だけでやるのではなしに、

ベイエリア全体でやっていただきたいな。明石から大阪府の堺まで、商工会議所はそれぞれお互いに連携する仕組みが既にできております。それでそのベイエリアで最近産業観光に取り組むところが非常に増えてまいりました。堺につきましては、食品工業、特にあそこは利休の生まれたところですから、お茶の工場を見学させて多くの人が来るとか、先端工場を見せたらどうかとか、また太陽光発電というのがあそこにあるんだそうではありますが、こういう施設を見せることによってエネルギー問題というのを考えさせる学習観光になるというようなことで、そんなようなことが始まっているようでございますし、大阪湾も大阪の南のほうの臨海地帯において、産業観光を組織的にやろうという動きが出てきております。

それから同じ兵庫県の尼崎でございますが、あそこにはパナマ運河のような閘門式の運河があるんですが、そういうようなものとか、あそこに「雷の資料館」というのがあるんですね。これはテレビで紹介されておりましたけれど、企業名出しちゃいけないかもしれませんが、音羽電機工業さんという上場会社ですが、私も見せていただきましたが、あらゆる雷の写真がまず大量にあります。雷がそこでできるわけです。ボタンを押すとバチッと音がして雷が発生するわけですね。その次に雷と家庭の電気というのはどういう関係があるのか。雷がどういうふうに家庭の電気に影響を与えるのか。そういうことがつぶさにわかるような施設があります。本当に興味深いです。雷を見に行ってきたというだけでも話題になると思いますけれど、そういうものが尼崎にあります。

それから尼崎はいろいろの食品工場がありまして、そういうような工場も公開されている。尼崎も産業が大変盛んでございます。それから神戸でも「カワサキワールド」という立派な産業博物館、これはかなり有名になってきておりますが、こういうものもございまして、港湾地帯にはいろんなものの可能性がいっぱいござい

ます。やっていらっしゃるところもあると思いますが、何か見学システムを会議所なり、あるいは神戸市なり、観光協会なりの方々が音頭をとられて、作っていただくと大変ありがたいと思うのであります。そうなりますと明石から堺までの間が、1つの産業観光のゾーンでずーっと湾岸がつながっていきます。それを全部回るだけでも1つの立派な観光地ができたのと同じ効果があるわけですので、そんなことをぜひやっていただきたいなということで、ベイエリアの団結をやっていただきたいということが1つであります。

それから今度は神戸と似通ったいくつかの町の港町の提携をしていただいたらどうかと。例えば高田屋嘉兵衛という人がおりますが、これは淡路島の方だそうですけれども、この人が神戸でいろいろ商売をされる。北前船を使って北海道の函館との間で、通商するわけですね。函館港と神戸港というのは、そういう意味では昔から姉妹港湾的につながっているわけです。両方とも国際港湾都市ですから、例えば函館と神戸とか、その北前船の行く途中の日本海沿岸の港とか、瀬戸内海の沿岸のいろんな港、昔別府航路が賑わったような高浜とか、高松とか別府とかそういう港の港町連合ですね、そういうようなもの。あるいは日本の港の中では東京だとか、横浜だとか、門司だとか、鹿児島だとか、『港町ブルース』じゃありませんが、いろんな港があります。ああやって唄になる。あそこに港が9つほど歌い込んでありますね。ああいう港が集まって、港観光というのをやるだけでもずいぶん違うわけであります。その間を先ほどのクルーズ船で結ぶわけであります。元神戸消防局長をおやりになった上川さんと言う方が、クルーズであちこちおいでになった。その結果を自分でお書きになった本が出版されておりますし、私も拝読させていただきました。さっき市長さんに伺ったら、市長さんもお読みになったそうではありますが、その中にクルーズっていうものがいかに大事かという

ことがたくさん書いてあります。後でクルーズはご専門のお話がありますので、私があんまり申しあげませんが、クルーズで大事なことは、クルーズに行くことも大事でありますけれど、クルーズの着く港同士が連携をするための、1つのあるいはつなぎ役でもあるわけですね。クルーズで行ったら、必ずそこで降りるわけですから。降りたら何千名という人が、その町の観光からまず始まる。その周辺の町も含めて。そうするとそこが観光センターになるわけですね。

クルーズ船の着く港。日本でもたくさんありましたが、海外にもいっぱいあると思うのでありますが、海外の港も含めたクルーズ船の着く港というのが、1つの提携をすることによって、港町の観光の連携ができるわけです。観光というのは連携ができなければ、1つだけじゃ効果が少ないわけです。連携するとお互いの比較がありますから、相乗効果が高まるわけですね。観光というのは他のものと比較からできるんですから、自分のいるところと他の観光地が違うからその比較の中から面白味が出るのが観光ですから。いろんな港を回れば、それはまたそれなりに面白い。こういうふうな港の連携ということを考える際には、クルーズ船というのは大きな橋渡しになると思いますし、それも1つの重要なポイントだと思います。だから私どもは神戸の観光でこれから都市観光と産業観光をやっていただきたい。こんなに恵まれた地域はない。

港町という都市のムードはあるけれど、いろんな顔が神戸にはありますけれど、そういういろいろな顔をこれからも作っていただきたい。そういうふうなことで新しい都市観光をやっていただきたい。新しいいい意味での神戸の市風を作っていただきたい。それを全国の人々が慕ってくるようにしていただきたい。それから産業観光。もう神戸にはあらゆる産業があります。造船から先端産業から、機械産業から車両工場まですべて揃っております。

伝統産業もあります。いろんなものがあります。そういうふうなものをもう一遍人に見せるんだと。見せるというよりも、人に理解してもらおう。人に意味を味わってもらおう。そういう意味合いで神戸市の光として、こういうふうなものをみんなに見てもらおうとか、そういう産業観光をぜひやっていただきたいということを申し上げます。

神戸の場合はその2つが合わさって、港湾観光、港湾は産業観光でもありますし、都市観光でもあります。そういうところに何か1つの焦点が絞れるんじゃないだろうか。その中には2つありまして、1つは先ほど申しあげましたようなベイエリアとしての連携をした広域的な港湾観光ですね。それからもう1つはクルーズ船というものを介した港同士連合の観光ですね。そこまで発展していただきますと、神戸は港湾観光の全国の中樞になると思います。いろんな人がここに来ると思います。いろんなクルーズ船が日本各地からも、外国からも来ると思います。さっき言ったように日本はクルーズ人口がまだ10万人しかないわけでありまして、ところがもうヨーロッパは100倍近くあるわけですから、日本はこれからどんどん伸びると思います。中国もどんどん伸びると思います。そういった場合に神戸がその中樞になることも容易ではありませんが、その際の受け皿として港町が連合してそういうものを受けると。神戸市がそれを全体として町として受け止めるんだと、そんなようなことをやっぱり考えておく必要があると思います。

そう考えてまいりますと、神戸の将来は非常に明るいものがあると思います。観光都市としても、私は最近神戸にときどきお伺いしますが、あと5年ほどしてまいりました場合に「ああ、神戸は変わったな」と、「やっぱり世界的な観光都市になった、立派な町になった」ということが、私が体得できるような町になっていただきたいと思います。幸い新しいポートアイランドの第二計画

もあるようでございますから、ここは処女地が出来るんです。これが強いわけでありまして。白紙に絵が描けるわけでありまして。まあ白紙でもないでしょうけれども、そこに何か1つ観光という要素を入れていただいて、観光というのは、地域の優れたものを見るという非常に文化的な概念ですから、そういうことをお考えいただきながら、市民の皆さま方の議論の中から、これからの神戸の観光を伸ばしていただきたい。また作り上げていただきたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

【司会】 須田様、非常にきめの細かい話を分かりやすく説明していただきまして、ありがとうございました。それでちょっと待っていただきたいんですが、須田様はここの経歴にも書いてありますが、東海道新幹線の本も何冊かお書きになっておりまして、東海道新幹線、山陽新幹線、それから JR 東海が山梨で実験しているリニアモーターカー、超電動型のリニアモーターカーですね。時速 500 キロで走る。その辺の話をちょっと観光にも関係が深い輸送機関なものですから、この際、ちょっとお聞きしたいと思っております。

まず東海道、山陽新幹線の「のぞみ」ですが、現在一番多い時間帯で「のぞみ」が 8 本、それを JR 東海さんが、来年の 3 月から 1 時間に 9 本にすると。再来年には「のぞみ」を 10 本にするという計画があるようですが、まずその辺からちょっとお話を伺いたいと思います。

【須田】 今東海道新幹線のダイヤは、1 時間に片道「のぞみ」8 本、「ひかり」2 本、「こだま」2 本運転可能というダイヤです。1 時間に 12 本、新幹線の列車が東京基準で運転できるダイヤです。「運転できる」という規格になっているということでございまして、全部の時間帯でそれだけの列車が動いているわけではもちろんありませんが、ピーク時はほぼ満杯になっています。東海道

新幹線と山陽新幹線の直通列車は平均的な時間帯で1時間に3本入っております。博多が2本、それから広島行も1本入っておりますから、3本入っております。

それから「ひかり」が岡山から東京まで1本通しておりますから、山陽と東海道の直通列車は平均的な時間帯は4本あります。朝夕はもう少し多いわけではありますが、そういうダイヤでございます。最近「のぞみ」のお客さまが増えてまいりまして、特に東海道新幹線と山陽新幹線を通す「のぞみ」のお客様が非常に増えてまいりましたので、JR西日本とも相談をいたしまして、来年の春に「のぞみ」を1本増設をしたいと考えております。とにかく東海道新幹線の中で「のぞみ」が1本増やせるようなダイヤを作って、お客さまの多いときには、それが山陽まで伸びると思います。それがなぜ可能になったかということでございますが、信号(ATC)の方式を変えましたこととN700系という新しい車両が入ったことであります。

又送電の方式、電気を送る方式ですね。これも変えましてよりたくさんの電気が送れるようなシステムに変えたわけであります。今度は沼津に新しい周波数変換装置を作るなど、変電所が增強され、送電容量が増えましたので、列車が多く入るようになりましたので、来年の春には1時間9本にできることになりました。

次の年の14本は新大阪のホームが1面できますので、何とかそこまではいける。ただそこあたりが限度なんですね。それ以上増やす可能性ということは、品川の折り返し列車が若干入る可能性がありますけれど、非常に少のうございます。ピークの時間帯は。そうなりますとお客様をお断りしないためには、どうしても東海道新幹線にはバイパスが要るわけであります。従ってバイパスを作りたい、リニアモーターという新しい方式を使って、将来東京—大阪間を1時間で結ぶことができる。時速500キロの超電導磁石の力で浮上して走る鉄道があるんですが、そういうものを

考えております。さしあたり 2025 年ぐらいまでそういうことをやっていきたいと思っています。

しかしなるべく早い機会に大阪までは開通させるつもりでおります。—しかし、やはり国のお金に依存していたんじゃ、とても急にはできないと思います。そこで JR 東海が建設費を私どもが自前で出します。5 兆 1 千億円かかるんですが。そうでもして自分でやらなければ、私どもの将来の会社の使命が達成できないから、自分でやることにしたわけです。

経営のシミュレーションをしてみますと、東京—名古屋間であれば、何とかやれるということになりましたので、それをまず作りまして、いずれは大阪まで伸ばす。そして東海道の輸送力を増やして新幹線を皆さまにいつでも、ご自由にお使いいただけるように、国の動脈としてお役に立てるようにすることにした次第です。こんなことで今「バイパス構想」と私どもは言っておりますが、リニア新幹線を考えている。こういうことでございます。