

関西学院大学商学部の源流を探る(2)

—貿易港神戸への企業進出、神戸市三大事業 そして高等商業学校の登場—

福 井 幸 男

I はじめに

すでに、前稿では本邦随一の国際貿易港に躍進する神戸の概況を各種の統計データを駆使して調査分析した。本稿では、貿易港神戸への企業進出、神戸市三大事業といった経済の発展の歴史の流れのなかで、商業学校の誕生と官立神戸高等商業学校の登場を跡付けてみたい。

II 神戸経済の発展

開港場として誕生した神戸は、前稿（福井 b）で示したように貿易が工業の発展に先行した。国際貿易港の地の利を活かして、新しい製造業が次々と沸き起こる。マッチ、ゴム、紡績、そして造船、鉄鋼などであった。小野浜および川崎浜には数社の造船所が設立され、1874年には後者の加賀藩・兵庫製鉄所とバルカン鉄工所は合体して政府の兵庫製作寮（1885年兵庫造船所と改称）となり、1886年には川崎正蔵に払い下げられて、川崎造船所となる（川崎重工業 b, p. 9）。こうして、同社は三菱神戸造船所、そして神戸製鋼所と並んで、神戸経済の屋台骨を支える有力な企業として成長を続ける。

II-1 神戸経済の起爆剤はマッチそしてゴム

1875年にはじまるわが国のマッチ生産は1878年には早くも輸出を開始、先

駆的な輸出産業としてその地歩を固めていく。その中心が神戸であった。マッチの神戸港からの輸出額ランキングは、1892年4位、1902年2位、1912年3位そして1918年4位を占めた（福井 c, p. 418）。貿易港という地の利を背景に、安い賃金の女子労働力を活用して経営的な成功を収めた。工場規模は1工場あたり198人（1911年）と比較的大きく、また軸木および小箱という関連部門を含めて、神戸市の職工数全体の26%、7704人を占め、雇用の波及効果も強かったと考えられる。所在地は兵庫区に多かった。船舶、紡績、精糖、製粉に次ぐ第5位の地位を占めていた（安保 a, pp. 111-118）。

しかし、安い外国製品に次第に押されて、ついに1930年の主要輸出品からマッチが消えた。代わりに登場したのがゴム製品である。1885年に日本護謨製造所（神戸市兵庫区）が設立され、兵庫区はわが国におけるゴム産業の発祥の地となっていく。神戸港はシンガポールからの天然ゴムの輸入港となっていて、地の利を活かした産業であったと言えよう。1900年には、阪東式調帯合資会社が設立される。

神戸がわが国有数のゴム産業の基地となった契機は、1910年英国のダンロップ社の神戸進出である。とくに、同社は神戸の地に世界の最先端のゴム生産技術をもたらした。同社の自転車チューブ・タイヤの生産は、工場所在地の春日野道周辺地域にスピルオーバー効果をもたらした。同社に勤務していた人材が独立してゴム会社に挑戦したので、同社は「ラバースクール」とも呼ばれた（創業八十周年社史編纂委員会編, p. 20）。アジア全域に製品は輸出されていった。その後、続々とゴム関連の工場が設立されていった。阪東式調帯は従来の綿布ベルトの代わりにゴムベルトに用いて新機軸を発揮した。さらに、1918年には加硫式ゴム靴が開発され、ゴム履物が神戸の地で勃興した。自転車チューブ・タイヤ、ゴムベルトそしてゴム履物の三本柱のゴム工業は飛躍的に発展する（小菅, p. 150）安い輸入マッチにおされてマッチ工業は衰退したけれども、経営者とともに労働者を工場までもスムーズにゴム工業に転換できたのである。いずれも、家内手工業の色合いを濃厚に残していた。この伝統はケミカルシューズ業界につながる（福井 b）。

Ⅱ－２ 有力企業の動向

神戸における明治初期の代表的な産業は、マッチ製造業や酒造業があった。その後、紡績、羊毛、鉄鋼、造船、ゴム、製粉などの分野に拡大した。貿易港としての将来性に注目して、市外からは、小泉製麻、鐘淵紡績、三菱造船所、川崎造船所、日本製粉、日清製粉、小林製鋼所（神戸製鋼所）、帝国酸素、そしてダンロップ社が進出し、市内では日本毛織、阪東式調帯、そして三ツ星商会などが誕生した。本節では以下の各社の動きを箇条書きに留める。図1にはこれらの企業のおおよその所在地を書いた。

- (1) 小泉製麻－滋賀県五箇荘の近江商人の麻布絹織物問屋の小泉新吉が1890年に都賀浜麻布会社を設立し、菟原郡・都賀浜（現・灘区新在家）に進出、輸出用米の包装麻袋製造工場を建造。旧西国街道前の敷地4200坪に床面積1000坪。敷地南は美しい浜辺であったという。1893年には小泉合名会社に変更し、さらに1904年には小泉助次郎（新吉の弟）の個人商店の京都の呉服屋本店と小泉合名会社を統合して新たに同名の小泉合名会社を設立。1915年には同社は組織変更により都賀浜工場は本店と分離し、小泉合名会社設立。1918年には小泉製麻株式会社（小泉良助社長）に変更した（小泉製麻株式会社, pp. 13-21）。
- (2) 鐘淵紡績兵庫支店工場－戦前の神戸の綿紡績業を先導した。1896年に和田岬に近い吉田新田（現・兵庫区御崎町、神戸ウイングスタジアム）に進出した。中上川彦次郎鐘淵紡績取締役会長は今後日本の紡績業が発達すべき天地はアジア大陸に近い関西にあるとした。神戸立地としたのは、「綿花の輸入と綿糸の輸出に便利な大阪以西の臨海地帯」の中で、大阪では職工争奪の危険性があり、そこで職工市場に余裕のある神戸としたのである。

当時的大阪経済の象徴は、繊維産業であった。国立第一銀行の頭取渋沢栄一が中心となって1882年に大阪市三軒家村の地にレンガ造りの紡績大工場を建てる。大阪紡績（現・東洋紡）の誕生である。そして翌年には操業を開始する。木津川河口の三軒家村が選ばれたのは、水運に恵ま

れ、燃料の石炭や原材料、完成品の運搬に適していたからである。1887年に平野紡績（現・ユニチカ）および摂津紡績（現・ユニチカ）が設立され、1889年には大阪紡績が24時間操業を開始し、同年尼崎紡績（ユニチカ）が設立された。大阪は東洋一の大工業都市に発展していく。

鐘淵紡績兵庫工場は、1896年9月に昼フル稼働、翌10月に昼夜フル稼働に入った。1,300馬力の蒸気機関による生産能力4万鍾工場は、敷地約4万坪、労働者は3,819人を数えた。また、生産能力は、その後倍増されて同社最大生産能力の工場（新修神戸市史編集委員会、pp. 110-118、および鐘紡株式会社社史編纂室編、pp. 43-52）となった。1900年には東京隅田川河口の鐘ヶ淵の本社を神戸に移転。兵庫駅からの和田岬線の途中駅に鐘紡前駅が1912年に設置される程の活況を示していた。

- (3) 神戸鉄工所－イギリス人キルビー（Edward Charles Kirby, ?-1883）がKobe Iron Worksとして創設。1882年に琵琶湖運航の300人乗客を収容する鉄製汽船を製造した。これは日本初の鉄製船舶である。同鉄工所は1884年に海軍に移管されて、小野浜造船所と改称。1172トンの蒸気機関付帆船初代「大和」を1886年に建造。高度な技術を要する水雷艇建造に注力した。1884年の工員数は1080名であり、工員数2879名を誇る横須賀造船所に次ぐ規模であった。その後、海軍は小野浜造船所のすべての施設を「海軍第一の製造所」として位置づけられていた呉鎮守府に移管した。造船廠と造兵廠は1903年には呉海軍工廠に統一された（呉市史編纂委員会、pp. 212-223）。
- (4) 神戸三菱造船所－幕末に徳川幕府は海軍を創設、長崎に軍艦の修理・製造の基地とした。明治維新後には工部省所管となり、1887年に三菱は払い下げを受けた。長崎を本拠地にしていた三菱合資会社三菱造船所が1905年に神戸に進出。長崎の地理的な位置が西に偏り、しかも船舶修理需要が小さいので、「本州のほぼ中央に位置し、発展性のある貿易港を有していた（神船75年史編集委員会、p. 1）」神戸に新たな造船所を求めたのである。当初は、旧湊川尻付近（現・東川崎町）に進出の予定であっ

たが、「市街地に近く、川崎造船所に隣接している（同、p. 2）」ことから、和田岬に変更した。1905年に当時の欧州航路船舶を基準とした7,000トン浮ドックでの船舶修理を本格稼動。浮きドック完成に伴い、神戸三菱造船所として設立登記された。1908年には12,000トンの第2浮きドック（最大長 165 m）を完成。1919年にはドイツからの戦利品である16,000トン浮きドックも船舶修理向けに使用を開始。

さらに、第一次大戦勃発に伴い、大型貨物船建造の機運が高まったことから、三菱は、第1および第2船台（ともに1916年完成）を竣工。辰馬商会発注の綾葉丸、呉葉丸そして織殿丸の5000トン級の姉妹船を建造し、貨物船建造の基盤を築く（同、p. 10）。続いて、第3船台（1918年）、第4船台（1920年）を追加し、大規模な新造船体制を敷いた。三菱長崎造船所が1919年の高速軽巡洋艦「多摩」、「木曾」、「名取」をはじめ、1926年の重装備巡洋艦「古鷹」、「青葉」、1928年の巡洋艦「羽鳥」、「鳥海」、「霧島」や戦艦「武蔵」などの大型艦船を手がけたのに対して、三菱神戸造船所は海軍の大型艦船を建造することは少なかった。ほぼ、潜水艦に特化した体制を取っていた。これは、「潜水艦の試運転は、浮沈もやるから、深海が近くになければならぬ。淡路島の東海岸は14～15哩の近距離で70mの深さがある。内海で荒天が少なく、大型小型潜水艦の予行運転にも都合よく恵まれた所（三菱重工業, pp. 430-1)）」という理由がある。1919年にはイギリス・ビッカース社からの技術導入による潜水艦を2隻竣工させた。蒸気機関、ボイラー、ポンプ、巻揚機そして電動機などの陸上用、船舶用の諸機械についても市場を開拓した。

とくに、電動機関連については、動力が蒸気から電気にシフトしていく時代で、1906年船舶電化および鉱山電化（タービンポンプや電動機）のために電機工場を新設した。その後、1918年神戸電機製作所（後の三菱電機）として独立（新修神戸市史編集委員会, pp. 47-72）。船舶用無線機工場として、1940年に伊丹に大阪工場（現・三菱電機伊丹製作所）を新設した（三菱電機、p. 48）。

1917年には三菱合資会社は造船部を三菱造船(株)として独立させた。これは「第一次世界大戦の勃発による船舶需要の世界的増加傾向を背景に、国内では八四、八六艦隊計画が実施され（三菱電機、p. 16）」、新体制での対応が必要となったからである。八四艦隊とは、戦艦八隻、巡洋戦艦四隻の艦隊編成を意味する。

この年には、社員数6967人、工場用地7万坪を超えまでに発展した（神船75年史編集委員会、p. 9）。1934年には造船部門と航空機部門が合体し三菱重工業発足。

- (5) 川崎造船所－薩摩出身の創業者川崎正蔵が大久保利通から「造船業こそ国運を背負う事業である（川崎重工業 b、pp. 4-5）」と激励を受け、1878年、42歳で東京・築地に西洋型船の造船所を開く。1881年には兵庫に造船所を開く。いずれも木造船に限った事業であった。1887年に東出町にある新鋭設備を備えた官営兵庫造船所の払い下げを受ける。鉄船をはじめて手掛けることになった。

個人経営から1896年に株式会社川崎造船所が設立。川崎正蔵に代わり、新社長に就任した松方幸次郎（松方正義首相の三男）の陣頭指揮のもとで次々と設備拡大路線を進める。入渠能力6,000総トンの乾ドック（長さ130m）が1902年に完成したのをはじめ、7,000総トン、9,000総トン、18,500総トンそして31,000総トンの巨大船台を次々に築造。1913年には、同社初の一万トン級の大型貨客船「鹿島丸」（日本郵船の欧州航路向け）建造。続いて、関釜連絡船「高麗丸」と「新羅丸」（いずれも3102総トン）を建造。

表1によれば、両社ともに1900年代初期に本格的な乾ドック建設に邁進したことがわかる。なお、○印の数字は船台の番号である。②ならば、第二船台を意味する。また、○印がないのは浮きドックを示す。三菱の1919年の16,000トンの浮きドックはドイツ・青島からの戦利品である。

川崎造船所は、日露戦争後に「本格的な軍艦造船所（同、p. 22）」となる。海軍は呉海軍工廠の造船能力に限界があることから民間造船所へ

表 1 三菱神戸造船所と川崎造船所の乾 Dock 建造の推移

	1902	1905	1906	1908	1912	1915	1916	1918	1919	1920
三菱神戸造船所		7,000		12,000			①9,000 ②10,000	③9,500	16,000	④7,000
川崎造船所	6,000	①7,000	②9,000	③18,500	④gantry ④31,000 crane	⑤13,000	⑥2,500			

(出所) 神船75年史編集委員会編, p. 5, 6, 10 および川崎造船所 a, pp. 52-64

の発注を開始、1908年建造の通報艦「淀」(1,320排水トン)は民間造船所初の1,000排水トンを超える軍艦であった。超弩級と評された口径35.6 cmの主砲4基を備える巡洋戦艦「榛名」(27,500排水トン)の受注を完全にこなすために、1912年に第4船台にガントリークレーン(全長303 m、幅44 m、高さ50 m)を先行的に設置。3年後の1915年に「榛名」を竣工、続いて1917年に戦艦「伊勢」(31,260排水トン)建造。1921年に戦艦「加賀」進水。1930年の神戸沖で大観戦式が挙行された際、156隻の艦船の約四分の一は同造船所で建造されたものという(川崎重工業 a, p. 82)。1939年には航空母艦「瑞鶴」を建造。

第一次大戦勃発とともに、新造船の需要が急拡大した。川崎造船所は受注生産を断ってまで自社同一規格の見込み生産のストックポート建造に専念する。1916年から1926年までに外洋貨客船の標準であった5,000総トンを中心に96隻を建造した。これは同社の造船数106隻の大半を占めた。第一次大戦で海外からの鋼材輸入が滞り、船舶建造が思うようにできなかったために、松方社長は鈴木商店の金子直吉支配人と相談、アメリカとの間に「船鉄交換」契約を結んだ(川崎重工業 b, p. 27)。また、1906年鉄道国有法が成立して鉄路4,834キロの国有鉄道が発足した。膨大な鉄道需要が発生することを見込んで、1907年に東尻池村の兵庫運河沿いに兵庫分工場(貨客車製造)を新設した。

さらに、欧州混乱から輸入が困難になった鉄鋼材を自給するために、1917年に協浜3丁目の葺合工場で本格的な鉄鋼所(後の川崎製鉄)建設に乗り出す。1928年には、金融恐慌からさしもの同社も経営危機に陥り、

無担保社債の償還が不能に陥った。償還期限を大幅に延期して、さらに兵庫分工場を担保とした銀行団の融資の見返りに川崎車両(株)として独立させることになった(同、p. 36)。1939年川崎重工業と社名変更。

つぎの表2は三菱神戸造船所と川崎造船所の従業員数の推移を示している。両所ともに、いかに大きく神戸経済の雇用に貢献しているかが理解できる。とくに、川崎車両の1928年の分離独立があったものの、川崎造船所は万単位の従業員を継続して雇用している。

表2 三菱神戸造船所と川崎造船所の従業員数の推移

	1896	1905	1913	1918	1919	1925	1936	1937	1941	1945
三菱神戸造船所		52		11,047		4,859		9,412	16,181	22,633
川崎造船所	1,809	8,196	12,538		12,538		23,120		27,682	12,155

(出所) 神船75年史編集委員会編, p. 152 および川崎重工業 a, pp. 382-3、

- (6) 日本製粉神戸工場－1899年の関税込率法により、輸入小麦粉に対する国内産小麦粉の価格競争力が高まった。同年、兵庫運河が開削された。波の荒い和田岬沖での難破を避けるために、兵庫運河を通過して明石沖から直接に兵庫港に入ることが可能となった。水運の利を生かして運河沿いに工場が多数進出した。東京の日本製粉は、海運と市場の両面のメリットから1906年に運河沿いの今出通(現・兵庫区材木町)に製粉工場を建設した(新修神戸市史編集委員会, pp. 699-701)。
- (7) 日清製粉神戸工場－輸入小麦の増大に伴い、それまでは「山の工場」であった製粉工場は、次第に港湾都市に立地して「海の工場」と呼ばれるようになる。日清製粉は、元々は原料産地であった館林市で正田貞一郎により1900年に館林製粉(株)として創業されている。1908年に横浜の日清製粉を買収して、日清製粉株式会社となる。1925年に兵庫運河沿いの住吉通(現・兵庫区明和通)に新工場建設(同、pp. 702-4)。
- (8) 帝国酸素アセチレーヌ神戸工場－1915年に高松町(現・兵庫区)に進出。造船業や鉄鋼業に使われるガス溶断や溶接に不可欠の酸素を供給した(同、p. 378-9)。

- (9) 日本毛織—政府は1896年に羊毛輸入関税を撤廃し、続いて1899年には毛糸に10%、毛織物に15%の関税を課した。これは従来の3～4倍の高率であった。兵庫川崎町で石灰石油商を営んでいた川西音松が日本初の毛織物に挑戦するために、1896年に兵庫にて設立。工場敷地として明石市茶園場としたものの明石城址が宮内省御用邸に選定された結果、急遽、水量豊富で軟水かつ鉄分の少ない加古川沿いに工場を1899年建設した。同社は当初は赤毛布や羅紗を製造し陸軍に納入することで安定した経営に成功した（小谷，pp. 3-24）。2008年に通称社名をニッケとした。
- (10) 神戸製鋼所—小林清一郎が海軍呉工廠技監の小杉辰三少佐を引き抜いて1904年に神戸市東端の脇浜（現・神鋼病院および神戸科学技術高校）に設立。艦艇用鋳鋼品の生産技術の未熟から生産に行き詰る。わずか一ヶ月後、砂糖や樟腦の取引に通じていたが鉄鋼には素人の鈴木商店が国家的見地から小林製鋼所を買収。その後10年間は赤字（高橋，pp. 197-203）。1911年に鈴木商店から株式会社として独立。初代社長は海軍造船少将黒川勇熊。1913年に社運を賭して、5,000トン級を超える船舶用クランクシャフト製造のために超大型1,200トンプレス機を設置した。従来の3トンプレスの実に400倍のプレスは神鋼拡大の原動力となる（斎藤，pp. 6-17）。1919年に臨海脇浜の公有水面4万坪に海岸工場竣工。
- (11) ザ・ダンロップ・ラバー・カンパニー（ファーイースト）—イギリス・ダンロップ社は1910年に脇浜に煉瓦造りの工場を建設、自転車用タイヤ、チューブの生産を開始した。すでに前年に尻池村に工場を立てていた日本イングラム社は、両社は同じ資本系列であることから、1911年にはダンロップに吸収合併された。「当時の欧州航路の終着点がすべて神戸港であり、シンガポールで船積みされた材料のゴムを運ぶのに、神戸に工場があるのがもっとも有利（創業八十周年社史編纂委員会，p. 18）」との理由から神戸進出となった。同社は人力車用および自転車用のタイヤの製造に注力した。1917年には社名をダンロップ護謄（極東）株式会社

と変更。その後、同社は工業用・医療用ゴム製品や自動車用タイヤで業容を拡大していった。国産ゴム製品がそれまでの輸入品を圧倒していく理由のひとつとして、1906年の生ゴムの輸入税5%の無税化、そして1911年のゴム製品の輸入税の10%から25%ないし40%の引き上げが上げられる（寺西、p. 77）。

ここで、ダンロップ社の日本進出の背景を考える。1897年の金本位制移行と1902年の日英同盟締結は、日本が国際的な金融システムに組み込まれたことを意味する。とくに、日露戦争時の巨額の外貨建て国債発行はその象徴であった（岸田、p. 11）。1899年4月には外債募集に関する法律が公布された。神戸市水道公債が同年7月にわが国初の外貨建て地方債として発行された。1906年にはわが国初の外貨建て企業債として北海道炭鉱鉄道社債が発行された。海外からの資金導入が国家レベルにとどまらず地方公共団体や企業で盛んに行われたのである。また、1902年には日本興業銀行（現・みずほ銀行）が重工業向けの外資導入のための金融機関として設立され、ロンドンでポンド建て興業債券発行による外資導入に成功した。

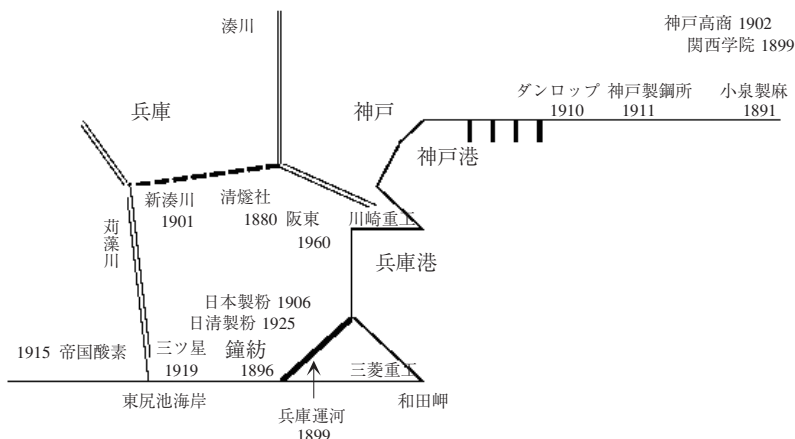
国内産業活性化政策として、政府の積極的な外資導入政策が展開されたなかで、その後のわが国産業界に大きな影響力を及ぼした成功例がイギリス・ダンロップ社の神戸進出と見てよい。

同社の業容が拡大するなかで、同社の技術者が独立し中小のタイヤメーカーが生まれるなど、地元にはスピルオーバー効果をもたらした。武藤健は、多くの職工が今日では独立して工場を営み「到る処のゴム工場を訪問しても必ずのようにダンロップ出身の人々が活躍していて（寺西、p. 5）」と述べている。さらに、「本格的な設備と優秀な技術を基礎とする同社の出現以来、同社を模範として国内ゴム会社は鋭意技術の向上と習得に努め、……わが国自転車用タイヤの製造技術を助長促進させた功績は大きく、……明治末期から大正初期にかけ、同社の創立に刺激されて神戸市を中心に続々と設立されたタイヤ製造会社は、あたかもダンロッ

- プをめぐる衛星のような観を呈した（日本ゴム工業会編、pp. 203-4）。
- (12) 阪東式調帯合資会社－1907年に榎並充造（1879-1951、神戸一中第二回卒業生、早稲田専門学校政治経済学科卒、のちに神戸商工会議所会頭）が創業。資本金5万円で無限責任社員の充造氏が1万円、有限責任社員の川西清兵衛氏と滝川弁三氏が各2万円。そして、発明家阪東直次郎氏の特許を3万円で買取り、阪東本人を専属エンジニアとして雇用した。従来の高価な皮革調帯（ベルト）に代わる木綿調帯の製造を開始した。木綿調帯と聞いて男帯・女帯の見本を求めてくる者がある世相のなかで安価な木綿調帯の普及に全力を傾けた。同社は1913年にはわが国で初めてのゴムベルトの製造を開始した（バンドー史編集委員会、pp. 2-17）。同社で技術を学んだ人達が「三ツ星商会調帯製造所」に入社して、ゴム調帯製造の技術を伝えて以来、阪東の流れをくむ調帯会社が大阪・神戸に数多く設立された（日本ゴム工業会、p. 319）。1970年にバンドー化学株式会社に社名変更。
- (13) 清燧社－滝川弁三が1880年創業。マッチ王と呼ばれる。後年、貴族院議員、神戸商工会議所会頭を歴任。1918年滝川学園創設。なお、ここで次の興味深い点を指摘しておく。1872年からの20年間神戸からの輸出額トップは製茶業であった（福井 c, p. 418）。その後は衰退したものの労働者はマッチ製造業に吸収され、神戸の新しい主役に躍り出る。つぎにマッチの衰退はゴム工業の勃興で職工はマッチ工からゴム女工に転職していった（寺西、pp. 93-98）。
- (14) 神戸製紙所（ウォルッシュ兄弟が設立した Kobe Paper Mill）は、居留地の北側の田畑約4000坪の借地（現・三ノ宮1丁目、フラワーロードから京町筋に挟まれたセンター街商店街南側一帯）で洋紙製造工場を操業。1879年には王子製紙に次ぐ国内第二位の洋紙メーカー。1898年に資金難から岩崎久弥が個人的に買収。合資会社神戸製紙所と改称。その後、神戸市の規制で井戸水が使用禁止となり、かつ布引貯水池からの水道水の供給が渇水で不安定となり、使用料が10倍程度に上ったこともあり、

1902年に高砂町（現・高砂市）に移転、1904年三菱製紙所と社名変更（三菱製紙株式会社, pp. 9-69）。

図1 神戸ゆかりの企業の立地略図



Ⅱ－３ 「神戸海運五人男」の登場

第一次世界大戦が1914年7月に勃発した。戦地が主として欧州に限定されていたことから日本の被害は微少であり、しかも、そして欧州が軍需品と民需品のいずれをも日米に求めたことから、長引く不況に悩んでいた日本にとって大きなカンフル剤となった。とくに、神戸は欧米との国際航路の起点であったので、大きな経済的恩恵を享受した。欧州の商船の代わりに邦船が日本製品を積んで就航し、また大戦景気に沸くアメリカ向けの輸出が激増した。海運、商社そして造船各社は大きく業績を拡大した。

(1) 海運

国際運賃の高騰によって、海運業は未曾有の活況を享受した。とくに、神戸は日本海運の表玄関であったから、莫大な利益をもたらした。日本郵船や大阪商船といった定期船運航会社でなくむしろ不定期船を運航する社外船会

社に大きな利益をもたらした。そして、数多くの「船成金」を生み出す。神戸には、川崎や三菱の大造船所が控えていた。しかも、鈴木商店や兼松房次郎商店は本社を置いていた。船が造れ、運ぶ荷物があり、ロジスティックスがあれば、鬼に金棒の神戸港であった。もっとも神戸が輝いていた時代であった。「船成金」と言えば神戸と連想させたのは当然であった。

こうして、ミナト神戸は「神戸海運五人男」と呼ばれた新興の実業家を輩出した。

- (a) 乾新兵衛、金融資本確立以前の代表的高利貸資本家。海運業にも進出し乾汽船を経営。三井物産船舶部に貸船して財を成す（赤松、pp. 169-75）。倉庫業に進出した発展形が現在のイヌイ倉庫。東灘区御影にジャコビアン様式の邸宅を残す（藤森・増田、pp. 28-9）。
- (b) 内田信也、東京高等商業学校卒業を経て1914年に三井物産船舶部主任を辞して独立。回船とチャーターで巨万の富を築く。5000坪の大邸宅は須磨御殿と呼ばれた。第一次大戦後の大不況を予感して自社船の一括売却で切り抜ける。政界に進出、茨城県選出の政友会代議士となり、その後岡田内閣の鉄道大臣を歴任（赤松、pp. 184-90）。
- (c) 山下亀三郎、明治専門学校を中退し横浜で北九州からの石炭を京浜地帯に売り込む商売を営むうちに、海運業に進出。自社船が軍の御用船として徴発され大きな利益を生むことになる。日露戦争後の不景気により会社は倒産。再起を図った神戸の地で海運業経営者として大成功を収める。1911年に改組した山下汽船合名会社から1917年には資本金を100倍にして再編した山下汽船株式会社（幾多の変遷を経て、現・商船三井）を設立（同、pp. 148-54）。
- (d) 勝田銀次郎、東京英和学校（現・青山学院）を中退し、1900年神戸で勝田商会を設立。1916年に勝田海運と改称して独立船主として躍進。一時は傭船を入れて20隻の商船隊を保有。1929年神戸船主会会長。市会議長を経て神戸市第八代市長（在任1933-41）。東部港湾開発に邁進。「港湾市長」と呼ばれた（阿部、pp. 75-93）。

- (e) 岡崎藤吉、「堅実無比」の世評を遺した人物（兵庫県教育委員会、p. 216） 2隻を残して好況最中の1917年に十数隻の持ち船を売却して、船舶金融専門の特殊銀行（神戸岡崎銀行）を設立。1936年、同行は県下6行（三十八銀行、五十六銀行、西宮銀行、灘商業銀行、姫路銀行、高砂銀行）と合併して神戸銀行（現・三井住友銀行）となる（樋上、p. 148）。

彼らは、その持てる財力で、乾は御影（白鶴美術館の南）、内田は須磨（現・天理教施設）、山下は熊内そして岡崎は須磨（現・神戸市立須磨離宮神戸植物園）に、大豪邸を建設した。勝田は1921年に摩耶山麓の青谷に三万坪の土地を手に入れ、「畳数で600枚（阿部、p. 87）」の大豪邸を建築（現・天理教施設および神戸高校の一部）。

(2) 商社

樟脳と砂糖の取引から出発した鈴木商店（本社所在地は中央区栄町通7丁目、現在の中央郵便局西側の郵便貯金会館）の大躍進。三井物産をしのぐ勢いがあった。豪州の羊毛輸入に特化した兼松房次郎商店（1889年開業）の活躍も目を見張る。

(3) 造船

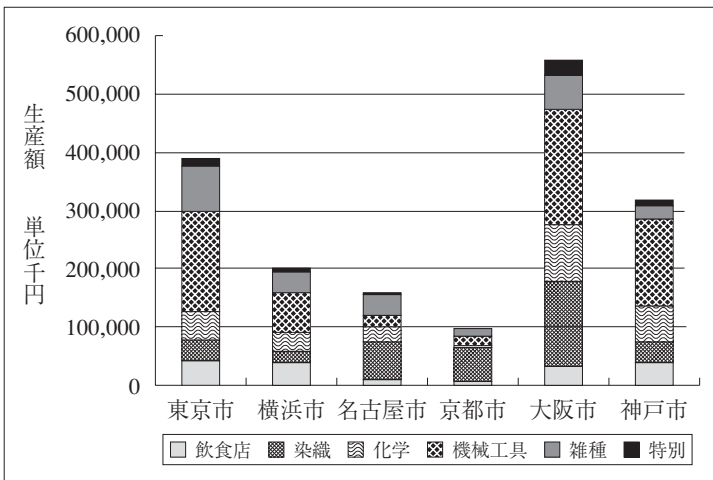
1912年当時の神戸名物と言えば、川崎造船所のガントリークレーン（長さ330m、高さが50m）があげられる。民間造船所初の戦艦「榛名」が造られた。1915年4月19日の同日、同型の「霧島」（三菱長崎造船所）とともに竣工。さらに、川崎造船は航空母艦「瑞鶴」と「大鳳」を建造。1917年に葺合工場で鋼板の製造を開始。他方、三菱神戸造船所は、1916年第一船台、第二船台、1918年に第三船台建設。潜水艦を除いて、民間向け貨客船の建造に注力した。船内用電気工作部門が1919年神戸電機製作所（三菱電機）として独立。

II-4 1920年の六大都市の産業構造

図2は、六大都市の工業に限った産業構造を記している。神戸市の大きな

特徴は機械工具のシェアが他都市よりも相対的に大きいこと、染織のシェアが小さいことの二つである。名古屋、京都そして大阪が染織のシェアが高いことを考えると、神戸はむしろ東京や横浜に産業構造が類似している。東京との僅かな違いは雑種工業の大きさにあるにすぎない。横浜とは規模の違いにあり、産業構造は変わらないと見てよいだろう。

図2 1920年の六大都市の工業の比較



出所) 新修神戸市史編集委員会編 a、p. 25

Ⅲ 神戸市の都市整備の発展

関西学院が設立された1889年、神戸は4月1日に市制施行された全国31都市の一つとして市制を発足させた。そして、市勢の大いなる成長の屋台骨となる「神戸三大事業」すなわち築港湊川付け替え、そして上水道の整備に、新生神戸は取り組むことになる。

Ⅲ－１ 神戸築港

(1) 兵庫津と神戸村

神戸には天然の良港、歴史を誇る兵庫津があった。「古来摂津国は、……特に西摂は海陸枢要の咽喉なれば、領主の沿革も亦頻繁なりしものあらん。……摂津は楠氏の守護地たりし……明和年間以降は、兵庫を以て徳川幕府直轄の地と定め、……明治維新の際に至りたり（開港三十年記念会編（上）、pp. 24-5）」。さらに、「和田の岬より大阪迄は浅瀬あり、是を十里遠浅とて大船入れず、是れ大阪城の要害なり（同、p. 29）」。したがって諸国の船はすべて兵庫に停泊したわけである。ここから大阪商人は迎船を出して大阪まで小船で運んで利益を出していた。しかし、外国人居留地が兵庫津ではなく東隣の神戸に置かれることになった。兵庫港よりも神戸港が栄える大きな要因になったことは間違いない。

それまでの神戸は、単なる海浜の一部落にすぎなかった。実際、文久慶応時代の神戸は、つぎの記述が新鮮な印象を与える。湊川を東に越えて「寂々寥々たる街道（同、p. 34）」を進むと、140数戸の走水村、民家300に満たない二ツ茶屋村、そして「竈に炊飯の煙を揚げる（同、p. 35）」戸数500未満の神戸村と続くところ。幕府直轄の地であった。「料理店若くは旅舎と名付け得べきもの只一兩戸あり、而して町屋に珍客の来るや、兵庫に走らざれば、饗応の酒肴を調える能わざる（同、p. 36）」。続いて、「神戸村の東は限るに生田川あり、北隣は生田宮村にして、樹木森々鬱々たる生田の森あり」。

(2) 神戸築港

このような状況の中で神戸港は開港した。港湾設備は貧弱で、第一波止場やメリケン波止場そして中突堤根元部を含むいくつかの波止場が建設されたが、大型蒸気船が直接着岸できる栈橋はなく、大型船からの荷役は舳を使って貨客共に岸壁まで小口輸送していた。「神戸港の設備は海陸共に依然として赤裸なり。防波堤なく、繫船岸なく、連絡鉄道なく、倉庫及び上屋は共に需要を充たすに足らず。船主貨主の損害は年々其多さを加えたり。……大阪においては築港論盛んに起こりしかば、之を最近の導火線として、……神戸

築港論は市会を動かし（神戸市役所、p. 7）」と『神戸築港問題沿革史』はその冒頭に記している。

しかしながら、国を動かしての本格的な神戸港の築港計画は1896年まで俎上に上ることは少なかった。この年の5月15日、ようやく、神戸市会は満場一致で兵庫県知事に対してつぎの建議案「築港の儀に付意見書」を提出した。「……元来商港なるものは、膏（たん、筆者注）に湾内深淵にして大鑑巨舶を居るを以って足れりとなすものにあらず、必ずや、船舶自在に岸頭に接着し、貨物の揚げ卸に利便ならしむるに在り。……商船の入港するや、数十の浮船競いて四辺に蟻集し、其雑踏危険言うべからず、為に貴重の貨物を損傷し、時間を浪費する等、直接間接の被害実に尠少ならず。況や一朝風浪の変あらば、又如何ともなす能わず、其の不便不利実に名状すべからず、是れ積年、中外人（国内外の人々の意）の齎（ひと）しく痛嘆措く能わず、深く遺憾とする所なり。……当港は単に大日本帝国の一大商港たるのみならず、東洋貿易市場の中心たるに至らんと推断を下すも、敢えて過当ならずと思量す。かくのごとく枢要の地位に立ち、欧州の顧客を迎えるに、彼の如く不完全な埠頭を以ってして顧みず、尚（なお）荏苒（じんぜん）歳月を経過するが如んば、何を以って今世紀の競争場裡に立ち、東洋の先達を以って任ずる帝国の面目を保ち、商権を回復し、国家富強の源を涵養するを得んや、是れ本市の積年憂慮措（お）く能わざる所也（神戸市会事務局、pp. 308-9）」。

当日の市会の審議では、築港経費全額国費として要求する文言についての質問があり、建議者4人の中の丹波謙蔵議員（元町商店街5丁目に「TANBA」なる看板を上げた西洋小間物商、垣貫（p. 10））は、つぎのように答えている。「我神戸は独り神戸の神戸にあらずして日本の神戸なれば、国家経済にする政府の意向を定めるときなれば、日本の為にする事業なることを政府へ促すの精神なり（同、p. 311）」。

しかし、具体的な設計書や調査書の準備がまだ神戸市になかった。他方、大阪築港案は1897年に国会において成立した。そこで、1905（明治38）年に第三代神戸市長に就任した水上浩躬は、国費による神戸港築港を緊急の課題

として、関係各方面に積極的な働きかけを展開した。

(3) 大蔵次官阪谷芳郎の大演説

1905年11月4日、ときの大蔵次官阪谷芳郎（翌年の第一次西園寺内閣で大蔵大臣、岡山県井原市出身）は、横浜での経済例会において、横浜財界の首脳を前に、生糸および茶の輸出に依存するままの旧態依然とした横浜港の現状を指摘し、産業基盤の弱い横浜市および横浜港振興の奮起を促す。

「国富の源流は貿易港に在るが故に、如何に困難なる場合においても如何なる障害に逢うも、海陸の交通を便にして運輸の機関を備え、生産費を減じて以て貿易の隆昌を図るに努めざるべからず、恐らくは此意見は政府も諸君と同一なるべしと信ず、……今日の急務は如何にせば横浜港に米船又は他の外船を輻輳せしめ、如何にせば其の輸出入貨物を増加せしめ得べきかを研究するに在り、然るに横浜の諸氏は実際の貨物の出入を増加せしむるに意を致さずして、徒（いたづら）に政府が神戸港を各汽船補助航路の起点とするに對し、不平を唱うるを能事とするが如し、若し横浜を航路の起点と為さんとせば、其の起点と為すべき理由を備えるを要す、内外国の大汽船の寄港は取引上自然の結果にして、其の地方商人の技量及び附近の生産力又は需要力の發達に在りて存し、政府と雖も此点に就いては如何ともし難し、乃ち神戸港民は自ら其の起点とすべき多くの理由を有せるも、悲しいかな横浜港民は此理由を有せざるものなり、彼のパナマ地峡を開削し大運河の航路開かるるの日は、太平洋を経て紐育と日本を直接すべきも、この連絡の中心点は矢張り神戸港と認定するより外なし、特に神戸大阪は工業其他の發達せる地なるを以て、石炭の使用多ければ、石炭も神戸を集散の中心とするの有様なり、故に政府は毫（すこし）かも偏頗の見解を加えず、平なる觀察を下し、其地形の優勝なる点に於て、物資集散に多くの便益を有する点に於て、神戸港を諸方面の航路の起点とする理由を確認するに至りしなり、……神戸の今日は果して如何、更らに顧みて横浜の現状果して如何、紡績業と云い寸燐業と云い、諸般の貿易品は悉（ことごと）く神戸に集中せられ、横浜は依然として生糸と茶とを以て僅かに余命を繋ぐに過ぎざるにあらずや、貿易上に関しては横

浜は神戸より遙かに多くの先輩を有せるに拘はらず、何故に貿易の進歩発達を図るに留意せざるや、公平の判断制裁は常に優勝劣敗の事実上に下るが故に、諸君は昨の成れる所以に徴して今の衰ふる所以に考え、先ず其の根本的進歩発達の源流を求め、東北地方の振作勃興を図るの手段を講ずるを要す、生産興起し貿易増加すれば、政府亦た横浜を見る事決して神戸の下に置かざるべし」(貿易新報、1905年11月7日)。

(4) 1907年の神戸築港着工

1906年9月16日、阪谷大蔵大臣が来神、神戸港視察後の午餐会で大規模な神戸港修築計画を発表した。神戸市が経費の三分の一を負担することで国を納得させて(神戸市役所、p. 257)、ついに翌1907年修築予算が帝国議会通过し、同年9月17日、神戸港の第一期修築工事の起工式が行われた。ここに、小野浜を埋め立てて第1突堤から第4突堤を築造計画は現実となった。

(5) 神戸築港関連インフラ

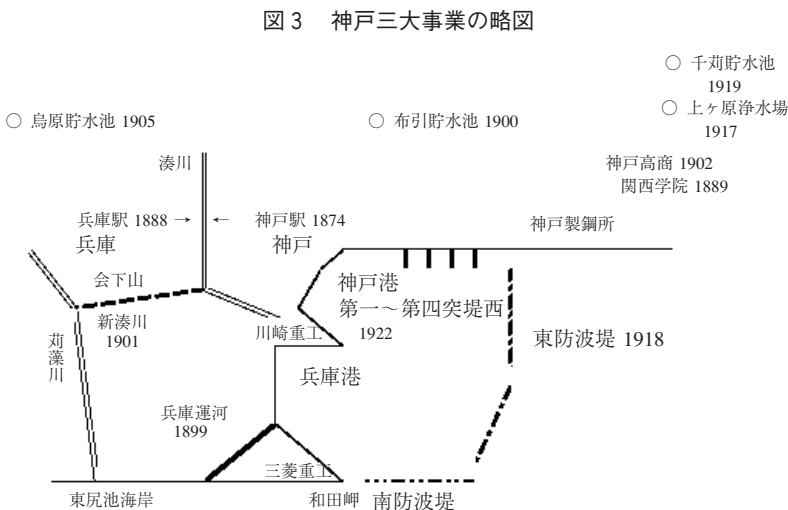
同年、鉄道の引き込み線(臨港線)が灘から小野浜までの3.2kmに敷設された。その後臨港線は1928年に湊川貨物駅(現・ハーバーランド)まで延長された(2003年全線廃止)。また、生田川の付け替え工事も神戸港築造の見取り図の一角を占めていた。

Ⅲ-2 湊川付替え

旧湊川は大雨時に地域に水害を及ぼすだけでなく、大量の土砂を兵庫港に流し機能を低下させていた。さらに旧湊川の堤防の高さが6mに及ぶ天井川になっていた。これは兵庫と神戸を分断し、交通の邪魔になっていた。官営鉄道は東から神戸駅で止まり、民営の山陽鉄道は西から兵庫駅で止まっていた。1896年に藤田伝三郎、大倉喜八郎、岸本豊太郎(1892年設立の兵庫貯蓄銀行経営者)、直木政之助(マッチ輸出の功労者)ら32人の発起人による民間の湊川改修株式会社が設立され、1897年11月に工事開始、1901年8月に完成。かくして、会下山裏に隧道を貫通させて、流れを南から西に変えた新しい川(新湊川)を通し、刈藻川で合流させた(吉村・神吉、pp. 51-2)。

神戸市としては、築港と上水道の各事業に市債発行を通じて莫大な資金を投じていて、湊川付け替え事業については、民間資金を導入したと思われる（吉原大志、p. 185）。高い堤防を切り崩した湊川の河川跡地は新開地と呼ばれた。1911年湊川公園完成。それまでの盛り場の湊川神社周辺であった。鉄筋三階建の聚楽館が1913年、中央劇場（後の松竹劇場）が1917年にでき、次第に映画館や劇場が集中した。それまでの盛り場の湊川神社周辺、とくに芝居小屋の並んだ西門筋は賑わいをなくしていった（改田、p. 18）。

図3は神戸三大事業の概図を描いたものである。



Ⅲ－3 神戸市水道

産業活動が活発化し人口が急増した神戸では、不衛生な井戸水によりコレラやペスト、赤痢などの伝染病が流行し、水道布設の機運が高まってきた。とくに1890年にはコレラが大発生し1095名の人命が失われた（安保 b, p. 54）。初代神戸市長鳴滝幸恭はこの問題を最優先に市政に取り組んだ。1892年には市会に水道事業調査委員会が組織され、資金調達方法をはじめ敷設調査など

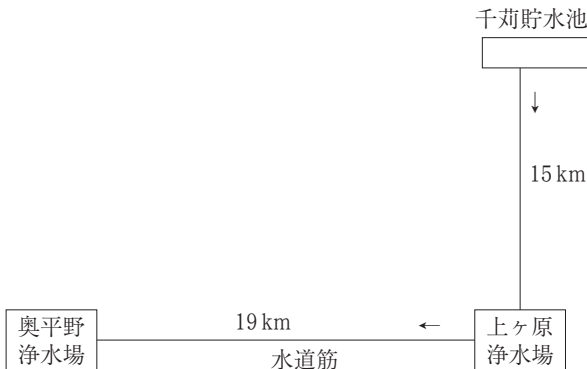
の具体的な検討に入った。当時内務省の雇技師のイギリス人バルトン (William Kinninmond Burton, 1856-1899) に設計を依頼し、1893年に設計を完了した。1896年に国の水道施設の認可が下った。

1900年3月に布引貯水池が完成し北野浄水場(現・北野クラブ)を経て4月に給水開始。1905年に烏原貯水池完成し10月に水道創設工事全体が完成。生田川と湊川の間(旧生田区)で給水人口25万人の計画が完成した。

ところが、水道事業が完成したのも束の間、神戸市の水道利用家庭が全世帯5万9410戸のわずか13%、7,600戸であったものが1905年には2万6,200戸に急増し、さらに、人口は益々増大し、水道使用量の増大をまかなうために、10万戸給水をめざした第一次拡張計画が実施された。これは、武庫川支流の武庫郡三輪村字千苺地区に貯水池用地を求めるものであった。貯水池周辺道路築造に関する契約書には、地元住民への便宜性を念頭に八百苺地区への渡船設備の項目がある(神戸市水道局 a, p. 213) ことは興味深い。

千苺貯水池から、15km 南に新設の上ヶ原浄水場までを隧道、暗渠および鉄管布設で、上ヶ原から奥平野浄水場まで送水管で送るものであった(神戸市水道局 a, p. 164)。1921年に完成。(1)については、海拔 146m の千苺貯水場から仁川溪谷にかかる水管橋を経て 101m の上ヶ原浄水場まで自然流水方

図4 千苺貯水池から上ヶ原そして神戸への水道ルート



式をとっている（上ヶ原浄水事務所係長難波健史氏談）

(1) 千苅水源→上ヶ原浄水場（距離 15069.21 m）

● 千苅基点－第12号隧道出口接合井（距離 8461.50 m） 隧道・暗渠

● 第12号隧道出口接合井－上ヶ原浄水場（距離 6607.71 m） 鉄管布設

(2) 上ヶ原浄水場→奥平野浄水場（距離 18732.78 m） 鉄管埋設線

続いて、1926年からは第二回拡張計画が遂行され、千苅貯水池の堰堤かさ上げ 6 m 工事、上ヶ原浄水場の急速ろ過池しんせつや神戸市内への二本目の通水管新設工事が行われ、1932年に完成。灘区水道筋はこの36インチ通水管の真上にできた街である（神戸市水道局 b、p. 22）。現在は工業用水を流している。

Ⅲ－4 その後の鉄道

おおよそ現在の鉄道網の原型が完成したのは1930年代である。すなわち、1931年省線三ノ宮駅は、現在地に移転した。元の三ノ宮駅は元町駅に名称変更。1935年阪神電気鉄道は、神戸市の要請に応じて、路面軌道を廃止して地下路線で岩屋から三宮に入る。1936年阪急電鉄は、念願の神戸中心部乗り入れを高架で三宮まで延伸することで実現した。

Ⅲ－5 神戸水上警察署と神戸海洋気象台の発足

治外法権であった外国人居留地は1899年、わが国に返還された。この結果、居留地一帯は神戸警察署の管轄に入った。関税自主権を獲得した神戸港は、港湾警察機能を充実させるために、同年、神戸警察署水上分署を神戸水上警察署として独立させた。管轄は神戸港の水上のみであり、陸上はノータッチであった。続いて、1920年8月25日、日本で初めての海洋気象台が神戸・中山手の高台に開設され、東京中央気象台の業務を分掌。海流、地球磁力の観測と天気図、船舶の風雨警戒を担当。船舶向け気象無線放送を世界で初めて神戸海洋気象台が開始した。

IV 商業学校の登場と発展

初期の商業学校がすべて次のような順調な発展過程をたどったかというとは必ずしもそうでなかった。本節では、この発展の視点から、関西学院高等学部商科を軸にわが国商業教育の一端に触れたい。

商法講習所 → 商業学校 → 高等商業学校 → 商科大学、商業大学

IV-1 森有礼、私立商法講習所設立

(1) 渋沢栄一

彼こそ日本の資本主義の生みの親である。1873年に大蔵省を辞し、「商人賢なれば国家の繁栄保つべし（龍門社編，p. 815）」の範を示すことを使命に、生涯500を超す株式会社設立にかかわる。論語とそろばんを両立させる道徳経済合一説を実践して「士魂商才」と呼ばれている（福井 a, p. 19）。まさしく儒教的なビジネス観を持って、わが国の商業教育に尽くした人物であった。1882年高等商業学校卒業式において、渋沢は次の主旨を述べている。

「日本は多くの必要な品物を海外から買い取る有り様はどうであるのか。その取り扱いはそんなに難しいことではない。日本人でも出来そうであり、現に、コミッションビジネスという仕事に従事する店はたくさんある。しかし、主要な機械や鉄道の材料などの引き取りはやはり外国人に頼っている。また、日本の主な物産である生糸を横浜で取引するについても外国人と対等に交渉したいと主張して、横浜在留の外国人と評議を始めたのは明治14年のことであった。それから10年以上が経過しているが未だにその生糸取引所は設立されていない。わが国の（取引の）範囲も広がり、責任も大きくなり、（国際的な）地位も上がったのは間違いない。ところが現実には日本の商人の力はそこまで到っていない。これを力がある外国商業者の目から見れば、誠に子供がやっと立ってよちよち歩きしているとしか残念ながら私には見えない。これが日本の商業の現実であり、すなわち日本の商業の進捗はこの辺にあると諸君は思わなければいけない」。

そして、彼は「我々は国家富強の要素である、この要素たる我々人間は今申す氣象を備えずしてどうなりますか、平生自らを信じていることを以って、諸君将来の心得を厚くすることを希望します（同、p. 798）」と結言している。

(2) 福沢諭吉の「商学校ヲ建ルノ主意」

1875年私立商法講習所は森有礼が私費を投じて京橋区尾張町（銀座松阪屋付近）の鯛味噌屋の二階で設立されたものである（作道・江藤、p. 54）。森と富田鉄之助（福沢門下生、後に日銀総裁、東京都知事）の依頼を受けて、福沢諭吉は、「商学校ヲ建ルノ主意」という一文を執筆した。洋学の総本山といわれた慶応義塾を創立していた福沢諭吉は早くから商業に強い関心を持ち、商業教育の重要性を認識していたからであろう。主意として、海外との貿易を外国商人に牛耳られているようでは日本の発展はないので、是非とも、商法を勉強しなくてはいけない。彼が『学問のススメ』に書いた「一身の独立して、一国独立する」の信念はここでも一貫している。

「……然るに今の日本の商人は、外国の品物を買うに其来る処を知らず、自国の物を売るに其行く処を知らず、横浜、神戸に在留する外国人を仰（あおい、筆者注）で其取次を頼むに非ずや。開港場の外国人は、問屋に非ず亦製造家に非ず、正銘の仲買なり。此仲買共を開港場より打払うに非ざれば日本の商売は拙（とて）も盛大の見込ある可らず。其理甚だ明なりと雖も、方今の景況にては、却（かえっ）て此仲買の為に窘められ既に主客を異にする程の勢にて「ロンドン」「パリス」の問屋へ直談などの話は前途尚遙なり。況（いわん）や、今の学問の有様にては、外国人と文通も不自由なり。其帳合の法も解し難きもの多きをや、百方より之を覩て、商売の事に就ては、我国に勝利の見込甚だ少なしと云わざるを得ず。田舎の万屋に及ばざること遠し。

日本の文明、未だ進まずして、何事も手後れと為りたる世の中なれば、独り商法の拙なるを咎（とがめ）るの理なし。何事も俄（にわか）に上達す可に非ず。唯怠らずして、勉強す可きのみ。維新以来百事皆進歩改正を勉め、文学を講ずる者あり、芸術を学ぶ者あり、兵制をも改革し、工業をも興し、

頗る見る可きもの多しと雖も、今日に至るまで全日本国中に一所の商学校なきは何ぞや。国の一大欠典と云可。凡そ西洋諸国商人あれば必ず亦商学校あり。猶、我武家の世に武士あれば必ず剣術を学ばざれば戦場に向う可からず。荷（いやしく）も商人として、内外の別を知り、全国の商船に眼を着する者は、勉（つとめ）る処なかる可らず」。要するに、外国貿易を外国商人に牛耳じられていては、日本の経済的な独立は夢想到終わると警告したかったのであろう。彼の思いは渋沢や森と同じであったであろう。

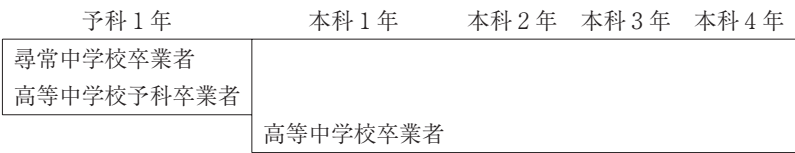
(3) 商法講習所から高等商業学校へ

福沢門下生の富田は、アメリカに留学して、商業教育が経済の発展にいかんに貢献しているかを体感していた。彼はニュージャージー州ニューアークの商業学校の恩師、ホイットニー（William Cogswell Whittney (1825-1880)）を商法講習所に森の了解を得て招聘した（小林, p. 5）。彼は来日して、帳合法、経済書そして商用算術等を英語で教えた。創立者の森が清国駐在全権公使として赴任することになったために、講習所は翌1876年に東京会議所に、その後に東京府の管轄に移管した。新しく校地を木挽町10丁目の2,787坪の土地に求め、3棟の校舎を建設した（作道・江藤, p. 56）。米国公使館書記官を務めた洋学者の矢野次郎（1845-1906）を講習所校長として迎えた。矢野の功績は、益田孝をはじめとした東京会議所の商人達が批判の矢を打った洋書を用いたアメリカ式の商業教育批判に应えて、日本の実情に適応した実用的な商業教育への転換をはかったことであるという。矢野が「手足の働く人物」の育成をめざしたのに対して、福沢は「社会の頭脳たる士流学者」の実業への進出を願った（杉山, pp. 105-6）。

その後、商法講習所は1884年にはさらに農務省に移管し神田一ツ橋に移転、東京商業学校に改称した。そして1887年には文部省の管轄となり、高等商業学校と改称する。その教育体系の修業年限は次の図5に従う。予科1年と本科4年の計5年の修業年限制である。全国各地に商業学校ができたことから、より高等な商業学科として本科を位置づけている。本科入学年齢は17歳以上

である。予科の独自教科として練筆、図画そして化学を置いている半面、両科ともに、商用作文、商業算術、簿記、経済、商規、英語そして体操を置いているのは、予科では専門科目の基礎、本科ではアドバンスな内容をカバーしている。たとえば、簿記については予科では定義と記帳を扱うのに対して、本科では和文記帳、英文記帳、和文雑題を扱う。当時の学制にならって、九月入学制を取っている（作道・江藤、pp. 143-5）。

図5 高等商業学校の修業体系



(4) 小山健三校長の大改革

海外貿易が居留地の外人に牛耳られては日本の国益を損なうという強い危機感を持っていた高商の改革派の学生は、官立でありながら帝大の下に見られていた現状に憤慨していた。「彼等は商業の知識を有していない。然るに吾等を支配するとは何事であるか（酒井、p. 24）」。学生達は実用的な実務教育にも不満を抱いていた。

このような実用的速成的実業教育にたいする批判を受けて矢野は辞任した。1895年に文部大臣秘書官小山健三が校長に迎えられる（作道・江藤、p. 203）。彼は、教科内容を大幅に見直す（三十四銀行編、pp. 285-8）。①商業教育の中堅に、商業学、経済学そして法学があり、経済関係および法律関係科目を充実させ、経済学と財政学、そして民法、商法、国際法を立てる、②商事要綱を新たに商業学として開設する、③地理を商工地理に、歴史を商工歴史に改編する、④理化学を応用理化学に改め、さらに機械工学を新設する、⑤東京高等工業学校との間で簿記と機械工学の担当教員を相互派遣する、⑥専門教授を張り付けた1年制専攻部を設立、⑦付属として外国語学校（東京外国語大学）を設立、⑧横浜正金銀行ニューヨーク支店に在任経験のある水島鍬

也を1896年に教授に任用した他に、翌97年には福田徳三をヨーロッパに佐野善作をアメリカに、98年には関一と志田甲太郎を欧米に派遣留学させる。

とくに①は、従来の前垂れ商人教育のイメージを脱して、アカデミックな商業教育をめざした画期的な内容であり、小山の教育改革は、高度な教育研究機関の樹立をめざしたものであった。98年4月文部次官に栄転。

1903年に神戸高等商業学校で設立されるまでわが国唯一の官立教育機関として発展する。1902年東京高等商業学校、1920年東京商科大学、1949年一橋大学に名称変更。

Ⅳ－２ 神戸商業講習所の設立

神戸商業講習所は、東京に遅れること3年目の1878年に、わが国で二番目の商業講習所として設立された。前年に慶応義塾の卒業生で兵庫県令森岡昌純が福沢諭吉に設立の斡旋を依頼し、慶応との約束書を取り交わす。「兵庫県において設けるべき商業学校は慶応義塾にてこれを引き受けその責に任すべき約束をなしたり」。卒業生甲斐織衛（校長）など三人の同窓が派遣され、関戸由義（神戸都市計画の先達）所有の旧関山学校（神戸小学校の前身）校舎であった北長狭通4丁目40番地の木造二階建て洋館で設立（設立の石碑は元町駅東出口北側道路に面するビル一階の西側側面に埋め込まれている）。分校として兵庫支店を七宮神社境内に設置したが一年で閉鎖。入学資格者満14歳以上。修業年限2年。福沢の『帳合の法』、『学問のすすめ』などを使用。羽織袴姿の師範学校（小学校教員養成）生徒に対して、紺の木綿に角帯姿の商業講習所生徒が好対照であったという（成田、p. 34）。1886年県立神戸商業学校に改称。学科は「修身、読書、習字、算術、簿記、英語、商業通信、商業地理、商品、商業経済、図画、商業実習、体操の13科目（規則第2条）」。13歳以上小学中等科卒業以上を入学資格として修業年数を3年制とした。1894年に平生鈺三郎（後に東京海上火災専務、甲南学園理事長、川崎造船所社長、広田弘毅内閣の文部大臣）校長のもとで14歳以上高等小学校卒業生以上を入学資格とし、4年制に延長。1905年同窓の実業家小寺謙吉氏5000円寄付。

1919年西灘村原田に移転。1920年5年制（本科）。

官立神戸高商の商業大学昇格問題が起こり、県立高商設立の議論が巻き起こった。県内に高等商業学校がなくなることを危惧した行政当局は、熟慮の結果、高等商業学校昇格運動のあった神戸商業学校を県立高商に昇格させるのではなく、県立高商を別に設立することに決める。この背景として、県が商業高校同窓会に要請した設立資金36万円の寄付が10万円にも達せなかった事情もある（永田、pp. 559-60）。1931年には新設の高商が垂水に新築設立された。1932年にその隣接地に神戸商業学校は移転。1948年に四中と合併。県立星陵高校商業科となる。1964年県立神戸商業高校として独立。

IV-3 大坂商業講習所の設立

大坂新報編纂主幹加藤政之助（慶応義塾出身）が1879年8月14日号において、「戸々密接建築壯麗溝河四通、屋上の樓閣は高く天に聳え、商戸の旗章は翔々（ひらひらと）風に翻り、実に全国商業の中心なり、然るに其の中特に怪しむべきの一事あり、此商売の中心府にして商法学校の設けなき此れなり（陶山、p. 3）」とし、さらに「一日も早く商法学校を設けて商業の術を研ぎ、取捨折衷従来の弊を矯め、帳簿を改正して会計の道を明らかにし、貿易市場に立て外人と商利を争ひ、彼輩奸謀を看破し、進んで海外に通商し、到底日本商人の才と日本の富を合して、彼に比するも敢えて恥じざるの地位に達せざる可らず（同、p. 3）」と断言した。

この問題提起に豪商木材商門田三郎兵衛が意気に感じ、設立に奔走した（同、p. 7）。創立員として、大阪商法会議所会頭五代友厚（創立員代表）、鴻池善右衛門、住友吉左衛門、平瀬亀之助、伊庭貞剛、藤田伝三郎などの財界が支援して、ここに1880年に立売堀・北久太郎町4丁目に加藤の同窓、桐原捨三を初代所長として、大坂商業講習所が発足した（同、pp. 13-5）。翌年財政難のために大阪府に移管した。講習所の主たる資金提供者は門田三郎兵衛であった（同、p. 20）。1899年に市立大阪商業学校、1901年市立大阪高等商業学校、1928年大阪商科大学、そして1949年大阪市立大学。

以下、付言する。1879年にイギリス人ハンター（Edward Hazlett Hunter、旧居は王子公園内にハンター邸として残る）は門田の所有地六軒新田・松ヶ浜に大阪鉄工所（日立造船を経て現・ユニバーサル造船）を設立した。本造船「六甲丸」が第一号新造船（赤松、p. 196）。その後この造船所はハンターから門田に買い取られたものの、門田が割賦金支払いに滞り、契約不履行から再びハンターの手元に戻ることになった。門田は破産した（宮本、p. 24）。1914年までハンターの嗣子龍太郎が経営していた（赤松、p. 196）。

Ⅳ－４ 第二高等商業学校の設立

(1) 大阪の商業界

日清戦争後のわが国経済の進展は、政府に第二高等商業高校設立を急がせた。すでに見たように、神戸港は日本一の貿易港として国際的な地位を固めていた。他方、大阪の商業は東京に勝るとも劣らない地位を占めていた。表3から表5は、営業者数、卸売から小売への多段階性そして労働生産性に関した比較である。千人当たりの営業者数で見ると大阪が1899年を除いて一番人数が多いこと、多段階性をみても、統計的な変動は無視できないが、大阪の卸売業界の存在感が読み取れる。最後の労働生産性についても、1915年以降他県を凌いでおり、とくに1920年と1925年では他県の倍の数値を出している。大阪の商業の強さは否定しようがないだろう。

(2) 第14回帝国議会での議論と投票

政府（文部大臣樺山資紀）は第二高等商業学校の設置場所をすでに兵庫県

表3 人口千人当たりの営業者数

	1899	1905	1910	1915	1920	1925
東京	8.819	7.804	7.837	8.746	15.419	17.917
神奈川	4.392	3.784	4.767	4.876	9.13	11.648
大阪	8.154	7.887	8.216	8.774	15.868	23.686
兵庫	3.5	3.56	4.879	5.199	11.191	19.105

（出所）松本、pp. 394-5。木山実商学部教授の文献示唆による。

表4 多段階性（卸売金額/小売金額）

	1899	1905	1910	1915	1920	1925
東京	2.713	1.983	2.839	3.567	8.237	3.872
神奈川	2.273	5.584	3.479	3.451	4.334	2.376
大阪	3.985	3.385	4.569	6.929	20.3	7.958
兵庫	2.66	4.376	3.496	3.973	8.427	3.83

(出所) 表3に同じ

表5 労働生産性（円）

	1899	1905	1910	1915	1920	1925
東京	9003	7569	8740	8972	17402	9923
神奈川	8979	15634	11543	9549	9127	5948
大阪	9563	7322	11101	12429	36790	20001
兵庫	10752	11979	10004	10054	18351	11338

(出所) 表3に同じ

神戸市に内定していた。国内商業の中心地よりも海外貿易の中継地としての神戸を推していた。1900年1月18日の第14回帝国議会衆議院において、「高等商業学校設置に関する建議案」が伊藤徳三議員（大阪選出）他6名が提出。「わが国商業の発展新興を図るには商業教育を普及せしむに在り故に政府に於いて東京商業学校と同一程度の高等商業学校を大阪市に設置せられんことを望む、右建議する」。伊藤徳三氏が冒頭55人の賛成を得て提出した建議案であることを述べた後、大阪が豊臣氏以来の天下の商業地であり、近い将来には大阪築港の大事業が完成する、しかも現在は神戸が貿易港であることは認めるとしても、その取り扱い貿易の8割は神戸ではなくて大阪商人が扱っているとしたのに対して、島田三郎氏（横浜選出）がそれならば大阪の商人がかの地で運送業つまり貿易業を営めばよいにもかかわらず、わざわざ大阪の商人が神戸に出向いている。これこそ、神戸が貿易にふさわしい立地であることとの証明であると反駁。続いて、高等商業学校の職分は二つあり、①普通尋常の商業学校の教員の養成と、②海外貿易従事者の養成であり、この2点については高商設置場所を左右する要素ではないと思われると付言し

ている。無記名投票の結果、白球70、黒球71で本案を否決した（大日本帝国議会誌刊行会編 a、pp. 493-5）。

(3) 神戸高等商業学校の教育体系

かくして、1902年に文部省の思惑通り、神戸に官立の第二高等商業学校として、神戸高等商業学校が設立された。本科3年予科1年を敷いたことは東京高等商業と同じであるが、その特徴は、東京高等商業学校のカリキュラムとの差別化にある。すなわち、①予科二部制、つまり、中学校出身者（1部）および商業学校出身者（2部）の入学制度を導入した（図6参照）。2部の設置により、この新しい官立高商は全国各地の商業学校から有為な人材を集めることに成功した。たとえば、赤松要、新庄博、古林喜楽、北野熊喜男、家本秀太郎はすべて商業学校出身者である。さらに、②五月入学制を採用し、東京高等商業学校をはじめ、他のほとんどの学校が取っていた九月入学制と比較した場合、半年間のブランクを空けずに直ちに修業体制に入ることができた。初年度の入学試験の結果は次の通りであった。1部志願者607名中合格130名、2部志願者101名中合格42名が入学許可され、合格者の平均は1部19歳11ヵ月、2部19歳6ヵ月。神戸高商の卒業生で一層の研究を望む者は東京高商専攻部に進学する（作道・江藤 b、pp. 87-99）。

図6 神戸高商の修業体系

	予科1年	本科1年	本科2年	本科3年
中学校卒業者（1部）				
商業学校卒業者（2部）				

なお、東京高等商業学校については、中学校卒業者と商業学校卒業者を分けずに予科1年の授業内容をこなさせ、本科3年制につないでいる（図7参照）。本科修了者に対しては2年制の専攻部を設置している（作道・江藤 a、pp. 258-261）。予科1年、本科3年そして専攻部2年を足すと6年制となる。これはまさしく帝国大学進学コースの旧制高校3年と帝大法科3年に対応させた制度である。専攻部卒業者には「商業学士」号を授与した。

図7 東京高商の修業体系

予科 1 年	本科 1 年	本科 2 年	本科 3 年	専攻部 2 年制
中学校卒業者 商業学校卒業者				

(4) 奈良女子高等師範学校の設置

関西への女子高等師範学校誘致についても、高等商業学校と同様のケースが発生している。1907年の帝国議会衆議院において、「第二女子高等師範学校位置に関する建議案」を江原素六外3名が提出した。「第二女子高等師範学校の位置は京都市に確定せられることを望む、右決議する」が本案の主旨であった。議論は白熱したようであるが、宮古啓一郎議員が「京都と奈良、甲乙つけがたいけれども、すでに奈良市が高等師範女学校開校のために総額10万円の市債まで発行して2万坪の土地を市内に確保している。こうした状況のなかで京都には持っていくことはできない」と演説した。投票の結果、可とする者131、否とする者132で本案は否決された（大日本帝国議会誌刊行会編 b, pp. 1652-8）。1908年、女子高等師範学校を東京女子高等師範学校と改称し、奈良女子高等師範学校が開設。翌1909年に教授13人、助教授4人、書記3人の陣容で新入生を迎えてスタートした。

IV-5 商業学校から大学昇格の流れ

つぎの図8は、関西学院に加えて、大阪、神戸そして東京の各商業教育機関の大学昇格への流れを見取り図として描いたものである。関西学院が官立大学に遅れながらも大学昇格を果たした側面を読み取ることができる。また、大阪の商業講習所と東京の商法講習所が高等商業学校から商科大学に昇格するプロセスが自己完結的であった半面、神戸のそれは、複雑な三つの流れ（①、②そして③）の動きとして観察できよう。①は神戸商業講習所から県立神戸商業高校の流れ、②官立神戸高等商業学校から神戸大学の流れ、そして③県立神戸高等商業学校から県立神戸商科大学を経て兵庫県立大学への流

図8 商業学校から大学への昇格の流れ

大阪	関西学院	神戸	東京
1880 私立大坂商業講習所		① 1878 神戸商業講習所	1875 商法講習所
1889 市立大坂商業高校		1886 県立神戸商業学校	1884 東京商業学校
1901 市立大坂高等商業高校		② 1903 官立神戸高等商業学校	1887 高等商業学校
1904 日露戦争			1902 東京高商
1912 市立大坂甲種商業学校付置 (現・天王寺商業)	1912 高等学部商科	1906 卒業生 東京高商専攻 部に進学	1909 東京帝大法科大学 に商業学科設置
1921 大阪市立天王寺商業学校	1921 高等商業学部	1920 東京商科大学	
1924 池内、高商教授として着任	1924 池内、高商教授として着任		
1928 市立大坂商科大学	1928 青木、高商教授として着任	1928 県立第一神戸商業 夜間が併置されたために第 一と改称	
1929 世界大恐慌			
	1929 上ヶ原移転	1929 神戸商業大学	
	1934 商経学部 高等商業学部調査部を産業 研究所に改組	1948 県立星陵高校 ③ 1929 県立神戸高商 普通科(四中)、商業科(県商) 四中学校舎焼けて県四中と合 併ならず	
1949 大阪市立大学	1947 経済学部	1949 神戸大学	1949 一橋大学
	1951 商学部	1962 県立神戸商業学校	

れである。

V おわりに

拙稿の前半では、神戸港への企業進出の実態そして神戸市三大事業などの神戸産業界の進展と動向に関するデータなどを用い、紹介した。国際貿易港とそれを支える多彩な産業活動、この両輪が力強く回ったことが神戸経済を飛躍的に発展させたと言えよう。後半では、商業学校誕生の経緯を述べてから、わが国高等商業教育の流れを決定付けた高等商業高校の小山健三校長の改革思想の一端を概観した。最後に第二高等商業学校設立の歴史的な経緯について紹介した。

（筆者は関西学院大学商学部教授）

（参考文献）

- 阿部環（1982）「続神戸市長物語（一）」『神戸の歴史』第七号
赤松啓介（1980）『神戸財界開拓者伝』太陽出版
天野郁夫 a（1989）『近代日本高等教育研究』玉川大学出版部
天野郁夫 b（1993）『旧制専門学校論』玉川大学出版部
安保則夫 a（1988）「明治・大正期の神戸マッチ工業」、橋本徹編著『大都市産業の再生—神戸 昨日・今日・明日—』清文社
安保則夫 b（1989）『ミナト神戸 コレラ・ペスト・スラム』学芸出版社
浅田穀衛（1985）「明治期における商業教育史の回顧—明治大学商学部創立の歴史的背景—」、『明治大学史紀要』第5巻
内海孝（1982）「産業資本確立期における神戸築港問題—横浜港との比較のなかから—」『神戸の歴史』第7号
折茂博・森田義明（1967）『凌霄外史』校史出版
開港三十年記念会編（1988）『神戸開港三十年史（上）（下）』（明治百年叢書第237-8巻（1974）、原書房再録）
改田博三（1982）「神戸と映画・芸能」『神戸の歴史』第六号
垣貫興祐（1882）『豪商神兵 湊の魁』
鐘紡株式会社社史編纂室編（1988）『鐘紡百年史』鐘紡株式会社
川崎重工株式会社編 a（1959）『川崎重工業株式会社社史（別冊年表・諸表）百年史』川崎重工株式会社
川崎重工株式会社編 b（1997）『川崎重工業株式会社百年史』川崎重工株式会社
関西学院史編纂委員編（1929）『開校四十年記念関西学院史』

関西学院大学経済学部五十年史編集委員会編（1984）『関西学院大学経済学部五十史』 関西学院大学経済学部

関西学院百年史編纂事業委員会編（1997）『関西学院百年史通史編Ⅰ』 関西学院

関西学院事典編纂委員会編（2001）『関西学院事典』 関西学院

岸田真（2012）「国際金融・資本市場と日本の外資導入論」『RIPESS Working Paper』 No.

43、麗澤大学経済社会総合研究センター

黒田茂次郎・土館長言（1989）『明治学制沿革史』 有明書房

呉市史編纂委員会（2002）『呉市制100周年記念版 呉の歴史』 呉市役所

小泉徳一編（1990）『小泉製麻百年のあゆみ』 小泉製麻株式会社

神戸市会事務局編（1968）『神戸市会史第一巻明治編』

神戸市水道局編 a（1973）『神戸市水道70年史』

神戸市水道局編 b（1981）『神戸市の水道80年のあゆみ』

小菅正伸（1988）「神戸のゴム工業」、橋本徹編著『大都市産業の再生—神戸 昨日・今日・明日—』 清文社

小谷竹三郎編（1931）『日本毛織三十年史』 日本毛織株式会社

神戸税関（1931）『神戸税関沿革略史』

神戸市役所（1908）『神戸築港問題沿革誌』

小林雅司（1994）「保険教育の曙」、『文研論集』 106号、pp. 1-49

小山敏夫（2005）『全盛期の神戸市電（上）』 ネコ・パブリッシング

斎藤賢四郎（1974）『神戸製鋼70年』 株式会社神戸製鋼所

酒井龍男（1925）『一橋五十年史』 東京商科大学一橋会

阪上栄太郎（1981）「神戸の外人墓地」『神戸の歴史』 第五号

作道好男・江藤武人 a（1976）『神戸大学凌霜七十史』 財界評論新社

作道好男・江藤武人 b（1980）『一橋大学百年史』 財界評論新社

島田清（1992）「学制頒布前後の神戸教育界」、『神戸史談』 271号、神戸史談会

松蔭女子学院90周年記念誌編集委員会（1982）『松蔭女子学院90周年記念誌』

新修神戸市史編集委員会編 a（2000）『新修神戸市史産業経済編Ⅱ 第二次産業』 神戸市

新修神戸市史編集委員会編 b（2002）『新修神戸市史行政Ⅱ くらしと行政』 神戸市

新修神戸市史編集委員会編 c（2003）『新修神戸市史産業経済編Ⅲ 第三次産業』 神戸市

神船75年史編集委員会編（1981）『三菱神戸造船所七十五年史：1905-1980』 三菱重工業神戸造船所

新湊川流域変遷史編集委員会（2002）『歴史が語る湊川 新湊川流域変遷史』 神戸新聞総合出版センター

杉山和雄（1972）「商業教育の発展と矢野次郎」、『成蹊大学経済学部論集』 第3巻第1号

創業八十周年社史編纂委員会編（1989）『住友ゴム八十年史』 住友ゴム工業株式会社

大日本帝国議会誌刊行会編（1913）『大日本帝国議会誌第五巻』

大日本帝国議会誌刊行会編（1914）『大日本帝国議会誌第六巻』

高橋武夫（1938）『神鋼三十年史』 株式会社神戸製鋼所

- 滝澤莊二（1979）「無担保社債と担保付社債」、『産業経理』Vol. 39, No. 6、同友館
- 田中鎮彦（1905）『神戸港』神戸港編纂事務所
- 寺西雄三（1978）『兵庫ゴム工業史』兵庫県ゴム工業協同組合・兵庫ゴム工業会
- 陶山誠太郎（1943）『大阪商科大学六十年史』大阪商科大学六十年史編纂委員会
- 内閣統計局（1929）『大正九年国勢調査報告全国の部第一巻』
- 永田義直（1938）『六十年史』兵庫県立第一神戸商業学校
- 成田謙吉（1981）「福沢諭吉と神戸」『神戸の歴史』第五号
- 日本ゴム工業会編（1980）『日本ゴム工業史第一巻』東洋経済新報社
- 日本経営史研究所編（1985）『阪神電気鉄道80年史』阪神電気鉄道
- バンドー史への証言編集委員会編（1981）『バンドー史への証言第一集』バンドー化学株式会社
- 樋上権兵衛（1960）『神戸百年の成長』郷土産業調査会株式時報編纂局
- 兵庫県教育委員会編（1965）『郷土百人の先覚者』兵庫県社会文化協会
- 兵庫県教育史編集委員会（1963）『兵庫県教育史』兵庫県教育委員会
- 福井幸男 a（2001）『株式会社はこんなにおもしろい』関西学院大学出版会
- 福井幸男 b（2002）「神戸の地場産業、ケミカルシューズ産業の将来展望」関西学院大学
特定研究報告書
- 福井幸男 c（2012）「関西学院大学商学部の源流を探索（1）」『商学論究』第60巻第1・2
号、関西学院大学商学研究会
- 藤森照信・増田彰久（2003）『日本の洋館第六巻昭和編Ⅱ』講談社
- 藤原恵（1974）「関西学院史に見る新聞教育——小松東助・河上丈太郎の先駆的役割——」、
『社会学部紀要』関西学院大学社会学部
- 松本貴典（2004）「近代日本の商業展開」、松本貴典編著『生産と流通の近代像』日本評論
社
- 三菱重工業株式会社編（1956）『三菱重工業株式会社史』三菱重工業株式会社
- 三菱製紙株式会社社史編纂委員会（1962）『三菱製紙六十年史』三菱製紙株式会社
- 三菱電機株式会社社史編纂室編（1982）『三菱電機社史創立60周年』三菱電機株式会社
- 宮本又次（1981）「大阪における商業・経済教育事始」『大阪大学史紀要』第一号
- 文部省編（1972）『学制百年史（資料編）』帝国行政学会
- 八木哲次・落合重信（1979）『なだ誌』灘神戸市編入五十周年記念行事協賛会
- 吉原大志（2010）「1900年代前後における海港都市神戸の形成について——湊川付替事業を
事例に——」『海港都市研究』Vol. 5, pp. 181-92
- 吉原政義編（1932）『阪神急行電鉄二十五年史』阪神急行電鉄株式会社
- 吉村愛子・神吉和夫（2003）「明治期の民間会社による河川改修事業の計画と施工過程——
湊川改修株式会社——」『土木史研究講演集』Vol. 23, pp. 49-52
- 龍門社編（1899）『青淵先生60年史第一巻——一名近世実業発達史』龍門社

(HP)

福沢諭吉「商学校ヲ建ルノ主意」<http://www.lib.hit-u.ac.jp/service/tenji/k15/taterunoshui.html> (閲覧日2012年10月1日)

三浦良「横浜港150年史」<http://outdoor.geocities.jp/umiheyuku092727/images/port02.pdf> (閲覧日2012年10月1日)