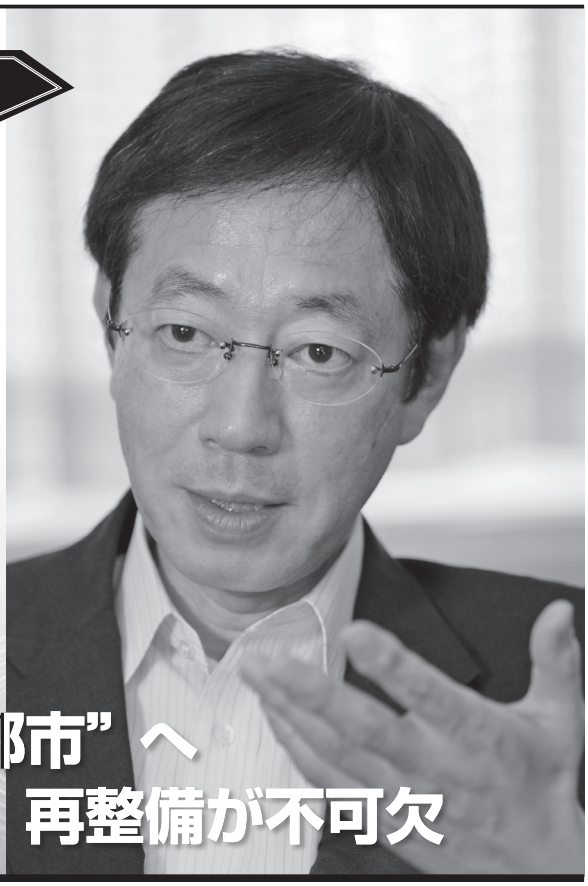
人口減少時代の都市計画とは？

グローカルインタビュー

神戸市長

久元 喜造 氏

ひさもと・きぞう　1954年神戸市生まれ。1976年東京大学法学部卒業、自治省（現総務省）入省。自治行政局長を４年務めた。住民基本台帳法や地方自治法の改正に深く関わり、現在の地方自治法の土台を作った。札幌市、石川県、青森県、京都府での勤務経験もあり、地方行政の現場に明るい。2013年11月から現職。妻は有名ピアニストの久元祐子さん。コンサートの支援など愛妻家としても有名。趣味は神戸の路地裏を歩き居酒屋に立ち寄ること。



暮らし豊かな“居住都市”へ 都心の交通インフラ、再整備が不可欠

南北を海と山に囲まれた港町、神戸。人口約154万人。観光入り込み客数が年3000万人を超える全国有数の観光地だが、1995年の阪神大震災以降、神戸港の衰退など地域経済の地盤沈下が進んだ。少子高齢化や首都圏への人口流出などを背景に直近は２年連続で人口が減少し、今後の大幅な人口増も見込みにくい。市長に就任してから半年たつが、今後どのような都市計画を推進していくのか。市中心部である三宮では鉄道各社による駅ビルの建て替えが予定され、市は低床型路面電車（LRT）の導入も検討する。人口減少社会に突入した神戸が目指すべき都市の将来像を聞いた。

Q「日本創成会議」の将来の人口動態に関する試算結果が各地域で衝撃を持って受け止められた。神戸市は７月、人口減少を見据えた都市のあり方を議論する有識者会議の初会合を開いた。今後、人口増を目指すのか。それとも人口減少を受け入れるのか。都市計画の将来像を教えてほしい。一方、神戸市は５月、市内の空き家を有効活用するため、専門チームを設けた。

A 神戸市は今後の人口減少を受け入れなければならない。たとえば福岡市のように周辺自治体の住民を取り込み、人口増を続けることは期待しにくい。神戸市では、空き家やシャッター商店街、管理費用の捻出が難しい公共施設も増える。ただ生活面での魅力を発信すれば、将来は定住人口を増やせる可能性は十分にある。そのために市内の各区が抱える細かな課題に応じ、土地や不動産、交通網や商店街といった既存資産の有効活用を進める。各区の主要区域に商業施設や医療機関などの住民サービスを集中させるコンパクトシティーの方向も選択肢の１つだ。

空き家の有効活用とは、リフォームや耐震性能診断など支援策を拡充させる計画のことだ。早ければ年内に具体案をまとめ、来年度の施策に反映させる。少子高齢化などに伴う将来の人口減少を見据え、住宅政策の軸足を新築の促進から既存物件の有効活用に移していく。都心から離れた地域

禁複製・無断転載

などで空き家が増え、地震による倒壊や治安悪化などの懸念が出ている。中古住宅の流通促進などの対策を通じ、空き家増加に歯止めをかける。

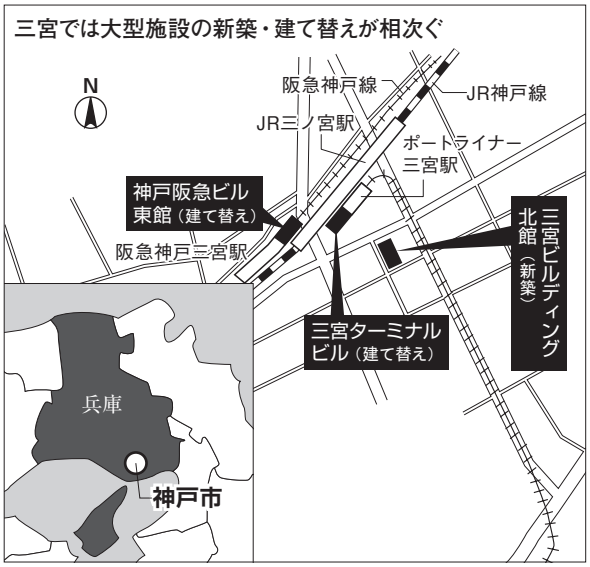
Q 神戸市は市の玄関口である三宮の再開発に関連し、2014年度予算に高齢者らが手軽に乗り降りできるLRTや、連結型のバス高速輸送システム（BRT）、ワンウェー方式のカーシェアリングなど総合的な交通体系の整備に向けた調査費を計上した。三宮を住みやすく移動しやすい神戸の玄関口にする考えなのか。市長の考える「神戸らしさ」とは何か。

A 人とモノを運ぶ交通サービスの維持・拡充だ。神戸は歴史的にみても、港湾や高速道路、鉄道や空港など多様な交通の要衝として大きく発展してきた。この利便性は企業誘致や工場移設、観光地選びの大きな判断材料であり、都市間競争における大きな強みだ。新たな交通インフラを含めすべての交通体系を有機的に結びつけることで、「交通都市」として生活者や企業などの利便性を高める。LRTやBRTは観光面でも魅力的な乗り物の１つになる。港町の開かれた眺望にも適するだろう。予算や技術的な問題を抽出し、実現可能性を探っていく。

神戸らしさとは、交通機能の充実や犯罪発生率の低さなど暮らしやすい環境を備えた「居住都市」としての質の高さだ。今後ほとんどの自治体で例外なく高齢化が進む。シニア層などは足腰が弱くなり長距離移動をためらいがちになる傾向もある。神戸は他都市に比べて坂が多い。三宮や元町など神戸の都心部は生活機能が十分近接しているが、鉄道の拠点駅を基点に中心部などの移動負担をさらに軽減させる。市民や観光客の移動の利便性を高めるには、都心部のインフラ再整備が不可欠だ。

Q 神戸市は生活面での優位性を前面に押し出す居住都市を掲げた。7月には、市中心部の三宮に限定して再整備の具体策を検討する有識者会議を新設したが、周辺の元町やハーバーランドなどを含む広域の再整備を協議する場もすでにある。なぜ新たに有識者会議を設けたのか。

三宮では大型施設の新築・建て替えが相次ぐ



A 近隣の他都市にはない神戸だけの魅力をつくるためだ。関西の大阪、京都、神戸を比較したとき、大阪はビジネスや商業、京都は観光の色彩がやはり強い。もちろん神戸も重厚長大型の産業や優れた景観を備えているが、周辺都市との魅力の違いをもっと明確にしたい。キーワードは防災と治安。神戸は阪神・淡路大震災を経験し、地域の市民全体で防災努力を続けてきた長い歴史がある。同時に神戸は犯罪発生率が全国的にみても低く、夜のにぎわいと安心な暮らしの両立が可能な数少ない都市だ。神戸で学び、神戸で遊び、神戸で働く――。そういう神戸を愛する人をますます増やす策を打っていく。

三宮では西日本旅客鉄道（JR西日本）や阪急電鉄など鉄道各社が駅ビルを、ホテルや商業施設を含む複合ビルに高層化する計画を打ち出している。その事業化に向けた道筋をできるだけ早期に示すためだ。都市部での高層ビルの建設自体は決して否定していない。ただ、三宮に高層ビルがいくつもそびえ立ち、神戸港や六甲山系の美しい景観を崩してしまうのであれば、もう神戸とは言えない。短期的に人を集めたいのであれば、都心で大規模なマンション開発をどんどん進めればよいのかもしれないが、都市間競争を長い目で見た場

禁複製・無断転載

合、その方向が必ずしも正しいとは思わない。市民や地元のまちづくり協議会などあらゆる利害関係者とバランスのとれた議論を進める。

Q 大阪市は大阪府全域を大阪都として特別区に再編する大阪都構想を掲げ、横浜市などは財源や事務などを県から完全に移譲する特別自治市の道を目指す方針だ。神戸市の実情に合った大都市制度の枠組みをどのように考えているのか。

A 神戸市は横浜市などと同様に特別自治市の実現に向け、他の指定都市と連帯していく。これは兵庫県に対して展開するものではなく、また兵庫県と神戸市の間で論争すべき事柄でもない。全国規模で地方自治制度改革の１つとして議論すべきだ。道州制への動きを冷静に見極めながら戦略的に動く。

都構想を後押しする大都市地域特別区設置法が大阪以外の地域も対象にしていることに関しては、大阪や名古屋、横浜などの大都市以外にこの制度を導入するのは合理性に欠ける面もある。神戸も一部で兵庫県との二重行政問題を抱えるが、より細かな住民ニーズをくみ取るため区長の決定権や裁量予算を拡大させる『総合区』の枠組みには一定の合理性がある。ただ、市民や市議会議員から　総合区の導入について盛り上がった議論はまだない。

Q 港の活性化について、大阪市と神戸市は大阪港と神戸港のコンテナ岸壁を運営する第三セクター２社を10月に経営統合し、新会社「阪神国際港湾」を設立する。どのように阪神港の国際競争力強化を実現するのか。また、新関西国際空港会社が７月発表した関空と大阪国際（伊丹）空港の運営権売却の実施方針は「神戸空港の管理者が運営を他社に行わせようとする場合には（関空・伊丹の）運営権者が管理者と交渉できる」と明記し、神戸空港を含めて一体運用できる可能性を示唆した。神戸空港の管理者である神戸市は今回の指針をどう受け止めているか。

A 荷主や海運会社への営業活動の共同化でコンテナ集荷や航路誘致を強化し、韓国の釜山港などへ流出しているコンテナ貨物を呼び戻す。クレーンなど設備の拡充も進めてサービス向上につなげる。具体的には、神戸港の岸壁の管理などを手掛ける神戸港埠頭（神戸市）はコンテナバースのリース料の減額割合を10月から、現行の４割から５割に拡大する。港の利用者の負担をさらに減らし、神戸港への集荷を一段と強化する。

神戸空港はその賛否をめぐる市民などの意見の対立を経て、2006年に開業した。関空・伊丹・神戸の３空港の運営権譲渡（コンセッション）に関する議論が本格化する中で、対象は関空・伊丹に絞られた。

こうした経緯を考えると、今回の実施方針で神戸空港についてこのような言及がなされたのは、３空港一体運用の道筋が開かれ神戸市としても大変意義深い。実現すれば関西全体の航空需要の拡大、関西経済全体の発展に大きく資する。まずは両空港の円滑な運営権譲渡を慎重に見極める。運営権者が決まれば、内容を十分に精査した上で一体運用の交渉に入れるようしっかり対応していきたい。

質問を終えて▶▶

今回のインタビューで久元氏が繰り返し強調したのは、「居住都市」という言葉。若年層の呼び込みや工場の誘致などで都市間競争が国内外で激化するなか、中長期で神戸の定住人口を増やすには他都市よりも暮らしやすいまちづくりが欠かせないとの見立てだ。その強い信念が三宮で交通インフラの再整備に力を注ぐ源流にある。

久元氏は日本全体のバランスある経済発展のため、神戸が関西の一翼として近畿経済の底上げに貢献する大切さも説く。大阪、京都、神戸を中心に関西が東京にはない魅力を前面に打ち出し、地方都市ならではの魅力を定義づけしたうえで空港や港湾などの重要案件で一枚岩になる必要があるのではないか。　（神戸支社　**山下　悠介**）

禁複製・無断転載