

震災から 30 年の神戸市、「持続可能な大都市」へ



神戸市 行財政局副局長
安居 大樹 氏

神戸市は、マグニチュード 7.3・最大震度 7 だった 1995 年 1 月 17 日の阪神・淡路大震災で市内が壊滅状態となり、死者・行方不明者が 4573 人（全体で 6437 人）、被害総額はおよそ 6 兆 9000 億円（同 9 兆 9268 億円）に上った。今年で震災から 30 年となった同市は、「神戸 2025 ビジョン」のもと、2021 年度から全ての債券を「神戸市 SDGs 債」として発行しており、今年度は第 1 弾となる 5 年債（100 億円程度、主幹事：大和/東海東京/三菱 UFJMS）を 4 月 9 日にローンチする。神戸市の状況について、行財政局副局長の安居大樹氏と財務課係長の松下太郎氏に話を聞いた。

■人口は政令市 7 位

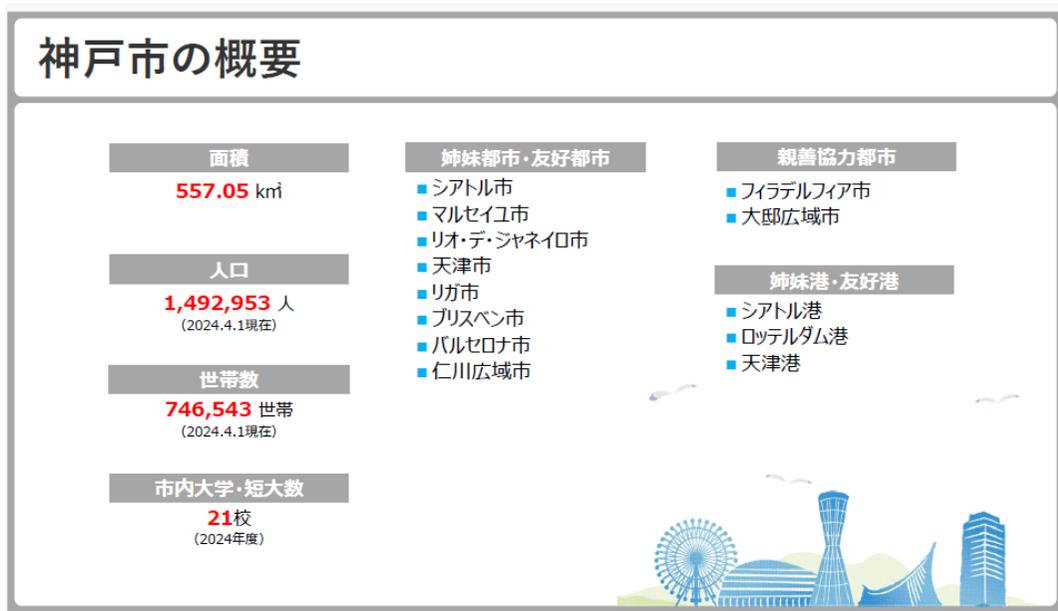
神戸市の面積は 557 平方キロメートルで、政令市で 9 位。六甲山の南側に市街地が広がっている。一般的に中央区や灘区といった東側のイメージが強く、須磨にも海岸があるが、六甲山の北側や西側のエリアにも広大な面積を有している。田園の地域が広がっており、都市部と合わせた多様性を持つ。

現在の人口は 149 万人で、政令市で 7 位。関東圏を中心に人口が増え、エリアの拠点都市である福岡市、大阪市が非常に増えているのに対し、神戸市は若干の減少トレンドにある。

ただ、市内に大学が非常に多いというのが神戸市の特徴。2024 年度で 21 校あり、政令市では京都市や名古屋市、大阪市などに次いで 5 番目に多い。大学と連携したプラットフォームなどの組織が立ち上がっていて、海外からの介護人材の確保など様々な事業が展開されている。

■震災後の税収減から回復

1995 年 1 月 17 日に阪神・淡路大震災が発生し、戦後では 2011 年 3 月 11 日の東日本大震災に次ぐ最大級の被害が生じた。神戸市内では 4000



人を超える人が亡くなり、建物被害、火災による損傷なども非常に甚大だった。電気は1週間程度と比較的早く復旧したものの、水道は復旧に3カ月程度を要し、ガスも時間がかかった。市の施設も被害が多く、下水道施設が止まり、クリーンセンター（ごみ処理施設）についても運転が停止になった。港湾施設では、コンテナバースや岸壁のほとんどが使用不可能になった。

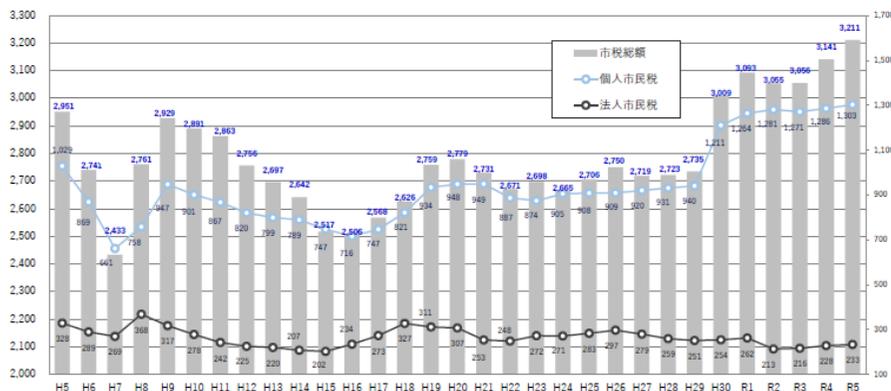


(兵庫区 水木通)

震災の象徴的なものとしては、阪神高速道路3号線の橋げたが倒壊した。また、JR六甲道駅なども全壊した。その後は、様々な事業に着実に取り組んで復興を進めてきた。

市税収入の推移

- ・所得の激減、震災減免等により大幅な減少
- ・その後、住宅の新増築等による増収により、一時的に回復基調
- ・平成9年度を境に再び減少傾向



市税収入は、震災の影響で1995年度は2433億円と、かなり減少した。1994年度(2741億円)から300億円以上、1993年度(2951億円)からは500億円以上減った。震災による所得減に加え、震災に関連した税の軽減措置で税収が落ち込んだ。1997年度には2929億円まで回復したが、全国的または世界的な景気の低迷で市税収入は減少トレンドになった。近年は増加傾向にある(2023年度:3211億円)。

財政状況については、最終的な収支の額がほとんどの年度でゼロ前後。実質収支と収支不足の差が財源対策になる。財源対策は、基金を取り崩して財源に充てることや、基金からの借り入れという特殊な対応による穴埋めを指す。近年は黒字を確保できていて、財源対策はほとんどない。直近では2020年度に財源対策が少々あり、これは新型コロナウイルスの影響によるもの。104億円の財源対策を行ったが、これ以降は実質収支で黒字となっている。

震災関連事業費は、一般会計や特別会計などの区別があり、合計2兆8863億円の規模。生活支援や災害復旧などがあるが、区画整理や再開発、公営住宅建設などの復興対策が最も大きなウェイトを占めている。

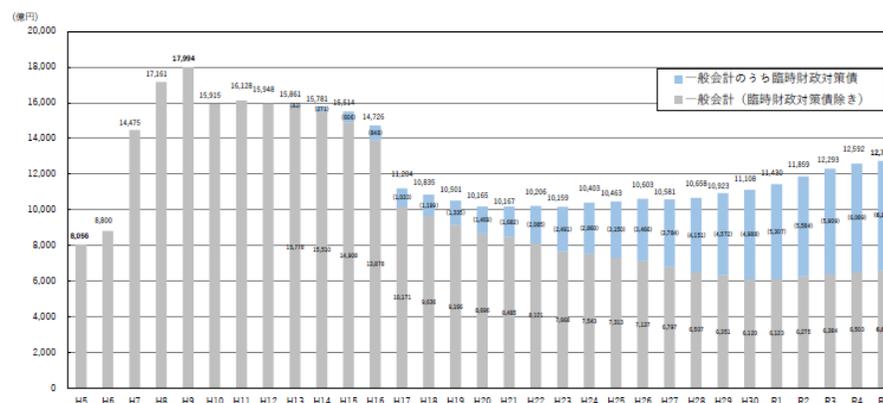
震災関連事業費に関連して、一般会計で1兆345億円の市債を発行した。企業会計や特別会計も合わせると、1兆3000億円程度の規模。順調に償還が進ん

でおり、2023 年度末で約 500 億円と、償還がほとんど済んでいる。ただ、再開発事業などが直近まで継続しており、最終の償還は 2040 年度末としばらくかかる。

市債残高は、震災前の 1993 年度は 8056 億円だったが、様々な事業を進めるなかで、1997 年度は 1 兆 7994 億円と、1 兆 8000 億円近くまで増えた。その後は様々な取り組みによって、市債の償還を進めていて、2023 年度で 1 兆 2734 億円となっている。このうち臨時財政対策債が 6131 億円で、これについては、国から一括の交付が難しいところで、一旦借金をして繰り延べる制度であり、実質的な建設地方債は 6603 億円に圧縮できている。

市債残高の推移

- ・震災関連事業費の約半分を市債により調達し、極めて短期間で大量の市債を発行したため市債残高が急増
- ・震災前の平成 5 年度市債残高 8,056 億円に対し、平成 9 年度は 1 兆 7,994 億円に



■ 行財政改革で全国ワーストから平均以下に

この間、行財政改革の計画を順次進めてきた。1996 年度から「行財政改善緊急 3 か年計画」（1998 年度まで）、1999 年度から「新たな行財政改善の取り組み」（2002 年度まで）を行い、2003 年度からは「行政経営方針」（2010 年度まで）という計画を定めて取り組んだ。これ以降も 5 年ごとに中期計画を定めながら行革に取り組んできた。

1 つは職員数の削減で、かなりのスピード感を持って行った。公務員は民間や国と給与水準を照らし合わせていて、給与カットを独自に行う時期もあったが、基本的にはなかなか難しい制度設計になっていて、その代わりに職員数を大幅に削減してきた。震災以降、3 分の 1 ぐらい削減した。

もう 1 つは市が行っている様々な事業の見直し。民主党政権時に事業仕分けがあったが、同じような形で民間の学識経験者などに事業評価をしてもらった。また、民間活力の活用ということで、指定管理者なども導入した。

投資的経費については、震災前が 2000 億円台で、震災後は 5000 億円程度としていたものを極端に減らした。矢田立郎市長（2001 年 11 月～2013 年 11 月）時代には 600 億円前後まで引き下げたという成果がある。近年では投資の規模などが拡大しているものの、行革の取り組みの一環として、投資的経費の抑制をしっかりと進めてきた。これ以外にも外郭団体を削減し、歳入の確保策などにも取り組んできた。

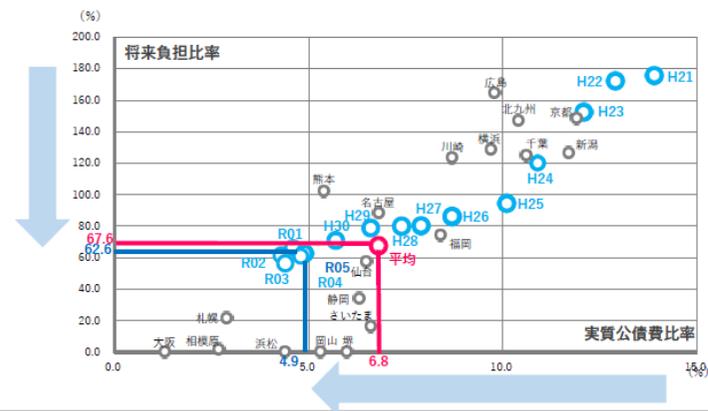
これによって、健全化指標は、国が定める基準に基づいて将来負担比率と実質公債費比率の改善が相当に進み、両指標ともに政令市の平均を下回り、大阪市と相模原市、札幌市、浜松市に次いで低い。一時期は財政状況が全国一悪いとメディアに指摘されていたものの、非常に良好な水準まで回復した。一方、投資的経費はかなり低い水準に抑えてきたが、震災後に投資できなかった部分にしっかり行うために、2019年度以降は少しずつ増やしている。

■ 「3つの再生」

「これからの神戸」に向けては、「新しい国際都市へ進化」、「神戸の再生」をキーワードとした政策を打ち出している。「3つの再生」を一体的に進めて「持続可能な大都市」を作っていくというもので、「都心の再生」と「既成市街地/ニュータウンの再生」、「森林・里山の再生」が柱となる。

健全化指標の状況

- ・ 時間は要したが、危機的な財政状況から脱出
- ・ 現在では、将来負担比率・実質公債費比率は政令市平均と比べ健全性が高い



**新しい国際都市へ進化
神戸の再生**

都心の再生



既成市街地/ニュータウンの再生



森林・里山の再生



「3つの再生」を一体的にすすめ、「**持続可能な大都市**」へ

BE KOBE

「都心の再生」は、三宮やウォーターフロントエリアといった都心部のエリアを再整備・再生していこうというもの。京都や大阪は駅前がすごくきれいになったが、神戸はなかなか駅前に手がつけられていなかった。2021年度に阪急のビル（神戸三宮阪急ビル）が新しくなり、それに合わせて周辺を再整備することで賑わいがかなり出てきた。JR三ノ宮駅ビル（仮称）は2029年度開業予定で、市役所2号館にはホテルが入って再開発が進む。また、「神戸三宮雲井通5丁目再開発」ではバスターミナルが整備される。駅前はどんどん変わっていく。ウォーターフロントについても、GLION ARENA KOBE（ジーライオンアリーナ神戸）が今年4月に開業する。ウォーターフロントエリアの賑わいも進んでいく。

「既成市街地/ニュータウンの再生」については、特に駅周辺のリノベーションに取り組んでいて、市営地下鉄沿線の西神中央駅や名谷駅に加え、垂水駅前のリノベーションを順次進めていく。

新たな視点で取り組もうとしているのが「森林・里山の再生」。神戸は六甲山とともに市民が暮らしてきた街で、時にはすごく大きな被害などにも見舞われたが、六甲山とその北側や西側にも広がる里山を再生することで、持続可能な都市経営を行っていくという考えに基づいている。

■神戸空港が国際化

「新しい国際都市・神戸」の具体的な取り組みを見ると、神戸空港の国際化がある。神戸空港は規制が厳しい空港で、国際化がなかなかできていなかったが、ようやく今年4月18日にチャーター便が就航する。韓国・ソウル（仁川空港）や中国・上海（浦東空港）などアジア5都市に就航し、週40便。関西経済界や他の自治体と交渉しながら規制を順次緩和し、国際化につなげた。2030年前後には定期便が就航する予定となっている。

神戸空港は国際空港へ

2025年4月18日

神戸空港第2ターミナルビル供用開始
国際チャーター便の就航

【就航便数】 週 **40** 便の国際チャーター便

【就航都市】 アジア **5** 都市

- ・ 韓国 | ソウル (仁川) ・ 中国 | 上海 (浦東)、南京
- ・ 台湾 | 台北 (桃園)、台中




BE KOBE

国際チャーター便の就航を踏まえた対応として、受け入れ環境を充実化させる。2030年前後を見据えたものとしては、ターミナル機能の拡張などさらなる取り組みが必要だ。

また、「森林・里山の再生」については、世界的な潮流として森林に対する支援として、政府・企業・財団を含めて取り組みが進んでいる。気候変動や脱炭素社会などへの対応はグローバル社会で大きな注目を集めている。これらに取り組むこと、すなわちSDGsに貢献することが、企業価値やブランド力を高めることにつながる。

神戸には都心に近接した海や山があるので、こうしたものを生かしながら森林を再生させることに努めていく。一方、担い手不足で森林や里山の荒廃が進んでいる。世界的な潮流を踏まえて、未来に生かしていくために緑の再生と創出を一体的に行うことで、「森の未来都市神戸」を推進する。この2つの柱に「森林・里山の再生」と「まちの緑化」があり、専門家の黒田慶子副市長が推進本部のトップとして市民や企業、NPO法人、大学といった多様な主体を巻き込んで進めていく。

■神戸市 SDGs 債、2025 年度が最終年度

神戸市の債券が全て SDGs に貢献するということで、2021 年度から「神戸市 SDGs 債」として発行している。これは全国で初めてのもので、多くの投資家から投資表明を獲得し、購入した地元企業からも一定に評価されている。2025 年度が最終年度であり、2026 年度以降については、どういった建てつけ（フレームワーク）にするか考える必要がある。一方、グリーンウォッシュに対する欧米の厳しい意見などもあることを踏まえ、全ての市債を SDGs に位置づけるかについて検討している。

このほか、「こうべ SDGs 市民債」を発行している。市民に、SDGs にしっかり参画してもらうことを目的に 2022 年度に開始した。里山の活性化や生物多様性の保全、気候変動の対応といった事業に特化した資金用途とし、市民の参画によって成り立っている。2006 年度に「こうべ市民債」を始めたが、（マイナス金利政策などで）金利がかなり低下したため、2016 年度から休止していた。2022 年度に「こうべ SDGs 市民債」として復活させるとともに、資金用途を特定した。森林・里山の再生を中心に、市の事業をより PR することによって、取り組みをさらに強化していきたい。



こうべSDGs市民債

皆さまから集めた資金は、里山の活性化などに活用されます

「こうべSDGs市民債」は神戸2025ビジョンを通じ、SDGsの達成を目指した事業に活用される資金となります

募集期間 2025年 1/16-1/28 本火

※発行・自営業等に個人投資家がごまじりた場合、事前に資産の取扱いを金融機関へお問い合わせください。

<概要>

- 市民のSDGsへの参画を図ることを目的
- 里山の資源循環や自然・生態系の維持に関連する事業に充当

<発行実績>

- 令和4年度：20億円
- 令和5年度：50億円
- 令和6年度：50億円
- ※全て年限は5年

<参考>

- 平成14年度より「こうべ市民債」を発行
- 市場金利の低下に伴い平成28年度より発行休止（令和4年度より発行再開）

<神戸市 SDGs 債のコンセプト>

	通常の SDGs 債	神戸市 SDGs 債
ICMA 準拠	準拠	準拠せず
資金用途	制約あり	制約なし
年限選択	事業内容に応じて	市場環境に応じて
レポート	資金用途(指定事業別)	発行体の掲げる事業別
第三者評価	フレームワークに付与	事業運営方針に付与
目指す効果	ESG/SDGs への貢献	ESG/SDGs への貢献

※神戸市作成

<2024 年度の神戸市 SDGs 債>

条件決定日	年限	発行額	償還日	表面利率	対国債	対カーブ	主幹事
10月9日	5	100	29/10/19	0.659%	+10bp	+10bp	大和/東海東京/三菱
8月7日	5	300	29/8/21	0.487%	+6.5bp	+6bp	日興/野村/GS
4月3日	5	100	29/4/20	0.477%	+8.5bp	+8bp	大和/野村/日興

※発行額：億円

以下は質疑応答。

—阪神・淡路大震災から 30 年が経過した。この震災での学びや教訓をどう生かすのか

阪神・淡路大震災は 1995 年のことであり、これを経験していない職員の割合がどんどん増えている。震災で得た知識やノウハウをいかに生かしていくのが課題。他都市の震災を見ると、(2016 年 4 月の)熊本地震では、ごみの収集がままならない状態で、たくさんのパッカー車(ごみ収集車)を連れて応援に行った。現地で得た知識を学びとして継承し、組織としてしっかり蓄えていくことが重要だ。

—阪神・淡路大震災での復旧・復興については

災害の程度が特にひどかったのが長田区で、東側の灘区もそうだった。その 2 つのエリアでは再開発を行い、既に見違えるような形になった。新長田エリアは、従前は大きな商店街を中心に密集した街だったが、再開発で道路の幅が広がるなど、見た目はきれいになった。一方、本当に賑わいが戻っているかについては、市民からの指摘のほか、議会でも議論がある。ただ、夜間人口は震災前の水準に戻っている。昼間人口はまだ回復していないものの、いろいろな賑わいづくりの事業に取り組んでいて、そのなかで新長田エリアが活性化していくことに期待している。



神戸市 財務課係長
松下 太郎 氏

—新長田といえば鉄人 28 号のモニュメントが有名だ

JR に乗っていると、鉄人 28 号の背中が見える。これは「正面を見るために新長田駅で降りてください」という意味合いがある。

—同じ関西の京都や大阪と比べると、神戸の街はインバウンドが少ないように感じる

海外からの観光客は日本の文化に触れたいので、その点で京都のような都市が選ばれやすいし、神戸のように港から海外文化が入ってきた街は魅力に映らない部分はあるかもしれない。ただ、有馬温泉は非常に盛況だし、インバウンド受けする要素はある。4 月には国際チャーター便が就航するので、海外からの観光客は段階的に増えていくだろう。

—ジーライオンアリーナ神戸の開業効果について

このアリーナは、コンサートやスポーツの試合会場になり、バスケットボール男子 B リーグの神戸ストークスの本拠地としても使用される。アリーナまでは「ポートループ」という連節バスを利用できるが、実際には三宮や元町から歩いていく人が多いのではないかと見ている。アリーナまでは駅から徒歩 17~20 分。バスケットボールの試合終了後などに歩きながら元町の商店街や南京町に立ち寄ってもらうなど、回遊性が期待できる。賑わいづくりにかなり貢献する施設になるのではないかと。

—神戸市 SDGs 債はほかの地方債のような ESG プレミアムがない。通常債と同じスプレッドを払っていることについての考えは
第三者評価は事業運営方針に対するもので、認証を受けるに当たってコストは確かにかかっている。グリーンボンドでグリーンプレミアムが存在するが、こういったものを求めることが全てではないし、我々の考えとは合わない。神戸市 SDGs 債は、市が発行する債券が全て SDGs に貢献するという理解のもとに発行している。ICMA の原則に準拠していないところで、ESG プレミアムを追求することには投資家の理解を得にくい。この点を踏まえながら、神戸市が SDGs に取り組んでいく姿を投資家に見せ、理解を深めることが大事だ。SDGs という冠が付いていることで、ほかの自治体が発行する地方債に比べて需要が集めやすいし、この点で神戸市 SDGs 債の意義がある。

図表等の出典：神戸市（2025 年 3 月）

[2025/3/17 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 比後 樹宏]