



開港1周年とは言うけれど…。 空港島は売れ残ったまま。 ほんとうに市税は使わないんでしょうね!!

見直す予定は ございません。

2月16日、神戸の市民たちと23団体が神戸空港開港1年に対して、神戸市は「空港のかかえる問題」について、どう考えているか?との質問状を出しました。矢田立郎神戸市長は、3月9日につけて、同答文を寄せました。その内容の一部をここに紹介。回答書の趣旨は、

- ① 潜在需要は十分にある
- ② 需要予測は妥当であり見直さない
- ③ 財政計画も見直さない
- ④ 海洋環境に与える影響は軽微であった
- ⑤ 飛行経路は国が安全確保に努めている
- ⑥ 情報公開は行っている

しかし神戸空港の1年は、神戸市の説明が現実離れしたものであったことは明らかです。開港間近に、神戸市は「空港建設には市税投入をしないと」言ったが、管理運営には使わないとは言っていない。市税を使うことを合理化しようとした。何とか帳尻を合わせようとする魂胆が見え見えでした。このような小手先の取り繕いを弄すのではなく、現実を直視した空港管理運営計画を作り直し、その是非を市民の判断にゆだねることが、市長の最低限の責任です。それすらできないというのは、市民無視の暴走列車といわざるを得ないでしょう。

神戸空港の位置づけ

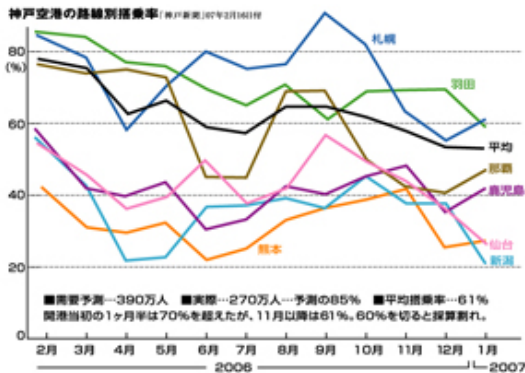
では、私たち市民から開港1年の実態を見たとき、神戸空港はどのように位置づけられるでしょうか。第1に、地方空港という位置づけはもはやできません。地方空港とは、地方と地方を結び交流するポイントになるというものです。7つの都市との交流どころが、仙台、新潟、熊本、鹿児島、4線がわずか1年で廃止を決め、東京、札幌、沖縄のいわゆるドル箱3線しか残っていません。地方空港としての役割が果たせなくなっているのです。国際空港でもなく、地方空港でもなく、伊丹空港、関空と3空港がしのぎを削るといふ構図になる限り、神戸空港はやっぱりものとならざるをえません。

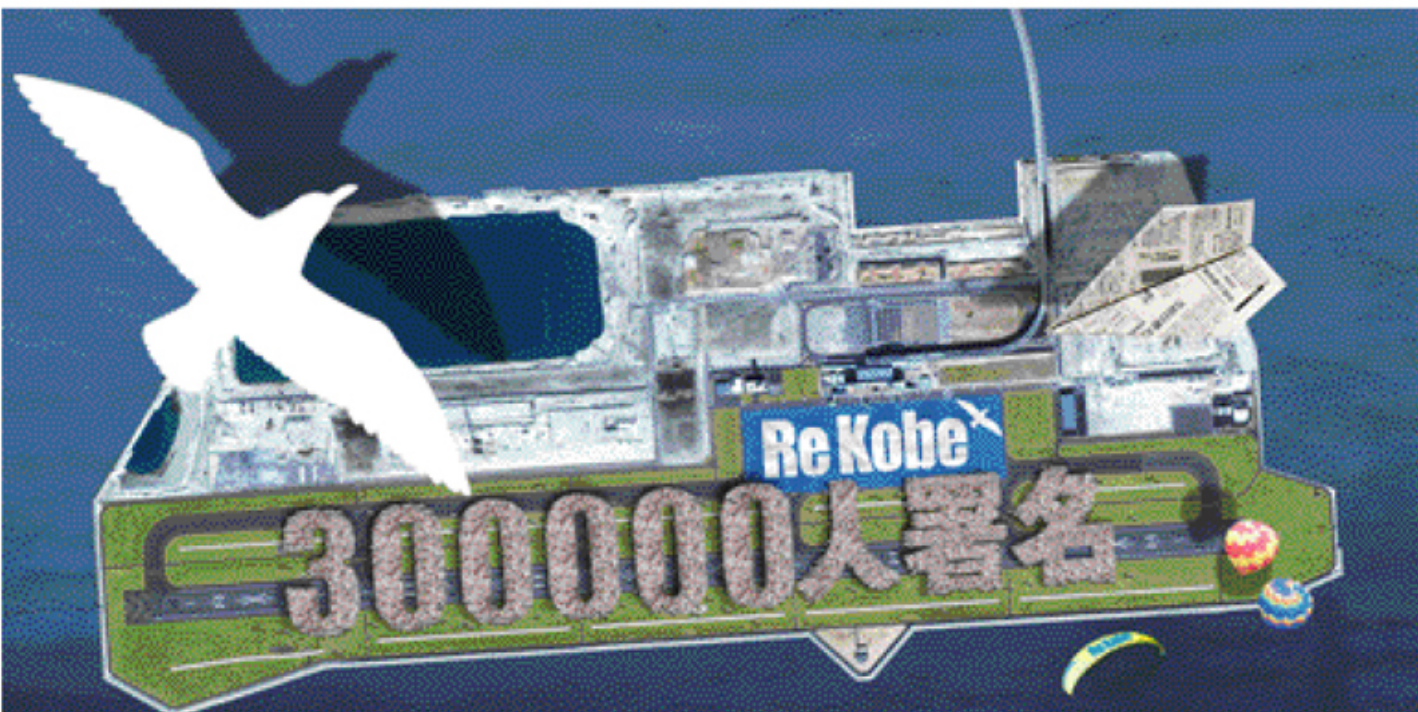
第2に、阪神淡路大震災との関係です。当時の釜山市長は、神戸復興のためにこそ空港が必要だと市民に説明しました。つまり、空港の影響は被災者の生活再建まで届かなければならないのです。しかし神戸空港が震災復興に役立っていると言えるでしょうか。

例えば、雇用創出は、目標の04年度100人、05年度1900人、06年度4000人に対して、雇用数はそれぞれ23人、1254人、176人にとどまり、合計すると2400人に対してわずか1450人で、目標の6割にすぎません。もともと3000億円もの事業にしては、目標自体がきわめて低水準です。福祉にまわせば、1件10億円の特別養老老人ホームなら300カ所、1カ所100人の職員とすると最低でも3万人の雇用創出ができた計算です。空港よりもっと効率のよい、市民の復興に本当に役立つ公共事業は他にいくらでもできたということです。まさにムダな公共事業の典型例です。

どうする負の遺産処理

神戸空港がこのまま推移すれば何が残るでしょうか。ドル箱路線の維持で「空港」の維持管理料は、何とかまかなえるかもしれません。しかし、空港島の埋め立て費用は、土地が売れない限り、借金として残りつづけ、最終的には財産の処分や市民が負担せざるを得ません。2000億円もの市債はすでに発生した負の遺産です。空港を廃止し、空港島の新たな活用方法を見出すのか? それによる不動産処分はできるのか? または、破綻した公共事業の見本公団として整備するのか? 等々、あらゆる可能性の検討が必要です。どのような方策であろうとも、絶対に必要なことは現実を直視せず、空港維持しか方策が考えられない矢田市政の転換と、市民の市政参加であることだけは間違いありません。





2007年2月16日、神戸空港は開港1年を迎えました。神戸市民は、これまでに2度、30万人を超える運動をおこし「空港の是非は住民投票で」の声をあげました。98年には、35万人の直接請求署名を集め、「神戸空港の是非を問う住民投票条例」制定を求めました。99年には、市民の手で「市民投票」を行い30万人あまりが投票、94%が「空港反対」を表明しました。これをうけて、野党議員19名が連名で、「住民投票条例案」を提案しました。しかし、いずれも、自民・公明・民主党が多数で否決。神戸市と一体になって、強引に建設を進めてきたのです。

神戸空港開港1年を迎え、旅客数は、市の需要予測319万人を50万人近く下回り、約270万人にとどまりました。需要予測とは、「神戸空港」の必要性にも関わる重要な問題です。

神戸市はこれまで、市の需要予測は「最新の社会経済条件と交通手段の利便性も考慮に入れた手法により精査した妥当なもの」と説明し、その正当性を繰り返してきました。ところが、いざ需要予測に届かないとなると、「(需要予測の達成より)利用者によって満足していたかどうか第一」(関係者A氏11月20日)と問題をすりかえる矢田立部市長の態度は、あまりにも無責任です。

搭乗率は、これまでの平均で63.3%。1月には52.7%まで落ち込みました。2月には、開港1年記念イベントなどもあり、58.9%と少し上がりましたが、あれほど大々的なキャンペーンをうったにもかかわらず、利用者数で見れば3000人ほど増えたにすぎません。

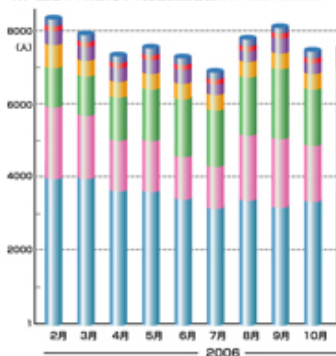
路線別に見ると、「好調」と言われる羽田便の平均搭乗率は69.8%ですが、これも1月には59.4%まで低下、2月は63.4%です。

そもそも、神戸空港の需要予測を達成しようすれば、すべての便が70%以上の搭乗率が必要で、「最も好調」な羽田便がこの程度で、とても、神戸市が見込む利用者数の達成はありです。ちなみに、最も低調な新潟便は33.4%で、1月には20.4%と落ち込み、利用者数はたったの921人、1便あたり14人しか乗っていない計算です。利用者数の低迷から、全日本空輸(ANA)は新潟-鹿児島便を、日本航空(JAL)は熊本-仙台便の廃止を決めました。1年で路線を廃止するのとは異なっています。

各航空会社は、不採算路線の再編と、利益が上がる路線への集中を進めています。とくに、JALは、業績悪化から、国内、国際線で合計11路線の廃止などの路線再編で計130億円の収支改善を図る、中期経営計画の最終案を示しています。JALのある幹部は、静岡空港への就航について問われて「開港時は国土交通省や自治体から圧力がかかるから、何とか飛ぶが、半年もすれば(乗客の)メツがはがれ、便は切ることになるだろう。神戸空港がその典型だ」「一赤字補填されもお断り。せっかく調子よくなる機材をそんなことに使う余裕はない。うちがつかれてしま」うとも答えています(関係者B氏2007年、2月16日)。

スカイマークも営業不振が言われ、今後も、搭乗率の低い便など、見直しが必要とされます。

神戸空港の1日あたりの路線別乗客数(神戸市発表(2007年10月16日))



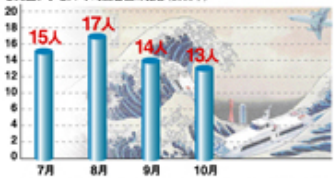
神戸空港の管理収支計画については、関係者に発表されたものです。初年度は、確定した経費や交付税などの収入内に支出を抑え、黒字となるよう計算されています。しかし今後の計画は、航空機の大増便がほとんどです。2年後にはジャンボジェットが4機も神戸空港に就航することを前提にしています。ANAもJALもジャンボジェットは引退の方向であり、このような計画に実現の可能性はありません。むしろ、路線の撤退によって、収入が減少するおそれがあります。

一方、本当に深刻なのは、空港高増立によってきた2000億円あまりの借金の返済です。空港高の土地を民間に売却することで返済する計画ですが、現在売れたのは5.7億円だけ。神戸市は値下げ案も打ち出していますが、売却は難しいのが現実です。

ムダづかいは、神戸空港本体にとどまりません。

神戸空港に関わって、莫大なお金がどんどん湯水のようにつぎ込まれています。その一つが神戸港から関西空港への船便「海上アクセス」。約158億円の累積赤字を抱え2002年2月から休業していました。債務総額約128億円で、このうち約99億円は神戸市。残りは市の第三セクター(開発事業団)が出しており、市財政の大きな負担となっています。ところが、神戸空港開港を期に、昨年7月営業を再開、120人乗りの船に乗客は平均15人しか乗らず、上半期で2億円あまりの赤字となっています。

●海上アクセス 平均乗客数の推移(2006年)



その上、井戸敏三知事は、開空と神戸空港をつなぐ大阪湾海底トンネル、総額7000億円の計画まで持っています。

また、「ポータルウェイ」を神戸空港まで延伸する事業には、総額1200億円をつぎ込みます。すでに520億円を投じています。このうち350億円は一般会計であり、市民のくらしや福祉にまわすべきお金です。

これまで、市民は何度も何度も、神戸空港への疑問の声をあげてきました。議会に出した請願は、この4年間で200件を超えます。しかし、自民・公明・民主党はこれらの請願・陳情をすべて不採択とし、神戸空港を推進してきたのです。

開港1年で神戸空港の需要予測は未達成、財政計画はすでに破綻しています。これ以上のムダづかいは絶対に許せません。



ムダがムダをよぶ大阪湾海底トンネル鉄道

大阪湾海底トンネル鉄道構想とは?

神戸空港と関西国際空港をむすぶ地下トンネルにリニアモーターカーを走らせる構想。5000億円~7000億円かかるといわれています。バブル期の「大阪湾ベイエリア整備計画」に盛り込まれ、兵庫県(当時・兵庫県知事)が調査を開始。震災復興事業に盛り込まれながら、開空の需要の伸び悩みもあって事業着手はされていません。

知事や与党が固執

05年の県議会の与党議員の質問で「両空港を海底トンネルでむすぶ大阪湾横断鉄道構想を早期に具体化するべき」(05年3月3日、加藤修一民主党)と早期実現をせよとの質問を行いました。その後、05年7月投票の兵庫県知事選挙。現職の井戸敏三知事は、選挙中の神戸市役所前の演説で、「3空港の連携をどうしていくかが非常に大きな課題。開空が1つはなくなった。乗換客をつなぐには、トンネルでつなぐのが一番効果的」「公共事業というものは、国民・県民がそのでんをサービスを提供すること」と訴え、1期発着便数(16万回)も減損になる見込みはない開空の問題点をまったく無視して、国民が望んでいるサービスと言い切りました。兵庫県の知事・与党を中心にして、実現に固執する姿勢があらわれています。

全く採算性のない計画

兵庫県は「近畿地方交通審議会」に海底トンネル(大阪湾横断鉄道)を提案しましたが、04年10月に審議会が出した答申(近畿圏における望ましい交通のあり方について)には、採算性がありませんでした。それは、採算性があまりに低かったからです。

審議会では、路線評価一覧表で「費用対効果率は30年で0.3、40年で0.25(利用者便益+建設投資額で、便益が多いと1以上になる)。つまり、40年たっても黒字化しない」とされ、路線評価は「下位」にランクされました。

ムダの連鎖をつくる日本の構造

採算性のないことが明らかになった事業が、一度計画されたら「なかなか止まらない」という問題の背景には、やはり利権との結びつきがあります。

たとえば、県・神戸市・近畿運輸局などでつづいた「大阪湾横断鉄道研究会」の一員であったある研究者(京都大学名誉教授)は現在、(財)地域地産地産地産研究所の理事長ですが、講演で、「地下空間活用による都市再生」にふれて「私の中では、(神戸空港と開空までの大阪湾海底トンネルに加え)伊丹まで結ぶと3兆円くらいかかる。開空の3期工事(約3兆円)をやめて、伊丹-新大阪-開空間を鉄道で結べば、空港群によるハブができる」と主張しています。

あまりに馬鹿げた案に思えますが、地下空間開発は、2000年に国の特別措置法で推進され、トンネル工事工法などの新しい研究もゼコンを中心に盛んになっています。実際、研究者やゼコン、県や神戸市などの行政担当者などで「地盤工学会」などの研究会もつづられています。

公共事業は、以前のように大儲けの期にはできません。公共も含めて自然となくなるわけではなく、新たな装置(「都市再生」等)で覆われているのです。市民のチェックで、ムダを追及し、監視していくことが求められています。

神戸再生の発行は、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。神戸再生センターは、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。神戸再生センターは、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。

神戸再生 No.5

ほんとうのことおしえて!

辞職願

神戸再生 No.5

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.1

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.1

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.6

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.6

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.2

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.2

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.7

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.7

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.4

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.4

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生

神戸再生

神戸再生の発行は、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。神戸再生センターは、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。神戸再生センターは、神戸市中央区の「神戸再生センター」で行われます。

神戸再生 No.4

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

神戸再生 No.4

ほんとうのことおしえて!

ほんとうのことおしえて!

◆私たちはどんな考えの方も歓迎します。いっしょに神戸の未来を考えよう。

入会申込書

NAME / 氏名

TEL / 電話番号

E-mail / Eメール

神戸再生センター