

平成10年11月12日
神戸市会（第2回臨時市会第1日）会議録

議事日程

平成10年11月12日午前10時開議

- 第1 議席の一部変更の件
- 第2 会期決定の件
- 第3 市会運営委員会委員選任の件
- 第4 第68号議案 「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件

出席議員（70名）

欠員（2名）

欠席議員（0名）

- | | | |
|-----------|------------|-------------|
| 1番 芦田賀津美君 | 2番 大澤和士君 | 3番 高山晃一君 |
| 4番 守屋隆司君 | 5番 松本周二君 | 6番 梅田幸広君 |
| 7番 白井洋二君 | 8番 土居吉文君 | 9番 崎元祐治君 |
| 10番 橋本秀一君 | 11番 浦上忠文君 | 12番 小山乃里子君 |
| 13番 本岡節子君 | 14番 森脇英雄君 | 15番 上脇義生君 |
| 16番 米田和哲君 | 17番 布施典子君 | 18番 佐藤けん一郎君 |
| 19番 岡島亮介君 | 20番 平野章三君 | 21番 安達和彦君 |
| 22番 吉田基毅君 | 23番 大野一君 | 24番 田路裕規君 |
| 25番 三好道夫君 | 26番 池田林太郎君 | 27番 藤原武光君 |
| 28番 恩田怜君 | 29番 加納花枝君 | 30番 粟原富夫君 |
| 31番 亀井洋示君 | 32番 段野太一君 | 33番 津田勲君 |
| 34番 佐伯育三君 | 35番 吉田謙治君 | 36番 片岡雄作君 |
| 37番 野尻範明君 | 38番 浜崎為司君 | 39番 福浪睦夫君 |
| 40番 植中進君 | 41番 平野昌司君 | 42番 |
| 43番 | 44番 井川弘光君 | 45番 谷本徳太郎君 |
| 46番 前島浩一君 | 47番 横山道弘君 | 48番 安井俊彦君 |
| 49番 井上力君 | 50番 原和美君 | 51番 南原富広君 |
| 52番 西下勝君 | 53番 田島俊三君 | 54番 大西希仔二君 |
| 55番 佐藤清次君 | 56番 中村治助君 | 57番 藤森万也君 |
| 58番 藤本浩史君 | 59番 村岡功君 | 60番 寺坂光夫君 |
| 61番 竹田達君 | 62番 長谷川忠義君 | 63番 北山順一君 |
| 64番 武貞健治君 | 65番 浜本律子君 | 66番 小田伍郎君 |
| 67番 田中健造君 | 68番 荻阪伸秀君 | 69番 吉田多喜男君 |
| 70番 吉本泰男君 | 71番 森原健一君 | 72番 堀之内照子君 |

議事に参与した事務局職員

市会事務局長 中野晴雄君 市会事務局参与 安川孝君
議事課長 樽谷利信君 議事係長 河鍋みのる君
議事課主査 藤本和三君

出席説明員

市長 笹山幸俊君
助役 前野保夫君 助役 山下彰啓君
助役 鶴来統一君
収入役 杉田文夫君 教育委員会委員長 坂本邦夫君
選挙管理委員会委員長 十倉茂雄君 人事委員会委員長 鈴木富士彦君
代表監査委員 小野雄示君 理財局長 近谷衛一君
震災復興本部総括局長 園辺栄五郎君 総務局長 細目正璋君
市民局長 梶本日出夫君 保健福祉局長 矢田立郎君
保健福祉局医務監 坪井修平君 生活再建本部長 金芳外城雄君
環境局長 山本律君 産業振興局長 鶴崎功君
建設局長 安藤嘉茂君 都市計画局長 松下綽宏君
住宅局長 垂水英司君 港湾整備局長 山本信行君
港湾整備局空港整備本部長 平野志郎君 港湾整備局新都市整備本部長 和栗勇君
消防局長 田野育利君 水道局長 小倉晉君
交通局長 山本征朗君 教育長 鞍本昌男君
選挙管理委員会事務局長 和泉善太郎君 人事委員会事務局長 松尾政男君
監査事務局長 国重尚久君 理財局財政部長 高原剛君
総務局秘書室長 井村幹雄君 理財局財政部財務課長 安原勉君

(午前 10 時 3 分開会)

(長谷川議長議長席に着く)

議長(長谷川忠義君) これより平成 10 年第 2 回臨時市会を開会いたします。

ただいまより本日の会議を開きます。

これより議事に入ります。

日程によりまして、日程第 1 議席の一部変更の件を議題に供します。

議長(長谷川忠義君) 本件は、会派の異動に関連し、議席の一部を変更しようとするものであります。

これよりその議席番号及び氏名を事務局が朗読いたします。

(樽谷市会事務局議事課長朗読)

3 番 高山晃一君	4 番 守屋隆司君	5 番 松本周二君
6 番 梅田幸広君	7 番 白井洋二君	8 番 土居吉文君
9 番 崎元祐治君	10 番 橋本秀一君	11 番 浦上忠文君
12 番 小山乃里子君	18 番 佐藤けん一郎君	19 番 岡島亮介君
20 番 平野章三君	21 番 安達和彦君	22 番 吉田基毅君
24 番 田路裕規君	25 番 三好道夫君	26 番 池田林太郎君
27 番 藤原武光君	28 番 恩田怜君	29 番 加納花枝君

以上です。

議長(長谷川忠義君) それでは、お諮りいたします。

ただいま朗読いたしましたとおり、議席の一部を変更することに決しまして、ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

議長(長谷川忠義君) ご異議がないと認めます。

それでは、さように決定いたしました。

議長(長谷川忠義君) 次に、日程第 2 会期決定の件を議題に供します。

議長(長谷川忠義君) 本臨時市会の会期は、本日から 11 月 18 日までの 7 日間といたしたいと存じます。

(「議長、動議。」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 佐藤けん一郎君。

18 番(佐藤けん一郎君) 18 番さわやか神戸・市民の会佐藤けん一郎。

ただいま議長から、会期につきまして 18 日までというご提示があったわけですが、私には納得ができないのであります。大体今回の臨時市会は、市長からの提出議案を審議する通常のものとは異なるのであります。市長を選んだ市民 27 万 1,035 人に比べて 1 けた違う、歴代の神戸市長のどの選挙においても、いまだかつて出たことのない

30万7,797人、多数の市民の方から提出をされた議案を審議するものであります。

さらに、北は北海道札幌から南は九州博多に至るまで全国政令指定大都市で初めてという、ずしりと重い議案の審議であります。

したがって、市議員だけで審議をするという通常の形ではなくて、公聴会をセットする、一般勤労市民から、ご家庭の主婦から、商工会議所の会員から、また議案を提出された署名人、そして財政学や行政法、経済学などの専門的学識経験者など、広範な各層の代表の方にご出席を願ってご意見をお聞きし、質問もさせていただき、こういう形の公聴会をセットして、慎重に審議を尽くしたいのであります。

それには7日間では不足であります。少なくとも10日、すなわち18日の閉会日を28日の閉会としていただきたい。このように会期修正の動議を提出いたすものであります。

議長におかれまして、何とぞよろしく会期延長の修正動議、お取り計らいいただきますようお願いをする次第です。

以上。

議長（長谷川忠義君） ただいま佐藤けん一郎議員よりお聞きのとりの動議が提出されましたが、動議の成立には他に1名以上の賛成者を要しますので、賛成の方のご起立を願います。

（賛成者起立）

議長（長谷川忠義君） 所定の賛成者がおりますので、動議は成立いたしました。

よって、本動議を議題とし、直ちに起立により採決いたします。

議長（長谷川忠義君） 本動議のとおり決することに賛成の方の起立を求めます。

（賛成者起立）

議長（長谷川忠義君） 起立少数であります。

よって、この動議は否決されました。

議長（長谷川忠義君） それでは、本件について討論の通告がありますので、発言を許可いたします。52番西下勝君。

（52番西下勝君登壇）（拍手）

52番（西下勝君） 私は、日本共産党市議員団及び住民投票議員団を代表して、会期決定の件について、反対討論を行います。

このたびの「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例制定の直接請求は、憲法と地方自治法に基づいて取り組まれ、全国的にも政令指定都市では初めてのものです。

さらに、請求に必要な有権者の50分の1という最低基準の実に13倍に上る多くの市民が請求した画期的なものであります。この条例案の行方は単に神戸だけではなく、全国が注視しているものであります。

私たち議員団は、こうした多くの市民が切実に求めている住民投票条例については、市政への住民参加という点でも、地方自治の柱の1つである住民自治という点からも、住民こそが主人公を貫く上でも大切なことであり、議会としては民意の重みを真摯に受けとめ、

住民の意見を最大限反映できる体制をとり、徹底審議を行うべきと考えています。

また、住民参加が地方政治と自治体行政の民主的前進を具体化していく上で欠かすことができない課題であることも明らかであります。

ところが、提案された日程はわずか7日間であります。それも2日間の本会議と3日間の委員会審議だけあります。これでは慎重・徹底審議が保障された日程とは言いがたいのであります。

例えば神戸市議会において、この間行われてきた水道や地下鉄料金値上げなどに関する対応を見ても、他都市への調査や公聴会の開催、さらには参考人の招致など、神戸市議会では必要な手だてを尽くしてきているのであります。

これまでの事例に即しても、また市民参加と住民の意見を積極的に反映するという点からも、このたびの7日間という会期は短過ぎるのであります。

現に昨日の議会運営委員会で、各会派は徹底審議は重要であると口では言いながら、市民から出された陳情についての口頭陳述の時間を2時間ないし3時間に制限してしまったのであります。

請願・陳情取扱要綱では、陳情代表者から口頭陳述を受けることとする、このように明記されているにもかかわらず、会期を理由にし、特例と称して多数で口頭陳述制限を強行したのであります。これは議会制民主主義を破壊し、住民参加を遠ざける行為であり、容認できるものではありません。

日本共産党議員団及び住民投票議員団は、30万人を越す署名の重みを考え、徹底審議を尽くすために、1. 公聴会の開催により真に利害関係を有する者または学識経験を有する者から意見を聞くこと、2. 委員会で参考人の意見を聞き質問をすること、3. 住民投票に取り組んできた他都市などの調査を行うこと、4. 特別委員会の設置や常任委員会と特別委員会の連合審査を行うこと、5. 議事録を作成し公開することなどを要求するものであります。

こうした審議を尽くすには、臨時市会の7日間の日程は不十分であります。徹底審議が保障される日程の確保を求め、反対の討論といたします。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 討論は終わりました。

これよりお諮りいたします。

本件採決の方法は、記名投票により決することにいたします。

直ちに議場の出入口を閉鎖いたします。

(門扉)

議長(長谷川忠義君) この際申し上げます。

今臨時市会の会期を7日間とすることに賛成の方は白票を、反対の方は青票を投票願います。白票・青票は、お手元にあらかじめ配付いたしておりますが、配付漏れはございませんか。

(なし)

議長(長谷川忠義君) 配付漏れなしと認めます。

投票箱の点検をいたします。

(投票箱点検)

議長（長谷川忠義君） それでは、1番芦田賀津美君より順次投票をお願いします。
（投票）

議長（長谷川忠義君） 投票漏れはございませんか。
（なし）

議長（長谷川忠義君） 投票漏れなしと認めます。
よって、投票は終了いたしました。

議長（長谷川忠義君） これより開票いたします。
開票立会人を指名いたします。

1番 芦田賀津美君	4番 守屋隆司君	6番 梅田幸広君
7番 白井洋二君	9番 崎元祐治君	11番 浦上忠文君
13番 本岡節子君		

以上7名の方をご指名いたします。

それでは、開票立会人の方はお願いいたします。

（7立会人立会・開票）

議長（長谷川忠義君） 開票の結果をご報告申し上げます。

議長を除く出席議員数 69名

投票総数 69票 有効投票 69票

有効投票中

賛成（白票） 50票

反対（青票） 19票

以上のとおりであります。

よって、本臨時市会の会期は、本日から18日までの7日間とすることに決定いたしました。（拍手）

賛成議員

1番 芦田賀津美君	2番 大澤和士君	4番 守屋隆司君
5番 松本周二君	6番 梅田幸広君	7番 白井洋二君
8番 土居吉文君	9番 崎元祐治君	10番 橋本秀一君
15番 上脇義生君	16番 米田和哲君	17番 布施典子君
19番 岡島亮介君	20番 平野章三君	21番 安達和彦君
22番 吉田基毅君	23番 大野一君	24番 田路裕規君
25番 三好道夫君	26番 池田林太郎君	27番 藤原武光君
34番 佐伯育三君	35番 吉田謙治君	36番 片岡雄作君
37番 野尻範明君	38番 浜崎為司君	39番 福浪睦夫君
40番 植中進君	41番 平野昌司君	44番 井川弘光君
45番 谷本徳太郎君	46番 前島浩一君	47番 横山道弘君
48番 安井俊彦君	54番 大西希仔二君	55番 佐藤清次君

56 番	中村治助君	57 番	藤森万也君	58 番	藤本浩史君
59 番	村岡功君	60 番	寺坂光夫君	61 番	竹田達君
63 番	北山順一君	64 番	武貞健治君	65 番	浜本律子君
66 番	小田伍郎君	67 番	田中健造君	68 番	荻阪伸秀君
69 番	吉田多喜男君	70 番	吉本泰男君		

反対議員

3 番	高山晃一君	11 番	浦上忠文君	12 番	小山乃里子君
13 番	本岡節子君	14 番	森脇英雄君	18 番	佐藤けん一郎君
28 番	恩田怜君	29 番	加納花枝君	30 番	粟原富夫君
31 番	亀井洋示君	32 番	段野太一君	33 番	津田勲君
49 番	井上力君	50 番	原和美君	51 番	南原富広君
52 番	西下勝君	53 番	田島俊三君	71 番	森原健一君
72 番	堀之内照子君				

議長（長谷川忠義君） 議場の閉鎖を解きます。
（開扉）

議長（長谷川忠義君） 次に、日程第 3 市会運営委員会委員選任の件を議題に供します。

議長（長谷川忠義君） 本件は、会派の異動に関連し、市会運営委員会委員の選任を新たに行おうとするものであります。

それでは、同委員を委員会条例第 6 条第 1 項の規定に基づき、議長よりご指名申し上げます。

議長（長谷川忠義君） 市会運営委員会委員に 49 番井上力君をご指名申し上げます。ご異議ございませんか。
（「異議なし」の声あり）

議長（長谷川忠義君） ご異議がないと認めます。
それでは、さように決定いたしました。

議長（長谷川忠義君） 次に、日程第 4 第 68 号議案を議題に供します。

第 68 号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件

「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例を次のように制定する。

平成 10 年 11 月 12 日提出

神戸市長 笹山幸俊

「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例案

(目的)

第1条 この条例は、神戸市がポートアイランド沖で計画中の「神戸空港」建設について、地方自治の本旨を実現するため、市民の意思を明らかにし、市政の民主的な運営を図ることを目的とする。

(住民投票)

第2条 前条の目的を達成するために、「神戸空港」建設に関し、その是非を問うための住民投票(以下「住民投票」という)を行う。

2 住民投票は、市民の自由な意思が反映されるものでなければならない。

(住民投票の執行及び期日)

第3条 住民投票は市長が執行するものとする。

2 市長は、住民投票に関する事務を管理、運営するために住民投票管理委員会を設置する。

3 住民投票は、本条例の施行の日から 2 ヶ月以内に実施するものとする。

4 住民投票の期日(以下「投票日」という)は、市長が定める日曜日とし、市長は投票日の 15 日前までにこれを告示しなければならない。

(投票資格者)

第4条 住民投票における投票の資格を有する者は、以下のいずれかの要件を満たす者とする。

(1) 投票日において神戸市に住所を有する者であって、前条に規定する告示の日において神戸市の選挙人名簿に登録されている者、及び告示日の前日において選挙人名簿に登録される資格を有する者。

(2) 地方自治法第 13 条の 2 に定める住民の記録のうち、外国人登録によって、前条に規定する告示日の前日までに引き続き 3 年以上の日本在住が確認される定住外国人のうち、告示日の前日までに神戸市に引き続き 3 ヶ月以上在住していることが外国人登録によって確認される者であって、告示日の前日に満 20 歳以上の者。

(投票資格者名簿)

第5条 市長は、投票資格者について、「神戸空港に関する住民投票資格者名簿」を作成するものとする。

(市民への周知及び情報の公開)

第6条 住民投票管理委員会は、住民投票の告示があった日から 3 日以内に全投票資格者に対し、「神戸空港」建設計画の概要、投票日、投票方法等を通知しなければならない。

2 市長は告示期間中、「神戸空港」建設計画に係る、規則で定める行政資料を縦覧に供さなければならない。

(投票の方式)

第7条 住民投票は、秘密投票とする。

2 投票は、1人1票とする。

3 投票資格者は、「神戸空港」建設について、賛成、反対のいずれかの欄に、「」（以下「丸印」という）の記号を記載し、投票箱に入れなければならない。

（投票所における投票）

第8条 投票資格者は、投票日に住民投票を行う場所に行き、名簿またはその抄本の照合を経て、投票しなければならない。

（投票の効力の決定）

第9条 投票の効力の決定に当たっては、次条の規定に反しない限りにおいて、その投票した者の意思が明白であれば、その投票を有効とする。

（無効投票）

第10条 住民投票において、次の各号のいずれかに該当する投票は、無効とする。

（1）所定の投票用紙を用いないもの。

（2）丸印の記号以外の事項を記載したもの。

（3）丸印の記号のほか、他事を記載したもの。

（4）丸印の記号を投票用紙の賛成欄及び反対欄の2ヶ所に記載したもの。

（5）丸印の記号を投票用紙の賛成欄、反対欄のいずれに記載したかが確認しがたいもの。

（投票運動）

第11条 住民投票に関する運動は自由とする。ただし、買収や脅迫など市民の自由な意思が拘束され、不当に干渉されるものであってはならない。

（投票および開票）

第12条 投票管理者、投票時間、投票所、投票立会人、開票場所、開票立会人、点字投票、代理投票、不在者投票その他住民投票の投票および開票に関しては、公職選挙法（昭和25年法律第100号）同法施行規則（昭和25年総理府令第13号）の規定を準用する。

（結果の告示など）

第13条 市長は、住民投票の結果が判明した時には、速やかにこれを告示するとともに市会議長に通知しなければならない。

（住民投票に関する市長の義務）

第14条 市長は、本条例施行の日から住民投票の結果が確定するまで、「神戸空港」建設のための全ての行政事務および工事を停止するものとする。

2 市長は、地方自治の本旨に基づき、住民投票における有効投票の賛否いずれか過半数を得た結果を尊重しなければならない。

（委任）

第15条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

付則

（施行期日）

本条例は、成立の日から施行する。

理由

平成10年11月2日に地方自治法（昭和22年法律第67号）第74条第1項の規定による条例の制定の請求を受理したので、同条第3項の規定により、議会に付議する必要があるため。

地方自治法第74条第3項の規定に基づく意見

平成 10 年 11 月 12 日

神戸市長 笹山幸俊

地方自治法第 74 条第 1 項の規定に基づく「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の制定の請求に対する同条第 3 項の意見は、次のとおりである。

震災から 3 年 9 か月が経過しました。この間、全国の皆様から温かい励ましやご支援をいただきながら、震災からの 1 日も早い復興に向けて、市民とともに全力をあげて取り組んできたところです。

復興に当たっては、何よりもまず、被災市民の「暮らし」の早期復興が最も重要な課題であり、従来より、「神戸市復興計画」をはじめ、「市民福祉復興プラン」、「神戸のすまい復興プラン」、「神戸経済本格復興プラン」などに基づき、「医・職・住」を 3 本柱とした、きめ細かい支援を推進してきたところです。

このうち、福祉サービスについては、特別養護老人ホームの緊急整備、24 時間対応のホームヘルプサービス、デイサービス及びショートステイをはじめとした在宅福祉サービスの大幅な拡充などを実施しております。

安定した生活の基礎である住宅については、公的住宅の建設や民間住宅の再建支援に積極的に取り組み、特に、公営住宅等については供給目標の 26,100 戸を上回る約 28,000 戸の供給について既にめどが立っている状況であり、入居後の家賃低減化についても積極的に取り組んでいるところです。

また、震災で大きな被害を受けた都市基盤の整備として、被災市街地における区画整理、再開発等について、まちづくり協議会などを通じて地域の声を反映させながら、鋭意、進めております。また、神戸港については、主要な港湾施設は既にすべて復旧工事を完了し、港湾サービスの向上を図りながら国際競争力の強化に取り組んでおります。

更に、市民生活を支える産業の復興については、緊急対策として仮設工場の建設、本格復興対策として復興支援工場の建設などを行い、早期復旧による雇用の確保に努めているところです。

しかし、仮設住宅から恒久住宅への円滑な移行や生活再建が厳しい状況にある方々への自立支援、更に景気低迷のもとでの神戸経済の本格復興など、緊急かつきめ細かい対応が求められており、残された課題を整理しながら、早期に復興のめどをつけなければならぬ状況にあり、一日も早い復旧及び復興に全力を傾注して取り組んでいるところです。

これらの取組と併せ、間近に迫った 21 世紀を見据え、今後の活力ある神戸を築くために必要な中長期的課題についても適確に対処していくことが私に課せられた重大な責務であると考えております。

人・物・情報の新しい流れを作りだし、神戸の新しい交流窓口となる神戸空港は、このような中長期的な観点から、神戸の活力あるまちづくりに大きな力を発揮する都市基盤として推進しているものです。

また、神戸空港は、都心に近接する優れた立地条件を生かし、新たな産業立地の促進や地場産業をはじめとする既存産業の活性化などを通じて、市民の安定した雇用の確保や市民福祉の向上に大きく貢献することができる都市基盤であると考えております。

21 世紀の神戸の新しい都市像、例えば、観光やコンベンション等の振興によるにぎわいのある「集客都市」づくり、また、医療関連の産業集積や研究開発、人材育成の拠点となる「医療産業都市」づくり、更に、多彩な人材が集い、企業活動や市民文化などの各分野で新しい情報が生まれ、発信されるような「情報文化都市」づくりなどの施策の推進を通じて、神戸の活力と魅力を一層高めていきたいと考えており、空港の整備は、そのようなまちづくりの実現に大きな効果を発揮するものと考えております。

神戸空港は、環境に配慮した利便性の高い空港をめざし、これまで長年にわたる経過の中で、市民の代表で構成される神戸市会において必要性等について十分に議論が尽くされ、その議決を踏まえて推進しているところです。

具体的には、平成 2 年 3 月に「神戸空港の第 6 次空港整備五箇年計画への組み入れに関する意見書」を全会派一致で採択いただき、これを受けて、その早期実現に向けて、国その他関係機関と協議及び調整を行い、諸手続を進めてきたところです。

また、震災の前後を通じて、毎年度、事業の推進に向けて必要な予算の議決をいただき、市民から提出された請願に対しても空港計画を推進する意思を明確に表明される方向で議決をいただいております。

更に、平成 8 年 3 月に神戸空港の設置管理者を本市と定めることについて兵庫県と協議するための議決をいただき、これを受けて兵庫県との協議の後、飛行場の設置許可申請を行い、国が主宰する公聴会を経て平成 9 年 2 月に運輸大臣から飛行場の設置許可を得ているところです。

環境に関しては、平成 7 年 10 月から平成 8 年 5 月にかけて飛行場の設置及び港湾計画の一部変更に係る環境アセスメントを、また、平成 10 年 1 月から同年 10 月にかけて空港島の公有水面埋立てに係る環境アセスメントをそれぞれ実施し、その中で住民説明会や公聴会を開催して市民の意見ができるだけ空港計画に反映されるよう努めてきたところです。

なお、飛行場の設置許可の後、国の補助を得て実施設計調査を行い、神戸空港は既に事業着手済みの空港という位置づけがなされております。

このような長年にわたる経過を経て、現在、公有水面埋立ての免許の取得に係る手続を行っているものです。

神戸空港については、既に平成元年 4 月に神戸空港建設促進協議会が設立され、兵庫県下の数多くの自治体及び議会のほか、約 150 の経済団体、約 900 に上る企業等の参画を得て早期実現に向けて積極的な要望活動や広報宣伝活動が展開されてきたところであり、また、本年 9 月には、数多くの団体から神戸空港の早期実現を求める要望書をいただいております。

一方、従来より市民の広範な理解を得るため、神戸空港ニュースや広報こうべなど各種の広報媒体を通じて、空港計画の現状やスケジュール等について広く市民にお知らせしてきました。

特に、神戸空港ニュースは、市内全世帯を対象に、平成 5 年 11 月から現在に至るまで合計 18 号を発行し、神戸空港の必要性、航空機の騒音、空港の波及効果、震災復興との関係など市民の関心の高いテーマを設定して詳しく説明し、市民から寄せられた意見及び要望に対する本市の考え方を掲載するなど、市民理解の促進に努めてきたところです。

また、自治会、婦人会など地域の団体に対しても機会あるごとに説明し、一層の理解を得ることができるよう努めております。更に、神戸空港に関する調査資料は、基本的にす

べて情報公開を行っております。

今回、「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の制定を求める直接請求が提出されましたが、現行の地方自治制度は、間接民主制を基本としており、住民投票を含む直接民主制は、それを補完する一手段と認識しております。

神戸空港計画については、先に申しあげたとおり、市会にお諮りしながら、一つ一つ順を追って手続を行い、現在に至っており、議会制民主主義のルールに基づいて、最大限の市民参加も図りながら進めてきたところです。このルールを尊重し、これに基づいて市政を推進するのが私の努めであると考えております。

したがって、構想段階ならともかく、推進の意思形成を終えている現在の状況下で、改めて是非を問う住民投票条例は、制定する必要がないものと考えております。

今回の条例の制定の請求に対する考え方は以上のとおりですが、神戸空港計画について、なお十分にご理解いただけていない方々もおられることについては、謙虚に受け止めたいと考えており、より一層、市民理解が得られる広報に努めてまいりたいと考えております。

神戸市は、従来から大都市の中でも市民参加による行政を標榜し、全国に先駆けて様々な広聴制度を導入してきました。この「参加と対話」の市政をいささかも変更するものではありません。今後とも、既存の市民参加の施策を検証し、より効果的な広報及び広聴のあり方について議会とも協議しながら検討し、市民参加による市政をより一層推進してまいりたいと考えております。

議長（長谷川忠義君） これより当局の説明を求めます。

笹山市長。

（市長笹山幸俊君登壇）（拍手）

市長（笹山幸俊君） ただいまご上程になりました第 68 号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件についてご説明を申し上げます。

本件は、地方自治法の規定による所定の手続を経て条例制定の直接請求があり、11月2日に受理したもので、ポートアイランド沖に計画中の神戸空港建設の是非を問う住民投票を実施することを目的とする条例であります。

この条例につきまして、私の意見をこの際申し上げたいと存じます。

震災から3年9カ月が経過をいたしました。この間、全国の皆さん方から温かい励ましやご支援をいただきながら、震災からの一日も早い復興に向けて、市民とともに全力を挙げて取り組んでまいりました。

復興に当たりましては、何よりもまず被災市民の暮らしの早期復興が最も重要な課題でございます。従来から神戸市復興計画をはじめ市民福祉復興プラン、神戸のすまい復興プラン、神戸経済本格復興プランなどに基づきまして、医・職・住を3本柱といたしますきめ細かい支援を推進してまいりました。

このうち具体的には、福祉サービスにつきましては特別養護老人ホームの緊急整備、24時間対応のホームヘルプサービス、デイサービス及びショートステイをはじめとします在宅福祉サービスの大幅な拡充を実施いたしております。

安定した生活の基礎でございます住宅につきましては、公的住宅の建設また民間住宅の再建支援に積極的に取り組んでまいりました。特に公営住宅等につきましては、供給目標の2万6,100戸を上回ります約2万8,000戸の供給につきまして既にめどが立っている状況となっております。さらに、入居後の家賃低減化につきましても積極的に取り組んでいるところでございます。

また、震災で大きな被害を受けました都市基盤の整備としましては、被災市街地における区画整理、再開発等につきまして、まちづくり協議会などを通じまして地域の声を反映させながら、鋭意進めているところでございます。

また、神戸港につきましては、主要な港湾施設は既に復旧工事を完了し、港湾サービスの向上を図りながら国際競争力の回復・強化に取り組んでいるところでございます。

さらに、市民生活を支える産業の復興につきましては、緊急対策としましてまず仮設工場の建設、本格復興対策としましては復興支援工場の建設などを行いまして、早期復旧による雇用の確保に努めているところでございます。

しかしながら、仮設住宅から恒久住宅への円滑な移行や生活再建が厳しい状況にある方々への自立支援、さらに景気低迷のもとで神戸経済の本格復興など、緊急かつきめ細かい対応が求められております。残された課題を整理しながら、早期に復興のめどをつけなければならない状況にあり、一日も早い復旧及び復興に全力を傾注して取り組んでいるところでございます。

これらの取り組みとあわせまして、間近に迫りました21世紀を見据えて、今後の活力ある神戸を築くために必要な中長期的課題についても、的確に対処していくことが私に課せられた重大な責務であると考えております。

人・物・情報の新しい流れをつくり出し、神戸の新しい交流窓口となります神戸空港は、

この中長期的な観点から神戸の活力あるまちづくりに大きな力を発揮する都市基盤として推進しているものでございます。

また、神戸空港は、特色としまして都心に近接するすぐれた立地条件を生かし、新たな産業立地の促進や地場産業をはじめとします既存産業の活性化などを通じまして、市民の安定した雇用の確保や市民福祉の向上に大きく貢献することができる都市基盤であると考えております。

21世紀の神戸の新しい都市像、例えば観光・コンベンション等の振興によるにぎわいのある集客都市づくり、また将来の福祉にかかわります医療関連の産業集積あるいは研究開発、人材育成の拠点となります医療産業都市づくり、さらに多彩な人材が集い、企業活動や市民文化などの各分野で新しい情報が生まれ、発信されるような情報文化都市づくりなどの施策を進めておりまして、神戸の活力と魅力を一層高めてまいりたいと考えており、空港の整備はそのようなまちづくりの実現に大きな効果を発揮するものと考えております。

神戸空港は、環境に配慮した利便性の高い空港を目指しております。これまで長年にわたる経過の中で、市民の代表でございます神戸市会におきまして、必要性等について十分に議論を尽くしていただき、その議決を踏まえて推進しているところでございます。

具体的に申し上げますと、平成2年3月に神戸空港の第6次空港整備五箇年計画への組み入れに関する意見書を全会派一致で採択をされております。これを受けまして、その早期実現に向けて、国その他関係機関との協議及び調整を行い、諸手続を進めてきたところでございます。

また、震災の前後を通じまして、毎年度事業の推進に向けて必要な予算の議決をいただき、市民から提出されておりました請願等につきましても、空港計画を推進する意思を明確に表明される方向で議決をいただいております。

さらに、平成8年3月に神戸空港の設置管理者を本市と定めることについて、兵庫県と協議するための議決をいただきました。これを受けまして兵庫県と協議の後、飛行場の設置許可申請を行い、国が主宰する公聴会を経て平成9年2月に運輸大臣から飛行場の設置許可を得ているところでございます。

環境に関しましては、平成7年10月から平成8年5月にかけて飛行場の設置及び港湾計画の一部変更に係る環境アセスメントを、また平成10年1月から同年10月にかけて、空港島の公有水面埋立に係る環境アセスメントをそれぞれ実施をいたしました。その中で住民説明会や公聴会を開催いたしまして、市民の意見ができるだけ空港計画に反映されるよう努めてきたところでございます。

なお、飛行場設置許可の後、国の補助を得て実施設計調査を行い、神戸空港は既に事業着手済みの空港という位置づけがなされております。

このような長年にわたります経過を経まして、現在公有水面埋立免許の取得に係る手続を行っているものでございます。

神戸空港につきましては、既に平成元年4月に神戸空港建設促進協議会が設立され、兵庫県下の数多くの自治体及び議会のほか、約150の経済団体、約900に上る企業等の参画を得まして、早期実現に向けて積極的な要望活動や広報宣伝活動が展開されてきたところでございます。また、本年9月には数多くの団体から神戸空港の早期実現を求める要望書もいただいております。

一方、従来より市民の広範なご理解を得るため、神戸空港ニュースあるいは広報こうべ

など各種の広報媒体を通じまして、空港計画の現状やスケジュール等について広く市民にお知らせをしております。

特に神戸空港ニュースにつきましては、市内全世帯を対象に平成5年11月から現在に至るまで合計18号を発行しております。神戸空港の必要性、航空機の騒音、空港の波及効果、震災復興との関連等、市民の関心の深いテーマを設定いたしまして詳しく説明し、市民から寄せられましたご意見及びご要望に対する本市の考え方を掲載するなど、市民理解の促進に努めてきたところでございます。

また、自治会あるいは婦人会など地域の団体に対しましても機会あるごとに説明申し上げ、一層の理解を得ることができるよう努めております。

さらに、神戸空港に関する調査資料は、基本的にすべて情報公開を行っております。

今回「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の制定を求める直接請求が提出されましたが、現行の地方自治制度は間接民主制を基本としており、住民投票を含む直接民主制は、それを補完する一手段であると認識いたしております。

神戸空港計画につきましては、さきに申し上げましたとおり、市会にお諮りしながら1つ1つ順を追って手続を行い、現在に至っており、議会制民主主義のルールに基づいて、最大限の市民参加を図りながら進めてきたところでございます。このルールを尊重しまして、これに基づいて市政を推進するのが私の努めであると考えております。

したがって、構想段階ならともかく、推進の意思形成を終えている現在の状況下で、改めて是非を問う住民投票条例は制定する必要がないものと考えております。

今回の条例の制定の請求に対する私の考えを以上申し上げましたが、神戸空港計画につきましてはなお十分にご理解いただけていない方々もおられるということにつきましては、謙虚に受けとめたいと考えており、より一層市民理解を得ながら広報に努めてまいりたいと思っております。

神戸市は、従来から大都市の中でも住民参加による行政を標榜し、条例もつくり、全国に先駆けてさまざまな広聴制度を導入してまいりました。この参加と対話の市政をいささかも変更するものではございません。

今後とも既存の市民参加の施策を検証いたしまして、より効果的な広報及び広聴のあり方につきまして、議会とも協議させていただきながら検討し、市民参加による市政をより一層推進してまいりたいと考えている次第でございます。

何とぞよろしくご審議の上、適切な議決を賜りますようお願い申し上げます。ありがとうございました。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 当局の説明は終わりました。

本件に関し、質疑の通告がありますので、順次発言を許可いたします。

まず、2番大澤和士君。

(2番大澤和士君登壇)(拍手)

2番(大澤和士君) 私は、公明党神戸市会議員団を代表して、「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件に関し質疑を行います。

神戸のまちは、震災によって大きな打撃を受け、また経済の低迷からの雇用の減少、中小企業・商店の経営不振など、まさに深刻な経済状況となっております。さらに、若年人口の減少や市民収入の減少などから、まさに崩壊過程にある神戸経済の復興、また市民生

活の基盤をどう支えていくのか、これが急務であります。

人・物・情報の流れは、海の港から空港を中心とした時代へと変化してきております。新しい時代の市民の繁栄を生み出す医療・健康産業、情報通信産業、エコビジネスなどの育成、あるいは芸術・文化の振興などを目指す中で、国内はもとより国際的な交流が活発になされることが必須であります。

空港は、その意味で新時代の市民生活に必要な施設であり、神戸復興・再生に向けての諸施策の1つとして不可欠な都市装置であります。市民の福祉・健康・教育等の施策をさらに充実させるためには、空港を設置し、雇用の確保、市民収入の増加による税源涵養を図ることによって初めて可能になると考えますが、神戸のまちづくりにおける空港の意義について、市長の見解をお伺いいたします。

次に、空港建設反対派各政党の主張についてであります。

空港建設反対を唱えるいわゆる反対派は、空港計画の廃棄、計画の見直しあるいは凍結、いずれを求めているか、全く不明であるのみならず、仮に空港計画の廃棄を求めるものであれば、代替案を出すべきところが、具体案は何もないという無責任ぶりであります。それらについては、住民投票に付する以前の問題として、十分な議論がなされておらず、計画そのものを廃棄せよとしているのか、凍結せよとしているのか、いまだ明らかにされていないのであります。

共産党神戸市会議員団は、これまでの空港建設の推進の立場から、震災前の平成6年3月に突然空港建設に反対を表明しました。議事録によると、その時点での言い方は、「我が党は、課題は解決の見込みがないとの態度をとるものではありませんが、問題点が未解決・未解明のまま、着工あるいは直接着工に結びつく作業はすべきでない」と主張するものである。」ということでした。平成7年には、「神戸空港は凍結し、見直すことを求めてきた。」となり、平成8年には「空港の必要性、管制の安全性、環境・公害問題、財政問題等が未解明であり、それが解明されない間は着工を前提とした作業は中止すべき」となっています。さらに、平成9年には「空港建設が優先して推進されることは認められない。」となっており、平成10年には、「問題が未解決のままでは、空港建設を推進することは認められない。」となっております。

そもそも空港は不要であるという議論なのか、単に計画の詳細が不明だから組みしがたいと言っているのか、財政が心配だから凍結せよと言っているのか、それならば財政状況が好転すれば空港建設は認めるのか、明らかにされておりません。

新社会党も、意見は微妙に変遷し、平成6年には「空港計画の取りやめ」、7年には「空港計画は中止すべき」、ところが平成8年には今度は「財政・必要性・環境・空域などの課題解決の見通しが立っていない神戸空港計画は凍結すべき」となっています。

そこで、これまでの議論の中で、市長として、これら反対派とされている会派のあいまいな意見について、市長はどのように認識されているのか、お伺いしたいと思います。

さらに、空港建設に対する態度にとどまらず、空港論議の背景には、震災の被害と不況にあえぐ市民生活をいかに回復し、豊かにするかの一大課題があり、我々公明党議員団は、その1つの重要政策として空港建設を主張してまいりました。それが間違いであると言うならば、公党として、建設阻止にせよ、凍結にせよ、この課題の前に代替案を示す責任があるのではないのでしょうか。

しかし、議会においても、いまだ明確な代替案は出されておらず、わずかにそれに近い議論かと思われるものに、本年10月8日の市会本会議での共産党の森原議員の討論があ

りました。ただ、それは空港建設計画を廃棄せよというものではなく、「何が何でも空港をつくらなければならない必然性はどこにあるのでしょうか。」と疑問を呈するのみでありました。そして、「福祉・保健・医療や環境・防災などの視点から都市をつくり変えるならば、市民の望む方向で雇用がふえ、経済が活性化し、税収もふえ、また市民が安心して生活を送ることができる。」と論じております。

しかし、既に介護保険制度導入もにらみつつ、震災後の福祉ニーズが急増したことに対して、予算規模 7,000 億円になんなんとする市民福祉総合計画後期実施計画を前倒しし、実施していることは、議会では周知のことであり、当然これによる雇用増も見込み済みであります。また、医療についても、先般市・議会共同で医療産業都市構想を打ち出し、WHO 神戸センターの機能も生かして、文字どおり医療・健康関連産業の育成に乗り出したところでもあります。環境・防災についても、既に周知のごとく、下水の高度処理を推進し、分別収集による資源リサイクルの推進、コージェネレーションの研究・実現化、防災と環境保全とを合わせたグリーンベルト事業なども推進中であります。

このことを共産党の森原議員は知らないと言うのでしょうか。同議員が新たな提案のごとく述べているのは、既に取り組みを進めている課題であり、空港建設をやめたからといって、それに必要な資金が手元に残るわけでもなく、これらの事業に投じようもないことは、市会議員であればだれでも知っていることでもあります。

むしろ現実には、これらの特に福祉施策を充実するための財源をどう確保していくかに腐心しているのが実態であり、財源涵養は、すなわち市民の収入をふやすことであり、そのための空港建設の提案なのであります。例えば 50 人定員の特別養護老人ホームの建設だけで、市として約 6 億円助成しなければなりません、まずその財源を今後も確保していくにはどうするのが問題なのであります。

したがって、空港建設をやめることによって福祉の充実が図れるものではないと考えますが、市長のご見解をお伺いいたします。

さらに、もう 1 つ空港にかわる案とおぼしきものとして、住民投票条例制定のための署名を募るチラシの中に、「空港のかわりに中小企業・地場産業の振興に使えば、市民の仕事はもっとふえます。」とあります。中小企業・地場産業の振興についても、震災以降、既に約 3,000 億を投じ、融資制度の拡充、税の軽減、中小企業診断事業、工場の集団化などを行ってきました。この上、さらに具体的にどのような方法を講じればよいと言うのでしょうか。単に中小企業の振興といっても、具体的な方法論が示されない限り、何ら意味のない話であります。

したがって、仕事はもっとふえるという根拠は何なのか、空港をやめてこれで行くべしとするなら、納得のいく提案がなければ、これまたためにする無責任な批判と言わざるを得ません。市内産業の活性化のために本市が今まで取り組んできた振興策とともに、空港建設による活性化の効果について、市長のご見解をお伺いしたいと思います。

この議論は、一見住民投票と関係ないように見えますが、空港建設の是非を問う住民投票の主要論点であり、賛成側は空港の利益を、反対側は負担を主張する以上は、それぞれの政策を住民投票論議において明確にすべきであり、法学者の指摘にもあるように、利益・負担・反対の場合の代替案などが十分考慮されるよう投票を行う必要があると考えます。その意味で、住民投票条例を審議しようとする今日の時点においても、反対派から代替案が出されていないことに対し、少なくとも議会における無責任のそしりは免れないことをあわせて指摘をしておきたいと思っております。

なお、反対派であるさわやか神戸・市民の会所属の高山議員から、神戸空港建設の代替案として、関西空港へのアクセスを向上させるために、生田川をちょっと掘り下げ、新神戸駅に横づけして、同空港行きの船が就航できるようにするという案が、本年10月8日の本会議で出されました。さすがに物理的可能性・費用・効果について、余りに現実を無視した提案であると思われますが、念のため市長のコメントをお伺いしたいと思います。

次に、環境問題と広報のあり方についてお伺いいたします。

空港建設をめぐる環境問題等について、市民に対し正しい情報が伝えられておらず、市民の誤解を招いたり、必要以上の不安を与えたことは、広報のあり方に問題があったのではないかという点であります。

例えば住民投票条例制定のための署名を募るチラシの中に、「ぜんそくはふえませんか。」と書かれております。大気汚染の問題に関しては、肺に有害だと言われている窒素酸化物の量と環境への影響について、平成8年に報告された環境影響評価書によると、飛行機・空港内車両等を含む空港全体から出る量は、年間約367.5トンとなっています。市全体の年間排出量は、空港の分を含めて1万5,950トンであり、市全体の2%となっています。このチラシにあるようなぜんそくの不安について、市長はどのように考えておられるのか、お伺いいたします。

また、同チラシの中で「海は汚れませんか。」と書かれてありますが、これに関連するものとして、空港島の建設による大阪湾の汚濁の心配が一部の学者から示されています。しかし、その論拠は一体何なのでしょう。神戸大学の讃岐田助教授は、「神戸空港ができると大阪湾の海流が変化し、汚染物質が滞留する。」と言っています。その根拠を通産省の水理模型実験の結果としていますが、通産省が行った実験は、防波堤で明石海峡の幅を狭めたとき、大阪湾の海流がどう変化するかという実験であり、空港島ができたらどうなるかの実験ではありません。実験の目的も内容も違うものを無理やり神戸空港に結びつけることなどは、まことに不適切であると思います。

また、1994年2月7日付毎日新聞に京都大学防災研究所の今本教授が、「宇治川水理実験所で実験を行った結果、神戸空港により大阪湾の汚濁が加速されるおそれが強い。」とのコメントが掲載されました。しかし、今回、神戸市は埋立免許出願に際しての環境アセスメントのため、同教授に海流調査を依頼、同じ宇治川水理実験所で実験を行ったところ、海流に影響のない結論を得て、公表をしています。

しかしながら、前述のように、全く前提の違う実験を空港島に置きかえて海流に影響があるとの指摘とともに、いまだに今本教授の過去の見解が空港反対の論拠として使われている向きがあります。これらに対し、市長はどのように考えておられるのか、ご見解をお伺いいたします。

次に、住民投票の法制度上の不備及び条例案の具体的問題点について、お伺いをいたします。

まず、法理論上の議論として、住民投票条例に基づく住民投票については、現行法制度上明確な規定がなされていないという根本的な問題があります。地方自治法では、単に住民の条例制定改廃請求から、自治体の長が議会に提案するまでの一連の手続を規定するのみで、いわゆる住民投票条例については、その意義や対象についても、だれが投票を執行すべきか、また投票を行う時期の設定、その期間中の運動のあり方、直接民主主義を効果あらしめる上で定足数の規定が必要かどうか、投票結果の拘束力の有無等々、何ら法規定が存在せず、直接民主主義の一制度としてその意義が訴えられながら、一方で制度の不備

が指摘されているのであります。

そこで、お伺いしたいのは、住民投票の対象としての適否についてであります。住民投票という方法が、直接民主主義の重要な手法として市民にとって妥当な結果をもたらすためには、前述の法制度上の不備について、十分な検討がなされなければならないと、何でも単純にマル・バツで施策の賛否を問えばいいというものではないと考えます。空港問題がそもそも住民投票になじむ対象であるかどうか、市民の自由な意見表明をどう担保するかなど、さまざまな検討と準備が必要であると考えます。

例えば神戸大学の阿部教授は、自治体の名称、役所の位置などが一番ふさわしいとして、そのほか住居表示、分校廃止など、メリット・デメリットを比較・検討して、間接民主主義よりは直接民主主義の方がうまく機能するような場合に限定すべきであるとしています。

さらに、一般的に言って、住民に意向を確認する方法として、住民投票は大がかりであって、お金がかかる割には、住民の本当の適切に判断した意向を知るには難しいと主張をされています。

また、住民投票はオール・オア・ナッシングになるので、合理的な決め方ができない。多数の横暴になりやすい。基本的には間接民主主義が人間の知恵であるとの考えを示されています。

今回の条例案でも、投票はその第7条第3項にあるように、賛成か反対にマル記号を記載するとし、まさに二者択一のオール・オア・ナッシングとなっています。

今回の住民投票を求める署名運動の過程の中で、運動を進める側は、賛成でも反対でも、大切なことは自分たちで決めようをキャッチフレーズに、署名を募りました。したがって、署名に応じた市民には、空港建設に断固反対の人もいれば、当然賛成の人もあり、また空港建設凍結の意見を持つ人もいます。事実、条例案検討の際に、凍結すべきという意見を表明させるかどうかの議論があったと報道されています。

そうすると、ここで賛成か反対かしか問わない住民投票を実施した場合、数のほどはともかくとして、空港建設凍結の意見は抹殺されることとなります。さらに、建設中止を求める反対意見についても、単純に反対と言われても、当然その理由は不明であり、計画の詳細が明らかでないから反対なのか、財政上の問題なのか、環境の問題なのか、投票結果を市政にどう反映すればよいのかわかりません。

時を待つのか、何らかの修正を行うのか、計画を廃棄するのか、現在及び将来にわたっての市民の暮らしを支え、発展させていくべき使命を負った議会なり市長の判断に尊重させるに足る意見を表明できるのかどうか、甚だ疑問であります。

以上のような議論を踏まえ、空港建設の問題が住民投票の対象として適当であるかどうかを考えた場合、単純に住民投票の対象とすべきかどうか、この点について、市長のご見解をお伺いいたします。

次に、条例案の具体的な問題点について2点お伺いいたします。

まず1点目は、住民投票の結果が確定するまで市長の権限を拘束できるかどうかという点であります。

条例案第14条第1項では「市長の義務」として、「本条例施行の日から住民投票の結果が確定するまで、「神戸空港」建設のための全ての行政事務および工事を停止するものとする。」としています。この「市長の義務」という言葉が、法的拘束力を意味するものかどうか、提案者の意図を判じ得ませんが、住民投票の結果が、市長並びに議会を拘束しな

いことは学会の通説であり、過去の住民投票条例と同様、第2項において「投票結果を尊重しなければならない。」と表現していることから、法的拘束力は規定していないと見るべきだと考えます。

ところが、この第1項では、条例施行から投票結果が出るまで市長の権限遂行の停止を求めており、第2項の尊重義務とは趣を異にしています。結果に法的拘束力を認めないなら、結果が出るまでの過程において、市長権限を拘束することは矛盾であり、賛否が不明の状態なぜ権限を停止しなければならないのか、何が何でも空港建設阻止の立場ならばいざ知らず、賛成でも反対でも、住民がその意思表示をするならば、あえて停止させる根拠は全くありません。

そもそも地方自治法より下位の条例で、地方自治法上の市長の権限を制約することはまことに不適切であり、法を改変するならともかく、現行法上では了とできない条例案であると言わざるを得ません。この点について、市長のご見解をお伺いいたします。

2点目は、投票までの運動の不正は排除できるのかという問題であります。

条例案第11条では、「運動は自由」としています。「ただし、買収や脅迫など市民の自由な意思が拘束され、不当に干渉されるものであってはならない。」としています。

これについて、過去の住民投票でも議論になりましたが、公職選挙法の準用をあえて行わず、罰則規定もないため、買収等の不正行為を排除する担保がありません。

反対派の住民投票議員団の浦上議員は、昨年の住民投票に関するシンポジウムで、「住民投票の事前運動で、仮にスイカに1万円挟んで持って行ってよしとする人がいれば、それも住民の考えなんですから、それでいいと僕は思うんですが。」と発言しています。

これなど、同僚議員として、その不見識ぶりにあきれ、恥ずかしさを覚えるばかりであります。いずれにせよ住民投票制度をより公正にその意義を発揮させようとするれば、看過できない点がありますが、条例案では何ら触れられておりません。公平な事前運動の必要性が認識されないところでは、公正な判断がなされない危険性をはらむこととなります。

既に条例制定請求を求める署名運動において、神戸空港に賛成・反対を問わず、住民投票で決めようと言いながら、実質的に事実と異なる宣伝や、市民の不安をあおる宣伝活動が行われております。賛成であれ、反対であれ、民主主義社会の中で論争する以上、事実と異なることを喧伝する行為のごときは、厳に慎むべきものであり、公職選挙法では、当然のことながら禁止しております。自由な運動とは一見よいように聞こえますが、条例案では何ら触れられておりません。

最後にこの点について市長の見解をお伺いし、私の質疑といたします。(拍手)
(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 大澤議員のご質問に、まず私から数点お答えを申し上げます。

空港の意義についてでございますけれども、やはり神戸のまちは、かねてから標榜いたしておりますように、21世紀に新しいまちができていくという、その希望を持ってやっております。現在の神戸の都市構造なりあるいは産業構造、これはこのままでいきますと沈滞をするということは確実にございます。そういう意味では、そういったものの転換を必要とし、それに必要な人あるいは物あるいは情報、こういったものの窓口になるべきではないか、こういうのが私どもの考え方であり、たくさんの方々の意見でもあるわ

けです。

ですから、神戸はやはりその力と、あるいは魅力というものが必要になります。そういうことが、今後の時代の流れが非常に急速に来ております。物の動きも変わってきております。人の動きも変わります。生活も変わります。そういったところに対応していくことが必要であります。ですから、その対応の仕方がおくれますと、神戸には人は来ない、物も来ない、こういった状況になるということは見えております。現にそういった時代を踏んで来ておるわけでございますから、この130年の開港以来の話をお聞きいただいても、それは事実としてあるわけです。ですから、それをできるだけ避けていくということが私どもの仕事ではないかと思えますし、市民にとってもそれが望ましい、こう思っておられると思えます。

ですから、今後神戸のまちの力をもって 持続的に発展していくということがよく言われておりますが、この持続的にやるという場合に何を目標に、何があれば持続的に発展するのだろうか、こういうことになるわけです。交通機関はもちろん空の時代に来ておりますから、そういったもの、情報も含めて、こういったものが完備しておる都市として いわゆる大都市ですから、中都市とか小都市との比較をすべきではないと私は思っておりますけれども、少なくとも150万の市民のおいでになります神戸の力というのは、やはり特色のある機能を持ったまちでないといけないというのが、今までの私どもが考えてきた内容でございます。

ですから、これはなぜそういうことを申し上げるかといいますと、やはり産業あるいは雇用の問題、神戸に行けば働く場所がある、いろんな種類の企業がある、そこで自分で選択して仕事ができる、こういうまちであるべきだと思います。これはそれを備えておる、素地を持っておるのが 私は日本の国内でも有数の都市だと自負しております。ですから、こういった問題が市民の生活にかかってくるわけでございます。例えば福祉の問題にしてもそうですし、文化・教育・医療、こういった問題にその力を蓄えてそれを向上させていくというのが、都市をつくる者としての責務ではないか、こう思います。

お金がなければ何もできない、こういったことがよく言われます。ですから、そのお金を何とか工面するのが役所の仕事ではないか、こういうことでございますから、そういう意味での財源を何とか確保していきたい、こういうことでございます。

ですから、今現状をお話ございましたけれども、確かに震災によりまして、復興は平均的には8割とよく言われております。しかし、まだまだ7割台あるいは5割台・6割台という企業がございます。こういった方々ができるだけ早く立ち直っていただくということは、今回のいわゆる経済不況に追い打ちをかけられておりますので、非常に苦しいわけでございますけれども、それを何とか乗り越えるだけの、将来に希望の持てる神戸の皆さんの努力といいますか、気持ち、そういうものをこの際持っていただきたい、こう思っておるわけでございます。

ですから、現在神戸でいろんな海外に向けてPRをよくしておりますけれども、特に情報産業なり、あるいは観光関連、あるいはファッション、コンベンション、あるいは機械、こういったものですね、こういったものは非常に付加価値の高い技術を持っております。ですから、非常に高い技術をそれぞれ活用して付加価値の高い製造業、あるいは情報サービス、あるいは福祉関連、こういったものに持っていく。これはよく言われます都市型産業と言われるものでございます。ですから、そういった産業に向かって皆さんが努力をしていただける、そういう状態、状況というものをつくっておくということですね。市はそ

れをつくって、それを支援するというのが私どもの仕事ではないか、こう思っております。

ですから、こういった施設を、空港のような大きな施設をつくって、その経済効果はというようなこともよく言われます。いろんな計算の仕方があるかと思えますけれども、私どもが2～3のコンサルに關係してやってもらっていますのが、平成22年度で2万3,000人の雇用を増加させる、あるいは4,000億所得の増加がある、こういうことをごさいます。そういったことの神戸の力というものをつくる、そしていろんな医療あるいは福祉あるいは文化・教育、こういったものにそれが使える余裕を持つ、こういうことではないかと思えます。

ですから、特に市税の關係の増収等が見込まれます。これは約300億と言われております。この300億といえますのは、現在の市税の約1割に当たります。相当のお金でございます。そういったことが、そのお金が、幅広く市民の皆さん方にその利益が還元されるということでございます。そういったことが、都市をできるだけ持続的に発展をさせていくという努力が、皆さんの気持ちを将来に向けて希望を持っていただける1つの考え方として私どもはとっておるわけでございます。

ですから、やはり神戸はいいとよく言われます。働く場所もあって非常にいいところなんだとおっしゃってますが、そういった方々が長く住むこと、働く場所、こういうものが絶えず安定してあるということが必要なわけです。この20数年、30年ぐらいの間に神戸のまちは空洞化しました。ご承知のとおりです。企業はどんどん外へ行ってしまふ。そうしますと、商店街も寂れる、市場も寂れる、こういうことになります。もちろん税収も減る、こういう状態が続いてきたわけです。ですから、それをとめるということが私どもの仕事ではないか、こう思えます。直接的には税収の問題に入りますけれども、間接的には市民の生活にかかわる、こういうことでございます。

それからもう1つは、反対をされるという方々をどう考えるかと、こういうことなんです。確かにご指摘がございましたように真っ向から反対という方々もおられると思えます。それから一部の方だと思えますけれども、また大方の方は、私の聞いている範囲では、例えば疑問があるということです。先ほどもご指摘ありましたように、例えば財政的にどうだと、あるいは需要があるのかと、環境の影響はどうかと、あるいは最近では地震がありましたので、あの地域には活断層があるのではないかとといった安全性の問題、といった問題提起が行われております。ですから、それがクリアできないと反対をする、あるいは凍結をする、こういうお話ではないか、こう思えます。

しかし、こういったまちづくりを行うために、やはり神戸の将来はどうかということと、そのために空港が必要か否かということと、これを同時に議論するということは、少しまた観点が違うのではないかと、こう思っております。ですから、必要性の議論を横に置いておいて、また計画の問題点を取り上げて問題点だけを取り上げて、その結果必要がないと、こういった結論を出すのは少し逆ではないか、こう私は思っております。これは条例の案に対するご意見もございましたし、また私自身もこれにつきまして意見を述べましたように、神戸のまちを将来どういうまちにするんだと、これは市民の皆さん方のご意見を聞きながらそれぞれやってきているわけですね。

例えば集客、お客さんがたくさん来る、観光客がたくさんおいでになる。3割近い方々が、この集客・観光にかかわっておられる方がおられます。港に関しては、30何%の収入に対する市民の方々の37%ぐらいの方が関連の収入を得ておられる、こういうことですから、要は神戸のまちの特性として、やはりお客さんがたくさんおいでになれる、

来ていただく、これが非常に地域にとって必要ではないか、こう思います。

ですから、もう1つは私はアスリートタウンの構想を申し上げましたが、それともう1つはいわゆる福祉計画ですね、10カ年計画を出したときに、その福祉計画を支えるものは一体何だろうか、こういうことなんです。10カ年で目標を達成しようと、それを1年前倒しして現在やっておりますけれども、それにかかわる問題として、将来起こり得る問題は、やはり医療に関係するいわゆる産業ですね。これはなぜ産業といいますかと言いますと、神戸におられます中小企業の皆さん方で、技術の非常に優秀な企業の方々がおられます。現にいろんな医療機械をつくっておられる方々がおられます。これの仕事のパイを広げていきたい、これが非常に大事ではないか、こういうことが1つ。そのために産業というものがある。そのために、それを研究・開発する必要がございます。だから、それを研究・開発する拠点として、医療産業都市というものを言っております。そうしますと、企業活動あるいは市民の皆さん方あるいは研究機関もございますので、そういった研究者の方々がおいでになる、それに必要なのが情報発信でございます。その情報発信を行えるような、いわゆる都市構造をつくっておくということが必要になります。そういうことで情報文化都市というものを標榜しているわけです。

ですから、こういった都市を効果的に使っていく、使いこなしていくということは、いわゆる情報通信はもちろんですけれども、人が動けるように、早く短期間に仕事ができるようにするのが必要になってまいります。現在でも既にそういう時代に入っております。人の移動で一番よくないのは日本ではないかと、よく外国から言われますけれども、非常に行きにくいということですね。そういうことがないように、国内だけでもそういった自由に目的があればそこへ行ける、また神戸に用事があれば短時間の間に来れる、こういう都市にしたいということで空の港が要る、こういうことでございます。

また、空港の建設と生活再建という1つのようにお話がございましたけれども、これは震災があったためにいろいろ市民の皆さん方にご苦労いただいておりますが、この生活の再建そのものは、空港の建設　これは10数年前から話があるわけですから、これとは別の次元で議論をすべき問題である。ですから、生活再建、震災復興・復旧、それについては財源的にも全然別でございます。これは繰り返して申し上げておりますけれども、そういった震災の復興にかかわる金をそちらへ持っていくのではないかというようなお話がありますけれども、そういうことは実際上できないということになっておりますので、やはり空港は空港独自でお金を都合してつくるということになります。生活再建は、一般の市民のお金を預かっているものを使っていく、あるいは国がそれを支援する、こういうことになっておりますので、ぜひこれにつきましてはご理解をいただきたい、こう思っております。

それから、中小企業の問題ですけれども、先ほども少し触れましたけれども、こういった実際に神戸に人・物・情報、特に物が移動する場合に、船で現在神戸港にはたくさん物が入ってきております。こういった中で、自由に早く物が入ってくる。特に新鮮な野菜等、食品等については早くマーケットに入ってくる、こういうことが必要な時代になります。それが早く入れないという都市は、それだけまあいえば物が入ってこなくなるということになります。最近では地方の上とよく言いますが、生産地ですね。上流と言いますが、上流から下流へ、市場へ持っていく段階でロットが大きければ大きいほどコストが下がります。ですから、大きい都市、大きな受け皿のある都市へ大きく持っていけば、それだけ得なんですね。ですから、小さい都市あるいは中都市、中途半端な市場というも

のには、そういったロットが小さくなりますから、どうしても高くつく、こういうことになっているのが、今、上流と下流の問題になっております。ですから、そういったことがないように、受け皿は市民のためにも必要なものですから、そういうものを早く持ってこれることを考えておく必要があるということです。

それからまた、技術の移転の問題とかあるいは勉強ですね、こういったものも短時間に早く情報が入って、その勉強ができる、対応ができるということ、また中小企業の皆さんもそうですね、早く情報を入れたい、それによって早く対応する、こういうことが今後の仕事になってくるのではないかと思います。

もちろんインターネットとかコンピューターを使っているんな情報が入ってきますけれども、やはり最後はお互いにお話をするということで話が決まるわけでございますので、その最後に話を決めるいわゆるタイミングと時間、これが非常に大事になってまいります。ですから、そういった意味での人の移動あるいは物の移動、そういったものができるだけ早くいくようなシステムをつくっておくということが、ビジネスのチャンスが広がる。あるいはファッション系でもそうですね。神戸でファッション、きょう話がどっかで出れば、もうあしたの朝、同じ物が出ているというものがあります。ですから、そういったことがありますので、それに対するいろんな勉強ができる内容を持っているのが神戸ではないか、そういった技術者あるいはビジネスマン、そういった方々がたくさんおられるということでございます。

今後は、やはりそういった地場産業の方々あるいは新しく立地、あるいは起業 業を起こしていただく方々の仕事にもそういった基盤が必要である、こう考えております。

それから、住民投票制度の問題点ですがけれども、これはご指摘がございましたように、やはり住民投票制度そのものは直接民主制度でございますけれども、これはやはり現行の間接民主制度を補完する手段であるということになります。ですから、お諮りして 議会というものがあるわけですね。例えば国あるいは地方公共団体、こういったものはいわゆる場所ですね。例えば神戸市域なら市域という場所ですね、国でしたら国土ですね。その中に住民、国民がいて、そして皆さんでその国を、あるいはその市を運営していこうといえ、国レベルでいいますと政府ですね、地方でいいますと議会と市行政です。そういうシステムがないと、現在の社会というものは前に行かないということで こういった間接民主制度を補完している、こう見てもいいんじゃないか。

ですから、議会にいろんな計画をお諮りして、その順序に手続をしていくということが議会制民主主義のルールではないか。このルールを破るということについて、この破るということがいいんだということを前提にお考えになりますと、この話は全部だめと、こういうことになります。

ですから、それを補完するために、市民の皆さん方にどういう方法でお知らせするか、参加をしていただくかということで、今までいろんな仕事のやり方等について議論をしてきたわけです。ですから、こういった問題については、意思形成は既にこういった1つのルールの中で行われたわけですから、これをやはり尊重していくべきものであって、議論としては、今後住民投票になじむものとなじまないものがあるということでございます。

これは1つの例として申し上げますけれども、いわゆる住民参加制度研究会というのが、かつて東京都が主宰をして研究をしております。専門家の方々たくさん寄ってやっておられますが、その中でも、専門家の間でも意見が分かれているということはよくわかっております。しかし、一般的には、その1つの考え方でございますけれども、国でも検討しております、

例えば市町村の合併問題、あるいは市民に特別の負担を求める場合、重要な案件について市長 長ですね、長と議会が対立しているような場合などは、住民投票になじむとされております。

一方、外交やエネルギー政策など地方自治体の権限に属さない問題、いわゆる迷惑施設の建設等もございます。また、専ら一部の特定の地域にかかわる問題、高度な専門的・技術的な問題、あるいは予算や組織・人事に関する問題、こういったものは、総合的・長期的な検討を要します。そして、ご指摘ありましたけれども、多様な選択肢が存在する場合、こういう問題は住民投票になじまないという研究報告がされております。

ですから、これが絶対条件だということではなくて、その問題を、その時期あるいは問題の内容、案件ですね、これについては十分議論をしていくことはいいと思いますけれども、既にこれの議論の中には、そういったルールによって決定する以前の問題として議論をされております。ですから、今後そういう時代が来るとしても、それらのいわゆる条例の 法律の制度ですね、法律をもう少しきっちりしたものにしていただく必要があるかと思っております。

また、こういった神戸空港の建設について賛成を唱える人、または無条件に賛成する人、いろいろ先ほど申し上げましたように、環境問題とかあるいは財政問題とか、こういったことが言われております。ですから、選択肢が非常に多いということになります。ですから、先ほどもご指摘ありましたように、マル・バツで判断するような内容ではできない、判断しにくい、こういうことになろうと思っておりますので、こういった問題については、それぞれ住民投票にはなじまないと、こう思っております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 前野助役。

助役(前野保夫君) 私から福祉関連についてのご質問について、1点お答えをいたしたいと思っております。

大澤議員は、空港建設をやめることによって福祉の充実が図られるものではないと考えるがどうかといったご質問でございましたが、まずお答えを申し上げます。ご指摘のとおりでございます。

基本的な考え方を申し上げますと、保健・福祉施策の充実につきましては、先ほども市長が答弁いたしましたとおり、空港整備の推進とは別の次元の課題として位置づけ、後期実施計画を着実に遂行することが私どもの務めであるというふうと考えております。具体的には高齢・少子化の急速な進行なり、あるいは震災による福祉ニーズの急増なり、さらには介護保険制度の導入、こういったものも十分視野に入れ、市民福祉総合計画の後期実施計画を策定し、その前倒しも含め、保健・福祉サービスの充実に向け各種の施策を推進いたしているところでございます。また、この後期実施計画の策定につきましても、実態調査に基づきまして、保健・福祉の必要かつ十分なサービス水準を確保することといたしております。

なお、ご質問の中で、若干福祉分野での雇用の問題についてのご質問もございました。保健・福祉サービスの推進に伴いまして、その事業費の投下による生産誘発あるいは雇用創出が見込まれることは、これは当然でございます。我々自身、福祉サービスの充実・強

化、これは重要な課題であるということは当然認識をいたしておりますが、ただ雇用の面だけでとらえますと、今現在市内の総就業者数が平成8年で約79万人であるのに対し、社会福祉施設や在宅・地域福祉事業にこれは直接かかわっておる方々、保健・福祉人材は、平成9年の10月現在で約1万4,000人ございまして、全体に占める割合は1.8%、約2%といったことでございます。

したがって、当然福祉面での充実なりその面での雇用確保、大事でございますが、やはり神戸市のような大都市ではさまざまな経済活動によってまちの活力が支えられており、したがって雇用確保の面からも、多面的な産業構造が必要であるというふうに考えております。

以上でございます。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 私の方から残されたご質問についてお答えを申し上げます。

まず、先般の本会議での議員のご質問の中で、新神戸駅から生田川を掘り下げて閉空へ持っていけたら、神戸空港は要らんのではないかという代案のご提示があったことは、私もお聞きいたしました。極めて数少ない代案の提案でございましたので、専門職に1度検討せよという指示をいたしました。

実は生田川というのは、ご存じのとおり、海拔からいいますと60メートルという海拔になります。そこへ船をさかのぼらせる方法というのはどうするかというのが、まず1つございます。実はK-JETの規模ですね、それで1度調べよということで指示をいたしましてやってみましたんですが、大体60メートル幅最低要るだろうと、幅ですね。それから落差が、道路と船着き場の間に60メートルの落差が恐らく出るだろう。それから、河川の護岸をどうするか。これは階段式にしなきゃならんわけですし、当然河川幅として150メートルは必要になるだろう。それから、航走部で120から145メートルぐらい必要だろう、こんな数字が出ております。

それから、問題は、道路が生田川から海面まで実は12カ所ほど横断しているんですね。したがって、橋梁のつけかえ、これをやらなきゃならん。これは全部やらなきゃならん。それから、電車がそれぞれ走ってますから、当然そのつけかえをやらなきゃならん、こういったことが全部出てまいります。いろいろこれやりますと、どうするか。これはできないことはないと思うんですね。地下埋設物をどうするか。

ただ、現実問題としてどういう形でやっていくのか、ちょっと我々自身結論的には事業量を出すまでには至っておりませんが、技術的な手法については、いろいろ検討させました。以上です。

それから、環境問題と空港のあり方についてのご指摘があったわけでございますけれども、神戸空港につきましては、環境に配慮した利便性の高い空港を目指したいということで、機会のあるたびに積極的に市民にはお知らせしてまいっております。例えば神戸空港ニュースとか、あるいは広報こうべで、全世帯に対しまして環境保全の取り組みについてお知らせをいたしておるほか、例えば自治会とか婦人会などの地域の団体に対する説明会におきましても、環境については積極的に取り上げて促進に努めてまいりました。

また、この事業につきましては、まずアセスの問題がございました。アセスと、港湾計

画への組み入れに関するアセスを実施してまいりました。評価書案等の図書の縦覧あるいは説明会の開催、こういうことも実施をしてまいったわけです。

さらに、今回の埋め立てに関するアセスにつきましては、ことし1月に施行された市のアセス条例が適用されまして、より充実した住民参加の手続というものを実施してまいったのは、ご承知のとおりでございます。

これらの環境アセスメントにおきましては、大気質の予測、評価結果をはじめといたしまして、アセスの概要を記載した冊子や空港ニュースを配布させていただきましたし、また説明会におきまして、できる限りわかりやすく説明し、また市民の疑問にもお答えをし、理解が深まるよう努めてまいったところでございます。

今後も引き続き、より一層の市民理解が得られるように広報に努めてまいりたい、そのように思っております。

それから、アセスメントの問題の中で、平成8年4月の神戸空港整備事業に係りますアセスメントによりますと、航空機の排ガス成分というのは、大部分NO_xでございます、SO_xあるいはSPM 浮遊粒子状物質は極めて少ない値でございます。

ご指摘の窒素酸化物を含みます大気汚染とぜんそくとの因果関係につきましては、平成10年8月の川崎公害訴訟の横浜地裁判決では肯定的な判決が出ているものの、環境庁は昭和63年の指定地域解除以降、NO_xを含む大気汚染の状況は著しく悪化したとは言えず、大気汚染がぜんそくの原因とは考えられない、こうしてございまして、建設大臣はこの判決に対して現在控訴中でございます。

平成8年度から環境庁におきましては、健康と窒素酸化物を含む大気汚染との関係について、サーベイランス事業を実施いたしまして、その結果、因果関係につきまして調査・研究を継続しているところでございまして、本市もこの事業に参加をしております、その推移を見守ってまいりたい、そのように思っております次第でございます。

それからもう1点、広報のあり方、環境問題と広報のあり方のご質問がございました。通産省の行った実験というようなご質問でございましたが、通産省が行いました実験と申しますのは、平成10年6月13日に弁護士会が開催をいたしました空港問題シンポジウムにおきまして、パネリストの1人の方が、神戸空港が大阪湾の潮流に与える根拠資料として示されたものを指していると思っておりますけれども、その実験は、大阪湾の湾口部でございます明石海峡の地形を改変することによる流況制御技術の研究のための1つのケースでございまして、明石海峡付近に3キロメートル相当の制御板を設置した場合に、大阪湾の潮流がどのように変化をするかを確認するためのものでございます。

したがいまして、この実験結果をもって、神戸空港が潮流に及ぼす影響を議論するのは不適切であると思っております、この点に関し、会場からも指摘があったと聞いております。

一方、アセス条例に基づきますいわゆるスコーピング手続の中で市民から寄せられました意見の中には、水理模型による実験を求めるものが多数実は認められたわけございまして、別途京都大学の防災研究所の今本先生に水理模型実験の実施をお願いいたしました。水理模型実験は、神戸空港の設置許可を取得し、港湾計画への組み入れの承認を得て、平成9年3月に確定をいたしました空港島の位置・地形等をもとにした詳細な模型を作製いたしましたして、適切に行っておられまして、その実験結果は、数値シミュレーションによる予測結果とほぼ同様でございまして、神戸空港の建設により潮流が変化する、こういった範囲は空港島周辺に限られております。この水理模型実験の結果を広く市民にお知らせを

するため、パンフレットを作成いたしまして、埋め立てに係るアセスメントの説明会で配布する等、市民の理解が深まるように努めてまいったところでございます。

なお、アセスメントにおきます潮流・水質の予測手法といたしましては、数値シミュレーションが確立された公知の最も実績のある手法でございまして、大阪湾のような海域では、河川からの淡水の流入による海水の密度差が生じまして、いわゆる密度流と呼ばれる流れが存在するわけですが、この密度流を再現するとともに、富栄養化による水質汚濁現象を再現するためには、数値シミュレーション以外の方法では困難であるということでございます。

埋め立てに係るアセスメントでは、数値シミュレーションを用いて予測評価を行いまして、その結果をアセスメント図書として取りまとめ、説明会の開催や、要約書・空港ニュースの配布を通じまして、市民に広くお知らせを申し上げ、理解が深まるよう努めてまいったところでございます。

それから、住民投票条例の問題点の中で、これによって地方自治法に認められた権限の制限をすることは不適切である、そう思うかどうか、こういったご質問がございました。地方自治法におきましては、「地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、その事務に関し、条例を制定することができる。」このように定められているのは、ご承知のとおりでございます。この条例制定権を受けまして、本条例の第14条第1項では、「市長は、本条例施行の日から住民投票の結果が確定するまで、「神戸空港」建設のための全ての行政事務および工事を停止するものとする。」と定められております。

しかしながら、本条例案は、地方自治法で定められております執行機関、つまり市長は、その事務をみずからの判断と責任において誠実に管理し、及び執行する義務を負う、こういうことに制限を加えるということになるわけですが、この定めにも抵触するおそれがあり、不適切であると判断をいたしております。

それから、同じく条例の問題点について、公職選挙法等の適用の問題のお話をいただいたわけですが、この条例案におきましては、第12条に定める投票及び開票に関する規定に限り、実は公職選挙法を準用するというようにしてございまして、投票運動については、公職選挙法は準用されず、自由に行うことができる仕組みとなっております。投票運動が自由であるということになりますと、市民の間の活発な議論も当然期待できるわけですが、一方、ご指摘のように市民の自由意思が拘束されたり、あるいは不当に干渉されるなどの不正行為が発生するおそれもあるということも一端あると思っております。

それならば、公職選挙法を全面的に準用してはどうかと、こういうご提案だと思っておりますが、条例に基づく住民投票につきましても、実は公職選挙法を準用し、罰則につきましても、条例で定め得る2年以下の懲役もしくは禁固、100万円以下の罰金、拘留、科料または没収の刑を科するということが可能ではあると思っておりますけれども、実はこの投票結果が法的な拘束力を持たない、こういうものについてまで罰則をもって担保すべきかどうか、この点については問題点が残るだろう、そのように実は思っております。

以上でございます。

(「議長2番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 2 蓄大澤和士君。

2番（大澤和士君） 種々ご答弁をいただきまして、特に空港の意義等につきまして市長からご答弁をいただいたわけですが、改めて意義・必要性について認識をさせていただいたところもございました。

今、山下助役から具体的な条例案の問題点として、市長の権限の拘束ということで、不適切であるという判断をしているというご答弁でありました。この市長権限の拘束について、さらに凍結意見に対する具体的な対応として確認をしておきたいと思います。

凍結意見には、財政状況あるいは需要予測等々で、いろんな前提となる条件がありますが、基本的には空港の意義を認める立場に立っているものと考えております。であるならば、凍結の原因となっているそのような財政状況なり景気動向なりを判断して、それが解決したときには空港建設のゴーサインが出せるということであります。ということは、すべての行政事務まで停止するのは、凍結意見を全く無視するというもので、行き過ぎになるのではないかと考えます。

具体的には、工事費用が発生する段階あるいは資金調達手続に入る前段階、それまでは遅滞なく事務手続は完了しておくべきであると、その意見にこたえることが行政の使命であると、このように考えておりますが、この点について改めてご見解をお伺いいたします。

あと、大気汚染、海流への影響の問題について、市民に対して正しい情報が伝えられていないのではないかという点で、市民の誤解あるいは必要以上の不安ということが、事実と反する意見に対してあったということで、遺憾であるということでありました。我々公明党としては、断固として徹底した反論をすべきであるということをお願いしておきたいと思っております。神戸大学の助教授という肩書を持った方が、前提の違う実験結果をもって大阪湾の海流を云々すること自体が大変重大な問題であると考えているからであります。

そのような事実と反する意見に対して、今まで空港整備本部として、反論するなり抗議するなり、また理解を求めるなり、何らかの働きかけを積極的に行ったかどうか、これについて再度お伺いをしたいと思います。

以上2点です。

（「議長」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 山下助役。

助役（山下彰啓君） 経済情勢なりあるいは現下の状況と凍結との問題のご指摘がございましたが、私どもとしましては事業実施に当たって、そういうことを常に考えながら前へ進んでおることです。したがって、無謀に何が何でもやるという形には考えておりません。やっぱり一定の長期的な見通しの中で、財政計画も考えながら、あるいは当然この不況の実態も考えながら前へ進ませていただきたい、そういうように思っておるということをまずお答え申し上げておきたいと思っております。

それから、今の讃岐田先生ですか、抗議したかというお話ですが、本人にはしてないようです。いろんな問題がご指摘をいただいておりまして、これは実に学者の先生方もいろんなご質問あるいはご意見、あるいは文化人の方からもいろんなご意見・ご質問、こんなものもいただいて、意見表明もいただいておりましたが、実は余りにもいろいろな先生方の発言があるわけですね。一々我々も把握できないわけです。

今のご質問の中でも、私どもが出席していない場での発言等もいただいたわけですが、

対応の仕方はちょっとわかりませんが、我々は一定の信念なり考え方に基づいてやっていっておるわけでございまして、すべてのご意見について反論なりという、そこまではちょっと無理があるかなと、そのように思っております。

ただ、信念を持って進んでおる、それについてのさまざまな意見については、柔軟な対応をして取り入れながらやっていっておるということだけお答えを申し上げておきます。
（「議長2番」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 2番大澤和士君。

2番（大澤和士君） 長時間になっておりますので、もう質問は終わりますが、住民投票の法制度上の不備あるいは条例案の具体的な問題点等々、いろいろご指摘をさせていただきました。対象としての適否、あるいは市長権限の問題、あるいは運動の不正は排除できるのか等々、質問させていただきましたけれども、まださまざまな問題が残っております。投票を執行するのはだれなのか、あるいは投票の時期の問題、また投票率の問題もありますし、拘束力云々の話もあります。このような問題については、空港の是非論とあわせて、ぜひこの投票条例そのものの是非論として、さらに慎重な議論が必要であると思っております。残された課題につきましては、委員会の中で徹底した審議を行ってまいりたいと思っております。

以上で質問を終わります。（拍手）

（「議長」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 浦上議員、何ですか。

11番（浦上忠文君） 先ほどの大澤発言に関して、一身上の弁明の機会を与えていただきたいと思っております。

先ほど大澤議員が、私の今年の……（発言する者あり）

議長（長谷川忠義君） 発言中ですから、静かにしてください。

11番（浦上忠文君） 聞き取りにくかった方もおられると思っておりますので、もう一度初めから申し上げます。

昨年か一昨年の大阪で行われましたシンポジウムの中で、巻町の方が住民投票のことを説明に来られました。先ほど大澤さんは、そのときの私の発言をとらえて、スイカに1万円を挟んで買収するのを、いかにも私が認めているようなという趣旨の発言をされましたが、それについて私はいたく名誉が傷つきましたので、その部分を議事録より削除していただきたいと思うのであります。

理由であります。

大澤発言は、あたかも映画のストーリーの中で、主人公の善人が、ある部分において悪い発言したのを、あいつは悪いやつだというのがごとき発言であります。つまりあれは住民投票の本ですから、問題点を出しながら、そして住民投票のメリットを考えていくシンポジウムであったのであります。

そのときに新潟県の巻町の人に来て言われるのは、巻町の住民投票は一たん議会で否決

した原発をもう一回差し戻した住民投票だったと、それまでの巻町は町長選挙は大変な騒ぎで、町長選挙が行われれば、警察署に選挙違反の逮捕者が入れ切れないぐらいの選挙だった。

具体的には、スイカを真っ二つに切って スイカの産地だそうなんです、真ん中に挟んで、それをちゃんと袋に入れて持っていったと、そういう町やった。そういう町だということ自体を否定することはできません。

ただし、住民投票をしたことによって、そういう買収もなくなっていったと、町の人たちが自分たちの町はどういうことを考えながら、そして結果において選挙違反がほとんどないような町に成長していった。だから、住民投票がいいということで、私はある意味で悪役的と言ってはおかしいですが、議論を進めるところに、そういう巻町の人たちを、それはおかしいおかしいといって、端から、巻町、おまえらあほやないかというのは失礼でないかと。けだし住民投票をやってよかったですねという趣旨の発言であります。

どうか、私の名誉のためにも、買収をあたかも私が推奨したがごとの発言は、70 名市議員のためにも、私は断じて許されないことだと思います。どうか議事録から削除をお願いいたします。(拍手)

議長(長谷川忠義君) それでは、本件につきましては、後刻、会議録を精査の上、議運理事会等にご相談の上、処置をいたします。

議長(長谷川忠義君) 次に、19 番岡島亮介君。
(19 番岡島亮介君登壇)(拍手)

19番(岡島亮介君) 私は、自由民主党新こうべ 21 議員団を代表いたしまして、今回上程されております第 68 号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件について、市長及び関係当局に質問をいたしますが、まず初めに住民投票条例について、私の見解を述べたいと存じます。

現行の憲法や地方自治法は、改めて言うまでもなく代表民主制度を基本とし、直接民主制度は、例外的に代表民主制度を補完する制度と位置づけられているものでございます。特に本件のように個別案件について直接住民に問うという形は、長期的な展望に立った行政運営を期待して採用されている代表民主制度による意思決定方法とは根本的に異なり、議会の機能との関係で大いに疑義があるのみならず、一時の市民感情に流されやすく、100 年の大計を誤る結論を導く可能性もあると考えます。

その意味で、住民投票の実施は慎重を期するべきであり、例えば長と議会が当該案件で対立して意思決定ができず、長期にわたり正常な行政運営が期待できないなど、現行法が予定していない特殊なケースに至って初めて考慮されるべきであると思うのであります。

神戸空港については、かねてより議会・市長ともども推進の立場を表明し、手続を進めてきたものであり、市会での論議を通じて円滑に意思決定ができており、間接民主制度は十分に機能しているのであります。したがって、改めて住民投票のような直接民主制度の発動が必要とされる理由は見出し得ないと考えるのであります。

一方で、請求代表者による制定請求書によれば、いまだ多くの課題が山積し、空港建設による経済効果あるいは財政見通しなどについて、十分な情報公開がなされていないと書かれておりますが、これらはその都度都度によって十分審議がなされてきたと思うのであ

ります。

しかし、署名された方々の意思を十分受けとめ、今議会において、さらに論議を尽くす必要があるという観点から、以下の質問をいたしたいと存じます。

まず、神戸空港の財政計画について、3点お伺いをいたします。

先般、空港の建設財源や償還方法について説明がございましたが、先ごろ全世帯に配布されました広報こうべ11月1日号では、市民負担について、市長は「市民に負担をかけずに建設をする。」という表現で説明がなされておりますが、改めて神戸空港の建設に当たっては市民に負担をかけないという基本的な考え方について確認したいと思います。

また、償還財源について、土地の処分が計画どおり順調に進むのか、憂慮する声があります。経済環境が厳しい今日、このような心配の声があるのも理解できると思いますが、当局の自信のある見解をお聞かせいただきたいと思います。

さらに、ちまたでは現在なお神戸空港の総事業費は1兆円という誤った数字がひとり歩きしているようですが、私は空港整備の事業費3,140億円に加えて、アクセスとしてポートライナーの延伸約900億円のうちの一部、さらにターミナルの出資に係る必要経費を含めても、1兆円という数字は到底理解できないのであります。一体何をもって1兆円と言っているのか、そう言われる人に根拠をお聞きしたいぐらいであります。当局は1兆円という数字をどのように受けとめておられるのか、また神戸空港の建設費について、当局の正式な見解を改めてお伺いしたいと思います。

次に、神戸空港の経済効果についてお伺いいたします。空港が地域経済に及ぼす効果が非常に大きいということは、現実に端的にあらわしているのが、伊丹空港を例に引いて説明をしたいと思います。

平成6年9月の関空の開港とともに、伊丹はプロペラ機を含む飛行機の発着回数が、それまでの1日360回から約250回へと減少し、それに伴って伊丹の地域経済は、例えば空港内の事業所だけでも213カ所から126カ所へとほぼ4割減少したほか、空港内の従業者数についても、約1万6,000名から8,200名へとほぼ半減するなど、大きな打撃を与えたのは、いまだ耳目に新しいところでもあります。そして、最近では国内線の増便要求が出たり、一部では近距離国際線についても戻せないかといった議論もあるということがございます。それを考えてみますと、やはり空港は人や物の玄関口として、地域経済の活力に大きな効果をもたらすことが、このような事象に照らし合わせても十分に理解できると思うのであります。

神戸空港の開港に伴う経済効果については、当局では既に調査結果を明らかにされておりますが、市民にはもう1つ具体的なイメージとして伝わっていないのではないかとも思われます。例えば開港に伴い、こういった業種についてはこの程度の所得の増加が期待されますよといった、わかりやすい説明が必要かと思いますが、いかがでございましょうか。

また、開港の効果の1つに、特にエアカーゴの増大があります。既に通関ベースでは、例えば神戸港の平成8年度の通関額が約6兆5,000億円であるのに対し、成田空港は13兆8,000億円であるなど、航空貨物のウエートは港湾貨物を凌駕しており、今後一層の増大が見込まれております。神戸空港は国内空港ではありますが、今後の規制緩和の流れの中で、将来は国際カーゴの取り扱いも視野に置いて考えていく必要があります。長年にわたって神戸港で蓄積された物流システムを活用し、空の貨物が加わることで、神戸経済に大きなウエートを持つ港湾関連産業への波及効果は非常に大きいと考えるのでございます。

当局では、神戸空港における国際・国内航空貨物の積極的な誘致についてどのようにお考えになっておられるのか、お伺いをいたします。

次に、空港による経済活動の進展は、生産や雇用の増大を通じて当然神戸市の税収効果としても反映をされ、これが年間で約 300 億円に上るものと推定されると聞いていますが、その根拠についてお伺いをいたします。

また、このような税収の効果を具体的に市政にどのように活用したいとお考えになっておられるのか、あわせてお伺いをいたします。

最後に、神戸空港の必要性についてお伺いをいたします。

神戸空港については、長年にわたる議論を通じて、神戸が 21 世紀に活力と魅力を持ったまちであり続け、また我々の子供や孫の世代にわたって安定して働く場が確保されているという点で、ぜひとも必要な都市装置であるとの認識のもとに今日まで進められてきました。まちの活力の維持・向上のためのアプローチは、さまざまな取り組みがあると思いますが、新しい人・物・情報の交流窓口となる神戸空港の整備は、極めて大きな効果をもたらすものであると考えております。

神戸空港について反対の立場を主張される方々は、本当に真剣に長期的な観点に立った神戸の将来の姿をお考えになっておられるのか、大いに疑問があります。

そのような空港の役割を理解した上で、2 点お伺いをいたします。

その 1 つは、神戸経済は震災後極めて深刻な状況に陥っております。市民の雇用情勢を端的に示す有効求人倍率の最近の傾向を見ますと、神戸市内のおおむね 0.3 と、全国平均の 0.5 を大きく下回る状況が続いておるのであります。このような不況を打破するためには、何にも増して経済活力を涵養し、新しい時代の流れに対応した神戸の産業の変革を促すことが必要であると考えます。空港の整備により、例えば食品や精密機械、情報処理やサービス業など都市型産業の振興が促され、市民に新たな働く場を提供し、長期的に安定した雇用の確保につながるものであります。

震災後、諸般にわたって厳しい今この時期にこそ、空港の整備が不可欠と考えるのでありますが、市長のご所見をお伺いいたします。

さらに、空港は、このような市民の雇用・所得の増大を通じて税源の涵養という効果をもたらし、今後ますます多様化する市民福祉の一層の向上を図っていくための基礎となるものであると、私は確信するのであります。空港が必要ないと主張される方々は、往々にして福祉都市を目指すべきだという、一見非常に耳ざわりのよいことを言われております。一体その財源の裏づけのないこのような主張は、私は無責任のそしりを免れないと思いますが、市長のご見解をお伺いいたしまして、私の質問を終わります。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 岡島議員のご質問に、まず私からお答えを申し上げます。

まず、空港の財政計画でございますが、この事業の中身ですけれども、いわゆる事業費として 3,140 億円という数字を出しております。この大部分が臨海部の土地造成事業という内容になってございまして、その事業費はすべて、でき上がった土地を処分してそれで返す、こういうことでございます。この空港整備事業については、事業費の一部を、既にご説明申し上げました 45 億について、時期的なずれがございしますので、一般会計から立

てかえてしたらどうか、こういうお話をさせていただいたわけですが、これは空港が開港しました後で、いわゆる着陸料収入というのがございますので、これで返すということでございますので、最終的には市民の負担にはならない、こういうことでございます。

特にターミナル等について、一般財源が要るのではないかとのご指摘でございますが、これはそのターミナルの建て方、いわゆる事業のやり方によって相当の違いが出てまいりますので、そういった点についても事業手法を検討する、こういうことで来ております。

特にこういったことは、できるだけ今までの経験といえますが、情勢がある程度変わっておりますけれども、経験を踏まえて、この臨海部の土地造成事業によって得た利益はすべて 現在まで約 600 億になりますけれども、それを一般会計に出して、それでいろんな単費でやるべき仕事、例えば福祉施設にしてもそうですし、教育にしてもそうです、文化にしてもそうです、そういった一般財源を使う際にそれを補てんしてきたわけですので、ぜひこれの市民負担が少なくなるというよりは、むしろ負担を軽くするという方法でやっていきたい、そういった伝統を継いでいきたい、こう考えております。

それから、空港島の関連用地で、特に処分が計画どおりうまくいくか、こういうお話でございまして、特に面積については、航空機を使う事業ですね、あるいはそれに関連する事業、こういったものための必要最小限の用地でございまして、空港機能の活用を十分できる企業を立地させようと、こういうことでございます。ですから、非常に都心に近いということでございますので、それ相当のお話が、現在も一応の関心を持っていただいている企業も実はございます。単価その他については、現在やっておりますので、現在の数字でございますから、できるだけこの市場価格あるいは採算性、そういったものも含めて設定をいたしております。

それから、この臨海土地造成事業で発行します起債、いわゆる借金でございますけれども、これの返し方なんですけれども、発行後 10 年後の一括償還ということになっております。ですから、起債の償還は、平成 21 年度から平成 25 年度までに返すということになります。そういたしますと、平成 16 年 17 年開港でございますから、平成 16 年ぐらいまでに大半の関連用地が処分開始ということになりますので、処分期間にも余裕がございます。その点で、返すのと収入との差をうまく使っていき、こういうことになろうかと思っております。そういったことも今後十分その時々的情勢を見て計画をやっていきたい、こう思っております。

それから、経済状況が非常に深刻な状況でございます。しかし、仕事としては、やるべき仕事がたくさん実はございますので、これの財源をいかに作り上げていくかということが私どもの仕事になってまいります。ですから、現在の一般的な経済不況による落ち込みと、それに神戸は震災という落ち込みがございます。ですから、少なくとも震災については、できるだけ早くもとに近いところまで持っていきたい。そうしないと、他の都市に比較して永久に戻らない、こういう状態というのが出てきます。ですから、8 割といいまして、10 割戻るのは非常に難しいということをおの震災直後申し上げましたけれども、実際にはそういった大都市が、世界じゅうそういった震災を受けているところがありますけれども、10 割戻ったところなんていまだかつてありません。ですから、その戻らないことをよく承知をして、10 割に戻すということをまずやる。そのためには、1 割ないし 2 割については、新しい企業、新しい職場、新しい仕事、商売、営業活動、そういったものをしていかないと、それだけのもとへ戻る力というものは神戸市には永久に生まれられないというのが、一般的な学者も含めて私どもの気持ちでございます。

そこへこの不況ということですから、9割ぐらい戻ったかなと思った途端に、また8割に実際戻ってます。貨物量もそうですね、船の関係もそうです。一時ずっと戻ったんですけども、また下がってきております。ですから、それをはね返すというのには、やはりもとへ戻す起爆剤となるような仕組みというものが要るわけでございます。ですから、それでもなおかつ他の都市に比べて5年あるいは10年たっても戻らないということであれば、彼らは10年前に行くということです。ですから、まあいけば大都市ということは恐らく言えないような、中都市に格落ちというようなことがあり得るということでございます。

現にそういうことを言われる方がおられます。神戸も中都市になりましたねと、こういった方々がおられますので、これに対しては、やはりそういうことにならないような施策が必要だということで、新しい産業の立地なり、現在ありますファッションなりあるいはコンベンションなり、これを進めていきまして、中小企業の皆さん方が神戸では仕事になる、商売もできると、あるいは事務所系の企業の人もそういう期待が持てるまちにしないと、全部そういった方々は外へ行ってしまふ、商売のできる所に行かれる。ある神戸の企業の方が直接私に言われました。空港ができないんだったら、もう大阪へ行きますと、こういった方々も現実におられるわけです。ですから、そういった方々が実際にそれだけの効果を期待して、それぞれの仕事に努力をさせていただいておりますので、そういった方々の期待を裏切るといふようなことは、私にとってはできないということでございます。

ですから、たくさんのお客さんも来ていただきたいし、仕事においでの方々も来て、神戸で定着していただきたいし、また高齢化社会に入っていく場合の今後の手当てですね、いろんな手当てが要ります。医療あるいはいろんな器具ですね、そういったものも要るわけですから、そういったものをつくるだけの神戸は技術を持っております。現にそういったものの技術者がたくさんおられますので、こういった方々にもう少し仕事のパイを広げていただく、こういうことが、私どもが考えているいわゆる医療産業都市づくりであり、またファッションあるいはコンベンション・観光、こういったもので、現実にそういった都市の構造がそうなっておりますので、それを壊すということとはできない、こういうことでございます。

しかし、だんだん世の中変わってまいりますから、それで定住して、そのとおりに行ったらいいんだというような気持ちは毛頭ありません。時代の流れというものは、どんどん大きくなったり小さくなったりしますので、それに対応する仕事というものをいつも考えておく必要があるのではないかな、こう思っております。

ですから、絶えず神戸においでになれば神戸には働く場所があって、どういう職業でも選択できる、住居の環境もよろしい、便利であると、こういったことで都市あるいは都会というものは成り立ってきておるわけですから、そういったものを根本から壊すというようなことは、そのまちを壊すということになりますので、やはり産業構造というものは非常に大切なものがございますから、その産業構造を支えるのが、こういった交通機関であります。ですから、そういった交通機関が完備しており、なおかつ最近のことでございますから、情報通信その他も現在やっておりますけれども、それができるだけ早く完成をして、それを使って仕事をしていただく、商売をしていただく、こういうことをねらっておるわけです。

ですから、そういった方々、ご意見たくさんいただいておりますが、その中で一番神戸に似合いの中身を持った、構造を持った、産業を持ったまちにしていきたい、こう思って

おります。

以上、私からお答え申し上げます。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 前野助役。

助役(前野保夫君) 私から、神戸市の税収効果 300 億円、その根拠についてどうかということについて、お答えを申し上げたいと思います。

これは、平成 7 年度に空港整備本部が神戸空港による経済効果といった内容について、研究機関へ委託調査をいたしました。その結果、市内の所得増加が平成 22 年度で 4,000 億円というふうに見込まれております。これをもとに、私ども理財局の方で平成 5 年度の決算ベース これは震災の影響があらわれていない直近のデータというのは、やっぱり平成 5 年度でございますから、平成 5 年度の決算ベースで、市民所得に占める市税の割合、そういう形で試算をいたしました。その結果、平成 22 年度で年間約 300 億円の税収効果が見込まれる、こういう結果でございます。

なお、委託調査いたしましたその研究機関におきましても、ほぼ同様の税収効果といったものが試算をされております。

その増加した税収の活用についてもご質問がございましたが、今後急速な少子・高齢化の進行なり地球規模での環境問題を控えております。神戸市におきましても、福祉・医療・環境・教育、そういった広範な分野にこれは有効に活用してまいりたいというふうを考えておまして、神戸空港による税収効果は、市民生活の向上に大きく寄与するものであるというふうに信じております。

以上でございます。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 私の方から残されたご質問についてお答えを申し上げます。

まず、財政計画の中のご質問で 1 兆円というお話がございましたが、私どもは先般 10 月、公式に事業費というものを、総事業費を出ささせていただきました。これはご案内のとおりです。この総事業費は、空港島の造成・滑走路など空港基本施設、あるいは連絡道路、空港消防、上下水道の整備、さらには空港島で行います環境創造型の護岸あるいは人工ラグーン、こういった水質浄化に関する費用などを含めまして 3,140 億という、これは内訳もつけて出しておると思います。

なお、この 3,140 億円以外に必要な経費といたしましては、例えば管制塔など国の直轄事業として 27 億円、またターミナルビル等の建設、こういったものがあるわけですが、実は神戸空港と大体同規模と考えております新広島空港ターミナルビルは、その建設費は 120 億というのが出ておりますから、さまざまな過程で詰まっていく中で、実際に要する費用、建設費、そういったものもどんどん出していききたい、そのように思っております。

なお、中央都市軸に整備をいたします新交通につきましては、空港だけではなく、ポートアイランド第 2 期を含めた地域全体の発展を促進する、こういう都市基盤でございます

ので、空港の事業費には含めておりませんが、それはそれなりの数字は出してきておるといふことをごさいます、1兆円という数字が、我々公式にいろんな根拠を持って出した数字ではないといふことは、先生のご指摘のとおりでございます。

それから、経済効果についてのご質問がございました。神戸空港の経済効果といたしましては、平成8年の3月に計量経済分析によりまず経済効果といふのが出ておるわけでございますが、そこでは2010年時点におきまして、市内で2万2,500人の雇用増、また4,000億円の所得増といふものを予測いたしております。

なお、本年6月に三菱総合研究所が、最近10年以内に開港あるいは滑走路を延長いたしました全国の10空港の経済効果の実績値から、神戸空港の経済効果を予測したところ、2010年で市内で2万7,500人の雇用増と、3,600億円の経済効果といふものを予測いたしております。その中で、それぞれ業種別の経済効果もあわせて出されておまして、経済効果が500億以上のものといたしまして、卸売・小売業が875億円、金融・保険業が662億円、製造業が572億円、サービス業が526億円、こういうふうになっておまして、集客系など都市型産業や製造業をはじめとして、産業全般にわたりまして、幅広い経済効果が見られておるといふことでございます。

なお、こういった経済効果につきましても、さまざまな手法を通じまして、市民にできる限りわかりやすく広報もしてまいりたい、そのように思っております。

それから、経済効果の中でもう1点ございましたが、空港整備の方向の問題、ご指摘がございました。神戸空港の整備の方向といたしまして、国際ハブ空港でございます関西国際空港、国内の基幹空港でございます大阪国際空港に対しまして、神戸都市圏の航空需要を担い、今後とも多様化いたします航空ニーズに対応できる空港として整備するといふ方向づけを持っております。

また、神戸港内に立地をすることで、海・陸・空の一貫した物流を取り扱うことが可能になり、港湾機能との連携によりまず港湾機能の高度化あるいは多角化、こういった効果が期待できる、このように思っております。具体的には、例えば定期航空機の施設に隣接をいたしまして、海上貨物、航空貨物あるいは陸送貨物を効率的に取り扱う物流拠点等を計画してまいりたい、そのように思っております。

空の自由化の進展に伴いまして、航空機によりまず国際的な人流あるいは物流・情報流等が今後ますます盛んになりまして、今後とも国際競争への対応から、第二種・第三種の地方空港の国際化も一層進むのではないかといふふうに考えられておりますが、国際便の就航ということに当たりまして、例えば税関とかあるいは出入国とかあるいは検疫、こういった体制整備が必要でございますけれども、神戸の場合には既に神戸港にそういった機能が具備されておまして、またノウハウ等も持っております。

今後とも航空ニーズの的確な把握に努めまして、大都市圏の都心に近接して立地をし、既存の都心機能が活用できます、利便性の高い都市型空港としての神戸空港のメリットを十分に生かせるよう、ご指摘の国際貨物も含めまして検討をさらに重ねてまいりたい、そのように思っております。

以上です。

(「議長19番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 19番岡島亮介君。

19番（岡島亮介君） 神戸空港に関する、あるいは是非に関する論議というのは、もう数年来、空港特別委員会を中心に議論を積み重ねてまいったわけでありまして。今、こういった空港の是非論が新たに問われておるわけですが、こういった議論の中で、私は今現在一番大きな論点というのは、何よりも空港をつくることによって、そのことが真に市民の福祉の向上につながっていくのか、また同時に神戸経済の活力を浮揚させる、高揚させるのか、こういった問題と、もう1点は震災で落ち込んだ当市の状況において、市民に負担をかけないという、この2点が今現在問われておるのではないかと、それが非常に重要な論点となっておるのではないかと、こういうふうに私は考えるわけです。

是非論につきましては、十分時間を割いて今まで議論もされましたし、私も今、市長のご答弁をお聞きする中で十分に理解をすることができるわけでありまして。

ただ、少し疑義がありますのは、市民に負担をかけないということにおいて、再質問を1点だけさせていただきます。

ただいまのご答弁の中で市長は、市民にできるだけ負担をかけないというふうなご発言がありました。市民負担をかけないという方針はわかりませんが、その前提は、着陸料収入が見込みどおり確保できるのかということでありまして。

そこで、これまでもその論議が多々ありましたけれども、改めて、着陸料収入を柱とする管理収支は大丈夫ということと今まで説明を受けてきたわけでありましてけれども、本当に見通しはどうか、再度お伺いをいたしたいと思っております。

この1点のご答弁をお願いいたします。

（「議長」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 笹山市長。

市長（笹山幸俊君） 空港の開港後の管理収支の問題でございますけれども、確かに着陸料の収入で順次返していくということになります、その期限も問題になりますけれども、今の計算では、開港時点では 予測ですけれども、約 22 億ぐらいの収入があつて、支出が約 10 億と、こういうような予測をいたしておりますが、これも最近はアメリカ、外国からの規制緩和の問題がありまして、要求が非常に上がつておりますが、着陸料をもっと下げると、こういう話が出ておることはご指摘のとおりだと思います。ですから、それが3分の2になるか、あるいは半分になるかにしても、この収入と支出の差というのはマイナスにはならないという計算になります。

そういうことでございますが、その時点で航空需要がどう転換していくか、むしろ現在の日本の国内、あるいはアメリカ、アジア地域からの話では、やはり規制緩和でどこへでも入れるようにしてほしいと、こういうような意見が非常に強うございますので、日本としてはそういった規制緩和の方向で行くのではないかと推測をしております。これはプラスですね。もしそういうことになれば、プラスの方に動きます。

そういうことで私どもは計算をしておりますので、できるだけそういった点について、よく情勢をその都度判断をしてやっていきたい、こう思います。

（「議長 19 番」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 19 番岡島亮介君。

19番（岡島亮介君） 条例制定の問題も、あるいは是非論につきましても、まだまだご質問をさせていただきたいことがあります。この後開かれるであろう空港特別委員会におきまして議論を交わしたいと思います。

以上で質問を終わります。（拍手）

議長（長谷川忠義君） この際、暫時休憩いたします。

午後1時30分より再開いたします。

（午後0時37分休憩）

（午後1時33分再開）

（長谷川議長議長席に着く）

議長（長谷川忠義君） 休憩前に引き続き会議を開きます。

直ちに議事に入ります。

午前に引き続き、第68号議案に対する質疑を続行いたします。

51番南原富広君。

（51番南原富広君登壇）（拍手）

51番（南原富広君） 私は、日本共産党市会議員団を代表して、ただいま上程されました第68号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件について質問いたします。

提案されています住民投票条例の請求の要旨では、「神戸市百年の大計にかかわる極めて重要な事業に、何ら市民の意思が問われていないのは了解できません。したがって、十分な情報公開によって、空港計画の全課題を明らかにするとともに、住民投票によって市民の意思を問うことが必要不可欠と考えます。空港建設計画に賛成・反対の立場にかかわりなく、大事なことは住民自身が決めるという住民自治の考えに立って、住民投票によって市民（外国人も含む）の意見をあらわしたいと思います。」と述べています。

このように住民投票で空港建設するかどうかを決めることは市民の市政への参加を進めると同時に、民主主義を発展させるという観点からも大いに歓迎されるものであります。

条例は、この観点を明らかにし、第1条の目的で、地方自治の本旨を実現するため、市民の意思を明らかにし、市政の民主的運営を図ることを明確にしています。また、第4条では、在日外国人の投票資格を設けるなど、国際都市神戸にふさわしく、極めて先進的であります。

日本共産党市会議員団は、この条例案には心から賛同の意をあらわすものであります。これを提案するに当たって付された市長の意見は納得がいきませんので、数点にわたって質問をいたします。

まず最初に、市長は、署名に託された30万人を超す市民の声を正面から受けとめ、条例を制定するという姿勢になぜ立てないのでしょうか。30万7,797名の署名が添えられている「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例制定を求める直接請求が、今市長の意見が付されて提案され、審議が始められました。

この時を大きな期待を持って見守ってきた市民は、市長の住民投票条例を制定する必要はないとの意見を知り、大きな落胆とそして怒りをあらわにしています。

このたびの市長意見は、神戸市内外の識者の意見に耳をかさないばかりか、何よりも署名に示された 30 万を超える市民の願いや思いを踏みにじるものであります。大都市神戸で集められた有権者の 4 分の 1 を超える直接請求署名、これは条例制定を求めるに必要な数の 13 倍にも上るもので、全国的にも初めてのことであります。

また、このことが神戸市と議会に対して、民主主義と住民自治のあり方を問うという、極めて重要な命題が提起されているだけに、この住民投票条例の行方に、神戸市民だけでなく全国的に大きな関心が寄せられているのも当然であります。

マスコミも住民投票を実施すべきという論調を強めています。あるマスコミは、空港建設を推進するにせよ、軌道修正するにせよ、正確な情報に基づいた市民の意思を踏まえてこそ施策は揺るぎないものになるはずだ。市も市議会も条例制定に前向きに取り組み、広く市民に見える形で議論を尽くしてほしいと、社説で述べています。

いずれにしろ 30 万を超えるこの直接請求署名の重さを断じて軽視してはならないと思います。市長は、この 30 万を超える署名の重みを正面からなぜ受けとめられないのでしょうか、お尋ねいたします。

住民投票条例案に付された市長意見の主な問題点は、3 点あると思います。1 点は構想段階でないから住民投票はできないということ、2 点目は広報などを通じて市民理解を進めてきたということ、3 点目は議会で決着済みということの 3 点について、順次質問させていただきます。

まず、構想段階でないから住民投票はできないということについて伺います。

市長は、構想段階ならともかく、推進の意思形成を終えている現在の状況下での住民投票条例は必要ないと述べておられます。しかし、市当局自身、資料は熟度に応じて提出すると言い続けてこられましたし、現に極めて不十分ながら空港本体にかかわる財政計画を議会に正式に提出されたのは、この 10 月の埋立免許の申請時です。しかも、市民負担がどうなるかについても解明されていないままです。このような重要な問題に触れずに、既に意思形成は終わったなどというのは、余りにも市民不在が過ぎはしないでしょうか。

国の運輸省幹部は、設置許可はしたが着工に至らなかったとしても、それは地元の選択であるし、率直に受け入れるとの発言もしています。構想段階でないから住民投票はできないというのは事実と反するし、住民投票を拒否する理由にはなりません。

神戸市は今、空港建設のあらゆる手続を中止して住民投票を実施し、その結果をまつべきだと思いますが、いかがでしょうか。

次に、詳しく説明し、市民理解の促進に努めてきたという問題について伺います。

市長は、市民の広範な理解を得るため、神戸空港ニュースや広報こうべなど各種の広報媒体を通じて広く市民に知らせてきた、神戸空港ニュースは合計 18 号発行し、詳しく説明し、市民理解の促進に努めてきたと言われていたのですが、それではなぜ今 30 万人もの市民が住民投票を求めているのでしょうか。

市長は、既に推進の意思形成はできているとの判断のようですが、現時点では意思形成はできていないのが現状です。空港建設に賛成の人たちからさえ、情報が十分提供されていないと指摘されていますし、空港を建設するということを前提とした資料だけを幾ら出されても、市民の疑問に答えることにはなっていないのです。

神戸市は、神戸空港についての市民が求めている資料を理解しやすい形で公開しないまま、一方的に計画を推進してきたことが市民から強い批判を受ける根本原因になっているのだと思います。

市長は、今後市民理解が得られる広報に努めると言われていますが、空港をつくることを前提として、同じ内容の説明を何度繰り返しても、市民の疑問に答えたことにならないばかりか、これまで以上に市民との矛盾が深まるだけではないでしょうか。

しかも、市長みずから、神戸空港計画についてなお十分にご理解いただけていない方々もおられることについては謙虚に受けとめたいと、現時点で市民の理解がまだ不十分であることを認めておられます。

さらに、これまで標榜してきた参加と対話の姿勢をいささかも変更するものではなく、市民参加による市政を一層推進していくことを表明されていますが、このたびの意見はこれと全く矛盾すると言わざるを得ないのであります。

市民の理解がまだ不十分であることを謙虚に受けとめ、参加と対話を一層推進すると言われるのなら、今、現に 30 万人を超える多くの市民が、自分たちの意見反映をと求めているこの声にこそ耳を傾けるべきではないのですか、いかがでしょうか。

次に、市長は既に 1990 年に議会の議決を得ていると言われますが、あれから 8 年、取り巻く環境は激変しています。バブルの崩壊により経済状況は一変し、加えて大震災、その復興はまだ道半ばであります。他都市以上に市民生活は落ち込んでいます。

震災と不況そして生活苦にあえぐ市民が、多額の借金をして進める空港計画に疑問を抱くのは当然ではないでしょうか。情勢の変化により市民の意識や価値観も大きく変化していることを市長は真剣に受けとめるべきであります。

重要な施策を進める場合、行政がその時々的情勢の変化に対応し、市民の意見を聞いた上で施策を見直すというのは当然のことではないでしょうか。それは市民に対する行政の責任でもあると思いますが、いかがでしょうか。

さきに公明党の大澤議員が、日本共産党市会議員団を名指しで空港問題に対する態度について触れられましたが、一言つけ加えておきます。当時は伊丹の大阪空港廃止が前提となっていました。その前提が崩れたこと、さらに何よりも重大な問題は、市民生活を一変させた阪神・淡路を襲った大震災であります。あの震災によって一挙に神戸市財政は悪化し、市民生活はいまだに再建されていないのが現状です。

こんな中で市民の意識も大きく変化しました。昨年の市長選挙の際のマスコミの調査でも、7 割を超える市民が空港建設については凍結・中止を求めています。我が党が一貫して要求してきた市民合意も得られていません。空港そのものの問題点も解決不可能なことが明らかになっています。大震災で 4,300 人を超える市民がなくなろうが、11 万以上の世帯が全壊・半壊の被害を受けようが、まちが壊滅しようが、そんなことにはお構いなく、とにかく一たん決めた空港建設の方針は変えないというのは、絶対に間違っていると思います。

市長はこの意見の中で、震災復興についていろいろ進めてきたと述べておられます。しかし、直接請求に 30 万人もの人たちが署名をしたという事実は、市長が震災直後に、神戸空港は必要と発言したことに端的に示されているように、これまでの神戸市の震災復興策が、市民 1 人 1 人の生活や営業の再建に重点を置かず、震災前と相変わらずの開発優先の施策が進められてきたことに対する批判のあらわれでもあるのです。

神戸市の不況克服と経済の再建のためにも、これまで進めてきた大規模開発指向を改め、市民生活直結の住宅・福祉・医療等の充実と、関連産業育成や地場産業の発展にもっと力を入れることによって、新たな経済の活性化を生み出せると考えております。

最後に、民主主義と住民自治の発展のために積極的な意見の表明をお願いしたいという

ことであります。

これほどの多くの市民が関心を寄せるのは、震災後の神戸市の将来を心配するがゆえにであり、市の将来を左右する重要施策は市民みずから決めたいという、市政への参加意識の強いあらわれであると思います。

市長は、現行の地方自治制度は間接民主制を基本としており、住民投票を含む直接民主制はそれを補完する一手段と認識していると述べておられます。

地方自治法の権威ある研究書である逐条研究地方自治法は、直接請求の制度は代表制民主主義の欠陥を補完するもの、住民の側の地方政治への参加の手段として有効性を発揮するとしております。住民自治の発展という点からも、これらは民主主義をさらに発展させるための車の両輪ととらえるべきであり、一手段などではありません。市政運営の基本は、代議制民主主義であれ直接民主主義であれ、市民の意思の反映であるはずであります。

住民投票を実施することは、市の重要施策の決定に市民が直接参画することであり、市民の自治意識を高め、民主主義の花開く 21 世紀の神戸市をつくっていく上でも貴重な経験となるはずで

す。神戸市政や議会に対する市民の信頼を強固なものとするためにも、市民の切なる声としての直接請求を認め、神戸空港建設の是非については、市民全体の意見を一度聞いてから決めるとい

う、ごく当たり前の姿勢に立っていただき、このたびの住民投票条例制定に対する否定的な意見を撤回し、条例を制定するという積極的な意見に変えていただきたいと思います。市長の積極的で明快な答弁をお願いいたします。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 南原議員のご質問に、まず私からお答え申し上げます。

午前中も申し上げましたけれども、市民の皆さん方の中には、空港計画について反対・賛成、それから財政問題、環境あるいは安全性の問題、こういった疑問を持った方々が入っておられることはご承知のとおりだと思います。

ですから、この疑問点に対して何とかいろんな手法でできるだけ丁寧に細かく説明をしてきた経過は、ご承知のとおりだと思います。

ですから、こういった問題については、これをご理解いただく努力は当然しなければいけません。しかし、この問題については、午前中もお話し申し上げましたけれども、この神戸空港という問題についての歴史的なといいますか、経過について十分ご認識をいただきたいということでございます。これは市民の代表の議員の皆さん方が構成をしております市会で議論をされて、そして意思決定をしていただいたわけですから、その議決によってこれを進めてきたということを皆さん方にご承知いただきたいと思

います。ですから、この問題については午前中も、この問題はなじまないのではないか、こういうことを申し上げてきたわけですから、今後の問題ということであれば、先ほど言いました、午前中も意見として申し上げておりますけれども、構想段階の問題であれば、これは私は否定をしませんということは申し上げているわけですから、こういった問題が経過としてありますということ

以上、私からお答え申しました。
（「議長」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 山下助役。

助役（山下彰啓君） 残された点につきまして、私の方からお答え申し上げます。

まず、構想段階のとらえ方の問題のご指摘がございました。神戸空港は昭和 57 年に試案を発表しましたわけですから。それ以降、市会の議決、あるいは国等の関係機関との協議を重ねてまいりまして、今日に至っております。

そして、現在最後の手続である埋立免許の段階に入っております。このように長い経過や関係者の努力を重く受けとめ、今の構想段階ではないという市長意見になったわけでございます。

運輸省幹部の発言についてお話がございましたが、神戸空港は航空需要を勘案した上で、その必要性や新しい神戸のまちづくりにおける役割等を踏まえた検討の後、昨年 2 月に設置許可を受けているものであります。

次官の発言は、このことを前提として、神戸空港は神戸市という自治体が設置・管理をするという空港でありまして、あくまで地元の意向を尊重して進めていく、これは当然のことを述べられたものであります。引き続き市民の一層の広範な理解を得ながら手続を進めてまいりたい、そのように思っております。

なお、空港計画につきましては、従来より手続の進捗に応じて、その都度可能な限りの情報を市民に明らかにしてまいったところでありまして、また空港計画に関する調査資料も、原則として公開をしておるというところでございます。

それから、意思形成の問題のご指摘がございました。市長意見の中でも述べておるとおり、神戸空港計画につきましては、議会にお諮りをしながら、1 つ 1 つ順を追って手続を行い、現在に至っております。議会制民主主義というルールに基づいて、最大限の市民参加も図りながら進めてまいったところであります。このルールを尊重し、これに基づいて市政を推進するのが務めでございます。

今後、議会で十分にご審議を賜り、適切な結論をいただけるものと考えておるというところでございます。（傍聴席喧騒）

議長（長谷川忠義君） 傍聴人に申し上げます。ご静粛に願います。

助役（山下彰啓君） それから、空港計画の見直しのご指摘がございましたが、神戸空港につきましては、長年にわたります議論を通じ、神戸が 21 世紀に活力と魅力を持ったまちであり続けるために、また我々の子供や孫の世代にわたって、安定して働く場所が確保されたまちとして、ぜひとも必要な都市装置として進めておるものでございます。

まちの活力の維持・向上のためのアプローチは、さまざまな取り組みがあると思っておりますけれども、新しい人・物・情報の交流窓口となる神戸空港の整備は、非常に大きな効果をもたらすものであると考えております。

震災後、深刻な状況に陥っておる神戸経済を打開し、展望を開くためには、何にも増して経済活力を涵養し、新しい時代の流れに対応した神戸の産業の変革を促すことが必要である、そのように考えております。

空港の整備によりまして、集客型の産業あるいはファッション、コンベンション、情報サービス業等の都市型産業の振興が促され、市民に新たな働く場所を提供し、長期的に安定した雇用の確保につながるものであります。

このような観点から、震災後、諸般にわたって厳しい状況の現在、空港整備の必要性は一層高まっていると認識をしております。議員が言われるように、むだな公共投資は見直すべきでございますけれども、今後とも神戸空港はそのような公共投資ではない、このような確信を持って行ってまいりたい、そのように思っております。

引き続き神戸市会にお諮りをしながら、着実に諸手続を行ってまいりたい、そのように思っております。

それから、直接民主主義のご指摘がございました。住民投票制度につきましては、現行の地方自治制度が基本といたします間接民主制を補完する一手段であるということは認識をしております。住民投票制度そのものについては、これを全面的に否定するつもりはございません。

ただ、住民投票について、どのような案件を対象にするのか、またどのような時期に住民投票を実施するかについては、慎重に判断する必要があると考えております。神戸空港計画については、既に意思形成を終え、着工段階に入っていることを考慮いたしますと、住民投票にはなじまないものであると考えております。

条例案に対する意見は、さきに述べさせていただいたとおりでございますが、議会で十分なご審議をいただき、適切な結論がいただけるものと考えております。

以上です。

(「議長 51 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 南原富広君。

51番(南原富広君) 市長にもう一度尋ねたいんですけれども、30万人を超す署名は、昨年の市長選挙で笹山市長が得た27万人を超す人たちの声ですよ。この声を本当にどのように受けとめておられるのか、再度聞かせていただきたいんです。そのことを聞かせてください。そのことについては一切触られていません。本当に多くの方々が、もう一度立ちどまって考えてくれと、このように言っておられるわけです。この人たちの思いをどう受けとめておられるのか、率直にお答えください。

先ほど市長は、構想段階ならやってもいいと、そのように言われました。もう明らかに言いわけでしかないと思います。地方自治法では、いつやらねばならない、いつやってはならないなどということは一切書かれていないんですよ。今この時点で市民が求めているわけです。この時点で市長が答えるのは当然ではないでしょうか。このことについてもお答えください。

1990年に議会として議決をもらった、それで現在まで進めてきた。このように言われるわけです。しかし、その前に1972年に議会の議決として、やらないということを決めたではありませんか。それを変えてきたのは何だったんですか。状況の変化があって、そういう状況になったのではないですか。先ほどもお聞きしましたように、その状況の変化に対応するというのは、為政者の当然とるべき態度ではないんですか。それについてもお聞かせください。

市民にこれまでいろいろな資料を明らかにしてきたと、そのように言われます。しかし

市長、市長が先日出された これはすべてのおうちへ多分行っているでしょう。11月1日号の広報紙こうべです。この広報紙こうべをどんなに見ても、先日、空港等特別委員会で審議した内容は、一切この中には盛り込まれておりませんよ。ここに市民に負担をかけずに建設と、いまだにこう言っているわけです。

空港等の特別委員会では、市民負担がかかることを明確にしたんですよ。そのことを市民に明らかにせず、広報で明らかにしてきたなどというのは、まさにこれは納得がいきません。こんな広報を幾ら数重ねても、我々は空港を推進するぞ推進するぞ、理解しろ理解しろと、市民に押しつけるばかりではないのですか。これからもこういう広報をやり続けられるわけですか。これでは絶対に住民合意などは得られないと思うわけですが、いかがでしょうか。もう意思形成が絶対にできていない。これが現時点での状況だと思いませんけれども、いかがでしょうか。(傍聴席喧騒)

議長(長谷川忠義君) 重ねて傍聴人に申し上げます。

傍聴人は、議事について拍手など可否を表明し、または騒ぎ立てることは禁止されておりますので、静粛に願います。

笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 先ほどお答え申し上げましたとおり、議会で先生方も市民の代表として出ておられる、議会で決めていくというのが今のルールなんです。そのルールに乗られた方々ばかりなんですから、それについて多いとか少ないとか、そういう議論を、選挙のときの数字とこれと同じ比較をする、同一で比較をするというのも、これまたおかしいわけです。投票の仕方が第一違うわけですから、そういった問題をなぜ比較の中に入れていかれるのか、その辺がよくわかりません。

ですから、今後十分にご疑問の点について、お知らせをしておりますのは 皆さんの中には当然、よくわからんという方々が多いということを言われますので、十分それについては、それぞれ財政の問題も大体现在の状況で計算すればこうなりますと、こういうことを申し上げております。それが不審だと言われますと、計算のしようがないですね。

ですから、そういったことじゃなくて、環境問題でもそうです。環境問題についても、現在の技術でいける範囲内というものを最高のレベルで考えて、被害はそうないと。飛行機の騒音にしてもそうです。10分の1ぐらいに減っている。しかし、なおかつ将来、現在の騒音の高い飛行機は飛ばさないと、これも大体決まってきたおるわけです。ですから、そういった騒音の問題にしてもそうだと思います。

需要の問題にしても、もちろん世の中の浮き沈み、あるいはみなさん方の飛行機を使う頻度、こういうものはそれぞれその時代に応じて違うかもしれません。しかし、例えば20年前後にはこういうことになるであろう。現在でも上向きです。飛行機に乗る方々はふえているわけです。ですから それをずっとそのとおりいきますということは言いませんけれども、そういう時代時代において、それを平均的にとらえればこうなりますと、こういうことを言っているわけです。ですから、そういった平均的にとると、そんなことは計算できないと、こう言われるかもしれません。しかし、それしか方法がないわけです。そういうことを申し上げておるわけです。

ですから、安全性の問題でもそうです。最近時々事故もありますけれども、それをできるだけ減らしていくという努力は、世界じゅうの飛行機がやっているわけですね。その中

で最高の技術を導入する努力を、国もまた我が方も意見として申し上げていくということだと思います。

ですから、基本的には、いろんな問題もご指摘がございましたけれども、やはりこういった合意形成というルールにつながっているということです。ですから、私どもにとっても、じゃあルールを破りなさいとおっしゃるのかどうかということです。そういうことになります。

市長としては、議会に議案その他をお願いして、そして決めていただいて執行するというのが役目なんです。ですから、それを執行したらいかんということになるわけです。そうしますと、150万市民の皆さん方にとってどういう影響を与えるかということなんです。私は、150万市民のために仕事を預かってやっているわけです。そういった点も十分考えていただきたいと思います。

51番（南原富広君） 答弁漏れです。30万人の声をどのように受けとめておられるかについては、一切触れられておりません。

議長（長谷川忠義君） 市長、30万人に対する受けとめ方ということですが……。

市長（笹山幸俊君） 先ほど申し上げましたことの中に、私の選挙のときの得票数とこの30万人とを比較して物をおっしゃっているんだと思います。ですから、それは比較する内容の数字ではないということを申し上げておるわけです。（場内喧騒）

（「議長51番」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 静粛に願います。

南原富広君。

51番（南原富広君） 市長が、全く30万人の市民の声を聞く意思がないということが私には理解されました。残念でなりません。多くの論調は、今この30万人の重みはまさに重い。この重みを聞くのが市政の責任やぞという論調が強いわけです。

先日ある新聞に、商工会議所副会頭がこのように言っておられます。「30万人の署名が集まった。これは行政の説明不足から来るものだ。新聞の折り込みに広報紙を入れて配っても、どれだけの市民に理解してもらえるかは疑問だ。空港建設で将来に禍根を残してはならない。市民はもっと具体的な説明を求めている。手続がどこまで進んでいようとも、空港建設は決まったことなどと言わずに、なぜ必要なのか、工夫を凝らして、もっと訴えねばならない。」このように副会頭でさえ、言われておるわけです。論調は既にもうご存じのことだと思います。これだけの署名に託された市民の気持ちを真摯に受けとめるなら、理解を求める行動がもっとなされるべきだ。かたくなな対応で市民との亀裂を深めることを懸念する。民意との距離を縮め、代議制への信頼を取り戻すこと。31万人の署名が訴えようとしていることも、神戸の為政者は見誤ってはならないと思う、これが多くの論調です。

また、住民投票を行った自治体の長がこぞって、やったことはよかったと、そのように言っておられます。自分たちの問題を真剣に考える機運が住民の間に生まれた。今このことが求められているのではないのでしょうか。

市長、本当に今住民投票をやって市民の声を聞いて、一たん立ちどまってそのことを実施するというのが市民の負託にこたえることではないんでしょうか。そのことをもう一度だけ、意見を変えていただくという立場で答弁をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

はい、なければ結構です。

議長（長谷川忠義君） 次に、65 番浜本律子君。

（65 番浜本律子君登壇）（拍手）

65番（浜本律子君） 私は、民社市民連合市会議員団を代表いたしまして、市長にご質問を申し上げます。

「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例案について、先ほど市長よりご説明があり大筋についてそのように私たちも理解をいたしておりますが、市民の理解を一層深めていただくという立場から、以下3点にわたりまして見解を述べました後、数点お伺いをいたしたいと存じます。

まず、神戸空港の建設に至るまでの神戸市会の取り組み経過につきましては、先ほどの市長のご説明のとおり、平成2年3月の市会において、共産党の皆さんも、当時社会党におられた現在の住民投票会派の一部の皆様も含め、全会一致で市議会として神戸空港計画を国の第6次空港整備5箇年計画への組み入れに関する意見書を議決、政府への提出を全議員異議なく採択をして、国に提出をいたしました。

その後も建設促進の取り組みとして、共産党の市会議員の皆さんも委員として参加された空港等に関する特別委員会で論議を加え、その結論を政府に働きかけるべく、空港等に関する特別委員会の委員長を中心に、中央関係機関への活動を展開したわけでございます。

その間、毎年の市予算には調査費も計上・可決され、その総額は28億円余になるとお聞きをいたしております。また、この期間に、平成3年と平成7年の都合2回の市会議員選挙も経ているわけであり、神戸空港プロジェクトは、まさに神戸市議会の自治としての行為そのものであり、決して第三者行為で始まったことではないわけでございます。

したがって、私たちは震災という予期もしないアクシデントを受けましたけれども、過去8年間の議会としての決定と、それに基づく行動に対して責任を持ちながら、将来の神戸のまちづくりに努めるべきと考えてまいりました。

このような経過を考えますとき、震災があったからといって議会制民主主義の手続、手順を正規に経てきた今日まで、この神戸空港建設のプロジェクトを、あたかも地方自治体としての議会制民主主義そのものに欠陥があるかのごとき、直接民主主義に名をかりた各種の対応や、言われのない中傷・誹謗は容認し得るものではございません。

次に、震災後の諸対策について振り返っておきたいと存じます。阪神・淡路大震災以来、3年10カ月が過ぎようとしております。今なお仮設住宅が7,260戸現存し、生活されている方が7,260世帯おられるとお聞きいたしております。4たび目の冬を目前にして、その心の内は推察するに忍びないものがござります。

私自身も震災以来それぞれの日々、そしてその立場、持ち場から変わっても、罹災された方々の生活再建や被災地の一日も早い復興を願って、懸命に努力したという思いがござります。

しかし、私たちの力の不足を知らされているという感もいたしております。今後も地道

に被災者の個々の事情に合った手だてを考えて、取り組んでいかねばならないという問題もございます。

震災以来、議会としても市長はじめ行政の皆さんと連携して活動したその成果として、震災直後のピーク時、1日23万食、延べ人数1,475万食、147億円を超える食事の提供に始まり、仮設住宅の神戸市建設分7,653戸の建設費が193億円、6万5,000戸を超える家屋の解体費が1,553億円、市営住宅1万4,000戸余の建設費が約3,000億円、民間賃貸住宅家賃助成の費用が約118億円、震災後に言われた新しい意味での医・職・住、すなわち医療・職業・住宅の3分野それぞれに努めましたが、医と住はある程度の状況になってきたと考えられますが、職業すなわち働く場所が8割復興と言われる現在の状況下で一番のネックになっております。

個人にとりまして、職業・収入源が課題でありますように、神戸市自身も今後増高する震災後諸対策に伴う財政負担が課題になります。

私どもの会派は、さきの公営企業決算の本会議におきまして、昭和32年よりの開発事業による地道な努力の成果が、市税収入総額約3,000億円のうち約450億円に達することを指摘、苦しい財政実態の中に、その市財政への貢献を高く評価するとともに、先人の先見性に改めて敬意を表した次第でございます。

3点目に、神戸市経済の現状と産業構造変革への取り組みについてお伺いをいたします。

我が国が現在遭遇している経済変革の始まりは、昭和46年8月15日に1ドル360円の固定為替制度がフロート制に移行して以来でございます。それまで競争力があつたとされてきた造船・鉄鋼をはじめ日本の重厚長大産業が急速に輸出競争力を減衰させ、神戸港を中心とした神戸経済は大きな変革を余儀なくされたわけでございます。

そのような経済環境の変化に対応するため、神戸市は多種機能都市づくりを掲げ、ファッション、コンベンション、観光産業などを新しい産業として育成することを目指してまいりました。

しかし、神戸市の各種の努力を超えて、円高による経済構造の変化が進み、航空貨物の伸びに対して、港湾を使用する海上貨物が伸び悩み続け、また市内産業のケミカルシューズや各種雑貨など地場産業の空洞化も進み続け、厳しい状況に直面しておりました。

そのような中で、神戸の将来について議論を重ねた結果、神戸経済の起爆剤として空港を建設しようというのが、先ほど述べました一連の経緯でございます。しかし、その経過途中に阪神・淡路大震災が発生したのでございます。

以上の基本認識に立って、以下ご質問をしてみたいです。

1点目は、十分な情報が公開されていないなどと指摘がありますが、提供する情報の質・量は必要にして十分なされていると思っておりますが、より深く理解していただくために、例えば大判の用紙1枚に全部を関連づけて、漫画チックなものにするなどの工夫をなされてはいかがでしょうか、お伺いをいたします。

2点目といたしまして、採算面で将来市民負担になるのではないかと心配をされておりますが、市当局は政府関係機関の発表数字をもとに推計されておりますが、いまいし詳細なご説明をされた方が市民に理解をされるのではないかと存じますが、いかがでございましょうか、お伺いをいたします。

3点目は、空港の持つ経済効果についてでございます。単にゼネコン大手に発注し、空港ができればよいという考え方ではなく、空港建設中の地元業者への発注が神戸の雇用を創出し、市税収入に直結することなど、総合行政としての取り組みが肝要と考えます。ま

た、開港後の雇用面での効果につきましても、その分野別人数をわかりやすくするなど、市民の期待と理解にこたえ得る説明をお願いしたいと存じますが、いかがなものでございましょうか。

4点目は、福祉と雇用についての考え方でございます。

大型公共事業、箱物事業は時代おくれであり、雇用の拡大のために福祉関連に投資をすればよいとの主張が最近よくなされておりますけれども、少し古い話で恐縮ですが、昭和30年代に民社党を結党したときに、党の基本方針として、北欧にならって福祉国家を目指すことを決定いたしました。しかし、その当時は他の各政党や労働団体からも、今なぜ福祉なのかと言われ、現在の生活を守ることの方が最優先だと批判をされたのでございます。

福祉政策は基本的に消費経済です。社会に豊かさ、生活にゆとりがないと、福祉の充実は極めて難しい面を持っております。したがって、収入を得る経済基盤をしっかりと立てながら、福祉を支える政策全体の整合性がなければ進展はいたしません。雇用吸収のみ強調する批判は、社会政策と経済政策を混同したすりかえの議論であると考えております。この点、市長のご見解があれば伺いたいと存じます。

5点目は、質問の最後でございますけれども、先ほどありましたけれども、「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例案の第14条、「住民投票に関する市長の義務」と題する条文についてでございます。内容は、「市長は、本条例施行の日から住民投票の結果が確定するまで、神戸空港建設のための全ての行政事務及び工事を停止するものとする。」とありますが、法よりも下位に位置すると考えられている条例が、法で決めている市長の権限を拘束するような条文を含んでいる点について、ご見解があれば伺いたいと存じます。

先ほど山下助役から、不適切との見解が述べられましたので、そのように受けとめてはおりますけれども、もしご見解があれば伺いたいと存じます。

以上で私の質問を終わらせていただきます。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 浜本議員のご質問に、まず私からお答え申し上げます。

情報公開の問題の中で、市民負担がどうなるかというご質問がございました。それについて午前中も申し上げましたけれども、やはり空港については需要予測というものが非常に大事でございますが、運輸省の告示によりまして着陸料収入というものを算出するわけですが、その算出の仕方また支出の仕方、これは他に例がございまして、三種空港としての場合の計算をさせていただいております、十分着陸料収入との差というのは黒字ということになります。

しかし、午前中もお話ししましたように、最近規制緩和ということで着陸料を安くするといったことが言われております。それを考えても、2分の1にしてもまた3分の2にしても黒字は黒字ということになりますので、今後私どもの運営についての努力もその中に入れて黒字の空港にしたい、こう考えております。

特に経済成長予測については、これはことし、来年とか短期間のうちにいろんな浮き沈みが実はございますが、私どもが計算をしておりますのは、空港ができ上がった段階で経済成長率は平均的にどうなるか、こういうことで計算をさせていただいております。

ですから、旅客数についても、最近は低成長時代ではあるけれども、平成3年から5年間の間に5%以上ふえてきております。経済成長率はもちろん減の方に向かっておりますけれども、そういったことの比較もして、上向いておると、こう判断をしております。

しかし、それも平成17年という時点での計算が確実にできるわけじゃありませんけれども、そういった方向になってきておるといことは確かでございます。要は後の管理・運営、その他について十分それに対応できるようにするということでございます。

それから、福祉の問題と経済基盤との関係についてご指摘がございました。これは確かに経済基盤がしっかりした都市でないと、福祉政策が十分に行えないというのは、どこの都市でもそう言っているわけです。

かつては外国でも北欧、スウェーデン等においてはそういった時代があります。しかし、現在ではやはり相当経済的にも国自身が苦しい時代に入っておりますから、そういった問題についての議論がなされているのはご承知のとおりだと思います。

ですから、やはり福祉を充実していこうと思えば、神戸なら神戸の力というものが十分ないとこれを支えていくことはできない。長期にわたって管理・運営をしていく施設でございますから、箱ものをつくることと相当違います。

ですから、そういったことがありますので、やはり安定的に市民の皆さん方、また企業の皆さん方が雇用なりあるいは企業活動が順調に、少しずつでもいいから堅実に経営ができるようなまち、そういうものが必要になってくるわけです。

ですから、税金が減りましたと、ことしも減ります。減ったから、じゃあその分だけ仕事ができませんというわけにはいかないわけです。ですから、その減った部分についてどう工夫をして、福祉なり教育なり医療なりを支えていくかということが必要になるわけです。

ですから、現実の社会は、経済や福祉がそれぞれ別々に、まあいえば単体で成立しているのではございません。それぞれが関連してお互いに支え合って生きているわけでございます。

そういうことから見て、福祉はやはり公共団体としては一番大切な仕事だということは、福祉10カ年計画の中にうたっております。ですから、それをできるだけ早く実施をする。震災があったわけでございますけれども、その苦しい中でも前倒しをしてやっぺいこうという気持ちでやっておるわけでございますから、そのためにはやはり市民の皆さん方の努力も要ります。企業の皆さん方の努力も要ります。

そういうことで、その財源を何とかつくり出していくということが私どもの務めではないかと思っております。ですから、市がやっております施策は、福祉などについては市民の皆さんに直接還元するという内容のものであります。それを支える産業振興等については、これは間接的に市民に還元される、雇用の問題、賃金の問題、そういったことからいくわけでございますので、こういった産業振興が盛んになってくるということは市民生活を豊かにしていくということ、そしてそれが福祉なり教育なり住宅といった分野に重点的に財源を配分することができる、こういうことでございます。

税収が減れば、仕事をやめなければいけない、行財政改善もしなければいけない、こういうことになって、それを実際に今この3カ年の間に実施してきたわけです。それによって出てきたお金をそういったところに注ぎ込んでいくというのが、今やっている大きな仕事の内容です。

ですから、こういった長期にわたって建設をするといった、将来の神戸のまちについて、

こうなるであろうという明かりの見えるもの 不安を感じずような仕事というのは、やはり避けるべきであって、希望を持てるような仕事をやろうということで、この空港の問題は非常にそのインパクトを与えるものである。こういうことで長年、震災前から都市の衰退ということは当然起こってまいりますので、それに対しての歯どめをかけたいということで、空港を皆さん方に決めていただいたわけでございます。

そういうことが1つのきっかけになって、なお震災に対してもそのバネになるということになるのではないかな、こう思っておるわけでございます。

ですから、私どもは、福祉問題その他についても恒久的にこの問題はありますので、恒久的にそれを支える仕事というものが必要になるということでございます。

特に税源はそういう意味で波及効果もあります。空港がその波及効果をもたらすということで、午前中も300億円ぐらいの税収になるだろう、こういうことを見ておりますが、現在の税収の約1割の効果を持っているわけですから、それが教育なり福祉なりに財源として使われるということは非常に有効な財源ではないか、こう思っております。

ですから、この実現については、市民の皆さん方もそういった意味で神戸のまちを一体どうしようかと、自分たちが働いて住んでおる神戸のまちをどうするかということについて私どもの考えていることにご賛同がいただければと、こう思っております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 残されたご質問にお答えを申し上げます。

まず、PRの問題の中で、漫画チックなものをつくってはどうかというお話がございました。実は最近広報について非常に多様化しておりまして、我々も工夫をしなきゃならんと常々思っておりますが、このごろの大学生に聞いてみますと、経済学も歴史も漫画で読むということをよく聞きます。私の子供なんかもそんなことをやって、びっくりしたことがあるんですけども、現実には最近の情報というのは、かつての文字から、絵とかあるいは音とか、そういう視覚・聴覚あらゆる五感に訴えるものになってきています。マルチメディアというものは、そういう情報の量であるだけでなく質が変わってきている。こういうものに対応することは非常に大事であろうと思えます。

実は昔、環境条例というものを昭和47年につくりました。環境問題が非常に激しかったときですけれども、環境条例というのは、数値等が入りまして非常に難しいんですね、これをどう市民にPRするか せよということいろいろ考えた末に、実は漫画で冊子をつくらうと思いつきまして、漫画でつくったことがあります。

その後いろんな行政広報に漫画が出てくる時代が来たわけですけれども、やはりこういったいろんな工夫をして、市民の方々に理解を得る、興味を持っていただく、こういったことは非常に大事であると思っております。内部的にもそういう検討をせよということをしておりまして、できるだけ指摘のような形に沿って、むしろわかりやすいものに努めなければならぬ、そういう自戒も込めて思っております。

それから、雇用面の効果あるいは経済効果等についての市民理解というお話もございました。我々としましては、空港の経済効果は、建設期間中のものと開港後の効果と、この2つの効果でいろいろ計算をいたしておりますが、開港後の経済効果としましては、2010

年時点で市内で約 2 万 7,000 人の雇用効果がある。また、所得増につきましては、3,600 億円という試算をいたしております。

また、1,000 人以上の雇用効果が期待できます業種といたしまして、卸小売業で 1 万 1,700 人、サービス業で 5,000 人、金融・保険業で 3,500 人、製造業で 3,400 人、運輸・通信業 1,900 人、建設業 1,300 人、これはいずれもおおよそという文字がつきますけれども、そういうふうに推測をいたしております。

税収効果につきましても、同じく先ほど市長のご説明がございましたが、2010 年時点で約 300 億、こういう効果を見込んでおる次第でございます。

一方、建設期間中の経済効果についても、当然増が見込めるわけございまして、産業連関分析によりますと、建設期間中に合わせて約 6,000 億円の経済効果が見込めるということがわかってまいっております。

なお、工事発注については、従来からも事業規模に応じて可能な限り地元中小企業への発注を行ってまいっておりまして、空港建設事業についても、可能な範囲で分離分割等による発注や、あるいは共同企業体等の活用を行うなどいたしまして、地元優先発注には配慮してまいりたい、そのように思っております。

なお、先ほどのご質問の中にもございましたが、これらの事柄をわかりやすい表現でお知らせをしてみたいということについて、重ねて申し上げておきたいと思えます。

それから、住民投票条例の法的問題点についてのご質問でございますが、先ほど若干お答えを申し上げましたが、地方自治法という法律では、「地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいてその事務に関し条例を制定することができる。」いわゆる自主条例制定権というのがあるわけです。

ただ、この自主条例の制定権を受けまして、本条例案の第 14 条第 1 項では、「市長は、本条例施行の日から住民投票の結果が確定するまで、神戸空港建設のためのすべての行政事務及び工事を停止するものとする。」と、こういうふうに定められております。

ご指摘のとおり、法律というのは条例に優先するというのが大原則でございます。先ほど公害防止条例のお話を申し上げましたが、あのときも法律条例論というのは、これは非常に古くから言われてまいりました。例えば白地地域であるとか横出しとか、いろんな中でできるのではないかと、こういう議論がありましたけれども、基本的に法律が条例を優先するというのは、これは大原則として認められておる。むしろそれを超えると、これは大変なことになるわけでありまして。

本条例の第 14 条も、この地方自治法で定めております「執行機関 つまり市長は、その事務を、みずからの判断と責任において、誠実に管理し及び執行する義務を負う。」こういう規定に制限を加えるものでございまして、不適切であるという判断をいたしておる次第です。

以上です。

(「議長 65 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 浜本律子君。

65番(浜本律子君) ただいま市長からご答弁をいただきまして、市長の考え方と空港建設についての方針は十分に理解することができましたが、今後とも自信を持って、市民に対して情報を密に進めていただきたいと思います。

それからまた、今山下助役からお話しいただきました、神戸経済への拡大とそれから雇用の問題でございますが、十分に理解することができるわけでございますけれども、こういった細かな数字を市民の皆さんにわかるようにしていただきたい。いろいろと情報を流していただいたその印刷物は目に見えるけれども、なかなか中身が理解できない。難しい言葉、行政用語が多過ぎる。

これが大体私どもの年代の人たちのお話でございます、先ほどの漫画チック、漫画時代、漫画人間が多い。そしてまた、私どもも何か漫画にされて神戸市内を行ったり来たりしておりますけれども、やはりそういったことで何かこう漫画に対する皆さんのいろんな関心というのは、いいのではないかと感じておりますので、そういう意味におきましてもよろしくお願いを申し上げたいと存じます。

それから、余談になって恐縮でございますけれども、先般佐賀空港が開港いたしましてすぐに、熊本荒尾市からグループの女性が大勢参りました。そのときに福岡空港から乗ったのかと思いましたが、何の何の佐賀空港から乗ったんだそうです。なぜと聞きましたら、陸上交通が非常に便利で、福岡へ行くよりも佐賀へ行った方がよほど早い、こういったお話がございました。そして、時間の節約を図って、早く到着したいという思いで関空へ着きましたら、神戸までの時間が非常に長いし複雑である、こういったことから、神戸市はどうして飛行場をつくらないかと、こういった質問がわいてまいったわけでございます。

そういう意味におきまして、ただいま全市民を挙げてこの問題に取り組んでいる。今度お見えになるときは、10年先といいますと私たちはもう命がないかもわかりませんが、子々孫々の時代に残すすばらしい空港ができるであろうことを期待しているというお話をしておいた次第でございます。

以上をもちまして私の再質問を終わります。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 次に、67番田中建造君。

(67番田中建造君登壇)(拍手)

67番(田中建造君) 私は、こうべ市民連合市会議員団を代表して、第68号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例について、市長並びに関係当局に質問をいたします。

神戸空港に対する市民の関心が高まっている昨今、まちでいろいろな人と話をしてみますと、空港が生活再建かといった二者択一的な誤った認識のままに、個人的な利害から空港の賛否のみに話が集中し、空港をつくる大きな目的である経済復興、雇用拡大という問題については関心の外といった感があります。

きわめつけは、空港をつくる金を景気対策に回せという暴論であります。長引く不況が罹災地神戸を直撃し、神戸の産業構造そのものが破壊されかねないという危機的な状況の中で、これからの神戸のまちをどうしていくのか。雇用は、産業構造はという根本的な論議が不十分なままに終わっているのではないのでしょうか。

福祉を拡充すれば雇用がふえるという人たちがいるが、そのための財源をどうするか全く不明であり、無責任な議論であります。市財政の裏づけがあって初めて福祉や教育を支えることができるのであります。市税は、活発な企業活動や雇用があってこそ確保されるという基本を空港反対派の人たちは認識すべきであります。

去る11月6日付の神戸新聞によりますと、日銀神戸支店の発表として、本年度7月か

ら 9 月期の兵庫県内の完全失業率が 5.6 %に達したと報告がなされております。なお、同時期の全国平均は 4.2 %であり、近畿の 5.2 %をも大きく上回っており、失業者数では 14 万 9,600 人に上り、県内の雇用情勢の厳しさが際立っている現状であります。

かつての筑豊の炭鉱地帯を思い出させる神戸経済の現状を打開し、21 世紀を展望したまちづくりをどう進めていくか、子孫に残すべきまちはどうあるべきかという観点からの議論が、今こそ議会として要請されているのではないのでしょうか。

既存産業の高度化・近代化は当然として、いま緊急の課題は新しい産業の立地・育成・集積を図る、そのためのインフラ整備やインセンティブ策を強力に進めなければなりません。

現在市長を先頭にして推進しています医療産業都市構想や国際マルチメディア文化都市構想にも、空港の果たす役割は大きいのであります。既に国内外の企業や産業界から、神戸空港に高い関心が寄せられていると聞いております。

特に外国企業の受けとめ方は、インフラ整備の 1 つである神戸空港を前提に、その構想を空港と一体のものとして認識し、これらへの参画を考えている傾向が強く感じられるのであります。

私は、ことしの 8 月より 9 月にかけて、神戸都市開発米国視察団の一員といたしまして、アメリカ国内を視察する機会に恵まれました。神戸と友好都市のシアトル市にある世界一の航空機メーカーのボーイング社や、ミネアポリス市に立地している医療機器製造の GE グループなど関連企業と各種意見交換を行ってまいりました。

ボーイング社の幹部職員からは、将来国際ビジネスジェット機の日本の拠点として、神戸に大きな期待がかけられていることが明らかになりました。

また、去る 10 月の空港特別委員会の成田空港視察で、世界最大のエアカーゴのフェデラルエクスプレス社の幹部の話によりますと、着陸料の低減など一定の条件整備が可能ならば、日本ハブを神戸に持っていく可能性も出てくる。そうなれば国際航空貨物はもとより、国内航空貨物の一大集積拠点としての成長が期待できるのであります。このように大都市に立地する空港に対して、関連企業の期待が大きいということを我々は改めて認識する必要があります。

また、医療産業都市構想では、先端臨床センターとか欧米大学との交流施設などの設置が考えられており、日本の医療機器市場に関心を寄せている GE グループでは、MRI などの先端医療機器の部品製造・調達や組み立ての可能性について検討していると聞いております。

これは神戸の中小企業群がハイレベルな技術を生かしながら、異業種転換を果たしていく 1 つの道筋として大きな期待を持つことができるのであります。

神戸市は、25 年前にポートアイランド建設に着手いたしました。新都市整備の目標は、重厚長大産業から多種機能型都市を目指して、ファッション産業都市を推進してきたのであります。

当初はこれら新しい構想には多くの賛否の議論がなされたのでありますが、ファッション産業のうちアパレル等の卸売業について見てみますと、当時従業者 6,500 人、年間売り上げ 2,400 億円が、20 年後の平成 6 年には従業者 1 万 4,000 人で倍増し、売り上げは 1 兆 2,600 億円で 5 倍増に成長しているのであります。

また、明石海峡大橋の建設に際しても、計画段階では舞子地区を中心にして反対運動が始まったのでありますが、地元垂水区を中心に、市長をはじめ市議会も中心になって公害

防止策や都市計画案など地元住民との対話を粘り強く繰り返した結果、住民団体は絶対反対から運動の姿勢を転換していき、地元のまちづくりに真剣に取り組んだ結果、10年後にはあのパールブリッジとして、ことしの4月に見事に完成したのであります。

次に、神戸空港に関し、その経済効果として2010年予測で所得の増3,600億円、雇用増2万7,400人、市税収入についても個人市民税や固定資産税等で年間300億円増が見込まれておるのであります。

私たち空港建設を推進する立場の者といたしましては、これらの経済効果を期待しながら、これからの目標をどのように実現していくのかが150万市民に責任ある行政を推進する者としての責務であると考えてるのであります。

これらの例でも明らかなおと、反対論を展開する人たちは将来を見据えた議論ではなく、神戸の将来を考えない、反対のための反対という無責任きわまる議論であります。

私たちは、神戸の産業振興をどのように計画していくのか、市民所得の増大と雇用の拡大をどのように実現していくのかが問われているのであります。

話をもとに戻しますが、神戸の将来構想である医療産業都市づくりを目指して、各種のプロジェクトを核としながら、アジアの医療センターとして神戸を発展させていくためには、人・物・技術・情報を激しく交流させることが不可欠であり、それは空港なしにはなし得ることができないと考えてるのであります。

そこで、質問の第1であります。空港のような都市基盤の整備により経済活力を涵養することで、福祉も安定した向上を図ることができると考えますが、市長の基本的な見解をお聞きいたします。

第2は、医療産業都市、マルチメディア都市の実現にも空港の役割は大きいのであります。空港を踏まえたこのような新しいまちづくりに対する、国内外からの反響や反応はどうか、また具体的な進展のぐあいはどうか、お尋ねをいたします。

第3であります。私たちの空港への強い期待度は、国際ビジネスジェット機の日本における拠点空港として、また身近な都心に位置するエアカーゴ空港としての役割に集中しているのであります。

アメリカのボーイング社をはじめとするビジネスジェットの日本への参入の期待は大きく、またフェデラルエクスプレス社のアジアのハブとして神戸に立地する可能性が大きく開かれているのであります。

神戸空港は、中小型機の受け入れを前提としており、また海の貿易港としてのノウハウを持っております。第三種空港といえども、神戸がこれにこたえるならば大きな展望が開けるのであります。この問題に対する市長の見解はいかがででしょうか、お伺いをいたします。

次に、空港の必要性和既存産業の高度化についてであります。

現在不況で最も苦しんでいるのは、高い技術力を持っているにもかかわらず重厚長大産業の衰退により、仕事が確保できない町工場、中小企業であります。空港を契機に物の交流・技術交流・異業種交流が盛んになり、技術の一層のレベルアップと業種転換を進める必要があります。

例えば医療機器のパーツの生産・組み立てや多様な福祉機器の生産には、幅広い業種の集積が不可欠であります。福祉をホームヘルパーや介護員などマンパワーの集合としか見ない人たちが多いのでありますが、福祉の分野ではこれからは工業的な産業としての面が重要視されるのは必至であります。

そこで、質問であります、市内の中小企業の業種転換などに空港をどのように活用しようとしているのか、市長のご見解をお聞きいたします。

次に、財政計画と第三セクターの活用についてであります。

神戸空港の運営に当たって最大のポイントは、上物の建設に民間活力をどう引き出すかです。今後に予定されている第三セクターの空港ターミナル会社は、旅客ターミナル用地、貨物ターミナル用地と駐車場を買収し、空港ターミナルそのものを運営する、いわば空港の心臓部分に当たるものであります。

それだけに、従来の行政主導の三セクではなく、経済界の幅広い協力を得る必要があるわけでありまして、場合によっては例えば PFI など、1992 年より英国で実施されています公共部門を民間主導で実施しようとする手法で、これから民間活力を最大限に引き出す手法を検討すべきであります。

そこで、質問であります、空港ターミナル会社の形態について、空港工事の着工後すぐに方向づけをして、具体的な準備に取りかからなければならないのであります。余り時間は無いと思いますが、市長のご見解をお伺いいたします。

最後に、住民投票条例案に対する疑問点についてであります。

住民投票は、特別な場合以外、間接民主主義を補完するものとして考えるべき制度であります。補完とは、議会が何らかの事由により十分な審議ができない事態への対応をいうのであります。例えば議会と首長の態度が正反対であったり、議会が賛否相半ばして態度を決められないような事態に陥った場合をいうのであります。現在の神戸市会は、そうした事態にはないし、十分に機能しているのであります。

今回の住民投票条例案は、神戸のあるべき姿を示さずに、空港の賛否のみを市民に問いかけようとしているのであります。この点からも住民投票を直ちに実施することに強い疑問を感じるところであります。

我がこうべ市民連合市会議員団といたしましては、提案されている住民投票を直ちに実施する必要はないと考えるのであります。

以上で終わります。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 田中議員のご質問に、まず私からお答えを申し上げます。

新しい産業ということで、その育成をどうして、どういう内容のものを神戸に立地をさせるか、こういうことでございます。この大きな構想の中には、今ご指摘がございましたように、医療産業都市構想あるいはマルチメディア文化都市構想、こういったものが入っております。これは将来に向かって、神戸のまちの産業構造を転換していく必要がございますので、これの受け皿あるいはその準備ということになるかと思っております。

それに必要なものが今後出てくるのが、いわゆる空港いわゆる足でございます。アクセスですね。こういったものが必要であるし、経済活力を涵養していくということが将来の神戸の福祉の安定につながる、こういうぐあいに考えております。ご指摘のとおりだと思います。

ですから、今後世界的にも問題が顕著に出てきております。この 4 日間、WHO の会議が今行われております。世界の 40 力国の人に来ておられますけれども、「高齢化社会にお

ける健康」といった問題で今議論がされております。それほど将来の高齢化対策は非常に深刻な状態にあるということでございます。国によっていろいろ違いますけれども、それは人間としては一緒という考え方でこの議論がされているのが現在でございます。あくまでであると思いますが、この問題が私どもが考えております市民福祉総合計画の10カ年計画の中にその思想として入っております。将来高齢化した場合の保険・医療・福祉、こういったものが総合的なサービスとしてできるかどうか、ということでございます。それを支えるのが都市の力に相なります。

もちろん国がすべきものの中にはありますけれども、それはそれぞれの地域が考える必要があると思います。市民にとってはそれぞれの地域に住んでおられるわけでございますから、それに対する今後の対応がわれわれの仕事ではないかと思えます。そのために、やはり市民は安定的に雇用の確保ができ、仕事ができ、所得がふえ、そしてまた企業もそういう意味では活発な行動が、企業活動ができると、こういった活力のある都市でなければ、それを支えてくれる市民あるいは企業、そういった方々の力がなくなるということでございます。

そういう意味で、ご努力をいただいておりますので、やはりそれに報いる必要がございます。そういった意味で、皆さん方の負担によってこういった問題を解決していくということでございます。

ですから、今回この福祉サービスにしても、一時的な財政を負担してサービスをするというだけでは、一過性のものになってしまいます。ですから、これはやはり神戸にお住まいの皆さん方が生活をしていくという段階では、ずっと続けていく必要があります。それを続けるためには、やはり持続的に神戸市の活力というものがなければ、それはできません。できなければ、皆さんはその活力のある都市へ行かれると思えます。当然だと思えます。企業もそうです。仕事もそうです。そういうことが起こってくるということは、神戸にとっては非常に残念でございます。そういうことにならないようにしようというのが今の私どもの考え方です。

特に力を入れていただいておりますのが、神戸で長年やっております地場産業の皆さん方、それが新たにいわゆる販路を拡充・開拓をしていくという1つの大きなきっかけになるわけでございますので、こういった問題を含めて経済活動に刺激を与えるというのがこの空港計画であり、アクセスの問題であります。

ですから、税源の涵養が図られないようなまちづくりというのは、口では言えますけれども、実際にはそれはまちではありません。そういうまちは、まちとは言えないわけです。市民が住んで、やはり生活ができるというのがまち、人が集まっておるのがまちなんです。そういうことでそのまちはできていっておるわけです。

過去に、いろんなまちをごらんいただいたらわかります。それぞれアクセスが悪い、そのために企業が出ていってしまった。城下町もそうですね。そういうことがあることのないようにするのが私どもの仕事です。

今後こういった問題を1つの契機にして、先ほど申し上げました新しい産業、医療産業あるいはマルチメディア、こういった問題についてはやはりできるだけ早く移動ができる、情報が集まる。そういったものが必要な時代になってくるし、それが必要な産業でもあるわけです。

ですから、それが地域の、神戸においでの皆さん方の企業の方々、そこで働く方々にとっては、非常に働きやすい場所ができる、ということになります。

特に医療産業についてはいろんな、実際には空港を使って緊急な移動が行われます。医療・医薬あるいは高度医療、こういった皆さん方が空港を通して移動し、そして救命に活躍しているというのは実際でございます。

それで、それもやはり神戸の今回震災を受けた1つの教訓としてこれを受ける、その役割の一部でも受けたい、こういうことでこういった交通機関が要る、こういうことも1つの大きな仕事ではないかと思えます。

ですから、この問題については、特に地場産業にかかわる問題でございますので、地場産業の皆さん方にとって、今後の研究課題として参加をしていただくことになっておりますが、今中央病院の井村院長を座長としまして、構想についての懇談会をやっております。基本的には枠組みを検討する。どういうところまで内容として詰めるか、こういうことでございます。

特に企業立地については、いろんな条件がございます。東京方の皆さん方にアンケートしますと、医療産業都市構想に非常に興味を持つという回答を相当数いただいております。今後それにはそういった交通機関が非常に利便性の高いもの、そういう立地であれば非常に役立つ、こういうのが一般の皆さん方の考え方でございます。

ですから、これの具体的な内容の研究会を今後つくりますけれども、これが神戸経済の復興また地場での神戸の、特に機械・金属・ケミカル、そういった技術を持っておられる方々にとっては非常にいいチャンスではないか、こう思っております。

それから、情報関係のKIMEC構想、これもいろんな新しい技術が入ってきております。人・物・情報とよく言われますが、世界とのつながりが特に必要になってくる時代でございます。

ですから、既存産業の皆さん方が新しい産業を興そうという場合には、必ずこういったシステムの中にいないとおくってしまうというのが現状ではないかと思えます。

ですから、それぞれの企業の皆さん方が、全国各地とそれぞれ時間的な短縮がされる足を持っておるといことは、こちら側にとってもそうですが、相手側にとっても有利である、こういう考え方になって、ビジネスチャンスの拡大が図られるということ、神戸に用事があるという人が日本じゅうあるいは世界じゅうからおいでになる、こういうことではないかと思えます。

先ほど最初に申し上げましたが、WHOの今の研究会に現在40カ国の人に来ておられるんですよ、100名以上の方が。そういう方が日本にそういう施設があるということで来られるわけです。

そういった意味でイベントあるいはコンベンション、こういうものを進めていくということが必要であるわけです。今このキメックセンターそのものも、現在10社ほど既に立地いたしております。ですから、デジタルその他についてもそれぞれ研究の時期に入っておるわけでございます。

特に既存産業の高度化等につきましては、これはぜひ将来に神戸の企業の皆さん方が、それぞれの仕事の中から新しいものを見つけ出していただく、そして販路を広げていただく、その支援をしていくというのが私どもの務めではないかと、こう思っております。

ご理解をいただければと思えます。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長（長谷川忠義君） 山下助役。

助役（山下彰啓君） 私の方から2点、お答え申し上げます。

まず、国際ジェットの問題あるいはカーゴの問題がご指摘であったわけでございますけれども、神戸空港の整備方向といたしまして、関空なりあるいは大阪国際空港に対しまして、神戸空港は神戸都市圏の航空需要を担い、今後とも多様化する航空ニーズに対応できる空港として整備をするものでございます。

具体的には定期航空機の施設に隣接して幅広い分野での事業展開、あるいは事業の成長性が期待できる航空機使用事業の関連施設の整備、あるいは航空貨物の効率的な運用を図るための航空貨物ターミナル背後の物流用地と、こういったものを計画いたしておるということでございます。

それから、第三セクターとして、空港ターミナルのご指摘でございますが、ターミナルにつきましても機能的で実用的なものとしたい、そのように考えておりました、今後基本設計等を行いまして、事業計画を策定してまいりたい、そのように思っております。

なお、ターミナル事業を行う組織につきましても、今後さまざまな観点から検討を加えていく必要がある。そのように思っております。既存組織の活用もその1つでございますが、新たな三セクを設立する場合には、できる限り民間活力を最大限活用するような手法も取り入れてまいりたい、そのように思っております、PFIの導入も1つの研究課題である、そのように認識をしております。

以上です。

（「議長67番」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 田中議員。

67番（田中建造君） 神戸空港と新産業の育成、非常に大きな課題だと思うし、神戸の将来を決める、避けて通れない道である。また、震災復興から産業振興のためにも、この新産業の育成については空港と切り離せない。これは市長と私どもとは意見は一致しております。ひとつ自信を持ってこれも空港を推進しようという気持ちであります。

再質問であります。第三セクターの空港ターミナル会社の関係であります。この空港ターミナル会社については、将来構想としてあるわけですが、今の助役の答弁では、基本設計をやりながらさまざまな方策を、特に民間活力を導入したいということになります。

このターミナル会社について午前の論議の中で、例えば施設のターミナルの上物建設について、広島空港では約120億円、神戸空港も大体同じぐらいの規模ということになると、その前後の費用が考えられます。

また、ターミナル用地とか貨物のターミナル用地あるいは駐車場等、土地の取得も当然会社として考えなければならないと思います。したがって、この空港ターミナル会社の将来のいわゆる財政規模といいますか資産規模は、どの程度を考えているのかということをお聞きしたいと思います。

それで、市営空港として行っている以上は、市の出資は50%以上ということでない、市営空港としての後の運用が不十分ということになると思うんですが、これとPFIなど民間手法を取り入れた場合の運営の方法とはかなり違うのではないかと、私は考えておると

ころであります。したがって、今後この空港ターミナル会社に対するもう少し詳しい説明を、この際お聞きをしたいと思っております。

あわせて、私どもは常々言っておるんですが、神戸空港をつくる場合、市民と身近な、親しまれる空港にしなければならないというふうに考えております。単に東京へ行く、あるいは北海道へ行く、九州へ行く、そのためのいわゆる空港への乗り場という意味だけではなしに、空港島を中心にした、新たな展開を私どもは考えているわけですが、大都市に建設される空港であり、どのようなイメージをこの時点で考えておられるのか、あわせてお聞きをいたします。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 空港ターミナル株式会社についての規模でございますが、どの程度のものであるということでございますが、我々としては現在のところやはり機能重視、それから実用的なものにしなければならぬ、そういう中でいろいろ検討を加えていかなければならぬ、そのように思っております。今後そういう観点のもとで基本設計等を行って事業計画を策定してまいりたい、そのように思っている次第でございます。

それから、ターミナルにつきましてのお話ございましたが、民間活力の導入の問題でございますけれども、当然ターミナル事業者につきましては、市が空港の設置管理者として応分の出資をすることが空港を円滑に管理・運営していくためには必要である、そのように考えておる次第でございます。

ただ、例えば東京国際空港につきましては、国が設置・管理する空港でございますが、そのターミナル会社は完全民間出資でありまして、国は出資を行っていないわけです。また、第三種空港におきましても他空港、例えば青森空港では地方公共団体の出資比率は34%、また福井空港では22%、必ずしも設置管理者について出資状況はいろいろである、そのように思っておる次第でございます。

新たな三セク設立の場合には民間活力の活用の視点、あるいは管理運営面への配慮、あるいは事業規模、あるいは民間等の経済動向も見きわめながら、市の出資比率についても総合的に今後検討する必要がある、そのように思っております。

なお、親しまれるターミナル、こういうお話ございましたが、旅客ターミナルといいますのは空港の拠点施設でございますが、今後とも激化すると考えられます空港間の競争と、こういったことから考えますと、やはり何よりも利便性の高い、機能的なものであるとともに、都市圏のゲートウェイとしての象徴性もあわせ持たなければならぬ、そのようにも思っております。

具体的にはターミナルの利用者は、ビジネス客あるいは旅行者、あるいは高齢者等、交通弱者など、さまざまな人々が利用されるわけです。明確な動線あるいは視認性の確保とか、あるいは段差がなく案内表示がわかりやすいと、こういったバリアフリーの視点とか、あるいはユーザーフレンドリーな施設づくり、こういったものを目指してまいりたいと思っております。できる限りアメニティー等も配慮しながらターミナル性を持たせればと、そのように思っている次第です。

以上です。

(「議長 67 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 田中建造君。

67番(田中建造君) 最後の空港ターミナル会社の問題は、今後の課題だというふうに思っております。しかし、今答弁がありましたけれども、空港島の中での中心的な位置、心臓部を担うわけでありまして、この点については後ほどの特別委員会の中でも質問したいと思っておりますので、私の質問はこれで終わります。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 次に、30番栗原富夫君。

(30番栗原富夫君登壇)(拍手)

30番(栗原富夫君) 私は、住民投票議員団を代表して、第 68 号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件について、市長に質疑をいたします。

自分たちのまちの大事は自分たちで決めようと始まった神戸空港住民投票条例の制定を求める直接請求署名は、確定数で 30 万 7,797 人になりました。これは神戸市の有権者数約 116 万人の 4 分の 1 を超える数であります。そして、法定数の 13 倍に当たり、昨年の市長選で笹山市長が得た 27 万票よりもはるかに多い数であります。

この署名は、単なる請願署名と違い、1 人 1 人が住所と氏名、生年月日を自分で書き、押印したものでございます。しかも、この署名は回覧することはできず、受任者である署名収集人が自分の目の前で署名をいただくものでございまして、家族全員に署名してもらおうと思えば、その家に何度でも足を運ばなければならないのでございます。そのような苦勞をいとわずに集めたのがこの 30 万人の署名であります。

そして、そのような署名収集人である受任者は 2 万 8,000 人に上り、それだけでも直接請求の法定数を超えているのでございます。1 人 1 人のつながりの薄い大都市でこれだけの数が集まったことに全国の皆さんが驚き、この住民投票条例案がどう扱われるか、全国が注目する事態となっております。

私も、この住民投票条例直接請求署名運動に受任者の 1 人として参加をいたしました。街頭署名では、署名の準備をしているだけで市民の列ができるという状況でございました。また、受任者になっていただいた方で、80 歳を超える男性の老人が、自分の住む団地を 1 軒 1 軒回り、1 人で 450 人の署名を集めました。また、ある家庭の主婦は、友人たちに署名集めへの協力を呼びかけ、50 人の受任者を集めました。また、あるご婦人は、自分のマンションの玄関に机とイスを置き、あの 8 月の残暑のさなか、炎天下で出入りする住民に声をかけ、署名の呼びかけを行ったところ、見るに見かねた近所の皆さんが一緒になって署名の呼びかけを手伝って、わずかな間にそのマンションのほとんどの住民が署名をいたしました。

空港推進派の一部の人々は、ある政党の党勢拡大だとの批判をいたしました。政党の力だけで 30 万もの署名を集めることはできるはずもなく、このような今まで余り政治に関心のなかった、こういう言い方をすると適切ではないかもしれませんが、まさに普通の人々が自分たちのまちの将来を案じ、自分たちのまちのことは自分たちで決めようとの思いで集まり、署名運動が横に広がり、だれもが当初予想もしなかった 30 万人の署名を生み出したのでございます。

この 30 万人の署名には、空港反対の人々はもちろん、空港推進の立場であっても責任を持ってみずからのまちの問題は決めたいと、住民投票条例に署名をした人々もたくさん含まれております。その思いを議会も市長も素直に受けとめなければならないと思うのでございます。

先ほどからの本会議の質疑を聞いておりますと、住民投票条例の議論が空港賛否議論にすりかえられているという印象を受けてならないのでございます。本来この議論は、住民投票をすべきかどうかの議論でなければなりません。空港推進論を幾ら市長が述べても、住民投票を否定したことにはならないのでございます。

神戸空港計画という市の 1 つの政策について、その是非を住民投票で決めたいという人々が 30 万人いるという事実、市長と議会がどうこたえるかということが今問われているのでございます。

事実、空港推進論者であり、神戸空港計画に係る港湾計画の変更を審議し、承認した、神戸市港湾審議会の当時の会長であった流通科学大学学長の伊賀隆さんは 11 月 3 日付の新聞で、空港は建設すべきとの立場に立ちながらも「住民投票を求める署名は 10 万ぐらいと見ていたが、30 万を超えたのは予想外。結果として住民投票という争点が出来てしまった。このまま条例案を市議会が否決すれば怨念が残り、どういう空港にしていけばいいのかという肝心の論議が高まらないおそれがある。30 万署名には、空港に賛成・反対はともかく、住民投票で決めた方がいいという市民もかなり含まれていると思う。ここは条例をつくって投票を行った方がいい。神戸市は、30 万署名を考慮すべきでないか。」と述べています。

また、あの震災後、日銀神戸支店長であった遠藤さんも「市議会が住民投票の道すら閉ざすとしたら、それが民主主義の日本で何を意味するか、考えた方がいい。」こう述べています。

このように今回の住民投票条例は、本来空港推進派に立つような人々の中からも、自治体の民主主義との立場で 30 万人の重みを受けとめるべきではないか、こういう声となって広がってきています。

そして、神戸新聞、朝日新聞、毎日新聞、読売新聞をはじめ、遠くは京都新聞までが 30 万人の署名を重く受けとめ、住民投票を行うべきととれる社説を掲載しています。

ここで質問いたします。笹山市長は、住民投票は必要なしとの市長意見を条例案に付されました。笹山市長が空港建設推進の立場であっても、30 万人の署名の重みと、自分たちのことは自分たちで決めたいと、市政に参加したいという市民の思いを受けとめることは、別の次元の問題であります。このような市民の思いを受けとめていただき、住民投票必要なしとの市長意見を、この場でぜひとも撤回していただきたいと思っております。質問いたします。

次に、住民投票条例に対する市長意見の中身について、7 点にわたって質疑をいたします。

その第 1 点目は、8 年前平成 2 年 3 月、全会派一致の推進決議があり、議会の経緯を経てきているとの市長意見についてでございます。あの 8 年前と現在では大きく情勢が変化をいたしています。

1 つは大阪空港の存続が決まったということでございます。あの 8 年前の推進決議には、関西に 3 つ目の空港とは書かれていなかったのでございます。

2 つには、バブル崩壊と出口なき不況下の中、一般会計で 2 兆円、企業会計・特別会計

で1兆円、合わせて3兆円の財政借金を抱える自治体となってしまうということでございます。

そして、98年度末には起債制限比率20%を超えるのは確実であり、神戸空港が開港する予定の2004年には公債比率が頂点を迎える状況にあります。神戸株式会社と言われ、他都市から羨望の目で見られていた8年前とは大きく情勢が変化をいたしています。

3つには、大震災で市民の意識が大きく変化したということでございます。このことは11日付の新聞で神戸大学の室崎教授が、「震災で私たちが学んだことの1つは、巨大開発拡張主義からの転換、もう1つは、震災からのまちづくりの過程で住民参加の意識が着実に育ち、市民は積極的に発言し、みずからの力で社会を動かそうと立ち上がっている。それが30万人もの署名に象徴されている。行政は、市民の政治感覚の変化にもっと敏感にならなければ命取りにもなりかねない。」こう述べています。

本来議会は、民意を行政施策に反映させ、調整させるのが任務でございます。空港問題についても、その都度論議を重ねてきたという自負を議員が持っているのもよくわかります。しかしながら、今日の前に住民投票を求める30万人の署名があり、それでも8年前の推進決議に固執し、市民と行政をつなぐ議会が柔軟に対応できなければ、議会制民主主義そのものへの信頼が揺らぐことになると思うのでございます。

そこで、質問をいたします。8年前の状況と空港をめぐる情勢、神戸市の財政状況と景気動向、そして市民の大震災後の意識変化、これらを議会も市長も受けとめるべきであります。したがって、市長は、これら情勢変化をどう受けとめて市長意見に反映されたのか、質問をいたします。

市長意見に対する第2点目は、着手済みの空港という位置づけがなされているという意見についてでございます。市長意見には着手済みの空港という表現が出てまいります。市長は、着手済みだから今さら住民投票をしても手おくれだという印象を市民に与えたいのでしょうか。請求代表者たちが直接請求したのは10月の30日、そして土・日を挟んで11月の2日に空港の所管官庁である運輸省の黒野事務次官が、地元の選択を素直に受け入れるとの立場を記者会見で明らかにしたことは、極めて大きなことでございます。市長のように着手済みだから、今さら言われても困るとは、黒野事務次官は言わなかったのであります。黒野発言は、地元の判断で神戸空港が中止だとなっても、それは受け入れますとの発言と受け取ることができると思うのでございます。この黒野発言を市長はどう受けとめておられるのか、再度質問をいたします。

市長意見に対する第3点目は、広報と情報公開についてでございます。

神戸空港ニュースを18号発行し、また自治会・婦人会・地域団体等に説明会を行ってきたと、市長は市長意見で述べています。しかし、神戸空港ニュースは、空港のメリットだけの編集内容となっており、デメリットや問題点も含めた編集をすべきと主張してきた私たちや市民の要求を拒否してきたのは市長であります。また、自治会・婦人会・地域団体等に説明を行ってきたのは事実ですが、空港計画に疑問を持つ市民グループや個人への説明会実施を拒否してきたのも市長でありました。

神戸商工会議所の先ほど紹介がありましたけれども、太田敏郎副会頭は、新聞紙上で「新聞の折り込みに広報紙を入れて、どれだけの市民に理解してもらえるかは疑問だ。空港建設で将来に禍根を残してはならない。市民はもっと具体的な説明を求めている。手続がどこまで進んでいようとも、空港建設は決まったことなどと言わず、なぜ空港が必要なのか訴える必要がある。」と述べています。

ここで質問いたします。市長は、一方的な広報と説明を繰り返し、疑問を持つ市民を遠ざけてきたことをこの際反省すべきであります。このことにお答えをいただきたい。

また、神戸空港に関する調査資料は、基本的にすべて情報公開してきたと市長意見は述べています。例えば多くの市民が最も不安に感じている空港の総事業費、市民負担、償還見通し等は、本来飛行場設置許可申請の前に明らかにされるべきでありました。

ところが、そのときには明らかにされず、住民投票条例請求収集が終わり、空港議論ができない埋立免許出願直前に明らかにされたのは問題であり、このような姿勢は到底情報公開を行ってきたと言えるものではありません。本来情報公開とは、その事業の決定前に市民に公開されるべきであります。

しかも、今回明らかにされた総事業費・市民負担・償還見通しにもたくさんの未説明・未解決の課題が依然として残されています。これが市長が言う情報公開を行ってきたと言えるのか、このことも質問をいたします。

次に、市長意見の4つ目は、構想段階ならともかく、推進の意思形成を終えている現在の状況下で、改めて是非を問う住民投票条例は制定する必要はないという意見についてでございます。この推進の意思形成過程を終えるという文章には、主語が存在をしていないのでございます。市長が推進の意思形成過程を終えているから、市民の声を聞く必要がないというなら、それは市長のファッショであり独裁であります。また、市民が推進の意思形成過程を終えているというのであれば、30万人の署名をどう受けとめるのでしょうか。また、議会が意思形成過程を終えているから、市民の意見を聞く必要がないというならば、議会万能主義であり、間接民主主義を直接民主主義で補完するための制度である直接請求そのものを否定し、それを定めた憲法や地方自治法そのものをも否定してしまうことになってしまいます。

そこで、質問をいたします。「推進の意思形成を終えている」の主語はだれなのか、質問をいたします。また、改めて是非を問う住民投票条例は制定する必要はないと市長意見は述べていますが、構想段階から今まで一度も市民に空港について意見を聞かれたことはなかったのでございます。

全世帯アンケートの中で、賛否を問うたらどうかと私たちや市民グループは何度も提案をいたしました。それを拒否し続けてきたのは市長と議会であります。改めてではなく、市民に意見を問うのは住民投票が初めてだということでございます。これまで全市民に意見を問うことなく計画を推進してきたことについて市長の見解を伺いたいと思います。質問いたします。

市長意見に対する第5点目は、なお十分にご理解いただけていない方々もおられるので、広報を強化するとの表現についてでございます。本来住民投票運動は、自分たちのまちの大事は自分たちで決めようということがベースになっており、市民の市政に対する参加意思など関心の高さを示すものであります。

多くの学者の皆さんは、今回の住民投票について、今までの国から押しつけられた事業や、いわゆる迷惑施設に対する住民投票と違い、自分たちのまちのあり方についての住民投票であり画期的だ、それは市民の意識の高さを証明していると述べています。

しかし、このまちの市長が住民投票条例直接請求署名に署名した30万人の人々を、十分にご理解いただけていない方々と決めつけてしまっているのでしょうか。

ここで質問いたしますが、この十分にご理解いただけていない方々との表現の真意について、市長に伺いたいと思います。

市長意見についての第6点目は、全国の住民投票運動についてでございます。

全国では新潟県の巻町で原子力発電所の建設の是非をめぐって住民投票が行われ、また岐阜県の御嵩町では産業廃棄物処分場の是非をめぐって、また沖縄の名護市では米軍のヘリポート基地など、全国の8自治体でそれぞれの課題で住民投票が行われてきました。

これら住民投票を行った多くの自治体の長は、住民投票を実施してよかったと住民投票を評価しているとの報道が先日なされておりました。その理由として、自分たちのまちの問題を真剣に考える機運が住民の間に生まれた。また、住民投票後、住民意識にまちを愛するという意識の変化が生まれたというのでございます。したがって、住民投票を実施した自治体では、市民の政治に対する参加意識が高まってきているということでございます。

市長も、住民投票を簡単に否定するのではなく、参加と対話の姿勢をさらに推進する立場であるならば、これら自治体の長に学び、住民投票をやるべきであります。

そこで、質問いたします。こうした住民投票を実際に実施した自治体の現状を、市長として調査するなどの努力をした上で市長意見を出すべきではなかったのか、こう思いますが、質問いたします。

市長意見についての最後の質問は、市長と請求代表者との話し合いについてでございます。

10月30日、30万人の署名簿を持って、請求代表者を先頭に市長への直接請求が行われました。ところが、市職員がこれら署名を単なる荷物と見なし、市役所の正面玄関から台車でのエレベーターへの積み込みを制止し、別のエレベーターでの搬入を強要いたしました。そのために市職員とのトラブルにもなったわけでありまして。そして、直接請求のため用意された会議室は狭く、すし詰めで汗だくでの話し合いが行われ、会議室に入れぬ人々も出る始末でございました。

30万人に及ぶ署名を持参したにもかかわらず、広聴課の一課長の対応であり、市長はもちろん助役や局長、部長すら姿を見せることはありませんでした。請求代表者の1人で神戸大学の元学長であった須田勇さんは、市には心がないとのコメントを残されましたが、同行した私たちも同じ思いでありました。

この神戸を愛する気持ち、この神戸を思う気持ちは、神戸空港に対する是非はあっても同じだと思っております。神戸を愛する気持ちがあるから、思う気持ちがあるから、逆に30万人の署名が集まったのであります。その心を神戸市長は受けとめていただきたい。それが須田勇さんの思いだったと思うのでございます。市には心がない。残念でなりません。

そこで、質問いたしますが、市長は市長意見を出す前に、これら請求代表者との真摯な話し合いを持つべきだったと思うのでございます。そして、その結果を市長意見に反映すべきだったと思うのでございます。それをなぜしなかったのか、質問したいと思います。

以上、ぜひとも市長本人からの答弁をお願いし、住民投票議員団を代表しての私の質問といたします。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 粟原議員の質問に、まず基本的な問題についてお答えを申し上げます。

既にお話を申し上げておりますが、住民投票制度そのものについて、私は全面的に否定しているものではないということです。

皆さん、これはなぜかと言いますと、かつて相当昔からですけども、まちづくり協議会というものをつくったことがあります。これは全国でも初めてつくったんですけども、そういったことが現実論としてあったわけです。そのときからの考え方で来ているわけです。

ですから、いろんなところで事業をやりたい、こういう計画をしたいというときには、必ず地域の皆さん方に寄っていただいて、やっているわけです。ですから、それを1つの前例として、そういう計画段階で話をするということについて、大きな問題あるいは意見が対立する場合、そういった場合にこういった投票制度をするということだと思います。

ところが、地元でそのときに話がつけば必要がないんです。必要はありません。ですから、そういったものについて全面的に否定するつもりはありませんけれども、この制度をはじめとします現在のいわゆる議会制度、間接民主制度というものが現行の地方自治法の中で、これが基本になっているわけです。ですから、それを補完するということが言われておまして、それが1つの手段として認識を私どもは今までも持っておるわけです。

ですから、これがどうしても議論が分かれる、市と議会とも分かれる、住民の皆さんとも分かれてしまう、こういうことなら普通ならそのままそっとしておいたらいいわけですね。ところが、それはそういうことをやったんでは、地域のために実際にはならないかもしれない。これは賛否両論あるわけですから、賛成の方の問題としては解決できない。反対の方は、その責任がとれるかと言ったらとることも難しいという場合が実際にあるわけです。ですから、それをいろいろと調整するのが私どもの仕事だと思っております。

ですから、この投票の分が、先ほど午前中も申し上げましたように、実際執行機関と議会との間で全然話が違うものが出てきた。そうした場合には、やはりそういった制度を適用したらいいんじゃないか、こう思います。

それから、意見の集約が困難 先ほど申し上げました、そういったことがあった場合にはいいんじゃないかと、こう思っております。

しかし、今回の件は、少なくとも議会と市はそれを賛成して、これを進めるという議決をいただいているわけです。何ら対抗していないわけです。ですから、それを拒否するということは、明らかに最初から議会民主制度を否定しているということになりますので、それを前提に話をされますと、話は難しくなるということです。

ですから、お尋ねの、他都市でどうだったというのも、現実に8都市ぐらいやっています。その中で実際に神戸の場合と同じようなケースがあるのは 議会で議決された事業を住民投票に付した例が見られるのは、先ほどお話があった巻町1つです。1カ所です。そういったことで、ほかにはまだまだ話がかない、拒否した、否決したところも数都市あります。こういったことがそのときの案件とその時期等によって、それを議会が決めていったというのが実情でございます。

ですから、こういった問題について今回臨時議会を開いていただきまして、議会で十分審議をしていただきまして、適切な結論をいただけるものと私は考えております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役（山下彰啓君） 私の方から 5 点ほどお答え申し上げます。

8 年前の情勢と大きく変わっているのではないが、こういうお話でございますが、神戸空港につきましては、従来より市民の代表で構成されます神戸市会で長年にわたり議論をされました。

平成 2 年の 3 月に全会派一致の推進議決をいただき、また震災前後を通じて毎年度、着工に向けて必要な諸手続等についての予算議決や、市民からの請願等に対しても、市会での空港推進の意思を明確にする議決がなされております。

神戸空港の計画に当たりましては、昭和 57 年の試案発表以来、大阪国際空港の存続を前提として事業等の調査を行ってまいりました。全会派一致の推進議決の時点では、大阪国際空港騒音対策協議会いわゆる 11 市協の存続への方針転換や、あるいは国の大阪国際空港のあり方調査の中間報告等があり、存続の色合いが濃い状況にあったわけでございます。

神戸空港は、神戸都市圏の航空利便の向上を図るだけでなく、震災からの復興を支える核として、市民の雇用が確保された、足腰の強い、活力と魅力あるまちづくりに大きな力を発揮する都市基盤であり、国においてもこのような神戸空港の役割についてご理解をいただき、飛行場設置許可をいただいております。実施設計調査費の執行を通じて、事業着手済みの空港として位置づけられております。今後とも一層の市民理解が得られるよう努めながら、着実に諸手続を進めてまいりたい、そのように思っております。

それから、運輸事務次官の発言の受けとめというご指摘がございました。神戸空港については、今後の関西圏における航空需要の増大に対応をするという観点とともに、神戸の活力あるまちづくりに果たす役割を踏まえて、国における専門的検討がなされた後、平成 9 年 2 月に飛行場設置許可をいただいております。さらに、実施設計調査費の執行を通じて、既に事業着手済みの空港という位置づけがなされております。

先日の事務次官の発言は、このような神戸空港の進捗状況を前提とされた上で、神戸空港が、自治体が設置・管理する空港であり、あくまで地元の意向を尊重して進めていくという、当然のことを述べられたものと思っております。

さらに、広報紙の指摘等もございました。メリット・デメリット等の問題もご指摘がございました。神戸空港については、従来より神戸空港ニュース、広報こうべ等の各種広報媒体を通じ、また自治会や婦人会等の地域の団体、あるいは環境アセスメントにおける説明会等を通じまして、積極的に市民にお知らせをしておりましたところでもあります。

特に神戸空港ニュースについては、市民からの質問などについてもできるだけきめ細かく対応するため、具体的に Q & A などわかりやすく市の考え方を説明してまいりました。

デメリットについて説明がないと言われてますが、市民の関心の高い航空機騒音の影響、あるいは水質、潮流への影響、空港等建設にかかわる具体的な財政計画や開港後の管理収支、航空需要の見通し、安全性の確保等、これまで市民から伺ったさまざまなご質問に対し、これまでの調査結果に基づき、ニュース等の広報物に掲載をしたり、説明を行う等、誠実に対応させていただいております。

メリットとかデメリットという区別がよくわかりませんが、環境に配慮した、利便性の高い空港という基本的な考え方にに基づき、従来より積極的に説明をしておりました。引き続き一層の工夫が必要と思っております。市民理解の促進を図ってまいりたいと思

ます。

それから、資料についての公表の問題でございますが、事業と申しますのは一定の手続を踏みながら1つ1つ進めていく、こういうものでございまして、計画の段階ですべてを決めて進めると、こういったものではございません。神戸空港のような大きな事業については、全体の見込みを持ちながらも、計画と手続の各段階においてそれぞれ細部を詰めながらやっていく、こういうものでございます。

したがって、財政計画についても従来から3,100億円との事業費は明示をしておりますが、それを埋立免許出願に合わせて、細部を詰めて9月市会に報告をさせていただいたものであります。

その中で総事業費は3,140億円であること、神戸空港事業費に対する最終的な市民負担はないこと、起債については約2,100億円発行し、臨海部土地造成事業に係る起債では、10年一括償還であることを詳しくご説明を申し上げました。また、情報公開請求についても、公文書公開条例にのっとり、調査資料については基本的にすべて公開を行ってまいっております。

それから、間接民主主義と直接民主主義とのお話があったわけでございますが、神戸空港については昭和57年に計画の試案を発表して以来、長年にわたり市会において必要性等についての議論がなされ、平成2年3月の全会派一致による推進議決をはじめ、毎年度の空港関連予算、市民からの請願等に対し、常々推進の意思表示としての議決をいただいております。さらに、これらの議決に基づいて関係機関との協議・調整を行い、手続を進めてまいったところでございます。

現行の法制度は代表民主制を基本とし、直接民主制度は原則である代表民主制度を補完する制度と位置づけられておるところでございますが、神戸空港については、かねてより議会でおかれても、私どもとともどもに推進の立場を表明し、手続を進めてきたものであり、代表民主制度は十分機能しておる、そのように考えております。

神戸空港については、市会での議論・議決を通じて市民意見を反映させながら、推進の意思形成を行ってきたものと理解をしております。

さらに、十分に理解いただけていないとはどういう真意なのかと、こういうお話があったわけでございますが、住民投票については市長の意見書にあるとおり、住民投票制度そのものを否定するわけではございません。住民投票にはいろいろな意見があることは十分承知をいたしております。また、今回の署名の中には、空港に賛成している人がいることも十分承知をいたしております。

神戸空港計画については、議会にお諮りをしながら、1つ1つ順を追って手続を行い現在に至っており、議会制民主主義のルールに基づいて最大限の市民参加も図りながら進めてまいっております。このルールを尊重し、これに基づいて市政を推進するのが市長の姿勢であり、そのようなことを議会の場でも説明してまいっております。

なお、住民投票については、議会で十分にご審議をいただき、適切な結論がいただけるものと、そのように考えております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 梶本市民局長。

市民局長（梶本日出夫君） 私の方から、残されました2点につきましてお答えを申し上げたいと思います。

まず、1点目の住民投票運動の他都市の実情の調査を踏まえた対応についてというご質問でございますが、この件につきましては市長意見の中でも述べておりますとおり、住民投票制度につきましては、現行の地方自治制度が基本といたします間接民主制を補完する1つの手段であると認識をいたしております。住民投票制度そのものにつきまして、これを全面的に否定するものではございません。

また、他の自治体の状況につきましても調査を行っておりますけれども、類似のケースにつきまして、住民投票条例制定の直接請求が行われたケースといたしまして、愛知万国博覧会開催についての県民投票条例、また東京都大田区区役所移転に関する区民投票条例、あるいは豊田市スタジアム建設についての住民投票条例などにつきまして、いずれも否決をされております。

住民投票につきましては、平成8年8月に新潟県の巻町で実施されて以来、これまで全国的に8つの自治体で住民投票が実施をされてきております。この8つの自治体におきまして、それぞれの事情がございまして実施をされておりますが、今回のように議会の議決を経たものとして実施をした例は1例しかございません。

このような他の自治体の例も参考にしながら、市長の意見を述べさせていただいたところでございます。

それからもう1点、住民投票条例の請求書の提出時の対応についてのご質問でございますが、これにつきましては、市役所の1号館はご承知のとおり広く市民に開放されております。署名簿の搬入に当たりまして、他の市民あるいは利用者に迷惑がかからないように、市役所1号館の1階の北側の動線を利用させていただきまして、北側のエレベーターを使ってもらような最低限度の配慮をお願いただけであるというように聞いております。決して署名の重みを無視したわけではございません。

また、直接請求につきましては、補助機関の職員が受領したものでございます。直接市長が受領した場合と同様に考えていただきたいと思います。と考えております。

以上でございます。

（「議長30番」の声あり）

議長（長谷川忠義君） 粟原富夫君。

30番（粟原富夫君） そうしたら、最後の問題から順番に再質問をしていきたいと思いません。

いわゆる直接請求者に対する対応の問題についてですけれども、本来私やっぱり市長にこのことについてはお答えをいただきたかったなと思います。

私は、あえて請求代表者である須田勇さんの話を出させていただきました。それは須田勇さんが「市には心がない。せっかく30万の署名を持っていったのに、結局一課長の対応であって市長が出てこなかった。」市長が忙しかったのであれば例えば助役だとか、そういう対応が取れたと思うんです。ところが、そういう対応をしていただけなかった。そこはなぜなんだろうかという思いを持っていますので、きょうは市長の方から、なぜ請求代表者30万人の署名を持って別に神戸市けしからんと言っているわけじゃないんです。住民投票をやろうということを言いに行っているわけですから、神戸市のこと

を思っている気持ちは同じだと思うんです。そこに対して、なぜそういう対応をされなかったのかということについては、もう一度お聞かせをいただきたいと思います。

それと、この同じ請求者の対応の問題で、今広く市民に玄関を開放されている、これは市民の税金で建てているわけですから、これは当たり前のお話だと思います。あのとき、実は会との話し合いで荷物用のエレベーターの方に持っていった地区の人たちもいます。しかし、そこでもう列をつくっていっぱいになったから、正面玄関から入れさせてほしいと、そしてそこへ行ったら、非常にがらすきの状態になっていたのに市の職員が足を入れて、入れさせない。こういう行為があったということ、しかもこれは貨物だ荷物だということを書いて、入れさせなかった。これに対して請求をした皆さんが大変な憤りを感じた。そういう思いがあるということなんです。これについてはやはり不適切な対応をしたということをこの場で明言をしていただきたいと思います。

それと、他都市の問題でございます。よく聞くと、どうも否決されたところを一生懸命見にいかれて、実際にやはり住民投票をやったまちの1人1人の市民がどう変わったのか、どういう観点を持ったまちになったのか、実際に住民投票をやったまちの実情 議会でどういう議論をされたんだとかということだけじゃなくて、実際に住民投票をやったまちがどういう形に変わっていったのかということも、やはりちゃんと調査をしていただきたいかと思うんです。

そういう意味では、実際に住民投票をやった8つの自治体に対して、一たん議会で決めたことを引っ繰り返したというのは、これは巻町だけかもしれません。しかし、その他の自治体も実際に住民投票をやって、まちに住む1人1人の皆さんがどういう意識が変わったのか、こういう事実までちゃんとつかんだ上で市長意見というものを考えてほしいなということをお思いますので、その辺の調査はどうだったのか、そこを再度お聞かせをいただきたいと思います。

下の方から順番に再質問をさせていただきます。

もう1つの問題は、十分にご理解をいただけていない方々ということの表現について、これは議会制民主主義を尊重するという立場でということ、余り言っていたことが僕もよくわからなかったんですが、私は十分にご理解をいただけていない方々ということ、市長は、たしかこの市長意見だけではなくて、市長意見の前の記者会見等のコメントの中にもたしか言われていたというふうにお思います。

十分にご理解をいただけていない方々というふうに言われて、私たちはちょっと釈然としなかった。十分にご理解いただけない 空港問題を理解していないから、住民投票の30万ということじゃないんですね。自分たちのまちのことを自分たちで決めたいという思いの30万です。

そもそも出発点は、空港反対の人もいらっしゃれば、賛成の人もいらっしゃれば、疑問があるという人もいらっしゃるでしょう。しかし、その最後の部分は、自分たちのまちのことは自分たちで決めたいという思いなんです。そうであるのに、十分にご理解いただけていない方々と言われると、そこにはずれがある。そういう市長自身の方がどうも理解をされていないんじゃないか。住民投票の方に賛成をして、住民投票をやるということ、署名をした30万人の皆さんの気持ちについて、市長の方が理解していただけていないんじゃないか。市長が、空港を理解していない人々だから30万なんだと、そうじゃないんです。自分たちのまちのことを自分たちで決めたいという30万だという提起を私たちはしているわけですから、この十分にご理解していただけていない方々という内容について

は、もう一回何を指しているのか　　どうもそこにずれがあるんじゃないかと、先ほどからずっと議論をしていて、どうもずれを感じるのはその部分じゃないか。

私は、今市長と論争をしようとしているんじゃないかと、同じ土俵の上で一回議論をしましょうよ。どうも土俵がずれているんじゃないか。空港を理解していないから 30 万の署名が集まったんじゃないかというふうに皆さんおっしゃってますが、自分たちのまちのことは自分たちで決めようという思いの 30 万だという理解で議論をしていただきたい、そういうことだと思うんです。そのことについてお答えをいただきたいと思います。

それともう 1 点目は、推進の意思形成過程が終わっていると、これは主語がだれかということを知りたいんですが、お答えがありませんでした。これはどうもお答えを聞いていると議会なのかなというふうに受け取れるんですが、もう一回これはお答えいただきたい。

これが議会だというふうに言うと、推進の意思形成過程を議会が終わっているから、もう投票する必要性がないんだというのでは、直接請求という権利そのものを否定してしまう。あなた方は、先ほどから間接民主主義はこの直接民主主義で補完するんだということは認めるんだと、それ自体に反対してないんだと、こう言ってますけれども、議会で決めたから、議会の意思形成過程が終わったから、住民投票する必要性がないんだ、こういうふうに言うと、これは完全に地方自治法に違反するということになると思います。これはもう一回見解をお聞かせをいただきたいと思います。

それから、情報公開の問題です。

これも助役はちょっとおかしなことを言われた。計画と手続との段階段階のごとに情報公開をしてきた、こういうふうに言われた。それでは、そもそも構想段階であれば住民投票ができるという議論そのものを否定する、そういう言い方になっているんじゃないですか。そうであればいつまでたってもこれは住民投票できない議論になってしまいます。

事実今も総事業費等々が 3,140 億円ということで明らかにされたと言われましてけれども、先ほど前任の田中議員の方から、空港ターミナル株式会社の問題について実際上その出資の問題だとか、運営の問題だとかいう質問がありました。上物の建設費が例えば 120 億円と、土地を購入する費用　あれはターミナル株式会社が購入するというふうに、たしかこの前の委員会では説明を受けましたけれども、その費用がたしか私の計算では 413 億円、ということになりますと 413 億円に 120 億円を足して、ということになると大方 550 億円近くですか、さらにさまざまな運営というものが加わりますから、少なくとも 600 億円とか 700 億円というお金を一セクター　第三セクターが当初からそれだけの金を持って出発するということになります。これは出資の額、出資のパーセンテージによって、いわゆる市からの持ち出し分というのはかなりな金額になってくる。

先ほど何回か午前中の議論の中でも、笹山市長は、市民負担をかけない空港だ、一般会計から貸し出しをした 45 億円については収支差で何とか解消していけるだろう、だから市民に負担をかけないと言っていますが、別の負担が一方のところで発生しているんじゃないですか。そういうことについての情報をきちっとやはり開示してくださいということを、私たちは前から言ってきたんです。その情報開示をしないで、住民投票もする必要がないと、こういうふうに言われたら、一体私たちは何を判断したらいいんですか。そういう市民合意が今まで一切なされていないということの問題にしてきた。そういう思いが多くの市民の中にあるということなんです。したがって、住民投票条例をつくって、情報開示もその文書の条例の中に定めて、そして情報開示をして住民投票をしたいという思いはそういうところから出てきているんですよ。そういう思いをどう思うのかということつ

いても、お答えをいただきたいと思います。

あと、黒野発言についてであります。黒野発言というのは非常に僕は重要だと思います。先ほど助役も認められました。国じゃなくて、まさに神戸市が管理して運営する空港であるから、したがって、逆に言えば地元で決められる問題だということでもあります。私たちが今からでも住民投票で是非を決めれば、今からでもその計画については動かせるということ、助役自身が先ほどの答弁で認められたというふうに受けとめていいのか、これもお答えをいただきたいと思います。

それから、1番目の問題になりますけれども、市長の方から、まちづくりの話があって、まちの計画段階で話がついていないというふうなことがあれば、いろんな話をすると、ところがこの空港の問題についてはもう話がついているんだから必要性がない、こういうふう言っておられます。しかし、30万の署名というのは、それを否定しているということなんです。話がついていないということ、30万人の署名があらわしているということだと思います。

したがって、住民投票をやるという前提の中に、先ほどから市長が言われる、市役所の行政と議会との間に意見のずれがあれば、1つの住民投票というのは考えられるかもしれないということを今言われました。しかし、市長の話には先ほどから、市民がどうかという議論は絶対に出ないんです。議会と市民の意識の中にずれがあれば住民投票ということは考えられるというのが、普通住民投票を考えるとときに私たちが言うことです。議会と住民の中に意識にずれがあるということがこの30万の署名というものが出てきているんじゃないでしょうか。そのことを考えていただきたい、そのことを受け取っていただきたい、こう質問しているので、そのことにもお答えください。

以上です。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 1点お答え申し上げますが、先ほどの理解しておられない方々があるんじゃないかという問題ですけれども、これは私が最初に言ったわけじゃないんです。皆さん方が言われたんです。それは本会議でもこの前のときも言われていますね。だから、もっとPRをなさいと、こう言われたわけです。

ですから、一般のマスコミもそうですね。ですから、私どもはそれに対応しているんな手当てをいたしましょうと、それでそういったPR紙の書き方についても、また言葉の使い方等についても十分注意してやりますと、こういうことを言ってきたわけです。

ですから、こういったことが皆さん方あるいは新聞紙上でもすべてそういう表現になっていますね。理解ができていないという、その理解の中身は、午前中にも申し上げましたようにいろいろな内容があります。その内容については、それぞれのその時期に、環境は環境、あるいは財政は財政、こういうことでご説明をしてきたと、こういうことになっているわけです。

ですから、皆さん方が当初から数字があいまいではないかと、こういうようなことを言われますけれども、実際には10数年かかってやっている話ですから、その時代時代においてそれぞれ数字が変わっていく、ただし歩掛かりは変わりません、土木工事ですから。最近少し変えていますけれども……。そういうことがあるから決められないという問題

があるわけです。必然的に変更せざるを得ないということがありますね。規制緩和によってぱったり変わってしまうというようなことがありますから、そこまで話を突き詰めて、前に決めたことが今回やることと違うではないかという議論は、少し隅をつつくような話になっているんじゃないか、こう思っております。

それからもう1つは、議会で決めていただいているわけです。何回も申し上げますけれども、議会では、先生方も含めて市民が代表者として決めていただいた。だから、そこで決めたことですから、今市と住民との間に乖離があるとおっしゃっていますが、皆さんとの間にも乖離があると、こうなってくるわけですね。だから、それは私に責任をとりなさい、反省しなさいと言いますが、そういうことでは実際ないんですね。お互いにこの社会で生活をしていく間にいろんなそごを来す問題が出てきますよね。それをそれぞれの分野でその都度あげつらうというのは少しやり過ぎではないか。これははっきり言いましたら責任の回避ということです。そういったことを皆さんは十分お考えをいただきたい、こう思います。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 一課長が会ったというお話、一課長という意味がよくわからないんですが、我々は広報・広聴というのはそれぞれ明確な事務分担のもとにやっております。したがって、一課長というご質問はよくわからない。これは正式に受け取った。課長は堂々たる受取人です。それが広報・広聴の原則です。

それから、市民の意識がどう変わっていったのか調査したのかということですが、それぞれの自治体にはそれぞれの事情があって、いろんなことが起こっています。当然我々もいろんなまちが一体どうなっているのが調査をします。先生のおっしゃっている、市民の意識がどう変わっていったのか、これはちょっと理解ができないんですけれども、いろんな流れの中で市民意識は当然変わっていきます。そういうことは当然我々としても実態を調べながらやっていって、こういうことです。

それから、自分たちのことは自分たちで決めたい。これは当然の論理のように思いますが、それをどれが決められるのか決められないのか。それと市長の意見を出せと、こういうことだったわけです。それで、出しているわけです。

議会なのか、だれなのかというお話がありましたが、予算で考えますと市長に提案権がある。空港の予算も提案してまいりました。その中で議論をいただき、議会のたびごとに議決をいただいている。この議決は尊重しなければなりません。一部の反対でもあったら、それをそのままのめということにならない。

議会の議決というのは多数決です。予算も多数決です。当然提案は私どもがいたします。執行部がする。それを議決する。これはごく当たり前のことであります。それと住民投票との関連性とは言われても、ちょっと論理的に通らないと思っております。

それから、土俵がずれているとかいないとかございましたが、ずれているとは思っておりませんが、考え方は変わっているだろう、そう思います。

それと、情報公開の中でいろんな事業の進め方のお話が出ました。先生方もよくご承知だと思っております。予算を出していく、物事を決めていくのに構想を立てる、コンセプトをつくる、これは非常に漠然としたものが多いです。それでも当然出します。そういうもの

から基本計画に移って行って、それでよしとなれば実施計画に移っていく。その中でここへ行くとなると例えば調査費等も出していく。当然のことなんです。その事業の熟度に応じて住民参加手続もあるわけです。例えば都市計画法も住民参加手続を持っている。今度制定されますアセスメント法もそうです。我々のアセスメント要綱も、それぞれの考え方に基づいて住民参加手続を持つ。その中で出さなきゃいけないということが決められているわけです。勝手にわれわれがこうだかあだというものではないわけです。もし出したら、そんな手続になってないはずだと言われる方が非常に多いです。当然なんです。具体的に物事を決めていく中で物事を出していく。当然事業予算も出していく。計画を出していく。これは当たり前のことなんです。これは仕事をやっていく人間ならば、わかり切ったことです。

それから、議会と住民の意識のずれというご指摘がございました。我々はそんなことを言っているではありません。憲法、地方自治法、法律すべて代表民主制というものを基本にする。これは憲法の前文に堂々と書いているんです。そのもとでやっていくというのは当たり前のことです。

したがって、そういう中で議会も住民の意思を直接お聞きする。市長も住民の意思を直接お聞きする。これは地方自治法の大前提です。そういう中でやっておるといふことから、ずれはないと、そのように思っております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 梶本市民局長。

市民局長(梶本日出夫君) 署名簿の搬入時におきまして若干トラブルがあったと、こういうご指摘でございますけれども、当日署名簿を持ってこられた方が60～70人おられまして、少し玄関の方で混雑をしたようでございますが、先生ご指摘のような事実はなかったというようにお聞きをいたしております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 答弁漏れが1つございました。

運輸事務次官の発言についてですが、我々が当然というのは地方空港を我々が出しているわけですから、それについて静観するというのは、我々当然だと、先ほど申し上げたとおりです。それはそれで十分だと思っております。

以上です。

(傍聴席喧噪)

(「議長30番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 栗原富夫君。

30番(栗原富夫君) 今答弁がありました。その答弁1つ1つにこれからまた反論してい

くということを実はやりたいですが、実際上どうも全体的に市長がおっしゃっていることにずれが非常にあるんじゃないか。要するになぜ住民投票をやるかと言えば、市長が若干お認めになりましたけれども、要するに市長と市民がずれているというだけではなくて、実際上、議会と市民の意識にずれがあるということだと思っんです。これが 30 万の皆さんが住民投票で来たということのあらわれだと思っんです。

もう少しかいつまんで言えば、例えば議員や市長を市民が選ぶ場合、すべての政策で一致をして選ぶわけじゃないんですよ。例えば「栗原、おまえを好きだから、本当はおれは自民党の支持者だけれども、栗原、おまえに投票するわ。」と、こういう方もおられる。空港に反対だから栗原を支持するという方もいらっしゃる。すべての政策を一致して議員や市長が支持されているわけじゃないんです。

だから、この前の市長選挙のときのアンケート調査の中でも、市長に投票を入れたけれども、おれは本当は空港反対なんだという方もたくさんおられた。こういうふうに神戸新聞のアンケート調査では出ているんです。

したがって、空港という 1 つの政策について、私はその政策については否だけれども、その政策について空港はつくらなあかんという立場にある議員でも、その人とは非常につき合いがあるから、その人に票を入れる、その人の政策のあとの 9 割は支持しているから、その人に票を入れる、こういうこともあり得るわけです。

したがって、議会と市民との間にある 1 つの政策をもってずれが起こることは多分にあるわけです。したがって、それを補完するために、1 つの直接請求という制度があるわけです。このことをちょっと理解していただかないと、どうも議論がかみ合っていないなという感じが受けるんです。

私は、今市長をやり込めるために質問しているんじゃないくて、本当に住民投票をやりたから、この条例を通してほしいから、ちょっとそのずれを直して議論する必要があるんじゃないかな。

だから、金科玉条のように、議会で既に議決をしてきたんだからと言うだけでは、そのことを説明したことにはならないということです。それが 30 万人の署名が集まったということの重みなんです。そのことに対してお答えをいただきたい。

だから、先ほど私たちが何度も何度も言っているのは、30 万人の重みをどう受けとめるかということ、何度も何度も私たちが主張しているのはそういうことなんです。議会の中と市民の中にずれがあり得るということです。それを補完するのが直接民主主義なんです。それはあり得るということです。あり得るから直接民主主義があって、住民投票という制度があるということなんです。このことについてちゃんと答えていただきたい。このことをちゃんと議論しないと、この住民投票条例の議論は成り立たないんですよ。

僕はほかにもいっぱい再質問したいことがあります。これは後に残します。このことについてだけ理解をしていただきたい。このことを理解しないと、全然議論の前提にならないです。このことを理解してもらいたい。そのことだけ質問します。(拍手)(場内喧噪)(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 前野助役。

助役(前野保夫君) 議会と市民の間に乖離があるというお話ですけども、議会と市民の間の乖離について市長が言うことではない、そう思います。

以上です。(場内喧噪)

議長(長谷川忠義君) もう少し静粛にお願いします。(場内喧噪)
(浦上議員、市長席に詰め寄る)
(議場騒然)

議長(長谷川忠義君) 浦上議員、自席に着いてください。
浦上議員に申し上げます。自席に着いてください。
(議場騒然)
静粛にしてください。
(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 今粟原議員が言われた表現の中で、いろんな方々がいろんな人を応援していると、違った形ですね、そうですね。そういう人たちがおられますから、こういう内容については住民投票をするのにはなじまないと言っておるわけです。
以上です。(拍手)(場内喧噪)

議長(長谷川忠義君) この際、申し上げます。
本日は議事の都合により、あらかじめ会議時間を延長いたします。
この際 20 分間休憩いたします。

(午後 4 時 20 分休憩)
(午後 4 時 48 分再開)
(長谷川議長議長席に着く)

議長(長谷川忠義君) 休憩前に引き続き会議を開きます。
直ちに議事に入ります。
休憩前に引き続き、第 68 号議案に対する質疑を続行いたします。
61 番竹田達君。
(61 番竹田達君登壇)(拍手)

61 番(竹田達君) 私は、自民党新政会を代表して、質問をいたします。7 番目ということで、大方が出尽くしておりますので、1 点に絞って質問をしたいと思います。

打ち続く不況の波は、神戸市民に大きくかぶさっています。市場・商店街もシャッターが閉まったままの空き店舗が目立つようになり、店舗の改装もなく、中小の建築業者も青息吐息であります。マンションを経営されている方も、空き室が目立ち、固定資産税も払われなくなると言っています。市民の皆さんに会うたび、このような暗い話ばかりであります。

そんな不景気の中、神戸経済の活性化にぜひとも必要と考えている空港の議論は、市民の間でも大いに交わされています。30 万人以上もの署名運動、そして連日のマスコミに

よる報道は、神戸市民が改めて神戸市政を考え、論議するきっかけとなり、私たち神戸市政運営に携わる者にとりましては、とてもうれしく感じております。

先日、ある市民の方にお会いし、神戸空港の是非についてお話をしました。彼は、65歳、某大手の会社を引退し、悠々自適の生活を送っておられる方ですが、開口一番、竹田先生、私は空港には絶対反対ですよ、何で神戸に空港が要るんですかとおっしゃられました。私は、神戸市の現在の経済の悪化した状況、市財政の今後の行方、そして新しい産業誘致の必要性、また関西に何ゆえに3つの空港が必要なのかという理由、経済不況時代にも空港需要の増加している実態、神戸空港が市内中小企業にいかに有益なものか、今後の国際空港に向けての展望、米国・欧州での空港運営の状況、現在まで新都市整備事業から一般会計に剰余金を594億円繰り出しているという事実、空港隣接のポートアイランド2期への進出問い合わせ企業の増加状況、そして神戸市が現在までいかに自然を守り、市域全体で市街化調整区域がいかに多いかという事実、神戸空港建設に伴う環境への配慮施策、また先日発表のあった空港計画に係る総事業費、土地処分の見込み、市民負担ゼロの根拠等、非常に多岐にわたる項目について、その方とお話をさせていただきました。

幸運にもその方は、反対のための反対をしているわけではなく、またどこかのだれかのようには選挙のための反対をしているわけでもありませんでしたので、約2時間後には、竹田さん、よくわかった、頑張ってくれと言って私の事務所から帰っていかれました。

そこで、私は感じたのですが、あれだけの広報を出していても、市民の方にはまだまだ理解されていないということでもあります。市長は意見書でも触れられ、過去の審議の中でも何度となく改善の約束をされておられた市民理解が得られる広報について、真剣に考え直すときではないかと感じます。

先ほども山下助役がご答弁されておりましたが、現在の情報伝達方法は数多くあり、また空港是非論に必要な情報は膨大な量に上ります。一工夫も二工夫もせねばならないと考えますが、今後の具体的な広報活動について質問をいたします。

以上、終わります。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 竹田議員のご質問にお答え申し上げます。

空港に関する広報についてでございますが、確かにご指摘がございましたように、非常にわかりにくいということも承知をいたしております。言葉1つにしても、非常に難しい専門語が入っておりますが、ニュースその他の書き方、編集の仕方、そういった問題についてはかねてから指示をいたしておりますが、しかしよく言われますのは、活字が非常に小さいということもございます。これをもっと大きくしたらどうか、こういったことも中にはございます。

そういったことで、特にニュース等については、まず市民の関心の高いテーマというものを設定いたしております。例えば直接意見を聞いてきた場合、あるいは市長への手紙というのがございますが、これも毎日数通ずつ参っております。これも賛成・反対、それぞれ出てきておるわけですが、そういった方々の内容を見ますと、確かに誤解といいますが、あるいはよくご存じないという内容のものが中にあります。しかし、このよくご存じないという内容は、それぞれ人によって違いますので、これ断定して、間違いですよというわ

けにいかない問題がございます。ですから、特に意見あるいは市民の疑問、こういったことに答えていくというしか実際にはできないということになります。

ですから、広報こうべにしても、直接的には、やはり空港の必要性というものをもし書くとしたら、非常に膨大なものになってまいります。お仕事の関係で必要だという人もありますし、いや必要でないという方もあります。ですから、そういった個々の問題ではなくて、自分が置かれている立場というものの周囲ですね、なぜというところの疑問が出てくるような書き方というのが要るのではないかと、こう思います。

といたしますのは、よく言われておりますけれども、飛行機に乗らないから要らんと、こういう端なお話もあるわけですが、自分は乗らないけれども、神戸市民の皆さん方が、たくさんの方々、また自分の子供なり親戚が乗るといような状態というものが実際にはあるんですけれども、自分は、ということの表現がされております。そういったことに加えて、それが全体に地域なりあるいは自分の仕事なりにかかわりがあるということですね、これをお知らせするのが一番いいのではないかなと思います。

しかし、これは個人個人によって非常に受け取り方が違います。ですから、話が変わってしまうということになるわけございまして、実際には皆さんに理解をしていただくというのが非常に難しいということは承知をいたしております。同じ表現を、同じ文章を読んでも、その受け取り方によって違うということと同じでございます。

こういったことが今後まだまだ続くと思っておりますので、一般的に私どもが地域の皆さんの意見を聞く場合には、最近特に身近な地域の問題、身近な問題等については、区役所を通じて非常に近いですから、そういったところで説明ができるということも必要な時期になってきております。ですから、自治会あるいは婦人会などで、また団体等がお話があれば、そういったところでまず接触をしていく。そして、先ほど申し上げました市長への手紙、これもほとんどすべて回答を申し上げております。ご返事をいたしております。そういったこともございますので、その結果、非常にそれぞれの受け取り方が違うというのもご返事でわかります。そういうことを、できるだけ理解を得るための地道な努力は要るのではないかと、こう思っております。

職員が第一線で仕事をやっている場合に、やはり空港問題にしてもそうですけれども、一般の仕事の問題にしても、やはり大切な仕事ですから、大筋で答えられるような体制というものが今後求められてきますので、ぜひそういった問題についても研修その他をやりたい、こう思っております。

特に情報関係の電波媒体といった問題につきましても、非常に堅苦しいと言われる方もおられます。私の方で出しております広報の番組についても、そういった意見もあります。これもよくわかりますねと、といたしますのは、今5番ですね、CATVの方で5番で案内がずっと出てまいります。そういったことをよく注意してごらんいただいている方々は、非常にあれはよくわかると、いついつどういふことがあるということもわかるしと、こういったことも情報として入れていただいております。

今後、今でもいわゆるインターネットの神戸市というホームページを開いておりますので、これも現在、それぞれの各局の仕事については出せるようにしておりますので、これをもう少しわかりやすいといいますが、皆さんに使っていただけるような内容にしたい、こう思っております。

特にインターネットについては、それぞれ使われる方は非常に便利ですが、使われない方もおられますので、いろいろな広報の仕方が今後出てまいろうかと思っております。一

番やはり早いのは、区役所を中心にしたそれぞれの現場事務所・事業所、こういった職員がそういった問題にぶつかった場合には、すぐに答えができるということが一番大切ではないかなと、こう思っておりますので、今後私どもとしては十分注意をしてやっていきたい、こう思っております。

以上です。

(「議長 61 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 61 番竹田達君。

61 番(竹田達君) 空港反対の方で、オウムのマインドコントロールじゃありませんけれども、空港は必要がないと、そういうように信じている人があります。感じられます。そういう点で、教祖は東京の田中康夫さんかだれか知りませんが、空港よりも住宅建設、生活再建というのは、簡単で大変わかりやすいのであります。そういう点で、それを空港が必要であると説得するのは大変だと思います。そういう点で、ぜひとも説得に力を入れてもらいたいということをお願いして、質問を終わります。

議長(長谷川忠義君) 次に、63 番北山順一君。

(63 番北山順一君登壇)(拍手)

63 番(北山順一君) 私は、自民党議員団を代表いたしまして、「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件に関し質問をいたします。

まず初めに、日本一子育てのしやすいまち神戸と神戸空港ということで、お伺いをしてまいりたいと思います。

神戸空港が今なぜ必要なのか、つまりこれは 10 年後・20 年後の神戸をどのような都市にしていくのかということなのであります。私は、21 世紀に入っても、愛する神戸のまちが活気に満ち、魅力あふれるすばらしい都市であってほしい、いやそういうまちにしていくことが我々の責務であると信じているのであります。そういった意味から我が会派は、神戸が目指すべき都市像として、日本一子育てのしやすいまちとして築いていくことを、具体的な提案を含めて申し上げてまいりました。

厚生省によりますと、平成 9 年の合計特殊出生率は全国で 1.39 であり、人口を維持するのに必要な水準である 2.08 を大幅に割り込んでおり、さらに大都市を抱える地域の出生率は極めて低くなっているのであります。今後日本の人口は、21 世紀の初頭に頂点を迎えた後、減少に転じ、以後 21 世紀を通して減少は続き、一方で老人人口は 21 世紀半ばまで上昇を続け、人口の 3 割を超えることが予測されております。

このように日本全体が少子・高齢化社会を迎える中で、少子化の進行が経済面・社会面にもたらす多大な悪影響について懸念が高まっております。まず経済面への影響については、労働力人口が減少してくること、経済成長を制約するおそれがあること、年金・医療・福祉等の社会保障の分野において現役世代の負担を増大させること、その結果、現役世代の手取り所得は低迷することなどが予想されております。また、社会面の影響としては、子供数の減少に伴う子供同士の交流機会の減少など、子供自身の健やかな成長への影響が懸念されること等が指摘されております。

これら高齢・少子化の影響は、神戸市も決して例外ではなく、このままいけば、人口の

減少に伴いまちに活気がなくなり、まさにまちが衰退していくことにつながるのであります。

我々は、あの震災によって、急激に人口が減少し、まちに人がいなくなる、子供や若い人たちがいなくなるという寂しい状況を経験いたしました。そのとき私は改めて、都市にとって最も大切なものは人であり、人こそ都市の財産であると痛感したのであります。今後少子化に伴い、明らかに人口の減少が予測される中で、ただ黙って我々が何もしないということは、自分の子供や孫たちに対して極めて無責任であると言わねばなりません。

私は、神戸が大好きな一市民として、一議員として、こういった寂しいまちにならないように、子育て日本一を目標に、まず若年人口を神戸に呼び込むこと、そのためには神戸に住み、働くことができるだけのすばらしい環境と魅力を整えていくことが必要であると思うのであります。

このことから、神戸空港は産業を活性化させ、若い人たちに働く場を提供していくためにぜひとも必要なのであります。神戸空港を経由して人・物・情報が交流し、また集積することにより既存産業の高度化・複合化や新産業が創出され、その結果、雇用機会を増大させることが期待できるのであります。

これらのことは期待だけではなく、他空港の事例を見ると、それぞれの地域特性を反映しながら、幅広い産業にわたって空港の開港前と比べて開港後に伸びを示していますし、空港の所在道府県では、就業者数も開港前と比べて開港後に伸びているというデータからも実証済みのことなのであります。空港ができることによって、新たに空港関連産業が生まれ、雇用がふえる、そして若い世代が神戸に集まってくる、そういったまちを我々が築いていかなければなりません。

まず原点に戻って、なぜ空港が必要なのか、このことが重要であり、財源面とか環境面については、当然十二分に検討・配慮していくべきものであり、たとえ問題や障害が生じても、皆で知恵を絞って解決し乗り越えていく、こういった進め方が、将来世代に対して誠実で責任ある態度であると思うのであります。

そこで、市長にお伺いしたいのは、神戸の将来を考えると、このまま少子・高齢化が進み、かつ空港がなければ、どのようなまちになっていくとお考えなのでしょうか。

また、私は空港を起爆剤として神戸経済を活性化させ、雇用を創出し、若い世代を呼び込む、これが日本一子育てのしやすいまち神戸、元気のある神戸につながることは自明の理と考えるのであります。市長のご所見をお伺いいたします。

次に、神戸空港の広報についてお伺いいたします。

最近の神戸空港に対する反対の意見を聞いておきますと、かなりの部分が誤解に基づくものであり、一部の揚げ足取り的な議論に惑わされている方々が多いのではないかと感じているのであります。神戸空港に限らず、いわゆる大規模プロジェクトについては、必ずメリットだけではなく、それに伴うデメリットが指摘されます。こういった場合、市民の皆さんへの広報については最大限の工夫と知恵を絞って、メリット面は当然として、デメリットの部分に対する考え方や対処法・解決策などをいかにわかりやすく説明し、それを市民の方1人1人に正しく理解していただく、こうしてこそ初めて神戸空港の広報を行っていると言えるのではないのでしょうか。

神戸空港の市民広報については、現在まで神戸空港ニュースの発行や広報こうべへの掲載、各種住民説明会の開催など行われておりますが、残念ながらこうした取り組みが必ずしも十分に効果を発揮しているとは言えないのであります。

現在の高度情報化社会においては、情報伝達媒体としては、従来の新聞・ラジオ・テレビに加え、最近ではインターネットを通じて全世界へ向けて、あらゆる情報が瞬時に行き交う時代であります。広報伝達媒体についても、あらゆる手段を駆使していくべきだと思います。

しかし、私は数あるメディアの中でも、やはりテレビの効果が最も絶大であると思うのであります。今までのところ神戸空港のテレビを通じた広報は、特集的な番組として数回あった程度であり、特に活字離れが叫ばれている中で、テレビによるスポット PR や、数週間にわたって特集番組をつくることなどにより、市民の方々に神戸空港についての正しい内容をきめ細かく伝え、十分に理解を深めていただくことは非常に効果があることだと考えているのであります。

ただ、テレビを使った広報についての問題点は、その費用がかなりかかることでもあります。私はこういった経費こそ、市だけでなく、神戸空港建設促進協議会の会員の皆さんにご負担いただけないかと思うのであります。ご承知のとおり促進協議会には、商工会議所、青年会議所をはじめ各企業、商業関連、観光関連、農漁業関連等々 1,000 を超す企業・団体の皆さんがメンバーであります。神戸経済活性化の切り札として、神戸空港が開港すれば、必ずや企業や団体の皆さんへの波及効果も大きいものがあると期待されております。その先行投資と考えると、テレビ広報の負担を一緒にしていただきたいと思うのであります。

市民の方々に正しく情報が伝わっていない現実については、市としても謙虚に受けとめ、誠実に対応していかなければなりません。今後より一層市民の皆さんへ、目に見えるわかりやすい形での広報に努めること、その際にはぜひともテレビを通じた PR を行っていただきたいと思うのでありますが、いかがでしょうか。

また、その経費負担については、促進協議会の皆さんへ市長からもご要請いただきたいと思うのでありますが、市長のご見解をお伺いいたします。

次に、署名活動についてお伺いいたします。

私は、今回の署名活動については、署名への勧誘・呼びかけ方など、運動方法に疑問を持っております。一部では、例えばショッピングセンターの入り口付近で主婦の方々に対して、神戸空港をつくと税金が上がりますよといったうその事柄を叫んで署名に誘ったり、また戸別訪問のケースでは、署名に応ずるまでは帰らないといった、半ば強制的な手段で署名を求めた例もよく耳にするのであります。また、署名は本来、署名者本人の自署でなければならぬのでありますが、実態は家族 1 人が全員の名前を書いたといったケースは頻りに耳にしております。このようなケースでは、選管の審査では往々にして有効扱いになっていることが容易に推測し得るのであります。(発言する者あり)

さらに、今回の署名が.....

議長(長谷川忠義君) 静粛に願います。

63番(北山順一君).....実態は空港反対のための運動であるにもかかわらず、大事なことは自分たちで決めようとのかけ声のもとで、空港に理解ある市民も署名に応じた例もたくさんあるわけでありまして。あたかも約 30 万人の反対署名のごとく言われておりますが、このような実態を考えますと、本当に神戸空港計画の内容を正しく理解して署名された市民は、本当のところどの程度なのかはよくわからないのが実情であると思います。

また現在、運動団体の方々からと思われるはがきをよくいただくわけでありまして。内容

は、来る市会議員選挙で空港を支持すれば落選しますよといった非難中傷のたぐいのものであります。政治的に利用しないと言いながら、既に来春の選挙に向け候補者がどうのこうのと言っておられるわけであります。

ここに、私たちに送りつけられた神戸空港建設の是非を問う住民投票条例に関する要請文の手紙やはがきがございしますが、中には真面目な要請文がありますが、また一方で大半は見るにたえないような内容となっておりますこと、まことに無礼千万なものとなっております。

この中から数枚取り出して、ちょっと読んでみます。「空港なんかつくるより、もっとお金をかけるところがあるでしょう。ばかやろう。」と書いてあります。「市民の声を聞いてください。大阪に2つも空港があるから必要ないんです。どうせ市民の税金を使い、むだなことでしょう。賛成の議員には二度と投票しません。」「第1次オイルショック前には関西には空港が2つあります……」 何ですか、読めないですね、これはもう英語より難しい字で書いてありまして、最後にだけ「自民党議員は次回選挙で全員落選しますよ。」と、まだいっぱい書いてあります。皆さん方が楽しいようなことがいっぱい書いてあります。私は、運動団体やそのメンバーの方々に申し上げたいのは、住民運動をなさるのは結構ですが、もう少しフェアプレーの精神を尊重してやっていただきたいということであり、ます。

このようなアンフェアなやり方が往々にして目につく、今回の署名行動をはじめとする一連の運動について、市長はどのように受けとめられているのか、お伺いいたします。

次に、空港について批判される方々の主張についてでございます。

従来より、例えば情報開示が十分ではない、環境影響が明らかではない等々を往々にして主張されております。しかし、私の見るところ、例えば情報開示については、手続の進捗に合わせて検討が進められ、明らかにされているところであります。また、環境影響についても、市当局の予測結果に対して数多くの環境の専門の先生方の審査を受け、その結果、影響は軽微との結論が出されているのであります。

以上のように、当局は情報開示の必要性について十分に認識され、その都度適切な時期に積極的に公開されているところであり、環境をはじめとする調査についても、所定の手続を経て適正に実施されているのであり、事業の実施主体として問題はないと考えるのであります。にもかかわらず、その結果自体に疑問があるというのであれば、一体どう仕事を進めていけばいいのでしょうか。このような姿勢は、反対のための反対というほかないと考えるのであります。

当局におかれては、もっと毅然とした態度でこのような主義・主張に対しては反論すべきであると考えますが、見解をお伺いいたします。

最後に、空港へのアクセスについてぜひとも注文しておきたいことがございます。

神戸空港は、全国に誇り得る都心一体型の空港であります。空港にとって、都心に近いという立地条件がどれほど重要な意味を持つものか、改めて申し上げるまでもございせん。この意味で、私は空港への鉄軌道アクセスがどのような形で整備されるのか、大変注目をしておりました。先般発表された神戸空港へのアクセスによりますと、現在の新交通ポートライナーを延伸し、三宮から約16分で結ぶ計画とのことであります。

しかしながら、神戸空港が、今後神戸都市圏のみならず、広く関西全体や岡山などの中国地方もヒンターランドとして視野に入れた大都市空港として位置づけられ、増大する航空ニーズに的確に対応していくためには、三宮ではなく、さらに新神戸駅までアクセスを

延伸して整備し、新幹線とリンクしたシャトルアクセス便によって直結されることがぜひとも必要であると考えます。このような広域アクセスの整備がなければ、せっかくの都心型空港も画竜点睛を欠くということになることを懸念いたします。

この際、神戸の100年・1,000年の大計を誤ることなく、今度こそ後顧の憂いを残さないよう、長期的な観点から真に利便性の高い空港として整備していただきたいと願うものであります。新交通の新神戸への延伸整備について、当局の考え方を伺いいたします。

以上でございます。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 北山議員のご質問に、まず私からお答えを申し上げます。

空港と日本一子育てのしやすいまち神戸を考えて、目標として、これを利用する、またそういうまちにしたらいいのではないかと、こういうご指摘でございます。

確かにお話がございましたように、まちは、やはり若い人がたくさん集まる場所のまちというのは、非常に活気があっていいわけですが、そのためには働く場所と住む場所、それから子供さんの育児のしやすい場所、こういったものを求められます。これはもう当然のことございまして、将来はやはりそういった時代、男女共同社会に入ってまいりますから、当然こういったことが起こってまいります。それにそれぞれ対応できるようなまちのシステムと、それから施設が要するというところでございます。

そういった方々のためにいろんな制度があるわけですが、もう少しはっきりとした制度をやはりつくっていく必要があるのではないかと、こう思います。例えば育児休暇制度があったり、あるいは家賃補助制度があったり。これはかつてあったわけですが、震災によって少し中断をしておりますが、やはりそういったものも復活をするという時代が来ておるのではないかと。

また、子供さん。今回いろんな国の方の制度もできておりますけれども、子供さんを育てる、その子供さんに対して支援をしていこう、こういった制度も出てきております。ですから、全体的に見て、高齢化に入っておりますので、そういった皆さん方に対する手当と、それから子供さんに対する手当、これが非常に出てまいります。この子供さんそのものが少ないまちというのは、こういった大都市にはたくさんございますし、農村地域も、地方のまちも、そういった段階に至っております。ですから、非常に寂しいというまちがたくさんございます。子供の声が聞こえないと。かつてはいわゆる子宝横町といったような名前までついた時代がありますけれども、そういったまちというのはほとんどないと言っているのではないかと、こう思います。

ですから、そういうことではなくて、都心で勤め先に近い、交通の便も非常にいい、こういったところで、なおかつ家賃も安いというようなこと、買い物もしやすいし、安い買い物もできる、こういった利便性の高いまちを望んでおられると思いますし、そういったまちをつくる必要がある。

そして、その子供たちが育っていく過程で、近所のお年寄りの皆さん方、あるいはこれも子供さんといいますが、最近はいろいろ問題があるんですけれども、少なくとも小学生の子供に対しては、中学生あるいは高校生が面倒を見るという、こういったシステムをやっぱり作り上げていかなければいけないのではないかと、こう思います。そういうことが

その地域地域で活発に行われるようなまちは、やはりお互いに助け合えるまちで、昔で言います向こう三軒両隣という非常にいいコミュニティを持ったまちができるのではないかと、こういうのが、私どもの理想的に考えておるコミュニティの非常に育ったまちであろう、こう思います。ですから、やはり子供さんができるだけそういった都心に、便利のいいところへ来ていただくということが大事になるのではないかな、こう思っております。

恐らく今後神戸のまちでも、神戸の中で、いわゆる自然増は最近非常に少なくなってきております。社会増ももちろん少ない、こういう状態でございますから、人口は低迷する、もとへ戻らないというような状態というのが何年か続くのではないかと思います。それではまちの活気も出ませんし、またいわゆる消費ですね、これも余り進まない。そうしますと、市場・商店街、そういったところの商売ができなくなってくる、こういった悪影響を及ぼすのは当然でございます、ご指摘がございましたように、やはりそのまちは衰退し空洞化していく、これは当然の理ではないか、こう思っております。寂しいまちはだめということです、平たく言いましたら。

ですから、子供さんがいるということが非常に大事な時代であって、先ほど申し上げまして、繰り返しますけれども、小学生・幼稚園の子は、中学生あるいは高校生が面倒を見るという、そういう社会をつくり上げていくための施策が今後まちづくりに必要だと、こう思っております。

それから、空港の広報の問題ですが、これは確かにご指摘がございましたように、先ほども申し上げましたが、どうも内容についてわかりにくいということがございます。それで読んでいただけないということで、訴える点では必ずしも十分ではない、こう思っております。

ですから、すぐに媒体を使って PR をしたいんですけれども、先ほどもお話がございましたように、広報番組でもお金が相当かかります。毎日出すというわけにはいかないわけでございますが、そういったメディアを、できるだけ皆さんの目の届くところへ出さないといけませんので、一番早いのはテレビかなと、こう思っておりますが、そういったことを経済界にも応援してもらったらどうか、こういうことでございますので、今後十分検討させていただきたいと思っております。

以上、私からお答え申し上げました。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 私の方から2点ほどお答えを申し上げます。

署名収集に当たっているいろんなことが言われた、どう思うかという話でございますが、私自身はよく聞きましたのは、税金が上がるからという話は随分いろんな人から聞きました。私も私の家内も神戸でもう50数年おりますから、友達がたくさんおるんですが、こういうことは本当ですかと、こういうことを随分聞いたことがあります。

それから、いろんな話を随分聞きますけれども、一番ひどいなと思ったのは、神戸市長は神戸港を基地にすると、これを市民に黙っておる、こういうことを言っておるということが、実は私の家内の友達から私の家へ電話がありまして、こんなことは本当か、あんたの亭主は助役だから聞いてくれと、こう言われた。そんなばかなことはあり得ないではないかと。あり得ないと私も思うけれども、そういうことを言ってきた人がいるという話が

ありました。私が家内に申しましたのは、今度そういうことを言ってきた人がおったら、またその人が来たら、その人の名前と住所とその所属の団体があるならそれをきちっと聞いておいてほしいと。その方は、そうしますということになっておりますけれども、いろんなお話を聞いたのは事実でありますけれども、いろんな不適切なことがもしあるとすれば、これは非常に残念だなと思います。

それから、なお今回の署名審査の問題でございますが、膨大な署名が確かにあったわけでございますが、20日間という短期間に1件・1件を厳密に審査するということは、これは事実上不可能に近いわけでございますが、ある程度形式的な審査になってしまったのではないかと、そういう思いはいたしております。ただ、これは神戸市特有の問題ということではなくして、他の都市でも当てはまることではございますので、機会を見て、国にも署名審査の実情を報告しておく必要があるのかなど、そのように思っております。

それから、また今回の直接請求は政治的な目的を有するものではないと、こういう報道もされておまして、市民にもそのように説明がなされておりますけれども、ご指摘のように、もし仮にそういう利用をされている事実があるとすれば、純粋な気持ちで署名を行った市民の気持ちを踏みにじるものである、極めて遺憾と言わざるを得ないということではございます。

それから、情報開示の問題でございますが、神戸空港事業にかかわります情報につきましては、できるだけ早期の情報提供に努めてまいったつもりです。調査資料につきましては公開をする。例えばこれまでの情報公開の請求件数260件、公開が167件、部分公開は44件、非公開は1件、その他48件、こういうことではございますが、重立ったものについては、神戸空港ニュース等も通じまして広報を行ってまいったわけです。

また、去る9月の市会では、財政計画と中央都市軸、鉄軌道等についても明らかにしたところでございます。公有水面埋め立てにかかわります環境アセスメントにつきましても、新しく制定された神戸市アセス条例の適用第1号として実施をいたしたところでございまして、その中で新たにスコーピング手続が取り入れられ、実施計画書の段階で市民意見や環境影響評価審査会意見、それらに基づく市長意見を受けまして、調査予測、評価項目等の選定を行ったところでございます。

なお、環境影響評価書案の提出後、住民説明会や公聴会等も開催をいたしまして、市長意見や環境影響評価審査会の答申を得て、それらに基づく市長意見を受け、環境影響評価書案を策定いたしました。これらは条例にのっとり、適切に手続を実施したと思っております。今後とも市民への適切で正しい情報提供に努めてまいりたい、そのように思っております。

以上です。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 鶴来助役。

助役(鶴来紘一君) アクセスの件について、私の方からお答えを申し上げます。

北山議員ご指摘のとおり、ポートアイランド2期それから空港へのアクセスといたしましては、現在のポートライナーの南伸を考えておまして、三宮から約9.5キロ、先ほどご指摘のとおり16分ということで、この10月に市会にご報告をさせていただきました。

今ご指摘の新神戸への連絡、ぜひ必要であるというご指摘でございます。利便性から見

まして、複数の交通手段があるということは非常にいいわけですが、今回の新交通の整備につきましては、できるだけ当初の事業費を少なく抑えるということ、それから平成 17 年度の開港までに事業をまずやりたいということで、第 1 期を考えております。

それから、大体開業から 5 年ほどたちまして、いわゆる完成期といいますか、増強の事業を実施いたしたいというふうに、これも市会の方に申し上げておりまして、その場合に、例えば 8 両編成、機能改良、そういうのが必要でございますので、ご指摘の新神戸への北延伸につきましては、三宮駅等の改良に合わせまして、北側への延伸の可能性を残しておくということで、今すぐ北側延伸を事業化するというのは非常に難しい段階ではないかというふうに思っております。今後、需要量等の動向を見ながら検討してまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

(「議長 63 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 63 番北山順一君。

63 番(北山順一君) 一番最後の問題からお伺いをいたしますが、今鶴来助役は大変難しい、こういう答弁でございます。この点、市長にお伺いをいたしたいと思うんですが、例えば関西全体、京都やらその他のところから、滋賀からも来るでしょう、そういう人たちが新幹線に乗ってくる、あるいは岡山から新幹線に乗って神戸空港を利用しようと思って来ます。新神戸駅でおりてまいります。あの大きなスーツケースを持っておりてまいります。おりてまいって、さあ神戸空港へ行くのはどうして行くんだといって 我々神戸市内に住んでおる人間は、三宮からというたら一番簡単なんですが、神戸を知らない人は新神戸へ出てくるわけですね。いや、それは地下鉄に乗って三宮へ行って、乗りかえて行ってくださいと言うたら、ああそうですかと言うたら、地下鉄はまた深い深いところにあります。

そこで、その地下鉄に乗って三宮まで出ていって、また三宮から荷物を持って、てくてくとあの階段を上がるのか、エスカレーターを使うのかして上がってまいります。それから、今度新交通に乗りかえて行く、こういうことになってまいりますと、今の関西空港へ行くのに、船に乗ったら 26 分で行きますよといって、ああこれは便利のいい空港だと思って乗っていったら、船に乗っておる間が 26 分だけで、着いたら、またスーツケースを持ってバスに乗りかえなきゃならない。それからまた向こうへ着いて、またバスから持っておりなきゃならない、そういう空港になってしまうと、こう思うんです。

だから、こんな大都市に近い、もう便利な、これ以上考えられないぐらい便利な空港でありながら、神戸市内に住んでおる人以外の人には余り親切な空港とは言えないと思います。

そういう意味で、私は先ほど申し上げました三宮でとまってしまう新交通では、私は画竜点睛を欠くぞと、こう言っておるんでありますから、そここのところをもう 1 回 第 1 期はこれでいいと、3 年・5 年にはもう 1 回増強を考えたいと、こういうことですが、その 3 年・5 年を考えると、この新神戸ということについてはぜひとも検討すべきだと、このように考えておりますので、その点もう 1 度お伺いしたいと思います。

それから、空港建設に係る情報開示についてでございますが、この情報開示については、山下助役おっしゃるように、1 つ 1 つ丁寧に情報開示を続けておるということについては

評価をしておるんです。

しかし、あれだけの情報開示をしておっても、わからないと言っておる人たちがいっぱいおるし、わかっておりながら わかっておりながらわからないふりをして、いろいろ言う人がいっぱいおります。そういう人たちに、ひとつわかりやすく丁寧に説明するのも大事です。けれども、わかっておって曲がったことを言う人には、毅然と厳しく答弁をしてやるべきだと、こういうふうには私どもは考えております。その点を当局がきちきち1つ1つやっておることについては十分理解しておりますので、毅然と答弁しようと、こういうことを申し上げておるんで、その点はもう答弁は要りませんが、きちりとしておいていただきたいと思えます。

それから、今回の署名活動について、これはもう本当に間違っただ情報が入り乱れております。もううそばかり言っておるなと思うこともようあります。私の事務所の前でもマイクを持ってやっておるのを聞くと、あああれもうそだ、ああこれもうそだというような、うそがいっぱいあります。その上、先ほど申し上げましたように、こういうのはきや郵便で、聞くにたえない、見るにたえないようなものを送ってくるんです。今聞きましたら、身の安全は保証せんぞというような、映画の見過ぎのようなことも言うそうでございます。

本当にそういう程度の悪いことでは、この反対運動を 反対運動といいますが、この大事なことは自分たちで決めようといって、一生懸命まじめにやった人たちがおるんですから、そういう人たちに対して、これはもう冒涇というよりほかないんではないか、こう思いますが、その点市長、再度ご見解をお伺いしたいと思えます 市長、答弁困りますな。それでも聞いとかなとあかんのです、これは。

それから、先ほど市長の日本一子育てのしやすいまち神戸、神戸空港についてのご答弁につきましては、もういたく感激をいたしました。その方向で頑張っていたきたい。

そういうふうな子育てについてのあらゆる施策を取り入れていただくこととするならば、一方で経済が活性化していかなければなりません。経済が活性化していくためには、神戸空港がぜひとも必要な施設であると、こういうことをもうわからない人にはわからしめるように努力をしていただきたい。そして、その上で、すばらしいまち神戸の実現に努力していただきたいと思うのであります。

先ほど聞いていないことですがけれども、私なぜこんなことが、今回の市会の中でやりとりしなきゃならんのかなと。で、過去の経緯はどうなっておるんだというようなことを調べてまいりました。

平成2年3月に、神戸空港の第6次空港整備5箇年計画への組み入れに関する意見書というのは、全会派、神戸市会議員団全員がそろって一致して議決をしたんですね。平成2年3月、これにはもう共産党も全部入っておった。その次に、平成5年11月に社会党から 当時の社会党から4名の議員が離脱をしたんですね。それで、平成6年2月に護憲クラブというのを結成した、こういうことがございましたですね。そして、そのときの言ったやつを聞いているから教えてあげますわ。淡路の空を守る会の空域調整案の撤回を求める請願に対して、採択を主張して分裂したんですね。間違いないでしょう。

それから、平成6年3月に共産党は、平成6年度の一般会計予算、承認をしております。ただし、空港調査費については、問題点が未解決・未解明のままですから、まだ多数の市民の理解を得ないまま着工あるいは直接着工に結びつく作業はするべきではないと、こういうふうなことを言って図書作成費に反対と、こう言ったんです。図書の作成費に反対。護憲クラブは一般会計に反対と、こう言ったんですね、同じ日に。平成7年2月になって、

共産党も新社会も平成7年度一般会計予算に反対をした。以降、毎年一般会計予算に反対をしてきておる、こういうふうな実態なんです。

このような経緯や空港の役目を踏まえた上で、現在神戸空港について反対の立場をとっておられる議員の先生方にもぜひとも聞いておきたいと私は思うんですが、これは後で市長に聞きますが、先ほども本条例案に対する市長の意見で触れられておりましたが、市会では平成2年3月に、神戸空港の第6次空港整備5箇年計画への組み入れに関する意見書を全会派一致で議決されております。この議決は、もう過去のものだ、今さら何を持ち出すのかという向きも最近おられるようですが、私は神戸空港の経緯の中で、この議決の持つ意味はやはり大変大きいものがある、こういうふうに思っております。当局は、このような議会の意向を受けて、その後関係機関と協議・調整に入り、今日の手続段階に至っておるといのが事実だと、こう思うんです。

そこで、この意見書の議決に賛成した議員で、現在は空港反対を唱えておられる議員の方々も、この場に大勢いるんです。これらの方々は、市民から信託を受けた政治家としてですよ、みずからの信念をどのようにお持ちなのか、私は甚だ疑問に感じておるんです。市民の関心が非常に高い、このような空港をテーマとする議論の中で、一たん推進の意思表明をされた後、一転して反対を唱えるからには、通常以上の見識を求められる選良の立場を踏まえますと、やはり相当の理由を明らかにして、公の場で説明する責務があると思うのであります。

しかしながら、私は今日までそのような説明を聞いたことは1回もない。この際、それぞれの立場で、支持者だけではなく市民に対して、みずからの政治的立場についても、経緯を踏まえて総括をして誠実に説明すべきもんだと、こう思うんです。そういうことをやっていない。やっていないこういう人たちに……（発言する者あり）

……やっていないと言ったら、やっておると、こう言うんですが、市長、聞いたことがありますか。その点を一回、市長ならこの点　市長に聞くのはちょっと酷かと思えますが、率直なひとつ市長の感想をお伺いいたします。

（「議長」の声あり）

議長（長谷川忠義君）　笹山市長。

市長（笹山幸俊君）　新神戸駅との接続の問題ですけれども、確かに輸送の仕方なんですけれども、現在の新交通、三宮でのいわゆる終点ですね、あそこの改造が実際には今後要ります。広場の関係もありますし。その段階で、かつて当初決める段階で、そういう話が実際にあったんですね。ところが、そこまで行くのは大変だから、三宮で一応とめておこうと、こういうことだったんで、将来やはり都市の構造も変わってきますし、人の流れも変わりますから、そのときの用意をするために、あのカーブのところの構造を一応検討しております。簡単に言いましたら、あれをぼんと外して、また別のやつをぼんと置く、これが両側にいけると、こういうのを、1つの工夫をしております。ですから、そういったことも含めて、将来に対応できるようにしておこうと、こういうことでございます。今すぐというわけにはまいりませんが、そういったことを既に考えておるといことをお知らせしておきたいと思えます。

それから、署名された方々のお考えになっておられることは、きょうもずっとお話しておりますように、わかりにくい点、そしていろんなご意見がその中に　いろんなご意見

に対して疑問を持っておられる、こういったことが混然としておりますので、これを振り分けてどうのこうのというわけにいかない状態でございますので、一応私どもとすれば 30 万という方々の気持ちといえますか、そういうものは気持ちとして受けとめていきたいし、またそれ以外の方の意見もありますので、そういった方々もやはり同じようなレベルで考えるべきではないか、こういうぐあいに考えております。

以上、私からお答え申し上げました。

(「議長 63 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 63 番北山順一君。

63 番(北山順一君) 今いろいろ質問をさせていただきまして、ご答弁をいただきました。市長が考えている神戸の将来像について、私どもはもう十分理解をいたしております。わからないことは 1 点もございません。神戸空港は堂々と推進をしていただきたい。私どもは全面的に協力を申し上げることをここでお約束をいたしまして、私の質問を終わります。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 次に、18 番佐藤けん一郎君。

(18 番佐藤けん一郎君登壇)(拍手)

18 番(佐藤けん一郎君) 私は、さわやか神戸・市民の会市会議員団を代表いたしまして、ただいま上程されております第 68 号議案「神戸空港」建設の是非を問う住民投票条例の件に関しまして、以下 3 点お尋ねをいたしたいと思っております。

まず第 1 点は、市長はこの議案の中の市長意見の中で、また本日の答弁の中でも言うておられるわけですが、「神戸空港の是非を問う住民投票については、構想段階ならともかく、推進の意思形成を終えている現在の状況のもとで、改めて住民投票条例を制定する必要がない。」と拒絶をしておられるわけでありまして。

そこで、お尋ねをいたしますが、平成 8 年 3 月 1 日、これはまだ市長自身が言うところの神戸空港構想段階であります。運輸省の許可がおりておりませんし、いや許可どころか、運輸省に対する許可申請も出ていない段階であります。文字どおり構想段階であります。この段階で私たちさわやか神戸・市民の会高山晃一議員は、神戸空港について、全世帯アンケートに 1 項目加えて市民の意見を聞いてはどうかと質問をいたしたのであります。

これに対して、めったに我が会派にご答弁のない笹山市長が、珍しくお答えになっている。あなた自身の口からこう言うておられますね。まだ工事費も上げていない。これは文章どおりですよ、議事録の文章です。工事費も上げていない、要するに予算化してないということだろうと思うんですけども、工事費も上げていない段階だから、アンケートで市民の意見を聞く必要はない、こう答えているんです。平成 8 年第 1 回神戸市会会議録 447 ページに記録が残っているのであります。

笹山市長あなたは、神戸空港、構想段階であるのに住民の意見を聞く必要はないと言っているわけでありまして。ところが、今は構想段階が過ぎてしまっているから、今さら意見は聞く必要はない、こんな矛盾した意見書がどこにあるんですか。意見書のこの矛盾した部分を削除していただきたい。いかがお考えか、お答えください。

次の質問は、同じ市長意見書の中で、平成 9 年 2 月 19 日に運輸大臣から空港設置許可

を得た、実施設計調査費の補助も得た 鬼の首を取ったように言ってるんですな。だから、調査済みの事業、今さら住民の意見を聞く必要がないと言っているわけです。確かに許可は出ております。

しかし、ここに問題が1つあるのであります。運輸省は、神戸空港の必要性を認めて許可をしたわけではないのであります。むしろこの段階で、震災後のこの段階で必要がないと考えていた節があるのであります。

これは平成8年3月18日の参議院予算委員会会議録第14部35ページに、運輸省航空局長黒野さん この方は現在運輸省の事務次官、事務方のトップであります。この黒野局長は、新緑風会小島慶三参議院議員の質問に対して、「運輸省としても、震災の後のこの段階で、神戸市長さんに対して、空港建設は少しペースを落とすこともあり得ますねと提案しましたが、神戸市は100年・200年の計として空港はどうしても必要な施設だと、極めて熱心にお勧めをされました。したがって、そこまで言われるならば、運輸省としてもおつき合いをさせていただこうということで設置の許可をいたしました。」 明確におつき合いと言っているんですよ。必要だなんて言ってません と答えているわけです。市長は、許可を得た、だから既に着手済み、こういうふう言ってるんですが、運輸省はつき合いで許可しただけだと言っているわけです。

いいですか、笹山市長、運輸省は市営空港だから補助金は 自分がつくれば1兆もかかるでしょうから、補助金は第3種空港は500億が事業費の上限、何ぼかけてもそれまでしか認めない。補助率は2分の1が、しかもこれ上限ですよ、一部は2分の1を切ることもある。250億が上限だから、おつき合いをしてくれただけであります。

この関空から いいですか、この神戸空港、関空から24キロの至近のところに空港が必要だなどと毫も運輸省は考えていないのであります。この点について、運輸省は神戸空港が必要だなどは毫も考えていないのであります、こう私は言ってるんですから、この点について市長さん、運輸省はおつき合いで許可をしたという、この参議院の議事録について、笹山市長、あなた自身はどのように評価をされるのか、お尋ねをいたすわけです。（「何遍も聞くな。」の声あり）

何遍も聞くがな。まともな答弁してくれないから、答弁してくれるまで私は続ける。

質問の第3は、同じく市長意見書の中で、笹山市長、あなたは平成2年3月30日の

これも今までいろいろと出てますけれども、3月30日の神戸市会、全員一致の神戸空港の第6次空港整備5箇年計画への組み入れに関する意見書の議決を住民投票拒絶の理由としているわけですが、この議決の中身をよく読んでみますと、こう書いてある。「近畿圏は、首都圏その他の地域と比べて格段に遅れている空港の整備」こう書いてあるんですね。

確かに当時はおくれてました。朝の7時から夜の9時までしか使えない伊丹の空港だけしかなかったわけでありまして。375回の離発着しかなかったわけでありまして。確かに伊丹の大阪空港のみで、年間13万7,000回の離発着能力しかなかったわけでありまして。ところが、今あなたはこの意見書を出しているわけですからね。今どうですか、ご承知のとおり関空は2本目の滑走路、増強、それこそ着手しているわけですよ。あと数年で完成する。

私は、先日運輸省に確認をいたしました。関空のこれが完成をしますと、関西の航空機離発着能力は、関空が16万回からプラス8万回、24万回になります。伊丹の大阪空港13万7,000回、合計で37万7,000回になるわけですよ、あと数年で。こういう将来のことも考えてくださいよ、数年後なんですから。

この能力に対して、実際の離発着回数実績は、この6日に私は運輸省の航空局、それから大阪空港事務所、この両方に電話をしないとわかんなかったんですね。運輸省の航空局だけではわからなかった。この両方に電話をしてお尋ねをいたしました。歴年の平成9年ベースで21万745回 21万745回でありました。関西における空港の整備は、おこなわれているところではありません。首都圏だって成田と羽田しかないじゃないですか。関西だって、伊丹とあの立派な関西新空港があるわけでありまして。むしろ私から言わせれば能力過剰、おこなわれているところか進み過ぎている。

論より証拠、関西国際空港は平成6年9月4日オープン、この平成10年3月末日で3年6カ月の決算が出ました。何と1,098億円の赤字が累積しているわけでありまして。これは株主である神戸市にも決算書が届いているでしょうから、ご理解のことと思います。規模の大きい近代的な設備を運輸省は国の予算を使って 66%は運輸省が株主ですよ、残りの34%は、神戸市・兵庫県・大阪府・大阪市、12団体が、それから経済団体が持っているわけです。これだけの金を投じてつくったものが、残念ながら能力が、規模が大き過ぎて使い切っていない。1,098億円の赤字を出しているわけでありまして。

こういう状況ですから、笹山市長さんが、あのあなたがおつくりになった意見書、住民投票条例に地方自治法の規定に従って付さなければならぬ意見書をお書きになるときに、いろいろ調べてくださいよ。こういうように関西は航空機の離発着能力が余っているんですよ。あなたは100年・200年の計というふうに運輸省の黒野さんに言って、泣きついて許可をおろしてもらったようですが、100年・200年って、あなたおわかりになるんですか。日本の人口は、あと38年たったら、厚生省の人口問題研究所の厳しい見方あそこは3種類出していますが、厳しい見方からしますと、1億切る。その後また50年たったら、今度は6,000万切ってしまうんです。半分じゃないですか。そういう状況の中で、100年・200年の計って、一体どういう意味があるの。

私は、以上の理由から、この平成2年3月30日の空港促進議決は、その重要な平成2年3月30日のあの議決はですよ、重要な部分で、すなわち関西は空港整備がおこなわれているという一番基本的な部分において、きょう今の段階では事実から余りにも離れ過ぎていると言わざるを得ないと思うのであります。

したがって、この平成2年の議決を根拠とする笹山市長の意見書の住民投票拒絶の表現の部分は、全く現在としては根拠を失っているわけでありましてから、この部分についても削除をしていただきたい。市長のお考えをお尋ねいたします。

簡単明瞭で結構です。削除する、削除しない、どちらかで結構であります。大変時間が過ぎてますから、ぼちぼち次に予定のある方々がいらっしゃいますから、イエスかノーかだけで結構。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 簡単でおっしゃいましたので、削除しないというのが前提でございますけれども、平成2年3月、議決をしていただいておりますが、そのときに需要予測あるいは調査をしておりますけれども、これは大阪国際空港が存続するという前提で実施をいたしております。それで、なおかつ関空と大阪空港あるいは神戸空港が絶対必要であるということが前提で来ております。

もう1つは、構想というのはいつだということですね。これは私から言わせますと、昭和21年です、構想ということでしたら。ところが、そうじゃなくて、実際に始まったのは、途中抜けておりました、昭和47年ですね。そういうことですね。それから、57年、これは相当構想段階が煮詰まってきた段階ですね。

ですから、一般的に構想があって、基本計画ができて、基本設計をして、事業にかかる、これが順序なんですね。ですから、実際に話として進んでおりますのは、構想の段階というのは、議会で議決をいただく以前ですね。少なくとも57年には具体的に出ておりますから、その時点が1つの話の区切りといいますか、分かれ道ではないか、こういうぐあいに思います。

それでは、あと助役から申し上げます。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 平成8年3月の高山先生のご質問で市長答弁があるということで、調べてみました。447ページに市長の答弁が載っておりますが、ちょっと読み上げます。「空港の問題は、きょうあすに着工するようなお話でございますけれども、工事費は上がっておりませんので、ごらんいただきたいと思っております。」以上、これだけです、市長の答弁は。おっしゃるようなことについてのコメントはない、そのように思っております。

それから、参議院での評価の問題でございますが、先ほど来お答えを申し上げておりますように、我々平成9年の2月に設置許可をいただいております、これは非常に大事なことで、そのように思っています。

以上です。

(「議長18番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 18番佐藤けん一郎君。

18番(佐藤けん一郎君) 簡単に、削除はしませんと言うんで、これで宣戦布告を受けたようなもんだから、私たちは私たちが腹を決めて頑張っていくということを決意表明するところでございますが、しかし市長さん、あなたの答弁、矛盾があるんですよ。昭和21年が構想だと、とんでもないですよ。昭和47年、昭和48年には空港は要らないという議決と市長の意見表明があったんじゃないですか。何が昭和21年ですか、とんでもない話だ。このことを申し上げておきます。

以上。

議長(長谷川忠義君) 次に、22番吉田基毅君。

(22番吉田基毅君登壇)(拍手)

22番(吉田基毅君) 自由民主党みらいを代表しまして、市長及び当局に質問をいたします。

これまで各会派の質疑を聞いてきまして、幾つかの論点に集約されるのではないかと思います。まず、1つ目が神戸空港のメリット・必要性の観点から、2つ目が逆に神戸空港

をつくることによるデメリットがあるのかないのかの観点から、3つ目がそれでは住民投票になじむのかどうかの観点からではないかと思えます。それぞれのご答弁をほぼ理解するものでありますが、確認する意味を含めて以下数点、質問をいたします。

まず、経済活性化と税源の涵養策としての21世紀の神戸の基盤づくりについてお伺いをいたします。

現在の神戸経済を見ますと、震災による影響と全国的な金融破綻に象徴される不況の影響のダブルパンチにより、危機的な状況にあるという認識は衆目の一致するところであります。

また、神戸市財政を見ましても、膨大な震災復旧・復興、市民の住宅をはじめとする生活再建施策によりまして、財政面でも危機的な状況にあることは確かであります。

このような四面楚歌の状況下で、21世紀の神戸のまちをどのように形づくっていくかが我々が取り組むべき1つの重要なテーマであります。

まちづくりというのは、ハード面だけではなく、そこで住み、働き、学ぶという充実した市民生活を送ることができるという、ソフト面を含めての概念であることは言うまでもありません。

そこで、質疑の1つ目は、神戸空港の経済効果について、この不況の中で十分な経済効果が本当に期待できるかの点であります。これについては、この不況のもとでの航空需要の伸びの実績が1つの視点になると思いますが、今後の航空需要の予測を含めてお伺いいたします。

また、経済効果について、好況時に空港の経済効果はあらわれるのか、それとも不況時、経済の低迷期に経済効果はあらわれるのか、またどちらの時期にこそ空港のインパクトというものにより期待すべきなのか、そのような点についてご所見をお伺いいたします。

また、市財政が逼迫している中で、今後とも福祉・教育・住宅等、市民生活の安定・向上に不可欠な施策について、工夫をしながら充実していく必要がありますが、そのような財源をどこに求めているのかをお伺いいたします。

経済低迷により税も低迷している中で、財源の涵養施策について、これまで神戸市が行ってきた実績を踏まえ、どのような取り組みを今後されていこうとしているのか、またそういった観点での神戸空港の位置づけをわかりやすくご答弁をさせていただきたいと思えます。

第2点目として、神戸空港の環境面、財政面についてお伺いをいたします。

市民が神戸空港に危惧されていることは、神戸空港の環境面と財政面ではないかと思えます。環境面は、市民生活に直結する大きな論点であります。かつて関西新空港に反対決議したときの論点も、航空騒音をはじめとする環境面が大きな問題であったと記憶をしております。

当時は公害が大きな社会問題となっていたことなど、時代背景も大きく異なっていると思えます。当時の計画と比べ、現在の神戸空港計画は環境面において格段の違いがあると思えますが、そのような点を具体的にご答弁をいただきたいと思えます。

また、神戸空港について、環境保全、環境創造型の空港、エコアップエアポートとしてつくっていくとのことですが、その理念と決意を改めてお伺いをいたします。

次に、財政面については、要は土地が売れるのか売れないのかにかかっていると思えます。これまで神戸市はポートアイランド・六甲アイランドを順調に処分してきました。ポートアイランド2期については、確かに震災と不況の影響もありますが、これから本格的

に処分していくということだと理解をしております。

神戸空港は、都心に直結した空港でありますし、そのような空港を核とした前例のない臨海部の新たな都市創造事業であります。関西国際空港のりんくうタウンとも立地がまったく異なることは言うまでもありません。

そもそも神戸空港島と比較・検討するような事例もこれまでなかったのではないかと思います。非常に潜在的に魅力のある新しい都市の創造である空港島の土地処分の成算について、マクロの観点からご所見をお伺いいたします。

第3点目として住民投票についてお伺いいたします。

今回の直接請求は、大事なことは自分たちで決めようをスローガンにされてきましたが、そこで少し立ちどまって考えたいと思います。例えば原発とか米軍ヘリポートとか、地域にとっての迷惑施設と地域活性化施策とが一体となって、地域に国とか第三者から提案されている場合、地域としてそれを受け入れるかどうかという場合、大きな選択の岐路に立たされることがあります。そのような場合には、住民投票という議会制民主主義の補完制度を活用することは、1つの意味のあることであると考えられます。

しかし、神戸空港の場合は違います。神戸空港は、議会と市で十分に議論し、神戸空港についてはこのようなメリットがある、またデメリットは最小限に抑えるように工夫をし、またそのようにできるという結論を現在得ております。

それでは、一体何を市民に尋ねるかということが不明であります。神戸を単なるベッドタウンにしますか、衰退させていいのですか、それとも神戸を今後とも働く場も確保された活気ある都市としていきますか。そのようなことを尋ねる必要があるのかということでございます。

我々責任ある議会人として、議会制民主主義のもと神戸市のあるべき方向については、これまで真剣に論議を重ねてきましたが、そこでお尋ねしたいのは、住民投票はどのようなテーマの場合に有効であるのか、また住民投票のデメリットとしてどのようなことが考えられるかについてお伺いをいたします。

以上であります。(拍手)

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 笹山市長。

市長(笹山幸俊君) 吉田議員のご質問に、まず2点ほどお答えを申し上げます。環境面と財政面についてお答えを申し上げたいと思います。

特に航空機騒音対策という面でいろいろと議論になったのは、先ほどお話がございましたとおりでございます。ちょうど公害問題が44～45年から始まって、非常に華やかな時代でございましたが、そういった時代にこの問題が出てきたのは確かです。実際にいろいろと検討する中身で、騒音の基準適合証明制度というのが、そういった背景の中で昭和50年に航空法に導入されておまして、順次同基準が強化をされております。

これはどういうことかと言いますと、航空機自体の騒音の低減をさせるということで、一定の基準に適合していなければ、原則として航空の用に供することができない、こういう内容のものでございます。

そのときに、実際に話になったのが1980年代でご承知のようにB767が引っかかる、こういうことです。それから、1960年代の旧タイプの航空機B727が騒音をオーバーする、

こういうことが出ておりました、現在機材も入れて計算をしてみますと、このときの10分の1になっておるといふことでございます。

しかし、平成6年の航空法のいわゆる適合証明制度が強化されておりますので、恐らく平成14年の4月以降にはまた新しい基準が出てまいろうかと思ひます。それが対象となるものは、いわゆるまだ残っておりますけれども、よく言われますがトライスターそれから737、747、こういった航空機はその時点で消えるということになっております。

そういったことで全体的に世界じゅうといひますが、航空機の機能がより改善をされて騒音レベルが低減していく、こういう前提になっておりました、実際にそれが実施されると、こう思っております。

たまたま神戸空港の場合は海上に計画しておりますので、居住地との距離を確保しておりますので、こういった騒音の問題は飛行場設置に関するアセスメントの中で明らかにしておりますように、うるささ指数はすべて海上の範囲内で70をクリアしてある、こういうことでございます。環境上の問題はない、こう思ひます。

それから、環境保全型の空港というものをやはり考えるべきではないか、こういうご指摘でございますが、これもそういった問題もございますので、できるだけポートアイランドの沖の海上空港として計画をした限りは、少なくとも公害等に関する問題はクリアするという前提でございます。

もちろん公害防止対策は徹底を図るといふことにはなりますが、神戸市の環境保全基本計画を策定いたしておりますが、水環境の保全と創造計画というのが項目に上がっておりますが、これは何かと言ひますと、いわゆるご指摘がございましたようにエコアップエアポートづくりと、こういうような表現をしておりますが、これは具体的にはまず海水面との接触部分、いわゆる外周護岸、普通ですとコンクリートで擁壁をつくるということになりますが、それをできるだけ傾斜積みの石積みで護岸をつくるということが1つ、それから浅場をつくる、こういうようなことも考へております。これは傾斜護岸といひますのは、非常に海水の浄化にも役立ちますし、藻が発生しますので、お魚もそこにくっついてくると、こういうようなことがございます。そういうことで海水の浄化にもつながるといふことです。

それともう1つは、空港島の西部に人工ラグーン これはラグーンとよく言っておりますが、いわゆる海水浄化の池でございます。また、そこに砂浜あるいは磯浜、こういうものをつくって周辺のいわゆる水環境をよくしていくというやり方でございます。

そういったことでできるだけ周辺の環境の保全を図っていく、それともう1つは埋め立ての用材として神戸港内のしゅんせつをする必要がございます。汚泥が相当まだ残っておりますので、底質改善ということで汚泥を島内に入れる、そういうことで港内の底質改善を図って、生物生息の空間を再生創出する、こういう考へ方、この3つの考へ方で現在進めさせていただいております。

それから、陸地側に対しては、埋め立て用材として建設残土、こういったものも勝手に放置しないでここへ入れていただくといふこと、それから公害問題で市街地にずっと長くいろいろと問題のある事業所、工場というものが実はございます。そういった方々にこのポーアイ2期の方へ移転をしていただく、あるいはその関連の企業とすれば、空港島へ移転していただく、そういうことで市街地の環境改善を図るといふこと、それから地域冷暖房、そういった問題はその地域地域でやっておりますので、普通のやり方でやればと、こう思っております。

4点ほど新しい考え方で、それぞれ環境整備を図っていくということで進めさせていただきたい、こう思っております。

それから、財政面でございますけれども、ご指摘がございましたように、都心に非常に近いところでございますから、都市の機能と直結したような格好になります。そういう意味で相互に機能を高めるといって機能を持っておるわけでございます。外国にもこういった例が実際にありますので、そういったことが今、大分10年、10数年前からやって、それが今現在相当成功しているという例も実際にございます。

そういう意味で、都心に近いということが非常に利用する側にとってはいいんじゃないかと思えます。臨海部での新たな創造ということで、今まで余りない空港島ではないか、こう思っております。

それから、関連用地といった用地がございませぬけれども、これはそういった意味で非常に希少価値というんですか、面積が少ないですから、企業によっては非常に有効に使えるということがございませぬ。他では確保できないというような希少価値ですけれども、そういうものの性格を持っております。

それともう1つは、面積も最小限にしておりますから、これも余分に増築したりすることが余りできないような状態でございます。そういったことがアクセスの優秀さに加えて非常に都心に近い、付加価値の高いものになるんじゃないかな、こう思っております。

ですから、現在いろいろと説明をしておりますけれども、航空機の使用業者あるいは関連事業の業者の方々から、現在土地処分について問い合わせ等も来ておる段階でございます。

以上、私からお答え申し上げました。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 前野助役。

助役(前野保夫君) 私から、税源涵養施策を含む財政運営についてご答弁を申し上げます。

我が国経済の長期的な低迷の中、神戸市の財政状況もご指摘のとおり極めて逼迫をいたしております。そのことは極めて厳しく受けとめておりますが、そのために私ども財政運営の基本方針としては、1つはやはり不断の行財政改善の推進をやっていく必要がある、もう1つはやはり税財源の涵養を積極的に取り組んでいく必要があるという2点であろうかと思えます。

特に神戸の早期の復興をなし遂げ、21世紀に向けたよりよいまちづくりを進めていくためにも、中長期的な視点から税財源の涵養を図る施策の推進が重要であることは申し上げます。

そのために神戸経済の本格復興を市政の最重要課題と位置づけ、既存産業の再建支援あるいは高度化の促進、そしてまた一方では新産業の誘致・育成などに全力を挙げて取り組んでいるところでございます。

さらに、これまでも神戸の経済基盤を強化し、雇用の場をふやし、市民所得を増加させるために、ポートアイランドあるいは西神工業団地をはじめといたします住宅団地なり、あるいは産業団地の造成、これを積極的に推進し、税源の涵養に努めてきたところでございます。

その結果、平成 8 年度決算において約 390 億円の税収効果を生み出しておるのはご案内のとおりでございます。これは単年度の 390 億円でございますけれども、これは毎年度続くということで極めて大きな税源涵養であるというふうに考えております。

これからも産業団地などへの企業誘致を積極的に図り、市民所得の増加とこれに伴う税源の涵養、あるいは税収の確保に向けて取り組んでまいりたい、かように考えております。

その中で神戸空港は、これら新産業の誘致なりあるいは既存産業の活性化など、幅広い分野にわたって効果をもたらし、神戸経済の復興に貢献する都市基盤であるとともに、神戸が都市として活力と魅力を保ちながら、市民に安定した就業の機会を確保し、提供していくために大きな役割を果たすものであるというふうに認識をいたしております。

なお、税収効果につきましては、午前中に答弁いたしましたとおり、空港整備本部の調査で、平成 22 年度で 4,000 億円の市内の所得増加が見込まれておりまして、これをもとに考えますと約 300 億円の税収増が推測できるところでありまして、本市財政に大きく寄与するものであるというふうに考えております。

以上でございます。

(「議長」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 山下助役。

助役(山下彰啓君) 私の方から、経済の活性化の問題と、住民投票についてお答えを申し上げます。

最近の経済成長と国内航空旅客数の関係について見てみますと、景気の低迷が続いている状況にもかかわらず、国内旅客数は平成 9 年度までの 5 年間で年平均約 5 %と、経済成長率を大きく上回って堅調な伸びを示しております。

今後の国内航空需要につきましては、国の 7 空整予測によれば増加を続け、平成 9 年度で 8,556 万人の旅客数は、神戸空港が開港いたします平成 17 年時には 1 億 420 万人に達するものと予測をされております。

この中で神戸空港の需要は、開港時に 300 ~ 400 万人と算定をされ、神戸市による予測値 340 万人はこの中に含まれており、神戸空港には十分な需要が見込まれます。このような航空需要の伸びから見て、空港の整備による経済効果は十分に期待できるものと考えております。

特に震災後の神戸におきましては、失業率は全国平均の 4.2 %を上回る 5 %と大幅に悪化をしております、不況下にこそ空港のインパクトによる景気浮揚が期待される、そのように思っております次第でございます。

住民投票についてお答え申し上げます。

意見の中でも述べておるとおりでございますが、神戸空港計画については、議会にお諮りをしながら、1 つ 1 つ順を追って手続を行い現在に至っており、議会制民主主義のルールに基づいて最大限の市民参加も図りながら進めてきたところです。このルールを尊重し、これに基づいて市政を推進するのが努めである、このように考えておるわけでございまして、既に意思形成を終え着工段階に入っていることを考慮いたしますと、住民投票にはなじまないものがあると思っております。

どのような案件が住民投票制度になじむかにつきましては、専門家の間でも意見が分かれる部分がございますが、一般的には国でも検討されておる市町村の合併の問題、あるい

は市民に特別の負担を求める場合、重要な案件について長と議会とが対立しているような場合などは、住民投票になじむものとされておりま。

一方、外交やエネルギー政策など地方自治体の権限に属さない問題、あるいはいわゆる迷惑施設の建設など、重要であっても専ら一部の特定の地域にかかわる問題、高度に専門的・技術的な問題、予算や組織・人事に関する問題、総合的で長期的な検討を要し、多様な選択肢が存在する問題などは、住民投票になじまない、そのようにされておりま。

また、住民投票を実施した際のデメリットとしてコメントをいただきたいということですが、指摘をされているものは、長や議会の責任回避につながる可能性がある。住民が合理的な意思決定を行えない可能性がある。結果が僅差であれば、住民の間に感情的なしこりを残す可能性がある。少数派の抑圧に利用される可能性がある。こういった指摘がなされているのが現状でございます。

以上です。

(「議長 22 番」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 吉田基毅君。

22番(吉田基毅君) ただいまのご答弁をいただきまして、特に本当に神戸のまちというのはただいま不況の真ただ中にあります。そういった中にこそ、こういう空港の経済効果というものが非常に発揮されるということでありまして、これはぜひ平成 17 年の開港に向けて着実に進めていかなければならないというふうに思います。

また、神戸のまちを思い起こしますと、港が開港して 130 年ということでありましてけれども、神戸のまちというのはやはり港とともにこのまちが、今現在の成り立ちがあるかと思ひます。

ですから、やっぱり我々はこれから 10 年先、20 年先、50 年先を見据えて、その中で空港があればすべて解決というんじゃないで、空港はその 1 つであるという、そういう認識で進めてまいりたいと思ひます。

以上で終わります。(拍手)

議長(長谷川忠義君) 以上で質疑は終わりました。

これよりお諮りいたします。

第 68 号議案を空港等に関する特別委員会に審査方を付託することにいたしたいと思ひますが、本件採決の方法は……

(「議長、動議。」の声あり)

議長(長谷川忠義君) 高山議員。

3番(高山晃一君) 委員会への付託に関しまして、動議を提出いたします。

私は、既存の空港等に関する特別委員会に付託するのではなく、新たに委員会を設置するなど、特別な体制でこの議案の審査に当たることを提案申し上げます。

その理由としまして、この議案が特殊な議案であるということです。きょうの本会議の状況からもわかることですが、政令指定都市で初めての直接請求であり、有効署名数が 2 万 3,000 で足りるところが、はるかに上回る 31 万人も集まりました。これらの重

みを市会はどのように受けとめて審査していくのか、極めて重要です。

また、この議案は、神戸空港建設の是非そのものを審査することに主題があるというよりも、むしろ住民投票をとるべきかいなかを審査することに主題があります。

よって、たまたま存在している空港等に関する特別委員会に付託するのは軽率であり、筋が通りません。また、空港に関する特別委員会に含まれない会派が存在することも問題です。

さらに、市会運営委員会で、会議録を作成しないことが決まったようですが、これも問題です。歴史的な事件に対してだれが何をしゃべったのか、記録のない話し合いでけりをつけようとするに署名をした市民は納得するでしょうか、疑問です。

以上の理由から動議を提出いたします。

以上です。

議長(長谷川忠義君) ただいま、高山議員よりお聞きのとおり動議が出されましたが、動議の提出には他に1人以上の賛成者を要しますので、賛成の方のご起立を願います。
(賛成者起立)

議長(長谷川忠義君) 所定の賛成者がありますので、動議は成立いたしました。

よって、本動議を議題とし、直ちに起立により採決をいたします。

本動議のとおり決することに賛成の方の起立を求めます。

(賛成者起立)

議長(長谷川忠義君) 起立少数であります。

よって、この動議は否決されました。

議長(長谷川忠義君) それでは、第68号議案を空港等に関する特別委員会に審査方を付託することに賛成の方の起立を求めます。

(賛成者起立)

議長(長谷川忠義君) 起立多数であります。

よって、第68号議案は、空港等に関する特別委員会に審査方を付託することに決定いたしました。

議長(長谷川忠義君) 以上で本日の日程は全部終了いたしました。

この際申し上げます。

次回本会議は、来る11月18日午後2時より開きます。

なお、ただいま在席の各位には、文書による開議通知は省略させていただきますから、さようご承願いたします。

本日はこれをもって散会いたします。

(午後6時36分散会)