

監 査 公 表 第 1 1 号  
平成 1 4 年 1 2 月 2 6 日

|         |   |   |   |   |
|---------|---|---|---|---|
| 神戸市監査委員 | 近 | 谷 | 衛 | 一 |
| 同       | 寺 | 坂 | 光 | 夫 |
| 同       | 福 | 浪 | 睦 | 夫 |
| 同       | 吉 | 田 | 謙 | 治 |

監 査 公 表

地方自治法第 2 4 2 条第 1 項の規定により提出された住民監査請求（平成 1 4 年 1 1 月 2 6 日及び 1 2 月 5 日受理）について，同条第 4 項の規定に基づき監査を行った結果を同項の規定に基づき公表します。

記

請求人　Ｕほか 1,176 名

## 第 1　請求の要旨

平成 14 年 11 月 7 日及び 12 月 5 日に提出された措置請求書並びに 11 月 25 日及び 12 月 5 日に提出された補正文書によると、請求の要旨は次のとおりである。

神戸市はポートアイランド沖を埋め立て、第 3 種市営空港を建設する事業（以下「本件事業」という。）を計画し遂行している。市民の多くが反対する本件事業は次の点で違法であるので、神戸市長に対し、本件事業に関連する平成 14 年度予算（511 億円）および残りの予算の支出差止めを求める。

### 理　由

- 1　神戸空港はその設置位置が、西方向のみの離着陸に依存する上、既存の関西空港・大阪空港の航空路と競合し飛行の危険性が高く、港湾の出入口に位置するため船舶航行への妨害並びに港湾機能への重大な阻害を引き起こし、神戸市民の身体・生命・財産を高度な危険にさらす。本件事業は、航空法・港則法・海上衝突予防法・海上交通安全法・電波法・地方自治法 2 条 1 4 項に違反する。
- 2　建設地は瀬戸内海域であり、空港の設置や売却目的の埋立は許されない。埋め立てによる潮流への影響から大阪湾の水質を悪化させ、航空機と自動車による排気ガスは大気汚染を増大させ航空機騒音は環境を一変させる。海砂の記載をせず公聴会を中央区でしか行わない手続きの違反に加え、環境アセスメントは不十分であり、瀬戸内海環境保全特別措置法・地方自治法・環境基本法・自然環境保全法・公有水面埋立法・神戸市環境影響評価等に関する条例・神戸市民の環境をまもる条例に違反する。
- 3　巨額な財政赤字の中、空港建設の必要性は明らかでなく、需要予測は説明・検証不能な杜撰な内容である。建設費用と起債償還の費用は実現不可能な埋立地の売却に依存しており市民への打撃的な大幅な負担増は明らかである。関連施設・事業を含めた全費用は未だに明らかになっていない。本件事業は地方自治法・地方財政法に違反する。

## 第 2　監査の結果

### 1　請求人の主張する理由 1 について

（1）神戸空港については、国の第 6 次空港整備五箇年計画において、空域調整等の課題解決

を条件とした予定事業に位置付けられていたが、空域調整案について地元の基本的な了解が得られたことにより、平成 7 年度に国の補助事業として採択され、航空管制を専管する旧運輸省（現国土交通省。以下同じ。）において、航空機の航行上安全面等に問題がないと認められ、平成 9 年 2 月に旧運輸大臣（現国土交通大臣）から飛行場設置許可を得ており、違法性は認められない。

- （２）神戸空港の設置に伴う海上交通及び港湾機能との調整については、学識経験者、海事・港湾関係者及び関係行政機関等が参加した神戸空港に係る海上交通問題検討委員会等において、専門的な調査検討及び調整が行われ、その検討結果を踏まえ、神戸港における海上交通の安全を所管する神戸港長より、空港島の設置に伴う海上交通の安全確保については支障ないとの同意を得たうえで、港湾審議会で神戸港港湾計画への空港島の組み入れが平成 9 年 3 月に承認されたものであり、違法性は認められない。

## 2 請求人の主張する理由 2 について

- （１）瀬戸内海海域での埋立については、瀬戸内海環境保全特別措置法に基づく埋立についての基本方針によって、埋立は厳に抑制すべきであるとされているが、一定の要件を満たす埋立については認められている。

空港島の土地利用計画については、その目的、内容及び環境に与える影響等について、旧環境庁（現環境省）の意見を踏まえた旧運輸省の審査を得たうえで、港湾計画の変更（平成 9 年 3 月）及び公有水面埋立免許の取得（平成 11 年 6 月）に至ったものであり、違法性は認められない。

- （２）神戸空港計画に係る環境影響評価については、神戸市環境影響評価等に関する条例、神戸市環境影響評価要綱等に基づき、適正な手続きにより実施されており、また、その予測手法や予測結果の評価等に関しては、環境分野の専門家である学識経験者で構成された神戸市環境影響評価審査会で適正な調査審議がなされていることから、違法性は認められない。

環境影響評価における潮流と水質の予測結果によると、流況が変化する範囲は空港島周辺に限られ、また、水質に及ぼす影響も軽微であり、大阪湾全体の潮流と水質に影響が及ぶものではないとされている。

環境影響評価における二酸化窒素の予測結果によると、空港島利用による影響は軽微であるとの結論を得ている。なお、神戸空港整備事業及び空港関連整備事業等に係る環境影響評価について、平成 8 年 3 月に兵庫県知事意見として、公害防止及び自然環境保全の見地から検討した結果、その内容はおおむね妥当である旨の見解を得ている。

神戸空港については、航空機騒音の影響が住居地に及ぶことを避けるため空港の位置を海上に選定するとともに、航空管制を所管する旧運輸省の助言を得て設定された飛行経路等を前提に実施された神戸空港整備事業及び空港関連整備事業等に係る環境影響

評価において、環境保全目標を満たすことが確認されている。

海砂については、空港島の地盤改良や護岸等の構造材として用いられ、空港島埋立事業に係る環境影響評価書等に、その量が記載されている。また、空港島の公有水面埋立免許願書の添付図書にも同様の内容が記載されている。

空港島埋立事業に係る環境影響評価においては、環境影響評価書案によると、作業船等の稼働及び埋立地の存在による水質等の影響は、空港島周辺の海域上に限られており、また、工事用車両の走行による騒音等の影響は、走行ルートとなるポートアイランド地区において比較的大きいと想定されることから、中央区を関係地域に定めたとうえで公聴会が開催されている。また、神戸空港整備事業及び空港関連整備事業等の環境影響評価においては、航空機騒音を勘案のうえ、東灘区から垂水区までの7区を関係地域に定めたとうえで公聴会が開催されている。

### 3 請求人の主張する理由3について

神戸空港の必要性、需要予測等については、議会を通じ、また「神戸空港ニュース」やパンフレット等により、具体的に市民に説明してきていると認められる。需要予測については、旧運輸省の専門的、技術的な検討を経たとうえで、十分な需要があるということで国の補助事業の予算が認められている。なお、需要予測は本来、計画策定等のために行うものであるが、今年度、国の交通政策審議会航空分科会空港整備部会において、新たな需要予測の考え方が示されたことにより、神戸空港についても、最新の情報と新たな予測手法により需要予測の精査が行われており、その内容について、学識経験者からなる「神戸空港需要検討会」において、第三者の専門的立場から調査・審議が行われ、妥当なものと評価されている。

本件事業に係る事業費、財源、事業期間、起債発行予定額・償還期間、空港島土地処分計画等については、平成10年10月に公表した財政計画において明らかにされており、その財源としての市債の償還は、空港島の土地処分、地方交付税及び空港の管理収入等を充てる計画であることが説明されている。また、平成10年11月の市会決議により、空港建設にあたって市税は一切投入せず、土地処分が計画どおり進まない場合でも、その負担を市民に転嫁しないことが明らかにされている。関連事業費であるターミナル事業費については、事業主体や事業手法が未定であったため財政計画に含んでいないことが説明されてきたものであるが、第3セクター方式による株式会社を設立してターミナルビルの整備運営を行う基本方針が定められ、平成14年度予算において、市出資等の事業費4,990,000千円が計上されている。

従って、これらの点についても本件事業に違法性は認められない。

以上のとおり、請求人の主張にはいずれも理由がなく、神戸空港事業に関連する平成14年度予算の支出差止めについては、措置の必要を認めない。

なお、請求人は神戸空港事業に関連する平成 14 年度予算および残りの予算の支出差止めを求めているが、「残りの予算」については、「神戸空港事業に関連する」とだけの記載で、どの範囲の事業をいうのか明示されておらず、また、当然のことながら議会における予算の議決もないので、具体的な額も明らかでない。よって対象の行為等は特定されているとは認められないため、本件住民監査請求の対象とならない。