

続

徒然  
つれづれ

## 神戸の春

桑野 巍

「京都をどう思いますか」と聞かれたので「京都市には観光資源は沢山あるが海がない。その点神戸には南側に海がある。だから明るい」と答えた。京都勤務の時、市幹部との懇親の席でのこと、幹部氏はいやな顔つきだった。彼はここは京都なのになぜヨイショしないのか、とでも思ったに違いない。その時以来、自分の勤務する都市の悪口を言ったり、単純に評論してはならない、と思うようになった。口は禍の元なのである。

それから半年後、神戸勤務となり着任早々神戸市の幹部と懇談した。その時のあいさつで「東京の大手銀行の転勤希望地アンケートによると、一位がダントツで神戸、二位仙台、三位広島の間」と紹介し「神戸で働けるのは幸せ」と申し上げたら笑顔で歓迎された。

その日の夜、神戸市の中堅幹部との軽目の食事会に出席、ビールが回ってくる。彼らの中の一人が「我が社は人工島のポートアイランドを造成した。今度は飛行場をつくりたい」と発言した。彼らは都市開発の夢を持っているな、と思った。それにしても自分たちの勤務する市役所を“我が社”と言いつつしたのは驚いた。

あれから20年余り経つ。ポートアイランド沖に本当に飛行場が完成した。昔話もさることながら「どんなところやろう」という気分が持ち上がり空港を見に行った。開港直後でそこは見物客で混雑していた。「陸から、空から、海から神戸を見学」と銘打った観光ツアーも盛んだ。空からというのはポートアイの超高層ホテル30階からの展望、陸からは空港ビルの展望デッキから、海からは観光船からというわけだ。

クルージング風の観光船に乗船、船のデッキはまだ風が冷たかった。それでも空港西側の明石大橋の方向に飛び立つ飛行機は気持ちよさそうだった。ただ大阪湾の上空はこれでさらに過密になり、こんな状態が続くけれども「大丈夫だろうか」が脳裏をかすめた。南方方向に肉眼でも見える関西空港を遠望しながら心配が高まった。

これで阪神地区では3つ目の空港だ。これでは空

港がひしめいている感じだが、とにかく機の安全を祈るしかないのか、と思ったりもした。神戸空港は無駄だとか不必要という声も聞こえたが、半面神戸市は苦難を重ねながらよく築造したものだとも思い、複雑な気持ちにもなった。

国土交通省は関西空港を西日本の国際拠点空港、伊丹を国内線基幹空港、神戸を神戸市やその周辺の需要に対応する地方空港と位置づけ、利用客のすみ分けを図っているが、果たして今後の利用度はどうなのか。JRとの競争もわかるが、空港と名のつく公共の社会基盤施設なのだから、もっと効率的な管理運営はできないのか、検討の必要があろう。例えば3空港の管理運営を1つの公的団体で管理してはどうか、と思ったりもした。

神戸空港発着機の搭乗率はこれまでのところソコソコのようにだが、神戸市の想定である年間利用者319万人達成できるのかどうか。それと周辺の新しい埋立地の売却、活用が遅々としている点も気に懸かった。神戸空港はあくまで地方空港だが、もしかして経営主体の神戸市は「国際空港化を狙っているかも知れない」という話も耳にした。

関西圏には半径25km圏に3空港がひしめき、足の引っ張り合いが続いて、共倒れになるのではないかと、という厳しい見方もあり、空港をめぐる不協和音現象も予想される。近畿は一つの発想かが問われているともいえる。いずれにしても3空港がそれぞれの機能を発揮することと互いに補い合って発展してほしい。

神戸は海の港を中心に発展してきたまちだが、これからは空の港も加わり、新空港が21世紀の新たな交流窓口として、一段の機能アップが図れるのかどうか、住民は静かに見守っている。

無残で悲しい大地震から10年余り、ショックからようやく立ち直った神戸に空港完成で本物の春が訪れるかどうか、注目したい。今はあまり聞かなくなったが「株式会社神戸市」が真の実力を発揮する日を待とう。

（自治大阪編集委員会顧問  
時事通信社元大阪支社長）