

報告 関西 3 空港一体運営に向けた神戸市の取り組み

神戸市みなと総局空港事業担当局長 香川 賢次

【神戸空港の概要と歴史】

- ・ 神戸空港は空港整備法に基づき整備された旧・第三種空港。現在は空港法に基づく地方管理空港である。
- ・ 最大のセールスポイントは大都市の都心に近い、本来 24 時間運営可能な海上空港であるということだが、ポテンシャルは十分に活かされていない。
- ・ 運用時間は 7 時から 22 時の 15 時間。アクセスはポートライナーが中心で 65%、自家用車が 20%。リムジンバスの利用は低調。
- ・ 年間旅客数は約 250 万人。利用目的は観光が 40%、ビジネス利用が 35%。アウトバウンドとインバウンドの比率は 6：4 となっている。発着地別の利用状況によれば大阪からの利用はそれほど多くなく、関空のマーケットとはあまり競合していない。
- ・ 路線は ANA、エア・ドゥ、ソラシドエア、スカイマークの 4 社 8 路線、1 日 30 便。開港時は JAL、ANA、スカイマークの 3 社 7 路線 27 便だった。
- ・ 神戸空港のランニング収支は約 1～2 億円の黒字。赤字だと報道されるのは、空港本体の整備事業費の起債償還を加味すると着陸料等の収入だけでは賄えず、別会計から借り入れているため。着陸料収入を増やすためには、増便と機材の大型化が必要である。

【関西 3 空港の一体運営に向けて】

- ・ 平成 17 年 11 月の 3 空港懇談会で、「神戸空港は、国内航空需要に対応する地方空港。運用時間は 15 時間、発着回数は 1 日 60 回、2 万回程度」とするよう国交省から提案があり、関係者がこれを了承したという経緯がある。
- ・ その後 10 年の歳月が経っていることから、ニーズに対応した形でもう少しフレキシブルな運用をしていく必要があると考えている。運用時間の延長、発着枠の拡大が課題である。
- ・ 関空・伊丹のコンセッションでは、平成 26 年 7 月に公表された実施方針で 3 空港一体運営という方向性を提案いただき、意義深く受け止めている。
- ・ 我々も、3 空港一体運営によりそれぞれの空港の能力をフルに活用することによって、関西全体の航空需要拡大に貢献できると考えている。

【一体運営に向けた神戸市の取り組み】

- ・ 神戸空港をコンセッションによって民間事業者に委ねることができるよう、空港条例を改正した。
- ・ 関空・伊丹の運営権者との協議・交渉に入っていく準備として、2 億円の予算によりノウハウを持つ専門機関に必要書類の作成を委託した。

【神戸空港を取り巻く現在の状況等】

- ・ スカイマークには 1 日も早く再生の道筋を付けていただき、引き続き神戸空港を西の拠点として、しっかりネットワークを張っていただけるよう願っている。

#### 【神戸空港を活用すべき 3 つの理由】

- ・ 「地方創生」を進めるうえで神戸空港の活用は欠かせない。地方創生とは、地域の中でいかに人・モノ・カネを循環させるか。神戸空港とともに人の定着を図るような政策を進めていくことが大切。自分たちの住む地域で作られた財・サービスを消費するというのが、地域所得の増加につながる。
- ・ 関西 3 空港一体運用によって神戸空港の効率的な運用が実現し、使い勝手が良くなることが、「利用者」にとって大切。
- ・ 神戸という都市の「ポテンシャル」を活かすために、神戸空港の活用が欠かせない。
- ・ 神戸空港の活用とは、規制緩和を突破口とした一連の地域活性化である。

#### 【関西 3 空港の役割分担と神戸空港の規制】

- ・ 10 年前の関西 3 空港懇談会の合意において、神戸空港は、国内線のみ、運用時間は 7 時～22 時（15 時間）、発着回数は一日 60 回（往復 30 回）に制限された。
- ・ 地元の合意が規制として機能しているために、国交省は規制緩和を拒否し続けているが、民間事業者による関西 3 空港一体運営が実現すれば、規制緩和も実現できるのではないか。

#### 【空港統合の効果】

- ・ 関空・伊丹の統合では、2 つの空港の資源配分を全体最適化するような資源の再配分が行われたことにより、2 つの空港の航空・空港サービスの供給可能性が広がり、利用者の増加につながったとみられる。
- ・ 神戸空港も統合に加わり、規制緩和が進めば、同様に利用者の増加につながると期待できる。
- ・ 神戸空港と関空・伊丹空港の間に、需要の食い合いが生じたとしても、LCC 化や円安による需要増によって相当程度減殺されるだろう。

#### 【神戸空港の財政状態】

- ・ 神戸空港は、神戸市の一般会計とは区別された空港整備特別会計において運営されている。
- ・ ランニングの収支は、神戸空港が開港して以来ずっと黒字であるが、空港建設時に発行した地方債償還費の返還まではまかなえず、他の特別会計からの借り入れに頼っている。
- ・ 地方債残高 220 億円が解消できるほどの運営権価格でコンセッションが成立して、さらに規制緩和が実現することが、最も望ましいシナリオである。

#### 【神戸空港に必要な規制緩和による地方創生】

- ・ 便数、運用時間、国際便に関する神戸空港の規制の緩和により、神戸空港の収入は増加し、神戸空港の利用者の利便性が高まる。
- ・ 鉄道、港、大学、医療産業都市、ポートアイランドといった、神戸空港周辺地域のポテンシャルと結びつくことで、神戸空港の規制緩和が地方創生を実現すると考えられる。
- ・ 神戸空港を活用して、地域資源を有効利用することが、神戸空港の利用者のみならず、神戸、兵庫、関西のためになる。
- ・ 開港後 10 年が経ち、時代の変化に合わせて次の 10 年を考えることが必要。

## 講演 2 空港経営改革の中での神戸空港のあり方

大阪大学大学院国際公共政策研究科教授 赤井 伸郎

### 【東アジアの劇的な市場変化とインフラのあり方】

- ・ 競争激化の現状を住民、企業、政府がしっかり認識し、歴史的・政治的背景がある中でも、将来のために何が必要なのか、決意や覚悟について考える必要がある。
- ・ 競争に勝つためには、近いところは協力し、地方が一体化することも必要。

### 【ガバナンス】

- ・ ガバナンスでは明確性と透明性が重要。情報公開や、しっかり契約をすることが必要。
- ・ コンセッションにおいては、コンセッショネアの利益と、地域の厚生が最大化できるような契約、社会にとって望ましい行動をすれば利益も上がるような形の契約を結ぶことが大事。
- ・ 利益を上げようとしている民間の会社をいかに社会的な方向に向かせて運営させるのか、という契約のノウハウを、自治体・国が学ばなければいけない。

### 【近年の運営・監督状況、アカデミックな議論が必要】

- ・ 航空行政・空港運営において、政治的な問題によって、経済学的に望ましい状況が作れない。
- ・ 発着枠の拡大や有効配分によって、経済学的な効率性を重視し、複数空港を有効活用することが重要。
- ・ 政治問題がある中でも、空港の有効活用に向けて、学者によるアカデミックな議論が必要であることから、世界でも日本でも研究者提言グループが議論している。国内では、市場メカニズムを最大限活用した透明性ある発着枠配分、時間帯別着陸料の導入、公平性と効率性という2つの目的のためには2つの政策が必要であるということなどを提言している。

### 【関西3空港と政治行政】

- ・ 積極的に国は関西をどのようにしていくのか、日本をよくするために関西を重視することについて、政治問題とは別に、効率性の面からもしっかりと考えなければならない。
- ・ コンセッションにおいては、民間が受け入れられないリスクは、神戸市民を含め関西全体が受け入れる覚悟が必要。
- ・ シミュレーションをしっかりとやって、望ましいリスク配分のあり方を議論すべき。官側にリスクを受け入れる覚悟と知識・能力のアップが求められる。

### 【神戸空港の課題整理】

- ・ 3空港で合意した運用規制は、参加者全員が納得しないと外れないだろう。
- ・ 空港島をどのように使っていくのか、コンセッショネアには、リスクとともに、成功したときには莫大な利益が上がるような可能性を与え、自由に使えるようにすることも重要。
- ・ コンセッション設計において、市債返還のリスクをすべて民間に負わせることにとらわれず、市の活性化のためにはインフラへの市税投入も必要であることを市民に十分説明し、現時点でのベストシナリオによって契約できることが望ましい。
- ・ 議会を含めた住民も運営権者も納得する魅力的プラン、政治的な問題・歴史的な問題を乗り越えた上であらゆる候補の中から最も望ましい魅力的なプランを実現することで、神戸市の活性化というものが実現するのではないか。