

神戸空港コンセッション事業のモニタリング結果

神戸空港は、平成30年4月より、公共施設等運営権（コンセッション）制度に基づき、関西エアポート神戸(株)が運営している。

関西エアポート神戸(株)の運営状況について、概ね5年ごとに設置管理者である本市によるモニタリングを実施することとしており、関西エアポート神戸(株)による運営開始5年目にあたる令和4年度に、以下のとおりモニタリングを実施した。

1. モニタリングの概要

(1) モニタリング評価対象項目

- ・ 要求水準の充足状況
- ・ 契約上の義務の遵守状況（法務面）
- ・ 経営・財務面の状況
- ・ 提案施策の実施状況

(2) 神戸空港特定運営事業等評価委員会

(50音順、敬称略)

- ・ 委員長 上村 敏之 関西学院大学経済学部 教授
- ・ 委員 清水 苗穂子 阪南大学国際観光学部 教授
- ・ 委員 花岡 伸也 東京工業大学環境・社会理工学院 教授
- ・ 委員 藤原 正廣 京町法律事務所 弁護士
- ・ 委員 町田 美紗 町田公認会計士事務所 公認会計士・税理士

(3) モニタリング実施経過

- ・ 令和4年6月16日 第1回評価委員会 開催
関西エアポート神戸(株)に対し、モニタリング実施の通知
(以降、委員会を計5回開催)
- ・ 令和5年4月28日 評価委員会より神戸市長に対して答申（別紙）を提出

2. モニタリング結果

(1) 対象項目ごとの評価結果

評価項目	評価結果
要求水準の充足状況	・ 空港基本施設、空港機能施設等における運営・維持管理業務等について適切に実施し、要求水準を充足。
契約上の義務の遵守状況（法務面）	・ 大きな問題なし。
経営・財務面の状況	・ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、厳しい状況が続いているものの、経費削減等により一定の利益及び資金を確保。財務状況は比較的安定。
提案施策の実施状況	・ 令和元年の発着枠拡大（60回/日→80回/日）以降、新規の航空会社・路線が就航していることは評価。 ・ 一方、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を考慮する必要があるものの、ターミナルビルの物販・飲食店舗の誘致、ビジネス・観光の需要喚起、空港の利用促進、空港アクセス事業者との連携等、取り組みが不十分な点がある。

(2) まとめ

- ・ 神戸空港を適切に維持管理し「運営する」という点では問題なく行われている一方、神戸空港を積極的に「活用する」という点ではさらなる取り組みが必要。
- ・ コンセッションは、公共施設の管理者、民間事業者、利用者の三者にとって、それぞれ有益なものとなることが期待される事業。
- ・ 3空港一体運営とともに神戸空港の独立性の観点も十分に踏まえ、神戸空港の価値を高め、神戸経済・神戸市民への還元が一層なされることにも留意し、適切な空港の運営と積極的な空港の活用がなされるよう取り組みを行っていくべき。

神戸空港特定運営事業等評価委員会 答申

1. 本答申について

神戸空港は2018年4月より、公共施設等運営権（コンセッション）制度により関西エアポート神戸㈱（以下、KAP神戸）が運営している。

KAP神戸により適切に空港が運営されているかについては、KAP神戸が自ら実施するセルフモニタリングに加え、設置管理者である神戸市が、契約上の義務の履行等を確認するため、概ね5年ごとに、モニタリングを実施することになっている。

KAP神戸による運営開始5年目にあたる2022年度、神戸市は市によるモニタリングを専門的・客観的視点を踏まえて実施するため、学識経験者や専門家で構成される神戸空港特定運営事業等評価委員会（以下、当委員会）を設置し、評価に関する事項について、当委員会で調査・審議することとした。

当委員会では、主に2018～2021年度の空港運営を対象に、「要求水準の充足状況」「契約上の義務の遵守状況（法務面）」「経営・財務面の状況」「提案施策の実施状況」の各観点から評価を行い、本答申としてとりまとめた。

2. 評価

神戸空港のコンセッションの目的とは、神戸空港特定運営事業等公共施設運営権実施契約によると、①関西国際空港及び大阪国際空港とともに、一体運営に資する方策を講じ、3空港それぞれの空港の能力を適切に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大、神戸経済の活性化及び関西経済の活性化に寄与すること、②本空港における公共施設等運営事業として空港全体での一体的・機動的な経営を実現し、魅力ある空港の実現に寄与する役割を担うこと、の2点である。

まず評価すべき点として、「要求水準の充足状況」については、滑走路、エプロン等の空港基本施設等、航空灯火等の空港航空保安施設、旅客ターミナルビル等の空港機能施設等における運営・維持管理業務等の各項目について適切に実施しており、要求水準を満たしている。

「契約上の義務の遵守状況（法務面）」でも、細かな課題は散見されたものの、大きな問題は見られなかった。

「経営・財務面の状況」では、KAP神戸は2019年度まで黒字であり、2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降、厳しい状況が続いているものの、経費削減等により一定の利益及び資金の確保がなされている状況であり、財務状況としては比較的安定していると言える。

「提案施策の実施状況」では、2019年に発着枠の拡大等が行われた後、新規の航空会社や路線が就航していること、空港を目的地化する取り組みとして、2022年9月に新たにミニチュアミュージアムをオープンした取り組みなどは評価すべきである。

次に課題としては、特に「提案施策の実施状況」について不十分な点が見られる。

ターミナルビルの物販・飲食店舗の誘致が進まず、またビジネス・観光の需要喚起、空港の利用促進、情報発信、空港アクセス事業者との連携等で提案されている施策については、取り組みが不十

分な点が多く見られる。保安検査場についても、混雑の緩和に向けた努力はみられるものの、一層の取り組みが必要である。

ただし、コンセッション期間のうち、2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降の期間において、物販・飲食店舗の誘致等、一部の取り組みが困難であったことは、考慮する必要がある。

これらに共通して言えることとして、提案内容と比較して取り組みが限られた範囲に留まっていることから、今後、積極的に対応していく必要がある。

また、取り組みの成果が不明確なものも多いため、施策毎に、成果目標をできるだけ明確にして取り組む必要がある。

以上より、コンセッション開始以降、KAP 神戸による空港運営については、「要求水準の充足」など神戸空港を適切に維持管理し「運営する」という点では、問題なく行われている。

一方、「提案施策の実施状況」については、取り組みが不十分な点も多く、神戸空港を積極的に「活用する」という点では十分であるとは言えない。

神戸空港の運営においては、契約の目的にあるとおり、3空港一体運営とともに、神戸空港として魅力ある空港の実現に寄与することに留意が必要である。KAP 神戸は KAP の子会社であることから、役員の兼務をはじめ人員体制や資金調達など KAP の影響を強く受けており、3空港一体運営として、経営資源やノウハウの共有化・効率化が図られている。

一方、コンセッション契約は、神戸空港としての KAP 神戸との契約であり、42年間の長期契約である。特に神戸空港は地方管理空港であり、神戸市の公共施設であることから、地元経済や市民に資する役割も一層求められる。神戸空港は、他の2空港とは事業規模も大きく異なる。神戸空港に必要な判断が、神戸空港の運営に反映されにくくなることには十分留意が必要であり、KAP 神戸として長期に渡り事業を継続するという観点においても、課題があると考えられる。

こういった点が神戸空港の運営に直ちに大きな問題をもたらしているわけではないが、3空港一体運営のメリットを活かしながら、「神戸空港の独立性」についても十分に考慮する必要がある。

以上の課題に対応していくためにも、KAP 神戸は、神戸空港の将来を見据え、成果目標を定め、積極的に取り組みを行っていく必要がある。

2022年9月に神戸空港の国際化の方針が決定し、神戸空港の運営は大きな転換期にある。コンセッションとは、公共施設等の管理者等、民間事業者、利用者の三者にとってそれぞれ有益なものとなることが期待される事業である。3空港一体運営とともに神戸空港の独立性の観点も十分に踏まえ、神戸空港の価値を高め、神戸経済・神戸市民への還元が一層なされることにも留意して、適切な空港の運営と積極的な空港の活用がなされるよう取り組みを行っていくべきである。