

海上アクセス株式会社（アクセス社）に関する意見（概要）

設 立 年 月 日	昭和 63 年 12 月 9 日						
設 立 趣 旨	関西国際空港の海上アクセスとして、市民をはじめ多くの人々の利用に供し、神戸と関空を結ぶルートとしての高速性、快適性、定時性、安全性を確保するとともに、公共交通機関としての役割を担うこと。						
資本金・出捐金 本市持分割合等	資本金 3,500,000 千円 神戸市 27.65% (967,650 千円)、神戸市外郭団体 47.02% (3 団体)						
損益計算書の状況 (単位：千円)				貸借対照表の状況 (単位：千円)			
年度	H20	H21	H22	年度	H20	H21	H22
営業収益	876,478	915,378	977,566	資産合計	710,478	653,568	708,296
経常損益	△6,474	33,089	56,776	負債合計	13,900,873	13,813,321	13,861,067
当期損益	△92,252	30,642	6,982	純 資 産	△13,190,395	△13,159,752	△13,152,770

1 航路事業の公益性と継続妥当性

アクセス社の神戸と関空を結ぶ航路事業には、①平常時の旅客の確保サービスの公益性（多様なアクセスの確保、関空と神戸空港の連携の観点）、②平常時の訪日旅客の確保サービスの公益性（神戸観光産業への寄与の観点）、③危機管理対応サービスの公益性（災害時等の代替機能の観点）の大きく 3 つの公益性が認められる。

利用客は年々増加し、平成 22 年度には 39 万人余りにも達し、年間約 60 万人に利用される関空行きリムジンバス神戸線と並び、関空への主要な公共アクセス機能として確固たる基盤を築きつつある。また、関空に到着し、大阪・京都に向かう訪日旅客を獲得するための重要なインフラとしての認知度も高まっており、この流れを断ち切ることは、市民の得る利益を損なうことになる。

2 航路事業の公共的事業展開の必要性

アクセス社の経営状態は、再開時の目標としていた 48 万人が達成できていない状況を踏まえ、それをカバーすべく再開後においてさらに効率的・経済的なオペレーションのあり方を徹底的に追求した結果、平成 18 年 7 月の航路事業再開以降、神戸市からの補助金の計画的な削減にもかかわらず、経常損益の改善が続いている。

今後の関空の国際拠点空港への再生の取り組みにより国際線旅客が回復することで、乗船客数についても増加が期待できることから、事業自体の採算性については、一定のプラスの評価が可能であるが、航路事業では赤字となっている現段階においては、事業参入に手を挙げる民間事業者は当面は存在しないであろう。

しかし、公益性が高く、補助金なしでの単年度黒字の達成が見込まれるなど、ようやくここまで経営改善が進んでいる事業を、今まさに関空の国際拠点空港への再生の取り組みが進めら

れようとしている現段階で放棄してしまうことができないとすれば、公的機関が代わってこの事業を維持しなければならないであろう。

3 航路事業の発展性

補助金なしでの会社全体での黒字化は達成しつつある。当面は、航路事業の減価償却前での黒字化、そして、最終的には、航路事業で黒字化、と段階的に進めていく必要がある。

ベイ・シャトルの再開から5年が経過しているが、ベイ・シャトルの存在は知っていても、就航率の高さや駐車場無料などのサービスの内容については、まだ十分には浸透していないと思われ、今後も乗船客の増加が期待できる。

また、関空と伊丹空港との経営統合による国際拠点空港への再生の取り組みや、関空の格安航空会社（LCC＝ロー・コスト・キャリア）の誘致の取り組みが進められており、このような環境変化の影響は、従来低迷していた日本人旅客の関空の利用を嵩上げし、関空の外国人旅客を含む旅客全体の伸びが期待できる。

こうしたことから、航路事業の黒字化の達成については、アクセス社の経営努力だけでは限界があると思われるが、今後の関空の旅客増による効果も含めれば可能であると思われる。

4 国際都市・神戸の発展と神戸市経済の活性化における貢献

今後も、国を挙げて訪日観光客誘致の取り組みが進められる中、ベイ・シャトルの存在が神戸を観光のミッシングロードから脱却させて、神戸を訪日観光地として組み入れる商品造成を可能にしている。平成22年度には年間3万人を超える誘致実績がある。したがって、ベイ・シャトルを持つか否かは、神戸が訪日観光地であるか否かに大きく関わる選択肢である。

上記の観光客に加え、関空からベイ・シャトルを利用して医療産業都市を訪れる海外のビジネスマンも多い。さらにその知名度を一層高めるうえで、ポートアイランドに医療産業都市という21世紀型産業都市が誕生し、発展しようとしているという認識を植え付けるべきである。

外国人観光客が医療産業都市に興味を持ち、彼らの情報が投資を誘引してくれるならば、ここからも新たな波及効果が生まれるからである。

5 事業継続の可能性と債務整理の必要性

神戸市の補助金なしでの黒字化が達成できれば、借入金の返還もできることとなるが、借入金額は非常に多額であるため、その返還は極めて長期となる。さらに、アクセス社はその間債務超過状態のままとなり、企業として航路事業を安定的に続けることは困難である。

このため、同社については、ほとんどが航路再開前のものである多額の債務について、適切な債務整理を行った上、健全な財務体質のもとで航路事業を長期に継続し、市民の利便性の確保と神戸市経済の活性化に貢献していくことが適切である。

この再開前の債務整理については、当時、船種をジェットfoilから高速船にかえることで運航経費を3分の1程度に圧縮できる一方、関空では第2期滑走路の開港により需要が大きく伸びるという見通しがあり、そのような段階で債務を整理すべきではないという意見があっ

たかもしれない。

しかし、今振り返ってみると、航路再開にあたって、債務整理を怠り、多額の債務を残したまま事業再開したこと自体が問題であり、過去の負の遺産である巨額負債は現時点で整理すべきである。

6 民事再生手続による債務整理の手法

債務整理の手法としては、民事再生手続の中で、株主責任を明確にするために100%減資した後、神戸市および事業団の債権の資本化（DES）、必要に応じてその後に資本金の減資を行うことにより、債務超過と累積損失を解消することが最適であると考ええる。

この手法によれば、神戸市において新たな資金を必要としない。また、アクセス社においても、税コスト等を必要最小限に抑えることができる。

DESは、債権者にとって、債権の全部または一部を全面的に放棄しないで、株式に交換しておくことによって、将来、再建計画が成功し、株式の価値が向上したときに利益を得ることが可能となる。一方、債務者にとっても、DESは、債務を資本に振り替えることにより過剰債務を減少し、債務超過を解消できるメリットがある手法である。

神戸市は債務整理後も引き続き、株主としてアクセス社の経営に参画する必要があるところから、100%減資後に新たな出資資金を要しないDESが、本案件の債務整理に有効な手法であると考ええる。

7 将来に向けたアクセス社の経営基盤の安定化

アクセス社は過去の多額の債務の整理によって将来に向けて飛躍すべきであるが、アクセス社の経営基盤の強化・安定化のためには、債務整理だけでは十分ではないと思われる。

一般的には、経営再建にあたっては、債権放棄等の債務整理に加え、経営基盤を強化するため、金銭や現物での出資や資産の譲渡による上下分離等を併せて行うことがあるが、神戸市として、そうした支援を行わないのであれば、他団体との経営統合による経営基盤の安定化も望まれる。

今後も、航路事業の継続にあたっては、その公益性と公共性、政策性に鑑み、アクセス社との役割分担のもと、神戸市として港湾事業会計において必要な支援をしていくことについても、この際、市民に明らかにしておくべきである。