

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

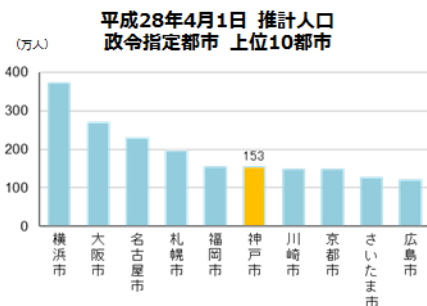
神戸市、人口減の抑制に挑む

■転出超過解消し、人口減少抑える

--神戸市の特徴について

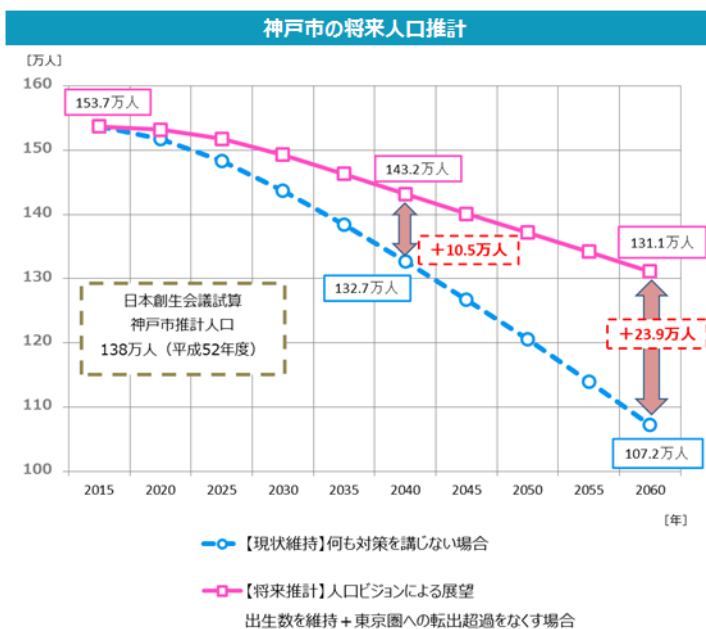
中小企業、製造業が盛んであり、なかでも食料品の製造品出荷額（2014年）は6000億円超と、政令市で最も大きい。伊藤ハムやグリコ、ロック・フィールド、オリバーソース、フジッコなど、以前から有力企業が立地している。最近では、旭精機工業がMRJ（三菱リージョナルジェット）の主翼スキン・パネル機械加工の新工場を三菱重工神戸造船所内に作る。もともと三菱重工が神戸にあるので、関連して内陸に部品工場などがあるが、今後の成長という観点で裾野の広い航空機産業に力を入れていきたい。

- 阪神・淡路大震災で10万人近く減少した人口は平成16年に回復したものの、平成28年4月時点では153.5万人（政令市中6位）
- 「今後の神戸市の人口動態に関する有識者会議」の結果（報告）を踏まえ、人口減少社会に対応する取り組みを進めていく
- 人口減少を抑え、極点社会を回避し、将来にわたって多様で活力ある地域社会を維持し、魅力あふれる都市を目指す



「今後の神戸市の人口動態に関する有識者会議」を設置し、将来人口とまちづくりのあり方を検討
 <課題>・関東圏等への転出超過
 ・新卒期若年層の流出
 ・地域における急速な高齢化

「神戸2020ビジョン」・「神戸創生戦略」の推進
 <テーマ>若者に選ばれるまち+誰もが活躍するまち
 <全体目標>
 ①年間12,000人の出生数を維持
 ②若者の神戸市への転入を増やし、東京圏への転出超過年間2,500人を解消



神戸市行財政局財政部
 財務課資金・制度担当課長 梅永 司 氏

観光は比較的好調で、2014年度の観光入込客数は3543万人だった。過去最高だった2013年度からは30万人ほど減っているが、宿泊客数は約27万人増えた。このため支出額も増加して2014年度の試算では3260億円になっている。2017年3月には豪華客船クイーンエリザベスが史上初めて神戸発着クルーズを実施する。クルーズ客船は1隻あたりの人数が多く、効果が大きいので神戸開港150年に合わせ誘致を引き続き強化する。

人口は2016年4月時点で153万5000人。2015年国勢調査で福岡市に抜かれ、政令市で6番目になった。数年連続で減少しているため、なんとか抑えていきたい。最大の要因は東京圏に若者が出ていってしまうことで、年間2500人のマイナスが出ている。合計特殊出生率も全国平均より低い。国立社会保障・人口問題研究所の推計では、現状維持の場合2060年に107万2000人まで減るが、東京圏への転出超過を無くし、年間出生数を1万2000人で維持することで131万1000人に抑えることが目標だ。成長産業の育成によって働ける場所を作り、若い人が住むのに選んでもらえる場所作りも展開していく。

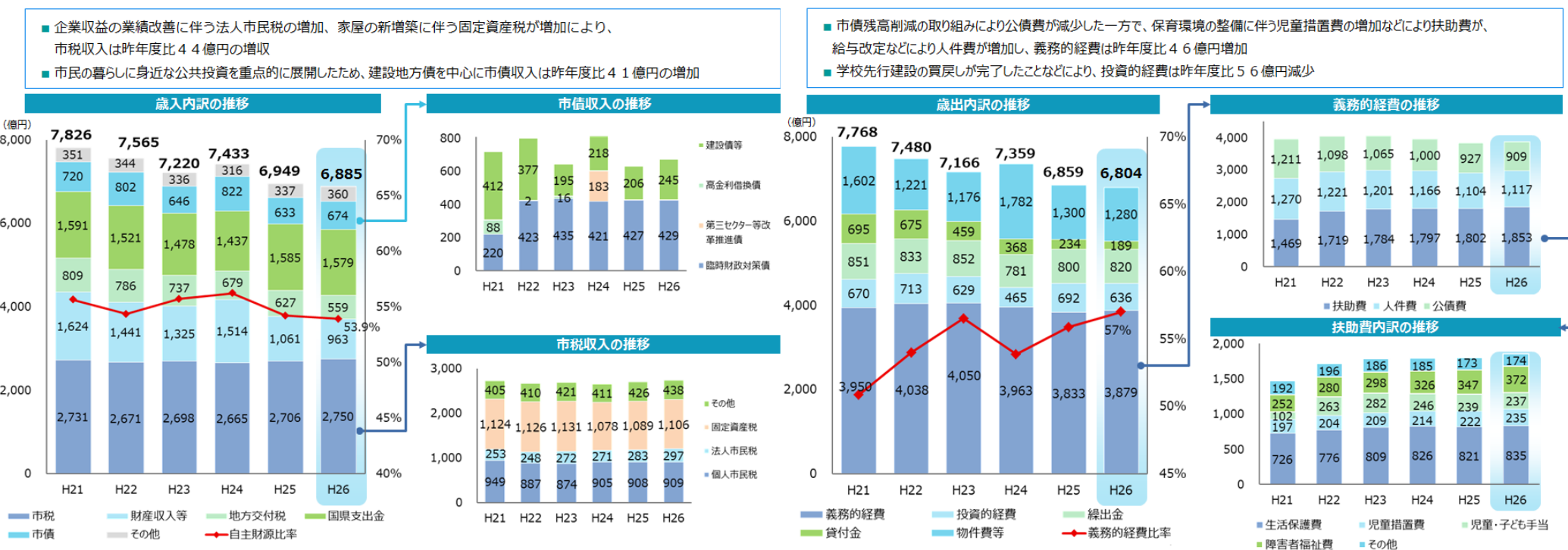
医療産業都市も引き続き推進する。人工島のポートアイランドには、医療機関、医療関連企業が集積しており、国内最大のバイオメディカル・クラスターを形成している。2015年11月には、国の科学技術振興機構が「世界に誇る地域発研究開発・実証拠点（リサーチコンプレックス）推進プログラム」の拠点に神戸の「健康“生き活き”羅針盤リサーチコンプレックス」を採択した。年間7億円程度の補助を5年間受けられる。理化学研究所が中核となり、神戸市、兵庫県、神戸大学など12の大学・研究機関、31の民間企業・団体が進める事業で、異分野の研究を融合し、人材育成、事業化支援を通じ、健康科学に基づいたビジネスの国際的拠点となるべく取り組んでいる。

2014年9月に、iPS細胞による世界初の網膜移植手術が成功した（理化学研究所）という流れでは、再生医療の基礎研究から臨床応用、リハビリまでをトータルで対応する「（仮称）神戸アイセンター」を整備する。

■16年連続黒字

--神戸市の財政について

2014年度決算では実質収支が16年連続で黒字を確保し、2015年度決算でも達成できる見込みだ。財政健全化比率は、実質公債費比率（8.7%）が1.4ポイント、将来負担比率（81.8%）が12.8ポイント改善した。歳入は6885億円と、このところ7000億円程度の規模で推移している。このうち市税収入は2750億円と、前年度比40億円ぐらゐの増加。2015年度も40億円とはいかないが、増加を見込んでいる。景気が回復しているので法人市民税が増え、家屋の新增築によって固定資産税も増えている。



市債収入は前年度比 41 億円増。2012 年度の三セク債の特殊要因を除けば 700 億円程度で推移しており、2015 年度もおおむね同規模と見込んでいる。必要な投資もあって、建設債は今後、抑制を続けるという形にはならない。かといってどんどん増やすわけではなく、バランスを取りながらの起債になる。

歳出は約 6800 億円で、前年度比 55 億円のマイナスだった。生活保護費が多い。2014 年度は診療報酬の改定があって、被保護人員が減ったが医療扶助が増えていることで生活保護費が 14 億円程度増加した。それ以外は少子高齢化を受けて、子育てしやすい環境作りのなかで保育所の定員を増やしたりなどで扶助費は増加傾向にある。

公債費の減少は基本的な流れとして続いている。人件費は前年度比で増加。これは、2013 年度に東日本大震災の関係で地方公務員全体の給与が削減され、2014 年度に戻っていることが要因。定数削減はこの間も続けているが、この戻りが大きかった。

■ 3 空港一体を望む

--神戸空港について

2014 年度の利用客数は 244 万人で、2015 年度は 9 万人以上増加の 253 万人の見込み。発着枠は 26 便と、今は最大の 30 便の枠を使い切っていない。最大でも 30 便で運用時間が 7 時から 22 時と、海上空港でありながら利点を活用できていない。関西の 3 空港をより活用していくにあたっては一体運営が望ましいというのが神戸市の考え方。関西国際空港と伊丹（大阪国際空港）はコンセッションをしてオリックスを中心とした民間事業者が運用を開始している（関西エアポート株式会社）。神戸空港もコンセッションに向け、PFI 法に基づく公募手続きの準備を進めており、3 空港一体運営が可能な提案を求めている。

企業会計では、会計基準の見直しがあって、2014 年度決算では退職給与引当金などを特別損失として一気に計上している関係で経常収支赤字が大きく出ている会計もある。しかし、見直しの影響を除けば赤字になっているのは自動車（バス）と高速鉄道（地下鉄）のみ。バスは 2013 年度に 8 年ぶりぐらいに赤字となって、2014 年度の赤字幅は縮小したが黒字には至らなかった。1 日当たりの乗車人員が前年度比 50 人ほど減ったものの、2015 年度決算では増加して黒字になる見込みだ。地下鉄も 2015 年度は黒字を見込んでおり、これらの要因を分析中だが、定期券以外が伸びているので観光客数の増加ではないかと推測している。

- 平成 26 年度神戸空港の利用者数は約 244 万人
- 空港整備事業の管理収支では市債償還費増加への対策として新都市整備事業会計から借入



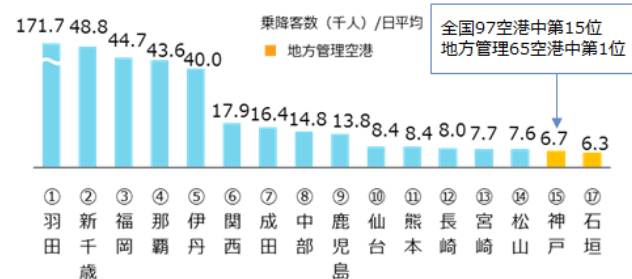
設置管理者	神戸市
アクセス	神戸新交通（ポートライナー）で三宮から 18 分（快速 17 分）
滑走路	2,500メートル 1 本
開港日	平成 18 年 2 月 16 日
運用時間	7 時から 22 時まで
通航航空会社	全日本空輸（ANA）、スカイマーク、スカイネットアジア航空（ソラシドエア）AIRDO（エア・ドゥ）
路線便数	26 便（6 都市） 平成 28 年 7 月 1 日時点

空港会計 管理収支

(百万円)	歳入	歳出
655	着陸料 停留料	市債償還 1,844
409	県支出金	
1,006	その他	職員費 運営費 678
452	借入金	

神戸市
新都市整備
事業会計

空港別乗降客数（国内線） ランキング



今後の取り組み

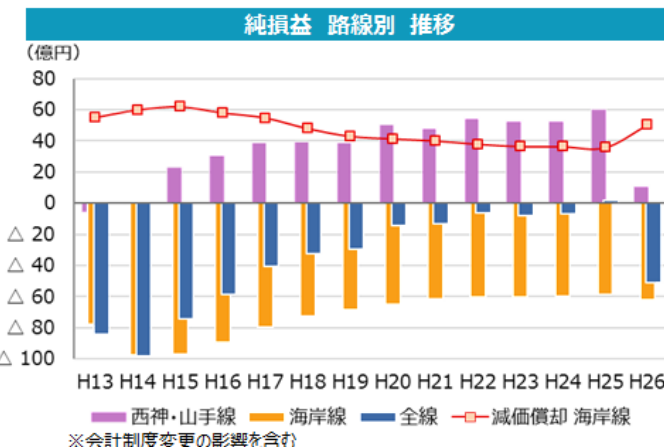
- 利便性の向上
航空会社に対し、機材の大型化等を働きかけていく
- 機能充実・規制緩和
発着枠の上限が 30 便/日の運航体制となっており、また、航空会社からも延長時間帯を活用した具体的な事業提案が提案されており、24 時間運用の可能性のある海上空港という特性を活かすためにも、国に対し、運用時間の延長や発着枠の拡大等を求めている
- 神戸空港のコンセッション（運営権売却）
神戸空港のコンセッションに向け、公募などの手続きの準備を進めている。

--地下鉄について

2つの路線のうち、西神・山手線が黒字、海岸線が赤字という構造が続き、2013年度はわずか2億円ではあるが両路線で初めて黒字になった。2014年度は会計基準見直しによって51億円程度の赤字だが、見直しの影響を除くと5億円程度の赤字となっている。

海岸線の2014年度における1日当たりの乗車人員は4万3520人で、前年度比約500人増えている。少しずつ伸びてはいるものの、赤字が解消できるレベルまでになっていない。沿線の活性化に取り組んでおり、中央卸売市場本場の西側跡地にはイオンモールが2017年6月に開業予定。中部処理場跡地にはミズノスポーツサービスを代表とする企業グループがスポーツ施設を建設する予定になっている。また、新長田駅南地区には兵庫県と神戸市の税務部門の行政機能をセットで移転し、税関係の市民サービスをワンストップで提供することも予定している。沿線住民の増加が最も安定して乗客数の増となるが、こうした施設も含めて収支の改善に取り組む。

- 西神・山手線は12年連続で黒字も、海岸線は依然として減価償却費などの資本費負担が大きく赤字
- 乗車人員の減少や電気料金の値上げに加え、会計制度の見直しに伴う引当金の計上などにより、全線で単年度赤字に
- 一日約30万人をはこぶ「市民の足」を確保するため、今後も安定した経営を維持できるよう収支改善に取り組んでいく



(百万円)	開通時期	営業距離	平成26年度決算				1日あたり乗車人員
			収入	支出	減価償却	純損益	
西神・山手線	昭和52～62年	22.7km	19,584	18,482	4,703	1,102	259,863人
海岸線	平成13年	7.9km	5,297	11,528	5,020	△ 6,231	43,520人
全線		30.6km	24,881	30,010	9,723	△ 5,129	303,383人

収支改善への取り組み

- 海岸線沿線地域の活性化
 - ・イオンモールの開業（平成29年6月予定）
 - ・トップスポーツチーム（ヴィッセル神戸、INAC神戸等）との連携
 - ・ノエビアスタジアム神戸利用促進事業
 - ・地下鉄海岸線・市街地西部活性化プロジェクト事業提案募集・採択事業の実施
- 付帯事業の推進
 - ・駅構内に商業施設等を誘致
 - ・遊休地の有効活用

--市債残高の推移などについて

全会計ベースで2002年度のピーク時より約1兆円減少した。2014年度は2兆1528億円だが、2015年度はさらに下がって2兆600億円程度の見込みだ。財政健全化比率の改善は続いているが、今後、三宮の再開発や阪神高速道路湾岸線の事業など、必要な投資が出てくるため、これまでのようなペースで比率を下げることは難しいが、財政規律とバランスをとって起債運営する。

神戸市行財政改革2015（2011～2015年度）を進めてきた。プライマリーバランスは黒字を維持し、1万6000人の職員削減と外郭団体10以上の削減といった主だった目標を達成した。外郭団体については、2014年度に阪神国際港湾株式会社という第三セクターが新設されている。これは神戸港と大阪港を国際戦略港湾として一体的に運営するもの。国が筆頭株主で、大阪市と神戸市、そのほか金融機関などが出資している。一方で、株式会社神戸ワインを解散しているので2014年度は前年度と比べて数としては変わっていない（34団体）。

--2016 年度の取り組みについて

人口減少への対応が最も大きな目標だ。若い人が東京圏に出るのを抑える。そのために働ける場所を確保する。成長が見込めるような地元中小企業などの新事業の展開や若者が起業できるような環境作りに力を入れる。起業支援ということでは、世界トップレベルのアクセラレータ（起業のスタートアップを支援する団体）である「500 Startups」のプログラムを神戸で実施することになった。

街に魅力が無いと若い人になかなか来てもらえないので、三宮の再整備も重要な事業。4 月には阪急電鉄が神戸阪急ビル東館の建て替え計画を発表した。ＪＲ西日本にも（ＪＲ三ノ宮駅ビルの）建て替えを検討してもらっている。歩行者の動線の改善も大きな課題だ。民間との連携で、中期的な視点で三宮を再生する。今年度には今後の進め方についてより具体的なスケジュール感を出していきたい。待機児童の解消や学童保育の充実など、子育てしやすい環境作りも進めて、若者に選ばれる街を目指す。今年度から神戸市行財政改革 2020 が始まっている。財政健全化を維持し施策を進める。

- 「次の世代に負担を残さず、問題を先送りしない」基本方針のもと市民負担の最小化や透明性の確保といった観点から財政健全化指標を悪化させることなく、大幅な債務超過団体を解散・統合。



<今年度の神戸市債>

条件決定日	回号	年限	発行額	表面利率	国債対比	基準	主幹事
4/8	28 年度 1	10	150	0.080	15.0＃	絶対値	三菱ＵＦＪＭＳ/大和／Ｇサックス
6/3	28 年度 2	5	200	0.005	23.6＃	絶対値	大和／東海東京／バークレイズ
7/15	28 年度 3	30	150	0.283	12.0	国債	野村／Ｇサックス／三菱ＵＦＪＭＳ

*発行額：億円/表面利率：%/国債対比：+bp（＃C-EYE 算出）

■フレックス 100 億円増

--神戸市債について

2016 年度は、5 年債、10 年債、超長期債を各 200 億円、フレックス枠を 300 億円予定している。フレックス枠は前年度から 100 億円増やした。その分、共同発行市場公募地方債が 300 億円から 200 億円に減っている。金融状況が動いているが、神戸市としての発行スタンスは変えていない。基幹年限の 5 年債と 10 年債は一定規模で出していきたい。超長期は、20 年債と 30 年債を年度で各 1 回発行しているが、継続発行を期待する投資家が存在するため、市場環境を見ながら発行する。上期は需要が見込まれるうちにとということで 7 月 15 日に 30 年債を起債した。下期は 20 年と 30 年のどちらかを予定している。

公募定時償還債の発行が増えているが、今のところ具体的な検討はしていない。年間 800～900 億円の規模で、大きくなってはいかないので、基幹年限の満期一括償還債を一定規模で出し続けるべきと考えている。ただ、市場がどれだけ伸びていくのかや、投資家の求めがどれほど強いのかなどを聞き、必要であれば検討する。

- 全年限で主幹事方式を採用し、投資家需要に応じた発行時期の検討、市場との対話による条件決定を行う
- 個別訪問での I R を中心とした情報提供・H P 等を通じた情報公開を継続して実施

〔平成27年度発行実績〕

発行別	27年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	28年 1月	2月	3月	合計
5年債	100 0.112%						100 0.101%						200
10年債						100 0.510%			100 0.479%				200
超長期債							100 1.513% 【30年債】			100 1.007% 【20年債】			200
フレックス枠							100 【5年債】 100 【30年債】						200

〔平成28年度発行予定〕

発行別	28年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	29年 1月	2月	3月	合計
5年債			100 0.005%				100						200
10年債	100 0.08%						100						200
超長期債							200						200
フレックス枠	50 【10年債】		100 【5年債】				150						300

--格付けについて

2007年1月にR & I からダブル A フラットを取得し、2015年4月にダブル A プラスに格上げされている。行財政改革の成果が評価された。外資系からの取得は考えていない。昔は外債を発行していたが、今は発行する予定もない。外資系の投資家にとって必要ということはあろうが、R & I の格付けで国内投資家を中心に販売ができている状況のため、コストなどを勘案すると、今のところ取得する考えは無い。

図表等の出典：神戸市資料（2016年7月）

[2016/7/15 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 菊地 健之]