

2015年7月9日（木）関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

関西3空港一体運営に 向けた神戸空港の活用策

2015年7月9日（木）

関西学院大学経済学部

上村 敏之

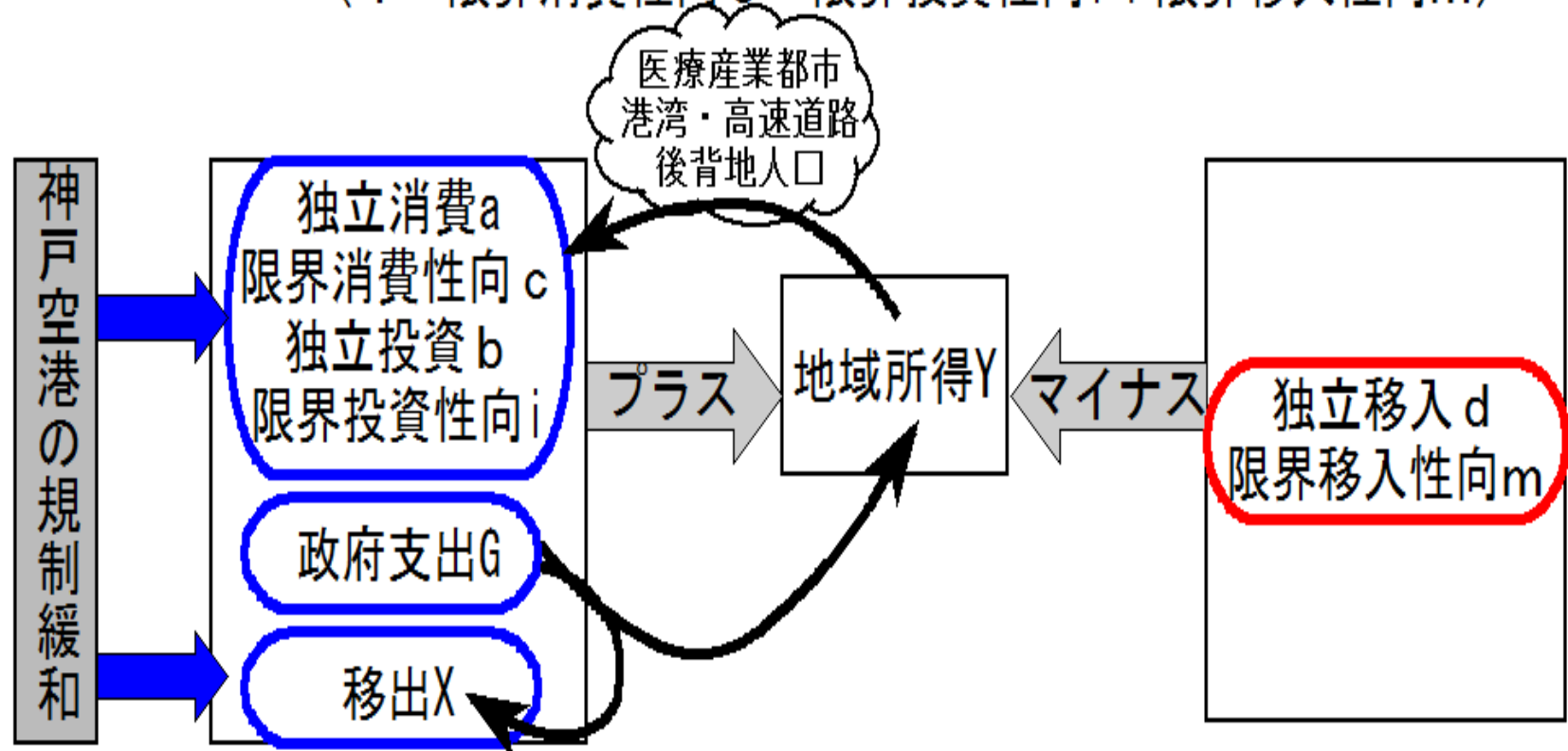
神戸空港を活用すべき3つの理由

- 神戸空港の活用とは、資源の有効利用であり、規制緩和を突破口とした一連の地域活性化である
- 1) **地方創生**を進める上で、神戸空港の活用は欠かせない
- 2) 関空・伊丹・神戸空港の3空港一体運用による神戸空港の活用が、**利用者**のためになる
- 3) **神戸のポテンシャル**を生かすには、神戸空港の活用が欠かせない



地方創生から 神戸空港の活用を考える(2)

$$\text{地域所得} Y = \frac{(\text{独立消費 } a + \text{独立投資 } b - \text{独立移入 } d + \text{政府支出 } G + \text{移出 } X)}{(1 - \text{限界消費性向 } c - \text{限界投資性向 } i + \text{限界移入性向 } m)}$$

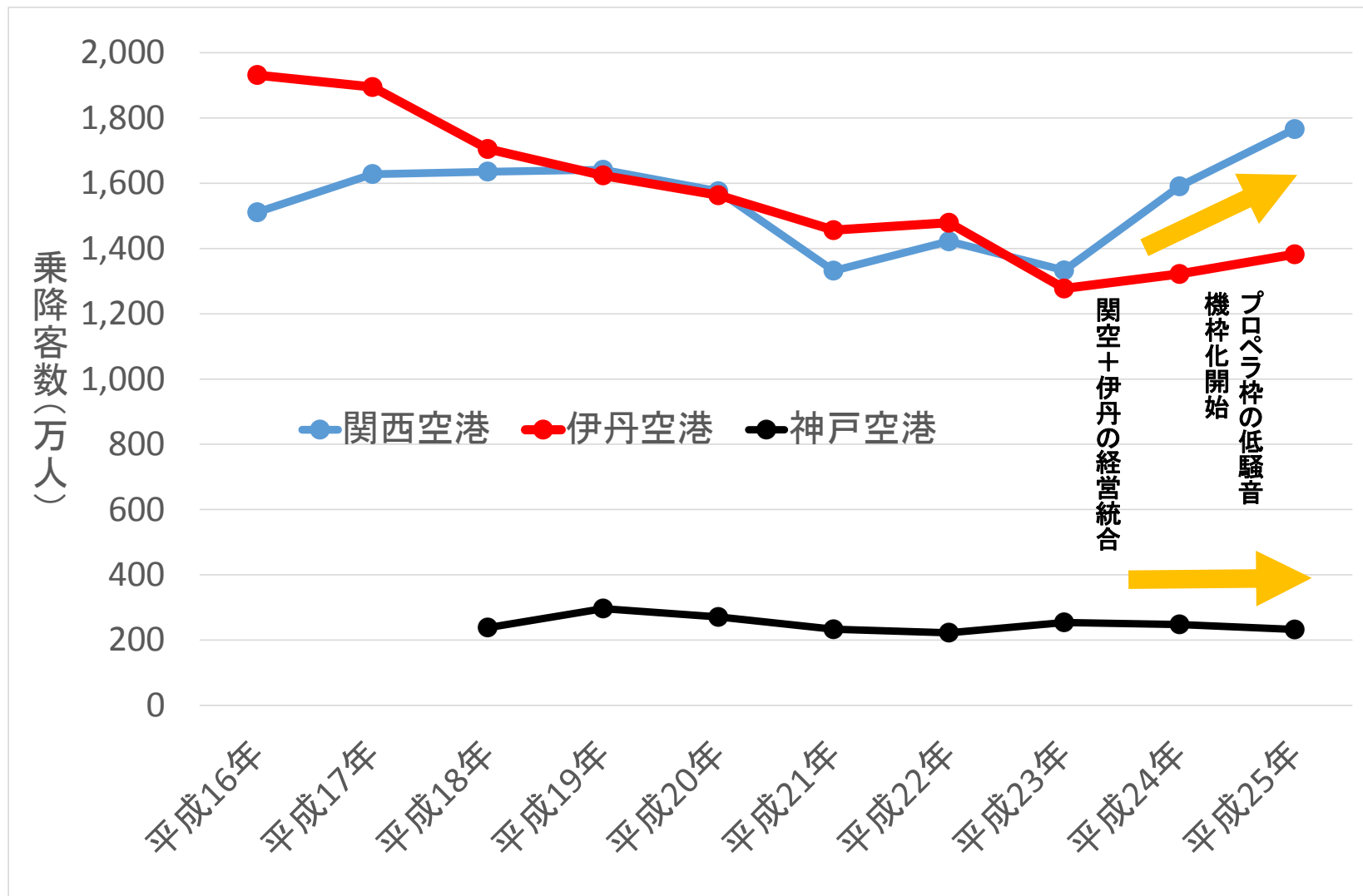


関西3空港の役割分担(2005年11月 関空3空港懇談会合意)

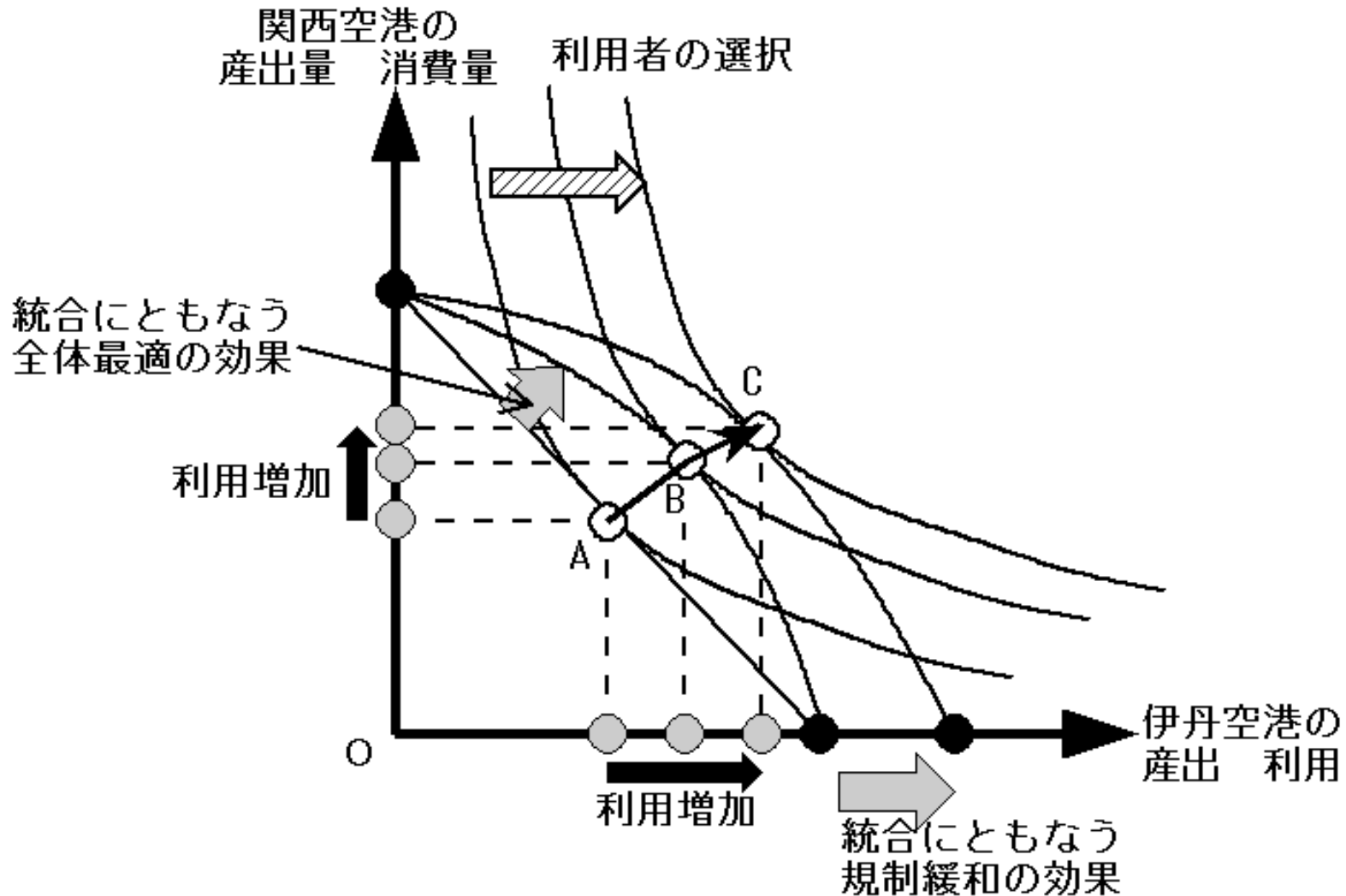
	関西空港	伊丹空港	神戸空港
基本的役割分担の考え方	西日本を中心とする国際拠点空港であり、関西圏の国内線の基幹空港。国際線が就航する空港については、今後とも関空に限定することが適当。	関西圏の国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港とする。	神戸市およびその周辺の国内航空需要に対応する地方空港。
運用時間	24時間	14時間 (7:00~21:00)	15時間 (7:00~22:00)
発着回数の制限 (騒音対策上、安全対策上)	なし	370回/日を上限 (うちジェット枠200)	60回/日を上限 (2万回/年を上限)
関空2期事業に係る取り扱い (平成16年12月の大臣合意)	<ul style="list-style-type: none"> ・2期事業の施設整備は、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定。 ・関空会社は、補給金および政府保証債に頼ることのない安定的な経営基盤を早期に確立するよう努める。 ・関空会社は、平成19年度は13万回程度、平成20年度は13.5万回程度の需要確保に努める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平成18年4月より、エンジンを3、4発搭載した大型機(ジャンボ機など)就航を禁止する。 ・ジェット枠は、中・近距離路線に優先的に配分し、北海道や沖縄などの長距離路線は抑制する。 ・環境対策費は平成17年度からの15年間における総額を637億円以内にとするとともに、これを利用者が負担する。 	

関経連ウェブサイト(<http://www.kankeiren.or.jp/project/cat92/>)より引用

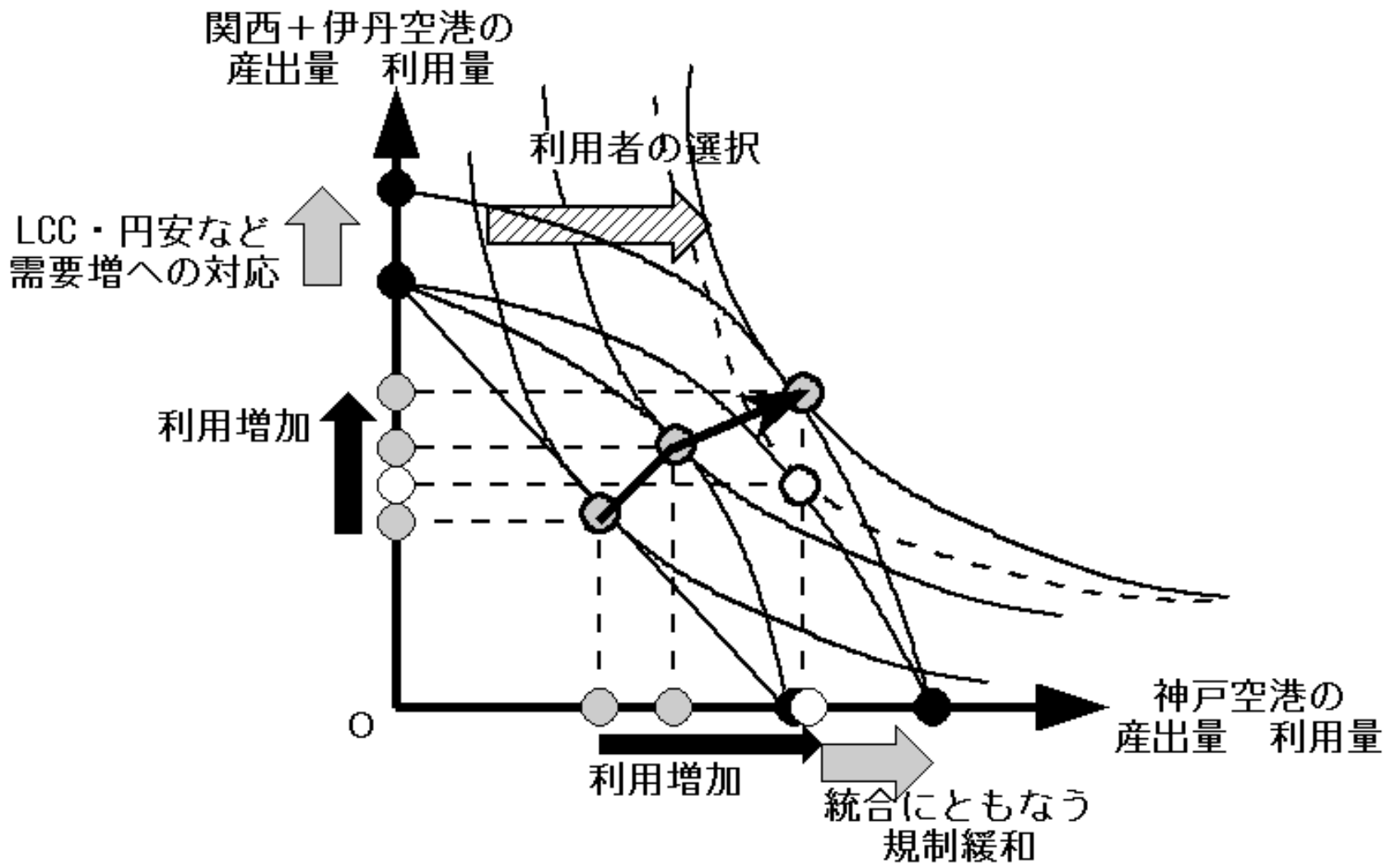
関西3空港の乗降客数の推移



関空・伊丹 統合効果②



関空 + 伊丹・神戸 統合効果③



神戸空港の管理収支 (空港整備事業特別会計)

歳入

歳出

着陸料

停留料

土地使用料

地方交付税

県補助金

航空機燃料税譲与税

雑入等

管理経費等

空港維持管理費

各種調査費

人件費・物件費等

消費税

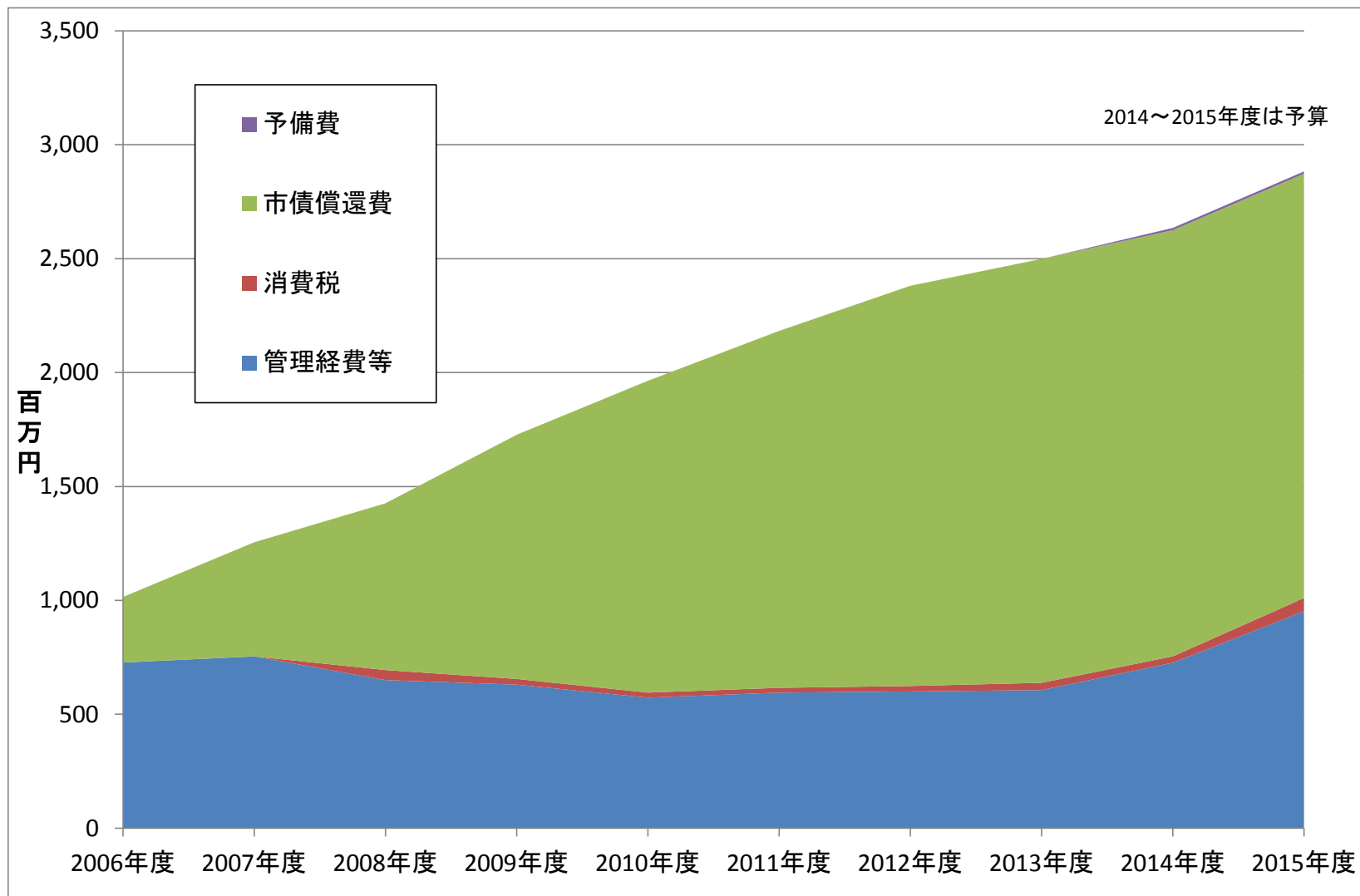
市債償還費

予備費

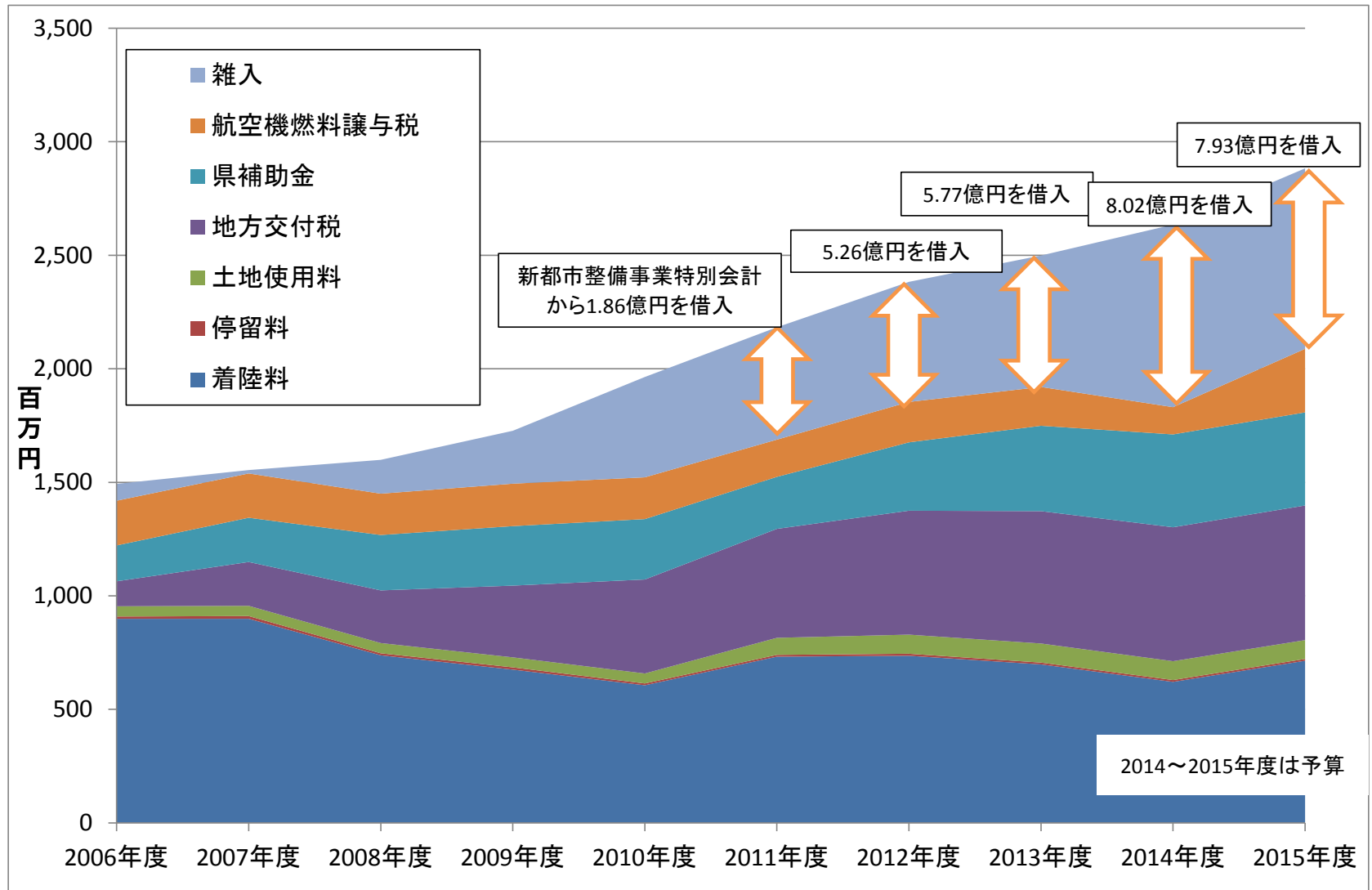
備考)神戸市資料より引用



神戸空港の歳出の推移



神戸空港の歳入の推移



神戸空港に必要な規制緩和

- 第1弾) 1日往復30便の制限の緩和
- 第2弾) 運用時間(現在は7:00～22:00)の延長(たとえば6:00～23:00)
- 第3弾) 近距離国際便の実現



神戸空港周辺地域の高いポテンシャル

- ①三宮駅周辺・・・交流・ビジネスの場、近隣周辺地域からの人の流れ
- ②新神戸駅・・・国内（ビジネス・観光）旅客の人の流れ
- ③神戸港・・・クルーズ船からの旅客、物流の拠点、国際コンテナ戦略港湾としての発展
- ④神戸空港・・・国内外（ビジネス・観光）旅客（発着枠の拡大、運用時間の延長、国際便も視野に）
- ⑤大学・・・人材育成・人材供給、定住、研究、スーパーコンピュータ
- ⑥医療産業都市・・・国内外の研究者の仕事場、交流の場、メディカルツーリズム
- ⑦ポートピア・・・交流イベントの実施、企業立地



備考) 国土地理院標準地図 (20万) より作成