

2014年12月12日（金）関西全体の航空需要拡大について考えるフォーラム

航空需要拡大に向けた 関西3空港の最大活用

2014年12月12日（金）

関西学院大学経済学部

上村 敏之



KWANSEI GAKUIN UNIVERSITY

過去のセミナー・フォーラム（1）

2011年	第1回セミナー	7月15日
	第2回セミナー	9月16日
	第3回セミナー	10月6日●
	フォーラム	12月15日
2012年	第1回セミナー	9月24日
	第2回セミナー	10月26日
	第3回セミナー	11月22日
	フォーラム	12月20日●

過去のセミナー・フォーラム（2）

2013年 第1回セミナー 7月16日

第2回セミナー 10月4日●

フォーラム 11月15日

2014年 第1回セミナー 10月3日

第2回セミナー 11月5日

フォーラム **12月12日●**

過去4年間にわたるセミナー・フォーラムが指摘してきた論点とは？

2011年 セミナー・フォーラムの論点（1）

① 関西 3 空港全体の評価

- 関西 3 空港の共存・共栄は可能。関西に航空需要拡大の余地はある。
- 関西は、関空 + 伊丹 + 神戸の広域空港として体制を強化すべき。

② 政策のあり方

- 関西 3 空港の機能分担は政策誘導ではなく、市場の判断に委ねるべき。

2011年

セミナー・フォーラムの論点（2）

- コンセッション価格は経営の自由度の高さとリスクの低さに依存する。伊丹空港をどれだけ自由にできるかがカギ。
- 旅客と航空会社の伊丹空港志向は明らかであり、長距離国内線の規制緩和や東アジア近距離国際線を含めたフル活用を。

③個々の空港の課題

- 関空は有利子負債、伊丹空港は騒音問題による発着枠制限、神戸空港は市債償還と発着枠制限が課題。



2012年 セミナー・フォーラムの論点（1）

2012年7月 関空と伊丹空港の経営統合

① 経営統合の評価

- 関空・伊丹の経営統合は評価。今後の航空需要拡大の具体策に期待。
- 関空・伊丹2空港の企業価値を拡大し、将来的には3空港一体運用を実現すべき。
- アジアの成長を取り込んでゆくことが重要。複数空港の全体最適を追求すべき。

2012年

セミナー・フォーラムの論点（2）

②政策のあり方

- 需要拡大には、伊丹空港と神戸空港の規制緩和が不可欠。
- 関西での国際会議数はトップが京都で次が神戸。伊丹空港と神戸空港に国際便がないのは残念。
- 関空は国際線による観光需要の取り込み。伊丹空港と神戸空港は国際ビジネス需要に対応するために限定的な国際便の導入を。

2013年

セミナー・フォーラムの論点（1）

① 関西3空港全体の評価

- 海外の空港を比較すれば、関西の3空港は過剰ではない。

② 関西3空港のあり方

- 3空港の全体最適を追求すべき。
- 関西経済全体から航空需要の拡大について検討し、産業振興やインバウンド促進についての戦略を立てるべき。



2013年

セミナー・フォーラムの論点（2）

③伊丹空港のあり方

- 伊丹空港の発着時刻の延長、国際便の復活に期待。

④神戸空港の評価・あり方

- 神戸空港の旅客数は地方管理空港でナンバーワンだが、重い規制がかけられた状況での数字であることを認識すべき。
- 地方管理空港でコンセッション実現にもっとも近いのが神戸空港。



2014年セミナーの論点

- **2014年7月25日 新関空会社がコンセッション実施方針の提示**
- **①政策のあり方**
 - 地域全体としての空港の視点が不可欠。
 - 内需ではなく外需、それも成長が著しいアジアの経済成長をどれだけ取り込めるか。外需（インバウンド）と規制緩和の重要性。
- **②伊丹空港のあり方**
 - 伊丹空港は騒音問題の克服が最大活用のために重要。アジア近隣諸国への国際便でいっその成長が見込める。



これまでの論点まとめ

①現状認識まとめ

- 関西 3 空港は過剰ではない。
- 関空・伊丹統合、コンセッションは一定の評価。

②今後の課題まとめ

- 関西 3 空港一体運営を期待。
 - どのように神戸空港を含めるかは課題。全体最適が図られるような一体運営が重要に。
- 関西の航空需要を拡大する政策を実施。
 - 外需の取り込み。伊丹空港と神戸空港には規制緩和を。発着枠制限、運用時間、国際便など。関西経済全体の視点が重要。



関西 3 空港の未来の課題

① コンセプション成立後に神戸空港をどのように一体運営のなかに組み込むか。

② 関西 3 空港として、ビジネス需要をいかに掘り起こせるか。

③ 関西経済の成長に寄与するために、関西 3 空港ができることは何か。

– 地域経済と空港の関わりを考えた政策の検討。

– 特に神戸空港の規制緩和はいかにして実現できるのか。一体運営との関わり。

• ④ 誰が政策の司令塔になるのか。

– あくまで利用者やエアラインの視点が重要。



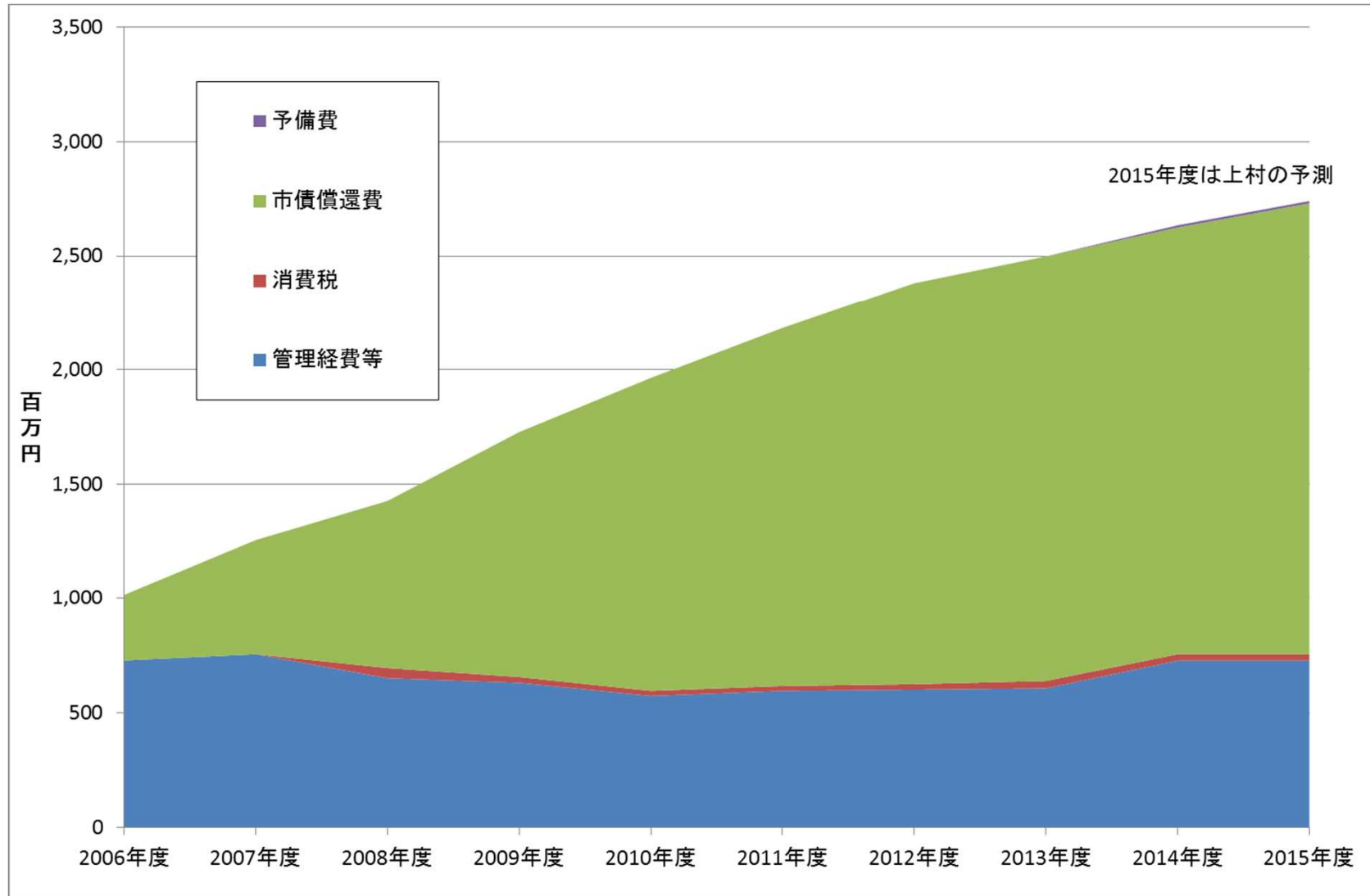
神戸空港の管理収支 (空港整備事業特別会計)

歳入	歳出
着陸料	管理経費等
停留料	空港維持管理費
土地使用料	各種調査費
地方交付税	人件費・物件費等
県補助金	消費税
航空機燃料税譲与税	市債償還費
雑入等	予備費

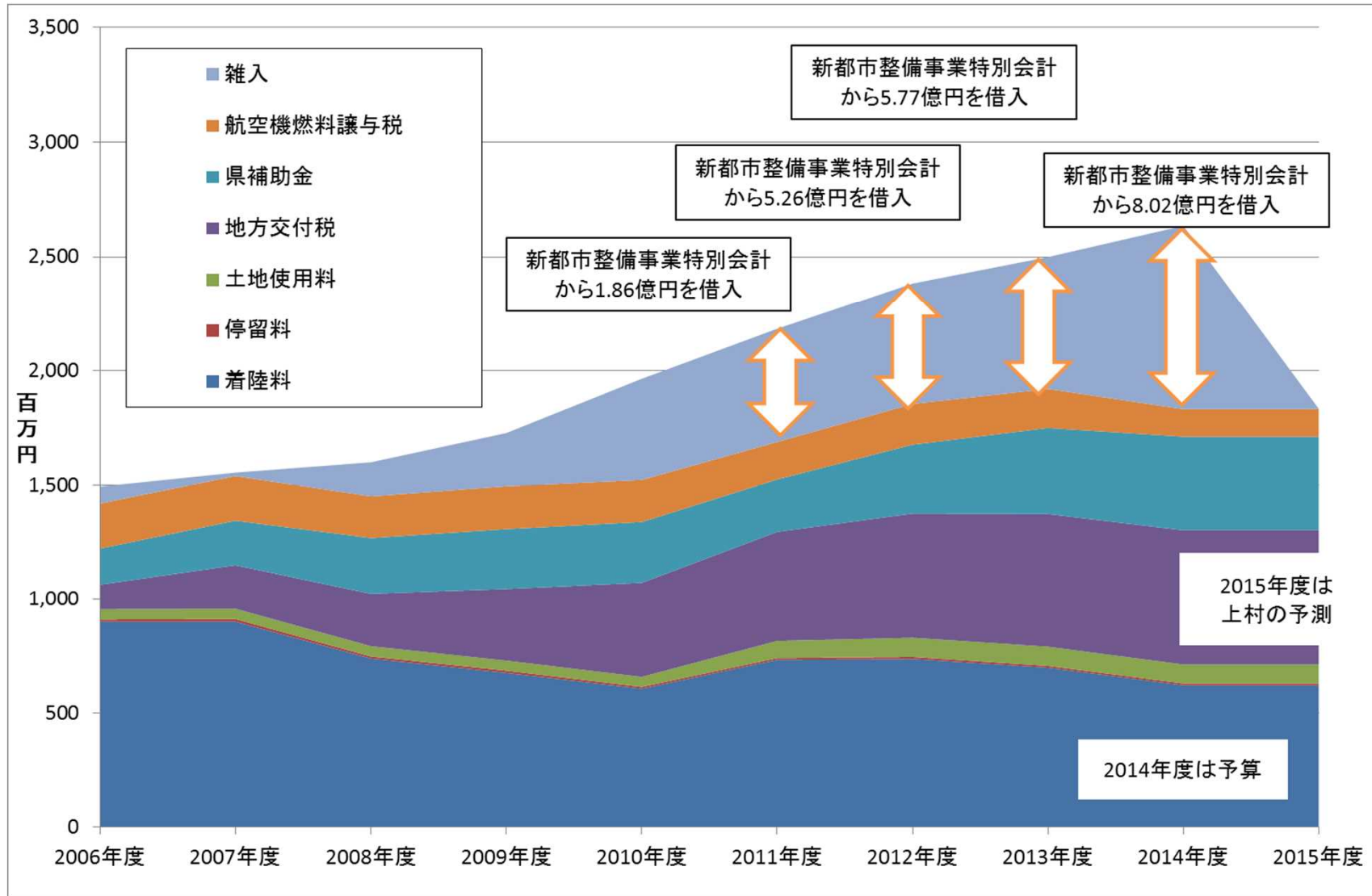
備考) 神戸市資料より引用



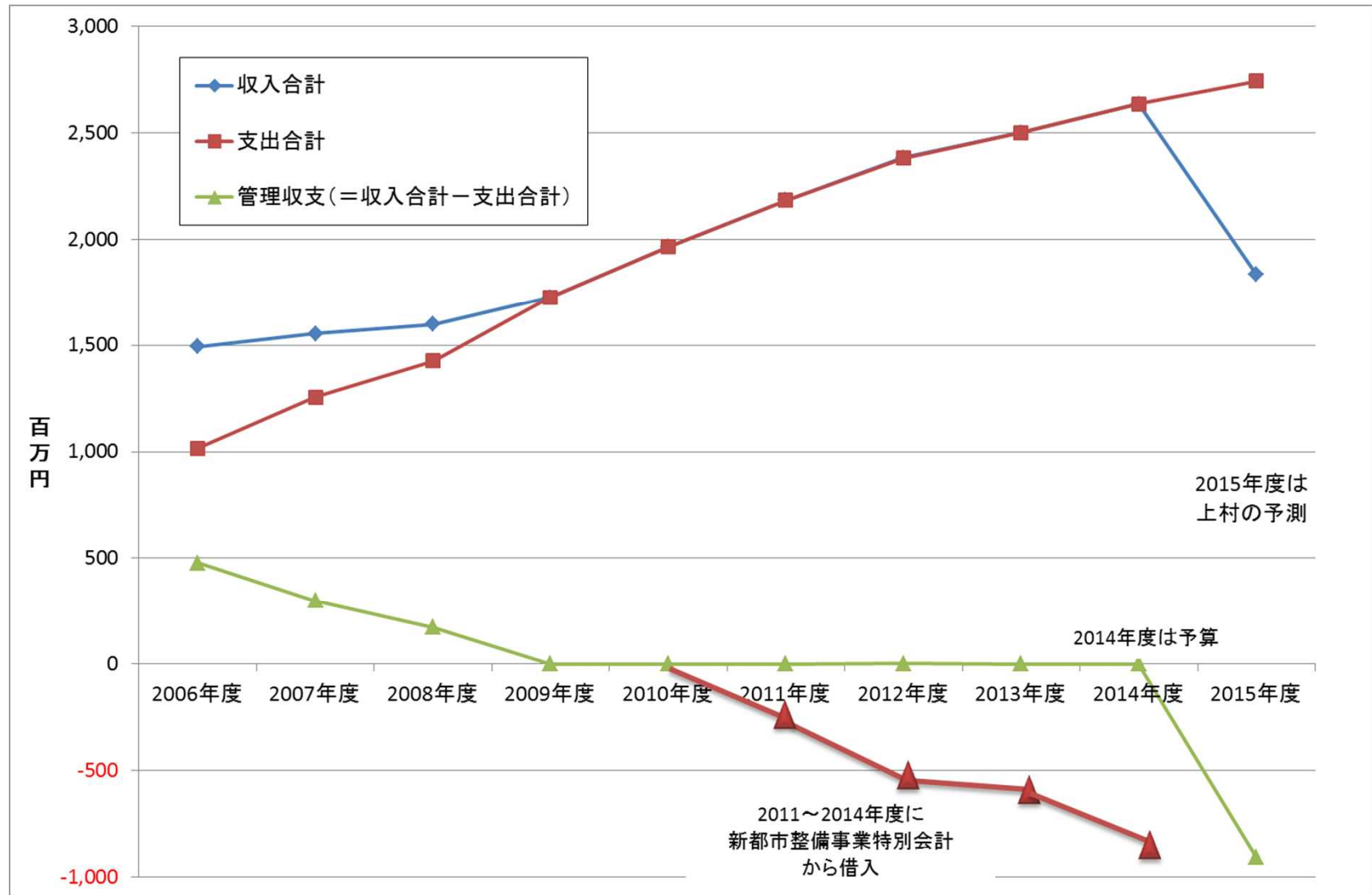
神戸空港の支出の推移



神戸空港の収入の推移



神戸空港の収支の推移



市民参画で創造する街 新しい神戸都心のイメージ

関西学院大学経済学部教授 上村敏之

●安心・市場・交流・文化・政策：5つの創造

- ・安心創造・・・子どもと高齢者が安心して歩ける街
- ・市場創造・・・若い起業家がビジネスチャンスをつかめる街
- ・交流創造・・・多様な市民と国内外の人々が交流する街
- ・文化創造・・・市民が芸術・文化を発信する街
- ・政策創造・・・市民が行政とともに政策を考える街
- ・・・市民が空間と時間を共有し参画する「場」の提供が重要

●市民広場を形成

- ・都心の県道21・30号線などから自動車を排除（街は自動車ではなく、市民のためにある）、都心の地下道も市民広場として活用
- ・市民広場を囲うLRT（Light Rail Transit：路面電車システム）の導入

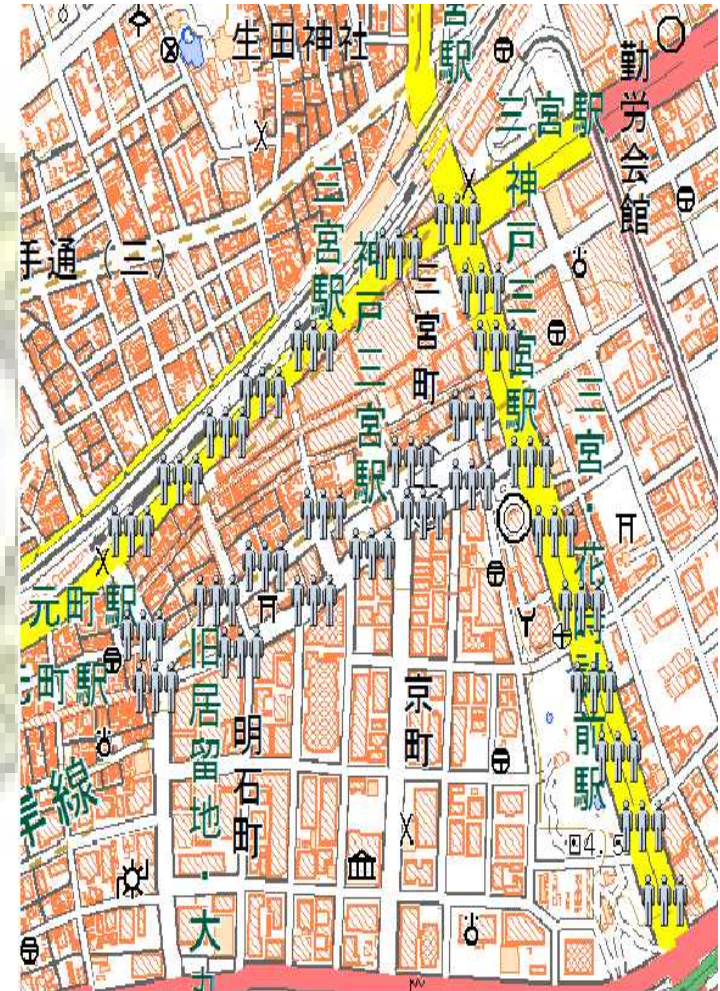
●市民広場における市民活動の促進

- ・高齢者と子どもに優しく、人々が安心して散歩でき、健康を増進できるコンパクトな福祉都市の形成（仕事場、医療機関、行政機関、商店街、保育所など、生活のすべてが市民広場周辺で完結）
- ・市民広場での屋台・移動式簡易店舗の出店によるビジネスチャンスの拡大、朝食の共有による市民交流の拡大、観光客（海外含む）の集客、スポーツなど健康増進活動・芸術文化活動・定期的なイベントの実施

●検討すべき政策

- ・規制（緩和）、特区、試験的導入、起業家サポートのあり方など

図 市民広場の範囲（ただし私案）



備考) 国土地理院標準地図 (25000) より作成。



市民広場を中核にした 国内外からの人の流れと ビジネスの活性化

人間の交流がなければイノベーションは起こらない

- ①市民広場＋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
- ③神戸港・・・クルーズ船からの外国人旅客（定期便の就航が重要）、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、国際便も視野に）
- ⑤大学・・・神戸で起業する人材の育成
- 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・・・空き地を活用した交流イベントの実施（Weekend Car Boots Saleなど）、交流および定住の場

