

神戸空港のポテンシャル

～地方管理空港のトップランナーとして～



神戸商工会議所
会頭 大橋忠晴

1. 関西3空港

(1) 関西3空港の位置



1. 関西3空港



(2) 関西3空港の役割分担 (平成17年11月関西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。	国内線の基幹空港。環境と調和した都市型空港。	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)など	<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。 	

2. 神戸空港の概要・利用状況

(1) 概要

開港日	平成18年2月16日
運用時間	7時～22時（15時間）
発着枠 <上限>	60回発着（30往復便）／日 2万回程度／年
国際便	国際ビジネスジェット、 国際チャーターのみ
滑走路	2,500m×1本
駐車場	収容台数 1,250台

2. 神戸空港の概要・利用状況



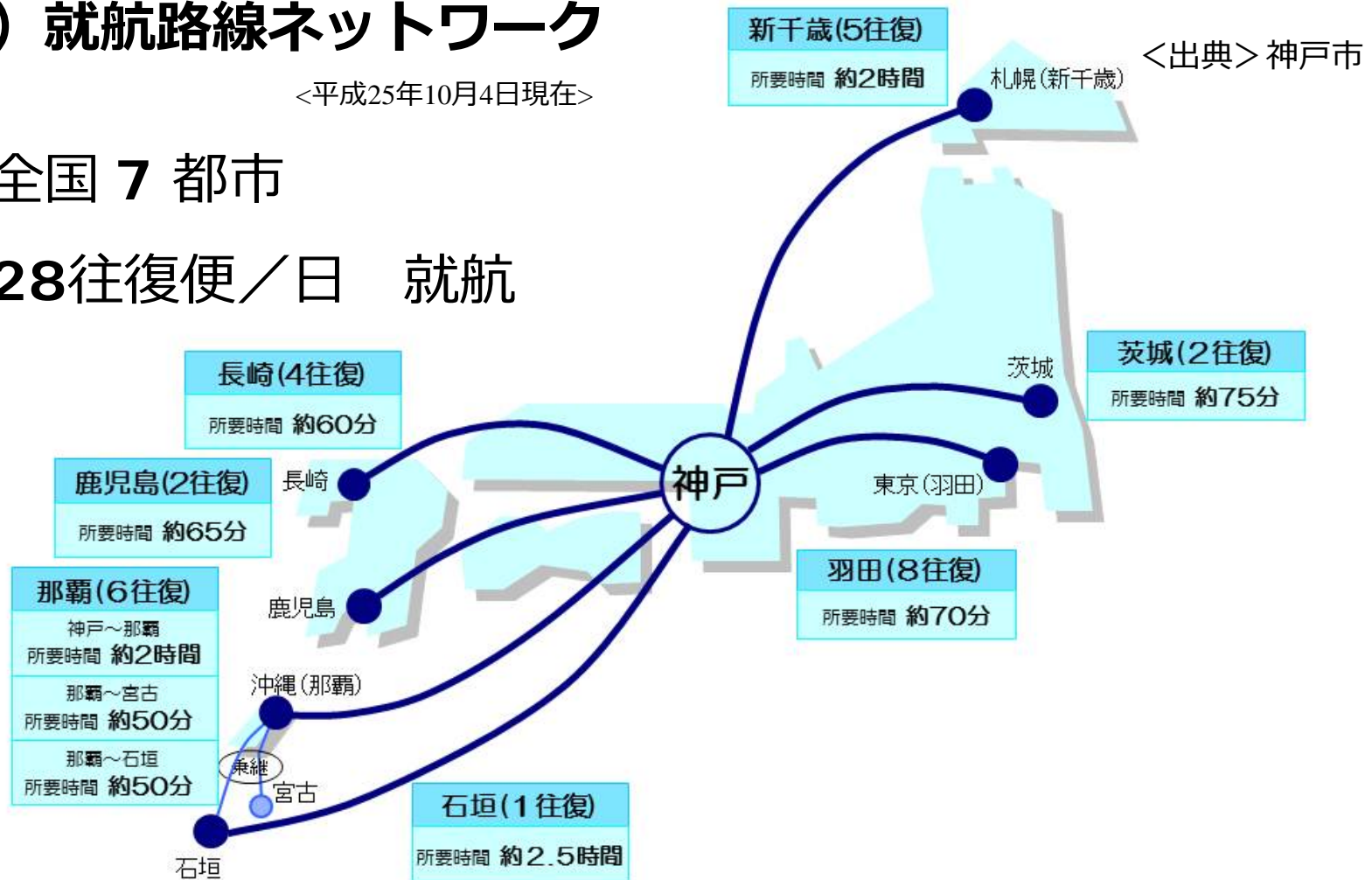
The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(2) 就航路線ネットワーク

<平成25年10月4日現在>

全国 7 都市

28往復便/日 就航



【就航会社】

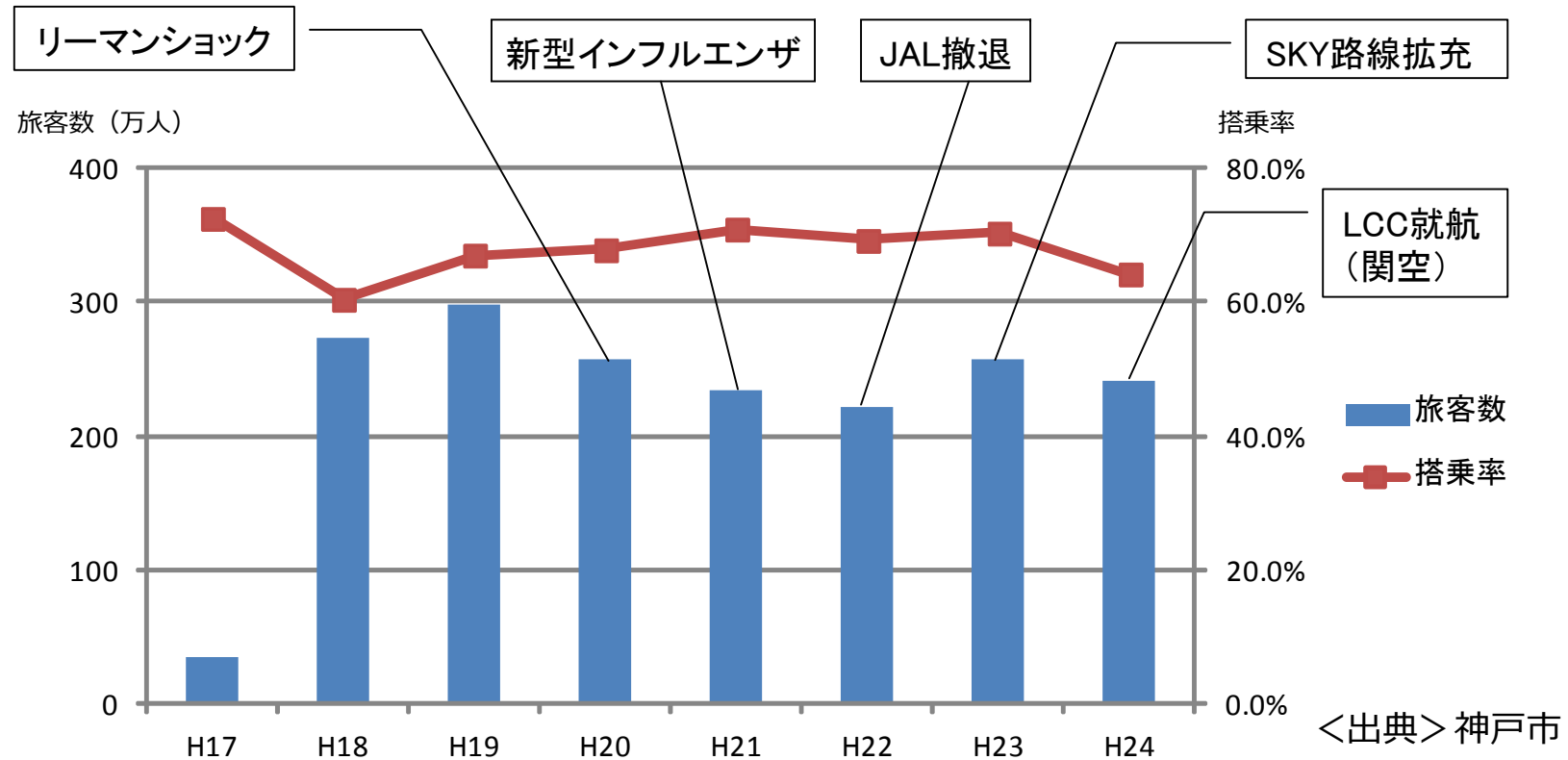


2. 神戸空港の概要・利用状況



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(3) 利用状況（神戸空港の年度別旅客数並びに搭乗率）



年 度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
旅 客 数	354,146人	2,738,143人	2,972,212人	2,576,726人	2,335,407人	2,215,092人	2,565,405人	2,406,832人
搭 乗 率	72.5%	60.4%	67.0%	67.8%	70.9%	69.2%	70.3%	64.2%

※H17年度は2月16日の開港から3月31日まで

2. 神戸空港の概要・利用状況



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(4) 利用状況（最近の旅客数・搭乗率）

<出典> 神戸市

路線名	24年度(H24.4~H25.3)		25年度(H25.4~8)	
	旅客数(人) (前年同期比)	搭乗率	旅客数(人) (前年同期比)	搭乗率
札幌	442,700 (92.1%)	58.7%	171,912 (95.6%)	73.8%
茨城	143,997 (170.1%)	56.1%	61,252 (107.8%)	56.5%
成田	23,517 (321.1%)	29.4%	-	-
東京	819,988 (97.1%)	78.7%	338,798 (99.3%)	68.8%
長崎	349,291 (99.7%)	68.4%	137,927 (102.3%)	63.8%
熊本	24,763 (23.5%)	38.9%	-	-
鹿児島	133,399 (76.0%)	53.6%	52,296 (90.7%)	48.4%
沖縄	469,177 (90.7%)	59.0%	214,752 (112.2%)	61.7%
石垣	-		10,016	56.6%
計	2,406,832 (93.8%)	64.2%	986,953 (98.9%)	64.8%
1日平均	6,594		6,451	

H24.11.16 運休

H24.10.1 運休

H25.7.10 就航

3. 神戸空港のポテンシャル

(1) 都心に近接した良好なアクセス

- 三宮から約 **8 km**、ポートライナーで約 **18 分**
- 新神戸から市営地下鉄・ポートライナーで約 **30 分**
(空港利用者の6割強がポートライナーを利用 ※H23神戸空港就航航空会社調べ)
- 関空から約 **24 km**、ベイ・シャトルで約 **30 分**



3. 神戸空港のポテンシャル



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(2) 24時間運用可能な海上空港で 国際便も就航可能な空港



平成19年9月 中国・天津便

オウンユースチャーター機



平成23年11月 韓国・仁川便

3. 神戸空港のポテンシャル



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(3) 神戸クラスター

- 進出企業等
約 260 社・団体

<平成25年8月31日現在>

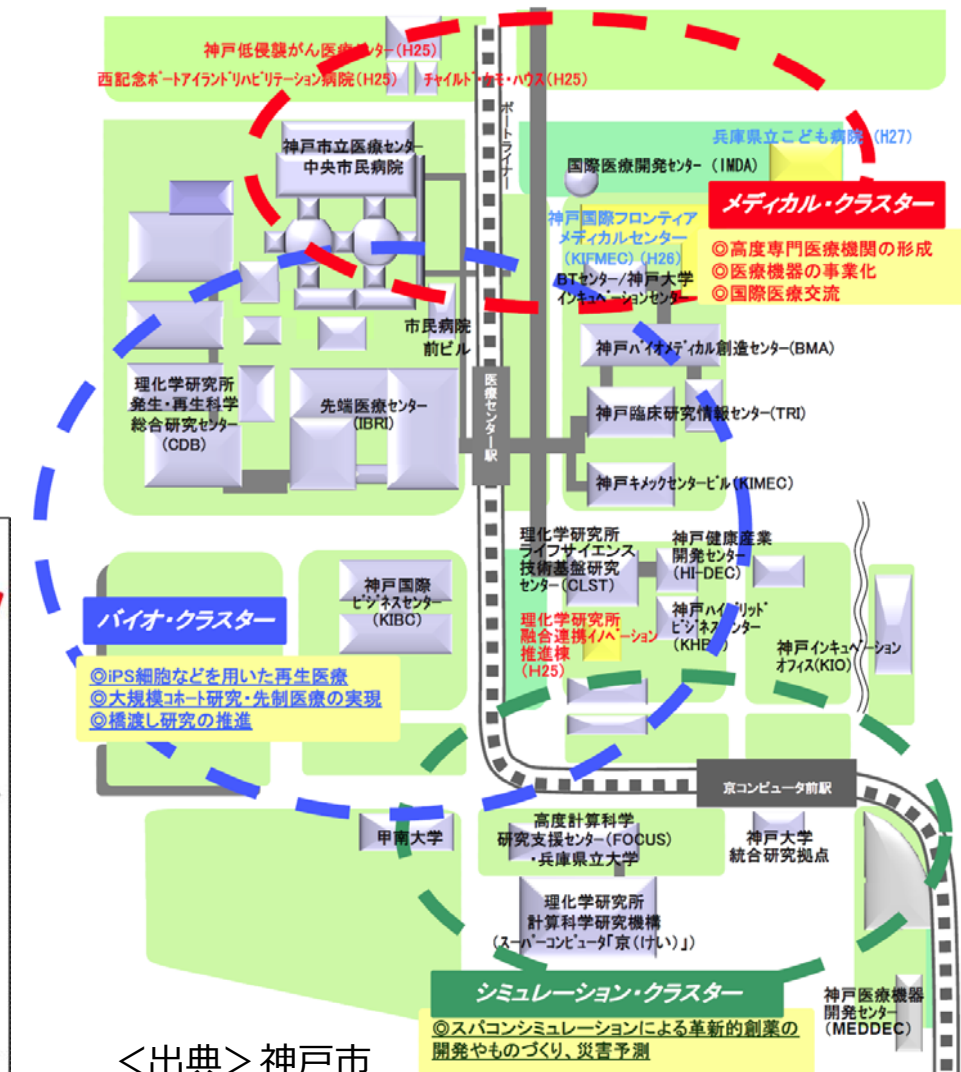
- 雇用者数
約 5,700 名

<平成25年6月30日現在>



神戸医療産業都市 中核施設配置図

H25年8月現在



<出典> 神戸市

3. 神戸空港のポテンシャル

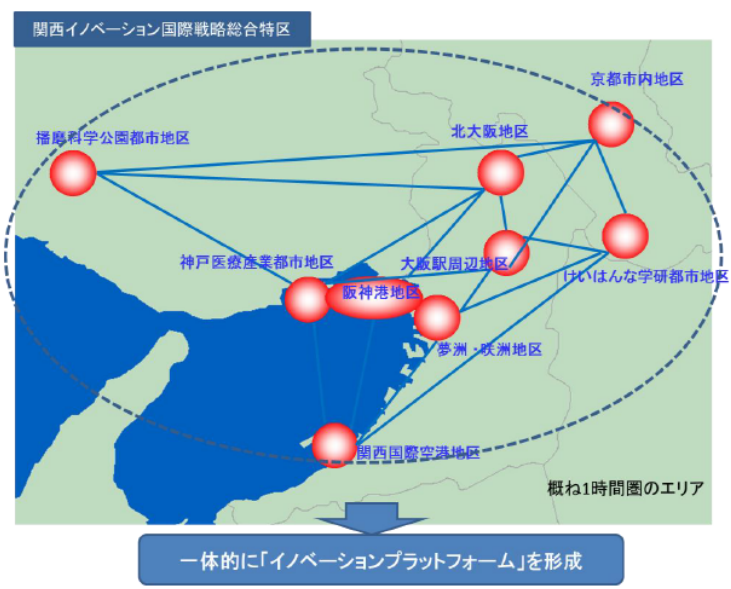
(4) 関西イノベーション国際戦略総合特区

■ 関西が取り組む政策課題
 国際競争力向上のための
“イノベーションプラットフォーム”の構築
 (実用化・市場づくりをめざしたイノベーションを
 次々に創出する仕組み)

○総合特区により、規制改革等を進め、企業や地域単独では解決できない課題に府県域を超えたオール関西で取り組む
 ○域内資源を有機的に結び付けるとともに、資源の集中的投入を実現
 ○内外に開かれたネットワークにより、知恵と資源を呼び込む

■ 関西のポテンシャルのフル活用

- ◆ **世界トップクラスのリーディング企業が集積**
 製薬：武田薬品、田辺三菱製薬、塩野義製薬、アスピオファーマ など
 家電・電気機器・蓄電池・太陽電池等：パナソニック、シャープ、ユミコア、住友電工 など
- ◆ **世界屈指の大学・研究機関、科学技術基盤が集積**
 大学：京都大学、大阪大学、神戸大学 など
 研究機関：地球環境産業技術研究機構、医薬基盤研究所、理化学研究所 など
 科学技術基盤：SPring8、京速コンピュータ「京」 など



■ 課題解決に向けた関西での取組み

- I 研究、開発から実用化へのさらなるスピードアップと、性能評価等による国際競争力の強化**
 - ◆ シーズから事業化までのスピードアップ促進
 - ◆ 高い性能を差別化に結び付けるための評価基準の確立と規格化、標準化の促進
- II 多様な産業・技術の最適組み合わせによる国際競争力の強化**
 - ◆ 先端技術分野における産学官連携の取組み
 - ◆ ソリューション型ビジネスの促進とマーケットニーズに応じた戦略的な海外展開
- III イノベーションを下支えする基盤の強化**
 - ◆ イノベーションを担う人材の育成・創出等
 - ◆ 産業・物流インフラの充実強化によるイノベーション促進

3. 神戸空港のポテンシャル

(5) 健全運営の空港

<出典> 国土交通省航空局

全国の空港旅客数ランキング（国内線）

（単位：千人）

順位	平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度		平成23年度		平成24年度	
	空港	旅客数	空港	旅客数	空港	旅客数	空港	旅客数	空港	旅客数	空港	旅客数
1	羽田	64,951	羽田	63,191	羽田	59,335	羽田	58,808	羽田	56,425	羽田	58,899
2	札幌(新千歳)	17,462	札幌(新千歳)	16,515	札幌(新千歳)	15,741	札幌(新千歳)	15,503	札幌(新千歳)	15,203	札幌(新千歳)	16,575
3	伊丹	15,937	伊丹	15,382	伊丹	14,607	伊丹	14,193	那覇	13,548	那覇	14,815
4	福岡	15,551	福岡	14,776	福岡	13,924	那覇	13,819	福岡	13,255	福岡	14,743
5	那覇	14,640	那覇	14,601	那覇	13,759	福岡	13,527	伊丹	12,909	大阪国際	13,147
6	中部国際	6,258	中部国際	5,833	中部国際	4,956	鹿児島	4,752	中部国際	4,516	関西国際	5,375
7	関西国際	5,680	鹿児島	5,348	鹿児島	4,927	中部国際	4,697	鹿児島	4,390	中部国際	4,721
8	鹿児島	5,475	関西国際	5,219	関西国際	3,943	関西国際	3,773	関西国際	3,749	鹿児島	4,675
9	熊本	3,102	熊本	3,011	熊本	2,820	熊本	2,818	熊本	2,839	成田国際	3,721
10	神戸<※>	2,974	宮崎	2,876	宮崎	2,652	宮崎	2,489	神戸<※>	2,568	熊本	2,860
11	仙台	2,974	広島	2,825	仙台	2,553	広島	2,390	長崎	2,440	長崎	2,695
12	宮崎	2,956	仙台	2,686	広島	2,524	仙台	2,363	宮崎	2,433	宮崎	2,632
13	広島	2,944	神戸<※>	2,579	神戸<※>	2,337	長崎	2,297	広島	2,194	仙台	2,513
14	松山	2,609	松山	2,491	松山	2,310	松山	2,256	松山	2,170	神戸<※>	2,418
15	長崎	2,560	長崎	2,439	長崎	2,287	神戸<※>	2,220	成田国際	1,926	広島	2,304
16	石垣<※>	1,865	石垣<※>	1,838	石垣<※>	1,717	成田国際	1,691	仙台	1,777	松山	2,301
17	大分	1,792	大分	1,678	大分	1,522	石垣<※>	1,636	石垣<※>	1,521	石垣<※>	1,674
18	函館	1,753	函館	1,592	函館	1,441	函館	1,461	大分	1,371	大分	1,465
19	高松	1,470	高松	1,424	高松	1,335	大分	1,454	函館	1,350	函館	1,419
20	高知	1,381	高知	1,296	成田国際	1,329	高松	1,343	高松	1,259	高松	1,348

神戸空港の旅客数は全国97空港中
地方自治体が管理する65空港中

14位
1位

<※> は地方管理空港

3. 神戸空港のポテンシャル

(6) 神戸空港の建設計画

<出典> 神戸市

神戸空港計画に係る総事業費 約3,140億円（建設利息含む）
 空港関係だけでは約594億円、うち国補助金などで295億円を調達
 残る299億円を市債発行、3年据置20年で償還を計画

(単位：億円)

	国交補助金	市債	土地売却	その他	計
①臨海部土地造成事業 護岸、埋立、地盤改良、 漁業補償、供給処理施設、 道路、緑地、連絡道路	—	1,743	677	—	2,420 [※]
②空港整備事業 用地買収、滑走路、エプロン、 地盤改良、消防	250	299	—	45	594
③港湾整備事業 岸壁、物揚場、緑地、埋立、 地盤改良	52	66	—	8	126
計	302	2,108	677	53	3,140

※滑走路などの用地費約360億円は重複計上となるため除く。

3. 神戸空港のポテンシャル



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(7) 神戸空港ターミナルの営業成績及び財産の状況の推移

<出典> 神戸空港ターミナル(株)

(単位:千円)

期別 区分	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期
	H14.12.26 ~ H15. 3.31	H15. 4. 1 ~ H16. 3.31	H16. 4. 1 ~ H17. 3.31	H17. 4. 1 ~ H18. 3.31	H18. 4. 1 ~ H19. 3.31
売上高	—	—	—	342,609	2,076,484
経常利益	▲ 6,467	▲ 33,112	▲ 44,716	▲ 110,964	477,804
当期純利益	▲ 6,540	▲ 34,062	▲ 45,666	▲ 27,311	37,565
総資産	452,290	1,286,993	3,186,463	8,132,097	7,921,847

期別 区分	第6期	第7期	第8期	第9期	第10期	第11期
	H19. 4. 1 ~ H20. 3.31	H20. 4. 1 ~ H21. 3.31	H21. 4. 1 ~ H22. 3.31	H22. 4. 1 ~ H23. 3.31	H23. 4. 1 ~ H24. 3.31	H24. 4. 1 ~ H25. 3.31
売上高	2,021,576	1,954,167	1,864,054	1,460,719	1,489,368	1,636,197
経常利益	338,847	293,938	254,079	43,178	160,244	302,862
当期純利益	217,724	178,650	143,696	15,632	98,208	186,710
総資産	7,747,124	7,380,662	7,172,619	6,738,405	6,522,715	6,370,192

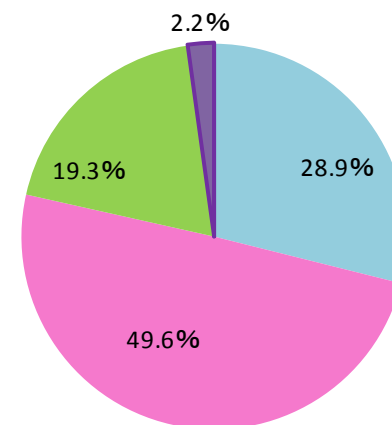
4. アンケート調査①

調査期間 平成25年4月17日～4月30日

回答企業 従業員50名以上の138神戸商工会議所会員事業所（一部除く）

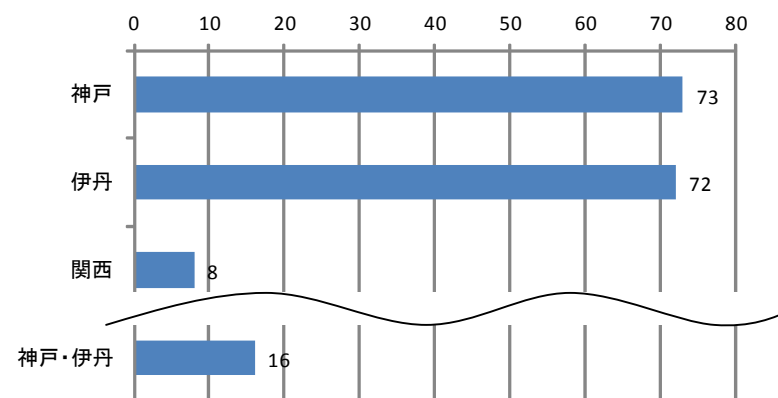
(1) 遠距離出張（国内）の交通手段

⇒ 飛行機のみ	28.9%
新幹線のみ	49.6%
飛行機・新幹線の併用	19.3%
その他	2.2%



(2) 遠距離出張（国内）に飛行機を利用するユーザーの利用空港

⇒ 神戸空港	54.5%
大阪国際（伊丹）空港	53.7%
関西国際空港	6.0%
神戸・伊丹の併用	11.9%



4. アンケート調査①

(3) 神戸空港・大阪国際（伊丹）空港を利用する理由

⇒ 【神戸空港】

自宅または事業所等に近くて便利だから	82.2 %
アクセスが便利だから	39.7 %

【大阪国際（伊丹）空港】

希望する時間帯の航空便が多いから	64.2 %
------------------	--------

(4) 神戸空港への期待

⇒ 既存路線の就航便数の増加	65.1 %
就航都市の増加	59.0 %
早朝・深夜便の就航	30.1 %
エアライン就航数の増加	28.9 %

4. アンケート調査②



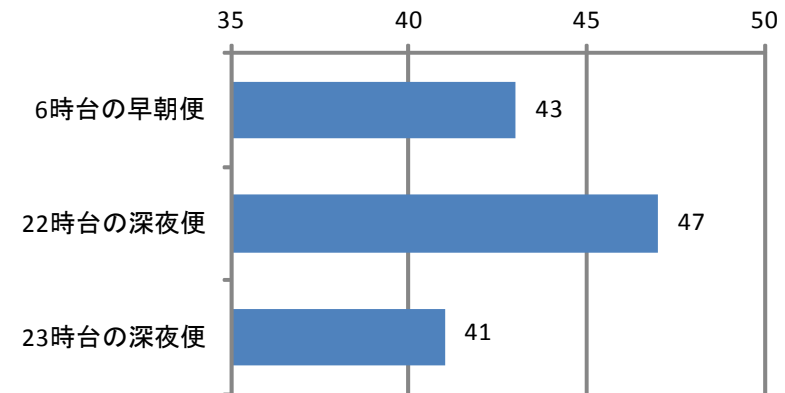
The Kobe Chamber of Commerce and Industry

調査期間 平成24年11月6日～11月30日

回答企業 神戸クラスターの進出企業等70事業所

(1) 運用時間延長に伴う増便希望時間

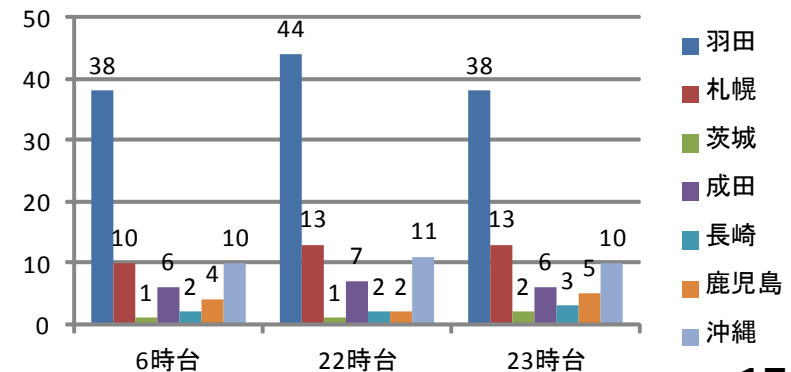
- ⇒ 6時台の早朝便 **61.4 %**
- 2 2時台の深夜便 **67.1 %**
- 2 3時台の深夜便 **58.6 %**



(2) 運用時間延長に伴う増便希望路線

羽田線希望が最多

- ⇒ 6時台の早朝便 **53.5 %**
- 2 2時台の深夜便 **55.0 %**
- 2 3時台の深夜便 **49.4 %**

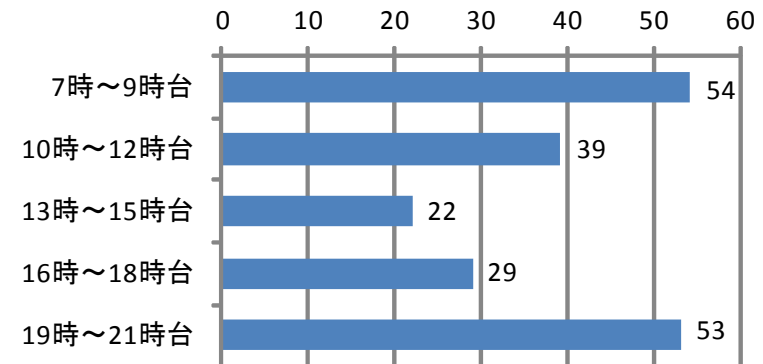


4. アンケート調査②



(3) 発着枠拡大に伴う増便希望時間

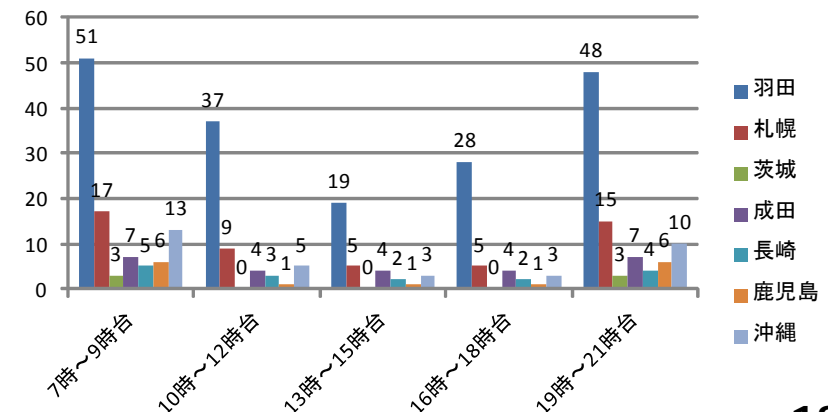
⇒	7時～ 9時台	77.1 %
	10時～12時台	55.7 %
	13時～15時台	31.4 %
	16時～18時台	41.4 %
	19時～21時台	75.7 %



(4) 発着枠拡大に伴う増便希望路線

羽田線希望が最多

⇒	7時～ 9時台	50.0 %
	10時～12時台	62.7 %
	13時～15時台	55.9 %
	16時～18時台	65.1 %
	19時～21時台	51.6 %



4. アンケート調査結果

● 飛行機を利用しない層が多く存在

⇒LCCの就航により、新たな航空需要が創出されているが、
遠距離出張を行うビジネス目的の利用者層の開拓がなされていない。

● 早朝深夜便の新設や朝夕の羽田便を中心とした既存路線の拡充

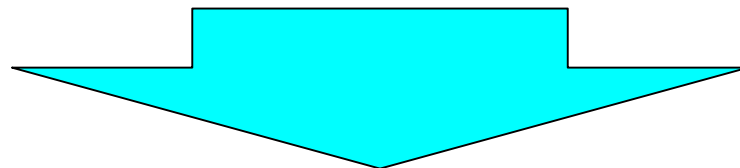
⇒神戸のビジネス目的の利用者層が利用したい時間帯に飛行機が無く、
現状の就航便数も限られているため利用しにくい。

● 就航都市の拡大のニーズが高い

⇒基幹路線の拡充ニーズも高いが、
産学連携や企業取引を目的に更なる地方路線の拡充が求められている。
(仙台、宮崎など)

5. 早期の規制緩和を

神戸空港は、その生い立ちをめぐる過去のしがらみから様々な制約を受けてきた。



ニーズにあわせた運用時間、発着枠の拡大の早期実現
特に伊丹が運用できない早朝・深夜便の運用で、
関空利用者とも重ならず、新たな利用層の拡大し、
神戸のみならず関西の発展に寄与する。

6. 関西3空港のあるべき姿

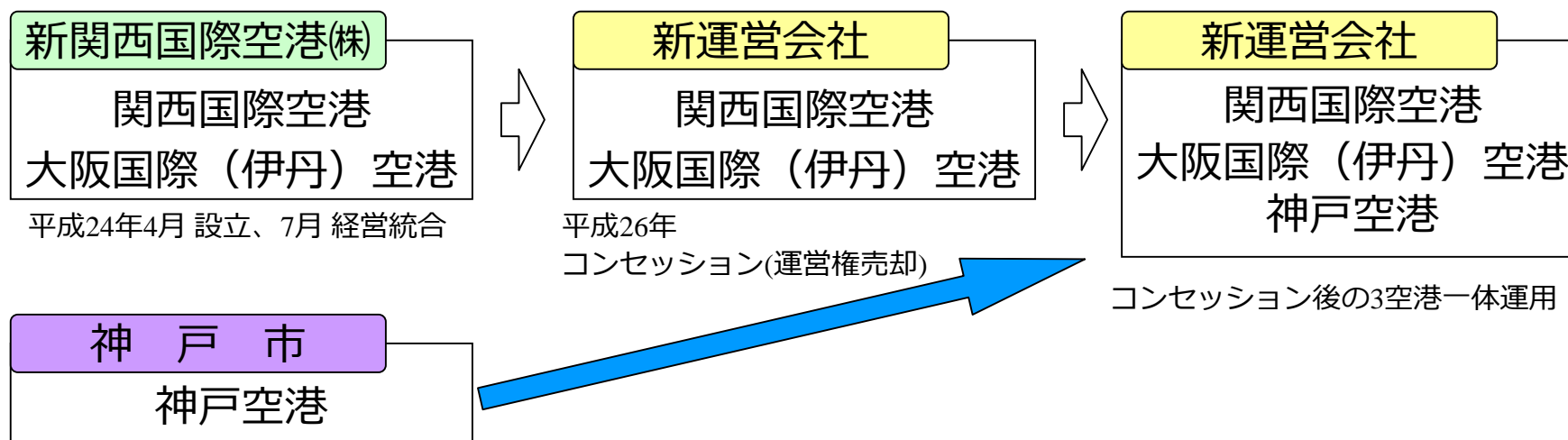
(1) 関西3空港の一体運用

利用者利便の向上、

関西全体の航空需要を拡大・活性化するためには、

関西3空港を一体運用し、

それぞれを最適かつ効率的に運用・管理することが不可欠。



6. 関西3空港のあるべき姿

(2) 一体運用のために神戸空港の民営化

■平成25年6月

『民間能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律』成立

民営化した関西3空港を一体運用

- ① 関西3空港の役割見直し
- ② 利用者利便の向上
- ③ 旅客数の増加
- ④ 関西経済全体の活性化
- ⑤ 空港事業の経営改善

6. 関西3空港のあるべき姿



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(3) 神戸空港の管理収支の見通し（平成18年度～27年度）

※ 各欄の右側（ ）内斜体の数字は、決算値(平成24・25年度は予算値)を示す。

(単位:百万円)

	H18年度 2006年度	H19年度 2007年度	H20年度 2008年度	H21年度 2009年度	H22年度 2010年度	H23年度 2011年度	H24年度 2012年度	H25年度 2013年度	H26年度 2014年度	H27年度 2015年度
着陸料	779 (899)	1,220 (899)	1,305 (738)	1,592 (675)	1,667 (606)	1,667 (732)	1,701 (648)	1,721 (610)	1,735	1,754
停留料	8 (10)	11 (12)	12 (9)	26 (10)	26 (8)	26 (8)	26 (11)	26 (8)	26	26
土地使用料	37 (45)	37 (45)	37 (45)	37 (44)	41 (44)	41 (75)	41 (83)	41 (83)	41	44
地方交付税	120 (110)	196 (193)	240 (232)	328 (316)	410 (414)	484 (480)	546 (564)	598 (582)	625	623
県補助金	158 (158)	209 (195)	227 (244)	251 (262)	299 (266)	199 (229)	266 (301)	332 (375)	386	417
航空機燃料譲与税	84 (197)	187 (195)	199 (182)	213 (187)	222 (184)	222 (164)	226 (159)	228 (136)	230	232
雑入等	1 (74)	1 (15)	1 (149)	1 (233)	1 (442)	1 (495)	1 (756)	1 (786)	1	1
収入合計 ①	1,187 (1,493)	1,861 (1,554)	2,021 (1,599)	2,448 (1,727)	2,666 (1,964)	2,640 (2,183)	2,807 (2,522)	2,947 (2,580)	3,044	3,097
管理経費等	739 (727)	739 (754)	739 (650)	739 (630)	739 (573)	739 (595)	739 (662)	739 (681)	739	739
消費税	0 (0)	24 (0)	48 (44)	52 (25)	67 (22)	72 (21)	70 (25)	72 (27)	73	74
市債償還費	323 (288)	547 (501)	795 (732)	1,148 (1,072)	1,411 (1,369)	1,654 (1,567)	1,847 (1,825)	1,989 (1,862)	2,054	1,977
予備費	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (0)	10 (10)	10 (10)	10	10
支出合計 ②	1,072 (1,015)	1,320 (1,255)	1,592 (1,426)	1,949 (1,727)	2,227 (1,964)	2,475 (2,183)	2,666 (2,522)	2,810 (2,580)	2,876	2,800
管理収支①-②	115 (478)	541 (299)	429 (173)	499 (0)	439 (0)	165 (0)	141 (0)	137 (0)	168	297

<出典> 神戸市

【現状】 雑入として、神戸市別会計からの借入により市債償還

6. 関西3空港のあるべき姿

(4) 神戸空港の空港管理収支の詳細

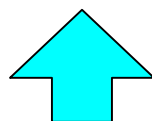
収入（着陸料、地代、地方交付税、県補助金 など）

支出（管理経費、市債償還費 など）

（単位：億円）

	国交補助金	市債	土地売却	その他	計
②空港整備事業 用地買収、滑走路、エプロン、地盤改良、消防	248 (250)	267 (299)	—	69 (45)	584 (594)

※上段が実数値、下段（ ）内は計画時点の数字



<出典> 神戸市

平成51年までに償還しないとといけない金額

※平成21年度に起債した償還期限が30年

6. 関西3空港のあるべき姿

(5) 神戸空港の空港管理収支の神戸商工会議所試算

着陸料（仮定）

（単位：円）

	基本料金	地方初便	沖縄便
大型機	240,000	180,000	60,000
中型機	150,000	110,000	38,000
小型機	75,000	57,000	19,000

<平成25年9月ベース>

全国7都市 27 往復便/日 就航 ⇒ 50 往復便/日
 (小型機23往復便の増加を想定)
 着陸料収入 1,765,000 円/日
 644,225,000 円/年 ⇒ 1,273,850,000 円/年

6. 関西3空港のあるべき姿



The Kobe Chamber of Commerce and Industry

(5) 神戸空港の空港管理収支の神戸商工会議所試算

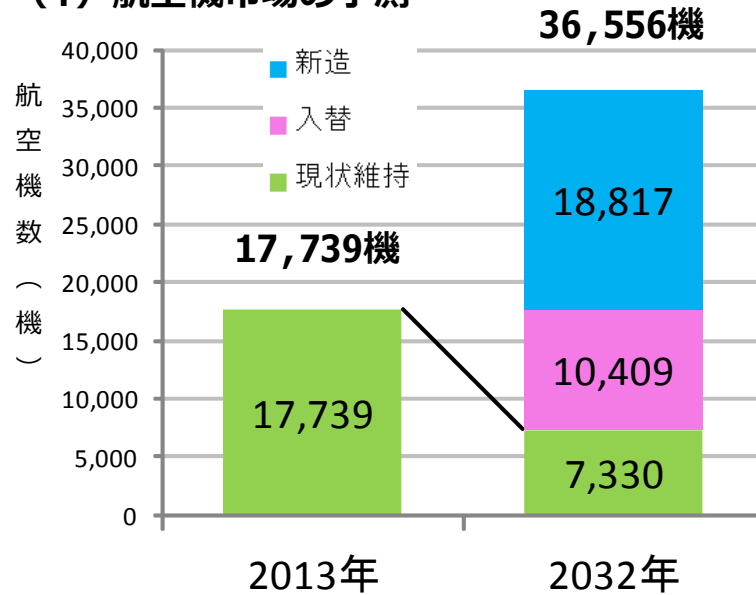
(単位：百万円)

		27往復便／日		50往復便／日	
収入	着陸料	644		1,274	
	停留料	10		10	
	土地使用料	80		80	
	航空機燃料譲与税	129	863	255	1,619
支出	管理経費等	700		700	
	消費税	70	770	70	770
収支			93		849
			約120億円	の償還期間	14年

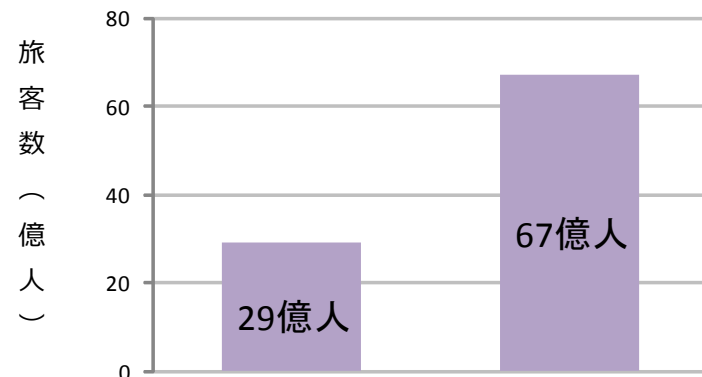
7. 世界の航空需要予測

●エアバス社による需要予測 <平成25年9月24日>

(1) 航空機市場の予測



(2) 旅客数 (年間) の予測



(3) 市場規模の予測 (地域別)

	2013-2032	マーケットシェア
アフリカ	970機	3%
アジア太平洋地域	10,664機	36%
C.I.S	1,095機	4%
ヨーロッパ	5,827機	20%
南米	2,279機	8%
中近東	1,999機	7%
北米	5,521機	19%
貨物	871機	3%
世界	29,226機	100%

<出典> エアバス社

8. 最後に

- 神戸空港：潜在能力を十分に持った空港

⇒**地方管理空港のトップランナー**

- 関西国際空港・大阪国際（伊丹）空港の2空港統合

⇒**新関西国際空港(株) 誕生**

⇒**コンセッション**

※**真の利便性向上・航空需要拡大策、**

そしてコンセッション受託会社の健全な運営のためには、

神戸を加えた関西3空港の統合が必要