

# 神戸空港が目指すべき道

2013年10月4日(金)

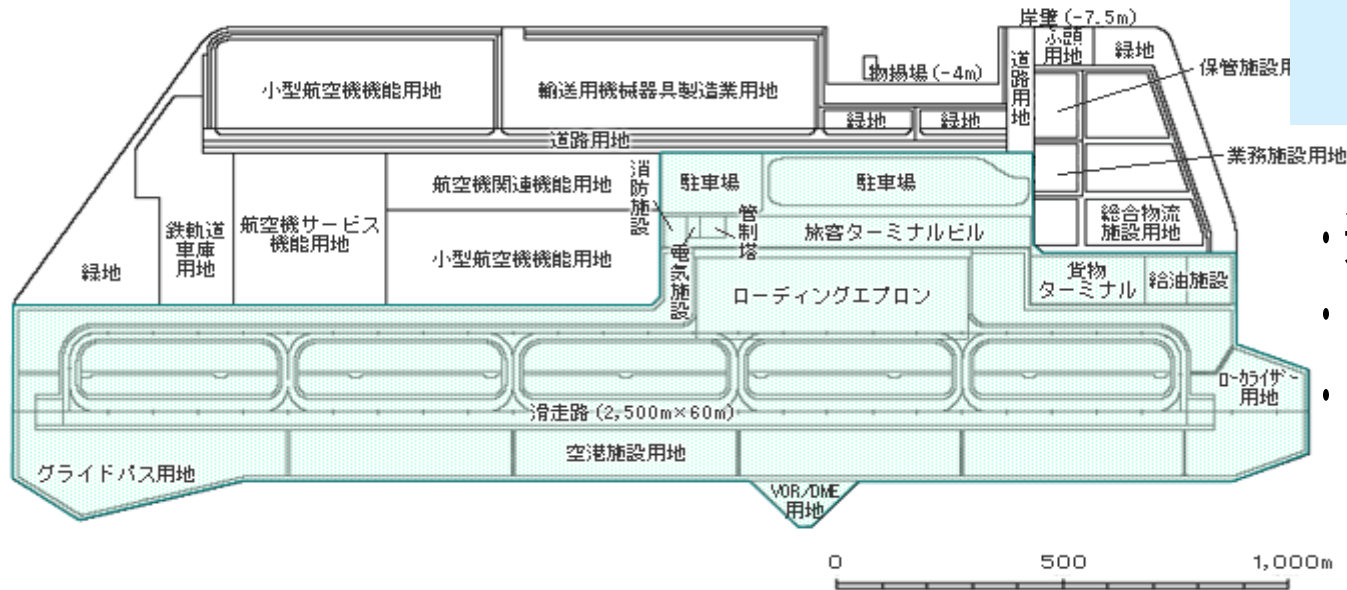
関西学院大学経済学部

上村 敏之



# 神戸空港の概要

- 開港日 2006年2月16日
- 滑走路 2,500m
- 総事業費 3140億円



- 運用時間 7時 ~ 22時
- 1日30便に限定
- 国際定期便は×

空港の収益を圧迫

# 空港施設の管理主体

	基本施設(滑走路・エプロン等)の管理	旅客又は貨物ターミナル施設等の管理	航空保安施設の管理
国土交通大臣の管理する空港	国土交通大臣	民間事業者又は3セク	国土交通大臣
空港会社の管理する空港	空港会社 <b>関空・伊丹</b>	空港会社	国土交通大臣
地方公共団体の管理する空港	<b>神戸空港</b> 地方公共団体	地方公共団体、民間事業者又は3セク	国土交通大臣
自衛隊又は米軍が管理する空港	(滑走路等)自衛隊又は米軍 (エプロン)国土交通大臣	民間事業者又は3セク	自衛隊又は米軍

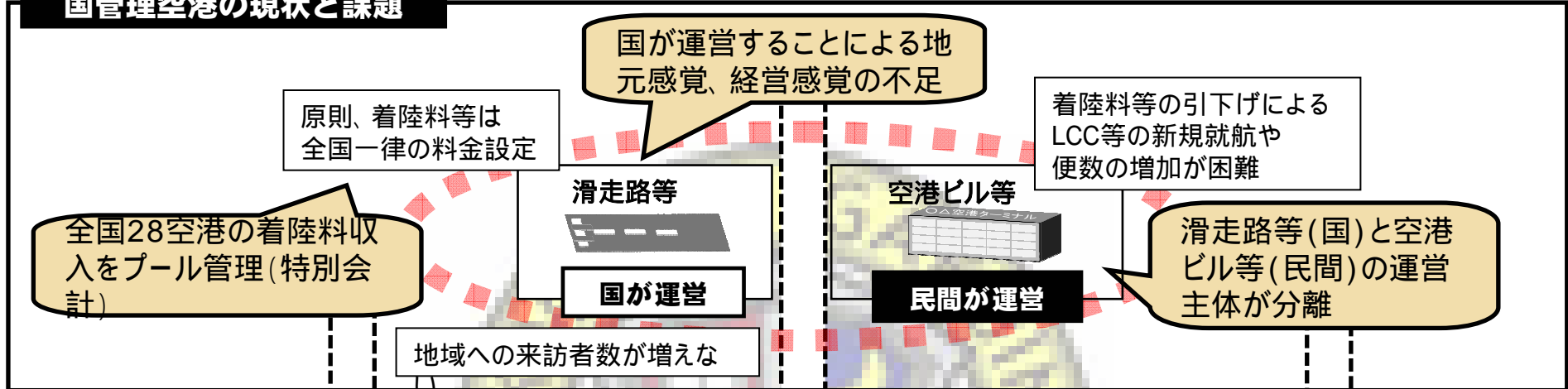


# 地域活性化に向けた空港経営改革

## 我が国各地域の現状とニーズ

人口減少が進む中、地域の玄関口たる空港を活用して交流人口の拡大による地域活性化を目指したい。

## 国管理空港の現状と課題



## 改革の具体的措置

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

民間の資金・経営能力の活用

空港と空港関連企業との経営一体化

地域の実情に応じた民間による経営の一体化

一方、空港は「安全・安心」の拠点でもある。

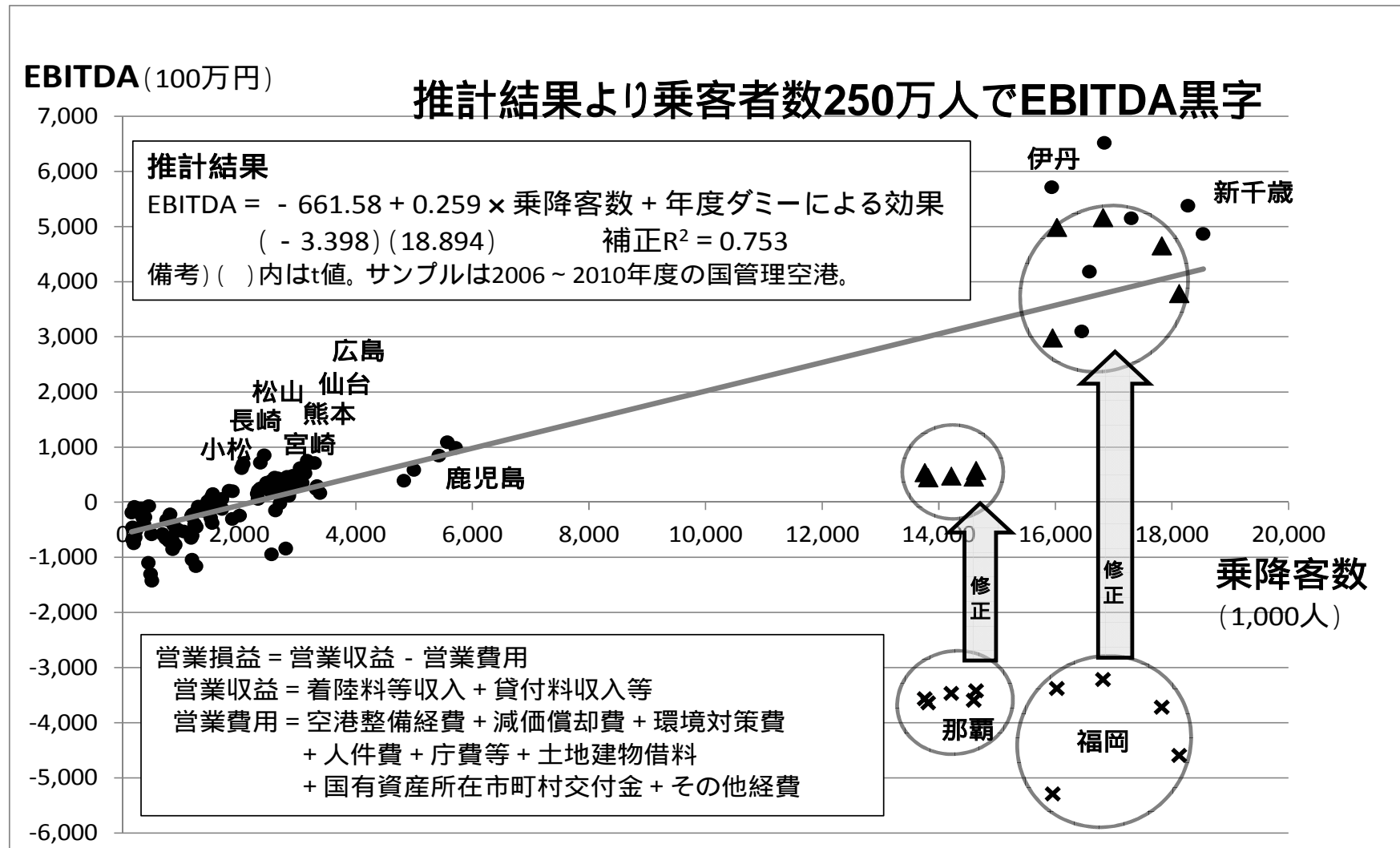
3.11後の公共インフラ機能のあり方 災害復旧等において国が適切に関与できる仕組みを導入

## 空港経営改革の目的

空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化に貢献する



# EBITDAと乗降客数の関係



備考) 上村(2013)「空港「民活」で地域活性化を」日本経済新聞朝刊「経済教室」9月18日より



順位	空 港	乗 降 客 数	
		年 間	日平均
1	東京国際	66,720,445	182,796
2	成田国際	30,002,325	82,198
3	新千歳	17,463,051	47,844
4	福 岡	17,416,567	47,717
5	関西国際	15,906,012	43,578
6	那 覇	15,042,959	41,214
7	大阪国際	13,218,471	36,215
8	中部国際	9,102,000	24,937
9	鹿児島	4,709,130	12,902
10	熊 本	2,912,028	7,978
11	広 島	2,691,361	7,374
12	仙 台	2,666,464	7,305
13	長 崎	2,662,086	7,293
14	宮 崎	2,660,584	7,289
15	神 戸	2,476,634	6,785
16	松 山	2,342,288	6,417
17	小 松	2,159,222	5,916
18	石 垣	1,620,164	4,439
19	函 館	1,492,722	4,090
20	大 分	1,484,014	4,066
21	高 松	1,412,791	3,871
22	岡 山	1,352,078	3,704
23	宮 古	1,272,774	3,487
24	北九州	1,262,236	3,458
25	高 知	1,215,073	3,329
26	秋 田	1,156,586	3,169
27	旭 川	1,063,264	2,913
28	富 山	942,094	2,581
29	徳 島	883,342	2,420
30	青 森	824,818	2,260

# 乗降客数 (2012年度)

神戸空港は250万人弱(地方自治体空港No.1)

規制があることに注意すべき

収益性はどうか?

順位	空 港	乗 降
		年 間
1	東京国際	66,720,445
2	成田国際	30,002,325
3	新千歳	17,463,051
4	福 岡	17,416,567
5	関西国際	15,906,012
6	那 覇	15,042,959
7	大阪国際	13,218,471
8	中部国際	9,102,000
9	鹿児島	4,709,130
10	熊 本	2,912,028
11	広 島	2,691,361
12	仙 台	2,666,464
13	長 崎	2,662,086
14	宮 崎	2,660,584
15	神 戸	2,476,634



# 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

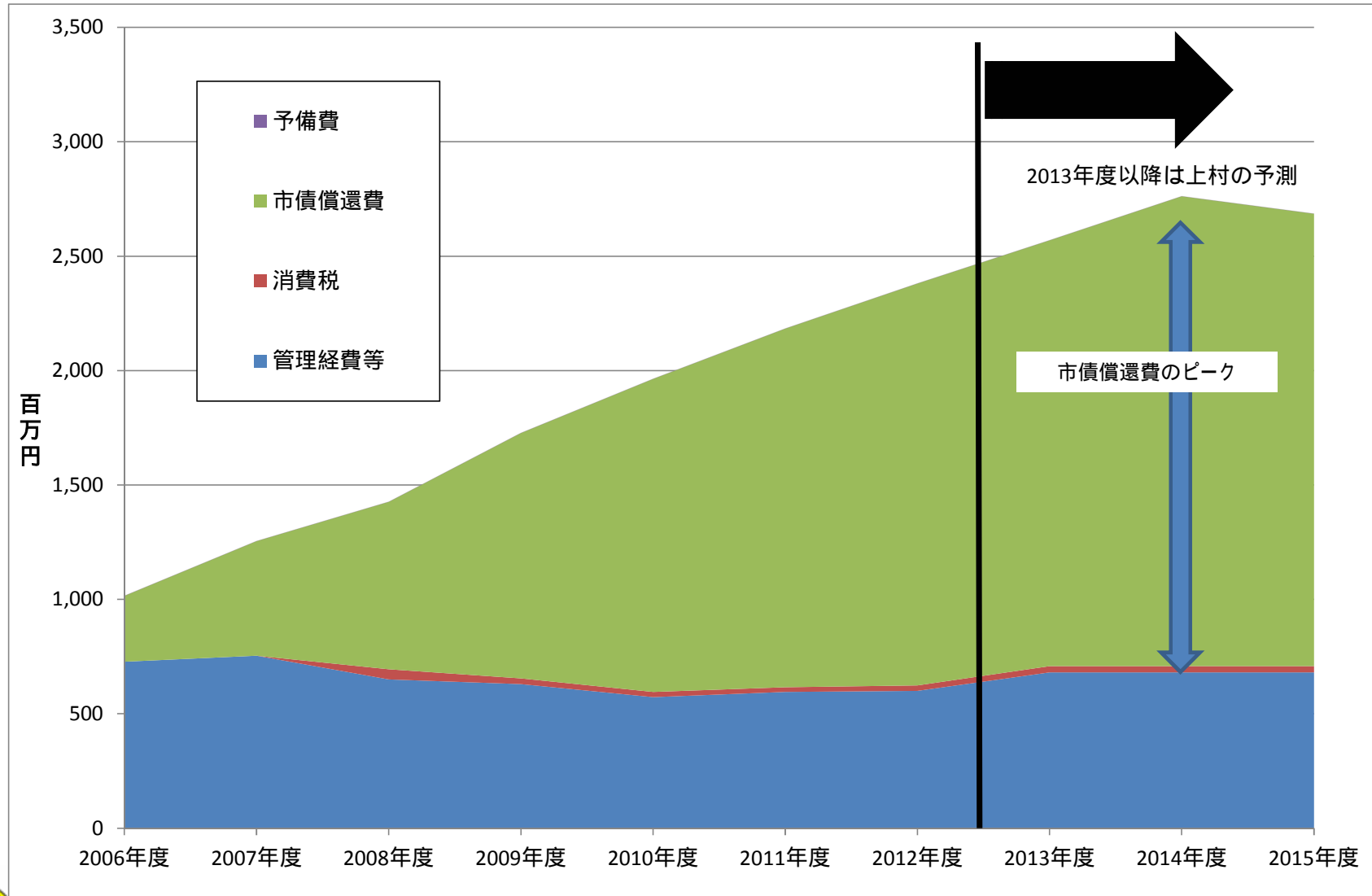
人件費・物件費等

消費税

市債償還費

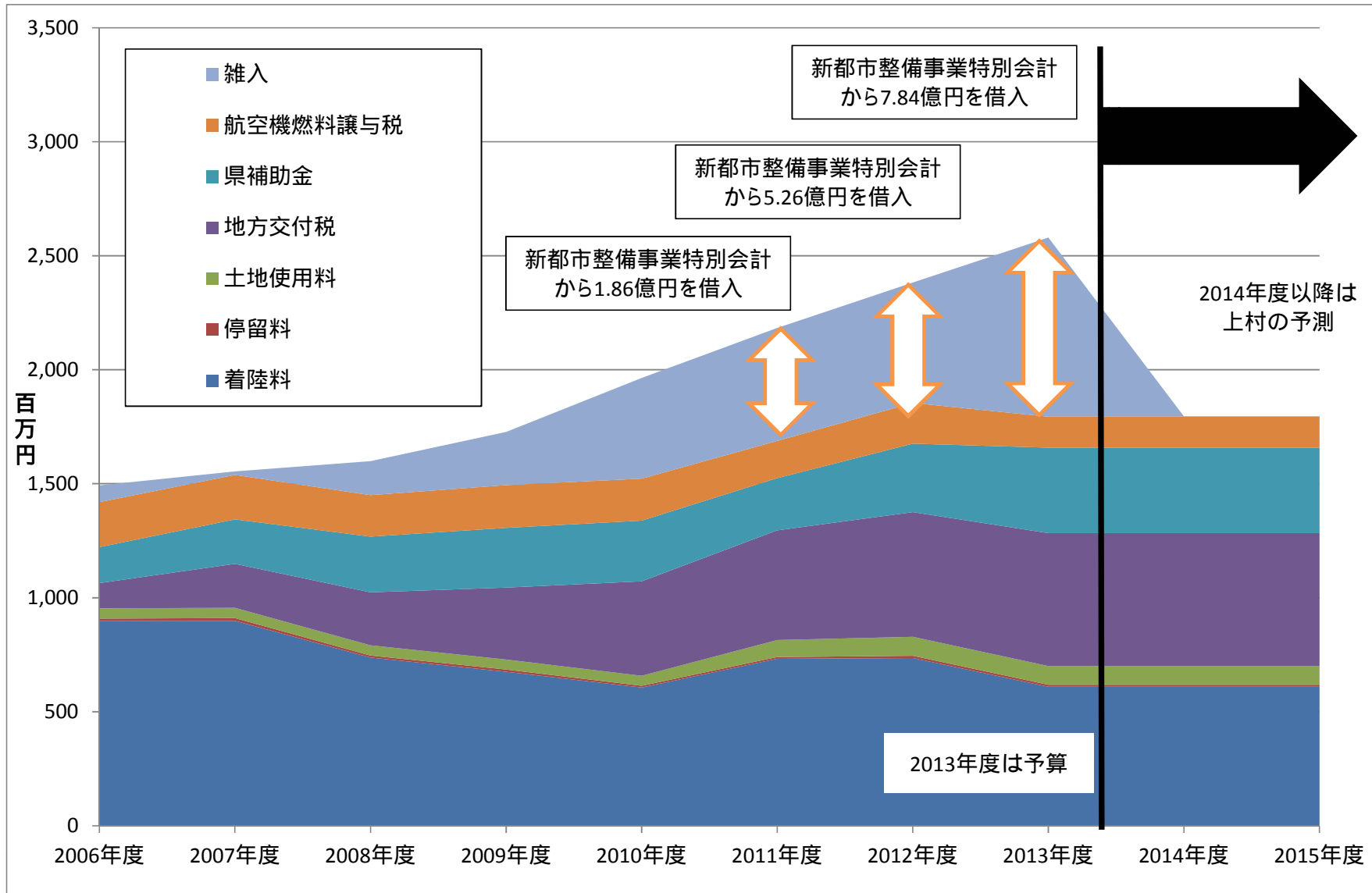
予備費

# 神戸空港の支出の推移

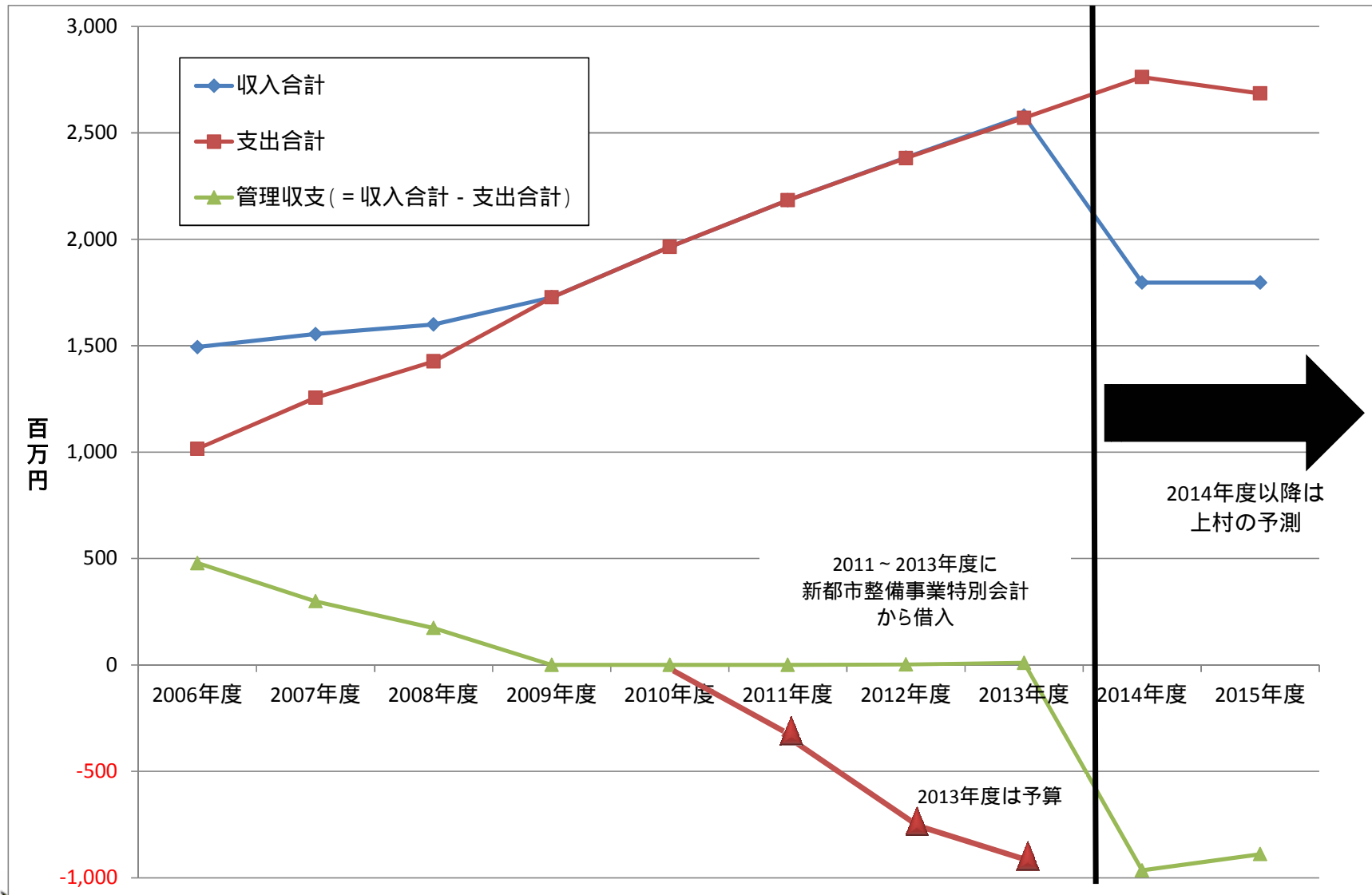




# 神戸空港の収入の推移



# 神戸空港の収支の推移



# 神戸空港のEBITDAの試算 (100万円)

	年度	2009	2010	2011	2012
基本施設	(A)着陸料 + 停留料 + 土地使用料(+)	729	658	815	829
	(B)管理経費等(-)	630	573	595	600
	(C)減価償却費(+)	339	309	320	323
	(D)ターミナルビル地代(+)	350	350	350	350
	基本施設のEBITDA( = A - B + C + D)	788	744	890	902
ターミナルビル	(E)営業収益(+)	1,864	1,460	1,489	1,636
	(F)営業費用(-)	1,496	1,319	1,241	1,251
	(G)減価償却費(+)	318	318	305	299
	ターミナルビルのEBITDA( = E - F + G)	685	459	553	683
	基本施設とターミナルビルのEBITDA合計	1,473	1,203	1,443	1,585

基本施設の減価償却費は国管理空港の減価償却費と営業費用の平均割合(35:100)より試算



# 神戸空港の運営権価格の試算 (100万円)

年度	2009	2010	2011	2012
神戸空港のEBITDA	1,473	1,203	1,443	1,585
運営権価格 (= EBITDA × 10)	14,732	12,025	14,434	15,850
運営権価格 (= EBITDA × 15)	22,098	18,038	21,651	23,775

- 一般的に、運営権価格はEBITDAの10～15倍。
- 現状のままで神戸空港の運営権価格は200億円程度。
- 仮に2006年当初の見通し通りの着陸料 + 停留料 + 土地使用料が実現していたら、運営権価格は250～360億円まで増える。
- すなわち、規制緩和による就航便の増加でさらに運営権価格を増やすことができる。

