



## 慶應義塾大学ビジネス・スクール

# 関西国際空港株式会社

関西国際空港が開港してから2年が経過しようとしている。わが国で最初の24時間使用の本格的な国際空港としてオープンした関西国際空港ではあるが、世界的な空港規模と比較してみると、そこにはさまざまな問題が未解決のまま残されていると言わねばならない。なかでも開港直前の大阪国際空港（1994年8月）では、国際線の乗り入れ便数が週194便（13か国、28都市）であったが、開港2年後（1996年9月）には週560便（35か国、74都市）と急速な伸びを記録した（資料4）。これは空港発着処理能力（年約16万回）に対して国内線と合わせて約2/3（年約12万回）の大きさを意味しており、空港規模の狭隘さが問題となる日も遠くはないと危惧されている（資料7）。

日本経済はバブルが崩壊してから長らく低迷を続けていたが、本格的な景気の回復もそう遠くはないものと予想される。さらに、来る21世紀を展望し、世界経済における日本の役割を考えると、航空運輸産業に課せられた課題は大きなものがあろう。

本ケースは、国際航空産業の動向を展望し、そのなかで関西国際空港の担う役割りに焦点を当てている。

## 関西国際空港開港までの経緯

1994年9月4日、関西国際空港は華々しく開港した。すでに世界の航空界は本格的な24時間オープンの空港が中心となって発展してきた中であって、わが国は漸くこの仲間入りをすることになった。しかし、ここまでの道程は必ずしも平坦なものではなかった。

関西国際空港の整備は、大阪国際空港（伊丹空港）の環境問題と密接に関連している。伊丹空港は市街地に位置しているために、騒音問題で夜間の発着が極度に制限されてきた。

このノートは、慶應義塾大学大学院経営管理研究科 藤枝省人教授が、同大学院博士課程の石川勝氏及び同大学院OBの村瀬広氏と協同して作成したものである。このノートの作成に当っては、大阪府及び泉佐野市、関西国際空港株式会社から好意あるご協力を戴いた。ここに記して、深く感謝の意を表します。

このノートの著作権は慶應義塾大学ビジネス・スクールが所有している。（平成8年10月作成）

これは大阪の空の玄関としては、著しく不利な条件であった。このような状況から、関西の経済界としては従来から続いてきた地盤沈下をくい止め、さらに航空需要の増大に対応するために、伊丹空港の廃止を前提とした新たな空港の開発に強い意欲を示してきた。またこの要請には、関西の地方自治体も全面的な支援を惜しまなかった。このような状況を前提にして、1968年運輸省は新国際空港の建設場所について調査を開始した。調査対象としては、大阪湾周辺の阪和県境、泉南沖、岸和田沖、西宮沖、六甲沖、ポートアイランド沖、明石沖、淡路島の8か所が候補地として選ばれた。

その後1974年、運輸省の航空審議会が泉州沖、神戸沖、播磨灘の3地区を比較検討した結果、泉州沖5キロ地点を最適地として答申した。これに基づいて、運輸省は地元自治体に協力を要請した。

このような状況のなかで、地元自治体、地元住民、経済界も漸くにしてこの案の推進に合意する動きがみられるようになった。こうして1981年には、運輸省が地元3府県（大阪、和歌山、兵庫）に対して、空港建設の地元の合意を得るための3点セット（空港計画案、環境影響評価案、地域整備の考え方）を提示した。翌82年には、大阪府、和歌山県が、84年には、兵庫県がこの3点セットに同意を示した。

かくして、同年10月に関西国際空港第1期計画の事業主体として、正式に官民共同出資の「関西国際空港株式会社：（関空会社）」が発足した。このようにして、実質的な事業開始には、調査開始から16年の歳月を要したことになる。

その後、1986年には関空会社は大阪府漁連との間に漁業補償契約を調印し、さらに大阪府に環境影響評価報告書を提出し、環境アセスメントの手続きが終了した。

1987年初めから海上5キロ沖に護岸造成工事が開始された。翌88年末に埋め立て工事も着手された。埋め立てに使われる土砂は、大阪府阪南丘陵、淡路島、和歌山市加太から搬出された。これらの埋め立て工事は1991年3月に完了した。搬出された土砂は合計1億8千万立方メートルに達しており、これが平均水深18メートルの軟弱な地盤上に埋め立てられた。

かくして、ここに510.3haの巨大な人工島が造成された。造成地には92年に管制塔、93年滑走路、エプロン、94年旅客ターミナルビルなどが竣工し、94年9月4日関西国際空港が正式にオープンした（資料2）。

現状では、滑走路は3,500m1本のみで、発着処理能力は年間約12万回、旅客ターミナル

ビルは延床面積約29万平方メートル、固定駐機スポットは33か所が確保されている。

### 開発主体と資金負担

関西国際空港の開発主体については、計画当初の段階ではさまざまな案が検討された。その主なものとしては、次の3案があった。第1案は、政府全額出資の公団が空港島の造成、滑走路、航空保安施設などのインフラストラクチャーの建設を担当し、ターミナルビルなどの利便施設は、公団、地元自治体、民間の出資による第3セクターが建設、運営を担当する。第2案は、第3セクターが国からの受託により空港島を造成し、その用地を国から借りて、その上に空港施設を建設、運営する。第3案は、土地造成公団が用地を造成、国が空港施設を建設し、第3セクターがターミナルビルを建設、運営する。

これらの案のうち、最終的には、政府全額出資の公団方式ではなく、地元自治体、民間企業も参加する第3セクター方式が採用された。その背景には、政府が行政改革推進を政策として掲げ、民間活力を積極的に導入する気運が高まっていたことが挙げられる。こうして第3セクターである特殊会社が設立され、空港島の造成、関連施設の建設、運営のすべてに当たることが決定された。

関西国際空港の建設には、総額1兆4,581億円の事業費が投入された。関係機関の負担は、国20%、地元自治体5%、民間5%、の出資とし、残額70%が有利子負債である。

### 開港前の空港運営をめぐる不安要素

関西国際空港は海上の、しかも地盤の軟らかい上に空港を建設したため、埋め立てに伴う漁業補償や軟弱地盤への対策などで約1.5兆円という莫大な事業費が投下された。しかも政府の財政再建の渦中で生じた第3セクター方式により、その70%は有利子負債による資金調達でまかなっていた。そのため金利や巨額の建設費から生じる減価償却費が会社の将来の経営に極めて重い負担になることは当初より明らかであった。1994年8月、服部経治社長は講演の中で、初年度の経営見通しについて「通年ベースで500億円を上回る経常赤字になる」ことを明らかにした。しかも、償却前赤字も200億円に上るという厳しい見通しである。

関西国際空港株式会社には「5-9-23」という長期的な収支目標が掲げられている。これは昭和59年に起草された設立趣意書において開港後概ね5年程度で損益計算上の利益を出し、

概ね9年程度で利益配当を実施することを見込む、と記載されていることを受けて設定された経営目標で、開港後5年程度で単年度黒字、9年程度で累損の解消、そして有利子負債を23年程度で完済するというものがある。

- 5 この「5-9-23」の経営目標は当初よりその実現可能性に疑問が投げかけられていたが、関西国際空港の着陸料や使用料の設定に際し、IATA（国際航空運送協会）との着陸料交渉の場でも議論の的となった。チェックインカウンターや事務室、ファーストクラスラウンジ、手荷物取り扱い施設などの使用料は成田空港の4～8倍の高さであり、又、国際線航空機の重量1トン当たり着陸料は当初、成田空港の1割増しの2,640円が設定されたが、1994年8月に
- 10 最終的に成田と同額の2,400円で妥結した。しかし、その額ですら諸外国の空港の1.5倍～11倍という高水準である（資料21,22）。高額の使用料や着陸料に対して当然それを支払うことになる航空会社側からは苦情の声が挙がった。この様な高い料金は航空会社の運航コストを上昇させ、利益を圧迫するので、関西国際空港への乗り入れを断念する航空会社が出てくる可能性があるというものであった。そして、この高額な料金の原因は「5-9-23」と
- 15 という無謀な経営目標にあると主張した。これに対して、関西国際空港会社側は、航空会社の全営業費用に占める空港使用料の割合はわずか数%に過ぎず、関西国際空港に支払う着陸料や使用料はその中の一部に過ぎないのだから実質的には他空港との料金の違いはほんの0.00何%の問題であり、もし乗り入れを断念する航空会社があるとすれば着陸料などの高さではなく、関西地域における航空需要を低く見積もっているためであろう、と反論した。
- 20 しかし、現実には乗り入れ申請の状況は芳しくなく、当初の計画であった週630便の国際線就航便数は340便程度に留まる事になるとういう見通しに修正されていた。乗り入れ便数が当初見込より減少すれば、「5-9-23」の長期収支目標の達成が厳しくなることが予想された。

25

## 関西国際空港（株）の運営状況

### 定期便の利用状況

30 関西国際空港（株）は開港後の定期便利用状況を、次のように発表した。

国内線については、開港時では、国内線1日当たり67便、24路線、乗り入れ航空会社6社であったものが、1996年9月現在それぞれ84便、33路線、7社となっている。国際線は、

開港時1日当り48便、就航先は21か国・地域、44都市、航空会社は、日本4社、外国25社であったが、1996年9月現在では、それぞれ80便、35か国・地域、74都市、日本5社、外国航空会社40社に拡大している（資料5,6,9,10）。

これを定期便の年間発着回数に換算すると、開港時8万4千回に対し、2年後には11万9千回にまで増大してきている。因に、関西国際空港の国際線利用状況を開港前の大阪国際空港と比較すると、便数で約2.9倍に増えている。

一方、大阪国際空港の国内線は関西国際空港開港前の148便、38路線から、1996年9月現在114便、29路線に減少している。

## 旅客数

開港後1年間の旅客数は、国際線8,027千人、国内線7,868千人であった。これは開港前の伊丹空港と比較して、国際線は1.44倍の増加、国内線は伊丹空港と合計して1.13倍の増加となった。その後の国際線旅客数は急激な伸びを示し、平成7年度は1.68倍の増加となった。ちなみに開港後1年間の国際線旅客数と比較すると、17%の伸びとなる。なお、国内線旅客数のそれには大きな変化は見られなかった。（資料5）

## 貨物量

開港後1年間の貨物量は、国際線35.0万トン、国内線8.0万トンであった。これは開港前の伊丹空港と比較して、国際線は、1.73倍の増加、国内線は1.03倍の増加となった。その後の国際線貨物量は急激な伸びを示し、平成7年度は1.94倍の増加となった。ちなみに開港後1年間の国際線貨物量と比較すると12%の伸びとなる。なお、国内線のそれには大きな変化は見られなかった。（資料5）

## 経営状況

開港後における利用者の評判はなかなか良好で、イタリア人建築家レンゾ・ピアノ氏設計の洗練されたターミナルビルの美しさや入出国手続きがスムーズに処理されていること、国際線と国内線の相互乗り換えが階を移動するだけで短時間で行える等の点が好評であった。日本経済新聞社の調査でも利用者の7割が「成田空港や大阪空港よりも便利」と回答し、大阪中心部まで南海特急で29分という利便性も高い評価を得ていた。

このような関西国際空港の評判は見学者数の増加としても現れた。空港島北側にある展望デッキは大人800円の入場料にもかかわらず1日1万人近い人が訪れ、レストランや土産物店なども1日合計1億4千万円近くを売上げ、非航空系収入は好調な滑り出しを見せていた。

5 更に、10月末の冬ダイヤから国際線乗り入れ数が週386便に増え、円高による海外旅行者数の増加などから今後も徐々に国際線乗り入れ数が増えていくことが予想されたため、1995年3月末からの夏ダイヤでは、450便程度までいくのではないかと期待された。これらの状況をうけて1994年12月、関西国際空港会社は収支が当初の予想より好転するとの見通しを発表した。その見通しによれば、開港初年度（1994年9月～1995年3月）は着陸料等の航空系収入が

10 220億円、空港ターミナルビルの物販店の賃料など非航空系収入が360億円で総営業収入580億円、費用は減価償却費190億円、運営経費340億円、支払利息320億円で総コスト850億円となり、差し引き赤字270億円が見込まれた。これから減価償却費190億円を差し引くと償却前赤字が80億円となる。この他総営業収入の約5%の増収が期待できれば最終的に50億円程度にまで償却前赤字を圧縮できると予想されていた。

15

当初予想の赤字幅が大幅に圧縮できる見込みが出てきたと同時に、更に経営基盤を固めるため、社内に「収益向上委員会」が新設された。この委員会では社内から広くアイデアを集めて採算のとれそうなものについては社内企業家として積極的に事業化していく事を目的としていた。関西国際空港の収入源はその約6割を賃貸料や営業料などの非航空系収入

20 に頼っており、航空系収入が8割近くを占める成田空港などの他の国際空港とは異なる収益構造を持っている。その理由としては、第1に構内営業への寄与率が高いといわれる国内線利用客が多いこと、第2にこれまで大阪空港では賄いきれなかった関西圏の潜在的な航空需要が関西国際空港開港とともに顕在化しつつあり、リピーターの多い成田空港と比べて新

25 しく海外旅行へ出る利用客が多いこと、第3に空港内への入場に規制がなく、一般の人も自由に入れること等が挙げられている。このことから収支改善のために、経費の節減努力や航空系収入を増やすためのポートセールスを継続的に強化していくことはもちろん、むしろ営業努力が困難な航空系収入以外に会社の努力次第では収入の増加が見込める非航空系収入にも高い期待を持てるものと考えられていた。既に具体的には、免税店事業の直営化や、旅客ターミナルビル内の直営飲食店・物販店の設置による事業ノウハウの継続的な蓄

30 積努力、関西国際空港の観光資源としての側面を十二分に活用した事業の展開（例えば、キャラクター・マーク「カンクン」「クーコチャン」の有償使用、ターミナルビル・展望ホールなどのガイドブックの有料販売、空港建設記録のビデオ販売、イベント・展示会の開催、

空港内観光ガイド事業等)が行われていた。更に、1995年6月24日には本格的な複合機能施設エアロプラザが開業した。そこでは直営ホテル「ホテル関西空港」(運営は日本航空開発に委託)を中心としてショッピング施設「エアロプラザ高島屋」(高島屋がキーテナントとして運営)、その他複数の飲食施設などを擁し、非航空系収入に大きく貢献することが期待されている。

5

## 開港初年度の決算

平成6年度(第11期:開港初年度)の決算結果は1995年6月7日に公表された(資料29)。それによると、収入(航空系、非航空系の合計)は552億円、経費総額は753億円、経常損失171億円が計上された。1994年12月に発表された損益見通しと比較すると、航空系収入が+7億円、非航空系収入-35億円で、営業収入合計は-28億円となった。非航空系営業収入の落ち込みは、1995年1月に起こった阪神・淡路大震災の影響を被ったものと見られた。一方、費用合計は97億円の減で、運営経費の-78億円が大きく効いていた。又、営業外収入の30億円も赤字の減少に貢献した。結果として、経常損益は171億円の赤字だったが、償却前利益は5億円の黒字を計上し、見込みを大きく上回る業績となった。

10

15

運営経費が当初の予測を大幅に下回った環境要因としては、大きな初期トラブルがなかったこと、経費変動の大きい夏場を過ぎて開港したこと、自然災害に見舞われず予備的に見込まれていた損失が生じなかったこと等が考えられた。同時に経費節減のために設備業務や組織体制の合理化・効率化が積極的に推進されたことも功を奏したものと見られた。施設整備・運用面では共同溝による電気・ガス・水道・通信などの集約配置、電気検診メータの集中化、警備システムの機械化、コンピュータによる旅客移動に対応した地域限定型の空調システム等が導入されており、人件費やエネルギー節約面での工夫が凝らされている。又、開港前の1994年6月には組織体制の見直しを行っており、部・課の再編、社員数の見直し等本社組織を管理業務中心にスリム化し、現業業務を子会社化することによって業務運営の効率化を図っていた。現業業務の子会社化は関空本社との関係を維持しつつ、共同出資者から事業ノウハウの提供を受けられるというメリットもあった。

20

25

上述のように厳しい経営環境の見通しにも関わらず、予想を上回る実績を開港初年度において上げられたとは言え、会社設立当初の長期収支目標である「5-9-23」を達成するには、更なる乗り入れ便数の増加と経営努力が求められていることに違いはなかった。

30

## 平成7年度（開港2年度）の決算

平成8年5月29日に公表された平成7年度の決算概況によると、平成7年6月に発表された損益見通しに比較して、売上高は乗り入れ便数が概ね予想通りであったことを反映して

5 航空系収入は概ね予想通りであったが、非航空系収入が見通しほど伸びなかったことにより約150億円減の1,083億円となった。費用についても売上げ連動の仕入費等が少なかったことや経費の削減により経常損益では約30億円改善して358億円となった。更に、償却前損益では約40億円改善して約30億円の赤字となった（資料30）。

平成8年度は売上1,263億円、経常利益△317億円、償却前損益で+14億円を見込んで

10 いる。この内容について服部社長は「極めて順調とはいえないが、厳しい中では明るい見通しを持ってつづける。」との見解を示している。

## 「国際ハブ空港」化の動き

15

最近の世界の航空業界は、21世紀を目標にして国際グローバル化戦略に重点が移りつつある。すなわち、世界の航空業界の動向、海外主要国の空港建設の推進を特徴づけるキーワードは、「国際ハブ空港」を中心とした「ハブ&スポーク」システムである。

この考え方が登場してきた背景は、1970年代の米国における航空業界の規制緩和にあった。

20 1978年に成立した米国の航空規制緩和法は、航空業界の自由化を促進させた源動力であった。

このようにして、「空の自由化」の促進によって、航空業界の競争が激しくなっていった。航空会社の競争戦略の中心となるのが、「ハブ&スポーク」戦略である。

25 「ハブ&スポーク」システムは、モデルとして自転車の車輪に例えられる。車輪の軸にハブ空港を設置して、そこから放射線状に航空路線を配置する。このシステムは、長距離路線はハブ空港間の運航で結び、短距離路線はハブ空港での乗り継ぎを中心とした輸送サービスが特徴である。これは実質的には、路線数の増加を抑えながら、輸送サービス拠点の拡大を狙ったものである。

30 この「空の自由化」による市場競争の導入によって、デルタ航空は最も効率的な輸送システムとして、アトランタ空港を中心にしてこのシステムを確立したとされている。それ以来、このシステムは、米国航空会社の競争戦略の中核的要素と位置づけられてきた。



米国内の「空の自由化」に最も効率的に対応する「ハブ&スポーク」システムの国際版が、「国際ハブ空港」の建設である。デンバー国際空港がその代表例とされている。この空港は米国の中央に位置していることから、国内のどの都市にも4時間以内で到着できる。また、ヨーロッパのビジネス拠点の1つ、ミュンヘンと東京のほぼ中間に位置するという点でも、国際的なハブ空港の条件を備えていると考えられている。その外、ニューヨークのジョン・F・ケネディ空港、シカゴのオヘア空港、ロサンゼルス空港など、この条件を備えた空港は米国に少なくない。

一方ヨーロッパでは、EUを中心した航空新時代を迎えている。1993年EUの発足に伴って、EU委員会は共通航空政策を実施した。これは共通運営免許を創設し、この免許を保有する航空会社にEU全域の空の輸送権を解放しようとするものである。そして段階的に航空市場への参入の自由化、運賃の自由化も目標としたものである。

ヨーロッパは従来から、都市間の輸送・交通は国境を越えた国際的な性格をもっている。EUによるヨーロッパ地域間の連帯性の緊密化は、航空輸送の役割を高めてきており、このことを背景にして、ヨーロッパ主要空港の間で、「国際ハブ空港」化を目指した競争の激化が進んでいる。国際的旅客数が最も多いヒースロー、フランクフルト、ド・ゴール、アムステルダム、チューリッヒ、などの空港はその代表例として挙げられている。

このように米国と比較して、相対的に狭い範囲に数多くの国際空港が展開している状況のなかで、「国際ハブ空港」になるためには、空港と都市間の交通アクセスの利便性の有無が、重要な要素となっている。すなわち、空港施設の快適性、魅力などの質の向上のみでなく、都市への交通アクセスの利便性、多様性が「国際ハブ空港」の必須の条件になっている。

EUでは2000年を目標とした高速鉄道、高速道路の建設が計画されており、これによってEU全域の主要地域間の輸送の高速化が実現する見通しである。こうして、ヨーロッパの主要空港は短距離路線の国際空港から、長距離路線の国際空港化への促進が計られようとしている。

一方アジア地域では、最近新興工業国（NIES）、東南アジア諸国連合（ASEAN）の国々の経済成長が著しく、それに伴って航空需要も増大してきており、アジアの主要国では、空港の大規模化を加速させている。

なかでも、香港の啓徳空港は処理能力の限界に達しており、拡張余地はほとんどない。そのため現在の空港の西約28キロにあるランタウ島に1997年開港予定の新空港「チェク・ラップ・コック空港」の建設が進められている。新空港は開港時1,250haの用地に、3,800m滑走路1本（年間3,500万人の旅客処理能力）から始めて、順次滑走路とターミナルビルを

5 増設して、2040年の完成時には年間8,700万人の旅客処理能力を有する、大規模空港の建設を予定している。

また、港湾施設やニュータウンの建設も計画されており、30キロ離れた香港島や九竜のビジネス街と高速道路や地下鉄で連結することになっている。

10 また韓国では、ソウル市街地に隣接する現在の金浦空港の拡張が難しく、また環境問題が深刻化してきていることから、ソウル市の西約50キロ、仁川市の沖合にある永宗島、竜遊島など4島に囲まれた海域を埋め立てた5,600haに、2000年の開港を目標として、新ソウル・メトロポリタン空港の建設が進められている。

15 この計画では、埋め立て造成によってほとんどの空港用地を確保し、その上に滑走路、ターミナルビルを建設しようとするものである。開港時には3,750メートル滑走路1本でスタートし、2020年の最終目標時には滑走路4本、年間1億人の旅客取扱能力をもつ、巨大な規模の国際空港を目指している。注目すべきは、空港に隣接して展示場、会議場、オフィスビル、プラザホテルなどのコンベンション施設の外、ショッピング・センター、工業

20 団地などが、建設されることになっている。韓国の新国際空港の建設は、陸上交通アクセスとして、高速鉄道、高速道路の整備を伴っている（資料20）。

このほかバンコク、上海、クアラルンプールでも、新空港の建設が計画、実施されようとしている。

25 さらに台北、シンガポールの空港では、滑走路、ターミナルビルの増設が進められている。

このようにして、アジアの各国でも、欧米諸国の国際空港と同様の規模や機能を備えた、「国際ハブ空港」へ脱皮しようとする動きが急速にたかまりつつある（資料11,16）。

## 関西国際空港の経済波及効果

関西国際空港の開港に伴う経済波及効果に関する最新の調査は平成8年2月に財団法人関西産業活性化センター（大西正文会長）によって発表された（資料19（1）、（2））。この調査は関西地域（大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県、福井県）を対象とし、開港後1年間の稼働実績をもとにした波及効果と、関西国際空港の建設着工以来のプロジェクトに伴って生じた波及効果について行われた。開港後1年間の経済波及効果の内訳は「人の流れに伴うもの」、「貨物の流れに伴うもの」、「空港関連プロジェクトに伴うもの」の3つに分けられ、主要指標として付加価値生産額が使われている。

人の流れに伴う経済波及効果は空港利用者数をもとにして、その消費が生産に回ることによる付加価値生産額が2,621億円、生産額内の雇用者所得と空港従業員の給与所得から消費に回る部分によって生じる付加価値生産額が2,379億円となり、合計して5,000億円と算出されている。

貨物の流れに伴う経済効果は空港の積込、取卸貨物の陸上輸送量を基準とし、大手フォワーダーの料金表をもとにして消費額を算出し、産業連関表からその波及効果が見積もられている。それによれば、消費額が156.3億円で、最終的な経済波及効果は220億円となっている。

空港関連プロジェクトに伴う経済波及効果は、りんくうタウン、ワールドトレードセンタービル、阪南スカイタウンに対する投下資金額（1,085億円）に基づき、1,350億円と算定されている。

空港建設や上記のプロジェクトへのこれまでの総投資額（3兆7,340億円：除土地取得費）から空港建設工事着工以来のプロジェクトに伴う経済波及効果は4兆5,970億円と算出されている。

以上より、開港後1年間で関西地域に与えた経済波及効果は合計で約6,600億円と見積もられている。今後の累積経済波及効果を推定した結果としては、1997年には空港関連の消費需要と国内運輸サービス需要の増加効果だけで空港建設費用の1兆4,440億円を超えるものと予測しており、更に国際線の潜在旅客獲得によって年間1,338億円の追加的な経済波及効果が見込まれるとしている。

## 開港に伴う雇用への影響

企業経営及び雇用に対して関西国際空港の開港が及ぼした影響に関してはいくつかの調査が行われているが、その概要は以下のようにになっている。

5

### 関空開港に伴う経営面への影響

平成7年1月の大商・南大阪7商工会議所に調査によれば、関空開港が企業経営に「大きな影響を及ぼした」及び「多少影響があった」としたのは合計24.8%であった。またその内、  
10 プラスの影響があったと答えたものとして、「新しいビジネスチャンス獲得の機会が増えた」としたのは28.5%、「受注が増えて売上げ増となった」と答えたのは27.0%であった。また、マイナスの影響を意識しているものは「人件費の上昇」(21.2%)、「競争相手が増えた」(25.5%)等となっている(複数回答)。

15 企業の管理面として、雇用管理を容易にする影響があったとする企業は全体の8.6%で、「ビジネスチャンスが広がり、社員の士気が向上した」と答えたのはその内の32.7%、「地域イメージ向上などにより、欲しい人材が確保できるようになった」が18.3%であった。一方、雇用管理上一層の努力が必要となる影響があったとする企業は全体の7.3%で、その内訳は  
20 「人材確保が困難になった」(36.7%)、「空港内事業所との競争により、人件費が上がった」(30.5%)が多数を占めている。

大阪府労働部の調査(平成6年11月)によれば、経営面への「プラスの影響の方が大きい」(19.6%)が「マイナス影響の方が大きい」(3.9%)を大きく上回った。

### 25 空港関連雇用の状況

新規求人動向は開港直前3ヶ月間(平成6年6,7,8月)及び開港直後3ヶ月間(平成6年9,10,11月)の求人はそれぞれ対前年同月比でプラスに転じた(泉佐野公共職業安定所)。

30 空港関連事業所の求人の特徴は調理関係、飲食店における接客サービス、店頭販売、機内食、清掃等のパート、アルバイトが多く、三交代勤務、早朝勤務、終夜勤務が多い(関空ミニハローワーク)。

### 空港開港に伴う転居者数（家族を含む）

関西国際空港内、および関連事業所従業員の36%は、空港開港に伴って転居しており、転居者の内、76%は独身ないし単身赴任である。また、家族帯同で転居した者の家族も含めた移動者の総数は8000人に上るものと推計される。(平成7年3月雇用誘発実態調査(関西国際空港株))

5

### 泉州地域における新たな雇用機会の創出

従前からの泉州地域在住者で、今回関西国際空港内および関連事業所に新たに雇用されたか、あるいは職種転換したと考えられる人は、約3600人に上る。(平成7年3月雇用誘発実態調査(関西国際空港株))

10

## 将来への展望

関西国際空港は厳しい財務状況を抱えながらも関西地域の活性化を担って開港にこぎ着けた。そして、その将来への展望は2期工事をはじめとする全体構想の実現如何にかかっていると見える(資料23~28)。関西国際空港株式会社社長服部経治氏は1995年3月7日、シンポジウム「21世紀の空を考える」の基調講演の中で以下のように述べている。

15

「空港というもの、またその空港の運営・経営に当たる空港会社の経営収支の問題については、今年がどうか、あるいは来年はどうかをいうのではなくて、長期的に見てどうかをお考えいただきたいということです。……そして、長い時間の経過の中で、この新空港を中心にする大阪・関西の地に、社会・経済機能や情報・文化機能の新たな集積が生まれ育まれていくのも間違いのないことです。」

20

「とくにASEAN、NIES各国では、国際空港の整備がこれからの自国の発展を確かにする上で欠かせないという基本的な認識のもとに、国際空港の更なる拡充・整備に取り組もうとしておられる現実の状況があるわけです。国際空港の整備という分野における各国の大きなアドバンテージ、そして日本のビハインド、その差はますます広がろうとしております。……関西空港全体構想の実現というこの問題は、ただ単に関西のためのローカルプロジェクトというのではなくて、日本の今後の発展をより確かなものにしていく上で欠かすことのできない、国益に直結した、重要なナショナルプロジェクトとして認識されるべきだと、確信を持って申し上げるものであります。」

25

30

# 第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方（中間とりまとめ）

（平成7年8月24日 航空審議会、空港・航空保安施設整備部会）

## I 整備の基本的方向

5

世界経済の相互依存の進展、東西冷戦構造の崩壊等により、年々世界各国間の垣根は低くなってきており、我が国においても、きたるべき21世紀は、経済、文化、社会等国民生活をとりまくあらゆる活動が諸外国との活発な交流を通じて展開していく時代となるものと考えられる。また、国内においても、国民生活の高度化多様化に伴って人的・物的交流の

10 果たす役割はますます増大していく。

このような時代において、航空は、人及び物の円滑な交流を支える最も有効な手段の一つとして、その意義を飛躍的に増大させていくものと考えられる。我が国が経済的・社会的に今後とも安定した発展を持続し、国際社会に一定の地位を確保していくためには、航空輸送を支える空港の整備とりわけネットワークの拠点となる国際ハブ空港や国内拠点空港の整備を時機を失うことなく進め、空港がそのボトルネックとならなよう努めることが喫緊の課題となっている。

15

特に、高い経済成長を続け、地球規模での相対的地位が高まりつつある東アジア地域においては、地域内さらには欧州や米州との域間の航空ネットワークが急速に形成されつつあり、こうした発展に対応するため大規模な空港の整備が積極的に進められている。東アジアの主要な一員である我が国としても、今後とも増大が予測される需要に適切に対応するため、国際ハブ空港を中心とした国際交流拠点の整備を進めることが焦眉の急である。

20

これらの課題にこたえていくことは、我が国自身の問題であるばかりでなく、我が国が相互依存関係を深めつつある国際社会から期待されているところでもある。

なお、我が国においては、今後経済・社会全体が成熟し、従来のような右肩上がりの拡大基調を維持できなくなることが見込まれるが、こうした状況においても、国際ハブ空港等は、時機を失うことなく整備すべき社会資本の一つとして位置づける必要がある。

25

また、空港の整備は、利用者にとっては、航空企業の自由な競争の機会の拡大を通じて航空輸送サービスの質的充実と量的拡大につながることで、周辺地域にとっては、雇用の拡大、経済の発展等の波及効果をもたらすことに留意すべきである。

30

さらに、空港整備を具体的に進めるに当たっては、空港が地域社会に及ぼす影響を適切に評価し、地域社会との共生という視点に立つよう努める必要がある。

以上のような基本認識の下、21世紀に向けた今後の空港の整備の基本的方向を示せば、次

のとおりである。

## 1. 大都市圏における拠点空港の整備

今後の空港整備においては、航空ネットワーク形成の拠点となる大都市圏における拠点空港の整備が最も緊急性が高く、これを最優先課題として取り組む必要がある。

5

### ①国際ハブ空港の整備

国際ハブ空港は、我が国をめぐり国際航空需要を中心的に受けもつ機能と、併せてグローバルな空の結節点としての機能を有するものである。このような空港は、全方位で高いフリークエンシーの国際ネットワークが形成されるとともに、国内各地を結ぶ路線を有する必要があることから、国際、国内ともに基礎需要が大きいすなわち後背圏の経済力が大きい大都市圏に設置されることが適切である。

10

このような観点から、我が国における国際ハブ空港としては、新東京国際空港及び関西国際空港が位置づけられるが、これらはともに滑走路1本で運用されており、新東京国際空港については既に処理能力が限界に達しており、また、関西国際空港についても近い将来に処理能力が限界に達することが予測されている。したがって、これらの空港について、航空輸送需要に対応して早急に滑走路の増設等空港能力の拡充を図る必要がある。

15

さらに、2大都市圏に次ぐ都市圏である中部圏においても、現在の名古屋空港の処理能力が近い将来に限界に達することが予測されることから、中部圏の経済力を背景とした航空需要に対応する新しい空港の検討を進め、適切な整備を図ることが求められている。

20

### ②国内拠点空港の整備

我が国の国内ネットワークは、依然として2大都市圏を中心とする2極構造となっていることから、東京国際空港の沖合展開事業の推進等首都圏及び近畿圏において全国的な国内ネットワークの中心となる国内拠点空港の整備等を推進する必要がある。

25

## 2. 地域拠点空港及び地方空港の整備

福岡、新千歳等の地域拠点空港(地域ブロックの中心空港)は、国際航空については、当該ブロック内の需要に対応し、近中距離の国際路線を中心に国際ネットワークを形成する拠点となるものであり、また、国内航空については、2大都市圏との交流に加え、2大都市圏以外の地域間を結ぶ多極型のネットワークを形成するための拠点となるものである。今後ともこれらのネットワークの形成及び強化を図るための所要の整備を推進する必要がある。

30

また、地方空港の新設及び滑走路の延長については、継続事業を中心として整備を進めることとし、これに加えて、需要への対応を基本としつつ、既存空港の高質化等を進める必要がある。

5 なお、空港を核とした地域づくりにかける周辺地域の期待が大きいことを考慮し、地域の創意工夫をもとに、空港整備と一体となった地域づくりが進められることも重要である。

### 3. 既存空港のサービスレベルの向上

10 既存空港の施設の一層の活用を図ることも重要である。このため、空港の運用時間について、需要の動向、地域における受入れ可能性等を勘案しながら、その延長について積極的に取り組むとともに、空港の利便性に大きな役割を果たすアクセスについても、地域の取り組みを基本としつつ、その一層の改善を進める必要がある。

### 4. 環境対策の推進

15 航空機騒音を一層軽減するため、引き続き発生源対策の充実を図るとともに、所要の空港周辺対策を進める必要がある。

### 5. 航空保安施設の整備

20 航空交通の増大と多様化に対処して、航空機の安全運航の確保を最優先としつつ、空域の有効利用方策の充実等による航空交通容量の拡大を図るため、次世代のシステムを含めた航空保安システムの整備を着実に推進する必要がある。

### 6. 震災対策の推進・新技術の検討

25 本年1月の阪神・淡路大震災時の経験を考慮すると、災害時における適正な機能の保持という視点から、航空保安施設、建築物等の耐震性の強化、バックアップ機能の整備等を推進する必要がある。

また、超大型浮体式海洋構造物(メガフロート)等の新たな技術開発の進展に合わせて、空港整備へのその適用可能性について検討していく必要がある。

## II 具体的整備の在り方

30

### 1. 空港の整備

#### (1) 大都市圏における拠点空港の整備



第7次空港整備五箇年計画においては、引き続き新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開事業の完成を図るとともに、関西国際空港の2期事業、中部新国際空港及び首都圏空港をこれまでの三大空港プロジェクトに続く新たなプロジェクトとして位置づけ、以下のとおり推進することとする。

#### 1) 首都圏における拠点空港の整備

①新東京国際空港については、円卓会議の結論を尊重し、民主的手続きにより平行滑走路等の整備を推進するとともに、第1旅客ターミナルビルの改修等諸施設の能力増強等の整備を推進する。なお、同空港は、平行滑走路等の整備が完成し、空港処理能力が拡大した段階で、一定の国内線の乗り入れを認め、空港周辺地域の利便性向上と際内乗り継ぎ機能の向上を図る。

②東京国際空港については、沖合展開事業の3期計画(新B・新C滑走路の供用等)の早期完成を図る。

③東京国際空港は、沖合展開事業が完成しても国内線で21世紀初頭には再びその能力が限界に達することが予測されるが、その再拡張は、航空機騒音問題及び東京港の港湾機能への影響を考慮すれば、極めて困難である。また、既存の飛行場については、航空機騒音問題等からこれを拠点空港として活用することは期待できない。

したがって、首都圏における将来の航空需要に対応するため、海上を中心とした新たな拠点空港を建設することを前提として、総合的な調査検討を進める必要がある。このためには、国と関係地方公共団体との連携が重要であり、両者による協議の場を設けて、候補地の選定など必要な検討を進め、結論を得た上で事業着手をめざすこととする。なお、今後の検討に当たっては、首都機能移転に関する議論の展開にも十分留意する必要がある。

#### 2) 近畿圏における拠点空港の整備

関西国際空港は、1期施設の能力向上のための所要の整備が図られたとしても、21世紀初頭には処理能力の限界に達すると予測されることから、関係者が連携して、残る2本の滑走路を整備する全体構想のうち、当面、2期事業として平行滑走路の建設及びそれに関連する施設整備に早急に着手する。

その際、2期事業は、水深が深い海域での埋立であるため、1期事業よりも建設費が多額となり、投資の回収期間が長くなることが予想されること等から、事業の健全な経営と円滑な実施を図るため、空港施設の整備主体と用地造成の整備主体を分離した事業手法(主体分離方式)を導入するとともに、税制上の優遇措置や、多額の資金を要する用地造成について

国及び地元による無利子資金の割合を高める等の財源対策の在り方について、1期事業以上に十分検討を行うことが必要である。

なお、昨年9月の関西国際空港の開港を踏まえ、近畿圏における空港の役割分担について改めて検討する必要がある。

### 5 3) 中部圏における拠点空港の整備

現在の名古屋空港の滑走路等の処理能力は、21世紀初頭に限界に達すると予測されるため、新しい空港について総合的な調査検討を進め、早期に結論を得た上、関係者が連携してその事業の推進を図る。

この場合、空域利用について調整が必要であるとともに、現空港の取扱いについては、地元において、定期航空路線の新空港への一元化につき十分調整が図られている必要がある。さらに、開港時における適切なアクセスの確保につき、地元において、あらかじめ方策が確立されている必要がある。

また、新空港は海上に立地し、建設費が多額になることが見込まれること等から、中部圏の経済力を背景とした航空需要の動向を踏まえ、その採算性についてあらかじめ十分な検討を行うとともに、関連開発用地の一体的な造成も可能となる主体分離方式の導入等事業の推進方策を早急に検討し、結論を得るべきである。

## (2) 地域拠点空港及び地方空港の整備

①空港の新設及び滑走路の延長については、継続事業を中心として整備を進めることとする。また、新規事業については、2大都市圏と結ぶネットワークを形成するジェット化空港の配置及び大型機の就航を図るための滑走路の延長は概成しつつあり、今後は、需要への対応を基本としつつ、就航率の向上等既存施設の高質化を図るための滑走路の延長等所要の整備を進める。

なお、空港整備を航空ネットワークの確立とともに、将来の地域開発・振興の視点から推進する動きがあるが、このような地域開発を主眼とした空港整備については、地域の創意工夫の下に、他事業との複合プロジェクトの導入等地域が従来以上に主体的役割を発揮していくことが必要である。

②ターミナル地域等の整備については、今後とも、需要への対応を基本としつつ、所要の整備を推進する。なお、相手国との間で十分な需要が見込まれる場合には、国際路線就航に必要なCIQ施設等の整備を図る。

## (3) 離島空港、コムーター空港等の整備

①離島空港については、民生の安定、地域の振興及び高速交通ニーズへの対応の観点か

ら、就航率の向上のための整備を含め、ジェット化等所要の整備を着実に推進する。

特に、ジェット機が就航していない離島空港については、需要への対応を基本としつつ、現在使用中のプロペラ機の退役の動向とその後継機との関係において所要の整備を進めるとともに、離島空港の効率的な利用及び整備に資するために設けられている航空機購入費補助制度の改善を図る。

5

②また、コミューター空港については、幹線航空ネットワークへの接続又は地方間の移動手段としてコミューター航空の役割が高まっていくことが期待されるため、その輸送特性が発揮される場合には、地域の創意工夫による事業運営を確保するための方策を検討した上で、所要の整備を推進する。さらに、公共用ヘリポート等についても、地域における計画の熟度等を勘案し、所要の整備を行う。

10

#### (4) 航空貨物施設の整備

全体としては短・中期的需要に対応した施設整備がおおむねなされつつあるが、今後の貨物取扱量の動向等を踏まえ、必要に応じた施設の整備を推進する。

15

### 2. 空港周辺環境対策事業の推進

所要の防音工事、移転補償、緩衝緑地帯の整備等の空港周辺環境対策事業を推進し、空港と周辺地域との調和ある発展を図る。なお、このうち移転跡地の利用等の地域整備については、地方公共団体と協力して円滑な整備を図る。

20

### 3. 航空保安施設の整備

空域の有効利用方策の充実とICAOや隣接国との国際的調整及び運航者との十分な調整を図りつつ、運輸多目的衛星を用いた航空衛星システム、管制データリンク等の次世代航空保安システムの開発・整備を図るとともに、次世代システムへスムーズに移行させるため、これまでに進められてきた航空路及び空港施設の整備について、航空路監視レーダー、2次レーダーのロングレンジ化、計器着陸装置(ILS)、精密進入用灯火等の現行航空保安システムを引き続き整備する。

25

30

### Ⅲ 計画の投資規模

これらの事業の推進を図るため、本計画期間中の空港整備に関する投資の規模については、次のとおりとすることが適当である。

5

(単位：億円)

1) 空港整備 (うち震災対策関係)	28,270 (630)
①大都市圏における拠点空港の整備 (うち震災対策関係)	21,890 (70)
新東京国際空港	4,090
東京国際空港の沖合展開事業	5,920
関西国際空港の2期事業等	7,230
中部新国際空港	2,650
首都圏空港	2,000
②一般空港等の整備 (うち震災対策関係)	6,380 (560)
2) 空港周辺環境対策事業の推進 (うち震災対策関係)	3,370 (70)
3) 航空保安施設の整備 (うち震災対策関係)	4,850 (420)
合 計 (うち震災対策関係)	36,490 (1,120)

## 今後の空港整備等に当たっての留意事項

本文のIで記述したように我が国の空港整備の最大の課題は、国際ハブ空港をはじめとした大都市圏における拠点空港の整備を推進することである。今後我が国が経済的・社会的に安定した発展を続け、国際社会に一定の地位を確保していくためには、これらの空港整備を時機を失うことなく推進していくことが喫緊の課題となっており、これらの空港整備を円滑に実施していくためには、まず、当該プロジェクトについての事業手法の適切な選定、事業費の精査等による事業費の抑制等効率的な空港整備方策の検討を行う必要があり、このような検討を行った上で、空港の整備のための財源の充実を図ることが必要である。

これまで我が国は、空港整備費の増嵩に対応するため、航空輸送の大幅な増大を背景としつつ、利用負担を中心とした財源確保を図ることにより対処してきた。しかしながら、今後、我が国の社会全体が従来のような拡大基調を維持できなくなりつつある中で、空港整備のシステムについても、これまでのような手法をとることで果たして十分対応できるかについては、我が国の空港使用料は、空港整備財源の確保という観点からみて重要性を有するものであるが、その水準をこれ以上引き上げることは、限界になりつつあるとの意見に留意すべきである。

また、空港整備特別会計への長期借入金は、羽田沖合展開事業が本格化することに伴い多額の資金を要することから、同事業が償還確実性が確保される事業であることに加え、資金需要のピークの平準化や現在の利用者と将来の利用者との間の負担の調整という点を考慮し、導入されたものである。しかし、その借入残高は既に膨大な額にのぼっており、今後、安易に借入金に頼ることは、空港整備特別会計の健全性を損なうおそれが強く、将来の償還を見通すことにより、後世代に過度の負担をもたらさないように留意する必要がある。

このような状況の中で我が国の空港整備財源について考えると、

①今後、増大する空港整備費のかなりの部分を大都市圏における拠点空港の整備費が占めること

②大都市圏における拠点空港の整備に多大の資金を必要とするのは、我が国の内陸部が人口稠密で、騒音問題等を回避するために用地を海上に求めざるを得ない可能性が大きいこと

③このように整備される新しい土地は、国土の一部を形成するとともに、空港という社会資本としてあまねく社会全体がその利益を享受し得ること

等を考慮すれば、空港整備財源に対する一般財源の拡充を含めた所要の財源の確保に取り組むことが適当である。

これに関連して、新しい大規模な空港の整備は、周辺地域における雇用の拡大、経済の発展等の波及効果が特に大きいことから、これらの利益を享受する周辺地域はそれに見合った費用負担を行うべきである。

- 5 なお、空港使用料のうち特別着陸料は、ジェット化に伴い深刻となった騒音への対策を促進するための財源措置として昭和50年に創設されたものであるが、ジェット化がほぼ完了し、また、沖合展開にみられるように環境対策が空港整備と一体のものとなってきていることから、現時点においては普通着陸料と二本立てとする意義は乏しくなっている。これらの点を考慮し、また、空港整備財源の確保に留意しつつ、空港使用料の在り方について早急に検討を行うべきである。

10

15

20

25

30

参 考

今後の需要の見通し

		1994年度 (実績)	2000年度 (予測)	2005年度 (予測)
国際	旅客	3,886万人 (100)	5,500万人 (142)	6,440万人 (166)
	貨物	1,997千トン (100)	2,540千トン (127)	3,050千トン (153)
国内	旅客	7,455万人 (100)	9,200万人 (123)	10,420万人 (140)
	貨物	746千トン (100)	910千トン (122)	1,080千トン (145)

注：()内は、1994年度を100としたときの指数

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

sample

---

不 許 複 製

---

慶應義塾大学ビジネス・スクール

---