



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）。 5 10

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。 15

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。 20

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。 25

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。 30

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）