



# 慶應義塾大学ビジネス・スクール

## 関西国際空港株式会社の参考資料

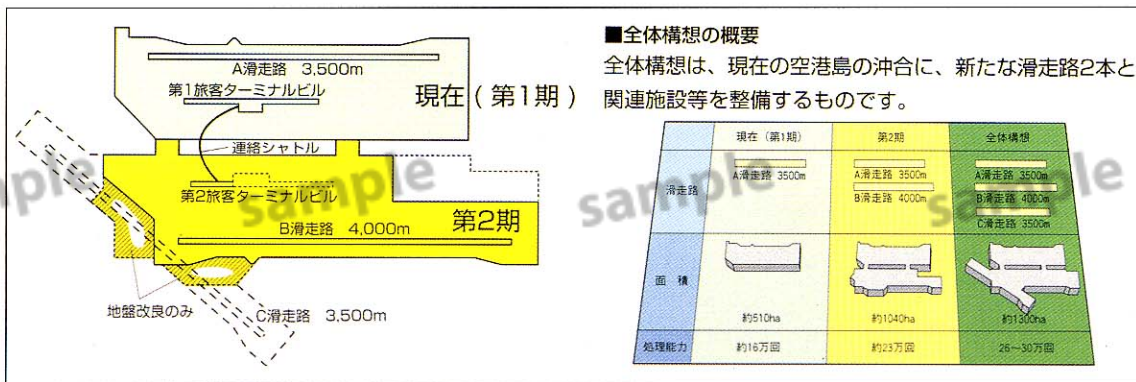
### 目次

- 資料1 …… 関西国際空港全景
- 資料2 …… 関西国際空港のあゆみ
- 資料3 …… 関西国際空港（第1期）の概要
- 資料4 …… 関西・大阪国際空港の定期便（ダイヤ）状況
- 資料5 …… 関西国際空港の運航・輸送実績
- 資料6 …… 関空・成田と結ばれている外国・都市一覧
- 資料7 …… 7空整（試算値）に基づく関西国際空港の離着陸回数
- 資料8 …… 空港における鉄道アクセスの状況
- 資料9 …… 成田空港及び関西国際空港の国内ネットワーク
- 資料10 …… 関西空港の国際ネットワーク（週間便数）
- 資料11 …… 近隣アジア諸国における大規模国際空港整備の動向
- 資料12 …… 世界の国際航空需要の伸び
- 資料13 …… 航空貨物輸送実績及び予測
- 資料14 …… 国内航空旅客数の推移
- 資料15 …… 国際空港旅客数の推移
- 資料16 …… アジアの主な新空港（設置・拡張）計画
- 資料17 …… 用地造成計画
- 資料18 …… 7空整予測（試算値）に基づく関西国際空港の離着陸回数
- 資料19 …… 経済波及効果
- 資料20 …… 我が国のソウル経由旅客の動向
- 資料21 …… 世界主要各国の国内線着陸料比較(1995)
- 資料22 …… 世界主要各国の国際線着陸料比較(1995)
- 資料23 …… 段階整備の手順の例
- 資料24 …… 関西国際空港第2期工事の概要
- 資料25 …… 関西国際空港2期事業に対する地方公共団体の負担について
- 資料26 …… 関西国際空港2期事業に対する12地方公共団体の負担について
- 資料27 …… 第2期事業の事業主体と事業費構成
- 資料28 …… 関西国際空港第2期事業の想定スケジュール
- 資料29 …… 平成6年度決算の概要
- 資料30 …… 平成7年度決算の概要

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)

資料1 関西国際空港全景



## 資料2 関西国際空港のあゆみ

- 昭和43年～ 運輸省、新国際空港の建設場所について調査を開始（8か所の候補地）（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）
- 昭和49年8月 航空審議会が「泉州沖最適」を答申、（泉州沖、神戸沖、播磨灘の3候補地を比較検討）
- 昭和53年1月 運輸省、泉州沖にて気象・潮流などの海上観測を開始
- 昭和55年9月 航空審議会、空港計画（空港の規模、空域、施設配置、建設工法等の検討）を答申
- 昭和56年5月 運輸省、地元3府県（大阪、兵庫、和歌山）に対し、空港建設の地元同意を得るため、三点セット（空港計画案・環境影響評価案・地域整備の考え方の3図書）を提示
- 昭和57年7月 大阪府が三点セットについて、運輸省に同意する旨を回答
- 昭和59年2月 関西国際空港関係閣僚会議開催  
(全体構想を踏まえ、段階的整備を図ることとし、第1期計画について了承)
- 10月 関西国際空港第1期計画の事業主体として、『関西国際空港株式会社』設立登記（発足）
- 昭和60年12月 関西国際空港関係閣僚会議において、『関西国際空港関連施設整備大綱』を決定
- 昭和61年2月 関西国際空港環境監視機構（大阪府知事、泉州8市5町の市町長で構成）が発足
- 4月 関西国際空港(株)と大阪府漁連、漁業補償契約調印
- 6月 関西国際空港(株)、大阪府に環境影響評価書を提出（環境アセスメント手続きが終了）
- 12月 大阪府、『関西国際空港関連地域整備計画』を決定
- 昭和62年1月 大阪府知事、関西国際空港(株)に対し、空港の埋立について免許
- 同月 関西国際空港の工事着工（護岸造成工事）
- 12月 昭和63年度政府予算案で全体構想検討調査費（1,000万円）が初めて認められる
- 昭和63年12月 空港護岸が概成、埋立工事に着手
- 平成元年1月 大阪府阪南丘陵から土砂搬出を開始  
(空港への土砂は、この他に淡路島及び和歌山市加太の計3地域から搬出)
- 6月 『関西国際空港全体構想早期実現期成会』が発足  
(関西の自治体の首長・議長及び経済界首脳で構成)
- 平成3年12月 空港への土砂投入が完了
- 平成4年11月 管制塔が竣工
- 平成5年4月 『関西国際空港全体構想推進協議会』発足  
(関西の自治体の首長及び議長、関西経済界の首脳、関西国際空港(株)社長等で構成)
- 12月 滑走路、エプロン等が竣工
- 平成6年6月 旅客ターミナルビル等が竣工
- 8月 全体構想の予定海域でボーリング調査を開始

9月4日 開港

平成7年5月25日 『関西国際空港全体構想推進協議会』内の検討委員会において『関西国際空港全体構想  
実現化方策について』の報告書が出される

8月24日 航空審議会『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)』を公表(全  
体構想が位置づけられるとともに、2期事業の早期着工が明記された)

12月18日 平成8年度政府予算案の大蔵内示に伴う、大蔵・運輸両大臣の事前閣僚折衝において、  
第2期事業の着工(実施設計調査費の計上及び用地造成会社の設立)が認められる

平成8年2月27日 第7次空港整備五箇年計画の投資規模、閣議了解

4月26日 関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律案、参議院可決、成立

5月9日 関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律案、施行

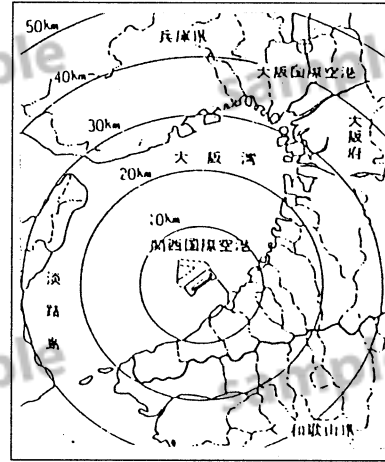
5月10日 平成8年度政府予算案成立

### 資料3 関西国際空港（第1期）の概要

#### 特長

- ①公害の防止と自然環境に配慮した海上空港
- ②わが国初の本格的24時間運用の国際空港
- ③国際線と国内線の乗り継ぎが便利な空港
- ④複数の鉄道、高速道路及び高速艇が乗り入れ、交通アクセスが便利

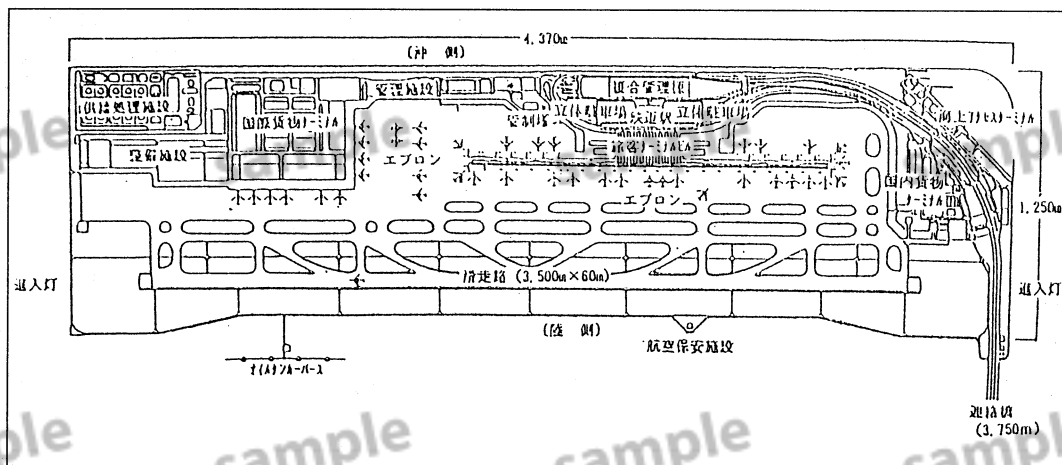
#### 位置



#### 規模

- 開港日：平成6年9月4日（日）
- 建設・管理者：関西国際空港株式会社
- 空港面積：511ha（大阪国際空港317haの約1.6倍）
- 滑走路：3,500m 1本（大阪国際空港は3,000m及び1,828mの各1本）
- 発着処理能力：年間 約16万回（1日当たり約440回）……（現在 年間約12万回）
- 旅客・ミルビ：延べ床面積 約30万㎡、固定駐機スポット41か所・・（現在 約33か所）
- 総事業費：1兆4,581億円（国20%、地元自治体5%、民間5%を出資、残り70%は借入金等）

#### 施設配置



資料4 関西・大阪国際空港の定期便（ダイヤ）状況

平成8年9月1日現在

**国際線**

関西国際空港

区分	期間	就航都市数（旅客便）	週あたりの便数	乗入れ航空会社
関空開港前の 大阪国際空港	1994年夏期 8/1~9/3	13か国・地域24都市	194便(1日約28便) このうち、貨物便は12便	日本 2社 外国 13社
開港時	1994年夏期 9/4~10/29	21か国・地域39都市	338便(1日約48便) このうち、貨物便は26便	日本 4社 外国 25社
1996年夏期	1996年 9/1~9/30	34か国・地域60都市	560便(1日約80便) このうち、貨物便は70便	日本 5社 外国 40社

大阪国際空港

○関空開港後、国際線は関空に一元化された。その後、定期便、臨時便とも国際線の運航実績はない。

**国内線**

関西国際空港

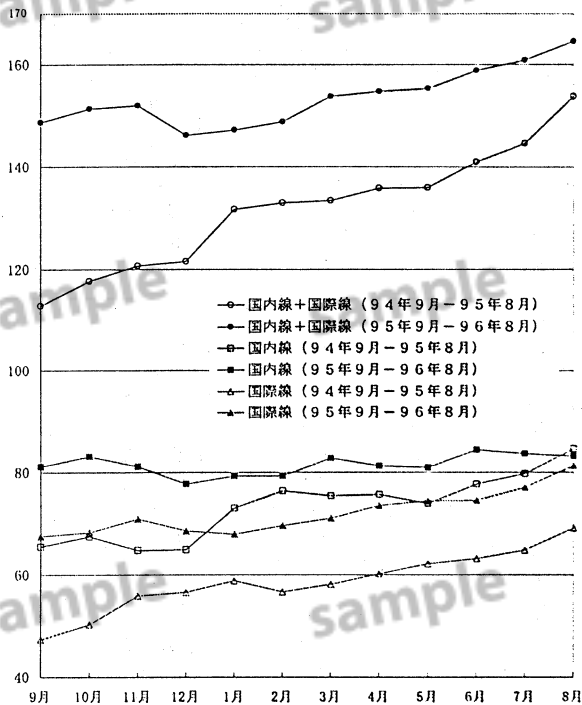
区分	期間	路線数	1日あたりの便数	乗入れ航空会社	備考
開港時	1994 9/4~9/30	24路線	67便	6社	ジェット便 65便 プロペラ便 2便
1996年9月	1996:9/1~9/30	33路線	84便	7社	ジェット便約77便 プロペラ便 3便

大阪国際空港

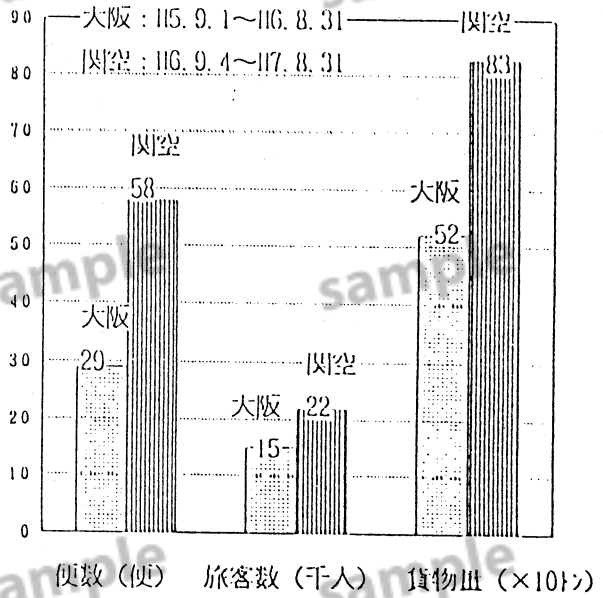
区分	期間	路線数	1日あたりの便数	乗入れ航空会社	備考
関空開港前	1994 8/1~9/3	38路線	148便	5社	ジェット便 125便 プロペラ便 23便
関空開港前	1994 9/4~9/30	31路線	121便	5社	ジェット便 100便 プロペラ便 21便
1996年9月	1996:9/1~9/30	29路線	114便	5社	ジェット便 100便 プロペラ便 14便

資料5 関西国際空港の運航・輸送実績

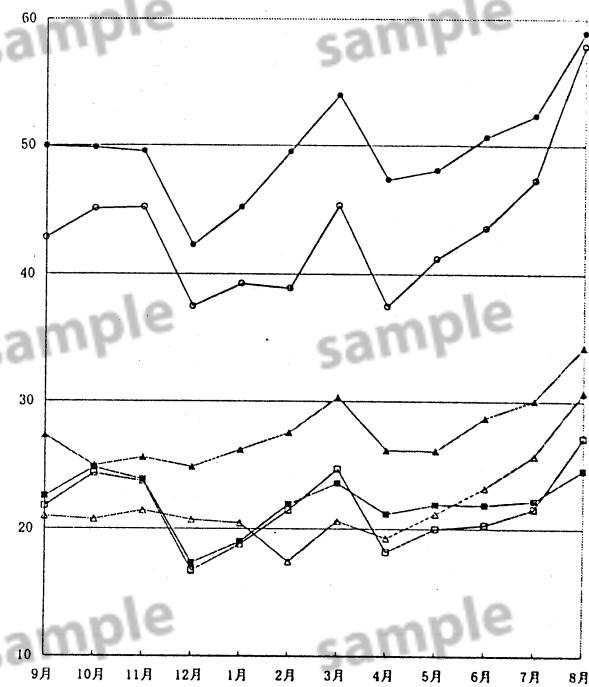
1. 乗り入れ便数 (1日当たり、便数)



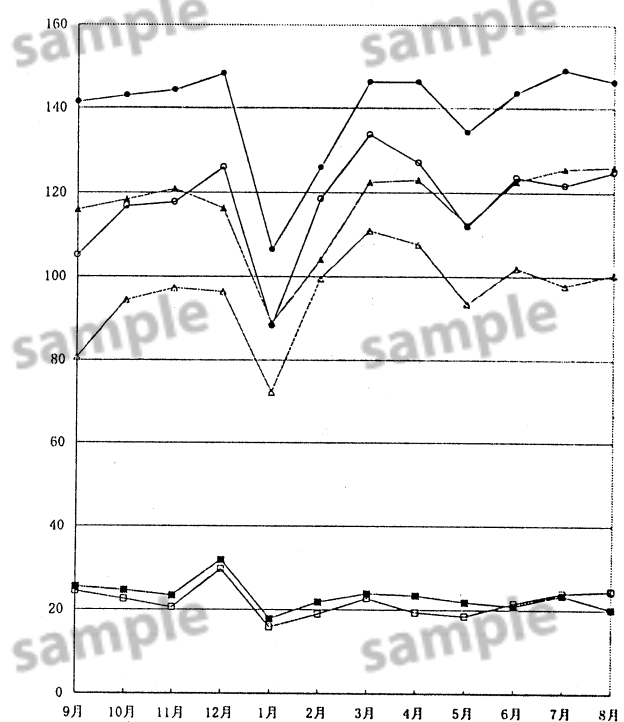
□大阪空港との前年同期比較 (国際線・1日当たり)



2. 航空旅客数 (1日当たり、千人)



3. 航空貨物取扱量 (1日当たり、×10トン)



(注) 数値は、臨時便等の実績値も含まれている。国際貨物は税関公表値、その他は関空会社公表値である。

資料6 関空・成田と結ばれている外国・都市一覧

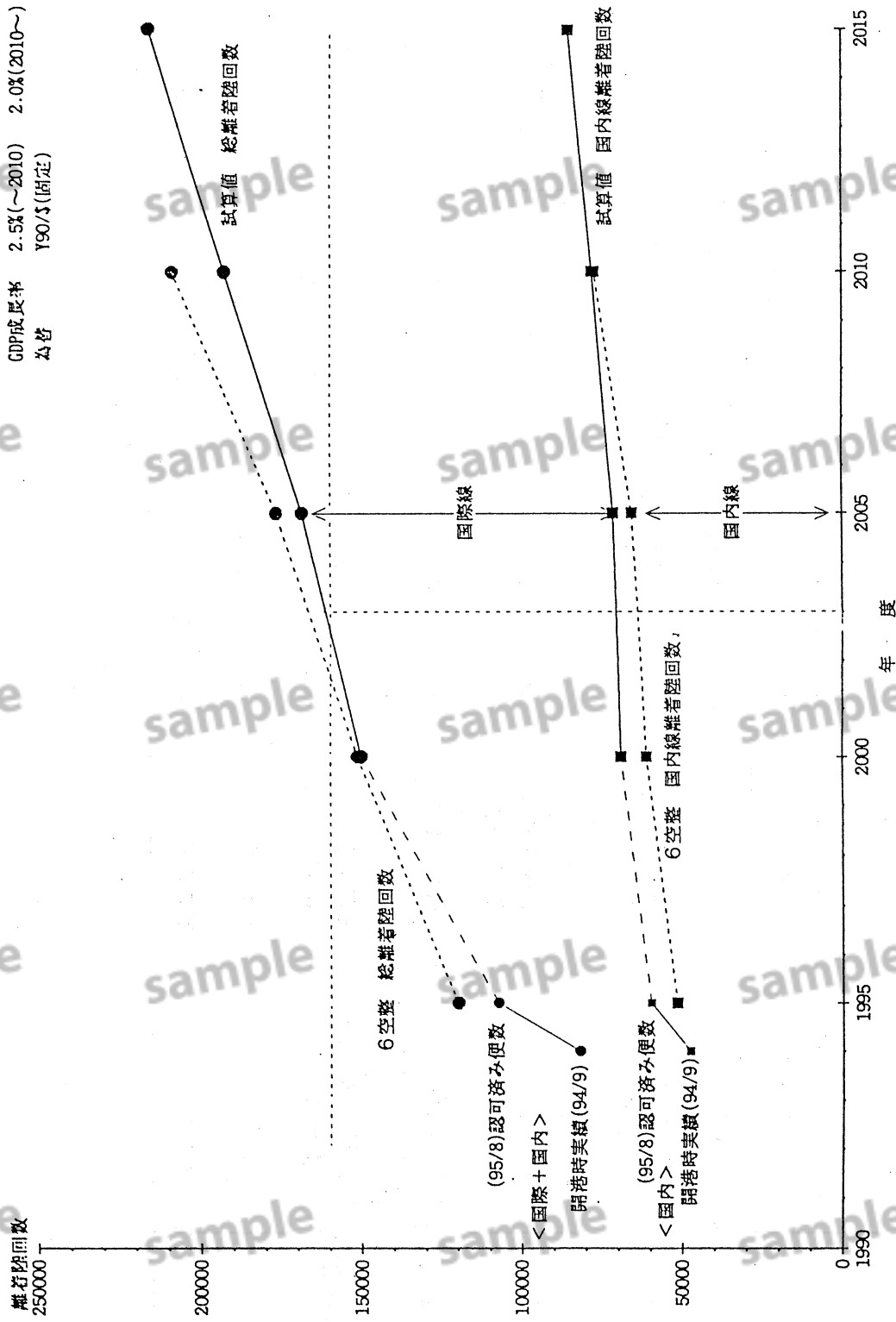
(1996年夏期スケジュール)

●は、定期旅客便によって、往復とも直行便で結ばれている外国都市  
○は、定期旅客便によって、直行便(片道)又は経由便で結ばれている外国都市

ア ジ ア				南 北 ア メ リ カ				ヨ ー ロ ッ プ				
国・地域	都 市	関空	成田	国・地域	都 市	関空	成田	国・地域	都 市	関空	成田	
韓国	ソウル プサン チェジュ 光州 大邱	● ● ● ○ ○	● ● ○	アメリカ	ホノルル シアトル ロサンゼルス ワシントン デトロイト ニューヨーク ワシントン シカゴ アトランタ ミネアポリス ダラス サンノゼ ポートランド コナ	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○	● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ○	イギリス	ロンドン	●	●	
中国	北京 大連 上海 青島 広州	● ● ● ● ●	● ● ● ● ●	カナダ	バンクーバー トロント カルガリー	●	● ● ●	ドイツ	フランクフルト ミュンヘン	● ●	● ●	
台湾	台北 高雄	● ○	● ○	ブラジル	サンパウロ リオデジャネイロ	○	○ ○	オランダ	アムステルダム	●	●	
香港	香港	●	●	メキシコ	メキシコシティ		○	フランス	パリ	●	●	
モンゴル	ウラハートル	●		ペルー	リマ		○	スイス	チューリッヒ	●	●	
フィリピン	マニラ セブ	● ●	● ●	関空	3カ国・地域、7都市			イタリア	ローマ ミラノ	● ●	● ●	
ベトナム	ホーチミン	●		成田	5カ国・地域、21都市			オーストリア	ウィーン	●	●	
タイ	バンコク プーケット チェンマイ	●	● ○ ○	オセアニア	国・地域	都 市	関空	成田	スウェーデン	ストックホルム	●	●
アラブ	カタール ペナン ランカウィ クチン コタキナバル	● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ● ●	オーストラリア	ケアンズ ブリスベン シドニー メルボルン ダーウィン パース		○ ● ○ ○ ○ ○	● ● ● ○ ○ ○	デンマーク	コペンハーゲン	●	●
シンガポール	シンガポール	●	●	ニュージーランド	オークランド クライストチャーチ		● ○	● ○	フィンランド	ヘルシンキ	●	●
ブルネイ	バンダル・スリ・ブガワン	●		フィジー	ナンディ		●	●	ロシア	モスクワ	●	●
インドネシア	ジャカルタ デンパサール	● ○	● ○	(アメリカ)	グアム サイパン		● ●	● ●	ベルギー	ブリュッセル		●
ミャンマー	ヤンゴン	●		(フランス)	パペーテ ヌーメア			● ●	スペイン	マドリッド		○
インド	デリー ムンバイ カルカッタ	● ● ●	● ○ ○	関空	4カ国・地域、9都市				関空	11カ国・地域、13都市		
ネパール	カトマンズ	●		成田	5カ国・地域、13都市				成田	13カ国・地域、14都市		
スリランカ	コロンボ		●	中 東	国・地域	都 市	関空	成田	トルコ	イスタンブール	●	●
バングラデシュ	ダッカ		○	エジプト	カイロ		●	○	イラン	テヘラン		○
パキスタン	イスラマバード カラチ		○ ○	関空	2カ国・地域、2都市				関空	2カ国・地域、2都市		
関空	15カ国・地域、29都市			成田	3カ国・地域、3都市				糸 念 言 十	関空	34カ国・地域、60都市	
成田	13カ国・地域、28都市								成田	38カ国・地域、79都市		



資料7 7空整（試算値）に基づく関西国際空港の離着陸回数

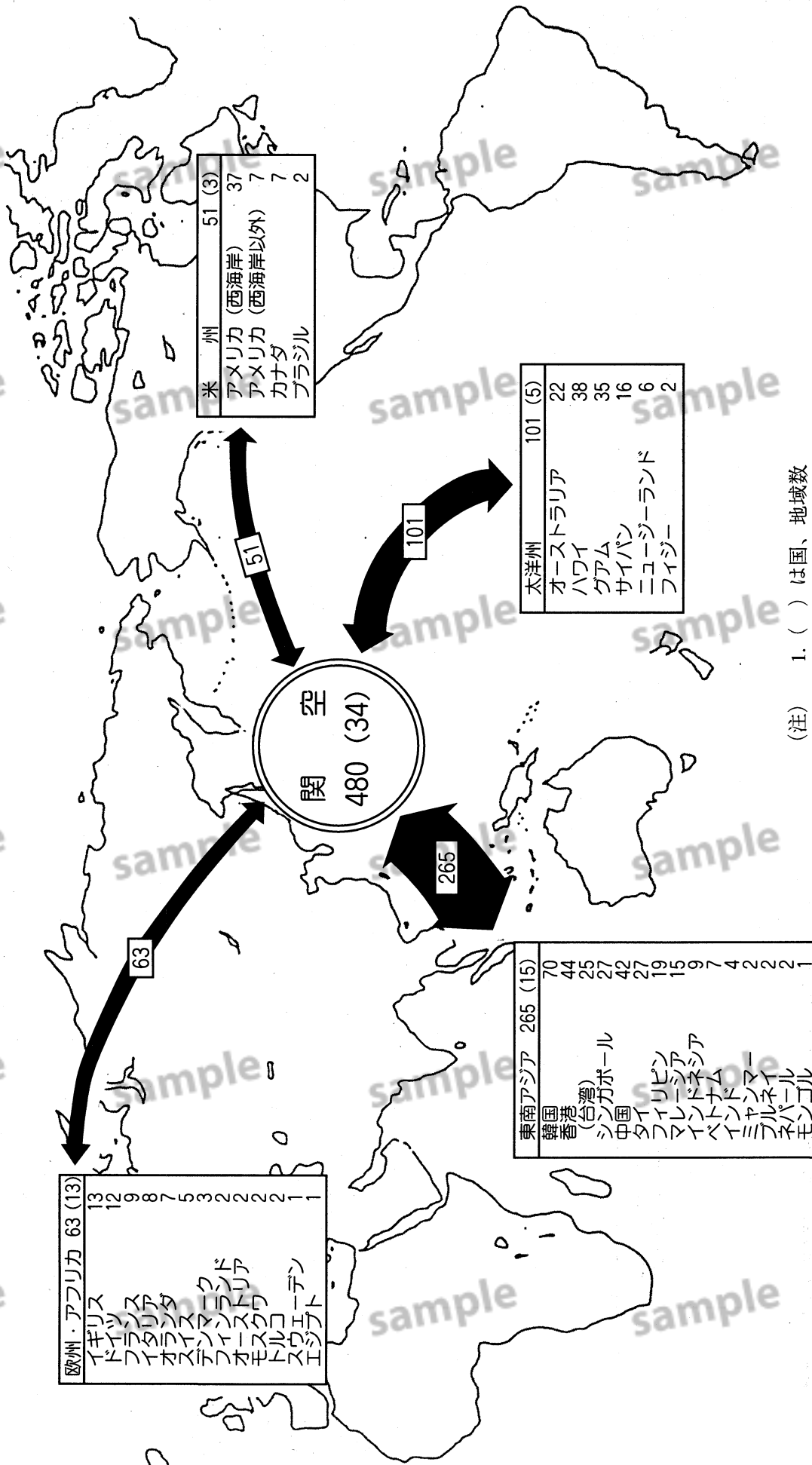


資料8 空港における鉄道アクセスの状況

空 港	事業主体	開業（予定）時期	延長キロ	整備手法等
新 千 歳	JR北海道	4年7月	2.6km	滑走路等の基本施設下のトンネル躯体を空港整備事業として整備
新東京国際	JR東日本 京成電鉄	3年3月 3年3月	8.7km 2.1km	} 鉄道施設は第3種鉄道事業者として成田空港高速鉄道(株)保有 ただし、空港内の京成取付部のトンネル躯体は空港公団が整備
東 京 国 際	東京モルル（Ⅰ期） 東京モルル（Ⅱ期） 京浜急行	5年9月 東ビル開業時 11年度開業予定	5.1km 0.8km 3.2km	基本施設下のトンネル躯体を空港整備事業として整備、P線補助 トンネル躯体を空港整備事業として整備、P線補助 空港内のトンネル躯体を空港整備事業として整備
大 阪 国 際	大阪高速鉄道 （モノレール）	9年3月開業予定	6.7km	道路特会によるインフラ補助。福知山線の延伸も検討されている
関 西 国 際	JR西日本 南海電鉄	6年6月 6年6月	11.1km 8.8km	} 鉄道施設のうち、りんくうタウン～関西空港間は第3種鉄道事業者として関西国際空港(株)保有
福 岡	福岡市	5年3月	3.3km	地下鉄補助
宮 崎	JR九州	既に開業	1.0km	空港内の高架橋を空港整備事業として整備、宮崎県補助



資料 10 関西空港の国際ネットワーク (週間便数)



- (注)
1. ( ) は国、地域数
  2. '96夏期基本ダイヤにより作成
  3. 貨物専用便を除く
  4. 経由便で、目的の地が2カ国になる便はそれぞれに含めている

資料11 近隣アジア諸国における大規模国際空港整備の動向

< 中国 (調査中) >

空港名	上海浦東新国際空港	開港予定	2000年
	所港時	全体計画	
面積	600ha		2,500ha
滑走路	4,000m×1		4,000m×4
処理能力 滑走路 旅客施設			30万回/年 900万人/年

< タイ (設計中) >

空港名	第2バンコク国際空港	開港予定	2000年
	所港時	全体計画	
面積	3,200ha		3,200ha
滑走路	3,700m×2		4,000m×4
処理能力 旅客施設	300万人/年		1億人/年

< マレーシア (建設中) >

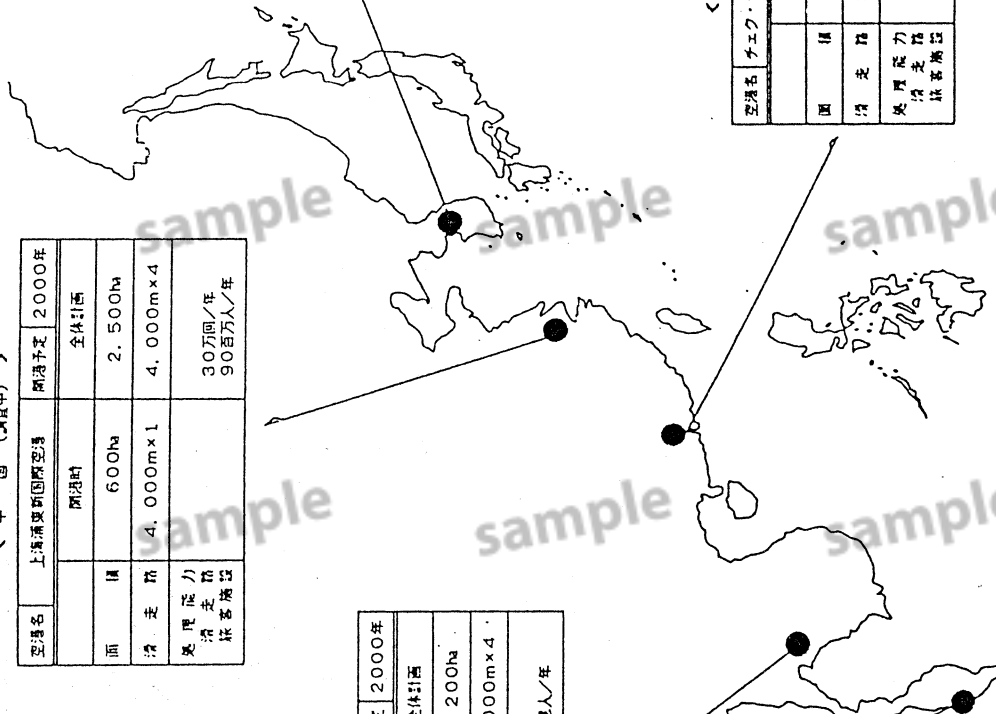
空港名	セパン新空港	開港予定	1998年以降
	所港時	全体計画	
面積	1,850ha		10,000ha
滑走路	4,000m×2		4,000m×5
処理能力 滑走路 旅客施設			37.5万回/年 250万人/年 1億人/年

< 香港 (建設中) >

空港名	チェク・ラップ・コック空港	開港予定	1997年
	所港時	全体計画	
面積	1,248ha		1,248ha
滑走路	3,800m×1		3,800m×2
処理能力 滑走路 旅客施設			38万回/年 350万人/年 870万人/年

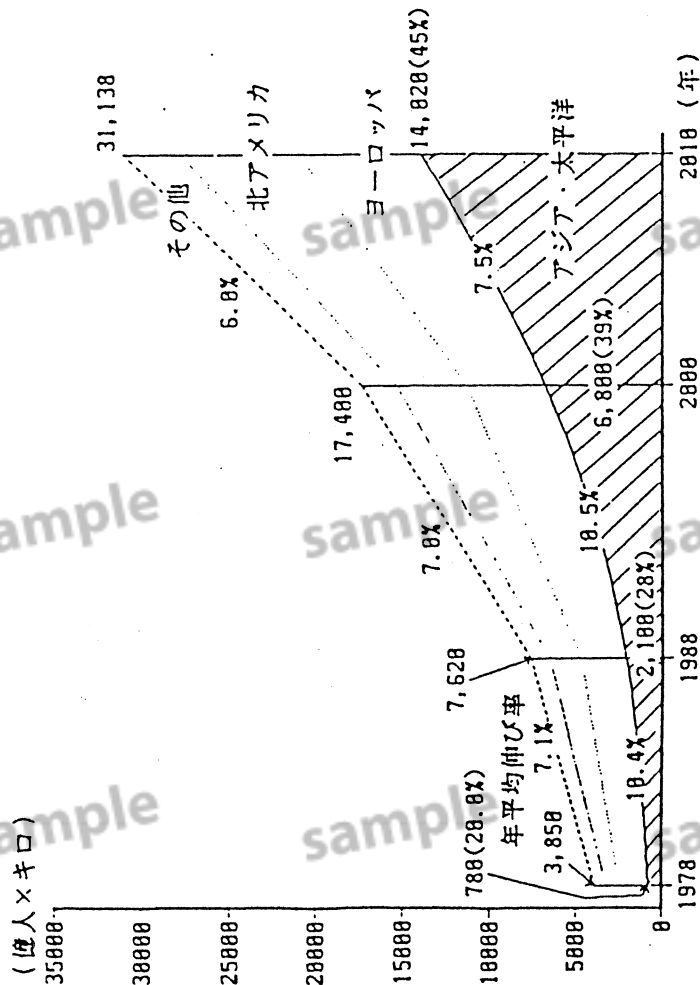
< 韓国 (建設中) >

空港名	新ソウル国際空港	開港予定	2000年初め
	所港時	全体計画	
面積	1,098ha		4,743ha
滑走路	3,750m×1		3,750~ 4,200m×4
処理能力 滑走路 旅客施設			53万回/年 1億人/年

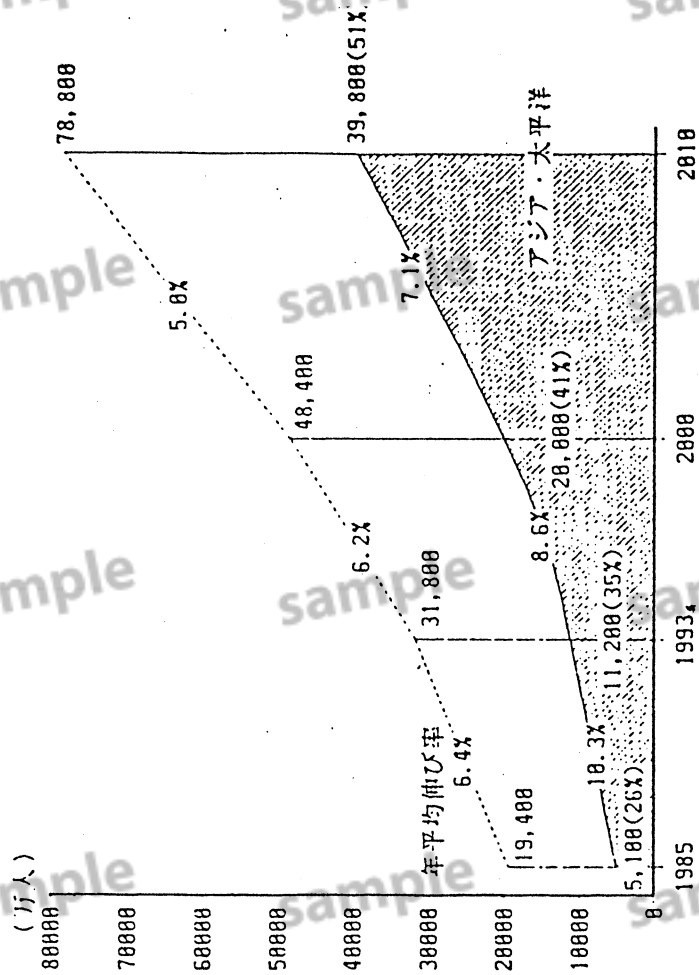


資料12 世界の国際航空需要の伸び

国際旅客需要予測 (人キロベース)



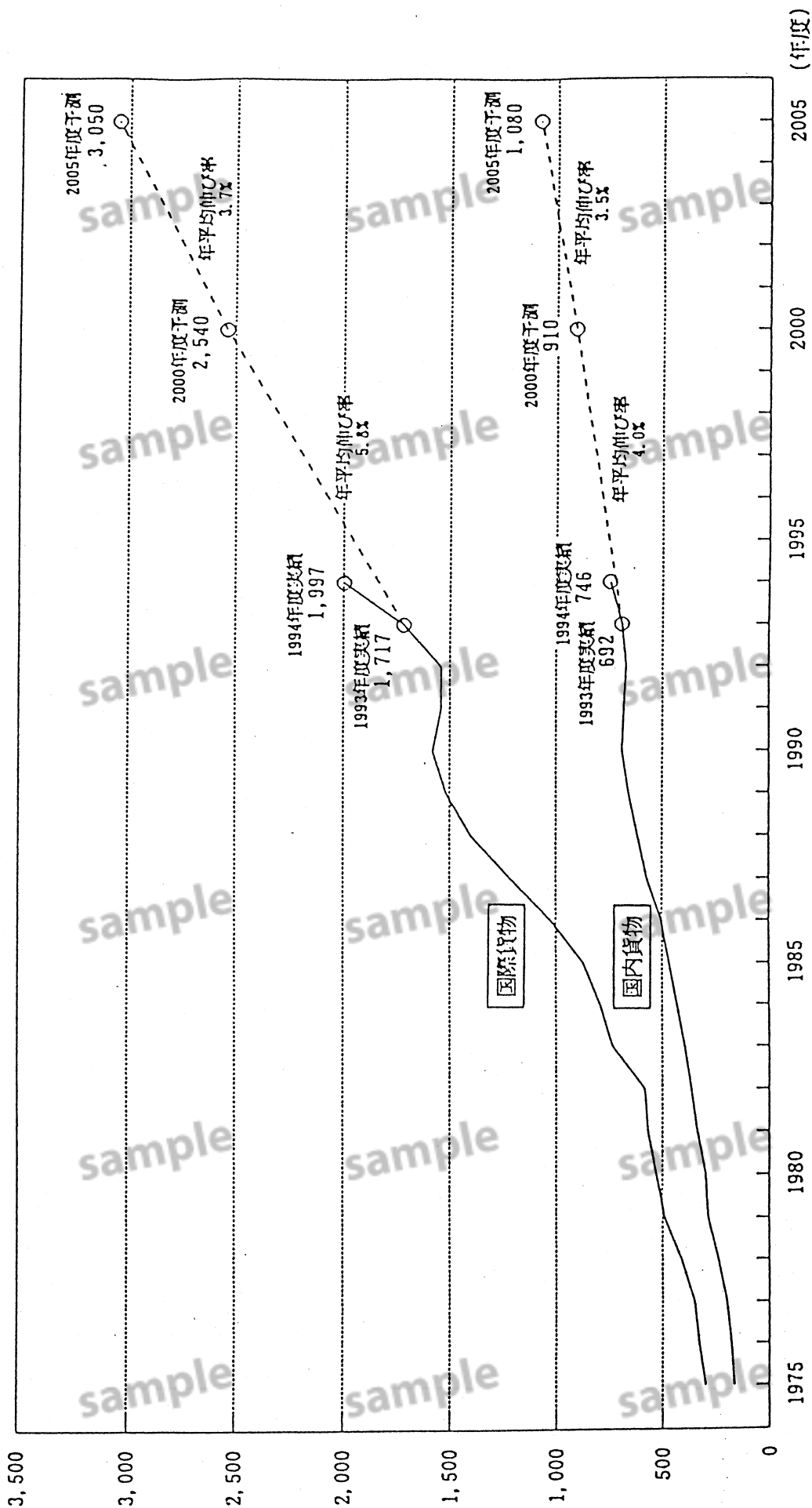
国際旅客需要予測 (旅客数)



出典：I C A O [Investment requirements for aircraft fleets and for airport and route facility infrastructure to the year 2010] (1992年)  
 出典：I A T A [ASIA-PACIFIC AIR TRANSPORT FORECAST] (1995年)

資料13 航空貨物輸送実績及び予測

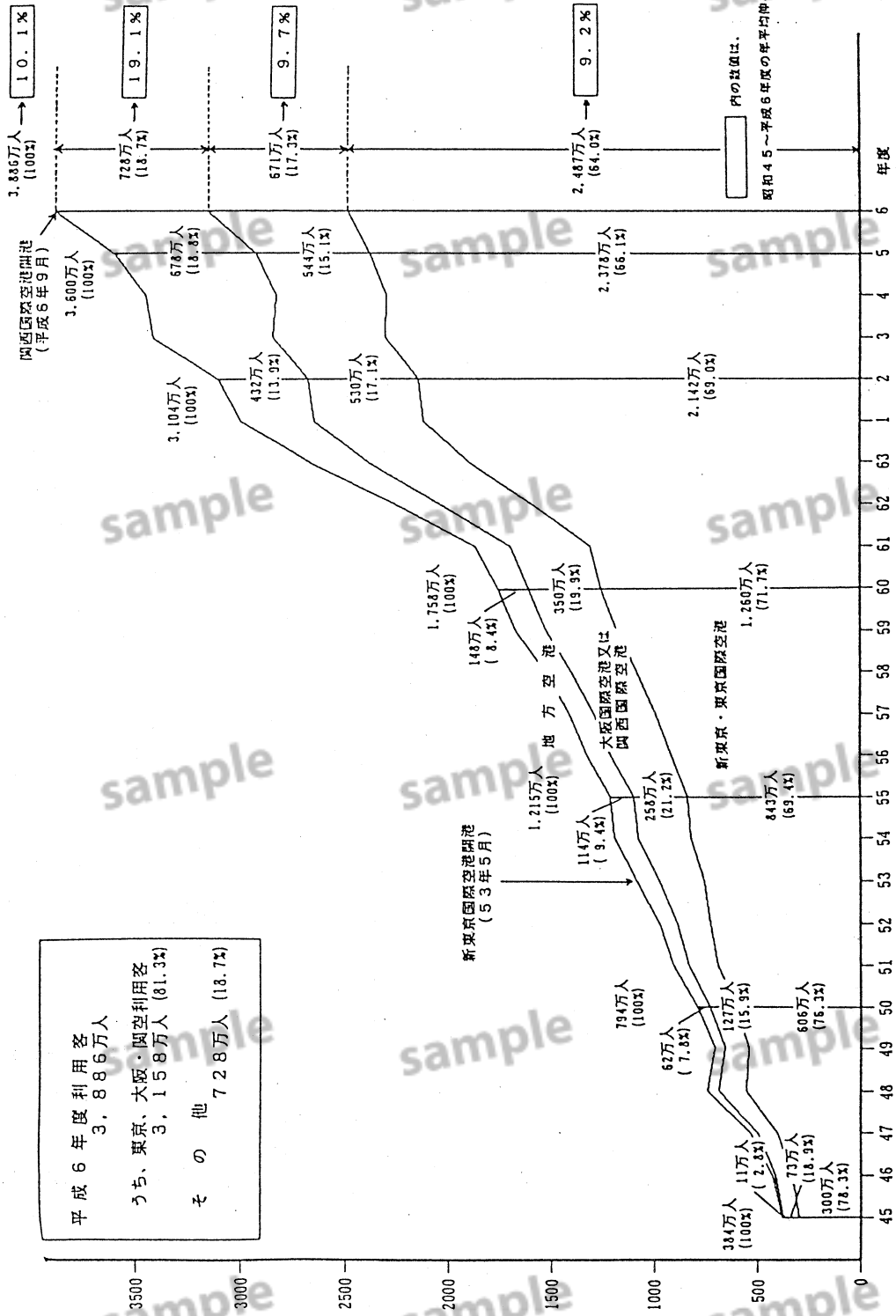
(千トン)







資料15 国際航空旅客数の推移

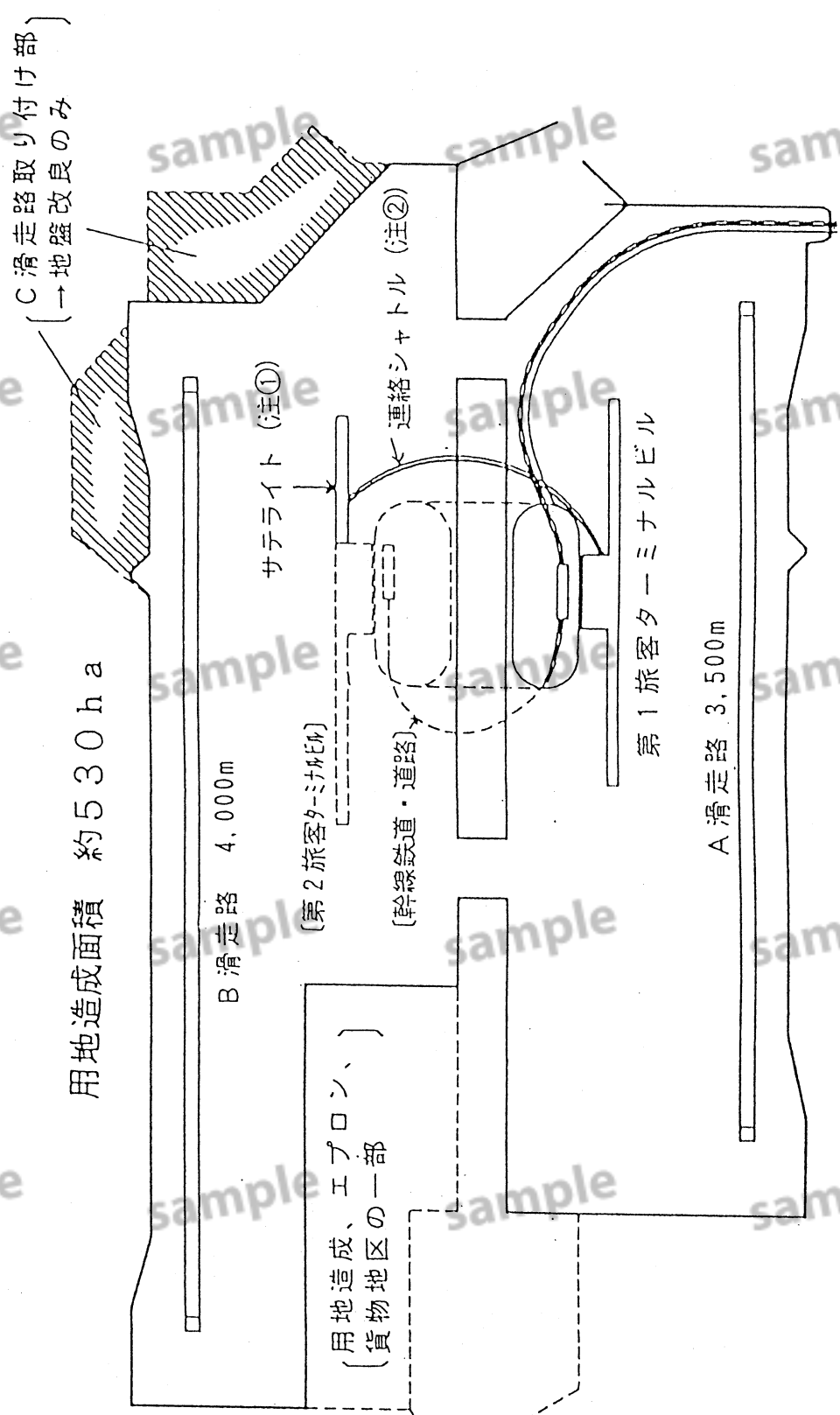


資料16 アジアの主な新空港（設置・拡張）計画

[ ] 内の数値は、全体計画完成時

	空 港 名	供用予定年	空港面積 PTB(旅客ターミナル ビル床面積)	滑走路長×本数	年間空港処理能力	
					発着回数	旅客数/貨物
新設 工事中	ソウル 仁川国際	2000 [2020]	1,174ha [5,615ha]  PTB:35.8㎡	4,000m×2 [4,000m×4]	17万回 [53万回]	旅客:2,700万人 [10,000万人] 貨物:170万トン [700万トン]
	香港 赤イ・ラフ・コック	1998	1,248ha PTB:49万㎡ [1,248ha]	3,800m×1 [3,800m×2]	15万回 [37万回]	旅客:3,500万人 貨物:300万トン
	マレーシア クアラルンプール	1998	1,850ha PTB:24万㎡	4,000m×2 [4,000m×5]	37万回	旅客:2,500万人 貨物:100万トン
	タイ、バンコク スワンナプーム	2000 [2020]	3,200ha [3,200ha]	3,700m×2 [4,000m×4]		旅客:3,000万人 貨物:145万トン
拡張 工事中	シンガポール チャンギ	1981 開港	1,663ha PTB:50万㎡	4,000m×1 3,355m×1	'94年実績 (15.5万回)	第3旅客ターミナルを 建設中
	台湾 中正	1979 開港	1,200ha	3,660m×1 3,350m×1 2,752m×1	'93年実績 (7万回)	第2旅客ターミナルを 建設中 [6,000万人]
	中国、深 ファンテン	2002	800ha [1,200ha]	3,400m×1 [4,000m×2]		旅客:1,000~ 1,400万人 貨物:35~40万トン
拡張 予定	関西国際空港 2期事業	1994 開港 2期 2007~2011 [未定]	1期:約510ha PTB:29万㎡ 2期:約530ha [1,300ha]	1期:3,500m×1 2期+4,000m×1 [+3,500m×1]	1期 16万回 2期 18~23万回 [26万回]	(1期) 旅客:2,500万人 貨物:175万トン
	新東京国際空 港(成田)	1978 開港 [未定]	700ha [1,065ha]	4,000m×1 [+2,500m×1] [+3,200m×1]	'94年実績 (12万回) [18~22万回]	
	インドネシア ジャカルタ スカルノハッタ	1985 開港 [2013]	1,800ha	3,660m×1 3,600m×1 [2003年1本増] [2013年1本増]	'93.7~'94.6実績 (13万回)	鉄道乗り入れを計画 中
新設 予定	中国、上海、 浦東	2005 開港 (目標)	600ha PTB:20万㎡ [3,000ha]	4,000m×1 [4,000m×4]	10.2万回	旅客:2,000万人 貨物:75万トン

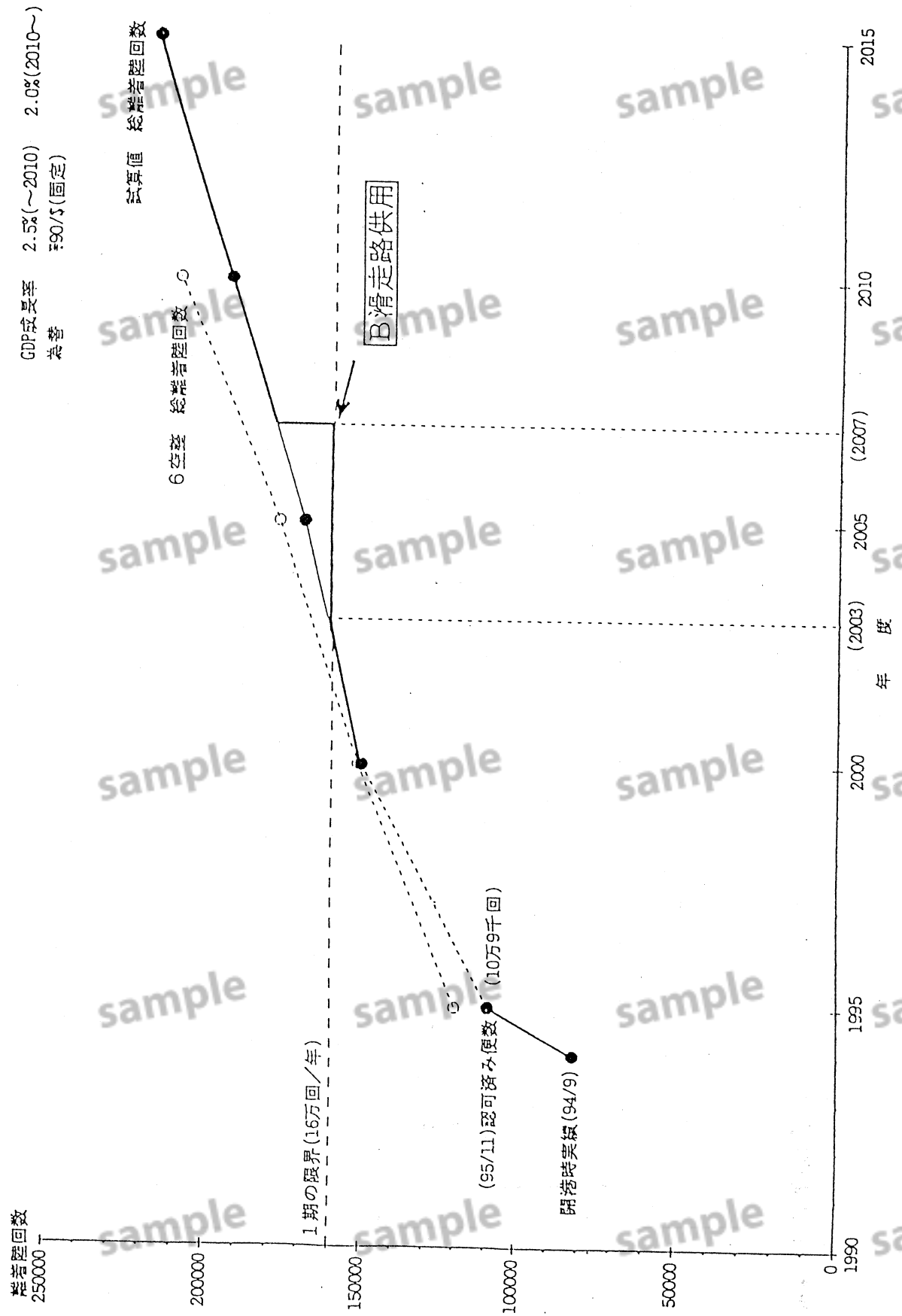
資料17 用地造成計画



注① サテライト：旅客ターミナルの片方ウイングに相当する旅客待合所（乗降手続は第1ターミナルで行う）

注② 連絡シャトル：第1PTBからサテライトへの移動手段としての交通システム

資料 18 7 空整予測 (試算値) に基づく関西国際空港の離着陸回数



## 資料19 経済波及効果 (1)

### 1. 経済波及効果

#### 1) 開港後1年間の経済波及効果は約 6,500億円

開港後1年間の経済波及効果を産業連関表により計算した。計算のフローは資料1に示すとおりである。また、計算の前提条件は以下のとおりである。

- ① 昨年発表された最新版「平成2年近畿地域産業連関表」を適用した。
- ② 関西国際空港開港後の1年間の稼働実績値をベースにした。
- ③ 経済波及効果の調査対象は関西(大阪、京都、奈良、和歌山、三重、滋賀)とした。
- ④ 関西国際空港独自の経済効果とした。伊丹空港分の差引は行っていない。
- ⑤ 地域付加価値産額を産業活動の主要指標とした。
- ⑥ 空港維持に要する費用は取り上げていない。

経済波及効果は 6,570億円となった。その内訳は以下のとおりである。

- (1) 人の流れに伴う経済波及効果として 5,000億円
- (2) 貨物の流れに伴う経済効果として 220億円
- (3) プロジェクトに伴う経済効果として 1,350億円

#### (1) 人の流れに伴う経済波及効果は 5,000億円

資料1に示すフローにしたがって試算を行った。その結果、経済波及効果(域内付加価値産額)は 5,000億円となった。

以下に計算に用いた数値の概略を示す。

- ① 1年間の空港利用者数(大阪入国管理局資料)の内訳を調べて、各項目毎に相当する消費原単位を当て、空港利用者の消費額 2,940億円を求めた。

利用者内訳項目	人数(人)	原単位(羽/人)	消費額(羽)
国際線 出発	303.0	24.84	753
国際線 到着	76.5	134.31	1,028
国内線 出発	300.3	3.76	113
国内線 到着	76.7	2.68	21
送迎者・見学者	312.5	5.32	166
訪談者、空航機	78.1	27.55	215
合計	390.6	2.00	78
合計	937.0	3.93	368
合計	724.0	2.73	198
合計			2,940

消費原単位は運輸省大阪成空局が昭和61年9月に伊丹空港にて実施した調査結果をもとに、物価や運賃の上昇などを考慮して求めた。

② この 2,940億円の消費が生産にまわり、商業、サービス、運輸部門に各々三分の一づつ振り分けられた。

③ この部門別の生産額から産業連関表にて付加価値産額を求め、2,621億円を得た。

④ この生産額の中には、雇用者所得として 1,596億円が含まれ、これは消費されて再生産にまわる。一方、旅客消費とは直接結びつかない空港を維持・管理するサービス部門従業員15,400人(官公庁、航空会社、航空機サービス、旅客サービス関連などの従業員)の給与所得(627億円)も消費に回り、生産につながる。この2つの給与所得を加えると、2,223億円となる。

⑤ 給与所得の内、消費にまわる比率は約61%なので、結局 1,356億円が生産に使用される額となる。産業連関表からこれに伴う付加価値産額 2,379億円が求まる。

⑥ ②で求めた付加価値産額 2,621億円と⑤の 2,379億円を加えて、付加価値産額の合計(経済波及効果)は 5,000億円になった。

#### (2) 貨物の流れに伴う経済効果は 220億円

航空貨物の地上輸送により、156億円の消費が発生した。それによる経済波及効果を人の流れと同様なフローで計算を行った。

その結果、経済波及効果は(域内付加価値産額) 220億円になった。

計算に用いた数値の概略を示す。

貨物重量は空港の積込、取卸貨物量から仮陸揚量を除いた値を使用した(関西国際空港株式会社資料)。積込あるいは取卸貨物が大阪市内から空港まで輸送される原単位は、大手フォワーダーの料金表を用いて設定した。

項目	量(トン)	平均陸揚距離(kg)	系統数(羽/年)	系統数(羽/年)	系統数(羽)
輸出發込貨物	138,600	162.7	852	2,800	23.9
輸入取卸貨物	208,800	162.7	1,283	5,800	74.4
国内発送貨物	39,400	18.7	2,107	950	20.0
国内到着貨物	39,500	18.7	2,112	1,800	38.0
合計			合計		156.3

※なお、航空貨物そのものがもたらす付加価値産額を計算するためには、輸入あるいは輸出された貨物の行き先や内容が必要になる。このため、今回は関西国際空港を利用する貨物の地上輸送に関する消費について、経済波及効果を求めた。

### 資料 19 経済波及効果 (2)

(3) 空港関連プロジェクトに伴う経済効果は 1,350 億円

関西国際空港に関連する主なプロジェクトのうち、空港開港後 1 年間の投資金額はおおよそ 1,085 億円であった (除く用地費用)。

同様な計算によって、この消費による経済波及効果 (域内付加価値生産額) は 1,350 億円となった。

関連プロジェクト	1 年間の投資額 (億円)
りんくうタウン	660
7-トリ-フェイカ-ビルディング	125
阪南スカイタウン	300
合計	1,085

2) 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

投資金額の合計は 3 兆 7,340 億円になり、これによる経済波及効果は、4 兆 5,970 億円となった。

空港建設に伴う主要プロジェクトと投資額を示す (土地取得費を除く)。

プロジェクト名	投資額 (億円)	プロジェクト名	投資額 (億円)
空港建設	14,440	道路・、鉄道および K-CAT, K-ACT 整備	12,680
りんくうタウン	6,700		
7-トリ-フェイカ-ビルディング	1,000		
777 太平洋ビルディング	1,000		
阪南スカイタウン	1,520	合計	37,340

(注) 阪神高速湾岸線、第 2 阪奈線、堺泉北線)

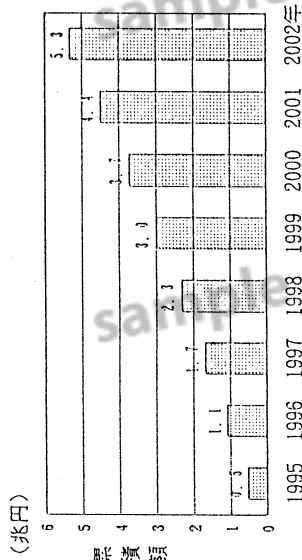
3) 今後の経済波及効果の予測

#### (1) 累積経済波及効果

空港利用者による消費および航空貨物の地上輸送による消費は、今後とも継続していくので、それによる経済波及効果を推定した。過去 10 年間の実績から旅客の伸び率を 6.8%、航空貨物の伸び率を 7.6% と仮定して、経済波及効果を計算した。

このように、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、1997 年には関西国際空港建設の費用 1 兆 4,440 億円を超える経済波及効果を生むことがわかる。

経済波及効果の累積額



(2) 国際線の潜在旅客獲得による経済波及効果は 1,338 億円

国際線の利用客を、北海道から九州までの 9 地域に分け、関東以北を東日本圏、近畿以西を西日本圏とし、中部、北陸は共に折半として、成田国際空港と関西国際空港からの出国者とその居住地について調べた。そして、両者の比較を行うことによって、関西国際空港の潜在需要の推察を行った。

#### ① 他空港からのシフト

東日本圏域居住の出国者が成田国際空港を利用する割合は 78% である。一方、西日本圏域の居住者が関西国際空港を利用する割合は 46% である (新東京国際空港会社資料、「関西国際空港の開業に伴う出国旅客の利用空港の変化」平成 5 年 11 月調査)。この割合を、前者並高めることは将来十分期待できる。

西日本圏域からの出国者数は年間 5,126 千人なので、関西国際空港の利用率の向上により、年間 1,640 千人の旅客増加が見込れる。

#### ② 西日本圏域の出国割合の増加

東日本圏域の出国割合 (人口 100 人当たりの出国者数) は現状 12.4 人に対して、西日本圏域の出国者割合は 8.8 人である。全国平均では 10.7 人であり、西日本圏域の数値が全国平均にまで高まった時の旅客増加数を試算した。

西日本圏域の人口は 58,286 千人なので、増加する旅客数は 1,107 千人となる。

#### 経済波及効果の試算

①と②による増加旅客数は 2,747 千人である。出国に伴う消費原単位は本表 1) の (1) 項に示したように、一人当たり 24,840 円であるが、出国者が再入国するときに 3,760 円を消費するので、一人当たりの消費原単位は合計 28,600 円となる。これより、増加旅客による消費額の増加は、786 億円になる。

この消費額から、資料 1) の方法にて計算を行った結果、経済波及効果 (付加価値生産額) は 1,338 億円となった。

資料 20 我が国のソウル経由旅客の動向

(人/2週間(発側))

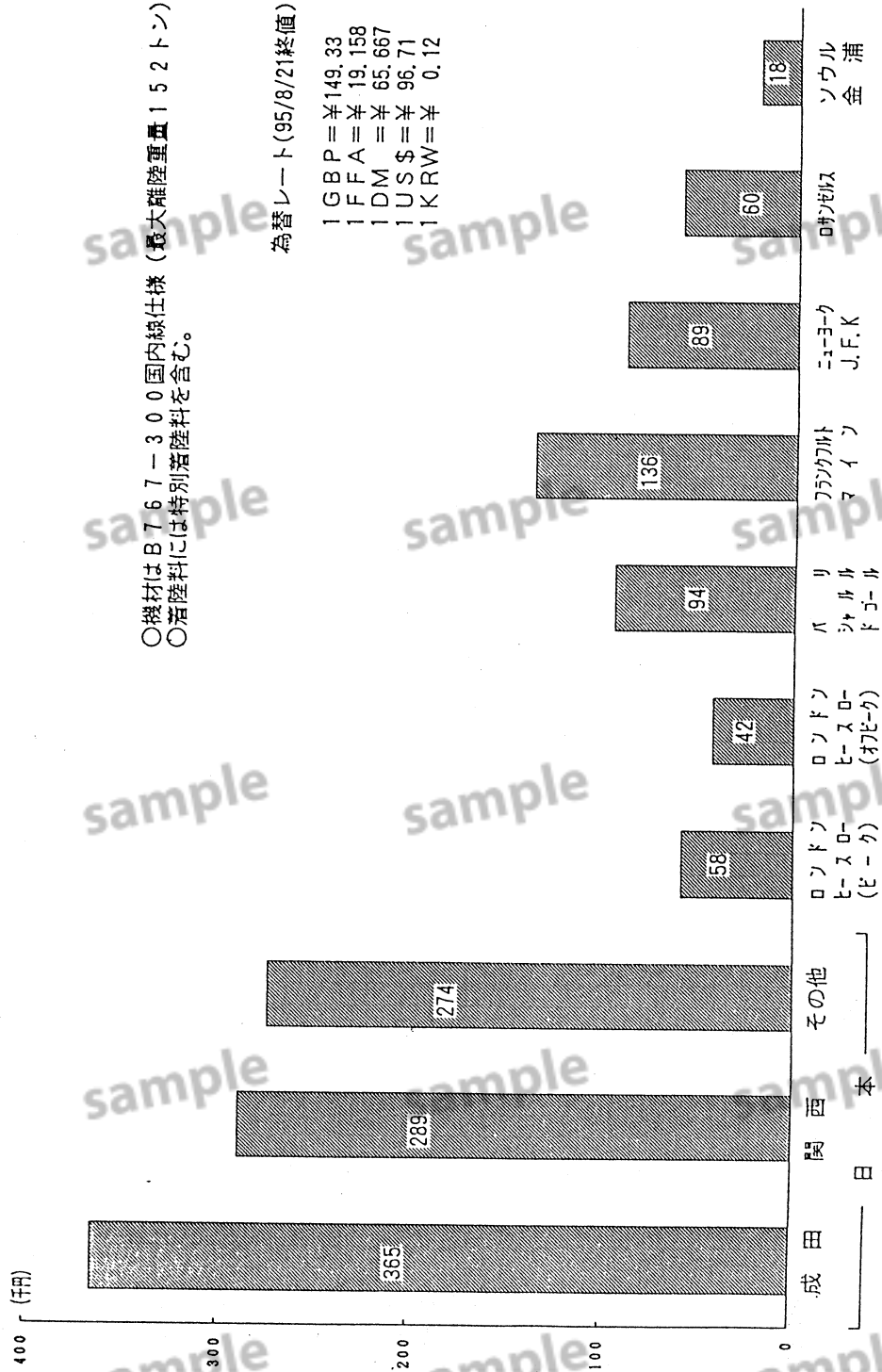
発空港名	平成元年			平成3年			平成5年		
	韓国行 旅客数	経由 旅客数	経由割合 (%)	韓国行 旅客数	経由 旅客数	経由割合 (%)	韓国行 旅客数	経由 旅客数	経由割合 (%)
成田	16,659	822	4.9	16,693	1,068	6.4	22,549	1,389	6.2
大阪	11,054	1,641	14.8	10,084	1,451	14.4	11,063	1,667	15.1
地方	19,734	1,278	6.5	26,723	2,041	7.6	36,735	3,748	10.2
新千歳	545	187	34.3	699	135	19.3	820	94	11.5
仙台	—	—	—	1,348	6	0.4	1,503	42	2.8
新潟	1,296	14	1.1	909	141	15.5	966	185	19.2
名古屋	6,801	384	5.6	9,156	704	7.7	11,814	1,567	13.3
小松	493	0	0.0	496	0	0.0	422	13	3.1
岡山	—	—	—	946	0	0.0	1,603	173	10.8
広島	—	—	—	1,874	0	0.0	1,764	195	11.1
福岡	10,009	693	6.9	10,503	1,028	9.8	12,981	1,129	8.7
熊本	389	0	0.0	159	0	0.0	606	67	11.1
長崎	201	0	0.0	270	24	8.9	934	0	0.0
大分	—	—	—	—	—	—	531	53	10.0
鹿児島	—	—	—	363	3	0.8	507	22	4.3
那覇	—	—	—	—	—	—	398	57	14.3
合計	47,447	3,741	7.9	53,500	4,560	8.5	70,347	6,799	9.7

(注) 1 運輸省資料(ピーク時、オフピーク時のサンプル調査による2週間データ(推計))

2 韓国行旅客数は日本人のソウル便搭乗者数。経由旅客数は、このうちソウルを通過する旅客(トランジット客)数

(参考) 年間韓国行旅客数 161万人(平成5年度)

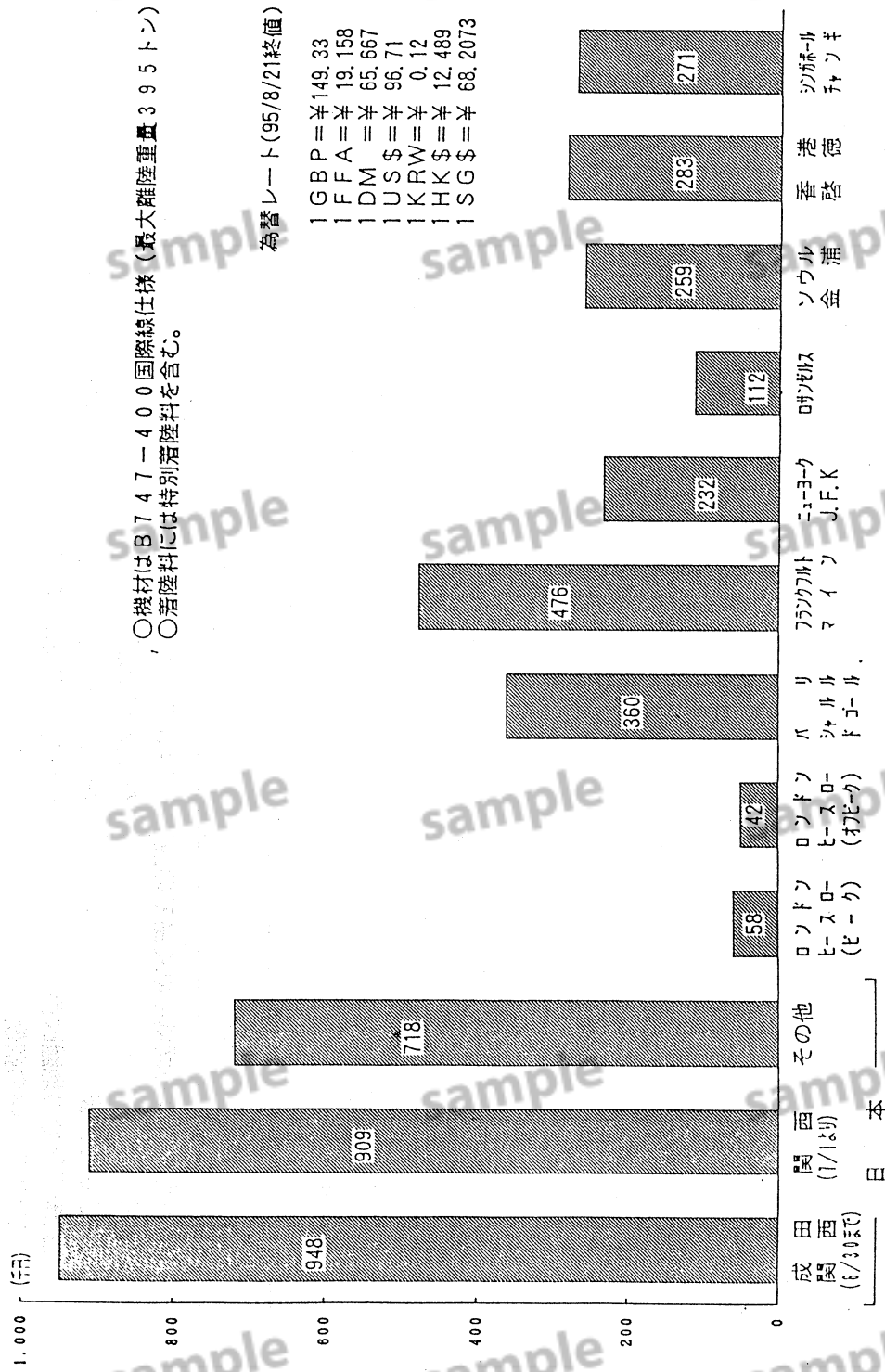
資料21 世界主要各国の国内線着陸料比較（1995年）



(注) 米国においては、国内の航空運賃に対して一人当たり10%のチケット税を徴収し、空港整備及び航空路整備に充てている。



資料22 世界主要各国の国際線着陸料比較（1995年）



○機材はB747-400国際線仕様（最大離陸重量395トン）  
 ○着陸料には特別着陸料を含む。

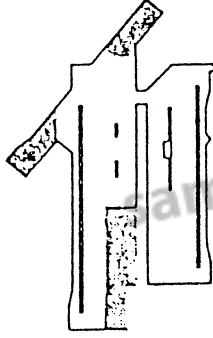
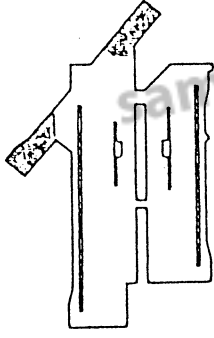
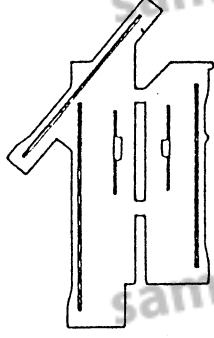
為替レート(95/8/21終値)

- 1 GBP = ¥149.33
- 1 FFA = ¥19.158
- 1 DM = ¥65.667
- 1 US\$ = ¥96.71
- 1 KRW = ¥0.12
- 1 HK\$ = ¥12.489
- 1 S\$ = ¥68.2073

(注) 米国においては、出国する旅客に対して6ドル/人の出国税を徴収し、空港整備及び航空路整備に充てている。

資料 23 段階整備の手順の例

(関西国際空港全体構想実現化方策検討委員会報告書より)

計画区分	2期計画			(3期計画)
	ステップ1	ステップ2	ステップ3	
ステップ 供用時期 (事業期間)	ステップ1 2007年 (1996~2006年度)	ステップ2 2016年 (2007~2015年度)	ステップ3 2031年 (2016~2030年度)	
概要図				
埋立面積	約 1,100ha	約 1,200ha	約 1,300ha	
概要図	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期地区に面する南側を除く全ての護岸整備</li> <li>B滑走路の整備</li> <li>埋立未了部分の地盤改良</li> <li>北側連絡誘導路の整備</li> <li>暫定サテライト・貨物エリアの整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期地区に面する部分の全ての埋立及び護岸の整備</li> <li>第2旅客ターミナルビルの半分を整備</li> <li>南側連絡誘導路の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての埋立を完了</li> <li>C滑走路の整備</li> <li>第2旅客ターミナルビルの残りを整備</li> </ul>	

## 資料 24 関西国際空港第 2 期工事の概要

■関西国際空港の 2 期事業の取扱について(平成 7 年 12 月 18 日、(大蔵・運輸)事前閣僚折衝)

### 関西国際空港の 2 期事業の取扱について

1. 平成 8 年度関西国際空港関係予算において、空港施設の整備主体と用地造成の整備主体とを分離した事業手法(上下主体分離方式)による 2 期事業の事業化に着手することとし、所要の実施設計調査費の計上及び用地造成会社の設立を行なうこととする。
2. 今回事業化に着手する 2 期事業の事業スキームは、以下を基本とする。
  - ①総事業費は、1 兆 5600 億円
  - ②空港施設(上物)についての無利子資金の割合は、30%
  - ③用地造成(下物)についての無利子資金の割合は、55%
3. 2 期事業の無利子資金についての国と地元(地方公共団体及び民間)負担割合は、2 対 1 とする。
4. 現地着工(平成 10 年度予定)までに、関西国際空港の将来の需要動向、関西国際空港株式会社の経営の健全性の確保等についてさらに十分な検討を行い、その結論を得る。

平成 7 年 12 月 18 日

大蔵大臣 武村 正義  
運輸大臣 平沼 赳夫

### 2 期事業の概要

項 目	内 容
1. 整備内容	2007 年 B 滑走路(4,000m)、18 万回対応の施設共用 ・当面、片方のウイングに相当するサテライトを整備(第 2 旅客ターミナルビルは、需要の動向等を見ながら将来検討) ・アクセス施設(幹線道路、鉄道)を第 1 旅客ターミナルと 2 期サテライト間の連絡シャトルを整備 2011 年 当面 23 万回対応の施設供用⇒残る 3 万回は、需要等を勘案して将来検討
2. 埋立面積	約 530ha(他に地盤改良約 70ha) 横風滑走路取り付け部用地は埋立せず地盤改良のみとする。
3. 事業費	1 兆 5,600 億円 上物 4,200 億円 下物 11,400 億円
4. 無利子資金比率	上物 30%(出資金) 下物 55%(出資金 30%、無利子貸付 25%)

## 資料 25 関西国際空港 2 期事業に対する地方公共団体の負担について

### 1. 地方公共団体の負担額

2 期事業費 1 兆 5,600 億円のうち、用地造成費 1 兆 1,400 億円にかかる関西国際空港(株) に対する地方公共団体の出資及び無利子貸付並びに用地造成会社資本金 5 億円にかかる地方公共団体の設立出資は以下の通りである。

(1) 出資	<u>1,140 億円</u>
(2) 無利子貸付	<u>950 億円</u>
(3) 用地造成会社設立に対する出資	<u>2.5 億円</u>

### 2. 地方公共団体の負担割合

地方公共団体の 1 期事業に対する出資比率、地理的事情等を勘案して、以下のとおりとする。

- (1) 関西国際空港(株)に対する出資については、12 地方公共団体が、1 期事業に対する出資比率により負担する。
- (2) 関西国際空港(株)に対する無利子貸付については、
  - ① 4 分の 1 を 12 地方公共団体が、1 期事業に対する出資比率により負担する。
  - ② 4 分の 3 を関西国際空港と特にかかわりのある大阪府及び大阪市が、1 期事業に対する出資比率に応じて負担する。
- (3) 用地造成会社に対する設立出資については、大阪府、大阪市、和歌山県、兵庫県及び神戸市が、1 期事業に対する出資比率に応じて負担する。

資料 26 関西国際空港 2 期事業に対する 12 地方公共団体の負担について

(単位: 億円)

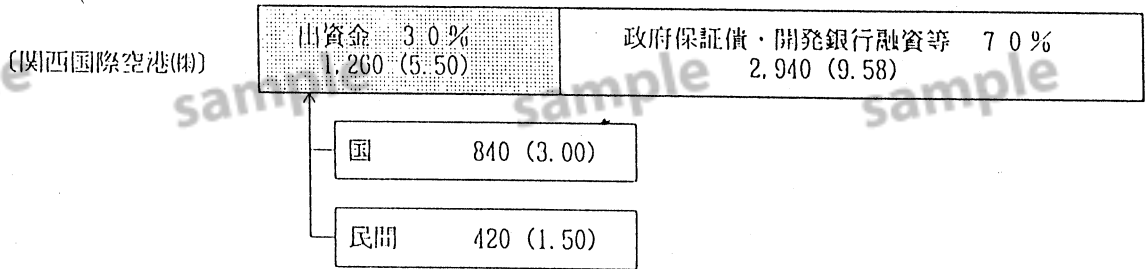
	2 期 事 業									合 計
	施設整備	用 地 造 成						設立出資金		
事業費総額	4,200	11,400						5.0		15,605.0
国	840	4,180						2.5		5,022.5
関空会社	2,940	—						—		2,940
第3セクター	—	5,130						—		5,130
経済界	420	—						—		420
地方公共団体	—	2,090						2.5		2,092.5
		出資金 1,140			無利子貸付 950					
		比率%		比率%	比率%		比率&			
大阪府		50.59	576.61	50.59	120.13	66.7	475.00	55.2	1.38	1,173.12
大阪市		25.29	288.31	25.29	60.06	33.3	237.50	26.8	0.67	586.54
和歌山県		7.03	80.14	7.03	16.70			7.2	0.18	97.02
兵庫県		7.03	80.14	7.03	16.70			7.2	0.18	97.02
神戸市		3.51	40.01	3.51	8.34			3.6	0.09	48.44
奈良県		0.94	10.72	0.94	2.23					12.95
京都府		1.17	13.34	1.17	2.78					16.12
京都市		0.70	7.98	0.70	1.66					9.64
滋賀県		0.94	10.72	0.94	2.23					12.95
三重県		0.47	5.36	0.47	1.12					6.48
福井県		0.47	5.36	0.47	1.12					6.48
徳島県		1.87	21.32	1.87	4.44					25.76

注) 用地造成に係る出資・無利子貸付金については、四捨五入により百万円未満の処理を行なっているため、具体的な各府県の負担額については若干の変動がある。

資料27 第2期事業の事業主体と事業費構成

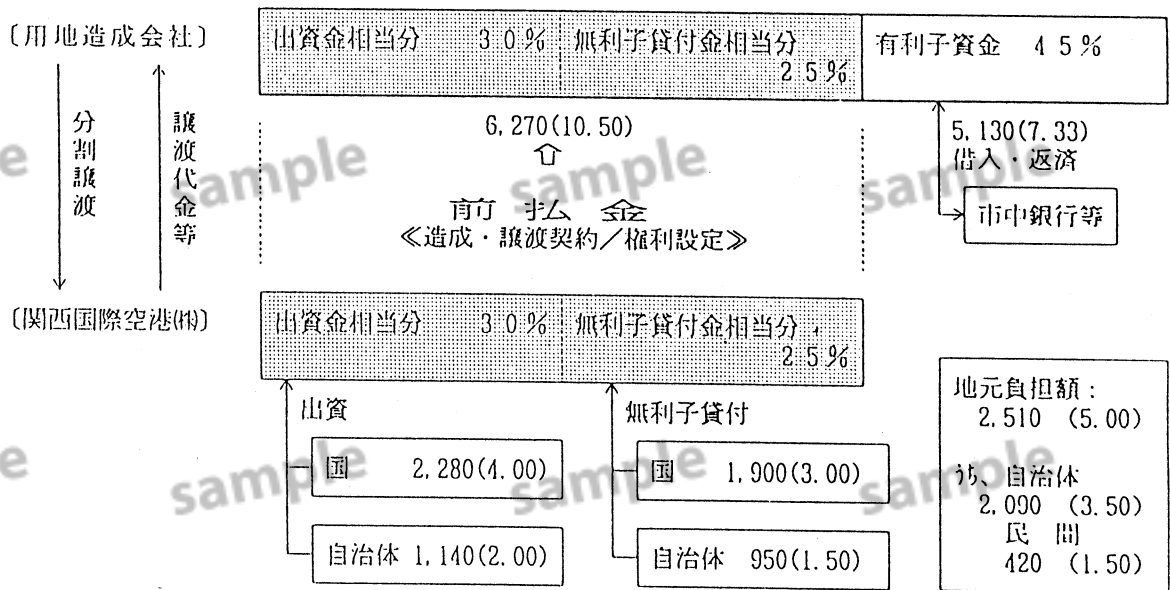
関西空港施設 ( ) は平成8年度事業費 (単位：億円)

- 事業主体： 関西国際空港株式会社
- 事業費： 4,200億円 (14.08億円)



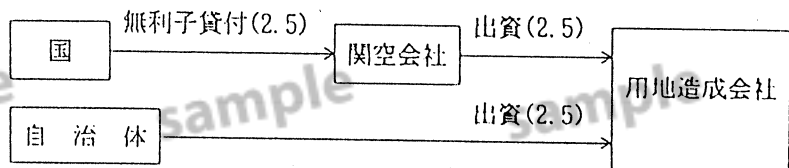
関西空港用地 ( ) は平成8年度事業費

- 事業主体： 用地造成会社
- 事業費： 1兆1,400億円 (17.83億円)



用地造成会社の設立

設立予定： 平成8年度  
資本金： 5億円



資料 28 関西国際空港第 2 期事業の想定スケジュール

平成 6 年度	平成 7 年度	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度～
第 6 次空港整備五箇年計画							
3 月	8 月	3 月	第 7 次空港整備五箇年計画				
航空審議会諮問	航空審議会（中間とりまとめ）	第 7 次空港整備計画閣議了解	11 月頃	第 8 次～			
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">埋立免許</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">飛行場設置許可</div> </div>							
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>国等の動き</p> <p>第 2 期事業に関する調査等</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>基礎調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港計画調査</li> <li>・建設工法調査</li> <li>・土質調査（#-リッジ等）</li> <li>・環境アセスメント基礎調査</li> </ul> </div> </div>							
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>実施設計調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空港計画調査（空港基本計画、個別施設事業手法の検討等）</li> <li>・建設技術調査（設計・施工基礎条件整備、工事実施計画等）</li> <li>・環境アセスメント調査（現況調査、将来予測評価）</li> </ul> </div> <div style="width: 50%;"> <p>建設工事</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地盤改良・護岸工事</li> <li>埋立工事</li> </ul> </div> </div>							
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>環境アセス等諸手続き</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>環境監視⇨</p> <p>施設建設</p> </div> </div>							
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin-left: auto;">             B 滑走路 供用開始 H. 19 年 (2007)         </div>							

資料29 平成6年度決算の概要

(単位:億円)

	平成6年度(平成4月～平成7年3月)	
	平成6年12月公表 (開港時計画) 注1	決算ベース 注2
航空系収入	220	227
非航空系収入	360	325
収入計(A)	580	552
減価償却費(D)	190	176
運営経費	340	262
支払利息	320	315
費用計(B)	850	753
営業外収益(C)	-	30
経常損益(A)+(B)+(C)	▲270	▲171
償却前損益 A-(B-D)+C	▲80	+5

注1 開港時計画の乗入便数は、国際線50便/日、国内線70便/日として試算

注2 乗入便数の実績は、国際線54.4便/日、国内線69.4便/日



資料 30 平成 7 年度決算の概要

(単位:億円)

	平成 7 年度決算 (注) (平成 7 年 4 月～平成 8 年 3 月)
航空系収入 (着陸料・停留料、給油施設使用料、PSFC 等)	461 (43%)
非航空系収入 (土地・建物貸付料等、連絡橋・道路通行 料、直営事業収入)	622 (57%)
収入計 (A)	1,083
減価償却費等 (D)	329
運営経費	590
支払利息	531
費用計 (B)	1,451
営業外収益 (C)	10
経常損益 (A) - (B) + (C)	▲ 358
償却前損益 (A) - (B) + (C) + (D)	▲ 30

(注) 乗入便数の実績(旅客便、貨物便のみ)は、国際線 64.7 便/日、国内線 78.8 便/日。

(参考) 平成 7 年度業績予想(平成 7 年 6 月公表:平成 7 年度事業計画ベース)では、営業収益 1,237 億円、経常損益▲ 388 億円。

(乗入便数の当初見通しは国際線 64 便/日、国内線 71 便/日)

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

sample

---

不 許 複 製

慶應義塾大学ビジネス・スクール

情報 2000.12・RP200