

関西全体の航空需要拡大に
ついて考えるフォーラム
～関西経済の飛躍と空港への期待～

関西圏の空港がもたらす経済効果

関西外国語大学

引頭 雄一

空港が地域に及ぼす経済効果

1. 経済波及効果とは
2. 近畿圏の空港特性
3. 首都圏空港の整備拡充
4. 空港がもたらす経済波及効果の拡大に向けて

空港が地域に及ぼす経済効果

1. 経済波及効果とは

経済効果の測定対象

□経済波及効果の発生要因

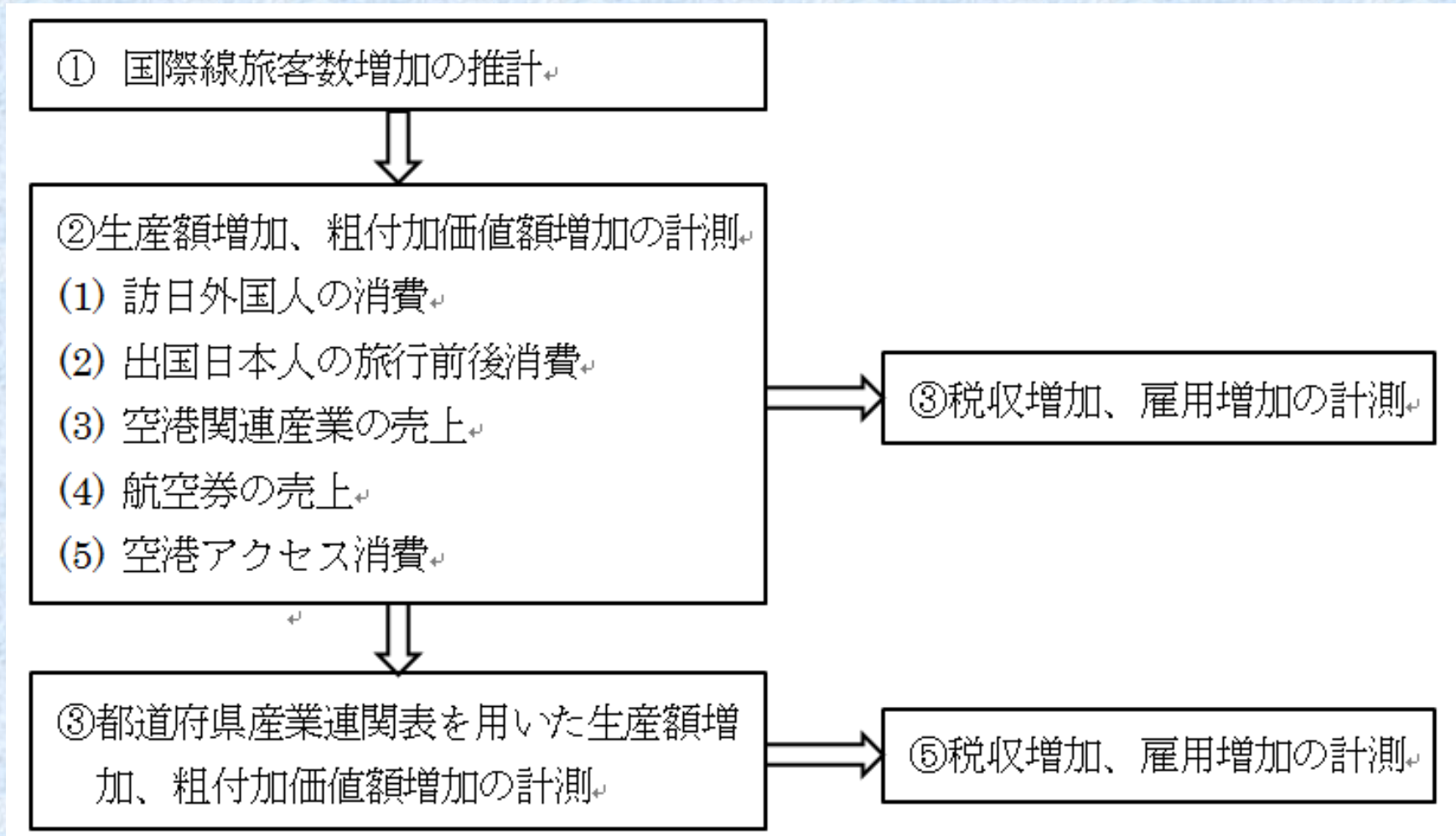
- 羽田空港拡張整備に伴って増加する国際線
- そのフライトに搭乗する旅客の日本国内での消費活動

□経済波及効果の内容

- 直接効果：生産額増加、粗付加価値額増加、
 税込増加、雇用効果
- 波及効果：産業連関関連表を用いた一次効果、
 二次効果

経済波及効果の予測手順

(羽田空港機能強化による経済波及効果)



出典)羽田空港機能強化による経済波及効果報告書(昭和28年6月)国土交通省航空局

- 羽田空港機能強化により2020年までに国際線の年間発着枠が3.9万回拡大した場合に、日本全国に与える経済波及効果を定量的に試算。
- 発着枠の拡大後、年間の経済波及効果（生産額増加）は約6,500億円、税込増加は約530億円、雇用増加は約5万人が見込まれる。

<羽田空港機能強化による効果>

国際線の年間発着枠（昼間時間帯） 6万回 ⇒ 9.9万回 **(+3.9万回)**

羽田空港の国際線旅客数 1259万人[※] ⇒ 1964万人 **(+705万人)**

うち、外国人旅客数 497万人[※] ⇒ 791万人 **(+294万人)**

※ 2015年値（法務省「出入国管理統計」）

経済波及効果 **+6,503億円[※]**（年間）
（生産額増加）

税込増加 **+532億円**（年間）

雇用増加 **+4.7万人**（年間）

※ 経済波及効果（6,503億円） = 直接効果（2,842億円） + 波及効果（3,661億円）
 [うち、生産額から原材料費等を控除した「粗付加価値額」の増加 **+3,316億円**（名目GDPの増加に相当）] [訪日外国人による消費の増加 空港関連産業の売上増加 等] [直接効果に伴う関連産業の売上増加 雇用者所得の増加に伴う消費の増加]

関西空港利用訪日外国人の経済波及効果

- 関西空港を利用した訪日外国人がもたらした経済効果を測定
- 訪日外国人の消費活動
 - 宿泊費、飲食費、交通費、娯楽サービス費、買物代、その他

対象地域	経済波及効果	粗付加価値創出額
大阪府	4,308億円	2,493億円
近畿地域	6,313億円	3,838億円

出典) (公財) 堺都市政策研究所 [2016年]

空港が地域に及ぼす経済波及効果

空港名	経済波及効果の種類	金額	出典
南紀白浜空港	南紀白浜空港の利用客が及ぼす経済効果	年間238億円	(一財)和歌山社会経済研究所 [2011年]
静岡空港	空港の存在が地域に及ぼす経済効果(訪日観光客の地元消費効果、日本人旅客、見学者・送迎客、空港関係事業が地域に及ぼす経済波及効果)	年間254億円	静岡県 [2016年]
高松空港	国際線が地域にもたらす経済効果(高松空港の国際線を利用して訪日する観光客と日本人旅客の消費が県内に及ぼす経済波及効果)	年間81億円	(一財)百十四経済研究所 [2017年]

空港の経済波及効果を考える視点

□空港の存在による波及効果

- 航空旅客がもたらす経済効果

□空港の変化による波及効果

- 新規路線就航、機材大型化、便数の増加、空港拡張による容量増大等がもたらす経済効果

□地域の変化による波及効果

- 地域整備等、地域の魅力の高揚によって増加する入込客がもたらす経済効果

空港の変化による波及効果推計の視点

□航空輸送の種類

- FSC、LCC、コミューター
- 定期便、チャーター便

□旅客需要の種類

- 国内需要、国際需要
- 地元客、来訪客(訪日客)

□旅行目的

- ビジネス需要:時間短縮、快速アクセス
- 観光需要:地域情報の提供、情報インフラの整備
- VFR(私用)需要:航空利用のインセンティブ

地域の変化による波及効果推計の視点

□ 時間の変化

- 短期的: 経済波及効果の計測による確認、調査分析
- 中・長期的: 空港利活用ビジョンの提示
- イベントの活用: オリ・パラ、万博、ワールドカップ

□ 範囲の変化

- 空港周辺地域: 地域の魅力の再発見
- 広域的影響: 広域に効果を拡大させるための対策

□ 既存制度の変更・改革

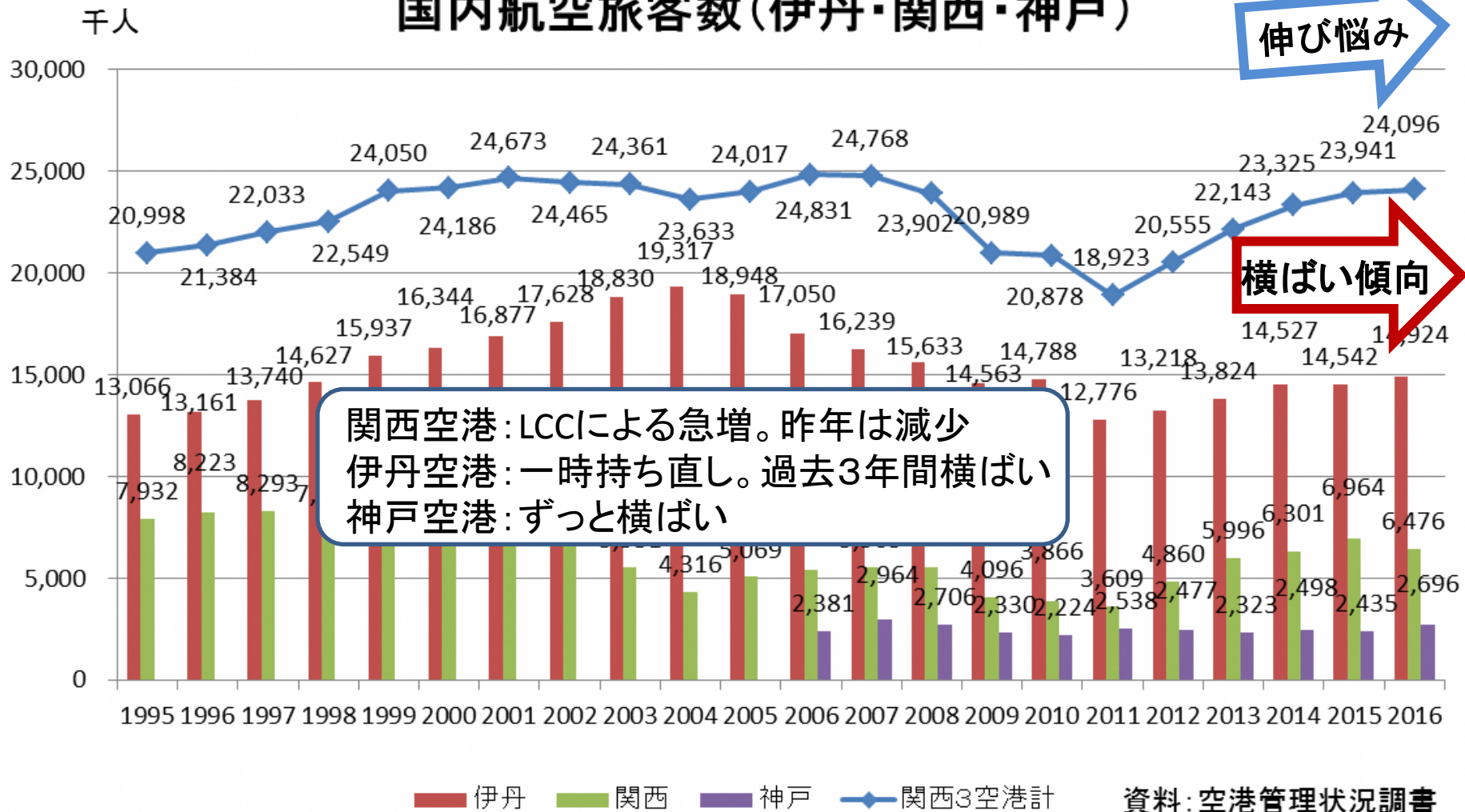
- 新たな制度、システムの導入: IRの誘致、空港経営改革
- 規制緩和: 利用促進のための規制改革

空港が地域に及ぼす経済効果

2. 近畿圏の空港特性

関西3空港の国内航空旅客動向

国内航空旅客数(伊丹・関西・神戸)

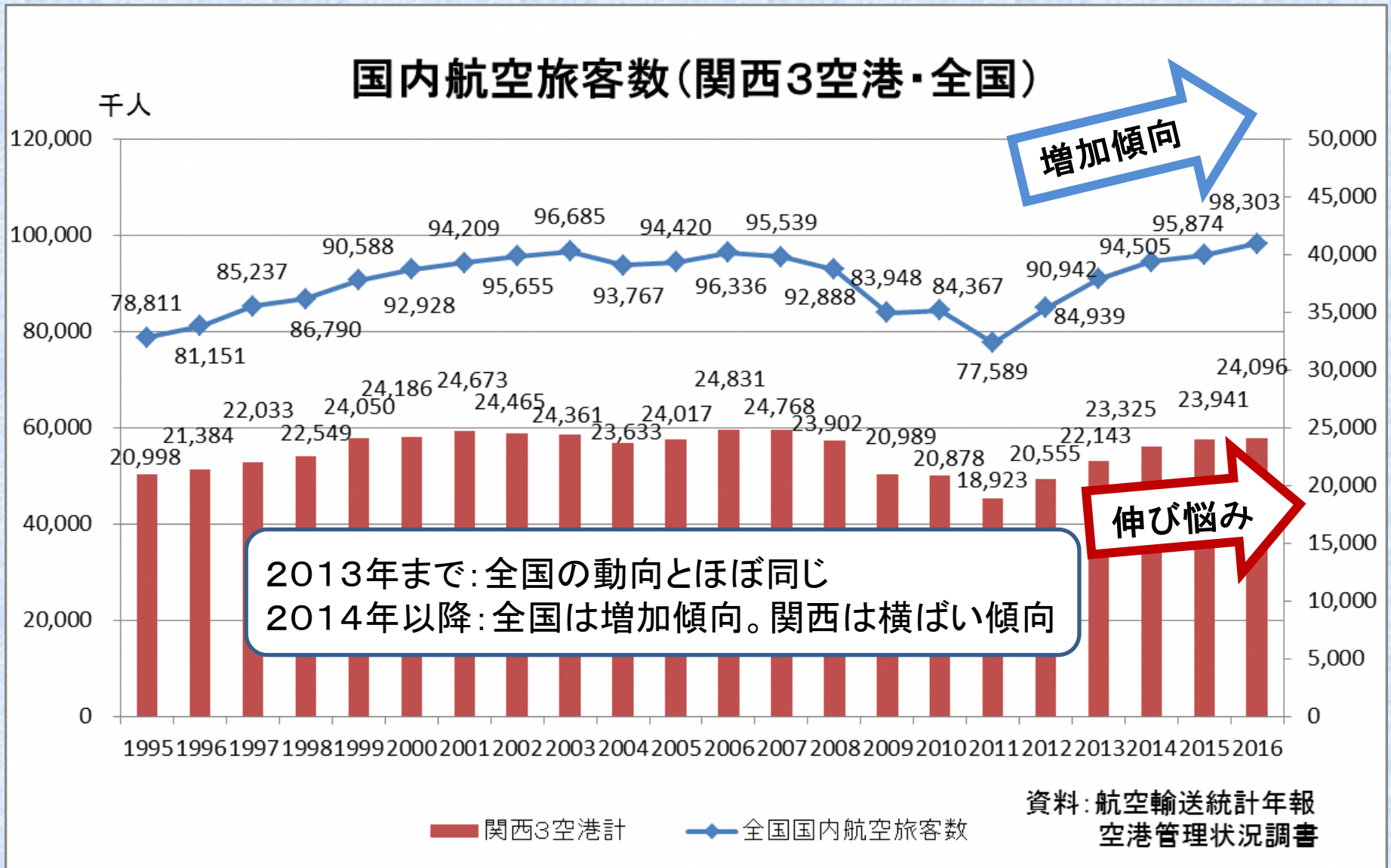


関西空港: LCCによる急増。昨年は減少
 伊丹空港: 一時持ち直し。過去3年間横ばい
 神戸空港: ずっと横ばい

伸び悩み

横ばい傾向

国内航空旅客：関西圏と全国の比較



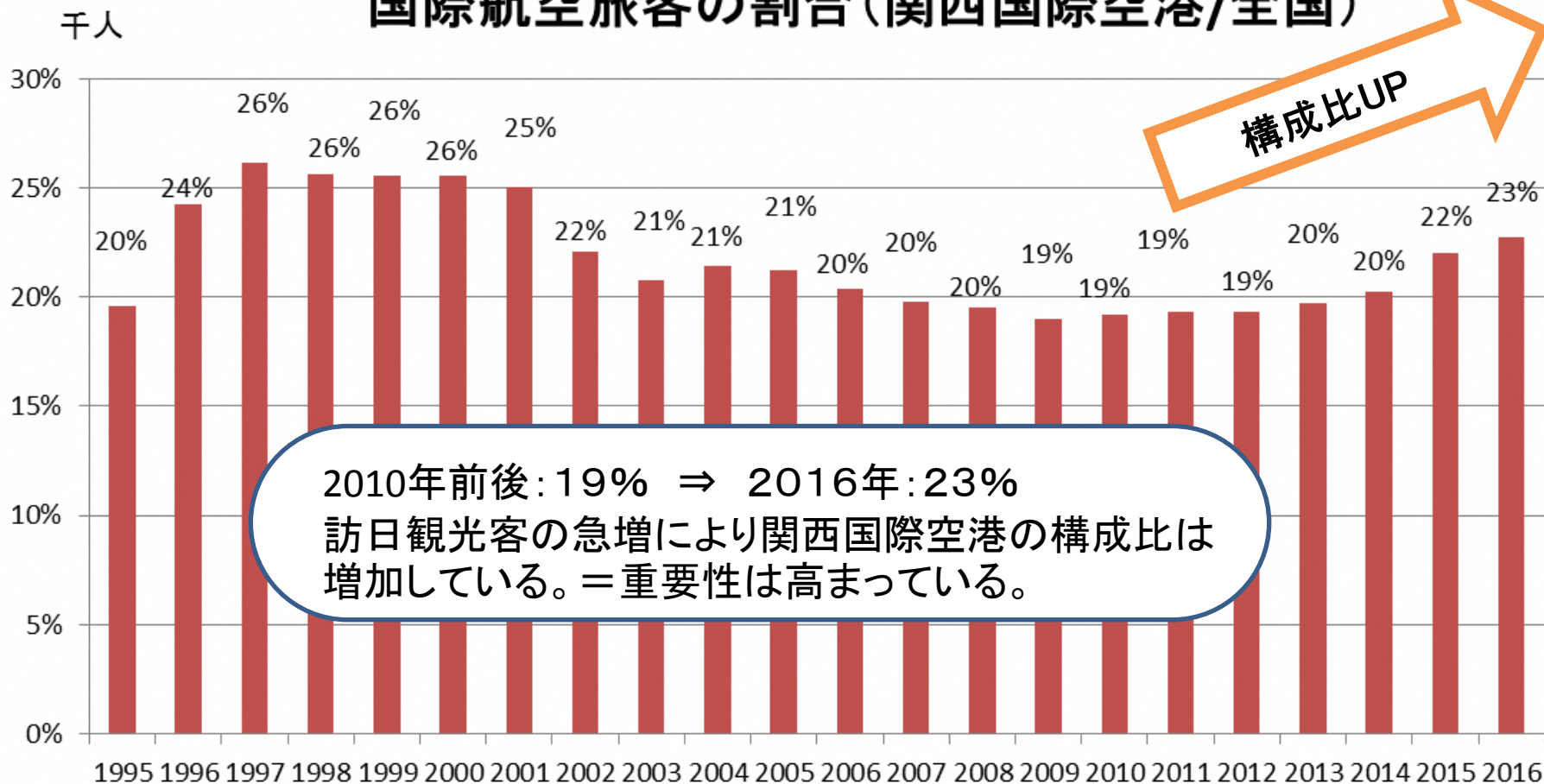
国際航空旅客：関西と全国の比較

国際航空旅客数(関西国際空港・全国)



関西国際需要のシェアは増加している

国際航空旅客の割合(関西国際空港/全国)



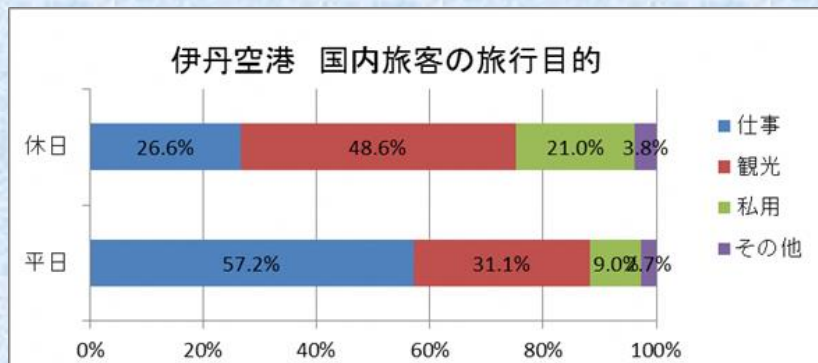
2010年前後: 19% ⇒ 2016年: 23%
訪日観光客の急増により関西国際空港の構成比は増加している。=重要性は高まっている。

構成比UP

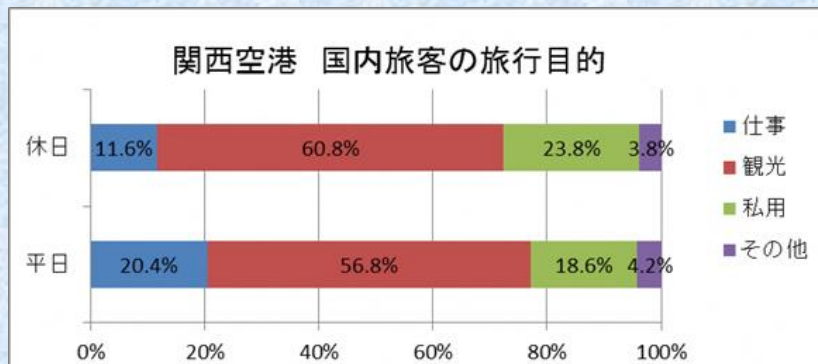
■ 国際航空旅客の割合(関空/全国)

資料: 空港管理状況調査

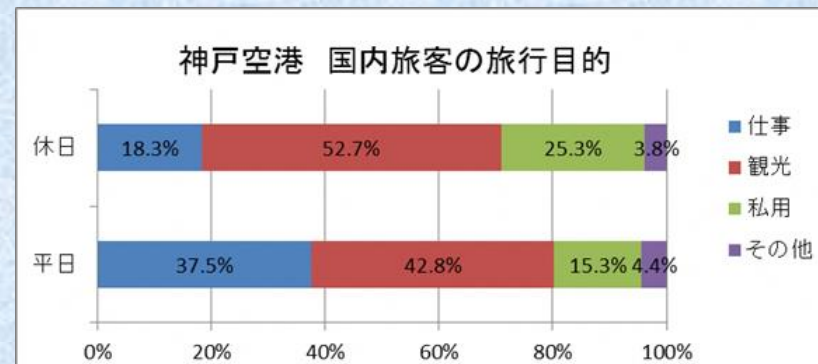
関西圏3空港：国内旅客の特性



- 平日はビジネス空港
- 休日は観光、VFR(私用)空港



- 観光、VFR(私用)主体の空港

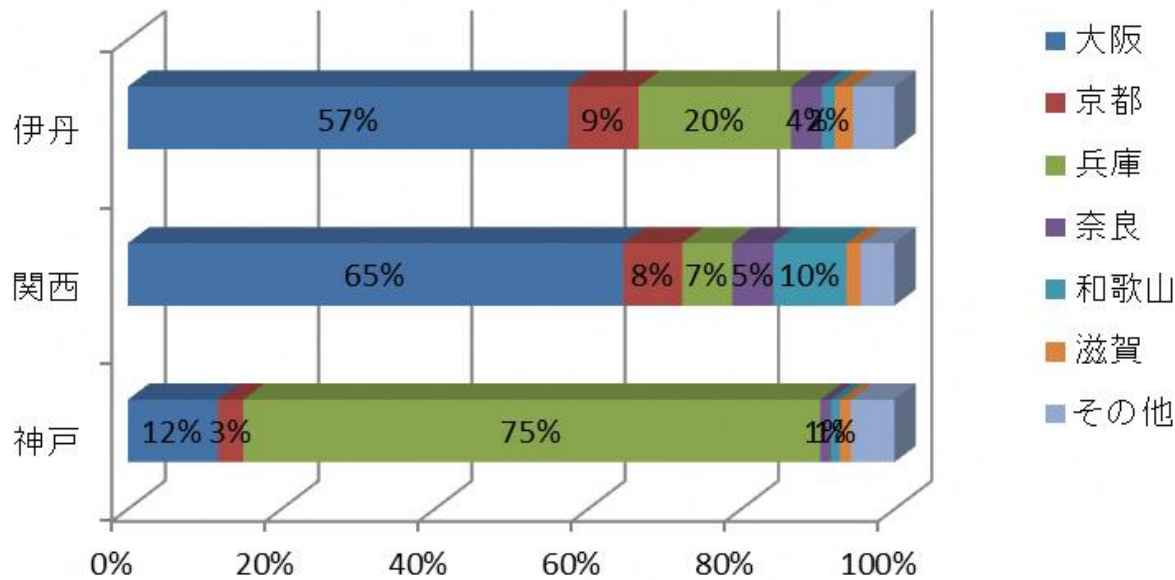


- 平日はもう一つのビジネス空港
- 休日は観光、VFR(私用)客

資料：国内航空旅客動態調査2015
(国土交通省)

関西圏3空港：国内旅客の特性

空港別 利用者の出発・到着地割合



伊丹空港

- 大阪府発着客：6割弱
- 兵庫県発着客：2割
- 京都府発着客：1割弱

関西空港

- 大阪府発着客：65%
- 兵庫県発着客：1割弱
- 京都府発着客：1割弱

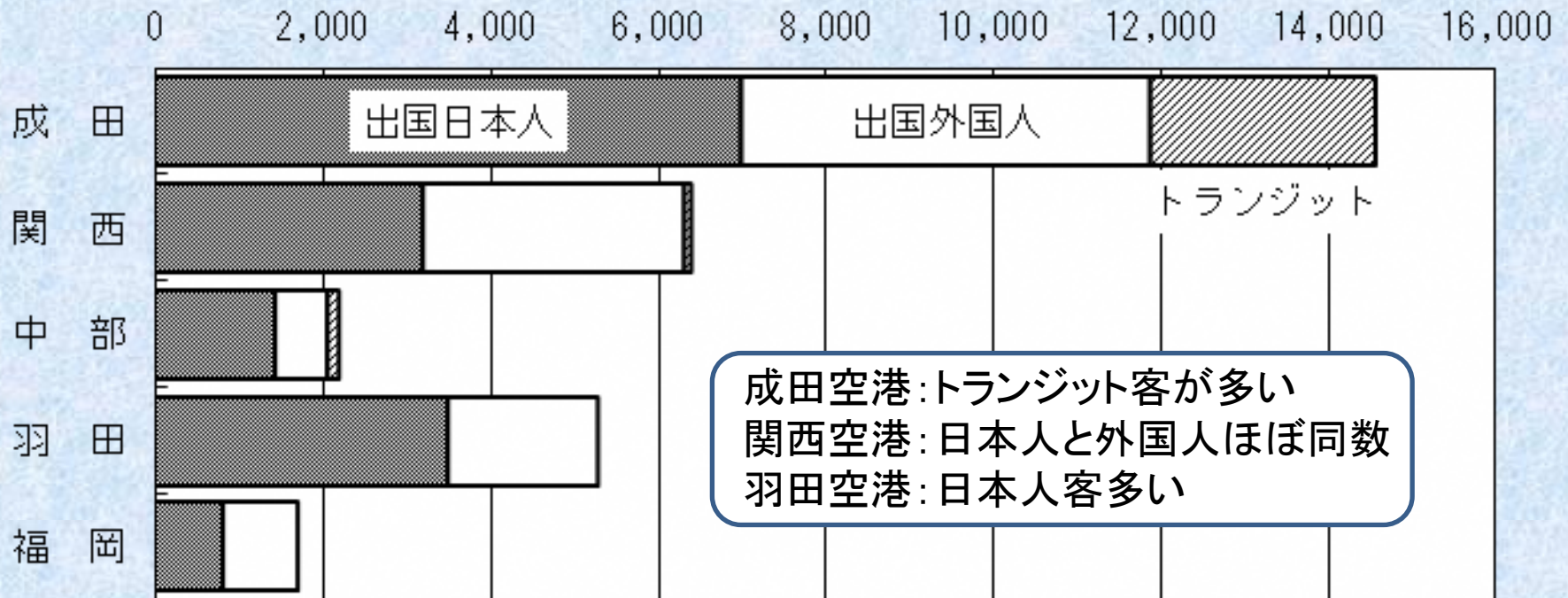
神戸空港

- 大阪府発着客：1割強
- 兵庫県発着客：75%
- 京都府発着客：3%

資料：国内航空旅客動態調査2015（国土交通省）

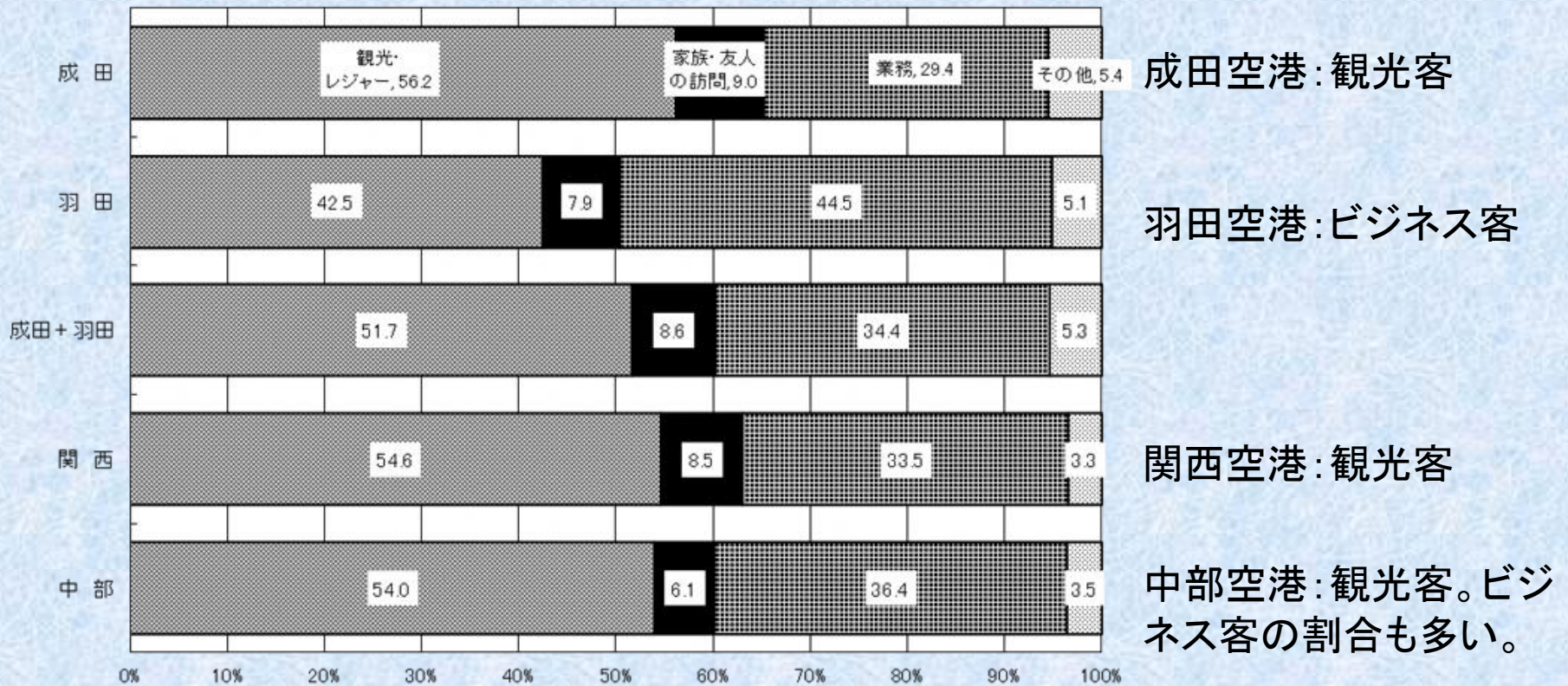
出国空港別日本人・外国人・トランジット別旅客数

旅客数 (千人)



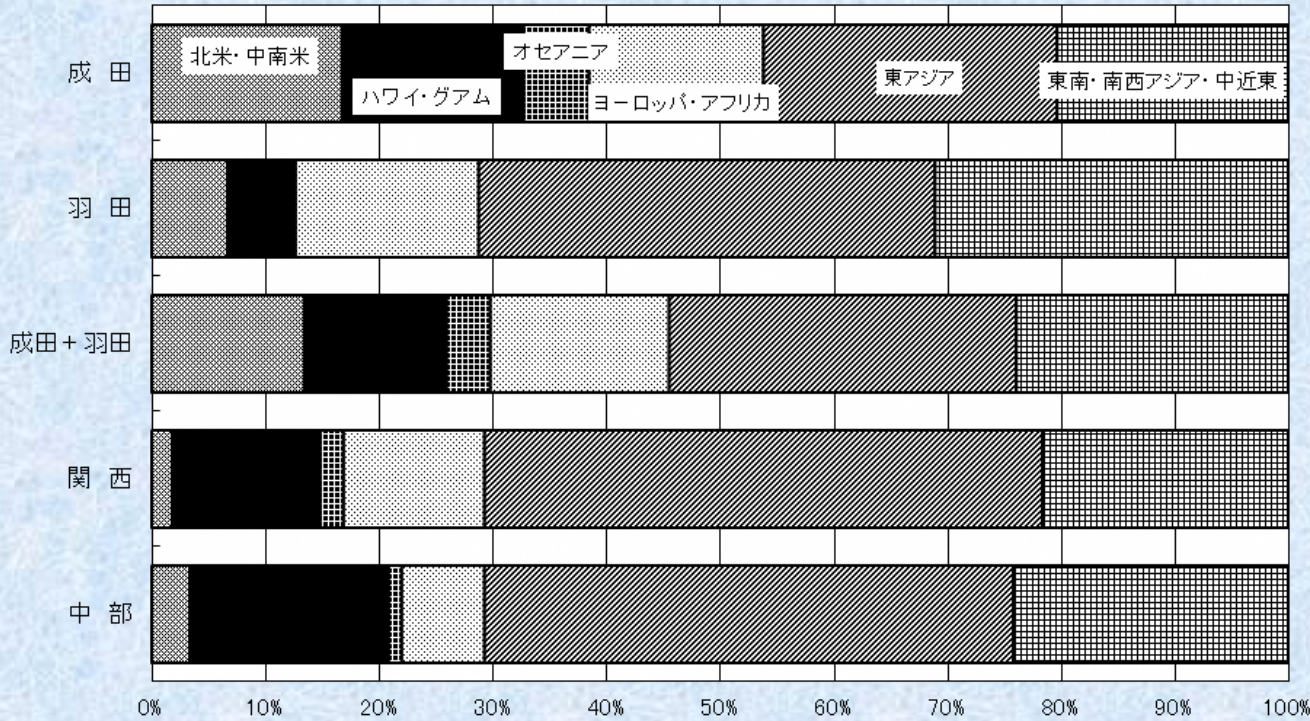
資料：国際航空旅客動態調査2014（国土交通省）

出国空港別旅行目的構成



資料：国際航空旅客動態調査2014(国土交通省)

出国空港別出国先構成



成田空港：全方位（北米、ハワイ、欧州、アジア）

羽田空港：アジア、欧州

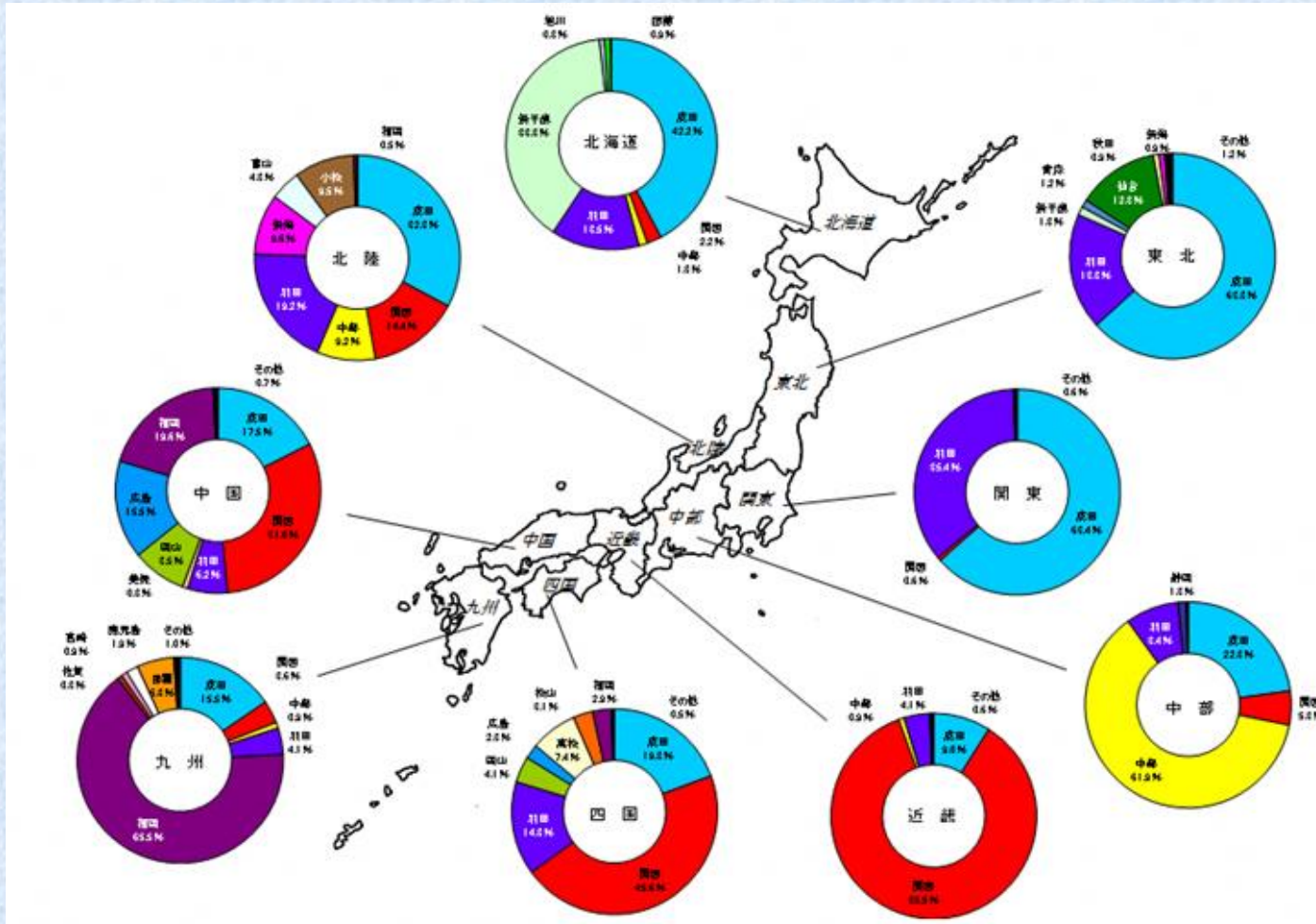
首都圏：全方位（北米、ハワイ、欧州、アジア）

関西空港：アジア、ハワイ、欧州 [北米が少ない]

中部空港：アジア、ハワイ

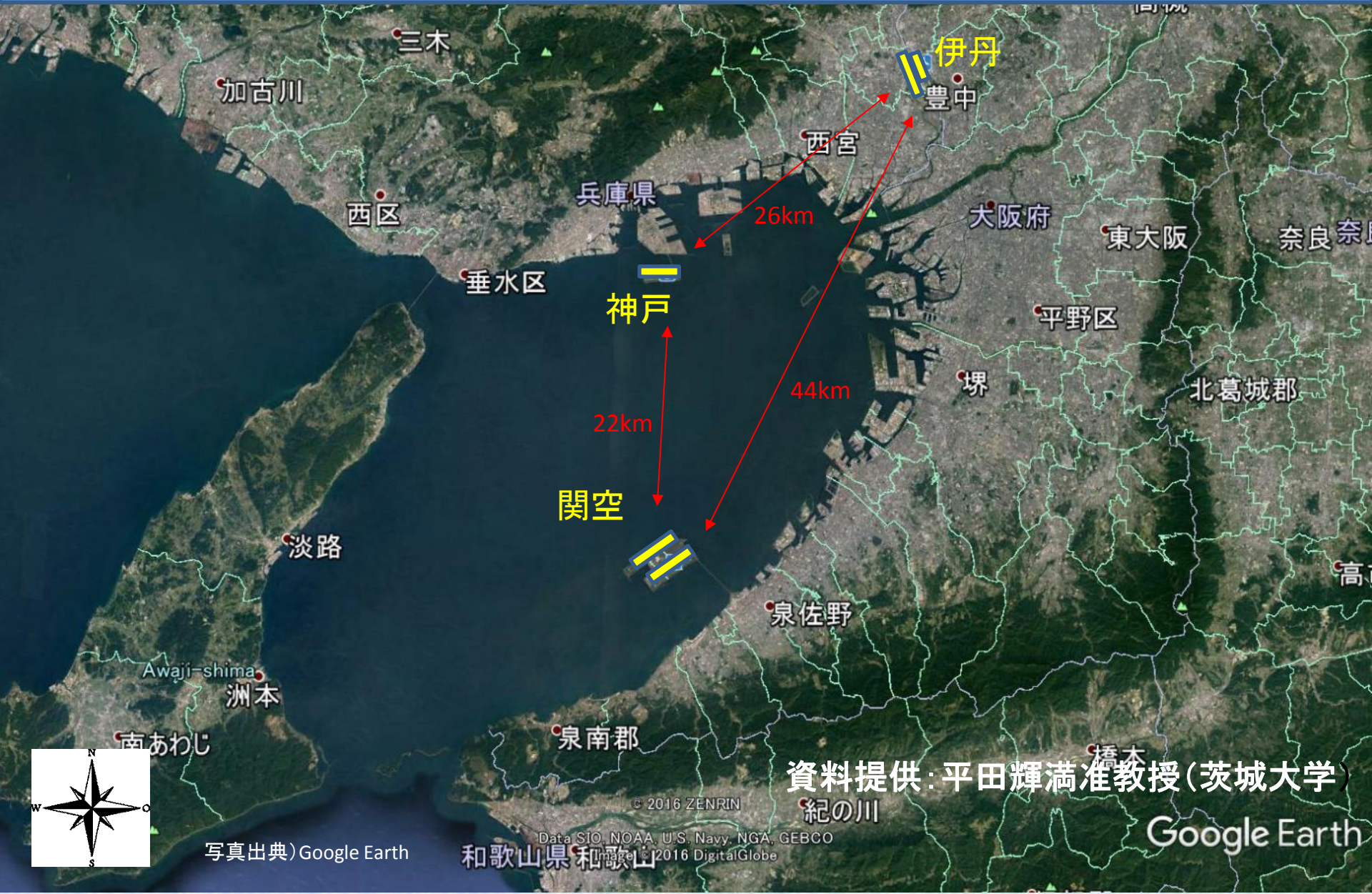
資料：国際航空旅客動態調査2014(国土交通省)

居住地別出国空港構成



資料：国際航空旅客動態調査2014(国土交通省)

関西3空港の位置関係

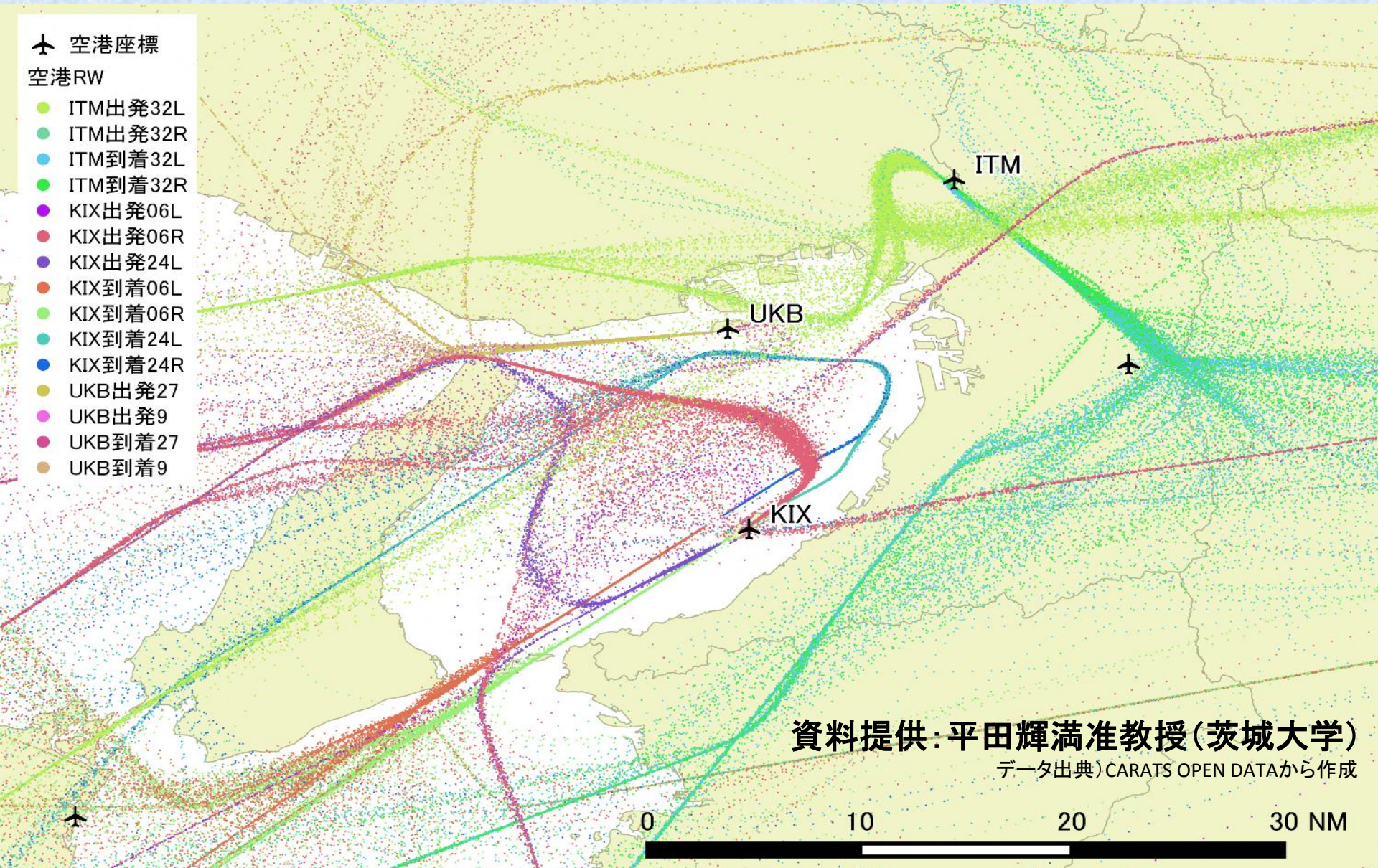


関西3空港発着便の飛行軌跡図(2014年度の数日)

✈ 空港座標

空港RW

- ITM出発32L
- ITM出発32R
- ITM到着32L
- ITM到着32R
- KIX出発06L
- KIX出発06R
- KIX出発24L
- KIX出発24R
- KIX到着06L
- KIX到着06R
- KIX到着24L
- KIX到着24R
- UKB出発27
- UKB出発9
- UKB到着27
- UKB到着9



資料提供: 平田輝満准教授(茨城大学)

データ出典) CARATS OPEN DATAから作成



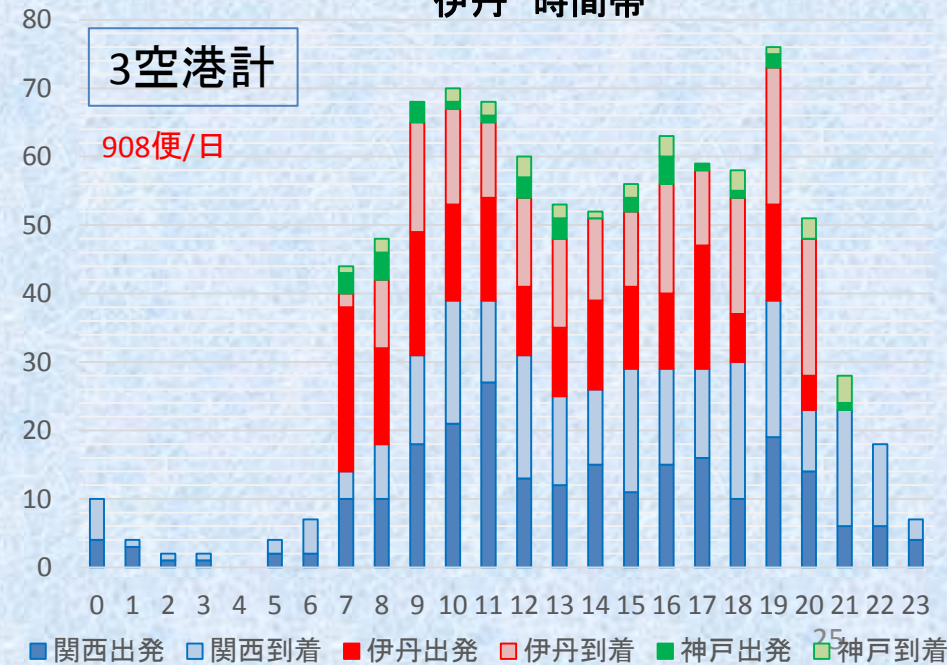
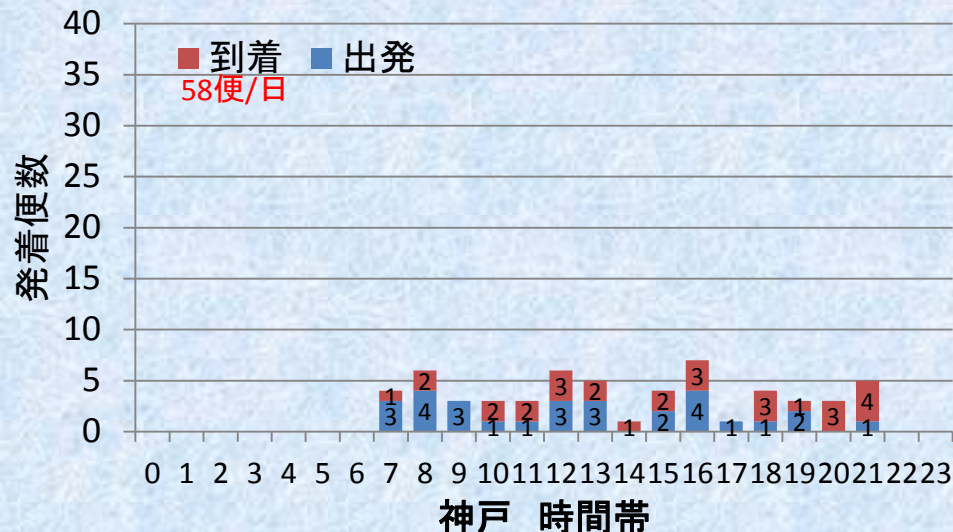
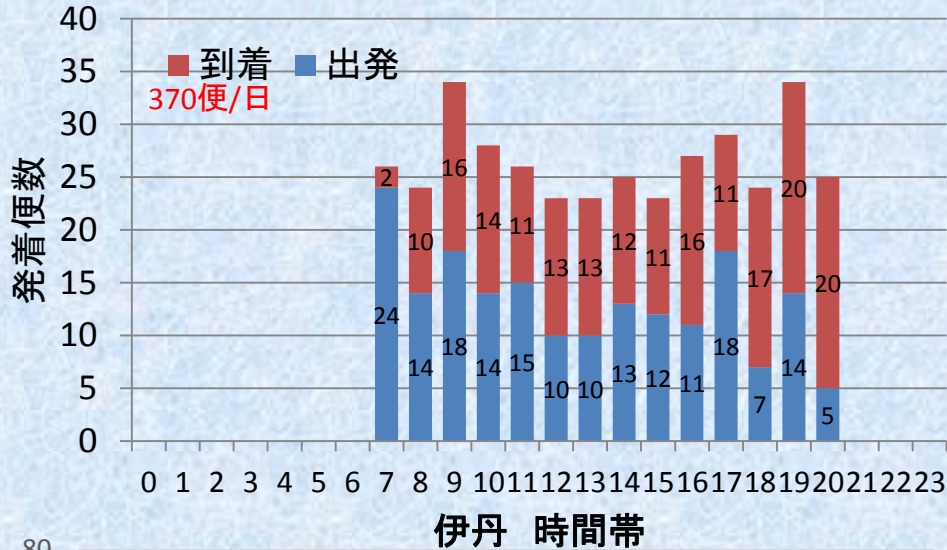
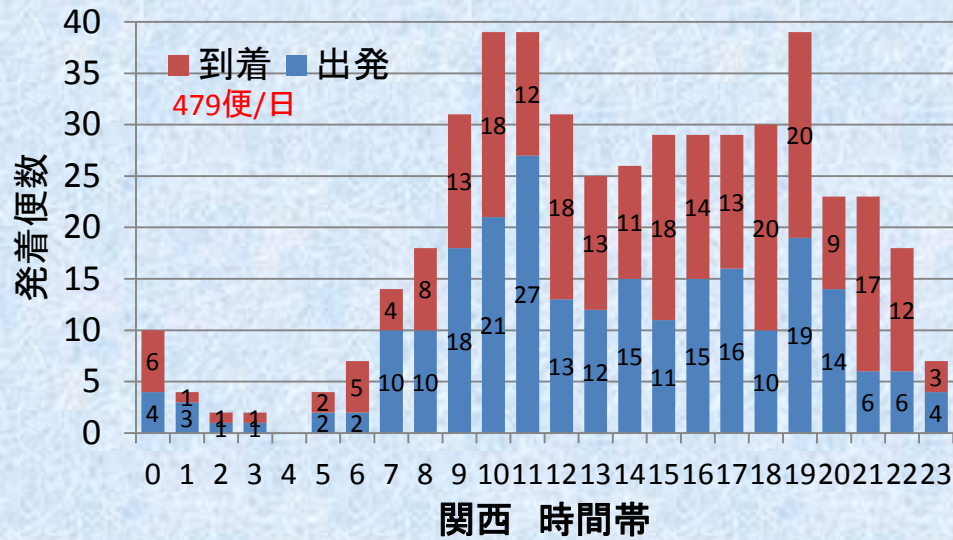
0

10

20

30 NM

空港別発着便数(2017年3月ダイヤ)



資料提供: 平田輝満准教授(茨城大学)

出典) 空港会社WEBから集計(数便程度の誤差の可能性あり)

空港が地域に及ぼす経済効果

□関西圏の空港容量

- ピーク時における関西国際空港の発着容量は満杯に近づいている。比較的発着回数の少ない昼間と夜間ではまだ可能。
- 伊丹空港は能力的に増やせる余地があるが、発着回数規制のため、増やせない状態。
- 神戸空港は発着回数規制により、すでに満杯の状態。
- 関西圏の空港では便数増加の余地は少ない。

空港容量の比較

項目	関西圏			首都圏		NY首都圏			ロンドン
空港	関空	伊丹	神戸	羽田	成田	JFK	LGA	EWR	LHR
滑走路	2本 (オープン)	2本 (クローズ)	1本	4本 (オープン・交差)	2本 (オープン)	4本 (オープン・交差)	2本 (交差)	3本 (クローズ・交差)	2本(オープン)
				→5本?	→3本?				→3本?
発着回数 (万回) [容量]	16.4	13.9	2.8	43.9	23.4	43.9	36	41.6	47.4
	33.1 [39]			67.3 [75]		121.5			
旅客数 (万人)	2,322	1,454	244	7,557	3,727	5,683	2,844	3,749	7,499
	4,020			11,284		12,276			
滑走路容量 (回/時)	45	370回/ 日(制限)	60回/ 日(制限)	80→83 →90?	64→68	67~87 (悪天時)	74~85 (悪天時)	66~92 (悪天時)	78

資料: 平田輝満准教授提供資料に基づき発着回数、旅客数を最新データ(2015年)で修正

空港が地域に及ぼす経済効果

3. 首都圏空港の整備拡充

成田空港：3本目の滑走路整備



第3滑走路の整備とB滑走路の延長整備計画中

➤ 滑走路容量増大：年間30万回⇒50万回

羽田空港の運航経路：都心上空も利用



首都圏空港は容量拡大計画進行中

□成田空港

- 現在の空港容量:30万回
- 発着実績:24万回(2016年)
- 容量拡大計画進行中:50万回へ

□羽田空港

- オリンピック・パラリンピックに向けた容量拡大
- 都心上空通過の飛行経路進行中(年3.9万回増加):49万回

□首都圏空港:年間100万回レベルへ

空港が地域に及ぼす経済効果

4. 空港がもたらす経済波及効果の 拡大に向けて

空港が地域に及ぼす経済効果

- 首都圏空港：競争政策による機能向上
 - 羽田空港：再国際化、容量拡大（陸上飛行経路開発、ターミナル拡張）、施設整備
 - 成田空港：容量拡大（滑走路増設、エプロン拡張）、利便性向上（誘導路、ターミナル拡張、構内道路整備）
 - 首都圏2空港で発着容量年間100万回を指向

空港が地域に及ぼす経済効果

□ 関西3空港：地域独占による効率性確保

➤ 関西国際空港

- 国際空港＋LCC
- ピーク時の余裕少ない。

➤ 伊丹空港

- 国内基幹空港
- 発着制限1日370便、増便の余地なし。

➤ 神戸空港

- 国内地方空港
- 発着制限1日60便、増便の余地なし。
- インフラの有効利用

空港が地域に及ぼす経済効果

□ 関西3空港の将来

- 決して十分とは言えない発着容量
 - 運航空域、運航方式の見直しについて検討
 - 発着制限緩和について検討
 - 関西空港未利用地の活用方法検討
 - 伊丹、神戸両空港の利用方法について協議
- リニア新幹線開通：20年後（2037年）に向けて
 - 東京線の大幅減便の可能性
 - 3空港の活用方法について根本から見直す。
- 「空港」だけの問題ではない。「地域」の問題。

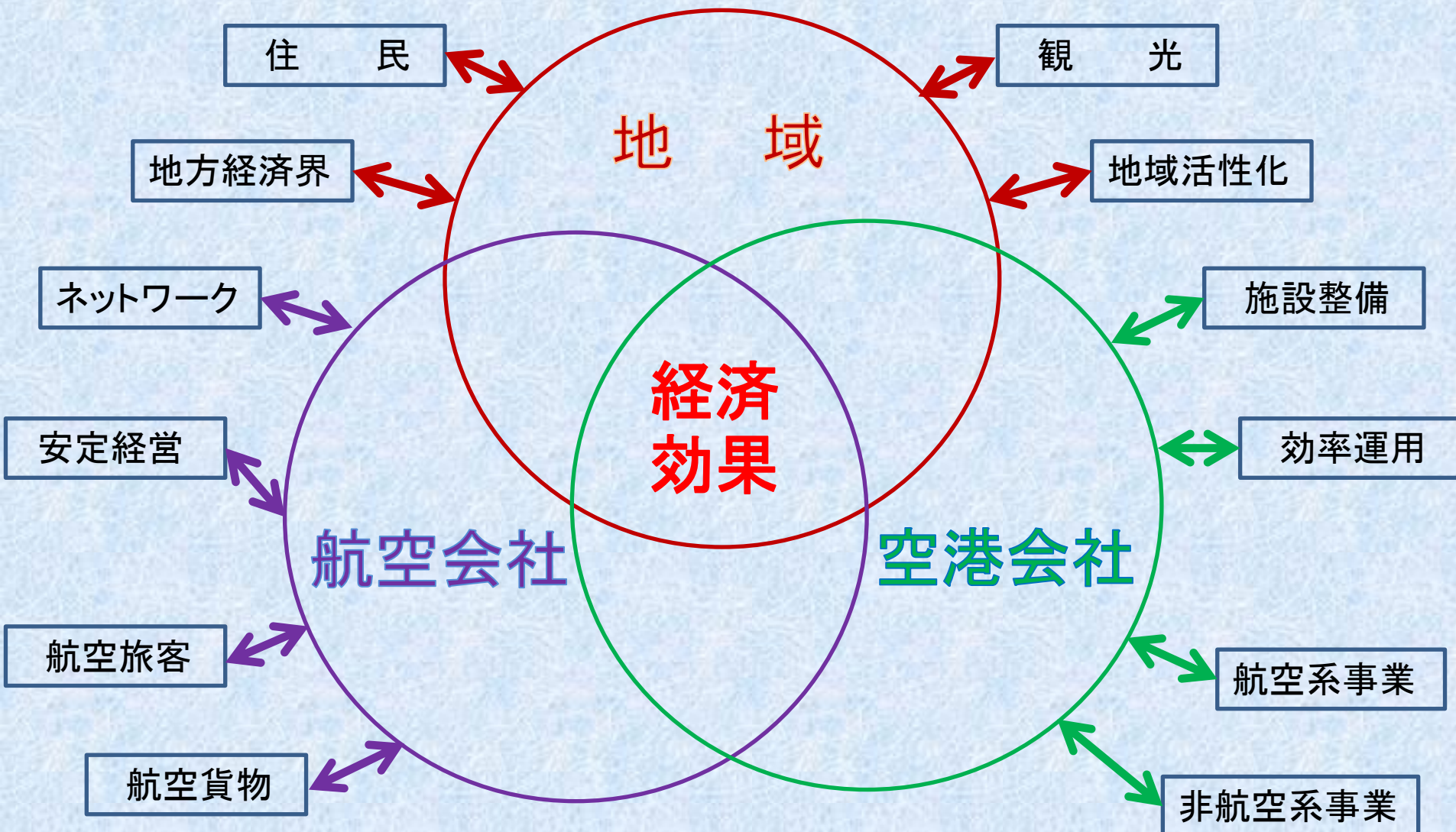
空港が地域に及ぼす経済効果

□三位一体の協働作業

航空会社、空港運営主体、地域（行政、経済界）の**情報共有、連携、協働**が必要

- **航空会社**：路線の確実な運航と運航拡大への努力、情報提供
- **空港運営主体**：施設の増強、効率的な空港運営、利便性の高い空港施設の提供
- **地域**：地域の情報提供、経済活性化（企業誘致、観光開発）、地域の魅力向上

空港が地域に及ぼす経済効果



空港が地域に及ぼす経済効果

ご清聴ありがとうございました。