

# 平成23年度 関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 調査概要

## ■ 業務の目的

関西国際空港へのアクセス改善による航空需要への影響を把握するため、高速アクセスが実現した場合の旅客流動変化や、高速アクセスに対する利用者意識の分析を行った。

## ■ 関西国際空港の空港アクセスの現況分析

- 空港アクセスのサービス水準で見た関空の背後圏人口は、伊丹や神戸の背後圏に比べて小さく、所要時間および費用、両面での改善が必要と考えられる。
- 国際線利用者についても陸路で関空に移動する地域の需要が多く、アクセス改善による効果が期待できる。

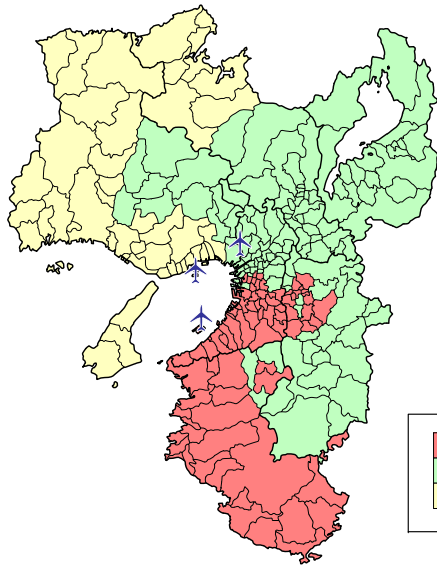
### ○ 空港へのアクセスし易さの比較

- アクセス所要時間最短で空港背後圏を見ると、関空の背後圏は大阪南部、奈良西部、和歌山となる。
- アクセス費用最少で見ると、大阪東南部、奈良西部が伊丹の背後圏となり、奈良南部が関空の背後圏となる。

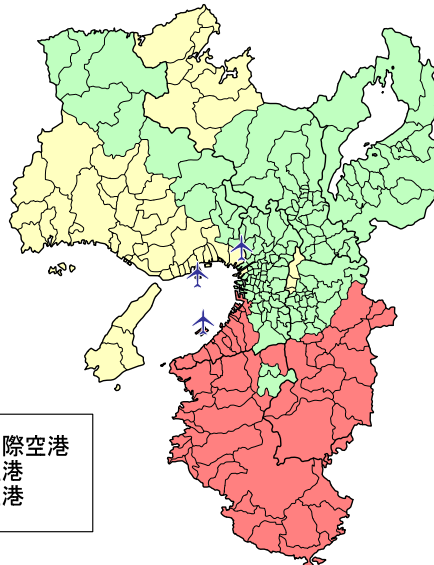
### ○ 国際線利用者の状況

- 国際線については、近畿圏以外においても、中国、四国、東海、北陸地方といった関空へ陸路で移動する地域の需要が多く、アクセス改善による効果が期待できる。

空港背後圏(アクセス所要時間最短)



空港背後圏(アクセス費用最少)



■ 関西国際空港  
■ 伊丹空港  
■ 神戸空港

注)各ゾーンから公共交通によるアクセス所要時間が最短となる空港により塗り分け

注)各ゾーンから公共交通によるアクセス費用が最小となる空港により塗り分け

アクセス所要時間に着目した背後圏人口 (千人)

| 関空    | 伊丹     | 神戸    |
|-------|--------|-------|
| 4,894 | 11,555 | 4,454 |

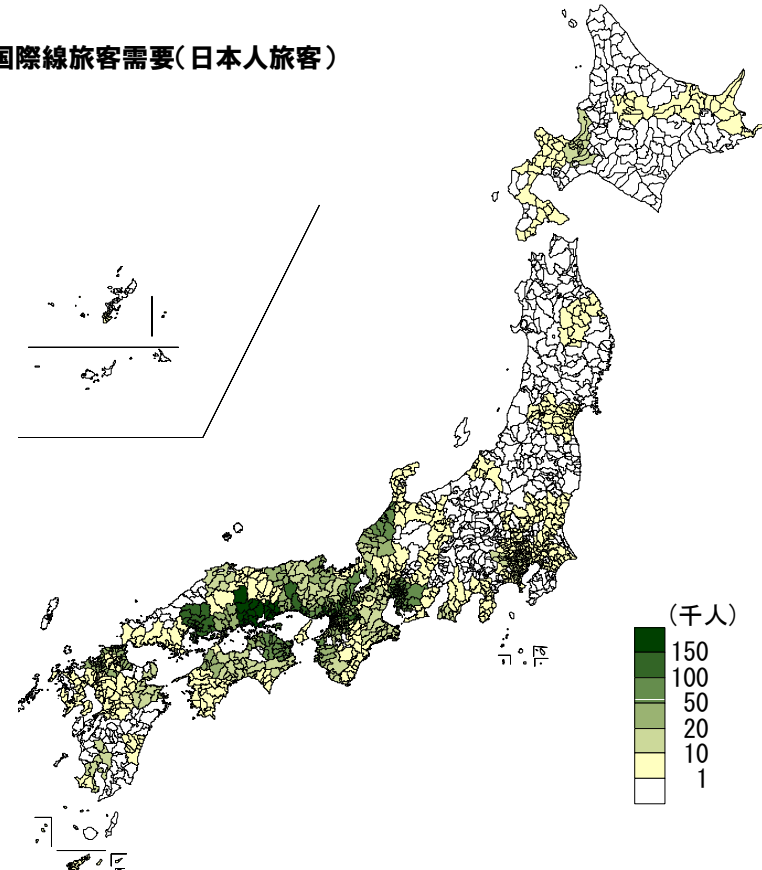
アクセスに要する費用に着目した背後圏人口 (千人)

| 関空    | 伊丹     | 神戸    |
|-------|--------|-------|
| 2,169 | 13,625 | 5,108 |

注)滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県が対象

注)滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県が対象

国際線旅客需要(日本人旅客)



# 平成23年度 関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 調査概要

## ■ 需要予測モデルによる関空高速アクセスの影響分析

- 需要予測モデルによる分析では、所要時間・運賃・結節点を大まかに仮定し、一定の条件を置いた上で試算を行い、感度分析的に傾向を把握した。
- 結節点は大阪(梅田)、新大阪、難波の順に関空の需要増が大きく、関空へのアクセシビリティ向上により関空需要への広域的な効果が期待できる。

### 【需要予測の前提条件】

関空アクセスの改善による旅客流動変化の分析を行うため、以下の条件を設定した。

・現況の人口、GDP、為替レートを前提条件とし、交通サービス水準は2011年10月時点の状況を反映。

- ・現況の交通ネットワークをベースに以下の路線を追加  
[鉄道] 整備新幹線の事業化済み区間  
[航空] 関西国際空港への新規就航路線(Peach Aviation)  
[道路] 事業化済みの高速自動車国道

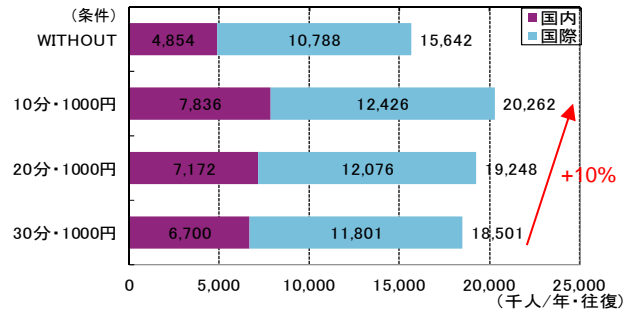
・関西国際空港への高速アクセス交通機関は以下の3属性3水準の全組み合わせ(27ケース)を仮定

| 結節点  | 新大阪   | 大阪(梅田) | なんば   |
|------|-------|--------|-------|
| 所要時間 | 10分   | 20分    | 30分   |
| 運賃   | 1000円 | 2000円  | 3000円 |

### ○ 高速アクセスのサービス水準による感度分析

- ・ 結節点は大阪(梅田)、新大阪、難波の順に関空の需要増が大きいと見込まれる。
- ・ 所要時間・運賃とも、改善による一定の効果が期待できる。

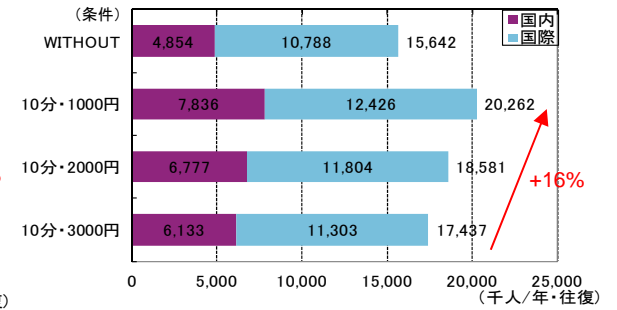
関空旅客数(国内線+国際線)



注) 所要時間・運賃の感度を把握するため、ここでは大阪のケースに固定している。新大阪、なんばのケースでも同様の傾向が見られる。

結節点: 大阪(梅田) 関空旅客数(国内線+国際線) (千人/年・往復)

| 所要時間 / 運賃 | 10分    | 20分    | 30分    |
|-----------|--------|--------|--------|
| 1000円     | 20,262 | 19,248 | 18,501 |
| 2000円     | 18,581 | 17,845 | 17,277 |
| 3000円     | 17,437 | 16,902 | 16,602 |



### ○ 高速アクセス交通機関利用者数

結節点: 大阪(梅田)

| 所要時間 / 運賃 | 10分   | 20分   | 30分   |
|-----------|-------|-------|-------|
| 1000円     | 5,626 | 4,786 | 4,115 |
| 2000円     | 4,192 | 3,577 | 3,074 |
| 3000円     | 3,153 | 2,698 | 2,343 |

(千人/年・往復)

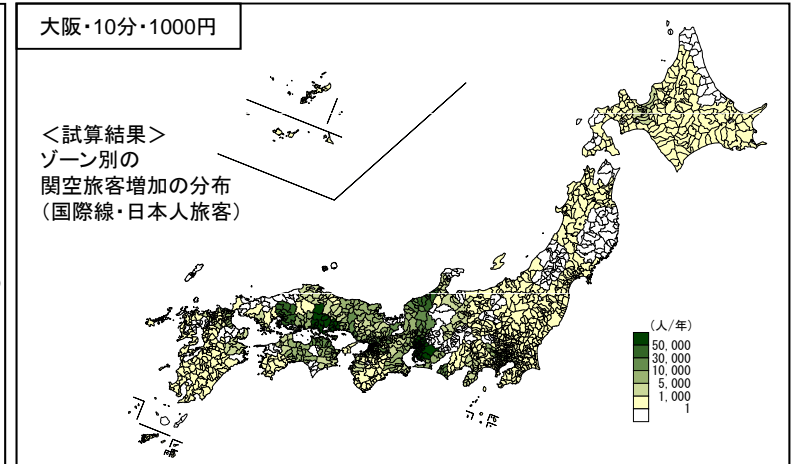
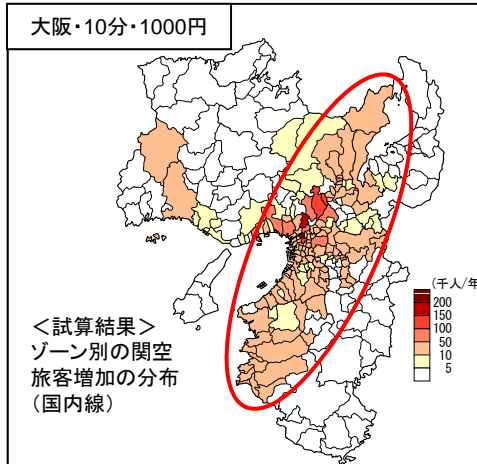
※国内線旅客・国際線旅客の合計

・アクセス交通機関の分担率

|               |       |               |         |        |
|---------------|-------|---------------|---------|--------|
| 高速アクセス<br>29% | 鉄道28% | リムジンバス<br>22% | 船<br>1% | 自動車20% |
|---------------|-------|---------------|---------|--------|

### ○ 関空需要の増加する地域

- ・ 関空へのアクセシビリティ向上が関空需要へ与える影響は、近畿圏の南北に広く及ぶ。
- ・ 国際線需要については陸路で関空へ移動する地域を中心に広域的な効果が期待される。



# 平成23年度 関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 調査概要

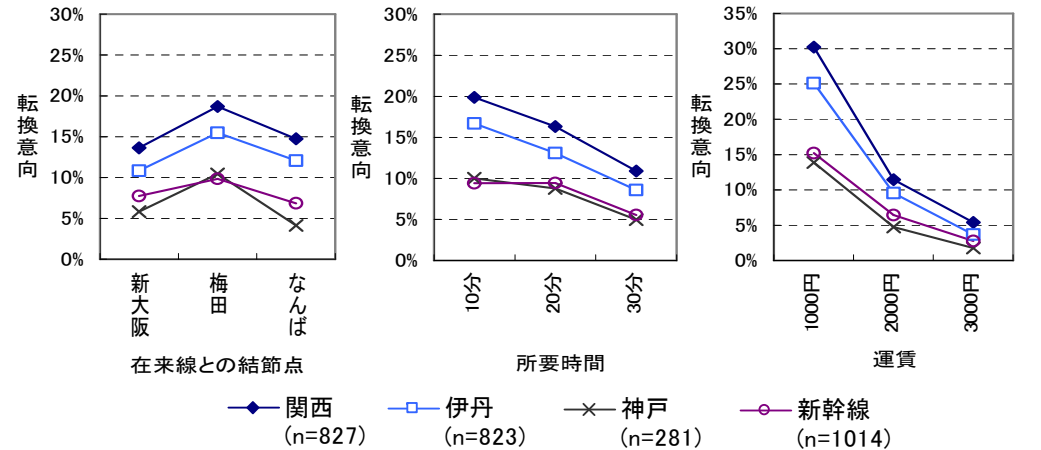
## ■ アンケートによる高速アクセスに対する利用者意識分析

- 利用者意識としては、モデルの予測結果と同様の傾向が見られた。
- 新幹線からの幹線交通機関の転換意向も10%前後おり、航空の利便性が向上することで旅行者の交通機関選択の幅が広がることが期待できる。

### 【アンケート調査実施要領】

- [調査媒体] webアンケート調査  
 [対象者] ①近畿圏居住者 ②近畿圏旅行者  
 ※②は関空、伊丹、神戸からの航空路線がある北海道、東京、福岡、沖縄の居住者  
 ※①、②のうち、関空、伊丹、神戸のいずれかの空港を利用した旅行経験を有する者、または、新幹線での近畿圏ー東京(または福岡)の旅行経験を有する者  
 ※地域別、利用交通機関別、利用空港別に標本数を割付・回収  
 [標本数] 3,938票  
 ※＜国内旅行＞近畿圏居住者:1,555票 近畿圏旅行者:1,509票  
 ※＜国際旅行＞近畿圏居住者:874票  
 [調査項目]  
 ・関西国際空港及び競合空港、新幹線の利用実態  
 ・利用交通機関、空港、アクセス経路の選択理由  
 ・高速アクセス交通機関導入時の利用意向

### 【各属性の水準別の転換意向】



注) 関西 : 現状で関空を利用している利用者の空港アクセス交通機関の高速アクセスへの転換意向  
 伊丹、神戸 : 現状で伊丹・神戸を利用している利用者の利用空港の関空(高速アクセス利用)への転換意向  
 新幹線 : 現状で新幹線を利用している利用者の交通機関の航空(関空・高速アクセス利用)への転換意向

## ■ まとめ

これらの分析により、以下の点が把握された。

- 関空へのアクセシビリティは、所要時間・費用の両面で優位に立つ地域が少なく、アクセスが優位となる背後圏の人口も比較的小さくとどまっている。
- 需要予測モデルによる試算結果からは、結節点は大阪(梅田)、新大阪、難波の順に関空の需要増が大きく、所要時間・運賃の改善により一定の効果が期待できる。
- 関空へのアクセシビリティ向上により関空需要への広域的な効果が期待できる。
- 利用者意識結果も、モデルの予測結果と同様の傾向となった。



## ■ 今後の課題

今回の調査は、一定の仮定を置いてアクセス改善による関空需要への影響等の試算を行ったものであり、効果の大小やその要因の特定に至っていないことから、今後以下の点を課題とし、検討を深める必要がある。

- 需要変動要因について分析の深度化
  - ・アクセス改善による効果を詳細に把握するための様々な仮定による試算・分析
  - ・地域毎や旅客の属性毎の、需要変動要因にかかる分析
- 将来の関空からの航空路線の拡大を踏まえた検討
  - ・LCC路線が増加したシナリオ 等
- 高速アクセス交通機関のサービス水準の検討