

東京国際空港再拡張に伴う経済波及効果調査

報 告 書

平成15年3月

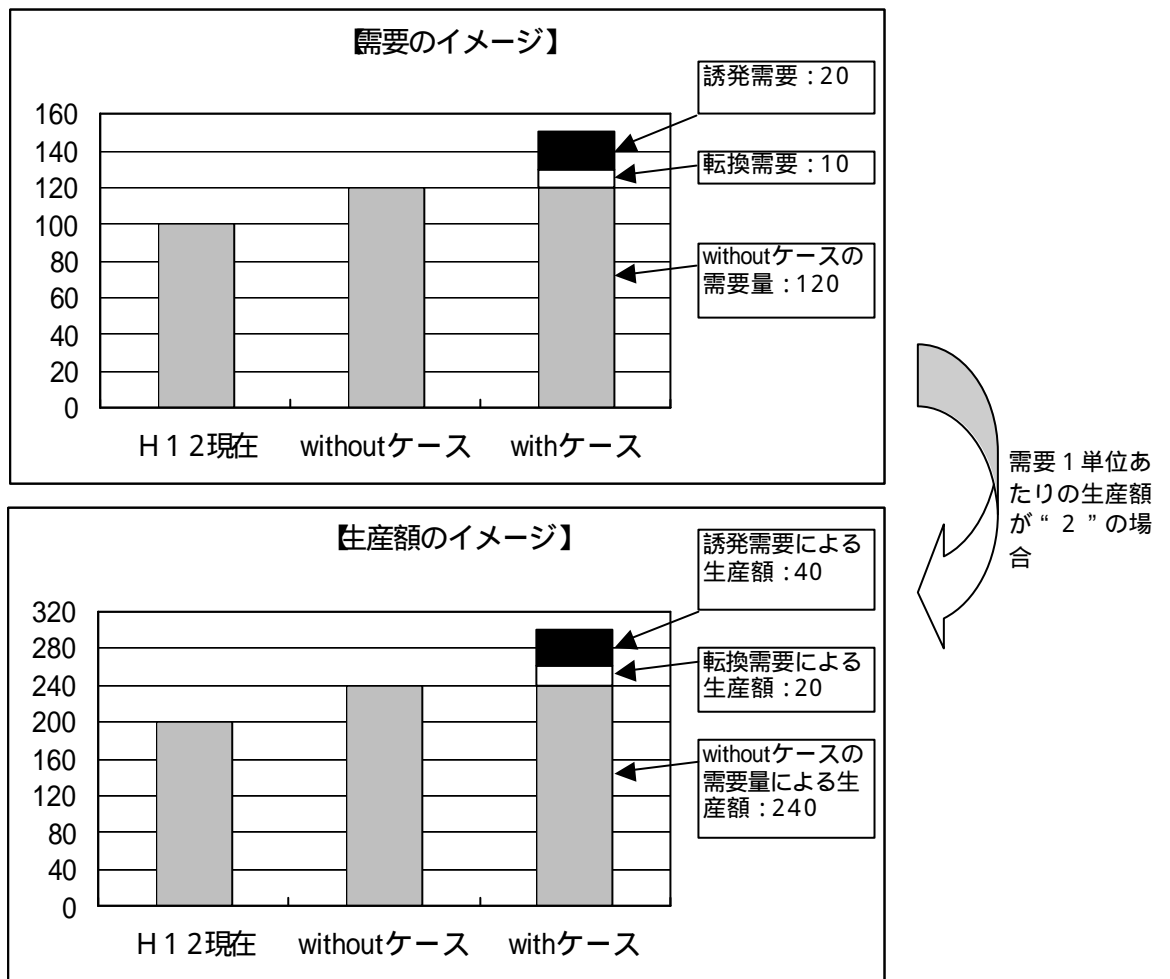
国土交通省 航空局

1. 効果計測の基本的な考え方

(1) 本調査における「効果」の定義

本調査において用いる「効果」は、「羽田空港の再拡張整備を行った場合（WITH ケース）新たに発生する地域の経済・社会に及ぼす影響であり、再拡張整備を行わなかった場合（WITHOUT ケース）には発生しない効果」と定義する。

図 羽田空港内従業者増加係数、誘発係数の計測イメージ



注) 上記グラフの黒の部分（誘発需要）および白の部分（転換需要）を対象にして効果計測を行う。

(2) 本調査において計測対象とする効果

1) 効果の発生時期からみた効果の種類

本調査では、羽田空港の再拡張事業により建設終了後に発生する施設効果を対象として計測を行う。なお、計測に際しては、直接効果、一次・二次波及効果を計測する。

2) 効果指標からみた効果の種類

直接効果及び波及効果として生産額、粗付加価値額、税収額、雇用者数の4種類の指標を計測対象とする。

3) 計測対象とする効果の発生地域

都道府県：東京都、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県（各都県）

注) 関東地域産業連関表に含まれている1都10県を対象としており、「対象地域」と呼ぶ。

4) 計測対象とする具体的な効果項目

直接効果の効果項目

i) 生産額への効果

計測対象とする効果項目は以下のア.~カ.の効果である。

【旅客・貨物関連】

ア. 空港関連産業の売り上げ

羽田空港内に立地する事業者の売り上げ増加分を対象とする。

【旅客関連】

イ. 交通アクセス消費

航空利用者の空港へのアクセス費用発生によるアクセス交通事業者の生産増を対象とする。なお、国際旅客のうち外国人については、「オ.外国人の消費」において対象とする。

ウ. 航空券の売り上げ

国内線・国際線ともに航空会社の航空券の売上げを対象とする。

エ. 国内旅行に伴う消費

国内航空利用者の旅行で消費する額のうち、宿泊費およびその他費用を対象とする。

オ. 外国人の消費

羽田空港に国際線が就航したケースに限り、外国人利用者の消費を対象とする。

【貨物関連】

カ. 貨物輸送運賃の売り上げ

航空会社の国内貨物輸送運賃を対象とする。ただし、羽田空港に国際線が就航するケースについては、国際貨物輸送運賃についても対象とする。

ii) 粗付加価値額への効果

生産額への効果と同様に、上記のア.~カ.の効果項目毎に、粗付加価値額への効果を計測する。

iii) 税収への効果

上記のア.～カ.の効果により発生する税収への効果を計測する。

iv) 雇用への効果

「税収への効果」と同様に、上記のア.～カ.の効果により発生する産業別の雇用への効果を計測する。

波及効果の効果項目

波及効果についても基本的には直接効果と同様の効果項目に関して計測を行う。

2. 将来需要の想定

(1) 再拡張を行うケース（WITH ケース）の将来需要の設定

羽田空港における国際線の導入状況により、以下のケースを設定した。

- ・ 国内線のみを導入するケース
- ・ 国際線を年間3万回導入するケース

発着便数は、上記2ケースについて、再拡張後の羽田空港の容量（40.7万回）をもとに設定した。

「国内線のみを導入するケース」では国内線40.7万回、「国際線を年間3万回導入するケース」では国際線3.0万回＋国内線37.7万回とした。

発着旅客数および発着貨物量は、発着便数想定値に航空需要原単位（1便あたり旅客数、1便あたり貨物量）を乗じることにより設定した。

発着旅客数は、「国内線のみを導入するケース」では国内線8,628万人、「国際線を年間3万回導入するケース」では国際線726万人＋国内線7,992万人（計：8,718万人）、発着貨物量は、各々を、国内線96.9万トン、また国内線89.7万トン＋国際線28.0万トン（計：117.7万トン）とした。

表 ケース別将来航空需要の設定値

（発着便数）

（単位：万回）

	国際線	国内線	合計
現状：平成12年度実績（参考）	-	25.8	25.8
国内線のみを導入するケース	-	40.7	40.7
国際線を年間3万回導入するケース	3.0	37.7	40.7

（発着旅客数）

（単位：万人）

	国際線	国内線	合計
現状：平成12年度実績（参考）	-	5,477	5,477
国内線のみを導入するケース	-	8,628	8,628
国際線を年間3万回導入するケース	726	7,992	8,718

注）国際線の1便あたり旅客数は242人/便、国内線は212人/便とした。

（発着貨物量）

（単位：万トン）

	国際線	国内線	合計
現状：平成12年度実績（参考）	-	61.5	61.5
国内線のみを導入するケース	-	96.9	96.9
国際線を年間3万回導入するケース	28.0	89.7	117.7

注）国際線の1便あたり貨物量は9.32トン/便、国内線は2.38トン/便とした。

(2) 再拡張を行わないケース (WITHOUT ケース) の将来需要の設定

再拡張を行わないケース (WITHOUT ケース) では、発着便数は現状の羽田空港の容量 (27.5 万回) をもとに全て国内線と設定した。発着旅客数および発着貨物量は、WITH ケースと同様に、発着便数設定値に航空需要原単位 (1 便あたり旅客数、1 便あたり貨物量) を乗じることにより設定する。

表 再拡張を行わないケース (without ケース) の将来需要の設定値

(発着便数)

(単位: 万回)

	国際線	国内線	合計
現状: 平成 12 年度実績 (参考)	-	25.8	25.8
再拡張を行わないケース	-	27.5	27.5

(発着旅客数)

(単位: 万人)

	国際線	国内線	合計
現状: 平成 12 年度実績 (参考)	-	5,477	5,477
再拡張を行わないケース	-	5,830	5,830

(発着貨物量)

(単位: 万トン)

	国際線	国内線	合計
現状: 平成 12 年度実績 (参考)	-	61.5	61.5
再拡張を行わないケース	-	65.5	65.5

(3) 誘発需要・転換需要の設定

羽田空港再拡張による需要増加分には、新規の誘発需要と他の空港あるいは他の交通機関からの転換需要がある。転換需要では他の空港でマイナスの影響があるなど、誘発需要と転換需要で効果の発生が異なるため、各々の需要を算出し、それぞれについて「3.効果の計測方法」に示す考え方により効果を計測する。

なお、国際線では、成田空港からの転換が生じるが成田空港でその分だけ需要の伸びが見込まれると想定しており、成田空港でのマイナスの影響は考慮していない。

各々のケースの誘発需要、転換需要は次の通り。

表 誘発需要・転換需要の設定値
(発着旅客数)

(単位：万人)

	国際線			国内線		
	誘発需要	転換需要	計	誘発需要	転換需要	計
国内線のみを導入するケース	-	-	-	2,294	504	2,798
国際線を年間3万回導入するケース	23	703	726	1,717	445	2,162

(発着貨物量)

(単位：万トン)

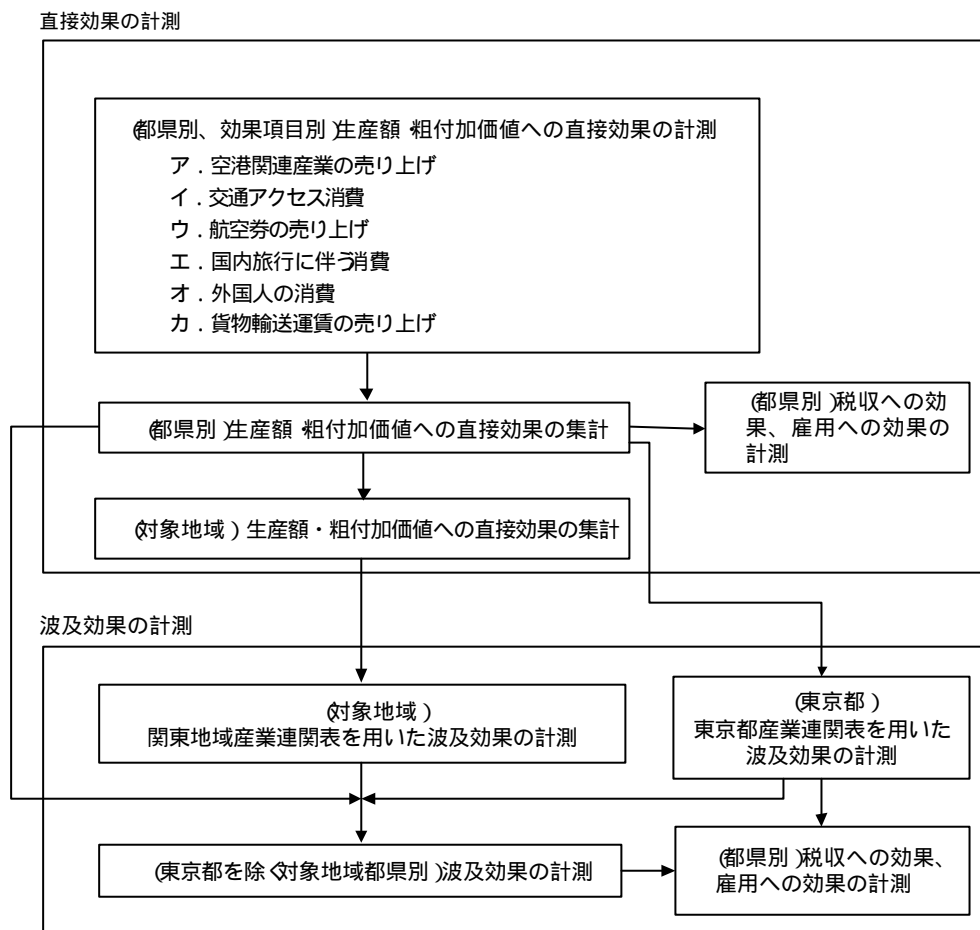
	国際線			国内線		
	誘発需要	転換需要	計	誘発需要	転換需要	計
国内線のみを導入するケース	-	-	-	25.7	5.7	31.4
国際線を年間3万回導入するケース	0.9	27.1	28.0	19.3	5.0	24.3

3. 効果の計測方法

(1) 効果計測全般について

1) 効果計測の全体フロー

図 効果計測の全体フロー



2) 重複する可能性のある効果の取扱い

例えば、航空運輸業に発生する生産増加額のように、「ア. 空港関連産業の売り上げ」においても「ウ. 航空券の売り上げ」においても計測可能な項目があるが、このように、計測対象としている効果項目間で重複する可能性のある効果については以下のように取扱うこととする。

表 重複する可能性のある効果の取扱い

効果	計測を行う効果項目
航空運輸業に関する効果	「ウ. 航空券の売り上げ」において計測
アクセス交通事業者に関する効果	「イ. 交通アクセス消費」において計測
レンタカー業者に関する効果	「イ. 交通アクセス消費」において計測
外国人旅客に関する効果	「オ. 外国人の消費」において計測

(2) 直接効果の計測方法

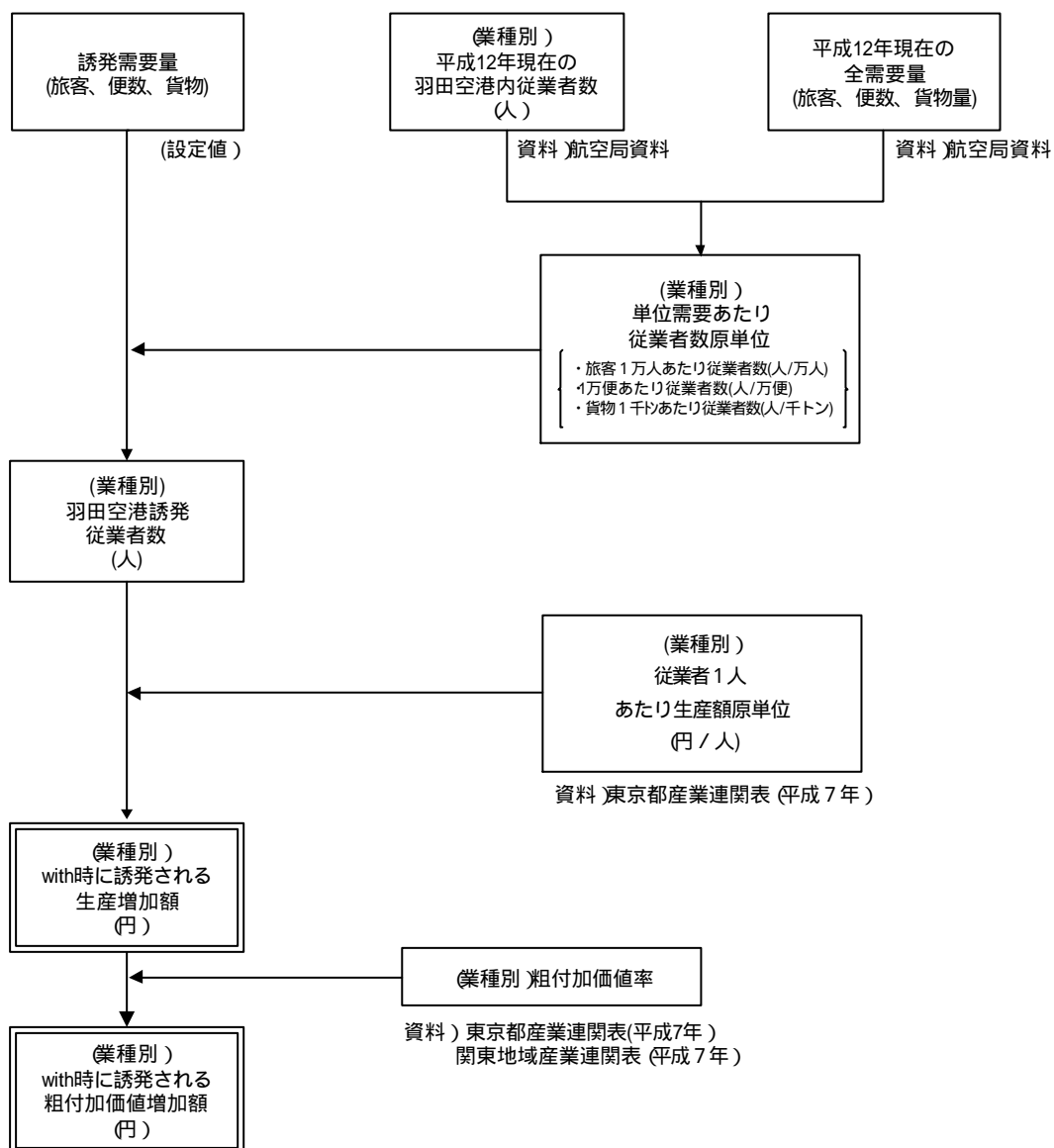
1) 生産額・粗付加価値額への効果の計測方法

旅客・貨物関連

ア．空港関連産業の売り上げ

- ・ 誘発需要、および転換需要により空港内の空港関連産業において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 空港内の飲食店・土産店、貨物取扱業者、燃料供給業者等の売上の増加分を計測する。
- ・ 誘発需要、転換需要ともに対象とするが、鉄道など他の交通モードからの転換需要を対象にした効果計測は行わない。

図 空港関連産業の売り上げの計測フロー



単位需要あたり従業者数原単位

部門名	従業者数原単位			備考
	旅客数 (人/万人)	貨物量 (人/千ト)	便数 (人/万便)	
商業	0.1492	-	13.4496	燃料供給業等の商業は便数、物販等の商業は旅客数を変動要因とした。
金融・保険	-	-	0.4264	-
不動産	-	-	35.8140	-
運輸	-	0.9724	-	-
サービス	0.7290	-	90.6977	飲食・ホテル等のサービス業は旅客数を変動要因とした。業種分類が困難な業種は、計算上サービス業に分類するとともに、便数を変動要因とした。
合計	0.8782	0.9724	140.3877	-

(業種別) 従業者 1 人あたり生産額原単位

東京都	生産額 (億円/年)	従業者数 (千人)	1人当たり生産額 (万円/人/年)
1 農林水産業	865	29.7	291
2 鉱業	60	2.5	244
3 食料品	13,490	108.5	1,244
4 繊維製品	2,854	60.8	469
5 パルプ・紙・木製品	5,574	310.7	179
6 化学製品	9,790	76.4	1,281
7 石油・石炭製品	381	98.4	39
8 窯業・土石製品	2,541	18.5	1,371
9 鉄鋼	2,757	15.6	1,764
10 非鉄金属	1,193	19.1	625
11 金属製品	5,974	89.9	664
12 一般機械	12,520	92.3	1,357
13 電気機械	48,968	215.3	2,275
14 輸送機械	16,704	69.9	2,389
15 精密機械	6,505	42.2	1,540
16 その他の製造工業製品	68,385	63.5	10,773
17 建設	89,301	755.2	1,183
18 電気・ガス・熱供給業・水道・廃棄物処理	16,040	69.5	2,309
19 商業	196,406	2,114.2	929
20 金融・保険	127,482	539.6	2,363
21 不動産	114,637	161.7	7,091
22 運輸	79,777	516.7	1,544
23 通信・放送	33,041	119.5	2,764
24 公務	52,746	275.3	1,916
25 教育・研究・医療・保健	104,341	732.9	1,424
26 サービス	303,471	2,517.4	1,206
合計	1,755,616	11,100.0	1,582

資料：平成 7 年東京都産業連関表

(業種別) 粗付加価値率

(平成7年 東京都産業連関表)

	業種	粗付加価値率
1	農林水産業	50.5%
2	鉱業	33.6%
3	食料品	38.8%
4	繊維製品	38.3%
5	パルプ・紙・木製品	42.0%
6	化学製品	34.5%
7	石油・石炭製品	42.9%
8	窯業・土石	35.1%
9	鉄鋼	26.6%
10	非鉄金属	38.3%
11	金属製品	54.8%
12	一般機械	40.2%
13	電気機械	26.2%
14	輸送機械	27.0%
15	精密機械	35.5%
16	その他の製造工業製品	34.2%
17	建設	48.5%
18	電気ガス水道	57.9%
19	商業	61.2%
20	金融・保険	58.5%
21	不動産	67.6%
22	運輸	42.9%
23	通信・放送	61.2%
24	公務	57.5%
25	教育・研究・医療保健	64.2%
26	サービス	43.6%

(平成7年 関東地域産業連関表)

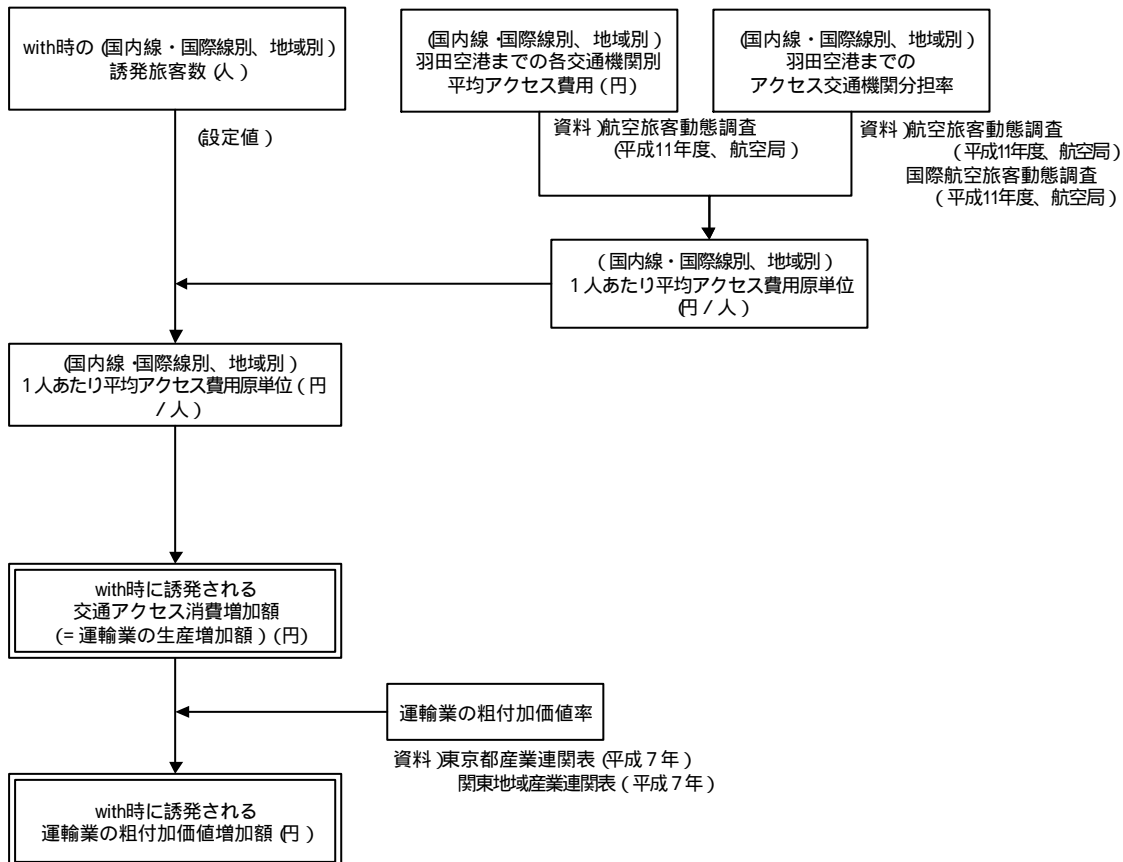
	業種	粗付加価値率
10	農業	57.4%
20	林業	51.1%
30	漁業	60.2%
40	鉱業	51.7%
50	食料品 たばこ	37.0%
60	繊維製品	37.7%
70	製材・木製品	34.0%
80	家具・装備品	38.3%
90	パルプ・紙・紙加工品	36.9%
100	出版・印刷	49.2%
110	化学製品	33.9%
120	石油・石炭製品	49.0%
130	プラスチック製品	35.8%
140	ゴム製品	40.0%
150	皮革・同製品	39.9%
160	窯業・土石製品	42.1%
170	鉄鋼製品	28.9%
180	非鉄金属製品	31.7%
190	金属製品	45.7%
200	一般機械	40.0%
210	事務用・サービス用機器	30.1%
220	民生用電気機械	30.6%
230	電子・通信機械	32.3%
240	その他の電気機械	38.8%
250	自動車	22.8%
260	その他の輸送用機械	36.4%
270	精密機械	39.7%
280	その他の製造業	36.8%
290	建築・建設補修	45.4%
300	公共事業	47.2%
310	その他の土木建設	45.7%
320	電力	52.8%
330	ガス・熱供給	53.6%
340	水道・廃棄物処理	66.4%
350	商業	69.5%
360	金融・保険	67.8%
370	不動産	86.6%
380	運輸	59.2%
390	通信・放送	66.4%
400	公務	68.8%
410	教育・研究	76.6%
420	医療・保健・社会保障	57.1%
430	その他の公共サービス	65.3%
440	対事業所サービス	57.7%
450	対個人サービス	57.5%
460	その他	37.3%

旅客関連

イ．交通アクセス消費

- ・ 誘発需要、及び転換需要によりアクセス交通事業者において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 羽田空港までのアクセス（及び羽田空港からのイグレス）に係る鉄道運賃等の交通費の増加分を計測する。
- ・ 誘発需要に関しては、「1人あたり平均アクセス費用原単位」に「with時の誘発旅客数」を乗じることにより計測する。
- ・ 転換需要に関しては、「with時の1人あたり平均アクセス費用原単位」と「without時の1人あたり平均アクセス費用原単位」の差額に転換旅客数を乗じることにより計測する。ただし、鉄道等他の交通機関については、アクセス費用と幹線費用の明確な区分が困難なため、全て幹線費用として見込むこととし、アクセス費用はゼロと仮定した。なお、幹線費用の差分は「ウ．航空券の売り上げ」の中で計測する。

図 交通アクセス消費の計測フロー



(国内線・国際線別、地域別)羽田空港までの各交通機関別平均アクセス費用(円)

(円/人)

地域ID	地域	国際線 国内線共通				
		鉄道	バス	タクシー	乗用車	その他
1	東京都	852	1,178	5,070	924	0
2	新潟県	8,563	3,350	7,500	4,500	0
3	茨城県	2,952	2,130	5,433	2,712	0
4	栃木県	4,842	1,250	5,417	3,735	0
5	群馬県	4,958	2,189	7,038	3,378	0
6	埼玉県	1,351	1,141	3,586	1,519	0
7	千葉県	1,269	1,337	5,608	1,829	0
8	神奈川	797	1,039	5,017	936	0
9	山梨県	4,177	2,165	7,500	3,760	0
10	長野県	7,143	2,422	6,688	3,500	0
11	静岡県	5,759	2,236	7,079	4,929	0

資料：「H11航空旅客動態調査」

注) アクセス交通機関が「その他」に分類されているものは、具体的な交通機関が不明でありかつ費用のばらつきが大きかったため、過大評価を避ける目的で平均アクセス費用はゼロ円とした。

(国内線・国際線別、地域別)羽田空港までのアクセス交通機関分担率

(%)

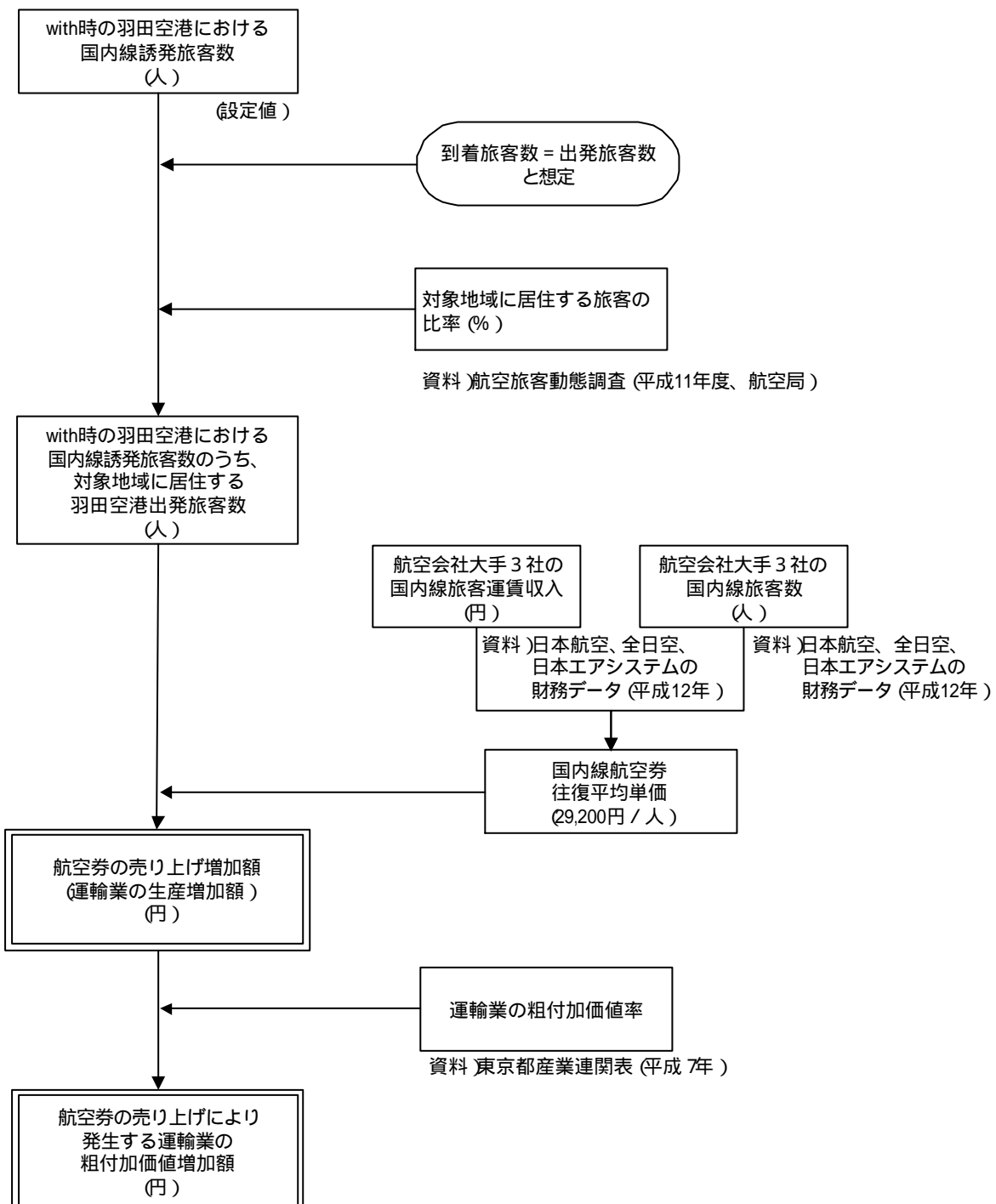
地域ID	地域	国際線						国内線					
		鉄道	バス	タクシー	乗用車	その他	合計	鉄道	バス	タクシー	乗用車	その他	合計
1	東京都	57.3%	21.2%	1.0%	19.5%	1.0%	100.0%	65.8%	9.1%	7.3%	7.9%	9.9%	100.0%
2	新潟県	53.4%	37.7%	0.1%	1.0%	7.8%	100.0%	68.5%	10.9%	3.3%	2.2%	15.1%	100.0%
3	茨城県	16.9%	65.5%	0.8%	14.8%	2.0%	100.0%	63.9%	11.0%	1.7%	14.3%	9.1%	100.0%
4	栃木県	12.3%	81.2%	0.0%	4.6%	1.9%	100.0%	51.2%	28.4%	3.2%	9.2%	8.0%	100.0%
5	群馬県	7.4%	89.7%	0.0%	1.5%	1.4%	100.0%	53.1%	24.7%	2.9%	10.0%	9.3%	100.0%
6	埼玉県	60.9%	10.1%	0.3%	26.5%	2.2%	100.0%	77.6%	4.1%	2.1%	8.2%	8.0%	100.0%
7	千葉県	44.8%	10.8%	4.0%	39.6%	0.8%	100.0%	54.0%	26.6%	2.0%	9.3%	8.1%	100.0%
8	神奈川	50.3%	23.5%	0.7%	24.9%	0.6%	100.0%	45.6%	32.5%	4.0%	10.3%	7.6%	100.0%
9	山梨県	47.3%	41.6%	0.1%	7.0%	4.0%	100.0%	36.1%	38.8%	1.3%	11.0%	12.8%	100.0%
10	長野県	55.3%	37.4%	0.5%	2.5%	4.3%	100.0%	59.9%	19.5%	3.1%	6.5%	11.0%	100.0%
11	静岡県	56.3%	38.3%	0.0%	2.0%	3.4%	100.0%	54.9%	20.3%	5.4%	9.9%	9.5%	100.0%

資料：「H11国際航空旅客動態調査」、「H11航空旅客動態調査」

ウ．航空券の売り上げ

- ・ 誘発需要、及び転換需要により航空運輸業において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 対象地域に居住する羽田空港出発の旅客が購入する航空券による航空会社の売上げの増加分を計測する。

図 航空券の売り上げの計測フロー（国内線）



対象地域に居住する旅客の比率（％）（国内線）

(サンプル数)

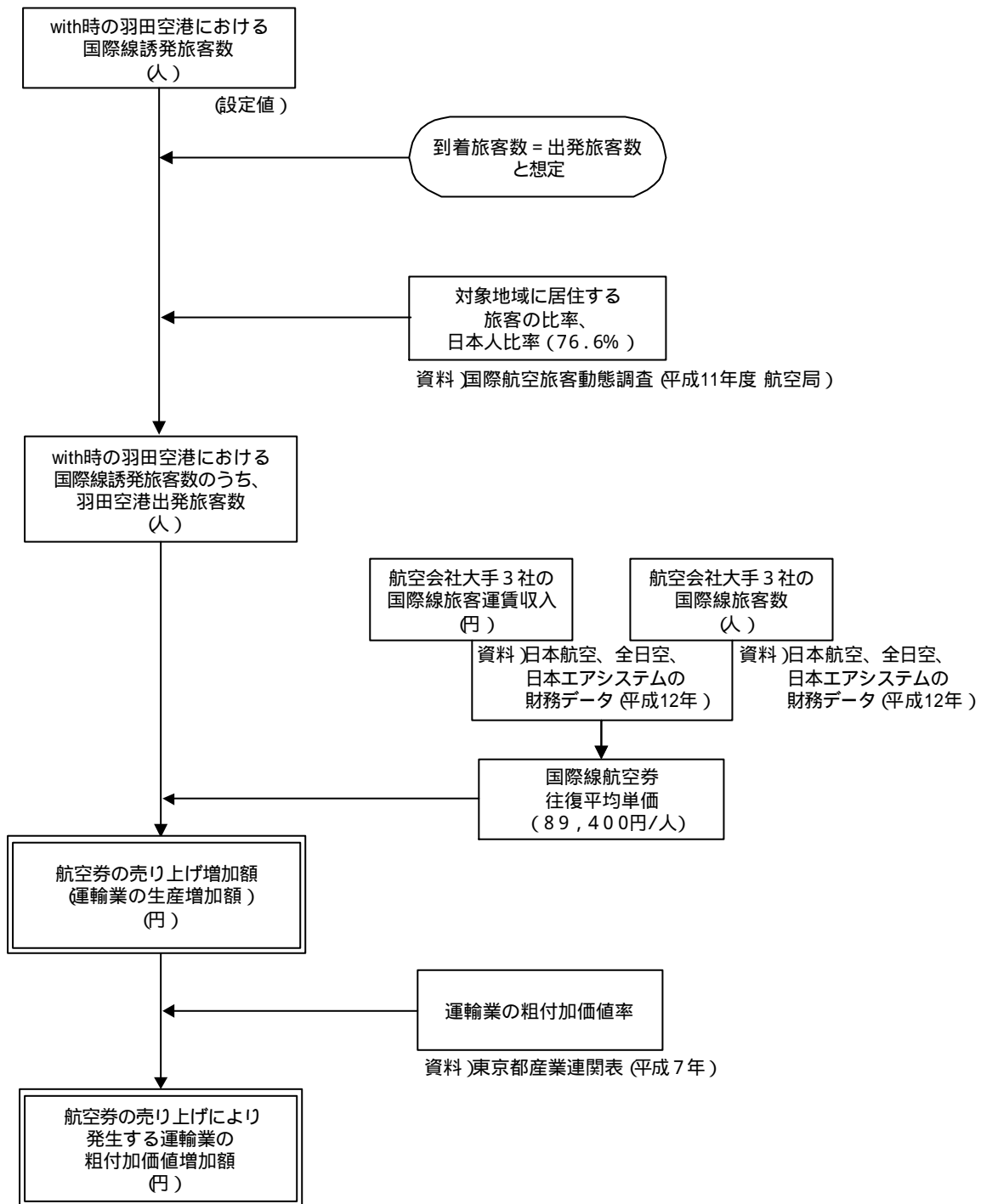
地域ID	居住地	国内線			シェア
		羽田発	羽田着	計	
1	東京都	8557	6484	15041	19.5%
2	新潟県	71	90	161	0.2%
3	茨城県	775	594	1369	1.8%
4	栃木県	349	351	700	0.9%
5	群馬県	327	425	752	1.0%
6	埼玉県	2707	2335	5042	6.5%
7	千葉県	3610	2894	6504	8.4%
8	神奈川県	6121	4666	10787	14.0%
9	山梨県	181	132	313	0.4%
10	長野県	177	167	344	0.4%
11	静岡県	268	218	486	0.6%
12	対象地域計	23143	18356	41499	53.7%
	対象地域以外	14005	17681	31686	41.1%
	合計	39026	38067	77093	100.0%

資料：「H11航空旅客動態調査」
羽田空港利用者データより

国内線航空券往復平均単価

航空会社大手3社グループの片道平均運賃は14,600円、往復の航空券を購入すると仮定して、29,200円を国内航空券一人当たり単価とした（平成12年度各社の財務データより、国内線旅客収入を有償旅客数で除して算出）。

図 航空券の売り上げの計測フロー（国際線）



対象地域に居住する旅客の比率（％）（国際線）

（人／年）

地域ID	地域	国際線	
		旅客数	シェア
1	東京都	2,572,565	30.5%
2	新潟県	85,926	1.0%
3	茨城県	295,766	3.5%
4	栃木県	180,998	2.1%
5	群馬県	176,421	2.1%
6	埼玉県	903,507	10.7%
7	千葉県	939,002	11.1%
8	神奈川県	1,503,479	17.8%
9	山梨県	86,827	1.0%
10	長野県	133,354	1.6%
11	静岡県	219,190	2.6%
12	対象地域計	7,097,035	84.0%
	対象地域以外	1,348,553	16.0%
	合計	8,445,588	100.0%

資料：「H11国際航空旅客動態調査」
成田空港利用者データより

日本人比率

（人／年）

	国際線	
日本人	8,445,588	76.6%
外国人	2,580,825	23.4%
合計	11,026,413	100.0%

資料：「H11国際航空旅客動態調査」
成田空港利用者データより

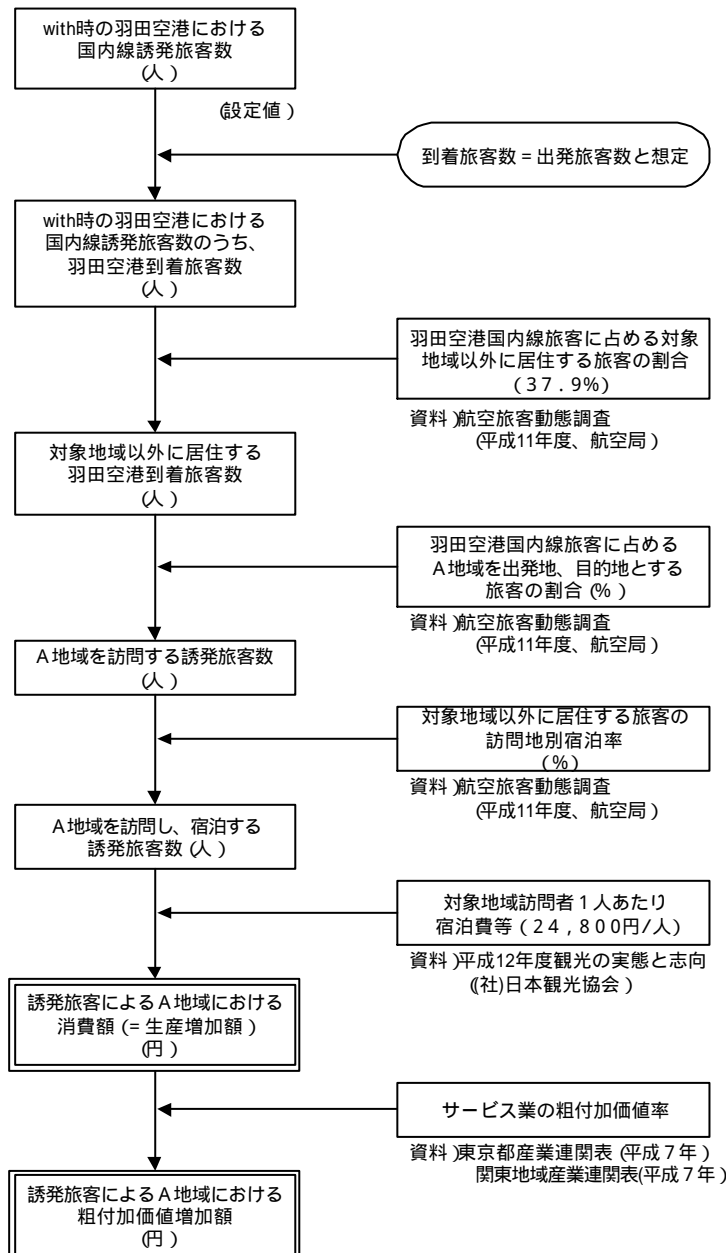
国際線航空券往復平均単価（円）

航空会社大手3社グループの片道平均運賃は44,700円、往復の航空券を購入すると仮定して、89,400円を国際航空券1人当たり単価とした（平成12年度各社の財務データ（有価証券報告書）より、国際線旅客収入を有償旅客数で除して算出）。

エ．国内旅行に伴う消費

- ・ 誘発需要によりサービス業において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 羽田空港を利用して各対象地域を訪問し宿泊する国内航空旅客の宿泊費等の消費額の増加分を計測する。入り込み旅客の「宿泊費用」、および「交通費・土産代以外のその他費用」を対象として計測する。
- ・ 誘発需要に関しては、羽田空港発着路線の相手空港背後圏に居住する航空利用旅客のうち、対象地域宿泊を行う旅客を対象として効果を計測する。
- ・ 転換需要に関しては、旅客の消費行動パターン（消費を行う地域、消費額等）が without 時と with 時において変化がないと仮定。従って、転換需要により発生する効果は見込まない。

図 国内旅行に伴う消費の計測フロー



羽田空港国内線旅客に占める、対象地域以外に居住する旅客の割合（％）

	羽田発		羽田着	発着平均
パターン	構成比	パターン	構成比	構成比
復路(入込)	35.8%	往路(入込)	39.9%	37.9%
往路	55.7%	復路	52.3%	54.0%
回遊	7.6%	回遊	5.6%	6.6%
不明	0.9%	不明	2.2%	1.6%
合計	100.0%	合計	100.0%	100.0%

資料：平成11年度 航空旅客動態調査」

羽田空港国内線旅客に占める、A地域を出発地、目的地とする旅客の割合（％）

地域	発	着	発着平均
東京都	41.6%	68.2%	55.6%
新潟県	0.5%	0.3%	0.4%
茨城県	3.9%	1.3%	2.5%
栃木県	1.7%	1.6%	1.6%
群馬県	2.1%	1.0%	1.5%
埼玉県	11.0%	2.6%	6.6%
千葉県	12.1%	9.4%	10.7%
神奈川県	21.9%	8.8%	15.0%
山梨県	0.7%	0.9%	0.8%
長野県	0.8%	0.8%	0.8%
静岡県	1.6%	1.5%	1.5%
その他・不明	2.1%	3.6%	2.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

資料：平成11年度 航空旅客動態調査」

対象地域以外に居住する旅客の訪問地別宿泊率（％）

訪問地	発	着	発着平均
東京都	88.7%	78.4%	82.0%
新潟県	96.9%	100.0%	98.1%
茨城県	96.8%	94.8%	96.3%
栃木県	95.5%	96.8%	96.2%
群馬県	97.5%	94.8%	96.6%
埼玉県	90.0%	86.9%	89.4%
千葉県	89.4%	93.6%	91.3%
神奈川県	87.5%	90.2%	88.3%
山梨県	99.2%	100.0%	99.7%
長野県	98.7%	98.8%	98.8%
静岡県	96.7%	96.9%	96.8%
その他・不明	98.4%	99.7%	99.3%
合計	89.8%	83.1%	86.3%

資料：平成7年度 航空旅客動態調査」

対象地域訪問者 1 人あたり宿泊費等（円 / 人）

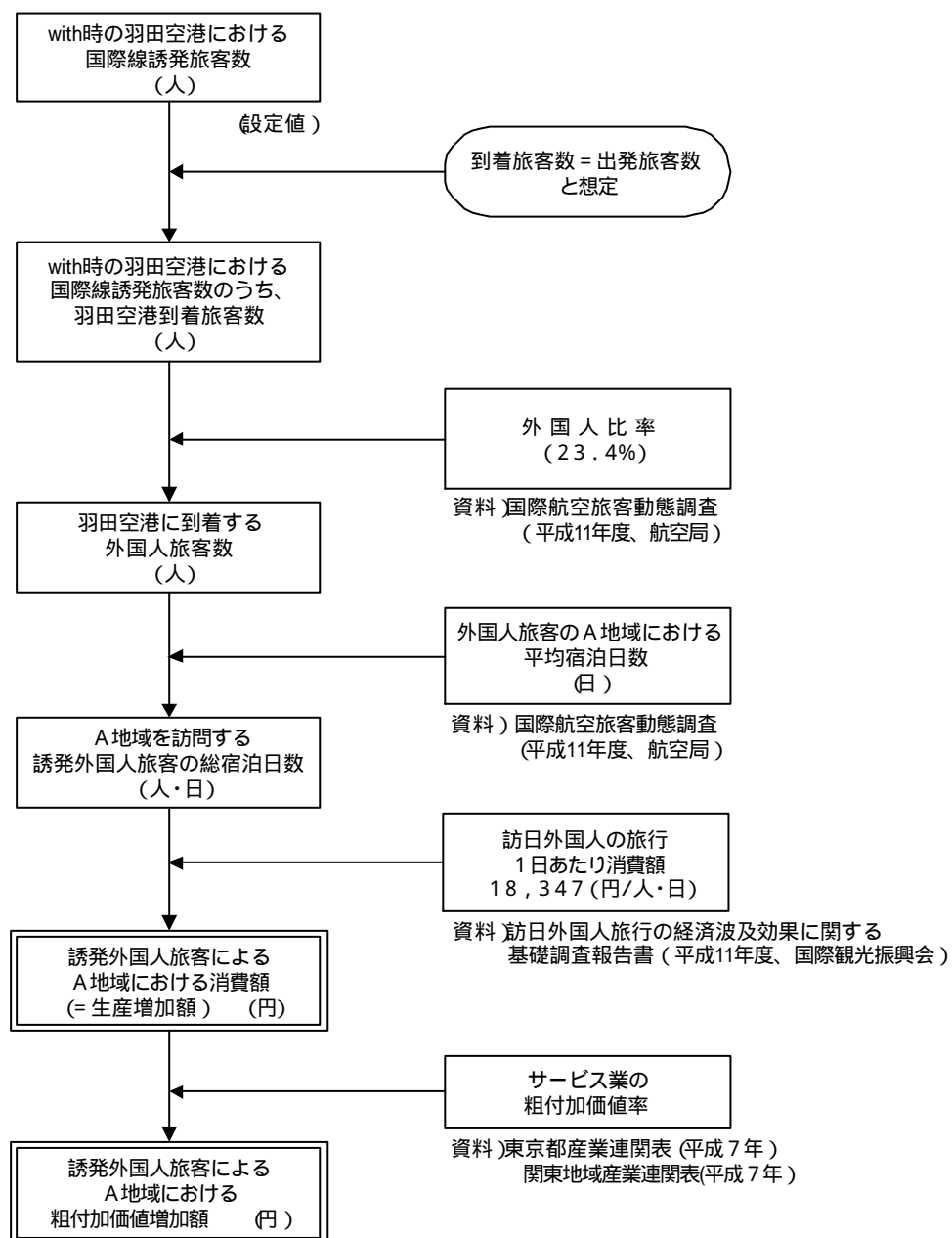
【国内旅行費用の推定】

1 回の旅行費用は、『平成 1 2 年度観光の実態と志向』（（社）日本観光協会）の宿泊観光旅行の費用（全国平均）を用いて、24,800 円（交通費及び土産代除く。）とした。

オ．外国人の消費

- ・ 誘発需要、および転換需要によりサービス業において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 羽田空港を利用して海外から訪問する外国人旅客が各対象地域において消費する宿泊費、飲食費等の消費額を計測する。
- ・ 誘発需要に関しては、「対象地域を訪問する外国人旅客」に、「平均宿泊日数」、および「1日あたり平均消費額」を乗じることにより計測する。
- ・ 転換需要に関しては、外国人が帰国時に宿泊するホテルが without 時に利用する成田空港周辺から羽田空港周辺へとシフトすると想定。従って、外国人1泊分に伴う生産額が、千葉県から東京都にシフトすることとする。

図 外国人の消費の計測フロー



外国人旅客のA地域における平均宿泊日数（日）

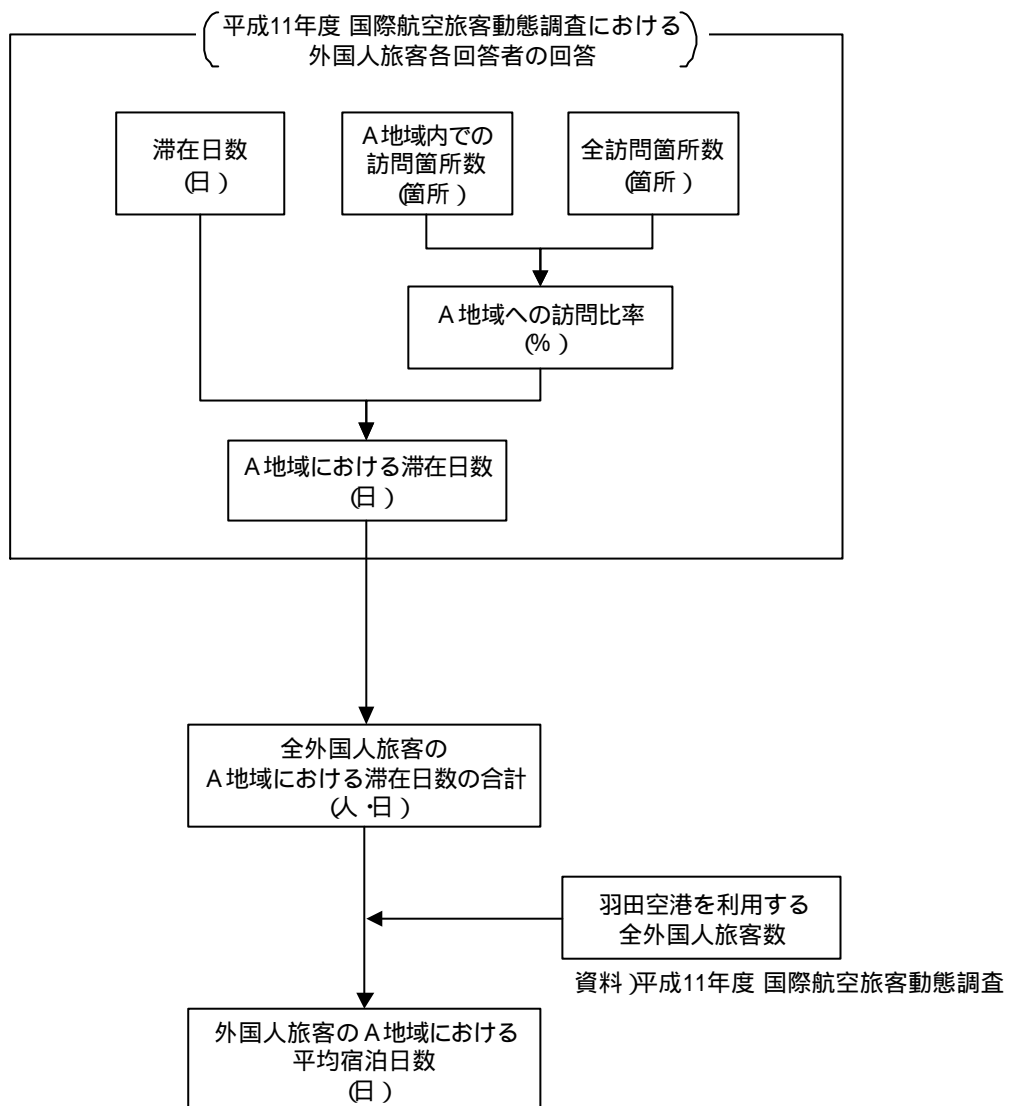
	宿泊日数	シェア
東京	4.648	48.1%
空港周辺	0.384	4.0%
神奈川	1.109	11.5%
静岡	0.331	3.4%
栃木	0.198	2.0%
新潟	0.174	1.8%
その他	2.818	29.2%
合計	9.662	100.0%

資料 国際航空旅客動態調査
成田空港出国外国人を対象

訪日外交人の旅行1日あたり消費額（円/人・日）

『訪日外国人旅客の経済波及効果に関する基礎調査報告書』（平成12年3月 国際観光振興会）によると、訪日外国人の旅行1泊あたり消費額は18,347円（平成11年度）である。

図「外国人旅客のA地域における平均宿泊日数」の計測フロー



なお、「外国人旅客のA地域における平均宿泊日数」は、以下の考え方にしたがって計測する。

国際航空旅客動態調査では、滞在日数や訪問地に関する質問項目はあるが、各訪問地にどれだけの期間滞在したかは不明である。従って、回答者が滞在日数8日、訪問地が、東京、大阪、名古屋の3箇所であるような場合には、東京には滞在期間の1/3である2.7日(=8日×1/3箇所)滞在したと仮定する。最後に、全旅客数で割ることによって旅客1人当たりの平均的な地域別宿泊日数を算出する。

$$\begin{aligned} & \text{A地域平均宿泊日数} \\ & = \left\{ (\text{滞在日数} \times \text{A地域訪問箇所数} / \text{全訪問箇所数}) \right. \\ & \quad \left. \div \text{全外国人旅客数} \right\} \end{aligned}$$

注1) A地域が東京都の場合の「A地域訪問箇所数」は東京都内、あるいは成田空港周辺への訪問箇所数の合計とする(成田空港利用者の成田空港周辺地域への訪問は帰国時の前泊とみなすと、羽田再拡張時には同様の比率で羽田空港周辺に前泊すると想定されるため)。

注2) 成田空港利用者実績をもとに想定する。

(参考) 「外国人旅客のA地域における平均宿泊日数」の計測イメージ

← 国際航空旅客動態調査個票 →												
	滞在日数 (日)	訪問地								A地域への 訪問比率	行動パターンが同一と想定される 外国人旅客のA地域における 宿泊日数の合計	
		A地域		B地域		C地域		D地域				
外国人サンプル	1	8								1/4	8 × 1/4 = 2	
	2	6								2/4	6 × 2/4 = 3	
	3	10								0/2	10 × 0/2 = 0.5	
	4	6								1/3	6 × 1/3 = 2	
	5	12								1/2	12 × 1/2 = 6	
	1000	8								1/4	8 × 1/4 = 2	
合計	-	-	-								-	8,000

$$\text{平均宿泊日数} = \frac{8,000 \text{ (人・日)}}{1,000 \text{ (人)}} = 8 \text{ (日)}$$

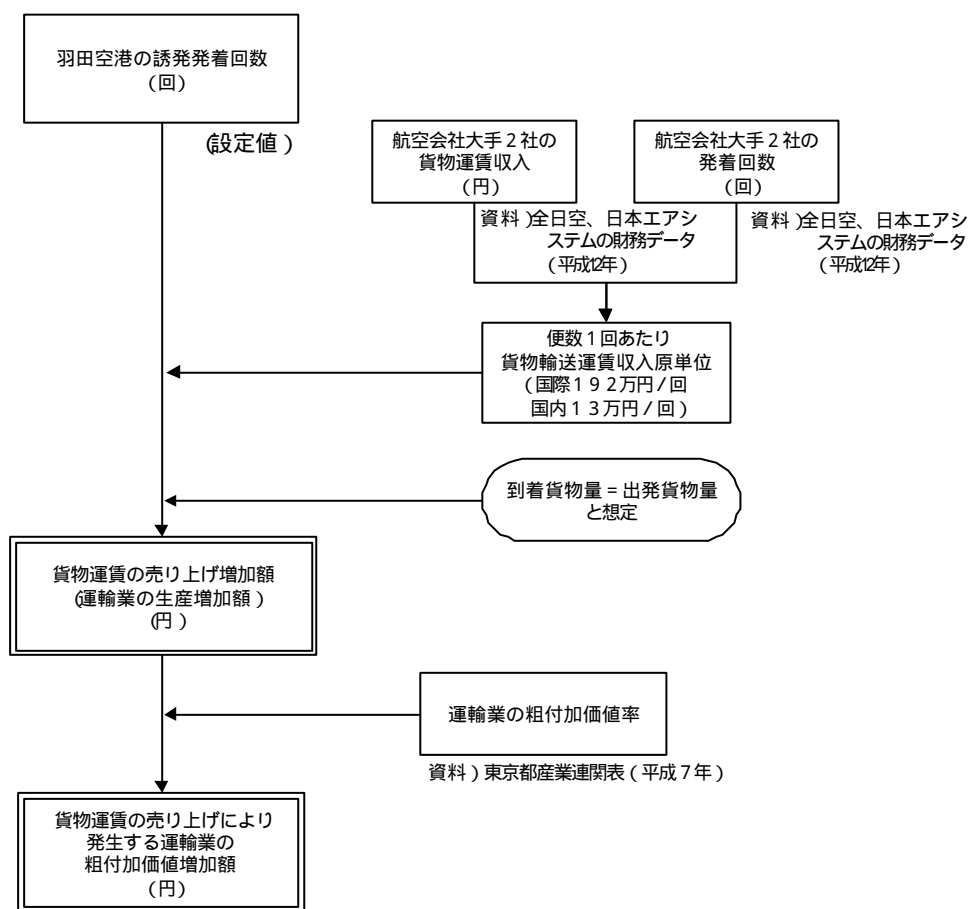
貨物関連

カ．貨物輸送運賃の売り上げ

- ・ 誘発需要により航空運輸業において新たに発生する直接効果を計測する。
- ・ 羽田空港発便を利用する貨物を輸送する場合に、荷主が航空会社に支払う輸送運賃の売り上げの増加分を計測する。
- ・ 誘発需要に関しては、貨物運賃の売り上げ収入は、出発地側の空港所在地に帰属すると想定して計測する。すなわち、発貨物の運賃は羽田空港（東京都）に帰属し、着貨物の運賃は相手空港に帰属するものとし、出発貨物と到着貨物は同量と想定する。
- ・ 転換需要については、国内線分については計上しないが、国際線については成田空港からの転換需要により発生する効果は羽田空港において誘発需要が発生した場合の効果と同等であることから、誘発需要と同様の方法で効果計測を行う。

図 貨物輸送運賃の売り上げの計測フロー

（国内線・国際線共通）



便数 1 回あたり貨物輸送運賃収入原単位

(千円/回)

(参考値)

	ANA&JAS	ANA	JAS
国際	1,916	2,070	1,071
国内	131	138	121

(注)貨物収入 + 郵便収入

(注)羽田空港では、将来的にはフレーター便(貨物専用便)は就航しないと想定し、現在、ペリー便のみを取り扱っている ANA、JASを対象とした。

(注)ANA&JASは貨物量による加重平均

出典：全日本空輸(株)有価証券報告書」

出典：「(株)日本エアシステム有価証券報告書」

2) 税収への効果の計測方法

税収への効果は、計測された粗付加価値額への効果、および我が国全体の粗付加価値額と各種税金の比率により計測を行った。

なお、税率は、平成 11 年度の実績より以下のように設定した。

(参考)

所得税率 = 所得税 / (雇用所得者 + 家計へ入る配当) = 5.4%

法人税率 = 法人税 / (営業余剰 - 家計へ入る配当) = 10.2%

間接税に占める国税率 = 間接税のうち国税 / 間接税 = 51.5%

個人住民税率 = 個人住民税(都道府県) / (雇用所得者 + 家計へ入る配当)
= 0.9%

法人住民税率 = 法人住民税(都道府県) / (営業余剰 - 家計への配当)
= 0.7%

事業税率(都道府県) = 事業税 / (営業余剰 - 家計への配当) = 4.3%

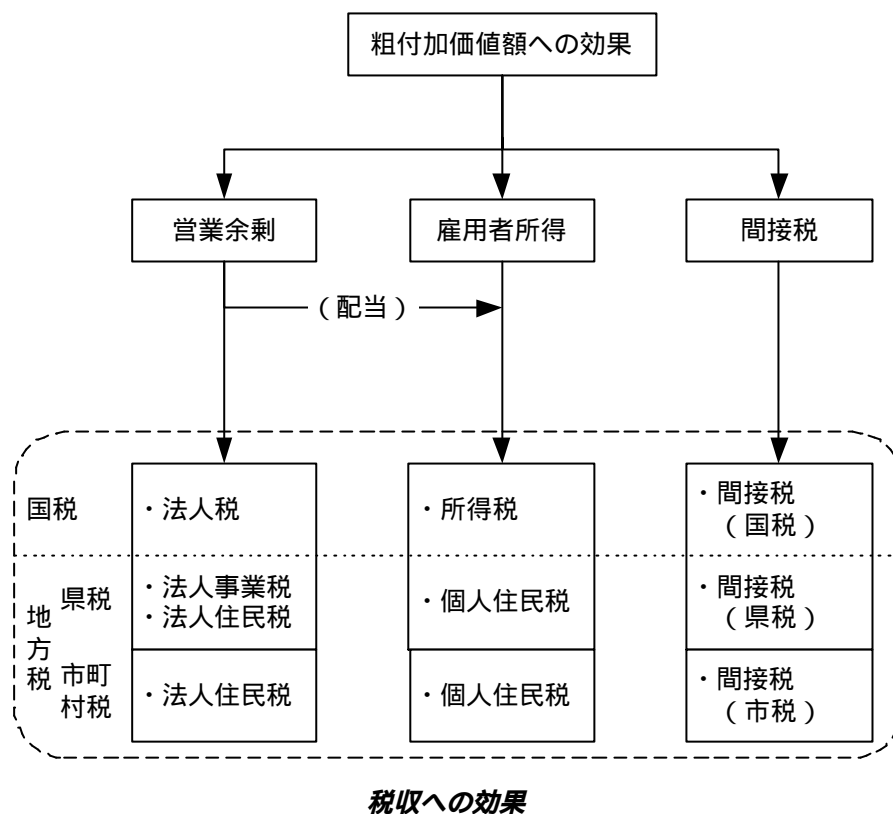
間接税に占める都道府県税率 = 間接税のうち都道府県税 / 間接税 = 18.5%

個人住民税率 = 個人住民税(市町村) / (雇用所得者 + 家計へ入る配当)
= 3.3%

法人住民税率 = 法人住民税(市町村) / (営業余剰 - 家計への配当) = 3.8%

間接税に占める市町村税率 = 間接税のうち市町村税 / 間接税 = 30.0%

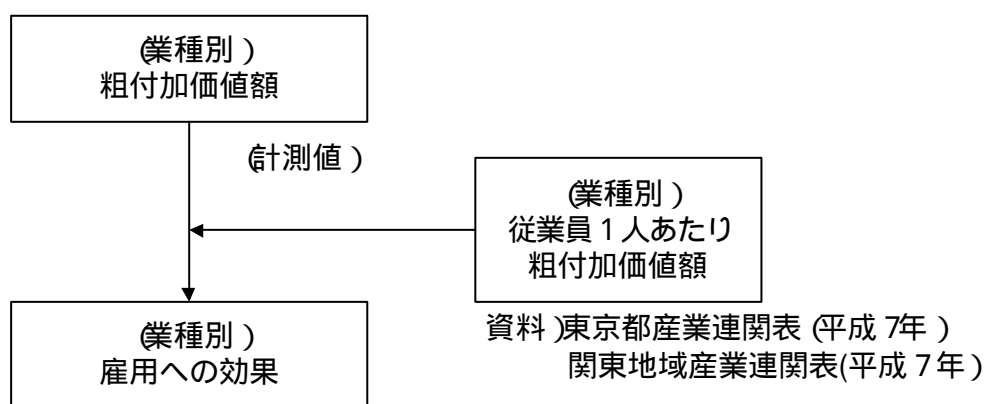
図 税収への効果の計測フロー



3) 雇用への効果の計測方法

雇用への効果は、計測された粗付加価値額への効果（産業別の粗付加価値額）及び従業員1人当たり粗付加価値額より計測を行った。

図 雇用効果の計測フロー



(3)波及効果の計測方法

1)生産額・粗付加価値額への波及効果の計測方法

東京都への波及効果の考え方

- ・ 東京都の直接効果（生産増加額）から輸入分を除いた分を最終需要として、東京都産業連関表を用いて、東京都への波及効果を計測する。

対象地域（1都10県）への波及効果の考え方

- ・ 各都県別の直接効果（生産増加額）から移輸入分を除いた分を最終需要として、関東地域産業連関表を用いて、対象地域への波及効果を計測する。

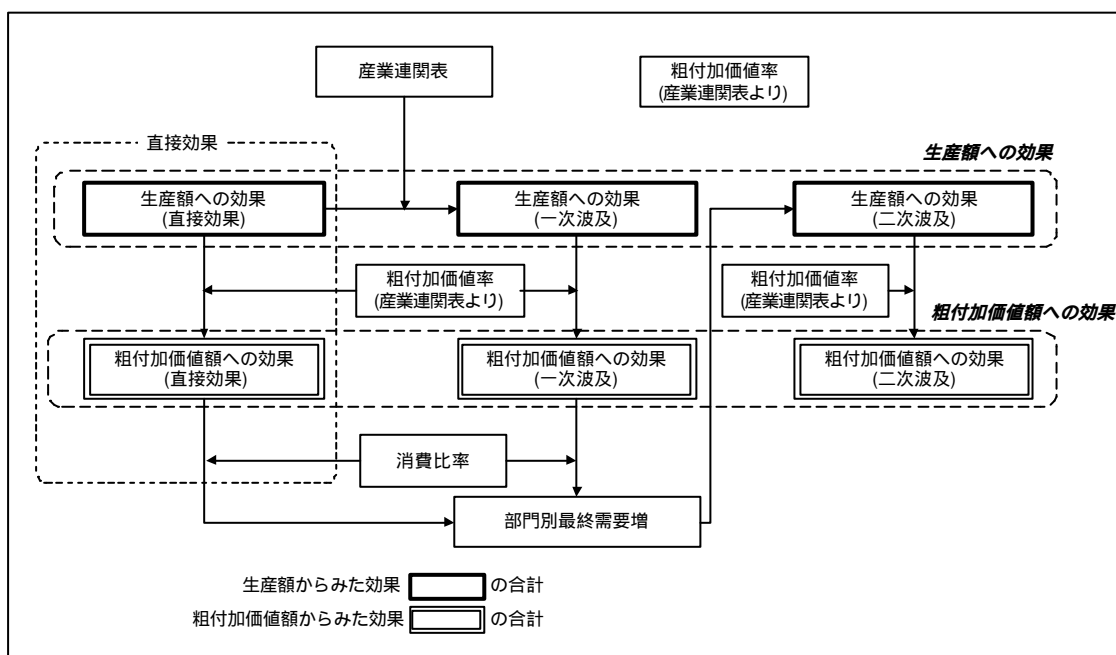
東京都以外の県における波及効果の考え方

- ・ の計測結果より の計測結果を差し引くことによって算出される東京以外の対象地域における波及効果を、東京を除く対象地域各県（10県）の直接効果で案分して計測する。

2) 税収への効果の計測方法及び雇用への効果の計測方法

直接効果における計測方法と同様である。

図 波及効果の計測フロー



4 . 効果の計測結果

(1) まとめ

表 経済波及効果計測結果（総括表）

国内線のみを導入するケース

(単位 : 億円、人)

	生産額増加			税収増加	雇用増加
	直接効果	波及効果	計		
東京都	3,458.3	3,112.8	6,571.1	156.8	45,384
埼玉県	73.7	152.5	226.1	16.9	7,106
千葉県	27.1	56.1	83.2	6.2	2,614
神奈川県	159.1	329.4	488.5	36.5	15,351
その他	87.5	181.2	268.8	20.1	8,446
対象地域計	3,805.7	3,832.0	7,637.6	236.5	78,901

国際線を年間 3万回導入するケース

(単位 : 億円、人)

	生産額増加			税収増加	雇用増加
	直接効果	波及効果	計		
東京都	5,587.0	5,101.7	10,688.7	248.7	75,125
埼玉県	64.8	137.7	202.5	14.9	6,152
千葉県	21.6	45.9	67.5	5.0	2,052
神奈川県	305.7	650.3	956.0	70.2	29,044
その他	191.4	407.0	598.4	43.9	18,180
対象地域計	6,170.5	6,342.7	12,513.1	382.7	130,552

(注)対象地域とは、東京都、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県の1都10県。

端数処理の関係で計算が合わないところがある。

(2) 直接効果(生産額増加)の計測結果

表 直接効果計測結果(効果項目別)

国内線のみを導入するケース

(億円)

	空港関連	アクセス	航空券	宿泊観光	外国人	貨物輸送	合計
東京都	829.4	100.3	1,966.7	491.0	0.0	70.9	3,458.3
埼玉県	0.0	11.0	-0.8	63.3	0.0	0.0	73.5
千葉県	-90.4	19.2	-6.8	105.0	0.0	0.0	26.9
神奈川県	0.0	17.8	-1.3	142.6	0.0	0.0	159.1
その他	-33.0	28.8	-4.4	96.5	0.0	0.0	88.9
対象地域計	706.0	177.1	1,953.4	898.4	0.0	70.9	3,805.7

国際線を年間3万回導入するケース

(億円)

	空港関連	アクセス	航空券	宿泊観光	外国人	貨物輸送	合計
東京都	869.5	113.7	3,111.6	367.6	784.2	340.5	5,587.0
埼玉県	0.0	17.9	-0.2	47.4	0.0	0.0	65.0
千葉県	-79.0	27.1	-5.4	78.6	0.0	0.0	21.3
神奈川県	0.0	26.9	-0.8	106.7	172.8	0.0	305.6
その他	-30.3	43.1	-3.1	72.3	109.5	0.0	191.6
対象地域計	760.2	228.7	3,102.1	672.6	1,066.5	340.5	6,170.5

(注)対象地域とは、東京都、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県の1都10県。

端数処理の関係で計算が合わないところがある。

(3) 経済波及効果の計測結果

1) 東京都への経済波及効果

(東京都、業種別効果)

表 経済波及効果の計測結果(東京都帰着分)

Case		国内線のみを導入するケース															
地域		東京都															
(単位: 億円、人)																	
	生産額増加			粗付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加							
	直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果						
		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)					
1	農林水産業	0.0	1.2	2.1	3.3	0.0	0.6	1.1	1.7	0.0	0.0	0.1	0.1	0	40	73	113
2	鉱業	0.0	0.5	0.1	0.6	0.0	0.3	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0	19	4	23
3	製造業	0.0	181.9	102.5	284.4	0.0	68.2	39.8	108.0	0.0	3.6	2.3	5.8	0	3,830	845	4,675
4	建設	0.0	50.0	23.4	73.4	0.0	24.6	11.5	36.1	0.0	0.9	0.4	1.3	0	422	198	620
5	電力・ガス・水	0.0	27.4	28.6	56.0	0.0	16.1	16.7	32.8	0.0	0.6	0.6	1.3	0	118	124	242
6	商業	55.2	126.4	198.4	380.1	33.8	77.9	122.0	233.8	1.4	3.4	5.2	10.0	595	1,361	2,136	4,092
7	金融・保険	1.3	329.2	121.1	451.6	0.8	193.0	71.0	264.8	0.0	9.9	3.7	13.6	6	1,393	512	1,911
8	不動産	335.3	97.4	319.7	752.3	226.7	66.6	216.7	509.9	16.1	4.7	15.4	36.3	473	137	451	1,061
9	運輸	2,185.1	259.9	77.9	2,522.9	937.7	127.6	34.2	1,099.4	39.4	5.8	1.5	46.7	14,153	1,683	505	16,341
10	通信・放送	0.0	74.9	41.9	116.8	0.0	45.7	25.6	71.3	0.0	1.7	1.0	2.7	0	271	151	422
11	公務	0.0	3.6	3.7	7.2	0.0	2.1	2.1	4.2	0.0	0.1	0.1	0.1	0	19	19	38
12	サービス	881.3	621.1	420.0	1,922.4	384.4	297.8	200.9	883.1	16.8	13.5	8.5	38.9	7,311	5,126	3,409	15,846
	合計	3,458.3	1,773.4	1,339.4	6,571.1	1,583.4	920.5	741.7	3,245.6	73.8	44.4	38.7	156.8	22,538	14,419	8,427	45,384

Case		国際線を3万回導入するケース															
地域		東京都															
(単位: 億円、人)																	
	生産額増加			粗付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加							
	直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果						
		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)					
1	農林水産業	0.0	2.0	3.5	5.5	0.0	1.0	1.8	2.8	0.0	0.1	0.1	0.2	0	70	120	190
2	鉱業	0.0	0.8	0.2	0.9	0.0	0.6	0.1	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0	32	7	39
3	製造業	0.0	305.9	168.8	474.7	0.0	114.6	65.6	180.2	0.0	6.0	3.7	9.7	0	6,380	1,387	7,767
4	建設	0.0	69.3	38.6	107.9	0.0	34.1	19.0	53.1	0.0	1.3	0.7	2.0	0	587	326	913
5	電力・ガス・水	0.0	45.4	47.1	92.5	0.0	26.7	27.5	54.2	0.0	1.0	1.1	2.1	0	196	203	399
6	商業	56.5	208.6	326.8	591.9	34.6	128.5	201.0	364.1	1.4	5.5	8.6	15.6	608	2,246	3,518	6,372
7	金融・保険	1.4	522.3	199.5	723.2	0.8	306.2	117.0	424.0	0.0	15.7	6.0	21.8	6	2,210	844	3,060
8	不動産	335.1	149.7	526.5	1,011.3	226.5	102.0	356.9	685.4	16.1	7.3	25.4	48.7	473	211	743	1,427
9	運輸	3,644.2	430.8	128.4	4,203.4	1,563.5	211.6	56.3	1,831.7	65.7	9.7	2.4	77.8	23,604	2,790	831	27,225
10	通信・放送	0.0	125.3	69.0	194.3	0.0	76.5	42.1	118.6	0.0	2.9	1.6	4.5	0	453	250	703
11	公務	0.0	6.1	6.1	12.2	0.0	3.5	3.5	7.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0	32	32	64
12	サービス	1,549.9	1,029.2	691.9	3,270.9	676.0	494.8	331.0	1,501.8	29.6	22.5	14.1	66.1	12,856	8,495	5,615	26,966
	合計	5,587.0	2,895.5	2,206.2	10,688.7	2,501.7	1,500.3	1,221.7	5,223.7	112.8	72.2	63.7	248.7	37,547	23,702	13,876	75,125

* 税収は都道府県税

(東京都、税収効果内訳)

表 税収効果の計測結果(東京都帰着分)

Case		国内線のみを導入するケース			
地域		東京都			
(単位:億円)					
		直接効果	波及効果		合計
			(一次波及)	(二次波及)	
国税	所得税	46.7	30.2	20.1	97.1
	法人税	43.5	24.8	28.6	96.9
	間接税	51.5	30.2	23.6	105.2
	小計	141.8	85.2	72.3	299.2
都道府県税	個人住民税	26.7	17.3	11.5	55.5
	法人住民税	11.3	6.4	7.4	25.2
	事業税	17.2	9.8	11.3	38.4
	間接税	18.5	10.9	8.5	37.8
	小計	73.8	44.4	38.7	156.8
市町村税	個人住民税	26.7	17.3	11.5	55.5
	法人住民税	11.3	6.4	7.4	25.2
	間接税	30.0	17.6	13.7	61.3
	小計	68.0	41.3	32.6	141.9
合計		283.5	170.9	143.6	597.9

Case		国際線を3万回導入するケース			
地域		東京都			
(単位:億円)					
		直接効果	波及効果		合計
			(一次波及)	(二次波及)	
国税	所得税	77.4	49.3	33.1	159.9
	法人税	60.6	40.1	47.0	147.7
	間接税	80.3	49.3	38.8	168.4
	小計	218.3	138.7	119.0	476.0
都道府県税	個人住民税	44.2	28.2	18.9	91.3
	法人住民税	15.7	10.4	12.2	38.4
	事業税	24.0	15.9	18.6	58.5
	間接税	28.8	17.7	13.9	60.5
	小計	112.8	72.2	63.7	248.7
市町村税	個人住民税	44.2	28.2	18.9	91.3
	法人住民税	15.7	10.4	12.2	38.4
	間接税	46.8	28.7	22.6	98.1
	小計	106.8	67.3	53.8	227.8
合計		437.9	278.2	236.5	952.6

2) 対象地域の経済波及効果
(対象地域計、業種別効果)

表 経済波及効果計測結果(対象地域帰着分)

case		(単位:億円、人)															
国内線のみを導入するケース		対象地域計															
	地域	生産額増加			付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加						
		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果					
			(一次波及)	(二次波及)		合計	(一次波及)		(二次波及)	合計		(一次波及)	(二次波及)	合計			
1	農林水産業	0.0	10.0	29.4	39.4	0.0	5.7	16.8	22.6	0.0	0.4	1.3	1.8	0	345	1,008	1,353
2	鉱業	0.0	5.1	1.9	7.0	0.0	2.7	1.0	3.6	0.0	0.1	0.1	0.2	0	210	76	286
3	製造業	0.0	467.4	381.0	848.4	0.0	185.6	138.9	324.5	0.0	12.8	9.4	22.2	0	24,695	8,400	33,095
4	建設	0.0	57.4	21.1	78.5	0.0	26.1	9.6	35.7	0.0	1.1	0.4	1.5	0	496	178	664
5	電力・ガス・水	0.0	97.5	59.4	156.9	0.0	56.3	34.0	90.3	0.0	2.7	1.6	4.4	0	423	257	680
6	商業	47.1	125.2	265.0	437.2	32.7	87.0	184.2	304.0	1.5	4.1	8.7	14.4	507	1,347	2,852	4,706
7	金融・保険	1.1	381.3	120.2	502.6	0.8	258.4	81.4	340.6	0.0	14.1	4.4	18.5	5	1,614	509	2,128
8	不動産	285.2	90.4	335.1	710.8	247.1	78.3	290.3	615.7	16.0	5.1	18.8	39.8	402	127	473	1,002
9	運輸	2,170.6	205.3	84.3	2,460.3	1,284.3	121.5	49.9	1,455.7	58.2	5.5	2.3	66.0	14,059	1,330	546	15,935
10	通信・放送	0.0	74.5	44.5	119.0	0.0	49.5	29.6	79.0	0.0	2.0	1.2	3.3	0	270	161	431
11	公務	0.0	28.8	4.8	33.6	0.0	19.8	3.3	23.1	0.0	0.6	0.1	0.7	0	150	25	175
12	サービス	1,301.6	454.8	487.5	2,243.9	661.8	259.0	288.0	1,208.9	38.2	11.8	13.8	63.8	10,797	3,736	3,913	18,446
	合計	3,805.7	1,997.8	1,834.1	7,637.6	2,226.7	1,149.7	1,127.0	4,503.4	114.0	60.5	62.1	236.5	25,770	34,733	18,398	78,901

case		(単位:億円、人)															
国際線を3万回導入するケース		対象地域計															
	地域	生産額増加			付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加						
		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果					
			(一次波及)	(二次波及)		合計	(一次波及)		(二次波及)	合計		(一次波及)	(二次波及)	合計			
1	農林水産業	0.0	18.4	48.2	66.6	0.0	10.5	27.6	38.1	0.0	0.8	2.2	3.0	0	630	1,654	2,284
2	鉱業	0.0	8.3	3.0	11.3	0.0	4.3	1.6	5.9	0.0	0.2	0.1	0.3	0	340	124	464
3	製造業	0.0	804.7	624.9	1,429.6	0.0	318.3	227.8	546.1	0.0	21.7	15.4	37.1	0	40,588	13,776	54,364
4	建設	0.0	87.5	34.6	122.1	0.0	39.8	15.7	55.5	0.0	1.7	0.7	2.3	0	740	293	1,033
5	電力・ガス・水	0.0	162.1	97.4	259.5	0.0	93.7	55.8	149.5	0.0	4.5	2.7	7.2	0	702	422	1,124
6	商業	49.2	217.4	434.6	701.3	34.2	151.2	302.2	487.5	1.6	7.2	14.3	23.1	530	2,340	4,678	7,548
7	金融・保険	1.2	623.3	197.1	821.5	0.8	422.3	133.6	556.6	0.0	23.0	7.3	30.3	5	2,638	834	3,477
8	不動産	290.9	147.6	549.5	988.1	252.0	127.9	476.0	855.8	16.3	8.3	30.8	55.3	410	208	775	1,393
9	運輸	3,403.0	329.5	138.3	3,870.8	2,013.4	195.0	81.8	2,290.3	91.3	8.8	3.7	103.9	22,041	2,134	896	25,071
10	通信・放送	0.0	126.5	73.0	199.5	0.0	84.0	48.5	132.5	0.0	3.5	2.0	5.5	0	458	264	722
11	公務	0.0	53.0	7.9	60.9	0.0	36.5	5.4	41.9	0.0	1.1	0.2	1.3	0	277	41	318
12	サービス	2,426.2	755.6	800.1	3,981.9	1,233.7	430.8	472.7	2,137.1	71.2	19.6	22.6	113.4	20,127	6,204	6,423	32,754
	合計	6,170.5	3,333.9	3,008.7	12,513.1	3,534.1	1,914.0	1,848.7	7,296.8	180.5	100.4	101.8	382.7	43,113	57,259	30,180	130,552

*: 税収は都道府県税

(注)対象地域とは、東京都、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県の1都10県。

端数処理の関係で計算が合わないところがある。

(対象地域計、税収効果内訳)

表 税収効果の計測結果(対象地域帰着分)

case	国内線のみを導入するケース				
地域	対象地域計				
(単位:億円)					
		直接効果	波及効果		合計
			(一次波及)	(二次波及)	
国税	所得税	63.2	33.2	28.0	124.4
	法人税	75.8	35.5	44.5	155.9
	間接税	78.5	50.5	47.0	176.0
	小計	217.4	119.3	119.5	456.3
都道府県税	個人住民税	36.1	19.0	16.0	71.1
	法人住民税	19.7	9.2	11.6	40.5
	事業税	30.0	14.1	17.6	61.7
	間接税	28.2	18.2	16.9	63.2
	小計	114.0	60.5	62.1	236.5
市町村税	個人住民税	36.1	19.0	16.0	71.1
	法人住民税	19.7	9.2	11.6	40.5
	間接税	45.7	29.4	27.4	102.5
	小計	101.5	57.7	54.9	214.1
合計		432.9	237.5	236.6	906.9

case	国際線を3万回導入するケース				
地域	対象地域計				
(単位:億円)					
		直接効果	波及効果		合計
			(一次波及)	(二次波及)	
国税	所得税	102.6	55.5	45.9	204.0
	法人税	118.1	59.0	73.0	250.2
	間接税	123.5	83.5	77.1	284.1
	小計	344.2	198.0	196.1	738.3
都道府県税	個人住民税	58.6	31.7	26.2	116.6
	法人住民税	30.7	15.3	19.0	65.0
	事業税	46.8	23.4	28.9	99.1
	間接税	44.4	30.0	27.7	102.1
	小計	180.5	100.4	101.8	382.7
市町村税	個人住民税	58.6	31.7	26.2	116.6
	法人住民税	30.7	15.3	19.0	65.0
	間接税	71.9	48.6	44.9	165.5
	小計	161.2	95.7	90.1	347.0
合計		685.9	394.1	388.0	1,468.0

3) 各都県別の経済波及効果一覧
(都県別)

表 経済波及効果計測結果

case	国内線のみを導入するケース
地域	対象地域

(単位: 億円、人)

	生産額増加			粗付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加						
	直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果					
		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)				
1 東京都	3,458.3	1,773.4	1,339.4	6,571.1	1,583.4	920.5	741.7	3,245.6	73.8	44.4	38.7	156.8	22,538	14,419	8,427	45,384
2 新潟県	4.2	2.7	5.9	12.8	7.7	2.8	4.6	15.1	0.5	0.2	0.3	1.0	39	244	120	402
3 茨城県	29.9	19.3	42.5	91.7	55.3	19.7	33.1	108.2	3.5	1.4	2.0	6.9	278	1,747	858	2,882
4 栃木県	13.9	9.0	19.8	42.7	25.7	9.2	15.4	50.3	1.6	0.6	0.9	3.2	129	813	399	1,341
5 群馬県	21.9	14.1	31.2	67.2	40.5	14.4	24.3	79.2	2.5	1.0	1.5	5.0	204	1,280	628	2,112
6 埼玉県	73.7	47.6	104.9	226.1	136.4	48.6	81.7	266.7	8.5	3.4	5.0	16.9	685	4,307	2,114	7,106
7 千葉県	27.1	17.5	38.6	83.2	50.2	17.9	30.1	98.1	3.1	1.3	1.8	6.2	252	1,584	778	2,614
8 神奈川県	159.1	102.8	226.6	488.5	294.7	105.0	176.4	576.1	18.4	7.4	10.7	36.5	1,480	9,304	4,567	15,351
9 山梨県	10.8	7.0	15.3	33.1	19.9	7.1	11.9	39.0	1.2	0.5	0.7	2.5	100	630	309	1,039
10 長野県	10.8	7.0	15.3	33.1	19.9	7.1	11.9	39.0	1.2	0.5	0.7	2.5	100	630	309	1,039
11 静岡県	-3.5	-2.2	-4.9	-10.7	-6.4	-2.3	-3.9	-12.6	-0.4	-0.2	-0.2	-0.8	-32.3	-203.1	-99.7	-335.2
12 対象地域計	3,805.7	1,997.8	1,834.1	7,637.6	2,226.7	1,149.7	1,127.0	4,503.4	114.0	60.5	62.1	236.5	25,770	34,733	18,398	78,901

case	国際線を3万回導入するケース
地域	対象地域

(単位: 億円、人)

	生産額増加			粗付加価値額増加			税収増加*			雇用者数増加						
	直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果		直接効果	波及効果					
		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)		(一次波及)	(二次波及)				
1 東京都	5,587.0	2,895.5	2,206.2	10,688.7	2,501.7	1,500.3	1,221.7	5,223.7	112.8	72.2	63.7	248.7	37,547	23,702	13,876	75,125
2 新潟県	31.5	23.7	43.3	98.5	55.7	22.3	33.9	111.9	3.7	1.5	2.1	7.2	301	1,812	880	2,993
3 茨城県	26.3	19.7	36.1	82.1	46.5	18.6	28.2	93.3	3.0	1.3	1.7	6.0	250	1,510	734	2,494
4 栃木県	41.4	31.1	57.0	129.5	73.3	29.4	44.5	147.2	4.8	2.0	2.7	9.5	395	2,383	1,158	3,935
5 群馬県	19.3	14.5	26.5	60.2	34.1	13.7	20.7	68.4	2.2	0.9	1.3	4.4	184	1,107	538	1,829
6 埼玉県	64.8	48.7	89.1	202.5	114.6	45.9	69.6	230.1	7.5	3.1	4.2	14.9	618	3,725	1,810	6,152
7 千葉県	21.6	16.2	29.7	67.5	38.2	15.3	23.2	76.7	2.5	1.0	1.4	5.0	206	1,242	603	2,051
8 神奈川県	305.7	229.8	420.5	956.0	541.0	216.8	328.5	1,086.3	35.4	14.8	20.0	70.2	2,917	17,584	8,543	29,044
9 山梨県	11.1	8.3	15.2	34.7	19.6	7.9	11.9	39.4	1.3	0.5	0.7	2.5	106	638	310	1,053
10 長野県	10.5	7.9	14.4	32.8	18.6	7.4	11.3	37.3	1.2	0.5	0.7	2.4	100	604	293	998
11 静岡県	51.3	38.6	70.6	160.6	90.8	36.4	55.2	182.4	6.0	2.5	3.4	11.8	490	2,953	1,435	4,878
12 対象地域計	6,170.5	3,333.9	3,008.7	12,513.1	3,534.1	1,914.0	1,848.7	7,296.8	180.5	100.4	101.8	382.7	43,113	57,259	30,180	130,552

*: 税収は都道府県税

(参考) 直接効果の効果項目と効果計測に際して対象とする需要の関係

直接効果の効果項目と効果計測に際して対象とする需要の関係は以下の通りである。

表 直接効果の効果項目と効果計測に際して対象とする需要の関係

効果項目	旅客					貨物					(参考) 効果発生元	
	国際		国内			国際		国内			居羽田空 港背後 企業	居相手空 港背後 企業
	誘発	転換 (他空 成田港)	誘発	他空 港	他交 通機 関	誘発	転換 (他空 成田港)	誘発	他空 港	他交 通機 関		
ア 空港関連産業の売り上げ		*2			×					×		
イ 交通アクセス消費		*1*2				-	-	-	-	-		
ウ 航空券の売り上げ	*1	×				-	-	-	-	-		×
エ 国内旅行に伴う消費	-	-		×	×	-	-	-	-	-	×	
オ 外国人の消費		*2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
カ 貨物輸送運賃の売り上げ	-	-	-	-	-		×		×	×		×

(凡例)

- : 計測対象とする
 - : 効果の発生に関連しないための計測対象外とする
 - ×
- × : 効果がキャンセルアウトされたり、あるいは旅客の行動が with ケース、without ケースで変化しないため等により効果が発生しないと想定し、計測対象外とする。

(留意事項)

- *1 : 日本人のみ対象。(外国人は「5.外国人」で対象としている)
- *2 : 国際線の成田空港からの転換需要により発生する効果は羽田空港において誘発需要が発生した場合の効果と同等であることから、誘発需要と同様の方法で効果計測を行う。

国際線に関しては、成田空港から羽田空港への転換需要により発生する効果 (- 1 成田空港の需要減少の効果、 - 2 羽田空港の需要増加の効果) のみならず、成田空港における誘発需要による効果についても想定される。

ここで、with ケース、without ケースで転換需要および誘発需要の出発地・目的地が同一であると想定すれば、成田空港の需要の変化による効果の総計(= 「 - 1 」 + 「 」)は、キャンセルアウトされる。

したがって、 - 2 については、羽田空港において誘発需要が発生した場合と同様の方法で計測を行う。