

関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 概要

■ 内容

関西国際空港へのアクセス改善による影響を把握するため、高速アクセスが実現した場合の関空利用者の増減についての感度分析を行った。

■ 関西国際空港の空港アクセスの現況

- ・空港アクセス費用及び時間で見ると関空の背後圏人口は、伊丹や神戸の背後圏に比べ小さい。
- ・国際線については、近畿圏以外においても、中国、四国、中部地方といった関空へ陸路で移動する地域の需要が多い。

空港背後圏人口(アクセス費用・時間最小)

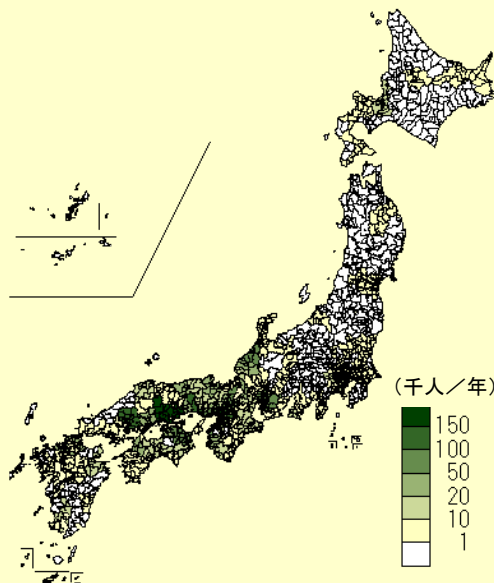
国際線旅客需要(日本人旅客)

アクセス費用最小 (千人)	関空	2,169
	伊丹	13,625
	神戸	5,108

アクセス時間最小 (千人)	関空	4,894
	伊丹	11,555
	神戸	4,454

■ 関西国際空港
■ 伊丹空港
■ 神戸空港

関空	4,894
伊丹	11,555
神戸	4,454



注) 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県が対象
注) 公共交通によるアクセス費用および時間が最小となる空港をゾーン毎に分け、該当ゾーンの人口を集計

【分析の概要】

- ・2011年10月時点の人口、GDP、交通サービス水準等を設定。
- ・現況の交通ネットワーク(2011年10月時点)をベースに、2012年3月時点で事業化済みの整備新幹線区間、高速自動車国道を追加(中央リニアは未反映)。
- ・大阪都心部から関空までの高速アクセス交通機関の導入を仮定。
- ・高速アクセス交通機関の始点(新大阪・大阪・なんば)、所要時間、運賃を変えて分析を実施。

■ 関空利用者に対する影響

- ・今回設定したサービス水準(運賃・所要時間)では、最大で年間約500万人(+32%)の関空利用者の増加が見込まれる。
- ・アクセス所要時間の短縮に比べ、アクセス運賃の低減が関空利用者の増加に与える効果が高いことが分かった。

高速アクセス導入による関空旅客増加数(国内線+国際線)(千人/年)

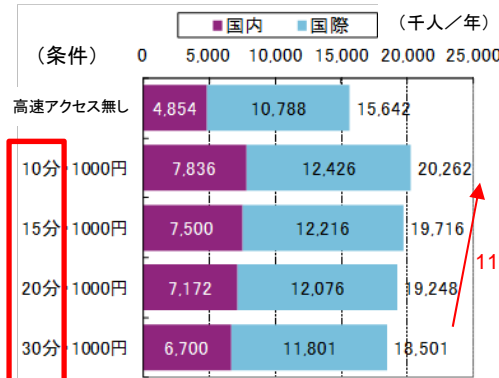
※高速アクセス無しの場合(15,642千人)からの増加量

始点:大阪

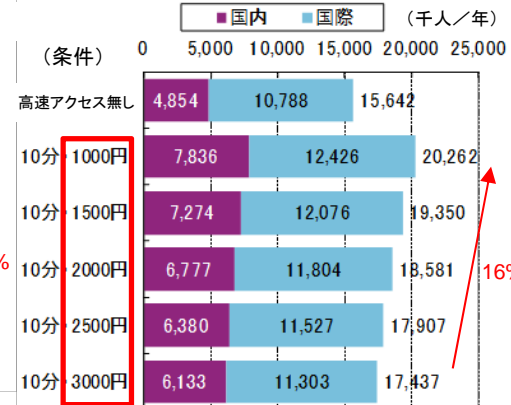
所要時間 運賃	10分	15分	20分	30分
500円	-	5,055	4,544	3,580
1000円	4,620	4,074	3,606	2,859
1500円	3,709	3,284	2,881	2,160
2000円	2,939	2,518	2,203	1,635
2500円	2,265	-	-	-
3000円	1,795	-	1,260	960

～感度分析結果～

所要時間の変化(運賃1,000円に固定)



運賃の変化(所要時間10分に固定)



関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 概要

■ 分析結果の深度化（所要時間10分のケース）

国内線/国際線共通

●居住地別の分析では、高速アクセスを導入した場合、近畿圏外居住者の関空利用者増加率に大きな影響を与える。

国内線

●特に仕事目的の関空利用者増に寄与し、近畿圏内の鉄道ネットワークの影響から、大阪を始点とした場合の関空利用者増が最も大きい。

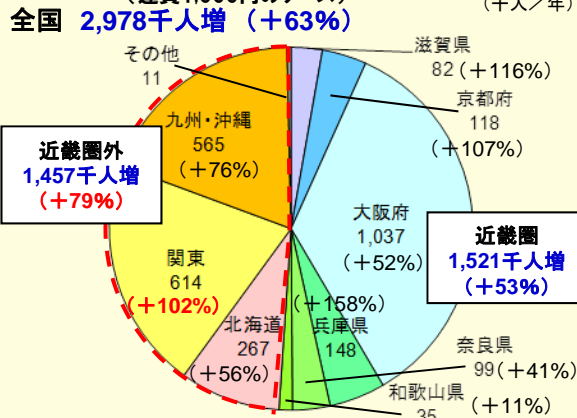
国際線

●航空経路の選択肢が限られるため、目的地別の分析では、高速アクセスの導入は、近距離路線（中国・韓国等）に比べ、長距離路線（北米、ヨーロッパ、オセアニア）の旅客増加により大きな影響を与える。

●高速アクセス導入により、中部・中国地方のソウルランジット利用者を中心に、約5千人～2万人が関空に転換し、拠点空港化に寄与する。

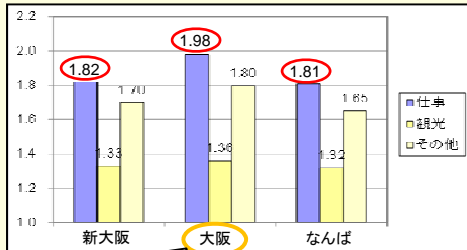
●近畿圏外（中部・中国地方居住者）の新幹線利用客の乗り換え利便性が高いことから、新大阪を始点とした場合の関空利用者増が最も大きい。

国内線 居住地別の関空利用者の増加(始点大阪)
(運賃1,000円のケース) (千人/年)



旅行目的別の関空需要増加率(始点別)

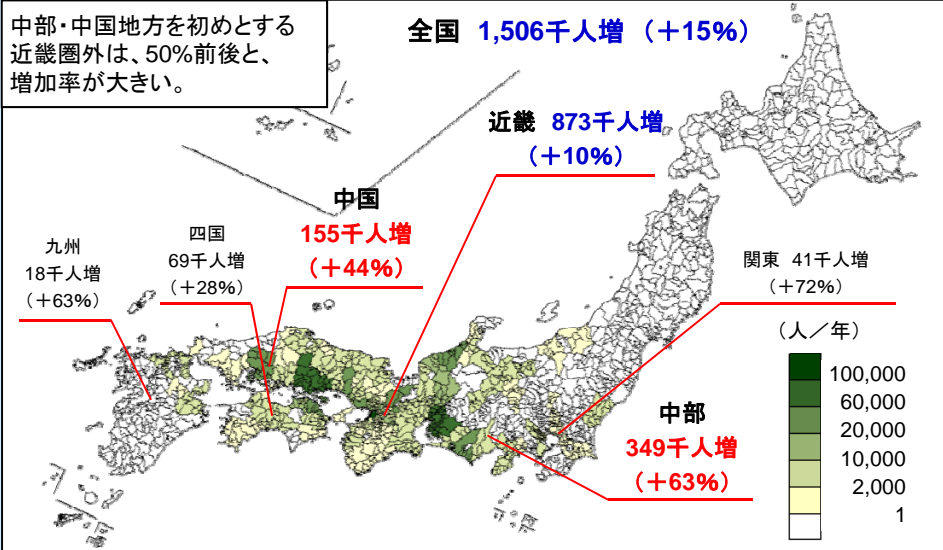
(運賃1,000円のケース) ※高速アクセス無しを1.0とする



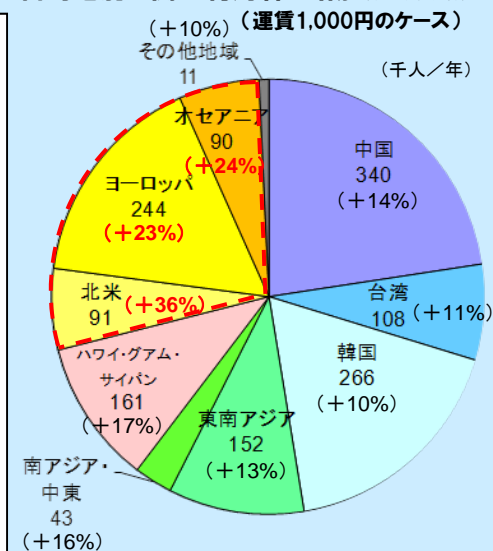
基礎需要の大きい大阪府・兵庫県からの需要を、最も取り込むことができる

国際線 居住地別の関空利用者の増加(受益範囲)(始点大阪)(運賃1,000円のケース)

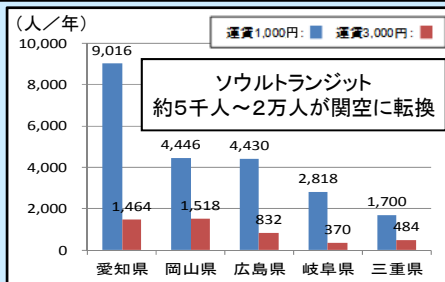
中部・中国地方を初めとする近畿圏外は、50%前後と、増加率が大きい。



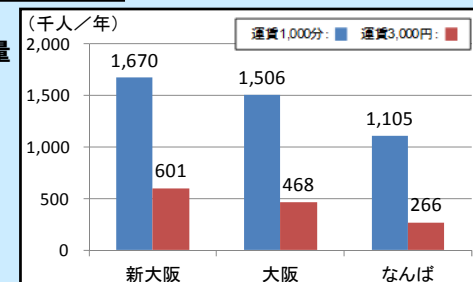
目的地別の関空利用者の増加(始点大阪)



居住地別のソウルランジット旅客減少量(始点大阪)



始点別の関空需要増加量

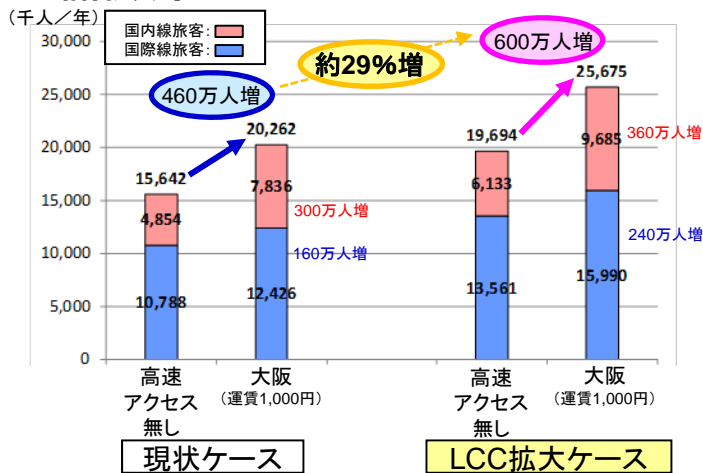


関西国際空港高速アクセスに関する検討調査 概要

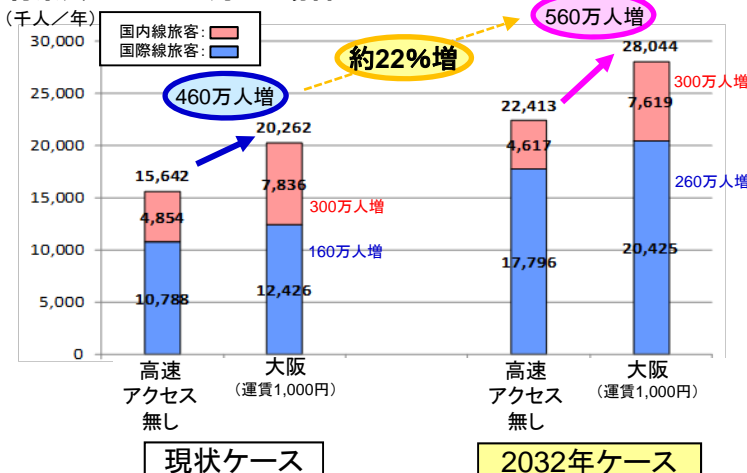
■ 将来人口・GDP、LCC路線拡大などを考慮した場合の感度分析結果（所要時間10分のケース）

- ・LCC路線が拡大した想定では、現状ケースに比べ、高速アクセス導入時の関空利用者増への効果が、29%程度増加すると見込まれる。
- ・将来人口・GDPを用いた場合、アジア諸国のGDPの成長に伴い、現状ケースに比べ、高速アクセス導入時の関空利用者増への効果が、22%程度増加すると見込まれる。
- ・高速アクセスの運賃低下に伴い、LCC路線のみが就航している都道府県を居住地／旅行先とする関空利用者が大幅に増加すると見込まれる。

LCC路線拡大時



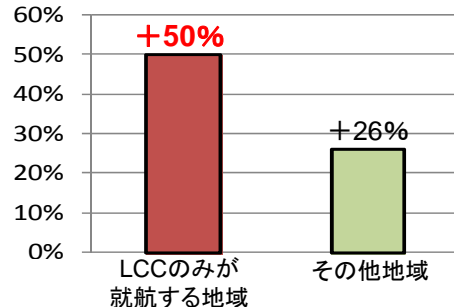
将来人口・GDPを用いた場合



LCC就航路線の旅客増 (現状ケース:国内線旅客)



高速アクセスの運賃低下による旅客数増加率



2012年4月時点で、関空からLCCのみが就航している地域(長崎県・鹿児島県)

現状ケース: 2011年10月時点のLCC就航状況を反映したケース
LCC拡大ケース: 2012年10月時点のLCC就航状況に加えて、旅客需要が見込まれる路線について、LCCのシェアを増加したケース

現状ケース: 2011年10月時点の人口・GDPを使用したケース
2032年ケース: IMF資料、実質GDPの年平均変化量より、2032年の将来GDPを設定。
「日本の将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)」より、2032年の将来人口を設定。

■ 感度分析結果まとめ

<高速アクセス導入による関空旅客者数への影響分析>

- アクセス所要時間の短縮に比べ、アクセス運賃の低減の方が関空利用者の増加に与える効果が高い。
- LCC路線拡大や将来人口・GDPを想定した場合の、高速アクセス導入時の関空利用者増への効果は、LCC路線拡大の場合は約29%、将来人口・GDPを用いた場合は約22%の増加が見込まれる。

<高速アクセス導入による関空の役割への影響分析>

- 国際線については、高速アクセスの導入により、近距離路線に比べ、長距離路線(北米、ヨーロッパ、オセアニア)の旅客増加率が高く、大きな影響を与える。
- 東海・中国地方のソウルトランジット利用者を中心に、約5千人~2万人が関空に転換し、高速アクセスの導入は拠点空港化に寄与する。
- 関空へのLCC拠点化促進には、アクセス運賃の低減が効果的であると見込まれる。