

## 羽田空港の国際化及び再拡張に伴う経済波及効果について

# 羽田空港の国際化について

## 1. 基本的考え方

- ・成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港であるが、首都圏における国際ゲートウェイ機能の強化を図ることによって、国際都市に相応しい国際交流機能を確保するとともに、羽田空港を有効活用する観点から、再拡張後、国際定期便の就航を図る。
- ・就航路線については、都心に近い羽田の特性を活かし、国内線並みの搭乗時間に見合ったアクセス利便性が求められる近距離国際路線とする。
- ・騒音問題の観点に配慮する。

## 2. 具体的内容

### 年間発着回数

- ・再拡張による空港制約の解消から機材の小型化・多頻度化が進展し、1機当たりの平均旅客数が200～220人/機になると想定すると、国内線発着回数は2012年度で33～37万回程度になるものと予測される。

- ・国際線枠については、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保した後の余裕枠を活用することとすると、おおむね 3 万回程度、国際線旅客数は 700 万人程度と見込まれる。
- ・なお、再拡張直後の発着枠の増加は、航空需要の動向、管制等の慣熟期間や騒音対策等を考慮して、段階的に実施することになる。

		2001 年度 (実績)	2012 年度 (予測)
定期便発着枠		27.5 万回	40.7 万回 (目標)
国内線	旅客数	5,855 万人	7,320 万人
	発着回数	26.8 万回	33 ~ 37 万回
国際線	発着回数	-	3 万回程度
	旅客数	-	700 万人程度

運航便

旅客便とする。

## 路線

羽田から一定の距離以内の路線とする。羽田発着の国内線の距離をひとつの目安とする。

### < 参考 >

A 1800km：釜山 ソウル 濟州 大連 瀋陽 上海 青島 (2.1 万回)

B 2200km：北京 台北 (3.2 万回)

・羽田 = 石垣間は 1,947km。

・〔 〕内は、2002 年 10 月現在の成田路線の年間発着回数。2002 年の交通政策審議会航空分科会における成田の予測 (2007 年までは年平均 4.8% 増、同年以降は年平均 5.1% 増) を当てはめると

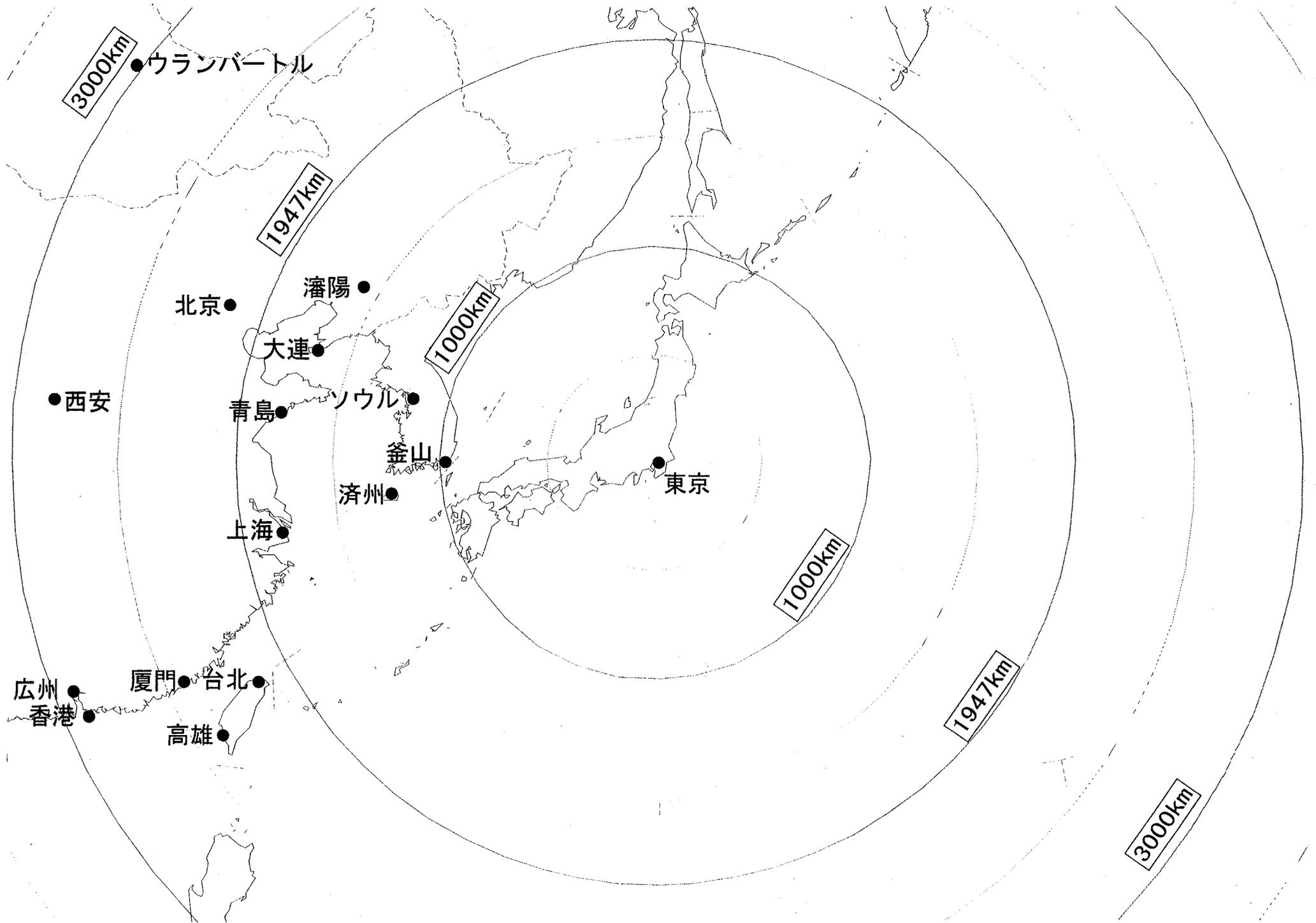
2002 年	2009 年
2.1 万回	2.9 万回
3.2 万回	4.5 万回

## 使用機材

2,500m 滑走路に離着陸可能な機材とする。

## 飛行ルート

国内線と同様とする。



ウランバートル

3000km

1947km

北京

瀋陽

大連

1000km

西安

青島

ソウル

釜山

済州

東京

1000km

上海

広州

厦門

台北

香港

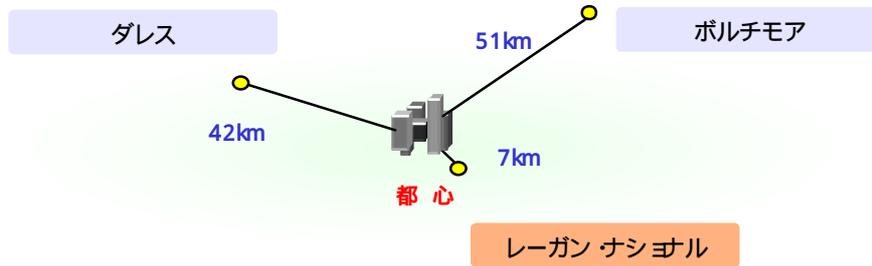
高雄

1947km

3000km

## 海外におけるペリメーター規制等について

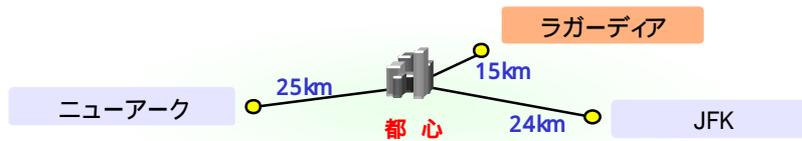
### ワシントン



(レーガン空港)

- ・1250マイル ( 2000km )以内の国内線及び国際線 (ハリファックス (加)、モントリオール (加)、ナッソー (バハマ)に運航)
- ・例外：シアトル(2320マイル)、フェニックス(1974マイル)、ソルトレークシティ(1844マイル)、デンバー(1470マイル)に運航 (これらの国内ハブとの接続を行う航空企業用)

### ニューヨーク



(ラガーディア空港)

- ・1500マイル ( 2400km )以内の国内線及び国際線 (相手国空港でプレクリアランスを実施する場合に限る。オタワ、モントリオール、ナッソー (バハマ)、モンレー (メキシコ)に運航。)
- ・例外：デンバー(1609マイル)に運航 (制限を設ける前から運航)

### ミラノ



(リナーテ空港)

- ・EU域外の路線は運航が認められていない
- ・EU域内路線については、相手国首都との路線は1日1便の運航が可能
- ・高需要路線 (ロンドン、パリ等)、大規模空港 (フランクフルト等)は、更に1又は2便の運航が可能 等

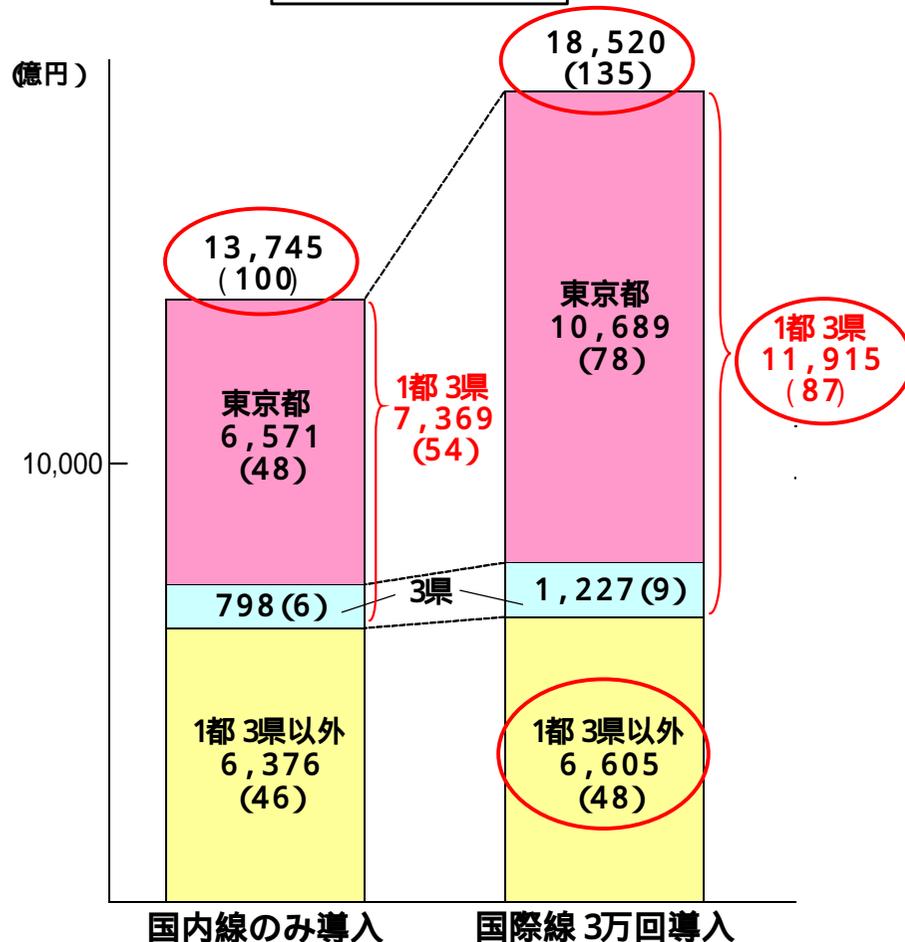
# 羽田空港再拡張に伴う経済波及効果 (試算)

再拡張により増加する経済波及効果等 (13.2万回分) を計測した。

国内線のみ導入 は13.2万回を国内線に割り当てる想定であり、国際線3万回導入 は「3万回を国際線 + 10.2万回を国内線」に割り当てる想定。

( )内は 国内線のみ導入 時の全国への効果を100とした場合の指数。

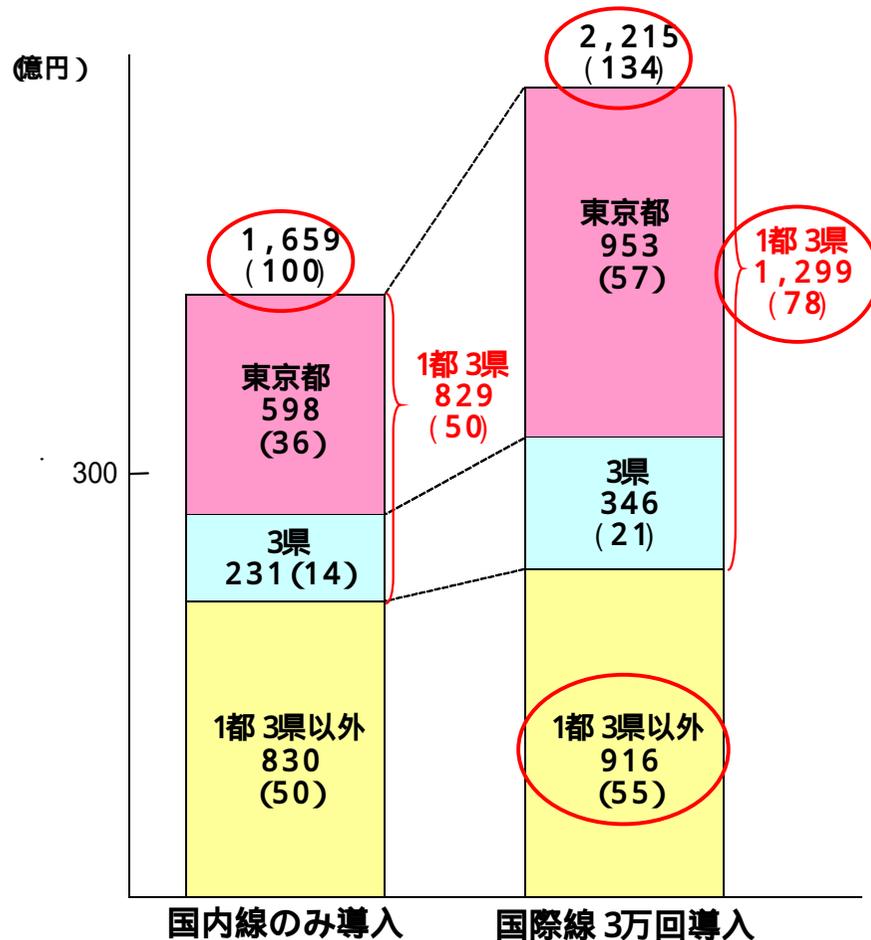
## 生産額増加



1. 生産額増加をみると、全国では国内線のみ導入は1兆3,745億円、国際線3万回導入は1兆8,520億円となる。

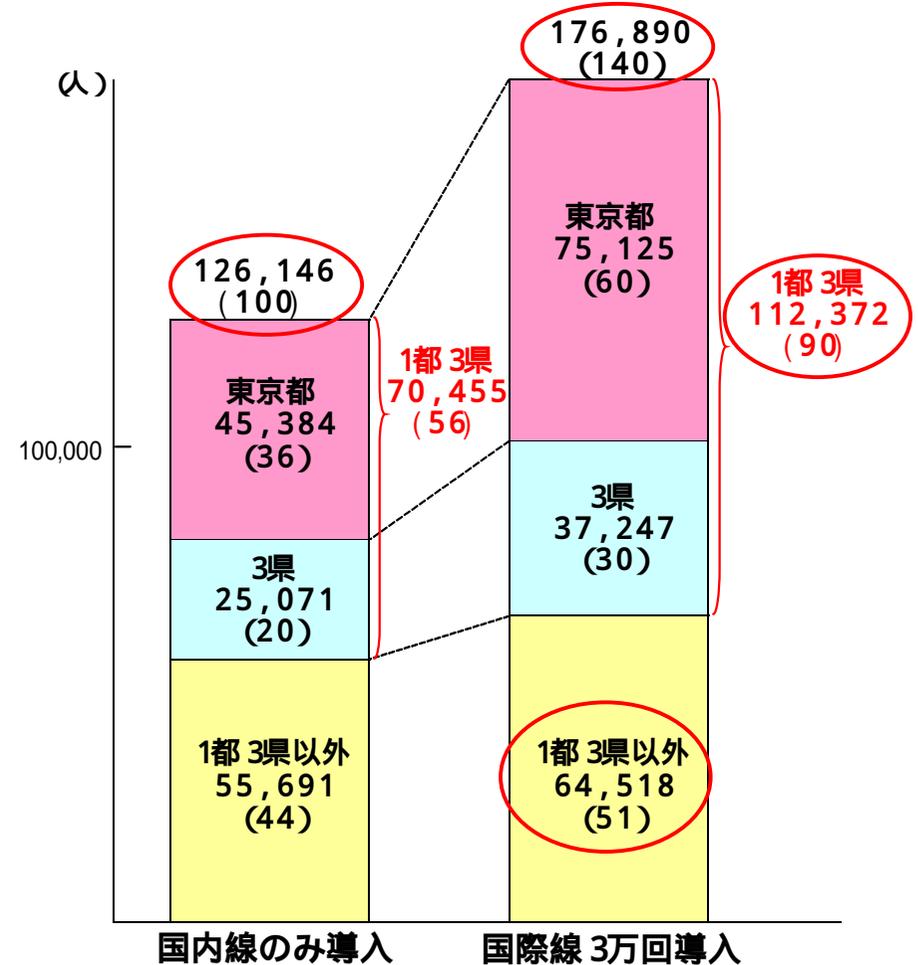
2. 国際線3万回導入による影響を区分すると、1都3県では1兆1,915億円、1都3県以外の43道府県で6,605億円の効果が予測され、国際化による効果は1都3県により大きく集中している。

## 税収増加



1. 税収増加 (国税及び地方税の合計)をみると、全国では国内線のみ導入は1,659億円、国際線3万回導入は2,215億円となる。
2. 国際線3万回導入による影響を区分すると、1都3県では1,299億円、1都3県以外の43道府県で916億円の効果が予測され、国際化による効果は1都3県により大きく集中している。

## 雇用増加



1. 雇用増加をみると、全国では国内線のみ導入は12万6,146人、国際線3万回導入は17万6,890人となる。
2. 国際線3万回導入による影響を区分すると、1都3県では11万2,372人、1都3県以外の43道府県で6万4,518人の効果が予測され、国際化による効果は1都3県により大きく集中している。

## ＜羽田空港再拡張に伴う経済波及効果（試算）＞

### 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	国税	地方税	
	東京	3,458	3,113	6,571	299	299	45,384
	神奈川	159	329	489	72	70	15,351
	千葉	27	56	83	12	12	2,614
	埼玉	74	152	226	33	32	7,106
	1都3県	3,718	3,651	7,369	417	412	70,455
	1都3県以外	3,358	3,017	6,376	416	414	55,691
	全 国	7,076	6,668	13,745	833	826	126,146
	1都3県/全国	53%	55%	54%	50%	50%	56%

### 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	国税	地方税	
	東京	5,587	5,102	10,689	476	477	75,125
	神奈川	306	650	956	137	133	29,044
	千葉	22	46	68	10	9	2,051
	埼玉	65	138	203	29	28	6,152
	1都3県	5,979 (2261)	5,936 (2285)	11,915 (4546)	652 (235)	647 (234)	112,372 (41917)
	1都3県以外	3,416 (58)	3,189 (172)	6,605 (229)	461 (45)	455 (42)	64,518 (8827)
	全 国	9,395 (2319)	9,125 (2457)	18,520 (4775)	1,113 (280)	1,102 (276)	176,890 (50744)
	1都3県/全国	64%	65%	64%	59%	59%	64%

(前回試算) ↑ ↓ (今回試算)

注1 税収増加、雇用増加には直接効果及び波及効果分を含む。

注2 地方税とは、都道府県税及び市町村税の増加分の合計である。

注3 1都3県とは、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県

下段の( )内は、国内線のみを導入するケースとの差分  
端数処理のため合計が合わない部分がある

## ＜羽田空港再拡張に伴う経済波及効果（試算）＞

### 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	国税	地方税	
北海道	691	627	1,318	81	81	10,724
東北地域	202	161	362	23	23	2,981
関東地域	3,806	3,832	7,638	456	451	78,901
中部地域	124	106	229	14	14	1,574
近畿地域	346	318	665	41	41	4,663
中国地域	442	371	813	51	51	5,484
四国地域	322	251	573	35	35	4,209
九州地域	932	822	1,755	108	107	13,614
沖縄	211	181	392	24	23	3,996
全国計	7,076	6,668	13,745	833	826	126,146

### 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	国税	地方税	
北海道	600	544	1,144	70	70	9,347
東北地域	242	193	435	28	27	3,652
関東地域	6,171	6,343	12,513	738	730	130,552
中部地域	198	165	363	23	23	2,559
近畿地域	586	523	1,109	71	70	7,816
中国地域	407	340	747	47	47	5,073
四国地域	244	189	433	27	27	3,199
九州地域	776	684	1,460	90	90	11,404
沖縄	171	145	316	19	19	3,288
全国計	9,395	9,126	18,520	1,113	1,102	176,890

端数処理のため合計が合わない部分がある

注1 各地域に属する都府県は右表のとおり。

注2 税収増加、雇用増加には直接効果及び波及効果分を含む。

注2 地方税とは、都道府県税及び市町村税の増加分の合計である。

東北地域	青森、岩手、宮城、福島、秋田、山形
関東地域	東京、神奈川、千葉、茨城、栃木、群馬、埼玉、山梨、長野、静岡、新潟
中部地域	愛知、岐阜、三重、富山、石川
近畿地域	福井、滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中国地域	岡山、広島、鳥取、島根、山口
四国地域	香川、徳島、愛媛、高知
九州地域	福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島

# 計測方法

1. 再拡張によって、地方の空港における羽田空港路線の旅客数等の増加及び地方への外国人の訪問により、地方の各地域に生じる経済波及効果を計測。
2. 基本的な計測の考え方は、1都10県を対象とした経済波及効果の計測と同様。
3. 「直接効果額」は、便数増・旅客増・貨物増により直接増加する生産額を、以下の項目ごとに計測
  - ・ **空港関連産業の売上** 地方の各空港内の飲食店・土産店、貨物取扱業者、燃料供給業者等の売上の増加分  
各空港の従業者数と各地域の従業者1人あたりの生産額より、地方の原単位を設定  
飲食店・土産店等 = 現在の売上高 × 旅客の増加割合  
貨物取扱業者等 = 現在の売上高 × 貨物の増加割合  
燃料供給業者等 = 現在の売上高 × 発着回数の増加割合
  - ・ **交通アクセス消費** 地方の各空港までのアクセス及び各空港からのアクセスに係る鉄道運賃等の交通費の増加分  
各地域ごとに平均アクセス費用の原単位を設定  
= 「1人当たりの平均アクセス(アクセス)額」 × 旅客の増加分
  - ・ **航空券の売上** 地方に居住し、各地域の空港出発の羽田路線旅客が購入する航空券による航空会社の売上の増加分  
= 「1人当たりの平均航空運賃額」 × 旅客の増加分
  - ・ **国内旅行に伴う消費** ;1都10県に居住し、羽田空港から出発して、地方の各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  
= 「国内航空利用者の宿泊費等の1人当たりの平均消費額」 × 旅客の増加分

- ・ **外国人の消費** 羽田空港を利用して海外から訪日する外国人が、地方の各地域を訪問し、そこで消費する宿泊費等の消費額の増加分  
= 「外国人旅行者の宿泊費等の1人・1日当たりの平均消費額」×「平均宿泊数」×「外国人旅客の増加分」
  - ・ **貨物輸送費** 地方の各地域の空港を出発し羽田空港着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上の増加分  
= 「輸送1回あたりの平均航空運賃額」×「貨物輸送回数増加分」
4. 「波及効果額」は、直接効果額をもとに、各地域ごとに産業連関表を用いて計測
  5. 「粗付加価値額の増分」は、直接効果額増・波及効果額増をもとに、各地域ごとに産業連関表を用いて計測
  6. 「税収増」は、粗付加価値額の増加分に各種税率を乗じて計測
  7. 「雇用増」は、粗付加価値額の増加分を従業員1人あたりの粗付加価値額で除することにより計測