

関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験等 とりまとめ概要

1. 関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ実験の実施概要

1.1 実験の目的

本社会実験は、関西国際空港連絡橋の通行料金を引き下げることにより、航空旅客・関空訪問者等の増大効果を検証することを目的としている。

1.2 実験の概要

1.2.1 空港連絡橋通行料金引下げに関する社会実験

実験期間中の関空連絡橋通行料金(往復)は下表のとおり。

(単位:円)

車種区分	通常料金		車種区分	H16.7~10	H16.11~H17.2
軽自動車等	1,430			( 37%)	( 23%)
普通車	1,730	➡	普通車	900 ( 48%)	1,100 ( 36%)
中型車	1,840			( 51%)	( 40%)
大型車	2,750			( 35%)	( 20%)
特大車	4,790	➡	大型車	1,800 ( 62%)	2,200 ( 54%)

注) ( )内は通常料金に対する割引率

実験期間中の車種区分は5車区分から2車区分に変更

1.2.2 ETC限定割引に関する社会実験

実験期間:平成17年2月1日(火)0時~平成17年2月28日(月)24時

(1)ETC限定相互利用割引に関する社会実験

実験内容

関空連絡橋料金所にETCシステムを試験的に導入し、関空連絡橋とアクセス有料道路の阪神高速道路公団・4号湾岸線(阪神南線普通区間)又は日本道路公団・関西空港自動車道との相互利用を行うETC無線通行車に対して相互利用割引を行う。

相互利用:アクセス有料道路から関空連絡橋へ直接乗り継ぐ車両のみならず、アクセス有料道路を一旦降りて、りんくうタウン等へ立ち寄ってから6時間以内に関空連絡橋を利用する車両も含めることを意味する。

割引方法

阪神高速道路公団・4号湾岸線(阪神南線普通区間)又は日本道路公団・関西空港自動車道を経由し関空連絡橋に入った車両に対して以下のとおり割引く。

普通車	500円割引 (アクセス有料道路分300円、関空連絡橋分200円)
大型車	1000円割引 (アクセス有料道路分600円、関空連絡橋分400円)

(2)ETC限定駐車場割引に関する社会実験

実験内容

ETC利用車に対して、関西空港内駐車場における駐車料金の割引を行う。

実験期間中の割引内容

普通車のみを対象とし、駐車料金の最初の1時間分を割引く。

### 1.3 調査の概要

通行料金引下げ等の社会実験と合わせて行った各種調査は以下のとおり。

#### (1) 基礎調査

空港連絡橋の通行料金引下げに対する定量的な効果分析を行うため、関西空港への来港者数や連絡橋通行台数などの基礎的な統計データについて収集・整理を行った。

#### (2) 関西空港及び伊丹空港における来港者アンケート調査

本調査は、空港連絡橋の通行料金引下げがアクセス交通手段の選択の変化等に及ぼす影響を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	関西空港来港者 及び 伊丹空港来港者
調査内容	・アクセス交通手段 ・連絡橋通行料金引下げの認知状況 ・連絡橋通行料金引下げによる関西空港の利用意向 等
実施日	実験前(6月の平日・休日の各1日) 実験中(7月、11月、2月の平日・休日の各1日)

#### (3) ETC利用者アンケート調査

本調査は、ETC限定相互利用割引やETC限定駐車場割引が関西空港来訪に及ぼす影響等を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	ETC利用者(ETC駐車場割引の対象者)
調査内容	出発地、来港目的 等
実施日	平成17年2月1日(火)～2月28日(月)

#### (4) 一般市民アンケート調査

本調査は、関西空港の所在地である大阪府の在住者に対して、空港選択に関する状況や通行料金引下げが関西空港の利用に及ぼす影響等を把握するため、以下の要領で実施した。

調査対象	大阪府内の在住者
調査内容	関西空港利用の条件 等
実施日	平成16年12月

#### (5) 航空貨物物流に関するヒアリング調査

本調査は、空港連絡橋の通行料金引下げが、航空貨物の物流に関する事業者の営業戦略等に及ぼす影響を把握するため、以下の要領で実施した。

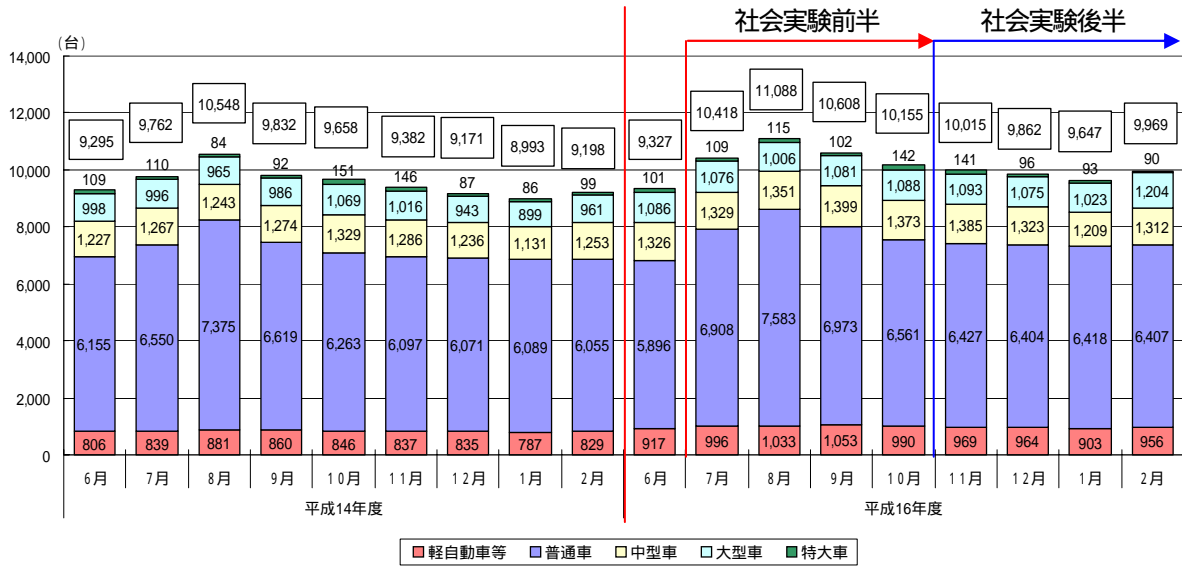
調査対象	関西空港にて航空貨物を取り扱うエアライン、フォワーダー
調査内容	輸送需要、営業戦略への影響 等
実施日	平成16年11月～平成17年1月

## 2. 関西国際空港連絡橋の通行料金引下げ等による影響分析

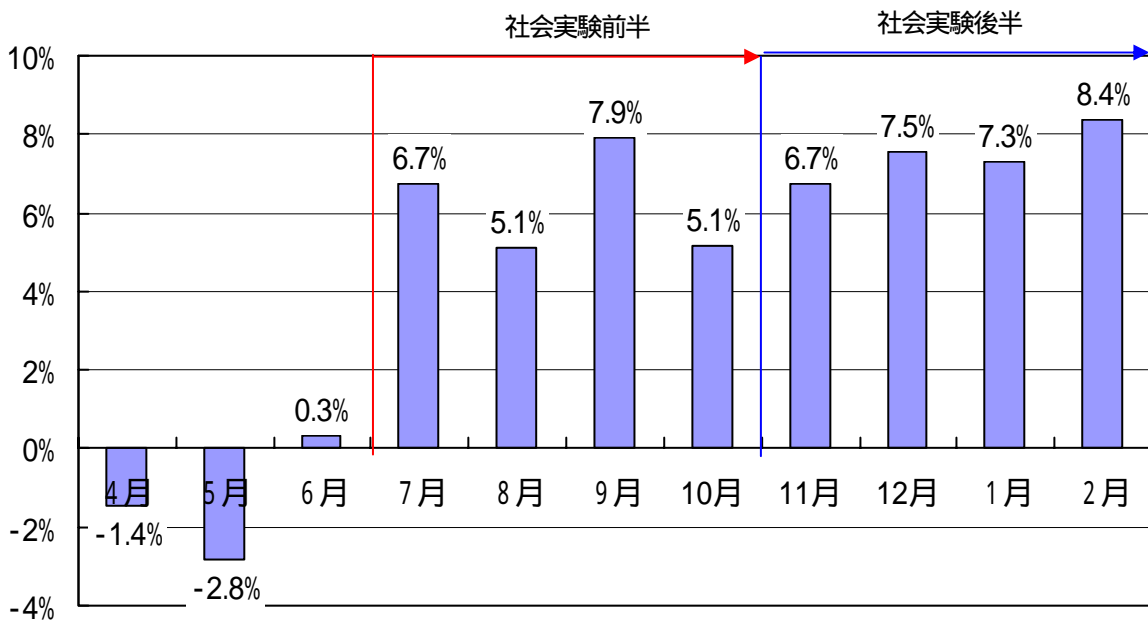
### (1) 月別の1日平均通行台数の変化

実験開始後の各月別の1日平均通行台数は、SARS等の影響がなかった平成14年に比べて増加傾向にある(対14年度同月比で、毎月5~8%の増)。(図表1、2)

図表1 平成14年度及び平成16年度の通行台数の変化



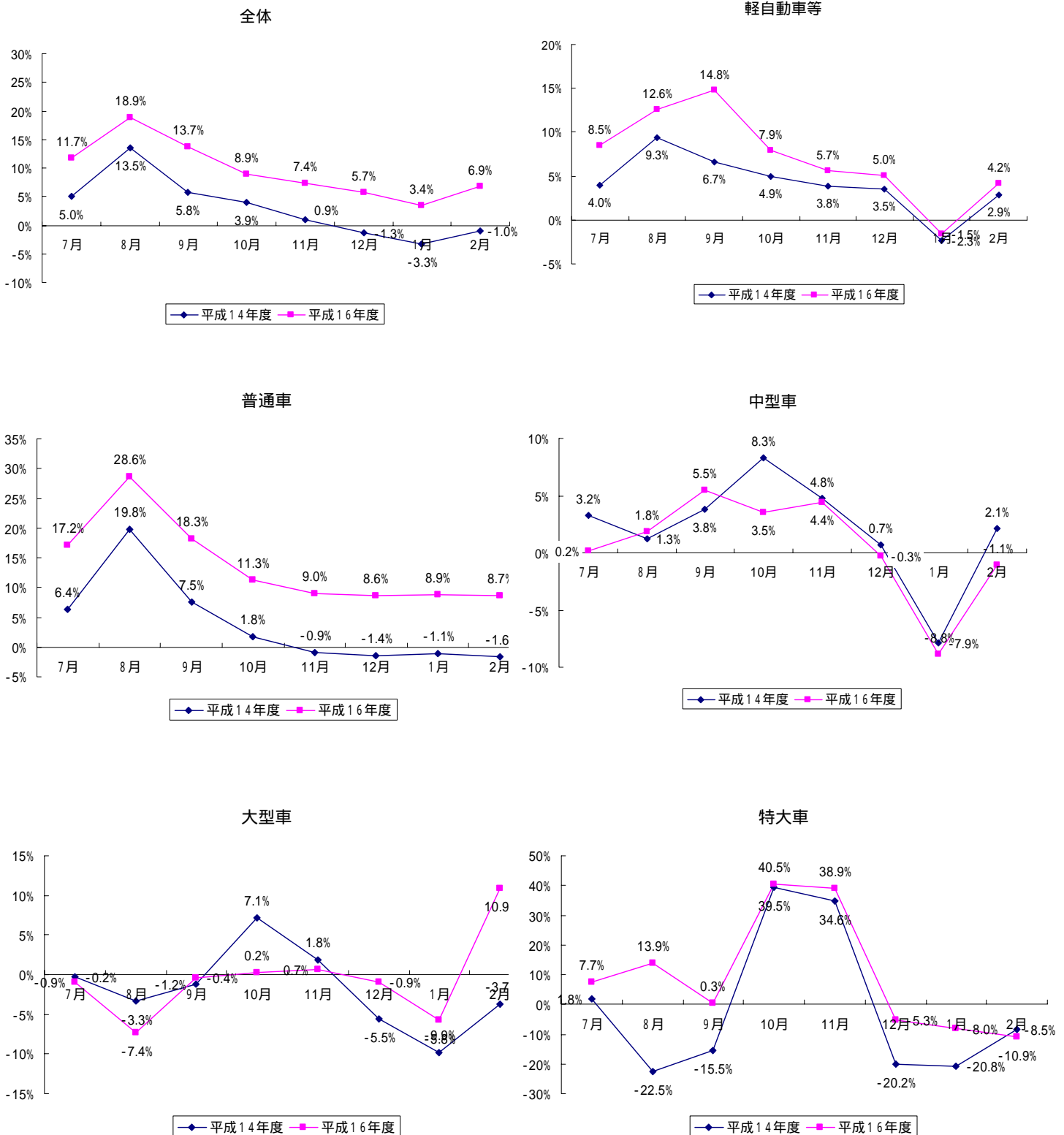
図表2 平成16年度通行台数の伸び率(全体・対14年度同月比)



## (2) 車種区分別の1日平均通行台数の変化

実験開始前後の5車種別で1日平均通行台数について、社会実験開始前の対6月比の推移を見ると、「軽自動車等」、「普通車」の伸びが大きかった。(図表3)

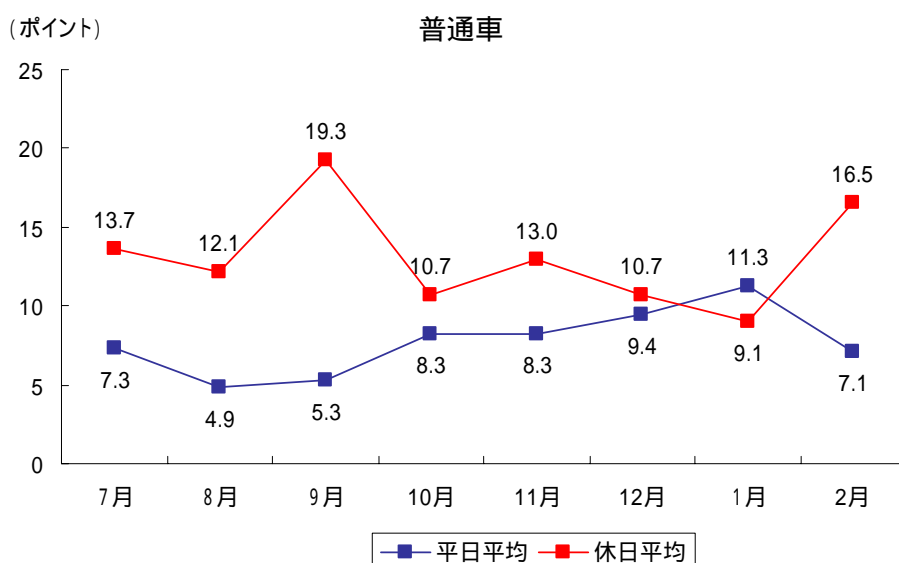
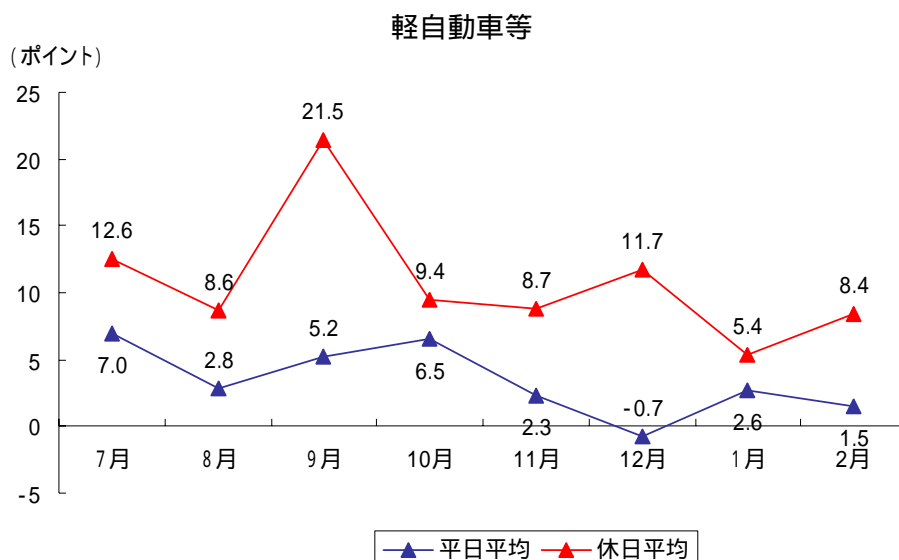
図表3 1日平均通行台数に関する各月の対6月比の推移



### (3) 平日・休日別の1日平均通行台数の変化

車種区別で1日平均通行台数の伸びが見られた「軽自動車等」「普通車」について平日・休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べ大きかった。(図表4)

図表4 平日・休日別でみた「軽自動車等」及び「普通車」に関する通行台数の伸びの変化



**評価方法:**

対14年度同月比について、14年度と16年度の変動を考慮するために補正を行ったポイント数で評価した。

(各月のポイント数) = (社会実験中各月の対14年度同月比) - (社会実験直前6月の対14年度同月比(補正值))

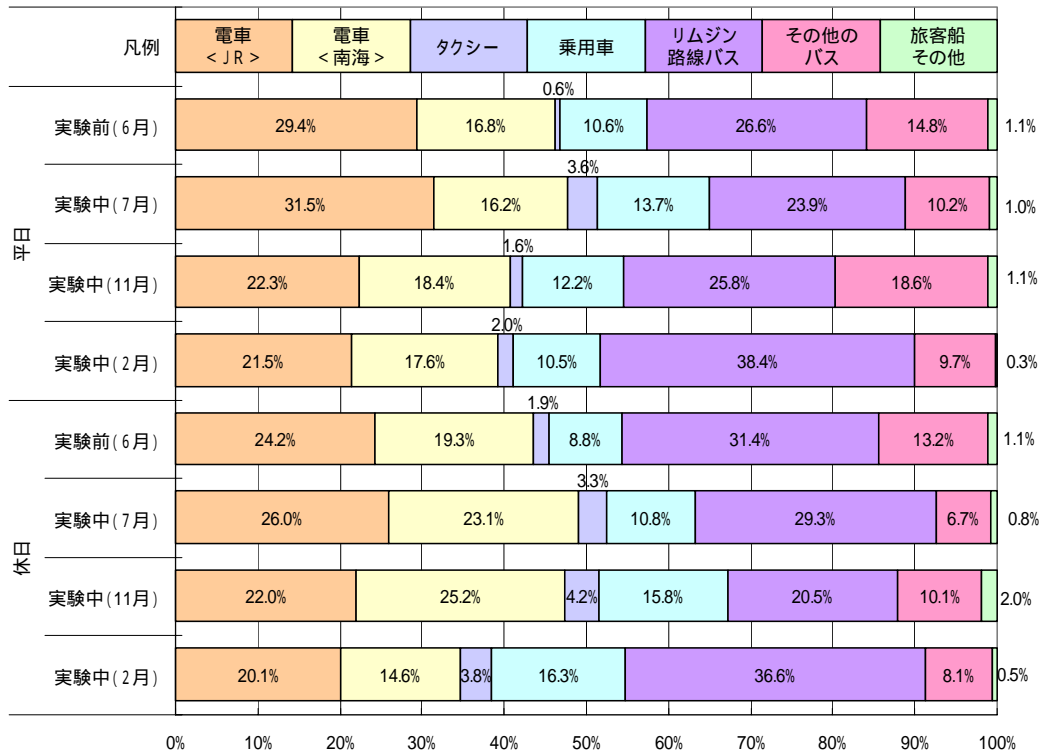
例: 軽自動車(平日)

6月: 114.8% (H16年6月 / H14年6月) 7月 121.8% (H16年7月 / H14年7月) … 121.8% - 114.8% = 7P

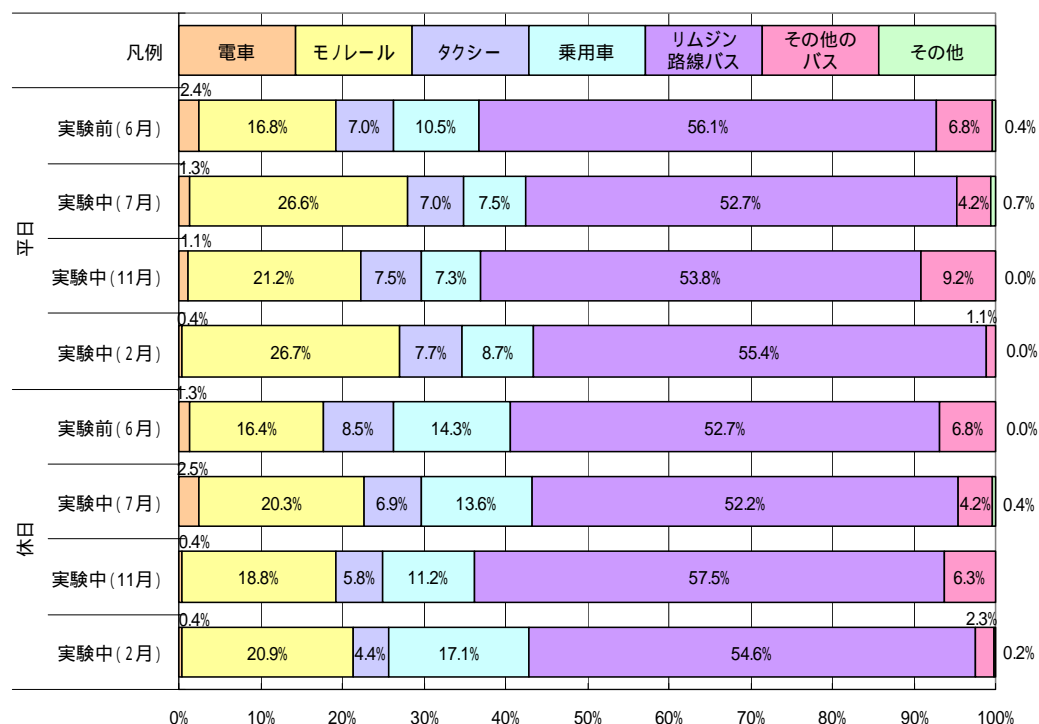
(4) 関西空港及び伊丹空港への国内旅客のアクセス交通手段

関西空港と伊丹空港のアクセス交通手段を比較すると、関西空港へのアクセス交通手段について、実験中の休日に乗用車の割合が増加した。(図表5、6)

図表5 関西空港へのアクセス交通手段(国内旅客)



図表6 伊丹空港へのアクセス交通手段(国内旅客)



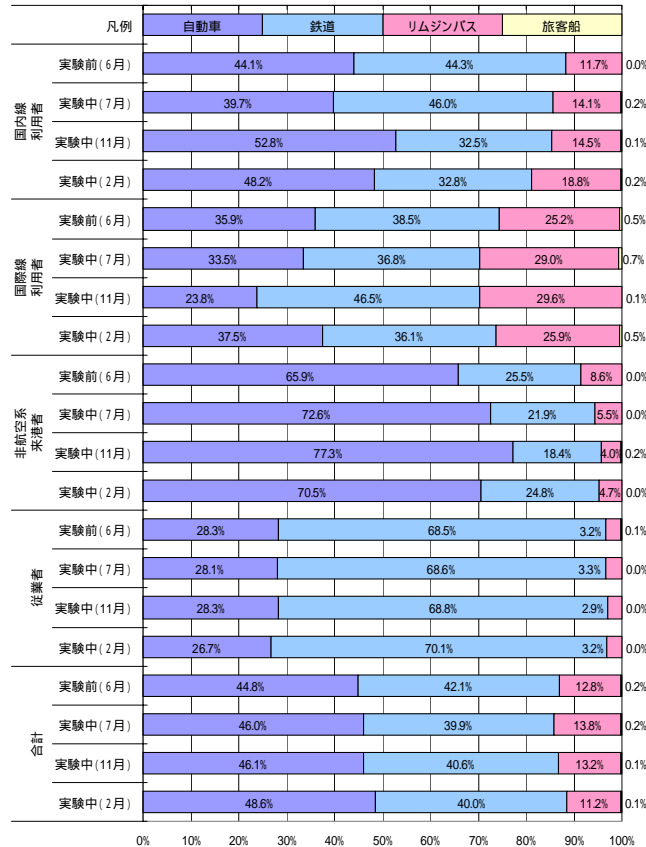
## (5) 関西空港における非航空系来港者数

関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。(図表7)

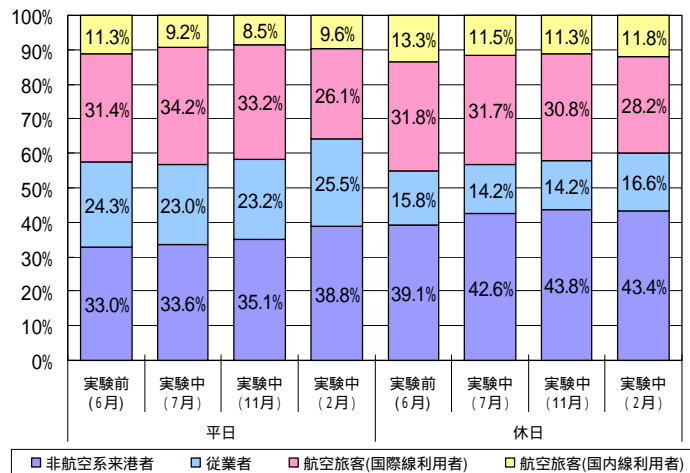
平日と休日と比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。また、実験開始前後で比較すると、平日・休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。(図表8)

図表7 関西空港へのアクセス交通手段(目的別)

<例: 平日>



図表8 アクセス交通手段別来港者構成比

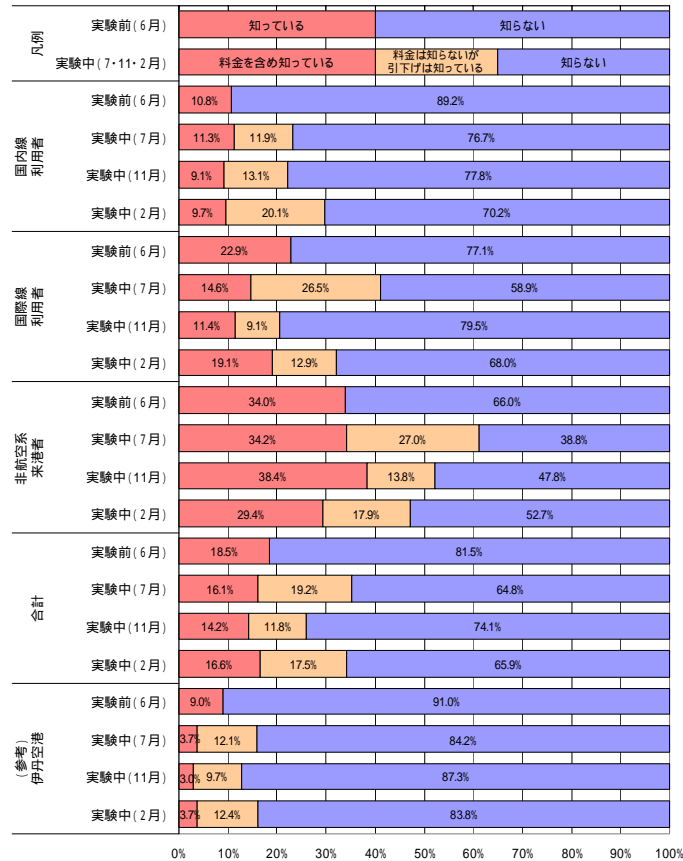


## (6) 関西空港の利用意向

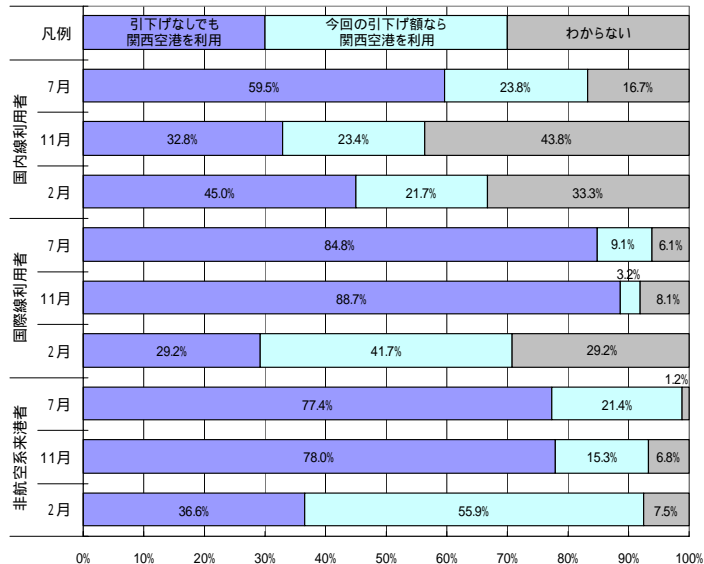
関西空港来港者のうち、非航空系来港者は平日休日ともに連絡橋通行料金引下げを認知している割合が約5～7割と高かった。(図表9)

非航空系来港者で乗用車利用者のうち、概ね2割前後の人が今回の通行料金引下げをきっかけとして来港した。(図表10)

図表9 連絡橋通行料金引下げの認知状況(関西空港来港者・実験中)  
<例：休日>



図表10 連絡橋通行料金引下げによる関西空港の利用意向(関西空港来港者(乗用車利用者)・実験中)  
<例：休日>





(7) 来港者の出発地分布

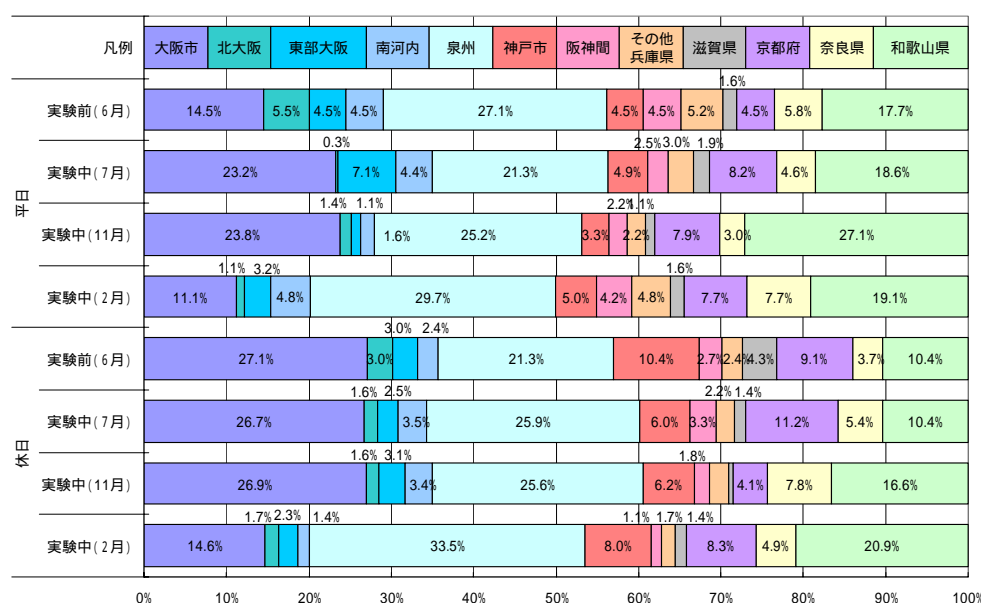
関西空港及び伊丹空港における国内線利用者については、関西空港では「泉州」「和歌山」「大阪市」が多く、伊丹空港では「北大阪」「大阪市」「東部大阪」や「神戸市」「阪神間」が多かった。(図表11・12)

関西空港における非航空系来港者については、「泉州」「大阪市」が多かった。(図表11)

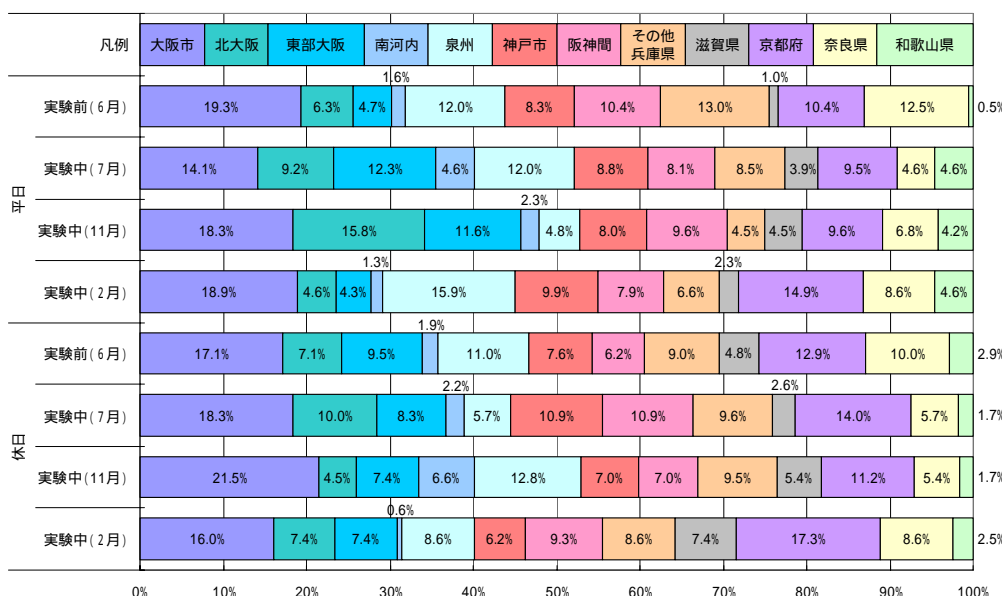
泉南、南河内、泉北の地域から来港した非航空系来港者のなかでは、非航空系目的での関西空港利用のための条件として「関西空港へ行く交通費が安くなる」と答えた人が多かった。(図表13)

図表11 関西空港来港者の出発地分布(近畿圏)

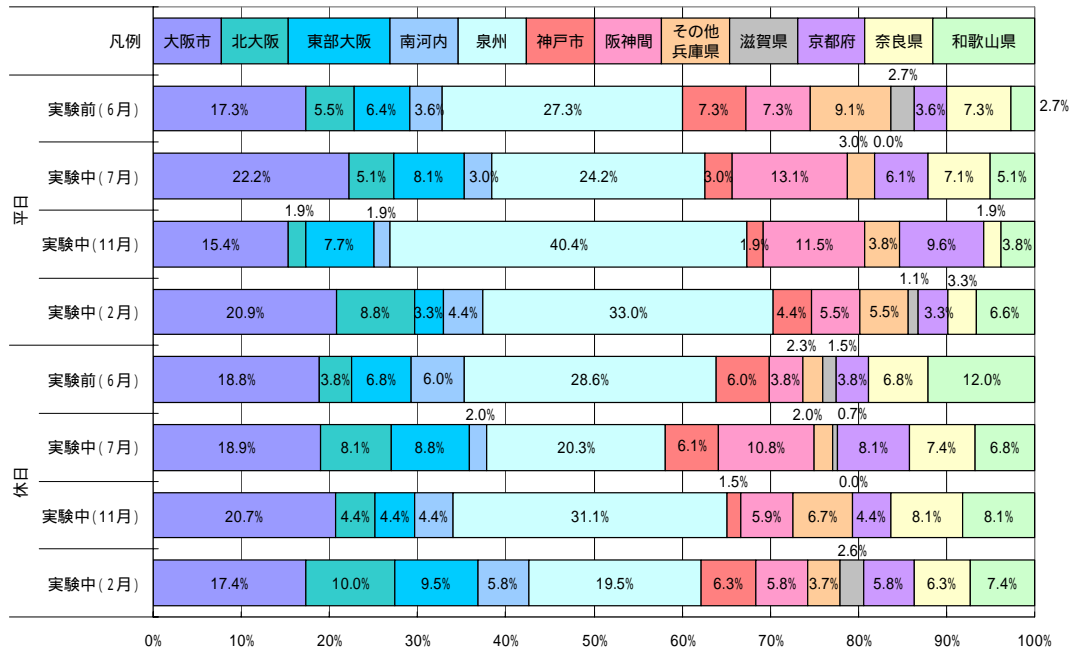
< 国内線利用者 >



< 国際線利用者 >

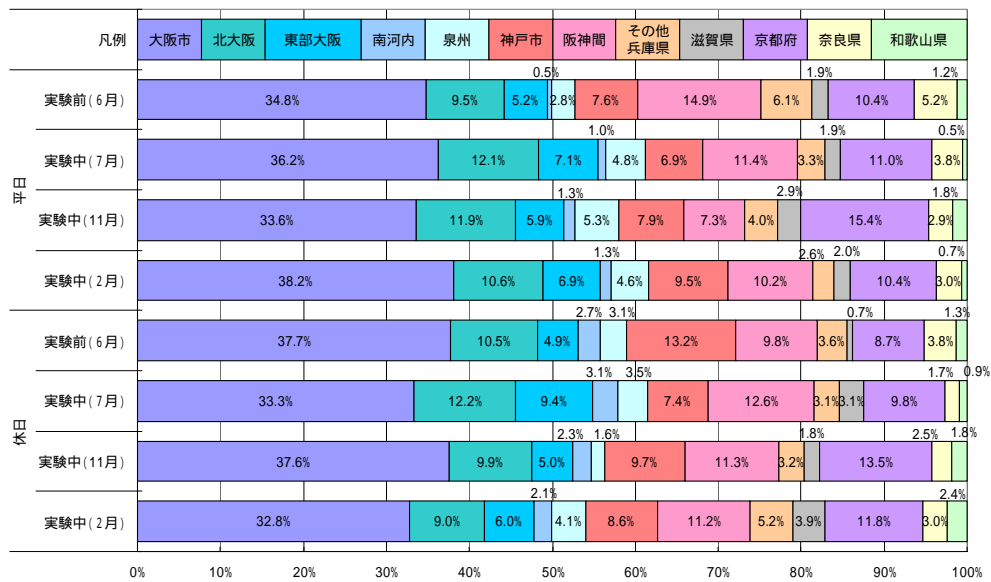


< その他（非航空系来港者） >

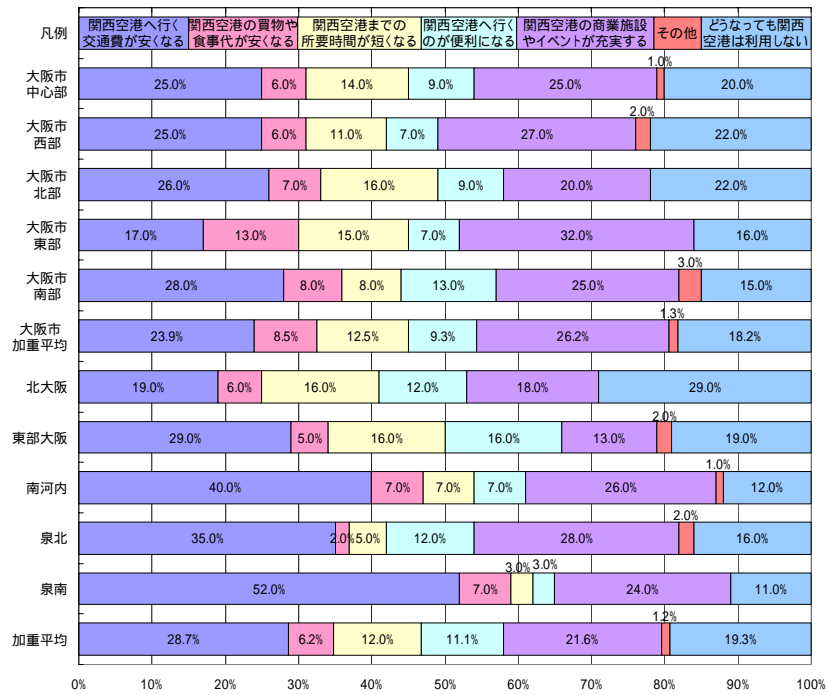


図表12 伊丹空港来港者の出発地分布(近畿圏)

< 国内線利用者 >



図表13 非航空系の目的での関西空港利用のための条件



(参考図 近畿圏の出発地区分)

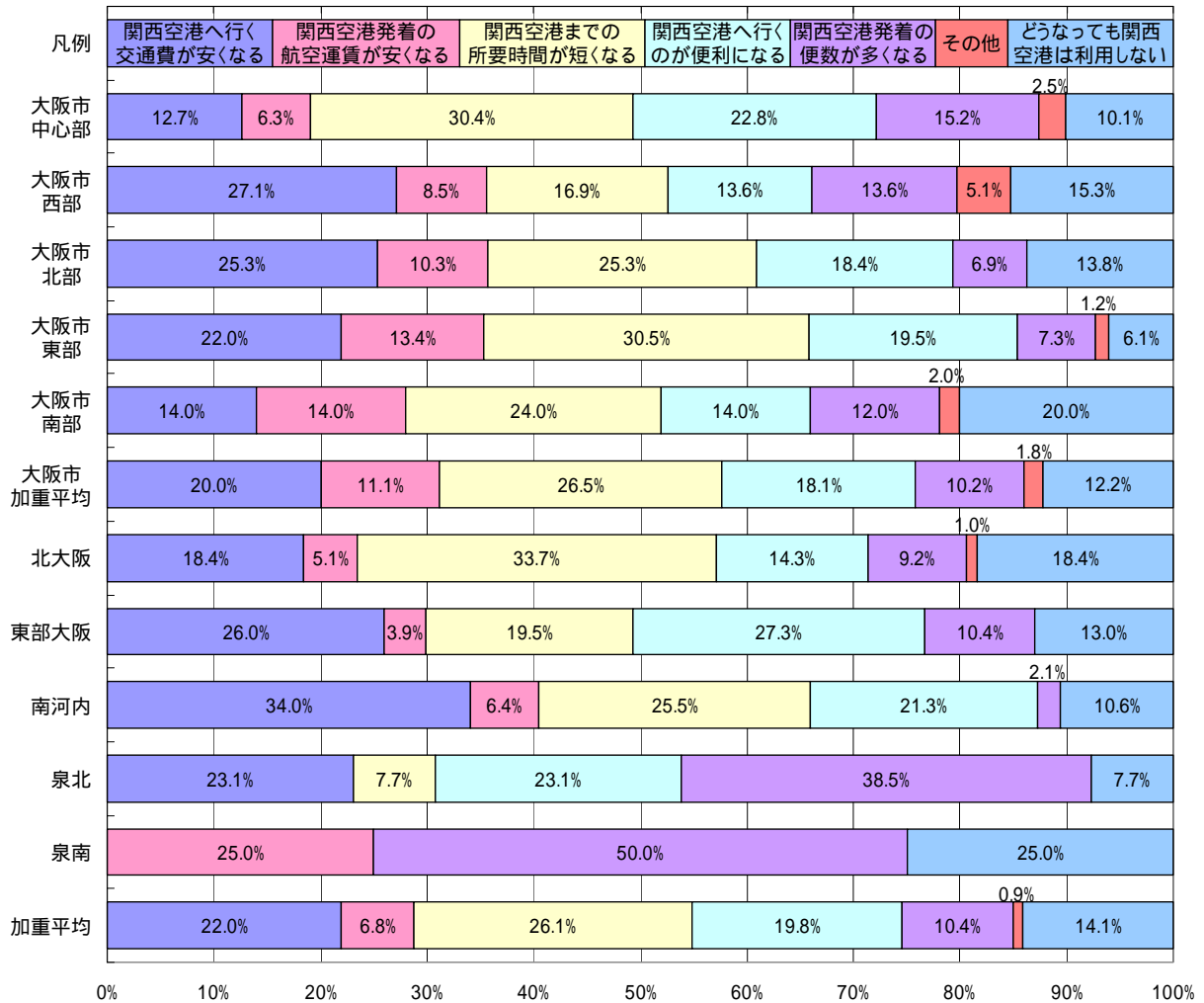


出発地区分	市町村
北大阪	豊中市・池田市・吹田市・高槻市・茨木市 箕面市・摂津市・島本町・豊能町・能勢町
東部大阪	守口市・枚方市・八尾市・寝屋川市・大東市 柏原市・門真市・東大阪市・四条畷市・交野市
南河内	富田林市・河内長野市・松原市・羽曳野市・藤井寺市 大阪狭山市・太子町・河南町・千早赤阪村・美原町
泉州	堺市・泉大津市・和泉市・高石市・忠岡町・岸和田市・貝塚市・泉佐野市・泉南市・ 阪南市・熊取町・田尻町・岬町
阪神間	尼崎市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市・三田市・猪名川町
その他兵庫県	「神戸市」及び「阪神間」を除く市町村

(8)伊丹空港利用者

通常、伊丹空港を選択する人が、関西空港を利用するための条件としては、「関西空港へ行く交通費が安くなる」「関西空港までの所用時間が短くなる」「関西空港へ行くのが便利になる」といったアクセス改善に関するものが多かった。(図表14)

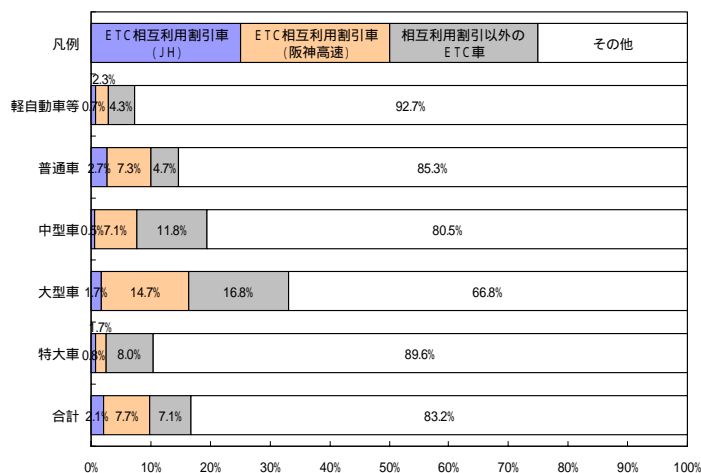
図表14 伊丹空港を選択する人の関西空港利用のための条件



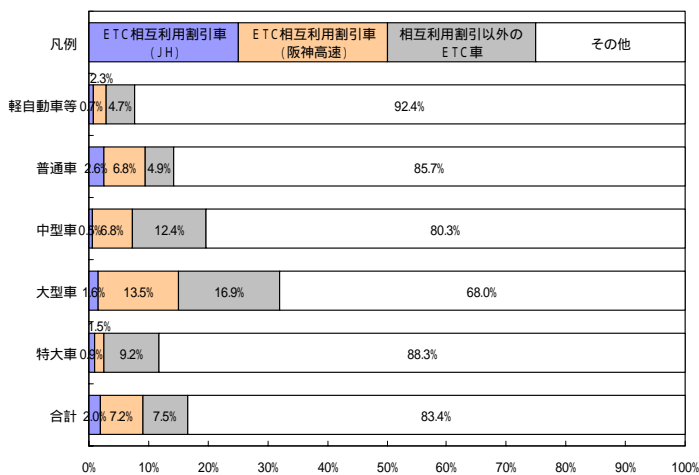
### (9) ETC限定相互利用割引の利用者特性

通行台数全体の16.8%がETC利用車で、9.7%が相互利用割引の適用を受けていた。(図表15)  
 ETCの利用率及び相互利用割引の対象となった割合は、休日の方が平日よりも伸びており、普通車においては、それぞれ平日14.3%、9.4%に対し、休日15.7%、11.4%と伸びていた。(図表16、図表17)

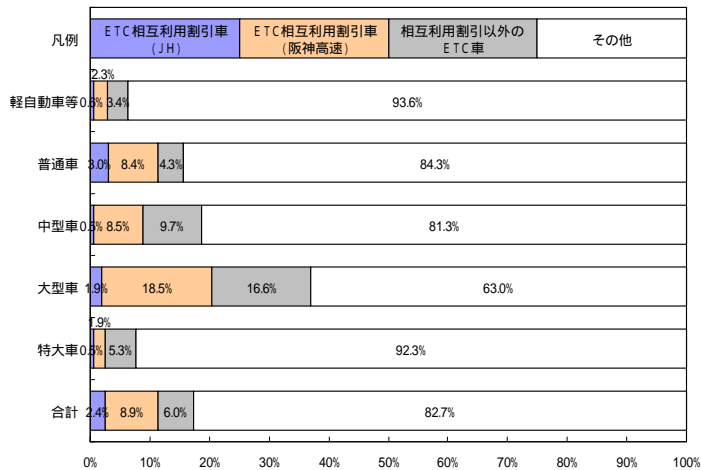
図表15 ETCの利用状況(2月全体)



図表16 ETCの利用状況(2月平日)



図表17 ETCの利用状況(2月休日)

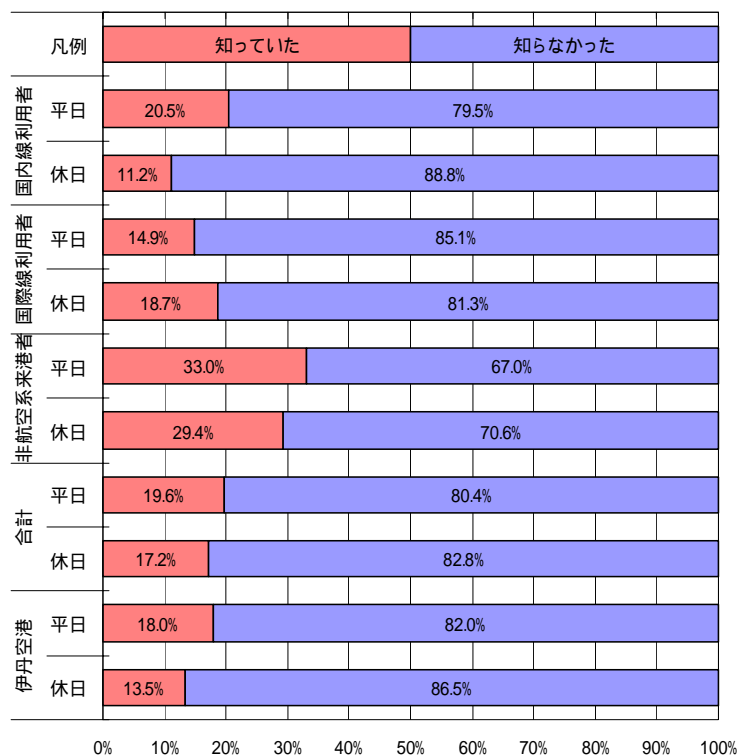


## (10) ETC 限定割引の認知状況

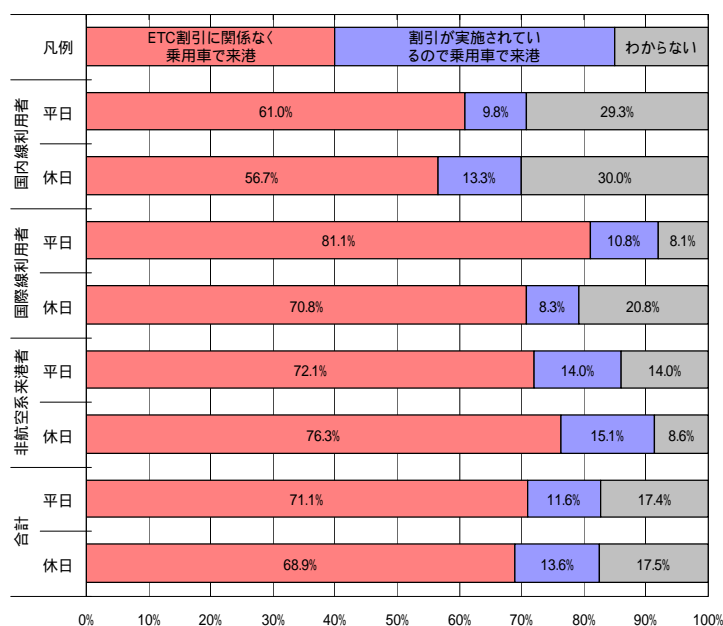
ETC 限定割引の認知状況について、来港目的別にみると、国内線利用者や国際線利用者は 10～20% 程度であったのに対し、非航空系来港者では 30% 程度が「知っていた」と回答して認知度が高かった。(図表 18)

ETC 相互利用割引が実施されているので乗用車で来港したという人は、概ね 10% にとどまっているが、非航空系来港者は約 15% にのぼり最も割合が高かった。(図表 19)

図表 18 来港目的別にみた ETC 限定割引の認知状況 (2 月)



図表 19 ETC 限定割引が手段選択に与えた影響 (乗用車利用者を対象)

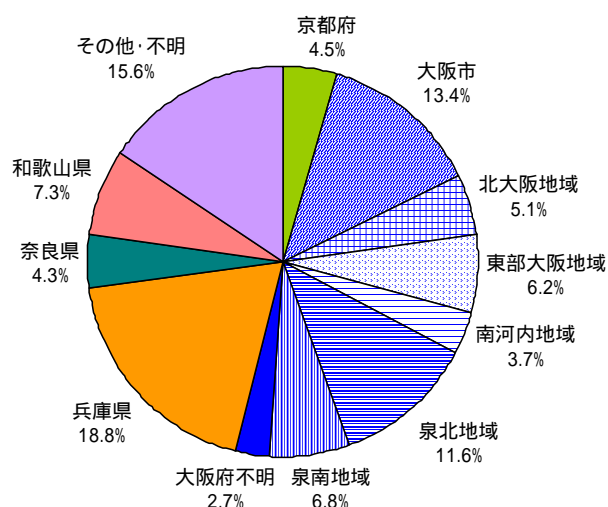


(11) ETC限定駐車場割引

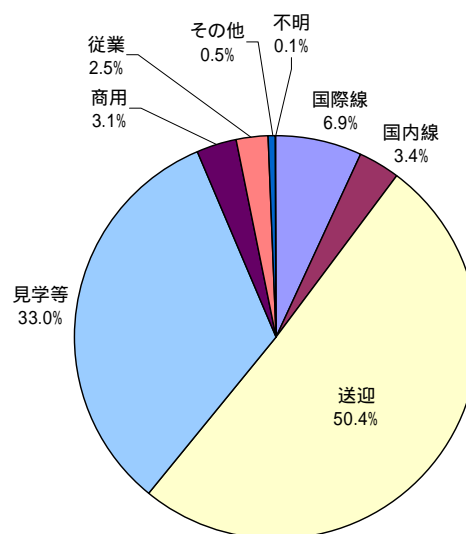
出発地は大阪府が全体の 49.5%を占めており、その中でも泉北・泉南地域が多かった。(図表 20)

来港目的は、送迎が 50.4%、見学・飲食・買物(以下、「見学等」)が 33.0%と多数を占めており、あわせると80%を超えていた。(図表21)

図表 20 出発地



図表 21 来港目的



(12) 物流コストへの影響について

連絡橋通行料金に対する自社の負担が軽減したことを歓迎する意見が多かったが、連絡橋の通行料金が物流コストに占める割合は低く、現時点では、今回の引き下げに伴った営業戦略の変化はないとの意見があった。

## まとめ

### 検証項目

#### 航空旅客・関空訪問者等の増大効果の検証

本社会実験において、関西国際空港連絡橋の通行料金を引下げる等によりアクセス改善を図ることにより、航空旅客・関空訪問者等の増大効果を検証する。

### (1) 通行料金引下げによる関西空港利用の変化

#### a) 月別の1日平均通行台数の変化

実験開始後の各月別の1日平均通行台数について、SARS(重症急性呼吸器症候群)等の影響がなかった平成14年度に比べて増加傾向にある(対14年度同月比で、毎月5~8%の増)。

#### b) 車種区別の1日平均通行台数の変化

実験開始前後の5車種別での1日平均通行台数について対6月比の推移について、「軽自動車等」、「普通車」の伸びが大きかった。

#### c) 平日・休日別の1日平均通行台数の変化

車種区別で1日平均通行台数が伸びた「軽自動車等」、「普通車」について、平日、休日別に変化を見ると、特に休日の伸びが平日に比べ大きかった。

#### d) 関西空港及び伊丹空港への国内旅客のアクセス交通手段

関西空港と伊丹空港のアクセス交通手段を比較すると、関西空港について、実験開始前後で休日の乗用車の割合が増加した。

#### e) 関西空港における非航空系来港者数

- ・ 関西空港へのアクセス交通手段を目的別で見た場合、非航空系来港者では自動車の利用者が多かった。
- ・ 平日と休日と比較すると休日の方が非航空系来港者の割合が多かった。
- ・ 実験開始前後で比較すると、平日休日とも、非航空系来港者の割合が増加した。

### (2) 通行料金引下げに対する利用者の意識

- ・ 関西空港来港者のうち、非航空系来港者は連絡橋通行料金引下げを認知している割合が約5~7割と高かった。
- ・ 非航空系来港者で乗用車利用者のうち、概ね2割前後の人が今回の通行料金引下げをきっかけとして来港した。

### (3) 非航空系需要への影響分析

- ・ 関西空港及び伊丹空港における国内線利用者については、関西空港では「泉州」「和歌山」「大



阪市」が多く、伊丹空港では「北大阪」「大阪市」「東部大阪」や「神戸市」「阪神間」が多かった。

- ・ 関西空港における非航空系来港者については、「泉州」「大阪市」が多かった。
- ・ 泉南、南河内、泉北の地域から来港した非航空系来港者のなかでは、非航空系目的での関西空港利用のための条件として「関西空港へ行く交通費が安くなる」と答えた人が多かった。

#### (4) 空港選択への影響分析

- ・ 通常、伊丹空港を選択する人が、関西空港を利用するための条件としては、「関西空港へ行く交通費が安くなる」「関西空港までの所用時間が短くなる」「関西空港へ行くのが便利になる」といったアクセス改善に関するものが多かった。

#### (5) ETC限定相互利用割引の利用者特性

- ・ 通行台数全体の16.8%がETC利用車で、9.7%が相互利用割引の適用を受けていた。
- ・ ETCの利用率及び相互利用割引の対象となった割合は、休日の方が平日よりも伸びており、普通車においては、それぞれ平日14.3%、9.4%に対し、休日15.7%、11.4%と伸びていた。

#### (6) ETC限定割引利用者の意識

- ・ ETC限定割引の認知状況について、来港目的別にみると、国内線利用者や国際線利用者は10～20%程度であったのに対し、非航空系来港者では30%程度が「知っていた」と回答して認知度が高かった。
- ・ ETC相互利用割引が実施されているので乗用車で来港したという人は、概ね10%だが、そのうち非航空系来港者は約15%にのぼり最も割合が高かった。

#### (7) ETC限定駐車場割引の利用者特性

- ・ 出発地は大阪府が全体の49.5%を占めており、その中でも泉北・泉南地域が多かった。
- ・ 来港目的は、送迎が50.4%、見学・飲食・買物が33.0%と多数を占めており、あわせると80%を超えていた。

#### (8) 航空貨物物流への影響分析

- ・ 連絡橋通行料金に対する自社の負担が軽減したことを歓迎する意見が多かったが、連絡橋の通行料金が物流コストに占める割合は低く、現時点では、今回の引き下げに伴った営業戦略の変化はないとの意見があった。