

# 第1章 国際航空旅客需要の動向

ここでは、需要予測モデルの構築に当たって留意すべき事項の検討に資するよう、国際航空旅客需要の動向を整理する。

## 1.1 出国者数・出国率の動向

### (1) 出国者数の動向

図1.1.1～図1.1.2に示すように、出国日本人数、入国外国人数とGDPは、特に最近その動向が連動しない状況も見られ、GDP以外の要因が出入国者数に与える影響も無視できないことが示唆される。したがって、経済指標以外の要因をモデルに取り込むことが求められる。

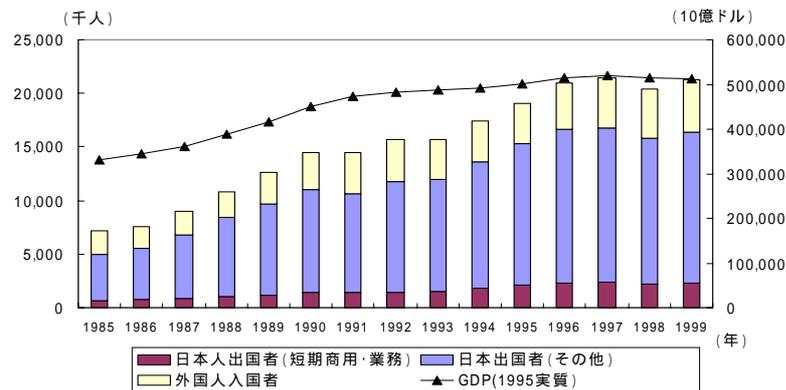


図1.1.1 日本人出国者数および外国人入国者数とGDPの推移  
(資料) 出入国管理統計年報(法務省)、国民経済計算年報(経済企画庁)

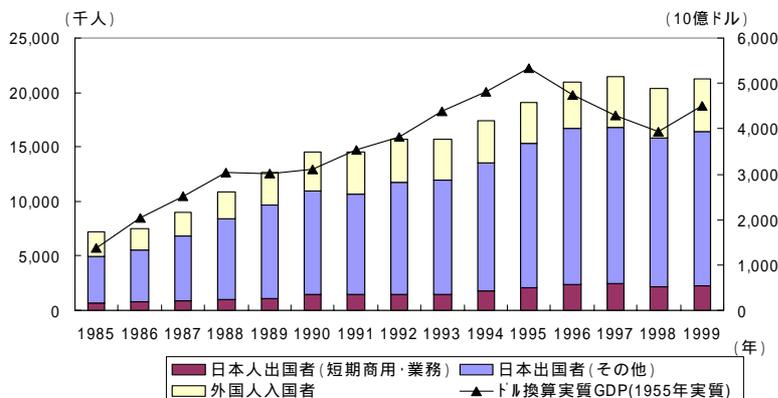


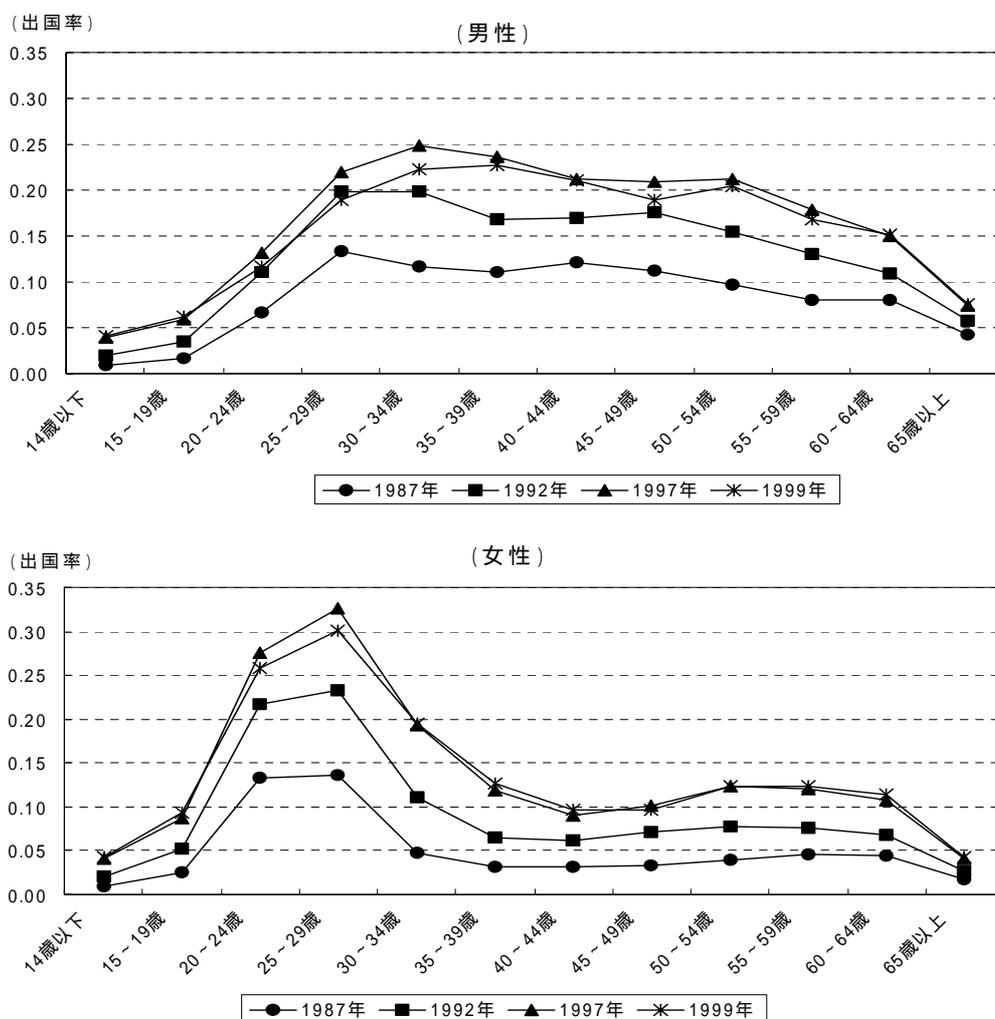
図1.1.2 日本人出国者数および外国人入国者数と米ドル換算GDPの動向  
(資料) 出入国管理統計年報(法務省)、国民経済計算年報(経済企画庁)、経済統計年報(日本統計調査局)

(参考) 表1.1.1 主な社会情勢

年	社会情勢
1970年	ジャンボ機就航 大阪万博 第2次海外旅行ブーム
1971年	1\$ = 360円時代終わる
1978年	成田空港開港
1985年	プラザ合意
1988年	ソウルオリンピック
1988年～1990年頃	バブル期・円高進行
1991年	湾岸戦争
1994年	関西国際空港開港
1997年～1999年頃	アジア経済不況

## (2) 年齢・性別出国率の動向

図1.1.3に示すように、長期的にはいずれの年齢・性別でも出国率は高くなっているものの、年齢や性別によってその動向が異なる。



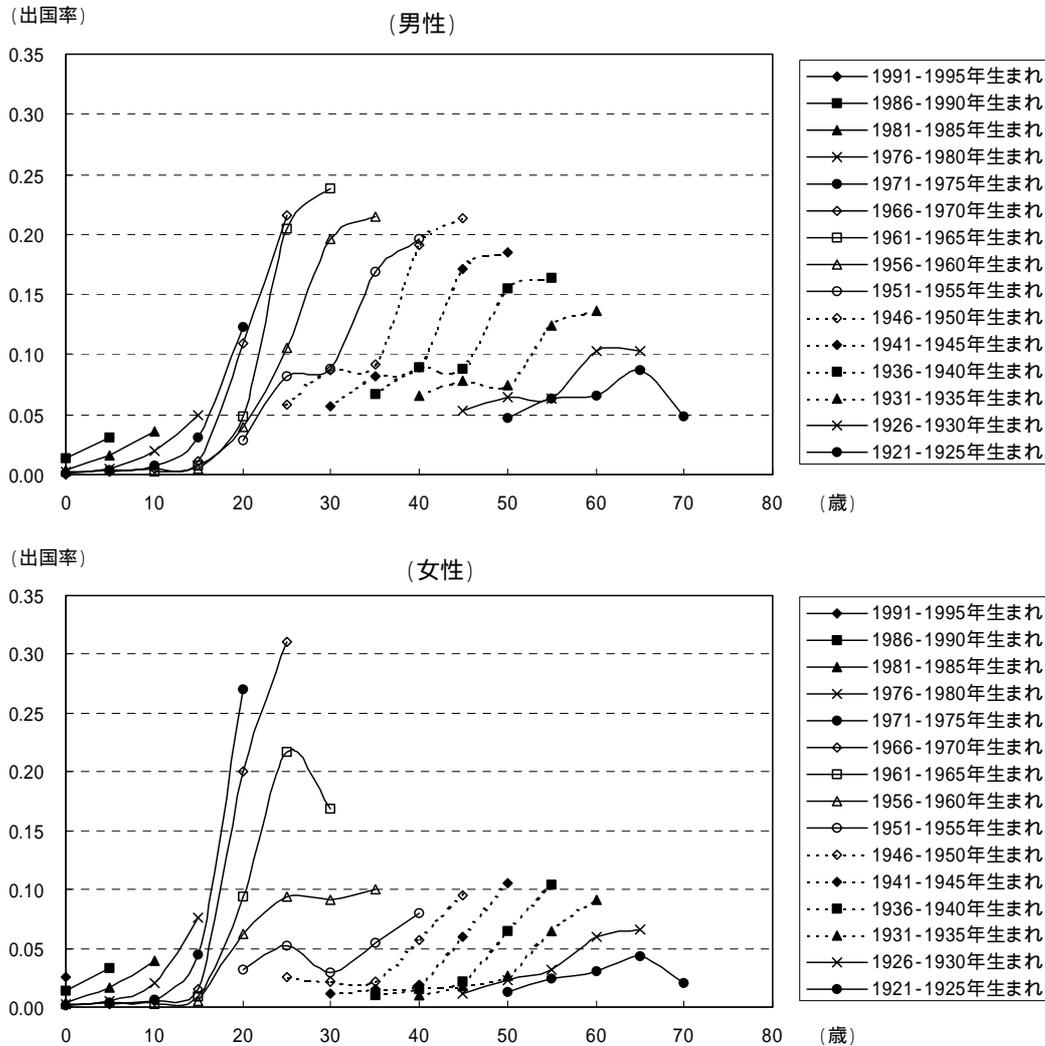
注) 出国率は夜間人口1人当たり出国者数

図1.1.3 年齢別出国率の動向

(資料) 出入国管理統計年報(法務省)、国勢調査報告(総務庁)

### (3) 世代別出国率の推移

図1.1.4に示すように、同じ年齢層でも世代によって出国率が異なり、新しい世代ほど出国率が高い傾向が見られる。このことは、将来の高齢者等が今の高齢者等より出国率が高くなる可能性を示すものである。



注 1)1975、1980、1985、1990、1995年について示した

注 2)出国率は夜間人口1人当たり出国者数

注 3)图中横軸の年齢層は、例えば「30歳」は25～29歳であることを示す

図1.1.4 世代別(5歳階級別)出国率の動向  
(資料)出入国管理統計年報(法務省)、国勢調査報告(総務庁)

#### (4) 所得水準による地域別出国率の動向

図1.1.5に示すように、出国率は地域によって差があり、またこの15年間で各地域とも所得水準が高くなるとともに出国率も高まってきている。このことから、今後地方圏の所得水準が大都市圏並に高まれば、出国率が上がっていくことも予想される。

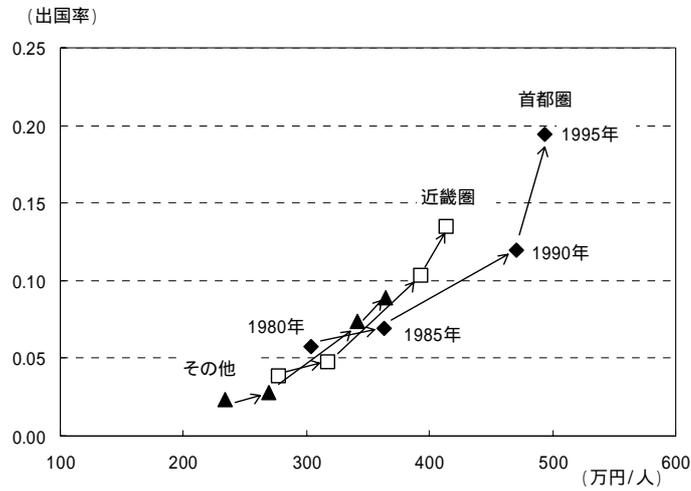


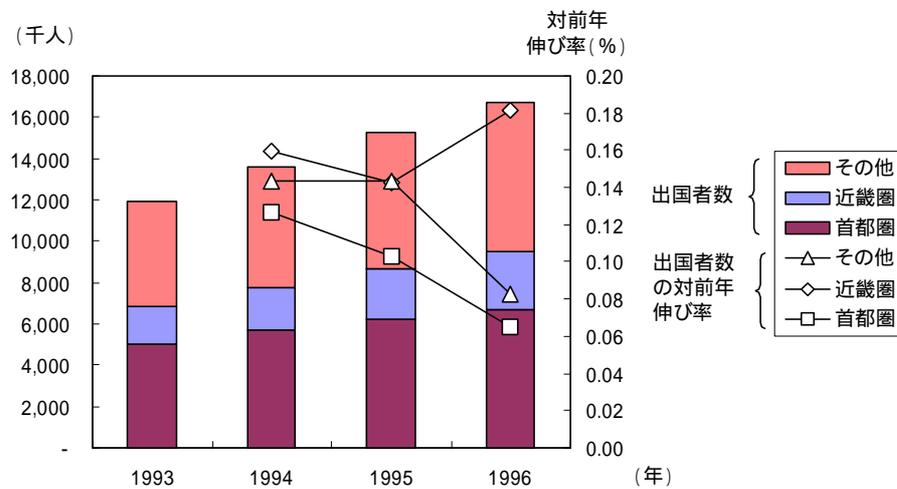
図1.1.5 居住地域別出国率と1人当たり県民所得  
(資料) 出入国管理統計年報(法務省)、県民経済計算年報(経済企画庁)、  
国勢調査報告(総務庁)

## 1.2 交通サービス向上による空港間の競合と需要の誘発

### (1) 空港整備による空港間の競合と需要の誘発

関西国際空港が開港した1994年を境として、首都圏およびその他圏の居住者の出国者数対前年伸び率が減少しているのに対し、近畿圏居住者は増加している(図1.2.1)。近畿圏居住者の場合、新東京国際空港から関西国際空港に出国空港を転換しただけではなく、それを大きく上回る関西空港からの出国者数の増加(誘発需要)が見られる(図1.2.2)。

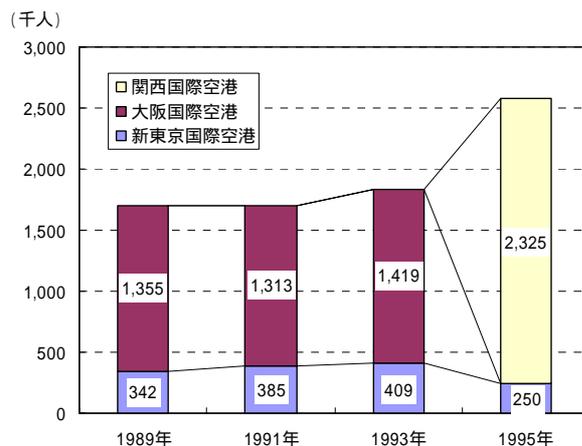
このことから、今後中部国際空港が整備された際も、新東京国際空港、関西国際空港との競合だけでなく、中京圏周辺における誘発需要が発生する可能性があると考えられる。



注)「首都圏」は、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を指し、「近畿圏」は、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県を指す。

図1.2.1 居住地別出国者数の動向

(資料) 出入国管理統計年報(法務省)、国勢調査報告(総務庁)



注)ここでの「近畿地域」は、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県とした。

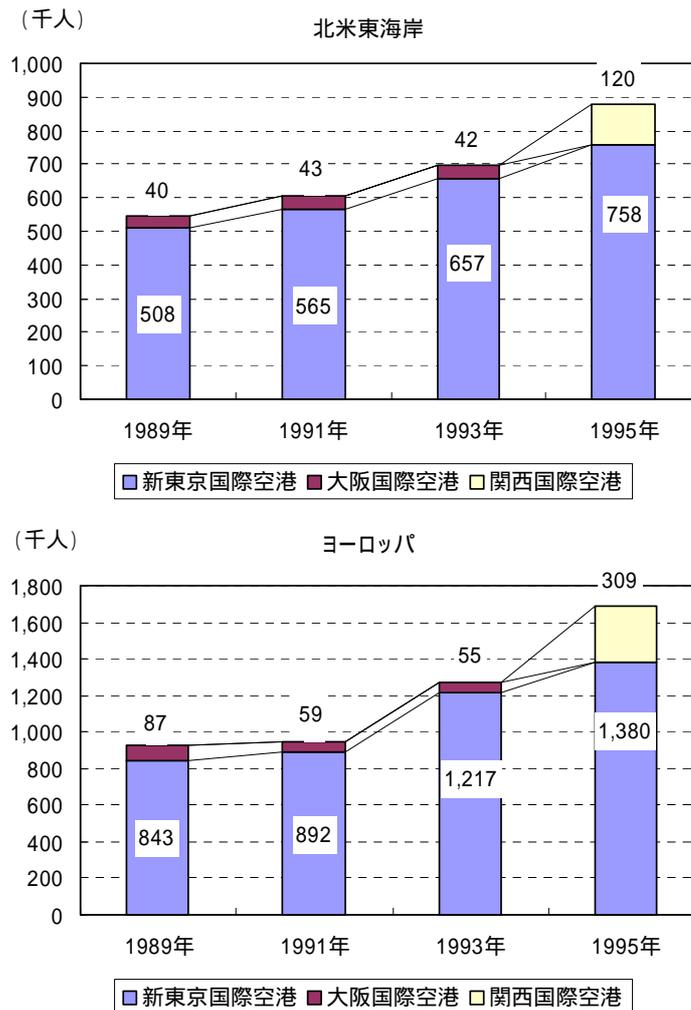
図1.2.2 近畿地域居住者による出国空港別出国者数の動向

(資料) 国際航空旅客動態調査(運輸省)

## (2) 路線開設による影響

図1.2.3に示すように、大阪国際空港から直行便が開設されていなかった北米東海岸、ヨーロッパ方面に関西国際空港からの新たな航空路線が開設された場合、新東京国際空港からの転換需要以上の需要が発生している。

モデル構築に当たっては、路線の新規開設や運航頻度の増加等といった航空サービスの向上によって、航空経路間の競合のみならず誘発需要が生じることに留意する必要がある。



注1) 関西国際空港、大阪国際空港、新東京国際空港を出国空港とする各渡航先への出国者数総数を示した

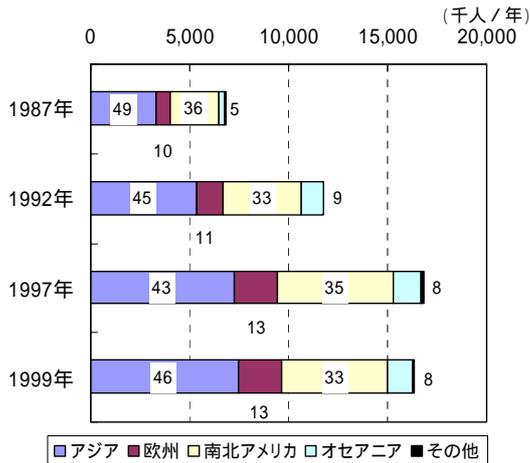
注2) 北米東海岸、ヨーロッパはいずれも大阪国際空港からの直行便が開設されていなかった方面

図1.2.3 関西国際空港開港による直行便開設先への出国者数の推移  
(資料) 国際航空旅客動態調査(運輸省)

### 1.3 渡航先の動向

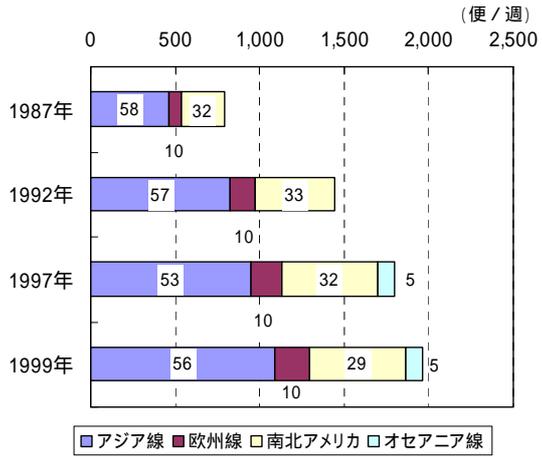
図1.3.1に示すように、新規路線開設や増便によって、日本人出国者の渡航先の構成比に変化がみられる。

モデル構築に当たっては、航空サービスの変化によってODパターンも変化することに留意する必要がある。



注) 図中の数値は構成率 (%)

図1.3.1 海外渡航先別出国日本人数  
(資料) 出入国管理統計年報(法務省)



注) 図中の数値は構成率 (%)

図1.3.2 方面別国際線運行本数の推移  
(資料) 数字でみる航空(運輸省)