

PRESS RELEASE

2022 年 8 月 3 日

新関西国際空港株式会社

関西エアポート株式会社

関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会の報告について

新関西国際空港株式会社および関西エアポート株式会社は、2022 年 8 月 3 日（水）に開催しました関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会において、以下の通り報告がありましたのでお知らせします。

■報告内容：別紙の通り

以 上

【本プレスリリースに関するお問い合わせ先】

関西エアポート株式会社

グループコーポレートコミュニケーション部

パブリックリレーション

Tel : 072-455-2201

関西国際空港の将来航空需要に関する調査委員会 中間報告

2022年8月3日

関空将来航空需要調査委員会の設立趣旨

背景

- 我が国では、政府のインバウンド目標（2020年4千万人、2030年6千万人）の達成に向けた官民一体の取組が推進されており、関西においても、2025年大阪・関西万博、I R 構想等のインバウンド需要を確実に取り込み、地域の経済社会の発展に繋げていくことが喫緊の課題。
- 国際拠点空港としてインバウンド全体の1/4の受入を担う関西国際空港（関空）は、2018年度の年間発着回数が約19万回に到達する（1998年の環境影響評価時の想定発着回数は年間23万回）等、航空機の離着陸が逼迫しつつある状況。

目的

- このため、関空が今後も増大が見込まれる航空需要の受け皿としての役割を適切に果たすことができるよう、将来航空需要に応じた関空の発着容量拡大の可能性に関する検討を進めていくため、関空の将来航空需要に関する調査及び分析を行うことを目的とする。

※上記背景と目的は、本調査委員会設置当初（2020年1月）に掲げたものである。

関空将来航空需要調査委員会の開催状況

開催日		議題
第1回	2020年1月14日	調査委員会の設立趣旨 将来航空需要想定のか考え方 今後の進め方
第2回	2020年1月28日	委員および関係者からの発表 ・産業・ビジネスに関する地域の取組について ・観光等に関する地域の取組について ・関西マーケットに関する航空会社の展望について
～新型コロナウイルス感染症の感染拡大～		
第3回	2020年10月28日	将来航空需要想定にかかる考え方 (新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえて) ⇒新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響は、本調査・分析に大きなインパクトを与えるものと考えられるため、その影響についても精査・検討する。
[参考] 第11回関西3空港懇談会報告(2022年1月13日) 調査委員会による将来航空需要の予測については、現時点においても新型コロナの動向等、見極めが困難であることから、次回(第12回)懇談会への報告に向けて精査を継続することとした。		
第4回	2022年8月3日	新型コロナウイルス感染症の影響等について 中間報告(案)について ⇒2025年大阪・関西万博の影響を含む前提条件等の見直し

1.調査・分析概要

1-1.調査・分析の対象

対象

- 関空の国際航空旅客数、国内航空旅客数、航空機発着回数（貨物便含む）
- 2025年大阪・関西万博開催期間（4月～10月）における時間帯別発着回数の想定

手法

- 3つの対象需要別に交通需要予測で一般的に用いられる四段階推計法等を適用
 - 国際航空旅客 （国際航空旅客数および国際旅客便発着回数）
 - 国内航空旅客 （国内航空旅客数および国内旅客便発着回数）
 - 航空貨物 （国際・国内航空貨物量および貨物便発着回数）

時点

- 基準年* : 2018年度
- 予測年 : 2025年度
- シミュレーション : 2030年度（シナリオケースに基づき幅のある需要をシミュレーション）

*四段階推計法のモデルにおける予測値と実績値の乖離を補正した年

*新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえて2018年度に設定

*台風21号による大幅な減影響を補正

1-1.調査・分析の概要

2025年度需要予測

過去の航空需要の実績値をベースとして将来のGDP等マクロ需要を推計したケース（以下、基本のシナリオケース）に基づき年間の旅客数・発着回数等を予測

- 万博による需要増を追加 ※予測年が3年後と近い将来であるため 1 つのシナリオで予測値を推計

2025年大阪・関西万博期間の時間帯別発着回数想定

2019年度実績において 1 時間あたりの航空機発着枠が逼迫しており、万博期間中の航空需要に対応し得るかどうか確認するためにピーク時の時間帯別発着回数を推計

2030年度シミュレーション

基本シナリオケースに加えて、経済成長や観光政策を背景とした航空需要の拡大可能性を想定したシナリオケース（中位、上位）に基づき年間の旅客数・発着回数を試算

1-2. 国際航空旅客需要の予測手法

モデルの体系

四段階推計法に基づく体系

①発生集中量→②分布交通→③経路(空港)選択

①発生集中量

日本全国～海外地域間の交通量

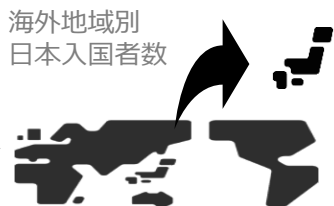
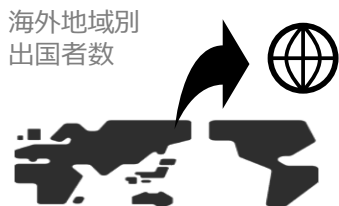
出国日本人



全国生成交通量モデル

- 総人口、GDPによって推計

入国外国人



出国者生成モデル

- 中高所得層人口、1人当たり実質GDP、為替、路線数、LCCシェア等により推計

日本の経済成長
(GDP)

訪問国選択モデル

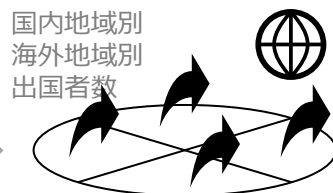
- 為替レート、路線数、航空運賃、LCCシェア、査証、物価水準、国間距離、観光関連指標等により推計

日本選択率
(日本着人数)

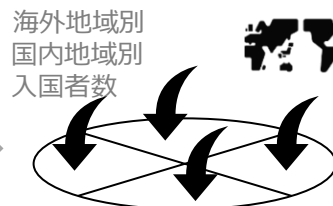
②分布交通

国内地域～海外地域間の交通量

出国日本人



入国外国人



旅行先選択シェアモデル

- 国内地域毎の集客力(GRP等)によって推計

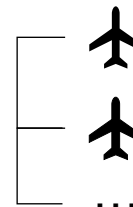
③経路(空港)選択

航空経路(空港)別交通量

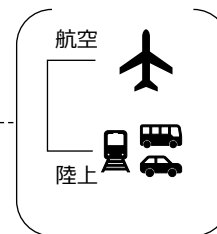
出国日本人

入国外国人

航空経路別



空港アクセス交通手段別



航空経路選択モデル

- ODごとに、航空経路(空港)別の所要時間、費用、運航頻度、空港アクセス利便性によって推計

関空ネットワーク拡充
(路線、便数)

空港アクセス利便性算定モデル

空港アクセス利便性

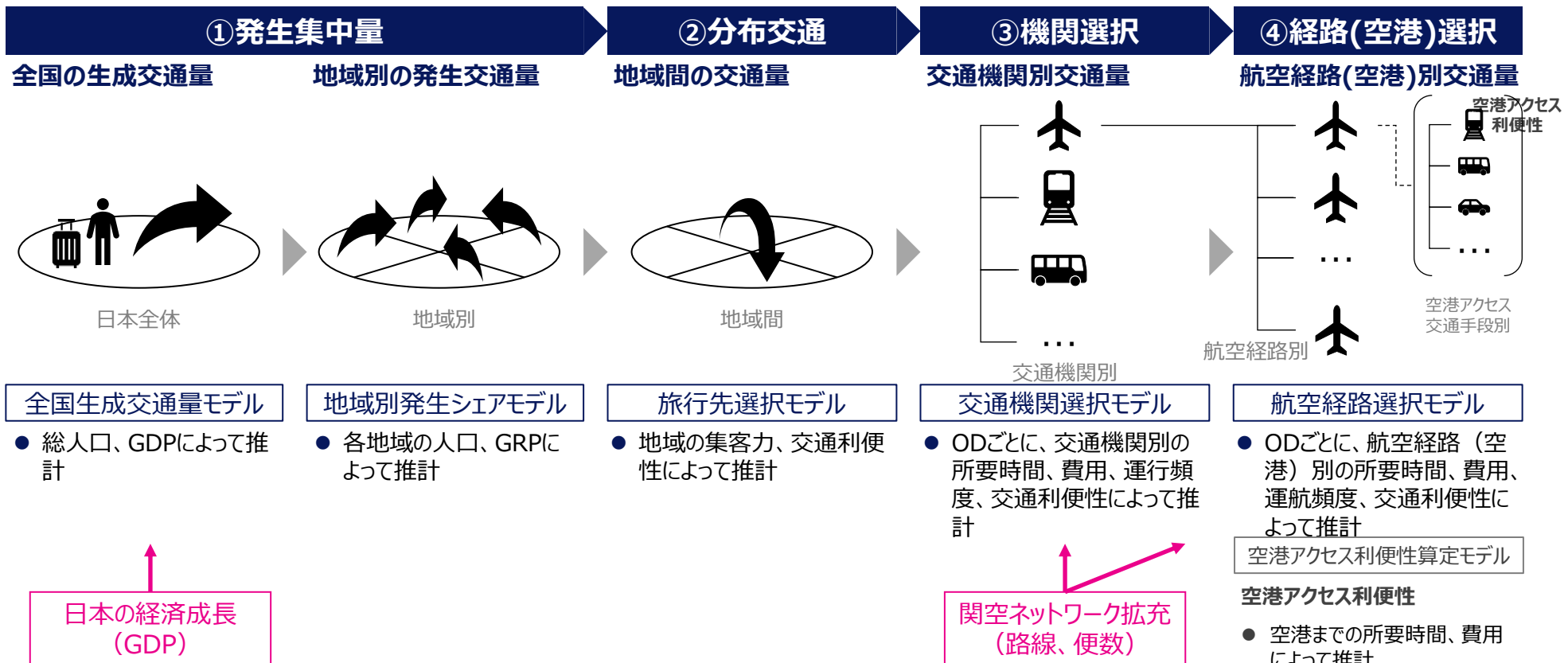
- 空港までの所要時間、費用によって推計

1-2.国内航空旅客需要の予測手法

モデルの体系

四段階推計法に基づく体系

①発生集中量→②分布交通→③機関選択→④経路(空港)選択



1-2.航空貨物需要の予測手法

モデルの体系

旅客便数の推計値を反映 ①貨物量予測→②貨物便数予測



1-3.前提条件の概要（2025年度需要予測）

発生集中量	国際	海外人口	United Nations「World Population Prospects 2019 (Medium fertility variant, 2020-2100)」
		経済成長率	IMF「World Economic Outlook Database, April 2022」(2022.4)
		為替レート	IMF「World Economic Outlook Database, April 2022」(2022.4)
	国内	国内人口	国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位(死亡中位)推計
		経済成長率	内閣府「中長期の経済財政に関する試算」(2022.1.経済諮問会議提出) ベースラインケース
分布交通	国際	都道府県実質GRP	内閣府「県民経済計算」による最新（2018年度）の実質GRPに、一人当たりGRPが一人当たりGDPの変化と同様の一人当たりGRPの成長を踏まえた上で、全都道府県の将来実質GRPの合計値が将来実質GDPに一致するよう比例定数を乗じて設定
機関選択 経路（空港）選択	国際 国内	国際航空	航空路線：2019年10月時点の路線で設定 所要時間：2019年10月時点の水準で設定 運賃：2019年時点の水準で設定（2016年平均キャリア運賃+燃油サーチャージ実績データを基に推計したFSC/LCC別運賃を2019年時点のFSC/LCC水準で重み付け） 機材構成：2018年度の実績値から設定
		国内航空	航空路線：2019年10月時点の水準で設定 所要時間：2019年10月時点の水準で設定 運賃：2019年時点の水準（2015年度平均運賃に2019年度航空会社有価証券報告書のイールド比を乗じて設定） 機材構成：2018年度の実績値から設定。さらに、ANAホールディングス「Fact Book2021」「統合報告書2021」よりANA大型機（B777）の一部中型機置き換えを想定
		空港容量	【国内需要予測】：伊丹/神戸/小牧の各空港において、2022年時点の発着回数を上回らないように設定 【国際需要予測】：制限なし
		鉄道	【整備新幹線】 2022年9月23日に西九州新幹線武雄温泉～長崎間が供用と想定 2023年度末までに北陸新幹線金沢～敦賀間が供用と想定 【空港アクセス鉄道】：2023年春のうめきた新駅開業および関空特急「はるか」のうめきた新駅停車を想定
		自動車	高規格幹線道路は2019年度の供用区間をベースに2025年度当初までの整備計画を反映して想定 （2025年度以降供用予定の高規格幹線道路は供用時期が未定のため未反映）
		バス	2019年10月時点の運賃をベースに設定

1-3.前提条件の概要（2030年度シミュレーション）

		基本ケース	中位ケース	上位ケース
日本の経済成長（GDP）		0.8% （内閣府「中長期の経済財政に関する試算」（2022.01）ベースラインケース）	1.8% （内閣府「中長期の経済財政に関する試算」（2022.01）成長実現ケース）	
外国人の日本選択率		— （訪問国選択モデルにより推計）	過去実績値のトレンド*を参考に設定 *国によって差異あり	インバウンド6,000万人*に達する前提で設定 *政府目標
訪日外国人の関西訪問率		— （旅行先選択シェアモデルにより推計）	過去最高実績の2016年度42.6%*を設定 *観光庁「訪日外国人消費動向調査」の関西訪問率	
航空ネットワーク拡充	国際線	— （航空経路選択モデルに2019年実績を設定）	新規路線開設を想定して設定	
	国内線	— （航空経路選択モデルに2019年実績を設定）	新規路線開設を想定して設定	

1-4.新型コロナウイルス感染症の影響

- 新型コロナウイルス感染症発生後の国内外の将来経済見通しを織り込み影響を反映
- 航空需要に影響が懸念される他の要因は、対応不要等として整理

要因	航空需要への影響	需要予測への影響	本調査・分析での対応
移動の自粛・制限	強制的な需要減 ➤ 外出・移動の自粛や制限 ➤ 各国の入国制限	一時的な事象のため、影響なし	対応不要
経済の低迷	経済活動減による需要減 ➤ 企業の資金繰り悪化、倒産 ➤ 失業の増加、収入の減少	経済が停滞（企業の業績悪化、世帯所得の減少等）により需要減少	IMF、内閣府見通しを織り込み影響を反映
行動の変化	移動ニーズの減少 ➤ テレワークやリモート会議の浸透 ➤ VRによる疑似体験	移動行動・価値観等の変化であり、影響あり	対応できない※
供給量の減少	供給減による需要減 ➤ 航空会社 ➤ 観光業界（ホテル等）	新型コロナウイルス感染症の影響が長期化した場合、会社倒産等による需要への影響あり	2025年には需要に応じて供給されるものと想定

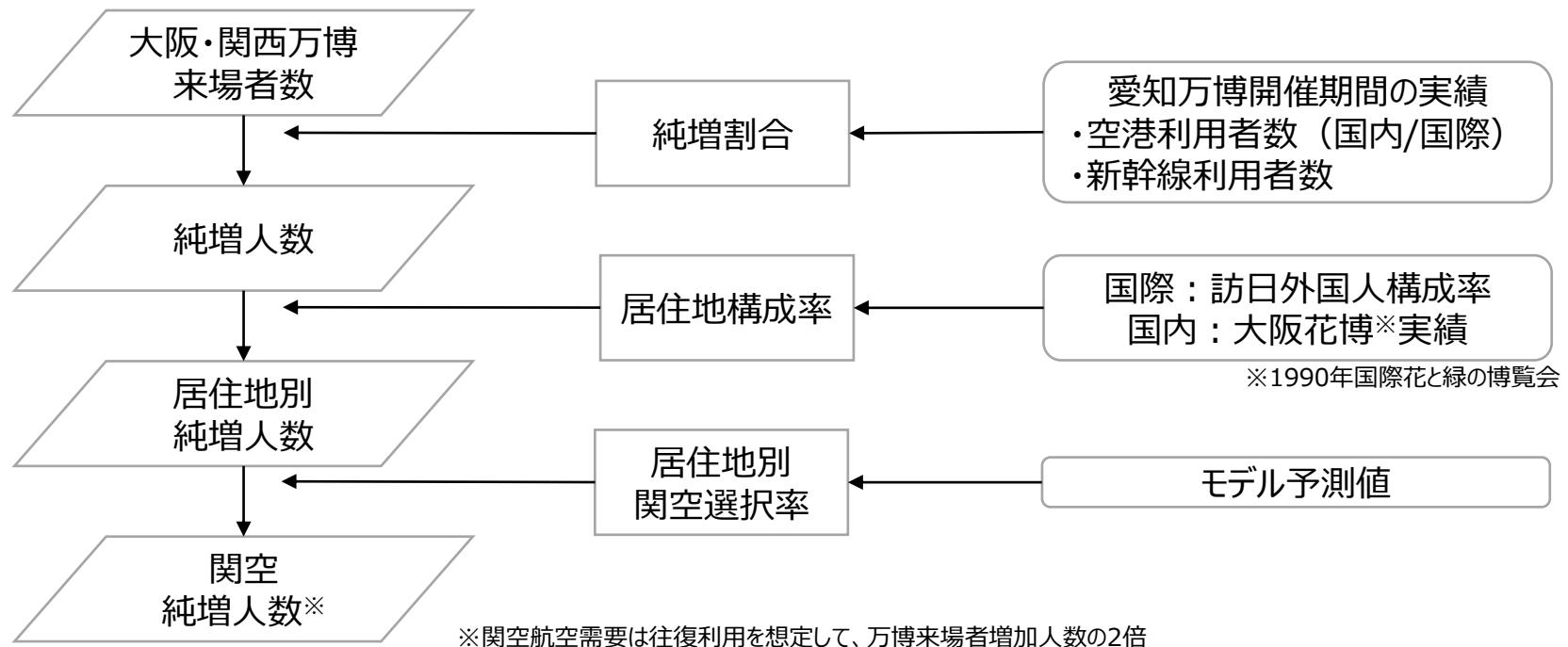
※：行動の変化を定量的に表現するためには、行動変化後の実績値を用いてモデルを構築する必要があるため、現時点で表現することは困難である。アンケート調査等で簡易的に推計することも考えられるが、精度に課題があるため採用しない。

1-5.2025年大阪・関西万博の影響（推計方法）

万博による需要増（国内の旅行先を近畿圏内に変更）を想定

- 2005年愛・地球博（愛知万博）のトレンド分析から万博による純増割合を想定
- 2025年日本国際博覧会協会推計と整合（来場者数、居住地構成・居住地別関空選択）

推計のフロー



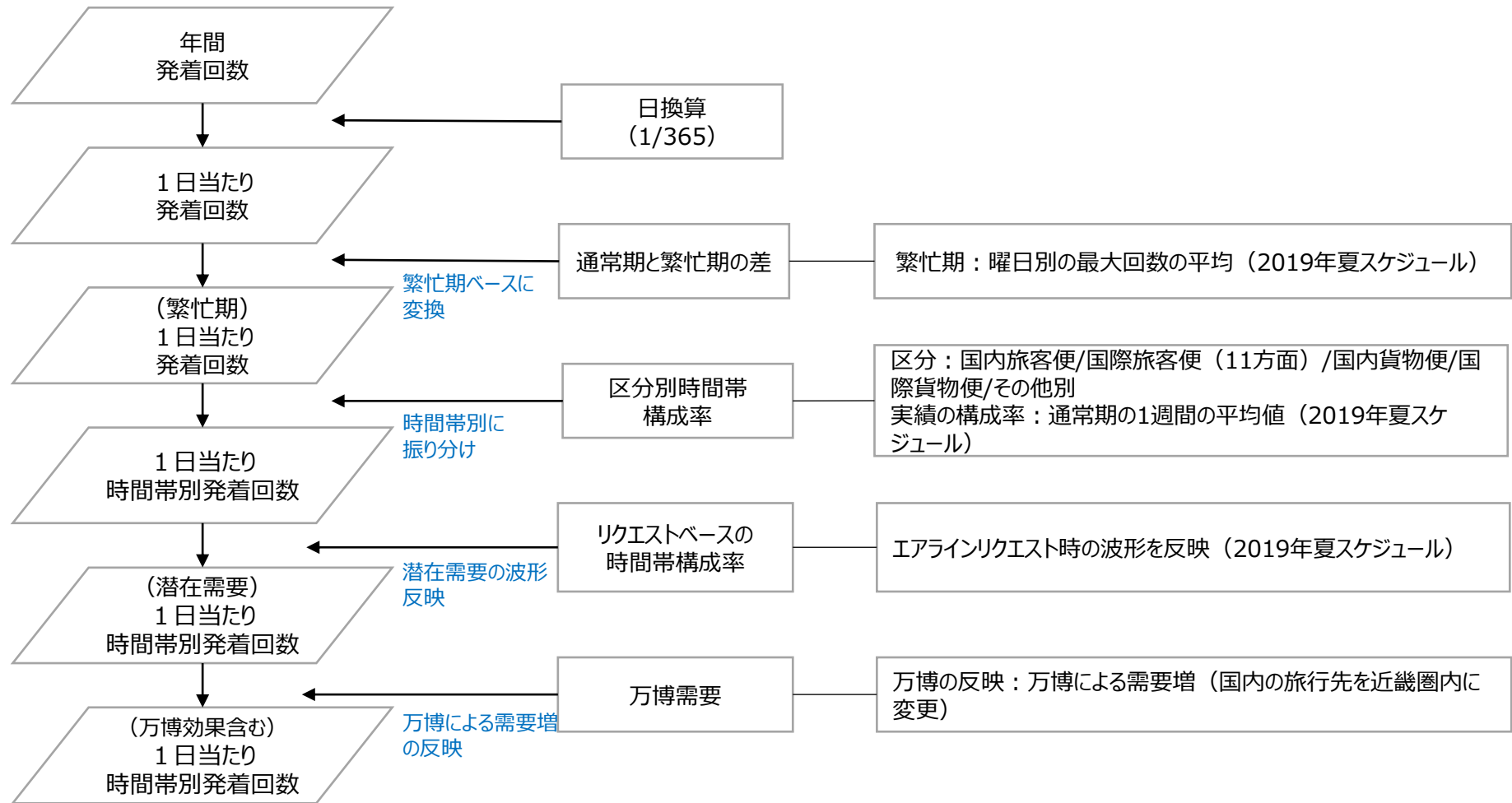
1-5.2025年大阪・関西万博の影響（結果）

万博による需要増（国内の旅行先を近畿圏内に変更）

	旅客数（万人）	旅客便 発着回数（万回）
国際線	69.8	0.4
国内線	20.6	0.1
合計	90.4	0.5

1-5.2025年大阪・関西万博開催期間における時間帯別発着回数 の想定（推計方法）

推計のフロー

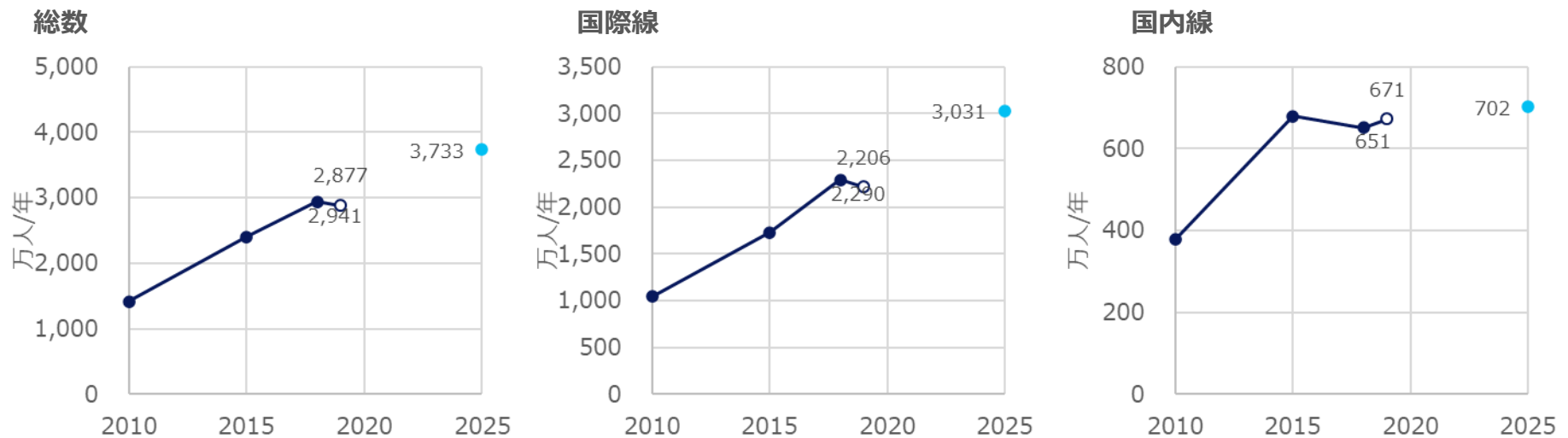


2.調査・分析結果

2-1.2025年度航空需要予測（旅客数）

- ・国際線旅客数はアジア諸国の経済成長による航空需要増加を受けて大幅に増加
- ・国内線旅客数は万博の影響により微増

■ 総旅客数は、2018年度2,941万人から2025年度にかけて3,733万人（2018年度比1.269倍）まで増加

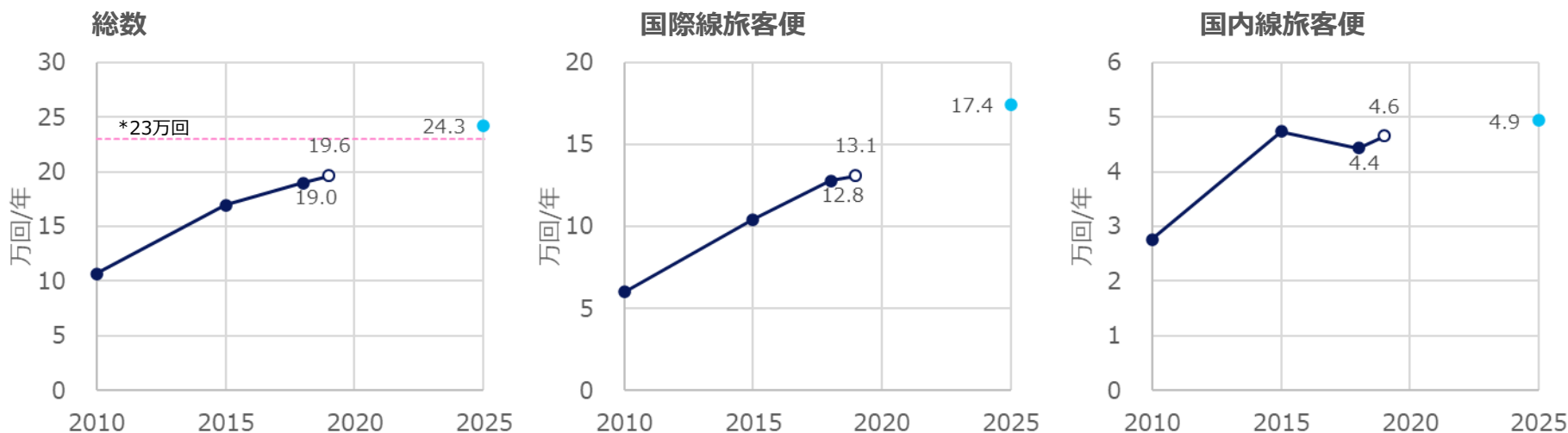


注) 2025年大阪・関西万博（4～10月）の影響を含む。

注) 2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2～3月は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅な減少があった。

2-1.2025年度航空需要予測（年間発着回数）

- ・国際線・国内線ともに、旅客数に比例して発着回数も増加
 - ・総発着回数は1998年の環境影響評価時の想定発着回数の年間23万回を超える
- 総発着回数は、2018年度19.0万回から2025年度にかけて24.3万回（2018年度比1.279倍）まで増加



注) 総数は、国際線、国内線の旅客便、貨物便およびその他の合計

注) 2025年大阪・関西万博（4～10月）の影響を含む。

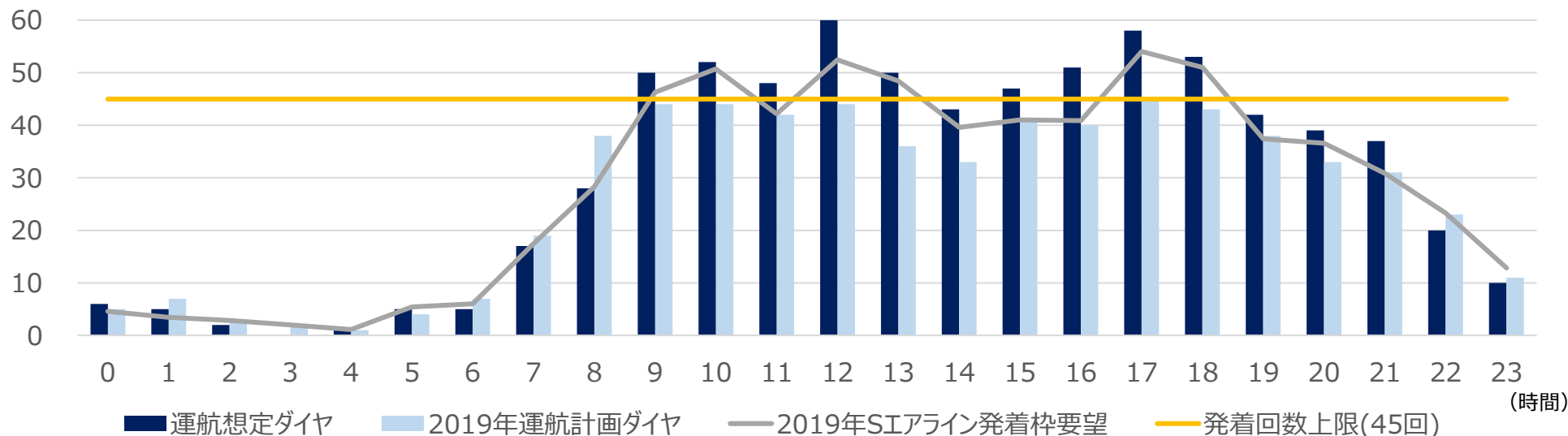
注) 2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2～3月は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅な減少があった。

2-2.2025年大阪・関西万博開催期間*における時間帯別発着回数の想定

*2025年4月～2025年10月

- ・2019年度（年間発着回数実績 19.6万回）で、既に一部時間帯では時間帯別発着回数上限45回に達していたことから、2025年度需要予測（万博影響含む）の年間発着回数（24.3万回）から時間帯別発着回数を想定
- ・2025年度需要予測（万博影響含む）の年間発着回数から時間帯別発着回数を想定するに当たっては 2019年実績や2019年エアライン発着枠要望を基に、時間帯別のニーズを踏まえて想定
- ・結果、日中の多くの時間帯で、1時間当たりの発着回数**上限45回**を超えるとともに、12時台では1時間当たりの発着回数が**60回**に到達

（発着回数）



注）2019年SIAライン発着枠要望と2019年運航計画ダイヤは2019夏ダイヤにおける各航空会社からの発着枠の要望と発着枠調整後の運航計画ダイヤを図示したものであり、運航実績とは異なる、また定期便の数のみであり、チャーター便等の数は含まれない。※運航想定ダイヤも同じ。

注）運航想定ダイヤは最大発着回数を推計するため、ピーク時の時間帯毎の発着回数を想定したもの。

注）2019年運航計画ダイヤは最も発着回数が多い日を採用（2019年4月27日）

注）2019年運航計画ダイヤは航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間が設けられている。

2-3.2030年度シミュレーション（旅客数）

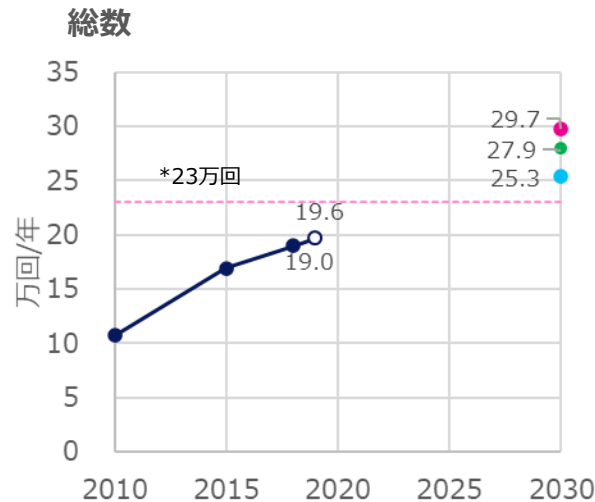
- ・国際線旅客数はアジア諸国からの訪日需要が牽引し大幅に増加
 - ・一方、国内線旅客数は、人口減少等の影響を受けて概ね横ばい
- 総旅客数は、2018年度2,941万人から基本ケースで3,889万人（2018年度比1.322倍）、中位ケースで4,539万人（2018年度比1.544倍）、上位ケースで4,966万人（2018年度比1.689倍）まで増加



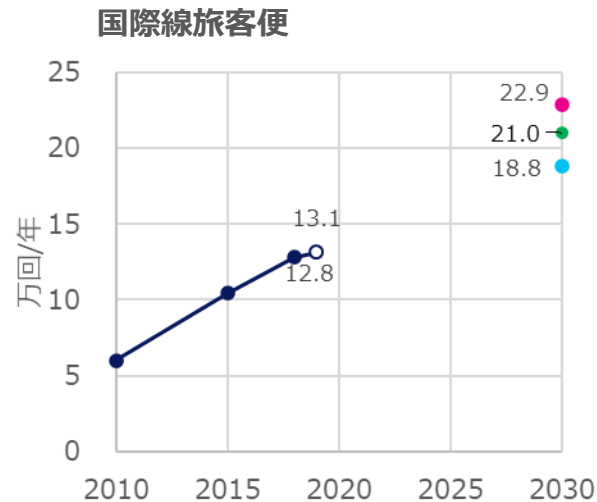
注) 2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2～3月は新型コロナウイルス感染拡大の影響により大幅な減少があった。

2-3.2030年度シミュレーション（年間発着回数）

- ・国際線の発着回数は、アジア諸国からの訪日需要が牽引し大幅に増加
- ・一方、国内線の発着回数は、旅客数と同様に概ね横ばい
 - 総発着回数は、2018年度19.0万回から基本ケースで25.3万回（2018年度比1.337倍）、中位ケースで27.9万回（2018年度比1.471倍）、上位ケースで29.7万回（2018年度比1.568倍）まで増加



*1998年の環境影響評価時の想定発着回数



注) 総数は、国際線、国内線の旅客便、貨物便およびその他の合計

注) 2018年度9月は台風21号の影響による減少、2019年度2～3月は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大幅な減少があった。

調査・分析のポイント

○概要

- 新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、世界の航空需要は大きく低迷した。現状、各国において国際的な往来が再開しつつあり、新型コロナウイルス感染症発生前の水準に航空需要が回復傾向にある。
- 日本においても段階的に水際対策の緩和が進む中、2022年6月10日より観光客受入が限定的に再開され、今後国際往来を含めて航空需要の本格的な回復が期待されるところである。
- こうした環境下において、本委員会では、新型コロナウイルス感染症の影響等を踏まえてもなお、将来航空需要の増加が見込まれることを確認した。

<2025年度需要予測>

- ・経済成長が著しいアジア諸国が牽引するとともに、2025年大阪・関西万博の需要増により、総旅客数は3,733万人（2018年度比1.269倍）、総発着回数24.3万回（2018年度比1.279倍）が見込まれる。総発着回数は、1998年の環境影響評価時の想定発着回数の年間23万回を超えることとなる。

<2025年大阪・関西万博期間の時間帯別発着回数想定>

- ・需要予測結果を踏まえて、2025年大阪・関西万博開催期間中の時間帯別発着回数を調査・分析したところ、ピーク時には、多くの時間帯で1時間当たりの発着回数上限45回を超えるとともに、12時台は60回に達すると見込まれる。

<2030年度シミュレーション>

- ・経済成長が著しいアジア諸国からの訪日需要が牽引することにより、総旅客数は3,889万人～4,966万人、総発着回数25.3万回～29.7万回が見込まれる。

※将来的に突発的な変動が生じた場合は、将来航空需要について精査を行うことがある。