

大阪経済記者クラブ各位

(社)関西経済連合会

関西国際空港の高コスト構造是正の経済効果試算結果について

関西国際空港は、伊丹空港の騒音公害問題への反省を踏まえ、環境に配慮した海上空港として建設されたが、大規模な埋立造成等の費用調達に起因する過大な有利子債務を抱えることになった。このため、有利子債務の利払いが年間200億円を超えるなど高コスト構造を余儀なくされ、その結果、着陸料等も高コストを反映した水準とせざるを得ない状況にある。一方、関空は、アジア、世界につながる日本のゲートウェイとしての機能を期待されている。関西、ひいては日本の国際競争力の強化のためには、着陸料引き下げなどの関空の低コスト戦略を推し進め、近隣アジア諸国との空港間競争に対応していくことが、国家戦略として必要不可欠だといえる。

そこで、関西経済連合会では、今般、国土交通省が2010年度予算の概算要求で示した「関空会社への70億円の補給金増額」がもたらす経済効果の試算を行ったので、その結果を発表する。

【試算前提】

補給金増額70億円全額を国際線着陸料引き下げに充当し、それによる需要増を加味して、国際線着陸料の引き下げ幅を想定。5年後の2015年までの着陸料引き下げの経済効果を試算。

【試算結果】

1. 補給金増額分70億円を引き下げに充当することで、国際線着陸料について約6割の引き下げが可能となり、旅客・貨物あわせて、年間で約14,500便の増便が見込まれる。

	旅客線	貨物線	合計
2015年(調査最終年)単年の増加便数	1万1,618便	3,040便	1万4,658便

2. このうち、旅客便では約11,500便の増便があり、旅行客の国内消費やアクセス需要から約1,700億円の直接効果を創出。全国で約3,900億円、関西で約2,000億円の生産誘発効果、全国で約130億円の税収効果が期待できる。

◆2015年(調査最終年)単年の経済効果の試算結果

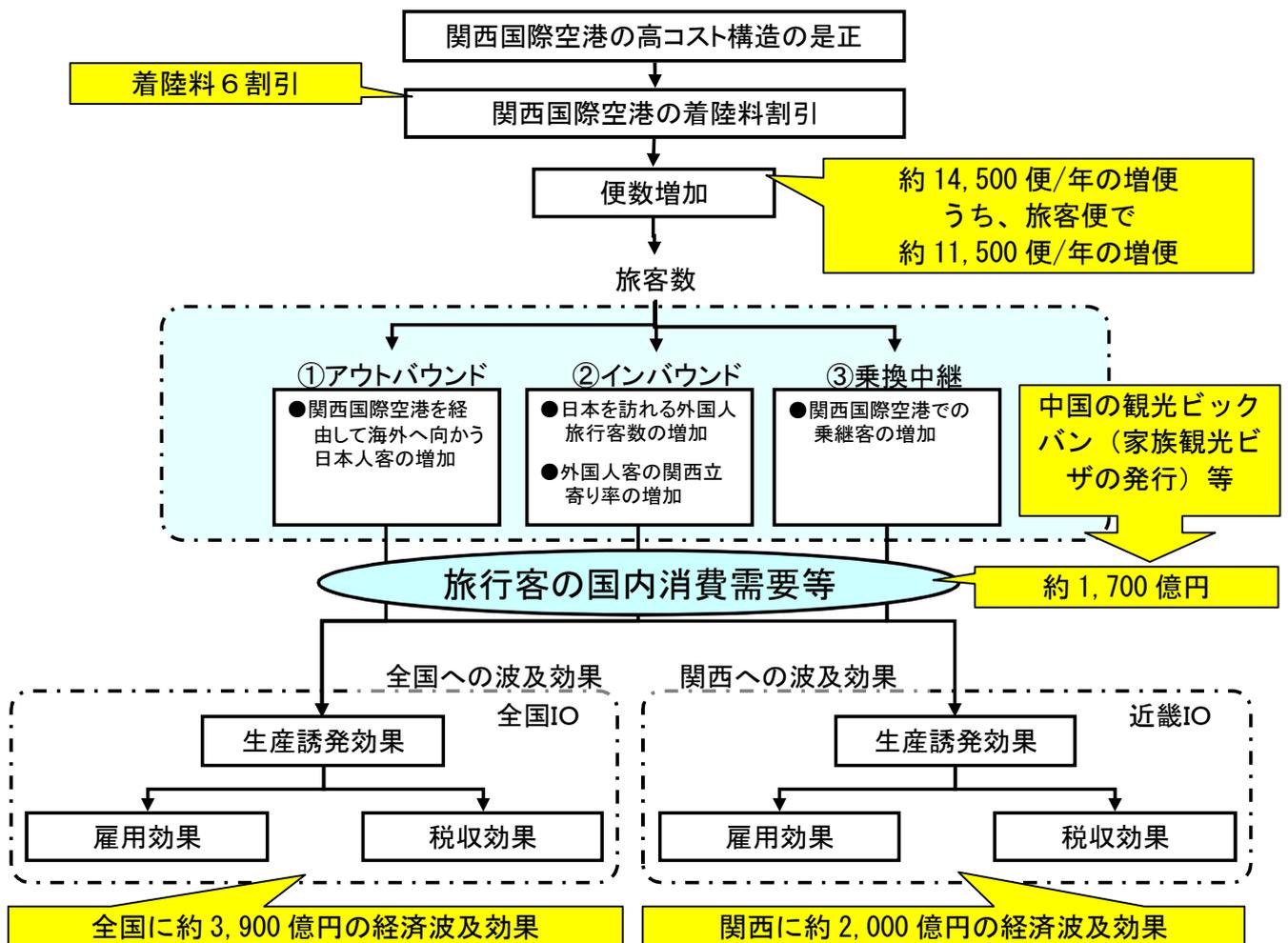
	増加便数	直接効果	生産誘発額	税収効果
全国	1万1,618便	1,694億円	3,896億円	131億円
うち関西		1,158億円	2,019億円	111億円

3. 2015年までの6年間の総経済効果としては、全国に約1兆5,200億円の生産誘発効果、約510億円の税収効果が期待できる。

◆2010年から2015年まで総経済効果の試算結果

	増加便数	直接効果	生産誘発額	税収効果
全国	4万5,311便	6,605億円	1兆5,195億円	510億円
うち関西		4,517億円	7,874億円	432億円

【着陸料割引による経済効果の波及フロー図】



- 試算に必要な実績値は関空会社からデータ（着陸料収入、発着回数の推移等）を提供いただいた。価格弾性値等の以下の前提値は、これらを元に関経連で作成した。
 - ①価格弾性値（便数変化率／着陸料変化率）を 0.64 と設定
過去 10 年間の国際線の便数・着陸料の変化実績から全国的な国際航空便数増加要因を除去した値を元に算出。
 - ②補給金増額 70 億円全額を着陸料引き下げに充てた場合に可能となる割引率を 0.6 と設定
 $70 \text{ 億円} \div \text{割引による減収額} = \text{割引前国際線着陸料収入} - (\text{割引後単価} \times \text{割引後需要})$
 - ③上記①②により着陸料引き下げによる発着便数の変化率を 0.384 と算出
 $\text{便数変化率} = \text{着陸料割引率 } 0.6 \times \text{価格弾性値 } 0.64 = 0.384$
- 発着便数増加分のすべてが利用され、旅客需要を新たに創出すると仮定。ただし、その効果は 2010 年から 2015 年にかけて徐々に発生すると設定。便数増加分の旅客・貨物の按分、1 便あたりの乗客数は関空の実績をもとに設定。
- 生産誘発額の全国の値は平成 17 年全国産業連関表を用いて算出（結果は 2007 年実質値に換算）。関西の値は平成 12 年近畿地域産業連関表を用いて算出（結果は 2006 年実質値に換算）。
- 景気動向、機材の小型化、具体的な就航先などにより、仮定や設定条件が満たされない可能性があることに留意。また、関空利用により他空港の利用が減少することや国内旅行から海外旅行へのシフトなどのマイナスの影響も想定されるが、この点は考慮していない。

以上