

## 1 経済波及効果の推計項目

新千歳空港の発着枠拡大(6→30枠)に伴う経済波及効果を算出にあたっては、平成22年1月に発表した新千歳空港24時間運用に伴う経済波及効果調査((株)北海道二十一世紀総合研究所)(以下「平成22年調査」という。)における経済波及効果の推計項目を活用する。

- (1) 深夜・早朝便を利用して来道した道内旅行者の道内消費に伴う経済波及効果
- (2) 深夜・早朝便の運航に伴う関係事業者の事業活動に伴う経済波及効果

なお、深夜・早朝便を利用する貨物輸送に伴う道内荷主及び生産活動に伴う経済波及効果は、枠拡大前後において同様(1日2便)であることから、今回は積算しない。

## 2 経済波及効果の推計方法

- (1) 新千歳空港における深夜・早朝時間帯の運航状況・利用状況について

新千歳空港における深夜・早朝時間帯における経済波及効果、発着枠拡大に伴う経済波及効果を推計する上で枠拡大前の平成26年度及び枠拡大後の平成28年度について、利用状況等を推計する。

提供座席数は一般的に利用されている機材に運航日数を乗じたもの、搭乗率は国土交通省発行「航空輸送統計」中の「国内定期航空路線別、区間別運航実績」を使用する。

- ① 平成26年度における利用者数

路線	会社名	機材(座席数)	日(便)数	提供座席数	搭乗率	利用者数
羽田＝新千歳線	JAL	B772(375)	365	136,875	71.3%	97,592
	ANA	B763(270)	211			
		B772(405)	154			
	SKY	B738(177)	365	64,605	71.3%	46,063
	ADO	B735(126)	362	46,044	71.3%	32,829
		B737(144)	3			
合計			1,460	366,864	71.3%	261,573

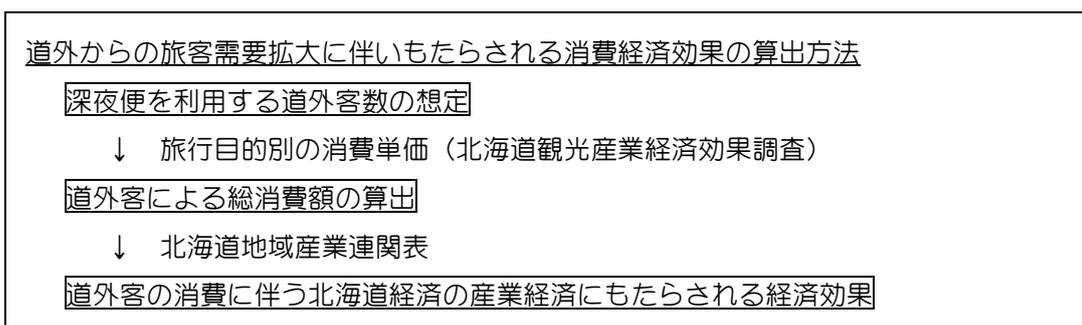
- ② 平成28年度における利用者数

路線	会社名	機材(座席数)	日(便)数	提供座席数	搭乗率	利用者数
羽田＝新千歳線	JAL	B772(375)	365	138,227	73.0%	100,906
		E170(76)	9			
		B738(167)	4			
	ANA	B738(167)	218	60,808	73.0%	44,390
		A320(166)	147			
	SKY	B738(177)	365	81,243	73.0%	59,307
		B738(177)	94			
	ADO	B737(144)	365	71,136	73.0%	51,929
		B737(144)	129			
仙台＝新千歳線	ADO	B737(144)	365	52,560	69.1%	36,319
関西＝新千歳線	ANA	B738(167)	6	1,002	75.1%	753
中部＝新千歳線	ANA	B738(167)	25	4,175	66.7%	2,785
成田＝新千歳線	VNL	A320(180)	176	31,680	82.6%	26,168
新千歳＝羽田線	ANA	B738(167)	218	60,808	74.4%	45,241
		A320(166)	147			
	SKY	B738(177)	94	16,638	74.4%	12,379
	ADO	B737(144)	365	71,136	74.4%	52,925
		B737(144)	129			
新千歳＝中部線	SKY	B738(177)	94	16,638	67.5%	11,231
合計			3,277	606,051	73.3%	444,333

- (2) 深夜・早朝便を利用して来道した道内旅行者の道内消費に伴う経済波及効果

深夜便の就航に伴う道外からの旅客数の増加は、北海道内において新たな消費需要をもたらすことに

なり、この道外客の北海道における消費が、道内の産業経済に直接・間接的に波及することになる。  
上記を踏まえ、経済効果の算出にあたっては、以下の方法によった。



① 深夜便を利用する道外客数について

(ア) 国内線

- ・ 今回の利用者のうち、昼間の時間帯からの転換を考慮することとし、転換率は平成22年調査と同様に30%とする。
- ・ 国内線における道外利用者数は、平成22年調査におけるアンケート調査及び平成28年に北海道で実施した新千歳空港における深夜早朝時間帯実証運行事業のアンケート調査結果を踏まえ、搭乗者の30%とする（平成22年調査と同様）

$\text{道外利用客数} = \text{提供座席数} \times \text{推定搭乗率} \times (1 - \text{転換率}) \times \text{道外利用率}$
--

【表1】道外客数について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
運航便数	1,460 便	1,460 便	3,277 便	上記2(1)参照
提供座席数 (A)	29.2 万席	36.7 万席	60.6 万席	上記2(1)参照
搭乗率 (B)	60 %	平均 71.3 %	平均 73.3 %	上記2(1)参照
利用者総数 (C=A×B)	17.5 万人	26.2 万人	44.4 万人	
深夜便利用者 (D=C×0.7)	12.3 万人	18.3 万人	31.1 万人	転換率30%
道外利用客 (E=D×0.3)	3.7 万人	5.5 万人	9.3 万人	

(イ) 国際線

- ・ 国際線における外国人利用者数は、提供座席数に推定搭乗率を乗じたものとする。
- ・ 今回対象とする便は、外国人が利用したインバウンド路線とし、推定搭乗率は、航空会社等へのヒアリング結果を踏まえ90%とする。

$\text{外国人利用客数} = \text{提供座席数(インバウンド)} \times \text{推定搭乗率}$
---

【表2】外国人利用者数について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
運航便数	0 便	0 便	14 便	4便はフェリー便 2便は日本人利用
提供座席数 (A)	—	—	2,462 席	
推定搭乗率 (B)	—	—	90 %	
利用者総数 (C=A×B)	—	—	2,215 人	

② 道外客による総消費額の算出について

- ・ 道外客の総消費額は、上記①で算出した人数に、北海道で調査をした直近の北海道観光産業経済波及効果で算出された消費単価を乗じる。国内線については、ビジネス客を考慮し、一定の係数を乗じて積算する（平成22年調査と同様）。

$$\text{総消費額} = \text{道外利用者数} \times \text{消費単価} + \text{外国人利用者数} \times \text{消費単価}$$

【表3】 道外客による総消費額について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
道外利用者数 (A)	3.7 万人	5.5 万人	9.3 万人	
消費単価 (B)	69,670 円	69,690 円	73,132 円	観光消費単価
道外客消費総額(C=A*B)	25.6 億円	38.3 億円	68.2 億円	道内消費単価
外国人利用者数(D)	—	—	0.2 万人	
消費単価 (E)	—	—	178,102 円	
外国人消費総額(F=D*E)	—	—	3.9 億円	道内消費単価
消費総額合計 (C+F)	25.6 億円	38.3 億円	72.1 億円	

③ 道外客の消費に伴う北海道経済の産業経済にもたらされる経済効果について

- 道外客の消費に伴う経済効果は、上記②で算出した消費総額に、北海道開発局において直近で算出している北海道産業連関表から算出された波及係数を乗じて積算する。

$$\text{経済波及効果} = \text{消費総額} \times \text{波及係数}$$

【表4】 北海道経済に持たされる経済効果について

項目		H22年度	H26年度	H28年度	備考
消費総額合計 (A)	道外客	25.6 億円	38.3 億円	68.2 億円	
	外国人	—	—	3.9 億円	
波及係数 (B)	道外客	1.612121	1.612121	1.609402	
	外国人	—	—	1.599782	
経済波及効果 (A*B)		42 億円	62 億円	116 億円	

注)H22及びH26は平成17年北海道地域産業連関表を、H28は平成23年北海道地域産業連関表による(以下同様)

(3) 深夜・早朝便の運航に伴う関係事業者の事業活動に伴う経済波及効果

現状の深夜・早朝便の就航によって、航空事業者、空港ターミナルビル、空港アクセス交通機関などその他関連機関に対して、追加的な業務の発注が発生しており、これらの業務が道内の産業経済に直接間接的に波及することになる。この道内企業への発注業務量は、航空事業者、空港ビル、その他関連機関で算出するとともに、直接的に発注される道内企業を通じて広く道内の産業経済に波及される。

上記を踏まえ、経済効果の算出にあたっては、以下の方法によった。

関係事業者の事業活動に伴う経済波及効果の算出方法

深夜・早朝時間帯の運航便数

↓ 1便当たりの費用を算出(新千歳空港=321万円)

航空会社・交通事業者・空港ビルにおける事業量の算出

↓ 北海道地域産業連関表

航空輸送事業者の生産活動の増加によってもたらされる経済効果

① 航空会社における費用

- 航空会社による費用は、1便当たりの費用、運航便数及び新千歳空港に到着する費目を乗じて積算する。
- 新千歳空港における1便あたりの費用は、新千歳空港における推計値が存在しないことから、JACの資料(羽田・中部・伊丹・関西における1便あたりの費用)を参考に、4空港の平均を算出する(平成22年調査と同様)。

航空会社による費用 = 便数 × 1便当たりの費用 × 新千歳空港に帰着する費目

【表5】新千歳空港における1便あたりの費用

	羽田	中部	伊丹	関西	新千歳
1便あたりの費用	3,335,873	2,230,268	4,336,550	2,955,571	3,214,566

- ・表5は、1便あたりに係る全体の費用（整備費は除く）であることから、ANAの有価証券報告書を参考に、新千歳空港に帰着する費目として、人件費(19.8%)、燃料費及び燃料税(19.4%)、外部委託費(6.8%)、その他(18.3%)（合計64.3%）について、新千歳空港に帰着する分を50%として経済効果として算出する（平成22年調査と同様）。
- ・なお、人件費のうち80%が可処分所得として家計消費を通じて最終的に道内経済への波及効果をもたらすことを仮定するため、人件費とそれ以外の経費に分けて計上する。

【表6】新千歳空港に帰着する分

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
運航費用 (A)	321 万	321 万	321 万	
新千歳分 (B=A*0.5*0.643)	103 万	103 万	103 万	

【表7】航空会社における費用

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
運航便数 (A=A1+A2)	2,190 便	1,940 便	3,777 便	
旅客便 (A1)	1,460 便	1,460 便	3,297 便	
貨物便 (A2)	730 便	480 便	480 便	
新千歳分 (B=A*0.5*0.643)	103 万	103 万	103 万	
消費総額合計 (C=A*B)	22.6 億円	20.0 億円	38.9 億円	
人件費 (D=C/0.643*0.198)	7.0 億円	6.2 億円	12.0 億円	
人件費以外 (E=C/0.643*0.445)	15.6 億円	13.8 億円	26.9 億円	

② 空港ビル会社における費用

- ・空港ビル会社による費用は、新千歳空港内のテナント経費に温泉施設収入を加算したものとする。

空港ビル会社等による費用 = テナント経費 + 温泉施設収入

(ア) テナント管理経費

- ・テナント管理経費は、空港ビルにおける年間の本体不動産管理経費(100億円/年)をもとに、1日あたりのテナント管理経費(27,397千円/日)、1時間あたりのテナント管理経費(2,490,660円/時間)を計上する。
- ・店舗数は、新千歳空港ターミナルビルのHP上で「夜間営業あり」とした店舗(28店舗/全体181店舗)とする(平成22年調査においては10%として積算)。

【表8】テナント経費について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
テナント経費 (A)	2,490,660	2,490,660	2,490,660	
深夜営業店舗数 (B)	10.0 %	10.0 %	15.5 %	
日数 (A×B×365)	0.9 億円	0.9 億円	1.4 億円	

(イ) 温泉施設収入

- ・平成28年に北海道で実施した新千歳空港における深夜早朝時間帯実証運行事業のアンケート調査結果を踏まえ、道内客の乗客の3%が温泉施設を利用していると推計される。
- ・なお、道外客については、上記2(2)において計上しているため、今回の積算から除外する。

【表9】温泉施設における利用収入について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
航空便利用者数 (A)	17.5 万人	26.2 万人	44.4 万人	
道内利用者数 (B=A×0.7)	12.2 万人	18.3 万人	31.1 万人	
施設利用者数 (C=B×0.03)	—	0.4 万人	0.9 万人	
温泉施設収入 (D=C×1,500)	—	0.1 億円	0.1 億円	入場料1,500円

③ J R北海道・バス事業者への経済効果

- ・ J R北海道・バス事業者の収入は、航空便利用者をもとに、平成28年に北海道で実施した新千歳空港における深夜・早朝時間帯実証運行事業のアンケート調査結果を踏まえ計上することとし、最終時刻に間に合う便（22:40以前到着便）について40%、バスの利用率はJ Rの最終時刻に間に合う便（22:40以前到着便）を15%、以降に到着する便を30%として計上する。
- ・ 運賃は、J R・バスともに1,000円として算出する。
- ・ なお、道外客については、上記2 (2)において計上しているため、今回の積算から除外する。

J R北海道の収入 = 利用者 × 利用率 × 運賃 (人件費0.23 人件費以外0.77) バス事業者の収入 = 利用者 × 利用率 × 運賃 (人件費0.54 人件費以外0.46)
---

- ・ 人件費のうち、80%が可処分所得として家計消費を通じて最終的に道内経済への波及効果をもたらすことを仮定するため、人件費とそれ以外の経費に分けて計上する。
- ・ なお、割合の算出にあたっては、収支決算などの費目をもとに配分する(J Rの人件費は0.23、バスの人件費は0.54)。

【表10】 J R北海道・バス事業者の利用者数

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
利用者総数 (A)	12.2 万人	18.3 万人	31.1 万人	
22:40以前到着便(A1)	12.2 万人	18.3 万人	29.3 万人	
22:40以降到着便(A2)			1.8 万人	
J R				
利用者 (B)	4.9 万人	7.3 万人	11.7 万人	A1×0.4
収入 (B×1000)	0.5 億円	0.7 億円	1.2 億円	
バス				
利用者 (C)	1.8 万人	2.7 万人	4.9 万人	A1×0.15+A2×0.3
収入 (C×1000)	0.2 億円	0.3 億円	0.5 億円	
消費総額合計 (D=E+F)	0.7 億円	1.0 億円	1.7 億円	
人件費	0.2 億円	0.3 億円	0.5 億円	JR0.23 ∧ バス0.54
人件費以外	0.5 億円	0.7 億円	1.2 億円	JR0.77 ∧ バス0.46

④ 航空輸送関連事業者の経済効果

- ・ 上記①～③の数値を基準に、道内経済への波及係数を産業連関表により算出する。
- ・ なお、人件費のうち80%が可処分所得として家計消費を通じて最終的に道内経済への波及効果をもたらすことを仮定するため、人件費とそれ以外の経費に分けて波及係数を乗じる。

【表11】 航空輸送関連事業者の経済効果

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
消費総額合計 (A=B+C)	24.2 億円	22.0 億円	42.1 億円	
人件費 (B)	7.2 億円	6.5 億円	12.5 億円	
人件費以外 (C)	17.0 億円	15.5 億円	29.6 億円	
波及				
人件費 (D)	1.451550	1.451550	1.398183	
人件費以外 (E)	1.429912	1.429912	1.416348	
経済波及効果 (B×D+C×E)	33 億円	32 億円	59 億円	

### 3 深夜・早朝便の運航に伴う経済波及効果

#### (1) 平成28年度における経済波及効果

- ・上記2により算定した結果、平成27年に合意した発着枠拡大により、約81億円の経済効果が新たに生じた。
- ・また、平成28年度における深夜・早朝時間帯の運航(旅客便)に伴う経済効果は約175億円と推計された。
- ・これは、平成29年2月に東京都で開催された東京マラソン2017(総出走者数35,824人、沿道観戦者数約151.2万人)における東京都(開催地)の経済効果と同程度になる。

【表12】北海道経済に持たされる経済効果について

	H22年度 (調査)	H26年度 (拡大前)	H28年度 (拡大後)
I 深夜・早朝便を利用して来道した道内旅行者の道内消費に伴う経済波及効果	42 億円	62 億円	116 億円
II 深夜・早朝便の運航に伴う関係事業者の事業活動に伴う経済波及効果	33 億円	32 億円	59 億円
合計	75 億円	94 億円	175 億円 (+81億円)

#### (2) 平成28年度における産業別経済波及効果

- ・深夜・早朝便に対する道内各産業への経済波及効果を求めるため、北海道開発局で算定している北海道産業連関表をもとに積算する。

【表13】各産業別生産波及係数及び経済波及効果

業種	生産波及係数				経済波及効果 (億円)
	I		II		
	道外客	外国人	人件費	人件費外	
農林水産業	0.073136	0.101638	0.035116	0.008581	6
鉱工業	0.240312	0.332724	0.148821	0.207402	25
建設業	0.011546	0.011140	0.018534	0.009745	1
電力・ガス・熱供給業等	0.065554	0.053707	0.076222	0.039989	7
商業	0.154455	0.190051	0.268409	0.190696	20
金融・保険・不動産	0.123466	0.122615	0.368789	0.143323	18
運輸・通信業	0.255792	0.350422	0.136243	0.084618	23
公務	0.002081	0.002261	0.004767	0.002021	1
サービス業	0.683059	0.435224	0.341282	0.729973	74
合計	1.609402	1.599782	1.398183	1.416349	175

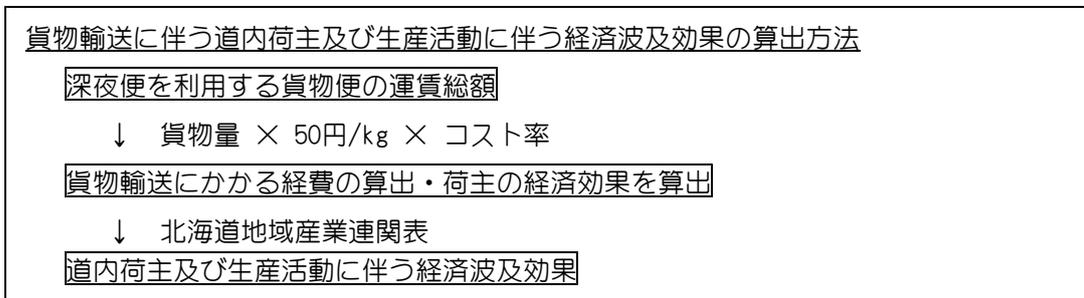
【表14】各産業別所得波及係数及び経済波及効果(道民総生産)

業種	所得波及係数				経済波及効果 (億円)
	I		II		
	道外客	外国人	人件費	人件費外	
農林水産業	0.034279	0.048145	0.015898	0.003905	3
鉱工業	0.066184	0.084660	0.047724	0.065739	7
建設業	0.005173	0.004991	0.008303	0.004366	1
電力・ガス・熱供給業等	0.031737	0.025745	0.035856	0.018393	3
商業	0.107456	0.132220	0.186735	0.132669	14
金融・保険・不動産	0.095745	0.095037	0.286323	0.111694	14
運輸・通信業	0.146523	0.200575	0.078581	0.048825	13
公務	0.001451	0.001577	0.003324	0.001409	1
サービス業	0.375996	0.242889	0.199612	0.452565	42
合計	0.864543	0.835838	0.862355	0.839565	98

#### 4 深夜・早朝便を利用する貨物輸送に伴う道内荷主及び生産活動に伴う経済波及効果について

深夜・早朝便を利用する貨物輸送に伴う道内荷主及び生産活動の経済波及効果は、枠拡大前後において同様(1日1往復)であることから、枠拡大に伴う経済波及効果としては積算しないが、貨物便を就航することにより、荷主に加え、航空事業者、輸送業者等で、追加的な業務の発注が発生しており、これらの業務が道内の産業経済に直接間接的に波及することになる。

上記を踏まえ、経済効果の算出にあたっては、以下の方法によった。



- ・ 貨物輸送に伴う道内荷主及び生産活動に伴う経済波及効果は、貨物量に運賃、商品販売額に占める航空輸送コスト負担率を乗じて積算する。
- ・ 貨物量は、平成22年調査で適用した就航時点(平成15年)におけるANAの新千歳⇒羽田輸送量(約5,900t)実績の約9割に該当する量として、運賃は、大手運送業者のヒアリングに基づき50円/kg、航空貨物利用荷主における商品販売額に占める航空輸送コスト負担率は、産業連関表のマージン表を参考に10%、産業連関表を参考にそれぞれの品目にコスト率を乗じた。

$\text{運賃総額} = \text{貨物量}(5,900\text{t} \times 0.9) \times 50\text{円/kg} \times \text{コスト率}$
--

【表15】 航空輸送貨物の種類別構成、貨物量、売上、コスト率

品目	構成比	貨物量	売上	コスト率	総額
農水産物	0.66	3,447 t	17 億円	0.538547	9.2 億円
食品加工	0.09	470 t	2 億円	0.730756	1.5 億円
機 械	0.10	522 t	3 億円	0.686274	2.1 億円
そ の 他	0.15	783 t	4 億円	0.695052	2.8 億円
合 計	1.00	5,223 t	26 億円		15.5 億円

- ・ 深夜便を利用して北海道から道外に新たに輸送されることによって各荷主での売上が増加することになるが、この売上げをあげるために必要な原材料やエネルギー等は、それらを供給する道内の産業に生産拡大という形で波及することになる。

【表16】 貨物輸送に伴う道内荷主及び生産活動に伴う経済波及効果について

項目	H22年度	H26年度	H28年度	備考
消費総額合計 (A)	13.7 億円	13.7 億円	15.5 億円	
波及係数 (B)	1.379441	1.379441	1.361572	
消費総額合計 (C=A*B)	19 億円	19 億円	21 億円	
荷主分の売上 (D)	26 億円	26 億円	26 億円	
経済波及効果 (E=C+D)	45 億円	45 億円	47 億円	

## 5 深夜・早朝便の運航における今後に向けた対応

### 【現 状】

- ・新千歳空港の24時間運用を推進することは、人や物の流動が活発化するだけでなく、その活動時間も長時間化することから、北海道において多大な経済効果が見込まれる。
- ・旅客便(国内)については、深夜の時間帯(22時台)に到着する便を中心に、1日最大14便の定期便が運航されている。航空便利用者の利便性が格段に高まるだけでなく、今まで航空便を利用しない層に対しても新たに利用されるなど、今後もさらなる活用が見込まれている。
- ・国際線については、国際定期便の就航はないものの、韓国を中心に臨時・チャーター便が年々増加している。また、公共交通機関のない時間帯に運航されるなど、新たな活用方法も実現されており、国際定期便の就航に向けて期待されることである。
- ・貨物便については、枠拡大以降、新規就航は実現していないものの、北海道では道産品の輸出拡大戦略を策定し、その拡大を図っているところである。アジア方面を中心に輸出量も急増しているなど、着実な成果が見られており、今後の運航が期待されることである。
- ・平成28年に北海道で実施した新千歳空港における深夜早朝時間帯実証運行事業のアンケート調査において、「到着後早く休みたい」とする意見が多く寄せられたように、空港周辺地域における役割が増している。

### 【今後に向けた対応等】

#### (1) 深夜・早朝便のメリットについて

- ・深夜・早朝便時間帯は、移動時間を睡眠に充てられることなどから、特に時間がない、有休が取れない現役世代(会社員)にとって、時間を有効活用できる点で利便性が高いと考えられる。
- ・また、移動時間を睡眠に充てられることにより、宿泊代を節約(機内泊)することができ、今まで航空便を利用しなかった層に対しても新たな需要が創出できることになる。
- ・特に、深夜便を活用することによる弾丸ツアー(日帰りの沖縄ツアー)が可能となるなど、新たな活用も期待されることである。
- ・深夜・早朝時間帯は、手荷物検査やC I Q機関(出入国審査など)の混雑もなく、ストレスなく移動できる。

#### (2) 新千歳空港到着便について

- ・路線誘致を進める上で「2次交通アクセスの確保」は必要不可欠である。
- ・新千歳空港到着後の移動手段は、JR利用者の比率が高く、深夜・早朝便に合わせた運行が求められるが、現状においては困難であると考えられることから、空港から札幌都心方面、主要地下鉄・バスターミナルまでのバス運行が先行して確保される必要がある。
- ・最近では、タクシー会社における乗合タクシーや、レンタカーの営業時間延長など、交通事業者の取組により、従来の公共交通機関にない2次交通アクセスが浸透しつつあり、今後は、深夜・早朝便を対象とした料金設定など、サービスの充実も期待される。
- ・現在、札幌や空港周辺地域における宿泊施設の確保が困難な状況であり、宿泊施設を中心とした整備を進めていくことが、さらなる経済活性化を図る上で重要と考える。

#### (3) 新千歳空港出発便について

- ・札幌・空港周辺地域からの移動手段は、JRが遅い時間まで運行(札幌駅21:51発・新千歳空港22:44着)していることから、会社での飲み会や残業の後でも十分に間に合うなど、空港周辺地域のアクセスの良さを存分に享受できる。
- ・特に、空港周辺地域においては、観光(宿泊)施設等の対応により、さらなる経済効果が見込まれることである。今後は、深夜便利用者に対する商品の提供等、新たなサービスの造成が期待される。

#### (4) 国際航空路線の誘致について

- ・国際航空路線の就航により、多くの経済効果が見込まれることから、航空会社等に対し、積極的に働きかけを行うことが重要と考える。
- ・深夜・早朝の時間帯については、防衛上の理由により一部外国航空会社の乗り入れに関して、一定の制限(月曜日から木曜日までの深夜・早朝時間帯)があるが、この制限撤廃により新たな経済効果(仮に中国路線を1日1便就航した場合は160億円)が生じると推計される。

- ・深夜・早朝時間帯の運航ケースとして、次の場合が想定される。

① 機材の有効活用 ～ ナイトステイ機材の活用

- ・移動時間が3～4時間程度であれば、空港にナイトステイされている機材を活用できるため、機材の効率的な運用が可能となる。
- ・この便を活用した弾丸ツアーなど多様な旅行商品が造成できることから新たな利用者層の開拓が可能となる。

② 移動時間の有効活用 ～ 東南アジアへの移動

- ・移動時間が6～8時間程度であれば、機中泊が可能となることから、移動時間の効率化（時間を有効活用）が可能となる。
- ・また、機中泊により宿泊代を浮かすことが可能となることから、既存の旅行商品よりも安価で商品を造成でき、新たな需要が創出される。

③ 混雑空港への就航 ～ スロット枠の確保

- ・北京・香港など日中の時間帯が混雑している空港に対し、深夜・早朝時間帯に運航することで新たな就航が可能となる。

(5) 貨物便の誘致について

- ・札幌国際エアカーゴターミナルにおいては、平成28年に24時間化に向けた輸出体制の実証実験が行われるなどの具体的な取組もあり、今後とも国際貨物の増加基調が見込まれる。
- ・特に、新千歳空港周辺地域を中心とした物流機能の整備を進めていくことにより、さらなる経済効果が期待される。

<参考資料> 国際定期便の就航に伴う経済波及効果について

【運航の概要】

- ① 運航便等 新千歳＝中国線(毎日運航)
- ② 使用機材 B737クラス(約150人程度)
- ③ 搭乗率等 路線維持の目安となる70%(外国人利用率:50%)

1 道内旅行者の道内消費に伴う経済波及効果

項目	新千歳＝中国線	備考
運航便数 (A)	730 便	365日×1日1往復
利用者総数 (B)	3.8 万人	365日×150人/日×0.7(搭乗率)
消費単価 (C)	223 千円	北海道観光産業経済効果調査(中国人消費単価)
外国人消費総額(D=B*C*0.5)	85.6 億円	
波及係数 (E)	1.599782	
経済波及効果 (F=D*E)	136.9 億円	

② 深夜・早朝便の運航に伴う関係事業者の事業活動に伴う経済波及効果

項目	新千歳＝済州線	備考
航空会社		
運航便数 (A)	730 便	
運航費用(新千歳分) (B)	1,030 千円	
消費総額合計 (C)	7.5 億円	
人件費 (C1)	2.3 億円	
人件費以外 (C2)	5.2 億円	
空港ビル会社		
運航日数 (D)	365 日	
テナント経費 (E)	9.1 億円	単価 2,491千円/日
人件費 (E1)	億円	
人件費以外 (E2)	9.1 億円	
消費総額合計	16.6 億円	
人件費	2.3 億円	
人件費以外	14.3 億円	
波及係数	1.410925	人件費:1.398183 人件費以外:1.416349
消費総額合計	23.5 億円	
人件費	3.2 億円	
人件費以外	20.3 億円	