

仁川国際空港におけるトランジット旅客の流動特性に関する分析*

Analysis on the characteristics of transit passengers at Incheon International Airport*

成川和也**・屋井鉄雄***・高田和幸****・阿野貴史*****・沖本憲司**・大井輝夫*****
 Kazuya NARUKAWA**・Tetsuo YAI***・Kazuyuki TAKADA****
 Takashi ANO*****・Kenji OKIMOTO**・Teruo OHI*****

1. はじめに

近年、アジアの各国においては、大規模空港の建設・開港が相次ぎ、特に 2001 年3月に供用を開始した仁川国際空港(以下、仁川という)は、金浦空港の代替空港としての役割にとどまらず、東アジアのゲートウェイ空港を標榜し、成田国際空港(以下、成田という)や関西国際空港(以下、関空という)を上回る規模を有している。

そのような中「このままでは、我が国の空港の利用者が減少し、仁川を経由する旅客が急激に増大するのではないか」という懸念が指摘されるようになった。今後の航空政策を考える上で、周辺国も含めた航空需要動態を把握しておくことが重要となっているが、そのような調査は従来から十分に行われたことがない(なお、その先駆けとして、東工大等では 2002 年度に「仁川国際空港におけるトランジット旅客流動調査」¹⁾を実施している)。そこで、仁川国際空港公社の協力により、両国のデータを相互利用することを前提として、仁川における乗継旅客の実態についてアンケート調査を通じて把握し、これにより仁川乗継旅客の流動や特性を把握・分析した。

用の別・乗継理由・利用マイレージ数・運賃・運賃負担者・座席クラス・直行便の有無・仁川での乗継経験・アジアの主要空港での乗継経験・仁川開港前の同一ODでの乗継経験

3. アンケート調査結果

(1) 基本属性

日本国籍の割合は全体の約 25%を占め、20 歳・30 歳代の旅客で半数以上を占め、職業別では会社員の割合が最も多くなっている(図-1)。

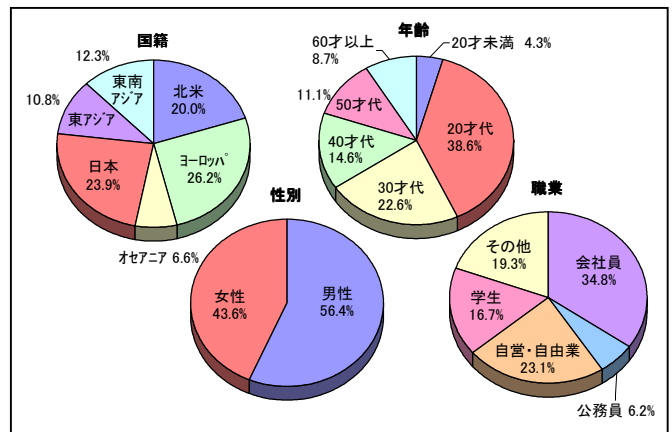


図 - 1 基本属性

2. 仁川におけるアンケート調査方法等

- (1) 実施時期:平成 15 年 10 月2~8日の7日間
- (2) 実施場所:出国審査終了後の搭乗ラウンジ内
- (3) サンプル数:2,276 (サンプル率:4.7%)
- (4) 調査項目:

国籍・居住地・性別・年齢・職業・目的・旅行形態・出発地・目的地・直前/直後の都市・発着便名・往復/片道利

*キーワード:空港計画,ネットワーク交通流,経路選択

**国土交通省航空局監理部総務課航空企画調査室

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関 2-1-3、

TEL:03-5253-8111 (内48153)、FAX:03-5253-1656、

E-mail:narukawa-k2ht@mlit.go.jp

***正会員、工博、東京工業大学理工学研究科土木工学専攻

****正会員、工博、東京電機大学理工学部建設環境工学科

*****国土交通省航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港
監理官

*****正会員、パシフィックコンサルタンツ(株)交通政策部

(2) 仁川・成田・関空の総旅客と乗継旅客

仁川では 2,000 万人前後の旅客が利用し、10%強が乗継旅客である。成田では 3,000 万人弱の旅客が利用し、20%程度が乗継旅客である(図-2)。

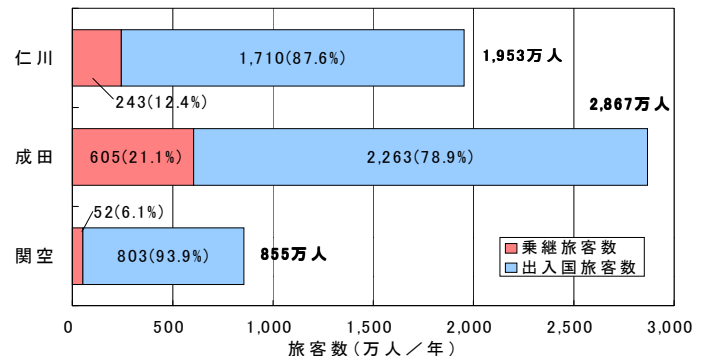


図 - 2 総旅客数と乗継旅客数(2003 年)

(3) 仁川・成田・関空の旅客流動の全体像

仁川空港を利用する乗継旅客は、2003年において、成田に比し約2/5、関空の約5倍であるが、成田の大部分は「北米-アジア間」の旅客であり、その他のODで見るとほぼ同量である(図-3)。

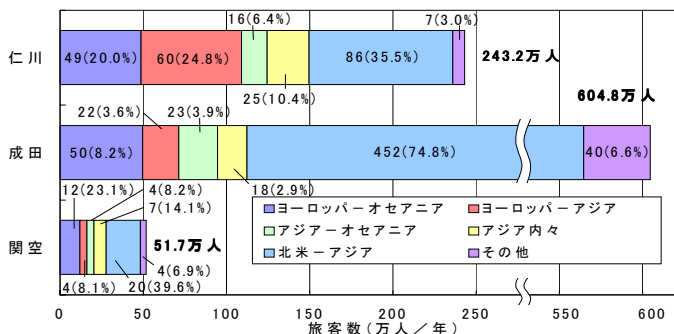


図-3 OD別乗継旅客数 (2003年)

仁川空港を利用する乗継旅客の約90%は韓国系航空会社を利用しており、成田では約60%以上が米国系航空会社の利用である(図-4)。

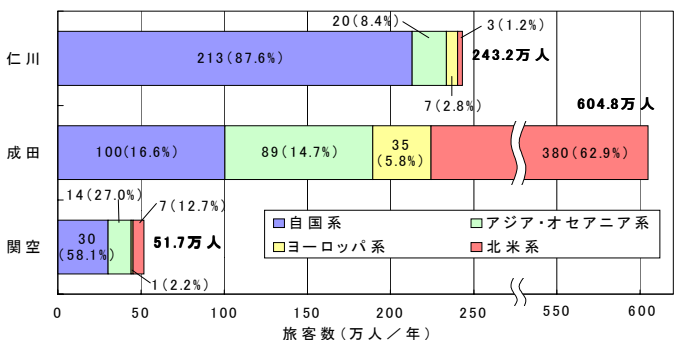


図-4 航空会社別乗継旅客数 (2003年)

全体で見ると、懸念されていたほど、東アジアのゲートウェイ空港として仁川空港の利用が急速に進んでいるという現状ではないといえる。しかし、「ヨーロッパ-アジア間」「ヨーロッパ-オセアニア間」においては、利用旅客も比較的多く増加傾向にあるなど、ODによって傾向は異なっていると思われる。次に、乗継旅客の特性をOD別にみていくこととする。

(4) 仁川空港における乗継旅客の特性

「北米-アジア間」では北米居住者が約60%、「ヨーロッパ-アジア間」では日本居住者が約60%を占め、「ヨーロッパ-オセアニア間」では約80%がヨーロッパ居住者である(図-5)。「アジア-オセアニア間」では中国居住者が約50%を占めていること、「アジア内々」では約50%が日本居住者であり中国居住者が約15%を占めるのが特徴的である(図-5)。

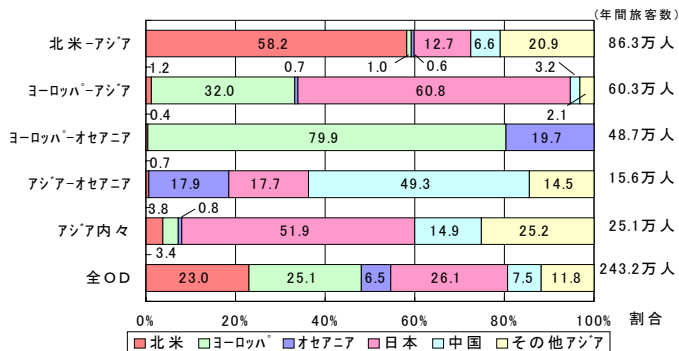


図-5 居住地構成

「アジア-オセアニア間」における中国居住者の利用空港の半数以上は成田・関空との路線がないか極めて少ない都市であり、「アジア内々」における日本居住者の中国方面の旅行先も同様の傾向にある(図-6)。これは、仁川空港と中国特に北部とのネットワークが充実しているためであると考えられる(表-1)。

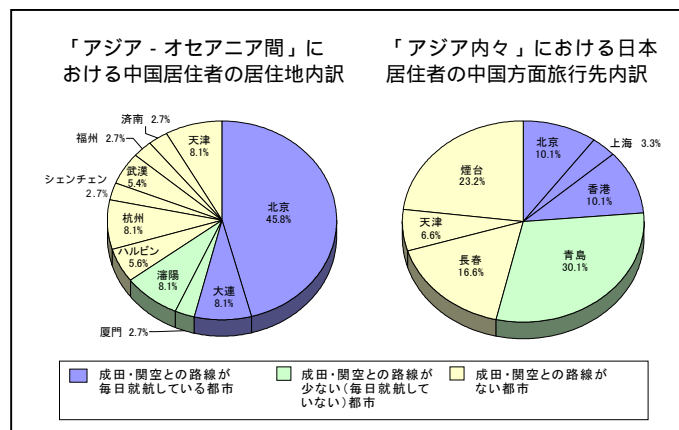


図-6 中国関連旅客の特性

表-1 仁川空港における充実した中国路線

空港	仁川			成田			関空			
	コリアンエア	アジアナ航空	その他	日本航空	全日空	その他	日本航空	全日空	その他	
中国北部	済南	2	重慶	2	大連	5	瀋陽	3	瀋陽	3
	瀋陽	10	西安	2	成田	3	西安	5	大連	5
	青島	14	成都	2	北京	14	成都	5	青島	2
	天津	10	長春	5	北京	14	大連	5	北京	2
	武漢	2	ハルビン	4	北京	14	北京	7	北京	14
	北京	8	北京	13	長春	2	北京	33	北京	7
	延吉	2	延吉	2	青島	14	北京	7	北京	7
	延吉	2	煙台	7	ハルビン	4	北京	21	北京	4
中国南部	厦門	2	桂林	3	厦門	22	厦門	23	上海	9
	昆明	2	広州	7	上海	3	上海	14	厦門	13
	三亜	2	杭州	2	香港	18	上海	33	上海	7
	香港	14	杭州	2	香港	21	上海	14	香港	7
			昆明	2	香港	14	上海	33	香港	7
			三亜	2	香港	14	上海	33	香港	7
			上海	2	香港	14	上海	33	香港	7
			南京	17	香港	14	上海	33	香港	7
小計	20	56	79	42	31	96	14	24	61	
合計	68	93	157	64	54	149	23	37	85	

資料:国際線時刻表(2003年10月)
 注1:中国の北部と南部の境界は長江とした
 注2:青色で塗られた部分は成田・関空で就航していない路線
 注3:2004年夏ダイヤでは、関空に煙台・杭州・南京線が就航する予定

職業構成については、全てのODで会社員の割合が高いが、その他をみると「ヨーロッパ-アジア間」「ヨーロッパ-オセアニア間」において、学生・主婦等の非就業者層の割合が高くなっているのが特徴的である(図-7)。

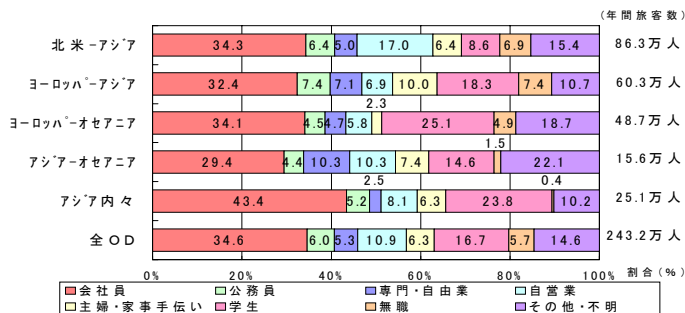


図 - 7 職業構成

旅行目的の構成については、「北米-アジア間」では家族・知人の訪問の割合が高く 40%近くを占め、「ヨーロッパ-アジア間」では観光の割合が半数近くを占めている(図-8)。「ヨーロッパ-オセアニア間」では、業務の割合が約5%と他のODと比べて非常に小さい割合となっており、「アジア-オセアニア間」では「北米-アジア間」と類似した構成になっている(図-8)。「アジア内々」では業務の割合が約 40%と、他のODに比べて最も大きくなっている(図-8)。

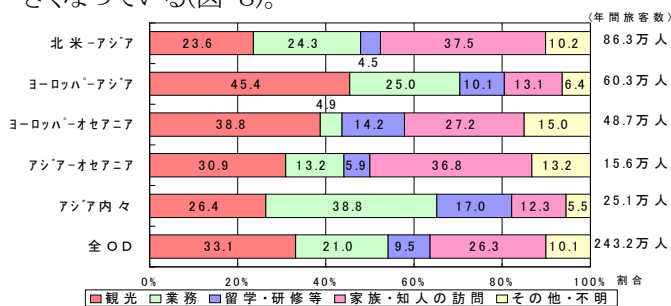


図 - 8 旅行目的構成

乗継理由については、全ODで「運賃が安い」という回答が最も多く、仁川を利用する旅客の基本的な理由となっている(図-9)。これは、乗継旅客のほとんどが韓国系航空会社を利用しているためであると考えられる(図-4)。それ以外の理由に着目すると、「北米-アジア間」では他のODに比べ「乗り継ぎが快適である」を理由とする割合が大きく、「ヨーロッパ-アジア間」では「安い」という回答割合が高く「パッケージツアーである」という理由を挙げる旅客割合が他の路線に比べ多い(図-9)。

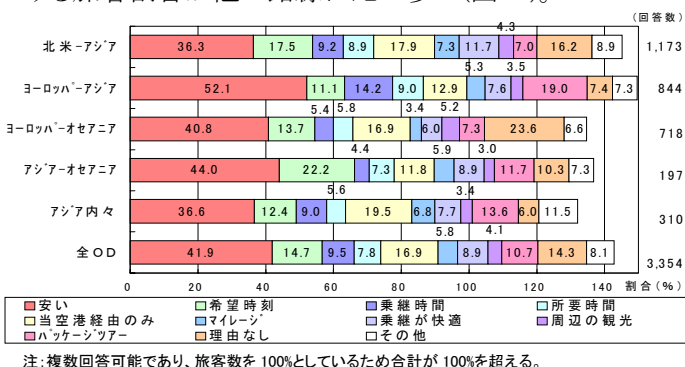


図 - 9 乗継理由構成

以上のようにOD別に詳細にみていくと、「ヨーロッパ-アジア間」「ヨーロッパ-オセアニア間」において、比較的時間に余裕があると思われる旅客層が観光等を主な目的として利用している。また、仁川空港開港後、デルタ航空が大韓航空との共同運航を行い、仁川空港と米国との路線を形成するようになり、一方成田との路線を減便させる傾向がみられる(表-2)など、一部の旅客層や航空会社では仁川空港を積極的に利用し始めている兆候が伺える。

表 - 2 主な北米系航空会社の仁川開港前後における仁川・成田での出発便数の変化

航空会社	■仁川 (便/週)			■成田 (便/週)		
	2000	2003	増減	2000	2003	増減
アメリカン	28	0	-28	110	101	-9
エア・カナダ	7	7	0	21	7	-14
デルタ	0	62	62	28	7	-21
ノースウエスト	7	7	0	106	77	-29
ユナイテッド	42	66	24	137	139	2
合計	84	142	58	402	331	-71

(5) 乗継利用の経験

今回のアンケート調査では今回の渡航のみならず、過去の乗継経験について以下の3つの観点から調査した。

a) 仁川空港における乗継経験

「北米-アジア間」「アジア-オセアニア間」では、複数回利用している旅客が比較的多く、リピーターが多いことが伺える(図-10)。

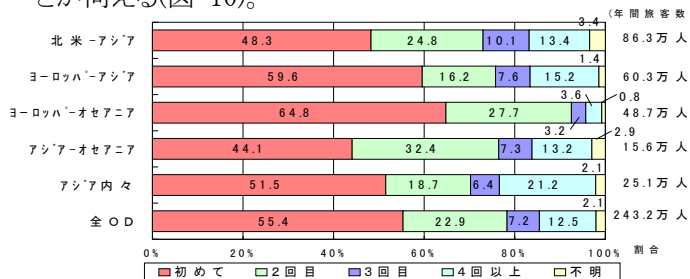


図 - 10 仁川空港における乗継経験

b) アジアの主要空港における乗継経験

「ヨーロッパ-アジア間」「ヨーロッパ-オセアニア間」では、他の路線に比べ「利用したことがない」という回答割合が大きい(図-11)。

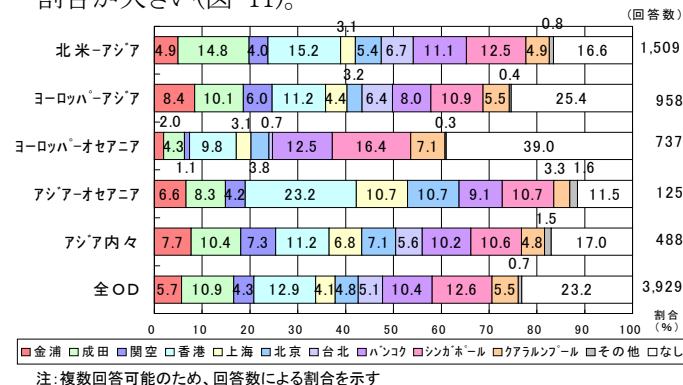
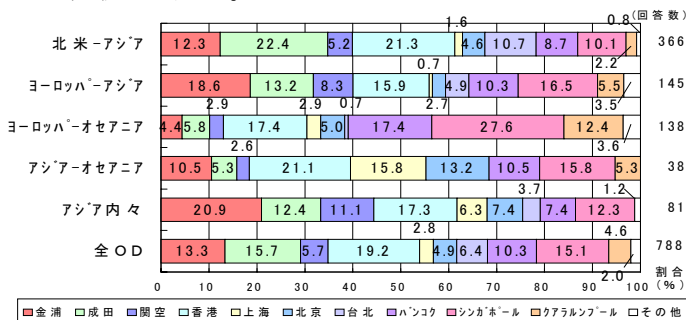


図 - 11 アジアの主要空港における乗継経験

同一ODの乗継経験者は、全体の17%程度であり、これらの旅客の複数回答による集計が以下のとおりである(図-12)。これによると各路線において、アジアの各主要空港を利用していただ旅客が今回は仁川空港を利用していることから、仁川空港の開港により他の空港を乗継利用していた旅客の一部が、新たに仁川空港を利用し始めた兆候が伺える。



注:複数回答可能なため、回答数による割合を示す

図-12 仁川空港開港前の同一ODにおける乗継経験

4. 日本人出国旅客の出国方法の変化

仁川空港の開港前後で、我が国の国際航空旅客の出国方法がどのように変化しているかを把握するため、「国際航空旅客動態調査」²⁾のデータを用いて整理・分析した。なお、乗継旅客に着目するため、韓国を渡航目的地とする旅客はデータから除外した。

我が国全体の出国者に占める仁川乗継利用旅客は2%程度に過ぎず、また3大都市圏以外の地方居住者でも3%程度で、全体としては仁川乗継利用の旅客は少ないことが分かる(図-13)。ただし、方面別にみると地方からヨーロッパ方面への出国旅客が、1.4%から8.5%に増加する(図-14)など、部分的には仁川乗継が利用され始めていることが伺える。

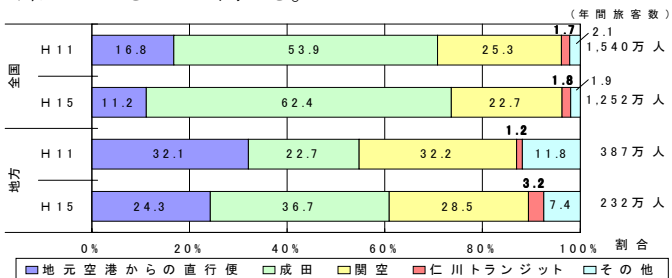


図-13 全国・地方別の出国時利用空港の変化

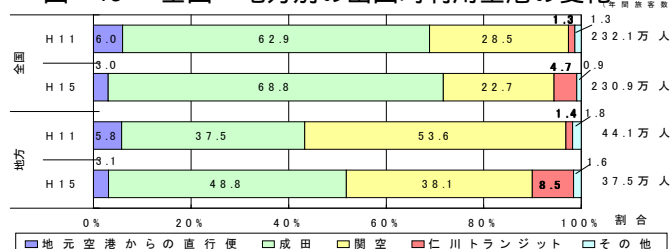


図-14 欧州方面の出国時利用空港の変化

また、地方空港から仁川経由で出国する場合、乗継に要する待ち時間等は、まちまちであり、必ずしも乗継旅客を意識したダイヤ設定とはなっていないと考えられる(表-3)。なお、大韓航空から「現段階では日本からの乗継旅客を意識してダイヤ設定をしているわけではない。」とのヒアリング結果も得ている。

表-3 地方空港から仁川空港乗継

方面	地方(日本)発 仁川便到着時間 (週間便数)	仁川発出発便 ピーク時間 (ピーク時週間便数)
北米西海岸		15-20時(週55便)
北米東海岸		10-13時(週23便)
ヨーロッパ	10-12時(週15便)	12-15時(週54便)
オセアニア	14-19時(週59便)	19-22時(週50便)
中国 (香港・台湾含む)		8-11時(週146便)
東南アジア		12-14時(週94便)
		19-23時(週79便)

5. まとめ

現状では、仁川空港の開港により我が国の空港の利用が減少し、仁川空港の利用が急激に進んでいるという状況にはないといえる。しかし、一部では仁川空港を積極的に利用しようとする兆候が伺え、今後も東アジアにおける旅客流動に影響を与えていくと考えられる。

6. おわりに

本調査は、仁川空港公社等韓国側の協力や意見交換を行うことにより、従来では把握することが困難だった海外の空港における乗継旅客の流動・特性を把握・分析することができた。

今後は、仁川空港のみならずアジアの主要空港における状況を把握・分析することも考えつつ、東アジアにおける旅客流動に関する調査を進めていく。

【参考文献】

- 1) 仁川国際空港におけるトランジット旅客流動調査, 東京工業大学, 2003年3月
- 2) 2003年国際航空旅客動態調査, 国土交通省航空局
- 3) 屋井鉄雄, 高田和幸:「アジア圏域の航空・空港ネットワークの将来構造に関する研究」, 運輸政策研究所, 1998.
- 4) 仁川国際空港公社資料・成田国際空港株式会社資料・関西国際空港株式会社資料