

バンコク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 Bangkok International Airport*

大井輝夫**, 屋井鉄雄***, 高田和幸****, 成川和也*****, 沖本憲司*****
 Teruo OHI **, Tetsuo YAI***, Kazuyuki TAKADA****,
 Kazuya NARUKAWA *****, Kenji OKIMOTO*****

1. はじめに

近年における航空会社の連携関係の強化、アジア各国における大規模空港整備及びこれに伴う空港間競争により、アジアにおける旅客流動の現状は大きく変化しているため、今後の航空政策を考える上で、変化の著しいアジアの航空需要動態を把握しておくことは極めて重要となっている。

そうした中、我々は仁川国際空港(以下、「仁川」とする)においてトランジット旅客を対象としたアンケート調査を実施し、同空港におけるトランジット旅客の流動特性について把握・分析したところである。

今回は仁川に引き続き、東南アジアのハブ空港としての機能を果たしているバンコク国際空港(以下、「バンコク」とする)において、トランジット旅客を対象としたアンケート調査を実施し、当該旅客の流動特性について把握・分析した結果の報告を行うものである。

2. バンコクにおけるアンケート調査方法等

- (1) 実施時期：平成17年1月10～16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：2,309(サンプル率:2.5%)
- (4) 調査項目：

国籍・居住地・性別・年齢・職業・目的・旅行形態・同伴者・出発地・目的地・直前/直後の都市・発着便名・往復/片道利用の別・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・バンコクでの乗継経験・アジアの主要空港での乗継経験・乗り継ぎ空港として最もよいと思う空港

*キーワード: 空港計画, ネットワーク交通流, 経路選択
 **正会員, パシフィックコンサルタンツ株式会社 交通政策部
 〒163-0730 東京都新宿区西新宿2-7-1,
 TEL: 03-3344-1584, FAX: 03-3344-1549,
 E-mail: teruo.ooi@tk.pacific.co.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
 *****国土交通省関東地方整備局港湾空港部
 *****国土交通省航空局監理部総務課航空企画調査室

3. アンケート調査結果

(1) 基本属性

アジア国籍の割合が約60%を占め、中でも西南アジア国籍が30%以上と最も高い割合を占めている。また男性の割合が約65%と高く、年齢は30才代が約30%と最も高くなっている。職業は会社員の割合が40%近くを占めている(図-1)。

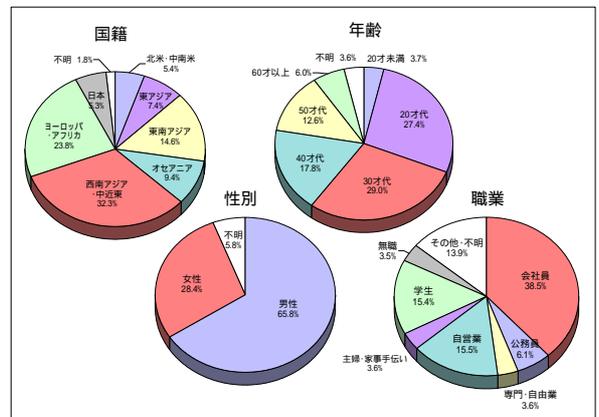
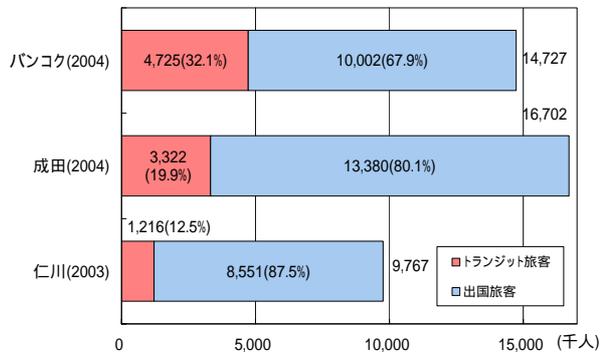


図-1 基本属性

(2) バンコク・成田・仁川の出国旅客とトランジット旅客

バンコクでは約1,500万人の出発旅客のうち30%強がトランジット旅客である。成田では約1,700万人の出発旅客の約20%、仁川では約1,000万人の出発旅客の10%強がそれぞれトランジット旅客である(図-2)。



注: バンコクのトランジット旅客の定義は乗り継ぎ待ち時間が12時間以内で、入国手続きをしていない旅客を指している。一方、成田や仁川では24時間以内の待ち時間で入国手続きをした旅客も含んでいる。

図-2 出国旅客数とトランジット旅客数

(3) バンコク・成田・仁川の旅客流動の全体像

バンコクを利用するトランジット旅客は2004年において約500万人と成田の約1.4倍となっている。

バンコクにおけるトランジット旅客の構成は「アジア内々」の旅客が、全体の55%を占めており、「ヨーロッパ - アジア間」、「アジア - オセアニア間」を含めると全体の約90%を占めている。また「北米 - アジア間」の旅客はわずか2%である。

一方、成田では「北米 - アジア間」の旅客が全体の約80%を占めており、バンコクのODの構成とは大きく異なっている(図 - 3)。

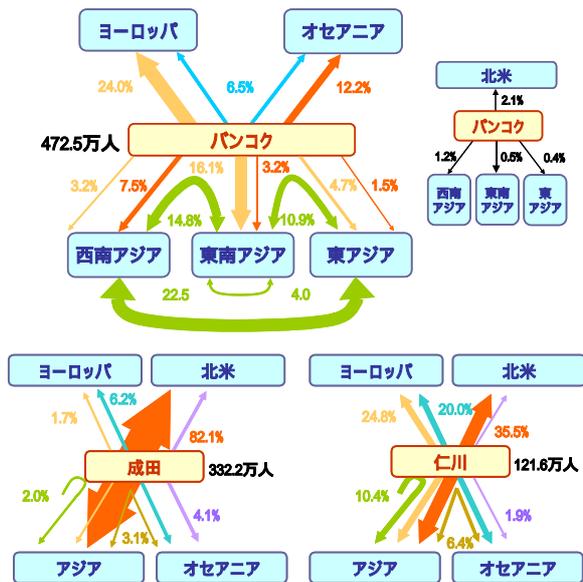


図 - 3 空港別地域間流動図

バンコクや仁川を利用するトランジット旅客の多くは自国系航空会社を利用しており、成田では60%以上の旅客が北米系航空会社を利用している(図 - 4)。

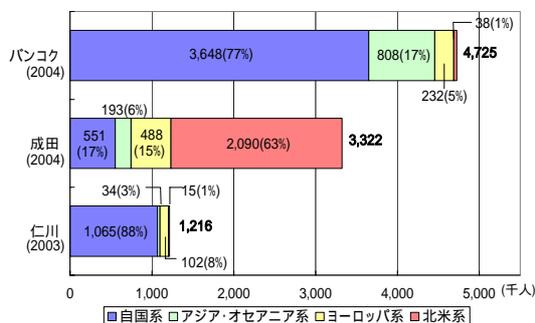


図 - 4 航空会社別トランジット旅客数

このように、バンコクは「アジア内々」をODとする旅客が多く、また北米関連ODの旅客が少ないことから、北米関連ODの旅客が大部分を占めている成田に与える影響は少ないと考えられる。しかしヨーロッパやオセアニア

関連ODの旅客の割合も多く、それぞれのODの傾向が異なっていると考えられるから、トランジット旅客の特性をOD別に見ていくこととする。

(4) バンコクにおけるOD別トランジット旅客の特性

a) 居住地

インドや日本、シンガポールなどアジアを居住地とする旅客が全体の約55%を占めている。またインド居住旅客は「アジア内々」だけでなく「北米 - アジア間」でも高い割合を占めている。またヨーロッパ関連ODではヨーロッパ居住者が60%以上を占め、「アジア - オセアニア間」ではオセアニア居住者が多くなっている(図 - 5)。

なお「アジア内々」に見られる北米居住者には、図 - 6に示すように、バンコクで乗り継ぐ前に日本や香港などの東アジアの空港で乗り継ぐ旅客が多くなっている。

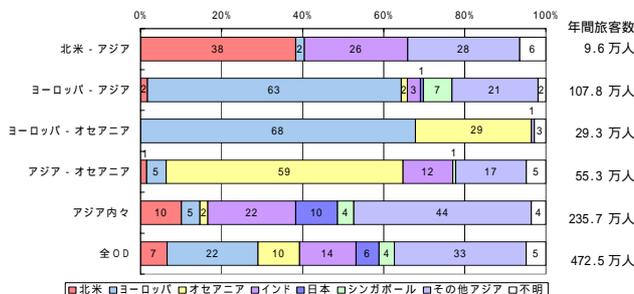


図 - 5 居住地構成

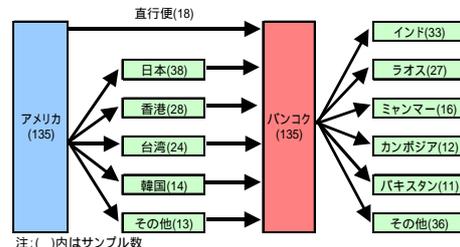


図 - 6 北米居住者の流動

b) 職業

すべてのODで会社員の割合が高く、特に「アジア内々」では会社員を含めた就業者層が全体の約70%を占めている。一方、北米やオセアニア関連のODでは学生の割合が比較的高く、就業者層の割合が低くなっている(図 - 7)。

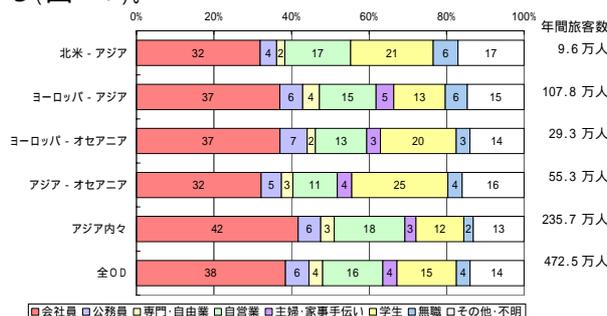


図 - 7 職業構成

c) 旅行目的

「アジア内々」では業務目的の割合が高く、北米やオセアニア関連ODでは観光や訪問目的が多くなっている(図-6)。

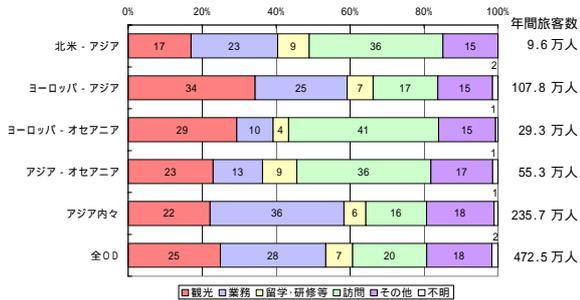
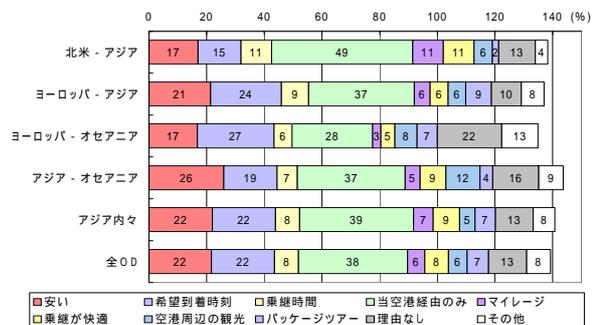


図-8 旅行目的構成

d) 乗り継ぎ理由

すべてのODで「目的地までの便が当空港経由しかない」という回答が最も多く、バンコクを利用する旅客の基本的な理由となっている(図-9)。これは東南アジアや西南アジアの空港における北米や東アジア、オセアニアといった方面の路線が充実していないため、これらの地域を発着地とする旅客がバンコクを利用しているものと考えられる(表1)。

それ以外の理由に着目すると「ヨーロッパ - オセアニア間」では「希望到着時刻」、「アジア - オセアニア間」では「安い」という回答がそれぞれ他のODに比べて多くなっている(図-9)。



注: 複数回答可能であり、旅客数を100%としているため合計が100%を超える。

図-9 乗り継ぎ理由構成

表-1 東南アジアや西南アジアの空港における方面別出発便数

方面\空港	バンコク(タイ)	シドニー(オーストラリア)	コロンボ(スリランカ)	ムンバイ(インド)	カラチ(パキスタン)	ジャカルタ(インドネシア)	コロンボ(スリランカ)	カトマンズ(ネパール)	ハノイ(ベトナム)	ホーチミン(ベトナム)	プレンペン(カンボジア)	ヤンゴン(ミャンマー)	ヒエントイン(ラオス)	合計
1 北米	25	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
2 日本	121	5	0	9	0	0	1	0	8	28	0	0	0	163
3 韓国	72	3	0	3	0	0	0	0	21	12	0	0	0	111
4 中国	141	7	0	1	0	0	2	19	29	12	2	4	0	217
5 香港	133	12	0	0	0	6	0	3	14	7	4	2	0	181
6 台湾	90	0	0	0	0	0	0	0	10	39	7	4	0	150
7 タイ	18	12	14	7	12	12	10	25	31	56	45	14	0	256
8 シンガポール	179	11	3	14	0	18	14	0	10	30	14	15	0	298
9 その他東南アジア	383	9	4	7	2	14	3	6	132	98	58	10	0	755
10 西海アジア	140	49	88	16	103	39	116	47	0	0	0	7	0	603
11 中近東	89	67	2	158	123	76	73	21	0	0	0	4	0	613
12 オセアニア	64	0	0	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	74
13 ヨーロッパ	226	87	3	92	10	5	23	1	11	9	0	0	0	467
14 アフリカ	14	4	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41
合計	1,677	277	112	330	246	159	247	90	250	290	149	89	45	3,961

資料: OAG(2004年12月)
注: 青色で塗られた部分は週7便未満を表している。

以上のようにOD別に詳細に見ていくと、路線の充実していない東南アジアや西南アジア諸国の旅客が「目的地までの便が当空港経由しかない」という理由でバンコクを利用している状況がうかがえる。

(5) 乗り継ぎ経験

今回のアンケート調査では今回の渡航だけでなく、過去の乗り継ぎ経験などについても調査した。

a) バンコクでの乗り継ぎ経験

「アジア内々」や「ヨーロッパ - アジア間」の旅客は4回以上利用している旅客が比較的多く、「ヨーロッパ - オセアニア間」の旅客は初めての利用が多い(図-10)。

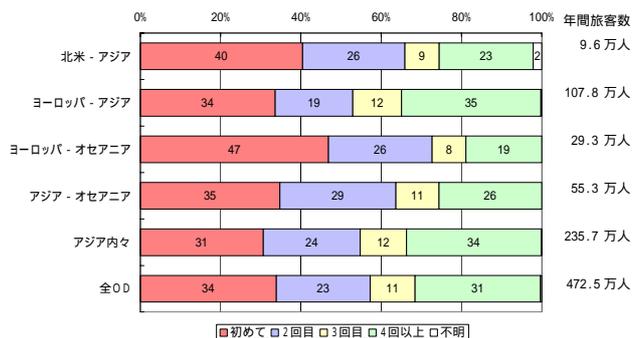
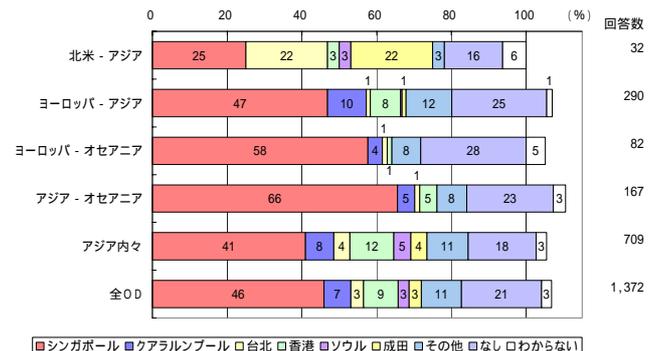


図-10 バンコクでの乗り継ぎ経験

b) アジアの主要空港での乗り継ぎ経験

すべてのODでシンガポールの利用経験が最も多くなっており、特に「アジア - オセアニア間」の旅客でその回答率が高い。またヨーロッパ関連ODの旅客は乗り継ぎ経験のない旅客の割合が比較的高い(図-11)。



注: 複数回答可能であり、旅客数を100%としているため合計が100%を超える。

図-11 アジアの主要空港での乗り継ぎ経験

c) 乗り継ぎ空港として最もよいと思う空港

全体的にはバンコクの回答率が高いが、「アジア - オセアニア間」ではシンガポールの回答率の方が高くなっている。また「ヨーロッパ - オセアニア間」の旅客では「わからない」という回答率が比較的高い(図-12)。

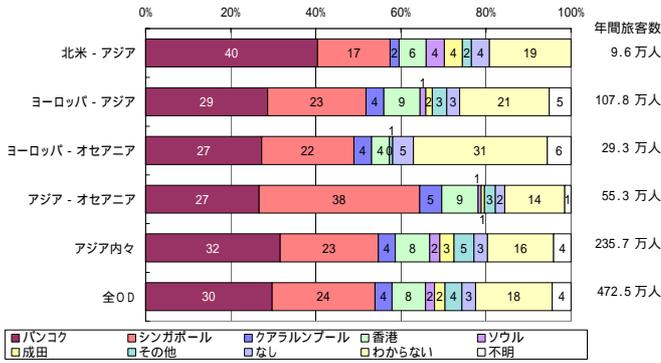


図 - 12 乗り継ぎ空港として最もよいと思う空港

4. 日本人出国旅客に与える影響

近年、日本の空港におけるバンコク路線の出発便数は若干増加しているものの、路線数は成田、関西、名古屋、福岡の4路線と増加していない(図 - 13)。

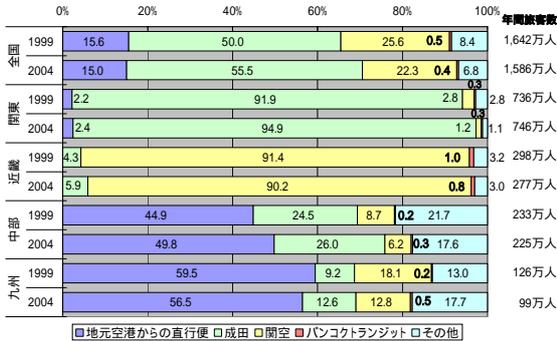


資料：航空時刻表
注：数値は左から1999年(8月)
2004年(8月)の実績値

図 - 13 日本発バンコク路線の出発便数の推移

我が国の日本人出国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。なおトランジット旅客に着目するため、タイを目的地とする旅客はデータから除外した。

これより我が国全体に占めるバンコクトランジット旅客はわずか0.5%で非常に少ないことがわかる(図 - 14)。



資料：国際航空旅客動態調査・週間拡大データ(国土交通省)
注：年間旅客数は2週間値を年間値に換算したものです。

図 - 14 居住地別・出国時利用空港の変化

ただしインドやネパールなどの西南アジア方面旅客については、バンコクトランジットの割合が高くなっており、

一部の旅客に利用されている状況が伺える(図 - 15)。

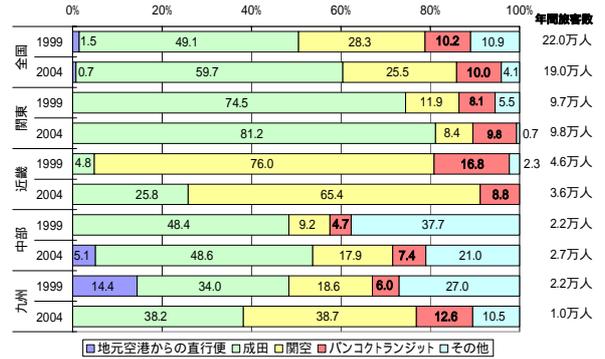


図 - 15 西南アジア方面旅客の出国時利用空港の変化

5. まとめ

バンコクにおけるトランジット旅客は「アジア内々」をODとする旅客が中心となっているが、ヨーロッパやオセアニア関連OD旅客の利用も多く、東南アジアにおけるハブ空港の機能を果たしている状況が伺える。ただし、北米関連OD旅客がほとんど見られないなど、そのOD構成は成田と大きく異なっていることがわかる。

また日本人出国旅客がバンコクで乗り継いで第3国に向かう流動については、全体としては非常に少ない。ただし西南アジアを目的地とする旅客など、一部の旅客には利用されている状況がうかがえる。

6. おわりに

仁川調査に引き続き、本調査では、タイ空港公社の協力により、バンコクにおけるトランジット旅客の流動特性を把握・分析した。今後は、さらに他のアジアの主要空港における実態調査を行うとともに、これらのデータを用いながらアジア全体の旅客流動特性の把握・分析を進めていくこととする。

【参考文献】

- 1) 東アジアの新拠点空港における実態調査, 国土交通省航空局, 平成 16 年3月
- 2) 平成 11 年度・平成 16 年度国際航空旅客動態調査, 国土交通省航空局
- 3) 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, 平成 15 年3月
- 4) 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 年 10 月
- 5) タイ空港公社資料・成田国際空港株式会社資料・仁川国際空港公社資料