

アジアのハブ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 Asian hub Airports*

大井輝夫**・屋井鉄雄***・高田和幸****

By Teruo OHI **・Tetsuo YAI***・Kazuyuki TAKADA****

1. はじめに

アジアにおける国際航空市場は近年、各国における大規模な空港整備やローコストキャリアの参入、航空会社間の提携強化に伴う航空ネットワークの再構築などにより大きく変化している。

2008年のリーマン・ショック以来の世界経済の冷え込みにより、航空需要は一時的に伸び悩んではいるものの、IATAやICAOの予測によれば、アジアにおける航空需要の伸びは世界で最も高く、これらの地域では長期的には航空会社間のみならず空港間の競争がより激しくなるものと考えられる。

また、わが国では新政権移行に伴い、羽田空港ハブ化が謳われ、成田や関西との連携も含め、国際空港の適正な棲み分けが課題となってきている。

本研究では、わが国をはじめとするアジアのハブ空港のトランジット旅客に着目し、これらの旅客に対するアンケート調査データをもとに、その旅客特性及び流動状況などについて整理すると共に、わが国のハブ空港が抱えている課題について整理する。

2. トランジット調査概要

- (1) 実施場所: 出国審査終了後の搭乗ラウンジ内
- (2) 調査項目: 国籍・性別・年齢・職業・旅行目的・旅行形態・出発地・目的地・出発便名・到着便名・乗り継ぎ理由など
- (3) 実施時期・サンプル数など: 下表参照

表-1 トランジット調査概要

空 港	実施時期	サンプル数	サンプル率
成 田	1989-2009	約1,500	約1.5%
仁 川	2003	約2,300	約4.7%
	2009	約500	約0.6%
バンコク	2005	約2,300	約2.5%
クアラルンプール	2006	約2,400	約5.4%

*キーワード: 国際航空旅客, トランジット旅客, ハブ空港

**正員, パシフィックコンサルタンツ(株)総合計画部
(東京都新宿区西新宿2-7-1, TEL:03-3344-1584, E-mail:teruo.ooi@tk.pacific.co.jp)

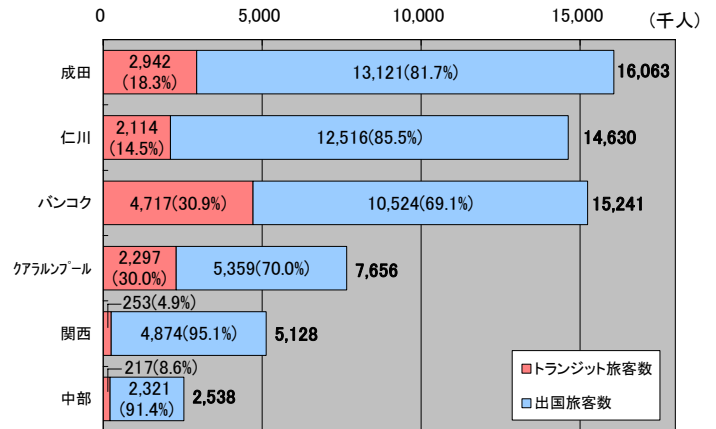
***正員, 工博, 東京工業大学大学院総合理工学研究科
人間環境システム専攻

****正員, 工博, 東京電機大学理工学部建設環境工学科

3. 調査結果の比較

(1) 国際線出発旅客数

成田、仁川、バンコクの国際線出発旅客数は1,500万人前後で拮抗しているが、トランジット旅客数ではバンコクが約470万人と最も多くなっており、同空港のトランジット旅客の割合は約31%と3空港中、最も高くなっている。また、成田のトランジット旅客数は約290万人で、トランジット旅客の割合は約18%、仁川のトランジット旅客数は約210万人で、トランジット旅客の割合は約15%となっている。なお関西や中部のトランジット旅客数はそれぞれ30万人未満と少なく、わが国におけるトランジット旅客数の90%近くが成田を利用している(図-1)。



注1: バンコク、クアラルンプールは2005年値

注2: 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。

注3: クアラルンプールではトランジット旅客数を把握していないため、同空港のトランジット旅客の約85%が利用しているマレーシア国際航空のサンプリング調査によって得られたトランジット率(約30%)を用いている。

注4: 成田、関西、中部の値はチャーター便旅客数を除いている。

図-1 国際線出発旅客数 (2008年)

(2) OD別トランジット旅客数

成田では全体の85%が北米・アジア間の旅客となっているのに対し、仁川では北米・アジア間のODに偏らず、ヨーロッパ関連の旅客の割合が半数近くを占めていることが特徴となっている。またバンコクではアジア内々の旅客が半数以上を占めているのに対し、クアラルンプールではヨーロッパ・オセアニア間の旅客が最も多くなっている(図-2)。

このようにお互いに近接している空港におけるODバランスが異なっていることがわかる。これがトランジット調査の重要なアウトプットのひとつと言える。

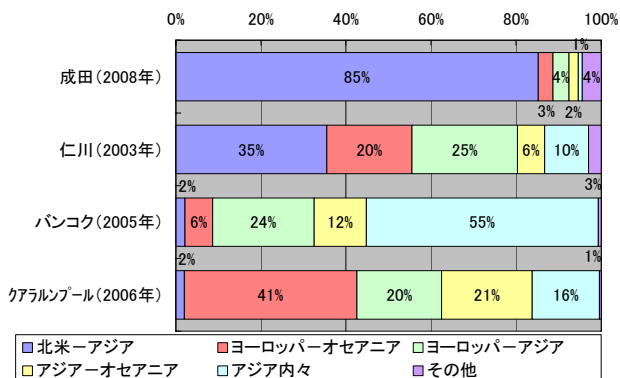


図-2 OD別トランジット旅客数

(3) 航空会社別トランジット旅客数

仁川、バンコク、クアラルンプールの各空港では、自国のエアラインを利用する旅客がいずれも75~90%と高い割合を占めているのに対し、成田では米系エアラインの利用者が60%弱を占め、自国のエアラインの割合が30%未満にとどまっていることが大きな特徴となっている(図-3)。これは成田に路線を張る米系エアラインが、トランジット旅客にとって利便性の高い時間設定をしていることが主な要因と考えられる。

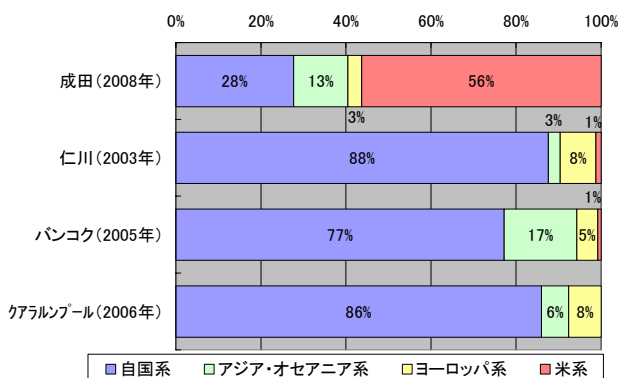


図-3 航空会社別トランジット旅客数

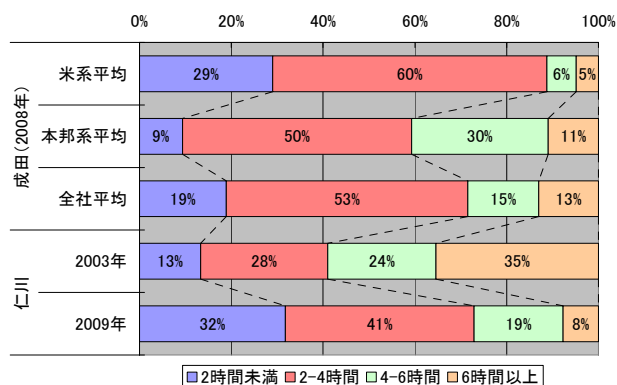


図-4 トランジット旅客の乗り継ぎ待ち時間

(4) トランジット旅客の乗り継ぎ待ち時間

成田では米系同一会社間のトランジット旅客の約90%が4時間未満の待ち時間となっているのに対し、本邦系同一会社間の場合は約40%が4時間以上の待ち時間となっている。

一方、仁川では2003年時点では4時間未満の旅客が

40%程度であったが、2009年時点ではその割合が70%以上となっている(図-4)。関係者のヒアリングによれば「近年、発着便ダイヤをトランジット旅客が乗り継ぎしやすいように調整しているため、乗り継ぎ時間が短くなっている」とのことで、現在の仁川では成田と同水準の乗り継ぎ時間が確保されていることがわかる。

(5) トランジット旅客の乗り継ぎ理由

仁川では「運賃が安い」という理由が最も多いのに対し、バンコクでは「(目的地までの便が)当空港経由のみ」という理由が最も多くなっている。またクアラルンプールでは、割合の突出した理由がなく「理由なし」という旅客の割合も比較的多いことが特徴となっている。これらに対し、成田では「希望時刻に到着できる」や「航空会社が用意した」という理由が多くなっている(図-5)。こうした結果を見る限り、乗り継ぎ時間や乗り継ぎの快適性などはトランジット旅客にとっての主要な理由ではなく、運賃や到着時刻、路線の多様性などが重視されていることがわかる。

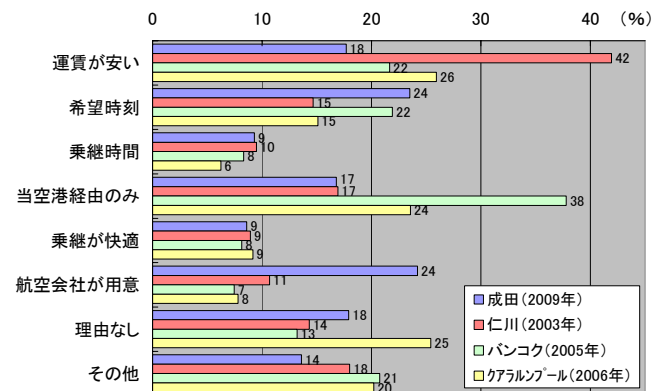


図-5 トランジット旅客の乗り継ぎ理由

4. 成田と仁川のトランジット旅客数の比較

2001年以降、仁川のトランジット旅客数が増加傾向にあるのに対し、成田は2004年以降、減少傾向にある(図-6)。また、全旅客に占めるトランジット旅客割合も仁川が11~12%で推移しているのに対し、成田では2003年以降、減少傾向にある(図-7)。

こうした成田におけるトランジット旅客数の伸び悩みの原因として、成田自身の容量制約にともなう供給量不足や機材性能の向上にともなう北米・アジア間の直行便の増加、さらには従来の成田利用者が仁川など他のアジアのハブ空港へ流れている可能性などが挙げられる。

なお、2008年に仁川のトランジット割合が大きく増加しているが、これはリーマン・ショックを発端とする世界経済の低迷により、同空港の発着旅客数が減少し(図-8)、トランジット旅客が席を確保しやすい状況が生まれたことや、相対的に安価なソウル経由のチケットが、不景気の中で好まれたことなどの理由が考えられる。

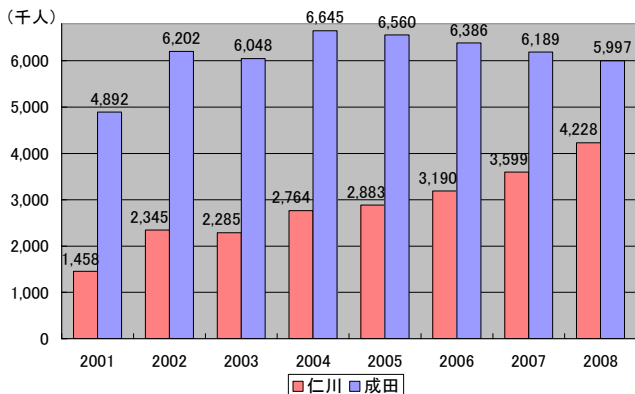


図-6 成田・仁川のトランジット旅客数の推移

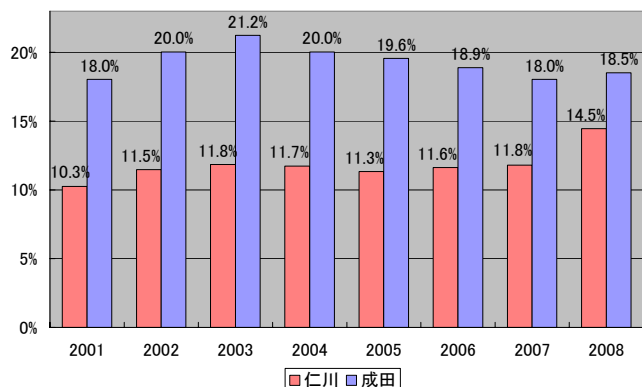


図-7 成田・仁川のトランジット旅客割合の推移

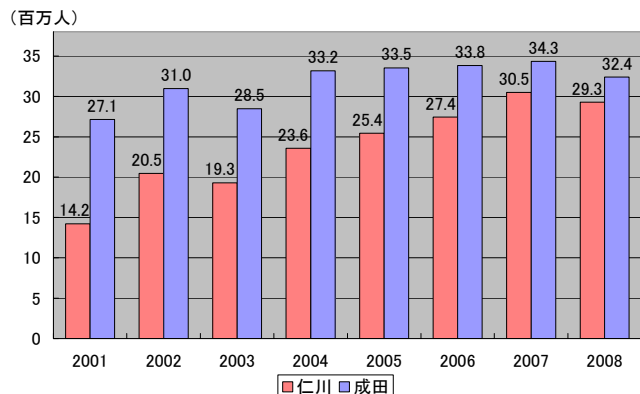


図-8 成田・仁川の国際線総旅客数の推移

5. 日本発着の仁川トランジット旅客の動向

日本発着の仁川トランジット旅客数は増加傾向にあり、2001年に比べ、開港後7年間で約2.3倍に増加しているが、仁川トランジット旅客全体の伸び(約2.9倍)に比べると、小さくなっている(図-9)。また日本各地からの仁川路線がここ20年間で大きく増加している(図-10)ことから考えても、日本発着の仁川トランジット旅客数が大きく伸びているとは言えない。この原因の一つとして、日本発仁川便の仁川到着時刻との関係が挙げられる。

例えば2008年8月の時刻表によると、広島・仁川間の定期便は、まず仁川を9:40に出発し、広島に11:10に到着、その後、広島を12:10に出発し、仁川に13:40に到着する。この

場合、日本人トランジット旅客のメインの渡航先であるヨーロッパ便の多くが正午～午後2時に出発することから、広島発の日本人旅客が同じ日にヨーロッパ便にトランジットすることができない。

このように仁川到着時刻が遅い空港が多いことが日本発の仁川トランジット旅客数が増加しない原因の一つと考えられる。実際、仁川に午前中に到着する便をもつ空港では仁川トランジット旅客数が比較的多いという結果が表れている(図-11)。

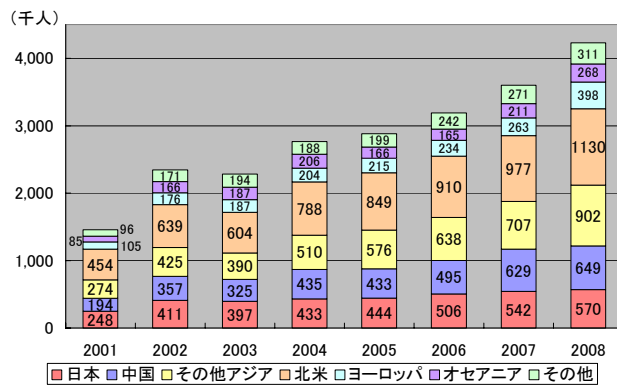


図-9 方面別仁川トランジット旅客数(発着合計)の推移

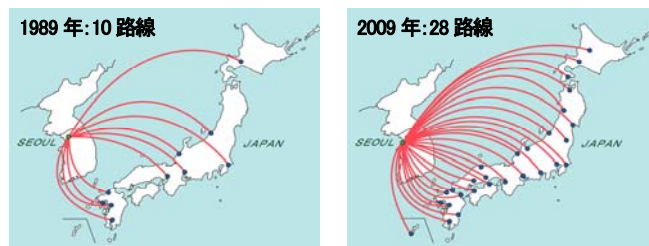
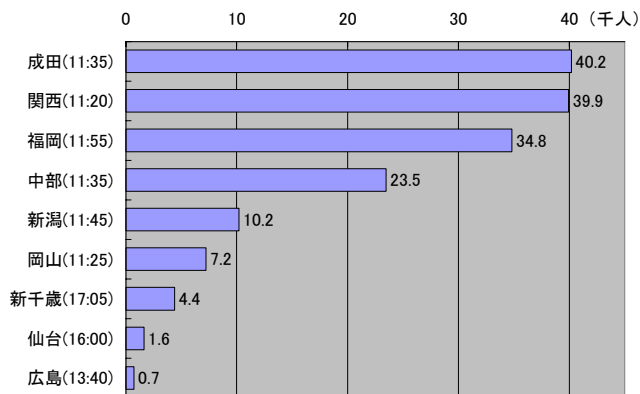


図-10 日本におけるソウル路線の推移



注1：仁川便が毎日運航している空港のみ

注2：()内は最も早く出発する仁川便の仁川到着時刻

図-11 空港別仁川トランジット旅客数(2008年・日本人出発旅客のみ)

6. まとめ

アジアの主要空港におけるトランジット調査結果から、これらの空港が、どのような旅客に、どのような理由で利用されているのかを把握することができた。いずれの空港においても豊富な便数やネットワークを背景に、近隣諸国の旅客だけでなく、遠方からの旅客も集客していることが把握できた。成田

は、アジアの最も東端に位置するわが国の地理的優位性と北米およびアジアへの豊富なネットワークを背景に北米・アジア間のトランジット旅客の多くに利用されてきたが、同空港の離着陸制限や、機材性能の向上に伴う北米・アジア間の直行便の増加などの理由により、その地位は低下してきていると考えられる。

これに代わって、仁川は開港以来、トランジット旅客が増加の一途をたどっている。最新の調査結果によれば、乗り継ぎ理由も「航空運賃の安さ」と同程度に「空港施設の利便性」が選ばれており、同空港における乗り継ぎ利便性の高さが周知されてきていることがわかる(図-12)。

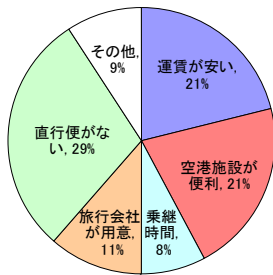


図-12 仁川トランジット旅客の乗り継ぎ理由 (2009年)

こうした状況をふまえ、今後の成田の課題を以下に整理した。

- 北米およびオセアニア方面の便数は、対仁川との比較においても優位な状況にあり(図-13)、これまでの北米・アジア間だけでなく、ヨーロッパ・オセアニア間およびアジア・オセアニア間の旅客を集客できるような努力が望まれる。
- 米系同一航空会社間の乗り継ぎ時間は概ね4時間未満と短いですが、本邦同一会社間のトランジット旅客の約4割は4時間以上の待ち時間を強いられており、こうした旅客の乗り継ぎ利便性を改善していくことが望ましい。
- 現在の乗り継ぎ施設が十分な機能を果たし、また質の高いサービスが提供できているかを再検証し、できる限り、トランジット旅客が満足できる施設を提供することが望ましい。(例えば第1ターミナルビルの北ウイングでは、その手狭なスペースにより、ピーク時の搭乗待合室などにおいて恒常的な混雑状況が見られるが、異なるフロアでは比較的ゆったりとした待合室があり、これらの施設が旅客に十分に周知されていない可能性が考えられる。こうした施設へ旅客をスムーズに誘導することなども、現在の混雑を軽減するひとつの方法であると考えられる)
- LCC(ローコストキャリア)の誘致などにより、一般的に高いと言われる成田と他空港との運賃価格差を縮める努力をすることが望ましい。
- 免税店やレストランなどの商業施設は、日本ならではの高品質の商品を取り揃えることにより、集客力を増す効果が期待できる。例えば電気製品や化粧品などは、海外でも日

本ブランドの評価する声が多く、それ自体を目的に来日する旅客も多いため、質・量ともに今以上の品揃えが期待される。

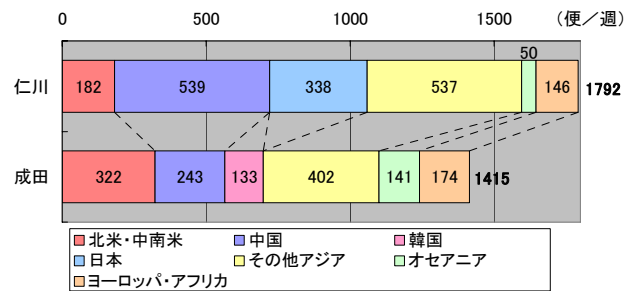


図-13 成田・仁川の方面別出発便数 (2009年)

7. おわりに

本稿では、これまで実施されてきたトランジット旅客調査結果を総括し、わが国における国際線のハブ空港である成田の課題について整理した。今後、アジアの主要ハブ空港では、需要増にともなう空港容量の拡張が段階的に行われ、容量制約を抱える成田との供給量の差はさらに広がっていくことが予想される。また欧米で勢いを増すLCCが、アジア地域でもシェアを伸ばしていくと考えられ、従来のハブ・アンド・スポーク型ネットワークから、ポイント・トゥ・ポイント型ネットワークへの移行が起こり、成田のような混雑空港が敬遠される可能性も考えられる。これらのマイナス要因を抱えながらも、成田は、羽田や関西、中部などとの連携により、わが国の国際線のメインゲートとしての役割を果たしていかなければならない。こうしたアジアの国際航空市場の激しい競争下において、わが国のトランジット旅客流動を継続的に把握していくことは今まで以上に重要性を増してくると考えられる。また、わが国の空港を利用するトランジット旅客との比較という観点から、近隣の主要ハブ空港において同様のデータを蓄積していくことが必要なことは言うまでもない。

【参考文献】

- 1) 国際航空旅客動態調査, 国土交通省航空局, 平成元年～平成21年
- 2) 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
- 3) バンコク国際空港におけるトランジット旅客流動調査, 国土交通省航空局, 平成17年3月
- 4) クアラルンプール国際空港におけるトランジット旅客流動調査, 国土交通省航空局, 平成18年3月
- 5) 仁川国際空港におけるトランジット旅客流動調査, 韓国交通研究院, 平成21年12月
- 6) 成田国際空港株式会社ホームページ
- 7) 仁川国際空港公社資料