

国際ビジネス航空旅客流動の実態分析

An analysis of international Japanese business traveler flow from Japan*

三輪英生**・大井輝夫***・屋井鉄雄****

By Hideo MIWA**・Teruo OHI***・Tetsuo YAI****

1. はじめに

日系企業のアジア諸国への海外進出と貿易の増加を背景に、国際ビジネス航空旅客はこれまで増加してきた。平成19年のサブプライムローン問題に端を発する世界金融危機により、勢いにかげりがみえるものの、中国をはじめアジア諸国の台頭と自由化により、景気回復とともにビジネス航空旅客も復調すると考えられる。ビジネス航空旅客は、時間価値が高く支払い可能額も高いため、今後の増減如何によらず、その流動実態と推移を把握することは、航空企業の新たなサービス展開や、それに対応した空港整備計画にとって重要である。国際航空旅客動態調査¹⁾では、これまで調査項目になかった業種や、事業展開のフェーズ(企画・調査/立ち上げ/一般)、出張頻度を追加し、3カ年分を蓄積している。

本稿は、訪問国や居住地、業種、事業段階などの視点からビジネス旅客を分析し、交通政策審議会航空分科会²⁾で構築された国際旅客需要予測モデルにおける日本人ビジネス旅客の予測精度向上に資することを目的とする。

2. 日系進出企業とビジネス旅客

近年、日系企業の現地法人^{注1)}は堅調に増加してきており³⁾(図-1)、特に米国を追い越し最大の貿易相手国⁴⁾となった中国での日系企業の伸びは著しい(図-2, 3)。しかし、従来の繊維や電気機械などの製造業主体から、情報通信機械や、非製造業の卸売・小売業やサービス業へシフトしてきており、これまでとは様相が異なってきている。平成21年は世界不況のため、後述するようにビジネス旅客は大幅に減少したが、減少の仕方は業種等によって異なると考えられる。

*キーワード: ビジネス航空旅客, 需要予測, 事業段階

**学生員, 工修, 株式会社ニュージェック

(〒135-0007 東京都江東区新大橋1-12-13

TEL:03-5625-1798, E-mail:miwahd@newjec.co.jp)

***正員,パシフィックコンサルタンツ株式会社

****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(横浜市緑区長津田町4259)

TEL:045-924-5615, FAX: 045-924-5675)

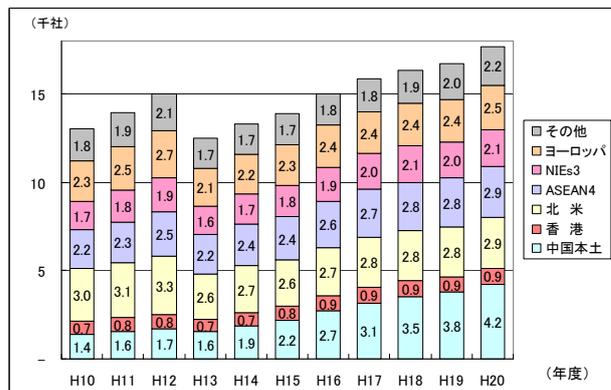


図-1 日系現地法人企業数

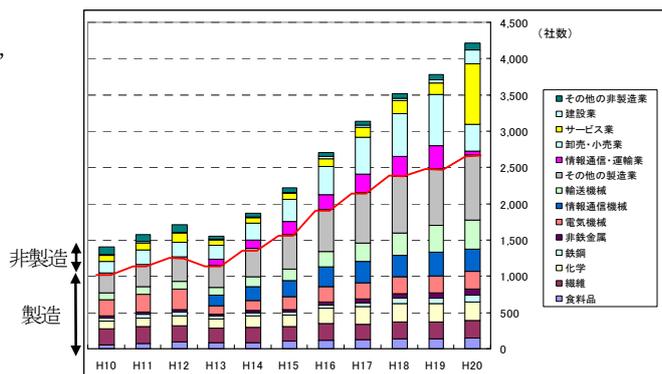


図-2 日系現地法人企業数 (中国本土)

出典: 海外事業活動基本調査(経済産業省)

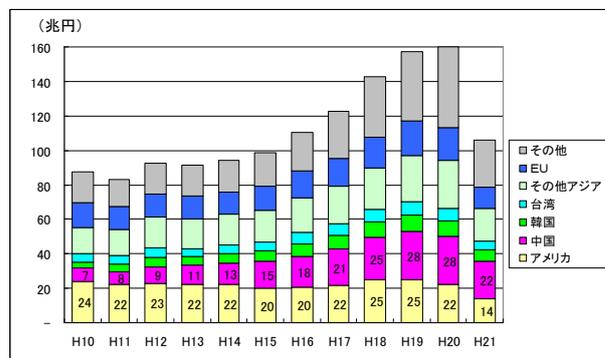


図-3 輸出入額

出典: 貿易統計調査(財務省)

3. ビジネス旅客に対する調査手法

国際航空旅客動態調査は、国際線を有する全国の空港

を対象として、2週間の調査で4,000～5,000のサンプル数を確保する大規模調査であり、全国規模で航空旅客を把握できる信頼性の高い調査である。平成19年よりビジネス旅客に対して、これまでなかった業種分類と事業段階が調査項目に追加され、ラウンジ利用者も対象とされた。さらに平成20年からは出張頻度が追加された。

①業種分類の設定

旅客数との関わりを把握することを目的とするため、海外事業活動基本調査(経済産業省)の業種分類をベースとしつつ、日本や現地との関わりを考慮して設定されている。具体的には、最もビジネス旅客数の多い中国へ進出している日系企業の調査結果⁵⁾により、日本や現地との関わり(輸出先、調達元、現地生産協力)から出張回数を想定し(表-1)、総数等も考慮して業種分類の集約・設定を行った(表-2)。

表-1 日系企業の日本との関係による分類

パターン	日本との関係
A	日本で調達し、日本へ輸出
B	日本で調達し、中国等で販売
C	中国で調達し、日本へ輸出
D	現地の日系企業との協力で生産
E	中国等で販売

出張回数が多い
↑
想定
↓
少ない

表-2 業種分類の設定結果

製造業	1. 食品	2. 繊維	3. 医薬品
	4. 一般機器	5. 電子部品	6. 電気機器
	7. 輸送機械	8. 化学品	9. 金属
	10. その他製造		
非製造業	11. 卸・小売り	12. 建設	13. 運輸・通信
	14. 情報	15. 金融	16. サービス業
	17. 農林水産	18. その他	

②事業段階

企業進出する際、調査に始まり、現地企業を立上げ、一定期間後に一般業務に推移する時系列の中で、出張内容が変化し、結果的に出張頻度も変化することが、企業へのヒアリングによって確認できている⁶⁾。これを踏まえ、その他を加えた4段階で事業段階を設定した(表-3)

③出張頻度 *平成20年調査より追加

「今回の主な目的国への過去一年間の訪問回数」を追加することにより、被験者の出張頻度を把握できるようになった。ただし、出張者本人のものであり、出張していない人を含めた就業者全体の出張頻度とは異なることに留意が必要である。

表-3 事業段階の設定結果

事業段階	内訳
1. 企画・調査	海外進出(工場や販売拠点を立地)を計画中で、計画検討のための情報収集や現地視察
2. 立上げ	海外進出を決定後、進出に伴う調査(用地選定や契約会社との商談)および進出の直前・直後におけるから手続きや商談
3. 一般業務	軌道に乗った後の一般的な日常業務(管理やチェックなど)
4. その他	その他

4. ビジネス旅客推移の分析

(1) ビジネス旅客総数の推移

世界金融危機が始まった年(平成19年)から直ぐに減少に転じている。平成21年に減少した輸出入額と比較すると(日系企業進出数の最新平成20年では減少していない)、ビジネス旅客数が影響を受けるまでの反応期間は相対的に短くなっている。このことは、進出企業数や輸出入額による短期将来の予測の困難さを意味するが、空港計画等に必要な中長期将来の予測の可能性を否定するものではない。今後とも継続的な調査を実施し、回復基調に入った場合の時間差や、業種や訪問国によるその違いについても把握することが必要である。

訪問国別では、中国の減少量・率ともに最も大きく、ピークの平成18年から平成21年までに30万人(21%)減少している。

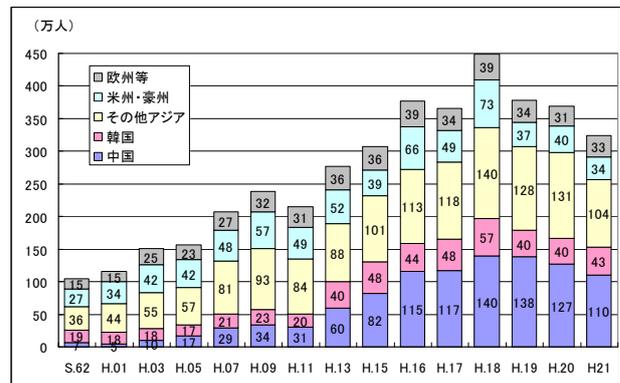


図-4 訪問国別ビジネス旅客数

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)

注) 年間旅客数は2週間の調査結果より年間拡大したものであり、平成21年(速報)は2週間拡大値を換算(365/14)したものである(以下同様)。

(2) 直近3年間のビジネス旅客数の変化

以下では、ビジネス旅客数の調査項目を追加した平成19年からの3カ年を対象に、訪問国、居住地、業種、事業段階などの視点で変化の分析を行った。

①出発空港・居住地

平成21年は羽田の国際利用増加に伴い、成田から羽田にシフトしているが、成田+羽田でみると中国やアジアへのビジネス旅客数は増加しており、居住地でも関東居住では増加している。一方、関空や中部空港での減少量は大きくなっており、近畿や中部居住では大きく減少している(図-5, 6)。

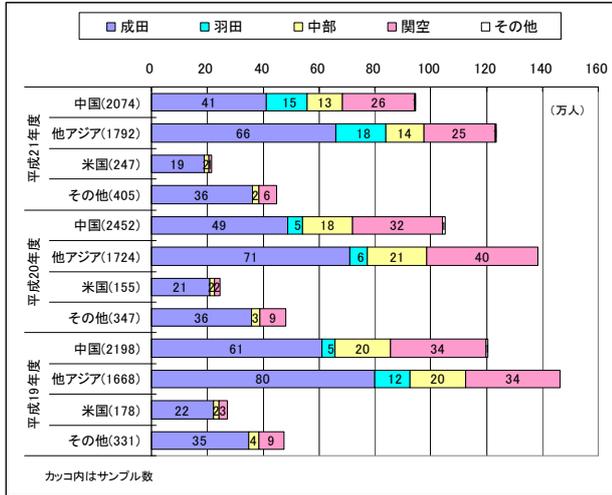


図-5 出発空港別ビジネス旅客数

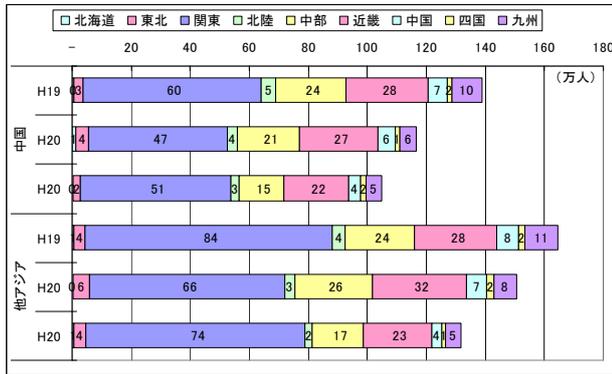


図-6 居住地別ビジネス旅客数 (アジア)

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)

②業種分類

全体的に減少傾向ではあるが、業種によって減少の度合いは異なっており、一様に変化していないことが分かる。特に電子部品と電気機器での減少数が大きく、非製造業では目立って減少した業種はみられない。(図-7)。また居住地によっても変化の仕方は異なっており、関東では製造業は微増で、非製造業も増加に転じている一方、近畿やその他では製造業の減少が少なくない(図-8)。

サービス業の中国への進出企業が平成20年に急増したにも関わらず、サービス業のビジネス旅客数自体は半減している。業種によって事業内容は様々であり、調達や販売ルート(ビジネスモデル)の違い・特性に応じて、

企業進出後にビジネス旅客が増加するか減少するか異なる可能性に留意する必要がある。

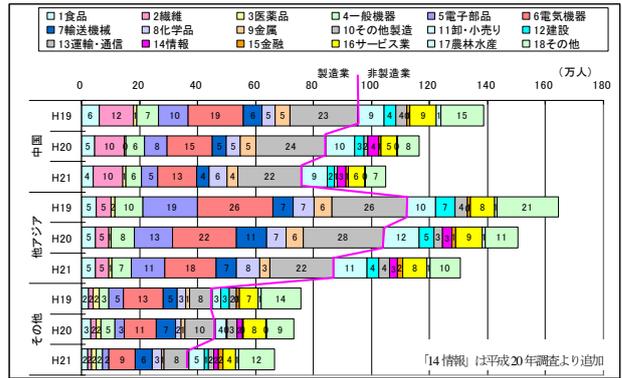


図-7 業種別ビジネス旅客数 (訪問国)

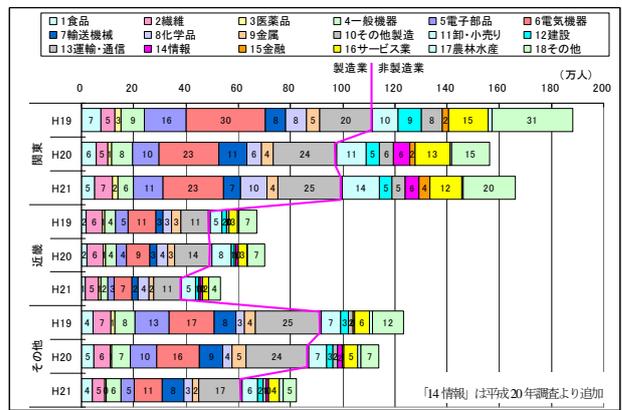


図-8 業種別ビジネス旅客数 (居住地)

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)

③事業段階

過去3カ年で減少しているのは、主に「一般段階」であり、「企画・調査」「立ち上げ段階」のように進出段階にあるビジネス旅客数は減少しておらず、平成20年に減少したものの、平成21年では既に増加に転じた国もある。新たな企業進出に伴うビジネス旅客数の増減を継続的に調査していくことが必要である(図-9)。



図-9 事業段階別ビジネス旅客数 (訪問国)

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)

④出張頻度

中国を含むアジアへの出張頻度は、長距離である米国と比較して高く、2ヶ月に1回以上出張している割合は約3割あり、平成21年は増加傾向にあった。出張旅客総数は減少しているため、出張する人とならない人の差が広がっていることになる。一方、米国への出張頻度は減少傾向にある(図-10)。

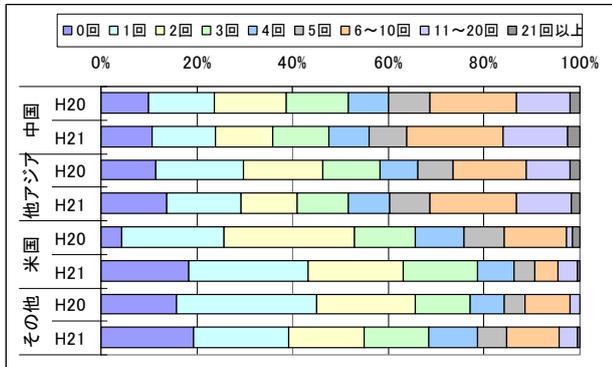


図-10 出張頻度 (訪問国)

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)

5. 経済指標との関連分析

ビジネス旅客数の背景にある経済との関連分析および説明可能な指標の抽出ため、経済指標との関連分析を行った結果を示す(紙面の都合上一部のみ)。

就業人口⁷⁾ 1人あたりの年間旅客数は、電気機器を筆頭に製造業で大きく、業種による差異は大きい。調査項目としての「出張頻度」や事業段階も踏まえ、就業人口のモデルへの取り込みを検討する必要がある(図-11)。

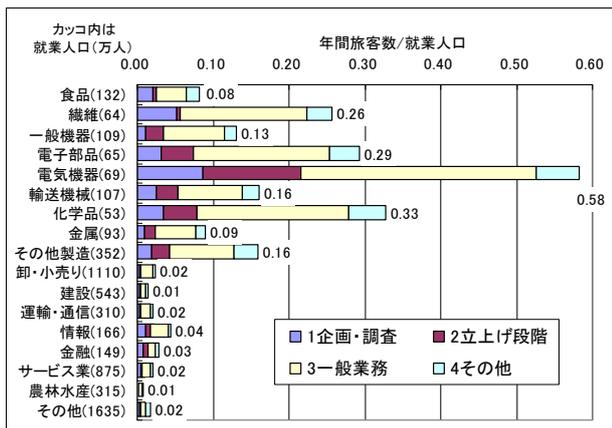


図-11 就業人口に対するビジネス旅客原単位

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)，国勢調査(総務省)

対中輸出入額に対する中国へのビジネス旅客原単位は、地域によって異なっており、輸出入額の内訳(品目)を業種相当に分類することにより、説明可能な処理を行うことが課題である(図-12)。

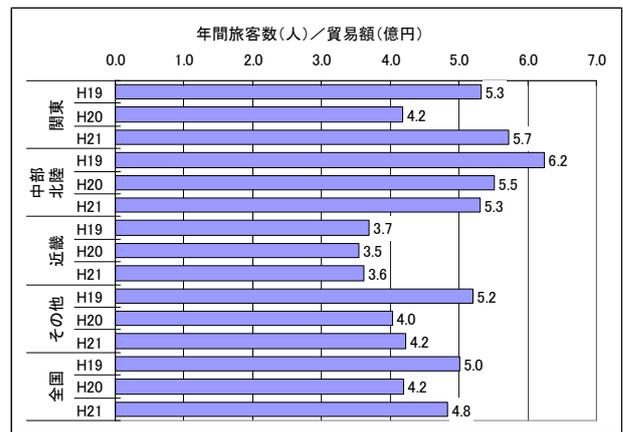


図-12 対中輸出入額に対するビジネス旅客原単位

出典：国際航空旅客動態調査(国土交通省)，貿易統計調査(財務省)

6. まとめ

主に過去3年間のビジネス旅客データより、訪問国や居住地、業種、事業段階によるビジネス旅客の増減の差異について分析を行い、世界不況による減少からの回復が一様ではないことを明らかにした。また経済指標との関連を示すとともに、ビジネス旅客の増減とのタイムラグの可能性も示した。

今後も経年的に蓄積することにより、詳細な時系列分析や、業種や事業段階を組み込んだ将来需要予測モデルの検討が望まれる。

謝辞

国土交通省航空局のご協力により、平成21年度国際航空旅客動態調査の速報値をご提供頂いた。ここに感謝の意を示します。

注

注1) 現地法人とは、日本の出資比率10%以上の子会社か、50%以上子会社の出資比率50%以上の孫会社をさす

参考文献

- 1) 交通政策審議会：航空分科会答申(平成19年6月21日)，2007
- 2) 国土交通省：国際航空旅客動態調査，1989～2008。
- 3) 経済産業省：海外事業活動基本調査，1998～2008。
- 4) 財務省：貿易統計，1998～2008。
- 5) 日本貿易振興機構(JETRO)：進出企業実態調査アジア編～日系製造業の活動状況，2002。
- 6) 三輪英生，屋井鉄雄：日本と中国間のビジネス旅客流動の実態分析，土木計画学研究・講演集，Vol.37，CD-ROM，2008
- 7) 総務省：国勢調査，2005