

東アジアの新拠点空港からみる国際トランジット旅客の流動

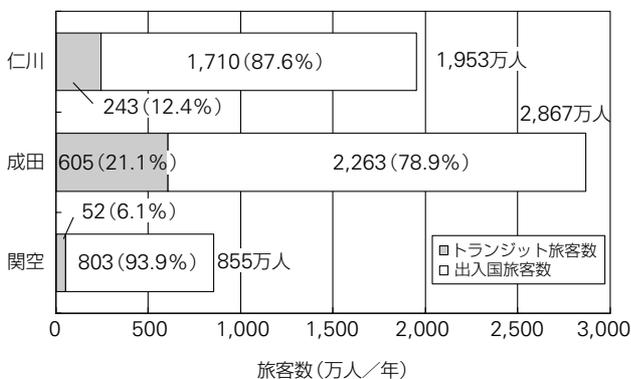
1—はじめに

近年、東アジアで大規模空港が相次いで開港している。特に2001年3月に開港した仁川国際空港(以下「仁川」と表記)は、第一フェイズの整備状況でありながら新東京国際空港(以下「成田」と表記)や関西国際空港(以下「関空」と表記)を上回る規模を有し、既に東アジアのゲートウェイ空港を担うことも可能な状況にある。なお、2003年の仁川のトランジット旅客数は243万人であり、成田の40%程度である(図—1)。

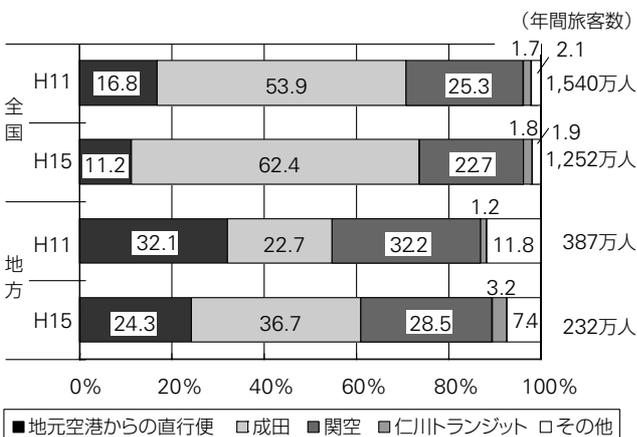
このような大規模空港の開港により、日本国内では「成田や関空の利用者が、仁川にシフトするのではないか」と懸念する声も多く聞かれた。そこで「国際航空旅客動態調査(国土交通省)」により、日本人旅客の第一目的地までの移動経路を調べたところ、仁川でトランジットをする旅客の割合は、仁川の開港前後で大きく変化していなかった注1)(図—2)。ただし3大都市圏外に居住する旅客の移動経路を調べると、開港前(1999年)の1.2%から開港後(2003)には3.2%に増

加しており、仁川でトランジットをする旅行形態が徐々に定着していることも窺える。また渡航先毎に集計すると、特にヨーロッパ方面の旅客において仁川をトランジットで利用する割合が高く、その割合は、開港前の1.4%から開港後の8.5%に大きく増加していることが明らかとなった。

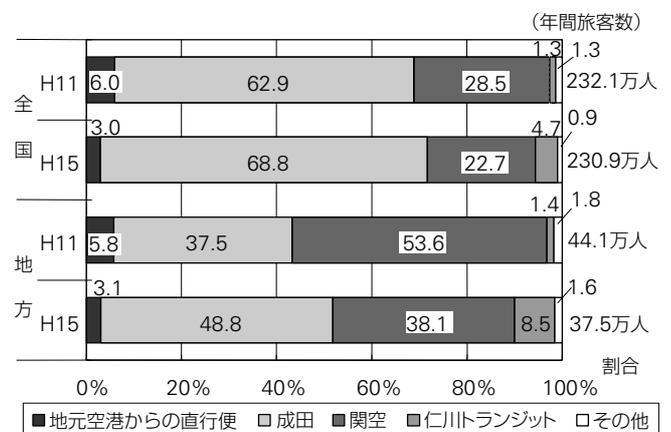
本稿は、当地仁川で実施した「トランジット旅客の動態調査」の結果を用いて旅客流動の特性を把握し、先述した懸念への現時点の見解を報告するものである。



■図—1 総旅客数とトランジット旅客数(2003年)
注:トランジット旅客数は到着と出発の2名分の利用者とした



■図—2 全国・地方別の出国時利用空港の変化
「国際航空旅客動態調査」²⁾



■図—3 ヨーロッパ方面の出国時利用空港の変化

2—仁川におけるアンケート調査について

仁川のトランジット旅客の流動特性を明らかにするために、仁川国際空港公社の協力を得て、当空港内でアンケート調査を実施した。調査概要は下記の通りである。

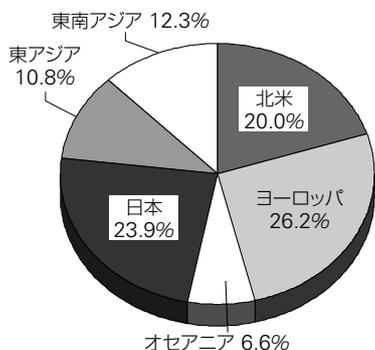
- (1) 実施時期: 2003年10月2日~8日の7日間
 - (2) 実施場所: 出国審査終了後の搭乗ラウンジ内
 - (3) サンプル数: 2,276(抽出率: 4.7%)
 - (4) 調査項目: 旅行の詳細(旅行目的, 旅行形態, 出発地, 目的地, 仁川に立ち寄る直前/直後の都市, 発着便名, 往復/片道利用の別, 乗り継ぎ理由, 運賃および費用負担者, 利用座席クラス, 利用マイル数など)
- トランジットの経験(仁川での乗り継ぎ経験, アジアの主要空港での乗り継ぎ経験, 仁川開港前の同一ODでの乗り継ぎ経験)
- 個人属性(国籍, 居住地, 性別, 年齢, 職業)

本稿では、当調査で明らかとなった仁川のトランジット旅客の流動特性を、成田、関空のトランジット旅客の流動特性と比較しながら考察する。

3—トランジット旅客の特性

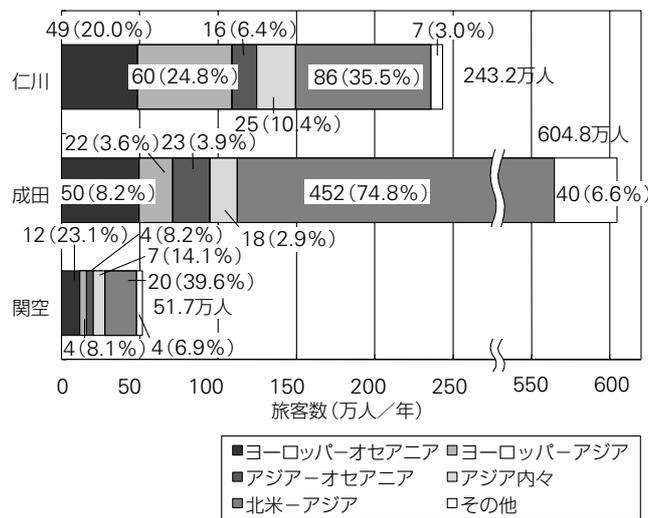
仁川のトランジット旅客の、1) 国籍構成比、2) OD構成、3) 旅行目的構成比、4) 乗り継ぎ理由の構成比をそれぞれ調べた。

トランジット旅客の国籍は、図-4に示すように、ヨーロッパの国籍(約26%)、日本国籍(約24%)、北米の国籍(約20%)の順に多く、また日本を含めたアジアの旅客で約半数を占めていた。



■図-4 トランジット旅客の国籍

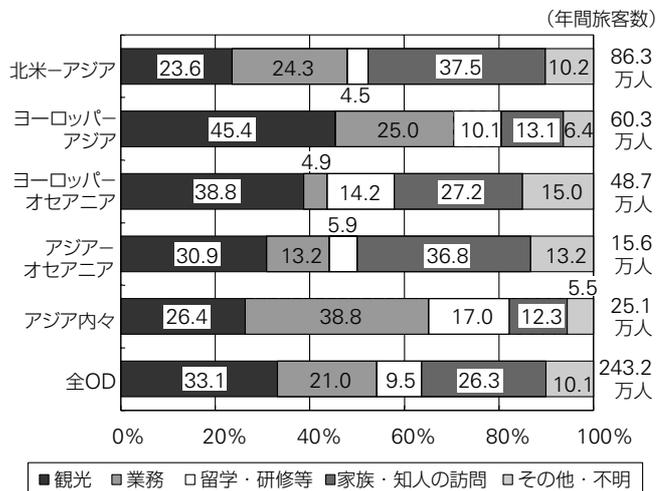
次に旅行を開始する都市から第一目的地までの移動をODと定義し、トランジット旅客のOD構成を調べたところ、北米-アジア間の旅客が約86万人おり、これは成田(452万人)の約20%程度であった。このことから、北米-アジア間のゲートウェイ機能は、現在も成田が担っていると考えられる。ただし北米-アジア以外のODにおいては、仁川と成田のトランジット旅客数はほぼ同数であり、必ずしも成田が優位とは言えない状況にある(図-5)。



■図-5 OD構成

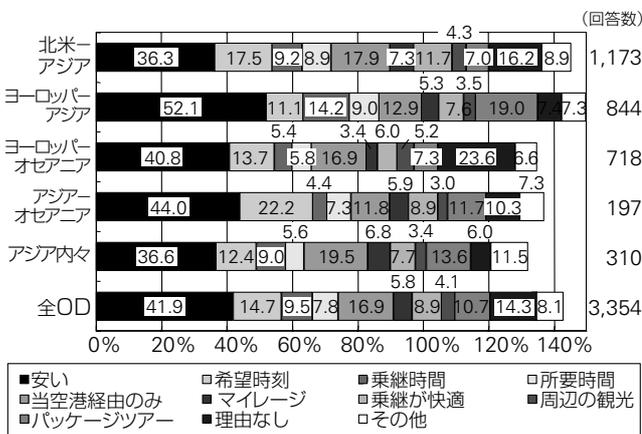
また仁川のトランジット旅客の旅行目的を調べたところ、図-6に示す通り、観光(約33%)、家族・知人の訪問(約26%)、業務(約21%)の順に多かった。またOD毎に旅行目的の構成比を調べたところ、アジア内々のODで業務目的の割合が高いという特徴も見られた。

一方、仁川でトランジットを行った理由については、全て



■図-6 旅行目的

のODで「安い」という回答が最も多く、旅客があえて運賃の安い仁川経由のサービスを選択していることが明らかとなった(図-7)。

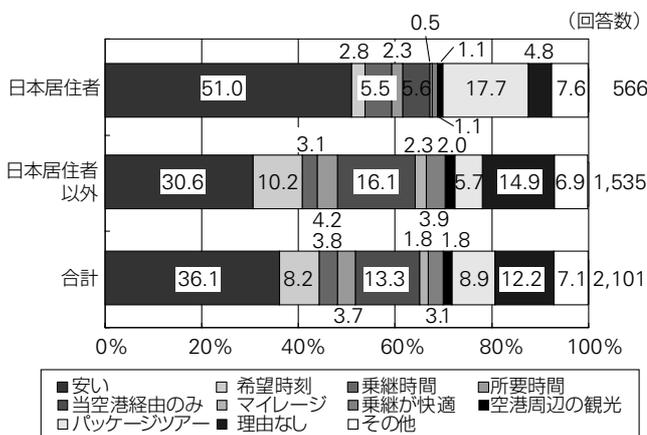


■図-7 乗り継ぎ理由

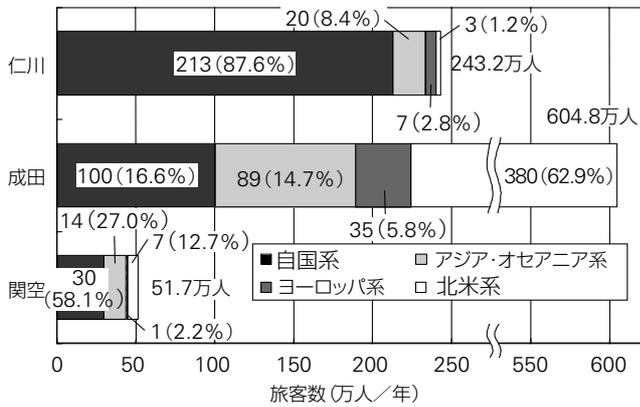
注：複数回答可能であり、旅客数を100%としているため合計が100%を超える。

また、日本居住者とそれ以外に区分すると、日本居住者の方が「安い」ことを理由に挙げる者の割合が高く、「パッケージツアー」を理由に挙げた者と合わせて理由の殆どを占めていた。

一方、日本以外の居住者は、「希望時刻の到着」や「当空港経由せざるを得ない」などの割合が高かった(図-8)。



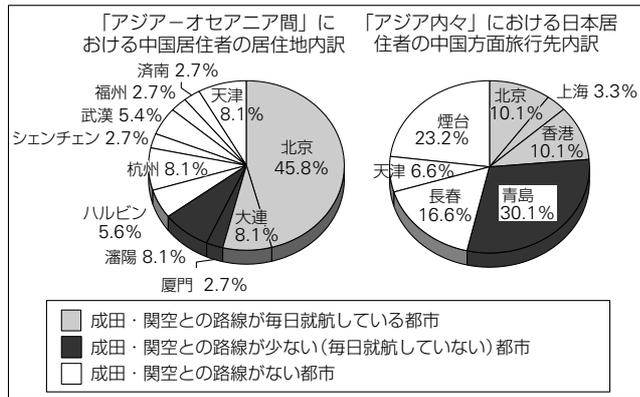
■図-8 居住地別乗り継ぎ理由(全OD)



■図-9 航空会社別トランジット旅客数

4—トランジット旅客の利用航空会社について

トランジット旅客が利用した航空会社の内訳を調べると、仁川では約90%の旅客が空港のある韓国の航空会社を利用していた。これは、日本の航空会社の利用割合が約17%に留まり、60%以上が米国の航空会社を利用している成田と対照的である(図-10)。



■図-10 中国関連旅客の特性

またコリアンエアと提携関係にあるデルタ航空は、仁川の開港後、成田と米国大陸間の路線で減便し、仁川と米国

■表-2 仁川における充実した中国路線

方面	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	大連	6	瀋陽	3	大連	2	瀋陽	2	瀋陽	3
	瀋陽	10	西安	2	青島	3	青島	3	西安	5	北京	7	大連	2	大連	5
	青島	14	成都	2	北京	14	北京	14	成都	5			青島	2	青島	2
	天津	10	長春	5					大連	7			北京	7	北京	14
	武漢	2	ハルビン	4					北京	33						
	北京	8	北京	13	長春	7										
	延吉	2	延吉	2	青島	14										
			煙台	7	ハルビン	4										
					北京	21										
					延吉	4										
中国南部	厦門	2	桂林	3	厦門	3	厦門	3	広州	14	上海	7	厦門	3	昆明	2
	昆明	2	広州	7	上海	18	上海	14	上海	33	香港	7	上海	14	広州	12
	三亜	2	杭州	2	香港	21	香港	14	香港	49			香港	7	上海	14
	香港	14	上海	28											香港	33
			南京	2	三亜	2										
			香港	14	上海	17										
					南京	3										
小計		20	56	79	42	31		96		14	24		37		61	
合計		68	93	157	64	54		149		23	37				85	
			318			267					145					

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：網かけ部分は成田・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・福州・杭州・南京線が就航する予定

大陸間の路線を開設しており、積極的に仁川を利用し始めていることが窺い知れる(表-1)。

■表-1 仁川開港前後の北米系航空会社の便数変化

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—中国関連旅客の動向

仁川のトランジット旅客の多くが、韓国の航空会社を利用していることは前述した通りである。そこで、韓国の航空会社がどのようなネットワークを仁川から展開しているかを調査したところ、中国(特に北部)に多くの路線を張り巡らしていることが分かった(表-2)。

ここで中国居住者のODで高い割合を占めるオセアニア訪問客が、中国国内で利用した空港を調べたところ、ほぼ半数は、成田、関空との間に路線が存在しないか、あるいは存在しても極めて便数が少ない空港であった。この傾向は、中国を訪れる日本居住者についても同様であった(図-10)。

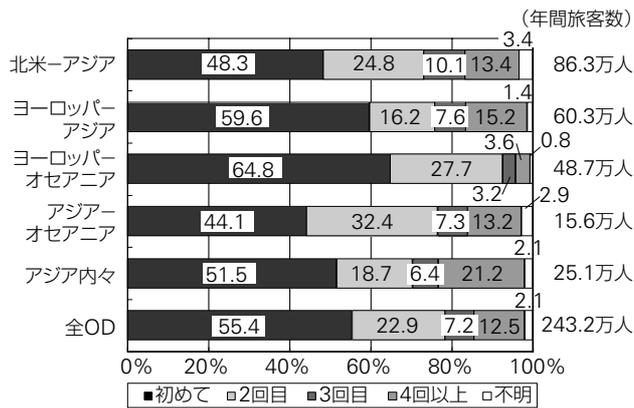
中国北東部と韓国との間の経済の結びつきの強さを考えると、仁川は、中国北東部と他地域との間を結ぶトランジット空港として引き続き機能すると考えられる。

6—乗り継ぎ利用の経験

アンケートでは、過去のトランジットの経験について以下の3点を調査した。

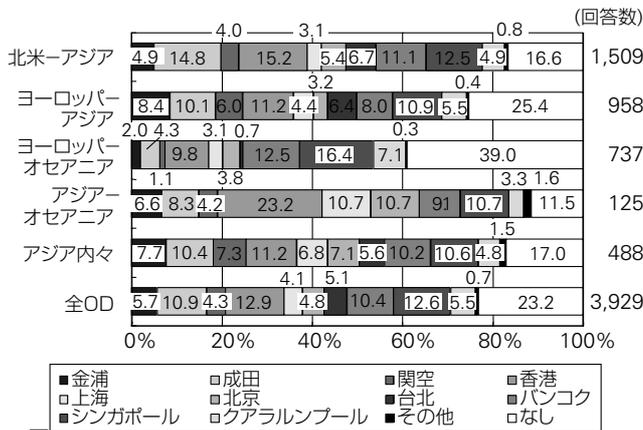
仁川でのトランジット経験を調査した結果、北米-アジア間、アジア-オセアニア間では、複数回利用している旅客

が比較的多く、リピーターが多いことが分かった(図-11)。



■図-11 仁川でのトランジット経験

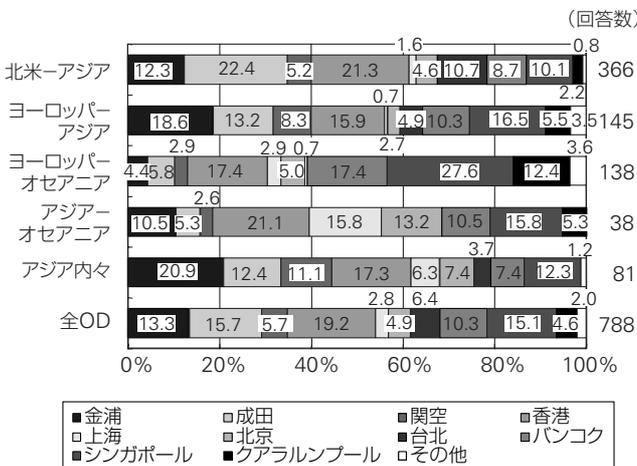
次に、アジアの主要空港でのトランジット経験を調査した結果、ヨーロッパ-アジア間、ヨーロッパ-オセアニア間では、他の路線に比べ「利用したことがない」という回答割合が大きかった(図-12)。



■図-12 アジア主要空港でのトランジット経験

注：複数回答可能なため、回答数による割合を示す

さらに、今回の旅行と同一ODの旅行を過去にしたことのある旅客は全体の約17%おり、その時にトランジットを行った空港を調査したところ、仁川(金浦)以外に多くの空港が



■図-13 仁川開港前の旅行中のトランジット空港

注：複数回答可能なため、回答数による割合を示す

トランジットで利用されていた。このことは、逆に、他の空港でトランジットをしていた旅客が、仁川をトランジットで利用し始めているとも捉えることが可能である(図-13)。

7—まとめ

2003年度に実施した調査データをみる限り、予想されていた程仁川に旅客がシフトしている様子は見受けられなかった。ただし量としては小さいが、アジア-ヨーロッパなど一部のODでは、仁川を積極的に利用している傾向も見受けられた。今後、韓国の経済成長も手伝い、仁川の航空需要は拡大すると予想される。したがって、韓国の航空旅客の動態を引き続き注視し、我が国の空港の需要への影響を鑑み、航空サービス拡充の方向性を検討することが必要である。

8—おわりに

仁川国際空港公社をはじめとする韓国の諸機関のご協力を承り、当空港でアンケート調査を実施することができた。当調査の報告会を既に現地で実施し、現地の実務者、研究者と、調査データの有益性について共通認識を持たせたことは、継続調査の実現に向けて非常に有意義であった。

一方、東アジアの航空旅客流動の全体像を把握することが、わが国の主要空港のみならず地方空港の整備、またアジア諸国の空港整備の方向性を検討する上で必要である。したがって、今回実施した仁川での調査に加え、チャクラブ空港(香港)、浦東空港(上海)などの中国国内の空港、さらにチャンギ空港(シンガポール)などの空港で調査を実施して、旅客流動に関する共有の情報ソースを整備することが必要と考えている。

謝辞：本調査を進める上で協力をいただいた仁川国際空港公社に謝意を表す次第である。また本調査に対してさまざまなご意見をいただいた交通開発研究院・金室長、仁川大学・洪助教授、公州大学・李助教授、東京電機大学・高田助教授、山梨大学・金氏に、ここで深く謝意を表す次第である。

注

注1)トランジット旅客に着目するため、韓国を渡航目的地とする旅客をデータから除外して集計している。

参考文献

- 1) 平成15年度東アジアの新拠点を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年度国際航空旅客動態調査, 運輸省航空局, 平成12年3月
平成15年度国際航空旅客動態調査, 国土交通省航空局, 平成16年3月
- 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) 仁川国際空港公社資料・新東京国際空港公団資料・関西国際空港株式会社資料, 平成16年3月

(要約) 東京工業大学 屋井鉄雄
国土交通省航空局 成川和也・阿野真史・沖本憲司
パシフィックコンサルタンツ(株) 大井輝夫