

東アジア内航空旅客 OD 表の作成と 航空市場の動向分析



空港研究部 空港計画研究室長 滝野 義和

1. はじめに

近年、東アジアにおける航空市場の発展は著しく、航空旅客については全世界では毎年3%ほどの伸びであるのに対して、アジアでは5~8%もの伸びを記録している。これはアジアにおける経済発展が最大の理由と考えられるが、ひとつの要因として挙げられるのは、香港、クアラルンプール、ソウル、上海などにおける大規模国際空港の新設である。各空港とも複数の滑走路と大きな空港容量を持ち、今後の東アジアのハブ空港としての資質を有していることは間違いない。我が国の空港も含め、今後の国際空港間競争は激化していくであろう。さらに、全世界的な航空自由化によりボーダーレス化が進み、比較的遅れているといわれるアジア域内の航空自由化についても今後進展していく可能性は十分にある。今後の東アジアの航空市場の行方については多くの問題が複雑に絡み合い、我が国の航空・空港政策を検討する際には、東アジアの航空市場の動向を慎重に分析・予測する必要がある。

以上のような背景を踏まえると、国際航空ネットワーク設計の方向性を明確化することが必要であり、そのためには東アジア全体を捉えた航空需要の流動パターンを把握することが必要となる。特に様々な要素が絡み合う東アジアの航空市場を分析するためには、複数のシナリオ分析が可能となるような分析ツールを整備する必要がある。そのためには東アジア全体の動向を捉えることが重要となるが、そのベースとなるのが東アジア内の国際線の空港間OD (Origin and Destination) 表である。

しかし、データの制限により既存資料から完全なOD表を作成することは現時点では不可能となっている。そこで、本研究では、既存資料のなかで国際航空旅客ODを最も網羅的に把握することのできるICAO (国際民間航空機関) のSeries OFOD (ON-FLIGHT ORIGIN AND DESTINATION) を利用してOD表の作成を行った。本資料は当年における世界各国の都市間の国際航空旅客のODが掲載されている。なお、シングルトラック路線 (航空会

社1社のみが運航している路線) は除外されているが、国際航空路線が二国間協定により設定されており、大部分の路線に2国の航空会社が就航している状況を踏まえ、旅客流動の大部分は補足されているものと判断した。

今回のOD表の作成方法としては、2000年のデータに掲載されている東アジア圏の全34都市を抽出し、この34都市全てについて、1985年、1990年、1995年、2000年のOD表を作成している。そして、作成したOD表をもとに、東アジアの航空市場の動向分析を行った。以下ではこの分析結果についていくつか紹介することとする。

2. 路線、旅客数の変遷

OD表の作成は1985年以降5年おきの4時点で行っているため路線網の形成過程が分かるようになっている。図-1、2は対象都市を結ぶ路線網を1985年と2000年について掲載したものである。これらの図では旅客数に応じて路線の太さを変えており、100万人以上の路線が一番太く、100万人~50万人、50万人未満の路線と3段階に分類している。

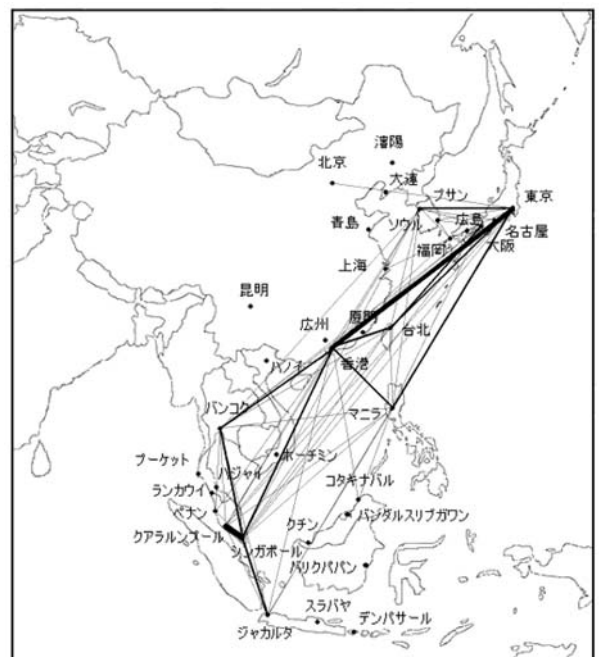


図-1 1985年の路線網

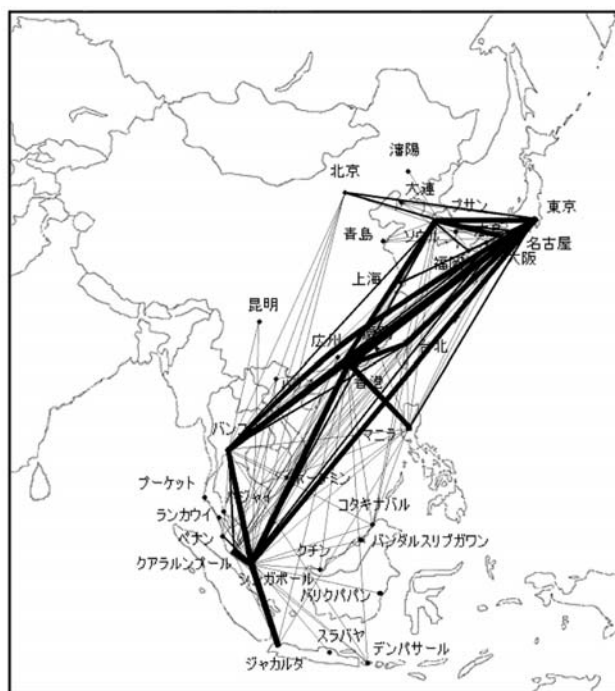


図-2 2000年の路線網

この図を比較すればわかるように、東アジアの路線網は大きく発展し、1985年には54路線、1,600万人であった旅客数が、2000年には117路線、4,900万人と15年間で路線数は倍以上、旅客数は3倍以上に増加している。

3. 主要路線旅客数の経年変化

ここでは東アジア内の主要国際航空路線の経年比較結果を紹介する。1985年から2000までに運航された全ての路線を対象に、旅客数の経年変化の分析を行った。図-3には2000年における旅客数上位5路線を対象に1985年からの経年変化を示している。2000年に最も旅客数が多い路線は香港-台北路線であり、その旅客数は約276万人、世界の国際線の中では第4位の旅客数を誇る路線である。なお、この路線は1985年には84万人しかなかった。その他の4路線についても世界上位10位までにランクインしており、東アジア域内路線が全世界的にも高需要を誇っていることがわかる。

この様に多くの路線では年を追う毎に右肩上がりに旅客数を伸ばしているのだが、東京-香港路線のように伸びが停滞する路線や需要が落ち込む路線も見受けられる。日本路線に限って言えば、1990年以降のバブル崩壊による経済の低迷や、成田空港等の発着制限等が要因となっている可能性があると考えられる。

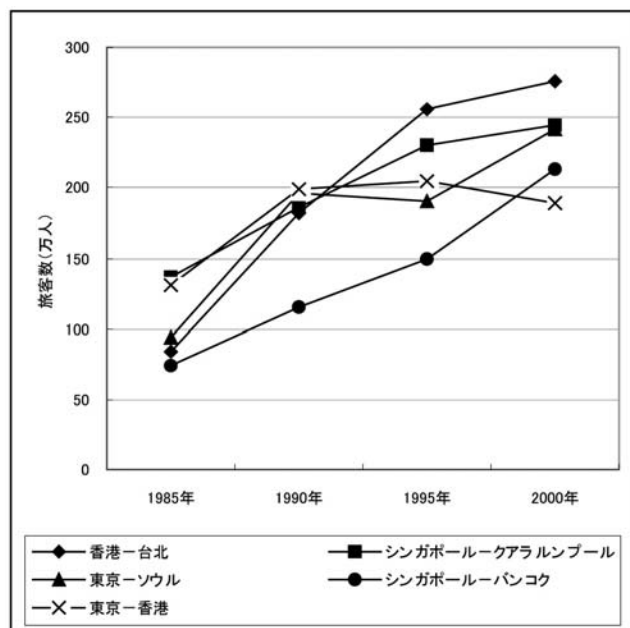


図-3 主要路線の旅客数経年変化

4. 東アジア航空市場の今後の展望

現在までの東アジアにおける国際航空の発展の要因となってきたこの地域の経済は、1960年代からの「アジアの奇跡」といわれる東アジア各国でのめざましい経済の発展から1997年の夏に起こったアジア経済危機（通貨危機）を経て、1999年に世界的なIT関連機器に対する需要を背景とした電気・電子機器等を中心とする輸出の大幅な増加や個人消費の増加により景気は急回復するといった変遷を遂げている。2000年には引き続き輸出の増加とともに国内民間需要の増加も見込まれるなど、危機後の急回復から持続的成長へと移行しつつある。

このようなアジアの経済の発展とあいまって、航空市場は急激に成長しつつある。これを裏付けるようにIATA（国際航空運送協会）の予測によれば2010年には全世界の国際定期航空旅客数の約50%をアジア太平洋地域が占めるとされており、今後の更なる発展も見込まれている。各国ではこのような将来の需要に対応するべく国を挙げて大規模国際空港の建設を進めている。我が国においても東アジア諸国の政策に遅れをとることなく、成田空港の正規の平行滑走路、関西国際空港の二期工事など大都市圏拠点空港の整備を整える必要がある。我が国の空港整備は日本経済の国際競争力の維持・向上、ひいては東アジア経済の発展にも大きく寄与することになると考えられる。