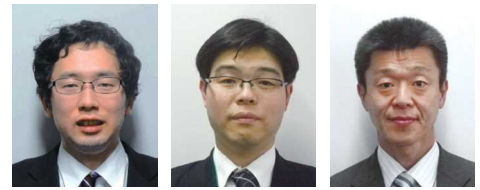


東アジア・東南アジア内の国際航空旅客流動



空港研究部 空港計画研究室 研究員 山田 幸宏 主任研究官 井上 岳 室長 小野 正博

(キーワード) 国際航空旅客輸送、格安航空会社(LCC)

2.

持続可能で活力ある国土・地域の形成と経済活性化

1. はじめに

アジアの活力の取込みによる国際競争力強化は、日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)における重要な目標の1つであり、首都圏空港を含む本邦の空港機能強化が必要である。その政策立案に航空需要予測は必須となることから、空港計画研究室では航空需要予測に関する研究を進めている。現在実務に適用される国際航空需要予測手法では、近年の格安航空会社(LCC)の相次ぐ参入による需要誘発効果が十分に考慮されない。LCCの参入が近年相次いだ東アジア・東南アジアに係る航空市場の実態分析は、手法の改善を図る上で有益な情報となる。そこで、東アジア・東南アジア内における近年(2005年～2012年)の国際航空旅客流動を分析した。

国際航空旅客流動を直接網羅した統計は存在しない。本稿では、LCCを含むほぼ全ての路線を網羅したCapstats統計(RDCアプリケーションが発行する提供座席数の統計)を使用し、国際旅客流動とみなす。

2. 得られた知見

東アジア・東南アジアにおける航空需要の伸長はめざましく、特にASEANにおいてその動向が顕著である。また、LCC参入による供給量の増加もめざましい。得られた知見のうち主要なものは以下のとおり

- ① 東アジア・東南アジア内全体の提供座席数は2012年において2億5,000万席であった。2005年と比較すると42.9%(年率5.2%)増加した。2011年から2012年にかけて年率10.1%で増加した。
- ② 東アジア・東南アジア内全体の流動に対し、日本、韓国及び中国三国間の流動が占める割合は、2007年の21.7%をピークとして減少傾向を示し、2012年において16.8%であった。
- ③ 東アジア・東南アジア内の発着国別国際線提供座席数は、2007年以降一貫して中国が最大であ

る。中国発着路線における2012年の国際線提供座席数は、2005年と比較して54.2%増加した。

- ④ 東アジア・東南アジア内の発着空港別国際線提供座席数の2005年から2012年の増加率をみると、香港、バンコク、東京及びマカオでは、年率3.0%以下にとどまり、東アジア・東南アジア内全体の平均(年率5.3%)に比べて小さい。一方、シンガポール、ソウル、クアラルンプール、マニラ及びジャカルタは年率5.8%以上の増加率である。
- ⑤ 2005年から2012年までの間における路線別国際線提供座席数は、いずれの年においても香港～台北線が最大となる。ジャカルタ～シンガポール線及びクアラルンプール～シンガポール線では、2009年以降LCCによる提供座席数が大きく増加し、合計の提供座席数を大きく押し上げている(図)。

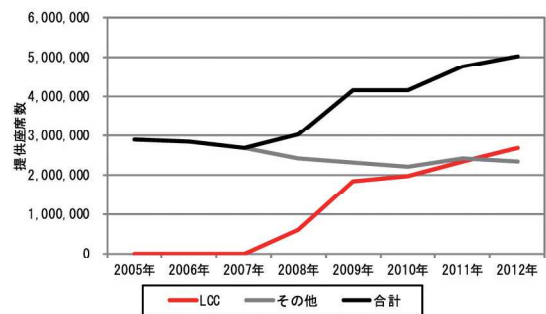


図 クアラルンプール-シンガポール線の提供座席数

3. おわりに

先行研究では必ずしも十分に分析することができなかったシングルトラックの路線やLCCの動向を捉え分析することができた。変化の傾向を把握するため2年後を目途に同様の分析を行う予定である。

【参考】

国総研資料 No. 744

<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoutnn/tnn0744.htm>