

データで見る航空旅客と空港

B787、MRJなど航空機産業に注目が集まっているが、全日空、JALともにLCC^(注1)を立ち上げたり、羽田空港の再国際化、航空自由化の進展などエアライン、空港にとっても大きな市場環境の変化が訪れている。そこで本レポートでは、航空旅客、空港について概観する。

1 航空旅客数の推移

(1) 世界

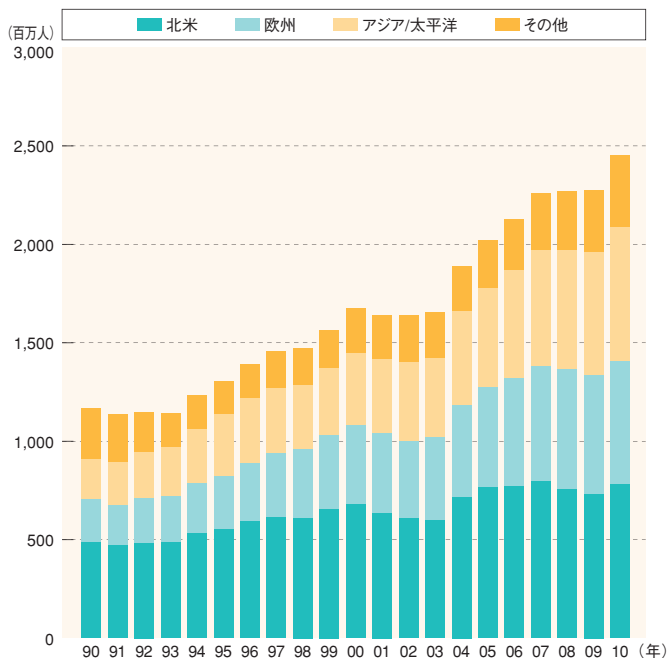
1990年から2010年までの航空旅客数の推移を見ると(図表1)、1990年には約11.6億人であったものが、2010年には約24.5億人とここ20年で約2倍となった。途中、2001年には米国同時多発テロ、2003年にはSARS(新型肺炎)の発生、2008年にはリーマンショックがあり、それらの時期は航空旅客数が横ばいもしくは減少しているものの、LCCの台頭、新興国の経済成長等を背景に概ね右肩上がり推移している。

この時期特に旅客数を伸ばしているのは、欧州および

中国である。欧州に関しては、1993年のEU発足以来、東欧諸国の加盟など拡大が続く中、EUでの航空自由化が進められ航空運賃が格段に下がったこと、域内の経済交流の拡大に伴い、人の交流も拡大してきたことなどがその背景にあると考えられる。

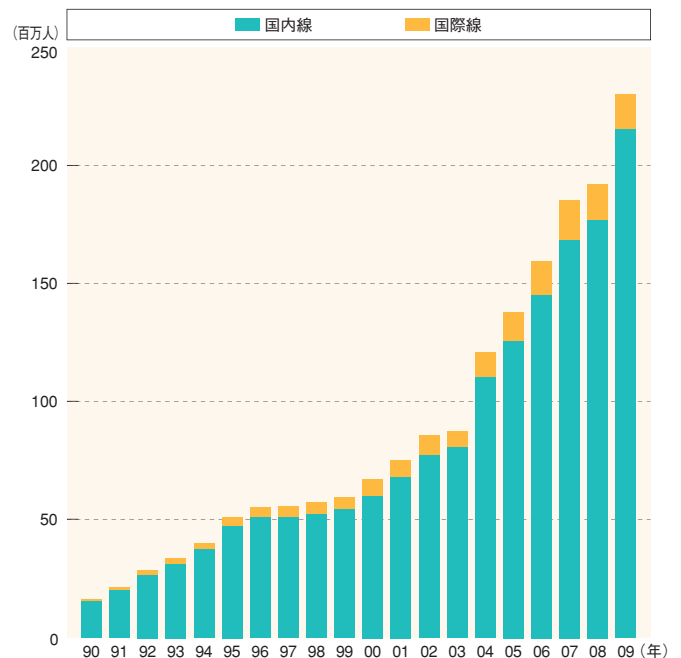
また、中国の状況を見てみると(図表2)、1990年には国内線・国際線合わせて約16.6百万人であったものが、2009年には約230百万人と約14倍にまで増加している。著しい経済成長に伴い航空市場も急成長を遂げていることに加え、広大な国土を移動するためには莫大なインフラ投資が必要な道路や鉄道よりも航空が便利であること等がその背景に考えられる。また、旅客数は国内線が圧倒的に多いものの、

図表1 世界の航空旅客数の推移



出所:財団法人日本航空機開発協会「航空輸送の推移と現状」

図表2 中国の航空旅客数の推移



出所:財団法人日本航空機開発協会「航空輸送の推移と現状」

経済成長に伴い国際線の旅客も大幅な増加傾向にある。なお、現在航空旅客数が最も多い地域は北米であるが、最近の著しい伸びを勘案すると、中国含むアジア/太平洋地域がトップとなる日は近そうだ。

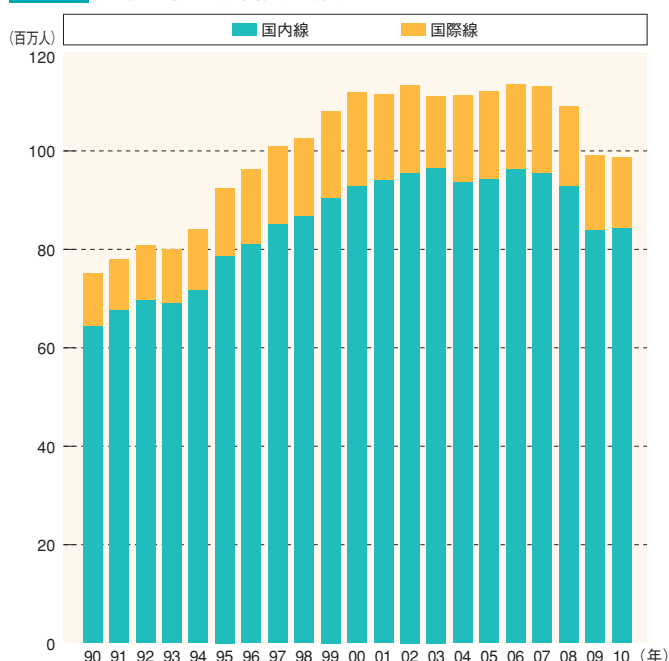
(2) 日本

次に、図表3より日本の航空旅客数を見てみる。なお、ここでの旅客は日本の航空会社を利用した旅客数であり、海外の航空会社を利用した旅客は含まれていない^(注2)。

1990年の航空旅客数は、約75.3百万人であったものが、2010年には約98.9百万人と約1.3倍となった。20年間で増加はしているものの、日本の航空会社のみということ差し引いても世界の状況から考えると伸び率は見劣りがする。また、海外の航空会社利用者の動向が不明であるため、国内線の動向のみを記すと、1990年代には増加傾向であったものが、2000年代にはほぼ横ばいとなり、近年では減少となっている。

日本の航空市場の特徴として、まず、国土が狭く都市間輸送では道路や鉄道などのインフラが発達していることが挙げられる。そのため、新幹線の開通などによって航空旅

図表3 日本の航空旅客数の推移



出所:国土交通省「航空輸送統計調査」

客数は大きな影響を受ける^(注3)。また、各種規制により新規参入が進まず、寡占状態にあることから、航空運賃も他の移動手段に比べると高い。さらに、航空旅客が東京を中心にしていることも大きな特徴だ。国土交通省によると、2006年度の国内旅客のうち、羽田利用者は6割にも達している。そのため、国内旅客数は、航空需要そのものに加え、羽田空港の拡張などその動向にも大きく左右されることとなるし、逆の見方をすると、日本においては地方都市間の移動需要はそれほど多くないということがうかがえる。

2 路線別航空旅客数

(1) 世界

2010年における世界の路線別航空旅客の提供座席数ランキングを見てみると(図表4)、1位が東京～札幌線、2位が東京～大阪線、3位が東京～福岡線と日本国内線が上位

図表4 世界の路線別提供座席数ランキング

ランク	都市間名	提供座席数/日	便数/日	平均座席数
1	東京～札幌	37,500	127	296
2	東京～大阪	33,428	120	276
3	東京～福岡	30,250	102	296
4	ソウル～済州島	27,579	165	167
5	シドニー～メルボルン	26,603	144	184
6	北京～上海	26,546	96	277
7	リオデジャネイロ～サンパウロ	24,642	167	146
8	台北～香港	19,364	63	305
9	ボンベイ～デリー	19,322	111	173
10	東京～沖縄	18,697	60	309
11	ニューヨーク～シカゴ	18,262	153	120
12	ヨハネスバーグ～ケープタウン	17,699	110	160
13	シンガポール～ジャカルタ	15,199	70	214
14	シドニー～ブリスベン	14,933	87	172
15	ニューヨーク～アトランタ	14,639	106	138
16	ブラジリア～サンパウロ	14,530	93	156
17	ニューヨーク～ロンドン	13,983	52	269
18	ジェッダ～リヤド	13,769	52	266
19	東京～ソウル	13,555	47	287
20	香港～上海	13,447	62	217

(注)2010年9月15日の週の片道1日平均

出所:財団法人日本航空機開発協会「航空輸送の推移と現状」

3つを占めており、また、10位にも東京～沖縄線が入っている。このように、日本の国内線は世界有数の旅客数を誇っていると言える。また、便数/日と平均座席数を国内外で比較すると、日本国内線は平均座席数が比較的多い(便数/日は少ない)ことが分かる。外国では、小さい機体による多頻度の運航を行っているものの、日本は羽田空港の制約があり、便数を増やせない代わりに機体を大きくすることで移動需要に応えていることがうかがえる。

(2) 国内

次に2010年度の国内路線旅客数のランキング20位までを見てみると(図表5)、9位に福岡～那覇線、15位に那覇～石垣線、19位に中部～新千歳線、20位に関西～新千歳線がある他は全て羽田線で占められている。先に日本の国内旅客は東京を中心に行っていると記したが、まさにそれを裏付ける形となった。このような旅客需要のあり方は当然

図表5 2010年度 日本の国内路線旅客数ランキング

	路線別	旅客数(人)	座席利用率(%)
1	羽田～新千歳	8,826,293	66.9
2	羽田～福岡	7,374,415	64.6
3	羽田～大阪	5,141,598	62.0
4	羽田～那覇	5,123,740	67.8
5	羽田～鹿児島	2,115,952	59.2
6	羽田～広島	1,925,318	61.8
7	羽田～熊本	1,751,789	62.4
8	羽田～小松	1,496,418	61.7
9	福岡～那覇	1,421,594	66.3
10	羽田～松山	1,388,986	59.1
11	羽田～長崎	1,373,410	63.6
12	羽田～宮崎	1,228,397	61.9
13	羽田～関西	1,149,425	62.7
14	羽田～高松	1,146,489	60.8
15	那覇～石垣	1,143,696	54.6
16	羽田～大分	1,069,044	60.2
17	羽田～北九州	1,054,717	63.5
18	羽田～函館	1,047,659	68.7
19	中部～新千歳	1,035,399	67.3
20	関西～新千歳	994,746	66.0

出所:国土交通省「航空輸送統計調査」

空港のあり方にも影響を与えることとなる。なお、前述の世界の航空旅客ランキングと順位が違うのは、世界のデータは週の1日平均であること、座席利用率の差があることが考えられる。

3 空港

(1) 世界

2009年の世界の空港の乗降客数ランキングを見ると(図表6)、1位がアトランタ・ハーツフィールド空港(米国)、2位がロンドン・ヒースロー空港(イギリス)、3位が北京空港(中国)となった。また、日本では羽田空港が5位となっており、世界的にも羽田空港は利用者が多い空港であることが分かる。

このランキングで特徴的なことは、北京空港の著しい伸びである。北京空港は、経済成長に伴う航空需要の増加などを背景に、2008年の8位から大きく順位を上げ、羽田空港を追い越しての3位となった。ここから、航空市場においても中国の存在感が増し、アジアの航空市場の中心が日本から中国に移りつつあることを示唆していると言える。

現在、北京空港に限らず、上海・浦東空港やソウル・仁川空港、香港国際空港など、アジア各国においてアジアのハブ空港の地位を確立しようと国を挙げて積極的に取り組んでいる。これらの空港は、4,000m級の滑走路を複数持つ空港で、さらなる拡張を計画する空港もある。それに比べ、日本においては長年、羽田=国内線、成田=国際線という内際分離策が続き、国内・国際ハブが欠如しているほか、両空港とも恒常的な容量不足の問題を抱えている。そのような状況下、地方から海外へ移動する場合、羽田・成田を利用するよりソウル・仁川空港を利用するほうが便利というように、ハブ空港としては他国と比べかなり劣後しているような状況だ。昨年、羽田空港が再国際化されるなど、日本においてもアジアのハブ空港としての地位確立のための施策が打ち出されているが、よりスピード感を持って取り組むことが必要である。

(2) 日本

2009年度の日本の空港の乗降客数ランキングを見てみると(図表7)、1位が羽田空港、2位が成田国際空港、3位が新千歳空港となった。特に目立つのが羽田空港の乗降客数の多さで、成田国際空港の約2.1倍、新千歳空港の約3.7倍もあり、いかに羽田一極集中となっているかが分かる。また、中部国際空港のランキングが、首都圏空港や関西圏空港だけでなく、那覇空港といった地方空港よりも低い8位というのも目立つ。中部国際空港の場合、国際線乗降客数では、成田国際空港、関西国際空港に次ぐ3位であるものの、国内線の乗降客数が少ない。この一番の理由は、羽田便がないことである。ランキングにある空港の発着便を詳しく見てみると、

大阪国際空港、関西国際空港以外の空港においては、羽田便が占める割合は5～8割にも上る(注4)。このように、国内線の需要は羽田便が中心であるが、中部国際空港はそれがないため、乗降客数は少なくなる。東海地方は日本の中心にあり交通の便が良いことが大きなメリットではあるものの、航空旅客の観点からはそれが大きなデメリットとなっているのである。

- (注1) ローコストキャリアのこと。使用機種を統一したり、郊外の空港を利用したりするなどし、低コストで運行する航空会社のこと。運賃も安い。
 (注2) 法務省の出入国管理統計の出入国者数から、日本の航空会社を使用する国際線旅客数の割合は約30%と推測される。
 (注3) 利用時間4時間が鉄道利用と飛行機利用の境目になると言われている。
 (注4) 例えば、新千歳空港、福岡空港ともに羽田便のシェアは約60%になる。

図表6 世界の空港乗降客数ランキング

都市・空港名	国名	滑走路本数	2009年		2008年		2007年	
			ランク	(千人)	ランク	(千人)	ランク	(千人)
アトランタ・ハーツフィールド	米国	5本	1	88,032	1	90,039	1	89,379
ロンドン・ヒースロー	イギリス	2本	2	66,038	3	67,056	3	68,068
北京	中国	3本	3	65,372	8	55,937	9	53,584
シカゴ・オヘア	米国	7本	4	64,158	2	69,354	2	76,178
東京・羽田	日本	4本	5	61,904	4	66,755	4	66,823
パリ・シャルルドゴール	フランス	4本	6	57,907	5	60,875	6	59,922
ロスアンゼルス国際	米国	4本	7	56,521	6	59,498	5	61,896
ダラス・フォートワース	米国	7本	8	56,030	7	57,093	7	59,786
フランクフルト国際	ドイツ	3本	9	50,933	9	43,467	8	54,162
デンバー国際	米国	6本	10	50,167	10	51,245	11	49,863
マドリッド・バラハス	スペイン	4本	11	48,251	11	50,824	10	52,123
ニューヨーク	米国	4本	12	45,915	13	47,808	13	47,717
香港国際	中国	2本	13	45,559	12	48,758	14	47,042
アムステルダム・スキポール	オランダ	6本	14	43,570	14	47,430	12	47,795
ドバイ国際	UAE	2本	15	40,902	20	37,441	27	34,348
バンコク国際	タイ	2本	16	40,500	18	38,603	18	41,210
ラスベガス・マッカラン	米国	4本	17	40,469	15	43,209	15	46,961
ヒューストン・ジョージ・ブッシュ	米国	5本	18	40,007	16	41,709	16	42,998
フェニックス・スカイハーバー	米国	3本	19	37,825	17	39,891	17	42,185
サンフランシスコ国際	米国	4本	20	37,339	21	37,235	23	35,793
シンガポール・チャンギ国際	シンガポール	3本	21	37,204	19	37,695	19	36,702
ジャカルタ・スカルノ・ハッタ国際	インドネシア	2本	22	37,144	—	—	—	—
広州・白雲	中国	2本	23	37,049	—	—	—	—
シャーロット	米国	4本	24	34,537	26	34,739	30	33,166
マイアミ国際	米国	4本	25	33,886	29	34,064	29	33,740
フィウミチーノ	イタリア	4本	26	33,723	25	35,132	—	—
オランダ国際	米国	4本	27	33,694	22	35,661	20	36,480
シドニー国際	オーストラリア	3本	28	33,451	—	—	—	—
ニューヨーク・ニューアーク	米国	3本	29	33,399	23	35,361	21	36,367
ミュンヘン	ドイツ	2本	30	32,681	27	34,531	28	33,959

出所:財団法人日本航空機開発協会「航空輸送の推移と現状」、Wikipedia

(2011.10.31)

共立総合研究所 名古屋オフィス 河村 宏明

図表7 2009年度 日本の空港乗降客数ランキング

順位	空港名	乗降客数(人)	国内線順位	国際線順位
1	東京国際空港(羽田空港)	62,091,082	1	4
2	成田国際空港	29,451,486	21	1
3	新千歳空港	16,586,722	2	6
4	福岡空港	16,026,445	4	5
5	大阪国際空港(伊丹空港)	14,606,951	3	—
6	那覇空港	14,062,348	5	7
7	関西国際空港	13,389,227	8	2
8	中部国際空港	9,099,974	6	3
9	鹿児島空港	5,000,167	7	15
10	熊本空港	2,853,585	9	27
11	広島空港	2,821,811	12	8
12	仙台空港	2,798,900	11	9
13	宮崎空港	2,701,414	10	20
14	松山空港	2,362,710	14	18
15	神戸空港	2,337,480	13	48
16	長崎空港	2,325,537	15	24
17	小松飛行場	2,071,085	16	13
18	石垣空港	1,727,502	17	30
19	大分空港	1,547,769	18	28
20	函館空港	1,511,491	19	16

出所:国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調書」より共立総合研究所にて作成