



# ポストコロナにおける 旅客需要の回復と課題

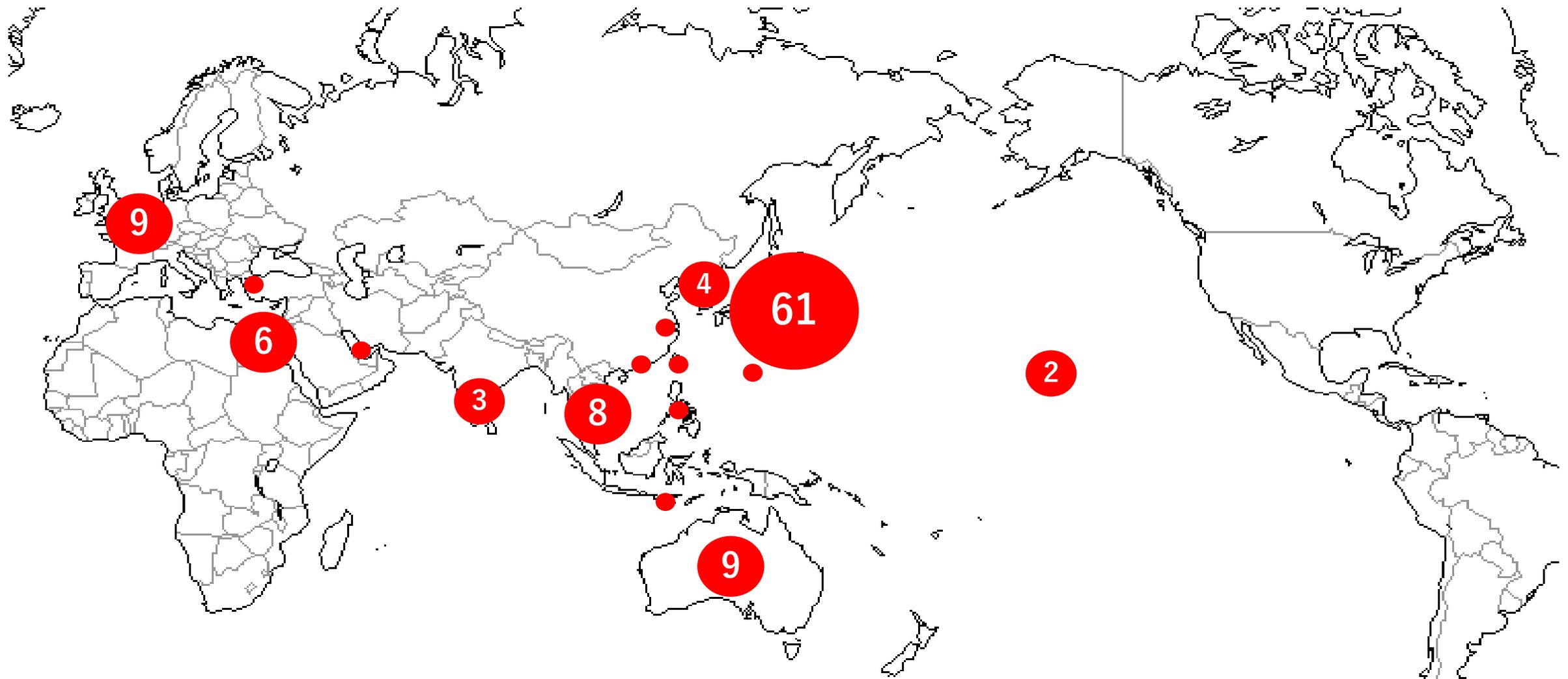
令和5年11月7日（火）

株式会社日本空港コンサルタンツ 錦織 剛

- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

# 訪問空港 110 空港



## 様々な需要特性の空港

- 北海道内・離島 … 通院・買い物
- 拠点空港 … 飛行機の乗継
- 途上国 … 出稼ぎ
- イスラム圏 … 聖地巡礼

▼沖縄県が多良間島



▼シンガポールT3 保安検査後



▼スリランカ 到着ロビー



## 需要を分析することの重要性

過去

現在

将来



- 経年変化
- 類似事例
- 相関分析

- 想定される条件変化

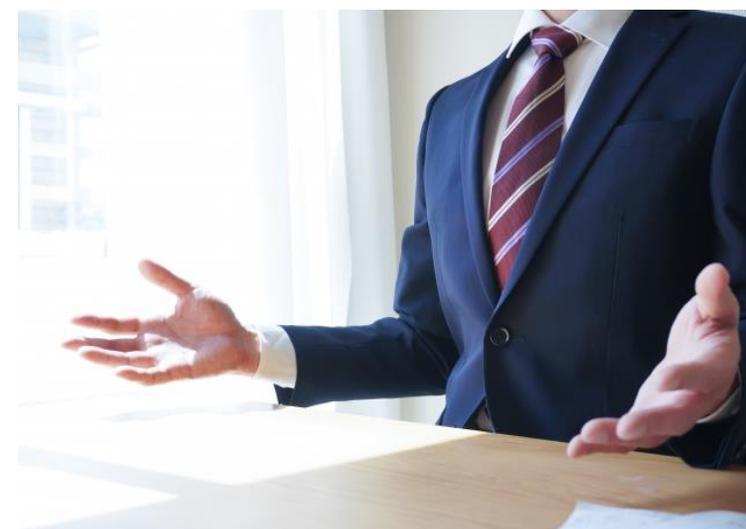
- 短期予測
- 中長期予測
- 施策

過去の傾向を踏まえて将来を予測

## 将来予測や施策検討に求められること

# 共感

- 過去の分析、類似事例、情報収集
- 最新データ・情報



- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

## 2. 旅客需要はどの程度回復したか？

**国内** 約1年前から90%前後で横ばい。

### 2019年同月比

● 全国

● 関西3空港



2023 8

88%

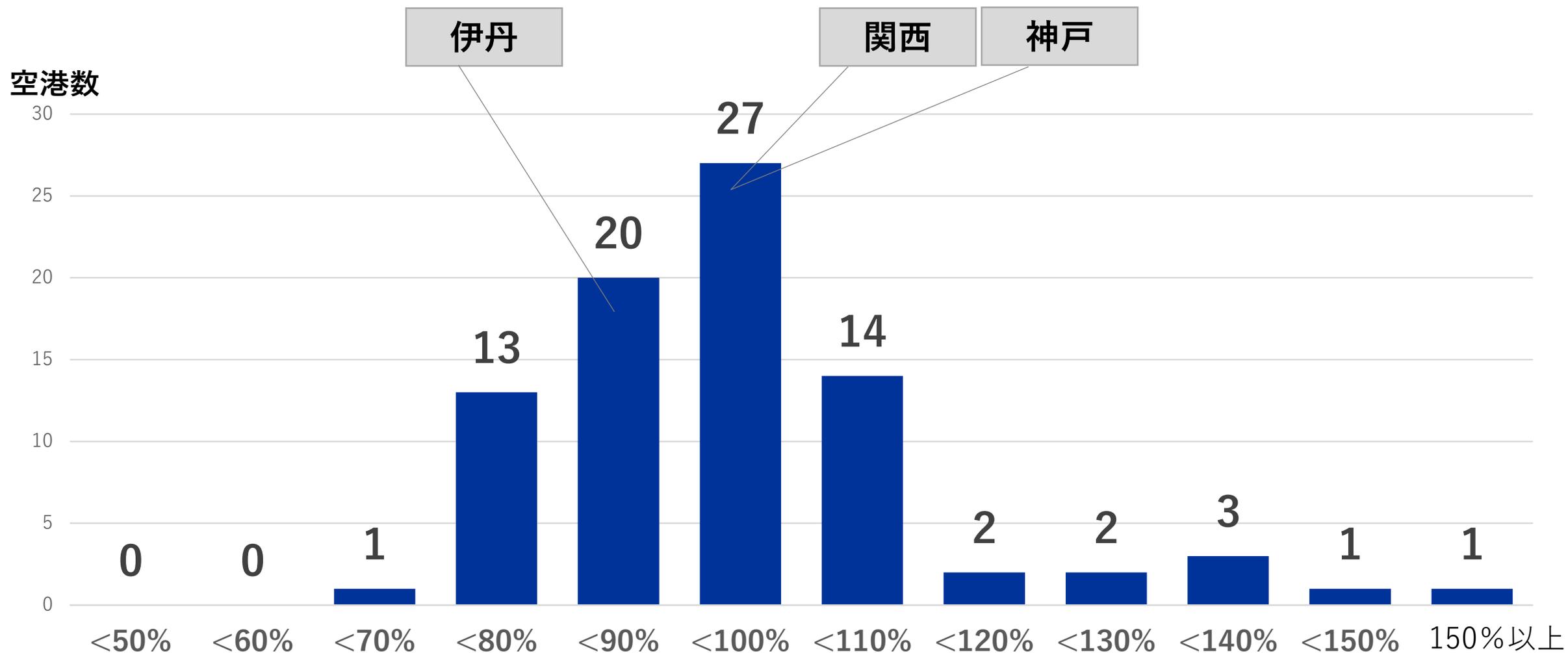
89%



資料：東京航空局HP、大阪航空局HP

## 2. 旅客需要はどの程度回復したか？

**国内** 旅客需要の回復は、**空港ごとに差がある。**



2023年8月／2019年8月

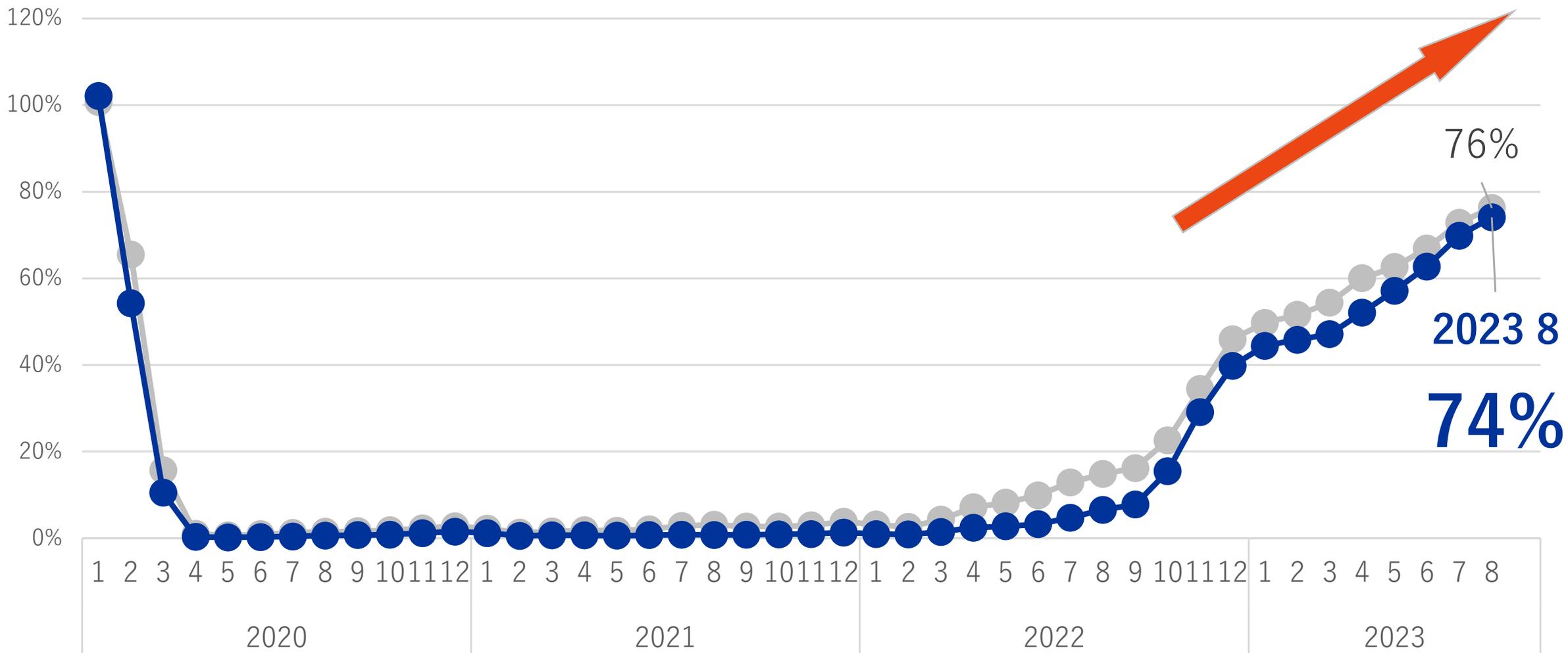
## 2. 旅客需要はどの程度回復したか？

**国際** 水際対策の緩和以降、**順調に回復**。

2019年同月比

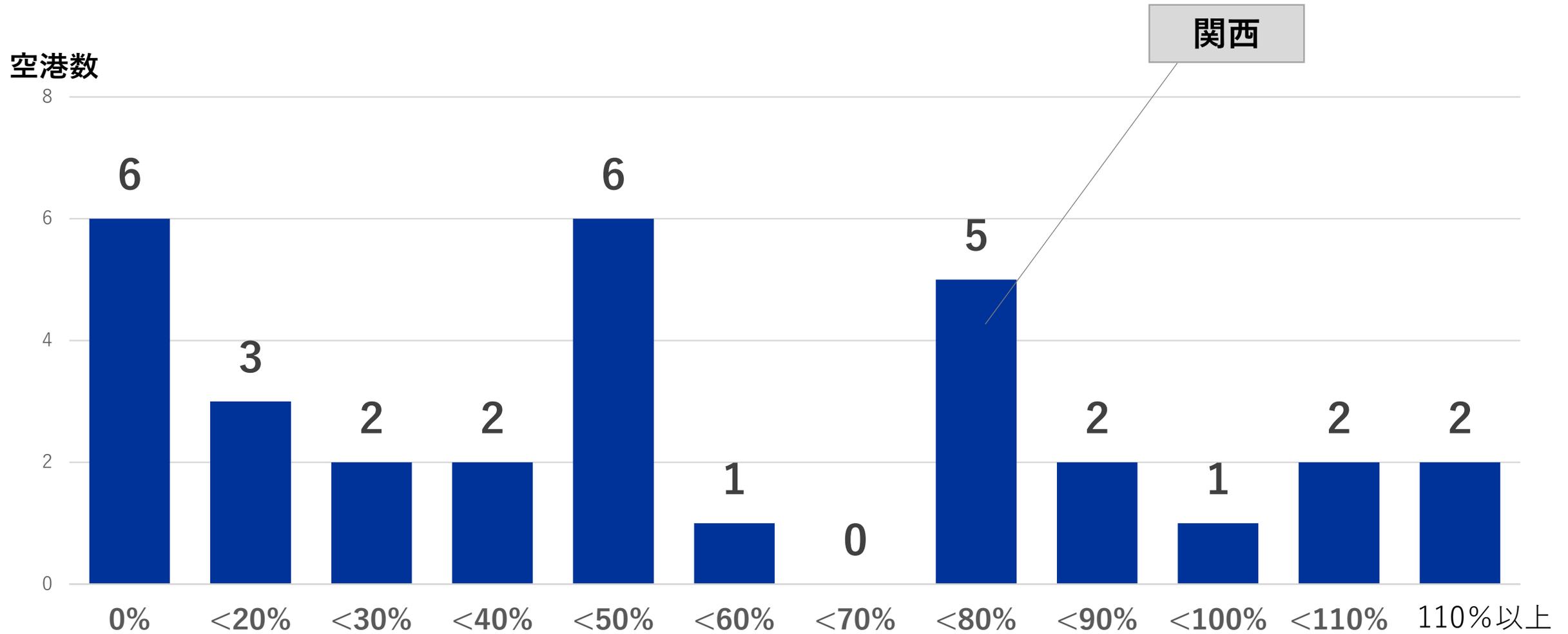
● 全国

● 関西空港



## 2. 旅客需要はどの程度回復したか？

**国際** 旅客需要の回復は、**空港ごとに差がある。**



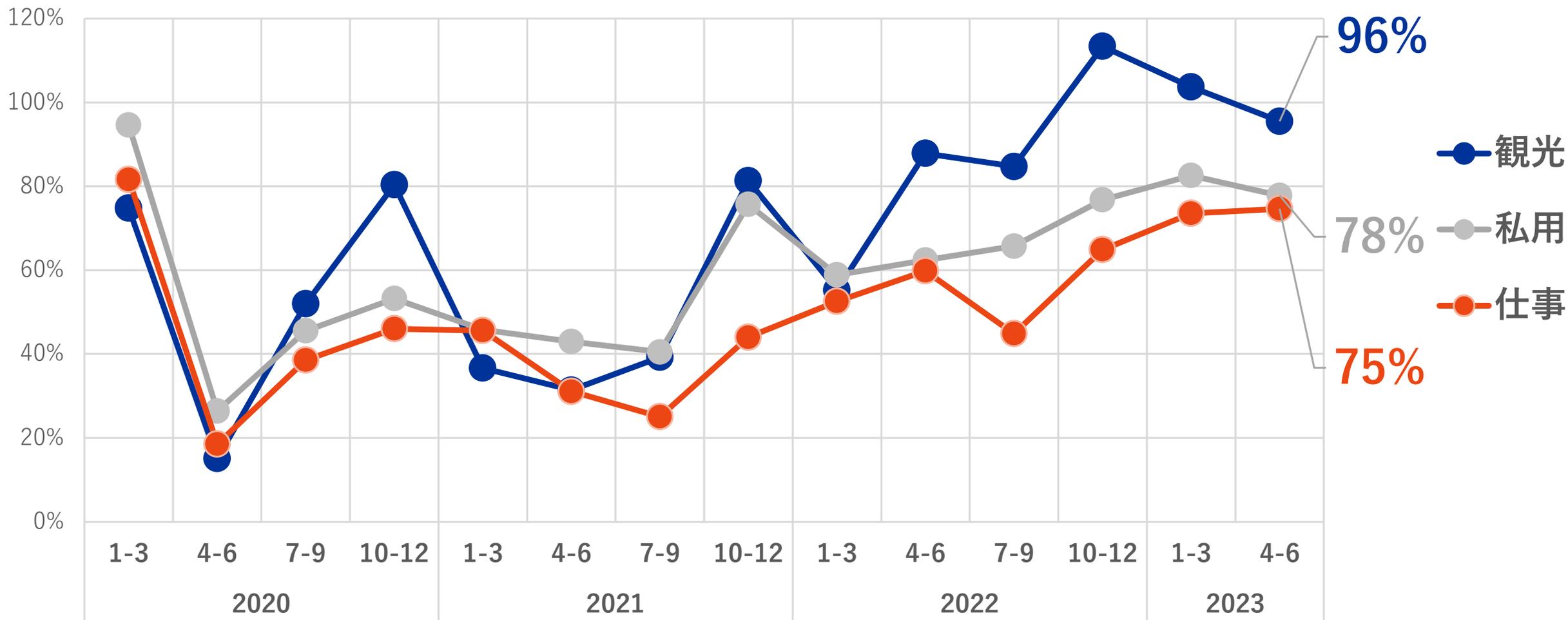
2023年8月／2019年8月

- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

旅行目的 | 国内旅行全般

観光は回復が早い。仕事、私用が遅れている。

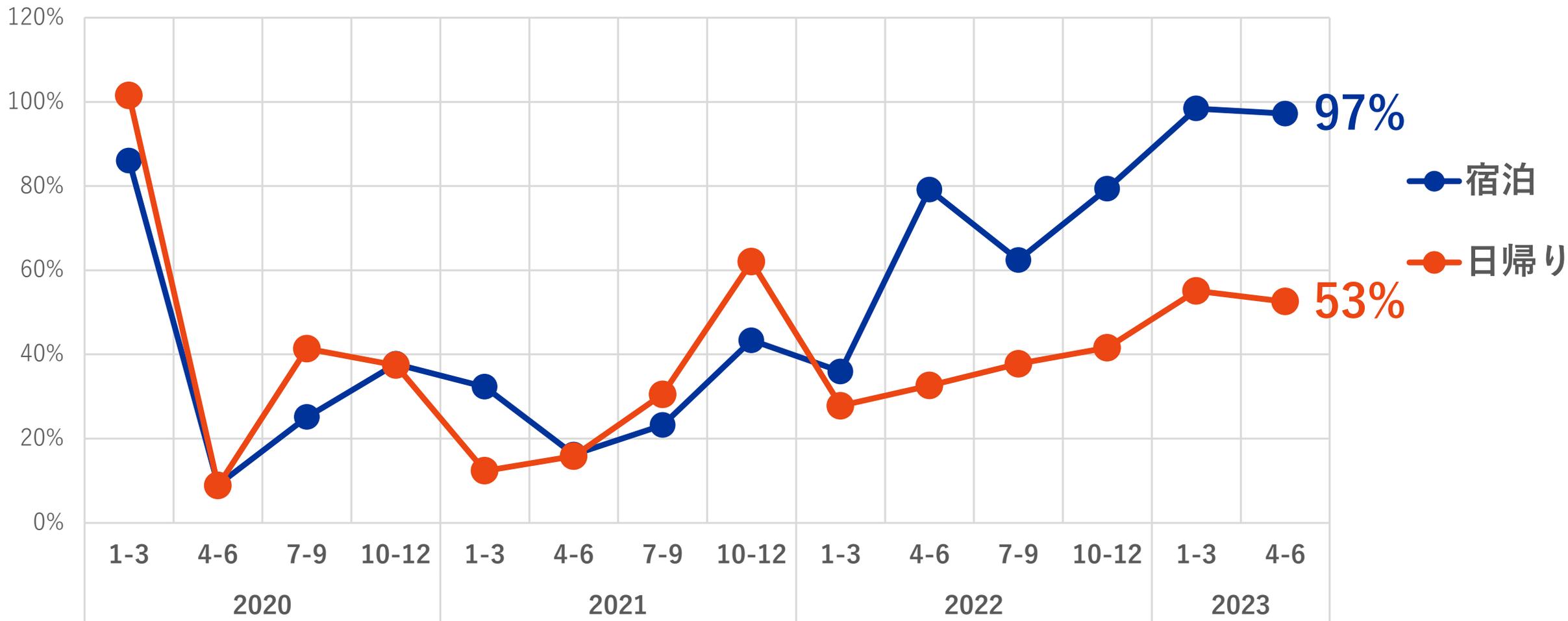
2019年同期間比



## 日帰り・宿泊 | 航空旅客

宿泊旅行は回復する一方、日帰り旅行が遅れている。

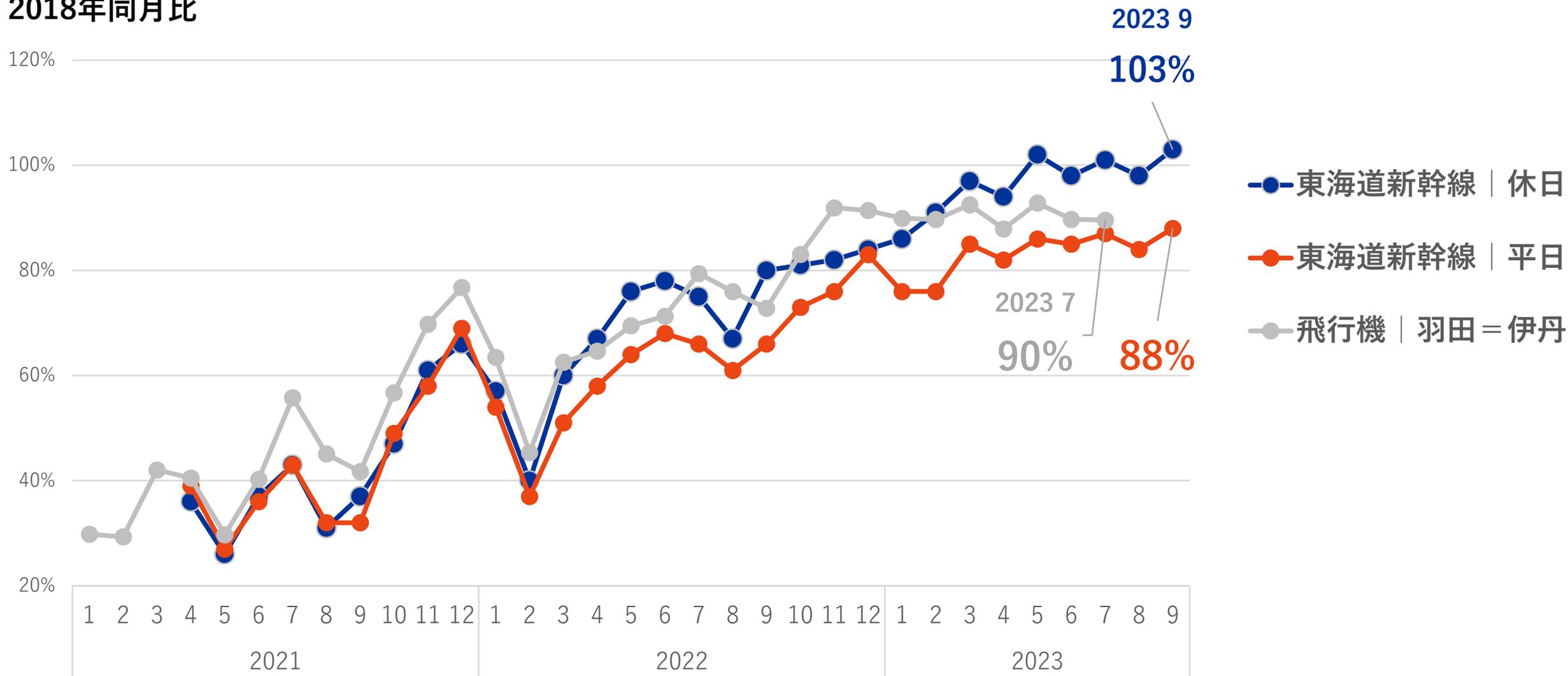
## 2019年同期間比



# 東京＝大阪

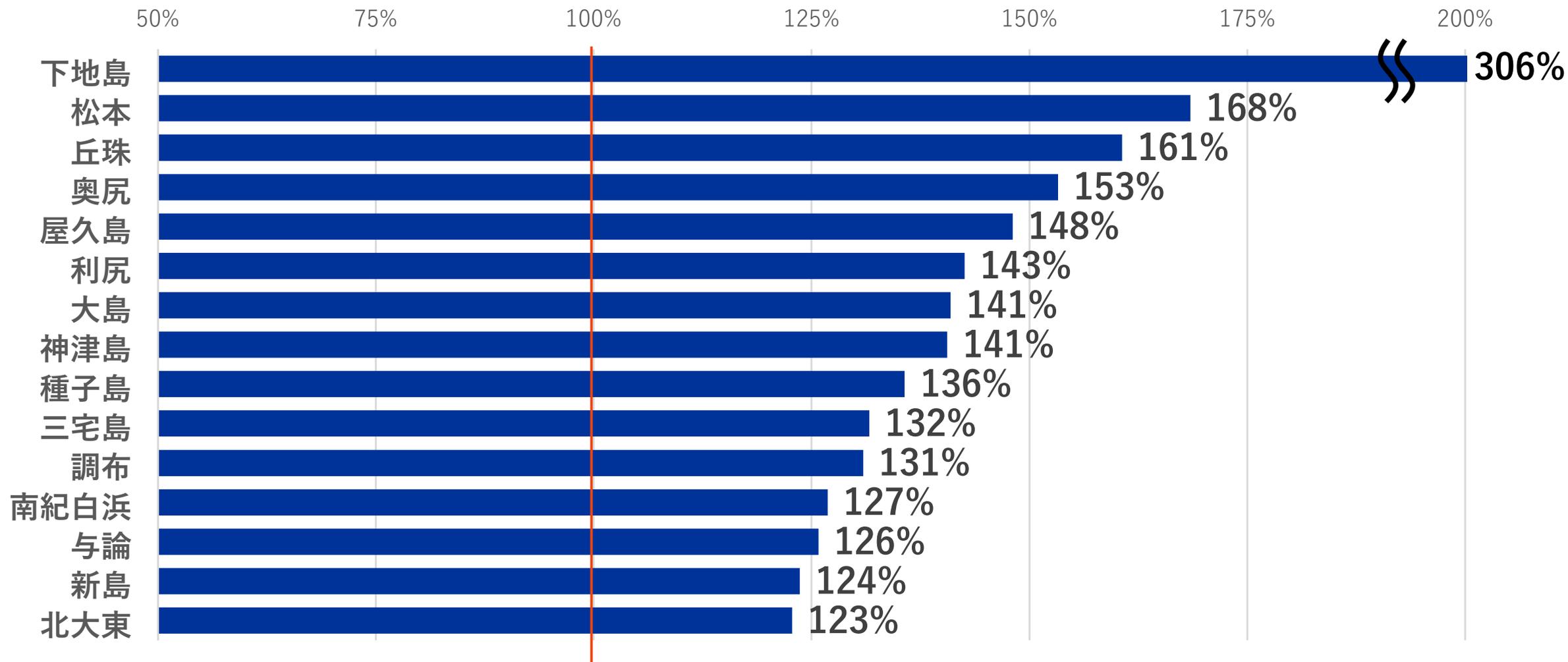
休日は回復する一方、平日の回復が遅れている。

2018年同月比



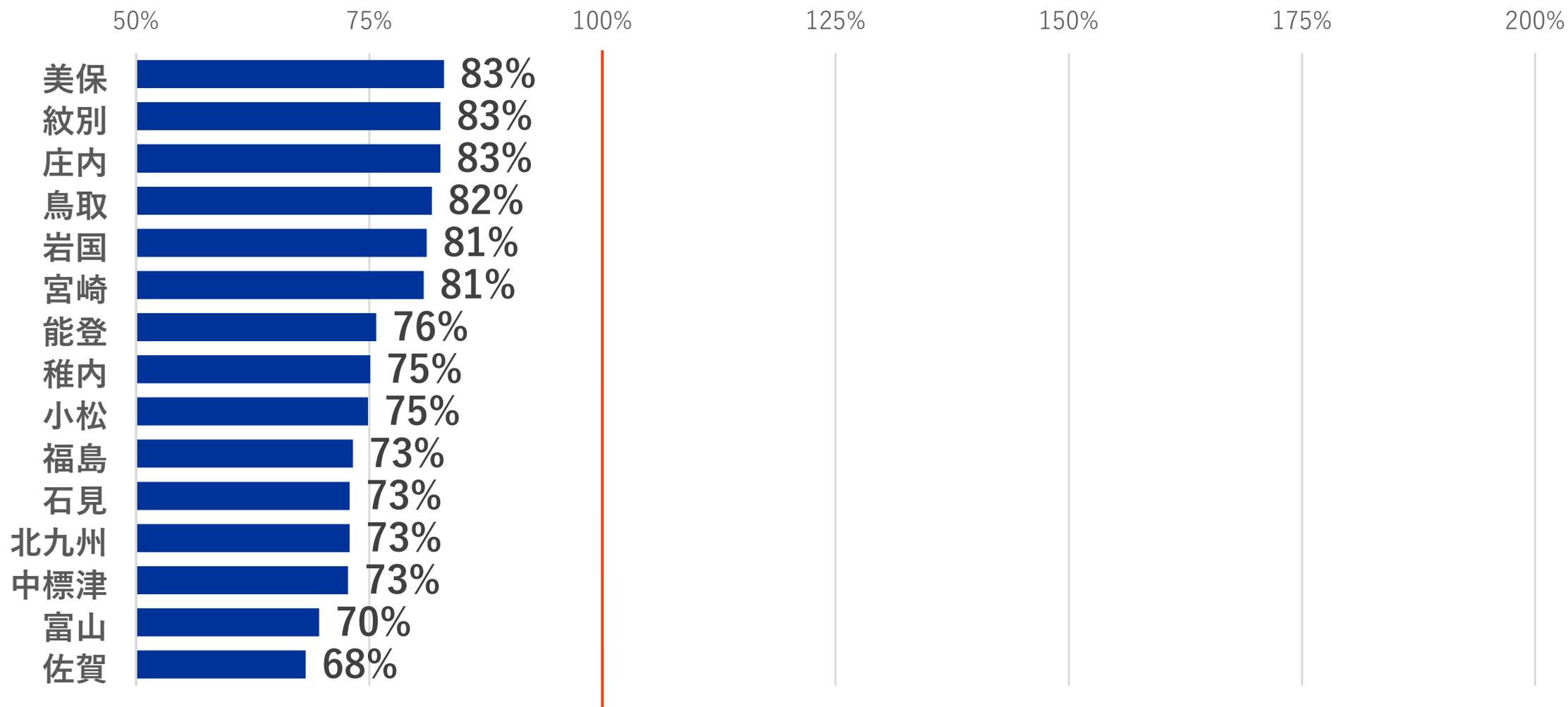
**回復が早い空港** 新規開設・増便があった空港 + 離島空港

2023年7月／2019年7月



**回復が遅い空港** 羽田路線が中心となっている空港が多い。

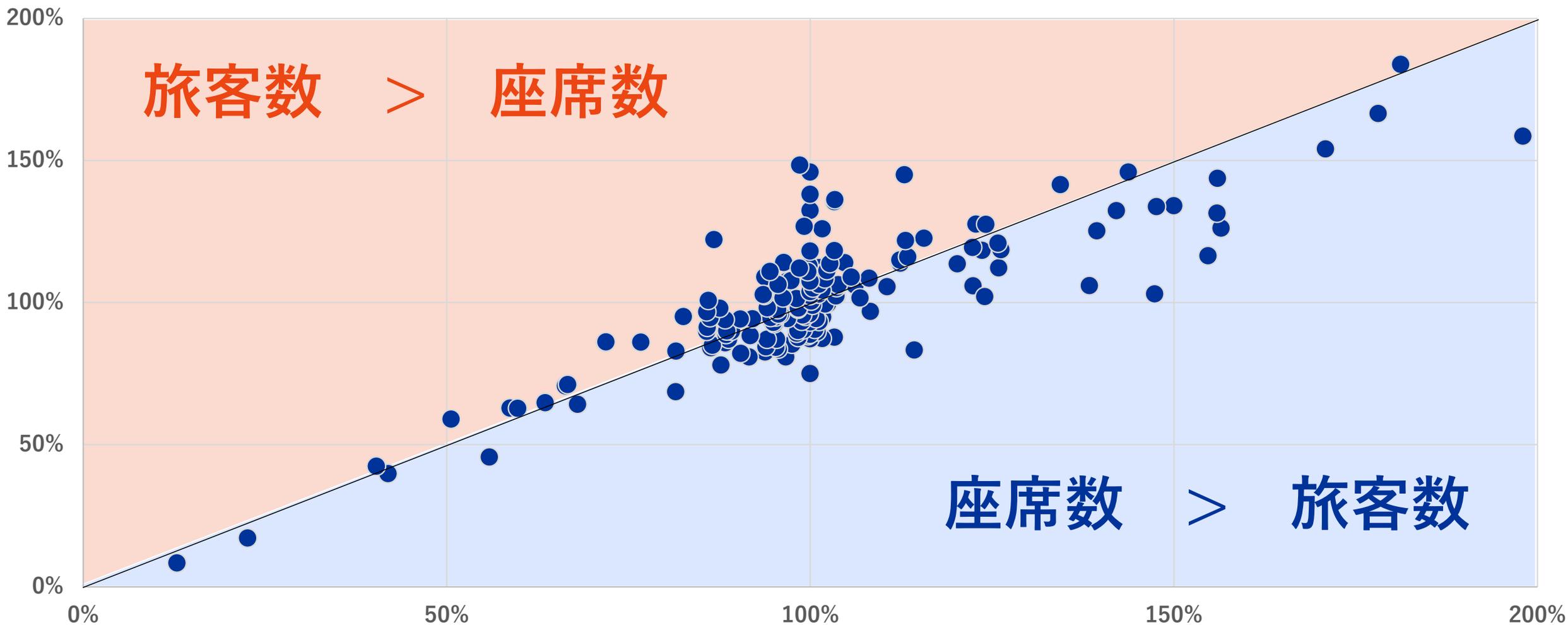
2023年7月／2019年7月



# 座席数の回復との相関関係

座席数が回復している路線ほど旅客数が回復。

旅客数 | 2023年3月 / 2019年3月



座席数 | 2023年3月 / 2019年3月

## 旅客数 > 座席数 の路線



- **新千歳、那覇**との路線が多い

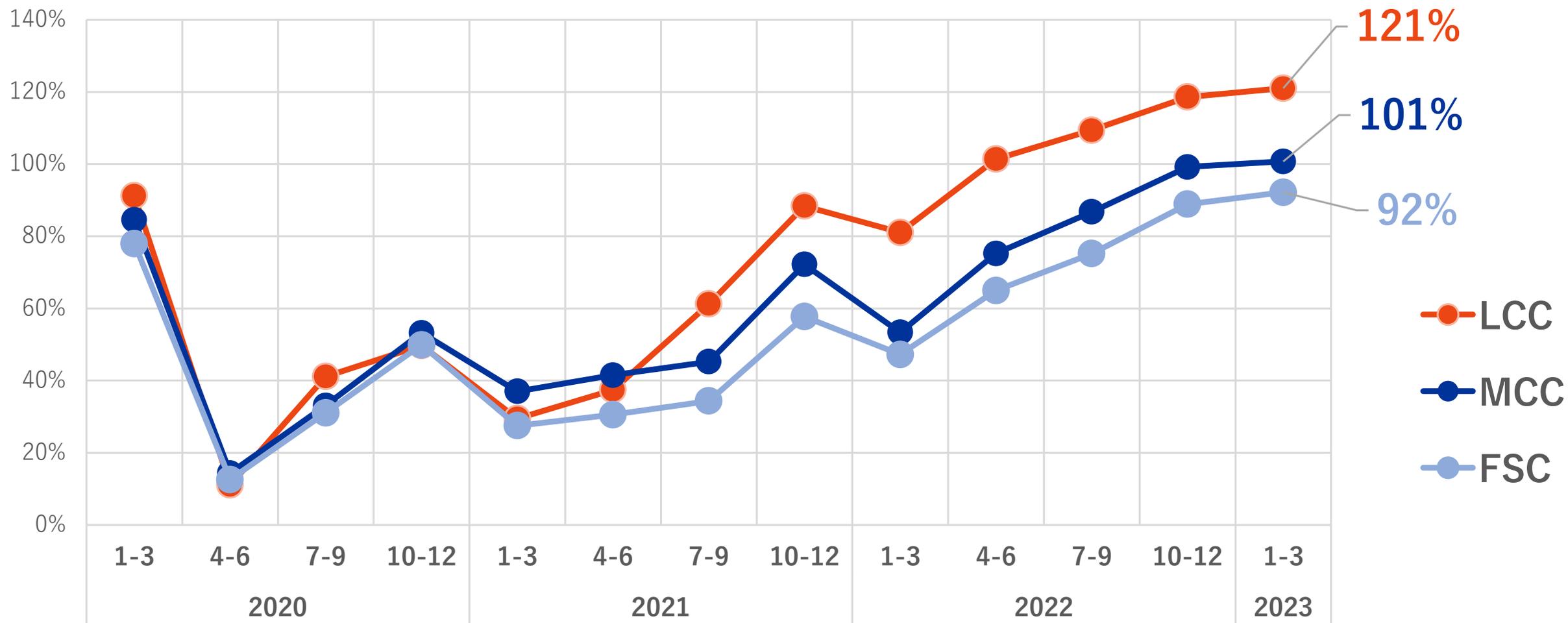


- 観光目的が中心の路線
- 海外旅行に代えて、国内旅行に振り替えた可能性もある

# 航空会社別旅客数

航空運賃が安い航空会社ほど回復が早い。

## 2019年同期間比



資料：航空輸送サービスに係る情報公開（国土交通省）

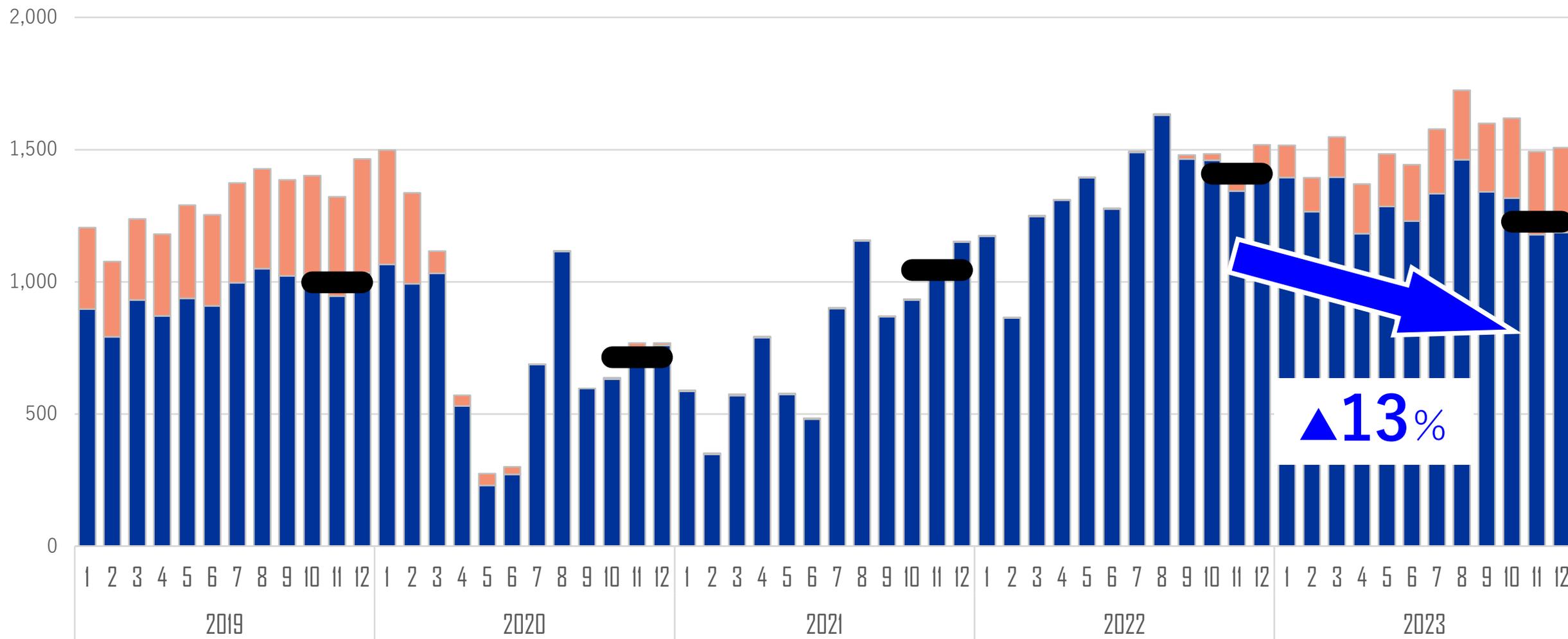
※MCC：スカイマーク、AIRDO、ソラシドエア、スターフライヤー

# 本邦LCCの座席数

コロナ禍で国内線の座席数が増加したが、直近では減少。

千席

■ 国内線 ■ 国際線 ● 国内線 | 平均 (10~12月)

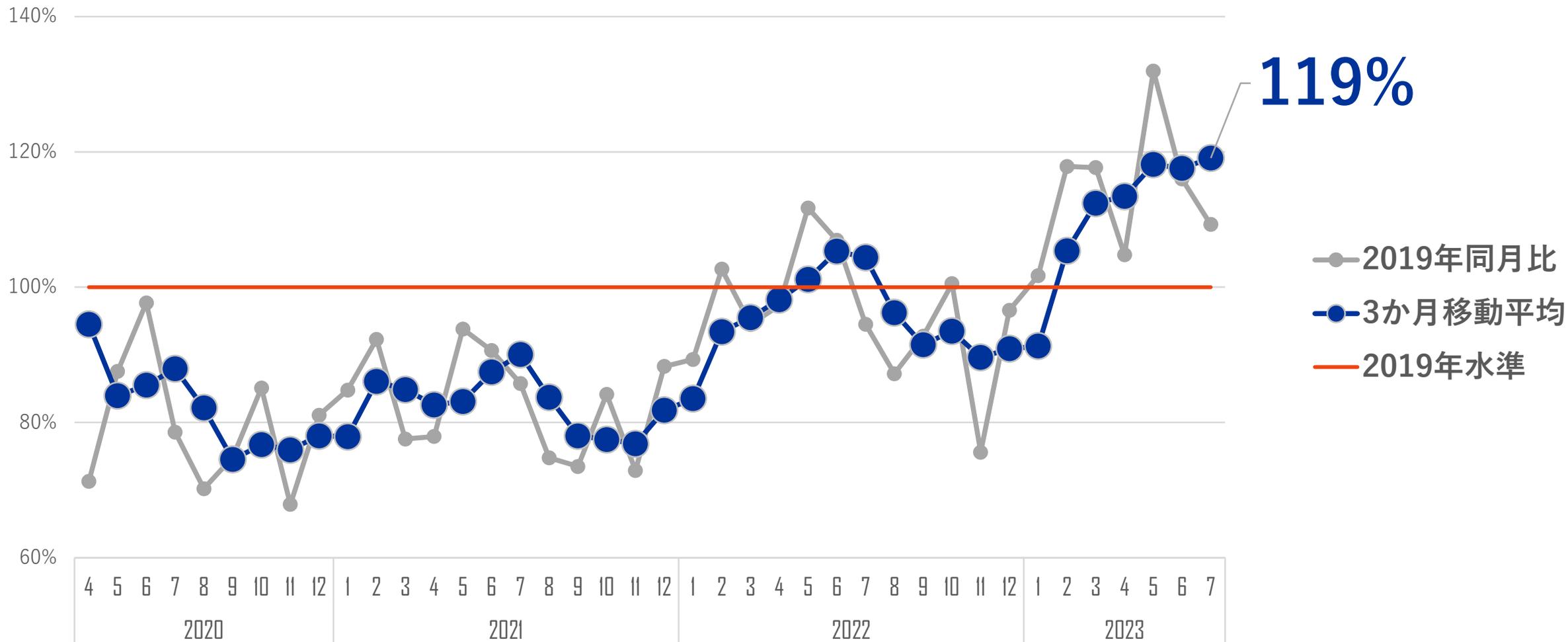


▲13%

# 国内航空運賃の推移

## 2023年夏ダイヤ以降、上昇傾向

2019年同月比



119%

- 2019年同月比
- 3か月移動平均
- 2019年水準

## まとめ

- **観光が先行して回復。仕事、私用の回復が遅れている。**
- **座席数の回復に応じて、旅客数が回復。**

※新千歳、那覇は、座席数の回復以上に、旅客数が回復。

- **航空運賃が安い航空会社ほど、回復が早い。**

※本邦LCCは2023年以降、国際線の復便に伴い、国内線を縮小傾向。

※航空運賃が値上がり傾向にある。

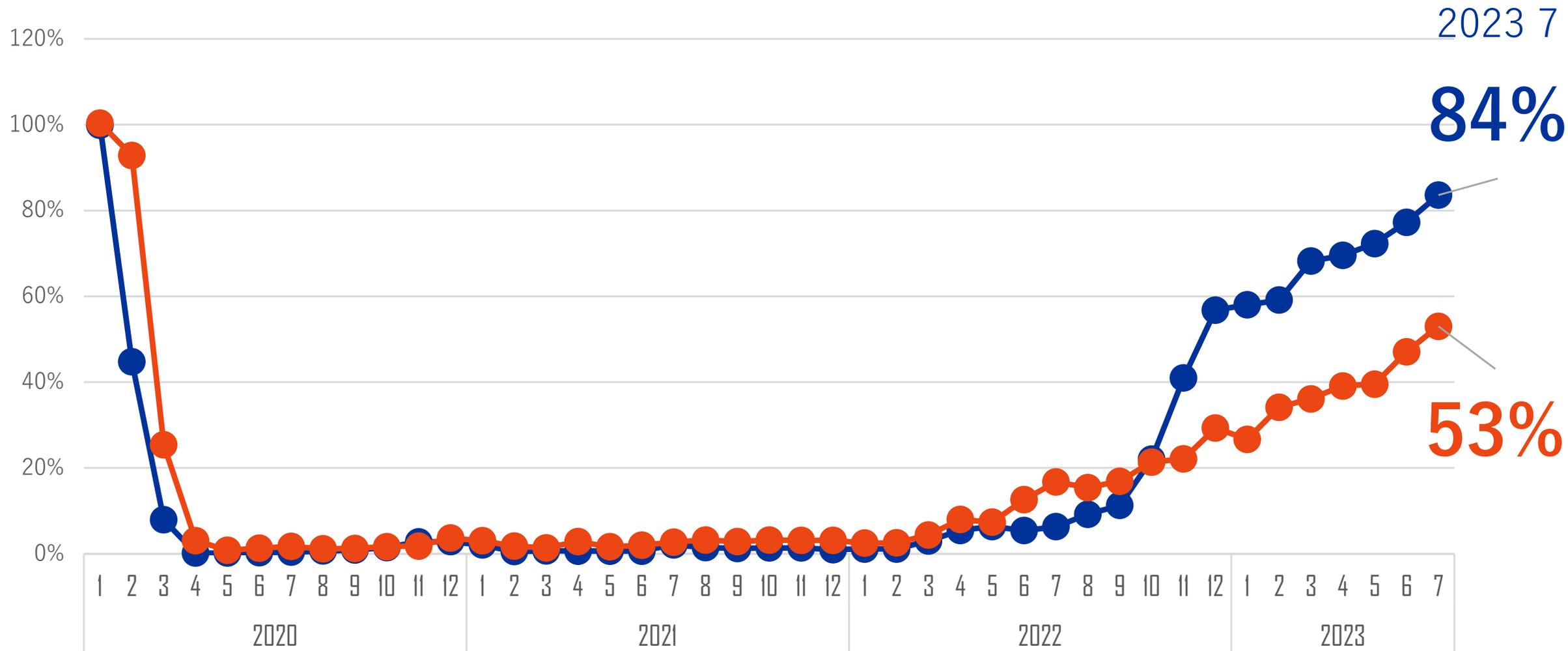
- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

# 入国者数

外国人は急速に回復、日本人は緩やかに回復。

2019年同月比

●外国人 ●日本人

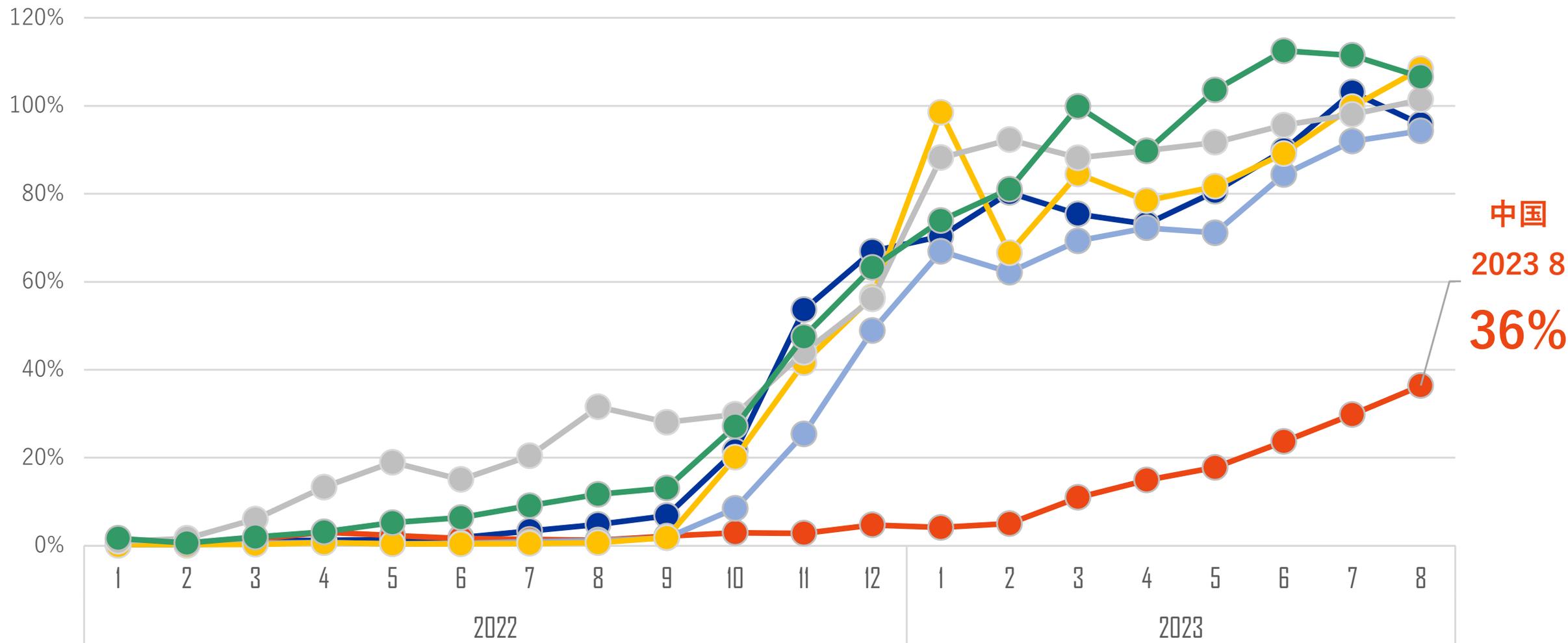


# 訪日外国人

中国以外はコロナ前水準に回復。中国は緩やかに回復中。

コロナ前同月比

● 韓国 ● 中国 ● 台湾 ● 香港 ● 東南アジア ● 欧米豪



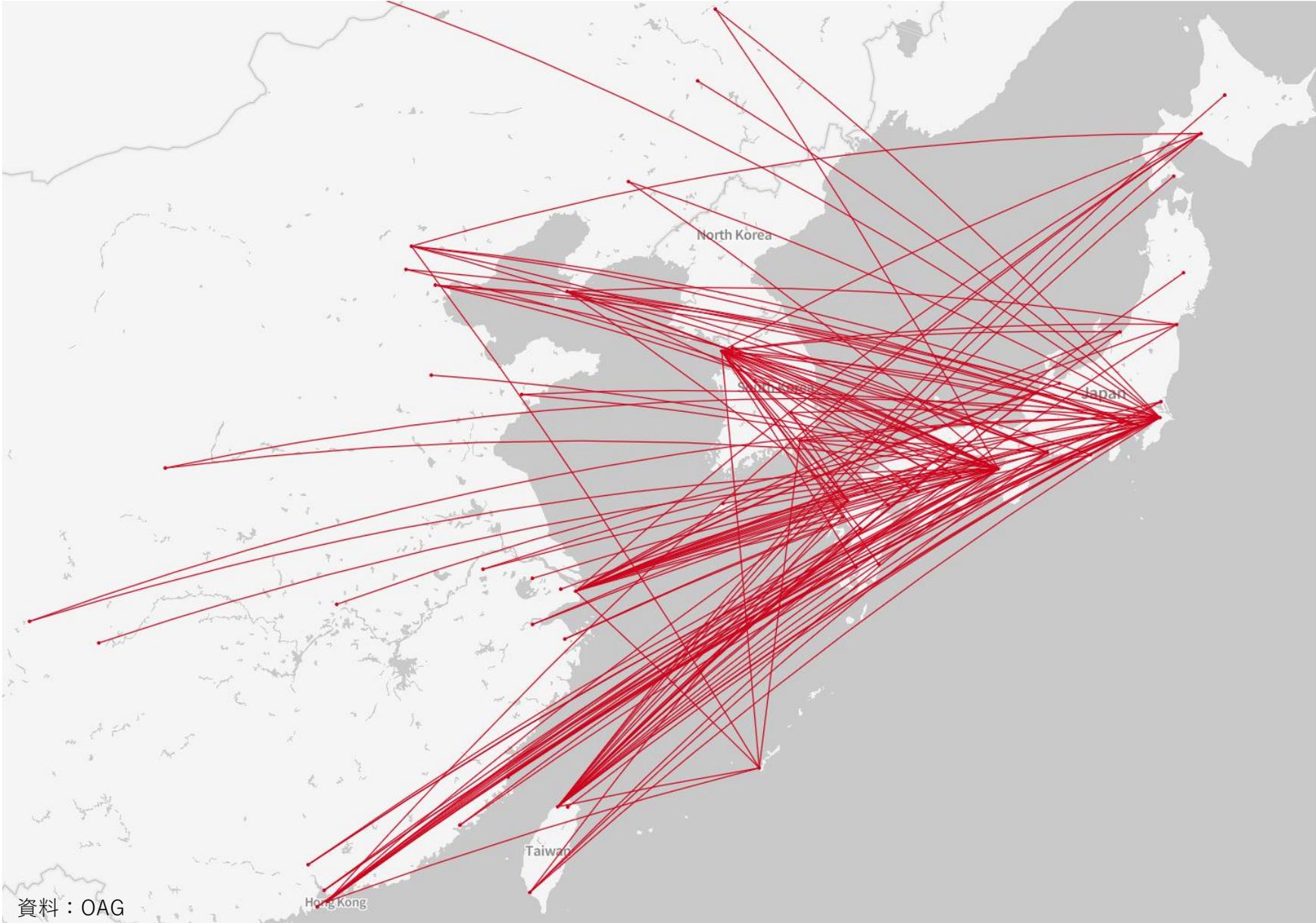
中国  
2023 8  
36%

# 国際線の現状 2023年11月



資料：OAG

# 国際線の現状 2023年11月 | 東アジア線



67%

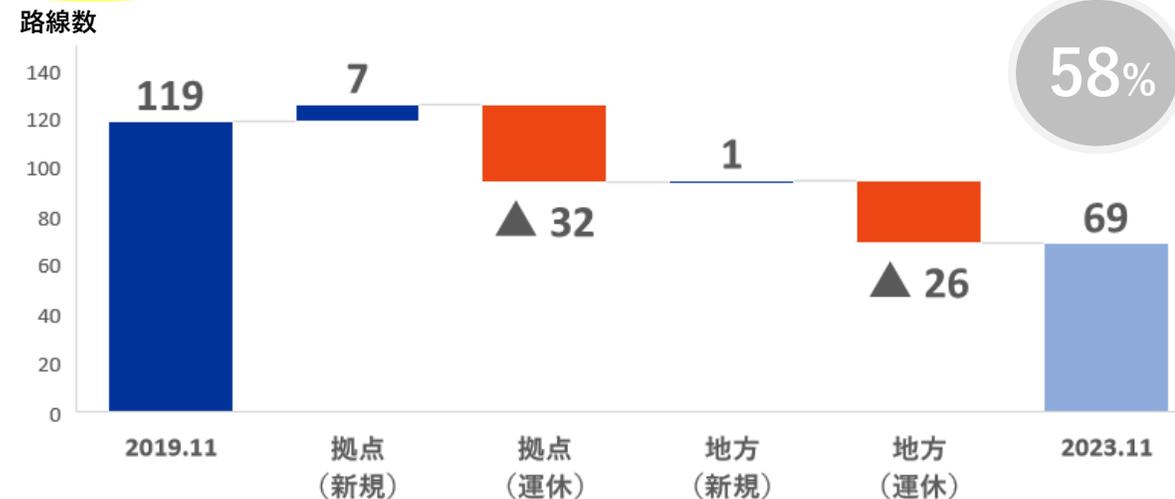
141 路線  
2,755 便/週

# 路線数の比較 2019年11月 VS 2023年11月

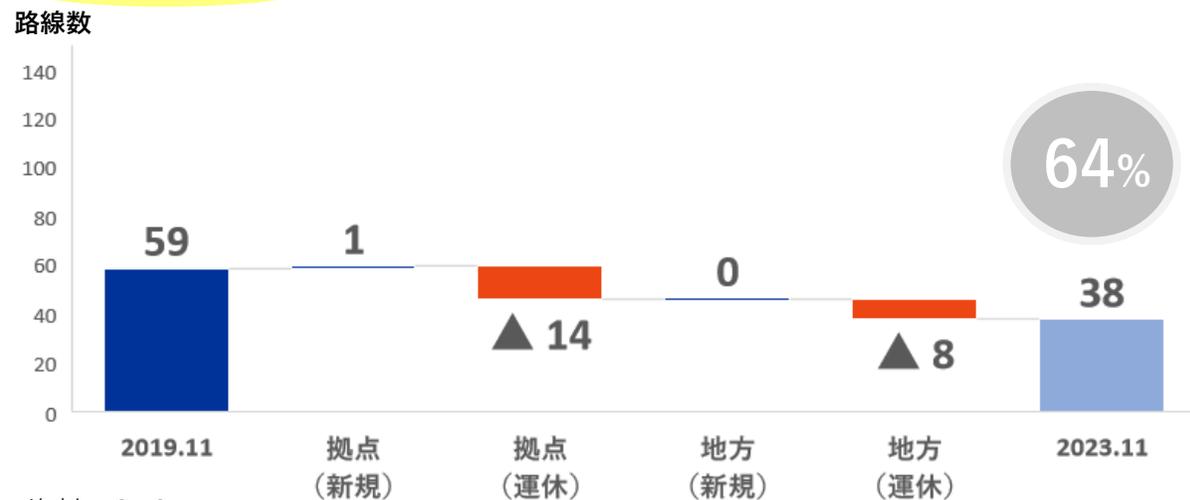
## ▼東アジア（中国本土を除く）



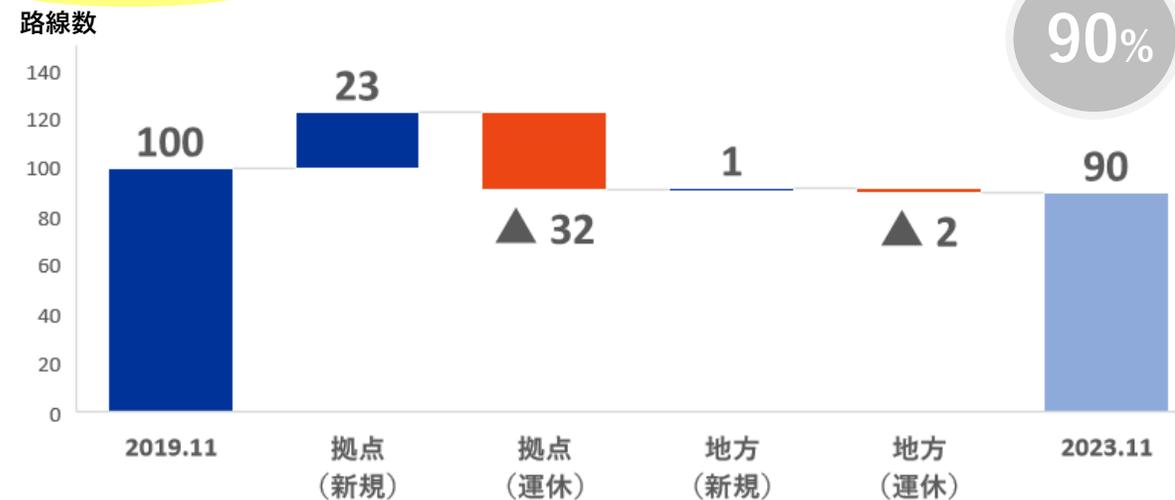
## ▼中国



## ▼東南アジア

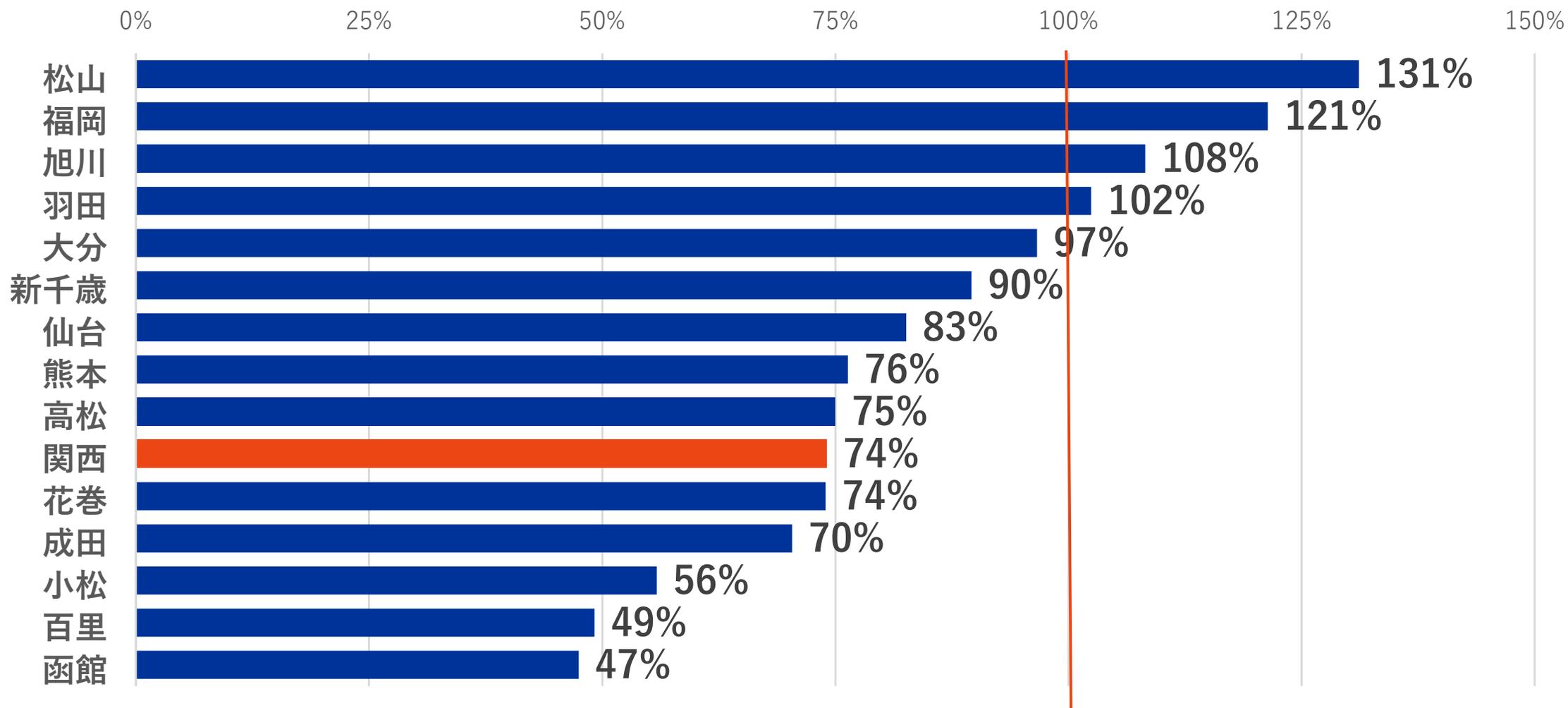


## ▼欧米豪等



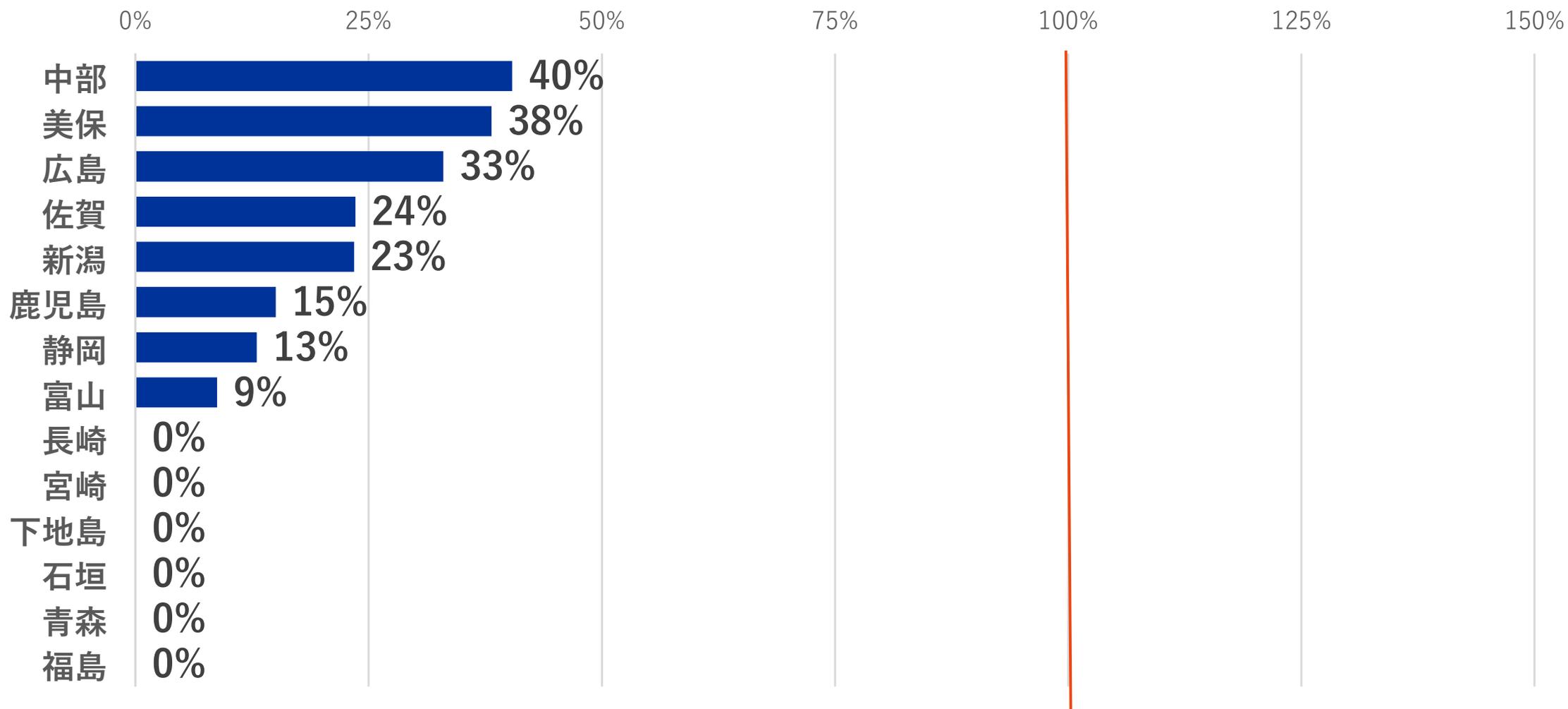
## 回復が早い空港 復便、増便している空港の回復が早い

2023年8月／2019年8月



## 回復が遅い空港 国際線の再開に応じて今後回復していくことが見込まれる。

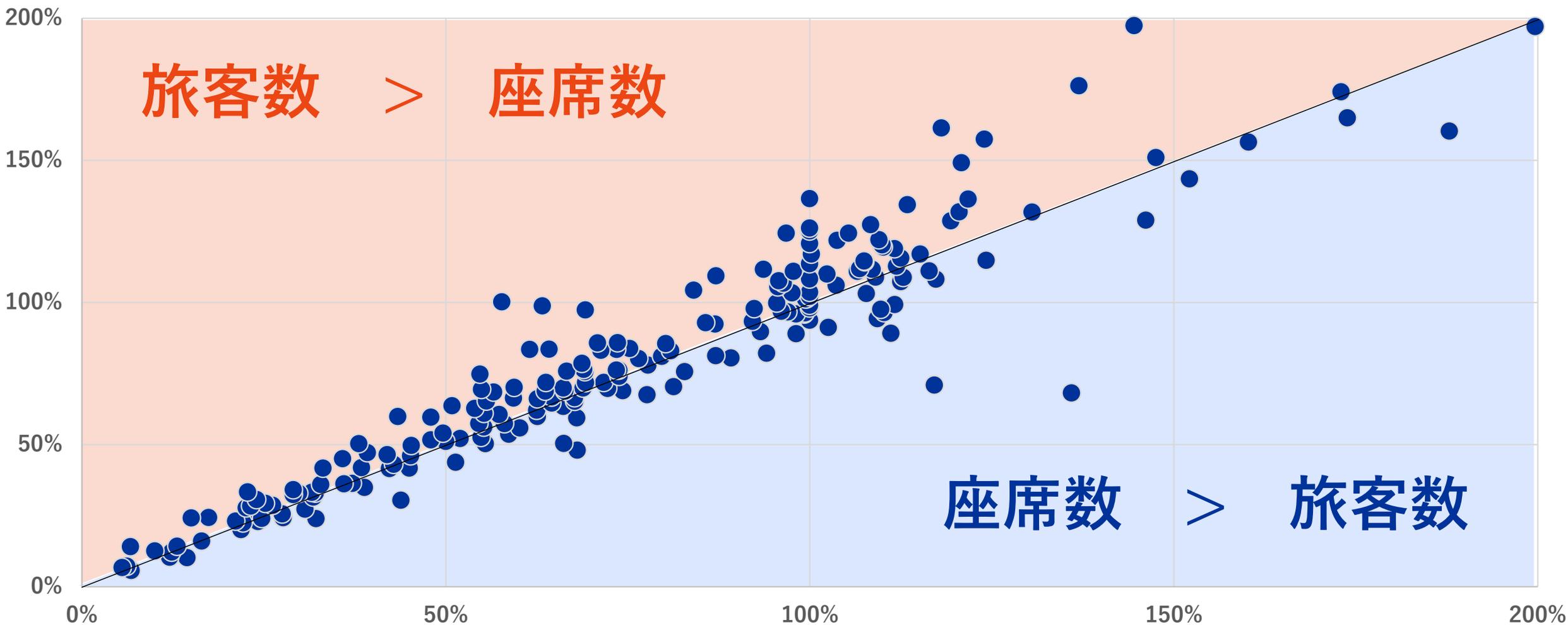
2023年8月／2019年8月



# 座席数の回復との相関関係

座席数以上に旅客数が回復している路線が多い。

旅客数 | 2023年7月 / 2019年7月



座席数 | 2023年7月 / 2019年7月

## 旅客数 > 座席数 の路線



- **韓国、台湾**との路線が多い

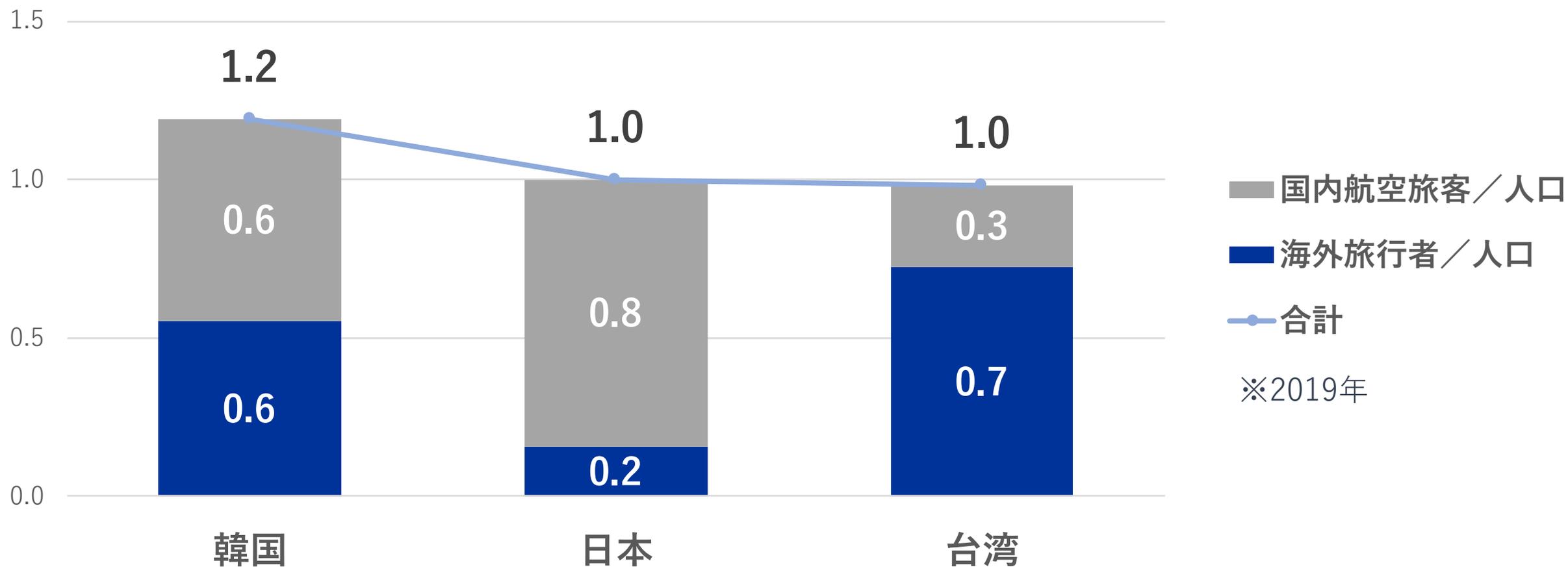


- 飛行機での国内観光が限定される国・地域
- 人口当たりの海外旅行者が多い。

## 人口当たり旅客数

韓国人、台湾人は海外旅行に行き慣れている

## 人口当たり旅客数



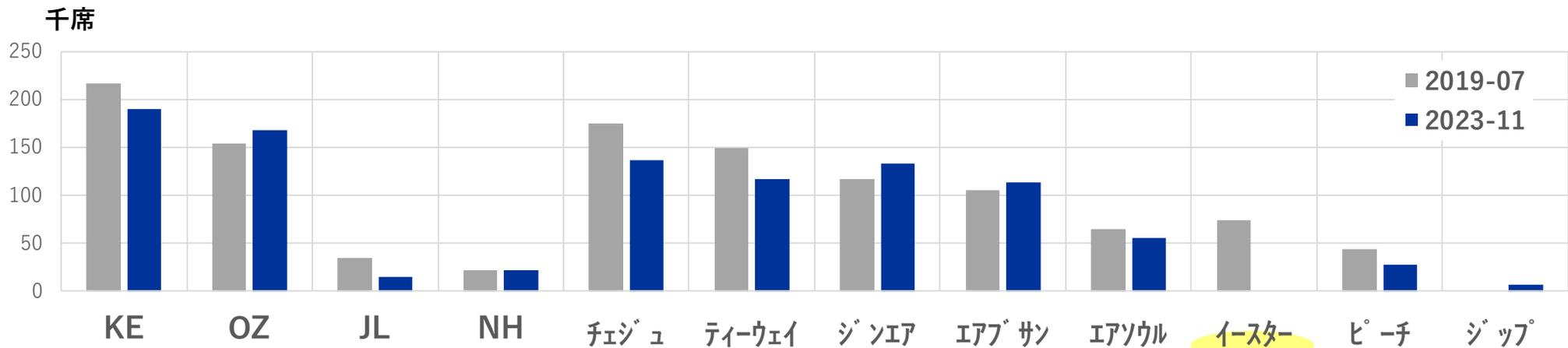
## 4. 国際旅客

## 日本発航空会社別座席数



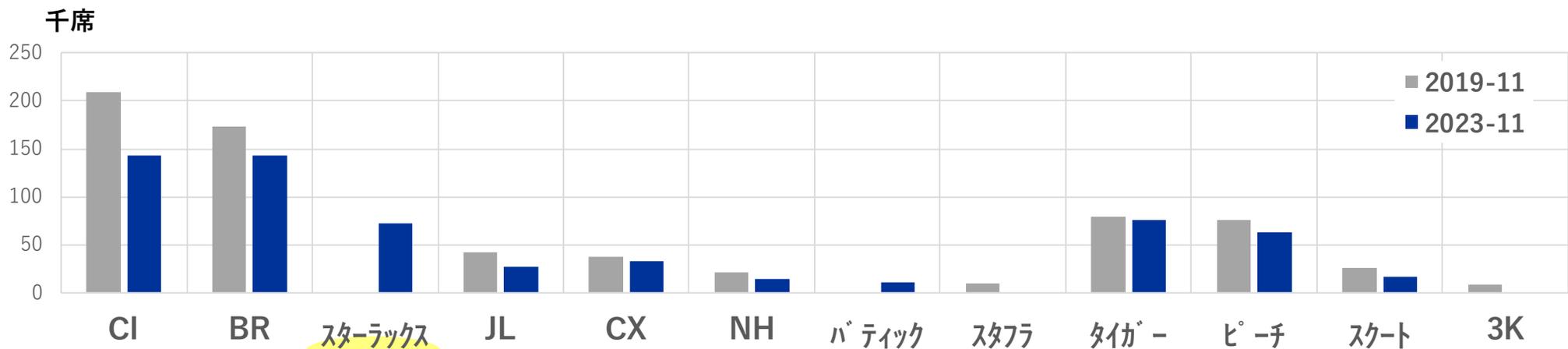
LCC比率

63%→60%



LCC比率

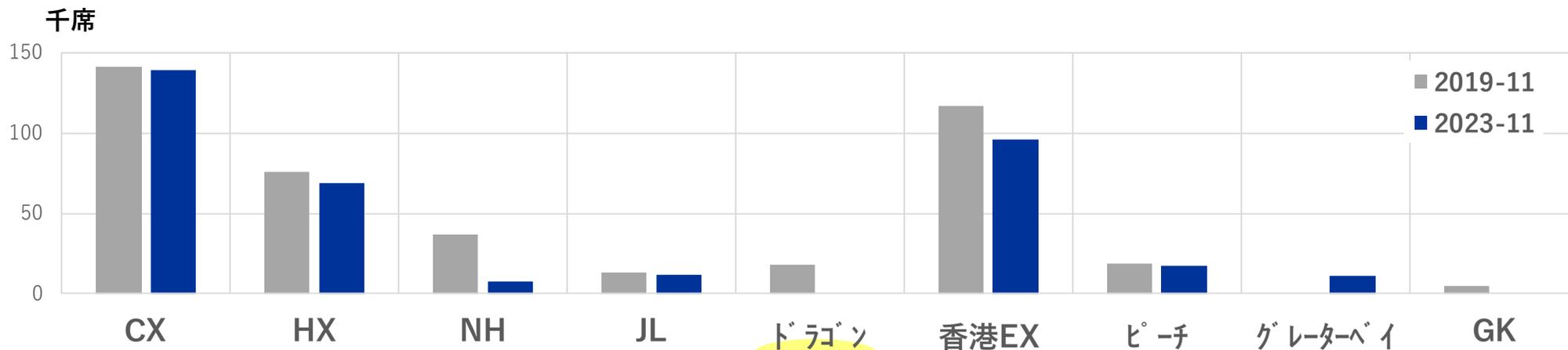
29%→28%



# 日本発航空会社別座席数



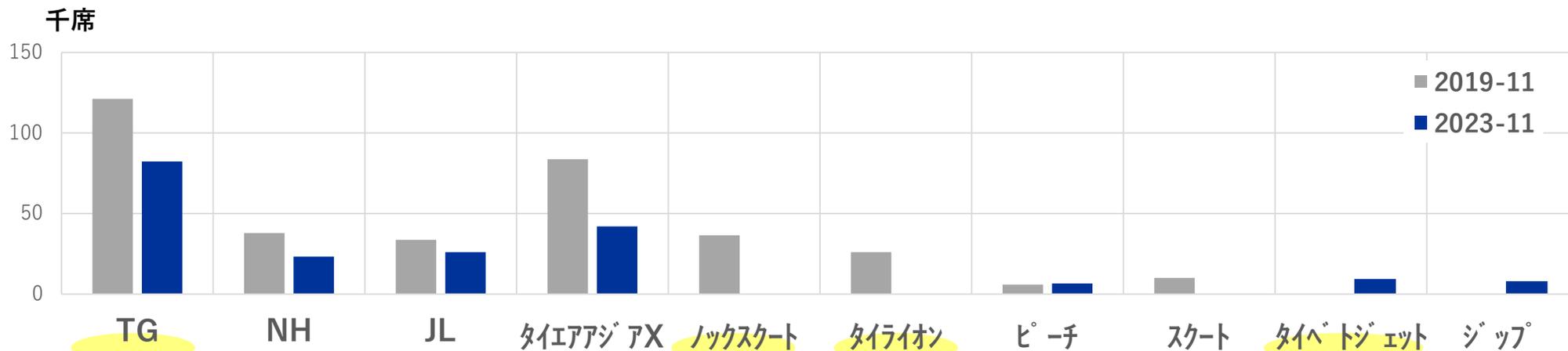
LCC比率  
33%→35%



※GK：ジェットスター・ジャパン



LCC比率  
46%→36%



## 量から質への変化

## 観光立国推進基本計画（2023～2025年度）

## 基本的な方針

1. 持続可能な観光地域づくり戦略
2. インバウンド回復戦略
3. 国内交流拡大戦略

## 目標

持続可能な形での観光立国の復活に向け、質の向上を重視する観点から、**人数に依存しない指標**を中心に設定

## ▼インバウンド回復戦略の目標

訪日外国人旅行消費額	5兆円
訪日外国人旅行消費額単価	20万円
訪日外国人旅行者 1 人当たり地方部宿泊数	2泊
訪日外国人旅行者数	3,188万人
日本人の海外旅行者数	2,008万人
アジア主要国における国際会議の開催件数に占める割合	3割以上

## 4. 国際旅客

## 地方空港への国際線の就航促進



## ▶ 愛媛県の例

- ソウル＝松山が2017年11月に開設
- 開設後、愛媛県に宿泊する韓国人が2.1倍に増加



## ▶ 岩手県の例

- 上海＝花巻が2019年2月に開設
- 開設後、岩手県に宿泊する中国人が1.8倍に増加

## まとめ

- 外国人旅客が先行して回復。日本人は緩やかに回復中。
- 路線数はコロナ前の73%まで復便。

※中国路線の復便が遅れている。欧米豪：成田→羽田へ変化。

- 座席数の回復に応じて、旅客数が回復。

※旅客数の回復 > 座席数の回復の路線が多い。ハンドリングの制約か。

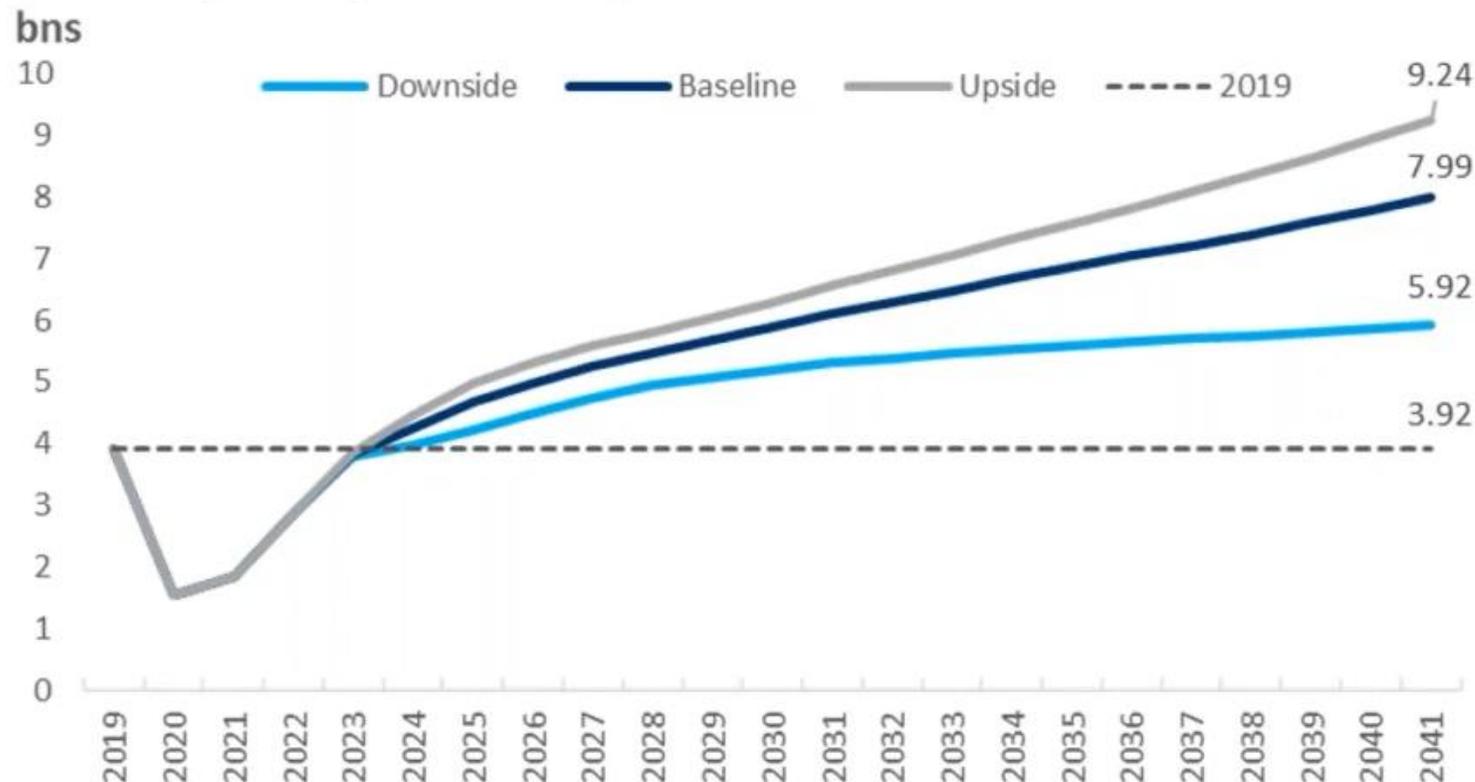
- 政府目標の変化 | 量から質へ

※地方部への宿泊者の増加には、地方空港への国際線の就航促進が必要。

- 1. 講演背景
- 2. 旅客需要はどの程度回復したか？
- 3. 国内旅客
- 4. 国際旅客
- 5. 今後の課題

## 国際機関の予測 長期予測 IATA (2023年6月) …今後20年間で2倍

World air passenger demand by scenario

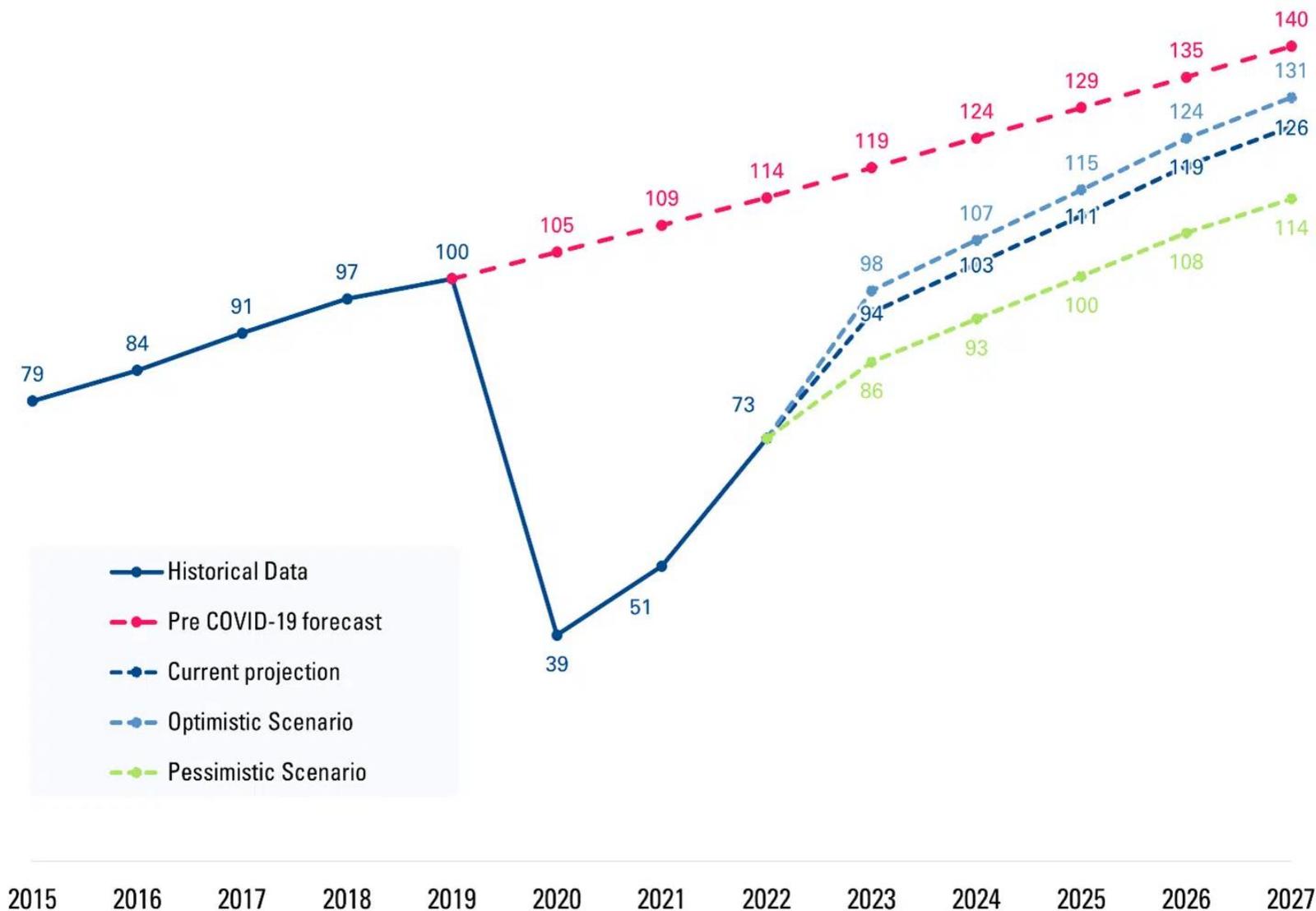


*Baseline expectation is for slower growth at 3.4% CAGR but still a doubling of volumes over 20 years.*

*By 2041, passenger volumes in the downside scenario are 74% of baseline.*

*Passenger volumes in the upside scenario are 16% above baseline volumes by 2041.*

## 国際機関の予測 中期予測 ACI (2023年9月)



### 上振れ要因

- 主要国の低い失業率
- 旅行者心理の強さ
- 中国市場の再開

### 下振れ要因

- 物価上昇、金利上昇
- 燃油価格、航空運賃
- 紛争と経済の減速
- 消費マインドの低下

## 路線の持続性

### 航空路線は運休しやすい

#### 国内線

“ 2000年度に開設されていた路線の**約半数**は2021年度で運休。  
2001年以降に開設された新規路線の**約半数**がその後運休。 ”

資料：錦織剛：国内線の運休路線の実績に基づく考察，「全国地域航空システム推進協議会 2022年地域航空フォーラム」。

#### 国際線

“ 2009年以降に開設した地方空港の国際線の約**30%**が運休。  
中国の地方都市との路線は運休後、再開しにくい。 ”

資料：錦織剛：地方空港の国際線の持続性とインバウンド，「IATSS Review（国際交通安全学会誌） 2020年45巻第1号」，pp.43-50, 2020.

## 需要の創出

- **旅客需要の特性が、ポストコロナではコロナ前と同質とは限らない。**
  - 空港ごと、路線ごとに見極めが必要。
- **過去のトレンドの分析に加え、主体的な取り組み。**
  - 需要予測（外部環境の分析） + 需要を創り出していく視点。
- **空港・自治体と航空会社の関係。**
  - 観光需要の掘り起こし（二次交通、ホテル）。
  - 路線開設によって需要が創出される。でもリスクもある。
  - 受け入れ体制（ハード、ソフト）。