

ニュージーランドにおける航空旅客流動

井田 仁 康

- | | |
|---------------------|-----------------|
| I はじめに | III-2 航空旅客の分布 |
| II ニュージーランドの航空交通の進展 | III-3 航空旅客の特性 |
| II-1 航空旅客数の推移 | IV 遊覧飛行の分布パターン |
| II-2 航空規制緩和政策 | IV-1 遊覧飛行の地区別特性 |
| III 国内航空旅客流動パターン | IV-2 遊覧飛行旅客の特性 |
| III-1 航空路線網 | V むすび |

I はじめに

ニュージーランドの主要な長距離交通機関は、航空交通である。それは、1990年の航空旅客数が450万に達するのに対し、1993年の長距離鉄道旅客数は39万を数えるのみであることから明らかである¹⁾。人口344万(1991年)のニュージーランドでの国内航空旅客は、人口ひとりあたり1.34人であり、日本の人口ひとりあたりに対する国内航空旅客0.53人を凌駕する。こうしたことから、ニュージーランドでは、航空機が日本と比較してより一層身近な交通機関であるといえる。しかし、ニュージーランドの国内航空輸送を地理学的に分析した研究は極めて少ない。Britton *et al* (1992)²⁾は、ニュージーランドの国内航空輸送の発展過程を記し、Forer (1972)³⁾は、ニュージーランドの国内航空網の充実がニュージーランドの時空間を縮小させた過程を分析した。またKissling (1993)⁴⁾は、オーストラリアとニュージーランド間の航空サービスを国内航空路線の進展を踏まえながら分析している。それらの研究においては、ニュージーランドの国内航空旅客の流動パターンについては論じられていない。なお、ニュージーランド国内の地域間旅客流動、とくに観光客に着目して分析しているものに、Pearce (1987, 1993)⁵⁾⁶⁾などがあるが、それらの研究では航空旅客流動の特性については言及されていない。

ニュージーランドにおける交通地理の研究は、鉄道の分析をしたWallace (1956)⁷⁾、クライストチャーチの都市交通の分析をしたJohnston *et al* (1965)⁸⁾、道路の分布パターンを考察したJohnston (1989)⁹⁾などがある。それらは、政策に直接提言できる実用的な研究であることが特徴であるが、交通地理の研究の蓄積は十分とはいえない。さらに、航空に関しては、1982年に航空行政の規制緩和が実施され、国内航空の自由化が促進された。その結果、航空会社間の競争が激しくなり、空港間の航空旅客流動量および空港乗降者数といった基本的資料が、航空会社間の市場獲得戦略により、公表されなくなった。そのため、航空旅客流動に関する基本的資料の入手が困難になった。このような状況は、航空利用者にとっては、運賃の大幅割引制度などの導入により歓迎すべきものとなったが、交

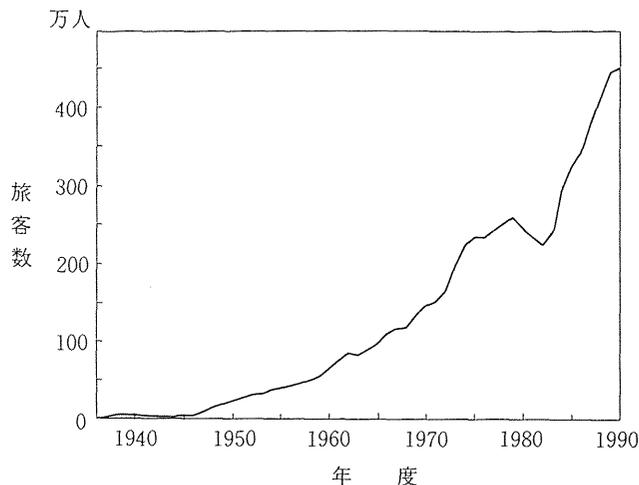
通地理、とくに航空地理の分野にとっては、研究を進める上で大きな障害となっている。

本研究は、このような従来の研究およびその問題点を踏まえ、次のような研究目的を設定した。すなわち、本研究の目的は、ニュージーランドにおける国内航空旅客流動の分析が進められていないことから、ニュージーランドの国内航空旅客流動の特性を明らかにすることである。その際、前述したように資料が問題となるが、航空規制緩和以前については、航空局の資料および該当年のYearbook¹⁰⁾のデータを主たる資料とし、航空規制緩和後の資料は、主として1994年3月から6月にかけて実施した、各航空会社への質問紙調査および聞き取り調査の結果を主たる資料として採用する。研究方法は、まず航空旅客数の推移をおいながら、ニュージーランドの航空界に大きな影響を与えた航空政策について概観し、ニュージーランドの航空交通の発展過程を考察する。次に、国内航空の路線網、旅客の分布、旅客の特性から、ニュージーランドの国内航空旅客流動パターンを考察する。さらに、ニュージーランドの重要な産業となっている観光産業の一端を担う遊覧飛行について考察を加え、ニュージーランドの航空旅客流動の特性を導出する。

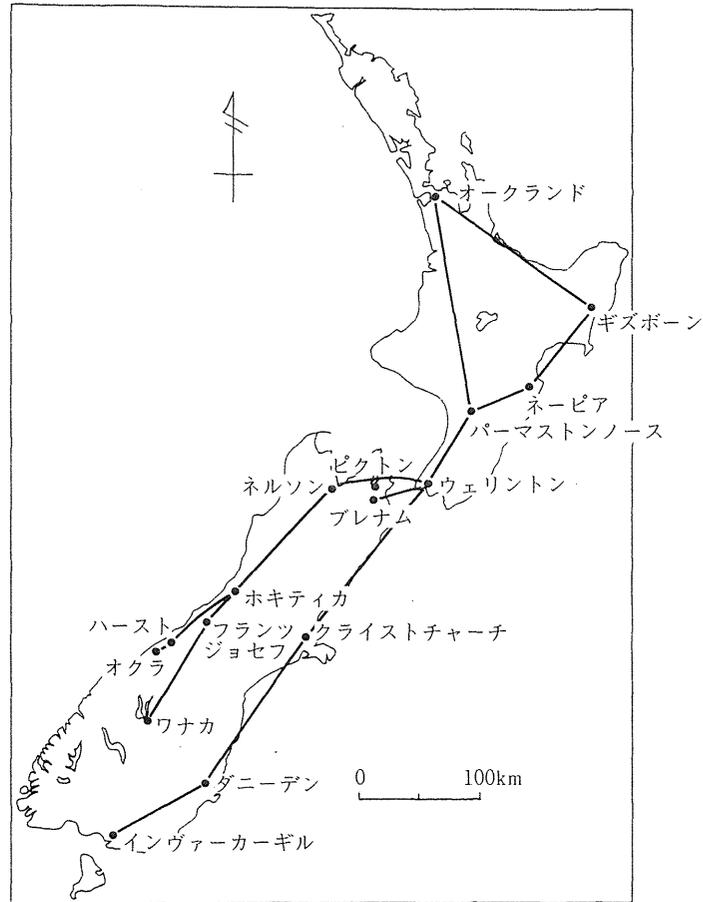
Ⅱ ニュージーランドの航空交通の進展

Ⅱ-1 航空旅客数の推移

ニュージーランドでは、1920年代初頭からエアタクシーおよびチャーター便として航空輸送が行われていた。1934年には、南島で地点間輸送のための航空会社が設立され、それ以降航空輸送網はニュージーランド全土に拡大する。1936年からのニュージーランドの国内航空旅客数の推移は第1図に示される。1936年から40年まで航空旅客数は増加の傾向にあるが、第二次世界大戦中に10機の民間航空機が軍に徴用されたこともあり、第二次世界大戦中は航空旅客数は低迷する。第二次世界大戦直後、航空路線が整備され、航空路線数は6から8へ増加する。旅客数が急増しはじめる1945年の航空路線網を



第1図 ニュージーランド国内航空旅客数の推移 (1936-1990)
(資料: Civil aviation statistics, Yearbook)



第2図 1945年の航空路線網
(資料：Yearbook 1946)

第2図で見ると、陸路の交通の便がよくない南島の航空路線網が充実している。1946年から47年にかけて、New Zealand National Airways Corporationがすべての国内定期航空会社を吸収し、航空便数を増加させるなどの新しいサービスを提供した。1952年には路線数が12となり、1956年には路線数が30に急増し、さらに1960年には航空路線が69となり、航空旅客数も順調に増加する。

他方、航空輸送と競合する鉄道輸送は、1943年に旅客輸送の第一次ピークをむかえ、その後鉄道の旅客輸送は減少するが、1953年から増加の傾向となり、1961年から62年にかけて鉄道旅客輸送は第二次のピークとなった。それ以降、鉄道旅客数は減少し、1970年代前半には航空旅客数が長距離鉄道旅客数を上回った。

航空旅客数は1963年に前年度を下回るが、それは1962年8月に北島のウェリントンと南島のピクトンとの間に鉄道連絡船（フェリー）が運行され始めたことによる。それ以前は北島と南島とを往來する貨物・旅客は、ウェリントンと南島のブレナムあるいはネルソンとを結ぶ航空機で運搬されることが多かった。しかし、フェリーの就航により、鉄道の貨車および自動車ごとフェリーで運べるように

なり、この区間の飛行機輸送の重要性が低下した。1965年になると、この国最大の都市オークランドに新空港が完成し、南島最大の都市クライストチャーチとの間にジェット機が就航するようになった。1968年には3機のジェット機ボーイング737が国内線に投入され、オークランド、ウェリントン、クライストチャーチといった大都市間の輸送をジェット機が担うようになった。1973年に7機、1976年には9機のボーイング737が国内線に就航し、それにより大都市間の輸送力が増強し、時間距離が短縮され、航空旅客数も増加していく。しかし、オイルショックおよび1979年のニュージーランド航空機の事故（257人死亡）などで、1979年以降、航空旅客数は減少し、減少傾向は1982年まで続く。

II-2 航空規制緩和政策

このような状況の中で、ニュージーランド政府は、様々な分野での規制緩和および競争政策を採用した。航空規制緩和と競争政策はアメリカとイギリスから始まっているが¹¹⁾、ニュージーランドでは1982年にこの政策が導入された。具体的には、ニュージーランド政府の保護を受けていたニュージーランド航空（Air NZ、前身はNew Zealand National Airways Corporation）の独占的市場を、複数の航空会社に開放することにより、お互いに運賃などを競争させることによって、経済の活性化を意図したものである。この政策により、1987年からニュージーランドとオーストラリア（後にはオーストラリア）資本のアンセット・ニュージーランド航空が主要路線に参入することになった。その結果、ニュージーランド国内の定期便を運行する中小の航空会社は、ニュージーランド航空かアンセット・ニュージーランド航空のどちらかの航空会社の傘下に組み込まれることになった。これにより、主要路線の航空便数が大幅に増加し、競争が激しくなり、採算われを起こしているともいわれる¹²⁾。

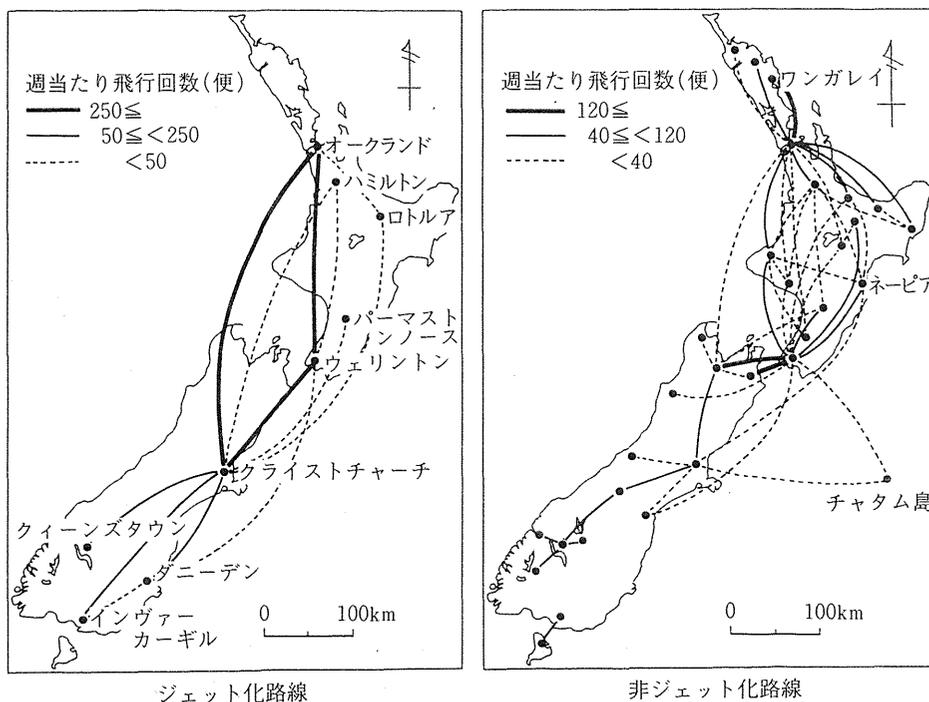
ニュージーランド航空（以下エア・ニュージーと略称）とアンセット・ニュージーランド航空（以下アンセットと略称）との競争はすさまじい。オークランド空港およびクライストチャーチ空港では、両者のターミナルビルは異なる。機種にしてもエア・ニュージーが乗客定員123人から135人のボーイング社のジェット機737を運行しているのに対して、アンセットはより一層エンジン音が静かな定員75人から90人のイギリス製ブリティッシュ・アエロスペースを導入している。機内サービスにおいても、各社が独自のサービスを提供している。さらに運賃割引については、エア・ニュージーが期間限定の60%以上の割引航空券を発売すれば、アンセットは宿泊ホテル代およびレンタカー代をセットにした割引航空券を発売するといったように、両航空会社の市場獲得競争は熾烈である。このような競争を通して、航空会社の競争力を高め、経済の活性化を促すことが規制緩和の大きな目的のひとつである。この航空規制緩和は、とくに参入に関しては、定期航空路線だけでなく遊覧飛行の分野についても顕著である。

このような国内に対する航空規制緩和や1986年から87年にかけての21.2%の大幅なGNPの伸びを背景として、航空旅客数は1982年以降、増加の傾向にある。1990年において、国内線に運行されているジェット機は、ボーイング737が15機、ブリティッシュ・アエロスペースが8機となっている¹³⁾。

Ⅲ 国内航空旅客流動パターン

Ⅲ-1 航空路線網

前章でニュージーランドの国内航空の発展過程を概観したが、本章では国内航空旅客数が安定して増加している1990年代の航空旅客の流動を主として分析する。まず、1993年におけるニュージーランドの国内航空路線網について考察を加える。第3図は、1993年におけるニュージーランドの国内航空路線をジェット機の就航している路線と非ジェット化路線に分けて示したものである。一般にジェット化路線の利用客は多いが、とくに、この国の3大都市であるオークランド、ウェリントン、クライストチャーチを相互に結ぶ路線の便数は、週当たり250便以上あり、他の路線の便数を凌駕する。最も便数が多いのが、オークランドとウェリントン間(315便)であり、続いてウェリントンとクライストチャーチ間(275便)、オークランドとクライストチャーチ(265便)である。ジェット機の利用により、時間距離は、最も長いオークランドとクライストチャーチ間で1時間15分、最も短いウェリントンとクライストチャーチ間で45分である。また、南島のクライストチャーチを発着するクィーンズタウン、インヴァーカーギル、ダニーデン間の便数も、週当たり50便以上と比較的多い。したがって、ニュージーランドのジェット化路線は、3大都市相互を結ぶものが卓越し、南島のクライストチャーチと南島の諸都市を結ぶ便が多いのが特徴であるといえる。ニュージーランドの人口の74.3%



第3図 航空路線網(1993年11月)
(資料:各航空会社時刻表)

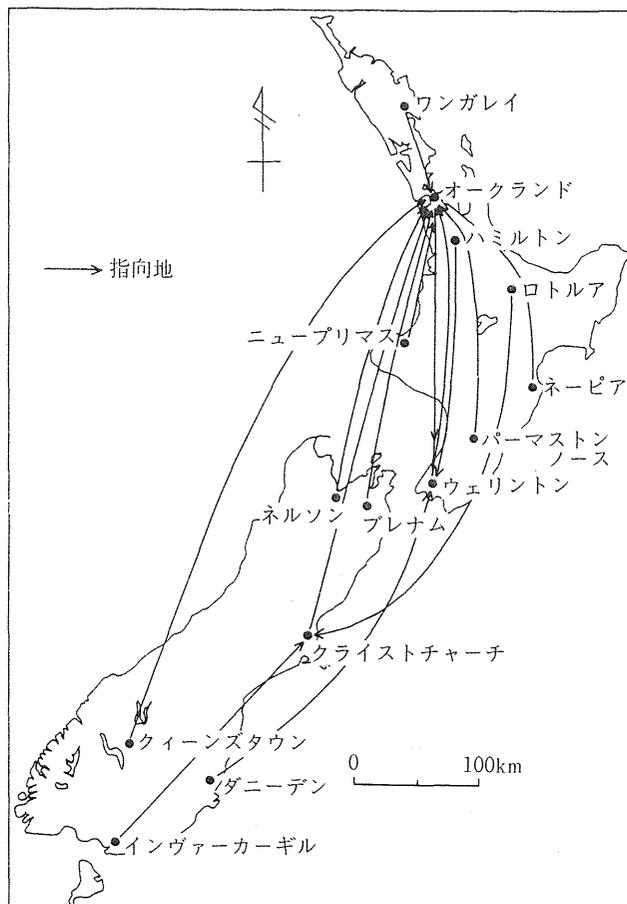
は北島に住むが¹⁴⁾、航空網のジェット化路線については、南島が充実している。

他方非ジェット化路線については、北島が充実し、比較的近距离の都市間輸送として機能している。とくに、便数が多い路線は北島のウェリントンと南島のブレナム、ネルソンとを結ぶもので、主として19人から33人を定員とする航空機で週当たり120便以上運行されている。この区間は船舶を利用するとウェリントンとピクトン間のみで3時間以上要するが、航空機では25分(ブレナム)から40分(ネルソン)で結ばれるので、航空機の時間距離に関する有効性は極めて高い。またオークランドとワンガレイを結ぶ路線も週当たり120便以上運行されている。北島では、オークランドとウェリントンを最大結節点として、航空路線が展開している。南島では、人口の少なさを反映して、空港の数は北島と比較して少ないが、マウントクックおよびクィーンズタウンを結節点とした航空路線の便数が週当たり40便以上と比較的多い。それらの路線はこの国の人気の観光地を結んでいることから、観光路線としての意味合いが強い。すなわち、北島ではオークランド、ウェリントンといった大都市と地方都市を結んだ航空路線が多いので、ビジネスなどの経済的活動を反映した航空路線であるのに対して、南島では観光活動を反映した航空路線が多くなっている。

なお、第3図からハブ空港の存在を指摘できる。藤目(1987)¹⁵⁾は、アメリカの航空規制緩和が、大きなハブ空港をより一層成長させたことを指摘しているが、ニュージーランドにおいてはオークランド、ウェリントン、クライストチャーチが主要なハブ空港となっている。それは第4図に示した、A社の主要空港での最大旅客流動図からも読み取れる。すなわち、オークランドへの最大旅客流動をもつ空港は、クィーンズタウン、クライストチャーチ、ネルソン、ブレナム、ウェリントン、ニュープリマス、パーマーストンノース、ネーピアである。しかし、このうちクィーンズタウンとブレナムは、オークランドとは直接航空路線で結合されていない。つまり、クライストチャーチあるいはウェリントンで乗り継ぐことになる。また、ダニーデンからの最大流動はウェリントンで次にオークランド、クライストチャーチと続くが、ダニーデンからの直行便はクライストチャーチと結ばれるものが最も多く、オークランドとは直接結合されていない。換言すれば、オークランドを含めクライストチャーチ、ウェリントンといったハブ空港で乗り継ぐ乗客が多いことを意味している。また運賃体系をみても、ハブ空港を考慮したものとなっている¹⁶⁾。

Ⅲ-2 航空旅客の分布

航空旅客の発生および吸収量は、その地域の人口の大きさに応じて規定される傾向が、日本および欧米を問わず認められる¹⁷⁾。そこで、ニュージーランドにおける空港乗降者数とその空港が立地する都市(地区)の人口との相関関係を1966年、1976年、1986年について算出した。各年次の相関係数は第1表に示されるが、いずれの年次においても、空港乗降者数と都市の人口との相関は高い。したがって、ニュージーランドにおいても、人口が航空旅客の発生および吸収量を規定する大きな要因であるといえることができる。この分析から、人口と航空旅客数に関する一般的共通性は抽出できたが、次に単回帰分析を実施し、その残差から人口と航空旅客数との関係の地方的特殊性を明らかにする。なお、各年度においても人口と航空旅客数との相関関係は高いことから、公表されている空港乗降者



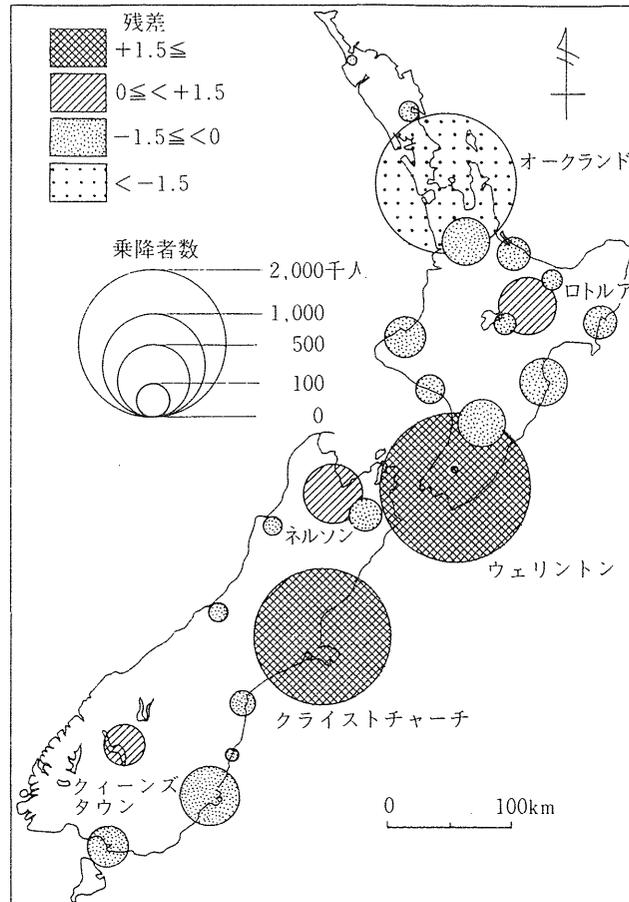
第4図 主要空港からの最大流動（1993年）
（資料：質問紙・聞き取り調査）

第1表 空港乗降者数と空港の立地する都市
（地区）の人口との相関関係

年	1966	1976	1986
相関係数	0.895	0.836	0.870

数の資料としては最も新しい1986年を対象年次とする。

第5図は、各空港の空港乗降者数と1986年の人口と空港乗降者数との関係から導出された単回帰分析によって得られた、人口から算出される空港乗降者数の期待値と実測値との残差を標準化して示したものである。なお、ニュージーランドには第5図に示された空港の他にも、航空会社が所有するマウントクック空港などがあるが、それらの空港の統計は公表されていないので、本稿では第5図に示した25空港を対象としている。この図から次の特徴が明らかになる。まず、第1は、オークランド、



第5図 空港乗降者数と人口から期待された乗降者数の残差（1986年）
（資料：Civil aviation statistics 1986）

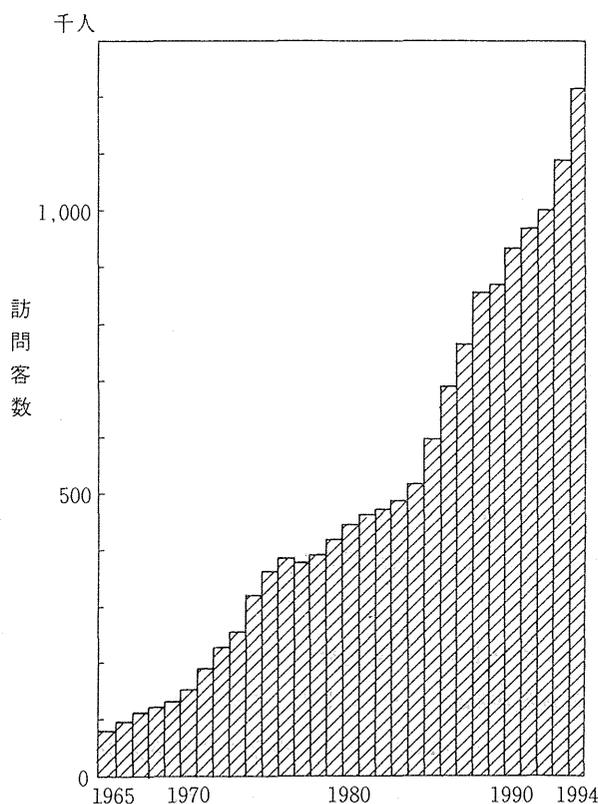
ウェリントン、クライストチャーチといったこの国の3大都市の空港乗降者数が、都市の人口に応じて多いことである。しかし、残差をみると、ウェリントンとクライストチャーチで人口から期待される乗降者数よりかなり多い乗降者数がみられるに対して、オークランドは負の残差が著しく高い。つまり、商工業都市で人口の多いオークランド¹⁸⁾を中心としてこの国が機能し、オークランドと公務員の多い首都ウェリントン¹⁹⁾および南島の中心クライストチャーチ²⁰⁾が航空機で強く結ばれているといえる。さらに、ウェリントンおよびクライストチャーチでは、航空機を利用して移動する者が相対的に多いといえる。

第2の特徴として、ロトルアおよびクィーンズタウンの正の残差が大きいたことがあげられる。換言すれば、ロトルアとクィーンズタウンでは、人口から期待されるよりかなり多くの航空旅客が発生・吸収しているのである。ロトルアおよびクィーンズタウンは、この国を代表する観光地であり、それはこの地区の就業者の割合にも示される。すなわち、1986年のセンサスにおいて、サービス業従事者の割合は、ロトルアで23.1%、クィーンズタウンで39.6%に達する。空港が立地する25都市（地区）

のサービス従業者の割合の平均は20.8%なので、ロトルアおよびクィーンズタウンは、サービス業者の割合の高い地区であるといえる。したがって、ロトルアおよびクィーンズタウンで発着する航空旅客は観光を目的とした旅客が多く、それが人口から期待されるよりもかなり多くの航空旅客を発生・吸収している主要な要因であると考えられる。

Ⅲ－3 航空旅客の特性

ニュージーランドへの海外からの訪問客は、第6図のように1985年以降急増している。1994年における海外からの訪問者のうち、観光を目的とした者は57.9%に達し、知人・友人訪問が22.5%であり、ビジネス客は10.0%にすぎない²¹⁾。したがって、ニュージーランドへの訪問者は観光客が多いことが指摘できる。ニュージーランドへの訪問客を地域別の割合でみると、オーストラリア30.5%、北および南アメリカ15.5%、ヨーロッパ19.5%、日本11.6%、日本を除くアジア15.6%である。その外国人客のうち、日本含むアジアからの訪問客の増加は著しい²²⁾。さらに、それら外国人の移動交通手段の上位4位を第2表でみると、航空機の利用者が最も多い²³⁾。航空機は外国人訪問者の34%が利用しているが、その数は国内航空旅客数の8%にあたる。外国人訪問客が航空機を複数回利用し



第6図 外国からの訪問客数(1965-1994)
(資料: New Zealand tourism board)

第2表 外国人訪問客の国内移動交通手段（1993年）

交通手段	航空機	自家用車	レンタカー	貸し切りバス
割合（％）	34	34	25	21

（資料：New Zealand tourism board（1993））

て移動したとすれば、国内航空旅客に占める外国人訪問客の割合はより一層高くなる。つまり、ニュージーランドの国内航空流動は、外国人訪問者の利用が多いことに特徴があるといえる。

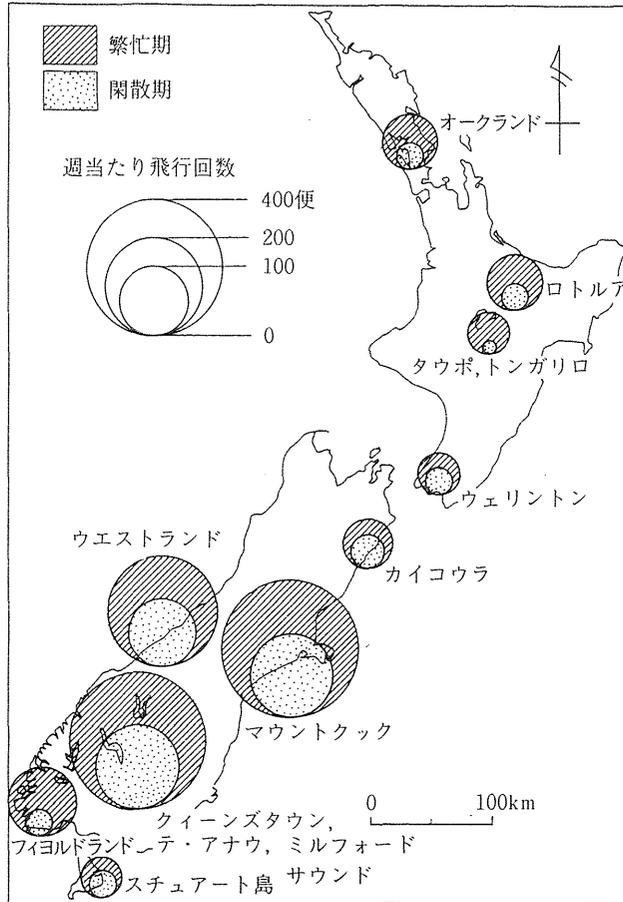
また、外国人訪問客は、国内定期航空便に搭乗するだけでなく、約20%の外国人訪問客は遊覧飛行機に搭乗している²⁴⁾。とくに日本人観光客は、その62%が移動手段として航空機を利用し、25%の旅行者が遊覧飛行機を楽しんでいる。このように、ニュージーランドの航空交通の需要は、日本人をはじめとする外国人訪問者によるところが大きい。次章では外国人訪問客の利用が多い、遊覧飛行について検討を加える。

IV 遊覧飛行の分布パターン

IV-1 遊覧飛行の地区別特性

ニュージーランドには、中小の航空会社を含む航空産業事業所が、1993年において558存在する²⁵⁾。そのうち、74.9%にあたる418の事業所が、従業者5人以下である。他方、従業者100人以上の事業所は17を数えるにすぎない。したがって、規模の小さい航空産業事業所が、ニュージーランドでは多いといえる。それらの航空産業事業所の中で、遊覧飛行を含む航空輸送を行っている事業所は、電話帳で調べると、飛行機を運用している事業所が78であり、ヘリコプターを運用しているものが105である²⁶⁾。それらすべての事業所で遊覧飛行を実施しているとは限らないが、多くの中小規模の航空産業事業所で遊覧飛行業務が行われていることが窺われる。

第7図は、1991年から92年にかけての繁忙期と閑散期における地区別の週当たり遊覧飛行回数を示したものである²⁷⁾。この図から、この国最高峰のマウントクックを含む南アルプス山脈東側のマウントクック国立公園、およびその西側のウエストランド国立公園をはじめとする南島での遊覧飛行の回数が多く、全遊覧飛行回数の85.4%（繁忙期）を占めることが認められる。南島において遊覧飛行の最も人気のある地区は、マウントクックおよびその周辺とクィーンズタウン、テ・アナウ、ミルフォードサウンドである。マウントクック遊覧飛行では、スキー板をつけた小型飛行機で氷河上流の雪原に着陸する遊覧飛行の人気が高い。マウントクックの氷河の雪原にスキー板をつけた飛行機が初めて着陸したのは1955年であり、それ以降、スキー板をつけた航空機はマウントクックの遊覧飛行の看板となった²⁸⁾。また、フィヨルドのミルフォードサウンドは、天候のくずれる日が多いが、晴れた日には単発および双発の小型および中型遊覧飛行機が飛行し、ミルフォードサウンドの空港の駐機場には、数多くの小型航空機が駐機している光景が見られる。それらの地区の他にも、カイコウラで



第7図 過当たりの地区別遊覧飛行回数 (1991/1992)
(資料: Ministry of tourism *et al* (1993))

は鯨見物のための遊覧飛行が運行され、北島のタウポやロトルアでは火山を上空から見るための遊覧飛行が実施されている。このように、ニュージーランドでは、南島をはじめとして、自然を上空から楽しむために各地で小・中型航空機、ヘリコプターによる遊覧飛行が、各地で実施されているという特徴をもつ。前述したように、遊覧飛行を体験する外国人旅客の割合は高い。そこで、次に各遊覧飛行事業所への質問紙調査および聞き取り調査に基づき、遊覧飛行客の特性を明らかにする。

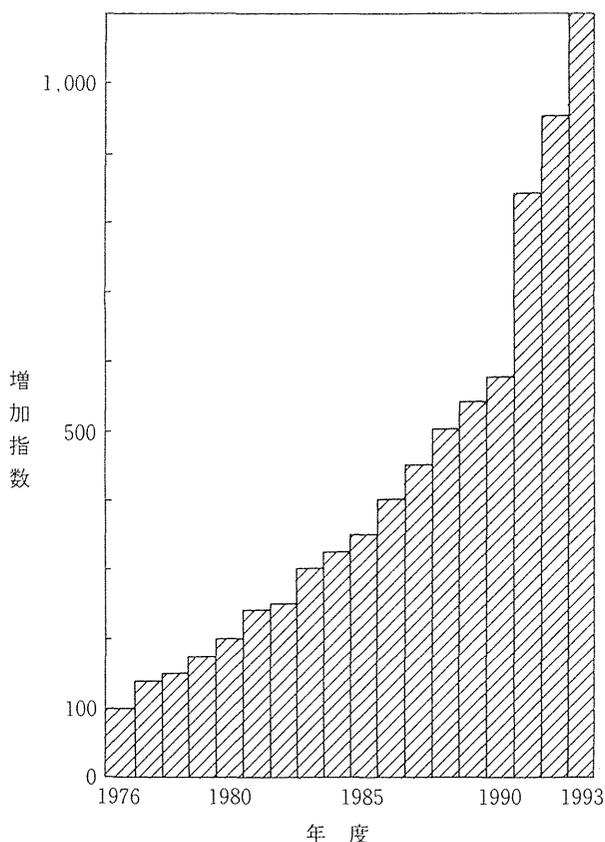
IV-2 遊覧飛行旅客の特性

遊覧飛行に関して公表されている資料はほとんどない。そこで、各遊覧飛行事業者に質問紙調査を配布し、回収することによって遊覧飛行客の特性を明らかにする。遊覧飛行事業者間の市場競争が激しいために、具体的な数字の提示は拒否されることが多いが、質問紙調査および聞き取り調査で得られた資料に基づき考察を進める。

第8図は、マウントクック遊覧飛行の事業を行っているA社の旅客数の推移である。1976年から

増加の傾向を示す旅客数は、10年後の1986年には1976年の4倍となる。旅客数の伸びは1990年以降とくに著しくなり、15年後の1991年には1976年の8.4倍の旅客数となり、17年後の1993年には11倍の旅客数に達している。他の遊覧飛行を実施している航空事業所の聞き取り調査によっても、近年の遊覧飛行の旅客数は増加していることが確認された。しかし、季節的な旅客の変動は激しく、マウントクック遊覧のB社では、1993年における冬場（6、7、8、9月）の各月の4倍から5.6倍の旅客数が夏場（11、12、1月）の各月にみられる²⁹⁾。このように、遊覧飛行の乗客は季節的変動が大きいものの、その旅客数は増加する傾向にあることが、マウントクックの遊覧飛行事業所の例から明らかになった。

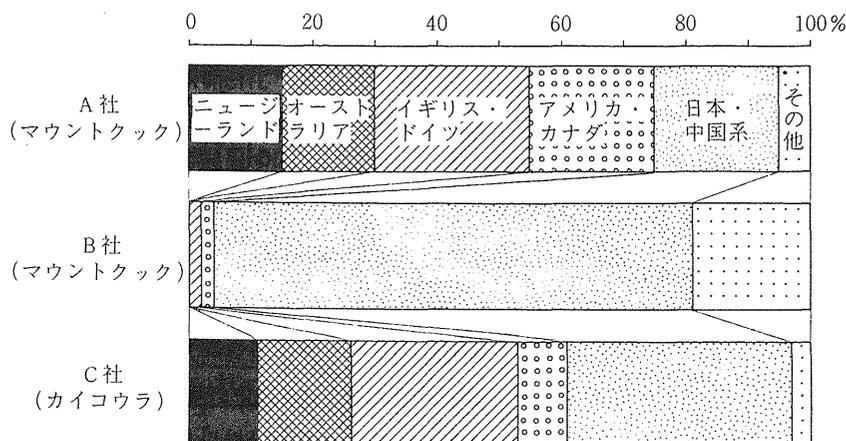
次にA社、B社、C社の国別旅客の割合から、遊覧飛行の旅客の特性を導く。第9図は、1993年の3社の遊覧飛行の乗客の国別割合を示したものである。A社はマウントクックの遊覧飛行機を運行し、B社はマウントクックの遊覧ヘリコプターの事業所であり、C社はカイコウラの遊覧飛行事業所である。3社に共通していることは、外国人乗客が圧倒的に多いことである。ニュージーランド人の乗客が占める割合は、A社で15%、C社で11%、B社ではほとんどいない。したがって、ニュージーランドの遊覧飛行業務は、外国人客の存在によって支えられているといっても過言ではない。また、外国



第8図 A社の遊覧飛行乗客数の変化(1976-1993)

(資料：質問紙・聞き取り調査)

1976年の乗客数を100とする。



第9図 遊覧飛行の国別の乗客割合 (1993年)
(資料：質問紙・聞き取り調査)

人乗客の中でも、日本人や中国人（台湾、香港、シンガポールなどの中国系の人も含まれている）が大きな割合を占めることも特徴である。

V む す び

本研究は、ニュージーランドの航空交通の特性について考察を加えた。その結果、以下のような諸点が明らかになった。

第1に、ニュージーランドの国内航空路線網は、まず陸路の整備が遅れた南島で発展した。その後、人口の約7割が居住する北島の諸都市間を結ぶ航空路線が充実した。航空便数および旅客流動とも、この国の3大都市であるオークランド、ウェリントン、クライストチャーチを相互に結ぶ路線が卓越している。

第2に、ニュージーランドの国内航空交通は、1982年の航空規制緩和政策の影響を強く受け、国内定期航路ではエア・ニュージーとアンセットの2大航空会社が熾烈な競争を展開している。この2社の競争は、国内の空港乗降者数の多い空港での異なったターミナルビルの使用、異なった機種の運用にはじまり、機内サービス、大幅な割引運賃の設定など多くの点で見ることができる。また、このような競争は、合理的な機材運用のためにハブ空港の存在をも明確にしている。

第3は、外国人旅行客の占める割合が、国内線および遊覧飛行において高いことである。ニュージーランドでは、人口の少ない南島でジェット化路線が進展し、さらに遊覧飛行の飛行回数も南島が著しく多い。人口と空港乗降者数との関係においても、著名な観光地に立地する空港の乗降者数は、その地区の人口から期待される乗降者数よりも明らかに多い。それらのことは、ニュージーランドの航空交通が、観光を目的とした旅行者、とくに外国からの観光客に依存している傾向が強いことを意味している。ニュージーランドを訪問する外国人は、年々増加し、その中でも日本、台湾、香港、韓国、シンガポールといったアジア系の観光客が急増している。それらアジア系の訪問客は、国内定期航空

便および遊覧飛行を利用する割合が高い。したがって、ニュージーランドへの外国からの訪問客がこのまま増加傾向で推移し、さらにアジアからの訪問客が高い割合を占めれば、ニュージーランドの遊覧飛行を含む国内航空の需要はより一層高まると推測できる。

日本の航空旅客流動との比較では、日本でもニュージーランドの北島で見られるように、東京（羽田）および大阪を中心として都市間の航空路線網が充実している。相違点としては、第1にニュージーランドでは、外国人訪問客の国内線および遊覧飛行機（ヘリコプターを含む）利用が多いことである。日本の国内線利用者のうち外国人旅行客が占める割合は極めて低い³⁰⁾。第2に、日本の遊覧飛行総運行時間は5,639時間（1993年、ヘリコプター含む）であるが³¹⁾、ニュージーランドと比較すると、遊覧飛行が観光活動として定着しているとはいいがたいことである。ニュージーランドでは、遊覧飛行で自然を観察することが、観光活動として定着しているために遊覧飛行の運行は数多い。このように、日本とニュージーランドの航空旅客流動の相違について指摘できるが、外国人訪問客の航空機の利用が多いことが、ニュージーランドの人口あたりの航空旅客数が日本のそれよりも高いことの大きな要因のひとつであろう。

本稿を作成するにあたりカンタベリー大学地理学科のD. C. Johnston 先生には、資料の収集や研究方針の助言をいただき大変お世話になった。同大学同学科のD. Pearce 先生にも資料の収集でお世話になった。また、各航空会社の担当者の方には、貴重な資料を提供していただき、参考となる意見を聞かせていただいた。本稿は平成5年度文部省在外研究の成果の一部である。製図は筑波大学の小崎四郎氏にお願いした。記して心より感謝します。

なお、本論文は長年ご指導いただいた筑波大学地球科学系教授 奥野隆史先生に感謝をこめて献呈します。

注および参考文献

- 1) 自動車は郊外の道路では100キロで走行することができるが、北島と南島を結ぶフェリーは3時間以上かかることなどから、航空に比較すると自動車での長距離移動は多くの時間を要する。
- 2) Britton, S., Searle, P., Mikklesen, K. and Blunden, G. (1992): Domestic aviation. Britton, S., Heron, R. L. and Pawson, E. eds: *Changing places in New Zealand*. New Zealand Geographical Society, Christchurch, 148-153.
- 3) Forer, P. (1972): Space through time: a case study with New Zealand airlines. *Seminar Paper Series*, No.23, Department of Geography, University of Bristol, 26p.
- 4) Kissling, C. (1993): Factors affecting trans-Tasman air services. *Geojournal*, **29**, 291-297.
- 5) Pearce, D. (1987): *Tourism today a geographical analysis*. Longman, Harlow, 229p.
- 6) Pearce, D. (1993): Domestic tourist travel patterns in New Zealand. *Geojournal*, **29**, 225-232.
- 7) Wallace, W. H. (1956): A geography of the New Zealand government railways. Doctor thesis, University of Wisconsin, 412p.
- 8) Johnston, W. B. ed. (1965): *Traffic in a New Zealand city*. Christchurch Regional Planning Authority, Christchurch, 235p.
- 9) Johnston, D. C. (1989): Investment in transport: the case of roads in New Zealand. Welch, R. ed. *Geography in action: proceedings of the fifteenth New Zealand geography conference*, 139-145.
- 10) 該当年のYearbook. Statistics New Zealand: *New Zealand official yearbook*.
- 11) 航空政策研究会 (1995): 『現代の航空輸送』勁草書房, 236p.
- 12) 航空会社への聞き取り調査による。
- 13) Knowles, A. (1990): *New Zealand aircraft illustrated*. IPL Books, Wellington, 240p.

- 14) Statistics New Zealand (1994): *New Zealand official yearbook 94*. Auckland, p81.
- 15) 藤目節夫 (1987) : アメリカにおける航空規制緩和と結節地域構造の変化. *人文地理*, **39**, 406-423.
- 16) 例えば, オークランドとウェリントン間の正規運賃は244ドルで, ウェリントン・ブレナム間は125ドルである. したがって, オークランドからブレナムへは加算すると369ドルとなるが, この区間の正規運賃は283ドルである. 直接結ばれていない空港間でも, このようにすべての空港の組み合わせの運賃が設定されている.
- 17) Taaffe, E. J. (1956): Air transportation and United States urban distribution. *Geographical Review*, **46**, 219~238.
井田仁康 (1994) : 『航空旅客流動と空港後背地』大明堂, 178p.
- 18) 1986年のセンサスによると, 空港の立地する25都市の全就業者に対する工業従業者の割合の平均は18.5%であるが, オークランドでは27.0%の就業者が工業に従事している.
- 19) 18)と同様に, 25都市(地区)の公務員の平均は23.6%だが, ウェリントンではその割合が33.3%と著しく高い.
- 20) クライストチャーチでは, 工業者の割合が24.4%, 公務員の割合が26.1%と比較的高く, 南島の経済および行政の中心であることが示される.
- 21) New Zealand tourism boardの資料による. 滞在期間1年以内の訪問客が対象となる.
- 22) 1994年における外国人訪問客のうち, 日本を含むアジアからの客は全外国人客の27.2%に達するが, 10年前の1984年では, その割合は11.0%にすぎない.
- 23) New Zealand tourism board (1993): *New Zealand international visitors survey 1992/1993*. Wellington, 116p.
- 24) 前掲23).
- 25) 航空産業の事業所についての統計は, Statistics New Zealand, Annual business directory からのものである.
- 26) ニュージーランド全国の電話帳から, Air charter services と Helicopter services の項目を中心に事業所を抽出した.
- 27) Ministry of tourism, Civil aviation authority of New Zealand and New Zealand tourism board (1993): *Review of tourist scenic flying safety*. 31p.
- 28) Pearce, D. (1993): Tourist development at Mount Cook since 1884. *New Zealand Geographer*, **36-2**, 79~84.
- 29) 1993年の6月から9月の各月の旅客数はほぼ同じで, それらの月の旅客数を1とすると1月5.0, 2月3.8, 3月4.0, 4月3.5, 5月2.9, 10月3.1, 11月4.1, 12月5.6となる.
- 30) 最も外国人訪問客の割合が高い羽田空港の空港乗降者数においても, 国内線に占める外国人の割合は0.2%に満たない.
運輸省航空局 (1986) : 『航空旅客動態調査報告書』262p.
- 31) 日本航空協会 (1994) : 『航空宇宙年鑑 1994』633p.

Air Passenger Flows in New Zealand

Yoshiyasu IDA

Air transportation is the most important rapid transit in New Zealand. The number of air passenger per capita in New Zealand is more than the number in Japan. The purpose of this study is to examine the characteristics of air passenger flows in New Zealand.

The number of air passenger has been increased from 1936 in New Zealand, except some years. The three most air flights are observed on the routes connected between Auckland and Wellington, Auckland and Christchurch and, Wellington and Christchurch with jet planes. In north land, the large number of routes are connected between cities. Passengers for business are

dominant in these routes. In south land, air routes with passengers for leisure are developed.

In 1982 the New Zealand government made to deregulate the domestic aviation industry. The impact has been strong for air transportation in New Zealand. After the deregulation, Air NZ and Ansett NZ have seriously competed with each other for taking passengers. Both airlines allow discounts of more 60% off ticket prices as an example. Hub airports are observed under the competition.

A lot of foreigners get on domestic air flights in New Zealand. The ratio of the foreigners on scenic flights are more than the ratio on domestic air flights. The foreigners from Asia occupy high ratio for air foreign passengers in particular. Air routes for leisure and scenic flights are developed in south land where population is less. Air passengers at the famous scenic area are observed more than air passengers expected from population of the area by regression analysis. In New Zealand, air transportation depends on foreign passengers for leisure. The foreigners for leisure have increased. The number of foreigners from Asia is rapid increasing in particular. In future, domestic air transportation including scenic flights will have depended on foreigners. Leisure foreigners from Asia is important to keep the high demand for air transportation in New Zealand.