

旅客アンケート等をもとにした 地方空港の旅客動態について

内門 光照

国土技術政策総合研究所 空港研究部 空港ターミナル研究室 (〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬3-1-1)

地方空港においては、その配置的側面からの整備は概成したとされており、改良・利活用へとパラダイムが変化していることから、地域活性化等の新たな観点から空港の有効利活用方策を構築する必要がある。このため、旅客アンケート調査等をもとに地方空港（瀬戸内海・九州地方）における旅客の動向、県を越える広域の流動等の特性を把握・分析した結果を報告する。

キーワード 県外移動者、旅客の行動特性、入口・出口空港、空港の特性

1. はじめに

交通政策審議会航空分科会答申（2007年6月21日）によれば、一般空港については、配置的側面においては概成したものの、「自立的で活力のある地域づくりや地域の国際化のための社会基盤として、ハード及びソフトの組み合わせを十分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく必要がある」とされている。また、社会資本整備重点計画（2009年3月31日）においては「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを十分に考え」「その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく」とされている。「空港整備法」も「空港法」に改正（2008年6月18日）され、名実ともに、空港整備から空港の運営・管理に舵がきられたところである。

すなわち、地方空港においては、改良・利活用へとパラダイムが変化していると言え、地域活性化等の新たな観点から空港の有効利活用方策を構築する必要がある。このため、空港ターミナル研究室では、①地域や空港の特性に応じた空港ターミナルの改良・有効利活用方策を構築すること、及び②自治体の枠を越える広範囲の空港利用者の行動等を把握し、空港間・地域間の連携方策を構築することを目的として研究を行っている。

今回は、その一環として、西日本の空港で行った利用者アンケート調査分析結果を報告する。

2. アンケート調査の概要

(1) 航空旅客動態調査と本アンケート調査の違い

航空旅客の動向を把握するためのものとして、航空旅客動態調査があるが、あくまでトリップ当日の最終目的地（あるいは出発地）を集計したものであり、実際に空港を利用した旅客の周遊行動（例えば、入込地域において、往路の空港（イン空港）と復路の空港（アウト空港）が異なるような広範囲の周遊等）が把握できない。このため、実際に空港を利用する旅行者の入込地域内における範囲の周遊行動を明らかにするため、自宅を出発してから自宅に戻るまでの行程を調査項目に加えたアンケート調査を行った。ここで、航空旅客動態調査と本アンケート調査が把握出来る行程の概念を図1に示す。

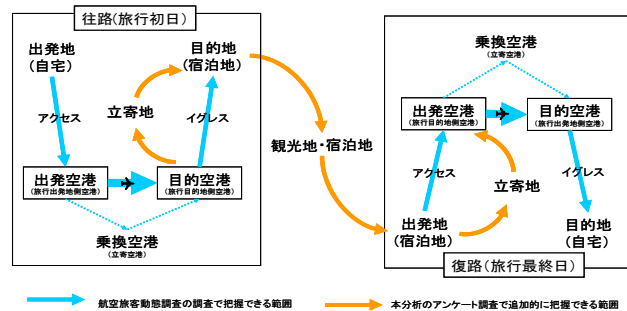


図1 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲（概念図）

(2) アンケート調査の方法

対象空港は、福岡空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港、広島空港、高松空港、松山空港の九州北部、瀬戸内の7空港である。これは、本地域では、空港間において、イン・アウトが異なる流動が予想されたことによる。また、対象者はその地域を来訪した入込旅客とした。アンケート調査実施箇所を図2に示す。調査項目は、基本的な旅行実態・旅客属性などの他、入込旅客が今回の旅行において入込地域の空港に到着し、出発する（帰途につく）までの行動（経路等）に関する実態である。アンケートの調査項目は表1のとおりである。なお、調査票の回収数は、工程を詳細に書いて頂いたため400票から600票、回収率は7～9%程度となっている。

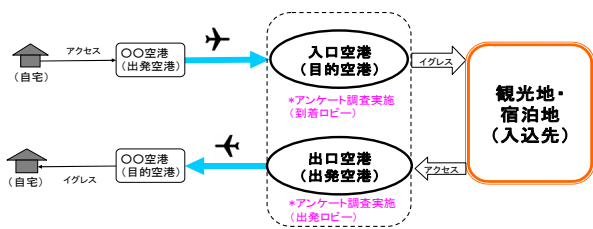


図2 アンケート調査箇所

表1 アンケート調査項目

項目	内容
属性・今回の旅行について	属性
	旅行目的
	旅行形態
	旅行日数
	同行者数
	同行者との関係
旅行行程等	来訪回数
	往路・復路の行程
	メインの訪問地
	訪問先での行程
航空利用全般	航空利用経験
	当該空港利用経験

3. アンケート調査結果

以下、回答者の特性として、アンケート調査の結果を紹介する。アンケートの結果については、旅行目的（観光目的、業務目的）の違い、空港の違い、また、広域流動の特性について把握するため、特に県外移動者に着目して把握する。

(1) 自県を越える広範囲の行動（県内・県外）

図3に旅行目的別の県外移動者比率を示す。

旅行目的別にみると、観光目的の方が、業務目的に比べて、県外移動比率が高く、広範囲に行動していることが分かる。観光目的において、空港別にみると、福岡空港の利用者は、県外へ訪問する割合は7割と非常に高く、次いで、広島と高松空港が6割

強と高く、県外へ広範囲で移動しているといえる。宮崎空港と松山空港においては、県外へ訪問する割合が3割と低く、県内観光がメインと考えられる。これより、福岡、広島、高松空港は、広域観光の拠点となっていると考えられる。

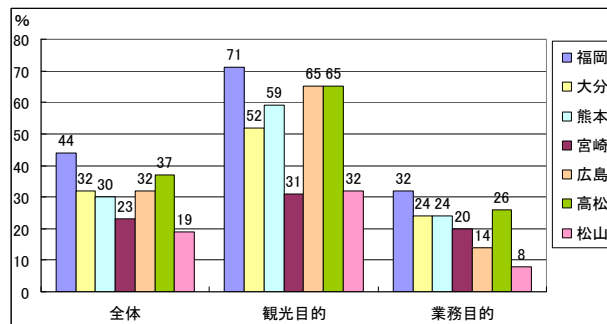


図3 県外移動者比率

(2) 旅行形態

a) 旅行目的別

旅行目的別にみると、図4より、業務目的においては、個人旅行が7割弱から8割強と圧倒的に高い。観光目的においては、図5より、フリープラン型パッケージ旅行が3割～4割の割合であり、業務目的の1割未満と比較して高い。観光目的を空港別に見ると、大分空港と宮崎空港は、フリープラン型のパッケージ旅行の割合が高く、広島空港では観光付きパッケージ旅行の割合が高い。

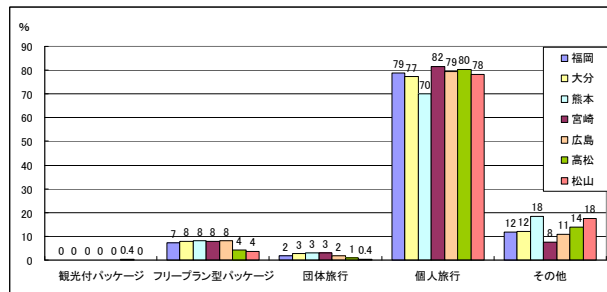


図4 旅行形態（業務目的）

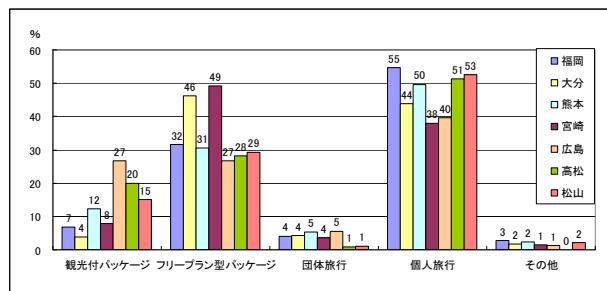


図5 旅行形態（観光目的）

b) 旅行形態（観光目的）×県内・県外

さらに、広域流動の特性について把握するため、県外旅行者の多い観光目的のみに着目し、「県内みの旅行者」と「県外までの旅行者」に分けた旅行形態を図6、図7に示す。7空港を通じて、県内旅

行者（図 6）では個人旅行が多く、県外旅行者（図 7）では、パッケージ旅行（観光付き、フリープラン型）が多い傾向にある。空港別にみると、広島空港、松山空港では、県内旅行者で少ない観光付きパッケージ旅行が、県外旅行者では一番多いのが特徴的で、パッケージ旅行の選択（観光付きか、フリープラン型か）により行動範囲が異なっているといえる。県内旅行、県外旅行にかかわらず高松空港では個人旅行が多く、宮崎空港ではフリープラン型パッケージ旅行が多い。

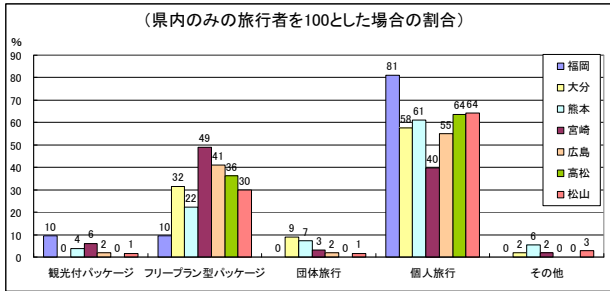


図6 旅行形態（観光目的）県内旅行者

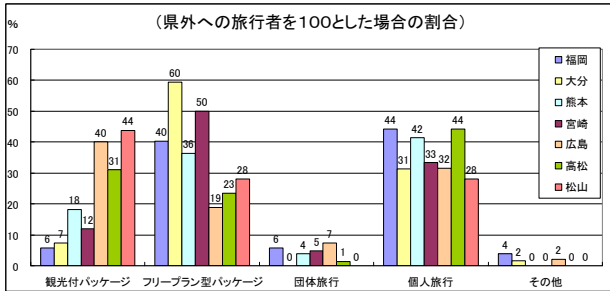


図7 旅行形態（観光目的）県外旅行者

(3) 2次交通

a) 旅行目的別

入口空港（目的空港）から入込先までの交通手段（イグレス）を図 8、図 9 に示す。福岡空港は、旅行目的にかかわらず鉄道の利用率が6割と高い。広島空港でも旅行目的にかかわらず空港直行バス/路線バスの利用率が5割弱～6割強と高い。大分空港と熊本空港の観光目的においては、レンタカーの利用率が4割台と他空港と比較して高い。

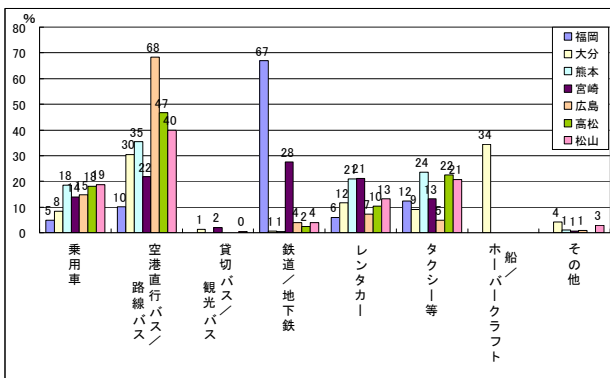


図8 空港からのイグレス（業務目的）

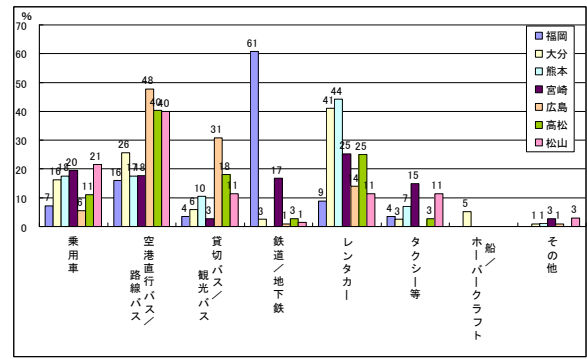


図9 空港からのイグレス（観光目的）

b) 2次交通（入込先）×県内・県外

さらに、県外移動が多い観光目的のみに着目し、「県内のみの旅行者」と「県外までの旅行者」の入込先での交通手段の違いを図 10、図 11 に示す。

福岡空港では、鉄道利用の割合が県内移動と同割合（3割弱）で県内・県外の移動においてメインの交通手段といえる。広島空港では、県内移動で多い鉄道利用が県外移動になると貸切りバスの利用率が高くなっており、観光付きパッケージ旅行とリンクする交通手段がメインであることがわかる。

大分、熊本空港では県内旅行者でもレンタカーの利用割合が高いが、県外移動においては、さらにレンタカーの利用割合（2割→4割程度）が高くなっており、レンタカーが県外移動のメインの交通手段であることがわかる。これらより、大分、熊本においては、観光資源が豊富であり、かつ、道路網が充実している一方、それらを結ぶ路線バス等のネットワークが不十分である可能性が考えられる。また、広島空港においては、周辺の観光資源は豊富である一方、ネットワーク（道路網、公共交通機関）が不十分である可能性が考えられる。

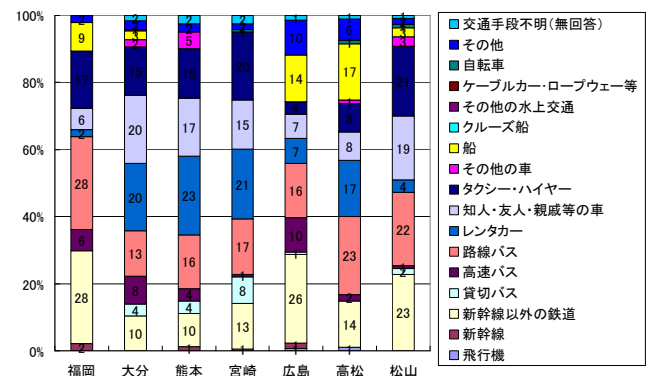


図10 入込先での交通手段（観光目的の県内旅行者）

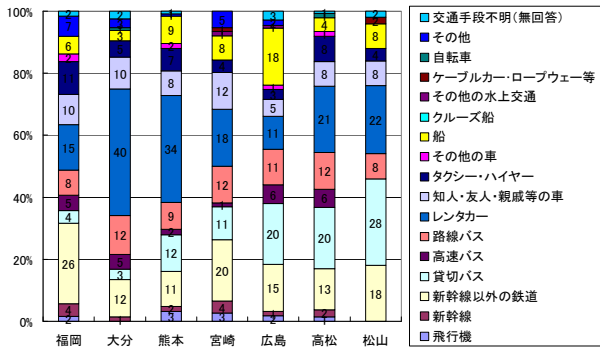


図 11 入込先での交通手段
(観光目的の県外旅行者)

(4) 入口・出口空港

a) 旅行目的別

旅行者が入口・出口として利用される空港が、同一空港であるか、それとも、異なる空港であるかについて見る。(図 12、13)

観光目的(図 13)では、業務目的(図 12)に比べて、入口(往路)・出口(復路)で同一(当該)空港を使用する割合が低い。観光目的の空港別では、大分空港、熊本空港、高松空港において同一空港を利用する割合が5割~6割程度と、他の4空港(7割~8割)より低く、往路・復路で異なる空港等が利用されている。また、この3空港の利用者は、県外への移動割合が5割~6割(図3より)と高かったことから、県を越えた移動をした場合は、再び県内にリターンすることなく県外の空港を利用しているといえる。一方、福岡空港、広島空港、宮崎空港は往路・復路とも同一空港を使用する割合が高く、宮崎空港は県内観光がメインだったことから、同一空港の使用割合が高いといえ、福岡・広島空港は県外を周遊しても県内に再び戻り、復路は往路と同じ空港を利用して帰路へ着くといえる。これより、広域観光の拠点となっている福岡空港・広島空港においてIN/OUTが同一空港を利用することが多いのに対し、大分空港、熊本空港、高松空港ではIN/OUTの異なる広域観光の拠点となっている状況が分かる。

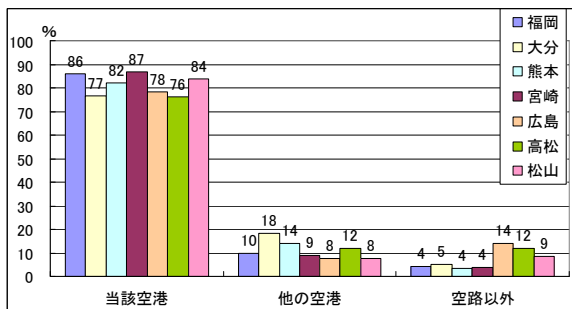


図 12 IN/OUTにおいて利用する空港(業務目的)

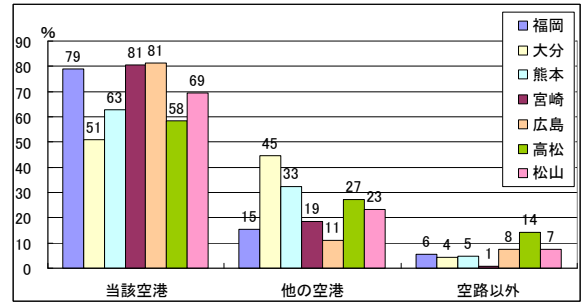


図 13 IN/OUTにおいて利用する空港(観光目的)

b) 入口・出口空港×県内・県外

さらに、観光目的のみに着目し、県内旅行者のIN/OUT利用空港と県外旅行者のIN/OUT利用空港を見てみる。(図 14, 図 15)

図 14 の県内のみ移動者は、7空港を通じて、IN/OUTで、同空港を使用する割合が9割程度と高く、県内を旅行し、復路は往路と同じ空港を利用して帰路につく旅行者がほとんどであることがわかる。

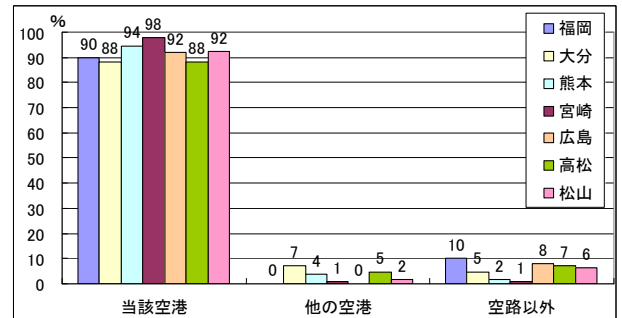


図 14 IN/OUTにおいて利用する空港
(観光目的の県内旅行者)

一方、図 15 の県外旅行者においては、空港毎でIN/OUTで異なる空港を利用する割合が図 13 に比べ顕著に表れている。空港別にみると、図 13 では見られなかった宮崎空港と松山空港においても県外旅行者においては、IN/OUTで異なる空港等を利用している割合が大分空港に次ぎ高いことがわかる。大分空港では、県内観光者、県外観光者が半々(図3より)である中、県外旅行者はすでにIN/OUTで異なる空港を利用する割合が79%と特に高く、地方空港間の連携が活発であるといえる。松山空港においては、県内観光旅行者が7割、県外旅行者が3割(図3より)である中、県外旅行者ではIN/OUTで異なる空港を利用する割合が7割と高く、県外観光が増加すれば、地方空港間・地域間の連携・活性化につながる可能性があると考えられる。また、同様に宮崎空港においても県内観光旅行者が7割、県外旅行者が3割(図3より)であり、IN/OUTで異なる空港を利用する割合が6割と高く、松山空港と同じことが言えると考えられる。

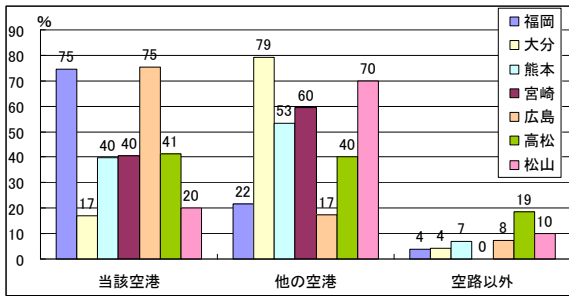


図 15 IN/OUT において利用する空港
(観光目的の県外旅行者)

(5) 旅程 (地点間移動)

県外旅行者が多い空港と、県内旅行者が多い空港の地点間移動について、広島空港、高松空港、宮崎空港の3空港の観光目的において示す。(図 16、図 17、図 18) 広島空港、高松空港は県外を広域移動していること、逆に宮崎空港は県内を中心とした移動がメインであることが分かる。

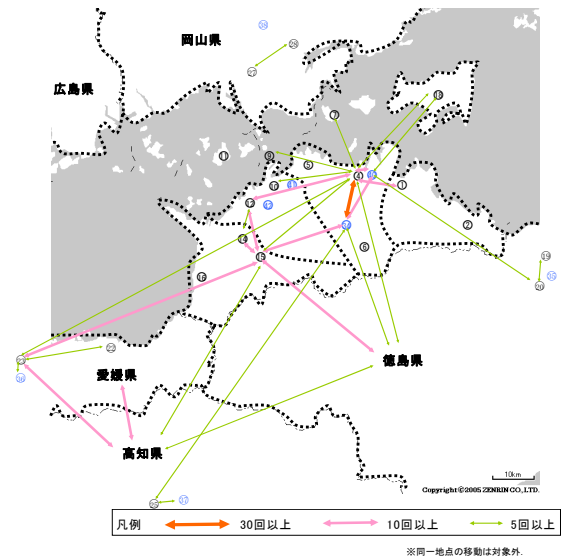


図 17 高松空港 地点間移動 (観光目的)

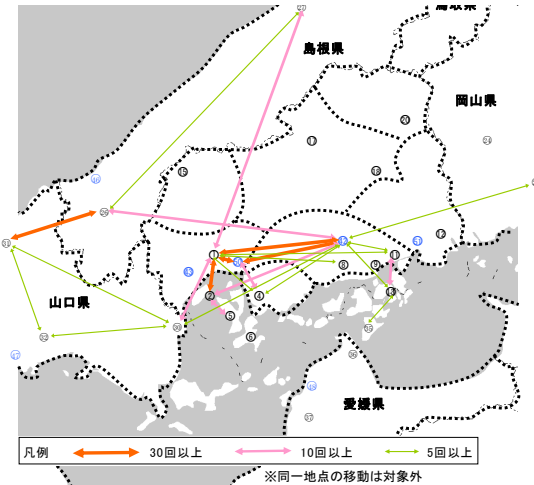


図 16 広島空港 地点間移動 (観光目的)

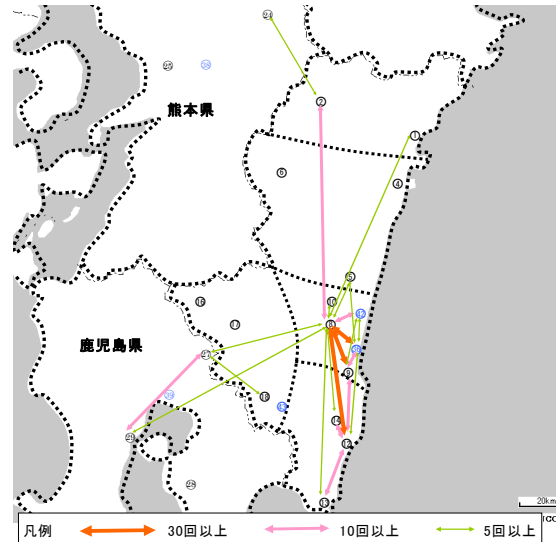


図 18 宮崎空港 地点間移動 (観光目的)

表 2 広域流動パターン (観光目的)

流動のパターン 旅行形態	県内	県外				
		拠点型			連携型	
		A	B	C		
自由旅行型						
チャーター型						
空港名	宮崎・松山	福岡	広島	高松(松山)		大分・熊本

4. 空港毎の特性の整理

(1) 広域流動パターン

3. の分析より観光目的の広域流動に以下の3パターンがあることが分かる。(表2)

- ・県内型：流動が県内にとどまるもの
- ・拠点型：拠点となる出入の空港が同一で流動が県外に及ぶもの(旅行形態がパッケージ旅行や貸切バスなどのチャーター型と鉄道・レンタカーなどの自由旅行型がある)

・連携型：流動が県外に及び出入の空港が異なるものの3パターンがあると言える。

(2) 空港別旅客(観光目的)の行動特性

アンケート調査結果等を元に、空港毎の旅客(ここでは、観光目的)の行動特性を整理したものを以下に示す。空港によって、旅客の行動パターンに特徴のあることが分かる。(図19)

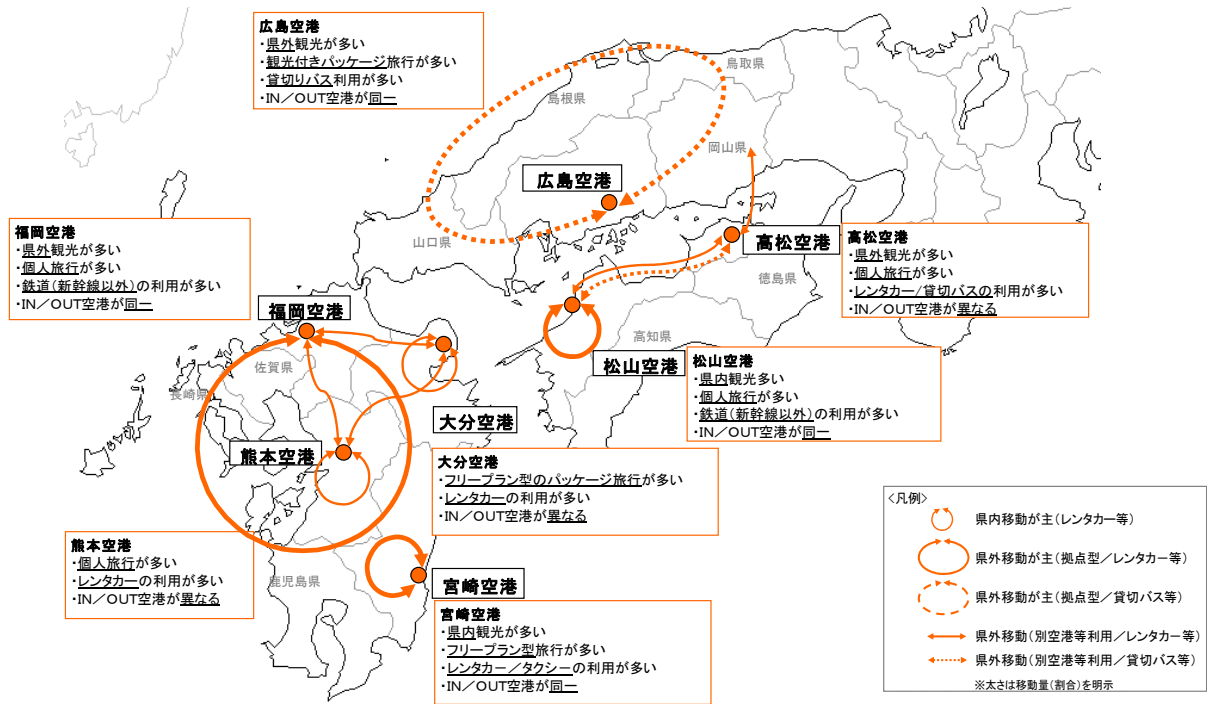


図19 空港別旅客(観光目的)の行動特性

5. 空港の特性と利活用方策に向けて

以上みてきたように、空港によって、利用者の行動形態、行動範囲等が異なる。したがって、改良・利活用時代における今後の空港ターミナルにおいては、このような空港の特性を十分に把握したきめの細かい対応を図ることが必要になってくると考えられる。

例えば、2次交通で貸切チャーターバスによる広域移動が見られる空港間では、ネットワーク(物理的な道路等)の充実等による空港・地域間の連携方策が、物理的なネットワークが存在し、レンタカー等による広域移動が盛んな地域では、レンタカーの乗り捨てや広域路線バスの充実等のソフト面での連携方策が求められよう。

このように、改良・利活用手法の重要度、必要度、効果は、全国一律ではなく、地域や空港の特性に応じて異なることが分かる。このため、本研究においては、

さらに、旅客動態調査における結果との比較の分析、それを踏まえた地方空港での改良・利活用方針設定のために必要な(アンケート)調査の方法等について検討を加えつつ、地域や空港の特性、自治体の枠を越える広範囲の空港利用者の行動の特性等について分析し効果的な対応方策について整理することとしている。

参考文献

- 1) 羽生冬佳：我が国の空港の観光利用特性に関する研究，国土技術政策総合研究所資料，No. 242, 2005年
- 2) 小島肇・羽生冬佳：地方空港の利用促進に向けた利用者特性に関する基礎的研究—鹿児島空港，長崎空港，仙台空港を例に一，国土技術政策総合研究所資料，No. 374, 2007年