

### 3. 航空旅客動態調査を用いた旅客流動分析等

### 3. 航空旅客動態調査を用いた旅客流動分析等

「平成21年度航空旅客動態調査」実施以降の航空を取り巻く状況変化について、過去の動態調査関係の調査結果や旅客地域流動調査等を踏まえ分析した。

#### (1) 調査実施状況の変更点

航空旅客動態調査に係る平成21年度調査と平成22年度調査の調査実施日、調査対象、調査内容（調査票）の相違点は以下の通りである。

表-1 平成21年度調査と平成22年度調査の調査実施日・調査対象に係る相違点

		平成21年度調査	平成22年度調査
調査実施日	休日調査	平成21年10月18日(日)	平成22年11月28日(日)
	平日調査	平成21年10月21日(水)	平成22年12月1日(水)
調査対象	航空会社数	23社	21社 ※ANAグループ会社の統合による減少(エアーニッポンネットワーク、エアーセントラル、エアーネクストがANAウイングスに統合された。)
	空港数	86空港	86空港 ※広島西飛行場が定期路線の廃止に伴い対象外となり、新たに茨城空港が調査対象として追加された。
	航空路線数	231路線	214路線

また調査実施において用いた調査票については、前回調査である平成21年度調査から複数の項目に関して変更・修正を行った。次頁以降において、変更箇所及び変更内容について整理したものを示す。

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
挨拶文	 <p>※記入しないで下さい (調査員記入欄)</p> <p>秘</p> <p>氏名</p> <p>国土交通省</p> <p>航空旅客動態調査票</p> <p>おかつろぎのところ誠に恐れ入ります。 国土交通省では、飛行機を利用される皆様が、安全で、快適に旅行をしていただけるように空港の整備を行っております。本日は、今後の空港の整備、改善を適正に行っていく上で貴重な資料となる皆様のご利用状況を知うため、調査を実施しております。 調査票の集計に際しては、すべて統計的に処理し、皆様にご迷惑をおかけすることは一切ございませんので、調査へのご協力をお願い致します。</p> 	<p><i>This is a questionnaire survey for domestic air passengers... Only available in Japanese.</i></p>  <p>※記入しないで下さい (調査員記入欄)</p> <p>秘</p> <p>氏名</p> <p>国土交通省</p> <p>航空旅客動態調査票</p> <p>2010年は航空100年 1910-2010</p> <p>おかつろぎのところ誠に恐れ入ります。国土交通省では、飛行機を利用して移動されている方の目的や行程を把握し、今後の航空行政を検討する際の基礎資料とするため『航空旅客動態調査』を実施しております。調査は無記名で実施し、調査票の集計は統計的に処理しておりますので、皆様にご迷惑をお掛けすることは一切ございません。 お手数をお掛け致しますが、ご協力をいただきたく、よろしくお願い致します。</p>
変更理由	<p>①外国人向けに本資料がアンケート調査票であることを示すため、英文を追記。</p> <p>②写真をイラストに変更。</p> <p>③空港の配置的側面からの整備は全国的にみれば既成したものと考えられることから、挨拶文の内容から“整備”の文言を削除。</p> <p>④個人情報に対する意識の高まっていることから、本調査が無記名式の調査であることを明記。</p>	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
注意文	<p>記入にあたりましてのご注意</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日帰り出張または日帰り旅行の方で、行きの便でご回答頂いている方でも、お手数ですがもう1度ご回答下さい。</li> <li>・乗り継ぎを行った方で、既に調査にご回答頂いた方は、お答えにならないで下さい。</li> <li>・ご家族で旅行されている方は、どなたか代表者の方1名がお答え下さい。</li> </ul> </div> <p>《空欄にご回答下さい。選択式になっている場合は該当する番号に○印をご記入下さい》</p>	<p><b>ご注意ください</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎日帰り旅行の方：行きの便でご回答頂いた場合でも、お手数ですがもう1度ご回答下さい。</li> <li>◎ご家族(現住所が同一の方)で旅行されている方：どなたか代表者の方1名がお答え下さい。</li> <li>◎国内線の乗り継ぎを行った方：既に調査にご回答頂いた場合は、お答えにならないで下さい。</li> </ul> </div> <p>以下の質問にご回答下さい。選択式の問いは該当する番号に○印をご記入下さい。</p>
変更理由	<p>①分かりやすい表現に変更。</p> <p>②誤回答を防止するため説明を追加。</p>	

前回:平成 21 年度調査 今回:平成 22 年度調査			
設問の 順序	今回	前回	設問内容
	問1-1	問7-1	旅行目的
	問1-2	問7-2	旅行日数
	問1-3	問7-3	復路（往路）の経路
	問1-4	問7-4	国際線利用の有無
	問2-1	問4-1	航空券の種類
	問2-2	問4-2	座席の種類
	問3	問8	個人（家族）属性
	問4-1	問1・問5-2	出発空港・到着空港
	問4-2	問2	出発地
	問4-3	問5-1	目的地
	問5	問8	現住所
	今回	前回	設問内容
	問6-1	問3-1	アクセス手段
	問6-2	問3-2	アクセス所要時間
	問6-3	問3-3	アクセス費用
	問6-4	問3-4	空港滞留時間
	問6-5	問3-5	駐車場利用の有無
	問7	問6	イグレス手段
	問8	問7-5	同行者数
	問9	問7-6	見送り人数
	問10	問5-2	乗継ぎ空港
変更 理由	<p>①これまで個人属性の回答欄を調査票の末尾に配置しており、回答が第3者の目に触れる可能性があったため、調査票の内側に配置。</p> <p>②回答しやすいように地名に関する回答欄を1箇所配置。</p> <p>③回答対象者が少ない乗継ぎ空港の設問を末尾に配置。（乗継ぎ空港の回答者は全体の約5%）</p>		

平成 21 年度調査		平成 22 年度調査	
問 1-2 (問 7-2)	<p>問 7-2. ご旅行の全体的日数をお答え下さい。</p> <p>1. 日帰り      2. ( ) 泊 ( ) 日</p> <p>---▶ 本日の行程は何日目ですか？ご記入下さい。( ) 日目</p>	<p>問1-2. ご旅行の全体的日数をお答え下さい。</p> <p>1. 日帰り      2. ( ) 泊 ( ) 日</p> <p>▶ 本日の行程は何日目ですか？ ( ) 日目</p>	
変更 理由	①分かりやすい表現に変更。（説明を簡略化）		

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 1-3 (問 7-3)	<p>問 7-3. ご旅行の帰り(または、行き)に、現在と同じ航空路線を利用されますか(されましたか)?</p> <p>1. 利用する(または、利用した)      2. 他の航空路線を利用する(または、利用した)</p> <p>3. 他の交通機関を利用する(または、利用した)      4. 転居・赴任等により片道の旅行</p> <p>5. わからない</p>	<p>問1-3. ご旅行の帰り(または、行き)に、現在と同じルートの航空路線を利用されますか(されましたか)?</p> <p>1. 利用する(または、利用した)      2. 他の航空路線を利用する(または、利用した)</p> <p>3. 他の交通機関を利用する(または、利用した)      4. 転居・赴任等により片道の旅行</p> <p>5. わからない</p>
変更理由	①説明を追加。	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 1-4 (問 7-4)	<p>問 7-4. 本日の行程について、国際線を利用されますか(または、利用されましたか)?</p> <p>1. 利用しない      2. これから利用する(または、すでに利用した)</p> <p>→ 国際線に乗る(降りた)際にご利用の空港名をお答え下さい。 (国際) 空港</p>	<p>問1-4. 本日は、国際線を利用される予定ですか(または、利用されましたか)?</p> <p>1. 利用しない      2. これから利用する(または、すでに利用した)</p> <p>→ 利用する(利用した)空港をお答え下さい。 (国際) 空港</p>
変更理由	①分かりやすい表現に変更。(説明を簡略化)	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 2-1 (問 4-1)	<p>問 4. 現在ご利用の航空券についておたずねします。</p> <p>問 4-1. 現在お乗りになっている飛行機の航空券について、運賃の種類をお答え下さい。</p> <p>1. 普通運賃      2. 往復割引      3. 回数券      4. マイレージ</p> <p>5. 団体運賃・パッケージツアー等(航空運賃はわからない)</p> <p>6. その他割引運賃 .....▶具体的な航空運賃をご記入下さい。      円</p> <p>※その他割引運賃とは、特定便割引、事前購入割引、シニア/シルバー割引、スカイメイト等の割引運賃を指します。</p>	<p>問2. 航空券についてお答え下さい。</p> <p>問2-1. 現在お乗りになっている飛行機の航空券の種類をお答え下さい。また、その具体的な運賃をお答え下さい。</p> <p>1. 普通片道運賃      2. 往復割引      3. 回数券      4. マイレージ      5. 乗継ぎ割引</p> <p>6. その他割引運賃(特定便割引・事前購入割引・シルバー割引・スカイメイト等)</p> <p>7. 団体運賃・パッケージツアー等</p> <p>具体的な航空運賃又はパッケージツアー料金をご記入下さい。      円</p>
変更理由	①乗継ぎ割引の充実に伴い、選択肢を新設。 ②実勢運賃の推計に関する精度向上の観点から、その他割引運賃以外の回答者についても具体的な金額を記入するように変更。	

平成 21 年度調査

問 3  
(問 8)

問 8. あなたご自身のことについてお答え下さい。  
ご家族連れの代表者の方は、表-1 に同行されているご家族の方に関することについてもご記入下さい。

性別	1. 男	2. 女		
年齢	1. 14 歳以下 5. 30~34 歳 9. 50~54 歳 13. 70~74 歳	2. 15~19 歳 6. 35~39 歳 10. 55~59 歳 14. 75 歳以上	3. 20~24 歳 7. 40~44 歳 11. 60~64 歳	4. 25~29 歳 8. 45~49 歳 12. 65~69 歳
職業	1. 会社役員 4. 農林・漁業 7. 学生・生徒・児童	2. 会社員 5. 商工・自営業 8. 無職・その他	3. 公務員 6. 自由業	
年収 (税込み)	1. なし 4. 200~299 万円 7. 500~699 万円 10. 1,500~1,999 万円	2. 100 万円未満 5. 300~399 万円 8. 700~999 万円 11. 2,000 万円以上	3. 100~199 万円 6. 400~499 万円 9. 1,000~1,499 万円	

現住所 1. 出発地と同じ 2. 目的地と同じ 3. どちらでもない

現住所の設問は問5へ

現住所が海外の方はお住まいの国名をご記入下さい。

年収 (税込み) の設問については、航空ご利用者全体の平均的な年収を把握するためにお聞きしております。これより航空ご利用者全体の時間に対する価値観 (時間価値) を計算し、航空行政の参考とさせていただきます。

表-1 ご家族連れの代表者の方は、下の記入表にご家族の方の性別・年齢・職業・年収を表中の番号でご記入下さい。

	性別	年齢	職業	年収
	1. 男 2. 女	1. 14 歳以下 3. 20~24 歳 5. 30~34 歳 7. 40~44 歳 9. 50~54 歳 11. 60~64 歳 13. 70~74 歳	2. 15~19 歳 4. 25~29 歳 6. 35~39 歳 8. 45~49 歳 10. 55~59 歳 12. 65~69 歳 14. 75 歳以上	1. 会社役員 2. 会社員 3. 公務員 4. 農林・漁業 5. 商工・自営業 6. 自由業 7. 学生・生徒・児童 8. 無職・その他
同行者 1				
同行者 2				
同行者 3				
同行者 4				
同行者 5				

変更理由

- ①分かりやすい表現に変更。
- ②表側の表現を変更 (同行者→家族)

平成 22 年度調査

問 3. あなたご自身の性別・年齢・職業・年収を下の記入表に番号でご記入下さい。  
また同行されているご家族 (現住所が同一の方) についてもご記入下さい。

	性別	年齢	職業	年収
	1. 男 2. 女	1. 14 歳以下 2. 15~19 歳 3. 20~24 歳 4. 25~29 歳 5. 30~34 歳 6. 35~39 歳 7. 40~44 歳 8. 45~49 歳 9. 50~54 歳 10. 55~59 歳 11. 60~64 歳 12. 65~69 歳 13. 70~74 歳 14. 75 歳以上	1. 会社役員 2. 会社員 3. 公務員 4. 農林・漁業 5. 商工・自営業 6. 自由業 7. 学生・生徒・児童 8. 無職・その他	1. なし 2. 100 万円未満 3. 100~199 万円 4. 200~299 万円 5. 300~399 万円 6. 400~499 万円 7. 500~699 万円 8. 700~999 万円 9. 1,000~1,499 万円 10. 1,500~1,999 万円 11. 2,000 万円以上
ご本人様				
家族 1				
家族 2				
家族 3				
家族 4				
家族 5				

年収 (税込み) の設問は、航空ご利用者全体の平均的な年収を把握するためにお聞きしております。これより航空ご利用者全体の時間に対する価値観 (時間価値) を計算し、航空行政の参考とさせていただきます。

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 4	該当なし	<p>問 4. 現在の行程についてお答え下さい。</p> <p>■お伺いたい行程のイメージ</p> <p>現在お乗りになっている飛行機</p> <p>出発地 (問 4-2) → 出発空港 (問 4-1) → 到着空港 (問 4-1) → 目的地 (問 4-3)</p> <p>※出張・旅行からお帰りの方は、仕事先・宿泊地が 出発地</p> <p>※出張・旅行からお帰りの方は、ご自宅等が 目的地</p>
変更理由	①回答する行程をイメージしやすいように、イラストを追加	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 4-1 (問 1・問 5-2)	<p>問 1. 現在お乗りになっている飛行機が 出発した 空港をお答え下さい。 (出発空港) <input type="text" value="空港"/></p> <p>問 5-2. 現在お乗りになっている飛行機が 到着予定の 空港をお答え下さい。 (到着空港) <input type="text" value="空港"/></p> <p>目的地までに別の飛行機に乗り継ぐ場合は、途中でご利用になる 空港を</p> <p>乗継ぎ空港の設問は末尾(問 10)へ</p>	<p>問 4-1. 現在お乗りになっている飛行機の <input type="text" value="出発空港"/> 及び <input type="text" value="到着空港"/> をご記入下さい。</p> <p>(出発空港) <input type="text" value="空港"/> → (到着空港) <input type="text" value="空港"/></p> <p>※本日、目的地までに国内線を乗り継ぐ場合は、乗り継ぎ先の空港を問 10 でお答え下さい。</p>
変更理由	①回答しやすいように設問を統合 ②回答対象者が少ない乗継ぎ空港の設問を末尾に移動。(乗継ぎ空港の回答者は全体の約 5%)	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査						
問 4-2 (問 2)	問 2. 問 1 で回答した空港へはどちらからいらっしゃいましたか？ 本日の出発地をご記入下さい。 ※日帰り出張又は日帰り旅行で、用務先又は観光地からお帰りの方は、用務先又は観光地をお答え下さい。  (出発地) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table>	都道 府県	区市 郡	区町 村	問 4-2. 出発空港へはどちらからいらっしゃいましたか？ <b>出発地</b> をご記入下さい。 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table>	都道 府県	区市 郡	区町 村
都道 府県	区市 郡	区町 村						
都道 府県	区市 郡	区町 村						
問 4-3 (問 5-1)	※地名等が分からない場合は、目印となる駅名、ホテル名、観光地名などをご記入下さい。 また、本日、海外から帰国・来日された場合は、出発地の国名をご記入下さい。	※地名等が分からない場合は、目印となる駅名、ホテル名、観光地名などをご記入下さい。 海外の場合は国名をご記入下さい。						
問 5 (問 8)	問 5-1. 飛行機を降りた後、空港を出てどこまで行かれますか？ 本日の目的地をご記入下さい。  (目的地) <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table>	都道 府県	区市 郡	区町 村	問 4-3. 本日の <b>目的地</b> をご記入下さい。 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table>	都道 府県	区市 郡	区町 村
都道 府県	区市 郡	区町 村						
都道 府県	区市 郡	区町 村						
	※地名等が分からない場合は、目印となる駅名、ホテル名、観光地名などをご記入下さい。 また、本日、海外へ出国・帰国される場合は、目的地の国名をご記入下さい。	問 5. あなたの現住所をお答え下さい。 1. 出発地と同じ    2. 目的地と同じ    3. どちらでもない 「3. どちらでもない」とお答えの方は、現住所をご記入下さい。 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table>	都道 府県	区市 郡	区町 村			
都道 府県	区市 郡	区町 村						
	現住所 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>1. 出発地と同じ</td><td>2. 目的地と同じ</td><td>3. どちらでもない</td></tr></table> ↓ 「3. どちらでもない」とお答えの方は、現住所をご記入下さい。 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>都道 府県</td><td>区市 郡</td><td>区町 村</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: 1px dashed black; width: 50px; height: 20px; margin-left: 10px;"></table> 現住所が海外の方はお住まいの国名をご記入下さい。	1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない	都道 府県	区市 郡	区町 村	※現住所が海外の方は、お住まいの国名をご記入下さい。
1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない						
都道 府県	区市 郡	区町 村						
変更理由	①回答しやすいように地名を回答する設問を近くに配置。 ②分かりやすい表現に文章を変更。							



	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査																														
問 6-1 (問 3-1)	<p>問 3. 問 2 で回答した出発地から、問 1 で回答した出発空港までの行程についてお答え下さい。</p> <p><b>本日、国際線を利用された方へ</b> ※国際線到着空港から出発空港までの行程についてお答え下さい。 ※本日、問 1 で回答した出発空港で国際線から直接乗り継がれた方は、そのまま問 4 にお進み下さい。</p> <p>問 3-1. 出発地から出発空港までの間に利用した交通機関をご記入下さい。 利用した交通機関の番号を空港に近いほうから 5 つ以内で下の○の中にご記入下さい。</p> <p>出発地 (問 2 の回答) あるいは国際線到着空港 → ○ → ○ → ○ → ○ → ○ → 出発空港 (問 1 の回答)</p> <p>【問 3-1: 選択肢】</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 新幹線</td> <td>2. JR特急 (新幹線を除く)</td> <td>3. JR在来線 (新幹線・特急除く)</td> </tr> <tr> <td>4. 私鉄・地下鉄</td> <td>5. モノレール</td> <td>6. 空港直行バス・都市間バス</td> </tr> <tr> <td>7. 貸切バス・観光バス</td> <td>8. 市内バス・市内電車</td> <td>9. タクシー・ハイヤー</td> </tr> <tr> <td>10. 自家用車・社用・公用車</td> <td>11. レンタカー</td> <td>12. 船・ホバークラフト</td> </tr> <tr> <td>13. その他</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	1. 新幹線	2. JR特急 (新幹線を除く)	3. JR在来線 (新幹線・特急除く)	4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス	7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー	10. 自家用車・社用・公用車	11. レンタカー	12. 船・ホバークラフト	13. その他			<p>問 6. 出発地 から 出発空港 までの行程をお答え下さい。</p> <p><b>本日、国際線を利用された方へ</b> ※本日、出発空港で国際線から直接乗り継いだ方は、問 7 にお進み下さい。① ※出発空港以外の空港で国際線を利用した方は、国際線到着空港から出発空港までの行程をお答え下さい。 (例えば、成田空港→羽田空港、関西空港→伊丹空港)</p> <p>問 6-1. 出発地から出発空港までの交通機関をご利用の順に○内に番号をご記入下さい。</p> <p>出発地 (問 4-2) → ○ → ○ → ○ → ○ → ○ → 出発空港 (問 4-1)</p> <p>交通機関の番号を○の中に記入</p> <p>【問 6-1 の選択肢】</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 新幹線</td> <td>2. JR特急 (新幹線を除く)</td> <td>3. JR在来線 (新幹線・特急除く)</td> </tr> <tr> <td>4. 私鉄・地下鉄</td> <td>5. モノレール</td> <td>6. 空港直行バス・都市間バス</td> </tr> <tr> <td>7. 貸切バス・観光バス</td> <td>8. 市内バス・市内電車</td> <td>9. タクシー・ハイヤー</td> </tr> <tr> <td>10. 自家用車・社用・公用車</td> <td>11. レンタカー</td> <td>12. 船</td> </tr> <tr> <td>13. その他</td> <td></td> <td>④</td> </tr> </table>	1. 新幹線	2. JR特急 (新幹線を除く)	3. JR在来線 (新幹線・特急除く)	4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス	7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー	10. 自家用車・社用・公用車	11. レンタカー	12. 船	13. その他		④
1. 新幹線	2. JR特急 (新幹線を除く)	3. JR在来線 (新幹線・特急除く)																														
4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス																														
7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー																														
10. 自家用車・社用・公用車	11. レンタカー	12. 船・ホバークラフト																														
13. その他																																
1. 新幹線	2. JR特急 (新幹線を除く)	3. JR在来線 (新幹線・特急除く)																														
4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス																														
7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー																														
10. 自家用車・社用・公用車	11. レンタカー	12. 船																														
13. その他		④																														
変更理由	<p>①国際線利用者への注意書きを分かりやすい表現に変更すると共に、対象となる区間を例示。</p> <p>②回答対象者が少ない国際線到着空港からの行程に関する説明を削除。(全体の約 0.2%)</p> <p>③誤回答がないように注意書きを追記</p> <p>④大分空港で運航をしていたホバークラフトが運休となったことから、実情にあわせて選択肢を変更。</p>																															

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査																
問 6-2 (問 3-2)	<p>問 3-2. 出発地 (あるいは国際線到着空港) から出発空港に到着するまでにかかった時間は何時間何分ですか? 所要時間をお答え下さい。</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 30 分以内</td> <td>2. 31 分～1 時間</td> </tr> <tr> <td>3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分</td> <td>4. 1 時間 31 分～2 時間</td> </tr> <tr> <td>5. 2 時間 1 分～2 時間 30 分</td> <td>6. 2 時間 31 分～3 時間</td> </tr> <tr> <td>7. 3 時間 1 分以上</td> <td></td> </tr> </table>	1. 30 分以内	2. 31 分～1 時間	3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分	4. 1 時間 31 分～2 時間	5. 2 時間 1 分～2 時間 30 分	6. 2 時間 31 分～3 時間	7. 3 時間 1 分以上		<p>問 6-2. 出発地から出発空港までの所要時間をお答え下さい。</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 30 分以内</td> <td>2. 31 分～1 時間</td> </tr> <tr> <td>3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分</td> <td>4. 1 時間 31 分～2 時間</td> </tr> <tr> <td>5. 1 時間 1 分～2 時間 30 分</td> <td>6. 2 時間 31 分～3 時間</td> </tr> <tr> <td>7. 3 時間 1 分以上</td> <td></td> </tr> </table>	1. 30 分以内	2. 31 分～1 時間	3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分	4. 1 時間 31 分～2 時間	5. 1 時間 1 分～2 時間 30 分	6. 2 時間 31 分～3 時間	7. 3 時間 1 分以上	
1. 30 分以内	2. 31 分～1 時間																	
3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分	4. 1 時間 31 分～2 時間																	
5. 2 時間 1 分～2 時間 30 分	6. 2 時間 31 分～3 時間																	
7. 3 時間 1 分以上																		
1. 30 分以内	2. 31 分～1 時間																	
3. 1 時間 1 分～1 時間 30 分	4. 1 時間 31 分～2 時間																	
5. 1 時間 1 分～2 時間 30 分	6. 2 時間 31 分～3 時間																	
7. 3 時間 1 分以上																		
問 6-3 (問 3-3)	<p>問 3-3. 出発地 (あるいは国際線到着空港) から出発空港に到着するまでにかかった交通費はおいくらですか? 費用をお答え下さい。</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 1,000 円以下</td> <td>2. 1,001～2,000 円</td> </tr> <tr> <td>3. 2,001～3,000 円</td> <td>4. 3,001～4,000 円</td> </tr> <tr> <td>5. 4,001～5,000 円</td> <td>6. 5,001～10,000 円</td> </tr> <tr> <td>7. 10,001 円以上</td> <td></td> </tr> </table>	1. 1,000 円以下	2. 1,001～2,000 円	3. 2,001～3,000 円	4. 3,001～4,000 円	5. 4,001～5,000 円	6. 5,001～10,000 円	7. 10,001 円以上		<p>問 6-3. 出発地から出発空港までの交通費はおいくらですか?</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 1,000 円以下</td> <td>2. 1,001～2,000 円</td> </tr> <tr> <td>3. 2,001～3,000 円</td> <td>4. 3,001～4,000 円</td> </tr> <tr> <td>5. 4,001～5,000 円</td> <td>6. 5,001～10,000 円</td> </tr> <tr> <td>7. 10,001 円以上</td> <td></td> </tr> </table>	1. 1,000 円以下	2. 1,001～2,000 円	3. 2,001～3,000 円	4. 3,001～4,000 円	5. 4,001～5,000 円	6. 5,001～10,000 円	7. 10,001 円以上	
1. 1,000 円以下	2. 1,001～2,000 円																	
3. 2,001～3,000 円	4. 3,001～4,000 円																	
5. 4,001～5,000 円	6. 5,001～10,000 円																	
7. 10,001 円以上																		
1. 1,000 円以下	2. 1,001～2,000 円																	
3. 2,001～3,000 円	4. 3,001～4,000 円																	
5. 4,001～5,000 円	6. 5,001～10,000 円																	
7. 10,001 円以上																		
変更理由	<p>①分かりやすい表現に変更。</p>																	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査																														
問 7 (問 6)	<p>問 6. 空港から、問 5-1 で回答した目的地までの間に利用する予定の交通機関についてご記入下さい。 乗継ぎをされる方は問 5-2 で一番右側に記入した空港からの交通機関についてご記入下さい。</p> <p>本日、国際線を利用されるご予定の方へ ※問 5-2 で一番右側に記入した空港から国際線出発空港までの行程についてお答え下さい。 ※本日、現在お乗りになっている飛行機の到着空港で直接国際線に乗り継がれる方は、そのまま問 7 にお進み下さい。</p> <p>ご利用予定の交通機関の番号を、空港に近いほうから 3 つ以内で下の○の中にご記入下さい。</p> <p>【問 6 の選択肢】</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 新幹線</td> <td>2. JR 特急 (新幹線を除く)</td> <td>3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)</td> </tr> <tr> <td>4. 私鉄・地下鉄</td> <td>5. モノレール</td> <td>6. 空港直行バス・都市間バス</td> </tr> <tr> <td>7. 貸切バス・観光バス</td> <td>8. 市内バス・市内電車</td> <td>9. タクシー・ハイヤー</td> </tr> <tr> <td>10. 自家用車、社用・公用車</td> <td>11. レンタカー</td> <td>12. 船・ホバークラフト</td> </tr> <tr> <td>13. その他</td> <td>14. わからない</td> <td></td> </tr> </table>	1. 新幹線	2. JR 特急 (新幹線を除く)	3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)	4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス	7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー	10. 自家用車、社用・公用車	11. レンタカー	12. 船・ホバークラフト	13. その他	14. わからない		<p>問 7. <b>到着空港</b> から <b>目的地</b> までの交通機関をご利用予定の順に○内に番号をご記入下さい。 (本日、国内線を利用される方は、国内線の最終到着空港から目的地までにご利用予定の交通機関をご記入下さい。)</p> <p>本日、国際線を利用される方へ ※本日、到着空港で直接国際線に乗り継ぐ方は、問 8 にお進み下さい。 ※到着空港以外の空港で国際線を利用される方は、到着空港から国際線出発空港までの行程をお答え下さい。 (例えば、羽田空港→成田空港、伊丹空港→関西空港)</p> <p>※本日、国内線を利用される方は国内線の最終到着空港</p> <p>交通機関の番号を○の中にご記入</p> <p>【問 7 の選択肢】</p> <table border="0"> <tr> <td>1. 新幹線</td> <td>2. JR 特急 (新幹線を除く)</td> <td>3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)</td> </tr> <tr> <td>4. 私鉄・地下鉄</td> <td>5. モノレール</td> <td>6. 空港直行バス・都市間バス</td> </tr> <tr> <td>7. 貸切バス・観光バス</td> <td>8. 市内バス・市内電車</td> <td>9. タクシー・ハイヤー</td> </tr> <tr> <td>10. 自家用車、社用・公用車</td> <td>11. レンタカー</td> <td>12. 船</td> </tr> <tr> <td>13. その他</td> <td>14. わからない</td> <td></td> </tr> </table>	1. 新幹線	2. JR 特急 (新幹線を除く)	3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)	4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス	7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー	10. 自家用車、社用・公用車	11. レンタカー	12. 船	13. その他	14. わからない	
1. 新幹線	2. JR 特急 (新幹線を除く)	3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)																														
4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス																														
7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー																														
10. 自家用車、社用・公用車	11. レンタカー	12. 船・ホバークラフト																														
13. その他	14. わからない																															
1. 新幹線	2. JR 特急 (新幹線を除く)	3. JR 在来線 (新幹線・特急除く)																														
4. 私鉄・地下鉄	5. モノレール	6. 空港直行バス・都市間バス																														
7. 貸切バス・観光バス	8. 市内バス・市内電車	9. タクシー・ハイヤー																														
10. 自家用車、社用・公用車	11. レンタカー	12. 船																														
13. その他	14. わからない																															
変更理由	<p>①乗継ぎ空港の設問位置の変更に伴い、設問文を変更。</p> <p>②国際線利用者への注意書きを分かりやすい表現に変更すると共に、対象となる区間を例示。</p> <p>③回答対象者が少ない国際線到着空港からの行程に関する説明を削除。(全体の約 0.2%)</p> <p>④回答欄の数を空港への交通手段の設問 (問 6-1) と同じ 5 つに変更。</p> <p>⑤誤回答がないように注意書きを追記</p> <p>⑥大分空港で運航をしていたホバークラフトが運休となったことにより、選択肢から削除。</p>																															

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 8 (問 7-5)	<p>問 7-5. 同行者 (3 才以上) の人数 (ご家族以外も含みます) をお答え下さい。 ※同行者がいない場合は、「0 人」とご記入下さい。</p> <p style="text-align: right;">□ 人</p>	<p>問 8. <b>3 才以上の同行者の人数</b>をご記入下さい。(ご家族以外も含みます) ※同行者がいない場合は、「0 人」とご記入下さい。</p> <p style="text-align: right;">□ 人</p>
問 9 (問 7-6)	<p>問 7-6. 空港までお見送りの方 (小学生以上) の人数をお答え下さい。 ※お見送りの方がいない場合は、「0 人」とご記入下さい。</p> <p style="text-align: right;">□ 人</p>	<p>問 9. 空港までお見送りの方の人数をご記入下さい。(小学生以上) ※お見送りの方がいない場合は、「0 人」とご記入下さい。</p> <p style="text-align: right;">□ 人</p>
変更理由	<p>①分かりやすい表現に変更。</p>	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 10 (問 5-2)	<p>問 5-2.</p> <p>現在お乗りになっている飛行機が到着予定の空港をお答え下さい。 (到着空港)</p> <p>目的地までに別の飛行機に乗り継ぐ場合は、途中でご利用になる空港を順番にご記入下さい。</p> <p>① 空港 → ② 空港 → ③ 空港 → ④ 空港</p> <p>(記入例) 伊丹空港に着いた後、関西空港に移動して、石垣空港行きの飛行機に乗り継ぐ場合</p> <p>伊丹 空港 → 関西 空港 → 石垣 空港 → 空港 → 空港</p> <p>※飛行機を乗り換えるために別の空港に移動する場合には、『別の飛行機(便)に乗り継ぐ』とお考え下さい。</p> <p>(乗り継ぎと考える場合)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 新千歳空港 ⇔ 丘珠空港</li> <li>◆ 中部空港 ⇔ 名古屋小牧空港</li> <li>◆ 伊丹空港 ⇔ 関西空港 ⇔ 神戸空港 ⇔ 伊丹空港</li> <li>◆ 羽田空港 ⇔ 成田空港</li> <li>◆ 広島空港 ⇔ 広島西空港</li> </ul>	<p>本日、目的地までに国内線を乗り継ぐ方にお聞きます。</p> <p>問10. 本日、(目的地) までに国内線を乗り継ぐ場合は、乗り継ぎ先の空港を順番にご記入下さい。</p> <p>到着空港 (問 4-1) → 空港 → 空港 → 目的地 (問 4-3)</p> <p>乗り継ぎと考える場合の例</p> <p>◆ 福岡空港 → 羽田空港 → 新千歳空港 (福岡空港 → 羽田空港 の区間において本調査を受けられた場合、上記回答欄には“新千歳”をご記入下さい。)</p> <p>※飛行機を乗り換えるために以下の空港間を移動する場合も『国内線を乗り継ぐ』とお考え下さい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 羽田空港 ⇔ 成田空港</li> <li>◆ 伊丹空港 ⇔ 関西空港 ⇔ 神戸空港 ⇔ 伊丹空港</li> <li>◆ 中部空港 ⇔ 名古屋小牧空港</li> <li>◆ 新千歳空港 ⇔ 丘珠空港</li> </ul>
変更理由	<p>①回答対象者が少ない乗継ぎ空港の設問を末尾に移動。(乗継ぎ空港の回答者は全体の約5%)</p> <p>②広島西空港は2010年10月末をもって全ての定期便が廃止となるため例示を削除</p>	

	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
問 10 (問 5-2)	<p>ご協力ありがとうございました。</p> <p>のちほど客室乗務員が調査票を受け取りに参りますのでお渡し下さい。</p>	<p>ご協力ありがとうございました。</p>
変更理由	<p>機内サービスや揺れの状況により、客室乗務員が調査票を受け取りに行けない場合もあるため、文言を削除。(受け取りに行けない場合は降機時に回収している。)</p>	

(2) 航空を取り巻く状況の変化

1) 航空路線

平成22年度航空旅客動態調査では調査日に運航していた214路線を対象に調査を実施した。平成21年度調査と比べ25路線が休止・廃止となった一方で、8路線が新たに調査対象（休止路線の再開を含む）として加わった。

休止・廃止となった路線は、関西空港・伊丹空港の関西圏と各地を結ぶ6路線や、中部空港・小牧空港の中京圏の6路線のほか、鹿児島空港発着の4路線が続いている。また、北海道では丘珠空港の全日空便の整理に伴い、女満別、稚内、中標津路線が廃止される一方、中標津路線に関しては、新千歳空港に移管されている。

開設路線としては、新千歳発着の3路線のほか、フジドリームエアラインにより、松本空港発着の2路線が開設されている。また、神戸ー鹿児島路線については、日本航空の撤退に伴い、平成21年度中は休止路線となっていたが、平成22年度9月よりスカイマークエアラインズにより運航が再開された路線である。

表-2 路線の休廃止・開設状況

<p>廃止 (25路線)</p>	<p>中部-花巻 中部-青森 丘珠-中標津 神戸-石垣 北九州-那覇 那覇-松山 中部-釧路 伊丹-三沢 丘珠-女満別 福岡-石垣 関西-松山 鹿児島-広島西 小牧-長崎 関西-鹿児島 鹿児島-岡山 関西-高知 伊丹-松本 小牧-帯広 新千歳-山形 丘珠-稚内 小牧-山形 鹿児島-高松 宮崎-広島西 関西-宮古 宮崎-長崎</p>
<p>新規路線 (8路線)</p>	<p>奄美-与論 新千歳-旭川 新千歳-中標津 新千歳-函館 神戸-鹿児島 成田-関西 静岡-松本 福岡-松本</p>

## 2) 航空運賃

国内の普通航空運賃は、燃油価格の高騰の影響を受けて値上がり傾向にあり、平成20年秋の世界金融危機の影響による旅客需要の低迷、航空会社の収支悪化等により、燃油価格が急落した後も普通航空運賃は上昇が続いていた。しかし、平成22年10月時点での主要路線の普通運賃を比較すると、平成21年度の同月と変化しておらず、普通運賃は高止まりの状態となっている。

同様に割引運賃に関しても、平成21年度から大きく変化することはない。羽田－広島路線を例にみると、一部の便で2%程度の値上げが確認できたが、全体的な傾向としては、平成21年度調査時と変わっていない。

このことから、平成22年度調査における航空運賃は、平成21年度と比較して大きな変化がなかったといえる。

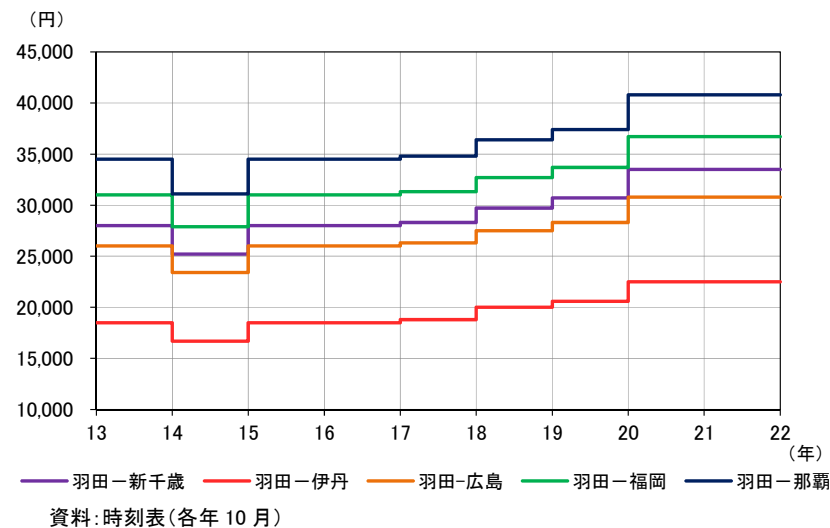


図-1 羽田空港主要路線の普通運賃（大手航空会社）

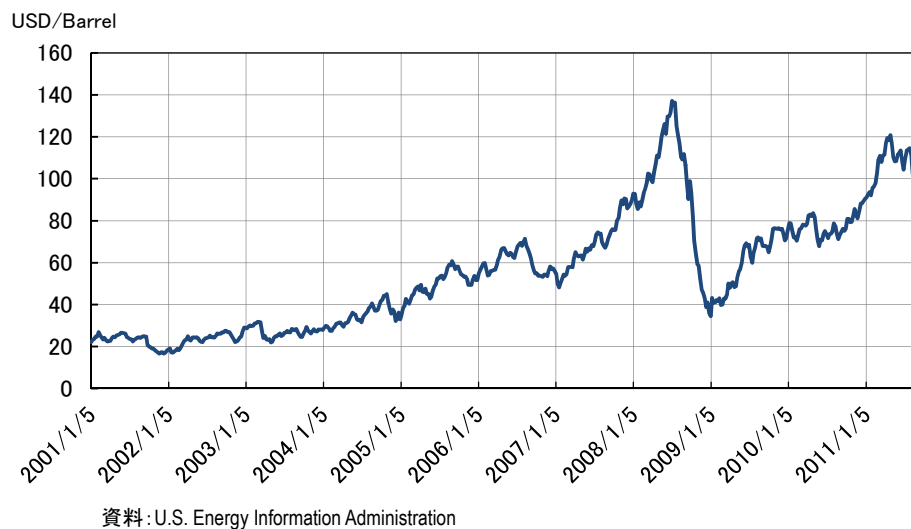


図-2 原油価格の推移

表-3 羽田－広島路線の割引運賃の変化（日本航空の例）

	平成21年10月		平成22年10月		増減額	増減率
	普通運賃	割引率	普通運賃	割引率		
普通運賃	¥ 30,800		¥ 30,800			
往復割引	¥ 27,200	12%	¥ 27,200	12%		
特便割引1						
1601	¥ 14,000	55%	¥ 14,000	55%		
1603	¥ 19,000	38%	¥ 19,000	38%		
1605	¥ 19,000	38%	¥ 19,300	37%	¥ 300	2%
1607	¥ 18,000	42%				
1611	¥ 16,000	48%	¥ 16,000	48%		
1615	¥ 19,000	38%	¥ 19,000	38%		
1619	¥ 19,000	38%	¥ 19,000	38%		
1600	¥ 14,000	55%	¥ 14,000	55%		
1602	¥ 19,000	38%	¥ 19,000	38%		
1606	¥ 16,000	48%	¥ 16,000	48%		
1608	¥ 16,000	48%				
1612	¥ 17,000	45%	¥ 17,000	45%		
1616	¥ 18,000	42%	¥ 18,000	42%		
1620	¥ 19,000	38%	¥ 19,300	37%	¥ 300	2%
平均		42%		41%		

資料:日本航空時刻表

### (3) 調査結果の動向分析

平成 21 年度調査から平成 22 年度調査までの航空を取り巻く状況変化等を踏まえ、以下の項目について航空旅客の動向分析を行った。

#### 分析項目

- ① 調査実施時期変更の影響
- ② 航空機の出発時間帯別における旅客特性
- ③ 茨城空港の開港
- ④ 羽田国際線ターミナルビルの供用
- ⑤ 路線の休止及び開設に伴う旅客流動特性の変化

分析データは平成 19・21・22 年度航空旅客動態調査の平日・休日データを利用し、平日、休日別の集計に加えて、週間平均についても集計を行った。週間平均の値は、1 週間のうち平日を 5 日、休日を 2 日と想定して下式を使って求めた値である。

$$\frac{\text{平日サンプル数} \times 5 \text{日} + \text{休日サンプル数} \times 2 \text{日}}{7 \text{日}}$$

なお、航空旅客動態調査は調査実施日が平日 1 日、休日 1 日であることや、調査年度によって調査実施日が異なることにより、旅客動向の経年変化の分析に当たっては、調査日における特異性（団体旅客等による影響）や季節性に留意する必要がある。

表-4 航空旅客動態調査実施日

	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査	平成 22 年度調査
平日	11 月 14 日(水)	10 月 21 日(水)	12 月 1 日(水)
休日	11 月 11 日(日)	10 月 18 日(日)	11 月 28 日(日)

① 調査実施時期変更の影響

平成 22 年度調査は 11 月 28 日および 12 月 1 日の実施となり、調査実施時期が例年よりも遅い時期での実施となった。このため、調査実施時期変更により、旅客の動向が変化し、調査結果に影響が表れる可能性も考えられる。そこで、調査時期変更が調査結果に与える影響について“旅客特性”および“空港における利用交通手段に係る動向”を過年度調査結果と比較することにより分析を行った。

a) 旅客特性

航空旅客の旅客特性への影響分析するため、以下の 8 項目について集計を行った。

集計項目のうち、年齢、年収、旅行日数、割引率の集計は下表に示す各選択肢の“集計値”に基づき、平均年齢、平均年収、平均旅行日数、平均割引率を算出した。集計値は、原則として各選択肢の中間値とし、旅行日数については総旅行日数とした。なお、中間値の設定できない最小値や最大値については、その選択肢の値を採用した。

また、現住所地の集計では人口データ（総務省統計局）を用いて、現住所地毎の 1 日における人口 1,000 人当たりの回答者数を算出した。

旅客特性に係る集計項目

- i) 性 別                      ii) 職 業                      iii) 年 齢                      iv) 年 収
- v) 旅行目的                  vi) 旅行日数                  vii) 現 住 所 地                  viii) 利用航空券

集計項目のうち、平均年齢、平均年収、平均旅行日数、平均割引率を算出のために設定した集計値は以下のとおりである。なお、年齢の選択肢のうち平成 19 年度調査より 65 歳以上の区分が、65～69 歳、70～74 歳、75 歳以上の 3 つの選択肢に細分化されている。

表-5 年齢・年収・旅行日数・割引率の集計値

年齢			年収		旅行日数		割引率	
選択肢		集計値	選択肢	集計値	選択肢	集計値	選択肢	集計値
平成17年度	平成19・21年度							
14歳以下	14歳以下	7歳	なし	0万円	日帰り	1日	10%未満	5%
15～19歳	15～19歳	17歳	100万円未満	50万円	1泊2日	2日	11～20%	15%
20～24歳	20～24歳	22歳	100～199万円	150万円	2泊3日	3日	21～30%	25%
25～29歳	25～29歳	27歳	200～299万円	250万円	3泊4日	4日	31～40%	35%
30～34歳	30～34歳	32歳	300～399万円	350万円	4泊5日以上	5日	41～50%	45%
35～39歳	35～39歳	37歳	400～499万円	450万円			51～60%	55%
40～44歳	40～44歳	42歳	500～699万円	600万円			61%以上	61%
45～49歳	45～49歳	47歳	700～999万円	850万円				
50～54歳	50～54歳	52歳	1,000～1,499万円	1,250万円				
55～59歳	55～59歳	57歳	1,500～1,999万円	1,750万円				
60～64歳	60～64歳	62歳	2,000万円以上	2,000万円				
65歳以上	65～69歳	67歳						
	70～74歳	72歳						
	75歳以上	75歳						

i) 性別

平成 22 年度の性別比（週間平均）による性別比は、男性 63%、女性 37%となっており、男性が女性に比べて多くなっている。

平日と休日の比較では、休日は平日に比べ、女性の割合が 10%程度高くなっている。

経年的にみても男女の構成比に大きな差は見られない。また、平成 22 年度調査結果は、平成 19 年度の調査結果に近い値を示しており、調査実施時期の変更の影響は少ないとみられる。

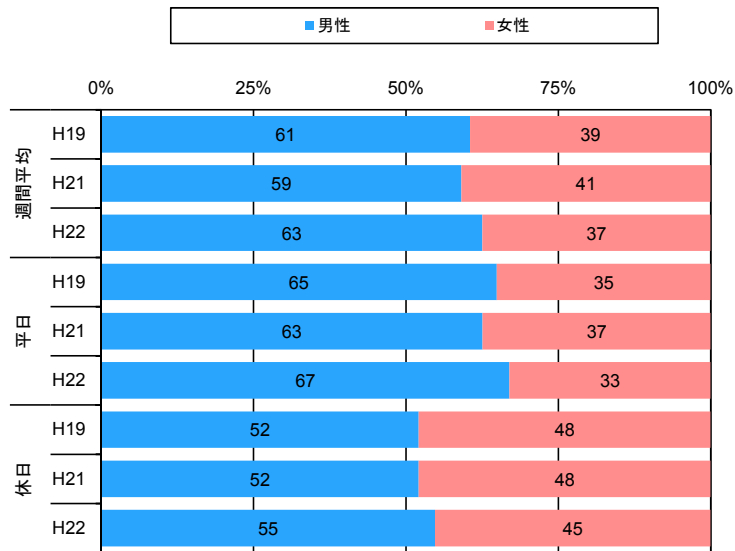


図-3 性別

ii) 職業

平成 22 年度の職業構成（週間平均）は、会社員の割合が 44%で最も高く、次いで、無職・その他の割合が 22%で高い。

平日と休日の比較では、休日において無職・その他（平日 20%、休日 25%）や公務員（平日 6%、休日 9%）の割合が増える等、休日は平日と比べると、会社役員と会社員を除く職業の割合が高くなっている。

経年的にみると、平成 21 年度調査と平成 22 年度調査にかけて、構成比が大きく変化した職業は見られない。職業構成は安定して推移しており、調査時期変更の影響は少ないとみられる。

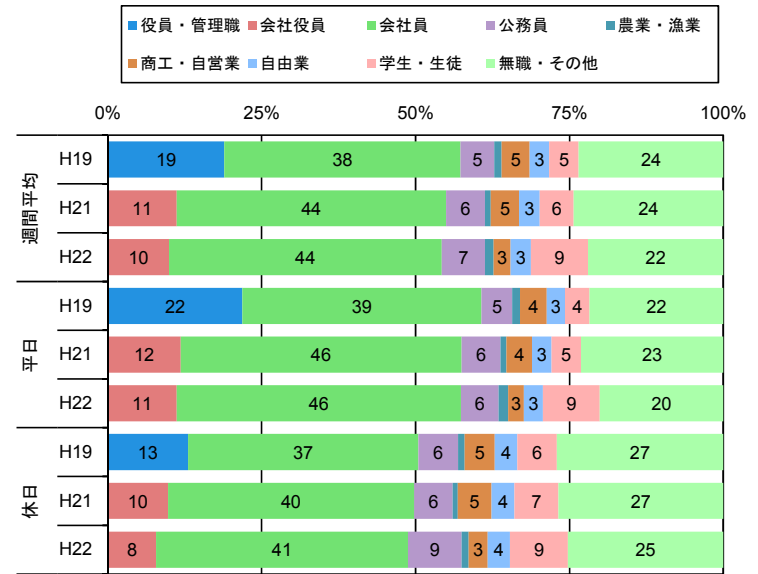


図-4 職業



### iii) 年齢

平成 22 年度の平均年齢（週間平均）は 44.6 歳となっており、年代別の構成比は、50 歳代（23%）、40 歳代（23%）、60 歳代（16%）の順となっている。

平日と休日の比較では、休日において 20 歳代以下の割合が増え（平日 19%、休日 24%）、休日は平日と比べて平均年齢が低くなっている。

経年的にみても、20 歳未満の年齢層の旅客が増加する一方、60 歳代以上の年齢層の旅客数が減少し、3 年ぶりに平均年齢が低下する結果になっている。

また、この調査結果からは、平均年齢と調査実施時期の関係性は見られず、調査実施時期の影響は少ないと考えられる。

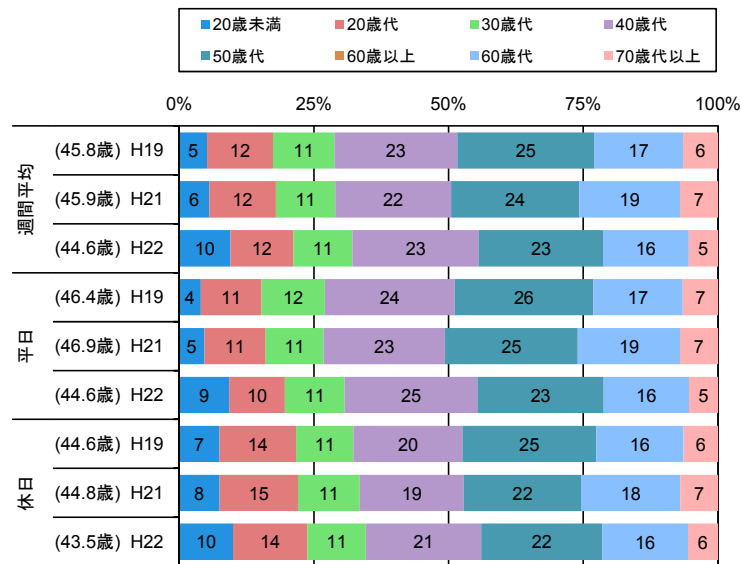


図-5 年齢

### iv) 年収

平成22年度の平均年収（週間平均）は575万円となっており、年収別にみると、400～700万円未満の割合が23%で最も高く、次いで1000万円以上の旅客が19%となっている。

平日と休日を比較すると、21 年度同様、休日において年収 400 万円未満の割合が増えており（平日 40%、休日 51%）、休日は平日と比べて平均年収が 100 万円程度低くなっている。

経年的にみると、平成19年度と21年度の平日調査では、年収なしの回答が平成22年度よりも少ない傾向を示しているが、平均年収額に大きな違いはなく、安定して推移している。また、調査時期との関係性も見受けられず、調査実施時期の影響は少ないと考えられる。

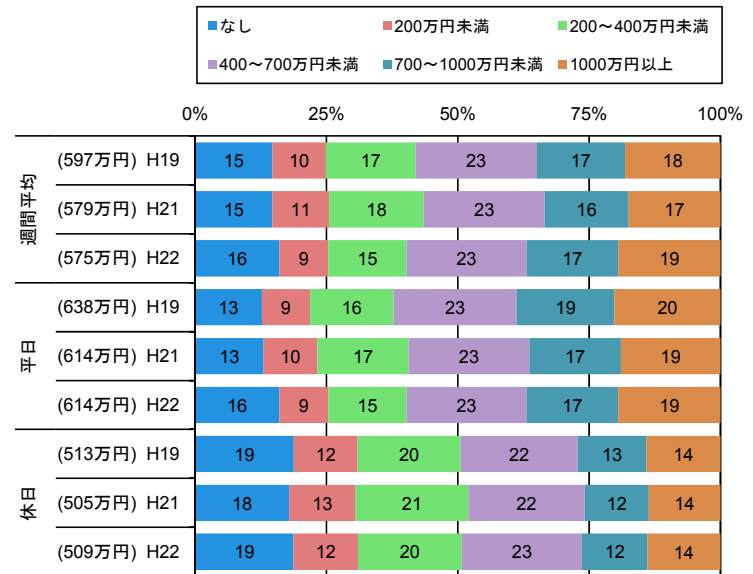


図-6 年収

v) 旅行目的

平成22年度の旅行目的（週間平均）は、仕事44%、観光32%となっており、仕事目的の旅客が観光目的に比べ多くなっている。

平日と休日では旅行目的の傾向が異なり、平日では仕事目的の割合が高い一方で、休日には観光目的、私用目的の割合が多くなっている。

経年的にみると、休日の観光目的での利用が減少傾向にあり、対して私用目的の割合が年々増加している傾向がみられる。

10月中に調査を実施した平成21年度よりも、11月および12月の調査実施となった平成19年度、22年度調査の仕事目的の回答率（平日）が4～5%程度高くなっているが、週間平均でみればその差は僅かであり、調査実施時期の影響は限定的とみられる。

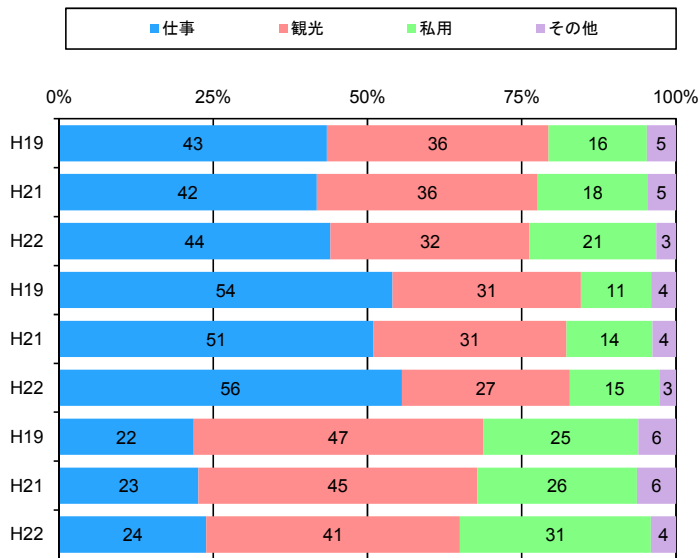


図-7 旅行目的

vi) 旅行日数

平成22年度の平均旅行日数（週間平均）は、3日となっている。旅行日数別（週間平均）でみると、1泊2日の割合が31%で最も高く、次いで2泊3日の割合が30%となっている。

平日と休日の比較では、平日は日帰りの割合が高くなる一方で、休日は平日と比べて、1泊2日ないしは2泊3日の旅行の割合も高くなっている。

経年的にみると、平成22年度調査では、1泊2日と2泊3日の旅行日数の構成比がほぼ同じ比率となる特徴がみられる。また、調査実施時期に関してみると、11・12月の実施となった平成19・22年度調査の構成比と10月中の調査となった平成21年度調査では、似通った構成比を示す結果となっている。

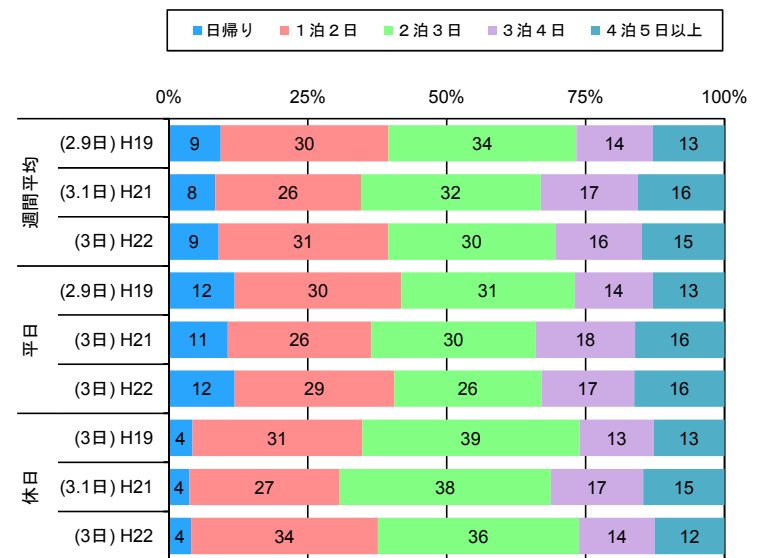


図-8 旅行日数

vii) 現住所地

回答者の現住所地は、関東地方の割合が36%で最も高く、次いで九州地方が16%、近畿地方が12%の順で高くなっている。また、平日と休日や経年的にみても大きな変化はなく、調査実施時期による影響はほぼ無いものとみられる。

現住所地別の回答者数と人口データ（総務省総務局）を用いて、地方別に人口1,000人当たりの回答者数を算出したところ、平成22年度の週間平均では、人口1,000人当たりの回答者数は全国平均において0.8人となった。地方別では複数の離島路線が開設されている、沖縄や九州、圏域内に航空路のある北海道が全国平均よりも多くなっている。

経年的みると人口1,000人当たり回答者数が減少しているが、これは平成22年度調査での回収票数が減少（平日：約30%減、休日：約16%減）したことが影響している。また、沖縄での回答者数の減少（平日：約37%減、休日：約19%減）が目立つが、全国平均においても同程度減少しており（平日：30%減、休日：16%減）、沖縄が特異であるわけではないことに留意する必要がある。

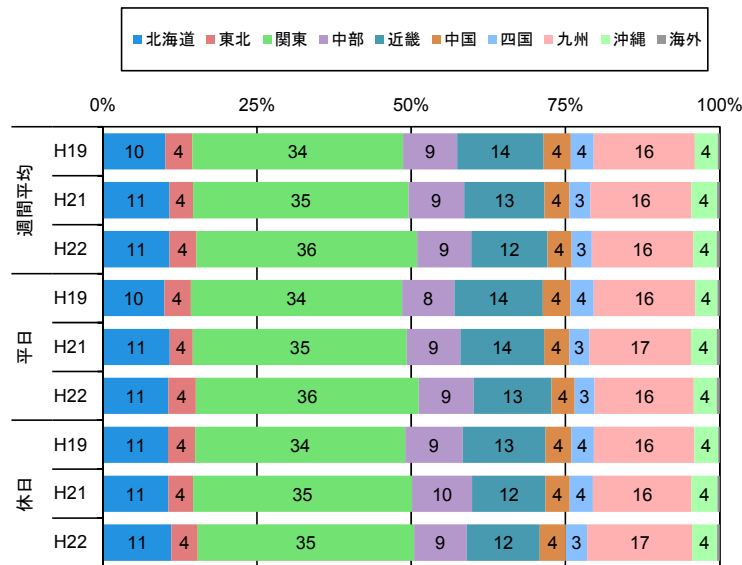


図-9 回答者の現住所地別構成比

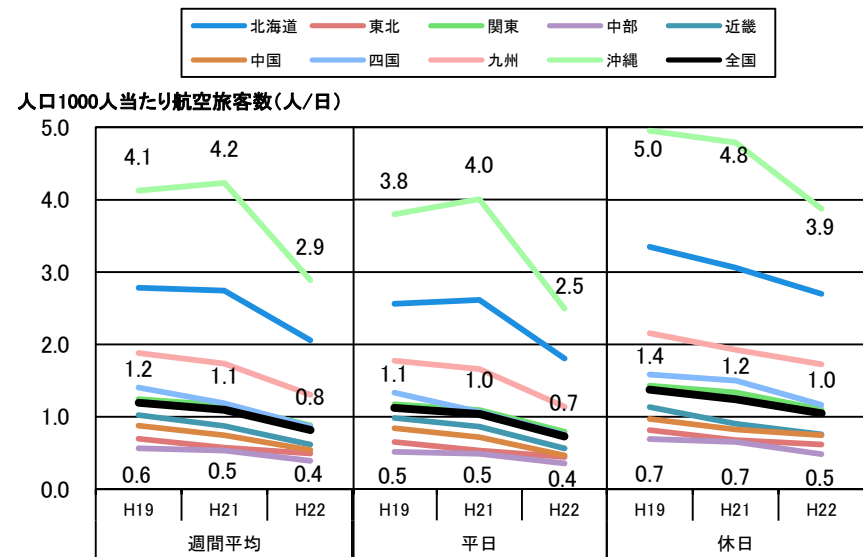


図-10 1日における人口1,000人当たりの回答者数

### viii) 利用航空券の種類

平成22年度の週間平均では、団体・パックの割合が32%で最も高く、次いでその他割引（25%）、往復割引（21%）、普通運賃（13%）が続く。その他割引とは、特定便割引、事前購入割引、シニア/シルバー割引、スカイメイト等の割引運賃である。また平成22年度調査からは、新たに乗継割引の項目を追加しており、乗継割引を利用したとする回答者は全体の約1%となった。

平日と休日を比較すると、平日では予約変更可能である普通運賃、往復割引、回数券の利用の割合が高くなる一方、休日においてはマイレージやその他割引を利用した航空券が増加する傾向がみられた。経年変化としては、団体・パック料金の回答が減少する傾向にあるほか、往復割引の利用が伸びている。また、調査実施時期による影響等は見受けられなかった。

次に、その他割引の割引率（大手航空会社の普通運賃に対する割引率）をみると、平成22年度の平均割引率は41%となっている。平日と休日を比較しても、割引率の構成比率に大きな違いは見られないが、休日の51%以上の割引運賃の回答が6%程大きくなっている。

経年的にみると、20%以下の金額の回答比率はおおむね減少傾向にあるが、50%以上の割引率を回答する旅客も平成21年度調査よりも11%程度（週間平均）減少している。

なお、今回調査では回答者に対して、“利用航空券の航空運賃またはパッケージツアー料金”の回答を求める形式に質問文を変更しており、記載された金額にはツアー料金が含まれている可能性があることに留意する必要がある。

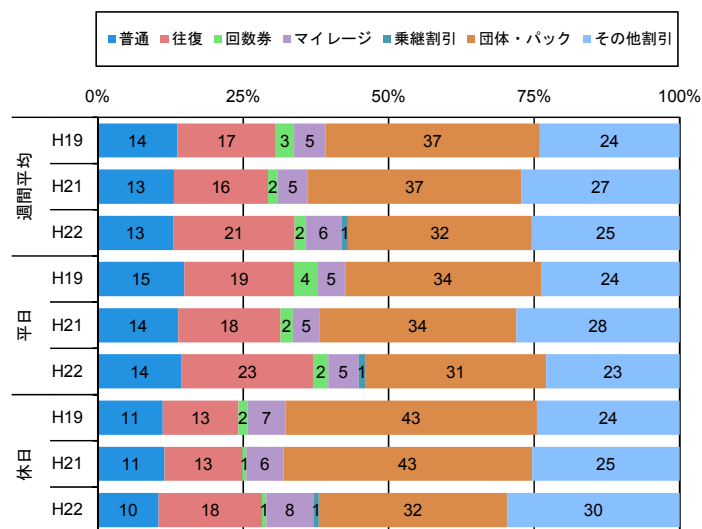


図-11 利用航空券の種類

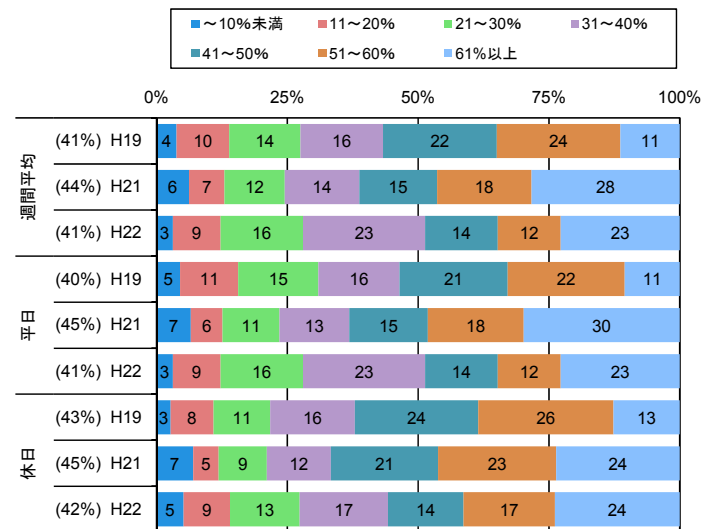


図-12 その他の割引の割引率の内訳

b) 空港における利用交通手段に係る動向分析

調査実施時期の変更による影響について、空港における最終アクセス・最初イグレスに係る利用交通手段を集計し、過年度調査の結果と比較して分析した。なお、以降では最終アクセス手段と最初イグレス手段を合計したものを“利用交通手段”と称することとする。また、分析対象空港については、軌道系交通手段（JR、私鉄・地下鉄、モノレール）の乗り入れのある11空港とし、平成19年度からの3回分のデータについて分析を行った。

平成22年度調査における対象11空港の軌道系交通手段の利用状況をみると、羽田空港が58%で最も高く、那覇空港が17%で最も低い割合となっている。

なお、集計した数値は、最終アクセス手段の旅客数と最初イグレス交通手段の回答数を合計した値である。また、利用交通手段の集計項目は表-6の様に設定しており、JR特急、JR在来線はJR、船・ホバークラフト（平成22年度時点でホバークラフトの運航実績はない）と市内バスはその他として集約し、対象空港の利用交通手段にない新幹線、わからない及び不明の各項目は集計から外している。

表-6 利用交通手段の集計項目

選択肢項目	集計項目
JR特急	JR
JR在来線	
私鉄・地下鉄	私鉄・地下鉄
モノレール	モノレール
空港直行バス・都市間バス	空港バス
貸切バス・観光バス	観光バス
自家用車、社用・公用車	自家用車
タクシー・ハイヤー	タクシー・ハイヤー
レンタカー	レンタカー
市内バス・市内電車	その他
船・ホバークラフト	
その他	
新幹線	
わからない	対象外
不明	

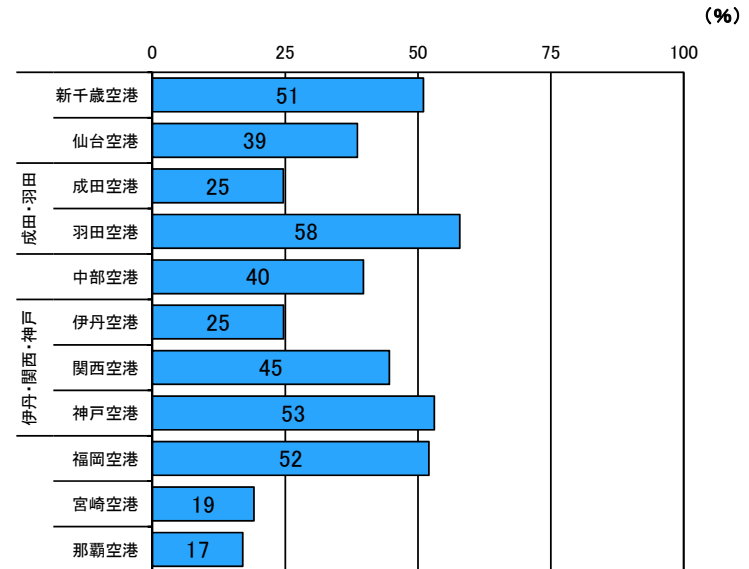


図-13 軌道系交通手段の利用割合（週間平均）

i) 新千歳空港

平成 22 年度の新千歳空港の利用交通手段（週間平均）は JR の利用が多く、51%の割合を占めている。次いで多いのは自家用車、観光バスである。

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車や観光バスの割合が高くなる傾向にあり、平成 22 年度における構成比をみると、自家用車は平日 20%、休日 25%、観光バスは平日 7%、休日 9%となっている。

経年的にみると、JR 利用の旅客が大きく増加する一方、観光バスやレンタカーの割合が前回調査時の半分程度まで減少している。平成 22 年度調査の実施時期が 11 月 28 日・12 月 1 日に変更となったことにより、観光シーズンの閑散期に入った可能性や、積雪の季節となったことで、レンタカーの利用を避けた可能性が考えられる。

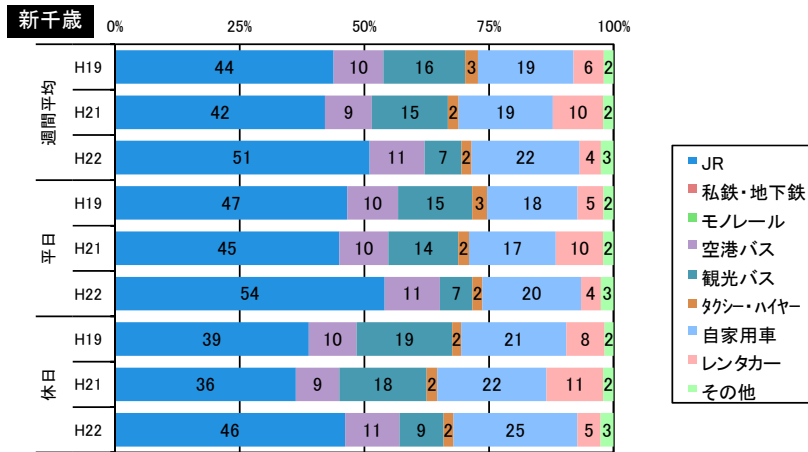


図-14 利用交通手段の構成比（新千歳空港）

ii) 仙台空港

仙台空港では平成 19 年 3 月の仙台空港アクセス鉄道開業以降、鉄道によるアクセス利用率が増加を続けている。平成 22 年度では鉄道利用者の割合（週間平均）が 39%に増加し、初めて自家用車利用を上回った。その一方、観光バス利用は減少を続けている。

平日と休日を比較しても、利用交通手段の構成比に大きな差は見られないものの、平日は休日よりも鉄道利用が多く、自家用車利用が少なくなる傾向がある。

調査時期の変更による影響としては、観光バス利用率の減少が考えられるが、地域の観光特性により観光客の少ない季節であった可能性がある。ただし、観光バスは団体旅客等による利用が多いことから、留意する必要がある。

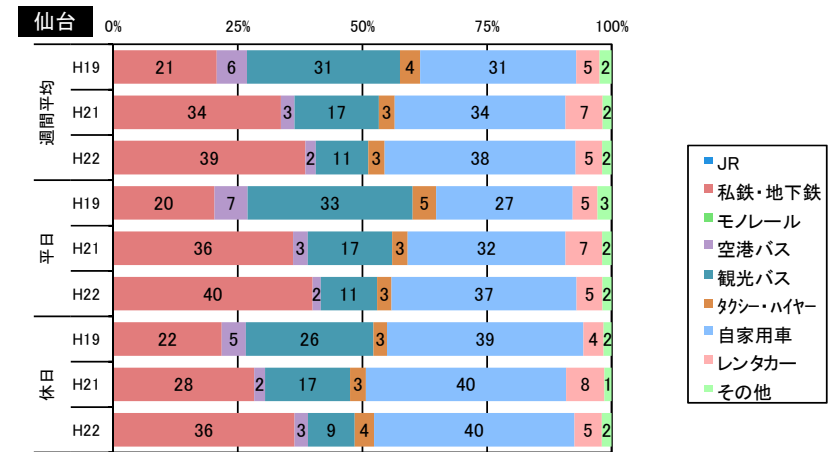


図-15 利用交通手段の構成比（仙台空港）

### iii) 成田空港

平成22年度の成田空港の利用交通手段（週間平均）は、自家用車が最大の22%を占め、タクシー・ハイヤーの19%、私鉄・地下鉄の17%、空港バスの14%が続いている。

また、平日と休日の間で構成比率の大幅な変化は見られない。

なお、平成22年7月に開業した成田スカイアクセス線により、都心部と成田空港間の所要時間が短縮されたが、“私鉄・地下鉄”の構成比が大きく増加するなどの影響は表れていない。

平成22年度の利用交通手段構成比は、平成21年度調査結果における空港バス利用率が大幅に増加していたため、単純な比較はできないが、平成19年度の構成比とほぼ同様の傾向を示しており、調査時期変更による影響は少なかったものとみられる。

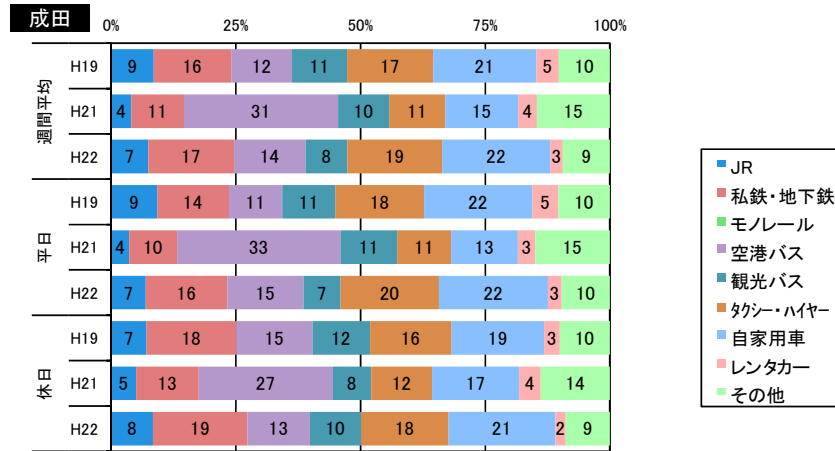


図-16 利用交通手段の構成比（成田空港）

### iv) 羽田空港

羽田空港の平成22年度の利用交通手段（週間平均）としては、軌道系交通であるモノレール（30%）と私鉄・地下鉄（28%）が主に利用されており、以下、空港バス（20%）、自家用車（11%）が続いている。

平日と休日の構成比の違いとしては、休日は自家用車利用の比率が増え、私鉄・地下鉄、モノレールの軌道交通の利用率が減少する傾向を示している。

また、3回分の調査結果を比較しても、構成比は大きく変化しておらず、経年での変化はほぼ見られない。このため、調査時期変更による影響は少なかったものとみられる。

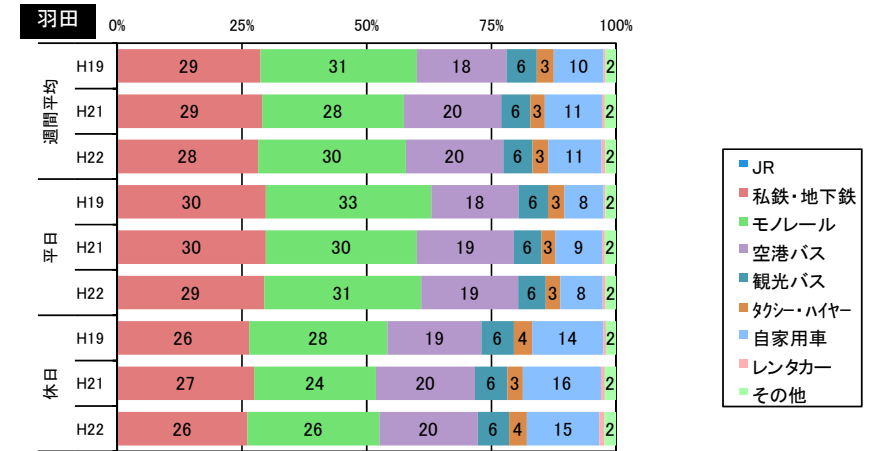


図-17 利用交通手段の構成比（羽田空港）

v) 中部空港

平成 22 年度の中部空港の利用交通手段（週間平均）は、鉄道（私鉄・地下鉄）の利用が 40%で最も多くなっている。次いで多いのは、自家用車の 25%、観光バスの 17%となっている。

平日と休日の傾向に関してみれば、休日は自家用車比率が高くなる一方、平日には観光バス比率が高くなる傾向を示している。

経年的な特徴として、平成 22 年度は平成 21 年度よりも平日の観光バス利用比率が 2 倍以上に増加している。調査実施時期変更による影響とも考えられるが、休日の観光バス利用比率には変化は見られず、調査実施時期の変更よりも、平日調査日に団体旅行やツアー旅行客等による団体利用があった可能性が考えられる。

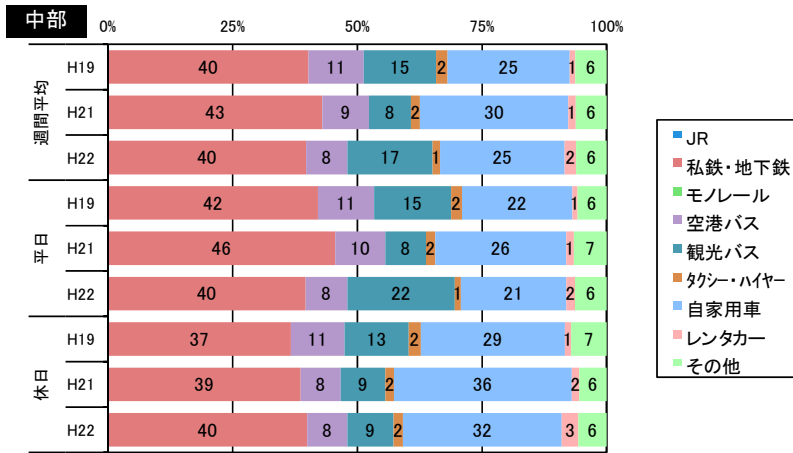


図-18 利用交通手段の構成比（中部空港）

vi) 伊丹空港

平成 22 年度の伊丹空港最大の利用交通手段は 36%（週間平均）を占める空港バスとなっており、これに 25%のモノレール、16%の自家用車、10%の観光バスが続いている。

また、休日の自家用車比率は平日よりも 6%程度高くなっており、増加分は他の交通手段の比率を下げる結果となっている。

経年的にみた場合、交通手段の構成はほぼ一定の比率で推移している。このため調査実施時期の変更による影響はほとんどなかったものと考えられる。

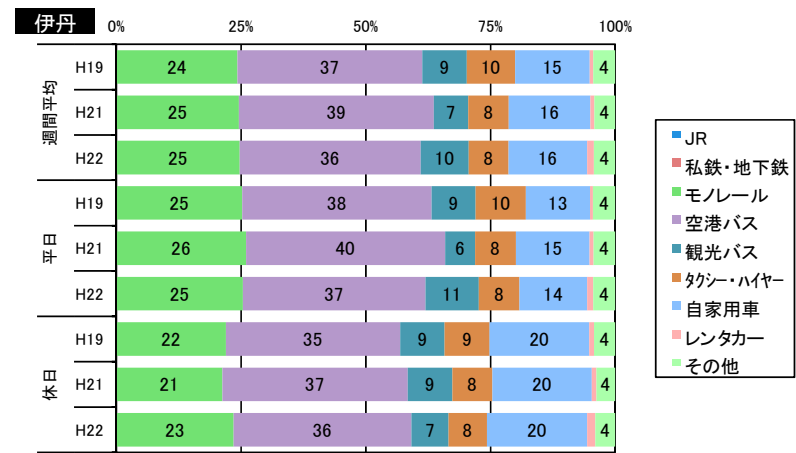


図-19 利用交通手段の構成比（伊丹空港）



### vii) 関西空港

平成 22 年度の関西空港の利用交通機関（週間平均）は、25%を占める JR が最大となっており、空港バスの 22%、私鉄・地下鉄の 20% が以降続いている。また、軌道系交通手段として見た場合、JR と私鉄・地下鉄を合わせた比率は 45%となる。

休日は平日よりも自家用車の利用比率が高まる一方、軌道系交通の利用比率は減少する。

また、利用交通手段構成比の経年変化としては、軌道系交通と空港バスの利用比率がほぼ一定の値で推移している一方、軌道系交通、空港バス以外の交通手段に関しても、平成 21 年度に自家用車比率が高まった点を除けば、ほぼ同じ比率で推移している。これらより、調査実施時期の変更は調査結果に大きな影響を与えていないものとみられる。

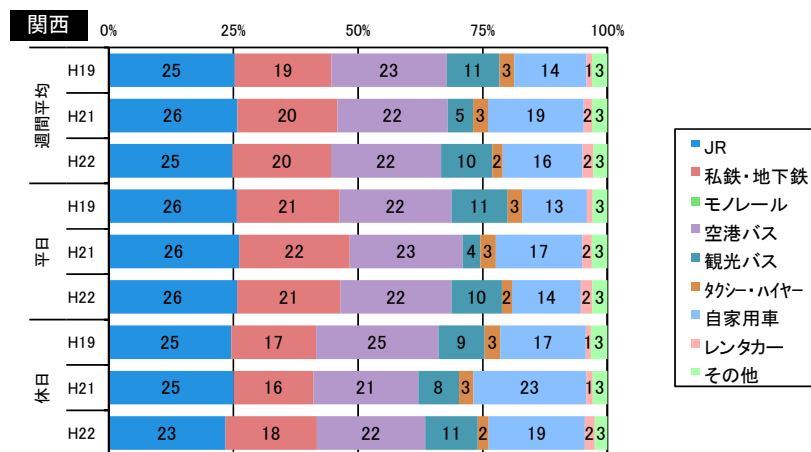


図-20 利用交通手段の構成比（関西空港）

### viii) 神戸空港

平成 22 年度の神戸空港の利用交通手段（週間平均）は、モノレールの利用が 53%で過半数を占めており、次いで自家用車の利用（30%）が続いている。自家用車の利用割合は、関西三空港の中で最も高いのが特徴である。

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車の割合が高い傾向にあり、平成22年度における自家用車の構成比は平日26%、休日36%となっている。

経年的にみると、平日のモノレール利用が増加しており、6割近くまで増加したほか、モノレール以外の交通機関は減少傾向にある。一方、休日については経年的にみても大きな構成比の変化は見られない。週間平均値として、モノレール利用が増加傾向にある点以外は、利用交通手段構成に大きな変化は表れておらず、調査時期実施に伴う影響は少なかったものと考えられる。

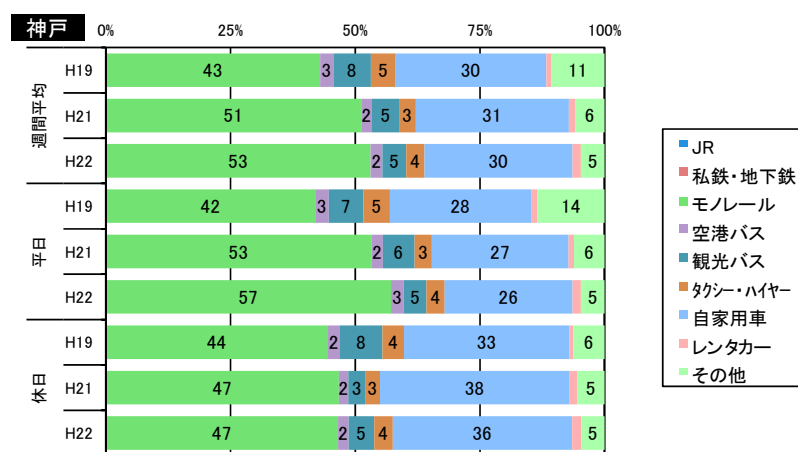


図-21 利用交通手段の構成比（神戸空港）

### ix) 福岡空港

平成22年度の福岡空港の利用交通手段（週間平均）は、私鉄・地下鉄の構成比52%が最大であり、自家用車の20%が続いている。

平日と休日を比較すると、休日は平日と比べ自家用車の割合が高く（平日17%、休日24%）なっている一方、地下鉄の利用割合（平日55%、休日46%）は低下している。

経年的にみると、地下鉄の利用率が年々増加する傾向にある一方、バス交通やタクシー・ハイヤー等の構成比が減少する傾向にある。

このため、調査実施時期の変更に伴う利用交通手段への影響は少なかったものと考えられる。

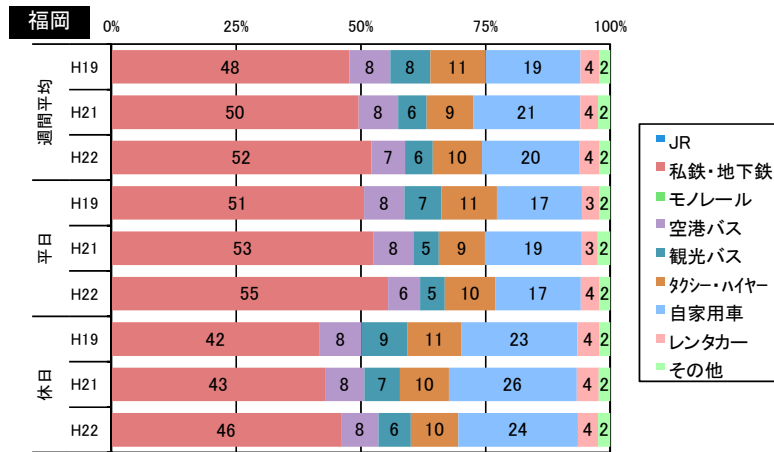


図-22 利用交通手段の構成比（福岡空港）

### x) 宮崎空港

平成22年度の宮崎空港では、自家用車の利用が43%（週間平均）を占めており、宮崎空港の主要な利用交通手段となっている。これは軌道系交通の乗り入れがある11空港の中で最大の利用率となっている。また、軌道系交通としてJRが乗り入れし、19%の比率を占めている。この比率は鉄軌道としては最も低いものである。

平日と休日の利用傾向の違いとしては、休日は自家用車の利用率が大きく増加する一方で、JR利用率が減少する傾向にある。

また、経年的にみると、平成22年度の調査結果と平成21年度調査結果の傾向には大きな変化は見られず、自家用車利用が僅かに減少する程度の違いに止まっている。これと同様に、調査実施時期の変更による影響も限定的であったものと考えられる。

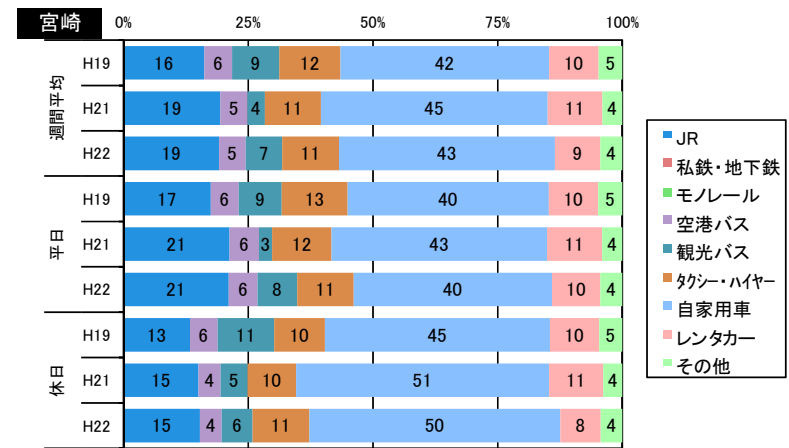


図-23 利用交通手段の構成比（宮崎空港）

xi) 那覇空港

平成22年度の那覇空港の最大の利用交通機関（週間平均）は、25%を占める観光バスとなっており、次いで22%の自家用車、18%のレンタカー、17%のモノレールが続いている。

平日、休日の交通機関構成比率に大きな違いは見られないものの、休日は自家用車とレンタカーの比率が僅かに増加し、観光バスが6%減少している。

経年的な変化としては、モノレールの利用率が17%前後で平日、休日ともに推移しているほか、平成21年度に最大となったレンタカー利用率は、平成22年度には減少し平成19年度程度の値になっている。

調査実施時期の観点からみれば、平成21年度調査は10月中旬、平成19・22年度調査は、11月、12月の実施であり、また、観光バスの構成比も平成21年度調査のみ減少していることから、地域観光特性による影響が生じている可能性があり、留意する必要がある。

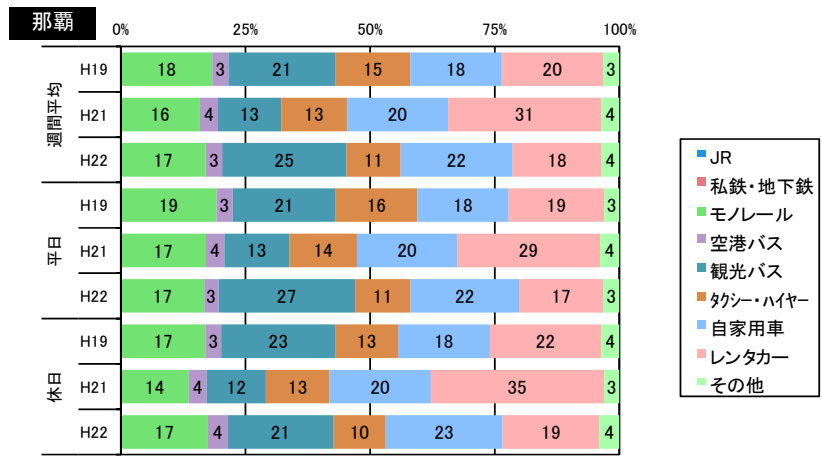


図-24 利用交通手段の構成比（那覇空港）

## ② 航空機の出発時間帯別における旅客特性

平成 21 年度調査より、調査票に対象となった便名の記録欄を設けたことから、この情報に基づき出発時間帯のデータ分析が可能となっている。ここでは出発時間帯のデータを活用し、時間帯によって変化することが予想される以下の項目について集計を行った。

### 時間帯の旅客特性に係る集計項目

- |         |          |            |                |
|---------|----------|------------|----------------|
| i) 性別   | ii) 職業   | iii) 年齢    | iv) 年収         |
| v) 旅行目的 | vi) 旅行日数 | vii) 利用航空券 | viii) 最終アクセス手段 |

集計項目のうち、旅客特性の集計と同様に年齢・年収・旅行日数については、時間帯別の平均値を算出した。なお、集計している値は週間平均の値を利用しており、時間帯データは時刻表に記載されている航空便の出発時間となっている。集計に際し、不明の回答は分析から外しているため、項目により時間帯の回答者数が異なっている。

なお、時間帯区分については、朝（7～8時台）、昼前（9～11時台）、昼過ぎ（12～14時台）、夕方（15～17時台）、夜（18～20時）、便数の少ない早夜間及び早朝（～6時台、21時～）の6つの区分を設定して集計を行った。

### i) 性別

出発時間帯別に性別の構成比(全時間帯平均:男性 63%、女性 37%)をみると、全時間帯を通して男女比に変化は起きていない結果が見られる。なお、男性は昼前の時間帯が最も多くなり、女性では昼過ぎの時間帯が多くなっている。

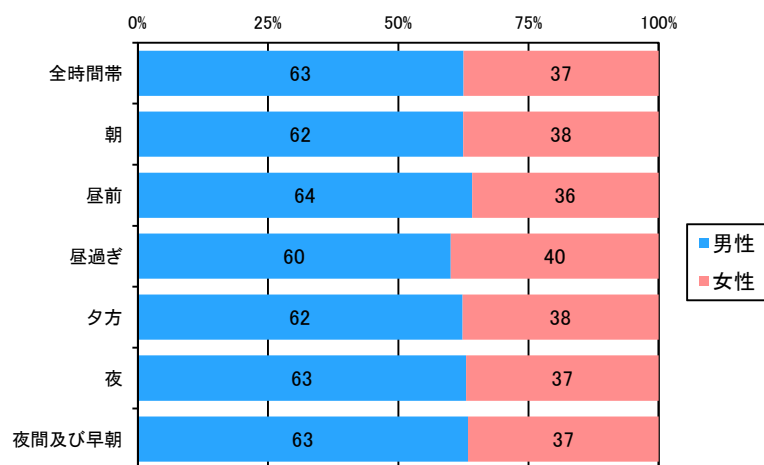


図-25 性別 (時間帯別・週間平均)

### ii) 職業

出発時間帯別に職業(全時間帯平均:会社役員 10%、会社員 44%、公務員 7%、農業・漁業 1%、商工・自営業 3%、自由業 3%、学生・生徒 9%)をみると、いずれの時間帯においても会社員の割合が高いが、昼前及び夜は相対的にその比率を減少させている。また、会社役員、公務員、農業・漁業、商工・自営業、自由業の各職業はどの時間帯においても一定の比率を保っている。また、学生や無職・その他は時間帯ごとに異なる傾向を示すなど、職業と時間帯によって異なる傾向を示している。

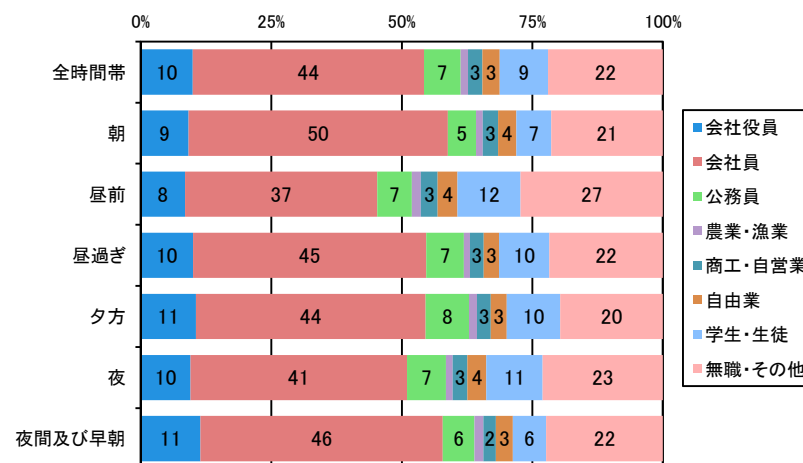


図-26 職業 (時間帯別・週間平均)

### iii) 年齢

出発時間帯別に年齢(全時間帯平均:20歳未満9%、20歳代11%、30歳代19%、40歳代21%、50歳代21%、60歳代15%、70歳以上5%)をみると、いずれの時間帯においても、年齢構成比に大きな変化は起きていないことがわかる。なお、夜や夜間及び早朝の時間帯では、50歳以上の年代で平均値よりも低い構成比となる一方で、20~40歳代の各層の構成比は増加している。

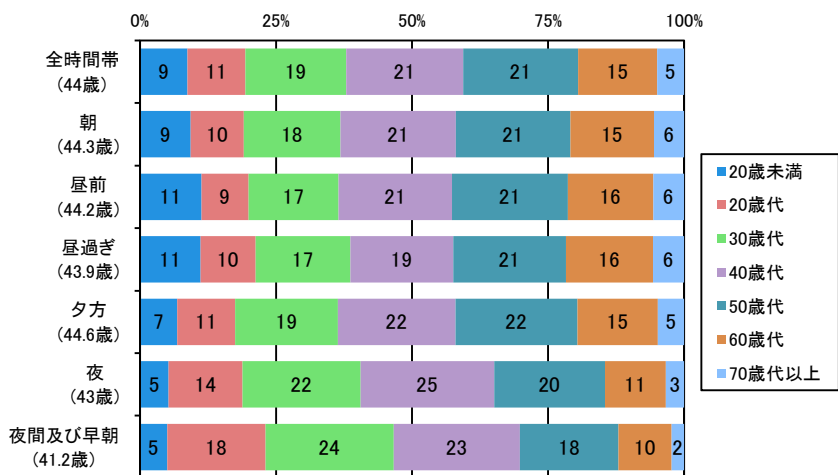


図-27 年齢 (時間帯別・週間平均)

### iv) 年収

出発時間帯別に年収(全時間帯平均:なし17%、200万円未満10%、200~400万円未満17%、400~700万円未満23%、700~1000万円未満16%、1000万円以上17%)をみると、時間帯別の年収構成比率に大きな変化は起きていないものの、昼過ぎに収入なしの回答比率が最大となる一方で、夜の時間帯の平均年収が最も大きくなるなど、時間帯ごとに細かな変化が発生している。

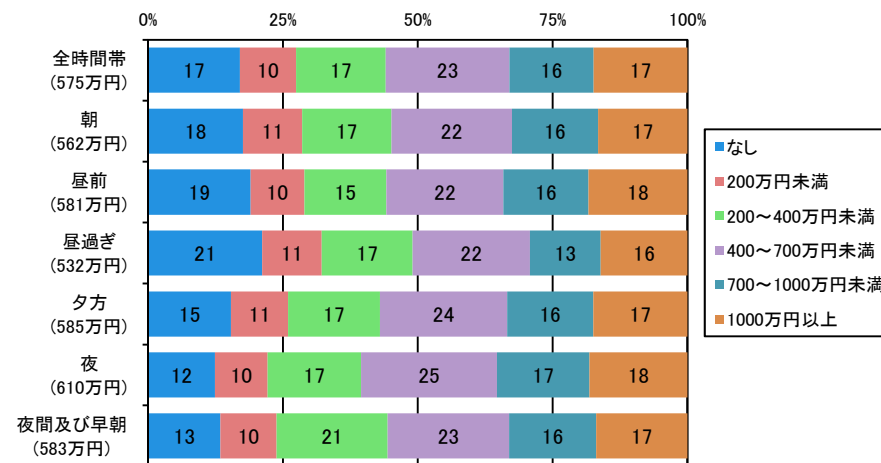


図-28 年収 (時間帯別・週間平均)

### v) 旅行目的

出発時間帯別に旅行目的（全時間帯平均：仕事 44%、観光 32%、私用 21%、その他 3%）をみると、仕事目的は朝や昼前の時間帯や夜に多く、観光目的では朝の時間帯や夜間及び早朝の時間帯での割合がそれぞれ高くなっており、時間帯により旅行目的の構成比が異なっている。また、昼や夜間及び早朝の時間帯では、私用目的の比率が高くなっている。

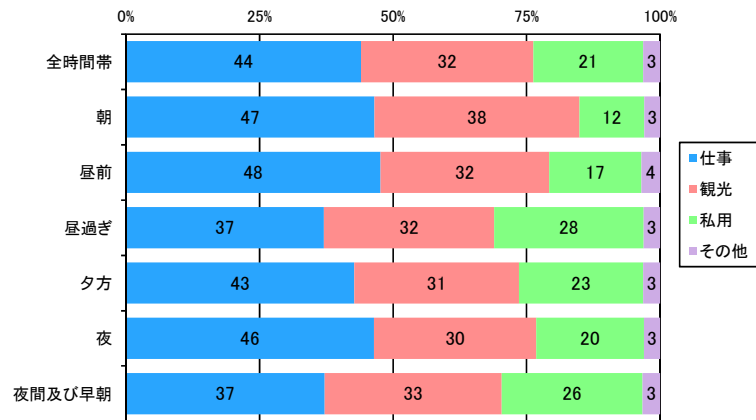


図-29 旅行目的（時間帯別・週間平均）

### vi) 旅行日数

出発時間帯別の平均旅行日数（全時間帯平均：3日）は、昼の時間帯の3.4日が最も長く、夜と夜間及び早朝が2.7日で最も短い時間帯となっている。

旅行日数の違いによる特徴としては、日帰り旅客の比率が夜間及び早朝の時間帯をピークとして、昼時間帯で最も低くなる一方、4泊5日以上では、昼時間帯をピークとした山なりの構成比になっており、旅行日数の増加と共に、昼間時間帯での利用が増加する傾向がみられる。

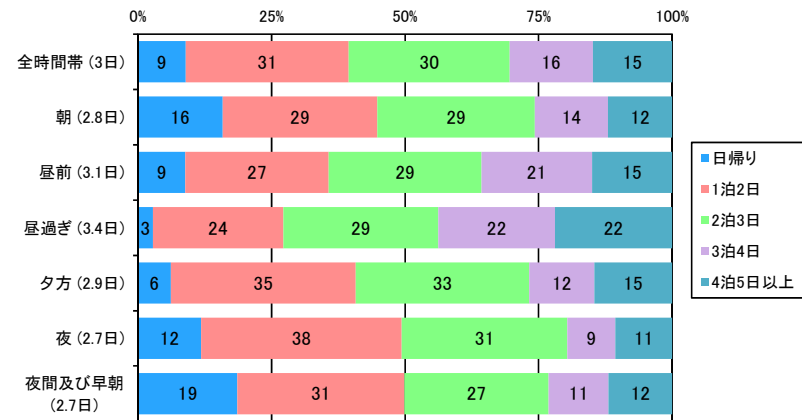


図-30 旅行日数（時間帯別・週間平均）

### vii) 利用航空券の種類

出発時間帯別に利用航空券（全時間帯平均：普通 13%、往復 21%、回数券 2%、マイレージ 6%、乗継ぎ割引 1%、その他割引 32%、団体・パック 25%）をみると、普通運賃やマイレージの回答者比率は、全時間帯を通じて大きな変動をしていない。ただし、夜間及び早朝の時間帯では団体・パックによる利用が減少し、その他割引が増加している。

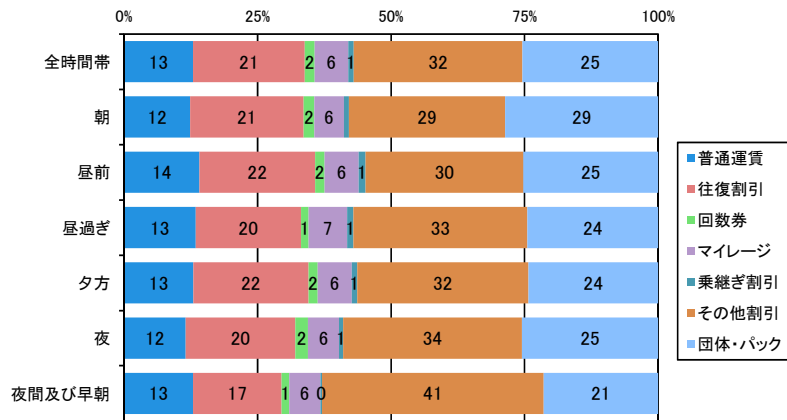


図-31 利用航空券（時間帯別・週間平均）

### viii) 最終アクセス手段

空港への最終アクセス手段（全時間帯平均：JR 5%、私鉄・地下鉄 16%、モノレール 14%、空港バス 18%、観光バス 8%、タクシー・ハイヤー 6%、自家用車等 25%、レンタカー 5%）を出発時間帯でみると、時間の経過とともにレンタカー利用が増加するほか、自家用車の割合が減少する。一方で、夜の時間帯では私鉄・地下鉄の比率が増加するが、この時間帯の出発便の多くを羽田空港や関西空港、福岡空港が占めるためである。

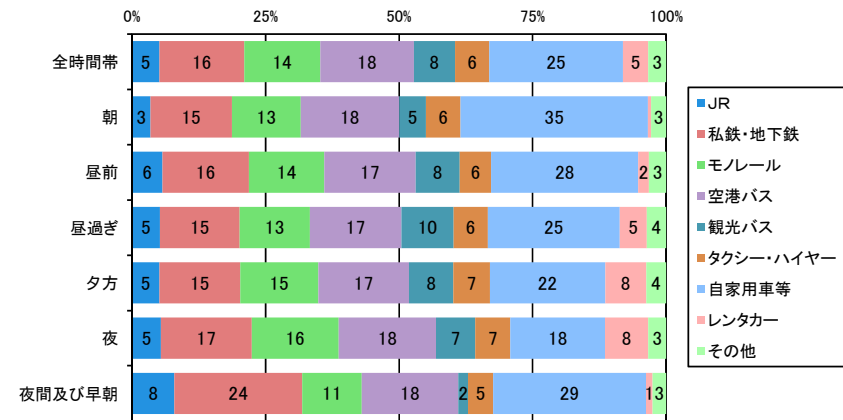


図-32 最終アクセス手段（時間帯別・週間平均）



### ③ 茨城空港の開港

平成 22 年 3 月に開港した茨城空港による航空旅客動態の変化を把握するため、茨城空港発着旅客を対象とした茨城空港の利用状況（勢力圏、旅客特性）に関する分析や、茨城県発着旅客を対象とした利用空港の状況に関する分析を行った。なお、航空旅客動態調査で把握可能な旅客動向は、“回収した調査票”を基に把握するため、本分析は“回答者”の動向に関して分析を行ったものであることに留意する必要がある。

本分析においては、調査実施時点の平成 22 年 12 月現在における市町村区分に基づき回収票の集計を行った上で、平成 18 年度第 4 回全国幹線旅客純流動調査で使用されている全国 207 生活圏ゾーンに集約することにより、茨城空港の開港前後で比較を行っている。

以下に茨城県における全国 207 生活圏ゾーンの区分と、ゾーンを構成する市町村を示す。茨城県は、水戸・日立、土浦、下館・古河、鹿嶋の 4 ゾーンに区分されており、それぞれのゾーン中心都市は水戸市、土浦市、古河市、鹿嶋市となっている。

表 - 7 茨城県の 207 生活圏ゾーン

ゾーン	市町村名	ゾーン	市町村名
水戸・日立	水戸市 日立市 常陸太田市 高萩市 北茨城市 笠間市 ひたちなか市 常陸大宮市 那珂市 東茨城郡 茨城町 東茨城郡 大洗町 東茨城郡 城里町 那珂郡 東海村 久慈郡 大子町	土浦	かすみがうら市 つくばみらい市 小美玉市 稲敷郡 美浦村 稲敷郡 阿見町 稲敷郡 河内町 北相馬郡 利根町
		下館・古河	古河市 結城市 下妻市 筑西市 坂東市 桜川市 結城郡 結城郡 八千代町 猿島郡 五霞町 猿島郡 境町
土浦	土浦市 石岡市 龍ヶ崎市 常総市 取手市 牛久市 つくば市 守谷市 稲敷市	鹿嶋	鹿嶋市 潮来市 神栖市 行方市 銚田市

i) 茨城空港の勢力圏

調査データの中から、出発空港または目的空港が茨城空港のデータを抽出し、茨城空港利用者の出発地、目的地の分布状況を集計した。

分布状況をみると、平日・休日共に茨城空港利用者の90%以上が茨城県内を出発地もしくは目的地としており、茨城県外の利用動向としては、隣県である栃木県や千葉県の利用が少数ながらも観測されている。茨城県内での利用状況をみると、県北部に位置する「水戸・日立」のゾーンを起終点とする旅客が全体の約50%を占めており、次いで「土浦」の25%、「鹿嶋」の12%と続いている。一方、同じく県内でも「下館・古河」のゾーンの割合は2%程度となっている。

- 生活圏単位での週間平均の分布をみると、水戸・日立ゾーンが49%で最大であり、土浦の25%、鹿嶋の13%が続いている。
- 茨城空港を利用した旅客のうち、県庁所在地である水戸市を起終点とする旅客が平日・休日共に最大となった。
- 水戸・日立、土浦、鹿嶋の3ゾーンと比べて、茨城空港が相対的に遠くなる下館・古河ゾーンを起終点とする旅客は全体の約2%に止まる結果となっている。
- 県外利用としては、隣接県である福島県や千葉県などからも見られたが、栃木県からの利用が7%で最多となった。

表-8 茨城空港の勢力圏（旅客の分布状況）

県	幹線純ゾーン	市郡	区町村	調査サンプル数(人)			構成比			
				平日	休日	週間	平日	休日	週間	
茨城県	水戸・日立	水戸市		19	27	149	24%	17%	21%	
		日立市		7	7	49	9%	4%	7%	
		常陸太田市		1	5	15	1%	3%	2%	
		北茨城市		1		5	1%		1%	
		笠間市			10	20		6%	3%	
		ひたちなか市		9	9	63	12%	6%	9%	
		常陸大宮市		3		15	4%		2%	
		那珂市		2	4	18	3%	2%	3%	
		東茨城郡	城里町			5			3%	1%
		東茨城郡	大洗町		1		5	1%		1%
		那珂郡	東海村			1			1%	0%
	小計				43	68	351	55%	42%	49%
	土浦	土浦市			3	3	21	4%	2%	3%
		石岡市			6	5	40	8%	3%	6%
		常総市				1	2		1%	0%
		牛久市				1	2		1%	0%
		つくば市			9	9	63	12%	6%	9%
		稲敷市			1		5	1%		1%
		かすみがうら市			1	2	9	1%	1%	1%
		小美玉市				19	38		12%	5%
	小計				20	40	180	26%	25%	25%
下館・古河	結城市				3	6		2%	1%	
	筑西市				1	2		1%	0%	
	坂東市				1	2		1%	0%	
	桜川市				1	2		1%	0%	
小計				0	6	12		4%	2%	
鹿嶋	鹿嶋市			3	1	17	4%	1%	2%	
	潮来市				1	2		1%	0%	
	神栖市				1	2		1%	0%	
	行方市			2	27	64	3%	17%	9%	
	銚田市			1	2	9	1%	1%	1%	
小計				6	32	94	8%	20%	13%	
不明				1	6	17	1%	4%	2%	
茨城県合計				70	152	654	90%	94%	92%	
福島県	郡山	郡山市		1		5	1%		1%	
栃木県	宇都宮	宇都宮市		3	9	33	4%	6%	5%	
		鹿沼市		1		5	1%		1%	
		真岡市		1		5	1%		1%	
千葉県	船橋	柏市			1		1%	0%		
東京都	23区	千代田区		2		10	3%		1%	
不明				2	16	42				
合計				80	178	756	100%	100%	100%	

## ii) 茨城空港の旅客特性

茨城空港の利用者を対象に、旅客特性を集計した結果を次頁に示す。この集計結果に基づき、以下の項目別に特徴をまとめた。

### 【茨城空港の旅客特性】

#### ■ 地元／入込

茨城空港側に現住所地のある地元旅客の利用が 71%（週間平均）あり、入込旅客の 2 倍以上となっている。

また、平日/休日の動向を比較しても、どちらも約 70%程度を占めており、傾向として違いが表れることはなかった。

#### ■ 性別

週間平均による性別の男女比は 6 : 4 となっており、全国平均とほぼ同等の傾向であるが、平日の男女比は 5 : 5、休日は男性の割合が高くなる傾向となった。

#### ■ 旅行目的

茨城空港を利用した回答者の旅行目的は、週間平均値としては、観光の 45%が最多となり、私用の 29%、仕事の 23%が続く。しかし、平日/休日の別で見ると状況は異なっており、平日は仕事、観光、私用が共に 3 割ずつを占め、休日は観光目的の旅客が 59%と多くを占める。

#### ■ 年齢

茨城空港利用の回答者の平均年齢は、週間平均値で 49.4 歳であり全国平均値（44.6 歳）よりも高めの値となっている。また、平日では 40 代の利用が、休日では 20 代の利用が多くなった。

#### ■ 年収

茨城空港利用の回答者における平均年収は、454 万円（週間平均）

である。全国平均（575 万円）と比較すると、茨城空港の平均年収が低くなっている。

#### ■ 旅行日数

平均旅行日数は 3.1 日（週間平均）であり、全国平均値の 3 日とほぼ同じである。構成比をみると、茨城空港では日帰り旅客はみられず、1泊2日、2泊3日の割合が多くなっている。また、休日では1泊2日の割合が大きく増加している。

#### ■ 利用航空券

最も利用されている利用航空券はその他割引運賃であり 53%（週間平均）を占めている。全国平均（25%）の 2 倍程度である一方、休日は普通運賃による回答が 43%と最大になっている。

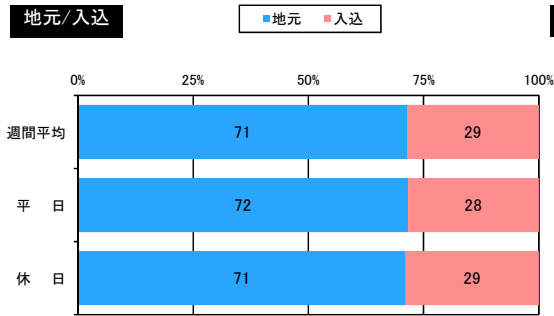
#### ■ 職業

茨城空港利用の回答者の 37%（週間平均）は会社員であるが、全国平均（44%）よりも低くなっている。また、平日の 43%を無職・その他が占める特徴を有している。

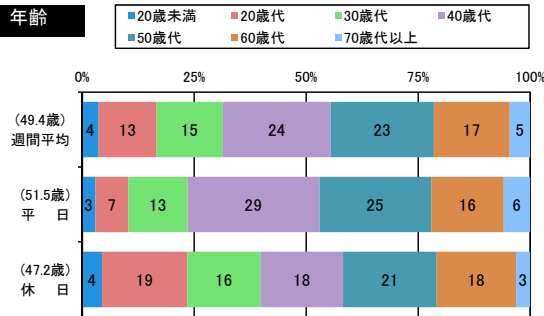
#### ■ 利用交通手段

アクセス・イグレスの利用交通手段として自家用車が 65%（週間平均）となり、平日/休日ともに約 6～7 割程度が利用している。また、平日には空港バス等のバス交通による利用が利用は観測されなかった。

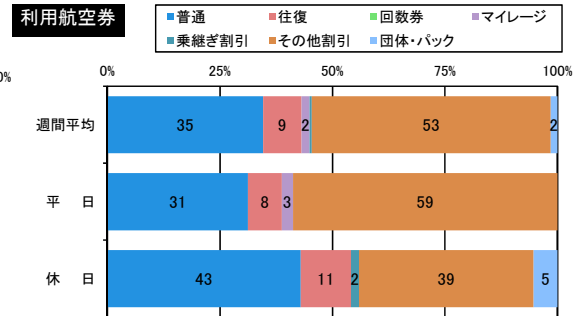
地元/入込



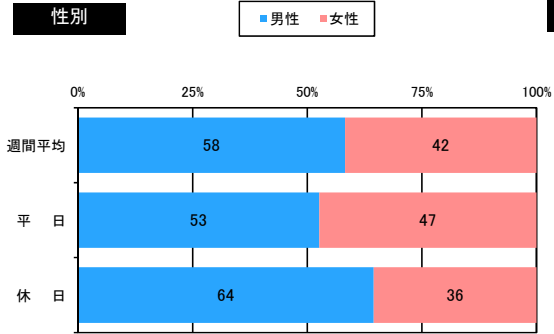
年齢



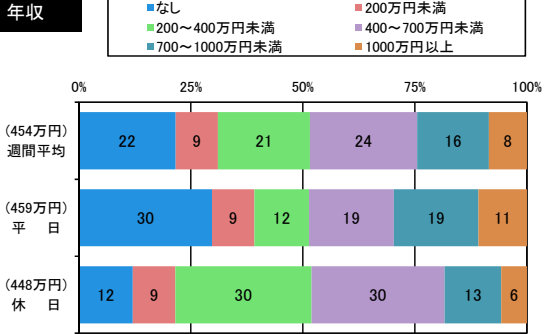
利用航空券



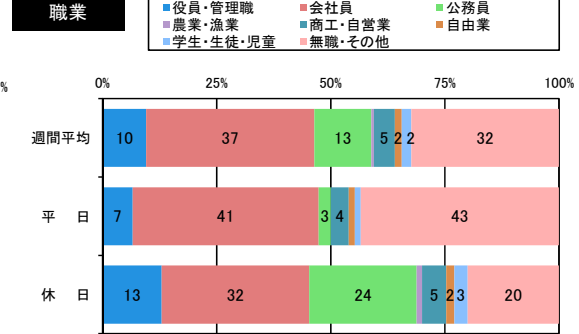
性別



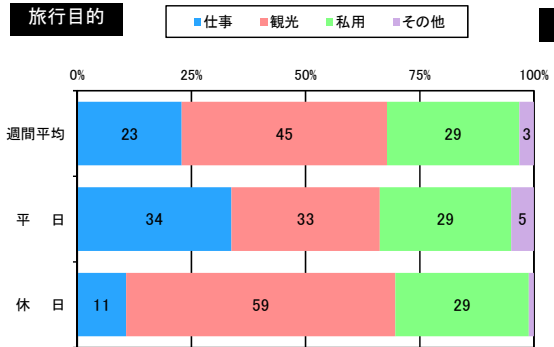
年収



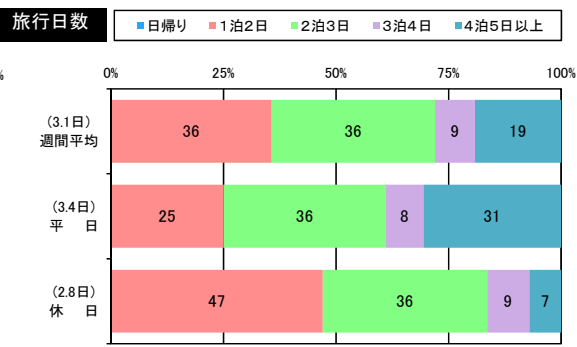
職業



旅行目的



旅行日数



利用交通手段

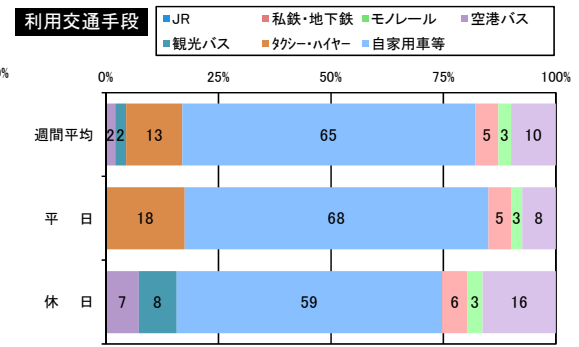


図-33 茨城空港の旅客特性

### iii) 茨城県発着旅客の特性

平成 21 年度調査及び平成 22 年度調査のデータから出発地及び目的地が茨城県のデータを抽出し、茨城県発着旅客の利用空港の変化について分析を行った。なお、分析に当って平日 5 日、休日 2 日を加重平均した週間平均値を利用し、全国 207 生活圏ゾーン区分で集計を行っている。また、茨城県内不明データは茨城県全体の集計値には含まれているが、各ゾーン単位での集計では除いた。

茨城県を起終点とする利用者（回答者数）は、開港前（2,685 人）に対し、開港後（1,927 人）は 3 割程度減少している。これには、平成 22 年度調査の全回収票数が、21 年度調査結果に比べて減少（平日約 3 割減、休日約 2 割減）したことが影響していると考えられる。

#### a) 茨城県発着旅客の利用空港

茨城県を起終点とする旅客は、平成 21 年度では 97%が羽田空港を利用していたが、茨城空港開港後では、羽田空港の比率が減少し、茨城空港が 5%程度を占めるようになった。依然として羽田空港の利用が圧倒的多数となるが、これは茨城空港の開港後まもなく、また、就航路線が神戸路線のみ（1 日 1 往復、スカイマーク運航）であったことが理由として考えられる。

ゾーンごとの傾向としては、水戸・日立、鹿嶋などのゾーンで利用率が高く、茨城空港が位置する土浦ゾーンが相対的に低くなる傾向となっている。

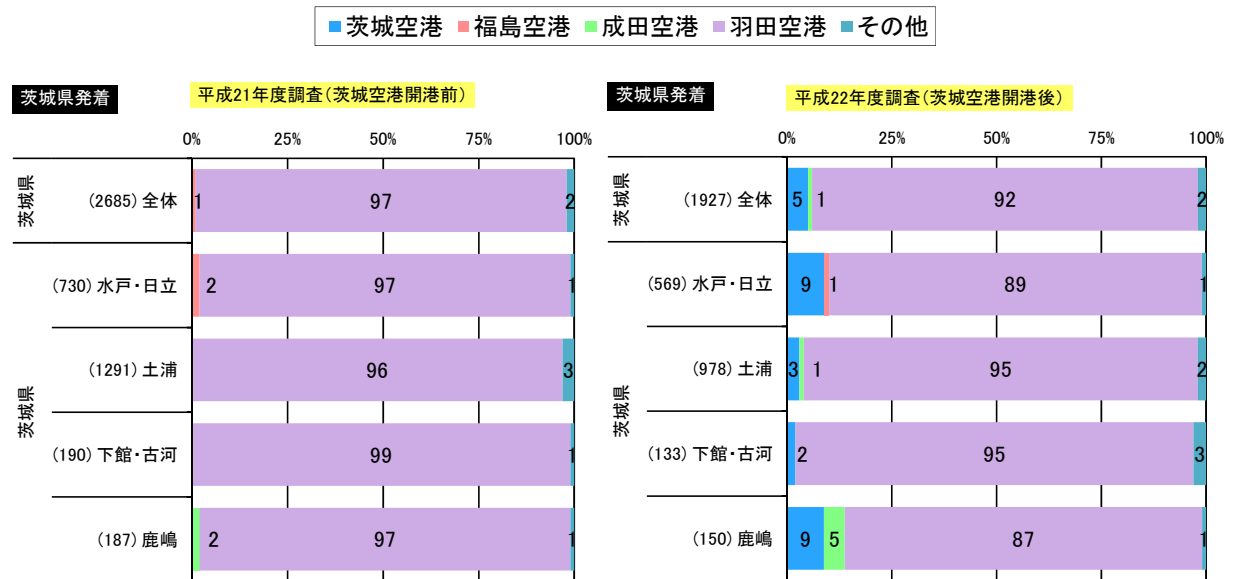


図-34 茨城県発着旅客の利用空港（週間平均）

## b) 茨城県－神戸空港背後圏旅客の空港利用状況

調査実施日において、茨城空港に開設されていた路線は神戸路線のみ（1日1往復）であり、その利用は主に神戸空港の背後圏域と茨城県間の移動となることが予想される。そこで、神戸空港の背後圏として、兵庫県・大阪府・京都府・滋賀県・奈良県・和歌山県の近畿地方の各府県、そして地域的な繋がりが想定される徳島県について、茨城空港の利用状況の分析を行った。

図 - 35 は茨城県と神戸空港の背後圏間を移動した旅客の利用空港の変化を示したものであり、茨城空港開港前の平成 21 年度調査時の回答者数は 211 件、開港後には 261 件に増加しており、茨城県発着旅客全体の回答者数が減少している傾向と比較して対照的である。

利用空港の変遷についてみると、開港前の平成 21 年度調査時点では、福島空港、成田空港等の利用が僅かながら存在したものの、97%の航空旅客が羽田空港を利用していた。一方、茨城空港の開港後には茨城県－神戸空港背後圏間を移動した旅客の 31%が茨城空港を利用する状況に変化し、羽田空港利用の割合が減少する結果になった。

さらに、茨城県内での利用空港の状況に関してみると、水戸・日立ゾーンでの茨城空港利用率が最も高く、茨城空港の利用が羽田空港を上回っている。次いで、茨城県南東部の鹿嶋ゾーンでの利用率が高く 34%になっているほか、成田空港を利用する旅客も見受けられる。また、茨城空港が位置する土浦ゾーンでの利用率は、前記の 2つのゾーンよりも茨城空港利用率は低く、17%程度にとどまっている。

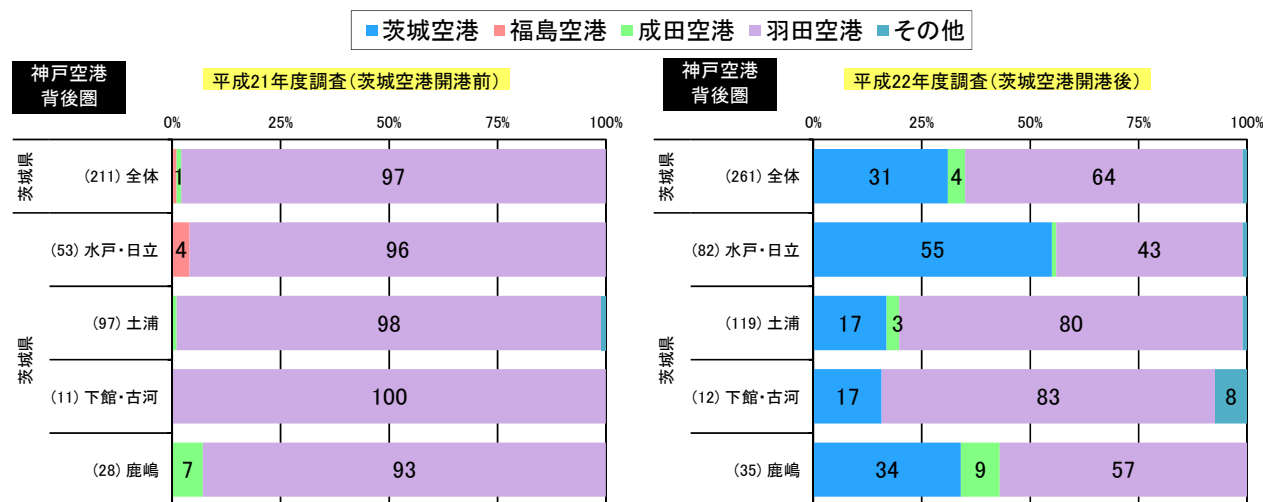


図 - 35 茨城県 - 神戸空港背後圏間の空港利用状況

c) 茨城県－兵庫県間の空港利用状況

ここでは、神戸空港利用者の約7割が兵庫県内を起終点としていることに鑑み、茨城県－兵庫県間の航空旅客の空港利用状況を分析した。

茨城県を起終点として、兵庫県との間を移動した回答者数（週間平均）は、平成21年度が74件、茨城空港開港後の平成22年度調査では112件であり、1.5倍に増加している。茨城県内の発着地をゾーン別にみても、増加もしくは横ばいの傾向を示している。

空港利用状況への影響としては、茨城空港開港前は、羽田空港を利用する旅客がほぼ全てであったが、開港後には羽田空港利用が41%にまで低下し、茨城空港利用者が56%を占める形となった。

地域別にみると、水戸・日立ゾーンの茨城空港利用が74%で最も高く、対する土浦ゾーンの利用率は32%であり、茨城県内で最も低くなっている。また、鹿嶋ゾーンでの利用が65%となっている。

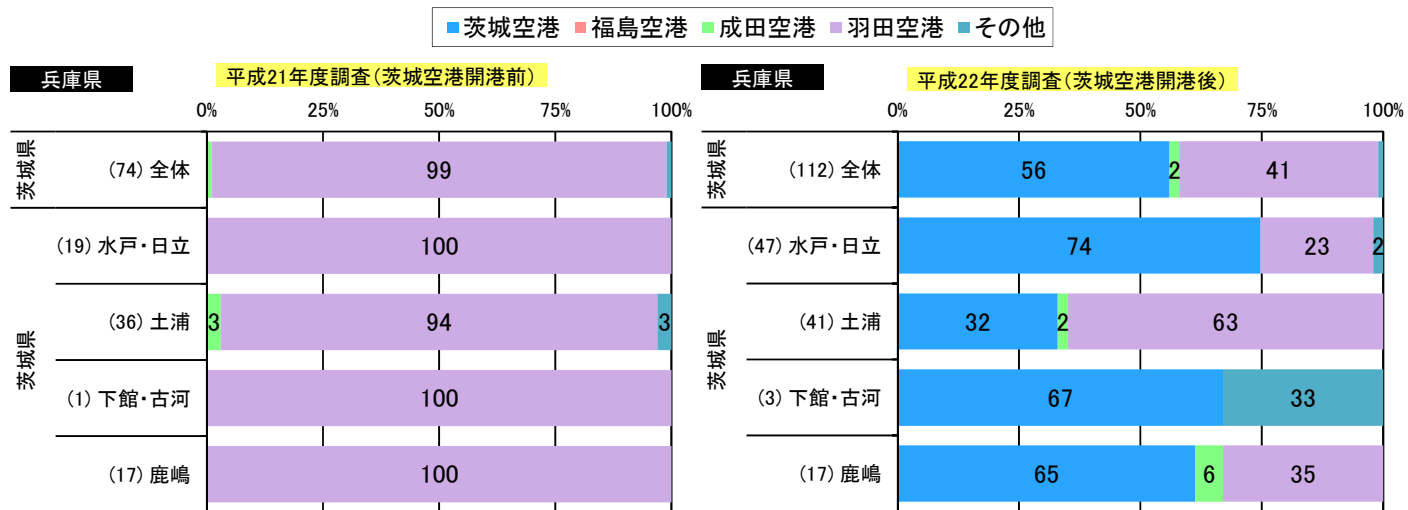


図 - 36 茨城県－兵庫県間の空港利用状況（週間平均）

#### ④羽田国際線ターミナルビルの供用

平成 22 年 10 月 31 日に羽田空港国際線ターミナルの供用が開始され、国際定期便の就航が再開された。羽田空港の国際化は、首都圏旅客に新たな国際線利用空港を提供するだけでなく、全国各地の空港との間に路線を持つ羽田空港が国際化することにより、地方都市と海外都市間の移動が活発化することが期待される。本調査は羽田空港国際化から約 1 か月後の 11 月 28 日、12 月 1 日に実施された初の動態調査であり、羽田空港における国内線－国際線乗継（内際乗継）旅客の利用動向に関して分析を行っている。（なお、本分析にあたっては、国内線到着空港を羽田空港と回答し、国際線利用空港の回答欄が無回答であった場合、羽田空港出国とみなして集計を行っている。また、海外を出発地とし、国際線利用空港が無回答であった場合にも、国内線出発空港が羽田空港であれば、羽田空港から入国したとみなしている。同様に、成田空港に関しても同様の考えで処理を行っている。）

##### i) 羽田空港発着国際線便数の変化

羽田空港の国際化により、羽田空港を発着する国際線便数は平成 21 年度調査時点の 28 便／日から 93 便／日に大幅に拡大し、就航先都市数もソウル・上海・香港の 3 都市から、北米や欧州、東南アジア等の都市が新たに加わり 13 都市となった。この結果、国際線利用者数も大幅に増加し、対前年同月比で 100%以上の伸びとなっている。

次頁以降に前回調査および今回調査実施日における国際線運航状況をまとめたものを示す。

表 - 9 羽田空港の利用者数の推移 (単位：人)

2010年	10月	11月	12月
国内線	5,393,084 (+2.1%)	5,052,687 (+0.3%)	4,571,632 (-0.9%)
国際線	272,786 (+17.0%)	559,789 (+133.9%)	584,476 (+124.1%)
計	5,665,870 (+2.7%)	5,612,476 (+6.4%)	5,156,108 (+5.8%)

( ) 内は対前年同月比を示す。

出典：管内空港の利用概況集計表（平成 22 年 10 月～12 月速報値）

表 - 10 羽田空港の国際線就航状況比較

(単位：便/日)

就航先	2009年	構成比	2010年	構成比
ソウル	16	57.1%	26	28.0%
香港	4	14.3%	8	8.6%
上海	8	28.6%	8	8.6%
北京	-	-	8	8.6%
台北	-	-	16	17.2%
シンガポール	-	-	8	8.6%
バンコク	-	-	6	6.5%
マレーシア	-	-	1	1.1%
ハワイ	-	-	6	6.5%
北米	-	-	4	4.3%
欧州	-	-	2	2.2%
合計	28	100.0%	93	100.0%



平成 21 年度調査時点での羽田空港発着国際線 (平成 21 年 10 月 18 日 (日)・21 日 (水))

羽田空港出発便

行き先都市名	空港	便名	羽田空港 出発時刻	相手空港 到着時刻	機材
香港	HKG	NH 1275	20:30	0:10	767
香港※	HKG	JL 8739	20:45	0:20	772
ソウル	GMP	JL 8831	8:20	10:35	744
ソウル	GMP	NH 1291	9:20	11:40	772
ソウル	GMP	OZ 1015	12:05	14:25	330
ソウル	GMP	KE 2708	13:05	15:20	747
ソウル	GMP	JL 8833	15:35	17:50	744
ソウル	GMP	NH 1293	16:35	18:55	772
ソウル	GMP	OZ 1035	19:35	21:55	330
ソウル	GMP	KE 2710	20:05	22:20	747
上海	SHA	JL 8877	9:25	11:35	772
上海	SHA	NH 1281	10:25	12:30	767
上海	SHA	MU 538	13:30	15:30	333
上海	SHA	FM 816	14:30	16:30	767

※JL8739 便は平日調査日 (10 月 21 日) には休航していた。

羽田空港到着便

出発都市名	空港	便名	相手空港 出発時刻	羽田空港 到着時刻	機材
香港	HKG	NH 1276	0:35	5:45	767
香港※	HKG	JL 8730	1:35	6:45	772
ソウル	GMP	OZ 1025	8:45	10:45	330
ソウル	GMP	KE 2707	9:20	11:25	747
ソウル	GMP	JL 8832	11:50	13:55	744
ソウル	GMP	NH 1292	12:55	14:55	772
ソウル	GMP	OZ 1045	15:55	17:55	330
ソウル	GMP	KE 2709	16:40	18:45	747
ソウル	GMP	JL 8834	19:30	21:35	744
ソウル	GMP	NH 1294	20:10	22:15	772
上海	SHA	MU 537	8:45	12:30	333
上海	SHA	FM 815	9:45	13:30	767
上海	SHA	JL 8878	12:55	16:40	772
上海	SHA	NH 1282	13:50	17:40	767

※JL8730 便は平日調査日 (10 月 21 日) には休航していた。

平成 22 年度調査時点での羽田空港発着国際線 (休日：平成 22 年 11 月 28 日 (日))

羽田空港出発便

行き先都市名	空港	便名	羽田空港 出発時刻	相手空港 到着時刻	機材
ホノルル	HNL	NH 1062	0:30	12:40	767
ホノルル	HNL	JO 80	22:30	10:45	767
ホノルル	HNL	HA 458	23:59	12:05	767
ロサンゼルス	LAX	NH 1006	0:05	16:55	772
サンフランシスコ	SFO	JL 2	0:05	16:05	772
パリ	CDG	JL 41	1:30	6:20	772
バンコク	BKK	TG 661	0:20	5:20	340
バンコク	BKK	NH 173	0:30	6:00	767
バンコク	BKK	JO 33	1:10	6:20	767
北京	PEK	CA 184	8:30	11:30	321
北京	PEK	NH 1255	9:25	12:35	772
北京	PEK	JL 23	9:45	12:50	767
北京	PEK	CA 182	13:50	16:50	321
香港	HKG	NH 1171	8:55	12:55	773
香港	HKG	JL 27	10:00	14:05	772
香港	HKG	CX 543	10:45	15:00	330
香港	HKG	CX 549	16:25	20:40	744
ソウル	GMP	JL 91	8:30	11:00	767
ソウル	GMP	NH 1161	8:55	11:25	772
ソウル	GMP	KE 2712	9:45	12:05	330
ソウル	GMP	OZ 1075	10:00	12:20	330
ソウル	GMP	NH 1163	11:30	14:00	767
ソウル	GMP	OZ 1015	12:00	14:20	330
ソウル	GMP	KE 2708	12:20	14:40	747
ソウル	GMP	JL 93	15:30	18:00	767
ソウル	GMP	NH 1165	16:20	18:50	772
ソウル	GMP	OZ 1035	19:30	21:50	330
ソウル	GMP	JL 95	19:45	22:15	767
ソウル	GMP	KE 2710	19:55	22:15	747
ソウル	ICN	KE 720	6:25	8:45	737
上海	SHA	JL 81	9:25	11:50	772
上海	SHA	NH 1259	10:25	12:50	772
上海	SHA	MU 538	13:30	16:10	333
上海	SHA	FM 816	14:30	16:35	767
シンガポール	SIN	SQ 633	0:30	6:55	77W
シンガポール	SIN	SQ 635	6:25	12:50	77W
シンガポール	SIN	NH 151	23:30	6:20	767
シンガポール	SIN	JL 35	23:50	6:30	767
台北	TSA	CI 223	7:00	10:00	333
台北	TSA	JL 31	8:10	11:15	767
台北	TSA	NH 1185	9:40	12:45	767
台北	TSA	BR 189	10:45	13:30	332
台北	TSA	BR 191	12:15	15:00	332
台北	TSA	NH 1187	12:40	15:45	767
台北	TSA	CI 221	14:15	17:15	333
台北	TSA	JL 39	17:55	21:00	767

羽田空港到着便

出発都市名	空港	便名	相手空港 出発時刻	羽田空港 到着時刻	機材
ホノルル	HNL	JO 89	17:55	22:00	767
ホノルル	HNL	JL 89	17:25	22:00	767
ホノルル	HNL	HA 457	18:05	22:05	767
ロサンゼルス	LAX	NH 1005	0:10	5:15	772
サンフランシスコ	SFO	JL 1	17:50	22:35	772
パリ	CDG	JL 42	11:00	6:55	772
バンコク	BKK	TG 660	14:50	22:30	340
バンコク	BKK	NH 174	22:40	6:30	767
バンコク	BKK	JO 34	23:00	6:55	767
北京	PEK	CA 1818	8:40	12:50	321
北京	PEK	NH 1256	15:55	20:15	772
北京	PEK	JL 24	16:40	21:00	767
北京	PEK	CA 183	17:35	21:45	321
香港	HKG	CX 548	8:30	13:25	744
香港	HKG	NH 1172	14:30	19:15	773
香港	HKG	JL 28	15:45	20:25	772
香港	HKG	CX 542	16:10	21:05	330
ソウル	GMP	JL 90	8:00	10:05	767
ソウル	GMP	OZ 1025	8:40	10:45	330
ソウル	GMP	KE 2707	9:00	11:05	747
ソウル	GMP	JL 92	12:10	14:15	767
ソウル	GMP	NH 1162	12:50	14:45	772
ソウル	GMP	OZ 1045	15:50	17:50	330
ソウル	GMP	KE 2709	16:30	18:35	747
ソウル	GMP	NH 1164	16:35	18:30	767
ソウル	GMP	JL 94	19:35	21:40	767
ソウル	GMP	KE 2711	19:40	21:45	330
ソウル	GMP	OZ 1085	20:00	21:55	330
ソウル	GMP	NH 1166	20:20	22:15	772
ソウル	ICN	KE 719	21:25	23:30	737
上海	SHA	MU 537	8:55	12:30	333
上海	SHA	FM 815	9:40	13:30	767
上海	SHA	JL 82	13:05	16:45	772
上海	SHA	NH 1260	14:05	17:40	772
シンガポール	SIN	SQ 634	15:40	23:05	77W
シンガポール	SIN	SQ 636	21:50	5:15	77W
シンガポール	SIN	JL 36	22:00	5:40	767
シンガポール	SIN	NH 152	22:00	6:00	767
台北	TSA	BR 192	7:30	11:15	332
台北	TSA	CI 220	9:15	12:55	333
台北	TSA	JL 30	10:00	13:45	767
台北	TSA	NH 1186	13:45	17:40	767
台北	TSA	JL 32	15:15	19:00	767
台北	TSA	BR 190	16:00	19:50	332
台北	TSA	NH 1188	16:45	20:40	767
台北	TSA	CI 222	18:15	21:55	333

平成 22 年度調査時点での羽田空港発着国際線 (平日：平成 22 年 12 月 1 日 (水))

羽田空港出発便

行き先都市名	空港	便名	羽田空港 出発時刻	相手空港 到着時刻	機材
ホノルル	HNL	NH 1062	0:30	12:40	767
ホノルル	HNL	JL 80	22:30	10:45	767
ホノルル	HNL	HA 458	23:59	12:05	767
ロサンゼルス	LAX	NH 1006	0:05	16:55	772
サンフランシスコ	SFO	JL 2	0:05	16:05	772
パリ	CDG	JL 41	1:30	6:20	772
バンコク	BKK	TG 661	0:20	5:20	340
バンコク	BKK	NH 173	0:30	6:00	767
バンコク	BKK	JL 33	0:40	5:50	767
北京	PEK	CA 184	8:30	11:30	321
北京	PEK	NH 1255	9:25	12:35	772
北京	PEK	JL 23	9:45	12:50	767
北京	PEK	CA 182	13:50	16:50	321
香港	HKG	NH 1171	8:55	12:55	773
香港	HKG	JL 27	10:00	14:05	772
香港	HKG	CX 543	10:45	15:00	330
香港	HKG	CX 549	16:25	20:40	744
ソウル	GMP	JL 91	8:30	11:00	767
ソウル	GMP	NH 1161	8:55	11:25	772
ソウル	GMP	KE 2712	9:45	12:05	330
ソウル	GMP	OZ 1075	10:00	12:20	330
ソウル	GMP	NH 1163	11:30	14:00	767
ソウル	GMP	OZ 1015	12:00	14:20	330
ソウル	GMP	KE 2708	12:20	14:40	747
ソウル	GMP	JL 93	15:30	18:00	767
ソウル	GMP	NH 1165	16:20	18:50	772
ソウル	GMP	OZ 1035	19:30	21:50	330
ソウル	GMP	JL 95	19:45	22:15	767
ソウル	GMP	KE 2710	19:55	22:15	747
ソウル	ICN	KE 720	6:25	8:45	737
上海	SHA	JL 81	9:25	11:50	772
上海	SHA	NH 1259	10:25	12:50	772
上海	SHA	MU 538	13:30	16:10	333
上海	SHA	FM 816	14:30	16:35	767
シンガポール	SIN	SQ 633	0:30	6:55	77W
シンガポール	SIN	SQ 635	6:25	12:50	77W
シンガポール	SIN	NH 151	23:30	6:20	767
シンガポール	SIN	JL 35	23:50	6:30	767
台北	TSA	CI 223	7:00	9:45	333
台北	TSA	JL 31	8:10	11:15	767
台北	TSA	NH 1185	9:40	12:45	767
台北	TSA	BR 189	10:45	13:30	332
台北	TSA	BR 191	12:15	15:00	332
台北	TSA	NH 1187	12:40	15:45	767
台北	TSA	CI 221	14:15	17:15	333
台北	TSA	JL 39	17:55	21:00	767

羽田空港到着便

出発都市名	空港	便名	相手空港 出発時刻	羽田空港 到着時刻	機材
ホノルル	HNL	JL 89	17:25	22:00	767
ホノルル	HNL	HA 457	18:05	22:05	767
ホノルル	HNL	NH 1061	18:15	22:30	767
ロサンゼルス	LAX	NH 1005	0:10	5:15	772
サンフランシスコ	SFO	JL 1	18:05	22:35	772
パリ	CDG	JL 42	11:00	6:55	772
バンコク	BKK	TG 660	14:50	22:30	340
バンコク	BKK	NH 174	22:40	6:30	767
バンコク	BKK	JL 34	23:00	6:55	767
北京	PEK	CA 1818	8:40	12:50	321
北京	PEK	NH 1256	15:55	20:15	772
北京	PEK	JL 24	16:40	21:00	767
北京	PEK	CA 183	17:35	21:45	321
香港	HKG	CX 548	8:30	13:25	744
香港	HKG	NH 1172	14:30	19:15	773
香港	HKG	JL 28	15:45	20:25	772
香港	HKG	CX 542	16:10	21:05	330
コタキナバル	BKI	MH 738	16:15	23:00	738
ソウル	GMP	JL 90	8:00	10:05	767
ソウル	GMP	OZ 1025	8:40	10:45	330
ソウル	GMP	KE 2707	9:00	11:05	747
ソウル	GMP	JL 92	12:10	14:15	767
ソウル	GMP	NH 1162	12:50	14:45	772
ソウル	GMP	OZ 1045	15:50	17:50	330
ソウル	GMP	KE 2709	16:30	18:35	747
ソウル	GMP	NH 1164	16:35	18:30	767
ソウル	GMP	JL 94	19:35	21:40	767
ソウル	GMP	KE 2711	19:40	21:45	330
ソウル	GMP	OZ 1085	20:00	21:55	330
ソウル	GMP	NH 1166	20:20	22:15	772
ソウル	ICN	KE 719	21:25	23:30	737
上海	SHA	MU 537	8:55	12:30	333
上海	SHA	FM 815	9:40	13:30	767
上海	SHA	JL 82	13:05	16:45	772
上海	SHA	NH 1260	14:05	17:40	772
シンガポール	SIN	SQ 634	15:40	23:05	77W
シンガポール	SIN	SQ 636	21:50	5:15	77W
シンガポール	SIN	JL 36	22:00	5:40	767
シンガポール	SIN	NH 152	22:00	6:00	767
台北	TSA	BR 192	7:30	11:15	332
台北	TSA	CI 220	9:15	12:55	333
台北	TSA	JL 30	10:00	13:45	767
台北	TSA	NH 1186	13:45	17:40	767
台北	TSA	JL 32	15:15	19:00	767
台北	TSA	BR 190	16:00	19:50	332
台北	TSA	NH 1188	16:45	20:40	767
台北	TSA	CI 222	18:15	21:55	333

## ii) 内際乗継利用の動向

### a) 内際乗継旅客数の変化と海外方面別構成比

右の図は羽田空港において観測された調査データを基に、羽田空港国際化前後の調査結果を比較したものである。図-37は、海外を出発地とし、乗継先の国内線の出発空港を羽田空港と回答した旅客（羽田空港で入国）について集計したものであり、図-38は国内空港を出発空港とし、かつ羽田空港が目的空港であり、さらに目的地を海外と回答した旅客（羽田空港で出国）について集計を行っている。

国際化以前の平成21年度調査時点においては、海外を出発地、もしくは目的地とする回答者数は約20～80人程度であったが、国際化により国際線便数が増加した後は、約150～250人程度にまで増加している。

また、方面別の構成比率に着目すれば、アジア地域を中心とする出発地・目的地構成状況であったものが、北米やハワイ、欧州などの地域が増加する結果となっている。調査実施日における国際線運航便の9割近くをアジア方面便が占めている状況と対照的な構成となっている。

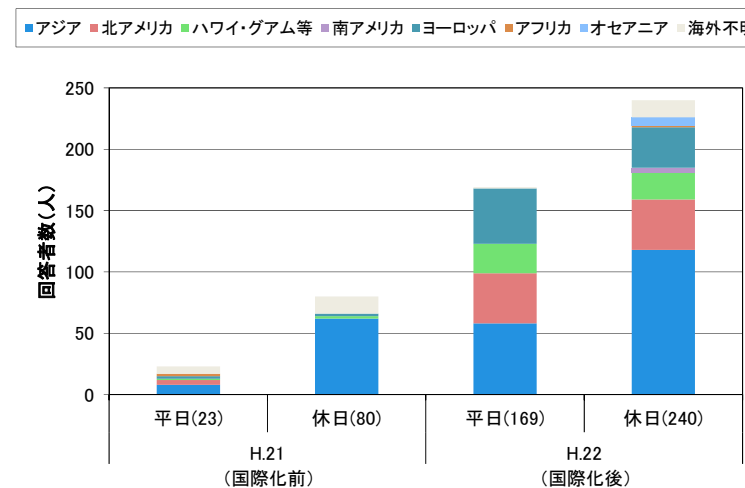


図 - 37 羽田空港入国旅客の海外方面別出発地構成

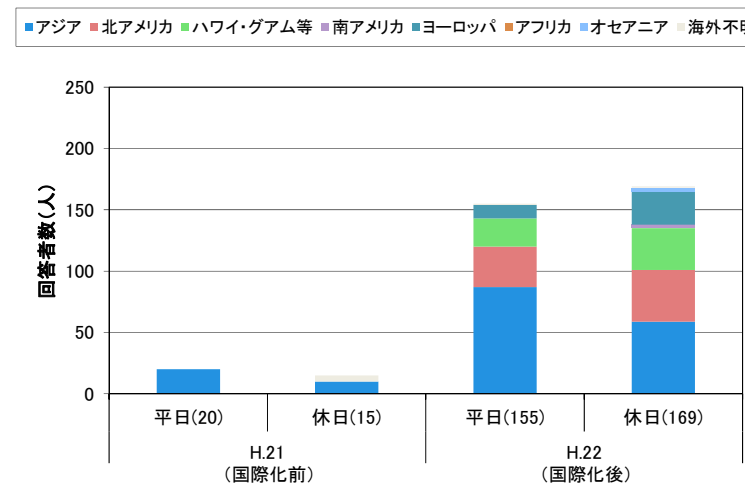


図 - 38 羽田空港出国旅客の海外方面別目的地構成

### b) 羽田空港国際線利用の目的と入込状況

右の図-39, 40 は、羽田空港を利用して海外に出国した旅客と、入国後に羽田空港を国内線の出発空港とした旅客の旅行目的についてまとめたものである。

羽田空港を利用した後に海外に出国する旅客に関してみると、平日では、観光目的で利用する旅客が半数を占めるが、休日は仕事目的の旅客が増加する結果となった。

一方、海外を出発地とし、羽田空港を利用した後に全国各地の空港を目的地とする旅客は、平日・休日ともに観光目的での利用が50%以上を占める結果となっている。

また、図-41 は羽田空港で国内線－国際線間の内際乗継を行った旅客の現住所地に関して集計を行ったものであり、回答者の8割前後が日本国内を現住所として挙げている。ただし、本調査は外国語による回答ができないため、外国人を含めた全体の傾向は異なる可能性があることに留意する必要がある。

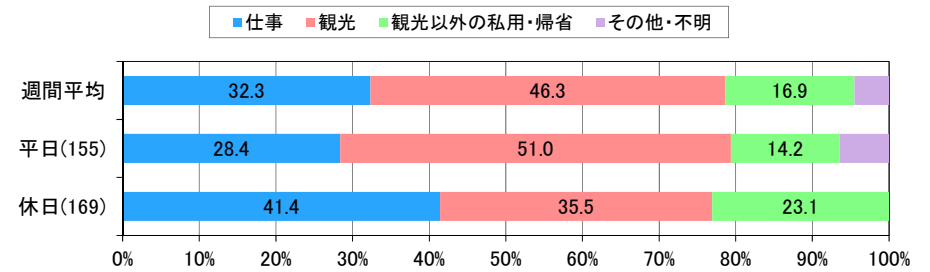


図 - 39 地方空港発羽田空港利用海外出国旅客の旅行目的

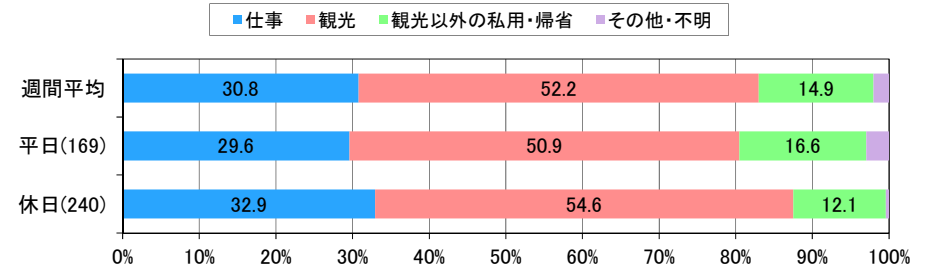


図 - 40 海外発羽田空港利用地方空港到着旅客の旅行目的

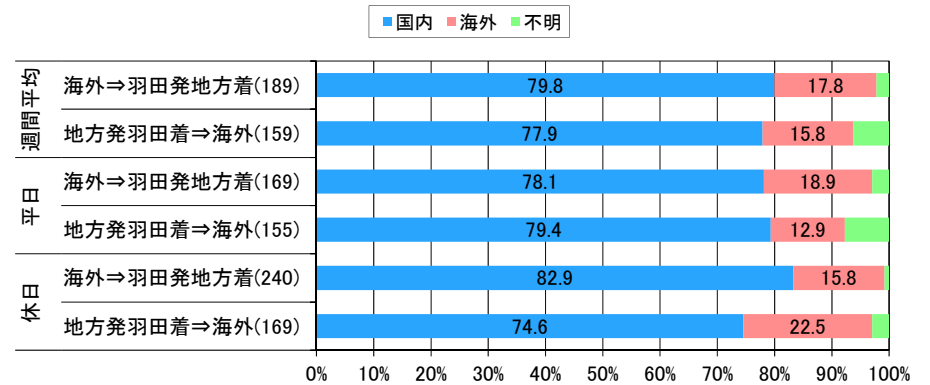


図 - 41 利用者の現住所地

c) 出発空港・目的空港別内際乗継旅客数

右の表は、羽田空港で内際乗継を行った旅客が国内のどこの空港を利用したのかを示したものである。

全国各地の空港から羽田空港を利用して海外に移動する旅客は、新千歳空港や伊丹・関西空港、福岡空港を出発する旅客が平日、休日共に多くを占めている。

一方、海外を出発地として羽田空港から国内のいずれかの空港を目的空港とした旅客に関してみると、新千歳空港や伊丹空港が多くを占める一方、関西空港に関してはその割合が減少する傾向にある。

表 - 11 出発空港・目的空港別内際乗継旅客数

空港名	出発空港⇒羽田着						羽田発⇒目的空港					
	平日		休日		週間平均		平日		休日		週間平均	
	旅客数	構成比	旅客数	構成比	旅客数	構成比	旅客数	構成比	旅客数	構成比	旅客数	構成比
釧路	2	1.3%		0.0%	1	0.9%	3	1.8%	3	1.3%	3	1.6%
函館	8	5.2%	2	1.2%	6	4.0%	5	3.0%	3	1.3%	4	2.3%
旭川	4	2.6%	2	1.2%	3	2.2%	2	1.2%	2	0.8%	2	1.1%
十勝	1	0.6%		0.0%	1	0.4%	1	0.6%	7	2.9%	3	1.4%
女満別	3	1.9%	1	0.6%	2	1.5%	2	1.2%	7	2.9%	3	1.8%
新千歳	19	12.3%	15	8.9%	18	11.2%	30	17.8%	32	13.3%	31	16.2%
青森	7	4.5%	3	1.8%	6	3.7%	6	3.6%	6	2.5%	6	3.2%
三沢		0.0%		0.0%	0	0.0%	14	8.3%	2	0.8%	11	5.6%
仙台	1	0.6%			1	0.4%		0.0%		0.0%	0	0.0%
秋田		0.0%	4	2.4%	1	0.7%	5	3.0%	6	2.5%	5	2.8%
庄内	4	2.6%		0.0%	3	1.8%	2	1.2%	2	0.8%	2	1.1%
八丈島	2	1.3%		0.0%	1	0.9%		0.0%		0.0%	0	0.0%
富山	5	3.2%	13	7.7%	7	4.6%	3	1.8%	10	4.2%	5	2.6%
小松	9	5.8%	11	6.5%	10	6.0%	3	1.8%	14	5.8%	6	3.2%
中部	2	1.3%	2	1.2%	2	1.3%		0.0%	1	0.4%	0	0.2%
伊丹	18	11.6%	18	10.7%	18	11.3%	29	17.2%	43	17.9%	33	17.4%
関西	16	10.3%	15	8.9%	16	9.9%	6	3.6%	9	3.8%	7	3.6%
神戸		0.0%	4	2.4%	1	0.7%	1	0.6%	1	0.4%	1	0.5%
鳥取	2	1.3%		0.0%	1	0.9%	1	0.6%		0.0%	1	0.4%
米子		0.0%	3	1.8%	1	0.5%		0.0%	1	0.4%	0	0.2%
出雲	2	1.3%		0.0%	1	0.9%		0.0%	2	0.8%	1	0.3%
石見		0.0%		0.0%	0	0.0%		0.0%	2	0.8%	1	0.3%
岡山		0.0%	3	1.8%	1	0.5%	2	1.2%	2	0.8%	2	1.1%
広島	3	1.9%	10	5.9%	5	3.1%	3	1.8%	15	6.3%	6	3.4%
山口宇部	2	1.3%	2	1.2%	2	1.3%	1	0.6%	4	1.7%	2	1.0%
徳島	10	6.5%		0.0%	7	4.5%	3	1.8%	4	1.7%	3	1.7%
高松	1	0.6%	4	2.4%	2	1.2%	3	1.8%	3	1.3%	3	1.6%
松山	3	1.9%	6	3.6%	4	2.4%	3	1.8%	9	3.8%	5	2.5%
高知	2	1.3%	2	1.2%	2	1.3%	7	4.1%	4	1.7%	6	3.2%
北九州		0.0%	3	1.8%	1	0.5%	1	0.6%	2	0.8%	1	0.7%
福岡	14	9.0%	17	10.1%	15	9.3%	11	6.5%	23	9.6%	14	7.6%
長崎		0.0%		0.0%	0	0.0%	2	1.2%	1	0.4%	2	0.9%
福江		0.0%		0.0%	0	0.0%	1	0.6%		0.0%	1	0.4%
熊本		0.0%	5	3.0%	1	0.9%	3	1.8%	4	1.7%	3	1.7%
大分	2	1.3%	4	2.4%	3	1.6%	1	0.6%	4	1.7%	2	1.0%
宮崎	4	2.6%	5	3.0%	4	2.7%	3	1.8%	5	2.1%	4	1.9%
鹿児島	7	4.5%	4	2.4%	6	3.9%	6	3.6%	5	2.1%	6	3.0%
沖永良部		0.0%	1	0.6%	0	0.2%		0.0%		0.0%	0	0.0%
那覇	2	1.3%	10	5.9%	4	2.7%	6	3.6%	2	0.8%	5	2.6%
計	155	100.0%	169	100.0%	159	100.0%	169	100.0%	240	100.0%	189	100.0%

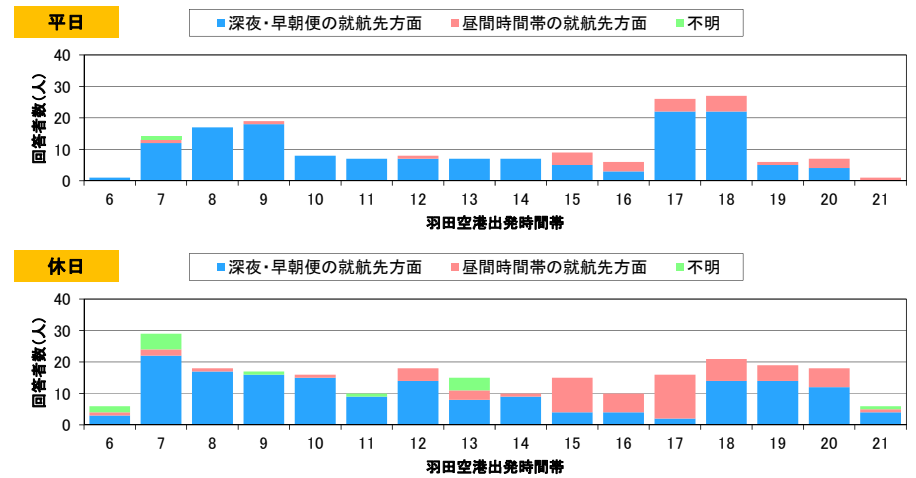
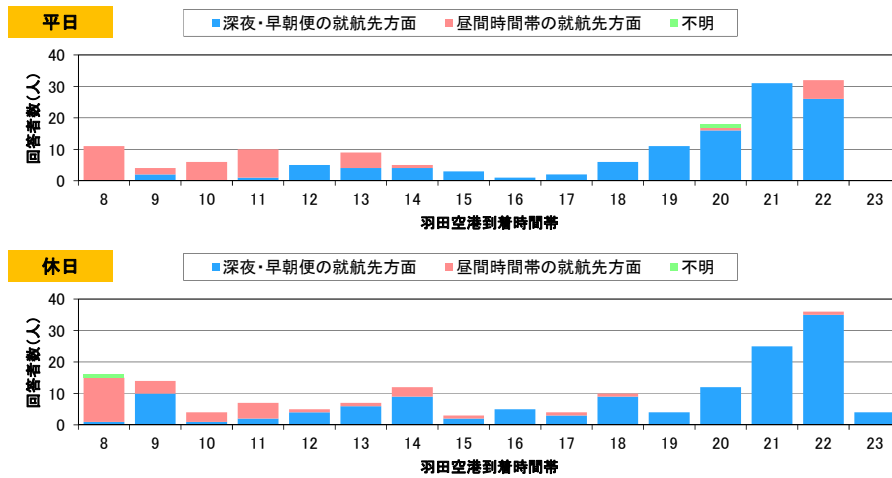
※羽田空港まで航空便を乗り継いだ旅客や、国内線で成田空港に到着し、羽田空港まで地上移動を行った旅客も含まれている。

d) 内際乗継旅客の羽田空港到着・出発時間帯

下図は羽田空港で内際乗継を行った旅客を対象に、羽田空港を出国した旅客については国内線到着時間帯を、また羽田空港から入国した旅客については国内線出発時間帯を整理した結果を示している。また、回答者が利用した具体的な国際線便名は把握できないが、海外出発地/目的地の回答を基に、昼間時間帯便の就航先方面（ソウル・香港・台北等）と深夜・早朝時間帯便の就航先方面（ハワイ・北米・東南アジア等）のいずれの利用であったかを合わせて示している。

羽田空港を出国した旅客に関してみれば、国内線の到着時間帯は平日・休日ともに夜間の22時にピークを迎える。これは、平成22年度調査の実施日時点において、羽田就航国際線のうちソウル・北京・上海・香港・台北を除く路線では、就航時間帯が深夜・早朝時間帯に制限されており、北米やハワイ路線のような長距離路線を利用する場合に、羽田空港での乗継時間を短縮するために、国内線の最終到着時刻となる23時に合わせて到着していることが影響したものと考えられる。また、海外目的地方面についても、北米、ハワイ路線等の深夜・早朝便の就航先方面に一致する。一方、ソウル等の昼間時間帯に就航している便に関しては、午前中や昼間に利用比率が高くなっている。

一方、羽田空港から入国した旅客に関してみれば、乗り継いだ先の国内線の出発時間帯は、7～9時が午前中のピークとなるほか、夕方17時以降に第2のピークを迎える。羽田空港出国旅客と同様に、深夜早朝時間帯に到着した旅客が午前中の便で各地の空港へ移動した可能性があるほか、夕方以降の便を利用した旅客に関しては、羽田空港周辺を周遊したのち、国内線を利用している可能性も考えられる。



■ 昼間時間帯便（7時～22時）：ソウル・台北・香港・北京・上海  
 ■ 深夜・早朝便（22時～7時）：ホノルル・北米・欧州・東南アジア  
 （※平成22年度調査日における時刻表に基づく。リレー時間帯含む。）

※羽田空港到着時間帯とは、内際乗継を行う旅客が国内線で羽田空港に到着した時刻を示している。（国内線到着時刻）  
 羽田空港出発時間帯とは、内際乗継を行う旅客が国内線で羽田空港を出発する時刻を示している。（国際線出発時刻）

図 - 42 平休別 内際乗継旅客の羽田空港到着時間帯・出発時間帯

⑤ 路線の休廃止及び開設に伴う旅客流動特性の変化

平成 21 年度調査時点より休止・廃止及び開設となった路線について、路線の特徴を把握すると共に、路線が休廃止及び開設された前後における県間流動や旅客特性の変化について分析した。

休廃止された路線における平成 21 年度の旅客数は 4,000 人から 10 万人と幅が広いが、平均旅客数は約 3 万 7000 人であった。また搭乗率 50%未満の路線が約 7 割を占めており、平均搭乗率は 48%という状況であった。一方、開設された路線は北海道内や松本空港を中心に 8 路線となっており、月単位の旅客数も数百人～1 万人まで差がある。

路線休廃止に伴う旅客流動への影響としては、中部-青森路線を対象とした。同路線は休止前までの年間旅客数が 10 万人クラスとなっており、廃止路線内で大きな規模を持つほか、中部空港からの便が休止すると、中部空港（もしくは小牧空港）を利用した空路による移動が困難になる特徴がある。すなわち、県間移動の中止や羽田－青森路線への転換行動等を分析できる。一方、開設の影響に関しては、再開路線である神戸-鹿児島路線を対象とした。同路線は新規路線の中では利用者数が比較的大きく、伊丹－鹿児島路線との相互利用状況等の分析も可能であることから同路線を選択した。

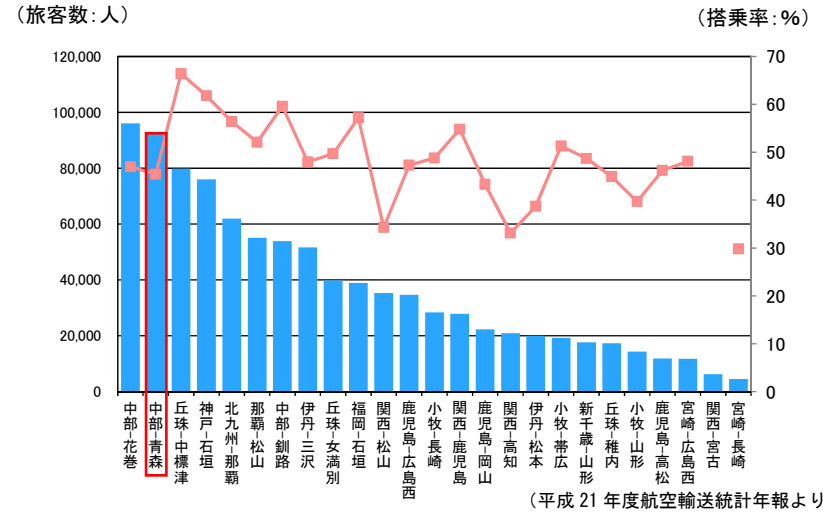


図-43 休廃止路線の旅客数と搭乗率（平成 21 年度）

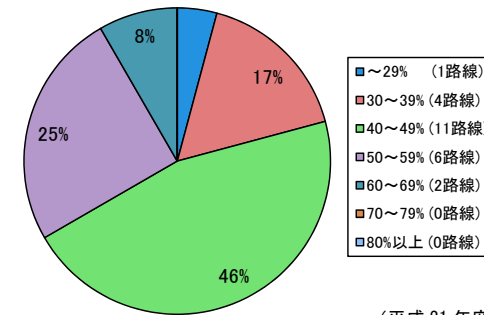


図-44 休廃止路線の搭乗率構成（平成 21 年度）

表 - 12 開設路線の旅客数（平成 22 年 11 月）

路線名	11月旅客数(人)	搭乗率(%)
奄美－与論	429	41.0
新千歳－旭川	6,664	20.9
新千歳－中標津	13,320	60.2
新千歳－函館	5,619	26.9
神戸－鹿児島	12,604	59.3
成田－関西	4,356	50.0
静岡－松本	1,612	33.4
福岡－松本	2,324	50.0

(平成 22 年度航空輸送統計年報より作成)



i) データの前提条件

中部－青森、神戸－鹿児島路線のデータを整理するにあたり、整理する目的とデータ前提条件について以下に整理した。

表-13 データ整理の目的と前提条件

目的	前提条件	データ
路線の休廃止及び開設前後の交通条件の変化を把握	<p>a) 交通条件</p> <p>路線休廃止による交通条件の変化をみるため、JTB 時刻表、各社航空時刻表を利用し、移動経路別の所要時間及び費用を整理した。検索時点は、交通条件の変化を把握するために平成 19 年、平成 21 年、平成 22 年の各 10 月の 3 断面とした。</p> <p>経路の起点は、他空港までのアクセス時間と費用を考慮するため、中部-青森路線は名古屋駅とし、終点には代表地点として青森駅を設定した。また、神戸－鹿児島路線については、起点を三宮駅、終点を鹿児島空港としている。航空運賃は、大手航空会社の片道運賃を基本としたが、スカイマークによる運航のみの路線についてはスカイマークの普通運賃を利用した。乗り換え時間は、「航空需要予測について」（国土交通省国土技術政策総合研究所）の考えに従い、鉄道 10 分、航空機 30 分、航空機搭乗時 40 分、航空機降機時 20 分と設定した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ JTB 時刻表</li> <li>・ 各社時刻表</li> </ul>
県間流動の変化を把握	<p>b) 旅行目的別県間流動</p> <p>路線休廃止による流動量の影響を把握するため、空港が所在する県間[愛知県-青森県・兵庫県－鹿児島県]の平日 5 日、休日 2 日を加重平均した週間平均値を再集計することにより、旅行目的別県間流動及び県発着の流動に占める割合を整理した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港が所在する県間の出発地と目的地データ</li> </ul>
利用空港の変化を把握	<p>c) 利用空港</p> <p>路線休廃止による空港の利用状況の変化をみるため、空港が所在する県間[愛知県-青森県・兵庫県－鹿児島県]の平日 5 日、休日 2 日を加重平均した週間平均値を利用した。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港が所在する県間の出発地と目的地データ</li> </ul>
旅客特性の変化を把握	<p>d) 経路別旅行目的別流動量と構成</p> <p>旅行特性の変化を把握するため、空港が所在する県間[兵庫県－鹿児島県間]の平日 5 日、休日 2 日を加重平均した週間平均値を利用し、移動経路別旅行目的別の流動量と構成を整理した。なお、愛知県－青森県間については、分析結果を示していないが、これは回収票数が少なく（週間平均値：43 件）、経路別に特徴を示せないことによるものである。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港が所在する県間の出発地と目的地データ</li> </ul>

ii) 旅客流動特性の変化

■ 愛知県－青森県間（直行便の休止により航空旅客の流動量が減少したケース）

a) 交通条件の変化

中部－青森路線の休止に伴う交通条件の変化を整理した結果、以下のようになった。整理した経路は、動態調査結果の集計時に確認された路線のうち、主要な代替経路として挙げた以下の6つである。なお、以下の所要時間・費用は、時刻表より目安となる代表値を利用して算出しており、必ずしも以下の所要時間・費用で名古屋駅－青森駅間を移動できるわけではない。

中部－青森空港間の直行便が休止したことにより、空路を利用する場合の所要時間は休止前の205分から100分近く増加し、羽田－青森路線を利用する経路の（301分）が最短となった。また、羽田－青森路線を利用する場合の費用も10,000円以上増加することになる。代替経路のうち、最も費用が安い経路は小牧－秋田路線を利用して、青森県に至る経路であるが、羽田－青森路線を利用する経路よりも45分ほど所要時間が長くなると同時に、利用可能な便数が1日1便に制限される。

また、中部－青森路線以外にも中部－花巻路線が休止となっており、平成22年度の愛知－青森県間で空路を利用する場合の経路は大きくサービス水準が低下した可能性がある。なお、平成23年8月時点において中部－青森路線は、フジドリームエアラインズにより運航が再開されている。

表-14 中部－青森路線休止に伴う交通条件の変化

流動	路線		平成19年10月			平成21年10月			平成22年10月		
			所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)	所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)	所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)
				普通運賃			普通運賃			普通運賃	
愛知県－青森県	中部-青森	直行便	205分	¥31,330	2便	205分	¥30,230	2便			
	羽田-青森	直行便	300分	¥39,460	6便	305分	¥41,960	6便	305分	¥41,960	6便
	中部-花巻	直行便	325分	¥36,850	2便	328分	¥39,490	2便			
	小牧-秋田	直行便	354分	¥33,140	2便	345分	¥35,750	2便	345分	¥35,750	1便
	中部-秋田	直行便	365分	¥33,490	1便	365分	¥35,900	1便	370分	¥35,900	2便
	羽田-三沢	直行便	334分	¥41,280	3便	337分	¥43,680	3便	337分	¥43,680	3便

資料：JTB時刻表、各社航空会社時刻表（平成19年、21年、22年各10月）

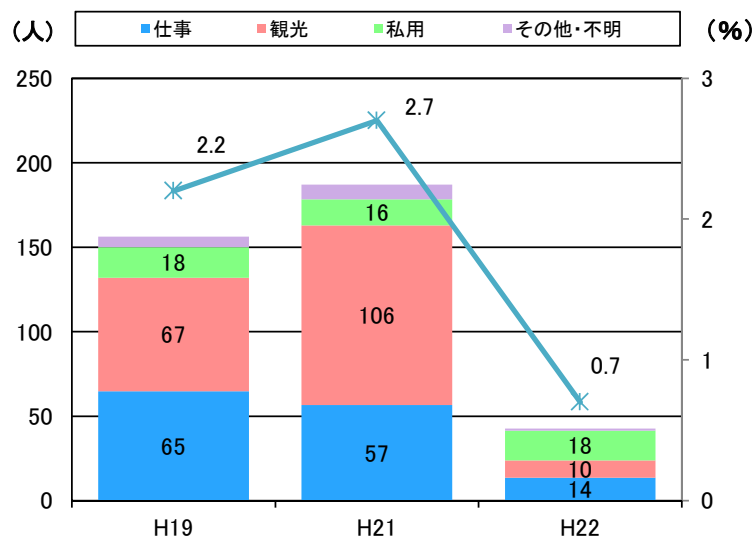
表-15 愛知県－青森県間の経路の設定条件

路線	競合路線	起点	項目	2007年										合計	
愛知県 ↑ 青森県	中部-青森	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	青森空港 (空港バス)	青森駅							205分 ¥31,330	
	羽田-青森	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	青森空港 (空港バス)	青森駅							300分 ¥39,460
	中部-花巻	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	花巻空港 (空港バス)	盛岡駅 (新幹線)	八戸駅 (特急)	青森駅					325分 ¥36,850	
	小牧-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (空港バス)	小牧空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							354分 ¥33,140
	中部-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							365分 ¥33,490
	羽田-三沢	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	三沢空港 (バス)	三沢駅 (特急)	青森駅					334分 ¥41,280	
路線	競合路線	起点	項目	2009年										合計	
愛知県 ↑ 青森県	中部-青森	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	青森空港 (空港バス)	青森駅							205分 ¥30,230	
	羽田-青森	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	青森空港 (空港バス)	青森駅							305分 ¥41,960
	中部-花巻	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	花巻空港 (空港バス)	盛岡駅 (新幹線)	八戸駅 (特急)	青森駅					328分 ¥39,490	
	小牧-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (空港バス)	小牧空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							345分 ¥35,750
	中部-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							365分 ¥35,900
	羽田-三沢	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	三沢空港 (バス)	三沢駅 (特急)	青森駅					337分 ¥43,680	
路線	競合路線	起点	項目	2010年										合計	
愛知県 ↑ 青森県	中部-青森	名古屋駅	経路 時間 料金												
	羽田-青森	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	青森空港 (空港バス)	青森駅							305分 ¥41,960
	中部-花巻	名古屋駅	経路 時間 料金												
	小牧-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (空港バス)	小牧空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							345分 ¥35,750
	中部-秋田	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (鉄道)	中部空港 (航空)	秋田空港 (空港バス)	秋田駅 (特急)	青森駅							370分 ¥35,900
	羽田-三沢	名古屋駅	経路 時間 料金	名古屋駅 (新幹線)	品川駅 (鉄道)	羽田空港 (航空)	三沢空港 (バス)	三沢駅 (特急)	青森駅					337分 ¥43,680	

## b) 県間流動量

下の図は、愛知県－青森県間の移動を行った回答者数について、平成22年度調査結果と過年度調査の結果を比較したものである。日本航空が中部－青森路線から撤退し、愛知県と青森県間を直接結ぶ航空路線が無くなった結果、愛知県－青森県間を移動したと回答した旅客数は大きく減少し、愛知県を発着した回答者に占める青森県の割合も大きく減少している。サービス水準の低下が影響しているものと考えられる。

また、羽田空港等を利用する代替経路についても、愛知県－羽田空港間の移動に所要時間と費用を必要とすることから、県間移動そのものが取りやめられている可能性もある。



※割合は愛知県発着旅客全体に占める青森県の旅客の割合を示している。

図-45 旅行目的別県間流動量 [愛知県-青森県] (週間平均)

## c) 利用空港 (愛知県側)

下の図は、愛知県－青森県間の流動に関して、愛知県側の利用空港を示している。路線の休止前は、愛知県－青森県間の空路による移動においては、83%前後が中部－青森の直行便を利用しており、14%が中部－花巻等の路線利用を回答していた。しかし、中部－青森空港間の直行便休止に伴い、利用空港は羽田空港が代替として利用されるようになってきているほか、中部・小牧空港と東北の各空港を結ぶ路線を利用するように変化している。

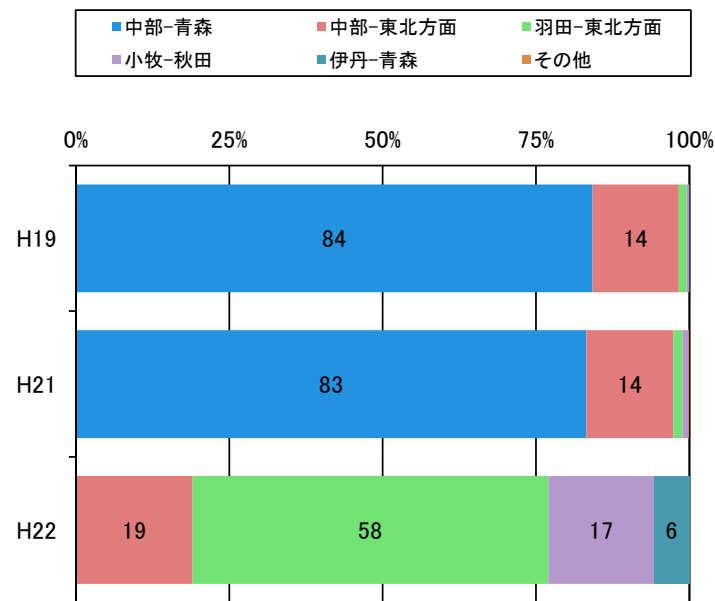


図-46 利用空港構成 (愛知県側)

d) 利用空港（青森県側）

下の図は愛知県－青森県間の流動に関して、青森県側で利用されている空港を示している。路線の休止以前は、中部－青森空港間の直行便利用が大部分を占めており、青森－羽田路線を利用する回答者は極めて少ない状況であった。しかし、路線の休止後に関してみれば、青森空港利用者は依然として多いが、相手先の空港は中部空港から羽田空港に変化しており、サービス水準は低下している。また、小牧空港との間に路線を持つ秋田空港の利用比率も高まっているほか、青森県内の三沢空港に関しても利用比率が増加しており、中部－青森空港間の直行便が休止したことにより、青森空港を利用することメリットが減少し、周辺空港での代替利用が広がっている可能性がある。

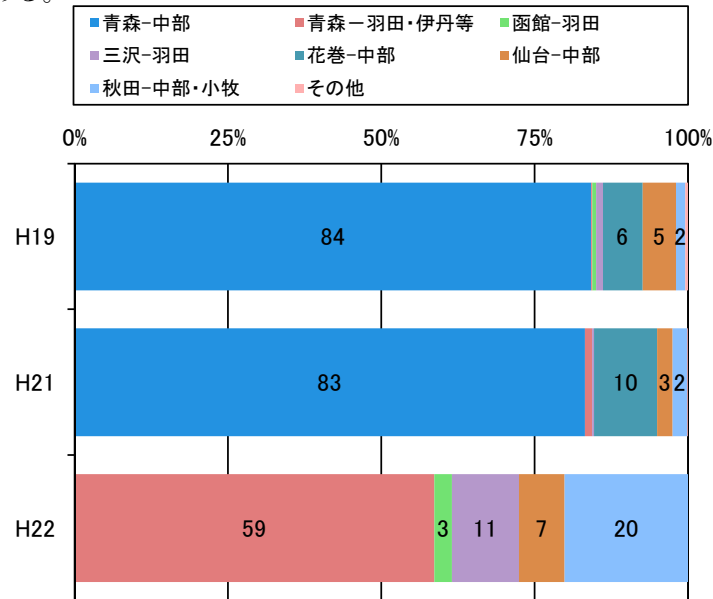


図-47 利用空港構成（青森県側）

e) 羽田-青森路線への転換について

直行便休止の代替経路として、羽田空港が利用される傾向にあったが、愛知県－羽田空港間の主要な移動手段は新幹線利用が考えられる。下の図は愛知県－青森県間の流動に関して、空港アクセス、もしくは空港イグレス手段として新幹線を利用した回答者数について示しており、回答者の90%が新幹線を利用したと回答している。

羽田－青森路線への転換は、新幹線と航空を複合的に利用することにより代替経路として機能した結果とみられるが、休止後には航空利用者そのものの回答数が減少していることから、やむを得ず新幹線を利用して長距離の空港アクセス・イグレスを行っているものと考えられる。

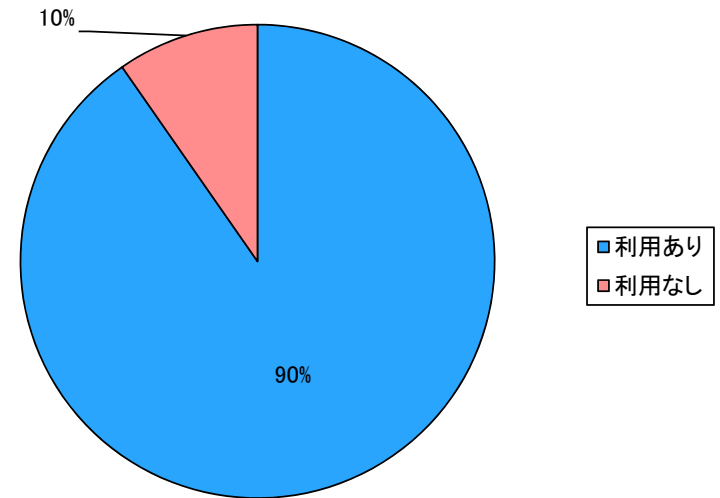


図-48 新幹線－航空の複合利用状況（愛知県－羽田空港間）

■ 兵庫県－鹿児島県間（直行便の休止・再開が旅客流動に大きく影響しないケース）

a) 交通条件の変化

神戸－鹿児島路線の休止に伴う交通条件の変化を整理した結果、以下のようになった。整理した経路は、動態調査結果の集計時に確認された路線のうち、主要なものを示している。なお、神戸－鹿児島路線では平成 22 年の路線再開後の運航会社がスカイマークエアラインズに替わっており、普通運賃が大きく減少している。

起点とした三宮駅から鹿児島空港までは、神戸－鹿児島路線を利用すると、最短で 140 分程度である。一方、伊丹－鹿児島路線を利用する場合でも 170 分程度であり、大きな差とはなっていない。また、三宮駅以外の地点を起点とする場合はこの限りではないことに留意する必要がある。

表 - 16 神戸－鹿児島路線再開に伴う交通条件の変化

流動	路線		平成19年10月			平成21年10月			平成22年10月		
			所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)	所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)	所要時間 (分)	費用 (円)	便数 (片道ベース)
				普通運賃			普通運賃			普通運賃	
兵庫県－鹿児島県	神戸－鹿児島	直行便	142分	¥24,600	2便	143分	¥14,120	3便	143分	¥14,120	3便
	伊丹－鹿児島	直行便	165分	¥24,600	11便	170分	¥27,820	12便	170分	¥27,820	11便
	伊丹－奄美	直行便	195分	¥34,220	1便	190分	¥37,220	1便	200分	¥37,220	1便
	伊丹－屋久島	直行便				190分	¥35,220	1便	190分	¥35,220	1便

資料：JTB 時刻表、各社航空会社時刻表（平成 19 年、21 年、22 年各 10 月）

※平成 22 年度 10 月の神戸－鹿児島路線の運航頻度は3便/日であるが、平成 22 年度調査実施月における運航頻度は2便/日となっている。

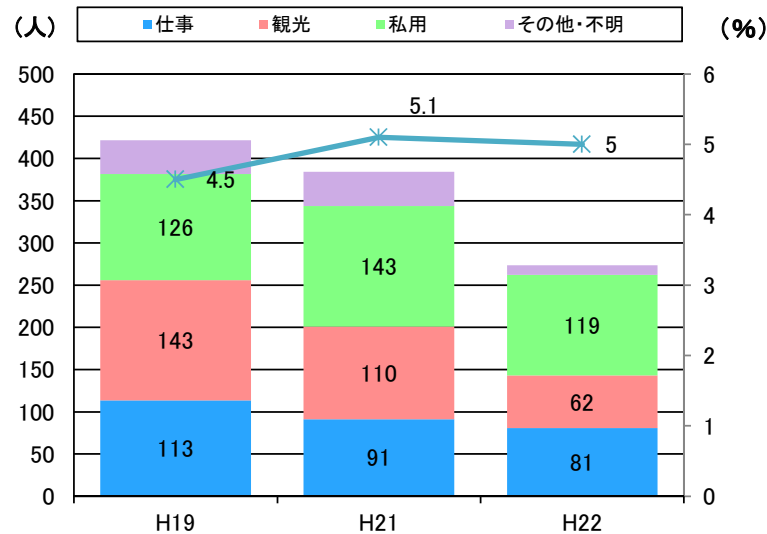
表-17 兵庫県－鹿児島県間の経路の設定条件

路線	競合路線	起点	項目	2007年				合計
兵庫県 ↑ ↓ 鹿児島県	神戸-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 17分 ¥320	(ボートライナー) 神戸空港 40分	(航空) 鹿児島空港 65分 ¥24,600	20分	142分 ¥24,920
	伊丹-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 鹿児島空港 65分 ¥24,600	20分	165分 ¥25,620
	伊丹-奄美	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 奄美空港 95分 ¥33,200	20分	195分 ¥34,220
	伊丹-屋久島	三宮駅	経路 時間 料金					
路線	競合路線	起点	項目	2009年				合計
兵庫県 ↑ ↓ 鹿児島県	神戸-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金					
	伊丹-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 鹿児島空港 70分 ¥26,800	20分	170分 ¥27,820
	伊丹-奄美	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 奄美空港 90分 ¥36,200	20分	190分 ¥37,220
	伊丹-屋久島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 屋久島空港 90分 ¥34,200	20分	190分 ¥35,220
路線	競合路線	起点	項目	2010年				合計
兵庫県 ↑ ↓ 鹿児島県	神戸-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 18分 ¥320	(ボートライナー) 神戸空港 40分	(航空) 鹿児島空港 65分 ¥13,800	20分	143分 ¥14,120
	伊丹-鹿児島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 鹿児島空港 70分 ¥26,800	20分	170分 ¥27,820
	伊丹-奄美	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 奄美空港 100分 ¥36,200	20分	200分 ¥37,220
	伊丹-屋久島	三宮駅	経路 時間 料金	三宮駅 40分 ¥1,020	(空港バス) 伊丹空港 40分	(航空) 屋久島空港 90分 ¥34,200	20分	190分 ¥35,220

### b) 県間流動量

空港が所在する兵庫－鹿児島県間の流動は、調査全体の回収票数の減少に伴い、平成 19 年度調査時から回答者数が減少している。神戸－鹿児島路線が平成 21 年度に一時休止の後、平成 22 年度に再開されるが、兵庫県発着旅客数に対する鹿児島県利用の比率は、常に 5 % 程度で推移しており、休止による県間移動の中止などの影響は少なかった可能性がある。

神戸－鹿児島路線の利用目的は、平成 19 年度では観光が最大であったが年々減少しており、平成 22 年度には私用目的が最大となっている。



※割合は兵庫県発着旅客全体に占める鹿児島県の旅客の割合を示している。

図-49 旅行目的別県間流動量[兵庫県－鹿児島県] (週間平均)

### c) 利用路線

神戸－鹿児島路線の利用は、平成 21 年の路線休止に伴い、神戸空港利用から伊丹空港利用へと転換しているが、平成 22 年度に運行が再開されると、転換した旅客は再び神戸空港利用へと回帰している。また、利用空港構成比も平成 19 年度と同様な構成比となっている。

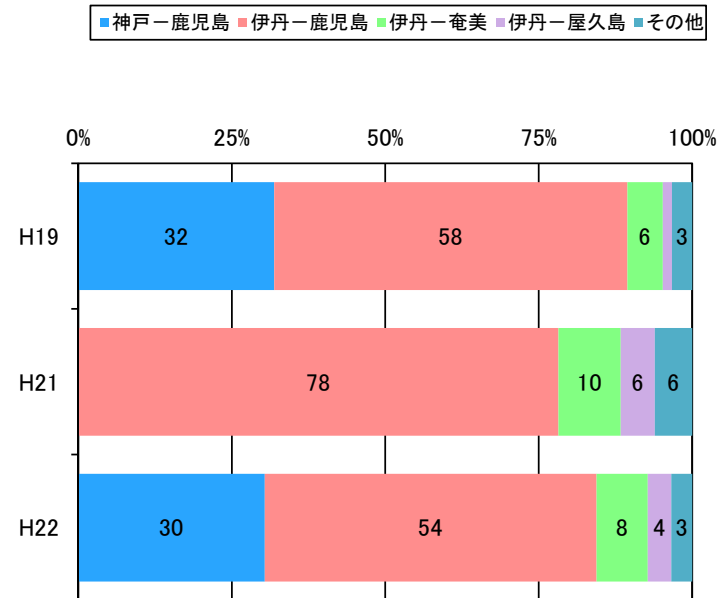


図-50 利用空港構成 (兵庫県側)



d) 経路別旅行目的別流動量と構成

経路別旅行目的別流動量を経年的にみると、兵庫ー鹿児島県間の流動において主に利用されているのは伊丹ー鹿児島路線であり、神戸ー鹿児島路線は伊丹路線の半分程度である。しかし、神戸空港と伊丹空港の鹿児島便運航便数（神戸2便：伊丹11便）であることを考慮すれば、兵庫ー鹿児島県間での利用者の神戸空港選好は高いものと考えられる。また、平成21年度に神戸ー鹿児島路線が休止すると、伊丹ー鹿児島路線が唯一の直行路線となったが、平成22年度に再び神戸ー鹿児島路線が再開されると、神戸路線に利用者が戻っていることから、同様の考察が可能である。ただし、再開後は航空運賃が大きく減少しており（運航会社が変わり、スカイマークエアラインズとなった）、航空運賃の影響に関しては留意する必要がある。

路線別に利用者の旅行目的を見ると、伊丹ー鹿児島路線では、仕事目的の利用が多くなる傾向がある一方、神戸ー鹿児島路線では平成19年度では観光利用が多く、運航再開後の平成22年度では私用目的が多くなっている。

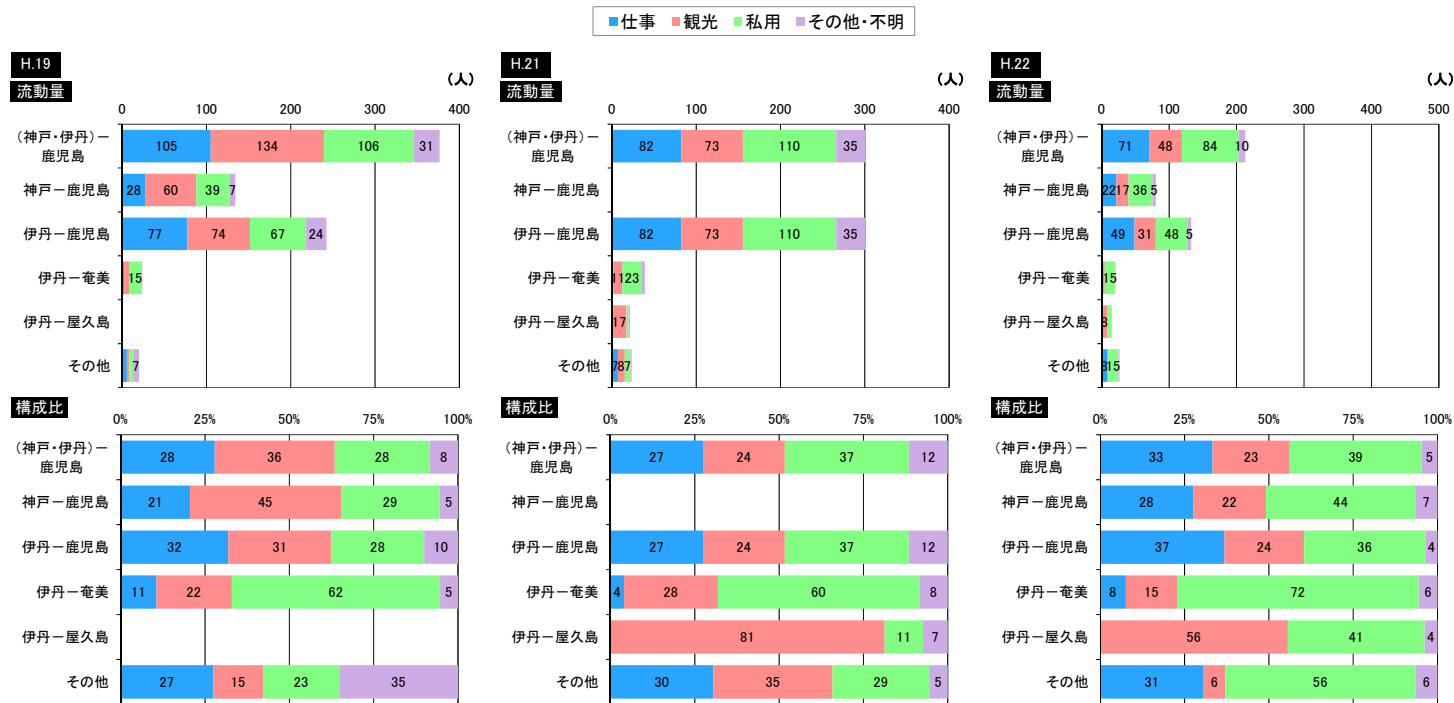


図-51 経路別旅行目的別流動量と構成（週間平均）