

地方空港を核とする旅客の行動特性に関する研究

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
上島 顕司

1. はじめに

地方空港については、その配置的側面からの整備は概成したとされているが、交通政策審議会航空分科会答申（平成14年12月6日）では「既存空港の高質化」が、さらに、社会資本整備重点計画（平成15年10月10日閣議決定）では「ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実」が謳われている。これを受け、国土交通省航空局では、空港における利便性を向上させるための「航空サービス高度化推進事業」（平成16年度）を創設している。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と考えられる。

このため、本稿では、

- 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
- 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

を目的とした研究の一環について紹介する。

2. 航空旅客動態調査による空港利用者の当日最終目的地の特徴

航空旅客動態調査を用い、各空港をゲートとする旅客の行動が、当該地域のどの範囲に及んでいるか等を把握する。航空旅客動態調査のデータでは、これから旅行先、用務先に向かう移動（往路）と、旅行先、用務先から戻る移動（復路）が混在しているため、データを「旅行出発地側空港」「旅行目的地側空港」に読み替えて集計し直し、旅行目的地側空港について旅行目的別（観光、業務、その他）に目的地等の分析を行なった。なお、本調査は旅行の初日もしくは最終日の宿泊地に限定されるため、宿泊を伴う長期旅行の場合で、これより広範にわたる周遊や宿泊地等を拠点としたトリップが発生していたとしても、翌日以降もしくはそれ以前の目的地・訪問地は不明である。また、航空旅客動態調査のデータは、「特定日の全数調査」に基づき行ったものであり、観光行動のように曜日や天候、季節変動が大きいトリップをより正確に把握するためには、本来であれば、経年的にデータをみるほか、複数日の調査の実施が必要である。なお、以下、（1）－（3）では、平成15年の航空旅客動態調査のデータを使っている。

（1）目的地としての都市への集中の種類と距離

空港利用者の目的地が1都市に集中している場合と分散している場合がある。空港利用者の60%以上が1都市を目的地としている（一都市に集中している）空港を「一極集中型」、60%以上が2都市に集中している空港を「二極型」、分散している空港を「分散型」として、整理したものを表1に示す。

さらに、空港によっては、観光目的と業務目的とで、このタイプは変化する。例えば、青森空港では、業務目的では、利用者は分散しているが、観光では、青森、弘前に目的地が限定される。一方、長崎空港では、業務目的では、長崎市に一極集中しているが、観光目的では、長崎市と佐世保市に分かれる。

また、目的（観光、業務）別に、空港とこれら目的地の都市までの距離を見ると、1極集中する都市では、観光目的では空港から、ほぼ40km以内、業務目的では、ほぼ60km以内に位置している。また、2極型の都市では、観光目的では空港から、ほぼ80km以内、業務目的では、ほぼ100km以内に位置している。このように、業務目的の利用者の目的地は、観光目的の利用者の目的地に比べて、空港から遠距離に位置していることが分かる。

表-1 旅行目的地の空港タイプ（業務目的）

	A. 一極集中型	B. 二極型	C. 分散型
タイプの特徴	核(大)がひとつのみの空港	核がふたつある(大小問わず)空港	核(小)がひとつのみ、あるいはなく、目的地が分散傾向の空港
該当する空港	<u>稚内(稚内市)・釧路(釧路市)</u> <u>山形(山形市)・庄内(鶴岡市)</u> <u>福島(会津若松市)</u> <u>美保(松江市)</u> <u>出雲(出雲市)</u> <u>石見(萩市)</u> <u>岡山(倉敷市)</u> <u>高松(高松市)</u> <u>松山(松山市)</u> <u>高知(高知市)</u> <u>長崎(佐世保市)</u> <u>宮崎(宮崎市)</u>	<u>旭川(上川支庁上川町、網走支庁斜里町)</u> <u>新千歳(札幌市、登別市)</u> <u>三沢(三沢市、上北郡六戸町)</u> <u>花巻(宮古市、花巻市)</u> <u>新潟(新潟市、上越市)</u> <u>富山(七尾市、富山市)</u> <u>松本(長野市、伊那市)</u> <u>鳥取(鳥取市、松江市)</u> <u>山口宇部(萩市、長門市)</u> <u>鹿児島(鹿児島市、指宿市)</u>	<u>青森(青森市)</u> <u>仙台(宮城郡松島町、仙台市)</u> <u>秋田(秋田市、横手市)</u> <u>大館能代(鹿角市、大館市)</u> <u>小松(金沢市、加賀市)</u> <u>南紀白浜(西牟婁郡白浜町、東牟婁郡那智勝浦村、田辺市)</u> <u>広島(尾道市、広島市)</u> <u>徳島(高松市、徳島市、鳴門市)</u> <u>福岡(福岡市、唐津市)</u> <u>佐賀(佐賀市、武雄市)</u> <u>熊本(菊池市)・大分(別府市)</u>
概念図			

《凡例》

下線なし: 観光目的の場合もタイプが変化せず

_____ : 観光目的の場合、C→A、B、B→Aへタイプが変化

==== : " , A→B、C、B→C " " "



○ : 業務目的地として選択される市町村

● : 核(小)(1割以上6割未満)

(2) 目的地の距離別比率

空港別に、目的地の距離別比率を求めたものを図-1に示す。多くの空港では、近距離を目的地としていることが分かる。例えば、但馬、荘内、出雲、高知、鳥取、富山、高松、佐賀空港などでは、目的地の80%以内が、25km以内に位置する。しかし、一方、名古屋、広島西、仙台、新潟、伊丹空港など、100km以上の目的地が、ほぼ20%以上になる空港もある。

このように、目的地の距離別の比率によっても、近距離が多くを占める空港と長距離を多く占める空港に分けることができる。

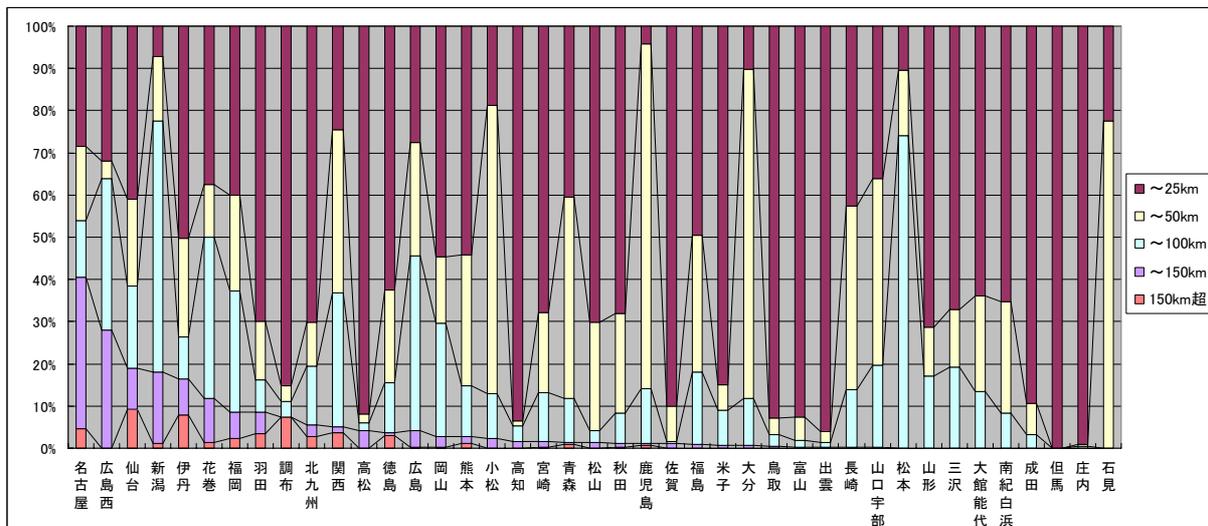


図-1 空港別目的地距離別比率 全目的（不明データ除外）

(3) 県外利用者比率

空港利用者の広域の行動を把握するため、目的地が空港所在県庁所在と同一であるかどうかを調べた。全空港で平均82%が県内を目的地としている（北海道、離島を除く。以下、同）。旅行目的別にみると、観光目的で84%、業務目的で72%となり、業務目的の方が若干、広範囲に行動していることが分かる。なお、前述したように、これは当日の最終目的地であり、周遊行動は、含まれていないことに留意する必要がある。

図-2に、北海道、離島を除く空港別旅行目的別の目的地県内比率を示す。

特に、富山、新潟、徳島、福岡、米子などでは、観光目的に比べて、業務目的における県内比率が著しく低い。これらの空港では、業務目的の利用者は、広範囲に行動しているといえる。

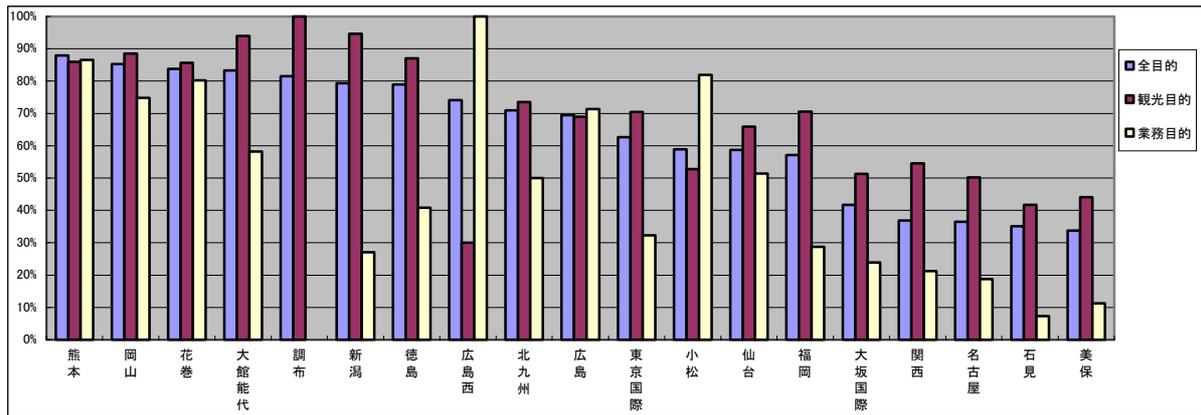


図-2 旅行目的地県内比率

3. アンケート調査による空港の利用者特性

航空旅客動態調査は、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が、地域内のどこを訪れどのような周遊コースを取っているかについては、明らかではない。従って、地域内における広範囲の周遊行動を明らかにするため、アンケート調査を行った。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-3に示す。

なお、調査対象者はその地域において、旅行を終えて帰宅する搭乗客とし、アンケート票を空港の搭乗口付近にて配布する際に「帰路」の確認をした上で配布した。

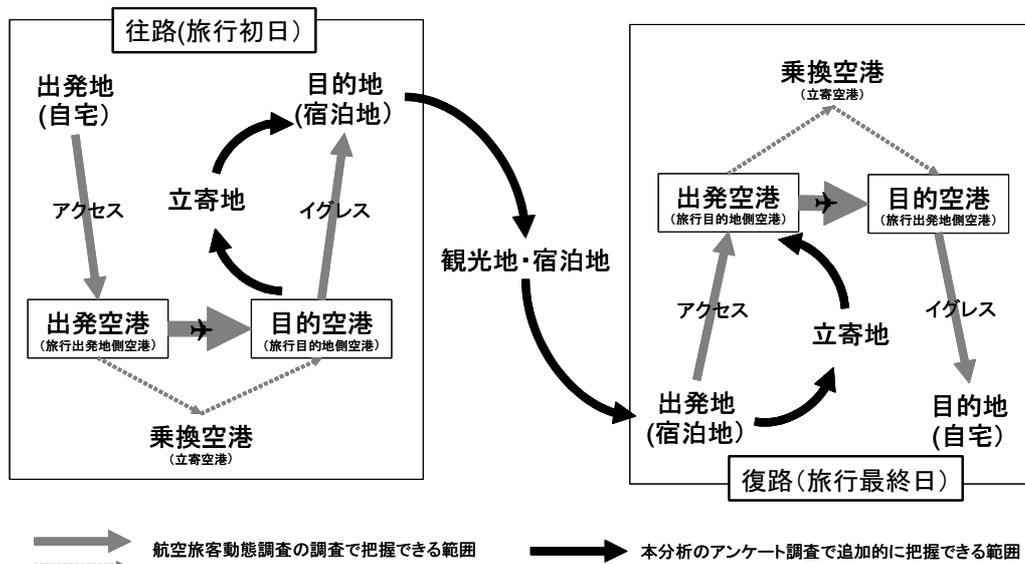


図-3 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲（概念図）

(1) 3空港における空港利用者特性の比較

以下、鹿児島空港、長崎空港及び仙台空港利用者を対象としたアンケート調査の結果を紹介する。

図-4に示すように、空港毎に、利用者の旅行形態、2次交通等に違いがある、すなわち、空港毎に利用者特性が異なることが分かる。

①旅行日数

鹿児島空港は1泊客の比率が高く、仙台空港は2泊客の比率が高い。

②旅行形態

鹿児島空港は「個人旅行」、長崎空港は「フリープラン型パッケージ旅行」、仙台空港は「観光付きパッケージ旅行」が中心となっている。

③2次交通

目的地での利用交通をみると、鹿児島空港では、レンタカー利用比率が高く、仙台空港では、貸切バス利用比率が高い。

④訪問エリア

訪問エリアをみると、鹿児島空港では県内のみの訪問が全目的86%、観光64.7%、長崎空港では県内のみの訪問が全目的69.1%、観光62.6%、仙台空港では県内のみの訪問が全目的48.9%、観光29.6%である。仙台空港では、県外まで及ぶ訪問が顕著に多いことが分かる。訪問地は鹿児島空港では宮崎県、熊本県の隣県が中心であるが、長崎空港では大分県、仙台空港では青森県まで範囲が広がっている。なお、仙台空港の場合、メインの訪問地をみると、青森県が県内観光地を抑えてトップとなっている。

④入口空港と出口空港

往路における入口空港・駅をみると、長崎空港では、全目的で78.6%、観光目的で73.9%が長崎空港を入口空港としている（本調査では、対象空港を出発する地点で調査しているため、旅客の出口空港は100%対象空港となる）。長崎空港の場合、他の主な入口空港は、福岡(全目的:12.5%、観光:13%)、大分(全目的4.8%、観光:7%)である。仙台空港では、全目的で83.9%、観光目的で75.49%が仙台空港を入口空港としている。他の主な入口空港は、青森空港(全目的6.2%、観光:10.5%)である。鹿児島空港では、③のように、他県への訪問が見られるが、他の2空港と比べると、鹿児島空港(全目的:86.1%、観光目的:85.2%)を入口空港とする比率が高い。鹿児島空港が九州南部の主要空港であるということ、訪問範囲が広くないということが要因として考えられる。

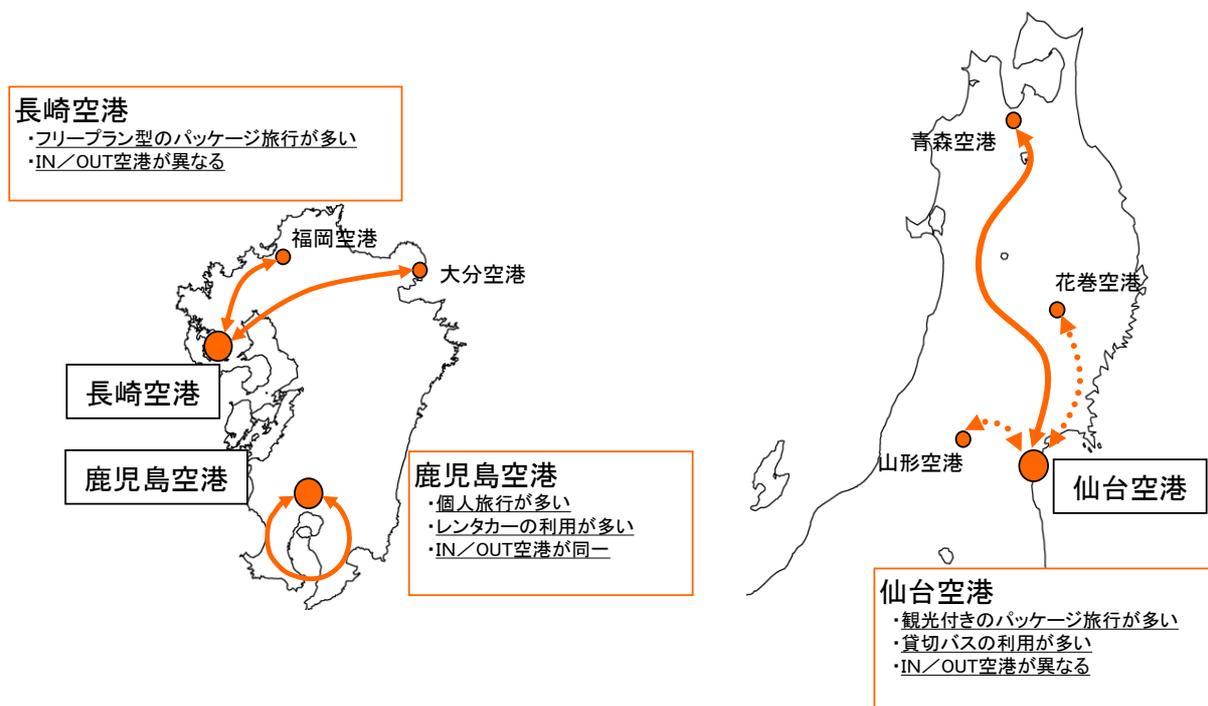


図-4 3空港における旅客、旅行形態、2次交通等の特性

4. 空港の特性と利活用方策に向けて

以上みてきたように、空港によっては、利用者構成（本稿では紹介していない）、利用者の行動形態（旅行形態、2次交通の選択）、利用者の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、観光客の比率の多い空港では、Departure型からWelcome型へのコンセプトの転換（地域、宿泊、観光、交通情報の発信）が重要となろう。

また、目的地が一極に集中する空港では、空港と母都市を結ぶアクセス性を向上させる必要度が高いことは勿論であるが、ゲートウェイ空間としての魅力を向上させることが、地域の魅力を効果的に向上させることになる。

また、目的地までの距離が長距離である空港や県外の目的地が多い空港では、地域間・空港間の連携方策を図っていくことがより重要となろう。

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、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、類型化し、類型毎にその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－，国土技術政策総合研究所資料，No. 374，2007年
- 3) 上島顕司：地方空港を核とする旅客の流動の特性と空港の改良・利活用方策，国土技術政策総合研究所資料（準備中）
- 4) 上島顕司：空港におけるピーク日集中度に関する基礎的研究，国土技術政策総合研究所資料（準備中）