

国土技術政策総合研究所
プロジェクト研究報告
PROJECT RESEARCH REPORT of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.22

March 2008

**地域資源・交通拠点等のネットワーク化による
国際観光振興方策に関する研究**

A Research on Promotion of Inbound Tourism by Networking Local Resources and Transportation Hubs

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute For Land and Infrastructure Management
Ministry of Land , Infrastructure and Transport , Japan

地域資源・交通拠点等のネットワーク化による国際観光振興方策に関する研究

広瀬 宗一 (2004-2005) *
大根田秀明 (2005-2006) *
加藤 久晶 (2006-2007) *
辻 安治 (2007-) **
上島 顕司 (2004-) ***
羽生 冬佳 (2004-2005) ****

Promotion of Inbound Tourism by Networking Local Resources and Transportation Hubs

Munekazu HIROSE (2004-2005) *
Hideaki OONEDA (2005-2006) *
Hisaki KATOH (2006-2007) *
Yasuji TUJI (2007-) **
Kenji UESHIMA (2004-) ***
Fuyuka HANYU (2004-2005) ****

概要

インバウンド観光客(訪日外客)の増大のためには、宣伝等のソフト的な戦略とともに、国土自体の魅力、社会資本の質の向上が不可欠である。このような観点から、明治以降、現在までの我が国のインバウンド観光政策の変遷について整理し、諸外国と比較しつつ、現在の課題等を抽出した。また、北海道をケーススタディとし、我が国のインバウンド観光客の動向、今後の留意点等について整理した。

キーワード：観光振興、インバウンド観光、空港

Synopsis

For increasing inbound tourists, we need improvement of the quality of infrastructure as well as advertising. We study the change of inbound tourism policies from Meiji Era to the present. We analyze basic data in Japan and detailed data in Hokkaido as a case study about trends of inbound tourists. We clarify problems and the points of inbound tourism promotion.

Key Words : Tourism Promotion , Inbound Tourist, Airport

-
- * 前(元)空港研究部長 Former Research Director of Airport Department
** 空港研究部長 Research Director of Airport Department
*** 空港ターミナル研究室長 Head of Airport Planning Division, Airport Department
****元空港研究部主任研究官 Former Senior Researcher of Airport Department

はじめに

平成15年、「観光立国行動計画」が出され、平成18年12月には、「観光立国推進基本法」が成立した。同法においては、インバウンド観光振興のためには、観光地の魅力の形成が不可欠である旨が謳われている。

このため、本研究においては、観光立国の推進に寄与し、地域活性化を推進するため、観光振興と社会資本整備の関係性について分析し、観光振興の観点から社会資本整備の留意点について整理するとともに、空港を中心とする観光客の動向について分析し、地域の玄関である空港及び空港を中心とするゲートウェイ空間の利活用方策、空港及び地域の連携方策について提言するものである。

そのために、以下の研究を実施した。

1．観光の現状の把握

- ・有識者、観光の専門家、関係者のヒヤリング等をもとに我が国における観光の現状と課題について把握する。

2．我が国の観光政策・観光計画の歴史の把握

- ・我が国の観光政策、観光計画の歴史について把握するとともに、諸外国の観光政策と比較することで、今後の観光政策の方向性について提言する。

3．観光振興の観点からの社会資本整備の留意点の把握

- ・主要な観光先進事例における事例分析から、観光振興に関する評価軸を整理するとともに、観光振興の観点から社会資本整備における留意点について整理する。

4．インバウンド観光振興の動向と留意点の整理

- ・データ等から全国的なインバウンド観光の動向と課題について整理するとともに、北海道等を事例として、インバウンド観光振興の動向、留意点等について整理する。

5．観光振興の観点からの空港ターミナル及びゲートウェイ空間の利活用方策の提言

- ・空港を中心とする観光客の動向を分析し、地域及び空港毎の特徴を把握し、観光振興の観点から空港を中心とするゲートウェイ空間の利活用のあり方について提言する。

〔目 次〕

1 . 研究の概要	1
2 . 研究の目的・構成	1
3 . 研究の方法	3
4 . 研究の成果	4
4 . 1 . 有識者ヒアから見る我が国における観光の現状と課題	4
4 . 2 . 我が国における観光政策の歴史の把握	6
4 . 2 . 1 我が国における観光政策の歴史と現状	6
4 . 2 . 1 我が国における観光政策の歴史と現状	6
4 . 2 . 2 我が国と諸外国における観光政策の比較	16
4 . 3 観光振興の観点から見た社会資本整備の留意点	6
4 . 3 . 1 観光振興の評価軸	6
4 . 3 . 2 観光振興の観点から見た社会資本整備における留意点	10
4 . 4 . インバウンド観光振興の動向と留意点の整理	5
4 . 4 . 1 インバウンド観光の現状把握	15
4 . 4 . 2 インバウンド観光振興の事例分析 北海道等を事例として	16
4 . 5 . 観光振興の観点からの空港ターミナル及び ゲートウェイ空間の活用方策	18
4 . 6 . 今後のインバウンド観光振興に向けて	18
4 . 研究実施体制	19

[添付資料]

- 諸外国およびわが国における観光行政の比較(国総研マニュアルレポート No.4)
- わ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.244)
- 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)
- 空港ターミナルにおける旅客の利便性等の評価に関する基礎的研究(国土技術政策総合研究所資料 No.313)

1. 研究の概要

平成 15 年 7 月、観光立国行動計画が策定され、平成 18 年 12 月には観光立国推進基本法が成立した。同法に基づき、平成 19 年 6 月、閣議決定された観光立国推進基本計画においては、実訪日外国人旅行者数を平成 22 年までに 1,000 万人にすることを目標とし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にすることを旨とする（平成 18 年：733 万人）としている。また、平成 20 年には、観光地の魅力と国際競争力を高めることを目的として、「観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律」が制定される。いずれの法律においても、インバウンド観光振興のためには、観光地の魅力の形成が不可欠である旨が謳われている。このように、インバウンド観光振興を目指すためには、まず、インバウンドを含めた国内外の旅行者を引きつけるために、観光地自体の魅力を向上させることが必要不可欠である。

では、観光地の魅力を向上させるためには、どのように、社会資本整備を行えばよいのであろうか。本研究では、この課題を明らかにするために、観光振興と社会資本整備との関係に留意しつつ、インバウンド観光政策の変遷、課題を把握し、将来に向けての留意点を整理するとともに、空港を核とする観光客の動向について分析し、地域の玄関である空港及び空港を中心とするゲートウェイ空間の利活用方策、空港及び地域の連携方策について提言するものである。

2. 研究の目的・構成

本研究は、観光立国の推進に寄与し、地域活性化を推進するため、観光振興と社会資本整備の関係性について分析し、観光振興の観点から社会資本整備の留意点について整理するとともに、空港を中心とする観光客の動向について分析し、地域の玄関である空港及び空港を中心とするゲートウェイ空間の利活用方策、空港及び地域の連携方策について提言するものである。

そのために、以下の研究を実施した。

1. 観光の現状の把握

・有識者、観光の専門家、関係者のヒヤリング等をもとに我が国における観光の現状と課題について把握する。

2. 我が国の観光政策・観光計画の歴史の把握

・我が国の観光政策、観光計画の歴史について把握するとともに、諸外国の観光政策と比較することで、今後の観光政策の方向性について提言する。

3. 観光振興の観点からの社会資本整備の留意点の把握

・主要な観光先進事例における事例分析から、観光振興に関する評価軸を整理するとともに、観光振興の観点から社会資本整備における留意点について整理する。

4. インバウンド観光振興の動向と留意点の整理

・データ等から全国的なインバウンド観光の動向と課題について整理するとともに、北海道等を事例として、インバウンド観光振興の動向、留意点等について整理する。

5. 観光振興の観点からの空港ターミナル及びゲートウェイ空間の利活用方策の提言

・空港を中心とする観光客の動向を分析し、地域及び空港毎の特徴を把握し、観光振興の観点から空港を中心とするゲートウェイ空間の利活用のあり方について提言する。

3. 研究の方法

(1) 「観光」の構成要素

既存文献によれば、観光現象を構成する要素として、「観光者」「観光情報」「観光交通」「観光施設・サービス」「観光資源」が考えられる(図-1)。以下に、概要を説明する。

観光者

観光の主体となるのが、観光を希望して行動する人である観光者(国民、外国人旅行者)である。英語では、touristが普通。昨今は、明確な観光意識のない観光行動が多くなっており、観光目的と業務目的などの壁がなくなっているのが現状である。

観光資源

観光主体である観光者の多様な欲求を喚起したり、充足させたりするための客体が観光対象であり、観光資源と観光施設・サービスに分けることができる。かつて、見る観光が中心であった時代には、自然景観や人文景観(歴史等)等の観光資源が主流であったが、昨今では、あらゆるもの(モノ、コト、ヒト等)が観光資源となる可能性を有している。

観光施設・サービス

観光資源を活用(開発)して観光対象とするときに介在するのが観光施設である。観光施設は、観光者をひきつけ、誘致の原動力となる観光対象施設と、それらを利用するための利用施設に分けられる。利用施設といえども魅力がないと集客効果が上がらないどころか、最近では宿泊施設、飲食施設(食)、交通施設(乗物の魅力やシーニックバイウェイ)自体が、主要な観光対象となることも少なくない。

観光情報

観光者と観光対象を結びつける機能を果たしているのが、観光情報と観光交通である。観光者が観光行動を起こす(目的地を決める。目的地での周遊、行動を決める)ための情報が観光情報である。メディア(テレビ、ガイドブック、写真)により、観光地のイメージが形成され、観光者の観光行動が誘発される。

観光交通

観光地まで行く、観光地の域内を移動するなどの、観光を目的とする交通を観光交通という。観光交通には、一度、通った道はなるべく通らない、時間的、季節的な変動が大きい等の特徴がある。

なお、以上のような分類は、便宜的なものであり、ドライブ自体が観光の目的であったり、遊園地など観光施設が観光の目的であったりというような例外的な事象もあることに留意する必要がある。

(2) 本研究で扱う「観光」構成要素の考え方

本研究では社会資本整備の留意点について検討することから、1)で述べた「観光」の構成要素のうち、「観光交通」の中から、主要な地域の玄関である空港及び空港と観光地を結ぶゲートウェイ空間をとりあげるとともに、観光地における社会資本全般と観光振興の関係に焦点をあてることとする。この場合の社会資本は、そのまま、「観光施設・サービス」「観光資源」、地区内における「観光交通」である場合や「観光施設・サービス」「観光資源」の魅力の保全、向上に役立つ場合などがある。

なお、「観光者」-「観光情報」-観光地の関係等については、観光振興においては、重要な観点であるが、本研究では扱わないものとする(事例分析のなかでは考慮する)。

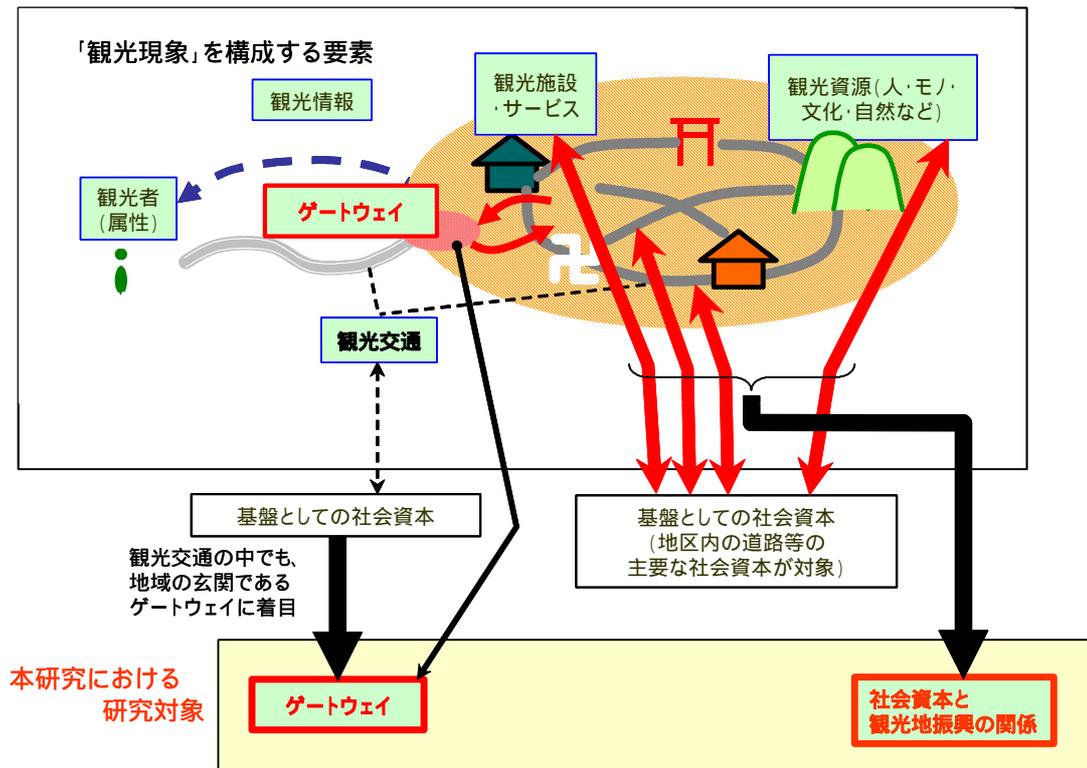


図 - 1 本研究の研究対象

4. 研究の成果

4.1 有識者ヒアから見る我が国における観光の現状と課題

有識者ヒヤリング等により、我が国の観光に関する課題等について整理した（表 - 1）。

表 - 1 観光に関する現状と課題

1. 観光振興の潮流	<ul style="list-style-type: none"> ・観光の概念が拡大、崩壊しつつある。六本木ヒルズで食事している人に観光している意識はないであろう。旅行目的のビジネスと観光も簡単には、割り切れなくなっている。 ・観光まちづくり（観光地計画）と通常のみちづくりが、接近し、区別がなくなってきた。 ・昨今の観光の潮流は、マス・ツーリズムからオルタナティブツーリズムという流れ。どんな町でも「観光地」になれる。 ・国内観光客は今後、小グループ（家族、親しい友人）から中グループ（兄弟の家族、一定規模の友人グループ）へと変化する。現在は個人対応（小規模）の温泉旅館が栄えているが、今後はそれでは対応しきれないため、ある程度のキャパシティを持った温泉旅館のニーズが高まると考えられる。また、今後は様々な「ニッチ・ツーリズム」が出てくる（映画ロケ地などの「ゆかり」ツーリズムなど）。 						
2. 観光振興の主体	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="256 819 357 909">観光振興の取り組み主体</td> <td data-bbox="357 819 1428 909"> <ul style="list-style-type: none"> ・観光の主体は誰か、国の役割は何か、はっきりしない。 ・中央は政策を現場に任せてアドバイザー、高級コンサルタントに徹すべき。そのためには、いろんなスケール（生活圏、観光圏）のケースをストックしていくことが大事。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 909 357 999">地域の視点</td> <td data-bbox="357 909 1428 999"> <ul style="list-style-type: none"> ・観光には「観光者」と「観光地（生活者）」がある。来訪者だけでなく、地域住民の視点が重要。地域の住民が「良き観光者」となり、自らが観光者としての視点を持てば、良いホスピタリティを発揮できる。 </td> </tr> </table>	観光振興の取り組み主体	<ul style="list-style-type: none"> ・観光の主体は誰か、国の役割は何か、はっきりしない。 ・中央は政策を現場に任せてアドバイザー、高級コンサルタントに徹すべき。そのためには、いろんなスケール（生活圏、観光圏）のケースをストックしていくことが大事。 	地域の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・観光には「観光者」と「観光地（生活者）」がある。来訪者だけでなく、地域住民の視点が重要。地域の住民が「良き観光者」となり、自らが観光者としての視点を持てば、良いホスピタリティを発揮できる。 		
観光振興の取り組み主体	<ul style="list-style-type: none"> ・観光の主体は誰か、国の役割は何か、はっきりしない。 ・中央は政策を現場に任せてアドバイザー、高級コンサルタントに徹すべき。そのためには、いろんなスケール（生活圏、観光圏）のケースをストックしていくことが大事。 						
地域の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・観光には「観光者」と「観光地（生活者）」がある。来訪者だけでなく、地域住民の視点が重要。地域の住民が「良き観光者」となり、自らが観光者としての視点を持てば、良いホスピタリティを発揮できる。 						
3. 観光資源の現状と課題	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="256 999 357 1088">風景と観光資源</td> <td data-bbox="357 999 1428 1088"> <ul style="list-style-type: none"> ・地域毎の景観の差異・特徴はごく自然にでてくる。 ・そこにあるものをきれいにしていく、ということが重要。美しい町に住んでいれば、自ずと人はそれを見にやってくる。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1088 357 1211">生活景と観光資源</td> <td data-bbox="357 1088 1428 1211"> <ul style="list-style-type: none"> ・日本の場合、人と自然が関わり合いながら作ってきた多様な風景が資源になる。 ・珍しい風景を見に行くというよりも、地域の人々の暮らしを見て、その中で自分の生活を考えるというのが、成熟した観光に求められている。 ・欧米人には、景観と同時にライフスタイルを見せていった方が良い。 </td> </tr> </table>	風景と観光資源	<ul style="list-style-type: none"> ・地域毎の景観の差異・特徴はごく自然にでてくる。 ・そこにあるものをきれいにしていく、ということが重要。美しい町に住んでいれば、自ずと人はそれを見にやってくる。 	生活景と観光資源	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の場合、人と自然が関わり合いながら作ってきた多様な風景が資源になる。 ・珍しい風景を見に行くというよりも、地域の人々の暮らしを見て、その中で自分の生活を考えるというのが、成熟した観光に求められている。 ・欧米人には、景観と同時にライフスタイルを見せていった方が良い。 		
風景と観光資源	<ul style="list-style-type: none"> ・地域毎の景観の差異・特徴はごく自然にでてくる。 ・そこにあるものをきれいにしていく、ということが重要。美しい町に住んでいれば、自ずと人はそれを見にやってくる。 						
生活景と観光資源	<ul style="list-style-type: none"> ・日本の場合、人と自然が関わり合いながら作ってきた多様な風景が資源になる。 ・珍しい風景を見に行くというよりも、地域の人々の暮らしを見て、その中で自分の生活を考えるというのが、成熟した観光に求められている。 ・欧米人には、景観と同時にライフスタイルを見せていった方が良い。 						
4. 観光振興と社会資本整備	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="256 1211 357 1413">観光振興と社会資本整備の関係</td> <td data-bbox="357 1211 1428 1413"> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の観光政策はソフトに偏りすぎ。 ・観光とは、日本という品物を、国内・海外マーケットに売ること。そのためには、商品として売る品物（国土、社会資本）を良くしていかなければならない。 ・社会資本整備に関わる人々に、観光振興の観点から社会資本整備を見るような意識改革、勉強をしてもらうことが必要。 ・例えば、成田空港に降りたって東京に来るルートの周囲だけでもきれいにしていくべきではないか。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1413 357 1480">観光インフラ</td> <td data-bbox="357 1413 1428 1480"> <ul style="list-style-type: none"> ・観光インフラとは何かという議論をきちんとすべき。観光の中で観光インフラがどのぐらいのウェイトを占めているのか明らかにしていけば、役所の位置づけが明確になるはず。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1480 357 1570">評価・便益</td> <td data-bbox="357 1480 1428 1570"> <ul style="list-style-type: none"> ・観光の社会的便益を計れないか。 ・短期的な流行廃りのセグメンテーションで考えるべきではない。50年後を何を根拠に考えていくか、という点では歴史に学ぶことは大事。 </td> </tr> </table>	観光振興と社会資本整備の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の観光政策はソフトに偏りすぎ。 ・観光とは、日本という品物を、国内・海外マーケットに売ること。そのためには、商品として売る品物（国土、社会資本）を良くしていかなければならない。 ・社会資本整備に関わる人々に、観光振興の観点から社会資本整備を見るような意識改革、勉強をしてもらうことが必要。 ・例えば、成田空港に降りたって東京に来るルートの周囲だけでもきれいにしていくべきではないか。 	観光インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ・観光インフラとは何かという議論をきちんとすべき。観光の中で観光インフラがどのぐらいのウェイトを占めているのか明らかにしていけば、役所の位置づけが明確になるはず。 	評価・便益	<ul style="list-style-type: none"> ・観光の社会的便益を計れないか。 ・短期的な流行廃りのセグメンテーションで考えるべきではない。50年後を何を根拠に考えていくか、という点では歴史に学ぶことは大事。
観光振興と社会資本整備の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の観光政策はソフトに偏りすぎ。 ・観光とは、日本という品物を、国内・海外マーケットに売ること。そのためには、商品として売る品物（国土、社会資本）を良くしていかなければならない。 ・社会資本整備に関わる人々に、観光振興の観点から社会資本整備を見るような意識改革、勉強をしてもらうことが必要。 ・例えば、成田空港に降りたって東京に来るルートの周囲だけでもきれいにしていくべきではないか。 						
観光インフラ	<ul style="list-style-type: none"> ・観光インフラとは何かという議論をきちんとすべき。観光の中で観光インフラがどのぐらいのウェイトを占めているのか明らかにしていけば、役所の位置づけが明確になるはず。 						
評価・便益	<ul style="list-style-type: none"> ・観光の社会的便益を計れないか。 ・短期的な流行廃りのセグメンテーションで考えるべきではない。50年後を何を根拠に考えていくか、という点では歴史に学ぶことは大事。 						
5. 観光振興の観点からみた交通ネットワークの課題	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="256 1570 357 1749">二次交通の課題</td> <td data-bbox="357 1570 1428 1749"> <ul style="list-style-type: none"> ・北東北観光はエージェン트에頼らざるを得ない。その際、空港からの2次交通が大きな課題。地元のバス会社にはテリトリーがあり、県を跨いで、なかなか運行できない。しかも、地方のバス会社の経営は大変苦しいのが現状。例えば、諸外国では観光地を拠点とするツアー・オペレーターがいるが、日本でもそういう業態（ランド・オペレーター）ができ、バス会社が転換するということはできないか。 ・自治体が補助金を出してワンコインバスを走らせる等、市場解放・自由競争という本来の目的とねじれている現象が起こっている。観光振興の観点から、法律の規制・運用を検討できないか。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1749 357 1816">モード間の連結</td> <td data-bbox="357 1749 1428 1816"> <ul style="list-style-type: none"> ・地方空港のレンタカーの量は延びているのに、相変わらず送迎バスでターミナルから営業所まで運んでいる。2次交通の配置計画に、もう少し注意すべき。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1816 357 1865">路線・アクセス</td> <td data-bbox="357 1816 1428 1865"> <ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパでは、パーミンガムとボンの間等でいくらでも日帰りできるが、東京からソウルなどアジアへは日帰りできない。大都市はアクセス性、地方都市は路線・頻度の点に課題がある。 </td> </tr> </table>	二次交通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・北東北観光はエージェン트에頼らざるを得ない。その際、空港からの2次交通が大きな課題。地元のバス会社にはテリトリーがあり、県を跨いで、なかなか運行できない。しかも、地方のバス会社の経営は大変苦しいのが現状。例えば、諸外国では観光地を拠点とするツアー・オペレーターがいるが、日本でもそういう業態（ランド・オペレーター）ができ、バス会社が転換するということはできないか。 ・自治体が補助金を出してワンコインバスを走らせる等、市場解放・自由競争という本来の目的とねじれている現象が起こっている。観光振興の観点から、法律の規制・運用を検討できないか。 	モード間の連結	<ul style="list-style-type: none"> ・地方空港のレンタカーの量は延びているのに、相変わらず送迎バスでターミナルから営業所まで運んでいる。2次交通の配置計画に、もう少し注意すべき。 	路線・アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパでは、パーミンガムとボンの間等でいくらでも日帰りできるが、東京からソウルなどアジアへは日帰りできない。大都市はアクセス性、地方都市は路線・頻度の点に課題がある。
二次交通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・北東北観光はエージェン트에頼らざるを得ない。その際、空港からの2次交通が大きな課題。地元のバス会社にはテリトリーがあり、県を跨いで、なかなか運行できない。しかも、地方のバス会社の経営は大変苦しいのが現状。例えば、諸外国では観光地を拠点とするツアー・オペレーターがいるが、日本でもそういう業態（ランド・オペレーター）ができ、バス会社が転換するということはできないか。 ・自治体が補助金を出してワンコインバスを走らせる等、市場解放・自由競争という本来の目的とねじれている現象が起こっている。観光振興の観点から、法律の規制・運用を検討できないか。 						
モード間の連結	<ul style="list-style-type: none"> ・地方空港のレンタカーの量は延びているのに、相変わらず送迎バスでターミナルから営業所まで運んでいる。2次交通の配置計画に、もう少し注意すべき。 						
路線・アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・ヨーロッパでは、パーミンガムとボンの間等でいくらでも日帰りできるが、東京からソウルなどアジアへは日帰りできない。大都市はアクセス性、地方都市は路線・頻度の点に課題がある。 						

6. 観光振興のための制度構築	国の関与と地方の関係	<ul style="list-style-type: none"> ・バリ島の開発では、UNDP（国連開発計画）は、マグネットを作り、その周囲に少しずつサテライトを配するというプランを当初、目論んでいた。しかし、インドネシア政府はいろんな民族を抱えており、いろいろな島に同じネームバリューのリゾートを作ろうとして、結局、現実的には何も動いていない。こうした構造は日本も同様。 ・日本のモデル事業は、アメリカのデモンストレーション・プログラムを輸入したものの。本来は、ある町で成功すると他の町でも使えるという意味であったが、日本では、自治体にばらまいてしまった。 ・どこか一つを重点的にやって成功例をつくるべき。最も人を集めるところをベースにして、そこからどういう風に人を周囲に流すかと考えるべき。 ・協議会の権限を担保する、人材育成にお金を出す等、地域をエンカレッジする政策を考え、地方に金を出す仕組みを組み替えるべき。人材育成は公共事業にならないが、本来、人材は最大のストックである。 ・新潟県の黒川村はうまく地域おこしをやって過疎団体を脱したら、補助金来なくなり、意気消沈している。例えば、補助金を二本立てにして、一本は遅れている地域のバックアップ、もう一本は英才教育で、優等生を育てるといった発想はできないか。 ・湯布院の藁こづみに対する補助等、各地で新しい知恵が出始めている。地方の知恵に任せ、地方が動きやすくなるのが大事。
	地域振興の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興の中に観光を組み込むためには、地域の生活の仕組み、システム自体を構造改革する必要がある。近代は産業の時代で、観光も産業化した。今後は、産業で社会を支えて行くという考え方を切り替えていかなければならないのではないかと。 ・ガイドを事業としてやっていくのは重要だが、事業化できるのは限られている。ボランティア等多様な関わり方が出てくるだろう。 ・お金、物質、食材などが地域で循環していくような、サステナブル・コミュニティの方向へ切り替えて行けないか。
	観光地の再開発	<ul style="list-style-type: none"> ・公園事業や沿道整備などを総合的に実施できる、観光地の再開発の制度はできないか。
7-1. インバウンド振興の課題	主体	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド政策という点では、国が必ずしもやる必要はなく、各都市が主体的に行っていけばよい。
	インバウンド観光のとらえ方	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティビジネスとして観光を捉えていかなければインバウンド振興はできない。 ・いかなる業種であっても、地域の人に「観光関連産業」という意識が必要である。 ・インバウンド観光には、社会的効果(交流促進) / 文化的効果 / 環境的效果 / 教育的効果の4つの効果がある。 ・インバウンド観光には「安全保障」という観点が含まれる（「知日家」が増える）。 ・「観光客を呼ぶ」町づくりに、どのような町にするかという明確なコンセプトが必要。 ・「経済的效果」はあとからついてくる。そもそも、観光は在庫がつかない（ホテル、AIRなど）、モノのやりとりではなく、人のやりとりである等の観点から、通常の経済学とは異なる。 ・今後は、マストツーリズムからオルタナティブ・ツーリズムへ / 域外観光から域内観光へのシフト / 情報テクノロジー時代の到来、の3つの流れと、環境 / 華人圏 / 宗教 / 高齢化社会、の4つのキーワードが重要。
	資源	<ul style="list-style-type: none"> ・国内マーケットにも支持される場所であれば、海外マーケットには受け入れられない。 ・回り道になるかもしれないが、地域の魅力づくりをしなければならない。
	受け入れサイド	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドのキャパシティ論、トラブル等をどう考えるか。 ・「訪日外客数を2010年までに1,000万人にする」と言われているが、十分な受け入れ対応ができるのか不安。数ばかり追いついて対応が不十分になると、かえって「嫌日家」が増えてしまう。人材育成やキャリアングキャパシティなども課題。
	マーケティングの必要性	<ul style="list-style-type: none"> ・国によって志向が異なるため、マーケティングを行い、変化するニーズをきちんと把握する必要がある。 ・マーケティングが不十分。特に“来ていないところから呼ぶ”ことが肝要である。 ・アメリカやヨーロッパをターゲットにすべき。国際的に付き合っていく上で、自らの国を理解してもらう手段として、インバウンドを考えるべき。 ・ある程度、先を読みながらアイデアを出すことは必要だが、将来について下手な読み方はしない方がいい。地域はマーケットに合わせて作っていくというよりも、自分たちの生活に合わせて作っていくものである。
	見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・WTO予測によると、今後もアジア域内観光は伸びてくる。現在は国際観光客到着数のうちアジア域内到着数は15%であるが、2020年には27%に拡大する。 ・海外では、中国、インド、ベトナム、マレーシア、タイ、ミャンマーなどのインバウンド数が増加すると考えられる。また、シンガポールの場合、本国のインバウンド魅力が限られているため、諸外国からマレーシアやインドへ訪れる際の出入口（起終点）としての役割・機能を高める方針を掲げている。一方、香港は中国化が徐々に進んでおり、魅力がダウンしているため、今後はあまり伸びないと考えられる。 ・中国では、国が国民の外貨所有を制限している一方、インドではそのような制限はなく、中流階級が伸びている。このため、今後は中国よりもインドが増える予想される。

7 - 2 . インバウンド振興の課題	旅行会社	<ul style="list-style-type: none"> ・日本では、ランドオペレーター（現地旅行会社）機能が確立されておらず（観光業が産業として機能していない）、地域にお金が落ちるシステムになっていない。 ・アジアの国やオーストラリアでは直手配が多く、地元の業者が絡むところが少ない。 ・旅行会社は本来の“代理店”機能を発揮しなければならない。そのためには「モニターツアー」を開催するなどして、インバウンド観光の市場開拓を進める必要がある。 ・旅行会社がツアーを企画する場合、在日外国人の意見を参考にすべき。日本人だけで考えて企画しても意味がない。
	政策	<ul style="list-style-type: none"> ・VJCは宣伝に偏っている。 ・インバウンド数を増やすだけでは国際観光地とは言えない。 ・観光インフラが整備されていなければ、インバウンド客数が増えても地域産業の活性化につながるかどうか疑わしい。 ・量的な把握だけでなく観光政策の質的な把握が必要である。イギリス人観光客のバードウォッチングは非常に消費単価が高い（2週間程度の滞在で100万円を使うようである）。こうした現象は量的把握だけでは見極められない。 ・産・官・学共同で観光政策に取り組み、意識レベルを共有化する必要がある（アメリカやカナダではそれができているが、日本はできていない）。 ・地方間格差を埋める手段として観光業を位置づける必要がある。 ・観光政策も取り込んだ地域主体型の都市計画を行う必要がある。
	事例	<ul style="list-style-type: none"> ・千葉の県立佐倉高校の図書館にオランダ人が訪れている（他所にはないオランダに関する貴重な資料があるため）。これが縁で、国際花火大会が開催されている。 ・屋久島では世界遺産登録後10年にあたる2002年にマネーフローを作成した。それにより観光業と地場産業との連携が図られるようになった。 ・ツェルマット（スイス）では、観光客の4割はスイス人である（観光客の8割はヨーロッパ）。夏の観光客誘致対策を行っており、その結果、通年型・リピーター型・滞在型の旅行者比率が高くなっている。 ・コスタリカの首都サンホセでは4車線の高速道路が走っているが、自然保護区のモンテ・ベルデは悪路のままとすることで自然を保護している。 ・ニュージーランドでは国の観光政策として各都市がバス等で結ばれており、それが観光客の満足度を上げている。

4.2. 我が国における観光政策の歴史の把握

4.2.1 我が国における観光政策の歴史と現状

我が国の観光政策、観光計画の歴史について整理し、時代毎の特徴について把握するとともに、現在の観光政策の課題について整理した。戦前及び戦後オリンピックまでは、商品としての国土・社会資本の魅力の向上、高質な受け入れ施設の整備、ソフト（対外的な情報発信・サービス）などに係る国の政策が一体となっていたが、現在の政策は、ソフトに偏っており、社会資本整備と連携がとれていないことを指摘した。

表 - 2 我が国の観光政策の変遷

	国土・空間	施設	情報・サービス
明治	外国人によるリゾート開発 外国人による風景の発見	民間人による外国人向けホテル の建設	1893年「喜賓会」 (外客誘致斡旋機関) 創立
大正～昭和初期	1931国立公園制度	国の融資による国際観光ホテル	鉄道院国際観光局 国際観光委員会 国際観光協会
戦後から 昭和30年代	国際観光文化都市法	公的融資によるシティホテル建設	国際観光事業助成法 国際観光協会等
昭和40年代から 50年代	大規模レクリエーション基地構想(各省)		
昭和60年代	リゾート法		
現在	(観光ルネッサンス事業)		ビジット・ジャパン・キャンペーン 観光カリスマ

4.2.2 我が国と諸外国における観光政策の比較

我が国と諸外国の観光政策について比較、分析し、4.2.1で明らかにした戦後オリンピックまでの我が国の観光政策のあり方は、発展途上国型であること、先進国における観光産業に対する政府の関与には、フランス、イタリアなどのように政府の関与が大きいタイプとアメリカ、イギリスのように政府の関与が小さいタイプの2つがあり、現在の日本は、アメリカ型であることを指摘した。

4.3. 観光振興の観点から見た社会資本整備の留意点

4.3.1 観光振興の評価軸

観光関係機関及び観光関係の有識者に集まって頂き、全国数十事例の主要な観光先進地における事例分析を行い、観光振興に関する評価軸を、観光客、地域住民、観光産業の3主体の観点から整理するとともに、これらの評価軸の時代的変遷について考察した(表-3)。例えば、高度経済成長期には、宿泊施設の量・価格、アクセス性等が重要であったのに対し、近年は、宿泊施設の質、地域性などが重要な評価軸に変化している他、地域住民からみた評価軸と他の評価軸の調和が重要となって来ている。また、それぞれの評価軸間の関係(齟齬を来す場合など)について整理した(表-4、図-3)。

表-3 観光振興の評価軸(観光を構成する3主体とそれぞれの魅力要素)

主体 項目		観光客	地域住民	観光産業
地域を 評価する時の 要素		観光地としての魅力要素	地域の生活環境の魅力要素	観光産業にとっての魅力要素
		資源性・地域性 快適環境・空間 行動(アクティビティの多様性) 宿泊施設(の質) アクセス・交通条件	安全・安心・安寧な生活 利便性の高い生活 快適な生活 歴史、伝統、文化 誇りや愛着を醸成する個性 雇用の場・所得	観光施設の事業性 ・事業効率・規模・安定 ・新たな事業機会・発展 観光地の持続性 ・地域への融合 (地域に馴染んでいるか) ・地域への貢献 (観光産業雇用創出、 経済波及効果等) ・資源の保全・活用・発掘
	上記の時代 変化	観光の大衆化の時代(高度成長期あたりまで) 全国観光資源評価等でランキングされた資源、観光施設における行動の多様性、宿泊施設の量・価格、アクセス・交通条件が重視される。	安全・安心・安寧な生活や、利便性の高い生活、雇用の場・所得などの生活環境の基礎的な面の整備が求められる。	観光の大衆化に対応するため、需要に対応した観光施設の供給に重点がおかれ、観光事業も経済性・効率性が追求される。
	観光が成熟化した近年	上記プラス 地域性や、快適環境・空間、宿泊施設の質等も重視されるようになる。	上記プラス 快適な生活、歴史、伝統、文化、誇りや愛着を醸成する個性等の重視に偏向していく。	上記プラス 観光客の求める資源の変化、観光資源の疲弊化等もあり、観光地の持続性が重視されるようになる。
定量指標 の例 総合指標 重複指標		顧客満足度 観光入込客数 宿泊者数 宿泊比率 リピーター比率	人口定着率 道路整備率・改良率 公共施設整備率 誇りや愛着度 各種産業指標 (工業製品出荷額等)	観光消費額(消費単価) 宿泊施設数・宿泊収容力 飲食店数・飲食店売上額 地域雇用者数 観光入込客数(推移) 宿泊者数 宿泊比率 リピーター比率

表 - 4 観光の評価軸間の相互関係

観光客	観光地としての魅力要素	一般的な関係	<p>【観光の大衆化の時代】 関係大 観光客の需要に対応するため、観光産業が観光施設等の供給を果たしてきた。需要過多の時代は、「観光客にとっての魅力」=「観光産業にとっての魅力」でズレは少ない。</p> <p>【観光が成熟化しつつある近年】 関係大 観光産業は、基本的には観光客にとっての魅力を高めるべく取り組むが、供給過多（地域間競争）の時代になるとズレも生ずるようになる。</p>	観光産業
		相反する関係となり、問題が生じる場合の例	<p>× 地域の資源容量や魅力の本質を考慮しない観光開発（=観光産業）の進行により、逆に観光の魅力が損なう。</p> <p>× 行きすぎた観光客数に対応するため、あるいは都市的な利便を求めるような観光ニーズの高まりにより、外部資本が過度に流入し、地元の観光産業が廃れる。</p>	観光産業としての魅力要素
		両立しながら観光の魅力を高めるための留意事項	<p>・ 観光産業の振興のみに目が配られていると、観光地の魅力の低下を招く場合もある。地域の資源容量や魅力の本質を十分踏まえた、観光産業の取り組みが必要</p>	
観光客	観光地としての魅力要素	一般的な関係	<p>【観光の大衆化の時代】 関係少 限られた観光資源周辺、囲い込まれた観光施設の中で観光行動が行われることが多く、比較的両者の関係は小さかった。</p> <p>【観光が成熟化しつつある近年】 関係大 地域住民の生活の場そのものが、観光の舞台となる場合が増えてきており、両者の関係が強くなってきている。</p>	地域住民
		相反する関係となり、問題が生じる場合の例	<p>× 地域の生活の場に観光客が流入し、プライバシーの侵害や騒音、ゴミ投棄等のいわゆる観光公害が生じる。</p> <p>× 生活道路に観光交通や通過交通が流入し、渋滞が発生する。</p> <p>× 地域住民の雇用の場・所得向上を目指し、工場団地開発や大規模商業施設開発が行われると、観光資源の価値を損傷につながる。</p> <p>× 地域の客間として大事にされるべき歴史文化資源（城址等）が、地域のコミュニティ施設として利用され、観光の価値を損なう。</p>	地域の生活環境としての魅力要素
		両立しながら観光の魅力を高めるための留意事項	<p>・ 地域の暮らし自体、暮らしの中に培われた歴史、伝統、文化、コミュニティ自体等が観光の魅力となるような、観光のしくみが必要</p> <p>・ 地域住民にとっては、上記のような魅力が観光対象となったり、評価してもらうことで、誇り、愛着、自信が醸成されるため、適切な交流機会を生み出すことも必要</p>	
観光産業	観光産業としての魅力要素	一般的な関係	<p>【観光の大衆化の時代】 関係少 観光を基幹産業とする温泉地等観光地が比較的限られ、一般地域住民との接点は少なかった。または観光産業は、比較的限られた観光施設で営まれており、両者の関係は小さかった。</p> <p>【観光が成熟化しつつある近年】 関係大 今まで観光産業とは無縁の地域でも観光への取り組みが見られ、観光産業と地域住民との関係は強まっている。</p>	地域住民
		相反する関係となり、問題が生じる場合の例	<p>× 金銭至上主義や粗末な文化が蔓延し、地域のコミュニティが崩壊したり、歴史、伝統、文化が損なわれる。</p> <p>× 観光開発によって、自然や地域社会の価値を損ね、生活環境の質の低下を招く。</p> <p>× 「観光（産業）」への地域住民の理解が十分でないため、来訪者に排他的であったり、観光産業が阻害されるなど、地域に不協和音が生じる。</p>	地域の生活環境としての魅力要素
		両立しながら観光の魅力を高めるための留意事項	<p>・ 観光産業と、地域の多様な産業、コミュニティビジネス等との連携により、経済波及効果を高めることが必要</p> <p>・ 「観光（産業）」に対する地域住民の理解を深め、観光関連の取り組みに幅広い住民が参入・参加できるようにしくみが必要</p>	

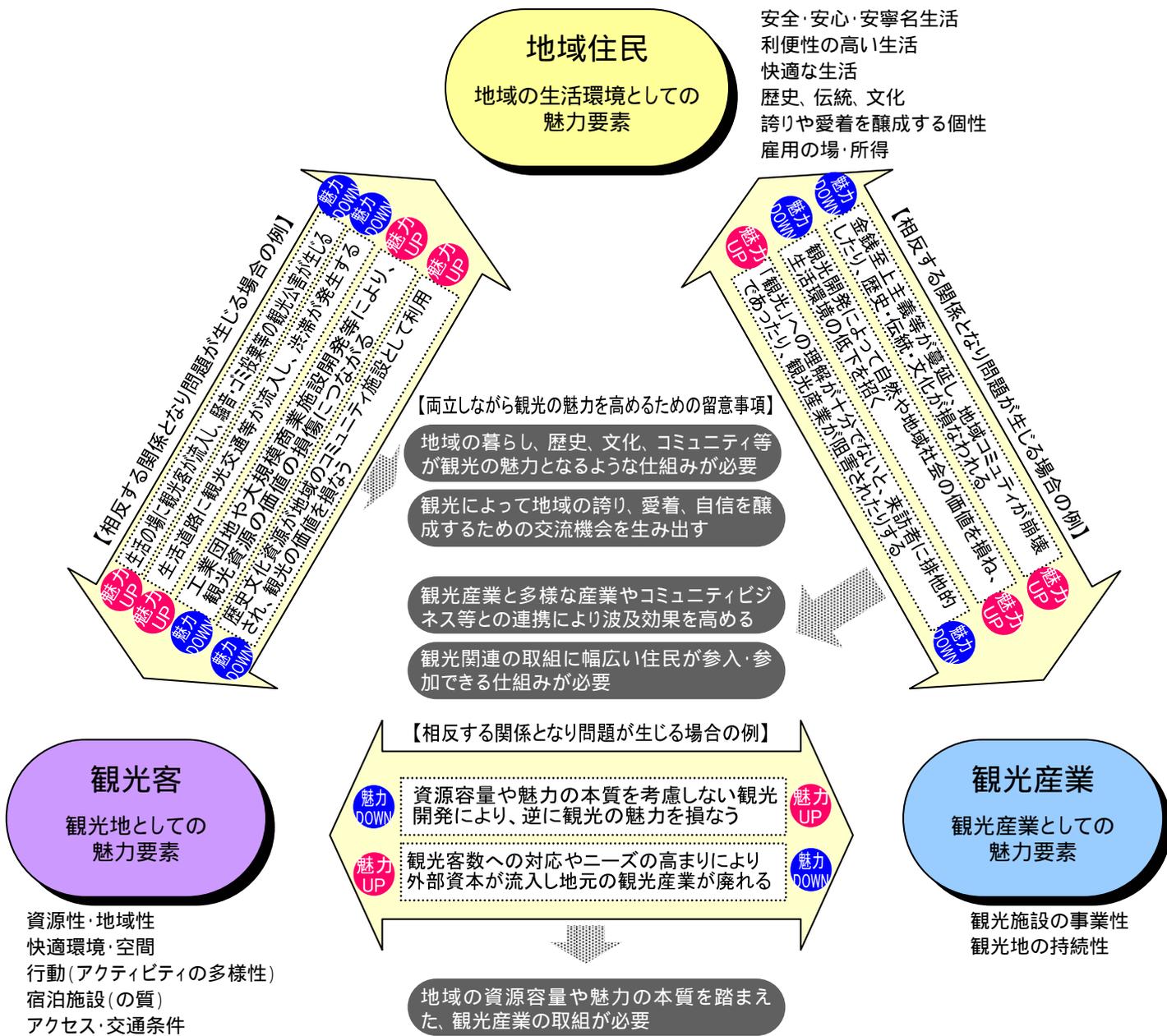


図 - 2 3主体と観光振興の評価軸の相互関係

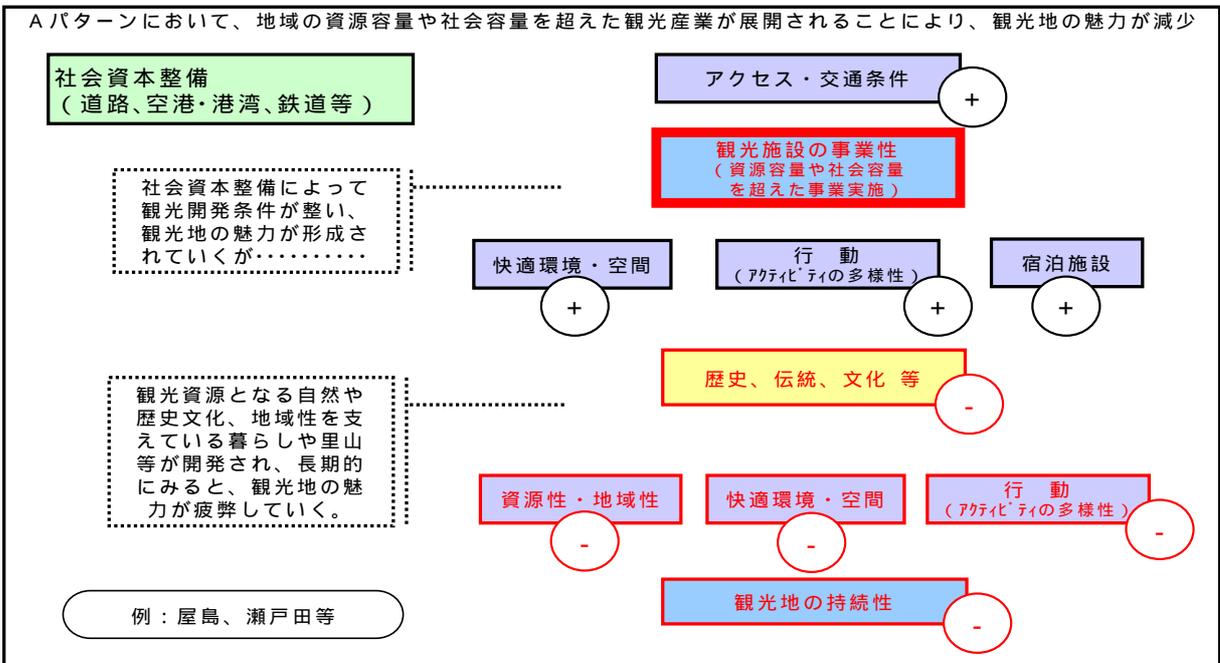
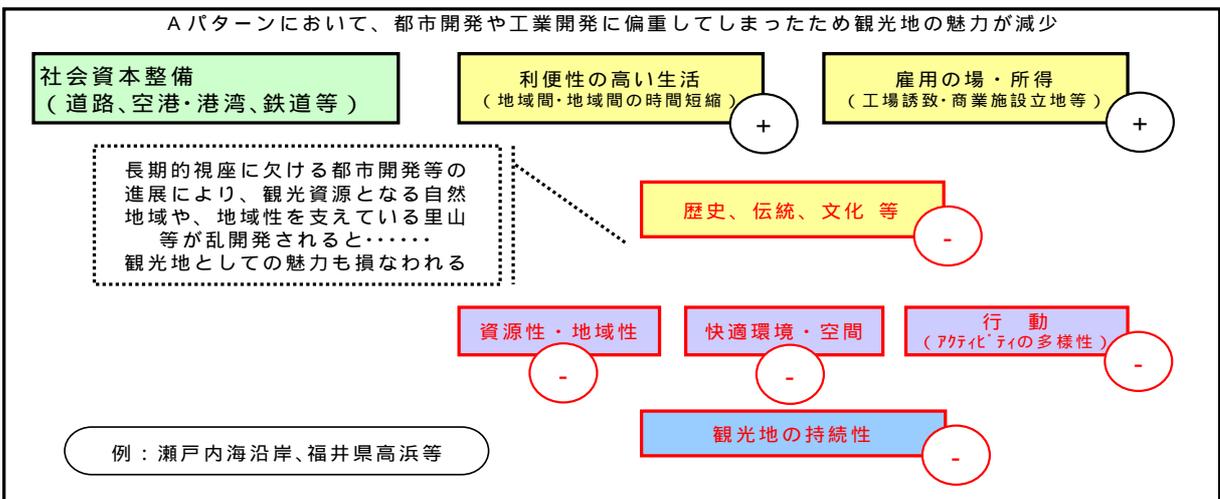
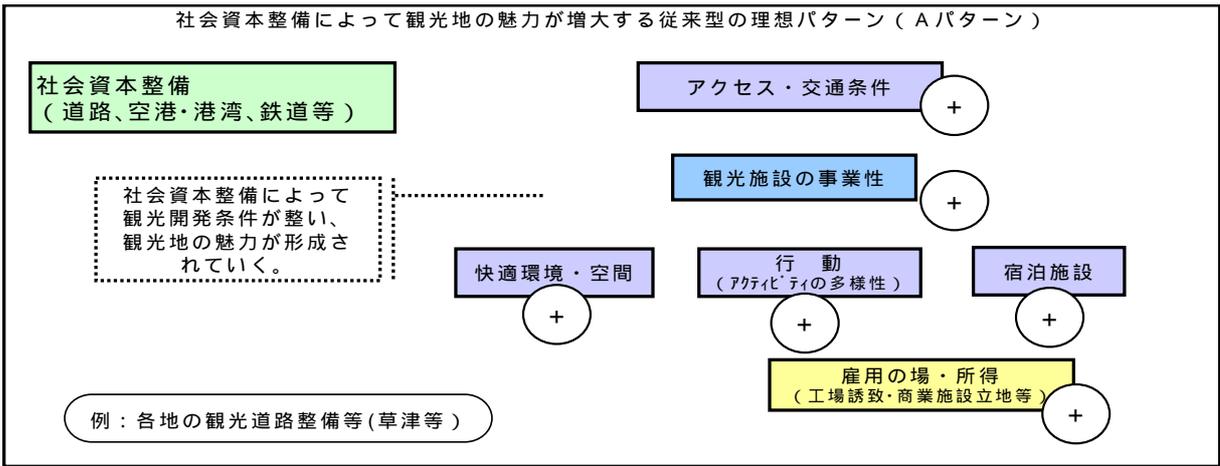
4.3.2 観光振興の観点から見た社会資本整備における留意点

観光振興と社会資本の一般的な関係について整理するとともに(表-5)、社会資本整備が観光振興の評価に与える影響について主要なパターンを整理した(図-3)。

さらに、観光振興の評価軸及び評価軸間相互の関係毎に、観光振興に配慮した社会資本整備にあたっての留意点、配慮事項について整理した(表-6,7)。

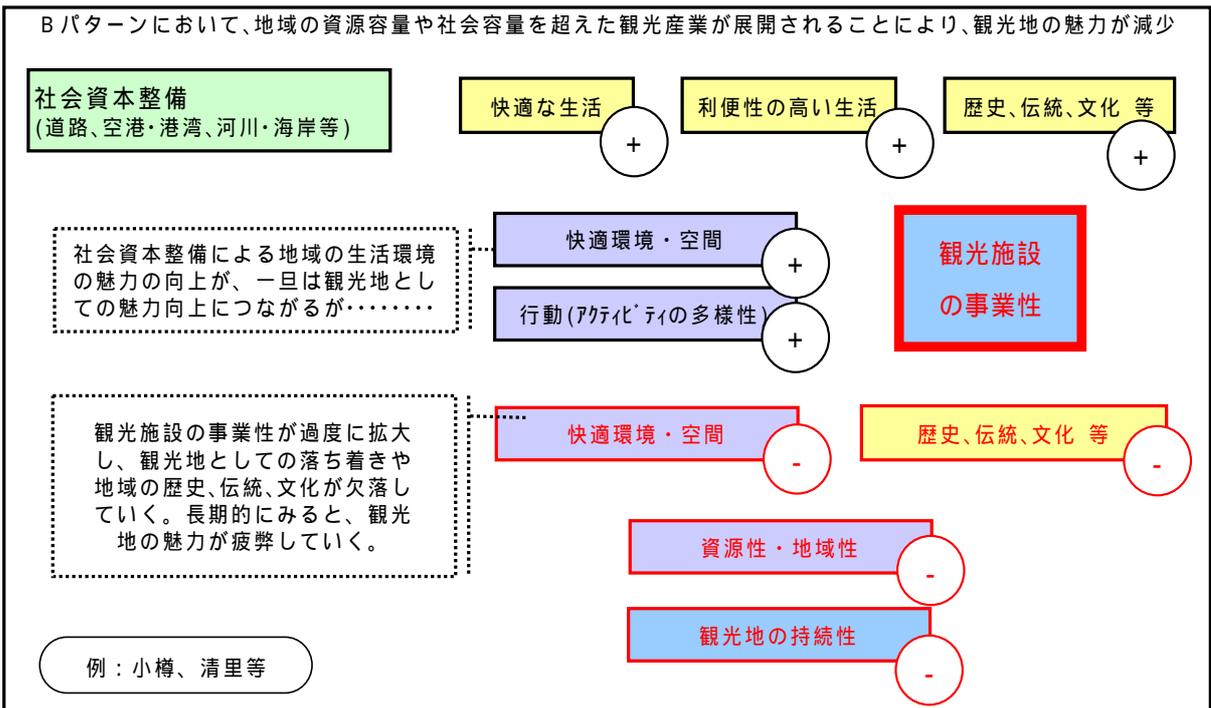
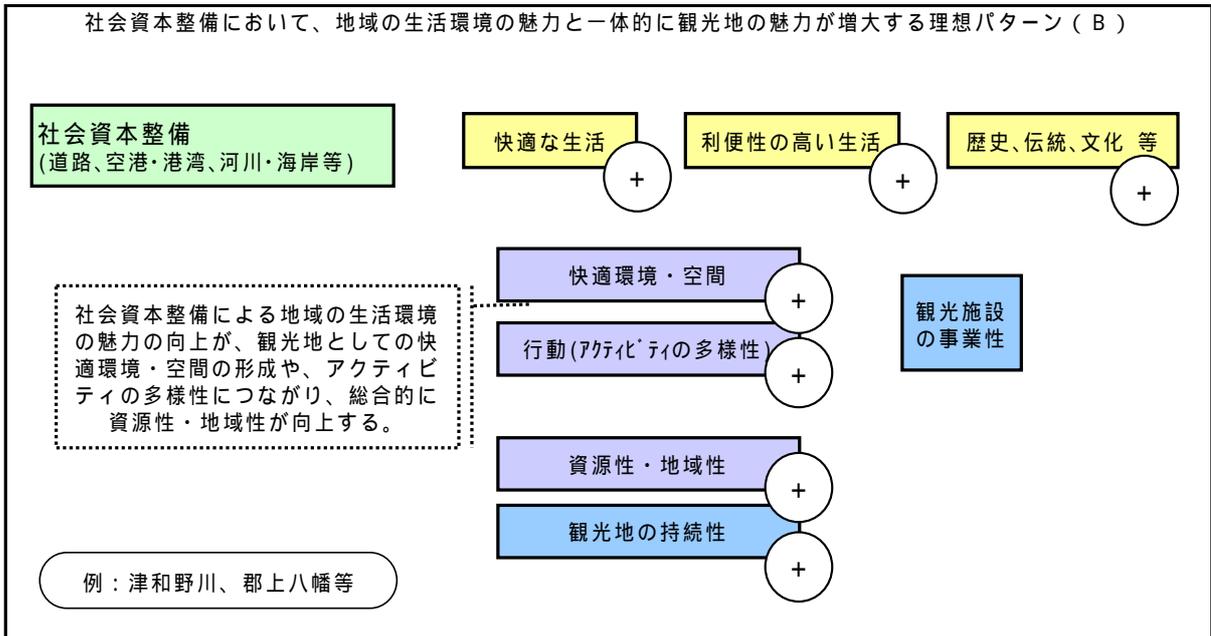
表-5 社会資本整備と観光振興の関係

観光地の魅力要素	社会資本整備が観光地の魅力向上に与える主な効果	例・解説
資源性・地域性	整備された社会資本自体が観光名所となる。	
	- 1. 社会資本自体が景観対象となる。	ダムが眺めの対象に(黒四ダム)
	- 2. 社会資本整備により美しい景観が創られる。	目抜き通りや並木道等が創られる(角館の桜並木)
快適環境・空間	- 3. 社会資本の利用自体が興味深い体験となる。	長大橋を渡ることが観光の魅力になる(レインボーブリッジ、瀬戸大橋)
	社会資本の活用により観光資源の発掘・保全が図られる。	
	- 1. 自然資源や自然環境が保全される。	美しい海岸が護られる(海岸浸食防止による三保の松原の保全)
	- 2. 歴史的環境や文化財が保全される。	街路整備と合わせ伝建地区が保全される(高山)
行動(アクティビティ)	- 3. 新たな観光資源が発見される。	文化財がみつかる
	- 4. 地域コミュニティが保全されたり、伝統文化が伝承される。	ルート整備により、観光資源の価値が見直され管理道路整備により棚田が保全される(飯山)道の駅の整備により集落が保全される(伊根)
	社会資本の活用により観光行動の舞台が創られる。	
アクセス交通条件	- 1. 視点場や散策ルートが創られる。	国営公園が観光資源となる
	- 2. スポーツ、文化、レクリエーション活動の場が創られる。	海岸事業により海水浴場が整備される
	- 3. 祭りやイベント等の場が創られる。	河川事業により、水辺のオープンスペースが整備される(津和野川)
宿泊施設	アクセスが改善され、移動が容易となる。	
	- 1. 観光対象への物理的アクセスが確保されたり、容易となる。	道路整備により、観光地間の移動が快適となる。
	- 2. 観光のための移動時間が短縮される。	空港開設により、空路が開拓される(能登空港)
地域住民の意識	- 3. 物理的アクセス、情報アクセスの拠点が形成される。	道の駅が整備される(舟屋の里伊根)
	観光施設や体験・交流プログラム等のソフトな魅力が誘発される。	
		立地条件(市場条件)が向上することにより、新たな宿泊需要がみこめるようになり、宿泊施設が整備される
	地域住民の意識を変え、(観光への取り組み)意欲が高まる。	
		道路整備をきっかけに、沿道で市民による花の修景事業が始まる(飯山)



- 観光客にとっての魅力要素(評価軸)
- 地域住民にとっての魅力要素(評価軸)
- 観光産業にとっての魅力要素(評価軸)

図 - 3 社会資本整備が観光振興の評価に及ぼす効果と影響（その1）



観光客にとっての魅力要素(評価軸)
 地域住民にとっての魅力要素(評価軸)
 観光産業にとっての魅力要素(評価軸)

図 - 3 社会資本整備が観光振興の評価に及ぼす効果と影響（その2）

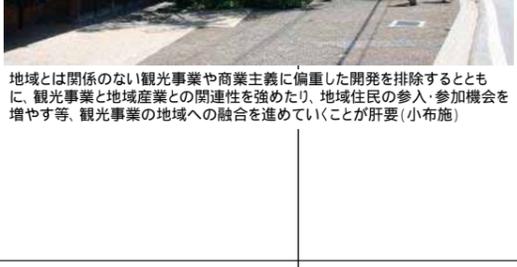
表 - 観光振興の評価軸毎にみた社会資本整備の効果と影響 - 観光地と生活環境の双方にとって魅力ある地域を形成するための社会資本整備の留意点 -

魅力の尺度（大項目）		社会資本整備との関係		これからの社会資本整備に当たっての留意事項 ～国や地方公共団体等、公共事業実施主体の配慮事項～	社会資本整備を観光振興に活かすための 地域の観光・交通事業者、住民等の取り組み	
		観光振興上の効果 - プラス要因	影響 - マイナス要因			
観光地としての魅力要素	社会資本整備が直接効果・影響を与える	資源性・地域性 「観光地としての魅力」 興味対象となる自然資源・自然環境が保全 興味対象となる歴史・文化遺産 伝統行事や技術が保全・継承 興味対象となる美しい風景が保全・整備 観光地の雰囲気・景観が保全（面的な広がりへの配慮） 「地域の生活環境としての魅力」 地域の誇りや愛着を醸成する 個性的な地域資源が保全・継承 歴史、文化、伝統が継承され、 独自の地域性がある	社会資本整備（例えば河川・海岸整備）により、地域ならではの観光資源＝地域資源が保全されたり、価値が向上する。 道路等の整備により、地域の歴史、文化遺産の維持管理が容易になり、保全・継承が進む。 道路や港等の整備により、観光資源・地域資源への物理的アクセス、視覚的アクセスが可能となる。 社会資本自体（ダムや橋等）自体が観光資源・地域資源となる。	観光の舞台となる自然や、地域住民が愛着をもつ環境が損なわれる場合がある。 高速道路、大規模な構造物等の出現や場違いなデザインにより観光地（地域）の雰囲気・景観が悪化 過大・過密利用になれば、自然環境・地域環境が悪化する（例えば排気ガス等による自然環境の悪化）。	「多様な地域資源に目を向け、その保全につながる社会資本整備を」 卓越した資源はもちろんのこと、比較的ありふれた自然や環境が当該地域の成り立ちや文化の基底になっている場合があり、これらが観光の魅力の規定するようになっている。社会資本整備に当たっては、地域性を培う資源、魅力を十分吟味し、その保全・継承につながるようしていく。 「観光資源・地域資源の保全のため必要となる整備段階の配置や景観デザインへの配慮」 観光資源・地域資源の保全に配慮した配置や、構造・デザイン等の採用。 観光資源への物理的アクセスを可能にするだけでなく、道路や河川等の整備にあわせて落ち着いて風景を楽しむことができる視点場等の整備により、視覚的アクセスの多様化を図っていく。 「資源の持続的価値保全のため必要となる運営段階での環境や景観等への配慮」 交通アクセスの整備に当たっては、過大・過密利用による自然や地域性の損傷を避ける視点が不可欠となり、マイカー規制や利用者数制限等利用コントロールを図っていく。	目指すべき地域イメージを明確にしておく（それに沿った社会資本整備を誘導・要請）。比較的ありふれた自然や環境が当該地域の成り立ちや文化の基底になるとともに、観光の魅力の形成につながっている場合もあり、地域特性を予め十分把握しておく。 資源容量の観点から、適正な観光客入込数を設定し、その実現に向け利用制限を図っていく。
		快適環境・空間 「観光地としての魅力」 興味対象となる良好な街並み、 拠点景観が形成 快適な活動空間が形成 賑わいが形成 雰囲気・情緒が形成 「地域の生活環境としての魅力」 日常生活における利便性の高い 拠点地区（中心市街地等）の形成	歩道整備や無電柱・電線化、街並み環境整備事業等により、観光客にとっても、地域住民にとっても風情があり、快適な街並みが形成される。 質の高い地域の空間軸（道路や河川等）が形成され、地域全体の美しい景観形成が誘導されていく。	旧市街地への幹線道路整備により、通過交通が流入し、街並みの情緒がなくなったり、快適空間が損なわれる。 都市施設、商業施設、観光施設等がスプロールや乱立等により、地域性や風情がなくなり、俗化が進む。	「地域の魅力・活力が集積する中心市街地を活かすための集中的投資」 地域の文化的、経済的財産が集積する中心市街地（旧市街地）の魅力を保全・活用し、観光客にとっても、地域住民にとっても歩いて巡ったり、生活できように、社会資本整備を行っていく。 「快適な歩行環境の確保」 地域の魅力を十分に味わえる場として、また、地域住民が集まる場として、快適な歩行環境の確保に努める。 「誘発される無秩序な開発等を回避するため必要となる運営段階のコントロール施策」 都市施設、商業施設、観光施設等のスプロールやチェーン店等没地域性の店舗の立地等を避けるための地域側のコントロール施策と一体となった社会資本整備。 「地域の景観づくりに寄与する景観デザインの導入」 地域全体の美しい景観形成を先導する模範的な景観デザインの導入が望まれる。	既存ストックが集中する中心市街地（旧市街地）や既存観光拠点の魅力向上に向けて、継続的に取り組む。 民地側の敷地、建築物等の景観デザインの水準を高め、公共空間と一体となった良好な街並み整備を図る。
		行動（アクティビティ） 「観光地としての魅力」 非日常的な体験・出会い 行事・イベントへの参加機会提供 その他多様なアクティビティへの参加機会が提供 「見る」「遊ぶ」「食べる」「癒す」「体験する」「買う」等に関わる行動の選択性・水準 「地域の生活環境としての魅力」 コミュニティ活動の継承 行事・イベントの継承 域外からの来訪者との交流・ 出会いの機会形成 魅力ある飲食店等の立地	道路や港、河川等の整備により観光客と地域住民との多様な交流、イベントの空間が形成される。 道路や河川等の整備により、伝統的な祭りの舞台が維持される。 道路や河川等の維持管理業務の一環として、地域住民の修景等に関わる主体的な取り組みが誘発され、観光客をもてなす良好な景観が形成される。 観光施設事業に関わる地域住民の機運が醸成され、多様な観光施設の利用機会が提供される。 観光客の利用しないしは観光客と地域住民の複合利用により魅力ある飲食店等が立地。	過大・過密利用になったり、地域の生活の場まで観光客が無秩序に入り込むようになると、安静な生活や地域コミュニティが損なわれる。 外部資本による観光施設が無秩序に広がると、地域住民の意欲やコミュニティ意識が低減につながる。	「地域文化等の体験や地域住民との交流の場を創出」 名所旧跡を「見る」だけでなく、地域の自然・歴史・文化体験、地域住民との出会いや暮らしを通じた感動的な交流が観光の魅力要素となってきている。これらの体験・交流機会を生み出す場の整備を図っていく。 「地域住民が参加し魅力づくりに取り組む場の確保」 地域住民による出店・商品販売等（小さなビジネス）の場となる施設整備の場の確保や、地域住民が主体的に修景やイベントに取り組む場として道路敷や河川敷の活用を図っていく。 「体験・交流活動の場に相応しい景観・環境デザインへの配慮」 本物の自然・歴史・文化体験ができるように、社会資本の景観・環境デザインには風土性への配慮が必要となる。 「観光エリアと伝統的地域コミュニティ等との的確な棲み分けを推進」 場合によっては社会資本の配置により観光空間と一定距離を隔て、安静な生活や伝統的な地域コミュニティが保全していくことも必要となる。	道路敷や河川敷、公園・広場を活用した魅力あるイベントを定期的に開催するなど、地域全体を使ったプロモーションに取り組む。 道路敷や河川敷の美化等維持管理に自発的に取り組む。 社会資本整備を好機として捉え、当事者意識をもって主体的に事業に取り組み、地域資源を有効活用した観光魅力の向上につなげていく。 社会容量の観点から、地域の適正な観光利用像を明らかにし、利用制限を図っていく。
		宿泊施設 「観光地としての魅力」 設備、サービスとも質の高い 宿泊施設が提供 多様な宿泊施設が整備され、 利用機会が提供	社会資本整備により、市場条件や環境条件の改善が図られ、宿泊事業の可能性が高まる等の効果はあるが、社会資本整備が直接宿泊施設の魅力に効果を与えることは考えにくい。			
観光の魅力とは直接関係ないが	社会資本整備が直接効果影響を与える	「観光地としての魅力」 市場からのアクセスが容易 良好な交通の便が整備 時間距離、経済距離が短い ターミナルからのアクセスが容易 多様な交通手段が提供 他の観光地の周遊が容易	道路、鉄道、空港、港等の社会資本整備により、人口集積地からの交通アクセスが改善され、当該観光地まで短時間で到達できるようになる。 周辺観光地を周遊する観光ルート（道路等のハード）や観光コースが形成される。 観光地内を円滑に巡ることができるようになり、観光資源が有効利用されるようになる。 鉄道駅、道の駅、海の駅、空港等の観光拠点形成される。 アクセス道路や鉄道駅などのゲートウェイの魅力により観光地の印象を高めることができる。	観光客の過大・過密利用や、通過交通の流入などを招くことがあり、走行性や安全性が損なわれる。また安全で安心して暮らせる日常の生活環境が損なわれる場合もある。通過立寄り型の利用が増加するとゴミや処理等の地域負担が相対的に増加する。（いわゆる観光公害） 軌道や大規模な通過交通路の配置によっては、地区内交通が遮断されたり、地区のコミュニティの分断につながる場合もある。 アクセスが観光地や観光対象に近づきすぎることによって観光体験の質を低下させたり疎離化させたりする場合がある。	「高速交通網と連携する2次交通を含めた交通ネットワークの形成」 道路、鉄道、空港等の高速交通網とあわせて、それと円滑にネットワークする2次交通関連の社会資本整備が必要となる。 「観光地・観光対象の特性に応じたアクセスの向上」 地域や観光対象の魅力を十分に発揮させるような適切なアクセスを整備する。歩いて楽しむ場所と交通機関を利用する場所との関係に配慮した整備も必要となる。 「観光ゲートウェイの魅力アップとサービスの向上」 鉄道駅、空港、港等の交通の結節点については、観光ゲートウェイとしての魅力アップにより印象を高めるとともに、情報提供機能等の整備を拡充する。 「観光交通と地域交通の共存」 観光と、地域住民の暮らしの双方にとって、移動の安全性、円滑性が共存するような交通施設整備が求められる。観光交通と地域交通との棲み分け（時間、空間）や誘導方策などを適切に導入する。 「地域コミュニティの維持・発展への配慮」 地域の歴史や文化の基底となっている地域コミュニティの維持・発展につながるよう、配置等への十分な配慮が必要となる。	交通アクセス条件の整備は、それにより通過型、日帰型の観光地化が促進されるなど、観光地にとってメリットになるとは限らない。市場構造の変化を的確に捉えつつ、当該地域に滞在する魅力を生み出す努力が必要となる。 関係事業者が周遊コースの設定、および共通の地図、パスポート等の発行等を連携して実施するなど、社会資本を活用したジョイントプロモーションに取り組む。 公共交通機関利用やパーク＆ライドを促進するため、地域行政と交通事業者等が共同でフリッジ駐車場の適正配置や周遊バス等の2次交通機関の運行に取り組む。

表 - 観光振興の評価軸相互の関係からみた社会資本整備の留意点

注) キーワード欄は「室谷正裕：新時代の国内観光 - 魅力度評価の試み -」等から抽出している。

観光の魅力向上のため、社会資本の整備段階で特に留意すべき事項

項目 = 評価軸	キーワード	資源性・地域性	快適環境・空間	行動(アクティビティ)	宿泊施設	アクセス・交通条件	観光施設の事業性	観光地の持続性
観光地としての魅力要素	資源性・地域性	<p>【賦存資源】</p> <p>資源性 / 多様性 / 集積度</p> <p>自然 / 歴史・文化・伝統 / 景色・風景</p>  <p>時間をかけた本物の街並み形成の阻害につながる場合もある(彦根夢京橋キャッスルロード等)</p>	 <p>質の高い環境整備(社会資本整備)自体が長い年月の経過により観光資源になり得るといった、基本的考え方が重要(足助香風溪)</p>	 <p>観光資源の魅力そのものである屋島山上に観光施設が立地し、しかも多くは廃屋として放置されている(高松市屋島)</p>	 <p>排気ガスや過密利用による自然環境への影響を抑えるため、低公害のシャトルバスを中心とした公共交通に限定(上高地の車輛規制)</p>	 <p>地域の魅力と関係のない観光施設、商業施設の立地拡大により、資源性や地域性が損なわれ始めている(小樽運河周辺)</p>		
	快適環境・空間	<p>【空間快適性】</p> <p>アメニティ / 雰囲気</p> <p>景観・町並み / 環境・快適空間 / 雰囲気・情緒 / 非日常性</p>	<p>社会資本整備が擬似的な街並み整備を促進させ、本物の歴史・伝統・文化の損傷につながったり、時間をかけた本物の街並み形成の阻害につながる場合もある(彦根夢京橋キャッスルロード等)。質の高い街並み整備や環境整備(社会資本整備)自体が長い年月の経過により観光資源になり得るといった、基本的考え方が重要(足助香風溪)。</p>	<p>歴史的な街並みやアメニティの感じられる界隈空間は、非日常的な賑わいを生み出し、多様な人々がふれあう場ともなる。このような場を活かしながら、観光客や地域住民の交流機会を増やしていく。</p>			 <p>地域とは関係のない観光事業や商業主義に偏重した開発を排除するとともに、観光事業と地域産業との関連性を強めたり、地域住民の参入・参加機会を増やす等、観光事業の地域への融合を進めていくことが肝要(小布施)</p>	
	行動(アクティビティ)	<p>【活動メニュー】</p> <p>メニューの豊富さ / 独自性</p> <p>施設 / 温泉 / 活動・出会い / 特産品</p>	<p>社会資本整備によって観光資源本体(あるいは間近な位置)への観光施設整備や、相応しくない活動導入が容易になり、逆に資源の価値が損なわれる場合がある。代表例として、山岳・丘陵の最も重要な頂上部への施設配置があげられる(高松市屋島山上の水族館)。導入する活動や観光施設の配置等については、観光資源の価値を保全するように、その位置関係に十分な配慮が必要となる。</p>	<p>宿泊施設の内部で快適環境・空間が提供され、観光客が囲い込まれてしまっている例が少なくない(和倉温泉等)。街なかの条件を活かした公園・広場・プロムナード、およびこれらと一体となった景観等の社会資本整備を進め、地域全体で快適環境・空間の形成を図っていくことが望まれる(草津温泉)。</p>	<p>宿泊施設の内部で多様なアクティビティが提供され、観光客が囲い込まれてしまっている例が少なくない(和倉温泉等)。街なかの条件を活かした公園・広場・プロムナード、およびこれらと一体となった景観等の社会資本整備を進め、地域全体で快適環境・空間の形成を図っていくことが望まれる。</p>	<p>広場・プロムナード、およびこれらと一体となった景観等の社会資本整備を進め、地域全体で快適環境・空間の形成を図る(草津温泉)</p>		
	宿泊施設	<p>【宿泊施設】</p> <p>サービス水準 / 多様性 / 話題性</p> <p>規模 / 食事 / ホスピタリティ</p>	<p>社会資本整備によって観光資源本体(あるいは間近な位置)への宿泊施設整備が誘導され、風景や環境、静穏な雰囲気がダメージを受けるなど、逆に資源の価値が損なわれる場合がある。特に山岳・丘陵の頂上部への施設配置等は留意が必要(高松市屋島山上の宿泊施設群)。宿泊施設の配置等については、観光資源の価値を保全するように、その位置関係に十分な配慮が必要となる。</p>	<p>アクセス・交通条件の改善が、通過交通等の流入を促進し、街なかの観光の魅力を大きく規定する楽しく、快適に歩く環境を損ねる場合が少なくない。地域の経済的・文化的財産が集中し、観光の価値も高い街なかの歴史遺産エリア周辺において、通行交通を排除するバイパスの整備(郡上八幡)や、マイカーの利用を制限する駐車場および公共交通機関整備等に取り組む必要がある。</p>	<p>アクセス・交通条件の整備は市場条件の改善に直結するため、観光施設の立地・誘導の可能性を高める。またアクセス・交通条件の改善は、基本的には多様な観光施設を連携させ、地域内の活動メニューを増やすことにつながる。</p>	<p>アクセス・交通条件の整備は市場条件の改善に直結するため、宿泊施設の立地の可能性を高める。ただし資源の価値を疲弊するような施設整備では、宿泊施設の魅力も長続きしない。宿泊施設の配置や誘導に当たっては、アクセス・交通条件のみならず、資源性・地域性等への配慮が不可欠である。</p>	 <p>街なかへの通過交通や観光車輛の流入をできるだけ抑えている(郡上市郡上八幡)</p>	
	アクセス・交通条件	<p>【アクセス・交通条件】</p> <p>アクセス・交通条件コスト</p>	<p>アクセス・交通条件の改善は、基本的には観光資源の有効利用につながるものの、多数の車輛や観光客の来訪が繊細な自然や、辛うじて継承されている伝統文化の価値を損ねる場合もある。こうした場合には車輦や観光客のコントロールを図る手だても必要となる(上高地)。</p> <p>また観光資源本体へのアクセス整備が、資源価値を損ねる場合もある。ルート等については、観光資源の価値を保全するように、十分な配慮が必要となる。</p> <p>アクセス整備が地域の基本条件を変え、地域性が大きく変容する場合もある(離島への架橋等)。</p>	<p>観光事業はハヤリスタリの変動が大きく、観光施設や宿泊施設の魅力は陳腐化しやすい。このため急急に整備された観光施設の中には、老朽化したり、放置され廃屋となり、観光客に惨めな姿を晒している少なくない(高松市屋島山上)。利用促進策を講じながら観光事業を安定させ、観光施設や宿泊施設の的確な維持管理を図っていくことが、快適環境・空間形成の基本となる。</p>	<p>観光事業はハヤリスタリの変動が大きく、観光施設の魅力は陳腐化しやすい。このため急急に整備された観光施設の中には、老朽化したり、放置され廃屋となり、観光客に惨めな姿を晒している少なくない(高松市屋島山上)。観光施設の機能を常に更新し、居心地の良い滞在機会を提供するなど利用促進策を講じ、観光事業の成立を図っていく。</p>	<p>アクセス・交通条件の整備は、観光事業の市場条件の改善につながりやすい。</p> <p>一方で観光施設の事業性を高めるために、アクセス・交通条件の整備が要請される場合もある。こうした場合には資源性・地域性の保全、快適環境・空間の形成等の視点が欠かせない。</p>		
観光産業としての魅力要素	<p>観光施設の事業性</p> <p>・事業効率・規模・安定</p> <p>・新たな事業機会・発展</p>	<p>地域の魅力と関係のない観光施設が無秩序に立地し、単なる商業型集客施設になってしまったり野放図に拡大すると地域性が減少し、観光の魅力は減少する(小樽運河周辺)。資源性・地域性の価値を維持するため、立地誘導する観光事業の内容、立地エリア等をコントロールするなどの対応が求められる。</p>	<p>観光事業はハヤリスタリの変動が大きく、観光施設の魅力は陳腐化しやすい。このため急急に整備された観光施設の中には、老朽化したり、放置され廃屋となり、観光客に惨めな姿を晒している少なくない(高松市屋島山上)。利用促進策を講じながら観光事業を安定させ、観光施設や宿泊施設の的確な維持管理を図っていくことが、快適環境・空間形成の基本となる。</p>	<p>観光地の持続発展のためには、地域の自然や歴史・伝統・文化に立脚したアクティビティや、地域住民との交流や暮らし体験を活かしたアクティビティの提供が望まれる。</p>	<p>地域とは関係のない観光事業や商業主義に偏重した開発を排除するとともに、観光事業と地域産業との関連性を強めたり、地域住民の参入・参加機会を増やす等、観光事業の地域への融合を進めていくことが肝要である。</p>	<p>観光施設の事業性については、短期で捉えるのではなく、資源の保全・活用・発掘等によりその価値を維持していく取り組みや、観光客のハヤリスタリへの対応等、長期的な視点で検討していく必要がある。</p>		
観光地の持続性	<p>資源の保全・活用・発掘</p> <p>・地域への融合(地域に馴染んでいるか)</p> <p>・地域への貢献(観光産業雇用創出、経済波及効果等)</p>	<p>社会資本整備により、資源の乱用が進み資源性や地域性を消失する観光地も少なくない。観光地の持続性の要諦は、観光資源の価値の保全・活用、新たな資源価値の発掘であることを念頭に置き、観光地の成長管理を的確に実施していくことが重要である。</p>	<p>地域とは関係のない観光事業や商業主義に偏重した開発を排除するなどのコントロールにより、快適環境・空間の整備・育成を図っていくことが肝要である。</p>	<p>観光地の持続発展のためには、地域の自然や歴史・伝統・文化に立脚したアクティビティや、地域住民との交流や暮らし体験を活かしたアクティビティの提供が望まれる。</p>	<p>地域とは関係のない観光事業や商業主義に偏重した開発を排除するとともに、観光事業と地域産業との関連性を強めたり、地域住民の参入・参加機会を増やす等、観光事業の地域への融合を進めていくことが肝要である。</p>	<p>観光施設の事業性については、短期で捉えるのではなく、資源の保全・活用・発掘等によりその価値を維持していく取り組みや、観光客のハヤリスタリへの対応等、長期的な視点で検討していく必要がある。</p>		

4.4. インバウンド観光振興の動向と課題

4.4.1 インバウンド観光振興の現状把握

データ等をもとに、インバウンド観光振興の現状と動向について把握した。国によって、志向や旅行形態、利用空港に特徴があること、それらが時間によって変化していること等を把握した（例えば、表 - 8、図 - 4）。

表 - 8 国別の嗜好と動向

特性/国	韓国	台湾	中国	香港	アメリカ
訪日旅行者数 (観光客数) (観光率)	175万人 (122万人) (69.6%)	127万人 (116万人) (91.0%)	65万人 (20万人) (30.9%)	30万人 (27万人) (90.1%)	82万人 (49万人) (59.4%)
主要マーケット	20代友人 / 30-40代と子供 / 50-60代 熟年夫婦	親子 / 25-35 歳独身友人 / 中年 / 哈日族(日本大好きな若者)	富裕層 / 夫婦・家族	20-40代友人 や個人 / 夫婦・家族	高学歴・高所得層 / シニア層
訪日旅行の特徴	一般的なツアー - は3泊4日	一般的なツアー - は4泊5日	6-7日で大阪 - 東京周遊型 ツアーが主流	一般的なツアー - は4泊5日	一般的なツアー - は7泊または2週間弱
	個人旅行が 76%と多い	団体旅行が 60%と多い	団体旅行が 64%と多い	個人:団体旅行の比率6:4	個人旅行が 86%と多い
	地域を限定した旅が多い	地方旅行の先駆者	代表的な観光地を多数訪問		
	活気ある街の賑わいに惹かれる	流行や話題のスポットを体験		都会志向が強い	伝統と近代性を体験

注)「旅行の特徴」は観光客(「観光/休暇」目的の旅行者)に限定したデータを利用
参考: JNTO 国際観光白書 2006

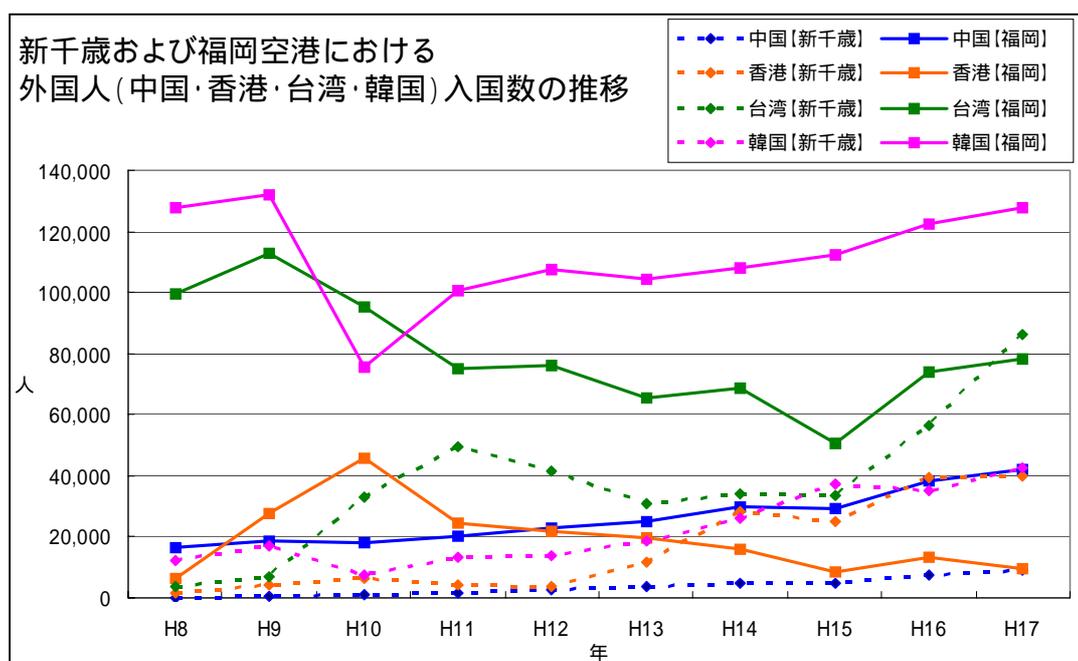


図 4 新千歳及び福岡空港における外国人入国者数の推移
(福岡空港では、香港、台湾が減少。新千歳空港では、増加)

4.4.2 インバウンド観光振興の事例把握 北海道を事例として

北海道を事例とし、観光関係業者等にヒヤリングを行い、インバウンド観光の動向と課題について把握、整理した(図-5)。地方(空港)においては、国毎の動向を把握するとともに(表-9)、それに対応した情報や2次交通の提供が重要となることを指摘した。



図 - 5 インバウンド観光客による主要な道内観光ルート(女満別空港起点の例)

表 - 9 北海道における空港別のインバウンド観光客動向（一覧）

		新千歳	函館	旭川	とち帯広	釧路	女満別
インバウンド観光客	チャーター便の動向	<ul style="list-style-type: none"> 地方空港が連携してチャーター便を飛ばすようになり、inとoutで異なる空港を使ったツアーが組みやすくなった。そのためか、新千歳空港のチャーター便の利用者数は減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾、韓国、香港、中国からのチャーター便が運航されている。なお、2006年6月からは、函館 - ソウルの定期便が日・水・木曜に就航する予定である。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾の場合、旭川空港 in・旭川空港 outが多い。 チャーター便は便数・利用者数とも伸びている。 ケアンズからの直行便が飛んでいる。 シドニーから関空経由で旭川に入る便もある。 2005年12月開催の日韓航空協定会合において、ソウル～旭川の定期便の開設が許可された。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾からのチャーター便が多く、帯広 in・函館 outとなっている。 韓国からは年2回のチャーター便がきている。 中国や香港からのチャーター便の発着を目指している。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾、韓国、香港からのチャーター便が運航されている。 台湾からのチャーター便は、釧路 in・旭川 outが最も多く、次いで釧路 in・函館 outが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 空港の改修に伴い、国際化が可能になった。今後はチャーター便の誘致に力を注ぐ。 中国の南方航空からのチャーター便も積極的に誘致している。
	インバウンド観光客の動向	<ul style="list-style-type: none"> 台湾、韓国、香港からの観光客が主流で、シンガポールからもわずかながら訪れている。 バス利用の外国人ツアーは全体的に3泊4日が多い。コースとしては、新千歳～札幌～層雲峡～阿寒～新千歳が大半を占める。 新千歳 in・新千歳 outのほかに、新千歳 in・函館 outも多くみられる。 映画「ラブレター」の影響により、韓国から小樽へ観光客が訪れるようになった。 オーストラリアからの観光客は個人旅行が多い。ニセコでスキーをするオーストラリアからの個人客が増えている。 冬場にはマレーシアやタイからの観光客が訪れる。 韓国、台湾、香港、シンガポールの観光客にレンタカーのモニターツアーを実施した。今後受け入れ環境が整えば、レンタカー利用者が増えると考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ユジノサハリンスクに定期便が飛んでおり、年間約5,000人が利用している。ビジネス利用がほとんどである。 台湾からの観光客については、函館 in・out（1泊）のツアーもあるが、大半は4泊5日もしくは5泊6日で、ほとんどが女満別 outである。 香港からの観光客は年末年始や旧正月の時期に多く訪れる。周遊型のツアーが多い。 韓国からの観光客はゴルフが主な目的であるが、一方で青函トンネルを見に行く人も多い。 シンガポールからも年間約700人の観光客が訪れている。但し定期便・チャーター便とも就航していない。 外国人のレンタカー利用は全体の数%である。欧米人の観光バス利用はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾からの観光客は廻れるところすべてを訪れる。また、最近では旭山動物園をルートに組み込まれている。 韓国からの観光客は4割がゴルフ客で、そのほかは富良野や美瑛を訪れる周遊ツアー客である。3～4泊が中心。 香港からの観光客は4泊5日のツアーのみであり、冬遊びが人気である。 オーストラリアからの観光客は富良野のスキー目的が多く、1週間～3週間の長期滞在である。 今後、知床の世界遺産などの関係で、ヨーロッパからの観光客が増えることが予想される。 	<ul style="list-style-type: none"> 台湾からの観光客は帯広空港～十勝川温泉～層雲峡～札幌～小樽～登別～函館の4泊5日のツアーになっている。また、SARSの時にも受け入れを行った紫竹ガーデン（帯広市内）が観光ルートに組み込まれている。 韓国からの観光客の8割がゴルフ目的である。 一昨年からWRCラリーが行われており、スタッフや観客などのレンタカー利用がみられる。WRCラリー開催時は利用者全体の1割程度が外国人になるが、それ以外の時期の外国人利用は年に10件程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> 年間5万人のインバウンドがある。 台湾からの観光客は4泊5日が多く、釧路 in・函館 outのツアーのなかには7泊8日もある。宿泊先は、釧路（阿寒）知床・網走、層雲峡・旭川、十勝川、札幌、登別、函館である。 台湾からのツアーは成熟してきており、リピーターも増えている。体験型観光の面白さが認識され始めたと思われる。 韓国からの観光客の6割はゴルフ目的（4泊5日）。 アジアからの観光客は都市観光（札幌など）を行う。 バードウォッチングを目的としたイギリスからの観光客も訪れており、1週間～10日程度滞在する。その間に100万円程度消費するとみられており、高い経済効果が得られている。 	<ul style="list-style-type: none"> 海外からの観光客は、新千歳空港から入ってくるケースが多い。 4泊のツアーが多く、行き先は様々である。 外国人旅行者13,000人のうち、6,000人が台湾からの観光客である。観光客数が全般的に少ない12月においても、台湾観光客の姿がみられる。 韓国からの観光客は、釧路空港から入る場合も網走に立ち寄る。 アメリカなどの団体客は、春から秋にかけて4回程度来ている。滞在期間が長いのが特徴である。 海外からの観光客でレンタカーを利用する人はほとんどいない。 女満別 in（女満別～函館、とち帯広、釧路）、女満別 out（旭川、とち帯広、釧路～女満別）ともに様々な観光コース設定がなされている。

4.5 観光振興の観点からの空港ターミナル及びゲートウェイ空間の利活用方策

航空旅客動態調査、アンケート調査をもとに、空港を中心とする観光客の動向について分析し、空港によって、利用者構成比率、旅行形態が異なり、その結果、空港毎に2次交通手段、旅行範囲等に特徴があることを明らかにした。さらに、そのような地域や空港の特徴に基づいた空港ターミナル及びゲートウェイ空間の改良・利活用の重要性について指摘した。

4.6 インバウンド観光振興の留意点

(1) 国内観光、インバウンド観光共通

全般

(一体化・総合化の視点)

- ・高度経済成長期までは、社会資本整備と観光政策は、一体的に行われていた。現在、ソフトに偏っている観光振興施策においても、社会資本整備と連動した、総合的かつ一体的な視点が重要となる。

(地域の魅力の向上)

- ・集客力増加のためには、地域の資源の魅力の向上が必要不可欠である。インバウンド振興のためにも、まずは、国内客に来て貰えるような地域の魅力が前提となる。従って、イベントやプロモーションもさることながら、資源の魅力の発見し、向上させることがまず、第一に必要なことである。

(持続可能性)

- ・イベントや流行で、一時的に集客できたとしても、流行が去った後、地域の資源は疲弊することになる。持続可能な観光振興のためには、地域住民の生活の観点(評価軸)と両立した整備が行われることが必要である。

(コンセプトの設定)

- ・観光振興に当たっては、地域住民の視点を重視し、結果として来訪者の増加を図るのか、主として来訪者の集客を目的とするのか、あるいは、社会資本整備においても、それだけ、それ自身を観光振興の目玉とするのか、あるいは、それは、

空港及び空港を中心とするゲートウェイ空間

- ・地域や空港の特性を把握し、その特性に応じた改良・利活用を図る必要がある。

(2) インバウンド観光

全般的

(動向)

- ・国によっては、団体旅行から個人旅行へと形態が変化している。このような行動形態を予測し、それに、対応した対策を講じることが必要である。

(マーケティング)

- ・相手国毎に志向・動向が異なる。これらをマーケティングし、適切に対応することも考えられる。しかし、その動向も時代によって変化することに留意が必要である。本来は、マーケティングに影響を受けず、地域の個性を地道に洗練させてゆくことが望ましい。

空港及び空港を中心とするゲートウェイ空間

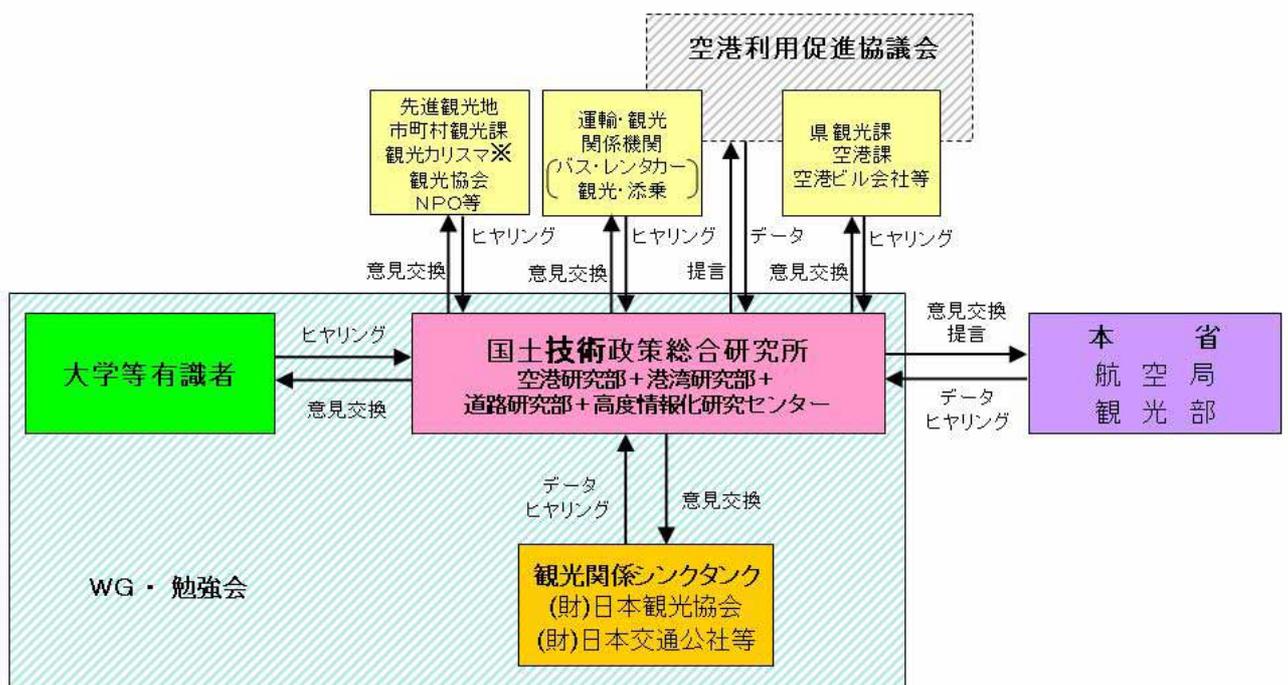
- ・個人旅行の増加に対応し、多様な2次交通手段の利便性を向上させることが重要となる。
- ・さらに、国によって、行動形態等が異なる。このような利用者による特性を把握し、その特性に応じた改良・利活用を図る必要がある。

5. 研究の実施体制

(研究の実施体制)

- ・本研究が取り扱う対象は、観光振興と社会資本整備の双方にまたがる広い範囲であること、また、観光立国行動計画策定以降、様々な取り組みが行われている分野であることから、観光振興、社会資本整備に係る広い範囲の有識者、観光関係機関等の専門家にご協力頂くこととした。その結果、体系的な資料・情報収集が可能となった。また、WGの設置により、研究全体のフレーム設定、課題の把握、個別事例の分析等に関し、専門的な見地からのご助言を頂けた。
- ・自治体の観光部局、空港部局、先進的な観光地における、まちづくり、観光振興の担い手等にヒヤリング、意見交換等を行い、現場の課題等について把握することができた。
- ・このため、研究の実施方法・体制としては、妥当だったと考える。

(研究の体制図)



(※国土交通省観光部が選定した著名観光地における地域リーダー)

添 付 資 料

諸外国およびわが国における 観光行政の比較



空港研究部 空港ターミナル研究室 研究官 羽生 冬佳

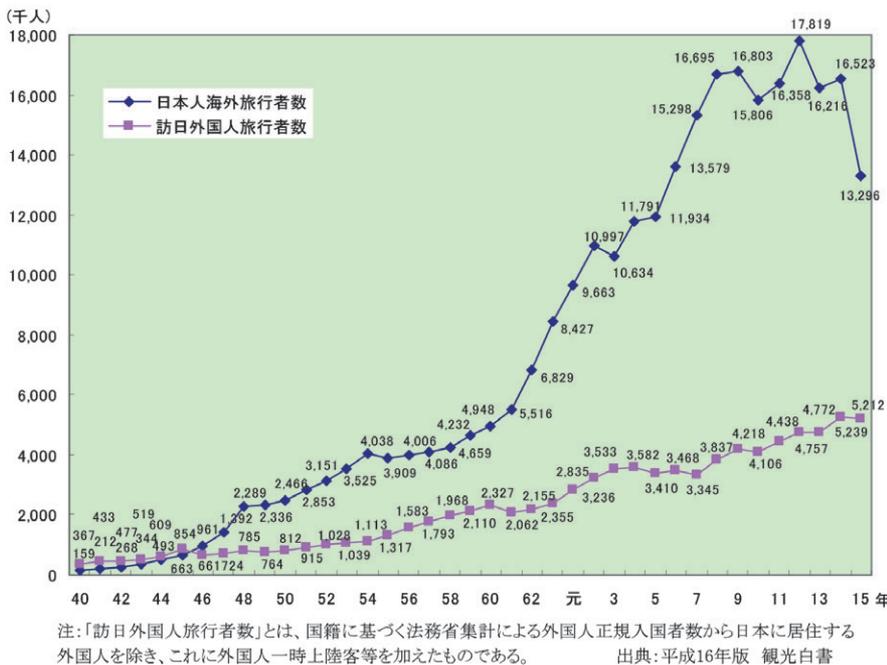
1. はじめに

「美しい国づくり」は国民一人一人にとって魅力ある国土・地域の実現を目標とするものであると同時に、国内外から来訪する観光客に魅力ある観光地を提供していくことでもある。現在、政府は観光振興への取り組みを強力に進めているが、これまでも観光が国の重要施策として脚光を浴びる時期がたびたびあった。その狙いは国際社会での地位確立や外貨獲得を目的とする国際観光振興方策であったが、現在も景気の低迷や国際旅行収支の不均衡といった経済面・地域振興面からの要請が強いと言える。それに加えて、「美しい国づくり」との並立によって、魅力ある観光体験の提供を通じ真に豊かな国民の生活の実現を図るという面が浮上してきている。

外国人観光客誘致については、1995年に策定された「訪日観光交流倍增計画（ウェルカムプラン21）」の中で、2005年までに700万人の訪日外客数を目指すとの目標が示されているが、2003年時点で521万人と達成には至っていない（図－1）。また、日本人

海外旅行者が国際的テロやイラク戦争、さらにSARS（重症急性呼吸器症候群）の蔓延などを受け一気に減退していることから、国際旅行市場が発地側や着地側の状況だけではなく、国際社会の安全や平和ということが大きく影響を与える難しい市場であることが改めて伺える。こうした中で、国が実施すべき方策については、市場の動向を見据えた十分な検討が必要とされよう。

本稿では、観光行政の方向性を検討するための基礎的な研究として、海外諸国における観光行政の実態とわが国との比較を紹介する。各国の観光行政の現状については、基礎的資料やデータ収集の困難さ、あるいは観光行政の定義・範囲が曖昧であることなどにより厳密な比較は困難である。ここではWTO（世界観光機構）等の関係機関により収集・整理されているデータや調査レポートに基づき分析を試みている。対象とした国・地域は、現在国連に加盟している191カ国に、台湾・香港を加えた193の国と地域である。



図－1 日本人海外旅行者数、訪日外客数の推移

2. わが国の観光行政の概要

(1) 中央政府の観光行政組織

現在、わが国の観光行政は観光関連部局を有する国土交通省の他、環境省、文化庁、厚生労働省や経済産業省などきわめて広範多岐にわたっている。1930年に初の中央観光行政機関として鉄道省に設置された国際観光局は、戦中期の一時期に廃止されるものの、戦後は運輸省内に設置され、以降組織を変えながら継承されてきた（表－1）。運輸省時代は所掌事務範囲が「運輸に関連する観光」（運輸省設置法第3条）と定められており、他省庁等との調整能力に乏しかったと言える。省庁改編により国土交通省となってからは、

所掌事務範囲も「観光地及び観光施設の改善その他の観光の振興に関すること」「旅行業、旅行業者代理業、通訳案内業その他の所掌に係る観光事業の発達、改善及び調整に関すること」(国土交通省設置法第4条)と範囲が拡大している。さらに、小泉内閣の観光立国への強力な取組みを受け、2003年9月には歴代内閣で初の観光立国担当大臣(国土交通大臣兼務)が設けられた。

(2) 観光関連予算

観光白書によると、2003年度に観光行政に関わる予算を有している中央行政組織は17省庁にのぼる。予算総額は6兆9090億円(観光白書掲載別表の予算額を集計した数値、内数とされているものについても全額計上)で、国家予算の約8%に当たる。観光行政予算を省庁別に見ると国土交通省が84.2%を占め圧倒的に多くなっており、以下、農林水産省5.7%、林野庁3.0%、環境省2.4%、厚生労働省2.3%と続いている。国土交通省の予算が多額になっているのは、道路や港湾、下水道といった社会基盤施設整備にかかわる予算を観光関連予算として含んでいるためである。

事業内容は大きく「外国人旅行者訪日促進のための戦略的取組み」「国民の観光旅行促進のための取組み」「観光交流空間の形成に向けた取組み」「旅客輸送の充実に向けた取組み」「観光に係る安全確保のための取組み」などに分けられ、多岐にわたる。これら事項別に予算額を見ると、「旅客輸送の充実に向けた取組」が最も多く54.8%を占める。次いで「観光交流空間の形成に向けた取組み」が33.1%となっているが、本事項中には国立博物館等の単体施設や自然公園、国営公園、リゾート整備といった観光関連施設や資源の整備・保護の他に、公害防止対策や集落環境整備事業、古都保全事業など、観光地の空間整備にかかわる幅広い事業が含まれる。以上

表-1 わが国の政府観光行政組織の変遷

1930～1942年	国際観光局(鉄道省外局)
1946～1949年	運輸省鉄道総局事務局観光課
1949～1955年	運輸省大臣官房観光部
1955～1968年	運輸省観光局
1968～1984年	運輸省大臣官房観光部
1984～1991年	運輸省国際運輸・観光局観光部
1991～2001年	運輸省運輸政策局観光部
2001年～	国土交通省総合政策局観光部

の2項目で全体の9割弱を占めており、全般的にはハード整備が中心であると言える。

3. 諸外国における観光政策の実態とわが国との比較

(1) 観光政策の目的

諸外国における観光政策の目的は経済効果、企業支援、調整機能などに大別され、特に経済効果が最も重視されている。その手段は、外国人観光客を誘致し観光消費額を最大化することであるが、カナダなどの例に見られるように、ごくまれに旅行収支バランスを維持するため自国民の海外旅行を抑制する国もある。逆に、わが国では貿易黒字を旅行収支の赤字で穴埋めするため、1987年に「海外旅行倍増計画(テン・ミリオン計画)」が実施されているが、これは世界的にも珍しい政策である。

(2) 各国の観光担当部局

「世界年鑑2002」によると、観光大臣を任命している国・地域は91カ国と半数近くに上っている(表-2)。地域別に大臣の任命状況を見ると、アフリカ、中米、南米など発展途上国を多く有する地域に多くなっている。先進国の中で大臣が設置されているのはオーストラリア、ニュージーランド、アイルランド、イタリア、ルクセンブルク、フランス(閣外相)などである。名称は「観光相」が最も多いが、①文化・芸術・スポーツ等、②環境・資源・国土開発等、③商工・産業等、④運輸・貿易等をそれぞれ合わせて所管している国もみられ、各国の観光行政の位置付けの多様さが伺える(表-3)。

観光省が設置されていない諸国の担当部局についてみると、文化・メディア・スポーツ省(イギリス)、商工省・商務省(アメリカ、イタリア)、経済省(ド

表-2 地域別観光大臣任命国数

地域	大臣任命国数
アジア (25)	8 (32.0%)
欧州 (40)	7 (17.5%)
ロシア・NIS (11)	1 (9.1%)
大洋州 (14)	5 (35.7%)
アフリカ (53)	42 (79.2%)
北米 (2)	0 (0.0%)
中米 (21)	16 (76.2%)
南米 (12)	6 (50.0%)
中東 (15)	6 (40.0%)
計 193	91 (47.2%)

出典：文献1)

●特集1：美しい国づくりをめざして

イツ、スイス)、交通住宅省(フランス)等に含まれている。なお、フランス、イタリア、デンマークはかつて「観光省」を有していたが、現在は廃止されている。

観光大臣の有無と外国人観光客数との関連をみると(表-4)、観光大臣を有している国の1カ国当たりの平均外国人観光客数は約240万人であるのに対し、観光大臣を有しない国の平均数は約510万人と、観光大臣を有しない国の方が2倍強の入り込みとなっている。これは、前述の通り発展途上国に大臣設置国が多いという傾向によるものである。

地域別に観光大臣の有無による外国人観光客数の平均値を比較すると(表-4)、欧州、アフリカ、中東、中米、南米においては大臣設置国の方が多くなっていることが分かる。同様に所得分類*に観光大臣の有無で比較すると(表-5)、高所得国では大臣設置国の方が外国人観光客数が多くなっている。先進諸国においては観光大臣の設置、すなわち観光行政の重点化が外国人観光客数の増加に何らかの影響を与えていることが指摘できる。

表-3 観光大臣を有する主な国々

大臣名	主な設置国
観光	ニュージーランド、バハマ、イスラエル、クロアチア、トルコ、ブラジル、メキシコ、フィリピン、カンボジア
観光+文化・芸術・スポーツ等	アイルランド、マレーシア、大韓民国、インド、ネパール、タイ
観光+環境・資源・国土等	イエメン、コンゴ、ジンバブエ
観光+商工・産業・ホテル等	オーストラリア、キプロス、ウルグアイ、ジャマイカ、ミャンマ
観光+運輸・貿易等	ペルー、チュニジア

表-4 地域別観光大臣の任命と1カ国当たり平均外国人観光客数 (千人)

	有り	無し	合計
アジア	2,747	5,480	4,486
欧州	13,737	8,411	9,367
ロシア・NIS	355	3,194	2,910
大洋州	432	653	568
アフリカ	801	167	679
北米	0	35,271	35,271
中米	1,929	736	1,645
南米	1,514	1,058	1,286
中東	2,610	1,888	2,198
計	2,376	5,129	3,798

出典：文献1)、2)

(3) 観光行政予算

WTO 資料によると、観光行政組織予算の上位国は表-6の通りであり、イスラエル、スペイン、ギリシア、メキシコの順に多くなっている。わが国は25位である(なお、本項では国際比較のために予算額の出典を同一の資料としているため、前項で示した額とは大きく異なっている)。予算額が100万US\$を超える45カ国について外国人観光客数との対比を付置したものが図-2である。予算額は各国がどのような内訳を計上しているかによるので、一概に傾向を述べることはできないが、本図からはイスラエル、ギリシア、メキシコ、タイといった諸国が予算額の割には外国人観光客数がそれほど多くないのに対し、フランス、アメリカ、イタリアなどは比較的少額の予算にも拘わらずインバウンド客数が多いという傾向が読み取れる。わが国は高所得国の中でも下位に埋没しているが、近辺にはキプロス、ベルギー、アイルランドといった国々が並んでいる。

(4) 政府観光行政組織による観光行政の範囲

政府の観光行政の範囲は、国によって差異がみら

表-5 所得分類別観光大臣の任命と1カ国当たり平均外国人観光客数 (千人)

	有り	無し	合計
高所得国	11,607	10,674	10,865
上位中所得国	3,659	3,851	3,749
下位中所得国	1,421	1,759	1,593
低所得国	408	2,044	992
計	2,376	5,129	3,798

出典：文献1)、3)、4)

表-6 観光行政組織予算上位国

国名	観光行政組織予算 (US千\$)	インバウンド観光客数 (千人)
1 イスラエル国	203,087	2,417
2 スペイン	147,094	47,898
3 ギリシャ共和国	126,394	12,164
4 メキシコ合衆国	103,169	20,641
5 タイ王国	93,750	9,579
6 ブラジル連邦共和国	92,288	5,313
7 オーストラリア	87,541	4,946
8 シンガポール共和国	86,673	6,917
9 イギリス	83,500	25,209
10 トルコ共和国	66,880	9,586
25 日本国	31,657	4,757

出典：文献5)

れるものの、一般的には観光関連施設整備、人材育成、観光プロモーション・マーケティングならびに省庁間・中央地方間・官民間の調整などである。先進諸国では観光行政の分野においても規制緩和や権限委譲が進められており、旅行業法の廃止やプロモーション活動の民間委譲等が行われている。一方、開発途上国や観光産業の未成熟な国々においては政府の役割が重要であり、国営企業による各種観光事業（交通事業、ホテル業、旅行業他）が営まれるケースが多い。しかし、観光産業が成長するとともに国営企業の民営化の実施など、政府の直接的な関与は次第に弱まりを見せ、市場主導・民間主導と

なるのが一般的であり、アメリカ、イギリス、ドイツ、スイスなどでは、対外観光宣伝を別にすると観光分野にはできるだけ介入しないという方針をとっている。一方で、フランス、イタリア、スペインなどでは強力な観光担当部局（省レベルも多い）を設けているなど、政府の関与の状況は二つのタイプに分かれている（図-3）。

4. おわりに

以上みてきたように、わが国は外国人観光客数の実績が先進諸国の中でも低水準にあるが、観光行政の取組みにおいても多くの余地を残していると考え

られる。現在、わが国では様々な分野において政府の関与が小さくなる方向にあるが、観光振興という面では国家レベルのプロモーション活動の他、社会基盤整備や開発コントロール、文化・自然遺産の保護、旅行者の安全確保など、政府が果たすべき役割は残されている。地方や民間といかに役割を分担し、その上でどのような施策を実施していくかについては、大きな方向性を見定めた上で、手本とすべき諸外国の施策の展開を詳細に分析することが必要である。

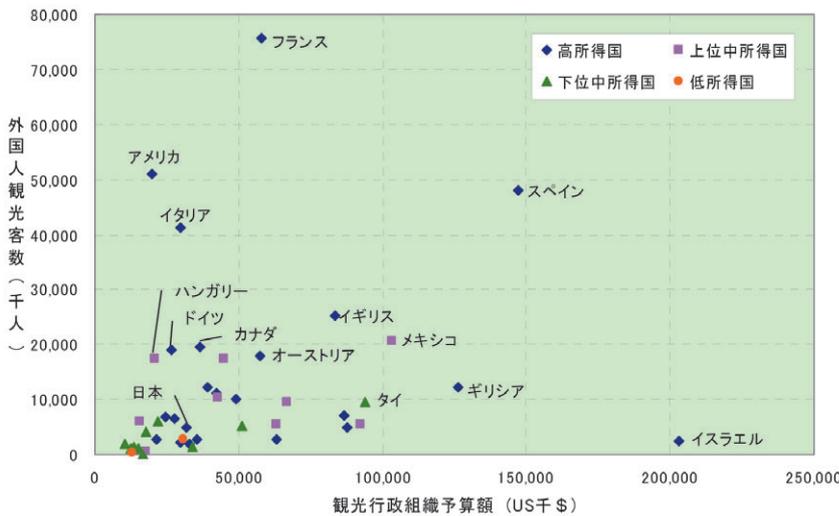


図-2 主要国の観光行政組織予算と外国人観光客数の関係 (所得分類別)

* 世界銀行では1人当たり GNP に基づき、以下のような所得分類を行っている。

- 高所得国：9,361 \$ 以上
- 上位中所得国：3,031～9,360 \$
- 下位中所得国：761～3,030 \$

【参考資料】

- 1) WORLD YEARBOOK 2002 世界年鑑、共同通信社、2002
- 2) Compendium of Tourism Statistics 2002, WTO
- 3) 世界各国要覧、東京書籍、2000
- 4) 2003世界各国要覧、二宮書店、2003
- 5) Budgets of National Tourism Administrations 1993-1997, WTO, 1999

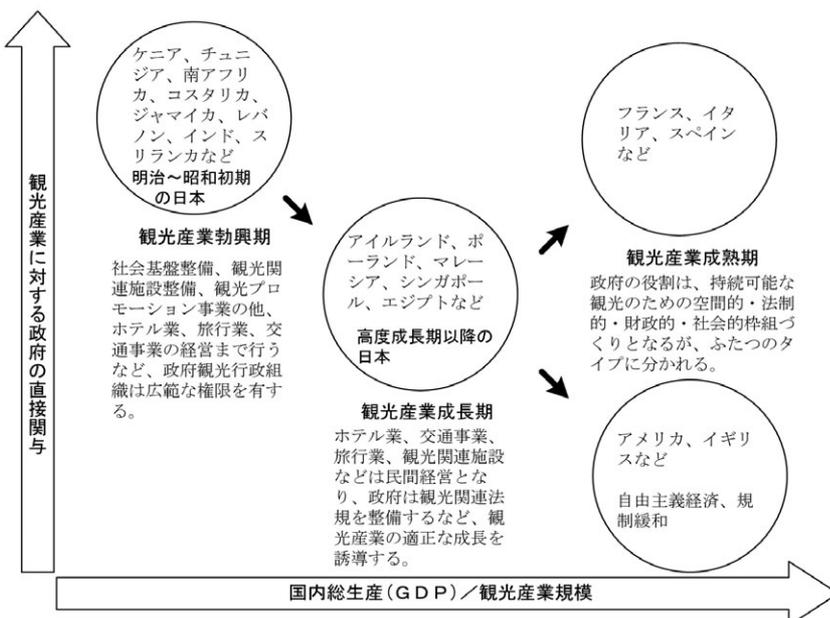


図-3 観光産業の成長と政府直接関与の一般的な関係

わが国の空港の観光利用特性に関する研究

羽生 冬佳*

要 旨

現在、航空輸送サービスの高度化や空港を核とした観光交流の促進など観光振興を促進するための施策が検討されているが、その際に各空港および実際に観光の対象となる後背地域の観光利用の現状や観光ポテンシャルを把握することが要される。本研究では、「航空輸送統計調査」「航空旅客動態調査」といった既存統計を用いて①空港の利用目的の特性とその変遷、②各空港からの観光エリアの範囲を明らかにし、さらに③空港を核とする観光地域の特性を現在把握できる指標を用いて明らかにした。その結果、観光を目的とする利用者の比率は全体的に上昇傾向であり、また観光目的の利用客が現在過半数を占めている空港や、堅調に観光目的比率を増加させている空港、あるいは全体傾向と反して観光利用者比率が停滞している空港の存在が明らかになった。さらに、そうした観光利用客が後背地にどのように展開しているかについては、母都市へ集中するタイプ、母都市＋観光拠点の2極を有するタイプ、あるいは広範に分散するタイプなど様々であった。こうした現状および地域の観光ポテンシャルを踏まえて、各空港では実情に応じた柔軟な対応を行っていくことが必要である。

キーワード：空港，利用目的，観光利用動向，観光特性

* 空港研究部空港ターミナル研究室 研究官
〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1
電話：046-844-5033 Fax：046-844-4161 e-mail:hanyuu-f92y2@ysk.nilim.go.jp

A Study on the Characteristics of tourists passing the Airport and tourist attractions around the Airport in Japan

Fuyuka HANYU*

Synopsis

For investigation of measures promoting tourism such as invigorating exchanges on sightseeing passing the airport, grasping the present situation of tourists and the tourism potential of the areas around each airport is necessary. This study aims to clarify the characteristic of purpose of trips by air, the sphere of tourism area around airport, and the tourism characteristic of the area by using available indicators.

As a result, percentage of trips by air for purpose of sightseeing increase, and there are airports of which user for purpose of sightseeing is majority, and there are airports increasing percentage of that. Furthermore, by the analysis of destinations of a trip, expands to a hinterland of each airport are various.

Key Words: airport, purpose of sightseeing, characteristic of tourists passing the airport,
tourism potential

* Researcher in the Airport Terminal Division, Airport Department
3-1-1 Nagase, Yokosuka, 239-0826 Japan
Phone : +81-46-844-5033 Fax : +81-46-844-4161 e-mail: hanyuu-f92y2@ysk.nilim.go.jp

目 次

1. はじめに	1
2. 分析対象とする空港の選定および分析期間	1
3. 空港の利用目的の特性と変遷	3
3.1 分析に用いる資料ならびに分析方法	3
3.2 空港の年間利用者数・路線数の特性と変遷	5
3.3 空港の利用目的の特性	7
4. 最新年における観光目的利用者の旅行目的地	10
4.1 分析方法	10
4.2 最新年における空港別旅行目的地	11
5. 空港を拠点とする観光地域の特性	11
5.1 分析方法	11
5.2 空港を拠点とする観光地域の特性	14
6. まとめ	14
7. あとがき	15
謝辞	16
参考文献	16
付録A	17
B	18
C	19
D	22
E	25
F	28
G	29

1. はじめに

わが国では現在「観光立国」の実現に向けての取組みが強力に進められているが、航空行政においても、航空輸送サービスの高度化や空港を核とした観光交流の促進など、具体的に観光振興を促進するための施策が検討されている。

これまでの空港整備は全国的な配置の側面からの量的拡大、および一定水準のサービスを提供していくことを目指した施設づくりが行われてきた。しかし、一県一空港がほぼ達成された現在では、空港整備の主眼は大都市圏の拠点空港の拡充・整備に力点を移されるとともに、既存空港においては利便性や快適性といった質的な向上が課題となってきた。そうした中で、特に後背地に大都市を有しない地方空港においては観光目的の利用客の増加に期待が向けられる。

観光とは観光地・観光資源の魅力によって人々が対象地を選択し実際に訪れる行為であるが、その際には対象の固有性・希少性が重要であることは言うまでもない。したがって、観光振興方策の検討に際し、それぞれの地域の観光特性を把握することが重要である。このことは、観光振興の検討に資する空港施設の有り様や周辺地域との連携を検討していく場合でも同様であり、各空港を利用する観光客の特性やニーズに応じた空港のハード・ソフト整備の実施や、空港を中心とする地域の観光的魅力を高めるような機能・利便性を備えたゲートウェイとしての施設整備が必要とされる。

国内あるいは海外から来訪する観光客にとって、観光地は互いに競合相手である。いわばマーケットを奪い合っている（むしろ観光主体の属性や観光対象への時間・費用距離など、多くの要因がその選択には影響を与える）という点からは、各空港の観光利用特性を相対的に把握することが必要であるが、これまで空港の観光利用動向の把握については、各空港が個別・独自に調査を行っているものに留まっており、各空港がどのような現状であるのかを比較し、それぞれの位置づけを明確にするような調査・研究は行われていない。

そこで本研究では、各空港が観光特性という面において相対的にどのような位置づけにあるのかを示すために、既存統計を用いて①空港の利用目的の特性とその変遷、②各空港からの観光エリアの範囲を明らかにし、さらに③空港を核とする観光地域の特性を現在把握できる指標を用いて明らかにすることを試みるものである。

2. 分析対象とする空港の選定および分析期間

空港の分類は、空港整備法に基づく第1種空港・第2種空港・第3種空港の別、あるいは路線の種類として用いられる国内航空幹線（新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡、那覇を相互に結ぶ路線）とローカル線（その他の路線）が一般的であるが、本研究では空港を地域の拠点と捉え、それぞれの母都市（県庁所在地などの地域の拠点都市とする）や後背地域の状況により以下の通り分類する。

- ・三大都市圏空港（羽田、成田、伊丹、関西、名古屋）
- ・地方中枢都市空港（札幌、仙台、広島、福岡）
- ・その他地方空港
- ・離島空港

平成17年2月現在、国内の供用空港95空港の内、10空港は定期便が就航していない（三宅島空港を含む）。定期便の就航する85空港の内、利用客の多い奄美空港、石垣空港、宮古空港を除く離島空港29空港は、生活路線であることや、空港からの観光エリアについても基本的に島内に限られることなどから、分析対象から除くこととする。さらに、平成15年7月開港の能登空港についてはデータ等が整っていないことから同じく分析対象から除いた。結果、本研究の分析対象を55空港とする（図-1、表-1）。

また、後述するように利用目的の特性分析に用いる航空旅客動態調査は昭和48年より実施されているため、昭和48年～平成14年を分析対象期間とする。

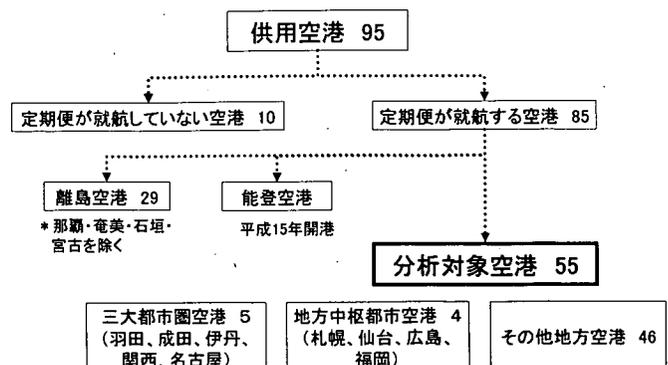


図-1 分析対象空港選定の考え方

表-1 分析対象空港の概要

空港名	種別	設置管理者	滑走路	供用開始年月	所在地	利用者数 (H14,千人)	路線数 (H14)
稚内空港	第2種	国交省	2000×45	1960年4月	北海道稚内市	296	6
釧路空港	第2種	国交省	2300×45	1961年7月	北海道釧路市	915	7
函館空港	第2種	国交省	3000×45	1961年4月	北海道函館市	2,333	15
旭川空港	第2種	(設)国交省 (管)旭川市	2500×60	1966年7月	北海道旭川市	1,020	6
帯広空港	第2種	(設)国交省 (管)帯広市	2500×45	1964年12月	北海道帯広市	675	7
中標津空港	第3種	北海道	2000×45	1965年7月	北海道標津郡中標津町	222	3
紋別空港	第3種	北海道	2000×45	1966年7月	北海道紋別市	74	2
女満別空港	第3種	北海道	2500×45	1963年12月, 1985年4月新空港	北海道網走郡女満別町	1,028	10
新千歳空港	第2種	国交省	3000×60, 3000×60	1961年12月, 1988年7月新空港	北海道千歳市	17,782	39
札幌(丘珠)空港	陸自共用	防衛庁	1500×45	1961年11月	北海道札幌市	320	5
青森空港	第3種	青森県	2500×60	1964年11月, 1987年7月新空港	青森県青森市	1,495	6
三沢飛行場	米軍共用	米軍	3050×45	1977年9月(民航ター ミナルビル完成)	青森県三沢市	540	3
花巻空港	第3種	岩手県	2000×45	1964年4月	岩手県花巻市	491	5
仙台空港	第2種	国交省	3000×45, 1200×45	1964年3月	宮城県名取市	2,790	14
秋田空港	第2種	(設)国交省 (管)秋田県	2500×60	1961年10月, 1981年6月新空港	秋田県河辺郡雄和町	1,234	7
大館能代空港	第3種	秋田県	2000×45	1998年7月	秋田県北秋田郡	165	2
山形空港	第2種	(設)国交省 (管)山形県	2000×45	1964年6月	山形県東根市	275	6
庄内空港	第3種	山形県	2000×45	1991年10月	山形県酒田市	372	3
福島空港	第3種	福島県	2000×60	1993年3月	福島県須賀川市	517	6
成田国際空港	第1種	成田国際空 港(株)	4000×60, 2180×60	1978年5月	千葉県成田市	990	7
東京国際(羽田)空港	第1種	国交省	3000×60, 3000×60, 2500×60	1931年8月	東京都大田区	58,532	46
調布飛行場	その他	東京都	800×30	1973年3月	東京都調布市	38	3
新潟空港	第2種	国交省	2500×45, 1314×45	1960年5月	新潟県新潟市	1,021	9
富山空港	第3種	富山県	2000×45	1963年8月	富山県富山市	1,202	6
小松飛行場	空自共用	防衛庁	2700×45	1961年12月	石川県小松市	2,543	7
松本空港	第3種	長野県	2000×45	1965年7月	長野県松本市	168	3
名古屋空港	第2種	国交省	2740×45	1960年4月	愛知県西春日井郡	6,425	32
大阪国際(伊丹)空港	第1種	国交省	3000×60, 1828×45	1959年7月	大阪府豊中市	17,027	33
関西国際空港	第1種	関西国際空 港(株)	3500×60	1994年9月	大阪府泉佐野市	6,598	24
但馬飛行場	その他	兵庫県	1200×30	1994年5月	兵庫県豊岡市	20	1
南紀白浜空港	第3種	和歌山県	2000×45	1968年4月	和歌山県西牟婁郡	146	1
鳥取空港	第3種	鳥取県	2000×45	1967年7月	鳥取県鳥取市	313	4
美保(米子)飛行場	空自共用	防衛庁	2000×45	1969年6月	鳥取県境港市	404	3
出雲空港	第3種	島根県	2000×45	1966年6月	島根県簸川郡	749	8
石見空港	第3種	島根県	2000×45	1993年7月	島根県益田市	146	2
岡山空港	第3種	岡山県	3000×45	1962年10月, 1988年3月新空港	岡山県岡山市	1,142	6
広島空港	第2種	国交省	3000×60	1961年9月, 1993年10月新空港	広島県豊田郡本郷町	3,063	8
広島西飛行場	その他	広島県	1800×45	1993年10月	広島県広島市	125	8
山口宇部空港	第2種	(設)国交省 (管)山口県	2500×45	1966年7月	山口県宇部市	837	2
徳島飛行場	海自共用	防衛庁	2000×45	1962年10月	徳島県板野郡松茂町	898	6
高松空港	第2種	国交省	2500×60	1958年6月, 1989年12月新空港	香川県香川郡	1,478	11
松山空港	第2種	国交省	2500×45	1960年10月	愛媛県松山市	2,599	12
高知空港	第2種	国交省	2000×45	1960年4月	高知県南国市	1,733	10
北九州空港	第2種	国交省	1600×45	1961年4月	福岡県北九州市	233	1
福岡空港	第2種	国交省	2800×60	1972年4月	福岡県福岡市	16,733	31
佐賀空港	第3種	佐賀県	2000×45	1998年7月	佐賀県佐賀郡川副町	302	3
長崎空港	第2種	国交省	3000×60, 1200×30	1960年4月, 1975年5月新空港	長崎県大村市	2,663	13
熊本空港	第2種	国交省	3000×45	1960年4月, 1971年4月新空港	熊本県上益城郡	2,786	8
大分空港	第2種	国交省	3000×45	1957年3月, 1971年10月新空港	大分県東国東郡	1,905	7
宮崎空港	第2種	国交省	2500×45	1957年	宮崎県宮崎市	3,214	14
鹿児島空港	第2種	国交省	3000×45	1957年7月, 1972年4月新空港	鹿児島県姶良郡	5,985	24
奄美空港	第3種	鹿児島県	2000×45	1964年6月, 1988年7月新空港	鹿児島県大島郡笠利町	615	7
那覇空港	第2種	国交省	3000×45	1972年5月	沖縄県那覇市	11,350	35
宮古空港	第3種	沖縄県	2000×45	1973年2月	沖縄県平良市	971	6
石垣空港	第3種	沖縄県	1500×45	1973年2月	沖縄県石垣市	1,496	10

*資料: 全国空港ウォッチングガイド, イカロス出版, 2002年
数字でみる航空, 航空振興財団
国土交通省航空局HP等 より作成

3. 空港の利用目的の特性と変遷

3.1 分析に用いる資料ならびに分析方法

(1) 空港利用者数・路線数 - 「航空輸送統計調査」

昭和31年より国土交通省（旧運輸省）により毎月実施されている、航空運送事業者及び航空機使用事業者を対象とする全数調査で、航空機稼働実績調査、航空輸送実績調査、利用航空調査及び航空機使用事業調査により構成される。この調査結果をまとめた航空輸送統計年報を用いて、空港利用者数や路線数の把握を行う。なお、統計では路線別となっているデータを空港別に集計し直しているが、各路線の利用者数は出発地・到着地それぞれの空港に集計されることとなるため、空港別利用者数の

総計は実際の利用者数の倍となっている。路線数についても同様である。

(2) 空港の利用目的 - 「航空旅客動態調査」

昭和48年より国土交通省（旧運輸省）により隔年で実施されている調査で、特定日における国内線利用の全航空旅客を対象としたアンケート調査である。各年の調査日、回収率は表-2の通りであり、平均71.5%と回収率は高くなっている。

主な調査内容は国内線旅客の流動、旅行目的、個人属性等で、その他、アクセス実態（手段・時間）、イグレス実態（手段）、同行者・見送り人数、空港滞留時間等の質問項目が設定されているが、年ごとに項目にはばらつきが見られる（表-3参照）。本調査中より旅行目的および観光地側の当日最終目的地を把握する。なお、「旅行目的」は昭和48年～昭和54年までは「業務・観光・その他」、昭和56年～平成13年では「業務・観光・その他私用・その他」の選択肢からの単数回答となっている。

本調査も航空輸送統計調査と同様、航空路線別に集計が行われているため、空港別に集計し直しているが、その際に下記の手順により「自宅側空港」「目的地側空港」に読み替え集計を行った（図-2）。

- ① 現住所ⁱからトリップの出発地ⁱⁱ・目的地ⁱⁱⁱが「旅行出発地^a」なのか、それとも「旅行目的地^b」なのかの判断。
- ② [現住所=出発地]の場合：旅行の往路で、「旅行出

表-2 航空旅客動態調査 調査日、回収率

調査年	月	日	曜日	乗客数	有効回収数	回収率
S48	7	19,20,21		114,278	88,977	77.9
S50	11	20	木	77,301	64,525	83.5
S52	10	26	水	94,085	71,175	75.6
S54	11	28	水	103,542	74,055	72.9
S56	11	17	火	110,486	80,832	75.6
S58	10	26	水	116,225	84,308	72.5
S60	10	30	水	97,269	70,730	72.7
S62	11	11	水	143,088	100,191	70.0
H01	11	15	水	172,153	117,874	68.5
H03	11	13	水	198,254	142,288	71.8
H05	11	25	木	186,489	129,388	69.4
H07	10	25	水	245,152	166,586	68.0
H09	10	29	水	239,295	153,378	64.1
H11	10	27	水	261,852	151,406	57.8
H13	11	7	水	252,059	181,054	71.8

表-3 航空旅客動態調査 調査項目

調査年		S48	S50	S52	S54	S56	S58	S60	S62	H01	H03	H05	H07	H09	H11	H13
調査内容	旅行目的	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発時刻									○	○	○	○	○	○	○
	国際線から乗り継ぎ				△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発地		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	乗り換え空港	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○
	目的空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	目的地		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国際線へ乗り継ぎ				△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス手段(順番有り)					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス手段(単純複数回答)	○		○	○											
	アクセス所要時間	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス経費						○			○	○	○	○	○	○	○
	駐車場利用の有無								○	○	○	○	○	○	○	○
	旅客滞留時間			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	イグレス手段												○	○	○	○
	同区間の旅行経験・利用交通機関						○									
	同行者の有無						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
同行者属性						○	○									
同行者人数						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
見送り人数							○	○	○	○	○	○	○	○	○	
意識調査	航空利用理由				○	○				○	○	○	○			
	航空機不満事項				○	○										
	その他意識調査	○	○	○	○	○	○	○	○							
個人属性	旅行日数					○	○	○	○	○	○	○	○			
	現住所	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	職業	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	年収					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	性別					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	年齢					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

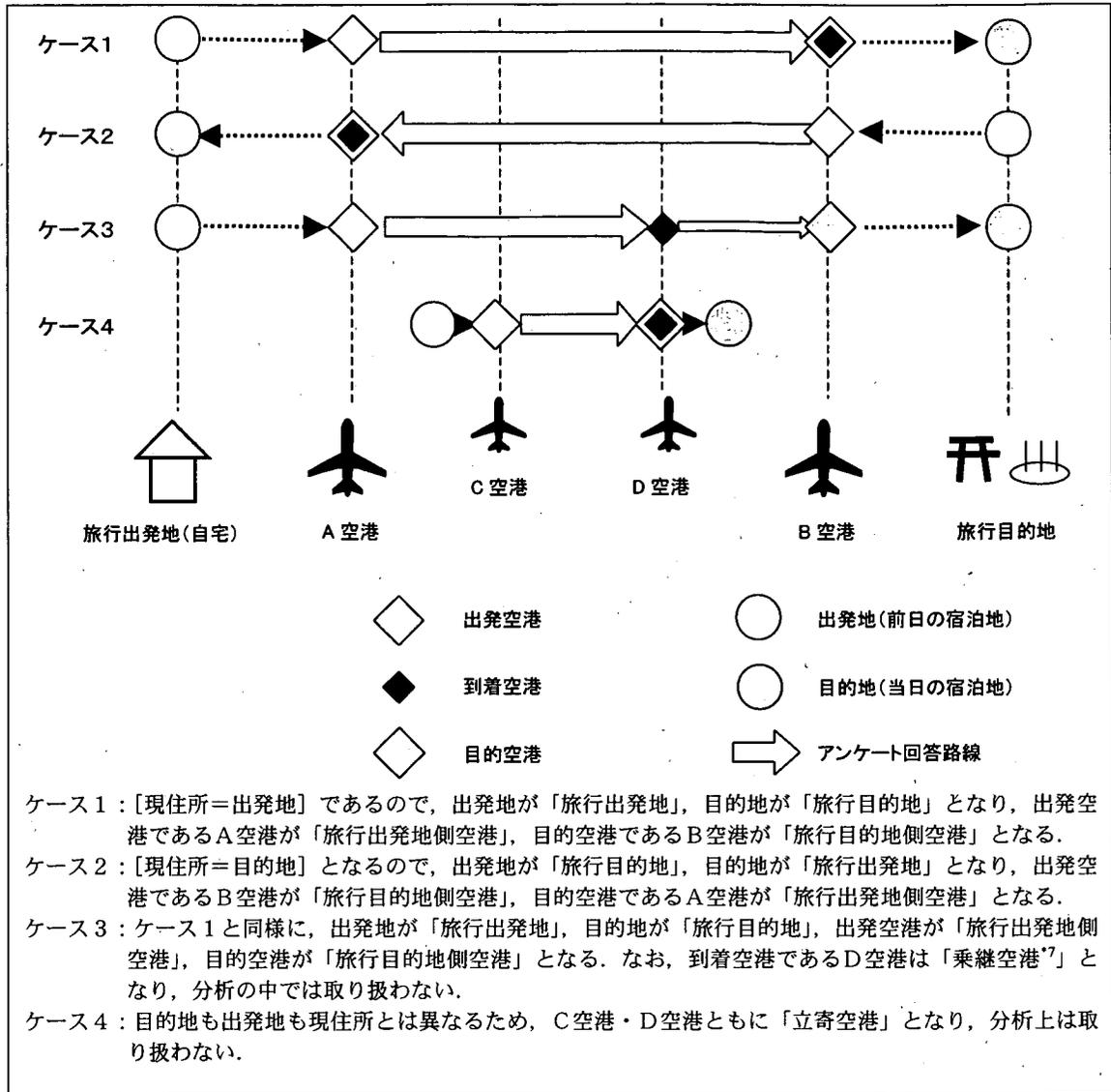


図-2 分析資料の取り扱い方

発地」＝出発地、「旅行目的地」＝目的地、「旅行出発地側空港^{c)}」＝出発空港^{v)}、「旅行目的地側空港^{d)}」＝目的空港^{v)}とする。

- ③ [現住所＝目的地] の場合：旅行の復路で、「旅行出発地」＝目的地、「旅行目的地」＝出発地、「旅行出発地側空港」＝目的空港、「旅行目的地側空港」＝出発空港とする。

ただし、出発地・目的地ともに現住所と異なる場合は、出発空港・目的空港ともに立寄空港^{e)}とし、以降の分析では扱わないこととする。また、乗り継ぎがある場合、乗り継ぎ空港が到着空港^{vi)}としてアンケート調査中に現れるがこれも除外する。したがって、以後の分析に用いる回答は、旅行出発地が当日のトリップの出発地か目的地となっているサンプルのみとなる。

この結果、航空旅客動態調査の有効回答数と、本調査における分析対象回答数は異なったものとなる。有効回

*用語について

- 航空旅客動態調査に用いられる用語
 - i：現住所 …回答者の住所
 - ii：出発地 …トリップ当日の出発地(前日の宿泊地)
 - iii：目的地 …トリップ当日の目的地(宿泊地)
 - iv：出発空港…当日飛行機に最初に乗った空港
 - v：目的空港…当日飛行機で最終的に降りる空港
 - vi：到着空港…アンケート回答時にのっている飛行機の到着する空港
- 本調査で使用する用語
 - a：旅行出発地 …自宅(現住所)
 - b：旅行目的地 …旅行先
 - c：旅行出発地側空港…自宅の最寄りの空港
 - d：旅行目的地側空港…旅行先の最寄りの空港
 - e：立寄空港 …「旅行出発地側空港」「旅行目的地側空港」のいずれにも属さない空港

答数と分析対象回答数、及び年間利用者数等の推移をまとめたのが表-4、分析対象回答数と年間利用者数の関係をグラフに表したものが図-3である。なお、昭和48年については出発地・目的地・現住所のデータが残っていないため、利用目的については昭和50年以降の分析となる。

3.2 空港の年間利用者数・路線数の特性と変遷

利用目的比率の分析に先立ち、全空港および空港別の利用者数・路線数の状況について述べる。

(1) 空港利用者数の変遷

a) 全空港の利用者数の変遷

図-4は空港別利用者数の総和の変遷を2年毎に示したものである（実際の利用者数は半分程度（経由便があるため、厳密ではない）。昭和48年には4,646万人だった利用者数が、平成13年では1億8,845万人と4倍近くの増加となっている。図-5は対前年の伸び率を表している。昭和51年～昭和54年、昭和62年～平成3年に成長期が見られる他、昭和55年～昭和58年は停滞傾向がみられる。平成8年以降、伸び率は安定している。

表-4 分析対象回答数、年間利用者数の推移

調査年	乗客数	有効回答数	回答率(%)	分析対象回答数	分析対象の割合	年間利用者数
S48	114,278	88,977	77.9		0.0	24,221,969
S50	77,301	64,525	83.5	42,387	65.7	25,990,005
S52	94,085	71,175	75.6	41,619	58.5	33,514,795
S54	103,542	74,055	72.9	42,268	57.1	41,783,895
S56	110,486	80,832	75.6	59,172	73.2	42,827,835
S58	116,225	84,308	72.5	62,682	74.3	40,891,533
S60	97,269	70,730	72.7	55,907	79.0	44,395,499
S62	143,088	100,191	70.0	75,613	75.5	49,117,727
H01	172,153	117,874	68.5	116,459	98.8	58,407,861
H03	198,254	142,288	71.8	112,160	78.8	67,727,839
H05	186,489	129,388	69.4	100,691	77.8	69,105,012
H07	245,152	166,586	68.0	150,412	90.3	78,811,456
H09	239,295	153,378	64.1	123,419	80.5	85,236,972
H11	261,852	151,406	57.8	120,844	79.8	90,578,032
H13	252,059	181,054	71.8	148,846	82.2	94,208,125

b) 最新年における空港別利用者数

平成14年時点の各空港の利用者数をカテゴリ別に示したものが表-5である。最多の羽田が5,850万人と抜き出ており、以下、新千歳、伊丹、福岡、那覇が1,000万人で続いている。三大都市圏、地方中枢都市以外では、幹線である那覇の他、鹿児島、宮崎、熊本といった九州の空港が上位に位置している。

c) 空港別利用者数の変遷

各空港の昭和48年以降の利用者数を、全空港利用者数の増加率と照らし合わせておおよそ傾向を分類すると表-6の通りである。

- ・平均型：全空港合計と同様の傾向がみられる空港
- ・増加型：全空港合計と比較して高い水準で増加がみられる空港
- ・谷型：停滞期の昭和55～58年に平均以上の減少をみせ、その後は平均的な伸びを示す空港
- ・近年減少型：低成長安定期にさしかかる平成8年以降に減少傾向がみられる空港
- ・その他：増減が激しい空港や、ある年の利用者数が

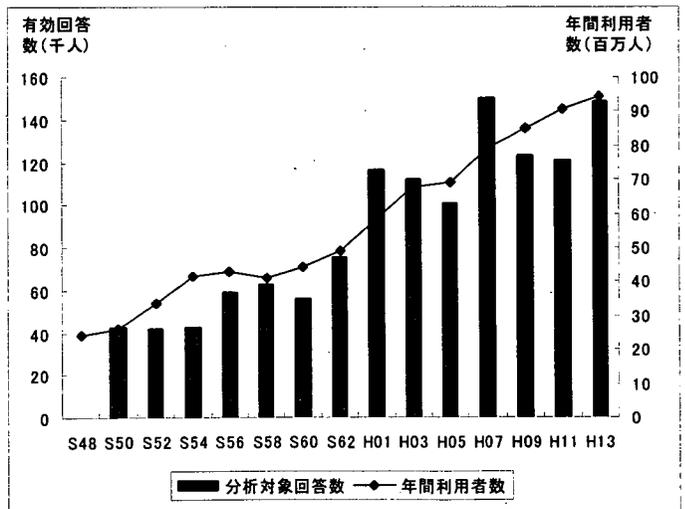


図-3 分析対象回答数及び年間利用者数

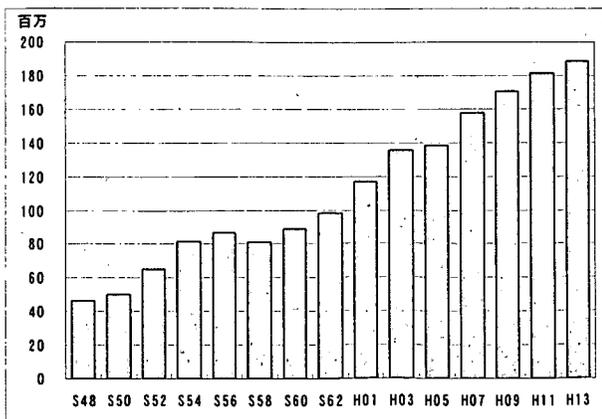


図-4 空港利用者全数（延べ人数）

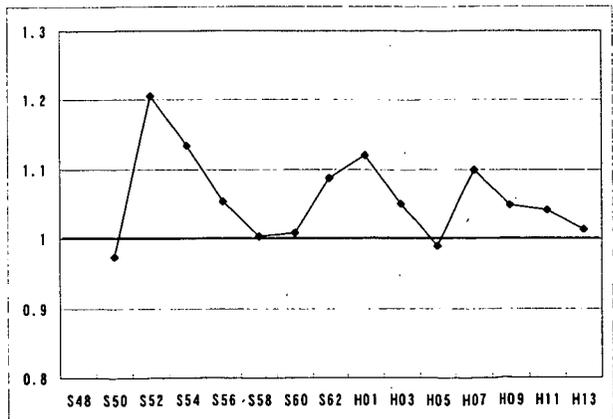


図-5 空港利用者全数（延べ人数）の変化率

特異的に伸びている空港など

三大都市圏空港についてみると、圧倒的にシェアの高い羽田は全空港合計と同様の傾向をみせているが、国内線の少ない成田は近年減少傾向であり、また関西の開港や新幹線との競合下にある伊丹は増減が激しい。

地方中枢都市空港では、新千歳、福岡は平均型、広島が増加型、仙台が谷型と、三大都市圏空港同様、各空港で傾向が異なっている。

その他地方空港の内、目立った増加傾向をみせているのは稚内、旭川、女満別などの北海道内の空港、青森、山口宇部といった本州の端に位置する空港である。逆に近年になって特に減少傾向がみられる空港には、新幹線の開業により東京便が減便された秋田、山形両空港の他、四国、九州の空港に多くみられる。

(2) 路線数の変遷

a) 全空港の路線数の変遷

図-6は全空港の路線数の総和の変遷を2年毎に示したものである（通年運行路線のみ、実際の路線数は半分程度（経由便があるため、厳密ではない））。昭和48年には

290本だった路線数が、平成13年には624本と倍以上の増加となっている。図-7は対前年の伸び率を表している。昭和48年～昭和54年は隔年で増減を繰り返しており、昭和56年～昭和62年は全体的に減少傾向となっている。平成元年～平成7年は急激な増加傾向を示しており、平成9年～平成13年は再び増加と減少が交互に繰り返されている。

b) 最新年における空港別路線数

平成14年時点の各空港の路線数をカテゴリ別に示したものが表-7である。最多の羽田が46路線、以下、新千歳、那覇、伊丹、名古屋、福岡の順に30路線以上を有する空港が続く。

c) 空港別路線数の変遷

各空港の昭和48年以降の路線数の増減に応じて、およそ傾向を分類すると表-8の通りである。

- ・安定型：路線数の変化がほとんどみられない空港
- ・増加型：路線数の増加傾向がみられる空港
 - －堅調増加型：年を追って堅調に増加している空港
 - －近年増加型：近年急激に増加傾向がみられる空港

表-5 空港別利用者数（平成14年時点）

利用者数	空港数	空港名
1000万人～	5	羽田、新千歳、伊丹、福岡、那覇
500万人～	3	名古屋、関西、鹿児島
200万人～	8	宮崎、広島、熊本、仙台、長崎、松山、小松、函館
100万人～	13	大分、高知、青森、石垣、高松、岡山、秋田、新潟、富山、成田、女満別、旭川、宮古
50万人～	9	釧路、徳島、山口宇部、出雲、帯広、奄美、福島、三沢、花巻
10万人～	14	米子、庄内、丘珠、鳥取、佐賀、稚内、山形、北九州、中標津、松本、大館能代、南紀白浜、石見、広島西
～10万人	3	紋別、調布、但馬

表-6 空港別の利用者数増減の傾向

増減タイプ	空港数	空港名
平均型	16	羽田、新千歳、福岡、帯広、中標津、函館、小松、富山、岡山、鳥取、出雲、熊本、鹿児島、那覇、宮古、石垣
増加型	7	広島、稚内、旭川、女満別、青森、花巻、山口宇部
谷型	5	名古屋、仙台、釧路、三沢、新潟
近年減少型	12	成田、丘珠、秋田、山形、米子、松山、高知、徳島、高松、長崎、大分、宮崎
その他	6	伊丹、紋別、南紀白浜、松本、北九州、奄美
(新規)	(9)	関西、大館能代、庄内、福島、調布、但馬、石見、広島西、佐賀

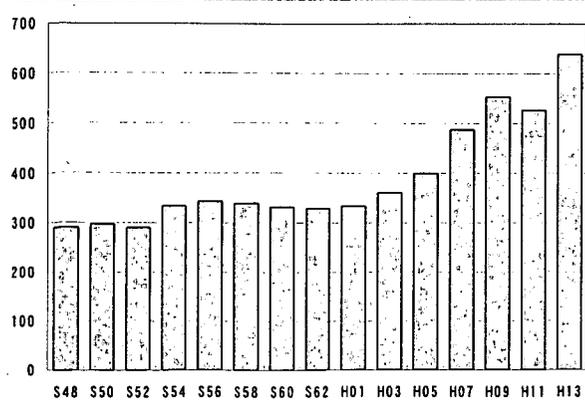


図-6 全空港の路線数 (延べ数)

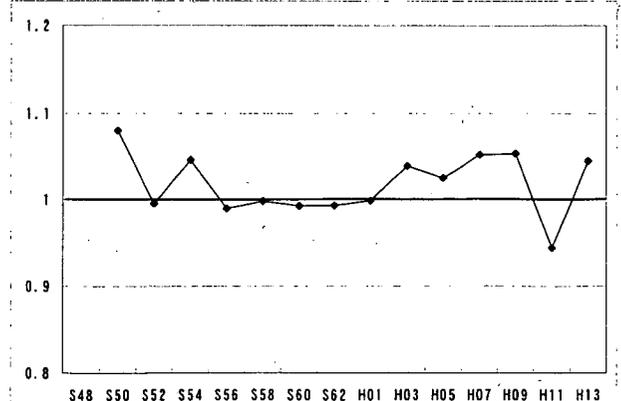


図-7 全空港の路線数 (延べ数) 伸び率

- 微増型：若干の増加傾向のある空港
- ・ 減少型：路線数が減少している空港
- ・ 増減型：路線数の増減が著しい空港

三大都市圏空港についてみると、羽田は昭和62年を境に減少から増加へ転じているが、全体的には期間中に路線数の増加は無い。一方、名古屋は増加傾向、伊丹は関西の開港の影響等を受けて増減を繰り返すというように、各空港で傾向が異なっている。

地方中枢都市空港はすべて増加傾向にある。特に増加が著しいのは仙台である。

その他地方空港の内、著しい増加傾向を見せているのは、稚内、函館、旭川、女満別などの北海道内の空港、青森、秋田、山形、花巻などの東北地方の空港、富山、鳥取、出雲などの西日本の日本海側の空港である。一方で、四国地方の空港はいずれも微増にとどまるという傾向を見せている他、九州地方では熊本、大分、宮崎、鹿児島が増加・減少であるのに加え、長崎は増加していても微増にとどまっており、路線の拡大はあまりみられない。こうした地方では、路線数の変化は地方全体に共通する傾向であり、昭和50年以前にはほぼ路線の開設が一段落したていたことが指摘できよう。

3.3 空港の利用目的の特性

ここでは、「航空旅客動態調査」のデータに基づき、各空港の利用目的の特性について述べる。なお、本項では各空港を「旅行目的地側空港」とするトリップのみで分析を行っており、各空港を旅行出発地側とするデータは含んでいない。

(1) 全空港の利用目的の特性

図-8は全空港における利用目的の比率の変遷を表したものである。最新年である平成13年では、業務目的の比率（以下、業務比率）が49%と半数を占め、観光目的の

比率（以下、観光比率）が32%となっている。推移をみると昭和50～60年は観光比率が低下傾向であるが、昭和60年を底とし以降増加傾向に転じている。昭和60年までは路線数が減少、利用者数の伸びも停滞していた時期である。昭和60年以降は地方路線が増加し利用者数も第二次の成長期となっていることから、観光目的客の増加が航空利用者数増加に貢献していると考えられる。

(2) 空港種別別の利用目的の特性

次に、三大都市圏空港、地方中枢都市空港、その他地方都市空港別に比率の傾向を比較する（図-9～11）。平成13年時点では観光比率がもっとも高いのは地方中枢都市で、業務比率とほぼ同率となっている。ついでその他地方都市、三大都市圏の順となっている。

推移をみると、三大都市圏空港は業務比率が長らく7割程度を占め、安定的な構成となっていたが、平成7年以降次第に観光比率が増加、業務比率が減少している。

地方中枢都市については、何度か特異点があるものの全体的には観光比率は堅調な伸びを示している。一方で、その他地方空港は昭和50年～60年にかけて減少し、その後微増に転じるという傾向がみられる。

(3) 空港別利用目的の特性

a) 最新年における空港別観光比率

「航空旅客動態調査」が特定日1日だけの調査であることを勘案し、ここでは最新3ヶ年（平成9、11、13年）の調査結果を用い、その平均値より傾向をみていく。

各空港の観光比率を段階別に示し、平成14年の利用者数とクロスさせたものが表-9である。もっとも観光比率が高いのは函館60.6%、以下、石垣59.1%、佐賀57.6%となっている。平均は30.2%であるため、表-9の左側半分に位置する空港は、観光比率が相対的に高い空港と言えよう。

表-7 空港別路線数（平成14年時点）

路線数	空港数	空港名
40～	1	羽田
30～39	5	新千歳、那覇、伊丹、名古屋、福岡
20～29	2	関西、鹿児島
10～19	9	函館、仙台、宮崎、長崎、松山、高松、女満別、高知、石垣
5～9	23	新潟、出雲、広島、広島西、熊本、釧路、帯広、秋田、成田、小松、大分、奄美、稚内、旭川、青森、山形、福島、富山、岡山、徳島、宮古、丘珠、花巻
1～4	15	鳥取、中標津、三沢、庄内、調布、松本、米子、佐賀、紋別、大館能代、石見、山口宇部、但馬、南紀白浜、北九州

表-8 空港別の路線増減の傾向

増減タイプ	空港数	空港名
安定型	4	成田、中標津、三沢、北九州
堅調増加型	12	名古屋、新千歳、仙台、広島、福岡、稚内、釧路、秋田、山形、松山、高知、那覇
近年増加型	12	函館、旭川、帯広、女満別、青森、花巻、富山、鳥取、出雲、徳島、高松、石垣
微増型	3	紋別、長崎、宮古
減少型	1	南紀白浜
増減型	14	羽田、伊丹、丘珠、新潟、小松、松本、米子、岡山、山口宇部、熊本、大分、宮崎、鹿児島、奄美
(新規)	(9)	関西、大館能代、庄内、福島、調布、但馬、石見、広島西、佐賀

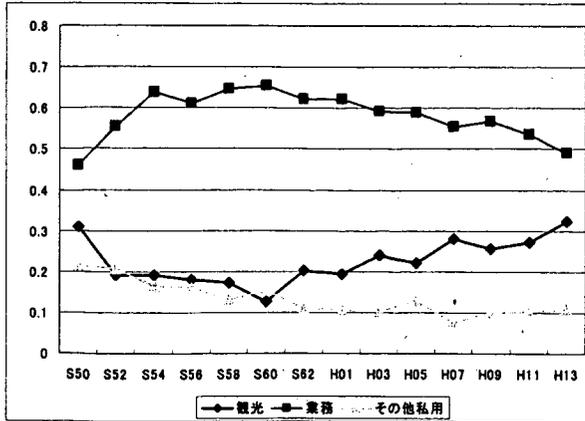


図-8 全空港の利用目的比率の変遷

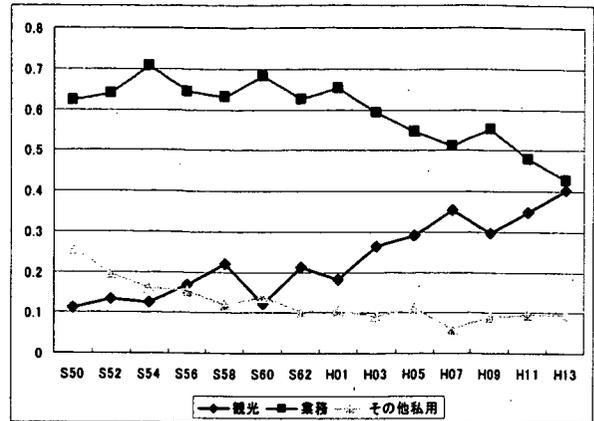


図-9 三大都市圏空港の利用目的比率の変遷

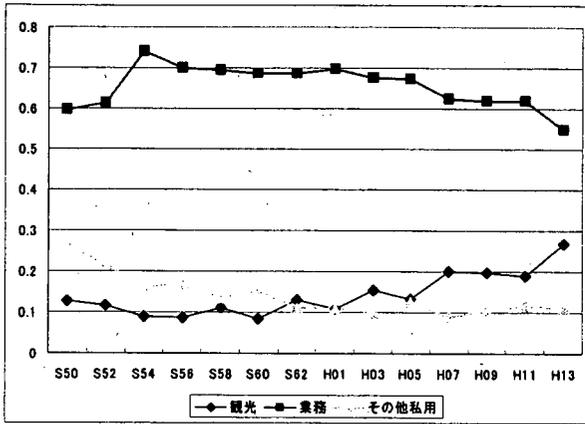


図-10 地方中枢都市空港の利用目的比率の変遷

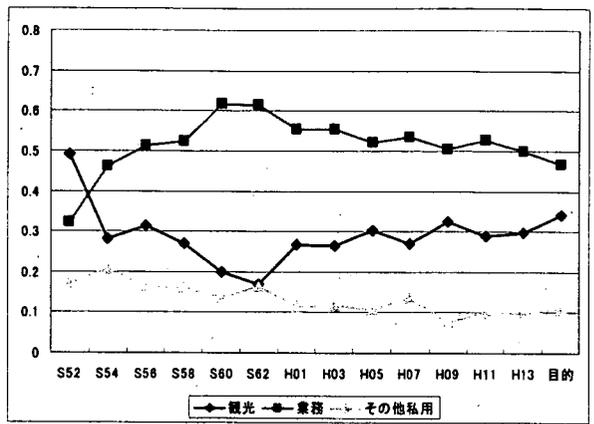


図-11 その他地方都市空港の利用目的比率の変遷

三大都市圏空港の内、国際線への乗り継ぎがある成田、関西は4割程度と高くなっている他、東京便のない名古屋も比較的高い。一方で、羽田は16.6%と全空港中でも低い比率となっている。また、地方中枢都市空港も新千歳、仙台が4割強と高い比率を示しているのに対し、福岡は2割程度にとどまる。

その他地方都市空港については、北海道内の空港は全体的に観光比率が高くなっているが、四国の空港は全体的に低い他、九州の空港では長崎、大分が高いのに対し、

熊本、宮崎が低いというように、地域ごとに傾向がみられる。

b) 空港別観光比率の変遷

各空港の昭和50年以降の観光比率を分類すると表-10の通りである。特定日1日のみの調査であるため、数値にはばらつきがあり、特異的に変化している場合も多い。そのため、分類に際しては対象期間を通じて全体的な傾向を読み取っている。

・安定型：目立った観光比率の増減がみられない空港

表-9 空港別観光目的利用者比率（平成9～13年平均）

平成14年度国内線利用者数	観光目的利用者比率(平成9～13年平均)					
	50%～	40%～	30%～	20%～	10%～	～10%
500万人～		新千歳	那覇 関西 名古屋	福岡 鹿児島 伊丹	羽田	
200万人～	函館	仙台	長崎 広島	小松	熊本 宮崎 松山	
100万人～	石垣	女満別 青森	秋田 大分	岡山 宮古 旭川 高松	高知	富山
50万人～		福島 花巻 釧路 帯広	三沢	山口宇部 出雲	徳島 奄美	
10万人～	佐賀	大館能代 南紀白浜	松本 山形 石見	鳥取 米子 稚内 中標津 庄内	北九州	広島西 丘珠
～10万人				紋別 但馬		調布

- ・増加型：観光比率の増加傾向がみられる空港
 - －通期増加型：堅調な増加が通期的にみられる空港、通期で3割以上上昇
 - －近年増加型：近年急激に増加の傾向がみられる空港、通期で3割以上上昇
 - －微増型：通期で3割未満と、若干の増加傾向のある空港
- ・減少型：通期で観光比率が減少している空港
- ・その他：比率の増減が著しいものやデータの無い年があるもの等

三大都市圏空港についてみると、名古屋が堅調な増加をみせているのが特徴的で、最新年の平成13年には観光比率が業務比率を上回っている。羽田、伊丹は共に微増型で同様の傾向をみせているが、全体的には伊丹の方が観光比率が高い。成田は利用者数の総数が他空港と比べて少ないこと、国際線乗り継ぎを基本としているため、年によって比率の変化が激しい。

地方中枢都市空港については、新千歳、仙台、広島が通期増加型と目立った増加傾向をみせているが、特に新千歳は平成13年には5割を越えている。福岡のみ微増型となっている。

その他地方都市空港の中では、北海道や東北の空港が

増加傾向であり、中でも女満別、旭川、釧路、青森、秋田、山形等は近年増加傾向をみせている空港である。その他に増加傾向にあるのは岡山、宮古、石垣と、地域的には限定されている。

また、南紀白浜、宮崎、鹿児島、那覇などは減少傾向であるが、いずれも調査対象の初期である昭和50年には観光比率が業務比率を超えている（那覇は平成11年までほぼ観光比率が1位）。

観光比率の変遷の傾向と最新年（平成9～13年平均）の観光比率分類をクロスしたものが表-11である。縦軸の上位にあるのは最新年において観光比率が高い傾向にある空港で、横軸は左側がより増加傾向の強いカテゴリである。したがって、全体的には左上から右下へと空港が付置される傾向にある。また、同様の観光比率の増減傾向をみせていても、表の上位に行くほどより観光への依存度が高い空港とみなすことができる。したがって、函館、石垣両空港がわが国の空港の中でこれまでに観光依存度を最も高めてきた空港であると言える。一方、安定型の中でも縦軸上位にある長崎、大分、小松、出雲については、相対的に早い時期から観光依存度が高く、かつ安定している空港であると捉えることができる。

c) 空港別利用者数の変遷・観光比率の変遷の対比

表-10 空港別の観光比率増減の傾向

増減タイプ	空港数	空港名
安定型	9	丘珠、富山、小松、出雲、松山、高知、長崎、大分、熊本
通期増加型	10	名古屋、新千歳、仙台、広島、中標津、函館、花巻、岡山、宮古、石垣
近年増加型	9	帯広、稚内、旭川、女満別、青森、秋田、山形、釧路、紋別
微増型	10	羽田、伊丹、福岡、三沢、新潟、米子、鳥取、山口宇部、徳島、高松
減少型	4	南紀白浜、宮崎、鹿児島、那覇
その他	4	成田、松本、北九州、奄美
(新規)	(9)	関西、大館能代、庄内、福島、調布、但馬、石見、広島西、佐賀

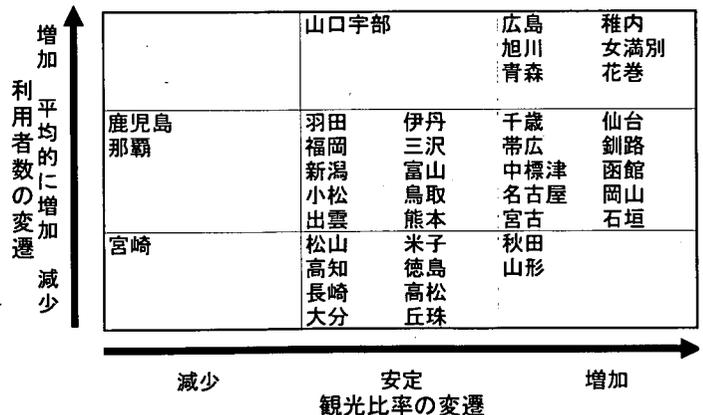


図-12 観光比率の増減傾向×利用者数の増減傾向

表-11 観光比率×観光比率増減の傾向

最新年 観光比率	観光比率増減タイプ							新規
	通期増加型	近年増加型	微増型	安定型	減少型	その他		
50%～	函館 石垣						佐賀	
40%～	新千歳 仙台 花巻	帯広 女満別 青森 釧路				南紀白浜 成田	福島 大館能代	
30%～	名古屋 広島	秋田 山形	三沢 新潟	長崎 大分	那覇	松本	関西 石見	
20%～	中標津 岡山 宮古	稚内 旭川 紋別	伊丹 福岡 米子 鳥取 山口宇部 高松	小松 出雲	鹿兒島		庄内 但馬	
10%～			羽田 徳島	松山 高知 熊本	宮崎	北九州 奄美		
～10%				丘珠 富山			広島西 調布	

利用目的の比率は、観光目的利用の動向のみではなく業務目的利用の動向によっても大きく変化するのは言うまでもない。そこで、本項では利用者数の変化と観光比率変遷の傾向とを対比させ、傾向をみていく。図-12は、縦軸に表-8の利用者数増減の傾向を「増加型」→「増加」、「平均型」「谷型」→「平均的に増加」、「近年減少型」→「減少」として示し、横軸に表-10の観光比率増減の傾向を「通期増加型」「近年増加型」→「増加」、「安定型」「微増型」→「安定」、「減少型」→「減少」として示したものである（なお、利用者数・観光比率ともに「その他」「新規」に分類される空港は除いている）。

これによると、利用者数も観光比率も共に顕著に増加傾向にある広島、稚内、旭川等の6空港は、観光目的利用者の増加が空港の利用者数の増加につながったと考えられる。逆に、共に減少している宮崎は、観光目的利用者の減少が利用者数の減少を引き起こしたと言えよう。

また、右下に付置されている秋田、山形は利用者数が減少し観光比率が増加しているが、これらについては業務目的利用者の減少が影響を与えたものとみられる。両空港とも対象期間中に新幹線が開業し、東京便が減便したことが要因として挙げられる。逆に、左上に位置する利用者数が増加し観光比率が減少している空港は無いが、

このことは、業務目的利用者の増加が空港の全利用者数の増加につながった空港は無いということを示している。その下に位置する鹿児島、那覇は、利用者数が平均的に増加し、観光比率が減少していることから、相対的にはこの2空港が業務利用者の増加によって利用比率の変化がみられる空港である。

4. 最新年における観光目的利用者の旅行目的地

4.1 分析方法

次に、各空港をゲートとする観光行動が後背地のどの範囲に及んでいるかを、前項と同じく最新年（平成13年）の「航空旅客動態調査」を用いて分析する。分析方法としては、サンプルより観光目的利用者のみを抽出し、旅行目的地側空港について旅行目的地の集計を行った。その際、トリップが往路の場合は旅行目的地はアンケート調査項目中の「目的地」、トリップの復路の場合は調査項目中の「出発地」となる。いずれもデータは市町村コードで入力されているため、集計の単位は市町村レベルとなる。また、トリップが発生した日の「出発地」、あるいは「目的地」が与えられているため、本分析は旅行の初日もしくは最終日の宿泊地に限定される。このため、長

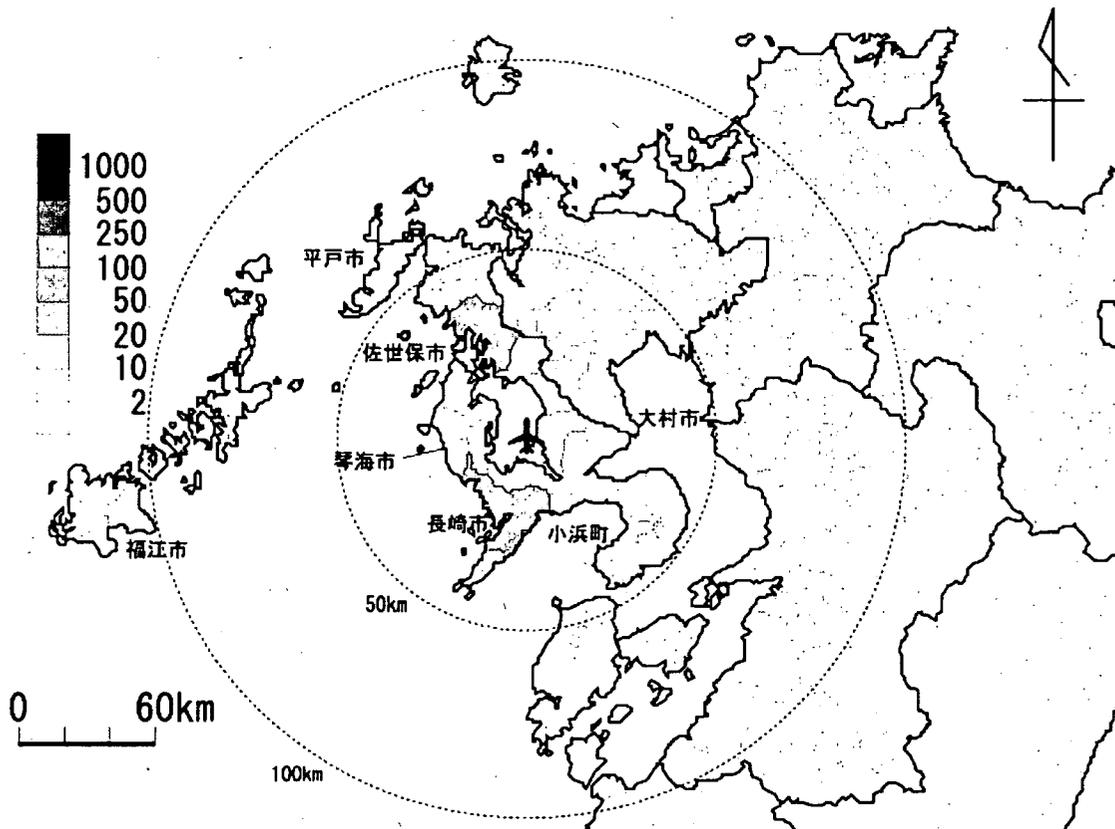


図-13 観光目的利用者の旅行目的地（長崎空港の例）

期旅行の場合は、より広範にわたって観光周遊が発生していることが予想される。また、当日の最終目的地であるため、宿泊施設を有していない立ち寄り型の観光地は本分析では現れない。

サンプルを観光目的利用者に限るが、一定量のデータが必要となることから、分析対象を最新年における利用者数が100万人以上の空港の内、目的地が多方面に分散する三大都市圏空港と、目的地に制約がある島嶼部空港(那覇を含む)を除く21空港とする。

なお、比率の算出にあたっては、目的地が都道府県名のみのは総計から除いている。また、政令市や郡の場合で、回答に政令市単位と区単位が両方含まれている場合は政令市にとりまとめるなど、必要に応じて市単位や郡単位にまとめて比率を算出した。

4.2 最新年における空港別旅行目的地

図-13に長崎空港を目的地側空港とする観光利用者の旅行目的地を示す。長崎では、長崎市と佐世保市が二大拠点となっていることが分かる。

同様に、他空港についても分析を行い、旅行目的地の各市町村への集中・分散の度合いから分析を行った。特に、観光目的利用者の5割が集中する市町村を核(大)、2割以上5割未満の市町村を核(小)とし、以下のようにタイプを分類した。結果は表-12に示す通りである。

- ・一極集中型：核(大)が一つのみの空港

表-12 最新年における旅行目的地の集中タイプ

タイプ名 (空港数)	空港名(核となる市町村名、 は母都市以外の市町村)
A. 一極型(4)	函館(函館市) 新千歳(札幌市) 小松(金沢市) 松山(松山市)
B. 二極型(9)	旭川(旭川市・富良野市) 青森(岩手郡(雫石町)・十和田湖町) 岡山(岡山市・倉敷市) 高松(高松市・松山市) 高知(高知市・土佐清水市) 長崎(長崎市・佐世保市) 熊本(熊本市・阿蘇郡(阿蘇町)) 大分(別府市・湯布院町) 鹿児島(指宿市・鹿児島市)
C. 多極分散型 (8)	女満別(網走市) 秋田(核無し) 仙台(仙台市) 新潟(核無し) 富山(金沢市) 広島(広島市) 福岡(福岡市) 宮崎(宮崎市)

- ・二極型：核(大小問わず)が二つある空港
- ・多極分散型：核(小)がひとつのみ、あるいは核が無く、目的地が分散傾向の空港

地方中枢都市空港は、いずれも母都市(札幌市、仙台市、広島市、福岡市)が核となつてはいるが、新千歳以外はその集中率は20~30%代と「多極分散型」となっている。また、2人以上が訪れている市町村数は、新千歳52、仙台39、広島30、福岡82(郡までの回答を除く)と、いずれも目的地が広範にわたる。

その他地方都市空港についてみていくと、函館、小松、松山の3空港は「一極型」で、いずれも母都市である函館市、金沢市、松山市が核(大)となっている。特に、函館は96.3%が函館市へ集中している。半島という地理的制約もあるが、道南地域の観光が函館市の都市観光に大きく依存した形になっていることが伺える。

旭川、青森、岡山、高松などの9空港は「二極型」となっているが、大分以外はすべて核(小)を2つ有する形になっている。大分は二極型でありながら、最多の別府市が5割以上を集める核(大)となっていることに加え、別府市に次いで湯布院町が核(小)となるなど県庁所在地である大分市が上位に上ってこない特異な例である。青森も同様に、岩手県岩手郡(雫石町を含む)が41.7%、十和田湖町21.3%と県をまたぐ広範な観光地域となっている。また、鹿児島についても、鹿児島市24.5%は核(小)となつてはいるものの、最多の核は指宿市34.0%と最多であり、距離的に空港から遠い指宿市の吸引力が鹿児島市を上回っている。

女満別、秋田、新潟、富山、宮崎の5空港は「多極分散型」であるが、この内、女満別、宮崎は最多である網走市、宮崎市がともに49%であり、一極型に準じている。富山については、金沢市が核(小)で最多となっており、母都市である富山市への来訪はほとんどない。秋田、新潟については核を有していない。また、秋田は母都市である秋田市が19.7%と最も高い集中率となつてはいるが、青森県十和田市、青森県十和田湖町、角館町、田沢湖町などがいずれも10%台となっており、空港を中心とする観光地域が広範かつ多様となっている。

5. 空港を拠点とする観光地域の特性

5.1 分析方法

観光地域が有するポテンシャルは、観光行動の対象となる観光資源や、観光者へ便宜を供する観光施設の他に、観光者と対象を結びつける交通や、魅力を伝える情報など様々な要素によって規定される。個々の要素はさらに

多様な項目によって構成されているが、それらをどのように把握し、総合的に評価していくかについては、これまでも様々に試みられているものの⁴⁾、データ把握や評価の客観性の困難さから、未だ確たる手法として成立していないのが現状である。ここでは空港を核とする観光地域の特性について、いくつかの指標を用いて相対的に比較することを試みる。前述のように、指標の設定やその把握が困難であることから、観光地としての最低限の条件でもあり、かつある程度データの把握が容易な「観光資源性」「宿泊規模」「交通利便性」を指標として用いることとする。

なお、対象とする観光地域の範囲については、前項の旅行目的地分析をふまえ、半径100km程度とした。

(1) 観光資源特性

ここでは、(財)日本交通公社の観光資源評価⁵⁾を用い、観光地に人を惹きつける最も重要な要素である観光資源の特性をみていく。観光資源とは「現代の金や技術で簡単にはつくることのできない固有性、独自性が求められ、たとえば日本一、世界一など全国に唯一の存在として、場の代替性がきかないという特徴をもつ。長い年月の中で自然が創造したり、人々が構築し育ててきたもの」⁴⁾である。評価は表-13に示すようなランクによって表されている。本項では航空利用という特殊性（遠距離からの来訪である点）を考慮し、特に誘客力の高い特A級（SA）、A級（A）のみを扱うこととする。なお、関西国際空港はA級の観光資源として評価されているが、空港を

拠点とした後背観光地域の評価であるため、対象観光資源から除外している。

分析の方法としては、まず、空港から観光資源までの実距離（道路距離）を計測し、以下の距離カテゴリに分類した。

- ・カテゴリ1：空港からの距離が30km以下
- ・カテゴリ2： " 30km超60km以下
- ・カテゴリ3： " 60km超100km以下

観光資源ランク（SA, A）、および距離カテゴリに応じて以下の計算式を当てはめ、各空港の観光資源性得点を以下の通り算出した（表-14、空港別の観光資源数は付録Eを参照）。

$$\text{空港 } j \text{ の観光資源性得点 } P_j = \sum \sum (P_{in})$$

距離カテゴリ n に属する観光資源 i の資源得点

$$P_{in} = p_i / n$$

- 距離カテゴリ n 30km以下 = 1
- 30km以上60km以下 = 2
- 60km以上100km以下 = 3

観光資源 i の得点 p_i 特A級 = 2
A級 = 1

(2) 宿泊規模

観光地における宿泊施設のキャパシティは、地域内での宿泊客の受入量を制約すると言える。ここでは、「全国版 宿泊表」⁶⁾を用いて、各地域の宿泊規模を指標化した。まず、観光地域内に存在する宿泊施設の客室総数を観光地・市町村等の単位で把握、空港から各観光地までの実

表-13 観光資源分類と評価基準

資源分類			評価	
自然資源	人文資源 I	人文資源 II *1	ランク	基準・内容
山岳	史跡	近代構築物 *2	特A級	わが国を代表する資源で、かつ世界にも誇示しうるもの。わが国のイメージ構成の基調となりうるもの。
高原	社寺	近代景観 *3		
原野	城跡・城郭	近代橋	A級	特A級に準じ、その誘致力は全国的で、観光重点地域の原動力として重要な役割をもつもの。
湿原	庭園・公園	近代公園		
湖沼	歴史景観	観覧施設 I *4		
峡谷	郷土景観	観覧施設 II *5	B級	地方スケールの誘致力をもち、地方のイメージ構成の基調となりうるもの。
滝	年中行事	観覧施設 III *6		
河川	碑・像		C級	主として、県民及び周辺地域住民の観光利用に供するもの。
海岸	*1 人文資源 II は昭和以降			
島嶼	*2 建造物、単体施設、その他建造物		D級	地域住民の利用
岩石・洞窟	*3 都市景観、産業景観等			
動物	*4 動・植物園、水族館等			
植物	*5 博物館、美術館等			
自然現象	*6 テーマパーク、他観覧施設等			

作成：(財)日本交通公社

*1 例えば、参考文献1)～3)など。

*2 初の全国的調査である「観光交通資源調査」(建設省, 1972)をベースとし、その後は(財)日本交通公社によって改訂され続ける。各資源のフィジカルな構成要素に基づいた基礎データを元にして、専門家により総合的評価を行っているものである。

距離（道路距離）し、前項同様距離カテゴリ別に分類整理した。

- ・カテゴリ 1：空港からの距離が30km以下
- ・カテゴリ 2： " 30km超60km以下
- ・カテゴリ 3： " 60km超100km以下

各カテゴリの客室総数および距離カテゴリに応じて以下の計算式を当てはめ、各空港の宿泊規模得点を算出した（表-14、空港別の客室数は付録Fを参照）。

空港 j の宿泊規模得点 $R_j = \sum (R_n)$

距離カテゴリ n の宿泊規模得点 $R_n = r / n$

距離カテゴリ n 30km以下 = 1

30km以上60km以下 = 2

60km以上100km以下 = 3

r：カテゴリ「n」に属する宿泊施設の総室数

(3) 交通便利性

航空を利用して地域を訪れる来訪客の行動は、現地での二次交通によって大きく制約されることとなる。自由度の高いレンタカーを使用した観光も一定程度存在し^{*3}、さらに今後増えていくことは想定されるが、一方でレン

タカーの高額な利用料金やドライバーへの負担等から、観光地を巡る公共交通機関が重要であることは言うまでもない。本項では、ごく限られた条件とはなるが、各空港からの最寄り的高速交通機関（高速道路 I C、新幹線もしくは在来特急停車駅（一部は快速電車停車駅））までの距離を計測し、相対的に比較することによって利便性の評価を行う。

具体的には、空港から最寄り的高速道路 I C、新幹線・特急停車駅までの道路距離を計測し、それに基づき以下のように交通便利性を評価した。

5点：I Cまでの距離、新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離が双方とも10km以内

4点：I Cまでの距離もしくは新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離のいずれか片方が10km以内

3点：上記を除き、I Cまでの距離、新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離が双方とも20km以内

2点：上記を除き、I Cまでの距離もしくは新幹線停

表-14 各空港の観光特性各指標得点

空港	観光資源性得点	宿泊条件	交通条件	空港	観光資源性得点	宿泊条件	交通条件
稚内	2.83	1,295	2	関西	14.33	34,229	5
釧路	3.33	3,940	1	但馬	1.83	8,920	4
函館	3.67	7,327	4	南紀白浜	0.67	5,834	4
旭川	3.50	5,216	2	鳥取	2.33	7,795	4
帯広	0.33	4,158	1	米子	3.17	9,961	3
中標津	3.50	3,479	1	出雲	3.67	8,219	5
紋別	0.00	1,362	1	石見	1.17	2,977	4
女満別	3.33	4,525	4	岡山	6.83	14,631	3
新千歳	3.17	15,660	5	広島	4.50	10,388	4
丘珠	5.50	24,510	5	広島西	7.83	14,180	4
青森	7.17	8,684	3	山口宇部	0.67	7,252	5
三沢	4.00	6,156	5	徳島	3.33	8,892	5
花巻	2.50	8,271	5	高松	4.50	12,735	3
仙台	3.67	18,518	5	松山	3.00	8,244	4
秋田	2.33	5,751	4	高知	1.00	6,671	4
大館能代	4.33	5,887	4	北九州	2.33	18,949	4
山形	5.50	12,966	5	福岡	4.00	29,420	5
庄内	3.17	5,165	4	佐賀	3.83	17,417	2
福島	3.33	13,141	4	長崎	3.83	10,230	4
成田	10.17	57,505	5	熊本	5.00	13,972	5
羽田	21.00	132,077	5	大分	1.83	6,364	4
調布	19.33	126,996	4	宮崎	1.00	8,376	5
新潟	1.67	10,000	5	鹿児島	3.50	8,747	5
富山	8.67	15,041	5	奄美	1.00	366	-
小松	3.67	15,506	5	那覇	3.83	10,855	4
松本	11.33	23,606	3	宮古	2.50	960	-
名古屋	5.33	34,116	4	石垣	7.83	1,780	-
伊丹	45.17	72,215	4				

*3 独自調査によれば、空港からの二次交通でレンタカーを利用する観光客の比率は3割程度であった。

車駅（もしくは特急停車駅）までの距離のいずれか片方が20km以内

1点：上記以外

各空港の利便性得点は表-14に示す通り（空港別の最寄り的高速道路IC、新幹線・特急停車駅までの距離は付録Gを参照）。

5.2 空港を拠点とする観光地域の特性

各指標の分析結果、相対的に上位に位置付けられる空港を表-15に示す。

観光資源性では、伊丹、羽田、調布、関西と東京・大阪圏が占めている。東京、大阪、京都などは人文資源が蓄積しており、それが得点を押し上げたものである。地方都市では松本、富山、石垣、青森、岡山などが上位に挙がっている。

宿泊規模もやはり三大都市空港・地方中枢都市空港のキャパシティが大きく、上位8位までが大都市の空港である。その中で松本、北九州、佐賀、小松、富山、岡山といった地方空港が上位に挙がっていることが注目される。

交通便利性で最高得点の5点を付ける空港についてみると、やはり大都市空港が挙がっているのが目立つ。

以上の3指標の内2つ以上が上位に位置付けられる空港に着目すると、大都市以外では、山形、松本、小松、岡山、熊本の各空港が2指標で上位に、さらに富山は3指標すべてで上位に挙がる空港であった。

これら空港について3. で示した観光利用特性をみると、ほとんどの空港の観光比率が平均以下であり、また変遷をみても目立った増加をみせていない。

表-15 観光特性の各指標において上位を占める空港

観光資源性得点	宿泊規模得点	交通便利性(5点)
1 伊丹 45.17	1 羽田 132,077	丘珠
2 羽田 21.00	2 調布 126,996	新千歳
3 調布 19.33	3 伊丹 72,215	三沢
4 関西 14.33	4 成田 57,505	花巻
5 松本 11.33	5 関西 34,229	仙台
6 成田 10.17	6 名古屋 34,116	山形
7 富山 8.67	7 福岡 29,420	成田
8 石垣 7.83	8 丘珠 24,510	羽田
9 広島西 7.83	9 松本 23,606	新潟
10 青森 7.17	10 北九州 18,949	富山
11 岡山 6.83	11 仙台 18,518	小松
12 丘珠 5.50	12 佐賀 17,417	関西
13 山形 5.50	13 新千歳 15,660	山雲
14 名古屋 5.33	14 小松 15,506	山口宇部
15 熊本 5.00	15 富山 15,041	徳島
16 広島 4.50	16 岡山 14,631	福岡
17 高松 4.50	17 広島西 14,180	熊本
18 大館能代 4.33	18 熊本 13,972	宮崎
19 福岡 4.00	19 福島 13,141	鹿児島
20 三沢 4.00	20 山形 12,966	

6. まとめ

以上、本研究では空港の観光利用特性を、既存調査のデータを用いて明らかにしたが、成果をまとめると、以下の通りである。

空港の観光利用率については、三大都市圏空港では成田、関西、名古屋が比較的高い一方で、羽田は16.6%と全空港中でも低い比率となっている。また、地方中枢都市空港も新千歳、仙台が4割強と高い比率を示しているのに対し、福岡は2割程度にとどまる。その他地方都市空港では、北海道内の空港は全体的に観光比率が高くなっているが、四国の空港は全体的に低い他、九州の空港では長崎、大分が高いのに対し、熊本、宮崎が低いというように、地域ごとに傾向がみられる。

空港の利用目的の変遷についてみると、三大都市圏空港全体では業務比率が7割程度を占めていたが、平成7年以降次第に観光比率が増加している。地方中枢都市は観光比率が堅調な伸びを示し、その他地方空港は昭和50年～60年にかけて減少し、その後微増に転じるという傾向がみられた。空港別には、女満別、釧路、帯広、函館、新千歳、青森、広島、岡山等の各空港の観光比率が顕著に増加している。

さらに、旅行目的地分析からは、旭川（富良野市）、青森（雫石町、十和田湖町）、高松（松山市）、高知（土佐清水市）、長崎（佐世保市）、大分（別府市・湯布院町）、鹿児島（指宿市）は母都市以外に来訪客の多い旅行目的地を有しているという傾向が見いだされた。一方、秋田（秋田市・田沢湖町・十和田市・十和田湖町・角館町・男鹿市・・・）、新潟（山形市、会津若松市、新潟市、郡山市・・・）は目的地が分散傾向である。

空港周辺地域の観光特性の分析においては、大都市空港が高位にある中で、富山（観光資源・宿泊規模・交通の3指標すべてで上位20位以内）、松本（観光資源・宿泊規模で上位10位以内）、岡山（同20位以内）、山形、熊本（観光資源・交通資源で上位20位以内）等のポテンシャルの高さが示された。しかし、実際の観光目的の利用比率に着目すると、富山、熊本、岡山は最新年の観光目的利用率は平均以下であり、特に富山は10%程度と対象空港中で最も低いカテゴリに含まれている。また、松本、山形は平均以上ではあるものの、いずれも3割台に留まっている。さらに、推移を見ても、岡山が増加傾向を示しているものの、富山、熊本においては目立った変化がみられない。

利用目的比率は、当然のことながら業務目的の利用者数によっても左右されるため、一概にこれら空港が観光

ポテンシャルを活かしていないと言い切れないが、少なくともこれらのポテンシャルを上手く活用することで、観光利用増に結びつく可能性が高いということは指摘できよう。

7. あとがき

本研究の分析結果に基づき、今後の空港施設整備に際しては、各空港の利用特性・ポテンシャルを踏まえ、以下のような視点を持って検討を進めていくことが必要と考えられる。

○空港ターミナルのソフト・ハード対応

観光目的利用比率が高い空港や増加傾向が顕著な空港においては、「観光利用客」の利便性を高めるという視点から、サービス・施設の点検を実施していくことが必要である。例えば、現在のターミナル施設は、必然的に待ち時間が発生する出発時に較べると、到着時は次の目的地へと速やかに移動したい、あるいはさせたいということから滞留時間がほとんどなく、対応も必要最低限に留まっている。しかし、これから地域での観光を始めるといふ到着客に対し、交通のスムーズな結節というだけでなく、観光行動全体を手助けするような様々なサービスを提供するような地域の拠点施設へと展開していくことも必要であろう。

一方、観光目的利用比率の低い空港については、高い比率を占めるビジネス客のニーズに則した施設・サービスの検討に重点を置くことが必要であろう。交通結節点として二次交通とのスムーズな連結、あるいは訪問地周辺の情報が簡便に入手できることなどが必要であることは言うまでも無いが、加えてターミナル施設における待ち時間等を有効に活用するための諸機能・サービスに加え、副次的により多くの消費行動(例えば、地域の特産品の購入や、その土地ならではの味覚など)を惹起させるような仕組みづくりも検討に値しよう。

また、本研究では施設の利用について比率での検討を主に行ってきたが、その比率を年間利用者数に単純に乗じると、平成13年時点で羽田では約1,190万人(21%)、鹿児島では約159万人(27%)と、比較的比率が高い仙台(約123万人(44%))をはるかに上回る観光客が施設を利用していることになる。地域波及効果を勘案すれば、こうした空港においては比率の高いビジネス利用客への対応だけではなく、観光利用客に対してもニーズに即して対応を行っていくことが望まれる。その際に、同じターミナル施設空間・サービス体制の中でいかに両者への対応を行っていくかということが課題であろう。

○空港と地域との連携方策

空港を発着する観光客の目的地(宿泊拠点に限る)は函館のように一ヶ所に極端に集中する空港や、山形、新潟のように県を跨いで広範に分散する空港のように、それぞれの地域の観光特性に応じ様々であった。空港と地域の連携については、こうした現在の観光流動に即する形で各々検討していくことが必要である。例えば、函館や松山のように極端に母都市に集中する形をとる空港では、都市と空港のアクセスの向上が第一の課題であるが、単純に往復の本数を増加させるだけではなく、都市内で観光客がどのような動きをしているのかに応じたきめ細やかな路線の展開を図る、あるいは観光スポット・施設との連携により観光客への様々なサービス(割引チケット、手荷物の預かり等)を提供していくといったことなどが考えられる。

一方で、観光流動は地域の観光特性によって次第に変化していくことが考えられる。例えば、先に示した長崎の例ではハウステンボスの開業に伴い佐世保市が、また大分では湯布院温泉への全国的な注目から湯布院町が一つの核として形成されてきた。こうした観光の様々な動向を把握し、地域全体で連携を図って柔軟な対応を取っていくことも必要である。

○空港を核とする観光地域のポテンシャルと利用動向

今回の分析から、観光特性の各指標において高位の空港は観光利用比率が増加傾向にあるとの傾向が見いだされたものの、逆に空港の観光比率が高い空港や比率が増加傾向にある空港が必ずしもポテンシャルが高いということにはなっていない。その理由としては、路線開設・閉鎖の状況、航空運賃、観光施設・都市観光の魅力、広域観光ルートの形成、二次交通の整備状況等の様々な条件が観光客の動向に影響を与えているためと考えられる。

そのため、こうした諸条件について今後も調査を進めることが必要であるが、他方では、観光利用比率が上昇傾向にある空港についてその要因を探っていくことで、空港の観光利用促進や、周辺地域の観光振興へとつながるヒントが導き出されることも期待される。

○分析データの課題

今回の空港利用目的の分析は既存調査の「特定日1日の全数調査」に基づき行っているが、観光現象は曜日や季節変動が大きく、より正確な実態把握を行うためには、複数日の調査の実施が必要である。さらに、旅行目的地分析は、前述の通りあくまでトリップ当日の最終目的地(あるいは出発地)を集計したものに過ぎない。そのため、実際に空港を利用する観光客が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、別途調査が必

要である。

(2005年2月14日受付)

謝辞

本研究にあたっては、東京工業大学情報理工学研究科情報環境学専攻の田平優友氏にお世話になった。また、(財)日本交通公社には資料提供等で多大なご協力をいただいた。ここに記して感謝申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 室谷正裕：新時代の国内観光，(財)運輸政策研究機構，1998
- 2) (財)運輸政策研究機構：観光地づくりに向けた魅力度評価手法に関する調査報告書，2001
- 3) 日経産業消費研究所：観光の街なか魅力度とニースー専門家の評価と消費者調査－，日本経済新聞社，2004
- 4) (財)日本交通公社編：観光読本，東洋経済新報社，2004，p. 38
- 5) (株)旅行新聞社：全国版宿泊表，第28巻4号，2004. 7

付録

- 付録A 空港別利用者数
- B 空港別路線数
- C 空港別利用目的比率
- D 空港別観光目的利用者の旅行目的地（平成13年度，市町村別）
- E 空港別・周辺地域の観光資源数
- F 空港別・周辺地域の宿泊規模
- G 空港別・最寄りの高速交通機関までの距離

付録B 空港別路線数

空港	空港別	S48	S49	S50	S51	S52	S53	S54	S55	S56	S57	S58	S59	S60	S61	S62	S63	H01	H02	H03	H04	H05	H06	H07	H08	H09	H10	H11	H12	H13	H14		
稚内	その他地方	1	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	6	6	6		
釧路	その他地方	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	5	6	5	7	7	6	7	9	7		
函館	その他地方	2	3	3	3	5	4	4	5	5	5	5	7	7	7	7	7	8	8	9	9	8	5	8	8	8	9	8	15	16	15		
旭川	その他地方	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	4	4	5	5	5	6	7	6		
帯広	その他地方	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	5	5	4	4	6	7		
中標津	その他地方	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
紋別	その他地方	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2		
女満別	その他地方	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	7	7	5	7	9	10	10		
新千歳	地方中核	8	13	15	15	16	17	19	19	19	18	18	18	19	20	20	20	20	23	26	29	31	34	33	37	38	36	37	37	38	39		
丘珠	その他地方	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	6	6	5	5	6	5	5	5		
青森	その他地方	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	5	6	7	7	9	9	8	8	6		
三沢	その他地方	0	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3		
花巻	その他地方	2	2	2	1	2	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	6	6	5	6	8	5		
仙台	地方中核	2	2	2	3	5	6	7	8	8	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	9	8	10	11	18	18	15	15	13	15	14		
秋田	その他地方	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	6	7	7	7	6	8	7		
大館能代	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	2	2	2	
山形	その他地方	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	5	6	6	6	5	6	8	6	6	
庄内	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3		
福島	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	5	5	5	5	8	7	6	6	
成田	三大	0	0	0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	7	
羽田	三大	49	40	41	39	38	37	39	39	39	38	38	37	36	34	34	35	36	37	39	40	42	43	43	43	44	46	46	47	46	46		
釧路	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	
新潟	その他地方	5	5	5	6	6	8	6	6	6	6	6	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	6	8	8	8	8	8	11	10	9		
富山	その他地方	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4	4	4	4	6	6	6	6	
小松	その他地方	5	6	4	2	3	4	5	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	6	7	9	9	8	8	8	7		
松本	その他地方	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	6	6	7	5	4	4	3	
名古屋	三大	12	13	14	12	14	16	16	17	17	18	17	17	18	17	17	16	16	16	16	19	21	22	24	22	24	25	25	30	31	32		
伊丹	三大	25	25	28	29	29	30	31	31	31	31	30	29	27	27	27	27	27	28	30	34	37	38	35	32	31	34	33	32	32	33		
関西	三大	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	
但馬	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
南紀白浜	その他地方	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	
鳥取	その他地方	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	3	7	4	
米子	その他地方	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	5	5	4	3	3	3	3	
出雲	その他地方	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	7	7	7	10	13	8	8	
石見	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
岡山	その他地方	2	2	2	3	2	3	2	4	3	2	3	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	5	8	6	7	7	6	6	6	6	6	
広島	地方中核	3	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	5	6	8	10	9	9	10	9	9	8	8	
広島西	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	8	10	8	
山口宇部	その他地方	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	2	3	3	2	2	2	2	
徳島	その他地方	5	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	5	6	6	5	7	6	6	6	
高松	その他地方	9	5	5	4	5	6	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	5	5	6	8	8	9	10	11	10	9	11	11
松山	その他地方	8	7	7	7	6	8	7	9	8	7	8	7	7	8	8	8	8	8	8	9	9	10	10	11	12	13	12	11	11	12	12	
高知	その他地方	6	4	4	4	4	5	5	5	6	6	6	6	7	7	6	6	6	6	6	6	6	7	7	8	8	9	8	8	11	10	10	
北九州	その他地方	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
福岡	地方中核	12	12	13	12	12	15	15	14	15	16	16	18	18	18	18	17	17	17	17	19	20	24	27	32	36	32	29	31	32	31	31	
佐賀	その他地方	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
長崎	その他地方	0	0	5	7	7	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	10	10	10	10	10	10	13	15	13	13	
熊本	その他地方	4	4	5	5	5	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	6	6	6	5	5	6	7	8	8	
大分	その他地方	7	4	5	5	4	5	5	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	7	7	7	6	5	5	5	7	7	
宮崎	その他地方	7	7	8	9	8	10	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	9	10	11	11	11	12	11	10	11	16	14	14	
鹿児島	その他地方	19	15	16	15	15	16	16	20	19	17	18	17	17	17	16	16	16	16	16	17	17	17	18	21	22	24	24	21	21	22	24	24
奄美	その他地方	8	9	10	10	8	8	8	8	9	8	7	3	3	3	3	7	6	6	6	6	7	7	8	8	9	9	9	7	7	7	7	7
那覇	その他地方	10	10	17	18	13	17	18	20	20	19	19	19	21	23	23	23	23	23	23	24	24	24	24	24	28	29	28	34	35	35	35	35
宮古	その他地方	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	6	5	6	6	
石垣	その他地方	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	7	8	8	10	11	10	

わが国の空港の観光利用特性に関する研究 / 羽生冬佳

付録C 空港別利用目的比率

空港名	目的	S50	S52	S54	S56	S58	S60	S62	H01	H03	H05	H07	H09	H11	H13	
稚内	観光		6.7%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	13.0%	3.0%	6.8%	60.1%	
	業務		80.0%	95.1%	91.5%	89.6%	93.3%	71.8%	85.7%	77.0%	88.4%	75.9%	87.2%	78.4%	30.6%	
	その他私用		10.0%	4.9%	6.4%	7.5%	4.8%	19.7%	8.8%	19.7%	10.1%	5.6%	6.8%	9.1%	5.5%	
釧路	観光	8.3%	10.4%	4.9%	2.6%	4.7%	5.1%	3.9%	3.4%	2.2%	27.7%	31.9%	33.5%	46.2%	48.9%	
	業務	64.5%	62.2%	81.3%	81.4%	76.4%	82.9%	76.8%	82.2%	78.8%	59.2%	57.3%	54.4%	44.1%	37.8%	
	その他私用	26.5%	14.9%	13.3%	13.4%	17.0%	11.2%	15.7%	9.8%	12.1%	9.3%	6.5%	7.7%	5.2%	7.9%	
函館	観光	7.7%	10.5%	4.6%	7.9%	25.5%	17.9%	12.4%	21.2%	44.3%	55.1%	66.2%	57.3%	59.3%	65.3%	
	業務	60.5%	67.4%	76.5%	66.7%	59.0%	60.6%	68.4%	63.2%	42.3%	30.3%	20.1%	28.4%	28.7%	23.3%	
	その他私用	30.8%	20.0%	18.3%	23.3%	13.0%	17.4%	13.4%	12.3%	8.7%	11.5%	5.1%	9.7%	5.7%	6.5%	
旭川	観光	0.0%	10.8%	7.9%		1.3%	7.5%	1.8%	2.4%	2.9%	9.5%	34.4%	35.3%	29.8%	17.6%	
	業務	52.5%	59.5%	63.2%		74.5%	65.2%	68.7%	69.9%	64.9%	56.9%	45.3%	43.2%	50.0%	56.3%	
	その他私用	45.8%	27.0%	28.9%		21.0%	20.4%	26.4%	22.5%	24.0%	28.0%	13.5%	15.7%	15.6%	16.3%	
帯広	観光	1.1%	0.0%	4.9%	2.8%	4.7%	2.6%	1.0%	1.2%	16.2%	2.0%	32.1%	38.6%	40.8%	46.5%	
	業務	71.1%	67.2%	73.5%	71.8%	75.4%	70.2%	72.1%	58.9%	61.6%	61.7%	52.0%	45.3%	41.2%	36.0%	
	その他私用	27.8%	29.5%	21.0%	20.4%	17.0%	19.2%	22.1%	27.6%	16.9%	29.3%	10.2%	11.0%	12.0%	11.7%	
中標津	観光	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	2.4%	0.0%	2.9%	2.1%	3.6%	16.3%	4.9%	21.7%	27.5%	16.7%	
	業務	71.4%	22.2%	72.7%	94.9%	78.0%	81.8%	77.1%	83.0%	77.1%	61.2%	74.8%	60.2%	61.4%	63.1%	
	その他私用	28.6%	0.0%	27.3%	5.1%	9.8%	18.2%	14.3%	12.8%	9.6%	15.3%	13.0%	11.4%	7.2%	14.4%	
紋別	観光	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	7.7%	8.3%	63.6%	
	業務	100.0%	87.5%	50.0%	58.3%	54.5%	92.9%	85.7%	84.6%	88.9%	60.9%	46.2%	61.5%	79.2%	22.9%	
	その他私用	0.0%	12.5%	50.0%	41.7%	45.5%	0.0%	14.3%	7.7%	7.4%	26.1%	46.2%	15.4%	4.2%	8.6%	
女満別	観光	1.4%	8.9%	2.7%	1.3%	1.0%	2.8%	1.5%	4.1%	14.9%	26.6%	52.9%	38.8%	43.0%	44.6%	
	業務	75.0%	72.2%	76.0%	75.2%	85.0%	76.1%	77.0%	74.5%	68.1%	58.0%	37.2%	47.9%	45.2%	43.7%	
	その他私用	23.6%	16.5%	20.5%	20.3%	12.6%	20.6%	19.7%	19.0%	11.8%	12.4%	4.3%	8.5%	6.6%	6.5%	
丘珠	観光	0.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	1.9%	3.8%	2.0%	3.4%	3.7%	2.6%	2.7%	2.3%	1.0%	
	業務	57.1%	38.5%	71.4%	70.3%	73.0%	85.2%	67.3%	80.8%	77.3%	76.0%	81.9%	81.6%	80.7%	77.1%	
	その他私用	42.9%	38.5%	28.6%	17.2%	16.4%	8.3%	25.8%	12.7%	14.5%	16.5%	7.1%	9.2%	10.2%	13.7%	
千歳	観光	5.4%	13.0%	7.6%	8.0%	19.2%	8.6%	25.3%	22.4%	35.5%	41.8%	48.3%	35.5%	48.0%	52.6%	
	業務	63.8%	65.9%	74.8%	68.6%	63.2%	69.5%	57.4%	60.4%	50.8%	43.3%	38.2%	49.7%	37.4%	33.2%	
	その他私用	30.1%	17.5%	17.0%	19.8%	14.6%	16.3%	12.5%	12.9%	10.1%	11.1%	5.9%	9.7%	9.4%	9.0%	
青森	観光	2.5%	29.8%	4.0%	1.2%	19.1%	6.3%	11.2%	7.2%	16.8%	3.5%	37.7%	37.8%	44.7%	41.5%	
	業務	62.5%	50.3%	79.4%	84.5%	67.6%	76.9%	75.6%	79.7%	67.8%	83.3%	50.9%	50.6%	45.1%	44.7%	
	その他私用	35.0%	15.5%	14.3%	12.5%	10.7%	13.0%	10.4%	10.1%	13.8%	10.4%	5.4%	6.9%	5.8%	8.4%	
三沢	観光	4.5%	48.6%	6.1%	4.6%	46.2%	14.2%	11.4%	8.8%	12.1%	17.3%	33.1%	31.4%	32.4%	29.8%	
	業務	64.2%	28.8%	76.0%	76.1%	43.1%	77.3%	71.3%	77.0%	74.1%	69.0%	58.3%	59.1%	57.0%	59.0%	
	その他私用	31.3%	18.9%	16.8%	18.1%	6.7%	5.7%	13.7%	11.9%	8.0%	9.6%	4.5%	5.7%	6.0%	5.6%	
花巻	観光	0.0%	22.2%	12.2%	10.0%	19.8%	38.2%	55.8%	39.8%	42.2%	12.1%	50.6%	47.3%	35.8%	45.5%	
	業務	90.7%	58.7%	66.7%	70.4%	67.5%	48.5%	33.0%	49.0%	46.7%	63.0%	38.0%	37.7%	51.9%	41.8%	
	その他私用	9.3%	14.3%	19.9%	15.0%	9.3%	11.8%	7.2%	7.4%	8.3%	18.1%	3.7%	8.0%	7.0%	6.4%	
仙台	観光	7.1%	12.0%	9.4%	6.3%	29.8%	19.2%	21.7%	15.0%	28.2%	20.0%	47.1%	45.3%	44.0%	43.7%	
	業務	71.3%	68.9%	75.6%	77.9%	59.7%	65.0%	62.6%	69.7%	58.4%	62.2%	43.7%	44.9%	44.5%	44.9%	
	その他私用	20.1%	15.2%	14.4%	12.7%	6.9%	12.3%	9.1%	8.5%	8.1%	10.6%	4.0%	5.7%	5.5%	5.8%	
秋田	観光	9.0%	27.4%	2.4%	7.2%	12.7%	31.9%	5.6%	1.5%	8.4%	7.8%	36.1%	29.6%	32.0%	37.3%	
	業務	55.6%	40.7%	73.4%	67.5%	70.7%	51.9%	74.2%	82.1%	70.5%	70.9%	51.6%	54.9%	52.8%	45.7%	
	その他私用	34.6%	30.3%	23.5%	22.2%	13.2%	13.2%	15.9%	12.8%	16.1%	17.0%	6.1%	8.4%	8.7%	12.3%	
大館能代	観光														40.5%	58.4%
	業務														42.0%	27.5%
	その他私用														12.0%	6.3%
山形	観光	11.1%	28.7%	6.5%	0.7%	17.9%	8.0%	15.9%	7.4%	19.2%	10.0%	47.5%	40.5%	32.4%	37.5%	
	業務	77.8%	49.3%	74.0%	76.3%	66.9%	67.8%	70.7%	77.3%	68.9%	73.1%	42.4%	47.1%	57.3%	46.3%	
	その他私用	11.1%	14.7%	18.3%	20.0%	11.3%	19.5%	8.5%	11.9%	9.9%	12.4%	3.2%	7.4%	6.6%	6.8%	
庄内	観光									17.9%	0.6%	13.7%	14.6%	19.7%	26.4%	
	業務									66.0%	80.2%	71.2%	65.3%	61.0%	54.0%	
	その他私用									13.0%	14.1%	9.4%	14.4%	14.5%	14.8%	
福島	観光										24.8%	47.2%	47.1%	37.0%	62.3%	
	業務										49.6%	41.6%	35.8%	46.0%	26.2%	
	その他私用										21.1%	7.0%	9.4%	7.4%	6.8%	
成田	観光			40.8%	47.9%	24.5%	23.6%	67.7%	21.5%	30.4%	18.3%	56.9%	51.5%	43.6%	29.6%	
	業務			36.9%	29.3%	49.1%	41.7%	20.9%	52.5%	45.9%	61.0%	26.2%	30.2%	36.6%	40.5%	
	その他私用			20.8%	17.9%	18.9%	16.5%	4.7%	15.2%	16.0%	12.4%	6.9%	12.6%	12.9%	20.6%	
羽田	観光	12.3%	10.3%	6.8%	6.4%	8.8%	5.5%	7.3%	7.1%	11.8%	7.8%	13.6%	15.0%	13.8%	21.1%	
	業務	61.4%	63.4%	77.0%	72.3%	71.1%	72.9%	74.3%	72.4%	71.1%	73.4%	70.5%	68.7%	69.1%	60.4%	
	その他私用	25.4%	20.3%	15.5%	16.7%	13.6%	14.5%	11.1%	10.9%	10.0%	12.3%	8.8%	10.4%	10.8%	11.7%	
調布	観光						0.0%	16.7%	3.2%	0.0%	3.0%	2.0%	0.0%	4.0%	3.7%	
	業務						17.6%	50.0%	45.2%	50.0%	42.4%	41.2%	58.3%	36.0%	40.7%	
	その他私用						58.8%	27.8%	51.6%	36.8%	42.4%	35.3%	33.3%	52.0%	33.3%	
新潟	観光	8.5%	31.6%	2.9%	4.5%	19.2%	3.7%	17.3%	11.4%	15.3%	15.4%	18.8%	24.7%	34.5%	32.7%	
	業務	56.3%	50.6%	78.4%	85.7%	69.8%	80.3%	70.2%	77.4%	71.5%	70.9%	68.5%	64.4%	54.7%	51.9%	
	その他私用	34.5%	12.3%	18.7%	8.0%	7.8%	13.2%	8.1%	7.7%	8.8%	8.7%	6.1%	5.9%	5.6%	8.6%	
富山	観光	7.7%	13.9%	2.1%	1.4%		2.0%	6.5%	4.0%	16.2%	3.7%	7.4%	6.8%	11.2%	10.4%	
	業務	69.2%	60.8%	84.4%	73.3%		88.3%	84.6%	90.3%	73.5%	87.1%	86.1%	83.0%	80.1%	78.9%	
	その他私用	23.1%	21.5%	13.5%	24.0%		6.8%	7.1%	4.8%	7.1%	7.4%	4.0%	7.4%	5.4%	5.8%	
小松	観光	27.8%	39.8%	14.3%	23.1%	23.6%	21.1%	28.6%	24.4%	33.1%	19.8%	24.4%	27.6%	22.6%	30.4%	
	業務	55.2%	45.2%	74.6%	64.3%	64.8%	67.2%	62.2%	65.4%	57.8%	71.2%	66.9%	64.1%	66.0%	60.6%	
	その他私用	16.5%	10.8%	10.5%	10.7%	7.9%	9.7%	6.6%	7.4%	5.5%	6.8%	4.9%	4.9%	6.4%	5.7%	

わが国の空港の観光利用特性に関する研究/羽生冬佳

空港名	目的	S50	S52	S54	S56	S58	S60	S62	H01	H03	H05	H07	H09	H11	H13
松本	観光		13.9%		3.1%	22.9%	32.6%	12.1%	11.1%	8.7%		44.4%	29.9%	38.1%	47.6%
	業務		58.3%		75.0%	68.6%	56.5%	66.7%	77.8%	81.2%		43.1%	50.3%	41.5%	37.2%
	その他私用		22.2%		15.6%	2.9%	10.9%	21.2%	6.7%	1.4%		4.2%	12.0%	8.5%	11.6%
名古屋	観光	11.3%	18.1%	12.6%	6.2%	18.0%	16.9%	21.2%	15.8%	22.8%	26.0%	39.0%	36.8%	33.9%	43.2%
	業務	42.7%	44.8%	67.5%	66.8%	60.9%	56.1%	50.3%	63.3%	60.1%	47.4%	42.9%	46.8%	42.4%	40.2%
	その他私用	43.5%	31.5%	19.4%	23.1%	13.8%	20.0%	15.9%	13.7%	9.9%	17.1%	8.7%	9.6%	12.8%	8.8%
伊丹	観光	14.0%	13.1%	12.2%	13.6%	14.3%	13.7%	20.2%	19.9%	24.7%	25.8%	22.1%	22.7%	22.0%	33.3%
	業務	58.1%	60.2%	69.6%	65.5%	67.4%	60.7%	61.6%	64.0%	59.3%	54.3%	57.3%	53.1%	54.5%	47.0%
	その他私用	26.8%	22.5%	17.6%	16.3%	13.0%	15.6%	10.6%	10.5%	9.7%	12.7%	9.4%	12.5%	14.3%	10.5%
関西	観光											34.6%	31.3%	35.8%	48.9%
	業務											42.8%	42.6%	41.0%	34.4%
	その他私用											8.9%	10.1%	11.4%	9.4%
但馬	観光											4.8%	33.3%	15.4%	17.4%
	業務											61.9%	66.7%	76.9%	47.8%
	その他私用											19.0%	0.0%	7.7%	13.0%
南紀白浜	観光	70.4%	62.7%	56.1%	59.4%	39.3%	48.4%	50.4%	42.7%	48.6%	57.5%	27.1%	40.1%	38.2%	60.4%
	業務	12.7%	18.6%	35.4%	25.5%	52.4%	40.9%	38.2%	45.6%	27.2%	37.2%	61.9%	45.6%	36.8%	25.7%
	その他私用	16.9%	13.6%	8.5%	10.9%	3.6%	7.5%	8.1%	6.8%	8.1%	2.7%	7.6%	7.1%	10.5%	6.5%
鳥取	観光	15.9%	23.4%	7.8%	11.6%	3.3%	10.3%	20.5%	7.7%	22.7%	11.3%	28.1%	28.3%	17.2%	39.7%
	業務	56.8%	64.1%	75.7%	65.7%	87.9%	70.1%	66.7%	75.6%	64.2%	76.6%	60.3%	58.6%	59.0%	40.0%
	その他私用	27.3%	9.4%	16.5%	20.3%	7.4%	19.7%	8.5%	14.7%	6.8%	10.5%	5.8%	9.1%	11.3%	10.6%
米子	観光	15.2%	20.3%	6.2%	11.1%	10.4%	17.4%	19.3%	16.7%	20.8%	7.4%	27.2%	29.2%	19.3%	27.5%
	業務	71.2%	60.5%	69.0%	68.9%	75.8%	66.9%	68.5%	65.1%	68.9%	79.8%	51.2%	56.0%	67.4%	51.8%
	その他私用	13.0%	17.4%	21.7%	16.5%	12.2%	10.2%	8.0%	13.1%	6.9%	8.4%	5.0%	8.6%	9.5%	14.5%
出雲	観光	22.4%	23.2%	15.5%	22.3%	31.6%	21.6%	21.3%	20.9%	27.0%	25.4%	20.0%	20.9%	17.5%	33.8%
	業務	34.6%	54.6%	67.6%	56.4%	46.4%	55.7%	60.0%	61.4%	58.2%	57.7%	54.3%	60.2%	65.0%	50.2%
	その他私用	41.1%	20.8%	14.1%	18.9%	16.4%	19.7%	14.1%	13.6%	10.1%	13.5%	7.0%	11.7%	10.3%	10.6%
石見	観光											62.7%	67.1%	49.5%	34.9%
	業務											21.6%	17.8%	21.3%	37.7%
	その他私用											14.4%	7.5%	15.3%	24.4%
岡山	観光	2.8%	3.9%	6.3%	15.5%	27.7%	9.5%	0.0%	22.0%	27.7%	28.3%	26.4%	27.1%	22.5%	35.1%
	業務	52.8%	58.8%	81.3%	72.6%	61.3%	70.3%	86.0%	65.5%	57.3%	57.5%	56.9%	61.2%	53.2%	48.4%
	その他私用	44.4%	37.3%	12.5%	8.3%	6.7%	16.2%	5.8%	5.6%	6.2%	8.1%	10.0%	7.9%	11.0%	8.8%
広島	観光	5.0%	36.4%	10.0%	10.6%	12.4%	3.8%	7.0%	9.8%	11.1%	24.1%	30.3%	33.5%	26.8%	35.2%
	業務	72.5%	47.1%	75.8%	75.2%	78.9%	82.0%	81.7%	81.3%	80.8%	65.7%	61.1%	53.6%	60.4%	50.8%
	その他私用	20.8%	15.7%	13.8%	10.8%	6.3%	10.9%	5.3%	6.2%	5.4%	5.6%	4.1%	6.8%	4.9%	6.7%
広島西	観光											15.6%	25.8%	5.7%	5.6%
	業務											46.9%	43.9%	86.8%	80.6%
	その他私用											6.3%	10.6%	5.7%	7.4%
山口宇部	観光	7.0%	28.8%	11.7%	18.6%	5.0%	9.3%	22.7%	19.2%	21.4%	19.9%	28.7%	31.7%	15.1%	26.0%
	業務	45.6%	51.9%	76.6%	60.8%	81.2%	77.8%	59.6%	62.8%	64.2%	63.2%	57.9%	53.4%	71.0%	55.7%
	その他私用	45.6%	9.6%	11.7%	19.6%	11.1%	9.0%	9.8%	11.5%	9.5%	12.3%	6.3%	9.3%	8.5%	11.6%
徳島	観光	5.3%	4.4%	5.7%	6.8%	5.5%	14.5%	14.4%	9.7%	8.9%	7.5%	11.7%	13.2%	11.1%	29.3%
	業務	71.2%	75.4%	78.6%	73.7%	81.8%	69.2%	73.0%	78.2%	78.9%	75.8%	77.0%	70.3%	72.7%	56.4%
	その他私用	23.3%	19.2%	14.3%	15.8%	9.3%	14.2%	10.3%	10.1%	6.1%	13.8%	6.4%	11.4%	10.8%	8.5%
高松	観光	7.8%	22.8%	9.4%	15.1%	7.1%	5.4%	13.7%	10.3%	29.3%	13.3%	18.9%	21.9%	15.8%	23.3%
	業務	64.9%	56.6%	69.9%	68.5%	81.5%	79.3%	75.1%	79.2%	61.9%	75.7%	71.2%	65.9%	70.3%	61.2%
	その他私用	25.9%	15.8%	20.8%	12.9%	7.9%	13.0%	6.0%	7.1%	6.4%	8.5%	5.1%	7.4%	7.3%	8.9%
松山	観光	20.9%	21.2%	23.2%	22.9%	12.2%	11.0%	17.1%	27.4%	20.3%	15.0%	20.2%	12.9%	15.1%	24.5%
	業務	54.8%	57.1%	58.4%	57.0%	64.4%	65.0%	65.2%	56.5%	62.0%	63.4%	60.0%	66.1%	63.0%	54.2%
	その他私用	23.7%	18.4%	18.2%	17.2%	13.1%	19.0%	12.3%	11.2%	11.6%	15.5%	11.0%	13.3%	13.5%	13.9%
高知	観光	20.4%	31.0%	19.1%	15.8%	14.2%	10.5%	19.6%	12.9%	24.3%	22.8%	15.7%	16.5%	13.9%	18.5%
	業務	54.7%	45.4%	61.2%	55.0%	64.5%	60.2%	56.3%	61.6%	50.7%	54.5%	66.5%	60.4%	63.2%	59.2%
	その他私用	24.2%	19.5%	18.5%	22.6%	17.0%	24.2%	15.8%	16.2%	15.0%	18.2%	9.6%	14.0%	11.6%	14.7%
北九州	観光	12.7%	5.1%	7.5%	1.7%	14.3%						18.2%	5.4%	9.3%	30.9%
	業務	36.4%	59.3%	73.6%	75.0%	57.1%						44.3%	64.3%	68.9%	39.6%
	その他私用	50.9%	35.6%	18.9%	16.7%	28.6%						21.9%	28.6%	9.8%	20.1%
福岡	観光	15.9%	13.3%	17.0%	24.8%	22.9%	14.7%	20.9%	17.1%	21.4%	18.9%	16.6%	19.3%	19.7%	28.0%
	業務	59.7%	62.1%	66.8%	58.3%	62.5%	66.3%	63.0%	65.5%	62.2%	63.1%	67.5%	63.2%	57.2%	49.8%
	その他私用	23.3%	22.0%	15.7%	13.8%	11.8%	12.6%	10.0%	10.1%	9.7%	12.3%	6.9%	9.4%	11.6%	11.4%
佐賀	観光														43.4%
	業務														71.7%
	その他私用														12.5%
長崎	観光	33.2%	31.9%	38.3%	37.5%	24.5%	25.4%	30.3%	29.0%	27.1%	37.4%	39.7%	35.9%	34.9%	38.0%
	業務	37.7%	43.4%	40.2%	38.5%	55.2%	48.1%	49.7%	50.8%	53.3%	35.6%	39.4%	40.0%	39.7%	41.8%
	その他私用	28.5%	21.2%	20.4%	19.9%	17.4%	16.2%	13.3%	13.7%	12.8%	13.7%	9.9%	11.8%	11.7%	12.5%
熊本	観光	19.2%	19.6%	23.5%	25.2%	14.4%	9.1%	24.9%	30.6%	16.8%	14.3%	21.2%	17.8%	17.4%	22.8%
	業務	45.9%	50.5%	48.4%	43.4%	61.3%	69.5%	52.2%	49.8%	50.5%	59.5%	55.3%	55.8%	36.1%	51.4%
	その他私用	34.1%	26.9%	26.6%	23.1%	18.4%	15.8%	15.0%	15.0%	17.3%	22.6%	10.9%	15.1%	13.1%	14.8%
大分	観光	35.8%	35.6%	30.0%	24.5%	23.8%	19.3%	29.4%	31.4%	30.8%	30.0%	31.9%	24.6%	29.8%	44.0%
	業務	39.3%	44.6%	49.2%	47.0%	51.3%	57.7%	54.4%	49.0%	52.2%	49.6%	51.8%	57.0%	50.1%	38.2%
	その他私用	24.1%	17.2%	19.3%	23.9%	19.9%	19.3%	10.0%	13.0%	10.0%	16.9%	7.2%	10.5%	14.0%	10.3%
宮崎	観光	44.2%	30.4%	28.3%	19.3%	16.6%	10.2%	26.0%	26.7%	21.2%	18.5%	22.5%	20.9%	17.0%	17.3%
	業務	34.7%	44.8%	55.9%	59.2%	60.1%	66.5%	52.6%	55.8%	58.9%	58.9%	58.9%	59.6%	59.2%	61.8%
	その他私用	20.0%	20.8%	15.6%	17.5%	20.5%	18.3%	13.9%	12.5%	12.6%	15.8%	9.7%	12.9%	14.9%	12.6%
鹿児島	観光	39.0%	22.9%	27.5%	20.9%	18.5%	14.8%	24.3%	27.4%	30.1%	23.5%	25.3%	17.8%	20.9%	27.0%
	業務	32.4%	46.2%	44.5%	51.5%	56.2%	55.0%	54.8%	49.3%	46.1%	47.3%	49.8%	56.9%	51.7%	44.9%
	その他私用	27.6%	27.3%	26.9%	23.7%	21.9%	24.6%	14.3%	17.8%	16.6%	22.0%	13.0%	15.7%	15.5%	16.4%

空港名	目的	S50	S52	S54	S56	S58	S60	S62	H01	H03	H05	H07	H09	H11	H13
奄美	観光	35.5%	25.6%	2.5%	8.3%	5.9%	2.4%	8.1%	24.5%	33.6%	12.5%	10.6%	14.7%	15.8%	13.8%
	業務	41.4%	52.1%	60.0%	70.0%	71.2%	71.5%	69.8%	56.6%	47.8%	62.5%	64.0%	66.5%	61.7%	61.2%
	その他私用	22.7%	21.3%	35.0%	19.5%	19.2%	22.8%	14.4%	12.4%	11.0%	16.5%	14.2%	10.4%	13.3%	13.0%
那覇	観光	78.4%	42.2%	67.0%	61.4%	34.8%	36.7%	53.6%	49.5%	58.9%	54.4%	47.5%	41.0%	42.9%	35.2%
	業務	13.6%	25.9%	25.8%	25.6%	51.7%	41.1%	30.1%	32.5%	28.2%	30.4%	31.4%	36.3%	34.3%	40.5%
	その他私用	5.7%	20.0%	6.5%	5.4%	6.3%	11.9%	5.6%	6.1%	4.7%	7.4%	5.2%	6.8%	6.1%	10.2%
宮古	観光	15.8%	7.8%	14.8%	8.8%	0.7%	11.1%	29.2%	9.4%	28.2%	27.3%	27.4%	26.6%	30.1%	27.7%
	業務	53.3%	70.4%	71.3%	75.4%	76.2%	66.7%	56.6%	62.0%	58.6%	49.0%	47.0%	56.2%	51.6%	40.8%
	その他私用	27.9%	19.1%	13.0%	15.8%	22.5%	21.1%	12.3%	9.4%	9.2%	14.0%	11.4%	8.5%	9.8%	18.2%
石垣	観光	51.5%	30.6%	46.6%	42.7%	21.0%	25.2%	56.1%	55.6%	64.8%	64.3%	55.3%	51.7%	63.7%	61.8%
	業務	35.0%	50.0%	42.7%	42.3%	70.3%	55.3%	36.1%	29.5%	23.5%	28.0%	23.6%	36.4%	28.7%	22.9%
	その他私用	13.1%	16.5%	9.9%	12.7%	5.2%	14.2%	4.6%	8.4%	7.3%	4.4%	7.4%	5.4%	2.5%	6.3%
三大都市圏空港合計	観光	12.8%	11.6%	8.9%	8.7%	11.0%	8.3%	12.8%	10.7%	15.5%	13.3%	20.0%	19.7%	18.9%	26.7%
	業務	59.8%	61.4%	74.2%	69.9%	69.3%	68.7%	68.7%	69.8%	67.6%	67.3%	62.4%	61.9%	61.8%	54.8%
	その他私用	26.3%	21.5%	16.3%	16.9%	13.4%	15.1%	11.0%	10.9%	9.9%	12.6%	8.9%	10.6%	11.6%	11.1%
地方中核都市空港合計	観光	11.1%	13.4%	12.6%	16.8%	22.0%	12.3%	21.2%	18.2%	26.3%	29.3%	35.4%	29.6%	34.7%	40.2%
	業務	62.3%	63.9%	70.9%	64.6%	63.1%	68.2%	62.7%	65.3%	59.3%	54.7%	51.1%	55.2%	47.8%	42.6%
	その他私用	25.7%	19.6%	16.0%	15.4%	12.0%	13.8%	10.4%	10.7%	9.4%	11.2%	5.9%	8.9%	9.5%	9.5%
その他地方空港合計	観光	49.0%	28.2%	31.5%	27.0%	19.9%	16.8%	26.8%	26.6%	30.3%	27.1%	32.4%	28.9%	29.8%	34.0%
	業務	32.2%	46.2%	51.2%	52.3%	61.8%	61.5%	55.4%	55.4%	52.2%	53.5%	50.6%	52.8%	49.9%	46.6%
	その他私用	17.3%	20.7%	16.5%	16.2%	13.6%	16.3%	11.3%	11.7%	10.7%	13.7%	7.6%	10.2%	9.8%	11.0%
全空港合計	観光	31.1%	19.1%	19.1%	18.1%	17.2%	12.7%	20.1%	19.5%	23.9%	22.2%	28.1%	25.5%	27.1%	32.3%
	業務	46.1%	55.6%	63.9%	61.2%	64.6%	65.5%	62.1%	62.2%	59.3%	59.0%	55.4%	56.8%	53.7%	49.2%
	その他私用	21.6%	20.7%	16.4%	16.3%	13.2%	15.3%	11.1%	10.5%	10.2%	12.8%	7.4%	10.1%	10.3%	10.7%

付録D 空港別観光目的利用者の旅行目的地（平成13年度、市町村別）

* 空港名の後の記号はA：一極型， B：二極型， C：多極分散型 を示す。

1100	北海道札幌市	10	0.8%
1202	北海道函館市	1200	96.3%
1203	北海道小樽市	4	0.3%
1230	北海道登別市	7	0.6%
1333	北海道知内町	1	0.1%
1335	北海道上磯町	3	0.2%
1337	北海道七飯町	8	0.6%
1346	北海道八雲町	1	0.1%
1361	北海道江差町	9	0.7%
1364	北海道乙部町	2	0.2%
1580	北海道追分町	1	0.1%
		1246	100.0%

旭川 B			
1204	北海道旭川市	22	40.0%
1211	北海道網走市	5	9.1%
1229	北海道富良野市	11	20.0%
1400	北海道俱知安町	9	16.4%
1452	北海道鷹栖町	1	1.8%
1459	北海道美瑛町	7	12.7%
		55	100.0%

女満別 C			
1206	北海道釧路市	5	3.1%
1207	北海道帯広市	3	1.9%
1208	北海道北見市	3	1.9%
1211	北海道網走市	78	49.1%
1542	北海道女満別町	10	6.3%
1543	北海道美幌町	5	3.1%
1544	北海道津別町	1	0.6%
1545	北海道斜里町	30	18.9%
1554	北海道生田原町	1	0.6%
1665	北海道弟子屈町	1	0.6%
1666	北海道阿寒町	19	11.9%
1693	北海道標津町	1	0.6%
1694	北海道羅臼町	2	1.3%
		159	100.0%

青森 B			
1202	北海道函館市	1	0.4%
2201	青森県青森市	37	16.1%
2202	青森県弘前市	5	2.2%
2206	青森県十和田市	16	7.0%
2207	青森県三沢市	7	3.0%
2208	青森県むつ市	1	0.4%
2362	青森県大鰐町	9	3.9%
2364	青森県浪岡町	1	0.4%
2401	青森県野辺地町	1	0.4%
2403	青森県百石町	1	0.4%
2404	青森県十和田湖町	49	21.3%
2405	青森県六戸町	3	1.3%
3300	岩手県岩手郡	96	41.7%
3300	岩手県岩手郡	8	3.5%
3301	岩手県雫石町	88	38.3%
3483	岩手県岩泉町	1	0.4%
5209	秋田県鹿角市	1	0.4%
50000	アジア	1	0.4%
		230	100.0%

2201	青森県青森市	1	0.4%
2202	青森県弘前市	2	0.9%
2206	青森県十和田市	32	14.0%
2400	青森県上北郡	2	0.9%
2404	青森県十和田湖町	25	10.9%
3201	岩手県盛岡市	11	4.8%
3301	岩手県雫石町	4	1.7%
4100	宮城県仙台市	13	5.7%
5201	秋田県秋田市	45	19.7%
5205	秋田県本荘市	2	0.9%
5206	秋田県男鹿市	15	6.6%
5207	秋田県湯沢市	1	0.4%
5209	秋田県鹿角市	6	2.6%
5342	秋田県二ツ井町	1	0.4%
5366	秋田県井川町	1	0.4%
5381	秋田県河辺町	1	0.4%
5405	秋田県岩城町	1	0.4%
5423	秋田県角館町	24	10.5%
5426	秋田県田沢湖町	39	17.0%
5427	秋田県協和町	2	0.9%
5462	秋田県雄勝町	1	0.4%
		229	100.0%

新潟 C			
4100	宮城県仙台市	3	3.4%
6201	山形県山形市	17	19.1%
7202	福島県会津若松市	12	13.5%
7203	福島県郡山市	6	6.7%
7303	福島県国見町	2	2.2%
9206	栃木県日光市	3	3.4%
15201	新潟県新潟市	7	7.9%
15206	新潟県新潟市	5	5.6%
15207	新潟県新潟市	5	5.6%
15210	新潟県十日町市	2	2.2%
15211	新潟県見附市	1	1.1%
15218	新潟県五泉市	1	1.1%
15219	新潟県両津市	6	6.7%
15308	新潟県加治川村	1	1.1%
15324	新潟県亀田町	1	1.1%
15341	新潟県岩室村	4	4.5%
15581	新潟県関川村	3	3.4%
15584	新潟県朝日村	1	1.1%
15600	新潟県佐渡郡	5	5.6%
15604	新潟県新穂村	4	4.5%
		89	100.0%

富山 C			
16201	富山県富山市	1	2.0%
16202	富山県高岡市	1	2.0%
16205	富山県氷見市	1	2.0%
16207	富山県黒部市	1	2.0%
16208	富山県砺波市	2	3.9%
16341	富山県宇奈月町	4	7.8%
16361	富山県八尾町	1	2.0%
17201	石川県金沢市	16	31.4%
17202	石川県七尾市	2	3.9%
17361	石川県津幡町	1	2.0%
20212	長野県大町市	6	11.8%
20480	長野県北安曇郡	9	17.6%
21203	岐阜県高山市	1	2.0%
21506	岐阜県白川町	1	2.0%
21583	岐阜県下呂町	3	5.9%
21626	岐阜県上宝村	1	2.0%
		51	100.0%

16201	富山県富山市	1	0.2%
16203	富山県新湊市	1	0.2%
16341	富山県宇奈月町	4	0.9%
16381	富山県小杉町	2	0.4%
16400	富山県東礪波郡	1	0.2%
16402	富山県平村	4	0.9%
17201	石川県金沢市	300	65.1%
17202	石川県七尾市	33	7.2%
17203	石川県小松市	30	6.5%
17204	石川県輪島市	7	1.5%
17206	石川県加賀市	32	6.9%
17301	石川県山中町	5	1.1%
17320	石川県能美郡	1	0.2%
17323	石川県辰口町	3	0.7%
17345	石川県河内村	2	0.4%
17363	石川県七塚町	1	0.2%
17364	石川県宇ノ気町	4	0.9%
17365	石川県内灘町	1	0.2%
17403	石川県中島町	1	0.2%
17441	石川県内浦町	1	0.2%
18201	福井県福井市	5	1.1%
18207	福井県鯖江市	2	0.4%
18322	福井県永平寺町	3	0.7%
18323	福井県上志比村	1	0.2%
18361	福井県三国町	4	0.9%
18362	福井県芦原町	11	2.4%
21203	岐阜県高山市	1	0.2%
		461	100.0%

岡山 B			
31201	鳥取県鳥取市	1	0.6%
32201	島根県松江市	3	1.8%
32203	島根県出雲市	2	1.2%
33201	岡山県岡山市	60	36.8%
33202	岡山県倉敷市	41	25.2%
33203	岡山県津山市	2	1.2%
33204	岡山県玉野市	1	0.6%
33208	岡山県総社市	3	1.8%
33209	岡山県高梁市	1	0.6%
33211	岡山県備前市	1	0.6%
33303	岡山県建部町	4	2.5%
33322	岡山県山陽町	1	0.6%
33324	岡山県熊山町	1	0.6%
33361	岡山県牛窓町	2	1.2%
33427	岡山県山手村	2	1.2%
33428	岡山県清音村	1	0.6%
33581	岡山県勝山町	1	0.6%
34100	広島県広島市	10	6.1%
34205	広島県尾道市	2	1.2%
34207	広島県福山市	2	1.2%
34327	広島県宮島町	11	6.7%
35208	山口県岩国市	1	0.6%
37201	香川県高松市	6	3.7%
37403	香川県琴平町	2	1.2%
37426	香川県詫間町	1	0.6%
38201	愛媛県松山市	1	0.6%
		163	100.0%

高松 B			
33202	岡山県倉敷市	11	5.9%
36201	徳島県徳島市	2	1.1%
36202	徳島県鳴門市	3	1.6%
37201	香川県高松市	72	38.7%
37202	香川県丸亀市	5	2.7%
37203	香川県坂出市	4	2.2%
37206	香川県さぬき市	10	5.4%
37300	香川県大川郡	2	1.1%
37322	香川県土庄町	4	2.2%
37341	香川県三木町	2	1.1%
37363	香川県香南町	1	0.5%
37364	香川県直島町	2	1.1%
37380	香川県綾歌郡	2	1.1%
37381	香川県綾上町	1	0.5%
37382	香川県綾南町	1	0.5%
37403	香川県琴平町	7	3.8%
37421	香川県高瀬町	1	0.5%
37426	香川県詫間町	1	0.5%
38201	愛媛県松山市	48	25.8%
38205	愛媛県新居浜市	1	0.5%
39201	高知県高知市	6	3.2%
		186	100.0%

松山 A			
34206	広島県因島市	1	0.3%
36202	徳島県鳴門市	2	0.6%
37403	香川県琴平町	3	0.9%
38201	愛媛県松山市	235	70.1%
38202	愛媛県今治市	3	0.9%
38203	愛媛県宇和島市	12	3.6%
38205	愛媛県新居浜市	2	0.6%
38206	愛媛県西条市	3	0.9%
38207	愛媛県大洲市	2	0.6%
38210	愛媛県伊豫市	1	0.3%
38211	愛媛県北條市	4	1.2%
38401	愛媛県松前町	3	0.9%
38422	愛媛県内子町	4	1.2%
39201	高知県高知市	40	11.9%
39205	高知県土佐市	5	1.5%
39209	高知県土佐清水市	14	4.2%
39360	高知県土佐郡	1	0.3%
		335	100.0%

高知 B			
37201	香川県高松市	4	2.2%
37205	香川県観音寺市	2	1.1%
37403	香川県琴平町	4	2.2%
39201	高知県高知市	75	42.1%
39202	高知県室戸市	1	0.6%
39203	高知県安芸市	4	2.2%
39204	高知県南国市	3	1.7%
39205	高知県土佐市	1	0.6%
39207	高知県中村市	13	7.3%
39208	高知県宿毛市	1	0.6%
39209	高知県土佐清水市	55	30.9%
39323	高知県土佐山田町	1	0.6%
39325	高知県夜須町	1	0.6%
39362	高知県土佐山村	3	1.7%
39381	高知県伊野町	3	1.7%
39401	高知県中土佐町	3	1.7%
39402	高知県佐川町	3	1.7%
39410	高知県日高村	1	0.6%
		178	100.0%

長崎 B			
34201	広島県広島市	4	0.8%
40130	福岡県福岡市	5	1.1%
40130	福岡県福岡市	1	0.2%
40131	福岡県東区	2	0.4%
40132	福岡県博多区	2	0.4%
41202	佐賀県唐津市	2	0.4%
41206	佐賀県武雄市	2	0.4%
41443	佐賀県嬉野町	2	0.4%
42201	長崎県長崎市	236	49.7%
42202	長崎県佐世保市	130	27.4%
42203	長崎県島原市	4	0.8%
42204	長崎県諫早市	4	0.8%
42205	長崎県大村市	15	3.2%
42206	長崎県福江市	17	3.6%
42207	長崎県平戸市	10	2.1%
42300	長崎県西彼杵郡	2	0.4%
42304	長崎県野母崎町	1	0.2%
42309	長崎県琴海町	15	3.2%
42323	長崎県波佐見町	1	0.2%
42360	長崎県南高来郡	1	0.2%
42366	長崎県千々石町	1	0.2%
42367	長崎県小浜町	14	2.9%
42373	長崎県西有家町	1	0.2%
42375	長崎県布津町	2	0.4%
42376	長崎県深江町	2	0.4%
42406	長崎県若松町	1	0.2%
42407	長崎県上五島町	2	0.4%
44206	大分県臼杵市	1	0.2%
		475	100.0%

熊本 B			
40132	福岡県博多区	1	0.5%
41206	佐賀県武雄市	3	1.4%
42201	長崎県長崎市	2	0.9%
42203	長崎県島原市	1	0.5%
43201	熊本県熊本市	58	26.7%
43202	熊本県八代市	2	0.9%
43205	熊本県水俣市	1	0.5%
43207	熊本県本渡市	2	0.9%
43208	熊本県山鹿市	1	0.5%
43210	熊本県菊池市	11	5.1%
43211	熊本県宇土市	1	0.5%
43340	熊本県下益城郡	1	0.5%
43341	熊本県城南町	1	0.5%
43360	熊本県玉名郡	3	1.4%
43367	熊本県南関町	7	3.2%
43382	熊本県菊鹿町	1	0.5%
43383	熊本県鹿本町	1	0.5%
43400	熊本県菊池郡	1	0.5%
43420	熊本県阿蘇郡	61	28.1%
43420	熊本県阿蘇郡	45	20.7%
43422	熊本県阿蘇町	5	2.3%
43423	熊本県南小国町	5	2.3%
43424	熊本県小国町	5	2.3%
43425	熊本県産山村	1	0.5%
43431	熊本県長陽村	3	1.4%
43464	熊本県竜北町	4	1.8%
43482	熊本県芦北町	3	1.4%
43484	熊本県津奈木町	1	0.5%
43513	熊本県球磨村	1	0.5%
43520	熊本県天草郡	3	1.4%
43522	熊本県松島町	2	0.9%
43523	熊本県有明町	3	1.4%
43526	熊本県御所浦町	3	1.4%
43530	熊本県五和町	1	0.5%
44202	大分県別府市	12	5.5%
44364	大分県湯布院町	9	4.1%
45441	宮崎県高千穂町	5	2.3%
46210	鹿児島県指宿市	2	0.9%
46212	鹿児島県国分市	2	0.9%
46448	鹿児島県牧園町	3	1.4%
46449	鹿児島県霧島町	1	0.5%
		217	100.0%

大分 B			
41443	佐賀県嬉野町	39	6.1%
43423	熊本県南小国町	1	0.2%
44201	大分県大分市	44	6.8%
44202	大分県別府市	381	59.2%
44203	大分県中津市	1	0.2%
44205	大分県佐伯市	2	0.3%
44207	大分県津久見市	1	0.2%
44208	大分県竹田市	4	0.6%
44209	大分県豊後高田市	1	0.2%
44210	大分県杵築市	3	0.5%
44211	大分県宇佐市	5	0.8%
44321	大分県国見町	2	0.3%
44323	大分県国東町	2	0.3%
44324	大分県武蔵町	1	0.2%
44325	大分県安岐町	1	0.2%
44341	大分県日出町	7	1.1%
44364	大分県湯布院町	143	22.2%
44402	大分県弥生町	1	0.2%
44426	大分県大野町	1	0.2%
44522	大分県安心院町	2	0.3%
45441	宮崎県高千穂町	2	0.3%
		644	100.0%

宮崎 C			
45201	宮崎県宮崎市	118	49.4%
45202	宮崎県都城市	3	1.3%
45203	宮崎県延岡市	4	1.7%
45204	宮崎県日南市	8	3.3%
45205	宮崎県小林市	2	0.8%
45206	宮崎県日向市	4	1.7%
45207	宮崎県串間市	5	2.1%
45209	宮崎県えびの市	9	3.8%
45302	宮崎県田野町	1	0.4%
45303	宮崎県佐土原町	7	2.9%
45322	宮崎県南郷町	1	0.4%
45341	宮崎県三股町	1	0.4%
45382	宮崎県国富町	5	2.1%
45383	宮崎県綾町	4	1.7%
45400	宮崎県児湯郡	2	0.8%
45401	宮崎県高鍋町	3	1.3%
45430	宮崎県椎葉村	2	0.8%
45441	宮崎県高千穂町	1	0.4%
46201	鹿児島県鹿児島市	6	2.5%
46210	鹿児島県指宿市	13	5.4%
46302	鹿児島県桜島町	1	0.4%
46324	鹿児島県開聞町	1	0.4%
46440	鹿児島県始良郡	1	0.4%
46448	鹿児島県牧園町	11	4.6%
46449	鹿児島県霧島町	23	9.6%
46464	鹿児島県末吉町	1	0.4%
46466	鹿児島県志布志町	2	0.8%
		239	100.0%

鹿児島 B			
40132	福岡県博多区	1	0.1%
40203	福岡県久留米市	3	0.3%
43203	熊本県人吉市	7	0.8%
43205	熊本県水俣市	23	2.7%
43422	熊本県阿蘇町	14	1.6%
43504	熊本県岡原村	1	0.1%
45201	宮崎県宮崎市	1	0.1%
45202	宮崎県都城市	2	0.2%
45204	宮崎県日南市	5	0.6%
45205	宮崎県小林市	1	0.1%
45209	宮崎県えびの市	1	0.1%
46201	鹿児島県鹿児島市	211	24.5%
46202	鹿児島県川内市	13	1.5%
46203	鹿児島県鹿屋市	2	0.2%
46204	鹿児島県枕崎市	1	0.1%
46205	鹿児島県串木野市	3	0.3%
46208	鹿児島県出水市	2	0.2%
46209	鹿児島県大口市	1	0.1%
46210	鹿児島県指宿市	293	34.0%
46211	鹿児島県加世田市	1	0.1%
46212	鹿児島県国分市	5	0.6%
46214	鹿児島県垂水市	2	0.2%
46301	鹿児島県吉田町	1	0.1%
46302	鹿児島県桜島町	4	0.5%
46322	鹿児島県山川町	2	0.2%
46323	鹿児島県頰娃町	24	2.8%
46324	鹿児島県開聞町	3	0.3%
46341	鹿児島県笠沙町	3	0.3%
46343	鹿児島県坊津町	1	0.1%
46344	鹿児島県知覧町	7	0.8%
46345	鹿児島県川辺町	1	0.1%
46360	鹿児島県日置郡	2	0.2%
46363	鹿児島県伊集院町	2	0.2%
46367	鹿児島県吹上町	3	0.3%
46368	鹿児島県金峰町	1	0.1%
46383	鹿児島県東郷町	1	0.1%
46384	鹿児島県宮之城町	2	0.2%
46386	鹿児島県薩摩町	4	0.5%
46387	鹿児島県祁答院町	13	1.5%
46389	鹿児島県上甕村	2	0.2%
46440	鹿児島県始良郡	4	0.5%
46441	鹿児島県加治木町	3	0.3%
46442	鹿児島県始良町	5	0.6%
46443	鹿児島県蒲生町	2	0.2%
46444	鹿児島県溝辺町	10	1.2%
46448	鹿児島県牧園町	25	2.9%
46449	鹿児島県霧島町	61	7.1%
46450	鹿児島県隼人町	8	0.9%
46464	鹿児島県末吉町	2	0.2%
46467	鹿児島県有明町	3	0.3%
46468	鹿児島県大崎町	1	0.1%
46484	鹿児島県高山町	3	0.3%
46500	鹿児島県熊毛郡	17	2.0%
46502	鹿児島県南種子町	1	0.1%
46503	鹿児島県上屋久町	22	2.6%
46504	鹿児島県屋久町	22	2.6%
46528	鹿児島県笠利町	1	0.1%
46531	鹿児島県天城町	2	0.2%
46532	鹿児島県伊仙町	1	0.1%
		862	100.0%

付録 E 空港別・周辺地域の観光資源数

稚内空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1	1	4	6
	人文				0
計		1	1	4	6

函館空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		2	1	3
	人文	2		1	3
計		2	2	2	6

帯広空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			1	1
	人文				0
計		0	0	1	1

紋別空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然				0
	人文				0
計		0	0	0	0

新千歳空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文		1		1
A	自然		1	2	3
	人文		2		2
計		0	4	2	6

青森空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		1	2	3
	人文				0
A	自然	2	1		3
	人文	2		1	3
計		4	2	3	9

花巻空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	2	3
	人文		2	1	3
計		0	3	3	6

秋田空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1		1
	人文	1	1	1	3
計		1	2	1	4

山形空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		3	4	7
	人文	2		2	4
計		2	3	6	11

福島空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1		5	6
	人文			2	2
計		1	0	7	8

羽田空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	1		1	2
A	自然				0
	人文	16	4	1	21
計		17	4	2	23

釧路空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文				0
A	自然	1	2	2	5
	人文				0
計		1	2	3	6

旭川空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		3	6	9
	人文				0
計		0	3	6	9

中標津空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		1		1
	人文				0
A	自然		1	6	7
	人文				0
計		0	2	6	8

女満別空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文				0
A	自然	1	2	2	5
	人文				0
計		1	2	3	6

丘珠空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	1			1
A	自然	1	1		2
	人文	2			2
計		4	1	0	5

三沢空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		2		2
	人文				0
A	自然	1		1	2
	人文			2	2
計		1	2	3	6

仙台空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	2	3
	人文	1	1	3	5
計		1	2	5	8

大館能代空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			3	3
	人文				0
A	自然			4	4
	人文			3	3
計		0	0	10	10

庄内空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		4	2	6
	人文		1		1
計		0	5	2	7

成田空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	1		1	2
A	自然			1	1
	人文	1	1	17	19
計		2	1	19	22

網布空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文		1	1	2
A	自然				0
	人文	14	6	2	22
計		14	7	3	24

新潟空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	2	3
	人文		1		1
計		0	2	2	4

小松空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			1	1
	人文	1	4	1	6
計		1	4	2	7

名古屋空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			2	2
	人文	4		2	6
計		4	0	4	8

関西空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文			6	6
A	自然			2	2
	人文		8	17	25
計		0	8	25	33

南紀白浜空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			2	2
	人文			0	0
計		0	0	2	2

米子空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文			1	1
A	自然		1	1	2
	人文	1			1
計		1	1	3	5

石見空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文				0
A	自然		1		1
	人文				0
計		0	1	1	2

広島空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文		1	1	2
A	自然		1	1	2
	人文		2	3	5
計		0	4	5	9

山口宇部空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文				0
A	自然				0
	人文				0
計		0	0	1	1

高松空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	1	2
	人文	1	2	5	8
計		1	3	6	10

高知空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1			1
	人文				0
計		1	0	0	1

富山空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			2	2
	人文				0
A	自然		4	7	11
	人文	1		6	7
計		1	4	15	20

松本空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		1	1	2
	人文				0
A	自然	1	5	10	16
	人文	1	1	4	6
計		2	7	15	24

伊丹空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	1	8	2	11
A	自然			2	2
	人文	4	55	5	64
計		5	63	9	77

但馬空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文			1	1
A	自然		1	2	3
	人文				0
計		0	1	3	4

鳥取空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	2		1	3
	人文				0
計		2	0	1	3

出雲空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	1			1
A	自然			2	2
	人文	1			1
計		2	0	2	4

岡山空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文			1	1
A	自然		1		1
	人文	3	4	2	9
計		3	5	3	11

広島西飛行場

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文	2			2
A	自然	1		2	3
	人文	1	1	2	4
計		4	1	4	9

徳島空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1		1	2
	人文	1		3	4
計		2	0	4	6

松山空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文			1	1
A	自然			2	2
	人文	1		2	3
計		1	0	5	6

北九州空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然			1	1
	人文				0
A	自然			2	2
	人文			3	3
計		0	0	6	6

福岡空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	1	2
	人文	2	1	2	5
計		2	2	3	7

長崎空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		2	2	4
	人文		3	2	5
計		0	5	4	9

大分空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		1	3	4
	人文			1	1
計		0	1	4	5

鹿児島空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然		5	2	7
	人文			1	1
計		0	5	3	8

那覇空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1	1		2
	人文	2		1	3
計		3	1	1	5

石垣空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		1		1
	人文				0
A	自然	5	1	1	7
	人文	1			1
計		6	2	1	9

佐賀空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			4	4
	人文	1	1	3	5
計		1	1	7	9

熊本空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然		1		1
	人文				0
A	自然		2	6	8
	人文	1			1
計		1	3	6	10

宮崎空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然			3	3
	人文				0
計		0	0	3	3

奄美空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	1			1
	人文				0
計		1	0	0	1

宮古空港

資源ランク	種別	～30km	～60km	～100km	計
SA	自然				0
	人文				0
A	自然	2	1		3
	人文				0
計		2	1	0	3

資料：(財)日本交通公社

付録F 空港別・周辺地域の宿泊規模

空港	宿泊施設・室数			総客室数
	カテゴリ別合計エリア内容室数			
	～30km	～60km	～100km	
稚内	893	260	815	1,968
釧路	2,496	1,628	1,889	6,013
函館	6,269	1,192	1,387	8,848
旭川	3,320	2,207	2,376	7,903
帯広	3,729	221	954	4,904
中標津	341	398	8,817	9,556
紋別	511	249	2,180	2,940
女満別	1,816	2,724	4,041	8,581
新千歳	2,574	20,632	8,310	31,516
丘珠	20,322	5,575	4,200	30,097
青森	5,207	2,213	7,111	14,531
三沢	3,103	999	7,661	11,763
花巻	2,730	6,730	6,528	15,988
仙台	11,732	4,226	14,019	29,977
秋田	3,589	1,404	4,380	9,373
大館能代	935	1,818	12,130	14,883
山形	4,618	4,461	18,351	27,430
庄内	3,251	1,433	3,591	8,275
福島	3,886	4,941	20,353	29,180
成田	7,915	21,769	116,116	145,800
羽田	108,613	26,628	30,449	165,690
調布	89,240	46,279	43,849	179,368
新潟	7,247	2,884	3,932	14,063
富山	6,592	4,732	18,249	29,573
小松	5,842	12,225	10,655	28,722
松本	6,634	13,848	30,144	50,626
名古屋	23,125	12,476	14,259	49,860
伊丹	46,969	40,412	15,120	102,501
関西	3,895	45,549	22,678	72,122
但馬	3,773	4,560	8,600	16,933
南紀白浜	3,683	818	5,225	9,726
鳥取	2,415	3,410	11,024	16,849
米子	7,088	2,880	4,299	14,267
出雲	5,401	3,667	2,952	12,020
石見	423	1,791	4,974	7,188
岡山	6,270	5,514	16,812	28,596
広島	1,610	12,952	6,907	21,469
広島西	11,361	2,473	4,746	18,580
山口宇部	1,901	4,710	8,989	15,600
徳島	4,364	2,444	9,919	16,727
高松	5,803	4,102	14,642	24,547
松山	6,360	1,199	3,852	11,411
高知	5,525	612	2,521	8,658
北九州	6,554	2,457	33,499	42,510
福岡	21,687	6,352	13,672	41,711
佐賀	2,374	3,984	39,154	45,512
長崎	1,255	14,321	5,444	21,020
熊本	9,587	3,087	8,523	21,197
大分	801	6,562	6,846	14,209
宮崎	5,998	1,905	4,276	12,179
鹿児島	4,031	6,817	3,922	14,770
奄美	175	286	144	605
那覇	8,177	4,256	1,649	14,082
宮古	960	0	0	960
石垣	1,746	68	0	1,814

資料：「全国版宿泊表」第28巻4号、(株)旅行新聞社

付録G 空港別・最寄り的高速交通機関までの距離

空港	交通機関										備考
	高速道路IC			新幹線停車駅			特急停車駅				
	IC名	高速道路名	実距離	駅名	新幹線名	実距離	駅名	路線名	実距離		
稚内	士別剣淵IC	道央自動車道	195.8	八戸	東北新幹線	856.6	南稚内	宗谷本線	10.2		
釧路	本別IC	道東自動車道	86.6	八戸	東北新幹線	761.6	釧路	根室本線	20.1		
函館	国縫IC	道央自動車道	100.6	八戸	東北新幹線	199.4	函館	函館本線	8.4		
旭川	旭川北IC	道央自動車道	21.5	八戸	東北新幹線	635.3	旭川	函館本線	16		
帯広	芽室帯広IC	道東自動車道	29.4	八戸	東北新幹線	659.3	帯広	根室本線	23.8		
中標津	足寄IC	道東自動車道	148	八戸	東北新幹線	833.4	釧路	根室本線	97.4		
紋別	士別剣淵IC	道央自動車道	117.5	八戸	東北新幹線	760.5	遠軽	石北本線	39.6		
女満別	比布北IC	道央自動車道	173.1	八戸	東北新幹線	807.1	女満別	石北本線	5		
新千歳	千歳IC	道央自動車道	7.9	八戸	東北新幹線	460.3	南千歳	千歳線	2.6		
丘珠	伏古IC	札幌自動車道	1.6	八戸	東北新幹線	492.9	札幌	函館本線	6.6		
青森	浪岡IC	東北自動車道	13.5	八戸	東北新幹線	93.8	浪岡	奥羽本線	11.2		
三沢	三沢IC	第2みちのく道路	6.8	八戸	東北新幹線	26.3	三沢	東北本線	4.7		
花巻	花巻IC	東北自動車道	3.4	新花巻	東北新幹線	5.7	花巻空港	東北本線	2.4		
仙台	仙台空港IC	仙台東部道路	4.9	仙台	東北新幹線	18.2	岩沼	東北本線	9.2		
秋田	秋田空港IC	日本海東北自動車道	6.1	秋田	秋田新幹線	22.9	秋田	羽越本線	22.9		
大館能代	十和田IC	東北自動車道	41	秋田	秋田新幹線	84.2	鷹ノ巣	奥羽本線	5.3		
山形	東根IC	東北中央自動車道	1.8	さくらんぼ東根	山形新幹線	4.2	さくらんぼ東根	奥羽本線	4.2		
庄内	庄内空港IC	山形自動車道	1.9	新庄	山形新幹線	53.3	余目	羽越本線	17.1		
福島	福島空港IC	あぶくま高原道路	2.6	郡山	東北新幹線	23.2	郡山	東北本線	23.2		
成田	新空港IC	東関東自動車道	0.6	東京	東海道新幹線	73.6	成田空港	総武本線	0		
羽田	空港中央IC	首都高速湾岸線	1.1	品川	東海道新幹線	13.1	羽田空港	京成・エアポート快特	0		
調布	調布IC	中央自動車道	1.9	品川	東海道新幹線	24.7	新宿	中央本線	18.9		
新潟	新潟空港IC	日本海東北自動車道	6.8	新潟	上越新幹線	7.6	新潟	信越本線	7.6		
富山	富山IC	北陸自動車道	3.3	長野	長野新幹線	198.9	富山	北陸本線	7.6		
小松	小松IC	北陸自動車道	3.6	米原	東海道新幹線	151.7	小松	北陸本線	4.2		
松本	塩尻IC	長野自動車道	12.4	長野	長野新幹線	76.8	松本	中央本線	14.7		
名古屋	豊山北IC	11号小牧線	1.7	名古屋	東海道新幹線	13.5	名古屋	東海道本線	13.5		
伊丹	中国池田IC	中国自動車道	2	新大阪	東海道新幹線	11.3	尼崎	宝塚線	10.6		
関西	泉佐野IC	阪和自動車道	9.7	新大阪	東海道新幹線	55	関西空港	関西空港線	0		
但馬	和田山IC	播但連絡道路	30.8	西明石	山陽新幹線	128.4	豊岡	山陰本線	7.6		
南紀白浜	みなべIC	阪和自動車道	22.5	新大阪	東海道新幹線	162	白浜	紀勢本線	4.7		
鳥取	美作IC	中国自動車道	69.9	姫路	山陽新幹線	131.5	鳥取	山陰本線	7.7		
米子	米子IC	米子自動車道	18	岡山	山陽新幹線	158.5	米子	山陰本線	13.3		
出雲	穴道IC	山陰自動車道	4.5	新尾道	山陽新幹線	257.3	穴道	山陰本線	5.5		
石見	六日市IC	中国自動車道	59.2	新岩国	山陽新幹線	103.8	益田	山陰本線	5		
岡山	岡山IC	山陽自動車道	11.9	岡山	山陽新幹線	16.6	岡山	山陽本線	16.6		
広島	本郷IC	山陽自動車道	6.5	三原	山陽新幹線	21	三原	山陽本線	21		
広島西	五日市IC	山陽自動車道	11.8	広島	山陽新幹線	7.2	広島	山陽本線	7.2		
山口宇部	山口宇部有料道路入口	山口宇部有料道路	2.3	新山口	山陽新幹線	23.8	床波	宇部線	4.2		
徳島	鳴門IC	神戸淡路鳴門自動車道	5	西明石	山陽新幹線	98.3	池谷	鳴門線、高德線	8.6		
高松	高松西IC	高松自動車道	10.3	新倉敷	山陽新幹線	82	栗林	高德線	14.6		
松山	松山IC	松山自動車道	10.4	新尾道	山陽新幹線	112.3	松山	予讃線	5.7		
高知	南国IC	高知自動車道	11.4	新倉敷	山陽新幹線	161.7	後免	土讃線	6.8		
北九州	小倉東IC	九州自動車道	3.5	小倉	山陽新幹線	12.3	小倉	日豊本線	12.3		
福岡	空港通	福岡都市高速3号線	1.6	博多	山陽新幹線	3.2	博多	鹿児島本線	3.2		
佐賀	佐賀大和IC	長崎自動車道	20.6	博多	山陽新幹線	74.3	佐賀	長崎本線	14.1		
長崎	大村IC	長崎自動車道	5.8	博多	山陽新幹線	124.3	諫早	長崎本線	22.9		
熊本	益城熊本空港IC	九州自動車道	9.2	新八代	九州新幹線	50	肥後大津	豊肥本線	7.1		
大分	安岐IC	大分空港道路	7.5	小倉	山陽新幹線	113.6	杵築	日豊本線	20.4		
宮崎	宮崎IC	宮崎自動車道	3	小倉	山陽新幹線	352	宮崎空港	宮崎空港線	0		
鹿児島	溝辺鹿児島空港IC	九州自動車道	1.4	鹿児島中央	九州新幹線	38.3	隼人	日豊本線	10.4		
奄美	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
那覇	那覇IC	沖縄自動車道	10	-	-	-	-	-	-		
宮古	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
石垣	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

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 —

小島 肇*・羽生冬佳**

要 旨

現在、「航空輸送サービスの高度化」や「空港を核とした観光交流の促進」などの施策が航空局により検討，実施されており，空港においては，地域の活性化や観光振興を目指した地方空港の利用促進が求められている．そのためには，各地域の地域特性や各空港の利用者を把握し，利用者の特性やニーズに応じた，空港のソフト・ハードの整備が必要である．また，空港を中心とした地域の特性を把握し，各地域における空港利用者の流動に対応した地域間や空港間の連携や，地域の拠点としての空港の高度化が求められる．

そこで本研究では，訪問者の利便性向上による空港の利用促進を図るため，目的地側空港に主眼をおいた空港の利用者特性を分析し，現状と課題を2つのデータより分析，整理した．①「航空旅客動態調査」のデータを用い，空港の利用目的の特性と各空港からの目的地エリアの範囲を明らかにし，さらに，②鹿児島空港，長崎空港，仙台空港においてアンケート調査を行うことにより地域内における行動特性の事例分析を行った．その結果，3空港の利用者の目的地の分布状況について特性を整理するとともに，アンケート調査の分析によって，地域や空港によって「利用者の属性や空港からの2次交通手段が異なる」「空港によっては旅客が広域に流動する」「地域によっては，地域への入口となる空港と出口となる空港が異なる」ということが明らかになった．今後は3空港以外についても分析を行い，地域や空港によって異なる特性を明らかにすることにより，地方空港の利用促進に向けた空港の利用方策，空港間の地域連携方策の提言に発展させる必要がある．

キーワード：地方空港，利用促進，利用者特性

* 空港研究部主任研究官

** 筑波大学大学院人間総合科学研究科世界文化遺産学専攻（前空港研究部空港ターミナル研究室研究官）

A Characteristic Analysis on the Airport Passenger for Utilization of Local Airport - Example Analysis of Kagoshima Airport, Nagasaki Airport and Sendai Airport -

Hajime KOJIMA*

Fuyuka HANYU**

Synopsis

For making Local Area more attractive and for tourism promotion, Civil Aviation Bureau has some programs such as Advancement of air transport service and Promotion of tourism that assumed an airport the core. We have to make software and hardware that accepted a characteristic and needs of a user of the airport by grasping local characteristic and passenger characteristic of the airport. As a result, by the analysis of destinations of a trip, expanses to a hinterland of each airport are various. We performed example analysis of a passenger characteristic in an area by performing questionnaire survey in Kagoshima Airport, Nagasaki Airport and Sendai Airport. We will analyze it in airports except 3 Airports, and it is necessary to develop it for a use policy of an airport for use promotion of a local airport, a proposal of regional alliances policy between airports because a user characteristic clarifies a different by local areas or airports.

Key Words : Local Airport, Use promotion of the Airport, Characteristic of the airport passenger

* Senior Researcher , Airport Department

** Associate Professor , University of Tsukuba (Ex-Researcher , the Airport Terminal Division , Airport Department)

目 次

1. はじめに	1
1.1 研究の背景と目的	1
1.2 本資料の位置付け	1
1.3 調査手法	1
2. 航空旅客動態調査による空港利用者特性の分析	1
2.1 航空旅客動態調査の概要	3
2.2 分析方法と平成 15 年調査結果の傾向	3
2.3 空港利用者の当日最終目的地の特徴	7
3. アンケート調査による空港の利用者特性の分析	12
3.1 アンケート調査の概要	13
3.2 空港利用者特性の比較	14
3.3 アンケート調査からみた観光利用に関する課題	56
4. 今後の展開	56
参考文献	57
付録	58

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

我が国には2007年1月現在で供用空港は97空港ある。2009年（平成21年）末を目標年次として4本目の滑走路を整備している東京国際（羽田）空港，同じく同年を目標年次として平行滑走路の延伸を行っている成田国際空港など，首都圏の旺盛な航空需要に対応すべく，鋭意整備を進めている空港もあるものの，空港整備については配置的側面からは概成（交通政策審議会航空分科会答申 平成14年12月）し，現在は整備した空港の質を高めていく段階へと移行している。そのため「航空サービス高度化推進事業」などが展開されているほか，政府をあげて進めている観光立国の実現に向けては「空港を核とする観光交流促進事業」として取り組みがなされている。

また，地方からの視点からみると，人口減少，少子高齢化社会においては，定住人口のほかに交流人口に着目した地域づくりも進められている。居住者といった定住人口だけでなく外からの訪問者を地域のサービスの利用者に取り込むことによって地域のサービスを維持，向上させようとする取り組みである。たとえば，北海道ニセコ町では良質な雪がオーストラリア人に高く評価され，日本人スキー客が減少する中でオーストラリア人スキー客を新しい利用者とすることによる観光振興，地域振興を実現している。このように，すでに交流人口による地域振興に成功している地域，事例も見られる。

空港にはなしを戻すと，空港はその地域の居住者にとっては旅行の出発地であるが，訪問者にとってはその地域の玄関口である。これからの地域づくりにおいては空港を訪問者にとっても利用しやすいよう，各空港の利用者構成を把握し，利用者の特性やニーズに応じた，空港のソフト・ハードの整備が求められる。また，空港を中心とした地域の特性を把握し，地域の流動に対応した地域間や空港間の連携や，地域の拠点としての空港の高度化が求められる。

そこで本研究では，訪問者の利便性向上による空港の利用促進を図るため，目的地側空港に主眼をおいた空港の利用者特性を分析し，現状と課題の整理を行うものである。さらに今後は，空港の類型や特性に応じた利活用方策の検討を行って行きたいと考えている。

1.2 本資料の位置付け

本資料では，各空港の利用者特性・課題の整理を行うため，次の2つの分析を行う。①航空旅客動態調査のデータを用いて，空港の利用目的の特性と各空港からの目的地エリアの範囲を明らかにし，さらに，航空旅客動態調査では

分析することが出来ない地域内における行動特性については②鹿児島空港，長崎空港及び仙台空港においてアンケート調査を行うことにより事例分析を行う。

1.3 調査手法

我が国の空港における観光利用特性については，すでに国総研資料No.242で平成13年の航空旅客動態調査データ分まで分析整理を行っている。本研究では，平成15年の航空旅客動態調査データを用いて，各空港の利用者特性の分析を行うとともに，航空旅客動態調査のデータでは分析することが出来ない地域内における行動特性については，空港においてアンケート調査を行うことにより分析を行う。

以下，**2章**では，航空旅客動態調査のデータを用いて空港利用者の動向分析を行うとともに，分析の課題について整理する。

3章では，鹿児島空港，長崎空港，仙台空港において実施したアンケート調査より，各空港の利用者特性を分析する。

4章では，**2章**及び**3章**で明らかになった3空港の利用者特性と分析における課題から今後の展開を整理する。

2. 航空旅客動態調査による空港利用者特性の分析

本章では，航空旅客動態調査のデータを用いて空港利用者特性を分析する。

平成15年度の航空旅客動態調査実施時における我が国の供用空港は95空港である。このうち，10空港は定期便が就航していない。定期便の就航する85空港のうち，利用客の多い奄美空港，石垣空港，宮古空港を除く離島空港29空港は，生活路線であることや，空港からの訪問地についても基本的に島内に限られることなどから，分析対象から除くこととする。その結果，本研究の分析対象を**図-1**及び**表-1**に示す56空港とする。

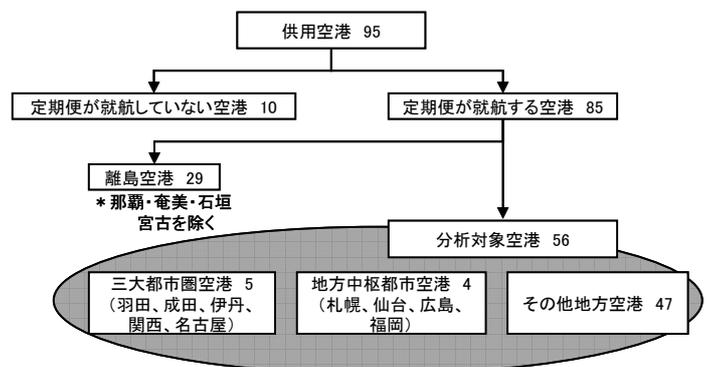


図-1 分析対象空港の考え方

表-1 分析対象空港の概要

名称	種別	設置管理者	滑走路(m)	位置
稚内	第二種	国土交通大臣	2000×45	北海道稚内市
釧路	第二種	国土交通大臣	2500×45	北海道釧路市
函館	第二種	国土交通大臣	3000×45	北海道函館市
旭川	第二種	(設)国土交通大臣(管)旭川市	2500×60	北海道上川郡東神楽町
帯広	第二種	(設)国土交通大臣(管)帯広市	2500×45	北海道帯広市
中標津	第三種	北海道	2000×45	北海道標津郡中標津町
紋別	第三種	北海道	2000×45	北海道紋別市
女満別	第三種	北海道	2500×45	北海道網走郡女満別町
新千歳	第二種	国土交通大臣	3000×60, 3000×60	北海道千歳市
札幌(丘珠)	その他飛行場	防衛庁	1400×30	北海道札幌市
青森	第三種	青森県	2500×60	青森県青森市
三沢	その他飛行場	米軍	3050×45	青森県三沢市
花巻	第三種	岩手県	2000×45	岩手県花巻市
仙台	第二種	国土交通大臣	3000×45, 1200×45	宮城県名取市
秋田	第二種	(設)国土交通大臣(管)秋田県	2500×60	秋田県河辺郡雄和町
大館能代	第三種	秋田県	2000×45	秋田県北秋田郡鷹巣町
山形	第二種	(設)国土交通大臣(管)山形県	2000×45	山形県東根市
庄内	第三種	山形県	2000×45	山形県酒田市
福島	第三種	福島県	2000×60	福島県石川郡玉川村
新東京国際(成田)	第一種	新東京国際空港公団	4000×60, 2180×60	千葉県成田市
東京国際(羽田)	第一種	国土交通大臣	3000×60, 3000×60, 2500×60	東京都大田区
調布	その他飛行場	東京都	800×30	東京都調布市
新潟	第二種	国土交通大臣	2500×45, 1314×45	新潟県新潟市
富山	第三種	富山県	2000×45	富山県富山市
小松	その他飛行場	防衛庁	2700×45	石川県小松市
能登	第三種	石川県	2000×45	石川県鳳至郡穴水町
松本	第三種	長野県	2000×45	長野県松本市
名古屋	第二種	国土交通大臣	2740×45	愛知県西春日井郡豊山町
大阪国際(伊丹)	第一種	国土交通大臣	3000×60, 1828×45	兵庫県伊丹市
関西国際	第一種	関西国際空港(株)	3500×60	大阪府泉佐野市
但馬	その他飛行場	兵庫県	1200×30	兵庫県豊岡市
南紀白浜	第三種	和歌山県	2000×45	和歌山県西牟婁郡白浜町
鳥取	第三種	鳥取県	2000×45	鳥取県鳥取市
美保(米子)	その他飛行場	防衛庁	2000×45	鳥取県境港市
出雲	第三種	島根県	2000×45	島根県簸川郡斐川町
石見	第三種	島根県	2000×45	島根県益田市
岡山	第三種	岡山県	3000×45	岡山県岡山市
広島	第二種	国土交通大臣	3000×60	広島県豊田郡本郷町
広島西	その他飛行場	広島県	1800×45	広島県広島市
山口宇部	第二種	(設)国土交通大臣(管)山口県	2500×45	山口県宇部市
徳島	その他飛行場	防衛庁	2000×45	徳島県板野郡松茂町
高松	第二種	国土交通大臣	2500×60	香川県香川郡香南町
松山	第二種	国土交通大臣	2500×45	愛媛県松山市
高知	第二種	国土交通大臣	2000×45	高知県南国市
北九州	第二種	国土交通大臣	1600×45	福岡県北九州市
福岡	第二種	国土交通大臣	2800×60	福岡県福岡市
佐賀	第三種	佐賀県	2000×45	佐賀県佐賀郡川副町
長崎	第二種	国土交通大臣	3000×60, 1200×30	長崎県大村市
熊本	第二種	国土交通大臣	3000×45	熊本県菊池郡菊陽町
大分	第二種	国土交通大臣	3000×45	大分県東国東郡武蔵町
宮崎	第二種	国土交通大臣	2500×45	宮崎県宮崎市
鹿児島	第二種	国土交通大臣	3000×45	鹿児島県始良郡溝辺町
奄美	第三種	鹿児島県	2000×45	鹿児島県大島郡笠利町
那覇	第二種	国土交通大臣	3000×45	沖縄県那覇市
宮古	第三種	沖縄県	2000×45	沖縄県平良市
石垣	第三種	沖縄県	1500×45	沖縄県石垣市

(平成15年調査現在)

2.1 航空旅客動態調査の概要

航空旅客動態調査とは、昭和48年より運輸省（平成13年調査以降は国土交通省）が主体となり隔年で実施している調査で、特定日における国内線利用の全航空旅客を対象としたアンケート調査である。各年の調査日、回収率は表-2の通りとなっている。

主な調査内容は国内線旅客の流動、旅行目的、個人属性等で、その他、アクセス実態（手段・時間）、イグレス実態（手段）、同行者・見送り人数、空港滞留時間等の質問項目が設定されているが、表-3に示すように年ごとに項目には違いが見られる。本調査中より旅行目的および旅行先・用務先側の当日最終目的地を把握する。なお、「旅行目的」は昭和48年～昭和54年までは「業務・観光・その他」、昭和56年～平成15年では「業務・観光・その他私用・その他」の選択肢からの単一回答となっている。

表-2 航空旅客動態調査の実施状況

調査年	月	日	曜日	乗客数	有効回収数	回収率
S48	7	19,20,21		114,278	88,977	77.9
S50	11	20	木	77,301	64,525	83.5
S52	10	26	水	94,085	71,175	75.6
S54	11	28	水	103,542	74,055	72.9
S56	11	17	火	110,486	80,832	75.6
S58	10	26	水	116,225	84,308	72.5
S60	10	30	水	97,269	70,730	72.7
S62	11	11	水	143,088	100,191	70.0
H01	11	15	水	172,153	117,874	68.5
H03	11	13	水	198,254	142,288	71.8
H05	11	25	木	186,489	129,388	69.4
H07	10	25	水	245,152	166,586	68.0
H09	10	29	水	239,295	153,378	64.1
H11	10	27	水	261,852	151,406	57.8
H13	11	7	水	252,059	181,054	71.8
H15	11	12	水	261,016	166,864	63.9

表-3 航空旅客動態調査の調査項目

調査年	S48	S50	S52	S54	S56	S58	S60	S62	H01	H03	H05	H07	H09	H11	H13	H15
調査内容	旅行目的	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発時刻															
	国際線から乗り継ぎ				△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	出発地	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	乗り換え空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	目的空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	目的地	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	国際線へ乗り継ぎ				△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス手段(順番有り)					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス手段(単純複数回答)	○		○	○											
	アクセス所要時間	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	アクセス経費					○			○	○	○	○	○	○	○	○
	駐車場利用の有無							○	○	○	○	○	○	○	○	○
	旅客滞留時間			○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○
	イグレス手段											○	○	○	○	○
	同区間の旅行経験・利用交通機関					○										
同行者の有無					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
同行者属性					○	○									○	
同行者人数					○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
見送り人数							○	○	○	○	○	○	○	○	○	
意識調査	航空利用理由				○	○			○	○	○	○				
	航空機不満事項				○	○										
	その他意識調査	○	○	○	○	○	○	○								
個人属性	旅行日数				○	○	○	○	○	○	○	○				
	現住所	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	職業	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	年収				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	性別				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	年齢				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	

2.2 分析方法と平成15年調査結果の傾向

(1) 分析方法

本研究では、目的地側の空港利用者特性を分析することとしているが、航空旅客動態調査のデータをそのまま利用すると、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)が混在してしまう。そのため、航空旅客動態調査のデータを下記の手順により、図-2のように「旅行出発地側空港」「旅行目的地側空港」に読み替えて集計を行った。

①現住所ⁱからトリップの出発地ⁱⁱ・目的地ⁱⁱⁱが「旅行出発地^a」なのか、それとも「旅行目的地^b」なのかの判

断する。

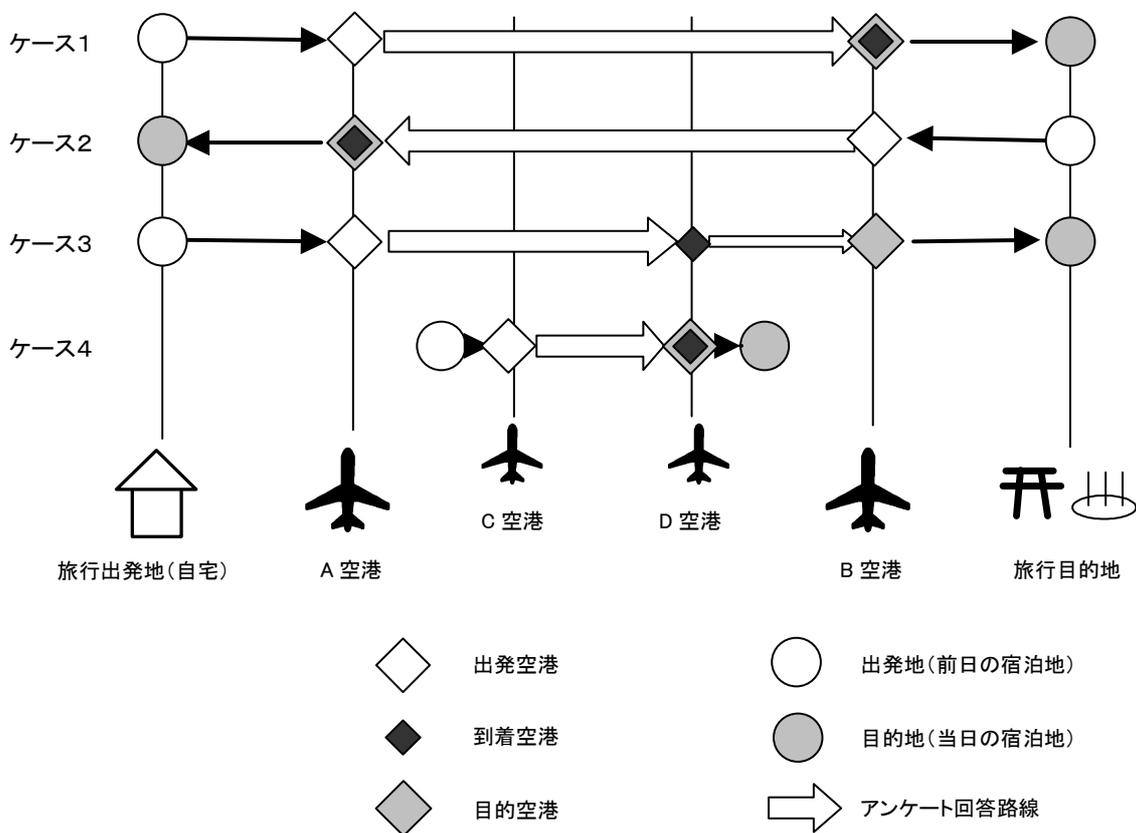
- ② [現住所ⁱ = 出発地ⁱⁱ] の場合：旅行の往路で、「旅行出発地^a」 = 出発地ⁱⁱ，「旅行目的地^b」 = 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」 = 出発空港^{iv}，「旅行目的地側空港^d」 = 目的空港^vとする。
- ③ [現住所ⁱ = 目的地ⁱⁱⁱ] の場合：旅行の復路で、「旅行出発地^a」 = 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行目的地^b」 = 出発地ⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」 = 目的空港^v，「旅行目的地側空港^d」 = 出発空港^{iv}とする。

ただし、出発地ⁱⁱ・目的地ⁱⁱⁱともに現住所ⁱと異なる場合は、出発空港^{iv}・目的空港^vともに立寄空港^eとし、以降の分析では扱わないこととする。また、乗り継ぎがある場合、乗り継ぎ空港が到着空港^{vi}としてアンケート調査中に現れ

るがこれも除外する。したがって、以後の分析に用いる回答は、旅行出発地が当日のトリップの出発地か目的地となっているサンプルのみとなる。

この結果、航空旅客動態調査の有効回答数と、本調査における分析対象回答は異なり、分析対象回答数には差が生じていることに注意が必要である。表-4及び図-4に各調査年の有効回答数と分析対象回答数の推移をまとめた。なお、昭和48年については出発地・目的地・現住所のデータが残っていないため、利用目的については昭和50年以降について分析した。

以降では、平成15年調査の結果を中心に、各空港の利用目的の特性について分析する。なお、本項では各空港を「旅行目的地側空港」とするトリップのみで分析を行っており、各空港を旅行出発地側とするデータは含んでいない。



- ケース1: [現住所 = 出発地]であるので、出発地が「旅行出発地」、目的地が「旅行目的地」となり、出発空港であるA空港が「旅行出発地側空港」、目的空港であるB空港が「旅行目的地側空港」となる。
- ケース2: [現住所 = 目的地]となるので、出発地が「旅行目的地」、目的地が「旅行出発地」となり、出発空港であるB空港が「旅行目的地側空港」、目的空港であるA空港が「旅行出発地側空港」となる。
- ケース3: ケース1と同様に、出発地が「旅行出発地」、目的地が「旅行目的地」、出発空港が「旅行出発地側空港」、目的空港が「旅行目的地側空港」となる。なお、到着空港であるD空港は「乗継ぎ空港」となり、分析の中では取り扱わない。
- ケース4: 目的地も出発地も現住所とは異なるため、C空港・D空港ともに「立寄空港」となり、分析上は取り扱わない。

図-2 分析データの読み替え

*用語について

○航空旅客動態調査に用いられる用語

- i : 現住所 …回答者の住所
- ii : 出発地 …トリップ当日の出発地 (前日の宿泊地)
- iii : 目的地 …トリップ当日の目的地 (宿泊地)
- iv : 出発空港…当日飛行機に最初に乗った空港
- v : 目的空港…当日飛行機で最終的に降りる空港
- vi : 到着空港…アンケート回答時にのっている飛行機の到着する空港

○本研究で使用する用語

- a : 旅行出発地 …自宅 (現住所)
- b : 旅行目的地 …旅行先
- c : 旅行出発地側空港…自宅の最寄りの空港
- d : 旅行目的地側空港…旅行先の最寄りの空港
- e : 立寄空港 …「旅行出発地側空港」「旅行目的地側空港」のいずれにも属さない空港

表-4 有効回答数と分析対象回答数

調査年	乗客数	有効回答数	回答率(%)	分析対象回答数
S48	114,278	88,977	77.9	
S50	77,301	64,525	83.5	42,387
S52	94,085	71,175	75.6	41,619
S54	103,542	74,055	72.9	42,268
S56	110,486	80,832	75.6	59,172
S58	116,225	84,308	72.5	62,682
S60	97,269	70,730	72.7	55,907
S62	143,088	100,191	70.0	75,613
H01	172,153	117,874	68.5	116,459
H03	198,254	142,288	71.8	112,160
H05	186,489	129,388	69.4	100,691
H07	245,152	166,586	68.0	150,412
H09	239,295	153,378	64.1	123,419
H11	261,852	151,406	57.8	120,844
H13	252,059	181,054	71.8	148,846
H15	261,016	166,884	63.9	121,918

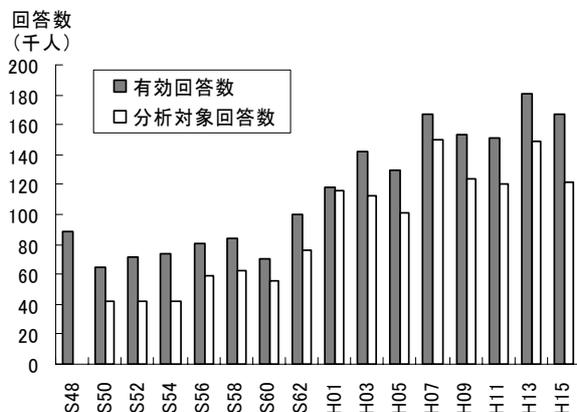


図-4 有効回答数と分析対象回答数

(2)平成15年調査における回答者の属性

平成15年調査における回答者の属性は表-5の通りである。性別は「男性」が67.7%となり、「女性」の32.3%よりも35.4ポイント高くなっている。また職業では「無職・その他」の20.9%を除くと「会社員」の36.8%、「役員・管理職」の20.6%「公務員」の6.9%などの勤め人の割合が高く、合わせて64.3%となっている。また、年齢についてみると、「50～54歳」が11.9%で最も多いが、「35～39歳」から「55～59歳」の各カテゴリーが10%を越えており、目立った偏りは見られない。

表-5 平成15年調査有効回答における回答者の属性

	カテゴリ	サンプル数	構成比
性別	男性	106,877	67.7
	女性	51,066	32.3
	(不明)	8,941	-
	合計	166,884	100
職業	役員・管理職	32,320	20.6
	会社員	57,817	36.8
	公務員	10,919	6.9
	農林・漁業	2,281	1.5
	商工・自営業	6,871	4.4
	自由業	4,949	3.1
	学生・生徒	9,183	5.8
	無職・その他	32,827	20.9
	(不明)	9,717	-
	合計	166,884	100
年齢	14歳以下	2,576	1.6
	15～19歳	6,805	4.3
	20～24歳	5,689	3.6
	25～29歳	11,967	7.6
	30～34歳	15,114	9.5
	35～39歳	16,342	10.3
	40～44歳	18,139	11.5
	45～49歳	15,971	10.1
	50～54歳	18,843	11.9
	55～59歳	17,510	11.1
	60～64歳	13,406	8.5
	65歳以上	15,989	10.1
	(不明)	8,533	-
合計	166,884	100	

(3)平成15年調査における全空港の利用目的の特性

空港の利用目的の特徴をみるため、空港を分類してその傾向を分析する。なお空港の分類は、空港整備法に基づく第一種空港・第二種空港・第三種空港の別、あるいは路線の種類として用いられる国内航空幹線(新千歳,羽田,成田,伊丹,関西,福岡,那覇を相互に結ぶ路線)とローカ

ル線（その他の路線）が一般的であるが、本分析では空港を地域の拠点と捉え、それぞれの母都市（県庁所在地などの地域の拠点都市とする）や後背地域の状況により以下の通り分類する。なお、ここでの分類は、平成15年航空旅客動態調査実施時点の空港について行っている。

- ・三大都市圏空港（羽田、成田、伊丹、関西、名古屋）
- ・地方中枢都市空港（札幌、仙台、広島、福岡）
- ・その他地方空港

図-5は全空港における利用目的の比率の変遷を表したものである。平成15年調査では、業務目的の比率（以下、業務比率）が54.9%となり、近年の減少傾向から増加に転じている。また、観光目的の比率（以下、観光比率）は27.8%となり前回の平成13年調査時よりも減少となった。

(4) 平成15年調査における空港種別別の利用目的の特性

次に、三大都市圏空港，地方中枢都市空港，その他地方都市空港別に比率の傾向を比較する（図-6～8）。

推移をみると，三大都市圏空港は業務比率が昭和54年調査を頂点に減少し，代わって観光比率が増加傾向にあったが，平成15年調査では業務比率がやや増加し，57.1%となった。その一方で観光比率はやや減少し，26.0%となった。また，地方中枢都市空港については，これまでは三大都市圏空港以上に業務比率は減少，観光比率は増加の傾向が強かったが，平成15年調査では業務比率が減少から増加へ，観光比率が減少から増加に転じ，それぞれ56.4%，28.3%となった。新千歳空港，福岡空港の観光目的利用者の減少が大きい。これらの空港に平成10年に就航した新規航空会社の経営状況の悪化などが影響した可能性等が考えられる。その地方都市空港においても業務比率が増加し，観光比率が減少するという同様の傾向が見られる。平成15年調査におけるその地方都市空港での業務比率は50.7%，観光比率は30.2%となった。

その結果，平成15年時点で観光比率がもっとも高いのはその他地方都市空港の30.2%で，ついで地方中枢都市空港の28.3%，三大都市圏空港の26.0%となっている。

なお，本分析では航空旅客動態調査の回答における「私用・帰省」「その他」目的を「その他私用」として整理しており，平成13年調査まで減少傾向にあったが，平成15年調査では，全空港の他，いずれの分類でも増加している。旅行の目的が多様化，複合化し，「業務」「観光」という単一の目的で回答されない旅行も予想されるため，今後の推移によっては旅行目的を複数回答にするなど，調査票の工夫が必要なることも予想される。

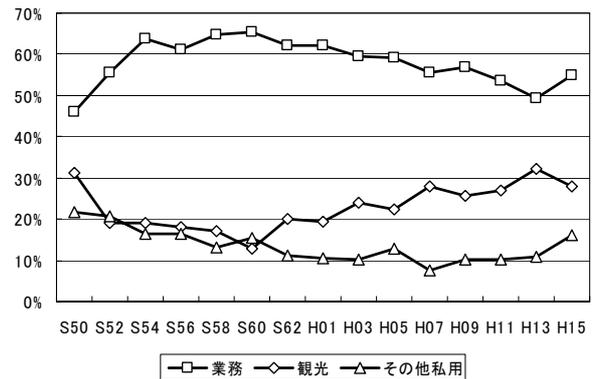


図-5 全空港の利用目的比率の変遷

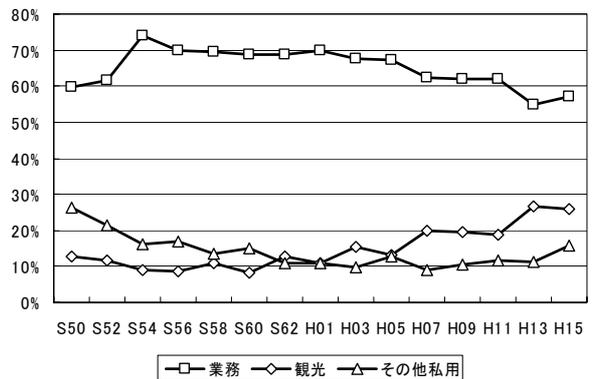


図-6 三大都市圏空港の利用目的比率の変遷

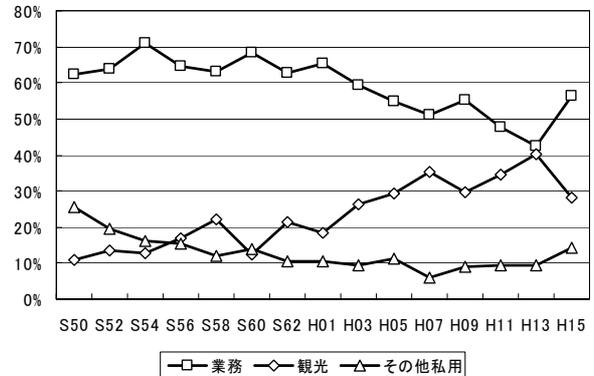


図-7 地方中枢都市空港の利用目的比率の変遷

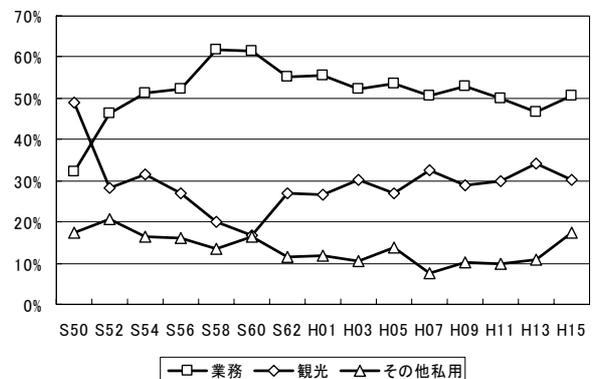


図-8 その他地方都市空港の利用目的比率の変遷

2.3 空港利用者の当日最終目的地の特徴

各空港を地域の出入口（ゲート）とする流動が後背地域のどの範囲に及んでいるかを、平成15年の航空旅客動態調査を用いて分析する。分析方法としては、旅行目的別に旅行目的地側空港について旅行目的地の集計を行った。なお、回答は市区町村単位となっているため、集計の単位も市区町村レベルである。

ただし、航空旅客動態調査では、トリップが発生した日の「出発地」、あるいは「目的地」が与えられているため、本分析は旅行の初日もしくは最終日の宿泊地に限定される。このため、宿泊を伴う長期旅行の場合は、より広範にわたる周遊や宿泊地等を拠点とした小トリップが発生していることが予想されるが、翌日以降の目的地・訪問地は不明である。また、航空旅客動態調査における目的地は当日の最終目的地であるため、宿泊施設を有していない立ち寄り型の訪問地は本分析では現れない。

図-9~11に鹿児島空港を、図-12~14に長崎空港を、図-15~17に仙台空港をそれぞれ旅行目的地側空港とする空港利用者の当日最終目的地を示す。なお、本分析では調査年時点での市区町村で表しており、調査年以降の市町村合併には対応しておらず、現在の市区町村の名称、区域と一致しない場合がある。

鹿児島空港を目的地側空港としている利用者の当日目的地は、鹿児島県内を中心に九州南部に分布している。最も多いのは鹿児島市の46.2%で他市町村を大きく離している。鹿児島空港を利用する人のうち、鹿児島県内を目的地とする割合は94.9%となっている。観光目的の目的地では、指宿市が観光目的の35.5%となり、鹿児島市の21.8%を抜いて1位となり、両市が二大拠点となっている。始良郡霧島町（霧島神宮、霧島温泉）、熊毛郡屋久町（屋久島）、川辺郡知覧町（武家屋敷）など観光資源を有する都市がこれに続く。業務目的の目的地では、鹿児島市が業務目的の58.5%を占め、2位の国分市の7.2%を大きく離しており、観光目的に比べ鹿児島市への集中が激しい。

長崎空港では、長崎空港を目的地側空港としている利用者の当日目的地は、長崎県内に集中して分布している。最も多いのは長崎市の45.0%で、佐世保市の12.7%が続く。長崎空港を利用する人のうち、長崎県内を目的地とする割合は97.8%で、鹿児島空港における割合よりも高く、長崎空港利用者が県内へ集中していることを示している。観光目的の目的地では、長崎市が観光目的の50.4%を占め、2位以下は佐世保市（ハウステンボス）の20.8%、福江市（五島列島）の11.7%となっている。業務目的の目的地では、長崎市が業務目的の49.9%を占め、2位以下は諫早市の

15.6%、佐世保市、大村市の9.7%となっている。観光目的、業務目的ともに長崎市が1/2を占めている点は共通であるが、業務目的で2位の諫早市が観光目的では大きく順位を落としている点特徴的である。

仙台空港では、仙台空港を目的地側空港としている利用者の当日目的地は、宮城県内の限らず広く東北地方に分布している。ただし、最も多い仙台市には半数近くの49.8%が集中し、2位以下は宮城郡松島町の7.2%、山形市の4.5%が続く、残りの半数が広く分布している状況である。仙台空港を利用する人のうち、宮城県内を目的地とする割合は71.8%で、鹿児島空港、長崎空港における割合よりも低く、仙台空港利用者が県外へも分布していることを示している。観光目的の目的地では、仙台市が観光目的者の24.8%を占めているが、2位は宮城郡松島町の15.4%となっており、仙台市への集中が弱まっているほか、4位の玉造郡鳴子町以外は、仙北郡田沢湖町（秋田県）、山形市、十和田市（青森県）、盛岡市、福島市など宮城県以外の市町村が上位に続いている。業務目的の目的地では、仙台市が業務目的の72.4%を占める一極集中型となっている。このように仙台空港の利用者の目的地分布は、旅行目的によって大きく異なっている。

なお、今回の分析は「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、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。

また、航空旅客動態調査では、トリップが発生した日の「出発地」、あるいは「目的地」が与えられているため、旅行目的地側空港から向かう当日の宿泊地もしくは最終日に旅行目的地側空港に向かう宿泊地に限定される。そのため、宿泊施設を有していない立ち寄り地や、最終日の宿泊地以外の旅行2日目以降の目的地、宿泊地は不明である。図-18は航空旅客動態調査の回答における旅行日数を示している。2泊3日が32%、3泊4日以上が37%いるが、航空旅客動態調査で調査できるのは、旅行の初日及び最終日のみであるため、航空利用者の半数以上を占める複数泊旅行者の旅行目的地での行動は把握できていない。このため、3章では旅行目的地側の周遊等状況等を把握するため、アンケート調査による分析を行う。

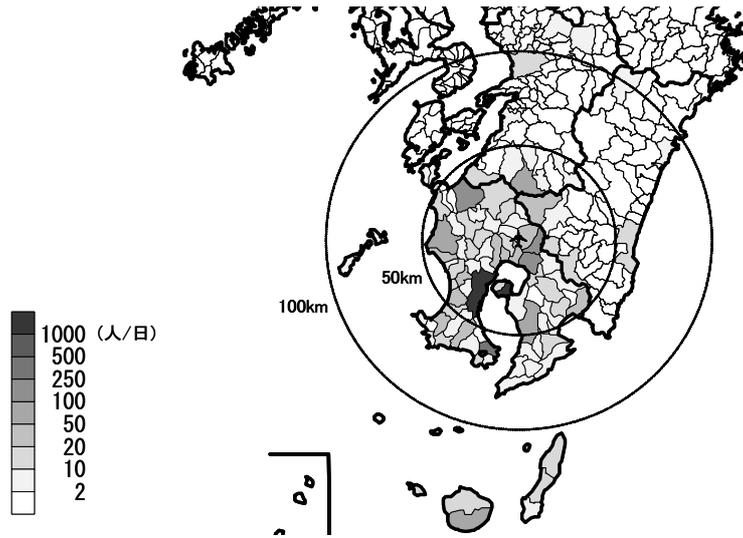


図-9 鹿児島空港利用者の旅行目的地（全目的）

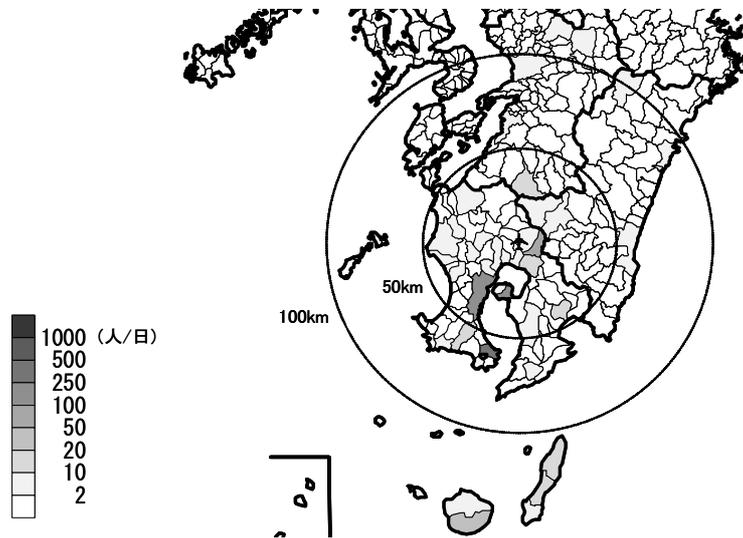


図-10 鹿児島空港利用者の旅行目的地（観光目的）

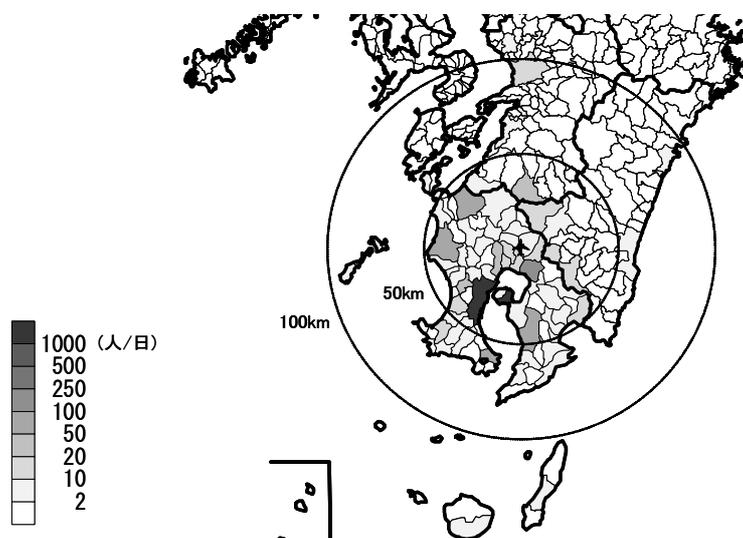


図-11 鹿児島空港利用者の旅行目的地（業務目的）

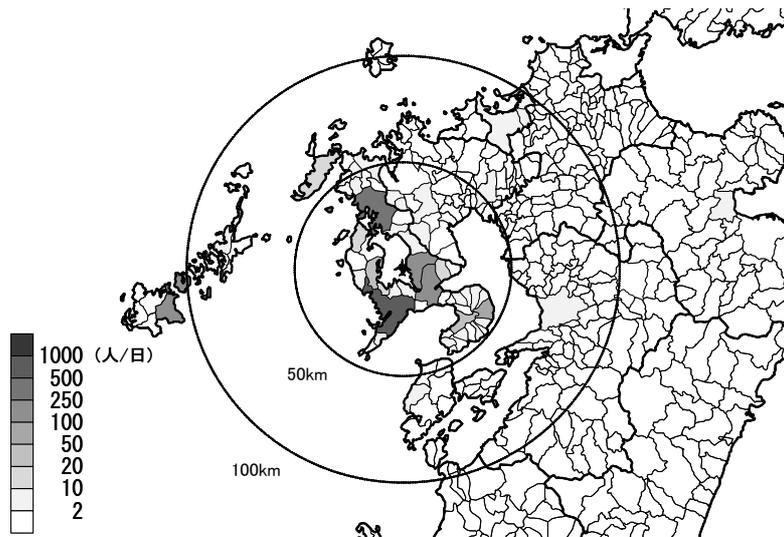


図-12 長崎空港利用者の旅行目的地（全目的）

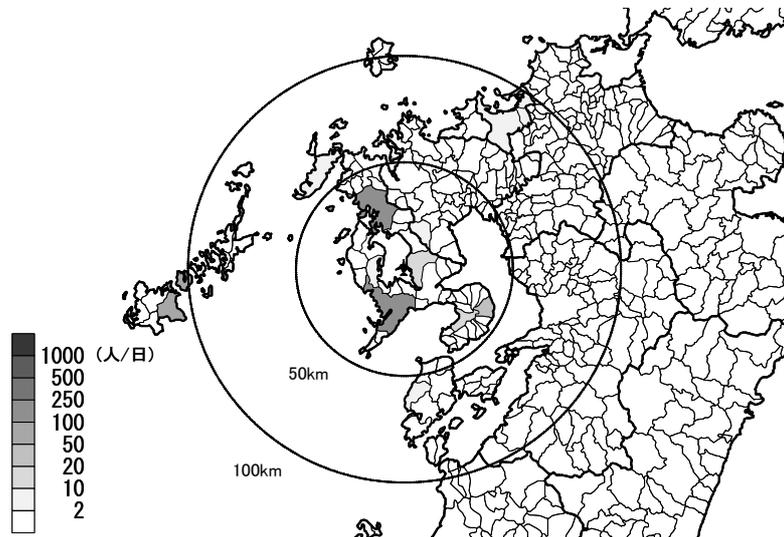


図-13 長崎空港利用者の旅行目的地（観光目的）

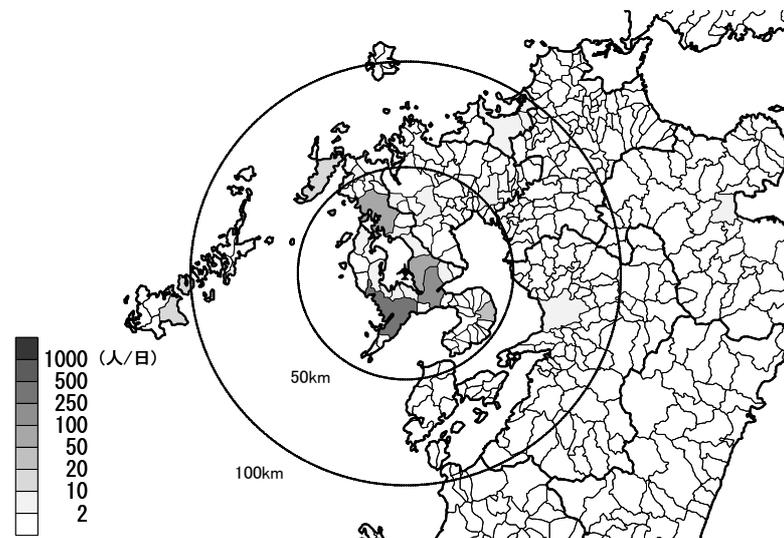


図-14 長崎空港利用者の旅行目的地（業務目的）

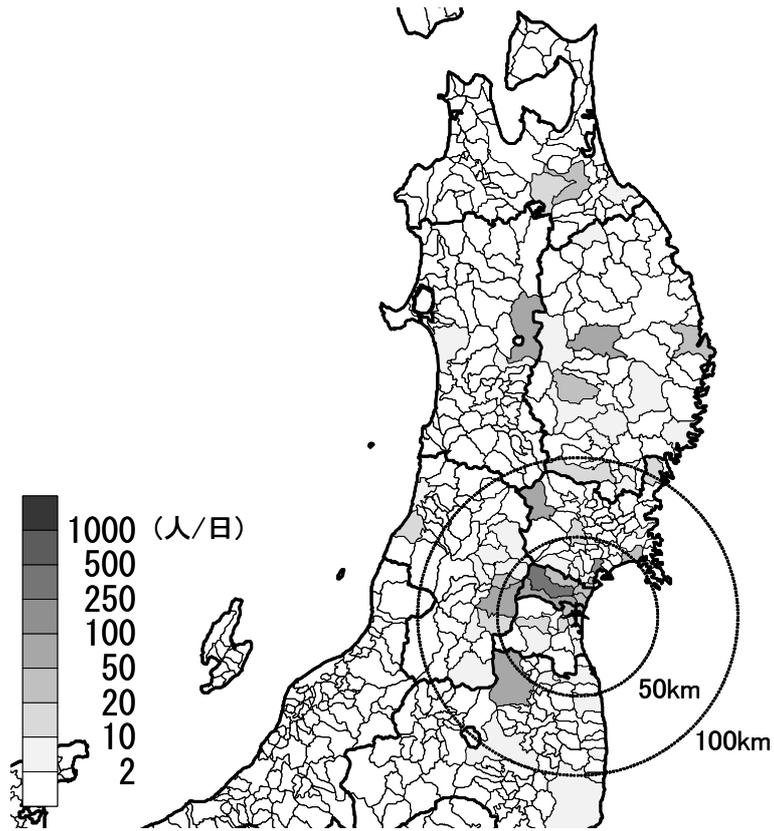


図-15 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

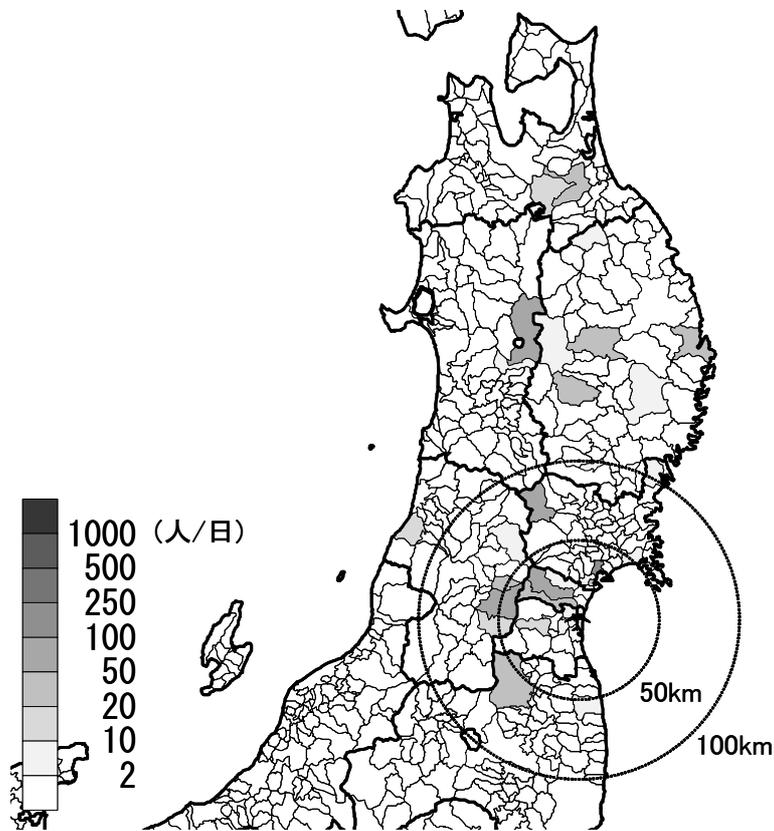


図-16 仙台空港利用者の旅行目的地（観光目的）

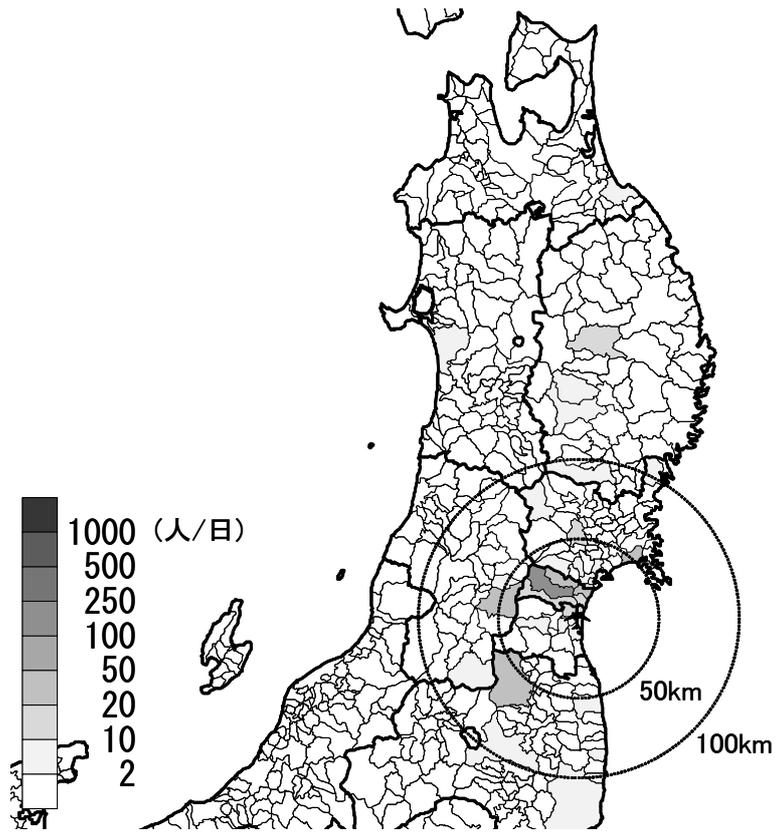


図-17 仙台空港利用者の旅行目的地（業務目的）

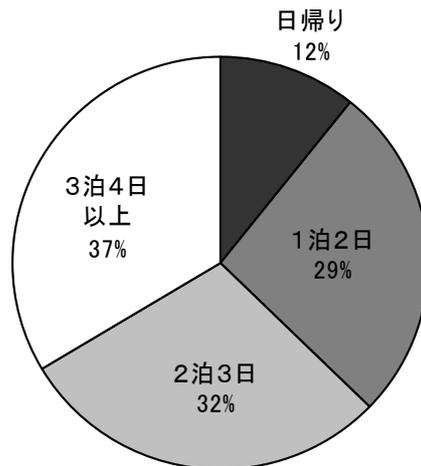


図-18 航空旅客動態調査回答における旅行日数

3. アンケート調査による空港の利用者特性

2章でも示したように、航空旅客動態調査のデータでは旅行目的地側地域の流動、行動特性を分析することができないため、アンケート調査を行い、実際に空港を利用する旅行者がどこを訪れ、どのような行程をとっているかを把握する。旅行行程に対して、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示すと図-19の通りになる。航空旅客動態調査の回答者が往路のトリップの場合は旅行出発地側空港から旅行目的地側空港へ向かう機内で、復路のトリップの場合は旅行目的地側空港から旅行出発地

側空港へ向かう機内で当日の出発地から目的地までの行程を回答することになる。ただし、往路の場合の目的地は当日の最終目的地のみであり、乗換空港以外の立ち寄り地は把握できない。また同様に、復路の場合の出発地から空港までの立ち寄り地も把握できない。なによりも肝心なことは、飛行機に搭乗した日の行程しか把握できないため、旅行の2日目以降等の行程が把握できない。本章で行う分析では、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ることによって、空港を出た旅客の周遊状況を捉えている。

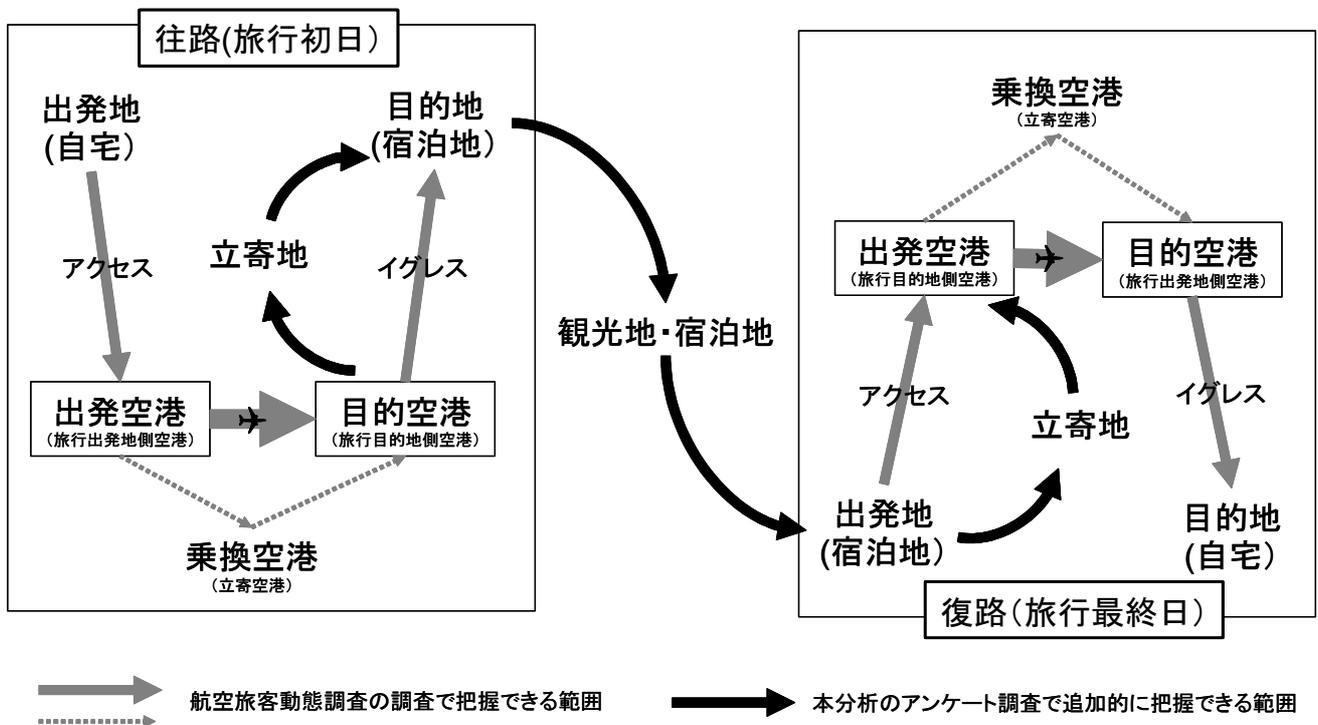


図-19 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲 (概念図)

3.1 アンケート調査の概要

鹿児島空港、長崎空港及び仙台空港利用者を対象として、今回の旅行内容等を主要項目とするアンケート調査を行った。アンケート調査の概要は以下の通りである。なお、調査対象者はその地域に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」であるかの確認をした上で配布した。また、アンケート票の配布においては、調査空港の路線開設状況に応じて路線ごとに調査票配布数を決定し配布するのが母集団の再現性の面では望ましいが、本研究では配布員等の制約により、東京、大阪、名古屋、福岡、札幌などに向かう飛行機の搭乗口付近で配布を行っている（ただし、搭乗する飛行機の目的地を確認した上で配布したわけではないので、東京、大阪、名古屋、福岡、札幌以外の空港へ向かう飛行機の搭乗客を全く排除したわけではない）。

(1) 鹿児島空港アンケート

- a) 主な調査対象者：九州地方を旅行し、鹿児島空港から東京（羽田）、大阪（伊丹、関西）、名古屋（名古屋、中部）に向かう観光客（帰途、乗り継ぎ客を含む）を主な対象とする。
- b) 調査手法：直接配布・郵送回収方式
搭乗口付近で調査員がアンケート用紙等を配布。機内もしくは帰宅後にアンケートに記入してもらい、郵送にて回収。
- c) アンケート配布日：2004年12月12日（日）
- d) アンケート配布部数及び回収結果：
 - ・配布部数：620部
 - ・回収部数：169部
 - ・回収率：27.3%

(2) 長崎空港アンケート

- a) 主な調査対象者：九州地方を旅行し、長崎空港から東京（羽田）、大阪（伊丹、関西）、名古屋（名古屋、中部）に向かう観光客（帰途、乗り継ぎ客を含む）を主な対象とする。
- b) 調査手法：直接配布・郵送回収方式
搭乗口付近で調査員がアンケート用紙等を配布。機内もしくは帰宅後にアンケートに記入してもらい、郵送にて回収。
- c) アンケート配布日：2005年3月5日（土）～6日（日）
- d) アンケート配布部数及び回収結果：
 - ・配布部数：800部
 - ・回収部数：174部

- ・回収率：21.7%

(3) 仙台空港アンケート

- a) 主な調査対象者：東北地方を旅行し、仙台空港から大阪（伊丹、関西）、名古屋（名古屋、中部）、福岡、札幌などに向かう観光客（帰途、乗り継ぎ客を含む）を主な対象とする。
- b) 調査手法：直接配布・郵送回収方式
搭乗口付近で調査員がアンケート用紙等を配布。機内もしくは帰宅後にアンケートに記入してもらい、郵送にて回収。
- c) アンケート配布日：2005年5月21日（土）～22日（日）
- d) アンケート配布部数及び回収結果：
 - ・配布部数：800部
 - ・回収部数：202部
 - ・回収率：25.3%

以下では、限られた条件ではあるが、このアンケートの回答より考察を行う。空港間の利用特性においては、配布時期の違いによる影響などがあることにも留意されたい。

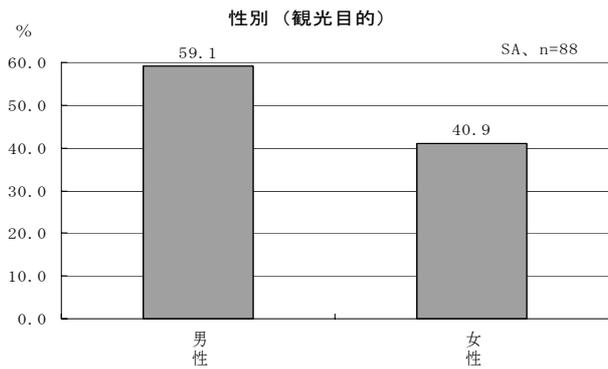
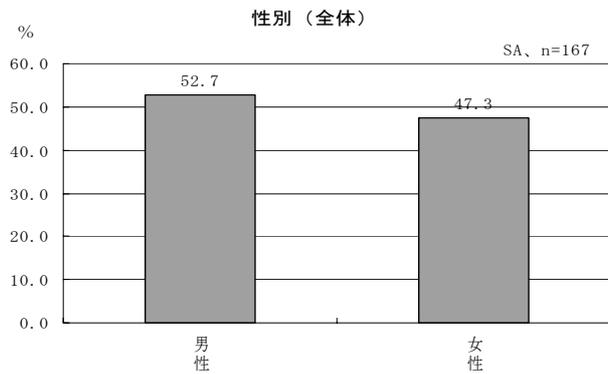
3.2 空港利用者特性の比較

3.2.1 アンケート回答者の特性

(1) 鹿児島空港アンケート

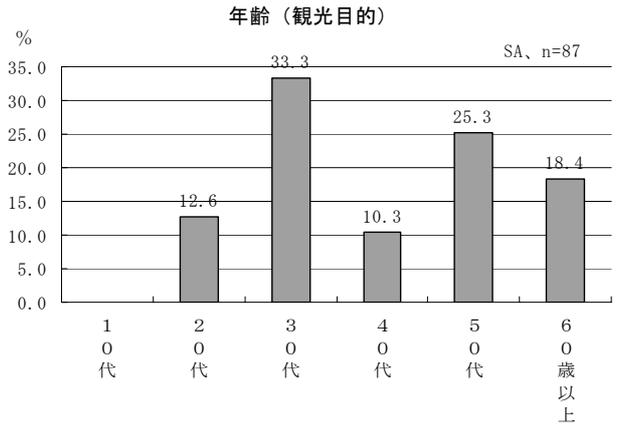
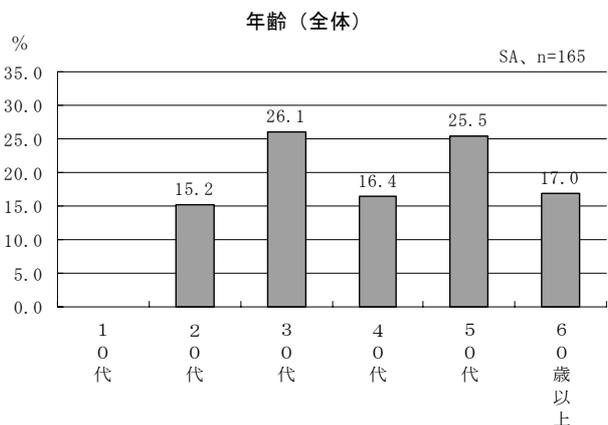
a) 性別 (単一回答)

『全体』では男女比はほぼ半々であるが、『観光目的』では男性6割，女性4割となっている。



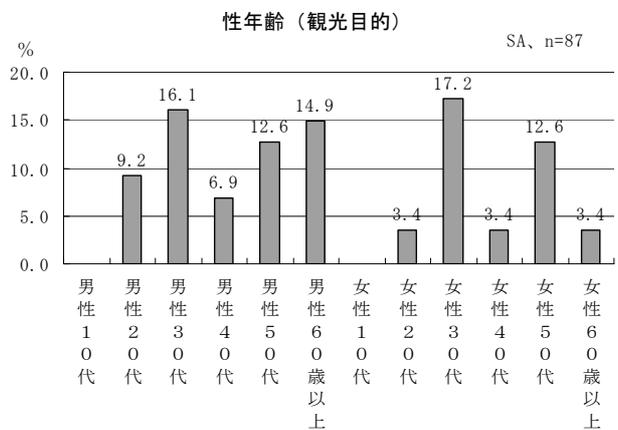
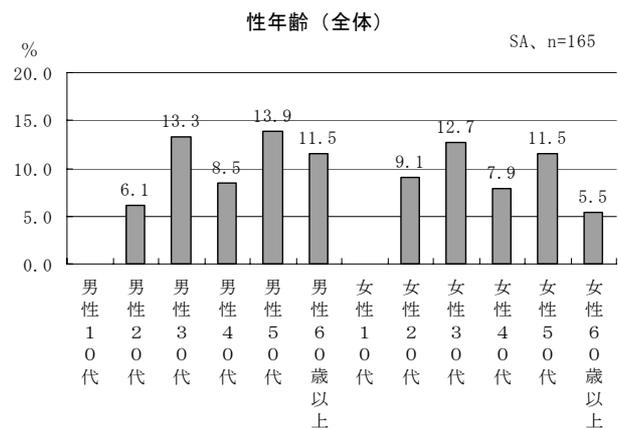
b) 年齢 (単一回答)

『全体』では「30代」「50代」がそれぞれ1/4，「20代」「40代」「60歳以上」がそれぞれ1/6程度で，「10代」がゼロである。これに対し，『観光目的』では「30代」比率が高く(1/3)，逆に「20代」「40代」比率が低い(1/10程度)。



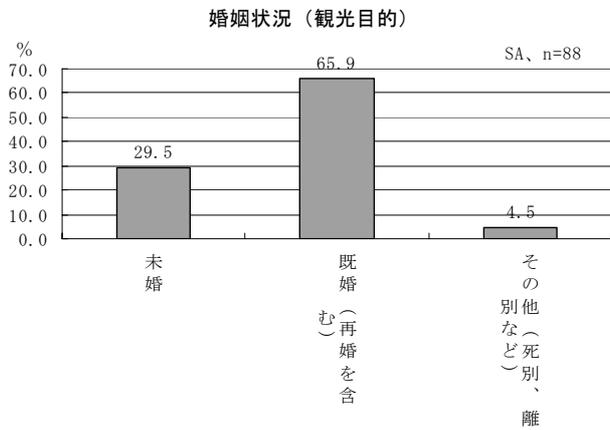
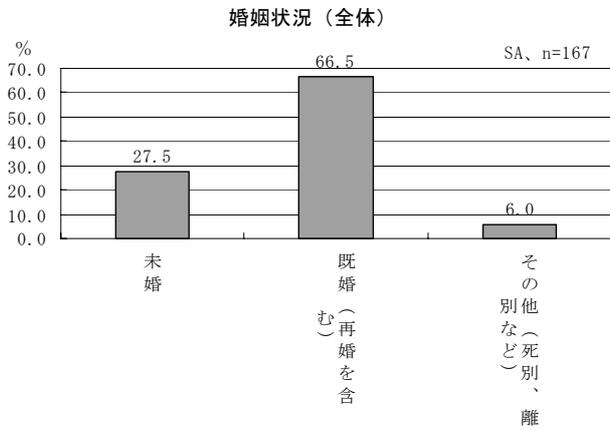
c) 性年齢 (単一回答)

『全体』では「男性50代」「男性30代」「女性30代」の順に多く，逆に「男性20代」「女性60歳以上」が少ない。一方，『観光目的』では「女性30代」「男性30代」「男性60歳以上」の順に多く，「女性20代」「女性40代」「女性60歳以上」が少ない。



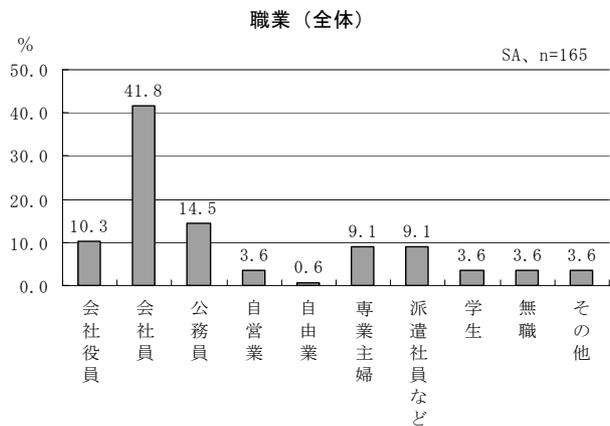
d) 婚姻状況（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「既婚」が7割弱、「未婚」が3割弱となっている。

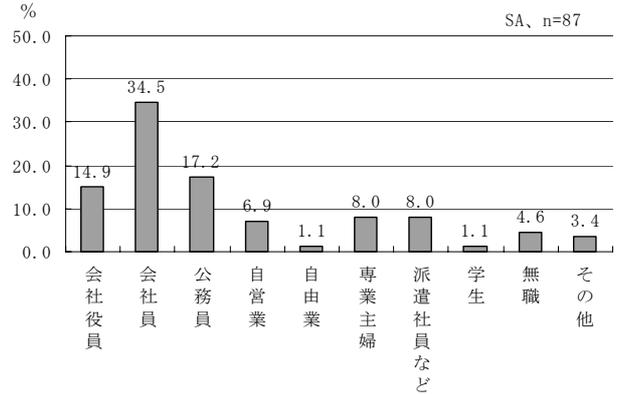


e) 職業（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「会社員」が最多であるが、前者が4割強であるのに対し、後者は3割強と低めである。

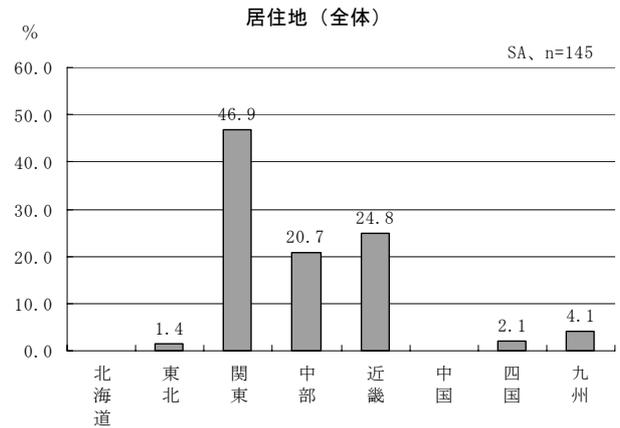


職業（観光目的）

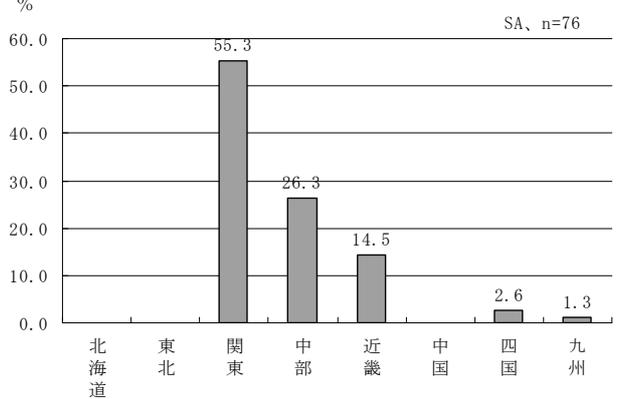


f) 居住地（単一回答）

『全体』では「関東」が5割弱、「中部」「近畿」が2割程度となっているが、『観光目的』では「関東」が5割強、「中部」が3割弱、「近畿」が1割強となっている。



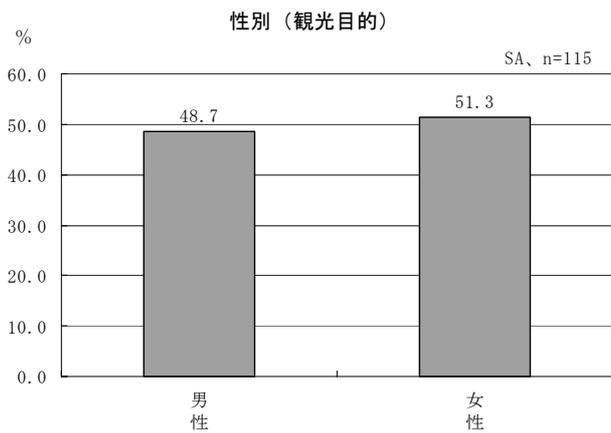
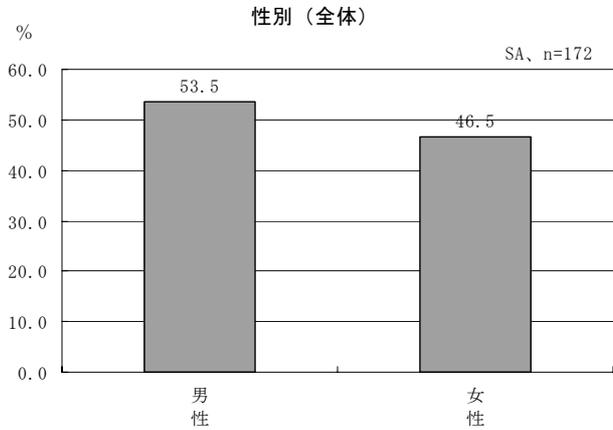
居住地（観光目的）



(2)長崎空港アンケート

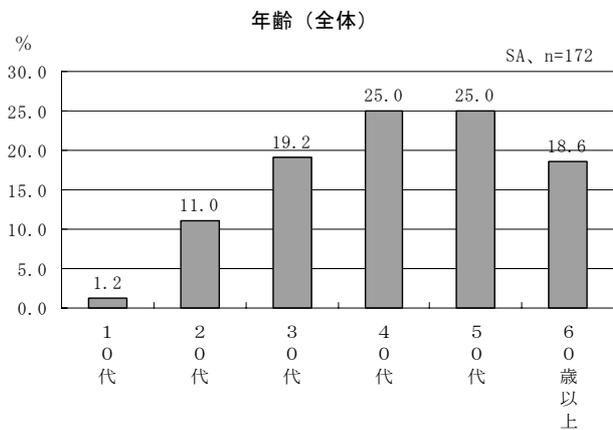
a)性別（単一回答）

『全体』『観光目的』とも男女比はほぼ半々であるが、前者は男性が多く、後者は女性が多い。

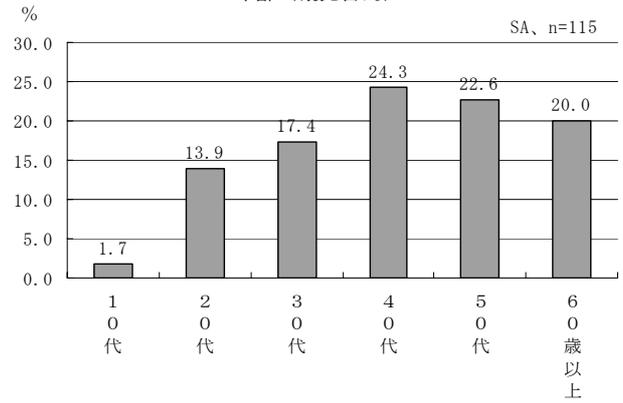


b)年齢（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「40代」「50代」が多く、「10代」は僅かである。

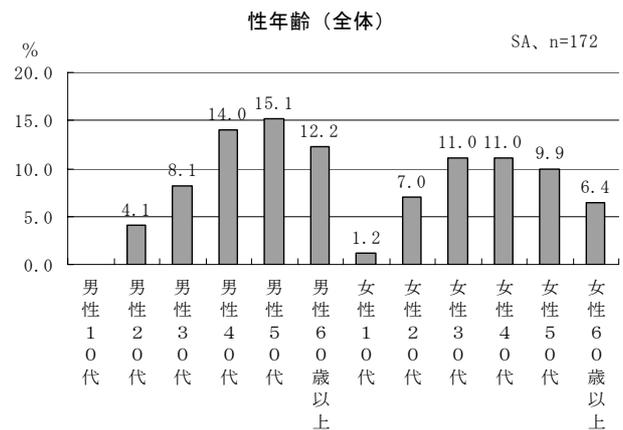


年齢（観光目的）

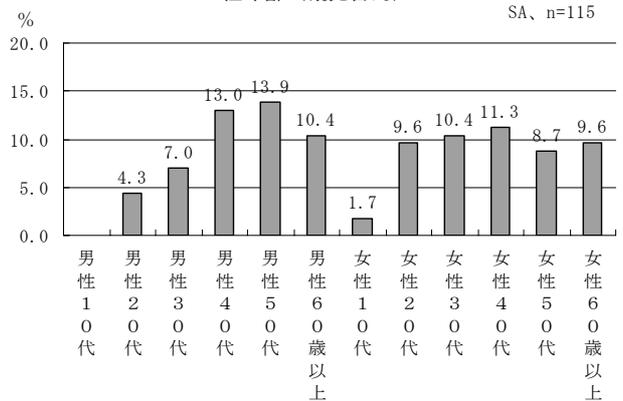


c)性年齢（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「男性50代」が最も多く、「男性40代」がこれに次ぐ。男性では世代間に差がみられるが、女性は10代を除きバランスがとれている。

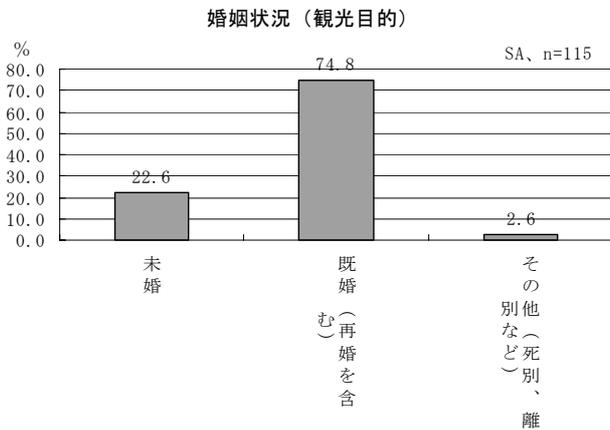
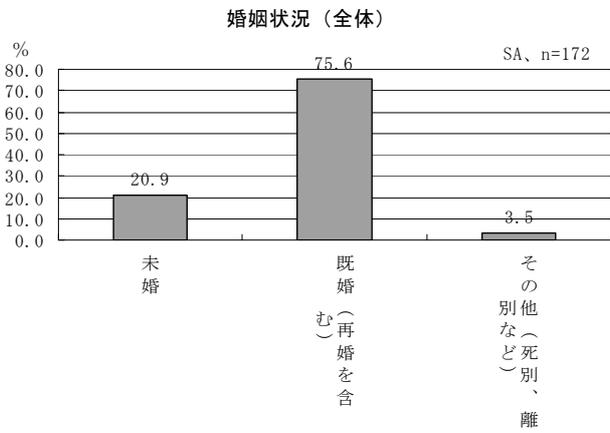


性年齢（観光目的）



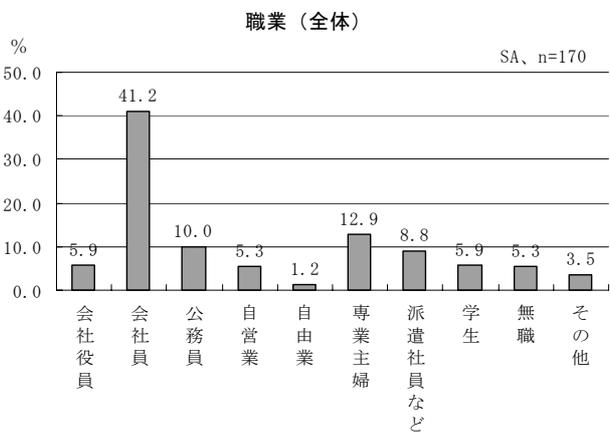
d) 婚姻状況 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「既婚」が8割弱、「未婚」が2割強となっている。

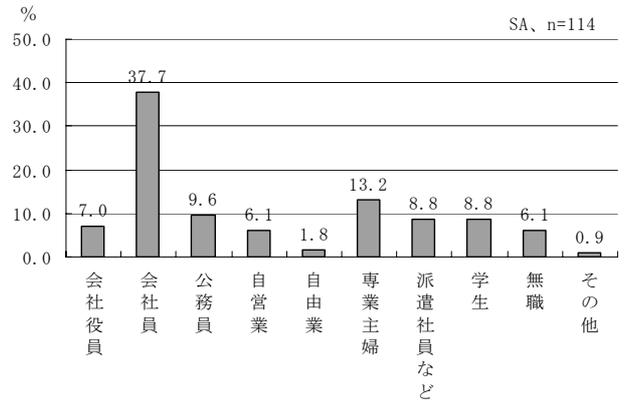


e) 職業 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「会社員」が他を大きく離している。

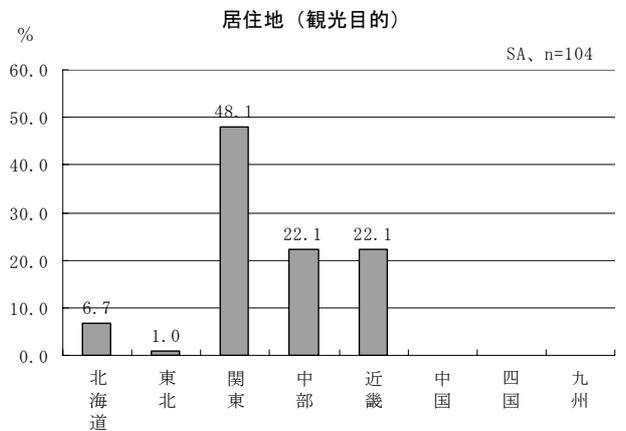
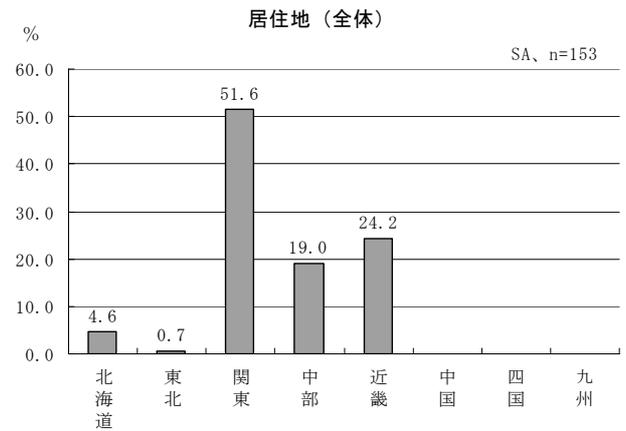


職業 (観光目的)



f) 居住地 (単一回答)

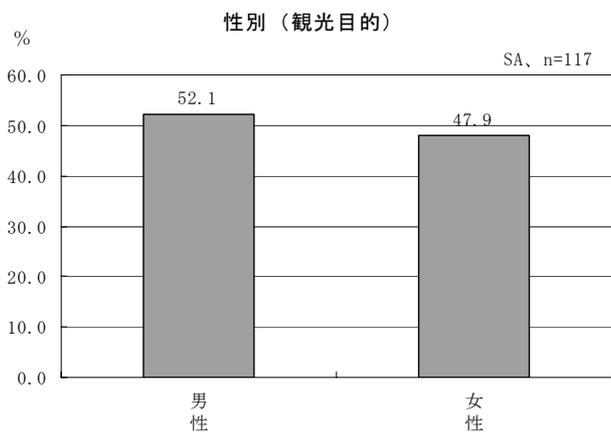
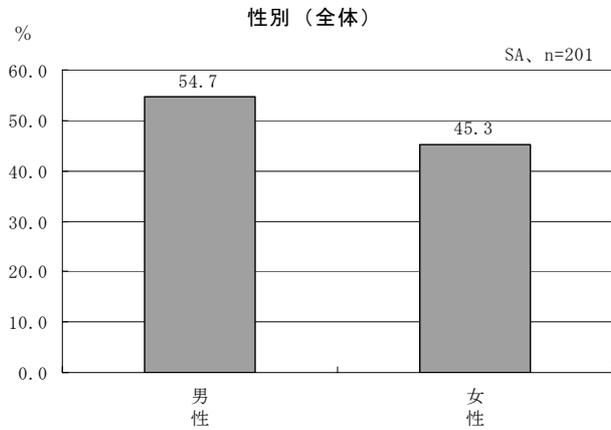
『全体』『観光目的』とも「関東」が約半数、「中部」「近畿」が2割程度となっている。



(3) 仙台空港アンケート

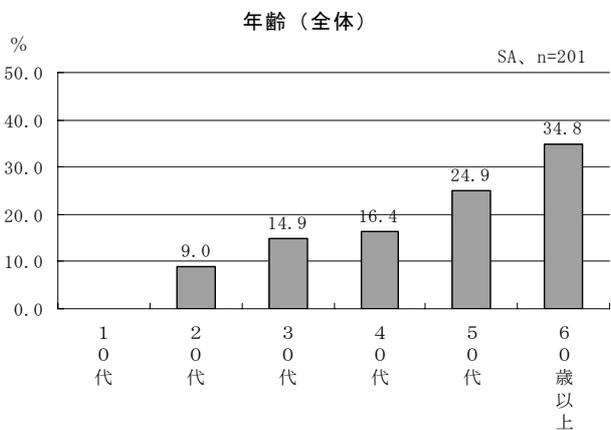
a) 性別 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも男女比はほぼ半々であるが、前者では若干男性比率が高い。

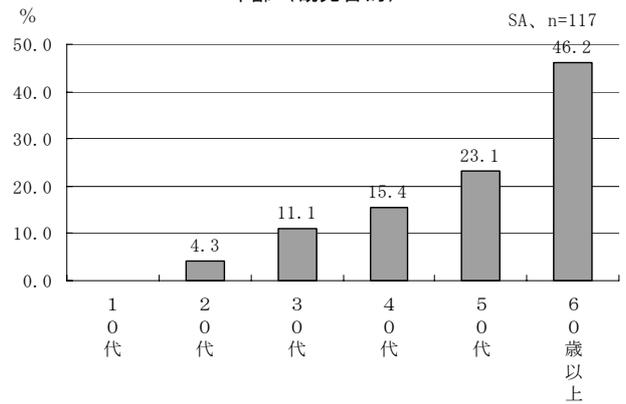


b) 年齢 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも年齢層が高くなるにつれて多くなる。特に『観光目的』では「60歳以上」が半数近くとなっている。

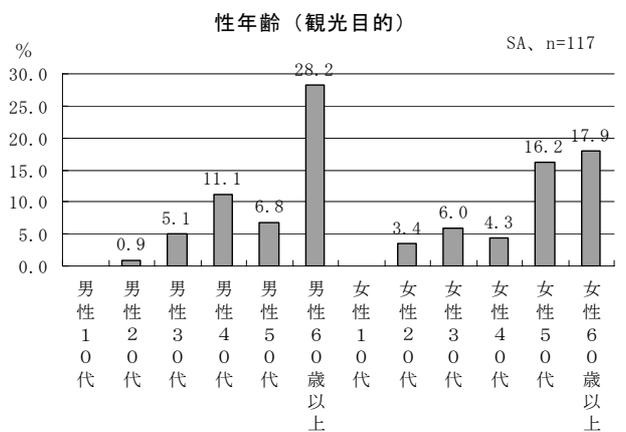
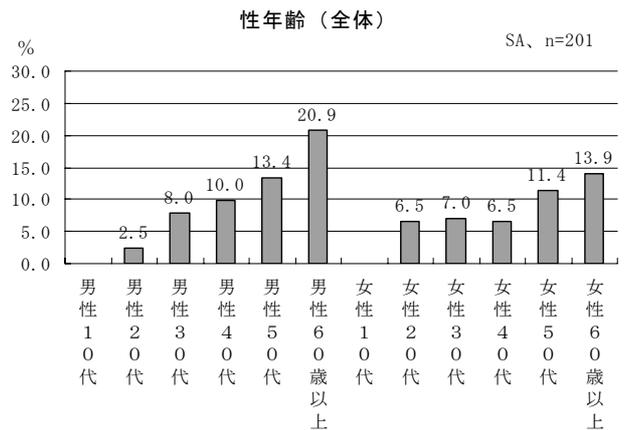


年齢 (観光目的)



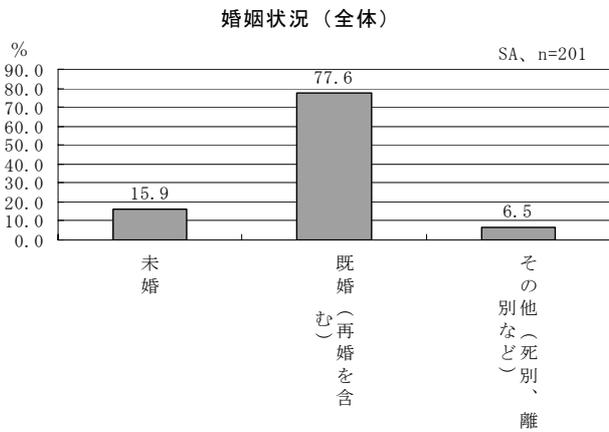
c) 性年齢 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「男性60歳以上」が最も多く、特に『観光目的』では際だっている。女性に関しては、『観光目的』では50歳以上の比率が高くなっている。

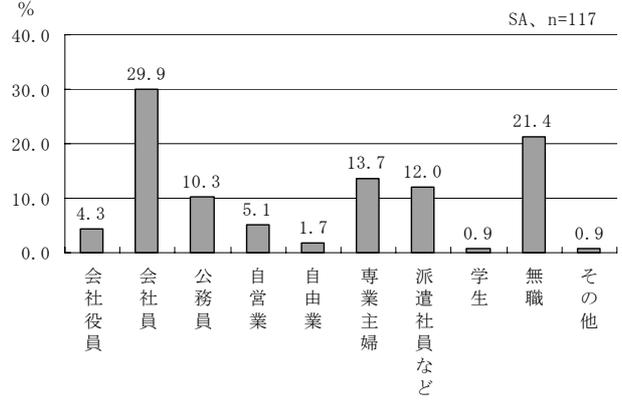


d) 婚姻状況 (単一回答)

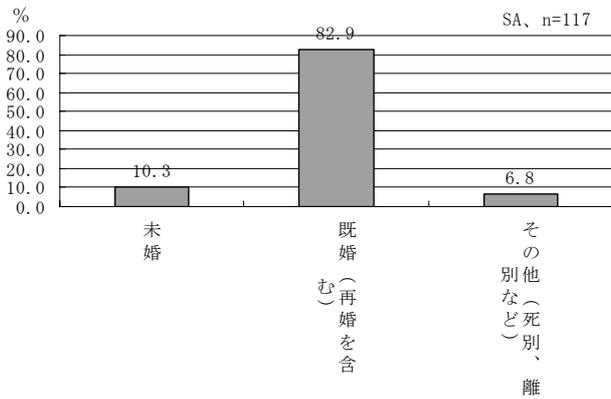
『全体』『観光目的』とも「既婚」が8割近くを占めている。



職業 (観光目的)



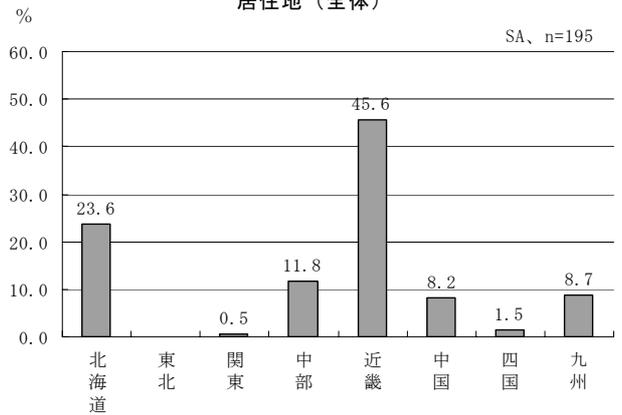
婚姻状況 (観光目的)



f) 居住地 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「近畿」が最も多く、特に『観光目的』では6割近くとなっている。一方で、『全体』では2割強を占めている「北海道」は、『観光目的』では1割にも満たない。

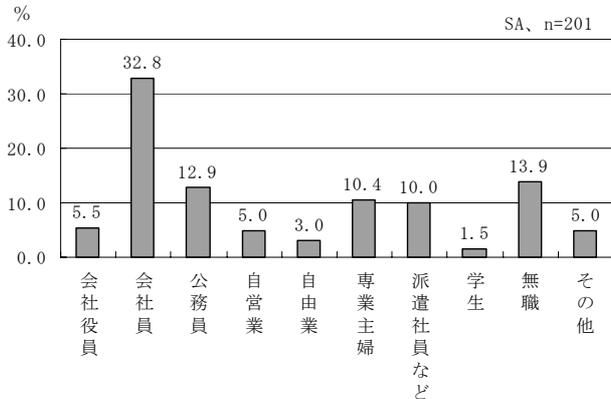
居住地 (全体)



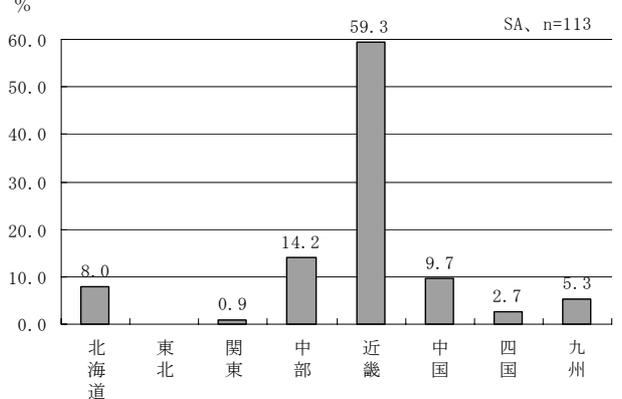
e) 職業 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「会社員」が最も多い。『観光目的』においては「無職」も多くみられ、高齢のリタイア層が多く含まれるものと考えられる。

職業 (全体)



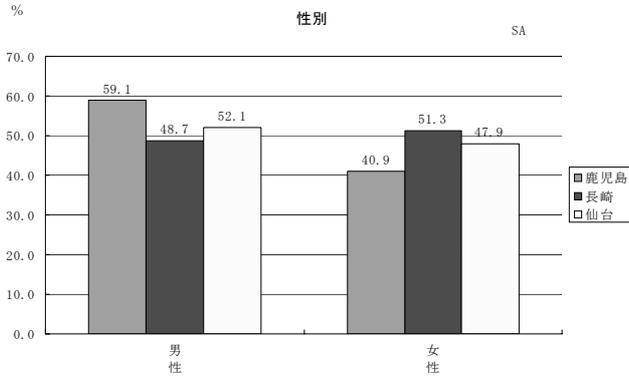
居住地 (観光目的)



(4) 3空港の比較

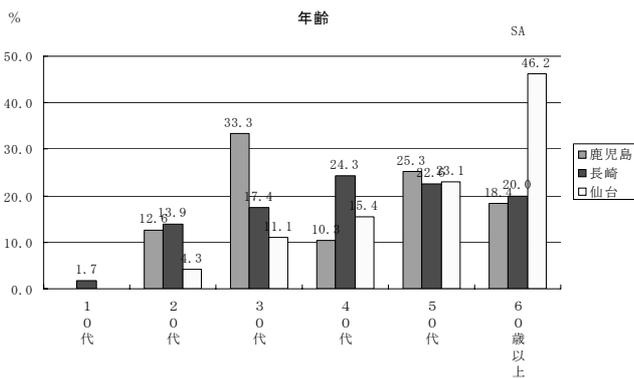
a) 性別 (単一回答)

鹿児島は男性比率が若干高くなっているが、長崎、仙台は男女比が同程度である。



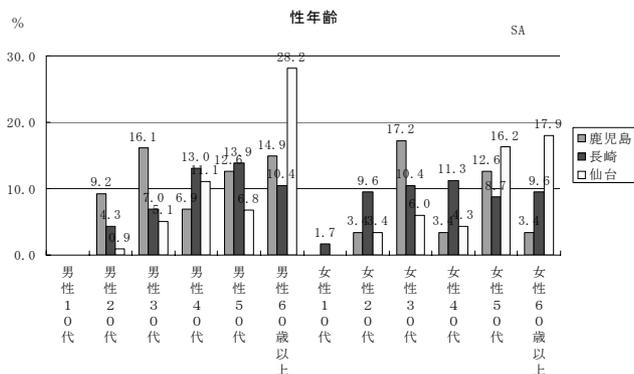
b) 年齢 (単一回答)

鹿児島では30代、50代が、長崎では40代、50代が比較的多い。仙台では60歳以上が突出している。



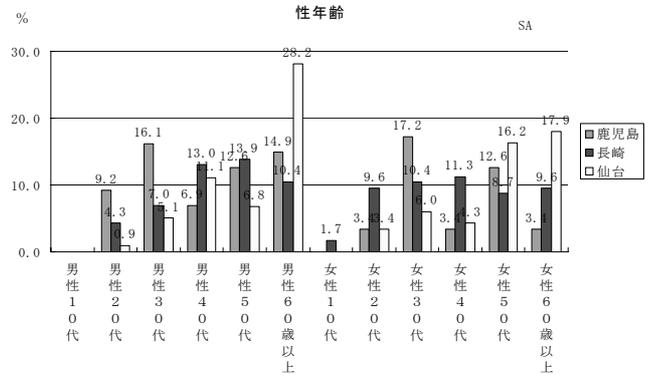
c) 性年齢 (単一回答)

鹿児島では「女性30代」「男性30代」「男性60歳以上」が多く、長崎では「男性50代」「男性40代」が多いが、いずれも2割を超えない。これに対し、仙台では「男性60歳以上」比率が3割弱となっており、突出している。



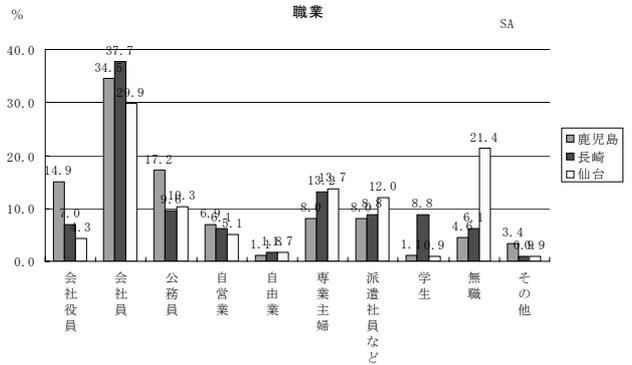
d) 婚姻状況 (単一回答)

いずれの観光地とも既婚者が多くを占めるが、その中において、鹿児島では比較的「未婚」が多い。逆に仙台では「既婚」比率が圧倒的に高い。



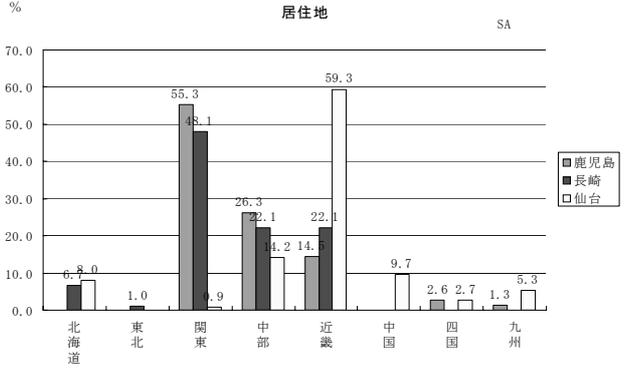
e) 職業 (単一回答)

いずれの観光地とも「会社員」が最も多い。このほかをみると、鹿児島では「会社役員」「公務員」が、長崎では「専業主婦」「公務員」が、仙台では「無職」「専業主婦」「派遣社員など」が多い。



f) 居住地 (単一回答)

鹿児島及び長崎では「関東」が最も多く、仙台では「近畿」が最も多い。

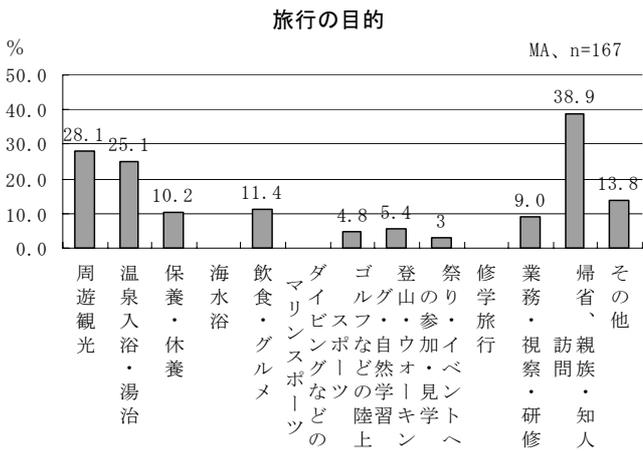


(1)鹿児島空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

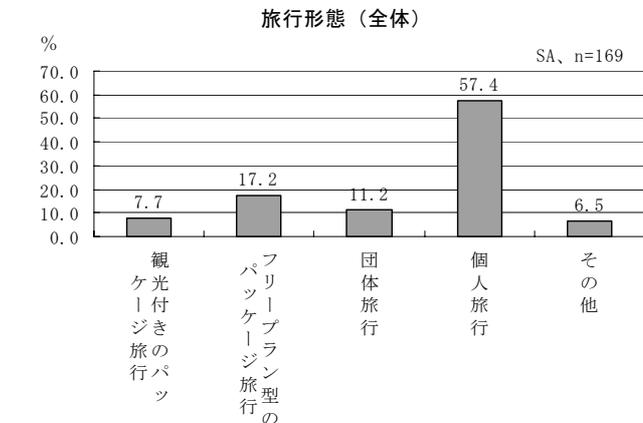
「帰省、親族・知人訪問」が4割強を占め、「周遊観光」目的は3割強となっており、2番目に多い。また、鹿児島県の地理的特性もあり、「温泉入浴・湯治」が比較的高い割合を占めている。



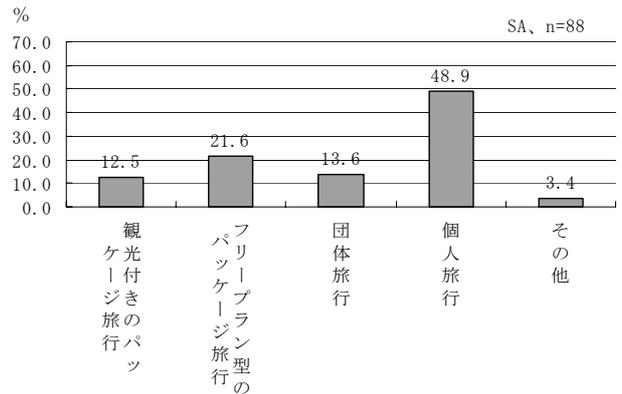
b) 旅行形態 (単一回答)

回答者全体 (以下、『全体』と記述) をみると、「個人旅行」が5割強を占めており、「フリープラン型のパッケージ旅行」が次いで多い。「観光付きのパッケージ旅行」は1割にも満たない。

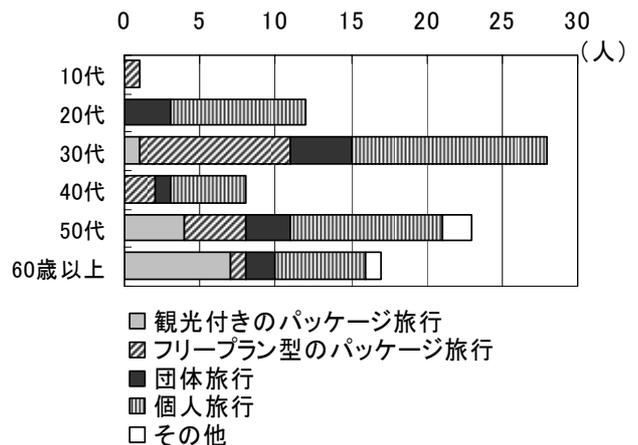
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下、『観光目的』と記述) をみると、「個人旅行」「その他」の比率が『全体』に比べて下がる傾向にある。



旅行形態 (観光目的)



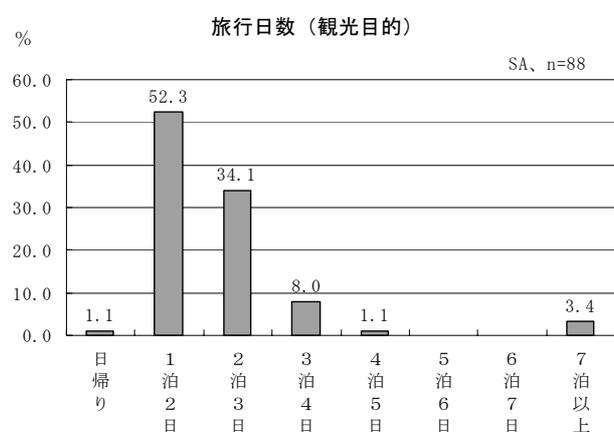
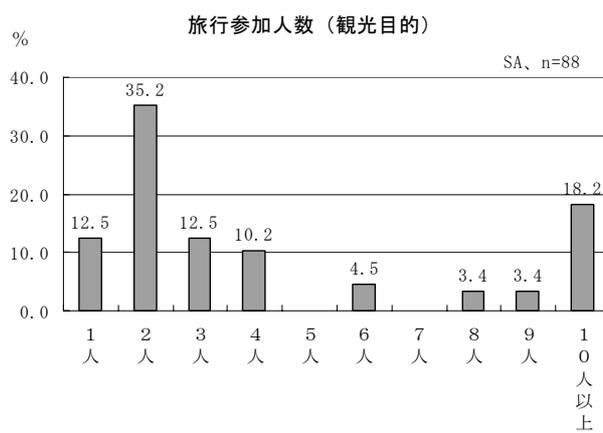
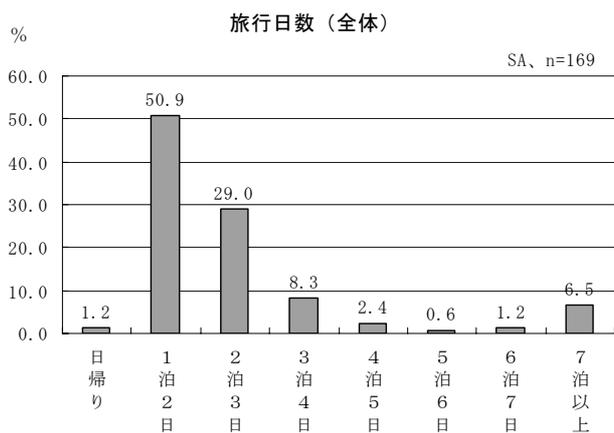
さらに観光目的を年齢別にみると、回答の少ない10代を除いて、いずれの年齢区分でも「個人旅行」が最も多いが、年齢が上がるにつれて、「観光付きのパッケージ旅行」が増えている。



c) 旅行日数 (単一回答)

調査日が通常の日曜 (祝祭日は絡まない) であったこともあり、『全体』では「1泊2日」が過半数を占めた。次いで「2泊3日」「3泊4日」と短期旅行が多くを占めるが、一方で「7泊以上」もみられる。

『観光目的』では『全体』と比べ長期滞在比率が低く、1～2泊の比率が高くなっている。



e) 旅行同行者特性 (複数回答)

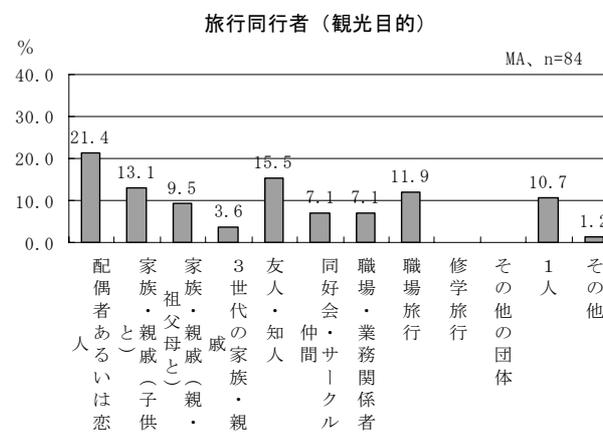
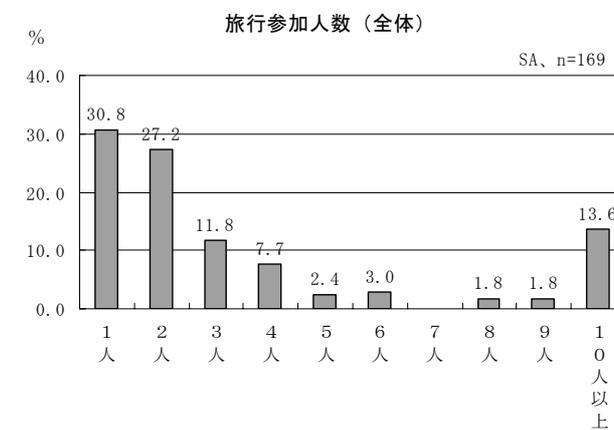
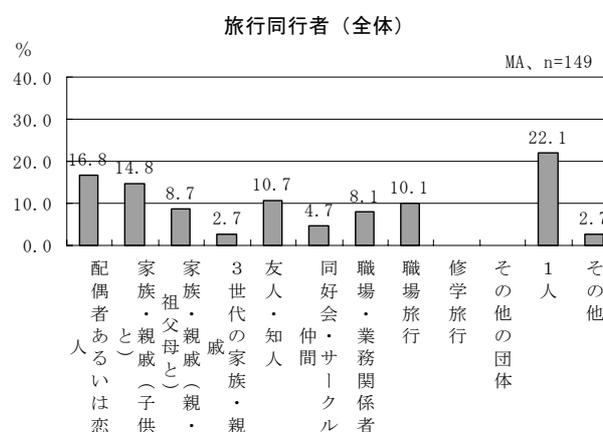
『全体』では「1人」が最多であり、「配偶者あるいは恋人」「家族・親戚(子供と)」と続く。様々なタイプの旅行形態が見受けられる。

『観光目的』では「配偶者あるいは恋人」が最多であり、「友人・知人」が続く。『全体』と比べ「1人」の比率が低い。

d) 旅行参加人数 (単一回答)

『全体』では「1人」が3割を超え、最も多い。「2人」がこれに次ぐ。一方で、「10人以上」も1割を超えており、グループ・団体客が一定程度みられる。

『観光目的』では「1人」の比率が低く、「2人」が最多となっている。

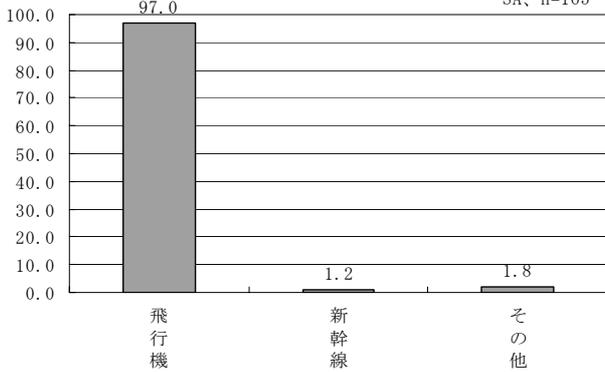


B) 旅行行程

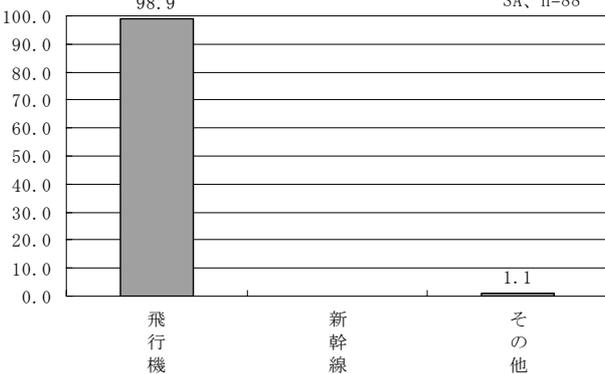
a) 自宅から九州内の観光行動の起点まで（往路）の行程

『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており、他の交通手段利用者は僅かである。「その他」では、大阪からのフェリー利用者がみられた。

％ 出発空港・駅から入り口空港・駅までの交通手段（全体） SA、n=165



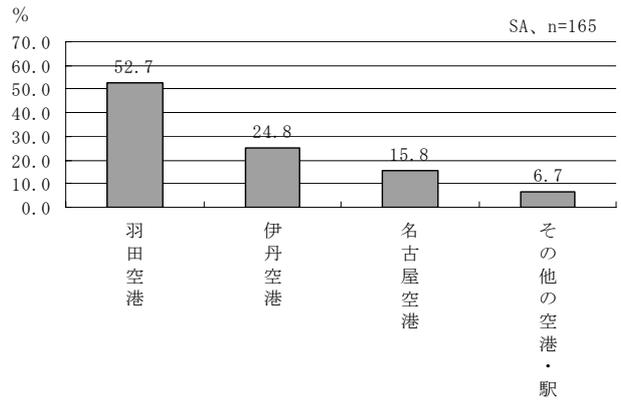
％ 出発空港・駅から入り口空港・駅までの交通手段（観光目的） SA、n=88



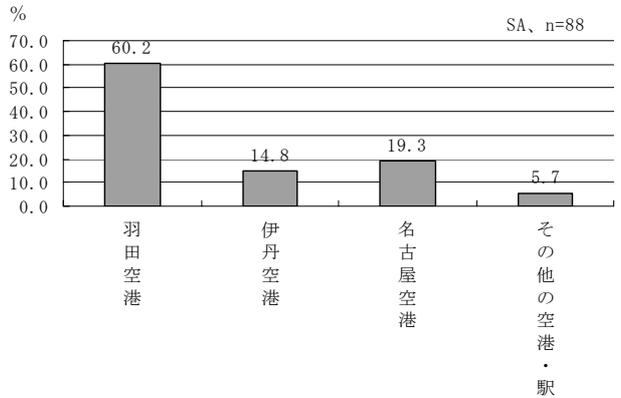
b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

主要交通手段の出発空港・駅をみると、『全体』では羽田空港が半数、伊丹空港が1/4、名古屋空港が1/6となっている。『観光目的』でも『全体』同様に羽田空港が過半数となっているが、「名古屋空港」利用者数が「伊丹空港」利用者数を上回っている。

出発空港・駅（全体）



出発空港・駅（観光目的）



c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『全体』『観光目的』とも8割強の人が「鹿児島空港」を入口空港（九州観光の起点）としている。

入口空港・駅（全体）



入口空港・駅（観光目的）

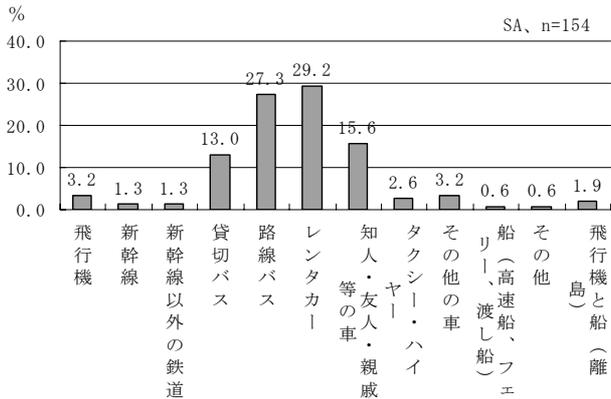


d) 鹿児島での主要交通（単一回答）

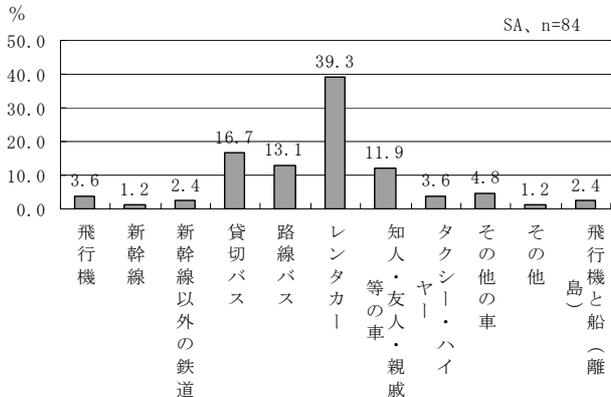
『全体』では「レンタカー」が最も多く（3割弱），僅差で「路線バス」利用が続く。「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」は1割以上を占めている。

『観光目的』では「レンタカー」比率が4割弱と突出しており、「路線バス」利用が低い。

鹿児島での主要交通（全体）



鹿児島での主要交通（観光目的）



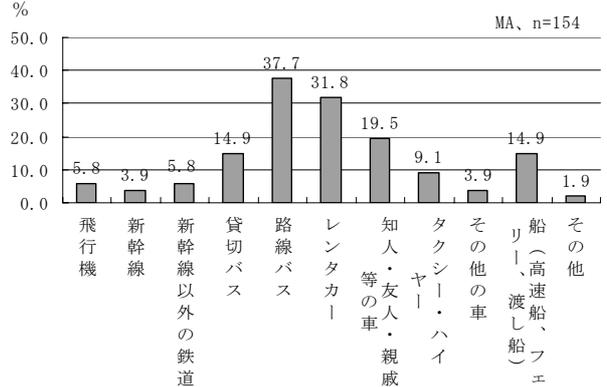
※離島目的客について，片方の手段が飛行機，もう片方が船の場合，「飛行機と船」にカウントしている。

e) 鹿児島での交通（全ての利用，複数回答）

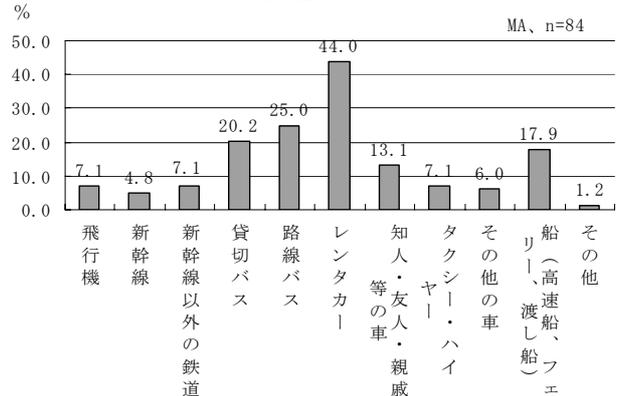
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（4割弱）．次いで「レンタカー」「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」「船」となっている。

これに対し，『観光目的』では「レンタカー」利用が4割強と最も多く，「路線バス」は4人に1人の利用となっている。

鹿児島での交通（全利用）（全体）



鹿児島での交通（全利用）（観光目的）

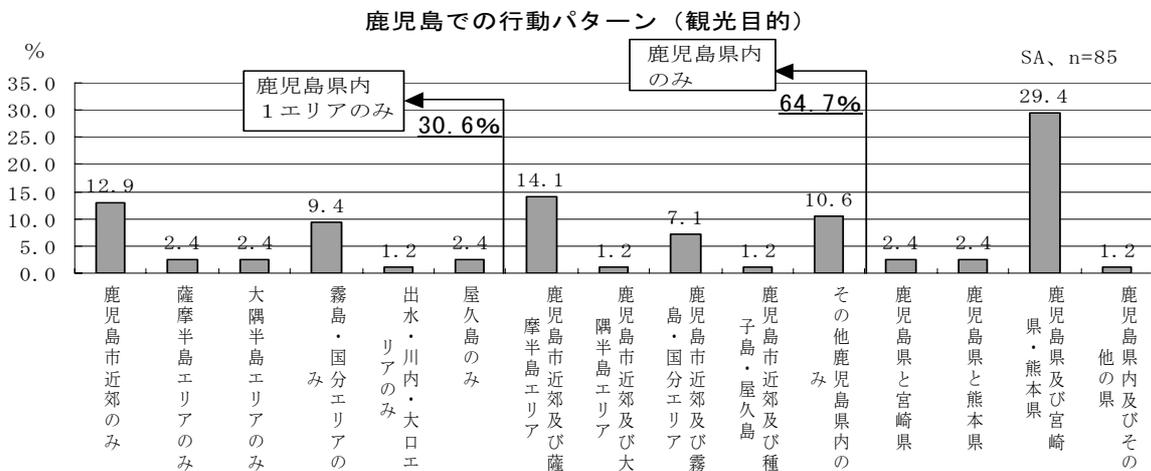
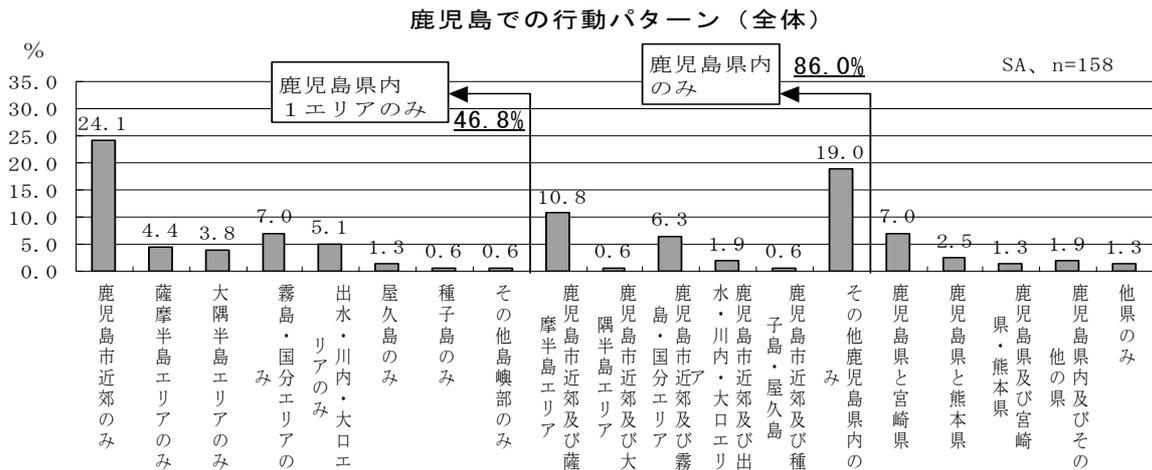


f) 鹿児島での行動パターン（単一回答）

九州を複数エリアに区分し、訪問客の訪問エリアをもとに行動パターンを分析したものが下図である。これを見ると、『全体』では「鹿児島市近郊のみ」が最も多く（24.1%）、「その他鹿児島県内のみ（県内の複数エリアにまたがる行動）」がこれに次ぐ（19.0%）。ちなみに、鹿児島県内1エリアのみの訪問客は46.8%、鹿児島県内のみの訪問客は

86.0%となっている。

一方、『観光目的』では「鹿児島県及び宮崎県・熊本県」が3割弱と最も多くなっている。鹿児島県内1エリアのみの訪問客は30.6%、鹿児島県内のみの訪問客は64.7%となっており、いずれも『全体』よりも低く、観光客は広範囲に動いていることがうかがえる。



※エリアの区分は以下となっている。

鹿児島市近郊：鹿児島市内、桜島

薩摩半島エリア：指宿温泉、開聞岳、池田湖、枕崎市、知覧町など

大隅半島エリア：垂水市、鹿屋市、串良町、東串良町、佐多岬、志布志湾など

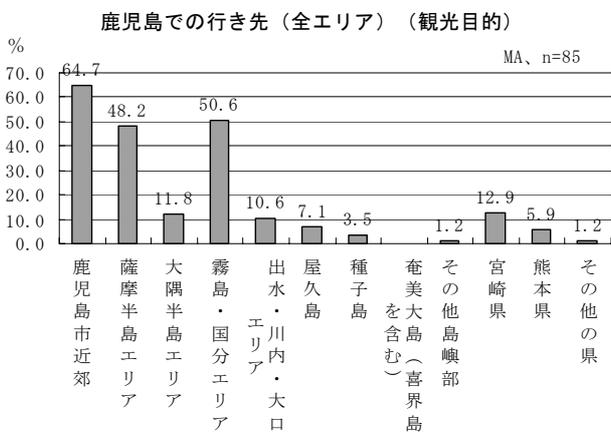
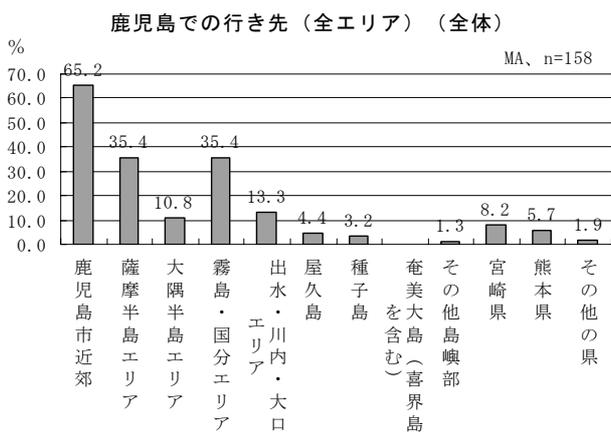
霧島・国分エリア：霧島温泉郷、えびの高原、国分市、隼人町、牧園温泉など

出水・川内・大口エリア：市来町、東市木町、川内市、串木野市、阿久根市、出水市、大口市など

島嶼部：屋久島、種子島、奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島など

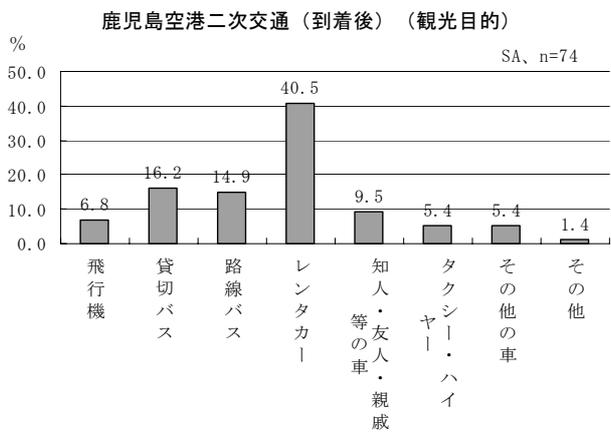
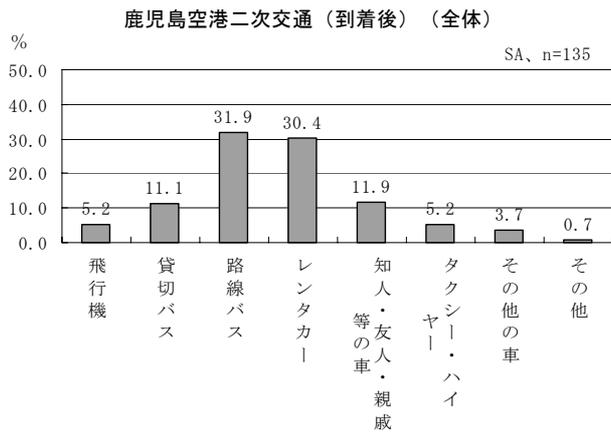
g)鹿児島での行き先（全エリア，複数回答）

訪問エリア全てをカウントしたものが下図である。これを見ると、『全体』では「鹿児島市近郊」への訪問（乗り継ぎを除く）が6割強と最も多く、次いで著名な温泉地を有する「薩摩半島エリア」「霧島・国分エリア」への訪問率が4割弱となっている。『観光目的』では「鹿児島市近郊」の比率は『全体』とほぼ同等であるものの、「薩摩半島エリア」「霧島・国分エリア」比率はいずれも5割程度にまで上昇している。



h)鹿児島空港における二次交通（鹿児島空港到着後，単一回答）

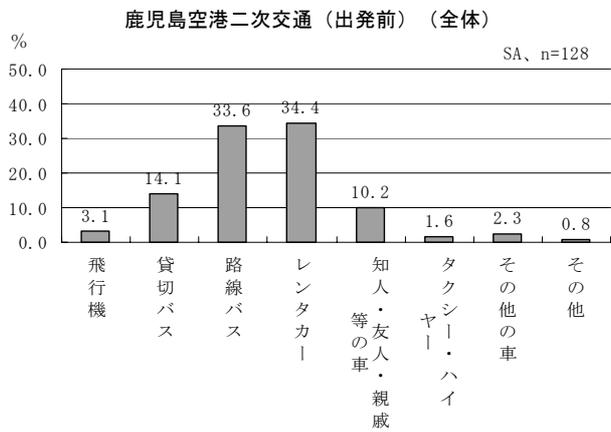
『全体』では「路線バス」利用が最も多く、「レンタカー」利用がこれに続く（いずれも3割強）。これに対し、『観光目的』では「レンタカー」が4割弱で突出している。

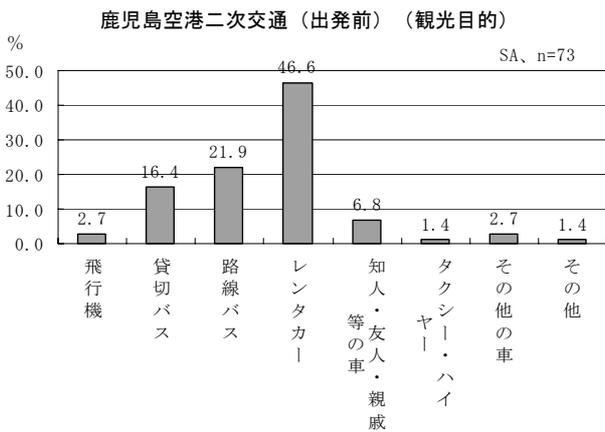


i)鹿児島空港における二次交通（鹿児島空港出発前，単一回答）

『全体』では、「鹿児島空港到着後」とは順位が入れ替わり、「レンタカー」「路線バス」の順となっている。『観光目的』をみると、「鹿児島空港到着後」と比べ、「レンタカー」利用率が高くなっている。

※アンケート調査当日は、島嶼部荒天のため一部の便に欠航が出た。このため、飛行機利用率がその影響を受けた可能性がある。

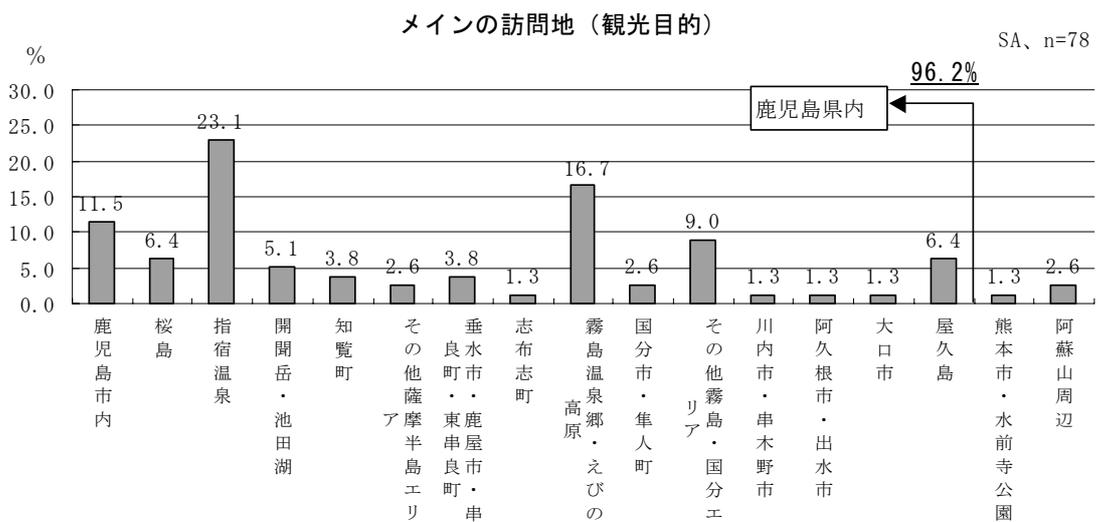
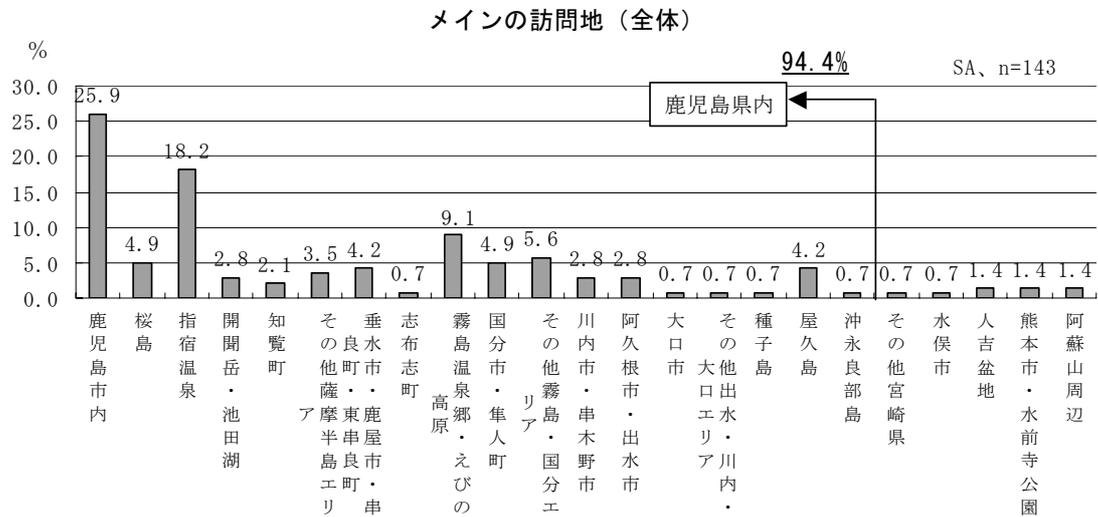




j) メインの訪問地（単一回答）

『全体』では「鹿児島市内」が最も多く、1/4を占めている。次いで「指宿温泉」が2割弱、「霧島温泉郷・えびの高原」が1割弱となっている。ちなみに、鹿児島県内がメインの訪問は94.4%となっている。

『観光目的』では「指宿温泉」が2割強で最も多く、「霧島温泉」が続く。「鹿児島市内」は1割強に過ぎない。

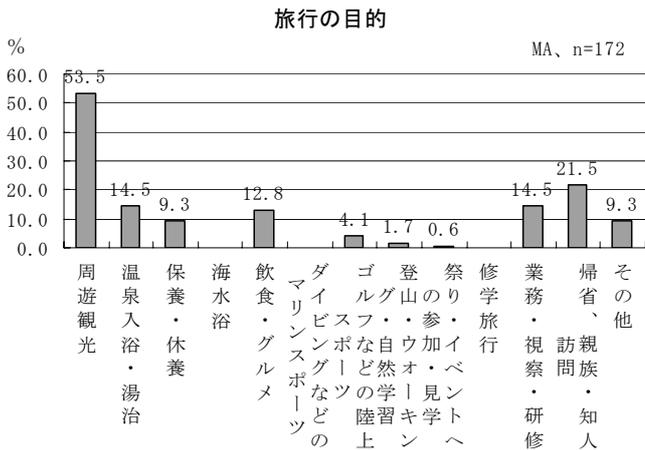


(2)長崎空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

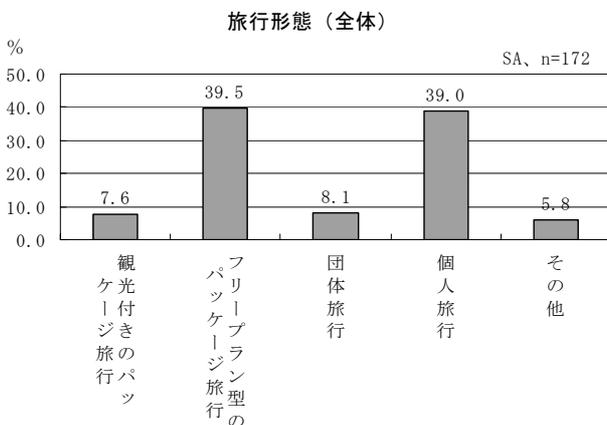
「周遊観光」が5割強を占めており，次いで「帰省，親族・知人訪問」が2割強，「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」「飲食・グルメ」が1割強となっている。



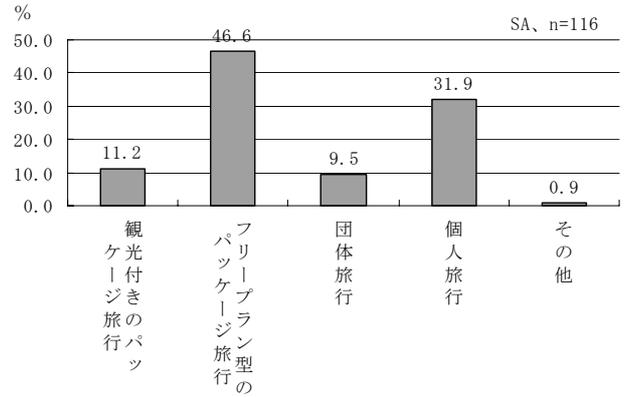
b) 旅行形態 (単一回答)

回答者全体 (以下，『全体』と記述) をみると，「フリープラン型のパッケージ旅行」「個人旅行」がそれぞれ4割弱となっている。その他の形態はいずれも1割にも満たない。

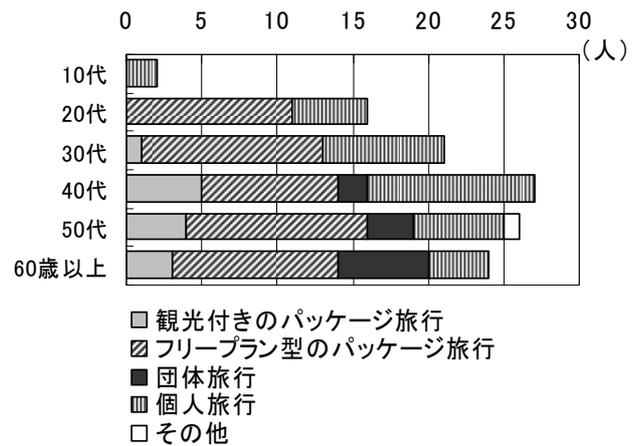
これに対し，「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下，『観光目的』と記述) をみると，「フリープラン型のパッケージ旅行」「観光付きのパッケージ旅行」「団体旅行」が『全体』に比べ高く，「個人旅行」「その他」が低くなっている。



旅行形態 (観光目的)



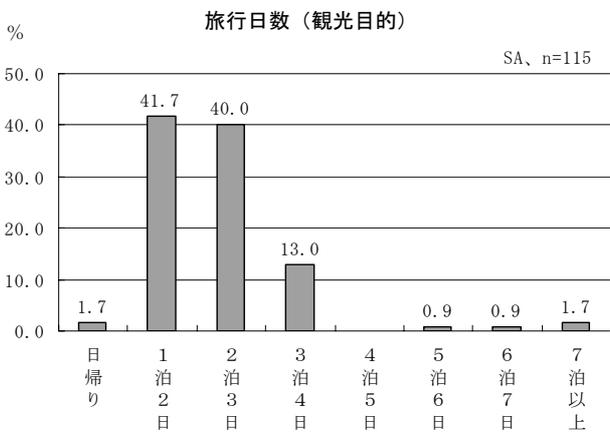
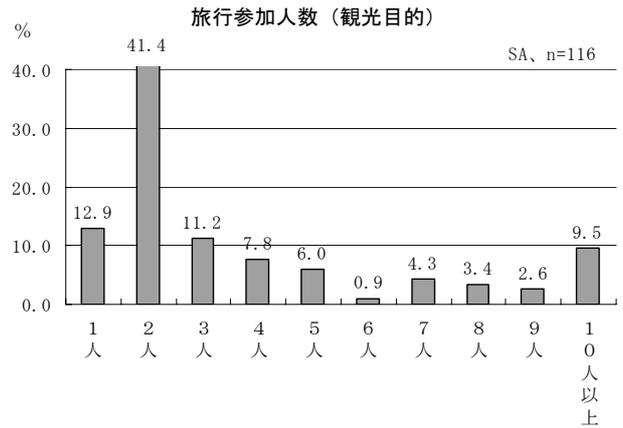
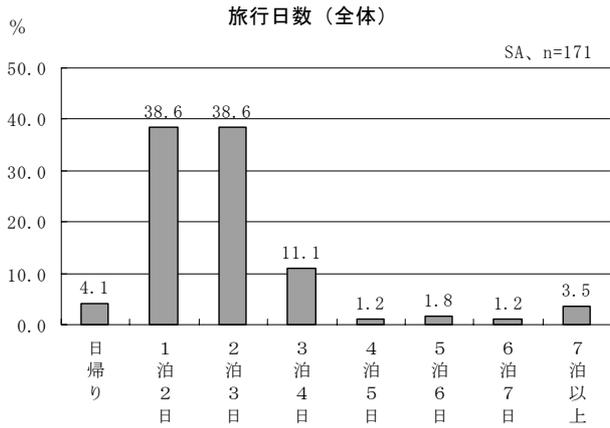
さらに観光目的を年齢別にみると，回答の少ない10代を除いて，いずれの年齢区分でも「フリープラン型のパッケージ旅行」が最も多く，「個人旅行」が続く。また，年齢が上がるにつれて，「団体旅行」が増えている。



c) 旅行日数 (単一回答)

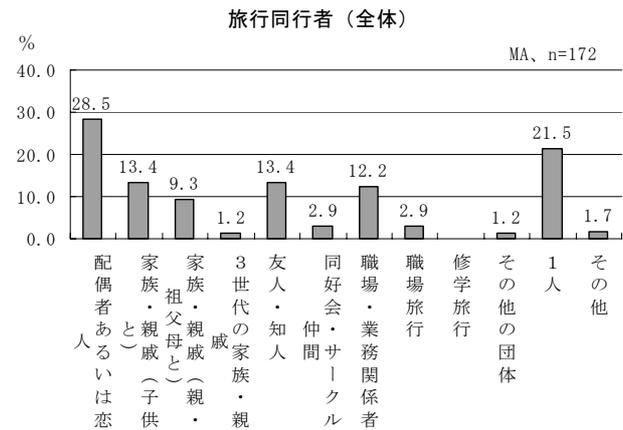
調査日が通常の週末 (祝祭日の絡まない土曜，日曜) であったこともあり，『全体』では「1泊2日」「2泊3日」が同比率で最多となった (4割弱)。次いで「3泊4日」が1割強となっている。

『観光目的』では『全体』と比べ長期滞在が少なく，「1泊2日」「2泊3日」の比率が高くなっている。



e) 旅行同行者特性（複数回答）

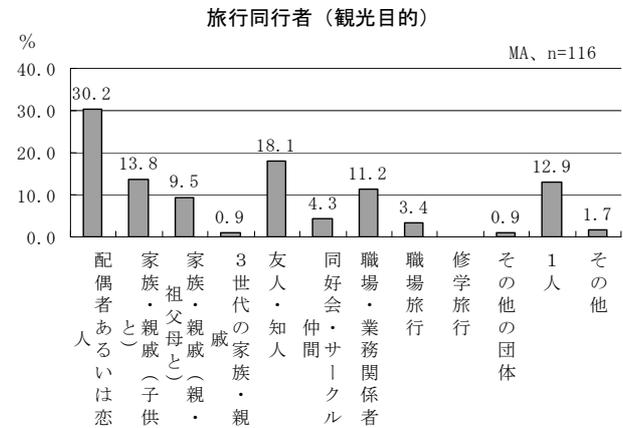
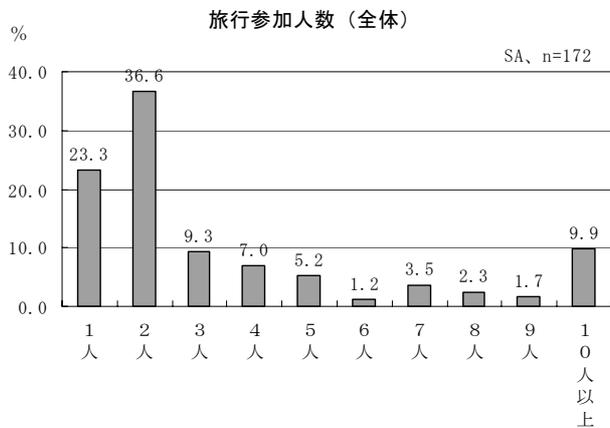
『全体』では「配偶者あるいは恋人」が3割弱で最多となっている。「1人」も2割以上を占める。『観光目的』でも「配偶者あるいは恋人」が最多となっているが、「1人」の比率は『全体』と比べ大幅に下がっている。



d) 旅行参加人数（単一回答）

『全体』では「2人」が4割弱で最も多く、「1人」がこれに次ぐ（2割強）。一方で、「10人以上」も1割となっており、グループ・団体客が一定程度みられる。

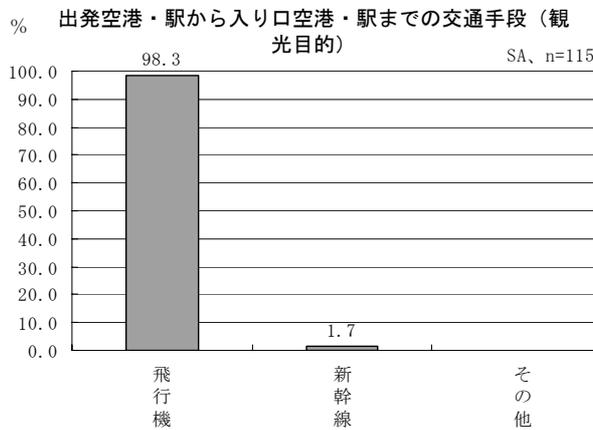
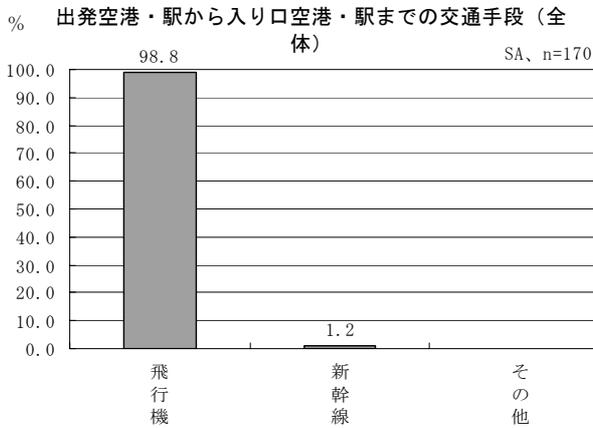
『観光目的』は『全体』と比べ、「1人」の比率が低く「2人」の比率が高い。



B) 旅行行程

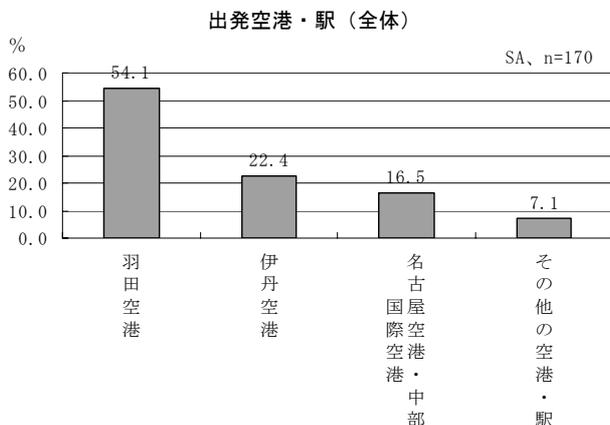
a) 往路の主要交通手段（単一回答）

『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており，比率の差はほとんどない。

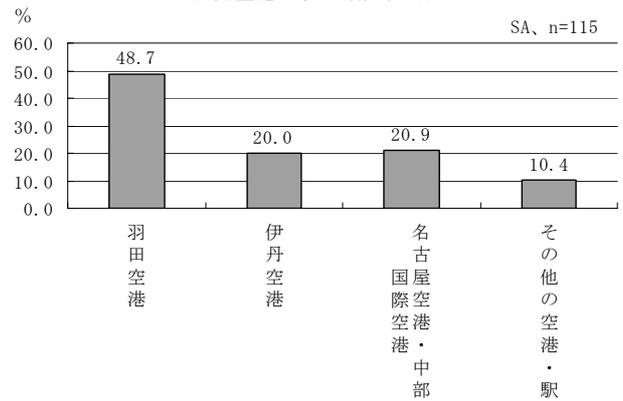


b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

主要交通手段の出発空港・駅をみると，『全体』では羽田空港が1/2，伊丹空港が1/4，名古屋空港・中部国際空港が1/6となっている。『観光目的』でも『全体』同様の傾向がみられるが，「羽田空港」「伊丹空港」比率は低く，「名古屋空港・中部国際空港」比率が高めとなっている。

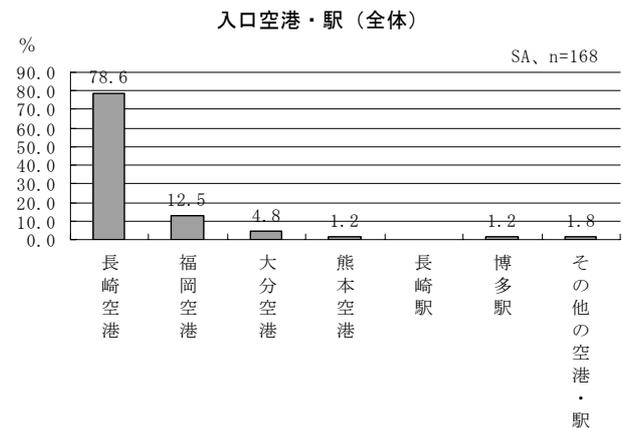


出発空港・駅（観光目的）

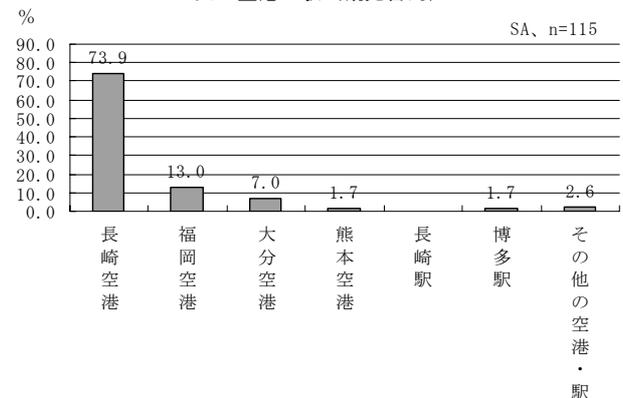


c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『全体』『観光目的』とも7割以上の人々が「長崎空港」を入口空港（九州観光の起点）としている。それ以外では，「福岡空港」や「大分空港」などが利用されている。



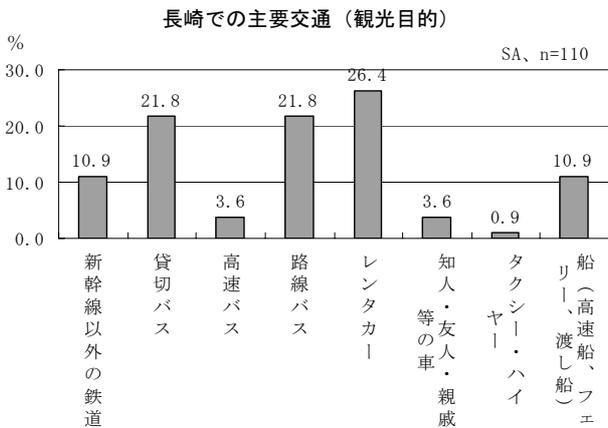
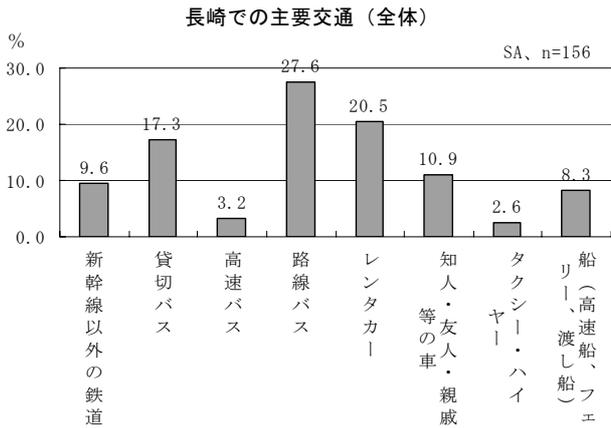
入口空港・駅（観光目的）



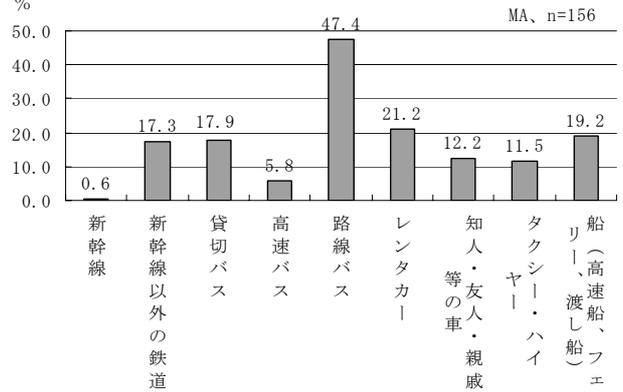
d)長崎での主要交通（単一回答）

『全体』では「路線バス」が3割弱で最も多い。次いで「レンタカー」が2割、「貸切バス」が2割弱となっている。これに対し、『観光目的』では「レンタカー」比率が3割弱で最も多く、「貸切バス」「路線バス」が同程度（2割強）となっている。

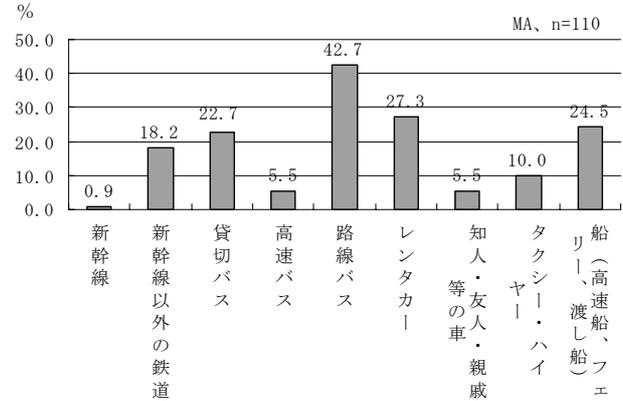
※「船」は長崎空港-ハウステンボス間の移動が大半を占める。



長崎での交通（全利用）（全体）



長崎での交通（全利用）（観光目的）



e)長崎での交通（全ての利用，複数回答）

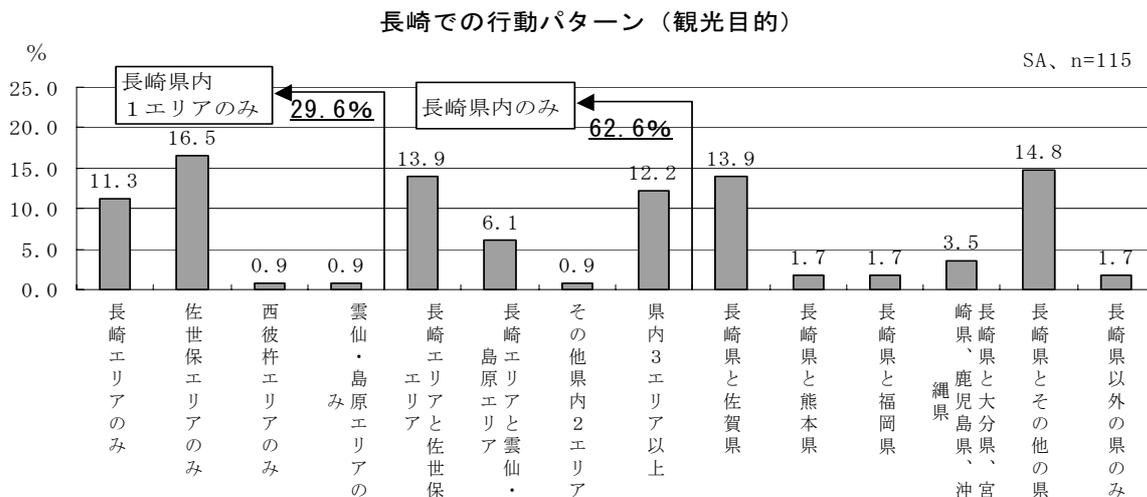
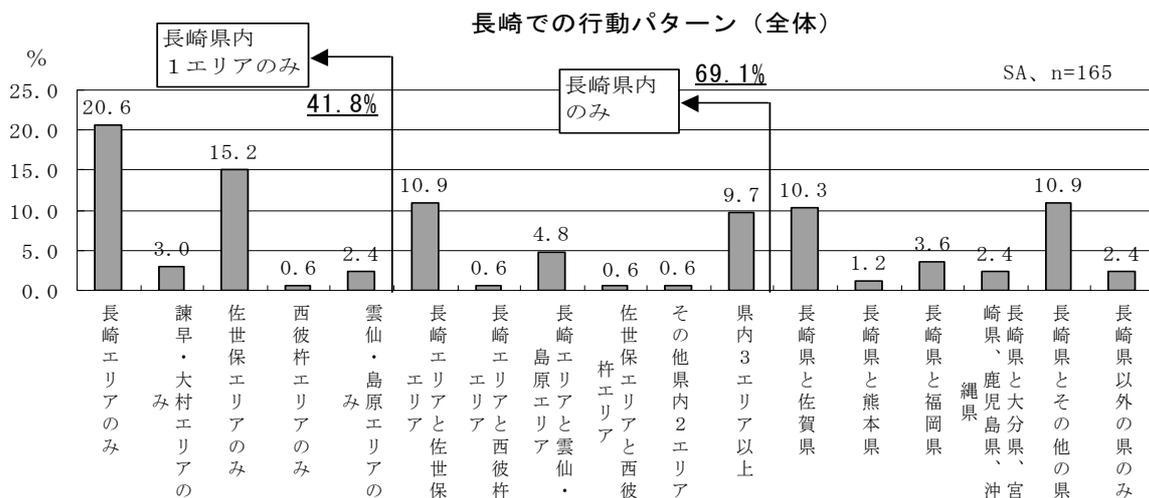
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（5割弱）。次いで「レンタカー」「船」「貸切バス」「新幹線以外の鉄道」となっている。これに対し、『観光目的』でも路線バスが最多（4割強）となっているが、その比率は『全体』よりも低く、逆に「レンタカー」「船」「貸切バス」等の比率が高い。

f)長崎での行動パターン（単一回答）

九州を複数エリアに区分し、訪問客の訪問エリアをもとに行動パターンを分析したものが下図である。これを見ると、『全体』では「長崎エリアのみ」が最も多く（20.6%）、「佐世保エリアのみ」がこれに次ぐ（15.2%）。また、長崎県内のみでなく、佐賀県や複数の隣県にまたがる行動パターンも一定程度みられる。ちなみに、長崎県内1エリア

のみの訪問客は41.8%、長崎県内のみでの訪問客は69.1%となっている。

一方、『観光目的』では「佐世保エリアのみ」が最多（2割弱）となっており、ハウステンボスの効果が表れている。次いで「長崎県とその他の県」「長崎エリアと佐世保エリア」「長崎県と佐賀県」となっているが、いずれも1割強で僅差となっている。



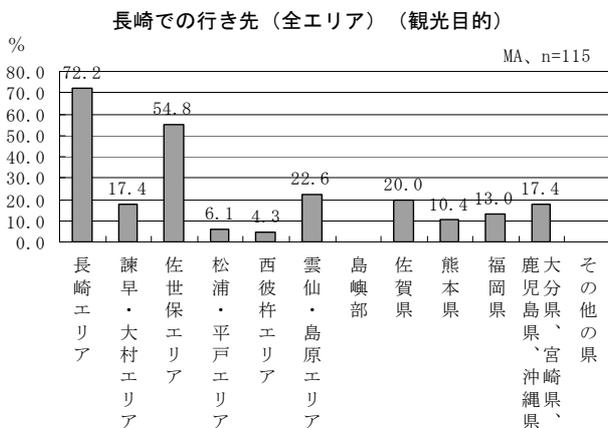
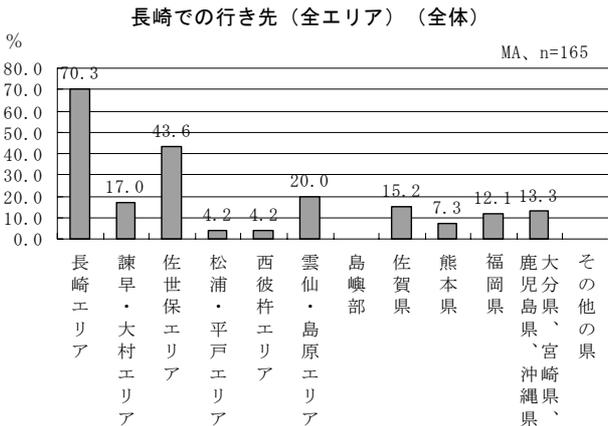
※エリアの区分は以下となっている。

- 長崎エリア：長崎市中心部，長崎市郊外（野母崎町，高島町，伊王島町）など
- 諫早・大村エリア：諫早市，大村市など
- 佐世保エリア：佐世保市街，ハウステンボスなど
- 松浦・平戸エリア：田平町，平戸島（平戸市）など
- 西彼杵エリア：西海町，大島町，崎戸町など
- 雲仙・島原エリア：雲仙温泉，小浜温泉，島原市など
- 島嶼部：対馬，壱岐，五島列島など（今回の調査では島嶼部への訪問者がいなかったため，表記していない）

g)長崎での行き先（全エリア，複数回答）

訪問エリア全てをカウントしたものが下図である。これを見ると、『全体』では「長崎エリア」への訪問が7割以上を占めており，次いでハウステンボスを擁する「佐世保エリア」が4割強となっている。また，佐賀県をはじめとする県外への訪問もみられる。

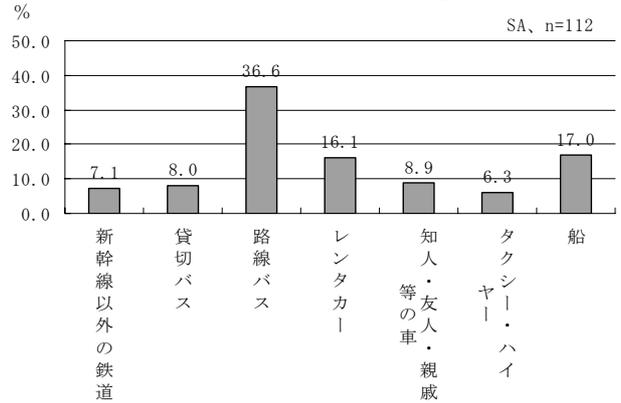
『観光目的』でも「長崎エリア」が最多（7割強）となっており，「佐世保エリア」がこれに次ぐ（5割強）。



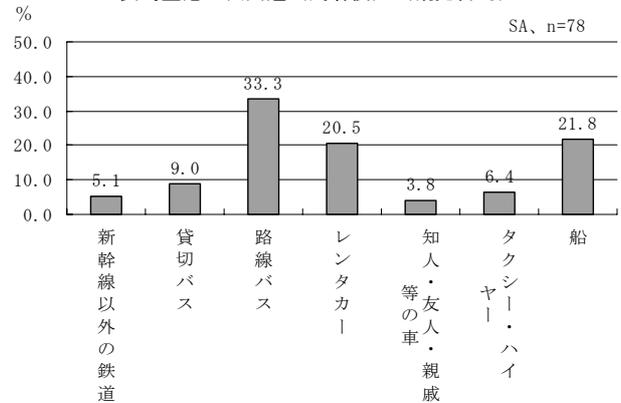
h)長崎空港における二次交通（長崎空港到着後，単一回答）

『全体』では「路線バス」利用が4割弱で最も多い。次いで「船」「レンタカー」（いずれも2割弱）となっている。『観光目的』でも同様の傾向を示しているが、『全体』と比べ「路線バス」比率が低く（3割強），「船」「レンタカー」比率が高い（いずれも2割強）。

長崎空港二次交通（到着後）（全体）



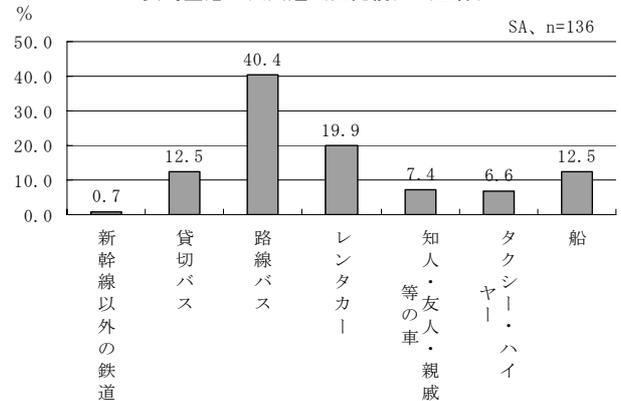
長崎空港二次交通（到着後）（観光目的）



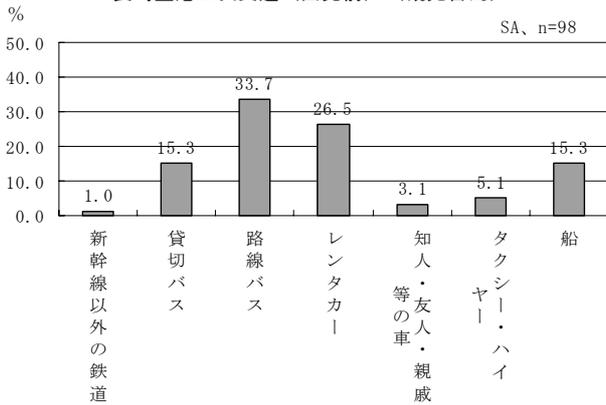
i)長崎空港における二次交通（長崎空港出発前，単一回答）

『全体』では，「長崎空港到着後」と同様の傾向を示している。そのなかにおいて，「路線バス」「レンタカー」は比率が高く，「船」「新幹線以外の鉄道」は比率が低くなっている。『観光目的』でも同様であるが，「レンタカー」「貸切バス」の比率が高く，「船」「新幹線以外の鉄道」などは比率が低い。

長崎空港二次交通（出発前）（全体）



長崎空港二次交通（出発前）（観光目的）

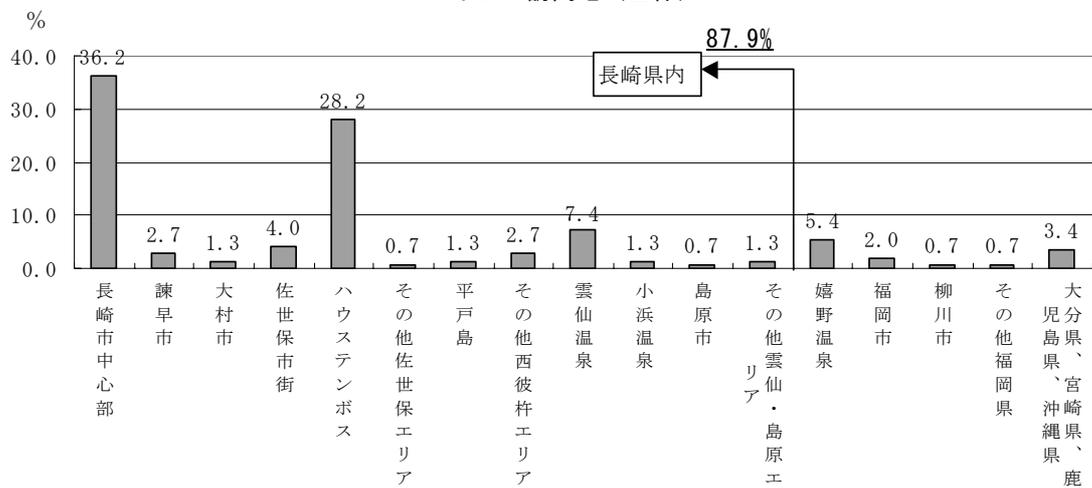


j) メインの訪問地（単一回答）

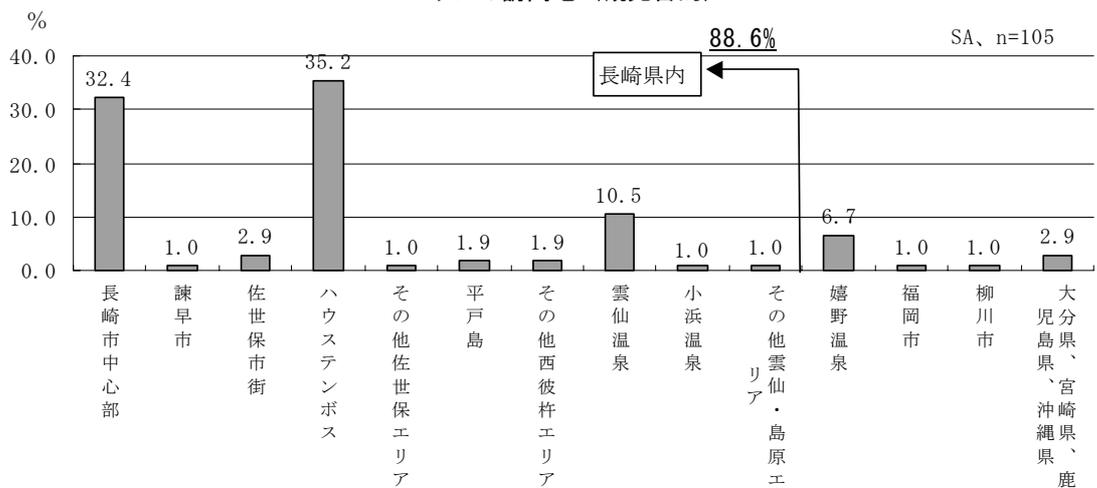
『全体』では「長崎市中心部」が4割弱、「ハウステンボス」が3割弱となっており，他を圧倒している。県外では，「嬉野温泉」の比率が高くなっている。ちなみに，長崎県内がメインの訪問地は87.9%である。

一方，『観光目的』では「ハウステンボス」が最多（4割弱）となっており，「長崎市中心部」がこれに次ぐ。『全体』と比較すると，「ハウステンボス」の他，「雲仙温泉」「嬉野温泉」などの比率が高くなっている。

メインの訪問地（全体）



メインの訪問地（観光目的）

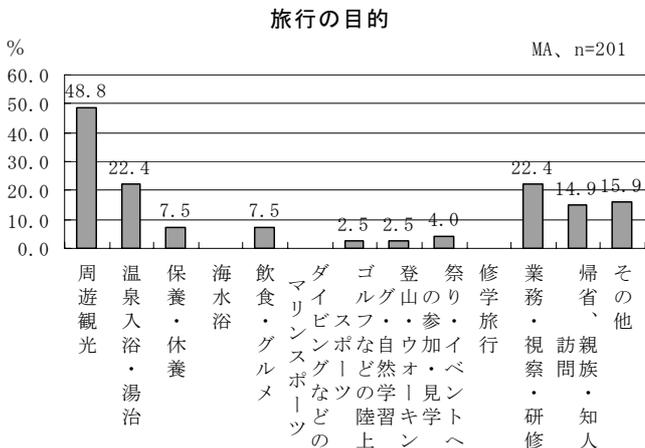


(3)仙台空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

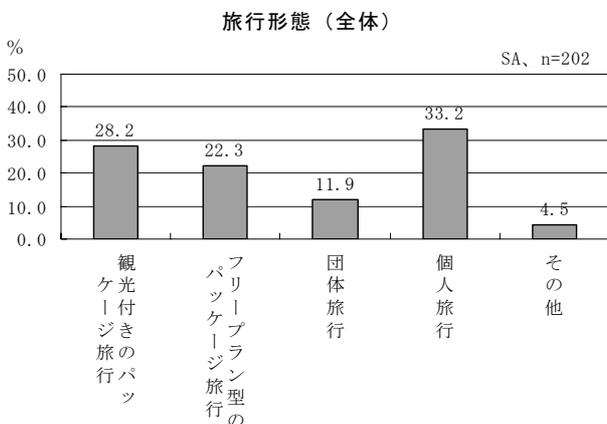
「周遊観光」が5割弱を占めており、次いで「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」が2割強となっている。



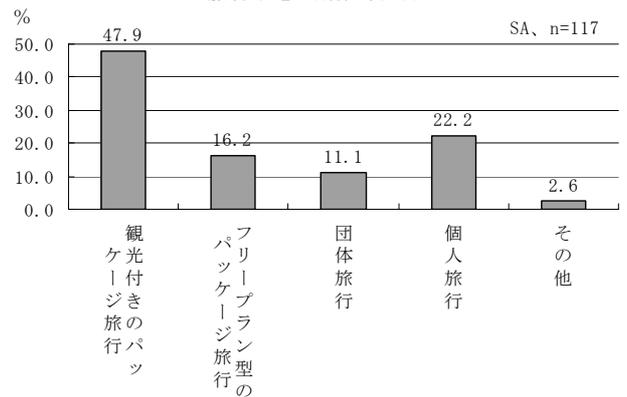
b) 旅行形態 (単一回答)

回答者全体 (以下、『全体』と記述) をみると、「個人旅行」がそれぞれ3割強で最多、次いで「観光付きのパッケージ旅行」(3割弱)、「フリープラン型のパッケージ旅行」(2割強)となっている。

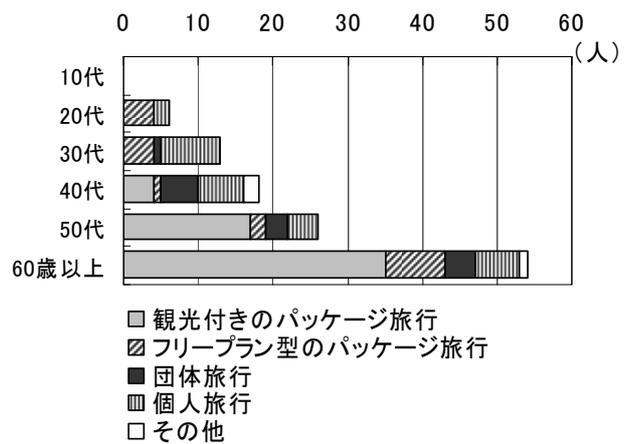
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下、『観光目的』と記述) をみると、「観光付きのパッケージ旅行」が5割弱を占めており、「個人旅行」は2割強、「フリープラン型のパッケージ旅行」は2割弱となっている。『全体』に比べると、「観光付きのパッケージ旅行」比率が高く、その他はいずれも低くなっている。



旅行形態 (観光目的)

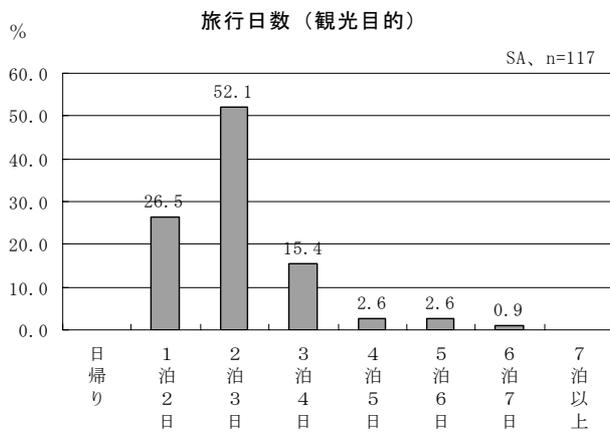
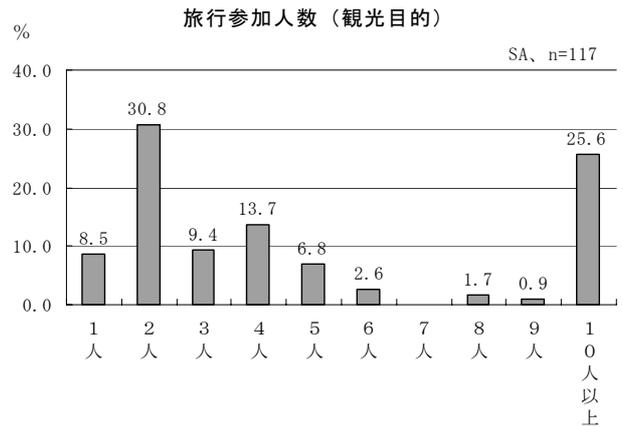
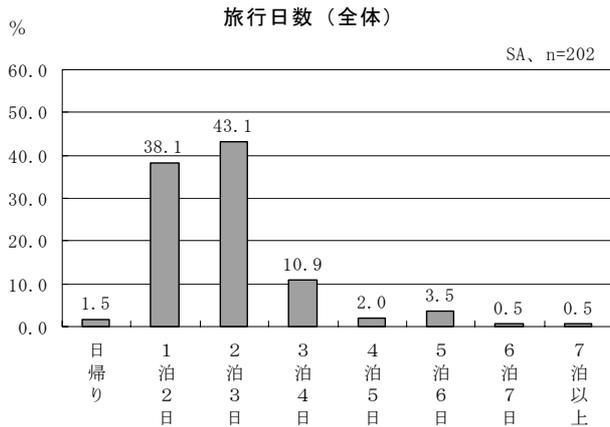


さらに観光目的を年齢別にみると、「観光付きのパッケージ旅行」は「20代」「30代」ではみられないが、「50代」「60歳以上」で5割を越え、さらに、年齢区分が高くなるにつれて回答者が増えていくため、この「50代」「60歳以上」の回答が全体の傾向に影響を与えている。



c) 旅行日数 (単一回答)

調査日が通常の週末 (祝祭日の絡まない土曜、日曜) であったが、『全体』『観光目的』とも「2泊3日」が最多となっており、特に後者では過半数を占めている。前者では「1泊2日」の比率も比較的高くなっている。長期滞在は『全体』『観光目的』とも少ない。

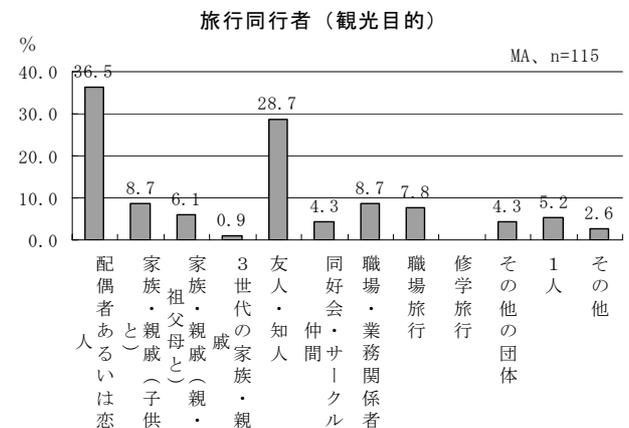
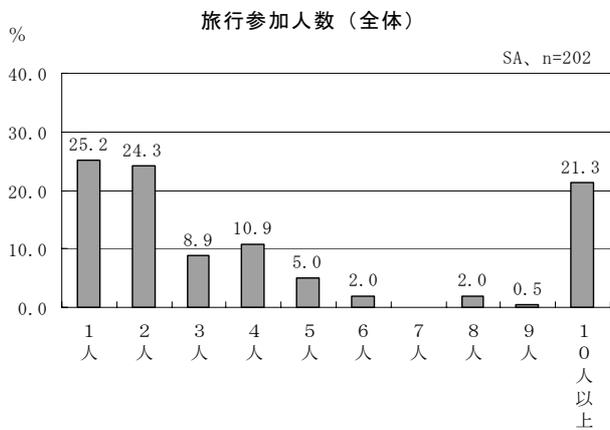
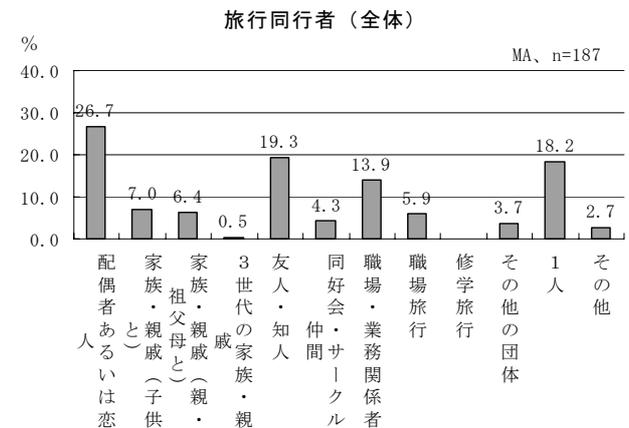


e) 旅行同行者特性（複数回答）

『全体』では「配偶者あるいは恋人」が3割弱で最多となっており、次いで「友人・知人」「1人」が2割弱を占める。『観光目的』では『全体』以上に「配偶者あるいは恋人」「友人・知人」の比率が高く（前者は4割弱、後者は3割弱）、逆に「1人」の比率は低い。

d) 旅行参加人数（単一回答）

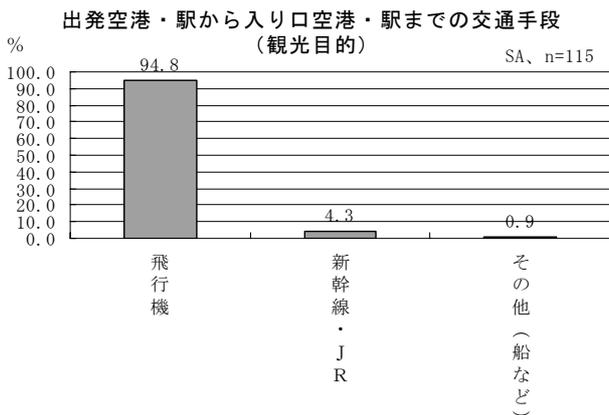
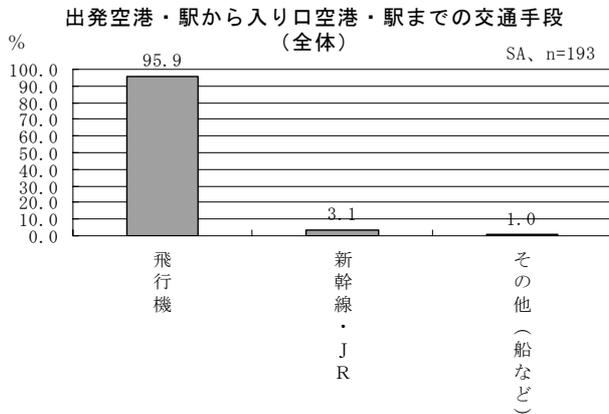
『全体』では「1人」が3割弱で最も多く、「2人」「10人以上」がこれに次ぐ（2割強）。一方、『観光目的』では「2人」が3割強、「10人以上」が3割弱となっている。10人以上の団体観光客が多くみられるのが特徴的である。



B) 旅行行程

a) 往路の主要交通手段 (単一回答)

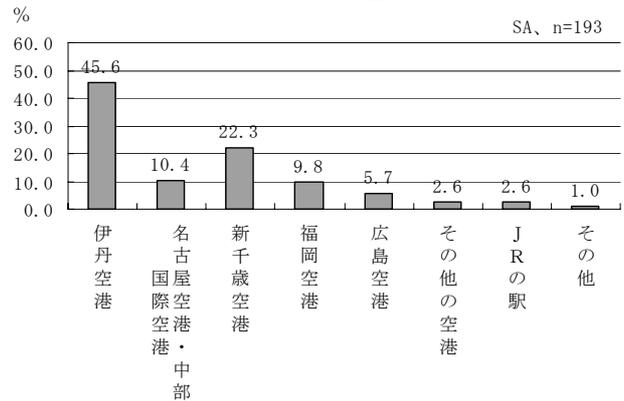
『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており、比率の差はほとんどない。また、僅かであるが、「新幹線・JR」「船」の利用もみられる。



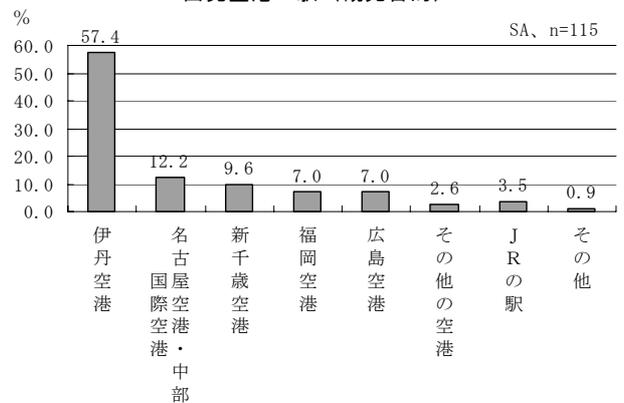
b) 往路における出発空港・駅 (単一回答)

主要交通手段の出発空港・駅をみると、『全体』では「伊丹空港」が5割弱、「新千歳空港」が2割強、「名古屋空港・中部国際空港」「福岡空港」が1割程度となっている。これに対し、『観光目的』では「伊丹空港」が6割弱を占め、「名古屋空港・中部国際空港」「新千歳空港」比率は1割程度となっている。『全体』と比較すると、「伊丹空港」「名古屋空港・中部国際空港」比率が高く、「新千歳空港」「福岡空港」比率が低い。

出発空港・駅 (全体)



出発空港・駅 (観光目的)



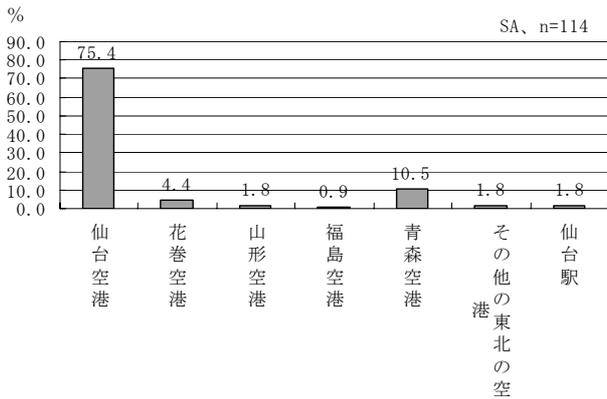
c) 往路における入口空港・駅 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも多くの人が「仙台空港」を入口空港 (東北観光の起点) としている。それ以外では、「青森空港」や「花巻空港」などが利用されている。

入口空港・駅 (全体)



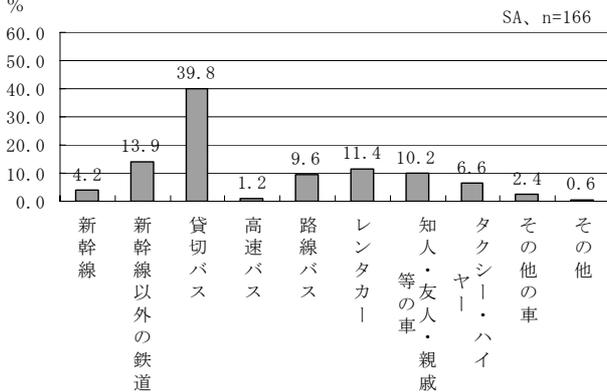
入口空港・駅（観光目的）



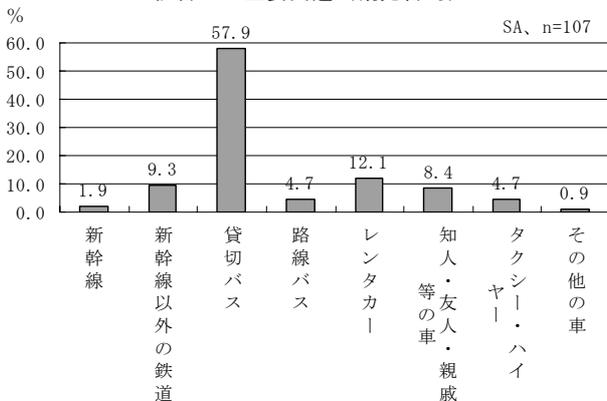
d) 仙台での主要交通（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「貸切バス」が最も多く、特に後者は過半数を占めている。「貸切バス」以外では、「新幹線以外の鉄道」「レンタカー」「知人・友人・親戚等の車」の利用が多い。

仙台での主要交通（全体）



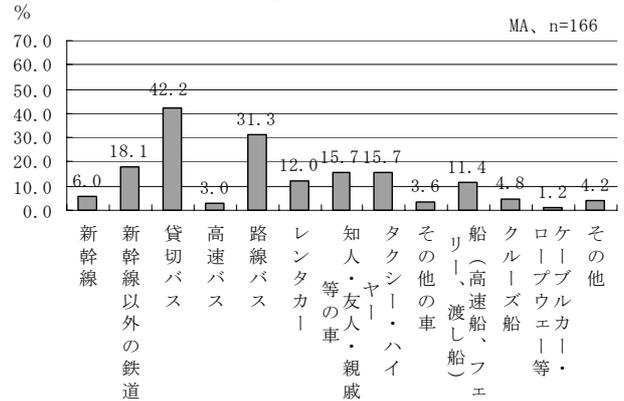
仙台での主要交通（観光目的）



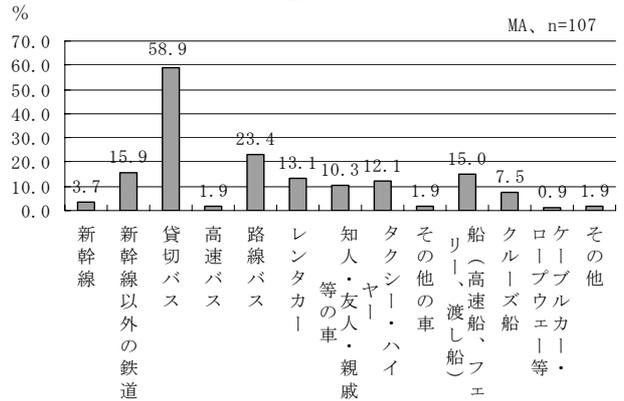
e) 仙台での交通（全ての利用、複数回答）

『全体』『観光目的』とも「貸切バス」利用が最も多い（前者は4割強、後者は6割強）。次いで、両者とも「路線バス」「新幹線以外の鉄道」の順に多くなっており、空港アクセス手段としての「路線バス」の重要性が見受けられる。

仙台での交通（全利用）（全体）



仙台での交通（全利用）（観光目的）

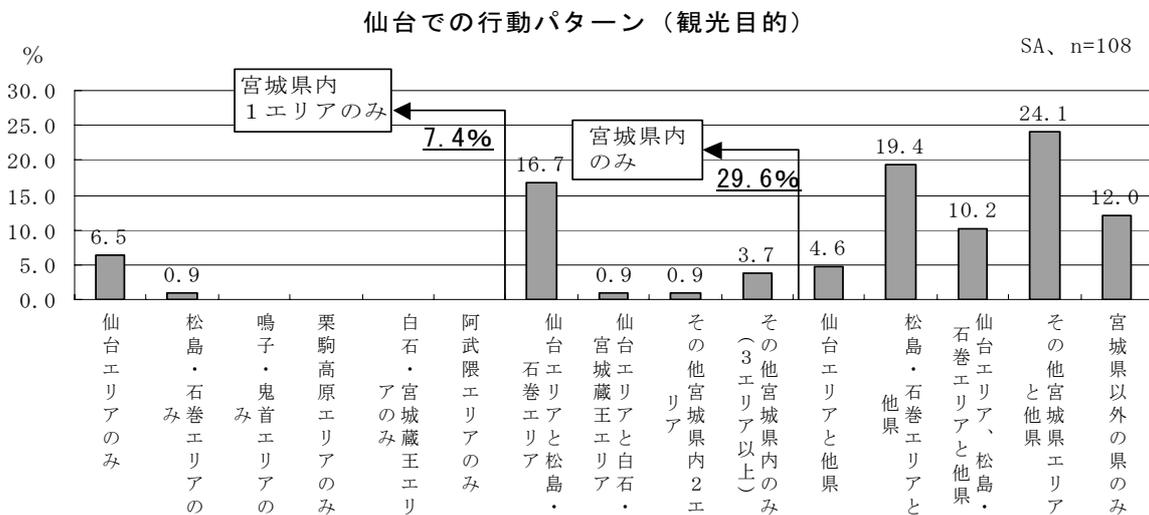
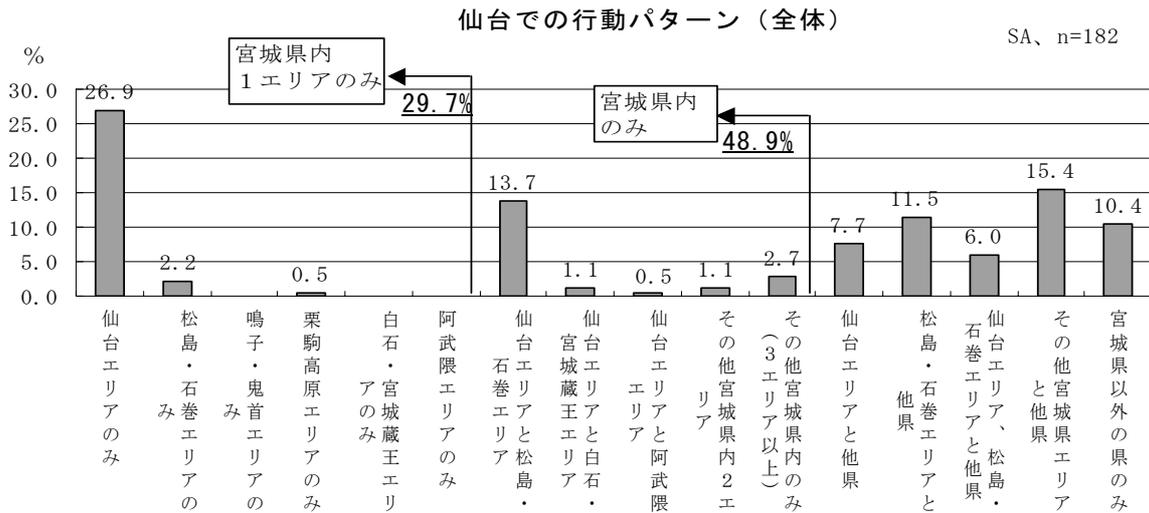


f) 仙台での行動パターン（単一回答）

東北を複数エリアに区分し、訪問客の訪問エリアをもとに行動パターンを分析したものが下図である。これを見ると、『全体』では「仙台エリアのみ」が最も多く（26.9%）、次いで「その他宮城県エリアと他県」（15.4%）、「仙台エリアと松島・石巻エリア」（13.7%）となっている。「宮城県内1エリアのみの訪問客」は29.7%、「宮城県内のみの訪問客」は48.9%となっており、宮城県内だけでなく他

県への訪問が多くみられる。

『観光目的』では「その他宮城県エリアと他県」が最多（24.1%）となっており、次いで「松島・石巻エリアと他県」（19.4%）、「仙台エリアと松島・石巻エリア」（16.7%）となっている。『全体』と比較すると、「仙台エリアのみ」の比率が低くなっており、他県への訪問比率が高まっている（「宮城県内1エリアのみの訪問客」は7.4%、「宮城県内のみの訪問客」は29.6%）。



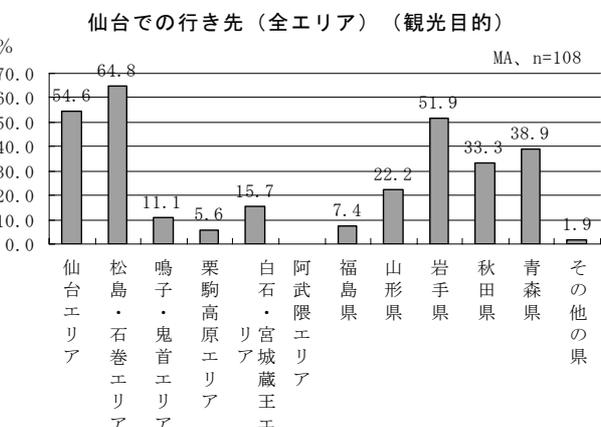
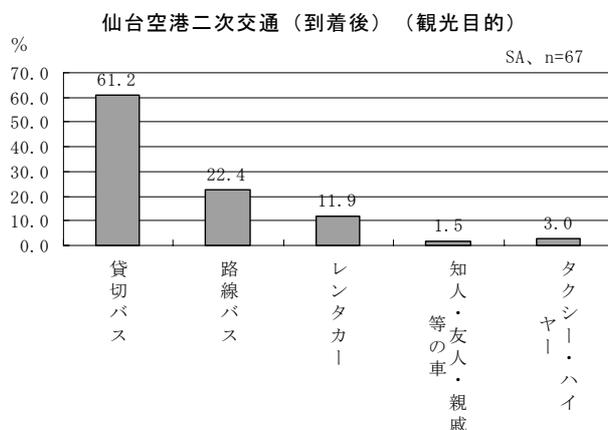
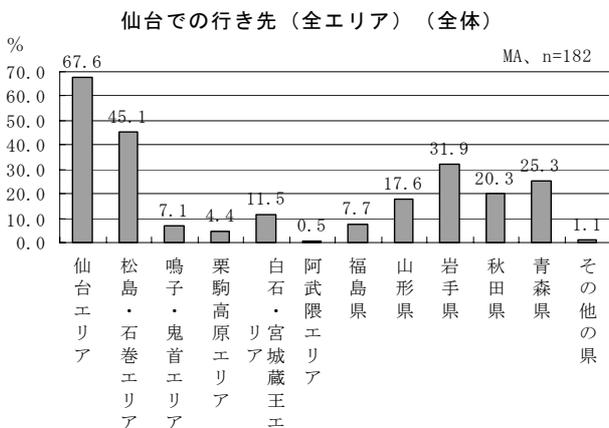
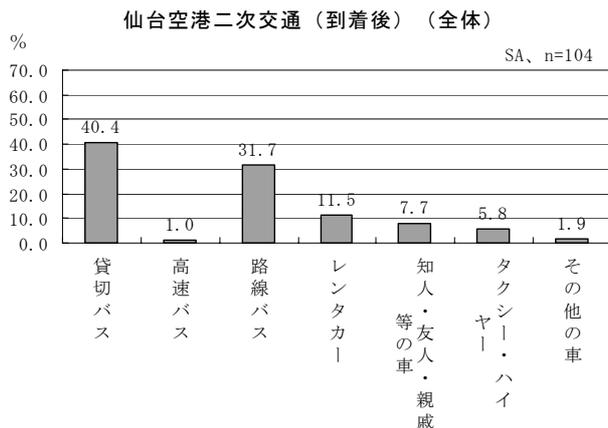
※エリアの区分は以下となっている。

- 仙台エリア：仙台市中心部，秋保温泉，作並温泉など
- 松島・石巻エリア：松島・奥松島，石巻市，塩竈市・多賀城市など
- 鳴子・鬼首エリア：鳴子温泉郷，鬼首温泉郷など
- 栗駒高原エリア：栗駒山麓，鶯沢町など
- 白石・宮城蔵王エリア：白石市，蔵王町（遠刈田温泉，お釜など）など
- 阿武隈エリア：阿武隈ラインなど

g) 仙台での行き先 (全エリア, 複数回答)

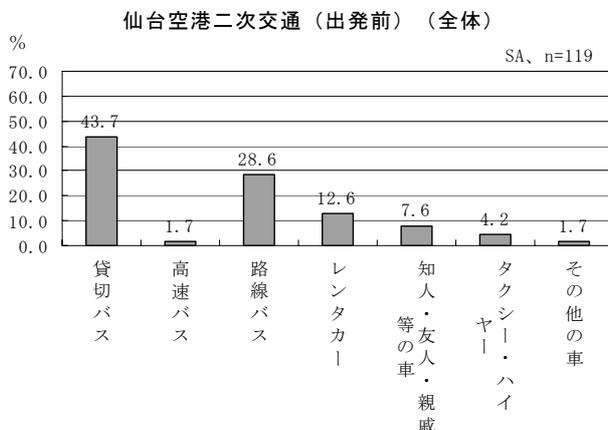
訪問エリア全てをカウントしたものが下図である。これを見ると、『全体』では「仙台エリア」への訪問が7割弱を占め最も多く、次いで「松島・石巻エリア」が5割弱となっている。他県では、岩手県(3割強)、青森県(3割弱)、秋田県(2割強)への訪問が多い。

『観光目的』では「松島・石巻エリア」が最多(6割強)であり、「仙台エリア」がこれに次ぐ(5割強)。『全体』と比べた場合の東北他県への訪問比率は、福島県を除きいずれも高い傾向にあり、特に岩手県への訪問者数は5割を超えている。



i) 仙台空港における二次交通 (仙台空港出発前, 単一回答)

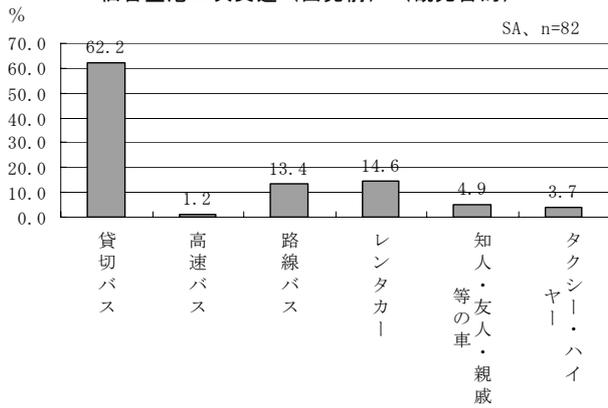
『全体』『観光目的』とも、「仙台空港到着後」と同様の傾向を示している。そのなかにおいて、「貸切バス」「レンタカー」比率が若干高く、「路線バス」比率は若干低くなっている。



h) 仙台空港における二次交通 (仙台空港到着後, 単一回答)

『全体』では「貸切バス」利用が4割強で最も多く、次いで「路線バス」(3割強)、「レンタカー」(1割強)となっている。『観光目的』でも同様の傾向を示しているが、『全体』と比べ「貸切バス」比率が高く(6割強)、「路線バス」比率は低くなっている(2割強)。

仙台空港二次交通（出発前）（観光目的）

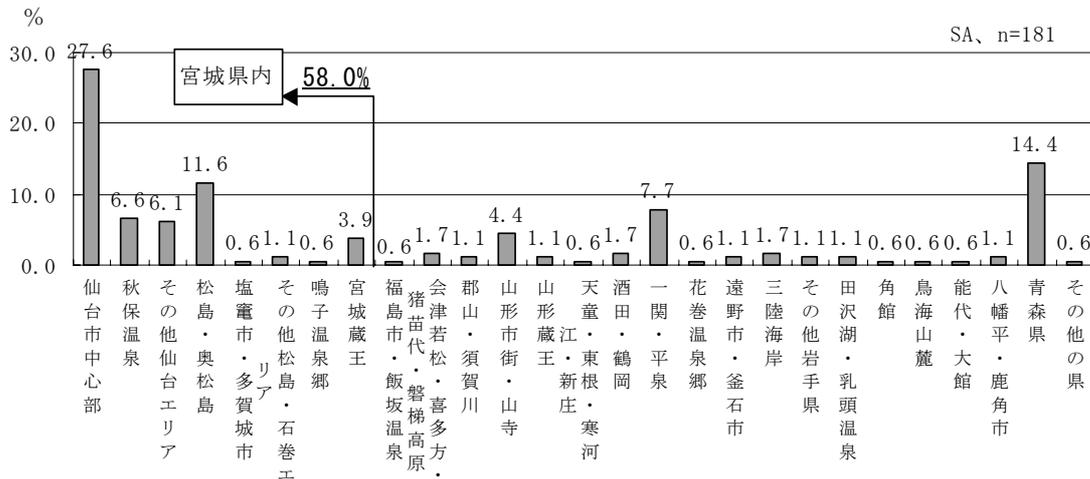


j) メインの訪問地（単一回答）

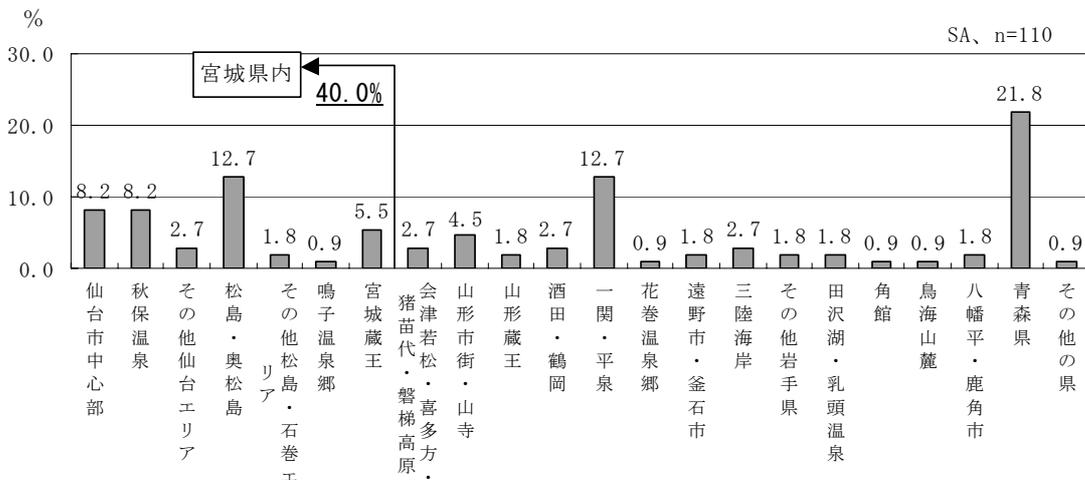
『全体』では「仙台市中心部」が3割弱で最も多く、次いで「青森県」「松島・奥松島」となっている（いずれも1割強）。県外では「青森県」のほか、「一関・平泉」「山形市街・山寺」の比率も高くなっている。ちなみに、宮城県内がメインの訪問は58.0%である。

一方、『観光目的』では「青森県」が2割強で最多となっており、「松島・奥松島」「一関・平泉」がこれに次ぐ（いずれも1割強）。『全体』と比較すると、「青森県」「一関・平泉」「松島・奥松島」などの比率が高く、「仙台市中心部」などの比率が低くなっている。ちなみに、宮城県内がメインの訪問は40.0%であり、半数を割っている。

メインの訪問地（全体）



メインの訪問地（観光目的）



(4) 3 空港の利用者の行動特性

具体的な観光行動を把握するため、3 空港それぞれについて、「観光地（及び空港）間の全移動量」「宿泊状況」「泊数別観光パターン例」を取りまとめた。

①観光地（及び空港）間の全移動量（図-20～22）

鹿児島空港では「鹿児島市内-鹿児島空港」が突出している。このほか、「鹿児島市内-桜島」「指宿温泉-開聞岳・池田湖」「霧島温泉郷・えびの高原-鹿児島空港」「鹿児島市内-指宿温泉」等での移動が多い。全体的にみると、ほとんどが鹿児島県内での移動となっている。

長崎空港では「長崎市中心部-長崎空港」が最も多く、次いで「ハウステンボス-長崎空港」となっており、この2 区間が他を大きく離している。このほかでは、「長崎市中心部-ハウステンボス」「長崎市中心部-雲仙温泉」「雲仙温泉-島原市」等での移動が多い。全体的にみると、長崎県内での移動が多いが、大分県、熊本県、福岡県でも一定程度の移動がみられる。

仙台空港では、一括りとなっている青森県間の移動を除けば、「仙台市中心部-仙台空港」が最も多い。次いで「松島・奥松島-仙台空港」「松島・奥松島-塩竈市・多賀城市」「一関・平泉-仙台空港」「仙台市中心部-松島・奥松島」の順となっている。全体的にみると、宮城県内だけでなく、宮城県内-外あるいは宮城県外同士の移動が多くみられ、広範囲に動いている様子がここからもうかがえる。

②宿泊状況（図-23～25）

鹿児島空港では「鹿児島市」での宿泊が最も多く、「指宿温泉」「霧島温泉郷・えびの高原」の2 大温泉地がこれに次ぐ。全体的にみると、ほとんどが鹿児島県内宿泊である。

長崎空港では「ハウステンボス」が最も多く、僅差で「長崎市中心部」となっている。長崎県内では他に、「雲仙温泉」「佐世保市街」等での宿泊が多い。一方、県外をみると、複数県の集まりである「大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県」に次いで「嬉野温泉」宿泊が多く、空港からの距離（近さ）が利用を促していると考えられる。

仙台で空港は「仙台市中心部」が最も多く、宮城県内では他に「秋保温泉」「鳴子温泉郷」等への宿泊が多くみられる。県外では「青森県（県全体）」「田沢湖」「盛岡市」「その他岩手県」「花巻温泉郷」等の宿泊が多い。

③泊数別観光パターン例（図-26～34）

鹿児島空港では、1 泊2 日の場合は県内が中心である（島嶼部は含まれた場合でも1 箇所程度）が、一部には宮崎県

や熊本県までも足をのばすパターンがみられる。2 泊3 日になると、隣県にまたがる広範な観光パターンがみられ、島嶼部では屋久島・種子島の両方を含むルートが表れる。客数が僅かである3 泊4 日の行動範囲は、2 泊とほぼ同程度となっている。

長崎空港では、1 泊2 日の場合は県内がほとんどで、一部に嬉野温泉利用がみられる。2 泊3 日になると、佐賀県が含まれるパターン、さらには福岡県や大分県、熊本県にまで足を伸ばすパターンが増える。3 泊4 日ではさらにその傾向が顕著となり、福岡空港もしくは他空港の利用が増える。

仙台空港では、1 泊2 日の場合は、県内及び県外の一部（岩手県、山形県）がパターンに含まれる。2 泊3 日になると、県外が含まれる場合が多くなり、青森空港や花巻空港利用がみられるようになる。3 泊4 日でも2 泊と同様の傾向がみられる。

全88サンプル

地点1	地点2	移動量
1 鹿児島市内	42 鹿児島空港	48
1 鹿児島市内	2 桜島	28
3 指宿温泉	4 開聞岳・池田湖	21
12 霧島温泉郷・えびの高原	42 鹿児島空港	20
1 鹿児島市内	3 指宿温泉	18
6 知覧町	42 鹿児島空港	17
15 その他霧島・国分エリア	42 鹿児島空港	13
13 国分市・隼人町	42 鹿児島空港	12
12 霧島温泉郷・えびの高原	15 その他霧島・国分エリア	10
4 開聞岳・池田湖	6 知覧町	9
2 桜島	42 鹿児島空港	8
3 指宿温泉	6 知覧町	8
1 鹿児島市内	6 知覧町	7
3 指宿温泉	7 その他薩摩半島エリア	7
8 垂水市・鹿屋市・串良町・東串良町	42 鹿児島空港	7
22 屋久島	42 鹿児島空港	7
1 鹿児島市内	12 霧島温泉郷・えびの高原	6
2 桜島	12 霧島温泉郷・えびの高原	6
3 指宿温泉	42 鹿児島空港	6
1 鹿児島市内	4 開聞岳・池田湖	5
1 鹿児島市内	8 垂水市・鹿屋市・串良町・東串良町	5
10 志布志町	42 鹿児島空港	5
13 国分市・隼人町	15 その他霧島・国分エリア	5
14 牧園温泉	42 鹿児島空港	5
1 鹿児島市内	7 その他薩摩半島エリア	4
4 開聞岳・池田湖	42 鹿児島空港	4
5 枕崎市	6 知覧町	4
7 その他薩摩半島エリア	42 鹿児島空港	4
12 霧島温泉郷・えびの高原	13 国分市・隼人町	4
12 霧島温泉郷・えびの高原	32 その他宮崎県	4
17 川内市・串木野市	18 阿久根市・出水市	4
17 川内市・串木野市	42 鹿児島空港	4
28 宮崎市・綾町・青島	29 日南海岸・北郷町	4
1 鹿児島市内	15 その他霧島・国分エリア	3
3 指宿温泉	5 枕崎市	3
18 阿久根市・出水市	42 鹿児島空港	3
21 種子島	22 屋久島	3
36 熊本市・水前寺公園	38 阿蘇山周辺	3

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

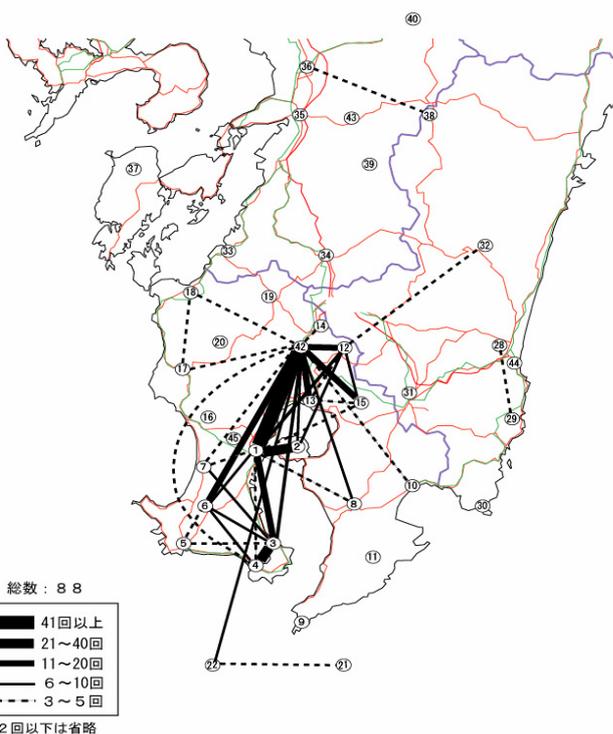


図-20 鹿児島空港利用者の移動量

全116サンプル

地点1	地点2	移動量
1 長崎市中心部	45 長崎空港	83
8 ハウステンボス	45 長崎空港	60
1 長崎市中心部	8 ハウステンボス	23
1 長崎市中心部	15 雲仙温泉	12
15 雲仙温泉	17 島原市	12
43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	55 その他の空港・駅・港	10
43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	9
1 長崎市中心部	3 その他長崎エリア	8
5 大村市（空港を除く）	45 長崎空港	8
8 ハウステンボス	25 有田町	8
24 嬉野温泉	45 長崎空港	8
15 雲仙温泉	16 小浜温泉	7
43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	46 福岡空港	7
1 長崎市中心部	5 大村市（空港を除く）	6
1 長崎市中心部	16 小浜温泉	6
1 長崎市中心部	24 嬉野温泉	6
7 佐世保市街	8 ハウステンボス	6
1 長崎市中心部	4 諫早市	5
7 佐世保市街	11 平戸島（平戸市）	5
8 ハウステンボス	15 雲仙温泉	5
17 島原市	45 長崎空港	5
1 長崎市中心部	7 佐世保市街	4
3 その他長崎エリア	45 長崎空港	4
7 佐世保市街	9 その他佐世保エリア	4
14 その他西彼杵エリア	45 長崎空港	4
15 雲仙温泉	45 長崎空港	4
18 その他雲仙・島原エリア	45 長崎空港	4
33 阿蘇山周辺	36 その他熊本県	4
33 阿蘇山周辺	43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	4
1 長崎市中心部	2 長崎市郊外（野母崎町・高島町・伊王島町）	3
1 長崎市中心部	39 柳川市	3
3 その他長崎エリア	15 雲仙温泉	3
4 諫早市	5 大村市（空港を除く）	3
4 諫早市	15 雲仙温泉	3
4 諫早市	16 小浜温泉	3
6 その他東彼杵エリア	15 雲仙温泉	3
8 ハウステンボス	43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	3
15 雲仙温泉	18 その他雲仙・島原エリア	3
16 小浜温泉	18 その他雲仙・島原エリア	3
17 島原市	30 熊本市・水前寺公園	3
30 熊本市・水前寺公園	33 阿蘇山周辺	3
30 熊本市・水前寺公園	39 柳川市	3
36 その他熊本県	43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	3
37 福岡市	42 その他福岡県	3
37 福岡市	43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	3

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

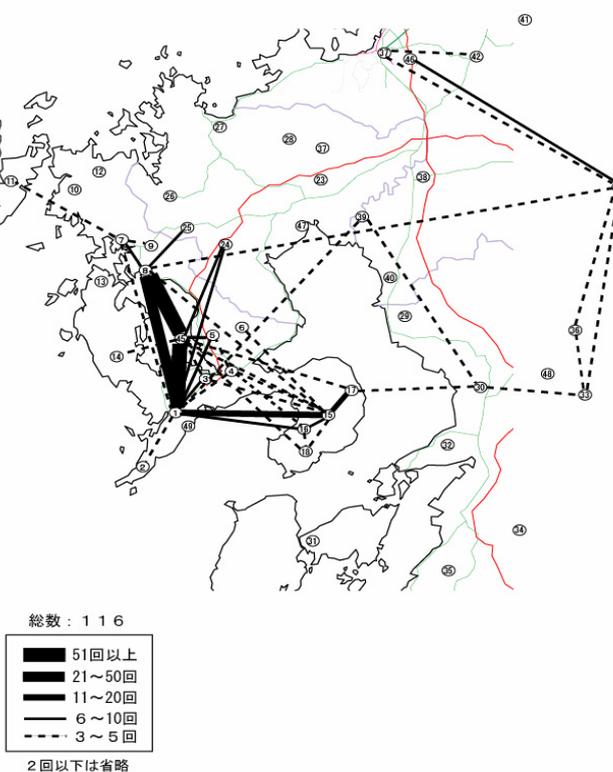
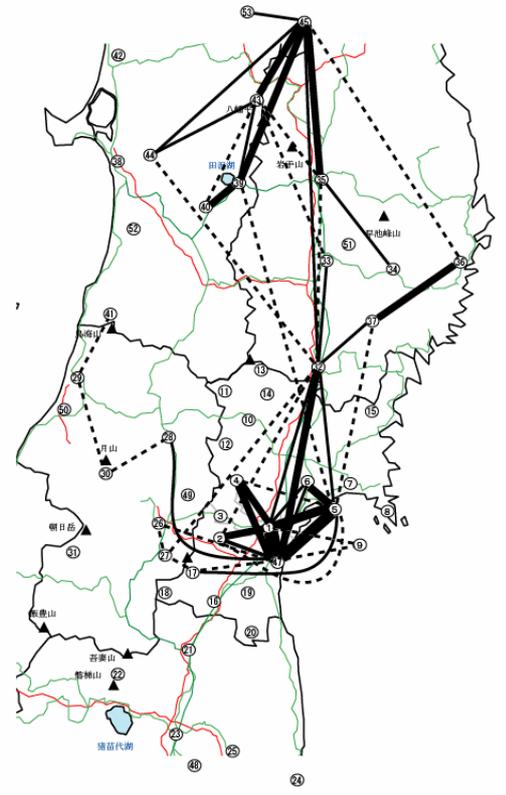


図-21 長崎空港利用者の移動量

全117サンプル

地点 1	地点 2	移動量
45 青森県	45 青森県	53
1 仙台市中心部	47 仙台空港	51
5 松島・奥松島	47 仙台空港	34
5 松島・奥松島	6 塩竈市・多賀城市	19
32 一関・平泉	47 仙台空港	18
1 仙台市中心部	5 松島・奥松島	17
4 その他仙台エリア	47 仙台空港	14
43 八幡平・鹿角市	45 青森県	14
39 田沢湖・乳頭温泉	40 角館	13
1 仙台市中心部	2 秋保温泉	12
35 盛岡市・鶯宿温泉	45 青森県	12
36 三陸海岸	37 その他岩手県	12
39 田沢湖・乳頭温泉	45 青森県	11
1 仙台市中心部	4 その他仙台エリア	10
1 仙台市中心部	6 塩竈市・多賀城市	9
5 松島・奥松島	32 一関・平泉	9
6 塩竈市・多賀城市	47 仙台空港	9
39 田沢湖・乳頭温泉	43 八幡平・鹿角市	9
45 青森県	53 青森空港	9
1 仙台市中心部	32 一関・平泉	8
5 松島・奥松島	17 宮城蔵王	8
32 一関・平泉	45 青森県	8
44 その他秋田県	45 青森県	8
28 天童・東根・寒河江・新庄	47 仙台空港	7
32 一関・平泉	33 花巻温泉郷	7
32 一関・平泉	37 その他岩手県	7
34 遠野市・釜石市	35 盛岡市・鶯宿温泉	7
2 秋保温泉	47 仙台空港	6
43 八幡平・鹿角市	44 その他秋田県	6
2 秋保温泉	5 松島・奥松島	5
2 秋保温泉	32 一関・平泉	5
4 その他仙台エリア	5 松島・奥松島	5
5 松島・奥松島	39 田沢湖・乳頭温泉	5
9 その他松島・石巻エリア	47 仙台空港	5
17 宮城蔵王	47 仙台空港	5
26 山形市街・山寺	47 仙台空港	5
32 一関・平泉	35 盛岡市・鶯宿温泉	5
1 仙台市中心部	9 その他松島・石巻エリア	4
5 松島・奥松島	37 その他岩手県	4
17 宮城蔵王	27 山形蔵王	4
26 山形市街・山寺	27 山形蔵王	4
27 山形蔵王	32 一関・平泉	4
28 天童・東根・寒河江・新庄	30 出羽三山	4
29 酒田・鶴岡	30 出羽三山	4
29 酒田・鶴岡	41 鳥海山麓	4
32 一関・平泉	44 その他秋田県	4
33 花巻温泉郷	43 八幡平・鹿角市	4
35 盛岡市・鶯宿温泉	43 八幡平・鹿角市	4
36 三陸海岸	45 青森県	4
40 角館	43 八幡平・鹿角市	4
45 青森県	47 仙台空港	4
2 秋保温泉	4 その他仙台エリア	3
2 秋保温泉	17 宮城蔵王	3
4 その他仙台エリア	9 その他松島・石巻エリア	3
5 松島・奥松島	7 石巻市	3
5 松島・奥松島	9 その他松島・石巻エリア	3
5 松島・奥松島	27 山形蔵王	3
5 松島・奥松島	35 盛岡市・鶯宿温泉	3
10 鳴子温泉郷	12 その他鳴子・鬼首エリア	3
22 会津若松・喜多方・猪苗代・磐梯高原	47 仙台空港	3
29 酒田・鶴岡	31 その他山形県	3
32 一関・平泉	43 八幡平・鹿角市	3
33 花巻温泉郷	34 遠野市・釜石市	3
33 花巻温泉郷	37 その他岩手県	3
34 遠野市・釜石市	36 三陸海岸	3
35 盛岡市・鶯宿温泉	40 角館	3
35 盛岡市・鶯宿温泉	47 仙台空港	3
36 三陸海岸	47 仙台空港	3
37 その他岩手県	40 角館	3
37 その他岩手県	45 青森県	3
45 青森県	59 その他の空港・駅・港	3

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計



総数：117

- 51回以上
- 21～50回
- 11～20回
- 6～10回
- 4～5回

3回以下は省略

図-22 仙台空港利用者の移動量

全88サンプル

宿泊地	宿泊数
1 鹿児島市内	38
3 指宿温泉	28
12 霧島温泉郷・えびの高原	19
15 その他霧島・国分エリア	8
22 屋久島	8
10 志布志町	7
8 垂水市・鹿屋市・串良町・東串良町	4
13 国分市・隼人町	4
17 川内市・串木野市	4
7 その他薩摩半島エリア	3
21 種子島	3
36 熊本市・水前寺公園	3
14 牧園温泉	2
28 宮崎市・綾町・青島	2
4 開聞岳・池田湖	1
19 大口市	1
38 阿蘇山周辺	1
39 その他熊本県	1

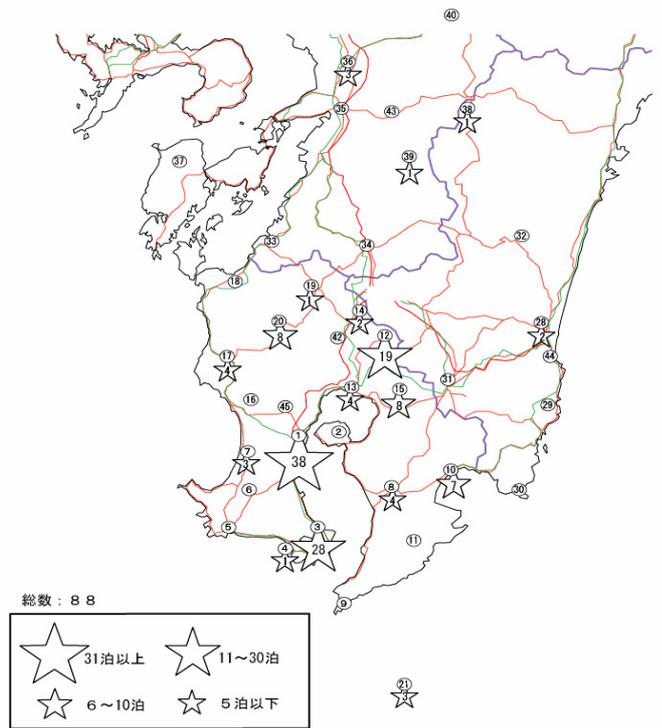


図-23 鹿児島空港利用者の宿泊地

全116サンプル

宿泊地	宿泊数
8 ハウステンボス	57
1 長崎市中心部	56
15 雲仙温泉	24
43 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	23
7 佐世保市街	13
24 嬉野温泉	11
33 阿蘇山周辺	4
30 熊本市・水前寺公園	3
3 その他長崎エリア	2
5 大村市（空港を除く）	2
36 その他熊本県	2
37 福岡市	2
14 その他西彼杵エリア	1
16 小浜温泉	1
17 島原市	1
23 佐賀市	1
28 その他佐賀県	1
39 柳川市	1
42 その他福岡県	1

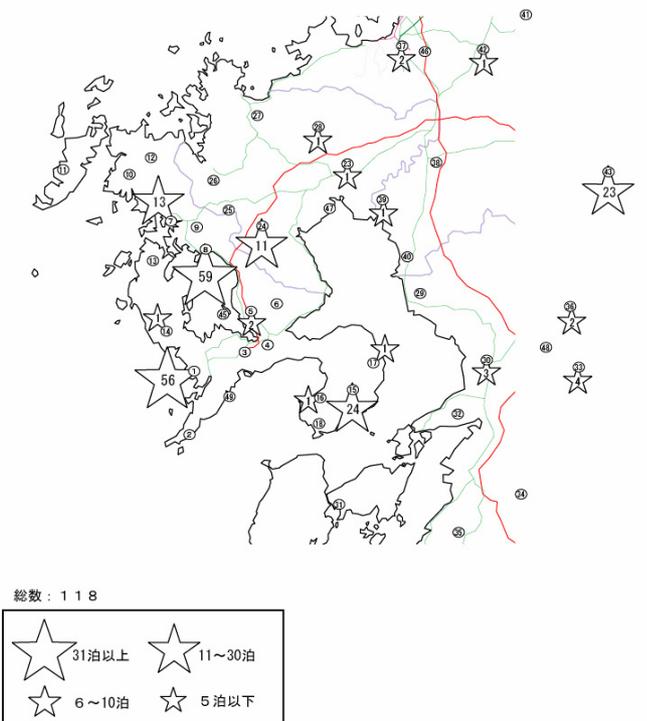


図-24 長崎空港利用者の宿泊地

全117サンプル

宿泊地	宿泊数
1 仙台市中心部	40
45 青森県	33
39 田沢湖・乳頭温泉	15
2 秋保温泉	14
35 盛岡市・鶯宿温泉	10
37 その他岩手県	10
27 山形蔵王	9
33 花巻温泉郷	9
10 鳴子温泉郷	7
25 その他福島県	6
17 宮城蔵王	5
44 その他秋田県	5
5 松島・奥松島	4
29 酒田・鶴岡	4
43 八幡平・鹿角市	4
9 その他松島・石巻エリア	3
22 会津若松・喜多方・猪苗代・磐梯高原	3
31 その他山形県	3
34 遠野市・釜石市	3
36 三陸海岸	3
38 秋田市・男鹿半島	2
40 角館	2
4 その他仙台エリア	1
6 塩竈市・多賀城市	1
7 石巻市	1
8 女川町・牡鹿町	1
11 鬼首温泉郷	1
12 その他鳴子・鬼首エリア	1
13 栗駒山麓	1
15 その他栗駒高原エリア	1
18 その他白石・宮城蔵王エリア	1
21 福島市・飯坂温泉	1
26 山形市街・山寺	1
28 天童・東根・寒河江・新庄	1
32 一関・平泉	1
46 その他の県	1

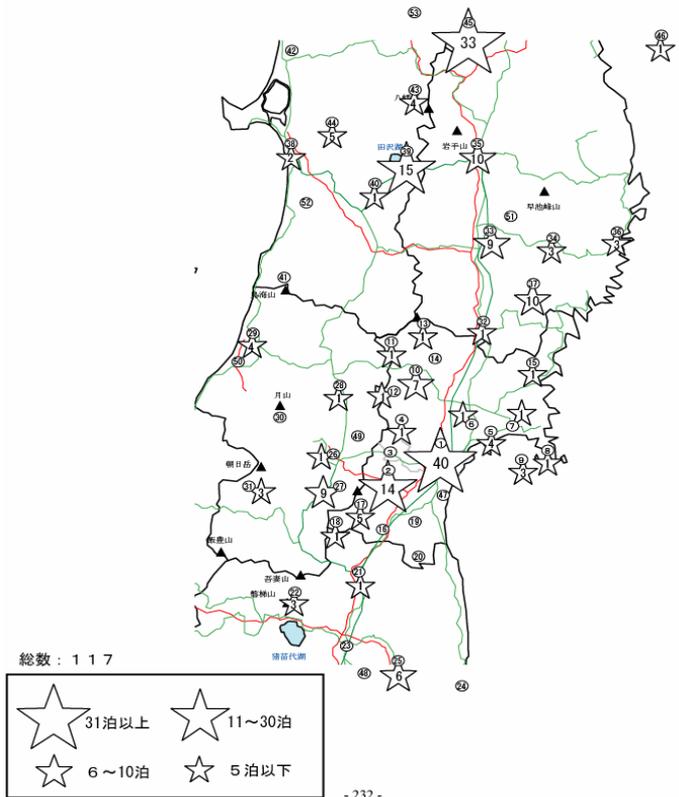


図-25 仙台空港利用者の宿泊地

例 1		例 2	
44	宮崎空港	42	鹿児島空港
31	都城市	1	鹿児島市内
34	人吉盆地	18	阿久根市・出水市
36	熊本市・水前寺公園	42	鹿児島空港
18	阿久根市・出水市		
17	川内市・串木野市		
1	鹿児島市内		
42	鹿児島空港		
例 3		例 4	
42	鹿児島空港	42	鹿児島空港
22	屋久島	6	知覧町
42	鹿児島空港	4	開聞岳・池田湖
6	知覧町	1	鹿児島市内
42	鹿児島空港	2	桜島
		12	霧島温泉郷・えびの高原
		15	その他霧島・国分エリア
		42	鹿児島空港
例 5		例 6	
42	鹿児島空港	43	熊本空港
31	都城市	38	阿蘇山周辺
28	宮崎市・綾町・青島	36	熊本市・水前寺公園
29	日南海岸・北郷町	13	国分市・隼人町
14	牧園温泉	42	鹿児島空港
2	桜島	14	牧園温泉
42	鹿児島空港	42	鹿児島空港

※太字：宿泊地

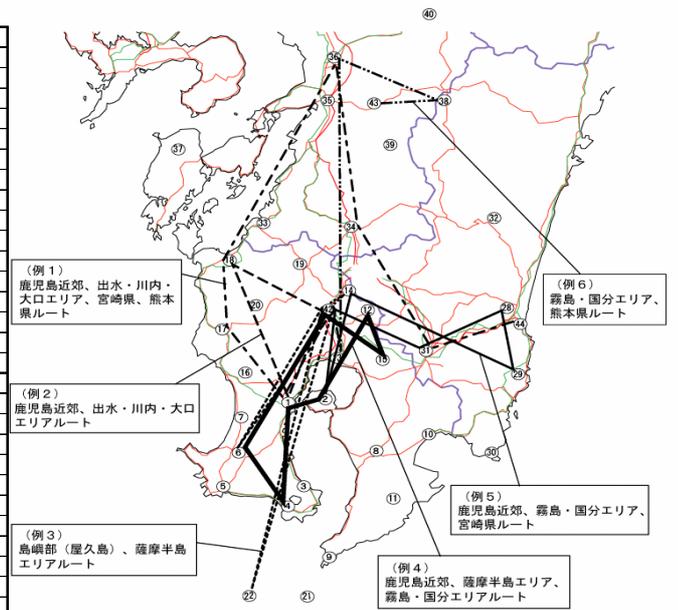


図-26 鹿児島空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

例 1		例 2	
43	熊本空港	42	鹿児島空港
36	熊本市・水前寺公園	13	国分市・隼人町
38	阿蘇山周辺	15	その他霧島・国分エリア
36	熊本市・水前寺公園	18	阿久根市・出水市
1	鹿児島市内	42	鹿児島空港
3	指宿温泉		
6	知覧町		
42	鹿児島空港		
例 3		例 4	
42	鹿児島空港	42	鹿児島空港
21	種子島	6	知覧町
22	屋久島	4	開聞岳・池田湖
1	鹿児島市内	3	指宿温泉
42	鹿児島空港	1	鹿児島市内
		28	宮崎市・綾町・青島
		29	日南海岸・北郷町
		13	国分市・隼人町
		42	鹿児島空港
例 5		例 6	
42	鹿児島空港	43	熊本空港
10	志布志町	38	阿蘇山周辺
28	宮崎市・綾町・青島	39	その他熊本県
12	霧島温泉郷・えびの高原	40	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
42	鹿児島空港	36	熊本市・水前寺公園
		1	鹿児島市内
		42	鹿児島空港

※太字：宿泊地

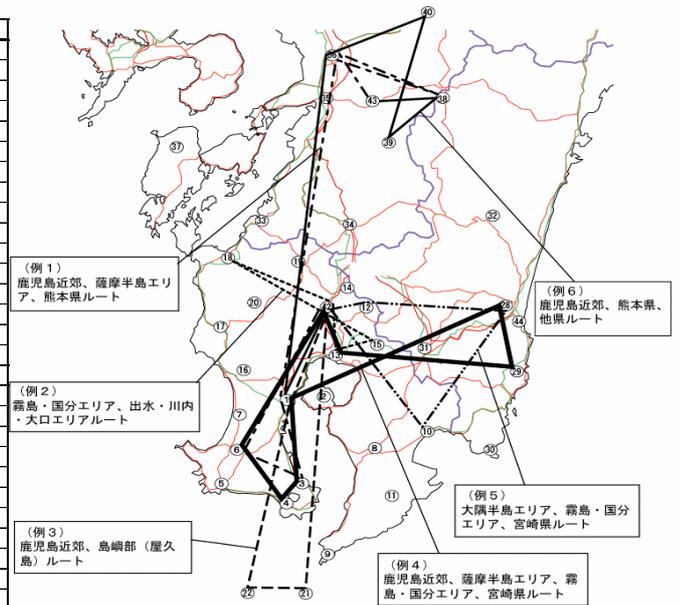


図-27 鹿児島空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

例 1		例 2	
43	熊本空港	42	鹿児島空港
↓		↓	
1	鹿児島市内	6	知覧町
↓		↓	
2	桜島	3	指宿温泉
↓		↓	
3	指宿温泉	22	屋久島
↓		↓	
7	その他薩摩半島エリア	21	種子島
↓		↓	
16	市来町・東市木町	1	鹿児島市内
↓		↓	
1	鹿児島市内	42	鹿児島空港
↓			
12	霧島温泉郷・えびの高原		
↓			
32	その他宮崎県		
↓			
42	鹿児島空港		
例 3		例 4	
42	鹿児島空港	43	熊本空港
↓		↓	
4	開聞岳・池田湖	36	熊本市・水前寺公園
↓		↓	
6	知覧町	28	宮崎市・綾町・青島
↓		↓	
3	指宿温泉	29	日南海岸・北郷町
↓		↓	
9	佐多岬	30	都井岬
↓		↓	
1	鹿児島市内	1	鹿児島市内
↓		↓	
13	国分市・隼人町	2	桜島
↓		↓	
42	鹿児島空港	1	鹿児島市内
↓		↓	
		42	鹿児島空港

※太字：宿泊地

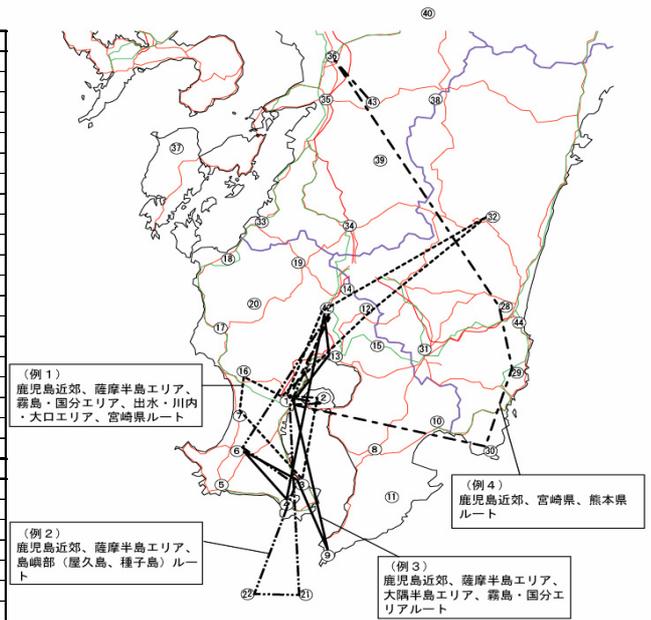


図-28 鹿児島空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
↓		↓	
1	長崎市中心部	17	島原市
↓		↓	
8	ハウステンボス	15	雲仙温泉
↓		↓	
45	長崎空港	16	小浜温泉
↓		↓	
		1	長崎市中心部
		↓	
		2	長崎市郊外（野母崎町・高島町など）
		↓	
		14	その他西彼杵エリア
		↓	
		45	長崎空港
例 3		例 4	
45	長崎空港	45	長崎空港
↓		↓	
4	諫早市	1	長崎市中心部
↓		↓	
2	長崎市郊外（野母崎町・高島町など）	15	雲仙温泉
↓		↓	
15	雲仙温泉	45	長崎空港
↓			
16	小浜温泉		
↓			
18	その他雲仙・島原エリア		
↓			
45	長崎空港		
例 5			
45	長崎空港		
↓			
24	鐘野温泉		
↓			
1	長崎市中心部		
↓			
45	長崎空港		

※太字：宿泊地

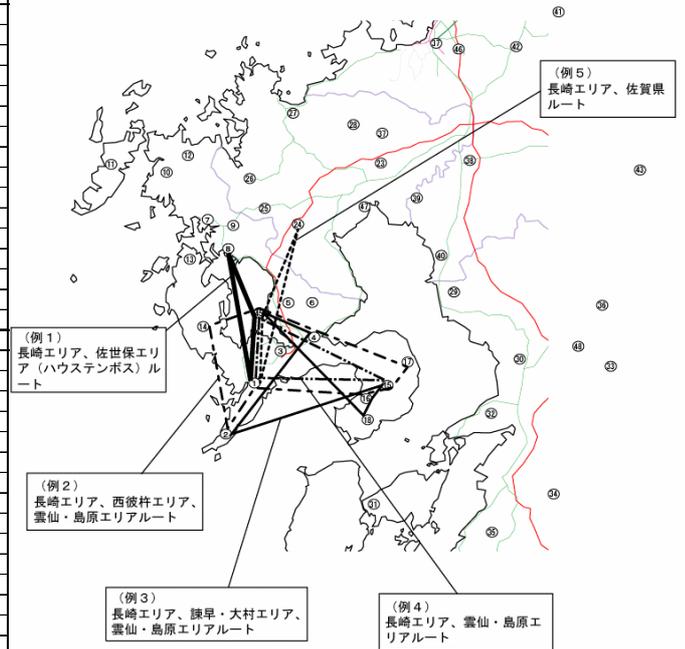
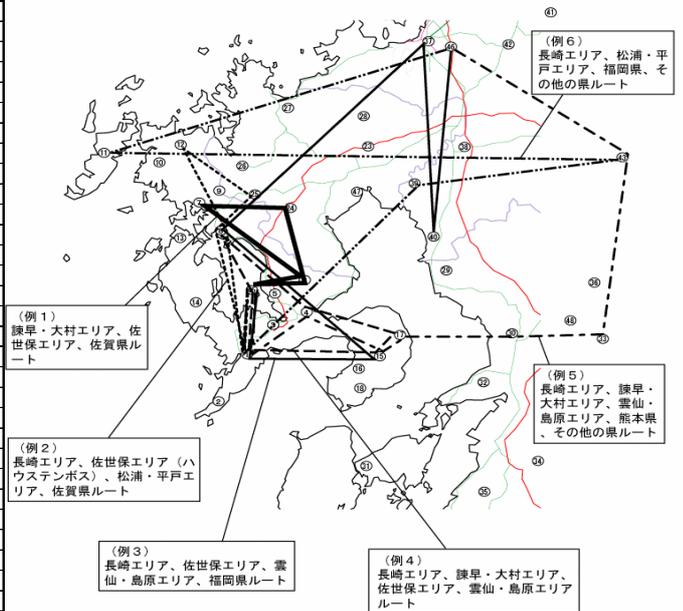


図-29 長崎空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

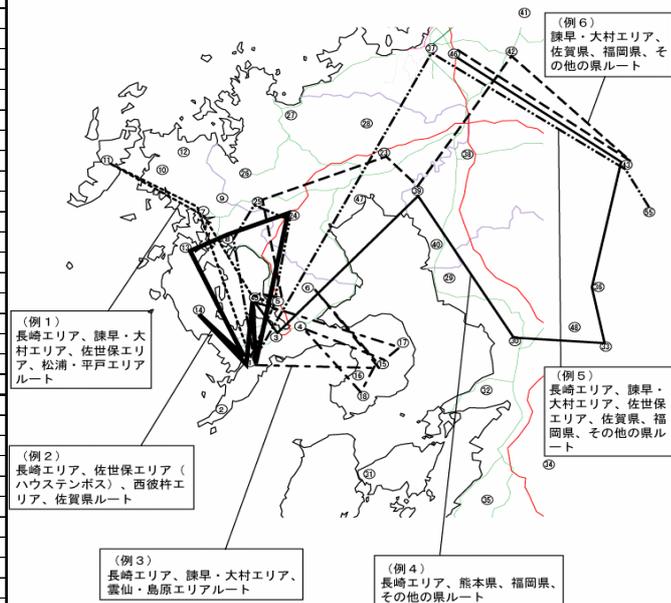
例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
↓		↓	
6	その他東彼杵エリア	1	長崎市中心部
↓		↓	
7	佐世保市街	8	ハウステンボス
↓		↓	
24	嬉野温泉	25	有田町
↓		↓	
6	その他東彼杵エリア	12	その他松浦・平戸エリア
↓		↓	
45	長崎空港	8	ハウステンボス
↓		↓	
		1	長崎市中心部
		↓	
		45	長崎空港
例 3		例 4	
46	福岡空港	45	長崎空港
↓		↓	
40	大牟田市	1	長崎市中心部
↓		↓	
37	福岡市	15	雲仙温泉
↓		↓	
8	ハウステンボス	17	島原市
↓		↓	
15	雲仙温泉	4	諫早市
↓		↓	
1	長崎市中心部	8	ハウステンボス
↓		↓	
45	長崎空港	45	長崎空港
例 5		例 6	
46	福岡空港	46	福岡空港
↓		↓	
43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	11	平戸島（平戸市）
↓		↓	
33	阿蘇山周辺	43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県
↓		↓	
30	熊本市・水前寺公園	39	柳川市
↓		↓	
17	島原市	1	長崎市中心部
↓		↓	
15	雲仙温泉	45	長崎空港
↓			
4	諫早市		
↓			
1	長崎市中心部		
↓			
45	長崎空港		



※太字：宿泊地
 ※「43. 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県」が連続する場合、まとめて『1箇所』として扱っている

図-30 長崎空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

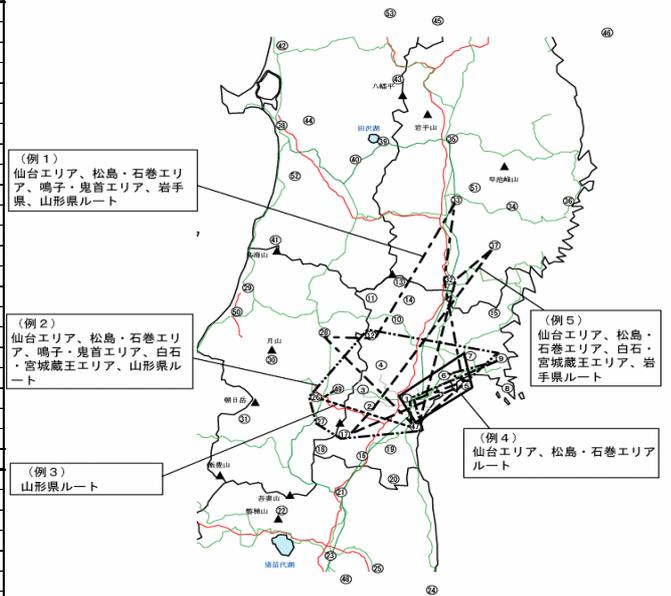
例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
7	佐世保市街	1	長崎市中心部
11	平戸島 (平戸市)	14	その他西彼杵エリア
7	佐世保市街	1	長崎市中心部
1	長崎市中心部	13	西海町・大島町・崎戸町
5	大村市 (空港を除く)	8	ハウステンボス
45	長崎空港	24	嬉野温泉
		1	長崎市中心部
		45	長崎空港
例 3		例 4	
45	長崎空港	46	福岡空港
17	島原市	43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県
15	雲仙温泉	36	その他熊本県
4	諫早市	33	阿蘇山周辺
18	その他雲仙・島原エリア	30	熊本市・水前寺公園
15	雲仙温泉	39	柳川市
6	その他東彼杵エリア	3	その他長崎エリア
15	雲仙温泉	45	長崎空港
1	長崎市中心部		
45	長崎空港		
例 5		例 6	
55	その他の空港・駅・港	46	福岡空港
43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県	43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県
37	福岡市	42	その他福岡県
1	長崎市中心部	39	柳川市
8	ハウステンボス	23	佐賀市
25	有田町	25	有田町
24	嬉野温泉	5	大村市 (空港を除く)
5	大村市 (空港を除く)	45	長崎空港
45	長崎空港		



※太字：宿泊地
 ※「43. 大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県」が連続する場合、まとめて『1箇所』として扱っている

図-31 長崎空港利用者の観光パターン例 (3泊4日)

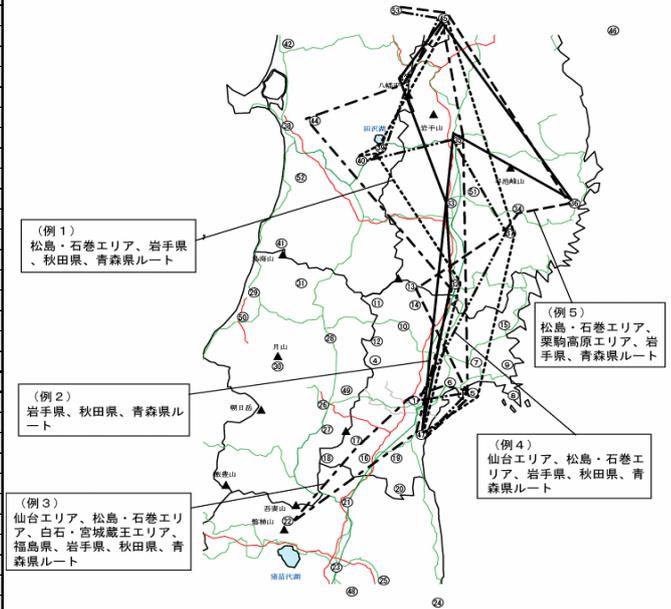
例 1		例 2	
47	仙台空港	47	仙台空港
↓		↓	
1	仙台市中心部	1	仙台市中心部
↓		↓	
5	松島・奥松島	9	その他松島・石巻エリア
↓		↓	
32	一関・平泉	6	塩竈市・多賀城市
↓		↓	
33	花巻温泉郷	5	松島・奥松島
↓		↓	
12	その他鳴子・鬼首エリア	9	その他松島・石巻エリア
↓		↓	
28	天童・東根・寒河江・新庄	12	その他鳴子・鬼首エリア
↓		↓	
47	仙台空港	26	山形市街・山寺
		↓	
		27	山形蔵王
		↓	
		17	宮城蔵王
		↓	
		47	仙台空港
例 3		例 4	
49	山形空港	47	仙台空港
↓		↓	
26	山形市街・山寺	1	仙台市中心部
↓		↓	
47	仙台空港	7	石巻市
		↓	
		5	松島・奥松島
		↓	
		47	仙台空港
例 5			
47	仙台空港		
↓			
5	松島・奥松島		
↓			
17	宮城蔵王		
↓			
2	秋保温泉		
↓			
37	その他岩手県		
↓			
32	一関・平泉		
↓			
47	仙台空港		



※太字：宿泊地
 ※「45. 青森県」が連続する場合、まとめて『1箇所』として扱っている

図-32 仙台空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

例 1		例 2	
47	仙台空港	47	仙台空港
↓		↓	
5	松島・奥松島	32	一関・平泉
↓		↓	
37	その他岩手県	33	花巻温泉郷
↓		↓	
45	青森県	43	八幡平・鹿角市
↓		↓	
39	田沢湖・乳頭温泉	45	青森県
↓		↓	
40	角館	36	三陸海岸
↓		↓	
39	田沢湖・乳頭温泉	35	盛岡市・鶯宿温泉
↓		↓	
32	一関・平泉	47	仙台空港
↓			
47	仙台空港		
例 3		例 4	
47	仙台空港	53	青森空港
↓		↓	
32	一関・平泉	45	青森県
↓		↓	
44	その他秋田県	43	八幡平・鹿角市
↓		↓	
43	八幡平・鹿角市	39	田沢湖・乳頭温泉
↓		↓	
45	青森県	40	角館
↓		↓	
35	盛岡市・鶯宿温泉	35	盛岡市・鶯宿温泉
↓		↓	
5	松島・奥松島	37	その他岩手県
↓		↓	
6	塩竈市・多賀城市	1	仙台市中心部
↓		↓	
1	仙台市中心部	5	松島・奥松島
↓		↓	
17	宮城蔵王	47	仙台空港
↓			
22	会津若松・喜多方・猪苗代・磐梯高原		
↓			
47	仙台空港		
例 5			
53	青森空港		
↓			
45	青森県		
↓			
36	三陸海岸		
↓			
34	遠野市・釜石市		
↓			
37	その他岩手県		
↓			
13	栗駒山麓		
↓			
5	松島・奥松島		
↓			
47	仙台空港		



※太字：宿泊地
 ※「45. 青森県」が連続する場合、まとめて『1箇所』として扱っている

図-34 仙台空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

(5) 3 空港の利用者特性

3 空港のアンケート結果より、各空港の利用特性をまとめると、以下のような結論が導かれる。

鹿児島空港は「個人旅行」、長崎空港は「フリープラン型のパッケージ旅行」、仙台空港は「観光付のパッケージ旅行」が中心となっている。この形態の違いが、以下の各項目結果に反映されていると考えられる。

①空港によって、利用者の属性や空港からの2次交通手段が異なる。

- ・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。
- ・参加人数をみると、仙台空港では「10人以上」の比率が高くなっている。
- ・目的地での利用交通をみると、レンタカー利用比率は鹿児島空港が高く、貸切バス利用比率は仙台空港が高い。

②空港によっては旅客が広域に流動する。

- ・訪問エリアの範囲（県外）をみると、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。特に仙台空港の場合、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。

③地域によっては、地域への入口となる空港と出口となる空港が異なる（地域におけるIN/OUTが異なる）。

- ・往路における入口空港・駅をみると、長崎空港、仙台空港に比べ、鹿児島空港では「目的地空港（鹿児島空港）」利用比率が高い。鹿児島空港が九州南部の主要空港であるという要因もあるが、それ以上に行動範囲が影響しているものと考えられる。

3.3 アンケート調査からみた観光利用に関する課題

アンケート調査により航空旅客動態調査では把握できなかったトリップ当日以外の利用者の行動が明らかになった。特に地域や空港によって観光客の属性、行動が異なるという点で以下の3つが明らかになった。

- ・空港によって、利用者の属性や空港からの2次交通手段が異なる。
- ・空港によっては旅客が広域に流動する。
- ・地域によっては、地域への入口となる空港と出口となる空港が異なる（地域におけるIN/OUTが異なる）。

地方空港の利用促進に向けては、これらの特性を踏まえた施策の展開が必要である。「空港によって、利用者の属

性や空港からの2次交通手段が異なる」という仮説からは、属性の違いによる利用者ニーズの違いやアクセシビリティへの対応の違いが想定されるので、各地域、空港の利用者ニーズに応じた対応が必要といえる。また、「空港によっては旅客が広域に流動する」「地域によっては、地域への入口となる空港と出口となる空港が異なる（地域におけるIN/OUTが異なる）」という仮説からは、観光客の移動範囲は他の空港の背後圏と重なりが生じること、さらに入口と出口のように空港がペアとなっている地域があることが想定される。そのため、このような重なりやペアとなる空港を抽出し、空港間・地域間の連携を図っていくことが観光客の利便性向上につながるといえる。

4. 今後の展開

本研究で以下のことが明らかになった。

各地域（空港）により、旅行形態の違いが浮き彫りとなった。それに関連して、利用交通、泊数、訪問回数、訪問エリアなどの空港利用者特性を得ることができた。

「観光地（及び空港）間の全移動量」「宿泊状況」「泊数別観光パターン例」をみると、訪問エリア範囲に即した移動パターン、宿泊パターンが表れ、空港間で背後の目的地、流動範囲の重なりやペアとなるであろう地域がある等の地域特性が明らかになった。

特に、空港におけるアンケート調査によって、トリップ当日以外の利用者の行動を把握することができ、旅行目的地として複数の空港からアクセスが可能な地域があることが明らかになった。

今回分析を行った3空港間では、目的地側の地域が重なり合わなかったが、仙台空港のように東北地方に青森県方面から入り、東北各県を周遊したのち仙台空港から出るという流動も見られることから、地域の入口（IN）と出口（OUT）が異なるような移動の期待できる地域においては、地域のネットワークを強化することで、旅行者ニーズにマッチした旅行商品の提供や地域振興が図られると考えられる。

さらに、本研究におけるアンケートはその地域から帰る出口の空港にて調査を行っているが逆向きの利用者があるかについては明らかになっていない。具体的には仙台空港の場合、仙台空港から東北地方に入り、青森空港などから帰る観光客がいるか否かは明らかになっていない。

そのため、今回実施したようなアンケート調査を背後地域の重なりやIN/OUTがペアとなるような複数の空港間で行い、利用者特性を把握することにより、相互に連携

の図れる地域においては、空港の利活用方策、空港間の連携方策を図っていくべきである。

そのため、今後も本研究で実施したアンケート調査を全国の空港で実施し、地域や空港の特性を明らかに、地方空港の利用促進策の提言につなげていく考えである。

(2007年2月14日受付)

参考文献

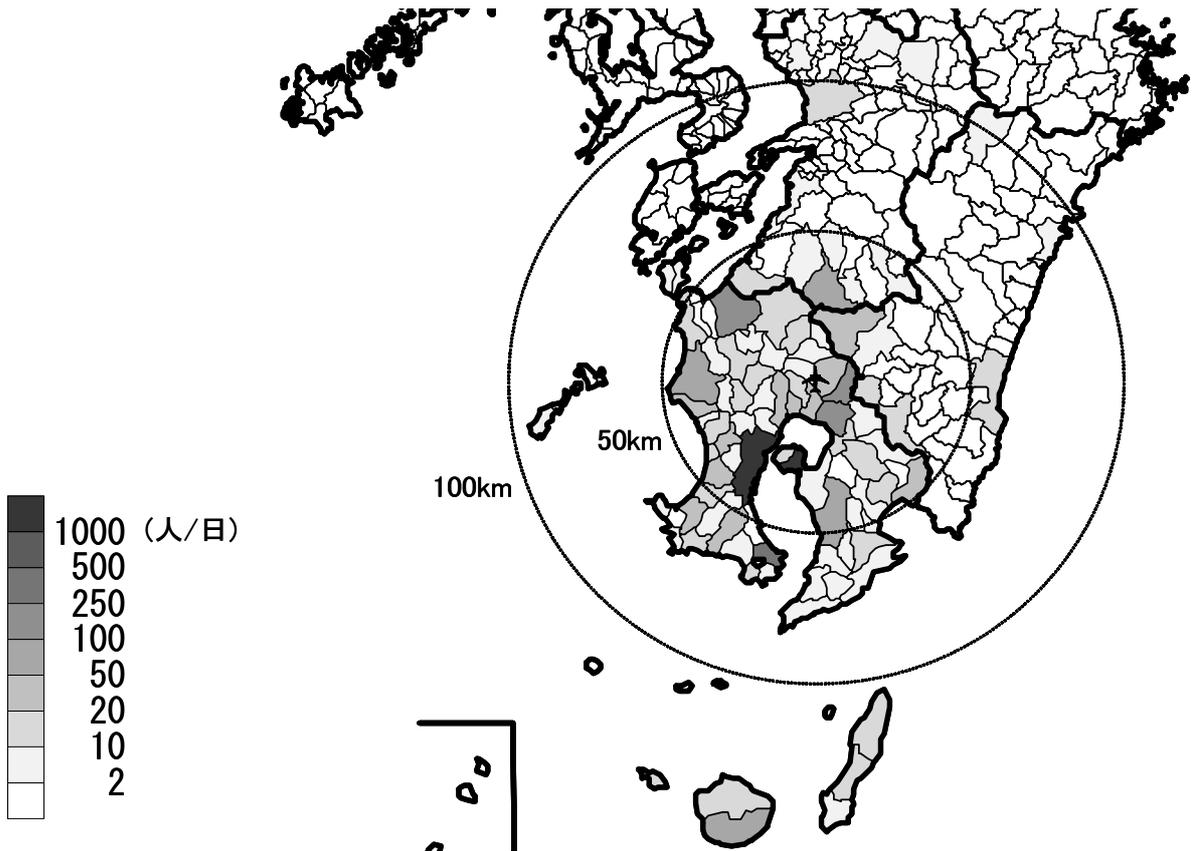
- 1) 羽生冬佳：我が国の空港の観光利用特性に関する研究，国土技術政策総合研究所資料，No. 242，2005年

付録

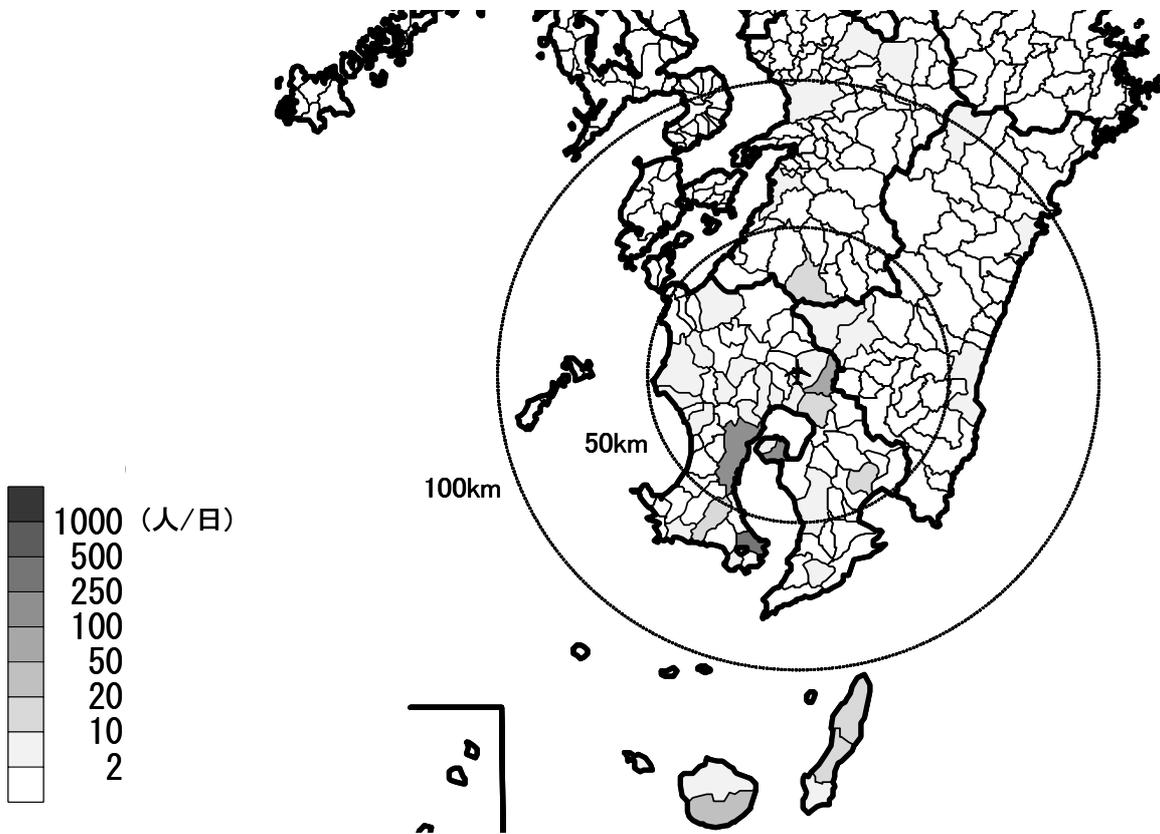
表 鹿児島空港を目的地側空港とする回答者の目的地 (平成15年航空旅客動態調査)

全目的	N= 3731	業務目的	N= 2082	観光目的	N= 735	その他私用目的	N= 883
鹿児島市	46.2%	鹿児島市	58.5%	指宿市	35.5%	鹿児島市	37.6%
指宿市	10.2%	国分市	7.2%	鹿児島市	21.8%	出水市	4.3%
国分市	5.1%	指宿市	3.7%	始良郡霧島町	10.6%	指宿市	3.7%
始良郡霧島町	2.9%	川内市	3.7%	熊本郡屋久町	6.0%	国分市	3.4%
出水市	2.7%	鹿屋市	3.0%	川辺郡知覧町	2.2%	鹿屋市	2.7%
川内市	2.6%	出水市	2.9%	人吉市	1.8%	始良郡始良町	2.5%
鹿屋市	2.5%	人吉市	1.4%	西之表市	1.6%	始良郡隼人町	2.3%
熊本郡屋久町	1.6%	始良郡始良町	1.0%	曾於郡有明町	1.5%	薩摩郡宮之城町	1.8%
人吉市	1.4%	日置郡伊集院町	1.0%	熊本郡中種子町	1.4%	川内市	1.7%
始良郡始良町	1.2%	始良郡隼人町	0.9%	国分市	1.4%	串木野市	1.5%
始良郡隼人町	1.2%	始良郡霧島町	0.9%	始良郡牧園町	1.2%	人吉市	1.4%
日置郡伊集院町	0.9%	曾於郡志布志町	0.8%	熊本郡上屋久町	1.2%	日置郡伊集院町	1.4%
川辺郡知覧町	0.8%	加世田市	0.7%	川内市	1.0%	始良郡霧島町	1.2%
加世田市	0.7%	始良郡加治木町	0.6%	宮崎市	0.8%	加世田市	1.2%
えびの市	0.6%	始良郡溝辺町	0.6%	始良郡隼人町	0.8%	枕崎市	1.2%
始良郡加治木町	0.6%	えびの市	0.5%	熊本郡南種子町	0.7%	えびの市	1.1%
始良郡牧園町	0.6%	都城市	0.5%	鹿屋市	0.7%	伊佐郡菱刈町	1.1%
串木野市	0.6%	大島郡徳之島町	0.5%	始良郡加治木町	0.5%	熊本郡屋久町	1.1%
曾於郡志布志町	0.6%	熊本市	0.5%	薩摩郡祁答院町	0.5%	日置郡吹上町	1.1%
日置郡吹上町	0.6%	日置郡吹上町	0.5%	鹿児島郡桜島町	0.5%	大口市	1.0%
始良郡溝辺町	0.5%	阿久根市	0.4%	枕崎市	0.5%	水俣市	0.9%
薩摩郡宮之城町	0.5%	串木野市	0.4%	揖宿郡開聞町	0.5%	阿久根市	0.9%
西之表市	0.5%	川辺郡知覧町	0.4%	始良郡始良町	0.4%	始良郡牧園町	0.9%
枕崎市	0.5%	大口市	0.3%	薩摩郡東郷町	0.4%	曾於郡大隅町	0.9%
阿久根市	0.4%	水俣市	0.3%	薩摩郡入来町	0.4%	日置郡東市来町	0.9%
曾於郡有明町	0.4%	始良郡横川町	0.3%	日置郡東市来町	0.4%	始良郡加治木町	0.8%
大口市	0.4%	始良郡福山町	0.3%	えびの市	0.3%	始良郡溝辺町	0.8%
水俣市	0.4%	曾於郡大隅町	0.3%	小林市	0.3%	始良郡福山町	0.8%
大島郡徳之島町	0.4%	曾於郡末吉町	0.3%	西臼杵郡高千穂町	0.3%	西之表市	0.8%
伊佐郡菱刈町	0.4%	名瀬市	0.3%	日向市	0.3%	川辺郡坊津町	0.8%
曾於郡大隅町	0.4%	宮崎市	0.2%	阿蘇郡阿蘇町	0.3%	大島郡伊仙町	0.8%
都城市	0.3%	小林市	0.2%	菊池市	0.3%	日置郡金峰町	0.8%
熊本市	0.3%	始良郡牧園町	0.2%	熊本市	0.3%	肝属郡串良町	0.7%
始良郡福山町	0.3%	肝属郡高山町	0.2%	八代市	0.3%	肝属郡高山町	0.7%
熊本郡中種子町	0.3%	肝属郡内之浦町	0.2%	肝属郡田代町	0.3%	薩摩郡祁答院町	0.7%
薩摩郡祁答院町	0.3%	薩摩郡入来町	0.2%	串木野市	0.3%	日置郡日吉町	0.7%
日置郡東市来町	0.3%	出水郡長島町	0.2%	鹿児島郡吉田町	0.3%	始良郡蒲生町	0.6%
宮崎市	0.3%	川辺郡川辺町	0.2%	出水市	0.3%	薩摩郡鶴田町	0.6%
肝属郡高山町	0.3%	曾於郡大崎町	0.2%			揖宿郡開聞町	0.6%
薩摩郡入来町	0.3%	日置郡日吉町	0.2%			肝属郡佐多町	0.5%
日置郡金峰町	0.3%	日向市	0.2%			鹿児島郡桜島町	0.5%
日置郡日吉町	0.3%	肝属郡根占町	0.2%			垂水市	0.5%
熊本郡上屋久町	0.3%	熊本郡屋久町	0.2%			川辺郡笠沙町	0.5%
鹿児島郡桜島町	0.3%	垂水市	0.2%			川辺郡知覧町	0.5%
揖宿郡開聞町	0.3%	曾於郡有明町	0.2%			曾於郡志布志町	0.5%
小林市	0.2%	日置郡金峰町	0.2%			揖宿郡穎娃町	0.5%
日向市	0.2%	枕崎市	0.2%			日向市	0.3%
始良郡横川町	0.2%					球磨郡錦町	0.3%
曾於郡末吉町	0.2%					球磨郡山江村	0.3%
垂水市	0.2%					球磨郡多良木町	0.3%
川辺郡川辺町	0.2%					肝属郡大根占町	0.3%
川辺郡坊津町	0.2%					薩摩郡入来町	0.3%
名瀬市	0.2%					日置郡郡山町	0.3%
肝属郡串良町	0.2%					日置郡市来町	0.3%
大島郡伊仙町	0.2%					揖宿郡山川町	0.3%
始良郡蒲生町	0.2%					小林市	0.2%
肝属郡大根占町	0.2%					都城市	0.2%
肝属郡内之浦町	0.2%					球磨郡球磨村	0.2%
薩摩郡鶴田町	0.2%					始良郡横川町	0.2%
曾於郡大崎町	0.2%					肝属郡吾平町	0.2%
日置郡郡山町	0.2%					薩摩郡薩摩町	0.2%
日置郡市来町	0.2%					薩摩郡樋脇町	0.2%
						出水郡東町	0.2%
						川辺郡川辺町	0.2%
						曾於郡末吉町	0.2%
						大島郡徳之島町	0.2%
						日置郡松元町	0.2%
						名瀬市	0.2%

0.2%未満は省略している



☒ 鹿児島空港利用者の旅行目的地（全目的）



☒ 鹿児島空港利用者の旅行目的地（観光目的）

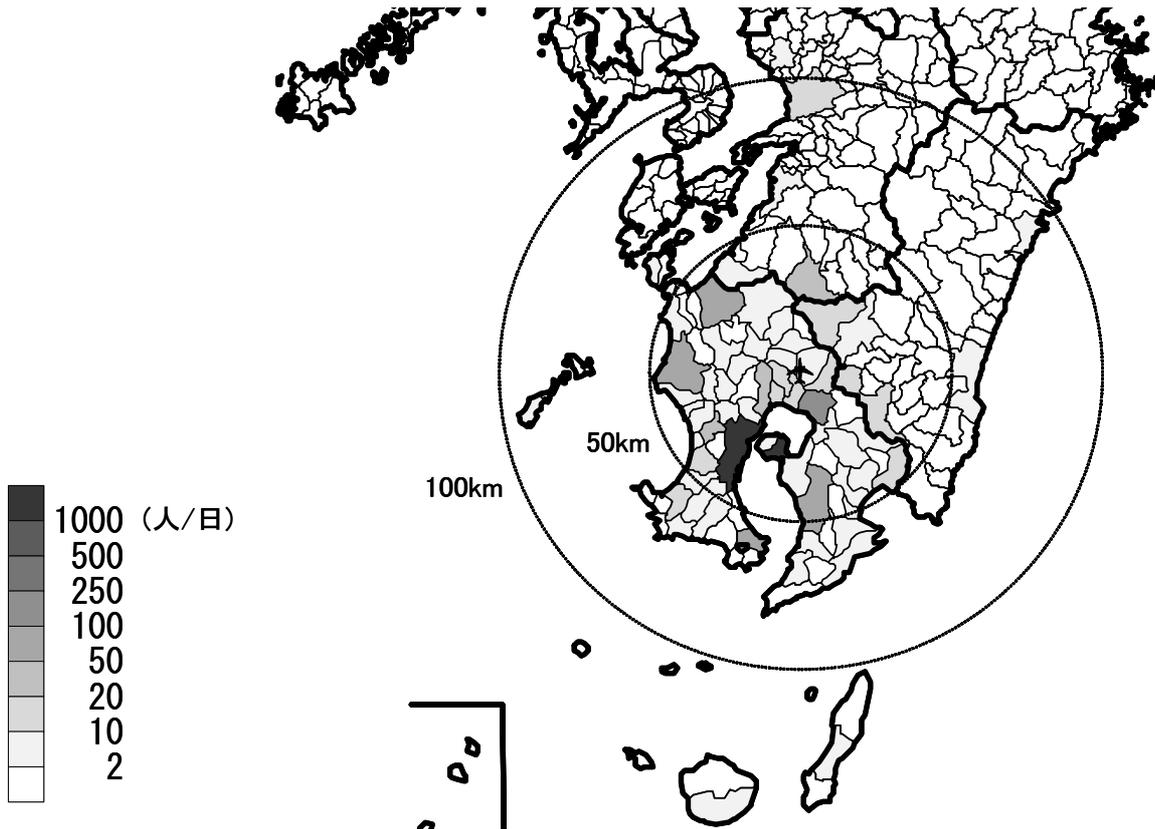


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（業務目的）

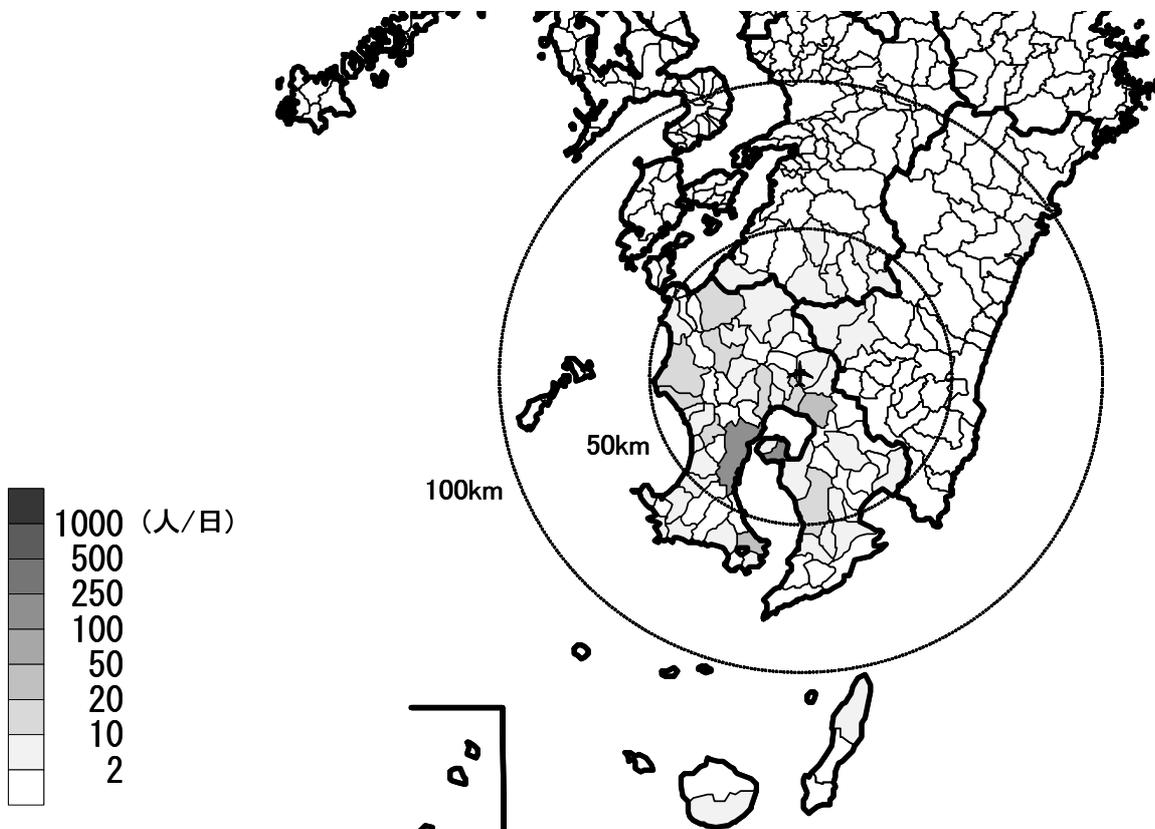


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

表 長崎空港を目的地側空港とする回答者の目的地（平成15年航空旅客動態調査）

全目的	N=	1985	業務目的	N=	936	観光目的	N=	486	その他私用目的	N=	525
長崎市		45.0%	長崎市		49.9%	長崎市		50.4%	長崎市		32.1%
佐世保市		12.7%	諫早市		15.6%	佐世保市		20.8%	福江市		20.6%
福江市		9.4%	佐世保市		9.7%	福江市		11.7%	佐世保市		11.0%
諫早市		8.9%	大村市		9.7%	島原市		6.2%	大村市		7.9%
大村市		7.4%	島原市		2.2%	大村市		2.7%	諫早市		5.0%
島原市		3.5%	平戸市		1.4%	南高来郡小浜町		2.7%	島原市		2.8%
西彼杵郡琴海町		1.2%	福江市		1.3%	西彼杵郡琴海町		1.2%	西彼杵郡琴海町		2.6%
南高来郡小浜町		1.0%	西彼杵郡時津町		0.7%	天草郡天草町		0.6%	西彼杵郡時津町		1.3%
平戸市		0.9%	西彼杵郡西海町		0.7%	平戸市		0.6%	西彼杵郡西海町		1.1%
西彼杵郡時津町		0.7%	東彼杵郡川棚町		0.6%	藤津郡嬉野町		0.4%	西彼杵郡多良見町		0.9%
西彼杵郡西海町		0.7%	北高来郡高来町		0.6%	西彼杵郡高島町		0.4%	南高来郡小浜町		0.9%
北高来郡高来町		0.6%	福岡市博多区		0.6%	福岡市		0.4%	南高来郡北有馬町		0.9%
西彼杵郡長与町		0.5%	武雄市		0.5%	阿蘇郡阿蘇町		0.2%	北高来郡高来町		0.9%
藤津郡嬉野町		0.4%	西彼杵郡長与町		0.5%	諫早市		0.2%	藤津郡嬉野町		0.7%
東彼杵郡川棚町		0.4%	西彼杵郡琴海町		0.4%	松浦市		0.2%	西彼杵郡長与町		0.7%
西彼杵郡多良見町		0.4%	南高来郡口之津町		0.3%	上県郡上対馬町		0.2%	南高来郡加津佐町		0.7%
南高来郡国見町		0.3%	北松浦郡江迎町		0.3%	西彼杵郡西海町		0.2%	南高来郡国見町		0.7%
南高来郡北有馬町		0.3%	熊本市		0.2%	西彼杵郡西彼町		0.2%	南松浦郡上五島町		0.7%
福岡市博多区		0.3%	佐賀市		0.2%	南高来郡国見町		0.2%	西彼杵郡外海町		0.6%
武雄市		0.3%	西松浦郡西有田町		0.2%	南高来郡布津町		0.2%	南高来郡深江町		0.6%
南高来郡加津佐町		0.3%	別府市		0.2%	北九州市		0.2%	北松浦郡佐々町		0.6%
南高来郡口之津町		0.3%	西彼杵郡香焼町		0.2%				西松浦郡西有田町		0.4%
南松浦郡上五島町		0.3%	西彼杵郡多良見町		0.2%				松浦市		0.4%
西松浦郡西有田町		0.2%	東彼杵郡東彼杵町		0.2%				西彼杵郡三和町		0.4%
西彼杵郡高島町		0.2%	南高来郡有明町		0.2%				東彼杵郡川棚町		0.4%
東彼杵郡東彼杵町		0.2%	南松浦郡奈良尾町		0.2%				東彼杵郡東彼杵町		0.4%
南高来郡有明町		0.2%	北松浦郡大島村		0.2%				南高来郡口之津町		0.4%
北松浦郡江迎町		0.2%	福岡市		0.2%				南高来郡瑞穂町		0.4%
北松浦郡佐々町		0.2%	阿蘇郡長陽村		0.1%				南高来郡有明町		0.4%
福岡市		0.2%							西松浦郡有田町		0.2%
天草郡天草町		0.2%							藤津郡塩田町		0.2%
松浦市		0.2%							藤津郡太良町		0.2%
西彼杵郡外海町		0.2%							下県郡巖原町		0.2%
西彼杵郡三和町		0.2%							西彼杵郡高島町		0.2%
南高来郡深江町		0.2%							西彼杵郡野母崎町		0.2%
									東彼杵郡波佐見町		0.2%
									南高来郡愛野町		0.2%
									南高来郡吾妻町		0.2%
									南高来郡有家町		0.2%
									南松浦郡玉之浦町		0.2%
									南松浦郡有川町		0.2%
									平戸市		0.2%
									北高来郡小長井町		0.2%
									北高来郡飯盛町		0.2%
									北松浦郡宇久町		0.2%
									北松浦郡江迎町		0.2%
									北松浦郡田平町		0.2%

0.2%未満は省略している

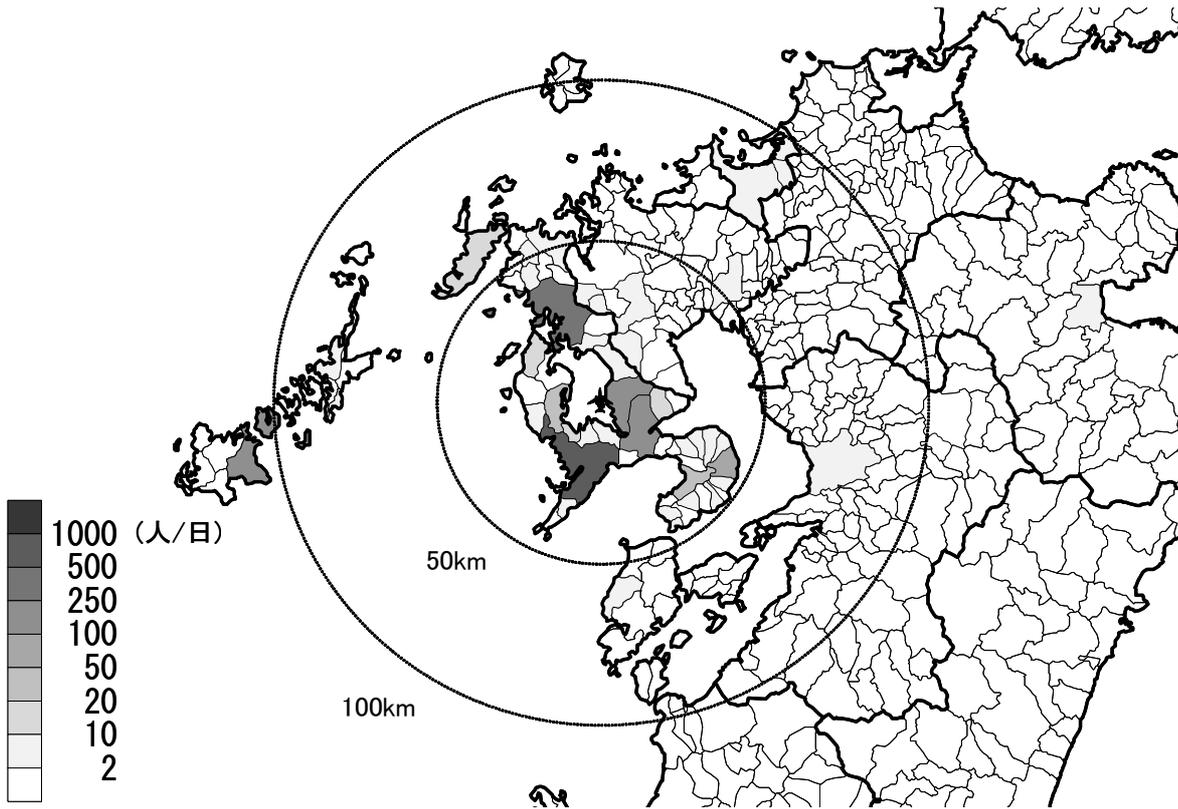


図 長崎空港利用者の旅行目的地 (全目的)

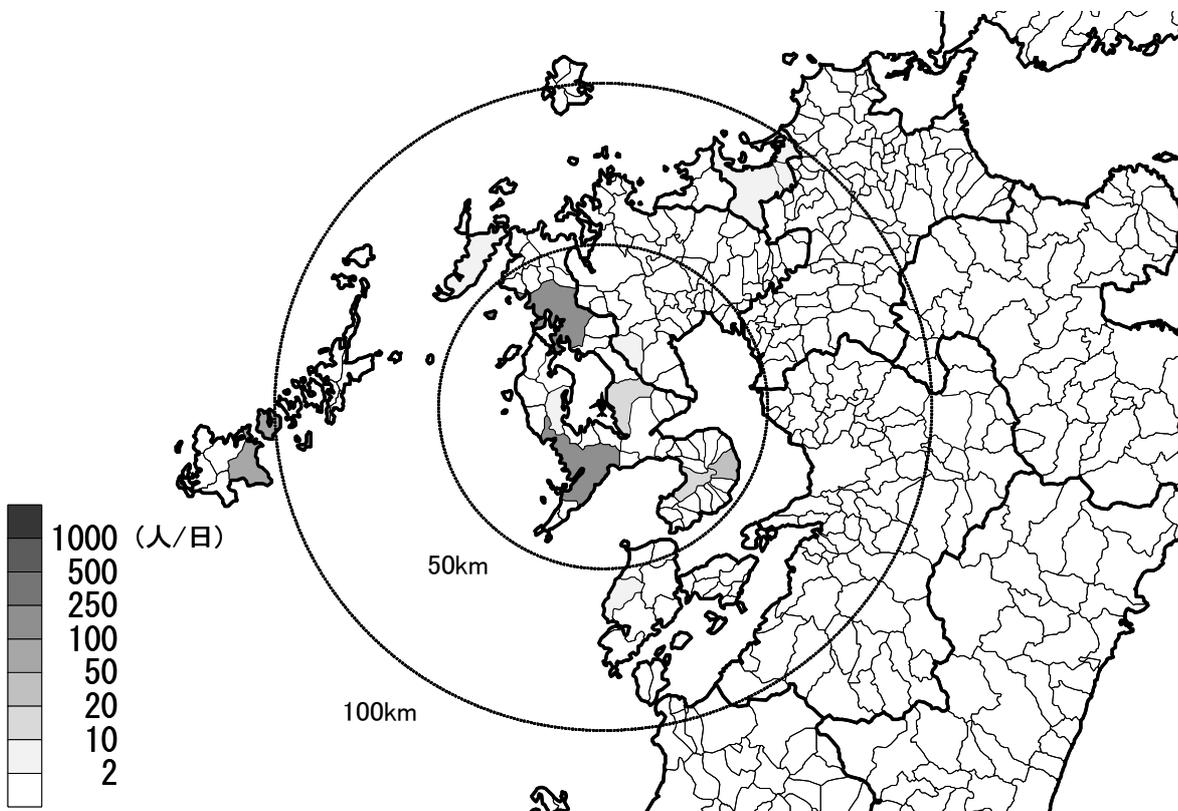
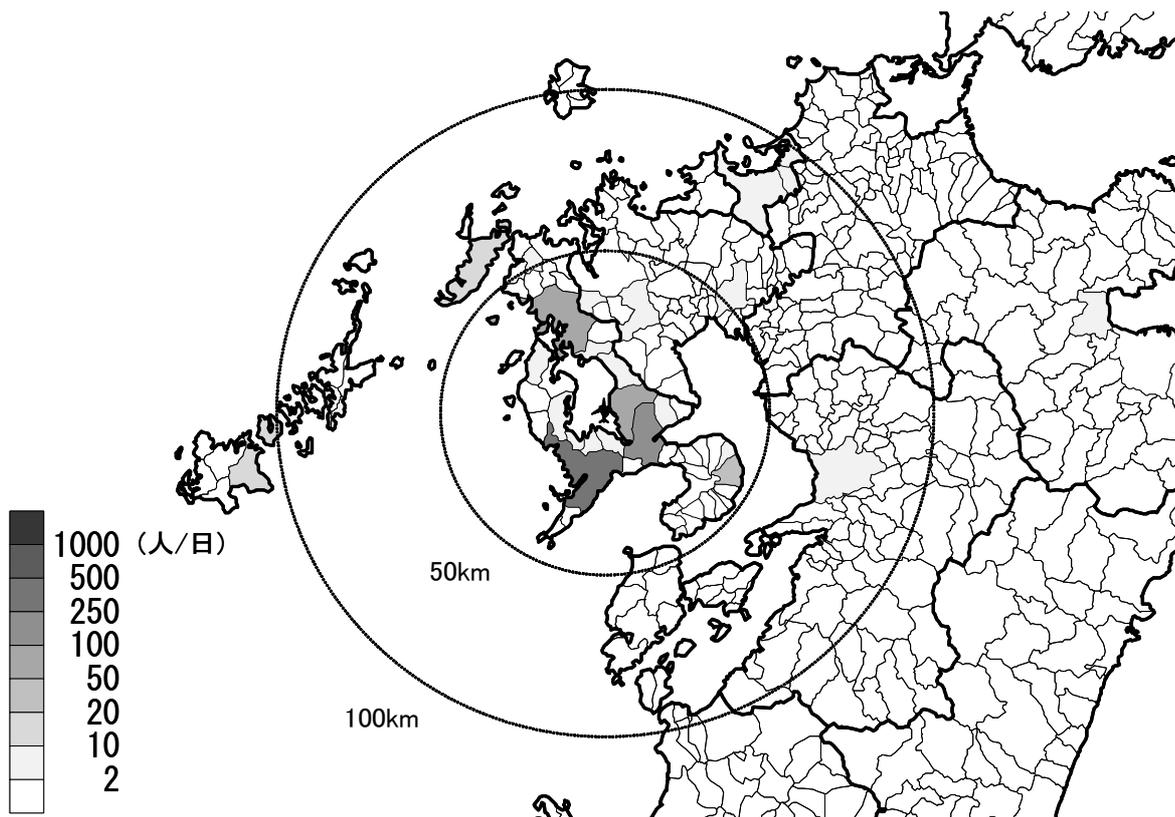
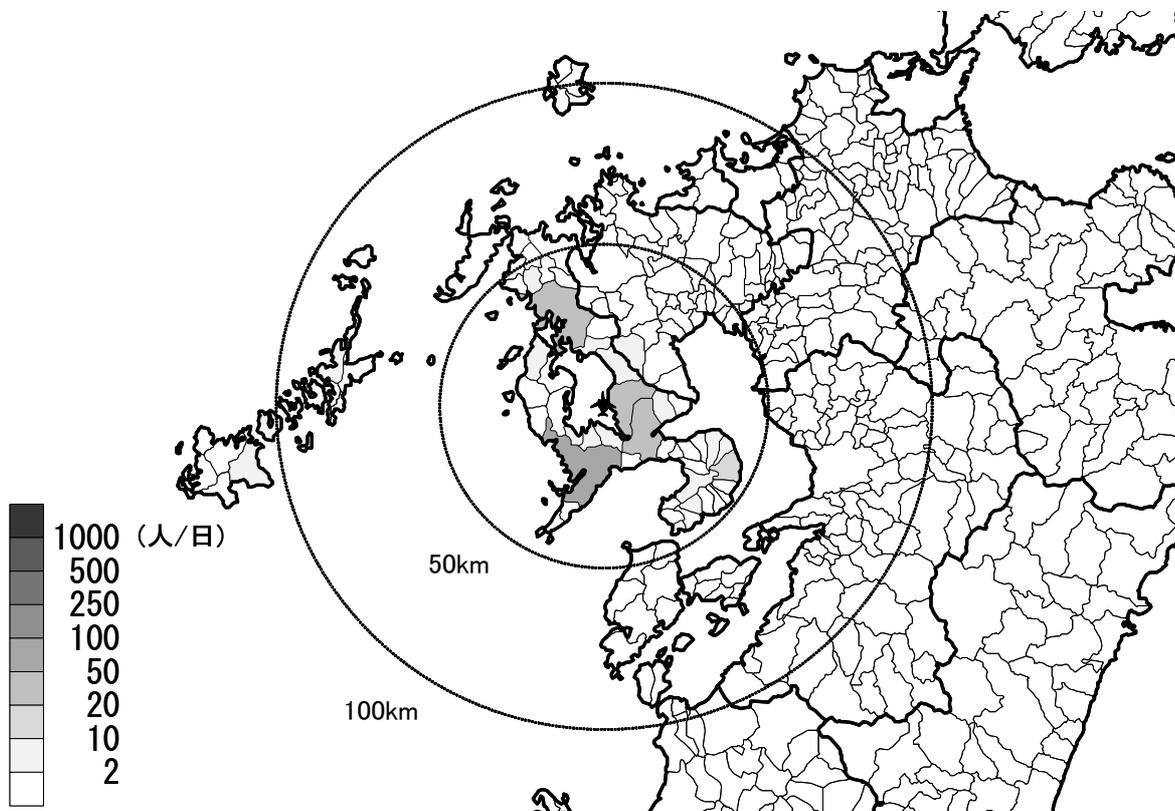


図 長崎空港利用者の旅行目的地 (観光目的)



長崎空港利用者の旅行目的地（業務目的）



長崎空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

表 仙台空港を目的地側空港とする回答者の目的地（平成15年航空旅客動態調査）

全目的	N=	2035	業務目的	N=	944	観光目的	N=	902	その他私用目的	N=	175
仙台市		49.8%	仙台市		72.4%	仙台市		24.8%	仙台市		57.1%
宮城郡松島町		7.2%	山形市		3.2%	宮城郡松島町		15.4%	宮城郡松島町		3.4%
山形市		4.5%	石巻市		2.4%	仙北郡田沢湖町		6.4%	山形市		3.4%
玉造郡鳴子町		3.1%	福島市		2.1%	玉造郡鳴子町		6.3%	寒河江市		2.9%
福島市		3.0%	名取市		1.6%	山形市		6.1%	玉造郡鳴子町		1.7%
仙北郡田沢湖町		2.9%	盛岡市		1.4%	十和田市		5.3%	柴田郡柴田町		1.7%
盛岡市		2.8%	古川市		1.4%	盛岡市		4.8%	上山市		1.7%
十和田市		2.4%	多賀城市		1.3%	福島市		4.2%	桃生郡北上町		1.7%
塩竈市		2.0%	岩沼市		1.0%	天童市		3.8%	白石市		1.7%
天童市		2.0%	一関市		0.8%	花巻市		3.7%	名取市		1.7%
花巻市		1.7%	北上市		0.7%	宮古市		3.5%	伊達郡霊山町		1.1%
宮古市		1.6%	塩竈市		0.7%	塩竈市		3.5%	気仙沼市		1.1%
石巻市		1.3%	黒川郡大和町		0.7%	上山市		1.6%	宮城郡七ヶ浜町		1.1%
名取市		1.0%	亶理郡亶理町		0.6%	上北郡十和田湖町		1.6%	古川市		1.1%
上山市		0.9%	天童市		0.6%	刈田郡蔵王町		1.3%	黒川郡富谷町		1.1%
古川市		0.8%	郡山市		0.6%	鶴岡市		1.1%	石巻市		1.1%
多賀城市		0.7%	八戸市		0.5%	気仙沼市		0.8%	東磐井郡藤沢町		1.1%
上北郡十和田湖町		0.7%	柴田郡柴田町		0.4%	二戸市		0.6%	福島市		1.1%
刈田郡蔵王町		0.7%	原町市		0.4%	柴田郡柴田町		0.4%	米沢市		1.1%
気仙沼市		0.6%	気仙沼市		0.3%	宮城郡利府町		0.3%	亶理郡山元町		1.1%
岩沼市		0.5%	宮城郡利府町		0.3%	名取市		0.3%	伊達郡桑折町		0.6%
柴田郡柴田町		0.5%	玉造郡鳴子町		0.3%	尾花沢市		0.3%	一関市		0.6%
鶴岡市		0.5%	栗原郡高清水町		0.3%	原町市		0.3%	宇都宮市		0.6%
一関市		0.5%	秋田市		0.3%	遠野市		0.2%	遠田郡小牛田町		0.6%
北上市		0.4%	双葉郡富岡町		0.3%	岩手郡雫石町		0.2%	栗原郡一迫町		0.6%
原町市		0.4%	花巻市		0.2%	西磐井郡平泉町		0.2%	原町市		0.6%
黒川郡大和町		0.3%	刈田郡蔵王町		0.2%	岩沼市		0.2%	江刺市		0.6%
亶理郡亶理町		0.3%	宮城郡松島町		0.2%	石巻市		0.2%	黒川郡大衡村		0.6%
郡山市		0.3%	米沢市		0.2%	多賀城市		0.2%	志田郡鹿島台町		0.6%
二戸市		0.3%	いわき市		0.2%	仙北郡角館町		0.2%	水沢市		0.6%
宮城郡利府町		0.3%							双葉郡双葉町		0.6%
寒河江市		0.3%							相馬郡新地町		0.6%
尾花沢市		0.2%							相馬市		0.6%
八戸市		0.2%							多賀城市		0.6%
白石市		0.2%							大船渡市		0.6%
酒田市		0.2%							尾花沢市		0.6%
米沢市		0.2%							北上市		0.6%
									北村山郡大石田町		0.6%
									本吉郡志津川町		0.6%
									亶理郡亶理町		0.6%

0.2%未満は省略している

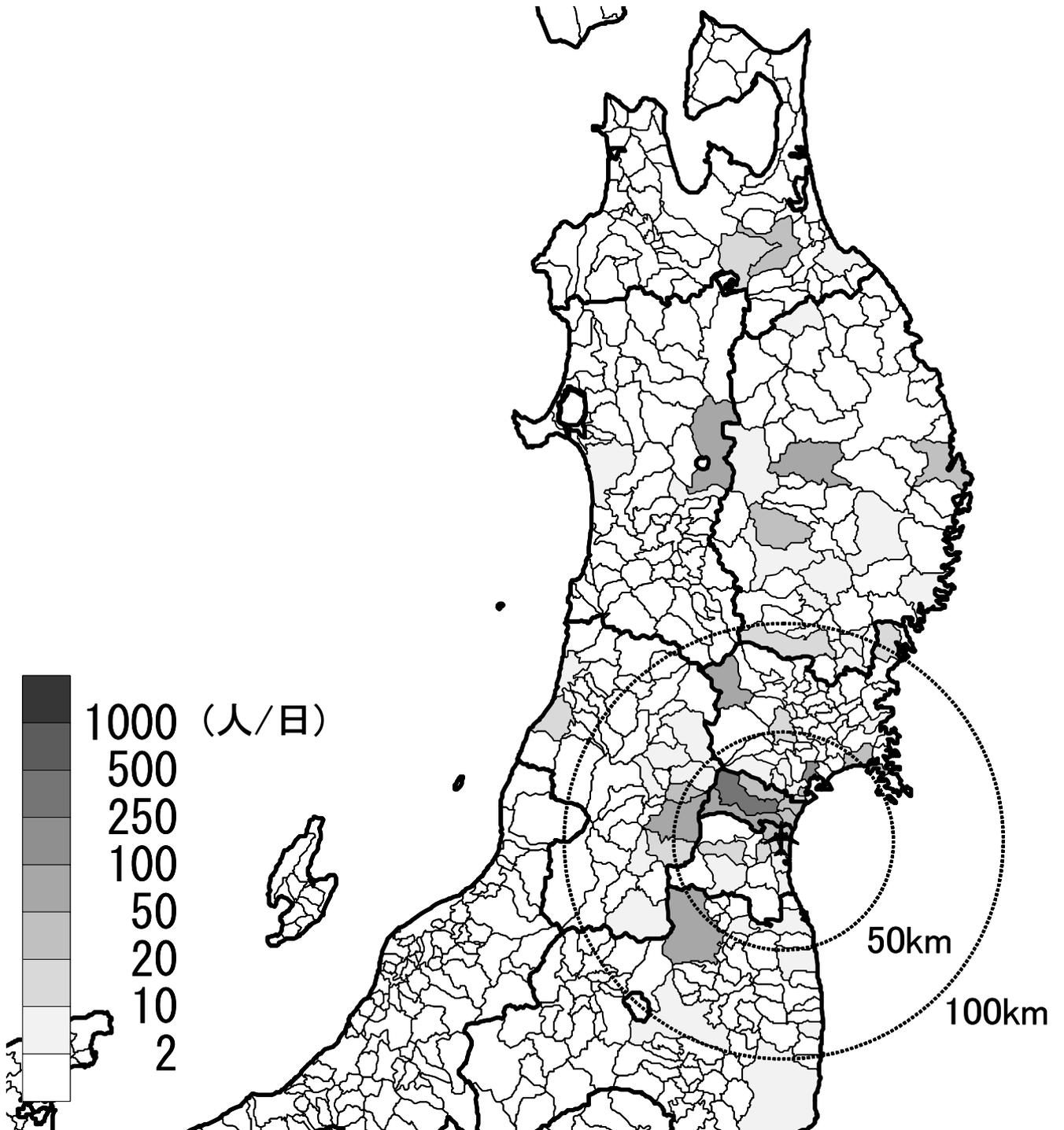


図 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

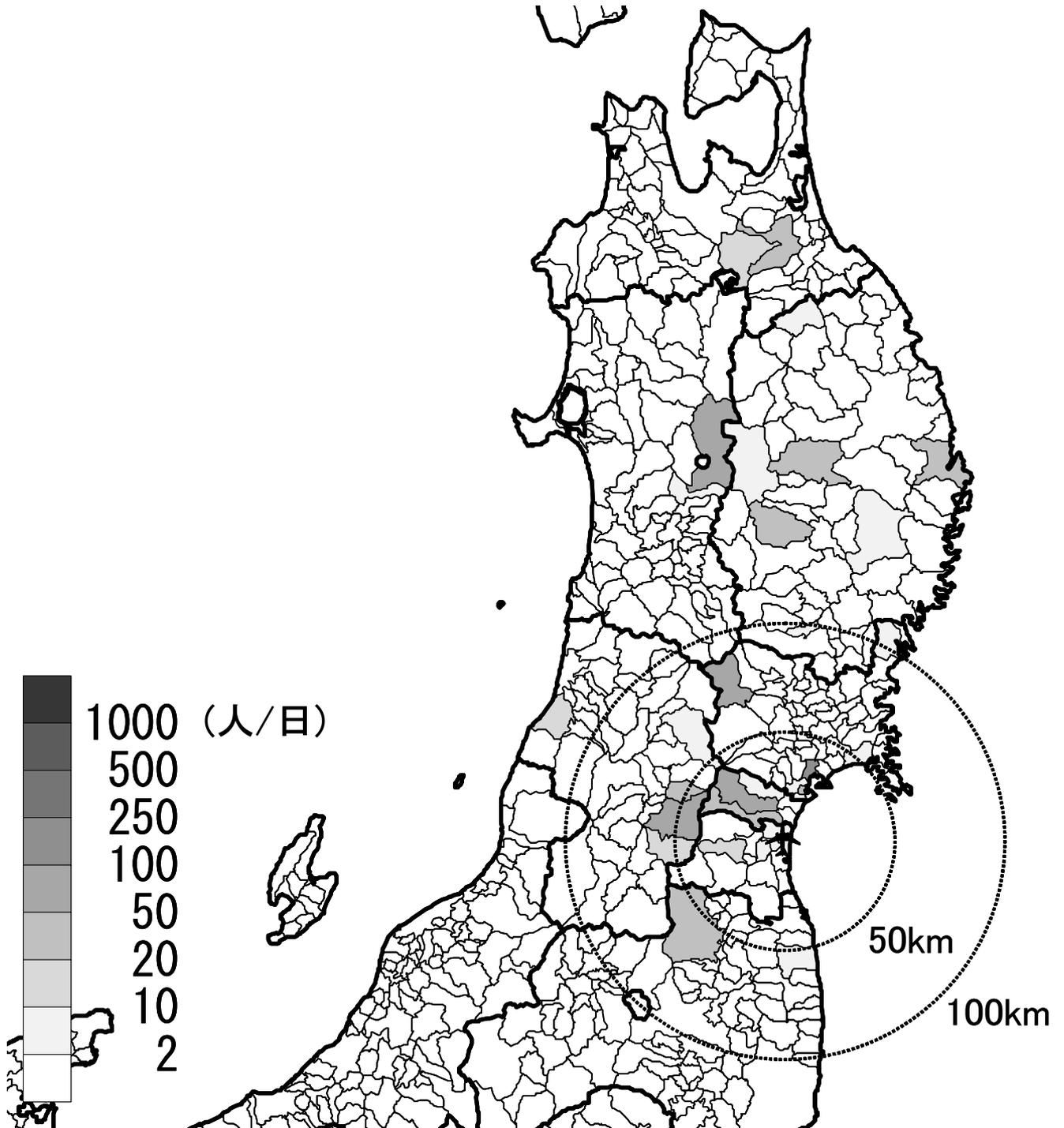


図 仙台空港利用者の旅行目的地（観光目的）

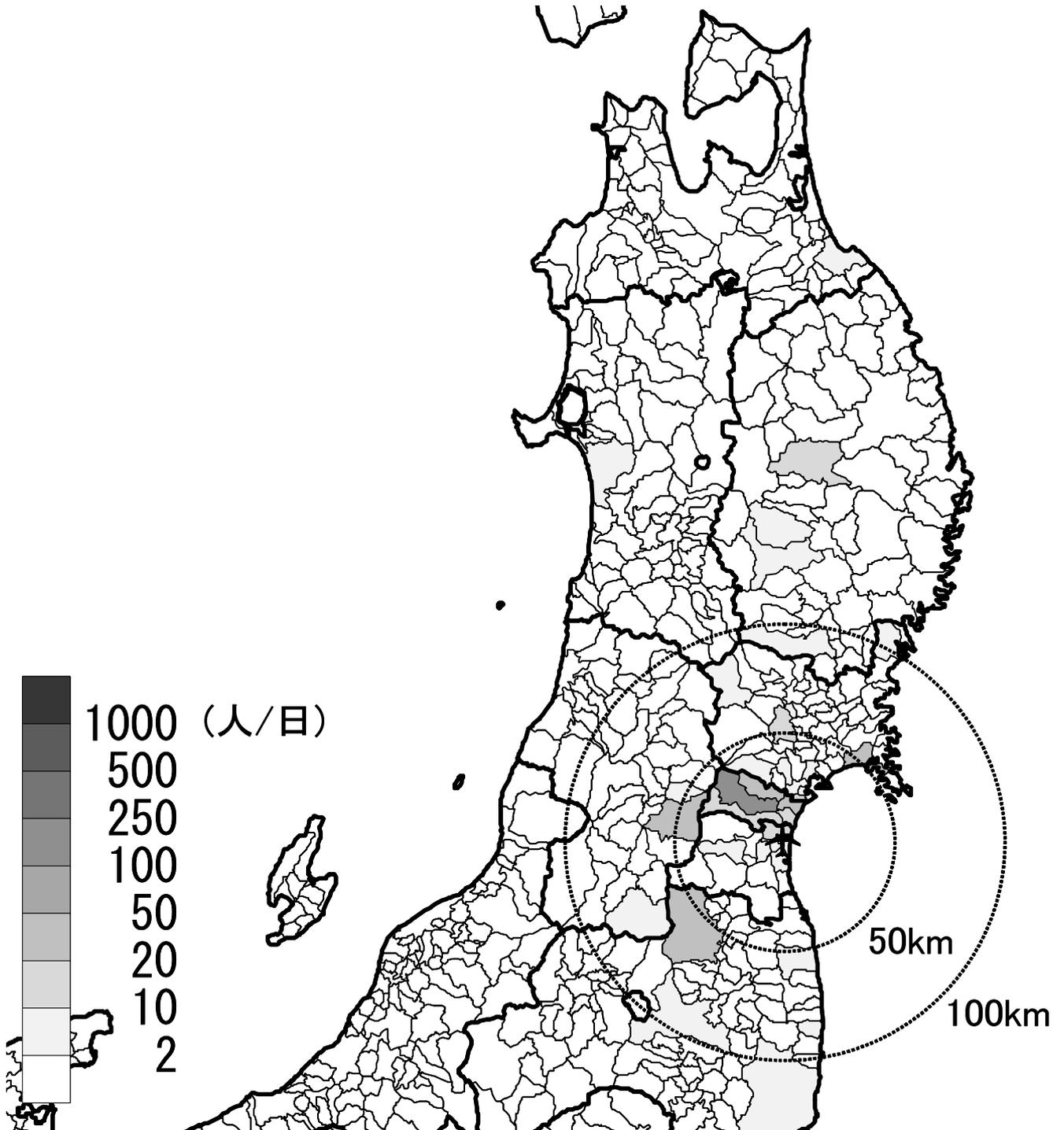


図 仙台空港利用者の旅行目的地（業務目的）

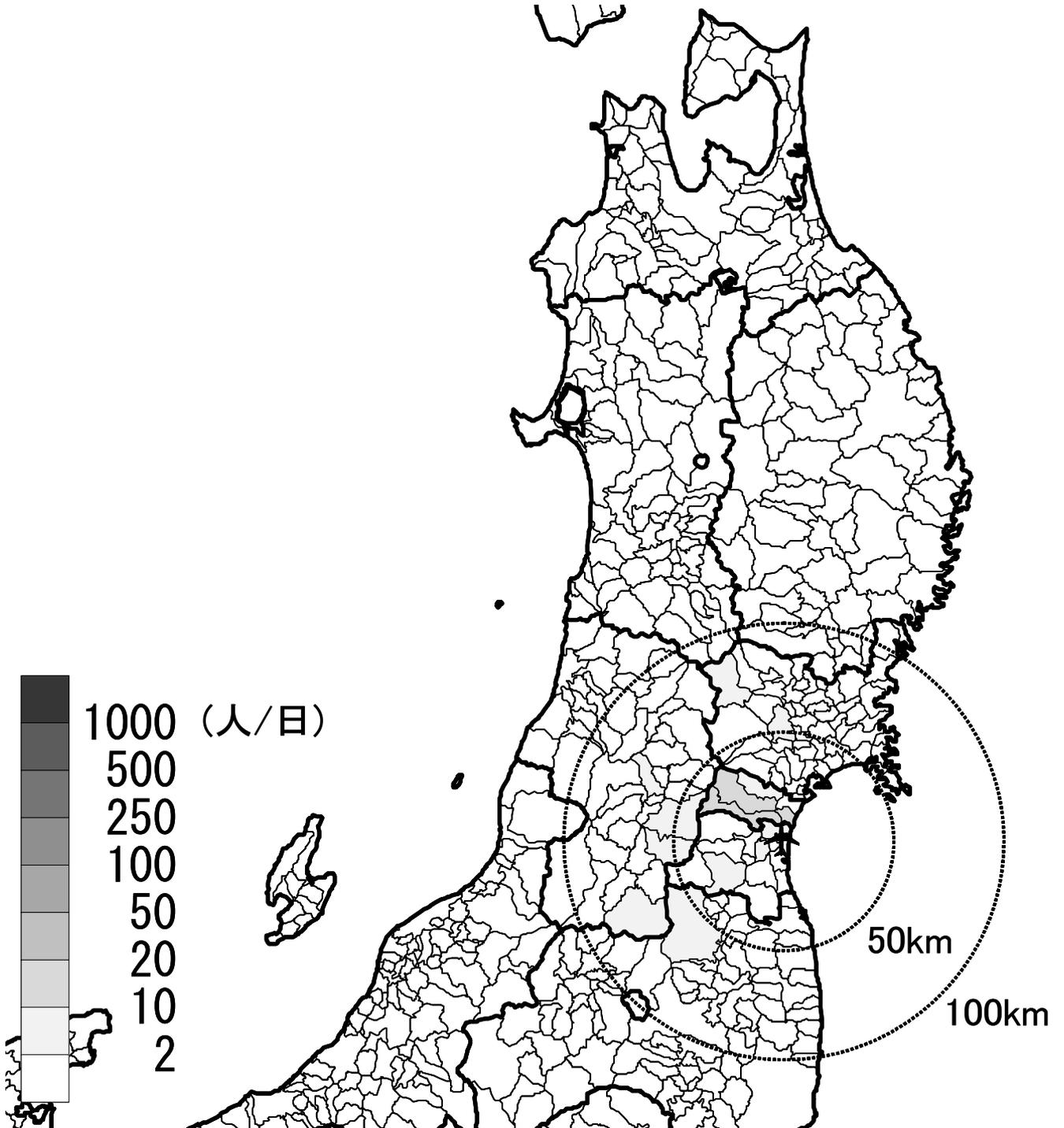


図 仙台空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

表 目的地側空港からの当日最終目的地が空港所在都道府県内となっている割合（平成15年航空旅客動態調査）

	全体	往路、復路の別			旅行目的別		
		①空港からの目的地	②空港への出発地	差(①-②)	観光目的	業務目的	その他 私用目的
稚内	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
釧路	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
函館	99.0%	99.9%	97.6%	2.3%	100.0%	97.7%	98.0%
旭川	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
帯広	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
中標津	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
紋別	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	—	100.0%	100.0%
女満別	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
新千歳	99.9%	100.0%	99.8%	0.2%	100.0%	99.9%	99.8%
丘珠	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
青森	92.2%	93.1%	90.8%	2.2%	93.4%	91.9%	92.0%
三沢	98.8%	97.8%	100.0%	-2.2%	96.3%	99.4%	100.0%
花巻	87.6%	91.5%	82.3%	9.2%	74.2%	95.1%	91.7%
仙台	71.8%	78.3%	63.7%	14.5%	55.4%	85.4%	79.6%
秋田	92.6%	92.4%	92.8%	-0.4%	94.7%	93.3%	87.3%
大館能代	76.0%	78.4%	72.7%	5.7%	43.8%	93.0%	100.0%
山形	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
庄内	97.0%	98.4%	95.7%	2.8%	100.0%	96.5%	95.8%
福島	84.1%	92.6%	75.9%	16.7%	63.5%	94.2%	92.3%
成田	77.8%	82.3%	68.8%	13.5%	100.0%	69.8%	90.0%
羽田	66.7%	67.1%	66.1%	1.0%	31.7%	76.0%	59.3%
調布	84.6%	83.9%	87.5%	-3.6%	100.0%	100.0%	70.0%
新潟	82.1%	89.3%	72.3%	17.0%	37.3%	96.8%	94.8%
富山	89.5%	91.1%	87.3%	3.8%	26.4%	95.1%	98.3%
小松	82.6%	80.0%	85.8%	-5.7%	93.3%	78.6%	78.7%
能登	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
松本	97.2%	97.8%	96.2%	1.7%	100.0%	100.0%	88.2%
名古屋	58.3%	57.0%	60.7%	-3.7%	33.3%	67.3%	70.5%
伊丹	53.5%	54.6%	51.7%	2.9%	30.2%	64.0%	49.1%
関西	51.0%	50.7%	51.5%	-0.8%	34.5%	60.5%	51.9%
但馬	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	—	100.0%	100.0%
南紀白浜	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
鳥取	94.1%	93.0%	96.1%	-3.1%	89.1%	94.3%	100.0%
米子	50.6%	45.4%	59.4%	-14.0%	76.4%	42.2%	32.0%
出雲	97.4%	97.5%	97.2%	0.3%	99.1%	96.4%	100.0%
石見	55.8%	56.3%	54.5%	1.7%	18.2%	66.7%	72.7%
岡山	88.5%	92.3%	83.0%	9.3%	70.4%	91.4%	92.5%
広島	84.6%	92.5%	74.6%	17.8%	58.9%	93.7%	92.5%
広島西	91.2%	96.2%	75.0%	21.2%	83.3%	88.9%	100.0%
山口宇部	96.3%	97.2%	94.8%	2.4%	92.9%	96.7%	97.7%
徳島	78.0%	79.4%	76.0%	3.4%	39.3%	89.0%	98.8%
高松	87.0%	86.2%	87.8%	-1.6%	76.2%	92.8%	77.2%
松山	96.4%	96.8%	95.8%	1.0%	86.8%	97.4%	99.2%
高知	96.9%	98.3%	94.0%	4.4%	93.9%	96.9%	99.2%
北九州	93.6%	91.0%	97.2%	-6.2%	83.3%	94.4%	91.7%
福岡	76.4%	77.6%	74.4%	3.3%	46.1%	85.5%	71.2%
佐賀	82.1%	77.9%	93.5%	-15.6%	92.6%	78.3%	80.0%
長崎	97.8%	98.5%	96.5%	2.0%	98.0%	97.3%	98.4%
熊本	89.9%	94.5%	83.9%	10.6%	78.3%	92.7%	95.2%
大分	95.9%	97.6%	93.3%	4.3%	95.1%	95.4%	99.1%
宮崎	94.0%	95.4%	92.3%	3.1%	78.2%	96.9%	95.3%
鹿児島	94.9%	95.9%	93.5%	2.4%	95.1%	95.3%	93.6%
奄美	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
那覇	99.9%	99.9%	100.0%	-0.1%	99.8%	99.9%	100.0%
宮古	100.0%	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
石垣	99.9%	99.9%	100.0%	-0.1%	100.0%	99.6%	100.0%

空港ターミナルにおける旅客の利便性等の評価に関する 基礎的研究

宇城 真*・上島 顕司**

要 旨

配置の側面からの地方空港の整備は概成していると言われていたが、今後の空港ターミナルにおいては、安全性は勿論のこと、多様な利用者のニーズに対応した更なる利便性、快適性等の向上を目指した改修・利活用が求められる。しかし、利便性、快適性等をどのように評価し、どのような方策を実施すべきか、明確になっている訳ではない。このため、本研究では、①空港および他分野における利便性等の評価に係る既存の調査研究等をレビューし、評価手法毎に、その特性、実施の際の留意点等を取りまとめた。②空港および他分野における利便性等の評価に関わる既存調査・研究事例より、その中で用いられている評価項目を収集するとともに、行動観察、専門家によるブレイン・ストーミング等を行い、評価軸・評価指標の抽出・体系化を行った。さらに、利便性等の向上方策、評価軸の計測方法、得られた評価軸の重要度の検討を行うとともに評価軸の変遷について考察した。

キーワード：空港ターミナル，旅客，利便性，快適性，評価軸，評価指標

* 空港研究部 空港ターミナル研究室 研究員

** 空港研究部 空港ターミナル研究室長

〒239-0826 横須賀市長瀬3-1-1 国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5033 Fax：046-844-4161 e-mail:ushiro-m86s3@ysk.nilim.go.jp

A basic study on evaluation for passenger usability in the airport terminals

Makoto USHIRO*
Kenji UESHIMA**

Synopsis

It will be necessary to improve security, usability and amenity in Airport Terminals in future. However, evaluation methods for usability, amenity in Airport Terminals are unclear. Thus, in this study, i)We arranged evaluation methods on airports and other fields, ii) We picked up evaluation items from reviewed researches. With the result, We systematized evaluation axis and index. Furthermore, We clarified methods to evaluate and improve usability and amenity in airport terminals.

Key Words: airport terminal, passenger, usability, comfortable, evaluation

* Researcher in the Airport Terminal Division, Airport Department

**Head of the Airport Terminal Division, Airport Department

3-1-1 Nagase, Yokosuka, 239-0826 Japan

Phone : +81-46-844-5033 Fax : +81-46-844-4161 e-mail: ushiro-m86s3@ysk.nilim.go.jp

目 次

1. はじめに	1
2. 研究体系	2
2.1 本研究の方法と論文の構成	2
2.2 研究全体における本稿の位置づけ	2
3. 他分野における利便性等の評価	2
3.1 評価手法の整理	2
3.2 考察	4
4. 空港における利便性等の評価軸・評価指標の体系化	5
4.1 空港等における利便性等にかかる既存調査・研究における評価指標例	5
4.2 評価軸の体系化	5
4.3 考察	13
5. 結論	18
5.1 利便性等の評価手法の整理	18
5.2 評価軸・評価指標の体系化	18
6. あとがき	18
謝辞	19
参考文献	19
付録A	22
B	27
C	28
D	29
E	30
F	31
G	34
H	35

1. はじめに

交通政策審議会航空分科会答申(平成14年12月6日)において「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「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。また、「観光立国行動計画」(平成15年7月31日)においても、観光立国に向けた環境整備として、空港の利便性の向上、高度化の必要性が謳われている。

このように、配置的側面においては、地方空港整備は、概成したと言われているとはいえ、空港ターミナル地域では、安全性の向上は勿論のこと、情報化の進展やユニバーサル・デザインへの要請など始めとする新たな動向やニーズに対応し、更なる利便性の向上、利用者の満足度の向上が求められる。さらに、観光振興、地域活性化などの新たな視点も取り入れて、既存空港の利活用を図る必要がある。

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)、観光振興の観点から空港の活用を推進するための「空港を核とする観光交流促進事業」(平成17年度)を創設したところである。

また、現在、航空サービスに係る様々なアウトカム指標が提出されているが、利便性等に係るアウトカム指標については、必ずしも明らかになっていない。つまり、空港における利便性の向上を効率的・効果的に実現するために必要な利便性等の評価手法、向上方策、もしくは、その根拠、優先順位、効果的な手法の組合せ等が明らかになっていないといえる。

また、現在、空港においても利便性等の評価が試みられている例もあるが、その多くは、評価軸が恣意的で体系的に整理されていなかったり、評価を向上させるための具体的な整備方法と結びついていなかったり、といった課題を有している。

さらに、観光振興・地域活性化の観点からは、今後、インバウンド(訪日旅客)、ビジネス客、観光客、非旅客(地域住民等による利用)等の様々な属性に配慮した利活用方策が必要となる。しかし、従来の空港は、全国一律に、旅客をスムーズに通過させることのみを想定しており、多様な目的と行動特性を持った利用者へのきめ細かい対応をすることも、今後の課題となると考えられる。

従って、本研究は、空港ターミナル地域において、多様な目的と行動特性を持った利用者の立場にたち、利便性等の評価軸を体系化し、利便性等を向上させるための評価手法を構築することを目的とするものである。

なお、本研究で扱おうとする空港における利用者の立場にたった「利便性等」について定義する。

ここで利用者とは、旅客および非旅客をいう。非旅客とは、送迎客および航空機の乗降以外の目的で空港を利用する、主として地域住民からなる来訪者のことである。

まず、本研究において扱う対象範囲の航空サービス全体における位置づけを図-1に示す。従来より、研究対象とされることが多かった路線数や便数等の航空機の運航に係るサービスは対象とせず、今まで、ほとんど研究対象とされたことのない、利用者がアクセス施設(駅、道路・駐車場)もしくは航空機から旅客ターミナルビルに到着し、出発するまでのサービスを特に取り上げ、対象とする。

本研究で扱う「利便性等」とは、「利便性」だけではなく、「快適性」、「分かりやすさ」等の空港における基本的な機能(離着陸機能、航空機サービス機能、空港管理運営機能)以外の機能の価値や魅力等の総称と定義し、以下これらを「利便性等」と呼ぶ。これは、従来から言われている図-2に示す旅客サービス機能にアクセス機能を加えたものである。なお、安全性やその他の基本的な機能は、利便性等と調和を図って整備されることが当然であるが、本研究では、前述のとおり、未だ評価手法およびその向上方策が確立されていない「利便性等」を特に取り上げるものである。

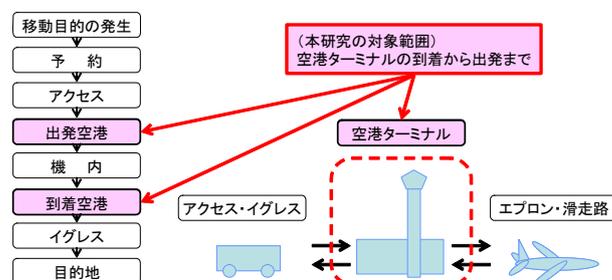


図-1 本研究における空港の利便性等の評価対象

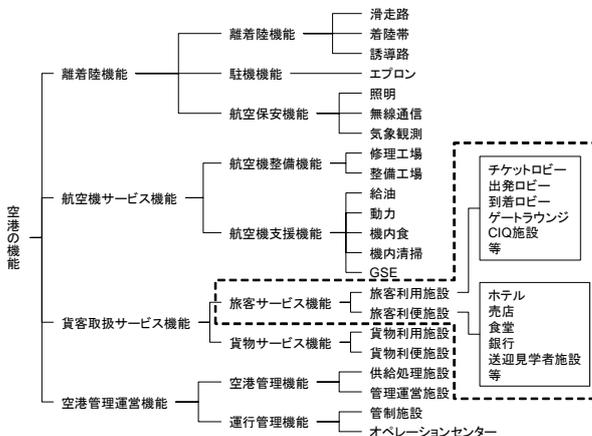


図-2 空港の機能と施設⁹⁵⁾

2. 研究体系

2.1 本研究の方法と論文の構成

本稿においては、多様な目的と行動特性を持った利用者の立場にたち、利便性等の評価軸を体系化し、利便性等を向上させるための評価手法を構築するために、

3. で、研究を行うにあたって、空港および他分野における利便性等の評価に係る既存の調査研究等をレビューし、評価手法毎に、その特性、実施の際の留意点等をとりとめる。

4. で、空港および他分野における利便性等の評価に関わる既存調査・研究事例より、その中で用いられている評価項目を収集するとともに、行動観察・専門家を交えたブレイン・ストーミング等を行い、評価軸・評価指標の抽出・体系化を行う。さらに、利便性等の向上方策、評価軸の計測方法、得られた評価軸の重要度の検討を行うとともに評価軸の変遷について考察する。

2.2 研究全体における本稿の位置づけ

研究全体における本稿の位置づけを図-3に示す。

本研究は、利便性等を向上させるための評価手法の構築、向上方策を提案し、最終的にはサービス水準・アウトカム指標の提案を目指すものである。

そのうち本稿においては、指標の体系化までを行うものである。

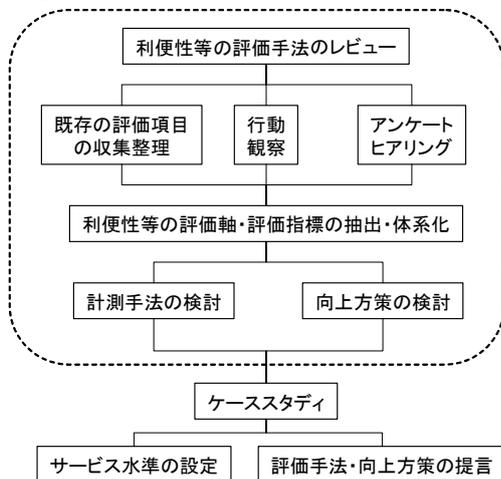


図-3 研究全体における本稿の位置づけ

3. 他分野における利便性等の評価

3.1 評価手法の整理

利便性等に係わる評価手法について、空港及び他分野における既存の調査研究、評価事例をレビューした^{1)~94)}。

収集した全ての調査研究・評価事例について内容を把

握した結果、評価手法を「人間工学的(建築-環境系)アプローチ」、「指標を用いた採点/順位付け(ランキング)」、「アンケート調査+因子分析」、「AHP等」の4つに分け、その特性を整理した。

(1) 人間工学的(建築-環境系)アプローチ

人間工学や建築の分野では、利便性や快適性に係る様々な指標に関する研究が行われている。この場合の指標とは、規模、距離、密度、速度、傾斜、熱、音、振動などである。例えば、混雑度をあらゆる指標の一つに群集密度がある。この群集密度によって「0.3人/m²以下なら自由歩行が確保される状態」「0.43~0.7人/m²の場合、ある程度歩行に制約が生ずる状態(J. Fruin)といったような評価が出来る。後者の指標は空間的制約があり利用者のかかなり多い公共施設や駅を設計する際の「目安=サービス水準」として使える⁸⁴⁾。

これらの指標の価値判断にあたっては、被験者に快・不快、良い・悪いといった評価を聞くか、観察により判断する2つの方法がある。後者の例として、ビデオ撮影等により混雑する空間での人の流れ方を把握し、混雑を起こさない空間の規模や構成を検討するというアプローチもある。

ここに挙げたような評価指標は具体的な空間整備に結びつく。つまり、具体的に利便性を上げるために、どのような整備を行えばよいか分かる。建築の分野においてはこのような指標が多く、研究者の地道な研究の積み重ねによって明らかにされ、それが建築設計資料集成としてまとまっている。

(2) 指標を用いた採点/順位付け(ランキング)

総合的評価の手法として、予め決まった指標を用いて、順位付けを行う評価手法がある。例としては、「全都市住みよさランキング」がある⁸⁶⁾(表-1)。

ここでは評価軸として「安全度」、「利便度」、「快適度」、「富裕度」、「住環境充実度」の五つの観点と、それらの評価軸を実現するための指標として、16社会経済指標を採用している。例えば「利便度」を測る評価指標として「人口当たりの小売り販売額」、「人口当たり大型小売店店舗面積」、「人口当たり金融機関数」、「通勤時間」が挙げられている。評価方法は16指標それぞれについて各都市の偏差値を算出し、その平均を総合点としている。この際、特異数値による過度の影響を避けるため、各指標の偏差値の上限を75、下限を25としている。最終的に算出された偏差値に基づき7段階でランク付けを行っている。(偏差値が58.00以上はAAA、55.00~57.99はAA、・・・、

42. 99以下ならEとなる)

このような評価手法は、順位付けが明確で分かりやすく定量的な評価が可能であるが、評価軸の設定が妥当か、妥当だとしてもそれを実現するための指標の設定が妥当かどうかは課題となる。このような手法は、予め評価軸がある程度網羅的かつ体系的であると考えられる場合に限り有効となる方法である。従って指標が、網羅的、体系的でない場合、評価(順位付け)は便宜的なものになる。

表-1 全都市住みよさランキング⁸⁶⁾

採用指標	年次	採用の意義
安心度		
①病床数(人口当たり)	00年10月	医療施設が充実しているか
②特養ホーム・老人保健施設定員(対65歳以上人口当たり)	00年3月末	高齢者福祉施設が充実しているか
③出生数(対15~49歳女性人口当たり)	1年度	子供を産める環境が整っているか
利便度		
④小売販売額(人口当たり)	99年	買い物しやすいか
⑤大型小売店店舗面積(人口当たり)	02年9月	市内に大型小売店があるか
⑥金融機関数(人口当たり)	02年3月末	市内に金融機関があるか
⑦通勤時間(持ち家・中位数)	98年10月	短い方が通勤便利
快適度		
⑧下水道普及率	01年3月	公共下水道が整備されているか
⑨都市公園面積(人口当たり)	01年3月	公園が整備されているか
⑩3年間の転出・転入人口比率	99~01年度	人を引き付ける魅力があるか
富裕度		
⑪財政力指数	00年度	財政状態は大丈夫か
⑫課税対象所得額(納税者1人当たり)	01年度	市民の所得水準が高いか
⑬高額納税者数(人口当たり)	01年度	富裕層の多寡
住環境充実度		
⑭1住宅当たり延べ面積	00年10月	住宅の広さを考慮
⑮住宅地比率	02年7月	家を持ちたい欲求を考慮して安い方がよい
⑯持ち家比率	00年10月	個人の資産形成のしやすさ

(注) ⑭⑮は小一対で偏差値を算出・ランキングしている。

(3) アンケート調査+因子分析

最近ではCS調査(Customer Satisfaction調査：顧客満足度調査)が様々な分野で行われている。これは、主に民間企業でのマーケティングなどに用いられる手法で、あらかじめ検討された調査項目(評価項目)に対する顧客の評価(満足感)を「非常に満足、やや満足、どちらとも言えない、やや不満、非常に不満」といったような程度を顧客に尋ねる方法である。

例えば、空港においては福岡空港や那覇空港で利用者アンケート調査が実施されている。福岡空港で行われた調査⁸⁷⁾を例に見ると、「希望する直行便がある」、「希望する時間帯に航空便があるか」、「空港まで早く到着できるか」、「希望便の予約が確実にできるか」、「運航時間が確実にであるか」、「航空運賃が割引き等で安く利用できるか」、「搭乗手続きや検査などの待ち時間」、「事故なく安心して利用できるか」の8項目に対して、利用者に6段階に分けられた満足度の度合いと「分からない」を含めた7つから選択してもらい、利用者のニーズなどを明らかに

しようとしている。

単に満足度のアンケート調査をするだけでなく、満足度の評価構造を明らかにする調査も行われる。例えば鉄道の分野では、宮地ら(2003)³⁶⁾は、サービス进行评估できる調査項目の抽出には、既存の交通サービスに関する文献から収集・精査により86項目を抽出し、それぞれの項目に満足度の程度を5段階評定で求めている。その回答データに対し因子分析をすることによって、いくつかの類似の特性を持つ調査項目を統合し共通因子として抽出し、その因子の意味を解釈するところによって、対象の評価を測定する代表的な評価軸を明らかにし、86項目を11因子に構造化している(図-4、表-2)。

この手法でも、与えられた評価軸、評価指標の構造化は可能であるが、それらが網羅的・体系的である保証はない。また、利用者の満足度に影響を与える重要な指標の把握ができ、空間整備の方向性は分かるが、実際にどのように空間整備を行えば良いかは必ずしも明らかになっていないことに留意する必要がある。

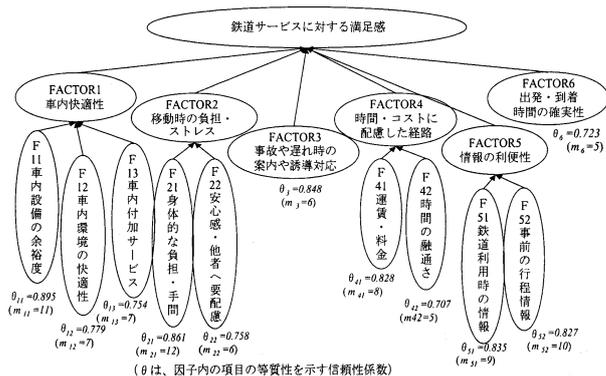


図-4 鉄道サービスに対する満足度の抽出された概念構造モデル³⁶⁾

表-2 鉄道サービスに対する満足度の因子とその項目³⁶⁾

因子	主な項目	
車内快適性	車内設備の余裕度	車内の広さ、駅や車内の清潔さ、座席の座り心地等13項目
	車内環境の快適度	車内の騒音、騒音、明るさ、携帯電話等の制限等7項目
	車内付加サービス	駅・車内購入の飲食、喫煙、禁煙場所、車窓風景等5項目
移動時の負担・ストレス	身体的な負担・手間	駅・車内混雑度が分かる、乗換えの手間負担、高齢者の移動負担等12項目
	安心感・他者への要配慮	駅・車内の安全性、周囲への気配り、自然への配慮等6項目
事故や遅れの案内や誘導対応	事故や遅れがあったときの駅・車内の案内・誘導体制等6項目	
時間・コストに配慮した経路	運賃・料金	鉄道の運賃/料金、運賃割引、行程全体の経費額等8項目
	時間の融通さ	列車の本数、待ち時間等の手間、駅までの距離等5項目
情報の利便性	鉄道利用時の情報	駅員/案内員の対応、料金案内の分かり易さ、駅周辺の地図の分かり易さ等9項目
	事前の行程情報	出発時間や到着時間の誤差、目的地への手荷物運搬の充実等10項目
出発・到着時間の確実性	出発・到着予定時間の確実さ、所要時間、経路選択の自由度等5項目	

(4) AHP等

AHP(Analytic Hierarchy Process：階層分析法)は、問題分析において、主観的判断とシステムアプローチを合わせた問題解決型(提案型)意思決定手法の1つである。

例えば源野ら(2002)⁷⁵⁾は地下通路歩行時における「快適性」を評価している。まず、ブレイン・ストーミングとKJ法により「空間的要因」として明るさ、通路の幅、通路の高さ、「機能的要因」としてトイレ機能、休憩機能、案内機能の計6つの評価軸を抽出し、それを図-5のような階層構造を構築している。評価軸の最下層に位置するのは、評価される代替案としての地下通路である。

AHPにおいては、図-5のような階層構造により、評価軸が複数でお互いに共通の尺度がない場合や、定量的に測れない場合であっても、まずそれぞれの同一レベル内で重要度を対比較により評価した後、レベル間でその評価した重要度を掛け合わせることで総合的な順位付けが可能であることが特徴である。

AHPは順位及び重要度を定量的に評価が可能であるが、CS調査と同様の限界があることに留意すること必要がある。

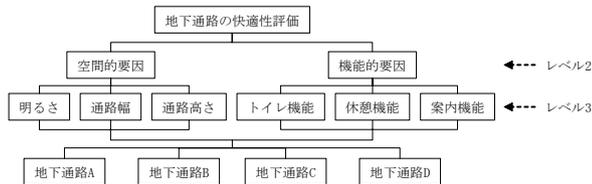


図-5 AHPによる階層構造例⁷⁵⁾

3.2 考察

3.1で整理した4つに分類した評価手法を、それぞれを「定量性(定量的な評価が可能か)」、「体系性(評価軸が構造化されているか)」、「網羅性(評価軸が網羅的か)」、「空間整備との連動(評価が空間整備と結びついているか)」、「潜在的指標の顕在化(潜在的な指標は吸いあげら

れているか)」の観点から評価した。結果を表-3に示す。以上の分析より、以下のことが明らかになった。

- 通常、顧客満足度調査では、顕在化した(常識的、表面的な)指標しか出てこないことに加え、その結果が実際の空間整備と結びつかないことが多いこと。
- 顕在的な指標を抽出するには、専門家によるブレインストーミングや行動観察を組み合わせることが必要であること。
- 「評価軸」、「評価指標」の構造化には、因子分析等多変量解析、AHP等が有効であること。
- 空間整備に結びつけるためには、人間工学的(建築-環境系)アプローチが有効であること。また、当該分野における研究や指標の蓄積が使用できること。
- 以上のように、様々な評価手法があるが、それぞれに、長所・短所があるため、適用にあたっては、各手法を適切に組み合わせる必要があること。

以上を踏まえ、本稿では、

- 様々な主体に対するアンケート調査、ヒアリングを行なうことで、抽出する評価軸の網羅性をできるだけ担保すること。
- 行動観察、専門家によるブレインストーミングを重ねることで潜在的な指標の抽出を図ること。
- 人間工学的(建築-環境系)アプローチによる知見や手法を活用することで、できるだけ評価が空間整備と結びつけること。

とした。

表-3 評価手法の特性

評価手法の特性 評価手法	定量性	体系性	網羅性	空間整備との連動	潜在的指標の顕在化	参考資料の一例
人間工学的(建築-環境系)アプローチ	○ 定性的なものもある	-	-	○	手法によっては○	建築設計資料集成(日本建築学会) 等
指標を用いた採点/順位付け(ランキング)	○	-	-	△	-	全都市住みよさランキング(東洋経済新報社) 等
アンケート調査+因子分析	-	○	-	△	-	鉄道サービスにおける顧客満足度の因子構造の分析(鉄道総研報告) 等
AHP等	○	○	-	△	-	快適性に着目した地下通路評価に関する基礎的研究(地下空間シンポジウム論文・報告集) 等

4. 空港における利便性等の評価軸・評価指標の体系化

4.1 空港等における利便性等にかかる既存調査・研究における評価指標例

空港および他分野における利便性等の評価に関わる既存調査・研究事例並びに空港における利便性等に係る様々なアンケート調査・ヒアリング調査を収集・整理(付録A-H参照)し、評価項目を抽出した。次に、行動観察、専門家を交えたブレインストーミングにより、到着時から出発時までの旅客の一連の行動等を考慮しながら、評価項目を追加しつつ、整理した。評価項目は合わせて700以上に上った。

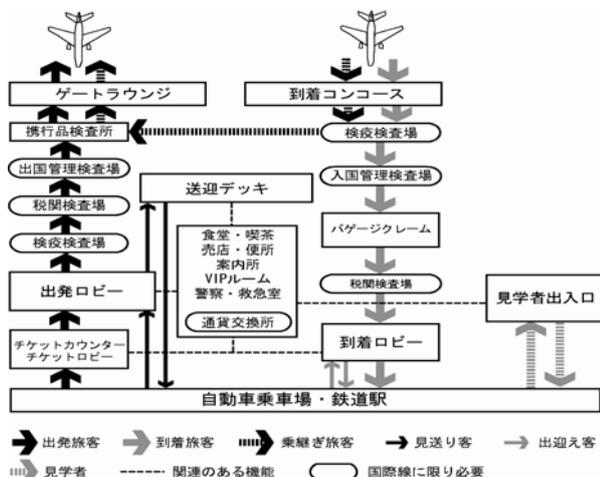


図-6 旅客の一連の行動

4.2 評価軸の体系化

(1) 評価軸の抽出・整理

4.1で抽出した評価項目は、評価軸、評価指標、向上方策等が混在しており、不分明であることから、専門家によるブレイン・ストーミング、KJ法を用い、評価軸の整理、抽出及びその体系化を行った。

その結果、「移動迅速性」「手続迅速性」「乗継迅速性」「わかりやすさ」「移動安楽性」「多機能な利便性」「情報性」「環境快適性」「清潔性」「安楽性」「景観性」「繁華性」「ホスピタリティ」の13の評価軸を抽出するとともに体系化を図ることが出来た。

まず、体系としては、「機能」、「空間・施設」、「サービス」の3つの大きなカテゴリーに分類した。

さらに、「機能」は、「移動・手続き」と「利便施設・設備」の2つのサブカテゴリーに分けた。

「移動・手続き」は移動や手続きのような空港ターミナルにおける基本的機能を指し、さらに「迅速性」、「わかりやすさ」、「移動安楽性」の3つに分かれる。「迅速性」は、さらに「移動迅速性」、「手続迅速性」、「乗換え迅速性」の3つの評価軸からなる。

「利便施設・機能」は、空港ターミナルの機能としては、付加的な機能(基本的機能以外の機能)を指し、「多機能な利便性」、「情報性」の2つの評価軸からなる。

「空間・施設」は、空間自体の質を指し、「環境快適性」、「清潔性」、「安楽性」、「景観性」、「繁華性」の5つの評価軸が含まれる。

「サービス」には、「ホスピタリティ」の評価軸が含まれる。その結果を表-4に示す。

表-4 評価軸の構造化

項目		評価軸	
機能	移動・手続き	迅速性	移動迅速性
			手続迅速性
			乗換え迅速性
	わかりやすさ		
利便施設・設備*	移動安楽性		
	多機能な利便性		
空間・施設	空間・施設	情報性	
		環境快適性	
		清潔性	
		安楽性	
		景観性	
		繁華性	
サービス	ホスピタリティ		

*乗降・手続き等の基本的機能以外の機能

なお、ここで、本研究で扱う「評価軸」「評価指標」という用語について説明する。

「評価軸」とは、「快適性」、「分かりやすさ」、「利便性」、「美観」等、空港における魅力、存在価値等に係る評価の観点を指す。「評価指標」とは、評価軸の達成度を定量的に測る手段のことで、例えば、「分かりやすさ」をあらわす指標としては、案内表示の設置高さや、設置位置(視認できる距離)、文字の大きさ等がある(図-7)。

評価指標と評価軸は、異なるものであるが、この2つは混同して、用いられることが多い。本研究では、区別して用いる。

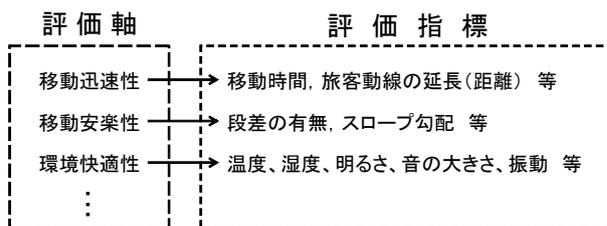


図-7 評価軸と評価指標の関係

(2) 評価軸の説明

以下で抽出した評価軸について説明する。

a) 移動迅速性

「移動迅速性」は、旅客等が空港ターミナル内を短時間で移動出来るかどうかを評価する評価軸である。

空港の最も基本的な機能は、航空機と二次交通(アクセス・イグレス)の交通モードの変換である。従って、「移動迅速性」は、空港ターミナルにおける基本的かつ根本的な評価軸の一つである。二次交通からゲートまでの歩行距離を如何に短く出来るかという課題が、これまで世界中の空港ターミナルで検討され、その結果、様々な設計コンセプトが生まれている。

例えば、パリ・シャルル・ド・ゴール空港のターミナル1(1974)では、ランドサイドから各ゲートまでの歩行距離を均等に短縮化するため、円形のターミナルビル本体と放射状に配されたサテライト群が考え出された⁹⁶⁾。

また、ダラス・フォートワース国際空港(1974)でも、ランドサイドからゲートまでの距離を出来るだけ短くすることに重点を置いた形態となっている⁹⁶⁾。



図-8 パリ・シャルル・ド・ゴール空港ターミナル1⁹⁶⁾



図-9 ダラス・フォートワース国際空港⁹⁶⁾

b) 手続き迅速性

「手続き迅速性」は、搭乗・到着の手続き(チケット購入, 搭乗手続き, 手荷物検査, CIQ検査等)に要する時間(待ち時間)の早さを評価する評価軸である。

「手続き迅速性」も、空港ターミナルに係るサービスにおいて、基本的かつ根本的な評価軸の一つである。

航空会社は、「手続き迅速性」を向上させるために、チケット購入や搭乗手続きに関して、IT等を活用した自動化を推進している。また最近では、チケットカウンターで行われていた手続きが、自動発券・チェックイン機等により、従来のチケットロビー以外の場所での手続きが可能になり、さらなる手続きの迅速性が図られるようになった。さらに、出入国検査等の手続きにおいても、ITを活用したバイオメトリクス認証等を用いたパスポートの電子化が試みられ、安全性の向上はもちろんのこと、手続きの簡素化、迅速性の向上が図られている。



写真-1 手続きの自動化



写真-2 アクセス鉄道駅改札(写真左)の正面にある自動発券・チェックイン機(写真右)(新千歳空港, 1992)

c) 乗換え迅速性

「乗換の迅速性」は、二次交通への乗換への容易さ、早さを評価する評価軸である。

交通モードの変換である「乗換え迅速性」も、空港ターミナルに係るサービスにおいて重要な評価軸である。

レンタカー等への乗換への不便さについては、旅客から課題として指摘されることが多いが、近年、空港ターミナルビル内に設置されているレンタカー会社の営業所の位置についても変化が見られるようになった。北九州空港(2006)では、到着客に対して、最も目に入りやすい位置である到着口の真正面かつ空港外に抜ける動線上にレンタカーの営業所が配置されている(写真-3)。



写真-3 到着ロビー中央，到着出口正面に位置するレンタカー営業所(新北九州空港. 2006)

d) わかりやすさ

「わかりやすさ」は、利用者が空港内における現在地や目的地(ゲート，チェックインカウンター等)及びそこまでの経路のわかりやすさを評価する評価軸である。

大規模空港ターミナルにおいては、ターミナル内での自分の居る位置，特にゲートまでの位置関係，距離，所要時間等が分からないことがある。従って、「わかりやすさ」は、空港ターミナルの基本的な機能を補完する意味でも重要な機能である。

例えば、関西国際空港では、「キャニオン」と呼ばれる吹抜けの存在により、旅客が、ターミナルの空間構成(4層になっていること)を把握することが可能になっている(写真-4、図-10)。

また、サインや案内等の補助機能により「わかりやすさ」を担保する方法もある。サインは、デザイン(大きさ，色，形等)や設置位置(高さ，見通し等)により，認識度が大きく変わる。(写真-5.6)



写真-4 吹抜け空間「キャニオン」(関西国際空港. 1994)

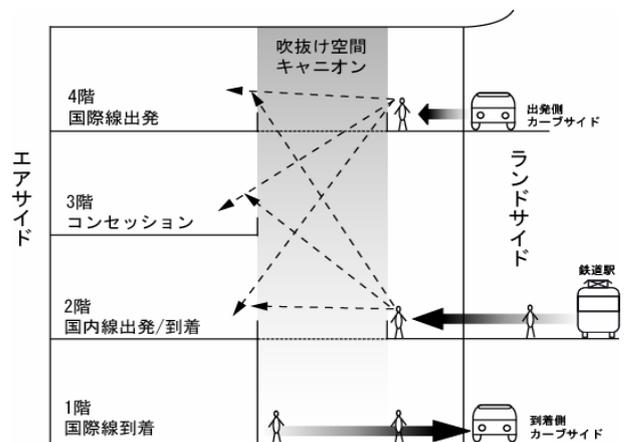


図-10 キャニオンの特性(関西国際空港. 1994)



写真-5 FIDS(フライト・インフォメーション・ディスプレイ・システム)



写真-6 デザインの統一，サインの大きさ・位置により認識度が大きく変わる(上：中部国際空港. 2005，下：関西国際空港. 2004 写真撮影)

e) 移動安楽性

「移動安楽性」は，移動や手続きに係る旅客等の身体的安楽さ（移動の容易さ）を評価する評価軸である。

空港利用者は，手荷物を持って移動する人や高齢者・身体障害者等の様々な人が利用するため，「移動安楽性」も重要な評価軸の一つである。

当初，旅客は，ターミナルビルから航空機までエプロン上を歩き，タラップで航空機に乗降していた。風雨による影響をうけることなく，旅客ターミナルビルから歩いて直接航空機への乗降を可能にするボーディングブリッジが，福岡空港(1969)において，国内で初めて設置されて以来(写真-7)，ほとんどの空港でボーディングブリッジによる搭乗方式を採用している。

また，カーブサイドから航空機搭乗まで，レベルチェンジ階層移動)を要しないというコンセプトを形にしたのが，ダレス国際空港(1962)であった(図-11)。搭乗待合室のエアサイドにモービルラウンジ(動くロビー(写真-8))の乗降口があり，モービルラウンジでエプロン駐機中の航空機に旅客を運ぶシステムであった。

近年，中部国際空港(2005)は，関西国際空港と同様に国際線と国内線を合わせた大規模な国際拠点空港であるが，「移動安楽性」を向上させるため，段差の解消は当然のこと，移動動線の途中にスロープを配置することで，アクセスプラザ(鉄道・バス・高速タクシー・駐車場・ホテル等のターミナル機能が統合された施設)から航空機搭乗までレベルチェンジがない空港旅客ターミナルビルとしている(図-12)。さらに長くなった歩行距離による負担を軽減させるため，MSWを設置している。

昨今では，MSWについても，ユニバーサル・デザインの観点から，羽田空港2PTB，中部国際空港では，車椅子と人が並んで通れる幅員を確保するため，従来空港で採用されていたものより，横幅が広い仕様(1600mm(有効幅1400mm))を採用している(写真-10)。



写真-7 国内初のボーディングブリッジ(福岡空港. 1969)⁹⁷⁾

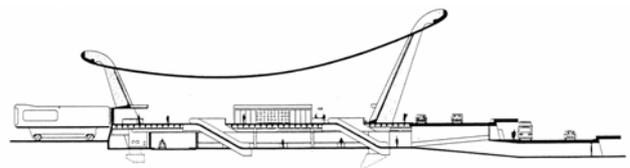


図-11 ダレス国際空港⁹⁶⁾



写真-8 ダレス国際空港モービルラウンジ⁹⁶⁾

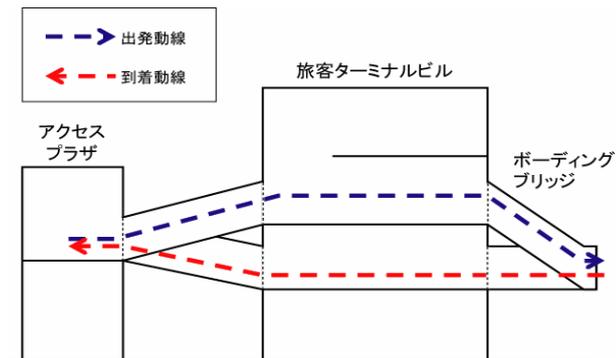


図-12 中部国際空港



写真-9 アクセス鉄道駅のプラットフォームに設置された手荷物カート(中部国際空港. 2005)



写真-10 車椅子と人が並んで通行できる幅員を確保している。等間隔に目印となる模様をつけることによって移動速度が視認でき、利用しやすくなっている(羽田空港. 2004)

f) 多機能な利便性

「多機能な利便性」は、空港の基本機能以外のサービスで、待ち時間や到着後に利用者の多様なニーズを充足

できるなどの、多機能さを評価する評価軸である。

これには、例えば、トイレや電話機等の公共的な空間において必須なものから、手荷物宅配サービス等のターミナルの機能を補助する基本的なサービスもある。また、コピー機、FAX、会議室等の多様なニーズ(この場合は出張するビジネスマン等を想定)に対応したもの、コンセッションや文化・娯楽施設等の待ち時間を楽しみながら消費させるもの、イベント開催など地域の宣伝等を目的としたものもある。

さらに、地域活性化のため、従来の旅客を対象とした施設だけではなく、非旅客も考慮した新たなサービスの充実も図られている。例えば、能登空港(2004)では、行政機関を併設し、宮崎空港(1990)では、アトリウム「オアシス広場」で地元向けのコンサート等イベントを開催、大阪国際空港では屋上展望デッキ「ラ・ソーラ」横にインテリアショップを設置している(写真-12)。

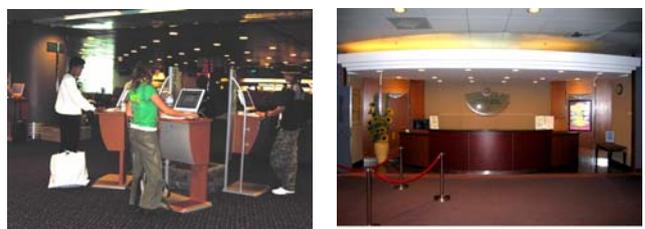


写真-11 無料映画館(左上)、フィットネスセンター(右上)、無料インターネット(左下)、トランジットホテル(右下)(シンガポール・チャンギ国際空港)



写真-12 インテリアショップと展望ウッドデッキ(大阪国際空港. 2003撮影)

g) 情報性

「情報性」は、空港情報(コンセクション情報等)、交通情報、観光情報、宿泊施設情報といった情報の入手の容易さを評価する評価軸である。

特に観光情報、交通情報等は、初めてその土地を訪れる個人旅客やインバウンドに対して必要となる評価軸の一つである。



写真-13 成田空港到着ロビー

h) 環境快適性

「環境快適性」は、利用者を取りまく環境の快適さを評価する評価軸である。

例えば、室温、湿度、明るさ、音、振動等の建築環境の快適性を指す。

i) 清潔性

「清潔性」は、空間・施設・設備の清潔さを評価する評価軸である。

j) 安楽性

「安楽性」は、混雑感などによる心理的ストレスを感じることなく、ゆったりと落ち着いて居られるかどうかという安楽さを評価する評価軸である。

ターミナル空間は交通のモードの変換を担う空間であるため、コンコースのように人が行き交う空間とロビーのように待ち時間をゆったりとくつろぐ空間等がある。それぞれの空間に対して、用途に合わせた適正な面積等設置、施設、設備配置を行う必要がある。

チャンギ国際空港では、コンコース沿いのイスは、通行の妨げにならないよう目立たないものや移動可能な簡易なものを設置し、ゆっくりくつろぐロビーには、大きなソファ、コンコースの先にはマッサージ機能付のイス、

その他にスピーカー内蔵のイス、目覚し機能付きのリクライニングチェア等シチュエーションに応じて設置されている(写真-14)。

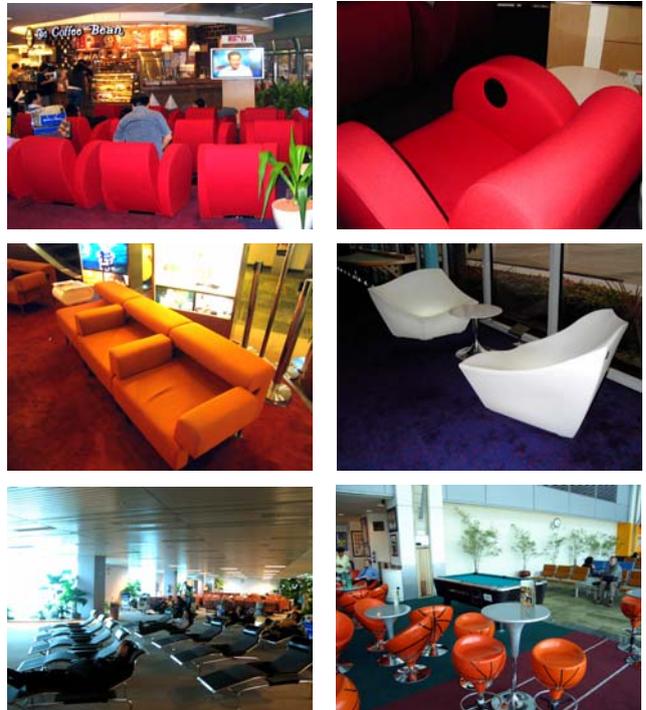


写真-14 チャンギ国際空港の高質・高機能かつ多様なイス(シンガポール・チャンギ国際空港)

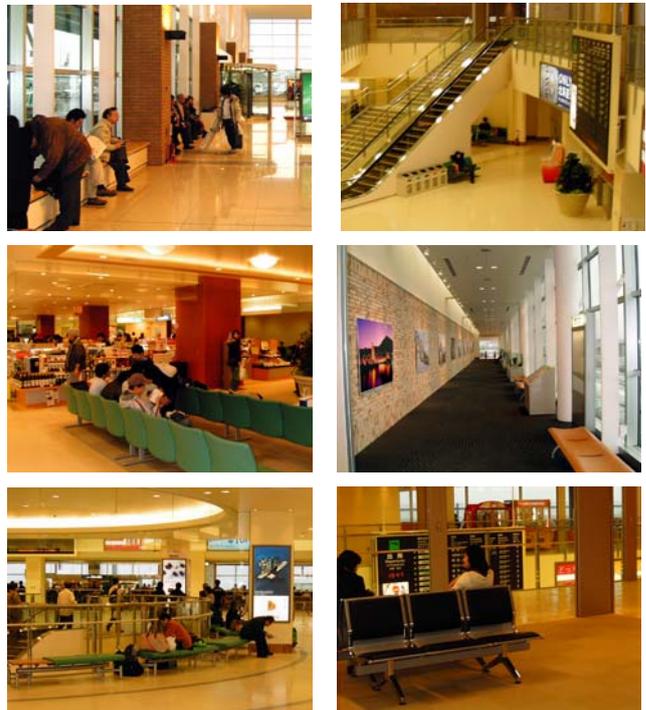


写真-15 旅客の移動エリアの随所にイスが設置されている(函館空港, 2005)

k) 景観性(外観, 内部)

「景観性」は、ターミナルの外観・内観、周辺や航空機への眺望等を評価する評価軸である。

空港は、地域の玄関口であり、その地域の印象を決めるものであることから、必要に応じ、外観、内部等の景観、周辺を含んだ修景について配慮することも必要である。

那覇空港では、コンコースに地域の花を並べることによって、無機質な空間を装飾し、到着旅客に対して、地域性を印象づけている。

空港特性を活かして、航空機や滑走路を眺望できる視点場の整備も重要であると考えられる(写真-16~23)。



写真-18 内部構造/内部空間の洗練(関西国際空港. 1994)



写真-16 関西国際空港⁹⁶⁾ (1994)



写真-19 空港は航空機を眺めることができる非日常的な視点場である(成田国際空港. 1978)



写真-17 地域性を取り入れた建築意匠(宮古空港. 1997)



写真-20 航空機を迫力のある大きさと眺めることができる、自然発生的に人が集まって来た視点場。このような視点場を予め発見し、提供することを検討することも必要である(大阪国際空港. 1969)



写真-21 航空機を眺めるため計画的に作られた視点場
(広島空港. 1993)



写真-22 空港周辺の修景(広島空港. 1993)



写真-23 花によって地域性を感じることが出来るよう
になっている(那覇空港. 1999)

1) 繁華性

「繁華性」は、空港ターミナルとしての賑わいを評価する評価軸である。

ターミナル空間は交通のモードの変換を担う機能的な空間であるが、旅客・非旅客の集散する非日常的な賑わい空間でもある。

例えば、空間構成と一体になったコンセッションの適正配置、イベントの開催等により繁華性を向上させることが出来る。(写真-24～27)。



写真-24 国内空港初の大規模吹抜け空間「オアシス広場」。イベント開催により「繁華性」を向上させている(宮崎空港. 1990)



写真-25 吹抜け空間の周囲にコンセッションを配置した「繁華性」に富んだ空間(新千歳空港. 1992)



写真-26 小規模であるが到着・出発動線を取りまくようにコンセッションが配置されているため「繁华性」に富んだ空間となっている。(石垣空港)



写真-27 コンセッションでコンサート開催(シンガポール・チャンギ国際空港)

m)ホスピタリティ

空港のスタッフの接客態度や印象等を評価する評価軸である。

空間整備に直接連動しない評価軸であるが、旅客が印象を決める大きな要因となっている。

(3)計測手法、向上方策の検討

それぞれの評価軸の達成度を測るための計測手法、向上方策について検討した。以上をもとに、評価軸—評価指標—計測手法—向上方策を合わせて整理した結果を表-5に示す。

4.3 考察

ここでは、4.2で体系化した評価軸(の表)についての見方、使い方及び、そこから読みとれる点等について考察する。

(1)評価軸同士の関係性

表-5で体系化した評価軸は、互いに独立したものではなく、互いに関係性がある。

例えば、「移動迅速性」を向上させるため、移動距離を短縮すれば、移動に係る疲労度が軽減され、「移動安楽性」の向上になる。また、「移動安楽性」の向上のため、MSWを設置すると移動速度が速くなり、「移動迅速性」の向上につながる。

このように、評価軸は互いに無関係でなく、ある評価軸の向上方策により、結果として、別の評価軸の観点からの評価が向上することがあり、評価軸とその向上方策は一義的ではない。

(2)利便性等の向上方策

表-5をチェック・リストとして施設毎に必要な評価軸を拾い出すことにより、必要な向上方策が明確になる。

例えば、チケットカウンターに関する利便性等の向上を図る場合には、「手続き迅速性(機能)」、施設そのものの機能性「清潔性(空間・施設)」、対応する人の「ホスピタリティ(サービス)」等を総合的に考慮する必要があることがわかる(図-13)。このように、ある施設の利便性等を向上させる場合に、「機能」「空間・施設」「サービス」の3つのカテゴリーの評価軸を考慮した総合的な整備を行うべきであることが確認できた。

このように、評価軸の体系化により、目的に応じた有効な整備の方向性を検討することが可能になる。

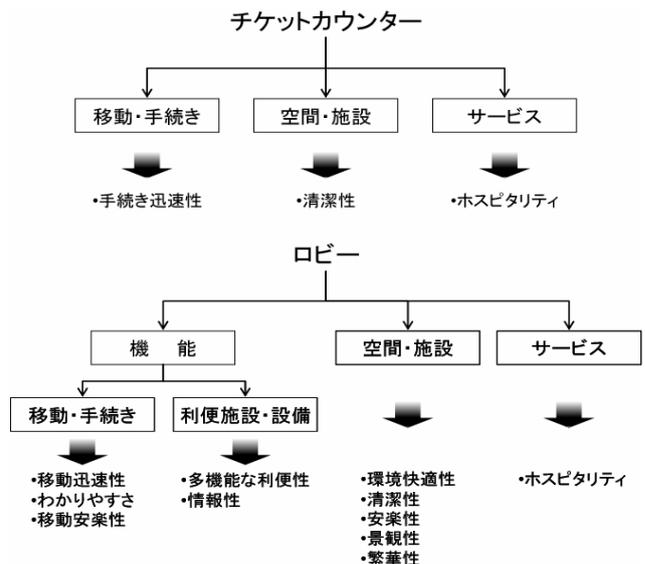


図-13 利便性等の向上方策

表-5 評価軸－評価指標－計測手法－向上方策の関係

項目	評価軸	説明	評価指標例	計測手法例	向上方策	
機能	迅速性	移動迅速性	旅客等が空港ターミナル内を移動する早さ、迅速さ	○空港ターミナル内の移動時間 ○空港ターミナル内の旅客動線の延長	○空港ターミナル内の移動時間の計測 ○旅客動線距離の計測	・施設のレイアウト ・移動経路の短縮 ・エレベーター、エスカレーター、ムービングサイドウォーク等の設置、仕様適正化(速度、規模)等
		手続き迅速性	搭乗・到着の手続き(チケット購入、搭乗手続き、手荷物検査、CIQ検査等)に要する時間(待ち時間)の早さ	○1人当たり手続処理時間 ○待ち人数 ○待ち時間 ○カウンター(チェックイン、検査等のカウンター)の数(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……)	○手続処理時間の計測 ○待ち行列の人数の計測 ○旅客の待ち時間の計測 ○カウンター数の計測	・適正なカウンター(ブース)数の確保、配置 ・手続きの簡素化(チェックイン・検査(セキュリティ・CIQ)等の自動化・機械化)等
		乗換え迅速性	二次交通への乗換えの容易さ、早さ	○2次交通(鉄道、モノレール、バス・タクシー乗降場、駐車場、レンタカー)までの移動距離 ○2次交通(鉄道、モノレール、バス・タクシー乗降場、駐車場、レンタカー)との乗換時間(移動時間、待ち時間、(運行間隔))	○2次交通(鉄道、モノレール、バス・タクシー乗降場、駐車場、レンタカー)までの距離の計測 ○乗換時間の計測 ○2次交通(鉄道、モノレール、バス)のタイムスケジュールの確認	・多様なアクセス手段の確保 ・輸送容量の適正規模の確保 ・2次交通機関の適正配置(近接配置)等
	わかりやすさ	空港内における現在地や目的地(ゲート、チェックインカウンター等)及びそこまでの経路のわかりやすさ(了解性)	○空間の視認度、認識度	○現地観測等による見通し度の計測、認知マップの作成	・空間の見通し(視認性)の確保(吹抜け空間の設置等) ・明瞭さ・必然性・規則性に基づいた空間構成 ・旅客動線(移動経路)の適正分岐(目的別など) ・旅客動線(移動経路)の直線性 ・旅客動線(移動経路)のレベルチェンジ解消等	
			○FIDS、フロアマップ、サインの設置率(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……) ○FIDS、フロアマップ、サインの認知度(設置位置、デザイン、音声、点字、並記……) ○案内カウンターの整備率(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……)	○現地観測等によるFIDS、フロアマップ、サインの確認 ○現地観測等によるFIDS、フロアマップ、サインの認知度の計測 ○図面等による案内カウンターの確認	・FIDS、フロアマップ、サインの適正配置等 ・案内所の適正配置等	
	移動安楽性	移動や手続きに係る旅客等の身体的安楽さ(移動の容易さ)	○エレベーター、エスカレーター、ムービングサイドウォーク設置率(利用者単位数当たり設置基数、コンコース延長当たり設置基数等)	○設置数の確認	・エレベーター、エスカレーター、ムービングサイドウォーク、AGT、ボーディングブリッジ等の設置、仕様適正化(速度、規模)等	
			○ボーディングブリッジ、AGT等の数、利用可能率	○ボーディングブリッジ、AGT等の設置率、利用可能率の確認	・AGT、ボーディングブリッジ等の増設等	
			○ターミナル間の連絡手段(バス等)の有無	○ターミナル間の連絡機関の確認	・ターミナル間の連絡機関の設置等	
			○レベルチェンジ、段差の有無、通路の勾配	○図面及び現地によるレベルチェンジ、段差の確認、勾配の計測	・エレベーター、エスカレーターの設置 ・移動経路の平坦性確保等	
			○誘導・警告ブロックの整備率	○誘導・警告ブロックの有無の確認	・誘導・警告ブロックの整備等	
○手すり設置率			○手すりの設置を確認	・手すりの設置等		
多機能な利便性	待ち時間や到着後に利用者の多様なニーズを充足できる等の、空港の基本機能以外のサービスの多機能さ	○サービス施設の設置数(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……)	○サービス施設の種類の数、サービス内容等の確認	・施設の導入、適正配置、サービス内容の向上等 ・公共サービス施設(トイレ、電話、医療、郵便、金融(ATM)等) ・ビジネスラウンジ ・飲食施設・物販施設 ・文化施設・娯楽施設 ・宿泊施設等その他付帯施設(ホテル、シャワールーム、授乳室等)等		
		○情報の提供数(種類と提供カウンター数)(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……) (空港内のサービス情報、空港周辺の観光情報・地域情報、宿泊情報……) ○情報提供形態の種類(カウンター、モニター、館内放送、パンフレット、Web……)	○情報提供の種類、数、カウンター等の配置の確認 ○情報提供形態の確認			
空間・施設	環境快適性	利用者をとりまく建築環境の快適さ	○温度、湿度、明るさ(照明、採光)、音(音響、騒音)、振動等 ○喫煙ルームの数(単位面積当たり箇所数、利用者単位数当たり箇所数……)	○現地計測等による温度、湿度、明るさ、音、振動等の計測 ○喫煙ルームの数、配置の確認	・空調設備等の適正配備 ※空調環境確保のための適正な維持管理 ・照明設備等の適正配備 ・防音設備の導入 ・喫煙ルームの適正配置等	
	清潔性	建築内の空間・施設・設備の清潔さ	○施設管理水準(トイレ等清掃回数/日……)	○トイレ等清掃回数/日の把握	・トイレ等の適正配備(仕様・規模・位置等) ・ゴミ箱の適正配備(仕様・規模・位置等) ※清潔な環境確保のための清掃等適正な維持管理等	
	安楽性	混雑感などによる心理的ストレスを感じることなく、ゆったりと落ち着いて居られるかどうかという安楽さ	○混雑度(群集密度、移動速度) ○空間規模(旅客数当たりのロビーの面積、コンコースの幅員、天井高 等)	○群集密度の計測 ○図面等による空間規模(旅客数当たりのロビーの面積、コンコースの幅員、天井高 等)の計測	・通路、ロビー等の適正規模・適正配置等	
			○ソファ等席数(旅客数当たりのベンチ・ソファ等の席数) ○屋外歩行者通路(カーブサイド含む)の庇整備率(風、雨、雪、日差しよけ)	○ソファ等座席数の計測 ○屋外歩行者通路の庇整備率の計測	・多様なラウンジの配置 ・ベンチ・ソファ等の適正配置(仕様・規模・位置等)等 ・屋外歩行者通路(カーブサイド含む)の庇の適正配置等	
	景観性	ターミナルの外観・内観、周辺や航空機への眺望等	○緑化率、緑被率 ○視点場の有無(航空機、滑走路、周辺地域の眺望)	○現地観測・図面計測による緑化率、緑被率の計測 ○現地観測等による視点場の確認	・空港ターミナルの建築意匠、外構意匠の洗練 ・植栽等の導入、適正配置 ・内部からの眺望、見通しの確保 ・送迎デッキ・展望デッキ等の適正配置	
	繁華性	空港ターミナルとしての賑わい	○イベントの数、種類	○イベントの数、種類、集客数の確認	・イベント空間の適正配置 ・イベントの開催 ・コンセッションの適正配置等	
サービス	ホスピタリティ	空港のスタッフの接客態度や印象等	○空港スタッフの手続き、検査等スタッフの配置人数(単位面積当たり人数、利用者単位数当たり人数……)	○空港スタッフ人数の確認	・空港スタッフの適正配置等	
			○ホスピタリティ度		・案内所、カウンター、検査等におけるホスピタリティのある接客等	

※ 乗降・手続き等の基本的機能以外の機能

(3) 評価軸を用いた評価の例

評価軸の体系化によって、現行及び過去の空港毎の利便性等の評価を恣意的ではなく、評価軸を用いて行えるようになる。そこで同じ空間（吹抜け空間）について、羽田空港 1PTB、2PTB、関西国際空港、宮崎空港を対象に評価を行った。

羽田空港 1PTB(1993)における「ガレリア」と呼ばれる吹抜け空間には、コンセッションが配置されているが(写真-28)、旅客の主動線は、このガレリアを通らない空間構成になっている(図-14)。つまり、羽田空港 1PTB の吹抜け空間は、「多様な利便性」や「繁華性」を担保しているが、空間の「わかりやすさ」という評価軸には、寄与していないということが言える。那覇空港(1999)の吹抜け空間「ウエルカムホール」も主動線が通らないため、「ガレリア」と同様の空間構成と言える。

一方、前述(4.2(2)d)の通り、関西国際空港(1994)においては、主動線上に吹抜け空間「キャニオン」(写真-4)があるため、空間構成が把握でき、「わかりやすさ」を担保していると言える。

さらに、宮崎空港(1990)の場合は、主動線が、多くのコンセッションを配置した吹抜け空間を通る空間構成になっている。つまり、同様に「わかりやすさ」を担保しているが、旅客の行き交う空間の周りにコンセッションが位置していることで、非日常的なターミナルらしい「繁華性」が担保されていると言える(写真-24)。

また、近年に供用した羽田空港 2PTB(2004)も、以上のような主動線がコンセッションを配した吹抜け空間構成となっている(写真-28, 29)。

このように同じ空間であっても、評価軸の観点から評価を行うと、空間の意味合いが異なることが分かる。

以上のように、評価軸を意識的に用いることにより、利便性等の評価を恣意的ではなく、一定程度、論理的に行えるようになる。



写真-28 羽田空港 1PTB(左)と 2PTB(右)の吹抜け空間

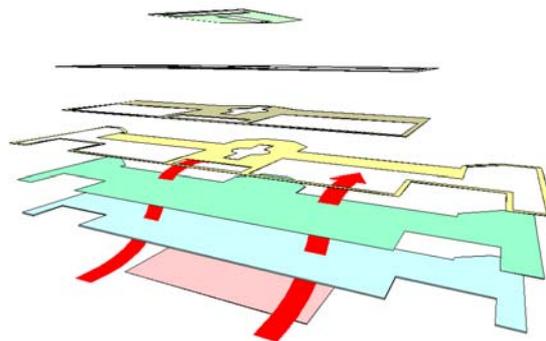


図-14 主動線とガレリアの位置関係(旅客の主動線は最下層の B1F から 2 階出発ロビーの赤矢印に対して、ガレリアは 2 階中央部から 6 階部分)(羽田空港 1PTB. 1993)



写真-29 吹抜け空間から見渡せる出発ロビー(羽田空港 2PTB. 2004)

(4) 評価軸の重要度

これまでの検討で得られた評価軸の重要度は異なると考えられる。そこで、評価軸を「空港特性、利用者属性」毎に評価した。評価結果を表-6に示す。

a) 空港特性による重要度

まず、「移動・手続き迅速性」、「移動安楽性」については、これまで長年、すべての空港において最も重要な設計思想のひとつとされてきており、空港の旅客サービス機能として最も基本と考えられる評価軸である。

しかし、地域活性化の観点から考えると、空港における観光・宿泊・道路情報等の情報機能の集約・発信や他のモードとのサービスの連携等を考慮すると「多機能な利便性」、「情報性」の評価軸が重要となろう。

このように、空港の特性に対応し、空港毎に重要度の高い評価軸が異なるとともに、向上方策が異なってくると考えられる。よって、空港における利便性等の向上方

表-6 評価軸の重要度

項目	評価軸	説明	空港特性による重要度		利用者属性による重要度							
			空港の機能として最も基本と考えられる評価軸	地域活性化の観点から重要と考えられる評価軸	空港常用者	空港非常用者	身体障害者等	インバウンド	個人観光客	団体観光客	非旅客	
機能	移動・手続き	移動迅速性	旅客等が空港ターミナル内を短時間で移動出来るかどうかを評価する	◎		○	○	○	○	○	○	○
		迅速性 手続き迅速性	搭乗・到着の手続き(チケット購入、搭乗手続き、手荷物検査、CIQ検査等)に要する時間(待ち時間)の早さを評価する	◎		○	○	○	○	○	○	○
		乗換え迅速性	二次交通への乗換えの容易さ、早さを評価する	○		○	○	○	○	○	○	○
		わかりやすさ	利用者が空港内における現在地や目的地(ゲート、チェックインカウンター等)及びそこまでの経路のわかりやすさを評価する				○		○	○		
		移動安楽性	移動や手続きに係る旅客等の身体的安楽さ(移動の容易さ)を評価する	○				○				
	利便施設・設備※	多機能な利便性	空港の基本機能以外のサービスで、待ち時間や到着後に利用者の多様なニーズを充足できるなどの、多機能さを評価する		○	○						○
		情報性	空港情報(コンセッション情報等)、交通情報、観光情報、宿泊施設情報といった情報の入手の容易さを評価する		○				○	○		○
空間・施設	環境快適性	利用者にとりまく環境の快適さを評価する										
	清潔性	空間・施設・設備の清潔さを評価する										
	安楽性	混雑感などによる心理的ストレスを感じることなく、ゆったりと落ち着いて居られるかどうかという安楽さを評価する										
	景観性(外観、内部)	ターミナルの外観・内観、周辺や航空機への眺望等を評価する										
	繁華性	空港ターミナルとしての賑わいを評価する										
サービス	ホスピタリティ	空港のスタッフの接客態度や印象等を評価する										

※ 乗降・手続き等の基本的機能以外の機能

策を検討する際には、空港毎の特性を見極め、空港毎に目指すべき空港の目標像を設定することが必要と考えられる。

b)利用者属性による重要度

利用者属性として、「空港常用者(慣れている人)」、「空港非常用者(不慣れな人)」、「高齢者や子供、身体障害者などの弱者」、「インバウンド」、「個人観光客」、「団体観光客」、「非旅客」に分類して評価する。

空港の機能として最も基本と考えられる評価軸「移動・手続きの迅速性」については、すべての利用者にとって、共通して重要度の高い項目と考えられる。

ビジネス目的、帰省目的の旅客等、当該空港ターミナルを頻繁に利用したり、過去に利用経験が豊富な旅客(空港常用者)は、ターミナルの空間構成や出発・到着手続きの場所、移動経路等をあらかじめ認識しており、手続きや移動にかかる所要時間についても予め察知しているものと考えられる。このような空港常用者は、心理的・時間的な余裕があるため、搭乗・到着といった基本的な手続きの他に、飲食やショッピング、ビジネスの処理など、多様なニーズを持つと考えられる。また空港ターミナルの空間やサービスについて、目が行き届き、より厳しく評価されるものと考えられる。したがって、空港常用者にとっては、空港ターミナルの「多機能な利便性」が重要になってくると予想される。

一方、観光客等、当該空港をあまり利用したことがない旅客、航空機自体の利用機会が少ない旅客(不慣れな人)は、出発・到着手続きの場所や移動経路、所要時間などに不安をいだき、不安定な心理状況下で行動することになる。特に当該空港を初めて訪れる外国人の場合には、環境や言語になじみがなく、その心理的な不安が大きいことは容易に想像できる。

このような不慣れな人については、心理的不安を軽減し、迷い行動や探索行動をおこさずに、円滑に搭乗・到着手続き、ターミナル内の移動ができるようにしていくこと、すなわち、「わかりやすさ」等が重要な評価軸になると考えられる。

また、高齢者や子供、身体障害者など弱者には、手続きや移動において身体的負担を少なくしていく必要があると考えられる。「移動安楽性」が重要な評価軸になると考えられる。

以上のように、利用者の属性によって重要度の高い評価軸が異なる可能性があることがわかった。そのため、空港における利便性等の向上方策を検討する際には、当該空港における各属性の利用者比率および利用者属性毎のニーズを把握することが必要であると考えられる。

(5)評価軸の重要度等の変遷

これまでの空港ターミナルにおける利便施設の変遷を、評価軸毎の観点から整理を行った。

空港の最も基本的な機能は、航空機と二次交通の交通モードの変換である。従って、「移動・手続きの迅速性」は、空港ターミナルにおける基本的かつ根本的な評価軸であり、その重要性は時代によって変化しない。しかし、その内容、手段についてみると、「手続き迅速性」については、有人カウンターからIT等による発券・搭乗手続きの自動化、ITを活用したバイオメトリクス認証等を用いたパスポートの電子化等へと進化している。

以上のように、重要性は変わらないものの新たな技術の導入や時代のニーズに合わせ、施設配置等を工夫するなど、改良されてきたことがわかる。

一方、「わかりやすさ」への対応は遅れているが、観光振興の観点から、国内外の観光客等、不慣れな旅客を想定すれば、今後、重要になると考えられる。

「移動安楽性」も、過去からずっと検討されてきた評価軸である。レベルチェンジによる負担軽減には、ボーディングブリッジの採用から始まり、羽田空港等のダブルデッキを採用した2層式動線処理方式というターミナルコンセプトになった。最近では、ユニバーサル・デザインの観点から、さらに徹底した、スロープの活用による負担軽減が図られている。また設備面でも、横幅が広いMSWが採用されている。

また、「多機能な利便性」「情報性」は、利用者の多様なニーズにきめ細かく対応すると共に、観光振興、地域活性化の拠点としての役割が求められているため、今後、必要性が高まる評価軸である。

「空間・設備」については、過去から検討されてきているものもあるが、今後も、更なる高質化が求められるよう。

このように、時代により必要となる評価軸が異なること、また、評価軸は同じであっても、求められる整備対象、向上方策は時代によって異なることがわかった。(図-15)。

項目	評価軸	過去	現在	将来
機能	迅速性	有人カウンター	自動化	バイオメトリクス認証
	分かりやすさ			
	移動安楽性	PBBの設置	バリフリー/UD	
利便施設・設備	多機能な利便性 情報性			
	環境快適性 清潔性・安楽性 柔軟性・緊密性			
空間・設備				

図-15 評価軸の重要度等の変遷

5. 結論

5.1 利便性等の評価手法の整理

空港および他分野における利便性等の評価に関わる調査研究・評価事例を収集し、内容を把握・整理し、

- ・ 評価手法を「人間工学的(建築-環境系)アプローチ」「指標を用いた採点/順位付け(ランキング)」「アンケート調査+因子分析」「AHP等」の4つに整理した。
- ・ それぞれを「定量性(定量的な評価が可能か)」、「体系性(評価軸が構造化されているか)」、「網羅性(評価軸が網羅的か)」、「空間整備との連動(評価が空間整備と結びついているか)」、「潜在的指標の顕在化(潜在的な指標は吸いあげられているか)」の観点から評価した。

その結果、以下のことが明らかになった。

- ・ 通常、顧客満足度調査では、顕在化した(常識的、表面的な)指標しか出てこないことに加え、その結果が実際の空間整備と結びつかないことが多いこと。
- ・ 顕在的な指標を抽出するには、専門家によるブレイン・ストーミングや行動観察を組み合わせることが必要であること。
- ・ 「評価軸」、「評価指標」の構造化には、因子分析等多変量解析、AHP等が有効であること。
- ・ 空間整備に結びつけるためには、人間工学的(建築-環境系)アプローチが有効であること。また、当該分野における研究や指標の蓄積が使用できること。
- ・ 以上のように、様々な評価手法があるが、それぞれに、長所・短所があるため、適用にあたっては、各手法を適切に組み合わせて用いる必要があること。

以上を踏まえ、利便性の評価を実施する際の留意点として、以下を指摘した。

- ・ 様々な主体に対するアンケート調査、ヒアリングを行なうことで、抽出する評価軸の網羅性をできるだけ担保することが必要である。
- ・ 行動観察、専門家によるブレイン・ストーミングを重ねることで潜在的な指標の抽出を図ることが重要である。
- ・ 人間工学的(建築-環境系)アプローチによる知見や手法を活用することで、できるだけ評価が空間整備と結びつけることが望ましい。

5.2 評価軸・評価指標の体系化

空港および他分野における既存調査、行動観察、専門家を交えたブレインストーミングにより、

- ・ 既存調査の不明な評価項目を評価軸、評価指標、

向上方策に整理し、「機能」、「空間・施設」、「サービス」の3つの軸を抽出した。さらに、「機能」は、「移動・手続き」「利便施設・設備」に分ける等、下位レベルをカテゴリーに分け構造化した。

- ・ 評価軸指標毎に計測手法、利便性の向上方策について検討、整理した。

その結果、以下のことが可能になった。

- ・ 従来、指摘されていたすべての評価指標を分類、整理出来た。今後、追加になる指標があっても、この基本的な考え方で整理できると考えられる。
- ・ 利便性等の向上にあたって、施設毎に必要な評価軸が明らかになり、必要な向上方策が明確になった。
- ・ 現行及び過去の空港毎の利便性等の評価を恣意的ではなく、評価軸を用いて行えるようになった。

また、以下のことが明らかになった。

- ・ 時代により必要となる評価軸が異なること。また、評価軸に対応する利便性の向上する方策も時代によって異なること。
- ・ 評価軸の必要性、重要度は、空港毎、利用者の属性毎に異なる可能性があること。

以上を踏まえ、利便性の向上を図るための整備に係る留意点として、以下を指摘した。

- ・ 一つの施設/機能の利便性を向上させるには、例えば、「空間」「移動・手続き」「サービス」等の複数の評価軸に対応した総合的な整備が必要である。
- ・ 利用者の属性ごと、また、空港の特性毎に、必要及び重要となる評価軸が異なることから、利用者属性別にニーズ空港の特性を把握する必要がある。さらに、空港毎に目指すべき空港の目標像(ターゲットとすべき/特化すべき利用者・利用形態)を設定する必要がある。

6. あとがき

今後の課題は以下のとおりである。

- ・ 今後、できるだけ多くの空港においてCS調査(アンケート調査)等を行い、分析することにより、評価軸の重み付けを行い、重要な評価軸を抽出することが必要である。
- ・ CS調査等の分析をもとに、サービス水準について検討することが必要である。
- ・ 実際には、その計測が困難な指標も考えられる。このため、簡易な計測手法等の検討が必要である。

(2006年2月15日受付)

謝辞

本研究は、空港ターミナルにおけるポテンシャル分析に関する調査（2003 国土技術政策総合研究所）の調査報告書の一部を参考としている。当該調査にあたっては、（株）ラック計画研究所 熊谷圭介氏にお世話になった。感謝申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 松本直司 他(2002):来港者の空間環境評価に基づく空港旅客ターミナルビルの施設整備条件-空港ターミナルビルの施設環境整備に関する研究・その 1, 日本建築学会計画系論文集, No. 560
- 2) 松本直司 他(2003):来港者の空間環境評価に基づく空港旅客ターミナルビルの施設整備条件-空港ターミナルビルの施設環境整備に関する研究・その 2, 日本建築学会計画系論文集, No. 573
- 3) 吉村充功 他(2000):鉄道通勤における「スーパーフレックス」制度の経済評価, 都市計画論文集, No. 35
- 4) 橋本直樹 他(2000):東京湾における人工なぎさ造成政策の CVM 評価に関する研究, 都市計画論文集, No. 35
- 5) 藤原章正 他(2000):仮想評価法を用いた低床式路面電車の評価, 都市計画論文集, No. 35
- 6) 伊豆原浩二 他(2000):意識調査に基づいたタウンモビリティ導入施策の評価検討, 都市計画論文集, No. 35
- 7) 飯田克弘(2000):利用者の評価・行動結果に基づく道の駅の基本施設・サービスのあり方に関する考察, 都市計画論文集, No. 35
- 8) 花岡憲司 他(2000):商業施設の評価における消費者と経営者のギャップに関する実証的研究, 都市計画論文集, No. 35
- 9) 平井住夫 他(2001):住民意識から見た, 河川・道路と一体となった帯状緑地の評価に関する一考察--日常生活と居住地域の両方に有用であるための観点から, 都市計画論文集, No. 36
- 10) 横松宗太 他(2001):プロジェクトの実施遅延がもたらす経済損失評価, 都市計画論文集, No. 36
- 11) 瀬川滋 他(2001):歩行空間価値と歩行者の意識構造に関する研究--新宿駅南口地区を対象として, 都市計画論文集, No. 36
- 12) 円山琢也 他(2001):少子高齢化人口減少社会が都市内公共交通機関に与える定量的影響評価, 都市計画論文集, No. 36
- 13) 趙西秦 他(2001):中国西安市における住民の居住環境評価の実態, 都市計画論文集, No. 36
- 14) 海道清信(2001):人口密度指標を用いた都市の生活環境評価に関する研究--交通生活及び徒歩圏の地域生活施設を中心に, 都市計画論文集, No. 36
- 15) 大野栄治(2001):都市住民ニーズからみた中山間地域における公共事業の経済評価, 都市計画論文集, No. 36
- 16) 小林優介 他(2001):小流域を単位とした森林分布の評価手法とその適用, 都市計画論文集, No. 36
- 17) 竹隈史明 他(2002):パーク・アンド・ライドとロードプライシングによる TDM パッケージ施策の評価手法, 都市計画論文集, No. 37
- 18) 熊澤貴之 他(2002):まちづくり合意形成活動を通じた主観評価の変容, 都市計画論文集, No. 37
- 19) 土田真理子 他(2002):CVM を用いた水辺環境の評価方法--支払い意志額関数の説明要因の分析, 都市計画論文集, No. 37
- 20) 平山豪 他(2003):CVM による東京都における屋上緑化推進施策の評価, 都市計画論文集, No. 38
- 21) 森山昌幸 他(2003):過疎地域における公共交通サービスの評価指標の提案, 都市計画論文集, No. 38
- 22) 鳥頭尾昌宏 他(2003):学生の居住地・交通手段保有遷移を考慮した TDM パッケージ施策評価, 都市計画論文集, No. 38
- 23) 梶恵利香 他(2003):芸術家の居住地選択および居住環境評価に関する基礎調査, 都市計画論文集, No. 38
- 24) ペリー史子 他(2000):VR を用いたアーバン・インテリア空間構成と空間感覚評価に関する研究, 都市計画, Vol. 49No. 5
- 25) 木下瑞夫 他(2001):歩行者回遊行動からみた地方都市における都心歩行者空間評価に関する一考察, 都市計画, Vol. 50No. 3
- 26) 松原広 他(1999):視覚障害者向け誘導案内システムの開発, 鉄道総研報告, 第 13 巻 第 1 号
- 27) 井上貴文 他(2000):踏切視認性評価手法の検討, 鉄道総研報告, 第 14 巻 第 12 号
- 28) 田中綾乃 他(2000):旅行者の交通機関選択と快適性評価, 鉄道総研報告, 第 14 巻 第 12 号
- 29) 鈴木浩明 他(2002):鉄道車両の乗り心地評価法と国際標準化, 鉄道総研報告, 第 16 巻 第 1 号
- 30) 水上直樹 他(2002):視覚障害者の駅ホーム上における行動実態に関する現状調査, 鉄道総研報告, 第

- 16 巻 第 1 号
- 31) 四ノ宮章(2003):鉄道における最近の人間科学研究, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 32) 鈴木浩明 他(2003):体感による乗り心地評価試験の実施法, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 33) 井上貴文 他(2003):新しい運転適正検査体系の基本概念的検討, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 34) 深沢伸幸 他(2003):列車運転シミュレータ上で発生するヒューマンエラー, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 35) 藤井光治郎 他(2003):駅の温熱環境と体感評価, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 36) 宮地由芽子 他(2003):鉄道サービスにおける顧客満足度の因子構造の分析, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 37) 鈴木浩明 他(2003):鉄道に対する高齢者の要望・不満等に関する基礎, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 38) 水上直樹 他(2003):視覚障害者の鉄道利用時におけるニーズ調査, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 1 号
- 39) 青木俊幸 他(2003):リアルタイムな誘導案内による旅客流動の最適化手法, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 3 号
- 40) 篠江雄一 他(2003):駅空間に求められるサービスの定量的評価手法, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 12 号
- 41) 深澤紀子 他(2003):鉄道サービスについての顧客満足感と情報の利便性, 鉄道総研報告, 第 17 巻 第 12 号
- 42) 青木俊幸 他(2003):快適な鉄道空間をめざして, RRR, Vol. 60No. 4
- 43) 宮地由芽子(2003):お客様の満足度のポイントをとらえる, RRR, Vol. 60No. 4
- 44) 藤井光治郎 他(2003):駅空間の快適性を計る, RRR, Vol. 60No. 4
- 45) 川崎たまみ(2003):鉄道施設内の空気環境の快適性向上を目指して, RRR, Vol. 60No. 4
- 46) 斎藤 綾乃(2003):車内の広さ感を測る試み, RRR Vol. 60No. 4
- 47) 後藤浩一(2003):鉄道と市街地で共通の案内システムの実現に向けて, RRR, Vol. 60No. 4
- 48) 青木俊幸 他(2003):リアルタイムな誘導案内システム, RRR, Vol. 60No. 4
- 49) 青木俊幸 他(2005):快適な鉄道空間を創造する, RRR, Vol. 62No. 1
- 50) 藤井光治郎(2005):駅の温熱環境を評価する, RRR, Vol. 62No. 1
- 51) 青木俊幸(2005):駅ホームの快適性を向上する, RRR, Vol. 62No. 1
- 52) 水上直樹 他(2005):移動制約者の利便性を向上する, RRR, Vol. 62No. 1
- 53) 山内香奈(2005):旅客のマナー・モラル意識を測る, RRR, Vol. 62No. 1
- 54) 斎藤綾乃(2005):車内設備の快適さを求めて, RRR, Vol. 62No. 1
- 55) 大野央人(2005):列車内における歩行時の乗り心地評価, RRR, Vol. 62No. 1
- 56) 林山泰久 他(1999):第 27 回運輸政策コロキウム 環境評価手法の現状とその課題--生活の質の評価を事例として, 運輸政策研究, Vol. 2No. 1
- 57) 西田雅 他(2000):第 34 回運輸政策コロキウム 交通基盤整備における非市場価値の評価--CVM を用いた景観保全便益の評価事例, 運輸政策研究, Vol. 2No. 4
- 58) 西田雅(2000):研究 交通基盤整備における非市場価値の評価, 運輸政策研究, Vol. 3No. 1
- 59) 森杉壽芳 他(2000):第 40 回運輸政策コロキウム 公共事業評価の現状と課題(含質疑応答), 運輸政策研究, Vol. 3No. 3
- 60) 加藤浩徳 他(2000):都市鉄道駅における乗継利便性向上施策の評価手法に関する研究, 運輸政策研究, Vol. 3No. 2
- 61) 紀伊雅敦 他(2001):第 50 回運輸政策コロキウム 首都圏における駅前広場の評価と整備方策(含質疑応答), 運輸政策研究, Vol. 4No. 3
- 62) 高村義晴(2001):首都機能移転における総合評価手法の適用とその応用に関する研究, 運輸政策研究, Vol. 3No. 4
- 63) 依田育也 他(2003):東京近郊圏鉄道輸送サービスの地域別評価, 運輸政策研究, Vol. 6No. 1
- 64) 城所幸弘(2003):交通プロジェクトの便益評価--体系と課題, 運輸政策研究, Vol. 6No. 2
- 65) 運輸政策研究機構(2004):拠点駅における利便性・快適性向上のための総合的調査研究, 運輸政策研究, Vol. 7No. 1
- 66) 大根田洋祐 他(2005):空港サービスに対する測定尺度としての顧客満足度評価に関する基礎的考察, 運輸政策研究, Vol. 8No. 3
- 67) 文野洋(2000):地下商店街勤務者の地下施設に対する不安感・安全性評価, 地下空間シンポジウム論文・報告集, Vol. 6

- 68) 朝倉万里(2000):視聴覚からの情報が空間認知に及ぼす影響について,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.6
- 69) 田中正 他(2000):地下街の評価に関する研究,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.6
- 70) 文野洋 他(2000):地下街における避難行動に関する研究について,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.6
- 71) 本多薫 他(2000):地下空間における評価指標に関する研究,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.6
- 72) 大宮正浩 他(2000):地下空間整備の評価に関する検討について,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.6
- 73) 朝倉万里 他(2001):地下街の評価指標としての印象評価および心拍変動の有効性に関する研究,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.7
- 74) 田中正 他(2001):個体差を考慮した歩行者行動シミュレーションの研究,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.7
- 75) 源野雄輔 他(2001):快適性に着目した地下通路評価に関する基礎的研究,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.7
- 76) 大塚政徳 他(2001):地方中枢都市の都心部における地下開発の実態と市民意識に関する一考察-福岡市における地下利用の施策提案-,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.7
- 77) 奥山健二 他(2001):歩行者の地下空間環境内視力と文字による標識サインの判り易さに関する考察,地下空間シンポジウム論文・報告集,Vol.7
- 78) 中口毅博(1999):地域環境計画における目標設定のための自然環境総合指標の開発 -宮城県を事例として-,地理学評論,Vol.72No.2
- 79) 濱里正史(1999):空間的移動に伴う心理的負担量と限界距離を考慮した新たな近接性測度の提案,地理学評論,Vol.72No.2
- 80) 須田熙 他(1987):生活環境施設整備の総合評価手法の開発,土木学会論文集,第377号
- 81) 木原隆(2004):公共事業における政策評価法とその応用に関する研究,広島県立大学
- 82) 原田雅頭(2001):顧客の曖昧な評価額に基づく機能評価法に関する研究,東京理科大学
- 83) 三浦利夫(1997):緑空間の機能と評価法の体系化に関する実証的研究,三重大学
- 84) 岡田光正・高橋鷹志(1988):新建築学体系13建築規模論,彰国社
- 85) 日本建築学会(編):建築・都市計画のための空間計画学,2002
- 86) 都市データパック,東洋経済新報社,2003
- 87) 福岡空港調査委員会(2004):福岡空港の航空の利用特性の把握・分析調査(その1)報告書
- 88) Airports Council International(2000):Quality of service at airports:Standards & measurements, First edition
- 89) IATA(2004):Airport Development Reference Manual- 9th edition
- 90) スカイトラックス社:Star Ranking,
<http://www.airlinequality.com/AirportRanking/sin.htm>
- 91) 空港ターミナル地域研究会(1991):空港ターミナルコンセプト,AIRPORT REVIEW, No. 77
- 92) 交通エコロジー・モビリティ財団:公共交通ターミナルのやさしさ評価,
<http://www.ecomo.or.jp/ekihyoka/kijuntoc.htm>
- 93) 国土交通省総合政策局交通消費者行政課:公共交通の快適性・安心生評価指標,
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha04/01/011222/01.pdf>
- 94) 運輸政策研究機構(2003):大都市圏の鉄道サービス水準の実態について
- 95) (財)関西空港調査会(2004):エアポートハンドブック
- 96) 鹿島出版会(1994):SD,第362号
- 97) 福岡空港ビルディング株式会社(1998):福岡空港ビルディング三十年の歩み

付録 A

—Airports Council International (ACI) : Quality of service at airports : Standards & measurements, First edition, 2000 (参考文献 88)より)

表-A.1 ACI調査によるサービス指標

客観的項目	旅客に対するサービス	空港／ターミナル	一般	カートの利用可能性
				苦情、郵便、コメントに対する対応
				エレベーター、エスカレーター、動く歩道等の利用可能性
				清潔さ
				電話に対する対応
				FIDS
				身障者のための介護の利用可能性
				旅客に対する情報のモニタリング
				改修/メンテナンスモニタリング
				自動サービスの利用可能性
				航空券購入待ち時間
				座席混雑度
				電話の利用可能性
			ショップ、レストラン	ショップ、レストランの価格
				ショップ、レストランの営業時間
				ショップ、レストランの待ち時間
			チェックイン	チェックインの待ち時間
				チェックインの待ち人数
				チェックインのサービス時間(処理時間)
			セキュリティチェック	セキュリティチェックの待ち時間
		セキュリティチェックの待ち人数		
		出入国検査	出入国検査の待ち時間	
			出入国検査の待ち人数	
		搭乗・降機	フライトの定時性	
			ランプバスの運行	
			ボーディングブリッジの利用率	
			ボーディングブリッジの運用	
		手荷物ハンドリング	手荷物の配送時間	
			手荷物の待ち時間	
			ロストバゲージモニタリング	
			手荷物ベルトコンベアの利用可能性	
		税関	税関の待ち人数	
		全体の処理	税関の待ち時間	
		乗り継ぎ時間	乗り継ぎ時間	
		特別サービス	植物検疫手続き	
			動物及び動物製品の通関	
			動物検疫手続き	
			伝染病の管理	
			病気に対する医療支援	
			輸入食品の通関	
アクセス	タクシーの待ち時間			
	タクシーの利用可能性			
	駐車場の混雑度			
	駐車場出庫時の待ち時間			
	長距離バスの待ち時間			
	長距離バスの利用可能性			
	駐車場の閉鎖			
	長距離バスの定時性			
	長時間駐車場とターミナル間のバスの待ち時間			
	長時間駐車場とターミナル間のバスの利用可能性			
	駐車場システム(自動精算機)			
	駐車場システム(柵)			
	ターミナル内バスの待ち時間			
	ターミナル内バスの利用可能性			
ターミナル間の連絡性				

(表-A.1の続き)

客観的項目	航空会社及びハンドリング会社に対するサービス	航空会社・ハンドリング会社	ランプハンドリング機器の配置
			コントロールシステム管理(チェックイン、セキュリティチェック、出入国検査等)
			航空機のターンアラウンド時間
			出発定刻前のプッシュバックの準備ができる時間
			固定ゲートの利用可能性
			滑走路、エプロン、誘導路の管理
			エプロン管理者の存在
			航空機からの取り降ろし時の職員対応可能性
			航空照明
			着陸帯草地の管理
主観的項目	旅客に対するサービスに関する規準	空港/ターミナル	一般
			ターミナルの清潔さ
			サインのわかりやすさ
			動線のわかりやすさ
			空港全体の顧客満足
			全体的な魅力
			便利さ
			全体的なサービスの質
			トイレの清潔さ
			電話機の数
			ターミナルの雰囲気
			ターミナルの快適さ
			ターミナル内の温度
			ターミナル内の空調
			座席エリア
			セキュリティ(安全性)
			一般放送の質
			トイレの標準仕様
			歩行距離
			歩行時間
			スタッフの態度
			ターミナル内の装飾
			ターミナル内の美しさ
			ターミナル内の風格
			身障者のアクセシビリティ
			身障者の支援
			トイレの数
			トイレの利用可能性
			スタッフの礼儀正しさ
			スタッフの親しみ
			スタッフとの共感
			エンターテインメント
			子供の遊び場
			航空会社の選択度
			旅行会社の選択度
			目的地の選択度
			スタッフの能力
			スタッフの反応
			定時制
			喫煙所
			施設の近代性
			トイレの探しやすさ
			一般的な待ち時間
			託児所
スタッフの外見			
電子チケットシステムの有効性			
騒音			
アートの展示			
広告			
空港整備			
価格			

(表-A.1の続き)

主観的項目	旅客に対するサービスに関する規準	空港／ターミナル	一般	フライト遅延の場合のサービス
				スタッフの自然さ
				スタッフの有効性
				スタッフの信頼性
			FIDS	セキュリティスタッフの有効性
				FIDSの情報の読みやすさ
			インフォメーション	FIDSの情報の質
				インフォメーションスタッフの親しみやすさ
				インフォメーションスタッフの能力
			チェックイン	インフォメーションスタッフの答えの質
				チェックインスタッフの親しみやすさ
				チェックインスタッフの能力
			セキュリティチェック	チェックインの待ち時間
				セキュリティチェックスタッフの親しみやすさ
				セキュリティチェックスタッフの能力
			出入国検査	セキュリティチェックの待ち時間
				出入国検査スタッフの親しみやすさ
				出入国検査スタッフの能力
			コンセッション	出入国検査スタッフの待ち時間
				コンセッションの多様性
			飲食	コンセッションの利用可能性
				飲食店の価格
				飲食店の商品の質
				飲食店の選択性
				飲食店の清潔さ
				飲食店のスタッフの礼儀正しさ
				飲食店の待ち時間
				飲食店のスタッフの能力
				飲食店のサービスの早さ
				飲食店の雰囲気
				飲食店の装飾
				飲食店のサービスの質
				飲食の量
				飲食店の営業時間
				飲食店の地域性
			免税店・ショップ・サービス	飲食店の数
				飲食店の子供のための設備
				免税店・ショップ・サービスの商品の範囲
				免税店・ショップ・サービスのサービスの範囲
				免税店・ショップ・サービスの価格
				免税店・ショップ・サービスのスタッフの礼儀正しさ
				免税店・ショップ・サービスの待ち時間
				免税店・ショップ・サービスのスタッフの能力
				免税店・ショップ・サービスのサービスの早さ
				免税店・ショップ・サービスの営業時間
免税店・ショップ・サービスの提案				
免税店・ショップ・サービスの清潔さ				
免税店・ショップ・サービスの地域性				
免税店・ショップ・サービスのランドサイドにおける店舗数				
免税店・ショップ・サービスのエアサイドにおける店舗数				
フリークエントフライヤーラウンジ	免税店・ショップ・サービスのスタッフの外見			
	免税店・ショップ・サービスの商品・サービスに関する知識			
	ラウンジのサイン			
	ラウンジのスタッフの援助			
	ラウンジの装飾			
	ラウンジの雰囲気			
	ラウンジのサービスの速さ			
ラウンジの清潔さ				
ラウンジの飲食の質				
ラウンジの飲食の提案				

(表-A.1の続き)

主観的項目	旅客に対するサービスに関する規準	空港 / ターミナル	フリークエントフライヤーラウンジ	ラウンジの材料の選択 ラウンジのテレビ、コンピューター等のサービス
			出発ラウンジ 待機エリア ゲートラウンジ	搭乗待合室の座席の快適さ
				搭乗待合室の全体の清潔さ
				搭乗待合室の座席の利用可能性
				搭乗待合室の座席の清潔さ
				搭乗待合室のスペース
			搭乗・降機	ボーディングブリッジの清潔さ
				ボーディングブリッジ内の温度
				搭乗・降機の速さ
			手荷物	手荷物受取までの待ち時間
				コンベア周辺の混雑
				コンベア周辺のスペース
				インフォメーションディスプレイによるカラーセルの確認
				手荷物カートの見つけやすさ
				バゲージクレームエリアのアクセス性
				バゲージクレームエリアの使いやすさ
			税関	バゲージクレームエリアにおける手荷物のセキュリティ
				税関スタッフの親しみやすさ
				税関スタッフの態度
		税関の待ち時間		
		到着コンコース	税関スタッフの能力	
			到着ロビーの出迎え人の見つけやすさ	
		サービス	サービススタッフの親しみやすさ	
			サービススタッフの能力	
		乗り継ぎ処理	乗り継ぎ案内のスタッフの態度	
			乗り継ぎ案内のスタッフの援助	
			乗り継ぎ時の待ち時間	
			乗り継ぎ時のターミナル間の移動のしやすさ	
		ビジネス施設	ビジネス施設の外見	
			ビジネス施設の利用可能性	
			ビジネス施設のスタッフの礼儀正しさ	
		ホテル施設	ビジネス施設のサービス	
			ホテルのスタッフの親しみやすさ	
			ホテルのスタッフの手助け	
			ホテルの室内設備	
			ホテルの快適さ	
			ホテルのサービスの速さ	
		アクセス	鉄道	ホテルの料金
				列車の見つけやすさ
				列車の利用可能性
				列車の頻度
			バス	列車の質
				バスの乗務員の親しみやすさ
				バス乗り場の見つけやすさ
				バスの料金
				バスの定時性
				バスの車内のスペース
バスの清潔さ				
バスの所要時間				
ターミナル間シャトルバス	ターミナル間シャトルバスの頻度			
	ターミナル間シャトルバスの乗り場の見つけやすさ			
	ターミナル間シャトルバスの車内のスペース			
	ターミナル間シャトルバスの乗務員の親しみやすさ			
道路	道路サイン			
	道路混雑			
	道路の出やすさ			
	道路の物理的質			
駐車場	駐車場のサイン			
	駐車場の行き先の見つけやすさ			

(表-A.1の続き)

主観的項目	旅客に対するサービスに関する規準	アクセス	駐 車 場	駐車場のアクセスのしやすさ
				駐車場からターミナルへの近接度
				駐車場からターミナルへの歩行距離
				駐車場からターミナルへの歩行時間
				駐車場の駐車スペース
				駐車場の利用可能性
				駐車場の料金
				駐車場係員の態度
				駐車場の照明
				駐車場の自動支払機の使いやすさ
				駐車場のセキュリティ
				駐車場とターミナル間のシャトルバスの適切さ
				駐車場の運転手の態度
			駐車場の使いやすさ	
			レンタカー	レンタカーの待ち時間
	レンタカーの係員の態度			
	レンタカーのサイン			
	レンタカーの選択			
	タクシー	タクシーの待ち時間		
		タクシーの運転手の態度		
		タクシーの料金		
		タクシーの見つけやすさ		
		タクシー車輛の清潔さ		
		タクシー車輛の物理的質		
		タクシーの快適さ		
		タクシー運転手の外国語能力		
	タクシーの運転方法			
	その他	手荷物カートの利用可能性		
		ターミナル接車帯の利便性		
		空港玄関としての魅力		
航空会社及びハンドリング会社に関する規準	全 般	グランドサービス施設の利用可能性、質		
		貨物設備、倉庫、貨物施設、場所の利用可能性、質		
		滑走路、エプロン、誘導路の適切さ		
		駐機施設及びゲートの利用可能性、適切さ		
		ポーディングブリッジの利用可能性、質		
		バゲージシステムの容量及び質		
		物理的な空港特性		
		技術的な空港設備		
		空港使用料		
		ロストバゲージ		

付録 B

－IATA : Airport Development Reference Manual - 9th edition, January (2004 参考文献 89)より)

IATAが発行している「Airport Development Reference Manual－9th edition, January 2004」では、利用者の満足度を把握するため、サービスの質を評価する指標として以下の項目を挙げている。

表-B.1 IATAによるサービス指標

1	移動経路に関する分かり易い表示
2	フライト情報スクリーン
3	路線数
4	乗り継ぎの容易性
5	手荷物カートの利用可能性
6	空港スタッフ（チェックインを除く）の礼儀、手助け
7	飲食施設
8	物販施設
9	ビジネス施設（コンピューター、インターネット等）
10	トイレ
11	出国検査
12	保安検査
13	税関検査
14	搭乗待合室の居心地
15	ターミナルの清潔さ
16	手荷物引渡しの早さ
17	アクセス・イグレス
18	駐車場
19	安全性
20	救急
21	空港全体に対する満足度
22	飲食施設に対するヴァリューフォーマネー
23	物販施設に対するヴァリューフォーマネー
24	駐車場に対するヴァリューフォーマネー

付録 C

スカイトラックス社：Star Ranking（参考文献 90）より）

航空輸送業の調査会社スカイトラックス社では、空港ターミナルの快適性等に関わる多様な指標を用いて、格付け、評価を行っている。ここで用いられている具体的な評価項目は、出発・到着手続きやターミナル施設の快適性、買い物や飲食店舗の充実度、従業員のホスピタリティなど多岐にわたる。

SINGAPORE CHANGI AIRPORT



Summary Ranking	
Airport Terminal : Product Facilities	★★★★★
Airport Terminal : Staff Service	★★★★★
Standard of Airport Web Site	★★★★★

Transportation	
Public Transport facilities	★★★★★
Cost / Location of Public Transportation	★★★★★
Easy access by car	★★★★★
Cost / Location / Availability of taxis	★★★★★
Cost / Location of hotel Shuttle buses	★★★★★
Location / Access to Car Rental facilities	★★★★★

Business Facilities	
Cash machines / Bureau de Change	★★★★★
Supply of Public Telephones	★★★★★
Supply of Internet facilities	★★★★★
Business Centre / Workstation areas	★★★★★
Location / Accessibility of Airline lounges	★★★★★

Arrivals / Departures	
Waiting times at Check-In	★★★★★
Baggage trolley/carts throughout airport	★★★★★
Connecting between Terminal(s)	★★★★★
Time / Distance to Boarding Gates	★★★★★
Clear Directional signing around airport	★★★★★
Walking distances - Arrivals, Transit etc	★★★★★
Waiting times for baggage delivery	★★★★★

Shopping Facilities	
Information about Shopping facilities	★★★★★
Exciting / stimulating shopping environment	★★★★★
Selection of shop outlets	★★★★★
Prices of international brand items in shops	★★★★
Quality of Staff Service in shops	★★★★★
Language abilities of Staff	★★★★★

Security / Immigration / Customs	
Waiting times at Security screening points	★★★★
Efficiency of Security screening	★★★★★
Waiting times at Immigration	★★★★★
Attitude / Friendliness of Immigration staff	★★★★★
Customs Clearance procedures	★★★★★
Attitude of Customs staff	★★★★★

Food & Beverage	
Selection of restaurants / food outlets	★★★★★
Prices of food and beverages	★★★★★
Staff Service in restaurants / food outlets	★★★★★
Language abilities of Staff	★★★★★

© Skytrax Research

Terminal Comfort	
Seating Areas - Comfort & Capacity	★★★★★
Passenger crowding around terminal	★★★★★
Terminal Ambience & Decor	★★★★★
Cleanliness of Terminal areas	★★★★★
Standard of air conditioning	★★★★★
Natural daylight in Terminal	★★★★
Views of the aircraft / runways	★★★★
Smoking policy / Smoking Rooms	★★
Children's Play facilities	★★★★★
Washrooms - Numbers / Location	★★★★★
Washrooms - Cleanliness / Presentation	★★★★★
Showers - Numbers / Location	★★★★★
Showers - Cleanliness / Presentation	★★★★★
Disabled / Baby room facilities	★★★★★
Transit Hotel / Dayroom facilities	★★★★★
Other Leisure facilities	★★★★★
Visibility of Customer service counters	★★★★★
Quality of service at counters	★★★★★

図-C.1 スカイトラックス社による Star Ranking

付録 D

—松本直司他(2002年10月): 来港者の空間環境評価に基づく空港旅客ターミナルビルの施設整備条件～空港ターミナルビルの施設環境整備に関する研究その1～, 日本建築学会計画系論文集 No. 560, 103-110 (参考文献1) より)
 —松本直司他(2002年11月): 空港スタッフの空間環境評価に基づく空港旅客ターミナルビルの施設整備条件～空港ターミナルビルの施設環境整備に関する研究その2～, 日本建築学会計画系論文集 No. 573, 25-32 (参考文献2) より)



図-D.1 松本直司他による空港ターミナルビルの評価項目

付録 E

－空港ターミナル地域研究会：空港ターミナルコンセプト, AIRPORT REVIEW, No. 77, 1991（参考文献 91）より）

表-E.1 空港ターミナル地域研究会による評価項目

地区区分	配点	評価項目
エアサイド	30	固定スポット数
	25	スポット総数
	5	T/Wへのプッシュバック
	10	航空機マヌーバ
	5	航空機タクシング距離
	5	柔軟性
	5	土地の有効利用
ターミナル ビル	25	歩行距離
	20	レベルチェンジ
	10	動線の明快さ
	5	コンセッション
	5	拡張性
	10	柔軟性
	10	バゲージエリア
ランドサイド	30	カーブサイド
	20	道路
	40	駐車場
	10	その他

配点はそれぞれの地区別に合計しても100点になっていない。
ただし、評価項目間の重要性は反映されている。

付録 F

－交通エコロジー・モビリティ財団：公共交通ターミナルのやさしさ評価（参考文献 92）より）

表-F.1 交通エコロジー・モビリティ財団による「公共交通ターミナルのやさしさ評価」

1. 移動のしやすさ評価基準

評価項目		基準
1見通しの良さ	外部から出入口	駅前広場、公共通路、商業施設など外部から出入口に通じる階段、エスカレータ、エレベータが見えるか
	出入口から券売機	出入口から券売機が見えるか（車いす使用者の場合、車いす対応券売機）
	券売機から改札	券売機から改札機、拡幅改札、有人改札が見えるか
	改札からホーム階段	改札からホーム階段がある場合、階段、エスカレータ、車いす対応エスカレータ、エレベータが見えるか
	ホーム上	階段、エスカレータ、エレベータのホーム上の乗降口から列車への乗降位置を見ることができるか
2直線性	ホームからホームへの経路	ホームから乗換通路への階段、エスカレータ、車いす対応エスカレータ、エレベータが見えるか
	出入口・改札から経路・改札・出入口	出入口や改札から他社線の経路、出入口や改札が見えるか
	外部から出入口	駅前広場、公共通路、商業施設など外部から出入口まで、直角以上の曲がり角は3回以内か
	券売機から改札	券売機から改札まで、直角以上の曲がり角は3回以内か
	改札からホーム階段	改札からホーム階段まで、車いす対応エスカレータ、エレベータまで、直角以上の曲がり角は3回以内か
3車いすの主動線性	ホームからホームへの経路	ホームから乗換通路まで、車いす対応エスカレータ、エレベータまで、直角以上の曲がり角は3回以内か
	出入口・改札から経路・改札・出入口	出入口や改札から他社線の経路、出入口や改札まで、直角以上の曲がり角は3回以内か
	一般ルートが利用できるか	移動制約者が一般利用者と同一ルートで移動できるか
	駅内で専用ルートの利用となるか	駅内の設備を利用できるが一般とは異なるルートとなるか
	駅外の専用ルートの利用となるか	商業施設など駅外の設備を利用したルートとなるか
○緊急時	車いす使用者の緊急時ルート	車いす使用者がホーム上から緊急時に自力で避難できるルートがあるか
4床の平坦さ		すべての経路に段差がなく、床が平坦な仕上げとなっているか
	4-1スロープの有無	段差がある場合、スロープが設置され車いす使用者が自力で移動できるか
	4-2スロープの勾配	スロープの勾配は屋内1/12以下、屋外1/20以下となっているか
	4-3スロープの幅員	スロープの有効幅員は、120cm以上か
	4-4スロープ・通路の手すり	スロープがある場合手すりが設置されているか
	4-5手すりの位置	床から65cm程度と85cm程度に設置されているか
6移動経路に階段がない	4-6手すりの形状	手すりは丸形で直径4cm程度のものとなっているか
	6-1エスカレータがある	移動経路に階段がなく、車いす使用者が自力で移動できる
		階段はあるがエスカレータが設置されている
	6-2-1幅員	エスカレータは120cm型以上か
	6-2-2水平区間	乗降口の水平区間は3枚以上あるか
	6-2-3ステップの縁の彩り	ステップの端が区別しやすいよう、色による縁どりがされているか
6-2階段の転倒防止策	6-2-4上下方向	エスカレータは120cm型以上か上下方向設置されているか
		階段はあるが手すりが設置されている
	6-2-1段手すり	手すりは2段に設置されているか
	6-2-2手すりの位置	床から65cm程度と85cm程度に設置されているか
	6-2-3手すりの形状	手すりは丸形で直径4cm程度のものとなっているか
	6-2-4踏面の端の色	踏面の端は、黄色等で区別されているか
6-3エレベータが設置されている	6-2-5踏面・蹴上げ	踏面は30cm以上、蹴上げは16cm以下となっているか
		階段はあるがエレベータが設置されている
	6-3-1幅員	出入口は80cm以上か
	6-3-2かごの広さ	1人乗り（140cm×135cm）以上の広さがあるか
	6-3-3操作盤	かごの左右に100cm程度の高さに操作盤が設置されているか
	6-4車いす対応エスカレータがある	エレベータはないが車いす対応エスカレータがある
6-5階段昇降機やリフトがある	6-4-1幅員	エスカレータは120cm型以上か
	6-4-2インターフォン	エスカレータの乗降口にインターフォンが設置され駅員を呼べるか
	6-4-3緊急停止装置	緊急停止装置が設置されているか
		階段昇降機、リフトなどが設置されているか
	8水平経路に誘導ブロックが連続して設置されているか	設備や階段の乗降口にインターフォンが設置され駅員を呼べるか
		経路に沿って誘導ブロックが連続して設置されているか
8垂直経路に誘導ブロックが連続して設置されているか	8-1誘導ブロックの位置	誘導ブロックが有人改札や点字案内のある側に誘導されているか
	8-2警告ブロックの位置	曲がり角に警告ブロックが設置されているか
	8-3ブロックの色	誘導・警告ブロックの色は黄色か
	8-4ブロックの形状	誘導は誘導方向に線状、警告は丸状の形状で突起は充分か
		経路に沿って誘導ブロックが連続して設置されているか
		誘導ブロックが手すりのある側、点字操作のある側に誘導されているか
7ホームと列車の隙間・段差	8-2警告ブロックの位置	階段、エスカレータ、エレベータの乗降口に警告ブロックが設置されているか
	8-3ブロックの色	誘導・警告ブロックの色は黄色か
	8-4ブロックの形状	誘導は誘導方向に線状、警告は丸状の形状で突起は充分か
		列車とホームの隙間・段差がほとんどなく自力で乗り降りできる
	7-1対策	簡易スロープや駅員の介助などで列車とホームの隙間・段差対策がとられているか
	7-2色の区別	ホームの端が警告ブロックなど黄色等で色が区別されているか
○安全対策	7-3警告ブロックの形状	警告ブロックはホーム端から80cm以上の箇所に設置されているか
	ホームドア	転落防止のための柵やホームドアが設けられているか

(表-F.1の続き)

2. 案内情報のわかりやすさ評価基準

評価項目	基準
1 出入口からホームへの経路の誘導サイン	出入口、切符売場、改札口からホームまで誘導する案内表示をしているか
1-1バリアフリールート	車いす使用者が自力で移動できるかどうか判断できる内容となっているか
1-2表示の大きさ※1	文字高さが8cm以上の大ききで表示されているか
1-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
1-4図記号※4	上記情報がピクトグラムで表示されているか
1-5英語・ローマ字表記	上記情報が英語で表記されているか
1-6天井高さ※3	2. 4m以上の高さに設置されているか
1-7点字	点字など触知型の案内板や手すりに点字シールが設置されているか
1-8音声案内装置	音声による案内装置が設置されているか
1-9誘導ブロック	点字案内のある場所、手すりに誘導ブロックが設置されているか
2 階段、EV、ESの位置サイン	階段、エレベータやエスカレータの位置についての案内情報が設置されているか
2-1バリアフリールート	車いす使用者が自力で移動できるかどうか判断できる内容となっているか
2-2表示の大きさ※1	文字高さが8cm以上の大ききで表示されているか
2-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
2-4図記号※4	上記情報がピクトグラムで表示されているか
2-5英語・ローマ字表記	上記情報が英語で表記されているか
2-6天井高さ※3	2. 4m以上の高さに設置されているか
2-7点字	点字など触知型の案内板や手すりに点字シールが設置されているか
2-8音声案内装置	音声による案内装置が設置されているか
2-9誘導ブロック	点字案内のある場所、手すりに誘導ブロックが設置されているか
3 他社線、他機関への乗換の誘導サイン	他社線、バス、タクシー等への乗継、駐車場、駐輪場への経路についての案内情報が設置されているか
3-1バリアフリールート	車いす使用者が自力で移動できるかどうか判断できる内容となっているか
3-2表示の大きさ※1	文字高さが8cm以上の大ききで表示されているか
3-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
3-4図記号※4	上記情報がピクトグラムで表示されているか
3-5英語・ローマ字表記	上記情報が英語で表記されているか
3-6天井高さ※3	2. 4m以上の高さに設置されているか
3-7点字	点字など触知型の案内板や手すりに点字シールが設置されているか
3-8音声案内装置	音声による案内装置が設置されているか
3-9誘導ブロック	点字案内のある場所、手すりに誘導ブロックが設置されているか
4 駅出入口付近の施設の案内図等	出入口付近の施設や周辺のまちの情報が設置されているか
4-1バリアフリールート	車いす使用者が自力で移動できるかどうか判断できる内容となっているか
4-2表示の大きさ※1	文字高さが8cm以上の大ききで表示されているか
4-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
4-4図記号※4	上記情報がピクトグラムで表示されているか
4-5英語・ローマ字表記	上記情報が英語で表記されているか
4-6天井高さ※3	2. 4m以上の高さに設置されているか
4-7点字	点字など触知型の案内板や手すりに点字シールが設置されているか
4-8音声案内装置	音声による案内装置が設置されているか
4-9誘導ブロック	点字案内のある場所、手すりに誘導ブロックが設置されているか
5 車いす用トイレ	車いす用トイレの位置の案内情報が設置されているか
5-1シンボルマーク	障害者に配慮した設備にシンボルマークが設置されているか
5-2表示の大きさ※1	文字高さが2cm以上の大ききで表示されているか
5-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
5-4設置高さ※3	ホーム上及び改札付近に設置されているか
6 料金表・経路表	料金表や経路図、乗換の案内図が表示されているか
6-1行き先の駅のバリアフリー情報	行き先の駅にエレベータ、車いす用エスカレータ、駅員介助の有無が示されているか
6-2表示の大きさ※1	文字高さが2cm以上の大ききで表示されているか
6-3明度差※2	地色と図色の色あいの明度差が5以上あるか
6-4設置高さ※3	料金表示が床面から1. 8m以上の高さに設置されているか
6-5点字	点字など触知型の案内板や手すりに点字シールが設置されているか
6-6音声案内装置	音声による案内装置が設置されているか
6-7誘導ブロック	点字案内のある場所、手すりに誘導ブロックが設置されているか
7 列車の運行情報	列車の出発・到着・通過や遅れなどの案内情報が即時性を持って設置されているか
7-1車いす用スペースの位置	列車の車いす用スペースの位置が示されているか
7-2表示の大きさ	文字高さが8cm以上の大ききで表示されているか
7-3英語表記	上記情報が英語で表記されているか
7-4天井高さ※3	3m以上の天井高さがあり、天井や天井に近い高さの側壁に設置されているか
7-5案内放送	案内放送が実施されているか
8 緊急案内	事故や故障を知らせる急告板が準備されているか
8-1フラッシュ・筆談	緊急時や危険をフラッシュや光で伝える装置があるか
8-2音声	緊急時や危険を音声や放送で伝えているか
9 職員研修	職員研修でバリアフリーに関する事項が実施されているか
9 接遇マニュアル	バリアフリーへの対応マニュアルがあるか
10 介助体制	必要に応じて介助できる体制が整っているか
11 手話の対応	手話によるコミュニケーションが可能な職員等が配置されているか
○ 対外的情報発信	駅のバリアフリー情報について、インターネットやガイドブックで情報発信しているか

(表-F.1の続き)

3. 施設設備の使いやすさ評価基準

やさしさ指標	評価項目	基準
1車いす対応券売機が設置されているか	1-1車いす用蹴込み	車いす対応券売機が設置されているか
	1-2車いす用高さ	車いす用の蹴込みが設けられているか
2音声案内または点字表示付き券売機が設置されているか	2-1誘導ブロック・チャイム	操作盤、金銭投入口が車いすで手の届く高さ(100cm程度)となっているか
	2-2点字または音声による開設	音声案内または点字表示のある券売機が設置されているか
3荷物置き場		上記券売機は誘導ブロックまたは誘導チャイムで誘導した位置に設置されているか
4共通切符・カード		点字または音声による案内があるか
5拡幅改札	5-1幅員	券売機に荷物置き場が設置されているか
		異なる事業者間で自動改札を通過できる切符やカードが導入されているか
6有人改札	6-1幅員	車いすが通過できる幅員の改札が設置されているか
	6-2誘導ブロック	拡幅改札の幅員は90cm以上あるか
7車いす用カウンター	7-1高さ	有人改札が設置されているか
	7-2奥行き	拡幅改札の幅員は90cm以上あるか
8トイレの有無	8-1手すり	有人改札に誘導ブロックが設置されているか
	8-2洋式トイレ	有人改札に盲導鈴や音声案内が設置されているか
9車いす用トイレの有無	9-1広さ	有人の出札カウンターが設置されているか
	9-2出入口	車いすですべて対話できる高さのカウンターは75cm程度の高さか
10休憩室	10-1段差	車いすですべて対話できる高さのカウンターの奥行きは30~40cmとなっているか
	10-2扉	ワット用蹴込みが設置されているか
11ホームの冷暖房	11-1手すり	トイレが構内に設置されているか
	11-2洋式トイレ	手すりを設置した便器・大便器・洗面台が設置されているか
12ホーム以外の冷暖房	12-1手すり	大便器の1以上は腰かけ式(洋式)が設けられているか
	12-2洋式トイレ	杖や荷物を置く場所が設けられているか
13水飲み	13-1手すり	おもつ交換台の設置されたトイレが設けられているか
	13-2洋式トイレ	点字または音声による操作開設が設置されているか
14救護室	14-1手すり	車いす使用者用のトイレが設置されているか
	14-2洋式トイレ	9-1広さ
15ロッカー、荷物預り	15-1手すり	9-2出入口
	15-2洋式トイレ	9-3手すり
16電話の有無	16-1手すり	9-4通報装置
	16-2洋式トイレ	緊急時の通報装置が設置されているか
17車いす対応電話	17-1手すり	ホームや主な経路上に冷暖房設備のある休憩室が設けられているか
	17-2洋式トイレ	17-1手すり
18点字または音声付	18-1手すり	18-1手すり
	18-2洋式トイレ	18-2手すり
19音量調節機能付き	19-1手すり	19-1手すり
	19-2洋式トイレ	19-2手すり
20FAX		休憩室の出入口は自動ドアとなっているか
21モバイル		ホーム上に冷暖房が設置されているか、または冷暖房完備の待合室が設置されているか
		ホーム以外の構内に冷暖房が設置されているか、または冷暖房完備の待合室が設置されているか
		水飲みが設置されているか
		車いす用の蹴込みが設けられているか
		車いすで手の届く高さ(80cm程度)となっているか
		急病人はけが人などが休むための休憩室などを設置しているか
		救護室の出入口に段差はないか
		救護室の出入口は自動ドアとなっているか
		荷物一時預かり所もしくはコインロッカーが設置されているか
		段差がなく近づけるか
		車いすで手の届く高さ(75cm程度)のものがあるか
		構内に公衆電話が設置されているか
		公衆電話の内、車いすでアクセスし利用できるものがあるか
		車いす用の蹴込みが設けられているか
		車いすで手の届く高さ(70cm程度)となっているか
		点字または音声付き電話が設置されているか
		音量調節機能付き電話が設置されているか
		FAXが設置されているか
		PHSや携帯電話、モデム接続ができる電話機が設置されているか

付録 G

－国土交通省総合政策局交通消費者行政課：公共交通の快適性・安心生評価指標（参考文献 93）より）



図-G.1 国土交通省総合政策局交通消費者行政課による「公共交通の快適性・安心生評価指標」

付録 H

－運輸政策研究機構(2003)：大都市圏の鉄道サービス水準の実態について（参考文献 94）より

表-H.1 運輸政策研究機構による大都市圏の鉄道サービスの評価指標

評価の視点		評価指標	評価指標の意味
レベル 1	レベル 2		
利便性	アクセス 結節点	平均駅間距離	路線延長距離が同程度の場合、駅間距離が短い方が駅までの距離が近い範囲(サービス範囲)が広がる。
		駅前広場設置駅比率	駅前広場が整備されていると、バス、タクシーの乗降がスムーズに出来て便利である。また、歩行者も鉄道駅に安全にアクセスできる。
		40分以上遮断している踏切箇所数	長時間遮断している踏切が多いと鉄道駅にアクセスするまでの時間がかかり不便である。
		両側アクセス可能駅比率	路線の両側エリアから直接駅構内に入ることができれば踏切等を渡る必要がなくて利用者にとって便利である。
	乗車	ピーク時運行本数 (緩行・緩行列車以外)	運行本数が多いと待たずに乗れ、利用者にとって便利である。
		日中の運行本数 (緩行・緩行列車以外)	
		サービス時間帯	始発時刻が早く、終発時刻が遅いと鉄道を利用できる時間が長く利用者にとって便利である。
乗換え	路線利用者一人当たりの平均乗換時間	乗換え時間が短いと乗換え利用者にとって便利である。	
速達性	ピーク時の表定速度 (最速列車・緩行列車)	ピーク時の表定速度 (最速列車・緩行列車)	表定速度が早い路線ほど列車に乗車する時間が短く、利用者にとって快適である。
		日中の表定速度 (最速列車・緩行列車)	
経済性	初乗り運賃	初乗り運賃	初乗り運賃が安いほど利用者の負担は少ない。
		平均キロ当たり運賃	運賃体系が安価に設定されている路線ほど利用者の負担は少ない。
快適性	鉄道駅構内	エレベーター設置駅比率	エレベーター、エスカレーターが設置されていれば、高齢者が大きな荷物を持っている時等、乗換えなどに負担が少なくて利用者にとって快適である。
		エスカレーター設置駅比率	
	乗車	最混雑区間の混雑率 (ピーク時)	混雑率が高いと利用者にとって不快である。
		ピーク時直後の混雑率	ピーク時直後においてもピーク時並みの混雑率が続く路線は利用者にとって不快である。
ピーク1時間の着席率	ピーク時においても着席率が高い路線は利用者にとって快適である。		
定時性	運休・30分以上遅延回数	運休や遅延回数が多いと利用者は予定した行動が阻害されることが多くなる。	

国土技術政策総合研究所プロジェクト研究報告

PROJECT RESEARCH REPORT of N I L I M

No . 22

March 2008

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは

〒239 - 0826 神奈川県横須賀市長瀬3 - 1 - 1

国土技術政策総合研究所 管理調整部企画調整課