

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。

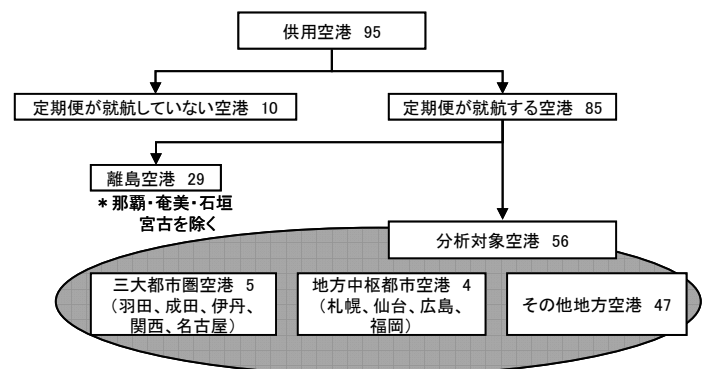


図-1 分析対象空港の考え方

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	鹿児島県姶良郡溝辺町
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	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○
	目的地空港	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	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。

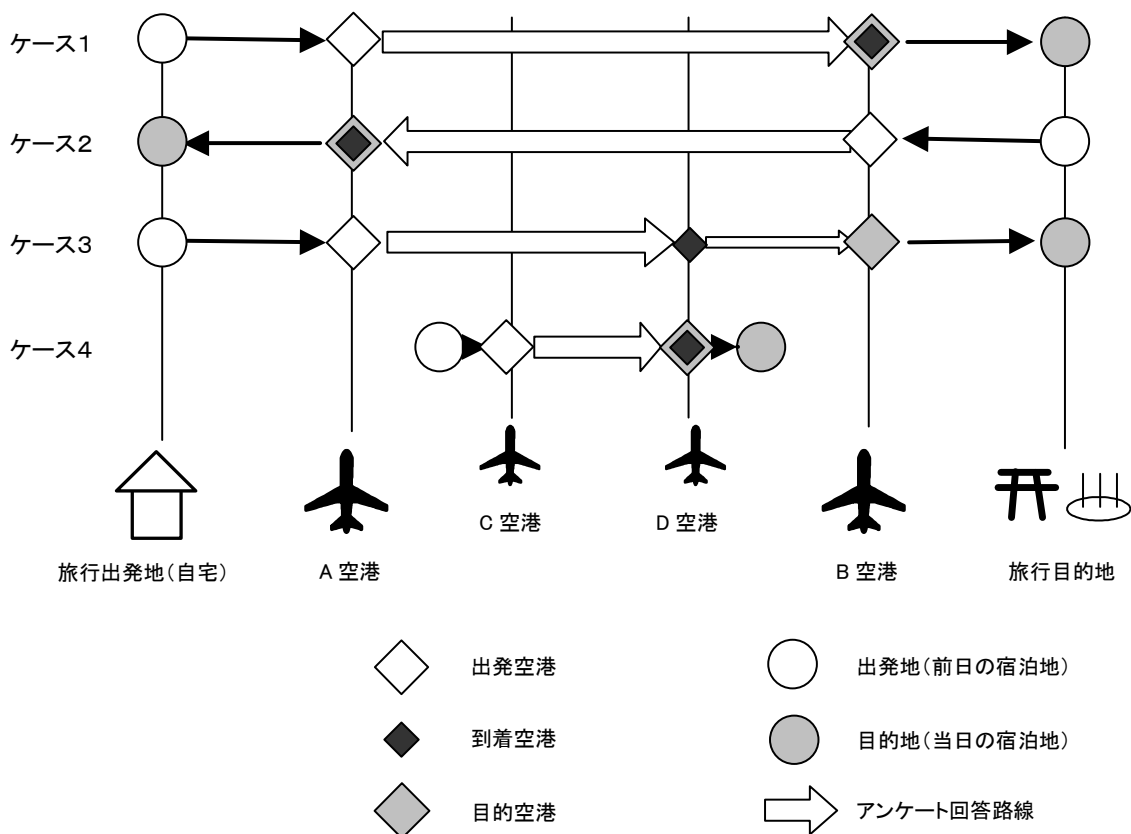
- ② [現住所ⁱ = 出発地ⁱⁱ] の場合：旅行の往路で、「旅行出発地^a」= 出発地ⁱⁱ，「旅行目的地^b」= 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」= 出発空港^v，「旅行目的地側空港^d」= 目的空港^vとする。
- ③ [現住所ⁱ = 目的地ⁱⁱⁱ] の場合：旅行の復路で、「旅行出発地^a」= 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行目的地^b」= 出発地ⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」= 目的空港^v，「旅行目的地側空港^d」= 出発空港^vとする。

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^v・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

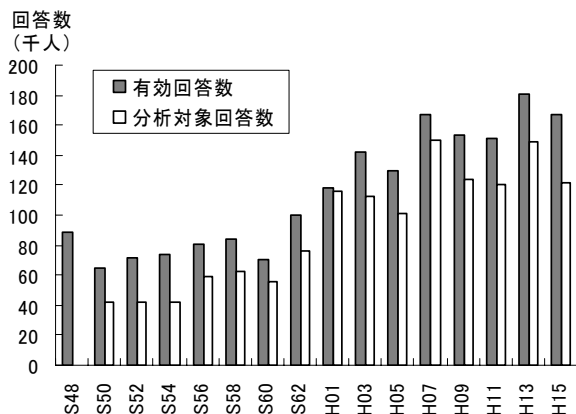


図-4 有効回答数と分析対象回答数

(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。

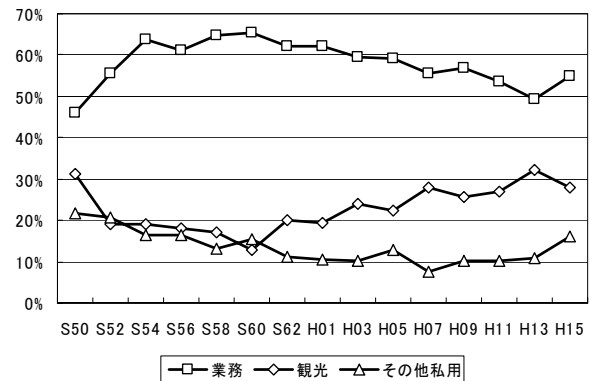


図-5 全空港の利用目的比率の変遷

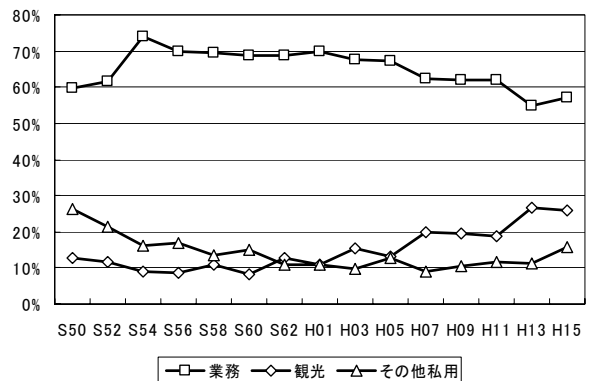


図-6 三大都市圏空港の利用目的比率の変遷

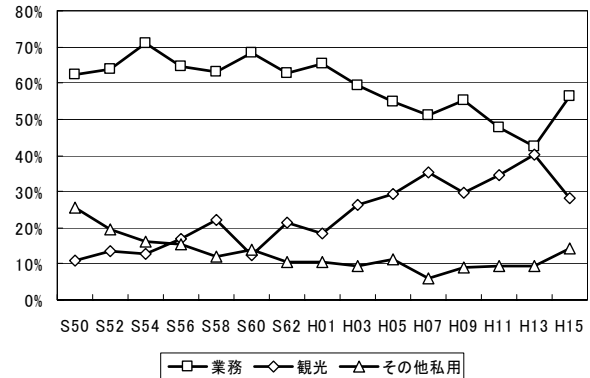


図-7 地方中枢都市空港の利用目的比率の変遷

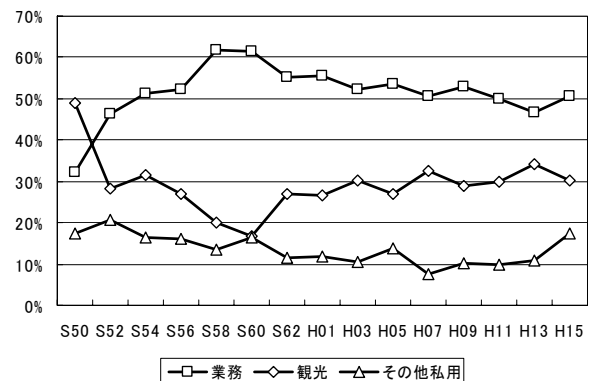


図-8 その他地方都市空港の利用目的比率の変遷

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が特徴的である。

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%が続き、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。

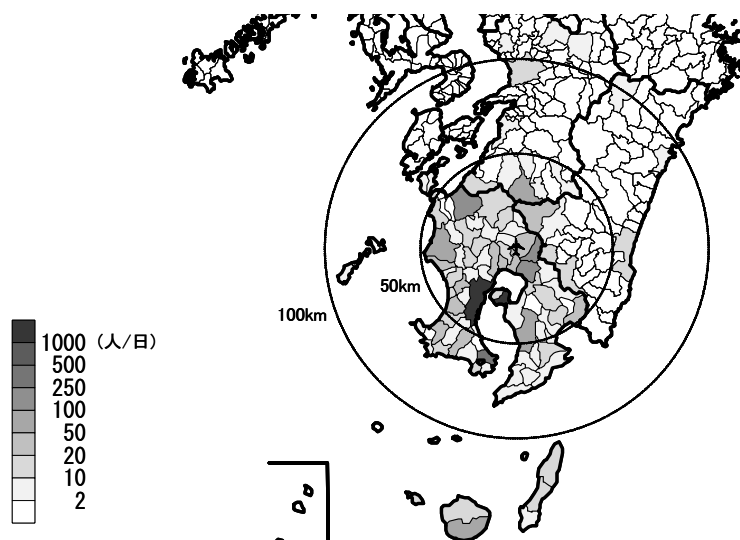


図-9 鹿児島空港利用者の旅行目的地（全目的）

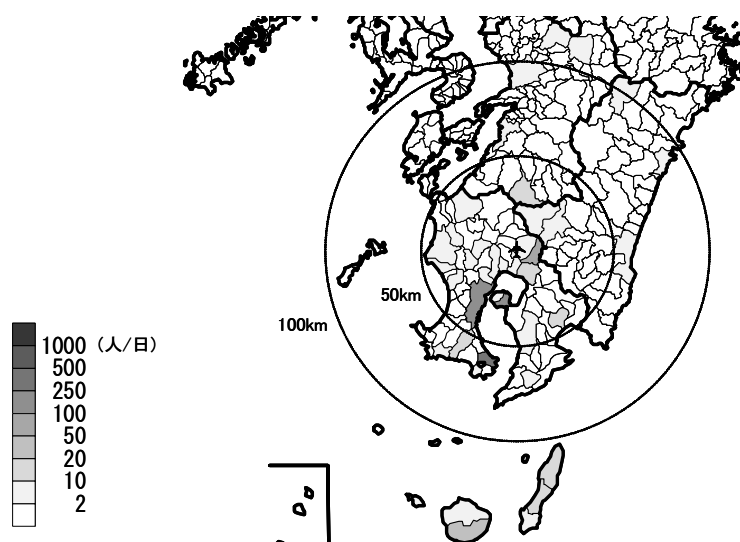


図-10 鹿児島空港利用者の旅行目的地（観光目的）

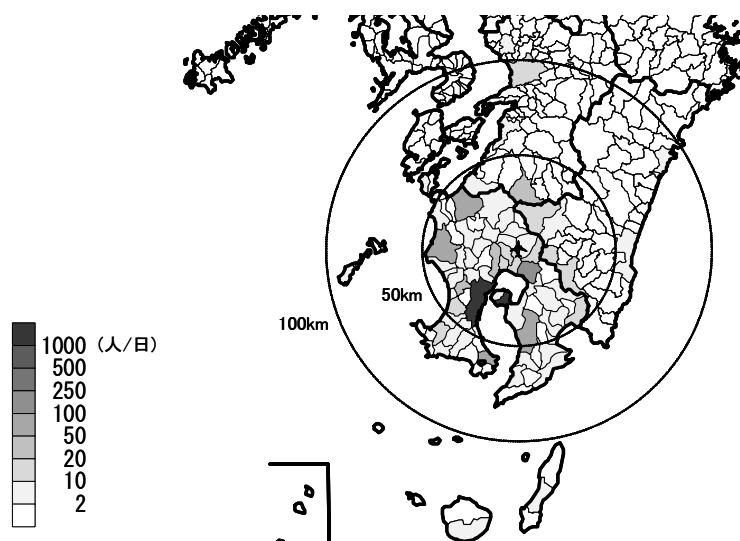


図-11 鹿児島空港利用者の旅行目的地（業務目的）

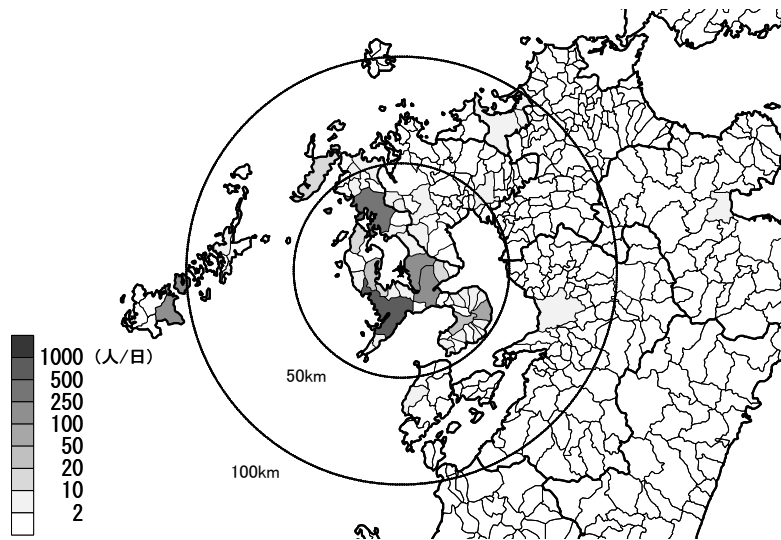


図-12 長崎空港利用者の旅行目的地（全目的）

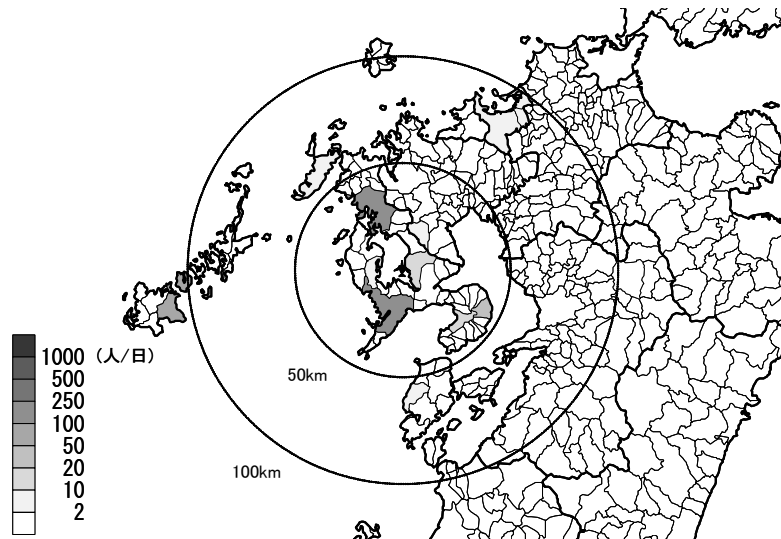


図-13 長崎空港利用者の旅行目的地（観光目的）

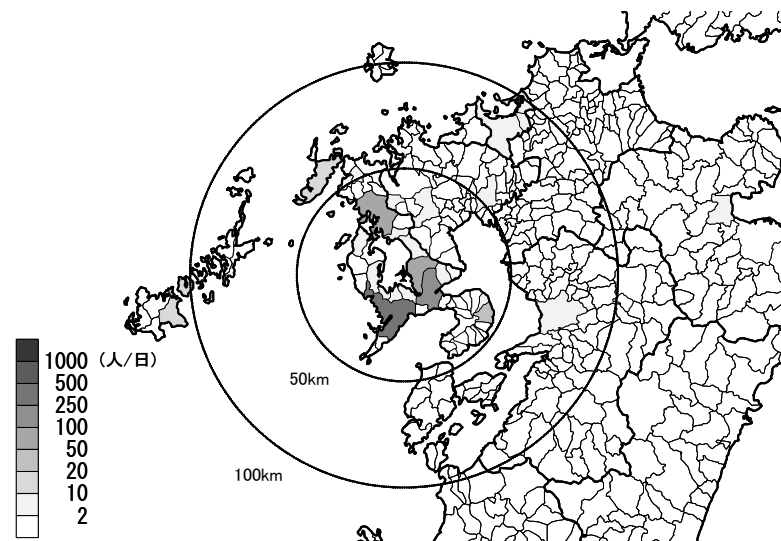


図-14 長崎空港利用者の旅行目的地（業務目的）

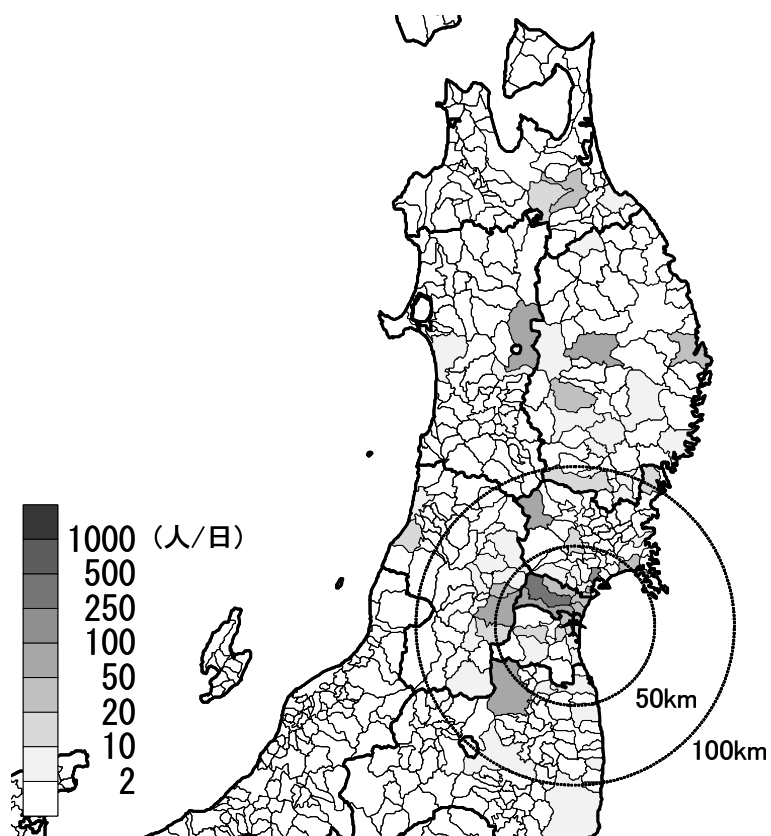


図-15 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

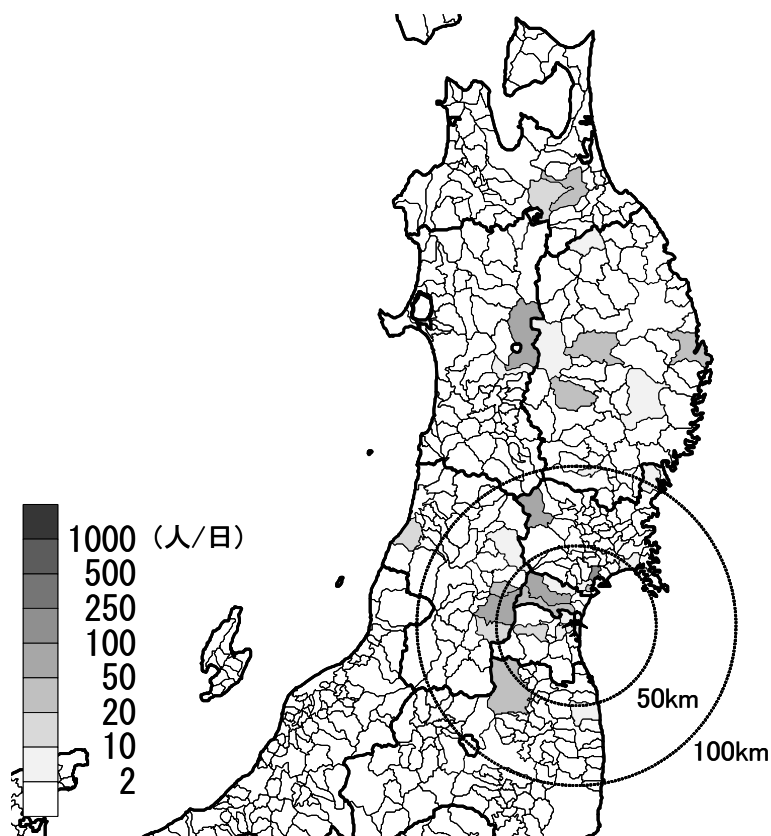


図-16 仙台空港利用者の旅行目的地（観光目的）

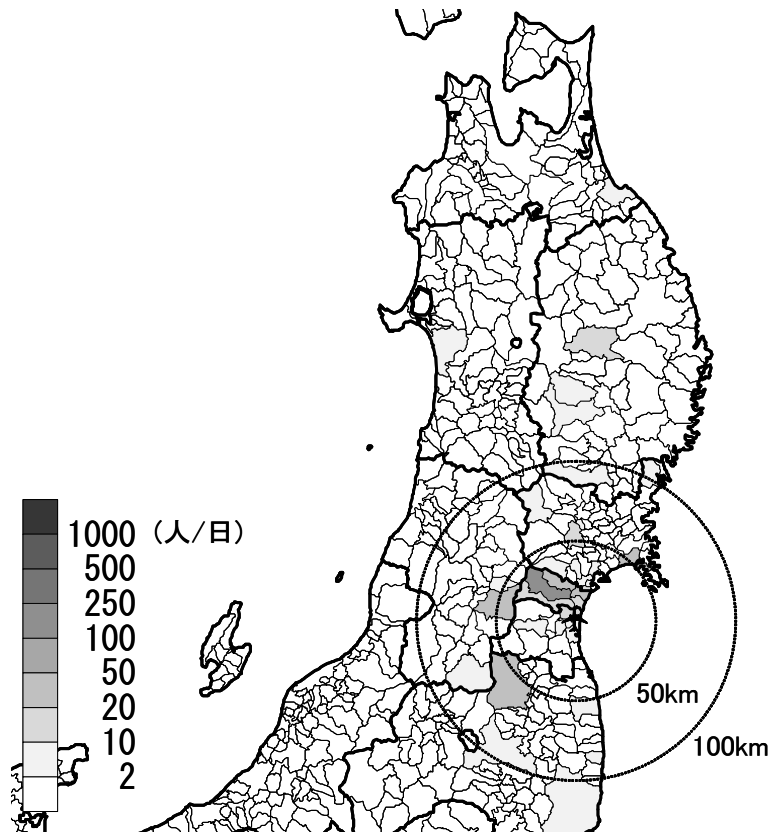


図-17 仙台空港利用者の旅行目的地（業務目的）

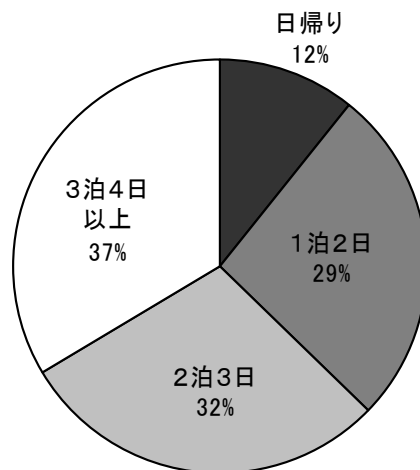


図-18 航空旅客動態調査回答における旅行日数

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。

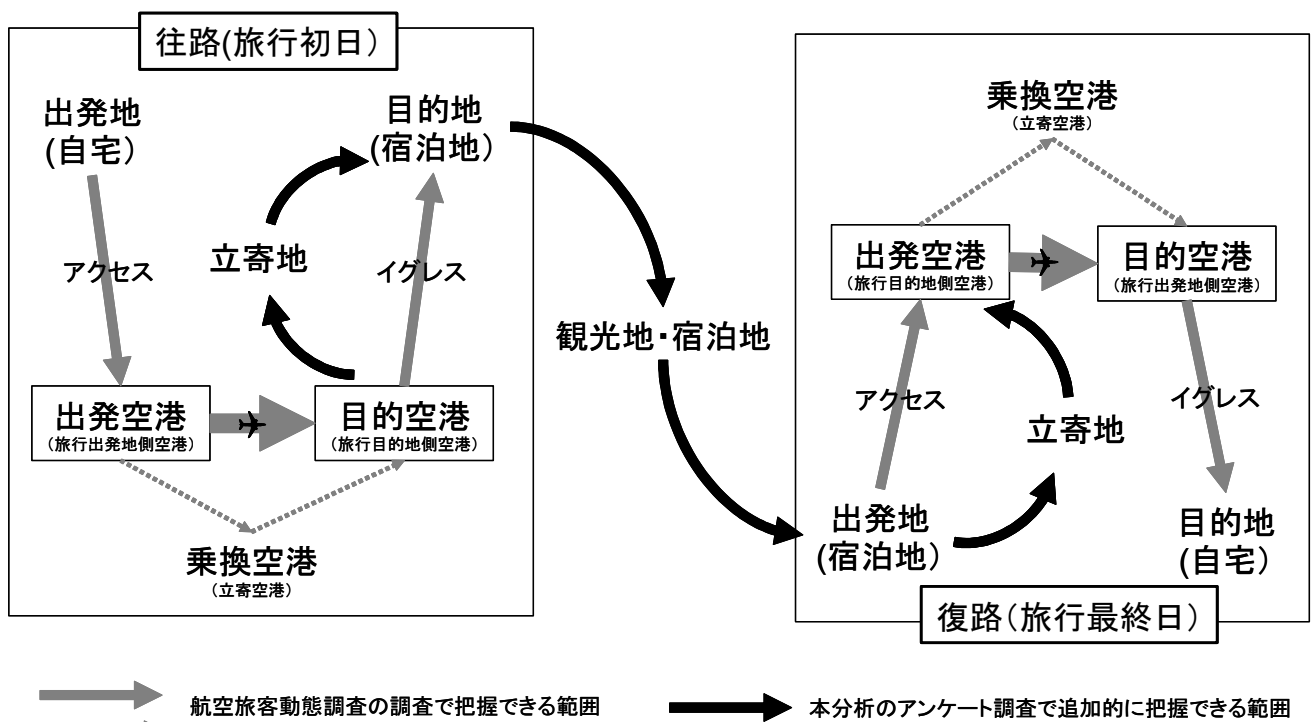


図-19 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲（概念図）

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
搭乗口近辺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
搭乗口近辺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
搭乗口近辺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。

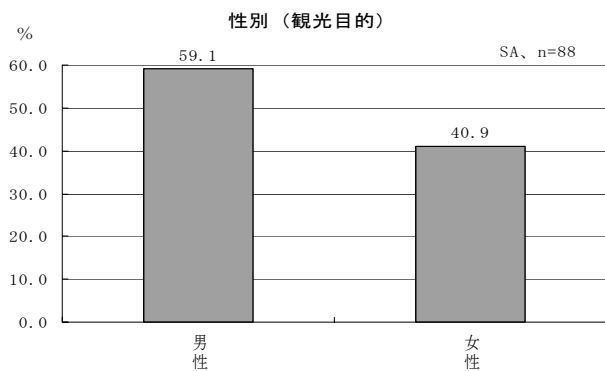
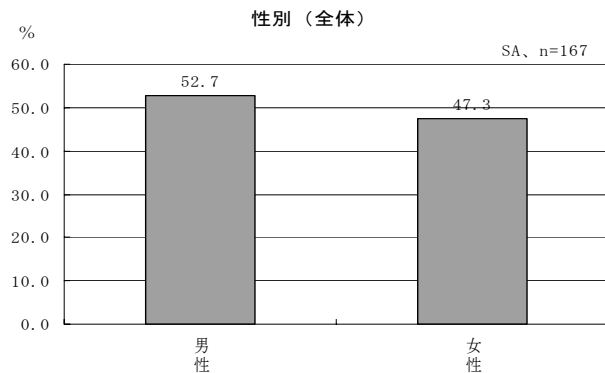
3.2 空港利用者特性の比較

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

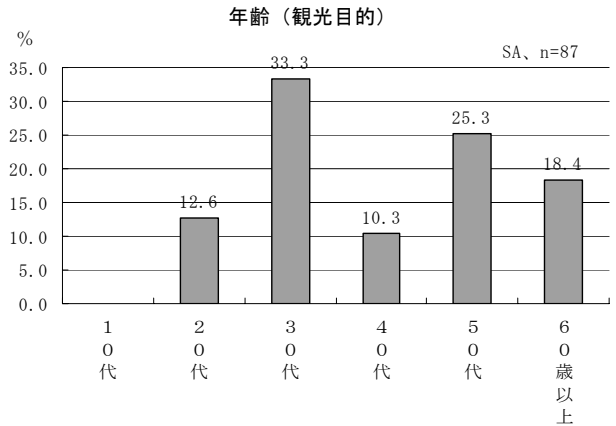
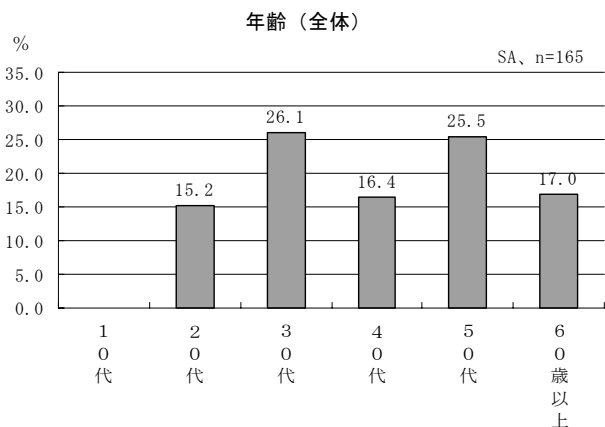
a) 性別（単一回答）

『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。



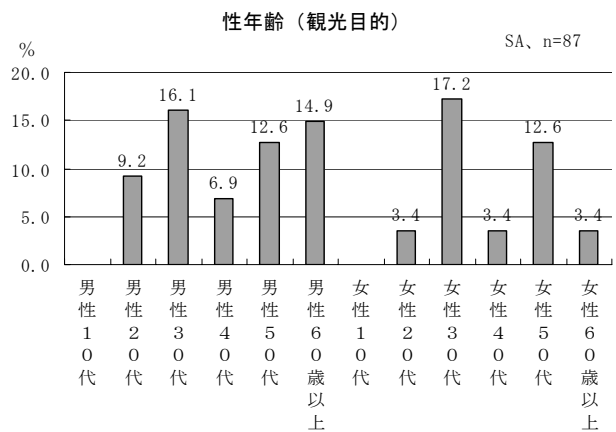
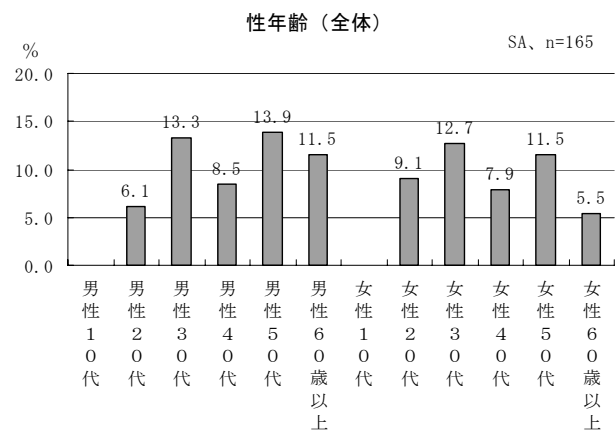
b) 年齢（単一回答）

『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）。



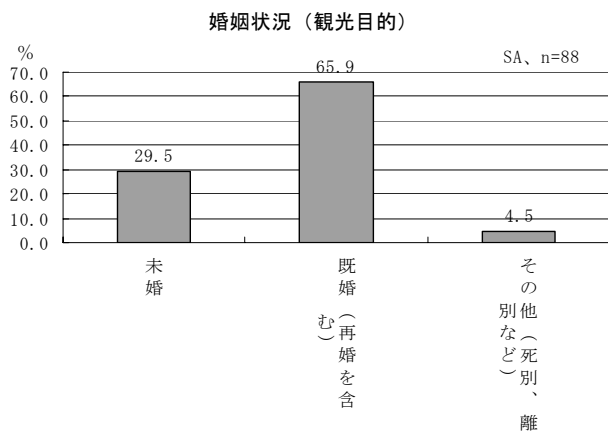
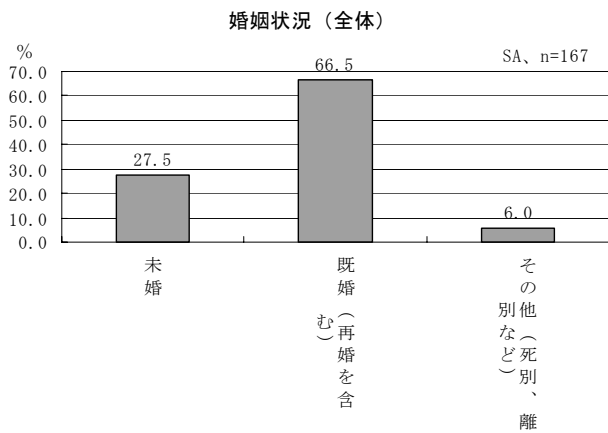
c) 性年齢（単一回答）

『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。



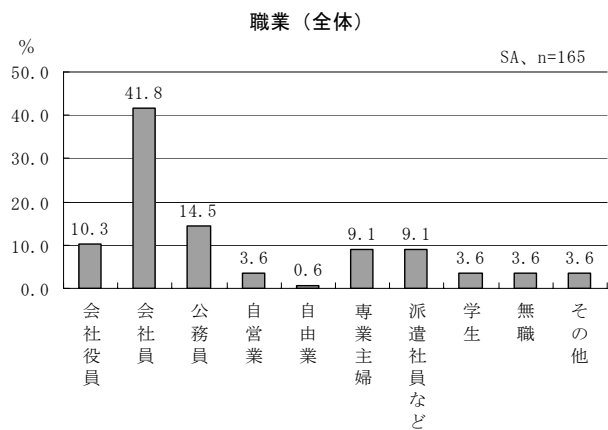
d) 婚姻状況（単一回答）

『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。

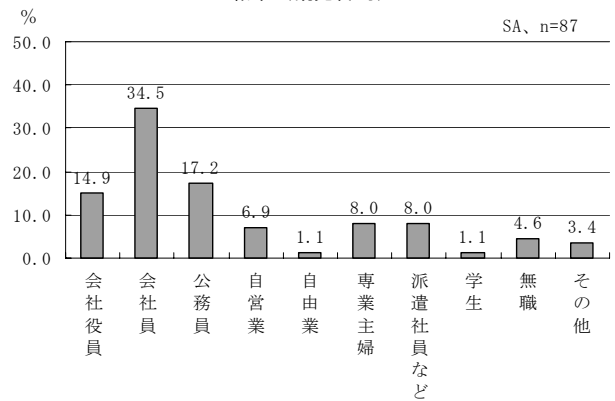


e) 職業（単一回答）

『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。

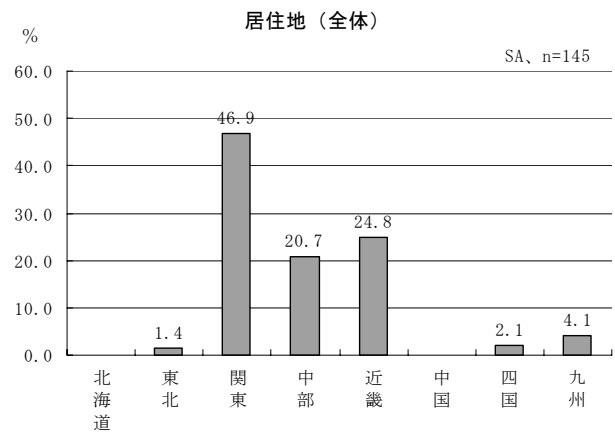


職業（観光目的）

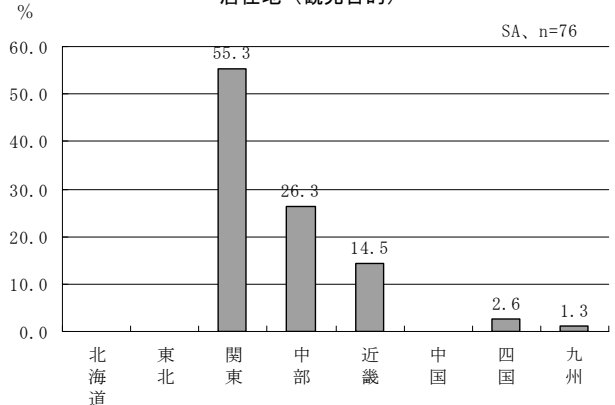


f) 居住地（単一回答）

『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。



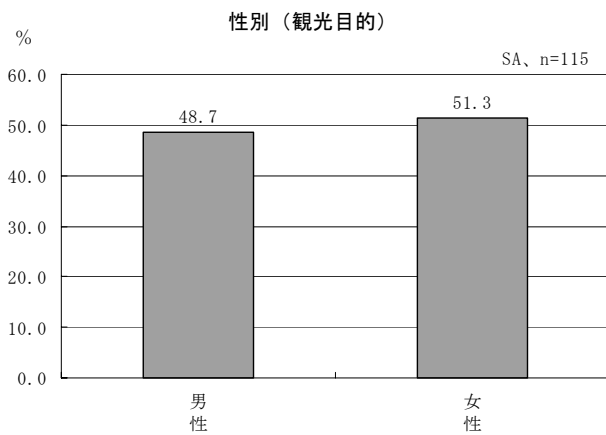
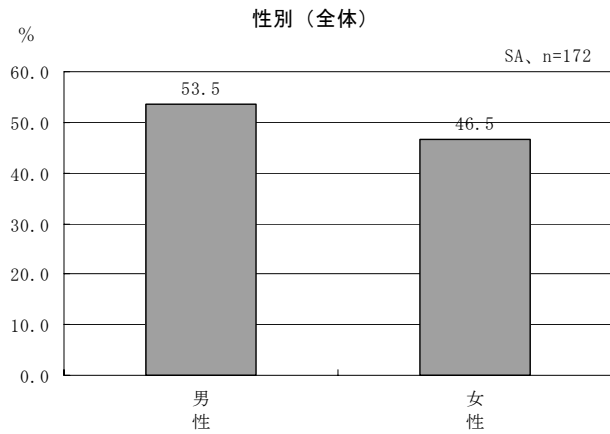
居住地（観光目的）



(2)長崎空港アンケート

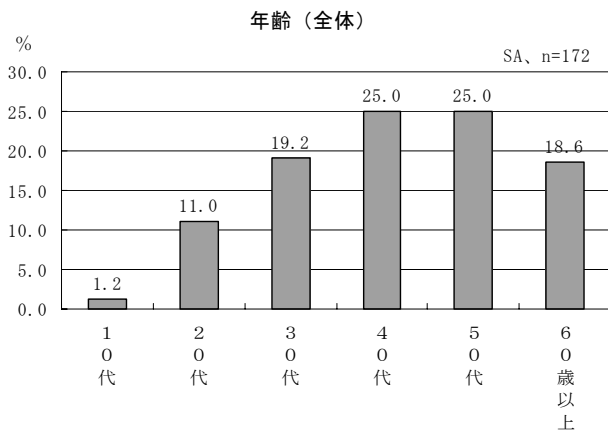
a)性別（単一回答）

『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。

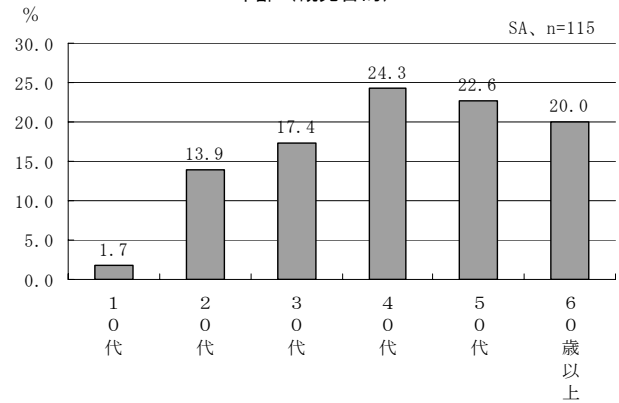


b)年齢（単一回答）

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

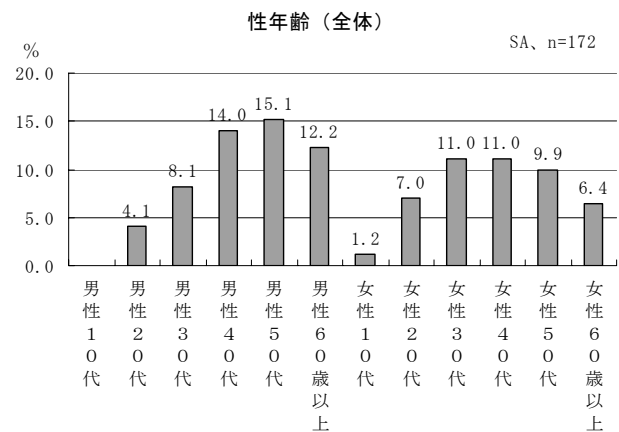


年齢（観光目的）

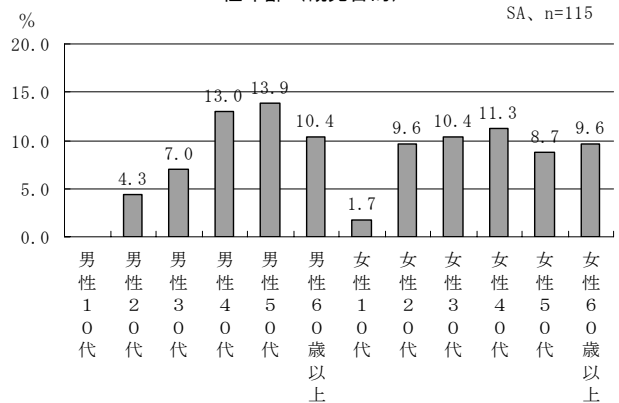


c)性年齢（単一回答）

『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。

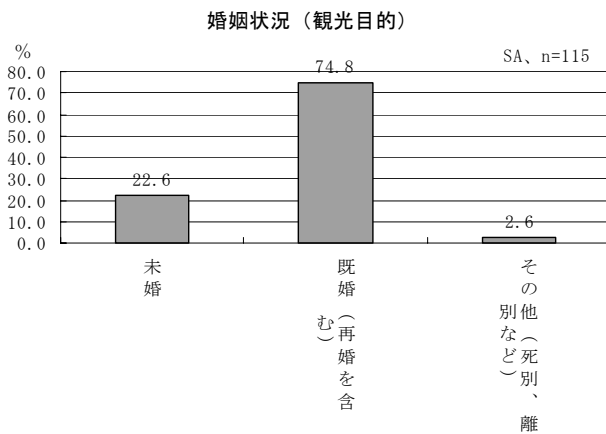
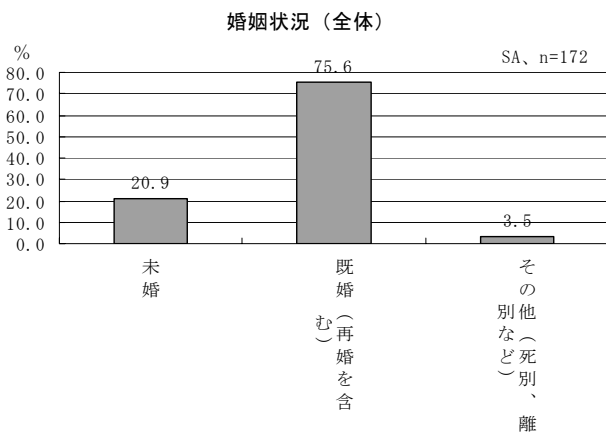


性年齢（観光目的）



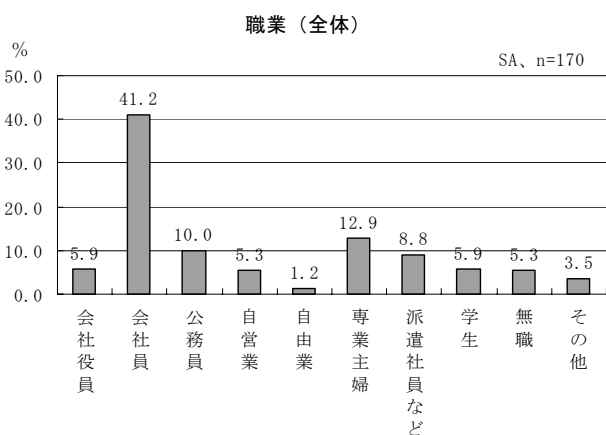
d) 婚姻状況（単一回答）

『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。

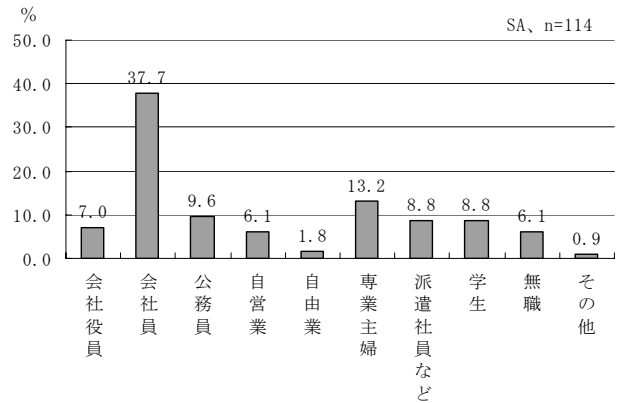


e) 職業（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「会社員」が他を大きく離している。

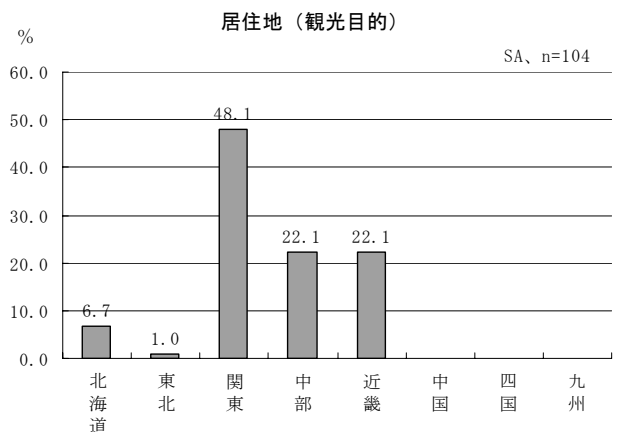
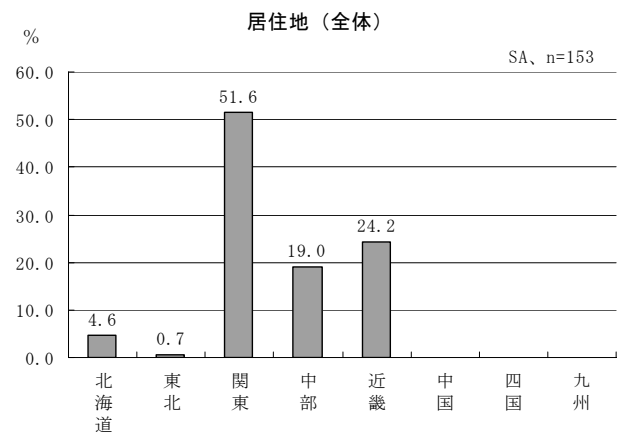


職業（観光目的）



f) 居住地（単一回答）

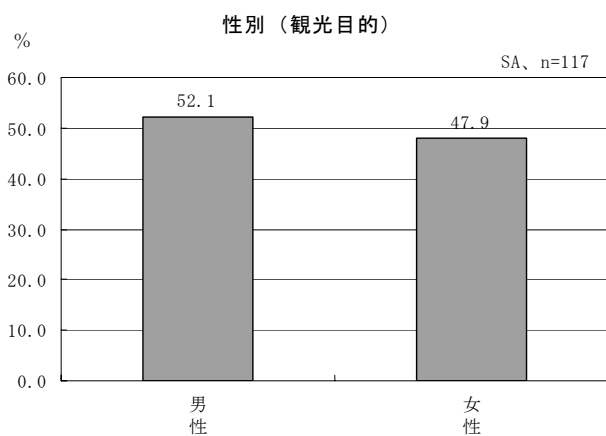
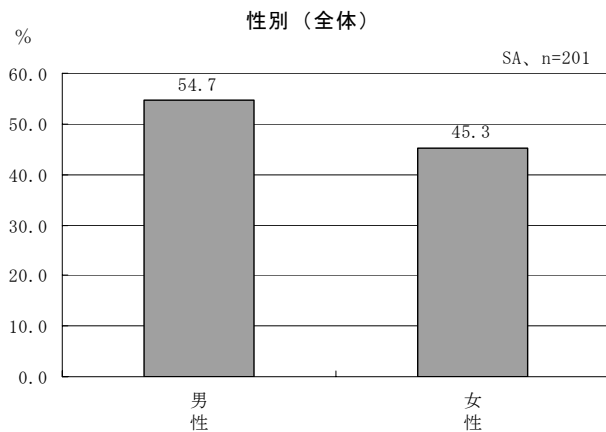
『全体』『観光目的』とも「関東」が約半数、「中部」「近畿」が2割程度となっている。



(3) 仙台空港アンケート

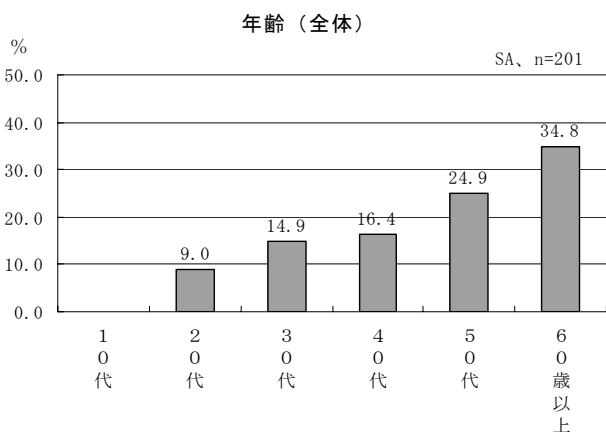
a) 性別（単一回答）

『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。

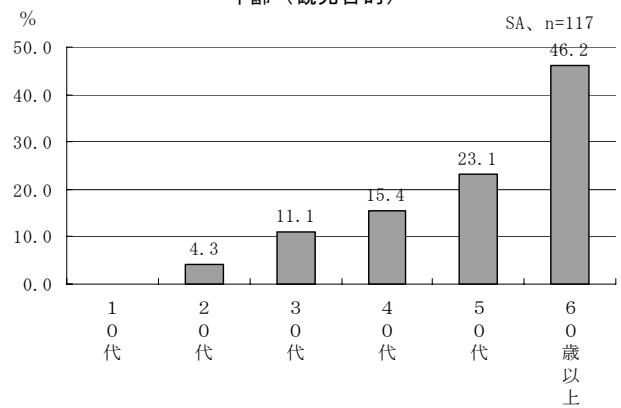


b) 年齢（単一回答）

『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。

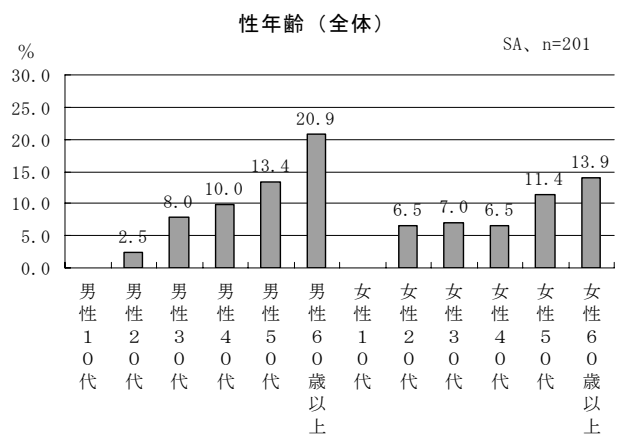


年齢（観光目的）

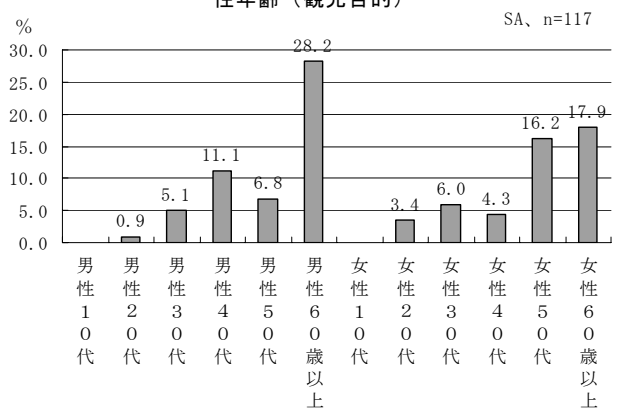


c) 性年齢（単一回答）

『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。

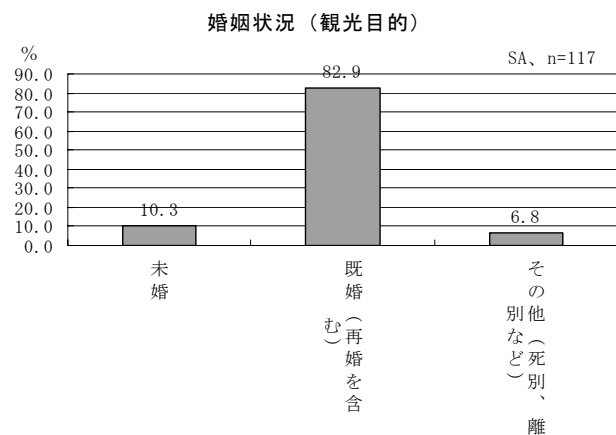
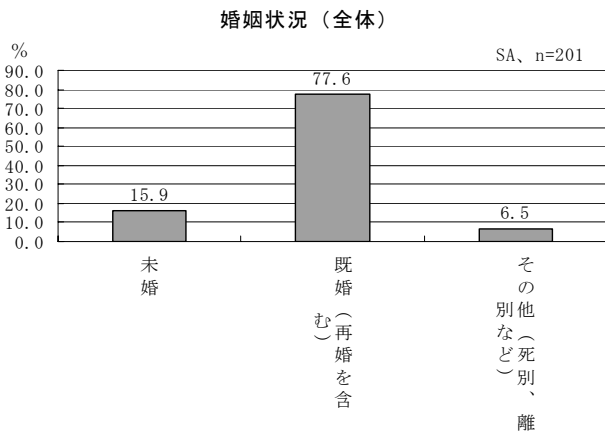


性年齢（観光目的）



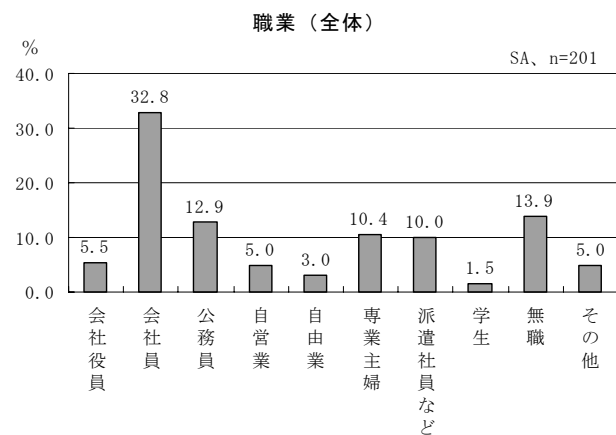
d) 婚姻状況（単一回答）

『全体』『観光目的』とも「既婚」が8割近くを占めている。

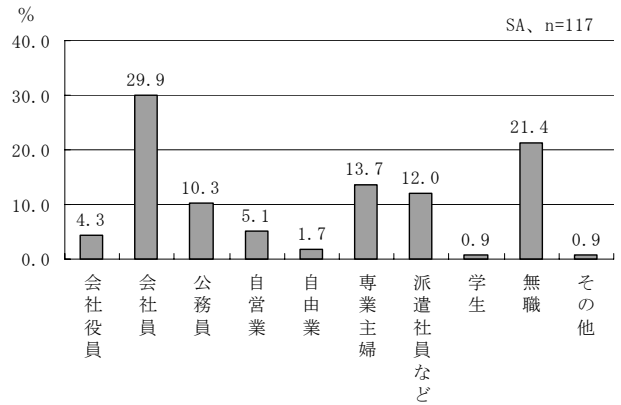


e) 職業（単一回答）

『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。

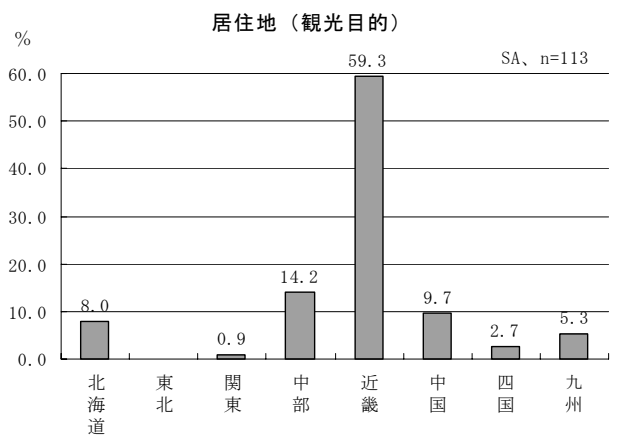
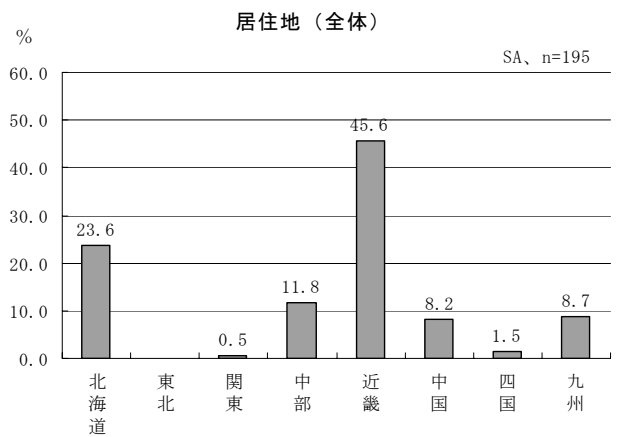


職業（観光目的）



f) 居住地（単一回答）

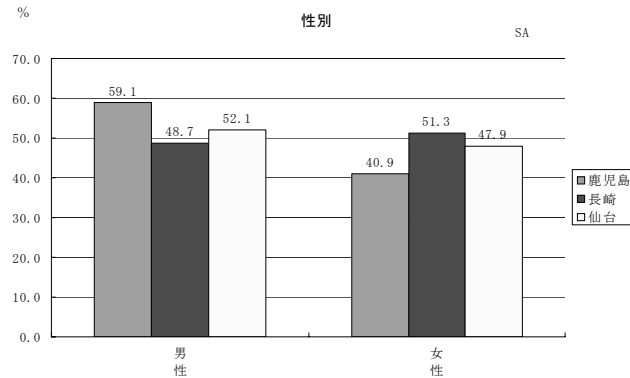
『全体』『観光目的』とも「近畿」が最も多く、特に『観光目的』では6割近くとなっている。一方で、『全体』では2割強を占めている「北海道」は、『観光目的』では1割にも満たない。



(4) 3 空港の比較

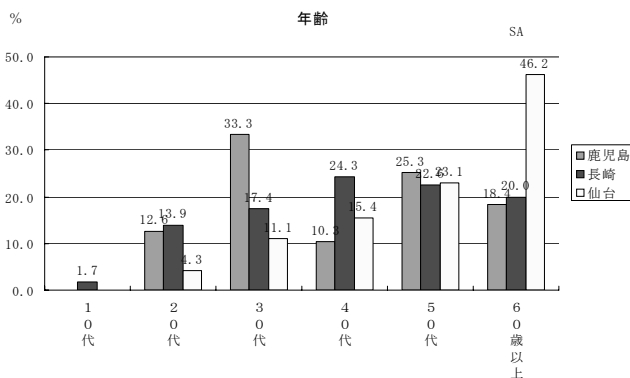
a) 性別（単一回答）

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。



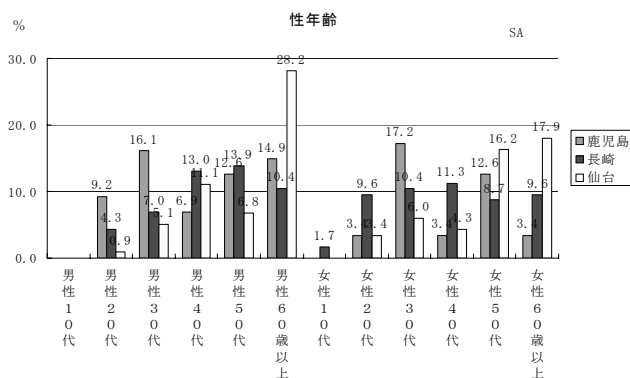
b) 年齢（単一回答）

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。



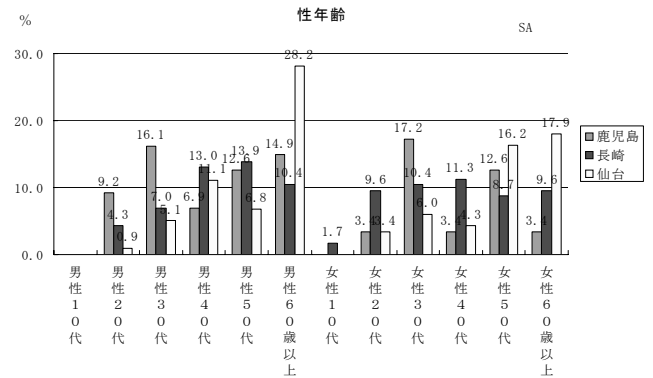
c) 性年齢（単一回答）

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。



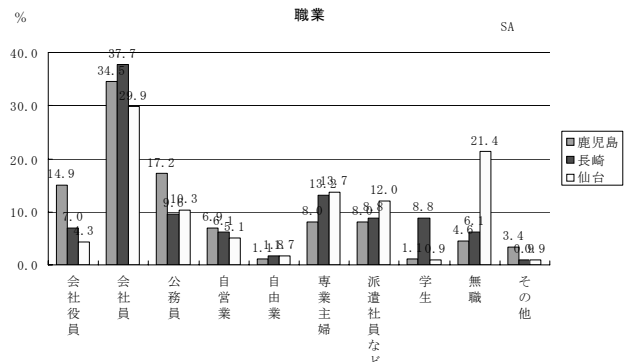
d) 婚姻状況（単一回答）

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。



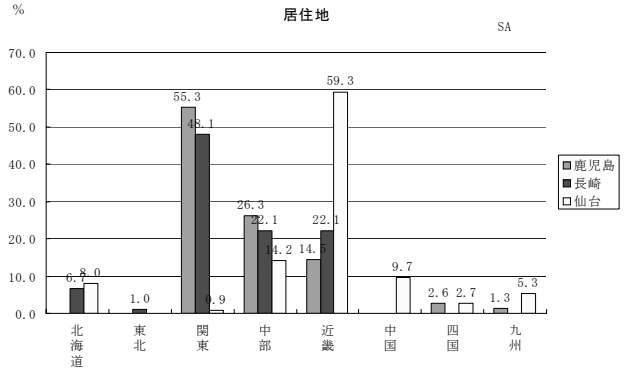
e) 職業（単一回答）

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。

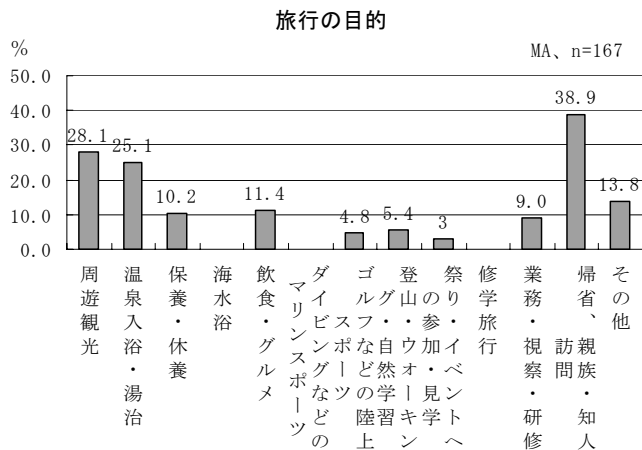


(1)鹿児島空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的（複数回答）

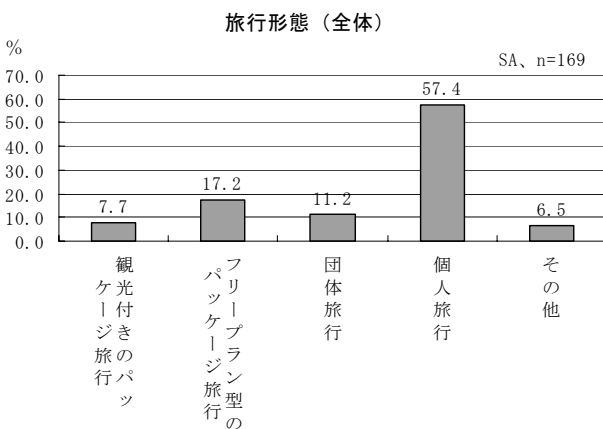
「帰省、親族・知人訪問」が4割強を占め、「周遊観光」目的は3割強となっており、2番目に多い。また、鹿児島の地理的特性もあり、「温泉入浴・湯治」が比較的高い割合を占めている。



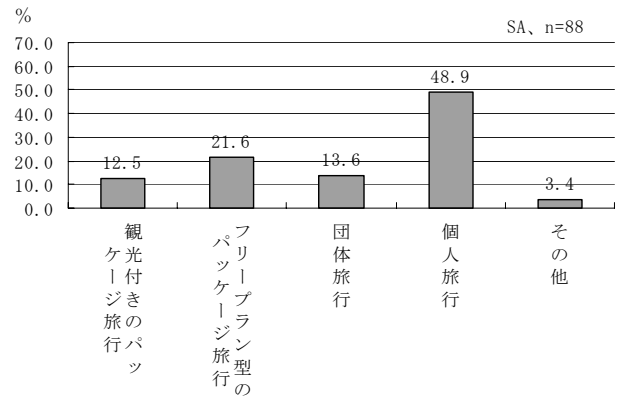
b) 旅行形態（単一回答）

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。

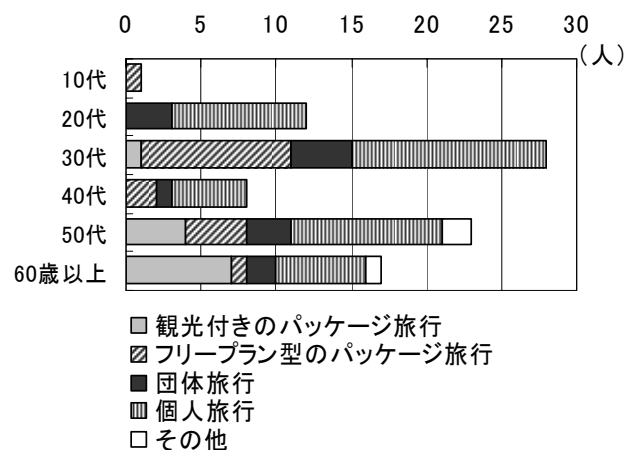
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者（以下、『観光目的』と記述）をみると、「個人旅行」「その他」の比率が『全体』に比べ下がる傾向にある。



旅行形態（観光目的）



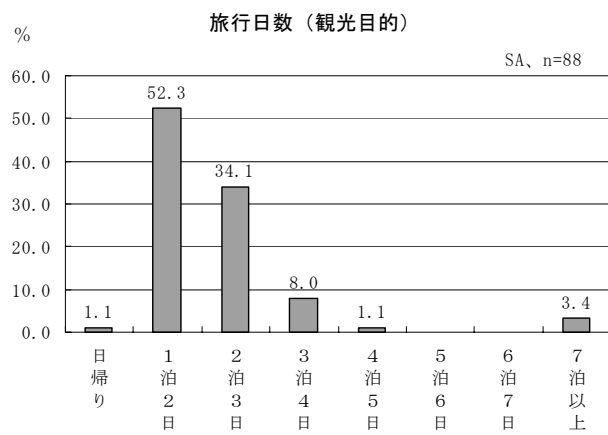
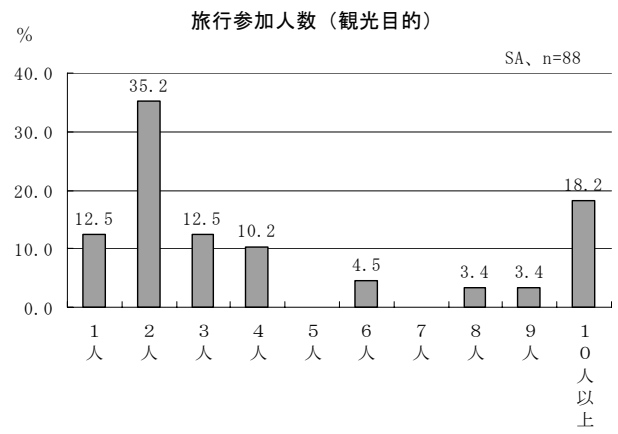
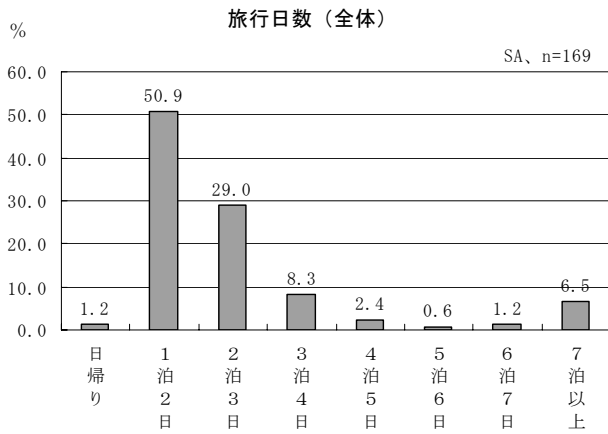
さらに観光目的を年齢別にみると、回答の少ない10代を除いて、いずれの年齢区分でも「個人旅行」が最も多いが、年齢が上がるにつれて、「観光付きのパッケージ旅行」が増えている。



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）

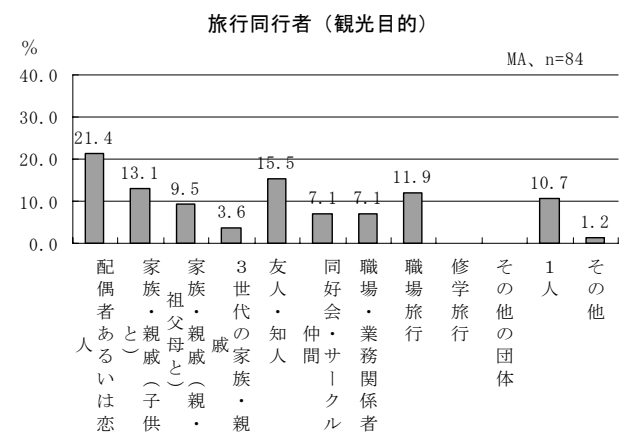
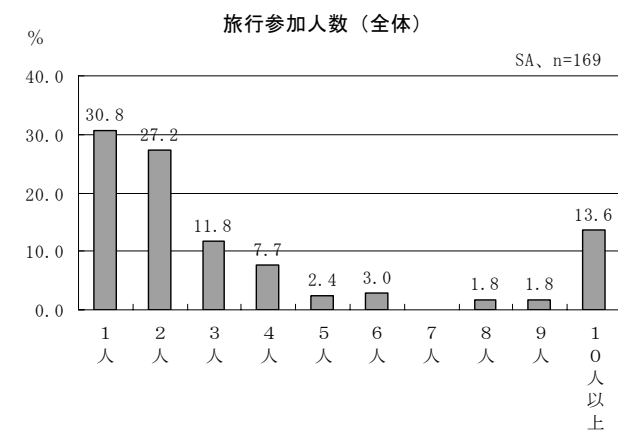
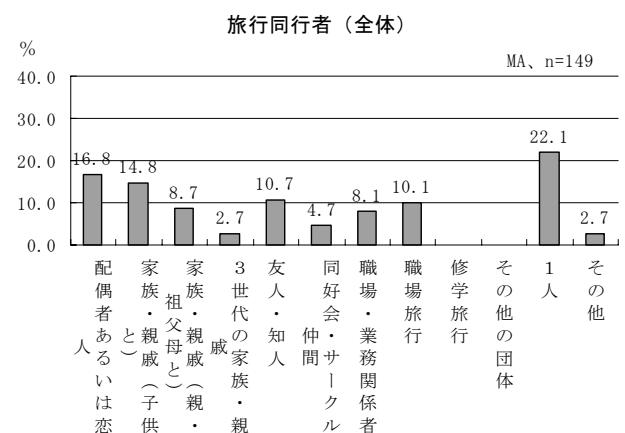
『全体』では「1人」が最多であり、「配偶者あるいは恋人」「家族・親戚（子供と）」と続く。様々なタイプの旅行形態が見受けられる。

『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。

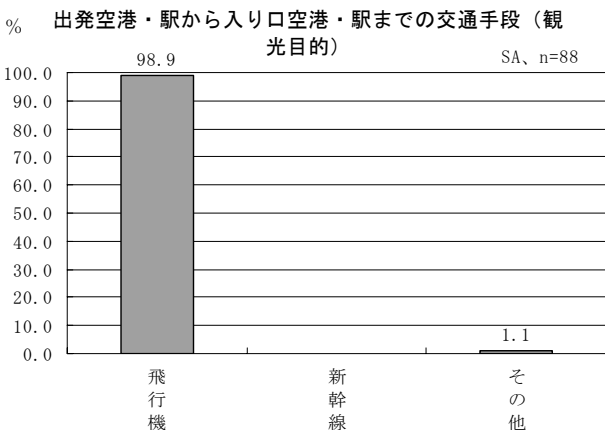
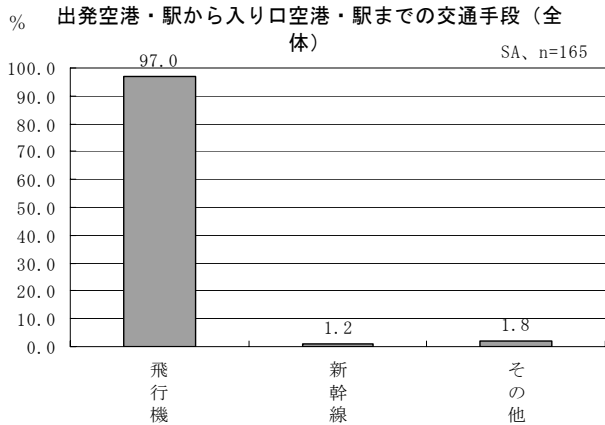
『観光目的』では「1人」の比率が低く、「2人」が最多となっている。



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

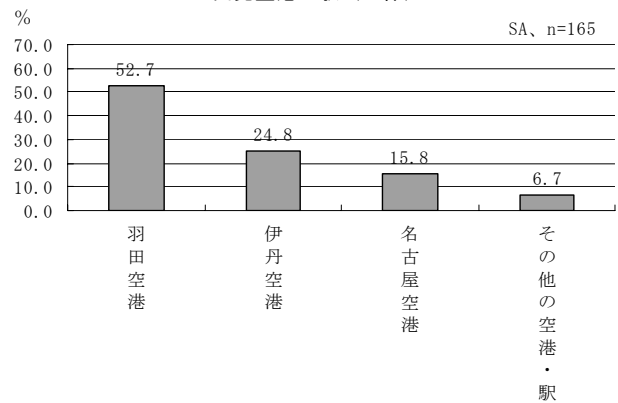
『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており、他の交通手段利用者は僅かである。「その他」では、大阪からのフェリー利用者がみられた。



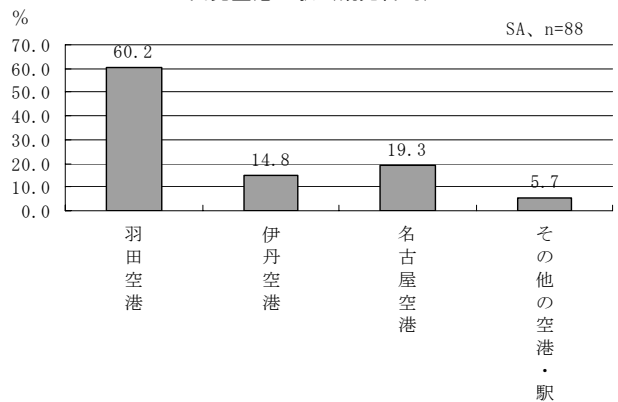
b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

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）



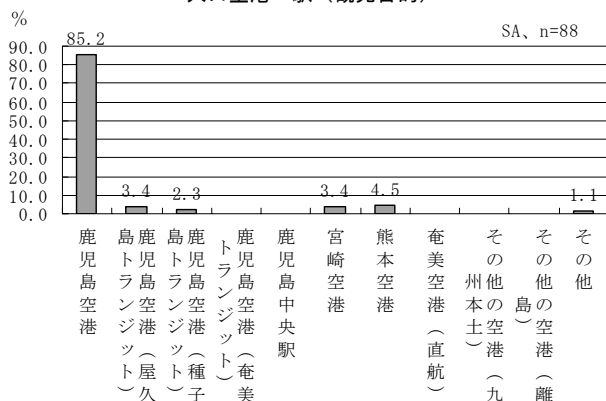
c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『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）

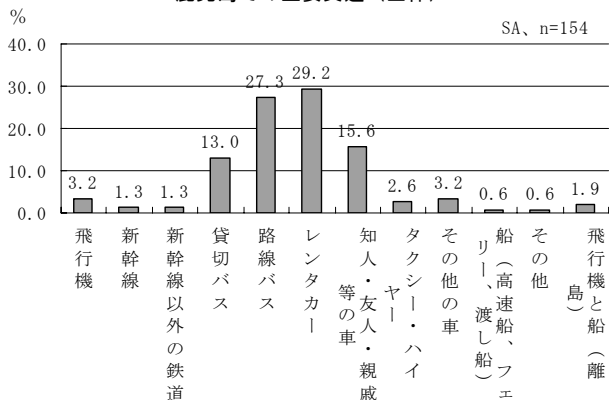


d) 鹿児島での主要交通（単一回答）

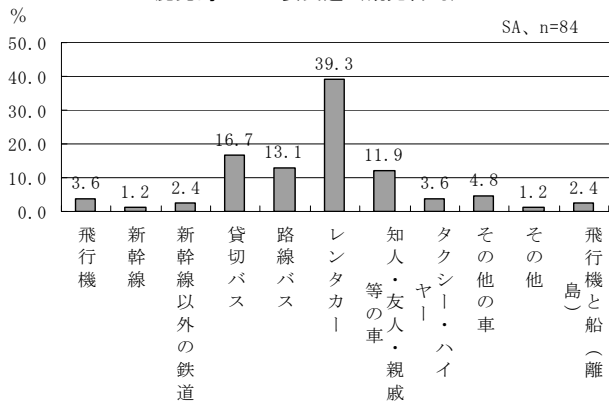
『全体』では「レンタカー」が最も多く（3割弱）、僅差で「路線バス」利用が続く。「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」は1割以上を占めている。

『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）

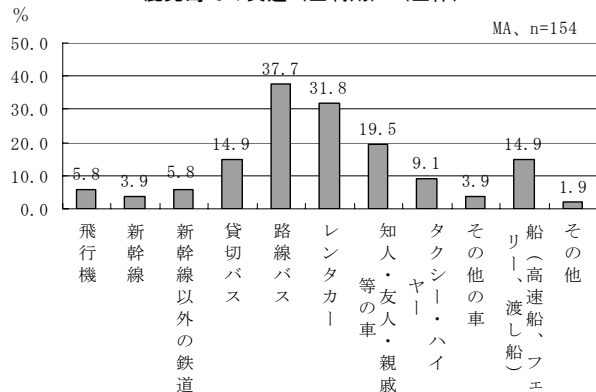


e) 鹿児島での交通（全ての利用、複数回答）

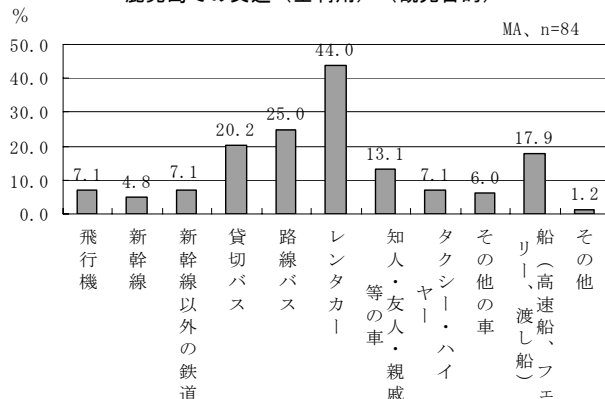
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（4割弱）。次いで「レンタカー」「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」「船」となっている。

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）



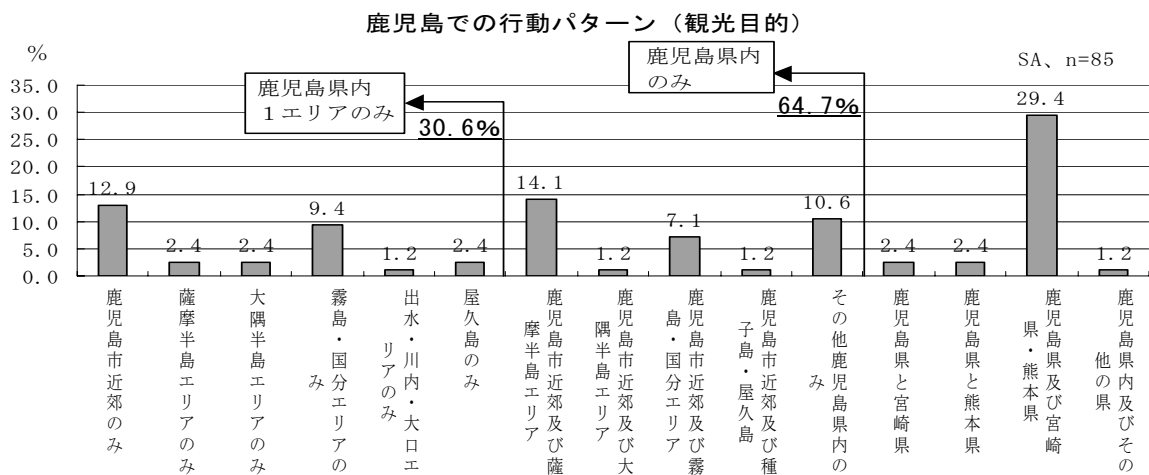
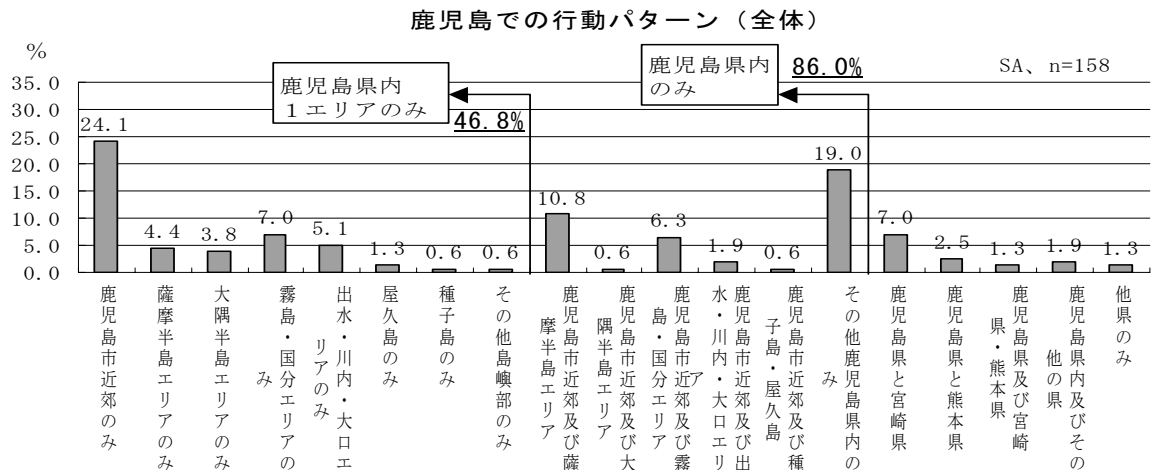
※離島目的客について、片方の手段が飛行機、もう片方が船の場合、「飛行機と船」にカウントしている。

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

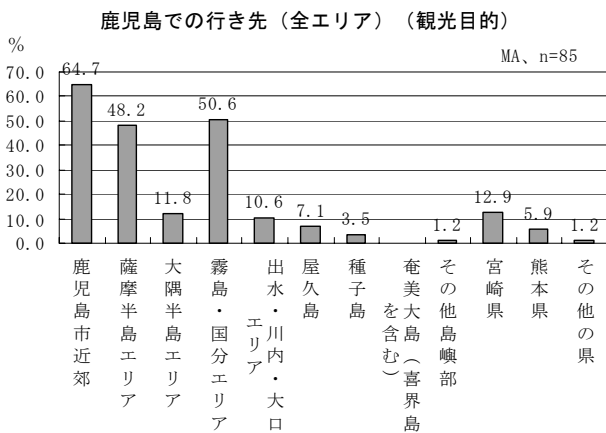
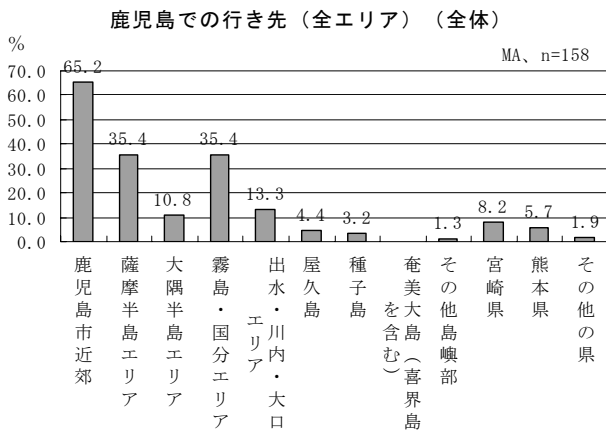
霧島・国分エリア：霧島温泉郷、えびの高原、国分市、隼人町、牧園温泉など

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

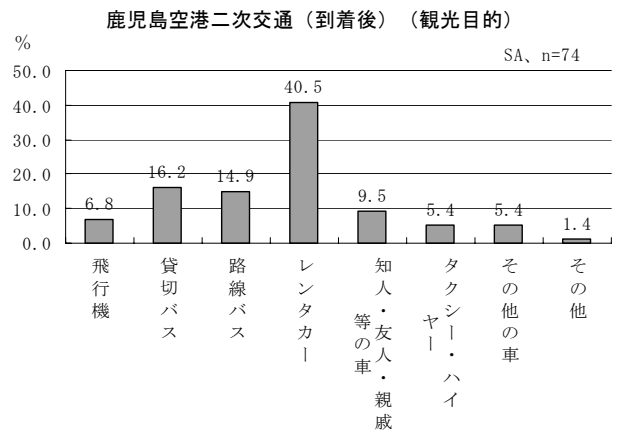
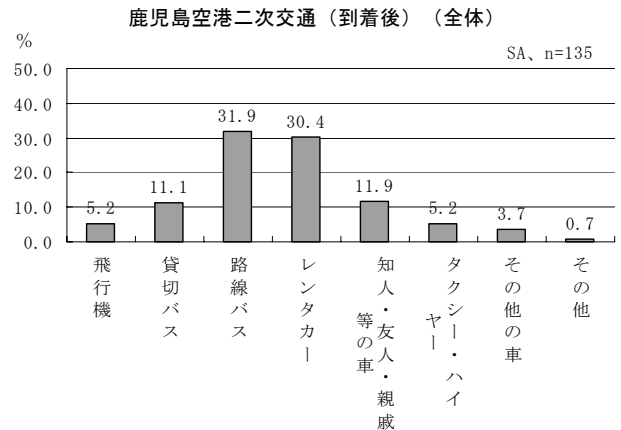
g) 鹿児島での行き先（全エリア，複数回答）

訪問エリア全てをカウントしたものが下図である．これをみると、『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）

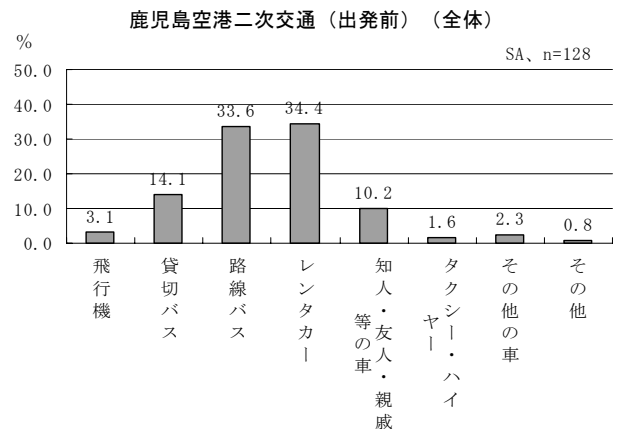
『全体』では「路線バス」利用が最も多く、「レンタカー」利用がこれに続く（いずれも3割強）。これに対し、『観光目的』では「レンタカー」が4割弱で突出している．

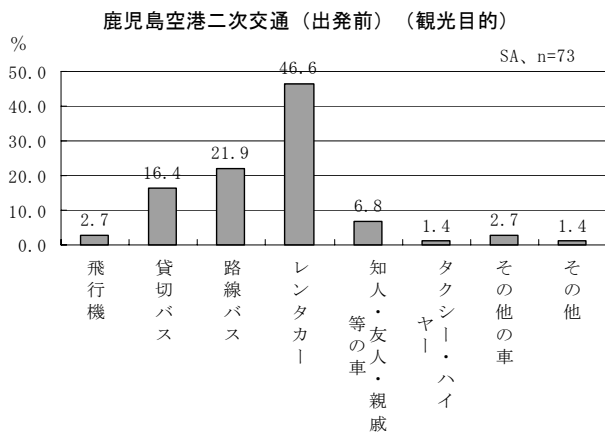


i) 鹿児島空港における二次交通（鹿児島空港出発前，単一回答）

『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．

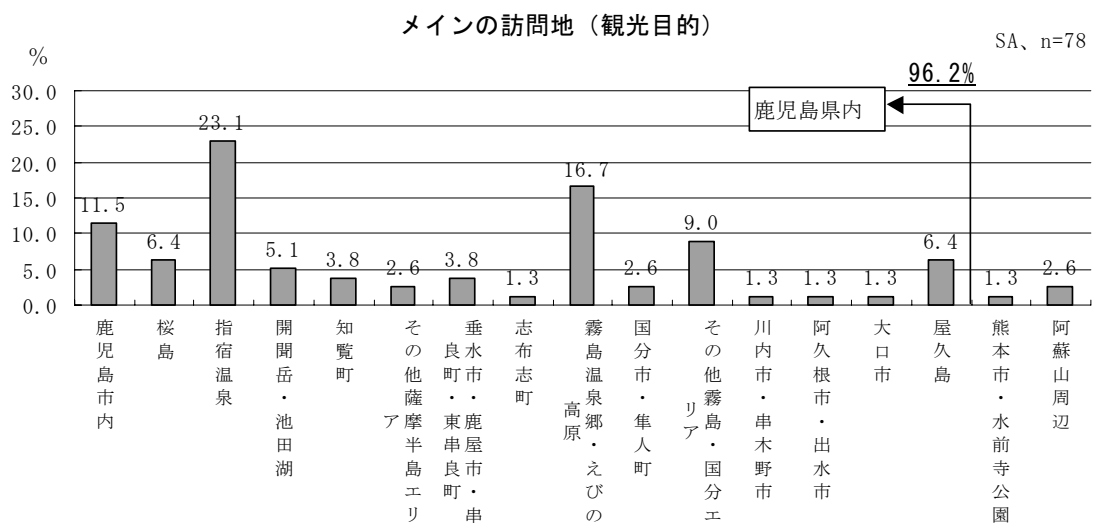
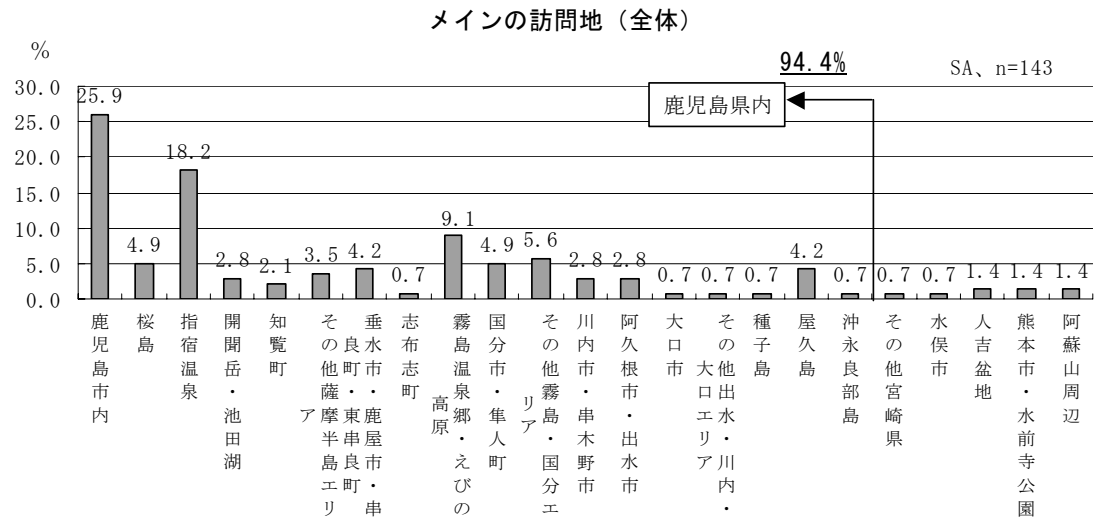




j) メインの訪問地（単一回答）

『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地は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。

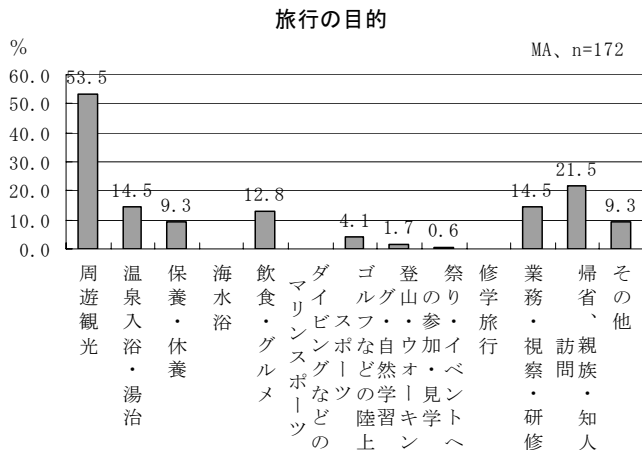


(2)長崎空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的（複数回答）

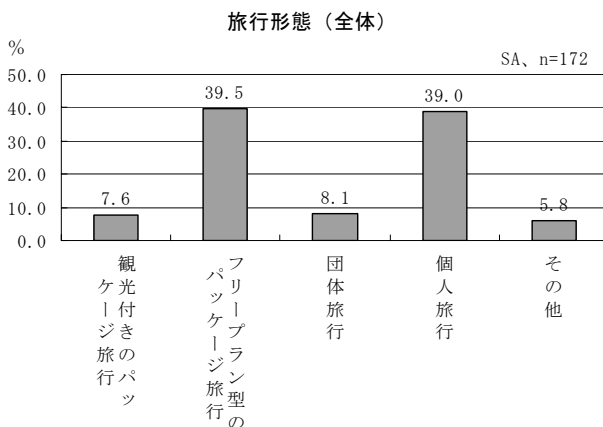
「周遊観光」が5割強を占めており、次いで「帰省、親族・知人訪問」が2割強、「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」「飲食・グルメ」が1割強となっている。



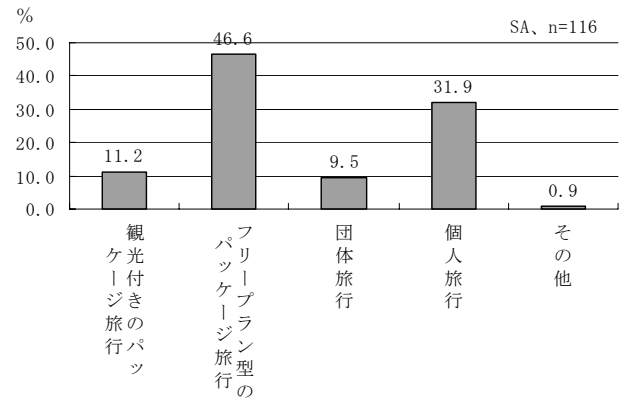
b) 旅行形態（単一回答）

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。

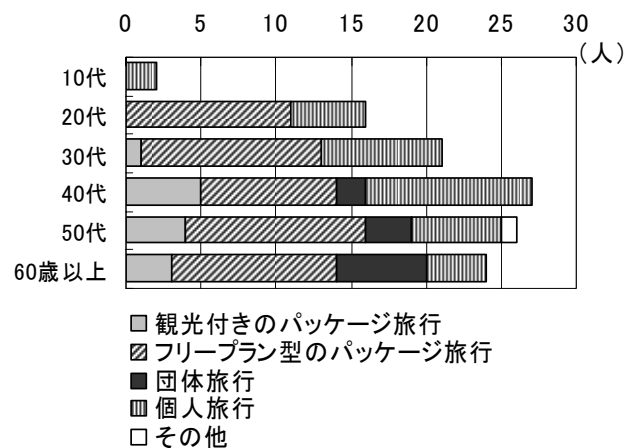
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者（以下、『観光目的』と記述）をみると、「フリープラン型のパッケージ旅行」「観光付きのパッケージ旅行」「団体旅行」が『全体』に比べ高く、「個人旅行」「その他」が低くなっている。



旅行形態（観光目的）



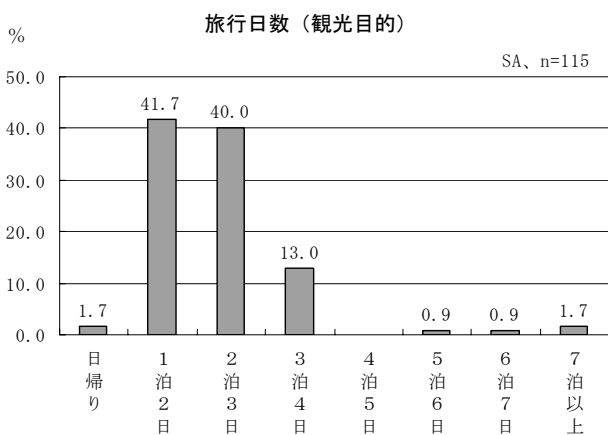
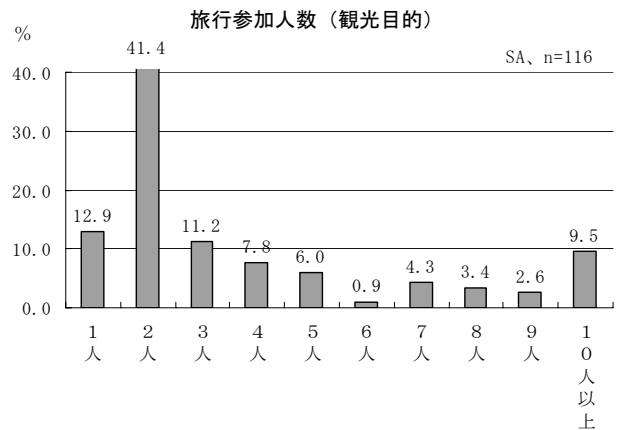
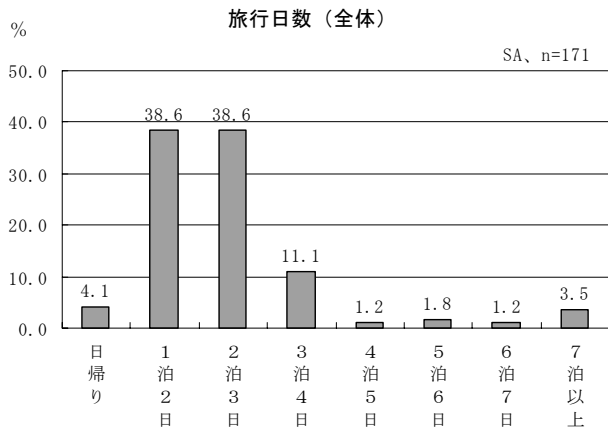
さらに観光目的を年齢別にみると、回答の少ない10代を除いて、いずれの年齢区分でも「フリープラン型のパッケージ旅行」が最も多く、「個人旅行」が続く。また、年齢が上がるにつれて、「団体旅行」が増えている。



c) 旅行日数（単一回答）

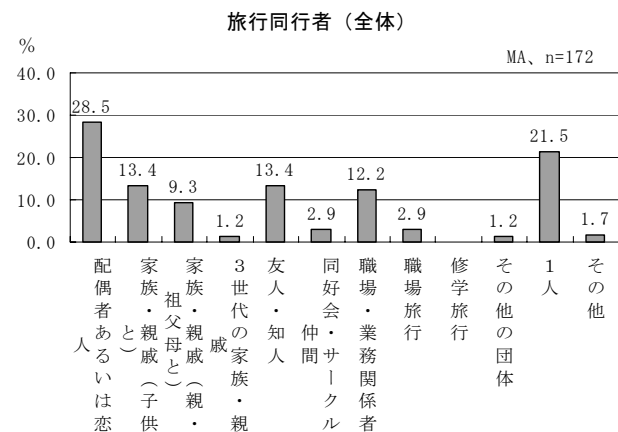
調査日が通常の週末（祝祭日の絡まない土曜、日曜）であったこともあり、『全体』では「1泊2日」「2泊3日」が同比率で最多となった（4割弱）。次いで「3泊4日」が1割強となっている。

『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）

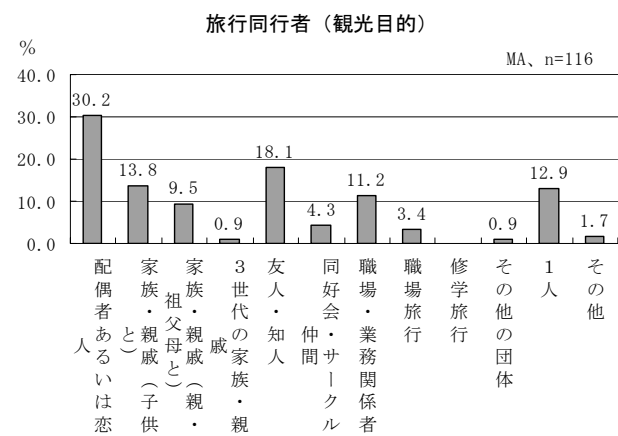
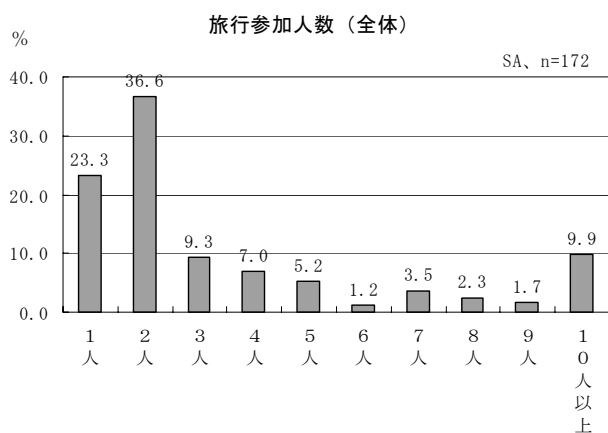
『全体』では「配偶者あるいは恋人」が3割弱で最多となっている。「1人」も2割以上を占める。『観光目的』でも「配偶者あるいは恋人」が最多となっているが、「1人」の比率は『全体』と比べ大幅に下がっている。



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。

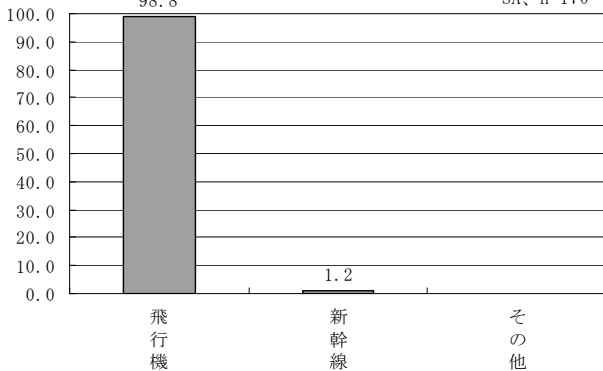


B) 旅行行程

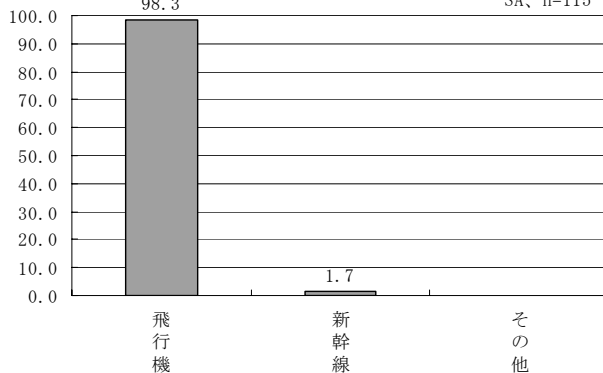
a) 往路の主要交通手段（単一回答）

『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。

% 出発空港・駅から入り口空港・駅までの交通手段（全体） SA、n=170



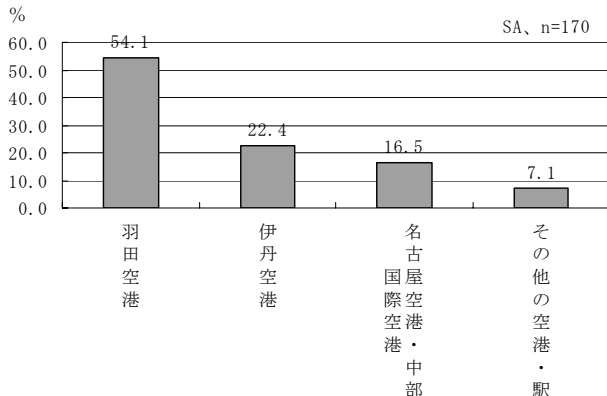
% 出発空港・駅から入り口空港・駅までの交通手段（観光目的） SA、n=115



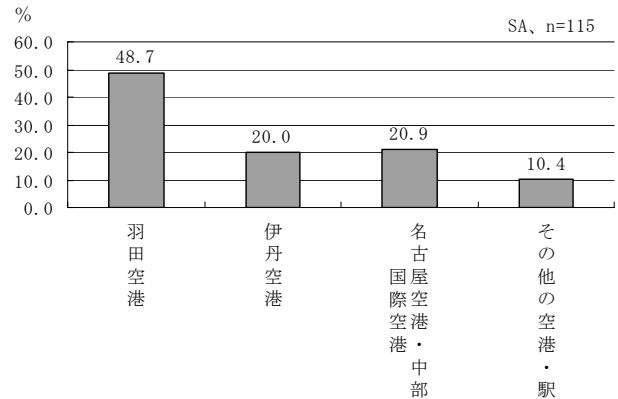
b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

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（全体）



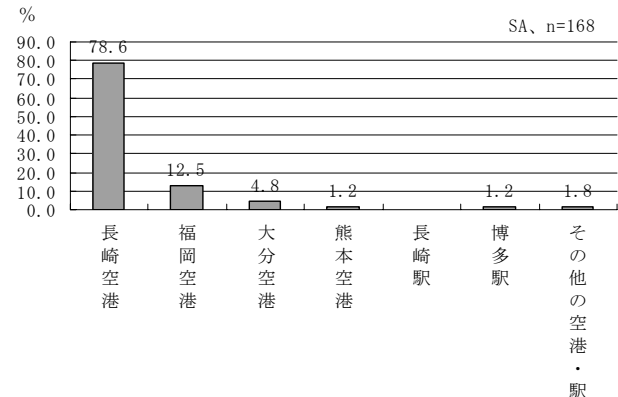
出発空港・駅（観光目的）



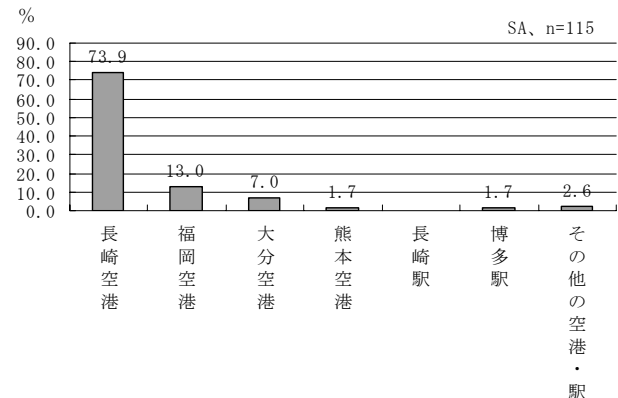
c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『全体』『観光目的』とも7割以上の人が「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（全体）



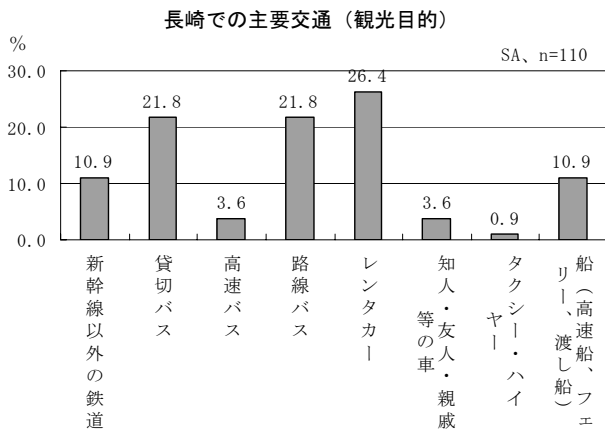
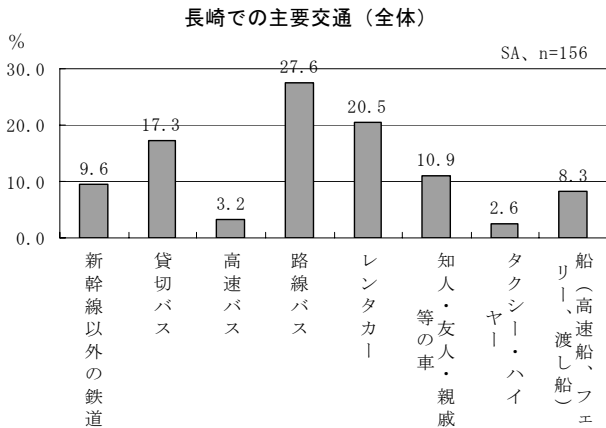
入口空港・駅（観光目的）



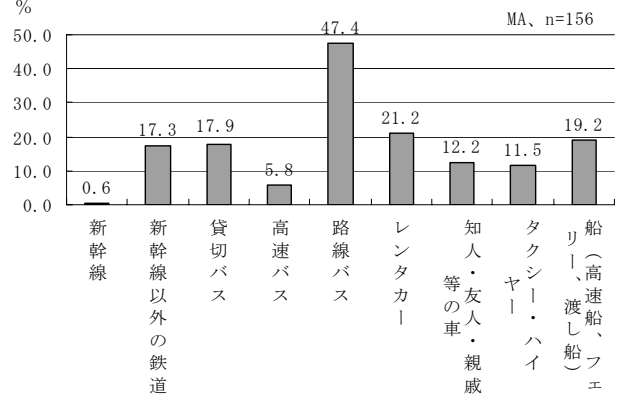
d)長崎での主要交通（単一回答）

『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。

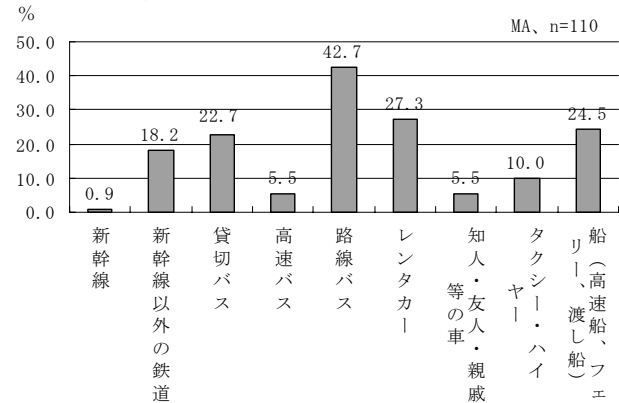
※「船」は長崎空港-ハウステンボス間の移動が大半を占める。



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）

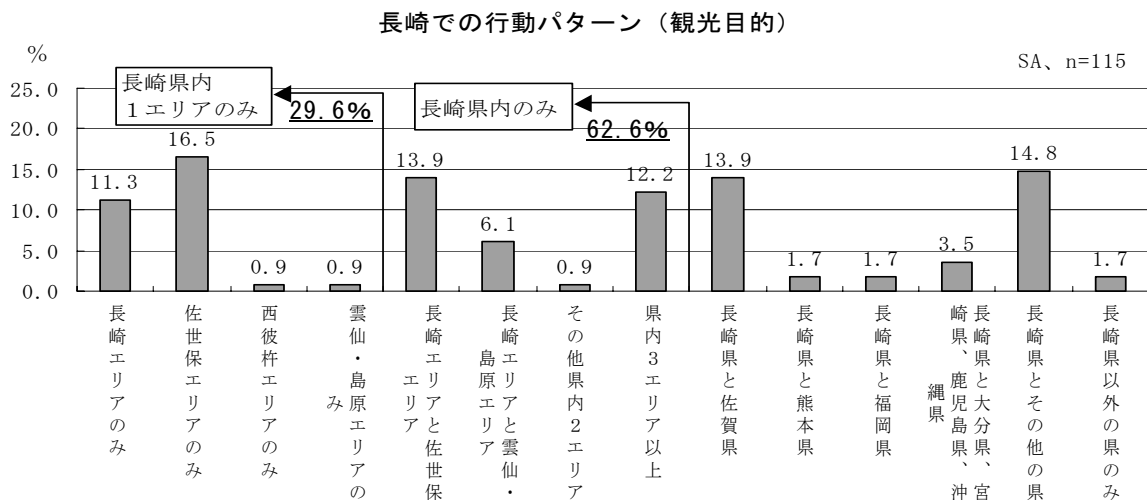
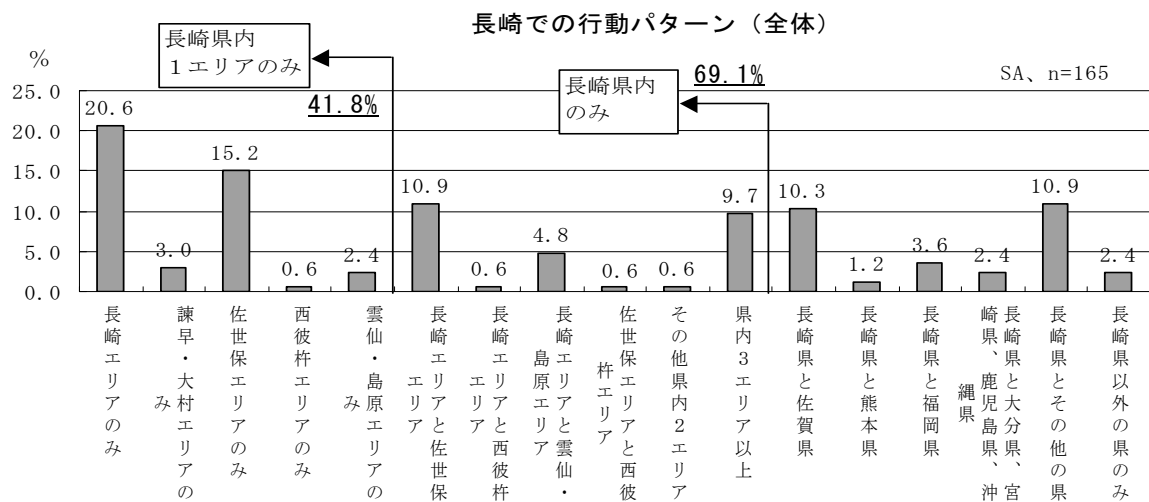
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（5割弱）。次いで「レンタカー」「船」「貸切バス」「新幹線以外の鉄道」となっている。これに対し、『観光目的』でも路線バスが最多（4割強）となっているが、その比率は『全体』よりも低く、逆に「レンタカー」「船」「貸切バス」等の比率が高い。

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

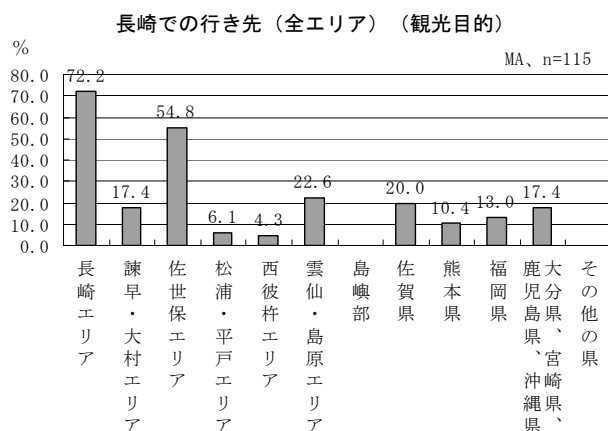
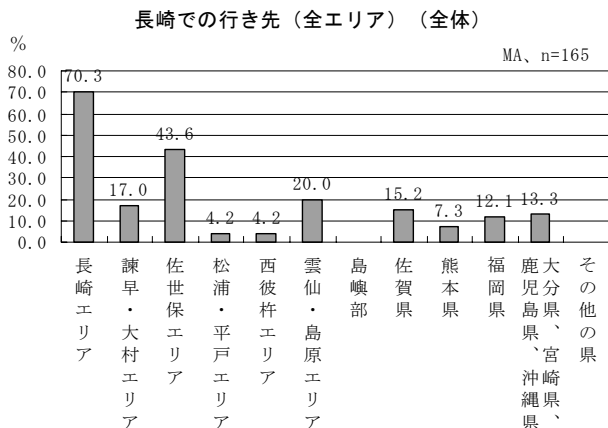
雲仙・島原エリア：雲仙温泉、小浜温泉、島原市など

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客がいなかったため、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。

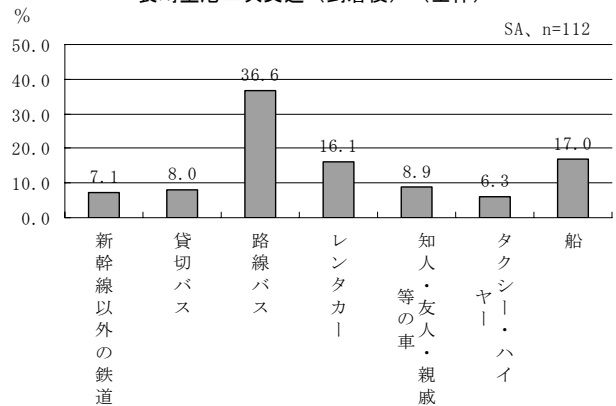
『観光目的』でも「長崎エリア」が最多（7割強）となっており、「佐世保エリア」がこれに次ぐ（5割強）。



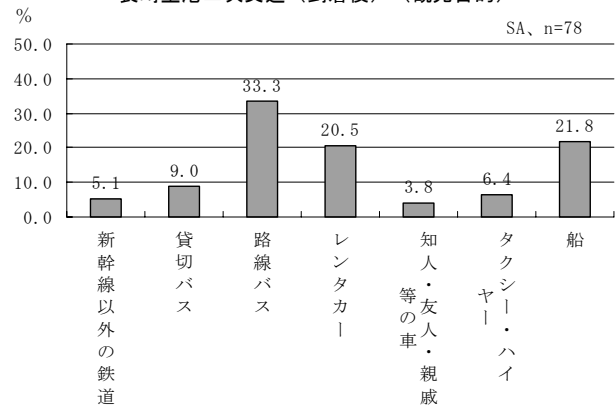
h) 長崎空港における二次交通（長崎空港到着後、単一回答）

『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）



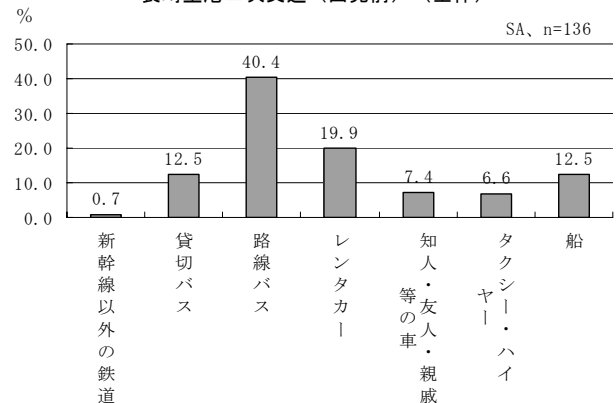
長崎空港二次交通（到着後）（観光目的）



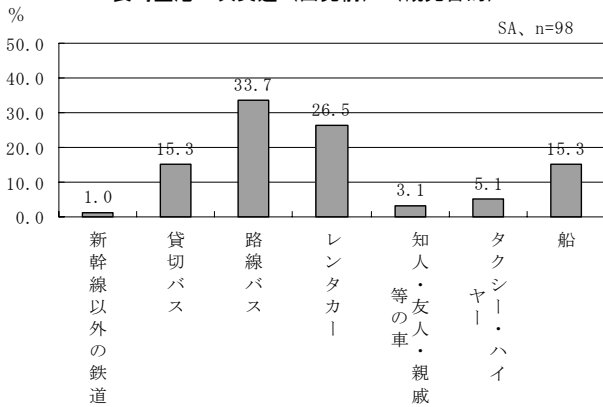
i) 長崎空港における二次交通（長崎空港出発前、単一回答）

『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）

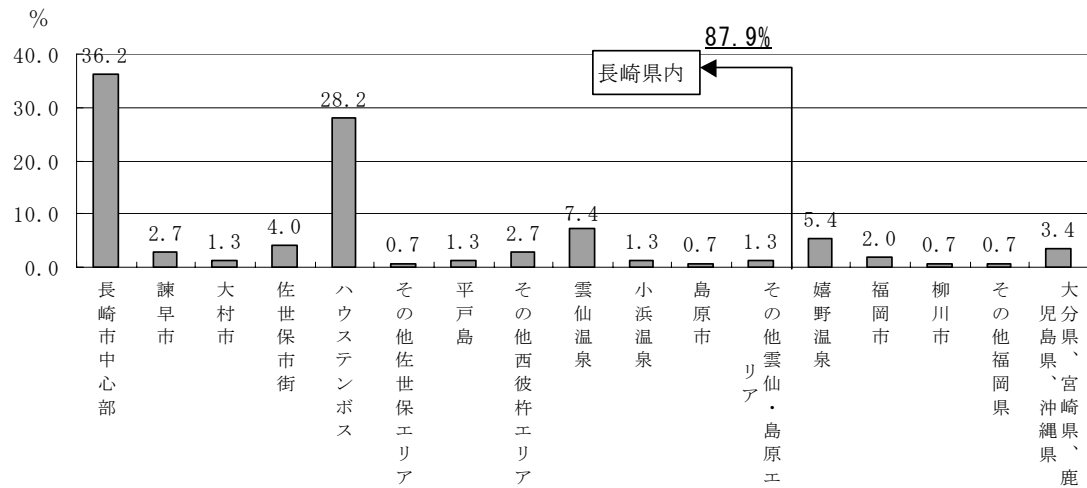


j) メインの訪問地（単一回答）

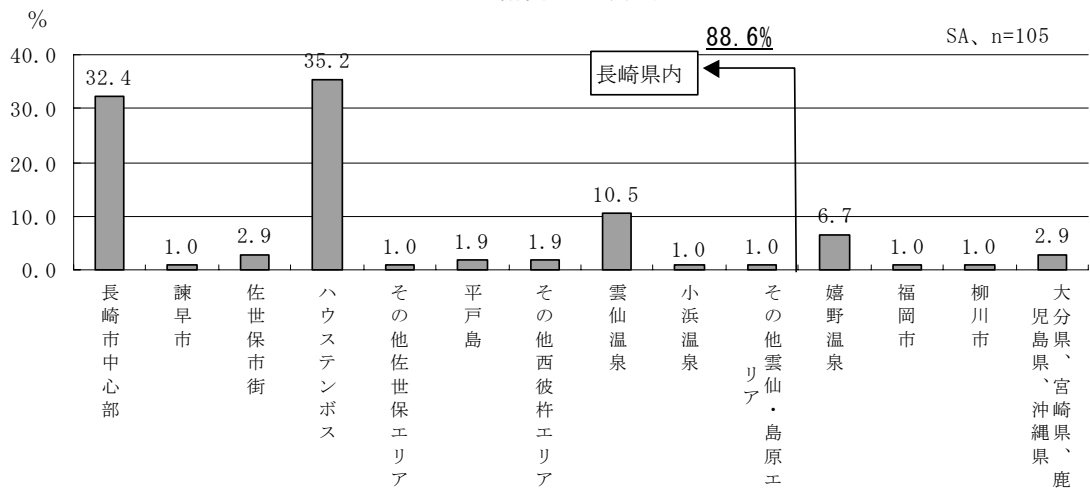
『全体』では「長崎市中心部」が4割弱、「ハウステンボス」が3割弱となっており、他を圧倒している。県外では、「嬉野温泉」の比率が高くなっている。ちなみに、長崎県内がメインの訪問地は87.9%である。

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）

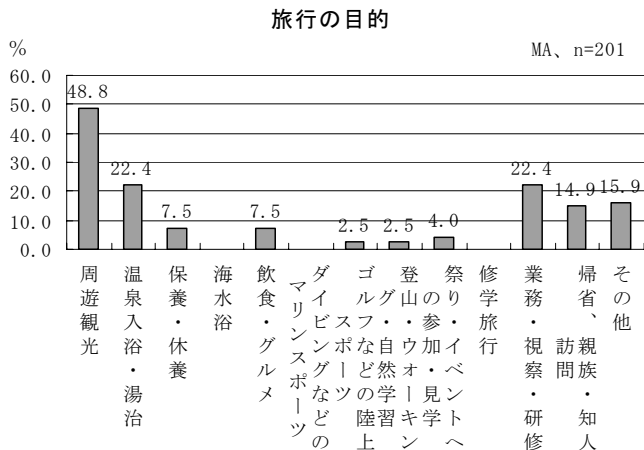


(3) 仙台空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的（複数回答）

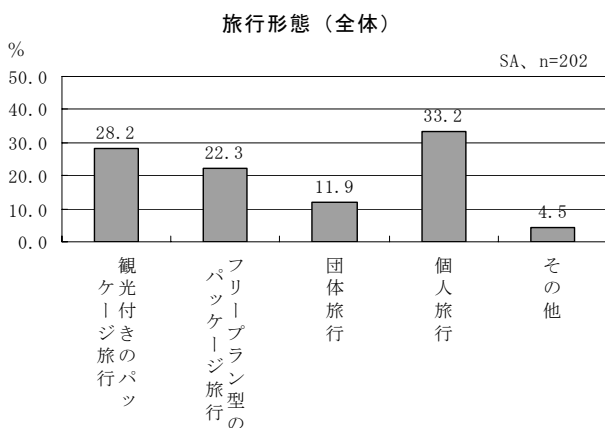
「周遊観光」が5割弱を占めており、次いで「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」が2割強となっている。



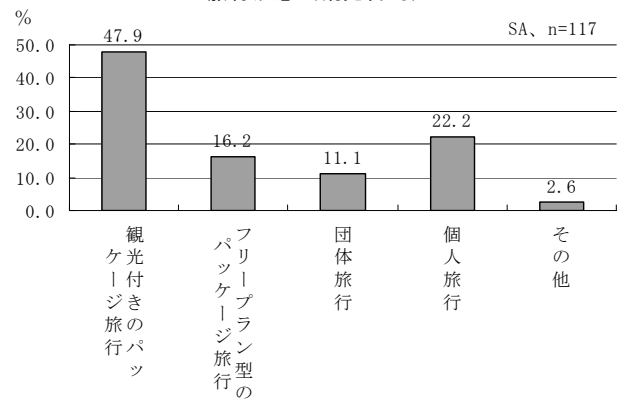
b) 旅行形態（単一回答）

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。

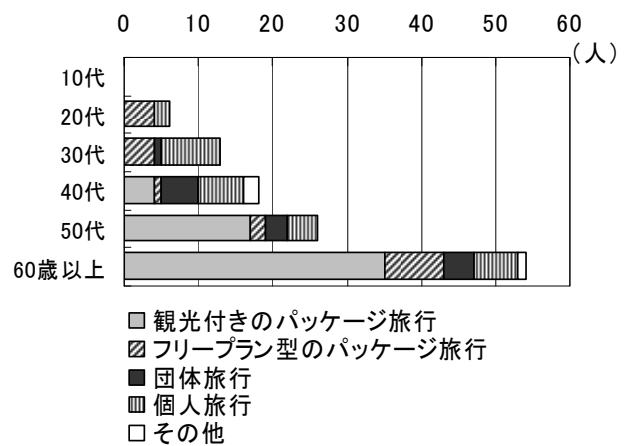
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者（以下、『観光目的』と記述）をみると、「観光付きのパッケージ旅行」が5割弱を占めており、「個人旅行」は2割強、「フリープラン型のパッケージ旅行」は2割弱となっている。『全体』に比べると、「観光付きのパッケージ旅行」比率が高く、その他はいずれも低くなっている。



旅行形態（観光目的）

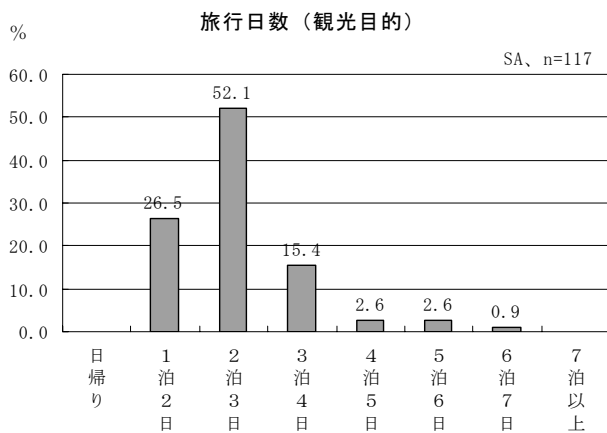
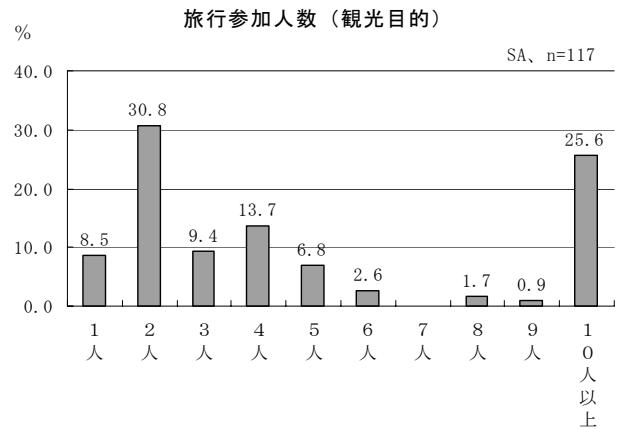
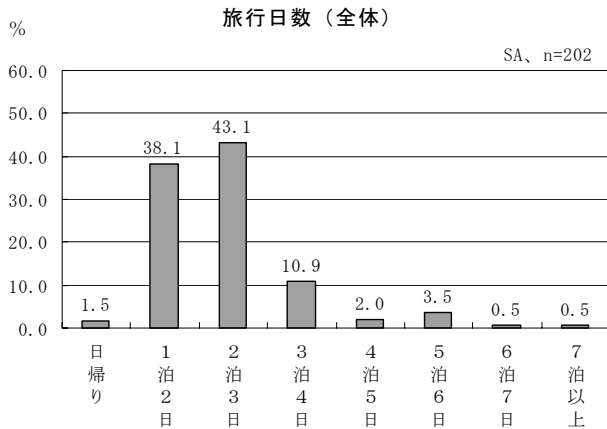


さらに観光目的を年齢別にみると、「観光付きのパッケージ旅行」は「20代」「30代」ではみられないが、「50代」「60歳以上」で5割を越え、さらに、年齢区分が高くなるにつれて回答者が増えていくため、この「50代」「60歳以上」の回答が全体の傾向に影響を与えている。



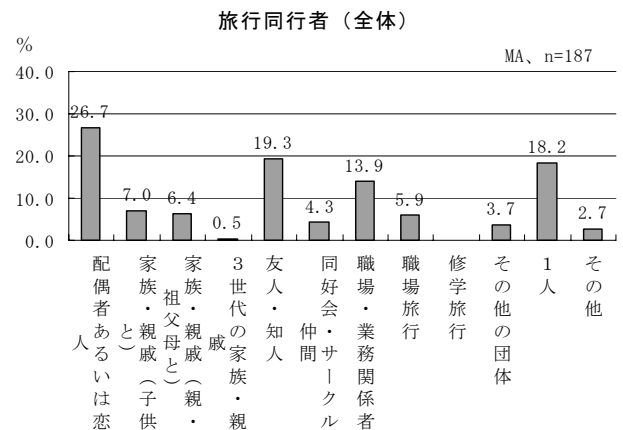
c) 旅行日数（単一回答）

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。



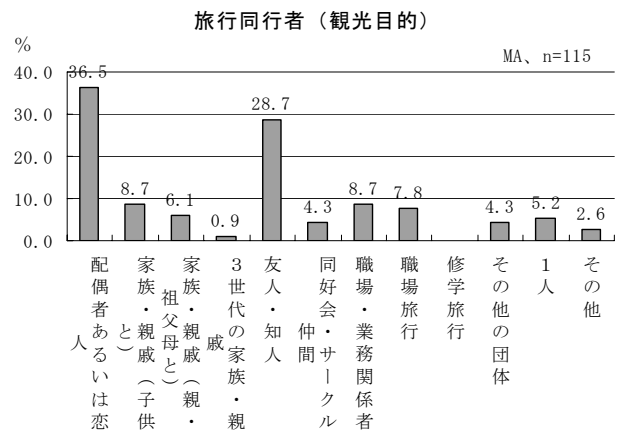
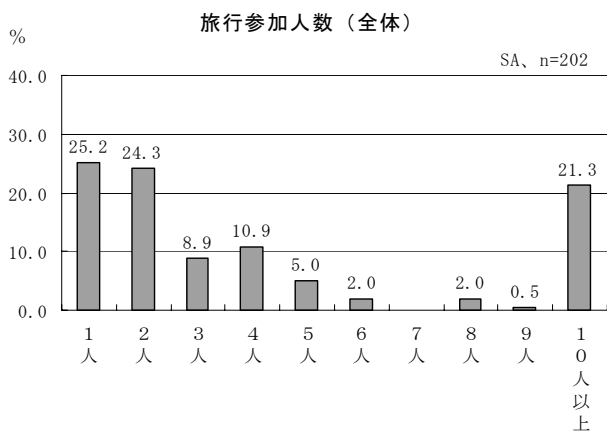
e) 旅行同行者特性（複数回答）

『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）

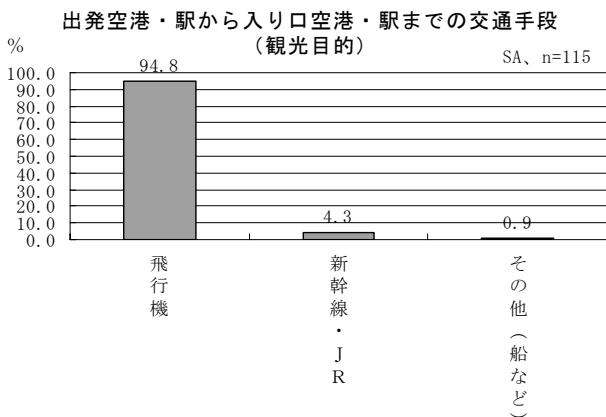
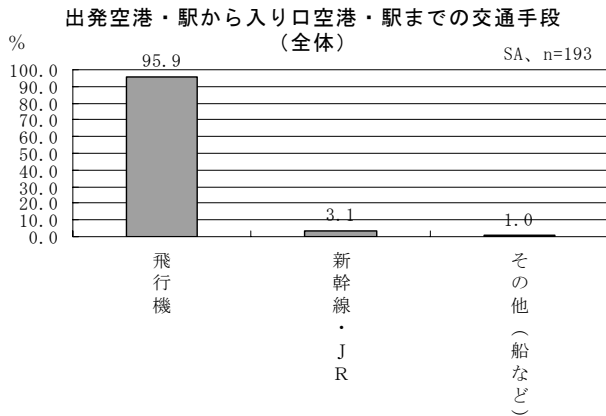
『全体』では「1人」が3割弱で最も多く、「2人」「10人以上」がこれに次ぐ（2割強）。一方、『観光目的』では「2人」が3割強、「10人以上」が3割弱となっている。10人以上の団体観光客が多くみられるのが特徴的である。



B) 旅行行程

a) 往路の主要交通手段（単一回答）

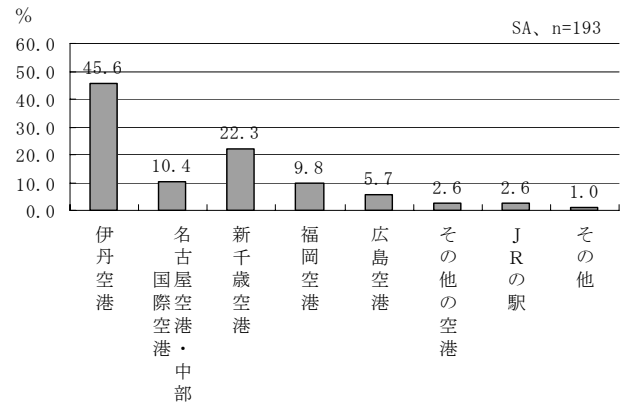
『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており、比率の差はほとんどない。また、僅かであるが、「新幹線・JR」「船」の利用もみられる。



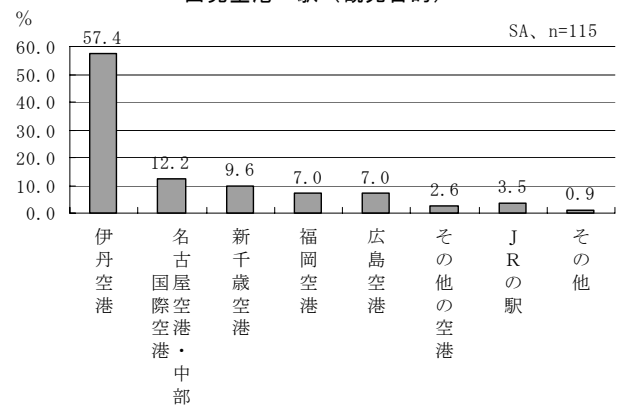
b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

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）



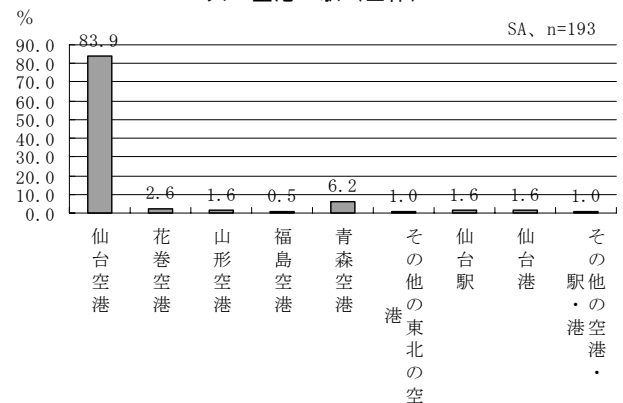
出発空港・駅（観光目的）



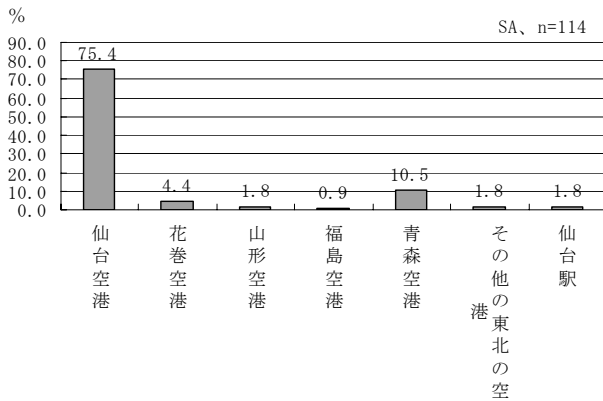
c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『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）



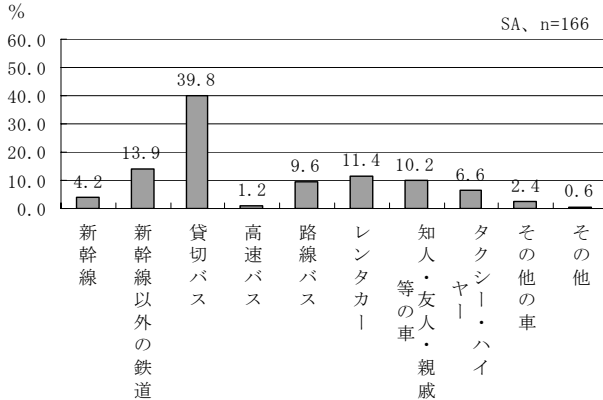
入口空港・駅（観光目的）



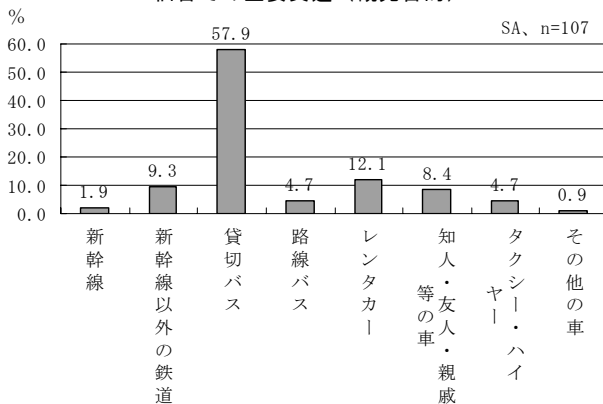
d) 仙台での主要交通（単一回答）

『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）



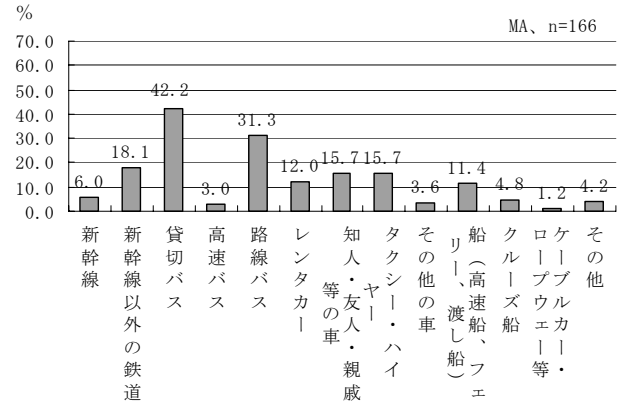
仙台での主要交通（観光目的）



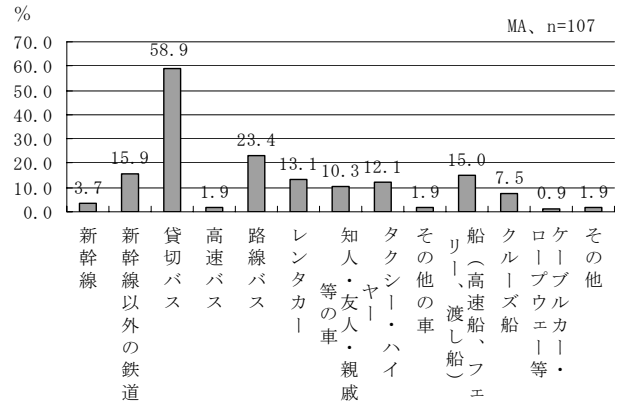
e) 仙台での交通（全ての利用、複数回答）

『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）

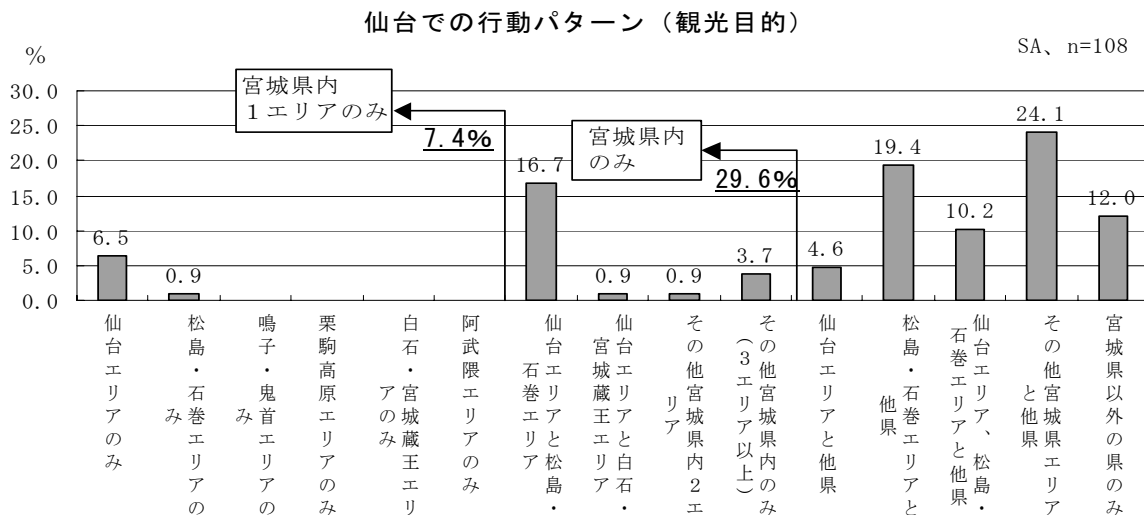
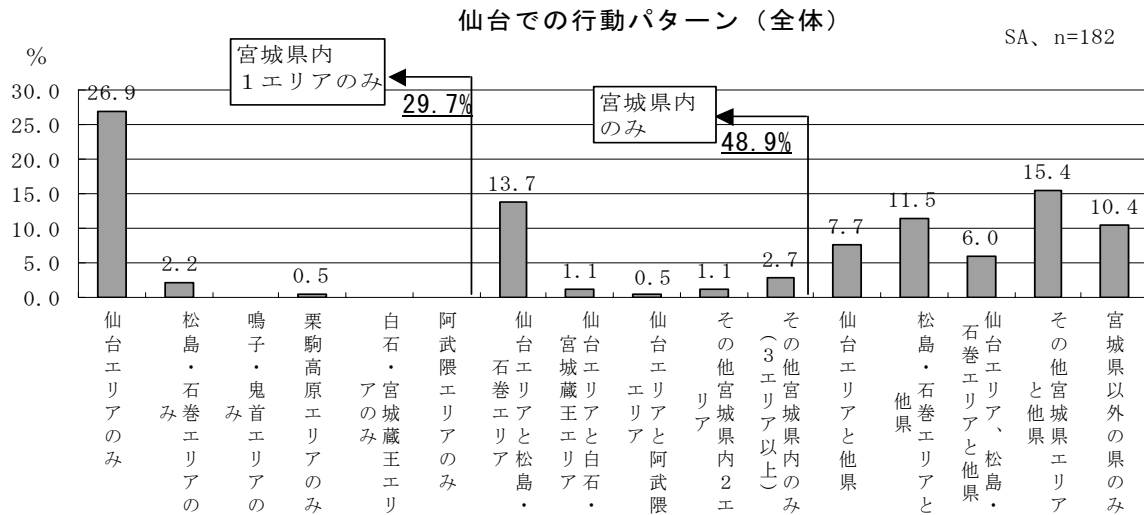


f) 仙台での行動パターン（単一回答）

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

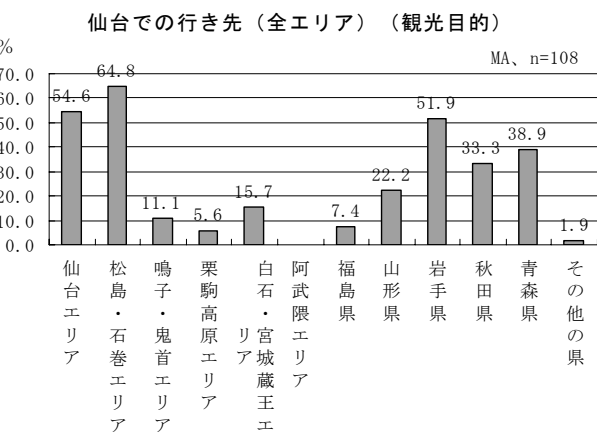
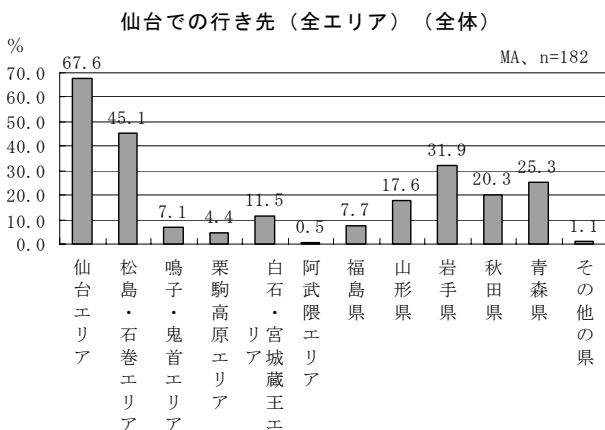
白石・宮城蔵王エリア：白石市、蔵王町（遠刈田温泉、お釜など）など

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。

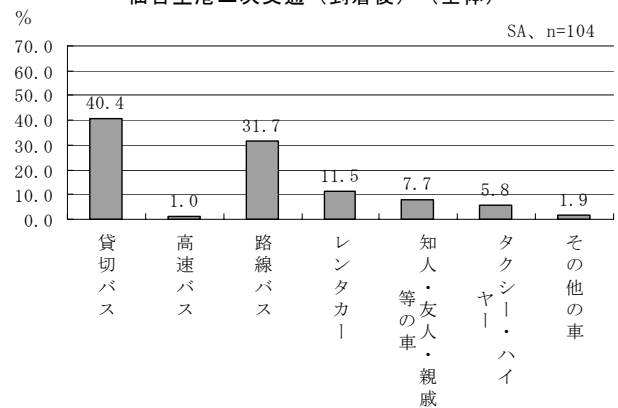
『観光目的』では「松島・石巻エリア」が最多（6割強）であり、「仙台エリア」がこれに次ぐ（5割強）。『全体』と比べた場合の東北他県への訪問比率は、福島県を除きいずれも高い傾向にあり、特に岩手県への訪問者数は5割を超えている。



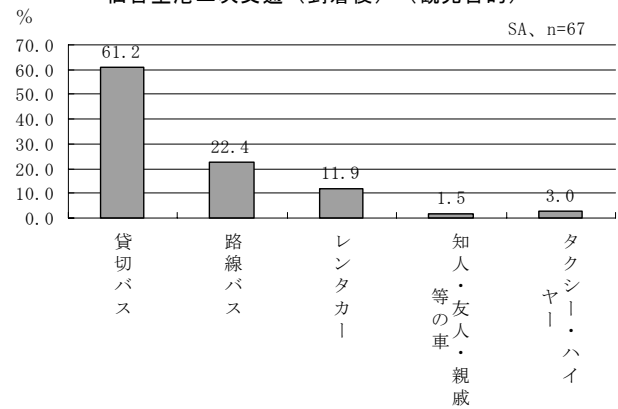
h) 仙台空港における二次交通（仙台空港到着後、単一回答）

『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（到着後）（全体）



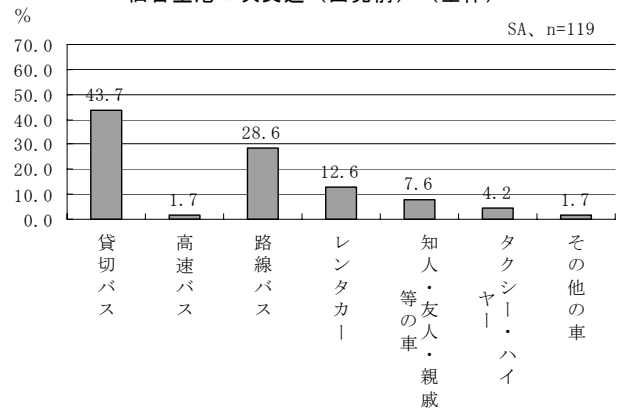
仙台空港二次交通（到着後）（観光目的）



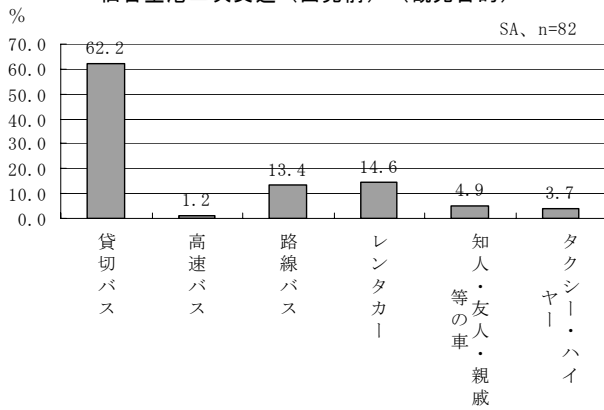
i) 仙台空港における二次交通（仙台空港出発前、単一回答）

『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。

仙台空港二次交通（出発前）（全体）



仙台空港二次交通（出発前）（観光目的）

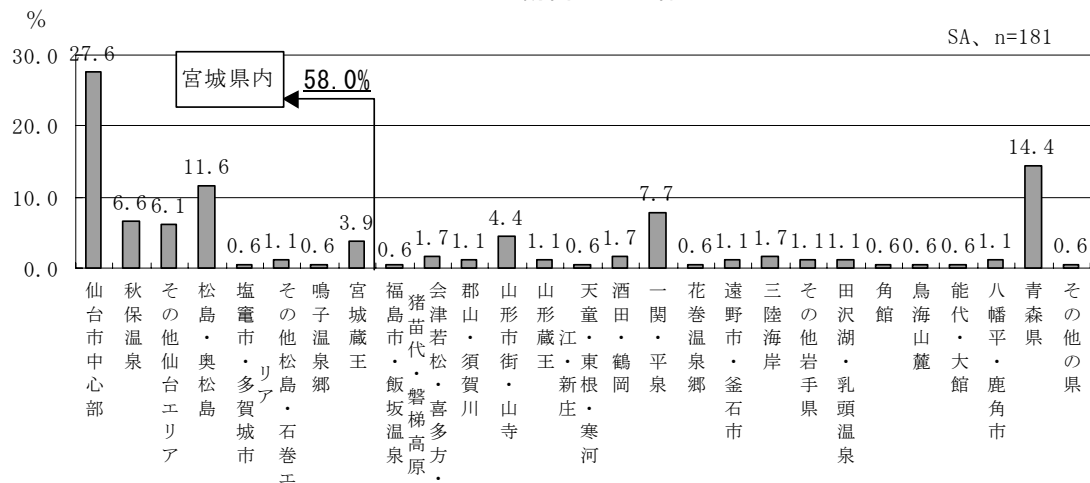


j) メインの訪問地（単一回答）

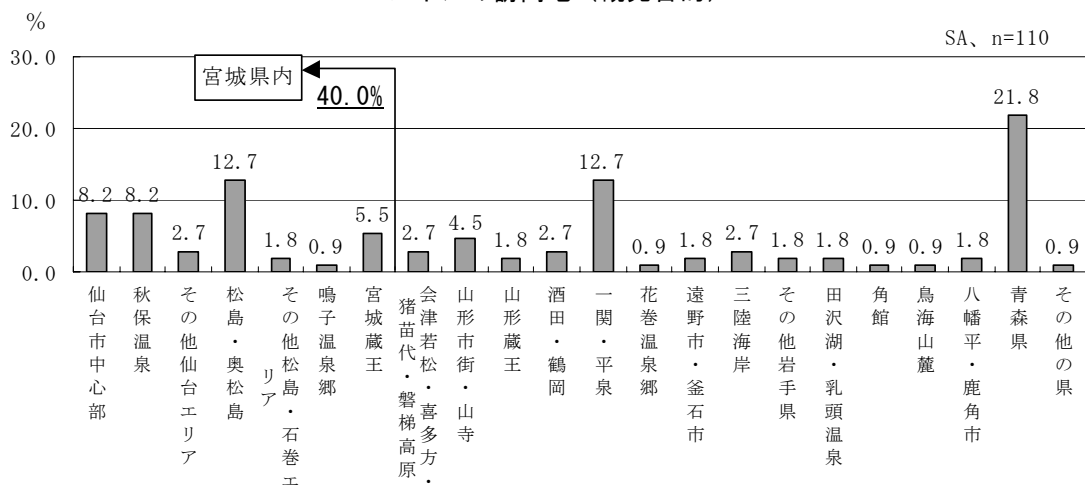
『全体』では「仙台市中心部」が3割強で最も多く、次いで「青森県」「松島・奥松島」となっている（いずれも1割強）。県外では「青森県」のほか、「一関・平泉」「山形市街・山寺」の比率も高くなっている。ちなみに、宮城県内がメインの訪問地は58.0%である。

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地は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

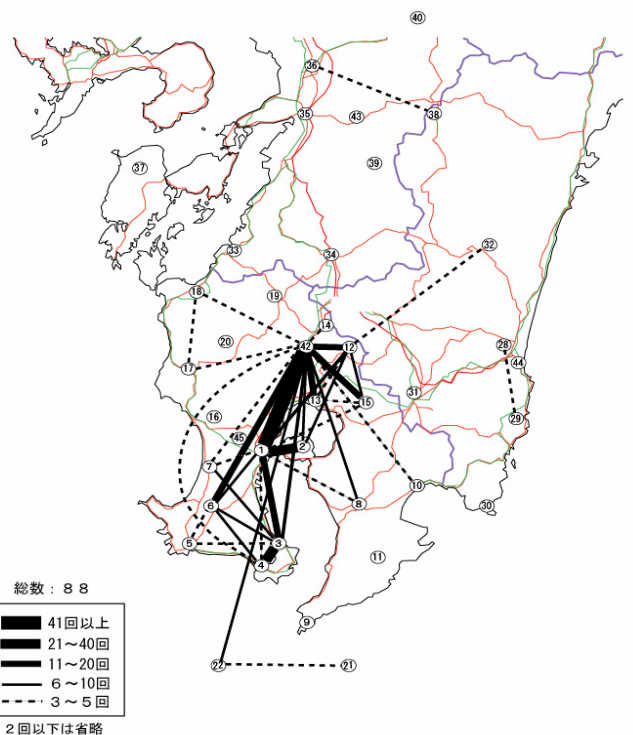


図-20 鹿児島空港利用者の移動量

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 平戸市（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

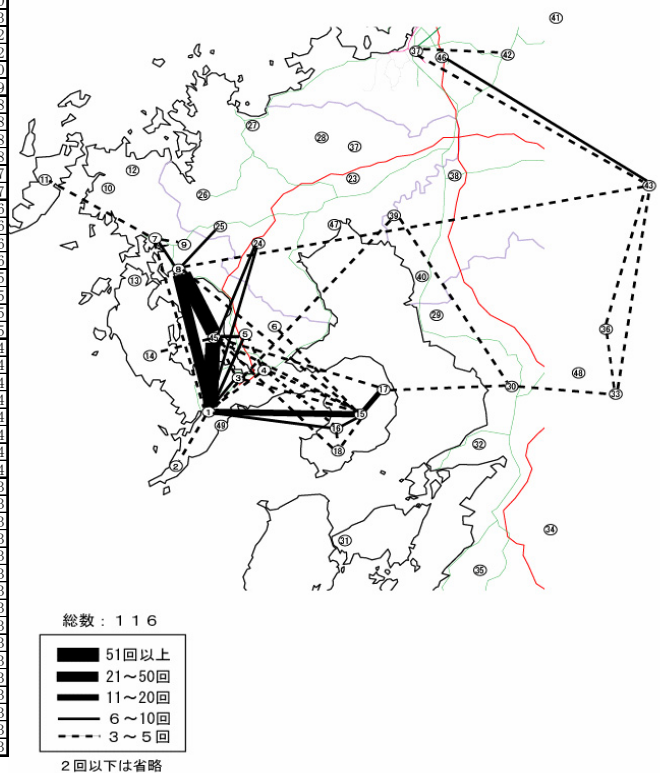


図-21 長崎空港利用者の移動量

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

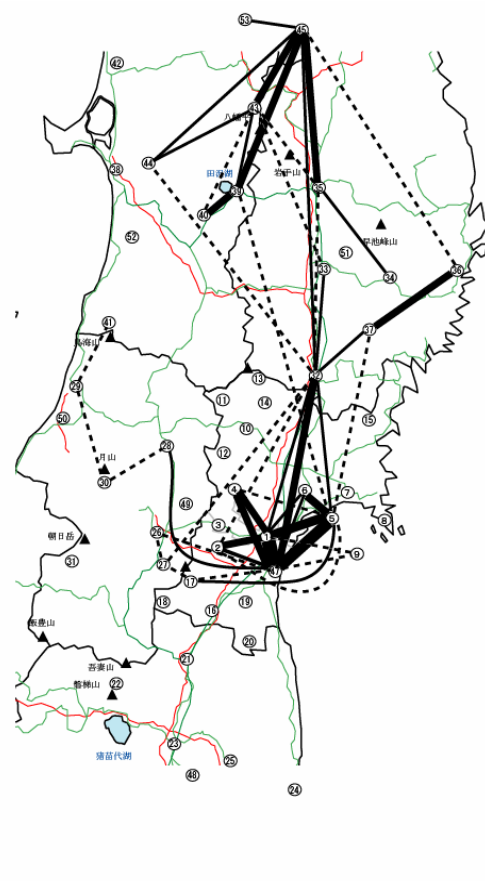


図-22 仙台空港利用者の移動量

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

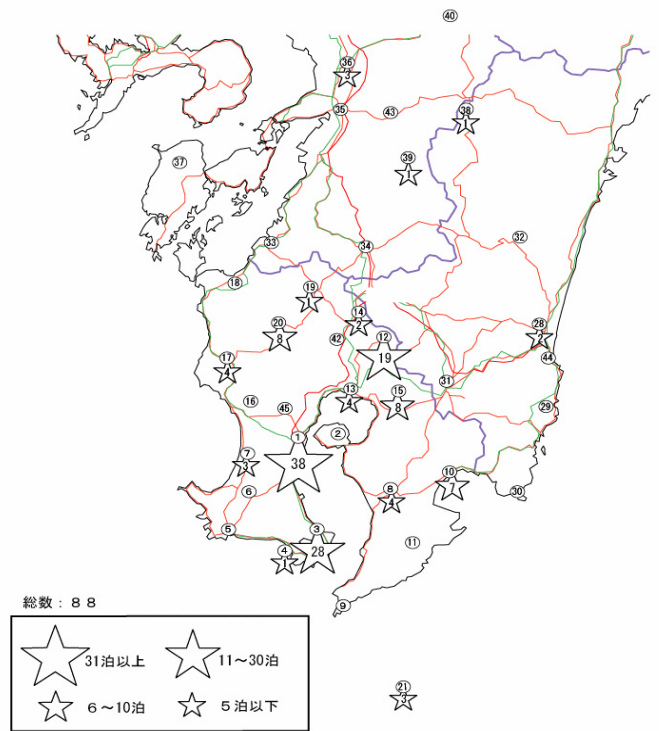


図-23 鹿児島空港利用者の宿泊地

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

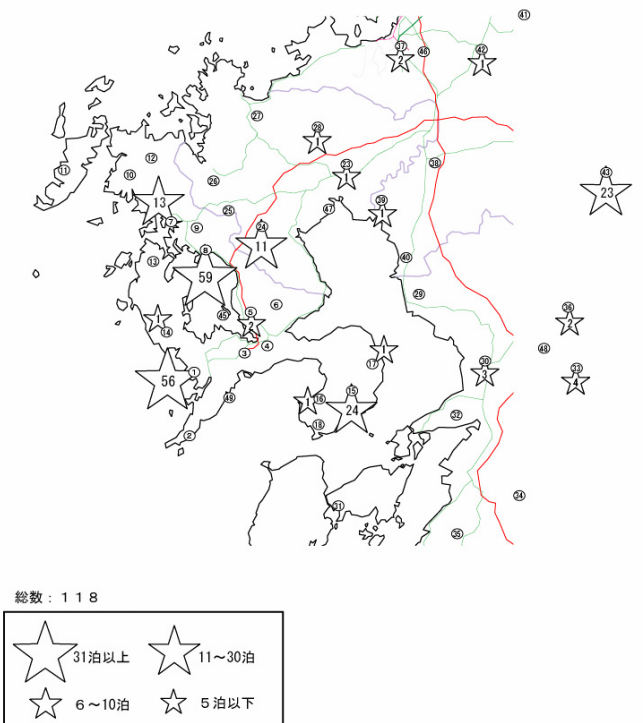


図-24 長崎空港利用者の宿泊地

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

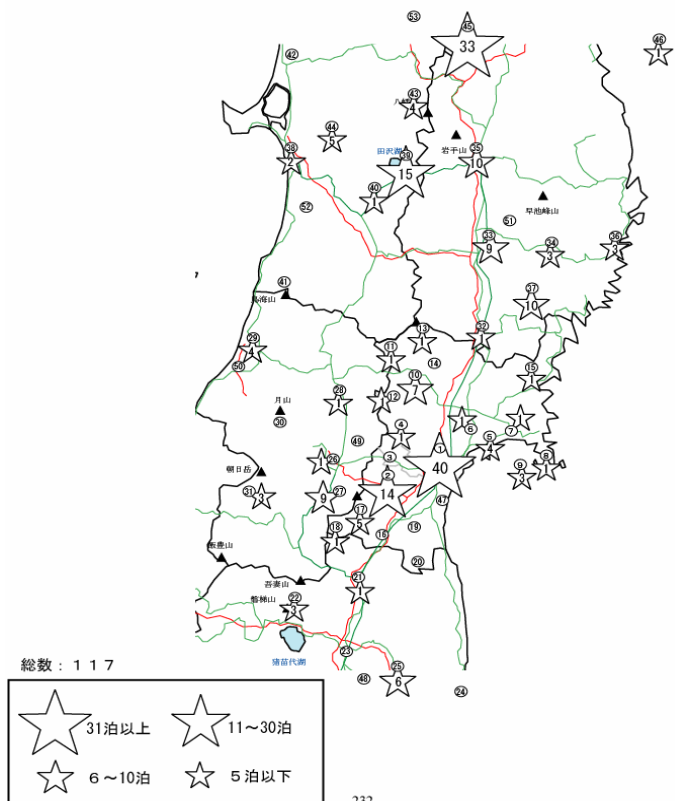


図-25 仙台空港利用者の宿泊地

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

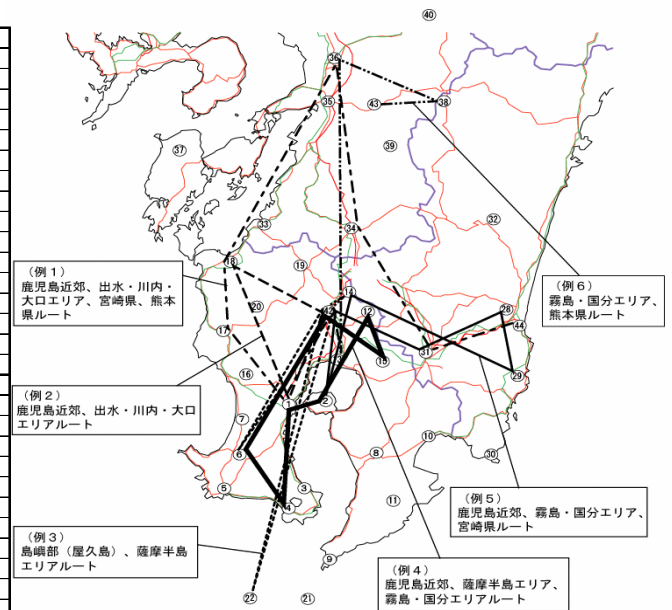


図-26 鹿児島空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

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

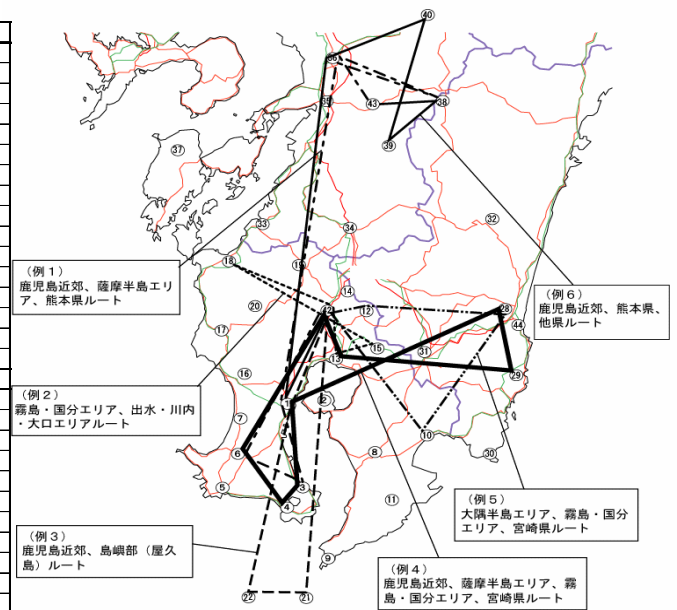


図-27 鹿児島空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

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

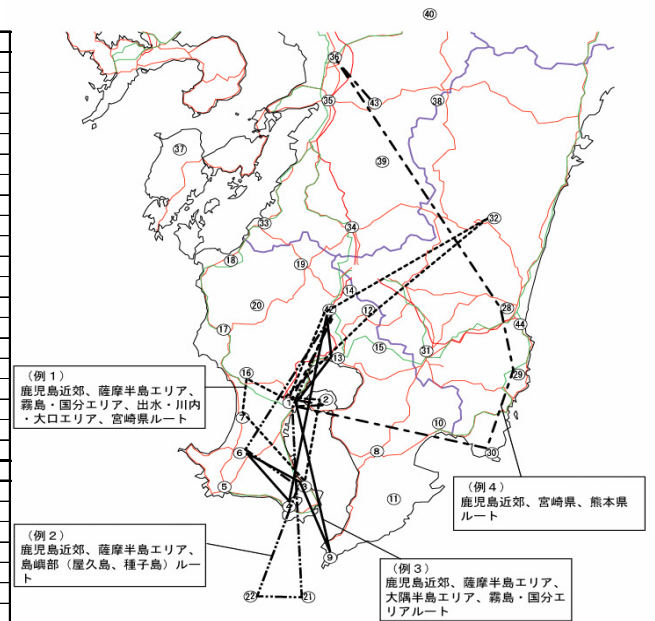


図-28 鹿児島空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
↓		↓	
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

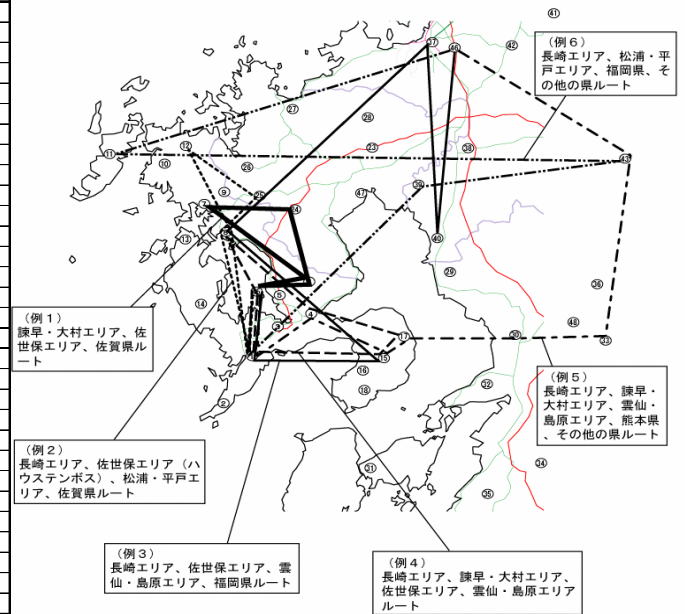


図-30 長崎空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

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

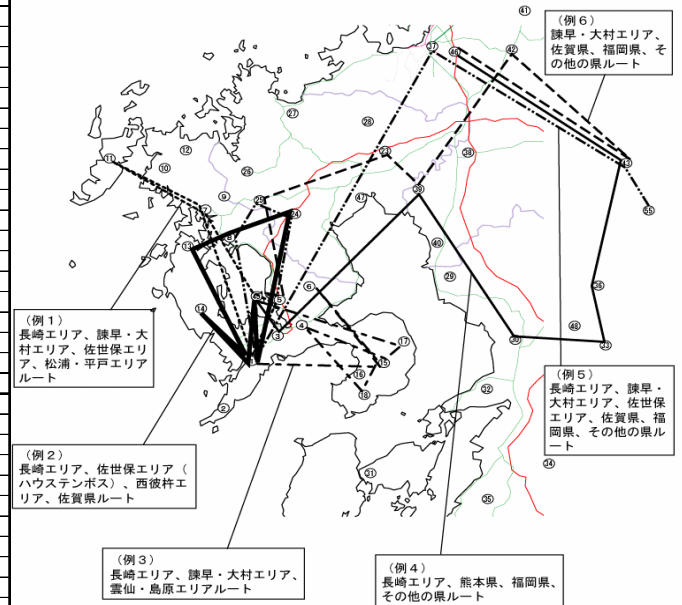


図-31 長崎空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

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

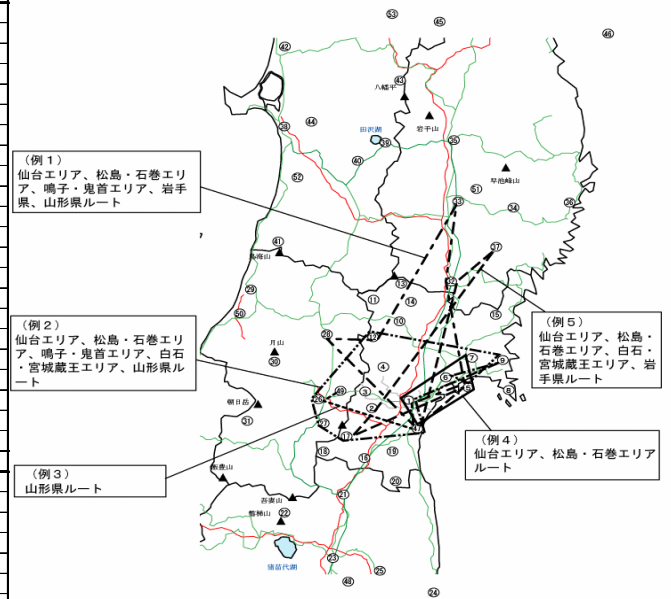


図-32 仙台空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

例 1		例 2	
47	仙台空港	47	仙台空港
↓		↓	
1	仙台市中心部	32	一関・平泉
↓		↓	
5	松島・奥松島	35	盛岡市・鶯宿温泉
↓		↓	
27	山形蔵王	45	青森県
↓		↓	
32	一関・平泉	43	八幡平・鹿角市
↓		↓	
44	その他秋田県	27	山形蔵王
↓		↓	
45	青森県	26	山形市街・山寺
↓		↓	
47	仙台空港	5	松島・奥松島
↓		↓	
		6	塩竈市・多賀城市
↓		↓	
		47	仙台空港
例 3		例 4	
53	青森空港	51	花巻空港
↓		↓	
45	青森県	32	一関・平泉
↓		↓	
44	その他秋田県	13	栗駒山麓
↓		↓	
43	八幡平・鹿角市	10	鳴子温泉郷
↓		↓	
40	角館	11	鬼首温泉郷
↓		↓	
39	田沢湖・乳頭温泉	28	天童・東根・寒河江・新庄
↓		↓	
31	その他山形県	26	山形市街・山寺
↓		↓	
28	天童・東根・寒河江・新庄	17	宮城蔵王
↓		↓	
1	仙台市中心部	47	仙台空港
↓		↓	
47	仙台空港		
例 5		例 6	
47	仙台空港	47	仙台空港
↓		↓	
4	その他仙台エリア	32	一関・平泉
↓		↓	
17	宮城蔵王	35	盛岡市・鶯宿温泉
↓		↓	
32	一関・平泉	45	青森県
↓		↓	
45	青森県	27	山形蔵王
↓		↓	
4	その他仙台エリア	5	松島・奥松島
↓		↓	
47	仙台空港	6	塩竈市・多賀城市
↓		↓	
		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

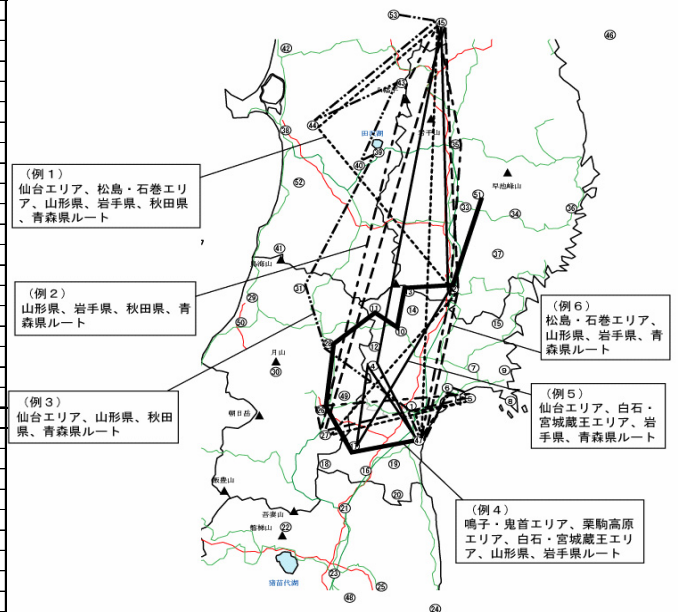


図-33 仙台空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

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

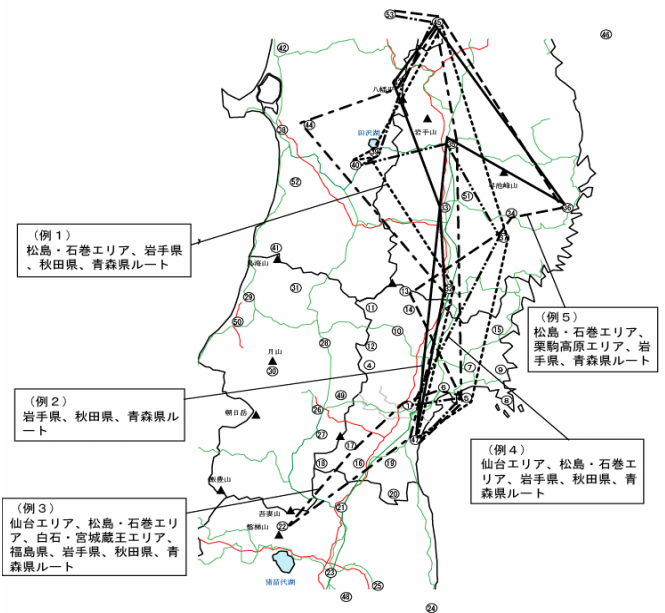


図-34 仙台空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

(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、レンタカー利用率は鹿児島空港が高く、貸切バス利用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い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%	熊毛郡屋久町	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%				
熊毛郡屋久町	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%	熊毛郡中種子町	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%	熊毛郡上屋久町	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%	熊毛郡南種子町	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%	熊毛郡屋久町	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%	指宿郡開聞町	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%				
熊毛郡中種子町	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%			指宿郡開聞町	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%				
熊毛郡上屋久町	0.3%	熊毛郡屋久町	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%				
指宿郡開聞町	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%			指宿郡頰娃町	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%					指宿郡山川町	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

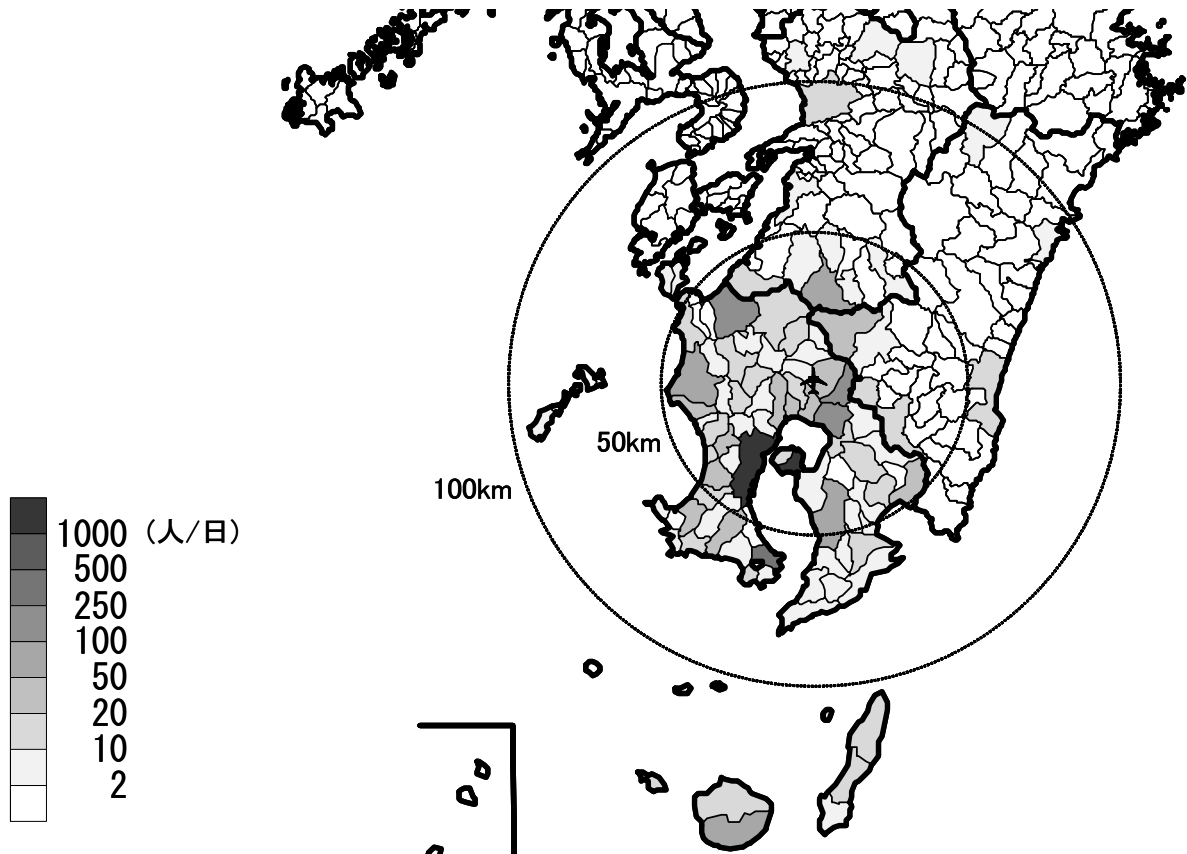


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（全目的）

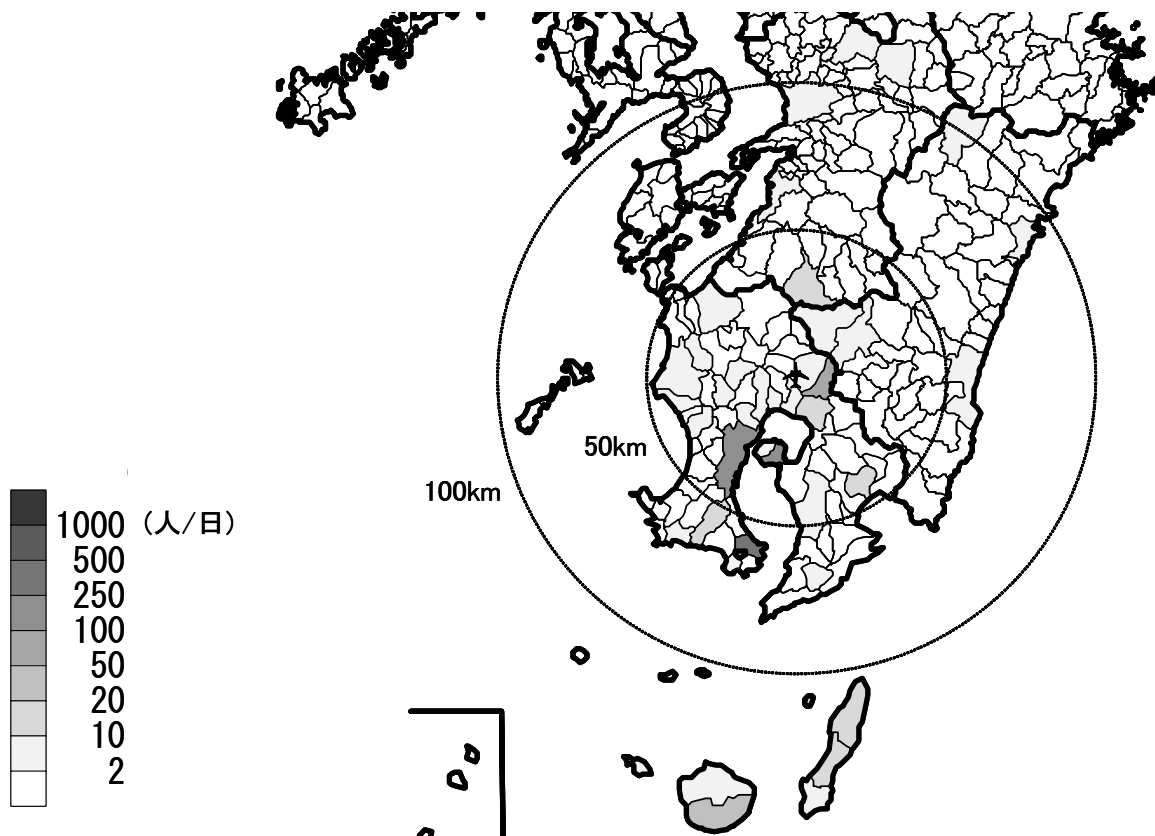


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（観光目的）

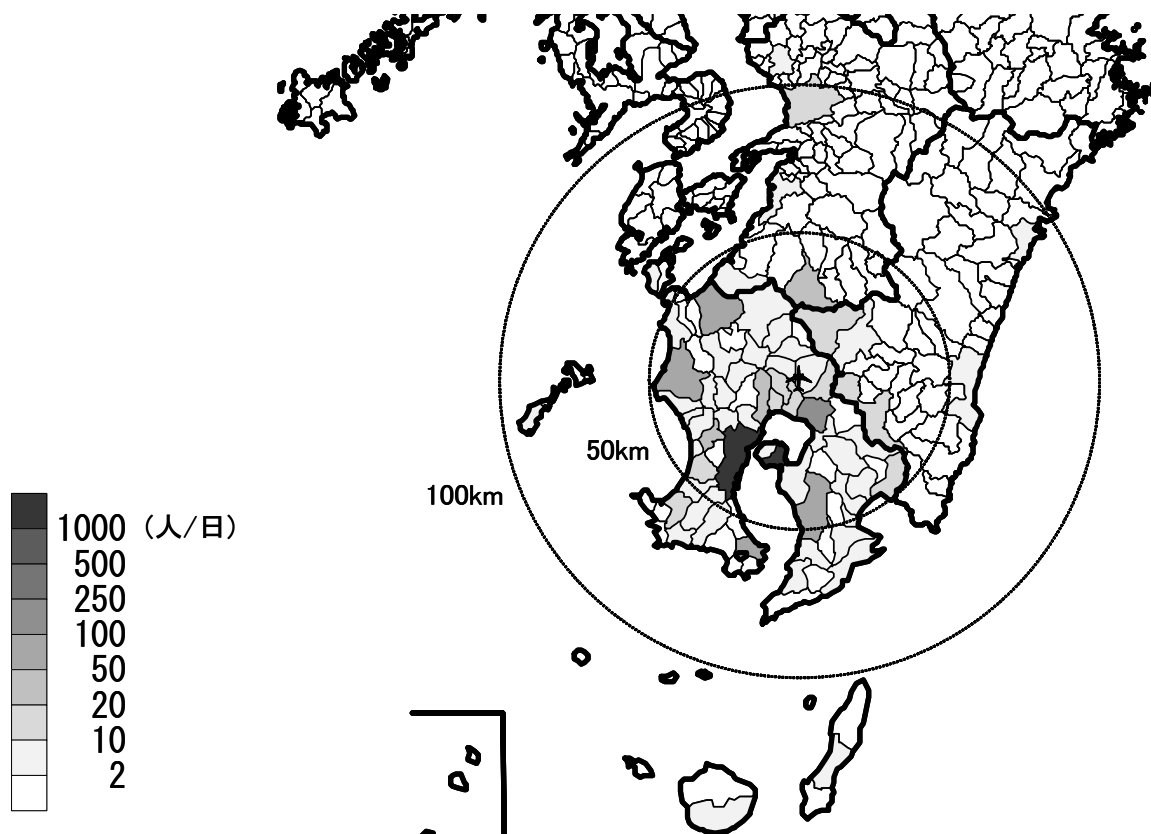


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（業務目的）

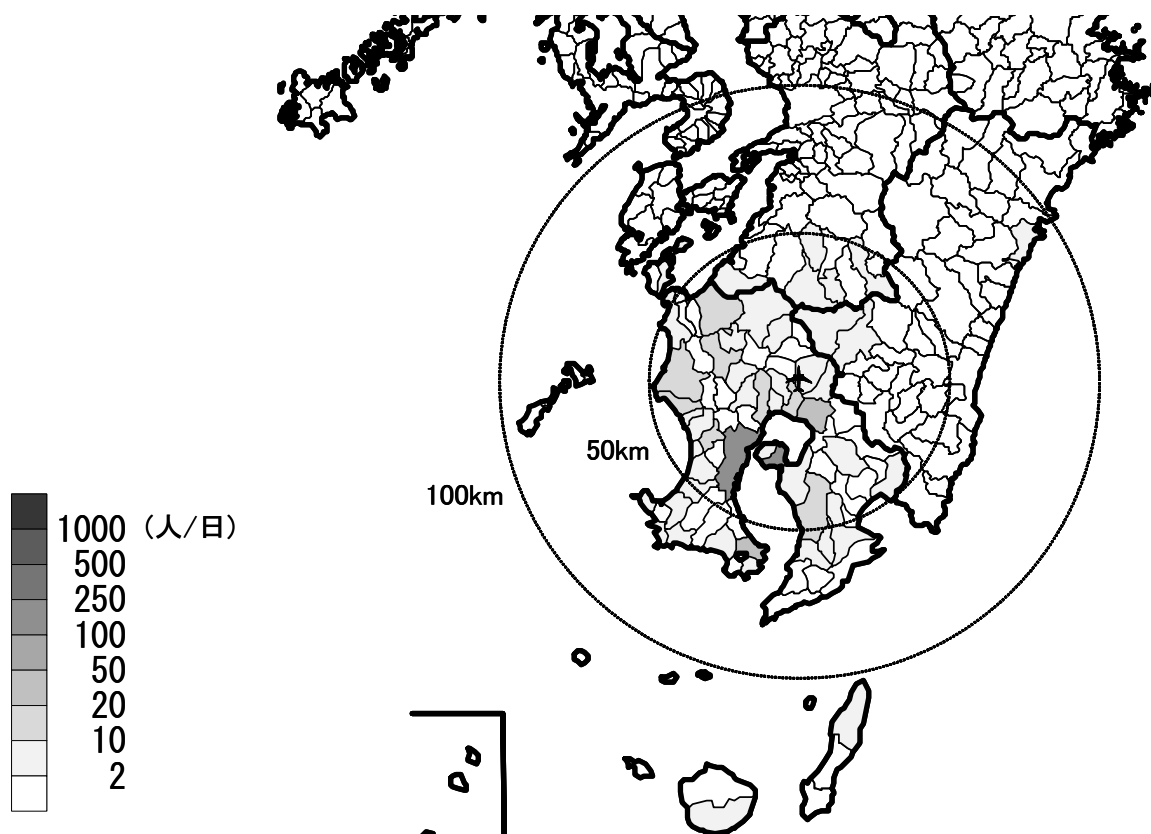


図 鹿児島空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

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%							下県郡厳原町		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

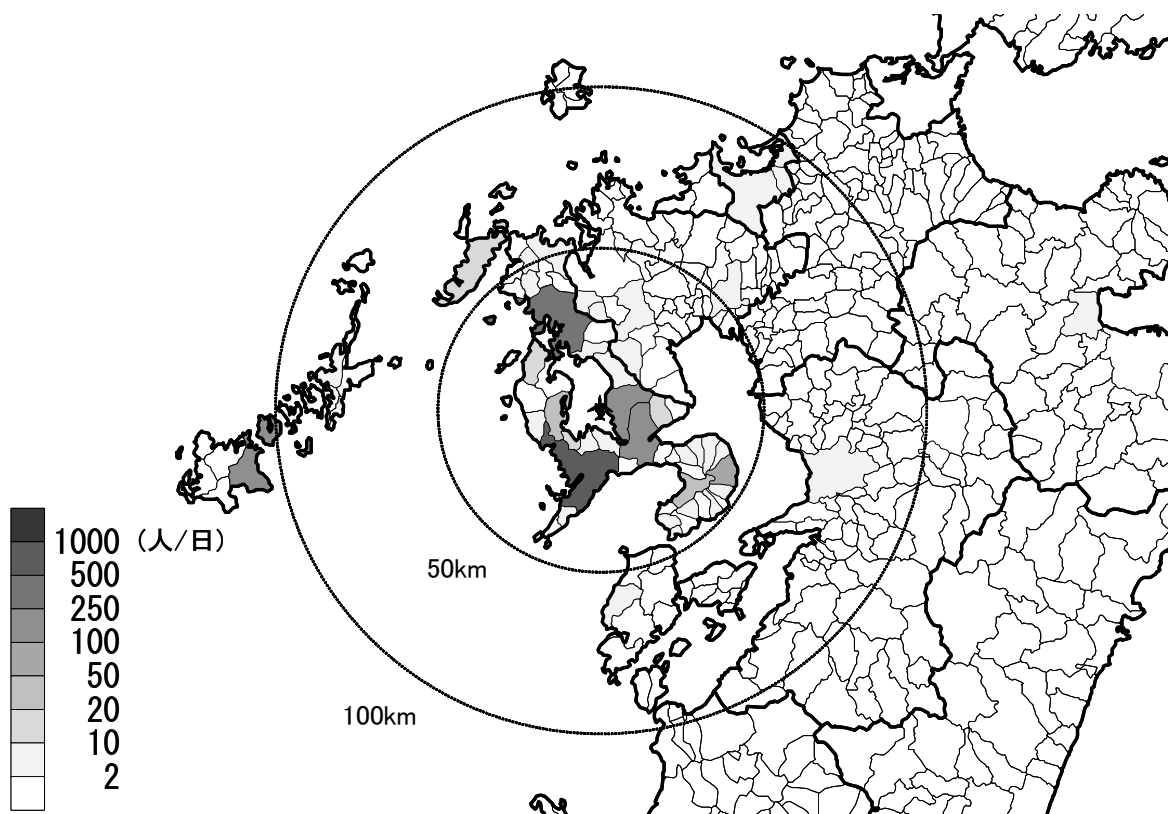


図 長崎空港利用者の旅行目的地（全目的）

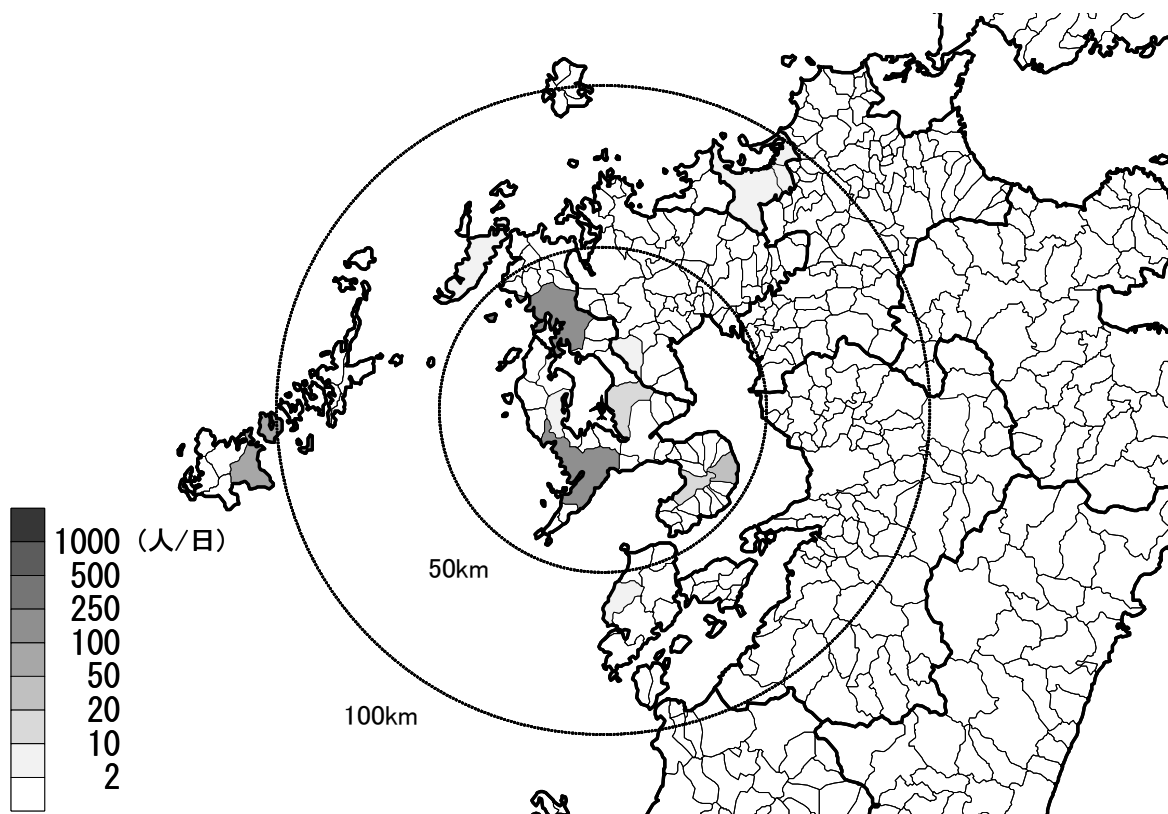


図 長崎空港利用者の旅行目的地（観光目的）

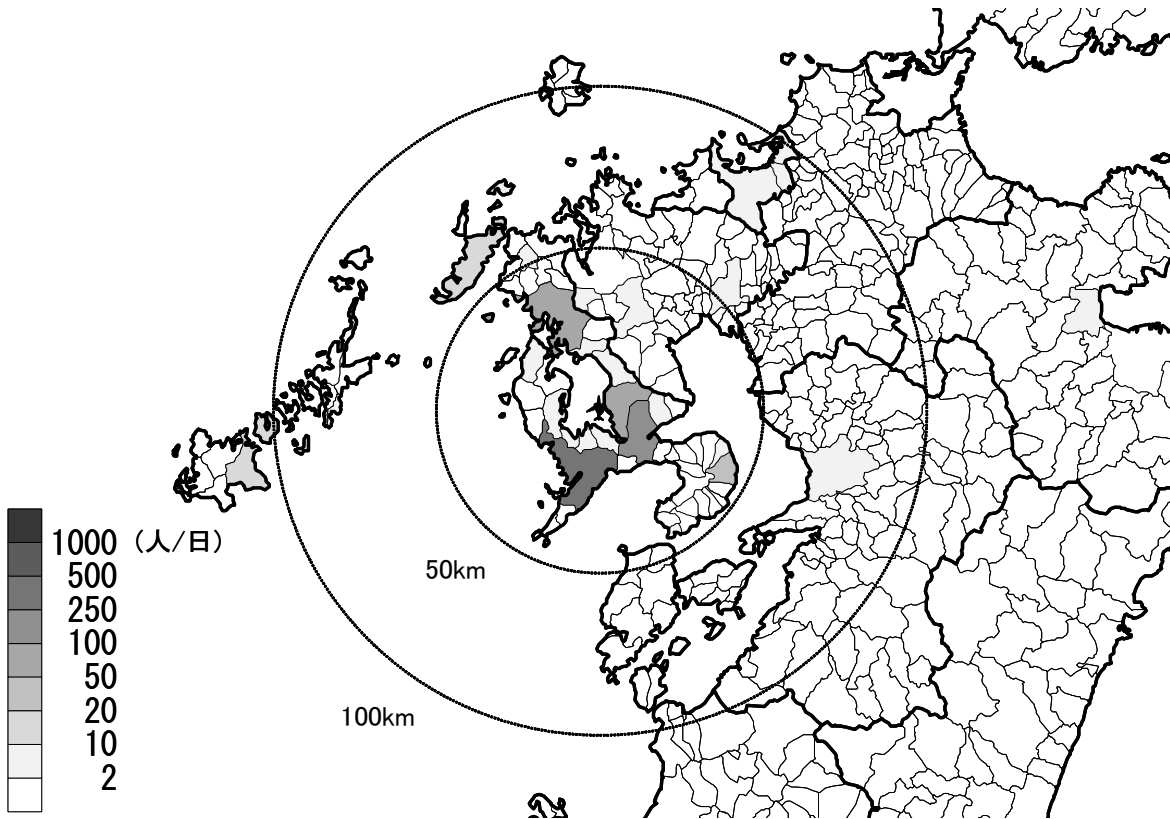


図 長崎空港利用者の旅行目的地（業務目的）

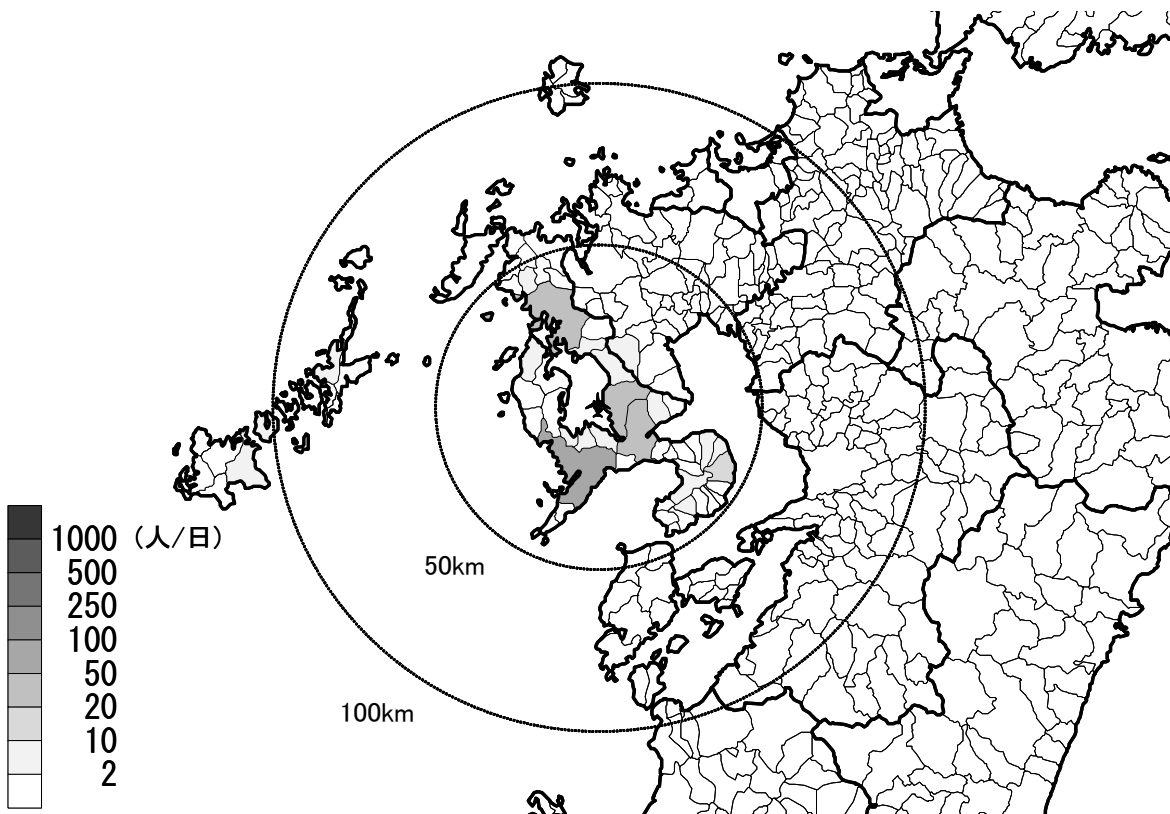


図 長崎空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

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%	亘理郡亘理町	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%	亘理郡山元町	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%
亘理郡亘理町	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%
						亘理郡亘理町	0.6%

0.2%未満は省略している

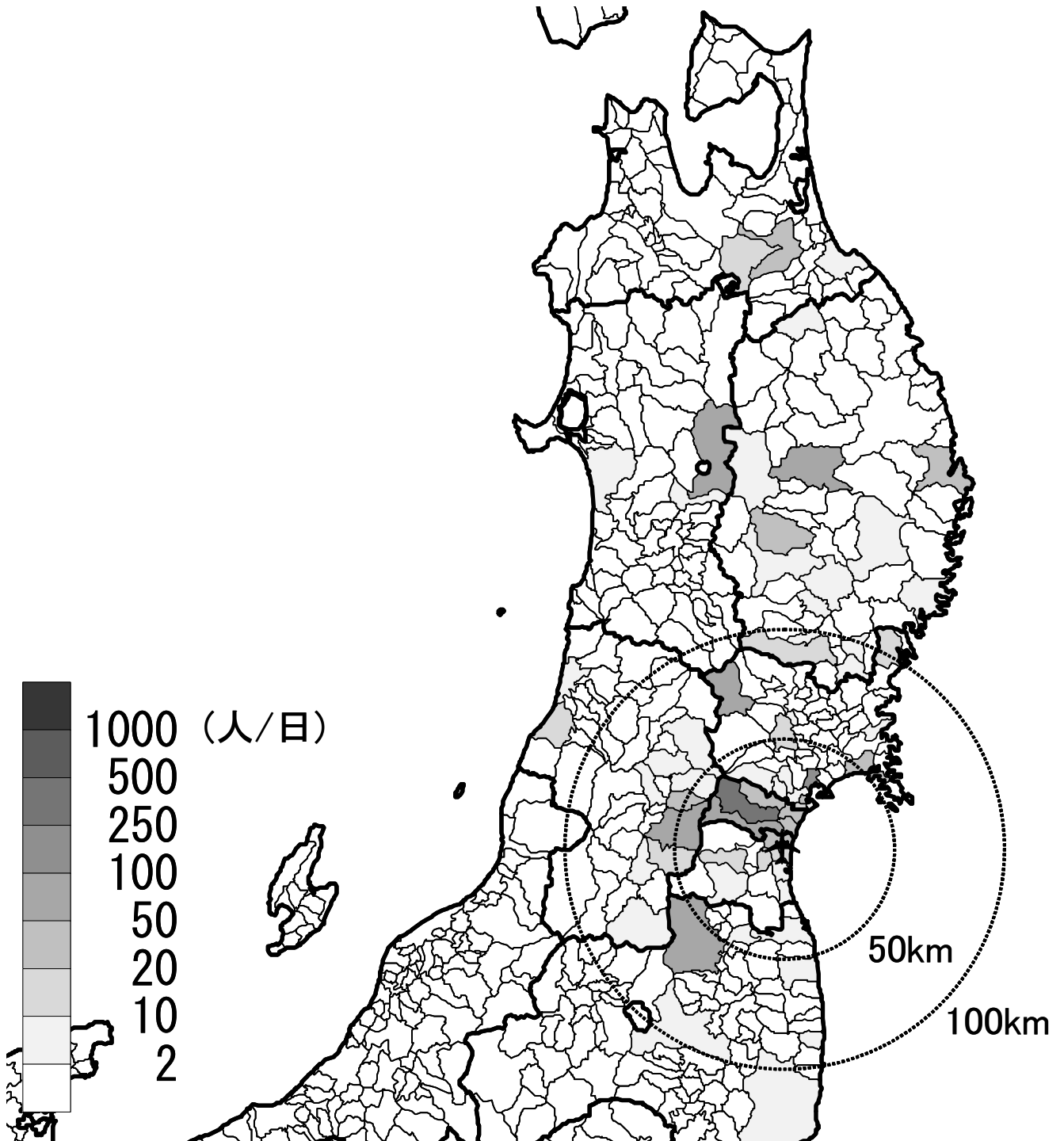


図 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

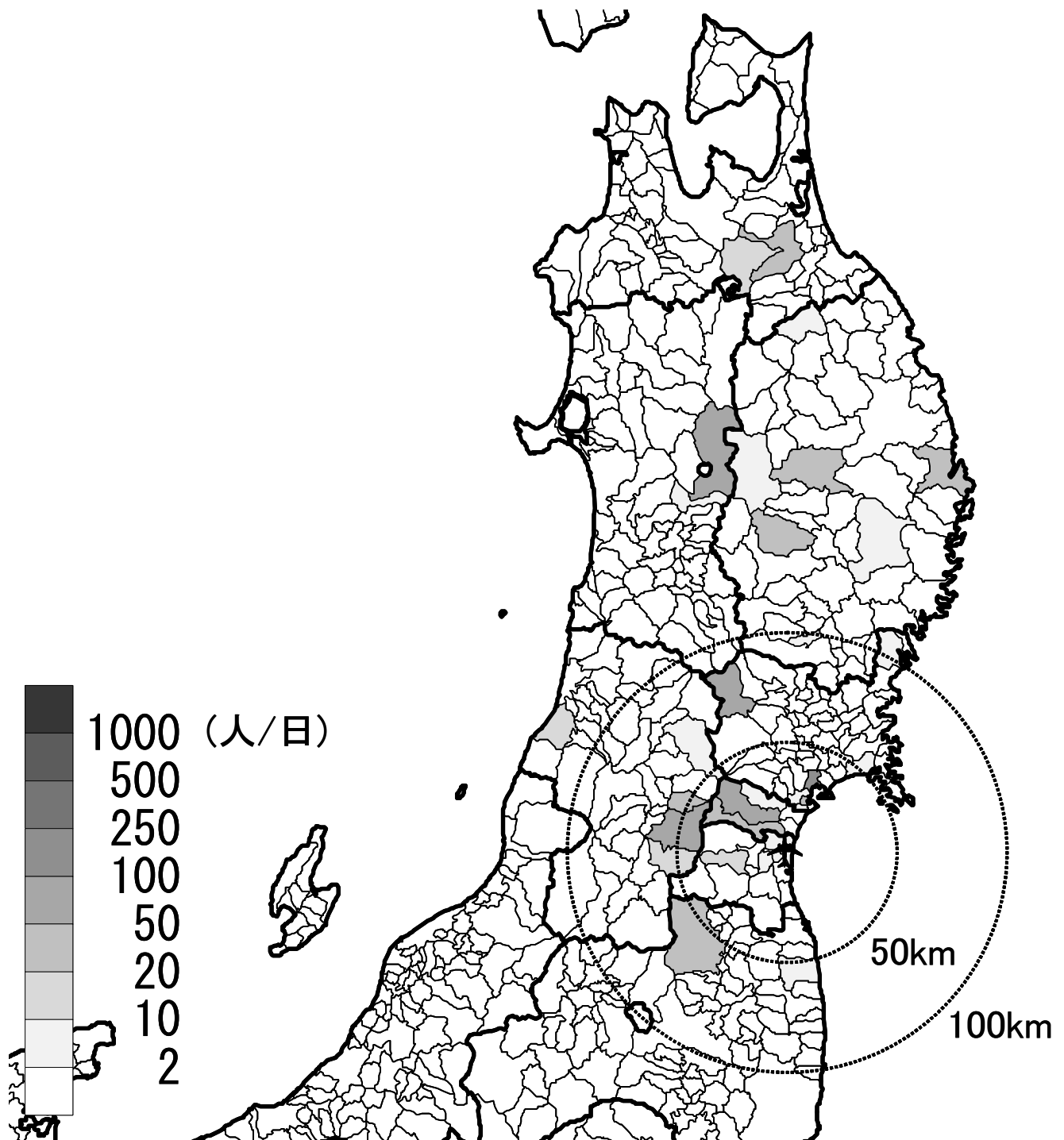


図 仙台空港利用者の旅行目的地（観光目的）

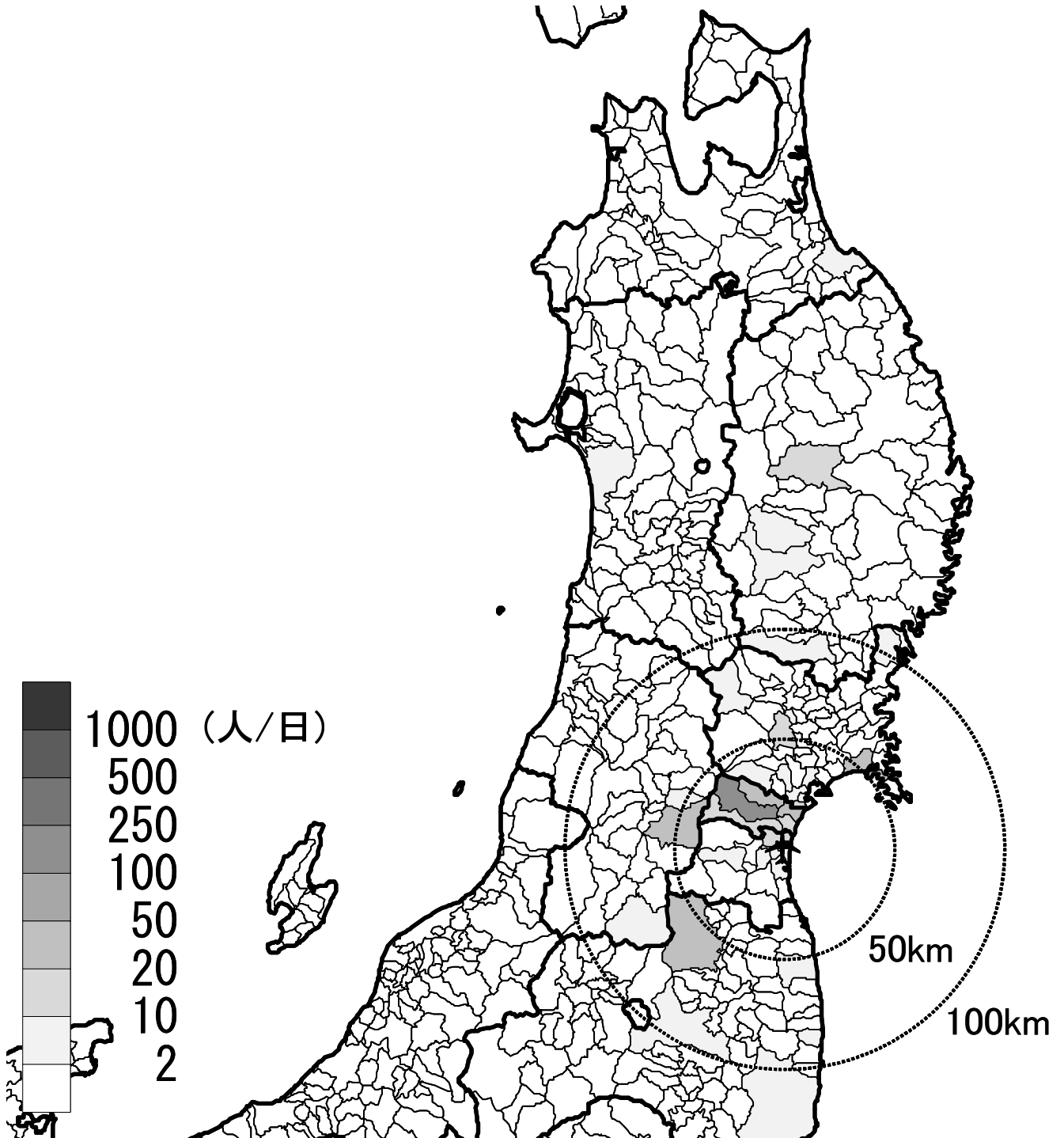


図 仙台空港利用者の旅行目的地（業務目的）

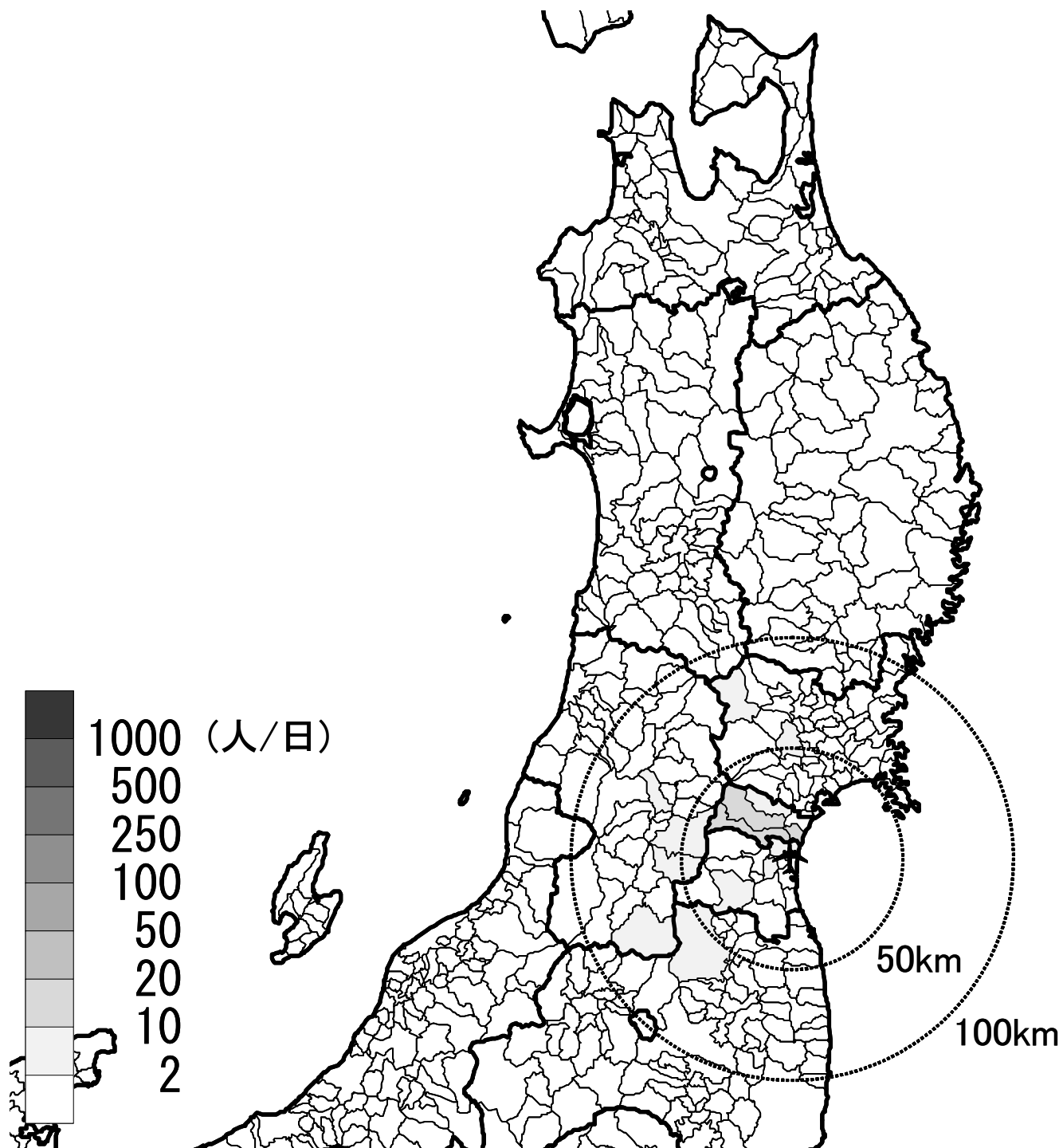


図 仙台空港利用者の旅行目的地（その他私用目的）

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%