

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。

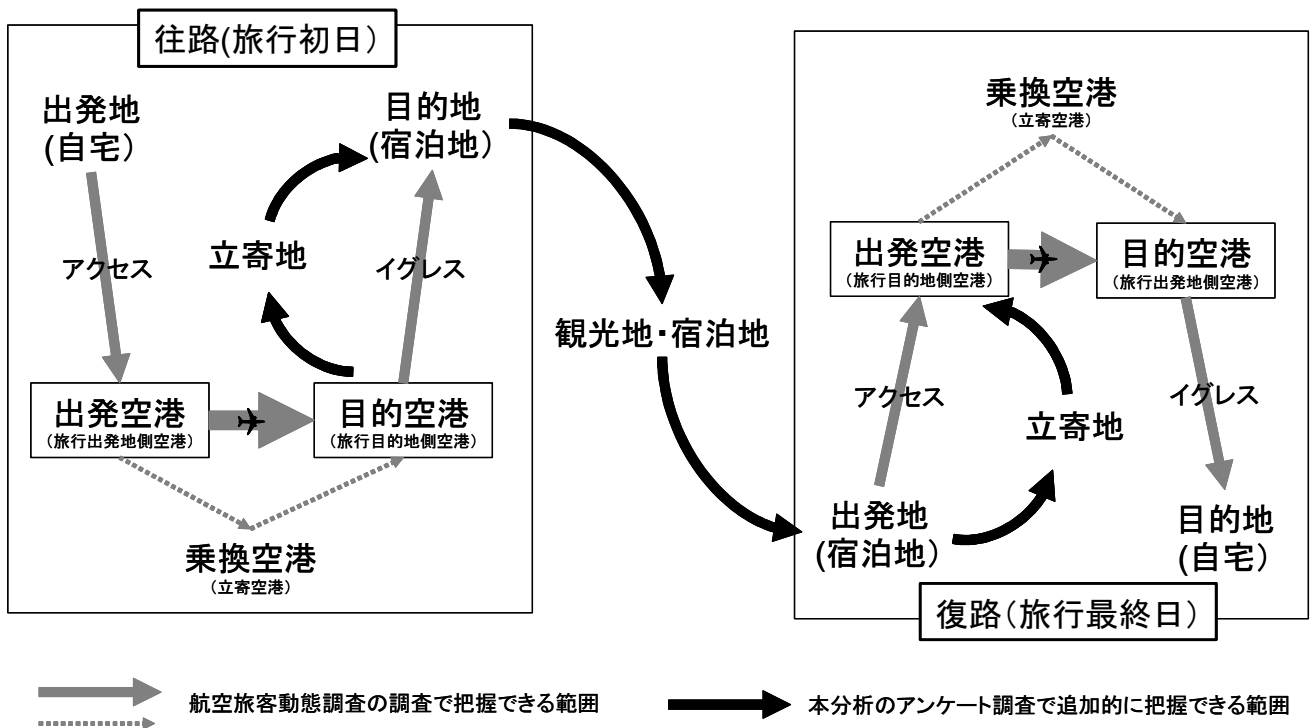


図-19 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲 (概念図)

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。

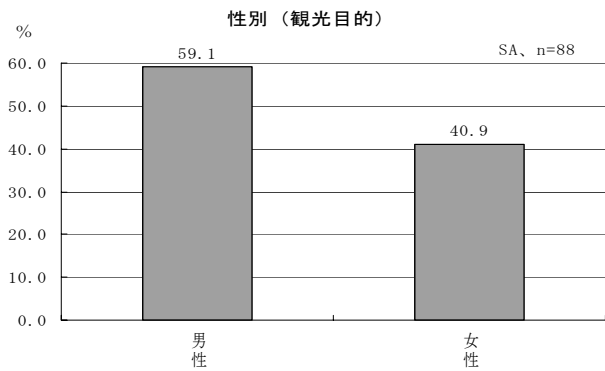
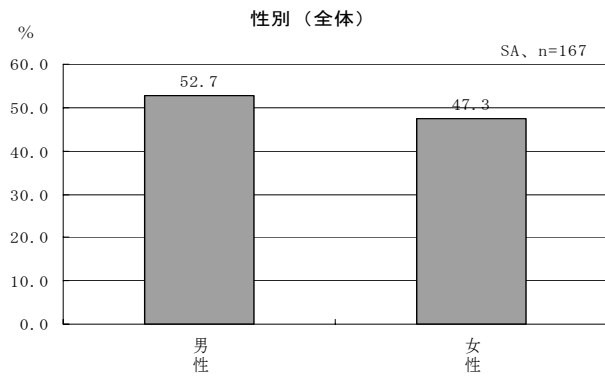
3.2 空港利用者特性の比較

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

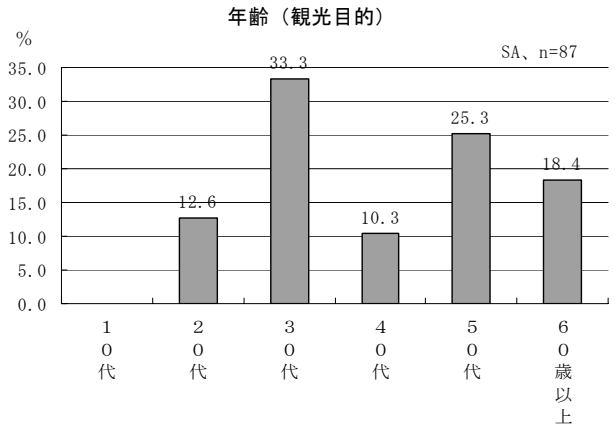
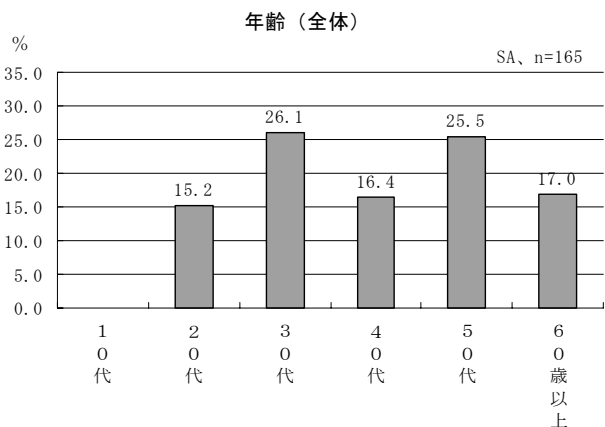
a) 性別 (単一回答)

『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。



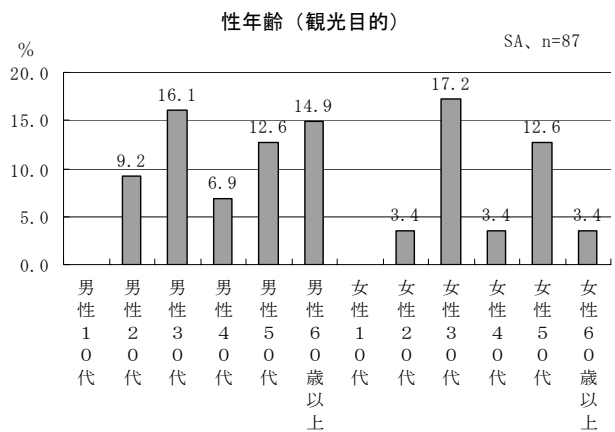
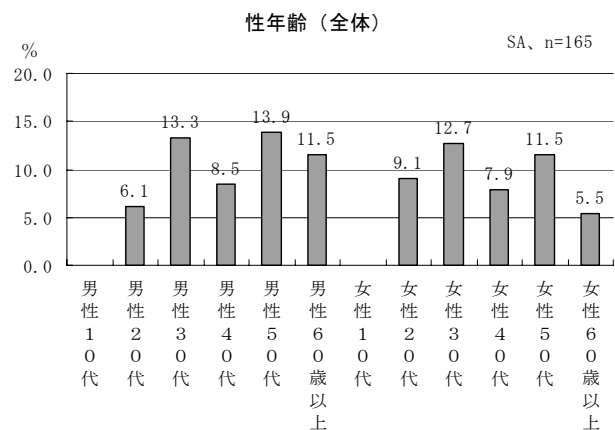
b) 年齢 (単一回答)

『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)。



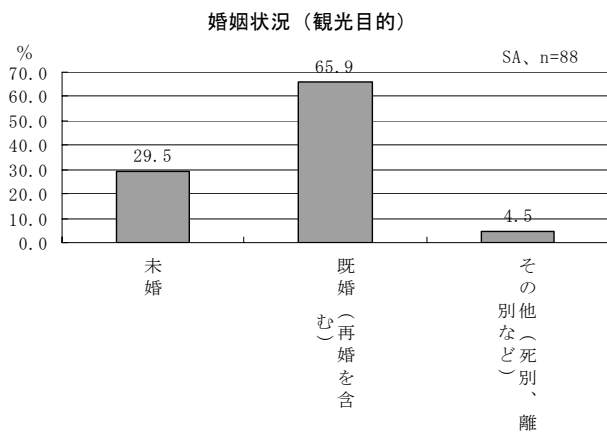
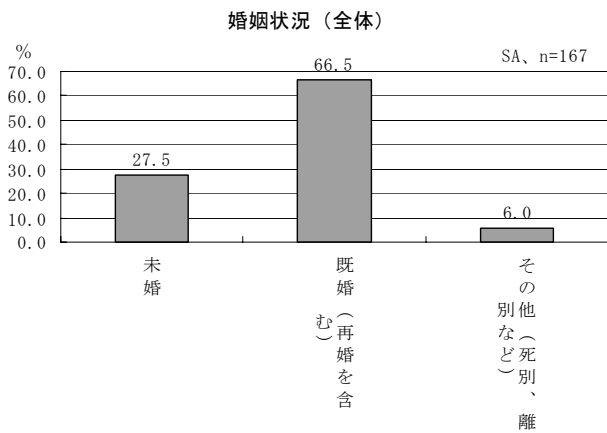
c) 性年齢 (単一回答)

『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。



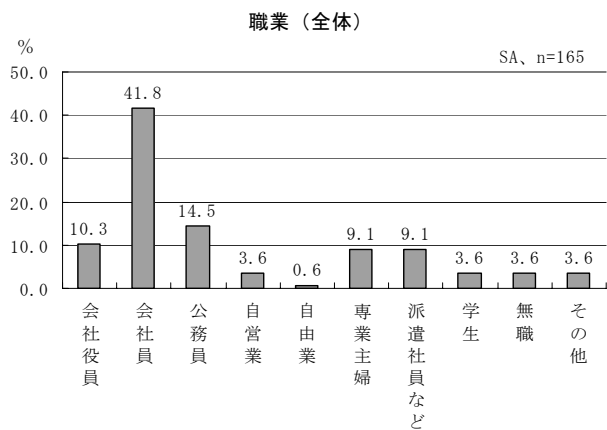
d) 婚姻状況（単一回答）

『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。

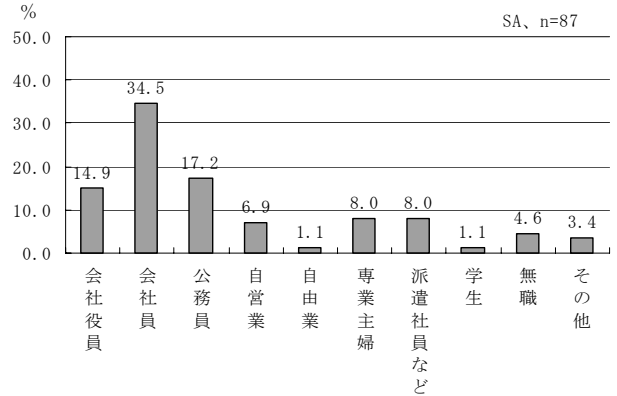


e) 職業（単一回答）

『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。

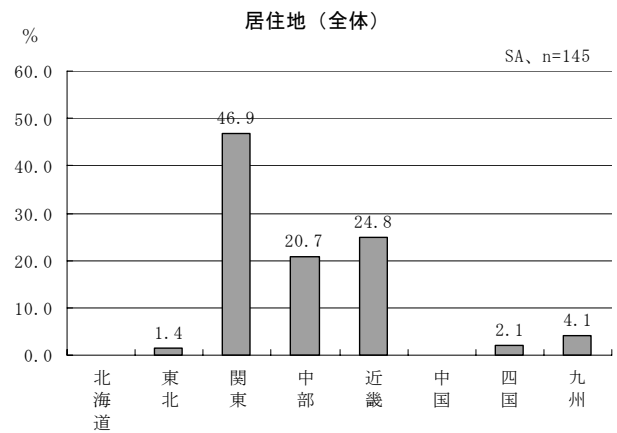


職業（観光目的）

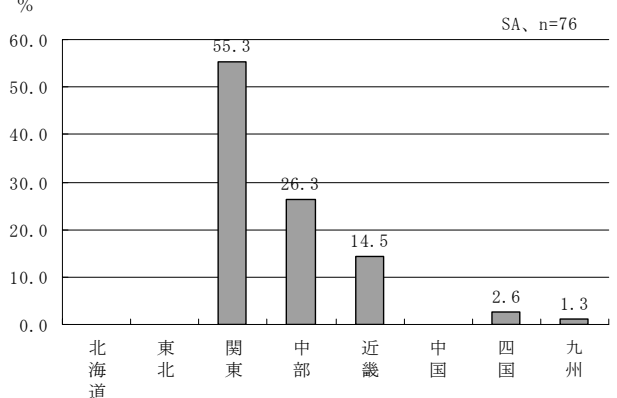


f) 居住地（単一回答）

『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。



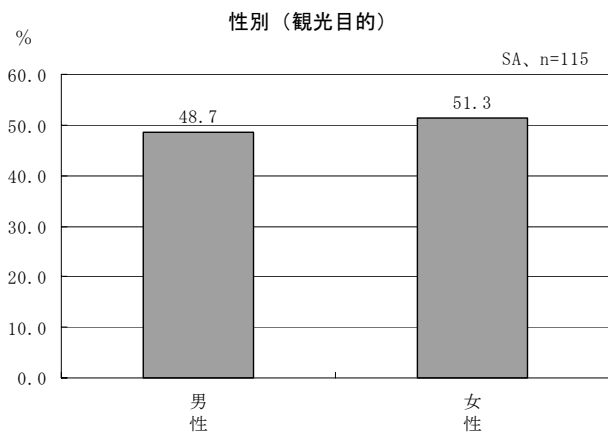
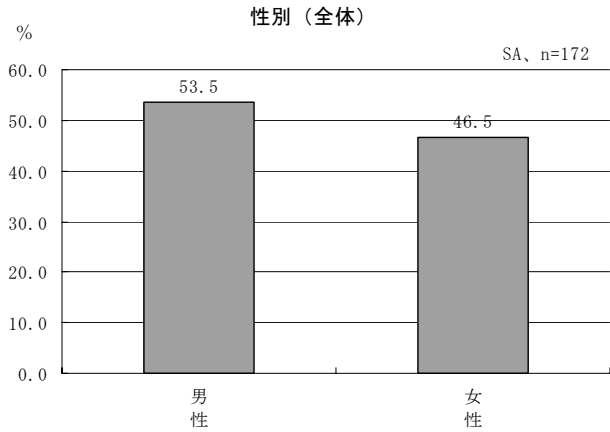
居住地（観光目的）



(2)長崎空港アンケート

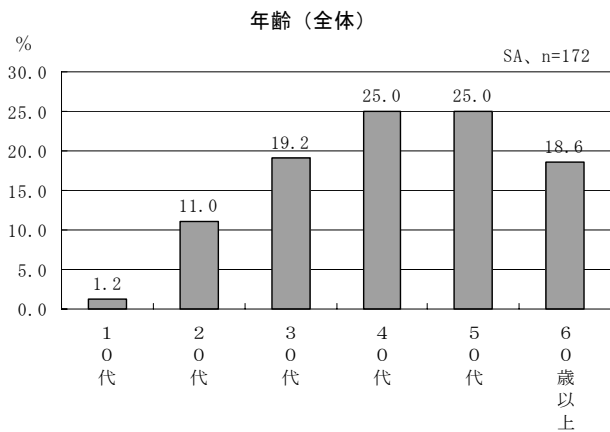
a)性別（単一回答）

『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。

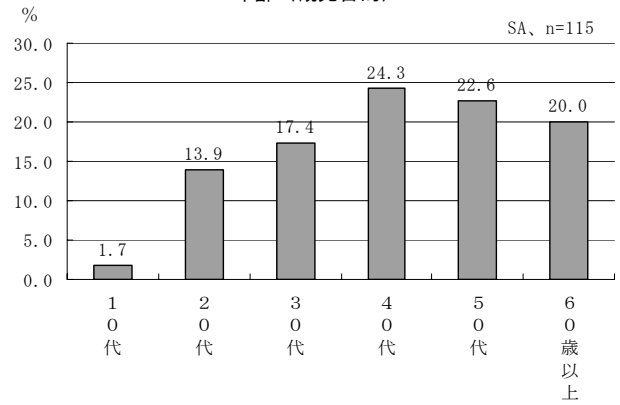


b)年齢（単一回答）

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

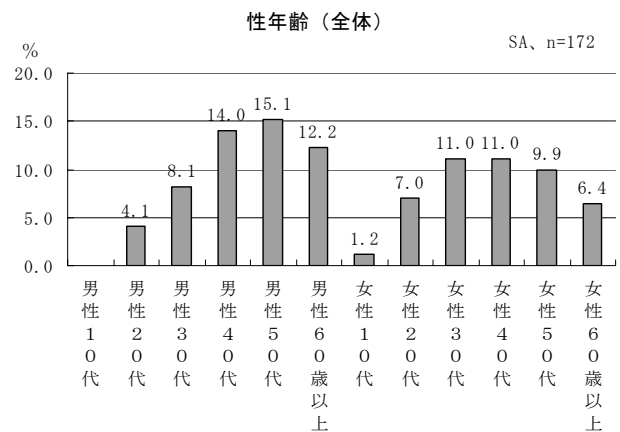


年齢（観光目的）

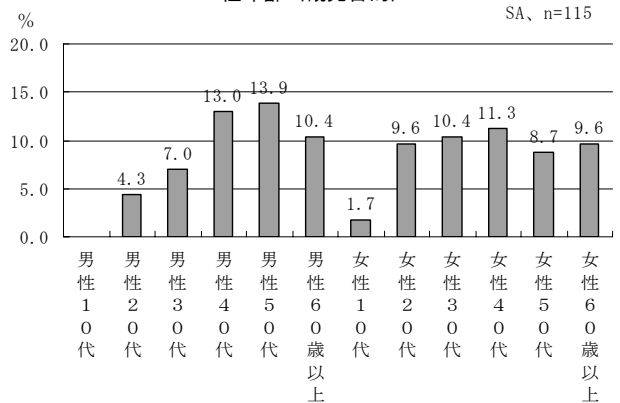


c)性年齢（単一回答）

『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。

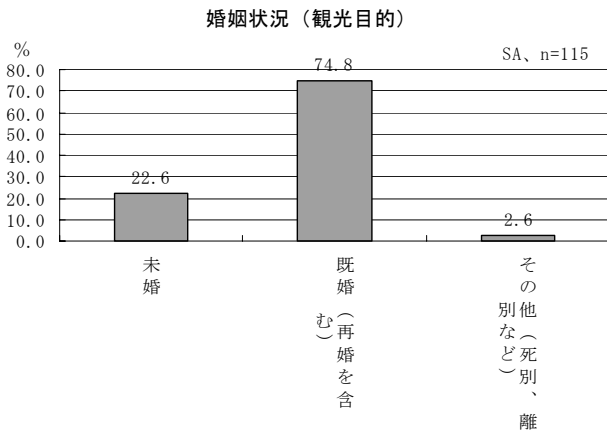
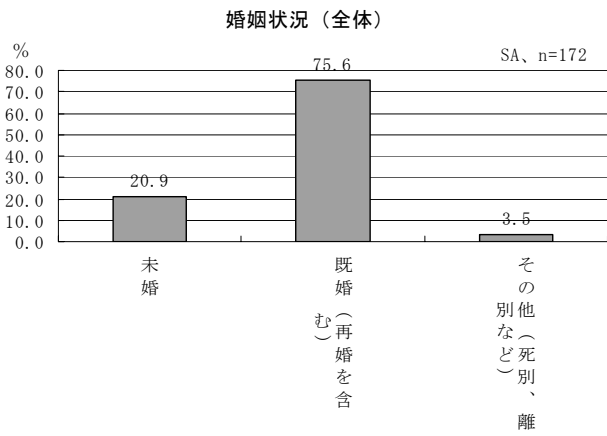


性年齢（観光目的）



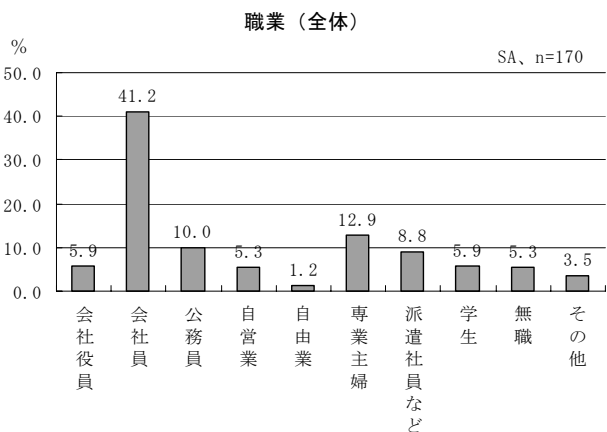
d) 婚姻状況 (単一回答)

『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。

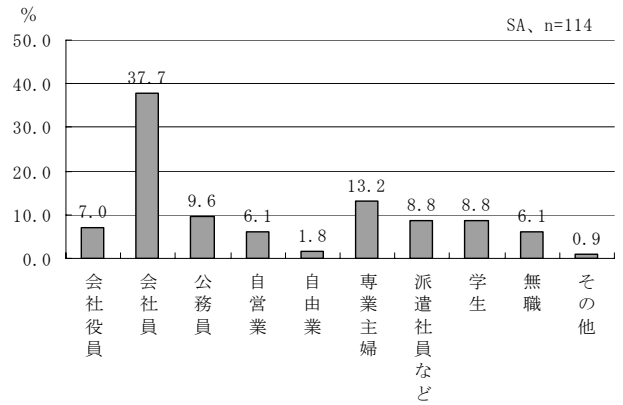


e) 職業 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「会社員」が他を大きく離している。

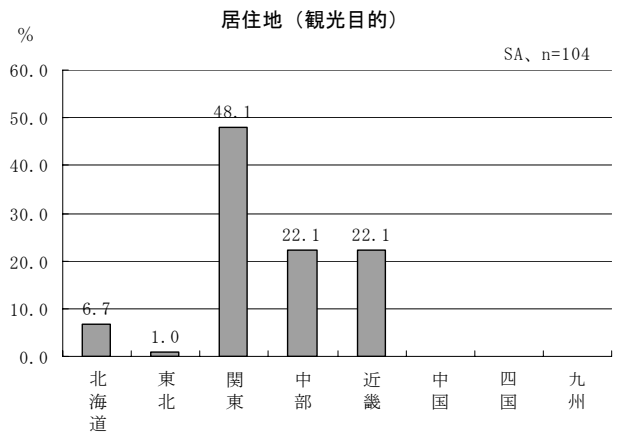
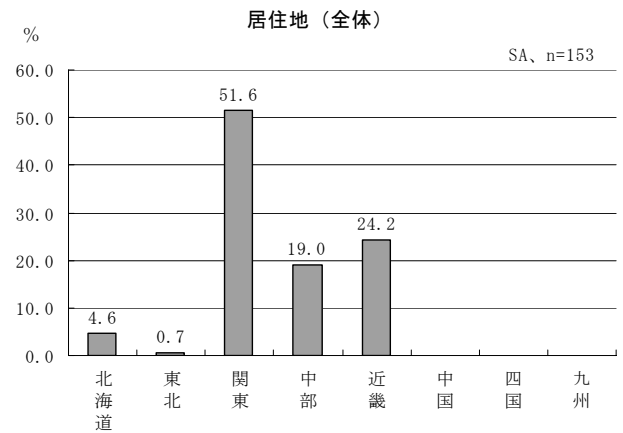


職業 (観光目的)



f) 居住地 (単一回答)

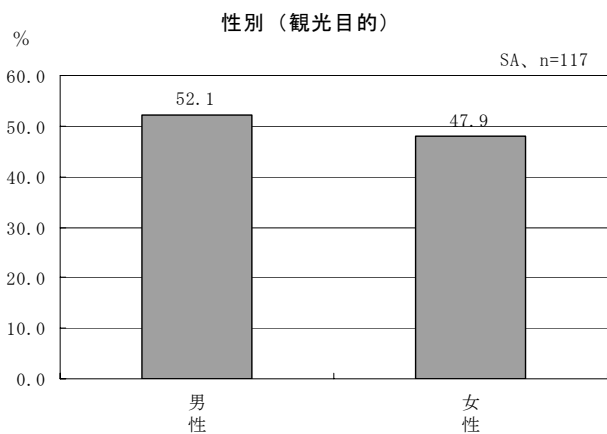
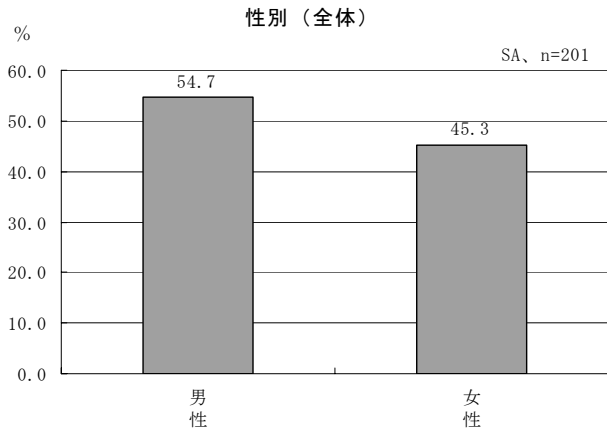
『全体』『観光目的』とも「関東」が約半数、「中部」「近畿」が2割程度となっている。



(3) 仙台空港アンケート

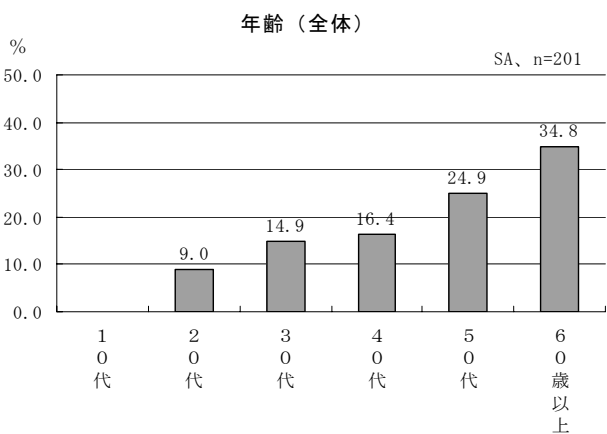
a) 性別 (単一回答)

『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。

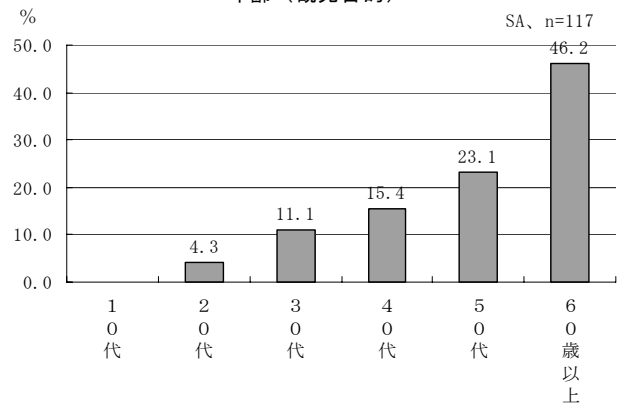


b) 年齢 (単一回答)

『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。

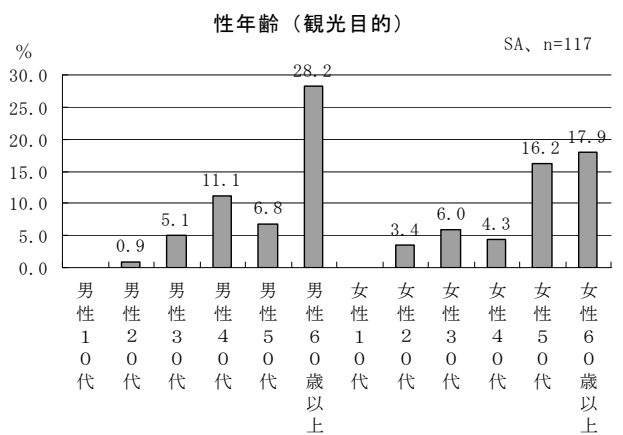
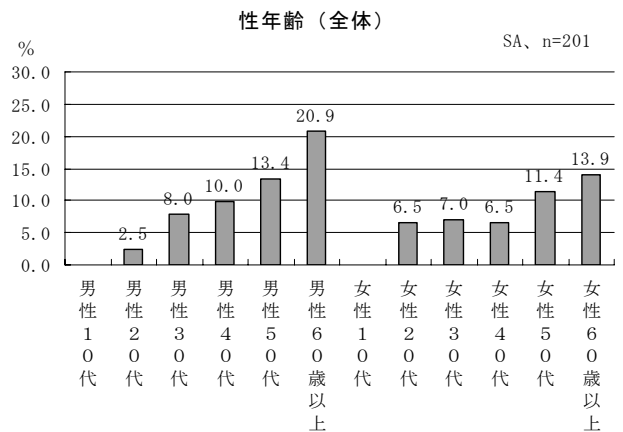


年齢 (観光目的)



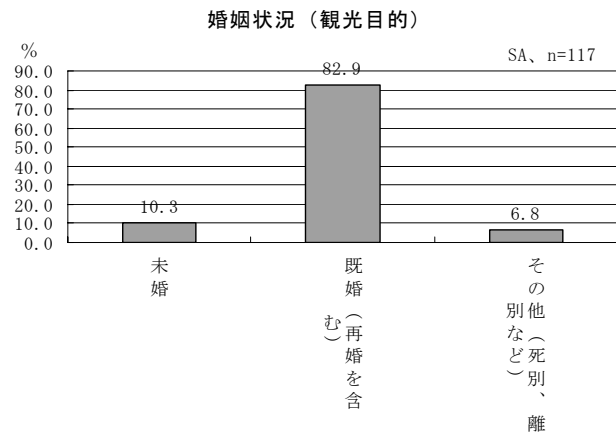
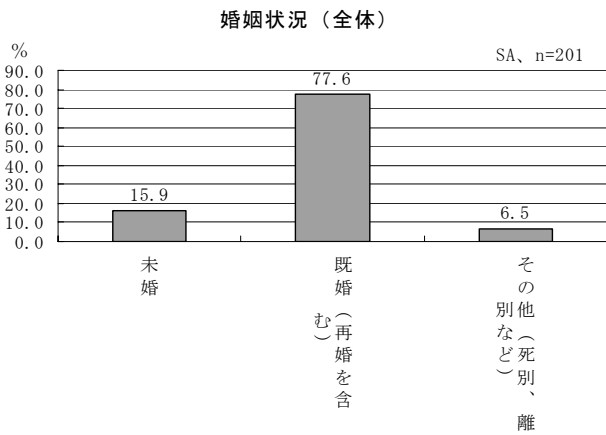
c) 性年齢 (単一回答)

『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。



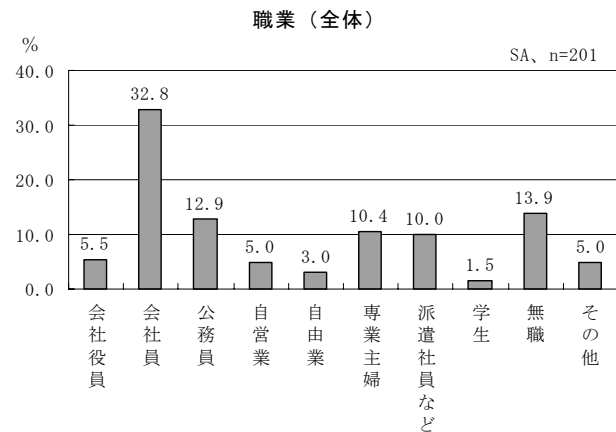
d) 婚姻状況 (単一回答)

『全体』『観光目的』とも「既婚」が8割近くを占めている。

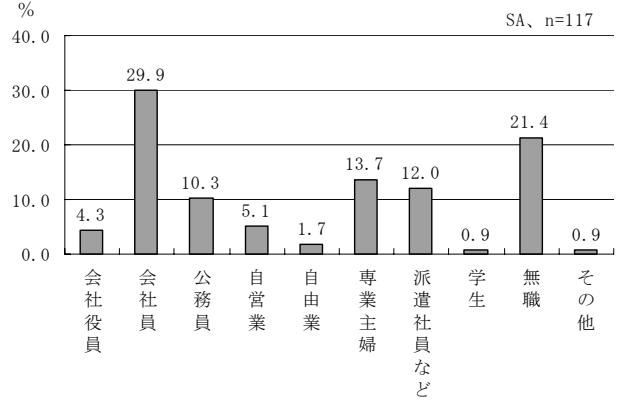


e) 職業 (単一回答)

『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。

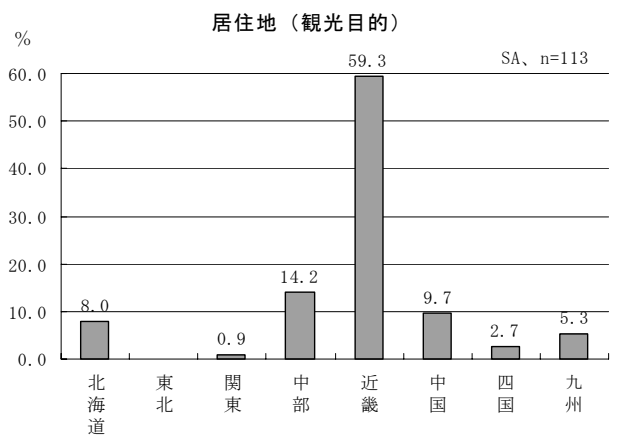
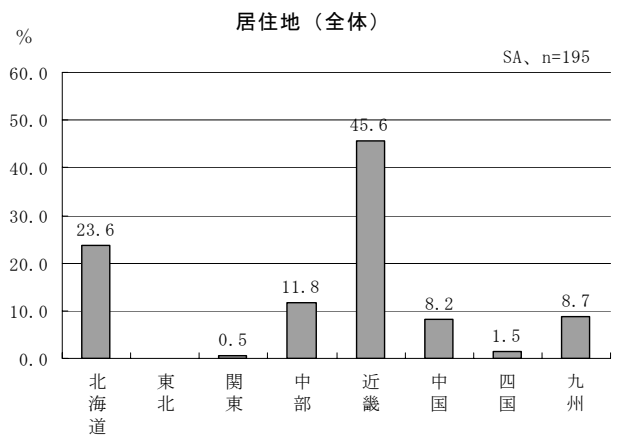


職業 (観光目的)



f) 居住地 (単一回答)

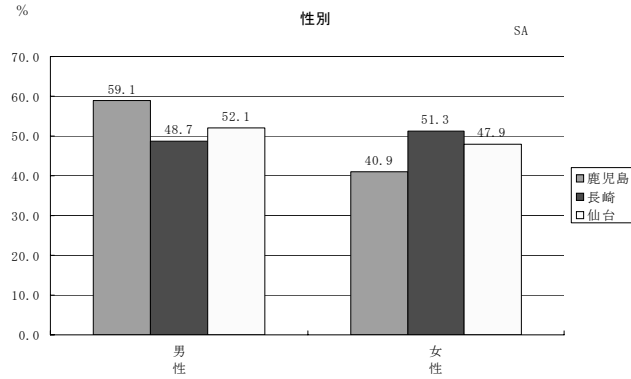
『全体』『観光目的』とも「近畿」が最も多く、特に『観光目的』では6割近くとなっている。一方で、『全体』では2割強を占めている「北海道」は、『観光目的』では1割にも満たない。



(4) 3空港の比較

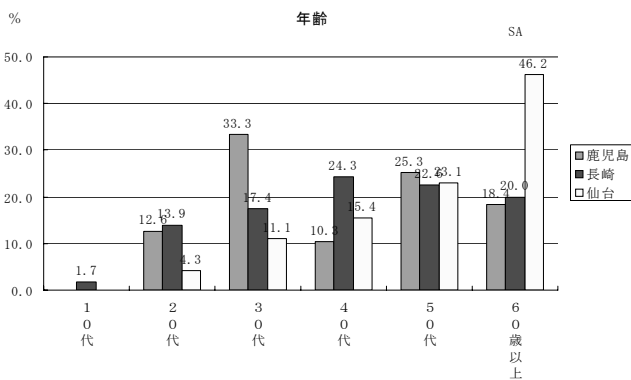
a) 性別 (単一回答)

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。



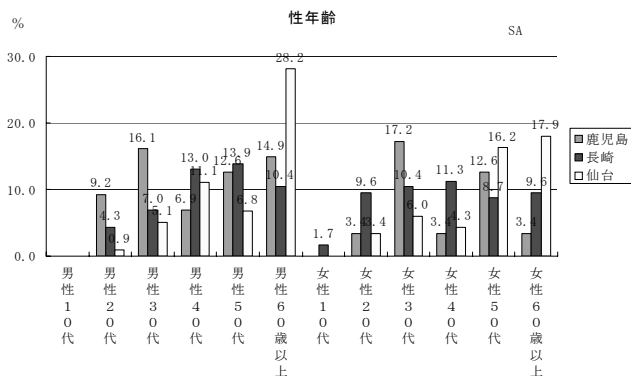
b) 年齢 (単一回答)

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。



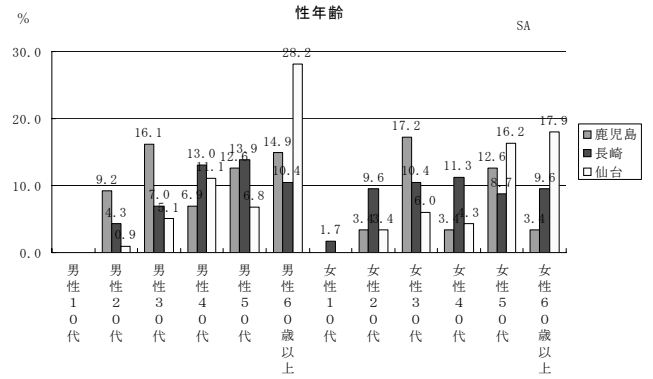
c) 性年齢 (単一回答)

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。



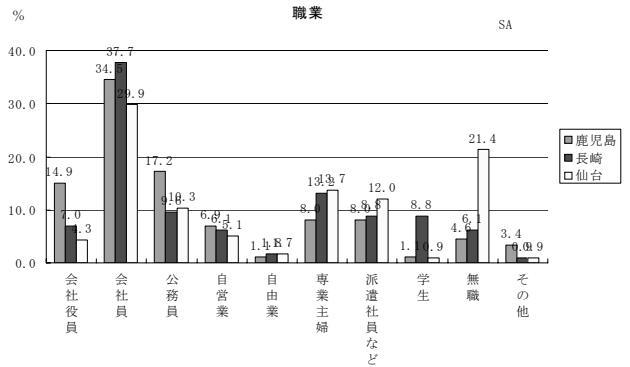
d) 婚姻状況 (単一回答)

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。



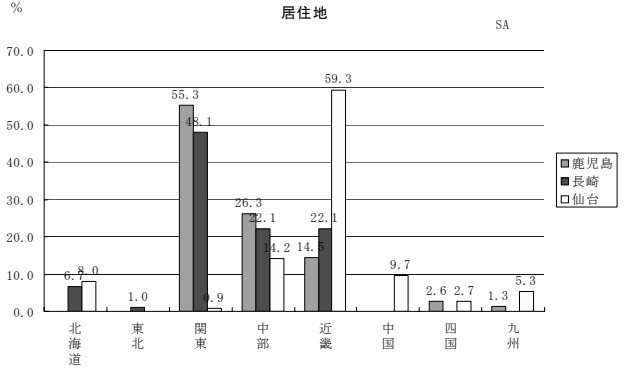
e) 職業 (単一回答)

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。

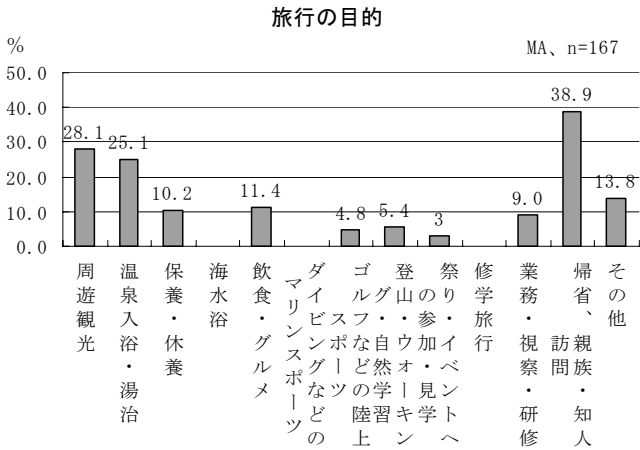


(1)鹿児島空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

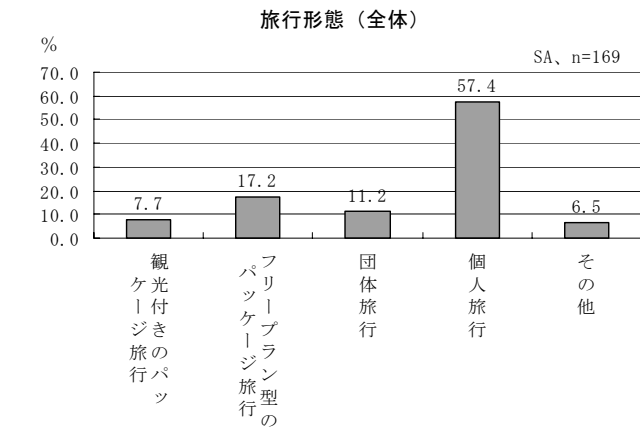
「帰省、親族・知人訪問」が4割強を占め、「周遊観光」目的は3割強となっており、2番目に多い。また、鹿児島の地理的特性もあり、「温泉入浴・湯治」が比較的高い割合を占めている。



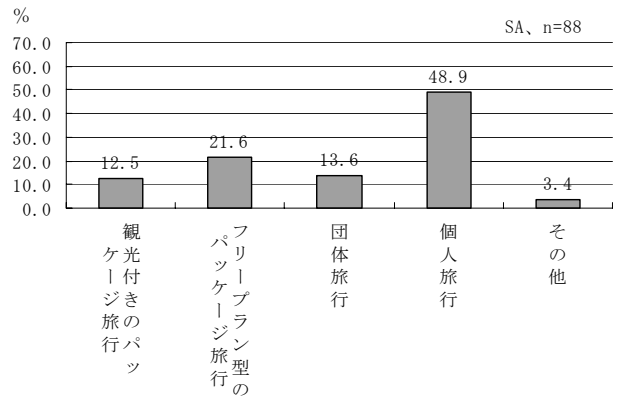
b) 旅行形態 (単一回答)

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。

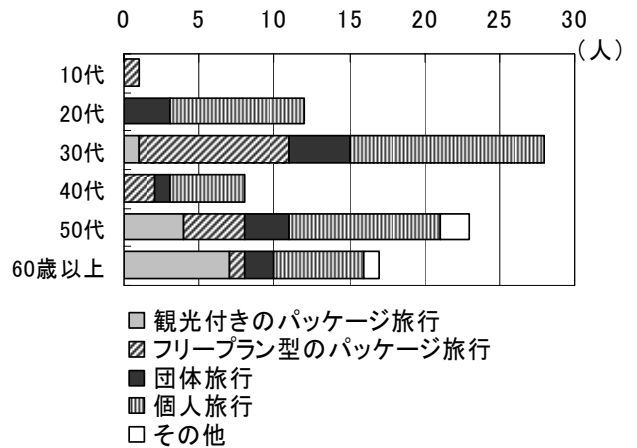
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下、『観光目的』と記述) をみると、「個人旅行」「その他」の比率が『全体』に比べて下がる傾向にある。



旅行形態 (観光目的)



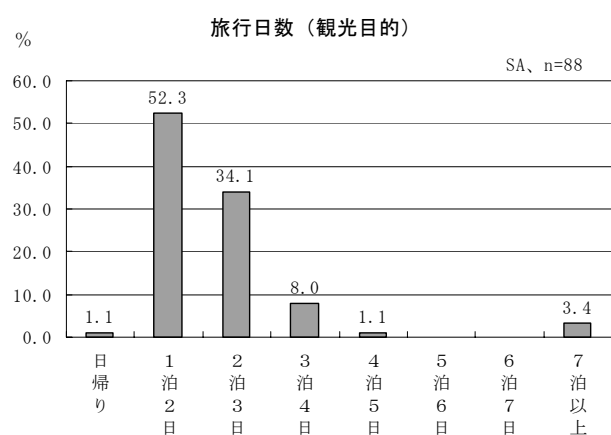
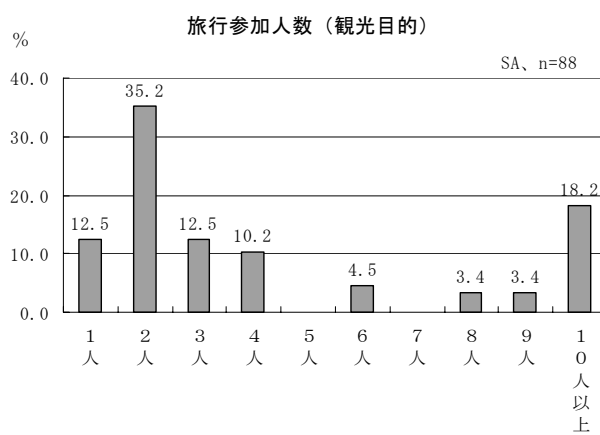
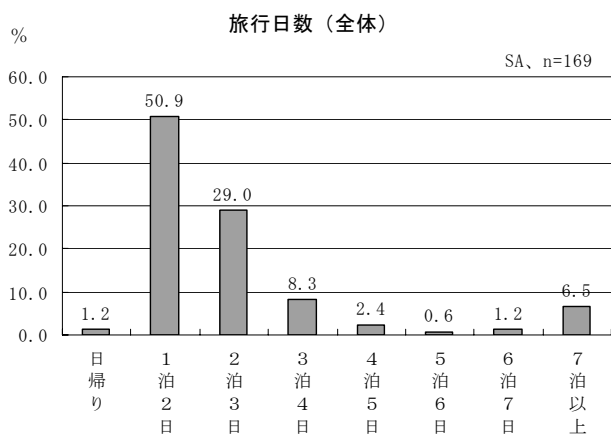
さらに観光目的を年齢別にみると、回答の少ない10代を除いて、いずれの年齢区分でも「個人旅行」が最も多いが、年齢が上がるにつれて、「観光付きのパッケージ旅行」が増えている。



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)

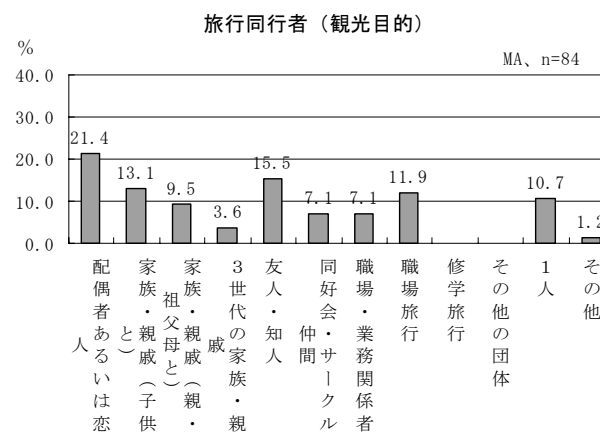
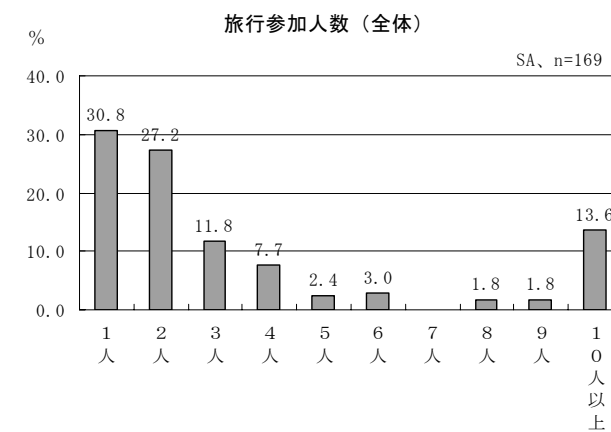
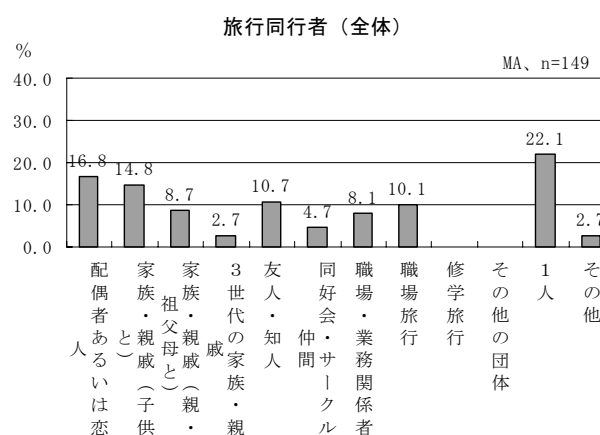
『全体』では「1人」が最多であり、「配偶者あるいは恋人」「家族・親戚(子供と)」と続く。様々なタイプの旅行形態が見受けられる。

『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。

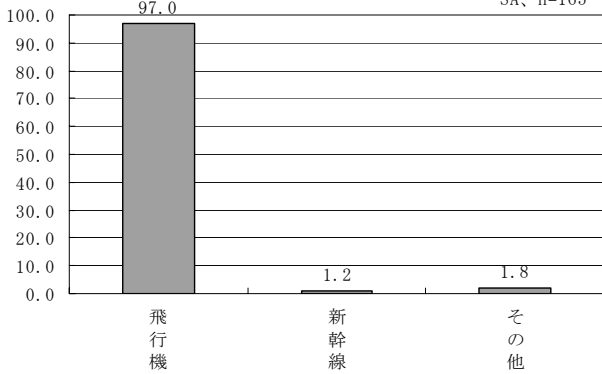


B) 旅行行程

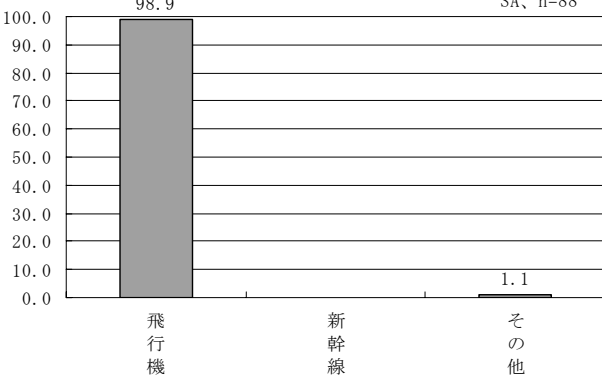
a) 自宅から九州内の観光行動の起点まで（往路）の行程

『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



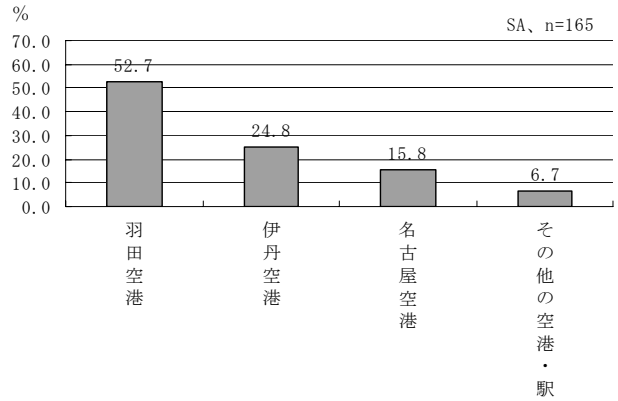
％ 出発空港・駅から入り口空港・駅までの交通手段（観光目的） SA、n=88



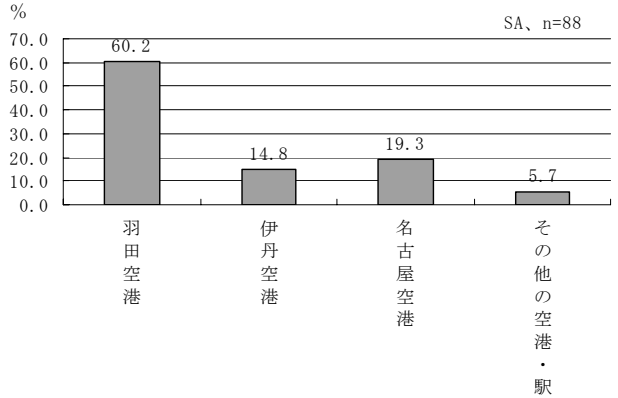
b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

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）



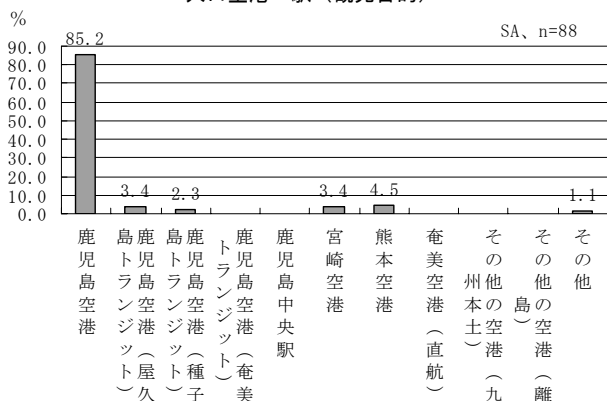
c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『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）

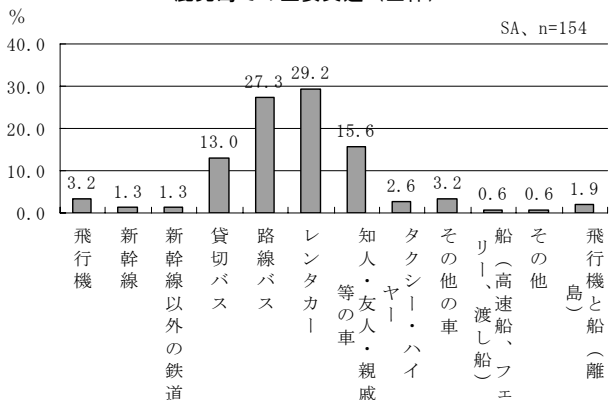


d) 鹿児島での主要交通（単一回答）

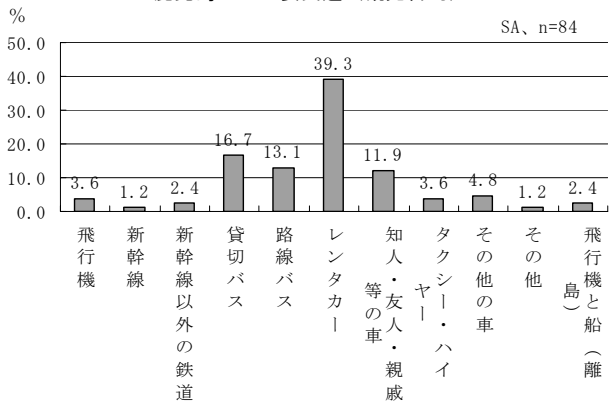
『全体』では「レンタカー」が最も多く（3割弱）、僅差で「路線バス」利用が続く。「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」は1割以上を占めている。

『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）



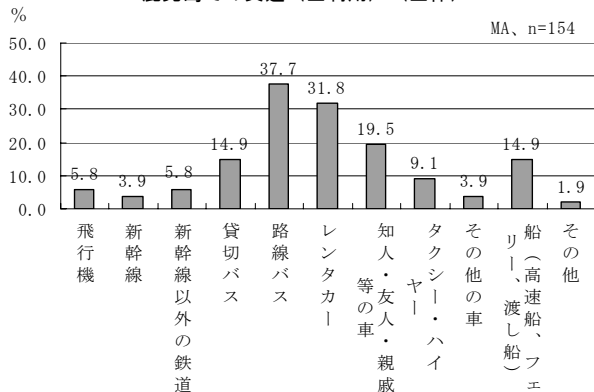
※離島目的客について、片方の手段が飛行機、もう片方が船の場合、「飛行機と船」にカウントしている。

e) 鹿児島での交通（全ての利用、複数回答）

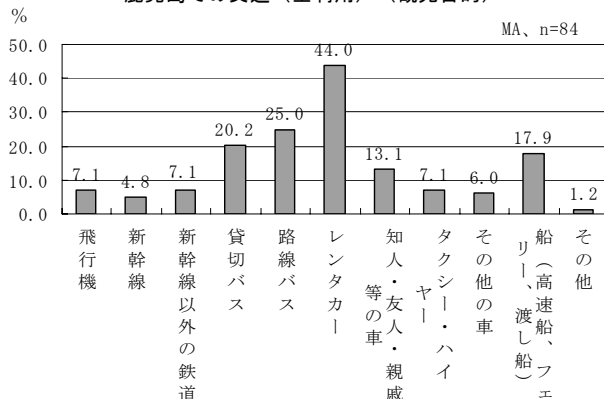
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（4割弱）。次いで「レンタカー」「知人・友人・親戚等の車」「貸切バス」「船」となっている。

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）

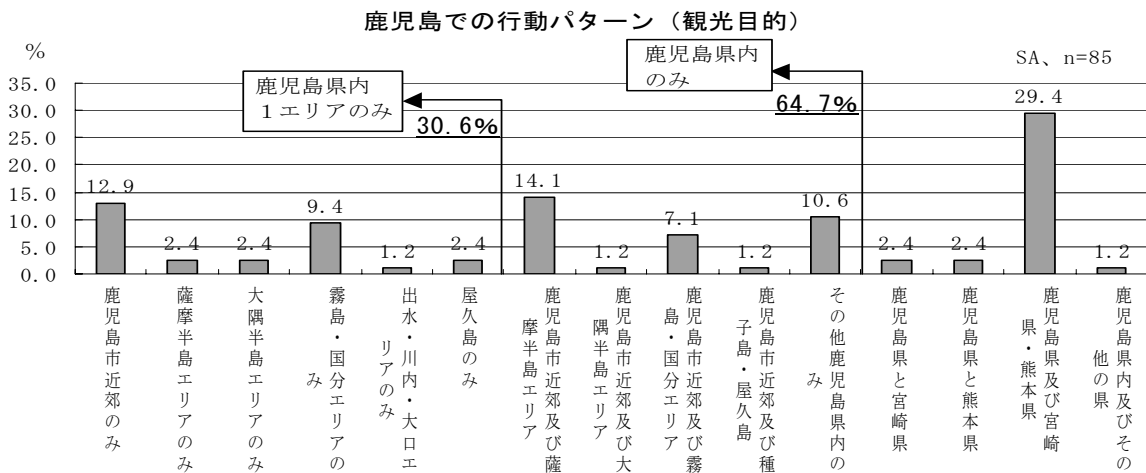
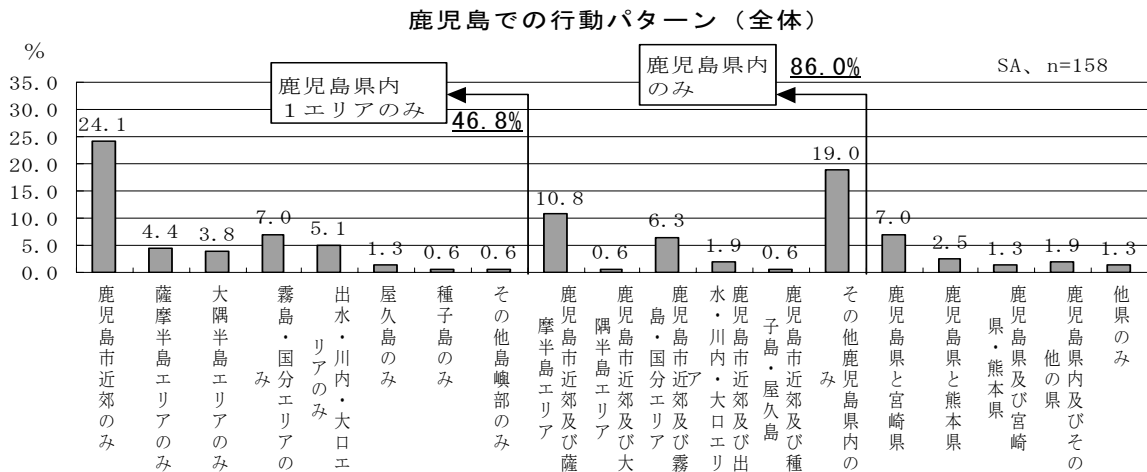


f) 鹿児島での行動パターン（単一回答）

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

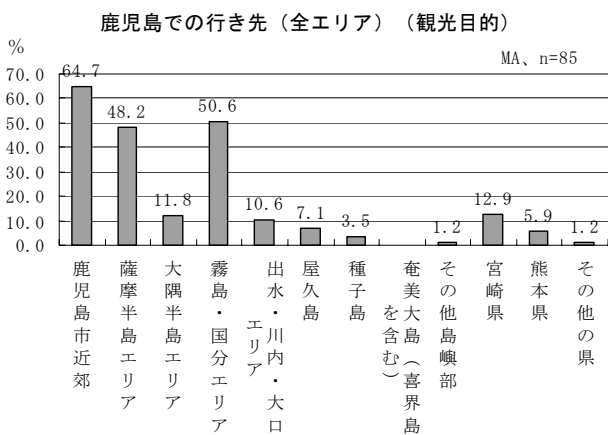
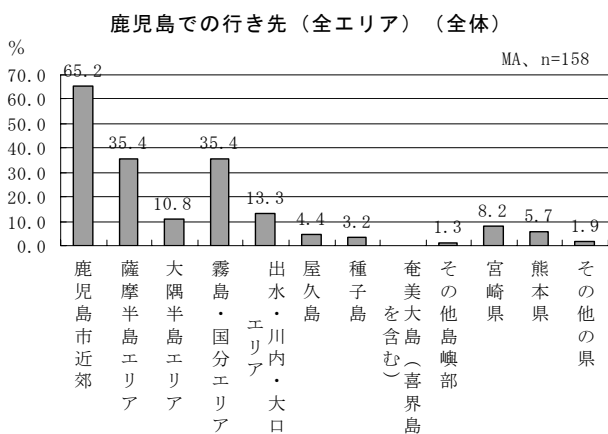
霧島・国分エリア：霧島温泉郷、えびの高原、国分市、隼人町、牧園温泉など

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

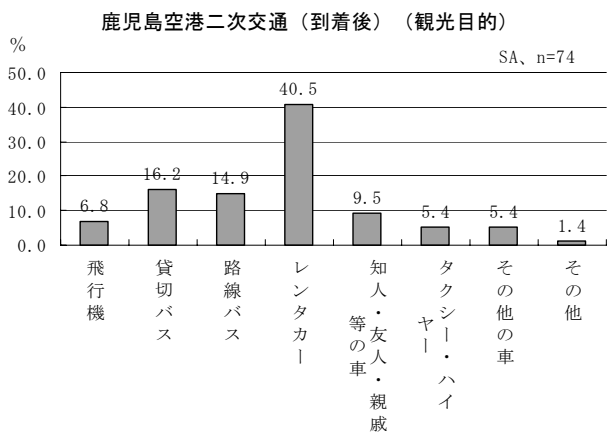
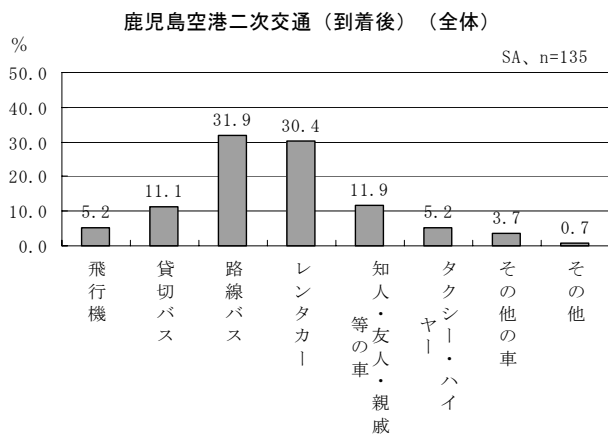
g)鹿児島での行き先（全エリア，複数回答）

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）

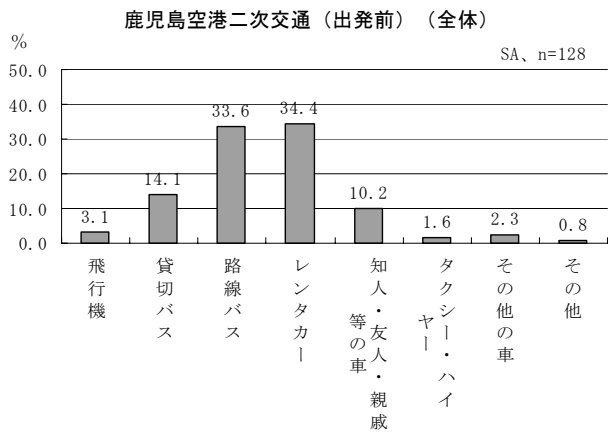
『全体』では「路線バス」利用が最も多く、「レンタカー」利用がこれに続く（いずれも3割強）。これに対し、『観光目的』では「レンタカー」が4割弱で突出している。



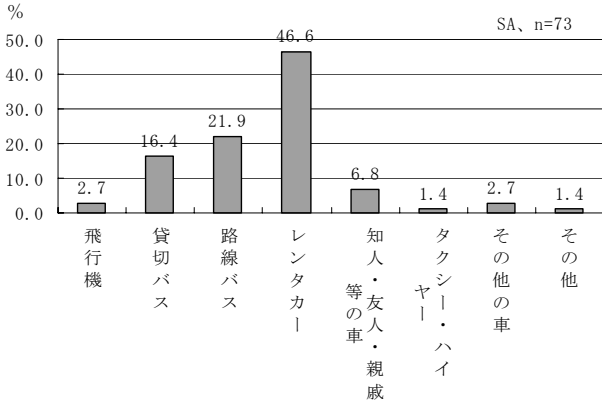
i)鹿児島空港における二次交通（鹿児島空港出発前，単一回答）

『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。



鹿児島空港二次交通（出発前）（観光目的）

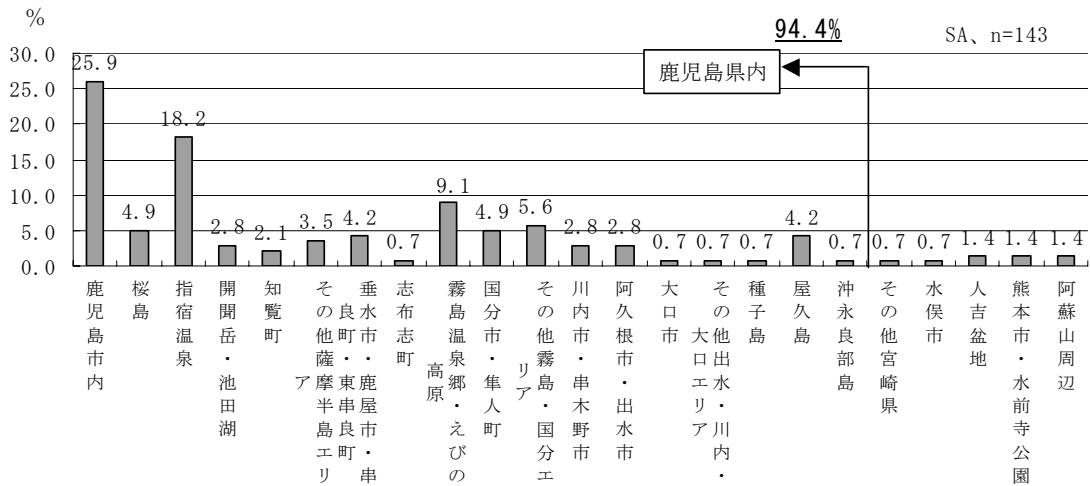


j) メインの訪問地（単一回答）

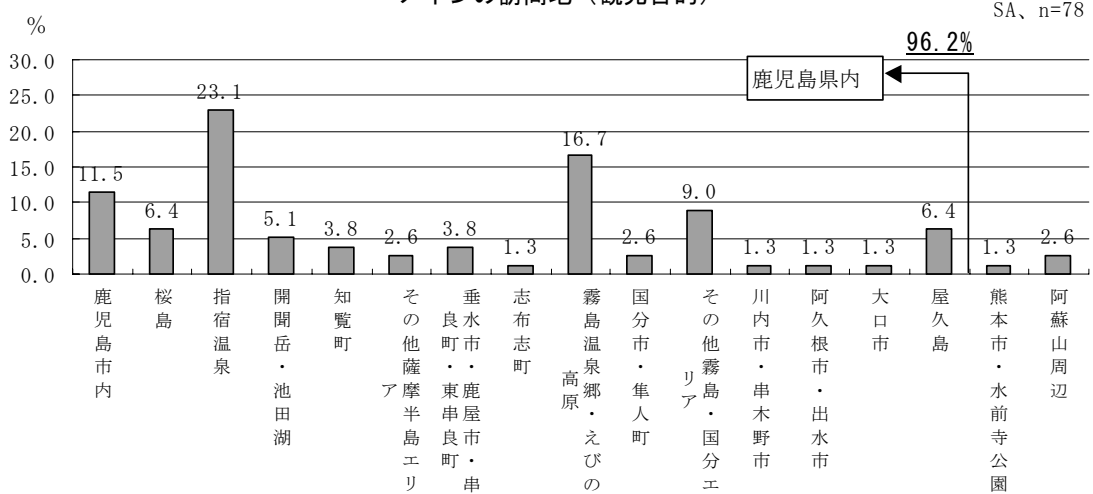
『全体』では「鹿児島市内」が最も多く、1/4を占めている。次いで「指宿温泉」が2割弱、「霧島温泉郷・えびの高原」が1割弱となっている。ちなみに、鹿児島県内がメインの訪問は94.4%となっている。

『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。

メインの訪問地（全体）



メインの訪問地（観光目的）

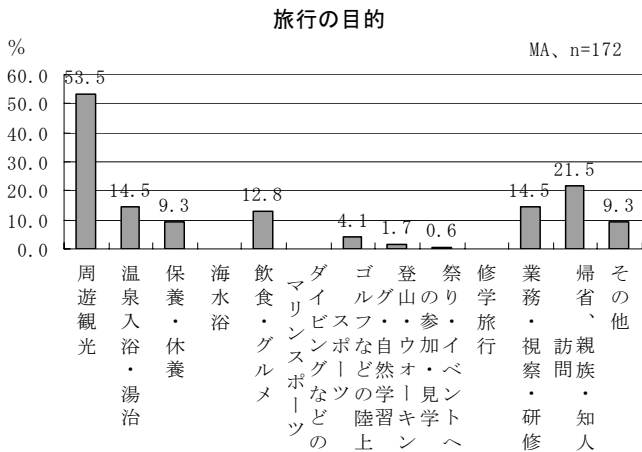


(2)長崎空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

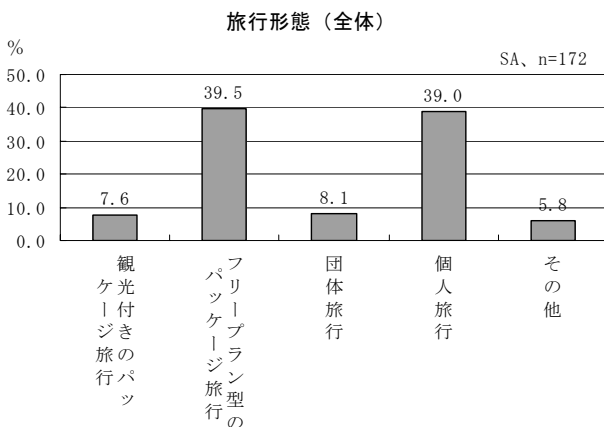
「周遊観光」が5割強を占めており，次いで「帰省，親族・知人訪問」が2割強，「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」「飲食・グルメ」が1割強となっている。



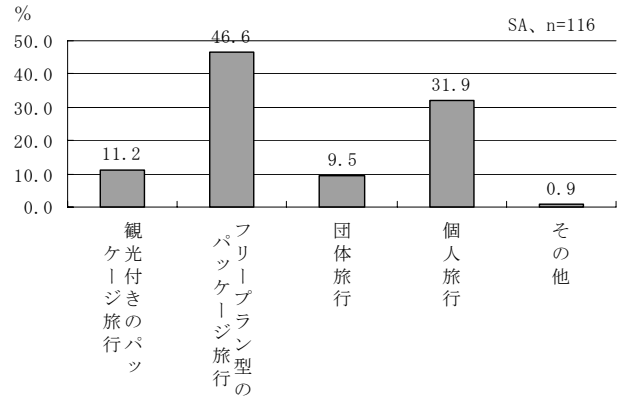
b) 旅行形態 (単一回答)

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。

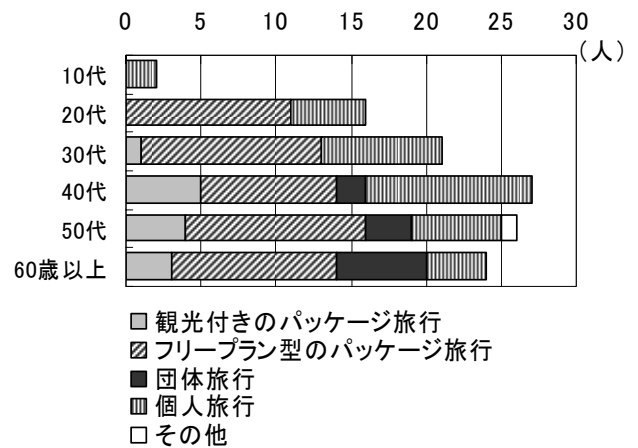
これに対し，「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下，『観光目的』と記述) をみると，「フリープラン型のパッケージ旅行」「観光付きのパッケージ旅行」「団体旅行」が『全体』に比べ高く，「個人旅行」「その他」が低くなっている。



旅行形態 (観光目的)



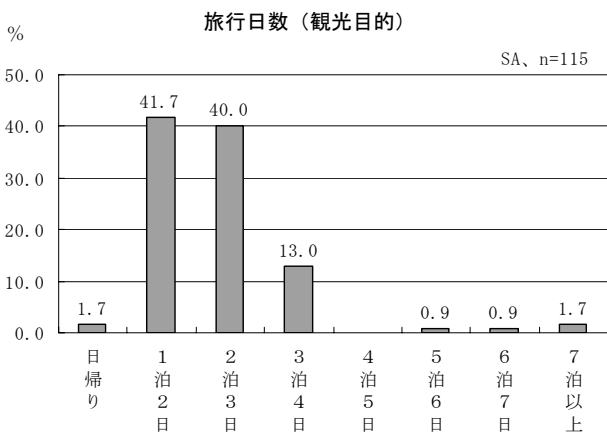
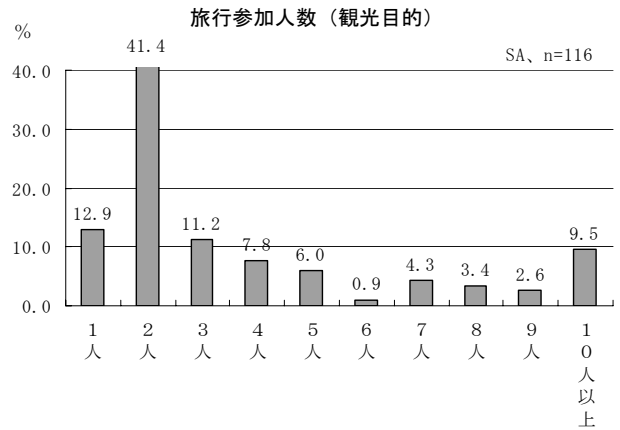
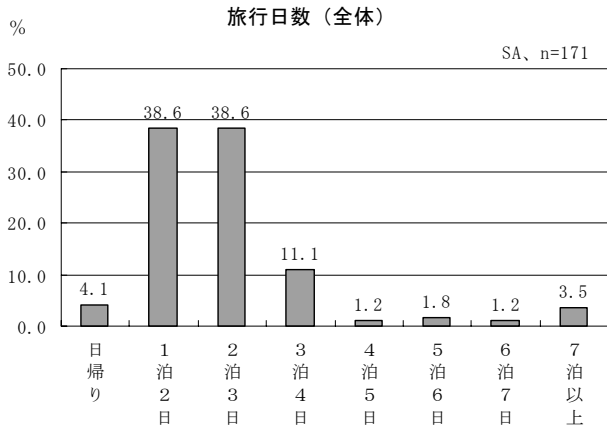
さらに観光目的を年齢別にみると，回答の少ない10代を除いて，いずれの年齢区分でも「フリープラン型のパッケージ旅行」が最も多く，「個人旅行」が続く。また，年齢が上がるにつれて，「団体旅行」が増えている。



c) 旅行日数 (単一回答)

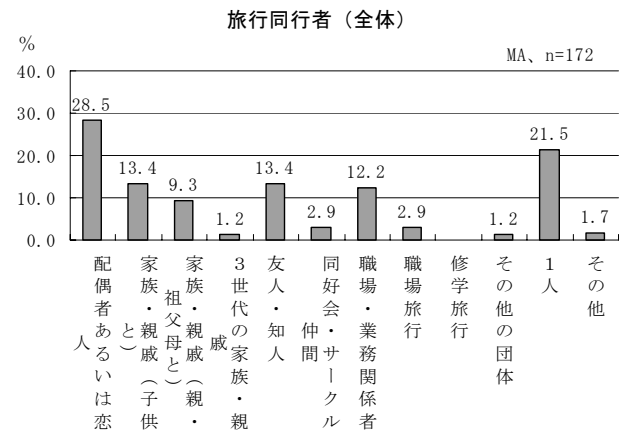
調査日が通常の週末 (祝祭日の絡まない土曜，日曜) であったこともあり，『全体』では「1泊2日」「2泊3日」が同比率で最多となった (4割弱)。次いで「3泊4日」が1割強となっている。

『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）

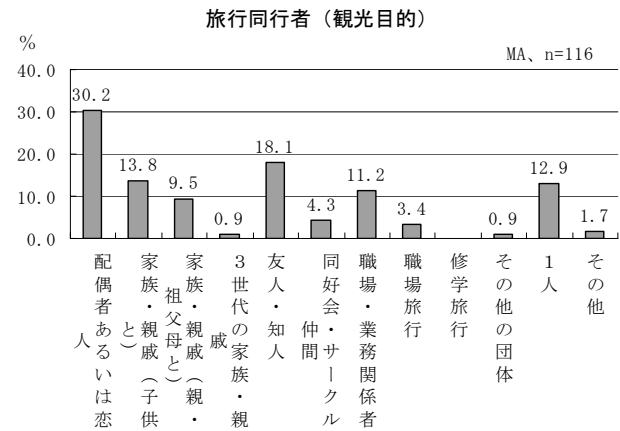
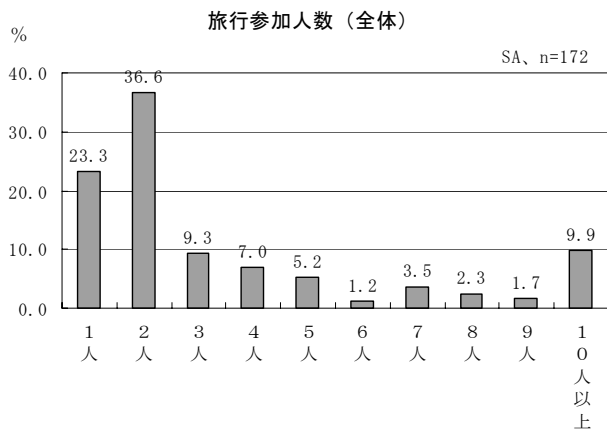
『全体』では「配偶者あるいは恋人」が3割弱で最多となっている。「1人」も2割以上を占める。『観光目的』でも「配偶者あるいは恋人」が最多となっているが、「1人」の比率は『全体』と比べ大幅に下がっている。



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。

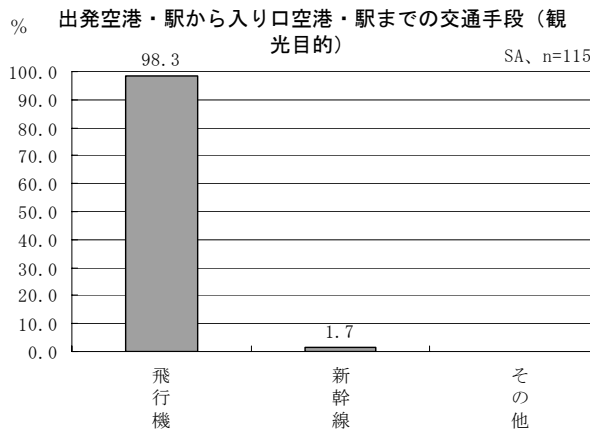
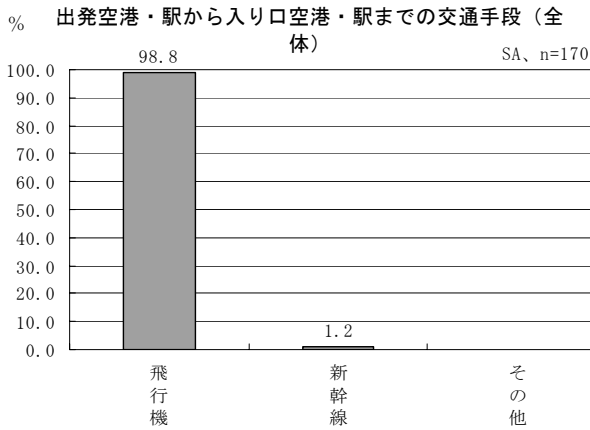
『観光目的』は『全体』と比べ、「1人」の比率が低く「2人」の比率が高い。



B) 旅行行程

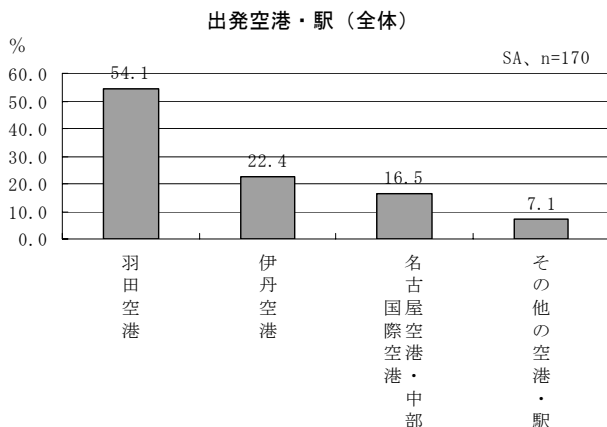
a) 往路の主要交通手段（単一回答）

『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。

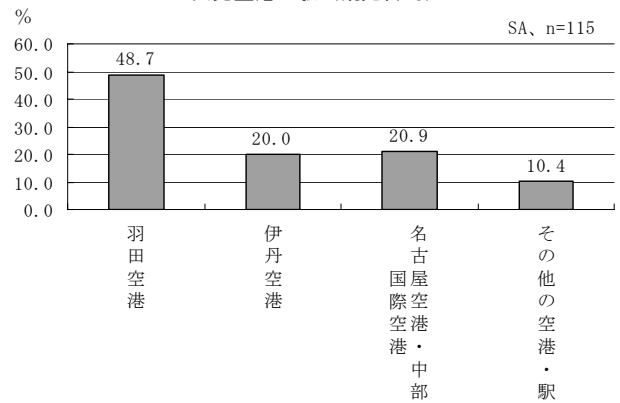


b) 往路における出発空港・駅（単一回答）

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。

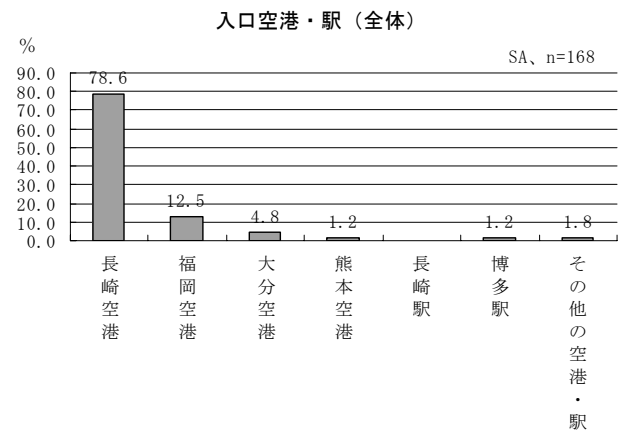


出発空港・駅（観光目的）

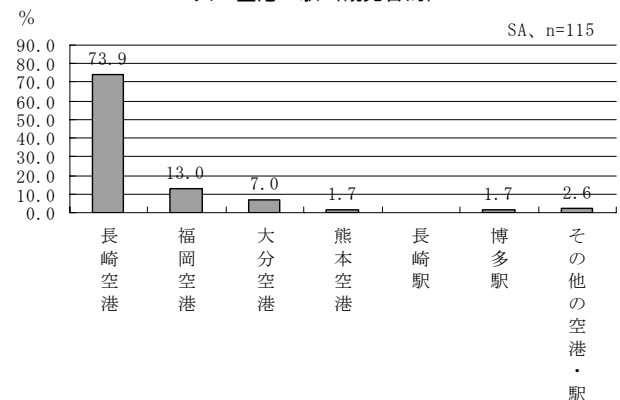


c) 往路における入口空港・駅（単一回答）

『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。



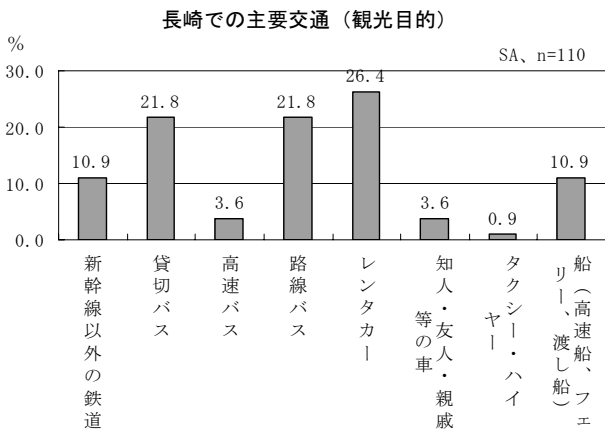
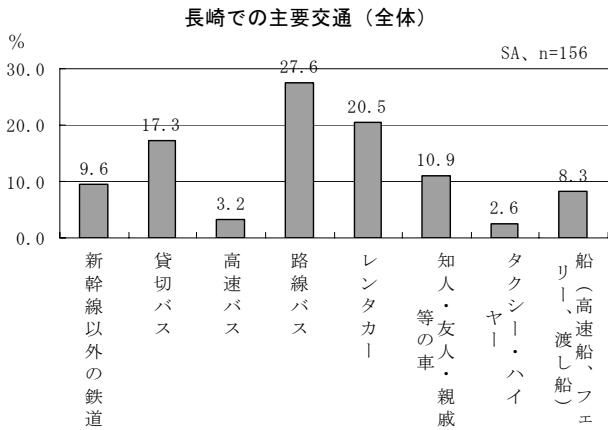
入口空港・駅（観光目的）



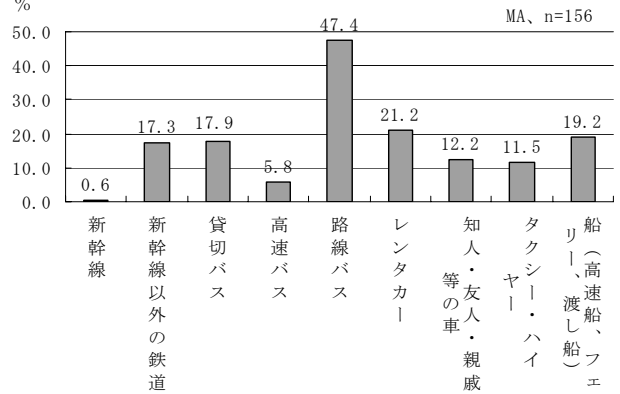
d)長崎での主要交通（単一回答）

『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。

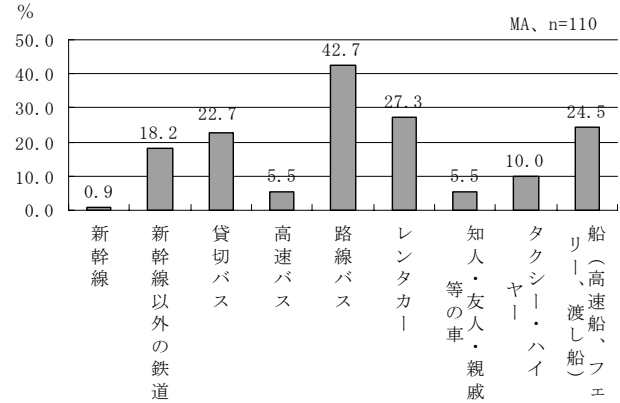
※「船」は長崎空港-ハウステンボス間の移動が大半を占める。



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）

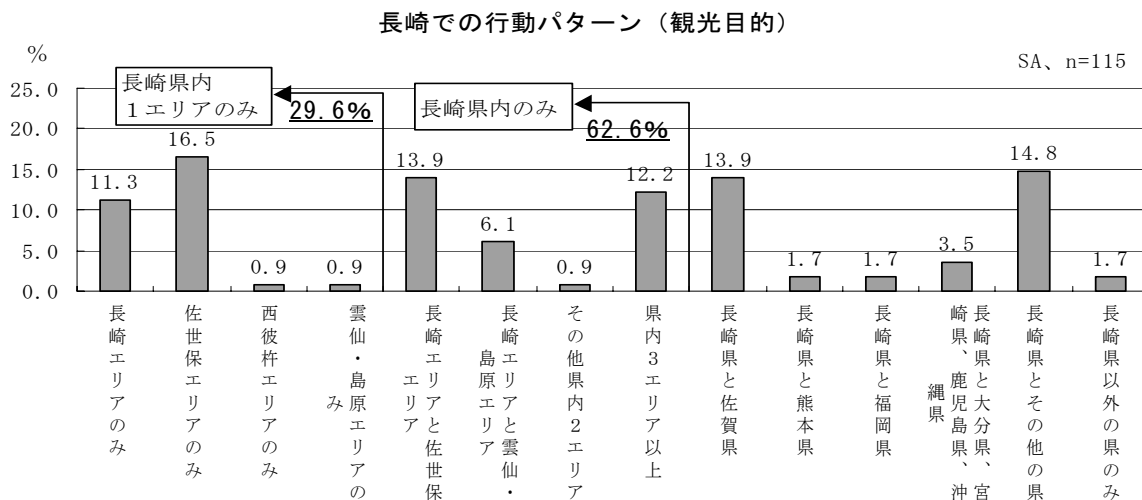
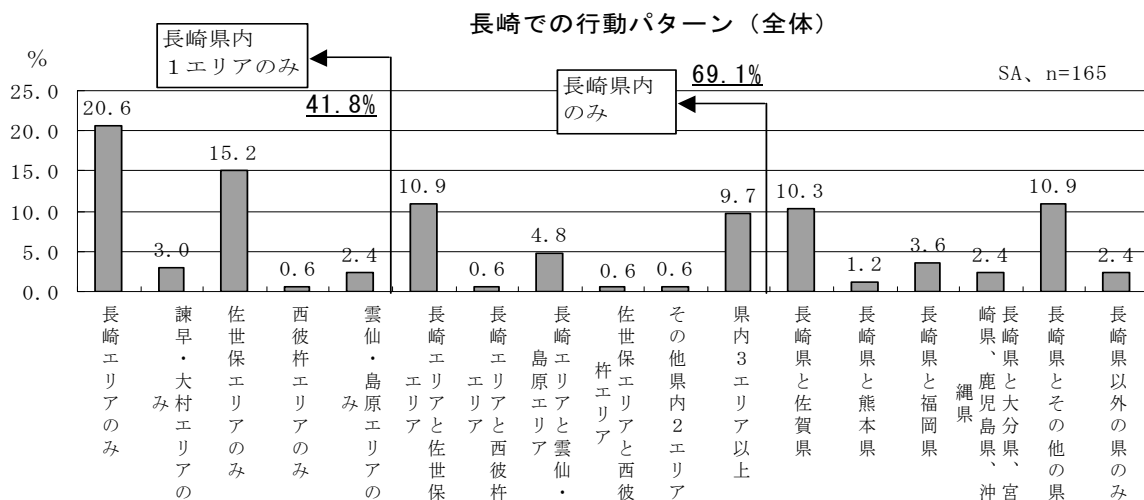
『全体』では「路線バス」が最も多く利用されている（5割弱）。次いで「レンタカー」「船」「貸切バス」「新幹線以外の鉄道」となっている。これに対し、『観光目的』でも路線バスが最多（4割強）となっているが、その比率は『全体』よりも低く、逆に「レンタカー」「船」「貸切バス」等の比率が高い。

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. これをみると, 『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.



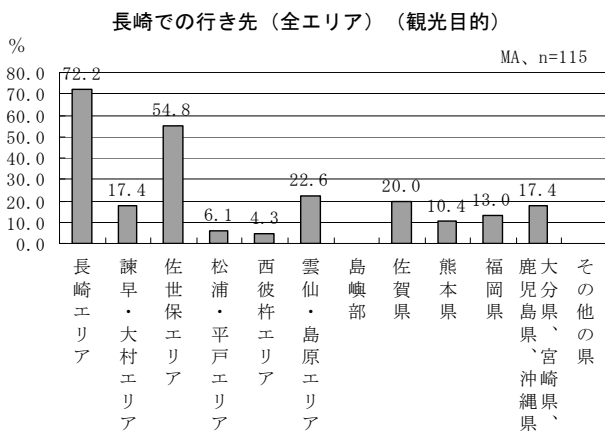
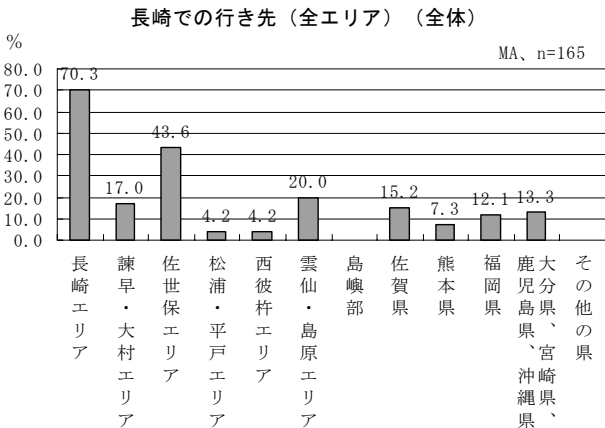
※エリアの区分は以下となっている.

- 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。

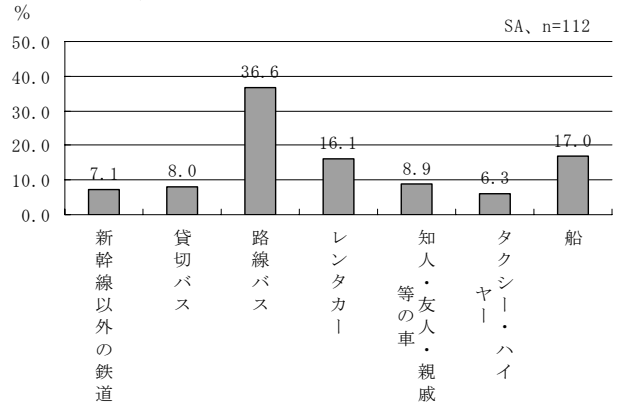
『観光目的』でも「長崎エリア」が最多（7割強）となっており，「佐世保エリア」がこれに次ぐ（5割強）。



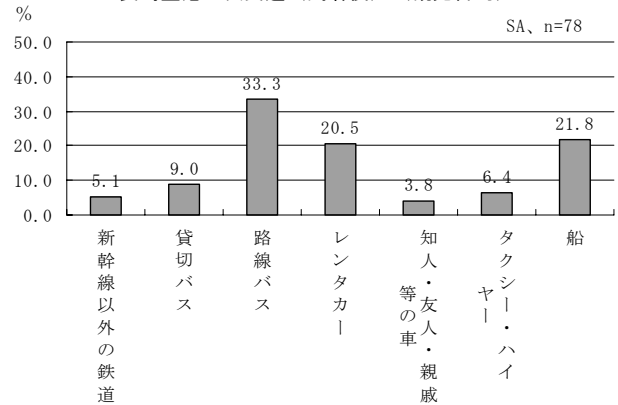
h)長崎空港における二次交通（長崎空港到着後，単一回答）

『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）



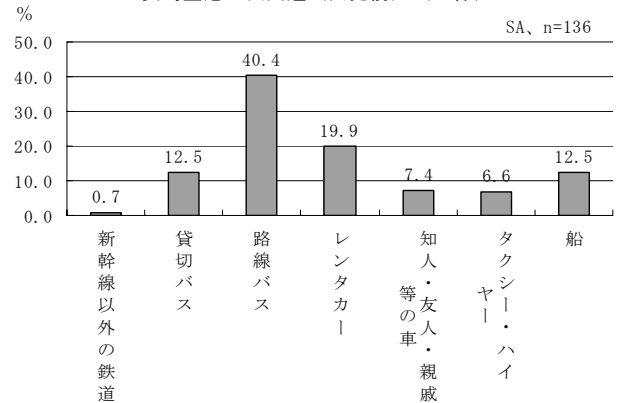
長崎空港二次交通（到着後）（観光目的）



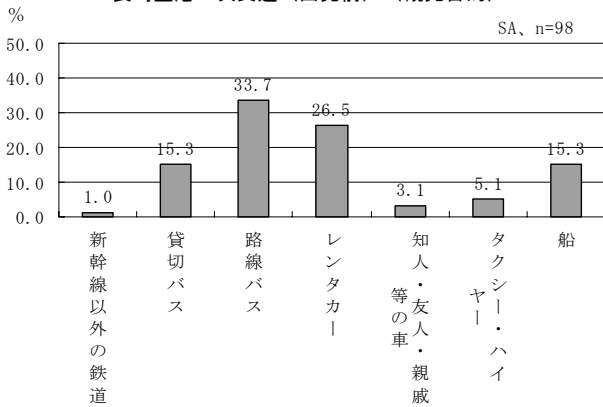
i)長崎空港における二次交通（長崎空港出発前，単一回答）

『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）

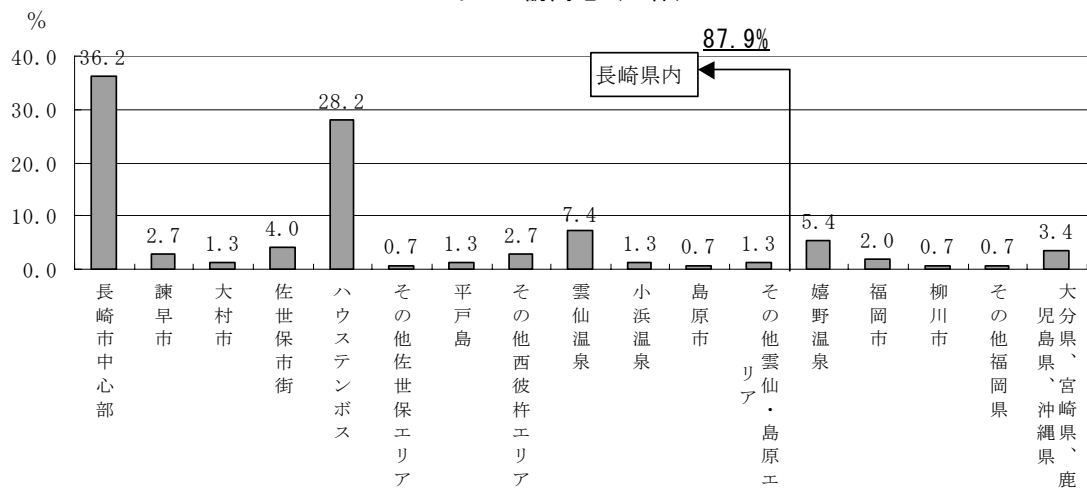


j) メインの訪問地（単一回答）

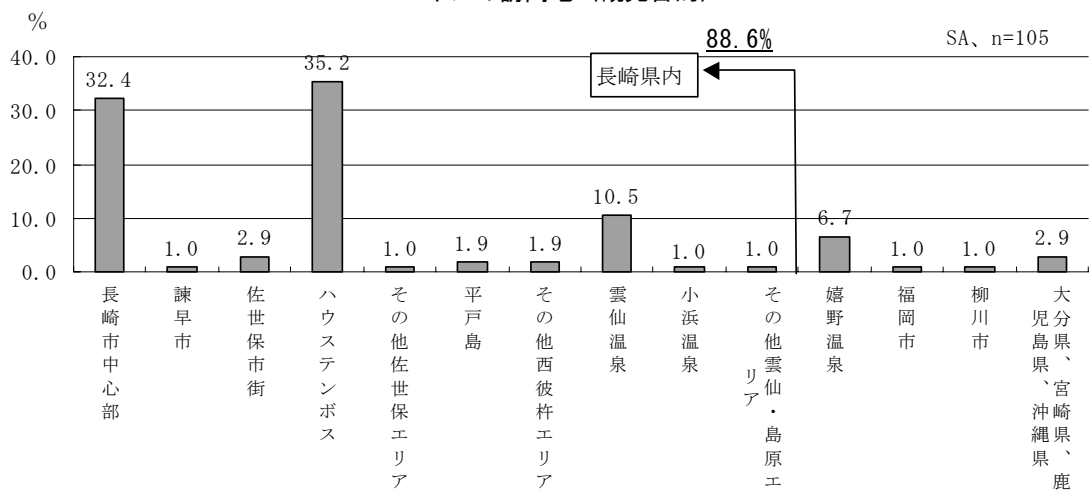
『全体』では「長崎市中心部」が4割弱、「ハウステンボス」が3割弱となっており，他を圧倒している。県外では，「嬉野温泉」の比率が高くなっている。ちなみに，長崎県内がメインの訪問は87.9%である。

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）

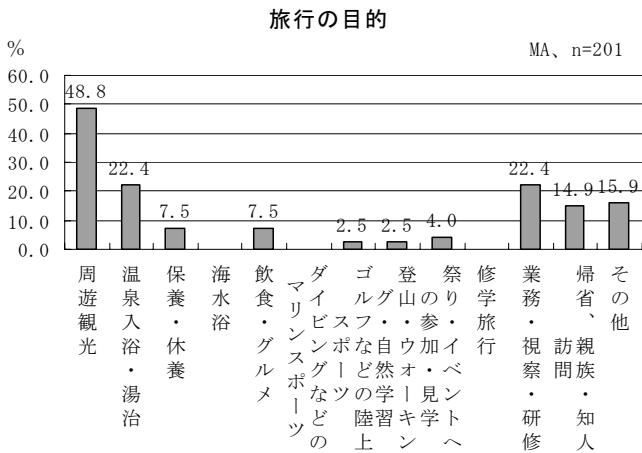


(3)仙台空港アンケート

A) 旅行の概要

a) 旅行目的 (複数回答)

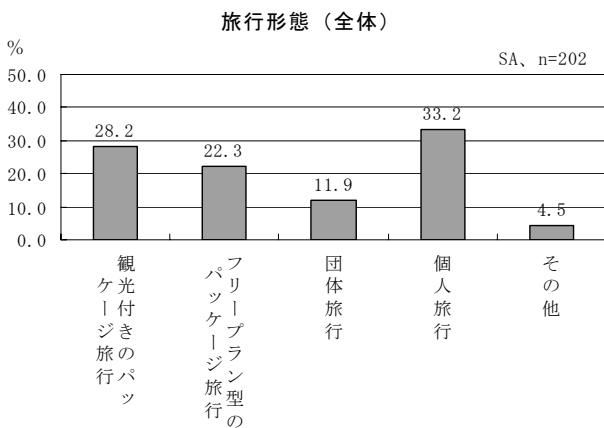
「周遊観光」が5割弱を占めており、次いで「温泉入浴・湯治」「業務・視察・研修」が2割強となっている。



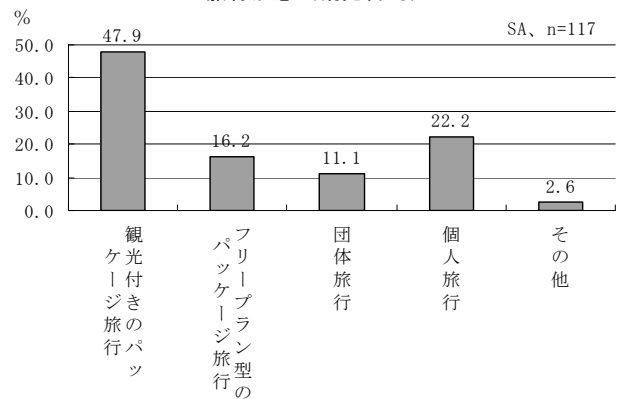
b) 旅行形態 (単一回答)

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。

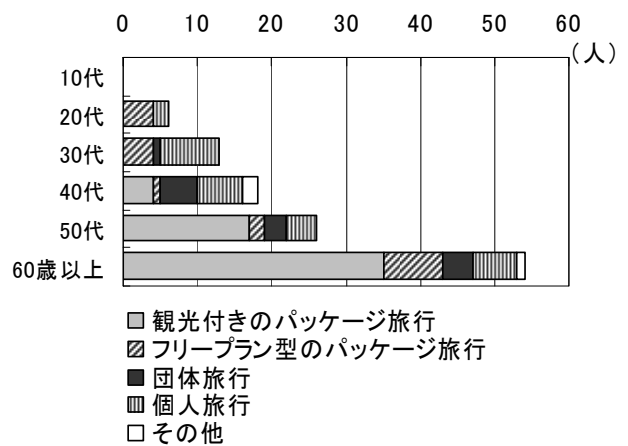
これに対し、「業務」「帰省」「その他」のみを目的とする旅行を除いた回答者 (以下、『観光目的』と記述) をみると、「観光付きのパッケージ旅行」が5割弱を占めており、「個人旅行」は2割強、「フリープラン型のパッケージ旅行」は2割弱となっている。『全体』に比べると、「観光付きのパッケージ旅行」比率が高く、その他はいずれも低くなっている。



旅行形態 (観光目的)

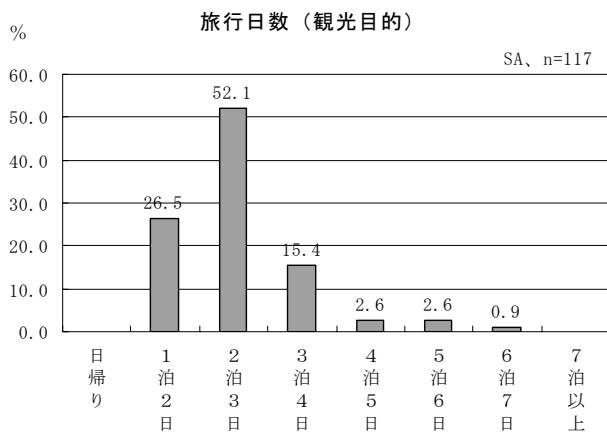
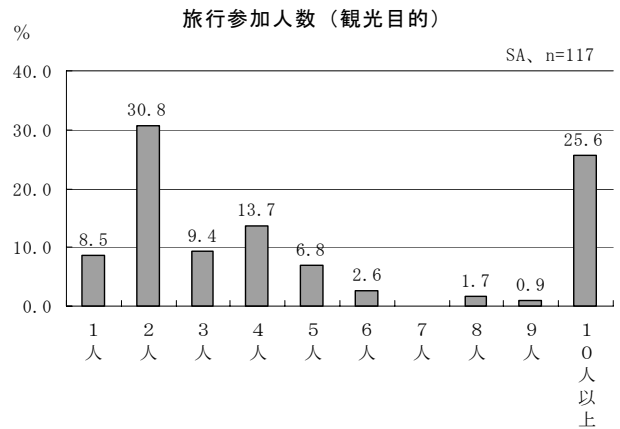
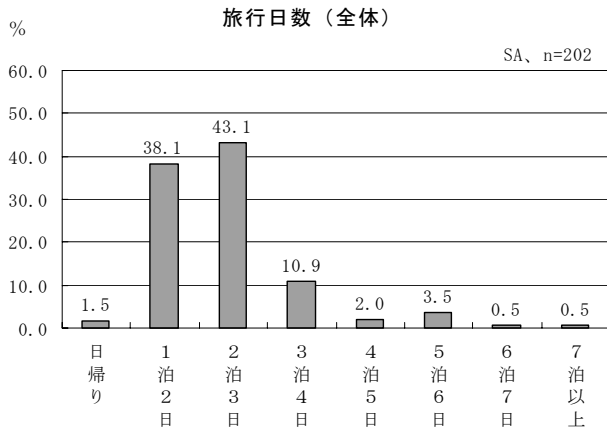


さらに観光目的を年齢別にみると、「観光付きのパッケージ旅行」は「20代」「30代」ではみられないが、「50代」「60歳以上」で5割を越え、さらに、年齢区分が高くなるにつれて回答者が増えていくため、この「50代」「60歳以上」の回答が全体の傾向に影響を与えている。



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。

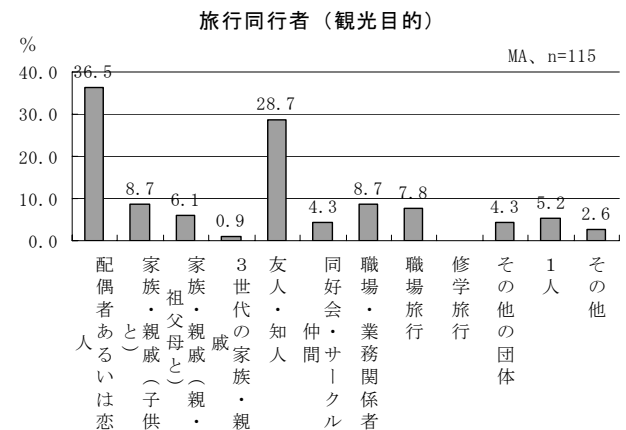
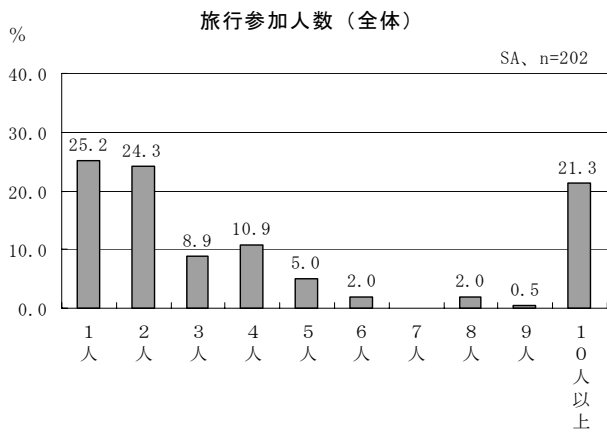
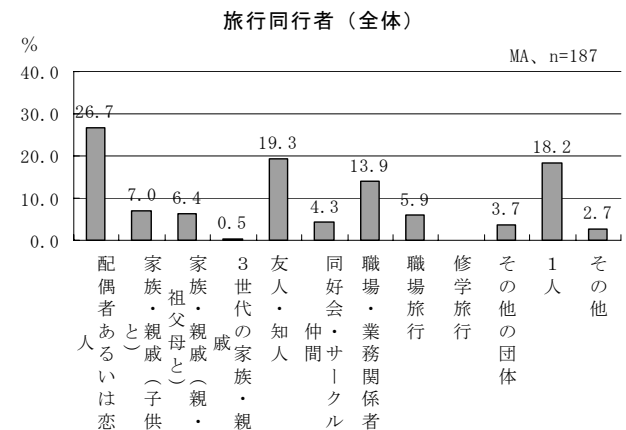


e) 旅行同行者特性（複数回答）

『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）

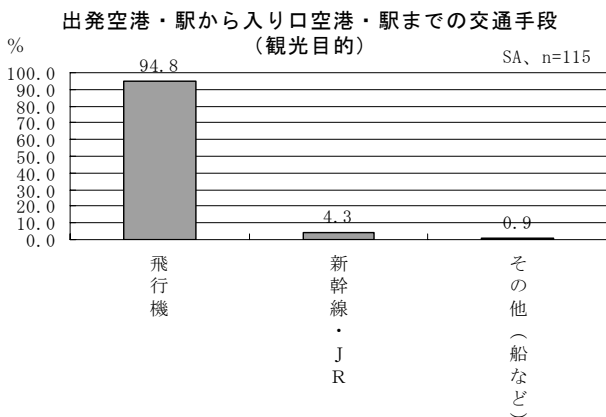
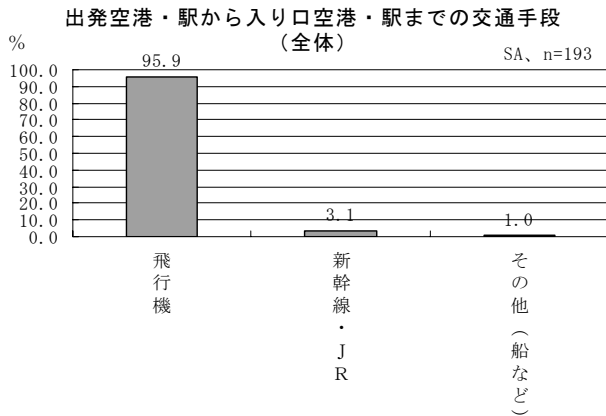
『全体』では「1人」が3割弱で最も多く、「2人」「10人以上」がこれに次ぐ（2割強）。一方、『観光目的』では「2人」が3割強、「10人以上」が3割弱となっている。10人以上の団体観光客が多くみられるのが特徴的である。



B) 旅行行程

a) 往路の主要交通手段 (単一回答)

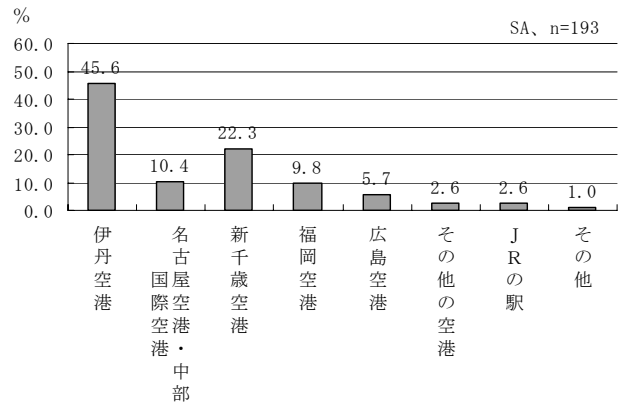
『全体』『観光目的』ともほとんどの人が「飛行機」を利用しており、比率の差はほとんどない。また、僅かであるが、「新幹線・JR」「船」の利用もみられる。



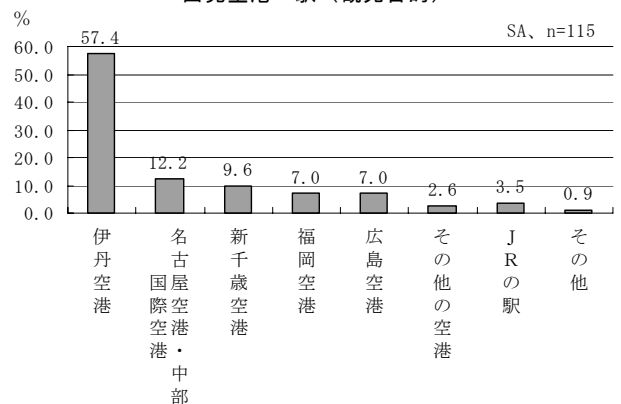
b) 往路における出発空港・駅 (単一回答)

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)



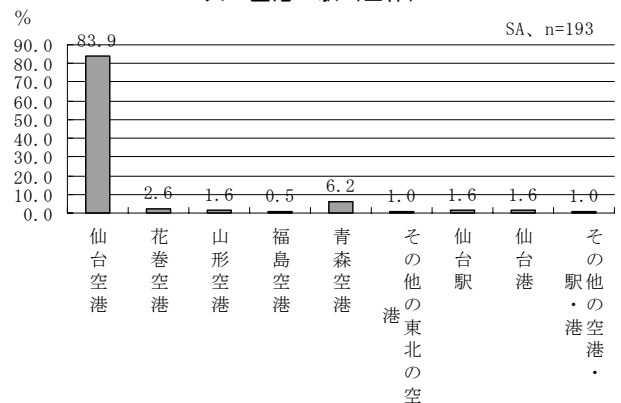
出発空港・駅 (観光目的)



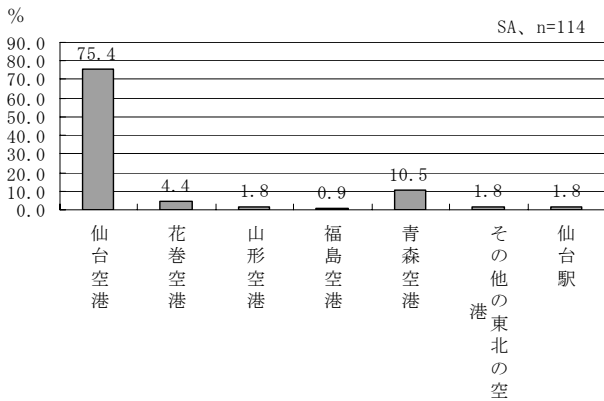
c) 往路における入口空港・駅 (単一回答)

『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)



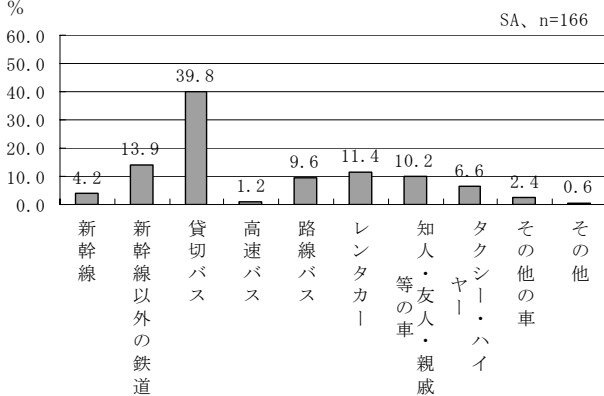
入口空港・駅（観光目的）



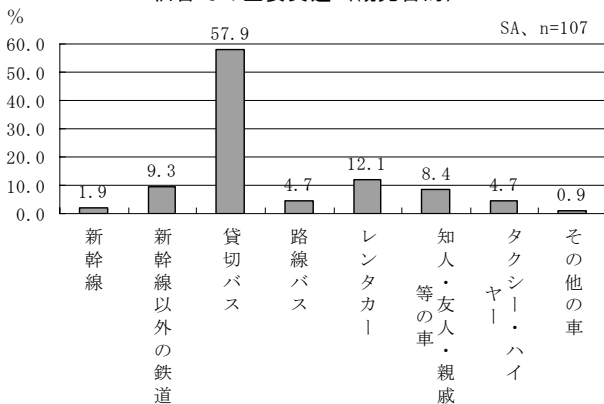
d) 仙台での主要交通（単一回答）

『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）



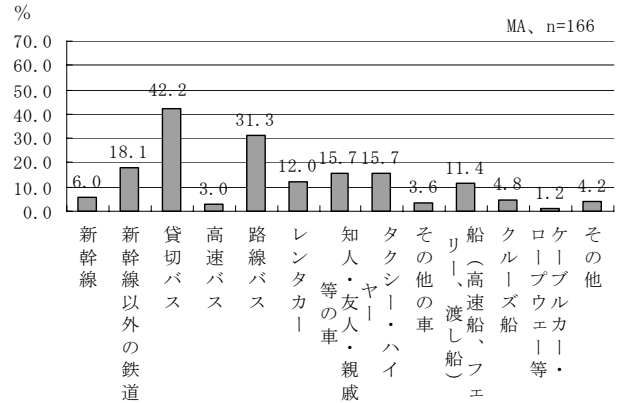
仙台での主要交通（観光目的）



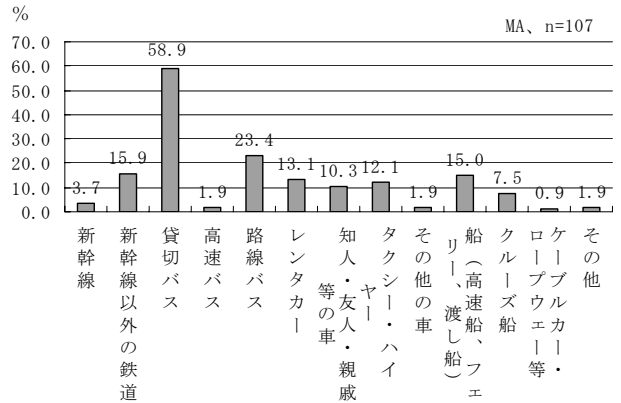
e) 仙台での交通（全ての利用、複数回答）

『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）

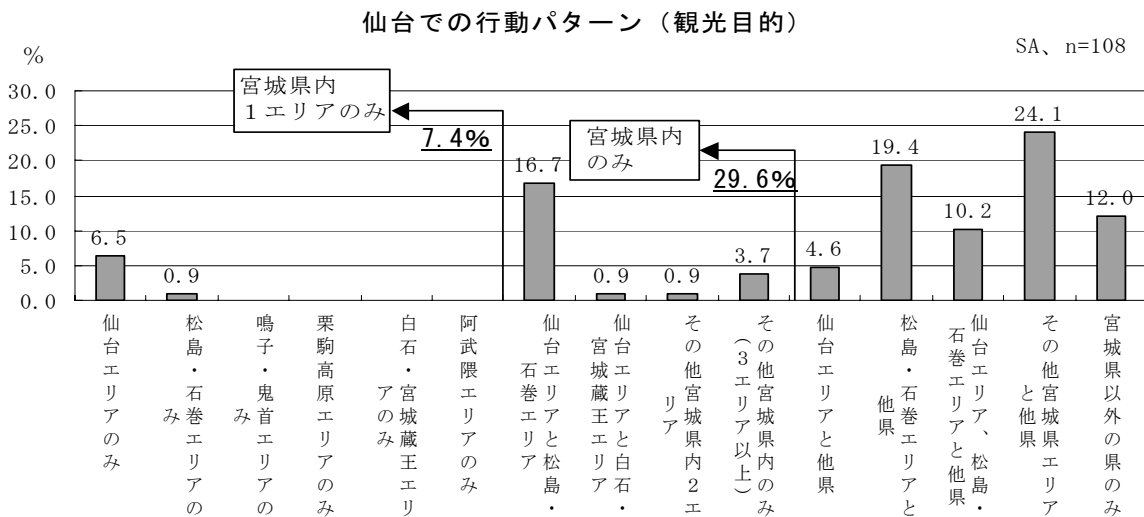
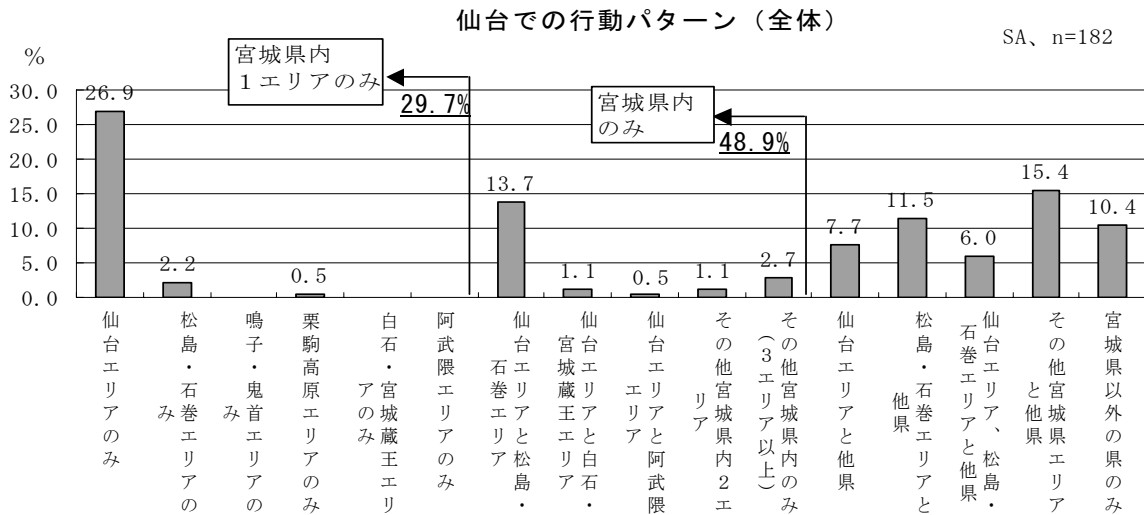


f) 仙台での行動パターン（単一回答）

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%）。



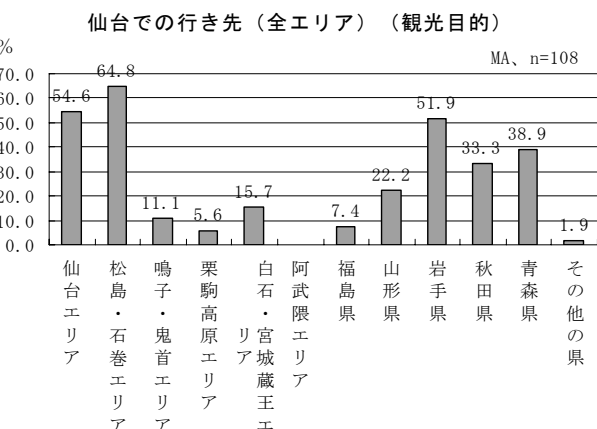
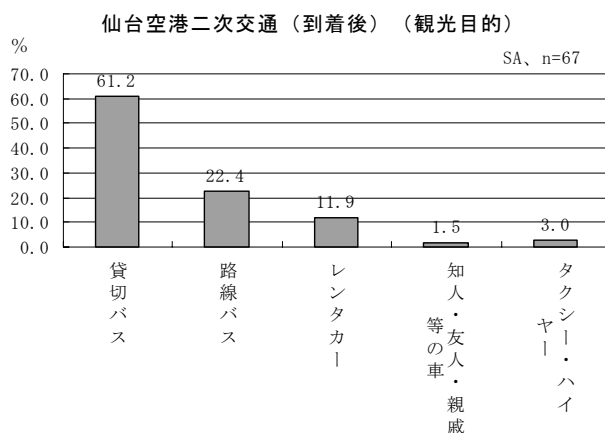
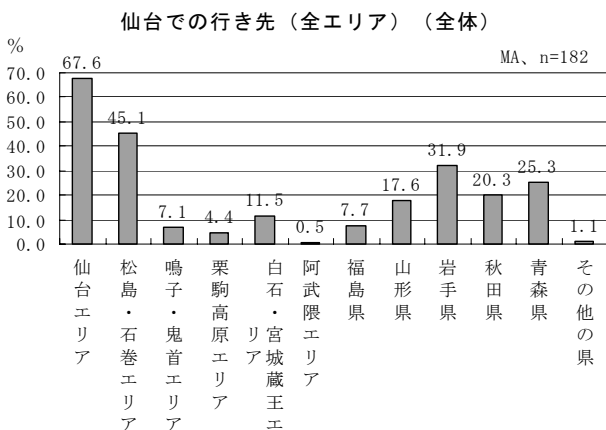
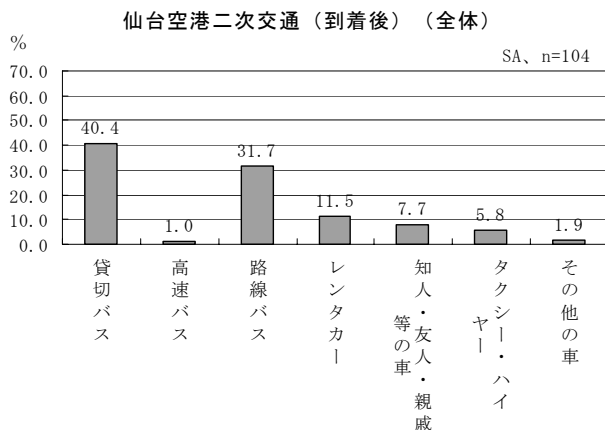
※エリアの区分は以下となっている。

- 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)

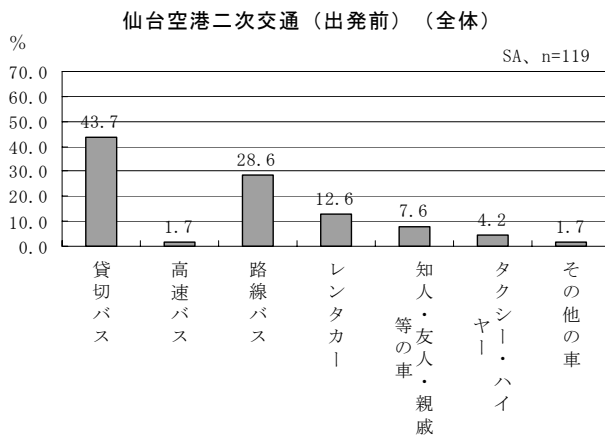
訪問エリア全てをカウントしたものが下図である。これを見ると、『全体』では「仙台エリア」への訪問が7割弱を占め最も多く、次いで「松島・石巻エリア」が5割弱となっている。他県では、岩手県(3割強)、青森県(3割弱)、秋田県(2割強)への訪問が多い。

『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)

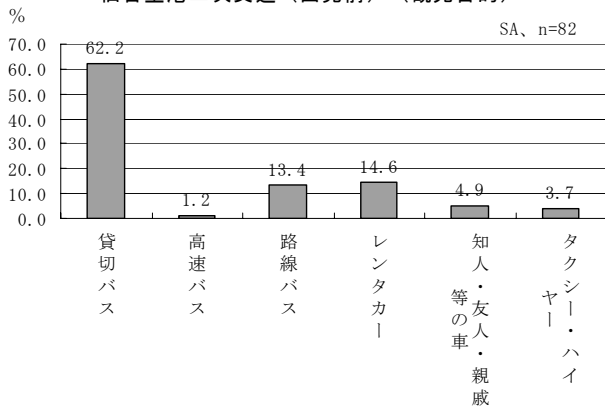
『全体』『観光目的』とも、「仙台空港到着後」と同様の傾向を示している。そのなかにおいて、「貸切バス」「レンタカー」比率が若干高く、「路線バス」比率は若干低くなっている。



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）

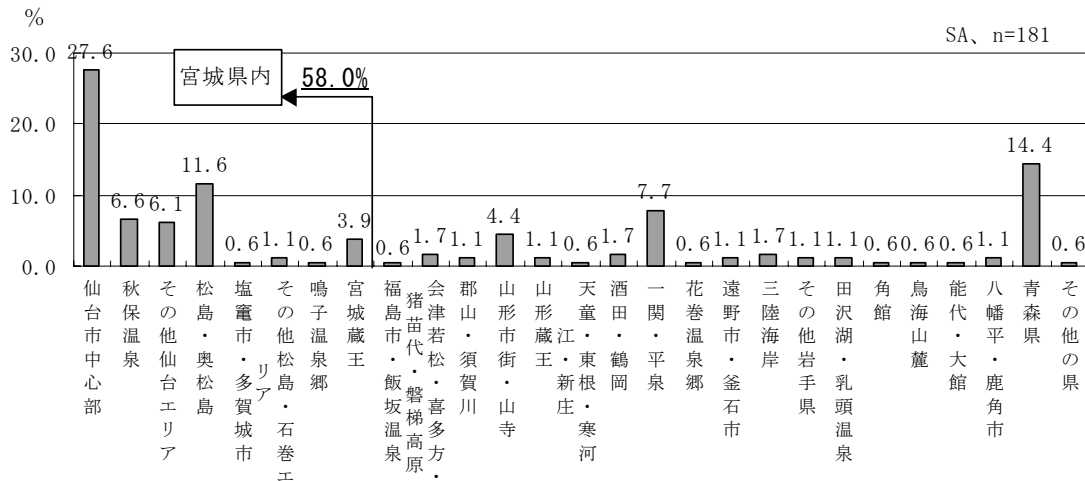


j) メインの訪問地（単一回答）

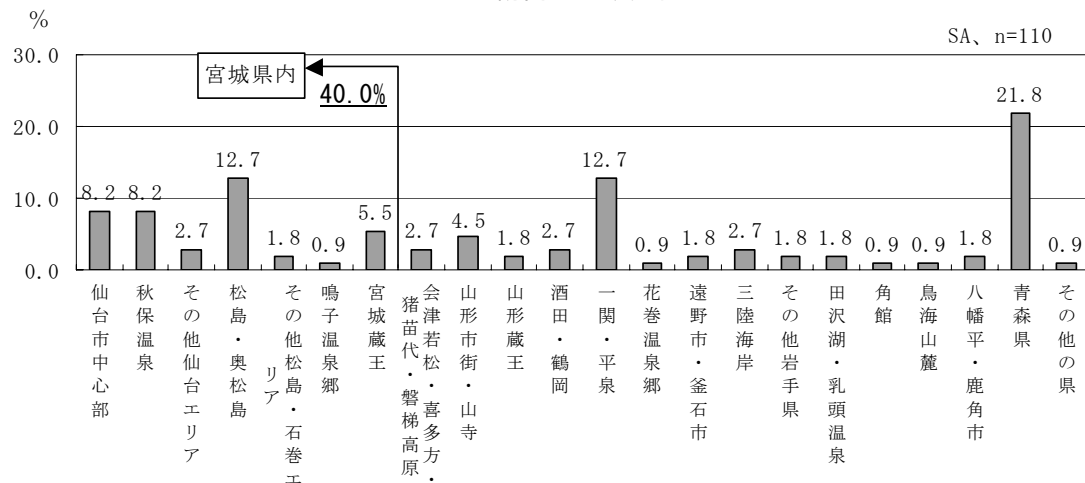
『全体』では「仙台市中心部」が3割弱で最も多く、次いで「青森県」「松島・奥松島」となっている（いずれも1割強）。県外では「青森県」のほか、「一関・平泉」「山形市街・山寺」の比率も高くなっている。ちなみに、宮城県内がメインの訪問地は58.0%である。

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

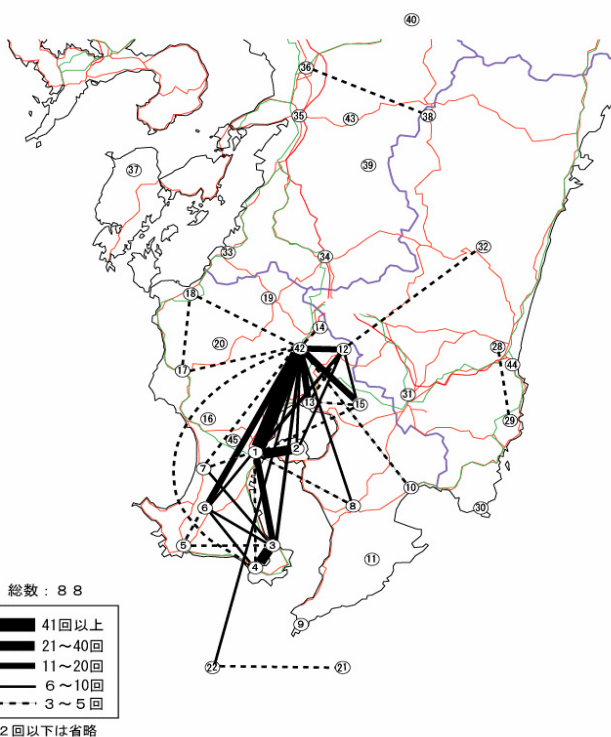


図-20 鹿児島空港利用者の移動量

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

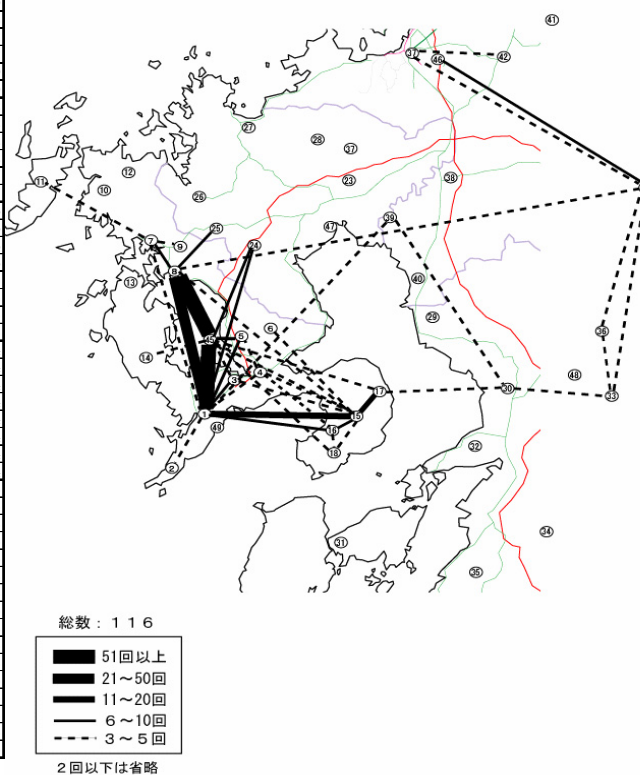
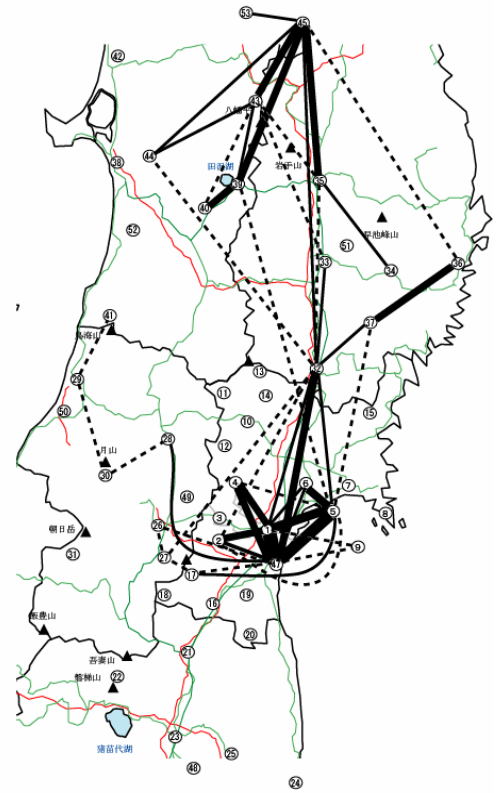


図-21 長崎空港利用者の移動量

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

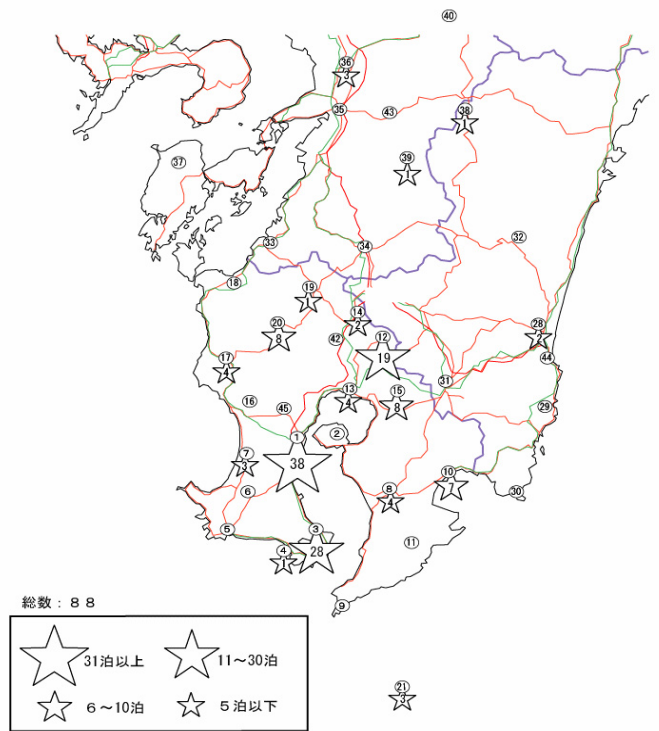


図-23 鹿児島空港利用者の宿泊地

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

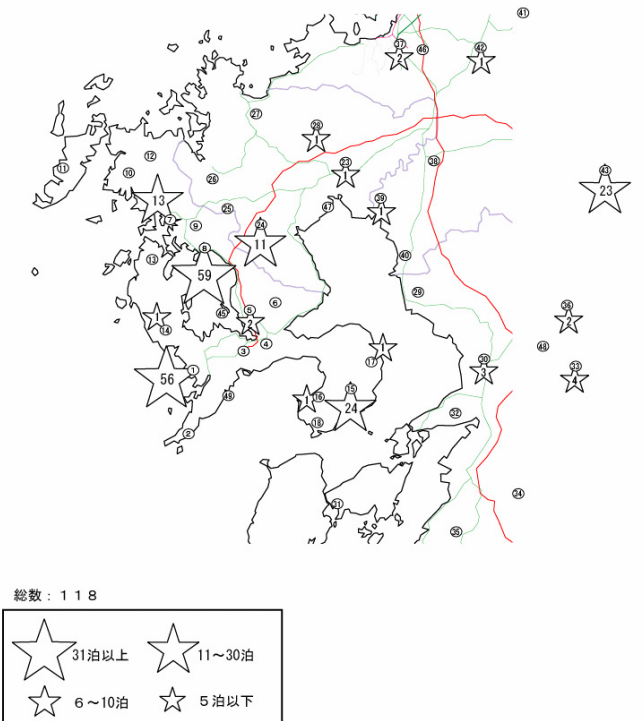


図-24 長崎空港利用者の宿泊地

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

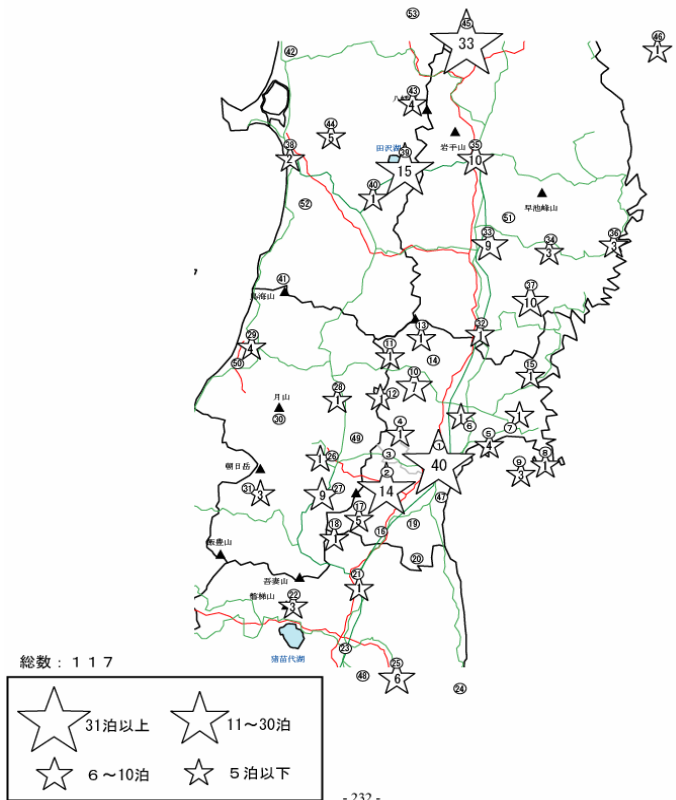


図-25 仙台空港利用者の宿泊地

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

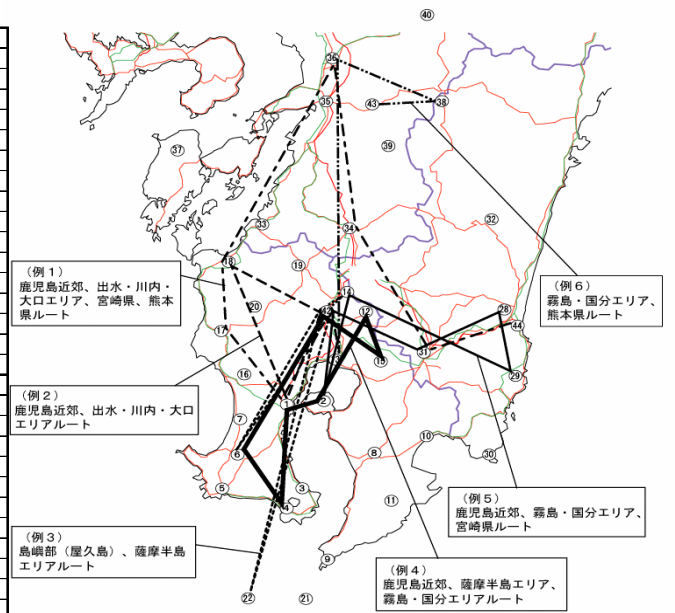


図-26 鹿児島空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

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

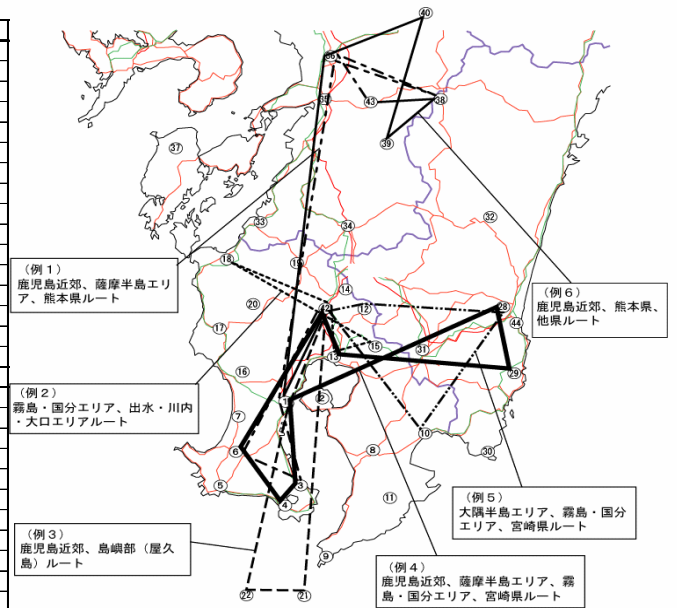


図-27 鹿児島空港利用者の観光パターン例（2泊3日）

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

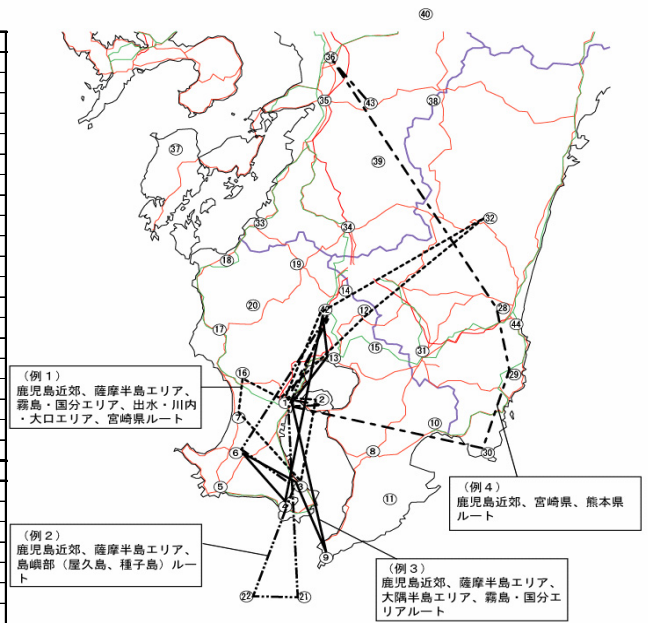


図-28 鹿児島空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

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

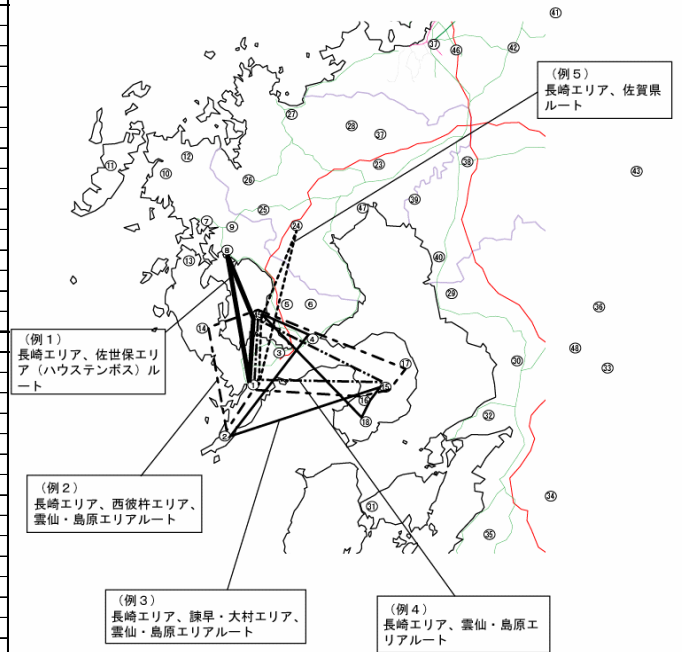
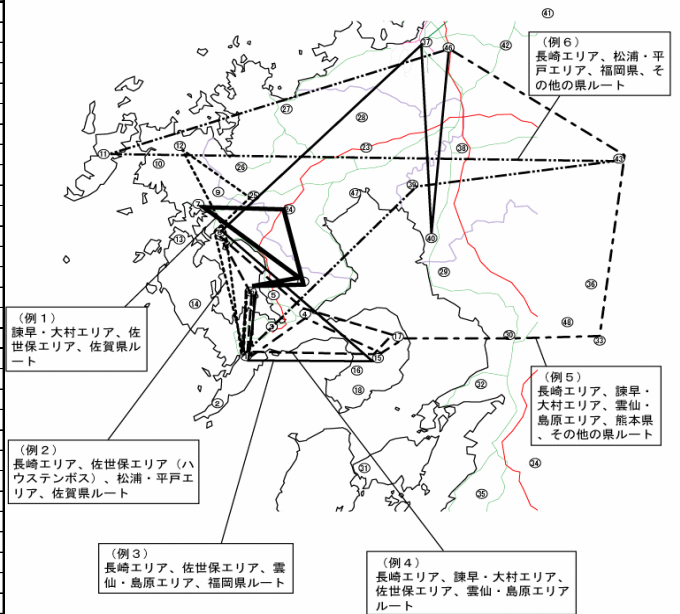


図-29 長崎空港利用者の観光パターン例（1泊2日）

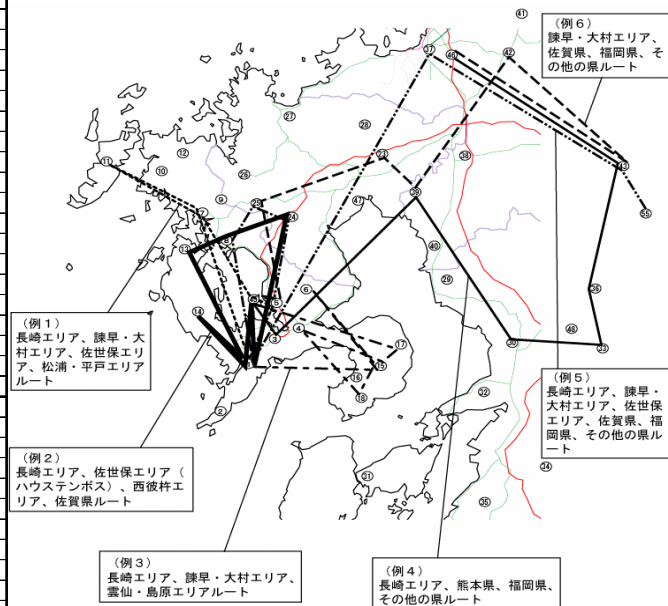
例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
↓		↓	
6	その他東彼杵エリア	1	長崎市中心部
↓		↓	
7	佐世保市街	8	ハウステンボス
↓		↓	
24	嬉野温泉	25	有田町
↓		↓	
6	その他東彼杵エリア	12	その他松浦・平戸エリア
↓		↓	
45	長崎空港	8	ハウステンボス
		↓	
		1	長崎市中心部
		↓	
		45	長崎空港
例 3		例 4	
46	福岡空港	45	長崎空港
↓		↓	
40	大牟田市	1	長崎市中心部
↓		↓	
37	福岡市	15	雲仙温泉
↓		↓	
8	ハウステンボス	17	島原市
↓		↓	
15	雲仙温泉	4	諫早市
↓		↓	
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）

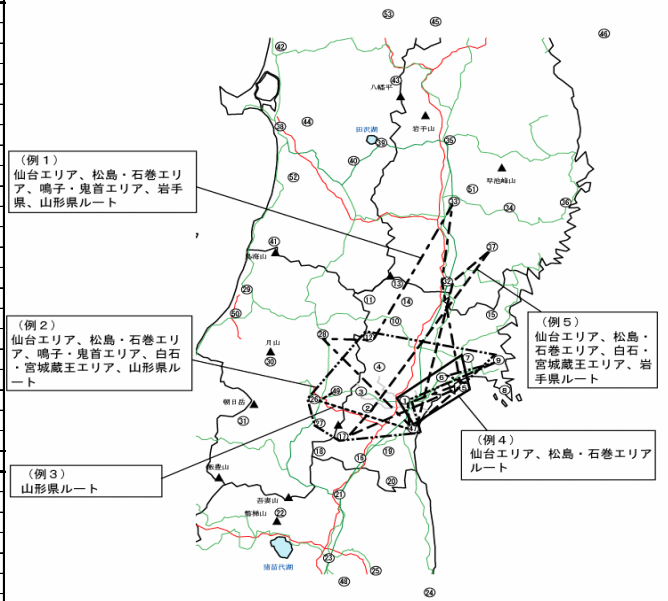
例 1		例 2	
45	長崎空港	45	長崎空港
7	佐世保市街	1	長崎市中心部
11	平戸島 (平戸市)	14	その他西彼杵エリア
7	佐世保市街	1	長崎市中心部
1	長崎市中心部	13	西海町・大島町・崎戸町
5	大村市 (空港を除く)	8	ハウステンボス
45	長崎空港	24	嬉野温泉
		1	長崎市中心部
		45	長崎空港
例 3		例 4	
45	長崎空港	46	福岡空港
17	島原市	43	大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県
15	雲仙温泉	36	その他熊本県
4	諫早市	33	阿蘇山周辺
18	その他雲仙・島原エリア	30	熊本市・水前寺公園
15	雲仙温泉	39	柳川市
6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

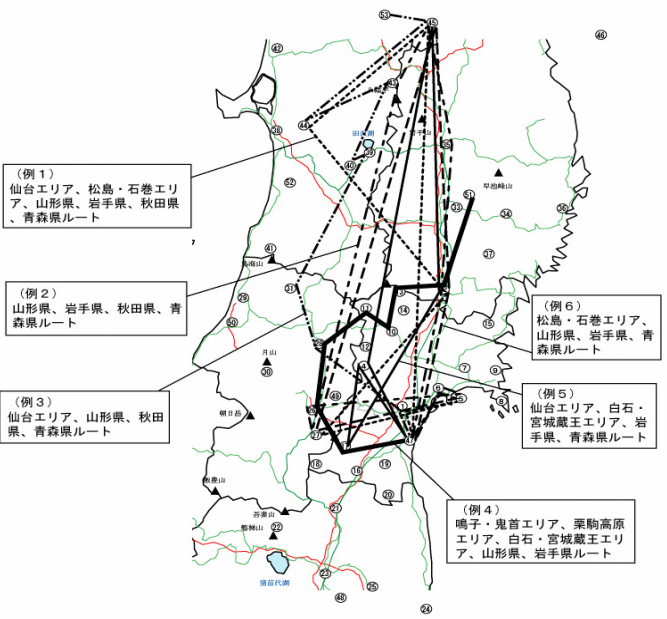
例 1		例 2	
47	仙台空港	47	仙台空港
↓		↓	
1	仙台市中心部	1	仙台市中心部
↓		↓	
5	松島・奥松島	9	その他松島・石巻エリア
↓		↓	
32	一関・平泉	6	塩竈市・多賀城市
↓		↓	
33	花巻温泉郷	5	松島・奥松島
↓		↓	
12	その他鳴子・鬼首エリア	9	その他松島・石巻エリア
↓		↓	
28	天童・東根・寒河江・新庄	12	その他鳴子・鬼首エリア
↓		↓	
47	仙台空港	26	山形市街・山寺
		↓	
		27	山形蔵王
		↓	
		17	宮城蔵王
		↓	
		47	仙台空港
例 3		例 4	
49	山形空港	47	仙台空港
↓		↓	
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	↓	47	↓
仙台空港		仙台空港	
1	↓	32	↓
仙台市中心部		一関・平泉	
5	↓	35	↓
松島・奥松島		盛岡市・鶯宿温泉	
27	↓	45	↓
山形蔵王		青森県	
32	↓	43	↓
一関・平泉		八幡平・鹿角市	
44	↓	27	↓
その他秋田県		山形蔵王	
45	↓	26	↓
青森県		山形市街・山寺	
47	↓	5	↓
仙台空港		松島・奥松島	
		6	↓
		塩竈市・多賀城市	
		47	↓
		仙台空港	
例 3		例 4	
53	↓	51	↓
青森空港		花巻空港	
45	↓	32	↓
青森県		一関・平泉	
44	↓	13	↓
その他秋田県		栗駒山麓	
43	↓	10	↓
八幡平・鹿角市		鳴子温泉郷	
40	↓	11	↓
角館		鬼首温泉郷	
39	↓	28	↓
田沢湖・乳頭温泉		天童・東根・寒河江・新庄	
31	↓	26	↓
その他山形県		山形市街・山寺	
28	↓	17	↓
天童・東根・寒河江・新庄		宮城蔵王	
1	↓	47	↓
仙台市中心部		仙台空港	
47	↓		
仙台空港			
例 5		例 6	
47	↓	47	↓
仙台空港		仙台空港	
4	↓	32	↓
その他仙台エリア		一関・平泉	
17	↓	35	↓
宮城蔵王		盛岡市・鶯宿温泉	
32	↓	45	↓
一関・平泉		青森県	
45	↓	27	↓
青森県		山形蔵王	
4	↓	5	↓
その他仙台エリア		松島・奥松島	
47	↓	6	↓
仙台空港		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

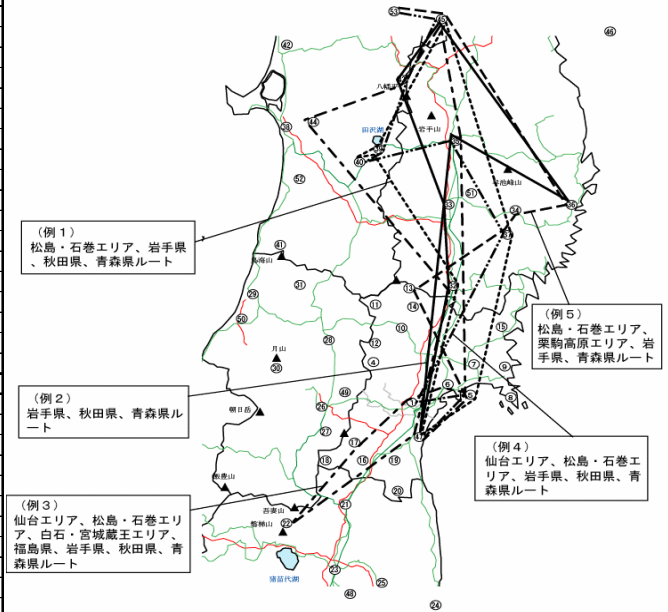


図-34 仙台空港利用者の観光パターン例（3泊4日）

(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