

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。

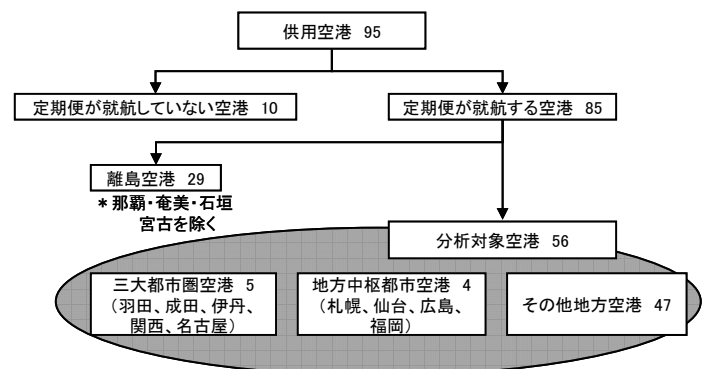


図-1 分析対象空港の考え方

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。

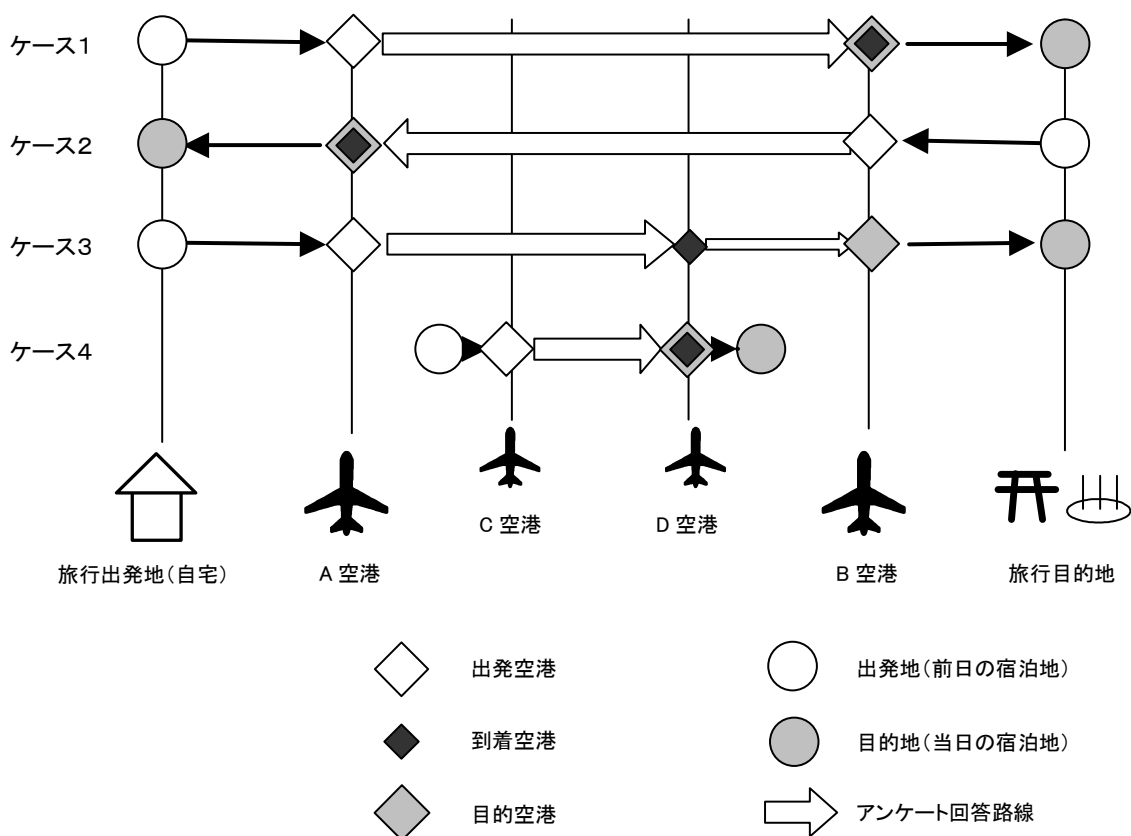
- ② [現住所ⁱ = 出発地ⁱⁱ] の場合：旅行の往路で、「旅行出発地^a」 = 出発地ⁱⁱ，「旅行目的地^b」 = 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」 = 出発空港^v，「旅行目的地側空港^d」 = 目的空港^vとする。
- ③ [現住所ⁱ = 目的地ⁱⁱⁱ] の場合：旅行の復路で、「旅行出発地^a」 = 目的地ⁱⁱⁱ，「旅行目的地^b」 = 出発地ⁱⁱ，「旅行出発地側空港^c」 = 目的空港^v，「旅行目的地側空港^d」 = 出発空港^vとする。

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

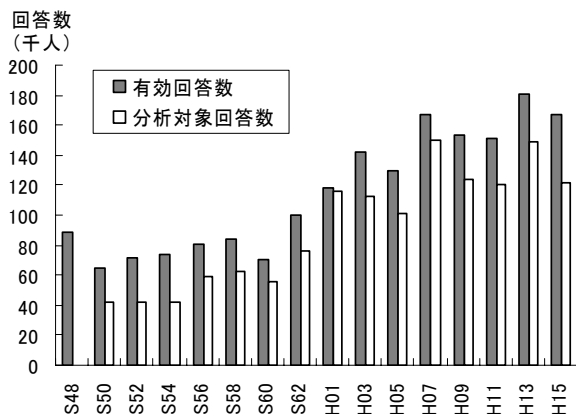


図-4 有効回答数と分析対象回答数

(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。

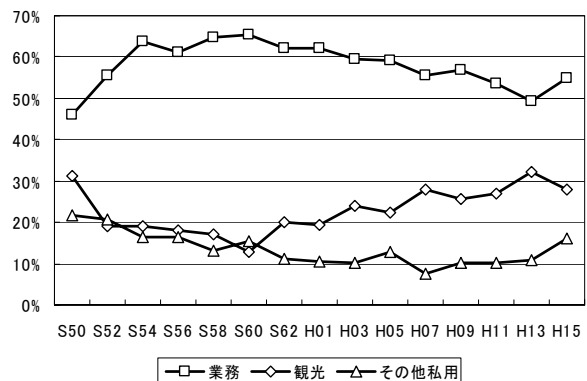


図-5 全空港の利用目的比率の変遷

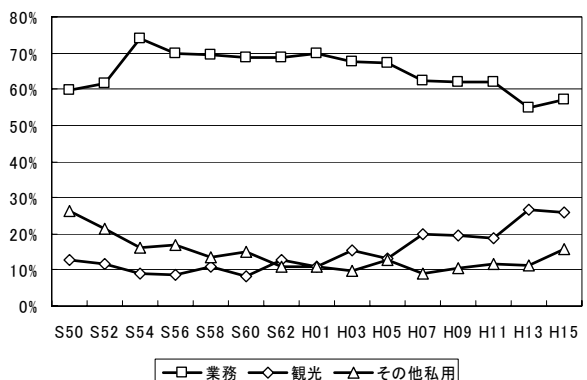


図-6 三大都市圏空港の利用目的比率の変遷

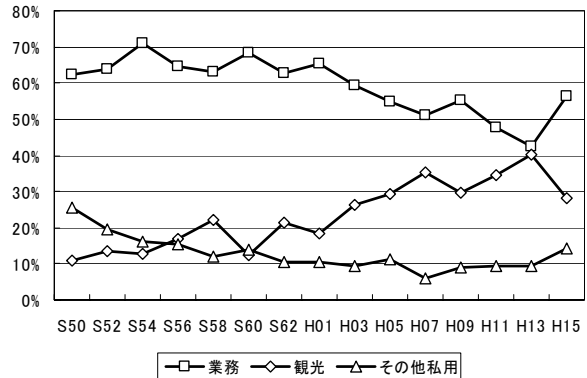


図-7 地方中枢都市空港の利用目的比率の変遷

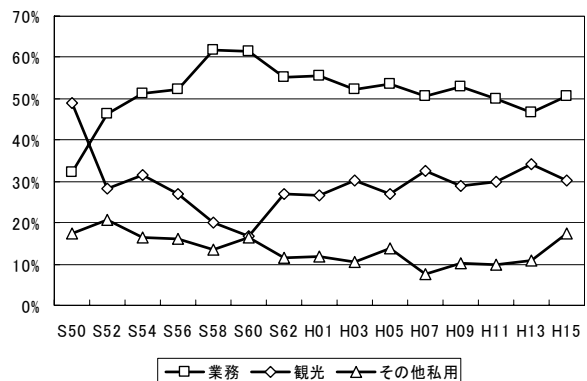


図-8 その他地方都市空港の利用目的比率の変遷

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。

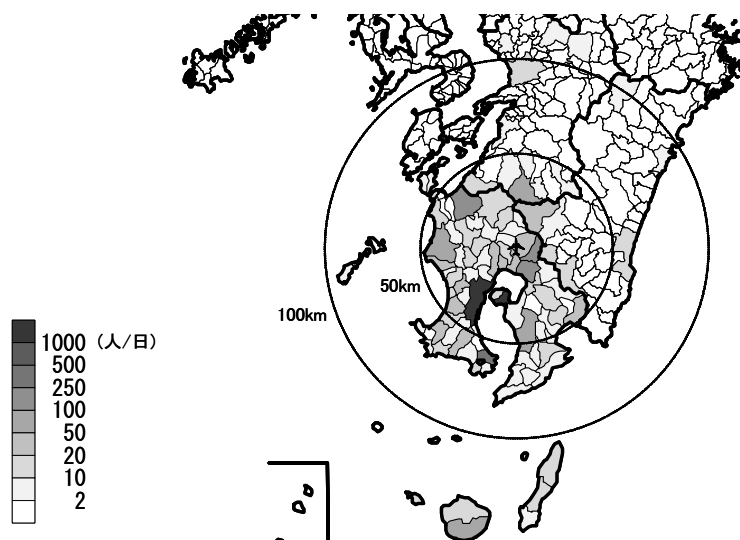


図-9 鹿児島空港利用者の旅行目的地（全目的）

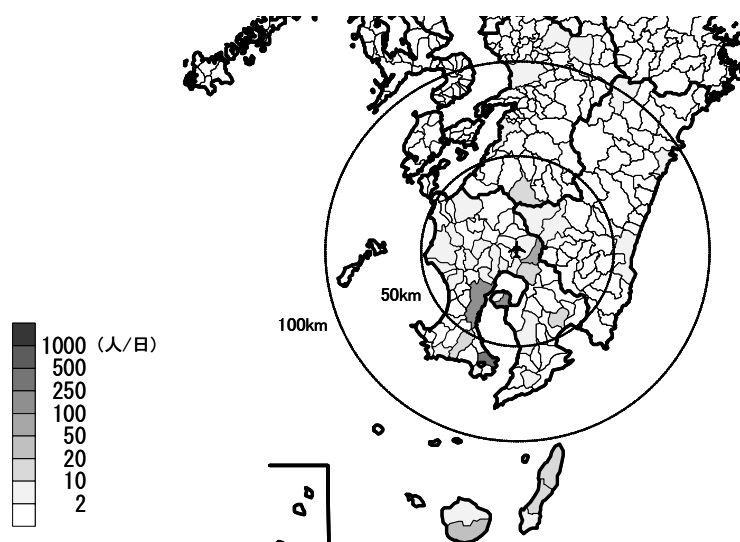


図-10 鹿児島空港利用者の旅行目的地（観光目的）

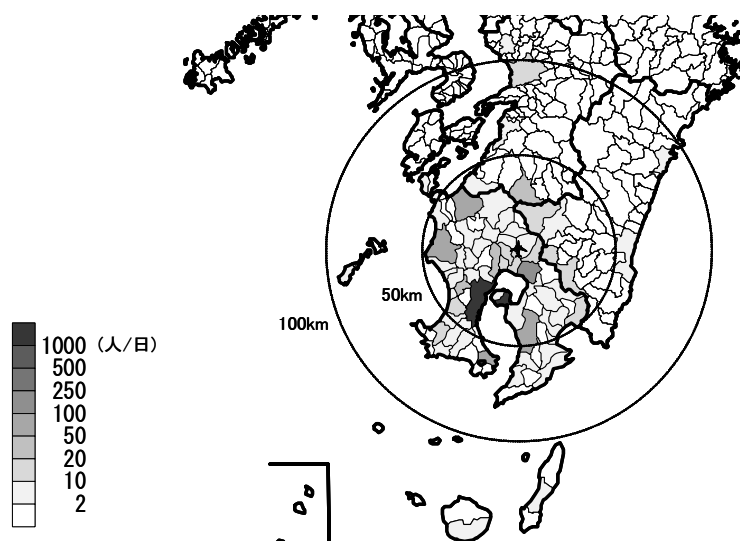


図-11 鹿児島空港利用者の旅行目的地（業務目的）

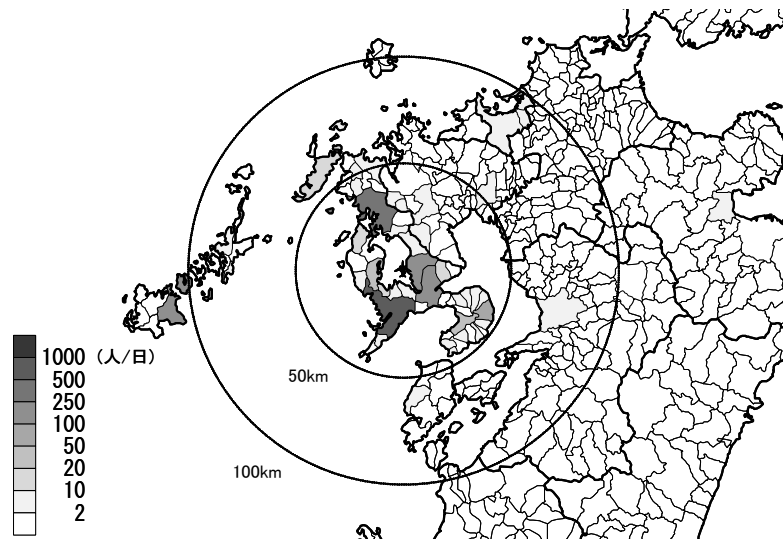


図-12 長崎空港利用者の旅行目的地（全目的）

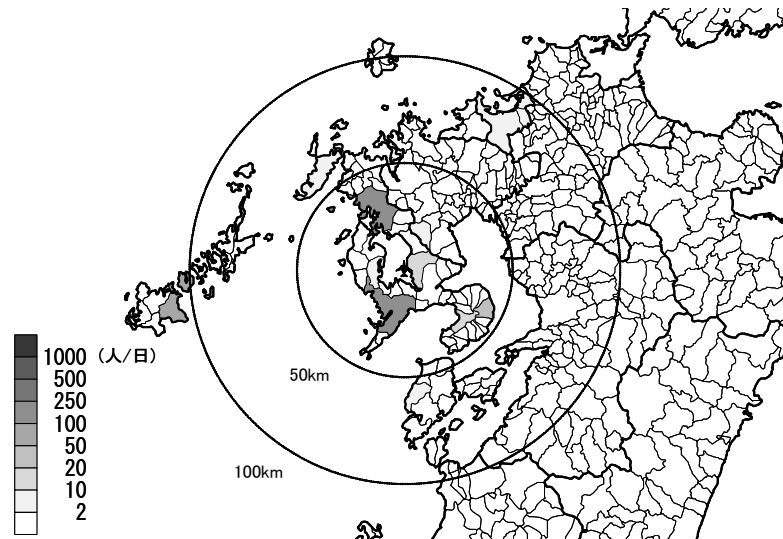


図-13 長崎空港利用者の旅行目的地（観光目的）

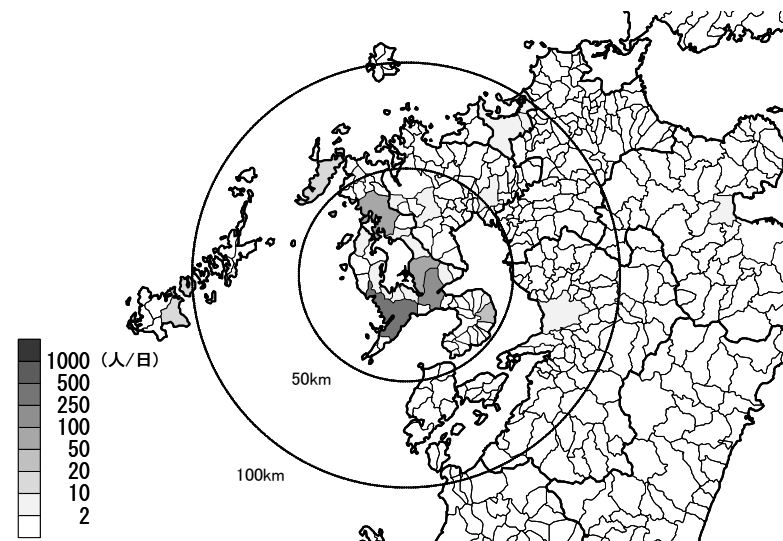


図-14 長崎空港利用者の旅行目的地（業務目的）

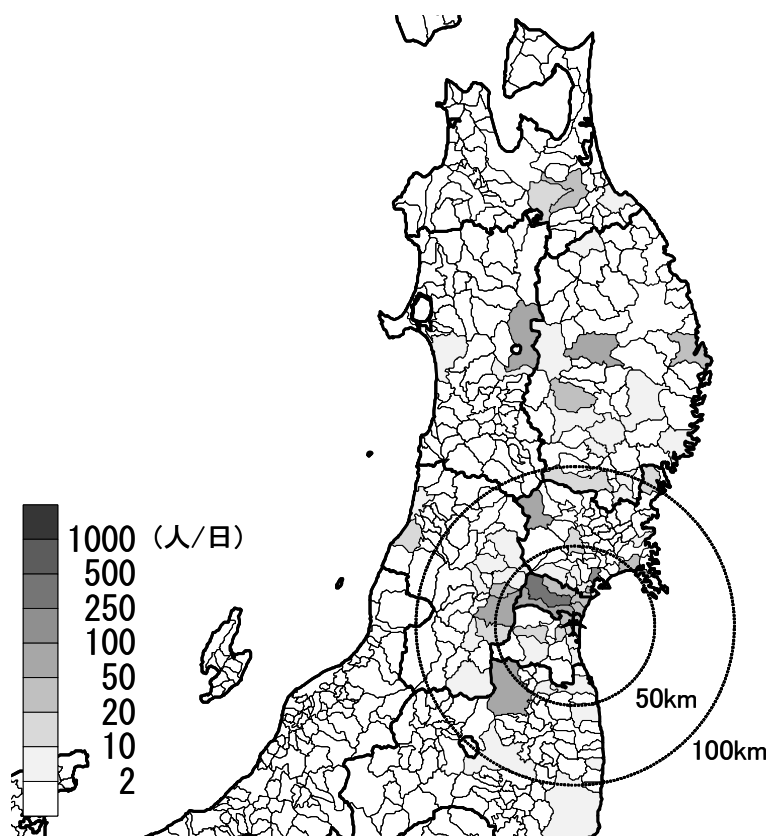


図-15 仙台空港利用者の旅行目的地（全目的）

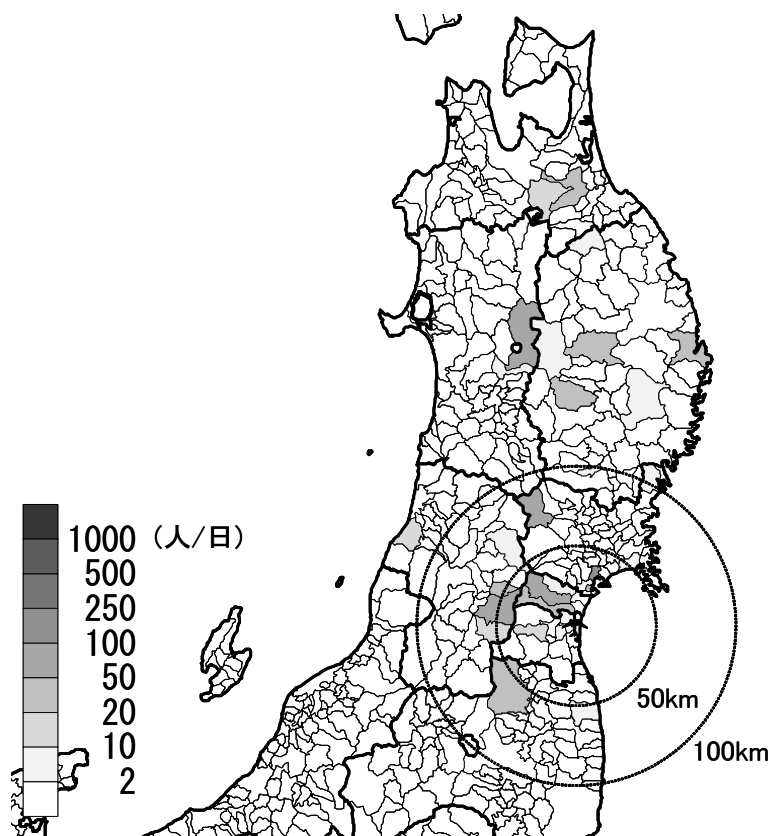


図-16 仙台空港利用者の旅行目的地（観光目的）

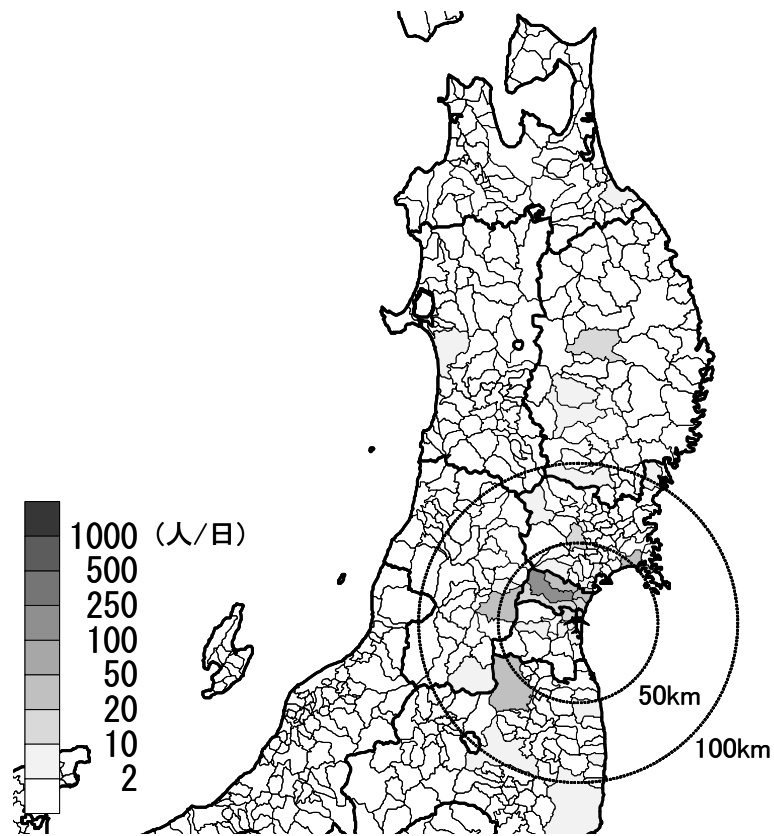


図-17 仙台空港利用者の旅行目的地（業務目的）

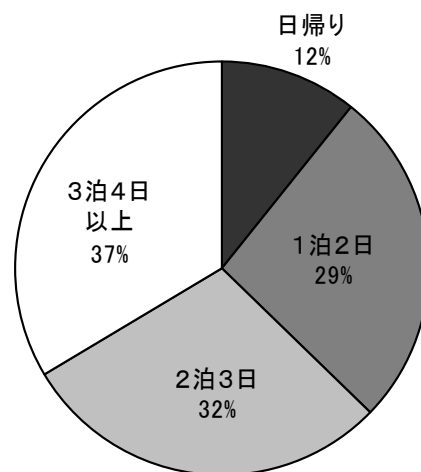


図-18 航空旅客動態調査回答における旅行日数