

ISSN 1346-7328

国総研資料 第632号
平成 23 年 3 月

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.632

March 2011

九州・瀬戸内における 地方空港を核とする旅客の広域流動に関する研究

内門 光照・上島 顕司

A Characteristic Analysis on the Passengers Flows Departing from Local Airports at
kyusyu and Setouchi Districts

Mitsuteru UCHIKADO, Kenji UESHIMA

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

九州・瀬戸内における 地方空港を核とする旅客の広域流動に関する研究

内門 光照*・上島 顕司**

要 旨

地方空港については配置的側面では概成したとされており、新設から改良・利活用にパラダイムが変化したといえる。今後は、空港や地域の特性に応じた空港の改良・利活用を図ることが求められる。そのため、本研究では、従来から行われている航空旅客動態調査では把握できない広域流動の把握を目的に九州・瀬戸内における7空港（福岡空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港、広島空港、高松空港、松山空港）で実施されたアンケート調査結果をもとに、①空港を核とする旅客の行動特性を把握し、広域流動のパターンを抽出した。②それによって明らかになった空港の特性に応じた利活用・空港間の連携方策の方向性を示した。③さらに、全国の地方空港で行われているアンケート調査を今回の調査等と比較・分析し、今後の地方空港において利活用方策を検討する際の調査手法および留意点を提示した。

キーワード：瀬戸内，地方空港，利用促進，行動特性，広域流動

* 空港研究部 空港ターミナル研究室 研究官

** 空港研究部 空港ターミナル研究室長

〒239-0826 横須賀市長瀬 3-1-1 国土技術政策総合研究所

電話：046-844-5033 Fax：046-844-4431 E-mail：uchikado-m10bw@ysk.nilim.go.jp

A Characteristic Analysis on the Passengers Flows Departing from Local Airports at kyusyu and Setouchi Districts

Mitsuteru UCHIKADO*
Kenji UESHIMA**

Synopsis

In Japan local airports are said to be almost completed from the point of view of airport networks and airport development paradigm seems to have changed from construction to improvement. It is not clear what methods of using and improving airports are effective. We have performed the questionnaire survey at Fukuoka, Oita, Kumamoto, Miyazaki, Hiroshima, Takamatsu and Matsuyama airports in Kyusyu and Seto Inland Sea District to clear the flows of large areas which cannot be grasped by the existing survey. In this study i) we analyze the results and clear the characteristics of the passenger flows and grasp the pattern of the large flows. ii) We consider the method of using and improving airports corresponding to the characteristics. iii) Furthermore, we analyze the surveys at the local airports comparing with our survey and suggest the survey methods which will be used when making the plan of reforming and using the local airports.

Key Words : Seto-Inland Sea, Local Airport, Promotion of the Airport, Characteristics of Airport Passenger, Passenger Large Flows

* Researcher in the Airport Terminal Division, Airport Department

** Head of the Airport Terminal Division, Airport Department

National Institute for Land and Infrastructure Management, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan
Nagase 3-1-1, Yokosuka, 239-0826 Japan

Phone : +81-46-844-5033 Fax : +81-46-844-4431 E-mail : uchikado-m10bw@ysk.nilim.go.jp

目 次

1. はじめに	1
1.1 背景と目的	
1.2 本論文の構成	
2. 利用促進方策の現状把握	1
3. アンケート調査の方法	2
4. 空港を核とする旅客の行動特性の分析	4
4.1 調査結果の概要	4
4.2 旅客の行動特性の分析	9
4.3 広域流動パターン	17
5. 空港ごとの利活用・連携方策の方向性	19
5.1 空港の特性に応じた利活用・連携方策の検討	19
5.2 空港の特性に応じた利活用・連携方策のパターン	31
6. 既存アンケート調査の分析	32
6.1 既存アンケート調査の整理	32
6.2 HPアンケート調査の分析	32
7. 利活用方策設定のためのアンケート調査手法の提言	37
8. まとめ	38
9. 今後の課題	38
参考文献	39
付録	40

1. はじめに

1.1 背景と目的

交通政策審議会航空分科会答申（2007年6月21日）によれば、一般空港については、配置的側面からは概成したものの、「自立的で活力のある地域づくりや地域の国際化のための社会基盤として、ハードおよびソフトの組み合わせを十分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく必要がある」とされている。また、「空港整備法」も「空港法」に改正（2008年6月18日）され、社会資本整備重点計画（2009年3月31日）においては「従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを十分に考え」「その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく」とされている。さらに、国土交通省成長戦略（2010年5月17日）においても『「作り、拡げる」パラダイムから「作ったものを効率的に使う」パラダイム』へのシフトの実現、地方空港については「徹底活用による国際・国内ネットワークの強化、空港経営の強化とガバナンス導入、を通じて利用者利便性の向上を行う」とされている。

このように、地方空港においては、整備から運営、新設から既存施設の改良・利活用へとパラダイムが変化しているといえ、観光振興・地域活性化等の新たな観点から空港の改良・利活用方を構築する必要がある。

しかし、現状では、ある空港でどのような改良・利活用方を用いることが効果的であるか、特に、個別の自治体の枠を超える広域において、どのような利活用方策（空港間の連携方策）が効果的かについては、ほとんど明らかになっていないと思われる。

そこで、本研究では、空港における利活用方策、特に、自治体の枠を超える広域における空港間の連携方策について明らかにするため、空港を核とする（空港を発する）旅客の行動特性等を分析し、空港ごとの特性を把握し、その特性に応じた利活用方策・連携方策の方向性について考察する。また、全国の地方空港で行われている

アンケート調査を本調査と比較・分析し、今後、地方空港において利活用方策を検討する際の調査手法について提言する。

1.2 本論文の構成

まず、2章では、現状の空港利用促進方策について把握する。3章では、実施したアンケート調査の方法について紹介する。4章では、その結果を分析し、空港ごとの旅客の行動特性について把握する。5章では、空港ごとの特性に応じた利活用・空港間の連携方策の方向性について考察する。6章では、地方空港におけるアンケート調査について分析する。7章では、6章をもとに、利活用方策等を設定するために必要な調査手法について考察、提言する。

2. 利用促進方策の現状把握

全国の各空港の利用促進方策については、航空局監理部がとりまとめを行っており、ホームページに公開されている。これによると、利用促進方策については、「広報活動」、「サービス改善」、「地域活性化の核としての空港の活用」、「需要開拓のためのプロモーション活動」の4つに分類されている。しかし、個別の方策は重複して分類されている。そこで、利用促進策の概要が明記されている88件（平成20年度）について、具体的に実施した方策に着目して整理すると、①イベント開催（47件）、②空港施設改善（14件）、③パンフ配布（10件）、④広告宣伝関係（7件）、⑤アクセス改善関係（7件）⑥その他（3件）に分類できる（表-1）。空港施設改善とは、イルミネーション設置、花壇設置、ビル内案内表示の改善、屋根付き通路の設置などである。アクセス改善とは、試験運行（バス増便、周遊ルート設定、乗り放題チケット）、駐車場の無料化、レンタカー会社の事務所を空港隣接地に設置などである。このように、イベント（①）、情報発信（③、④）等が多いこと（64件/88件）がわかる。また、県を越えた空港間の連携方策は88件中2件である。

表-1 現状の利用促進方策の整理結果（平成20年度実績）
（大分類）

（大分類）	（整理）
1.航空・空港についての広報活動	①イベント開催等(47件)→空港見学、航空教室、ステージイベント、物産展、講演会など
2.空港利用者サービスの改善	②空港施設改善等(14件)→景観改善(イルミネーション、花壇等)、ビル内表示物設置など
3.地域活性化の核としての空港の活用	③パンフ配布等(10件)→観光案内情報(周辺観光マップ、時刻表・乗継ぎ情報、割引運賃設定情報など)
4.航空需要開拓のためのプロモーション活動	④広告・宣伝(7件)→国内・国際線利用にかかる新聞等広告、PR活動など
	⑤アクセス改善(7件)→バス試験運行、駐車場無料化など
	⑥その他(3件)→チャーター便運航、利用者運賃割引・助成

3. アンケート調査の方法

3.1 アンケート調査の概要

(1) 航空旅客動態調査と本アンケート調査の違い

航空旅客の動向を把握するためのものとして、航空旅客動態調査がある。航空旅客動態調査においては、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。また、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。このように、航空旅客動態調査は、あくまでトリップ当日の最終目的地（あるいは出発地）を集計したものであり、実際に空港を利用した旅客の周遊行動（例えば、入込地域において、往路の空港（入口空港）と復路の空港（出口空港）が異なるような広範囲の周遊等）が把握できない。本調査では、実際に空港を利用する旅客の入込地域内における周遊行動を明らかにするため、

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たアンケート調査を行った。ここで、航空旅客動態調査と本アンケート調査が把握出来る行程の概念を図-1に示す。

(2) アンケート調査場所・方法

対象空港は、福岡空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港、広島空港、高松空港、松山空港の九州北部、瀬戸内の7空港である。これは、往路の空港（入口空港）と復路の空港（出口空港）で異なる空港を利用する広域流動の旅客が多いと予想したことによる。また、対象者はその地域を来訪した入込客とした。調査場所は、各空港の①搭乗待合室内（制限エリア区域）および②到着ロビーとした。調査場所に調査員を配置し、①保安検査を終えて搭乗待合室内で搭乗待ちをしている旅客および②手荷物受取場から到着ロビーに出場してきた旅客に対し、調査票等を配布した。配布する際には調査員が口頭にて入込客（他地域から当該空港周辺地域を訪問している旅客）であることを確認したうえで、入込客にのみ、調査票等を手渡した。調査対象空港を図-2に、アンケート調査実施箇所を図-3に示す。

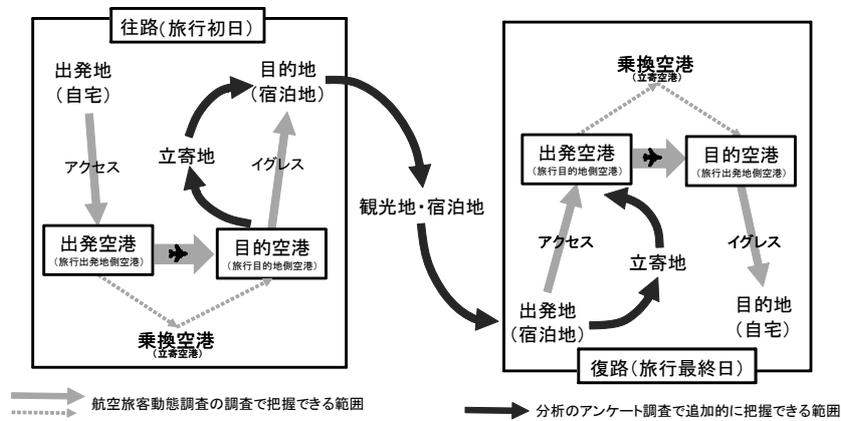


図-1 航空旅客動態調査と本研究におけるアンケート調査が対象とする行程の範囲（概念図）

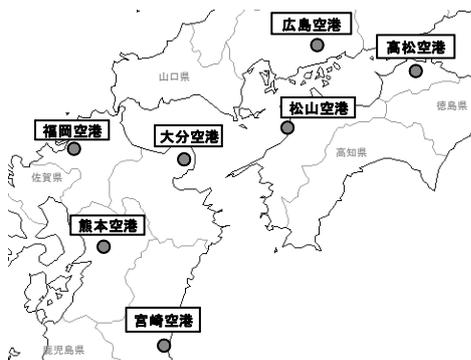


図-2 調査対象空港

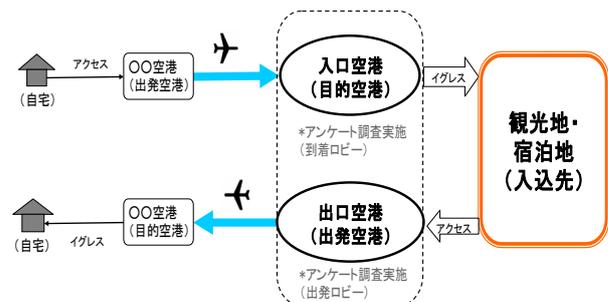


図-3 アンケート調査箇所

(3) 目標サンプル数

目標サンプル数の設定は、式(1)に示す算定式によって行った。

【必要サンプル数の算定式】

$$\frac{1}{r} = 1 + \frac{RE^2}{K^2} \times \frac{N}{(CC-1)} \quad \text{式(1)}$$

ただし、 r ：母集団数 ($1/r$ ：抽出率)

RE ：相対誤差

K ：信頼区間の定数

CC ：集計カテゴリー数

N ：必要サンプル数

必要サンプル数は、母集団の大きさ (r) と、集計・分析に当たって着目する必要があるカテゴリーの数 (CC) によって決まることになる。

相対誤差：20%，信頼度：95%（あるカテゴリーに属する者の割合が±20%以内の誤差である確率が95%となる），集計カテゴリー数：3（旅客特性の違いに最も関連があると考えられる旅行目的として「業務」、「観光」、「その他」の3区分を想定した）として、平成17年度における調査対象各空港における国内航空旅客実績を基に、空港ごとの必要サンプル数を算定すると、表-2に示すとおりとなった。

表-2 必要サンプル数の算定
(人、票、%)

対象空港	母集団数	必要サンプル数	必要抽出率
広島空港	2,858,054	192	0.0067
高松空港	1,377,018	192	0.0139
松山空港	2,558,429	192	0.0075
福岡空港	15,641,847	192	0.0012
熊本空港	2,989,242	192	0.0064
大分空港	1,759,608	192	0.0109
宮崎空港	2,952,830	192	0.0065
合計	30,137,028	1,344	0.0045

資料：母集団数は「平成17年度航空輸送統計年報」による。

これによれば、いずれの空港においても概ね200票の有効回答票を収集することができれば、統計的に問題がないことになる。

上記の有効回答票を確保するために必要となる配布数を各空港別に設定し、調査を実施した。

(4) 調査内容

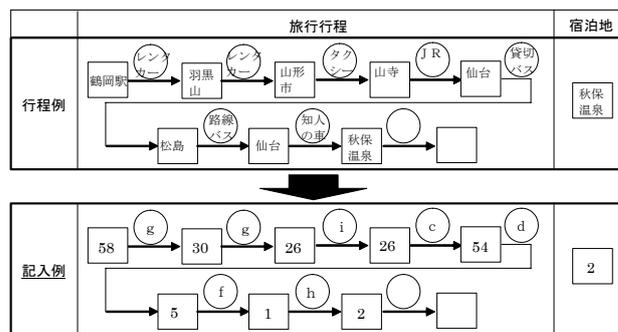
入込客が、今回の旅行において、入込地域（入込客が周遊する地域）の空港に到着し、周辺地域で行動し、入込地域の空港から出発する（帰途につく）までの経路等に関する実態ほか、分析の際に用いる基礎データとして、

基本的な旅行実態・旅客属性などについて調査した。アンケートの調査項目は表-3のとおりである。旅行行程記入表を表-4に示す。

表-3 アンケート調査項目

項目	内容
属性・今回の旅行について	属性
	旅行目的
	旅行形態
	旅行日数
	同行者数
旅行行程等	同行者との関係
	来訪回数
	往路・復路の行程
	メインの訪問地
航空利用全般	訪問先での行程
	航空利用経験 当該空港利用経験

表-4 旅行行程記入表



この訪問先での行程を把握することで、本研究のアンケート調査の特徴である県を越える広域の旅客の動向を把握できる。入込先で把握できる行程の概念図を図-4に示す。

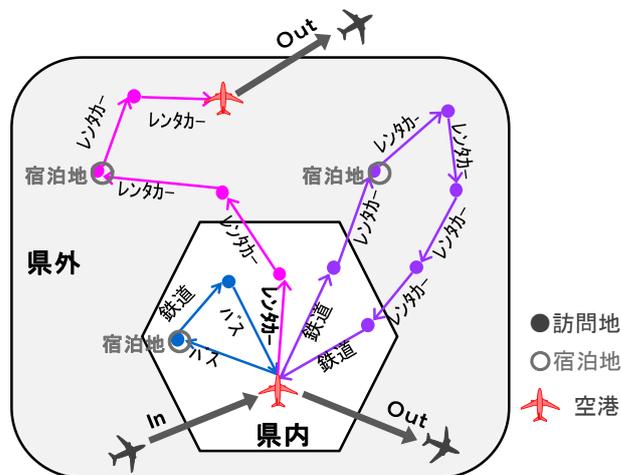


図-4 県を越える旅客の広域流動把握概念図

(5) 調査の実施

各空港における調査の実施日数は、旅客実績や運航ダイヤ（時間帯別発着状況）などを踏まえて設定した。調査は平成19年7月下旬の平日に実施した。

福岡空港は1日間、他の6空港（広島、高松、松山、熊本、大分、宮崎）は3日間で調査を実施した。

いずれの空港においても、調査実施当日に、旅客特性あるいは旅客心理等に影響を及ぼす可能性がある事象（悪天候等による欠航や遅延、事故、災害、大規模イベントなど）の発生はなかった。

各空港における有効サンプルの回収状況は、表-5に示すとおりであった。回収率が7~9%程度となっているのは、行程を詳細に書いて頂いたためであるが、回収率は400~600票と必要サンプル数を上回っている。なお、このサンプル数では、式(1)の算定式より、カテゴリ12（信頼度95%）で、相対誤差30%以下となる。

表-5 アンケート有効サンプル回収状況

空港	調査日数 (日)	回収数 (票)	回収率 (%)
広島空港	3	449	7.4
高松空港	3	465	8.7
松山空港	3	498	8.3
福岡空港	1	414	9.5
熊本空港	3	559	9.5
大分空港	3	610	9.8
宮崎空港	3	479	9.0
合計		3,474	

4. 空港を核とする旅客の行動特性の分析

4.1 調査結果の概要

以下、アンケート調査で得られたデータを分析する。空港の特性を把握するために、他の空港と比較していく。まず、利用者の特性について、旅行目的（全体、観光目的、業務目的）の違い、空港の違いに着目して把握する。

(1) 旅行目的

7空港の旅行目的別比率を図-5に示す

全体的にみると、「業務目的」が4割から6割程度と最も高く、次いで「観光目的」と「その他・私用」が2割から3割程度となっている。7空港を比較してみると「業務目的」の比率は、福岡空港が他の空港と比較して最も高く、「観光目的」の比率では、大分空港が最も高い。

また、唯一、大分空港だけが「業務目的」より「観光目的」が高い。

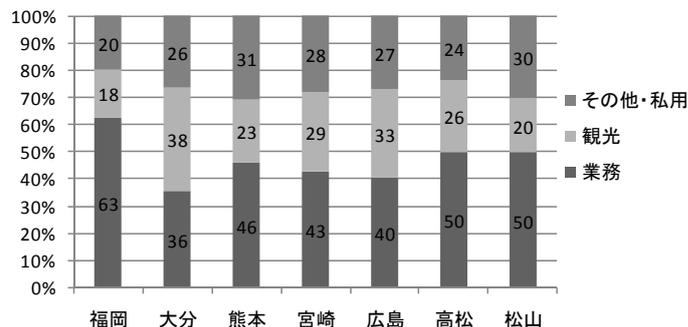


図-5 旅行目的

同年に実施された航空旅客動態調査（平成19年11月14日（水））の結果を図-6に示す。本アンケート調査（7月下旬の平日に実施）図-5と比較すると、「業務目的」では、夏期休暇等の影響により、比率に差はあるが、「観光目的」では、ほぼ同程度の比率となっていること、また、空港ごとの「業務目的」の比率の大小は、ほぼ同程度であることがわかる。

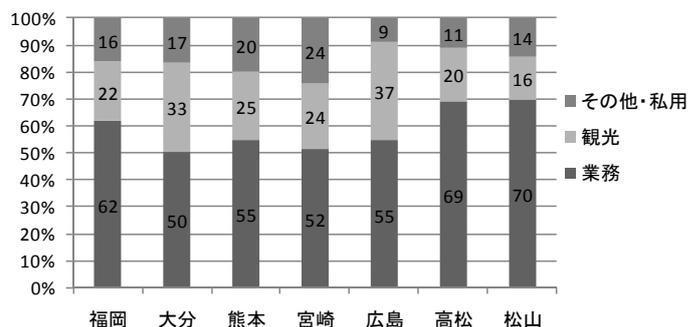


図-6 航空旅客動態調査 (H19d) 旅行目的

(2) 旅行形態

7空港の旅行目的ごとの旅行形態の比率を図-7~図-9に示す。

「業務目的」（図-8）と「観光目的」（図-9）を比較すると、「業務目的」においては、「個人旅行」の比率が9割以上と圧倒的に高い。「観光目的」においては、「フリープラン型パッケージ旅行」の比率が3割から4割であり、「業務目的」の1割未満と比較して高い。「観光目的」で7空港を比較してみると、「フリープラン型パッケージ旅行」の比率は大分空港と宮崎空港が5割弱と高く、「観光付きパッケージ旅行」の比率は、広島空港が27%と高い。

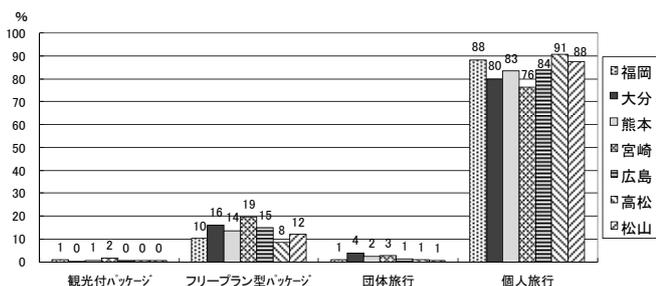


図-7 旅行形態 (全体)

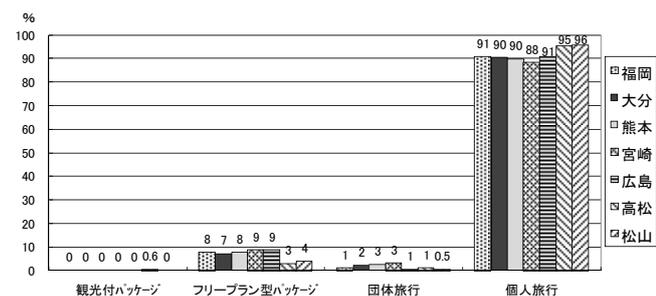


図-8 旅行形態 (業務目的)

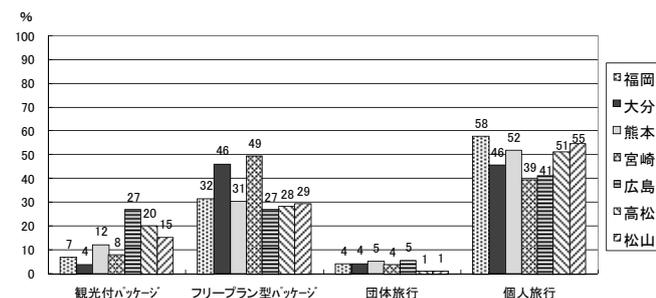


図-9 旅行形態 (観光目的)

(3) 旅行日数

7 空港の旅行目的ごとの旅行日数の比率を図-10～図-12 に示す。

「業務目的」(図-11) と「観光目的」(図-12) を比較すると、「業務目的」では「日帰り」が1割から3割程度であるが、「観光目的」では1割以下と低い。また、「業務目的」では「1泊2日」が4割程度で最も高いが、「観光目的」では「2泊3日」が4割から6割程度で最も高い。「業務目的」では1泊以内が5割から7割、「観光目的」では2泊以上が6割から8割を占めている。

「業務目的」(図-11) で、7 空港を比較してみると、日帰りは、福岡空港が他空港に比較して12%と低いが、広島空港、松山空港では25%、28%と高い。また、1泊以内(日帰り+1泊2日)でも福岡空港が54%と最も低く、広島空港、松山空港では65%から70%と高い。2泊以上になると、福岡空港が45%程度あり、他空港の30%から

35%と比較して高い。一方、「観光目的」(図-12) で7 空港を比較してみると、福岡空港以外では、2泊3日が最も高いにもかかわらず、福岡空港では、3泊4日が49%と最も高い。

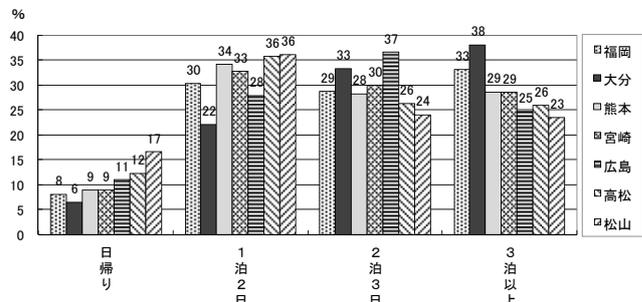


図-10 旅行日数 (全体)

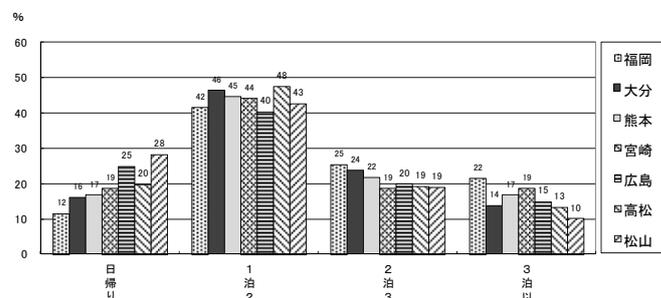


図-11 旅行日数 (業務目的)

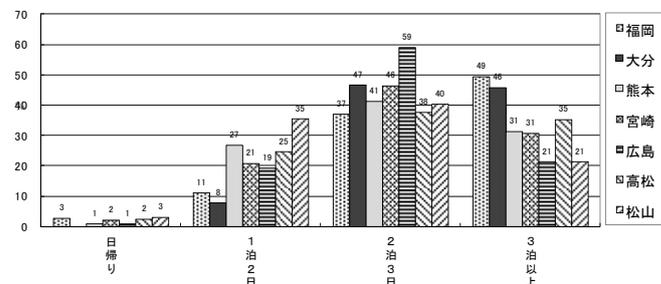


図-12 旅行日数 (観光目的)

(4) 2次交通

a) イグレス・アクセス

7 空港の入口空港 (到着空港) から入込先までの2次交通手段 (空港からのイグレス) と入込先から出口空港 (出発空港) までの2次交通手段 (空港へのアクセス) を図-13 に示す。

空港アクセス・空港イグレスとも「鉄道/地下鉄」の比率は、当然ながら福岡空港と宮崎空港が高く、「空港直行バス/路線バス」の比率は、広島空港、高松空港、松山空港が高い。

「貸切バス/観光バス」の比率は、広島空港が他空港と比較して高い。

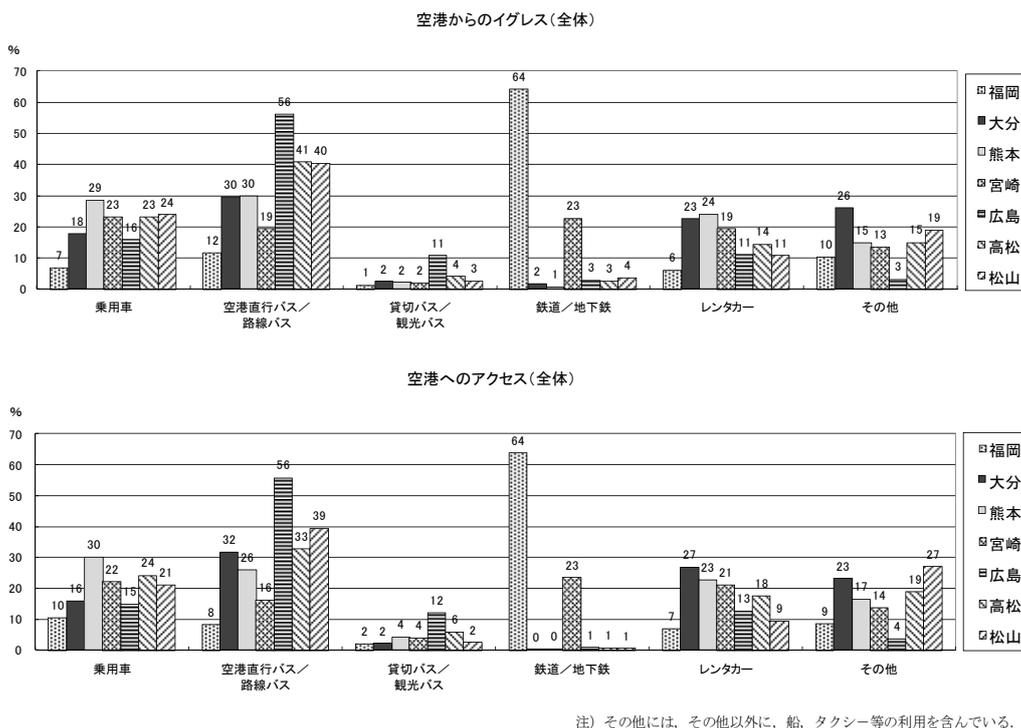


図-13 空港イグレス・アクセス (全体)

b) 入込先での交通手段

空港からの(までの)2次交通手段のイグレス・アクセスだけでなく、さらに、入込先での訪問地間で利用した交通手段について、アンケートの旅行行程より整理したものを図-14に示す。

「鉄道」の比率は、福岡空港が4割弱と他空港と比較して高く、「高速バス/路線バス」の比率は、広島空港が

他空港と比較して3割弱と高い。

福岡空港と広島空港では、他空港と比較して「乗用車」の比率が1割台、「レンタカー」の比率が1割未満と低い。大分空港、熊本空港、宮崎空港、高松空港、松山空港では、「乗用車」と「レンタカー」を合わせた比率が、3割以上と高い。

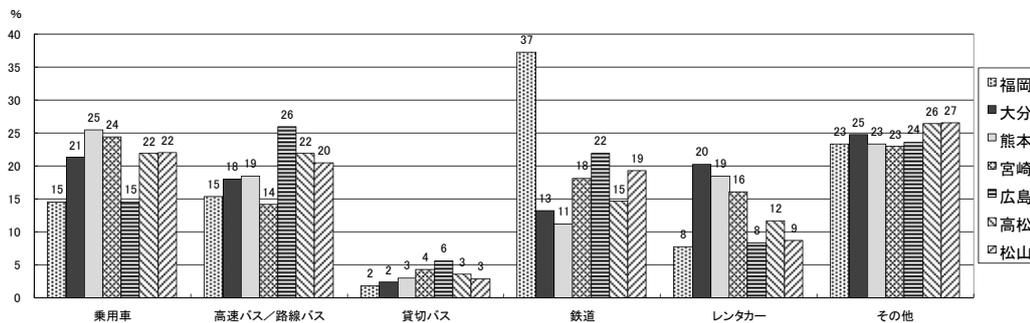


図-14 入込先での交通手段 (全体)

注) 乗用車とは、知人・友人・親戚等の車である。また、その他には、その他以外に、飛行機、船、タクシー、自転車を含んでいる。

(5) 入口・出口空港

旅客が入口（往路）・出口（復路）として利用する空港が、同一の空港であるか、それとも、異なる空港であるかについてみる。図-15～図-17に旅行目的ごとに7空港を比較したものを示す。

「全体」（図-15）では、福岡空港、熊本空港、宮崎空港、広島空港、松山空港でIN/OUTが「同一空港」となる比率が8割以上と高い。大分空港と高松空港では7割程度であり、「同一空港」以外の比率が他空港と比較して高い傾向にある。高松空港と広島空港では「空路以外」の比率が1割程度であるが、他の空港と比較すると高い。特に、大分空港では、「異なる空港」比率が26%と7空港のなかで最も高いことがわかる。

旅行目的ごとでみると、「全体」と「業務目的」では特に違いはないが、「業務目的」（図-16）と「観光目的」（図-17）で比較すると、「観光目的」では、「業務目的」に比べて、「同一空港」を利用する比率が低いことがわかる。

「観光目的」を空港ごとにみていくと、大分空港、熊本空港、高松空港の3空港においては「同一空港」を利用する比率が5割から6割程度と、他の4空港（7割から8割）より低く、往路・復路で異なる空港等を利用していることがわかる。7空港のなかで、「異なる空港」の比率が比較的高い空港は、大分空港（45%）、熊本空港（33%）、高松空港（27%）であった。また、「空路以外」の比率では高松空港（14%）が高い。

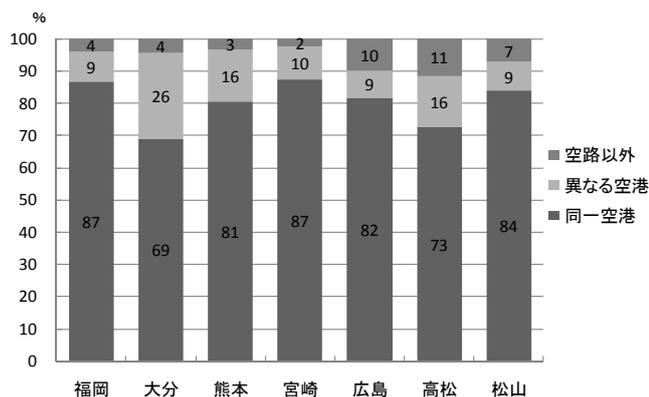


図-15 IN/OUTにおいて利用する空港（全体）

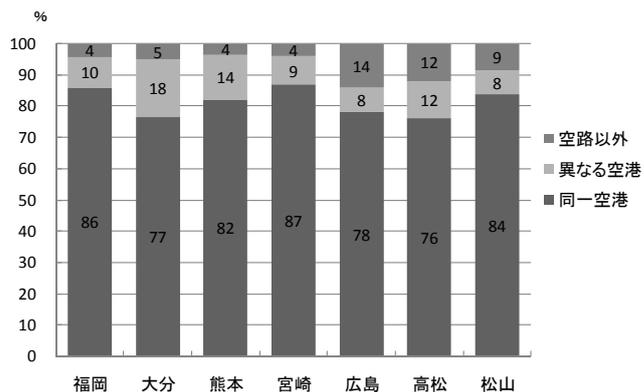


図-16 IN/OUTにおいて利用する空港（業務目的）

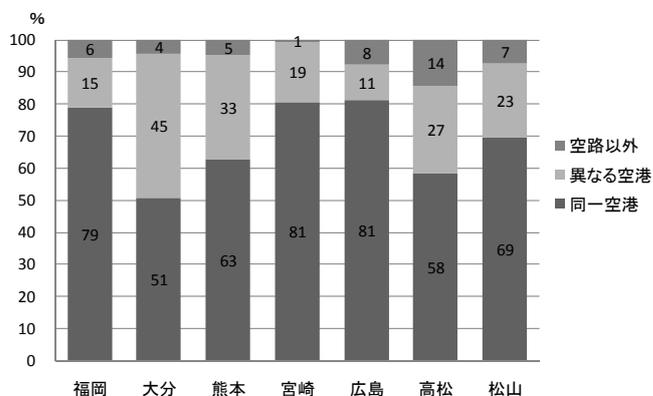


図-17 IN/OUTにおいて利用する空港（観光目的）

入口（往路）・出口（復路）の空港が異なる旅客を100とし、どの空港（IN）とどこの空港（OUT）を組み合わせで利用しているのかを把握したものを表-6と図-18に示す。異なる空港利用の比率が高かった大分空港の相手先は、福岡空港と熊本空港であることがわかる。

「業務目的」と「観光目的」別の相手先空港を表-7、8に示す。

「観光目的」（表-8）において「異なる空港」の比率率が高かった大分空港、熊本空港、高松空港をみると、大分空港では、福岡空港と熊本空港が、熊本空港では、福岡空港と大分空港が、高松空港では、松山空港が相手先空港としての利用比率が高いことがわかる。

表-6 IN/OUT で異なる空港を利用する場合の相手先空港（全体）

空港名	In/Out 別比率	相手空港別比率
福岡空港	9%	長崎空港(18%), 北九州空港(16%), 鹿児島空港(16%), 大分空港(11%)
大分空港	26%	福岡空港(41%), 熊本空港(32%)
熊本空港	16%	福岡空港(46%), 大分空港(18%), 鹿児島空港(15%), 長崎空港(10%)
宮崎空港	10%	鹿児島空港(53%), 熊本空港(17%), 福岡空港(17%)
広島空港	9%	福岡空港(16%), 松山空港(11%), 山口宇部空港(11%), 伊丹空港(11%)
高松空港	16%	松山空港(32%), 徳島空港(25%), 高知空港(14%), 岡山空港(13%)
松山空港	9%	高松空港(35%), 徳島空港(21%), 高知空港(19%)

※相手空港別比率はIn/Out異なる空港利用者数を100%とした場合の割合。10%以上を明示。

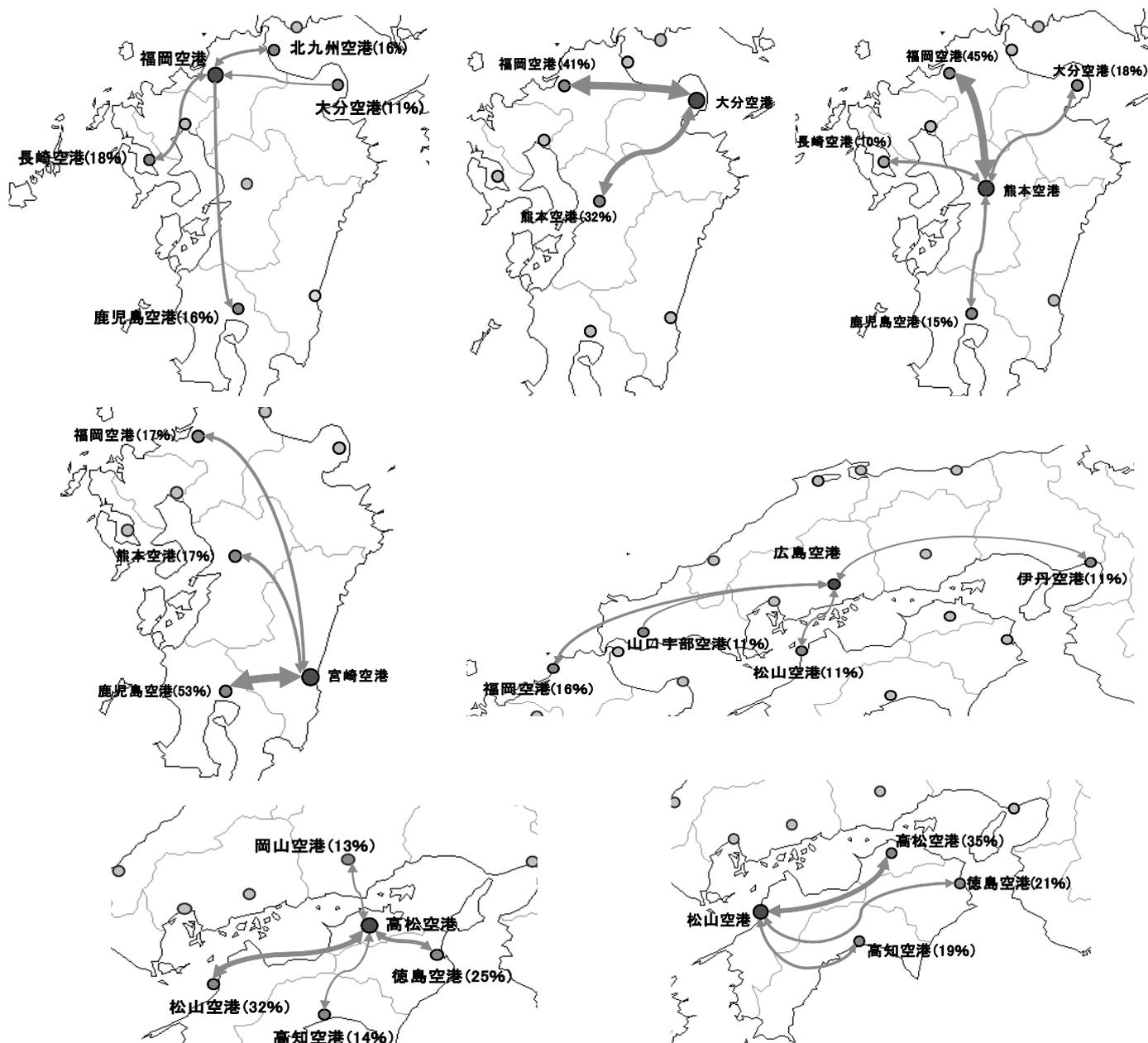


図-18 IN/OUT で異なる空港を利用する場合の相手先空港（全体）

表-7 IN/OUT で異なる空港を利用する場合の相手先空港（業務目的）

空港名	In/Out 別比率	相手空港別比率
福岡空港	10%	-
大分空港	18%	福岡空港(54%)
熊本空港	14%	福岡空港(53%)
宮崎空港	9%	鹿児島空港(44%)、福岡空港(22%)
広島空港	8%	福岡空港(36%)
高松空港	12%	松山空港(30%)、徳島空港(22%)
松山空港	8%	高松空港(53%)、高知空港(21%)

※相手空港別比率はIn/Out異なる空港利用者数を100%とした場合の割合。20%以上を明示。

表-8 異なる空港を利用する場合の相手先空港（観光目的）

空港名	In/Out 別比率	相手空港別比率
福岡空港	15%	長崎空港(28%)
大分空港	45%	熊本空港(42%)、福岡空港(32%)
熊本空港	33%	福岡空港(32%)、大分空港(29%)
宮崎空港	19%	鹿児島空港(58%)
広島空港	11%	-
高松空港	27%	松山空港(38%)、高知空港(22%)、徳島空港(22%)
松山空港	23%	高松空港(23%)

※相手空港別比率はIn/Out異なる空港利用者数を100%とした場合の割合。20%以上を明示。

4.2 旅客の行動特性の分析

広域流動の特性を調べるために県外（県内）目的の旅客に着目する。

(1) 自県を越える広範囲の移動（県内・県外）

旅客がどこまで広域流動しているかをみるために、アンケート調査の旅行行程を分析した。空港ごとの、特に県を越える移動を行った旅客（以下「県外までの旅客」と県内のみを移動した旅客（以下「県内のみの旅客」）の比率を旅行目的別に示したものが図-19～図-21である。

「全体」（図-19）では、「県外までの旅客」の比率が高いのは、福岡空港(44%)、次に高松空港(37%)である。逆に、「県内までの旅客」の比率が宮崎空港と松山空港では2割程度と低く、県内移動がメインと考えられる。

次に、旅行目的ごとにみると、「業務目的」（図-20）では、「県外までの旅客」の比率が、最も高いのは、福岡空港(32%)、次に高松空港(27%)である。

「観光目的」（図-21）では、「県外までの旅客」の比率が高いのは、福岡空港、大分空港、熊本空港、広島空港、高松空港である。また、宮崎空港と松山空港の「県外までの旅客」の比率は、他空港と比較して3割程度と低いが、「業務目的」よりは高いことがわかる。

これらより、「観光目的」の旅客は、「業務目的」の旅客に比べて、高い比率で、県を越えた周遊をいることがわかる。

「全体」の空港ごとの県外までの旅客の移動先を表-9と図-22に示す。

九州の福岡空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港からの旅客の流動は、福岡空港からの山口県への移動を除き、九州内の近隣県がメインであることがわかる。瀬戸内の広島空港、高松空港、松山空港からの旅客の流動は、四国地方、中国地方内に留まらずに、瀬戸内を跨ぐ広島県と愛媛県の間、岡山県と香川県の間での移動もある。

「業務目的」と「観光目的」の移動先は表-10、表-11に示す。

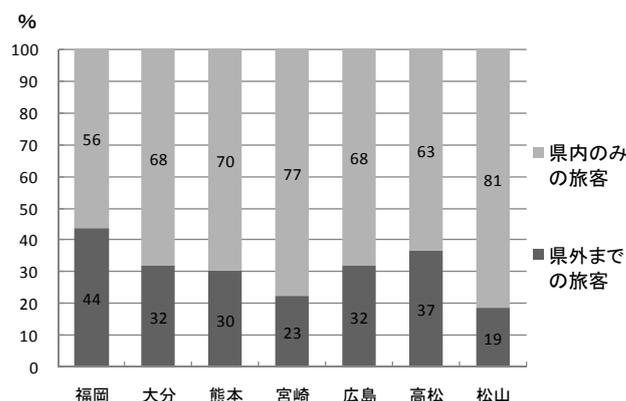


図-19 県外移動者比率（全体）

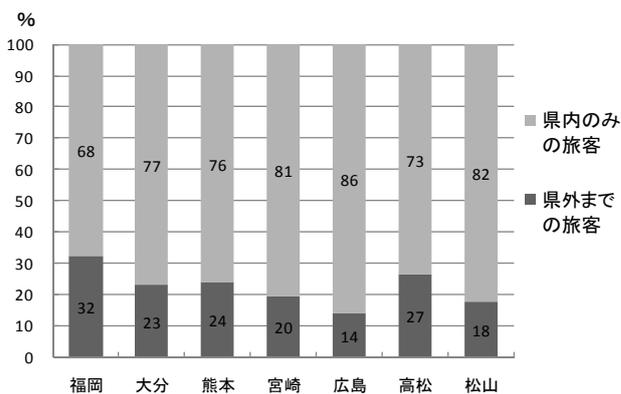


図-20 県外移動者比率（業務目的）

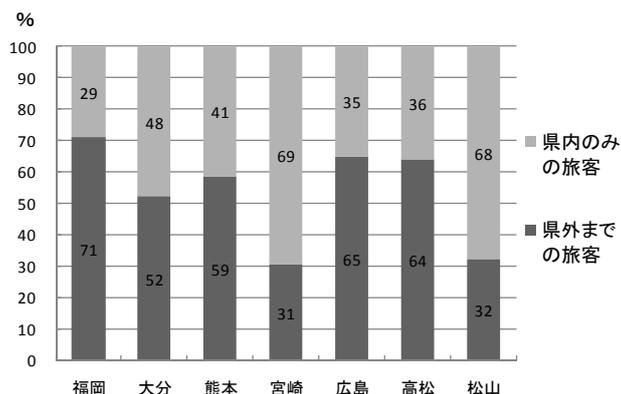


図-21 県外移動者比率（観光目的）

表-9 移動県別比率（全体）

空港名	県外比率	移動県別比率
福岡空港	44%	佐賀県(52%)、長崎県(23%)、大分県(18%)、熊本県(16%)、山口県(10%)、宮崎県(6%)、その他(7%)
大分空港	32%	熊本県(55%)、福岡県(39%)、宮崎県(15%)、その他(28%)
熊本空港	30%	大分県(36%)、宮崎県(30%)、福岡県(54%)、長崎県(14%)、鹿児島(14%)、佐賀(8%)、その他(8%)
宮崎空港	23%	鹿児島県(62%)、熊本県(27%)、福岡県(20%)、大分県(15%)、その他(8%)
広島空港	32%	山口県(66%)、島根県(35%)、岡山県(14%)、愛媛県(11%)、その他(20%)
高松空港	37%	愛媛県(54%)、高知県(35%)、徳島県(43%)、岡山県(16%)、その他(18%)
松山空港	19%	高知県(46%)、香川県(45%)、徳島県(23%)、広島県(17%)、その他(18%)

※移動県別比率は県外旅行者を100%とした場合の割合。なお、複数回答のため足して100にならない。

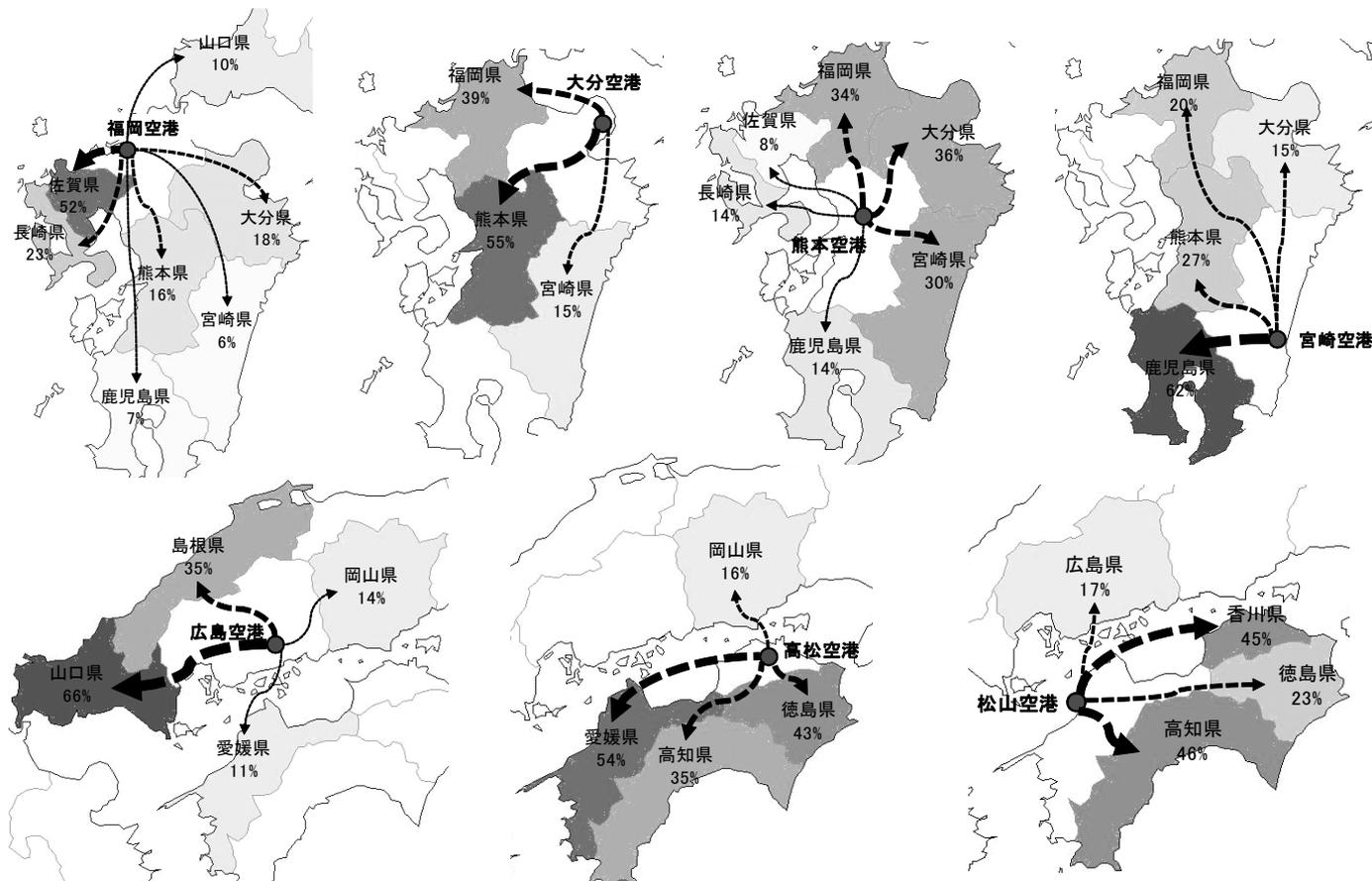


図-22 移動県別比率（全体）

表-10 移動県別比率（業務目的）

空港名	県外比率	移動県別比率
福岡空港	32%	佐賀県(54%)、長崎県(17%)、熊本県(15%)、大分県(14%)、山口県(10%)
大分空港	24%	福岡県(68%)、熊本県(30%)、宮崎県(14%)
熊本空港	24%	福岡県(51%)、大分県(23%)、宮崎県(15%)、長崎県(13%)、鹿児島県(11%)
宮崎空港	20%	鹿児島県(49%)、福岡県(36%)、熊本県(23%)、大分県(13%)
広島空港	14%	山口県(46%)、岡山県(13%)、愛媛県(13%)、島根県(8%)
高松空港	26%	愛媛県(44%)、徳島県(38%)、高知県(20%)、岡山県(16%)
松山空港	8%	高知県(52%)、香川県(43%)、徳島県(27%)、広島県(11%)

※移動県別比率は県外旅行者を100%とした場合の割合。10%以上を明示。なお、複数回答のため足して100にならない。

表-11 移動県別比率（観光目的）

空港名	県外比率	移動県別比率
福岡空港	71%	佐賀県(46%)、長崎県(35%)、大分県(27%)、熊本県(23%)、鹿児島県(12%)、山口県(12%)
大分空港	52%	熊本県(69%)、福岡県(27%)、宮崎県(16%)
熊本空港	59%	大分県(48%)、宮崎県(39%)、福岡県(31%)、長崎県(17%)、鹿児島県(16%)、佐賀県(13%)
宮崎空港	31%	鹿児島県(79%)、熊本県(38%)、大分県(19%)、福岡県(10%)
広島空港	65%	山口県(77%)、島根県(48%)、岡山県(12%)、愛媛県(11%)
高松空港	64%	愛媛県(65%)、高知県(58%)、徳島県(49%)、岡山県(14%)
松山空港	32%	高知県(72%)、香川県(59%)、徳島県(38%)、広島県(16%)

※移動県別比率は県外旅行者を100%とした場合の割合。10%以上を明示。なお、複数回答のため足して100にならない。

(2) 県内のみ（県外まで）の旅客の旅行日数
泊数と目的地（県内・県外）の関係を図-23～図-25に示す。「全体」（図-23）より、泊数が多いと当然のことながら、目的地が県外となっている割合が多いことがわかる。

と考えられる。

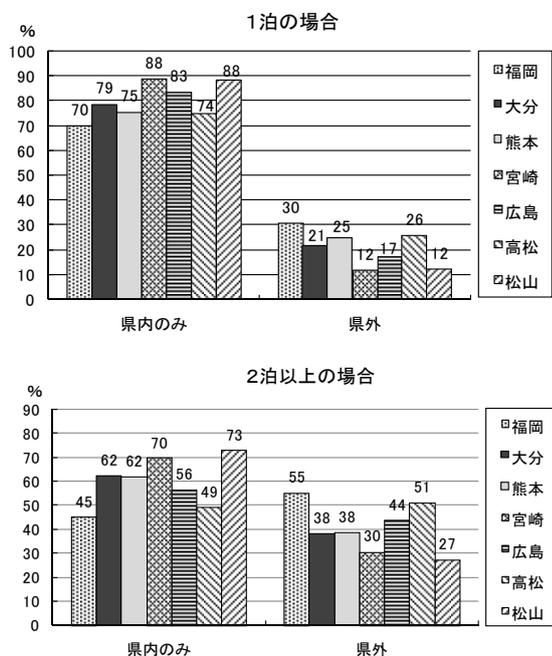


図-23 泊数と目的地（県内・県外）（全体）

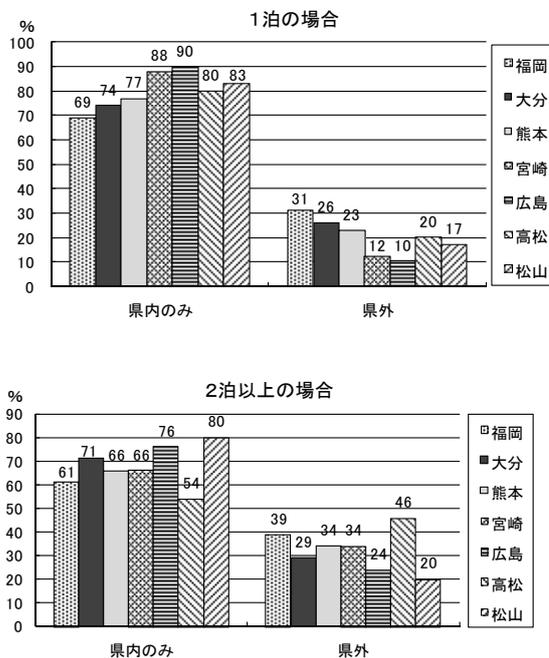


図-24 泊数と目的地（県内・県外）（業務目的）

「業務目的」（図-24）での多泊（2泊以上）では、福岡空港、高松空港の県外の比率が高い。これより、両空港が「業務目的」において広域的に動く際の拠点となっている

一方、「観光目的」（図-25）の宮崎空港と松山空港では、比較的、2泊目以降も県外の比率が低く、県内で泊を重ねていることがわかる。このように、「観光目的」においては、

福岡空港、大分空港、熊本空港、宮崎空港、高松空港が広域観光の拠点となっているが、宮崎空港、松山空港発の観光の流動は、県内に留まっている状況が伺える。

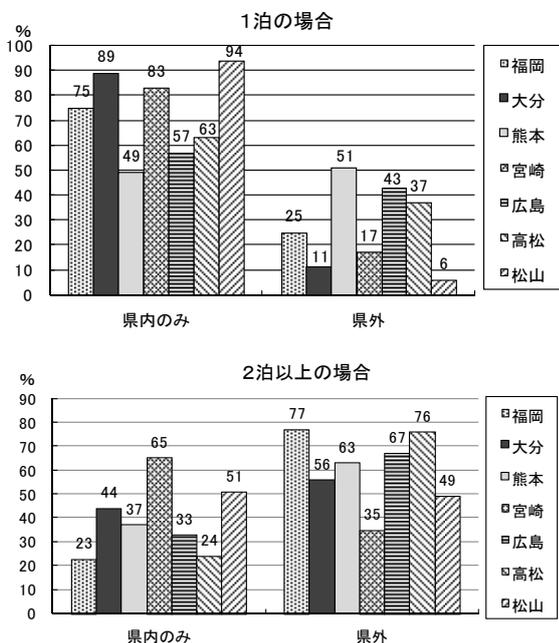


図-25 泊数と目的地（県内・県外）（観光目的）

(3) 県内のみ（県外まで）の旅客の旅行形態

広域流動の特性について把握するため、「県内のみ旅客」と「県外までの旅客」に分けた旅行形態を図-26、図-27に示す。

「県外までの旅客」(図-27)の旅行形態では、「県内のみ旅客」(図-26)の旅行形態に比べ、「個人旅行」の比率が低くなっているが、「観光付きパッケージ旅行」と「フリープラン型パッケージ旅行」の比率が高くなっている。特に、7空港の比較においては、「観光付きパッケージ旅行」の比率は、広島空港が他空港と比較して著しく高いこと、「フリープラン型パッケージ旅行」の比率は、大分空港が著しく高いことが特徴である。

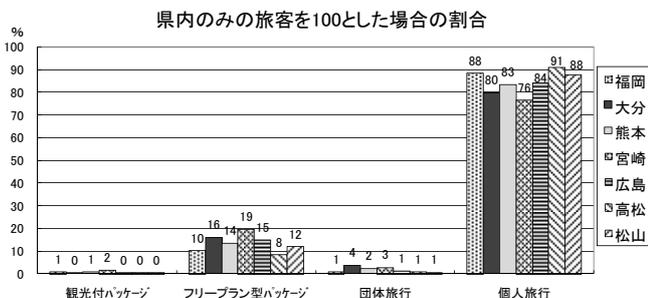


図-26 県内のみ旅客の旅行形態（全体）

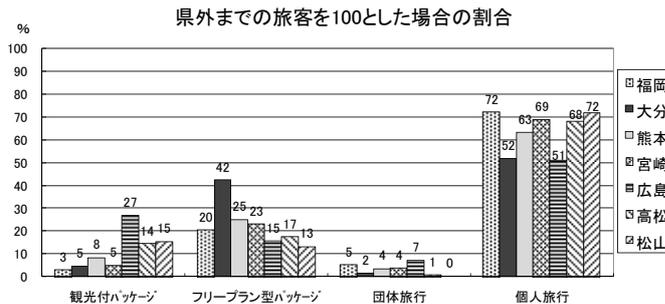


図-27 県外までの旅客の旅行形態（全体）

(4) 県内のみ（県外まで）の旅客の入込先での交通手段広域流動の特性について把握するため「県内のみ旅客」と「県外までの旅客」に分けた交通手段を図-28、図-29に示す。

これらを比較すると、「県外までの旅客」(図-29)では、「貸切バス」、「鉄道」、「レンタカー」の比率が比較的高く、「県内までの旅客」(図-28)では、「乗用車」、「高速バス／路線バス」の比率が比較的高い。

「県外までの旅客」(図-29)での比率が高い「貸切バス」「鉄道」「レンタカー」をみると、「貸切バス」では広島空港が、「鉄道」では福岡空港が、「レンタカー」では大分空港が、他空港と比較して高いことが特徴である。

次に、空港ごとに「県内までの旅客」(図-28)より「県外までの旅客」(図-29)の利用比率が著しく高くなっている交通手段をみていくと、福岡空港は「レンタカー」(3%/県内、13%/県外。以下、同。)が、大分空港は「レンタカー」(15%、29%)、熊本空港は「鉄道」(6%、19%)、宮崎空港は「鉄道」(17%、22%)、広島空港は「貸切バス」(1%、14%)、高松空港は「鉄道」(10%、21%)、松山空港は「レンタカー」(7%、16%)であることがわかる。

このように、空港ごとに、県内のみを移動する場合と県外まで移動する場合の交通手段は異なってくることがわかる。

これらと 5.2.3 の旅行形態との関連をみていくと、県外までの旅客の特性としては、広島空港においては、「観光付きパッケージ旅行」の割合と「貸切バス」利用の割合がともに高いことがわかる。また、大分空港においては、「フリープラン型パッケージ旅行」の割合と「レンタカー」利用の割合がともに高いことがわかる。

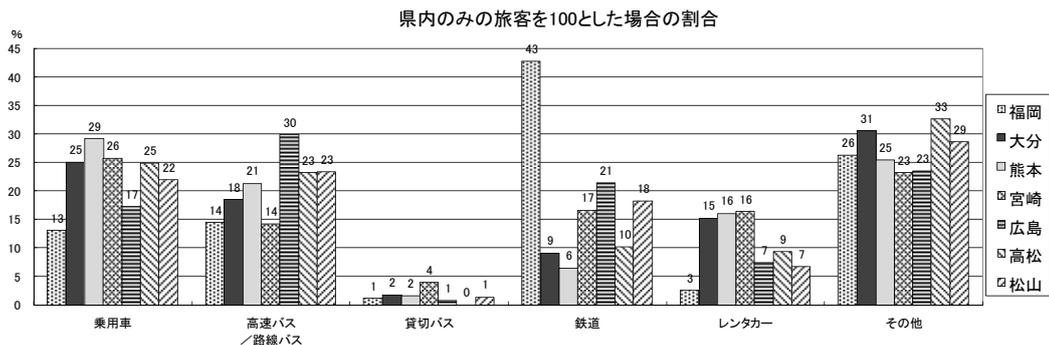


図-28 県内のみの旅客の入込先交通手段（全体）

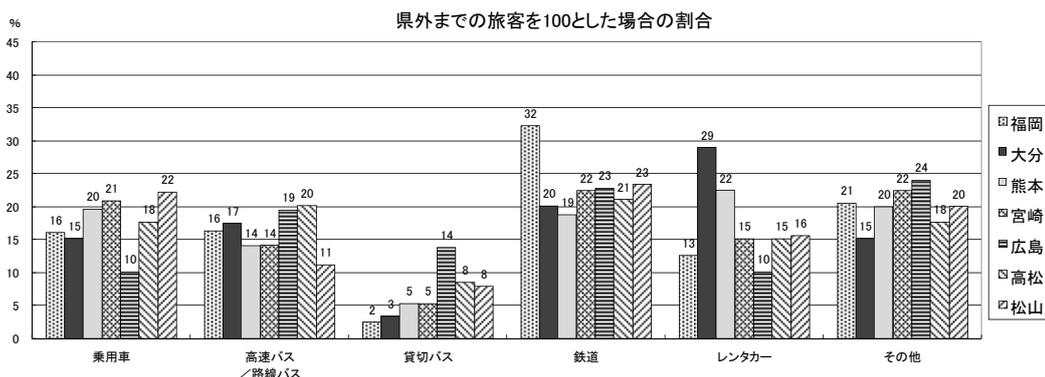


図-29 県外までの旅客の入込先交通手段（全体）

(5) 県内のみ（県外まで）の旅客の入口・出口空港

次に、県内のみ周遊している旅客の IN/OUT 利用空港と県外まで周遊している旅客の IN/OUT 利用空港を「全体」でみたものを図-30、図-31 に示す。

7 空港とも、「県内のみの旅客」は、当然のことながら、入口・出口空港として「同一空港」を利用する比率が 9 割弱から 9 割強と高い。

一方、「県外までの旅客」（図-31）については、IN/OUT で「異なる空港」を利用する比率が「県内のみの旅客」（図-30）に比べて高くなっていることがわかる。これを空港ごとにみていくと、「同一空港」利用の比率は、福岡空港（79%）、広島空港（69%）が高く、「異なる空港」利用の比率は、大分空港（73%）が特に高い。また、熊本空港、高松空港、松山空港の 3 空港においては、「県外までの旅客」のうちの半数以上が「同一空港」を利用していないことがわかる。

次に、県外までの旅客が比較的多かった、福岡空港、大分空港、熊本空港、広島空港、高松空港の 5 空港（図-19）についてみていく。福岡空港と広島空港では、県外移動率が高い上、IN/OUT 利用空港は「同一空港」の比率が高いことから、県外を周遊しても再び県内（入口空港）へ戻り、復路は往路と同じ空港を利用して帰路へつく旅客の広域流動が多いといえる。

一方、大分空港、熊本空港においては、県外移動率が高

く、IN/OUT 利用空港は「異なる空港」を利用している比率が高いことから、県外まで移動した後は、再びもとの県内（入口空港）に戻ることなく、県外の別の空港を利用して帰路につく旅客の広域流動が多いといえる。また、高松空港においては、「空路以外」の利用の比率も他空港と比較して高いことが特徴である。

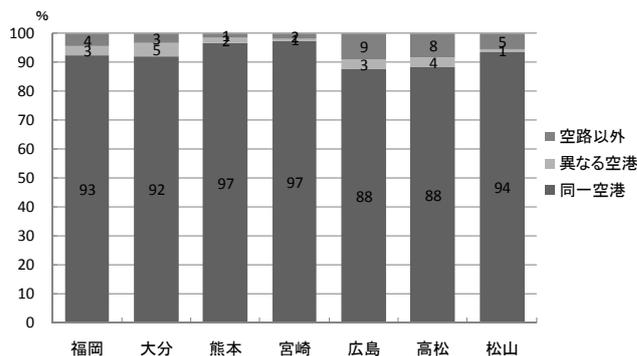


図-30 県内のみの旅客の IN/OUT 利用空港（全体）

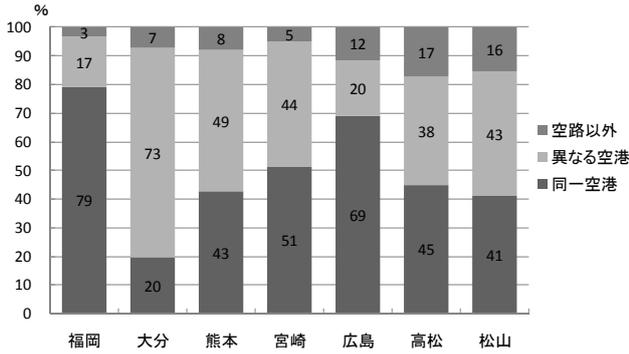


図-31 県外までの旅客のIN/OUT利用空港（全体）

「IN/OUT 空港が同一」の場合に比べ、比較的高いのは、「鉄道」で、次に「レンタカー」であり、逆に低いものは「乗用車」であることがわかる。

「IN/OUT 空港が異なる」場合の比率が高い「鉄道」と「レンタカー」についてみていくと、「鉄道」では、大分空港、熊本空港、宮崎空港、広島空港、高松空港の5空港が比較的高い。「レンタカー」は、大分空港での利用率が3割弱と著しく高い。次に、空港ごとにみていくと、福岡空港は「高速バス／路線バス」(14%:IN/OUTが同一, 22%:IN/OUTが異なる. 以下同.)が、大分空港は「レンタカー」(17%, 28%), 熊本空港は「鉄道」(6%, 24%), 宮崎空港は「鉄道」(17%, 26%), 広島空港は「鉄道」(20%, 30%), 高松空港は「鉄道」(10%, 25%), 松山空港は「貸切バス」(1%, 16%)である。

(6) 入口・出口空港利用別の入込先での交通手段

IN/OUT 別（同一・異なるか）の入込先での交通手段を、図-32に示す。

「IN/OUT 空港が異なる」場合の入込先交通手段の割合が

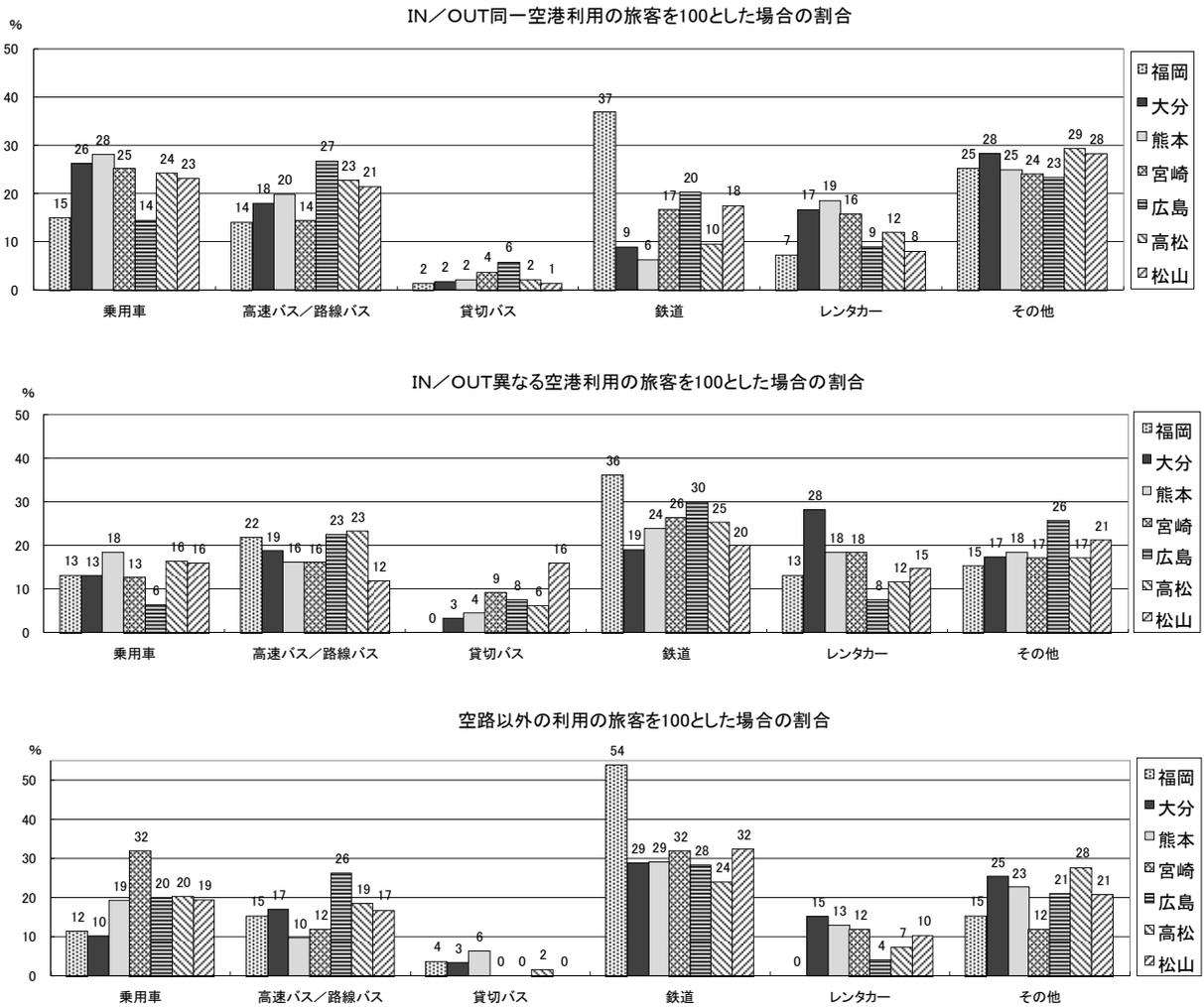


図-32 入込先での交通手段（全体）

(7) 空港ごとの旅客の行動特性

4.1 のアンケート調査の結果と 4.2(1)～(6)の広域流動に関する分析結果から、7 空港の行動特性を旅行目的別に整理したものを以下に示す。

a) 空港ごとの旅客の行動特性 (全体)

i) 福岡空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は、4 割以上と 7 空港の中で最も高い。
- ・ 県外まで移動する旅客は、IN/OUT で同一空港を利用する比率が 8 割弱と 7 空港の中で最も高い。
- ・ 入込先での交通手段は、鉄道が多い。

ii) 大分空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は、3 割強を占め、県外までの移動する旅客は、IN/OUT で異なる空港を利用する比率は 7 割強と 7 空港の中で最も高い。
- ・ 旅行形態は、県内のみ移動する旅客では個人旅行が多く、県外まで移動する旅客ではフリープラン型パッケージ旅行の利用が他空港と比較して多い。
- ・ 入込先での交通手段は、県内のみ移動する旅客では乗用車が多く、県外まで移動する旅客ではレンタカーの利用が多い。

iii) 熊本空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は 3 割を占め、県外までの移動する旅客は、IN/OUT で異なる空港を利用する比率は 5 割と他空港と比較して高い。
- ・ 入込先での交通手段は、県内のみ移動する旅客では乗用車が多く、県外まで移動する旅客ではレンタカーが多い。

iv) 宮崎空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は、8 割弱と他空港と比較して高い。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

v) 広島空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は、7 割程度と他空港と比較して高い。
- ・ 入込先での交通手段は、高速/路線バスが多い。

vi) 高松空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は、4 割弱と他空港と比較して高い。
- ・ 県外まで移動する旅客は、IN/OUT で同一空港を利用する比率が 5 割未満と低く、異なる空港を利用する比率が 4 割弱、空路以外を利用する比率

が 2 割弱と高い。

- ・ 入込先の交通手段は、県内のみ移動する旅客では乗用車、県外まで移動する旅客では鉄道が多い。

vii) 松山空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は、8 割程度と 7 空港の中で最も高い。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

b) 空港ごとの旅客の行動特性 (業務目的)

i) 福岡空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は、3 割強と 7 空港の中で最も高い。
- ・ IN/OUT で同一空港を利用する比率は、9 割弱と高い。
- ・ 入込先での交通手段は、鉄道が多い。

ii) 大分空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(77%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

iii) 熊本空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(76%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

iv) 宮崎空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(80%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

v) 広島空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(86%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先での交通手段は、高速・路線バスが多い。

vi) 高松空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(73%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先の交通手段は、乗用車が多い。

vii) 松山空港

- ・ 県内のみ移動する旅客の比率は 7 割以上(82%)あり、県内移動が主である。
- ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。

c) 空港ごとの旅客の行動特性 (観光目的)

i) 福岡空港

- ・ 県外まで移動する旅客の比率は 5 割以上(71%)あり、県外移動が多く、IN/OUT で同一空港を利用

- 用する比率は、8割と他空港と比較して高い。
 - ・ 入込先での交通手段は、鉄道が多い。
 - ii) 大分空港
 - ・ 県外まで移動する旅客の比率は5割以上(52%)あり、県外移動が多い。
 - ・ IN/OUT で異なる空港を利用する比率は、4割強と7空港の中で最も高い。
 - ・ 旅行形態は、個人旅行とフリープラン型パッケージ旅行が多い。なお、7空港で比較すると、県外まで移動する旅客のフリープラン型パッケージ旅行の利用は、最も多い。
 - ・ 県外まで移動する旅客では、レンタカーの利用が多い。
 - iii) 熊本空港
 - ・ 県外まで移動する旅客の比率は5割以上(59%)であり、県外移動が多い。
 - ・ IN/OUT で異なる空港を利用する比率は、3割強と他空港と比較して高い。
 - ・ 県外まで移動する旅客では、レンタカーの利用が多い。
 - iv) 宮崎空港
 - ・ 県内のみ移動する旅客の比率は7割程度であり、県内移動が主である。
 - ・ 旅行形態は、フリープラン型パッケージ旅行が多い。
 - ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。
 - v) 広島空港
 - ・ 県外まで移動する旅客の比率は5割以上(65%)であり、県外移動が多い。
 - ・ IN/OUT で同一空港を利用する比率は、8割と他空港と比較して高い。
 - ・ 旅行形態は、個人旅行が多く、次に観光付きパッケージ旅行とフリープラン型パッケージ旅行が多い。なお、7空港で比較すると、県外まで移動する旅客の観光付きパッケージ旅行の利用は、最も多い。
 - ・ 入込先での交通手段は、県外まで移動する旅客では、鉄道が多い。なお、7空港で比較すると、県外まで移動する旅客の貸切バスの利用は、最も多い。
 - vi) 高松空港
 - ・ 県外まで移動する旅客の比率は5割以上(64%)であり、県外移動が多い。
 - ・ 入込先の交通手段は、鉄道が多い。
 - vii) 松山空港
 - ・ 県内のみ移動する旅客の比率は7割程度であり、県内移動が主である。
 - ・ 入込先での交通手段は、乗用車が多い。
- 以上、把握した行動特性を旅行目的別に図-33、34、35に示す。

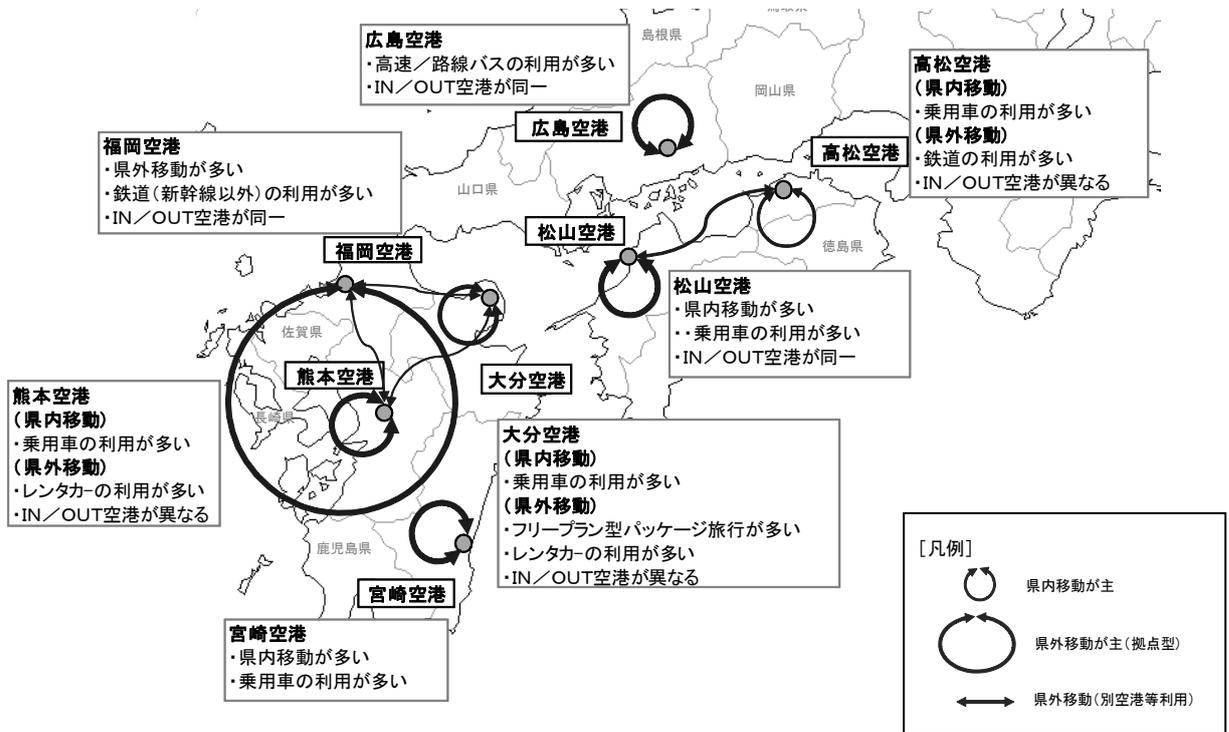


図-33 空港別旅客(全体)の行動特性

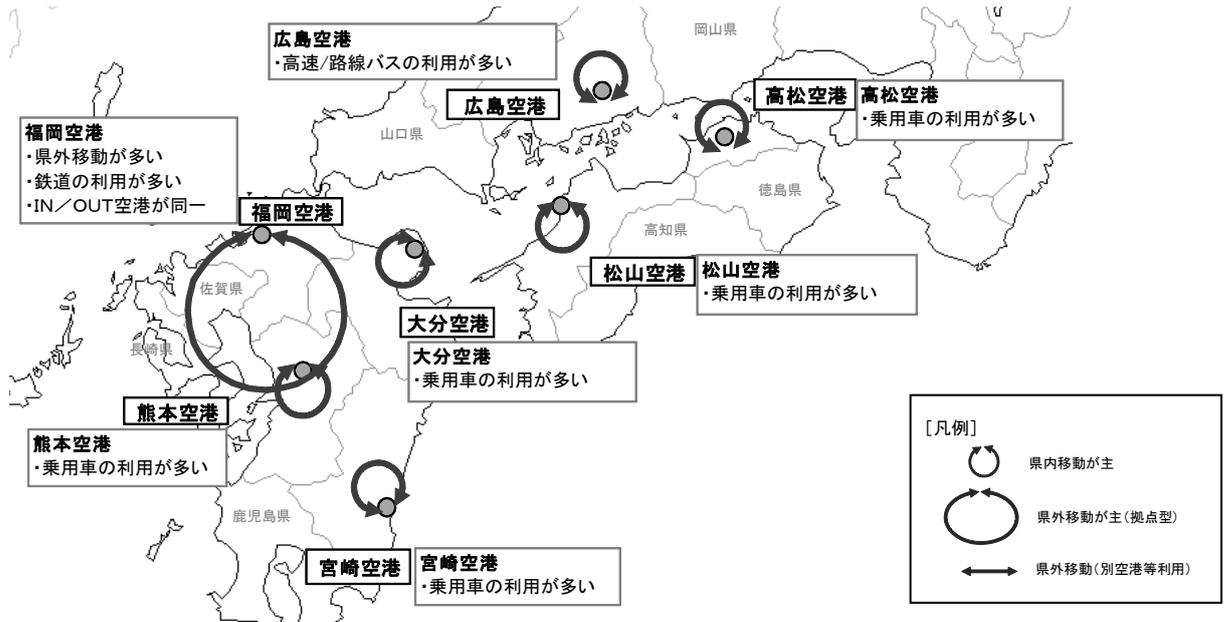
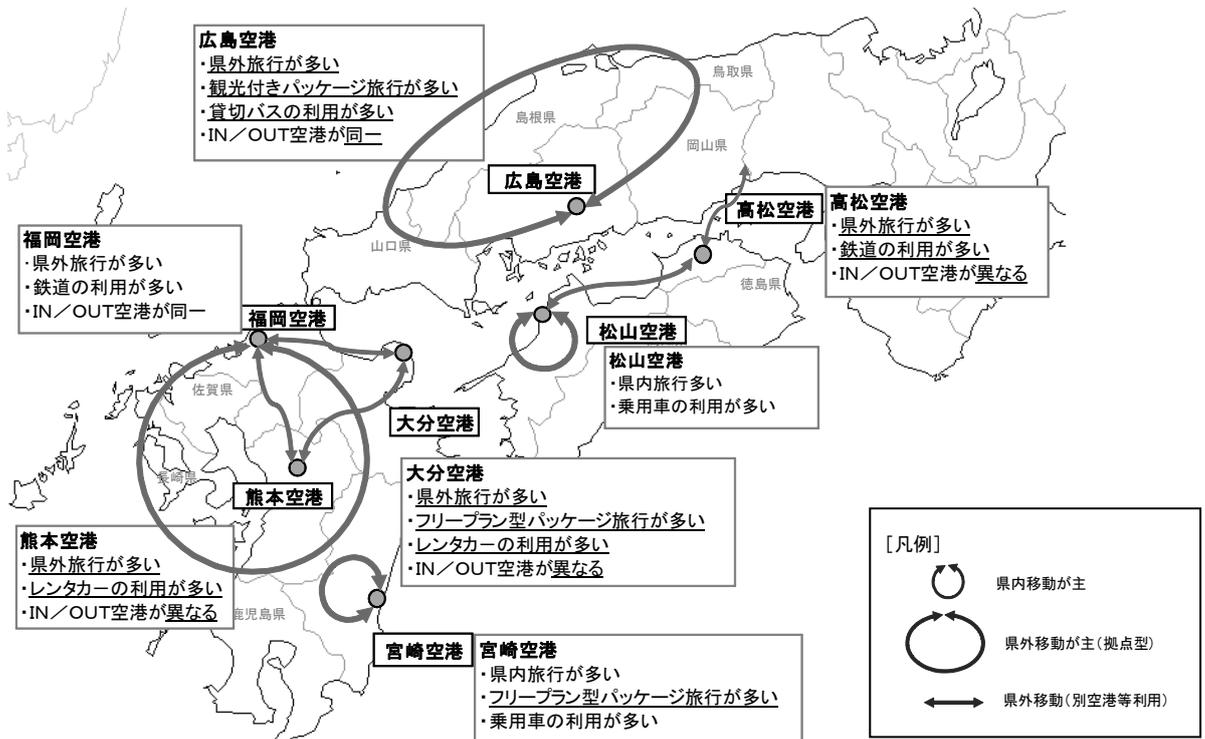


図-34 空港別旅客（業務目的）の行動特性



*アンダーラインは「業務目的」と行動特性が異なるもの

図-35 空港別旅客（観光目的）の行動特性

4.3 広域流動パターン

4.2 の旅客の行動特性の分析より、広域の流動を以下の3パターンに分類することができる。これらを表-14~16に示す。

- ・県内型：流動が県内にとどまるもの

- ・拠点型：拠点となる出入の空港が同一で流動が県外に及ぶもの
 - ・連携型：流動が県外に及び出入の空港が異なるもの
- 全体では「県内型」は宮崎空港、広島空港、松山空港、「拠点型」は福岡空港、「連携型」は大分空港、熊本空港、高松空港

港となっている。

業務目的では「拠点型」は福岡空港のみであり、他は全て「県内型」となっている。

観光目的では「県内型」は宮崎空港、松山空港、「拠点型」は福岡空港、広島空港、「連携型」は大分空港、熊本空港、高松空港となっている。これには、観光資源の分布や物理的なネットワーク（高規格幹線道、公共交通機関）の有無が影響していると考えられる。

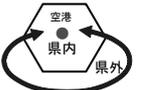
業務目的と観光目的の空港ごとのパターンの違いをみると、両目的とも、パターンが同じ空港は、宮崎空港、松山空港の

県内型、福岡空港の県外拠点型である。

パターンが異なる空港は、大分空港、熊本空港、広島空港、高松空港であり、いずれも業務目的では「県内型」であるが、観光目的になると、大分空港、熊本空港、高松空港は「連携型」に、広島空港は「拠点型」になっている。

業務目的では、「拠点型」と「県内型」が出現し、「連携型」はない。観光目的では、全ての型が出現しており、特に、「連携型」は観光目的の大分空港、熊本空港、高松空港にしかないことがわかる。

表-12 広域流動パターン（全体）

流動のパターン 交通手段	県内型		県外		
			拠点型	連携型	
乗用車、レンタカー	 (乗用車)	—	—	 (レンタカー)	—
公共交通機関 (鉄道、高速/路線バス)	—	 (高速/路線バス)	 (鉄道)	—	 (鉄道)
空港名	宮崎, 松山 (大分)(熊本) (高松)	広島	福岡	(大分) (熊本)	(高松)

* 空港名の()書きは、流動パターンが2つにわかれるもの

表-13 広域流動パターン（業務目的）

流動のパターン 交通手段	県内型		県外		
			拠点型	連携型	
乗用車、レンタカー	 (乗用車)	—	—	—	—
公共交通機関 (鉄道、高速/路線バス)	—	 (高速/路線バス)	 (鉄道)	—	—
空港名	大分, 宮崎, 熊本, 高松, (松山)	広島 (松山)	福岡	—	—

* 空港名の()書きは、交通手段が2つにわかれるもの

表-14 広域流動パターン（観光目的）

流動のパターン 交通手段	県内型		県外		
			拠点型	連携型	
乗用車、レンタカー	 (乗用車)	—	—	 (レンタカー)	—
公共交通機関 (鉄道、高速/路線バス)	—	 (高速/路線バス)	 (鉄道)	—	 (鉄道)
空港名	宮崎 (松山)	(松山)	福岡 広島	大分 熊本	高松

* 空港名の()書きは、交通手段が2つにわかれるもの

5. 空港ごとの利活用・連携方策の方向性

5.1 空港の特性の応じた利活用・連携方策の検討

以上みてきたように、空港によって、利用者の旅行形態、行動範囲等は異なることから、それに応じた利活用・連携方策も異なってくることが考えられる。なお、ここでは、特に県を越える広域流動の特性がみられた「観光目的」に特化してみている。広域における利活用方策（連携方策）について考察する。

まず、地図、ガイドブック、時刻表等で、鉄道・高速道路等の交通条件、観光資源の分布、バスのルート等を把握した。

次に、空港ごとに詳細行程より訪問地（拠点地点）間の移動量（のべ回数。1人同じパターンを複数回行った場合には複数回カウントする）がどれくらいあるのかを求めた。旅客の移動パターンのうち異なる地点間の移動で、のべ移動量が5回以上のもを抽出し、地図上に図化した。空港ごとの地点間移動状況を図-36～図-42と表-16～表-22に示す。

(1) 広島空港の周辺

JRと高速道路、主要国道が示された図に、詳細行程をもとに、広島空港を核とする旅客の移動範囲を示したものを図-43に、自治体間を越える長距離バス、観光バスの路線数を表-15に示す。なお、広島空港周辺における山陽・山陰の観光資源、交通手段を表-23に示す。

表-15をみていくと、

- ・広島は、福岡と同様、長距離バスで、各地と結ばれていること。
- ・広島は、市内のバスセンターが拠点となっているが、福岡は空港発の長距離バスもあること。
- ・定期観光バスで自治体間を越えるものは、大分-熊本間にしかないこと。

がわかる。

一方、広島空港からの旅行者は、県を越えた広域移動が多いが、IN/OUT 空港は同一空港を利用しており、旅行形態では「観光付きパッケージ旅行」、2次交通では、路線バス数の多さにもかかわらず、「貸切バス利用」が多かった。

以上より、広島は、バス交通の拠点ではあるが、あまり観光資源を結ぶ路線もしくは、周遊して戻ってくる回遊路としては、機能していないと思われる。

したがって、広島空港でのさらなる連携方策としては、例えば、

- ・物理的なネットワーク（高速道路等）の強化
- ・観光資源を周遊して戻ってくる広域定期観光バスの運行等の交通のネットワーク強化

などが考えられる。

(2) 大分空港-熊本空港-福岡空港の間

大分空港からの旅行者の特性としては、県内外の旅行者割合は、ほぼ等しく、県外までの旅行者については、IN/OUT で異なる空港を利用する割合が高く、相手先利用空港としては福岡空港と熊本空港の利用が多い。JRの路線、高速道路、主要国道が示された図に、詳細行程をもとに、大分空港、福岡空港・熊本空港を核とする旅客の移動範囲を示したものを図-44に示す。

これより、大分空港-福岡空港間、大分空港-熊本空港間の旅客流動は充実しているといえる。大分空港、熊本空港、福岡空港では、広島空港周辺と比べると、

- ・物理的なネットワークが充実し、JR、レンタカー等による広域移動が盛んである。（図-35）
- ・広域定期観光バス等の交通ネットワークも充実している。

ことがわかる。このような地域では、さらなる連携を図る方策として、例えば、能登、富山、小松空港などで前例のある、往復航空券とレンタカーの乗捨てがセットになったソフト（旅行商品）の開発等、ソフトによるネットワーク強化や近隣空港・近隣県と一体となった観光情報等の提供によるネットワーク強化などが考えられる。

(3) 宮崎空港-熊本空港（大分空港）の間

JRの路線、高速道路、主要国道が示された図に、詳細行程をもとに、宮崎空港、熊本空港、大分空港を核とする旅客の移動範囲を示したものを図-45に示す。

熊本空港から県外までの旅客の訪問先として多いのは、大分県、次に宮崎県であり、宮崎空港から県外までの旅客の訪問先として多いのは、鹿児島県、次に熊本県であった（図-22）。しかしながら、熊本空港と宮崎空港との間の流動は非常に少なかった。

図-45では、宮崎県の高千穂を境界に地点間移動が停滞していることがわかる。

これより、例えば、宮崎県の観光地と宮崎空港を結ぶ物理的なネットワークの強化、さらには、ソフトによるネットワーク強化を図ることで、更なる地域間・空港間の連携が進むと考えられる。

(4) 中国地方と四国地方側との連携

（松山空港-広島空港の間、高松空港-岡山空港の間）

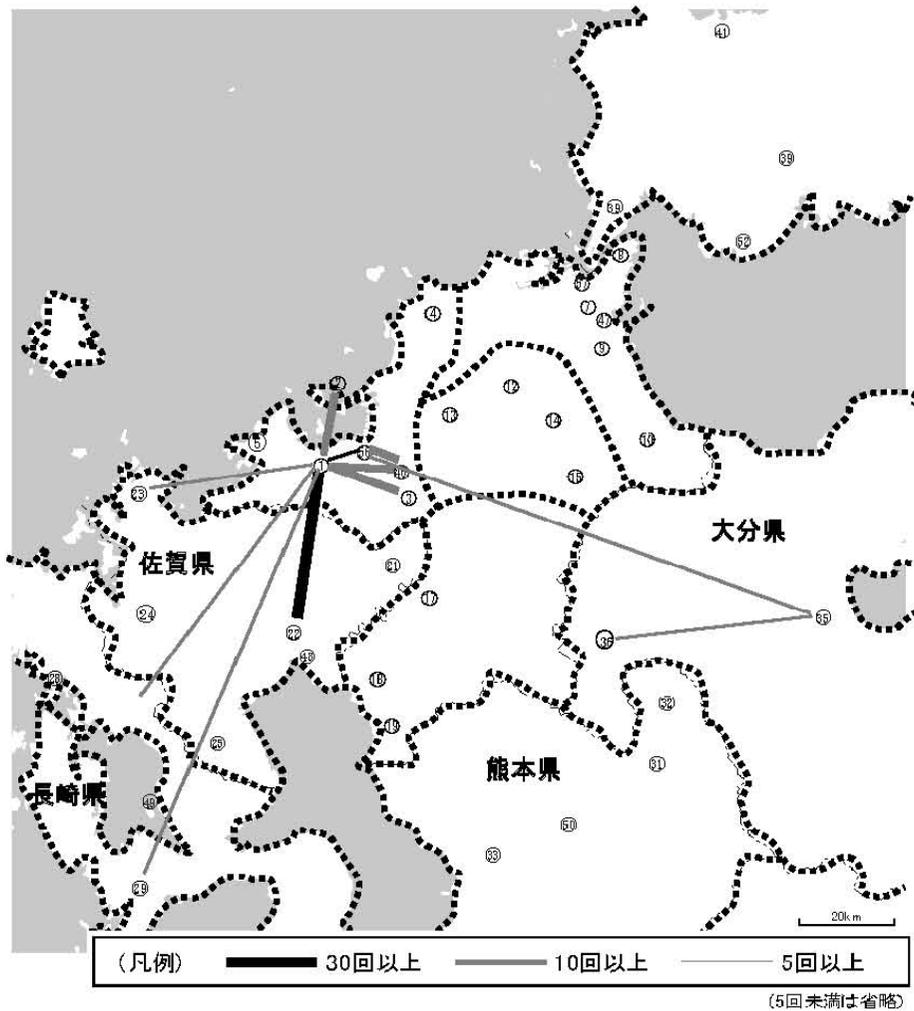
愛媛県と広島県の間はしまなみ海道で、香川県と岡山県の間も瀬戸大橋で陸続きになっており、物理的なネットワークは形成されているが、地点間移動図（図-46）をみると、瀬戸内海を挟んで愛媛県と広島県との間の地点間移動、香川県と岡山県との地点間移動は少ないことがわかる。

これより、さらに連携を図るためには、ソフト（旅行商品）の開発等、ソフトによるネットワーク強化が考えられる。

表-15 7 空港所在県における長距離バス*

県	路線数			起終点	
	全路線数	うち当該県空 港経由路線 数	うち定期観光 バス	県内主要起終 点	県外主要起終点
香川	10	0	0	高松、坂出、丸 亀	大阪、京都、神戸、鳴門・徳島、高 知、松山
愛媛	12	1	0	松山、八幡浜、 今治	大阪、京都、神戸、岡山、徳島、広 島、福山、徳島、高知
広島	31	0	0	広島、福山、府 中	鳥取、倉吉、米子、松江、出雲、岡 山、津山、大田、浜田・有福温泉、 益田、岩国、周防久賀、柳井・田布 施、徳山、別府、防府・湯田温泉・ 萩、坂出・高松、鳴門・徳島、高知、 今治、松山
福岡	24	10	0	福岡、小倉	下関、徳山・光、山口、広島・福山、 佐世保、長崎、島原、唐津・呼子、 伊万里、佐賀、黒川温泉、湯布院、 別府、日田・杖立、大分、高千穂・ 延岡、宮崎、熊本、山賀・菊池、鹿 児島
大分	10	0	1	湯布院、別府、 日田、大分	福岡、長崎、熊本、延岡
熊本	10	2	1	熊本、人吉、山 賀・菊池、黒川 温泉	福岡、宮崎、延岡、小倉、長崎、大 分、鹿児島
宮崎	7	1	0	宮崎、延岡	福岡、長崎、熊本、鹿児島

*JTB時刻表2007年8月号より。長距離バス、定期観光バスから自治体間を越える路線を抽出した。東京等が起終点のものは省いた。2つの県で1路線を重複してカウントする場合もある。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図-36 福岡空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

表-16 福岡空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

全73サンプル		
地点1	地点2	移動量
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	22 佐賀市	32
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	6 その他の福岡エリア	20
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	46 福岡空港	20
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	3 太宰府市(大宰府天満宮・国立博物館・観世音寺など)	17
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	15
46 福岡空港	56 博多駅	14
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	56 博多駅	9
22 佐賀市	26 その他の佐賀県	9
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	23 唐津・呼子	7
29 長崎市(大浦天主堂・グラバー邸など)	30 その他の長崎県	7
35 別府・湯布院	36 日田・九重	6
35 別府・湯布院	56 博多駅	6
44 鹿児島県	58 その他の駅	6
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	29 長崎市(大浦天主堂・グラバー邸など)	5
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	30 その他の長崎県	5
22 佐賀市	58 その他の駅	5
35 別府・湯布院	38 その他の大分県	5

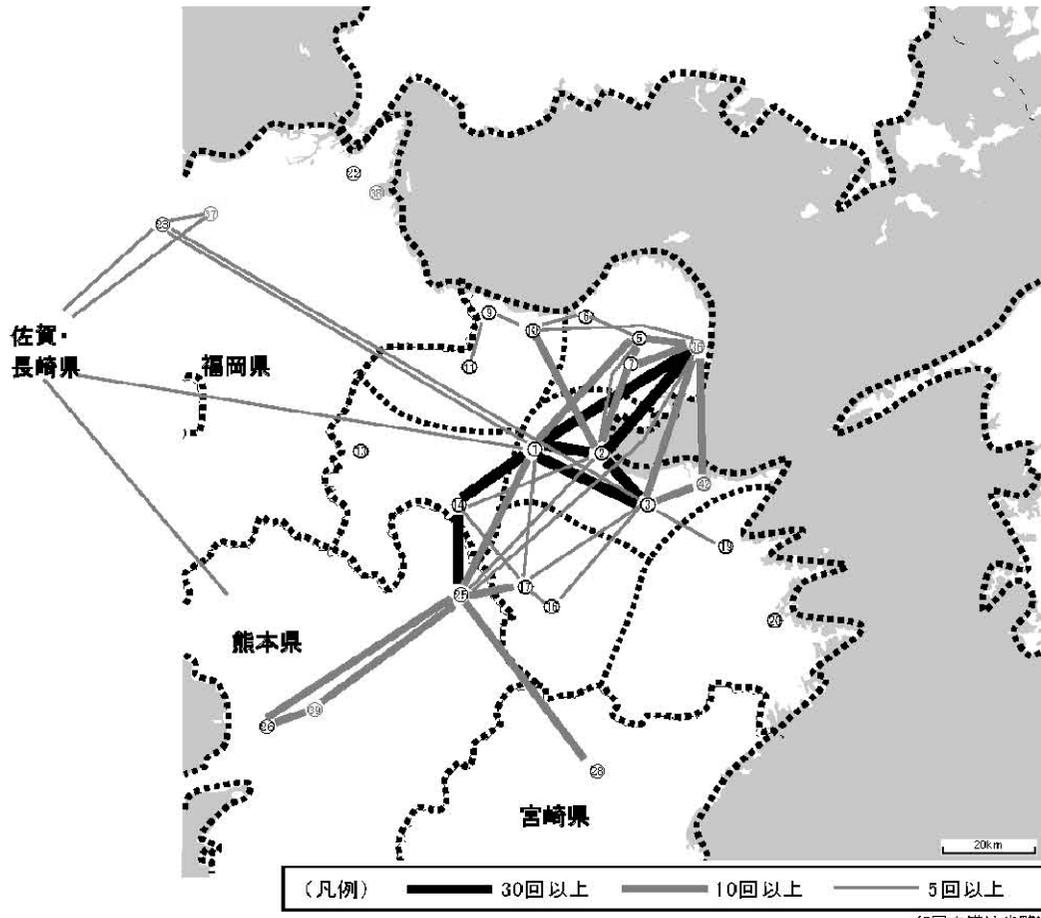
※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、左図中の番号と対応している。

表-17 大分空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

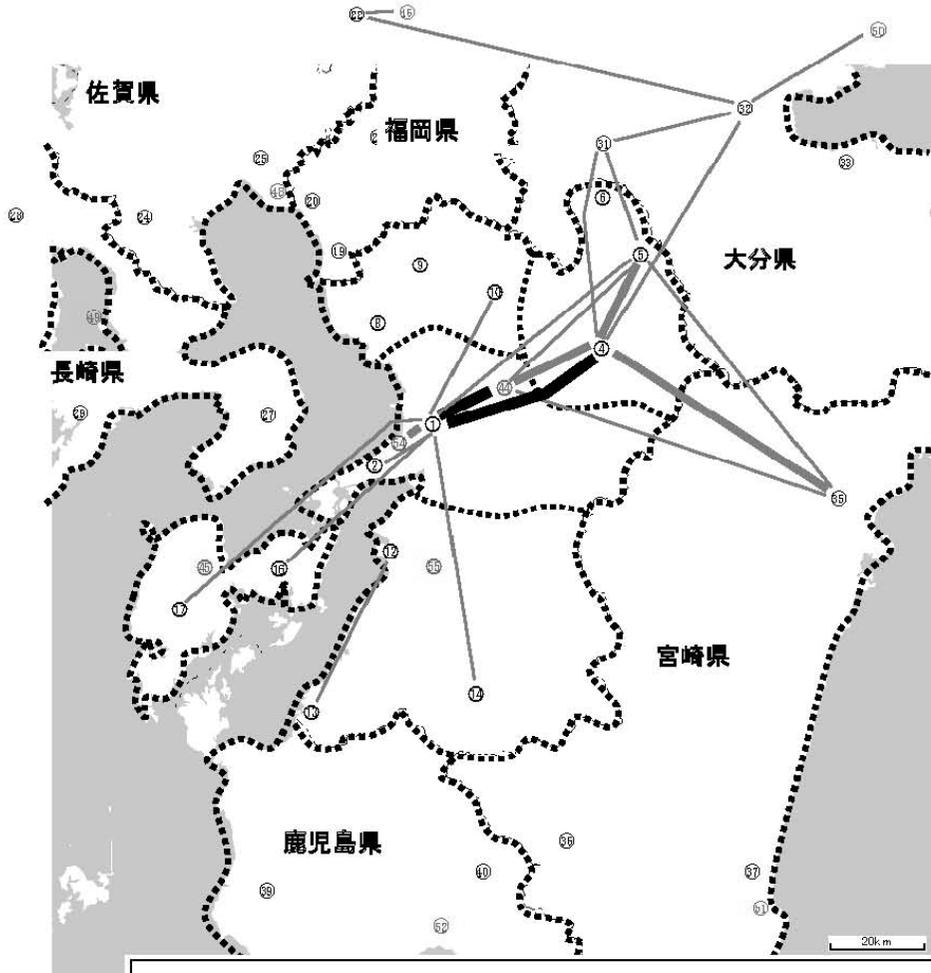
全232サンプル		
地点1	地点2	移動量
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	3 大分市	75
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	36 大分空港	57
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	2 別府温泉(地獄めぐりなど)	54
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	4 その他の別府・大分エリア	52
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	36 大分空港	46
14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	25 阿蘇・黒川温泉	35
3 大分市	4 その他の別府・大分エリア	33
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	32
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	3 大分市	30
3 大分市	36 大分空港	29
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	25 阿蘇・黒川温泉	26
4 その他の別府・大分エリア	36 大分空港	23
3 大分市	42 大分駅	21
25 阿蘇・黒川温泉	26 熊本市	17
25 阿蘇・黒川温泉	39 熊本空港	17
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	4 その他の別府・大分エリア	16
25 阿蘇・黒川温泉	28 延岡・高千穂	15
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	15 その他の日田・九重エリア	14
17 久住高原	25 阿蘇・黒川温泉	14
25 阿蘇・黒川温泉	27 その他の熊本県	14
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	10 宇佐(宇佐神宮など)	13
36 大分空港	42 大分駅	12
26 熊本市	39 熊本空港	11
7 杵築	36 大分空港	10
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	7 杵築	10
5 国東半島(寺院群など)	36 大分空港	10
5 国東半島(寺院群など)	7 杵築	10
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	5 国東半島(寺院群など)	10
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	17 久住高原	9
23 福岡市	37 福岡空港	8
3 大分市	16 竹田(岡城跡など)	8
42 大分駅	43 その他の駅	8
23 福岡市	31 佐賀県・長崎県	8
3 大分市	17 久住高原	8
5 国東半島(寺院群など)	8 その他の国東エリア	8
14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	17 久住高原	8
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	23 福岡市	8
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	25 阿蘇・黒川温泉	8
31 佐賀県・長崎県	37 福岡空港	8
10 宇佐(宇佐神宮など)	36 大分空港	7
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	7
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	5 国東半島(寺院群など)	7
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	44 バスターミナル	7
3 大分市	23 福岡市	6
23 福岡市	24 その他の福岡県	6
24 その他の福岡県	37 福岡空港	6
31 佐賀県・長崎県	41 その他の空港	6
14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	15 その他の日田・九重エリア	6
1 湯布院温泉(金鱈湖など)	31 佐賀県・長崎県	6
29 宮崎県	30 その他の宮崎県	6
24 その他の福岡県	31 佐賀県・長崎県	6
6 豊後高田(昭和の町並みなど)	10 宇佐(宇佐神宮など)	6
5 国東半島(寺院群など)	6 豊後高田(昭和の町並みなど)	6
3 大分市	19 臼杵(臼杵石仏など)	5
8 その他の国東エリア	36 大分空港	5
9 中津(中津城・福沢諭吉旧居など)	10 宇佐(宇佐神宮など)	5
4 その他の別府・大分エリア	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	5
9 中津(中津城・福沢諭吉旧居など)	11 耶馬溪(青の洞門・羅漢寺など)	5
26 熊本市	27 その他の熊本県	5
16 竹田(岡城跡など)	17 久住高原	5
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	12 その他の中津・宇佐・耶馬溪エリア	5
27 その他の熊本県	39 熊本空港	5
25 阿蘇・黒川温泉	36 大分空港	5
36 大分空港	44 バスターミナル	5
27 その他の熊本県	31 佐賀県・長崎県	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 右欄中の番号と対応している。



(5回未満は省略)
※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図-37 大分空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)



(凡例) **——** 30回以上 **——** 10回以上 **——** 5回以上
(5回未満は省略)

※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

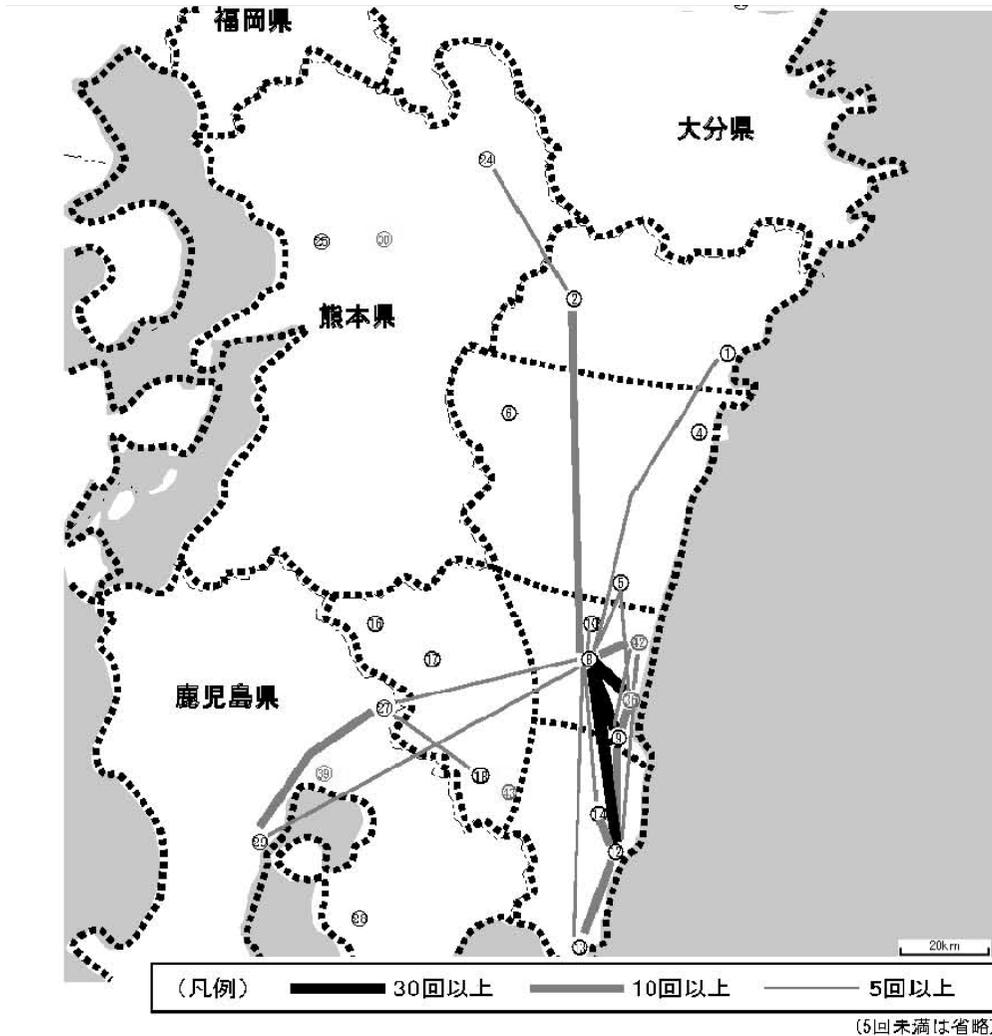
図-38 熊本空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

表-18 熊本空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

全131サンプル

地点1	地点2	移動量
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	44 熊本空港	42
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	37
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	44 熊本空港	25
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	7 その他の阿蘇エリア	25
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	35 高千穂・延岡周辺	19
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	5 黒川温泉	17
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	54 熊本駅	15
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	7 その他の阿蘇エリア	12
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	3 その他の熊本エリア	11
7 その他の阿蘇エリア	44 熊本空港	10
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	14 人吉市(球磨川下りなど)	9
17 下島(本渡・大江天主堂など)	18 その他の天草エリア	9
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	32 湯布院・別府	9
35 高千穂・延岡周辺	44 熊本空港	9
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	2 三角・宇土半島	8
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	16 上島(天草五橋・天草松島など)	8
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	31 日田・九重	8
12 八代市	13 水俣市	7
31 日田・九重	32 湯布院・別府	7
31 日田・九重	34 その他の大分県	7
3 その他の熊本エリア	44 熊本空港	6
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	11 その他の玉名・山鹿エリア	6
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	5 黒川温泉	6
5 黒川温泉	7 その他の阿蘇エリア	6
5 黒川温泉	31 日田・九重	6
7 その他の阿蘇エリア	35 高千穂・延岡周辺	6
32 湯布院・別府	50 大分空港	6
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	10 菊池温泉	5
3 その他の熊本エリア	7 その他の阿蘇エリア	5
22 福岡市	46 福岡空港	5
3 その他の熊本エリア	4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	5
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	17 下島(本渡・大江天主堂など)	5
32 湯布院・別府	34 その他の大分県	5
5 黒川温泉	35 高千穂・延岡周辺	5
5 黒川温泉	44 熊本空港	5
17 下島(本渡・大江天主堂など)	58 港	5
22 福岡市	32 湯布院・別府	5
33 大分市	34 その他の大分県	5
37 宮崎市	38 その他の宮崎県	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄が地点番号を表し、右欄の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図-39 宮崎空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

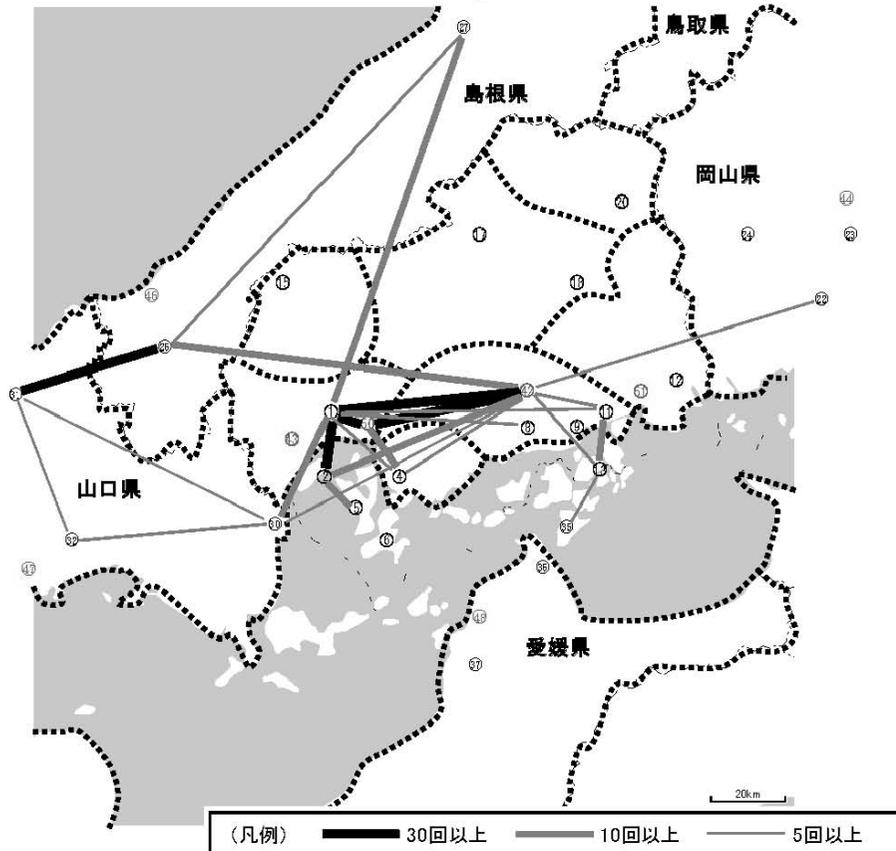
表-19 宮崎空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

全140サンプル

地点1	地点2	移動量
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	36 宮崎空港	80
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9 青島	48
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	12 日南海岸	30
9 青島	36 宮崎空港	26
9 青島	12 日南海岸	24
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	11 その他の宮崎市周辺エリア	22
29 鹿児島市・桜島	30 その他の鹿児島県	17
2 高千穂	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	12
12 日南海岸	14 鉄肥(鉄肥城跡など)	11
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	42 宮崎駅	10
12 日南海岸	15 その他の日南エリア	10
14 鉄肥(鉄肥城跡など)	15 その他の日南エリア	10
12 日南海岸	13 都井岬	10
27 霧島温泉(霧島神宮など)	29 鹿児島市・桜島	10
1 延岡	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9
12 日南海岸	36 宮崎空港	9
5 西都(西都原古墳群など)	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	15 その他の日南エリア	9
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	10 綾町(照葉大吊橋など)	9
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	29 鹿児島市・桜島	8
36 宮崎空港	44 その他の駅	8
9 青島	11 その他の宮崎市周辺エリア	8
36 宮崎空港	42 宮崎駅	7
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	13 都井岬	7
11 その他の宮崎市周辺エリア	36 宮崎空港	6
9 青島	42 宮崎駅	6
18 都城	27 霧島温泉(霧島神宮など)	6
2 高千穂	24 阿蘇・黒川温泉	6
5 西都(西都原古墳群など)	7 その他の延岡・高千穂エリア日向・西都エリア	6
7 その他の延岡・高千穂エリア日向・西都エリア	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	5
15 その他の日南エリア	36 宮崎空港	5
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	14 鉄肥(鉄肥城跡など)	5
5 西都(西都原古墳群など)	36 宮崎空港	5
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	27 霧島温泉(霧島神宮など)	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1,地点2の左欄は地点番号を表し、左図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図-40 広島空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

表-20 広島空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

全146サンプル

地点1	地点2	移動量
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	2 宮島(厳島神社)	76
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	50 広島駅	58
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	42 広島空港	56
42 広島空港	50 広島駅	41
26 益田・津和野周辺	31 萩・長門周辺	37
2 宮島(厳島神社)	52 その他の駅	36
2 宮島(厳島神社)	30 岩国・柳井周辺	27
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	3 その他の広島・宮島エリア	26
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	30 岩国・柳井周辺	24
31 萩・長門周辺	34 その他の山口県	22
2 宮島(厳島神社)	3 その他の広島・宮島エリア	18
26 益田・津和野周辺	42 広島空港	17
50 広島駅	52 その他の駅	16
2 宮島(厳島神社)	50 広島駅	14
11 尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	14
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	52 その他の駅	13
30 岩国・柳井周辺	52 その他の駅	13
30 岩国・柳井周辺	34 その他の山口県	12
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	27 出雲・石見銀山周辺	11
2 宮島(厳島神社)	42 広島空港	11
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	50 広島駅	10
11 尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	42 広島空港	9
26 益田・津和野周辺	27 出雲・石見銀山周辺	9
30 岩国・柳井周辺	31 萩・長門周辺	9
30 岩国・柳井周辺	42 広島空港	9
2 宮島(厳島神社)	54 港	8
31 萩・長門周辺	32 山口市	8
42 広島空港	52 その他の駅	8
42 広島空港	53 バスターミナル	8
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	4 呉市街(大和ミュージアムなど)	7
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	11 尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	7
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	53 バスターミナル	7
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	54 港	7
3 その他の広島・宮島エリア	4 呉市街(大和ミュージアムなど)	7
13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	42 広島空港	7
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	8 竹原市街	6
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	34 その他の山口県	6
3 その他の広島・宮島エリア	30 岩国・柳井周辺	6
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	42 広島空港	6
13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	35 愛媛県側しまなみ海道(大三島・伯方島・大島など)	6
30 岩国・柳井周辺	32 山口市	6
3 その他の広島・宮島エリア	42 広島空港	5
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	54 港	5
11 尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	52 その他の駅	5
22 倉敷市	25 その他の岡山県	5
22 倉敷市	42 広島空港	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、右図中の番号と対応している。

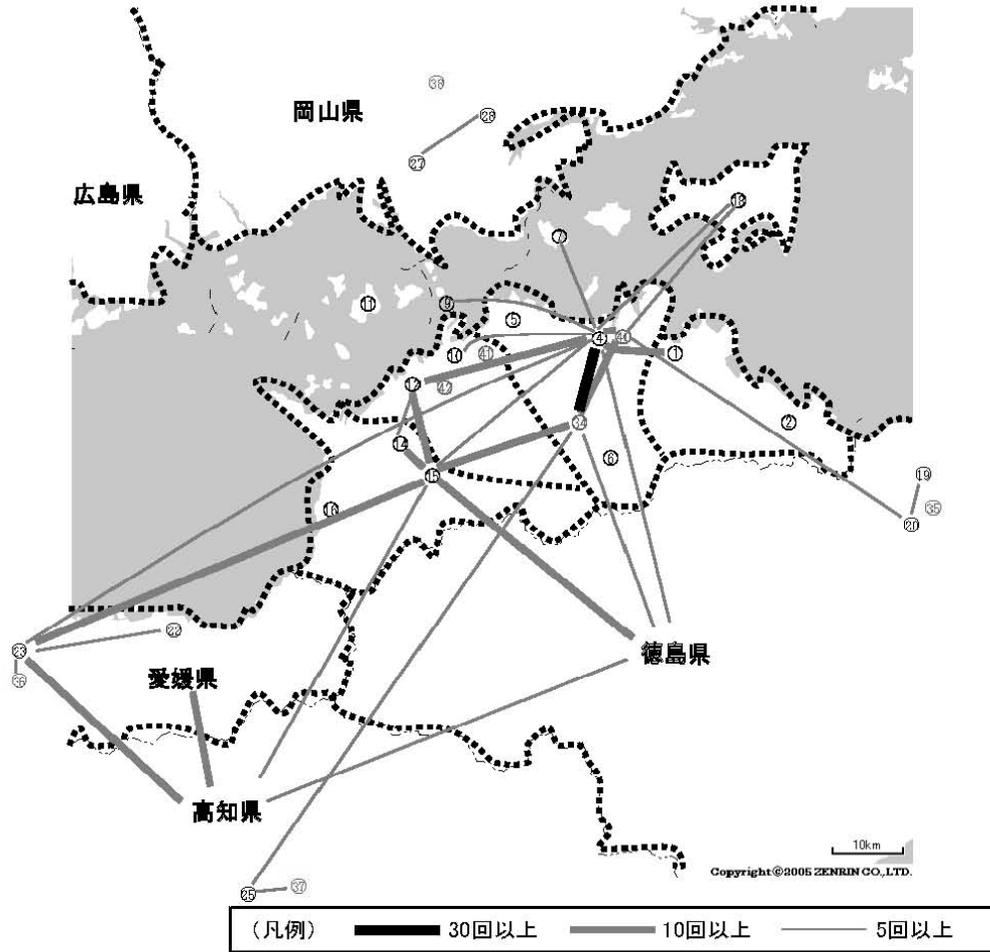


図-41 高松空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

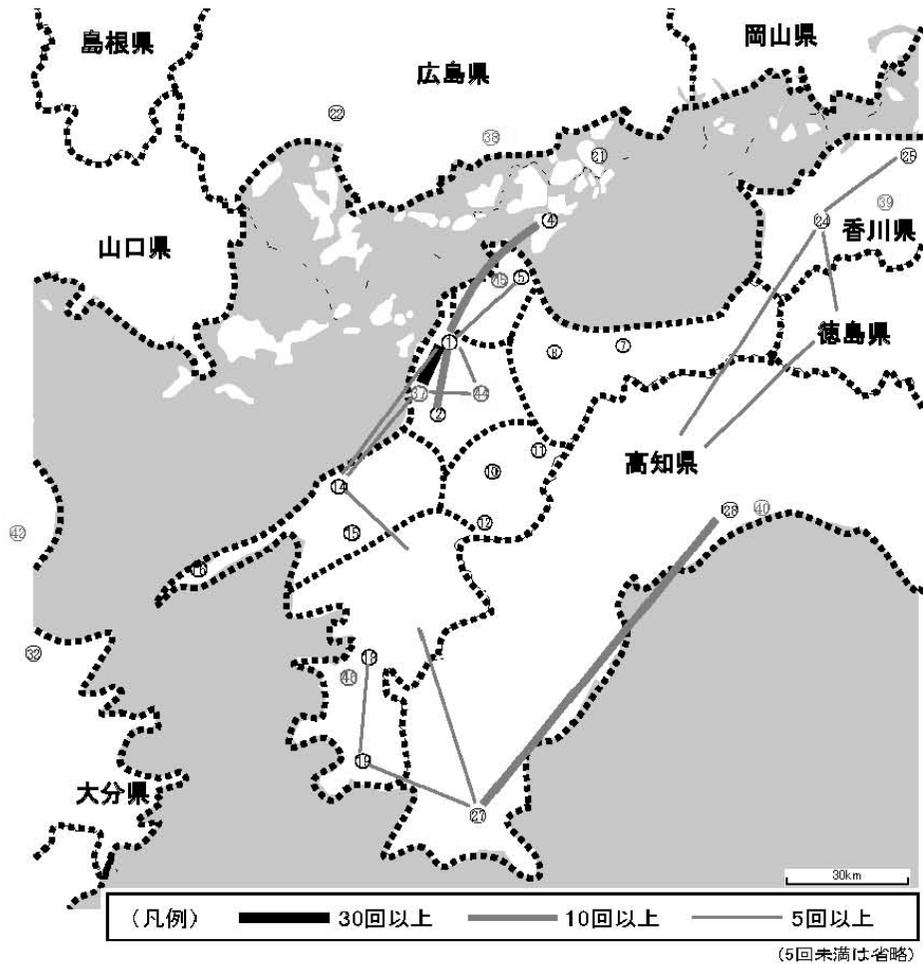
※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

表-21 高松空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

全122サンプル		
地点1	地点2	移動量
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	34 高松空港	42
25 高知市	26 その他の高知県	27
15 金刀比羅宮	34 高松空港	26
23 松山市	24 その他の愛媛県	22
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	8 その他の高松エリア	18
15 金刀比羅宮	23 松山市	16
18 小豆島	45 港	15
34 高松空港	40 高松駅	14
24 その他の愛媛県	26 その他の高知県	13
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	40 高松駅	12
15 金刀比羅宮	21 その他の徳島県	12
23 松山市	26 その他の高知県	12
1 さぬき市(仕度寺・長尾寺・大窪寺など)	4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	11
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	12 丸亀市	11
12 丸亀市	15 金刀比羅宮	11
14 普通寺	15 金刀比羅宮	11
8 その他の高松エリア	34 高松空港	10
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	15 金刀比羅宮	9
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	13 その他の坂出・丸亀エリア	8
12 丸亀市	13 その他の坂出・丸亀エリア	8
13 その他の坂出・丸亀エリア	34 高松空港	8
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	10 坂出市街	7
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	21 その他の徳島県	7
18 小豆島	40 高松駅	7
19 鳴門市(鳴門公園・大鳴門橋など)	20 徳島市	7
20 徳島市	21 その他の徳島県	7
21 その他の徳島県	26 その他の高知県	7
21 その他の徳島県	34 高松空港	7
34 高松空港	45 港	7
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	7 直島諸島(現代美術館など)	6
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	23 松山市	6
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	45 港	6
7 直島諸島(現代美術館など)	45 港	6
12 丸亀市	14 普通寺	6
25 高知市	34 高松空港	6
27 倉敷市	28 岡山市	6
40 高松駅	45 港	6
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	9 瀬戸大橋	5
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	18 小豆島	5
13 その他の坂出・丸亀エリア	17 その他の観音寺・琴平エリア	5
15 金刀比羅宮	17 その他の観音寺・琴平エリア	5
15 金刀比羅宮	26 その他の高知県	5
16 観音寺	17 その他の観音寺・琴平エリア	5
20 徳島市	40 高松駅	5
22 新居浜周辺	23 松山市	5
23 松山市	36 松山空港	5
25 高知市	37 高知空港	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1、地点2の左欄は地点番号を表し、右欄中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図-42 松山空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

表-22 松山空港「観光目的」の旅客の移動状況 (のべ回数5回以上)

地点1		地点2		全99サンプル
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	3	その他の松山エリア	54
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	37	松山空港	41
27	宿毛・足摺岬周辺	29	その他の高知県	13
3	その他の松山エリア	37	松山空港	12
27	宿毛・足摺岬周辺	28	高知市	11
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	2	砥部町	10
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	4	愛媛県側しまなみ海道(大島・伯方島・大三島など)	10
28	高知市	29	その他の高知県	8
29	その他の高知県	31	その他の徳島県	8
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	5	今治市街	7
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	44	松山駅	7
14	内子	37	松山空港	7
18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	19	南レク御荘公園周辺	7
24	琴平周辺	31	その他の徳島県	7
19	南レク御荘公園周辺	27	宿毛・足摺岬周辺	6
24	琴平周辺	25	高松市	6
37	松山空港	44	松山駅	6
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	6	その他の松山エリア今治・しまなみ海道エリア	5
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	14	内子	5
14	内子	20	その他の宇和島エリア	5
18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	20	その他の宇和島エリア	5
20	その他の宇和島エリア	27	宿毛・足摺岬周辺	5
24	琴平周辺	26	その他の香川県	5
24	琴平周辺	29	その他の高知県	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、左図中の番号と対応している。

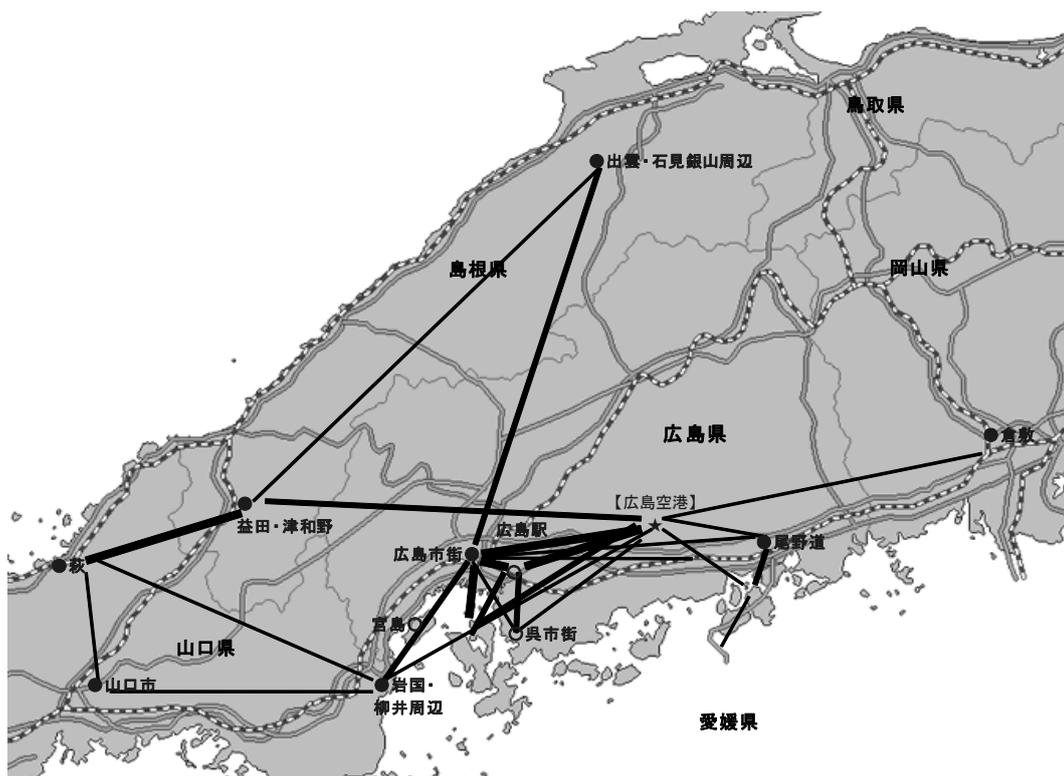


図-43 広島空港の旅客の移動範囲

表-23 広島空港周辺の観光地と交通網

山陽山陰の観光資源	<p>・観光資源は豊富であり、散在している 見どころ／①厳島神社(広島)②鳥取砂丘(鳥取)③出雲大社(島根)④石見銀山(島根)⑤錦帯橋(山口) 町歩き／①倉敷美観地区(岡山)②松江(島根)③門司港(福岡)④萩(山口)⑤尾道(広島) 温泉／①湯田温泉(山口)②三朝温泉(鳥取)③皆生温泉(鳥取)④玉造温泉(島根県)⑤松江しんじ湖温泉(島根県)</p>
定期観光バス	<p>・県内観光はバスはあるが県を越える観光バスはない 山口県内・・・山口観光 萩(山口県)・津和野(島根県)コース、山口・秋吉洞・仙崎コース 広島県内 9コースあり・・・広島市内遊覧、広島市内遊覧・宮島コース、宮島観光コース、秋の竹原巡り、福山鞆の浦、など 岡山県・・・ぐるり瀬戸大橋・倉敷、早周り後楽園・倉敷 鳥取県・・・倉吉→鳥取「しろうさぎ」1. 2号 島根県・・・なし</p>
路線バス	<p>・市内中心の路線網である 山陽エリアでは、岡山市、広島市は市内・近郊へのバスの路線網が充実。また、市街地には路面電車がある。 山陰では、松江市、鳥取市は市内観光バスが観光ポイントを結んでいる。それ以外の地域ではバスの運行本数は少ない</p>
高速バス	<p>○行き先が限られている ・広島→鳥取駅前(マイバード)、広島→米子駅前(マイバード)、広島→松江しんじ湖温泉(グランドアロー)、広島→出雲市駅(スーパーみこと・みこと)、広島→太田市駅(石見銀山号)、広島→萩(防長バス)</p>
鉄道	<p>○行き先が限られている。山陽と山陰では運行頻度に差がある。 ・山陽本線は運転本数多く、岡山から福山間は快速・普通電車あわせて1時間に4～6本程度運行。ただし、岩国から下関方面へは1時間に2本程度。 ・山陰本線は、鳥取～米子間は快速・普通あわせて1時間に約1本、米子～出雲市間は1時間に1～2本、出雲市～太田市・益田方面は1時間に1本程度 ・山陽と山陰を結ぶ特急は、岡山～鳥取間に「スーパーいなば」(6往復/日)、岡山～米子・松江・出雲市間に「やくも」(15往復/日)、新山口～益田・出雲市・松江・米子に「スーパーおき」(3往復/日)が運行。</p>

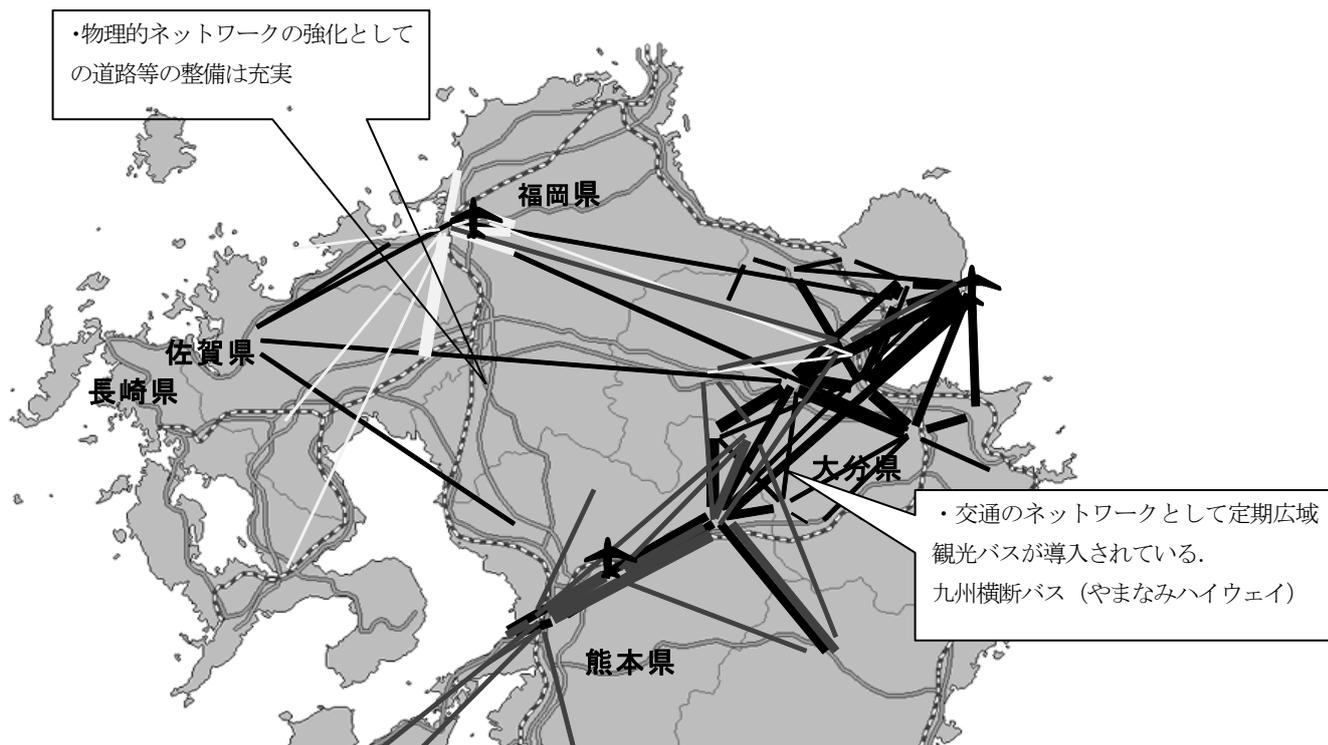


図-44 大分空港・熊本空港・福岡空港の旅客の移動範囲

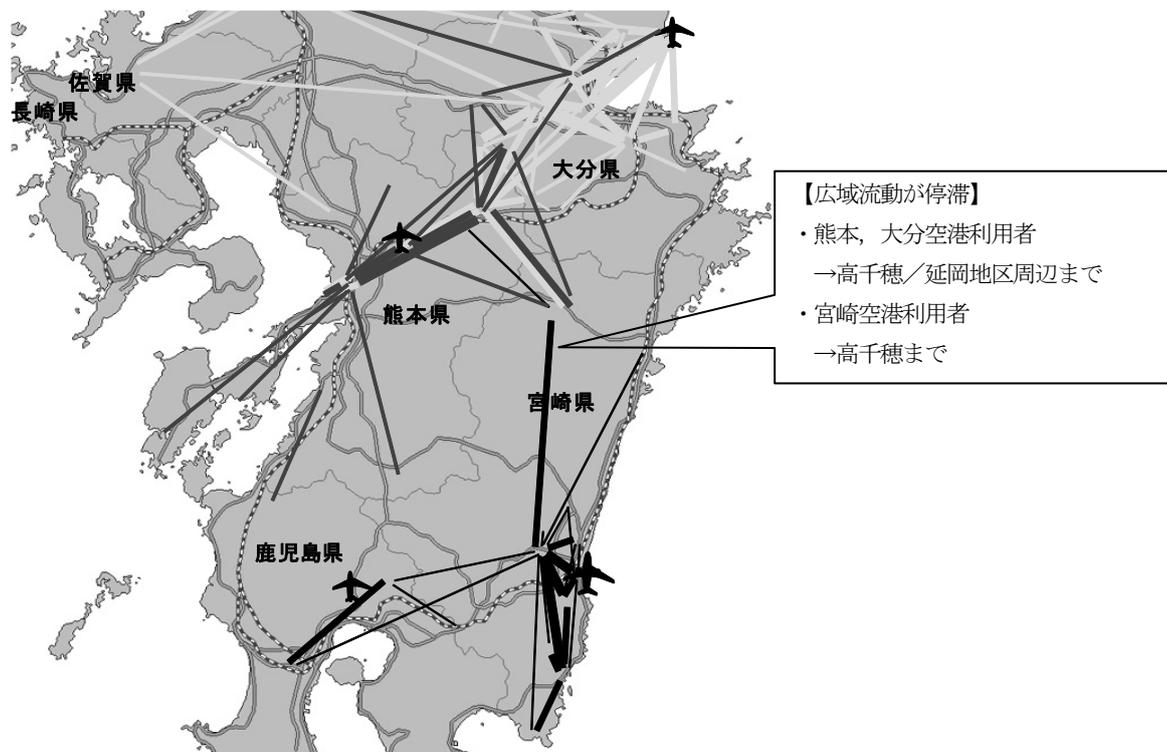


図-45 宮崎空港・熊本空港・大分空港の旅客の移動範囲

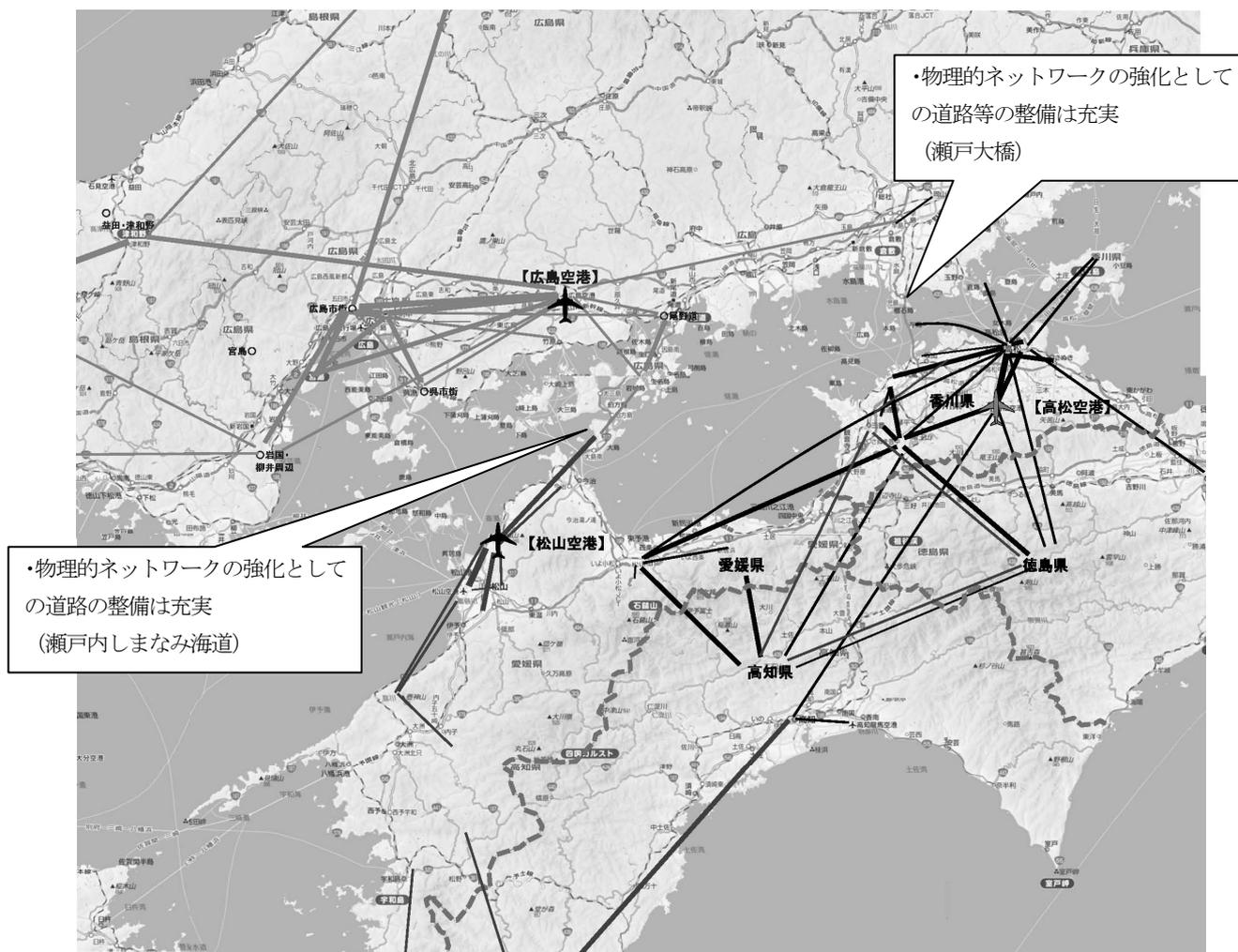


図-46 中国地方と四国地方側との旅客の移動範囲 (広島空港・松山空港・高松空港の旅客)

5.2 空港の特性に応じた利活用・連携方策のパターン

このように、利活用・連携方策手法の重要度、必要度、効果は、一律ではなく、地域や空港の特性に応じて異なることがわかる。利活用・連携方策のパターンを整理したものを表-24に、また、それぞれの地域に利活用・連携方策をあては

めたものを図-47に示す。

なお、参考までに、2.で述べた現状の利用促進方策を、ここで挙げた利活用・連携方策の4つのパターンにあてはめたものを表-25に示す。

表-24 空港の特性に応じた利活用・連携方策のパターン

利活用に向けて	対象空港	対応方策(例)	他事例
A) 物理的ネットワークの強化	【広島】 【宮崎】	(例)道路等の整備による観光地間の連携	大分空港－由布院間(バイパス+高速道路)→入込み増加
B) 交通のネットワーク強化	【広島】	(例)広域の定期観光バスなどの設定	九州横断定期観光バス@九州横断道路(from 1964)
C) ソフトによるネットワーク強化	【福岡】－【大分】－【熊本】間の連携	(例)往復航空券+レンタカーの乗り捨て	能登空港－小松空港－富山空港間
	【宮崎】－【熊本】間の連携		
	中国地方と四国地方側との連携		
	【松山】－【広島】 【高松】－【岡山】		
D) 情報提供によるネットワーク強化	【福岡】－【大分】－【熊本】間の連携	(例)近隣空港・近隣県の観光情報等の情報提供	北東北5空港合同情報誌

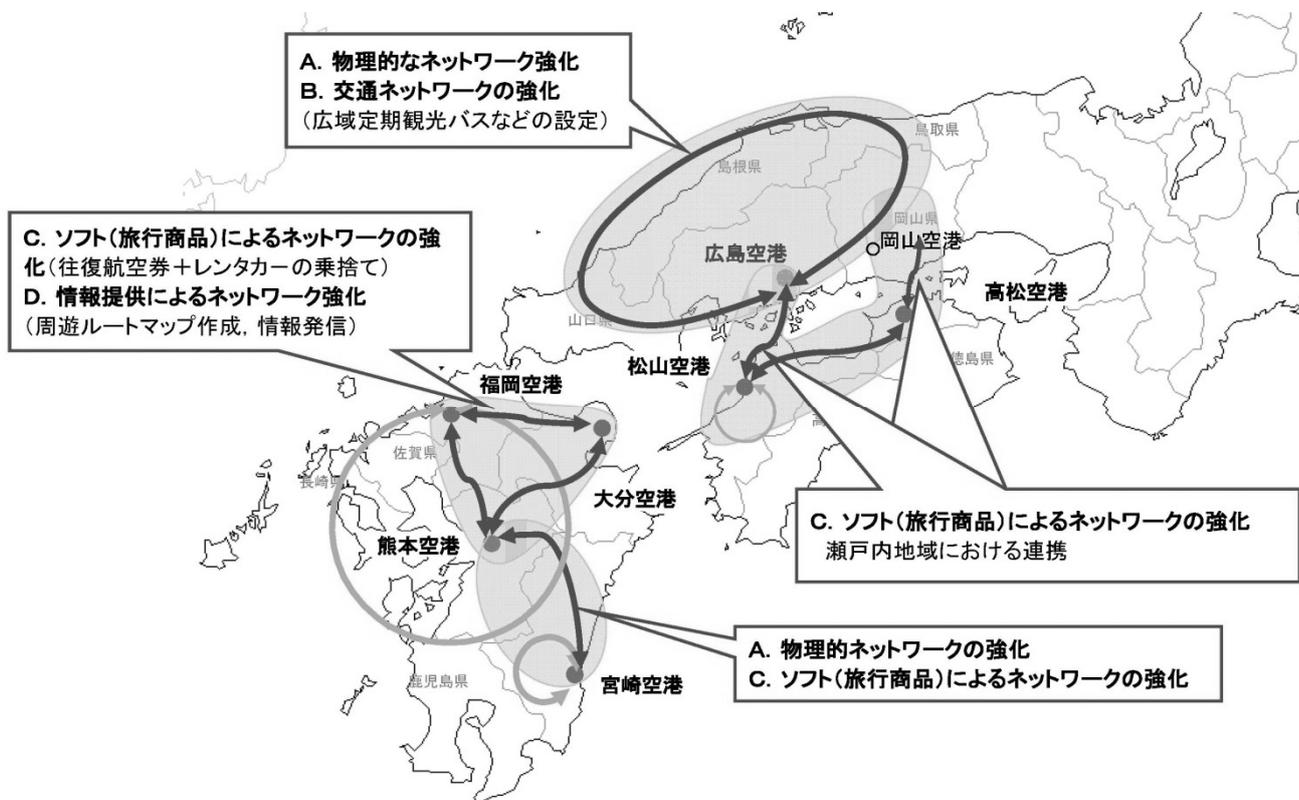


図-47 各空港の特性に応じた利活用・連携方策

表-25 HP利用促進方策（平成20年度）の本利活用・連携方策パターン

利活用に向けて	平成20年度 HP利用促進方策		県を越えた連携方策
	空港名	件名	
A) 物理的ネットワークの強化	—	—	—
B) 交通のネットワーク強化	新潟	新潟駅南口発着リムジンバス運行サービスへの取り組み	—
	熊本	高千穂～阿蘇くまもと空港間バス実証運行	○
		JR豊肥線乗り継ぎシャトルバス試験運行	—
		レンタカー基地及び第2給油所整備事業	—
大分	大分空港・由布院駅前連絡バス周遊コース試験運行	—	
C) ソフトによるネットワーク強化	大分	大分空港アクセス改善調査事業	—
D) 情報提供によるネットワーク強化	稚内	利用促進用パンフレット作成	—
	釧路	釧路・東北海道観光案内MAPパンフレットの作成	○
	大分	エアポートセールス用写真データDVD作成事業	—
		うさ・くにさき半島広域イラストマップ作成事業	—
	鹿児島	航空路・観光PR	—

注) 件名の選定はは概要が明記されているものを対象としている。

6. 既存アンケート調査の分析

6.1 既存アンケート調査の整理

本章では、地方空港において行われているアンケート調査の内容について把握する。

まず、インターネット上で空港に関するアンケート調査について検索し（平成22年5月時点でHPに掲載しているもの）、38件を得た。うち、調査概要と設問項目が不明なもの6件を除く、32件のアンケート調査（以下、「HPアンケート調査」と呼ぶ。）を対象とした。

次に、収集したHPアンケート調査を調査件名ごとに、主目的、調査方法、対象者、質問事項等について整理した。

6.2 HPアンケート調査の分析

(1) HPアンケート調査の分類

32件のHPアンケート調査は主目的で、表-26のとおり4つに分類することができ、このうち、航空・空港利用に関するものは22件であった。これらは、さらに、①利用実態、②ニーズ、③満足度、④対応方策の4つに分類することができた。分類した4種別のなかで、①利用実態、②利用者ニーズの把握に関するものが9件、8件と多かった。なお、①～④の設問内訳を表-28に示す。

本研究と同様の旅客の利用実態を把握している①の利用実態に関する調査を取り上げて整理したものが表-27である。HPアンケート調査の他に、航空旅客動態調査、本研究におけるアンケート調査（以下、本章では、「本アンケート調査」と呼ぶ。）を含めた形で示している。

設問としては、行程関係についてのものが主である。行程に

については、さらに、当日利用を対象とするものと過去の利用経験を対象とするものに分けられる。

(2) 利用実態に関するHPアンケート調査の設問比較

本研究と同様の旅客の利用実態を把握している利用実態に関する設問項目に着目し、設問項目をみていくこととする。なお、ここでは、HPアンケート調査の主目的による大分類①～④にかかわらず、利用実態に関する設問があるアンケート調査を含めている。件数は18件あり、これらHPアンケート調査、航空旅客動態調査、本アンケート調査の各設問項目を比較したものが表-29である。比較による主な違いは以下のとおりである。

- ・本アンケート調査の設問では、旅行形態があるが、航空旅客動態調査にはない。HPアンケート調査でも「那覇空港観光統計実態調査」以外には行われていない。
- ・航空旅客動態調査では、当日の最終目的地のみを聞いており、本アンケート調査のように旅行の最終目的地を聞いていない。なお、HPアンケート調査では、目的地の設問はあるが、それが当日の目的地なのか最終の目的地なのか、または主要な目的地を聞いているのかが定かではなく、回答者に委ねられている。
- ・詳細な旅行工程やその交通手段について聞いているのは、本アンケート調査のみである。

なお、HPアンケート調査の特に行程に関する質問で、出発地、出発空港、目的地、目的空港、2次交通の質問が満たしていた調査が4件あった。これらの調査において把握していた行程の違いを図-48に示す。この4件においても入込地域での旅行行程は把握していないことがわかる。

(3) 目的別アンケート調査の設問項目
 アンケートの調査目的別に、必要な設問項目を図-49 に示す。
 これらの設問項目の組み合わせにより、セグメント別に、「行

動特性の把握」、「広域流動の把握」「ニーズの把握」、「評価の把握」ができる。

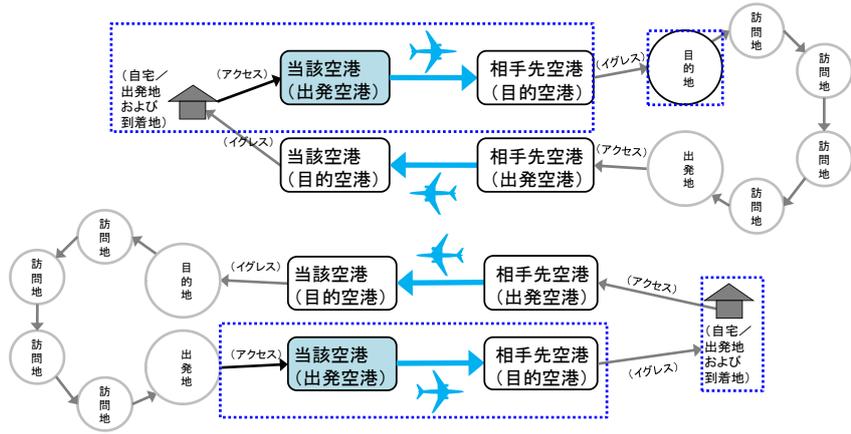
表-26 アンケート調査の大分類

主目的(大分類)	把握内容	アンケート調査手法	対象件数
事業の必要性・認知度	事業の必要性・認知度	不明	3
運用(騒音関係)	運用面(騒音改善)	不明	1
アクセス改善関連	空港アクセス改善	・直接配布・記入・回答方式 ・聞き取り調査 ・不明	6
航空・空港利用に関すること			(22)
①利用実態	旅行者の利用実態の把握	・直接配布・記入・回答方式 ・ヒアリング形式 ・HPアクセス	9
②ニーズ	利用者ニーズの把握	・直接配布・記入・回答方式 ・郵送配布・郵送回答 ・HPアクセス	8
③満足度	空港利用者の満足度の把握	・直接配布・記入・回答方式	1
④対応方策	空港利用促進方策の把握	・直接配布・記入・回答方式 ・郵送配布・郵送回答 ・HPアクセス	4

(計) 32

表-27 アンケート調査のタイプ分類と質問事項

目的	主たる調査内容	対象者	アンケート調査手法	調査件名
旅行者の利用実態の把握	行程関係	当日利用	航空機利用者 ・直接配布・記入・回答方式 ・ヒアリング形式	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸空港利用促進協議会 ・米子-東京便アンケート ・島根県3空港(出雲空港、萩・石見空港、隠岐空港) ・出雲空港アンケート調査 ■航空旅客動態調査 ●本アンケート調査
		過去利用経験	空港利用者	直接配布・記入・回答方式 HPアクセス
	地元企業	郵送配布・郵送回答	<ul style="list-style-type: none"> ・松本空港活性化のための企業アンケート ・秋田空港 県内旅行者登録のある事業所アンケート ・大館能代 県内旅行者登録のある事業所アンケート 	



「米子－東京便」, 「神戸空港」のアンケート調査の場合

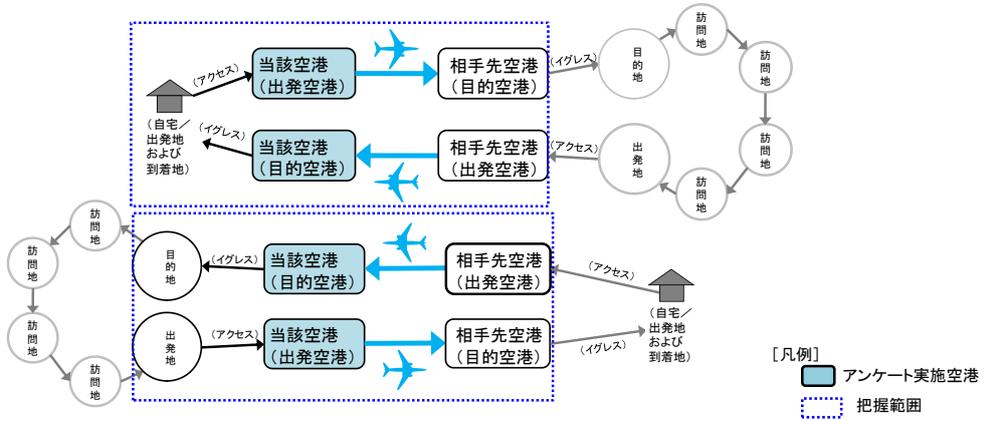


図-48 HP アンケート調査 行程

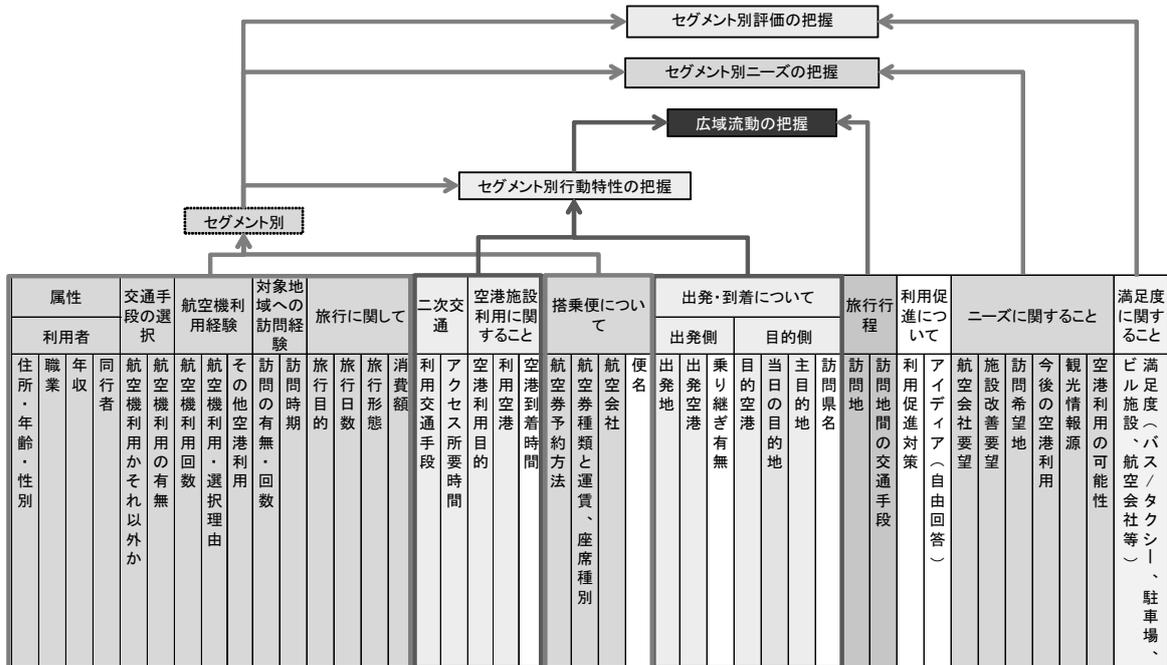


図-49 目的別アンケート調査の設問項目

7. 利活用方策設定手法の提言のためのアンケート調査手法の提言

今後、地方空港においては、空港・地域ごとの特性を十分に踏まえた利活用計画が必要であると思われる。そのためには空港・地域ごとの特性を把握・分析した上で、計画を作成することが必要不可欠となる。そのための検討フローを図-50に示す。

また、今回の調査で明らかになった、検討の際に留意すべき点を以下に整理する。

- ① 空港の特性を把握するためには、他の空港と比較し、当該空港の位置づけを明らかにすることが必要である。そのためにも、また、広域流動の状態を把握するためにも、単一の県ではなく（少なくとも広域流動が想定される）近隣県と連携して（あるいは、それらの県のデータも用いて）調査を行うことが重要である。そのためには、同一の設問を含む形で、連携をとったアンケートを行う、あるいは、広域でデータを収集・分析する必要がある。実際には、競合空港間では連携して調査が行いづらい等も考えられるため、広域の協議会や組織（国総研等）による実施等も必要になると考えられる。

- ② 旅行目的等のセグメントによって、行動特性が異なる。このため、セグメントごとの行動特性とともに、当該空港におけるセグメント別の構成比率（およびその経年による推移）を把握することが必要となる。なお、セグメントとしては、旅行形態（個人旅行、フリープラン型パッケージ旅行、観光付きパッケージ旅行、団体旅行）も重要である。この項目を、他空港と比較することにより、当該空港における団体旅行から個人旅行の変化への度合いを把握することができる。なお、他に、旅行頻度、年齢等も考えられるが、分析によっては、全く新しいセグメントを抽出することも可能である。
- ③ これらを経年によって比較し、過去の動向を把握することで、将来の方向を推測する際の参考とすることができる。そのため、定期的に調査を行うか、もしくは、過去のデータを有効に活用することが望ましい。
- ④ できれば、CS（旅客満足度）調査、ニーズ調査と組み合わせて調査を行うことが望ましい。その結果を②のセグメントと関連づけることによって、セグメント別のニーズ・満足度、その構成比率の変化を予測することで、利活用・改良にあたっての方針（コンセプト）を設定することが可能となる。

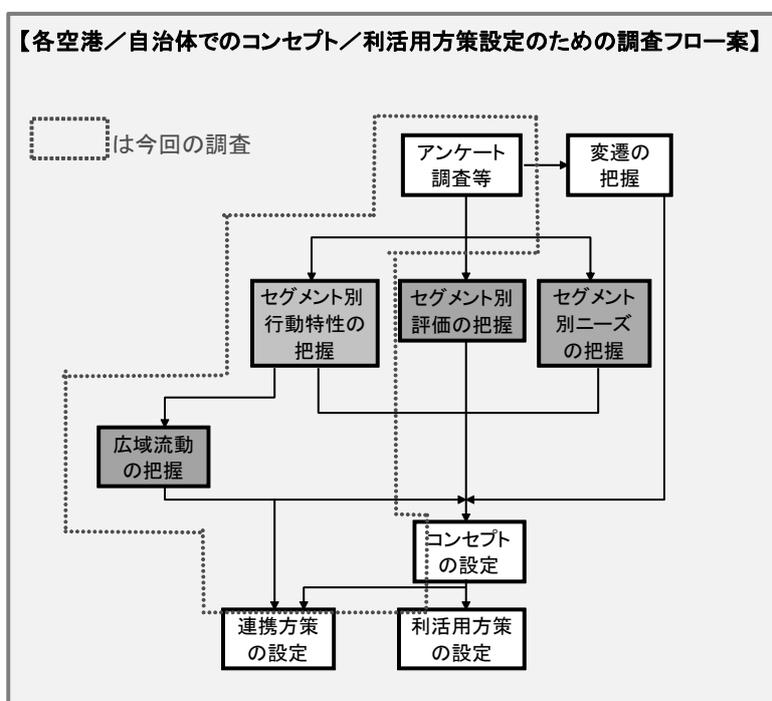


図-50 調査フロー案

8. まとめ

本研究では、従来から行われている航空旅客動態調査では把握できない広域流動の把握を目的に実施されたアンケート調査結果を分析し、空港間の広域流動のパターンを抽出するとともに、それによって明らかになった空港の特性に応じた利活用・空港間の連携方策の方向性を示した。さらに、全国の地方空港で行われているアンケート調査を分析し、今後の地方空港において利活用方策を設定する際の調査手法および留意点を提示した。

本研究の成果をまとめると以下のとおりである。

- ① 空港を核とする旅客の行動特性を分析し、
 - ・業務目的では、福岡空港で県を越える広域流動が多く拠点となっていること。観光目的では、福岡空港、大分空港、熊本空港、広島空港、高松空港で広域流動がみられ、広域観光の拠点となっていること。
 - ・広域流動でも、大分空港、熊本空港、高松空港のように IN/OUT 空港が異なるものと、福岡空港、広島空港のように県外へ周遊して再び県内に戻る IN/OUT 空港が同一の広域流動があること。
 - ・観光目的では、広島空港も福岡空港も県外へ周遊し、再び同一空港に戻ってくる流動が多いが、福岡空港では、個人旅行による鉄道での移動が多く、広島空港では、観光付きパッケージ旅行による貸切バスでの移動が多いこと。

等を把握し、空港によって、また、旅行目的と旅行形態等のセグメントによって、行動特性が異なっていることを示した。

また、広域流動の型として、流動が県内にとどまる「県内型」、流動が県外に及びかつ IN/OUT 空港が同一の「拠点型」、流動が県外に及びかつ IN/OUT 空港が異なる「連携型」の3つを抽出した。

- ② ①で明らかにした旅客の行動特性に対応した空港の利活用・空港間の連携方策の方向性について検討し、特性ごとに必要となる連携方策の方向性について位置づけた。
- ③ 地方空港における既存アンケート調査を収集し、航空旅客動態調査、本調査と比較・分析することで、
 - ・地方空港において行われている航空・空港利用に関するアンケート調査は、利用実態、ニーズ、満足度、対応方策の4つに分類することができ、このうち利用実態が最も多いこと。
 - ・本調査では、
 - ・当日の目的地のみではなく旅行の最終目的地

とともに、入込地域での詳細な行程(訪問地、訪問地間の交通手段、宿泊地)を設問とすることで、広域流動を把握できること。

- ・旅行形態(個人旅行、フリープラン型パッケージ旅行、観光付きパッケージ旅行、団体旅行)を設問とすることで、当該空港における団体旅行から個人旅行への変化の度合いを把握できること。

- ・旅行目的と旅行形態等のセグメントで行動特性を把握できること。

が、既存アンケート調査、航空旅客動態調査との違いであり、特徴であること。

を明らかにした。

- ④ 地方空港において利活用方策を設定する際の検出フローを提示し、

- ・空港の特性、広域流動を把握するためには、少なくとも近隣県の空港と連携して調査を行う必要があること。

- ・旅行目的、旅行形態等のセグメント別の行動特性、当該空港におけるその構成比率(およびその経年による推移)を把握することが重要であること。

- ・将来の方向を推測するためにも、定期的に調査を行うことが望ましいこと。

- ・CS(旅客満足度)調査、ニーズ調査と組み合わせ調査を行うことが望ましいこと。

- ・以上をもとに、利活用・改良にあたっての方針(コンセプト)を設定することが可能となること。

を指摘した。

9. 今後の課題

今後の課題等は以下のとおりである。

- ・定量的な分析の必要性

空港の特性に応じた利活用・連携方策については、定性的な特性の把握から言及できる方向性を示したものに過ぎず、実際には、行動特性と資源の分布、輸送機関、インフラ等との関係を定量的に明らかにしていく必要がある。

- ・他地域への展開

本調査の対象空港は、九州・瀬戸内の主要空港に限られている。今後さらに、近傍の空港、あるいは、広域の流動が見込まれる他地域での連携、展開等が考えられる。

- ・データの拡充・精緻化

航空旅客動態調査も同様であるが、取得データは1日もしくは数日のデータである。このため、従来から実施している航空旅客動態調査等の分析結果と本調査分析結果の比較等を行うこと、調査実施日数を増やすこと、もしくは、各地での調査と連携を行うこと等により、さらなるデータの拡充と精緻化を図ることが必要である。

・自治体等との連携

本研究で指摘したように、今後は、道路等のハードの強化だけでなく、県を越えた連携による広域観光バスの設定、旅行商品の開発、情報提供によるネットワークの強化等が更に重要になると考えられる。また、利活用方策の設定にあたっては、県を越えた連携を図ることが必要となつてこよう。このため、利活用方策の設定、推進にあたっては、各自治体、空港関係者等と連携を図っていくことが必要である。

参考文献

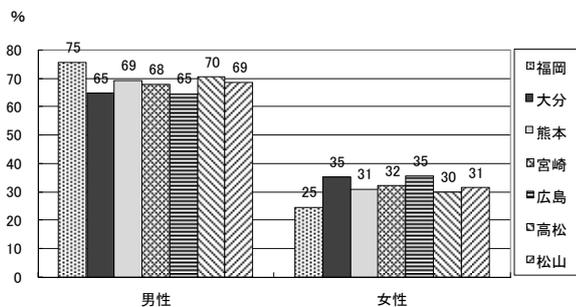
- 1)羽生冬佳：我が国の空港の観光利用特性に関する研究，国土技術政策総合研究所資料，No. 242, 2005年
- 2)小島肇・羽生冬佳：地方空港の利用促進に向けた利用特性に関する基礎的研究－鹿児島空港，長崎空港，仙台空港を例に－，国土技術政策総合研究所資料，No. 374, 2007年

付録

アンケート結果からの利用者属性の7空港比較

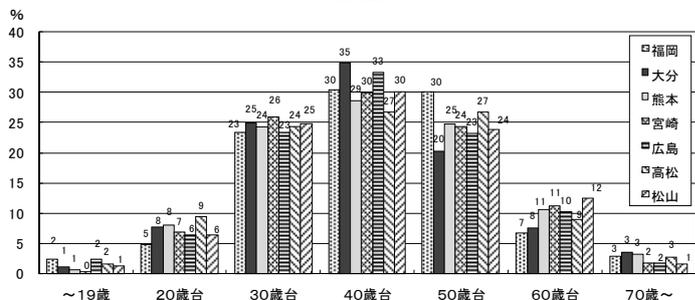
(1) 性別 (単一回答)

性別(全体)

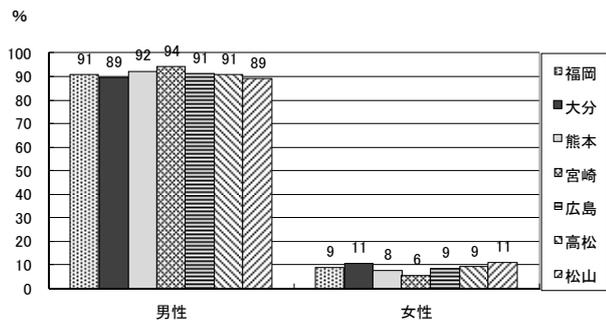


(2) 年齢 (単一回答)

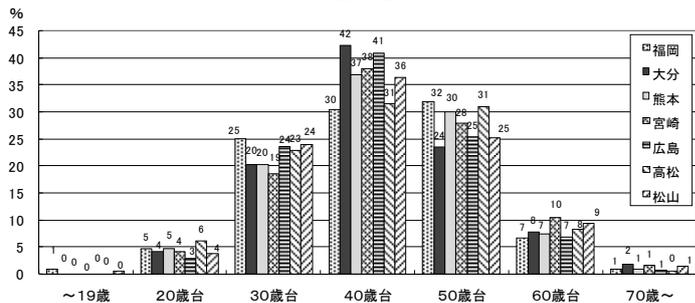
年齢(全体)



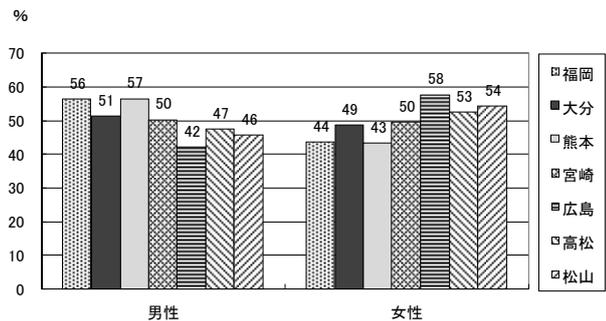
性別(業務目的)



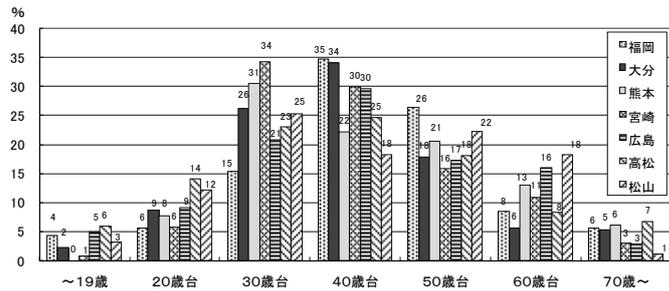
年齢(業務目的)



性別(観光目的)

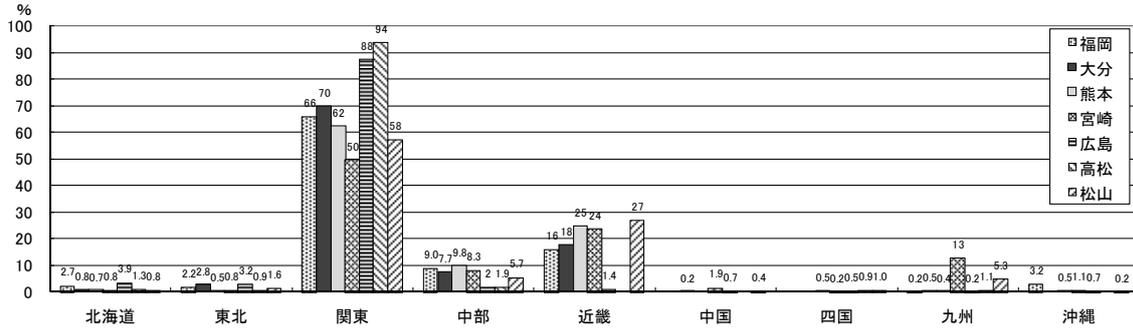


年齢(観光目的)

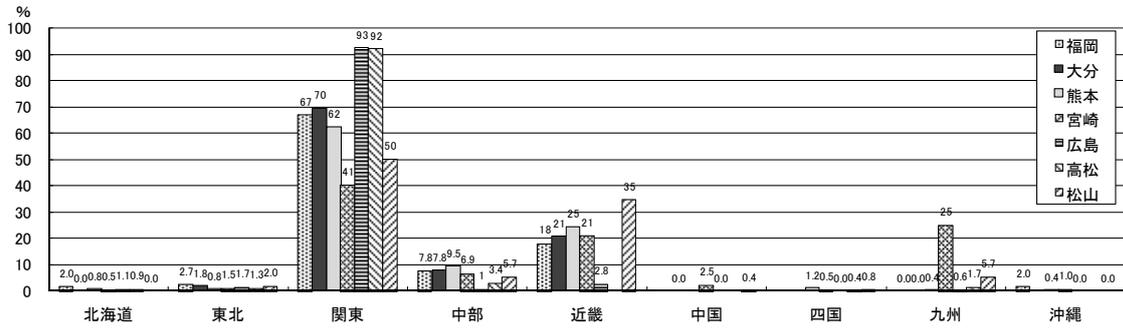


(3)居住地 (単一回答)

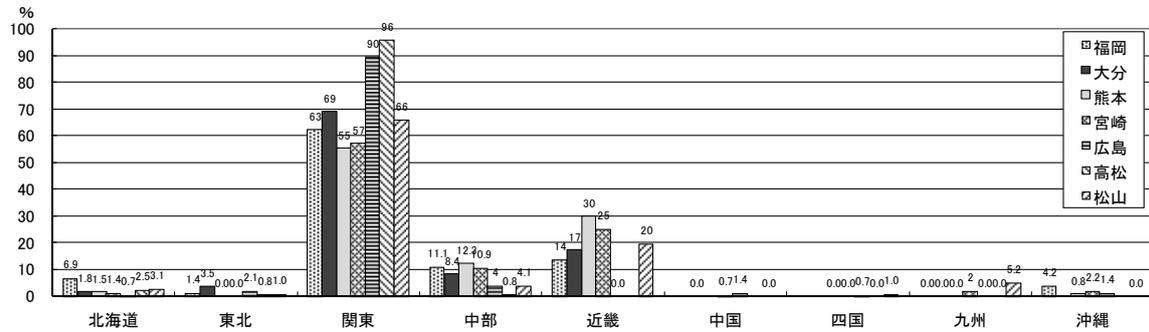
居住地(全体)



居住地(業務目的)

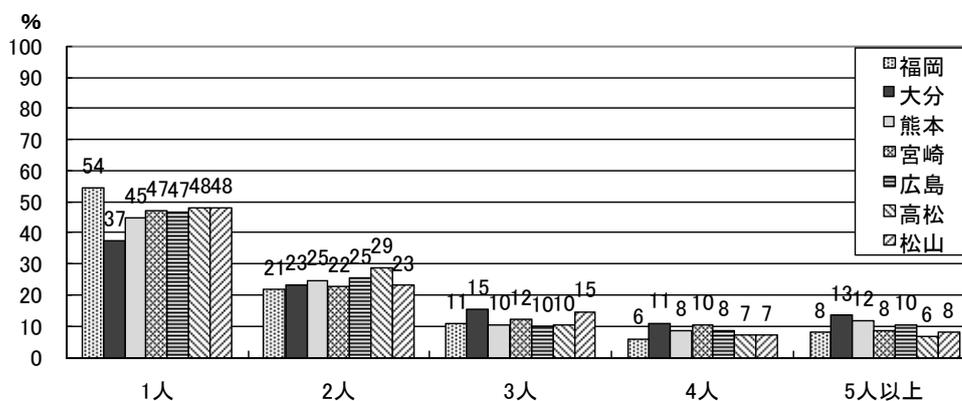


居住地(観光目的)

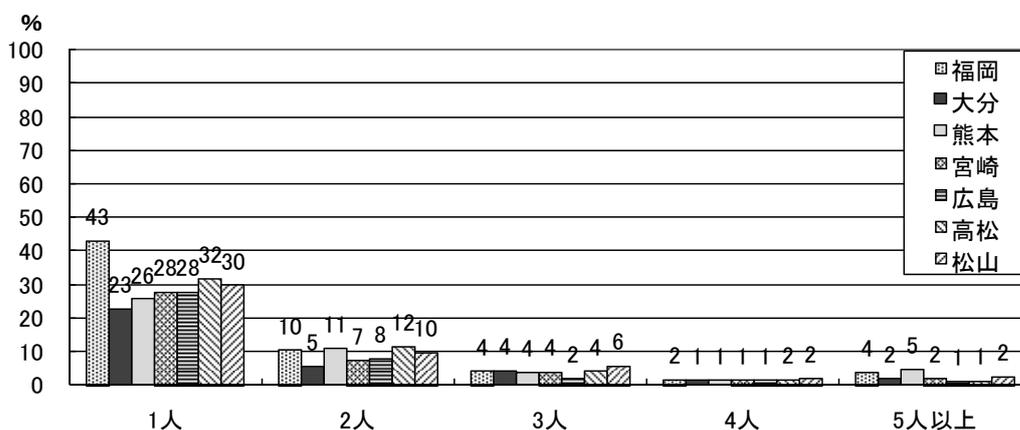


(4) 旅行参加人数 (単一回答)

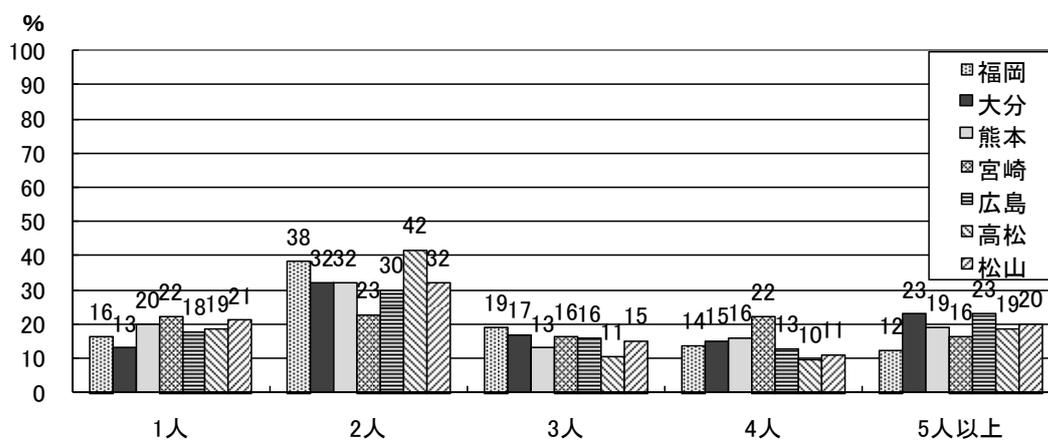
旅行参加人数(全体)



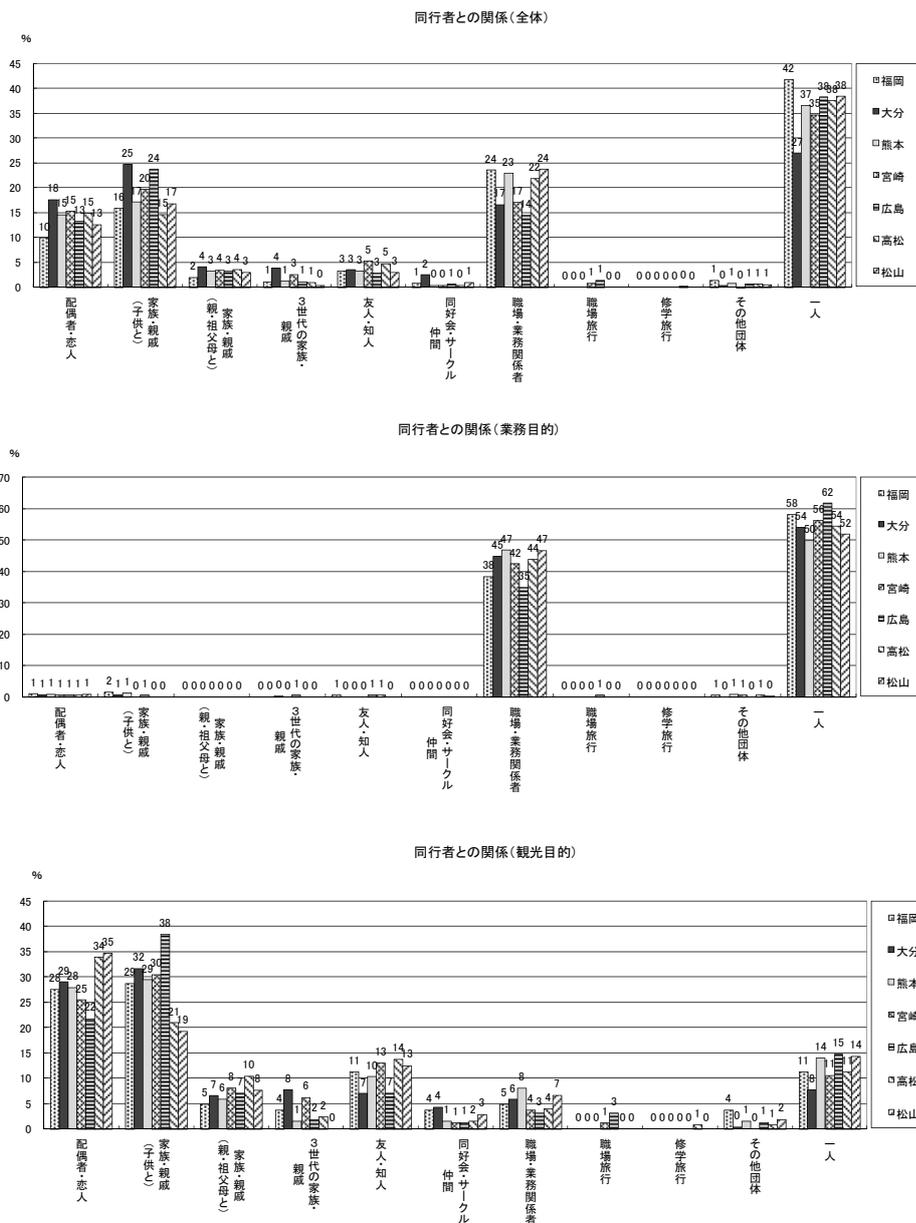
旅行参加人数(業務目的)



旅行参加人数(観光目的)



(5) 旅行同行者特性 (複数回答)



(6) 空港所在県への来訪回数 (全体)

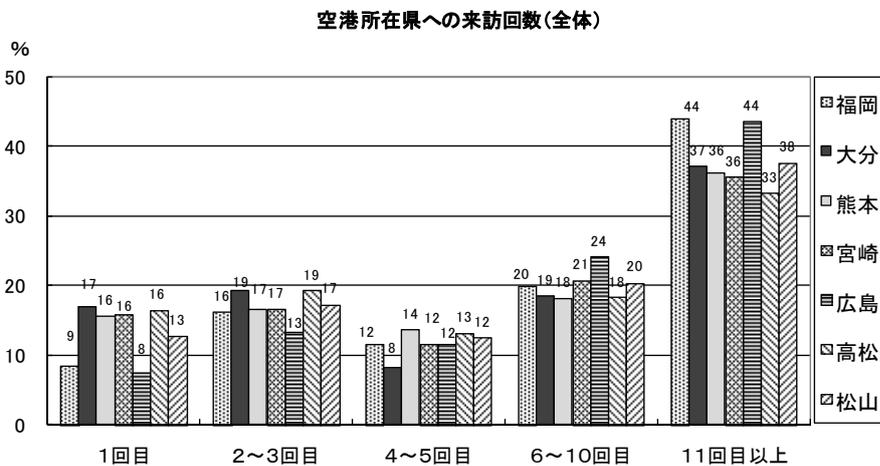
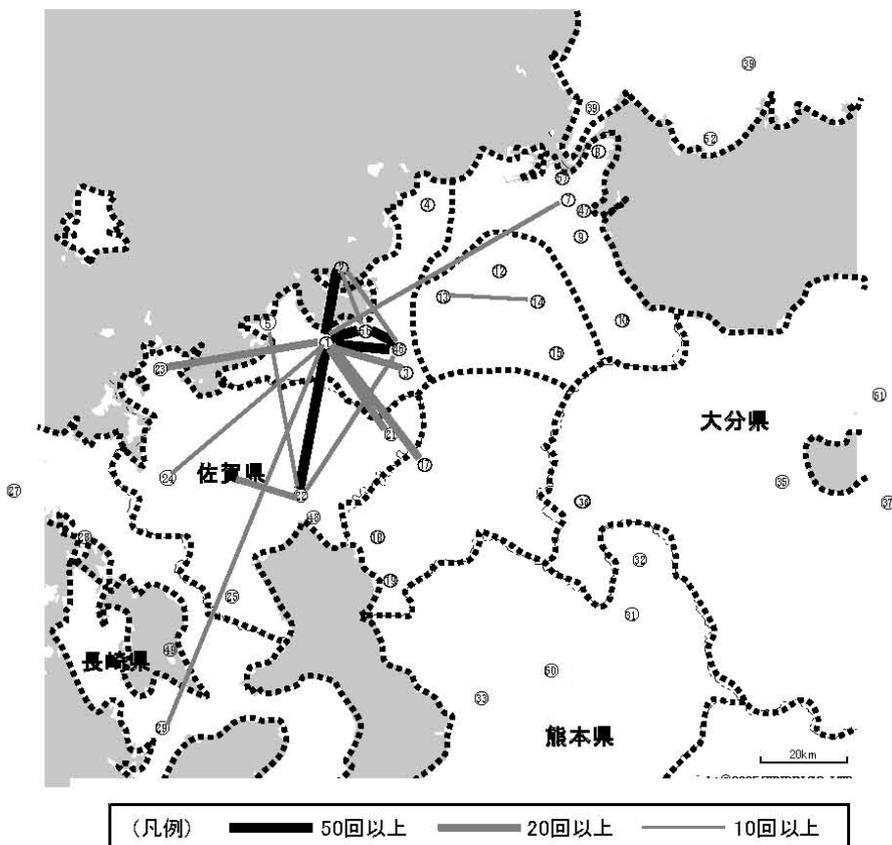


表 福岡空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

地点1		地点2		全414サンプル
地点1	地点2	移動量		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	46 福岡空港	189		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	83		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	22 佐賀市	67		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	56 博多駅	59		
46 福岡空港	56 博多駅	57		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	6 その他の福岡エリア	51		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	3 太宰府市(大宰府天満宮・国立博物館・観世音寺など)	35		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	23 唐津・呼子	28		
56 博多駅	58 その他の駅	21		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	17 久留米市(高良大社など)	20		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	21 鳥栖市	20		
6 その他の福岡エリア	46 福岡空港	20		
22 佐賀市	26 その他の佐賀県	20		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	7 小倉(小倉城など)	15		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	58 その他の駅	15		
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	46 福岡空港	14		
17 久留米市(高良大社など)	20 その他の筑後エリア	14		
22 佐賀市	46 福岡空港	14		
17 久留米市(高良大社など)	58 その他の駅	12		
5 前原市・糸島半島	22 佐賀市	11		
6 その他の福岡エリア	56 博多駅	11		
29 長崎市(大浦天主堂・グラバー邸など)	30 その他の長崎県	11		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	24 伊万里・有田	10		
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	29 長崎市(大浦天主堂・グラバー邸など)	10		
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	56 博多駅	10		
6 その他の福岡エリア	9 行橋市	10		
13 飯塚市	14 田川市	10		

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

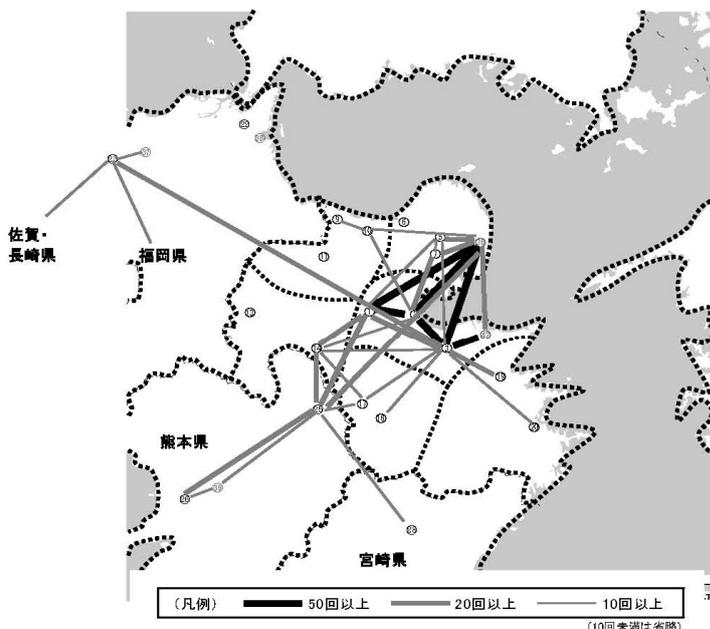
図 福岡空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 大分空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

全610サンプル		
地点1	地点2	移動量
3 大分市	36 大分空港	136
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	3 大分市	135
3 大分市	4 その他の別府・大分エリア	109
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	36 大分空港	89
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	4 その他の別府・大分エリア	79
3 大分市	42 大分駅	68
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	2 別府温泉(地獄めぐりなど)	66
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	36 大分空港	62
4 その他の別府・大分エリア	36 大分空港	56
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	3 大分市	49
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	37
14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	25 阿蘇・黒川温泉	37
36 大分空港	42 大分駅	35
7 杵築	36 大分空港	30
3 大分市	19 臼杵(臼杵石仏など)	29
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	25 阿蘇・黒川温泉	26
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	7 杵築	24
5 国東半島(寺院群など)	36 大分空港	23
3 大分市	23 福岡市	22
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	4 その他の別府・大分エリア	22
3 大分市	21 その他の臼杵・佐伯エリア	21
25 阿蘇・黒川温泉	26 熊本市	20
3 大分市	45 港	19
36 大分空港	45 港	19
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	10 宇佐(宇佐神宮など)	19
25 阿蘇・黒川温泉	39 熊本空港	18
26 熊本市	39 熊本空港	17
25 阿蘇・黒川温泉	28 福岡・高千穂	17
23 福岡市	37 福岡空港	16
3 大分市	16 竹田(岡城跡など)	16
8 その他の国東エリア	36 大分空港	15
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	15 その他の日田・九重エリア	15
3 大分市	20 佐伯	14
17 久住高原	25 阿蘇・黒川温泉	14
3 大分市	8 その他の国東エリア	14
25 阿蘇・黒川温泉	27 その他の熊本県	14
20 佐伯	21 その他の臼杵・佐伯エリア	14
42 大分駅	43 その他の駅	14
23 福岡市	31 佐賀県・長崎県	13
5 国東半島(寺院群など)	7 杵築	13
3 大分市	17 久住高原	12
23 福岡市	24 その他の福岡県	12
10 宇佐(宇佐神宮など)	36 大分空港	11
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	8 その他の国東エリア	11
1 湯布院温泉(金鱈瀬など)	5 国東半島(寺院群など)	11
5 国東半島(寺院群など)	8 その他の国東エリア	11
9 中津(中津城・稲浪論吉田居など)	10 宇佐(宇佐神宮など)	11
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	10
3 大分市	14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	10
3 大分市	7 杵築	10
14 九重連山(やまなみハイウェイ・飯田高原など)	17 久住高原	10
3 大分市	5 国東半島(寺院群など)	10

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 大分空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 熊本空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

地点1		地点2		全体
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	44 熊本空港			197
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	3 その他の熊本エリア			167
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉			69
3 その他の熊本エリア	44 熊本空港			67
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	44 熊本空港			44
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	54 熊本駅			36
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	7 その他の阿蘇エリア			33
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	2 三角・宇土半島			28
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	7 その他の阿蘇エリア			27
7 その他の阿蘇エリア	44 熊本空港			27
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	5 黒川温泉			24
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	14 人吉市(球磨川下りなど)			22
3 その他の熊本エリア	14 人吉市(球磨川下りなど)			22
12 八代市	44 熊本空港			22
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	11 その他の玉名・山鹿エリア			21
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	35 高千穂・延岡周辺			20
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	12 八代市			18
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	16 上島(天草五橋・天草松島など)			17
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	22 福岡市			17
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	10 菊池温泉			16
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	57 バスターミナル			16
3 その他の熊本エリア	7 その他の阿蘇エリア			16
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	5 黒川温泉			15
22 福岡市	46 福岡空港			15
11 その他の玉名・山鹿エリア	44 熊本空港			14
44 熊本空港	57 バスターミナル			13
17 下島(本渡・大江天主堂など)	18 その他の天草エリア			11
44 熊本空港	54 熊本駅			11
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	56 その他の駅			10
3 その他の熊本エリア	4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉			10
3 その他の熊本エリア	11 その他の玉名・山鹿エリア			10
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	32 湯布院・別府			10
22 福岡市	23 その他の福岡県			10
35 高千穂・延岡周辺	44 熊本空港			10

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。

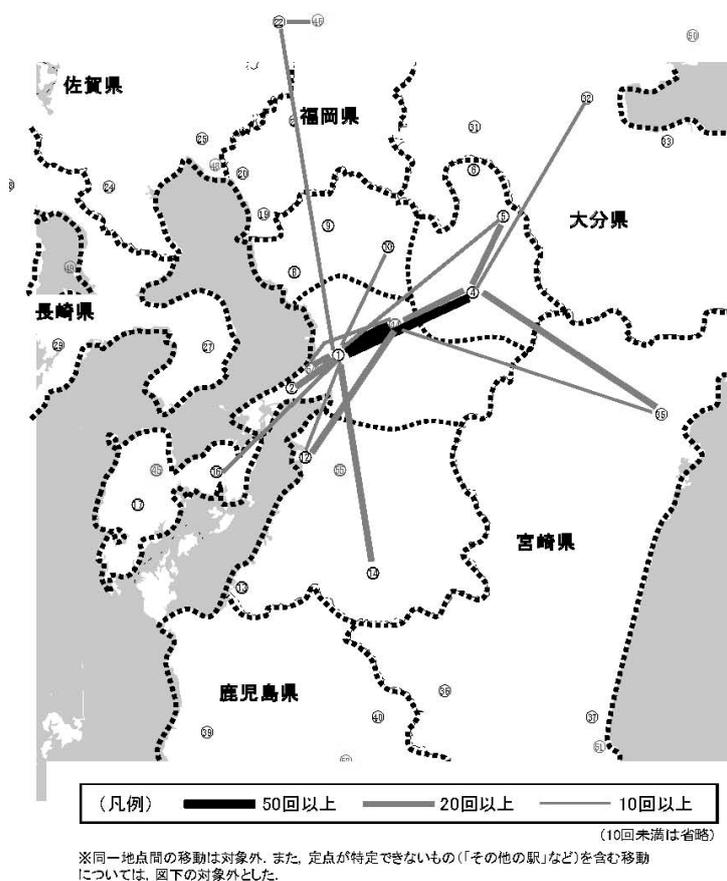


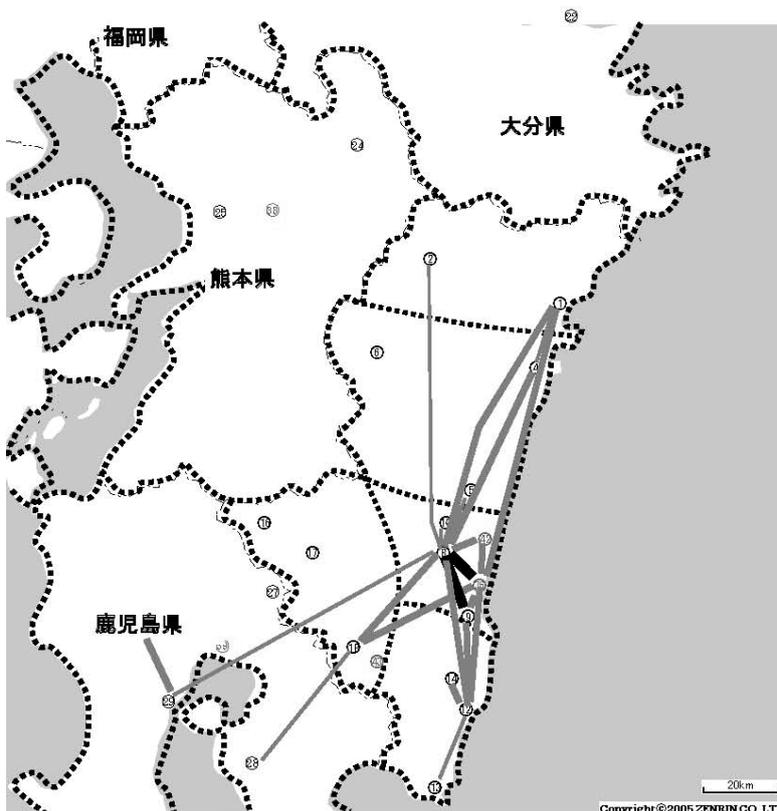
図 熊本空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 宮崎空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

全479

地点1	地点2
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	36 宮崎空港
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	11 その他の宮崎市周辺エリア
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9 青島
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	12 日南海岸
11 その他の宮崎市周辺エリア	36 宮崎空港
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	18 都城
9 青島	12 日南海岸
36 宮崎空港	42 宮崎駅
9 青島	36 宮崎空港
18 都城	19 その他のえびの・都城エリア
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	42 宮崎駅
18 都城	36 宮崎空港
1 延岡	36 宮崎空港
4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)
29 鹿児島市・桜島	30 その他の鹿児島県
1 延岡	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)
12 日南海岸	36 宮崎空港
12 日南海岸	15 その他の日南エリア
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	29 鹿児島市・桜島
12 日南海岸	14 飫肥(飫肥城跡など)
36 宮崎空港	44 その他の駅
7 その他の延岡・高千穂エリア日向・西都エリア	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)
14 飫肥(飫肥城跡など)	15 その他の日南エリア
5 西都(西都原古墳群など)	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	15 その他の日南エリア
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	10 綾町(照葉大吊橋など)
11 その他の宮崎市周辺エリア	42 宮崎駅
15 その他の日南エリア	36 宮崎空港
1 延岡	4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)
2 高千穂	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)
18 都城	28 垂水・大隈地域
12 日南海岸	13 都井岬

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1、地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



(凡例) **——** 50回以上 **——** 20回以上 **——** 10回以上
(10回未満は省略)

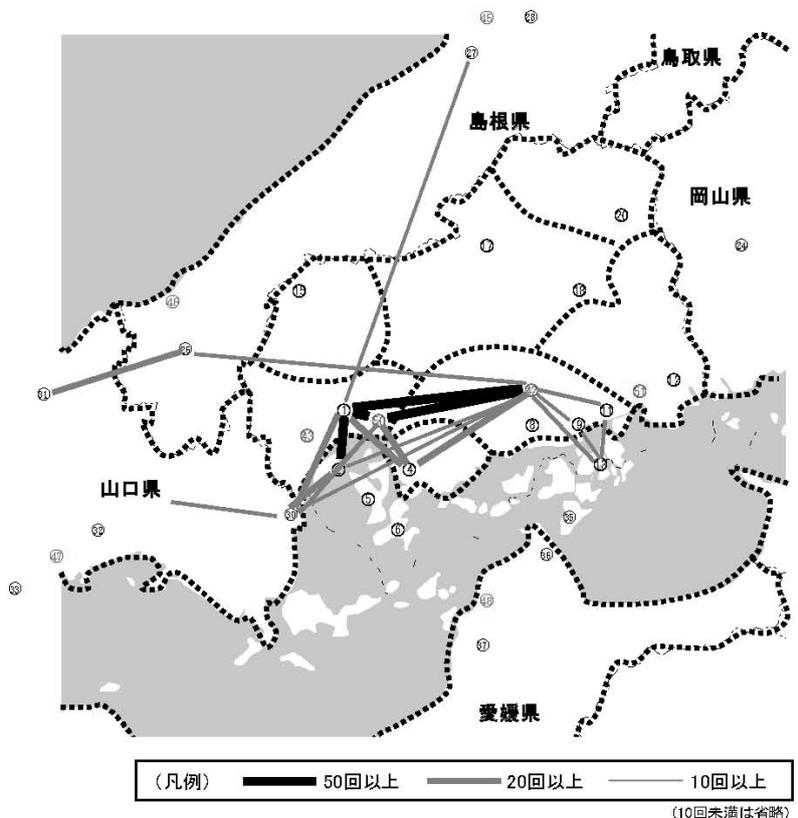
※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 宮崎空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 広島空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

地点1		地点2		移動回
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	50	広島駅	166
42	広島空港	50	広島駅	140
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	42	広島空港	126
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	3	その他の広島・宮島エリア	84
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	2	宮島(厳島神社)	82
50	広島駅	52	その他の駅	58
2	宮島(厳島神社)	52	その他の駅	46
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	53	バスターミナル	40
42	広島空港	53	バスターミナル	40
26	益田・津和野周辺	31	萩・長門周辺	37
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	30	岩国・柳井周辺	32
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	52	その他の駅	31
10	その他の竹原・三原エリア	42	広島空港	30
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	4	呉市街(大和ミュージアムなど)	28
2	宮島(厳島神社)	30	岩国・柳井周辺	27
3	その他の広島・宮島エリア	42	広島空港	27
42	広島空港	52	その他の駅	25
31	萩・長門周辺	34	その他の山口市	24
2	宮島(厳島神社)	3	その他の広島・宮島エリア	23
4	呉市街(大和ミュージアムなど)	42	広島空港	22
3	その他の広島・宮島エリア	50	広島駅	20
3	その他の広島・宮島エリア	52	その他の駅	20
4	呉市街(大和ミュージアムなど)	50	広島駅	20
11	尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	13	広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	19
26	益田・津和野周辺	42	広島空港	19
11	尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	42	広島空港	18
30	岩国・柳井周辺	34	その他の山口市	18
2	宮島(厳島神社)	50	広島駅	17
9	三原市街	42	広島空港	17
13	広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	42	広島空港	16
30	岩国・柳井周辺	52	その他の駅	16
9	三原市街	13	広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	15
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	10	その他の竹原・三原エリア	14
30	岩国・柳井周辺	42	広島空港	14
1	広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	27	出雲・石見銀山周辺	13
2	宮島(厳島神社)	42	広島空港	13
30	岩国・柳井周辺	50	広島駅	13
2	宮島(厳島神社)	54	港	10
3	その他の広島・宮島エリア	4	呉市街(大和ミュージアムなど)	10
14	その他の尾道・福山エリア	42	広島空港	10
41	その他の都道府県	52	その他の駅	10

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



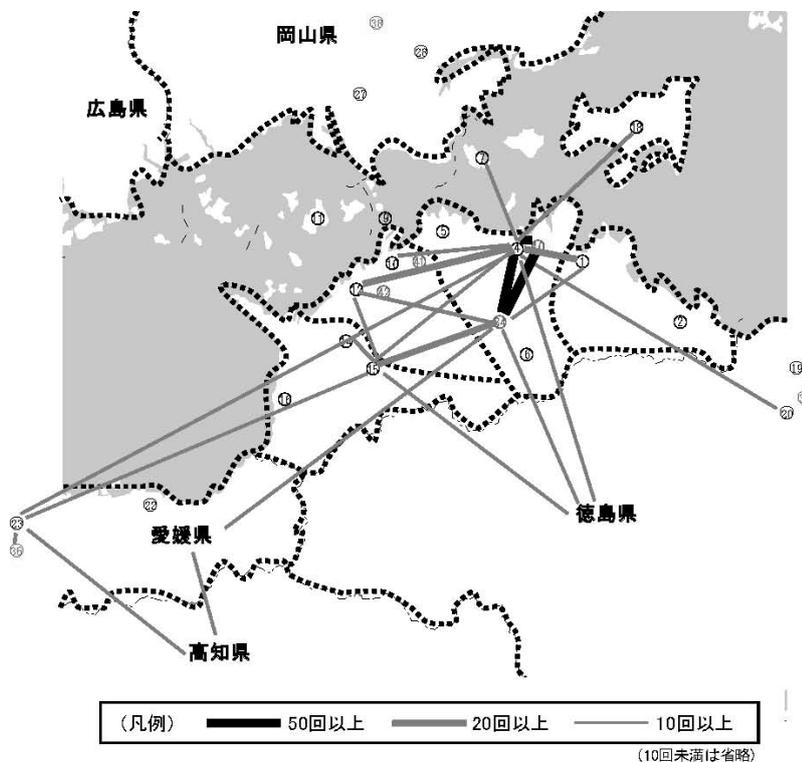
※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 広島空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 高松空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

全465サンプル		
地点1	地点2	移動量
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	34 高松空港	241
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	40 高松駅	84
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	8 その他の高松エリア	67
34 高松空港	40 高松駅	55
8 その他の高松エリア	34 高松空港	42
1 さぬき市(仕度寺・長尾寺・大窪寺など)	4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	32
25 高知市	26 その他の高知県	30
23 松山市	24 その他の愛媛県	28
15 金刀比羅宮	34 高松空港	26
12 丸亀市	13 その他の坂出・丸亀エリア	24
18 小豆島	45 港	21
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	12 丸亀市	20
13 その他の坂出・丸亀エリア	34 高松空港	20
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	10 坂出市街	19
20 徳島市	21 その他の徳島県	18
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	15 金刀比羅宮	16
15 金刀比羅宮	23 松山市	16
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	13 その他の坂出・丸亀エリア	15
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	20 徳島市	14
21 その他の徳島県	34 高松空港	14
12 丸亀市	15 金刀比羅宮	13
17 その他の観音寺・琴平エリア	34 高松空港	13
24 その他の愛媛県	26 その他の高知県	13
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	21 その他の徳島県	12
14 善通寺	15 金刀比羅宮	12
15 金刀比羅宮	21 その他の徳島県	12
23 松山市	26 その他の高知県	12
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	7 直島諸島(現代美術館など)	11
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	18 小豆島	11
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	43 その他の空港	11
23 松山市	36 松山空港	11
1 さぬき市(仕度寺・長尾寺・大窪寺など)	34 高松空港	10
3 その他の東讃エリア	4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	10
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	23 松山市	10
8 その他の高松エリア	40 高松駅	10
12 丸亀市	34 高松空港	10
13 その他の坂出・丸亀エリア	17 その他の観音寺・琴平エリア	10
24 その他の愛媛県	34 高松空港	10

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



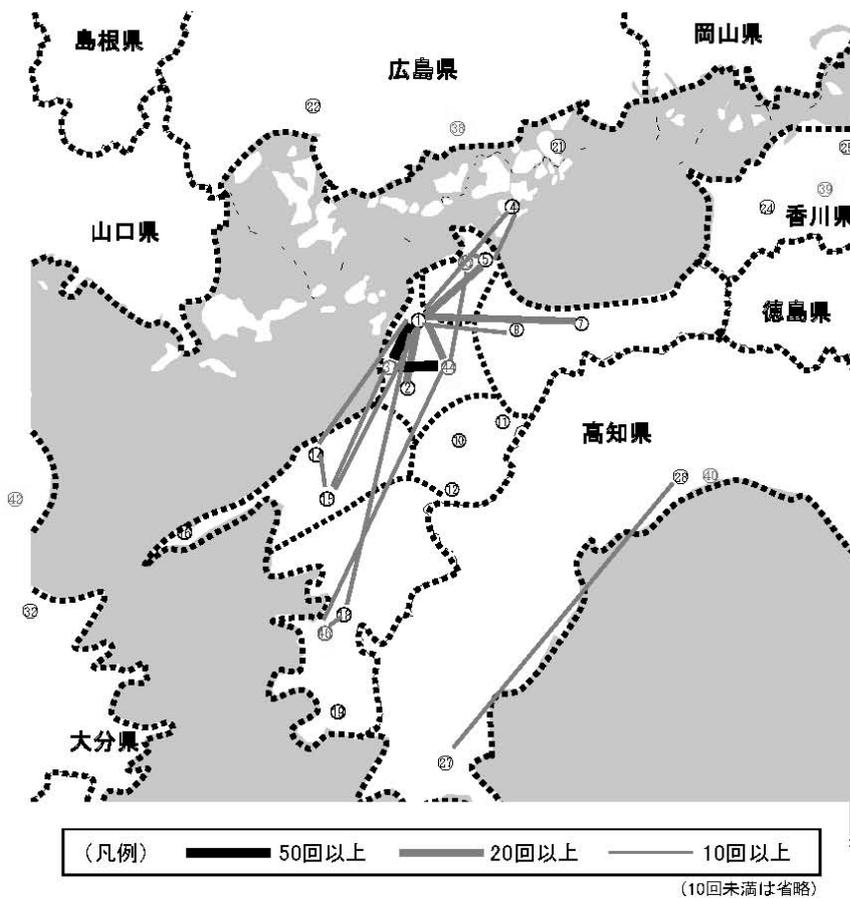
※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 高松空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数 10 回以上）

表 松山空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数10回以上）

地点1		地点2		全498サンプル	移動量
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	37	松山空港	235	235
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	3	その他の松山エリア	128	128
37	松山空港	44	松山駅	56	56
3	その他の松山エリア	37	松山空港	54	54
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	44	松山駅	49	49
5	今治市街	6	その他の松山エリア今治・しまなみ海道エリア	46	46
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	5	今治市街	42	42
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	2	砥部町	28	28
44	松山駅	47	その他の駅	25	25
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	7	新居浜市(別子銅山記念館など)	20	20
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	17	その他の内子エリア	17	17
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	17	17
4	愛媛県側しまなみ海道(大島・伯方島・大三島など)	5	今治市街	17	17
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	16	16
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	8	西条市・石鎚山	15	15
18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	20	その他の宇和島エリア	14	14
28	高知市	29	その他の高知県	14	14
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	4	愛媛県側しまなみ海道(大島・伯方島・大三島など)	13	13
27	宿毛・足摺岬周辺	29	その他の高知県	13	13
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	14	内子	12	12
6	その他の松山エリア今治・しまなみ海道エリア	8	西条市・石鎚山	12	12
14	内子	15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	12	12
44	松山駅	46	宇和島駅	12	12
5	今治市街	45	今治駅	11	11
27	宿毛・足摺岬周辺	28	高知市	11	11
37	松山空港	47	その他の駅	11	11
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	47	その他の駅	10	10
3	その他の松山エリア	44	松山駅	10	10
15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	37	松山空港	10	10
18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	46	宇和島駅	10	10
44	松山駅	45	今治駅	10	10

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

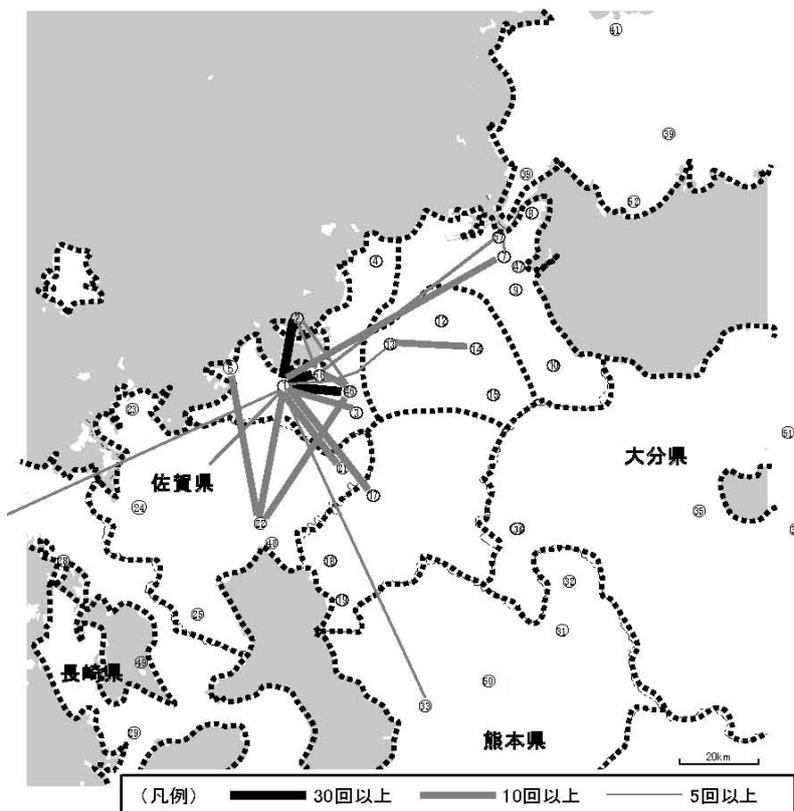
図 松山空港「全体」の旅客の移動状況（のべ回数10回以上）

表 福岡空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

全260サンプル		
地点1	地点2	移動量
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	46 福岡空港	143
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	45
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	56 博多駅	39
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	22 佐賀市	29
46 福岡空港	56 博多駅	26
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	6 その他の福岡エリア	17
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	17 久留米市(高良大社など)	17
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	7 小倉(小倉城など)	14
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	21 鳥栖市	14
17 久留米市(高良大社など)	20 その他の筑後エリア	12
5 前原市・糸島半島	22 佐賀市	11
6 その他の福岡エリア	46 福岡空港	11
56 博多駅	58 その他の駅	11
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	3 太宰府市(大宰府天満宮・国立博物館・観世音寺など)	10
6 その他の福岡エリア	9 行橋市	10
13 飯塚市	14 田川市	10
22 佐賀市	46 福岡空港	10
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	46 福岡空港	9
21 鳥栖市	26 その他の佐賀県	8
22 佐賀市	26 その他の佐賀県	8
56 博多駅	57 小倉駅	8
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	20 その他の筑後エリア	6
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	27 佐世保・平戸	6
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	58 その他の駅	6
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	13 飯塚市	5
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	26 その他の佐賀県	5
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	33 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	5
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	56 博多駅	5
7 小倉(小倉城など)	57 小倉駅	5
11 その他の北九州エリア	46 福岡空港	5
43 宮崎県	44 鹿児島県	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外, また, 定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については, 図下の対象外とした。

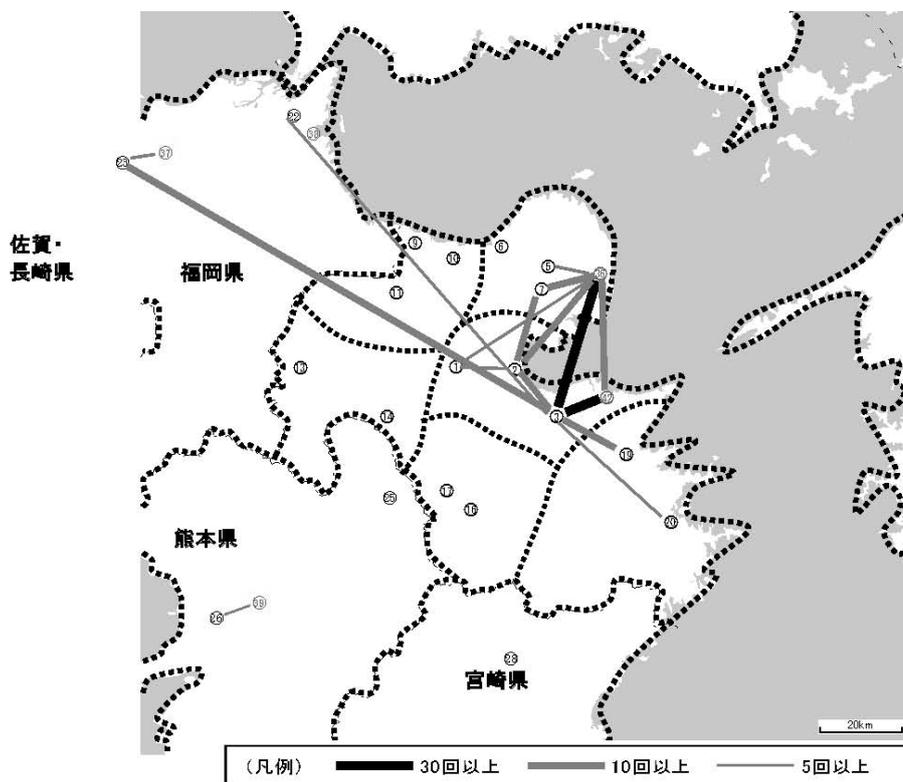
図 福岡空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

表 大分空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

全218サンプル

地点1	地点2	移動量
3 大分市	36 大分空港	65
3 大分市	4 その他の別府・大分エリア	37
3 大分市	42 大分駅	37
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	36 大分空港	22
4 その他の別府・大分エリア	36 大分空港	19
36 大分空港	42 大分駅	18
3 大分市	45 港	18
36 大分空港	45 港	18
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	3 大分市	17
7 杵築	36 大分空港	17
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	7 杵築	12
3 大分市	23 福岡市	12
3 大分市	19 臼杵(臼杵石仏など)	11
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	4 その他の別府・大分エリア	8
5 国東半島(寺院群など)	36 大分空港	8
23 福岡市	37 福岡空港	7
4 その他の別府・大分エリア	42 大分駅	7
1 湯布院温泉(金鱗湖など)	36 大分空港	6
26 熊本市	39 熊本空港	6
42 大分駅	43 その他の駅	6
3 大分市	22 北九州市	6
1 湯布院温泉(金鱗湖など)	2 別府温泉(地獄めぐりなど)	5
8 その他の国東エリア	36 大分空港	5
3 大分市	20 佐伯	5
3 大分市	8 その他の国東エリア	5
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	8 その他の国東エリア	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
 注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 大分空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

表 熊本空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

全257サンプル

地点1	地点2	移動量
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	44 熊本空港	107
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	3 その他の熊本エリア	73
3 その他の熊本エリア	44 熊本空港	39
3 その他の熊本エリア	14 人吉市(球磨川下りなど)	18
12 八代市	44 熊本空港	16
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	13
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	54 熊本駅	13
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	57 バスターミナル	12
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	11 その他の玉名・山鹿エリア	11
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	12 八代市	11
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	22 福岡市	11
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	44 熊本空港	10
7 その他の阿蘇エリア	44 熊本空港	10
3 その他の熊本エリア	7 その他の阿蘇エリア	10
22 福岡市	46 福岡空港	9
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	10 菊池温泉	7
10 菊池温泉	44 熊本空港	7
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	7 その他の阿蘇エリア	6
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	14 人吉市(球磨川下りなど)	6
11 その他の玉名・山鹿エリア	44 熊本空港	6
44 熊本空港	54 熊本駅	6
22 福岡市	23 その他の福岡県	6
2 三角・宇土半島	44 熊本空港	6
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	7 その他の阿蘇エリア	5
44 熊本空港	57 バスターミナル	5
3 その他の熊本エリア	11 その他の玉名・山鹿エリア	5
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	9 山鹿温泉	5
21 久留米市	22 福岡市	5
36 えびの高原・都城周辺	37 宮崎市	5

※移動量は原方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。

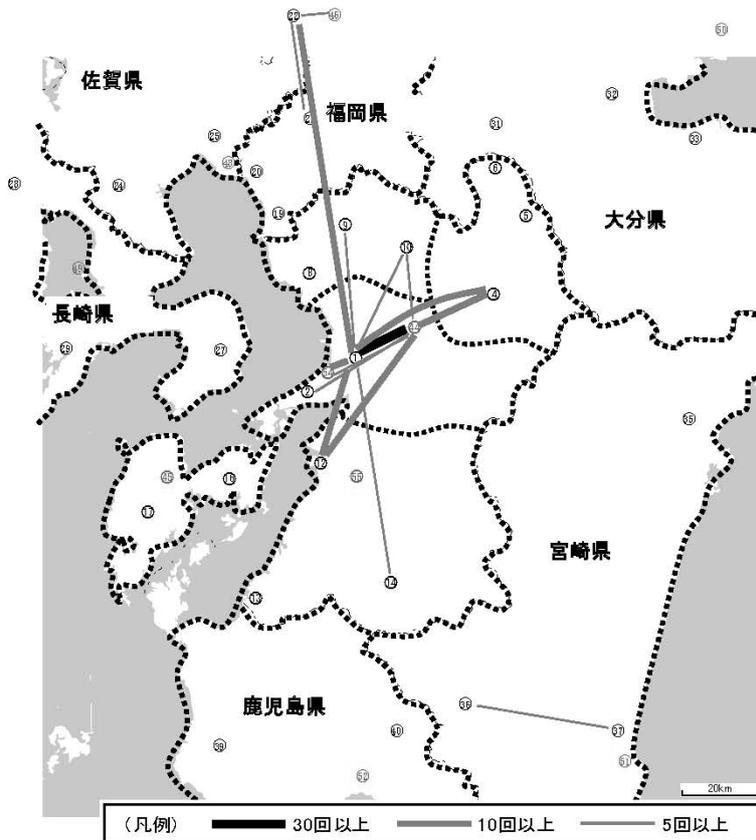


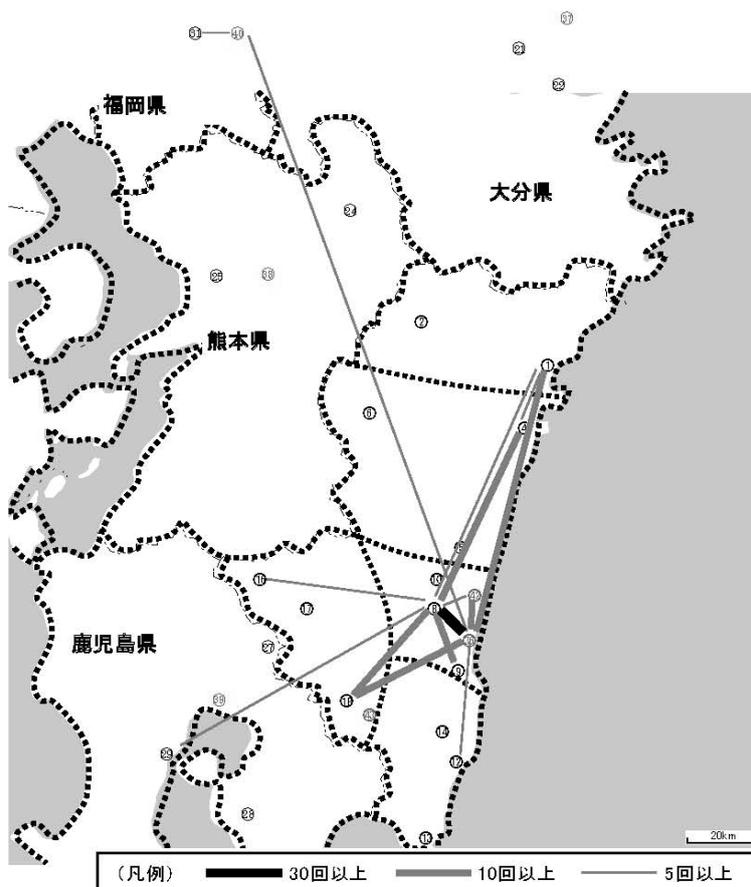
図 熊本空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

表 宮崎空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数 5 回以上）

全205サンプル		
地点1	地点2	移動量
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	36 宮崎空港	83
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	11 その他の宮崎市周辺エリア	26
11 その他の宮崎市周辺エリア	36 宮崎空港	22
1 延岡	36 宮崎空港	19
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	18 都城	18
18 都城	36 宮崎空港	16
36 宮崎空港	42 宮崎駅	15
18 都城	19 その他のえびの・都城エリア	15
4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	13
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9 青島	11
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	29 鹿児島市・桜島	9
7 その他の延岡・高千穂エリア日向・西都エリア	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	9
1 延岡	8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	8
18 都城	30 その他の鹿児島県	8
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	42 宮崎駅	7
7 その他の延岡・高千穂エリア日向・西都エリア	36 宮崎空港	7
12 日南海岸	36 宮崎空港	6
11 その他の宮崎市周辺エリア	42 宮崎駅	6
15 その他の日南エリア	36 宮崎空港	6
1 延岡	4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)	6
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	16 えびの高原	6
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	15 その他の日南エリア	5
11 その他の宮崎市周辺エリア	15 その他の日南エリア	5
36 宮崎空港	40 福岡空港	5
31 福岡市	40 福岡空港	5
1 延岡	11 その他の宮崎市周辺エリア	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 宮崎空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数 5 回以上）

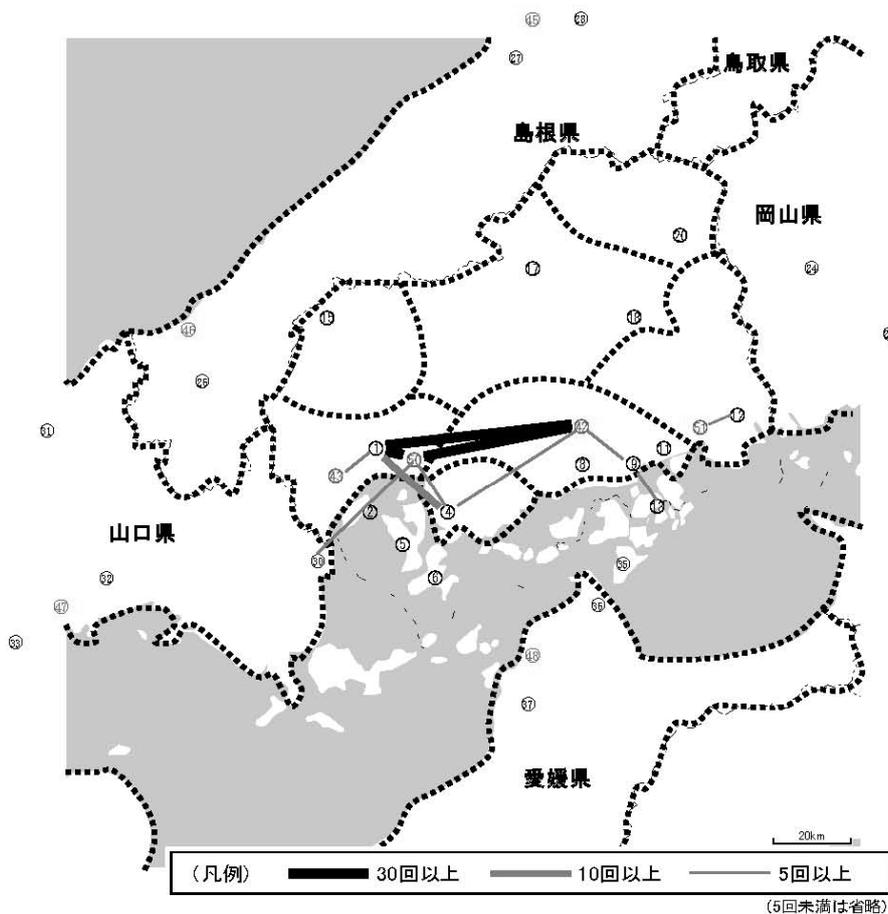
表 広島空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数 5 回以上）

全181サンプル

地点1	地点2	移動量
42 広島空港	50 広島駅	74
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	50 広島駅	66
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	42 広島空港	50
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	3 その他の広島・宮島エリア	41
50 広島駅	52 その他の駅	31
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	53 バスターミナル	21
10 その他の竹原・三原エリア	42 広島空港	19
42 広島空港	53 バスターミナル	19
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	52 その他の駅	15
3 その他の広島・宮島エリア	42 広島空港	15
3 その他の広島・宮島エリア	50 広島駅	12
42 広島空港	52 その他の駅	11
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	4 呉市街(大和ミュージアムなど)	10
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	43 広島西空港	8
9 三原市街	13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	8
12 福山市(福山城・鞆の浦など)	51 福山駅	8
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	42 広島空港	7
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	50 広島駅	7
14 その他の尾道・福山エリア	51 福山駅	7
9 三原市街	42 広島空港	6
3 その他の広島・宮島エリア	52 その他の駅	5
30 岩国・柳井周辺	50 広島駅	5
41 その他の都道府県	52 その他の駅	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 広島空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数 5 回以上）

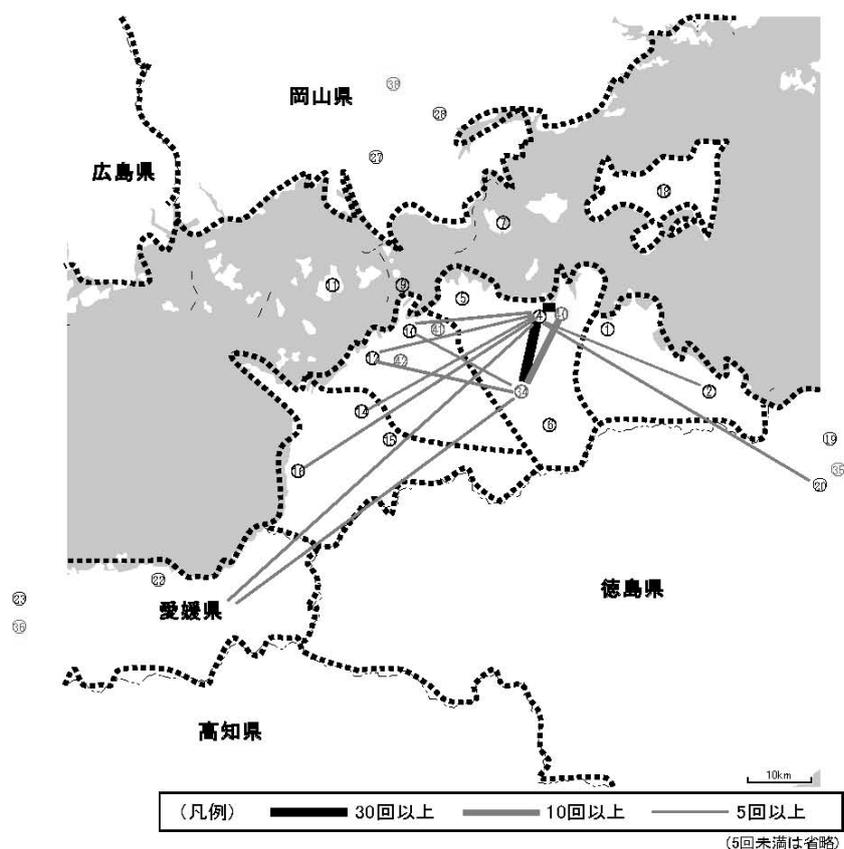
表 高松空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

全233サンプル

地点1	地点2	移動量
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	34 高松空港	154
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	40 高松駅	55
34 高松空港	40 高松駅	28
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	8 その他の高松エリア	17
8 その他の高松エリア	34 高松空港	14
12 丸亀市	13 その他の坂出・丸亀エリア	14
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	43 その他の空港	11
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	20 徳島市	10
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	10 坂出市街	9
13 その他の坂出・丸亀エリア	34 高松空港	9
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	12 丸亀市	8
12 丸亀市	34 高松空港	8
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	24 その他の愛媛県	7
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	13 その他の坂出・丸亀エリア	6
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	15 金刀比羅宮	6
10 坂出市街	34 高松空港	6
17 その他の観音寺・琴平エリア	34 高松空港	6
20 徳島市	21 その他の徳島県	6
24 その他の愛媛県	34 高松空港	6
1 さぬき市(仕度寺・長尾寺・大窪寺など)	8 その他の高松エリア	5
2 東かがわ市	4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	5
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	14 善通寺	5
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	16 観音寺	5
4 高松市街(栗林公園・玉濠公園・矢島など)	17 その他の観音寺・琴平エリア	5
10 坂出市街	13 その他の坂出・丸亀エリア	5

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

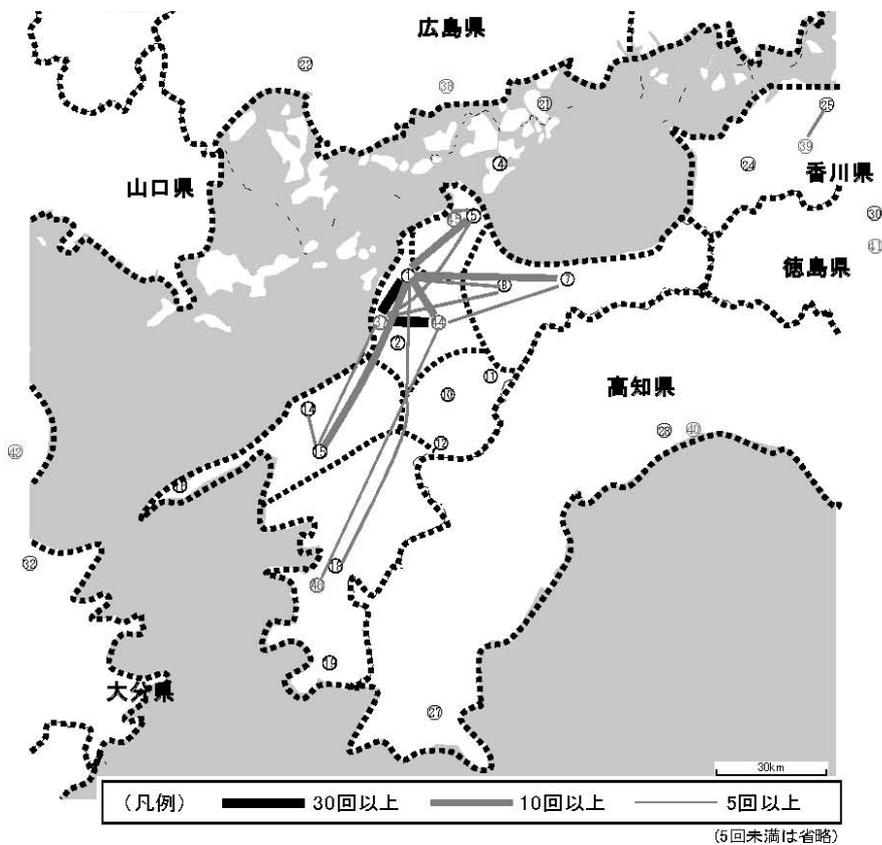
図 高松空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

表 松山空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

地点1		地点2		移動量
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	37	松山空港	147
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	3	その他の松山エリア	42
3	その他の松山エリア	37	松山空港	31
37	松山空港	44	松山駅	31
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	44	松山駅	25
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	7	新居浜市(別子銅山記念館など)	16
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	5	今治市街	13
44	松山駅	47	その他の駅	11
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	10
7	新居浜市(別子銅山記念館など)	44	松山駅	9
15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	37	松山空港	9
5	今治市街	6	その他の松山エリア今治・しまみ海道エリア	8
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	8	西条市・石鎚山	7
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	18	宇和島市(宇和島城・南楽園など)	7
3	その他の松山エリア	44	松山駅	7
7	新居浜市(別子銅山記念館など)	9	その他の新居浜・東予エリア	7
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	9	その他の新居浜・東予エリア	6
8	西条市・石鎚山	37	松山空港	6
25	高松市	39	高松空港	6
44	松山駅	46	宇和島駅	6
1	松山市街(道後温泉・松山城など)	47	その他の駅	5
5	今治市街	37	松山空港	5
5	今治市街	45	今治駅	5
14	内子	15	大洲(大洲城・臥龍山荘など)	5
28	高知市	29	その他の高知県	5
36	その他の都道府県	47	その他の駅	5
44	松山駅	45	今治駅	5

全248サンプル

※移動量は順方向・逆方向の双方の合計
注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



※同一地点間の移動は対象外。また、定点が特定できないもの(「その他の駅」など)を含む移動については、図下の対象外とした。

図 松山空港「業務目的」の旅客の移動状況（のべ回数5回以上）

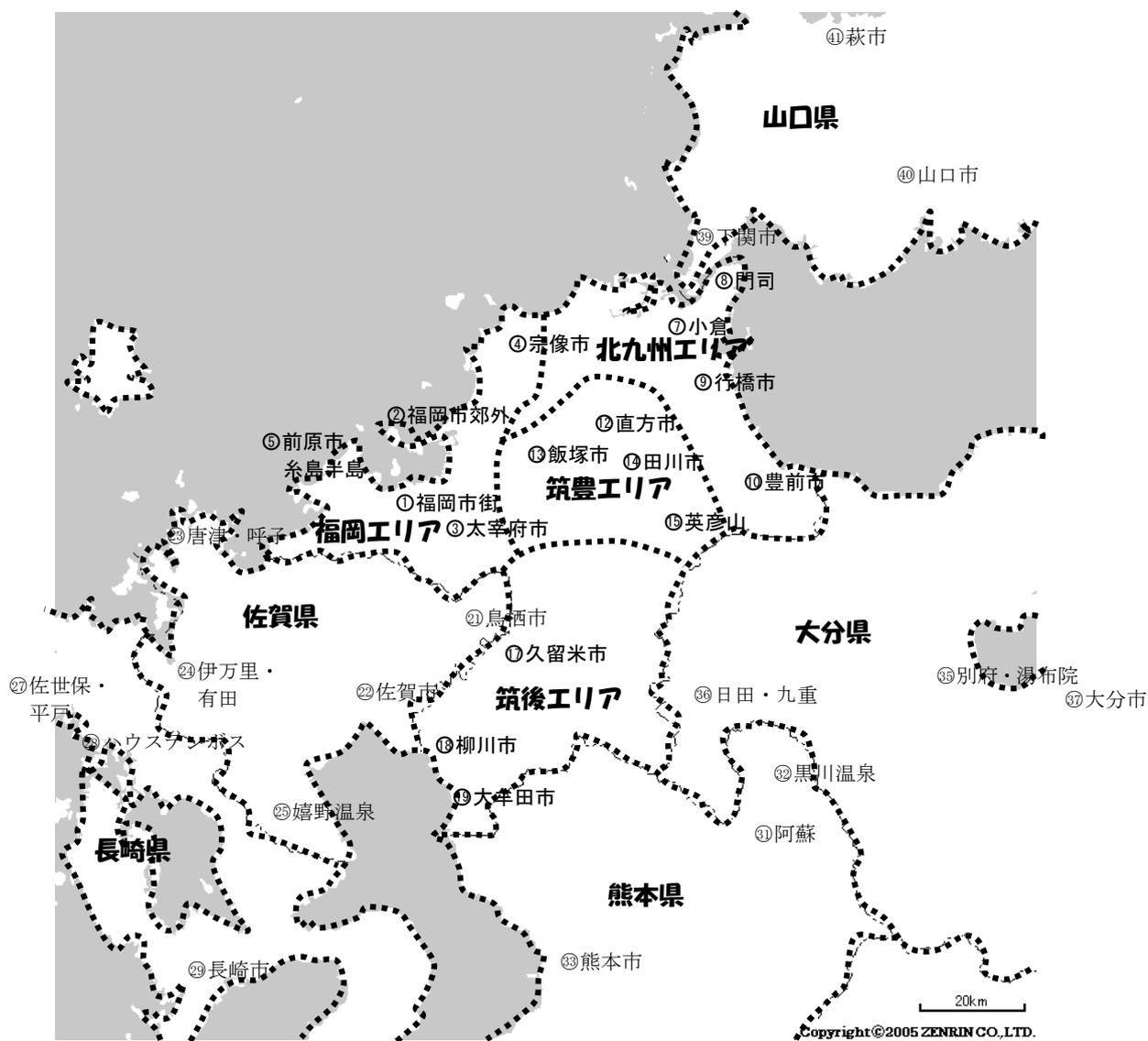
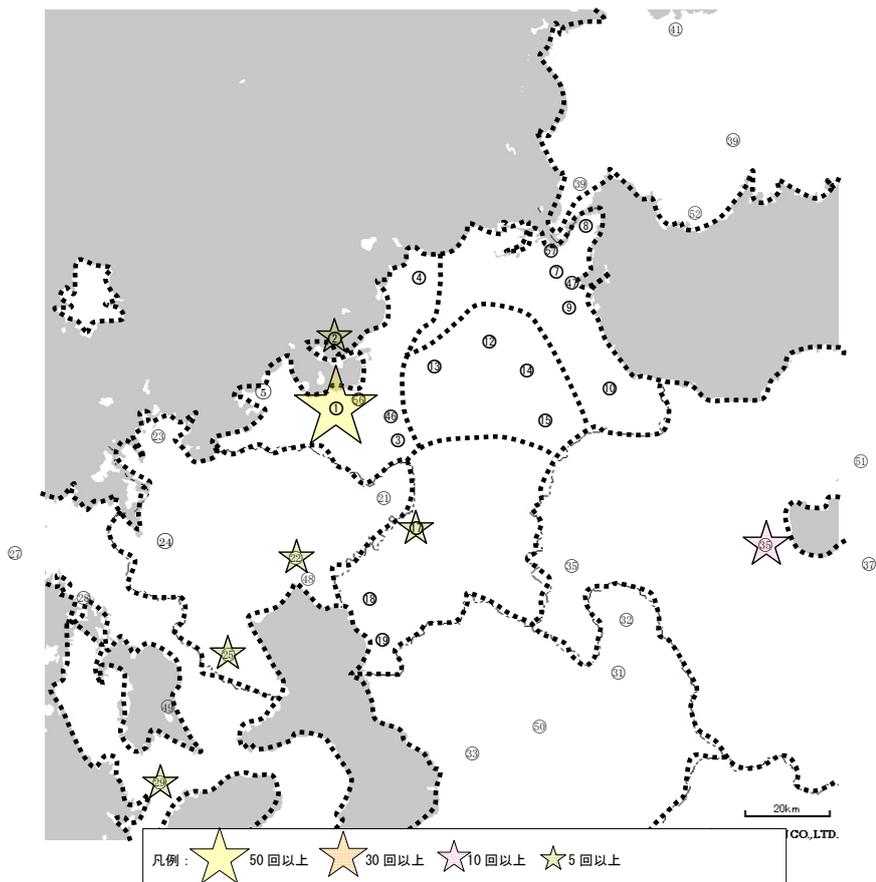


図 福岡空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 福岡空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	福岡エリア	福岡県	77
35 別府・湯布院	大分県	大分県	14
22 佐賀市	佐賀県	佐賀県	9
29 長崎市(大浦天主堂・グラバー邸など)	長崎県	長崎県	9
30 その他の長崎県	長崎県	長崎県	9
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	福岡エリア	福岡県	8
44 鹿児島県	鹿児島県	その他の県	8
25 嬉野温泉	佐賀県	佐賀県	7
43 宮崎県	宮崎県	その他の県	6
34 その他の熊本県	熊本県	熊本県	6
17 久留米市(高良大社など)	筑後エリア	福岡県	5
11 その他の北九州エリア	北九州エリア	福岡県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



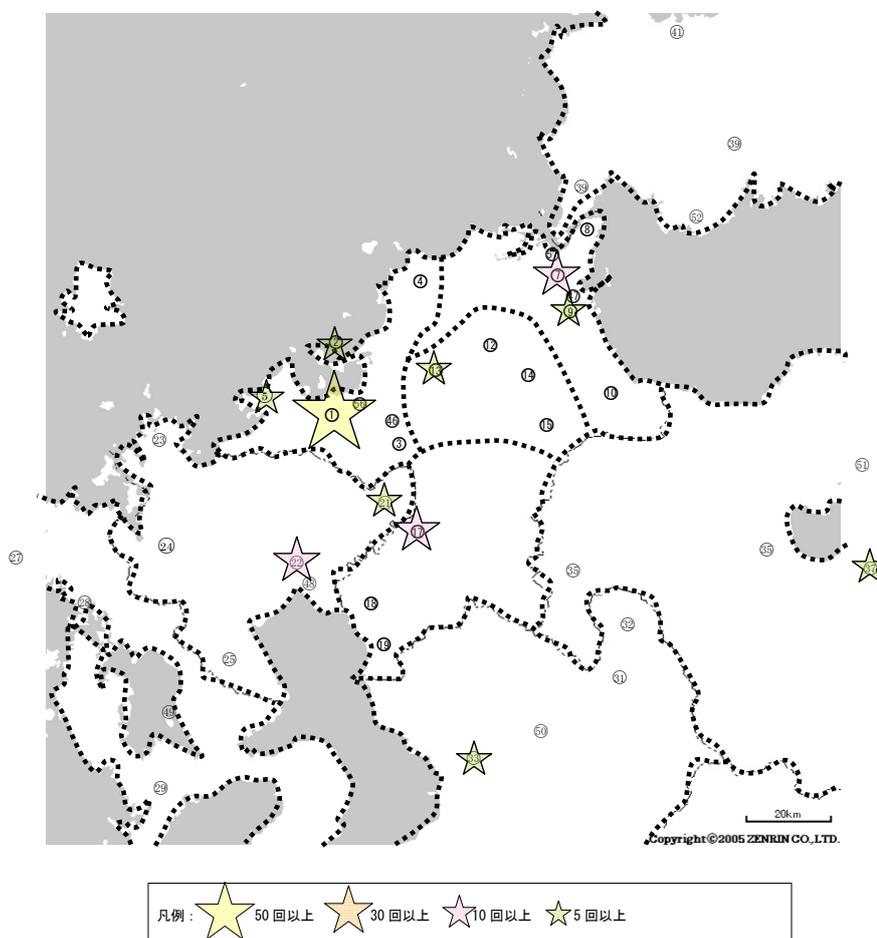
注) 地点が特定できないもの(「その他の長崎県」「その他の熊本県」など)については、図化の対象外とした。

図 福岡空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 福岡空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

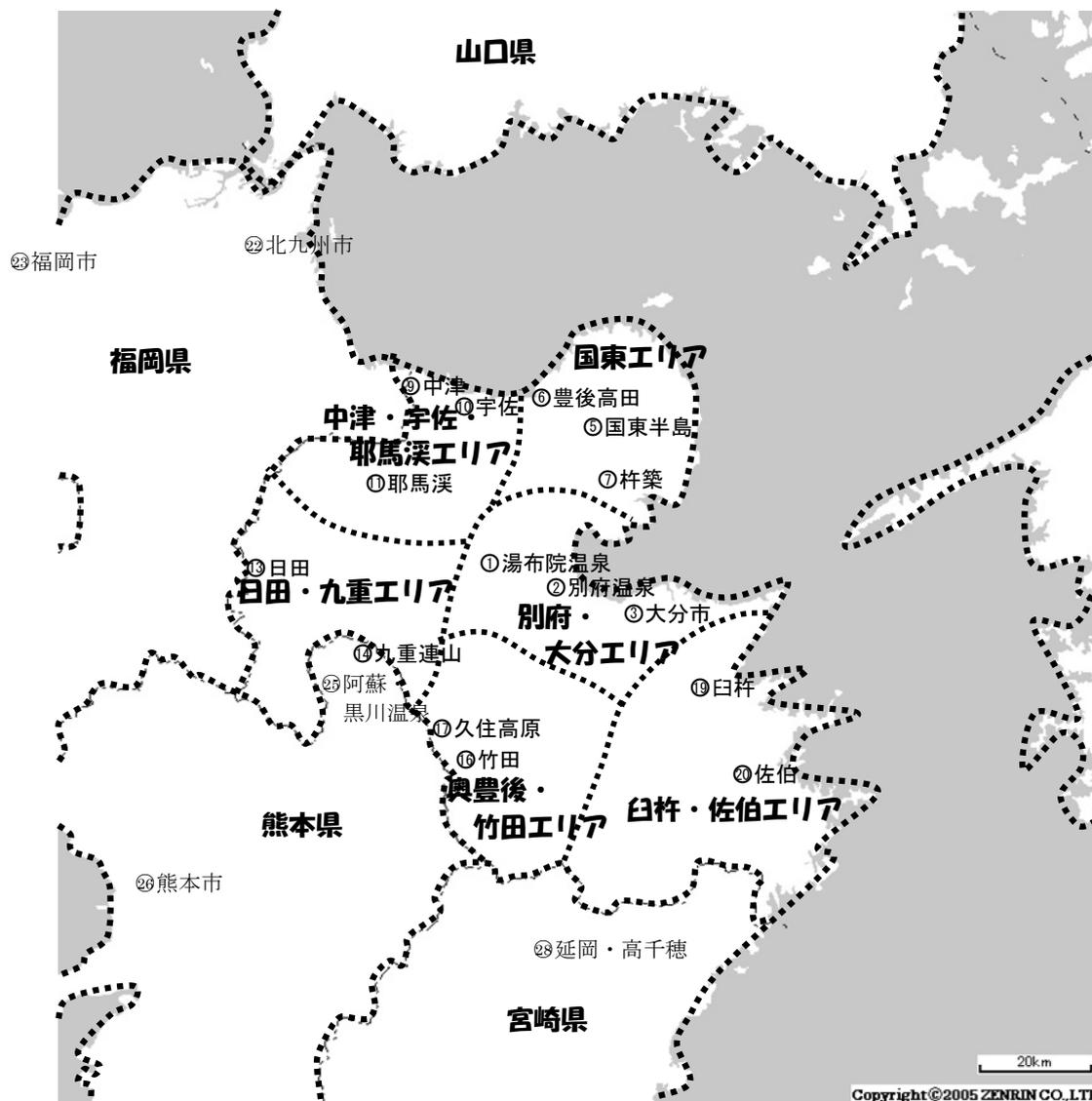
地名	エリア区分	都道府県	業務
1 福岡市街(博多・大濠公園・シーサイドももちなど)	福岡エリア	福岡県	256
17 久留米市(高良大社など)	筑後エリア	福岡県	17
22 佐賀市	佐賀県	佐賀県	16
7 小倉(小倉城など)	北九州エリア	福岡県	16
43 宮崎県	宮崎県	その他の県	12
6 その他の福岡エリア	福岡エリア	福岡県	10
9 行橋市	北九州エリア	福岡県	8
37 大分市	大分県	大分県	8
45 その他の県	その他の県	その他の県	6
21 鳥栖市	佐賀県	佐賀県	6
13 飯塚市	筑豊エリア	福岡県	6
5 前原市・糸島半島	福岡エリア	福岡県	6
2 福岡市郊外(志賀島・海の中道海浜公園など)	福岡エリア	福岡県	5
33 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	熊本県	熊本県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの(「その他の福岡エリア」「その他の県」など)については、図化の対象外とした。

図 福岡空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）



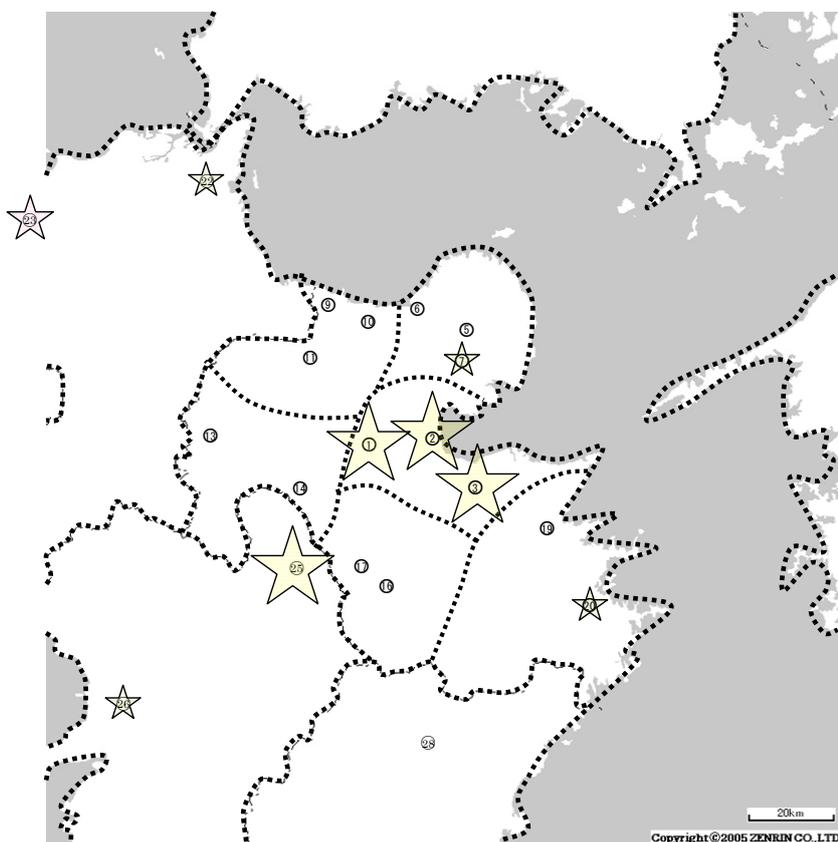
㉑宮崎市

図 大分空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 大分空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
3 大分市	別府・大分エリア	大分県	139
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	別府・大分エリア	大分県	127
1 湯布院温泉(金鱗湖など)	別府・大分エリア	大分県	108
25 阿蘇・黒川温泉	熊本県	熊本県	57
31 佐賀県・長崎県	その他の県	その他の県	27
23 福岡市	福岡県	福岡県	21
4 その他の別府・大分エリア	別府・大分エリア	大分県	14
20 佐伯	臼杵・佐伯エリア	大分県	9
22 北九州市	福岡県	福岡県	8
29 宮崎市	宮崎県	宮崎県	8
34 山口県	その他の県	その他の県	8
7 杵築	国東エリア	大分県	7
15 その他の日田・九重エリア	日田・九重エリア	大分県	7
24 その他の福岡県	福岡県	福岡県	7
26 熊本市	熊本県	熊本県	7
32 鹿児島県	その他の県	その他の県	7
8 その他の国東エリア	国東エリア	大分県	6
27 その他の熊本県	熊本県	熊本県	6

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



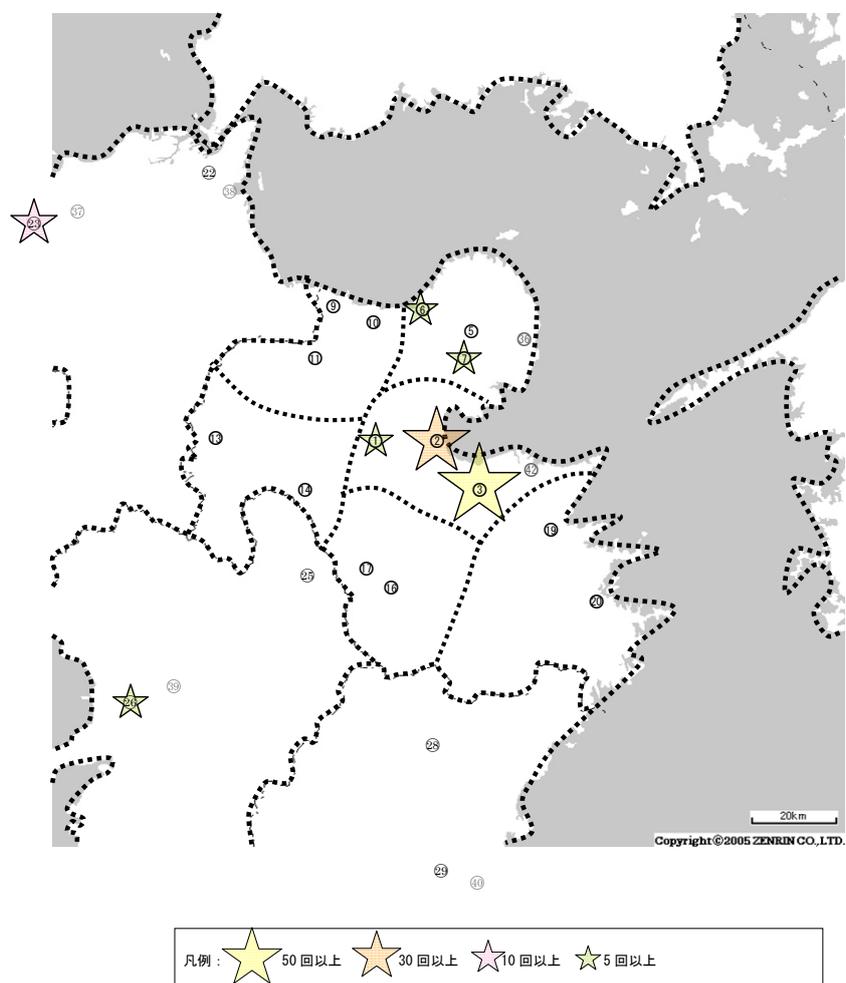
注) 地点が特定できないもの(「その他の長崎県」「その他の熊本県」など)については, 図化の対象外とした。

図 大分空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 大分空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	業務
3 大分市	別府・大分エリア	大分県	145
2 別府温泉(地獄めぐりなど)	別府・大分エリア	大分県	42
23 福岡市	福岡県	福岡県	13
4 その他の別府・大分エリア	別府・大分エリア	大分県	13
26 熊本市	熊本県	熊本県	8
6 豊後高田(昭和の町並みなど)	国東エリア	大分県	6
1 湯布院温泉(金鱗湖など)	別府・大分エリア	大分県	5
7 杵築	国東エリア	大分県	5
24 その他の福岡県	福岡県	福岡県	5
8 その他の国東エリア	国東エリア	大分県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの（「その他の福岡エリア」「その他の県」など）については、図化の対象外とした。

図 大分空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

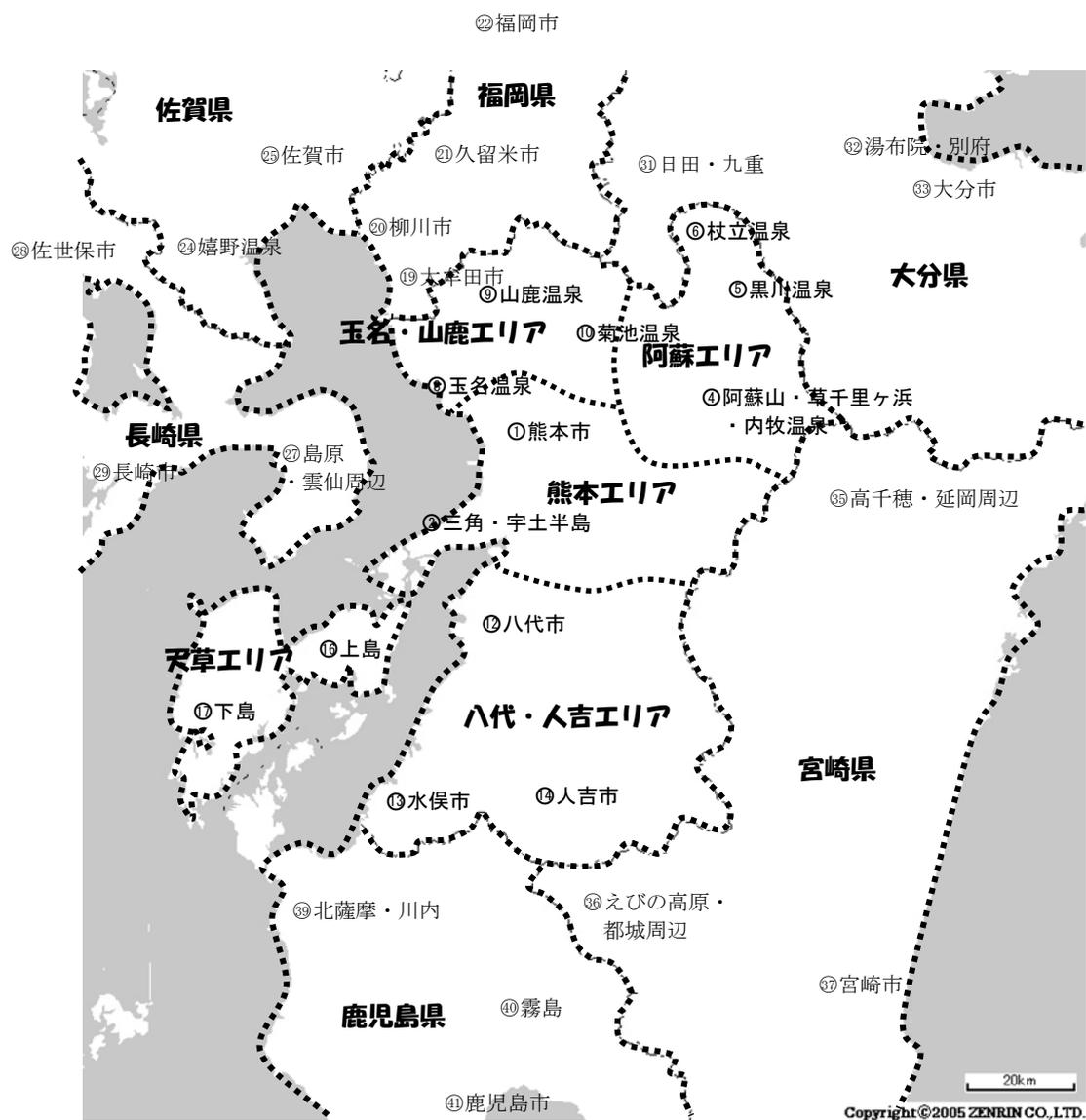
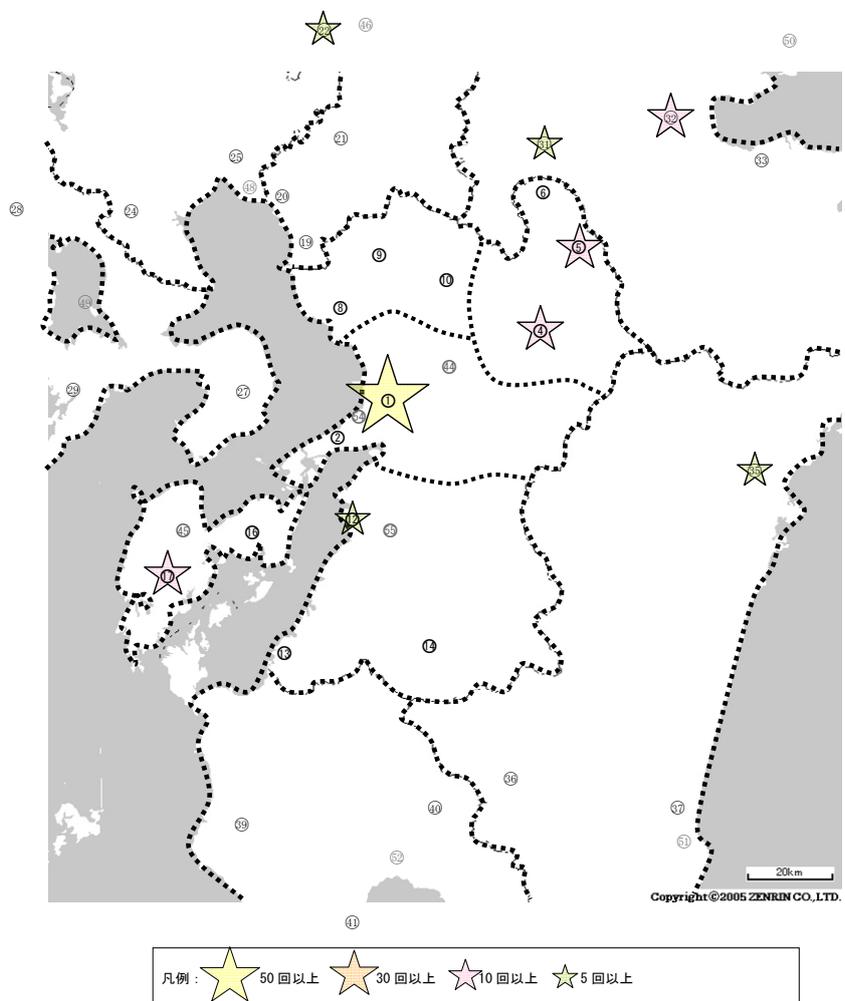


図 熊本空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 熊本空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	熊本エリア	熊本県	85
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	阿蘇エリア	熊本県	26
5 黒川温泉	阿蘇エリア	熊本県	23
32 湯布院・別府	大分県	大分県	20
7 その他の阿蘇エリア	阿蘇エリア	熊本県	14
17 下島(本渡・大江天主堂など)	天草エリア	熊本県	10
3 その他の熊本エリア	熊本エリア	熊本県	9
22 福岡市	福岡県	福岡県	9
11 その他の玉名・山鹿エリア	玉名・山鹿エリア	熊本県	8
12 八代市	八代・人吉エリア	熊本県	8
13 水俣市	八代・人吉エリア	熊本県	8
34 その他の大分県	大分県	大分県	6
31 日田・九重	大分県	大分県	5
35 高千穂・延岡周辺	宮崎県	宮崎県	5
42 その他の鹿児島県	鹿児島県	鹿児島県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



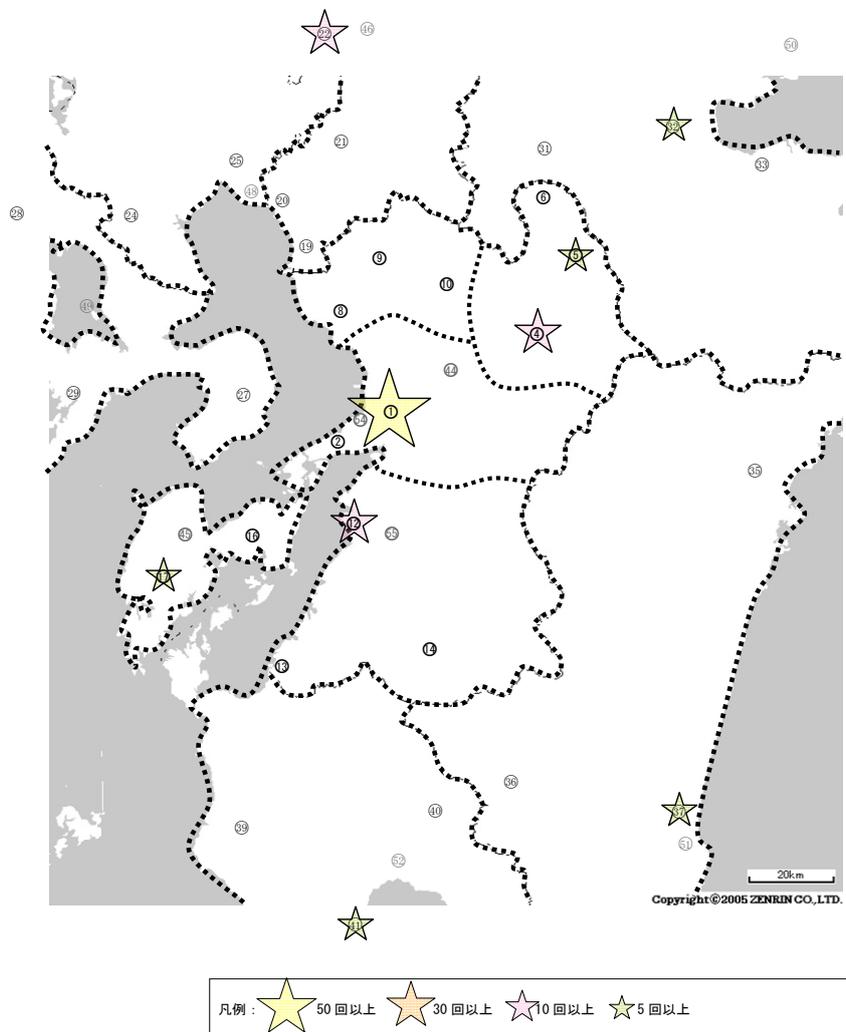
注) 地点が特定できないもの(「その他の長崎県」「その他の熊本県」など)については, 図化の対象外とした。

図 熊本空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 熊本空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	業務
1 熊本市(熊本城・水前寺公園など)	熊本エリア	熊本県	188
3 その他の熊本エリア	熊本エリア	熊本県	34
12 八代市	八代・人吉エリア	熊本県	26
22 福岡市	福岡県	福岡県	17
7 その他の阿蘇エリア	阿蘇エリア	熊本県	16
4 阿蘇山・草千里ヶ浜・内牧温泉	阿蘇エリア	熊本県	13
11 その他の玉名・山鹿エリア	玉名・山鹿エリア	熊本県	7
37 宮崎市	宮崎県	宮崎県	6
5 黒川温泉	阿蘇エリア	熊本県	6
41 鹿児島市	鹿児島県	鹿児島県	5
34 その他の大分県	大分県	大分県	5
32 湯布院・別府	大分県	大分県	5
17 下島(本渡・大江天主堂など)	天草エリア	熊本県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの（「その他の福岡エリア」「その他の県」など）については、図化の対象外とした。

図 熊本空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

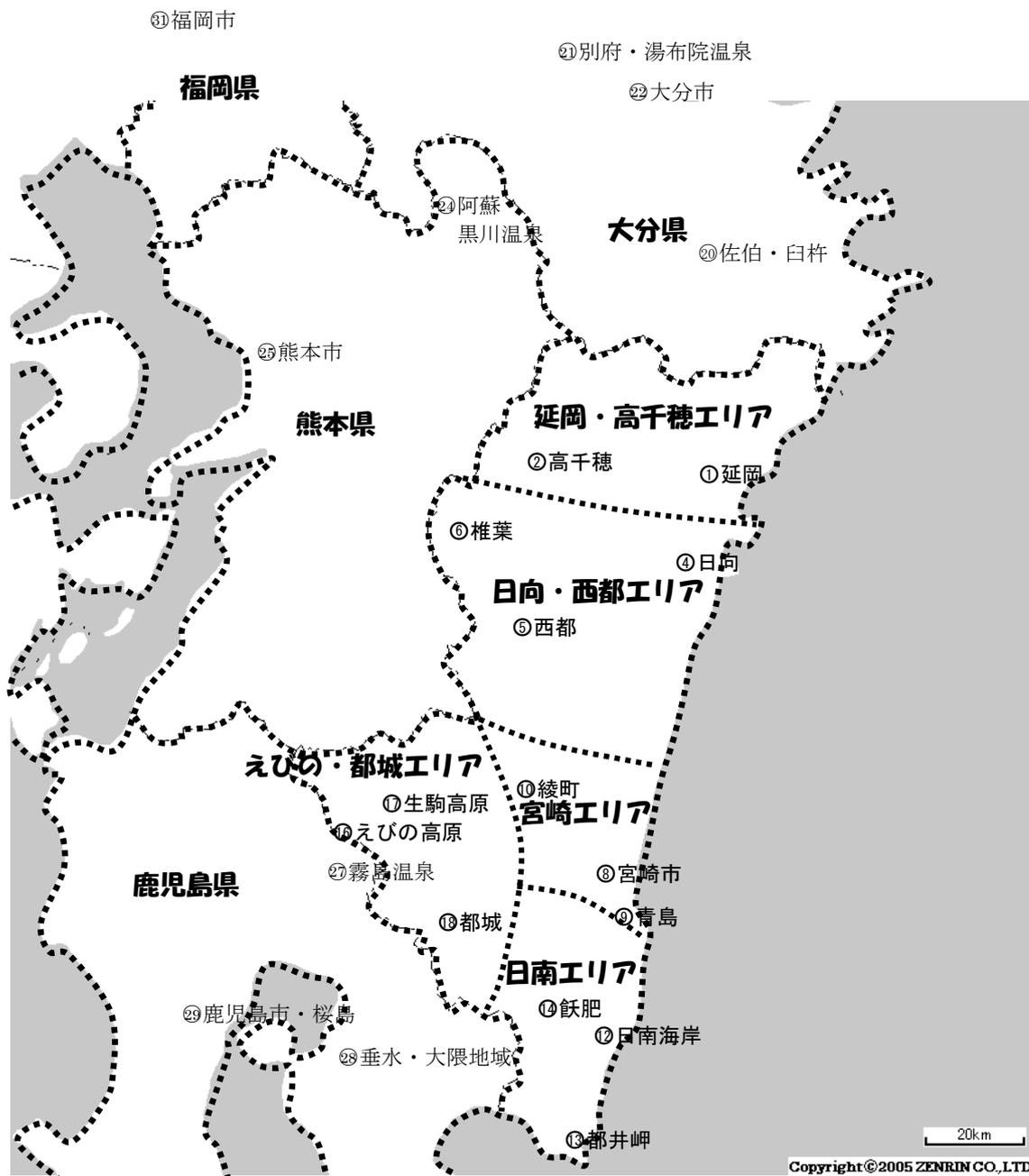
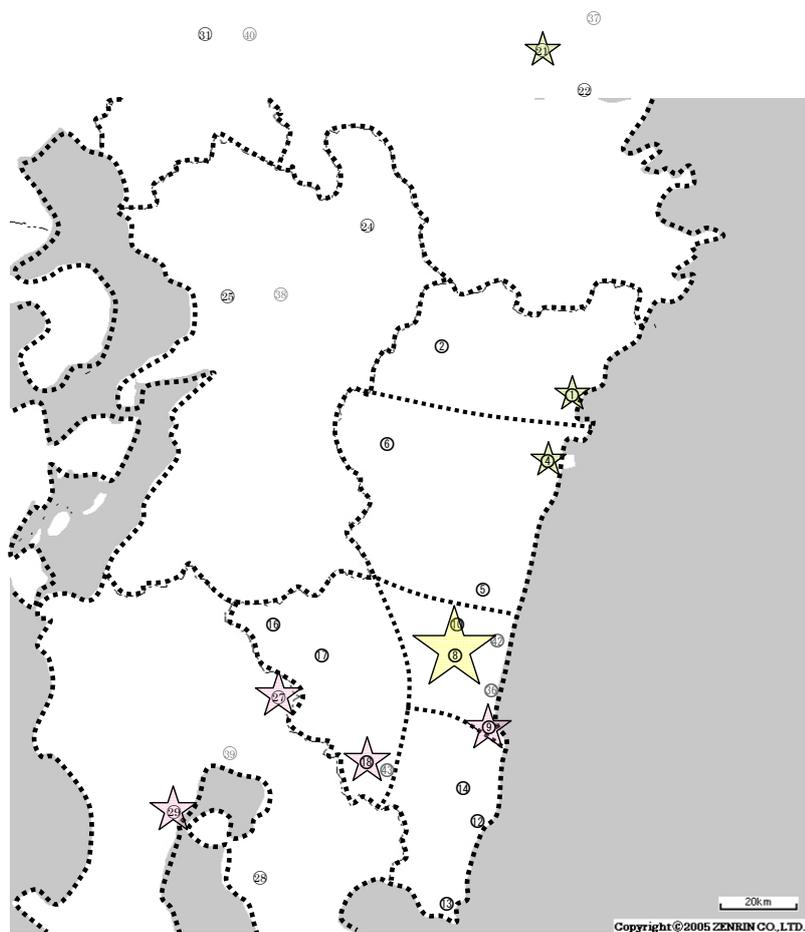


図 宮崎空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 宮崎空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	宮崎エリア	宮崎県	188
29 鹿児島市・桜島	鹿児島県	鹿児島県	17
18 都城	えびの・都城エリア	宮崎県	13
27 霧島温泉(霧島神宮など)	鹿児島県	鹿児島県	13
9 青島	宮崎エリア	宮崎県	11
15 その他の日南エリア	日南エリア	宮崎県	10
1 延岡	延岡・高千穂エリア	宮崎県	9
4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)	日向・西都エリア	宮崎県	9
30 その他の鹿児島県	鹿児島県	鹿児島県	9
11 その他の宮崎市周辺エリア	宮崎エリア	宮崎県	6
21 別府・湯布院温泉	大分県	大分県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



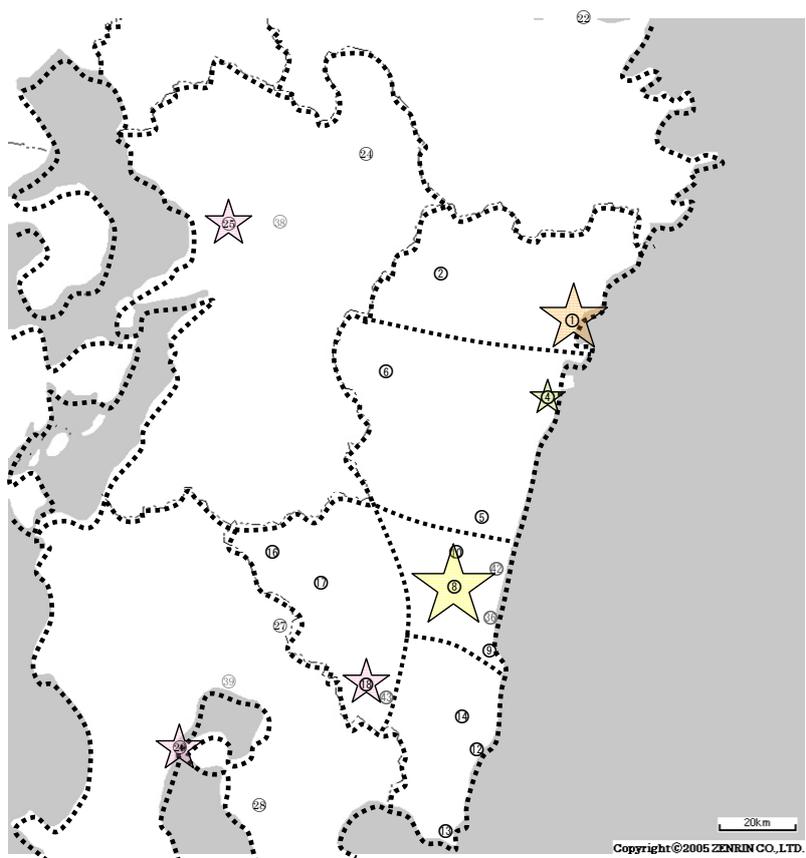
注) 地点が特定できないもの(「その他の日南エリア」「その他の鹿児島県」など)については, 図化の対象外とした。

図 宮崎空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 宮崎空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	業務
8 宮崎市(シーガイア・こどものくになど)	宮崎エリア	宮崎県	139
1 延岡	延岡・高千穂エリア	宮崎県	38
18 都城	えびの・都城エリア	宮崎県	22
29 鹿児島市・桜島	鹿児島県	鹿児島県	10
25 熊本市	熊本県	熊本県	10
4 日向(美々津伝統的建造物保存地区など)	日向・西都エリア	宮崎県	9
11 その他の宮崎市周辺エリア	宮崎エリア	宮崎県	8
19 その他のえびの・都城エリア	えびの・都城エリア	宮崎県	8
7 その他の日向・西都エリア	日向・西都エリア	宮崎県	6

注) 地点1,地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの（「その他の宮崎市周辺エリア」「その他のえびの・都城エリア」など）については、図化の対象外とした。

図 宮崎空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

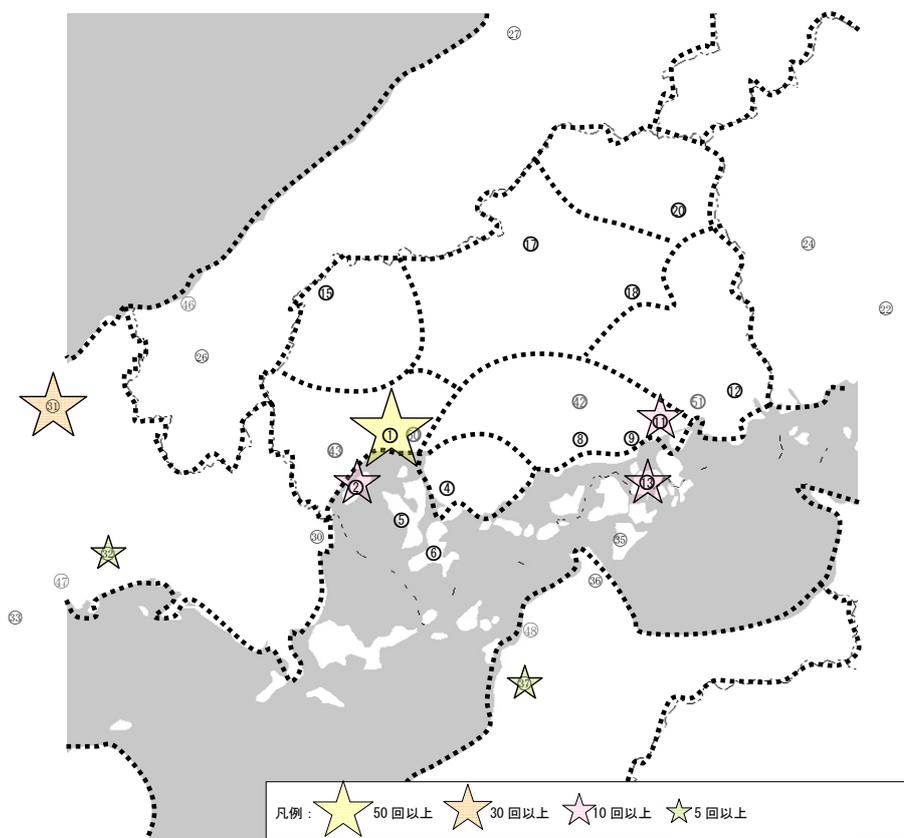


図 広島空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 広島空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	広島・宮島エリア	広島県	119
31 萩・長門周辺	山口県	山口県	41
2 宮島(厳島神社)	広島・宮島エリア	広島県	27
3 その他の広島・宮島エリア	広島・宮島エリア	広島県	23
13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	尾道・福山エリア	広島県	10
11 尾道市街(浄土寺・千光寺公園・映画ロケ地など)	尾道・福山エリア	広島県	10
41 その他の都道府県	その他の県	その他の県	8
32 山口市	山口県	山口県	8
37 松山市	愛媛県	愛媛県	7
19 その他の三次エリア	三次エリア	広島県	5
25 その他の岡山県	岡山県	岡山県	5

注) 地点1,地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



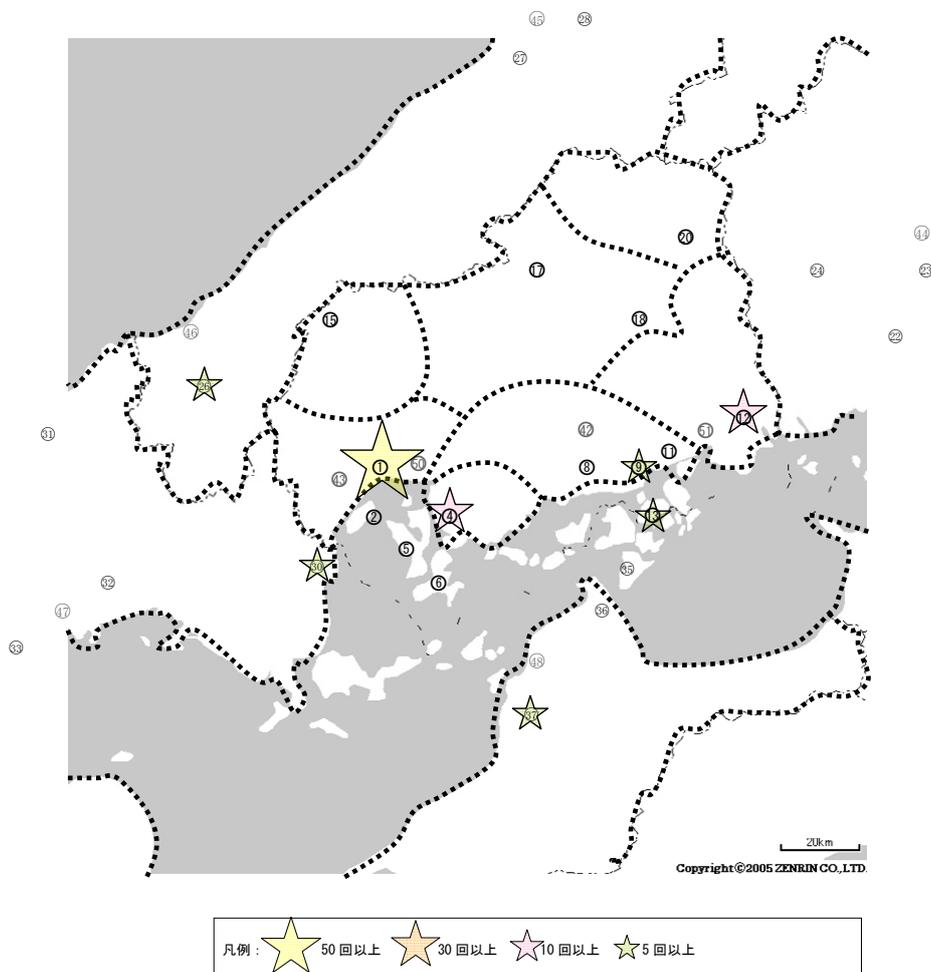
注) 地点が特定できないもの（「その他の長崎県」「その他の熊本県」など）については、図化の対象外とした。

図 広島空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 広島空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	業務
1 広島市街(平和記念公園・広島城・縮景園など)	広島・宮島エリア	広島県	132
3 その他の広島・宮島エリア	広島・宮島エリア	広島県	18
10 その他の竹原・三原エリア	竹原・三原エリア	広島県	11
4 呉市街(大和ミュージアムなど)	呉エリア	広島県	10
12 福山市(福山城・鞆の浦など)	尾道・福山エリア	広島県	10
14 その他の尾道・福山エリア	尾道・福山エリア	広島県	9
9 三原市街	竹原・三原エリア	広島県	7
30 岩国・柳井周辺	山口県	山口県	6
13 広島県側しまなみ海道(向島・因島・生口島/瀬戸田など)	尾道・福山エリア	広島県	5
37 松山市	愛媛県	愛媛県	5
34 その他の山口県	山口県	山口県	5
26 益田・津和野周辺	島根県	島根県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの(「その他の福岡エリア」「その他の県」など)については, 図化の対象外とした。

図 広島空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

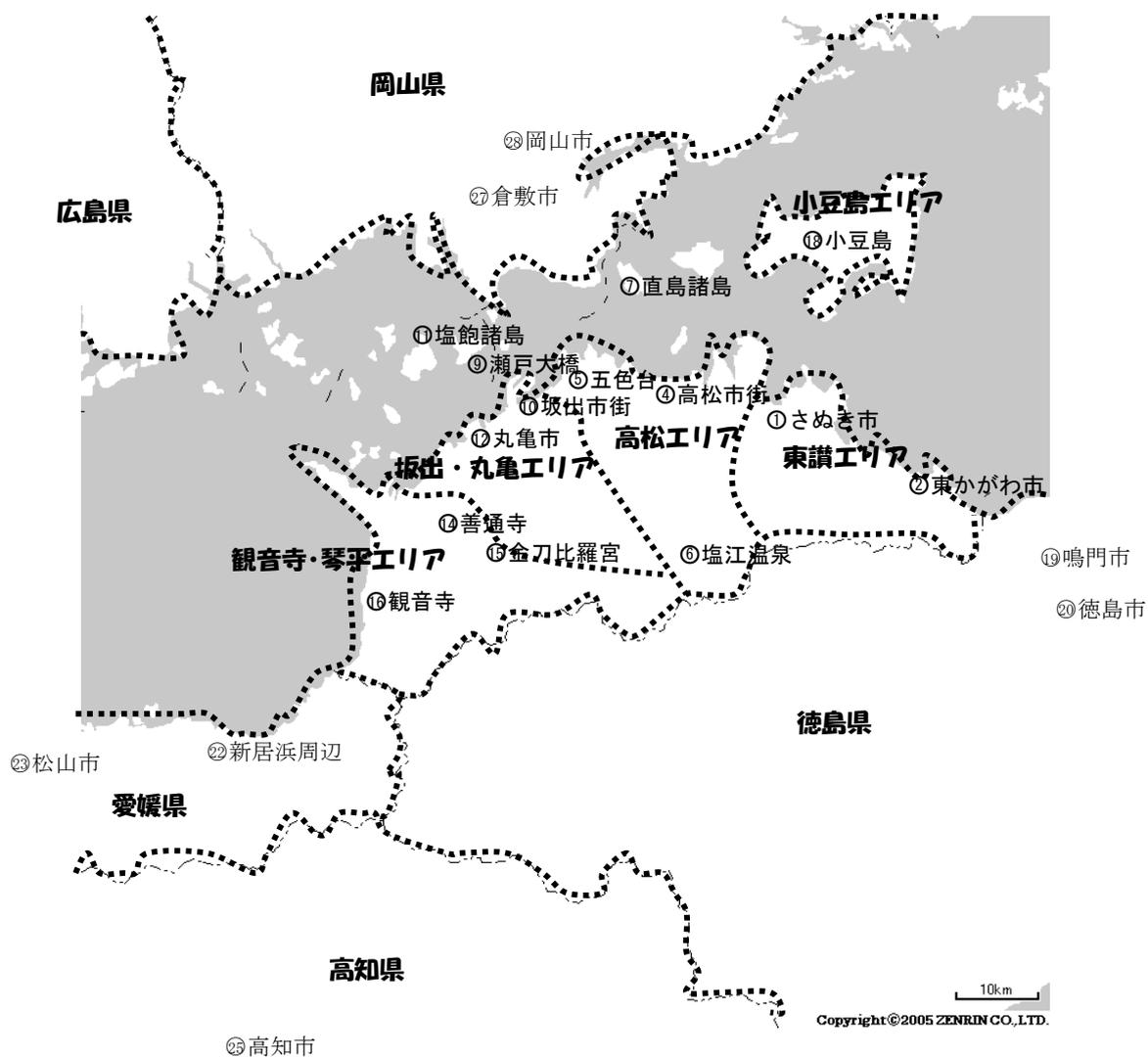
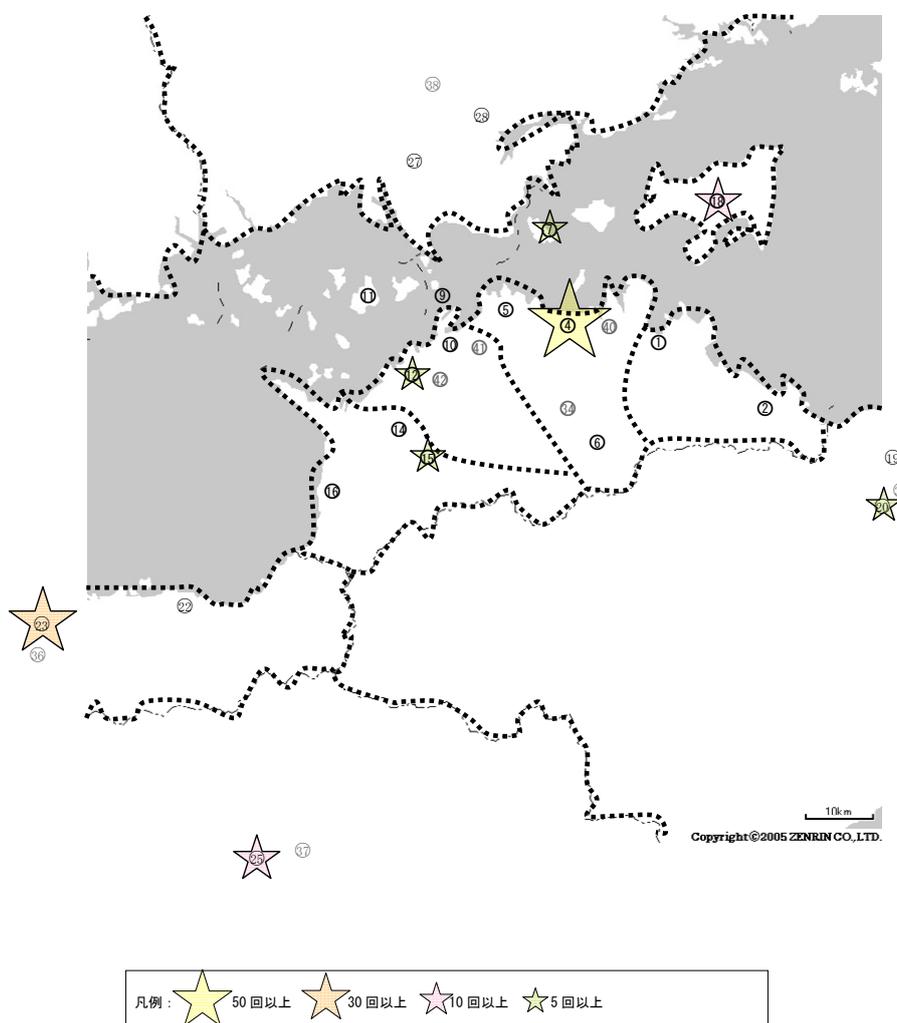


図 高松空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 高松空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	高松エリア	香川県	71
23 松山市	愛媛県	愛媛県	36
26 その他の高知県	高知県	高知県	28
18 小豆島	小豆島	香川県	23
25 高知市	高知県	高知県	16
21 その他の徳島県	徳島県	徳島県	11
8 その他高松エリア	高松エリア	香川県	9
15 金刀比羅宮	観音寺・琴平エリア	香川県	9
12 丸亀市	坂出・丸亀エリア	香川県	8
7 直島諸島(現代美術館など)	高松エリア	香川県	8
20 徳島市	徳島県	徳島県	6
24 その他の愛媛県	愛媛県	愛媛県	5
33 その他の都道府県	その他の都道府県	その他の都道府県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



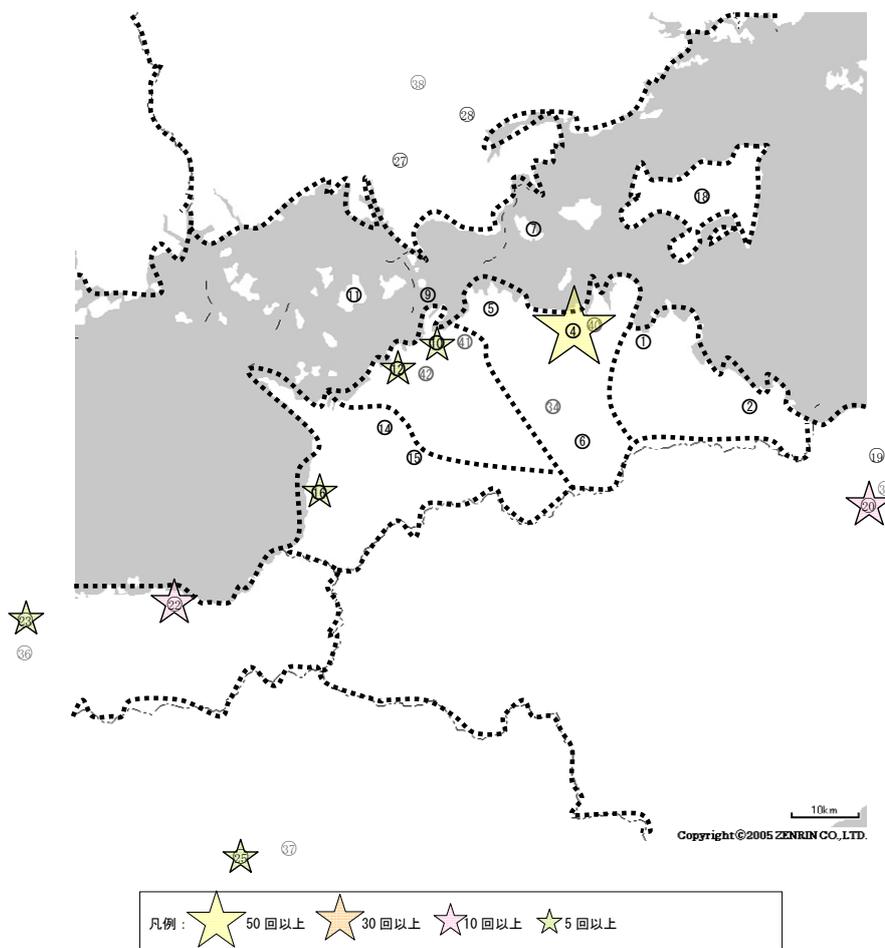
注) 地点が特定できないもの(「その他の高知県」「その他の都道府県」など)については, 図化の対象外とした。

図 高松空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 高松空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回）

地名	エリア区分	都道府県	業務
4 高松市街(栗林公園・玉藻公園・矢島など)	高松エリア	香川県	179
22 新居浜周辺	愛媛県	愛媛県	17
21 その他の徳島県	徳島県	徳島県	15
20 徳島市	徳島県	徳島県	13
8 その他の高松エリア	高松エリア	香川県	11
16 観音寺	観音寺・琴平エリア	香川県	9
12 丸亀市	坂出・丸亀エリア	香川県	8
23 松山市	愛媛県	愛媛県	7
25 高知市	高知県	高知県	6
10 坂出市街	坂出・丸亀エリア	香川県	6

注) 地点1,地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの（「その他の徳島県」「その他の高松エリア」など）については、図化の対象外とした。

図 高松空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回）

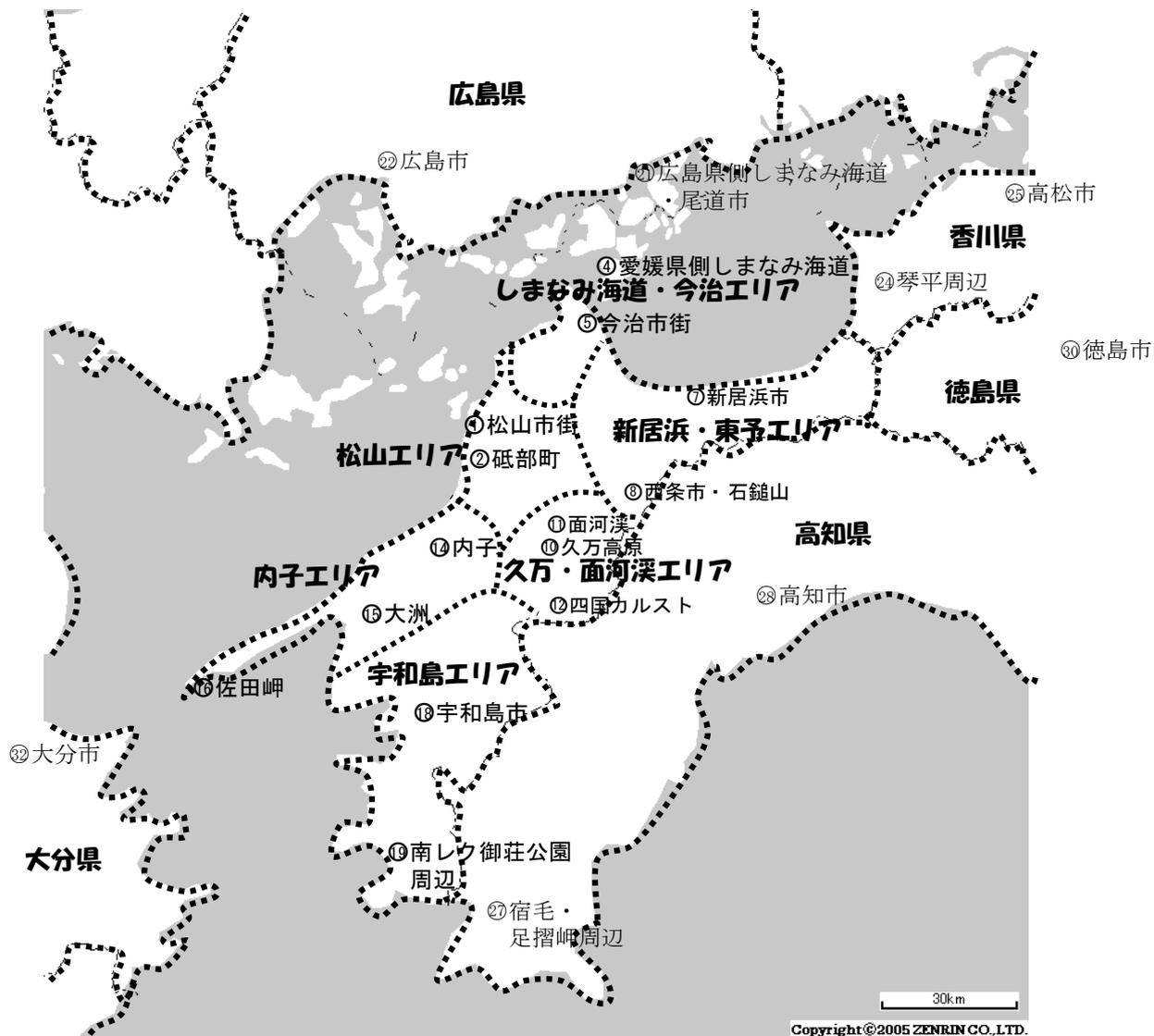
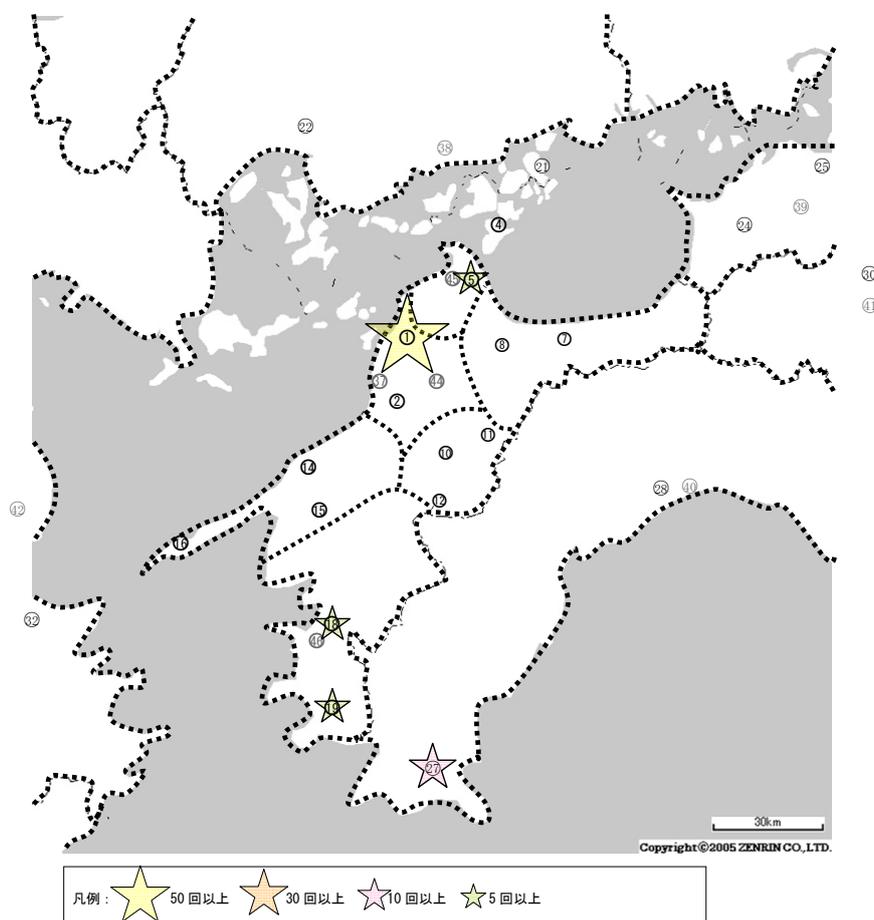


図 松山空港周辺の観光地の位置とエリア区分

表 松山空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	観光
1 松山市街(道後温泉・松山城など)	松山エリア	愛媛県	88
29 その他の高知県	高知県	高知県	18
27 宿毛・足摺岬周辺	高知県	高知県	16
3 その他の松山エリア	松山エリア	愛媛県	15
5 今治市街	今治・しまなみ海道エリア	愛媛県	9
19 南レク御荘公園周辺	宇和島エリア	愛媛県	9
18 宇和島市(宇和島城・南楽園など)	宇和島エリア	愛媛県	7
17 その他の内子エリア	内子エリア	愛媛県	5
6 その他の今治・しまなみ海道エリア	今治・しまなみ海道エリア	愛媛県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し, 下図中の番号と対応している。



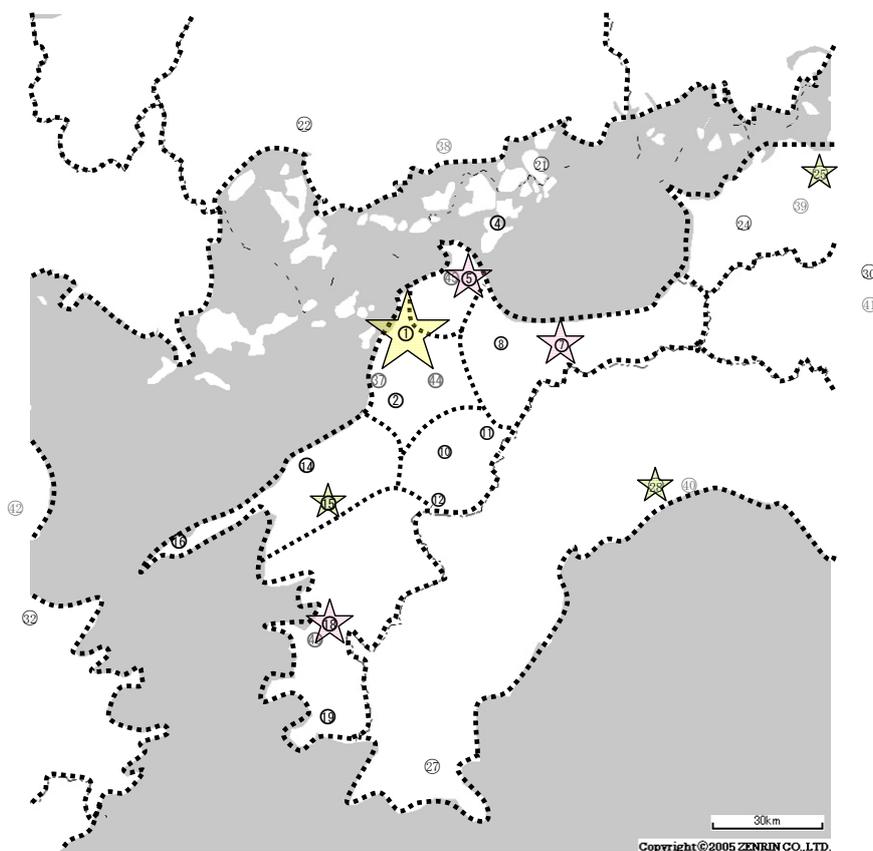
注) 地点が特定できないもの（「その他の高知県」「その他の松山エリア」など）については，図化の対象外とした。

図 松山空港「観光」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

表 松山空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

地名	エリア区分	都道府県	業務
1 松山市街(道後温泉・松山城など)	松山エリア	愛媛県	162
5 今治市街	今治・しまなみ海道エリア	愛媛県	17
7 新居浜市(別子銅山記念館など)	新居浜・東予エリア	愛媛県	13
3 その他の松山エリア	松山エリア	愛媛県	11
18 宇和島市(宇和島城・南楽園など)	宇和島エリア	愛媛県	11
25 高松市	香川県	香川県	9
28 高知市	高知県	高知県	8
9 その他の新居浜・東予エリア	新居浜・東予エリア	愛媛県	8
15 大洲(大洲城・臥龍山荘など)	内子エリア	愛媛県	7
36 その他の都道府県	その他の都道府県	その他の都道府県	5

注) 地点1, 地点2の左欄は地点番号を表し、下図中の番号と対応している。



注) 地点が特定できないもの（「その他の松山エリア」「その他の新居浜・東予エリア」など）については、図化の対象外とした。

図 松山空港「業務」目的の旅客の宿泊状況（のべ回数5回以上）

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of NILIM

No. 632 March 2011

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写のお問い合わせは

〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1
管理調整部企画調整課 電話:046-844-5019