

1. はじめに

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

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

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

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

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

2. 分析対象とする空港の選定および分析期間

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

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

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

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

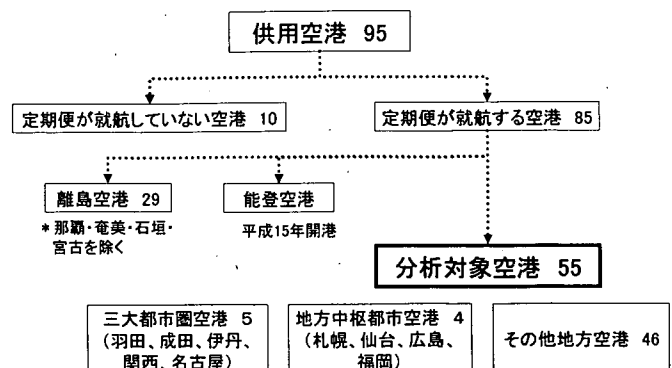


図-1 分析対象空港選定の考え方

表-1 分析対象空港の概要

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

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

3. 空港の利用目的の特性と変遷

3.1 分析に用いる資料ならびに分析方法

(1) 空港利用者数・路線数 - 「航空輸送統計調査」

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

総計は実際の利用者数の倍となっている。路線数についても同様である。

(2) 空港の利用目的 - 「航空旅客動態調査」

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

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

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

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

表-2 航空旅客動態調査 調査日、回収率

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

表-3 航空旅客動態調査 調査項目

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

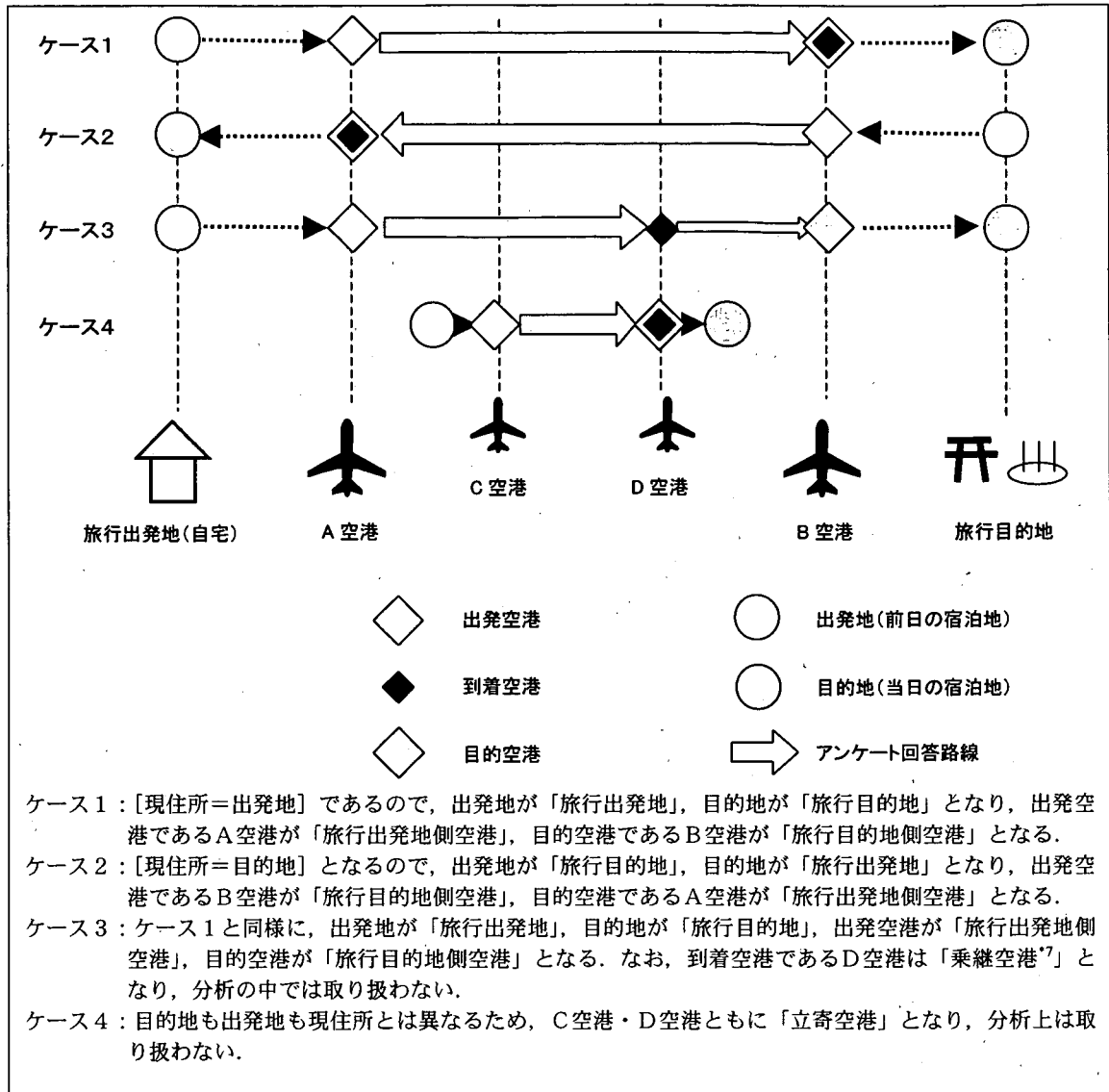


図-2 分析資料の取り扱い方

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

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

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

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

*用語について

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

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

3.2 空港の年間利用者数・路線数の特性と変遷

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

(1) 空港利用者数の変遷

a) 全空港の利用者数の変遷

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

表-4 分析対象回答数、年間利用者数の推移

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

b) 最新年における空港別利用者数

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

c) 空港別利用者数の変遷

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

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

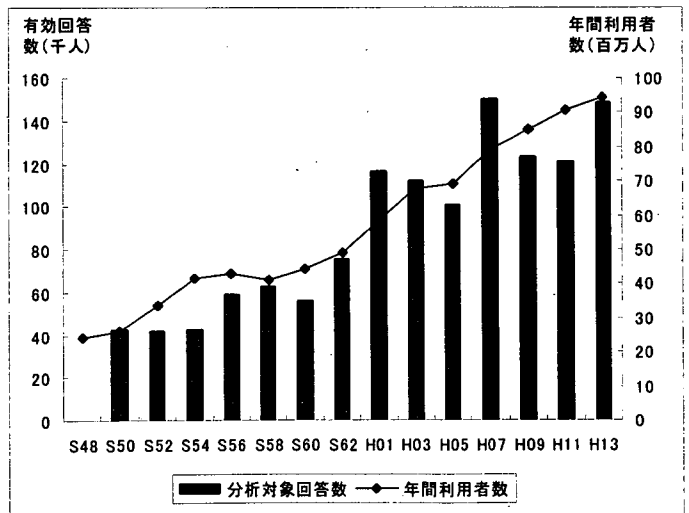


図-3 分析対象回答数及び年間利用者数

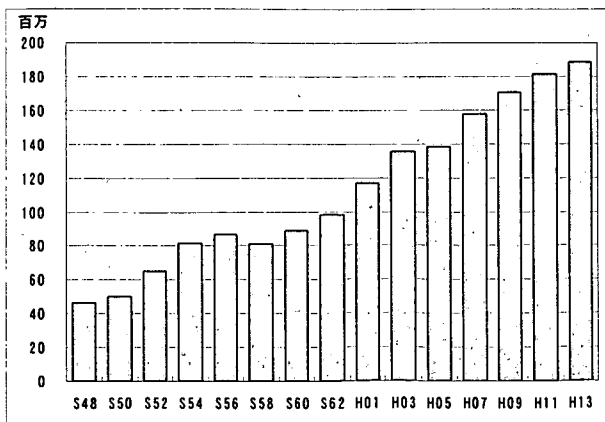


図-4 空港利用者全数（延べ人数）

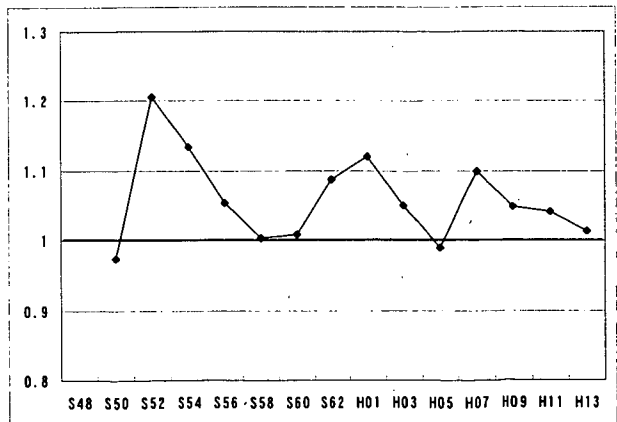


図-5 空港利用者全数（延べ人数）の変化率

特異的に伸びている空港など

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

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

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

(2) 路線数の変遷

a) 全空港の路線数の変遷

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

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

b) 最新年における空港別路線数

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

c) 空港別路線数の変遷

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

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

表-5 空港別利用者数（平成14年時点）

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

表-6 空港別の利用者数増減の傾向

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

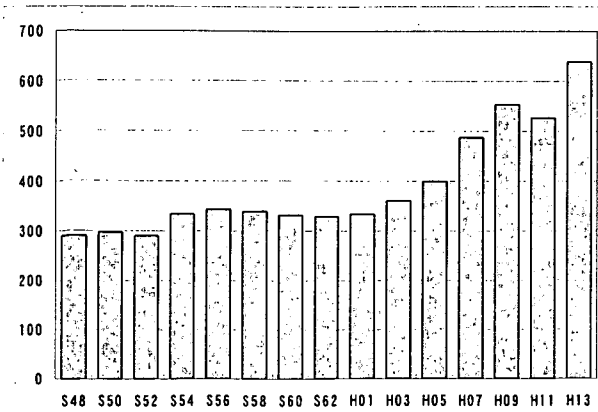


図-6 全空港の路線数 (延べ数)

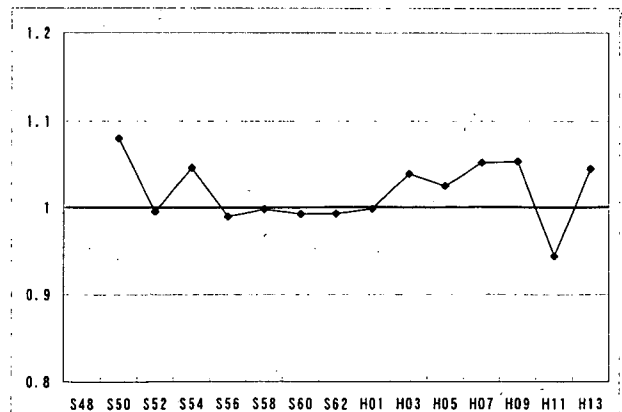


図-7 全空港の路線数 (延べ数) 伸び率

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

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

地方中枢都市空港はすべて増加傾向にある。特に増加が著しいのは仙台である。

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

3.3 空港の利用目的の特性

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

(1) 全空港の利用目的の特性

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

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

(2) 空港種別別の利用目的の特性

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

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

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

(3) 空港別利用目的の特性

a) 最新年における空港別観光比率

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

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

表-7 空港別路線数（平成14年時点）

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

表-8 空港別の路線増減の傾向

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

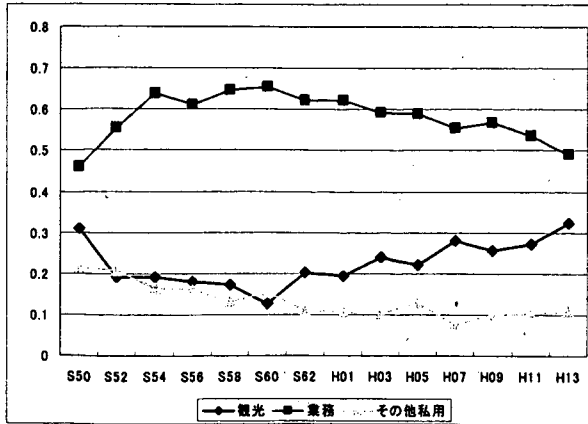


図-8 全空港の利用目的比率の変遷

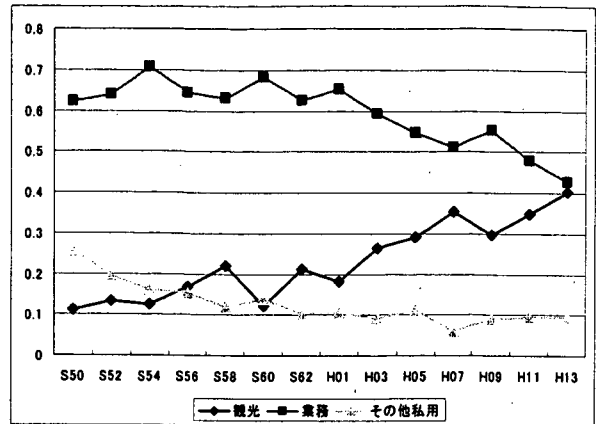


図-9 三大都市圏空港の利用目的比率の変遷

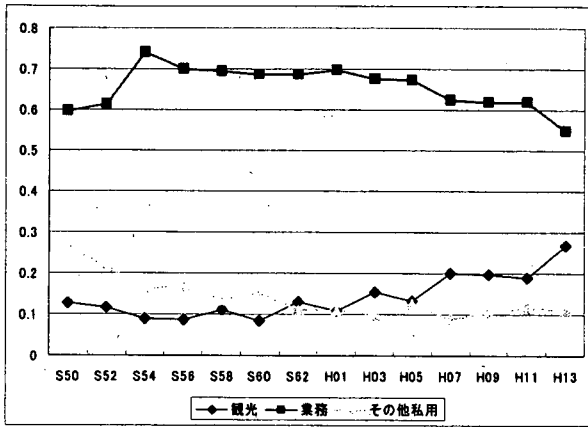


図-10 地方中枢都市空港の利用目的比率の変遷

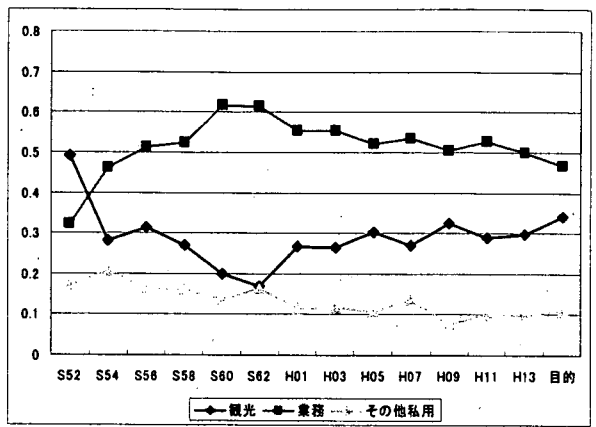


図-11 その他地方都市空港の利用目的比率の変遷

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

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

熊本、宮崎が低いというように、地域ごとに傾向がみられる。

b) 空港別観光比率の変遷

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

・安定型：目立った観光比率の増減がみられない空港

表-9 空港別観光目的利用者比率 (平成9~13年平均)

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

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

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

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

その他地方都市空港の中では、北海道や東北の空港が

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

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

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

c) 空港別利用者数の変遷・観光比率の変遷の対比

表-10 空港別の観光比率増減の傾向

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

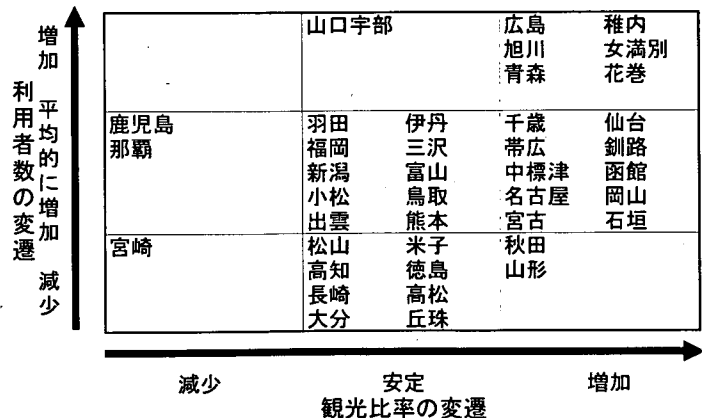


図-12 観光比率の増減傾向×利用者数の増減傾向

表-11 観光比率×観光比率増減の傾向

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

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

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

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

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

4. 最新年における観光目的利用者の旅行目的地

4.1 分析方法

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

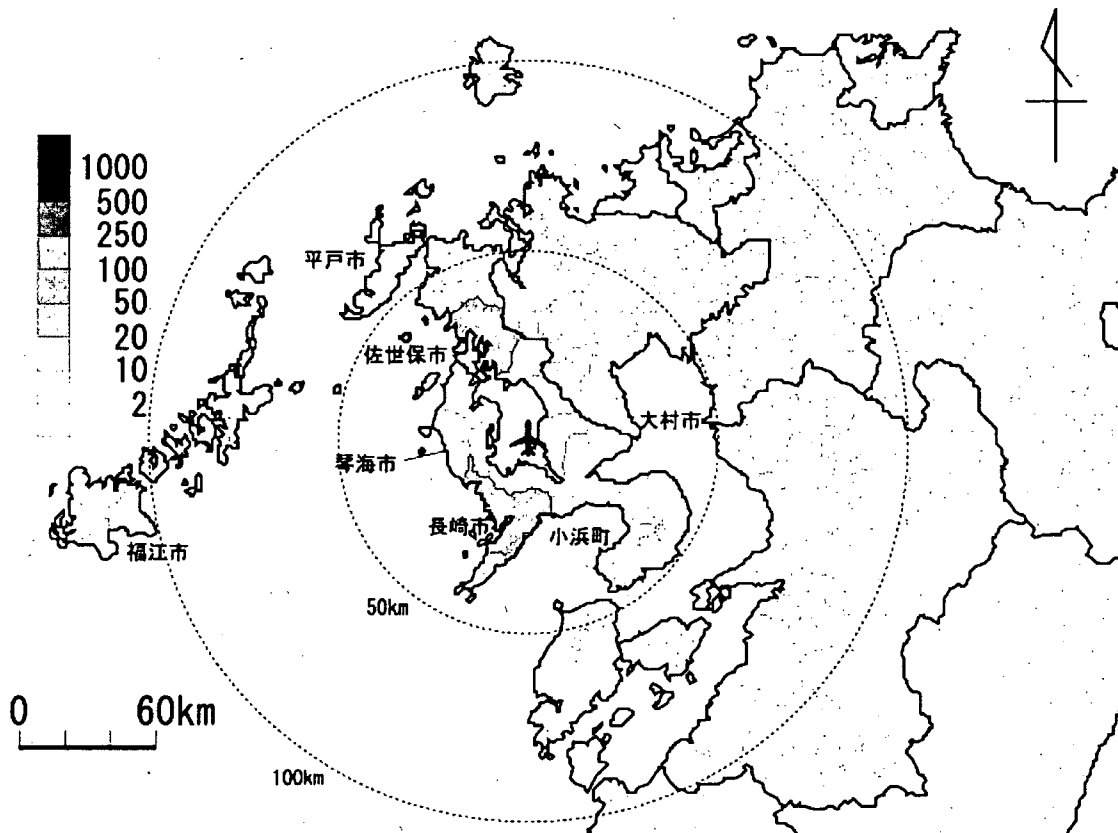


図-13 観光目的利用者の旅行目的地（長崎空港の例）

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

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

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

4.2 最新年における空港別旅行目的地

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

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

- ・一極集中型：核(大)が一つのみの空港

表-12 最新年における旅行目的地の集中タイプ

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

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

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

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

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

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

5. 空港を拠点とする観光地域の特性

5.1 分析方法

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

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

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

(1) 観光資源特性

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

拠点とした後背観光地域の評価であるため、対象観光資源から除外している。

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

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

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

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

距離カテゴリ n に属する観光資源 i の資源得点

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

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

観光資源 i の得点 p_i 特A級 = 2
A級 = 1

(2) 宿泊規模

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

表-13 観光資源分類と評価基準

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

作成：(財)日本交通公社

*1 例えば、参考文献1)～3)など。

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

距離（道路距離）し、前項同様距離カテゴリ別に分類整理した。

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

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

空港 j の宿泊規模得点 $R_j = \sum (R_n)$
 距離カテゴリ n の宿泊規模得点 $R_n = r / n$
 距離カテゴリ n 30km以下 = 1

30km以上60km以下 = 2
 60km以上100km以下 = 3

r：カテゴリ「n」に属する宿泊施設の総室数

(3) 交通便利性

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

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

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

- 5点：I Cまでの距離、新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離が双方とも10km以内
- 4点：I Cまでの距離もしくは新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離のいずれか片方が10km以内
- 3点：上記を除き、I Cまでの距離、新幹線停車駅（もしくは特急停車駅）までの距離が双方とも20km以内
- 2点：上記を除き、I Cまでの距離もしくは新幹線停

表-14 各空港の観光特性各指標得点

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

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

車駅（もしくは特急停車駅）までの距離のいずれか片方が20km以内

1点：上記以外

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

5.2 空港を拠点とする観光地域の特性

各指標の分析結果、相対的に上位に位置付けられる空港を表-15に示す。

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

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

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

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

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

表-15 観光特性の各指標において上位を占める空港

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

6. まとめ

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

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

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

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

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

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

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

7. あとがき

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

○空港ターミナルのソフト・ハード対応

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

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

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

○空港と地域との連携方策

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

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

○空港を核とする観光地域のポテンシャルと利用動向

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

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

○分析データの課題

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

要である。

(2005年2月14日受付)

謝辞

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

参考文献

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

付録

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