

### 3. 航空旅客動態調査を用いた旅客流動分析

### 3. 航空旅客動態調査を用いた旅客流動分析

「平成19年度航空旅客動態調査」実施以降の航空を取り巻く状況変化について、過去の動態調査関係の調査結果や旅客地域流動調査等を踏まえ分析した。

#### (1) 調査実施状況の変更点



航空旅客動態調査に係る平成19年度調査と平成21年度調査の調査実施日、調査対象、調査内容（調査票）の相違点は以下の通りである。


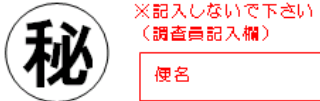
表-1 平成19年度調査と平成21年度調査の調査実施日・調査対象に係る相違点



		平成19年度調査	平成21年度調査
調査実施日	休日調査	平成19年11月11日(日)	平成21年10月18日(日)
	平日調査	平成19年11月14日(水)	平成21年10月21日(水)
調査対象	航空会社数	22社	23社 ※旭神航空が事業の清算に伴い調査対象外となり、新たに第一航空とフジドリームエアラインズの2社を調査対象として追加。
	空港数	87空港	86空港 ※佐渡空港と波照間空港の2空港が定期路線の廃止に伴い対象外となり、新たに静岡空港が調査対象として追加。
	航空路線数	238路線	231路線

また調査内容については、平成21年度調査では平成19年度調査から以下の変更・修正を行った。

- |                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| ①飛行機の写真を変更                    | ②調査便名の記入欄（調査員記入欄）を追加          |
| ③国土交通省のシンボルマークを修正             | ④空港到着時間に関する設問（問3-4）の文言を修正     |
| ⑤利用航空券の券種に関する設問（問4-1）の補足説明を修正 | ⑥利用座席の種類に関する設問（問4-2）の補足説明を修正  |
| ⑦属性に関する設問（問8）の職業の選択肢を修正       | ⑧同行者の属性に関する記入表（表-1）の職業の選択肢を修正 |

	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査
p.1 写真		
変更理由	★万が一でも前回以前の調査票と混同が生じないように、調査票に貼付している写真を差し替えることで、今年度の調査票であることを明確にした。	

	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査
p.1 欄外		 ※記入しないで下さい (調査員記入欄)
変更理由	<p>★調査便名を記録することとした。これは、便名から時間帯を把握することを目的としている。</p> <p>★時間帯を把握することにより、時間帯別の需要規模や、時間帯に応じた流動特性（交通機関・経路選択行動等）を明らかにすることができる。これらは、航空旅客の利便性向上のためにこれまでよりきめ細かい政策立案を行うにあたり、重要な情報となることが期待できる。具体的には、旅客ニーズを汲み取って空港の運用時間を設定したりアクセス交通機関を整備したりすること等に活かせると考えられる。</p> <p>★ただし実際には、便ごとに袋等にまとめて提出してもらうことで、旅客や航空会社に記入の負担を強いることなく把握できる。</p>	

	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査
p.1 欄外	 国土交通省航空局	 国土交通省
変更理由	★調査票右上のマークについて、国土交通省のシンボルマークデザインガイドに沿うように修正することとした。	



	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査																																																																																																																																		
問 8	<p>問 8. あなたご自身のことについてお答え下さい。 ご家族連れの代表者の方は、表-1 に同行されているご家族の方に関することについてもご記入下さい。</p> <table border="1"> <tr> <td>性別</td> <td>1. 男</td> <td>2. 女</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">年齢</td> <td>1. 14歳以下</td> <td>2. 15～19歳</td> <td>3. 20～24歳</td> <td>4. 25～29歳</td> </tr> <tr> <td>5. 30～34歳</td> <td>6. 35～39歳</td> <td>7. 40～44歳</td> <td>8. 45～49歳</td> </tr> <tr> <td>9. 50～54歳</td> <td>10. 55～59歳</td> <td>11. 60～64歳</td> <td>12. 65～69歳</td> </tr> <tr> <td>13. 70～74歳</td> <td>14. 75歳以上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">職業</td> <td>1. 役員・管理職</td> <td>2. 会社員</td> <td>3. 公務員</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 農林・漁業</td> <td>5. 商工・自営業</td> <td>6. 自由業</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. 学生・生徒</td> <td>8. 無職・その他</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">年収（税込み）</td> <td>1. なし</td> <td>2. 100万円未満</td> <td>3. 100～199万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 200～299万円</td> <td>5. 300～399万円</td> <td>6. 400～499万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. 500～699万円</td> <td>8. 700～999万円</td> <td>9. 1,000～1,499万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10. 1,500～1,999万円</td> <td>11. 2,000万円以上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>現住所</td> <td>1. 出発地と同じ</td> <td>2. 目的地と同じ</td> <td>3. どちらでもない</td> <td></td> </tr> </table> <p>「3. どちらでもない」とお答えの方は、現住所をご記入下さい。</p> <table border="1"> <tr> <td>都道府県</td> <td>区市郡</td> <td>区町村</td> <td></td> </tr> </table> <p>現住所が海外の方はお住まいの国名をご記入下さい。</p>	性別	1. 男	2. 女			年齢	1. 14歳以下	2. 15～19歳	3. 20～24歳	4. 25～29歳	5. 30～34歳	6. 35～39歳	7. 40～44歳	8. 45～49歳	9. 50～54歳	10. 55～59歳	11. 60～64歳	12. 65～69歳	13. 70～74歳	14. 75歳以上			職業	1. 役員・管理職	2. 会社員	3. 公務員		4. 農林・漁業	5. 商工・自営業	6. 自由業		7. 学生・生徒	8. 無職・その他							年収（税込み）	1. なし	2. 100万円未満	3. 100～199万円		4. 200～299万円	5. 300～399万円	6. 400～499万円		7. 500～699万円	8. 700～999万円	9. 1,000～1,499万円		10. 1,500～1,999万円	11. 2,000万円以上			現住所	1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない		都道府県	区市郡	区町村		<p>問 8. あなたご自身のことについてお答え下さい。 ご家族連れの代表者の方は、表-1 に同行されているご家族の方に関することについてもご記入下さい。</p> <table border="1"> <tr> <td>性別</td> <td>1. 男</td> <td>2. 女</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">年齢</td> <td>1. 14歳以下</td> <td>2. 15～19歳</td> <td>3. 20～24歳</td> <td>4. 25～29歳</td> </tr> <tr> <td>5. 30～34歳</td> <td>6. 35～39歳</td> <td>7. 40～44歳</td> <td>8. 45～49歳</td> </tr> <tr> <td>9. 50～54歳</td> <td>10. 55～59歳</td> <td>11. 60～64歳</td> <td>12. 65～69歳</td> </tr> <tr> <td>13. 70～74歳</td> <td>14. 75歳以上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">職業</td> <td>1. 会社役員</td> <td>2. 会社員</td> <td>3. 公務員</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 農林・漁業</td> <td>5. 商工・自営業</td> <td>6. 自由業</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. 学生・生徒・児童</td> <td>8. 無職・その他</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">年収（税込み）</td> <td>1. なし</td> <td>2. 100万円未満</td> <td>3. 100～199万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4. 200～299万円</td> <td>5. 300～399万円</td> <td>6. 400～499万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7. 500～699万円</td> <td>8. 700～999万円</td> <td>9. 1,000～1,499万円</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10. 1,500～1,999万円</td> <td>11. 2,000万円以上</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>現住所</td> <td>1. 出発地と同じ</td> <td>2. 目的地と同じ</td> <td>3. どちらでもない</td> <td></td> </tr> </table> <p>「3. どちらでもない」とお答えの方は、現住所をご記入下さい。</p> <table border="1"> <tr> <td>都道府県</td> <td>区市郡</td> <td>区町村</td> <td></td> </tr> </table> <p>現住所が海外の方はお住まいの国名をご記入下さい。</p> <p>年収（税込み）の設問については、航空ご利用者全体の平均的な年収を把握するためにお聞きしております。これより航空ご利用者全体の時間に対する価値額（時間価値）を計算し、航空行政の参考とさせていただきます。</p>	性別	1. 男	2. 女			年齢	1. 14歳以下	2. 15～19歳	3. 20～24歳	4. 25～29歳	5. 30～34歳	6. 35～39歳	7. 40～44歳	8. 45～49歳	9. 50～54歳	10. 55～59歳	11. 60～64歳	12. 65～69歳	13. 70～74歳	14. 75歳以上			職業	1. 会社役員	2. 会社員	3. 公務員		4. 農林・漁業	5. 商工・自営業	6. 自由業		7. 学生・生徒・児童	8. 無職・その他							年収（税込み）	1. なし	2. 100万円未満	3. 100～199万円		4. 200～299万円	5. 300～399万円	6. 400～499万円		7. 500～699万円	8. 700～999万円	9. 1,000～1,499万円		10. 1,500～1,999万円	11. 2,000万円以上			現住所	1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない		都道府県	区市郡	区町村	
性別	1. 男	2. 女																																																																																																																																		
年齢	1. 14歳以下	2. 15～19歳	3. 20～24歳	4. 25～29歳																																																																																																																																
	5. 30～34歳	6. 35～39歳	7. 40～44歳	8. 45～49歳																																																																																																																																
	9. 50～54歳	10. 55～59歳	11. 60～64歳	12. 65～69歳																																																																																																																																
	13. 70～74歳	14. 75歳以上																																																																																																																																		
職業	1. 役員・管理職	2. 会社員	3. 公務員																																																																																																																																	
	4. 農林・漁業	5. 商工・自営業	6. 自由業																																																																																																																																	
	7. 学生・生徒	8. 無職・その他																																																																																																																																		
年収（税込み）	1. なし	2. 100万円未満	3. 100～199万円																																																																																																																																	
	4. 200～299万円	5. 300～399万円	6. 400～499万円																																																																																																																																	
	7. 500～699万円	8. 700～999万円	9. 1,000～1,499万円																																																																																																																																	
	10. 1,500～1,999万円	11. 2,000万円以上																																																																																																																																		
現住所	1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない																																																																																																																																	
都道府県	区市郡	区町村																																																																																																																																		
性別	1. 男	2. 女																																																																																																																																		
年齢	1. 14歳以下	2. 15～19歳	3. 20～24歳	4. 25～29歳																																																																																																																																
	5. 30～34歳	6. 35～39歳	7. 40～44歳	8. 45～49歳																																																																																																																																
	9. 50～54歳	10. 55～59歳	11. 60～64歳	12. 65～69歳																																																																																																																																
	13. 70～74歳	14. 75歳以上																																																																																																																																		
職業	1. 会社役員	2. 会社員	3. 公務員																																																																																																																																	
	4. 農林・漁業	5. 商工・自営業	6. 自由業																																																																																																																																	
	7. 学生・生徒・児童	8. 無職・その他																																																																																																																																		
年収（税込み）	1. なし	2. 100万円未満	3. 100～199万円																																																																																																																																	
	4. 200～299万円	5. 300～399万円	6. 400～499万円																																																																																																																																	
	7. 500～699万円	8. 700～999万円	9. 1,000～1,499万円																																																																																																																																	
	10. 1,500～1,999万円	11. 2,000万円以上																																																																																																																																		
現住所	1. 出発地と同じ	2. 目的地と同じ	3. どちらでもない																																																																																																																																	
都道府県	区市郡	区町村																																																																																																																																		
変更理由	<p>★職業の選択肢において、「管理職」という表現については定義が明確ではなく、旅客を戸惑わせていた恐れがあるため修正し、「会社役員」に変更することとした。また、これまで児童（小学生）が選択に困っていた可能性を考慮し、「学生・生徒・児童」に変更することとした。</p> <p>★調査項目のうち年収に関する設問については、調査票の配布を実際に行う航空会社スタッフ（客室乗務員）への質問やクレームが多い。平成 19 年度調査の際も、事前に航空会社に対して行った説明会の場で、年収を訊ねる理由を調査票に記載してほしいとの要望があった。このため、年収を訊ねる理由を今回調査票に記載することとした。</p>																																																																																																																																			

※問 8 の表-1（同行者の属性回答欄）における職業の選択肢も同様に修正。

(2) 航空を取り巻く状況の変化

1) 航空路線

平成21年度航空旅客動態調査では調査日に運航していた231路線を対象に調査を実施した。平成19年度調査と比べ20路線が休止・廃止となった一方で、13路線が新たに調査対象として加わった。

休止・廃止となった路線は関西空港から北海道、東北方面の路線が多く、その他には地方空港から新千歳空港や那覇路線を結ぶ路線が主に休止・廃止されている。新規に開設された路線では、新たに開港した静岡空港に関する路線（6路線）が半数近くを占めており、その他は屋久島、石垣路線等の離島路線が新たに開設されている。

表-2 路線の休廃止・新規開設状況

<p>廃止 (20路線)</p>	<p>新千歳－那覇 大島－八丈島 伊丹－種子島 伊丹－庄内 関西－旭川 関西－女満別 関西－秋田 関西－花巻 関西－福島 神戸－仙台 神戸－鹿児島 新千歳－中標津 岡山－新千歳 旭川－釧路 新潟－佐渡 中部－福島 福島－那覇 高知－那覇 松山－熊本 石垣－波照間</p>
<p>新規 (13路線)</p>	<p>羽田－三宅島 伊丹－屋久島 神戸－熊本 新千歳－静岡 中部－石垣 静岡－熊本 静岡－鹿児島 静岡－那覇 静岡－小松 福岡－石垣 福岡－静岡 那覇－沖永良部 沖永良部－徳之島</p>

## 2) 航空運賃

国内の普通航空運賃は前回の平成19年度時点では、燃油価格の高騰の影響を受けて値上がり傾向にあったが、平成20年秋の世界金融危機の影響による旅客需要の低迷、航空会社の収支悪化等により、燃油価格が急落した後も普通航空運賃は上昇が続いている。平成21年10月では平成19年の同月と比べて、主要路線で約9%値上がりしている状況である。

一方、割引運賃についてみると、普通運賃は値上がりしているものの、便によっては平成19年に比べて値下がりしており、羽田－広島路線の例では割引運賃の平均割引率は低下している。

割引運賃の低下については、新幹線の割引運賃の充実なども影響していると考えられる。

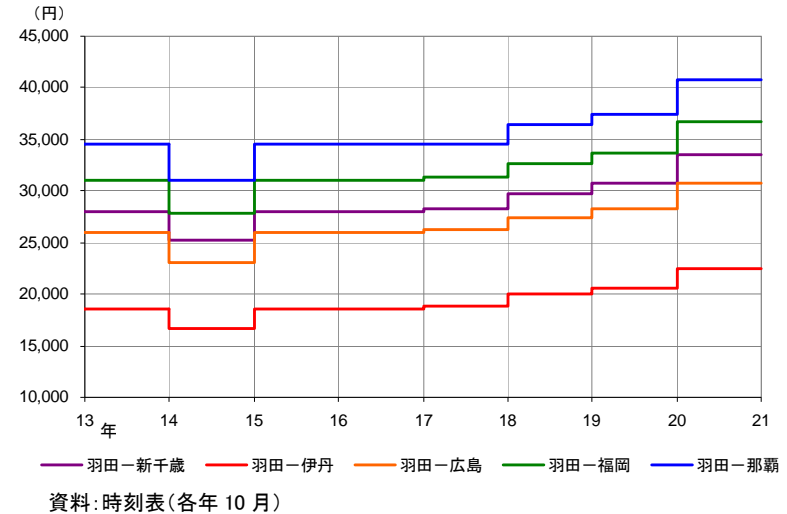


図-1 羽田空港主要路線の普通運賃（大手航空会社）

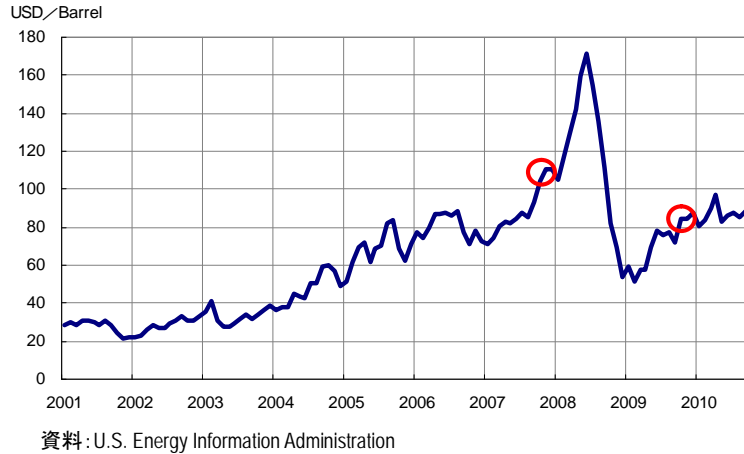


図-2 ジェット燃料の価格の推移

表-3 羽田－広島路線の割引運賃の変化（日本航空の例）

	平成19年10月		平成21年10月		増減額	増減率
	普通運賃	割引率	普通運賃	割引率		
普通運賃	¥28,300		¥30,800		¥2,500	9%
往復割引	¥24,950	88%	¥27,200	88%	¥2,250	9%
特便割引1						
1601	¥13,800	49%	¥14,000	45%	¥200	1%
1603	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
1605	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
1607	¥18,300	65%	¥18,000	58%	▲¥300	▲2%
1611	¥16,000	57%	¥16,000	52%		
1615	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
1619	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
1600	¥15,300	54%	¥14,000	45%	▲¥1,300	▲8%
1602	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
1606	¥16,000	57%	¥16,000	52%		
1608	¥16,000	57%	¥16,000	52%		
1612	¥18,300	65%	¥17,000	55%	▲¥1,300	▲7%
1616	¥18,800	66%	¥18,000	58%	▲¥800	▲4%
1620	¥18,300	65%	¥19,000	62%	¥700	4%
平均		63%		58%		

資料: 日本航空時刻表

### (3) 調査結果の動向分析

平成 19 年度調査から平成 21 年度調査までの航空を取り巻く状況変化等を踏まえ、以下の項目について航空旅客の動向分析を行った。

#### 分析項目

- ① 旅客特性
  - i) 性別、ii) 職業、iii) 年齢、iv) 年収、v) 現住所地、vi) 旅行目的、vii) 旅行日数、viii) 利用航空券の種類
- ② 空港アクセス手段/イグレス手段の変化に係る分析
- ③ 時間帯別の旅客特性
- ④ 静岡空港の開港による変化

分析データは平成 17・19・21 年度航空旅客動態調査の平日・休日データを利用し、平日、休日別の集計に加えて、週間平均についても集計を行った。週間平均の値は、1 週間のうち平日を 5 日、休日を 2 日と想定して下式を使って求めた値である。

$$\text{週間平均} = \frac{\text{平日サンプル数} \times 5 \text{日} + \text{休日サンプル数} \times 2 \text{日}}{7 \text{日}}$$

なお、航空旅客動態調査は調査実施日が平日 1 日、休日 1 日であることや、調査年度によって調査実施日が異なることにより、旅客動向の経年変化の分析に当たっては、調査日における特異性（団体旅客等による影響）や季節性に留意する必要がある。

表-4 航空旅客動態調査実施日

	平成 17 年度調査	平成 19 年度調査	平成 21 年度調査
平日	10 月 12 日(水)	11 月 14 日(水)	10 月 21 日(水)
休日	10 月 16 日(日)	11 月 11 日(日)	10 月 18 日(日)



① 旅客特性

航空旅客の旅客特性を把握・分析するため、以下の8項目について集計を行った。

集計項目のうち、年齢、年収、旅行日数、割引率の集計は下表に示す各選択肢の“集計値”に基づき、平均年齢、平均年収、平均旅行日数、平均割引率を算出した。集計値は、原則として各選択肢の中間値とし、旅行日数については総旅行日数とした。なお、中間値の設定できない最小値や最大値については、その選択肢の値を採用した。

また、現住所地の集計では人口データ（総務省統計局）を用いて、現住所地毎の1日における人口1,000人当たりの航空旅客数を算出した。

旅客特性に係る集計項目

- |         |             |
|---------|-------------|
| i) 性別   | v) 旅行目的     |
| ii) 職業  | vi) 旅行日数    |
| iii) 年齢 | vii) 現住所地   |
| iv) 年収  | viii) 利用航空券 |

集計項目のうち、平均年齢、平均年収、平均旅行日数、平均割引率を算出のために設定した集計値は以下のとおりである。なお、年齢の選択肢のうち平成19年度調査より65歳以上の区分が、65～69歳、70～74歳、75歳以上の3つの選択肢に細分化されている。

表-5 年齢・年収・旅行日数・割引率の集計値

年齢			年収		旅行日数		割引率	
選択肢		集計値	選択肢	集計値	選択肢	集計値	選択肢	集計値
平成17年度	平成19・21年度							
14歳以下	14歳以下	7歳	なし	0万円	日帰り	1日	10%未満	5%
15～19歳	15～19歳	17歳	100万円未満	50万円	1泊2日	2日	11～20%	15%
20～24歳	20～24歳	22歳	100～199万円	150万円	2泊3日	3日	21～30%	25%
25～29歳	25～29歳	27歳	200～299万円	250万円	3泊4日	4日	31～40%	35%
30～34歳	30～34歳	32歳	300～399万円	350万円	4泊5日以上	5日	41～50%	45%
35～39歳	35～39歳	37歳	400～499万円	450万円			51～60%	55%
40～44歳	40～44歳	42歳	500～699万円	600万円			61%以上	61%
45～49歳	45～49歳	47歳	700～999万円	850万円				
50～54歳	50～54歳	52歳	1,000～1,499万円	1,250万円				
55～59歳	55～59歳	57歳	1,500～1,999万円	1,750万円				
60～64歳	60～64歳	62歳	2,000万円以上	2,000万円				
65歳以上	65～69歳	67歳						
	70～74歳	72歳						
	75歳以上	75歳						

### i) 性別

平成 21 年度の週間平均による性別比は、男性 59%、女性 41%となっており、男性が女性に比べて多くなっている。

平日と休日の比較では、休日は平日に比べ、女性の割合が 10%程度高くなっている。

以上は経年的にみても、同様な傾向にある。

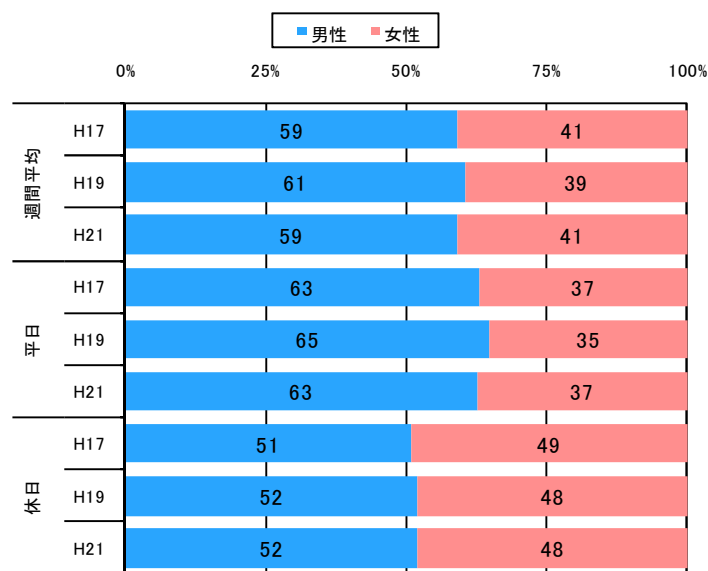


図-3 性別

### ii) 職業

平成 21 年度の週間平均では、会社員の割合が 44%で最も高く、次いで、無職・その他の割合が 24%で高い。

平日と休日の比較では、休日において無職・その他（平日 23%、休日 27%）や学生・生徒（平日 5%、休日 7%）の割合が増える等、休日は平日と比べると、会社役員と会社員を除く職業の割合が高くなっている。

経年的にみると、平成 19 年度調査から平成 21 年度調査にかけて、会社員の割合が増加しているものの、これは平成 21 年度調査から、役員・管理職の選択肢を、会社役員に変更したことが影響していることを除けば、職業構成比に大きな変化はない。

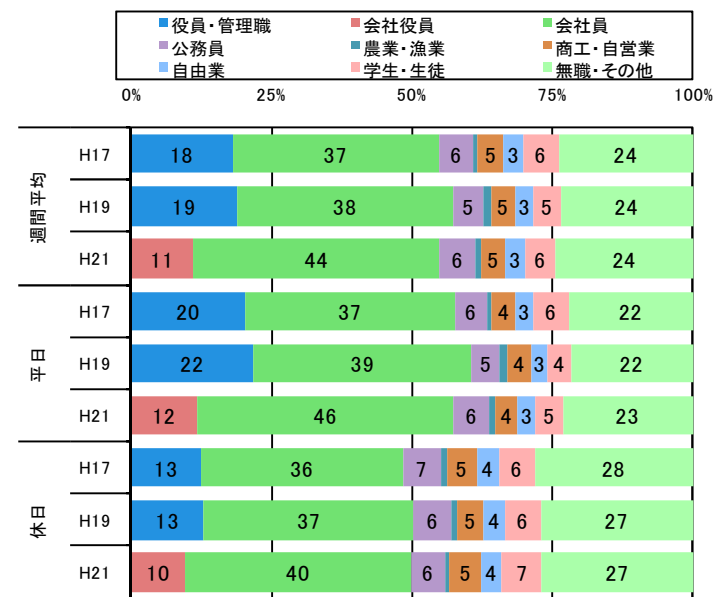


図-4 職業

### iii) 年齢

航空旅客の平均年齢は、平成 21 年度で 46.2 歳となっており、年代別の構成比は、50 歳代（24%）、40 歳代（22%）、60 歳代（19%）の順となっている。

平日と休日の比較では、休日において 20 歳代以下の割合が増え（平日 16%、休日 23%）、休日は平日と比べて平均年齢が低くなっている。

経年的にみると、平均年齢が次第に上がっており、特に 60 歳以上の割合が増加している一方、20 歳代、20 歳未満が減少している傾向がある。

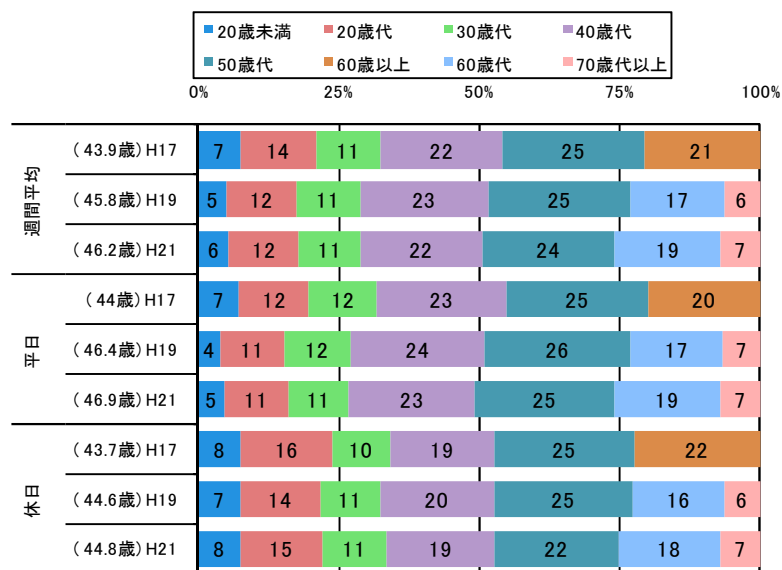


図-5 年齢

### iv) 年収

航空旅客の平均年収は、平成21年度で579万円となっており、年収別にみると、400～700万円未満の割合が23%で最も高く、次いで200～400万円未満が19%で高い。

平日と休日を比較すると、休日において年収 400 万円未満の割合が増えており（平日 40%、休日 52%）、休日は平日と比べて平均年収が 100 万円程度低くなっている。

経年的にみると、年度によって変動している。（調査実施日による回答者属性の違いが影響していることも考えられる）

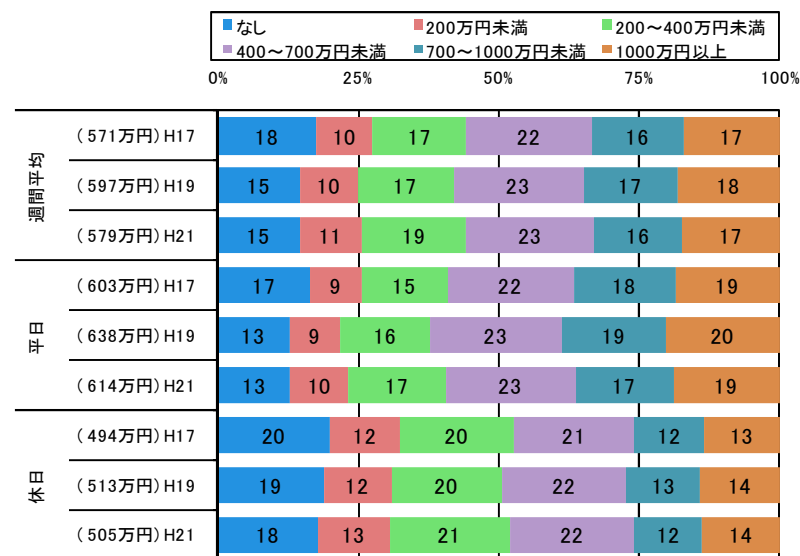


図-6 年収

### v) 旅行目的

平成21年度の週間平均による旅行目的は、仕事42%、観光36%となっており、仕事目的の旅客が観光目的に比べ多くなっている。

平日と休日では旅行目的の傾向が異なり、平日では仕事目的の割合が高い一方で、休日には観光目的、私用目的の割合が多くなっている。

経年的にみると、私用目的の割合がわずかながらも増加している傾向がみられる。

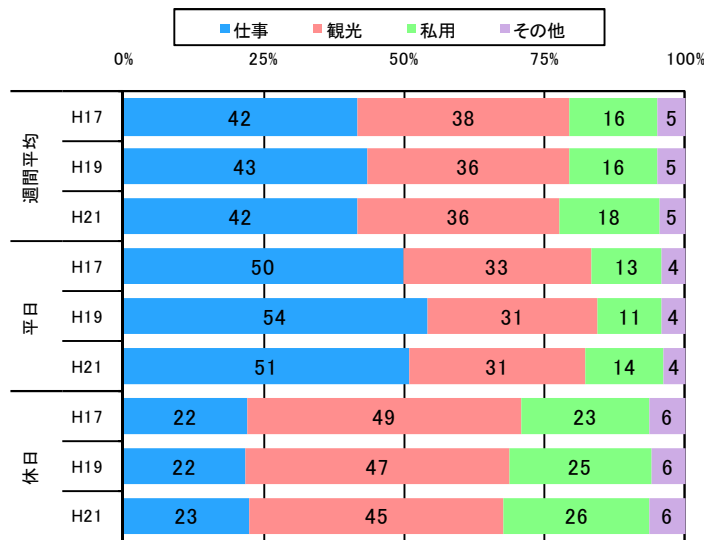


図-7 旅行目的

### vi) 旅行日数

航空旅客の平均旅行日数は、平成21年度で3.1日となっている。旅行日数別でみると、2泊3日の割合が32%で最も高く、次いで1泊2日の割合が26%で高い。

平日と休日の比較では、平日は日帰りの割合が高くなる一方で、休日は平日と比べて、1泊2日ないしは2泊3日の旅行の割合も高くなっている。経年的にみると、日帰りの割合が低下している傾向がみられる。

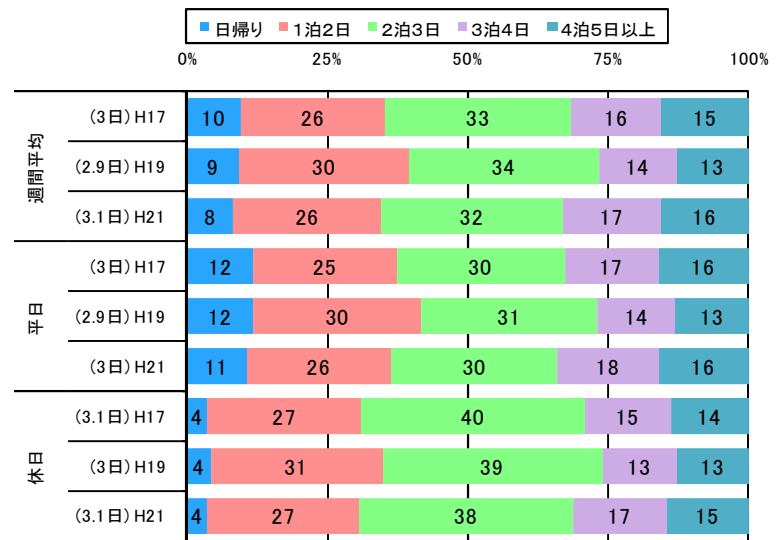


図-8 旅行日数

vii) 現住所地

航空旅客の現住所地は、関東地方の割合が35%で最も高く、次いで九州地方が16%、近畿地方が14%の順で高い。平日と休日や経年的に大きな変化はない。

現住所別の航空旅客数と人口データ（総務省総務局）を用いて、地方別に人口1,000人当たりの航空旅客を算出したところ、平成21年度の週間平均では、人口1,000人当たりの航空旅客は全国平均において1.1人となった。地方別では沖縄地方が4.2人で最も多く、最も低いのは中部地方の0.5人であった。全国平均を下回る地方は、中部地方、東北地方、中国地方であり、大都市圏まで近接していることや地上交通機関が発達していることが影響していると考えられる。

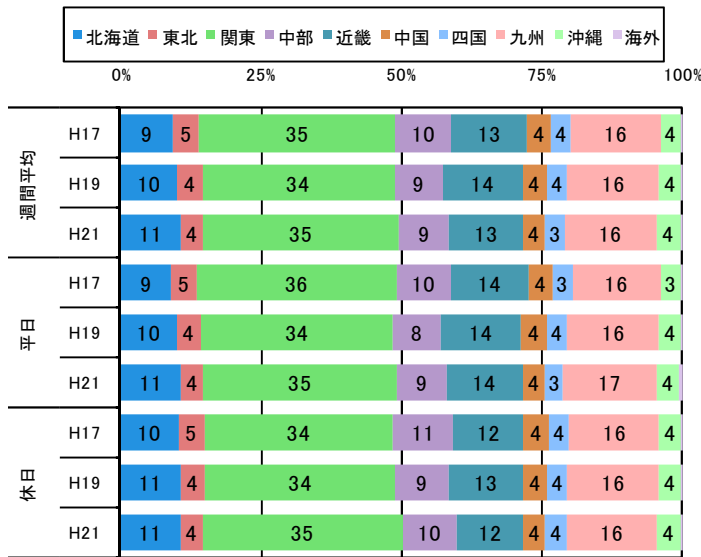


図-9 現住所地

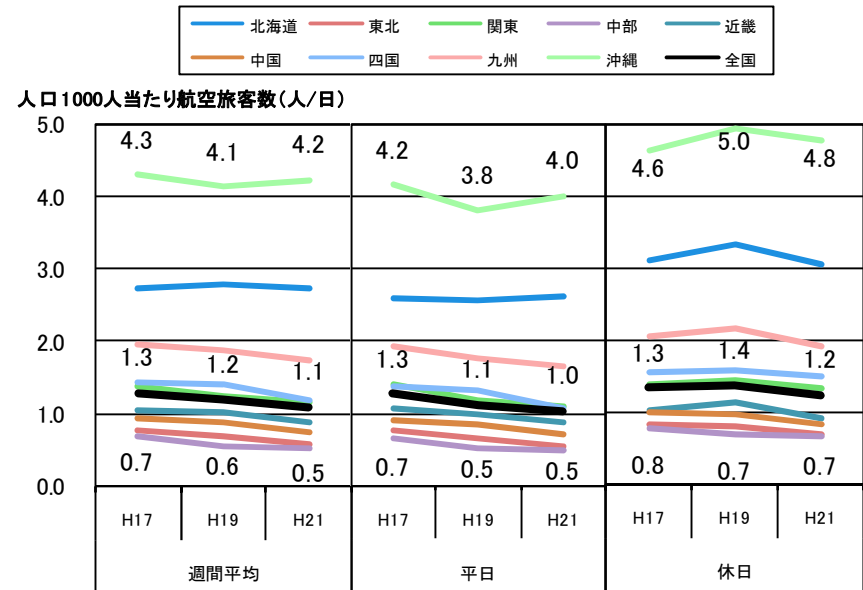


図-10 1日における人口1,000人当たりの航空利用者数

viii) 利用航空券の種類

平成21年度の週間平均では、団体・パックの割合が37%で最も高く、次いでその他割引（27%）、往復割引（16%）、普通運賃（13%）が続く。その他割引とは、特定便割引、事前購入割引、シニア/シルバー割引、スカイメイト等の割引運賃である。

平日と休日を比較では、平日の方が予約変更可能である普通運賃、往復割引、回数券の利用の割合が、休日では団体パックの割合がそれぞれ高くなっており、旅行目的の違いが券種に表れていると考えられる。

次に、その他割引の割引率（大手航空会社の普通運賃に対する割引率）をみると、平成21年度の平均割引率は44.8%となっており、内訳は61%以上の割合が28%で最も多く、次いで51~60%（20%）、41~50%（17%）が続く。

平日と休日を比較すると、加重平均では平日は休日と比べて平均割引率がわずかではあるが高くなっている。

経年的にみると、特に61%以上の割合が平成19年度と比べると約2.5倍に増加しており、平均割引率が高くなる傾向にある。これは、大手航空会社の普通運賃が値上がりした一方で、その他割引の運賃が変化していないこと、新規航空会社において普通運賃やその他割引運賃を値下げしたことが影響していると考えられる。

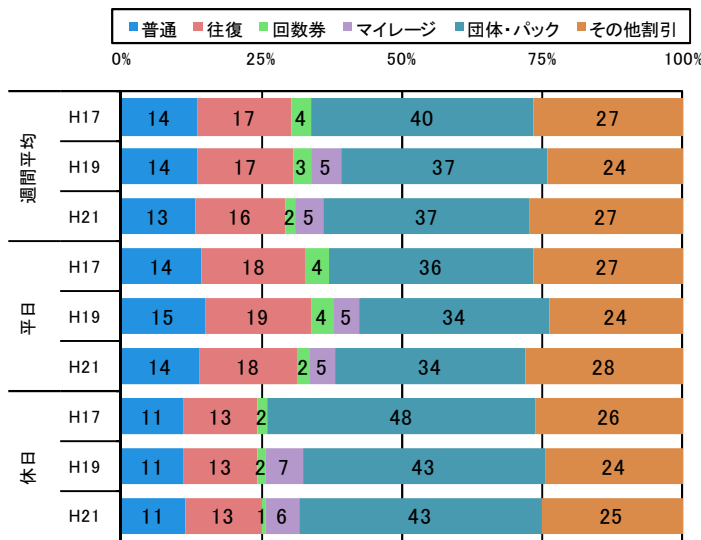


図-11 利用航空券の種類

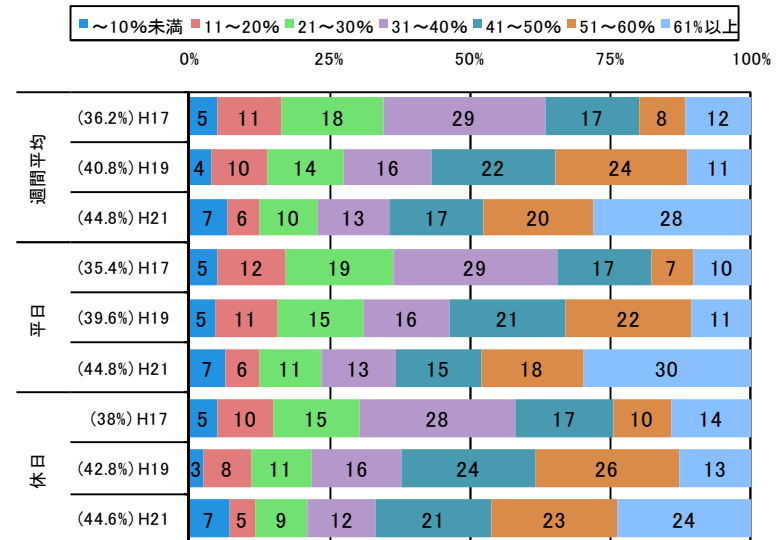


図-12 その他の割引の割引率の内訳

## ② 空港における利用交通手段に係る動向分析

平成 21 年度航空旅客動態調査の実施時点（平成 21 年 10 月）で軌道系（JR、私鉄・地下鉄、モノレール）が乗り入れている 11 空港を対象に最終アクセス交通手段及び最初イグレス交通手段（以降、最終アクセス手段と最初イグレス手段を合計したものを“利用交通手段”と称す）の構成比を集計した。

対象 11 空港における軌道系の利用交通手段の構成比をみると、平成 21 年において、羽田空港が 57%で最も高く、那覇空港が 16%で最も低い割合となっており、空港により軌道系交通手段の利用率に大きな差がある。

なお、集計した数値は、最終アクセス手段の旅客数と最初イグレス交通手段の旅客数を合計した値である。また、利用交通手段の集計項目は以下のとおりにしており、集計上、JR 特急、JR 在来線は JR、船・ホバークラフトと市内バスはその他として集約し、対象空港の利用交通手段にない新幹線、わからない及び不明の各項目は集計から外している。

表-6 利用交通手段の集計項目

選択肢項目	集計項目
JR特急	JR
JR在来線	
私鉄・地下鉄	私鉄・地下鉄
モノレール	モノレール
空港直行バス・都市間バス	空港バス
貸切バス・観光バス	観光バス
自家用車、社用・公用車	自家用車
タクシー・ハイヤー	タクシー・ハイヤー
レンタカー	レンタカー
市内バス・市内電車	その他
船・ホバークラフト	
その他	
新幹線	対象外
わからない	
不明	

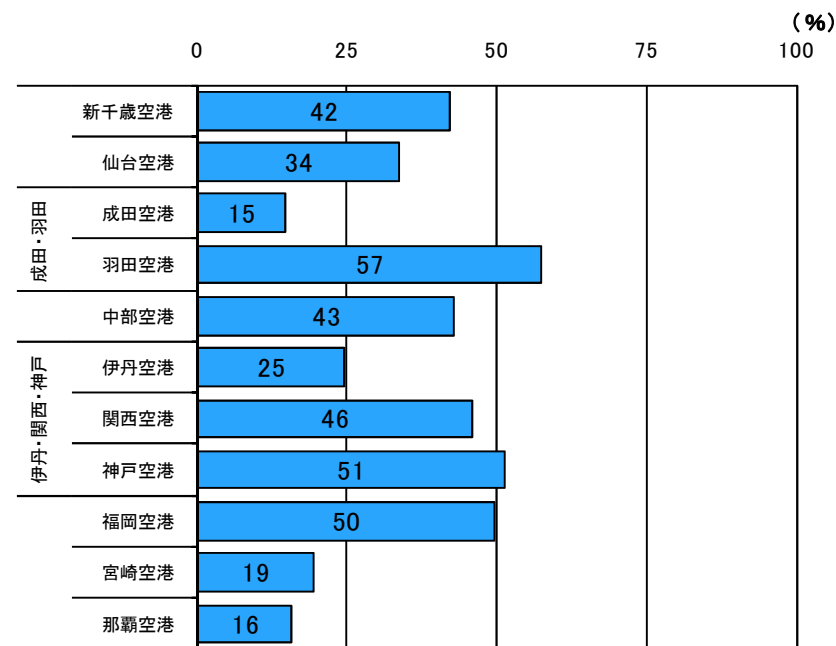


図-13 軌道系交通手段の利用割合（週間平均）

i) 新千歳空港

新千歳空港の利用交通手段は JR の利用が多く、平成 21 年の週間平均では 42%の割合を占めている。次いで多いのは自家用車、観光バスである。

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車や観光バスの割合が高くなる傾向にあり、平成 21 年における構成比をみると、自家用車は平日 17%、休日 22%、観光バスは平日 14%、休日 18%となっている。

経年的にみると、観光バスの割合が低下している傾向にある。

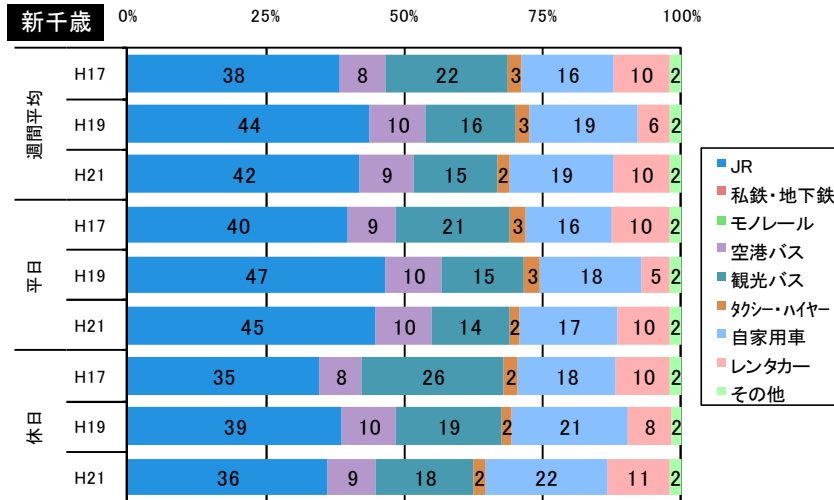


図-14 利用交通手段の構成比（新千歳空港）

ii) 仙台空港

仙台空港では平成 19 年 3 月に仙台空港アクセス鉄道が開業しており、平成 19 年調査以降、利用交通手段の構成が変化している。

鉄道開業前の平成 17 年では、週間平均で自家用車の利用が 42%、空港バスの利用が 25%であったが、開業後の平成 19 年では、鉄道（ここでは私鉄・地下鉄と分類）の利用が 21%となった一方で、自家用車、空港バスの割合がそれぞれ 31%、6%に減少している。

平成 21 年では鉄道利用者の割合が 34%で平成 19 年に比べて増加しているが、これは空港バス系統が減少したことも背景として考えられるが、観光バスの利用割合も大きく変動しているため留意する必要がある。（観光バスは、ツアーの催行状況に影響を受けやすい。）

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車の割合が高くなっており、平成 21 年度では平日 32%、休日 40%となっている。

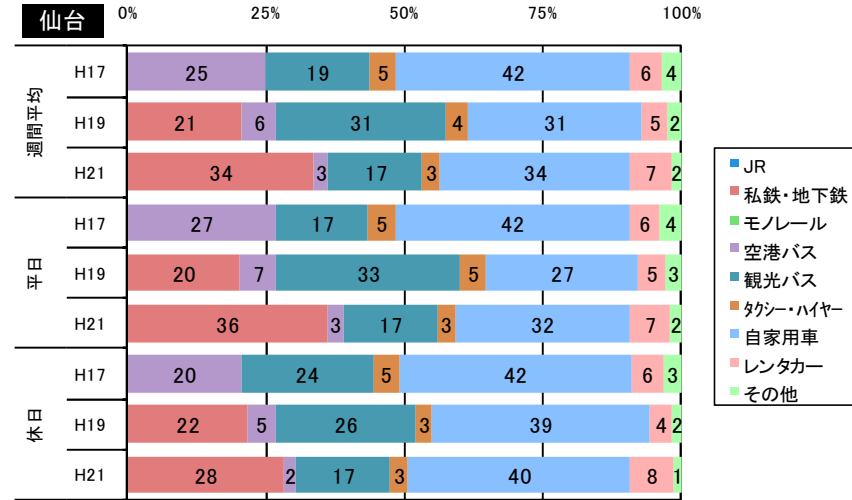


図-15 利用交通手段の構成比（仙台空港）



### iii) 成田空港

※以下の集計結果は成田空港の利用交通手段のうち、地上交通機関の利用者に限定した集計結果である。

成田空港の利用交通手段は、平成21年の週間平均では空港バスが31%で最も高くなっているが、経年的にみると各交通手段がそれぞれ10~20%で利用されている状況である。(平成21年の調査結果が特異値である可能性がある。)

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車の割合が高くなる傾向にあり、平成21年における自家用車の構成比は平日13%、休日17%となっている。

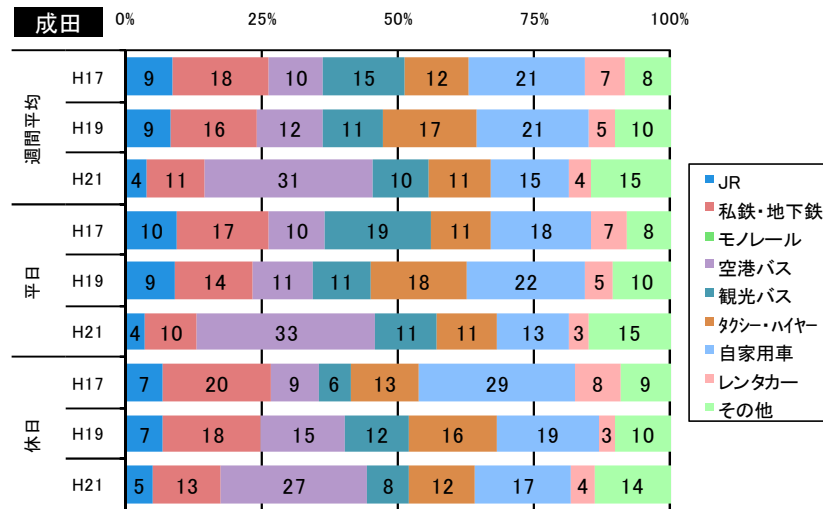


図-16 利用交通手段の構成比 (成田空港)

### iv) 羽田空港

羽田空港では利用交通機関の割合に変化がみられ、平成21年では、鉄道利用者(ここでは私鉄・地下鉄)が29%と最も多くなった。前回調査の平成19年では鉄道利用29%、モノレール利用31%であったものが、平成21年度では鉄道利用が29%で変化はなかったものの、モノレールの利用が28%に減少した。

平日と休日を比較すると、休日は平日と比べて、鉄道やモノレール利用者が減少する一方で、自家用車や空港バスの割合が高くなる傾向にある。平成21年度における自家用車の構成比は平日9%、休日16%、一方モノレールは平日30%、休日24%と大きく変化する。

経年的にみると、空港バスの割合が増加傾向にみられ、特に休日にその傾向が表れている。

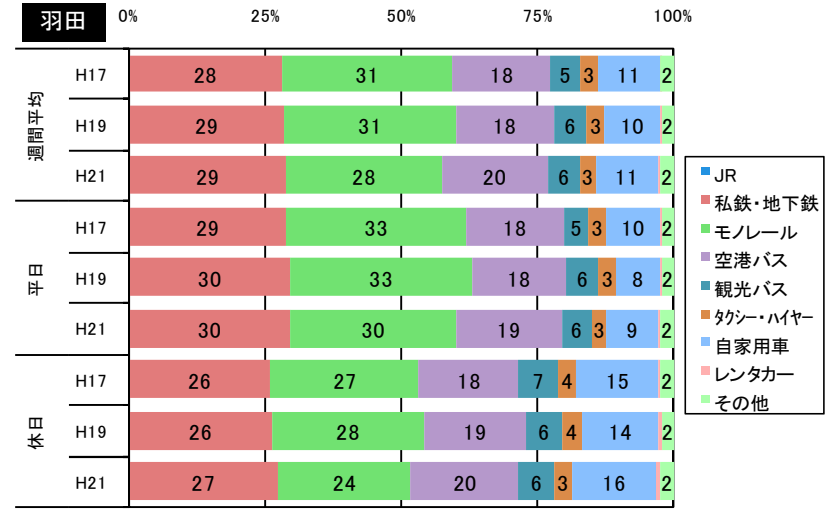


図-17 利用交通手段の構成比 (羽田空港)

### v) 中部空港

中部空港の利用交通手段は、平成 21 年において鉄道（私鉄・地下鉄）の利用が 43%で最も多くなっており、空港が開港した平成 17 年との比較では、39%から約 4%増加している。

次いで多いのは、自家用車の 30%となっており、平成 17、19 年に比べて増加しているが、これは連絡橋の通行料金の値下げや駐車場料金の値下げが影響していると考えられる。特に、休日における自家用車の利用が増加している。

経年的な特徴は、鉄道、自家用車の割合が増える一方で、空港バスと観光バスの利用が少なくなっている。平成 17 年度の割合では空港バス 15%、観光バス 16%であったのに対し、平成 21 年度ではそれぞれ 9%、8%に減少している。

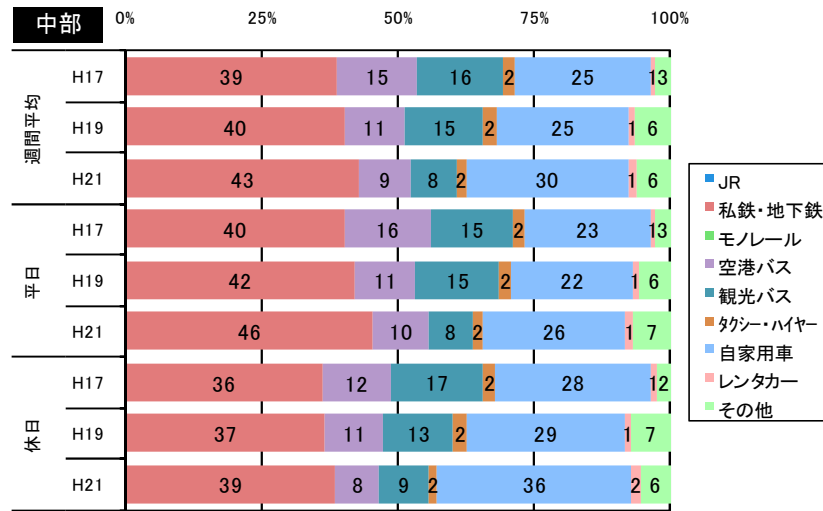


図-18 利用交通手段の構成比（中部空港）

### vi) 伊丹空港

伊丹空港は、空港バスの利用が 39%と利用交通機関の中で最も多くなっており、その割合は軌道系アクセスのある 11 空港の中で最も多くなっている。この要因の 1 つとして、モノレールが中心部と直接繋がっていないことも影響していると考えられる。

平日と休日の比較では、休日は平日と比べて自家用車の割合が高く（平日 15%、休日 20%）なっており、これと連動してモノレールや空港バスの利用割合が変化している。

伊丹空港においては、経年的な大きな変化はみられていない。

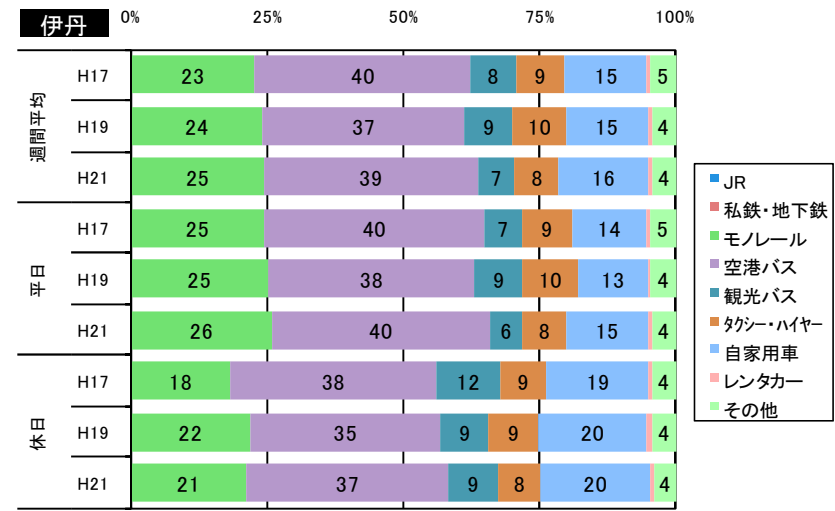


図-19 利用交通手段の構成比（伊丹空港）

### vii) 関西空港

関西空港の利用交通機関は、JRの割合が26%で最も高くなっており、平成17年と比較すると、3%程度増加している。

また、自家用車の割合も増加しているが、中部空港と同様、連絡橋の通行料金の値下げや駐車場料金の値下げが実施されており、その影響が出ていると考えられる。

平日と休日の比較では、私鉄（私鉄・地下鉄）の利用割合が平日と休日との間で差が生じており、平成21年度における構成比は、平日22%、休日16%となっている。また、休日において自家用車の利用割合が増えている。

経年的にみると、空港バス、観光バスの割合が減少し、JR、自家用車の割合が増えている傾向にある。

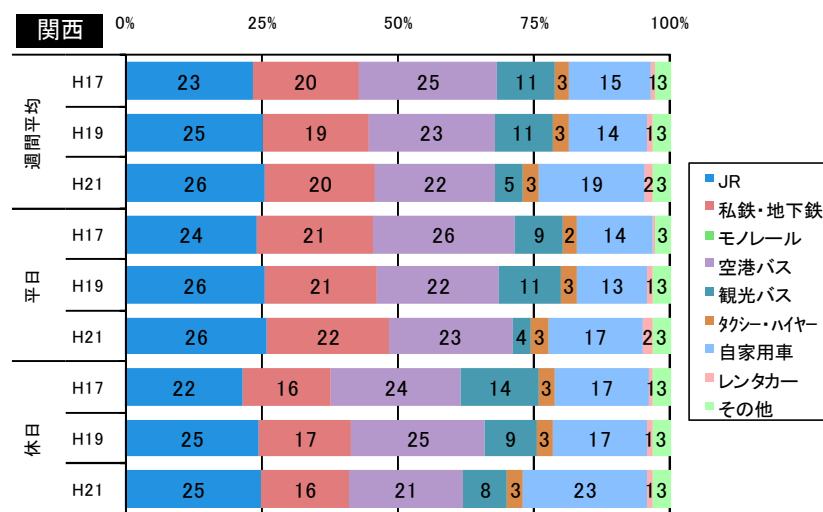


図-20 利用交通手段の構成比（関西空港）

### viii) 神戸空港

神戸空港の交通手段は、モノレールの利用が51%で約半数を占めており、次いで自家用車の利用（31%）が続いている。自家用車の利用割合は、関西三空港の中で最も高いのが特徴である。

平日と休日を比較すると、休日は平日に比べて自家用車の割合が高い傾向にあり、平成21年における自家用車の構成比は平日27%、休日38%となっている。

経年的にみると、自家用車とモノレールを増加している一方、これ以外の交通手段の利用割合が低下している。特に、モノレールの利用割合は前回の平成19年と比べると8%増加している。

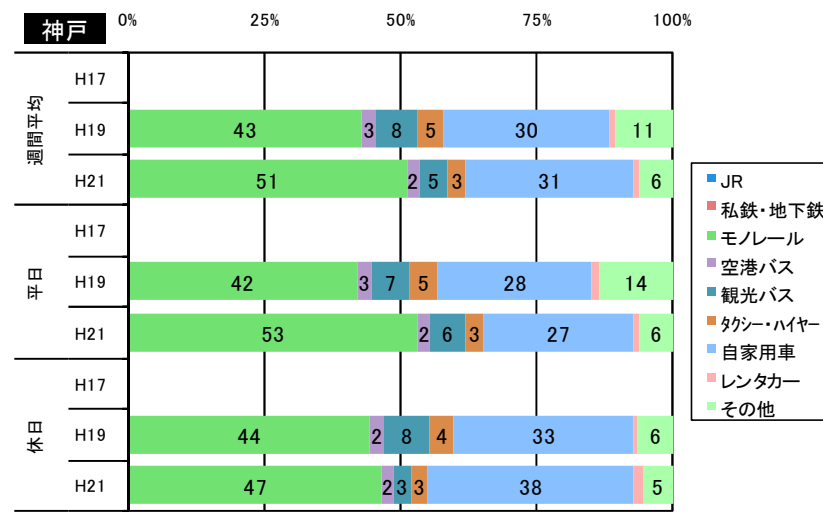


図-21 利用交通手段の構成比（神戸空港）

### ix) 福岡空港

福岡空港では、地下鉄（私鉄・地下鉄）の利用割合が50%と高いのが特徴であり、平成17年、平成19年調査時と比較しても増加している傾向にある。

平日と休日を比較すると、休日は平日と比べ自家用車の割合が高く（平日19%、休日26%）なっている一方、地下鉄の利用割合（平日53%、休日43%）は低下している。

経年的にみると、上記のとおり地下鉄を利用している割合が年々増える中で、空港バス、タクシー・ハイヤー、観光バスの割合がそれぞれ低下している傾向がみられる。

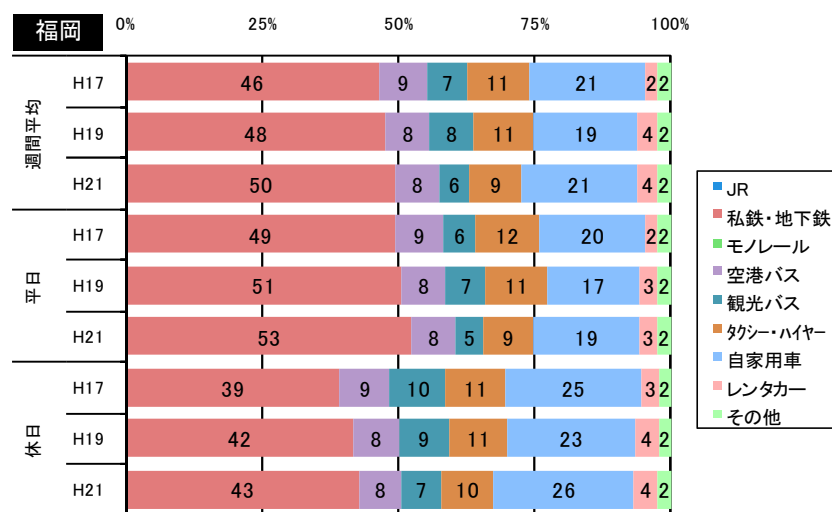


図-22 利用交通手段の構成比（福岡空港）

### x) 宮崎空港

宮崎空港では、自家用車の利用が45%で最も高くなっており、軌道系アクセスのある11空港の中で自家用車の利用割合が最も多くなっている。

平日と休日の比較では、休日は平日と比べ自家用車の割合が高く（平日45%、休日51%）なっている。これに対し、JR（平日21%、休日15%）やタクシー・ハイヤー（平日12%、休日10%）の利用割合は低下している。休日に自家用車が増える傾向は他の空港と共通している。

経年的にみると、レンタカーの利用割合が増加傾向にみられる。また、観光バスの割合が年毎に変動しているが、その一因として調査日のツアーの催行状況に影響を受けている可能性が高い。

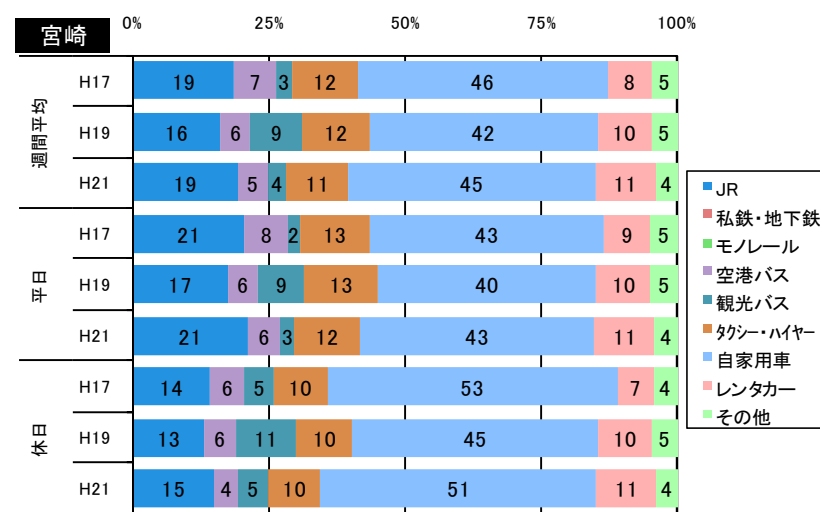


図-23 利用交通手段の構成比（宮崎空港）

xi) 那覇空港

那覇空港では、レンタカーの割合が31%と最も高くなっており、軌道系のアクセスのある11空港の中で、レンタカーの割合が最も多くなっている。

平日と休日を比較すると、休日は平日と比べさらにレンタカーの割合が高く（平日29%、休日35%）なっている一方、モノレールの利用割合（平日17%、休日14%）が低下している。

経年的にみると、観光バス、レンタカーの割合が変動している。

この一因として、調査の実施月が調査対象者の旅行目的の割合に変化を生じさせた結果、利用する交通手段に反映している可能性があるため留意する必要がある。ちなみに、平成17年、平成21年は10月、平成19年は11月に実施されている。

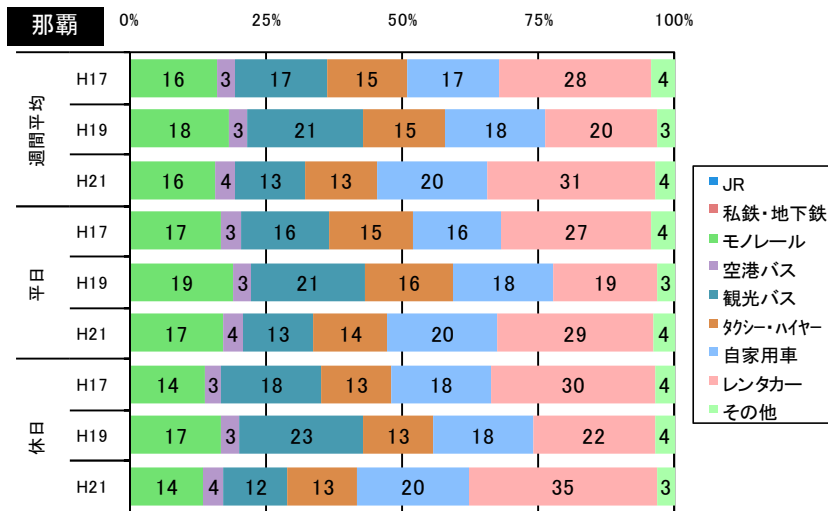


図-24 利用交通手段の構成比（那覇空港）

### ③ 航空機の出発時間帯別における旅客特性

平成 21 年度調査より、調査票に対象となった便名の記録欄を設けたことから、この情報に基づき出発時間帯のデータ分析が可能になった。ここでは出発時間帯のデータを活用し、以下の旅客特性（計 8 項目）について出発時間帯別に集計を行った。

#### 時間帯の旅客特性に係る集計項目

- |          |                       |
|----------|-----------------------|
| i) 性 別   | v) 旅 行 目 的            |
| ii) 職 業  | vi) 旅 行 日 数           |
| iii) 年 齢 | vii) 利 用 航 空 券        |
| iv) 年 収  | viii) 最 終 ア ク セ ス 手 段 |

また、集計項目のうち、旅客特性の集計と同様、年齢、年収、旅行日数、利用航空券については、平均年齢、平均年収、平均旅行日数、平均割引率を算出した。

なお、集計している値は週間平均の値を利用しており、時間帯データは時刻表に記載されている航空便の出発時間となっている。集計に際し、不明の回答は分析から外しているため、項目により時間帯の旅客数が異なっている。

時間帯の項目は集計上、1 日を朝（～8 時台）、昼前（9～11 時台）、昼過ぎ（12～14 時台）、夕方（15～17 時台）、夜（18 時台～）の 5 区分に分けて集計している。（以降は定義した 5 区分で表記している。）

i) 性別

出発時間と性別の関係をみると、全サンプルにおける割合は男性59%、女性41%に対して、男性では昼前（9～11時台）及び夕方（15～17時台）、夜（18時台～）がやや高くなり、女性では朝（～8時台）や昼間（12～14時台）の割合が高くなっている。

航空を利用する時間帯が性別によって異なっている。

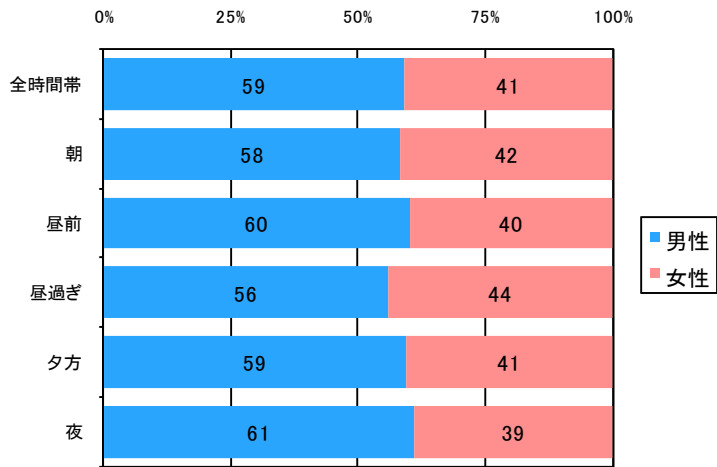


図-25 性別（時間帯別・週間平均）

ii) 職業

出発時間帯と職業別の構成比をみると、会社員と無職・その他の割合が時間帯により変化が生じている。最も大きく変化するのは、会社員では夜（18時台～）、次いで朝（～8時台）、無職・その他では昼間（12～14時台）の割合となっている。会社員については昼間の時間帯が用務中であるため、航空を利用する割合が低くなることに起因していると考えられる。

それ以外の職業については出発時間帯による大きな傾向の違いはみられない。

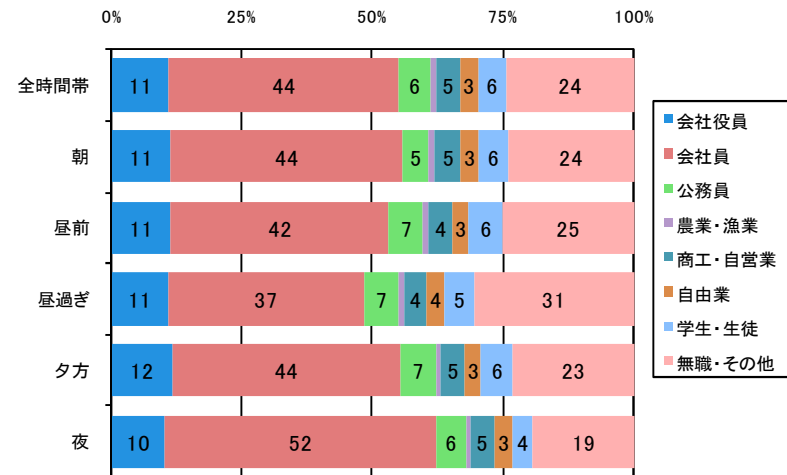


図-26 職業別（時間帯別・週間平均）

### iii) 年齢

出発時間帯別に航空利用者の平均年齢（全サンプル 46.2 歳）をみると、昼間（12～14 時台）が最も高くなり（46.7 歳）、特に 60 歳代（19%）、70 歳以上（8%）の割合が高くなっている。これに対し、最も年齢が低くなるのは夜（18 時台～）の 43.9 歳であり、20 歳代（14%）、30 歳代（22%）、40 歳代（22%）の割合が高くなっている。

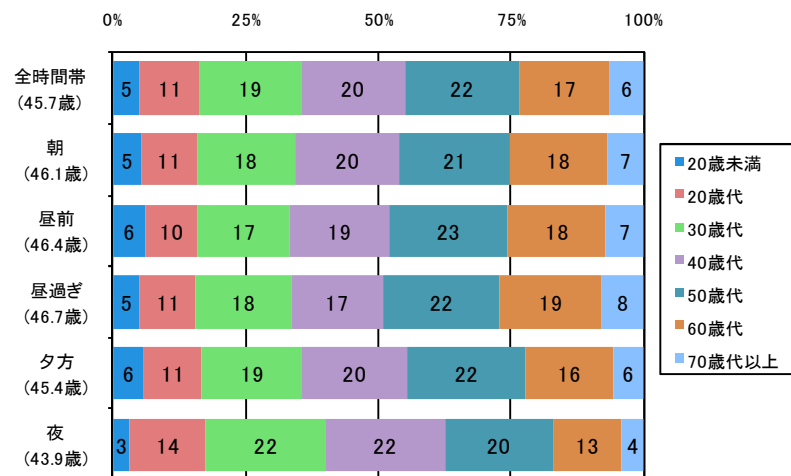


図-27 年齢（時間帯別・週間平均）

### iv) 年収

出発時間帯の年収（全サンプル平均 579 万円）をみると、昼間（12～14 時台）が最も低くなっており、平均年収は 540 万円になる。また、最も金額が高くなるのは夜（18 時台～）の 614 万円となっており、先に示した職業別や年齢別の集計結果と関連していることがわかる。

ちなみに、年収なしの割合は、昼間では 18%であったのに対し、夜では 11%まで低下しており、これを裏付ける。

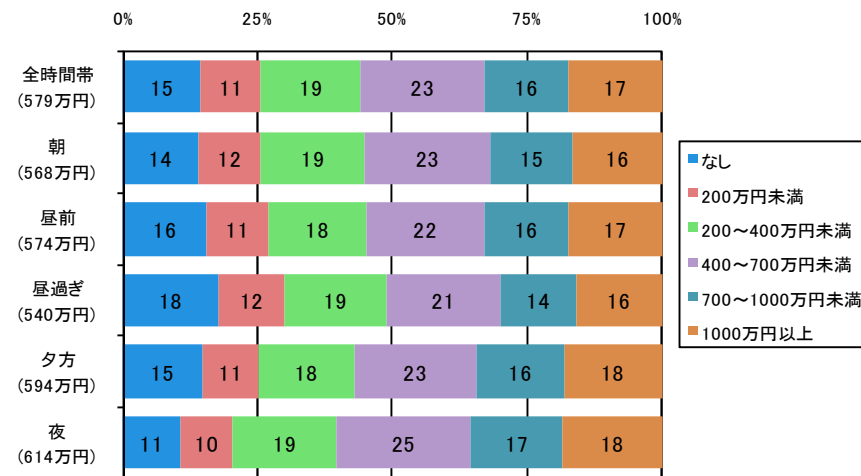


図-28 年収（時間帯別）



#### iv) 旅行目的

出発時間帯別に旅行目的（全サンプル平均：仕事 42%、観光 36%、私用 18%、その他 5%）をみると、仕事目的では午前（9～11 時台）と夜（18 時台～）、観光目的では朝（～8 時台）、私用目的では昼間（12～14 時）及び夕方（15～17 時台）の割合がそれぞれ高くなっており、時間帯により旅行目的の構成比が異なっている。また、仕事目的と私用目的は、職業別の集計結果と似た特徴を持っている。

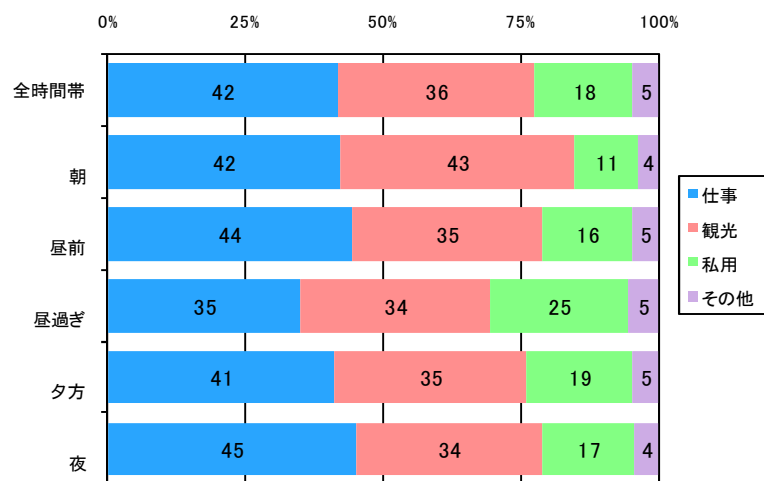


図-29 旅行目的（時間帯別・週間平均）

#### v) 旅行日数

出発時間帯別の平均旅行日数（全サンプル 3.1 日）は、昼間（12～14 時台）の 3.4 日で最も長く、最も短いのは夜（18 時台～）の 2.7 日となっている。

旅行日数の構成比からみると、昼間における 3 泊 4 日、4 泊 5 日以上の割合が高い一方で、日帰り、1 泊 2 日の割合は朝（～8 時台）及び夜の割合が高くなっている。

特に日帰りと 4 泊 5 日以上が時間帯によってより割合が大きく変化する傾向にあり、構成比をみると朝では日帰り 17%、4 泊 5 日 10% に対し、昼間になると日帰り 5%、4 泊 5 日 24% に大きく変化している。

2 泊 3 日の割合は 1 日通して大幅な変化はみられない。

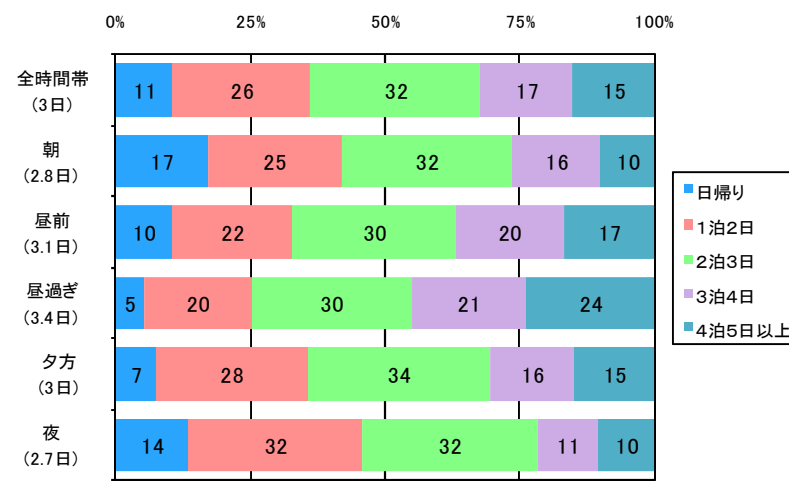


図-30 旅行日数（時間帯別・週間平均）

vii) 利用航空券の種類

出発時間帯別に利用航空券をみると、予約変更可能である（普通、往復、回数券）券種では、1日を通してほぼ同じ割合となっている。これに対し、団体・パック、その他割引は時間帯により変化している。時間帯別の構成で、団体・パックでは朝（～8時台）の41%、その他割引では昼間（12～14時台）の30%が、その他の時間帯に比べて高くなっている。

なお、全サンプル平均では、普通 13%、往復 16%、回数券 2%、マイレージ 5%、団体・パック 37%、その他割引 27%となっている。

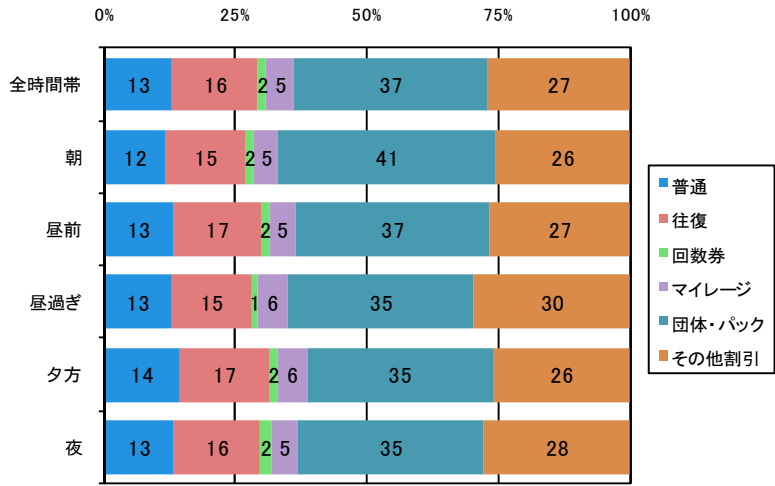


図-31 利用航空券（時間帯別・週間平均）

viii) 最終アクセス手段

空港への最終アクセス手段を出発時間帯でみると、自家用車、レンタカー、観光バスの利用割合が、時間帯により大きく変化している。特に変化が大きいのは、自家用車、レンタカーであり、朝（～8時台）では自家用車39%、レンタカー0%に対し、夜（18時台～）ではそれぞれ16%、12%に変化している。

また、これらに比べれば、公共交通機関である軌道系アクセスや空港バス利用割合は1日の変動が小さい傾向にある。

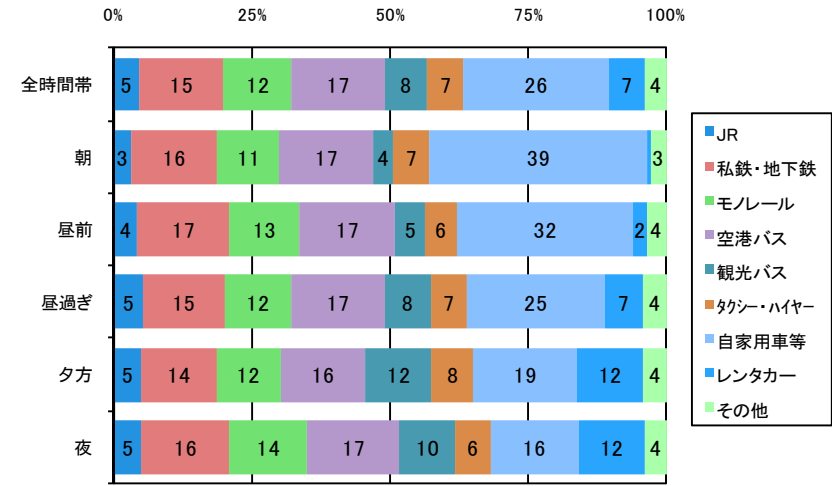


図-32 最終アクセス手段（時間帯別・週間平均）

#### ④ 静岡空港の開港による変化

平成 21 年 6 月に開港した静岡空港による航空旅客動態の変化を把握するため、静岡空港発着旅客を対象とした静岡空港の利用状況（勢力圏、旅客特性）に関する分析や、静岡県発着旅客を対象とした利用空港の状況に関する分析を行った。

本分析においては、調査時点の平成 21 年 10 月現在における市町村区分に基づき集計を行った上で、全国幹線旅客純流動調査で使用されている全国 207 生活圏ゾーンに集約することにより、静岡空港の開港前後の比較を行っている。

以下に静岡県における全国 207 生活圏ゾーンの区分と、ゾーンを構成する市町村を示す。静岡県は、東部、中部、西部の 3 ゾーンに区分されており、それぞれの中心地は沼津市、静岡市、浜松市となっている。

表-7 静岡県の生活圏 207 ゾーン

ゾーン	市町村名	ゾーン	市町村名	
東部	沼津市	中部	静岡市 清水区	
	熱海市		島田市	
	三島市		焼津市	
	富士宮市		藤枝市	
	伊東市		牧之原市	
	富士市		榛原郡 吉田町	
	御殿場市		榛原郡 川根本町	
	下田市		西部	浜松市 中区
	裾野市			浜松市 東区
	伊豆市			浜松市 西区
	伊豆の国市	浜松市 南区		
	賀茂郡 東伊豆町	浜松市 北区		
	賀茂郡 河津町	浜松市 浜北区		
	賀茂郡 南伊豆町	浜松市 天竜区		
	賀茂郡 松崎町	磐田市		
	賀茂郡 西伊豆町	掛川市		
	田方郡 函南町	袋井市		
	駿東郡 清水町	湖西市		
	駿東郡 長泉町	御前崎市		
	駿東郡 小山町	菊川市		
富士郡 芝川町	周知郡 森町			
中部	静岡市 葵区	浜名郡 新居町		
	静岡市 駿河区			

※市町村データは平成 21 年 10 月現在

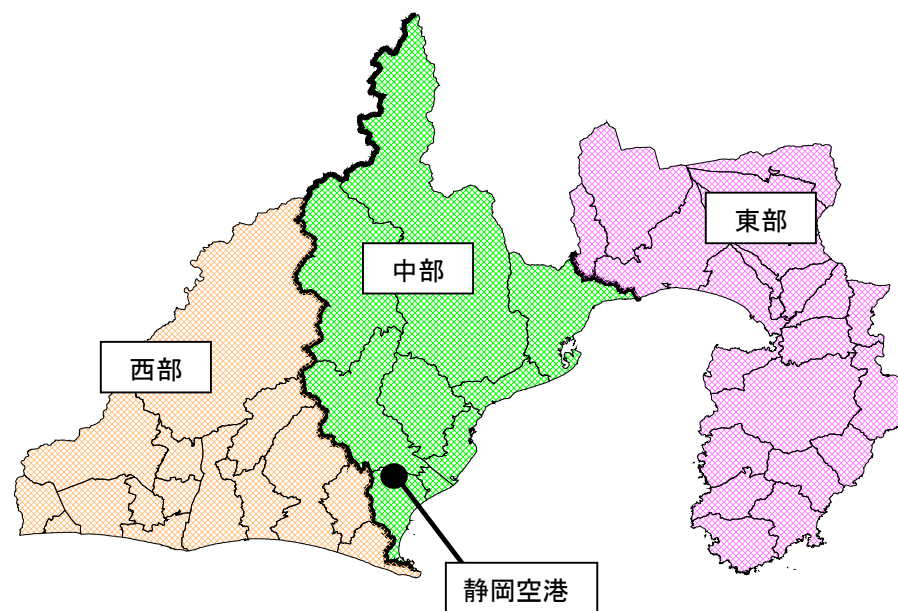


図-33 静岡県の生活圏ゾーン（幹線旅客純流動調査による）

i) 静岡空港の勢力圏

調査データの中から、出発空港または目的空港が静岡空港のデータを抽出し、静岡空港利用者の出発地、目的地の分布状況を集計した（次頁参照）。

分布状況を見ると、静岡空港の利用者の約95%が静岡県内となっており、静岡県外では神奈川県、山梨県、愛知県での利用がみられる。なお、静岡空港の利用者が静岡県に集中している状況を踏まえ、静岡県を対象に旅客の分布状況を見ると以下のような傾向がある。

【旅客分布の傾向】

- 生活圏単位で週間平均の分布状況を見ると、中部ゾーンが約55%、東部ゾーンが約10%、西部ゾーンが約20%となっており、中でも静岡市は全体の集中発生量の30%を占める。市町村単位では、空港に近い島田市、藤枝市、焼津市、掛川市の利用者也それぞれ5~7%程度みられている。
- 平日、休日の旅客分布状況では、休日の利用者が平日に比べ1.4倍程度（平日876、1,376サンプル）多いが、その傾向があるのは東部、西部ゾーンである。

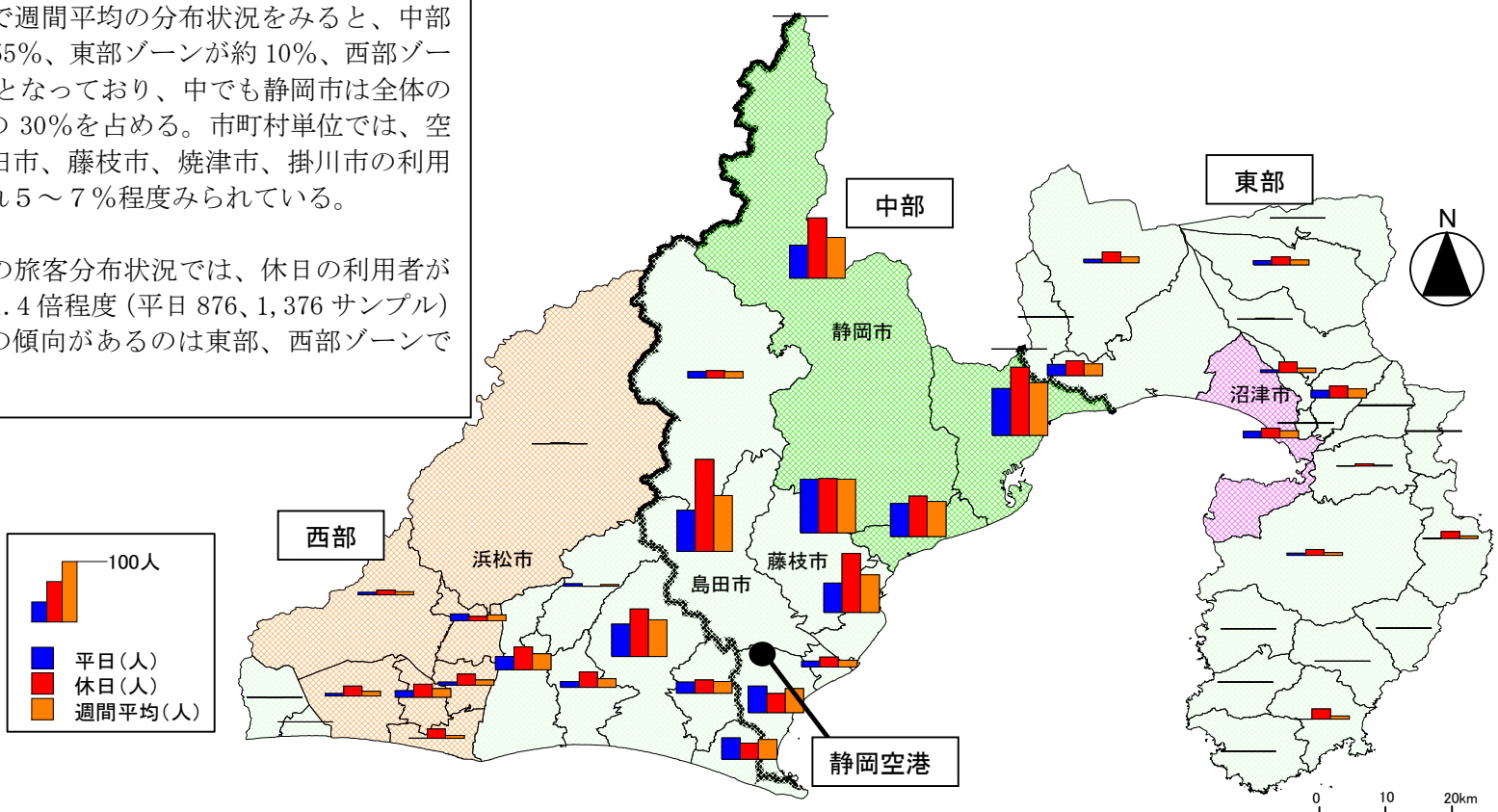


図-34 静岡空港利用者の分布図

表-8 静岡空港の勢力圏（旅客の分布状況）

県	幹線純	市郡	区町村	サンプル数(人)			構成比				
				平日	休日	週間	平日	休日	週間		
静岡	東部	沼津市		9	13	10	1%	1%	1%		
		熱海市		1	1	1	0%	0%	0%		
		三島市		10	16	12	1%	1%	1%		
		富士宮市		5	15	8	1%	1%	1%		
		伊東市			9	3		1%	0%		
		富士市		15	20	16	2%	2%	2%		
		御殿場市		6	11	7	1%	1%	1%		
		下田市			14	4		1%	0%		
		裾野市			1	0		0%	0%		
		伊豆市		3	8	4	0%	1%	0%		
		伊豆の国市			3	1		0%	0%		
		田方郡	函南町	1	1	1	0%	0%	0%		
		駿東郡	清水町	1	1	1	0%	0%	0%		
		駿東郡	長泉町	3	14	6	0%	1%	1%		
		小計				54	127	75	6%	10%	7%
	中部	静岡市	葵区		45	82	56	5%	6%	5%	
			駿河区		45	55	48	5%	4%	5%	
			清水区		64	93	72	7%	7%	7%	
			不明		125	122	124	14%	9%	12%	
			計		279	352	300	31%	27%	30%	
		島田市		56	125	76	6%	10%	7%		
		焼津市		40	80	51	4%	6%	5%		
		藤枝市		73	74	73	8%	6%	7%		
		牧之原市		36	26	33	4%	2%	3%		
		榛原郡		6		4	1%		0%		
		榛原郡	吉田町	8	13	9	1%	1%	1%		
		榛原郡	川根本町	9	10	9	1%	1%	1%		
		小計				507	680	556	56%	53%	55%
		西部	浜松市	中区		9	18	12	1%	1%	1%
				東区		4	15	7	0%	1%	1%
	西区				3	13	6	0%	1%	1%	
	南区					13	4		1%	0%	
	北区				3	6	4	0%	0%	0%	
浜北区				9	6	8	1%	0%	1%		
天竜区					1	0		0%	0%		
不明				29	47	34	3%	4%	3%		
計						57	119	75	6%	9%	7%

週間：平日5日・休日2日として加重平均した値

県	幹線純	市郡	区町村	サンプル数(人)			構成比				
				平日	休日	週間	平日	休日	週間		
静岡	西部	磐田市		18	31	22	2%	2%	2%		
		掛川市		44	65	50	5%	5%	5%		
		袋井市		8	21	12	1%	2%	1%		
		湖西市		1		1	0%		0%		
		御前崎市		29	22	27	3%	2%	3%		
		菊川市		15	18	16	2%	1%	2%		
		周智郡		3		2	0%		0%		
		小計				175	276	204	19%	21%	20%
		不明				109	141	118	12%	11%	12%
		静岡県合計				845	1,224	953	94%	95%	94%
神奈川	小田原	南足柄市	開成町	1		1	0%		0%		
		足柄上郡	箱根町		1	0		0%	0%		
		足柄下郡		20	1	15	2%	0%	1%		
		不明				1		1	0%	0%	
山梨	国中	甲府市			8	2		1%	0%		
		甲斐市			1	0		0%	0%		
		笛吹市		5		4	1%		0%		
		南巨摩郡	南部町		1	0		0%	0%		
	郡内	南都留郡		1	0		0%	0%	0%		
		南都留郡	富士河口湖町		12	3		1%	0%		
不明				13	3	10	1%	0%	1%		
愛知	名古屋	名古屋市		1	1	1	0%	0%	0%		
		名古屋市	西区		1	0		0%	0%		
		名古屋市	名東区		1	0		0%	0%		
	東三河	豊川市		4	1		0%	0%	0%		
		蒲郡市		1	0		0%	0%	0%		
	豊田	岡崎市		1	0		0%	0%	0%		
		春日井市		1	0		0%	0%	0%		
		豊田市		1	0		0%	0%			
		小牧市		1	0		0%	0%			
その他				17	21	18	2%	2%	2%		
不明				73	91	78					
合計				976	1,376	1,090	100%	100%	100%		

## ii) 静岡空港の旅客特性

静岡空港の利用者を対象に、旅客特性の集計結果を次頁に示す。この集計結果に基づき、以下に項目別に特徴をまとめた。

### 【静岡空港の旅客特性】

#### ■ 地元／入込

静岡空港側に現住所地のある地元旅客の利用が 63%（週間平均）あり、入込旅客より多くなっている。

平日/休日の比較では、平日において地元旅客が 70%となり多くなる。

#### ■ 性別

性別は男女比 6：4 となっており、全国平均とほぼ同じであり、また、平日/休日の変動もない。

#### ■ 旅行目的

静岡空港利用者の主な旅行目的は観光目的が 57%（週間平均）で最も高く、平日/休日共に観光目的が一番高くなっている。

全国平均（仕事 42%、観光 36%）と比較すると観光目的の割合が高くなっている。

#### ■ 年齢

静岡空港の利用者の平均年齢は、50.3 歳（週間平均）であり、全国平均（46.2 歳）と比較すると、特に 50 歳代、60 歳代、70 歳以上の割合が高くなっている。

#### ■ 年収

静岡空港の利用者における平均年収は、535 万円（週間平均）である。全国平均（579 万円）と比較すると、静岡空港の平均年収が低くなっている。

#### ■ 旅行日数

平均旅行日数は 3.1 日（週間平均）であり、全国平均値と同じである。構成比をみると、静岡空港では日帰り旅客はみられず、2泊3日の割合が多くなっている。また、平日と比べて休日の1泊2日の割合が高くなっている。

#### ■ 利用航空券

最も利用されている利用航空券は団体・パック運賃であり 48%（週間平均）を占めている。全国平均（37%）と比較すると、静岡空港の割合が約 10%多くなっており、旅行目的との関係が伺える。

#### ■ 職業

利用者の職業をみると、会社員が 33%で最も高く、次いで無職・その他が 29%で高い。全国平均と比較すると、会社員が少なく（全国平均 44%）、無職・その他（同 24%）が多いのが特徴である。

#### ■ 利用交通手段

アクセス・イグレスの利用交通手段として自家用車が 63%（週間平均）で最も多く、平日/休日ともにその利用率に変化はみられない。

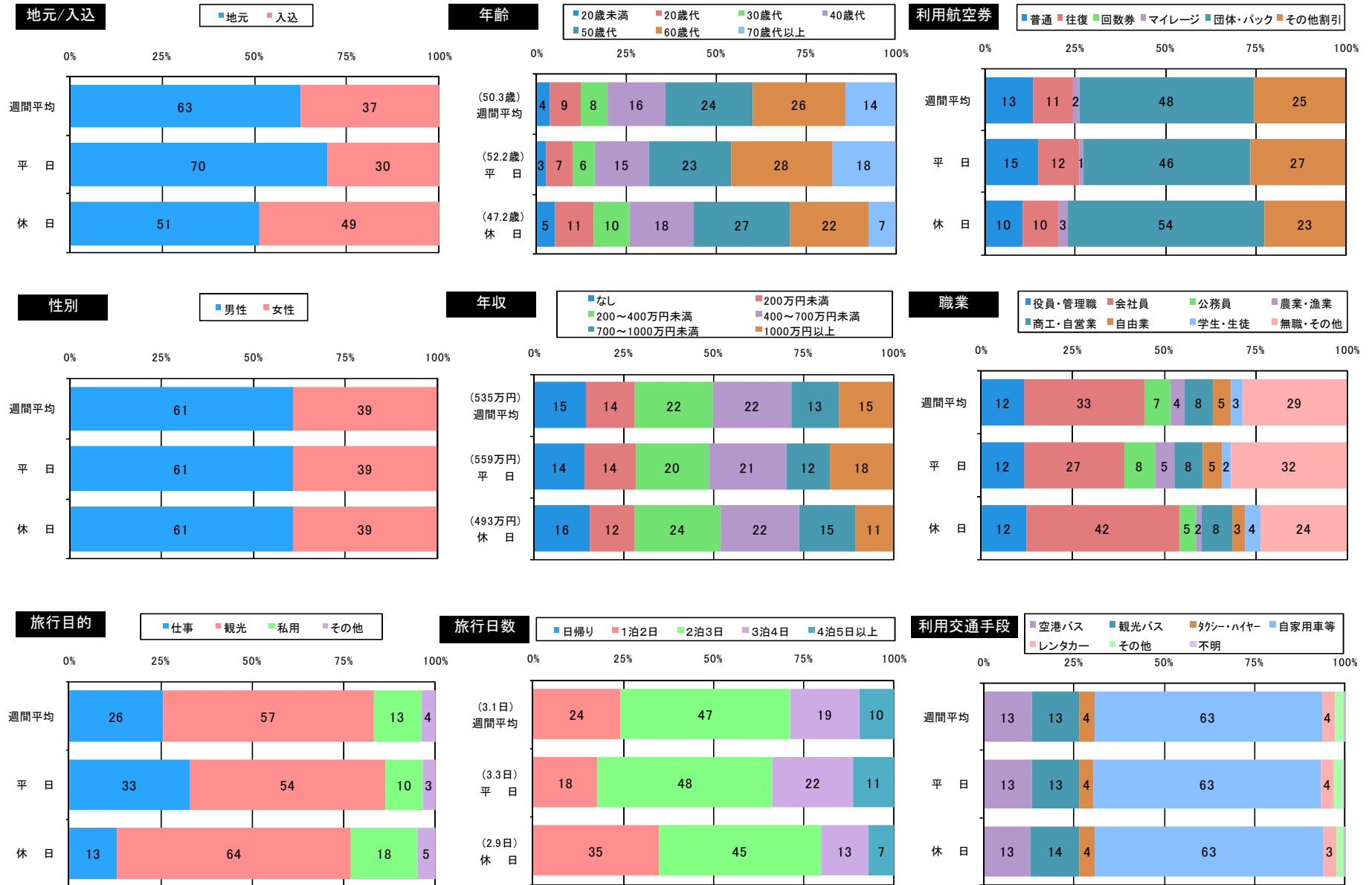


図-35 静岡空港の旅客特性

### iii) 静岡県発着旅客の特性

平成19年度調査及び平成21年度調査データから出発地及び目的地が静岡県のデータを抽出し、静岡県発着旅客の利用空港の変化について静岡空港から路線が開設されている地域別に分析を行った。なお、分析に当たって平日5日、休日2日を加重平均した週間平均値を利用し、全国207生活圏ゾーン区分で集計を行っている。また、静岡県不明データは静岡県全体に含まれているが、各ゾーン単位での集計では除いている。

#### a) 静岡県発着旅客全体

静岡県を発着地とする利用者（サンプル数）は、開港前（2251人）に対し、開港後（2523人）は17%増え、中でも空港に近い中部地域は80%増 [(852人-468人) ÷ 468人] となっている。

利用空港においては、県全体において開港前は羽田空港の利用が58%、中部空港の利用が36%であったが、開港後は静岡空港の利用が38%を占めた。一方で、羽田空港の利用はこれを上回る45%、また中部空港の利用も13%を占めている。これを地域別にみると、静岡空港の利用者は東部10%、中部65%、西部33%となっており、静岡空港に近い中部地域の利用が多くなっているものの、開港後にあっても東部においては羽田空港、西部においては中部空港の利用者が最も多い現状にある。

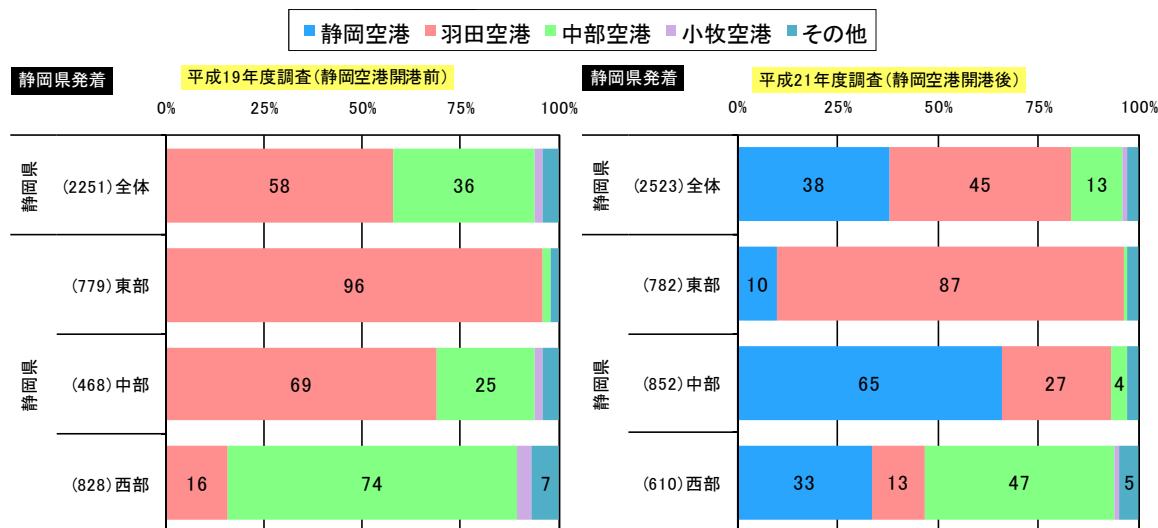


図-36 静岡県発着旅客の利用空港（週間平均）



b) 北海道方面

平成 21 年度における北海道方面の利用者 (846 人) は、静岡県を発着地とする利用者全体 (2523 人) の 34%を占めるとともに、利用者数は開港前(658 人)に比べ 29%増えている。

利用空港は、静岡空港が 30%を占めるものの、羽田空港の利用者シェアは各地域ともに全路線平均よりも高くなっているのが特徴である。

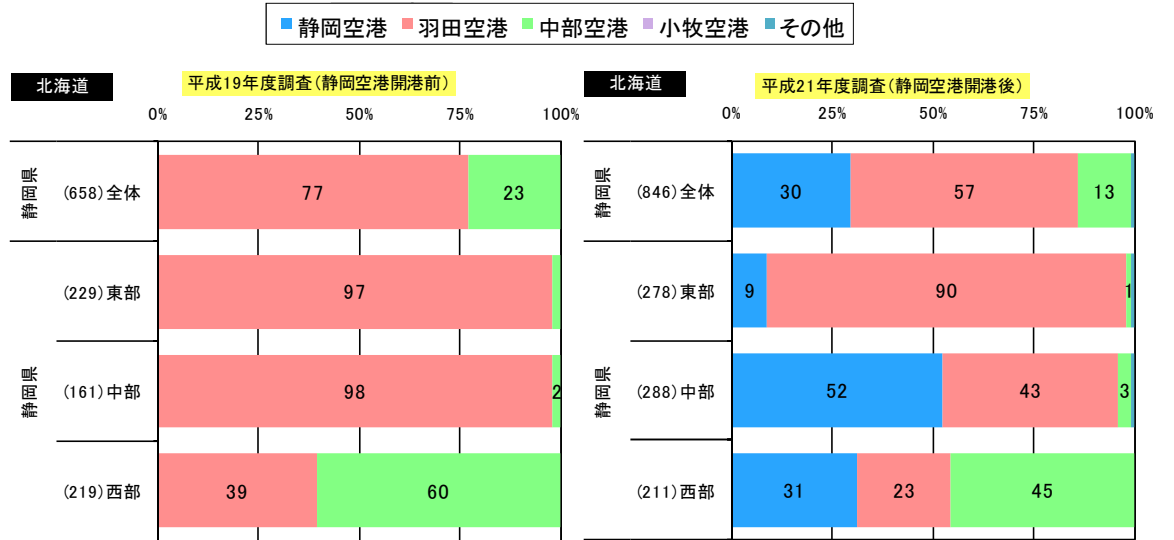


図-37 北海道方面の利用空港 (週間平均)

c) 石川県方面

石川県方面との流動は、開港後の利用者数が大幅に増加しており (開港前 10 人、開港後 78 人)、また、利用空港も静岡空港の利用者が県全体で 87%となっている。これらは小松路線の開設効果とみることができるが、東部地域においては静岡空港開港後も 6 割近くが羽田空港を利用している。

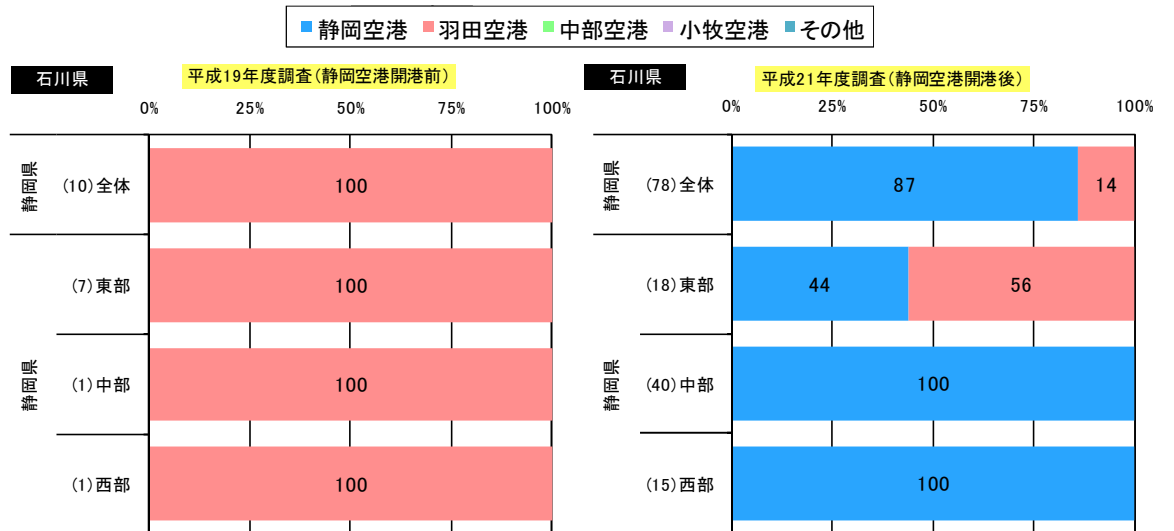


図-38 石川県方面の利用空港 (週間平均)

d) 福岡県方面

福岡県方面への利用空港は、静岡空港開港前は羽田空港（50%）と中部空港（48%）でほぼ二分されており、東部地域は羽田、西部地域は中部とが圧倒的に多いという状況であった。

開港後は、利用者が5割増（開港前 227人、開港後 331人）となった他、静岡空港の利用者が県全体において72%を占めている。これを地域別にみた場合、中部地域では静岡空港の利用が96%を占める一方、東部地域では71%が羽田空港を、また西部地域では34%が中部空港を利用している。

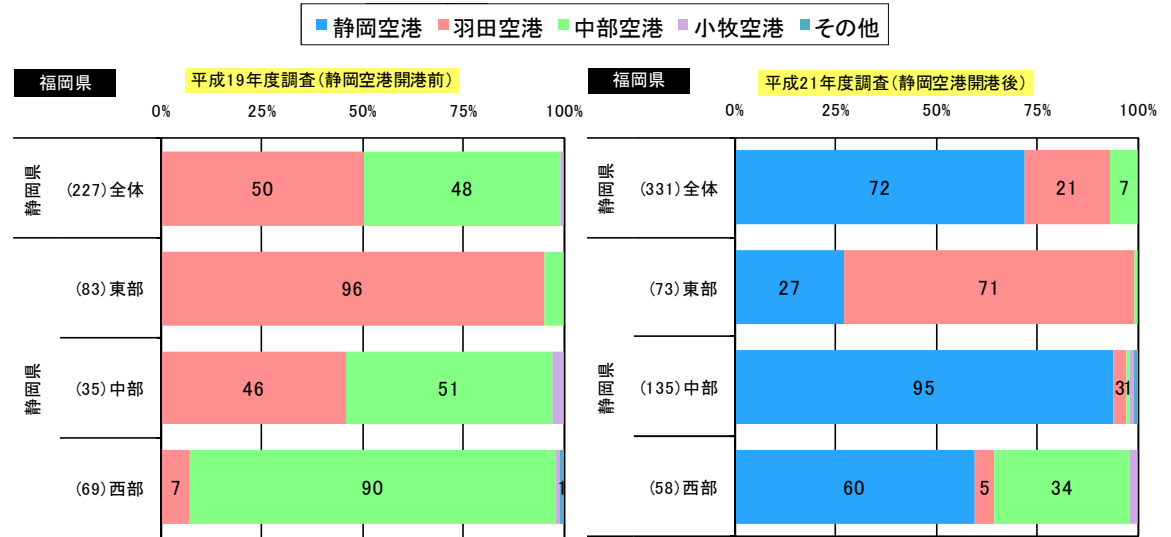


図-39 福岡県方面の利用空港（週間平均）

e) 熊本県方面

熊本県方面との流動は、羽田空港、中部空港もしくは小牧空港を利用するのが開港前の状況であったが、開港後は、静岡空港が半数（51%）を占める一方、県全体での利用者は2割増となった。また、羽田空港、中部空港の利用シェアはそれぞれ29%、13%となった。

地域別の利用空港の差異をみると、福岡県方面と同様の傾向にあり、東部地域は羽田空港（85%）、西部地域は中部空港（46%）が最多シェアとなっている。

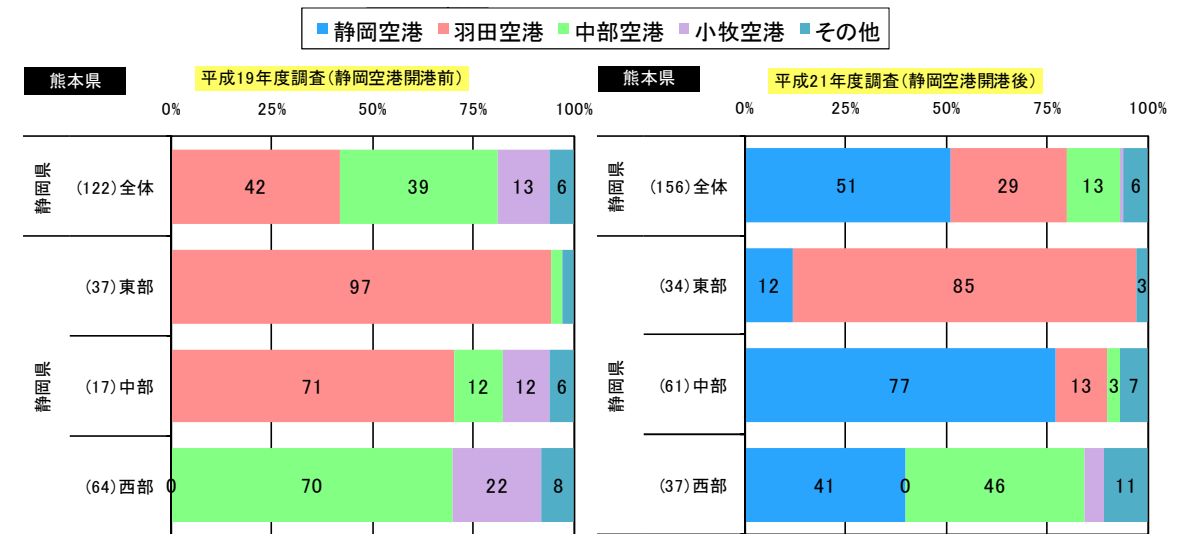


図-40 熊本県方面の利用空港（週間平均）

f) 鹿児島県方面

鹿児島県方面との流動は、熊本県方面と類似した傾向にあり、静岡空港開港前では羽田空港、中部空港でほぼ二分していた利用空港は、開港後に静岡空港 41%、羽田空港 34%、中部 20%と三分割された。

地域別の利用空港の差異をみると、福岡、熊本の各方面と同様の傾向にあり、東部地域は羽田空港（91%）が、西部地域は中部空港（63%）が最多シェアとなっている。

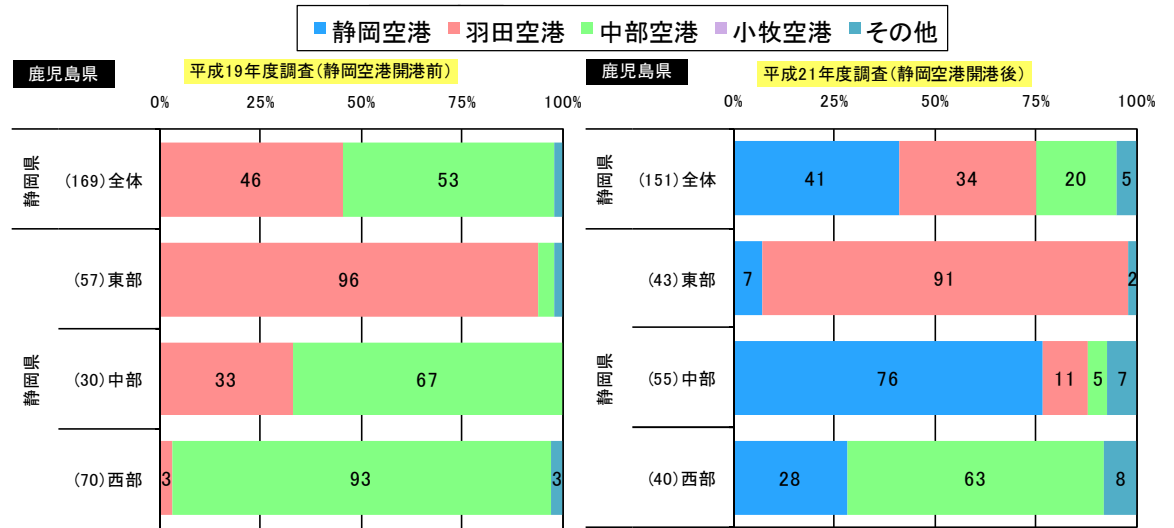


図-41 鹿児島県方面の利用空港（週間平均）

g) 沖縄県方面

沖縄県方面との流動では、静岡空港開港前の利用空港は羽田空港 38%、中部空港 62%で中部空港の利用が多かったが、開港後には静岡空港 32%、羽田空港 42%、中部 23%とほぼ三分割された。

地域別にみると、東部地域は羽田空港が 94%と開港前とほとんど変化がない一方、中部、西部地域では、中部空港の割合をみると中部地域では 49%→13%、西部地域では 94%→54%に減っており、開港後に大きく利用空港が変化している。

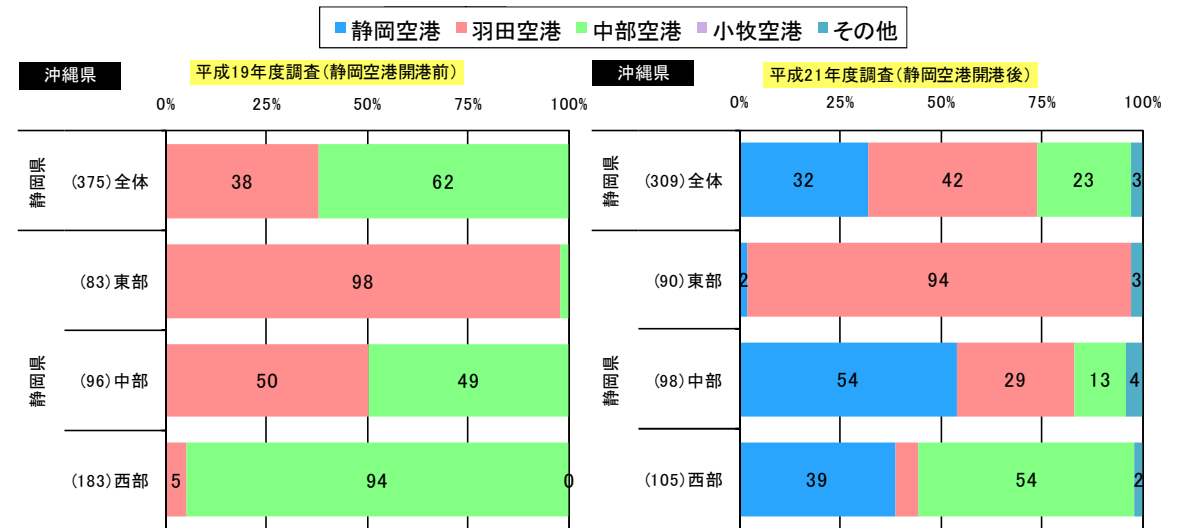


図-42 沖縄県方面の利用空港（週間平均）

