

国際拠点空港におけるアクセス分析

松瀬 由佳里¹・安達 晃史²

¹ 非会員 神戸大学大学院 経営学研究科 (〒657-8501 神戸市灘区六甲台町 1-1)
E-mail:144b017b@stu.kobe-u.ac.jp

² 非会員 神戸大学大学院 経営学研究科 (〒657-8501 神戸市灘区六甲台町 1-1)
E-mail:142b018@stu.kobe-u.ac.jp

近年、日本に訪れる外国人旅客数の増加に伴い、外国人旅客による日本の国際空港利用も増加している。国際空港の重要性が高まる中で、国際空港利用者の属性やアクセスを分析することは重要な課題である。本稿では特に外国人旅客の利用が多い成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港を対象とし、外国人旅客と日本人旅客の空港アクセスに関する考察を行った。その結果、外国人旅客と日本人旅客では主に年齢や旅行目的で大きな違いがあることが明らかとなり、空港別では交通アクセス手段のシェアにおいてそれぞれの特徴が示された。このデータは、今後の空港アクセス設計において有益なデータとなるであろう。

Key Words: foreign visitors, airport access

1. はじめに

今日、訪日外国人旅客の数は年々増えており、国際線旅客数も増加している。そのような追い風の中、各空港が航空需要を取り込むためには空港アクセスを考慮することが重要である。また日本国内において、国際拠点空港である成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港の3空港は旅客数に占める国際線利用者の割合が40%以上であり、国内空港の中でもとりわけ外国人旅客の利用が多い。

そこで本研究では平成27年度国際航空旅客動態調査¹⁾を利用し、先述した3空港を利用する外国人旅客、日本人旅客それぞれを対象としてその特性や交通アクセスの実態把握を行う。そして、空港ごとの特徴や外国人旅客、日本人旅客における特徴の比較を行うことを本研究の目的とする。

また同調査は平成27年8月及び11月に調査が実施されたもので、出国旅客旅客とトランジット旅客を対象としたアンケート調査である。質問項目としては、性別・年齢等の個人属性をはじめ、旅行目的、出発地から空港までに利用した交通機関、等が挙げられる。

2. 旅客の年齢

図-1、図-2 に空港別の外国人旅客、日本人旅客それぞれにおける年齢の分布を示す。

いずれの空港においても外国人旅客は50代以上の高齢層が約20%程度しか占めておらず、旅客の主要層は20代から40代であることが見て取れる。

一方で日本人旅客においては50代以上の旅客が約40%を占めており、その差は顕著である。

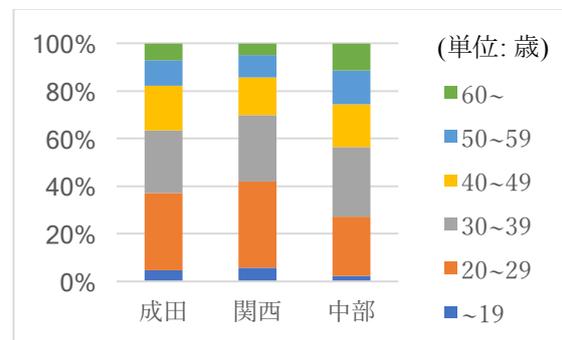


図-1 外国人旅客における空港別年齢分布

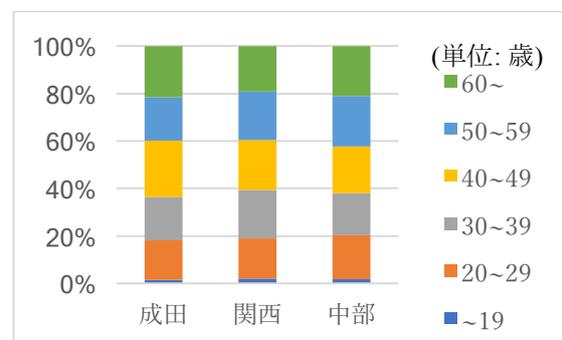


図-2 日本人旅客における空港別年齢分布

3. 旅行目的

図-3、図-4 に空港別の外国人旅客、日本人旅客

それぞれにおける旅行目的の分布を示す。

外国人旅客と日本人旅客を比較すると、日本人旅客は業務目的での利用が多いことが見て取れる。また、特に関西国際空港を利用する外国人旅客において観光・レジャー目的の割合が高いことが分かる。

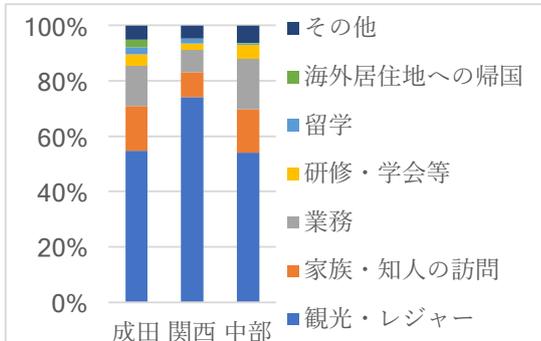


図-3 外国人旅客における空港別旅行目的

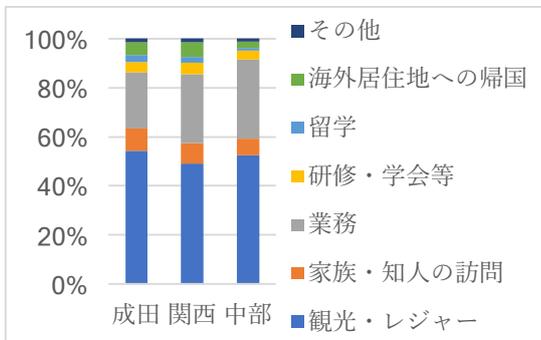


図-4 日本人旅客における空港別旅行目的

4. 旅行形態

図-5、図-6 に空港別の外国人旅客、日本人旅客それぞれにおける旅行形態の分布を示す。

日本人旅客においては 3 空港共に 20%程度の団体、80%程度の個人旅客が占めている。一方で外国人旅客においては 3 空港それぞれで旅行形態に差が出ていて、成田国際空港では約 10%、関西国際空港では約 20%、中部国際空港では約 30%の個人旅客が占めている。

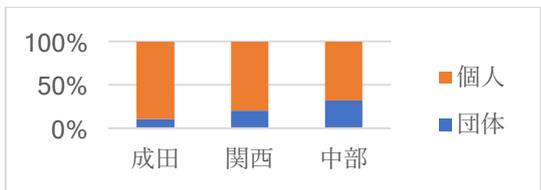


図-5 外国人旅客における空港別旅行形態

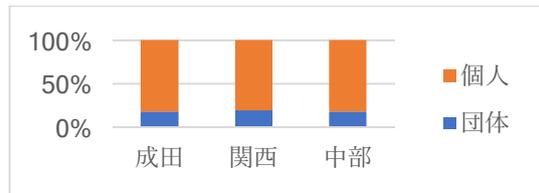


図-6 日本人旅客における空港別旅行形態

5. 代表アクセス交通手段

図-7、図-8 に空港別の外国人旅客、日本人旅客それぞれにおける代表アクセス交通手段の分布を示す。ここで、代表アクセス交通手段の優先順位は、1. 国内飛行船、2. 新幹線、3. 高速バス（空港直行バス以外）、4. 空港直行バス、5. 貸切バス、6. 旅客線・フェリー、7. 鉄道・地下鉄、8. モノレール、9. 路線バス、10. レンタカー、11. タクシー・ハイヤー、12. その他の乗用車、13. その他、の通りであることが国際航空旅客動態調査に示されている。

(1) 外国人旅客と日本人旅客の比較

3 空港全体において外国人旅客はバスの利用が約 40%、鉄道の利用が 40 から 50%程度であることが分かる。このように、バスと鉄道が利用の多くを占めており、自動車の利用は 20%にも満たない。一方で日本人旅客においては空港によって交通手段の利用に差があるものの、外国人旅客に比べて自動車の利用が多いことが見て取れる。

(2) 空港間の比較

空港別で自動車の利用が多いのは中部国際空港であり、日本人旅客の利用はもちろんだが外国人旅客による利用も他の 2 空港に比べて多いことが分かる。またバス利用に関して、外国人旅客による利用率は 40%程度ある一方で日本人旅客によるそれは半分以下である。日本人旅客はバス利用の代わりに自動車利用が多いことが分かる。

そして日本人旅客によるバスの利用率が最も高い空港が関西国際空港であり、他の 2 空港に比べると倍程度である。また、日本人旅客による鉄道の利用率は 3 空港の中で最も低い、外国人旅客によるそれは最も高い。日本人旅客は鉄道を利用する代わりに自動車を利用する傾向があると見受けられる。

さらに、成田国際空港は外国人旅客と日本人旅客のどちらも、他の 2 空港に比べて国内線によるアクセスの割合が顕著であった。とりわけ成田国際空港はトランジットによる利用が多いことを示している。

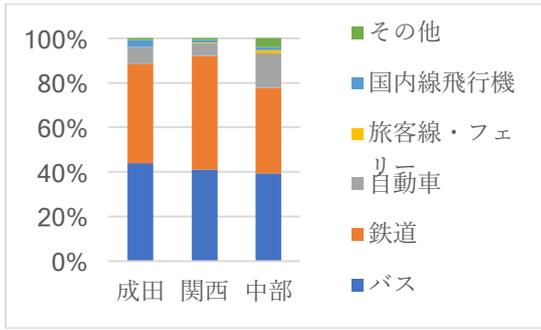


図-7 外国人旅客における代表アクセス交通手段

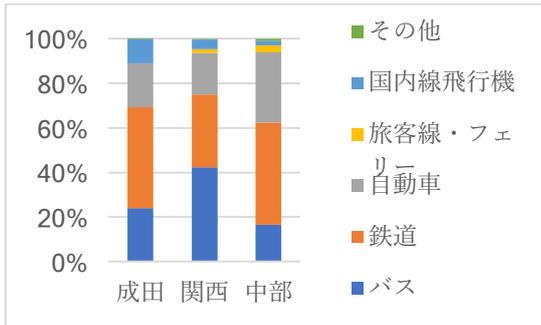


図-8 日本人旅客における代表アクセス交通手段

6. 交通手段別比較

(1) バス

図-9, 図-10 に空港別の外国人旅客, 日本人旅客それぞれにおけるバス利用の分布を示す。

日本人旅客のバス利用は3空港全てにおいて空港直行バスの割合が最も高く, 80%以上を占めている。その一方で外国人旅客においては, 貸切バスの利用が顕著である。各空港でバスの種類に差が出ているものの, 中部国際空港では貸切バスがバス利用の約70%を占めている。

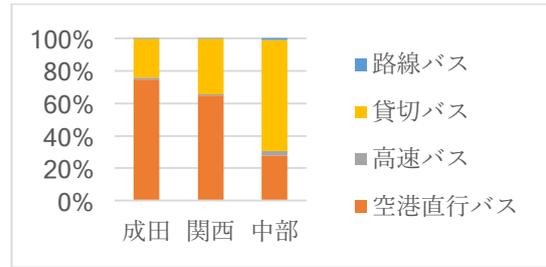


図-9 外国人旅客におけるバスの利用分布

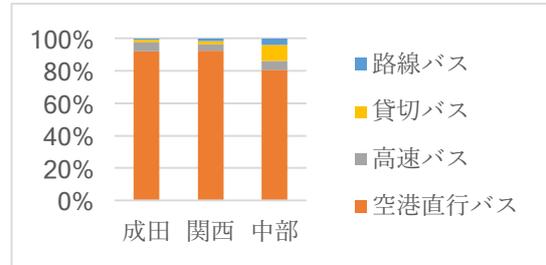


図-10 日本人旅客におけるバスの利用分布

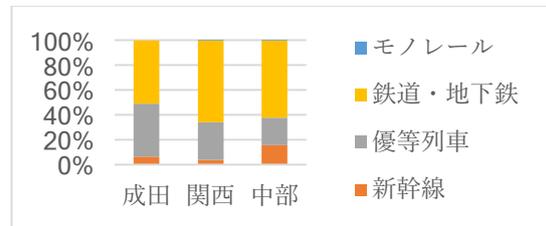


図-11 外国人旅客における鉄道の利用分布

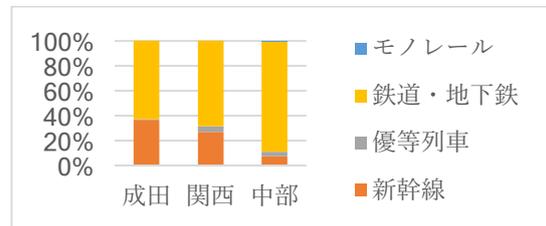


図-12 日本人旅客における鉄道の利用分布

(2) 鉄道

図-11, 図-12 に空港別の外国人旅客, 日本人旅客それぞれにおける鉄道利用の分布を示す。

外国人旅客, 日本人旅客のどちらも, 3空港に共通して鉄道・地下鉄の利用率が最も高かった。しかし外国人旅客と日本人旅客の鉄道利用において差が生じた交通機関が, 優等列車と新幹線である。特に成田国際空港と関西国際空港においては, 鉄道・地下鉄に次いで外国人旅客による利用が多いものが優等列車であるのに対し, 日本人旅客によるそれは新幹線であることが分かる。

7. 終わりに

本稿は, 国内の国際拠点空港である成田国際空港, 関西国際空港, 中部国際空港の3空港を利用する外

国人旅客, 日本人旅客の特性を様々な観点から比較した。

まず旅客の特性において, 日本人旅客に比べて外国人旅客の年齢層は低いことが明らかになった。さらに, 旅行目的においても両者の間では違いがあり, 外国人旅客の旅行目的は観光・レジャーや知人への訪問が多くを占めており, ビジネス目的での利用は少ない。一方で, 日本人旅客はビジネス目的の利用が比較的多い傾向にある。

一方, 交通アクセスに関しては, 3空港とも外国人旅客においてバス・鉄道の利用が多くを占めていた一方で, 日本人旅客は空港ごとに利用にばらつきがあった。また, 日本人旅客による自動車の利用が外国人旅客と比較すると多いことも明らかとなった。

さらに空港別の比較では, 外国人旅客, 日本人旅客ともに成田国際空港の国内航空利用の多さが目立

った。そして関西国際空港では鉄道利用について外国人旅客と日本人旅客で違いがあることも明らかとなった。さらに中部国際空港においては外国人旅客、日本人旅客ともに自動車利用の割合が高い傾向にある。

さらに各交通手段別に見ると、外国人旅客と日本人旅客におけるバスの利用の大きな違いは貸切バスの利用であった。外国人旅客は貸切バスを 20%から 70%程度利用している一方で、日本人による貸切バスの利用はわずか 10%以下である。日本人が最も利用するバスは空港直行バスでありその利用率は 80%以上である。また鉄道においては、外国人旅客も日本人旅客も鉄道・地下鉄の利用が最も多いことが分かった。ただし日本人旅客においては新幹線の利用が目立った。

空港別の比較では、3 空港全てにおいて鉄道の利用が最も多かったものの、特に自動車、バスの利用でそれぞれに差が出た。

今後は、交通アクセス手段の比較だけにとどまらず、アクセス所要時間に関するデータも使用することで交通アクセス手段とその所要時間の関係性についても分析を行う必要があると考える。

参考文献

- 1) 国土交通省：平成 27 年度国際航空旅客動態調査

? (2017. 4. 28 受付)