

**北海道の観光振興に果たす地方空港の役割**  
～札幌丘珠空港の土曜・日曜日の旅客分析を中心として～

北海道武藏女子短期大学 教授 平岡 祥孝  
札幌国際大学観光学部 教授 森 雅人  
札幌国際大学社会学部 教授 千葉 昭正



## 北海道の観光振興に果たす地方空港の役割

—札幌丘珠空港の土曜・日曜の旅客分析を中心として—

平岡祥孝（北海道武蔵女子短期大学教授）

森 雅人（札幌国際大学教授）

千葉昭正（元札幌国際大学教授）

## I. はじめに

本研究報告は、2006年8月26日（土）・27日（日）の2日間に実施した札幌丘珠空港（以下、丘珠空港と記す）の需要アンケート調査結果および8月20日に実施した新千歳空港の需要アンケート調査結果の分析を通して、土曜日・日曜日の丘珠空港の需要実態を明らかにするものである。

これまで、われわれの研究グループ（シティエアポート研究会）は、既存資源の有効的活用という視点に立ちつつ、各種アンケート調査の実施を通して、札幌市東区に位置する小規模都市型空港である丘珠空港の高質的活用を提言してきた。アンケート調査結果を分析して公表した研究成果は次のとおりである。

- ①「都市基盤整備と地域住民の参加のあり方 — 丘珠空港高質的活用と住民アンケート調査をめぐって —」『北海道自治研究』第396号（平成14年1月）
- ②「北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 — 鈎路・函館・稚内のビジネス需要アンケート調査結果をめぐって —」『北海道自治研究』第422号（平成16年3月）
- ③「北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 — 札幌発道内ビジネス需要アンケート調査結果をめぐって —」『北海道自治研究』第426号（平成16年7月）
- ④「北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 — 根室中標津空港発ビジネス需要アンケート調査結果をめぐって —」『北海道自治研究』第434号（平成17年3月）

### 1. 丘珠空港の概要

まず、丘珠空港は防衛省管理空港であることを指摘しておきたい。滑走路1500m、最大発着枠22枠（44便）のターボプロップ機（プロペラ機）専用空港である。飛行場管制業務および着陸誘導管制装置（GCA）は防衛庁所管である。

次に、丘珠空港の利用状況について整理しておきたい。図I-1は、1989～2005年における

丘珠空港の利用旅客数と貨物取扱量の推移を示したものである。同図から明らかなように、近年は、年間旅客数30万人台（定期便のみ）を維持している。他方、貨物取扱量は非常に小さい。現在、丘珠空港には、全日本空輸（株）（ANA）グループの（株）エアニッポンネットワーク（A-net）と、日本航空（株）（JAL）グループの北海道エアシステム（株）（HAC）の2社が就航している。

ロンドン・シティエアポートに代表されるように、丘珠空港も典型的な市街地小型空港である。

### 2. 丘珠空港の潜在的優位性

われわれは、道都札幌市と道内諸都市との結びつきを深めて地域活性化に寄与するためには、潜在的優位性を有している丘珠空港を中心とした航空ローカルネットワークを

構築することが必要であると考えている。丘珠空港が有する潜在的優位性は二つある。

第一は空港の立地条件である。丘珠空港は市街地空港であるので、札幌市内中心部との絶対距離が6～8kmである。新千歳空港は、JR空港ラーナーで40分足らずの所要時間であり、経済距離は短縮されている。しかし、われわれが実施した最近のアンケート調査結果によれば、丘珠空港を利用する理由として、「空港からの都心部への空港アクセスが良いから」「空港から目的地に早く到着するから」「空港から目的地までの移動距離が短い」等が上位に上げられている（前掲論文③）。

第二はビジネス需要が集積されていることである。まず道内ローカル航空需要を見てみよう。表I-1は、2005年度における新千歳空港と丘珠空港の道内路線別旅客数を示している。新千歳空港38万人強、丘珠空港37万人強で、それぞれ道内航空旅客需要をほぼ半数ずつを担っている。ビジネス需要が集積されていることは、表I-2および表I-3に基づいて説明したい。ここでは、A-netのデータを用いる。

表I-2は、A-net利用の丘珠発着路線・曜日別旅客数（2005年度）を示している。表I-2によれば、どの路線も土曜日・日曜日の旅客数が他の曜日（平日）と比較して少ない。たとえば、函館線では、月曜日1万6,882人、火曜日1万8,723人、水曜日1万9,439人と漸増し、とりわけ木曜日2万202人、金曜日2万695人と、2万人を越える。しかし、その一方で、土曜日1万4,735人、日曜日1万2,055人となり、利用客数は大幅に減少する。表I-3は、A-net利用の丘珠発着の旅客分析（2005年度）を示している。表I-3によれば、丘珠発着の各路線とも旅客における個人客比率が極めて高い。函館線95.4%、稚内線94.2%、女満別線92.0%、釧路線90.4%である。最も低い中標津線であっても82.1%である。

表I-2および表I-3から明らかなように、土曜日・日曜日の旅客数の減少と個人比率の高さから、丘珠空港にはビジネス需要が集積されている。

### 3. 本報告の課題

土曜日・日曜日の丘珠空港の旅客需要を分析することによって、道内ローカル空港を活用した北海道の観光振興策を検討することである。これまでのアンケート調査は、丘珠空港の特徴であるビジネス需要の集積に焦点を当てて分析してきた。

従来の北海道観光振興策は、行政・民間とも、道外観光客あるいは海外観光客を主たる対象として宣伝誘致活動を行ってきた。しかしながら、団体観光客から個人観光客への旅行形態の変化あるいは夏季集中という季節性によって、道外観光客の入込みが大幅に上昇する状況は考えにくくなっている（日本政策投資銀行北海道支店『北海道観光の今後の展開－「観光産業」発展のために』平成13年3月）。

平成17年度の観光入込み客数（実人数）を見ると、道外客約635万人、道内客約4,178万人であった。構成比では、道内客は道外客の約6.8倍である。それゆえ、道内客すなわち道民観光需要を見直されなければならない。また、観光資源に恵まれた地域の活性化

を図るためにには、交流人口や滞在人口を如何に増やしていくかが、重要な地域課題である。

道民世帯の観光行動形態では、日帰り観光とりわけ目的地における行楽や観光・レジャー施設の利用が顕著である。観光行動の形態に関して1ヶ月に行っている道民世帯の割合で見ると、「日帰り行楽」は、54.9%の世帯が行っており、最多である。その次には「日帰りドライブ」を21.4%の世帯が行っている。道民世帯が1年間に行う観光行動の回数を当該平均で見ると、「日帰り行楽」15.3回、「日帰りドライブ」5.0回、「1泊慰安旅行」2.4回、「1泊行楽旅行」3.0回、「多数泊旅行」2.3回である（北海道観光産業経済効果調査委員会『北海道の観光：消費と経済効果』平成7年10月）。

丘珠空港の土曜日・日曜日の利用客数を確保するうえからも、札幌圏道民の「モビリティの高度化」の手段として、航空機の利用促進が挙げられよう。それは観光振興策の一つとして考えることである。札幌圏の道民が「スローステイ」を楽しむと同時に、その観光行動を通して交流人口・滞在人口として道内地域活性化に寄与するためには丘珠空港の高質的活用が必要となる。

以上のような問題意識を持って、IIでは、前述したアンケート調査結果の分析を整理している。

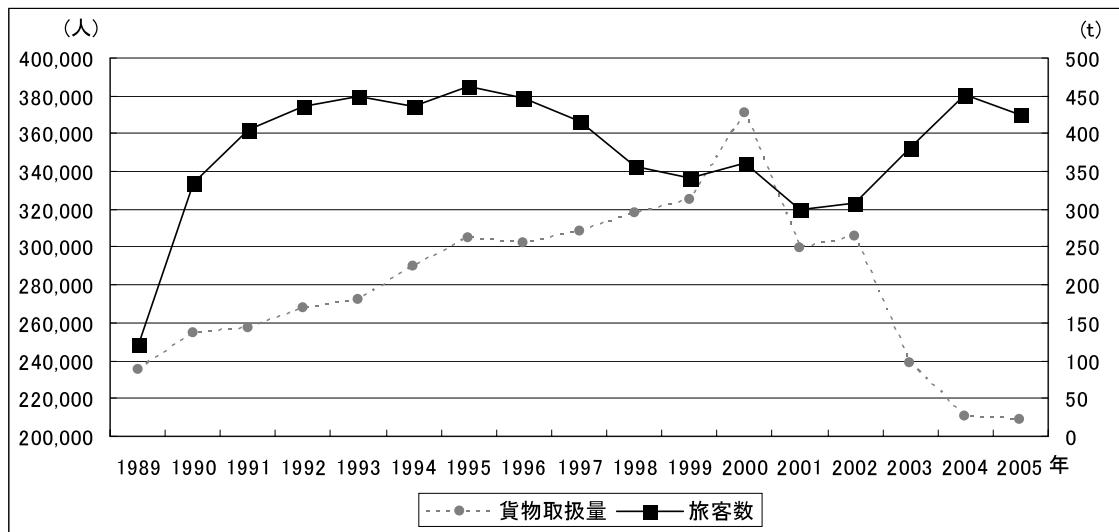


図 1-1 丘珠空港の利用旅客数・貨物取扱量の推移(1989～2005 年)

出所)国土交通省東京航空局丘珠空港事務所『丘珠空港の概要平成 18 年』を参考にして作成。

表 1-1  
新千歳空港・札幌丘珠空港道内路線別旅客数  
(2005 年度)

区間	旅客数(人)	利用率(%)
新千歳-利尻	31,461	(53.0)
新千歳-稚内	35,700	(45.4)
新千歳-中標津	41,942	(40.9)
新千歳-女満別	211,125	(47.3)
新千歳-釧路	60,824	(65.6)
新千歳-紋別		
新千歳-函館	2,814	(35.9)
<b>新千歳小計</b>	<b>383,866</b>	
丘珠-稚内	23,233	(62.1)
丘珠-釧路	67,529	(58.8)
丘珠-函館	121,111	(66.9)
丘珠-中標津	72,183	(68.3)
丘珠-女満別	38,601	(58.5)
丘珠-紋別		
<b>ANA グループ小計</b>	<b>322,657</b>	
丘珠-釧路	23,102	(59.3)
丘珠-函館	23,946	(56.5)
丘珠-紋別	3,110	(40.7)
<b>JAL グループ小計</b>	<b>50,158</b>	
<b>丘珠合計</b>	<b>372,815</b>	
<b>道内路線合計</b>	<b>756,681</b>	

出所)国土交通省提供資料を参考にして作成。

表 1-2 丘珠発着路線・曜日別旅客数(2005 年度)

路線	日曜日 (人)	月曜日 (人)	火曜日 (人)	水曜日 (人)	木曜日 (人)	金曜日 (人)	土曜日 (人)
丘珠-函館	12,055	16,882	18,723	19,439	20,202	20,695	14,735
丘珠-釧路	7,483	8,647	10,550	9,931	11,421	11,418	9,256
丘珠-稚内	2,058	3,010	4,011	4,156	3,683	4,104	2,606
丘珠-中標津	9,471	9,883	10,065	10,503	11,503	11,711	9,726
丘珠-女満別	3,993	5,271	6,266	6,283	6,512	6,672	4,292

出所) personal contact に基づき入手した資料を参考にして作成。

表 1-3 丘珠発着旅客分析(2005 年度)

路線	座席数(席)	旅客数(人)	利用率(%)	旅客数(人)	構成比(%)	個札	旅行
丘珠-函館	181,104	122,731	67.8	117,137	95.4	5,594	4.6
丘珠-釧路	114,912	68,706	59.8	62,138	90.4	6,568	9.6
丘珠-稚内	37,464	23,628	63.1	22,397	94.8	1,231	5.2
丘珠-中標津	105,728	72,862	68.9	59,803	82.1	13,059	17.9
丘珠-女満別	65,968	39,289	59.6	36,141	92.0	3,148	8.0

出所) personal contact に基づき入手した資料を参考にして作成。

## II. アンケート調査の分析と考察

### 1. 調査の概要

調査は、8月26日（土）・27日（日）の丘珠空港発路線（函館、釧路、稚内、女満別、中標津）、および8月20日（日）の新千歳空港発路線（女満別、稚内）に向う使用機材の利用客を対象に実施した（表4）。アンケート用紙の配布は搭乗直前に手渡しを行い、到着までに機内で回収した（アンケート用紙は末尾に掲載）。サンプル数は総計519であり、丘珠空港発は472、新千歳空港発は47である。

以下、2.では丘珠発函館便及び釧路便について、土曜日と日曜日の旅客比較、3.で丘珠空港及び新千歳空港発の稚内便と女満別便の比較を行った。

### 2. 珠発函館便と釧路便の曜日別比較

#### （1）同伴者

同伴者に関する質問では、函館便を利用した人の多くが1人（土曜日=63.4%、日曜日=69.5%）と回答している。次いで仕事仲間が土曜日=19.1%、日曜日=14.6%であった（図II-1）。

釧路便を利用した人も1人が多く、土曜日=67.1%、日曜日=60.4%であった（図II-2）。丘珠～函館便と異なるのは、日曜日の仕事仲間の割合が低く（5.7%）、夫婦の割合が高くなっていることである（11.3%）。

#### （2）旅行目的

旅行目的について、函館便では業務・出張が土曜日=69.0%、日曜日=63.9%を占めた（図II-3）。観光については、土曜日=8.6%、日曜日=8.4%であった。

釧路便も業務・出張の割合が高く、土曜日=66.7%、日曜日=51.9%であった（図II-4）。観光については、釧路便の日曜日=23.1%は、函館便と比べても高い。

函館便の目的地に道南圏が多いのは当然であるが（土曜日=66.4%、日曜日=43.8%）、道央圏については、土曜日が32.8%、日曜日が52.8%であった（図II-5）。土曜日に道南圏（函館）に出張して、日曜日に道央圏（札幌）に戻る層が一定の割合で含まれているものと考えられる。

釧路便も函館便と同様の傾向がみられる。釧路・根釧圏を目的地とする回答が、土曜日=63.3%、日曜日=48.2%と高く（図II-6）、道央圏を目的地としている層は、土曜日=27.8%、日曜日=42.9%であった。

#### （3）宿泊目的・宿泊日数等

函館便利用者の宿泊日数は、土曜日・日曜日ともに50%以上の人人が1泊と回答している（それぞれ54.8%、57.3%、図II-7）。土曜日の利用者の中には日帰りするという回答も18.3%あった（日曜日は11.0%）。2泊と回答したのは土曜日=13.9%、日曜日=15.9%であった。

釧路便も1泊が多いのは変わらない（土曜日=43.5%、日曜日=46.2%、図II-8）。日帰りは、土曜日が多く（15.9%）、日曜日が少ない（9.6%）という点でも函館便と共通している。函館便との違いは、2泊という回答が増えていることである（土曜日=24.6%、日曜日=28.8%）。宿泊地域は、函館便利用者の半数以上が空港所在地の函館市である（土曜日=53.3%、日曜日=55.1%、図II-9）。空港周辺自治体との回答は日曜日が多かった（土曜日=22.2%、日曜日=30.4%）。

釧路便も空港所在地に宿泊するという回答が多かった（土曜日=46.4%、日曜日=54.3%、図II-10）。空港周辺自治体との回答は土曜日=21.4%、日曜日=19.6%であった。

函館便利用者の宿泊施設は、ホテルが圧倒的に多い（土曜日=80.0%、日曜日=74.0%、図II-11）。旅館の宿泊は土曜日=7.4%、日曜日=6.8%であった。

釧路便利用者もホテルが多いが（土曜日=71.9%、日曜日=58.8%、図II-12）、函館便に比べて、日曜日に旅館に宿泊する層も多い（土曜日=7.0%、日曜日=15.7%）。

#### (4) 旅行形態

函館便利用者の旅行形態は、航空券等の手配を自分で行う個人旅行が中心である（土曜日=72.8%、日曜日=73.3%、図II-13）。観光パックを利用したのは、僅かに土曜日=3.9%、日曜日=5.3%である。

釧路便も同様で、個人旅行中心だが（土曜日=61.0%、日曜日=70.0%、図II-14）、函館便に比べて観光パックの利用者が多い（土曜日=10.2%、日曜日=8.0%）。

#### (5) 訪問先での活動

訪問先での活動は、函館便では半数以上が業務と回答している（土曜日=55.7%、日曜日=53.5%、図II-15）。業務を主な活動と回答しているため、業務以外の項目では市内見学や食事、買物等、活動の範囲が限定されている。

釧路便も業務が活動の中心であるが（土曜日=51.3%、日曜日=38.4%、図II-16）、名物料理を味わう（土曜日=6.3%、日曜日=13.7%）、自然景観を楽しむ（土曜日=10.0%、日曜日=13.7%）、温泉に入る（土曜日=6.3%、日曜日=8.2%）など、観光に関連する活動が目立つ。

#### (6) 消費金額

函館便利用者の消費金額については、土曜日・日曜日ともに3万円未満という回答が多かった（土曜日=37.6%、日曜日=49.3%、図II-17）。日曜日は消費金額が多くなるほど回答者数は減っているが、土曜日の場合、3~5万円未満=37.6%、10万円以上=16.2%であり、日曜日と比べて消費金額は多い。

釧路便利用者の場合、函館便と同様に3万円未満が多いが（土曜日=61.0%、日曜日=36.2%）、3~5万円未満の割合は日曜日が高く（31.9%）、土曜日が低い（20.8%、図II-18）。10万円以

上の割合も日曜日が多い（土曜日=5.2%、日曜日=10.6%）。

#### (7) 航空券購入方法

函館便利用者の航空券の購入方法は、土曜日・日曜日いずれも旅行会社の営業所が多く（土曜日=36.9%、日曜日=49.4%）、航空会社のホームページから購入したのは土曜日に函館便を利用した人の中に多かった（土曜日=33.3%、日曜日=24.7%、図II-19）。

釧路便利用者の場合も、旅行会社の営業所が多いが（土曜日=38.5%、日曜日=38.3%）、航空会社のホームページから購入した人の割合では、土曜日・日曜日の差が小さい（土曜日=32.3%、日曜日=27.7%、図II-20）。

#### (8) 路線利用回数

路線の利用回数を見ると、函館便の利用者は5回以上のリピーターが多いことが分かる（土曜日=63.3%、日曜日=71.4%、図II-21）。初めて利用したという回答は、わずかながら土曜日が多かった（土曜日=24.8%、日曜日=15.6%）。

釧路便の利用者も5回以上のリピーターが圧倒的に多いが（土曜日=63.1%、日曜日=58.3%、図II-22）、初めて利用した人は日曜日に多かった（土曜日=20.0%、日曜日=33.3%）。

#### (9) 丘珠空港までの交通手段

函館便利用者の丘珠空港までの交通手段は、土曜日・日曜日いずれもタクシー利用が多い（土曜日=36.0%、日曜日=41.0%、図II-23）。自家用送迎の割合は土曜日が35.1%と高いのに対して、日曜日は15.4%であった。土曜日に自家用送迎を利用する層として、勤務地あるいは自宅が札幌にあり、土曜日に仕事で函館に出かける人を予想できる。JR駅からバス・タクシー利用する人の割合は土曜日=3.6%、日曜日=14.1%であった。

釧路便利用者も同様の傾向を持っており、土曜日・日曜日いずれもタクシー利用が多い（土曜日=27.5%、日曜日=40.4%、図II-24）。自家用送迎の割合も土曜日が高く（29.0%）、日曜日が低い（15.4%、図II-24）。JR駅からバス・タクシー利用する人の割合は、函館便と異なり、土曜日が多く（17.4%）、日曜日が少ない（9.6%）。

#### (10) 利用者の住所

函館便利用者の住所は、土曜日は道央（札幌市内、札幌近郊、その他）が、日曜日は道南が多かった（土曜日・道央=49.5%、日曜日・道南=53.9%、図II-25）。

釧路便利用者の場合も同様の傾向にあり、土曜日は道央（札幌市内、札幌近郊、その他）が、日曜日は道東が多かった（土曜日・道央=46.9%、日曜日・道東=55.3%、図II-26）。

#### (11) 利用客の年齢構成と性別

函館便利用者の年齢構成は、40～50歳未満を頂点に（土曜日=28.7%、日曜日=32.5%）、30～60歳未満までの間に集中しているが（図II-27）、日曜日に函館便を利用する50～60歳未満層

の割合は必ずしも高くない（土曜日=25.0%、日曜日=18.2%）。

釧路便利用者の年齢構成は、土曜日が50～60歳未満が多く（32.8%）、日曜日が30～40歳未満が多かった（36.2%、図II-28）。

性別では、函館便利用者は土曜日・日曜日いずれも男性の割合が高かった（土曜日=73.1%、日曜日=79.2%、図II-29）。

釧路便利用者の場合も土曜日・日曜日いずれも男性の割合が高かった（土曜日=77.8%、日曜日=74.5%、図II-30）。

## （12）利用者の職業

函館便の利用者の職業は、土曜日・日曜日いずれも会社員の割合が高かった（土曜日=49.5%、日曜日=49.4%、図II-31）。会社役員の割合は土曜日=17.8%、日曜日=10.4%であった。

釧路便の利用者の職業も会社員が多い（土曜日=45.3%、日曜日=34.0%、図II-32）。函館便に比べると会社役員の割合が高い（土曜日=26.6%、日曜日=17.0%）。

# 3. 稚内便利用者と女満別便利用者の比較

## （1）同伴者

稚内便の利用者は、丘珠・新千歳いずれの空港も1人が多い（丘珠=60.0%、新千歳=52.6%、図II-33）。新千歳空港は知人・友人=20.0%、家族（子供連れ）=10.0%、その他家族=10.0%も散見される。

女満別便の利用者は、丘珠空港発は1人が多いのに対して（47.6%）、新千歳空港発は知人・友人が多い（54.1%）図II-34。

## （2）旅行目的と目的地

旅行目的は、丘珠・新千歳いずれの空港も業務・出張が多いが（丘珠=89.5%、新千歳=40%）新千歳空港は観光目的での利用も多い（40.0%、図II-35）。

女満別便の場合は、丘珠・新千歳いずれの空港も観光目的が多く、特に新千歳空港が顕著である（丘珠=31.7%、新千歳=97.2%、図II-36）。業務・出張を目的にしている人は、ほとんどが丘珠空港を利用している（43.9%）。

稚内便の場合、丘珠・新千歳いずれの空港も目的地は道北圏である（丘珠=76.5%、新千歳=60.0%、図II-37）。

女満別空港便の場合、道北圏と回答したのは新千歳空港利用者に多い（丘珠=13.6%、新千歳=88.9%、図II-38）。

また、丘珠空港利用者の目的地は多様である（道央圏=36.4%、オホーツク圏=27.3%、釧路・根釧圏=15.9%）。

### (3) 宿泊日数および宿泊地域・宿泊施設

宿泊日数は、概して丘珠空港の利用者が少なく、稚内便では丘珠空港発一日帰り（36.8%）、新千歳発=4泊（44.4%）が上位である（図II-39）。

女満別便の場合、丘珠空港発=1泊、新千歳発=2泊が多い（図II-40）。

稚内便の宿泊地域は、丘珠空港利用者が空港所在地（55.6%）、新千歳空港利用者が空港周辺自治体である（45.5%、図II-41）。

女満別便の場合、宿泊地域を空港周辺自治体とする回答は丘珠空港（39.4%）・新千歳空港（40.0%）いずれも多いが、新千歳空港利用者が空港所在地を宿泊地に選ぶケースは少ない（13.3%）。

稚内便利用者の宿泊施設はホテルである（丘珠=60.0%、新千歳=54.5%、図II-43）。

女満別便利用者もホテルの宿泊が多い（丘珠=74.3%、新千歳=82.9%）、僅かながら旅館（丘珠・新千歳いずれも8.6%）、ペンション・コテージ（丘珠・新千歳いずれも5.7%）の利用もある（図II-44）。

### (4) 旅行形態

旅行形態は個人旅行が主体であり、稚内便利用者は丘珠=69.2%、新千歳=66.7%であった（図II-45）。

女満別便の場合、個人旅行も多い（丘珠=52.8%、新千歳=38.9%）、航空券のみのフリープランも多い（丘珠=38.9%、新千歳=41.7%、図II-46）。

### (5) 旅行先での活動

稚内便利用者の旅行先での活動は丘珠・新千歳いずれの空港も業務が中心で、特に丘珠空港が顕著である（丘珠=93.8%、新千歳=27.3、図II-47）。

女満別便利用者の場合、丘珠空港は業務が多い（36.5%）、新千歳空港は自然景観を楽しむ（32.2%）、名物料理を味わう（20.3%）など、様々である。

### (6) 消費金額

稚内便利用者の消費金額は3万円未満が多い（丘珠=58.8%、新千歳=33.3%、図II-49）。

女満別便利用者の場合、空港によってまったく違った結果になった。丘珠空港利用者は3万円未満が多く（41.7%）、新千歳空港利用者は10万円以上が多い（44.1%、図II-50）。

### (7) 航空券購入方法

稚内便利用者の航空券購入方法は、丘珠空港利用者は旅行会社の営業所が多い（53.3%）、新千歳空港利用者は航空会社のホームページが多い（55.6%）図II-51。

女満別便は、丘珠・新千歳いずれの空港も旅行会社の営業所が多く（丘珠=43.2%、新千歳

=57.1%)、航空会社のホームページで購入した人が多いのは丘珠空港利用者である(27.0%)。

#### (8) 利用回数

稚内便利用者の多くは5回以上のリピーターである(丘珠=58.8%、新千歳=66.7%、図II-53)。

女満別便利用者は、初めてが多い(丘珠=44.4%、新千歳=91.4%、図II-54)。特に新千歳が顕著である。

#### (9) 空港への利用交通手段

稚内便利用者は、その他を除いて、丘珠空港はタクシー(50.0%)、新千歳空港は自家用送迎(37.5%)が多い(図II-55)。その他には新千歳まで飛行機、JRのみが含まれていた。女満別便利用者は、丘珠空港はタクシー(31.6%)、新千歳空港は空港バス(20.7%)、またはJR駅からバス・タクシー(13.8%)である(図II-55)。

#### (10) 利用者の住所

稚内便利用者の住所は、丘珠空港が道央(札幌市内、札幌近郊、その他)=55.6%、新千歳が道北=44.4%である(図II-57)。新千歳空港利用者には道外も多数含まれている(33.3%)。女満別便利用者の住所は、丘珠空港が道央(札幌市内、札幌近郊、その他)=45.9%、新千歳空港が道外(78.1%)である(図II-58)。

#### (11) 利用者の年齢構成と性別

稚内便利用者の年齢は、丘珠空港が50~60歳未満(38.9%)を頂点に、40~50歳未満(22.2%)、20~30歳未満(16.7%)が多い(図II-59)。新千歳空港利用者は、40~50歳未満(33.3%)、50~60歳未満(33.3%)が中心である。

女満別便の利用者の年齢は、丘珠空港が40~50歳未満層(29.7%)を頂点としているのに対して、新千歳は60~70歳未満層(33.3%)を頂点としており、年齢層が高い(図II-60)。

稚内便の性別は、丘珠・新千歳いずれの空港も男性が多い(丘珠=88.9%、新千歳=77.8%、図II-61)。

女満別便の性別は、丘珠は男性(59.5%)が多く、新千歳は圧倒的に女性(72.7%)が多い(図II-62)。

#### (12) 利用者の職業

稚内便の利用者の職業は、丘珠が公務員(33.3%)、新千歳が会社員(66.7%)である(図II-63)。また、女満別便の利用者の場合、丘珠が会社員(50.0%)、新千歳が専業主婦(33.3%)である(図省略)。

表 II-1 調査日・便・サンプル数

調査日	便	サンプル数
8月26日（土）	丘珠～函館	118
8月26日（土）	丘珠～釧路	71
8月27日（日）	新千歳～稚内	10
8月27日（日）	新千歳～女満別	37
8月27日（日）	丘珠～函館	85
8月27日（日）	丘珠～中標津	86
8月27日（日）	丘珠～稚内	20
8月27日（日）	丘珠～女満別	38
8月27日（日）	丘珠～釧路	54
計		519

図 II-1 同伴者

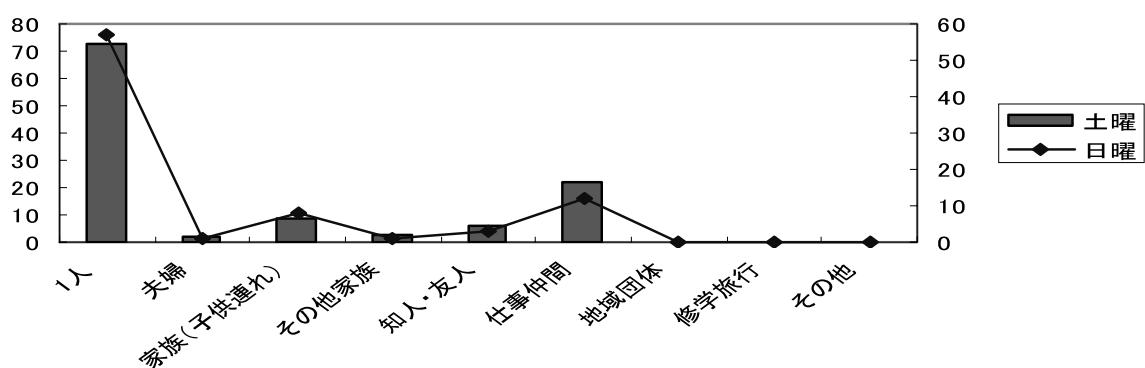


図 II-2 同伴者

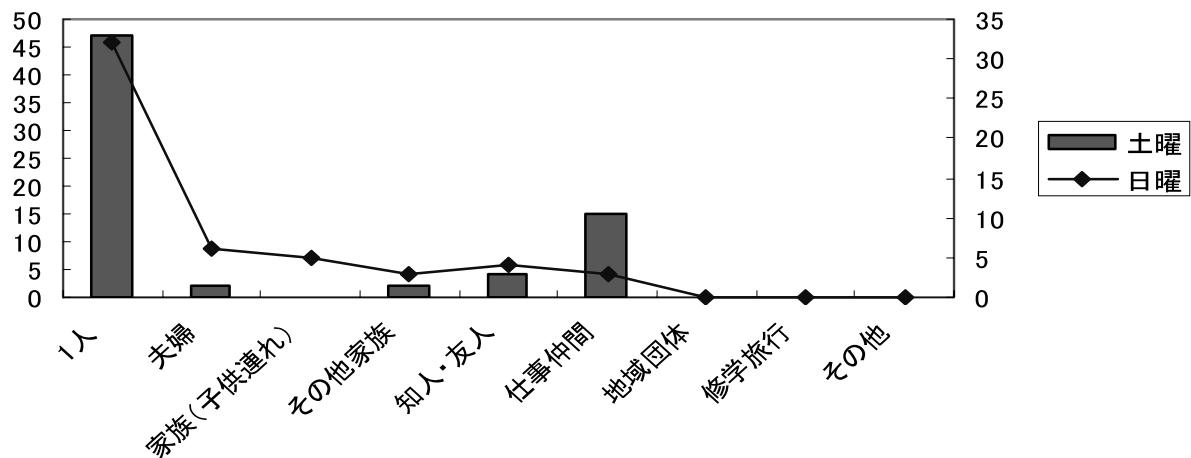


図 II-3 旅行目的

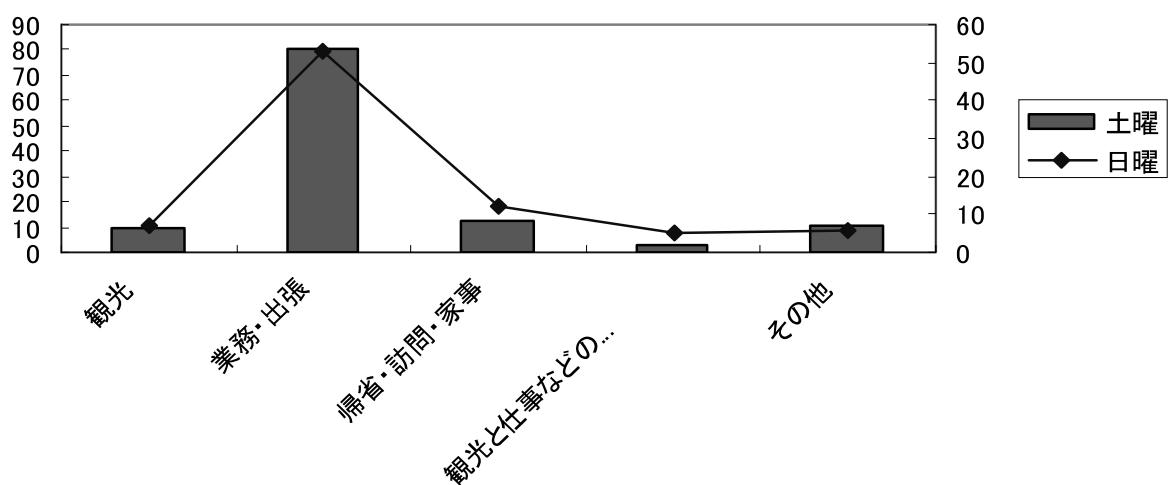


図 II-4 旅行目的

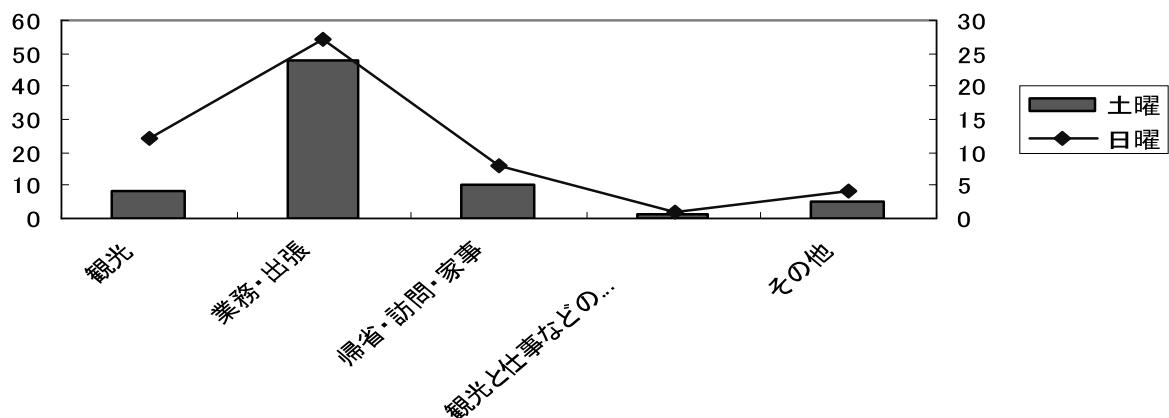


図 II-5 目的地

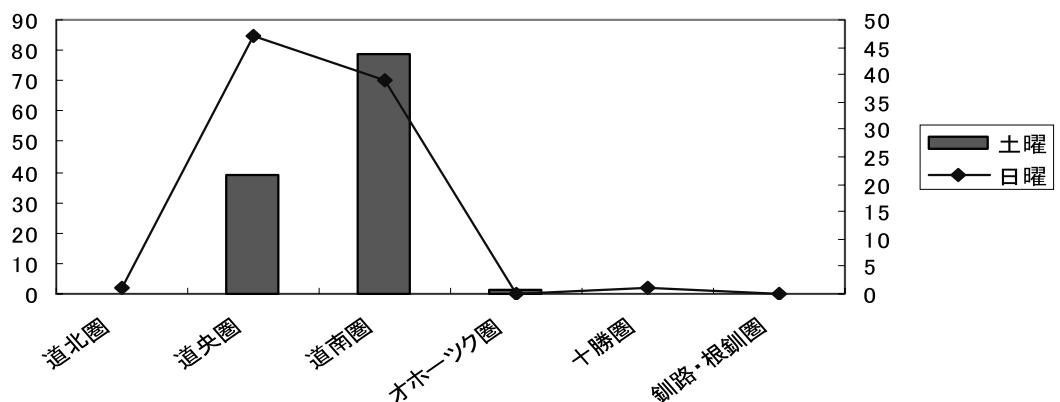


図 II-6 目的地

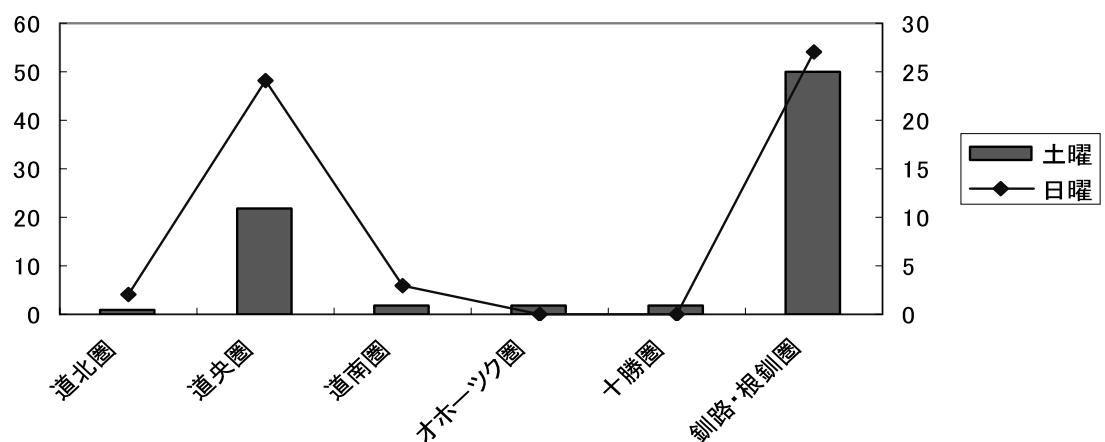


図 II-7 宿泊日数

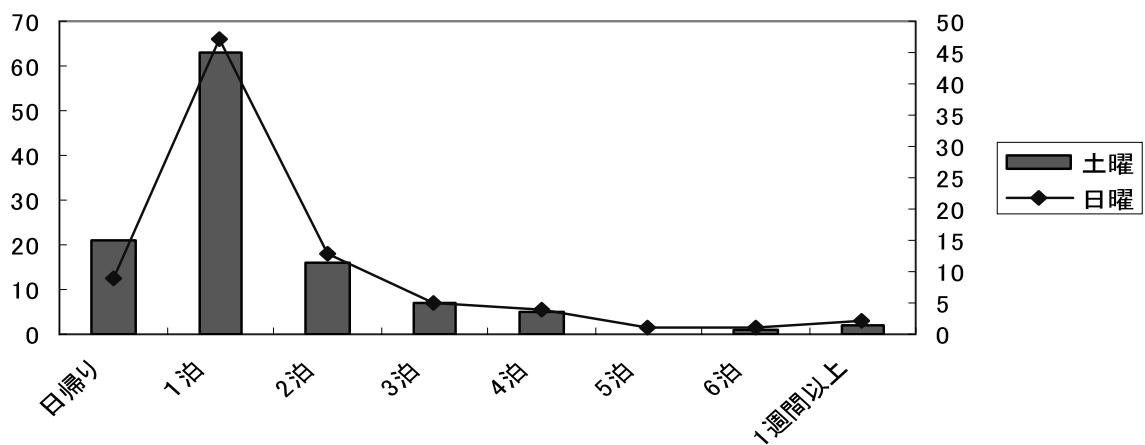


図 II-8 宿泊日数

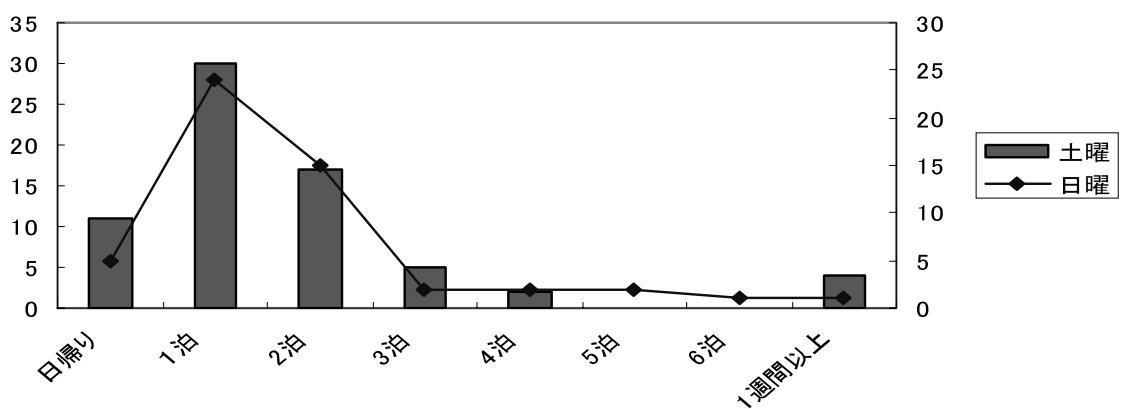


図 II-9 宿泊地域

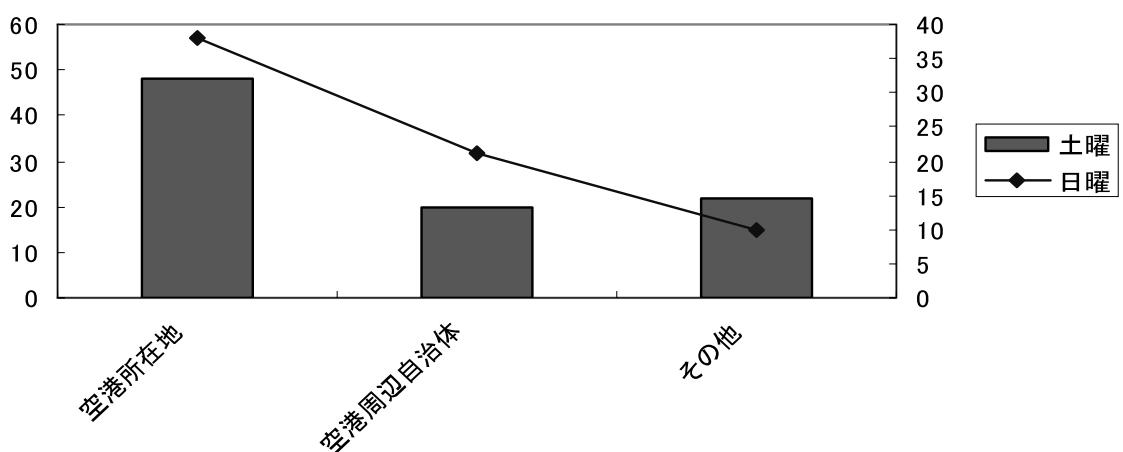


図 II-10 宿泊地域

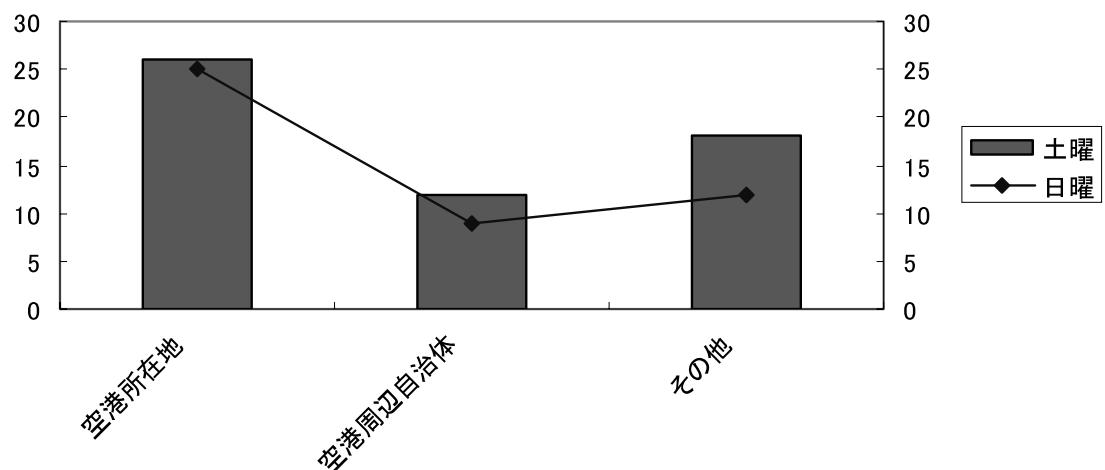


図 II-11 宿泊施設

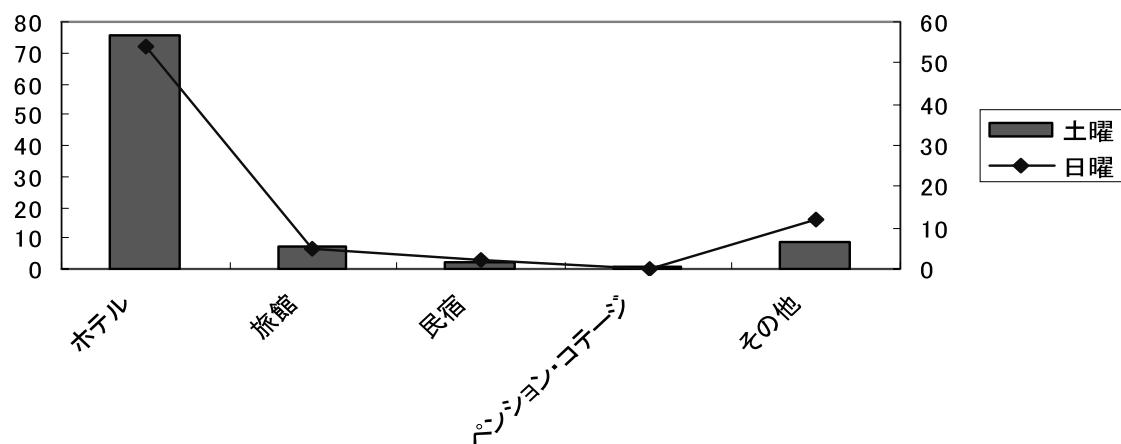


図 II-12 宿泊施設

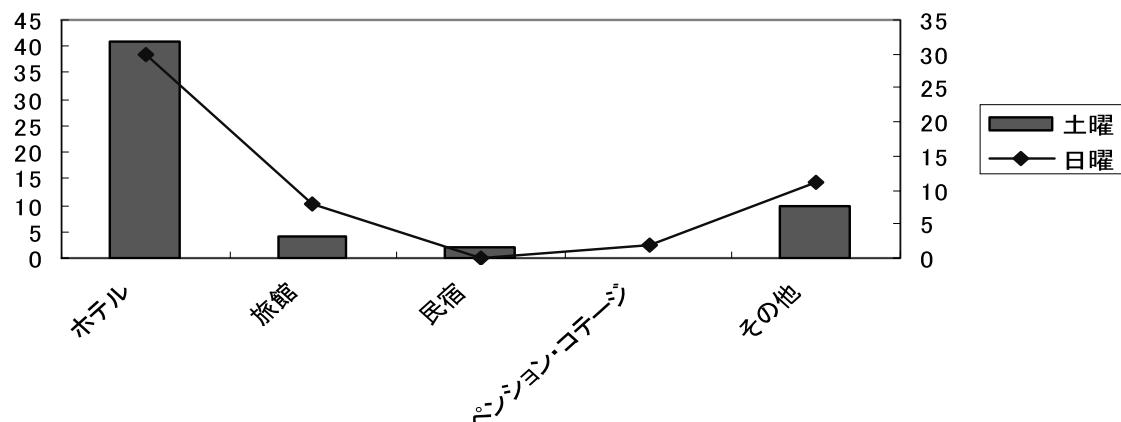


図 II-13 旅行形態

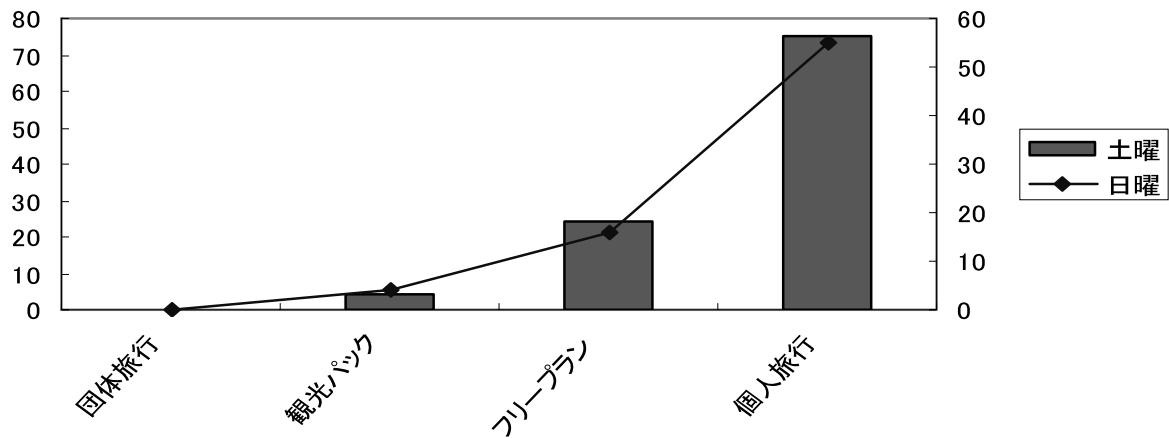


図 II-14 旅行形態

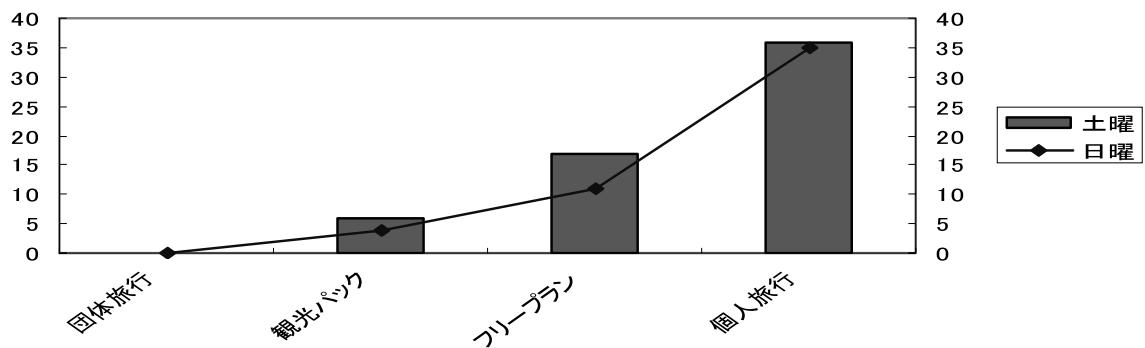


図 II-15 訪問先での活動

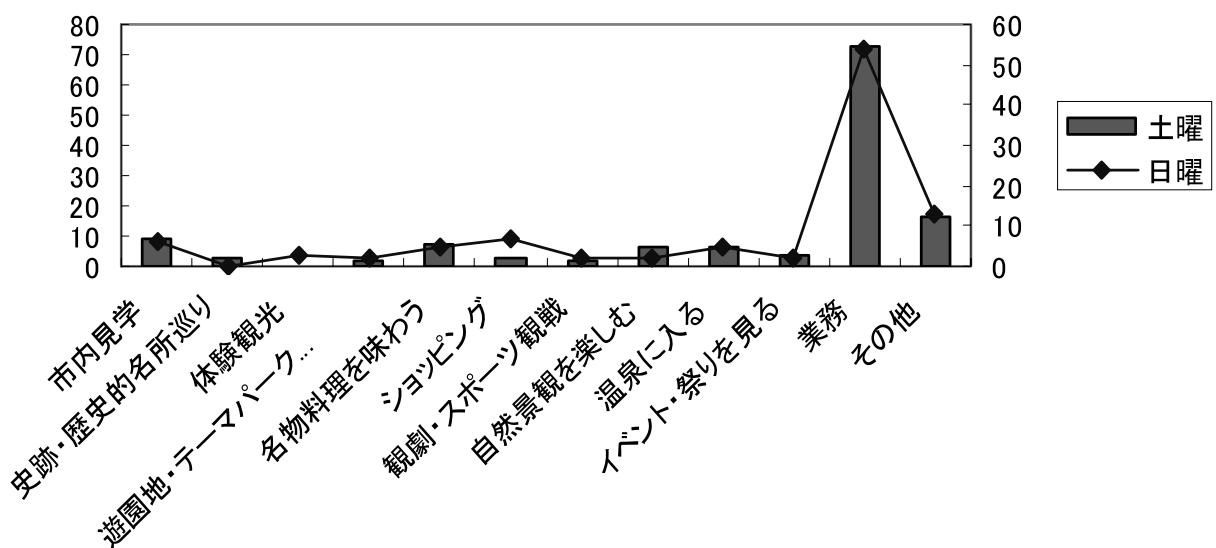


図 II-16 旅行先での活動

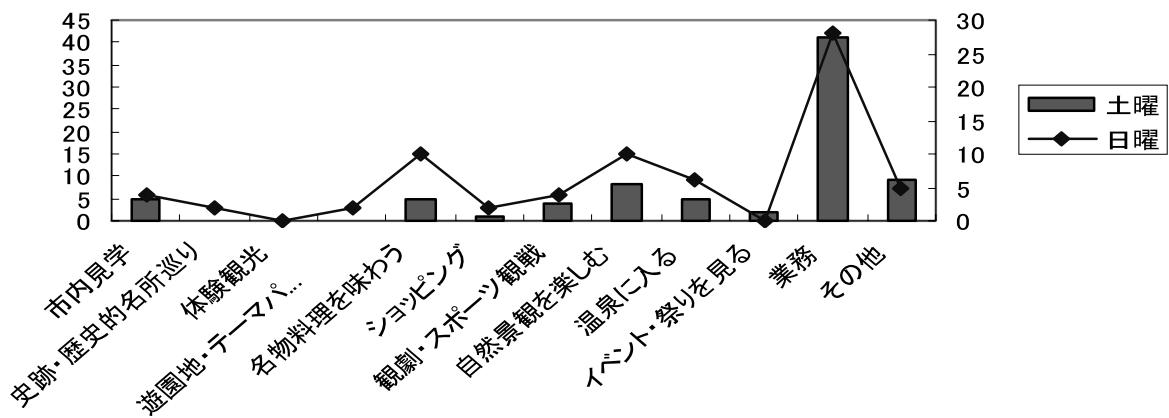


図 II-17 消費金額

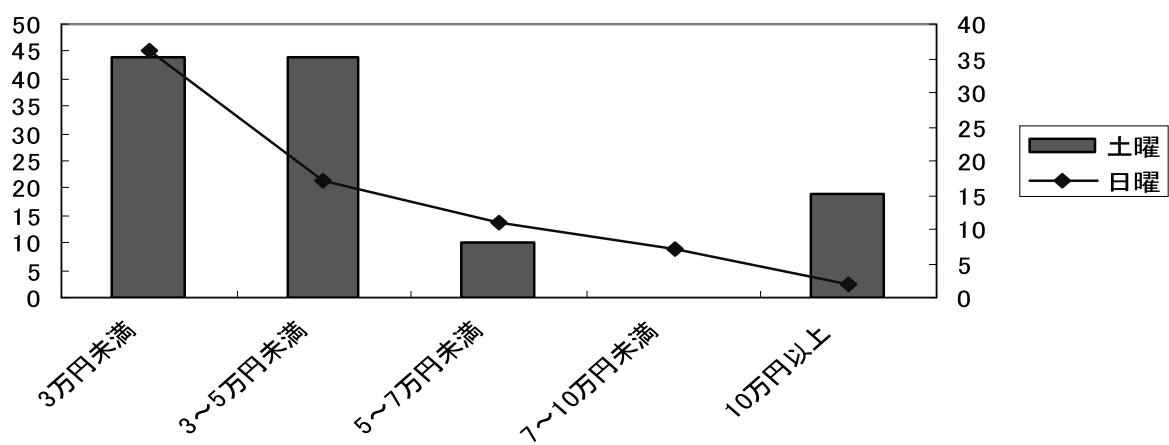


図 II-18 消費金額

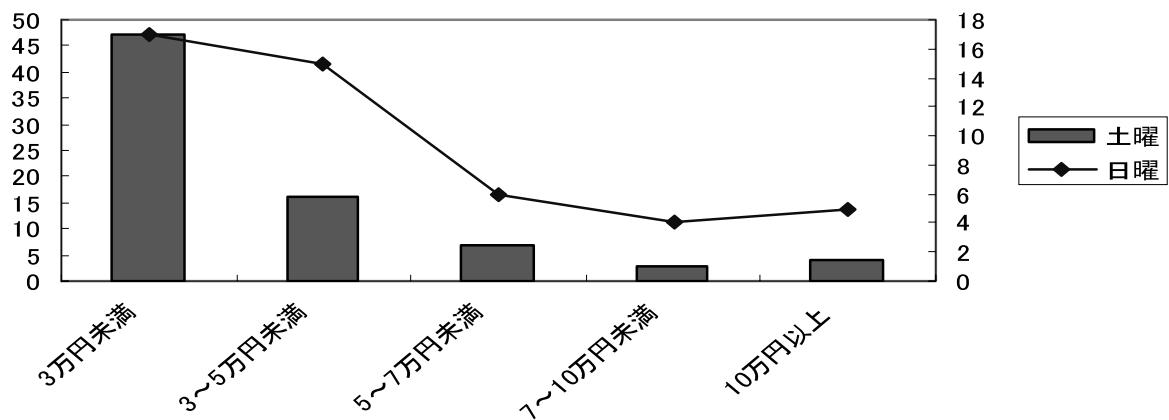


図 II-19 航空券の購入方法

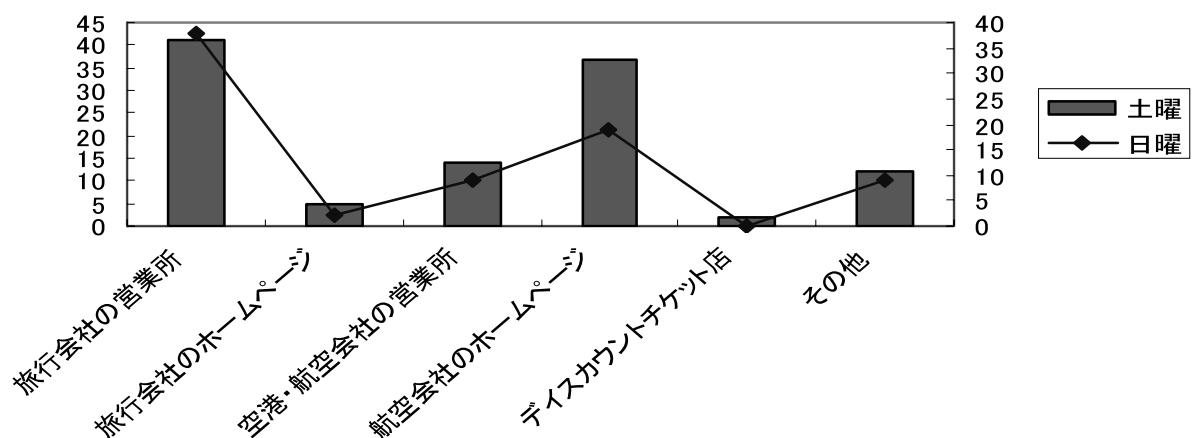


図 II-20 航空券の購入方法

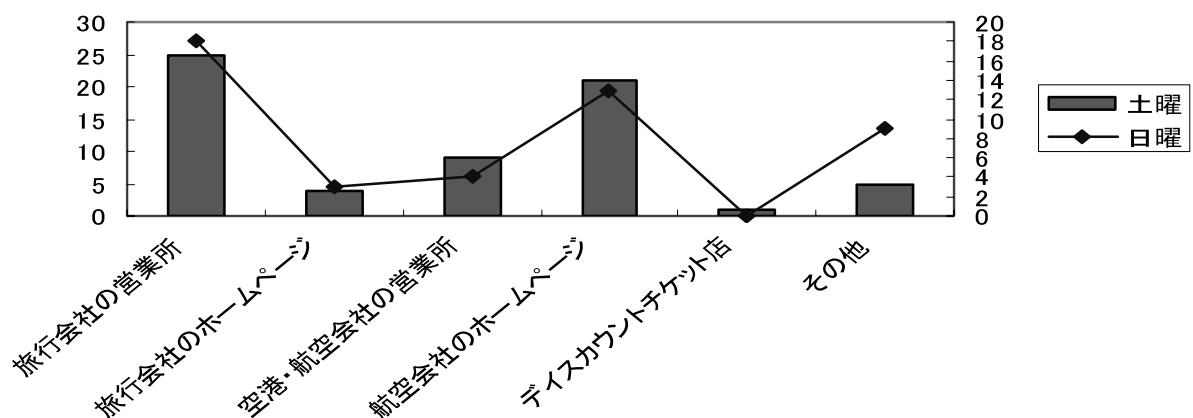


図 II-21 路線の利用回数

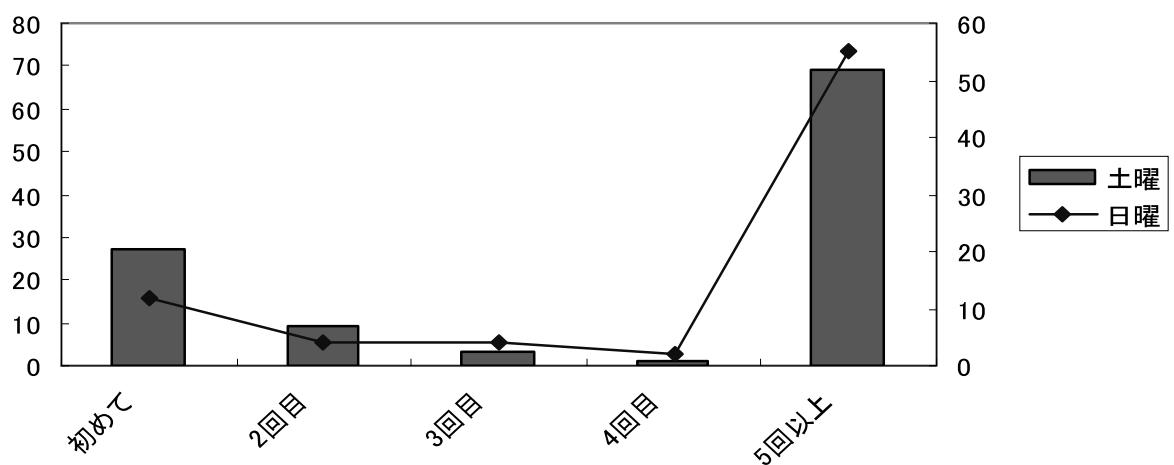


図 II-22 路線の利用回数

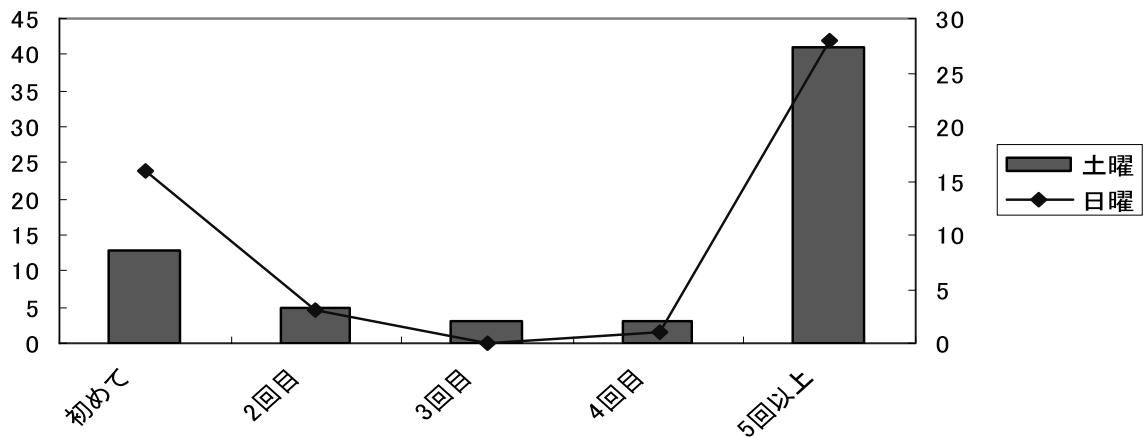


図 II-23 丘珠空港までの交通手段

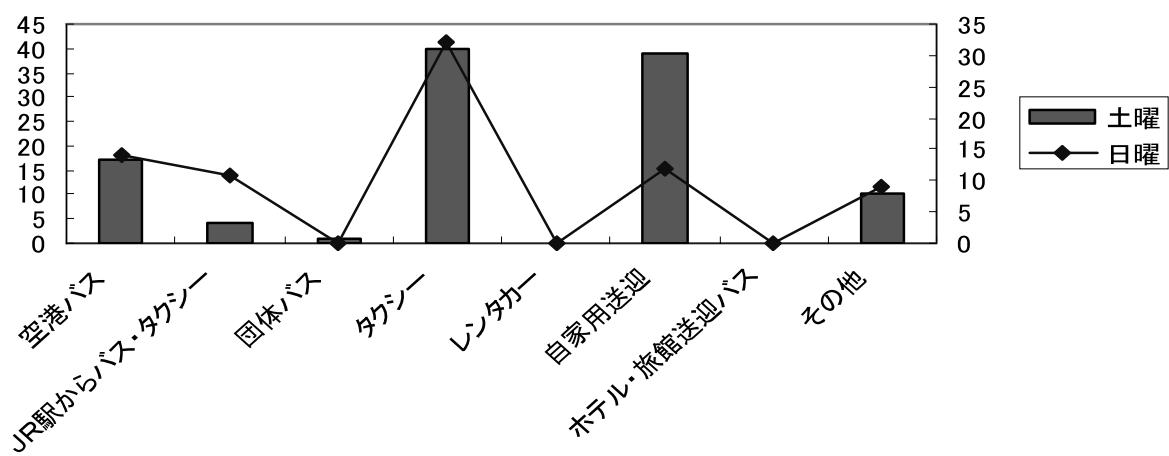


図 II-24 丘珠空港までの交通手段

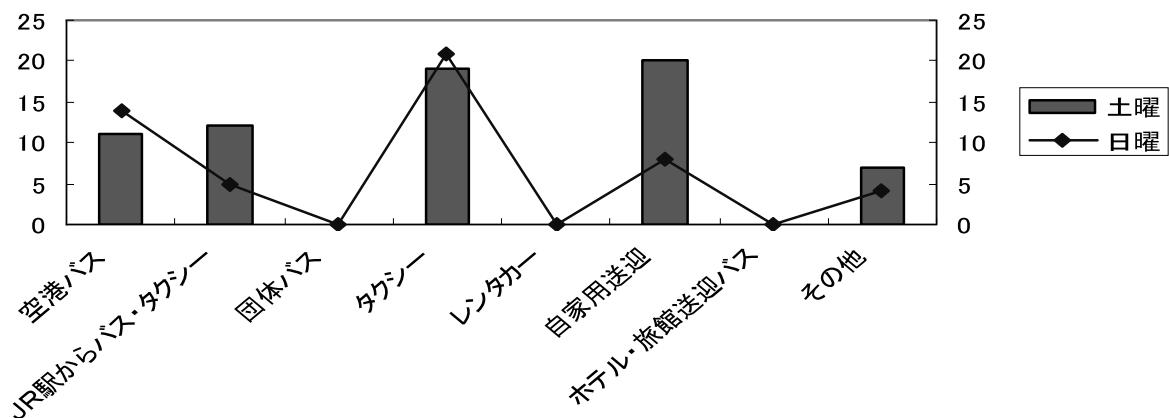


図 II-25 住所

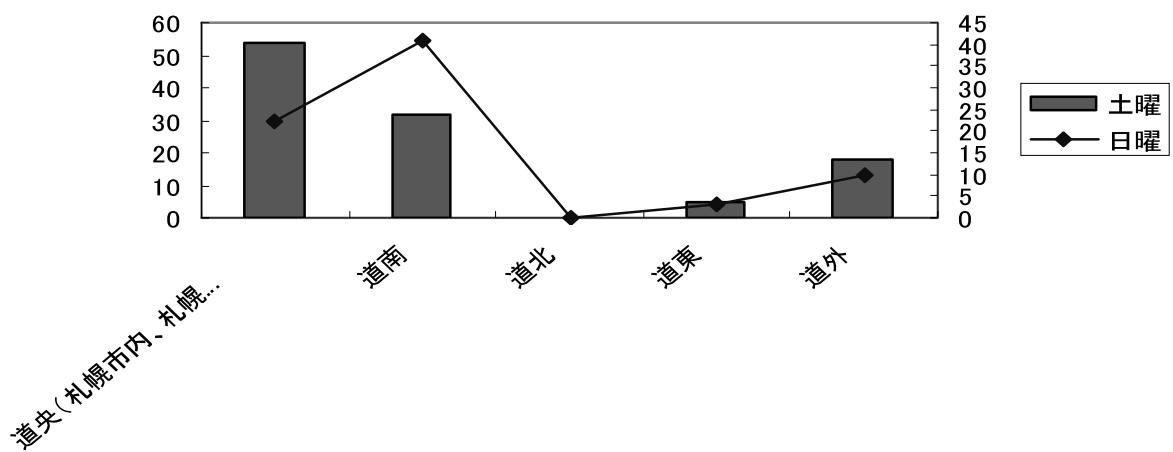


図 II-26 住所

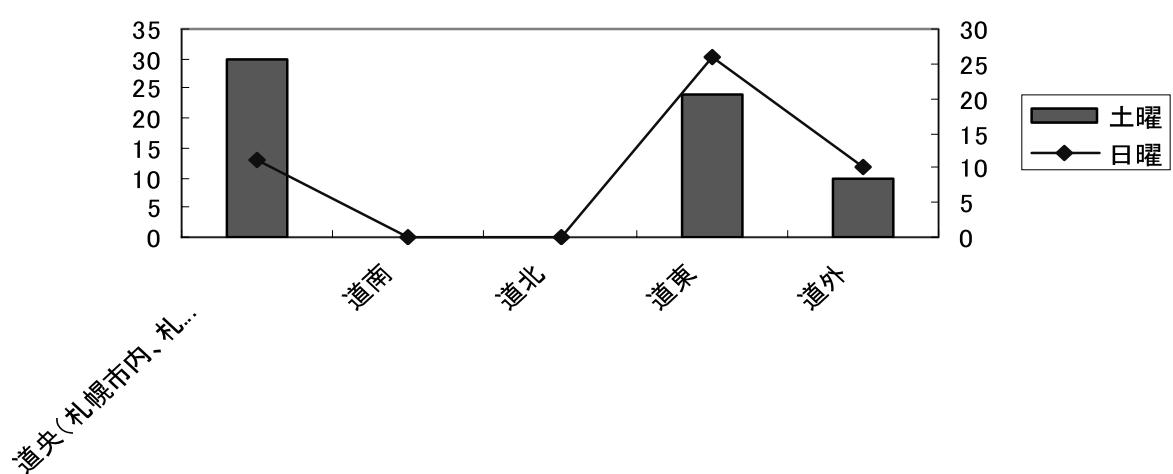


図 II-27 年齢

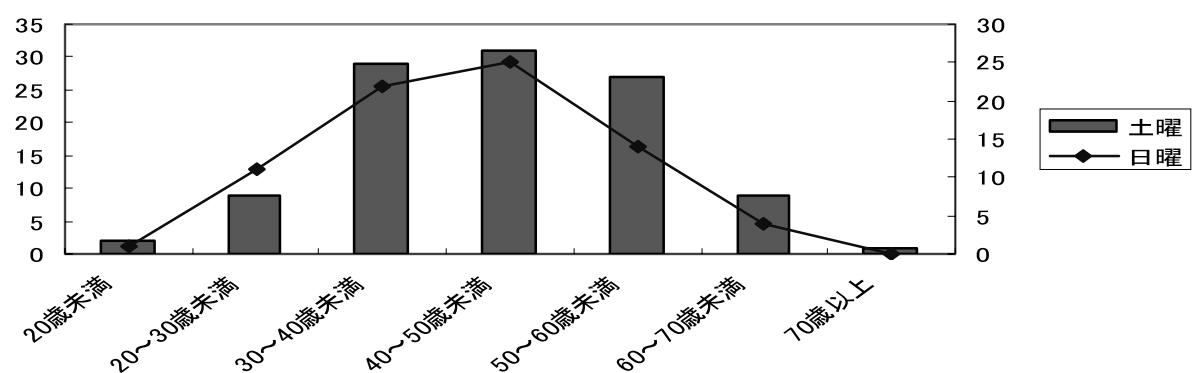


図 II-28 年齢

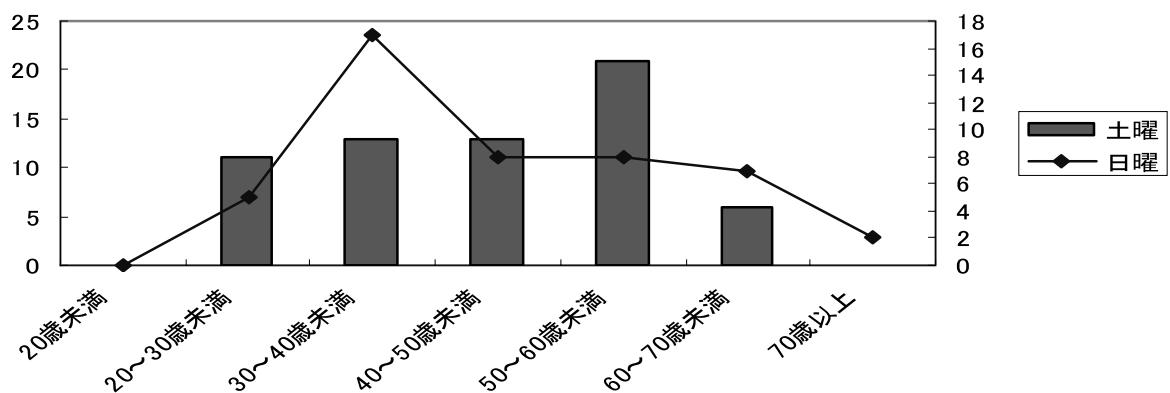


図 II-29 性別

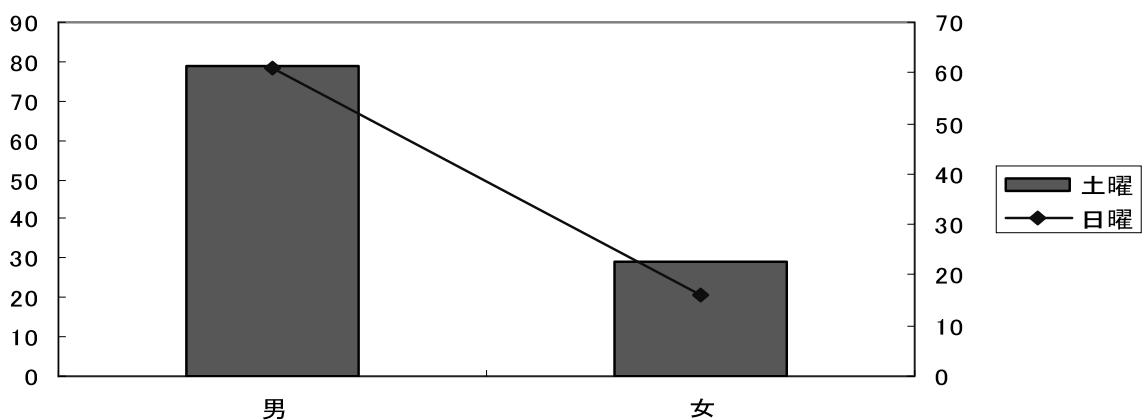


図 II-30 性別

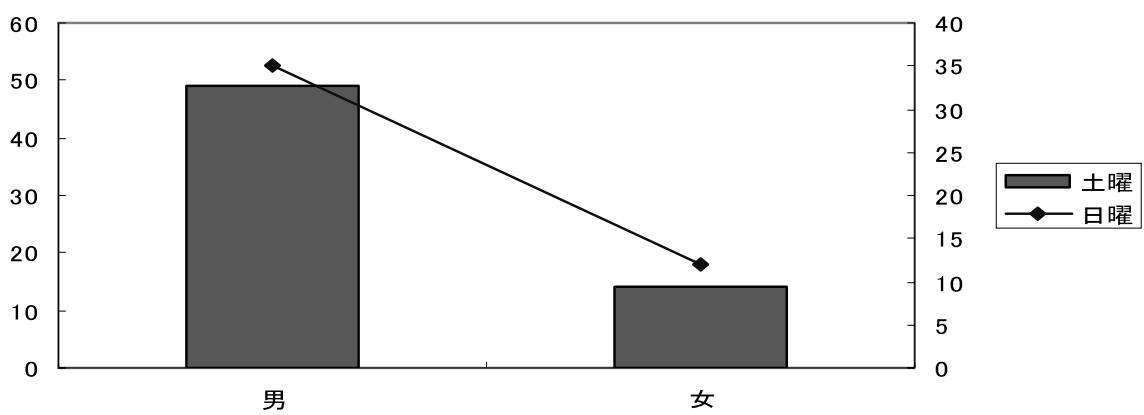


図 II-31 職業

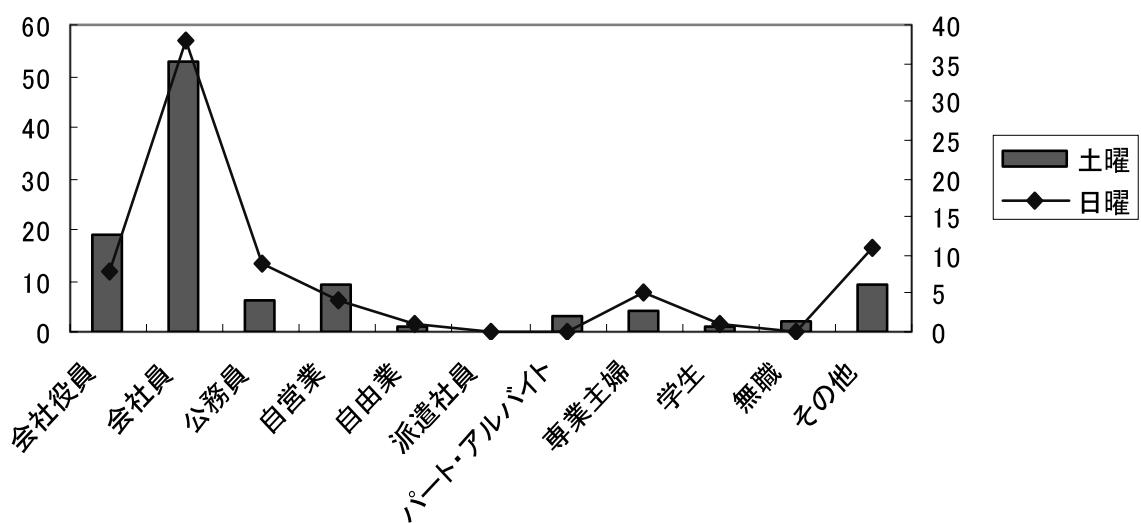


図 II-32 職業

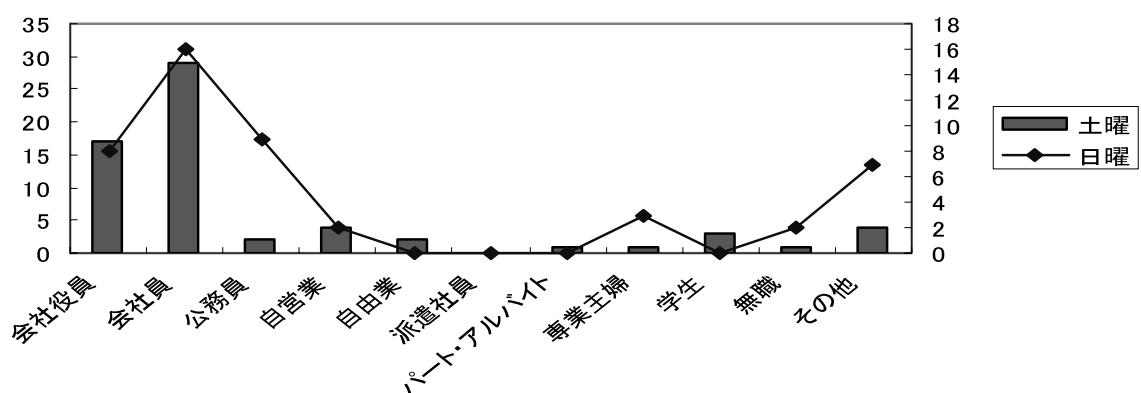


図 II-33 同伴者

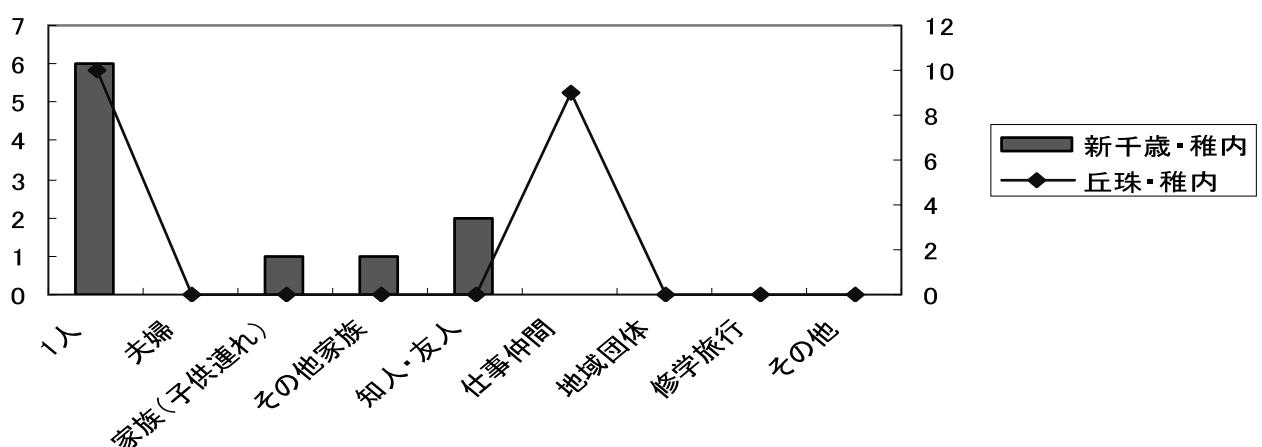


図 II-34 同伴者

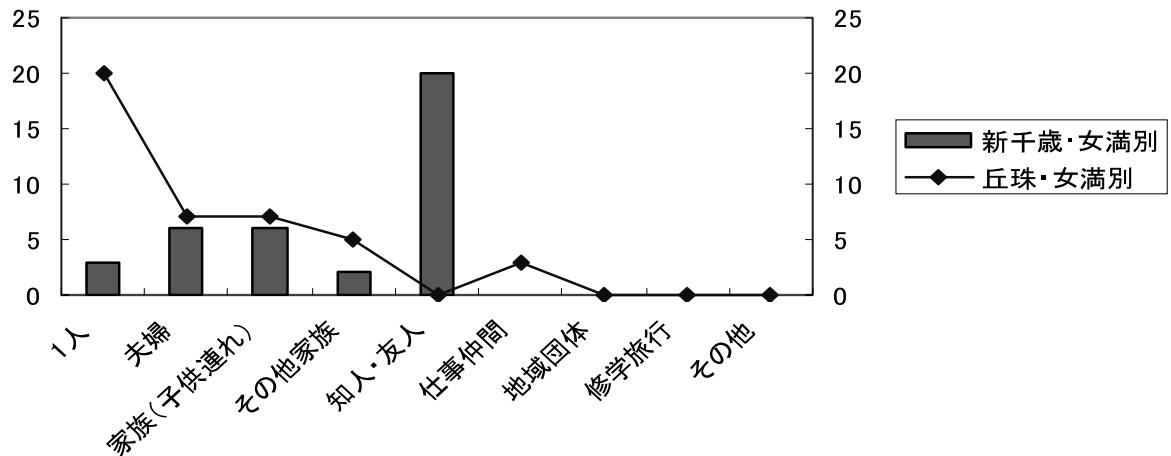


図 II-35 旅行目的

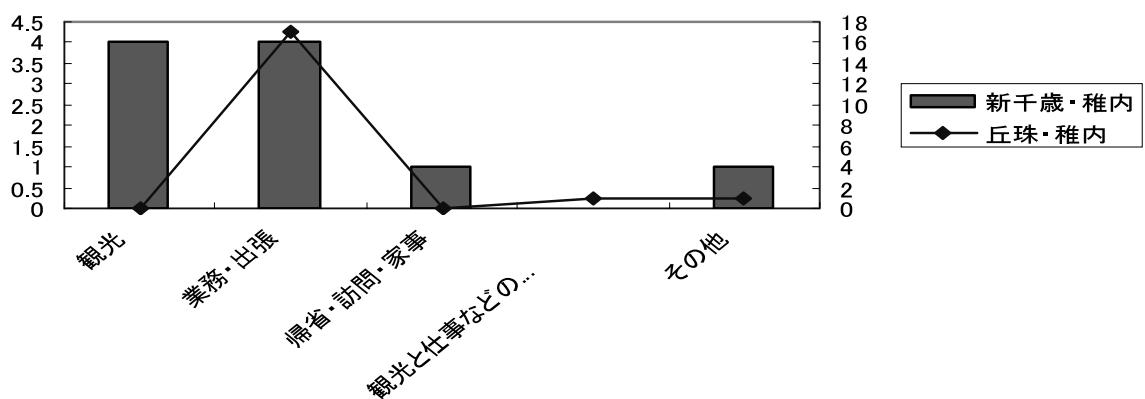


図 II-36 旅行目的

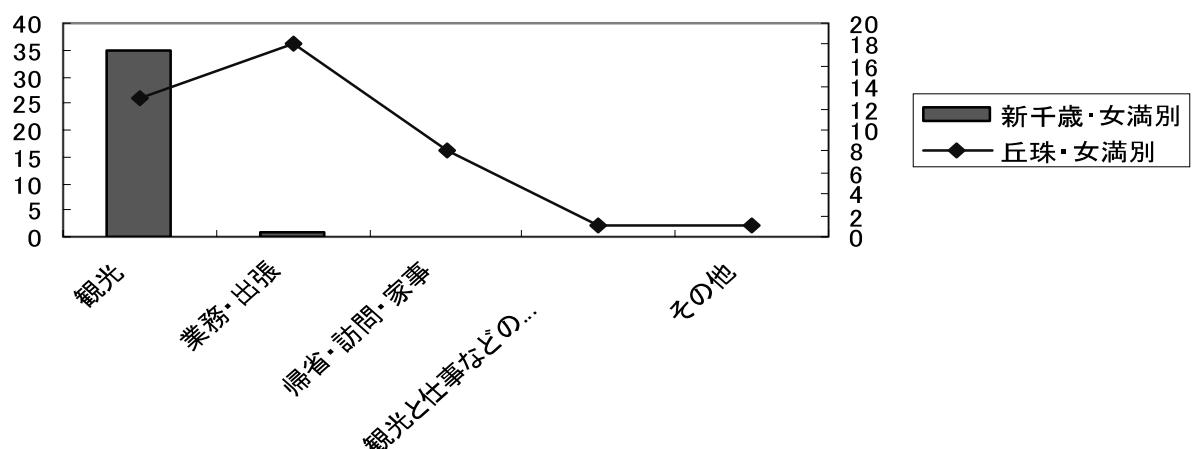


図 II-37 目的地

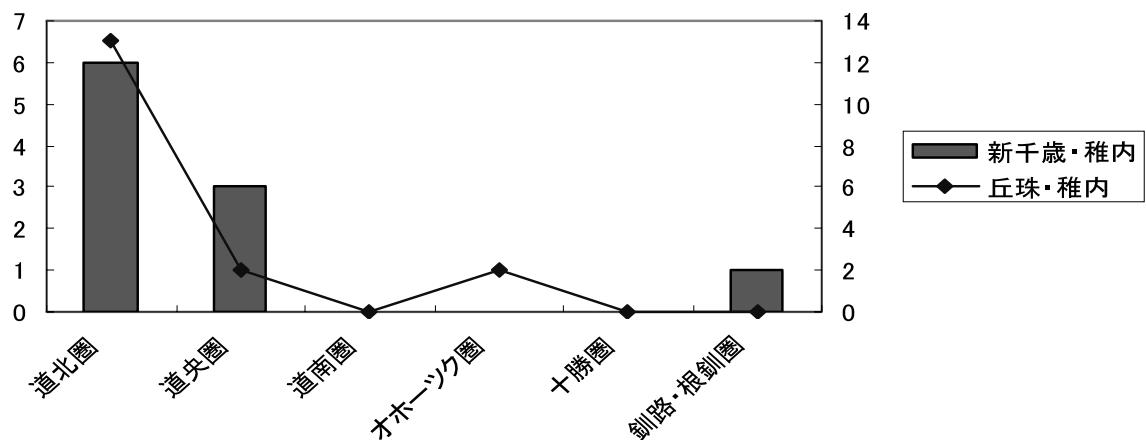


図 II-38 目的地

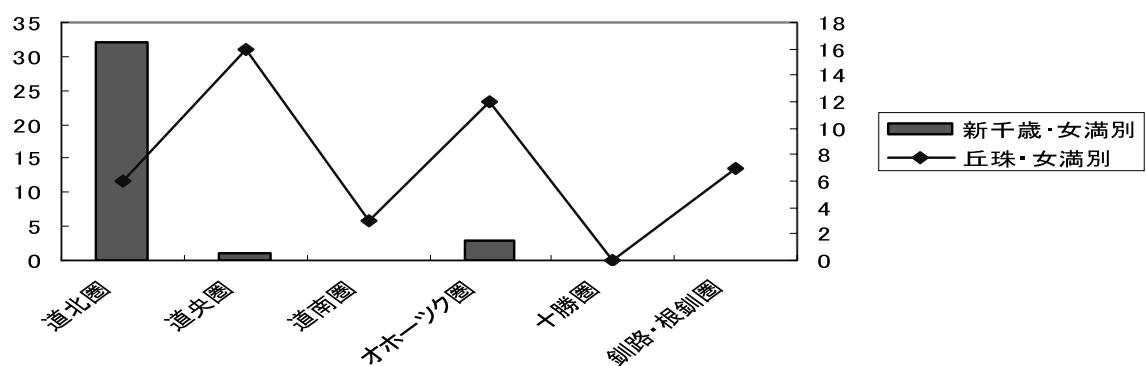


図 II-39 宿泊日数

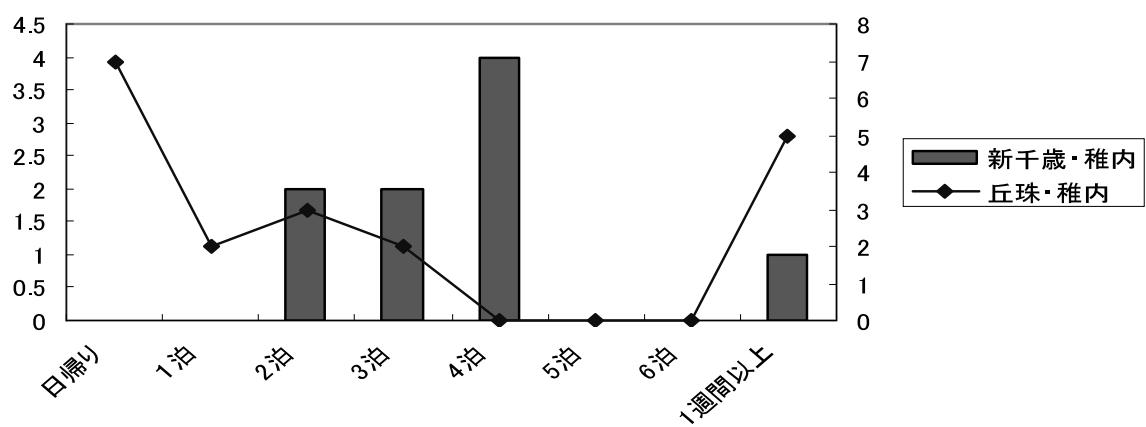


図 II-40 宿泊日数

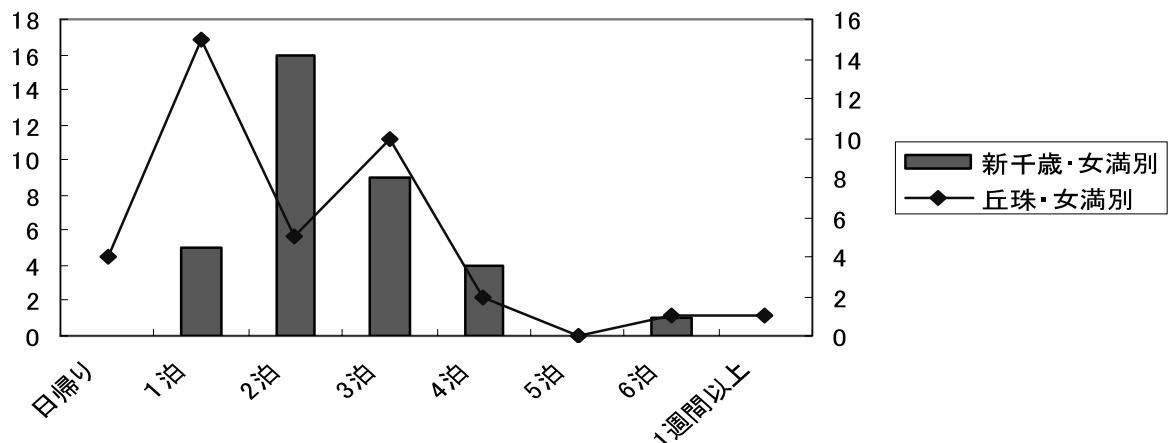


図 II-41 宿泊地域

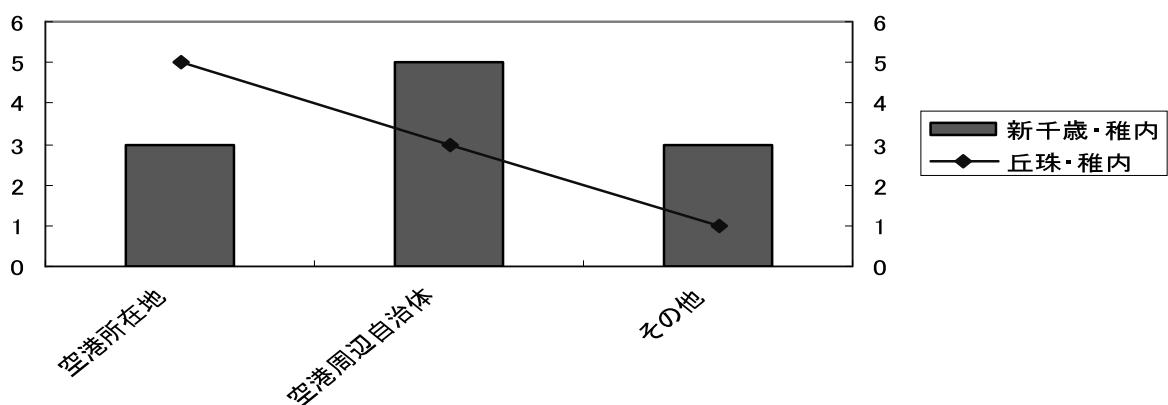


図 II-42 宿泊地域

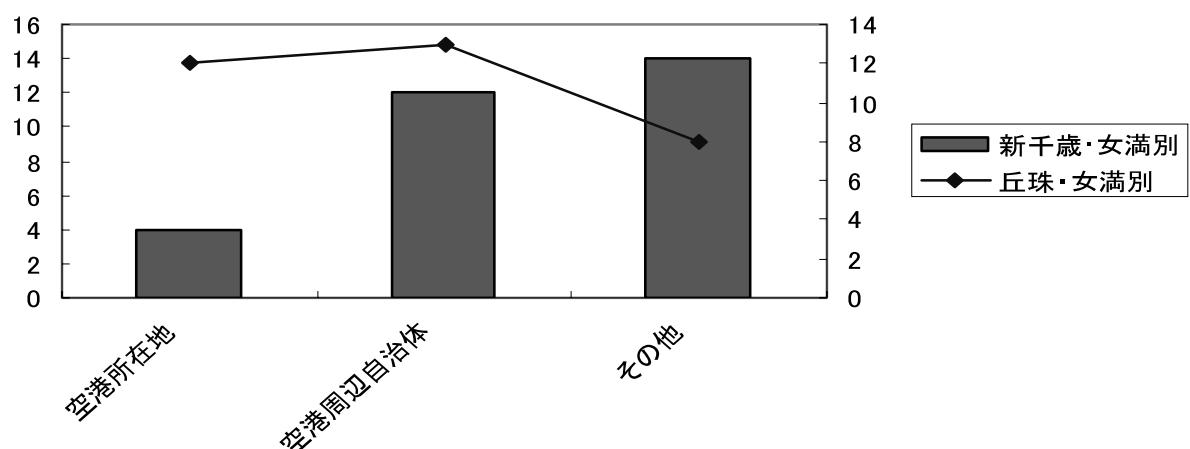


図 II-43 宿泊施設

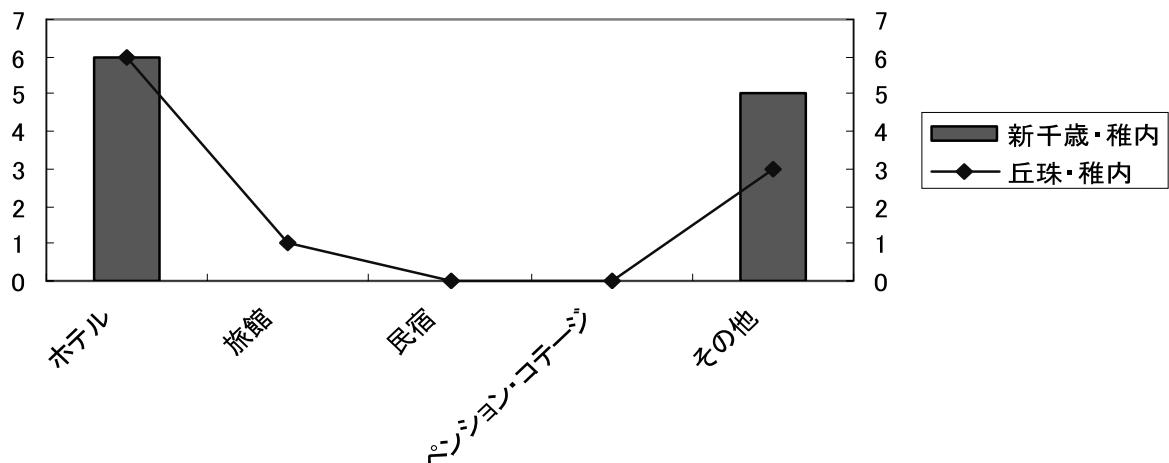


図 II-44 宿泊施設

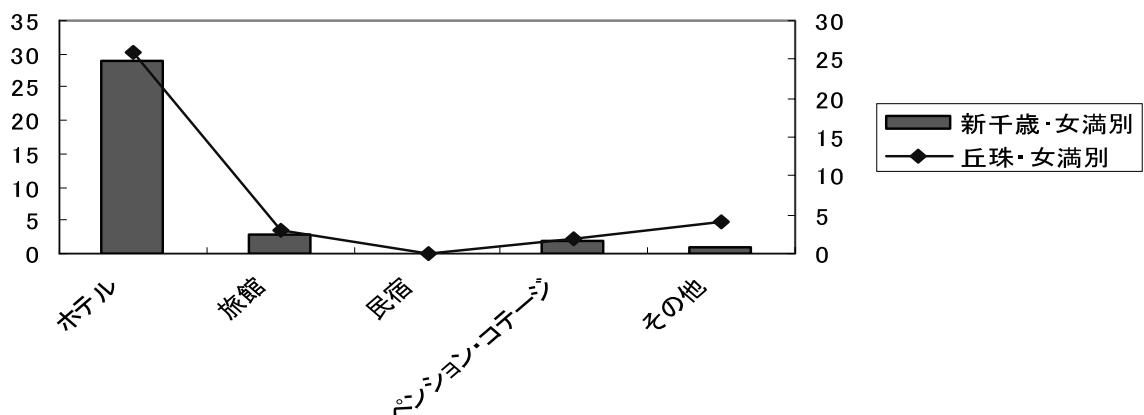


図 II-45 旅行形態

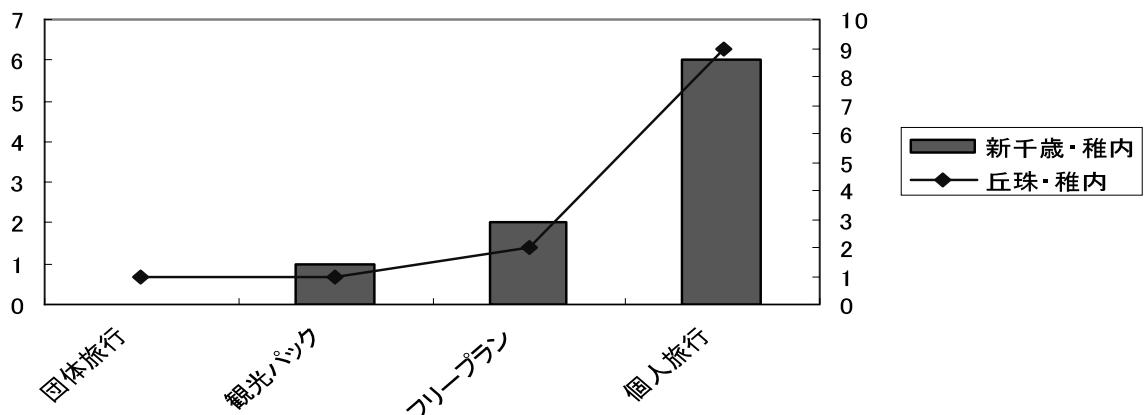


図 II-46 旅行形態

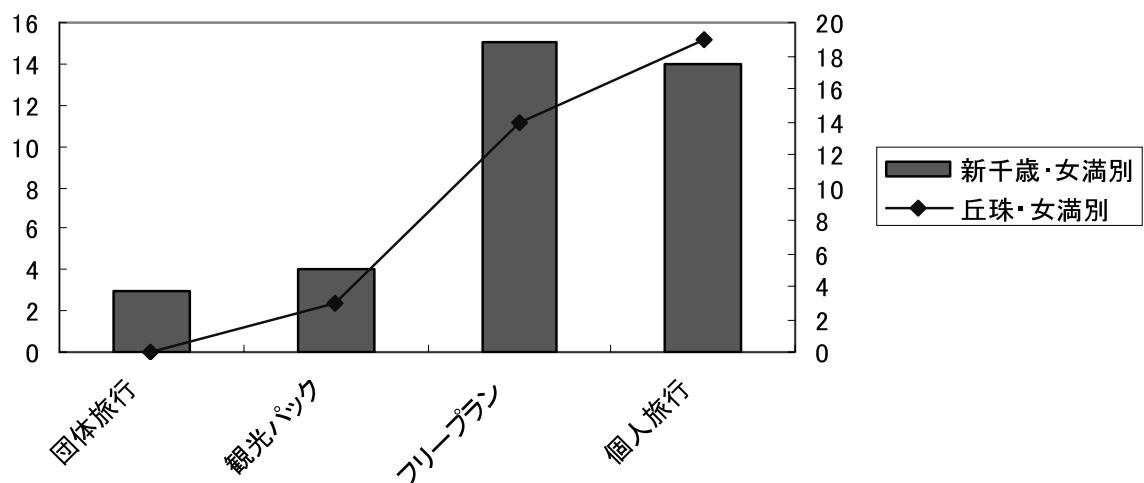


図 II-47 旅行先での活動

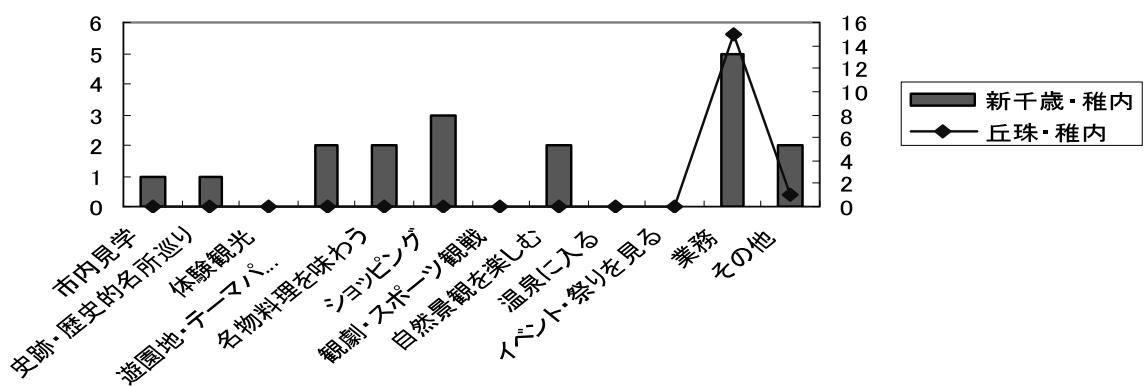


図 II-48 旅行先での活動

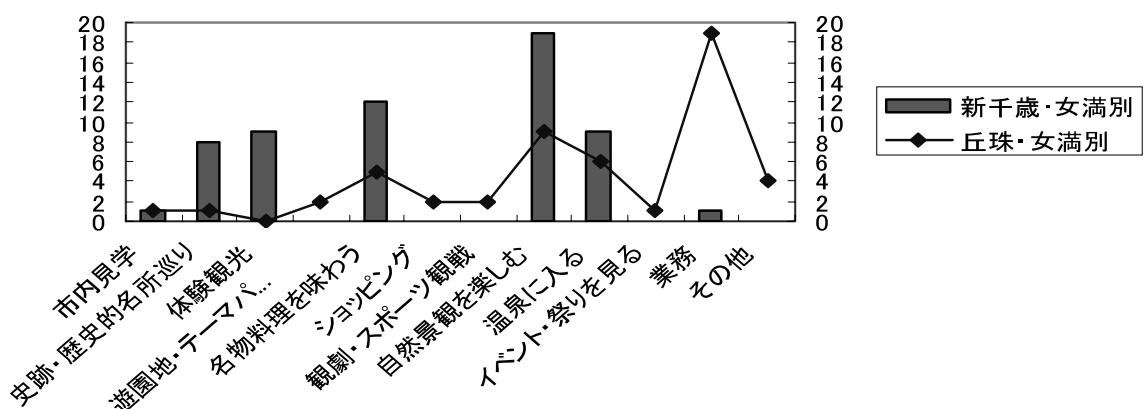


図 II-49 消費金額

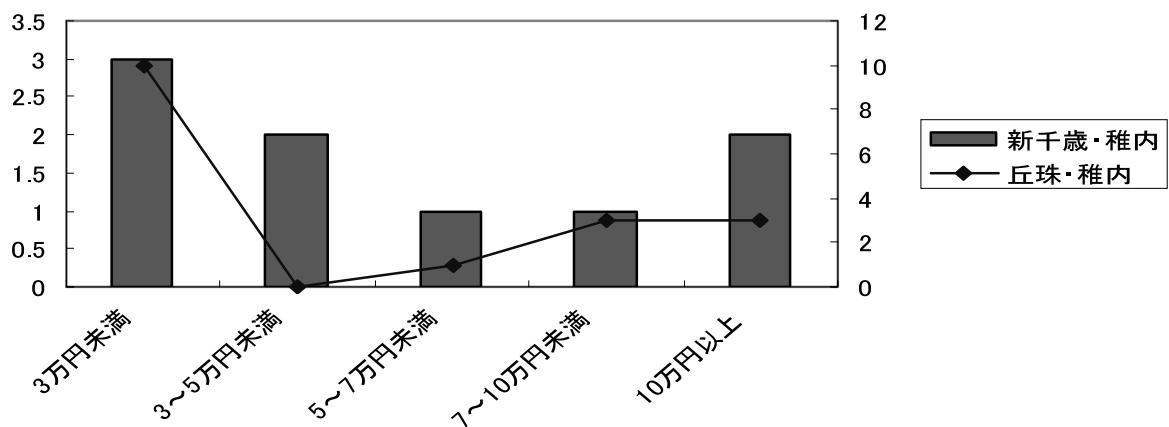


図 II-50 消費金額

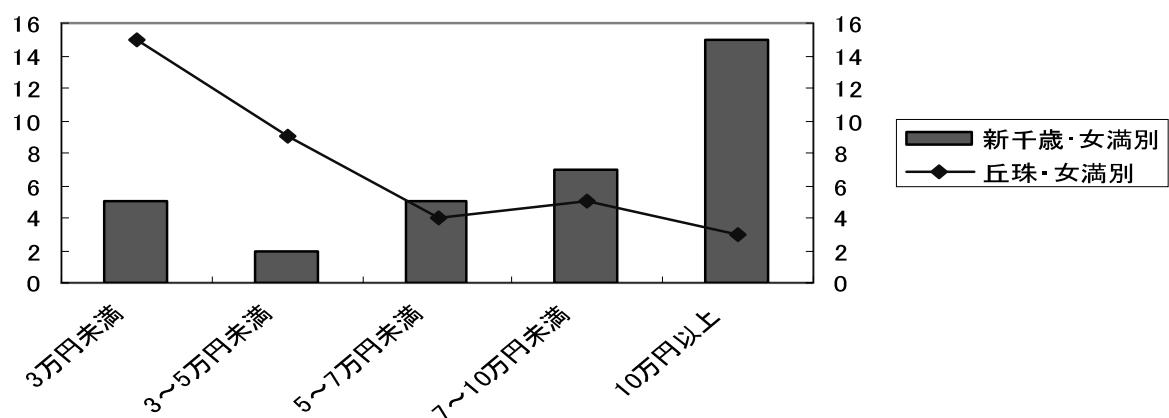


図 II-51 航空券の購入方法

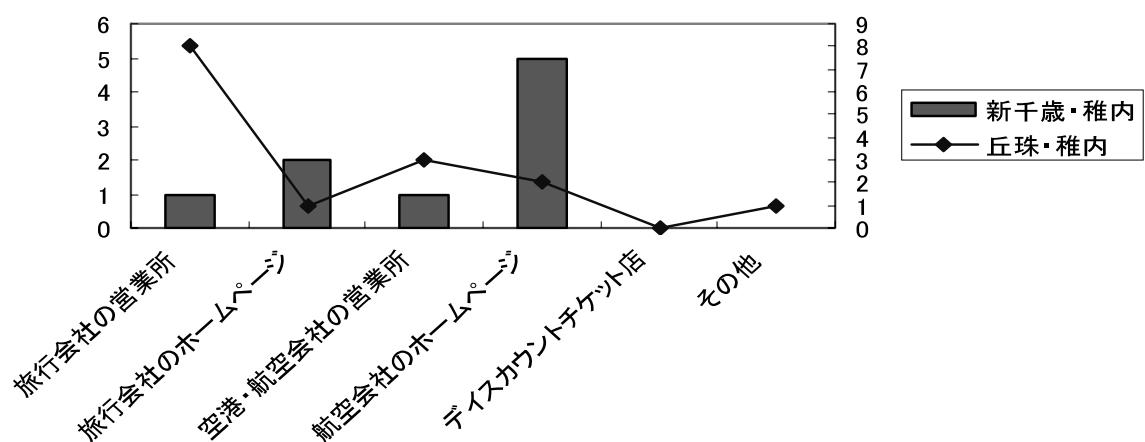


図 II-52 航空券の購入方法

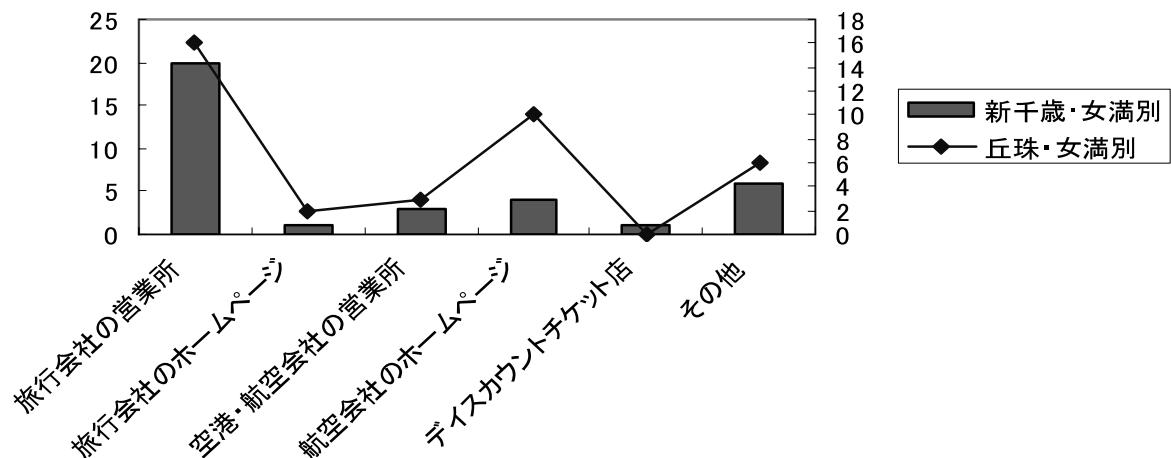


図 II-53 路線の利用回数

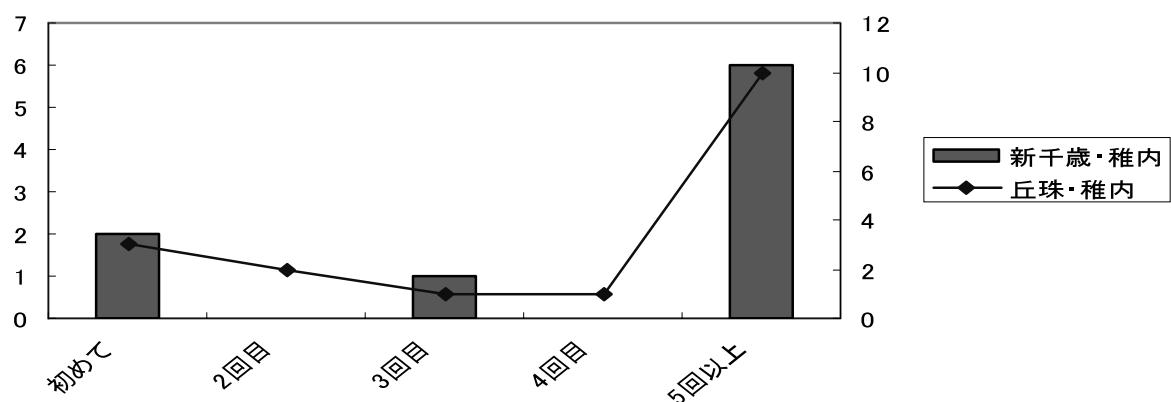


図 II-54 路線の利用回数

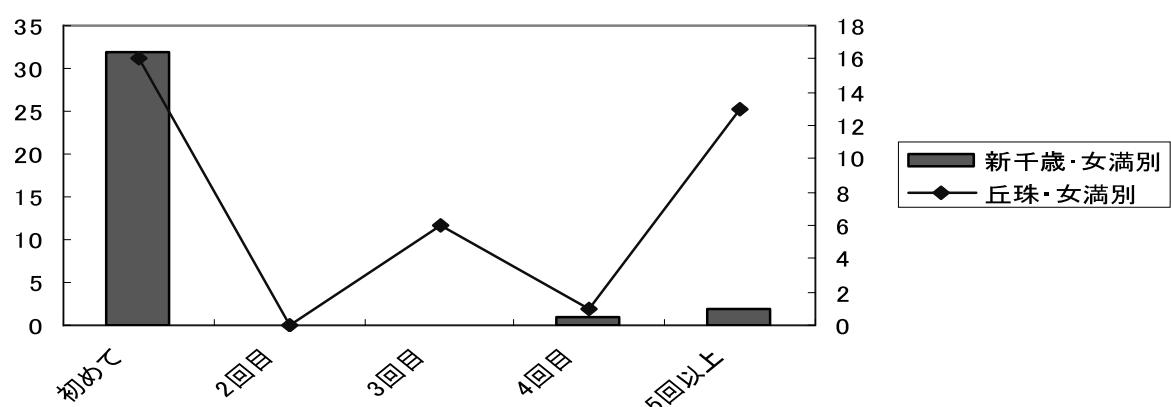


図 II-55 丘珠空港までの交通手段

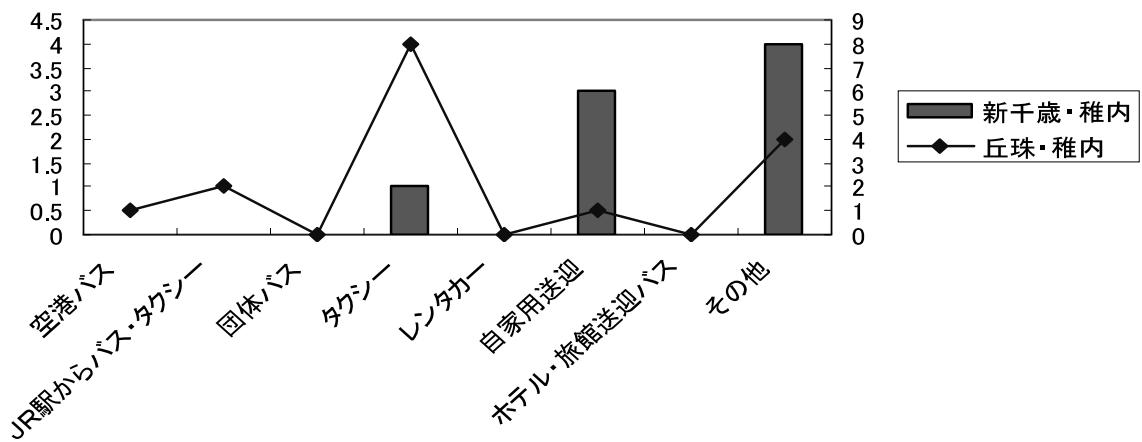


図 II-56 丘珠空港までの交通手段

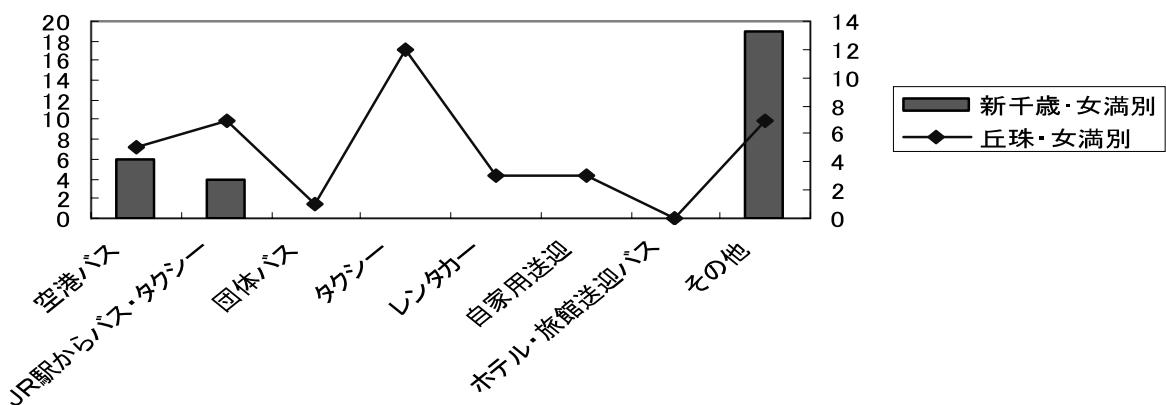


図 II-57 住所

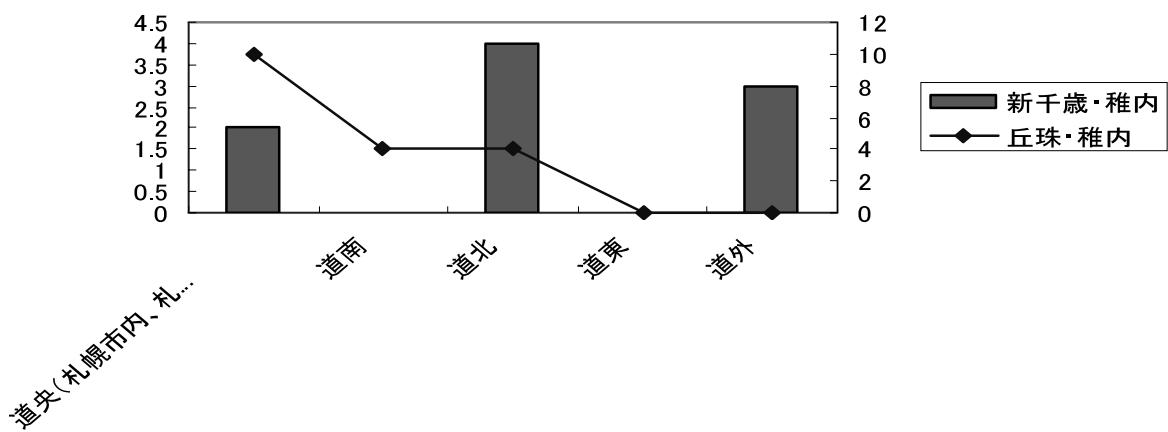


図 II-58 住所

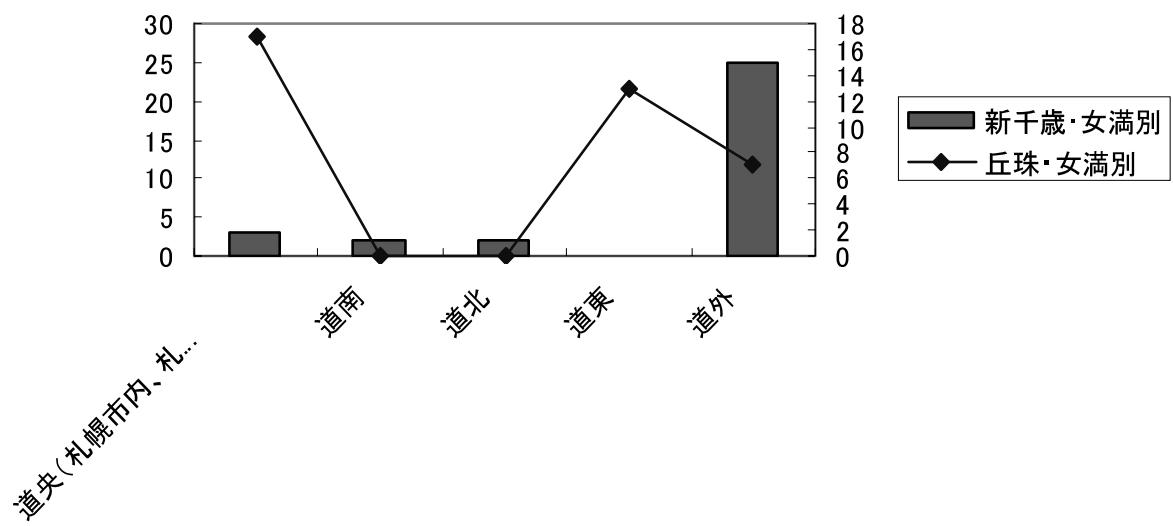


図 II-59 年齢

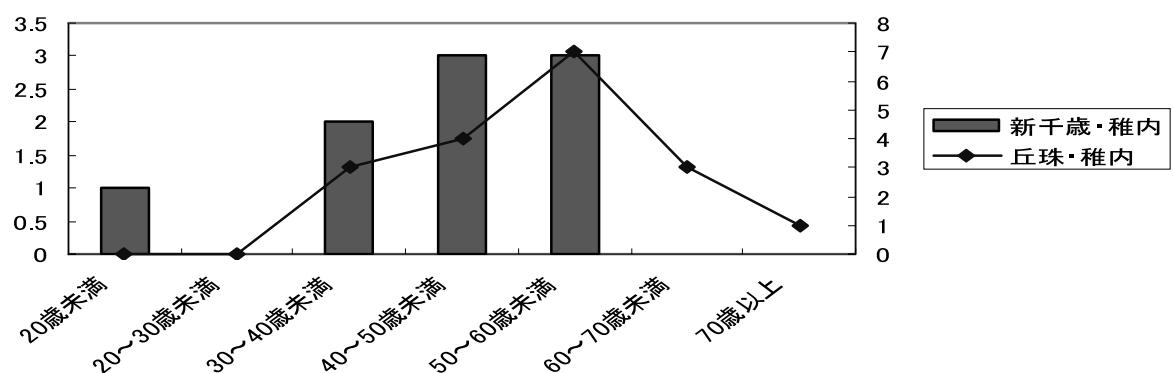


図 II-60 年齢

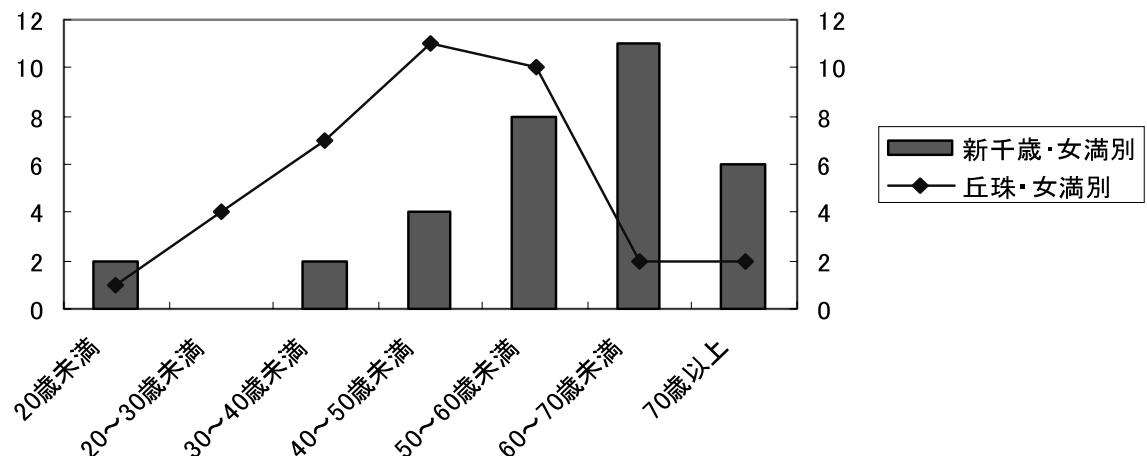


図 II-61 性別

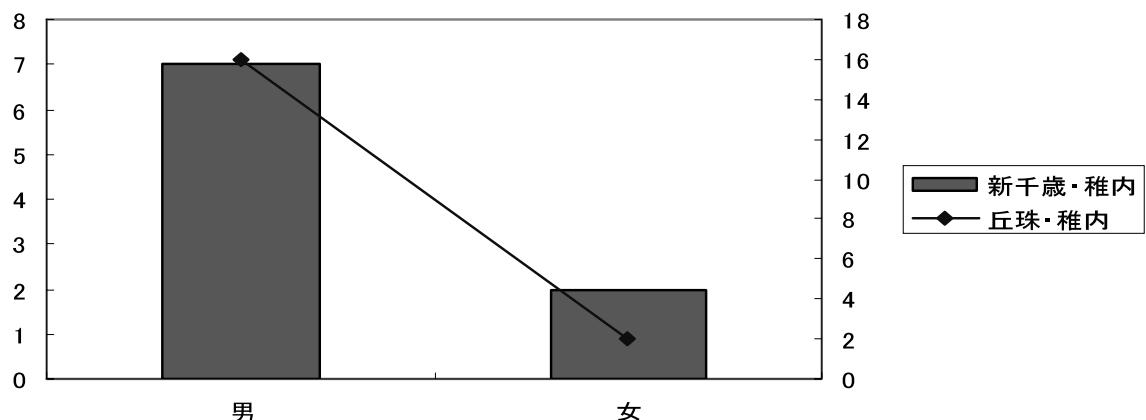


図 II-62 性別

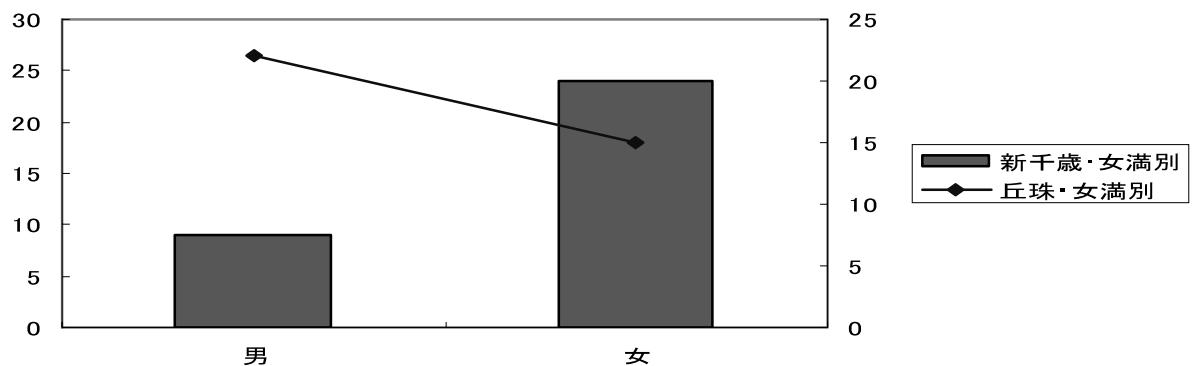
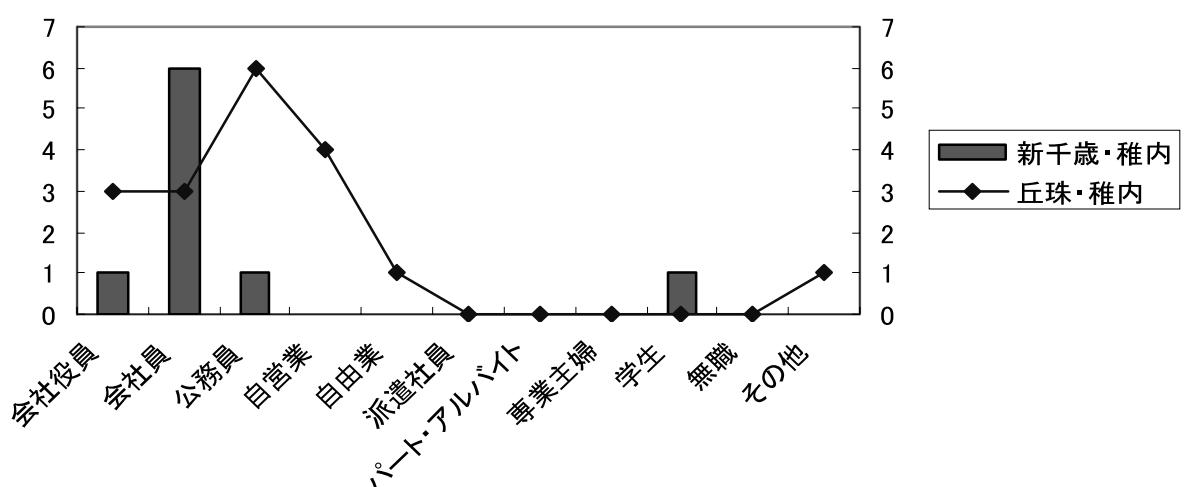


図 II-63 職業



### III. むすびにかえて

本研究は、ビジネス需要が集積している丘珠空港の高質的活用を促進するために、アンケート調査を通して、利用者数が減少する土曜日・日曜日の需要分析を行った。土曜日・日曜日には観光需要が存在しているとの仮説を立てて、検証を試みた。

結果としては、土曜日・日曜日であっても、丘珠空港利用者は、函館線・釧路線を中心にビジネス旅客が多数を占めていた。この点、新千歳空港とは顕著な対照を示している。しかも同一路線5回以上の多頻度利用者が大部分を占めている。ただし、ビジネス利用であっても、ビジネスの空き時間を利用した観光行動にも相違がある。函館の場合は市内観光、釧路の場合は温泉利用や景観観賞となる。パーソナル・ツーリズムの潮流の中にあって、旅行形態の小規模化が著しい。丘珠空港を活用した旅行商品の造成の可能性は高い。

また、路線ごとに極めて異なる調査結果が見られた。女満別線の場合には、丘珠空港発ではビジネス需要が中心であり、他方、新千歳空港発では観光需要が中心である。稚内線の場合には、丘珠空港発では公務員の利用が多く、新千歳空港発では民間企業従事者の利用が多い。

現実には、土曜日・日曜日では丘珠空港利用者は減少するので、観光向け商品造成に工夫をして需要喚起を図ることが求められよう。これは、道内ローカル空港とのネットワークを強化することにも寄与する。そのためにも、利用者に関して職業分類調査、目的地での行動、目的地での利用交通手段等について、さらに詳細なデータ分析が必要であろう。

## 丘珠空港への交通アクセスに関するアンケート

本アンケートは、丘珠空港の利用者を対象に空港までの交通アクセスに関するご意見をいただき、利便性の向上に資することを目的に行うものです。以下の質問には、該当する番号に○印をつけて下さい。

### 問1 あなたのお住まいはどちらですか？

- a.中央区 b.北区 c.東区 d.白石区 e.厚別区 f.豊平区 g.清田区 h.南区 i.西区  
j.手稲区

### 問2 あなたの年齢は？

- a.20歳未満 b.20歳以上30歳未満 c.30歳以上40歳未満  
d.40歳以上50歳未満 e.50歳以上60歳未満 f.60歳以上70歳未満  
g.70歳以上

### 問3 あなたの性別は？

- a.男 b.女

### 問4 あなたの職業は？

- a.会社役員 b.会社員 c.公務員 d.自営業 e.自由業 f.派遣社員  
g.パート・アルバイト h.専業主婦 i.学生 j.無職 k.その他（具体的に⇒）

### 問5 丘珠空港行きバスご利用の目的は何ですか？

- a.観光 b.通勤・通学 c.出張 d.帰省・訪問・家事 e.買い物  
f.通院・病院への見舞い g.公共施設の利用  
h.その他（具体的に⇒）

### 問6 丘珠空港までは主にどのような交通手段を利用していますか。一つ選んでください。

- a.バス b.自家用車 c.タクシー d.地下鉄  
e.その他（具体的に⇒）

問6でバスと回答した方に質問します。

### 問7 丘珠空港までのバス路線の中でよく利用するのはどれですか。一つ選んでください。

- a.JR札幌駅南口（全日空前） b.地下鉄東豊線栄町駅 c.地下鉄南北線麻布駅  
d.中央バスターミナル

問 8 あなたが乗車されたバスの適正な運賃は、どれくらいだとお考えですか？

- a.100円未満 b.100円以上200円未満 c.200円以上300円未満
- d.300円以上400円未満 e.500円以上

問 9 丘珠空港まで、直行バス路線を開設・運行する場合には、どこが適切だとお考えですか。

路線に関係なく駅名をa～vの中から選んでください（複数回答可）。

○地下鉄南北線

- a.北24条駅 b.麻布駅 c.大通駅 d.澄川駅 e.真駒内駅

○地下鉄東豊線

- f.新道東駅 g.環状通東駅 h.大通駅

○地下鉄東西線

- i.琴似駅 j.宮の沢駅 k.円山公園駅 l.西18丁目駅 m.西11丁目駅 n.大通駅

- o.バスセンター駅 p.白石駅 q.大谷地駅 r.新さっぽろ駅

○JR

- s.琴似駅 t.桑園駅 u.手稲駅 v.新札幌駅

○w.その他（具体的に⇒ ）

問 10 現在の丘珠空港までのバス路線について、どのような要望をお持ちですか。a～eの中から選んでください（複数回答可）。

- a.運行本数を増やす b.運行時間帯に幅を持たせる
- c.悪天候時（欠航時）の対応をする d.バス車両を改善する e.特になし
- f.その他（具体的に⇒ ）

問 11 乗車したバスについて、日ごろからお考えになっていることがありましたら自由に

ご協力ありがとうございました。