

# 札幌丘珠空港を活用した北海道観光振興 —函館線・釧路線の土曜日・日曜日の旅客アンケート調査をめぐって—

Concerning the promotion of sightseeing by making effective use of Sapporo Okadama Airport — In reference to the questionnaire survey of the passengers on the Hakodate Line and the Kushiro Line on Saturday and Sunday —



平岡 祥孝

北海道武蔵女子短期大学教授

## I 問題意識

本研究報告の課題は、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ことである。丘珠空港は、滑走路1,500m、最大発着枠22枠（44便）、ターボプロップ機（プロペラ機）専用の防衛省管理空港である。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、丘珠空港の潜在的優位性と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。

表1は、2005年度の丘珠空港路線別旅客数である。年間旅客数は37万2,815人であった。他方、同年度の新千歳空港道内旅客数は38万3,866人である。両空港で道内旅客を二分している。丘珠空港を利用する理由としては、新千歳空港と比較して移動時間が短いことが最多であった（札幌商工会議所『丘珠空港整備促進のための調査』1995年）。

また、われわれが実施した最近の調査でも、丘珠空港を利用する理由として、「空港からの都心部への交通アクセスが良いから」「空港から目的地に速く到着するから」「空港から目的地までの移動距離が短い」が上位に挙げられていた（平岡祥孝他「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462号、2004年7月）。

これらの調査結果から、時間価値を最優先に置くビジネス需要が集積されていると推定されてきた。筆者は、この点について航空企業側のデータ（エアニッポンネットワーク（A-net）のデータ）に基づいて検証した。

表2は、A-net利用者の丘珠空港発着路線・曜日別旅客数（2005年度）を示している。表2によれば、どの路線も土曜日・日曜日の旅客数が平日と比較して少ないことが明らかである。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人と漸増していく。そして、木曜日2万2,022人、金曜日2万6,959人と、2万人を超える。しかし、土曜日では1万4,735人、日曜日には1万2,055人と、旅客数は激減する。

表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2 丘珠空港発着路線・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3 丘珠空港発着旅客分析（2005年度）

路線	座席数(席)	旅客数(人)	利用率(%)	個人		団体	
				旅客数(人)	構成比(%)	旅客数(人)	構成比(%)
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。

表3は、A-net利用者の丘珠空港発着旅客内訳（2005年度）を示している。表3によれば、各路線とも個人客比率が極めて高い。函館線95.4%、稚内線94.8%、女満別線92.0%、釧路線90.4%である。最も低い中標津線でも82.1%である。

表2および表3から明らかなように、土曜日・日曜日の旅客数が減少すること、および個人客比率の高さから、丘珠空港にはビジネス旅客が確実に集積されている。しかし逆に言えば、土曜日・日曜日の旅客数が減少することは、曜日運航の固定化を招く結果となり、丘珠空港と道内ローカル空港とのネットワーク構築にとっては望ましいことではない。札幌市と道内中核都市との連携を深めて、地域経済の活性化に寄与することを考えるならば、丘珠空港の能力向上と容量拡大は、当然求められよう。

まず現状問題としては、土曜日・日曜日の利用促進策を検討する必要がある。その一つとして、北海道観光振興の視点から、丘珠空港と道内ローカル空港の活用促進が挙げられよう。

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展開してきているが、いまだにマスマーケット対応が中心であると言わざるを得ない。しかしながら、旅行形態はパーソナルツーリズムの流れであり、また北海道観光には夏季集中という季節性が存在する。それゆえ、道外観光客の入込みが大幅に拡大することを期待できるか否かの問題がある（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』2001年3月）。2006（平成18）年度の観光入込み客数は、道外客約659万人、道内客約4,250万人であった。道内客は道外客の約6.45倍である。道内客が観光基礎需要と言っても過言ではない。

折りしもライフスタイルの多様化やワークライフバランスの推進など、充実した余暇生活や私生活が叫ばれている。また、人口減少高齢化に対応すべく、観光資源を活用した地域の活性化を図るためには、交流人口や滞在人口をいかに増やしていくかが喫緊の地域政策課題でもある。道民観光需要への対応を検討しなければならない。

北海道の地域特性である広域分散型低密度構造を克服するためには「モビリティ（移動性）の高度化」が求められる。モビリティの高度化とは、移動時間の短縮、移動コストの低下、移動リスクの低減および移動範囲の拡大を意味している（山崎朗『日本の国土計画と地域開発』1998年）。とりわけ人口が集積している札幌圏の道民が、短期的であっても余暇を楽しむと同時に、その観光行動から交流人口・滞在人口として道内地域活性化にも寄与するためには、社会資本の整備活用に基づくモビリティの高度化が実現されなければならない。リージョナルハブ化の可能性を秘めている丘珠空港を活用する意味は、ここにある。

以上のような問題意識に基づいて、小稿では函館線と釧路線を事例として、アンケート調査の分析結果を整理しつつ検討していきたい。

## Ⅱ アンケート調査結果の分析

### 1 調査概要

本アンケート調査は丘珠空港を活用した観光振興策を検討する基礎データを収集する目的で、2006年8月26日（土）・27日（日）の2日間にわたって、丘珠空港発道内5路線（函館線、釧路線、稚内線、女満別線、中標津線）の中で旅客数が多い函館線と釧路線を対象として実施した。サンプル数は、8月26日函館線118人、27日函館線85人、8月26日釧路線71人、27日釧路線54人であり、総計328人であった。アンケート配布方法は、丘珠空港発の各便搭乗客に対して搭乗口においてアンケート用紙を配布した。回収方法は、機内にて記入されたアンケート用紙を到着空港において回収した。

### 2 調査項目

主な調査項目は、①性別、②年齢、③居住地、④職業、⑤旅行目的、⑥目的地、⑦宿泊日数、⑧宿泊施設、⑨宿泊地域、⑩旅行形態、⑪旅行先での活動、⑫消費金額、⑬航空券の購入方法、⑭路線の利用回数、⑮丘珠空港までの交通手段である。なお以下では、土曜日・日曜日の函館線を函館線（土）・函館線（日）と、土曜日・日曜日の釧路線を釧路線（土）・釧路線（日）と、それぞれ表記する。

#### (1)性別・年齢・居住地・職業

これらは利用者の属性を確認する項目である。性別では、函館線（土）・函館線（日）、釧路線（土）・釧路線（日）すべて「男性」が70%以上であった。年齢構成について見ると、函館線（土）・函館線（日）では「40～50歳未満」がそれぞれ31人（28.7%）、25人（32.5%）で最も多い。釧路線（土）では「50～60歳未満」が21人（32.8%）、釧路線（日）では「30～40歳未満」が17人（36.2%）と年齢層に幅がある。

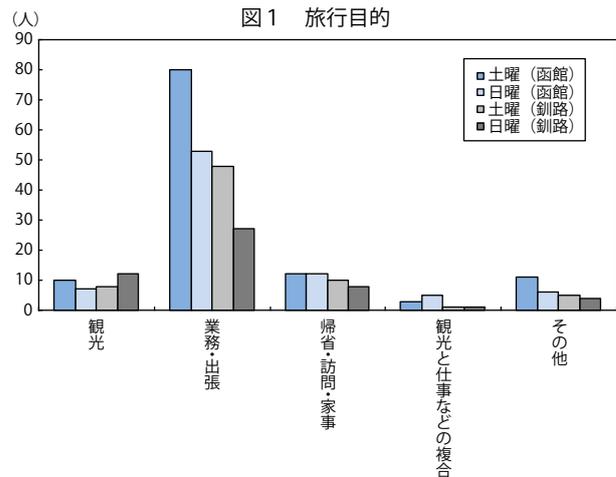
利用者の居住地では、函館線（土）・釧路線（土）とも「道央（札幌市・札幌近郊・その他）」で50%弱を占めた。函館線（日）では「道南」、釧路線（日）では「道東」が50%を越えた。

函館線（土）・函館線（日）、釧路線（土）・釧路線（日）のすべてで「会社員」が最も多く、「会社役員」、「公務員」が上位を占めた。釧路線（土）・釧路線（日）では「会社役員」がやや多く、釧路線（日）では公務員が最も多い（19.1%）。

#### (2)旅行目的・目的地

図1は旅行目的を示している。函館線・釧路線と

図1 旅行目的



も「業務・出張」が圧倒的に多い。ただし釧路線（日）は他と比較して「業務・出張」が27人（51.9%）であり、逆に観光が12人（23.1%）となっている。

目的地に関しては函館線（土）・釧路線（土）では、空港が立地する圏域（函館市＝道南圏、釧路市＝釧路・根室圏）を「目的地」とする回答がそれぞれ79人（66.4%）、50人（63.3%）であった。函館線（日）・釧路線（日）では、それぞれ39人（44.3%）、27人（48.2%）であった。

#### (3)宿泊日数・宿泊地域・宿泊施設

宿泊日数を見ると、函館線（土）・函館線（日）では1泊が最も多く、それぞれ63人（54.8%）、47人（57.3%）である。釧路線（土）・釧路線（日）でも同様であり、それぞれ30人（43.5%）、24人（46.2%）である。2泊では釧路線（土）17人（24.6%）、釧路線（日）15人（28.8%）であり、函館線より10%以上多い。日帰りでは函館線（土）21人（18.3%）、釧路線（土）11人（15.9%）であり、それぞれ函館線（日）、釧路線（日）よりも多い。

宿泊地域では、函館線（土）・函館線（日）は「空港所在地」での宿泊がそれぞれ48人（53.3%）、38人（55.1%）である。釧路線（土）・釧路線（日）では、それぞれ26人（46.2%）25人（54.3%）である。「空港周辺自治体」では函館線（日）21人（30.4%）で最も多く、「その他」では釧路線（土）18人（32.1%）であった。

宿泊施設については、函館線・釧路線とも「ホテル」が圧倒的に多い。ただし、釧路線（日）は「ホテル」は30人（58.8%）と最も低く、「旅館」が8人（15.7%）となっている。

(4)旅行形態・旅行先での活動・消費金額

図2は旅行形態を示している。函館線・釧路線とも「団体旅行」は皆無である。同図から明らかなように、「個人旅行」が圧倒的多数を占めた。ただし、釧路便(土)は「個人旅行」が36人(61.0%)であり、「フリープラン」が17人(28.8%)と若干多かった。

図3は旅行先での活動を示している。活動の中心は「業務」である。函館線(土)・函館線(日)では、それぞれ73人(55.7%)、54人(53.5%)である。釧路便(土)は41人(51.3%)であった。しかし、釧路便(日)では28人(38.4%)に低下して、「名物料理を味わう」10人(13.7%)、「自然景観を楽しむ」10人(13.7%)と、観光行動が見受けられた。

図4は消費金額を示している。函館線(土)では「3~5万円未満」が44人(37.6%)と最も多く、函館線(日)では「3万円未満」が36人(49.3%)と最も多い。釧路線(土)釧路線(日)ではともに「3万円未満」が最も多く、それぞれ47人(61.0%)、17人(36.2%)であった。ただし、釧路線(日)では「3~5万円未満」が15人(31.9%)いた。

(5)航空券の購入方法・路線の利用回数

図5は航空券の購入方法を示している。函館線・釧路線とも「旅行会社営業所」での購入が最も多く、次に「航空会社ホームページ」が続く。函館線(土)ではそれぞれ41人(36.9%)、37人(33.3%)、函館線(日)ではそれぞれ38人(49.4%)、19人(24.7%)である。釧路線(土)ではそれぞれ25人(38.5%)、21人(32.3%)、釧路線(日)ではそれぞれ18人(38.3%)、13人(27.7%)である。

図6は路線の利用回数を示している。函館線・釧路線とも「5回以上」の多頻度利用者が最上位を占める。函館線(土)では69人(63.3%)、函館線(日)では55人(71.4%)、である。釧路線(土)では41人(63.1%)、釧路線(日)では28人(58.3%)である。次に「初回」利用者が続く。函館線(土)では27人(24.8%)、函館線(日)では12人(15.6%)である。釧路線(土)では13人(20.0%)、釧路線(日)では16人(33.3%)である。

(6)丘珠空港までの交通手段

「タクシー」利用が最も多く、とりわけ函館線(日)では32人(41.0%)、釧路線(日)では21人(40.4%)と、ともに40%台である。「空港連絡バス」の利用は、函館線(土)・釧路線(土)ではそれぞれ17人(15.3%)、

図2 旅行形態

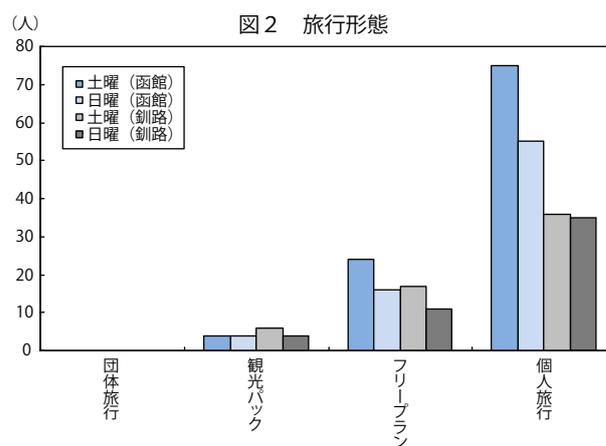


図3 旅行先での活動

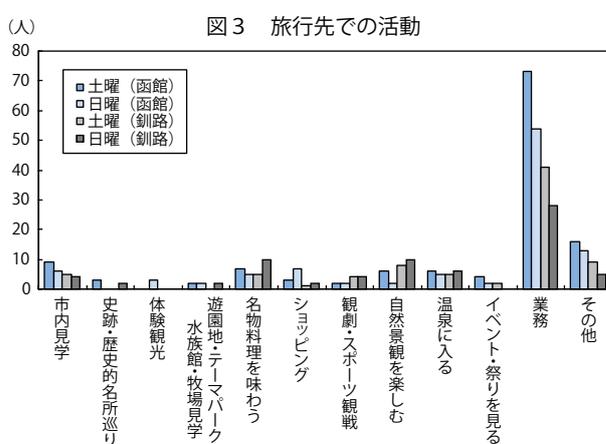


図4 消費金額

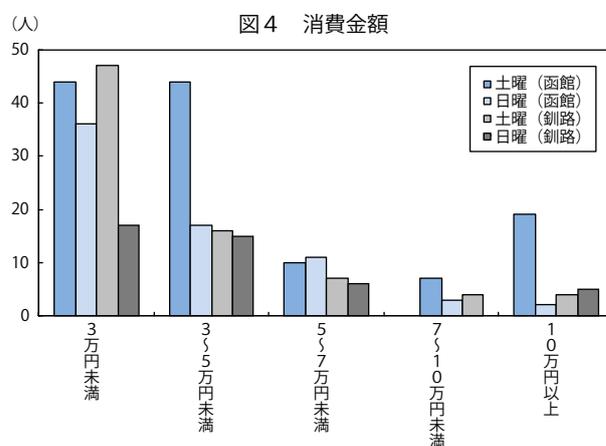
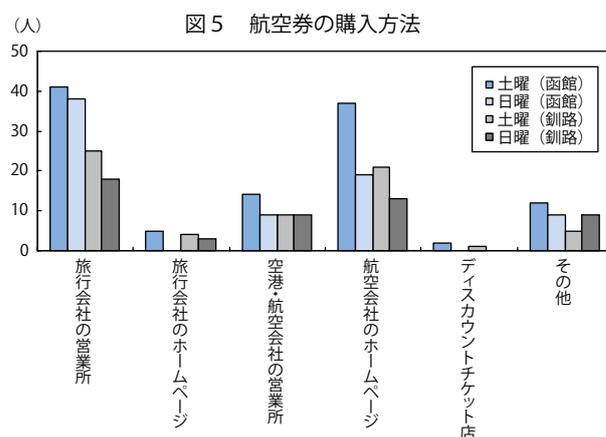
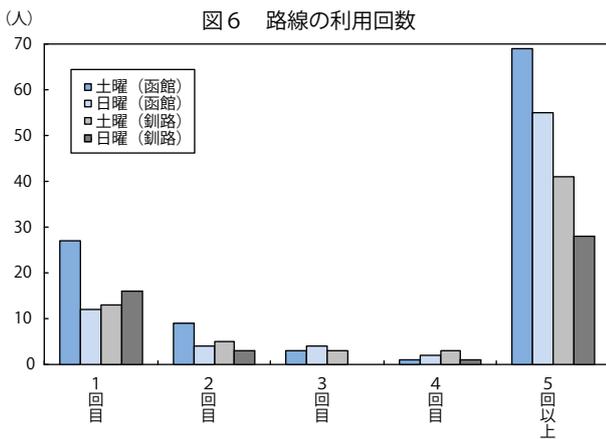


図5 航空券の購入方法





11人 (15.9%) であった。また、函館線 (日)・釧路線 (日) では比率が若干増加して、それぞれ14人 (17.9%)、14人 (26.9%) であった。「自家用車」利用は土曜日が多く、函館線 (土) では39人 (35.1%)、釧路線 (土) では20人 (29.0%) であった。

### Ⅲ 総括

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、観光振興の視点から、函館線と釧路線を事例として、アンケート調査に基づいて旅客数が減少する土曜日・日曜日の需要分析を試みた。結果としては、土曜日・日曜日であってもビジネス旅客中心であった。しかも、同一路線利用頻度が5回以上の多頻度利用者が多数を占めていた。多頻度利用者を囲い込むとともに、初回利用者を多頻度利用に向かわせるためには、運賃政策・ダイヤ政策の工夫、あるいは空港アクセスの改善(平岡祥孝他「札幌丘珠空港のアクセスに関する一考察—空港連絡バス利用者アンケート調査結果をめぐって—」『北海道自治研究』第464号、2007年9月)が必要であろう。

ビジネス中心の利用であっても、路線ごとにビジネスの空き時間を利用した観光行動に違いが見られた。函館線の場合には市内観光、釧路線の場合には食事あるいは温泉利用や景観観賞である。特に注目すべきは釧路線である。釧路線 (日) では「観光」の旅行目的が23.1%あった。さらに釧路線(日)の調査結果からは、50~60歳代 (シニア層) は「観光」目的が32.8%であった。釧路線は「名物料理を味わう」13.7%、「自然景観を楽しむ」13.7%と、根釧地域の「食」と「自然」への期待が潜在的にあると言えよう。そ

れゆえ、釧路線に関しては、航空企業と旅行代理店との連携による商品造成の工夫等によって、シニア層を標的市場とする観光需要喚起策の導入が可能であると考えられる。

観光旅行商品の造成と販売促進を通して、土曜日・日曜日の丘珠空港利用者増加に取り組むことは、丘珠空港と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、旅客の職業調査、目的地での行動把握、目的地での利用交通手段等について、さらに詳細な調査を推進していくことが、今後の課題である。

最後に北海道総合交通政策体系の構築の面から付言するならば、丘珠空港と新千歳空港の役割分業体制を明確にし、有機的連携に基づく活用を検討すべきであろう。

#### [付記]

小稿は(財)北海道開発協会開発調査総合研究所平成18年度研究助成「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—」の成果の一部を加筆修正して再構成している。執筆に際しては、共同研究者の森雅人氏 (札幌国際大学教授) ならびに千葉昭正氏 (元札幌国際大学教授) からご教示をいただいた。心からお礼申し上げます。

#### profile

#### 平岡 祥孝 ひらおか よしゆき

1956年大阪府生まれ。'85北海道大学大学院農学研究科修士課程修了。農業経済学専攻。九州大学博士 (農学)。静修短期大学 (現札幌国際大学短期大学部) 勤務を経て、'94年北海道武蔵女子短期大学助教授、2000年同教授、現在に至る。'01年日本消費経済学会学会賞受賞。主著『英国ミルク・マーケティング・ボード研究』(大明堂)、『北海道再建への戦略』(編著、北海道新聞社) 他。訳書『イギリスのミルク・マーケティング制度』(農林統計協会)、『EC酪農業の価格と所得』(農政調査委員会)、『EC酪農業における生乳クォータ制度』(農政調査委員会) 他。