

広島空港の利用に関する調査 － 結果概要 －

1. 調査の目的と構成

(目的)

- ・ 中国地域において、国際競争力のある産業に支えられ、各地域が相互に連携した広域経済圏を確立するため、国内外、そして中国地域の地域間を結ぶ交通ネットワークの整備が必要である。
- ・ 「広島空港の利用に関する調査」を実施し、企業の事業活動に資する広島空港の活用策を検討する。

(構成)

- ・ 「広島空港の利用に関する調査」は、以下の三つの調査から成る（図1）。

図1 調査の構成



2. 調査の対象と実施結果

(対象)

- ・ 広島県内（一部島根県を含む）に立地し、海外展開を行っている企業を中心に 902 事業所を対象とした。回答事業所は 308 件、回収率は 34.6%である（表1）。

(実施結果)

- ・ 調査 I と調査 II は、事業所内の複数の従業員を対象としたため、調査票の回収数は回答事業所数の 2 倍～3 倍に上る。

表1 調査の実施結果

(事業所、件、%)

項目	I 広島・羽田便(航空機) 利用者調査	II 新幹線 利用者調査	III 海外渡航者 調査
①発送事業所数	902	902	902
②有効発送事業所数	891	891	891
③回答事業所数	260	274	308
④回収率(③/②)	30.7	32.3	34.6
⑤回答調査票数	697	866	308

(注) 有効発送事業所は宛所不明等を除く

3. 広島・羽田便（航空機）利用者調査および新幹線利用者調査

① 広島・羽田便（航空機）利用者および新幹線利用者の需要特性

- ・ 広島・羽田便利用者は、東京圏等への出張に「航空機を必ず・ほとんど利用する」コア層となる需要が50%近くを占める（図2）。
- ・ 新幹線利用者でも条件により航空機へ転換可能性のある需要が50%近くを占める（図3）。
- ・ 図4の通り、広島・羽田便はコア需要や潜在的需要（競合的需要Ⅲ）といった大きな可能性を持つ。

図2 東京圏等へ出張する際の広島・羽田便の利用の仕方（単数回答）

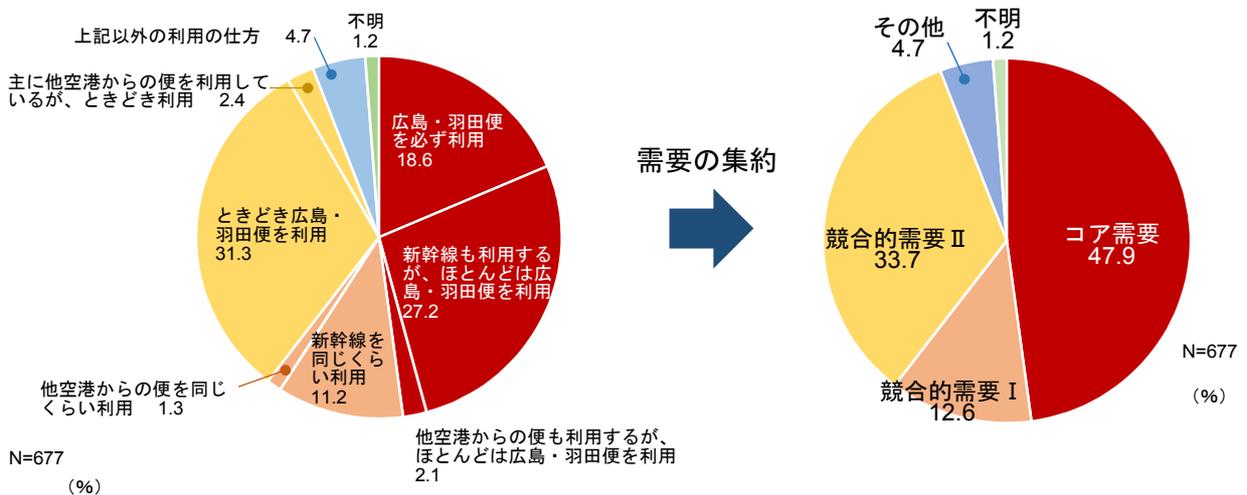


図3 新幹線利用者の東京圏等への出張での広島・羽田便（航空機）の利用意向（単数回答）

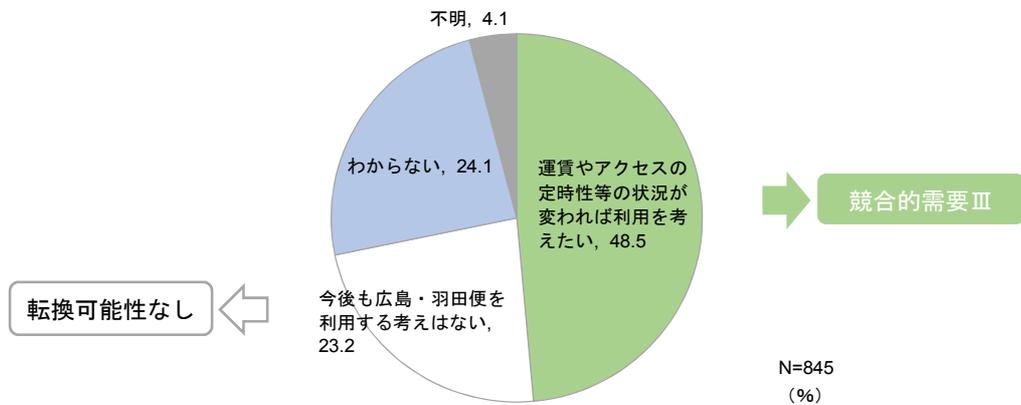
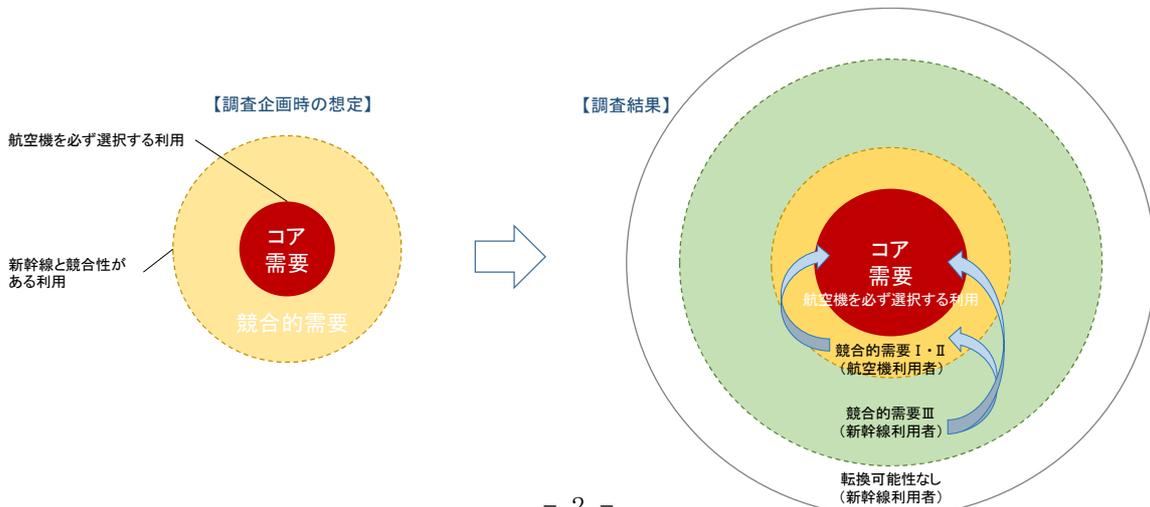


図4 広島・羽田便の需要区分（イメージ）



② 広島・羽田便（航空機）のコア需要の特性

- ・ 広島・羽田便のコア需要は年間利用回数が多く、航空機のヘビィユーザーを中心に分布している（図5）。また、コア需要にはトラブル経験者が多いものの、「少しくらいトラブルがあっても広島・羽田便を利用し続ける」利用者が68%を占める（図6、図7）。
- ・ コア需要には、航空機利用に対する高いロイヤルティ（リピート性と頑強性）がみられる。

図5 東京圏等への出張での広島・羽田便（航空機）の年間利用回数（単数回答）

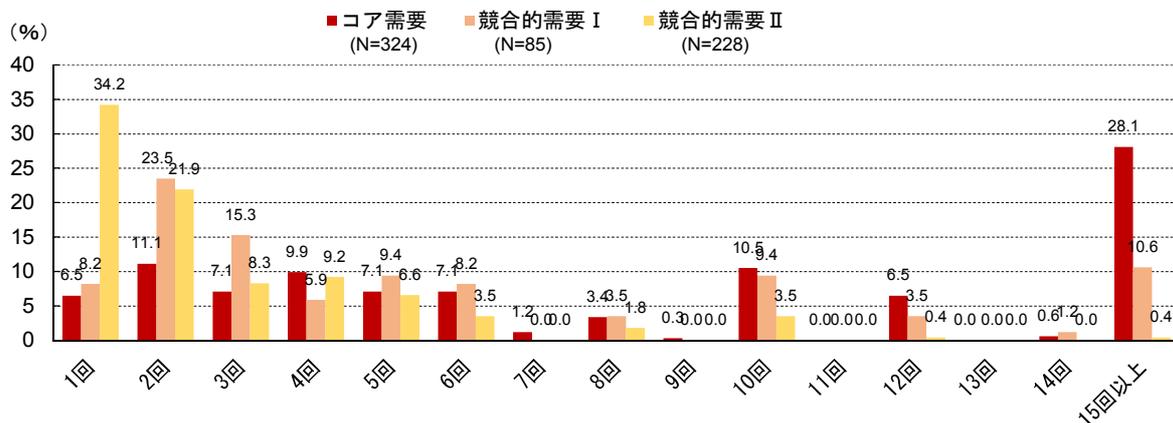


図6 広島空港利用に当たってのトラブルの経験（複数回答）

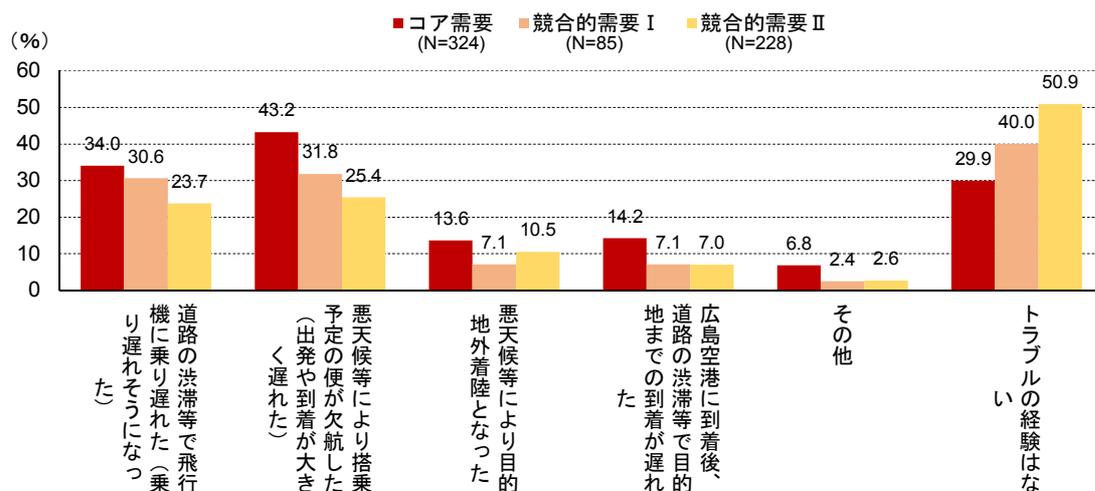
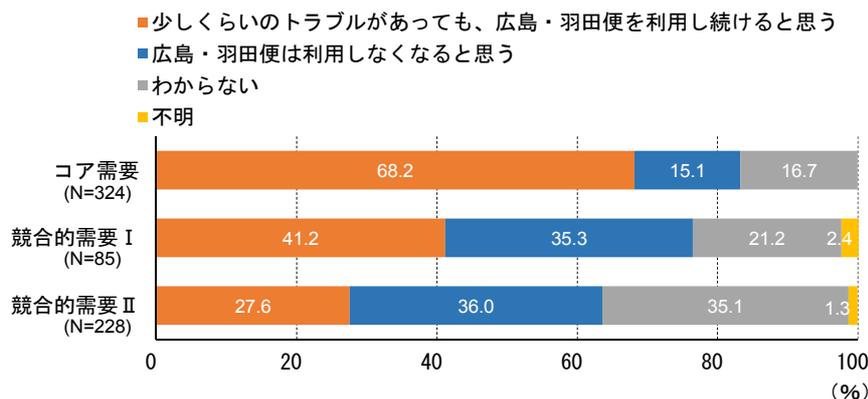


図7 今後、空港アクセスのトラブルを経験した場合の広島・羽田便（航空機）の利用意向

（単数回答）



③ 広島・羽田便（航空機）の利用理由および利用拡大のための重点

- ・ 広島・羽田便を利用する理由は「新幹線の約4時間の乗車時間が長い」が最も多く、新幹線利用者
が広島・羽田便を利用しない理由はアクセスの問題や新幹線の利便性への回答が多い(図8、図9)。
- ・ 広島・羽田便利用の定着・拡大に対しては、どの需要区分でも、「空港アクセスの時間短縮」と「空港アクセスの定時性の向上」が大きな二つの重要要因に挙げられている(図10)。

図8 広島・羽田便を利用する理由(複数回答)

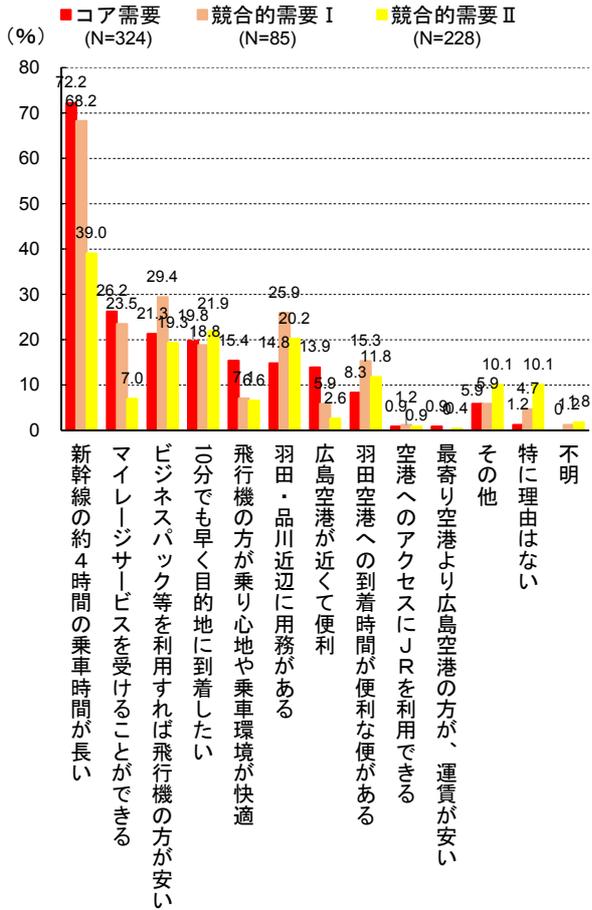


図9 広島・羽田便を利用しない理由(複数回答)

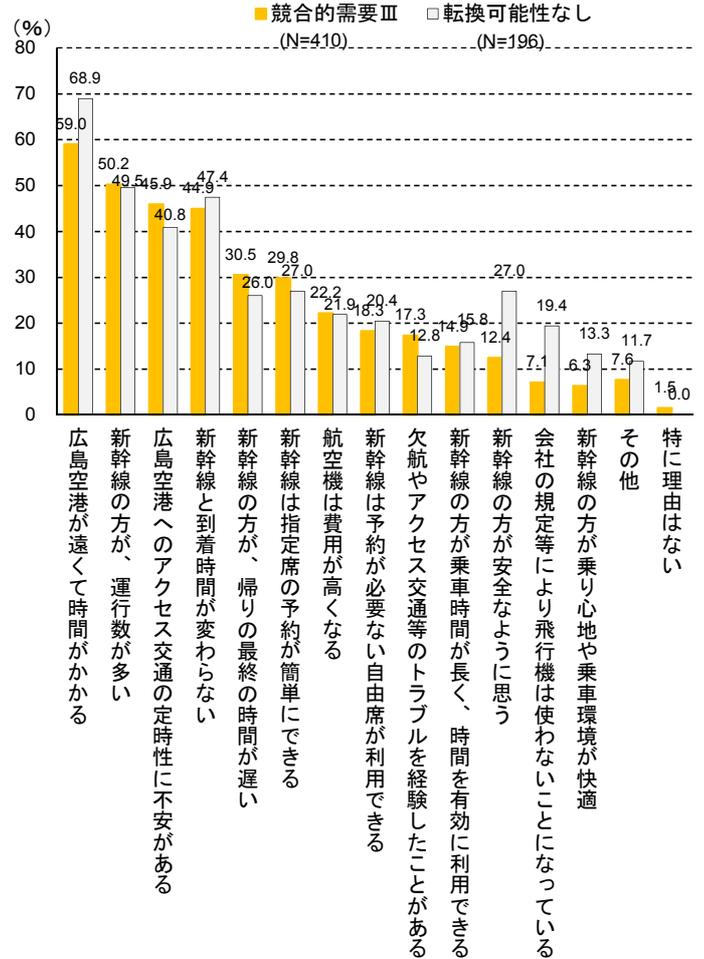
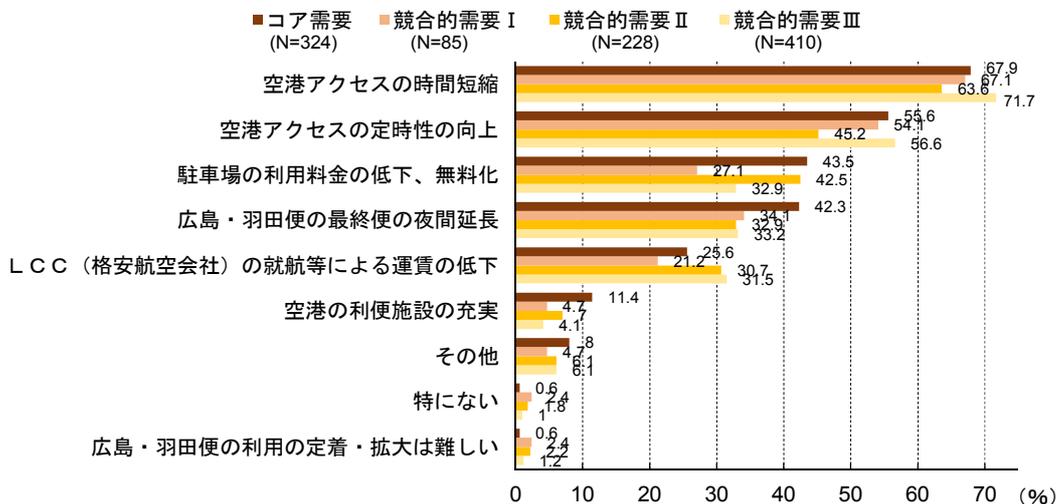


図10 広島・羽田便（航空機）の利用の定着・拡大に対して重要なこと(複数回答)



④ 広島・羽田便（航空機）の需要分析のまとめ

■ 広島・羽田便（航空機）には頑強な需要基盤がある

- 「コア需要」に対するサービス強化に取り組むとともに、「競合的需要」からコア需要への積極的な取り込みを図ることはマーケティングの重要戦略である。

■ 広島・羽田便（航空機）にはまだまだ利用拡大の可能性はある

- 新幹線利用者には航空機への転換可能性がある者が半数を占める。また、「転換可能性なし」には航空機の利用経験がない者が7割に達する。ともに打つ手はあるのではないかと。

■ 利用拡大の鍵はアクセス

- アクセスの定時性向上はリスクを織り込んだ待ち時間を短縮させ、アクセス時間を短縮化する。コア層の増加、潜在需要の取り込みの両方に対して、空港へのアクセスの強化やアクセスに関わるサービス向上が求められる。

4. 海外渡航者調査の結果

① 海外直行便の需要検討

- 広島空港では、出国者の業務目的割合が34%と地方の国際空港（平均14%）を大きく上回る。この点に着目し、広島県居住者等の業務目的による海外の国・地域・都市別渡航者数を出国空港別に把握し、広島空港における直行便就航の可能性のある海外の国・地域・都市を検討した。
- 結果、「その他のアジア」は広島県居住者等の業務目的による旅客数が多く、一方、広島空港のシェアが小さいため、直行便の潜在需要が大きいと考えられる（表2）。これは、「その他のアジア」にタイ、ベトナム、シンガポール等が含まれるためである。

表2 広島県居住者等の業務目的による出国空港別・目的地別旅客数の推計

(人、%)

出国空港	アジア計				大洋州	北米・中南米	欧州・ロシア	中東・アフリカ	合計
		直行便就航国・地域	その他の中国	その他のアジア					
成田	2,666	650	592	1,424	396	7,123	2,573	189	12,946
羽田	1,860	485	16	1,358	130	453	1,601	54	4,097
関西	8,942	2,178	1,692	5,072	345	898	3,288	1,033	14,505
広島	18,578	11,318	4,936	2,324	165	4,030	1,784	53	24,611
福岡	8,022	2,613	1,065	4,343	55	86	148	22	8,333
合計	40,067	17,245	8,302	14,521	1,090	12,591	9,394	1,350	64,493
広島空港のシェア	46.4	65.6	59.5	16.0	15.2	32.0	19.0	4.0	38.2

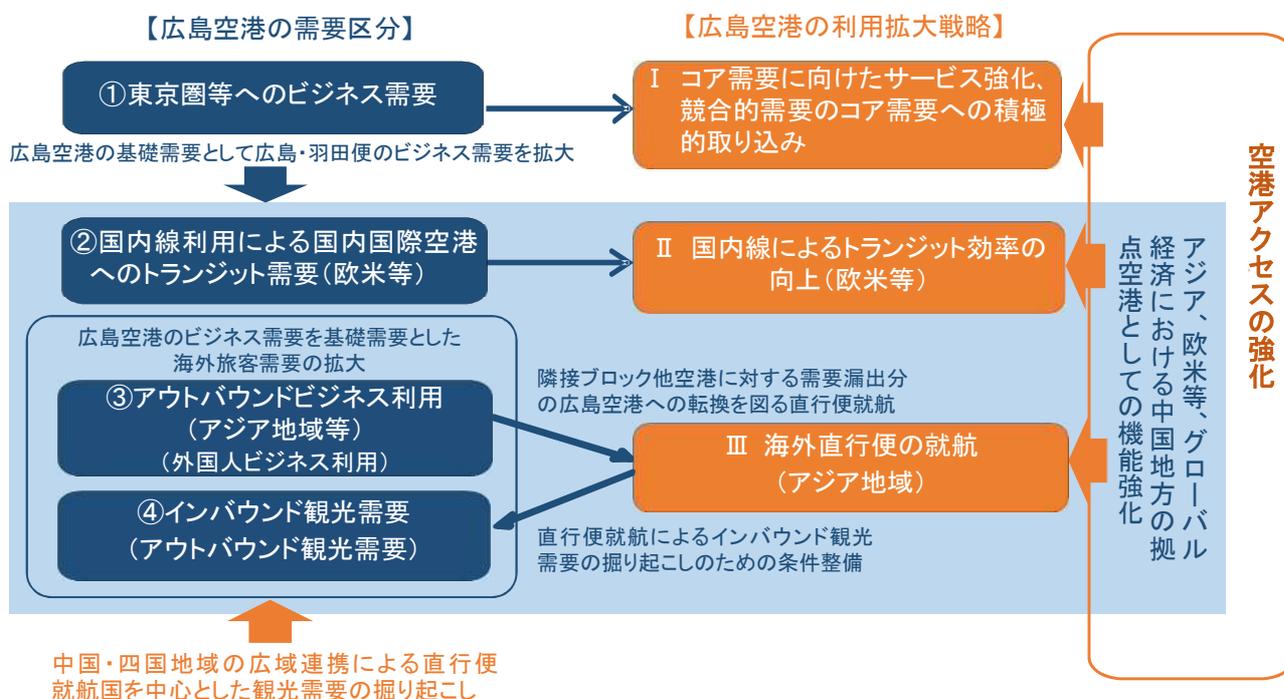
② 海外渡航のための広島空港国内線利用（トランジット利用）の推計

- アンケート調査から、成田空港・羽田空港の出国旅客者（広島県居住日本人の業務目的）のうち広島空港国内線を利用している旅客者を推計すると約9,400人となった。成田空港・羽田空港から出国する広島県居住者の業務目的旅客数約17,000人の55%に相当する。
- これは、広島空港が同空港を出発する直行便だけでなく、広島・羽田便や広島・成田便を通じた国内線の国際トランジット利用に対して潜在需要を有すること示唆している。

5. 調査結果のまとめ

- ① 広島空港の背後圏には、東京圏への出張等で広島・羽田便（航空機）を利用するロイヤリティの高い需要や航空機へ転換可能性がある潜在的需要が存在するとともに、アジア・欧米諸国への地域企業の事業展開に伴う海外渡航に対する大きな需要がある。
- ② 海外渡航の際、多くの地域企業は広島空港からの直行便がない場合、国内他地域の空港に依存しているのが現状。これらの潜在需要を取り込むとともに、東南アジア内でのトランジット利用も視野に入れることにより、広島空港からの直行便就航の可能性が見込まれる。
- ③ アジア等へ向けては直行便就航、欧米等へ向けては国内線利用による国内空港トランジットの強化により、広島空港は中国地方の拠点空港としてより高い機能を発揮できる可能性がある。その潜在需要を取り込むには、周辺都市へのアクセス機能の充実や空港利便性の更なる強化が鍵。
- ④ 広島空港の利用拡大に向けては、他空港より利用率の高いビジネス利用（全体の20～30%）を基盤とした観光需要の拡大も鍵。広島空港への直行便就航を弾みに、中国・四国地域の連携による広域観光等を推進し、同地域の拠点空港としての役割を高めていくことが必要。

図 10 ビジネス需要を核とした広島空港の利用拡大戦略



【広島空港発展のための5つのアライアンス】

- ① 業務利用の拡大戦略と観光振興戦略とのアライアンス
- ② 中国・四国地域の他空港とのアライアンス
- ③ 他の地方ブロックの拠点空港とのアライアンス
- ④ 旅客移動全体の確実性と魅力を高める交通モード間のアライアンス
- ⑤ 成田空港・羽田空港との国際旅客移動によるアライアンス