

平成28年11月28日

広島空港の利用に関する調査 －結果報告－

中国経済連合会

調査の目的と構成

(背景)

- 活気に溢れ豊かさを実現できる中国地方の実現のためには、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の確立を図ることが重要である。この実現のため、国内外と中国地域、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となっている。

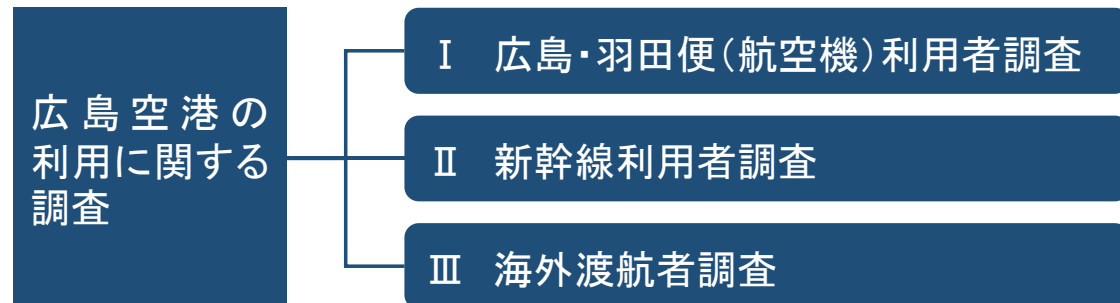
(調査の目的)

- そこで、「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あり方を検討するため、**広島・羽田便**と**国際線**に焦点を当てたデータを収集する。

(調査結果の活用)

- 調査結果は、国・地方の行政機関への要望・意見に反映するとともに、当連合会の事業活動に活用する。

(調査の構成)



概要報告の流れ

二つの調査を合わせて報告

調査の概要



I
広島・羽田便(航空機)利用者調査の結果

II
新幹線利用者調査の結果



III
海外渡航者調査の結果

調査の実施要領

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調査名称	広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査	広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査	地域企業の海外展開と広島空港等を利用した海外渡航に関する調査
②調査対象	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象事業所(海外渡航調査の対象事業所)において、過去1年程度で東京圏等への出張に広島・羽田便(航空機)を利用したことがある従業員(1事業所当たり最大5名) 	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象事業所(海外渡航調査の対象事業所)において、過去1年程度で東京圏等への出張に広島・羽田便(航空機)を利用せず、主に新幹線を利用した従業員(1事業所当たり最大5名) 	<ul style="list-style-type: none"> 広島県内(一部島根県を含む)で、海外展開を行っている事業所および海外渡航者がいると考えられる大手企業等の事業所 調査対象名簿は、(公財)ひろしま産業振興機構「海外企業ダイレクトリー」(2015年)、経済レポート「広島会社手帳」(平成27年版)(海外取引や海外拠点の記載がある事業所)等から作成した
③調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 郵便送付、郵便回収(一部手交、電子メールによる返信可) 葉書により礼状を兼ねた督促一回 従業者数の多い事業所には電話による調査協力依頼 		
④調査内容	<ul style="list-style-type: none"> 出張による広島・羽田便(航空機)の利用状況 同利用回数 広島空港への主な交通手段 トラブルの経験 出張に広島・羽田便(航空機)を利用する理由 空港アクセスのトラブルに対する評価 広島・羽田便(航空機)利用のため重要なこと 	<ul style="list-style-type: none"> 出張による新幹線の利用回数 過去における広島・羽田便(航空機)の利用経験 広島空港利用におけるトラブルの経験 広島・羽田便(航空機)を利用しない理由 広島空港への主な交通手段 広島・羽田便(航空機)の利用意向 広島・羽田便(航空機)利用のため重要なこと 	<ul style="list-style-type: none"> 海外進出の状況 海外渡航回数の変化 業務による出国空港別・海外目的地別渡航者数 広島空港直行便の評価 希望する直行便就航国 LCCの利用意向
⑤実施期間	平成28年9月2日(金)～平成28年9月16日(金) (調査票の発送日) (調査票の投函締切日)		
⑥その他	<ul style="list-style-type: none"> 海外渡航調査では、出国空港別・渡航先別の旅客数の規模を把握する必要があるため、調査協力依頼等は、従業者数の多い事業所から重点的に行った。 		

調査の実施結果

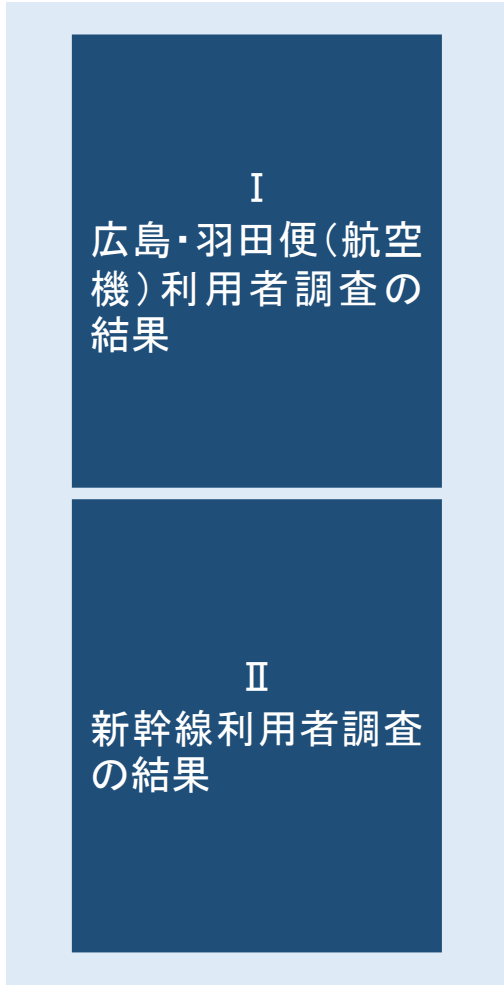
表1 調査の実施結果

(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

調査の概要



III
海外渡航者調査の結果

広島・羽田便（航空機）利用者の需要特性（コア需要および競合的需要の抽出）〔調査Ⅰ〕

- 広島・羽田便（航空機）利用者調査によると、東京圏への出張に「広島・羽田便を必ず利用している」「ほとんどは広島・羽田便を利用している」利用者を「コア需要」と呼ぶと、**コア需要は広島・羽田便利用者のほぼ半数を占める**
- 一方、新幹線や他空港に対して、「広島・羽田便（航空機）と同じくらい利用している」「ときどき広島・羽田便（航空機）を利用している」利用者をそれぞれ「競合的需要Ⅰ」、「競合的需要Ⅱ」とすると、Ⅰは12.6%、Ⅱは33.7%であった。

図1 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）

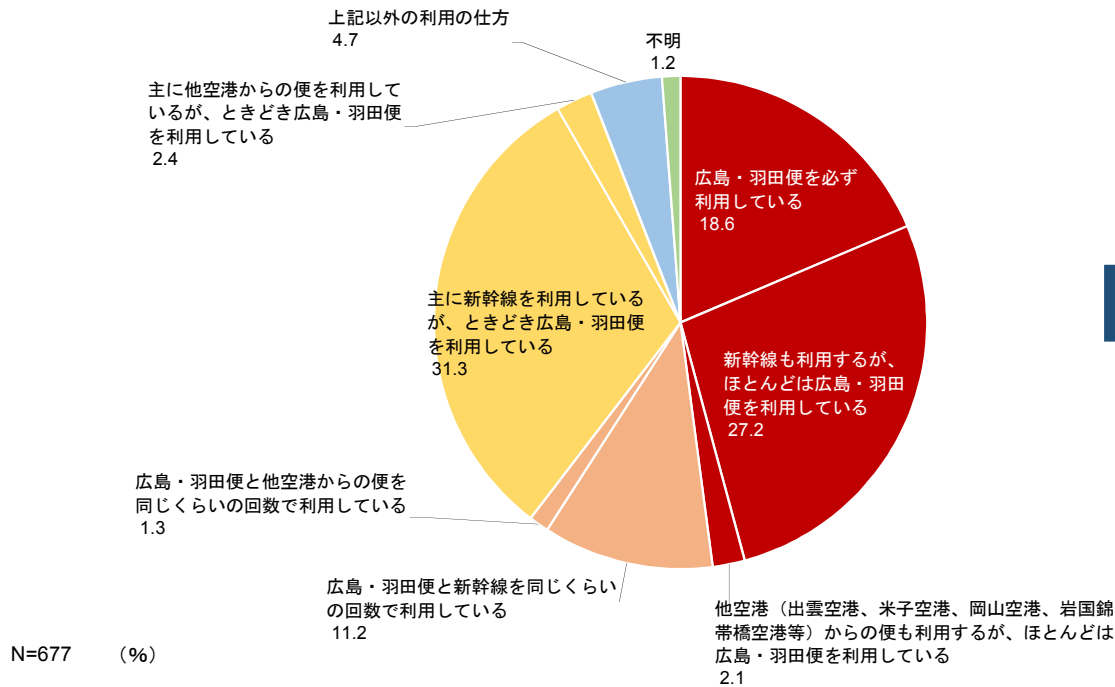
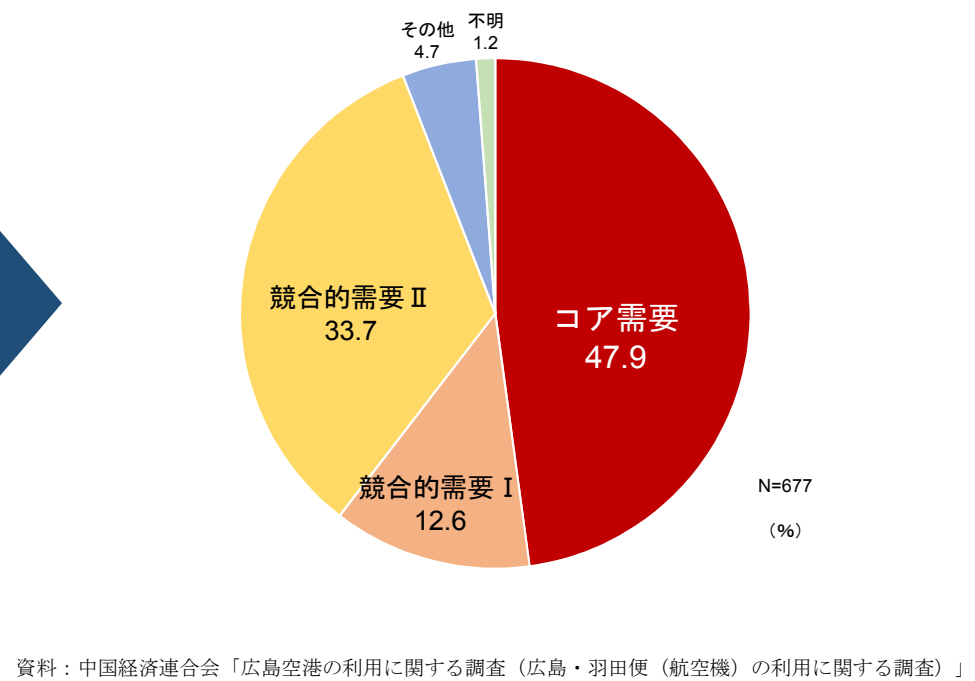


図2 需要の集約



コア需要 : 「広島羽田便を必ず利用している」「新幹線も利用するが、ほとんどは広島・羽田便を利用している」「他空港からの便も利用するが、ほとんどは広島・羽田便を利用している」

競合的需要Ⅰ : 「広島・羽田便と新幹線と同じくらいの回数で利用している」「広島・羽田便と他空港からの便を同じくらいの回数で利用している」

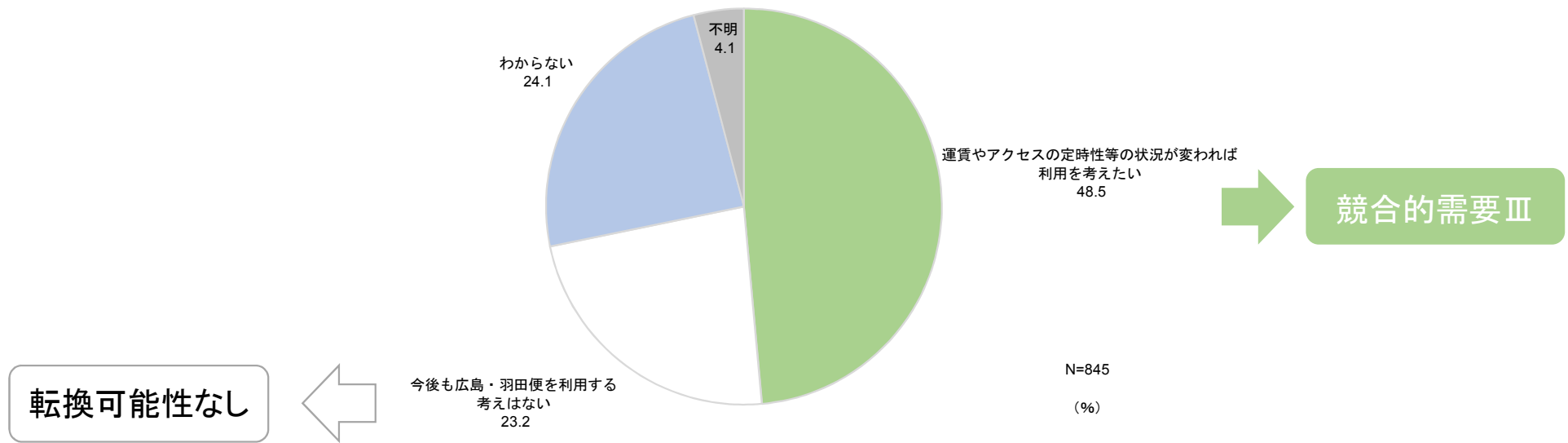
競合的需要Ⅱ : 「主に新幹線を利用しているが、ときどき広島・羽田便を利用している」「主に他空港からの便を利用しているが、ときどき広島・羽田便を利用している」

新幹線利用者の需要特性(1)(新幹線利用者からの競合的需要の抽出)

[調査Ⅱ]

- 新幹線利用者調査(対象者は過去1年間広島・羽田便(航空機)を利用していない)によると、運賃やアクセス等の条件変化次第で東京圏等への出張に「広島・羽田便(航空機)の利用を考えたい」とする者は48.5%とほぼ半数に上る。この新幹線利用層を広島・羽田便(航空機)の「競合的需要Ⅲ」と呼ぶこととする。
- 一方、「今後も広島・羽田便(航空機)を利用する考えはない」は23.2%である。この需要層は広島・羽田便(航空機)への転換可能性がないことが明らかであるが、広島・羽田便(航空機)への非転換層は新幹線利用者の4分の1弱にとどまる。

図3 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)



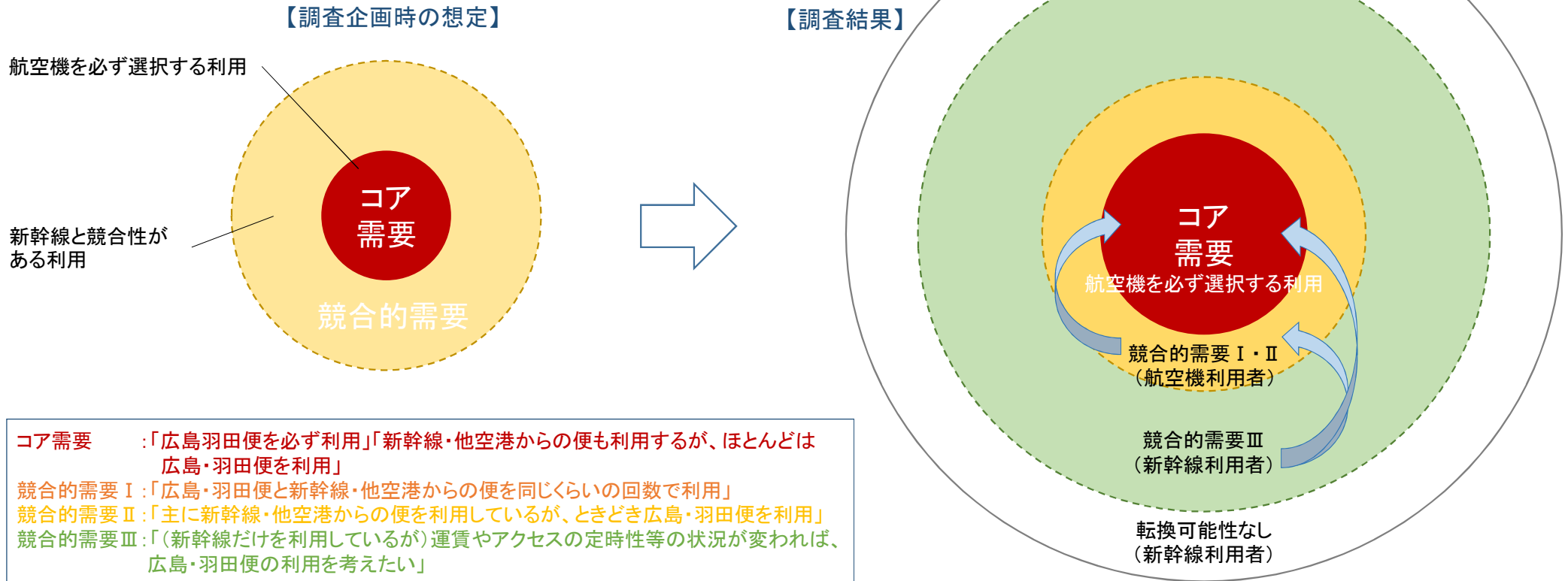
資料：中国経済連合会「広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査」

広島・羽田便(航空機) に対する需要の区分

[調査 I・II]

- 広島・羽田便(航空機)利用者調査と新幹線利用者調査の両方から、潜在的な需要を含め、業務による広島・羽田便(航空機)に対する需要を分析すると、広島・羽田便(航空機)をほとんど利用する「コア需要」、広島・羽田便(航空機)を利用するがコア需要とはいえない頻度で利用する「競合的需要Ⅰ・Ⅱ」、そして現在は新幹線を利用しているが広島・羽田便(航空機)の潜在的な需要となる「競合的需要Ⅲ」が、それぞれ一定のボリュームで存在することがわかった。
- 特に、広島・羽田便(航空機)利用者のほぼ半数を占める**コア需要は、各方面でのヒアリングに基づいた調査企画時の想定より大きい。**
- また、**新幹線利用から転換可能性のある競合的需要Ⅲも新幹線利用者のほぼ半数に達することがわかった。**

図4 需要区分の考え方(イメージ)



広島・羽田便(航空機)利用者におけるコア需要の特性(1)

[調査 I]

- 広島・羽田便(航空機)利用者について「コア需要」「競合的需要 I」「競合的需要 II」の需要区分別の集計を行い、コア需要の特性をみた。
- コア需要は年間利用回数が他の競合的需要に比べ多く、**コア需要は航空機のヘビィユーザーを中心に分布している**(図5)。ただし、コア需要の中には年間利用回数が1回~3回の利用者も約25%存在している。
- 利用回数が多いこともあり、**コア需要にはトラブル経験者が多い**(トラブル経験なしは30%)(図6)。
- これは、**コア需要では「少くらしいトラブルがあっても広島・羽田便(航空機)を利用し続ける」利用者が68%を占める**ことも理由になっている(図7)。

コア需要には、航空機利用に対して高いロイヤルティ(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)

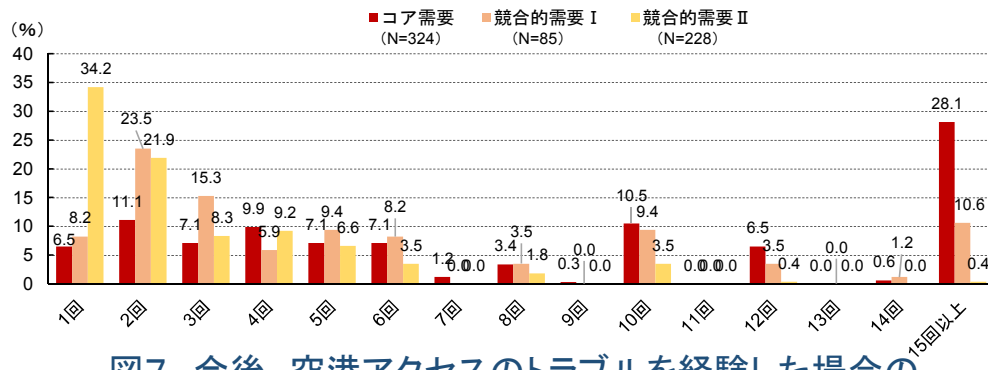


図6 広島空港利用に当たってのトラブルの経験(複数回答)

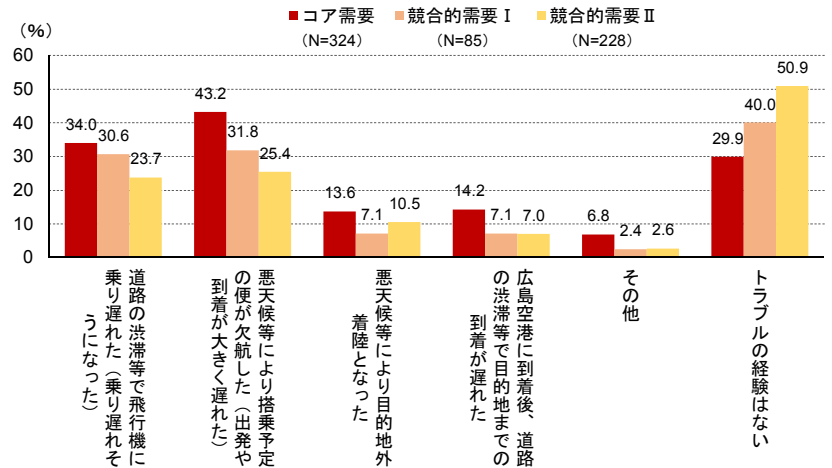
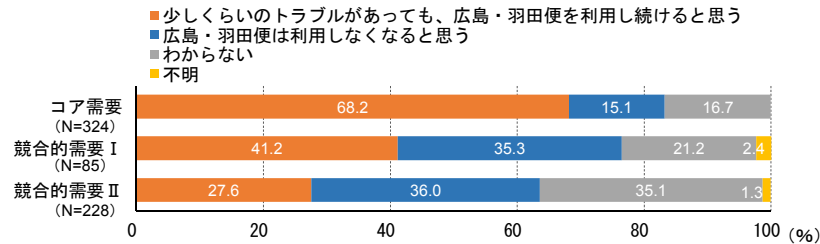


図7 今後、空港アクセスのトラブルを経験した場合の広島・羽田便(航空機)の利用意向(単数回答)



資料：中国経済連合会「広島空港の利用に関する調査(広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査)」

広島・羽田便(航空機)利用者におけるコア需要の特性(2)

[調査 I]

- 広島・羽田便(航空機)を利用する理由について、コア需要と競合的需要 I では「新幹線の約4時間の乗車時間が長いから」に回答が集中している(図8)。ほかでは、「マイレージサービス」、「飛行機の乗り心地や乗車環境の快適性」、「広島空港の近さ」などで、需要区分別に差がみられる。
- 空港へのアクセス手段は、コア需要は「乗用車」の割合がやや高いが「リムジンバス」も56%を占め、一般ビジネスマンにもコア需要は多いと推察される(図9)。なお、「JR(白市駅下車)」の利用率は低い。
- 利用者の事業所所在地は、コア需要で東広島市が少し多い程度で、空港への近接性により大きな差異はみられない。広島市内でもコア需要は多い(図10)。

- 航空機のコア需要は、「一つの乗り物に拘束される時間」に対する時間感覚が新幹線利用者とは異なる可能性が考えられる。
- 一方、「10分でも早く目的地に到着したい」は約20%に過ぎず、現状では総移動時間は新幹線とあまり変わらないとの評価。
- 利用者の空港アクセスや事業所所在地をみると、広島・羽田便(航空機)のコア需要は、特定の層(例えば、空港周辺企業、社有車利用者等)に限らず、空港背後圏に広く分布していることがわかる。

図8 東京圏等への出張のため広島・羽田便(航空機)を利用する理由

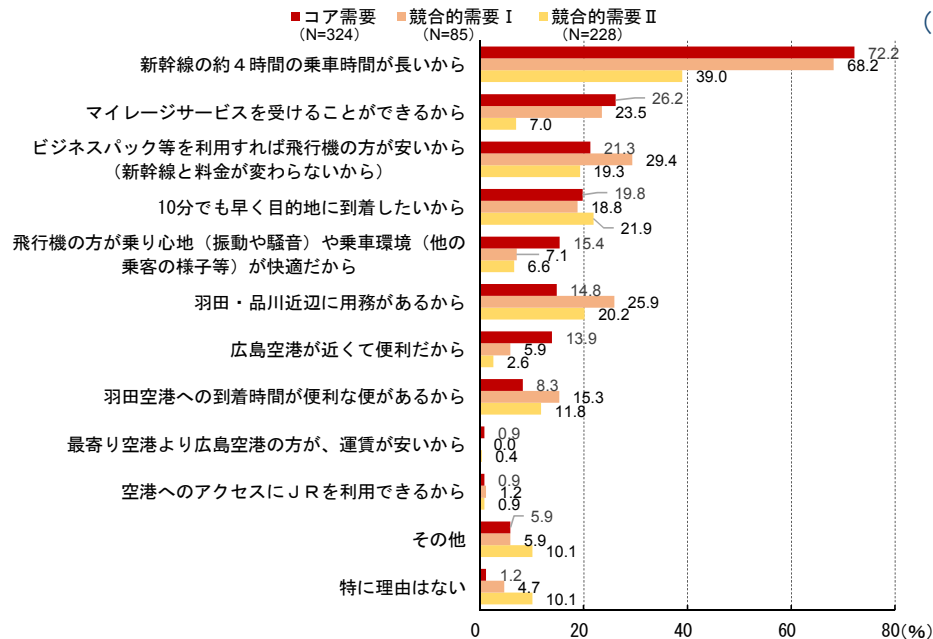


図9 広島空港への主な交通手段(単数回答)

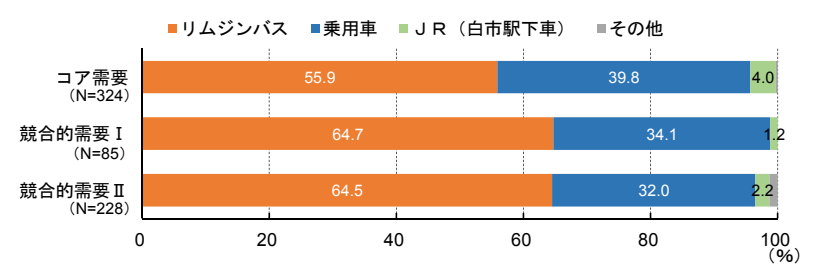
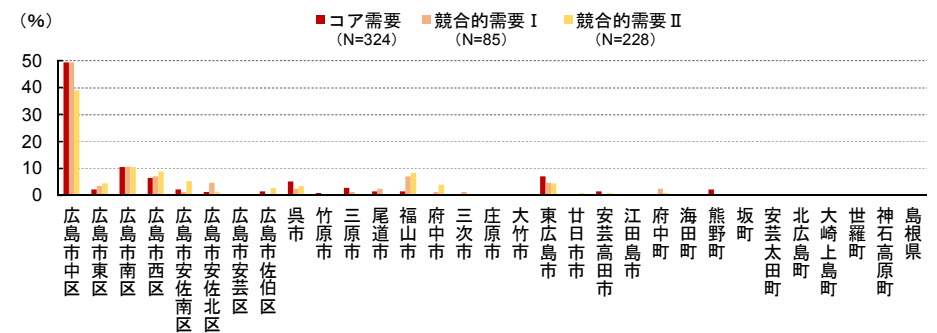


図10 勤務する事業所の所在地(単数回答)



資料：中国経済連合会「広島空港の利用に関する調査(広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査)」

新幹線利用者の需要特性(2)

[調査Ⅱ]

- 東京圏等への出張のため広島・羽田便(航空機)を利用しない理由をみると、「競争的需要Ⅲ」と「転換可能性なし」の間で大きな違いはみられない。「競争的需要Ⅲ」では、「広島空港が遠くて時間がかかる」(59.0%)、「空港アクセスの定時性に不安」(45.9%)、「新幹線と到着時間がほとんど変わらない」(44.9%)など、アクセス・移送時間に関する点が多い。また、「新幹線の方が運行数が多い」(50.2%)のほか、「帰りの最終便が遅い」(30.5%)「指定席の予約が簡単」(29.8%)など利便性に関する点も多い(図11)。
- 東京圏等への出張回数も、競争的需要Ⅲと転換可能性なしの間で大きな違いはみられない(図12)。但し、東京圏等への出張回数を東京・羽田便利用者と比較すると、「15回以上」の割合が新幹線利用者比べ広島・羽田便(航空機)コア需要の方がかなり大きい(表5のコア需要では28%)ことは注目される。

図11 東京圏等への出張のため
広島・羽田便(航空機)を利用しない理由(複数回答)

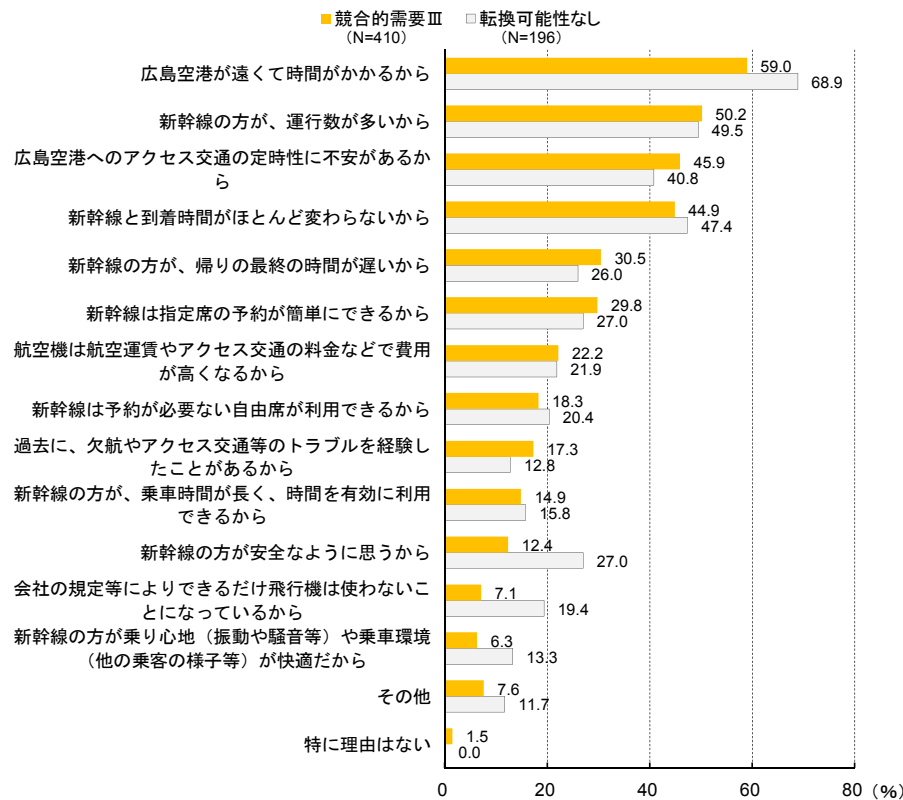
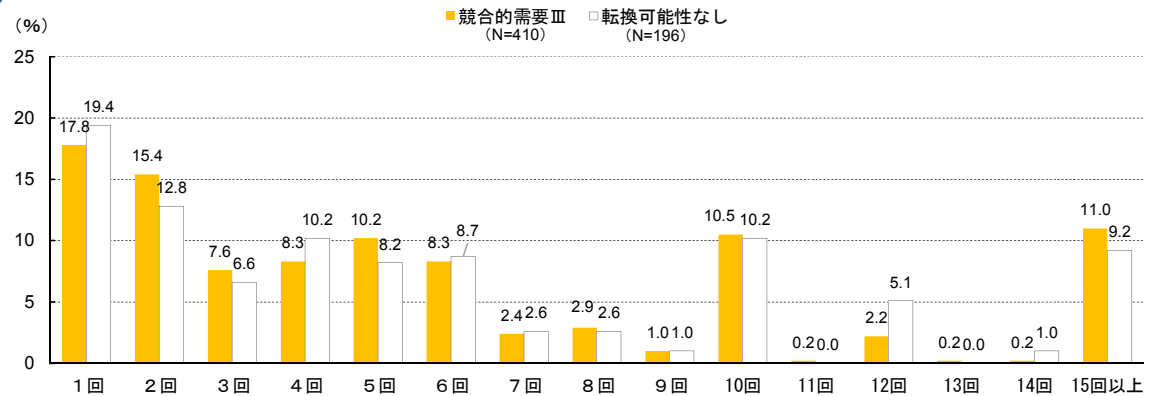


図12 東京圏等への出張での新幹線の年間利用回数(単数回答)



資料：中国経済連合会「広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査」

新幹線利用者の需要特性(3)

[調査Ⅲ]

- 新幹線利用者の勤務する所在地をみると(図13)、「広島市中区」や「福山市」で「転換可能性なし」の割合がやや高い程度で、現在航空機を利用している者(図10)と同じく、**事業所所在地による利用意向の差はほとんどみられない**。また「広島市中区」は競合的需要Ⅲでも50%を占める。
- 広島・羽田便(航空機)の利用を想定した場合の空港アクセスの手段でも、両者にほとんど差はない。転換可能性がある競合的需要Ⅲで78.0%が「リムジンバス」を主な交通手段として利用(図14)。
- 両者で大きな違いがみられるのは過去の広島・羽田便(航空機)の利用経験である。「転換可能性なし」では、**広島・羽田便(航空機)の利用経験がない者が64.8%**を占めている(図15)。

図13 勤務する事業所の所在地(単数回答)

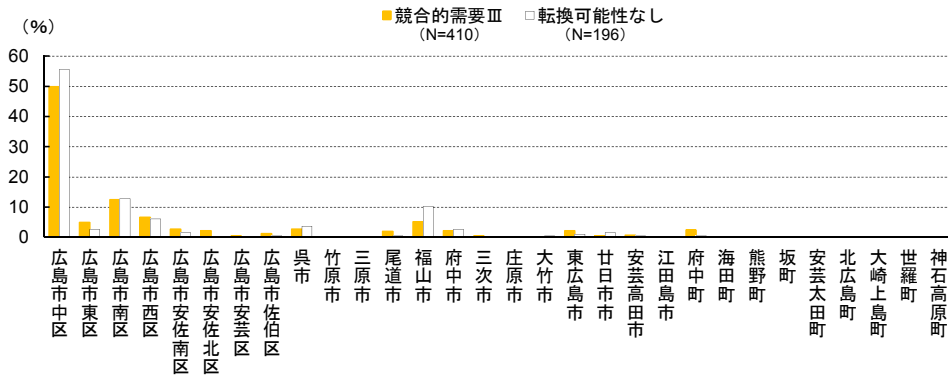


図14 東京・羽田便を利用する場合の広島空港への主な交通手段(単数回答)

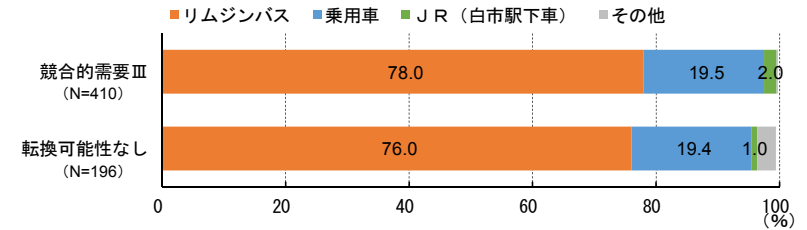
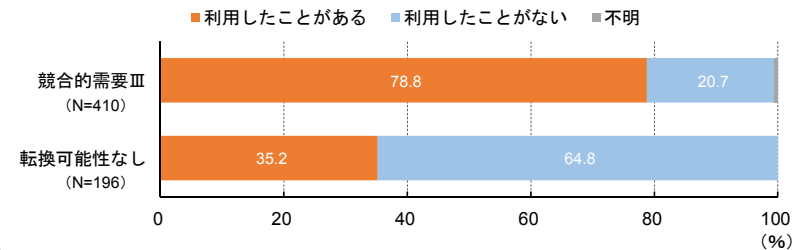


図15 東京圏等への出張での広島・羽田便(航空機)の利用経験(単数回答)



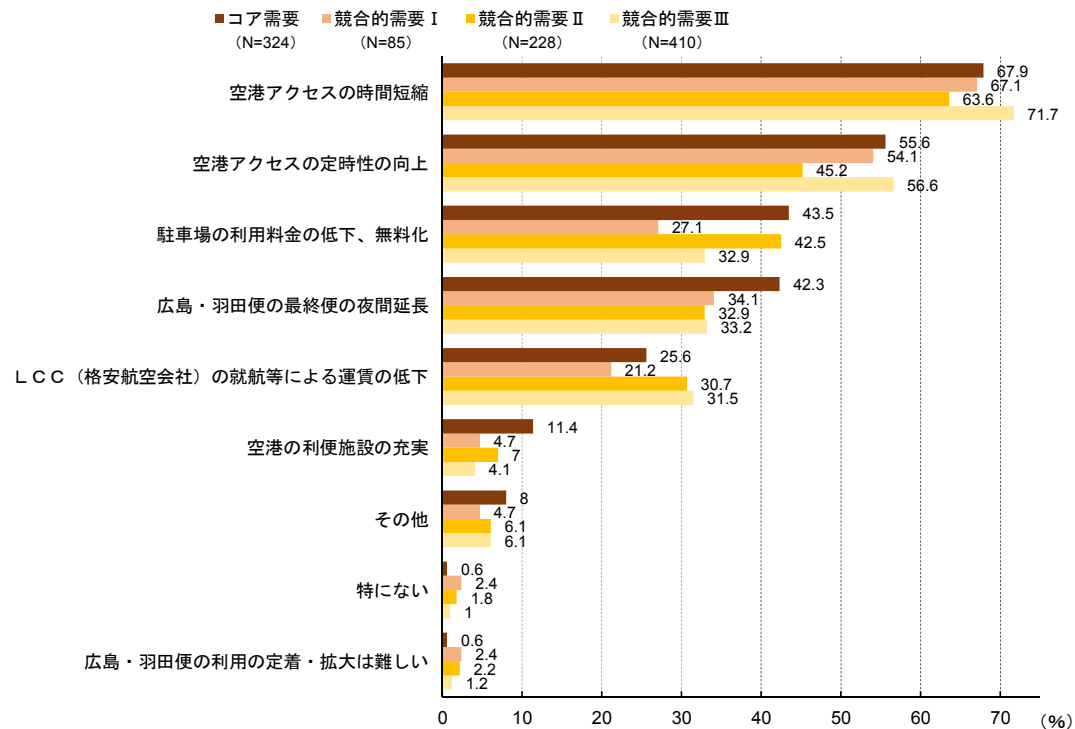
資料：中国経済連合会「広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査」

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

[調査 I・II]

- 「広島・羽田便(航空機)の利用定着・拡大に対して重要なこと」に対する回答を、広島・羽田便のコア需要および3種類の競合的需要の間で比較した(図16)。
- 4つの需要区分による回答の傾向は概ね同じである。「**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。
- その中で、新幹線からの転換可能性がある競合的需要Ⅲでは、特に「**空港アクセスの時間短縮**」に対する回答が70%を超えている。また、競合的需要ⅡとⅢでは、「**LCCの就航等による運賃の低下**」が30%を上回る。
- また、広島・羽田便(航空機)のヘビィユーザーのであるコア需要では、「**駐車場の利用料金の低下、無料化**」(43.8%)、「**広島・羽田便(航空機)の最終便の夜間延長**」(42.5%)が多くなっている。

図16 広島・羽田便(航空機)の利用定着・拡大に対して重要なこと(複数回答)



資料：中国経済連合会「広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査」、「広島・東京間の新幹線および広島・羽田便(航空機)の利用に関する調査」

広島・羽田便(航空機)の需要分析のまとめ

【調査結果】

□需要の大きさ

- 広島・羽田便(航空機)のビジネス利用はほぼ半数が「コア需要」である。とりわけ、広島・東京圏間の移動回数が多いの方がコア需要者として航空機を利用している。
- また、新幹線利用者のほぼ半数が条件次第で広島・羽田便(航空機)へ転換する可能性があり、広島・羽田便には大きな「潜在需要」が存在する。

□航空機の利用理由

- 「一つの交通モードの拘束時間は短い方がいい(広島・羽田便コア需要)」という時間感覚の違いが航空機と新幹線の利用を分ける最大の要因になっている。このことが航空機移動の「快適さ」につながっていると考えられ、現在の新幹線にはない航空機の優位性になっている。

□アクセス等でのトラブルの経験

- コア需要では、トラブルの経験を持つ者が多い。
- したがって、コア需要は、上の「快適性」に対して高いロイヤリティ(需要のリピータ性、頑強性)を示している層と解釈できる。

□新幹線からの転換

- 新幹線から航空機の転換可能性は、「空港アクセスの時間短縮と 定時性の向上」に大きく影響される。また、LCC等による料金低下も効果的である。
- 現在の広島・羽田便(航空機)利用者に対する利用の定着・拡大についてもアクセスの改善は同様に効果が大きい。



【取り組みへの示唆】

■ 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。

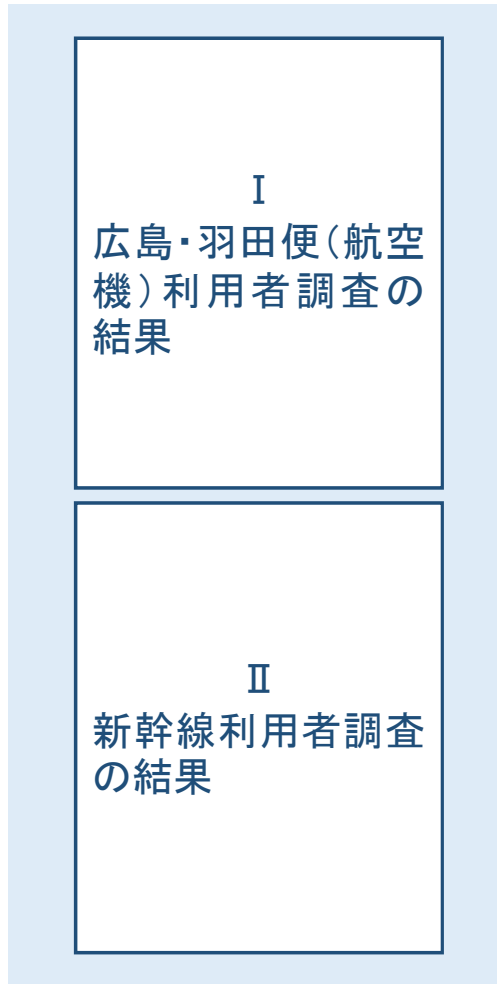
■ 広島・羽田便(航空機)にはまだまだ利用拡大の可能性はある

新幹線利用者には航空機への転換可能性の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。

■ 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。コア需要の増加、新幹線からの転換促進の両方に対して、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。

調査の概要



III
海外渡航者調査の結果

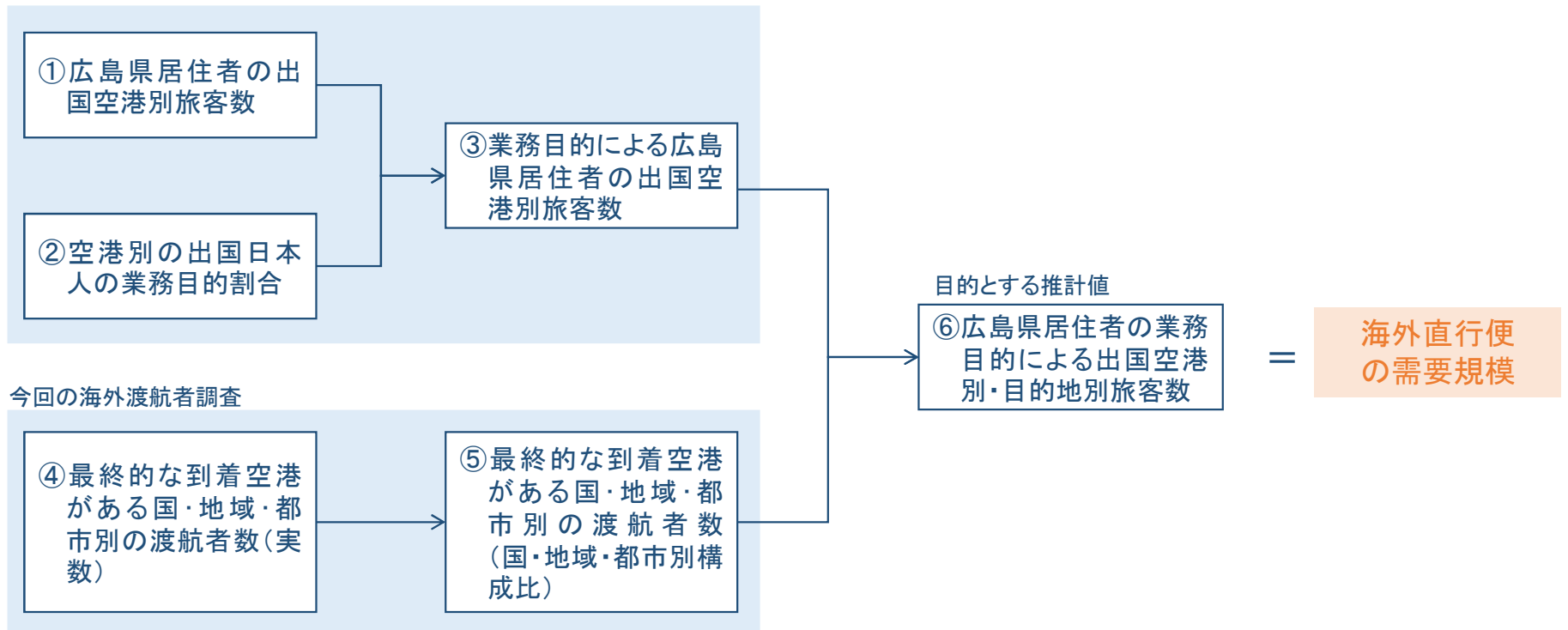
海外渡航調査の狙いと海外直行便需要推計

■海外渡航者調査の結果の狙い

広島県居住者(一部、島根県を含む)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て、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・都市を検討するためのデータを得る。

■広島県居住者の業務目的による出国空港別・目的地別旅客数の推計方法

国土交通省航空局「国際空港旅客動態調査」(平成26年度)



広島空港から出国する旅客のビジネス需要

- 国土交通省航空局「国際空港旅客動態調査」によると、**広島空港における出国日本人の業務目的割合は34%に達する。**
- 広島空港の出国日本人の業務目的割合は、成田・羽田・中部・関西の4空港を除く地方の国際空港の平均(14%)を大きく上回っており、大きな特徴になっている。
- 下表は、日本人旅客の業務目的割合を用いて、広島県居住者(日本人)の業務目的旅客数を推計したものである。

表2 広島県居住者の業務目的による出国空港別旅客数(平成26年度)

(人、%)

出国空港	広島県居住者の 出国空港別旅客数	当該空港における 出国日本人の 業務目的割合	業務目的による広島 県居住者の旅客数
	①	②	③=①×②
成田	54,858	23.6	12,946
羽田	10,984	37.3	4,097
中部	42	32.5	14
関西	52,939	27.4	14,505
百里	165	21.6	36
岡山	4,609	23.1	1,065
広島	71,753	34.3	24,611
高松	321	25.8	83
福岡	50,500	16.5	8,333
佐賀	241	18.5	45
全空港	246,412	27.7	65,734

(注) 1. 広島県居住者の業務目的による出国がある国際空港を記載した
 2. 全空港の「出国日本人の業務目的割合」は上記の空港以外のすべて国際空港を対象とした
 資料：国土交通省航空局「国際空港旅客動態調査」(平成26年度)

「海外渡航者調査」による最終的な到着空港がある国・地域・都市別の旅客数 [調査Ⅲ]

表3 最終的な到着空港がある国・地域・都市別の旅客数

【実数】 (人)

出国空港	アジア計	直行便就航国・地域	その他の中国	その他のアジア	大洋州	北米・中南米	欧州・ロシア	中東・アフリカ	合計
成田	345	84	77	184	51	922	333	24	1,676
羽田	474	124	4	346	33	115	408	14	1,045
関西	1,321	322	250	750	51	133	486	153	2,144
広島	3,484	2,123	926	436	31	756	335	10	4,616
出雲・米子	18	12	0	6	0	14	0	0	32
福岡	4,959	1,616	659	2,685	34	53	91	13	5,151
その他	214	114	46	55	0	76	39	0	329
合計	10,817	4,394	1,961	4,462	200	2,070	1,692	214	14,992

※「直行便就航国・地域」は、広島空港から直行便が就航している国・地域のうち、北京、上海、香港、ソウル、台湾である

※「その他の中国」には、広島空港から直行便が就航している大連、成都を含む

※「その他のアジア」は、タイ、ベトナム、シンガポール、マレーシア、フィリピン、インド等

【構成比】 (%)

出国空港	アジア計	直行便就航国・地域	その他の中国	その他のアジア	大洋州	北米・中南米	欧州・ロシア	中東・アフリカ	合計
成田	20.6	5.0	4.6	11.0	3.1	55.0	19.9	1.5	100.0
羽田	45.4	11.8	0.4	33.1	3.2	11.1	39.1	1.3	100.0
関西	61.6	15.0	11.7	35.0	2.4	6.2	22.7	7.1	100.0
広島	75.5	46.0	20.1	9.4	0.7	16.4	7.2	0.2	100.0
出雲・米子	56.3	37.8	0.0	18.5	0.0	43.7	0.0	0.0	100.0
福岡	96.3	31.4	12.8	52.1	0.7	1.0	1.8	0.3	100.0
その他	65.2	34.6	14.0	16.6	0.0	23.0	11.8	0.0	100.0
合計	72.1	29.3	13.1	29.8	1.3	13.8	11.3	1.4	100.0

広島県居住者の業務目的による出国空港別旅客数
資料：国土交通省航空局「国際空港旅客動態調査」
(平成26年度)

広島県居住者の業務目的による出国空港別・目的地別旅客数

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

[調査Ⅲ]

表4 推計結果

(人、%)

出国空港	アジア計	直行便就航	その他の	その他の	大洋州	北米・ 中南米	欧州・ ロシア	中東・ アフリカ	合計
		国・地域	中国	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



- 推計結果によると、「その他のアジア」は旅客合計数が大きい一方で、広島空港のシェアが小さい。これは、**直行便に対して潜在需要**を有する国(タイ、ベトナム、シンガポール等)があるためである。
- タイの場合、航続距離5,000kmの航空機を対象に、広島県内事業所等の業務目的旅客者による搭乗率を試算すると20%近くに達する。
タイのスワンナプーム国際空港が東南アジアのハブ空港として機能していることを考慮すると、**業務目的による搭乗率が30%程度**に達することも十分考えられる。
- これは、東南アジア内や欧州等に向けたトランジット利用が見込まれるシンガポールのチャンギ空港も同様であり、これらの相手先空港に対して直行便に対する潜在需要が見込まれる。

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)

[調査Ⅲ]

- 国土交通省航空局「国際空港旅客動態調査」と今回の「海外渡航調査」で把握した「目的地別トランジット率」を基に、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。これは、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。
- この数値は、広島空港が同空港を出発する海外直行便だけでなく、広島・羽田便、広島・成田便を通じた広島空港国内線からの国際線トランジットに一定程度利用されていることを示す一方、広島空港を起点とする国際線トランジット利用への更なる潜在需要の存在を示唆していると考えられる。
- 一方、アンケート回答企業へのヒアリングからは、「広島空港アクセスの定時性確保への不安から羽田・成田への移動に新幹線を利用する場合がある」との声もあり、広島空港へのアクセスの定時性向上はビジネスによる欧米等への海外渡航利用に際しても重要であることが窺える。

表5 広島県居住者の業務目的による広島空港国内線トランジット利用者の推計(平成26年度)

(人、%)

目的地	成田空港・羽田空港の目的地別旅客数			広島空港国内線からの乗換割合(トランジット率) ④	広島空港国内線からの乗換旅客数(トランジット旅客数) ⑤=③×④
	成田空港 ①	羽田空港 ②	合計 ③=①+②		
アジア計	2,666	1,860	4,525	53.3	2,412
直行便就航国・地域	650	485	1,135	45.4	515
その他の中国	592	16	608	28.3	172
その他のアジア	1,424	1,358	2,782	62.0	1,725
大洋州	396	130	526	88.6	466
北米・中南米	7,123	453	7,576	62.4	4,728
欧州・ロシア	2,573	1,601	4,174	41.0	1,710
中東・アフリカ	189	54	242	28.6	69
合計	12,946	4,097	17,044	55.1	9,385

↑
今回の海外渡航調査の結果

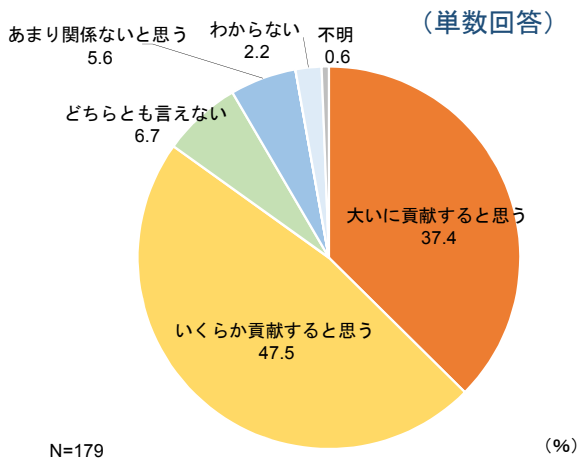
資料：国土交通省航空局 「国際空港旅客動態調査」(平成26年度)、中国経済連合会 「広島空港の利用に関する調査 (海外渡航調査)」

海外渡航者調査のその他の結果

[調査Ⅲ]

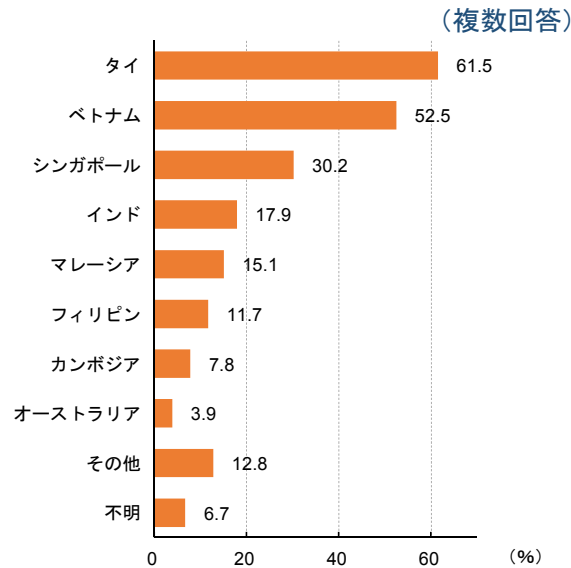
- 海外展開を行っている事業所に対して「広島空港からの直行便が就航する海外の都市が増加することは、地域企業の海外展開の促進に貢献するか」を尋ねた。
- 結果、「大いに貢献と思う」が37.4%、「いづらか貢献と思う」が47.5%であった。両回答の合計は84.9%に達する。

図17 直行便が就航する海外都市の増加による地域企業の海外展開促進への貢献



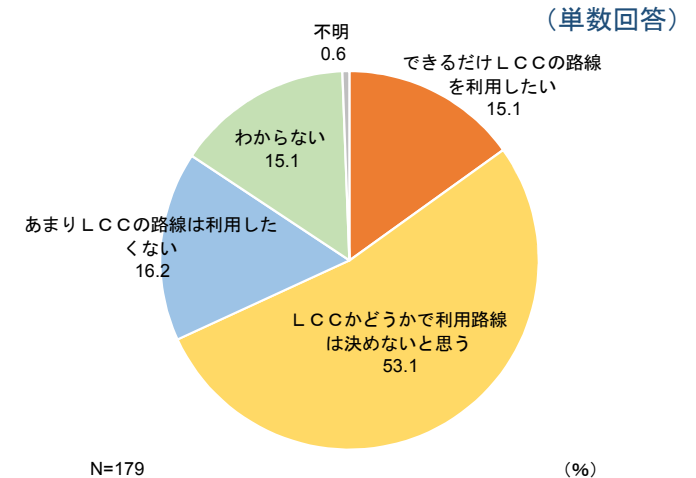
- 直行便就航が地域企業の海外展開促進に貢献すると考えられる国は、「タイ」が61.5%と最も多い。
- 次いで、「ベトナム」が52.5%、「シンガポール」が30.2%と多くなっている。
- シンガポールは、シンガポール・チャンギ国際空港からのトランジット需要を含む回答と考えられる。

図18 直行便就航が地域企業の海外展開促進に貢献すると考えられるアジア、大洋州の国



- 海外に渡航する航空路線がLCCにより運用されている場合、業務での利用についてどのように考えるか利用意向を把握した。
- 結果、「できるだけLCCの路線を利用したい」とする積極的利用が15.1%であった。また、「LCCかどうかで利用路線は決めないと思う」とする中立的意向が53.1%と最も多い。
- 「あまりLCCの路線は利用したくない」は16.2%にとどまる。

図19 LCCによる海外航空路線の業務による利用意向

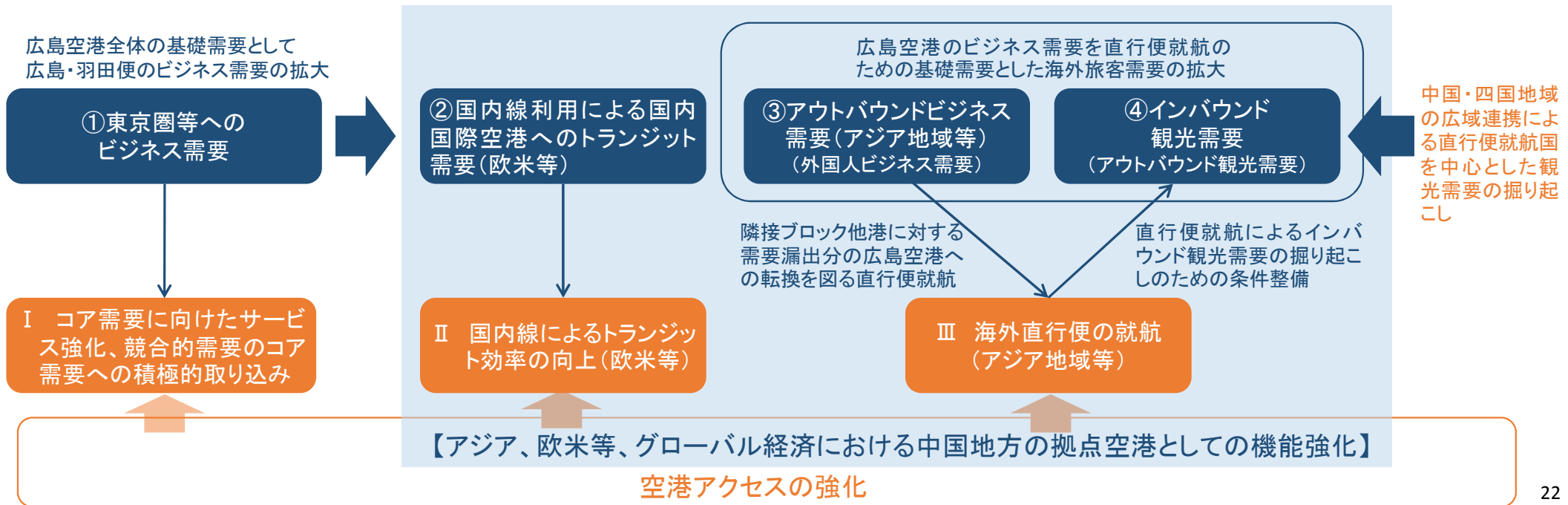


資料：中国経済連合会「地域企業の海外展開と広島空港等を利用した海外渡航に関する調査」

調査結果のまとめ(1)

- 広島空港の背後圏には、**地域企業のアジア・欧米諸国への事業展開に伴う海外渡航に対する大きな需要が存在する。**
- しかし現状では、多くの地域企業は広島空港からの直行便がない場合、**国内他空港の利用に依存している。**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、**広島空港からの新たな直行便就航就航(タイ、ベトナム、シンガポール等)の可能性が見込まれる。**また広島空港は、国内線を利用したトランジット効率の向上等により、国内他空港からの欧米等への海外便の利便性を高めることができる。
- **アジア等へ向けては直行便就航、欧米等に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、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。**それらの潜在需要を取り込むためには、**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となる。**
- 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(海外インバウンド客の取り込み、国内観光客の地域の広範なエリアからのアウトバウンド)の拡大も鍵。**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を推進し、同地域の拠点空港としての役割を高めていく必要がある。

図20 ビジネス需要を核とした広島空港の利用拡大戦略



調査結果のまとめ(2)

広島空港発展のための 5つのアライアンス

「ビジネス需要を核とした広島空港の利用拡大戦略」を効果的に進めるためには、中国地方内の空港間、地方ブロックを越えた空港間、交通モード間等での連携を促し、業務利用の拡大支援や観光振興への更なる活用を図るなど、広島空港を巡る様々なステークホルダーの連携強化が重要

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

地域企業が海外事業展開を重点的に進めている地域に対するインバウンド観光振興策の実施等

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

航空機による移動と、リムジンバス、高速道路、JR等による空港アクセスを一体的なトリップとして捉え、移動の確実性、時間短縮と快適性の向上を図る各交通モード間の連携等を強化

②中国・四国地域のお他空港 とのアライアンス

「広島空港着・他空港発」、「他空港着・広島空港発」など、インバウンド観光に資する広域ルートの開発等

③他の地方ブロックの拠点空港 とのアライアンス

広島空港と他ブロック圏の主要地方国際空港との連携に基づくアジア直行便等の就航(広島空港経由の直行便就航等)

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

成田・羽田へのトランジット機能を高めることで、地域企業の海外展開等における広島空港を起終点とした円滑な国際旅客移動を支援

