

資料6-3

那覇空港調査連絡調整会議資料

# 航空利用の実態分析

---

2004年4月26日

内閣府 沖縄総合事務局

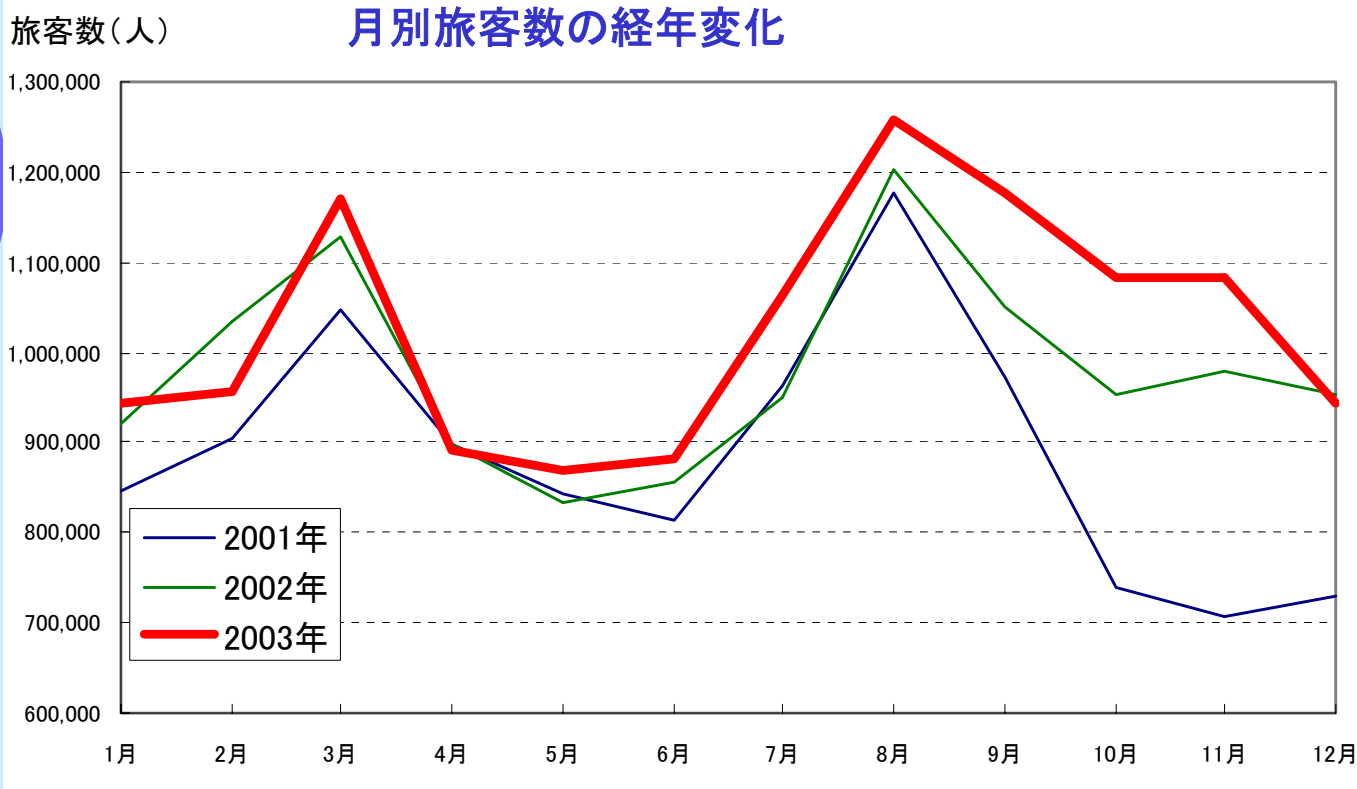
## 調査の目的と内容

目的：那覇空港において今後航空需要が増加していく過程で、現有施設能力の制約により希望する便の予約が取れない場合の旅行者の代替行動及び、航空会社の行動特性の把握と、予測手法の確立に向けた検討を目的にしたものである。

内容：①希望する航空便に搭乗できない旅行者の代替行動の実態の把握  
(アンケート結果の分析・旅行代理店へのヒアリング)  
②航空会社のピーク時における行動特性の把握  
(航空会社へのヒアリング)

# ピーク月特性

出典：那覇空港管理状況報告書

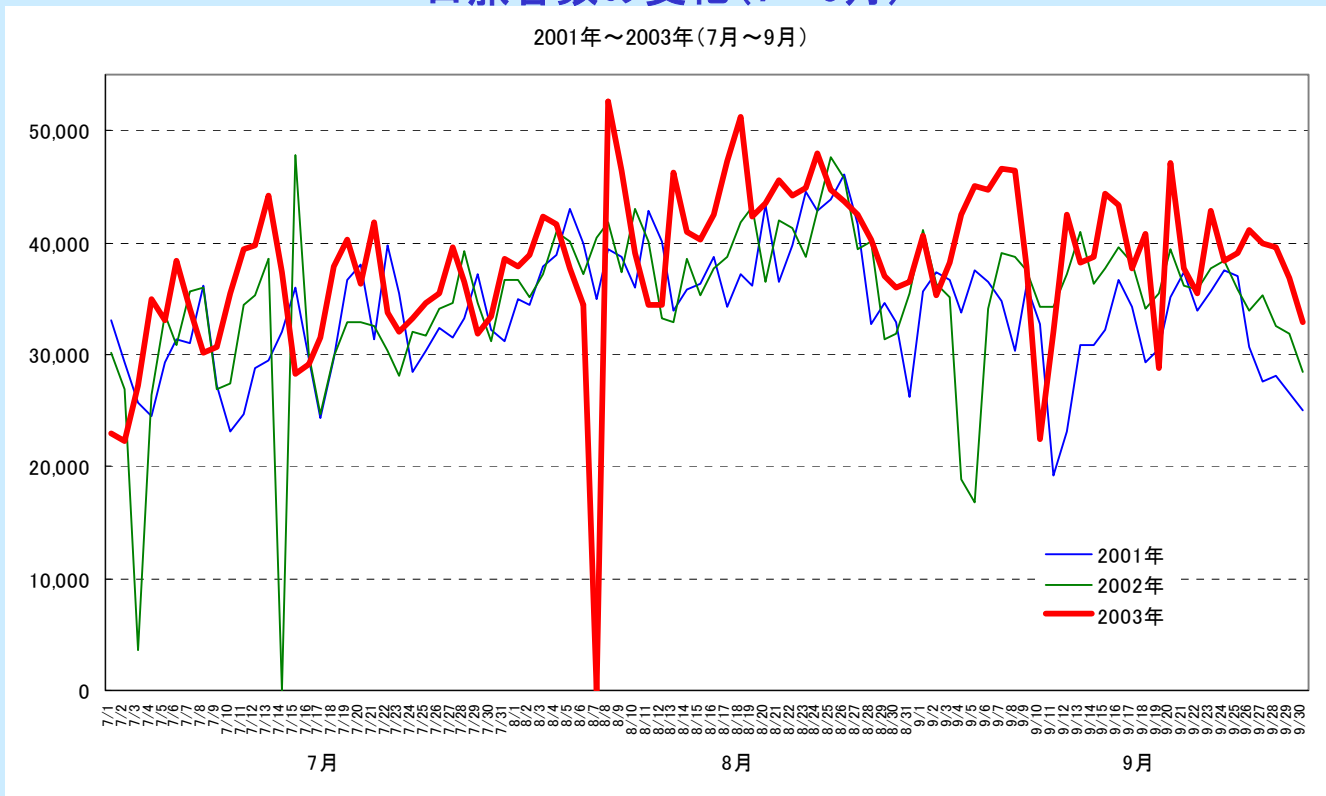


主に修学旅行の受け入れにより秋期需要増加

# ピーク日特性

## 日旅客数の変化(7~9月)

出典:航空会社資料



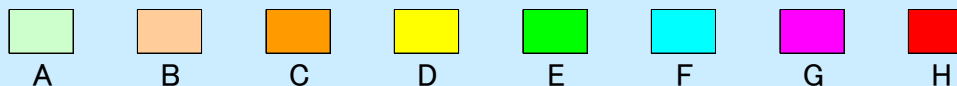
ツアー価格が急落する8/18が第一ピーク

## 旅行商品価格設定状況

出典：航空会社資料

2003年

	日	月	火	水	木	金	土		日	月	火	水	木	金	土
8						1	2	9		1	2	3	4	5	6
	3	4	5	6	7	8	9		7	8	9	10	11	12	13
	10	11	12	13	14	15	16		14	15	16	17	18	19	20
	17	18	19	20	21	22	23		21	22	23	24	25	26	27
	24	25	26	27	28	29	30		28	29	30				
	31														



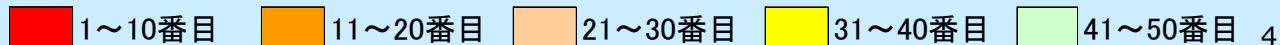
(注1) 価格分類A～Hは、A(安い)～H(高い)設定となっている。

(注2) 上表は3泊4日の標準的な設定状況を示す。

## ピーク日の発生状況

2003年

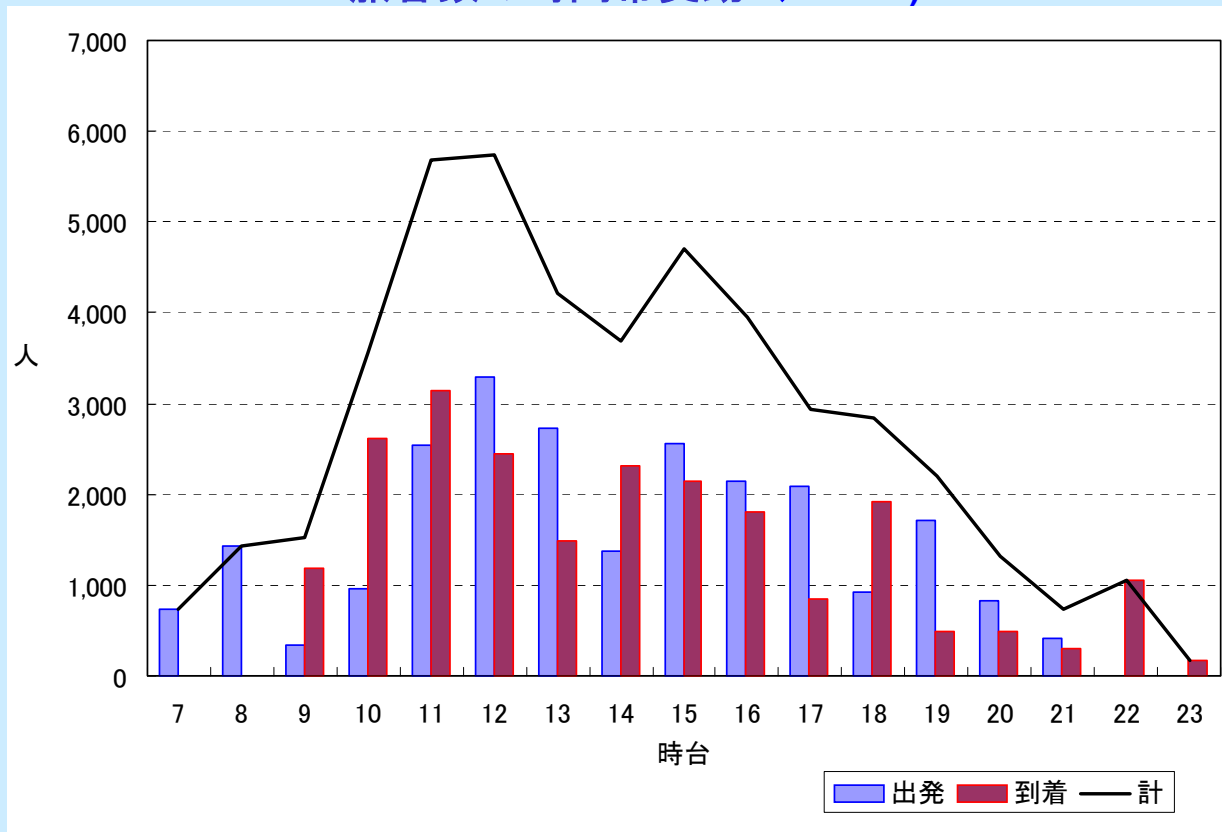
	日	月	火	水	木	金	土		日	月	火	水	木	金	土
8						1	2	9		1	2	3	4	5	6
	3	4	5	6	7	8	9		7	8	9	10	11	12	13
	10	11	12	13	14	15	16		14	15	16	17	18	19	20
	17	18	19	20	21	22	23		21	22	23	24	25	26	27
	24	25	26	27	28	29	30		28	29	30				
	31														



# ピーク時特性

出典：航空会社資料

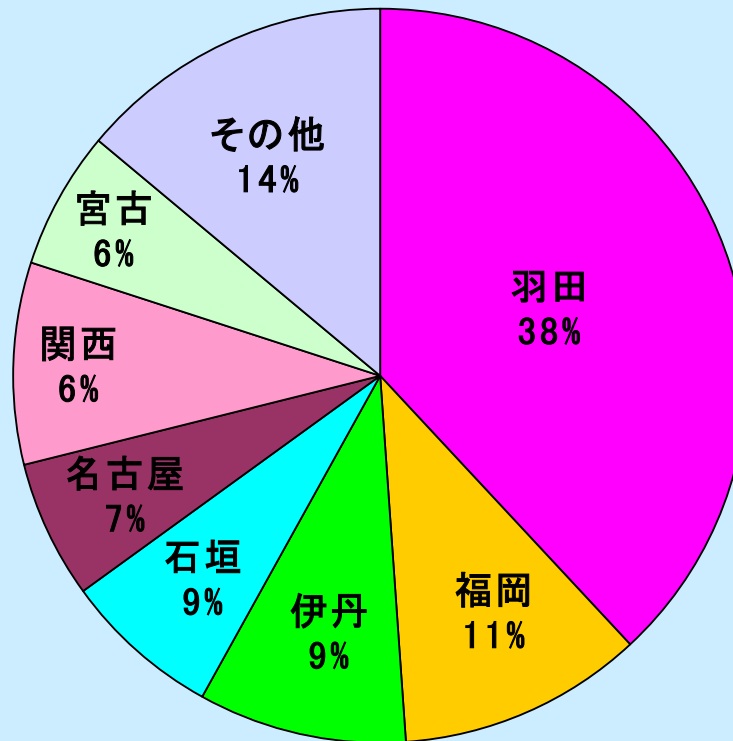
## 旅客数の時間帯変動（2003.8）



到着、出発共に午前がピーク

# 旅客の路線別シェア

出典：航空会社資料  
(2003.8)



幹線：64%  
宮古・石垣：15%

# 旅行者代替行動把握のフロー

アンケートの実施

- アンケート対象  
羽田・伊丹・関西・福岡から  
那覇空港への 到着客
- 調査年月日  
2002年8月30日～31日  
の2日間

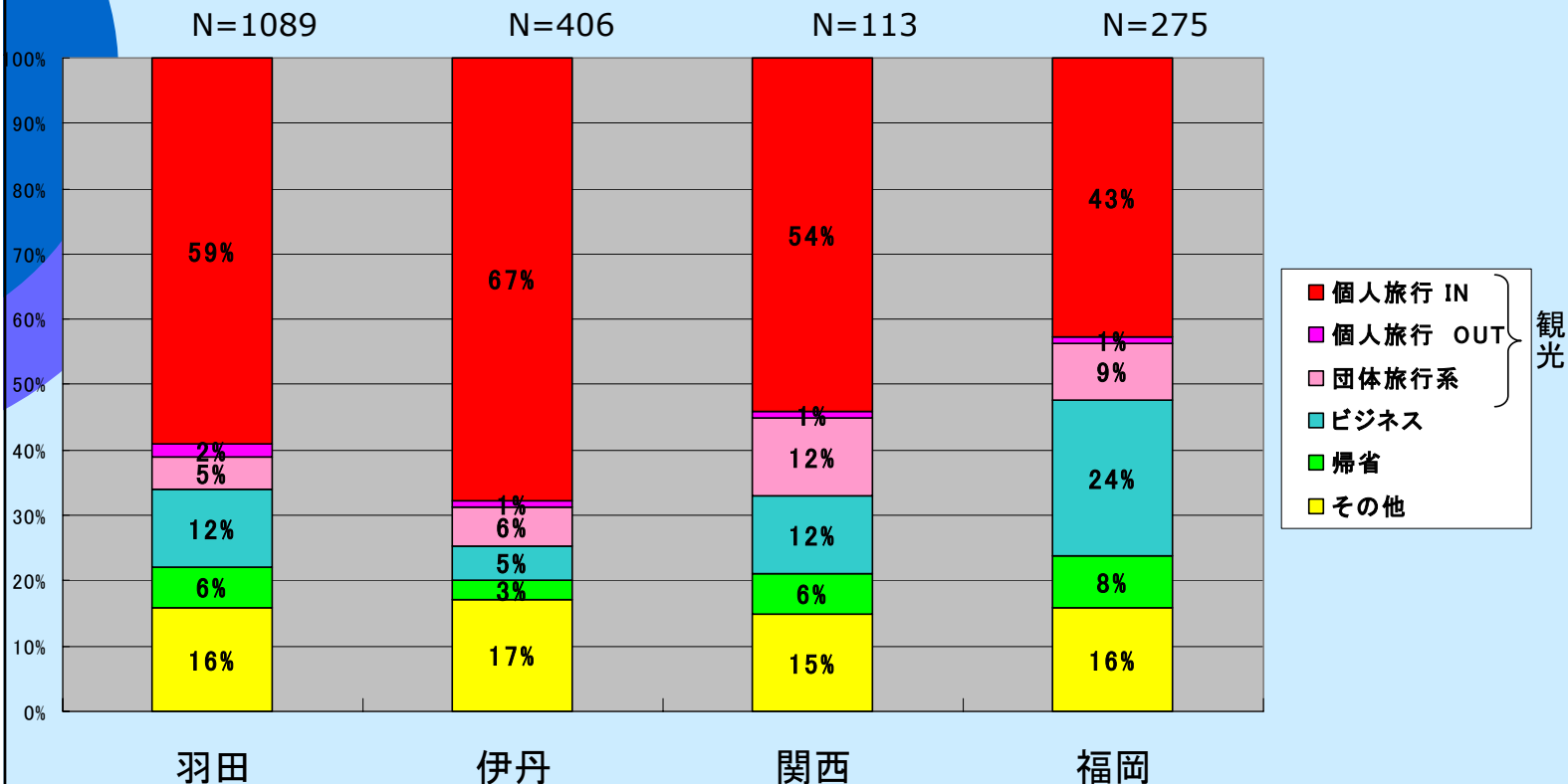
代替行動の分析

旅行代理店へのヒアリング

- ヒアリング先  
旅行代理店3社(東京)
- 調査年月日  
2004年3月5日



# 路線別旅行目的構成比

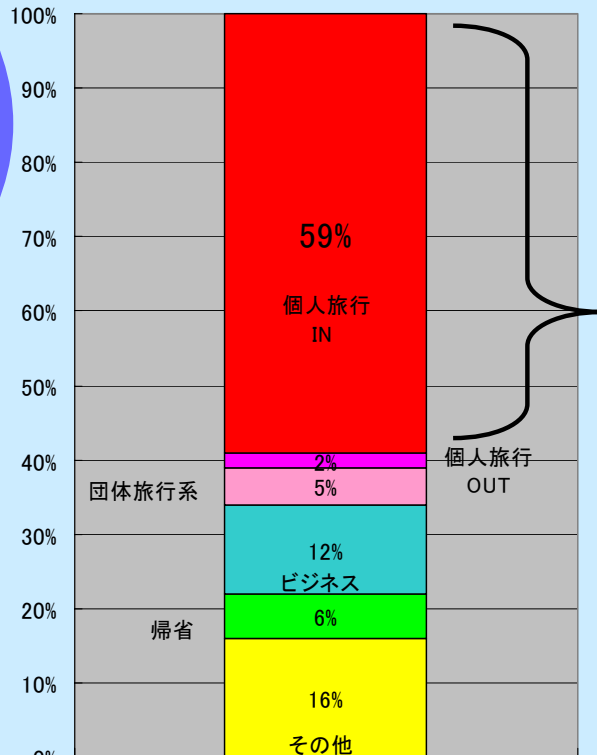


出典：平成14年那覇空港利用者特性調査（沖総局）  
アンケート実施日：2003.8.30～31

観光目的が全体のおおよそ6割を占める

# 旅行目的構成比

N=1089

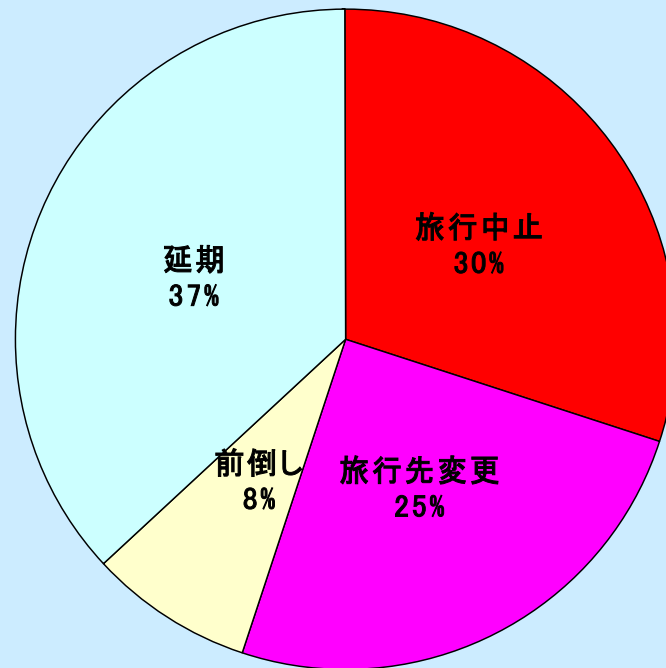


羽田

# 個人旅行代替行動

出典:平成14年那覇空港利用者特性調査(沖総局)

N=585



## 代替行動体系表（羽田路線）

羽田			構成比	希望の予約ができなかった場合の代替行動					延期する場合の変更許容範囲						
				旅行中止	旅行時期変更		行先変更	計	38時間程度 のち	68時間程度 のち	当日中	翌日まで	1週間以内	1週間以上	計
旅行目的	旅行形態	IN/OUT	前倒し		延期										
観光	個人旅行	IN	59%	30%	8%	37%	25%	100%	34%	5%	10%	16%	11%	24%	100%
		OUT	2%	19%	31%	44%	6%	100%	28%		28%	28%	5%	11%	100%
	団体旅行系	IN/OUT	5%	50%	6%	23%	21%	100%	35%	3%	15%	10%	15%	22%	100%
ビジネス		IN/OUT	12%	10%	40%	48%	2%	100%	30%	7%	11%	33%	11%	7%	100%
帰省		IN/OUT	6%	12%	21%	67%		100%	11%	2%	18%	35%	17%	17%	100%
その他		IN	14%	40%	18%	42%		100%	29%	9%	9%	25%	11%	17%	100%
		OUT	2%	10%	38%	52%		100%	11%	11%	5%	58%	10%	5%	100%
計			100%	28%	15%	41%	16%	100%	31%	6%	11%	21%	11%	20%	100%

注:「その他」には、会議、研修、視察、各種イベント等が含まれる。

注:「IN」は、インバウンドであり、本土在住者

「OUT」は、アウトバウンドであり、沖縄県在住者

## 代替行動の比率

- 「旅行中止」または「旅行先変更」が50%程度というのは予想より少ない印象である。
- 変更許容範囲の「翌日まで」と「1週間以内」が各々10%以上というのは多い印象である。

## 沖縄観光特性

沖縄への観光旅客の特性を把握することを目的として、旅行代理店4社(東京3社沖縄1社)へヒアリング調査を実施した。  
(年月日:平成15年12月16日、平成16年3月5日)

- 平均滞在日数は2.7泊3.7日(海外旅行と比較すると短い)
- 現地滞在時間も旅行価値のひとつ  
(発着時間は重要な要素)
- 公共交通機関に間に合う出発時間帯
- 時間変動の平準化は難しい
- 修学旅行入込10月～12月:高校  
4月～6月:中学校

# 航空会社の行動特性把握フロー

過去の提供座席数と旅客数の把握

航空会社へのヒアリング

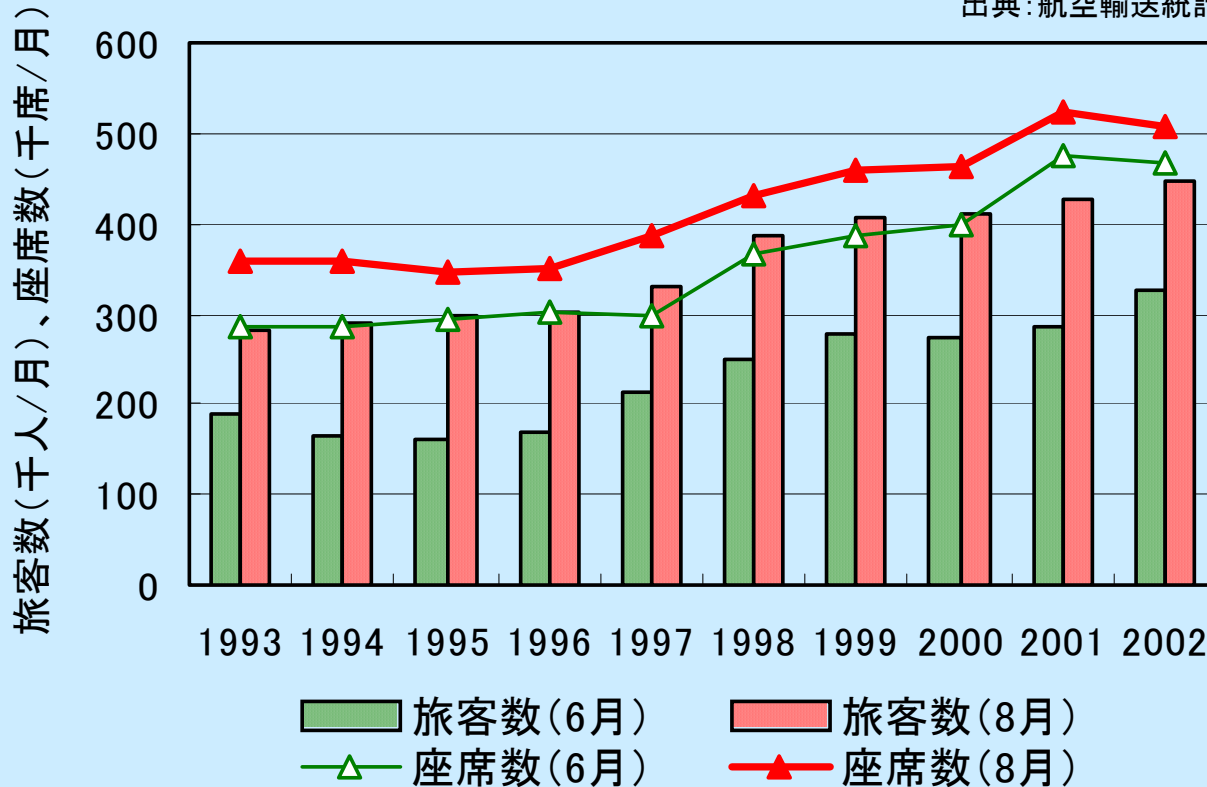
○ヒアリング先  
航空会社3社にヒアリング  
○調査年  
2003年度

ピーク期における行動特性

# 那覇～羽田路線の提供座席数と旅客数の推移

羽田

出典：航空輸送統計年報

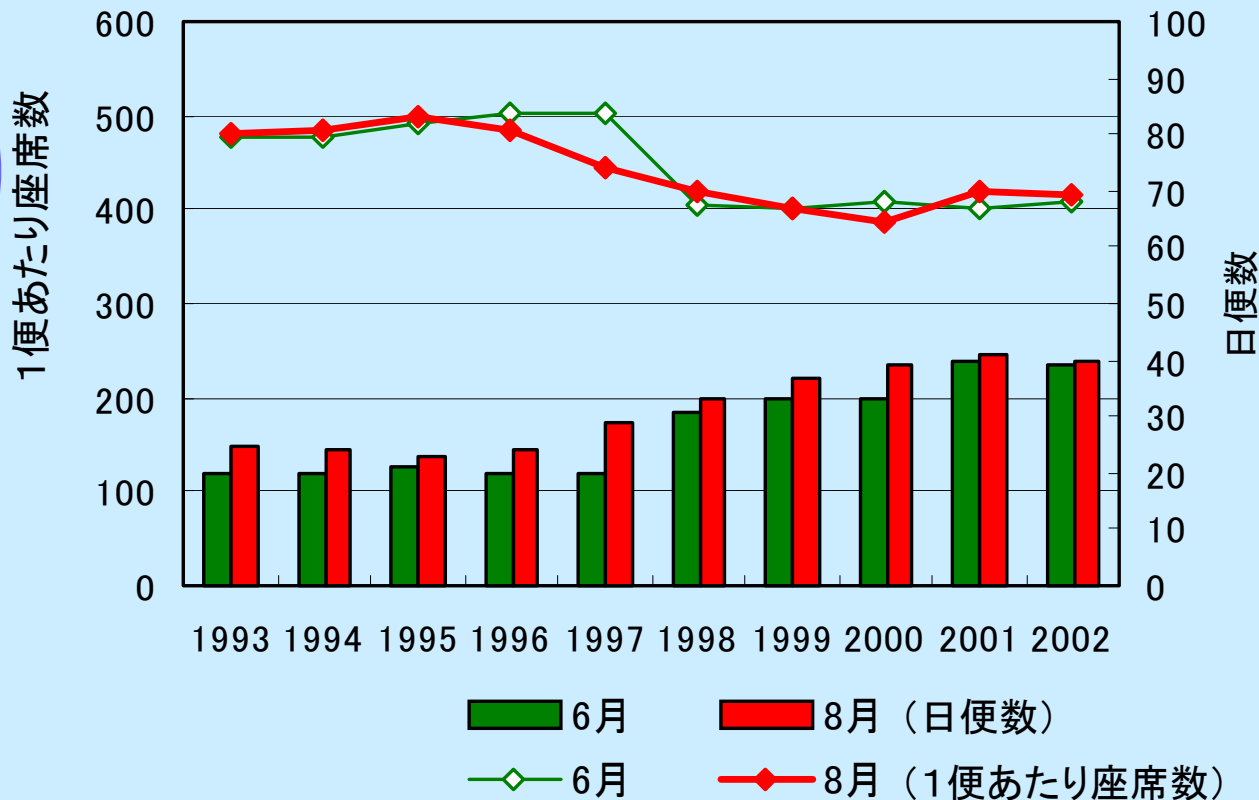


旅客数の増加に対して、提供座席数の増加はみられない  
(2001～2002)

# 1便あたり座席数の推移（那覇～羽田路 線）

羽田

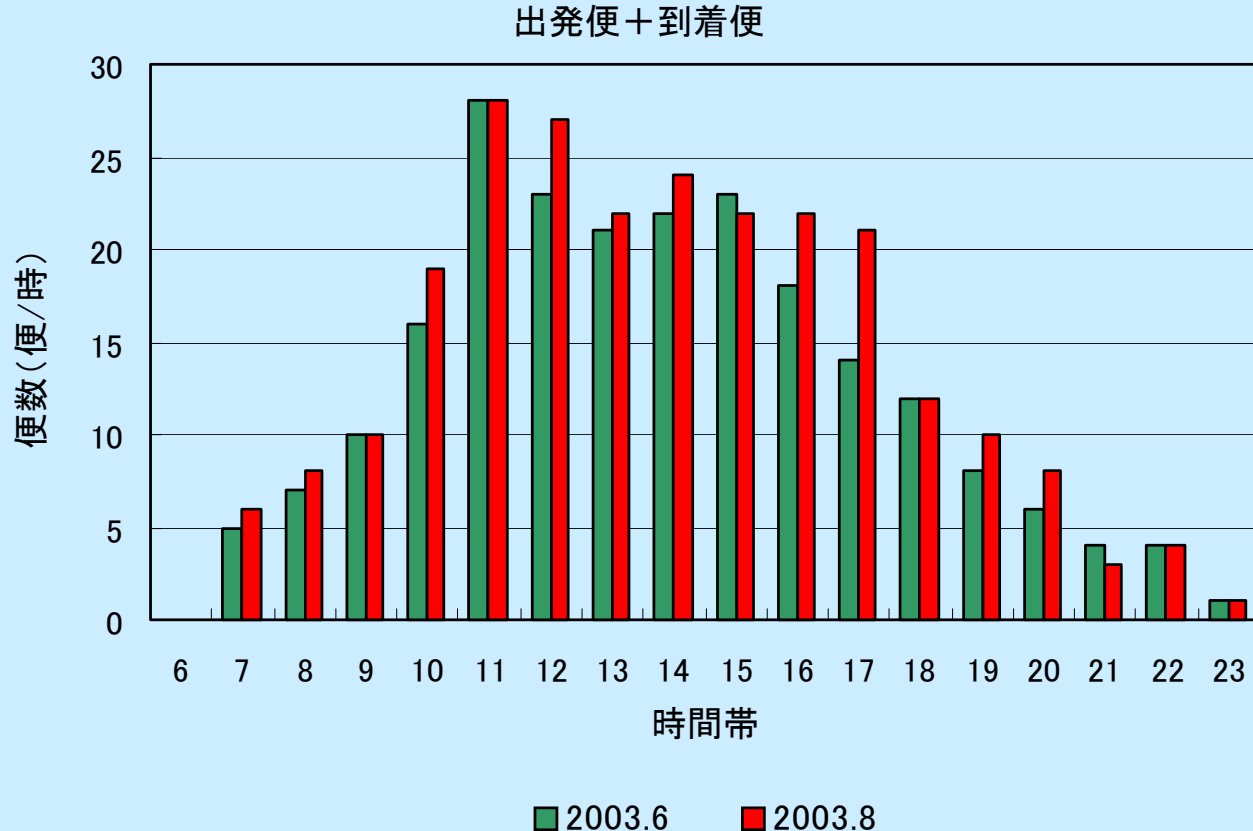
出典：航空輸送統計年報



1998から1便当たりの座席数が減少（機材の小型化）



# 那覇空港におけるピーク期での発着時間変動の状況



航空会社の機材・人員等を有効活用するため、ピーク時間前後の増便を行っていると思われる。

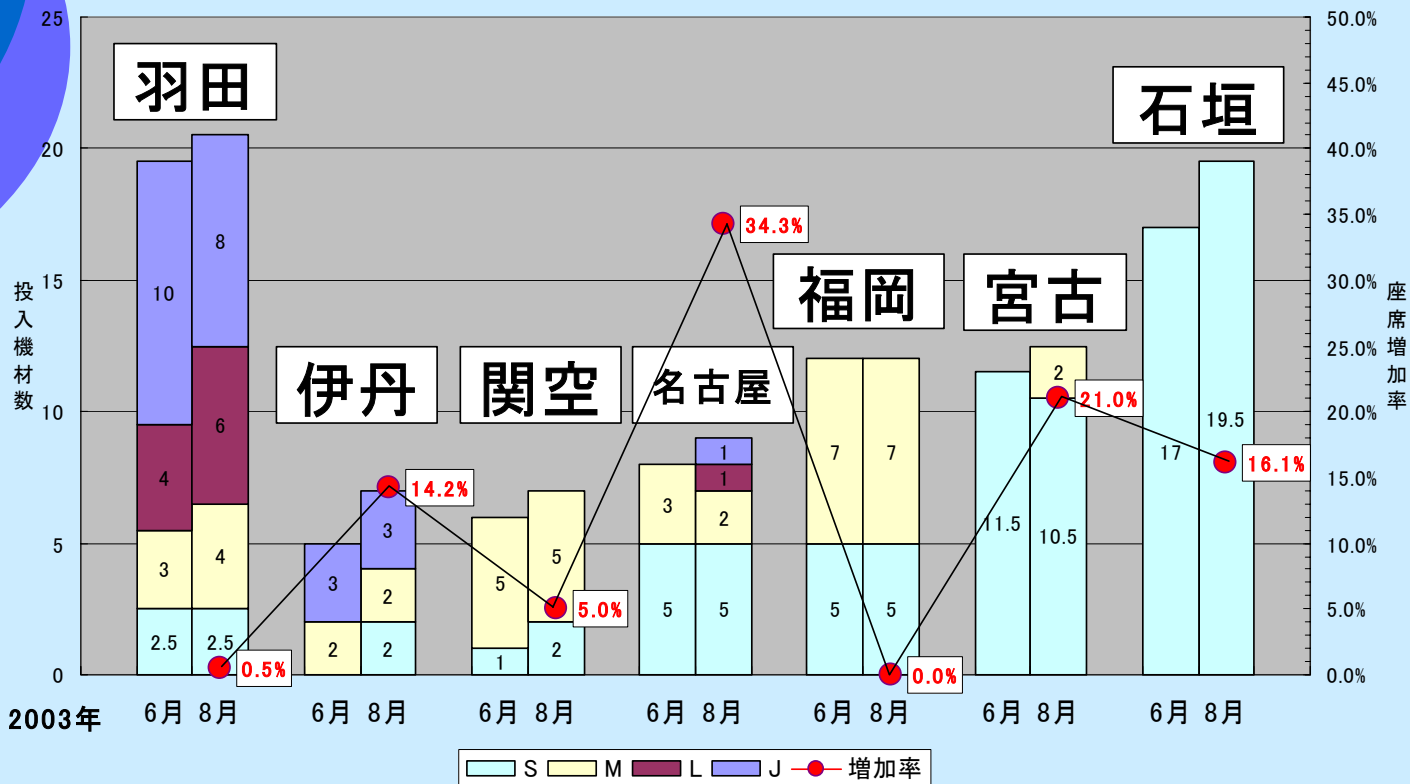
## ピーク期の輸送力拡大方策の現状

- 全社で保有する機材・人員を、収益の最大化を重視しながら投入
- 整備引当機をピーク期に投入
- 整備やグランドサービスの観点からもピーク時間帯における増便は困難
- スポットの処理能力が影響

航空会社へのヒアリングより

# 航空会社の行動特性

## 路線別機材増加数及び座席増加率



## 那覇～羽田路線の臨時便

出典：航空会社資料

運航回数	那覇発	2003年8月に63便	
	那覇着	2003年8月に53便	
提供座席数の増分	那覇発	19,205席/月(平均620席/日)	定期の7.4%
	那覇着	16,594席/月(平均535席/日)	定期の6.3%

## 那覇～伊丹路線の臨時便

運航回数	那覇発	2003年8月に4便	
	那覇着	2003年8月に4便	
提供座席数の増分	那覇発	1,483席/月	定期の1.9%
	那覇着	1,209席/月	定期の1.5%

## 那覇～関西路線の臨時便

運航回数	那覇発	2003年8月に7便	
	那覇着	2003年8月に5便	
提供座席数の増分	那覇発	1,282席/月	定期の2.5%
	那覇着	864席/月	定期の1.7%

# 航空会社行動特性

## 【羽田路線】

ピーク時間帯を避けて臨時便を投入することによる輸送力確保

## 【大阪路線】

ピーク時間帯を避けて定期便を増便することによる輸送力確保

## 【名古屋路線】

機材大型化による輸送力確保

## 旅行者代替行動特性の把握の課題

- 夏季以外における代替行動特性の把握
- 宮古、石垣等離島路線における代替行動の把握

## 航空会社のピーク時の行動特性の課題

- 搭乗率(ロードファクター)が機材投入に与える影響の実態把握
- 機材等の座席数を勘案した機材投入区分の見直し



ご静聴ありがとうございました

内閣府 沖縄総合事務局