

那覇空港調査連絡調整会議資料

1. 航空サービスの現状及び望まれるサービス水準

- 1-1 那覇空港の利用者特性
- 1-2 現在の航空サービスが利用者行動に及ぼす影響
- 1-3 航空サービスに対する利用者の評価と望まれるサービス水準

2. 那覇空港の社会経済的役割の整理

- 2-1 那覇空港の役割と効果
- 2-2 那覇空港の役割に対する県民の意識

2004年4月26日
沖縄県

1. 航空サービスの現状及び望まれるサービス水準

1-1 那覇空港の利用者特性(まとめ)

1) 国内線旅客

- ① 県外居住者は観光目的、県内居住者はビジネス目的が中心となる需要層。
- ② パック旅行を利用した「行動時間、行動範囲に自由度」を求める旅行者の増加。

2) 国際線旅客

- ① 那覇空港国際線を利用した乗り継ぎ客を含む需要層(乗り継ぎ待ち時間を活用した県内観光等は、沖縄県にとって新たな交流拡大のチャンス)。
- ② 国際線旅客数の停滞は、訪日外国人の沖縄県への訪問率が低いことが要因。

3) 航空貨物

- ① 那覇空港出発貨物は農水産物がメインであり10月～5月に取扱量が拡大(特に、年末・3月の菊の出荷時に取扱量のピークを迎える)。
- ② 到着貨物は生活必需品等がメインであり、取扱量は年間を通じて安定している。
- ③ 県内企業の生産・販売活動における取引量の拡大、輸送時間短縮のための海運からの転換により国内航空貨物は増加。

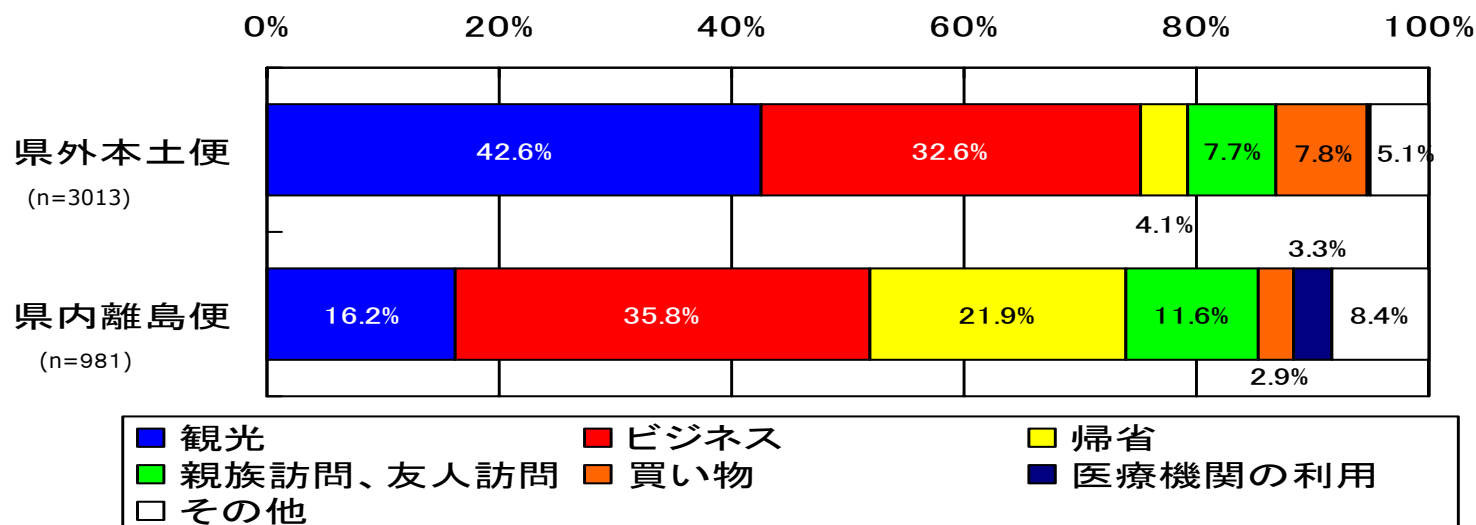
資料) 本調査で実施した国内線・国際線旅客アンケート調査、県内荷主事業者アンケート調査、航空貨物代理店ヒアリング、航空会社ヒアリングの各結果より作成。

1) 国内線旅客の特性

(1) 観光客だけでなく、ビジネス客等も無視できない需要層

- 観光目的の利用者が多い。
- ただし、離島便ではビジネス、帰省、医療機関の利用といった目的での利用者も多く、観光客以外の航空ニーズも考慮していく必要がある。

便別利用目的別旅客構成比

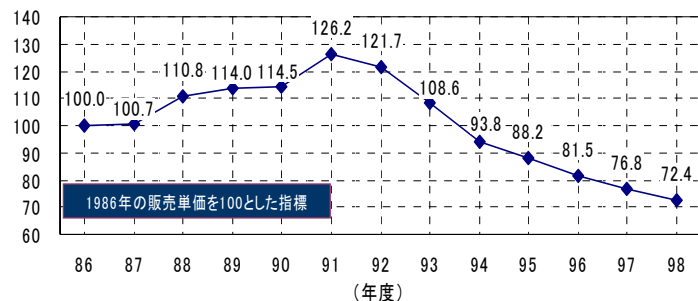


資料) 本調査で実施した国内線旅客アンケート調査結果より作成。

(2) 時間、行動範囲に自由度を求める需要層の増加

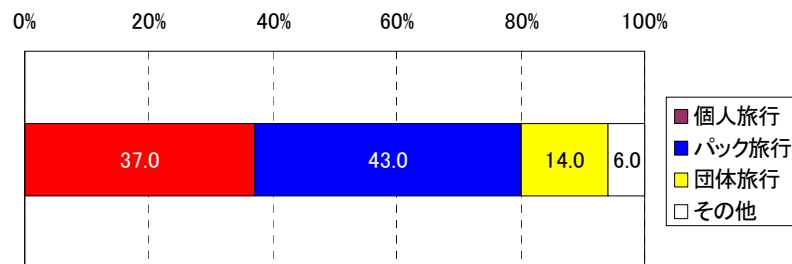
- 航空運賃、ホテル、さらにレンタカーまで含めた「パック旅行」の利用者が増加しており、「時間利用、行動範囲」に自由度を求める需要層が拡大。
- 旅行商品の販売単価低廉化もパック旅行比率を高める要因の一つ。

国内パッケージ旅行商品販売単価の推移(主要旅行事業者50社)



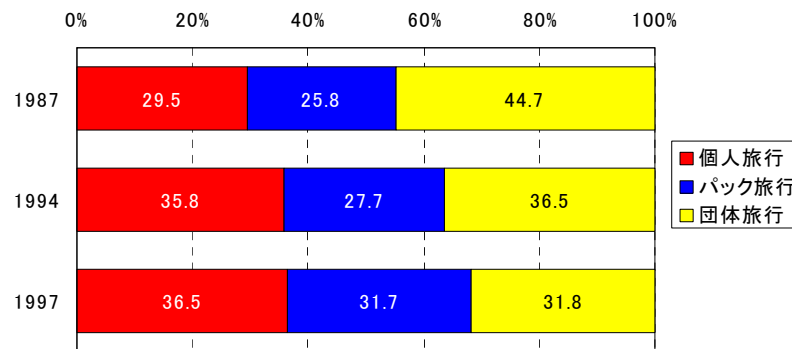
本調査で実施した国内線アンケート結果での旅行形態

旅行形態別旅客構成比(県外旅客)



既往調査結果での旅行形態比率の変化

旅行形態の変化



資料) 便別利用目的別、旅行形態別旅客構成比は、本調査で実施した国内線旅客アンケート調査結果より作成。

資料) 既往調査結果での旅行形態比率の変化は、沖縄観光マーケティング調査報告書(平成12年3月)(財)沖縄観光コンベンションビューローより作成。

資料) 国内パッケージ旅行商品販売単価の推移: 沖縄県観光振興基本計画(沖縄県)より抜粋。

2) 航空貨物の利用特性

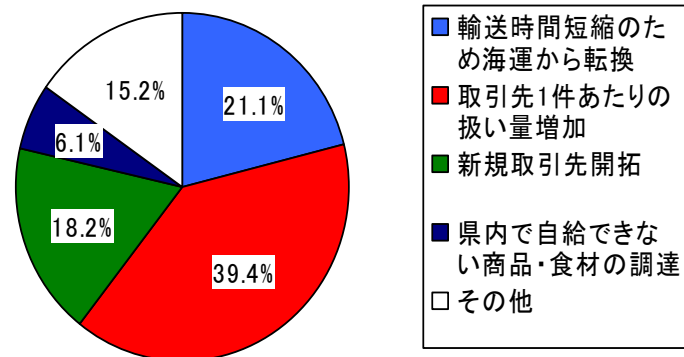
(1) 出発貨物

■ 県内生産者が取り扱う農水産品が主であり、本土農業の端境期である10月～5月に出荷量が多く、特に、年末と3月の菊の出荷時に出発貨物のピークが発生。

(2) 到着貨物

■ 日用雑貨等の県民生活に直結した生活必需品の扱いが主であり、年間を通じて安定的に需要がある。

航空貨物取扱量増加の理由



国内線貨物取扱量の増加は、取引先1件あたりの取引量の拡大、輸送所要時間短縮のために海上輸送からの転換、新規取引先の開拓が背景にある。

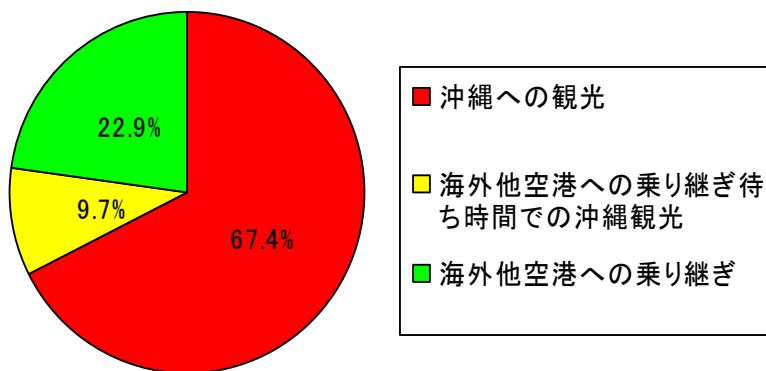
一部では、輸送コストが負担となって、本土他地域との価格競争において競争力を維持できず取扱が減少している荷主事業者も存在する。

3) 国際線旅客の利用特性

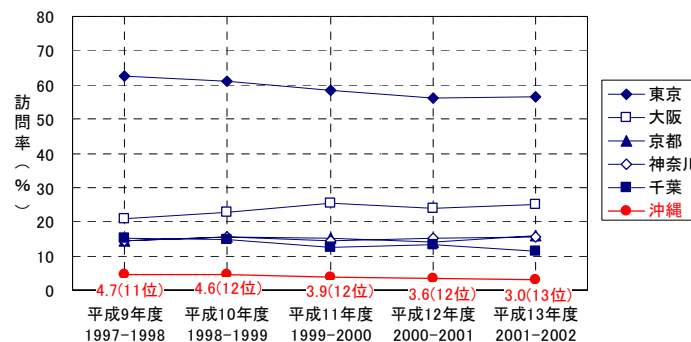
(1) トランジット目的の利用客を含む需要層

- 沖縄への訪日外国人旅行者の訪問率は低下傾向にある。
- 那覇空港の航空サービスは、「沖縄を中心とする台湾－上海間の乗り継ぎ客という新しい交流を創出」し、一部の旅客は乗り継ぎ待ち時間で沖縄観光のために入国している。
- 乗り継ぎ待ち時間を利用した県内観光等は、沖縄県にとって新たな交流拡大のチャンス。

那覇空港利用目的別旅客構成比(海外居住者)



訪日外国人旅行者の都道府県別訪問率の推移



資料) 那覇空港利用目的別旅客構成比は、本調査で実施した国際線旅客アンケート調査結果より作成。

資料) 訪日外国人旅行者の都道府県別訪問率の推移は、訪日外国人旅行者調査(2001-2002)、国際観光振興協会より作成。⁶

1-2 現在の航空サービスが利用者行動に及ぼす影響(まとめ)

1) 行動時間に及ぼす影響(希望する便の予約)

- 夏季等のピーク期において「予約がとりにくく、希望する予約時間に移動できない」など利用者の行動時間を束縛している。
- 利用者は「旅程の変更や沖縄旅行の取り止め」で対応しており、訪問客の減少、さらには観光消費額の減少という形で地域経済等に対する影響が発生する。

2) 行動範囲に及ぼす影響(離島便と本土便の接続)

- 離島訪問を希望しながらも、運賃負担、時間制約のため、実際に離島を訪問できない県外訪問客が多い。
- 県外訪問客の離島訪問を円滑化することは、離島住民の日常生活を支える離島路線を維持し、県土の均衡ある発展を実現する上でも重要である。

3) 利用者行動を制約する航空サービスに対する県民意識

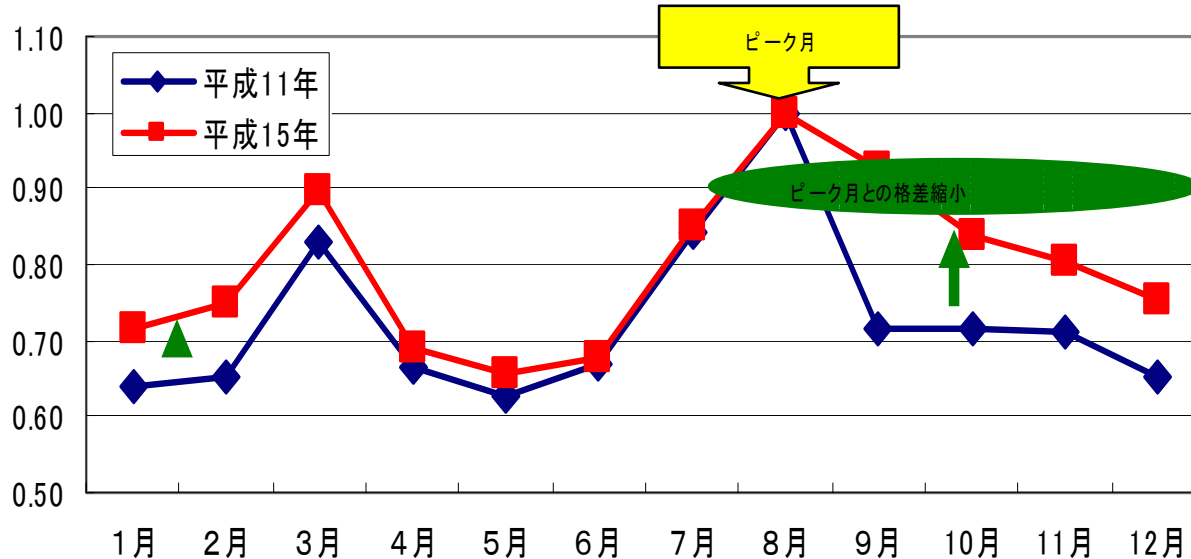
- 県民アンケート調査の結果、約90%の県民が「希望する予約時間に移動できない等」の利用者行動を制約する航空サービスの改善を必要と認識。

1) 利用者の行動時間に及ぼす影響(その1)

(1) 季節需要変動の平準化

観光・リゾート業界のオフピーク期への誘客の取り組みにより、過去に比べると年間季節変動のピーク期とオフピーク期の格差は縮まりつつある。

ピーク月入域観光客数に対する各月の比率(ピーク月=1.0)



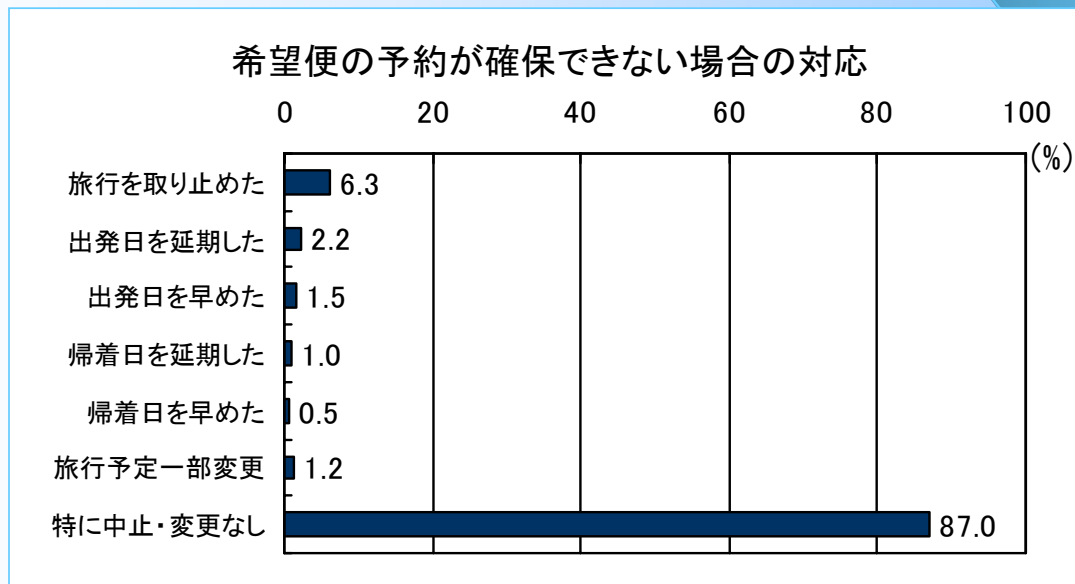
ピーク月に対する
各月旅客数格差
の年間平均

平成11年
143千人/月
↓
平成15年
108千人/月
↓
約3.5万人の
格差縮小

1) 利用者の行動時間に及ぼす影響(その2)

(2) 時間ピークの存在は沖縄経済にとってマイナス

- 国内他空港に比べてピーク率が高いため、年末年始や夏季等の特定の期間等において「予約が取りにくく、利用者の希望する時間に移動ができない」という制約を課す状況が発生。
- 希望する予約便が確保できない場合、特に、観光目的の旅客は、「旅行日程の変更」、「沖縄旅行の取り止め」という行動で対応している。



資料) 本調査で実施した国内線旅客アンケート調査結果より作成。

2) 利用者の行動範囲に及ぼす影響(その1)

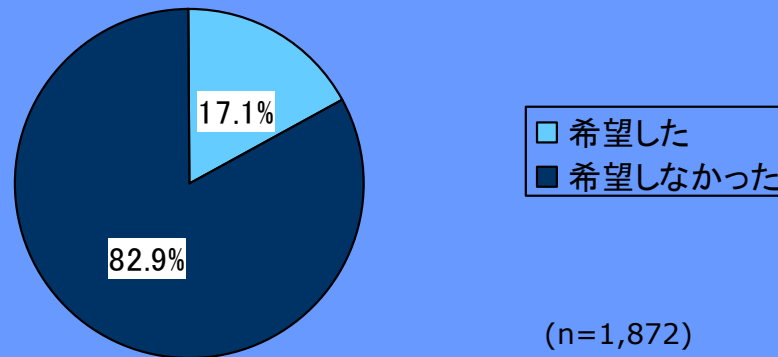
(1) 那覇空港は県内離島のハブ空港として機能

離島路線は県内旅客の日常の生活行動を支えており、那覇空港は県内離島のハブ空港として機能。

(2) 離島訪問客は離島路線を維持する上で重要な需要層

離島路線利用客の25%程度(旅客アンケート調査結果より)は県外客である。一方、離島路線の平均座席利用率が60%程度であることから、離島訪問客は県民の日常生活を支える離島路線を維持する上で重要な需要。

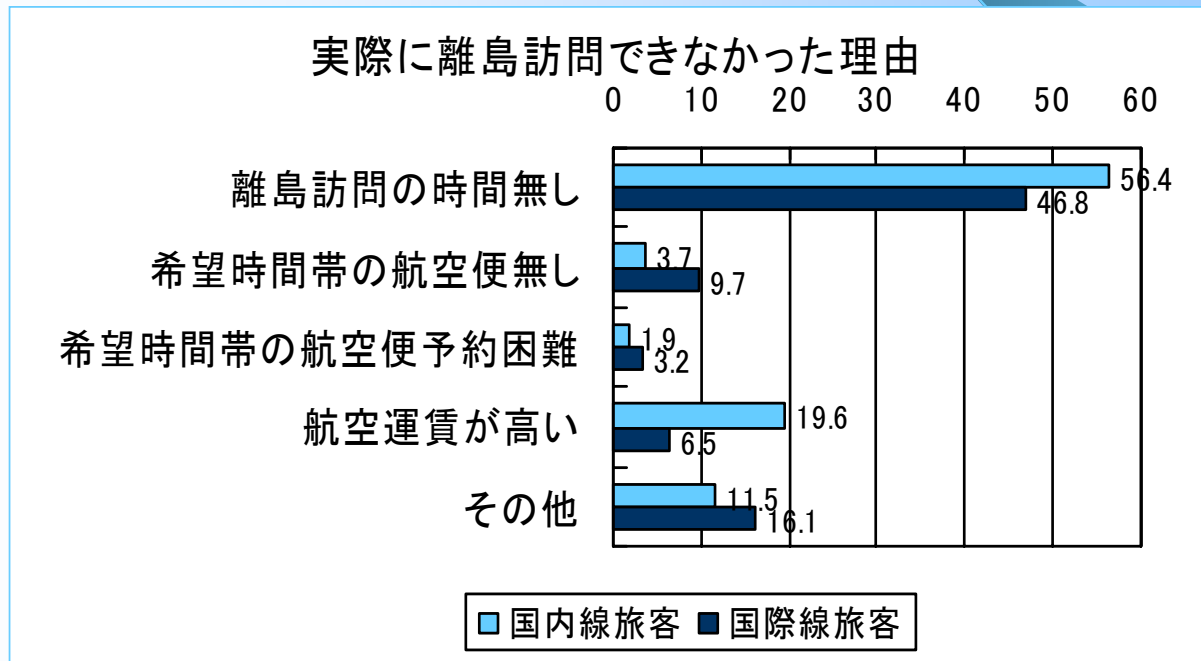
国内線県外旅客の離島訪問希望状況



2) 利用者の行動範囲に及ぼす影響(その2)

(3) 航空サービスに起因して離島訪問をあきらめる需要の存在

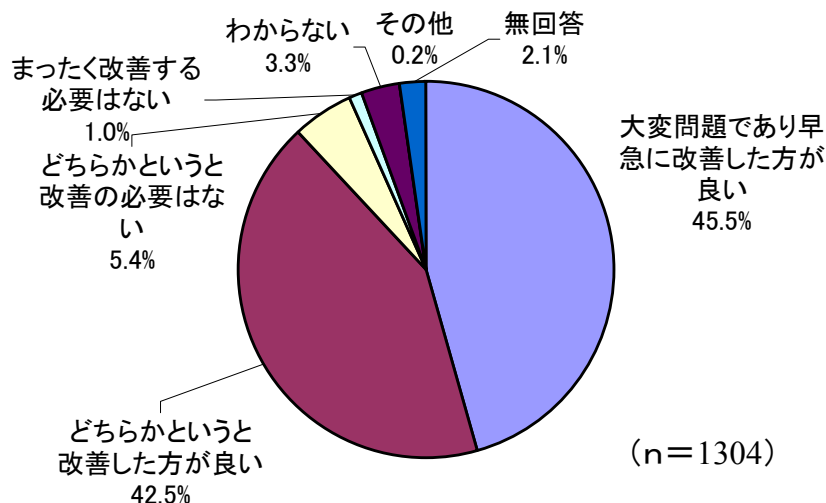
本島のみ訪問した県外客のうち、離島観光を希望しながらも「希望時間帯の航空便が無い」、「航空運賃が高い」という時間的、経済的制約により離島訪問をあきらめている訪問客が存在する。



資料) 本調査で実施した国内線旅客アンケート調査結果より作成。

3) 利用者行動を制限する航空サービスに対する県民意識 その1. 予約がとりにくい状況について

旅客が希望の時間帯の予約を取りにくい現状の改善について



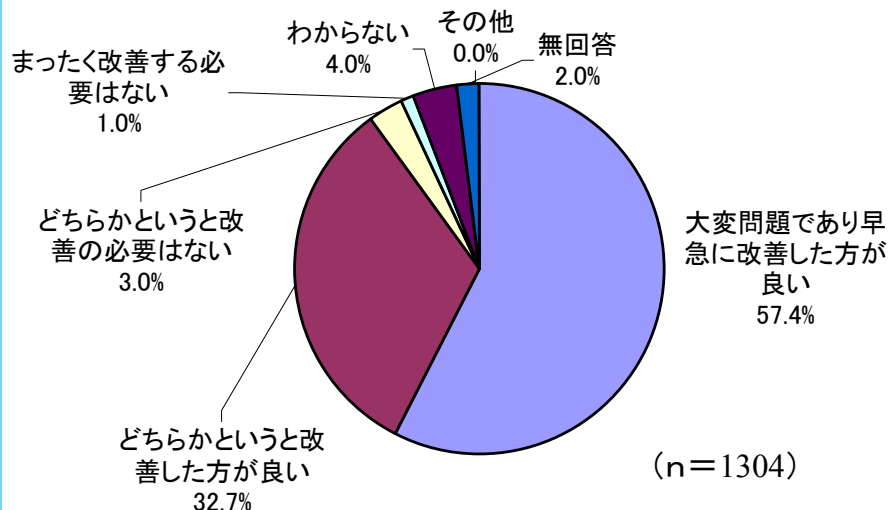
予約がとりにくい状況に対して、
■「大変問題であり早急に改善すべき」
■「どちらかという改善したほうがよい」
と考える県民が全体の約9割近くを占める。

(県民意識の把握に用いたアンケート設問)

本土の観光客等の利用が増加し、希望する航空便の予約がとれなかった経験のある方が全体の13%存在し、うち半数は沖縄に来ることを止めた経験があると回答しています。このような状況は、沖縄経済に少なからず影響を与えていると考えられますが、これを改善した方がよいと思いますか。

3) 利用者行動を制限する航空サービスに対する県民意識 その2. 利便性と費用の問題について

航空便の利便性や費用の点から沖縄旅行を中止している現状について



利用者行動を制約している状況
に対して、

- 「大変問題であり早急に改善すべき」
 - 「どちらかという改善したほうが良い」
- と考える県民が全体の約9割を占める。

(県民意識の把握に用いたアンケート設問)

本土に居住する人を対象にしたアンケートでは、平成15年中に沖縄への観光旅行を予定したにもかかわらず、航空便の利便性(乗り継ぎが必要など)と費用の問題から沖縄を訪れることを止めたと答えた方が約8%いました。このような状況は、沖縄経済に少なからず影響を与えていると考えられますが、これらを改善した方が良いと思いますか。

1-3 航空サービスに対する利用者の評価と望まれるサービス水準

【1-3-1 航空サービスに対する利用者の評価(まとめ)】

1) 航空ネットワーク

① 確実性(行動時間に関して)

午前中の特定時間帯に集中する到着ニーズは、「沖縄での滞在時間を最大化したい利用者の旅行特性」と「本土からの移動時間が長いという沖縄の地理的特性」によって発生していることから、時間ピークの平準化には限界。

② 経済(行動範囲に関して)

沖縄の地理的制約により、国内他地域に比べると旅行費用等の負担が大きく、旅行者の訪問先決定に及ぼす影響は大きい。

2) 空港施設

① 国内線旅客ターミナル: 旅客、航空会社の評価は高い。

② 国際線旅客ターミナル: 利便性に関して旅客、航空会社の評価は著しく低い。

③ 貨物地区ターミナル: 荷主事業者、物流事業者とも施設配置に起因する空港内での作業効率の低下に対する不満が強い。

1) 航空ネットワークに係わる評価とニーズ

(1) 確実性

利用者の旅行特性と沖縄の地理的特性を踏まえると、時間ピークの平準化には限界がある。

■ 利用者の旅行特性

沖縄での滞在時間を長くし、かつ本土側での発着地と空港との移動時間も考慮して行動する。

■ 沖縄の地理的特性

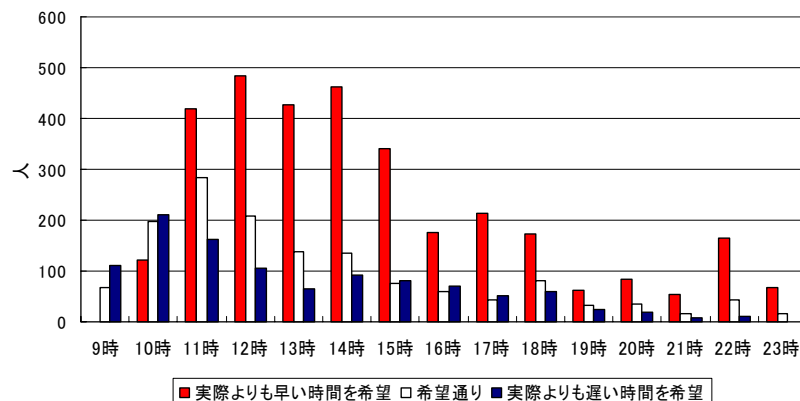
フライト所要時間が長い。

■ 利用者が希望する到着・出発時刻

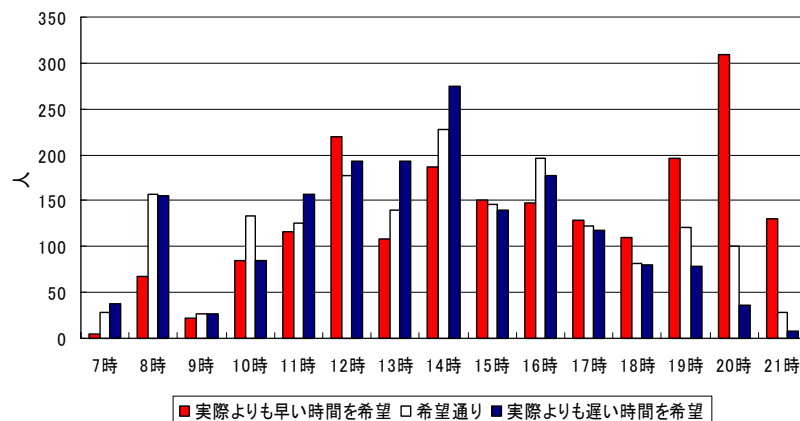
→ 沖縄到着は午前中に到着ニーズが集中。

→ 沖縄出発は、午後5時以降の出発で、実際よりも早い時間帯を希望する傾向にある。

実際に利用されたフライト到着時刻別の希望時刻分布状況

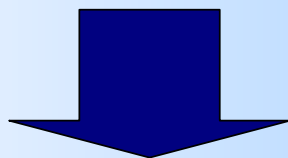


実際に利用されたフライト出発時刻別の希望時刻分布状況



ピーク時の需要に対応できない理由

- ハブ空港である羽田空港の空港能力が一杯、
- 那覇空港の空港能力の制約等



ピーク時の需要に十分対応できないため、沖縄県経済にとっては観光消費額の減少というマイナスの影響をもたらしており、

- 直接的な経済損失では年間105～180億円、
- 間接的な経済損失を含めると年間147～252億円に及ぶ。

■ 直接的な経済損失の年間105億円について

過去の取りやめ回数を1回として算定

沖縄を旅行した延べ回数に対する取りやめ率(約2.9%)から、
年間の取りやめ人数を約14.3万人と推計

■ 直接的な経済損失の年間180億円について

過去の取りやめ回数を1回として算定

平成14年、平成15年に沖縄を旅行した人では、取りやめ率が上昇しており
年間の取りやめ人数を約25万人と推計

経済損失額 = 取りやめ人数 × 観光消費額 / 人

2回以上取りやめた人がいると仮定した場合、沖縄旅行の経験がない方に取りやめた人がいると仮定した場合、経済損失はさらに大きくなる。

今後の需要増に伴い、
予約をとれないことによる旅行取りやめ者が増えると
経済損失はさらに大きくなる

・損失額の計算では、1人あたりの観光消費額 73,810円(平成15年県内消費額(観光リゾート局 速報値))を使用。

2) 航空ネットワークに係わる評価とニーズ

(2) 経済性

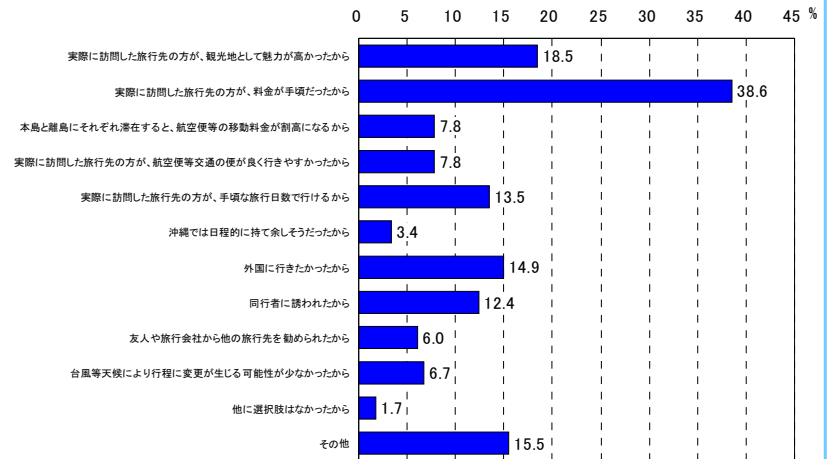
本土から遠く離れた南西端に位置し、かつ島嶼県であるという地理的制約により、国内他地域に比べると移動に要する費用負担が大きい。

■ 2003年中に沖縄を旅行先候補の一つとして検討したが、実際には沖縄を選択しなかった理由では、「実際に訪問した旅行先の方が料金が手頃だったから」という理由が最も多い。

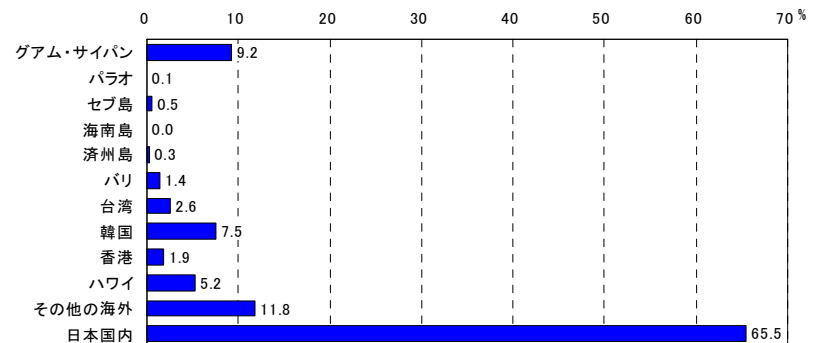
■ 特に、今後、沖縄への訪問客の更なる拡大を目指すには、他地域のリゾートツアーとの比較における価格競争力の確保、さらに海外からの訪問客の拡大には外国人の受け入れ体制の充実が重要である。

資料) 本調査で実施した全国旅行者アンケート調査結果より作成。

沖縄旅行を検討したが実際に訪問しなかった理由



沖縄旅行を検討したが実際に旅行した訪問先



3) 空港施設に対する利用者の評価・ニーズ

【国内線旅客ターミナル】

- 旅客、航空会社の総合評価は高く、特に快適性に対する評価が高い。
- ただし、「ターミナル内での移動距離」、「観光情報・周辺交通情報等のわかりやすさ」という点で旅客の評価は低い。

【国際線旅客ターミナル】

- 利便性という点での旅客の評価が低い。
- 航空会社は自らの顧客である旅客に対するサービスを提供する立場から空港機能を評価しており、特に利便性や快適性に係わる機能に対する評価は著しく低い。

【貨物地区ターミナル】

- 荷主事業者の評価では、空港への出発貨物搬入締切が早い、空港から到着貨物の搬出に時間を要するといった時間効率性に対する不満が多い。
- 航空貨物代理店の評価では、施設配置に起因する空港内での作業効率の低下について不満が多い。作業効率の低下が前述の貨物取扱における時間的効率性に対する荷主事業者の不満が大きいことにつながっている。

資料) 本調査で実施した国内線・国際線旅客アンケート調査、荷主事業者アンケート調査、航空貨物代理店ヒアリング、航空会社ヒアリングの各結果より作成。

国内線旅客ターミナルに対する評価

【個別項目に対する利用者満足度】

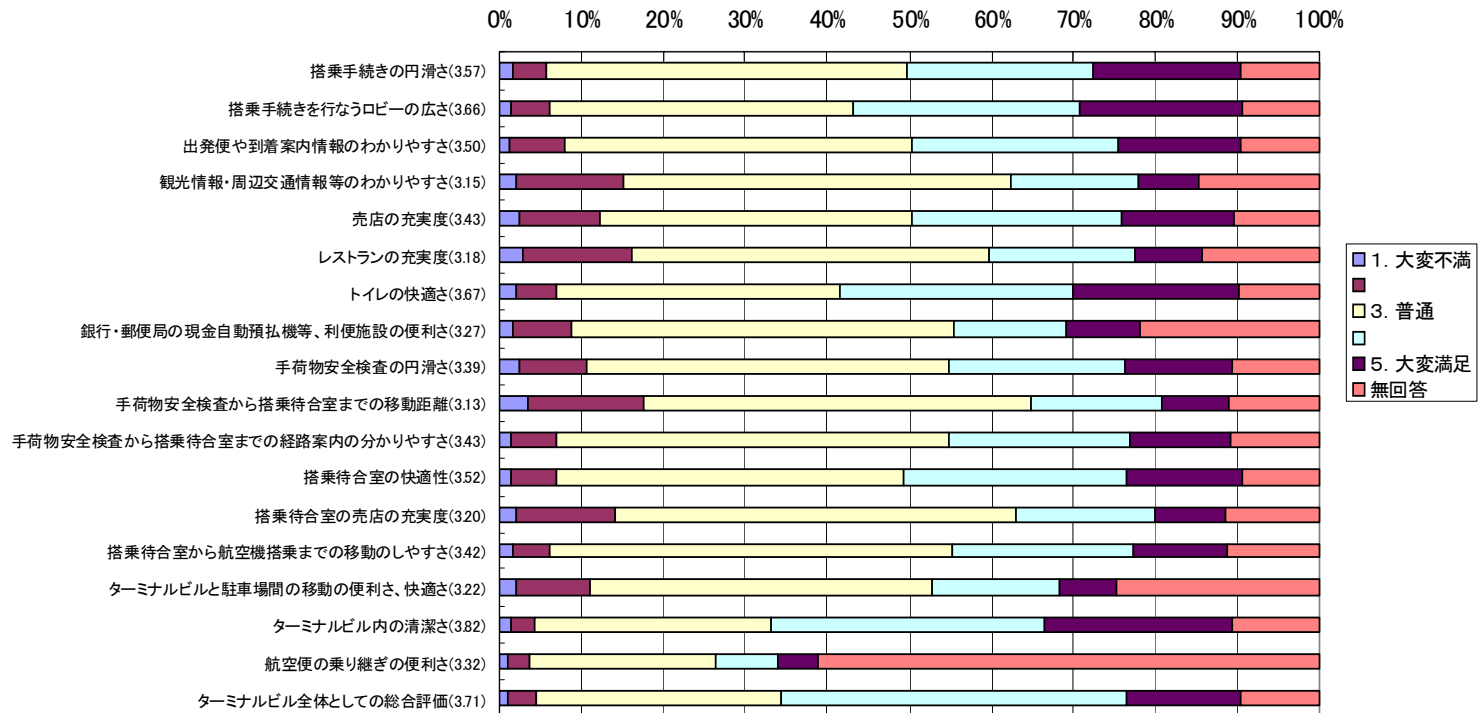
■「**快適性**」を示す各項目において**利用者の満足率は高い**。

「ターミナルビル内の清潔さ」、「トイレの快適さ」、「搭乗手続きロビーの広さ」に対する利用者の満足率が高い。

■「**速達性**」、「**利便性**」を示す項目において**利用者の不満率が高い**。

「手荷物安全検査から搭乗待合室までの移動距離」、「観光情報・周辺交通情報等のわかりやすさ」、「レストランの充実度」に対する不満率が15%程度を占める。

項目別の満足度(n=4388)



資料) 本調査で実施した国内線旅客アンケート調査結果より作成。

国際線旅客ターミナルに対する評価

【個別項目に対する利用者満足度(日本人旅客)】

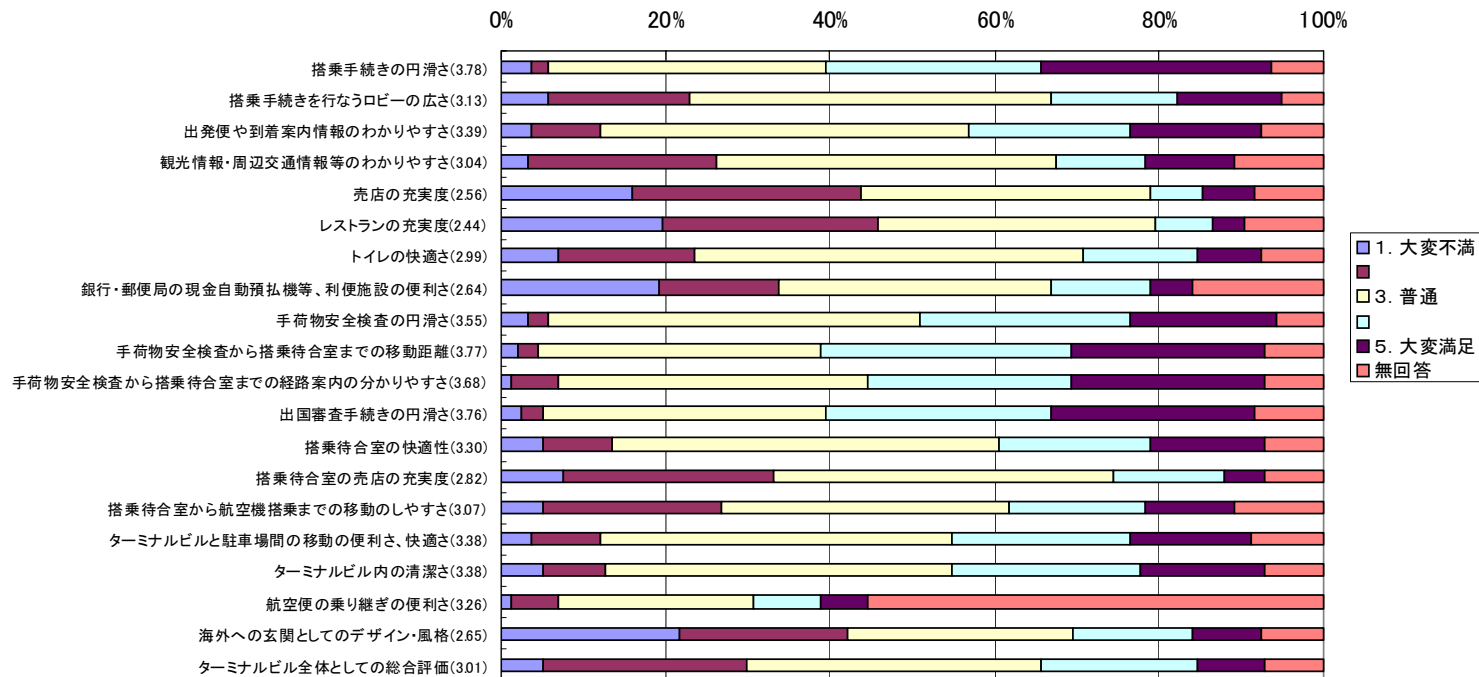
■「速達性」、「快適性」に対する利用者満足率は高い。→現状施設の規模が小さいこと、利用客が少ない状況での評価

「搭乗手続きの円滑さ」、「手荷物安全検査から搭乗待合室までの移動距離」、「出国審査手続きの円滑さ」に対する利用者の満足率は高い。

■「利便性」に対する利用者不満率が高い。

「レストランの充実度」、「売店の充実度」、「利便施設の便利さ」、「海外への玄関としてのデザイン・風格」において、利用者の不満率は30%~40%と高くなっている。

項目別の満足度(日本人旅行者)(n=157)



資料) 本調査で実施した国際線旅客アンケート調査結果より作成。

【 1-3-2 利用者に望まれる航空サービス水準と指標例(まとめ)】

①利便性

- ・希望する時間帯に発着フライトがある→指標例)国内幹線の最長便間隔

②速達性

- ・乗り継ぎの待ち時間が短い→指標例)本土－離島便の接続待ち時間

③確実性

- ・予約が確実に確保できる→指標例)予約確実度
- ・安定的なスケジュールで利用できる→指標例)定時出発・到着率

④快適性

- ・スムーズに搭乗できる→指標例)搭乗手続き、出入国審査等の待ち時間

⑤安全性

- ・輸送中の品質管理が確実にできる→指標例)温度変化状況

⑥経済性

- ・航空料金が廉価である→指標例)主要都市間の平均実質運賃、平均旅行費用

2. 那覇空港の社会経済的役割の整理

2-1 那覇空港の役割と効果

(1) 空港産業および交流の経済波及効果

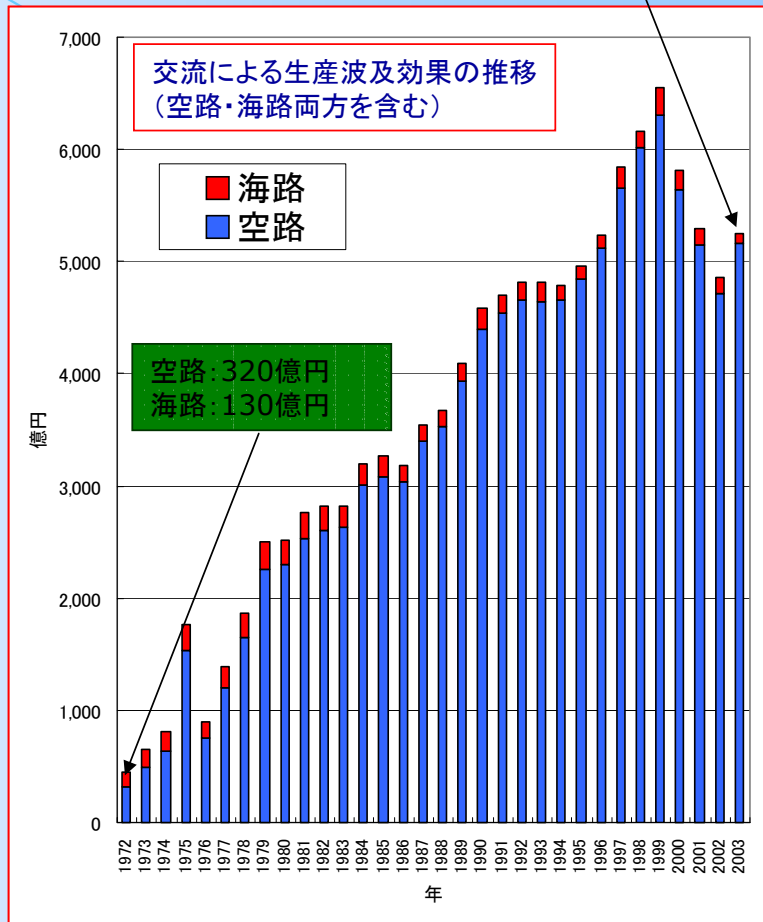
① 産業としての那覇空港の経済波及効果

- 那覇空港では約3,800人が働いており、「産業としての空港」の生産額は年間320億円である。
- さらに、その波及効果により年間240億円の生産活動が行われ、その生産活動のために約2,500人が雇用されており、直接効果と併せて約6,300人の雇用が創出されている。これは県内就業者数の約1.1%に相当し、空港自体が1つの大きな産業・雇用創出の場として機能している。

② 那覇空港を介した交流による経済波及効果

- 滑走路の延長、本土各地への路線網の拡充、幹線路線への大型機材就航が進んだ現在において、空路による入域観光客数は499.7万人(平成15年現在)へと拡大し、沖縄県経済に対する生産波及効果は約5,200億円に達する。

空路: 5200億円
海路: 90億円



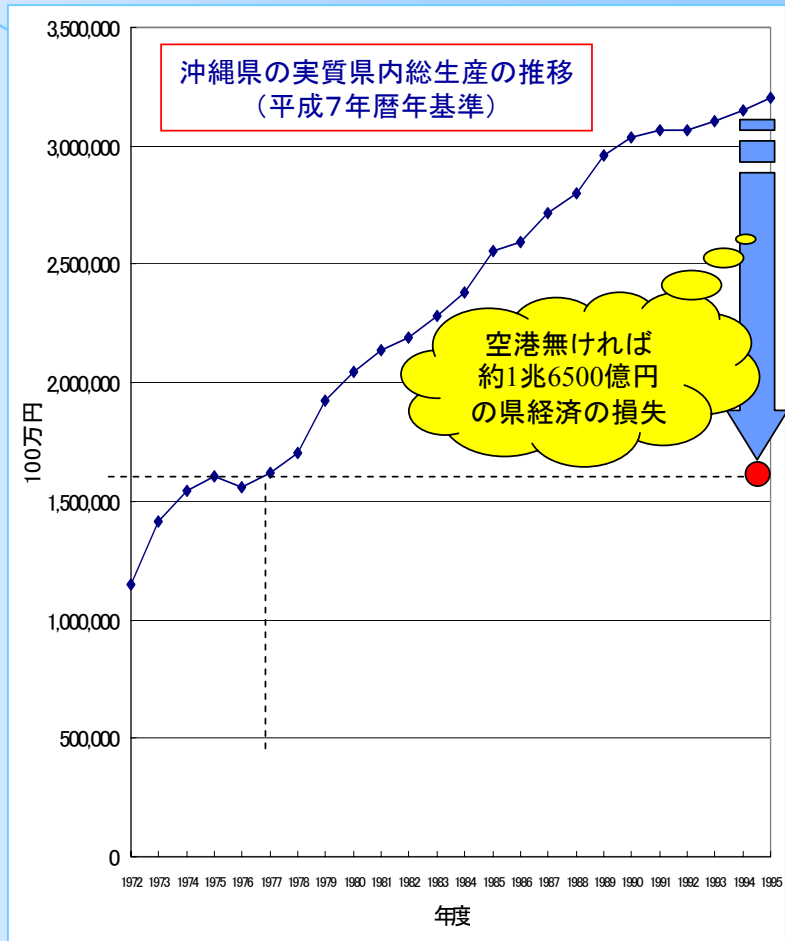
資料)「第46回沖縄県統計年鑑 平成14年度」、および「沖縄における旅行・観光の経済波及効果調査」(沖縄県観光リゾート局)より推計。なお、2003年の値は観光企画課の速報値等より推計。また、2000年以降は観光消費額の推計方法が異なるため、それ以前とは単純に比較はできない。

注)波及効果はすべて平成7年沖縄県産業連関表に基づく推計値である。

(2) 航空サービス水準と地域経済の関係

■ 県外からの旅客輸送の98.3%を空路に依存する
沖縄県にとって、那覇空港および航空サービスは、他地域との交流を維持、拡大していく上で欠くことのできない基盤であり、沖縄地域経済にとっての重要な生命線となっている。

■ もし、那覇空港の存在がなければ、沖縄経済にとっては年間約1兆6,500億円の損失(県内総生産ベース、1995年価格)となったと考えられる。これは、1995年時点の県内総生産(3兆2,336億円)の約1/2に相当する。すなわち、沖縄県の経済活動は1977年頃の水準に留まっていたと考えられる。



資料) グラフは「県民所得統計年報」(昭和55年版)、「県民経済計算年報」(昭和63年版、平成15年版)、「長期遡及推計 県民経済計算報告(昭和30年～昭和49年)」より作成。

注) 損失額は空間的応用一般均衡モデルに基づく推計値。

(3) 交流人口と地域経済との関係

① 沖縄振興計画における那覇空港の位置づけ

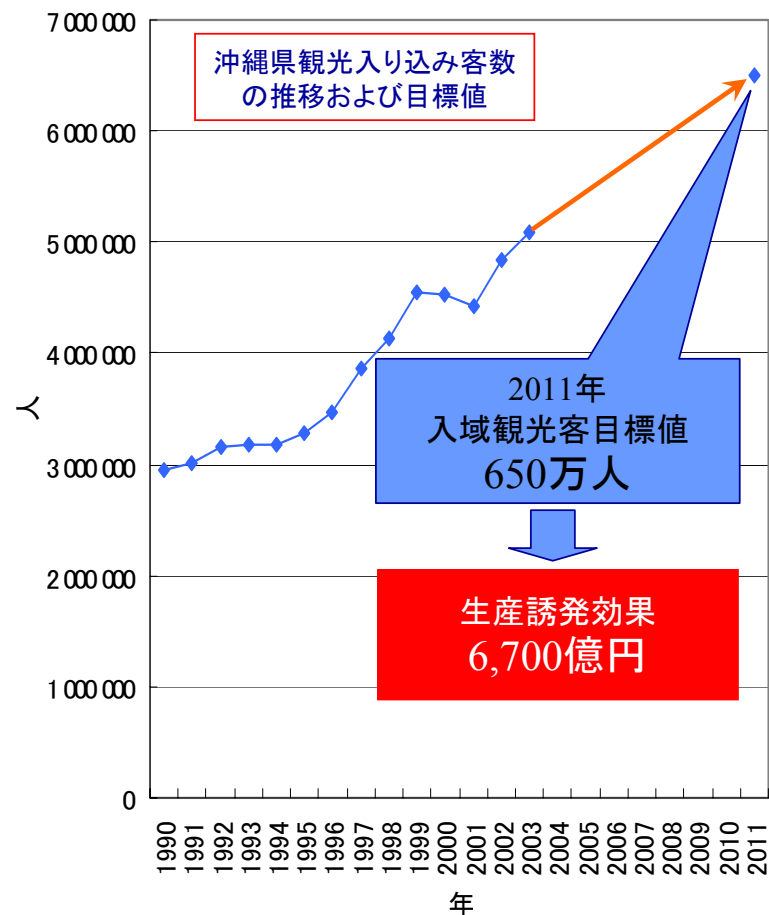
沖縄振興計画において、那覇空港は財政依存、基地依存といった依存型経済を脱却し、自立型経済の構築等を図るためのインフラとして、また県民生活を支え、産業振興に資する空港として位置づけられている。

② 将来の沖縄県入り込み客数目標値

沖縄県観光振興基本計画では2011(平成23)年の沖縄県への入域観光客数を650万人に拡大することを目標として様々な施策を展開している。

この目標値を達成した場合の県経済に及ぼす経済効果(生産誘発効果)は年間約6,700億円となる。

2003年の入域観光客数は508万人と過去最高を記録。美ら海水族館等の大型観光施設の開設、海外旅行減少の影響(SARSによる渡航減少)、沖縄知名度向上(テレビ等での露出度大)、航空路線網拡充(上海線、マニラ線)が増加要因。



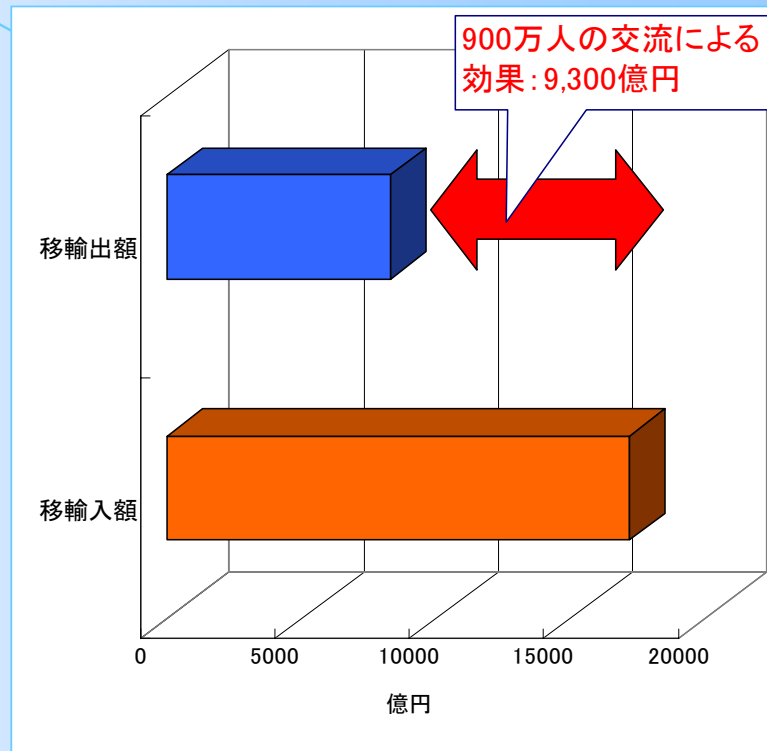
③交流人口拡大による生産波及効果

■沖縄の県際収支は約9,000億円の移輸入超過であり、県外への支払い費用が大きい(平成7年地域間産業連関表より)。

■これに相当する生産波及効果を実現するためには、交流人口900万人を達成する必要がある(900万人を実現した場合、県経済への生産波及効果は約9,300億円)。これは、現在の交流人口508万人に対して77%増にあたる。

■この「交流人口900万人」は、沖縄が自立型経済を構築していく上で1つの目安となると考えられる。

平成7年沖縄県産業連関表によれば、1995年の沖縄県の移輸入額は17,213億円、移輸出額は8,296億円であり、移輸出と移輸入の差である県際収支は、8,917億円の移輸入超過となっている。

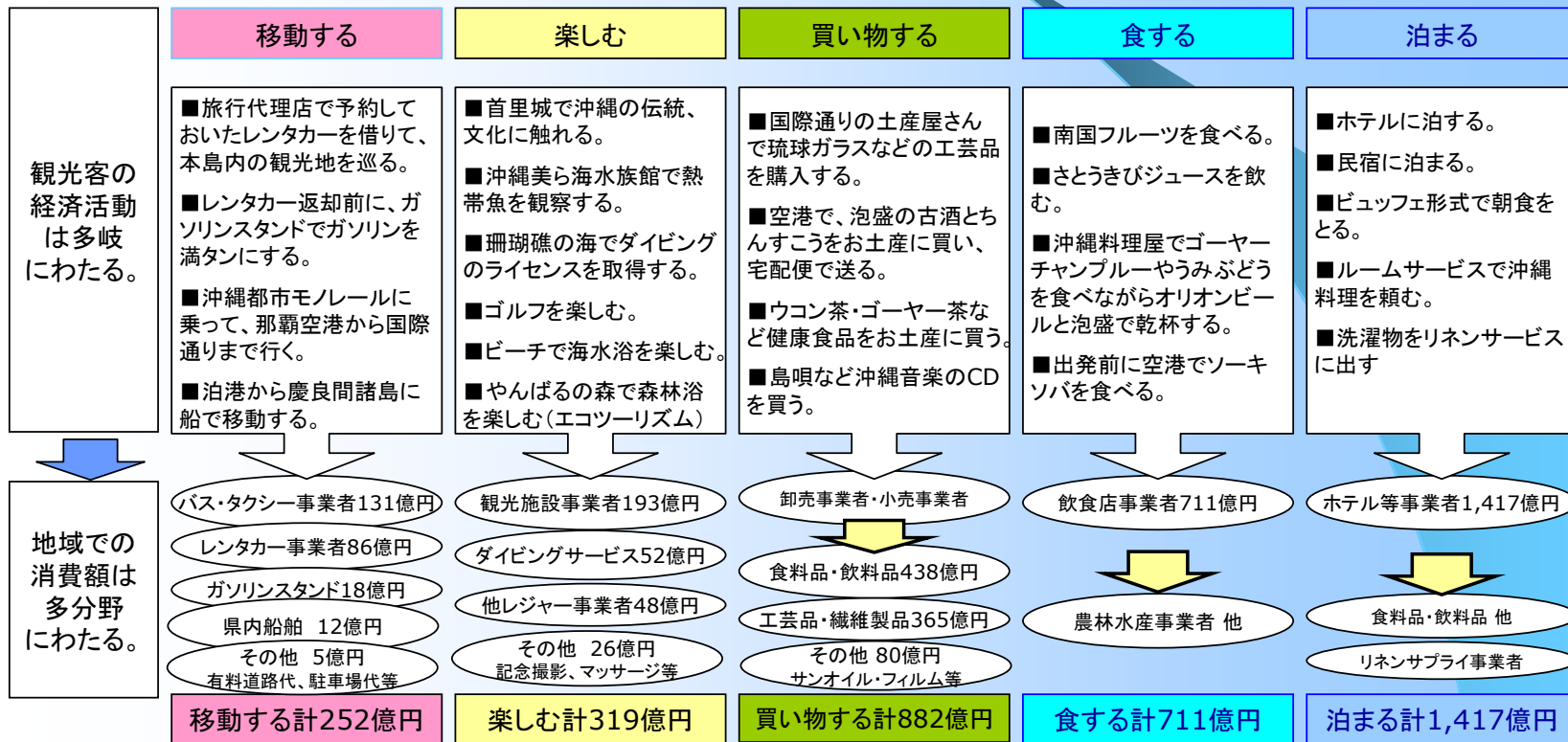


資料)平成7年地域間産業連関表より作成。

④他地域との交流と地域産業との関連

沖縄県への入り込み客(平成15年508.5万人:うち空路499.7万人、海路8.8万人)による直接効果は、ホテルなどでの宿泊、レンタカー・バスなどによる移動、観光施設への入場、ゴルフ・マリンレジャーなどの娯楽、食事や土産物の購入などによってもたらされている。

本土・海外からの旅行者(観光客)による沖縄地域産業への直接効果(消費額)



資料)「平成15年観光収入(速報値)について」(沖縄県観光リゾート局)における観光収入(3753.1億円)及び費用大項目別構成比を基本に、さらに、事業者別の構成比として「沖縄における旅行・観光の経済波及効果調査」(沖縄県観光リゾート局)における2000年時点の数値を用いて求めた。(航空運送(159億円)、電話・郵便(13億円)は除いている。)合計値は端数処理のため、合わない場合がある。

2-1 那覇空港の役割に対する県民の意識

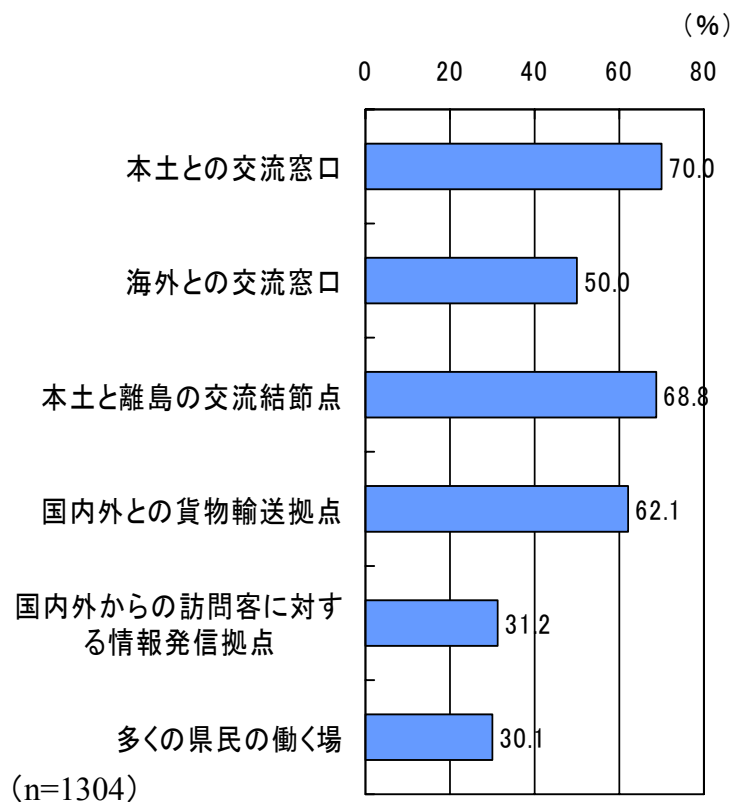
1) 那覇空港が果たしてきた役割に対する県民の認知度

■ 県民アンケートによると、那覇空港が果たしてきた役割として「**本土と沖縄、本土と離島との間におけるヒトやモノの交流窓口**」に対する意識が高い。

■ 那覇空港が「国内他地域等との交流拡大を支援」を通じて、県経済の発展に貢献してきたことを県民も意識している。

■ その一方で、「国内外各地域に向けた情報発信拠点」、「海外との交流の窓口」という役割に対する県民の意識は低い。

那覇空港が果たしてきた役割に対する認知状況



2) 今後の那覇空港に求める機能向上の方向性(その1)

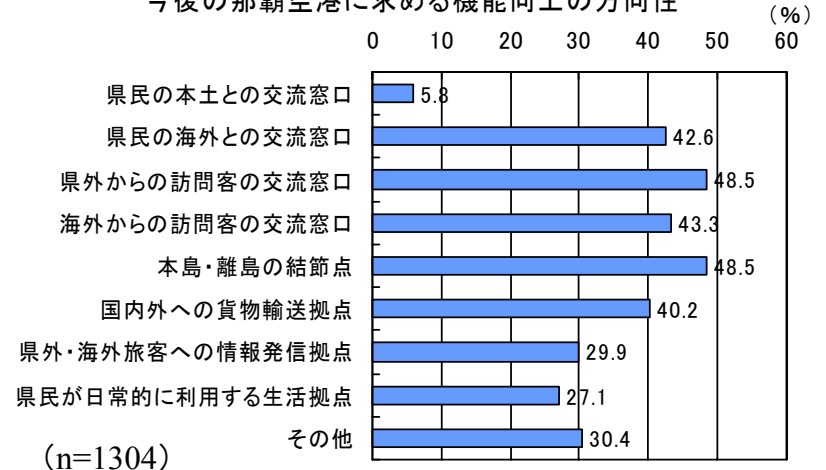
(1) 海外との交流窓口としての期待

■ 県民が今後の那覇空港に求めている機能向上の方向性は、「県外・海外との交流窓口」、「本島・離島の結節機能」、「国内外への貨物輸送拠点」が多い。

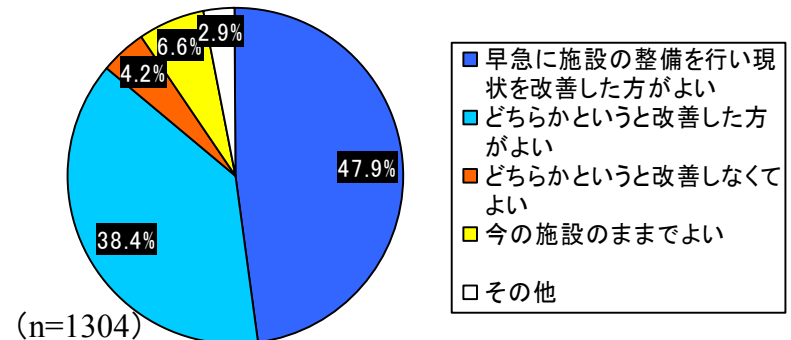
■ 特に、これまでに果たして来た役割として認知度の低い「海外との交流窓口」としての機能向上に対する期待が大きい。

■ また、海外との交流窓口として機能向上を求める意識において、現在の国際線ターミナルビル改善の必要性が高いと認識している。

今後の那覇空港に求める機能向上の方向性



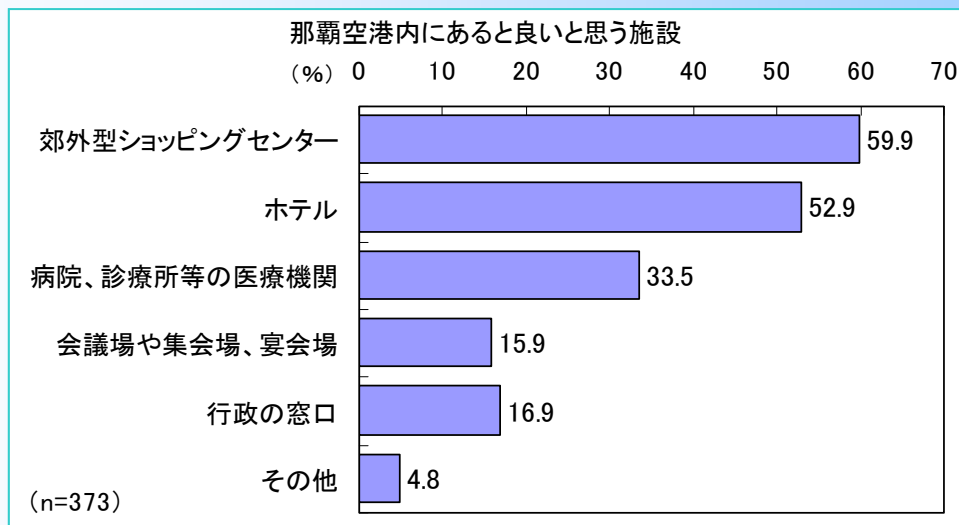
国際線ターミナルビルの改善必要性に対する県民意識



2) 今後の那覇空港に求める機能向上の方向性(その2)

(2) 県民の日常生活を支える拠点としての新たな役割への期待

- 那覇空港は市街地に近接し、かつモノレールの乗り入れによるアクセス性の向上に伴い、地域拠点としての役割を果たすことも可能である。
- 特に、「日常的に利用する生活拠点」としての機能向上に対する期待もあり、那覇空港には新たな役割が求められている。
- 県民が那覇空港内にあると良いと思う施設について、「郊外型ショッピングセンター」、「ホテル」、「医療機関」という回答が多い。

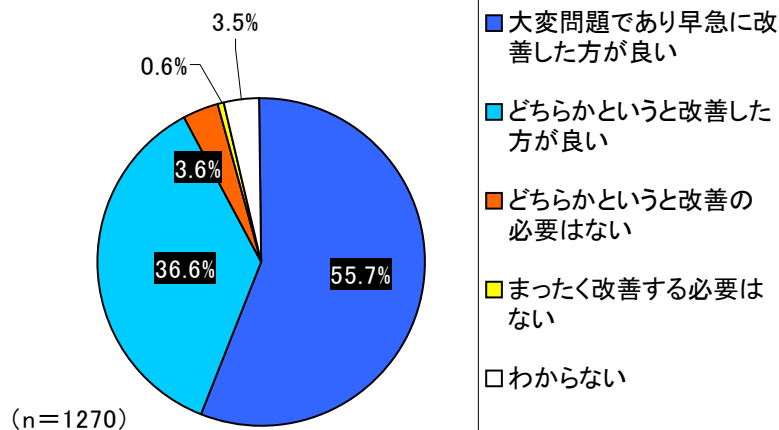


2) 今後の那覇空港に求める機能向上の方向性(その3)

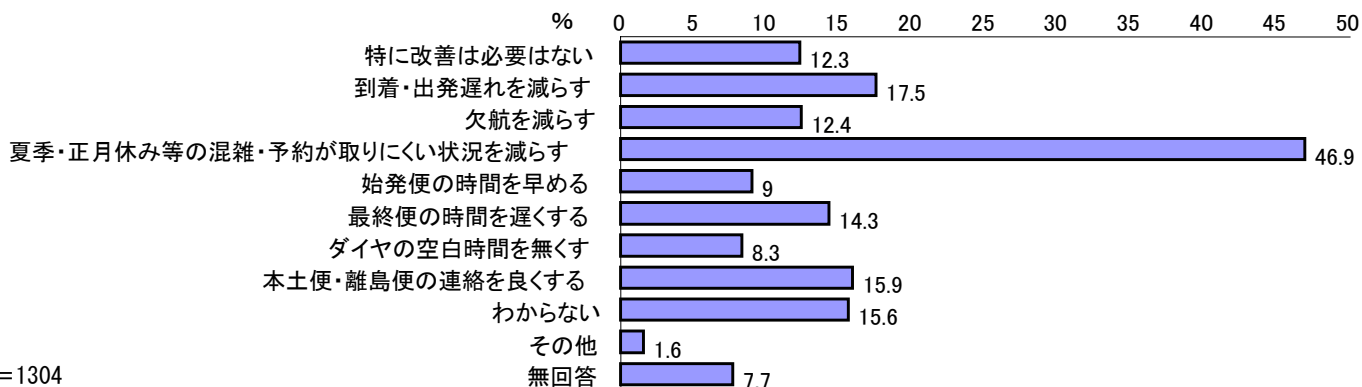
(3) 本島と離島の結節機能の改善

- 県民は本島と離島の結節機能の改善の必要が高いと認識している。
- また、離島便の航空サービスについて、「夏季・正月休み等の混雑、予約が取りにくい状況の改善」を求める意見が多い。

本島と離島の結節機能の改善必要性に対する県民意識



航空サービスでの改善点: 離島への航空便



参考：本調査で実施した利用実態調査の概要

関係主体区分		調査方法	備考
利用者	① 国内線 出発客	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国内線搭乗待合室で調査票手渡配布・その場回収 ■ 羽田、名古屋、伊丹、関空、福岡、新千歳、県内離島便の 出発客対象 	実施時期：平日 平成16年2月3日、4日、6日 休日 平成16年2月7日、8日 回収票数：平日2,468票、休日1,839票
	国際線 出発客	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国際線搭乗待合室で調査票手渡配布・その場回収 ■ 調査期間中の全便の出発客対象 	実施時期：平成16年2月3日～8日 回収票数：335票
	② 利用企業 荷主事業者 物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 本島立地企業に対して調査票を郵送配布・回収 ■ 調査対象是那覇商工会議所、沖縄商工会議所、沖縄県ト ラック協会に登録している事業者 	実施時期：平成16年2月 配布票数：784票 回収票数：144票(回収率18.4%)
③ 県民		<ul style="list-style-type: none"> ■ 県内空港所在島の市町村 ■ 市町村の人口比率等で配布世帯数設定 ■ 電話帳無作為抽出した各世帯に調査票を郵送 配布・回収 	実施時期：平成16年3月 配布票数：7100世帯 回収票数：1304世帯(回収率18.4%)
④ 全国旅行者		<ul style="list-style-type: none"> ■ インターネットアンケート ■ 北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、 九州、沖縄の各地域人口比率等で回収目標数設定 	実施時期：平成16年2月25日～3月1日 回収票数：10,000票
⑤ 在日外国人		<ul style="list-style-type: none"> ■ 中国人留学生グループインタビュー ■ 遼寧省、湖北省、北京市、河南省、江蘇省、河北省、 上海市出身の学生 	実施時期：平成16年 参加者：15名(日本語学校留学生)
⑥ 航空会社		<ul style="list-style-type: none"> ■ 那覇空港乗り入れ航空会社 ■ 各社個別訪問ヒアリング 	実施時期：平成16年2月
⑦ 旅行・貨物代理店		<ul style="list-style-type: none"> ■ 旅行代理店(国内3社、海外7社(上海)) ■ 貨物代理店(那覇空港進出企業6社) ■ 各社個別訪問ヒアリング(上海は現地ヒアリング) 	実施時期：平成16年2月～3月