

# 北海道内空港民間委託を契機とした二次交通活性化に関する調査等業務

## 報告書 概要版

令和3年3月  
国土交通省北海道運輸局

### ◆業務概要

#### 1. 調査目的

道内7空港の一括民間委託を契機として、道東エリアにおける空港二次交通等に関する実態分析を行い、公共交通利用促進・道東周遊促進に向けた課題・施策方向性を検討する

#### 2. 実施内容

##### (1) 釧路空港利用者における移動実態等の現況整理・動向分析 [基礎データ分析]

道東エリアにおける空港二次交通の利便性向上や道東誘致・周遊促進に向けた検討の基礎的資料として、①空港カルテの作成、②旅行者行動実態分析を行う。特に、②においては「属性分析」「旅マエ行動分析」「流動実態分析」「空港間利用実態分析」を行い、周遊促進における課題等を整理する

##### (2) 空港アクセスバス路線の利用促進に関する調査・実証実験 [実証実験]

釧路空港を拠点とした空港アクセスバスのデジタルチケット造成に関する実証実験を行い、旅行者への適切なアプローチ方法やデジタル化による効果の分析、本格実施に向けた各種課題検証を行う（※新型コロナウイルス感染症拡大等による状況を踏まえ、実証実験に関する取組みは中止としている）

##### (3) 「交通シームレス化の在り方に関する検討会」の関係者によるWGの開催 [ワーキング]

基礎データ分析や実証実験の実施方針の検討、実施結果に基づく課題等検討、今後の取り組み方針検討を実施する

## ◆空港カルテ

目的：道東エリアにおける空港二次交通の利便性向上等に向けた基礎的資料として、道東周遊の起点となる道内空港の基本情報及び利用状況等を空港カルテとしてとりまとめる

対象：道東5空港（釧路空港、女満別空港、帯広空港、中標津空港、紋別空港）及び新千歳空港

データ：東京航空局ホームページ、各空港ホームページ、空港管理状況調査、旅客動態調査、等を元に作成

- 基本情報：空港名称や種別、滑走路長、就航路線等について記載
- アクセス：空港へのアクセス方法、最寄都市との位置関係を記載
- 利用状況：利用者数推移、季節波動（月別利用状況）を記載
- 二次交通利用構成比：空港アクセス・空港イグレス時の利用交通手段について、利用者居住地区別・航空便区別に構成比を分析

※近隣居住について

釧路空港：釧路根室内管  
帯広空港：十勝管内  
紋別空港：オホーツク管内  
女満別空港：オホーツク管内  
中標津空港：釧路根室内管  
新千歳空港：石狩・後志・日高・胆振・空知管内

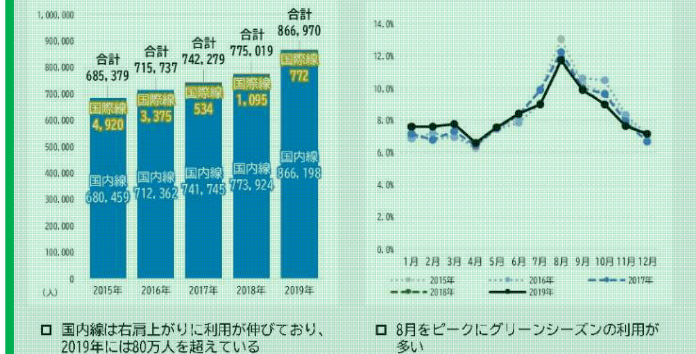
### ■基本情報

空港名称	■釧路空港
位置	■北海道釧路市
種別	■民間管理空港
施設管理者	■北海道エアポート
標高	■94.8m
面積	■160ha
滑走路	2,500m×45m
基本施設	■大型ジェット用 2 ■中型ジェット用 2 ■小型機用 2
駐車場	■756台
空港の運用時間	8:00-21:00 (13時間) ※フライトスケジュール変更及び遅延便の発生により変更可能性有
就航路線	国内線 5路線 ■札幌丘珠 ■札幌千歳 ■東京羽田 ■東京成田 ■大阪関西 ※現在、国際線は定期就航しておらず国内線のみ ※2021年4月現在

### ■アクセス



### ■利用者数推移・利用者季節波動



### まとめ・考察

#### 【航路について】

- ・いずれの空港においても、道内地方空港間の航路は就航していない
- ・帯広空港・紋別空港においては、道内便の就航がない

#### 【アクセスについて】

- ・いずれの空港においても、主要市街地からの公共交通が運行している

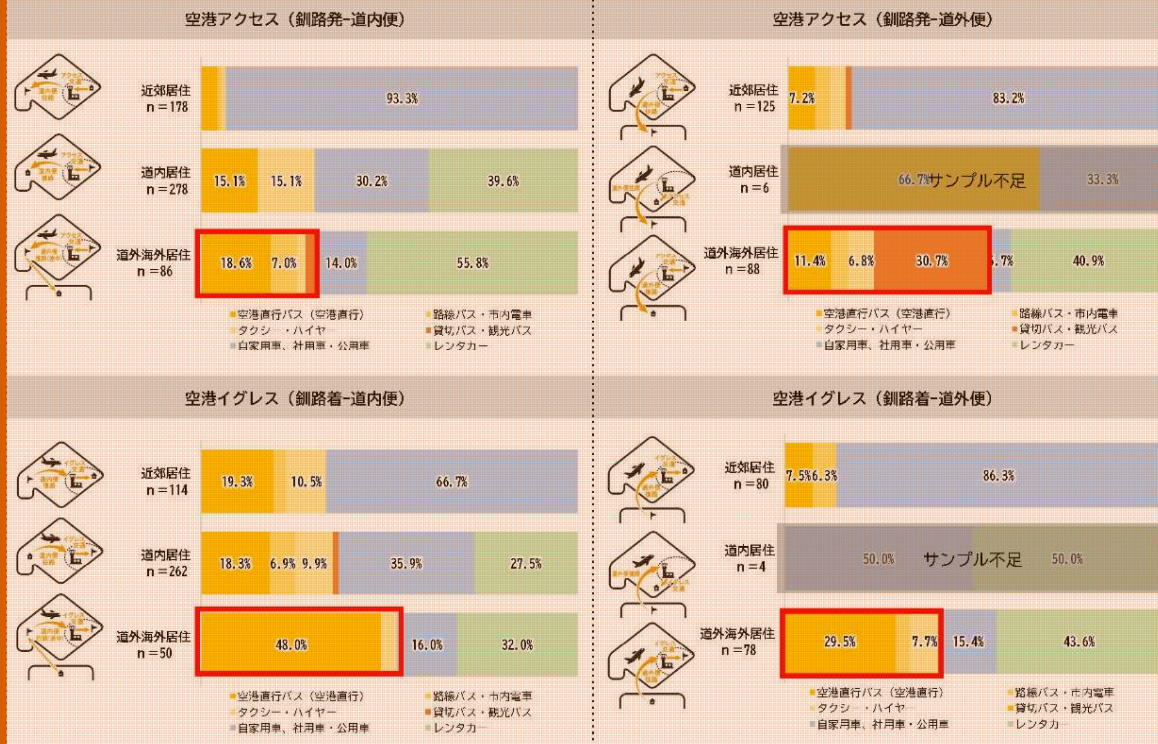
#### 【利用者数について】

- ・いずれの空港においても、2015年から2019年にかけて利用者数が増加している
- ・紋別空港除き、8月の利用が最も多く、4月の利用が最も少ない

#### 【空港二次交通について】

- ・いずれの空港においても、「近郊利用者」や「道内居住者」は自家用車やレンタカーの利用が多い
- ・「道外・海外居住者」は、自家用車やレンタカーを使わない『公共交通ユーザー』が3～5割となっている

### ■二次交通利用構成比



# 釧路空港

### ■基本情報

空港名 釧路空港  
位置 北海道釧路市  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 160m  
面積 2,500×550  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 2  
小形ジェット機 2  
駐機場 756席  
空港の運用時間 8:00-21:00(13時間)  
就航路線 国内線 3路線  
国際線 1路線  
就航都市 札幌・仙台・東京  
就航航空会社 全日空・ANA・JAL

### ■アクセス

空港から約15分  
JR釧路駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	776	756	20
2019	777	756	21
2020	757	737	20
2021	747	727	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	93.5%
道内線	6.5%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	81.2%
道外線	18.8%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	94.7%
道内線	5.3%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	86.5%
道外線	13.5%

# 女満別空港

### ■基本情報

空港名 女満別空港  
位置 北海道紋別市  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 174m  
面積 2,500×450  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 3  
小形ジェット機 2  
駐機場 717席  
空港の運用時間 8:00-21:00(13時間)  
就航路線 国内線 1路線  
就航都市 札幌

### ■アクセス

空港から約15分  
JR紋別駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	647	627	20
2019	647	627	20
2020	647	627	20
2021	647	627	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	84.9%
道内線	15.1%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	65.2%
道外線	34.8%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	84.9%
道内線	15.1%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	76.9%
道外線	23.1%

# 帯広空港

### ■基本情報

空港名 帯広空港  
位置 北海道帯広市  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 182.3m  
面積 2,500×450  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 2  
小形ジェット機 2  
駐機場 717席  
空港の運用時間 8:00-21:00(13時間)  
就航路線 国内線 1路線  
就航都市 札幌

### ■アクセス

空港から約15分  
JR帯広駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	627	607	20
2019	627	607	20
2020	627	607	20
2021	627	607	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	96.7%
道内線	3.3%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	96.7%
道外線	3.3%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	96.7%
道内線	3.3%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	96.7%
道外線	3.3%

# 中標津空港

### ■基本情報

空港名 中標津空港  
位置 北海道中標津町  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 65.2m  
面積 100m  
面積 1,000×450  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 2  
小形ジェット機 2  
駐機場 526席  
空港の運用時間 8:00-21:00(13時間)  
就航路線 国内線 1路線  
就航都市 札幌

### ■アクセス

空港から約15分  
JR中標津駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	347	327	20
2019	347	327	20
2020	347	327	20
2021	347	327	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	96.3%
道内線	3.7%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	81.2%
道外線	18.8%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	96.3%
道内線	3.7%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	81.2%
道外線	18.8%

# 紋別空港

### ■基本情報

空港名 紋別空港  
位置 北海道紋別市  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 174m  
面積 2,500×450  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 3  
小形ジェット機 2  
駐機場 717席  
空港の運用時間 8:00-21:00(13時間)  
就航路線 国内線 1路線  
就航都市 札幌

### ■アクセス

空港から約15分  
JR紋別駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	647	627	20
2019	647	627	20
2020	647	627	20
2021	647	627	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	84.9%
道内線	15.1%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	65.2%
道外線	34.8%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	84.9%
道内線	15.1%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	76.9%
道外線	23.1%

# 新千歳空港

### ■基本情報

空港名 新千歳空港  
位置 北海道新千歳市  
種別 国際管理空港  
施設管理者 北海道エアポート  
標高 125.5m  
面積 3,000×500  
基本施設 エプロン 大形ジェット機 9  
小形ジェット機 4  
駐機場 526席  
空港の運用時間 24時間  
就航路線 国内線 10路線  
国際線 1路線  
就航都市 札幌・仙台・東京・大阪・福岡・名古屋・神戸・広島・仙台・札幌

### ■アクセス

空港から約15分  
JR新千歳駅  
バス  
タクシー

### ■利用者数推移・利用者季節変動

利用者数推移 (単位:千人)

年度	合計	国内線	国際線
2018	1,247	1,227	20
2019	1,247	1,227	20
2020	1,247	1,227	20
2021	1,247	1,227	20

利用者季節変動 (単位:千人)

### ■二次交通利用構成比

空港アクセス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	97.8%
道内線	2.2%

空港アクセス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	97.8%
道外線	2.2%

空港イグレス (新幹線・道内線)

種別	割合
新幹線	97.8%
道内線	2.2%

空港イグレス (新幹線・道外線)

種別	割合
新幹線	97.8%
道外線	2.2%

# (1) 属性分析

目的：道東エリアに来訪した旅行者の属性について、特に移動手段状況に着目した分析を行い、二次交通施策検討におけるターゲット選定や施策方向性検討の基礎データとする  
 対象：「北海道来訪者満足度調査」の2018年・2019年データのうち、[設問：訪問した観光地]において道東エリアを選択した道外客・外国人、または[設問：来道・離道時の利用空港・港湾]において道東5空港を選択した道外客・外国人を対象とする

## ◆道内での移動手段利用状況・グループ分け

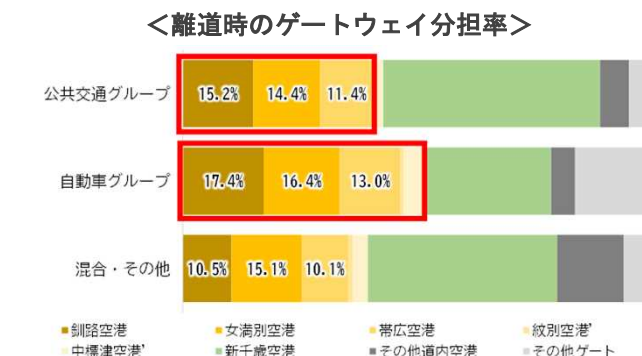
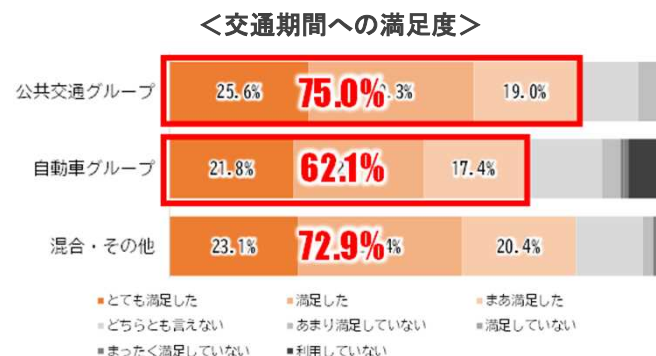
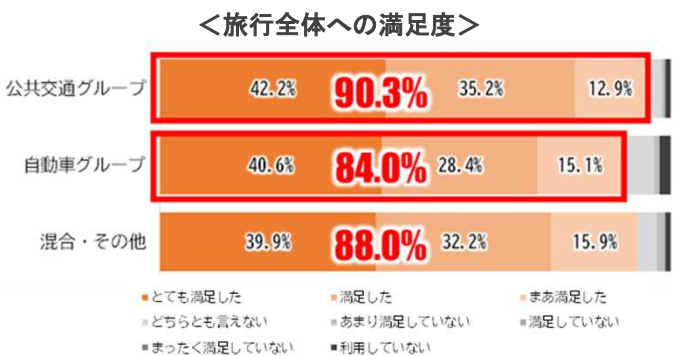
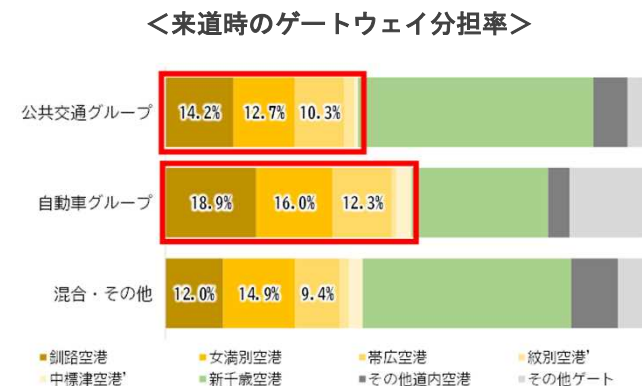
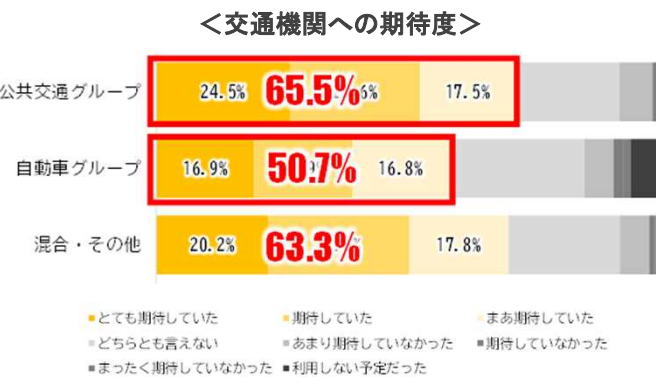
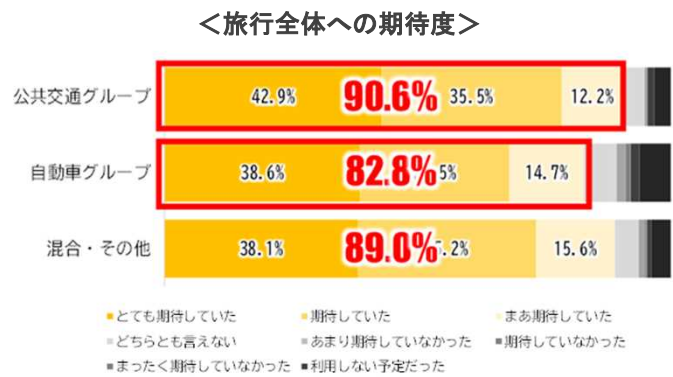
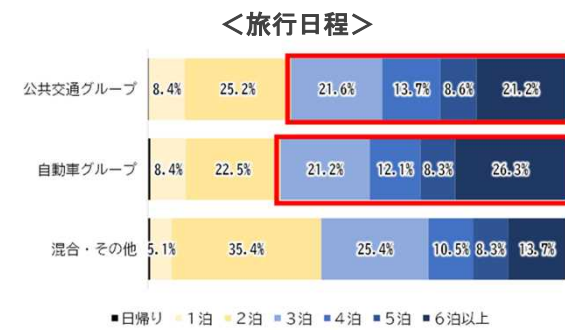
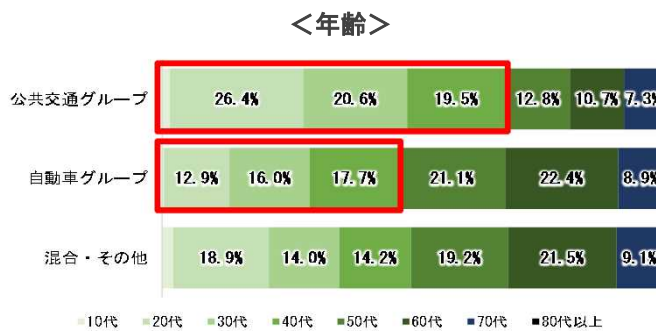
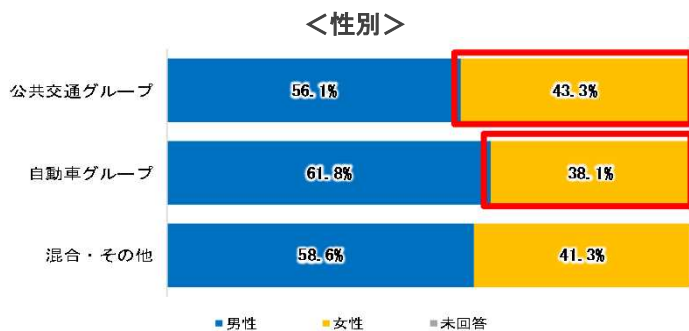
	移動手段利用状況	公共交通グループ	自動車グループ	混合グループ																																			
n=2244 【全サンプル】		31.1%	36.6%	32.3%																																			
		<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>63.1%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>60.8%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>34.3%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>24.9%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>0.0%</td></tr> </table>	鉄道	63.1%	路線バス	60.8%	タクシー	34.3%	観光バス	24.9%	レンタカー	0.0%	自家用車	0.0%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>1.1%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>72.0%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>28.5%</td></tr> </table>	鉄道	0.0%	路線バス	0.0%	タクシー	0.0%	観光バス	1.1%	レンタカー	72.0%	自家用車	28.5%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>23.9%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>14.4%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>8.8%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>51.5%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>28.0%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>32.3%</td></tr> </table>	鉄道	23.9%	路線バス	14.4%	タクシー	8.8%	観光バス	51.5%	レンタカー	28.0%	自家用車
鉄道	63.1%																																						
路線バス	60.8%																																						
タクシー	34.3%																																						
観光バス	24.9%																																						
レンタカー	0.0%																																						
自家用車	0.0%																																						
鉄道	0.0%																																						
路線バス	0.0%																																						
タクシー	0.0%																																						
観光バス	1.1%																																						
レンタカー	72.0%																																						
自家用車	28.5%																																						
鉄道	23.9%																																						
路線バス	14.4%																																						
タクシー	8.8%																																						
観光バス	51.5%																																						
レンタカー	28.0%																																						
自家用車	32.3%																																						
n=1663 【道外客】		25.2%	43.5%	31.3%																																			
		<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>48.9%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>62.3%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>40.6%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>16.0%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>0.0%</td></tr> </table>	鉄道	48.9%	路線バス	62.3%	タクシー	40.6%	観光バス	16.0%	レンタカー	0.0%	自家用車	0.0%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>0.8%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>69.6%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>30.7%</td></tr> </table>	鉄道	0.0%	路線バス	0.0%	タクシー	0.0%	観光バス	0.8%	レンタカー	69.6%	自家用車	30.7%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>20.7%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>12.9%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>7.9%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>47.4%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>25.9%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>7.1%</td></tr> </table>	鉄道	20.7%	路線バス	12.9%	タクシー	7.9%	観光バス	47.4%	レンタカー	25.9%	自家用車
鉄道	48.9%																																						
路線バス	62.3%																																						
タクシー	40.6%																																						
観光バス	16.0%																																						
レンタカー	0.0%																																						
自家用車	0.0%																																						
鉄道	0.0%																																						
路線バス	0.0%																																						
タクシー	0.0%																																						
観光バス	0.8%																																						
レンタカー	69.6%																																						
自家用車	30.7%																																						
鉄道	20.7%																																						
路線バス	12.9%																																						
タクシー	7.9%																																						
観光バス	47.4%																																						
レンタカー	25.9%																																						
自家用車	7.1%																																						
n=581 【海外客】		48.2%	16.9%	34.9%																																			
		<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>84.3%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>58.6%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>25.0%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>38.2%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>0.0%</td></tr> </table>	鉄道	84.3%	路線バス	58.6%	タクシー	25.0%	観光バス	38.2%	レンタカー	0.0%	自家用車	0.0%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>3.1%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>89.8%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>12.2%</td></tr> </table>	鉄道	0.0%	路線バス	0.0%	タクシー	0.0%	観光バス	3.1%	レンタカー	89.8%	自家用車	12.2%	<table border="1"> <tr><td>鉄道</td><td>32.0%</td></tr> <tr><td>路線バス</td><td>18.2%</td></tr> <tr><td>タクシー</td><td>11.3%</td></tr> <tr><td>観光バス</td><td>62.1%</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>33.5%</td></tr> <tr><td>自家用車</td><td>6.9%</td></tr> </table>	鉄道	32.0%	路線バス	18.2%	タクシー	11.3%	観光バス	62.1%	レンタカー	33.5%	自家用車
鉄道	84.3%																																						
路線バス	58.6%																																						
タクシー	25.0%																																						
観光バス	38.2%																																						
レンタカー	0.0%																																						
自家用車	0.0%																																						
鉄道	0.0%																																						
路線バス	0.0%																																						
タクシー	0.0%																																						
観光バス	3.1%																																						
レンタカー	89.8%																																						
自家用車	12.2%																																						
鉄道	32.0%																																						
路線バス	18.2%																																						
タクシー	11.3%																																						
観光バス	62.1%																																						
レンタカー	33.5%																																						
自家用車	6.9%																																						

**まとめ・考察**

- 道東訪問客における道内移動手段利用割合で、最も多い手段はレンタカーの35.4%となった。ただし、海外客においては鉄道が51.8%と最も多い
- 移動手段利用状況によってグループ分けを行った結果、公共交通のみを利用した「公共交通グループ」は全体の31.1%、自動車のみを利用した「自動車グループ」は36.6%となり、公共交通のみで移動する道東訪問客も一定数存在していることが明らかとなった
- 特に海外客においては、「公共交通グループ」が48.2%と半数近く、そのうち84.3%が利用している鉄道が重要な移動手段となっている

# (1) 属性分析

## ◆移動手段グループ別の実態分析



### まとめ・考察

- 道東訪問者の道内移動手段に関するグループ別に属性分析を行った結果、公共交通グループは「女性」「若年層」が多いことが明らかとなった
- 同様に、公共交通グループは、旅行全体や交通機関に対する「期待度」「満足度」が高いことが明らかとなった
- 一方で、公共交通グループは、「旅行日程（道内旅行全体）」が短く、また「道東空港」の利用割合が少ない（新千歳空港利用が多い）ことが明らかとなった

## (2) 旅マエ行動分析

目的：道東エリアに来訪した旅行者の「旅マエ行動」について分析し、二次交通における公共交通利用促進に向けたアプローチ手法・情報発信手法検討の基礎データとする  
 対象：「北海道来訪者満足度調査」の2019年データのうち、[設問：訪問した観光地]において道東エリアを選択した道外客・外国人、または[設問：来道・離道時の利用空港・港湾]において道東5空港を選択した道外客・外国人を対象とする

		旅行の参考にした情報															道内移動手段の手配方法								道内宿泊施設の手配方法								
		★WEBサイト／旅行会社	★WEBサイト／宿泊施設	★WEBサイト／航空会社	★WEBサイト／道内観光協会	★宿泊予約サイト	★口コミ・比較サイト	★SNS	★動画サイト	★個人ブログサイト	テレビ	雑誌	新聞	無料パンフレット	旅行の展示会	家族・友人等の口コミ	その他	航空会社・鉄道会社などに直接電話・予約	航空会社・鉄道会社などのネット予約	旅行会社の窓口	★旅行会社のインターネットサイト	OTA(オンライン型のみで営業する旅行会社)	家族・友人・知人に依頼	事前手配なし	その他	宿泊施設に直接電話をして手配	★宿泊施設のホームページでネット予約	旅行会社の窓口	★旅行会社のインターネットサイト	OTA(オンライン型のみで営業する旅行会社)	家族・友人・知人に依頼	事前手配なし	その他
道外客	公共交通グループ	13.4%	10.7%	8.1%	4.8%	3.3%	6.7%	3.1%	1.4%	3.6%	0.5%	4.1%	1.4%	2.9%	0.5%	7.9%	2.6%	9.6%	67.4%	4.4%	5.2%	3.0%	4.4%	3.7%	2.2%	5.3%	42.0%	3.8%	22.9%	6.1%	9.2%	2.3%	2.2%
	自動車グループ	13.0%	14.2%	6.2%	6.5%	4.1%	6.5%	1.9%	1.7%	2.9%	1.5%	7.9%	0.1%	3.7%	0.0%	12.0%	4.4%	5.0%	57.8%	3.1%	7.4%	3.1%	9.3%	9.3%	5.0%	9.6%	37.1%	2.1%	15.0%	5.4%	12.1%	11.3%	5.0%
	混合・その他	12.9%	5.2%	2.7%	2.7%	3.5%	2.5%	1.9%	1.3%	1.0%	1.5%	5.0%	1.2%	3.3%	0.2%	6.9%	4.4%	14.3%	46.9%	0.0%	15.3%	0.0%	9.2%	6.1%	8.2%	18.0%	34.8%	0.0%	16.9%	2.2%	7.9%	6.7%	8.2%
海外客	公共交通グループ	20.0%	11.4%	10.4%	18.6%	12.1%	16.1%	16.4%	12.9%	8.6%	1.8%	1.8%	1.4%	1.8%	1.8%	10.0%	5.7%	5.8%	23.4%	11.7%	8.0%	3.6%	8.8%	32.8%	5.8%	6.2%	29.2%	3.8%	21.5%	13.1%	10.8%	6.2%	5.8%
	自動車グループ	8.2%	14.3%	15.3%	12.2%	15.3%	16.3%	10.2%	11.2%	13.3%	2.0%	10.2%	1.0%	5.1%	2.0%	13.3%	4.1%	9.6%	25.0%	3.8%	13.5%	3.8%	9.6%	11.5%	23.1%	2.0%	25.5%	0.0%	15.7%	17.6%	15.7%	7.8%	23.1%
	混合・その他	28.1%	12.3%	10.3%	15.8%	8.4%	16.3%	14.8%	12.3%	11.8%	2.5%	3.9%	0.0%	2.0%	2.5%	12.3%	4.9%	6.0%	31.3%	4.5%	6.0%	4.5%	10.4%	20.9%	16.4%	6.7%	11.7%	3.3%	15.0%	18.3%	15.0%	6.7%	16.4%

※WEB関連項目は太字・★マークを貼付、各グループ・各項目において構成比上位3位までを色付け

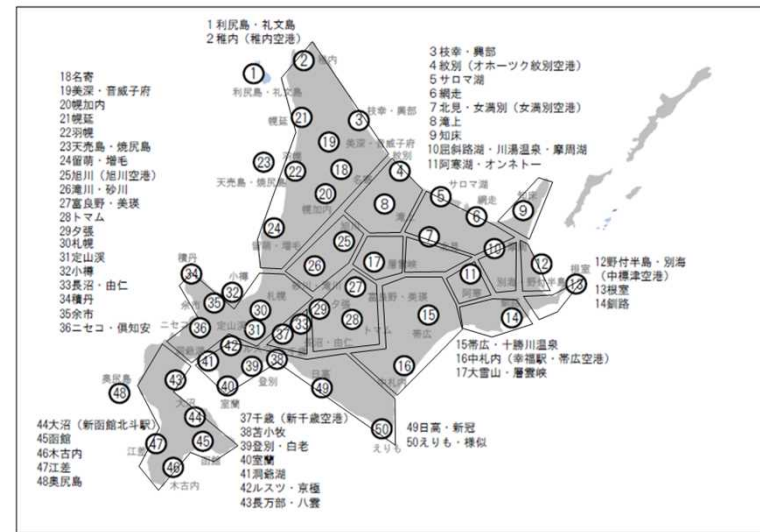
### まとめ・考察

- “旅行の参考にした情報”では、いずれの属性でも「WEBの活用」が中心となっており、特に公共交通グループでその傾向が強い
- “道内移動手段の手配方法”でも、「WEBの活用」が中心となっているが、海外客、特に公共交通グループにおいては「事前手配なし」の割合も高い
- “道内宿泊施設の手配方法”でも、「WEBの活用」が中心となっているが、移動手段手配とは異なり、海外客の「事前手配なし」の割合は高くない
- いずれの旅マエ行動も「WEBの活用」が中心となっているが、旅行者属性によって、利用するサイトが異なり、情報発信においてはターゲット設定が重要といえる

### (3) 流動実態分析

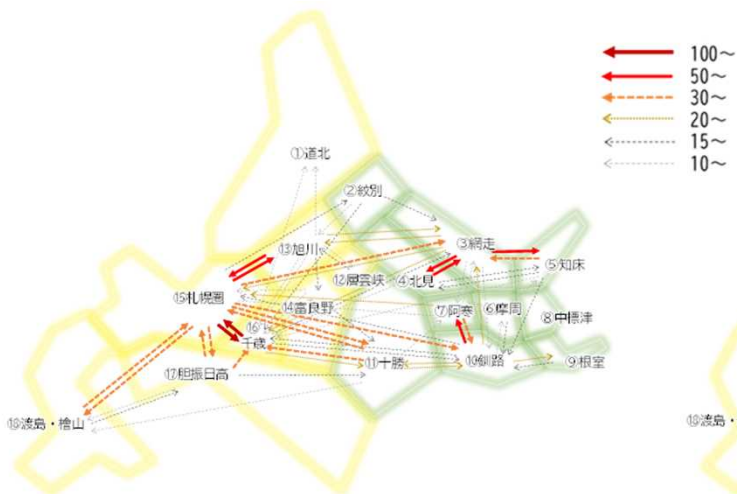
目的：道東エリアに来訪した旅行者の「道内流動」について分析し、空港二次交通及び観光地点間移動における公共交通ネットワークの課題把握に向けた基礎データとする  
 対象：「北海道来訪者満足度調査」の2018年・2019年データのうち、[設問：訪問した観光地]において道東エリアを選択した道外客・外国人、または[設問：来道・離道時の利用空港・港湾]において道東5空港を選択した道外客・外国人を対象とする

- 道内50地点（設問上の訪問地店選択肢）を18ブロックにグループ化し、ブロック間の移動総量を「公共交通グループ」「自動車グループ」別に矢印で表示
- 50地点及び18ブロックは右図



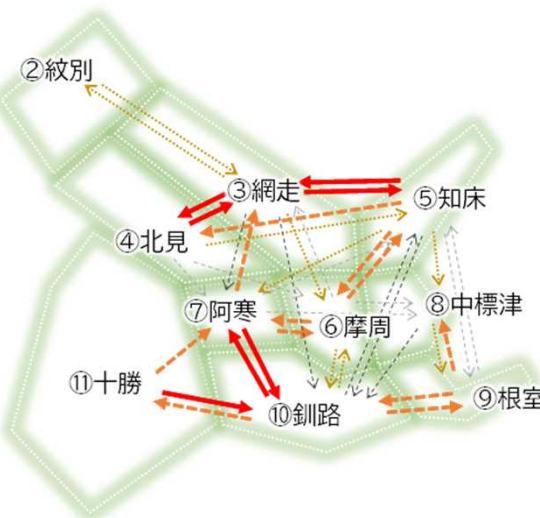
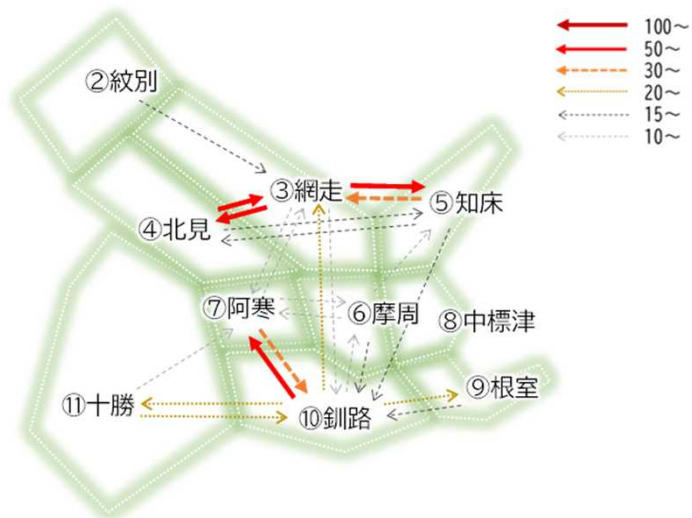
公共交通グループの流動図（全道）

自動車グループの流動図（全道）



公共交通グループの流動図（道東）

自動車グループの流動図（道東）



- まとめ・考察**
- 公共交通グループは、[千歳-札幌圏]間の移動量が最も多く、札幌が起終点の中心になっており、また道東訪問においては、札幌圏から直接道東エリアに訪問している動きが見られる
  - 自動車グループでも札幌が起終点の中心になっている様子が窺えるが、公共交通グループに比べると、千歳から直接道東へ向かう動きも見られる。また、道東訪問時に、富良野や旭川など他のエリアを経由する動きも比較的多い
  - 道東内部での周遊については、自動車グループに比べて公共交通グループでは周遊が少ない状況が窺える
  - 特に、[阿寒-摩周-中標津]の内陸部東西方向、[十勝-釧路-根室]の海岸線東西方向、[オホーツク方面-阿寒摩周]の南北方向の流動が少ない状況となっている





## (4) 空港間利用実態分析

目的：道東エリアに来訪した旅行者の「空港利用状況」及びその状況別の宿泊日数・流動実態について分析し、空港利用状況別の特性・課題を把握する為の基礎データとする  
 対象：「北海道来訪者満足度調査」の2018年・2019年データのうち、[設問：訪問した観光地]において道東エリアを選択した道外客・外国人、または[設問：来道・離道時の利用空港・港湾]において道東5空港を選択した道外客・外国人を対象とする

### ◆来道時・離道時のゲートウェイ利用状況

来道時 \ 離道時	ゲートウェイ								
	新千歳空港	釧路空港	女満別空港	帯広空港	中標津空港	紋別空港	旭川空港	その他空港	その他港湾・駅
新千歳空港	719	34	37	40	9	5	18	19	8
釧路空港	36	243	36	5	6		7	7	1
女満別空港	32	19	229	4	7	1	27	7	2
帯広空港	11	7	9	195			15	3	1
中標津空港	1	5	3	1	42				
紋別空港	3	2	10			12			8
旭川空港	16	4	16	6		1	41	9	1
その他空港	21	6	4	5	1		15	11	
その他港湾・駅	12	5	1	4				2	177

### ◆イン-アウト利用ケース別の宿泊日数

イン-アウト利用ケース		区分	n	平均泊数	3泊以上割合
1	新千歳イン - 新千歳アウト	同一	710	3.93	81.4%
2	新千歳イン - 釧路アウト	相互	33	3.67	69.7%
3	新千歳イン - 女満別アウト	相互	37	3.27	60.0%
4	新千歳イン - 帯広アウト	相互	40	2.88	59.5%
5	釧路イン - 釧路アウト	同一	242	2.46	39.7%
6	釧路イン - 女満別アウト	相互	35	3.34	31.4%
7	釧路イン - 新千歳アウト	相互	36	3.94	86.1%
8	女満別イン - 女満別アウト	同一	229	2.62	37.6%
9	女満別イン - 釧路アウト	相互	19	3.58	63.2%
10	女満別イン - 新千歳アウト	相互	31	2.97	67.7%
11	帯広イン - 帯広アウト	同一	194	2.80	47.9%
12	帯広イン - 新千歳アウト	相互	11	2.55	45.5%
13	中標津イン - 中標津アウト	同一	42	3.21	66.7%
14	中標津イン - 釧路アウト	相互	5	2.00	40.0%
15	紋別イン - 紋別アウト	同一	12	2.25	25.0%
16	紋別イン - 女満別アウト	相互	10	2.10	10.0%

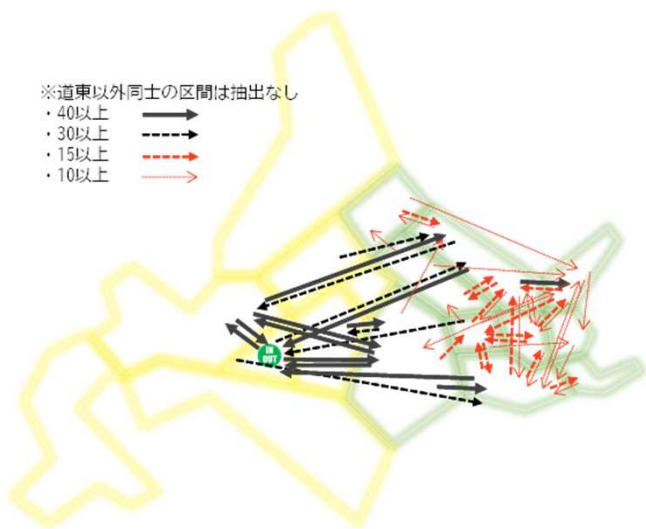
### まとめ・考察

- いずれの空港利用においても、来道時（イン）と離道時（アウト）は同一空港を使うケースが大半を占めている
- 道東5空港においては、釧路空港-女満別空港間での相互利用が比較的進んでいるものの、帯広空港との相互利用はあまり見られない
- ゲートウェイ利用ケース別に宿泊日数の平均値を分析した結果、相互利用が比較的進んでいる釧路空港と女満別空港においては同一空港利用時よりも空港相互利用時の方が宿泊日数が長い状況となった

## (4) 空港間利用実態分析

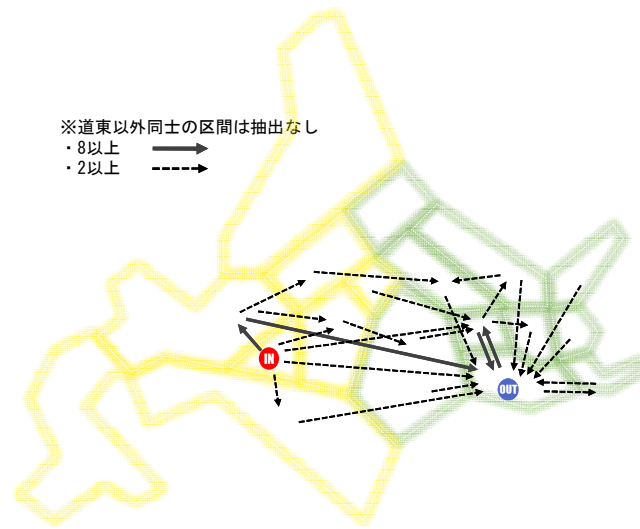
### ◆イン-アウト利用ケース別流動実態

#### 【新千歳イン-新千歳アウト】



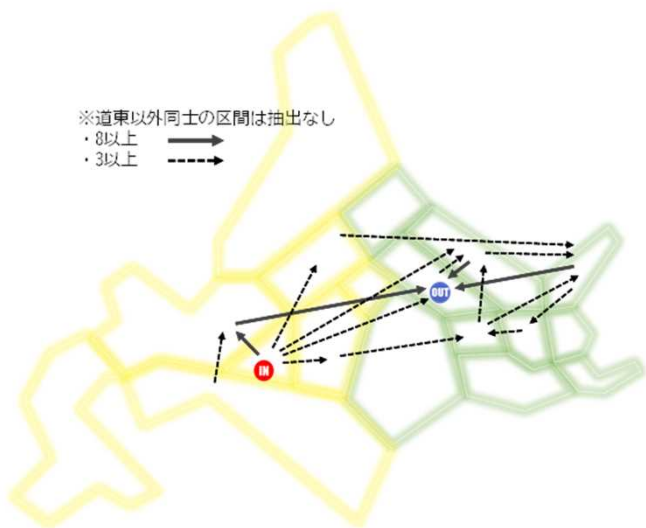
- ✓ 平均泊数3.93泊
- ✓ 千歳-札幌間の動きが多く、札幌を拠点にしている様子が窺える
- ✓ 網走方面との流動は、行きは札幌発が多く、帰りは千歳着が多い
- ✓ 帯広方面との流動は、行きは札幌発が多く、帰りは千歳着が多い
- ✓ 釧路方面との流動は、帰りは千歳着の動きが見られるものの、行きは直接釧路に向かう動きが少ない
- ✓ 道東内での流動も活発で、特に阿寒を経由する動きが多くみられる。また最も流動が多いのは網走から知床へ向かう動きとなった

#### 【新千歳イン-釧路アウト】



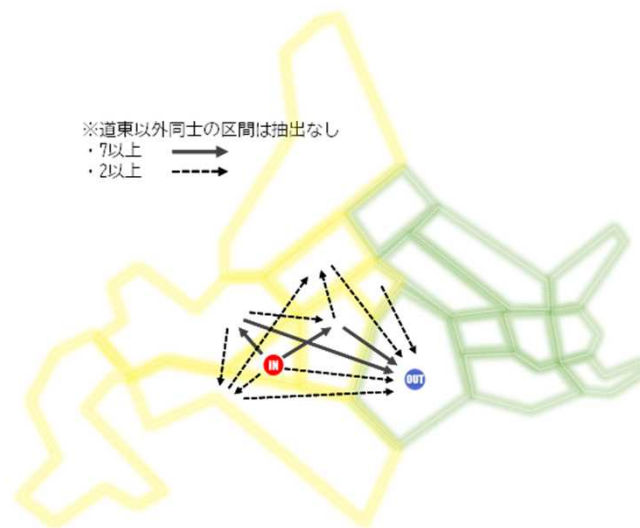
- ✓ 平均泊数3.67泊
- ✓ 最初に札幌に向かう流動が多い状況となった
- ✓ 札幌から釧路に直接向かう流動が多いものの、富良野、旭川、胆振、日高等を経由しながら道東へ向かう動きなど、多様なルートが形成されている
- ✓ 道東内での流動も、オホーツク、知床、根室まで広く周遊されている
- ✓ 道東内で最も流動が多いのは阿寒-釧路間となった

#### 【新千歳イン-女満別アウト】



- ✓ 平均泊数3.27泊
- ✓ 最初に札幌へ向かう流動が多い状況となった
- ✓ 網走や知床まで回る動きが多い
- ✓ 阿寒を経由する動きは見られたが、釧路や帯広などの道東太平洋側に向かう動きは見られない

#### 【新千歳イン-帯広アウト】



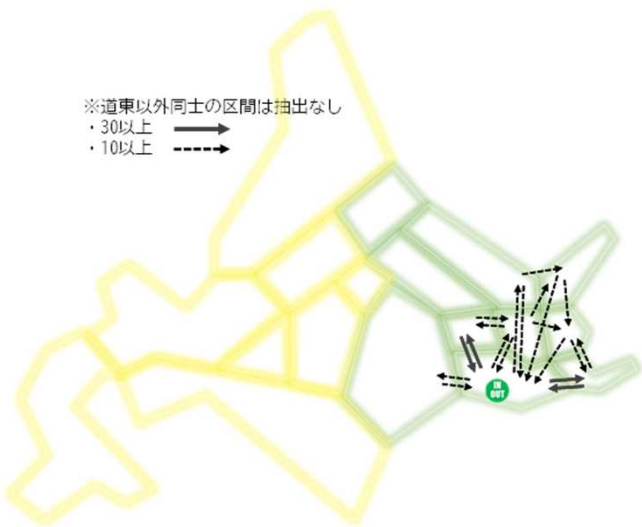
- ✓ 平均泊数2.88泊
- ✓ 最初に札幌へ向かう流動が多い状況となった
- ✓ 富良野を経由して帯広に向かう動きが多い
- ✓ 帯広以東に向かう動きは見られない

## (4) 空港間利用実態分析

### ◆イン-アウト利用ケース別流動実態

#### 【釧路イン-釧路アウト】

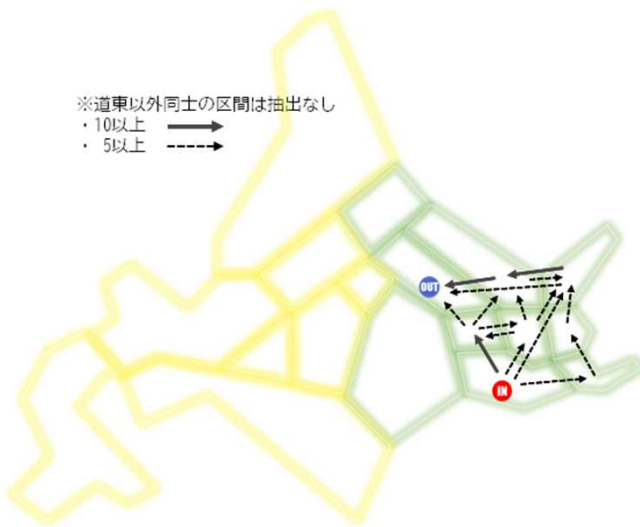
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・ 30以上 →  
 ・ 10以上 - - - -



- ✓ 平均泊数2.46泊
- ✓ 阿寒, 根室との流動が多くなっている
- ✓ 帯広, 阿寒, 摩周, 網走, 知床, 野付, 根室など, 道東を広く周遊している様子が窺える

#### 【釧路イン-女満別アウト】

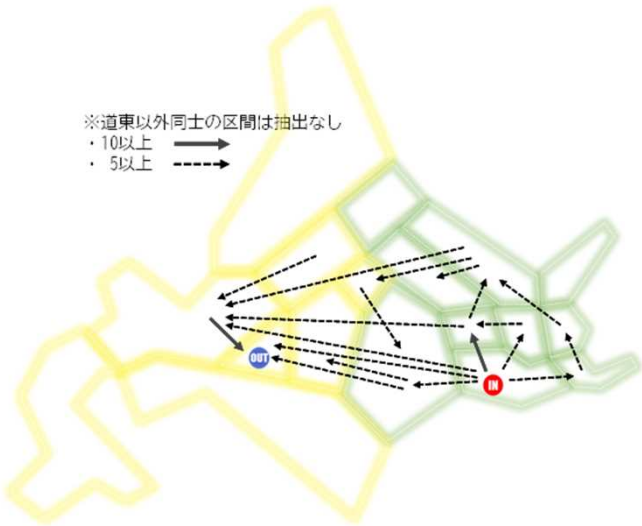
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・ 10以上 →  
 ・ 5以上 - - - -



- ✓ 平均泊数3.34泊
- ✓ 最初は釧路から阿寒に向かう流動が多くなっている
- ✓ 根室, 摩周, 野付, 知床など道東を広く周遊している様子が窺える。ただし十勝方面への動きは見られない
- ✓ 知床→網走→北見という最終行程が多くみられる

#### 【釧路イン-新千歳アウト】

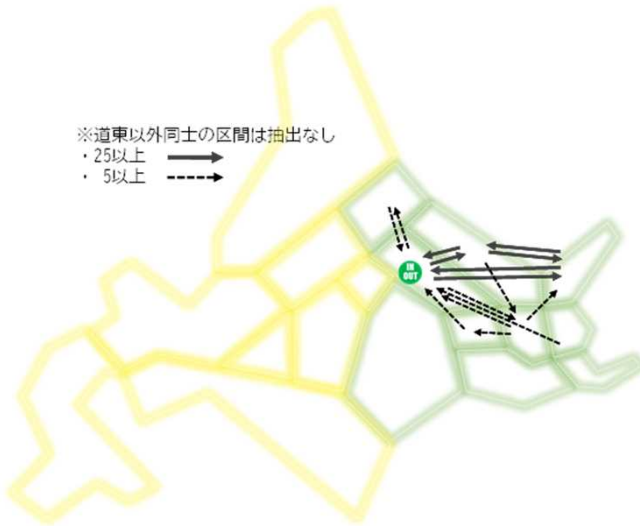
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・ 10以上 →  
 ・ 5以上 - - - -



- ✓ 平均泊数3.94泊
- ✓ 最初は釧路から阿寒に向かう流動が多くなっている
- ✓ 帯広・富良野方面を経由するルートとオホーツク方面を経由するルートに分かれている
- ✓ 最後は札幌を経由してから千歳に向かう動きが多い

#### 【女満別イン-女満別アウト】

※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・ 25以上 →  
 ・ 5以上 - - - -



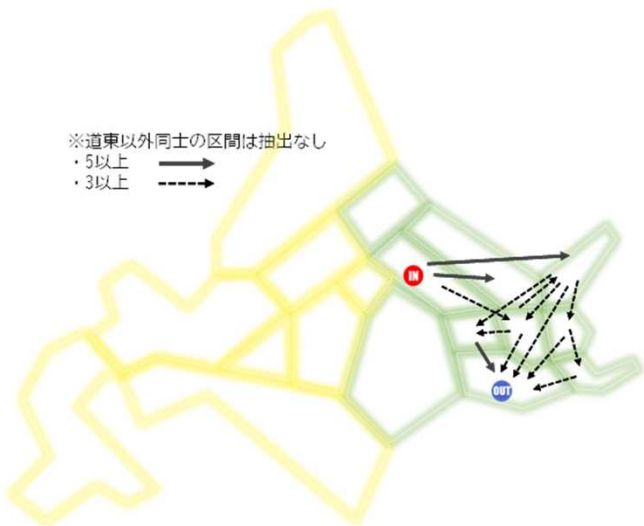
- ✓ 平均泊数2.62泊
- ✓ 網走や知床に向かう動きが多い
- ✓ 摩周や阿寒への立ち寄りもみられる
- ✓ 釧路・帯広・根室など道東太平洋側まで向かう動きは見られない

## (4) 空港間利用実態分析

### ◆イン-アウト利用ケース別流動実態

#### 【女満別イン-釧路アウト】

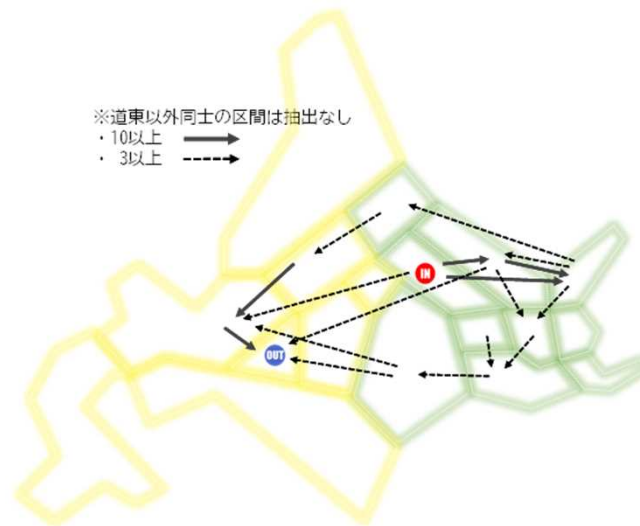
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・5以上 →  
 ・3以上 - - -



- ✓ 平均泊数3.58泊
- ✓ 網走や知床を経由する動きが多い
- ✓ 知床から、阿寒、摩周、野付を経由して釧路へ向かう動きが多い
- ✓ 釧路への流入が阿寒からまとめて向かう傾向が窺える

#### 【女満別イン-新千歳アウト】

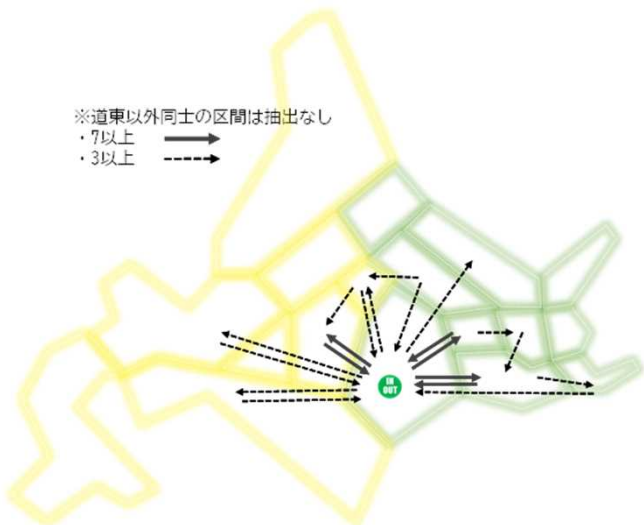
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・10以上 →  
 ・3以上 - - -



- ✓ 平均泊数2.97泊
- ✓ 網走や知床に向かう動きが多い
- ✓ 釧路方面から帯広経由で向かうルートと旭川方面から向かうルートに分かれている
- ✓ 最後は札幌を経由してから千歳に向かう動きが多い

#### 【帯広イン-帯広アウト】

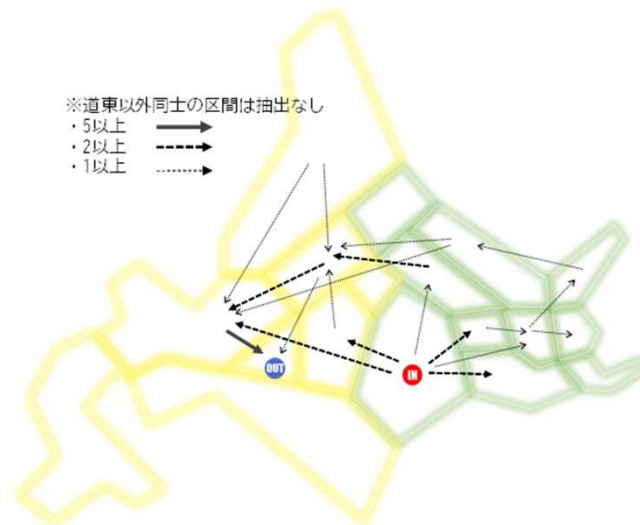
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・7以上 →  
 ・3以上 - - -



- ✓ 平均泊数2.80泊
- ✓ 阿寒、釧路、富良野など、隣接するエリアとの相互往来が多くみられる
- ✓ 一方で2か所以上を周遊するルートはあまり見られない

#### 【帯広イン-新千歳アウト】

※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・5以上 →  
 ・2以上 - - -  
 ・1以上 ·····



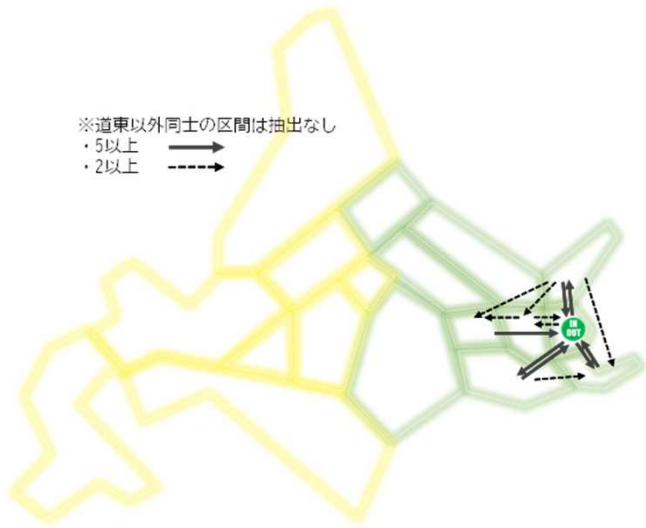
- ✓ 平均泊数2.55泊
- ✓ 富良野、札幌を経由して千歳へ向かうルートが中心となっている
- ✓ 釧路、オホーツク方面を経由して札幌、千歳へ向かうルートが若干ではあるが見られる

## (4) 空港間利用実態分析

### ◆イン-アウト利用ケース別流動実態

#### 【中標津イン-中標津アウト】

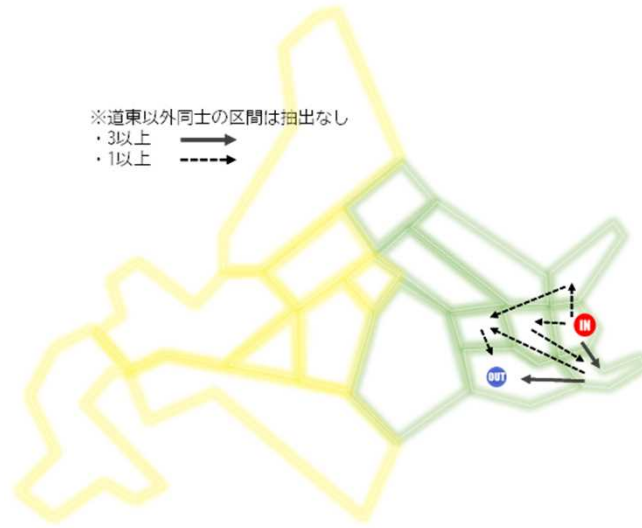
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・5以上 →  
 ・2以上 - - - -



- ✓ 平均泊数3.21泊
- ✓ 知床, 根室, 釧路との相互往来が多くみられる
- ✓ 摩周や阿寒をめぐる動きもみられる

#### 【中標津イン-釧路アウト】

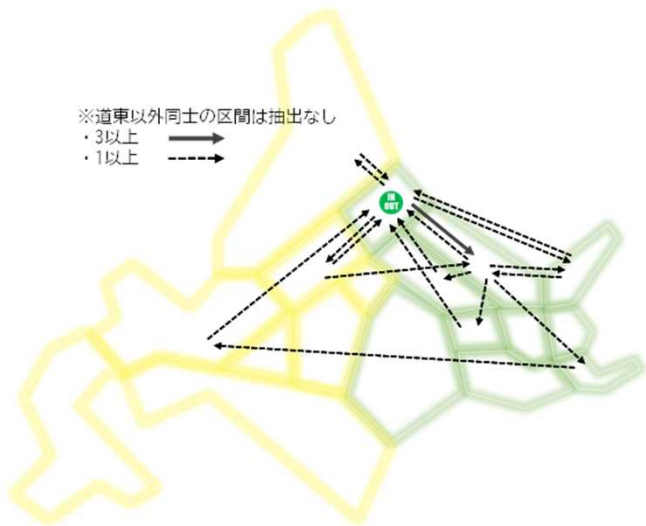
※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・3以上 →  
 ・1以上 - - - -



- ✓ 平均泊数2.00泊
- ✓ 根室を経由して釧路へ向かう動きが多い
- ✓ 知床, 摩周, 阿寒をめぐる動きもみられる

#### 【紋別イン-紋別アウト】

※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・3以上 →  
 ・1以上 - - - -



- ✓ 平均泊数2.25泊
- ✓ 最初に網走へ向かう動きが多い
- ✓ 知床, 北見, 阿寒へ向かう動きもみられる
- ✓ 旭川, 道北との相互往来もみられる

#### 【紋別イン-女満別アウト】

※道東以外同士の区間は抽出なし  
 ・5以上 →  
 ・1以上 - - - -



- ✓ 平均泊数2.10泊
- ✓ 網走や知床に立ち寄って女満別へ向かう動きが多い
- ✓ 釧路や帯広など道東太平洋側へ向かう動きは見られない

## (1) 属性分析

- ✓ 道東訪問客のおよそ3割が公共交通だけで移動する「公共交通グループ」であった
  - ✓ 特に海外客は、半数近くが公共交通グループで、鉄道利用が多い傾向にある
  - ✓ 公共交通グループは、女性・若者が多く、旅行全体や交通機関に対する期待度・満足度がともに高い傾向にある
  - ✓ 公共交通グループは、旅行日程が短く、道東滞在も長くない傾向にある
  - ✓ 公共交通グループは、新千歳空港利用が多く、道東空港利用が少ない傾向にある
- 道東訪問客の3割を占め、女性・若者が多く、旅行への期待度・満足度が高い「公共交通グループ」に対するターゲット設定
  - 公共交通グループの道東誘致・周遊促進・宿泊日数増加に向けた道東空港活用促進や交通ネットワーク強化等の実施

## (3) 流動実態分析

- ✓ 公共交通グループは、札幌起終点での動きが多く、道東への移動も、札幌から直行する動きが多い
  - ✓ 自動車グループでは、千歳起終点の動きも見られ、道東への移動の前に道内各地への立ち寄りも見られる
  - ✓ 道東内部での動きにおいても、自動車グループの方が多様な周遊をしている状況が窺え、公共交通グループにおいては一部周遊の少ない区間が存在している
  - ✓ 道東の交通ネットワークを整理すると、公共交通グループの周遊が少ない区間においては、既存交通が運行している区間もあるが、ネットワークが希薄な区間も存在している
- フリーパスや予約システムの構築等による既存交通サービスの利便性強化・情報発信強化
  - 自家用有償旅客運送の活用等による既存ネットワークを補完する交通サービスの整備

## (2) 旅マエ行動分析

- ✓ 情報収集では、WEBサイトが主流となっており、SNSやブログ、口コミも利用されている
  - ✓ 移動手段手配では、交通事業者のネット予約が主流となっており、道外客の公共交通グループで特にその傾向が強い
  - ✓ 海外客においてもWEB活用が主流であるが、事前手配なしの割合も高い
  - ✓ 宿泊施設手配では、宿泊施設サイトでのネット予約・旅行会社での予約が多く、道外客・海外客ともにその傾向が強い
  - ✓ 海外客においては、OTAの利用割合も高い
- 情報収集・予約手配等の中心的媒体となっているWEBの活用推進
  - 宿泊施設や交通事業者等の情報発信の横連携強化

## (4) 空港間利用実態分析

- ✓ 来道時・離道時のゲートウェイ（イン-アウト）として同一空港を利用する旅行者が大半をしている
  - ✓ イン-アウトで同一空港を利用する旅行者は、周遊する範囲があまり広くなく（空港近接エリア）、宿泊数も2～3泊ほどとなっている
  - ✓ イン-アウト相互利用（異なる空港を利用）の旅行者は、周遊する範囲が道東全体まで広がり、宿泊数も3～4泊と増加する傾向が窺える
- インアウト空港利用ケース別の流動特性を踏まえた広域公共交通ネットワークの充実に向けた検討
  - インアウト相互利用の促進に向けた道東全体をめぐることが可能な公共交通環境整備

- 開催日時：令和2年11月12日（木）13：30～15：30
- 開催場所：釧路市生涯学習センターまなぼつと学習室（釧路市幣舞町4-28）

■ 次 第

1. 開 会
2. 議 事
  - 2-1 事業概要について
  - 2-2 空港利用者特性分析について
  - 2-3 実証実験（案）について
  - 2-4 今後のスケジュール等について
3. 意見交換
4. その他
5. 閉 会

分析結果等を踏まえ、釧路空港アクセスバスのデジタルチケット化に関する実証実験実施内容及びプロモーション方法等について意見交換を実施（※実証実験は第1回ワーキング後にコロナ禍のため中止としている）

■ 出席者名簿

阿寒バス株式会社 代表取締役社長	香川 眞廣
阿寒バス株式会社 営業本部次長	須田 広伸
北海道拓殖バス株式会社 業務部長	小森 明仁
網走バス株式会社 営業部長	伊藤 孝司
斜里バス株式会社 代表取締役社長	下山 誠（欠席）
北海道旅客鉄道株式会社釧路支社 営業グループ次長	五十嵐直人
全日本空輸株式会社 ひがし北海道支店長	土井田成広（欠席）
日本航空株式会社 釧路支店長	千里 博之
株式会社AIRDO 営業本部営業部道東営業支店長	佐藤 禎之（欠席）
Peach Aviation株式会社 事業戦略室課長	木下 栄一（欠席）
北海道エアポート株式会社 釧路空港事務所所長	袴田 慶一
釧路空港ビル株式会社 総務部長	山口 康尚
釧路市 総合政策部都市経営課政策推進主幹	池田 利伸
釧路市 総合政策部都市経営課企画担当専門員	田中 宏和
釧路市 産業振興部観光振興室観光開発主幹	石田 貴志（代理）
北海道運輸局 交通政策部部長	野本 英伸
北海道運輸局 交通政策部計画調整官	山本 隆志

■ 議事概要

【システム選定について】

- ・デジタルチケットのシステムはアプリ方式にするとダウンロードがハードルになってしまうので、WEBタイプの方が良いと思う

【運用面での課題について】

- ・キャッシュレス化やデジタル化は必要な取組みではあるが、システム手数料はキロ当たり経常費用に計上されるため間接的に公的負担が増えることになるので、利用促進と併せて行っていくことが必須
- ・スマホ決済を既に導入しているが、乗務員が把握しきれないという課題もある。今後各地域でバラバラのシステムが導入されることになると対応が課題となる
- ・全道一律で進めていく必要があるためなかなかデジタル化等の導入を進められていない。また観光面ではメリットが大きいですが、現状を踏まえるとデジタル化等の地元ニーズはあまり見込めない可能性がある

【チケット内容について】

- ・チケット期限を「日付」にするか「時間」にするかは検討が必要。「時間」で考える場合のモデルコースについても検討している
- ・チケットを創るときは日付単位が多いので、分かりやすさを重視するならば、「2日券」とするのが望ましい

【プロモーション方法等について】

- ・値引きインセンティブではなく、地域の魅力を伝えていく利用促進に取り組みたい
- ・コロナ禍のため今年度は厳しいかもしれないが、情報提供やプロモーションには協力していきたい
- ・実証実験は観光客向けだと思うが、市民向けの広報への掲載も可能。リフレ線は半数以上が住民利用なので、結果として住民利用が伸びるということも狙ってほしい
- ・観光案内WEBを作っている。バナーとURLを用意いただければ掲載可能

【その他】

- ・十勝でもMaaSの動きがある。DMOでもフリーパス等の取組みを進めている。情報交換や連携を進めていくとよいと思う
- ・来年度ATWS（アドベンチャートラベルワールドサミット）があり、富裕層をターゲットにした観光促進を進めていく。富裕層はキャッシュレスが必須となるので、本年度実証実験も、次年度本格稼働に向けて協力していきたい
- ・持続性や他エリアとの連携に関するご意見も多くいただいた。まずはこのエリアできちんと立ち上げて、そしてエリアを広げていくことが重要。

■ 開催日時：令和3年3月23日（火）10：00～12：00

■ 開催場所：リモート開催（ZOOM使用）

■ 次 第

1. 開 会
2. 北海道運輸局挨拶
3. 議事
  - 3-1 事業概要・本年度実施状況の報告
  - 3-2 基礎データ分析結果報告
3. 意見交換
4. その他
5. 閉 会

分析結果等を踏まえ、今後の空港二次交通及び道東観光周遊促進に向けた情報共有・意見交換を実施

■ 出席者名簿

阿寒バス株式会社 代表取締役社長	香川 眞廣（欠席）
阿寒バス株式会社 営業本部次長	須田 広伸
北海道拓殖バス株式会社 業務部長	小森 明仁
網走バス株式会社 常務取締役	明神 健太
斜里バス株式会社 代表取締役社長	下山 誠（欠席）
北海道旅客鉄道株式会社釧路支社 営業グループ次長	五十嵐直人（代理）
全日本空輸株式会社 ひがし北海道支店長	土井田成広（欠席）
日本航空株式会社 釧路支店長	千里 博之（欠席）
株式会社AIRDO 営業本部営業部道東営業支店長	佐藤 禎之
Peach Aviation株式会社 事業戦略室課長	木下 栄一
北海道エアポート株式会社 営業開発本部観光開発課長	森 裕一（代理）
釧路空港ビル株式会社 総務部長	山口 康尚
釧路市 総合政策部都市経営課政策推進主幹	池田 利伸
釧路市 産業振興部観光振興室観光開発主幹	石田 貴志
北海道運輸局 交通政策部部長	野本 英伸
北海道運輸局 交通政策部計画調整官	山本 隆志

■ 議事概要

【ネットワークの課題】

- ・ 空港二次交通の多くは最寄り街地までの運行となっているため、公共交通ユーザーは空港近隣での周遊しかできない
- ・ 阿寒・摩周・川湯では以前実証実験を行ったが利用は少なかった。ニーズに薄い区間での定期運行は困難。利用の少ない区間に新たな路線を敷くよりも、まずは既存路線のPR・利用促進を行っていくことが最優先。地域の魅力発信も重要

【情報発信・利用促進等について】

- ・ 新たな取組は進めているがどのように販売していくかが問題。バス会社は自社商品をうまくPRできていない。ユーザーまで地域の魅力が網羅的に伝わっていないので周遊に結び付いていない
- ・ 都市間バスでは、在庫管理を要する点がネックとなる
- ・ 道東全体の路線を一体的に情報発信し、各社の路線を一目で確認できるようになれば、広域な周遊は可能になる
- ・ 顧客ニーズに基づいた多様な情報発信が必要、一方でサイト乱立状態でもあるので、サイト間連携・棲み分けも必要
- ・ 昨年4月に「GATE to HOKKAIDO」を立上げてモデルルートの紹介を実施。本年6月に情報拡充し空港関連バスの情報を一括紹介する。二次交通チケットの販売・決済を進めるため研究中。異なる空港を繋いで利用促進・広域観光につなげていくことは、事業譲渡を受けた目的のひとつ。地域の取組を本州や海外に発信していくことが使命

【公共交通利用者へのアプローチ手法について】

- ・ 女性・若者では非免許保有者も多いので公共交通利用割合が多い結果となっている。免許を持っていない旅行者への対応を検討すべき
- ・ 女性・若者が多いことを踏まえると、WEB・ICカードへの対応も検討が必要。加えて外国人も公共交通ユーザーなので、対応（多言語化等）も要検討
- ・ 路線を跨いだ乗り放題（サブスク）などの売り方が有効
- ・ 外国人向けのバジェットバスパスを日本人向けにも広げていくものやってみてよいと思う

【総 括】

- ・ 意見交換の中でたくさんの重要なキーワードを出していただいた。意見（取組）の方向性も概ね一致していた。これからもこのような議論・検討をやっていると感じた



## (1) 道東二次交通における課題

- 1) 道外・海外居住者のおよそ半数が、空港までのアクセス・イグレスとして自家用車やレンタカーを利用していないことから、観光周遊促進・満足度向上等において、空港二次交通の利便性強化・情報発信強化が重要課題といえる
- 2) 道東旅行者のうち3割が「公共交通グループ」に属し、また、若者や女性が多く有望な層であるが、「自動車グループ」に比べて旅行日程が少ない傾向にあり、さらに新千歳空港を利用して道東に訪れている傾向もあることから、道東空港に直接インアウトをさせるための航空ネットワークの充実や、道東空港間の二次交通の利便性向上が必要
- 3) 旅行情報検索や移動手段等の手配においてWEB活用が主流となっていることから、道東誘致に向けたアプローチ策としてはWEB活用、とりわけ宿泊施設や交通事業者のサイトへの直接アクセスに向けたWEB強化が求められる
- 4) 「公共交通グループ」は道東での周遊が少ない傾向があることから、滞在日数を増やすためにも既存交通のネットワーク強化や新たな交通網の整備による、周遊環境の整備が求められる
- 5) インアウト相互利用によって滞在日数が増える可能性があることから、それに向けて、空港・航空と連携した空港間二次交通の強化が求められる

## (2) 今後の検討の方向性

### 道東における広域の公共交通ネットワークの充実

- 1) (例1) 二次交通事業者間のチケットの連携（バス-バス、バス-JR）  
→オンライン一括予約、フリーパス造成など  
(例2) 交通空白地域への自家用有償旅客運送によるネットワーク補完

### インアウト相互利用等に向けた空港との連携強化

- 2) (例1) 空港、航空会社と連携した空港間陸上交通のプロモーション  
(例2) 道東への直接インアウトに向けた航空ネットワークの充実

### 情報連携強化、WEB情報発信・手配手段の強化

- 3) (例1) 個々の交通・宿泊・観光事業者における検索・予約・決済の連携  
(例2) 鉄道事業者、航空事業者、観光業界とのプロモーション連携強化